

公共交通機関の車両等に関する 移動等円滑化整備ガイドライン

(バリアフリー整備ガイドライン(車両等編))

平成 19 年 7 月

国土交通省

公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン及び障害者・高齢者等のための
公共交通機関の車両等に関するモデルデザインの検討に係る委員会 委員名簿

(敬称略・五十音順)

委員長	秋山 哲男	首都大学東京 都市環境学部教授
委員	饗場 義晃	日本バスターミナル協会会長
	浅野 富夫	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次長
	安藤 昇	国土交通海事局安全基準課長
	石井 一郎	国土交通省港湾局技術企画課技術監理室長
	石山 齊	社団法人全国空港ビル協会常務理事
	伊藤 啓	東京大学分子細胞生物学研究所高次構造研究分野准教授
	今橋 隆	法政大学経営学部教授
	今福 義明	特定非営利活動法人D P I 日本会議交通問題担当役員
	上原 淳	国土交通省自動車交通局総務課企画室長
	内山 眞成	社団法人日本自動車車体工業会専務理事
	内海 英一	国土交通省道路局路政課長
	江上 義盛	財団法人全国精神障害者家族連合会専務理事
	大塚 洋	国土交通省海事局内航課長
	岡野 俊豪	社団法人日本自動車工業会安全環境技術委員会大型車部会バス分科会長
	岡本 博	国土交通省道路局企画課長
	岡本 八重子	社団法人全国乗用自動車連合会理事
	長田 宣義	財団法人全国老人クラブ連合会政策委員会委員
	筧 隆夫	社団法人日本港湾協会専務理事
	片平 和夫	国土交通省航空局飛行場部建設課長
	鎌田 実	東京大学大学院工学系研究科産業機械工学専攻教授
	河合 篤	国土交通省鉄道局技術企画課長
	川内 美彦	一級建築士事務所アクセスプロジェクト主宰
	川村 泰利	財団法人全国福祉輸送サービス協会副会長
	木場 宣行	国土交通省自動車交通局技術安全部技術企画課長
	坂上 譲二	財団法人全日本聾唖連盟理事
	佐藤 善信	国土交通省航空局監理部航空事業課長
	杉本 直樹	定期航空協会事務局部長
	須田 義大	東京大学国際・産学共同研究センター/生産技術研究所教授
	高田 達	社団法人日本旅客船協会業務部長
	高橋 儀平	東洋大学ライフデザイン学部人間環境デザイン学科教授
	武川 恵子	国土交通省総合政策局交通消費者行政課長
	千葉 均	社団法人全国脊髄損傷者連合会専務理事
	水流 潤太郎	国土交通省住宅局建築指導課長
	東井 芳隆	国土交通省鉄道局業務課長
	時任 基清	社会福祉法人日本盲人会連合副会長
	富田 征弘	社団法人日本バス協会技術部長
	中原 康夫	トヨタ自動車株式会社商品開発本部第1トヨタセンター製品企画主担当員
	中村 豊四郎	アール・イー・アイ株式会社代表取締役
	長谷川 正昭	社団法人日本民営鉄道協会技術委員会土木部会副副会長
	長谷川 万由美	日本発達障害ネットワーク当事者委員会委員
	藤井 直人	神奈川県総合リハビリテーションセンター研究部リハビリテーション工学研究室長
	松友 了	社会福祉法人全日本手をつなぐ育成会顧問
	松本 陽	独立行政法人交通安全環境研究所交通システム研究領域長
	三星 昭宏	近畿大学理工学部社会環境工学科教授
	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
	森 祐司	社会福祉法人日本身体障害者団体連合会常務理事・事務局長
	安元 杏	主婦連合会
	山本 浩二	東日本旅客鉄道株式会社鉄道事業本部設備部次長
		以上49名
前委員	小川 富由	国土交通省住宅局建築指導課長
	小山 彰	国土交通省港湾局環境・技術課長
	濱田 哲	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次長
	吉田 良治	社団法人日本旅客船協会業務部長

障害者・高齢者等のための
公共交通機関の車両等に関するモデルデザイン検討小委員会
委員名簿

(敬称略・五十音順)

委員長 委員	鎌田 実	東京大学大学院工学系研究科産業機械工学専攻教授
	秋山 哲男	首都大学東京都市環境学部教授
	安部 康一	社団法人日本自動車車体工業会特種部会
	伊藤 啓	東京大学分子細胞生物学研究所高次構造研究分野准教授
	今橋 隆	法政大学経営学部教授
	今福 義明	特定非営利活動法人D P I 日本会議交通問題担当役員
	岩瀬 恵一郎	国土交通省海事局内航課課長補佐
	江上 義盛	財団法人全国精神障害者家族連合会専務理事
	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
	岡野 俊豪	社団法人日本自動車工業会安全環境技術委員会大型車部会バス分科会長
	岡本 八重子	社団法人全国乗用自動車連合会理事
	長田 宣義	財団法人全国老人クラブ連合会政策委員会委員
	川内 美彦	一級建築士事務所アクセスプロジェクト主宰
	川村 泰利	財団法人全国福祉輸送サービス協会副会長
	岸谷 克己	国土交通省鉄道局技術企画課課長補佐
	坂上 謙二	財団法人全日本聾唖連盟理事
	須田 義大	東京大学国際・産学共同研究センター/生産技術研究所教授
	田中 聡	定期航空協会事務局次長
	千葉 均	社団法人全国脊髄損傷者連合会専務理事
	田路 龍吾	国土交通省自動車交通局技術安全部技術企画課先進技術推進官
	時任 基清	社会福祉法人日本盲人会連合副会長
	富田 征弘	社団法人日本バス協会技術部長
	留岡 正男	社団法人日本民営鉄道協会技術委員会車両部会部会長会社担当課長
	長井 総和	国土交通省航空局監理部航空事業課課長補佐
	中原 康夫	トヨタ自動車株式会社商品開発本部第1トヨタセンター製品企画担当主担当員
	長谷川 万由美	日本発達障害ネットワーク当事者委員会委員
	平野 精壽	国土交通省総合政策局交通消費者行政課交通バリアフリー対策室長
	藤井 威人	東日本旅客鉄道株式会社鉄道事業本部運輸車両部(車両新造技術G)課長
	藤井 直人	神奈川県総合リハビリテーションセンター研究部リハビリテーション工学研究室長
	松友 了	社会福祉法人全日本手をつなぐ育成会顧問
松本 陽	独立行政法人交通安全環境研究所交通システム研究領域長	
水江 泰三	社団法人日本自動車車体工業会バス部会技術委員会委員長	
三星 昭宏	近畿大学理工学部社会環境工学科教授	
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	
森 祐司	社会福祉法人日本身体障害者団体連合会常務理事・事務局長	
安元 杏	主婦連合会	
吉田 良治	社団法人日本旅客船協会業務部長	
米川 佳宏	国土交通省海事局安全基準課安全評価室課長補佐	

以上38名

平成 19 年 3 月現在

事務局

事務局	国土交通省総合政策局交通消費者行政課
	財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団
作業協力	株式会社 三菱総合研究所 ユニバーサルデザイン研究チーム

平成 19 年 6 月現在

目 次

序 公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドラインについて	1
個別の車両等に関するガイドライン	7
第1章 鉄軌道	8
1．通勤型（短距離）鉄道・地下鉄	8
2．都市間鉄道	35
3．モノレール・新交通システム	48
4．軌道車両・低床式軌道車両（LRV）	48
第2章 バス	53
1．都市内路線バス	53
2．都市間路線バス（高速・リムジンバス）	78
第3章 タクシー	91
1．車いす等対応	95
大型電動車いす・ストレッチャー等対応	95
車いす対応	103
ユニバーサルデザインタクシー	112
肢体不自由者・高齢者等対応	122
その他のタクシー車両における車いす等対応	125
2．視覚障害者への対応	126
3．聴覚障害者への対応	127
4．知的・発達障害者への対応	128
5．高齢者・障害者等その他配慮事項	130
第4章 航空機	132
第5章 旅客船	135
参考 色覚障害者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ	136
おわりに ～課題と今後の展望～	139
高齢者・障害者等の主な特性	143

序 公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備 ガイドラインについて

1 背景

平成 18 年 12 月 20 日に、「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)」と「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)」を一体化し、施策の拡充が図られた新たなバリアフリー法(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律。以下「バリアフリー新法」という。)が施行された。この法律は、公共交通機関(旅客施設・車両等)、道路、路外駐車場、都市公園、建築物を新設等する場合においては、一定のバリアフリー化基準(移動等円滑化基準)に適合させなければならないこと、市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進すること(旧交通バリアフリー法と比較すると、基本構想の作成対象エリアの拡大、作成過程における当事者参加促進のための制度(協議会制度、提案制度)の創設等が主な変更点)等を内容としたものであり、同法に基づき、公共交通事業者等が旅客施設や車両等を整備・導入する際に義務として遵守すべき基準である公共交通移動等円滑化基準(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)等が定められている。

このバリアフリー新法及び公共交通移動等円滑化基準の施行を契機に、「障害者・高齢者等のための公共交通機関の車両等に関するモデルデザイン」(平成 13 年策定)について、今般、必要な見直しを行うこととしたものである。本整備ガイドラインは、平成 2 年に策定された「心身障害者・高齢者のための公共交通機関の車両構造に関するモデルデザイン」以降、平成 13 年の改訂に続く、2 回目の改訂となる。

なお、本書は、公共交通移動等円滑化基準に基づく車両等の整備方針を示すものであるが、同基準に基づく旅客施設の整備方針が「ガイドライン」と称されていることを踏まえ、その名称を「モデルデザイン」から「ガイドライン」に変更し、名称の統一を図ることとした。

2 性格

公共交通移動等円滑化基準は、公共交通事業者等が旅客施設や車両等を整備する際に義務基準として遵守すべき内容を示したものであるのに対し、本整備ガイドラインは、高齢者、障害者等をはじめとした多様な利用者の多彩なニーズに応え、すべての利用者がより円滑に利用できるよう、車両等の望ましい整備内容を示したものである。公共交通事業者等は本整備ガイドラインに従うことが義務付けられるものではないが、本整備ガイドラインを目安として車両等の整備を行うことが望ましい。

構造上の制約等により本整備ガイドラインに沿った整備が行えないことも考えられるが、個々の内容の考え方を踏まえた整備が望まれる。他方、本整備ガイドラインを超えた内容や、本整備ガイドラインに記載はないが本整備ガイドラインに記載された内容と同等以上の効果を有すると考えられる内容については、移動等円滑化及び本整備ガイドラインの趣旨に鑑み、公共交通事業者等は積極的に実施するよう努力することが望ましい。

3 . 対象車両等と対象者

本整備ガイドラインが対象とする車両等は、バリアフリー新法に定められた車両等のうち鉄道車両・軌道車両、バス車両、福祉タクシー車両、航空機である。また、バリアフリー新法の対象ではない一般タクシー車両についても配慮すべき内容を記載している。なお、船舶の各部位の構造及び設備に関するガイドラインは「旅客船バリアフリーガイドライン」を目安としたバリアフリー整備が望まれる。旅客施設については、「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」を目安として整備し、バリアフリー化の推進に努めることが望まれる。

本整備ガイドラインに基づく施策の主な対象者は、高齢者、障害者等の移動制約者を念頭におきつつ、「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も配慮している。本整備ガイドラインに沿った整備により、すべての利用者にとって使いやすい車両等となることが期待される。

本整備ガイドラインにおける対象者と対象とするケース

対象者	対象と想定するケースの例	おもな特性
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・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 	<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ことがある
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
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

対象者	対象と想定するケースの例	おもな特性
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 ・初めて駅を訪れる場合 	<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る。

各障害特性及び各障害に応じた公共交通機関利用時の課題等を巻末に掲載した。整備にあたっては、それらについても配慮することが望まれる。

本整備ガイドラインにおける基本的な寸法

車いすの寸法（JIS規格最大寸法）

車いすの幅：700mm

車いすの全長：1,200mm

車いすの高さ：1,090mm

車いす使用者の必要寸法

通過に必要な幅：800mm

余裕のある通過幅：900mm

通行に必要な幅：900mm

車いすスペースの広さ：750mm × 1,300mm

車両等における空間制約については「おわりに～課題と今後の展望～」を参照。

4 . 本整備ガイドラインの活用について

「障害者・高齢者等のための公共交通機関の車両等に関するモデルデザイン」が平成13年に策定されてから6年あまりが経過したが、この間、各公共交通事業者やメーカー等によるバリアフリー化に向けた取組みの推進や、交通バリアフリー法とハートビル法を統合し施策の拡充を図った新たなバリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）の施行など車両等のバリアフリー化をめぐる状況は着実に進展が図られてきた。車両等のバリアフリー化に関しては、法律に基づく義務基準（公共交通移動等円滑化基準）において既に整備内容が明確化されている部分もあるが、これはあくまで最低限の整備基準であり、高齢者・障害者等の円滑な移動又は施設の利用（移動等円滑化）を実現するためには、より望ましい車両等の整備方針を明らかにし、当該方針に沿った車両等の整備を促進する必要がある。一方で、各公共交通機関において、（1）現状における制約条件や技術開発の動向等を考慮すると、比較的容易に実現可能な内容と、（2）実現に向けた技術開発や制度見直し等検討課題の多い内容に大別することができる。したがって、今回のガイドラインでは、このような状況を考慮し、（1）「標準的な内容」と（2）「望ましい内容」の2つのレベルに分けて、より望ましい車両等の整備方針について提案することとした。

(1)分類

参考：移動等円滑化基準：法律に基づく義務基準（公共交通移動等円滑化基準）である。

標準的な内容：公共交通事業者等や車両メーカー等が新たに車両等を開発・設計し、あるいは車体更新といった大規模な改造を行う場合に、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために技術的に可能な範囲で取り組むべき内容について、これを設備ごとの具体例として示したものである。この内容による整備を義務づけるものではないが、公共交通事業者等は本項目の内容を目安として車両等の整備を行なうことを標準とする。

望ましい内容：高齢者、障害者等の移動等円滑化に配慮して一部の公共交通事業者等やメーカー等で先進的に取り組まれている整備内容や、今後、実現が望まれる整備内容であるが技術的・制度的な観点から検討が必要となるものなど、実現に向けて積極的な取組みが望まれる内容である。

(2)内容

ガイドラインの記述にあたっては、人間工学、安全性、ユニバーサルデザイン等に配慮し、できる限り根拠や背景を示すとともに、その具体的仕様（数値による記述）を可能な限り設定した。現時点では数値により記述することが困難なものや機能面等の関係から性能的に記述することが望ましいものについては、性能による記述を用いることとした。

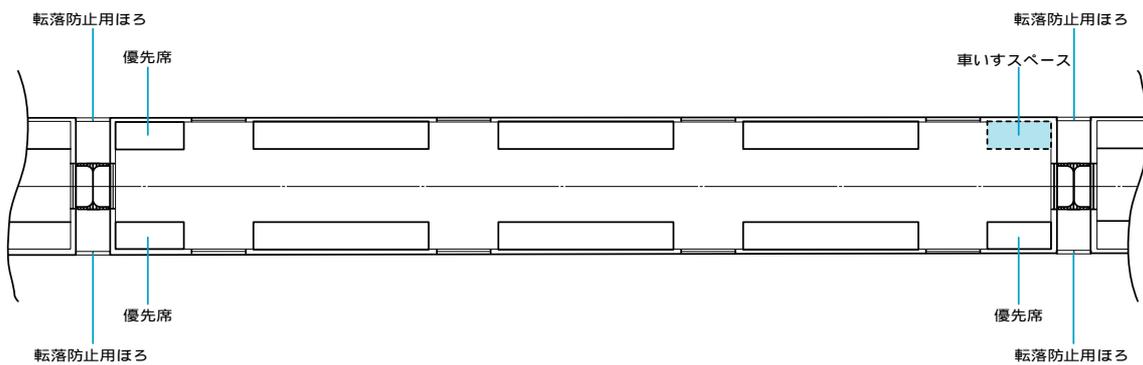
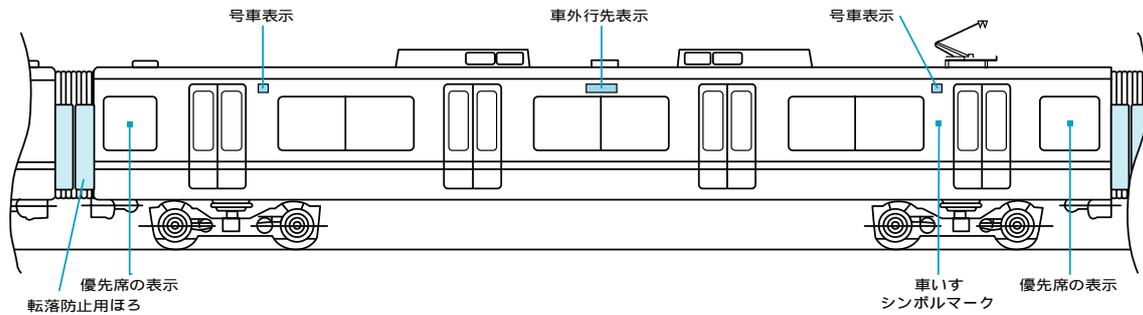
個別の車両等に関するガイドライン

第1章 鉄軌道

1. 通勤型（短距離）鉄道・地下鉄

座席 / ロングシートタイプ

乗降口 / 両引自動ドア 6~8カ所 / 両（片側3~4カ所）



乗降口（車外）

参考：移動等円滑化基準

（旅客用乗降口）

第31条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

- 一 旅客用乗降口の床面の縁端とプラットホームの縁端との間隔は、鉄道車両の走行に支障を及ぼすおそれのない範囲において、できる限り小さいものであること。
- 二 旅客用乗降口の床面とプラットホームとは、できる限り平らであること。
- 三 旅客用乗降口のうち一列車ごとに一以上は、幅が八十センチメートル以上であること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

（車体）

第33条

2 車体の側面に、鉄道車両の行き先及び種別を見やすいように表示しなければならない。ただし、行き先又は種別が明らかな場合は、この限りでない。

標準的な内容

乗降口の幅	<ul style="list-style-type: none"> ・1列車に1以上の旅客用乗降口は、車いす使用者等が円滑に乗降できるように、幅を900mm以上とする。 ・1列車に車いすスペースを複数箇所設置する場合は、各車いすスペースの直近の乗降口の幅を900mm以上とする。
段差・隙間	<ul style="list-style-type: none"> ・車両とプラットホームの段差・隙間について、段差はできる限り平らに、隙間はできる限り小さいものとし、施設側に渡り板が配備され速やかに設置できない場合、車両内に車いす使用者の円滑な乗降のための渡り板（欄外コラム参照）の配備、段差解消装置を設置する。
行き先・車両種別表示	<ul style="list-style-type: none"> ・車体の側面に、当該列車の行き先及び種別、車両番号（号車）を大きな文字により見やすいように表示する。ただし、当該列車の行き先又は種別が明らかな場合、車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。 ・弱視者・色覚障害者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの明度差・彩度差を確保した表示とする。（巻末の「参考：色覚障害者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと） ・照明又は高輝度LED等により、夜間でも視認できるものとする。

