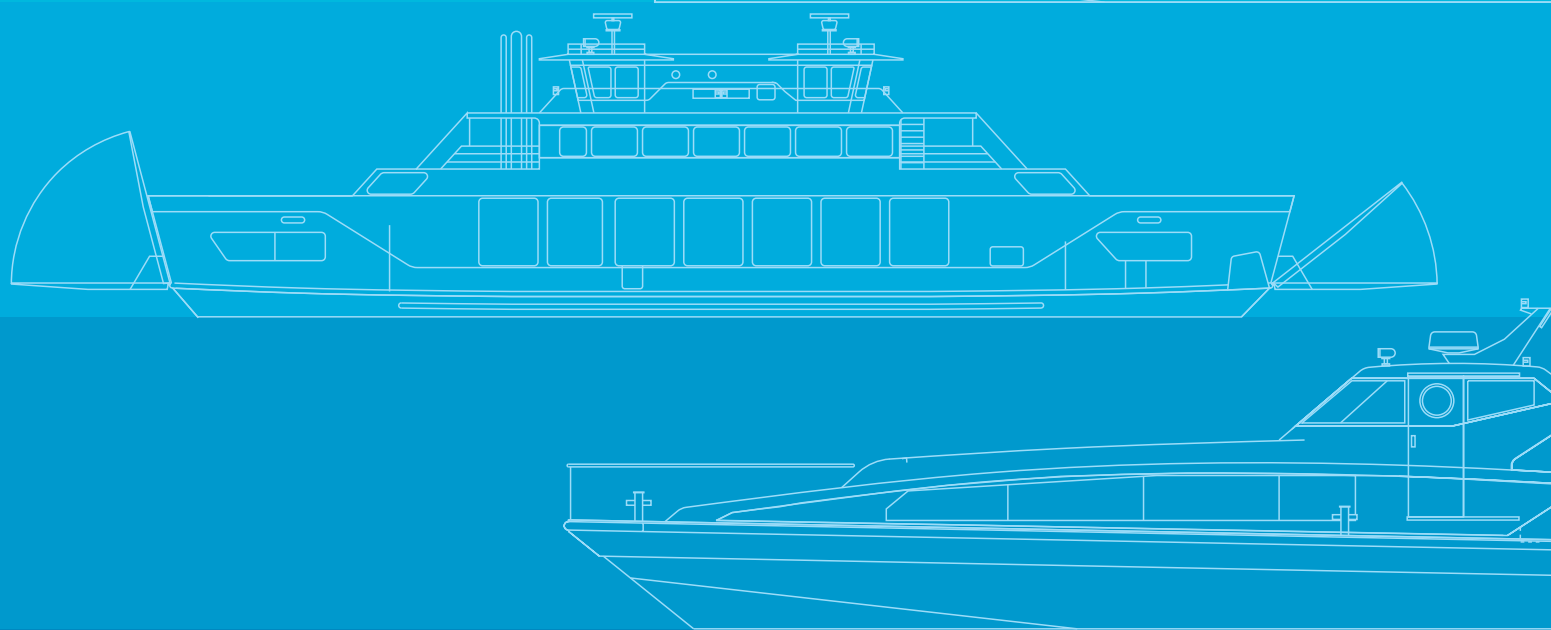


Passenger Ships Barrier-Free Guideline 旅客船バリアフリーガイドライン

「旅客船バリアフリー～設計マニュアル」改訂版

国土交通省海事局安全基準課 監修

すべての人に快適な船旅を



交通エコロジー・モビリティ財団

平成19年

旅客船バリアフリーガイドライン

「旅客船バリアフリー～設計マニュアル」改訂版

すべての人に快適な船旅を

PASSENGER SHIPS BARRIER-FREE GUIDELINE

はじめに

本書は、国土交通省によりとりまとめられた「旅客船バリアフリーガイドライン」を同省の監修のもとに出版するものです。

わが国においては、世界にも例がない高齢化が急速に進んでおり、同時に少子化も進展するなど、かつて経験したことのない人口減少社会を迎えています。そのため高齢者や障害のある方々の自立支援や共生社会の実現が益々重要になっており、バリアフリー社会の実現への期待も高まっています。

こうした状況の下、平成6年に「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（ハートビル法）」が制定され、不特定多数の人達、主に高齢者や身体障害者の方々が利用される建築物のバリアフリー化が進められてきました。また平成12年には「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）」が制定され、公共交通事業者等による旅客施設や旅客船を含む車両等のバリアフリー化が推進されてきました。そして平成18年6月にこれら二つの法律を統合・拡充し「一体的・総合的バリアフリー施策」を推進するため、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」が公布され、同年12月に施行されました。同法は、身体障害者のみならず知的障害者、精神障害者、発達障害者等を含むすべての障害者を対象とし、対象施設も路外駐車場、都市公園、福祉タクシーを追加するなどの拡充が図られました。また、地方公共団体や高齢者、障害者などの関係者が協力してバリアフリー施策の段階的・継続的な発展を目指す「スパイラルアップ」や、国民一人一人が高齢者や障害者等の感じている困難を自らの問題として認識し理解と協力を求める「心のバリアフリー」の促進といったソフト施策の充実も盛り込まれています。

一方、旅客船に関しては、空間面での制約、動揺、潮位、水密段差をはじめとした船舶の特性により、バリアフリー化を進めるためには多くの困難が存在しています。その中で旅客船事業者並びに造船事業者は、平成12年12月に策定された「旅客船バリアフリー～設計マニュアル」等を参考として創意工夫を行いながら旅客船のバリアフリー化に取り組んでこられました。本書は、「バリアフリー新法」に基づき、従来のマニュアル等を全面的に見直したものです。本書を参考として、離島航路に就航する旅客船をはじめとした多くの旅客船において、移動の円滑化が一層推進されることは、関係者として大きな喜びであり、旅客船関係者の支援と協力を大きく期待するものです。

最後になりますが、本ガイドラインのとりまとめにあたって、多大なご努力をいただいた宮崎恵子委員長（独立行政法人海上技術安全研究所上席研究員）をはじめとする検討委員各位に敬意を表しますとともに本書の監修にご協力いただいた国土交通省海事局安全基準課、関係者の皆様に深く感謝を申し上げます。次第であります。

平成19年9月
交通エコロジー・モビリティ財団
会長 井山 嗣夫

監修にあたって

我が国においては、諸外国に例を見ない急速な高齢化が進展しており、本格的な高齢社会への対応が急務となっています。また、ノーマライゼーションの理念に基づき、障害者や高齢者を含むあらゆる人が平等に社会資源を享受できる環境を作り、社会参加の機会の平等を推進することが重要な課題となっています。

こうした中、平成6年に、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」が制定され、また、平成12年には、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（以下、「交通バリアフリー法」）が制定され、それぞれの法律に基づき、高齢者、身体障害者等に対する、建築物や旅客施設、歩行空間、車両等のバリアフリー化が進められてきました。

旅客船については、関係者による積極的なバリアフリー化の取り組みを支援するために、平成12年に、この交通バリアフリー法における旅客船のバリアフリー基準（「移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準」）の基本的な考え方を解説するとともに、実際に旅客船を建造・整備する際の参考となるようにバリアフリー化すべき経路及び設備を図・イラストを用いながら分かりやすく解説した「旅客船バリアフリー～設計マニュアル」を作成しました。

今般、交通バリアフリー法に定められていた施行5年後の見直しが実施され、身体障害者のみならず、知的・精神・発達障害者を含むすべての障害者で身体の機能上の制限を受けるものを対象者として明確化するとともに、建築物及び公共交通機関に加え、道路、路外駐車場、都市公園、福祉タクシーを新たに対象施設として追加するなどした「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」が施行され、旅客船のバリアフリー基準についても所要の見直しが行われ、食堂、売店への筆談用具の設置及び当該設備を保有している旨の表示等があらたに規定された新基準（「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」）となりました。

このため、「旅客船バリアフリー～設計マニュアル」についても、この基準の見直し内容、また、基準の施行からこれまでの間における関係者による旅客船バリアフリー化の取り組み等を踏まえ、改訂を実施しました。具体的には、新たに設定された基準に対する標準の追加、基準解説の充実（「旅客船バリアフリーハンドブック」（平成17年3月発行）の取込等）、推奨基準の見直し・拡充、旅客船バリアフリー事例の追記（「旅客船のバリアフリー化に関する事例集」（平成18年3月）の取込等）などを行いました。これにより、これまでより、一層、本書が関係者による旅客船バリアフリー化の指針として、活用しやすいものになったものと考えます。本書が多くの関係者に積極的に活用され、すべての人にとってやさしい旅客船づくりが進められていくことを期待します。

本書の制作は、宮崎恵子委員長（独立行政法人海上技術安全研究所上席研究員）をはじめとする検討委員各位、交通エコロジー・モビリティ財団各位のご努力、ご協力により進められ、また、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から資料のご提供を受けました。ここに改めて、深い謝意を表します。

平成19年9月
国土交通省海事局安全基準課

「旅客船バリアフリーガイドライン作成」検討委員会

委員メンバー表

(敬称略・順不同)

委員長	宮崎 恵子	独立行政法人海上技術安全研究所 運航・システム研究グループ 上席研究員
委員	大島 寛	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 技術支援部技術支援企画課長
	吉田 良治	社団法人日本旅客船協会 業務部長
	山口 祐二	社団法人日本造船工業会 技術部技術グループ長調査役
	富澤 茂	社団法人日本中小型造船工業会 技術部部長代理
	村上 直	社団法人日本船用工業会 技術部長
	村山 雅己	社団法人日本船舶品質管理協会 製品安全評価センター火災安全グループ 主任研究員
	高松 正徳	日本小型船舶検査機構 業務部検査検定課長
	高橋 玲子	株式会社タカラトミー 安全・環境統括室 社会環境課係長
	妻屋 明	社団法人全国脊髄損傷者連合会理事長
	松本 正志	財団法人全日本聾啞連盟理事
	小松 明	国土交通省総合政策局交通消費者行政課係長
	岩瀬 恵一郎	国土交通省海事局内航課課長補佐
	斉藤 雅彦	国土交通省海事局内航課調査係長
	神谷 和也	国土交通省海事局検査測度課船舶検査官
	米川 佳宏	国土交通省海事局安全基準課課長補佐
	森吉 直樹	国土交通省海事局安全基準課係長