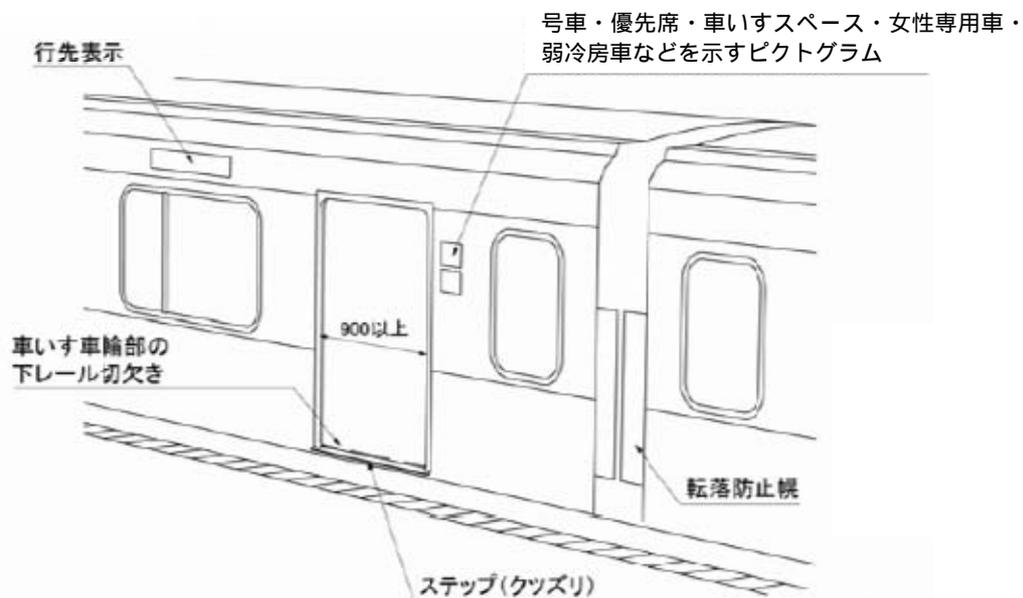
望ましい内容

段差・隙間	<ul style="list-style-type: none"> ・地方鉄道等において段差が大きい場合には、施設側におけるホームの嵩上げ、車両側における低床化、段差解消装置等を設置するなどにより、段差解消に努力することが望ましい。
聴覚障害者用ドア閉動作開始ランプ	<ul style="list-style-type: none"> ・聴覚障害者等が車内外からドアの開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等によりドアの開閉のタイミングを表示することが望ましい。
隙間の警告	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームが曲線の場合は車両とプラットホームの隙間が大きくなり危険であるため、視覚障害者のために音声で、聴覚障害者のために光で当該危険性を注意喚起することが望ましい。
隙間解消設備	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降口の床面の縁端部には、ステップ（クツズリ）を設け、車両とプラットホームの隙間をできるだけ小さくすることが望ましい。 ・上記の隙間を小さくするための設備の縁端部は全体にわたり十分な太さで周囲の床の色とのコントラストを確保し、当該ステップを容易に識別できるようにすることが望ましい。
自動段差解消設備	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすスペース直近の乗降口には、車いす使用者が円滑に乗降するための自動段差解消設備を設けることが望ましい。
ドアのレール	<ul style="list-style-type: none"> ・ドアのレールの出っ張りを解消することが望ましい。

視覚障害者用 ドア開案内 装置	・視覚障害者等のために、ドアが開いていることを示すための音声案内装置（音声等により常時「開」状態を案内するもの）を設けることが望ましい。
ドア開閉 ボタン	・ドア開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状として、周囲の色と明度差・彩度差を確保するとともに、上部に点字を併記することが望ましい。

乗降口位置については、「おわりに ～課題と今後の展望～」を参照。

姿図・寸法



（コラム）渡り板・段差解消設備（バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編：122 頁参照））

- ・速やかに設置できる場所に配備する。
- ・幅 800mm 以上、使用時の傾斜は 10 度以下として十分な長さを有するもの、耐荷重 300kg 程度のものとする。ただし、構造上の理由により傾斜角 10 度以下の実現が困難な場合には、車いすの登坂性能等を考慮し、可能な限り傾斜角 10 度に近づけるものとする。
- ・渡り板のホーム側接地面には滑り止めを施し、かつ、渡り板の車両側端部にひっかかり等を設けること等により、使用時にずれることのないよう配慮する。
- ・車両・ホーム等の構造上の理由により渡り板が長く、また、傾斜角が急（概ね 10 度を超える）となる場合には、脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設けることが望ましい。

（上記によらない段差・隙間解消装置の場合）

- ・速やかに操作できる構造の段差・隙間解消装置を設置する

参考例

ドアレール付近に LED 等のライトを設け、光によってドア位置等を知らせる装置の事例
・アイルランド国鉄 8520 系電車（上方点灯タイプ）



参考例

渡り板のひっかかりの例



参考例

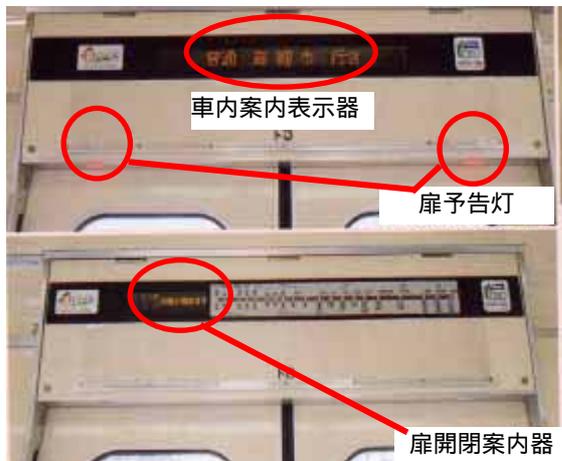
地方鉄道において車両内に渡り板を配備している例
・長崎県 松浦鉄道



参考例

車内外から視認できる聴覚障害者用ドア閉動作開始ランプの事例

・大阪市交通局 堺筋線 66 系車両



- 各車両の乗降口上部に車内案内表示器を 3 カ所に設けている。
また、車内表示器の対面側乗降口には、次駅で開く乗降口の方向を視覚的に表示する扉開閉案内器を設けている。
これにより、利用者に開く乗降口の方向、その他の情報を視覚的に伝達できる。
また、扉予告灯の点滅とチャイム音の鳴動により、車内外の乗客に扉の開閉を視覚・聴覚的に予告している。

- ドア閉動作開始ランプ動作概要
車掌スイッチのグリップ(ひねり)操作で点滅(1秒点灯・1秒消灯)を開始し、4秒後に消灯する。

・阪急電鉄 9000 系等

- 扉上部車内側に開閉予告表示を設置、扉の開閉スイッチ操作時(操作グリップをひねる)に赤色灯が点滅。



参考例

ドアレールの出っ張りを解消した車両の事例

- ・ 横浜高速鉄道 Y-500 系
 - 切り欠きにより出っ張りを解消した事例



- ・ 香港 KCRC 鉄道
 - 凹型レールにより出っ張りを解消した事例



参考例

視覚障害者用ドア開案内装置の取組事例

- ・ 各ドアの上部にスピーカーを設置し、ドアの開閉時および開いてからしばらくの間音声チャイムが鳴動。（700系新幹線）。
- ・ 出入口上部の扉開閉案内器を設置し、ドアが開いている間はチャイム（ポーン、ポーン）という音で知らせる（東武鉄道（一部車両））。
- ・ ドアが開状態の時、カモイ上部のドアスピーカから7秒毎に単音のチャイム音を鳴動させている（西武鉄道（一部車両））。

ドアチャイム

（参考）700系新幹線の例



ドア開時及び閉時に「ピンポンピンポン」
が1回鳴動
ドア開状態の間「ポーン、ポーン、…」
が4秒間隔で15回鳴動

部位・設備項目

通勤型（短距離）鉄道・地下鉄

乗降口（車内）

参考：移動等円滑化基準

（旅客用乗降口）

第31条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

四 旅客用乗降口の床面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。

五 旅客用乗降口の戸の開閉する側を音声により知らせる設備が設けられていること。

六 車内の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、車内の段を容易に識別できるものであること。

（客室）

第32条

2 通路及び客室内には、手すりを設けなければならない。

6 客室内の旅客用乗降口の戸又はその付近には、当該列車における当該鉄道車両の位置その他の位置に関する情報を文字及び点字により表示しなければならない。ただし、鉄道車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

標準的な内容

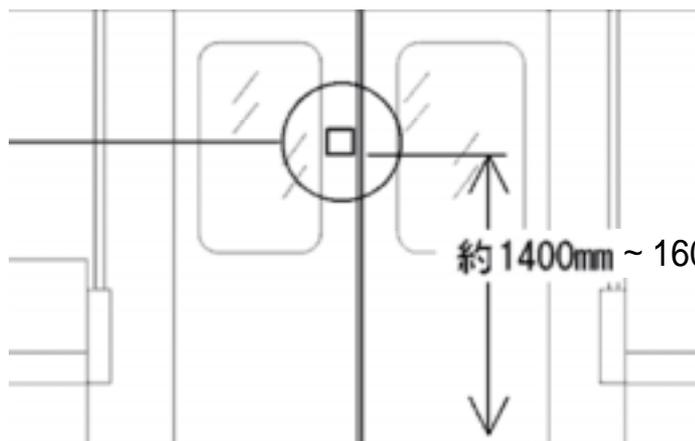
乗降口端部の識別	・ 乗り口端部の床面は、周囲の床の色とのコントラストを確保し容易に識別できるようにする。
床面の仕上げ	・ 旅客用乗降口の床の表面は滑りにくい仕上げとする。素材自体が滑りにくいものを含む。
乗降口脇の縦手すり	・ 乗降口の両脇には、高齢者、障害者等が円滑に乗降できるよう、又、立位時に身体を保持しやすいように縦手すりを設置する。 ・ 縦手すりの高さは、高齢者、障害者、低身長者、小児等に配慮したものとする。 ・ 乗降口の両脇に設置する縦手すりの径は25mm程度とする。
乗降口付近の段差の識別	・ やむを得えず段差が生じる場合は、段差端部（段鼻部）の全体にわたり十分な太さ（幅50mm程度が識別しやすい）で周囲の床の色とコントラストを確保し、容易に当該段差を識別できるようにする。
車内段差の手すり	・ 車内に段差がある場合には、歩行補助のため当該段差付近に手すりを設置する。
ドア開閉の音響案内	・ 視覚障害者が円滑に乗降できるように、ドアの位置及びドアの開閉が車内及び車外の乗降位置から分かるようなチャイムをドア内側上部等に設置する。
車両番号等の点字・文字表示	・ 各車両の扉には、号車及び乗降口位置（扉番号）を文字及び点字（触知による案内を含む。）により表示する。ただし、車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。 ・ 案内表示は、視覚障害者が指により確認しやすい高さに配慮し、床から1,400～1,600mm程度の高さに設置する。 ・ 戸先側に表示し、両開き扉においては左側扉に表示する。

望ましい内容

聴覚障害者用ドア閉動作開始ランプ	・ 聴覚障害者等が車内外からドアの開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等によりドアの開閉のタイミングを表示することが望ましい。
ドア開閉ボタン	・ ドア開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状として、周囲の色と明度差・彩度差を確保するとともに、上部に点字を併記することが望ましい。

姿図・寸法

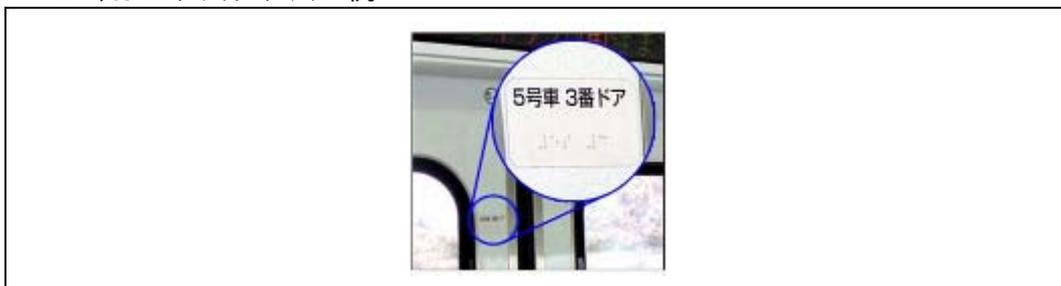
車両番号等の
点字表示



約1400mm ~ 1600mm 程度

参考例

車両番号（号車）等の点字・文字表示
・つくばエクスプレスの例



（出典：つくばエクスプレスホームページより）

・大阪市交通局の例



（出典：大阪市交通局ホームページより）

当該様式については、図形など様々な様式が普及しないよう大阪市交通局によって特許が取得されている（事業者が本仕様を採用する場合は実施料を請求しないため、コストの低減にも配慮されている）。

参考例

乗り口端部を容易に識別できるようにした例

・つくばエクスプレス



・京成電鉄 3000系 4次車以降



部位・設備項目

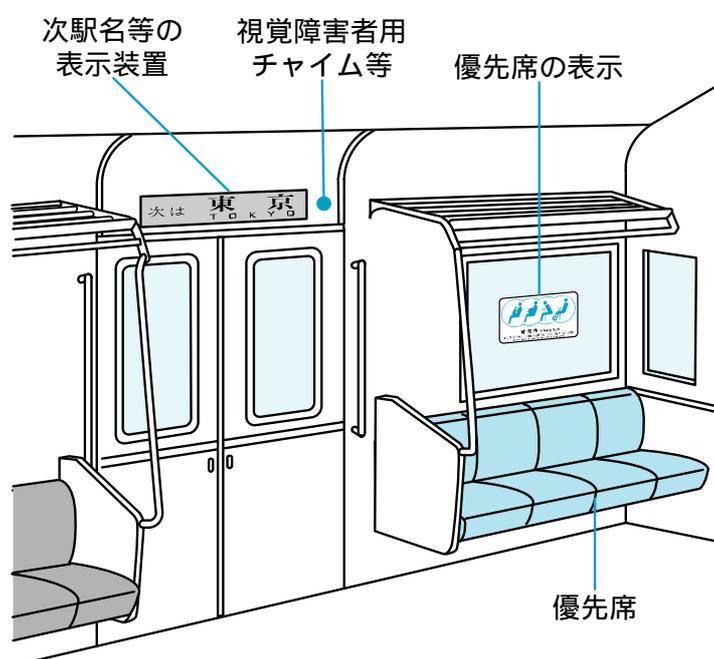
通勤型（短距離）鉄道・地下鉄

優先席

標準的な内容

設置位置	・優先席は、乗降の際の移動距離が短くて済むよう、乗降口の近くに設置する。
優先席の表示	・優先席は、座席シートを他のシートと異なった配色、柄とする、優先席付近の吊り手又は通路、壁面等の配色を周囲と異なるものにする等により車内から容易に識別できるものとする、優先席の背後の窓や見やすい位置に優先席であることを示すステッカーを貼る等により、優先席であることが車内及び車外から容易に識別できるものとし、一般の乗客の協力が得られやすいようにする。
優先席数	・優先席数（全座席に占める割合）については、優先席の利用の状況を勘案しつつ、人口の高齢化などに対応した増加について検討する必要がある。

姿図・寸法



参考例

優先席に係る取組事例

- ・横浜市営地下鉄では、譲りあいの促進、快適な車内環境の実現を目的として、全席優先席としている。

■全席優先席

平成15年12月1日より横浜市営地下鉄は「すべての座席を優先席」としています。お年寄りやお体の不自由な方、妊娠されてる方、小さなお子様連れの方には、ひとこと声をかけて席をお譲り下さい。お客様同士のご協力をどうぞよろしくお願いいたします。



車内の窓にステッカーを貼り、ご協力をお願いしております。

参考例

内部障害者や妊産婦などさまざまな対象者に配慮した優先席マークの例
・京阪電鉄の例



参考例

優先席エリアを明確にし、かつ網棚の高さを低くしている事例（JR東日本 E233 系）

- ・ 荷物棚（一般席 1,730mm）及び吊り手（一般席 1,630mm）高さを一般席と比較して、それぞれ 50mm 低くしている。
- ・ 車内から容易に識別できるように優先席付近の吊り手、通路、壁面の配色を周囲と異なるものとしている。



参考例

近鉄 9020 系ロングシート・らくらくシート

- ・ 優先席ではないが、乗降口近くの座席に両肘掛けを設け、高齢者、障害者等の車内の移動距離が少なく乗降・利用しやすいものとしている例がある。



部位・設備項目

通勤型（短距離）鉄道・地下鉄

吊り手・手すり

参考：移動等円滑化基準

（客室）

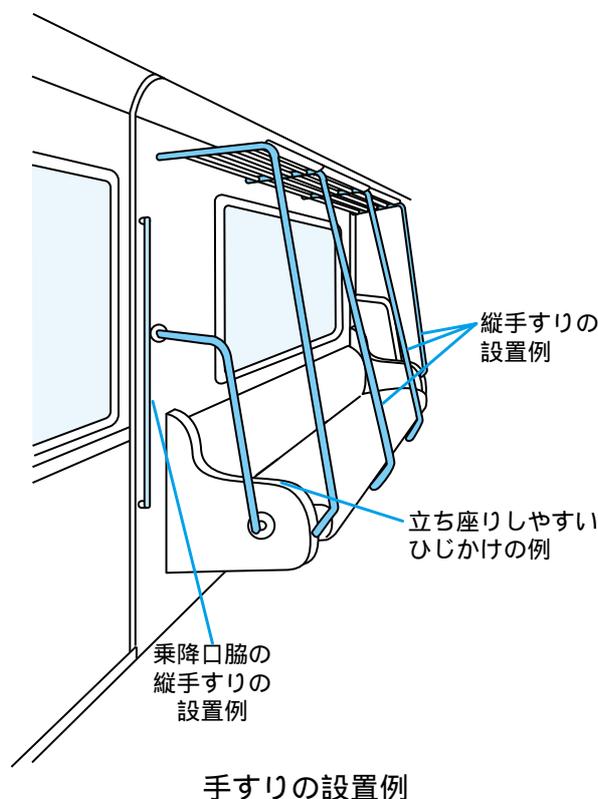
第32条

2 通路及び客室内には、手すりを設けなければならない。

標準的な内容

吊り手の設置	・客室に立席スペースを設ける車両においては、利用者が身体を保持できるように、吊り手を設置する。
吊り手の高さ	・吊り手の高さ・配置については、客室用途と利用者の身長域（特に低身長者）に配慮する。
吊り手の太さ	・吊り手は握りやすい太さとする。
縦手すりの配置	・吊り手の利用が困難な高齢者、障害者、低身長者、小児等に配慮し、立位時の姿勢を保持しやすいよう、また、立ち座りしやすいよう、縦手すりを配置する。
設置位置、径	・縦手すりは、座席への移動や立ち座りが楽にできるような位置に設置する。 ・縦手すり・横手すりの径は30mm程度とする。ただし、乗降口脇に設置する縦手すりは「乗降口（車内）」の内容に準ずる。
座席手すり	・クロスシート座席には、座席への移動や立ち座り、立位時の姿勢保持に配慮し、座席肩口に手すり等を設ける。

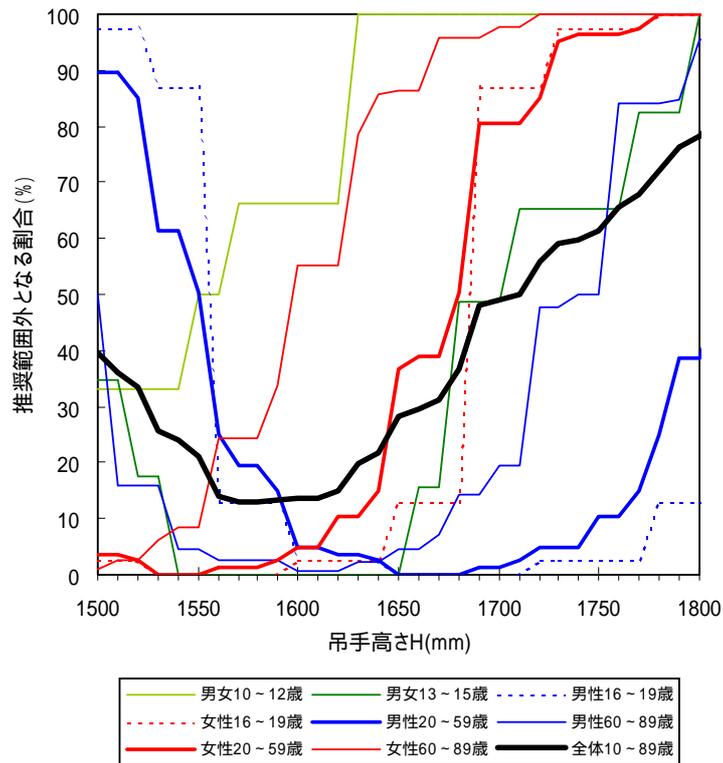
姿図・寸法



参考

吊り手の高さに関する研究事例

- ・ (社)人間生活工学研究センター (2003) 『日本人の人体計測データ』 pp142-143. - 斉藤・鈴木・白戸・藤浪・松岡・平井・斉藤「通勤近郊列車のつり革高さと手すり位置の検討」.人間工学.Vol11,9-21,2006 より引用
 - 通路吊り手下辺高さは、通路としての要件から 1,800mm 以上とした。
 - 一般吊り手の下辺高さは、全体の使いにくい割合が最小かつ成人男性の使いやすさが悪化しない範囲から、1,600~1,650mm とした。
 - 低位吊り手下辺高さは、全体の使いにくい割合が最小かつ女性・高齢者の使いやすさ重視から、1,550~1,600mm とした。



車いすスペース

参考：移動等円滑化基準

（客室）

第32条 客室には、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを一列車ごとに一以上設けなければならない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

- 一 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。
- 二 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。
- 三 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。
- 四 車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。
- 五 車いすスペースである旨が表示されていること。

2 通路及び客室内には、手すりを設けなければならない。

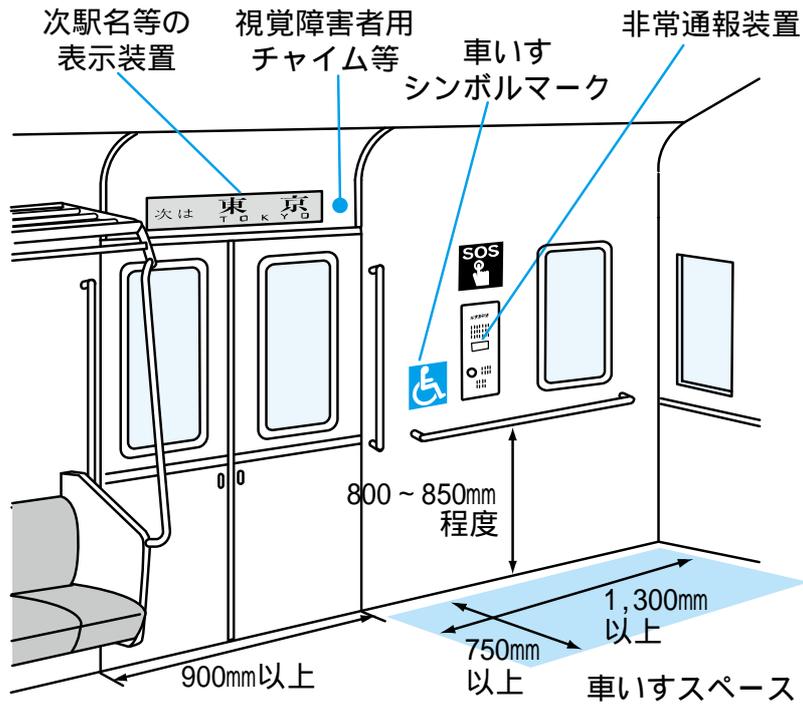
標準的な内容

車いすスペースの設置数	・客室には1列車に少なくとも1以上車いすスペースを設け、車両編成が長い場合には、2以上の車いすスペースを設ける。
設置位置	・車いすスペースは、車いすスペースへの移動が容易で、乗降の際の移動距離が短くて済むように、乗降口から近い位置に設置する。
スペースの広さ	・車いすスペースは1,300mm以上×750mm以上を確保し、極力車いす使用者が進行方向を向けるよう配慮する。
車いすスペースの表示	・車いすスペースであることが識別しやすく、かつ、一般の乗客の協力が得られやすいように、車いす用スペースであることを示すシンボルマークを車内及び車外に掲出する。
手すり	・乗降口横の縦手すりのほかに、車いす使用者が握りやすい位置（高さ800～850mm程度）に横手すりを設置する。 ・上記手すりの径は30mm程度とする。
非常通報装置	・車いすスペース付近には、非常通報装置を設置する。

望ましい内容

車いすスペースの設置数・形態	・車いす使用者が車両又はエレベーター等の設備まで最短距離で移動できるよう、1車両毎に1カ所の車いすスペースを設置することが望ましい。 ・相互直通運転を実施する場合には、事業者間で車いすスペースの位置を統一することが望ましい。 ・車いす使用者、ベビーカー利用者等の円滑な乗車に配慮し、車いすスペースは座席のないフリースペースであることが望ましく、2以上の車いすが乗車可能であることが望ましい。 ・車いすスペースには、車外を確認できるよう窓を設けることが望ましい。
車いすスペースの広さ	・車いすスペースの広さは、1,400mm以上×800mm以上とすることが望ましい。 ・車いすが転回できるよう、上記車いすスペースを含め1,500mm以上×1,500mm以上のスペースを確保することが望ましい。
手すり	・車いす使用者、低身長者、ベビーカー利用者等の利用に配慮し、フリースペースには2段手すりを設置することが望ましい。

姿図・寸法



車いすスペースの設置例

参考例

車いすスペースを1車両毎に1カ所設置している先進的な車両例

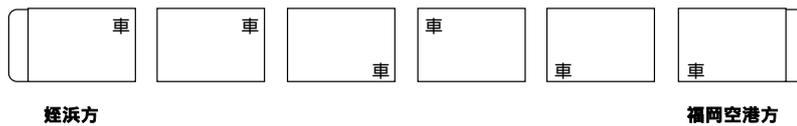
・福岡市交通局

(配置図)

福岡市車両(1・2号線 2000系車両の例)

(凡例)

車 : 車いすスペース



・その他車いすスペースを1両ごとに1カ所設置している列車の運行がある事業者

- 大阪市交通局
- 近畿日本鉄道
- 南海電気鉄道
- 阪神電気鉄道
- 京都市交通局
- 阪急電鉄 等

フリースペースへの2段手すりの設置

・研究開発中の車両例

- 平井・斉藤・尾崎・松岡・斉藤・鈴木「通勤近郊車両のユニバーサルデザイン化の研究」(- 第3報 移動制約者共用スペースの人間工学実験 - ,東急車輛技報第56号,2006.12)によると、2段手すりによって、ベビーカー利用者・車いす介助者・立位客の使い勝手が向上するとの実験結果であった。
- この研究では2段手すりの高さとして、上段の高さを950~1,000mm(ベビーカー固定や立位客の保持に適する高さ)、下段の高さを700~750mm(車いす使用者の保持および車いす介助者・ベビーカー利用者の保護者・立位客の腰置きなどに適する高さ)が望ましいとの結果となっている。



部位・設備項目

通勤型（短距離）鉄道・地下鉄

トイレ

参考：移動等円滑化基準

（客室）

第32条

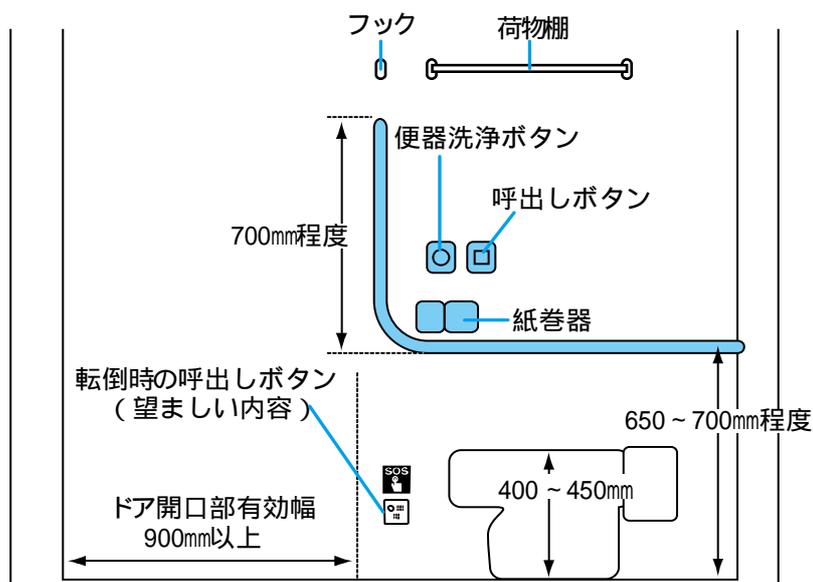
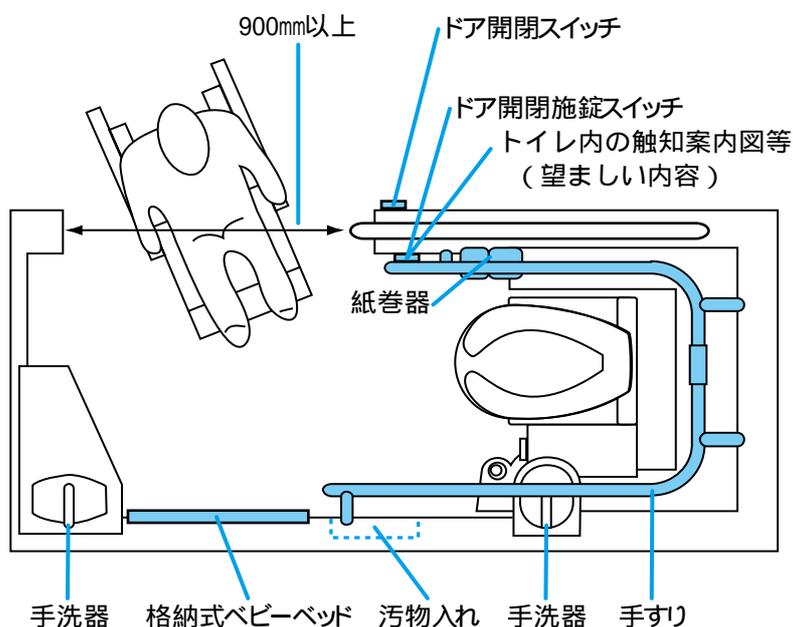
- 3 便所を設ける場合は、そのうち一列車ごとに一以上は、車いす使用者の円滑な利用に適した構造のものでなければならない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。
- 4 前条第三号の基準に適合する旅客用乗降口と第一項の規定により設けられる車いすスペースとの間の通路のうち一以上及び当該車いすスペースと前項の基準に適合する便所との間の通路のうち一以上の幅は、それぞれ八十センチメートル以上でなければならない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

標準的な内容

多機能トイレの設置	<ul style="list-style-type: none"> 客室にトイレを設置する場合は、1列車に1以上車いすでの利用が可能で、かつ、付帯設備を設けた多機能トイレを設ける。 多機能トイレは車いすスペースに近接した位置に配置する。
車いすシンボルマーク	<ul style="list-style-type: none"> 出入口には、当該トイレが車いす使用者の利用に適した構造のものであることを表示する標識を設ける。 表示は、車いす使用者が見やすいよう、低めの位置に行う。
ドアの幅	<ul style="list-style-type: none"> ドアの幅は、車いすの通行を考慮したものとする(900mm以上が望ましい。)
段差解消	<ul style="list-style-type: none"> 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。
ドアの仕様	<ul style="list-style-type: none"> 電動式引き戸、又は軽い力で操作できる手動式引き戸とする。 握手は棒状ハンドル式、レバーハンドル式等のものとする。
鍵	<ul style="list-style-type: none"> 容易に施錠できる形式とし、非常時に外から解錠できるようにする。
ドア開閉スイッチ	<ul style="list-style-type: none"> 自動ドア開閉スイッチの高さは800～900mm程度とする。
多機能トイレ内部の仕様	<ul style="list-style-type: none"> 多機能トイレは、車いすのまま出入りすることができ、車いすから便座（腰掛け式＝洋式）への移動がしやすいように、車いすから便座への移動が可能なスペース、便座の高さ（400～450mm）を確保する。 車いすですできるだけ便器に接近できるよう、フットサポートが下に入る便器とする。 十分な扉の幅の確保が難しく、車いすが扉と直角の向きでトイレに出入りする場合は、トイレの外側に車いすの転回できるスペースを確保する。
手すり	<ul style="list-style-type: none"> 便器周囲の壁面に手すり（高さ650～700mm程度）を設置する（スペースがある場合は、肘掛けタイプの可動式手すりを設置することが望ましい）。 手すりは、握りやすく、腐蝕しにくい素材で、径は30mm程度とする。
床面の仕上げ	<ul style="list-style-type: none"> 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。
便器洗浄ボタン	<ul style="list-style-type: none"> 便器に腰掛けた状態から届く位置に設置し、操作しやすい方式（押しボタン式等）とする（視覚障害者の利用に配慮し、センサー式を用いる場合は押しボタン式あるいは靴べら式を併用することが望ましい。）。 センサー式水洗フラッシュバルブを用いる場合には、センサー部に突起を設ける等によりわかりやすいものとした上で、センサーの反応時間を短くする。
手洗器	<ul style="list-style-type: none"> 便器に腰掛けたまま容易に利用できる位置に設置し、高齢者、障害者等の扱いやすい形状とする。
呼出しボタン 非常通報装置	<ul style="list-style-type: none"> 便器に腰掛けたまま容易に利用できる位置に設置し、障害者、高齢者等の扱いやすい形状とする。
付属設備	<ul style="list-style-type: none"> 便器付近に棚及び着替えを考慮したフックを設ける。
トイレの点字表示	<ul style="list-style-type: none"> 男女別にトイレが設けられている場合には、トイレのドア握り手・ボタン等の操作部の上側に、トイレである旨、男女別の点字を表示する。

望ましい内容	
トイレ空間の広さ	<ul style="list-style-type: none"> ・トイレ内外、あるいはそのいずれかにおいて、車いすが転回できる空間を確保することが望ましい。 ・トイレ内には介助者が介助しやすい空間を確保することが望ましい。
ドア開閉スイッチ	<ul style="list-style-type: none"> ・自動ドア開閉スイッチの形状は肢体不自由な人等でも容易に操作できる押しボタン式のものとするのが望ましい。
便器洗浄ボタン	<ul style="list-style-type: none"> ・便器に腰掛けた状態及び便器に移乗しない状態で届く位置に設置し、操作しやすい方式（押しボタン式等）とするのが望ましい。
トイレ内設備の触知案内図等	<ul style="list-style-type: none"> ・すべてのトイレの出入口内側に、トイレの構造を視覚障害者に示すための触知案内図等を設けることが望ましい。 ・なお、触知案内図により表示する場合には、表示方法は JIS T0922 の規格に合わせたものとする。点字により表示する場合は、表示方法は JIS T0921 の規格に合わせたものとする。
背もたれ	<ul style="list-style-type: none"> ・便座の後部に、体を支える背もたれ（同様の機能を持つ手すりを含む）を設置することが望ましい。
呼出しボタン 非常通報装置	<ul style="list-style-type: none"> ・転倒時でも手の届く範囲に設置することが望ましい。
付属設備	<ul style="list-style-type: none"> ・オストメイトのパウチ洗浄を考慮し、便器付近にパウチ専用水洗装置（自動水栓）を設けることが望ましい。
器具等の形状・色・配置	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者や肢体不自由な人等の使用に配慮し、便房内の便器洗浄ボタン、非常通報装置、紙巻器の形状・色・配置については JIS S0026 の規格に合わせたものとするのが望ましい。

姿図・寸法



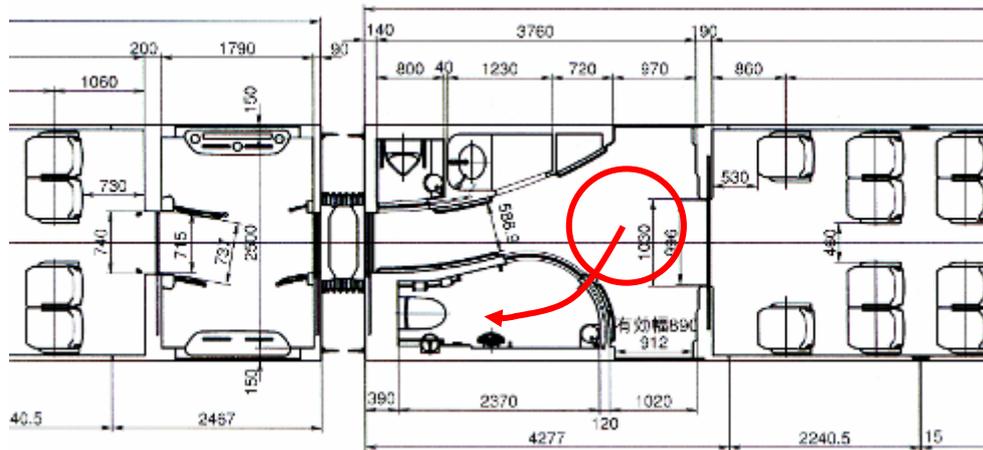
(コラム) 多機能トイレの便器脇手すり等の配慮事項

- ・重度の上肢障害のある利用者（例えば上肢の動作が困難な頸椎損傷や筋ジストロフィーの人）にとっては便器洗浄ボタン等の操作スイッチの壁面取り付け位置は低めが望ましいという結果が示されている（JIS S0026 の規格制定の事前検証「ぐっどトイレプロジェクト」による）。本整備ガイドラインでは壁面に取り付ける手すりの高さの目安を 65～70cm 程度と示しているが、操作スイッチ類を低めに設置するにあたり、手すりがスイッチや紙巻き器類に干渉しないよう高さの決定に際しては十分な配慮が必要である。
- ・JIS S0026 では上図の配置・寸法を基本とするものの、JIS の解説において“この規格に示す設置寸法以外のとなる場合”の配置例を示している（手すりを設置する場合、棚付紙巻器を設置する場合、スペア付紙巻器を設置する場合等）。上図の配置・寸法による設置が困難な場合等においては JIS S0026 解説を参照されたい。

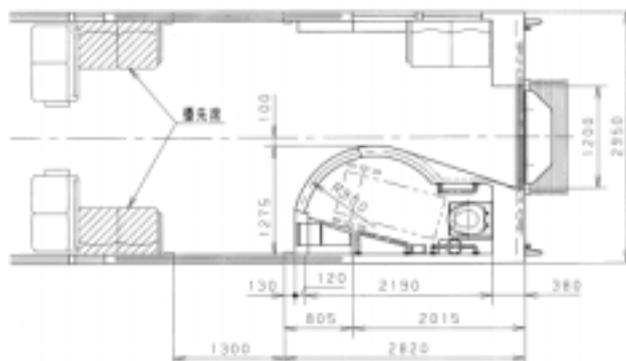
参考例

近鉄 アーバンライナー・ネクスト（2扉車両）

- ・ 出入口手前で車いすが回転できるよう直径 160cm の空間を確保。正面からの進入を可能にした。また、内部においても 90 度程度転回可能な空間を確保。
- ・ 車いすから便器への移乗を介助するスペースが確保されている。



J R 東日本 E721 系の車いす対応多機能トイレ（3扉車両）



参 考

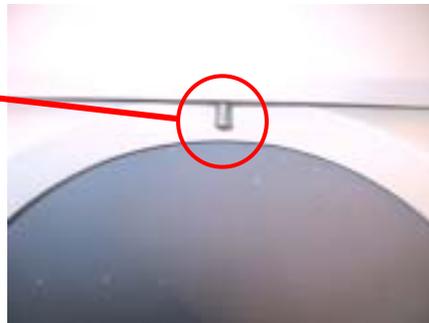
車両内トイレに設置されたオストメイトに対応した設備
・小田急 50000 形



多機能トイレの通路側扉



多機能トイレの内部



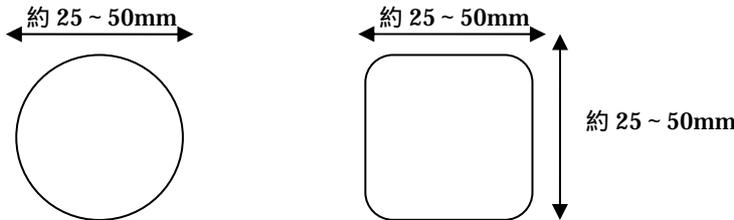
便器に備え付けられた洗浄ノズル（オストメイト対応）

参 考

JIS S0026 (公共トイレにおける便房内操作部の形状・色・配置) 抜粋

・操作部の形状

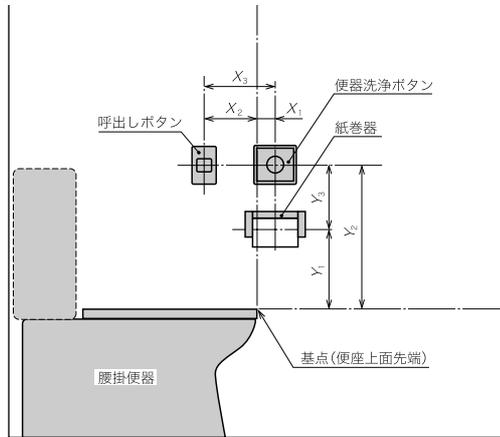
- 便器洗浄ボタンの形状は丸形 () とする。(主要な操作部として押しボタン式スイッチの便器洗浄ボタンを必ず設置し、センサー式は補助的な設置にとどめる(センサー式だけの設置は避ける)ことが望ましい。)
- 呼び出しボタンの形状は便器洗浄ボタンと区別しやすい形状[例えば、四角形 () 又は三角形 ()]とする。操作部は、指だけでなく手のひら又は甲でも押しやすい大きさとする。
- ボタンの高さは、目の不自由な人が触覚で認知しやすいよう、ボタン部を周辺部より突起させることが望ましい。



・操作部の色及びコントラスト

- ボタンの色：操作部の色は、相互に識別しやすい色の組み合わせとする。JIS S0033 に規定する“非常に識別しやすい色の組み合わせ”から選定することが望ましい。例えば、便器洗浄ボタンの色を無彩色又は寒色系とし、呼出しボタンの色を暖色系とすることが望ましい。
- ボタン色と周辺色のコントラスト：操作部は、ボタン色と周辺色とのコントラストを確保する。また、弱視の人及び加齢による黄色変化視界の高齢者も判別しやすいよう、明度差及び輝度比にも留意する。