(事務局)

岩佐 徳太郎	交通エコロジー・モビリティ財団 バリアフリー推進部長
吉川 博之	交通エコロジー・モビリティ財団 バリアフリー推進部企画調査課長
沢田 大輔	交通エコロジー・モビリティ財団 バリアフリー推進部企画調査係長
本田 恵子	交通エコロジー・モビリティ財団 バリアフリー推進部係員

(作業協力)

相良 頼人	有限会社ジベックデザインオフィス 代表取締役社長
野崎 伸弥	有限会社ジベックデザインオフィス

contents

● 旅客船におけるバリアフリーの必要性	1
● 旅客船バリアフリー施設整備の基本的考え方	2
● 旅客船のバリアフリー化の配慮事項	3
● バリアフリー基準の基本的考え方	4
● バリアフリー経路の基本的考え方	6
● 考え方の補足	8
● 基本となる寸法	10
● ガイドライン本編の見方	14
● 基準全文	16

ガイドライン本編

I 乗降に関する基準

乗降用施設／舷門	22
舷門から甲板室出入口までの通路	26
甲板室出入口、水密コーミング	28
甲板室出入口からバリアフリー客席及び車いすスペースまでの通路	30
カーフェリー／乗船口	32
カーフェリー／車両区域	34
カーフェリー／車両区域出入口から甲板室出入口まで	36

II 船内旅客用設備利用に関する基準

バリアフリー客席及び車いすスペースから船内旅客用設備まで	38
バリアフリー便所（便房内設型）	42
バリアフリー便所（独立型）	46
バリアフリー便所に設置する便器洗浄ボタン等	50
便所	52
遊歩甲板	54
食堂	56
売店	58

III 通行部分の基準

戸	60
通路の手すり	62
階段	66
バリアフリーエレベーター1、エスカレーター、その他の昇降機	68
バリアフリーエレベーター2	72

IV 客席等配置の基準

車いすスペース	76
バリアフリー客席＜いす席＞	78
バリアフリー客席＜座席＞	80
バリアフリー客席＜寝台＞	82

V 情報提供に関する基準

点状・線状ブロック	84
案内板、触知案内図	88
運航情報提供設備	90
標識	92

VI その他

緊急時支援設備等	94
公衆電話・FAX	96
図書室	98

● 事例集	101
● 参考資料	113
● バリアフリー法及び関係法令（抄）	161
● 設計サンプル	183

旅客船におけるバリアフリーの必要性

わが国においては、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進展しており、本格的な高齢社会への対応が急務となっています。本格的な高齢社会においては、健全で活力ある社会形成のためには、高齢者の自立と社会参加が不可欠です。

また、近年、障害者が障害のない者と同等に生活し活動する社会を目指す、ノーマライゼーションの理念の社会への浸透が進み、障害者が障害のない者とともに活動し、サービスを受けることができるよう配慮することが強く求められています。

このようにわが国においては、高齢者、障害者等が自立した日常生活及び社会生活を営むことができる社会を構築することの重要性に鑑み、そのための環境の整備を一刻も早く推進していくことが求められており、移動及び施設の利用は、高齢者、障害者等が社会参加をするための重要な手段であることから、バリアフリー化を促進することは、このような社会の実現のために大きな意義を持つものです。

こうした背景から、平成12年に移動の円滑化を促進する交通バリアフリー法（平成12年法律第68号）が公布・施行され、更に平成18年6月には、交通バリアフリー法とハートビル法（高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律）とを統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）」（以下「バリアフリー新法」という。）が新たに公布、同年12月に施行され、より一層のバリアフリー化の推進が図られてきています。

バリアフリー化の効果としては、高齢者、障害者等の社会参加が促進され、社会的経済的に活力ある社会が維持されるほか、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にに基づき、生き生きと安全に暮らせるようすべての利用者に利用しやすい施設及び車両等の整備を実現することが挙げられます。

これは海上交通における旅客船についても同様で、通院、通学、買い物など日常生活航路として利用される離島航路から、船旅を楽しむ長距離航路まで幅広いバリアフリー化が望まれており、特に離島航路においては高齢化率が高く、その必要性は緊急の課題となっています。

一方、高齢者、障害者等にとって望ましい海上交通とは、介助者の手を借りずに独力で、安全、円滑かつ快適に移動できるものでなければなりません。船舶は鉄道等の他の交通モードと比較してカーフェリー、純旅客船などの船種による違い、長距離フェリー、生活航路など用途による違い、19トンの小型船から2万トンの大型船までと規模による違いなど多種様々であること、水密性確保のための構造、潮位差による乗下船位置の変化、波浪による揺れなどの特有の要因が存在していることなどから、高齢者や障害者等が介助者の手を借

りずに独力で、安全、円滑かつ快適に移動することが困難な場合が多くあります。このため、現状においては、少なくとも通常時において、介助者または職員による補助により高齢者、障害者等が船舶への乗降及び船内移動が容易に行えることとしています。

なお、バリアフリー新法にいう障害者には、身体障害者のみならず、知的障害者、精神障害者及び発達障害者を含むすべての障害者で身体の機能上の制限を受けるものはすべて含まれます。身体の機能上の制限には、知的障害者、精神障害者及び発達障害者等の知覚面又は心理面の働きが原因で発現する疲れやすさ、喉の渇き、照明への反応、表示の分かりにくさ等の負担の原因となる様々なものが含まれます。したがって、バリアフリー新法が促進することとしているバリアフリー化には、このような負担を軽減することによる移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上することも含まれることに留意する必要があります。

また、バリアフリー化を進めるに当たっては、高齢者、障害者等の意見を十分に聴き、それを反映させることが重要です。

※「参考資料1」に高齢者、障害者等の現状を掲載しております。

旅客船バリアフリー施設整備の基本的考え方

1. 旅客船バリアフリー施設整備が目指す方向

旅客船の設計にあたっては、高齢者、障害者、妊産婦、外国人等、移動に何らかの不自由のあるいわゆる移動制約者にとってのバリアを軽減・解消し、より使いやすくすることを目指すとともに、現時点では特にバリアのない人も含めたすべての人にとっても、今以上に使いやすく満足度の高い、いわゆるユニバーサルデザインの考え方にも配慮した施設整備を目指します。

(1) バリアの除去

高齢者、障害者等、旅客船を利用する人々の中で、移動や情報認知などの面で制約がある人々にとって、バリアが存在せず、安全、快適、便利に利用できる施設整備やサービスを目指します。

(2) バリアフリー対象者の拡大

バリアフリーを考える際、高齢者や障害者だけではなく、例えば妊産婦や乳幼児連れ、外国人、重い荷物を持った人など、移動や情報認知などの面で、高齢者や障害者ほどではないにしても、何らかの制約が生じる人々にも対象を広げ、より多くの人々にとって、バリアが存在せず、安全、快適、便利に利用できる施設整備やサービスを目指します。

バリアフリーは、高齢者、障害者等だけに限ったものではありません。健常者であっても誰もが加齢し、疾病や交通事故等により、いつ、障害をもつかわからないので、高齢者、障害者等が自立した日常生活や社会生活を営むことができる環境を整備することが必要です。加えて障害のある人が障害のない人と同じように参加できる社会をつくることが必要であることは言うまでもありません。

(3) 利用者満足度の向上

現在、施設を利用する上で特にバリアがない人々にとっても、安全性、快適性、利便性がより向上し、利用者満足度の向上につながる施設整備やサービスを目指します。

2. 旅客船・旅客施設におけるバリアフリーの実現の方向性

旅客船・旅客施設におけるバリアフリー化の実現にあたっては、以下の方向性を目指すことが望まれます。

(1) より多くの選択肢の提供

例えば、移動に制約がある利用者が、旅客船並びに旅客施設側が用意する車いすに乗り換えて、介助者が付くということで、バリアフリー化されたと考えるのは早計です。

車いす使用者の中にも、最初から人的サポートを求める人もいれば、できるだけ乗船する旅客船の客席まで、独力で行動したい人もおり、利用者の状況やニーズは、まさに多種多様となっています。

(2) すべての人にとって安全で使いやすい施設・サービス

施設やサービスは、すべての人に対して利便性を提供する

ものであり、例えば、エレベーターは、必ずしも車いす使用者だけのためのものではなく、杖を使用していたり、乳幼児連れや重い荷物を持っている人が、あたりまえに利用できるように設置されるものです。

(3) 点から線のバリアフリーへ

旅客船利用者は、旅客船だけを利用するのではなく、出発地から目的地までの通過点として旅客船を利用します。従って、旅客船のみのバリアフリー化ではなく、出発地から目的地まで、線でつながったバリアフリー化を図ることが望まれます。

① 旅客船と他の交通手段の結節点のバリアフリー化

旅客船までのアクセス手段として考えられるバス、タクシー、鉄道などの公共交通機関や、自家用車（自ら運転する場合、家族などにより送迎してもらう場合など）と、旅客船間のバリアフリー化を進める必要があります。そのためには、異なる事業主体間の連携が必要であり、例えば視覚障害者誘導用ブロックの敷設の際など、素材、色、敷設方法などの統一性、連続性確保に向けた事業者間の調整が望まれます。