・操作部及び紙巻器の配置



- 呼出しボタンは、利用者が転倒した姿勢で容易に操作できる位置にも設置することが望ましい。

表 操作部及び紙巻器の設置寸法

単位：mm

器具の種類	便座上面端部(基点)からの水平距離	便座上面端部(基点)からの垂直距離	2つの器具間距離
紙巻器	X ₁ : 便器前方へ 約 0 ~ 100	Y ₁ : 便器上方へ 約 150 ~ 400	-
便器洗浄ボタン		Y ₂ : 便器上方へ 約 400 ~ 550	Y ₃ : 約 100 ~ 200 (紙巻器との垂直距離)
呼出しボタン	X ₂ : 便器後方へ 約 100 ~ 200		X ₃ : 約 200 ~ 300 (便器洗浄ボタンとの水平距離)

注) JIS S0026 では上図の配置・寸法を基本とするものの、JIS の解説において“この規格に示す設置寸法以外となる場合”の配置例を示している(手すりを設置する場合、棚付紙巻器を設置する場合、スペア付紙巻器を設置する場合等)。上図の配置・寸法による設置が困難な場合等においては JIS S0026 解説を参照されたい。

案内表示（車内）

参考：移動等円滑化基準

（客室）

第32条

- 5 客室には、次に停車する鉄道駅の駅名その他の当該鉄道車両の運行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。
- 6 客室内の旅客用乗降口の戸又はその付近には、当該列車における当該鉄道車両の位置その他の位置に関する情報を文字及び点字により表示しなければならない。ただし、鉄道車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

標準的な内容

次駅名等案内表示装置（LED、液晶等）

- ・車内には、聴覚障害者等のために、乗降ドアの車内側上部等の見やすい位置に、次停車駅名、次停車駅に開くドアの方向（左側か右側か）等の必要な情報を、文字等の視覚情報により提供するための装置を設ける。
- ・次駅名等案内装置は、乗降ドアの車内側上部、天井、連結部の扉上部、戸袋等、車両の形状に応じて見やすい位置に設置する。中吊り広告等で見えにくくならないように配慮する。
- ・文字情報は、確認が容易な表示方法とし、次停車駅等の基本情報は、スクロール表示などの場合は2回以上繰り返し表示する。
- ・LED、液晶等で文字情報を提供する際には、わかりやすい文言を使用する。
- ・可能な限り英語表記も併用する。
- ・弱視者・色覚障害者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの明度差・彩度差を確保した表示とする。（巻末の「参考：色覚障害者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと）

表示情報内容の案内放送

- ・「次駅名等案内装置」、「緊急時の表示等」の情報内容は、文字等による表示と併せて、聞き取りやすい音量、音質、速さで繰り返す等して放送する。

望ましい内容

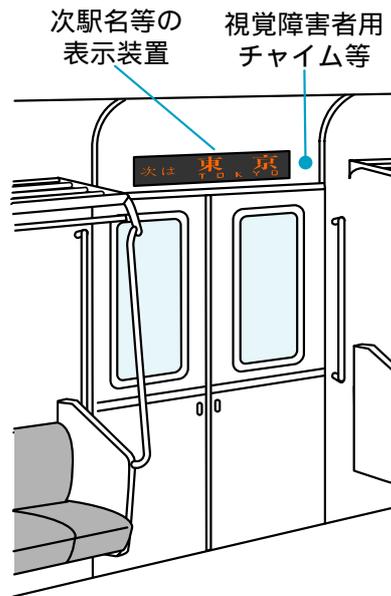
案内表示装置（LED、液晶等）

- ・大きな文字により見やすいように表示することが望ましい。
- ・路線、列車種別等を色により表示する場合は、文字を併記する等色だけに頼らない表示方法に配慮することが望ましい。

緊急時の表示等

- ・車両の運行の異常に関連して、遅延状況、遅延理由、運転再開予定時刻、振替輸送状況など、利用者が次の行動を判断できるような情報を提供することが望ましい。この場合、次に例示するような緊急時の表示メニューを用意することも有効である。ネットワークを形成する他の交通機関の運行・運航に関する情報も、併せて提供することが望ましい。
【表示メニュー例】「運行の都合により、停車しています」
「運行の都合により、当駅で運行をとりやめます」
- ・運休・遅延の別や運行障害発生の原因等の情報を、運休が発生した場合や事故等の要因により遅延が発生した場合に提供することが望ましい。
- ・相互直通運転を実施する場合における他社線車両の駅名等表示については、事業者間で調整し、表示内容を充実させることが望ましい。

姿図・寸法



参考例

案内表示装置の事例

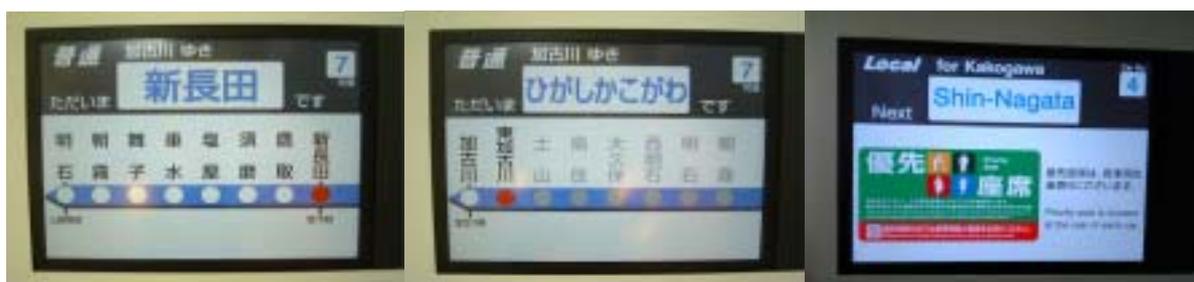
- ・ J R 東日本山手線の乗降口上部に設置された車内液晶表示装置
 - 到着駅、所要時間、到着駅ホームの出口案内・垂直設備位置、遅延情報、振替情報等を提供



参考例

座席位置から確認しやすいよう通路中央部に案内表示装置を設置した事例

- ・ J R 西日本 321 系可変式情報表示装置



号車番号、行き先、種別、次停車駅や停車中の駅、路線図を漢字・ひらがな・英語により表示



次停車駅の乗換案内等を表示

部位・設備項目		通勤型（短距離）鉄道・地下鉄
案内放送（車内）		
参考：移動等円滑化基準		
<p>（旅客用乗降口）</p> <p>第31条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>五 旅客用乗降口の戸の開閉する側を音声により知らせる設備が設けられていること。</p> <p>（客室）</p> <p>第32条</p> <p>5 客室には、次に停車する鉄道駅の駅名その他の当該鉄道車両の運行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。</p>		
標準的な内容		
案内放送の方法	<ul style="list-style-type: none"> ・車内放送装置を設け、次停車駅名、次停車駅での乗換情報、次停車駅に開くドアの方向(左側か右側か)等の運行に関する情報を聞き取りやすい音量、音質、速さで放送する。 ・次停車駅名の案内放送は、前停車駅発車直後及び次停車駅到着直前に行う。 	

部位・設備項目		
通路		
参考：移動等円滑化基準		
<p>（旅客用乗降口）</p> <p>第31条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>四 旅客用乗降口の床面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。</p> <p>（客室）</p> <p>第32条</p> <p>4 前条第三号の基準に適合する旅客用乗降口と第一項の規定により設けられる車いすスペースとの間の通路のうち一以上及び当該車いすスペースと前項の基準に適合する便所との間の通路のうち一以上の幅は、それぞれ八十センチメートル以上でなければならない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。</p>		
標準的な内容		
車いす用設備間の通路幅	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客用乗降口から車いすスペースへの通路のうち1以上、及び車いすスペースから車いすで利用できる構造のトイレ（トイレが設置される場合に限る）への通路のうち1以上は、幅800mm以上を確保する。 	
床面の仕上げ	<ul style="list-style-type: none"> ・床の表面は滑りにくい仕上げとする。 	
望ましい内容		
余裕のある通過に必要な最低幅	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客用乗降口から車いすスペースへの通路のうち1以上、及び車いすスペースから車いすで利用できる構造のトイレ（トイレが設置される場合に限る）への通路のうち1以上は、幅900mm以上を確保することが望ましい。また、トイレが設置されている場合、ドアの幅は900mm以上を確保することが望ましい。 	

部位・設備項目
弱冷房車

通勤型（短距離）鉄道・地下鉄

標準的な内容	
仕様	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、内部障害者等体温調節が困難な人のために、弱冷房車等の設定温度を高めに設定した車両を1編成に1両以上設置し、車外に弱冷房車であることをステッカー等で表示する。ただし、車両編成が一定しない等の理由によりやむを得ない場合はこの限りでない。

部位・設備項目
車両間転落防止装置

参考：移動等円滑化基準

（車体）
 第33条 鉄道車両の連結部（常時連結している部分に限る。）には、プラットホーム上の旅客の転落を防止するための設備を設けなければならない。ただし、プラットホームの設備等により旅客が転落するおそれのない場合は、この限りでない。

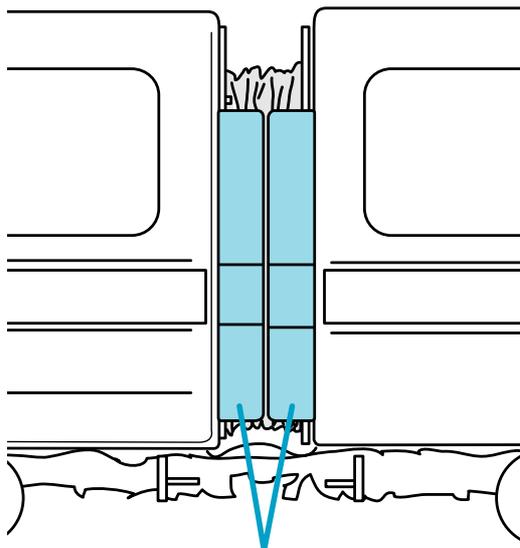
標準的な内容

転落防止装置の設置	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客列車の車両の連結部（常時連結している部分に限る）は、プラットホーム上の旅客の転落を防止するため転落防止用ほろを設置する。ただし、プラットホーム設備等の状況により旅客の転落のおそれがない場合はこの限りではない。
-----------	---

望ましい内容

音による警告	<ul style="list-style-type: none"> ・運行中に車両の連結・分離などが行われるなどの理由により、転落防止用ほろが設置できない場合には、音声による警告を行うことが望ましい。ただし、プラットホーム設備等の状況により旅客の転落のおそれがない場合はこの限りではない。
--------	--

姿図・寸法

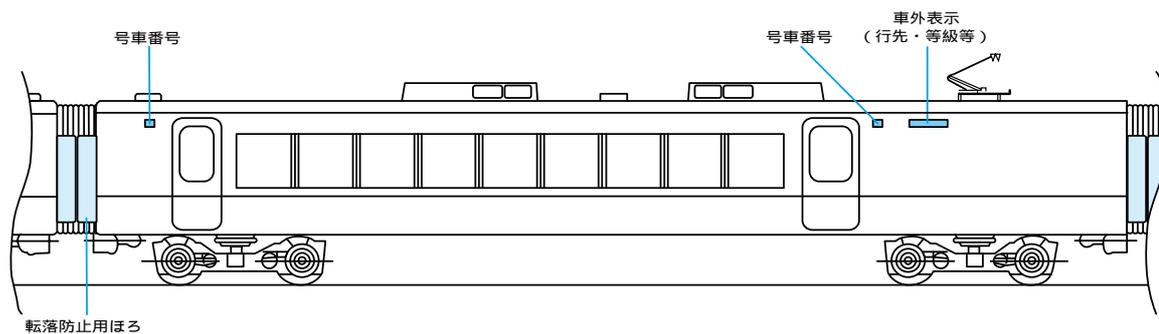


転落防止用ほろの例

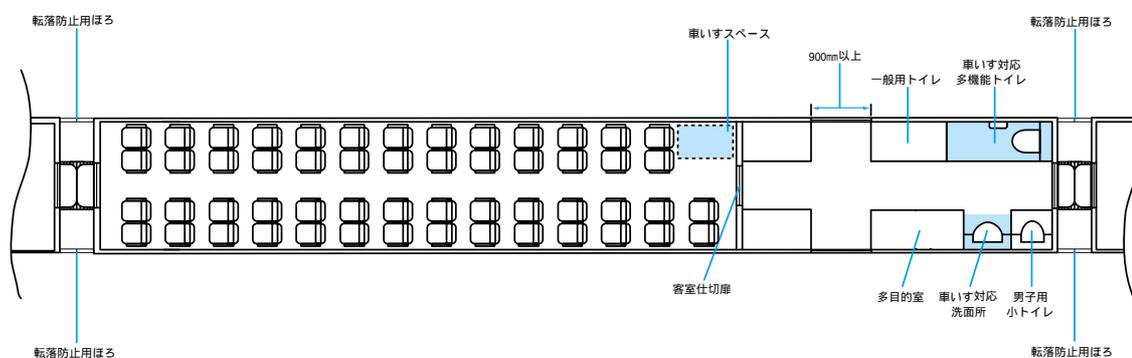
2. 都市間鉄道

座席 / クロスシートタイプ

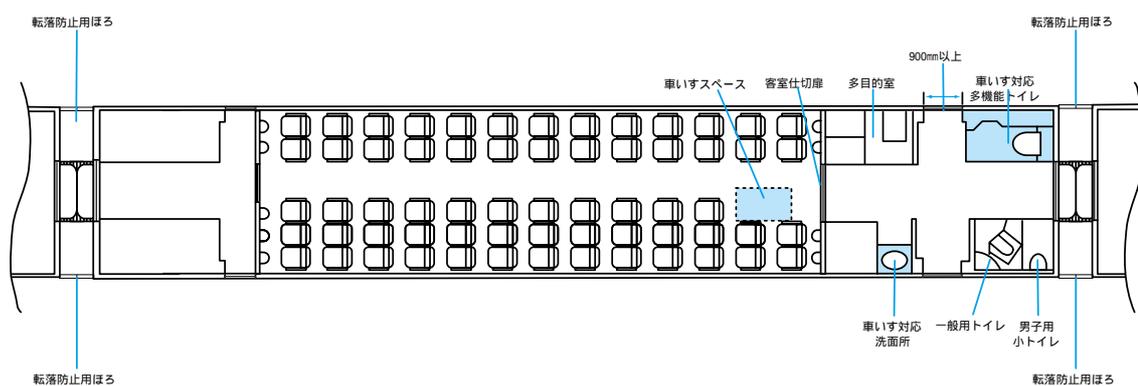
乗降口 / 片引自動ドア 片側 1~2カ所 / 両



J R 在来線、民鉄



新幹線



乗降口(車外)

参考：移動等円滑化基準

(プラットフォーム)

第20条 鉄道駅のプラットフォームは、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一 プラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔は、鉄道車両の走行に支障を及ぼすおそれのない範囲において、できる限り小さいものであること。この場合において、構造上の理由により当該間隔が大きいときは、旅客に対しこれを警告するための設備を設けること。

二 プラットホームと鉄道車両の旅客用乗降口の床面とは、できる限り平らであること。

(旅客用乗降口)

第31条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

三 旅客用乗降口のうち一列車ごとに一以上は、幅が八十センチメートル以上であること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

(車体)

第33条

2 車体の側面に、鉄道車両の行き先及び種別を見やすいように表示しなければならない。ただし、行き先又は種別が明らかな場合は、この限りでない。

標準的な内容

乗降口の幅	<ul style="list-style-type: none"> ・1列車に1以上の旅客用乗降口は、車いす使用者等が円滑に乗降できるように、幅を900mm以上とする。 ・1列車に車いすスペースを複数設置する場合は、各車いすスペースの直近の乗降口の幅を900mm以上とする。
段差・隙間	<ul style="list-style-type: none"> ・車両とプラットフォームの段差・隙間について、段差はできる限り平らに、隙間はできる限り小さいものとし、施設側に渡り板が配備され速やかに設置できない場合、車両内に車いす使用者の円滑な乗降のための渡り板(欄外コラム参照)の配備、段差解消装置を設置する。
行き先・車両種別表示	<ul style="list-style-type: none"> ・車体の側面に、当該列車の行き先及び種別、車両番号(号車)を大きな文字により見やすいように表示する。ただし、当該列車の行き先又は種別が明らかな場合、車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。 ・弱視者・色覚障害者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの明度差・彩度差を確保した表示とする。(巻末の「参考：色覚障害者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと) ・照明又は高輝度LED等により、夜間でも視認できるものとする。

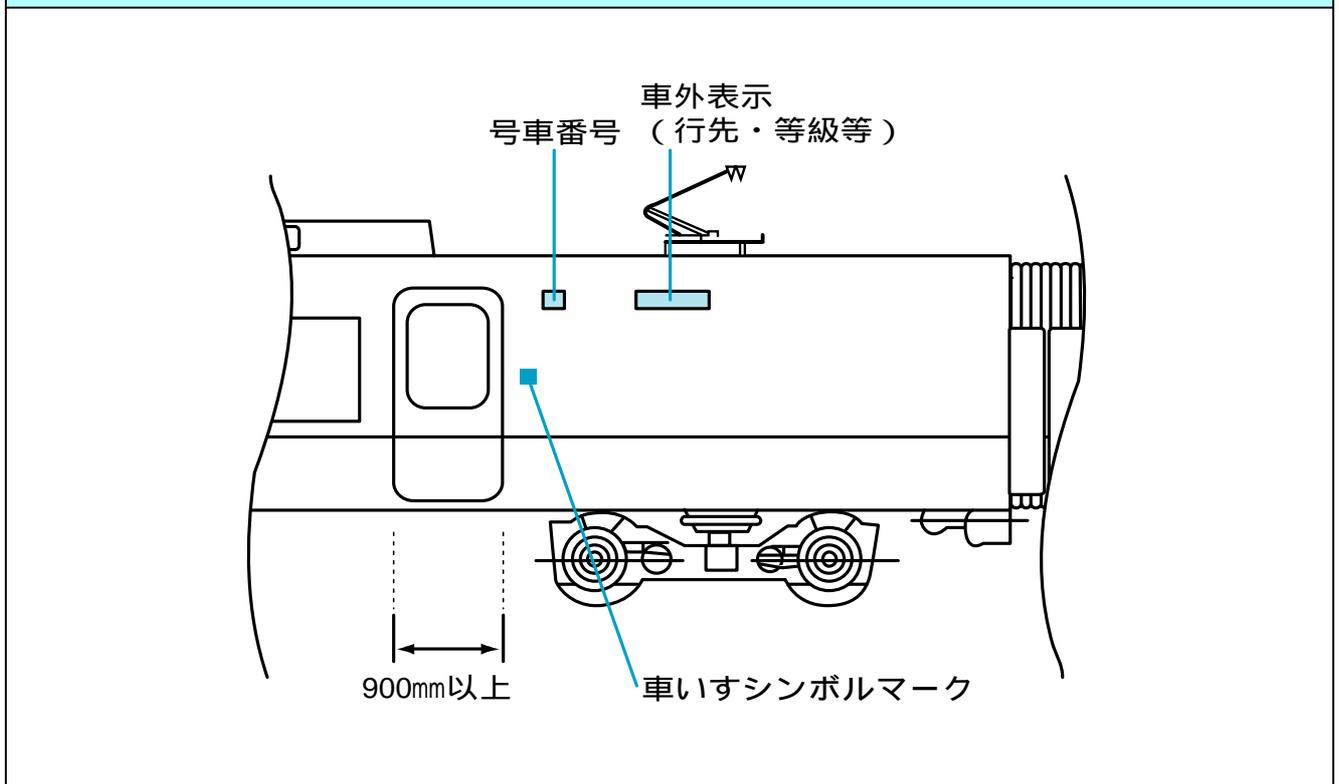
望ましい内容

段差・隙間	<ul style="list-style-type: none"> ・地方鉄道等において段差が大きい場合には、施設側におけるホームの嵩上げ、車両側における低床化、段差解消装置を設置するなどより段差解消に努力することが望ましい。
聴覚障害者用ドア閉動作開始ランプ	<ul style="list-style-type: none"> ・聴覚障害者等が車内外からドアの開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等によりドアの開閉のタイミングを表示することが望ましい。
隙間の警告	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームが曲線の場合は車両とプラットフォームの隙間が大きくなり危険であるため、視覚障害者のために音声で、聴覚障害者のために光で当該危険性を注意喚起することが望ましい。
隙間解消設備	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降口の床面の縁端部には、ステップ(クツズリ)を設け、車両とプラットフォームの隙間をできるだけ小さくすることが望ましい。 ・上記の隙間を小さくするための設備の縁端部は全体にわたり十分な太さで周囲の床の色とのコントラストを確保し、当該ステップを容易に識別できるようにすることが望ましい。