② 事前情報の提供と利用者からの意見収集・反映

連続したバリアフリー化を実現するためには、先の状況を事前に把握しておくことも必要です。出発する前から、利用する交通手段や旅客船、旅客施設のバリアフリー情報を含む様々な情報を入手して準備を整えられることはもとより、旅客船など移動中においても目的地などの情報を入手し、準備を整えられることが望まれます。また、利用後の利用者からの意見・要望収集をより積極的に行い、施設やサービスの改善に役立てることも大切となります。

(4) 航路や船舶の種類・大きさと基準

ガイドラインは、身体の負担を軽減する施設等が整備されれば、その効果は高齢者、障害者等だけではなく、すべての人が安全で移動しやすいという考えに基づいています。

旅客船のバリアフリー化の配慮事項

1.特に配慮すべき対象者と主な課題

旅客船設計時には、あらゆる利用者の利便性、安全性、快適性に配慮する必要があります。中でも、移動や情報認知など、施設を利用する上で何らかの制約を持つ利用者に対しては、その行動特性、身体特性などを考慮して、十分配慮する必要があります。

旅客船設計時において、特に配慮すべき対象者は、高齢者、障害者等、以下の表に示すとおりとなります。

◆旅客船のバリアフリー設計時において配慮すべき対象者

対象者	対象と想定するケースの例	主な特性
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> 歩行が困難な場合 視力が低下している場合 聴力が低下している場合 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行が不安定 階段、段差の移動が困難な場合がある 長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難な場合がある 視覚・聴覚能力の低下により情報認知やコミュニケーションが困難な場合がある
肢体不自由者 (車いす使用者)	<ul style="list-style-type: none"> 手動車いすを使用 電動車いすを使用 	<ul style="list-style-type: none"> 階段、段差の昇降が不可能 移動に一定以上のスペースを必要とする 上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難
肢体不自由者 (車いす以外)	<ul style="list-style-type: none"> 杖などを使用している場合 義足や義手などを使用している場合 人工関節などを使用している場合 	<ul style="list-style-type: none"> 階段、段差や坂道の移動が困難 長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難 上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難
内部障害者	<ul style="list-style-type: none"> 長時間の歩行や立っていることが困難な場合 オストメイト(人工肛門、人工膀胱造設者) 	<ul style="list-style-type: none"> 長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難 外見からは気づきにくい 障害によって、酸素ボンベ等の携行が必要
視覚障害者	<ul style="list-style-type: none"> 全盲 弱視 色覚障害がある場合 	<ul style="list-style-type: none"> 視覚による情報認知が不可能あるいは困難 空間把握、目的場所までの経路確認が困難 外見からは気づきにくい
聴覚・言語障害者	<ul style="list-style-type: none"> 全聾 難聴 言語に障害がある場合 	<ul style="list-style-type: none"> 音声による情報認知やコミュニケーションが不可能あるいは困難 外見からは気づきにくいことがある
知的障害者	<ul style="list-style-type: none"> 初めて施設を訪れる場合 いつもと状況が変化した場合 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニケーション、感情のコントロール等が困難な場合がある 情報量が多いと混乱する場合がある 周囲の言動に敏感
精神障害者	<ul style="list-style-type: none"> 初めて施設を訪れる場合 いつもと状況が変化した場合 	<ul style="list-style-type: none"> ストレスに弱く、疲れやすく、頭痛、幻聴、幻覚が現れることがある 新しいことに対して緊張や不安を感じる 混雑や密閉された状況に極度の緊張や不安を感じる
発達障害者	<ul style="list-style-type: none"> 初めて施設を訪れる場合 いつもと状況が変化した場合 	<ul style="list-style-type: none"> 他人との対人関係の構築が困難 じっとしてられない、走り回るなどの衝動性、多動性行動 特定の興味や関心に強いこだわり、反復的な行動
妊産婦	<ul style="list-style-type: none"> 妊娠している場合 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行が不安定(特に下り階段では足下が見えず不安) 長時間の立位が困難 不意に気分が悪くなる場合がある 初期などにおいては外見からは気づきにくい
乳幼児連れ	<ul style="list-style-type: none"> ベビーカーを使用している場合 乳幼児を抱きかかえている場合 幼児の手をひいている場合 	<ul style="list-style-type: none"> 長時間の立位が困難(抱きかかえている場合など) 子どもが不意な行動をとる場合がある 階段、段差などの昇降が困難(特にベビーカーを抱えながらの階段利用は困難である) オムツ交換や授乳が必要
外国人	<ul style="list-style-type: none"> 日本語が理解できない場合 	<ul style="list-style-type: none"> 日本語によるコミュニケーションが困難あるいは不可能
その他	<ul style="list-style-type: none"> 一時的なけがの場合(松葉杖やギブスを使用している場合など) 病気の場合 重い荷物を持っている場合 初めて旅客船に乗船する場合 	<ul style="list-style-type: none"> 移動、情報把握、設備利用等において困難となる場合がある

※高齢者・障害者等においては、重複障害の場合があります。

資料：バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編)

※「参考資料2」に高齢者、障害者等の行動特性を掲載しております。

バリアフリー基準の基本的考え方

1. 適用対象船舶

海上運送法による一般旅客定期航路事業を営む者が平成14年5月15日以降、新たに当該事業の用に供する船舶に適用されている。ただし、以下のものについては、バリアフリー基準によらないことができる。

- (1)災害等のため一時使用するもの（第2条）
- (2)総トン数5トン未満のもの（第61条第1項）

考え方：総トン数5トン未満の旅客船については、空間制約といった物理的困難さに加えて、船員や職員による介助等ソフト面での対応を行う方がハードによる対応よりも効率的であるため。

2. 認定条項

適用対象船舶のうち以下のものであって、地方運輸局長（運輸監理部長を含む。以下同じ。）が認定したものについては、各規定のうちから当該地方運輸局長が当該船舶ごとに指定した規定は適用しない。

- (1)構造又は航行の様態が特殊なもの（第61条第2項）
- (2)平成14年5月14日までに船舶検査証書の交付を受けたもの（附則第3条第9項）

5. バリアフリー基準の設定範囲

	通常時	非常時
船舶の乗降 ↑↓（乗下船経路） バリアフリー客席／車いすスペース	（1以上の経路） ハードだけでなく介助者 又は職員による補助を前提	介助者又は職員による ソフト対応が中心 （表示装置及び音声案内装置の設置）
バリアフリー客席／車いすスペース ↑↓（船内移動経路） 船内旅客用設備 （バリアフリー便所、バリアフリー食堂、売店、遊歩甲板）	（1以上の経路） 独力での移動を前提	
船内のその他の場所	（基準範囲外）	

3. バリアフリー新法における「高齢者、障害者等」の対象

バリアフリー新法で定義している高齢者、障害者等とは、高齢者、障害者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるもの、その他日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者をいう。

4. 前提条件

原則として高齢者、障害者等が独力で船舶への乗降や船内移動を行えることを目標として設備及び構造の基準を設定する。しかしながら、旅客船については、船舶特有の事由によりすべて独力による移動が困難な場合がある。そのような場合には、少なくとも、通常時において、高齢者、障害者等に対して介助者又は職員による補助により、船舶への乗降や船内移動を容易に行えることを目標とする。

6.設備の設置数根拠

(1)バリアフリー客席（基準適合客席）

適用対象：旅客定員25人に対して1個以上の割合で設置すること。

考 え 方：設置数については、以下の理由による。

- ①身体障害者、妊産婦・けが人の全人口に占める割合は、約4%であること（＜参考＞中の__部分）。
- ②国際海事機関（IMO）が策定した「高齢者及び身体障害者のニーズに対応した旅客船のデザイン及び運航に関する勧告」においても少なくとも4%は、障害者用の旅客席とすべきとされており、国際的にも妥当なものであると考えられること。

(2)車いすスペース

適用対象：旅客定員100人に対し1個以上の割合で設置すること。

考 え 方：設置数については、以下の理由による。

- ①肢体障害者の全人口に占める割合は、約1.4%であり、その内の殆どが車いす使用者との仮定（＜参考＞中の__部分）。
- ②国際海事機関（IMO）が策定した「高齢者及び身体障害者のニーズに対応した旅客船のデザイン及び運航に関する勧告」においても旅客定員100名に対して少なくとも1カ所の割合とされており、国際的にも妥当なものであると考えられること。

(3)バリアフリー便所

適用対象：船舶設備規程第117条において大便所の設置が義務付けられている旅客船に対して1以上。

考 え 方：健常者と同様のレベルのサービスを受けることを原則としているため、それと同様の旅客船に対して義務付けるべきであるため。

(4)バリアフリー食堂の車いす使用者用テーブル

適用対象：バリアフリー食堂のいすの収容数100人に対して1個以上の割合で設置すること。

考 え 方：食堂については、旅客船の大きさ、航行時間、旅客定員等様々な理由から設置の必要性が発生し、設置されているものであり、健常者と同様のレベルのサービスを受けることを原則として、もっぱら旅客の食事の用に供する食堂を設ける場合には、そのうち1以上についてバリアフリー化を行うべきである。また、バリアフリー化されたテーブルの数については、肢体障害者の全人口に占める割合は、約1.4%であり、その内の殆どが車いす使用者との仮定。

<参考>

【総人口】

12,776万人

資料：「平成18年版高齢社会白書」内閣府

【65歳以上の人口】

2,560万人（人口に占める割合 約20.0%）

資料：「平成18年版高齢社会白書」内閣府

【身体障害者の人口（視覚障害、聴覚障害、肢体不自由、内部障害）】

332.7万人（総人口に占める割合 約2.6%）

（内 肢体障害者179.7万人（総人口に占める割合 約1.4%））

資料：「平成18年版障害者白書」内閣府

【妊産婦・けが人の数】

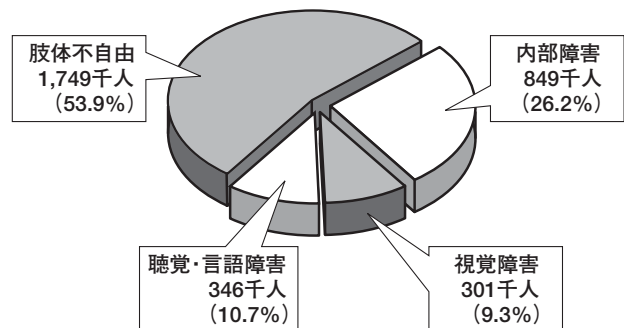
169.0万人（総人口に占める割合 約1.3%）

（内 妊産婦319千人（総人口に占める割合 約0.2%））

資料：「国民生活基準調査（平成16年版）」厚生労働省

注：「妊産婦・けが人の数」は、傷病区分で「妊娠・産褥」、「骨折」、「骨折以外のけが・やけど」の総数を合算した値

障害の種類別にみた身体障害者数（総数：3,245千人）



注：各障害者数は、18歳以上の在宅者の数値



資料：「障害者白書（平成18年度版）」（内閣府）

バリアフリー経路の基本的考え方

バリアフリー対応すべき経路は、乗下船のための経路（乗下船経路）と船内旅客用設備利用のための経路（船内移動経路）である。

基本的な考え方は、右図に示すようにバリアフリー客席及び車いすスペースを中心に、経路を確保することとし、経路のうち1以上をバリアフリー対応とする。主な基準適応は以下の表の通りである。

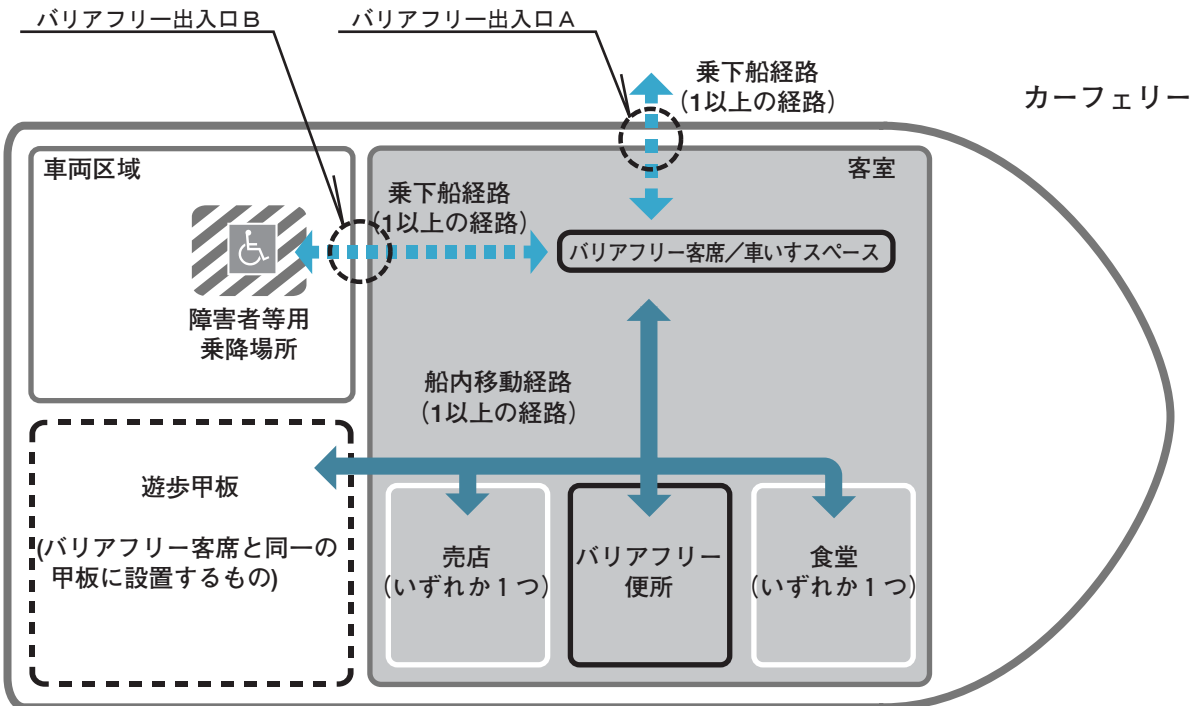
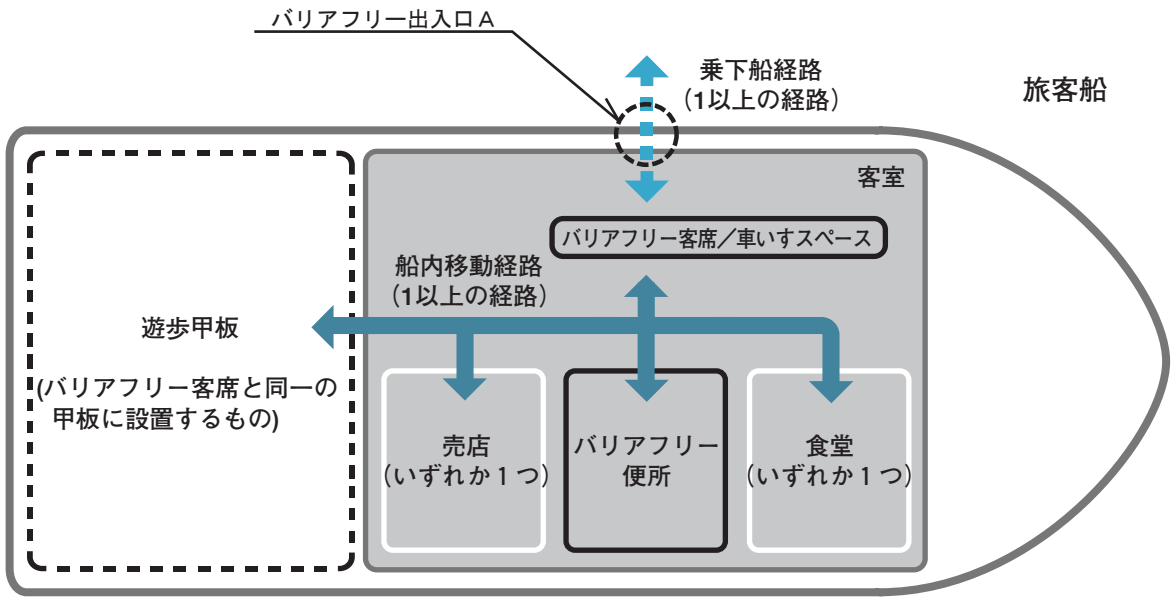
経路の基本的な基準

経路	 乗下船経路 (バリアフリー通路1)	 船内移動経路 (バリアフリー通路2)
幅	幅80cm以上（注1）	幅120cm以上（注2）
手すりの設置	○	○
手すりの端部点字表示	○	○
床面は滑りにくい仕上げ	○	○
段差は船舶の安全を確保した方法により解消	○	○
通路の末端付近は車いすの転回に支障のないこと	○	○
通路途中の車いすのすれ違い、転回場所	すれ違い、転回場所は不要	50m以内にすれ違い、転回場所必要
経路の確保	乗下船時のみ	常時
経路が別甲板に渡る時	エレベーターその他の昇降機 (バリアフリーエレベーター1)	エレベーター (バリアフリーエレベーター2)
経路途中にある戸 (暴露されたものを除く)	自動扉または障害者等が円滑に開閉して通過できること	自動扉または障害者等が円滑に開閉して通過できること

(注1) 乗下船時は、一方通行を前提として車いす使用者が通過できる最低幅（80cm以上）を確保。

(注2) 船内旅客用設備利用時は、車いす使用者と健常者とのすれ違いを想定した最低幅（120cm以上）を確保。

経路の概念図



「移動等円滑化」の内容

高齢者、障害者等の移動または施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上または施設の利用上の利便性及び安全性を向上することをいいます。

旅客不定期航路事業

旅客船のバリアフリー化は、まずは公共交通機関としての公益性が高い一般旅客定期航路事業を対象に適用を義務づけていますが、遊覧船、屋形船、レストランクルーズ船などで構成される旅客不定期航路事業についても、一般旅客定期航路事業のバリアフリー化の進展に合わせて、バリアフリー化を図ることが望まれます。

生活航路(長距離フェリーを含む)と観光航路

観光船が、海上運送法による一般旅客定期航路事業を営むものであればバリアフリー化が必要となります。そうでない場合にも、生活航路と観光航路とは性格は違いますが、観光航路は多くの人が初めて訪れ、船上での時間を楽しむものであり、バリアフリー化が望まれます。高齢者、障害者等の旅へのいざないも日常生活・社会生活の上で活力を生むために欠くことのできないものです。

ソフト面での対応の考え方

バリアフリーは、ハード面だけではなくソフト面での対応も必要となりますが、乗組員等の介助、支援を受けることに心的負担を感じる人もいることを考慮すると、ハード面の施設に替えてソフト面(人的支援)ですべて対応することは認められません。

バリアフリー客席の考え方

バリアフリー化のための設備、構造等については、当該船舶の旅客中に一定の割合で障害者等がいることを想定して基準を定めています。

基準第49条第1項 航行予定時間8時間未満の場合において、旅客定員25人ごとに1以上要求される基準適合客席は、いす席、座席、寝台のいずれかで必要数を確保する。

	旅客定員	基準適合客席
いす席	35人	
座席	25人	
寝台	25人	
計	85人	4個

第49条第2項 航行予定時間8時間以上の場合については、旅客定員25人ごとに1個以上の基準適合客席を設け、内訳はいす席定員25人に1個以上、座席及び寝台の定員25人に1個以上の座席または寝台で必要数を確保する。