自動段差 解消設備	・車いすスペース近傍の乗降口には、車いす使用者が円滑に乗降するための補助設備を設けることが望ましい。
ドアのレール	・ドアのレールの出っ張りを解消することが望ましい。
視覚障害者用 ドア開案内 装置	・視覚障害者等のために、ドアが開いていることを示すための音声案内装置（音声等により常時「開」状態を案内するもの）を設けることが望ましい。
ドア開閉 ボタン	・ドア開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状として、周囲の色と明度差・彩度差を確保するとともに、上部に点字を併記することが望ましい。

乗降口位置については、「おわりに ～課題と今後の展望～」参照。

姿図・寸法



(コラム) 渡り板・段差解消設備 (バリアフリー整備ガイドライン (旅客施設編: 122 頁参照))

- ・渡り板を速やかに設置できる場所に配備する。
- ・渡り板は、幅 80cm 以上、使用時の傾斜は 10 度以下として十分な長さを有するもの、耐荷重 300kg 程度のものとする。ただし、構造上の理由により傾斜角 10 度以下の実現が困難な場合には、車いすの登坂性能等を考慮し、可能な限り傾斜角 10 度に近づけるものとする。
- ・渡り板のホーム側接地面には滑り止めを施し、かつ、渡り板の車両側端部にひっかかり等を設けること等により、使用時にずれることのないよう配慮する。
- ・車両・ホーム等の構造上の理由により渡り板が長く、また、傾斜角が急 (概ね 10 度を超える) となる場合には、脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設けることが望ましい。

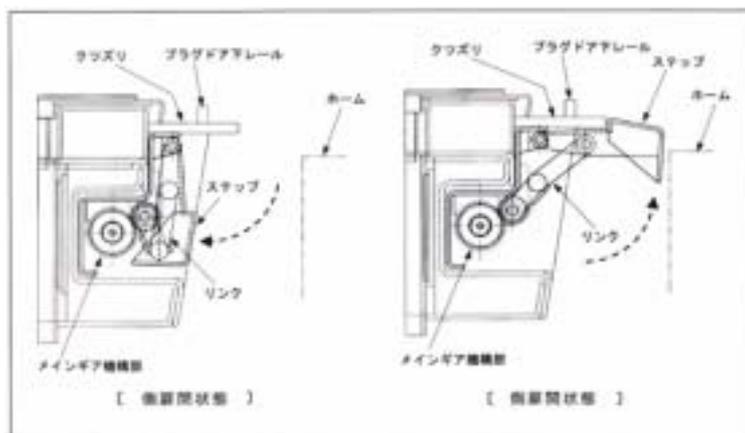
(上記によらない段差・隙間解消装置の場合)

- ・速やかに操作できる構造の段差・隙間解消装置を設置する。

参考例

車両乗降口における自動段差・隙間解消設備の事例

・近畿日本鉄道 アーバンライナー・ネクスト



参考例

視覚障害者用ドア開案内装置の取組事例

- ・各ドアの上部にスピーカーを設置し、ドアの開閉時および開いてからしばらくの間音声チャイムが鳴動。（700系新幹線）。
- ・出入口上部の扉開閉案内器を設置し、ドアが開いている間はチャイム（ポーン、ポーン）という音で知らせる（東武鉄道（一部車両））。
- ・ドアが開状態の時、カモイ上部のドアスピーカから7秒毎に単音のチャイム音を鳴動させている（西武鉄道（一部車両））。

（参考）700系新幹線の例

ドアチャイム



ドア開時及び閉時に「ピンポンピンポン」が1回鳴動

ドア開状態の間「ポーン、ポーン、・・・」が4秒間隔で15回鳴動

乗降口（車内）

参考：移動等円滑化基準

（旅客用乗降口）

第31条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

四 旅客用乗降口の床面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。

五 旅客用乗降口の戸の開閉する側を音声により知らせる設備が設けられていること。

六 車内の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、車内の段を容易に識別できるものであること。

（客室）

第32条

2 通路及び客室内には、手すりを設けなければならない。

6 客室内の旅客用乗降口の戸又はその付近には、当該列車における当該鉄道車両の位置その他の位置に関する情報を文字及び点字により表示しなければならない。ただし、鉄道車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

標準的な内容

床面の仕上げ	・旅客用乗降口の床の表面は滑りにくい仕上げとする。素材自体が滑りにくいものを含む。
乗降口脇の縦手すり	・乗降口脇には、高齢者、障害者等が円滑に乗降できるように、縦手すりを設置する。 ・乗降口の両脇に設置する縦手すりの径は25mm程度とする。
乗降口付近段差の識別	・やむを得ず段差が生じる場合は、段差端部(段鼻部)の全体にわたり十分な太さ(幅50mm程度が識別しやすい)で周囲の床の色とコントラストを確保し、容易に当該段差を識別できるようにする。
車内段差の手すり	・車内に段差がある場合には、歩行補助のため当該段差付近に手すりを設置する。
ドア開閉の音響案内	・視覚障害者が円滑に乗降できるように、ドアの位置及びドアの開閉が車内外乗降位置からわかるようなチャイムをドア内側上部等に設置する。
車両番号などの表示	・各車両の乗降口には、号車及び乗降口位置(前方または後方位置、近接座席番号等)を文字及び点字(触知による案内を含む。)により表示する。ただし、車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

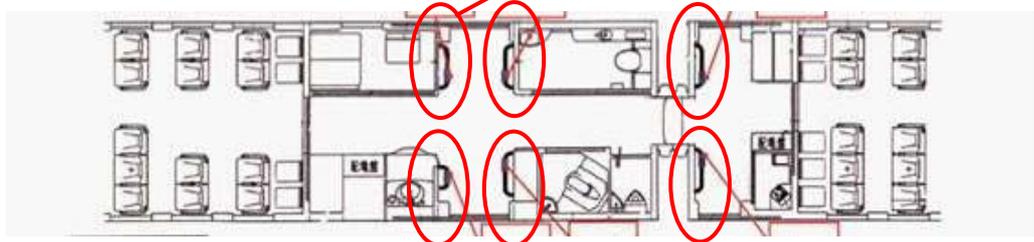
望ましい内容

乗降口端部の識別	・乗り口端部の床面は、周囲の床の色とのコントラストを確保し容易に識別できるようにする。
聴覚障害者用ドア閉動作開始ランプ	・聴覚障害者等が車内外からドアの開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等によりドアの開閉のタイミングを表示することが望ましい。
ドア開閉ボタン	・ドア開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状として、周囲の色と明度差・彩度差を確保するとともに、上部に点字を併記することが望ましい。
その他設備	・ゴミ箱など必要な設備について、当該部に点字表示することが望ましい。

参 考

車両番号（号車）などの表示の例
・700系新幹線の例

乗降口付近手すりに号車番号、座席位置等の情報が表示されている。



車いすスペースと座席

参考：移動等円滑化基準

(客室)

第32条 客室には、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを一列車ごとに一以上設けなければならない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

- 一 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。
- 二 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。
- 三 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。
- 四 車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。
- 五 車いすスペースである旨が表示されていること。

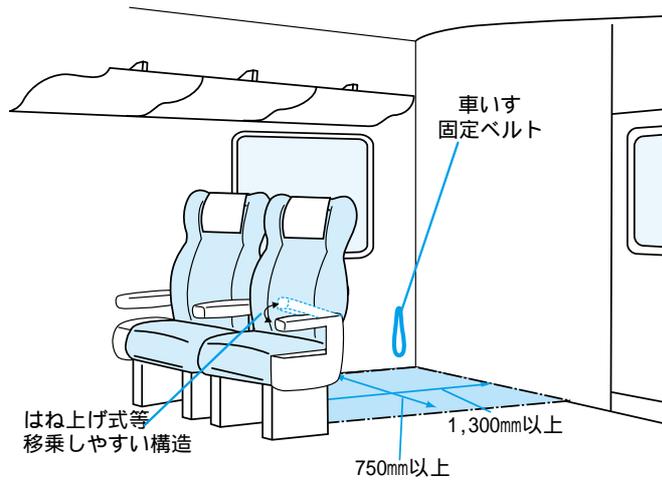
標準的な内容

車いすスペースの設置数	・客室には1列車に少なくとも1以上車いすスペースを設け、車両編成が長い場合には、2以上の車いすスペース(多目的室が利用できる場合も含む)を設ける。
設置位置	・車いすスペースは、乗降の際の移動距離を短くする。 都市間鉄道のクロスシートでは、車いす使用者が円滑に通行するための十分な車内通路幅の確保が困難な場合も多いことから、客室仕切扉から入ってすぐの座席の脇にスペースを設けること(参考例参照)。 車いすから隣接の座席に移乗して利用するのみならず、標準的な電動車いす等に乗車したまま利用することも考慮した寸法を確保する。 ・車いす使用者の数、車いすの大きさ等から車いすに乗車したまま客室内にとどまるスペースが不足する場合は、多目的室等が利用できるように車いすスペース近くに設置する。
車いすスペースの広さ	・1,300mm以上×750mm以上とする(標準型車いすの最大寸法に一定の余裕幅を考慮)。ただし、通路幅に支障が生ずる場合にはこの限りでない。
移乗する座席	・都市間鉄道は長時間の乗車となる場合が多いので、車いすスペースの隣には、乗り移りがしやすいようにスペース側のひじ掛けがはね上がる座席または回転シートを用意する必要がある。
固定装置	・移乗後、折りたたんだ車いすを固定するためのバンド、ロープ等を設ける。
スペースの増設	・利用の状況、車両編成に応じ、車いすスペースの増設について取り組む。
車いすスペースの表示	・車いすスペースであることが容易に識別しやすく、かつ、一般の乗客の協力が得られやすいように、車いす用スペースであることを示すシンボルマークを車内及び車外に掲出する。

望ましい内容

車いすスペースの設置数・配分	・車両編成が長い場合には、2以上の車いすスペース(多目的室を除く)を設けることが望ましい。 ・複数の車いすスペースを設ける際には、列車の編成両数や利用状況を勘案し、座席種別(例えば、指定席・自由席等)の配分にも考慮することが望ましい。
車いすスペースの形態	・通路を大きく支障ないように配慮することが望ましい。 ・1編成に2以上の車いすスペースを設ける場合には、1カ所以上はフリースペース方式の車いすスペース(座席のない車いすに乗ったまま利用できるスペース)とすることが望ましい。
車いすスペースの広さ	・車いすスペースの広さは1,400mm以上×800mm以上とすることが望ましい。 ・車いすが転回できるよう、上記車いすスペースを含め、1,500mm以上×1,500mm以上のスペースを確保することが望ましい。

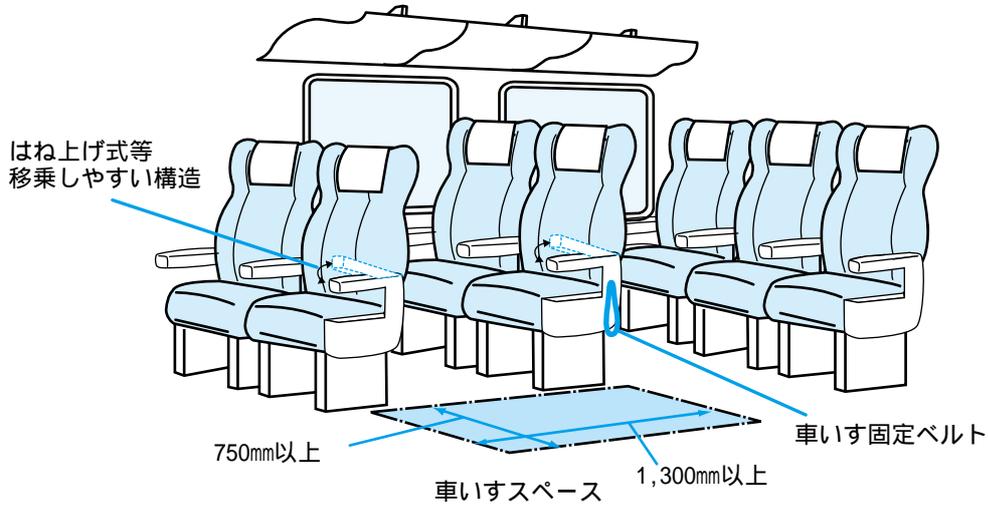
車いすスペースの例
・横2座席分の例



(南海ラピートの例)



・縦2座席分の例



(新幹線 N700 系の例)



自動扉センサーへ干渉しないよう配慮が必要。

部位・設備項目

都市間鉄道

トイレ

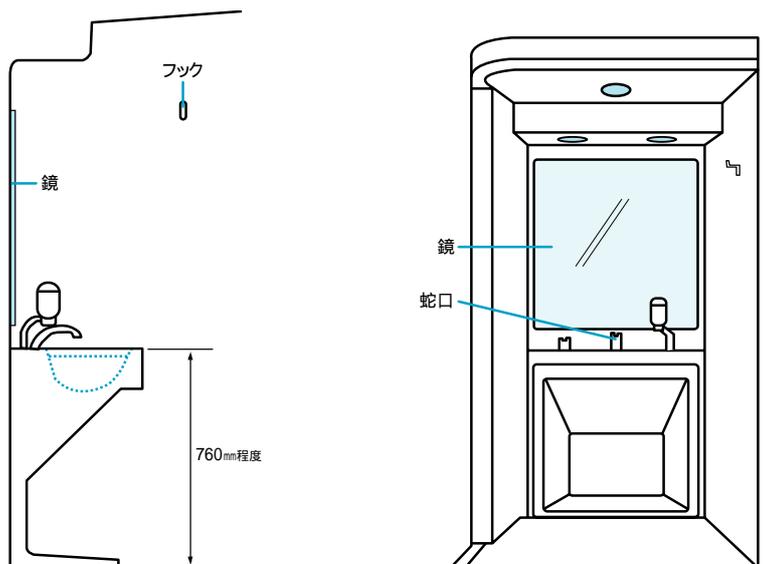
都市間鉄道のトイレは、通勤型鉄道のトイレに関するガイドライン及び姿図・寸法等に準じるものとする。

洗面所

標準的な内容

車いす対応洗面所	・車いす対応の洗面所においては、洗面器の高さは760mm程度とし、また、洗面器の下部に車いすのフットサポートが入る空間を設ける。
水洗金具	・視覚障害者の利用に配慮し、センサー式のみを設置は避けることが望ましい。センサー式の水洗金具を用いる場合には、センサー部は蛇口の下側に統一する。
鏡	・蛇口付近の高さまで鏡を設置する。

姿図・寸法



新幹線 700 系の洗面所

車内通路・段差

参考：移動等円滑化基準

(旅客用乗降口)

第31条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

四 旅客用乗降口の床面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。

六 車内の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、車内の段を容易に識別できるものであること。

(客室)

第32条

2 通路及び客室内には、手すりを設けなければならない。

4 前条第三号の基準に適合する旅客用乗降口と第一項の規定により設けられる車いすスペースとの間の通路のうち一以上及び当該車いすスペースと前項の基準に適合する便所との間の通路のうち一以上の幅は、それぞれ八十センチメートル以上でなければならない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

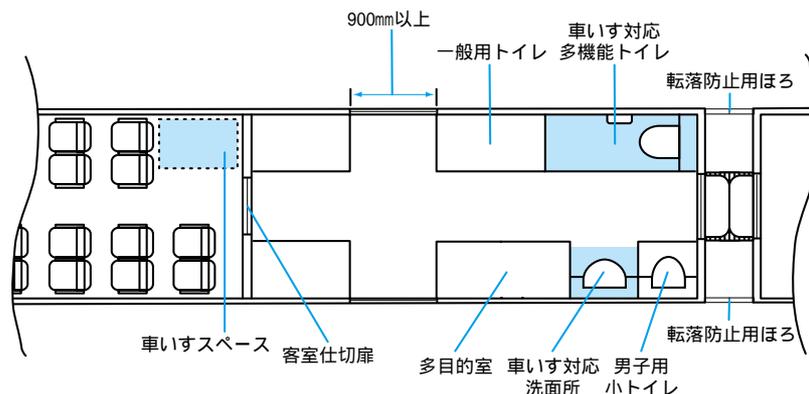
標準的な内容

車いす用設備間の通路幅	・旅客用乗降口から車いすスペースへの通路のうち1以上、及び車いすスペースから車いすで利用できる構造のトイレ(トイレが設置される場合に限る)への通路のうち1以上は、幅800mm以上を確保する。
床面の仕上げ	・床の表面は滑りにくい仕上げとする。素材自体が滑りにくいものを含む。
車内段差・階段	・2階建て車両等でやむを得ず段差が生じる場合は、段差端部(段鼻部)の全体にわたり幅50mm程度の太さで周囲の床の色とのコントラストを確保し、容易に当該段差を識別しやすいものとする。 ・車内に階段がある場合には、高さは200mm以下、奥行きは300mm程度、通路の幅は800mm以上とする。
手すり	・通路及び客室内には手すりを設ける。車内に段差・階段がある場合には、当該段差・階段の付近に手すりを設ける。 ・手すりの高さは、800～850mm程度。手すりの径は30mm程度とする。
座席手すり	・クロスシート座席には、座席への移動や立ち座り、立位時の姿勢保持に配慮し、座席肩口に手すり等を設ける。

望ましい内容

余裕のある通過に必要な最低幅	・旅客用乗降口から車いすスペースへの通路のうち1以上、及び車いすスペースから車いすで利用できる構造のトイレ(トイレが設置される場合に限る)への通路のうち1以上は、幅900mm以上を確保することが望ましい。また、トイレが設置されている場合、ドアの幅は900mm以上を確保することが望ましい。
----------------	--

姿図・寸法



座席番号

標準的な内容

座席番号の表示
 ・座席番号は、できるだけ大きく、周囲との明度差・彩度差を確保したコントラストとし、明確かつわかりやすい表示とする。

望ましい内容

点字表示
 ・座席の肩口など、通路に面した適切な位置に、座席番号の点字表示並びに文字表示を行うことが望ましい。点字の形状や表記法は JIS T0921 の規格にあわせたものとする。

参考例

座席番号の大型表示の事例

- ・近畿日本鉄道 アーバンライナー・ネクスト
 - 文字高 80mm、文字色：黒



200～276mm（大きさの違いは2桁表示との違い）

- ・新幹線 700 系
 - 文字高 27mm、文字色：ダークグレー＋ベージュ



- ・JR 北海道の一部車両
 - 一部の車両において、座席番号を座席の上部取手部にプレートを彫り込み設置。



案内表示（車内）

参考：移動等円滑化基準

（客室）

第32条

- 5 客室には、次に停車する鉄道駅の駅名その他の当該鉄道車両の運行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。
- 6 客室内の旅客用乗降口の戸又はその付近には、当該列車における当該鉄道車両の位置その他の位置に関する情報を文字及び点字により表示しなければならない。ただし、鉄道車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

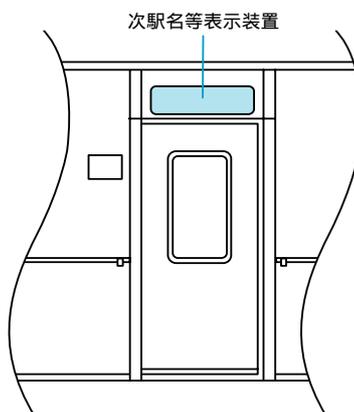
標準的な内容

次駅名等案内表示装置（LED、液晶等）	<ul style="list-style-type: none"> ・車内には、聴覚障害者等のために、客室仕切扉の客室側上部等の見やすい位置に、次停車駅名等の情報を、文字等の視覚情報により提供する装置を設ける。 ・文字情報は、確認が容易な表示方法とし、次停車駅等の基本情報は、スクロール表示などの場合は2回以上繰り返し表示する。 ・LED、液晶等で文字情報を提供する際には、わかりやすい文言を使用する。 ・可能な限り英語表記も併用する。 ・弱視者・色覚障害者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの明度差・彩度差を確保した表示とする。（巻末の「参考：色覚障害者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと）
表示情報内容の案内放送	<ul style="list-style-type: none"> ・「次駅名等案内装置」、「緊急時の表示等」の情報内容は、文字等による表示と併せて、聞き取りやすい音量、音質、速さで繰り返す等して放送する。

望ましい内容

案内表示装置（液晶等）	<ul style="list-style-type: none"> ・大きな文字により見やすいように表示することが望ましい。 ・路線、列車種別等を色により表示する場合は、文字を併記する等色だけに頼らない表示方法に配慮することが望ましい。
緊急時の表示等	<ul style="list-style-type: none"> ・車両の運行の異常に関連して、遅延状況、遅延理由、運転再開予定時刻、振替輸送状況など、利用者が次の行動を判断できるような情報を提供することが望ましい。この場合、次に例示するような緊急時の表示メニューを用意することも有効である。ネットワークを形成する他の交通機関の運行・運航に関する情報も、併せて提供することが望ましい。 【表示メニュー例】「運行の都合により、停車しています」 「強風のため、当駅で運行をとりやめます」 ・運休・遅延の別や運行障害発生の原因等の情報を、運休が発生した場合や事故等の要因により遅延が発生した場合に提供することが望ましい。 ・相互直通運転を実施する場合における他社線車両の駅名等表示については、事業者間で調整し、表示内容を充実させることが望ましい。

姿図・寸法



部位・設備項目

都市間鉄道

案内放送（車内）

参考：移動等円滑化基準

（旅客用乗降口）

第31条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

五 旅客用乗降口の戸の開閉する側を音声により知らせる設備が設けられていること。

（客室）

第32条

5 客室には、次に停車する鉄道駅の駅名その他の当該鉄道車両の運行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。

標準的な内容

案内放送の方法

- ・車内放送装置を設け、次停車駅名、次停車駅での乗換情報、次停車駅に開くドアの方向(左側か右側か)等の運行に関する情報を聞き取りやすい音量、音質、速さで放送する。
- ・次停車駅名の案内放送は、前停車駅発車直後及び次停車駅到着直前に行う。

部位・設備項目

車両間転落防止装置

参考：移動等円滑化基準

（車体）

第33条 鉄道車両の連結部（常時連結している部分に限る。）には、プラットフォーム上の旅客の転落を防止するための設備を設けなければならない。ただし、プラットフォームの設備等により旅客が転落するおそれのない場合は、この限りでない。

標準的な内容

転落防止装置の設置

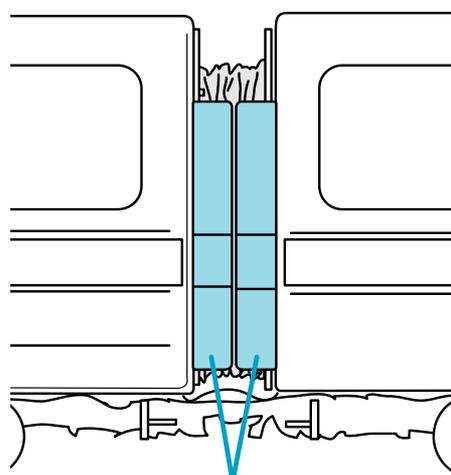
- ・旅客列車の車両の連結部（常時連結している部分に限る）は、プラットフォーム上の旅客の転落を防止するため転落防止用ほろを設置する。ただし、プラットフォーム設備等の状況により旅客の転落のおそれがない場合はこの限りではない。

望ましい内容

音による警告

- ・運行中に車両の連結・分離などが行われるなどの理由により、転落防止用ほろが設置できない場合には、音声による警告を行うことが望ましい。ただし、プラットフォーム設備等の状況により旅客の転落のおそれがない場合はこの限りではない。

姿図・寸法



転落防止用ほろの例

3 . モノレール・新交通システム

各部位、設備のデザインは、「通勤型（短距離）鉄道・地下鉄」に準ずる。

4 . 軌道車両・低床式軌道車両（LRV）

（1）軌道車両（路面電車）

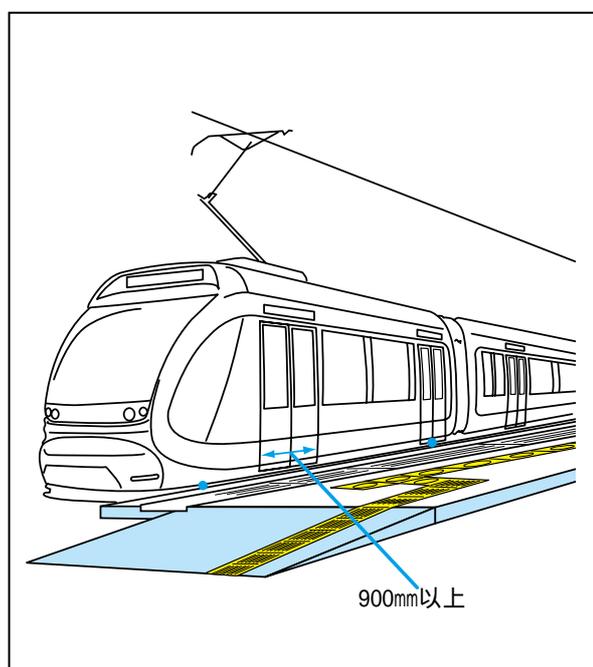
各部位、設備のデザインは、「通勤型（短距離）鉄道・地下鉄」及び「都市内路線バス」に準ずる。

通勤型（短距離）鉄道・地下鉄に準ずる部位、設備

- ・乗降口
- ・優先席
- ・吊り手、手すり
- ・車いすスペース
- ・トイレ（設ける場合）
- ・案内表示（車内）
- ・案内放送（車内）
- ・通路
- ・行先表示（車外）

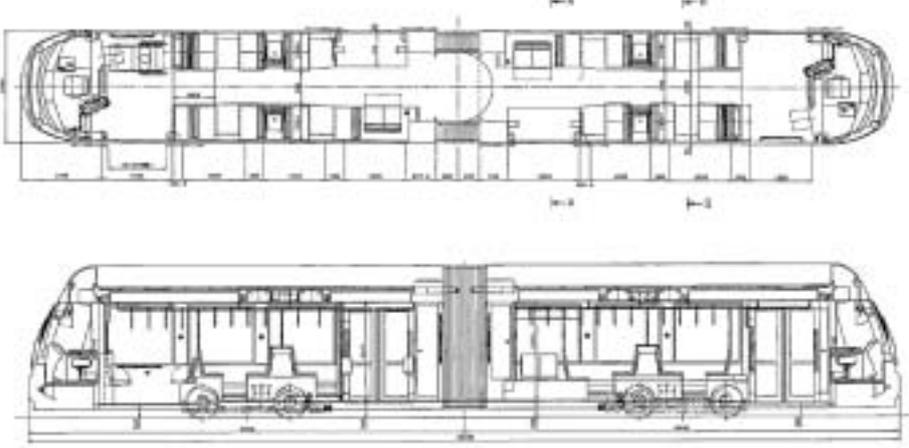
都市内路線バスに準ずる部位、設備

- ・降車ボタン（設ける場合）
- ・運賃箱
- ・車内放送装置
- ・車外放送装置
- ・整理券発行機（設ける場合）



(2) 低床式軌道車両 (LRV)

公共交通移動等円滑化基準に規定されている低床式軌道車両については、(1)の「軌道車両(路面電車)」に準ずるとともに、加えて求められる項目を以下に示す。

部位・設備項目	低床式軌道車両
車内通路、車いすスペース、トイレ	
参考：移動等円滑化基準	
<p>(準用)</p> <p>第34条 前節の規定は、軌道車両(次条に規定する低床式軌道車両を除く。)について準用する。 (低床式軌道車両)</p> <p>第35条 前節(第三十一条第三号ただし書並びに第三十二条第一項ただし書、第三項ただし書及び第四項ただし書を除く。)の規定は、低床式軌道車両(旅客用乗降口の床面の軌条面からの高さが四十センチメートル以下の軌道車両であって、旅客用乗降口から客室の主要部分までの通路の床面に段がないものをいう。)について準用する。</p> <p>【参考(前節(鉄道車両)の規定のうち、ただし書きを適用しない条文)】</p> <p>第31条第3号</p> <ul style="list-style-type: none">旅客用乗降口のうち一列車ごとに一以上は、幅が八十センチメートル以上であること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。 <p>第32条第1項</p> <ul style="list-style-type: none">客室には、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを一列車ごとに一以上設けなければならない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。<ol style="list-style-type: none">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。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。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。車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。車いすスペースである旨が表示されていること。 <p>第32条第3項</p> <ul style="list-style-type: none">便所を設ける場合は、そのうち一列車ごとに一以上は、車いす使用者の円滑な利用に適した構造のものでなければならない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。 <p>第32条第4項</p> <ul style="list-style-type: none">前条第三号の基準に適合する旅客用乗降口と第一項の規定により設けられる車いすスペースとの間の通路のうち一以上及び当該車いすスペースと前項の基準に適合する便所との間の通路のうち一以上の幅は、それぞれ八十センチメートル以上でなければならない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。	
参考例	
	
低床式軌道車両の例	

標準的な内容	
以下に記載の無い項目は、通勤型（短距離）鉄道・地下鉄、都市内路線バスに準ずる（前々頁参照）。	
軌条面からの高さ	・乗降口部分の床面高さは、軌条面から 400 mm以下とする。
乗降口の幅	・1 列車に 1 以上の旅客用乗降口は、車いす使用者等が円滑に乗降できるように、幅を 900 mm以上とする。
車内スロープ	・乗降口の床面から客室の主要部分（車いすスペース）までの通路の床面は平らであること。 ・構造上の理由により、上記箇所の通路の床面にスロープを設ける場合は、勾配は 5 度（約 9%・約 1/12）以下とする。
車いすスペースの設置数	・客室には 1 列車に少なくとも 1 カ所以上車いすスペースを設ける。
多機能トイレの設置	・客室にトイレを設置する場合は、1 列車に 1 以上車いすでの利用が可能で、かつ、付帯設備を設けた多機能トイレを設ける。 ・多機能トイレは車いすスペースに近接した位置に配置する。
車いす用設備間の通路幅	・旅客用乗降口から車いすスペースへの通路のうち 1 以上、及び車いすスペースから車いすで利用できる構造のトイレ（トイレが設置される場合に限る）への通路のうち 1 以上は、幅 800mm 以上を確保する。
望ましい内容	
車内スロープ	・車いすにより通行が想定される全ての床面は、平らであることが望ましい。 ・構造上の理由により、上記箇所の通路の床面にスロープを設ける場合は、勾配は 5 度（約 9%・約 1/12）以下とする。
通路幅	・車いすにより通行が想定される全ての通路は、幅 900mm 以上（狭軌を採用する場合等構造上困難な場合は可能な限り広い幅）を確保することが望ましい。
フリースペース	・車いすスペースはフリースペースであることが望ましく、2 以上の車いすが乗車可能であることが望ましい。
参考例	
 <p>* 左図は座席を設置しない常にフリースペースとして使用する形態の車いすスペース、右図は通常フリースペースとして使用され、はね上げ機構の座席により必要に応じて座席を引き出せる形態の車いすスペースである（自ら座席を跳ね上げることが困難な車いす利用者へ配慮。）。</p>	

参考例

富山ライトレールの外観



参考例

富山ライトレール

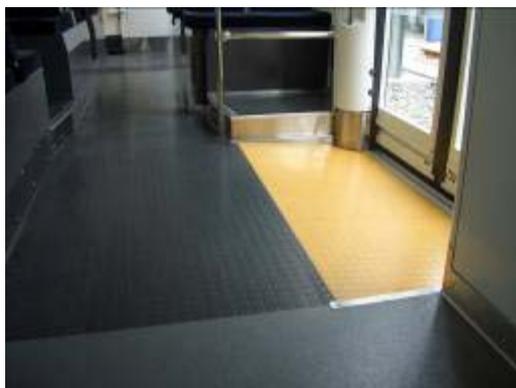
- ・ 段差・すき間の小さい乗降口、道路からホームに至る勾配の少ないスロープ



参考例

富山ライトレール

- ・ 車内スロープ



参考例

長崎電気軌道 3000 形
・ 車内空間



参考例

富山ライトレール
・ 運賃箱、IC カードリーダー



参考例

富山ライトレール
・ 運行情報を示す液晶表示装置



第2章 バス

1. 都市内路線バス

平成12年に制定された旧交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準により、路線バスには、車いすスペースを設けることや床面の地上面からの高さを65cm以下とすること等の措置が義務付けられた。この点、床面高さに係る基準（65cm以下）を満たすのはノンステップバスとワンステップバスとなるが、ワンステップバスについては、車いす使用者が乗降する際に車いすスロープの傾斜角が急なものとなるほか、乗務員の負担や当事者の恐怖感が大きいといった問題点が指摘されている。

一方、ノンステップバスは、本格的に登場してから約10年が経過し、平成15年3月には次世代普及型と称して標準仕様が策定される等、機能向上とコストダウンが図られたところであり、また、先述した車いす使用者によるワンステップバスの乗降に係る問題点を併せて鑑みれば、今後はノンステップバスを標準車として普及していくことが適当と考えられる。したがって、本整備ガイドラインでは、ノンステップバスのみを想定した構成を採用することとした。

現段階では、ノンステップバスの普及型として、車内における後部段差を許容した内容になっているが、次期モデルチェンジの際には、ノンステップバスのさらなるコストダウンを期待するとともに、将来的にはフルフラットのノンステップバスの開発・導入が望まれる。

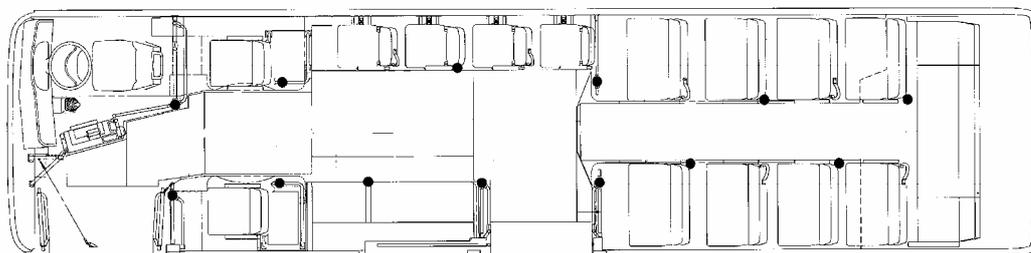
また、小型バスについては、一部にノンステップバスが登場しているものの、リフト付きツースtepバスによる対応も少なくない。将来的には、小型バスも含めて、乗降性に優れたノンステップ化が望まれる。

(1) 大型ノンステップバス

全長 / 9m 以上

全幅 / 約 2.5m (2.5m 未満)

全高 / 約 3.8 ~ 約 2.9m (3.8m 未満)

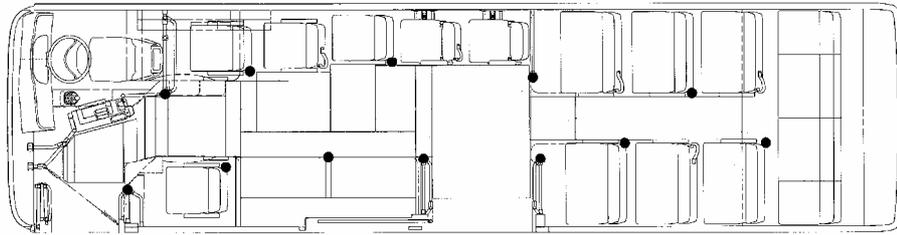


(2) 中型ノンステップバス

全長 / 7m 以上 9m 未満

全幅 / 約 2.3m

全高 / 約 3.1 ~ 約 2.8m



(3) 小型ノンステップバス

全長 / 7m 未満

全幅 / 約 2.1 ~ 約 2.0m

全高 / 約 2.7 ~ 約 2.4m



乗 降 口

参考：移動等円滑化基準

(乗降口)

第37条 乗降口の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を容易に識別できるものでなければならない。

2 乗降口のうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一 幅は、八十センチメートル以上であること。

(床面)

第38条 国土交通大臣の定める方法により測定した床面の地上面からの高さは、六十五センチメートル以下でなければならない。

(通路)

第40条

2 通路には、国土交通大臣が定める間隔で手すりを設けなければならない。

標準的な内容

乗降口床面の高さ	<ul style="list-style-type: none"> 乗降時床面の高さは 270mm 以下とする。 傾斜は極力少なくする。
段差の明示	<ul style="list-style-type: none"> 乗降口の端部は路面並びに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明確に識別できるものとする。 乗降口に照射灯などの足下照明を設置し、夜間の視認性を向上させる。
広い開口幅	<ul style="list-style-type: none"> 車いすを乗降させる乗降口の幅は 900mm 以上とする。(小型は 800mm 以上) 大量乗降を想定する車両の場合には、乗降口の幅は 1,000mm 以上とする。
床面の材質	<ul style="list-style-type: none"> 床は滑りにくい材質又は仕上げとする。
ドア開閉の音響案内	<ul style="list-style-type: none"> 視覚障害者等の安全のために、運転席から離れた乗降口には、ドアの開閉動作開始ブザーを設置する。
手すりの設置	<ul style="list-style-type: none"> 乗降口の両側(小型では片側)に握りやすくかつ姿勢保持しやすい手すりを設置する。 手すりの出っ張り等により、乗降口の有効幅を支障しないよう配慮して設置する。 乗降口に設置する手すりの径は 25mm 程度とする。 手すりの表面は滑りにくい素材や仕上げとする。

望ましい内容

広い開口幅	<ul style="list-style-type: none"> 全ての乗降口から車いすが乗降できるよう、全ての乗降口の幅を 900mm 以上とすることが望ましい。
乗降口床面の高さ	<ul style="list-style-type: none"> 乗降時のステップ高さは 200mm 以下とすることが望ましい。 傾斜は排除することが望ましい。
手すりの設置	<ul style="list-style-type: none"> 乗降時に車体の外側に張り出す手すりが望ましい。

参考例

東京都交通局（2005年度以降ノンステップバス標準仕様）

- ・ 識別しやすい乗降口端部
- ・ 乗降口の両側に握りやすく姿勢保持しやすい手すりを設置
- ・ 乗降口の手すりの径は25mm程度
- ・ 手すりの表面を滑りにくい素材や仕上げ



参考例

東京都交通局（2005年度以降ノンステップバス標準仕様）

- ・ 乗降口にステップ照射灯など足下照明を設置
- ・ 車いすを乗降させる乗降口幅 900mm以上



参考例

東京都交通局（2005年度以降ノンステップバス標準仕様）

- ・ 乗降時ステップの高さ 270mm以下
- ・ 傾斜を極力なくしている



スロープ板

参考：移動等円滑化基準

(乗降口)

第37条

2 乗降口のうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

- 二 スロープ板その他の車いす使用者の乗降を円滑にする設備（国土交通大臣の定める基準に適合しているものに限る。）が備えられていること。

移動等円滑化のために必要なバス車両の構造及び設備に関する細目を定める告示

(乗降設備)

第2条 省令第三十七条第二項第二号の国土交通大臣の定める基準は、次のとおりとする。

- 一 スロープ板の幅は、七十二センチメートル以上であること。
- 二 スロープ板の一端を縁石（その高さが十五センチメートルのもの。）に乗せた状態において、スロープ板と水平面とのなす角度は、十四度以下であること。
- 三 携帯式のスロープ板は、使用に便利な場所に備えられたものであること。

標準的な内容

容易に乗降できるスロープ角度

- ・ 車いすを乗降させるためのスロープ板の幅は 800mm 以上とする。
- ・ 地上高 150mm のバスペイより車いすを乗降させる際のスロープ角度は 7 度（約 12% 勾配・約 1/8）以下とし、長さは 1,050mm 以下とする。
- ・ 耐荷重については、電動車いす本体（80～100kg）、本人、介助者の重量を勘案し、300kg 程度とする。
- ・ スロープ板は、使用時にはフック等で車体に固定できる構造とする。
- ・ 脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設ける。
- ・ スロープ板の表面は滑りにくい材質若しくは仕上げとする。
- ・ スロープ板は、容易に取り出せる場所に格納する。
別途検討（「おわりに ～課題と今後の展望～」参照）。

望ましい内容

容易に乗降できるスロープ角度

- ・ 車いすを乗降させる際のスロープ板の角度は 5 度（約 9% 勾配・約 1/12）以下とすることが望ましい。また、自動スロープ板、バス停側の改良等により、さらに乗降しやすい方法を採用することが望ましい。

参考例

東京都交通局（2005 年度以降ノンステップバス標準仕様）

- ・ 車いすを乗降させるためのスロープ板の幅を 800mm 以上
- ・ スロープ板の表面は滑りにくい仕上げ
- ・ スロープ板をフックで固定
- ・ 脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設置



参考例

コミュニティバス等において、長いスロープも併せて装備し、長いスロープの設置可能な場所では緩やかな傾斜により対応している事例（荒川区コミュニティバス「さくら」 - 京成バス）