	旅客定員	基準適合客席
いす席	35人	2個
座席	30人	合わせて4個
寝台	50人	
計	115人	6個

臨時に旅客定員を増加させる場合の考え方

多客期などに臨時に旅客定員を増加させる場合には、当然それに伴い障害者等も多く乗船することが想定され、増加後の旅客定員に応じて船舶の構造及び設備をバリアフリー基準に適合させる必要があります。(バリアフリー新法第8条参照)

バリアフリー通路1・2における末端の転回場所の設置

バリアフリー通路1における末端の転回場所の設置、バリアフリー通路2における末端の転回場所、50m以内毎のすれ違い及び転回場所の設置については、以下のとおりとなります。

旅客船のバリアフリー基準は、船舶の大きさに応じて基準の差異はなく、総トン数5トン以上に一律に適用されることになるため、基準の作成にあたっては小型船を意識し基本的に小型船であっても達成できるミニマムリクワイアメント(最低基準)として策定されています。しかしながら、バリアフリー通路に設ける車いすの転回場所等については、船舶の大きさにかかわらず設計の自由度を高めるための解釈を設けるとともに、特にすれ違い場所の規定が小型船にとって空間制約上大変厳しい要件となり得ることを想定し、次頁のA及びBに示すような取扱をすることとしています。

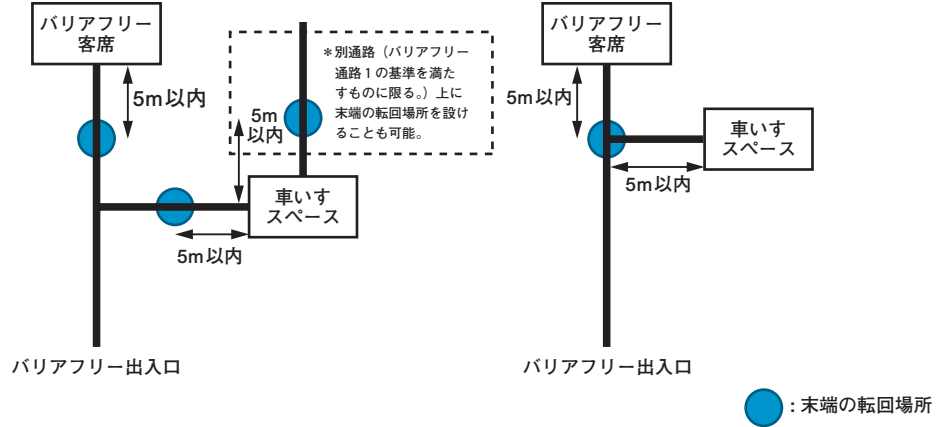
- ① 「通路の末端の付近」を「末端」から5m以内までとすることができるといふ幅を持たせることにより設計の自由度を高めることとしました。(次頁A及びBのすべて場合)
- ② バリアフリー通路1において、バリアフリー客席及び車いすスペースを結ぶ通路が短い場合、双方から5m以内に設けられた転回場所を共有することができることとしました。(次頁Aの2の場合)
- ③ バリアフリー通路2において、50m以内毎のすれ違い及び転回場所が末端の転回場所を兼ねることを可能としました。(次頁Bの2の場合)
- ④ バリアフリー通路2において、バリアフリー客席、車いすスペース、船内旅客用設備を結ぶ通路が短い場合、これらの末端の転回場所を1つに集中することにより50m以内毎のすれ違い及び転回場所を省略することを可能としました。(次頁Bの3の場合)

ただし、④(次頁Bの3)は小型船において空間制約の厳しい場合に適用すべき緩和措置であり、大型船にあつては次頁Bの1を、小型船であっても可能な限り次頁Bの1または2を満足することが望まれます。

A

バリアフリー通路1における末端の転回場所の設置について

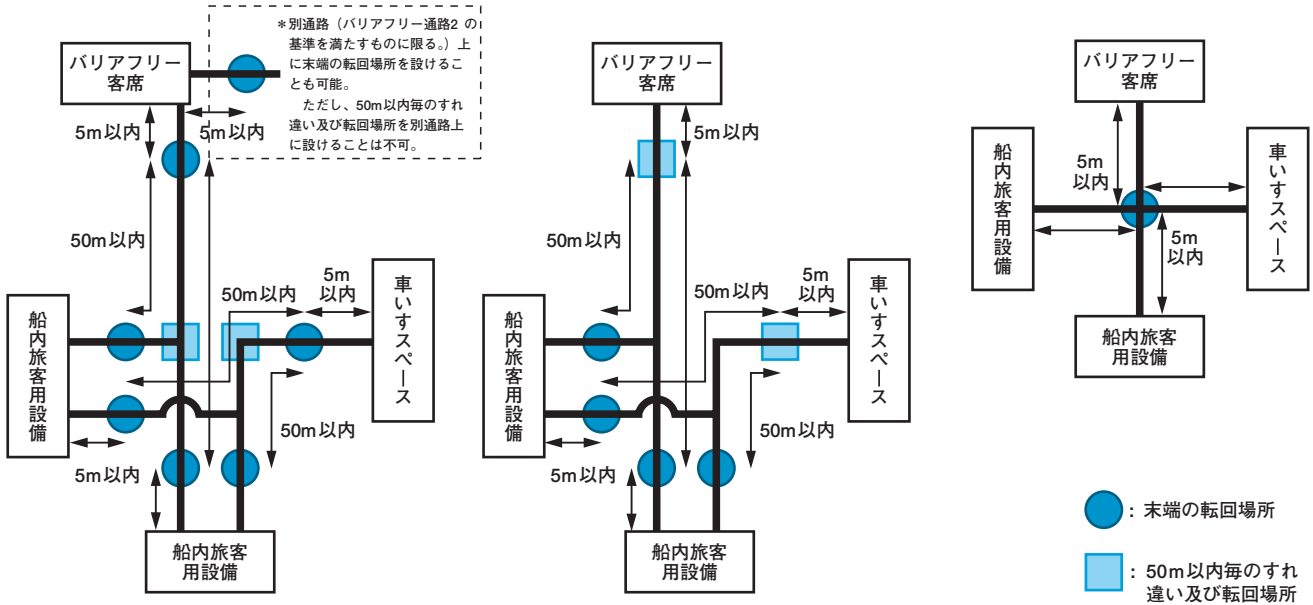
1. 通路の末端から5m以内に転回場所が必要。
2. 通路が短い場合には回転場所を共有する設計も可能。



B

バリアフリー通路2における末端の転回場所、50m以内毎のすれ違い及び転回場所の設置について

1. 通路の末端から5m以内に転回場所が必要。
転回場所と転回場所の間には50m以内毎にすれ違い及び転回場所が必要。
2. 50m以内毎にすれ違い及び転回場所は末端の転回場所を兼ねることが可能。
3. 通路が短い場合には末端の転回場所を1つにすることにより50m以内毎のすれ違い及び転回場所を省略する設計も可能。



基本となる寸法

1. 車いすの基本寸法

JIS（日本工業規格）における車いす寸法は、以下のよう
な規格となっています。

(1) 手動車いすの寸法 (JIS T 9201:2006)

これまでは、大型、中型、小型の3区分でしたが、1998年5
月の第3回の改正により、自走用標準型と介助用標準型につい
ての規定となりました。

また可能な限りISO（国際標準化機構）との整合化も図ら
れました。

手動車いす寸法 (JIS T 9201:2006)

部 位	寸法値 (mm)
全長 (L-0)	1200以下
全幅 (W-0)	700以下
フットサポート高 (H-7)	50以上
全高 (H-0)	1090以下

*折りたたみ幅 (W-H) は、JIS T 9201:2003において320mm以下と定
められていたが、JIS T 9201:2006では明示されていない。

(2) 電動車いすの寸法 JIS T 9203 (電動車いす)

電動車いすの寸法は、JIS規格により次のように定められ
ています。

電動車いす寸法 (JIS T 9203:2006)

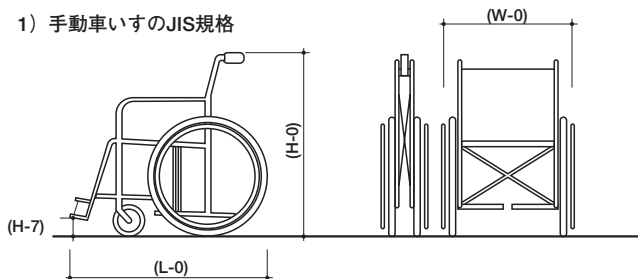
部 位	寸法値 (mm)
全長 (L-0)	1200以下
全幅 (W-0)	700以下
全高 (H-0)	1090以下

※リクライニング機構、リフト機構及びチルト機構を装備する電動車いす
は、標準状態の寸法とする。

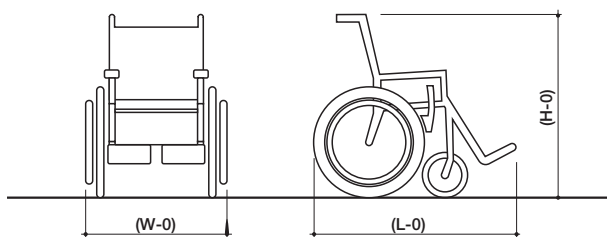
その性能は、登坂力10度 (17.6%) 以上、段差ののりこえは、
4.0cm以上 (屋外用) が可能となっています。一充電連続走行
時間は、平坦路4~5時間位 (軽量型) のものが多い状況です。

1999年9月の第2回改正により、電動車いす型式分類 (自操
用標準型、自操用ハンドル型 (電動三輪車)、自操用座位変
換型 (リクライニング式、リフト式)) が設けられ、これらのう
ち屋内外兼用のものが適用範囲となりました。

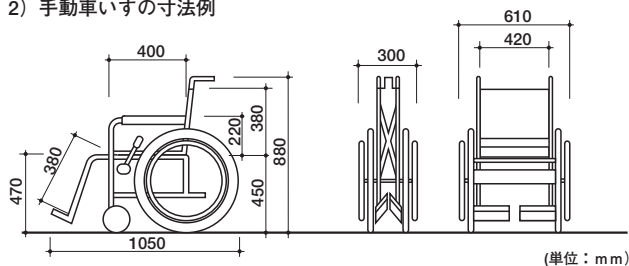
1) 手動車いすのJIS規格



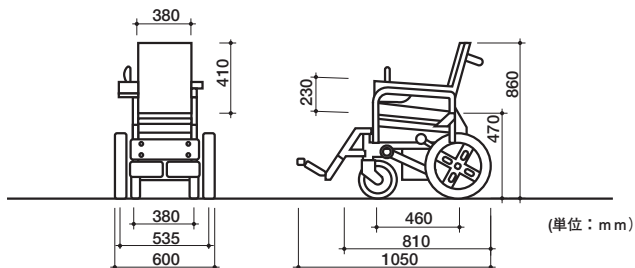
1) 電動車いすのJIS規格



2) 手動車いすの寸法例



2) 電動車いすの寸法例

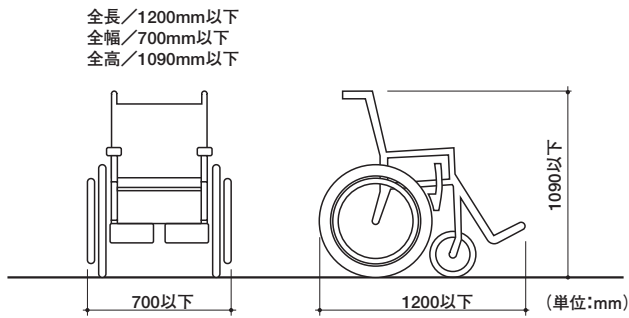


(3)手動及び電動車いすの寸法

ISO7193,7176/5 (車いす)

車いすの形状・寸法ISO (国際標準化機構:International Organization for Standardization) においても基準が定められています。

車いすの寸法は、次の最大値を超えない限り国際基準に適合しているものとみなされます。

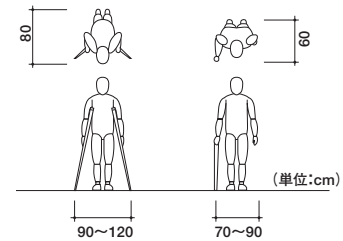


(2)杖使用者の寸法

杖使用者の人間工学的寸法は、以下の通りです。

松葉杖使用者の歩行時の幅は、90cmから120cm程度、杖を片手で使用した際の歩行時の幅は70cmから90cm程度となります。

人間工学的寸法

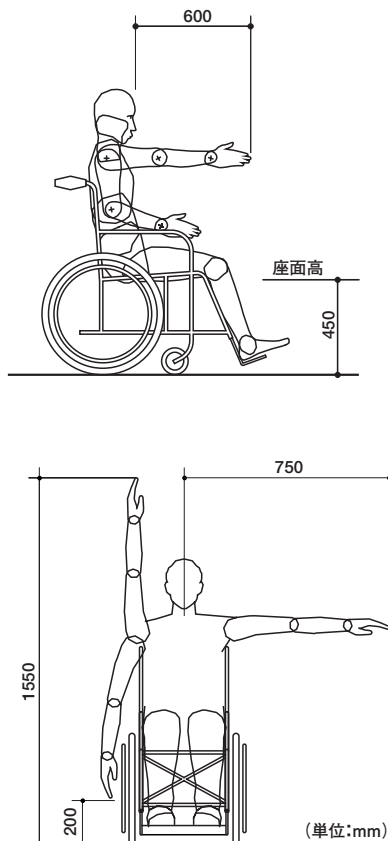


2.人間工学的寸法

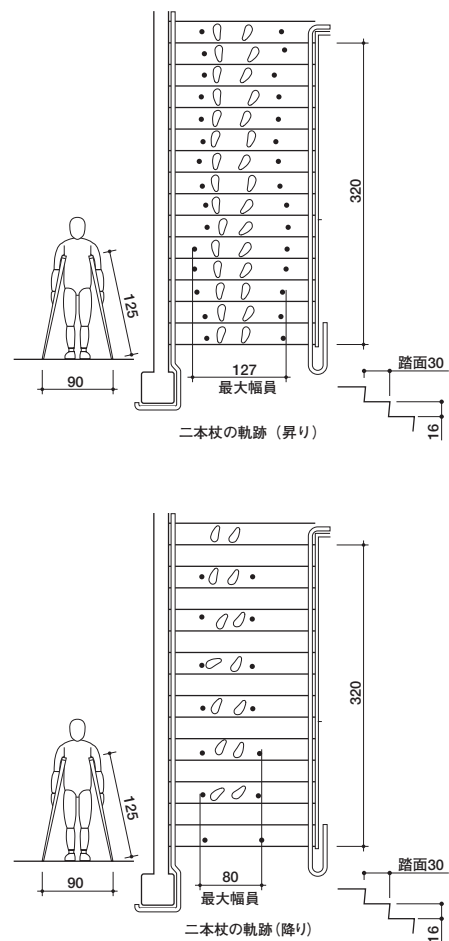
(1)車いす使用者の人間工学的な寸法

車いす使用者の人間工学的寸法は、以下の通りです。ただしこれはあくまでも平均的な身体寸法であり、年齢、性別、体格、障害の状況等により個人差があります。

人間工学的寸法

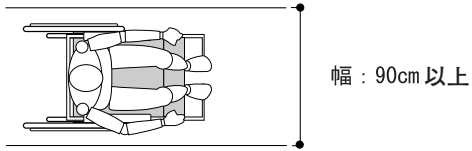


二本杖使用者の階段の昇降

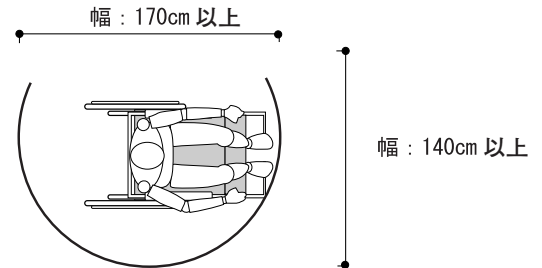


参考:本ガイドラインにおける基本的な寸法

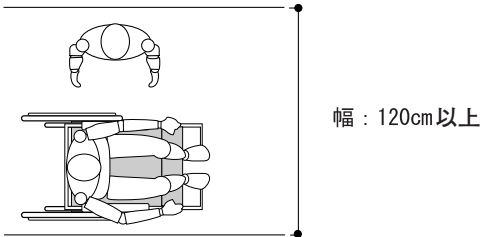
● 通行に必要な幅



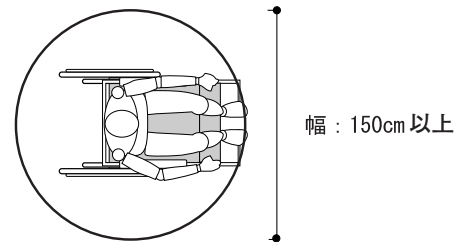
● 車いすが180度転回できる寸法



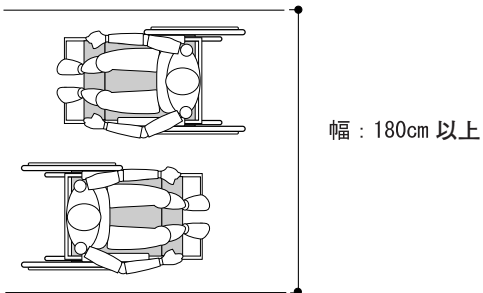
● 車いすと人のすれ違いの幅



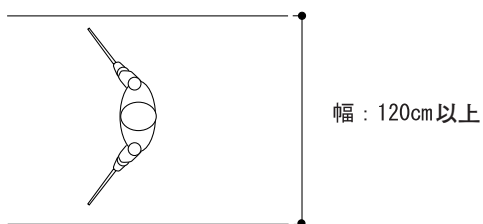
● 車いすが360度回転できる寸法



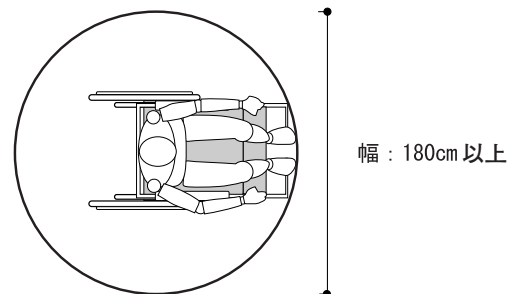
● 車いすと車いすのすれ違いの幅



● 松葉杖使用者が円滑に通行できる幅



● 電動車いすが360度回転できる寸法



(注意)手動車いすの寸法：全幅70cm、全長120cmの場合（JIS規格最大寸法）

ガイドラインでは、一つの整備項目について、次の構成により基準等（「基準」、「基準・推奨の仕様」、「基準等の解説・配慮事項」）を見開きで解説し、設計者の分かりやすい手引となるように、右側のページでは基準等に沿った整備例を紹介しています。

設計にあたっては、旅客船の大きさや旅客定員などの諸条件を考慮し、基準等を組み合わせるなど、「移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資する」というバリアフリー新法の目的に沿った整備を工夫されることを望むものです。

<ガイドラインの構成>

●整備項目

整備の対象となる設備および箇所を表しています。

●基本的な考え方

整備項目について、基本的な考え方を簡潔にまとめてあります。

●「基準」及び「基準・推奨の仕様」

◆「基準」:

ここに記載する「基準」は、バリアフリー新法第8条第1項の規定に基づき定められた「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（バリアフリー基準）」のうち、第3章第5節に規定する船舶に関する事項について、本書を使用する方々の理解を深めるため、便宜的に、バリアフリー基準条文を分かりやすく並び替え書き下したものです。

したがって、「基準」は、バリアフリー新法に基づいて旅客船をバリアフリー化する際に求められる、いわゆるミニマムリクエスト(最低基準)とも言えるもので、整備の際に義務となるものとして位置付けています。

なお、「基準」の記載にあたっては、ガイドライン中に掲載する各整備項目について、個々の経路及び設備に対照させて分かりやすく解説するために、船舶のバリアフリー基準のうち経路及び設備に限って記載しており、それ以外の規定（基準適用除外）については、巻末に掲載する関係法令本文を参照して下さい。

◆「基準・推奨の仕様」:

「基準」には整備に際して設計の自由度を高めるためにそれぞれのバリアフリー設備に求められる機能を要件化した性能基準が多く含まれています。このため、実際に設計する際にこれらの性能基準への適合性に関する判断を支援する観点から、配慮すべき事項、参考とすべき構造・寸法等の例を示した基準の標準的な仕様（基準の仕様）を黒文字により記載しています。

また、上記「基準」を超えて、**より進んだバリアフリーを目指す整備（推奨）**を行う際に期待される水準のもの（推奨の仕様）を**青文字により記載**しています。

●基準等の解説・配慮事項

整備項目毎の「基準」及び「基準・推奨の仕様」に関して説明しています。

●図・イラストによる解説

「基準」及び「基準・推奨の仕様」に沿った整備例を図やイラストを使って分かりやすく解説しています。また、図・イラストによる解説中の寸法については、「基準」に関するものについては黒色数字により、**より進んだバリアフリーを目指す整備（推奨）**については青色数字により、レベルに応じて表記を区別しています。

整備項目

基本的な考え方

図版・イラストによる

I 乗降に関する基準
乗降用設備/舷門 (バリアフリー基準第 47 条関係)

基本的な考え方
高齢者、障害者等が、旅客船ターミナル等から旅客船内へのアプローチをスムーズに行うことができるよう、連続性の高い移動動線や確保につとめることが必要である。タラップ等の乗降用設備は、船体の揺れや水位の変化に対応するため、端部にキャスターがついているものなどがあり、岸壁と船船をそれぞれの接合部分で段差が生じることから、車いす使用者を改めて高齢者、障害者等が円滑に利用できるように段差部分を解消し、スムーズに移動できるように配慮することが必要である。

基準
2.乗降用設備
船舶に乗降するためのタラップその他の設備を備える場合は、そのうち1以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
①車いす使用者が持ち上げられることなく乗降できる構造のものであること。
②幅は、80cm以上であること。
③手すりが設けられていること。
④床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。

基準・推奨の仕様
【構造】
○1の「持ち上げられることなく乗降できる構造」とは、車いすの駆動輪が浮くことなく乗降できる構造をいい、スロープの厚みによる段差は2cm以下とする。
○形状・勾配を設ける場合には、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度が大きく異なることによりその存在を容易に識別できるものとする。
○スロープ板が長く、また、傾斜角が1枚お10度を超えるとなる場合には、車いすの駆動を防止するよう左右に立ち上がり板を設ける。
【幅】
○90cm以上とする。(車いす使用者が利用しやすい寸法)
【手すり】(P62参照)
○手すりは両側に設置し高さ80～100cm程度とする。高齢者や車いす使用者以外の乗客の自由歩行の利用を妨がらず、可能な限り連続して設ける。
○端部は前面側に巻き込むなど突起のない構造とする。
【床面仕上げ】
○4の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工・施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態により摩擦が低下することのないものをいう。

P62に続く

I 乗降用設備/舷門

基準等の解説・配慮事項
【乗降用設備】(タラップ等)
タラップ等の乗降用設備は、勾配が階段の干渉差(特に干渉時や満潮時)によって変化し、當時水がかかる可能性のある部分であるといった特性に十分配慮することが必要です。
*乗客に関しては、電動車いす本体の重量(90~100kg)、利用者本人、乗客およびその他の乗客の重量を勘案した設計が必要です。また、タラップの長さや形の有無にも依りますが、それ以上の人数が利用するケースがある場合は、その重量も勘案した設計が必要となります。
【手すり】
手すりは、スロープの勾配が急になった場合の歩行の手助けになるとともに、車いすの暴走を防止する上でも有効です。
【床面の仕上げ】
基準は、自律性を高めるための機能要件化した規定を多く用いていることから、実際の整備では床面仕上げについても滑りにくい効果を得られるなら基準を満たしたものと解釈します。
【船内乗降口までの送迎】(ソフト面での対応の考え方)
バリアフリーは車いす利用者だけでなく、高齢者、車いす利用者以外の障害者等も対象としていますので、ハード面(段差解消装置等)の施設設備をソフト面(人的支援)による対応ですべて代替することはできません。

P25に続く

基準の仕様(黒色文字)

より進んだバリアフリーを
目指した整備(青色文字)

基準の仕様(黒色数字)

より進んだバリアフリーを
目指した整備(青色数字)

1. 用語

このガイドラインにおいて、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。また、ここに規定するもののほか、このガイドラインにおいて使用する用語は、バリアフリー新法において使用する用語の例による。

- (1)バリアフリー基準 バリアフリー新法第8条第1項の規定に基づき定められた、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令をいう。
- (2)船舶 海上運送法による一般旅客定期航路事業（日本の国籍を有する者及び日本の法令により設立された法人その他の団体以外の者が営む同法による対外旅客定期航路事業を除く。）を営む者が旅客の運送を行うためその事業の用に供する船舶をいう。
- (3)遊歩甲板 通常の航行時において旅客が使用する暴露甲板（通路と兼用のものは除く。）であって、バリアフリー客席と同一の甲板上にあるものをいう。
- (4)船内旅客用設備 バリアフリー便所、バリアフリー食堂、1以上の売店及び総トン数20トン以上の船舶の遊歩甲板をいう。
- (5)手すり 手すり、握り手その他これに類する設備をいう。
- (6)車いす 日本工業規格“手動車いす(JIS T9201:2006)”をいう。

2. 乗降用設備

船舶に乗降するためのタラップその他の設備を備える場合は、そのうち1以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

- (1)車いす使用者が持ち上げられることなく乗降できる構造のものであること。
- (2)幅は、80cm以上であること。
- (3)手すりが設けられていること。
- (4)床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。

3. 舷門又は甲板室の出入口

旅客が乗降するための出入口（舷門又は甲板室の出入口をいう。）のうち1以上は、次に掲げる基準に適合するもの（以下「バリアフリー出入口A」という。）でなければならない。

- (1)幅は、80cm以上であること。
- (2)スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。

4. 車両区域の出入口および乗降場所

車両区域の出入口のうち1以上は、次に掲げる基準に適合するもの（以下「バリアフリー出入口B」という。）でなければならない。

- (1)幅は、80cm以上であること。
- (2)スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。

(3)高齢者、障害者等が車両から乗降するための場所であって、次に掲げる基準に適合するもの（以下「乗降場所」という。）が設けられていること。

- ①幅は、350cm以上であること
- ②車両区域の出入口に隣接して設けられていること。ただし、乗降場所と車両区域の出入口との間に幅が80cm以上である通路を1以上設ける場合は、この限りでない。
- ③乗降場所であることを示す表示が設けられていること。

5. バリアフリー客席

5.1 客席のうち旅客定員25人ごとに1以上のバリアフリー客席を設けなければならない。

5.2 航行予定時間が8時間未満の船舶のバリアフリー客席は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

- (1) いす席、座席又は寝台であること。
 - (2) 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであること。
 - (3) 手すりが設けられていること。
 - (4) 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
- 5.3 航行予定時間が8時間以上の船舶のバリアフリー客席は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

- (1) いす席、座席又は寝台であること。
- (2) いす席が設けられる場合は、その収容数25人ごとに1以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
 - ①高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであること。
 - ②手すりが設けられていること
 - ③床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
- (3) 座席又は寝台が設けられる場合は、その収容数25人ごとに1以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
 - ①高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであること。
 - ②手すりが設けられていること
 - ③床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。

6. 車いすスペース

旅客定員100人ごとに1以上の割合で、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを車いす使用者が円滑に利用できる場所に設けなければならない。ただし、航行予定時間が8時間以上であり、かつ、客席として座席又は寝台のみが設けられている船舶については、この限りでない。

- (1) 車いす使用者が円滑に利用するために十分な広さが確保されていること。
- (2) 車いす使用者が円滑に利用できる位置に手すりが設けられていること。
- (3) 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
- (4) 車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。
- (5) 車いすを固定することができる設備が設けられていること。

- (6) 車いすスペースである旨が表示されていること。

7. バリアフリー通路1

バリアフリー出入口A及びバリアフリー出入口Bとバリアフリー客席及び車いすスペースとの間の通路のうちそれぞれ1以上は、次に掲げる基準に適合するもの（以下「バリアフリー通路1」という。）でなければならない。

- (1) 幅は、80cm以上であること。
- (2) 手すりが設けられていること。
- (3) 手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。
- (4) 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
- (5) スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。
- (6) 通路の末端の付近の広さは、車いすの転回に支障のないものであること。

8. バリアフリー通路2

バリアフリー客席及び車いすスペースと船内旅客用設備との間の通路のうちそれぞれ1以上は、次に掲げる基準に適合するもの（以下「バリアフリー通路2」という。）でなければならない。

- (1) 幅は、120cm以上であること。
- (2) 手すりが設けられていること。
- (3) 手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。
- (4) 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
- (5) スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。
- (6) 通路の末端の付近の広さは、車いすの転回に支障のないものであり、かつ、50m以内ごとに車いすが転回し及び車いす使用者同士がすれ違うことができる広さの場所が設けられていること。