部位・設備項目		都市内路線バス
床		
参考：移動等円滑化基準		
（床面） 第38条 2 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものでなければならない。		
標準的な内容		
滑りにくい表面	・床は滑りにくい材質又は仕上げとする。	

車いすスペース

参考：移動等円滑化基準

(車いすスペース)

第39条 バス車両には、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを一以上設けなければならない。

- 一 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。
- 二 車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。
- 三 車いすを固定することができる設備が備えられていること。
- 四 車いすスペースに座席を設ける場合は、当該座席は容易に折り畳むことができるものであること。
- 五 他の法令の規定により旅客が降車しようとするときに容易にその旨を運転者に通報するためのブザーその他の装置を備えることとされているバス車両である場合は、車いす使用者が利用できる位置に、当該ブザーその他の装置が備えられていること。
- 六 車いすスペースである旨が表示されていること。

標準的な内容

2台分確保	<ul style="list-style-type: none"> ・バスには2台分以上の車いすスペースを確保する。 ・車いすを取り回すためのスペースが少ない小型バスなどの場合は1台分でもやむを得ない。 ・ただし、車いすでの利用者の頻度が少ない路線にあっては1台分でもやむを得ない。
乗降口近くに設置	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす使用者がバスを利用しやすい位置に車いすスペースを設置する。 ・乗降口から3,000mm以内に設置する。
取り回しできる広さ	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすスペースは、車いすが取り回しできる広さとする。 ・車いすを固定する場合のスペースは(長さ)1,300mm以上×(幅)750mm以上×(高さ)1,500mm以上とする。ただし2台の車いすを前向きに縦列に設ける場合には2台目の長さは1,100mm以上で良い。 ・後向きに車いすを固定する場合には、車いすスペース以外に車いすの回転スペースを確保する。
迅速な固定装置	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす固定装置は、短時間で確実に車いすが固定できる構造とする。 ・前向きの場合は3点ベルトにより床に固定する。 ・後ろ向きの場合は背もたれ板を設置し、横ベルトで固定する。 別途検討(「おわりに～課題と今後の展望～」参照)。
安全ベルトの着用	<ul style="list-style-type: none"> ・前向きの場合には3点ベルト式固定装置付属の人ベルトを装着する。 ・後ろ向きの場合には、車いす用姿勢保持ベルトを用意しておき、希望によりこれを装着する。 別途検討(「おわりに～課題と今後の展望～」参照)。
手すりの設置	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす使用者がバス乗車中に利用できる手すりを設置する。
降車ボタン	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす使用者が容易に使用できる押しボタンを設置する。 ・押しボタンは手の不自由な乗客でも使用できるものとする。
車いすスペースの表示	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降口(車外)に、車いすシンボルマークステッカーを貼り、車いすによる乗車が可能であることを明示する。 ・車いすスペースの付近(車内)にも、車いすシンボルマークステッカーを貼り、車いすスペースであることが容易に分かるとともに、一般乗客の協力が得られやすいようにする。
乗務員の接遇、介助	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすの固定、開放、人ベルトの着脱は、乗務員が行う。

望ましい内容	
車いすスペースの数	・ノンステップバスの普及に合わせ、車いすスペースの数の再検討が望まれる。
迅速な固定装置	・車いす側の治具と車側の治具が結合するような装置の開発を目指すことが望ましい。 別途検討（「おわりに～課題と今後の展望～」参照）。
安全ベルトの着用	・車いす使用者がベルトを必要としない方法の開発を目指すことが望ましい。 別途検討（「おわりに～課題と今後の展望～」参照）。
手すりの設置	・安全ベルトに代わり得る手すり（安全バー等）の開発を目指すことが望ましい。
車いすスペースの使用表示	・車いすスペースの使用の有無、使用者からの降車合図は運転席に表示されることが望ましい。

参考例
<p>東京都交通局（2005年度以降ノンステップバス標準仕様）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車内表記を可能な限りピクトグラムにより活用した事例 ・2台分以上の車いすスペースを確保 ・車いす使用者が利用しやすい位置に車いすスペースを設置 ・車いすが取り回しできる広さを確保 ・車いすを固定する場合のスペースを1,300mm×750mm×1,500mm以上確保 ・車いす固定装置は、短時間で確実に車いすが固定できる構造 ・前向きの場合、3点ベルトにより床に固定し、固定装置付属の人ベルトを装着。 ・車いす使用者がバス乗車中に利用できる手すりを設置 ・車いす使用者が容易に使用できる押しボタンを設置


参考例
<p>東京都交通局（フリースペース設置車両）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・座席はね上げ式車いすスペース以外にフリースペースを設置。


低床部通路

参考：移動等円滑化基準

(通路)

第40条 第三十七条第二項の基準に適合する乗降口と車いすスペースとの間の通路の幅(容易に折り畳むことができる座席が設けられている場合は、当該座席を折り畳んだときの幅)は、八十センチメートル以上でなければならない。

標準的な内容

- | | |
|----------------|--|
| フラットかつ広い通路幅を確保 | <ul style="list-style-type: none"> 乗降口付近を除く低床部分の通路には段差やスロープを設けない。 車いすが移動する部分の通路幅は800mm以上とする。 小型バスを除き、低床部の全ての通路幅を600mm以上とする。 |
|----------------|--|

望ましい内容

- | | |
|----------------|---|
| フラットかつ広い通路幅を確保 | <ul style="list-style-type: none"> 低床部分には段差やスロープを設けないことが望ましい。 小型バスを除き、低床部の全ての通路幅を800mm以上とすることが望ましい。 |
|----------------|---|

参考例

東京都交通局

- 低床部分の通路には段差やスロープを設けていない。
- 車いすが移動する部分の通路を800mm確保。
- 低床部分の全ての通路において600mm以上を確保。



後部段差

標準的な内容

安全に配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・段差の端部は周囲の床と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより明確に識別する。 ・低床部と高床部の間の通路に段差を設ける場合には、その高さは1段あたり200mm以下とする。 ・低床部と高床部の間の通路にスロープを設ける場合には、その角度は5度(約9%勾配)以下とする。 ・スロープと階段の間には300mm程度の水平部分を設ける。 ・段差部には手すりをつける。
-------	--

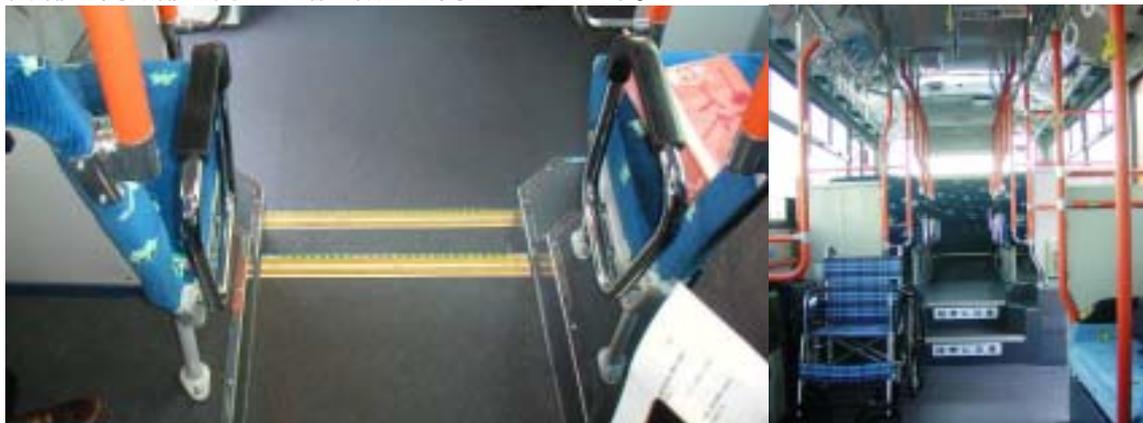
望ましい内容

安全に配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・車内段差、スロープを排除したノンステップフルフラット化を目指すことが望ましい。
-------	--

参考例

東京都交通局

- ・段差の端部を周囲の床と明確に識別。
- ・低床部と高床部の間の通路の段差は高さ200mm以下。



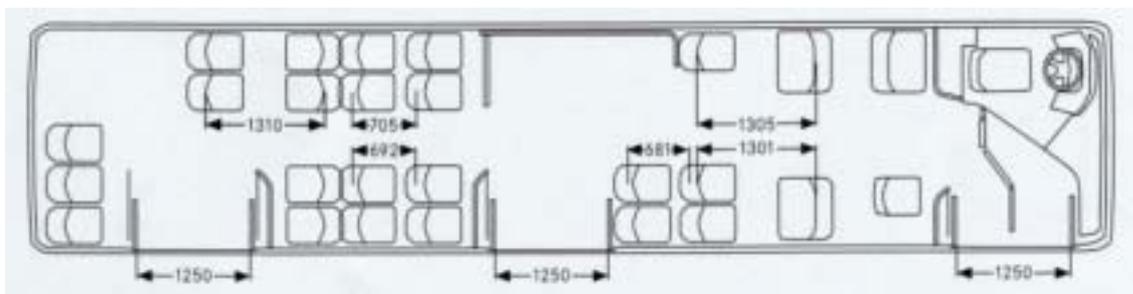
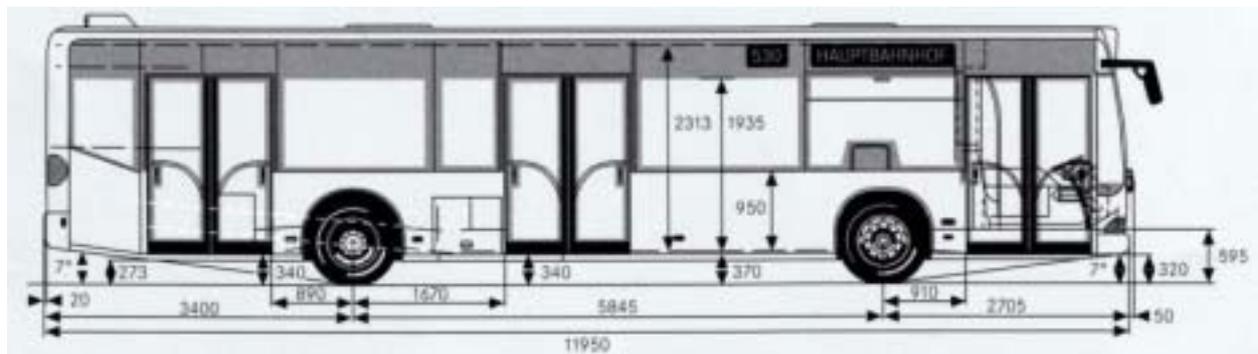
参考例

メルセデスベンツ ノンステップバス

・車内後部段差を解消し、フルフラット化を実現。



後部乗降口



手すり

参考：移動等円滑化基準

(通路)

第40条

2 通路には、国土交通大臣が定める間隔で手すりを設けなければならない。

移動等円滑化のために必要なバス車両の構造及び設備に関する細目を定める告示

(手すりの間隔)

第5条 省令第四十条第二項の国土交通大臣が定める間隔は、手すりを連続する座席三列(横向きに備えられた座席にあっては、三席)ごとに一以上含むものとする。この場合において、当該手すりは床面に垂直な握り棒でなければならない。

標準的な内容

伝い歩きできる間隔

- ・高齢者、障害者などの伝い歩きを考慮した手すりなどを設置する。
- ・車いすスペースについては、車いすの移動に支障をきたさないように手すりなどを配置する。
- ・縦手すりは、座席2列(横向きの場合は2席)ごとに1本配置する。
- ・車いすスペースについては、吊り手などを併用する。
- ・タイヤハウスから優先席周辺まで高さ800mm程度の位置に水平手すりを設置する。

握りやすい形状、素材

- ・手すりは、乗客が握り易い形状とする。
- ・手すりの径は30mm程度とする。
- ・手すりの表面は滑りにくい素材や仕上げとする。【色については「室内色彩」の項目にて記載】

望ましい内容

伝い歩きできる間隔

- ・縦手すりは、座席1列ごとに1本配置することが望ましい。

参考例

東京都交通局

- ・ 車内通路、段差部に径 30mm 程度の手すりを設置
- ・ 高齢者・障害者等の伝い歩きを考慮した手すり設置
- ・ 車いすスペースについては移動に支障を来さないように手すりを設置
- ・ 縦手すりを座席 2 列ごとに設置
- ・ タイヤハウスから優先席周辺まで高さ 800mm 程度の位置に水平手すりを設置した事例



参考例

東京都交通局

- ・ 座席の立ち上がり、立位時に身体を保持しやすくするため、縦手すりを座席 1 列ごとに設置



部位・設備項目

都市内路線バス

室内色彩

標準的な内容

白内障や色覚障害者に配慮

- ・座席、手すり、通路及び注意箇所などは高齢者や視覚障害者にもわかりやすい配色とする。
- ・高齢者および色覚障害者でも見えるよう、手すり、押しボタンなど、明示させたい部分には朱色または黄赤を用いる。
- ・天井、床、壁面など、これらの背景となる部分は、座席、手すり、通路及び注意箇所などに対して十分な明度差をつける。

望ましい内容

白内障や色覚障害者に配慮

- ・眩しさを与える色、材質の使用を控えることが望ましい。

参考例

東京都交通局

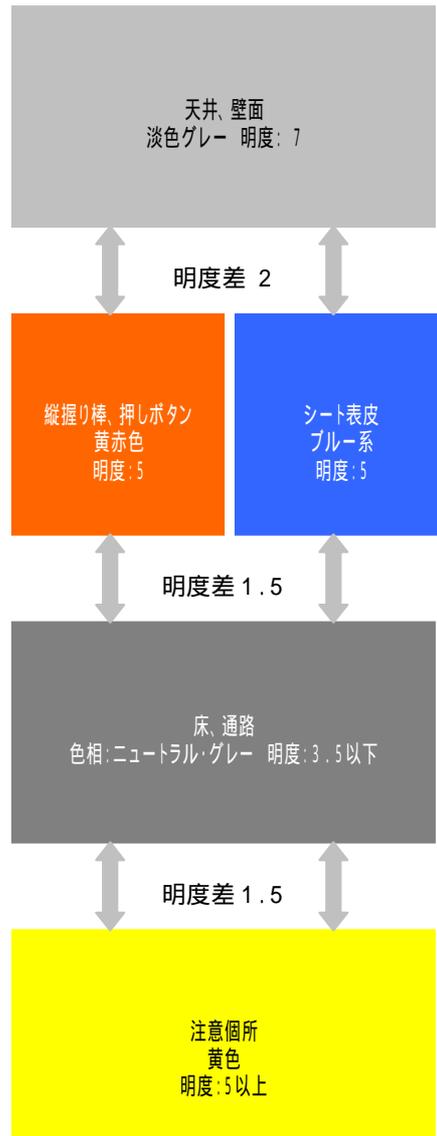
- ・天井、床、壁面などの背景となる部分と座席、手すり、通路及び注意箇所などに対して十分な明度差を確保。



参考例

室内色彩

・明度差の組み合わせの例



部位・設備項目		都市内路線バス
座席		
標準的な内容		
座りやすい座席	・床面からの高さ、奥行、背当ての角度、座面の角度等を配慮し、座りやすく、立ち上がりやすいものとする。	
床面から座面までの高さ	・400～430mm程度。	
シートの横幅	・1人掛け：450mm±10mm ・2人掛け：810mm±10mm	
座面の奥行き	・410mm程度±10mm	
手すり	・手すりは、握りやすく、立ち座りしやすいものとする。 【「手すり」の項目に掲載】	

部位・設備項目		
優先席		
標準的な内容		
乗降口近くに配置	・優先席は乗降口に近い位置に3席以上（中型では2席以上、小型では1席以上）設置する。	
立ち座りのしやすさを向上	・優先席は対象乗客が安全に着座でき、かつ立ち座りに配慮した構造とする。 ・乗客の入れ替わりが頻繁な路線では、優先席は少し高め（400～430mm）の座面とする。	
シートの色 優先席の表示	・優先席は、座席シートを他の座席シートと異なった配色とする、優先席の背後の窓に優先席であることを示すステッカーを貼る等により、優先席であることが車内及び車外から容易に分かるとともに、一般の乗客の協力が得られやすいようにする。	
操作しやすい 降車ボタン	・優先席には、乗客が利用しやすい位置にわかりやすい降車ボタンを設置する。 ・降車ボタンは肢体不自由な人等でも使用できるものとする。 ・乗客が体を大きく捻ったり、曲げたりするような位置への降車ボタンの配置は避ける。	

降車ボタン

参考：移動等円滑化基準

(車いすスペース)

第39条 バス車両には、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを一以上設けなければならない。

五 他の法令の規定により旅客が降車しようとするときに容易にその旨を運転者に通報するためのブザーその他の装置を備えることとされているバス車両である場合は、車いす使用者が利用できる位置に、当該ブザーその他の装置が備えられていること。

標準的な内容

位置の統一	<ul style="list-style-type: none"> 降車ボタンは、わかりやすく押し間違えにくい位置に設置する。 視覚障害者に配慮し、降車ボタンの高さを統一する。ただし、優先席及び車いすスペースに設置する降車ボタンはこの限りではない。 (ガイドラインの内容を満たす限りにおいて、座席の背もたれや肘掛けに降車ボタンを追加することを妨げるものではない。)
高さ	<ul style="list-style-type: none"> 縦手すりに配置する降車ボタンは、床面より1,400mmの高さとする。 座席付近の壁面に配置する押しボタンは、床面より1,200mmの高さとする。
形状	<ul style="list-style-type: none"> 降車ボタンは、停車確認ランプと一体型とする。 高齢者及び肢体不自由者な人等のために、車いす用スペースの近くの低めの位置等に、タッチ部分の大きい降車ボタンを設置する。

参考例

東京都交通局

- 降車ボタンを分かり易く、押し間違え難い位置に設置。
- 視覚障害者に配慮し降車ボタンの高さを統一。
- 縦手すりに配置する降車ボタンを床面より1,400mm。



部位・設備項目		都市内路線バス
運賃箱・整理券発行機		
標準的な内容		
わかりやすく 使いやすく	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃箱には、釣り銭が自動で出るのが、事前に両替が必要かの案内を表示する。 ・カードリーダーの位置はわかりやすく示す。 ・運賃箱は、乗客に利用し易い形状とし、乗客の通行に影響を与えない位置に設置する。 ・釣り銭受け皿等、低い位置に設置する場合は床から 600mm 以上の位置に設置する。 ・運賃箱は、投入口、釣り銭受け皿、両替機、カード挿入口等がわかりやすい案内表示をつけるとともに、縁取りなどにより識別しやすいものとする。 ・料金表示は、大きな文字により、背景色と明度差・彩度差を確保したわかりやすい表示とする。 	
整理券発行機の音声案内、設置位置	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者が整理券を取りやすいように、行先案内を含む整理券発行機の音声による案内は、発券口付近から行う。 ・整理券発行機は、乗降に支障のない位置に設置する。 	
望ましい内容		
わかりやすく 使いやすく	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃の收受方法の整理、統一化等を検討し、さらに使いやすく形状や配置が統一化されたコンパクトな運賃箱・カードリーダー・整理券発行機を開発し採用することが望ましい。また、これらの設置位置も統一することが望ましい。 	

部位・設備項目		都市内路線バス
車内表記		
標準的な内容		
わかりやすい表記	<ul style="list-style-type: none"> ・車内表記は、わかりやすい表記とする。 ・車内表記は可能な限りピクトグラムによる表記とする。 ・ピクトグラム及びその大きさは参考例を参照する。 ・認知度の低いピクトグラムについては、当面最小限の文字表記を併用する。 	
望ましい内容		
わかりやすい表記	<ul style="list-style-type: none"> ・文字表記には英語やひらがなを併記することが望ましい。 	
参考例		
推奨するピクトグラム及び寸法（標準仕様から抜粋）		

車内表示装置

参考：移動等円滑化基準

(運行情報提供設備等)

第41条 バス車両内には、次に停車する停留所の名称その他の当該バス車両の運行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。

標準的な内容

文字による次停留所案内	<ul style="list-style-type: none"> 乗客が次停留所名等を容易に確認できるように次停留所名表示装置を車内の見やすい位置に設置にする。 表示装置は大きな文字で表示し、ひらがな及び英語を併記または連続表示する。 次停留所名は、可能なかぎり前部以外の場所にも表示する。 弱視者・色覚障害者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの明度差・彩度差を確保した表示とする。(巻末の「参考：色覚障害者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと)
-------------	--