9. 戸

バリアフリー通路1及びバリアフリー通路2に戸（暴露されたものを除く。）を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。

- (1) 幅は、80cm以上であること。
- (2) 自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。

10. 階段

バリアフリー通路1及びバリアフリー通路2に設置される階段（踊り場を含む。以下同じ。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

- (1) 手すりが設けられていること。
- (2) 手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字をはり付けること。
- (3) 回り段がないこと。

- (4) 踏面の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
- (5) 踏面の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより段を容易に識別できるものであること。
- (6) 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものが設けられていない構造のものであること。
- (7) 階段の両側には、立ち上がり部が設けられていること。ただし、側面が壁面である場合は、この限りでない。

11. バリアフリーエレベーター 1

バリアフリー出入口A及びバリアフリー出入口Bとバリアフリー客席又は車いすスペースが別甲板にある場合には、バリアフリー通路1に、エレベーター、エスカレーターその他の昇降機であって高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものを1以上設けなければならない。

この場合に設けられるエレベーターは、次に掲げる基準に適合するもの（「バリアフリーエレベーター1」という。）でなければならない。

- (1) かご及び昇降路の出入口の幅は、80cm以上であること。
- (2) かごの広さは、車いす使用者が乗り込むのに十分なものであること。
- (3) かご内に手すりが設けられていること。
- (4) かご内に、かごが停止する予定の階及びかごの現在位置を表示する設備が設けられていること。
- (5) 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
- (6) 乗降ロビーの幅は140cm以上であり、奥行きは135cm以上であること。

12. バリアフリーエレベーター 2

バリアフリー客席又は車いすスペースと船内旅客用設備が別甲板にある場合には、バリアフリー通路2にエレベーターを1以上設けなければならない。

この場合に設けられるエレベーターは、次に掲げる基準に適合するもの（「バリアフリーエレベーター2」という。）でなければならない。

- (1) かご及び昇降路の出入口の幅は、80cm以上であること。
- (2) かごの内法幅は140cm以上であり、内法奥行きは135cm以上であること。ただし、かごの出入口が複数あるエレベーターであって、車いす使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉するかごの出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。）については、この限りでない。
- (3) かご内に、車いす使用者が乗降する際にかご及び昇降路の出入口を確認するための鏡が設けられていること。ただし、前号ただし書に該当する場合は、この限りでない。
- (4) かご内に手すりが設けられていること。
- (5) かご及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を有したものであること。
- (6) かご内に、かごが停止する予定の階及びかごの現在位置を表示する設備が設けられていること。

- (7) かご内に、かごが到着する階並びにかご及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる設備が設けられていること。
- (8) かご内及び乗降ロビーには、車いす使用者が円滑に操作できる位置に操作盤が設けられていること。
- (9) かご内に設ける操作盤及び乗降ロビーに設ける操作盤のうちそれぞれ1以上は、点字がはり付けられていること等により視覚障害者が容易に操作できる構造となっていること。
- (10) 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
- (11) 乗降ロビーの幅は150cm以上であり、有効奥行きは150cm以上であること。
- (12) 乗降ロビーには、到着するかごの昇降方向を音声により知らせる設備が設けられていること。ただし、かご内にかご及び昇降路の出入口の戸が開いた時にかごの昇降方向を音声により知らせる設備が設けられている場合又は当該エレベーターの停止する階が2のみである場合は、この限りでない。

13. バリアフリーエスカレーター

バリアフリー出入口A及びバリアフリー出入口Bとバリアフリー客席又は車いすスペースが別甲板にある場合には、バリアフリー通路1に、エレベーター、エスカレーターその他の昇降機であって高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものを1以上設けなければならない。

この場合に設けられるエスカレーターは、次に掲げる基準に適合するもの（以下「バリアフリーエスカレーター」という。）でなければならない。ただし、(7)及び(8)については、複数のバリアフリーエスカレーターが隣接した位置に設けられる場合は、そのうち1のみが適合していれば足りるものとする。

- (1) バリアフリーエスカレーターが1のみ設けられる場合にあっては、昇降切換装置が設けられていること。
- (2) 勤務する者を呼び出すための装置が設けられていること。
- (3) 踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
- (4) 昇降口において、3枚以上の踏み段が同一平面上にあること。
- (5) 踏み段の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより踏み段相互の境界を容易に識別できるものであること。
- (6) くし板の端部と踏み段の色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものであること。
- (7) 幅は、80cm以上であること。
- (8) 踏み段の面を車いす使用者が円滑に昇降するために必要な広さとすることができる構造であり、かつ、車止めが設けられていること。

14. 便所

便所を設ける場合は、次に掲げる基準に適合するものでな

ければならない。

- (1) 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備が設けられていること。
- (2) 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
- (3) 男子用小便器を設ける場合は、一以上の床置き小便器、壁掛式小便器（受け口の高さが35cm以下のものに限る。）その他これらに類する小便器が設けられていること。
- (4) 前号の規定により設けられる小便器には、手すりが設けられていること。
- (5) 腰掛便座及び手すりが設けられた便房を1以上設けること。

15. バリアフリー便所

船舶設備規程第117条の規定により大便所を設けることとされている船舶の便所は、そのうち1以上は、次に掲げる基準のいずれかに適合するもの（「バリアフリー便所」という。）でなければならない。

- (1) 便所（男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれの便所）内に高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていること。
- (2) 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所であること。

16. バリアフリー便所（便房内設型）

16.1 15.(1)の便房が設けられた便所は、次に掲げる基準に適合するもの（「バリアフリー便所（便房内設型）」という。）でなければならない。

- (1) 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備が設けられていること。
- (2) 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
- (3) 男子用小便器を設ける場合は、一以上の床置き小便器、壁掛式小便器（受け口の高さが35cm以下のものに限る。）その他これらに類する小便器が設けられていること。
- (4) 前号の規定により設けられる小便器には、手すりが設けられていること。
- (5) 出入口の幅は、80cm以上であること。
- (6) 出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないこと。
- (7) 出入口には、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていることを表示する標識が設けられていること。
- (8) 出入口に戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。
 - ① 幅は、80cm以上であること。
 - ② 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。
- (9) 車いす使用者の円滑な利用に適した広さが確保されてい

ること。

16.2 15.(1)の便房は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

- (1) 腰掛便座及び手すりが設けられていること。
- (2) 出入口の幅は、80cm以上であること。
- (3) 出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないこと。
- (4) 出入口には、当該便房が高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであることを表示する標識が設けられていること。
- (5) 出入口に戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。
 - ① 幅は、80cm以上であること。
 - ② 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。
- (6) 車いす使用者の円滑な利用に適した広さが確保されていること。
- (7) 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する手を洗うための水洗器具が設けられていること。

17. バリアフリー便所(独立型)

17.1 15.(2)の便所は、次に掲げる基準に適合するもの(「バリアフリー便所(独立型)」という。)でなければならない。

- (1) 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別(当該区別がある場合に限る。)並びに便所の構造を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備が設けられていること。
- (2) 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
- (3) 男子用小便器を設ける場合は、一以上の床置き小便器、壁掛式小便器(受け口の高さが35cm以下のものに限る。)その他これらに類する小便器が設けられていること。
- (4) 前号の規定により設けられる小便器には、手すりが設けられていること。
- (5) 腰掛便座及び手すりが設けられていること。
- (6) 出入口の幅は、80cm以上であること。
- (7) 出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないこと。
- (8) 出入口には、当該便所が高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであることを表示する標識が設けられていること。
- (9) 出入口に戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。
 - ① 幅は、80cm以上であること。
 - ② 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。
- (10) 車いす使用者の円滑な利用に適した広さが確保されていること。
- (11) 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する手を洗うための水洗器具が設けられていること。

18. バリアフリー食堂

もっぱら旅客の食事の用に供する食堂を設ける場合は、そのうち1以上は、次に掲げる基準に適合するもの(「バリアフリー食堂」という。)でなければならない。

- (1) 出入口の幅は、80cm以上であること。
- (2) 出入口には段がないこと。
- (3) 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
- (4) いすの収容数百人ごとに一以上の割合で、車いす使用者の円滑な利用に適した構造を有するテーブルを配置すること。
- (5) 聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備が備えられていること。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該食堂に表示すること。

19. 一以上の売店

一以上の売店(もっぱら人手により物品の販売を行うための設備に限る)には聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備が備えられていること。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該売店に表示すること。

20. 総トン数20トン以上の船舶の遊歩甲板

総トン数20トン以上の船舶の遊歩甲板(通常の航行時において旅客が使用する暴露甲板(通路と兼用のものは除く。))であって、バリアフリー客席と同一の甲板にあるものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

- (1) 出入口の幅は、80cm以上であること。
- (2) 段を設ける場合は、スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。
- (3) 戸(遊歩甲板の出入口の戸を除く。)を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。
 - ① 幅は、80cm以上であること。
 - ② 自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。
- (4) 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
- (5) 手すりが設けられていること。

21. 点状ブロック

階段及びエスカレーターの上端及び下端並びにエレベーターの操作盤に近接する通路には、点状ブロック(床面に敷設されるブロックであって、点状の突起が設けられており、かつ、周囲の床面との色の明度、色相又は彩度の差が大ききことにより容易に識別できるものをいう。)を敷設しなければならない

22. 運航情報提供設備

目的港の港名その他の当該船舶の運航に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を備えなければならない。

23. バリアフリー客席、車いすスペース、昇降機、船内旅客用設備及び非常口の配置の案内

- 23.1 バリアフリー客席、車いすスペース、昇降機、船内旅客用設備及び非常口の配置を表示した案内板その他の設備を設けなければならない。
- 23.2 バリアフリー客席、車いすスペース、昇降機、船内旅客用設備及び非常口の配置を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備を設けなければならない。