望ましい内容

文字による次停留所案内	乗客が次停留所名等を車内のどの場所からも確認できるようにすることが望ましい。
経路、行先等表示装置	経路、停留所名、行先等がわかるような車内表示を行うことが望ましい。
緊急時の情報提供	<ul style="list-style-type: none"> 聴覚障害者等が緊急時に正確な情報を把握できることに配慮し、緊急時の情報を文字により提供する。また、緊急情報内容のうち定型化可能なものは表示メニューを用意することが望ましい。 例：運行の都合により、現在、停車中です

参考例

東京都交通局

- 乗客が次停留所名等を容易に確認できるように次停留所表示装置を車内の見やすい位置に設置。



部位・設備項目
車外表示装置

都市内路線バス

参考：移動等円滑化基準

(運行情報提供設備等)
 第41条
 2 バス車両には、車外用放送設備を設けなければならない。
 3 バス車両の前面、左側面及び後面に、バス車両の行き先を見やすいように表示しなければならない。

標準的な内容

文字による 行先案内	<ul style="list-style-type: none"> ・行先、経路、系統、車いすマーク等は、車外の乗客から容易に確認できるようにする。 ・表示機は夜間でも視認可能なものとする。 ・寸法は 300mm 以上×1,400mm 以上(前方)、400mm 以上×700mm 以上(側方)、200mm 以上×900mm 以上(後方)(ただし、2m 幅の車両の場合は 125mm 以上×900mm 以上(前方および後方)、180mm 以上×500mm 以上(側方))とする。 ・LED 表示機の場合は直射日光のもとでも視認可能なものとする。 ・大きな文字で表示し、ひらがな及び英語を併記または連続表示する。 ・弱視者・色覚障害者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの明度差・彩度差を確保した表示とする。(巻末の「参考：色覚障害者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと)
ノンステップ バスであるこ との表示	<ul style="list-style-type: none"> ・ノンステップバスであることを車両の前部、側面、後部からわかるよう表示する。

参考例

東京都交通局（2005年ノンステップバス標準仕様）

- ・行き先、経路、系統、車いすマーク等を車外の乗客から容易に確認できるようにした事例
- ・夜間でも視認可能な表示機の事例
- ・車外表示装置の寸法を前部 300mm × 1,400mm、側部 400mm × 700mm、後方 200mm × 900mm 以上



参考例

夜間でも視認可能な表示機の事例



部位・設備項目	都市内路線バス
車内放送装置	
参考：移動等円滑化基準	
(運行情報提供設備等)	
第41条 バス車両内には、次に停車する停留所の名称その他の当該バス車両の運行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。	
標準的な内容	
次停留所等の案内放送	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者などでも容易に、かつ、正確に次停留所、乗り換え案内などの情報が車内で得られるようにする。 ・バスに備えられている車内放送設備により次停留所、乗り換え案内などを聞き取りやすい音量、音質、速さで繰り返しおこなえるようにする。 ・降車ボタンに反応し、「次とまります」の音声流れるようにする。 ・次停留所名の放送は、前停留所発車又は通過直後、及び次停留所停車直前に行う。

部位・設備項目	
車外放送装置	
参考：移動等円滑化基準	
(運行情報提供設備等)	
第41条	
2 バス車両には、車外用放送設備を設けなければならない。	
標準的な内容	
行先、経路等の放送	<ul style="list-style-type: none"> ・車外の乗客とバス乗務員とが容易に情報交換できるようにする。 ・バスに備えられている車外放送設備により、系統番号、行き先、経路等の案内を繰り返し行えるようにする。 ・視覚障害者などでも容易に、かつ、正確に系統番号、行き先、経路などの情報が車外で得られるよう聞き取りやすい音量、音質、速さで放送する。 ・視覚障害者の乗降に配慮し、ノンステップバスである旨、前乗り、中乗り、後乗りの別を音声で案内する。 ・バス車体規格集等に準じ、車外スピーカー、インターホンマイクの取り付け位置を統一する。

コミュニケーション設備

参考：移動等円滑化基準

(意思疎通を図るための設備)

第42条 バス車両内には、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を備えなければならない。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該バス車両内に表示するものとする。

標準的な内容

聴覚障害者用
コミュニケーション設備

- ・バス車両内には、筆談用のメモ・筆記用具などを準備し、聴覚障害者とのコミュニケーションに配慮する。
- ・この場合においては、当該設備を保有している旨を車両内に表示し、聴覚障害者がコミュニケーションを図りたい場合において、この表示を指差しすることにより意思疎通を図れるように配慮する。
- ・筆談用具がある旨の表示については、乗務員席付近であって、乗務員及び乗客から見やすく、かつ乗客から手の届く位置に表示する。

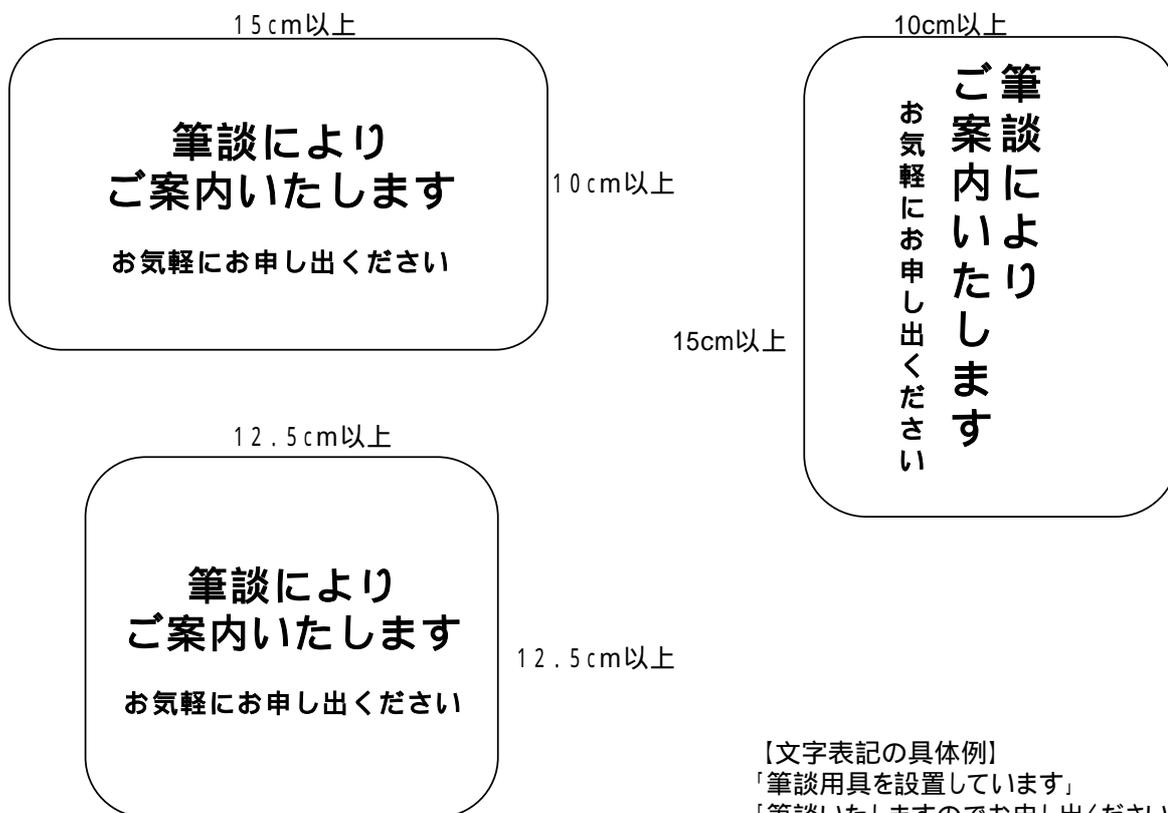
望ましい内容

コミュニケーションボード

- ・言葉(文字と話し言葉)による人とのコミュニケーションが困難な障害者等に配慮し、JIS T0103で規定されたコミュニケーション支援用絵記号等によるコミュニケーションボードを準備することが望ましい。

参考例

筆談用具がある旨の表示例



【文字表記の具体例】
「筆談用具を設置しています」
「筆談いたしますのでお申し出ください」

参考例

「コミュニケーション支援用絵記号デザイン原則（JIS T0103）」に収載されている絵記号の例

【分類項目】501：乗り物・交通



501001 自転車



501002 バイク



501003 車



501004 バス



501005 電車



501006 地下鉄



501007 新幹線



501008 飛行機



501009 船



501010 救急車



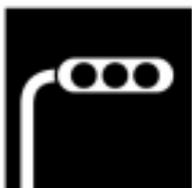
501011 消防車



501012 車椅子



501013 福祉車両



501014 信号機



501015 バス停



501016 横断歩道



501017 交差点



501018 駅



501019 事故

2. 都市間路線バス（高速・リムジンバス）

バリアフリー新法では、旧交通バリアフリー法と同様に、路線バスのバリアフリー化を義務付けているが、その構造や運行の様態により対応困難な事由があるものについては、移動等円滑化基準の適用除外を認めている。

都市間路線バス（いわゆる高速バス・リムジンバス）については、貸切観光バスタイプの車両が用いられており、このような長距離を走行するバスには荷物室等が設けられているものが多くあることから、一般的には床面が高く、床面高さに係る基準（65cm以下）を満たすことが困難であるため、そのほとんどが適用除外という位置づけとなっている（一部には、2階建てバスの1階部分がノンステップとなっており、車いす対応している例も存在する。）。このため、本整備ガイドライン改訂前のモデルデザイン（障害者・高齢者等のための公共交通機関の車両等に関するモデルデザイン）では、貸切観光バスも含めて、望ましい内容や先進的な事例を示す構成を採用していた。

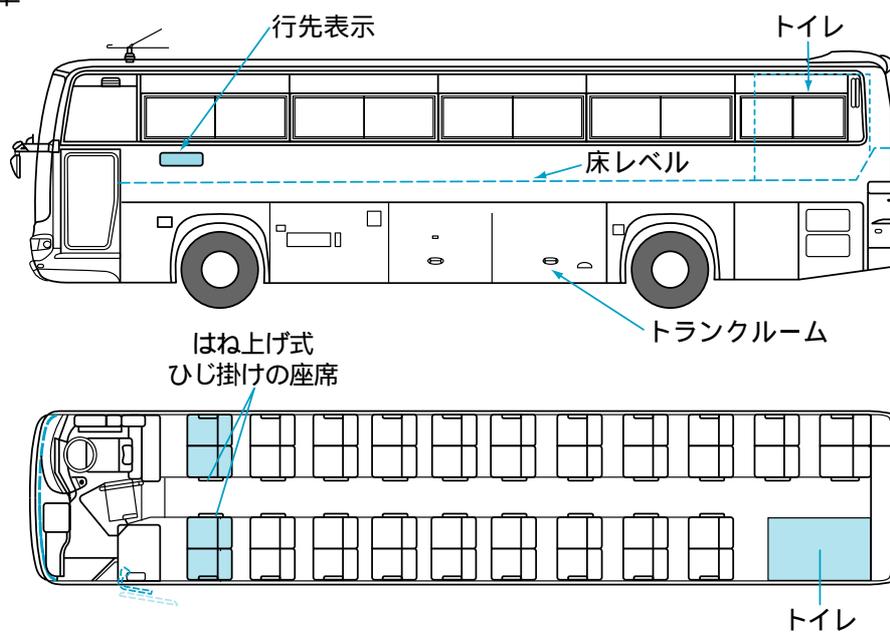
バリアフリー新法においても、これらのバスの位置づけは旧交通バリアフリー法と同様であるが、米国では以前から長距離バス等においてもリフト付きによる車いす対応が既に標準的になっていること、英国では2005年から新規に運行されるコーチ（乗車定員が22人以上であって定期運行の都市間長距離バス等）は車いす対応の義務付けが開始され、2020年までに対応を完了するよう期限が定められているといった諸情勢をふまえ、日本においても、今後、この検討が必要になってくるものとも考えられる。車いすリフトの設置は、車両のコストアップにつながり、また荷物室の縮小などの変化も考えられるため、この検討は慎重になされるべきであるが、極力、標準化等によりコストアップを抑えることを事前に十分検討しておく必要がある。

以上の背景を踏まえ、本整備ガイドラインでは、移動等円滑化基準の適合義務の対象となる路線バスの一類型として、都市間路線バス（高速・リムジンバス）の項を記述した。貸切観光バスは含まれてはいないものの、積極的にこれを排除する意図はなく、会員制ツアーバスとして路線バスに近い運行形態のものもあるので、このようなものについては、本整備ガイドラインに記載された車両構造・機能等を満たすよう整備されることが望ましい。

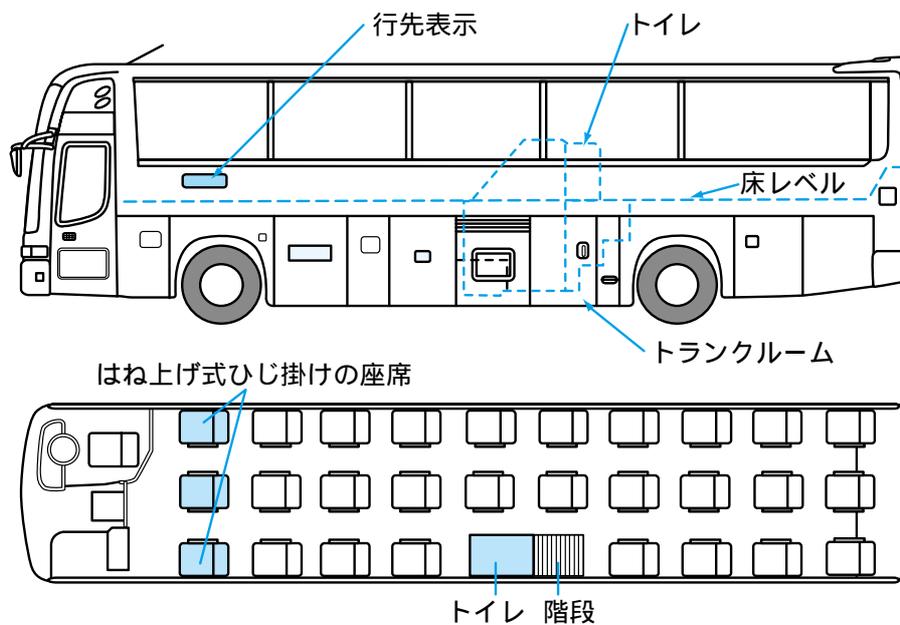
次の部位、設備は、「都市内路線バス」に準ずる。

- ・車外、行先表示
- ・料金投入口、整理券発行機

4列シート車



3列シート車



乗降口

参考：移動等円滑化基準(乗合バスが対象)

(乗降口)

第37条 乗降口の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を容易に識別できるものでなければならない。

2 乗降口のうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一 幅は、八十センチメートル以上であること。

(床面)

第38条 国土交通大臣の定める方法により測定した床面の地上面からの高さは、六十五センチメートル以下でなければならない。

(通路)

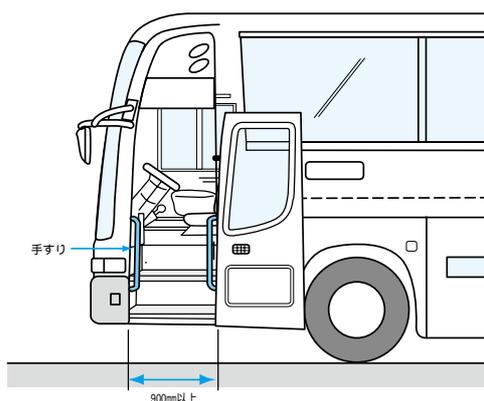
第40条

2 通路には、国土交通大臣が定める間隔で手すりを設けなければならない。

標準的な内容

乗降口の幅	・乗降口の幅員は、十分な幅（900mm以上）を確保する。
ステップの形態	・乗降口のステップは、弱視者等のために、ステップ縁を識別のため黄色とする等、端部を明確化する。 ・高齢者等が乗降しやすいように、一段目のステップが高い場合には、車高を下げる等、乗降時の段差を解消する。 ・ステップ各段の段差は等間隔とする。 ・ステップの奥行きは、300mm以上とする。
ステップの材質	・ステップには滑りにくい素材を使用する。
乗降用手すり	・乗降口には、乗降用の手すりを設置する。
足下照明灯	・また、夜間でも足下のステップが見やすいように、足下照明灯（フットライト）を設置する。

姿図・寸法



車高を下げ乗降時の段差を解消する乗降口の例

(出典：いすゞ自動車株式会社ホームページより http://www.isuzu.co.jp/product/bus/gala_ss/approach.html)

部位・設備項目

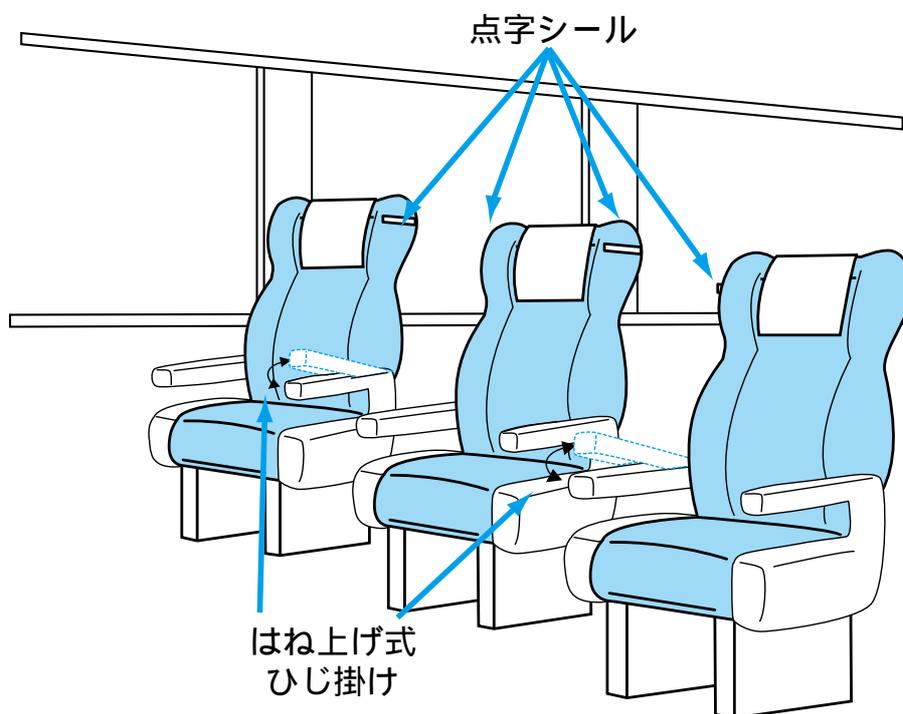
都市間路線バス（高速・リムジンバス）

座席

標準的な内容

座席の仕様	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障害者が座りやすいように、通路側のひじ掛けがはね上がる仕様の座席を設ける。 ・床面からの高さ、奥行、背当ての角度、座面の角度等を配慮し、座りやすく、立ち上がりやすいものとする。
座席番号	<ul style="list-style-type: none"> ・弱視者に配慮し、できるだけ大きく、また、周囲とのコントラストを確保した色で表示する。
座席番号の点字表示	<ul style="list-style-type: none"> ・座席の通路側の肩口の端には、視覚障害者が利用しやすいように JIS T0921 に基づいた座席番号識別点字シール等を貼付する。

姿図・寸法



3列シートの場合

部位・設備項目

都市間路線バス(高速・リムジンバス)

乗降用リフト

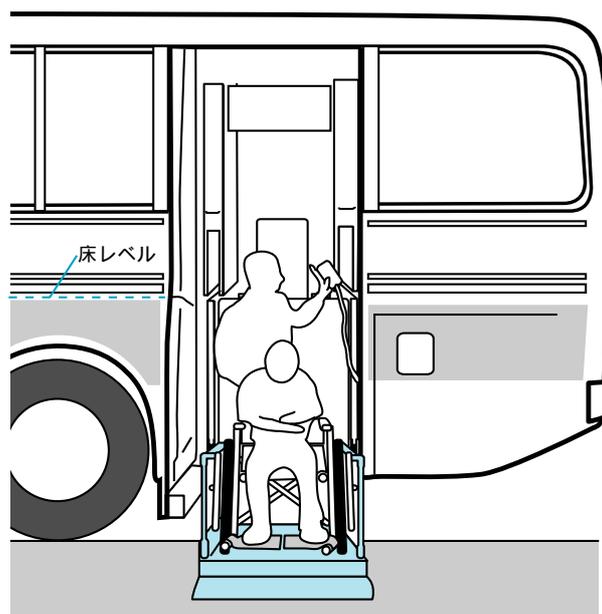
望ましい内容

乗降用リフトの設置	<ul style="list-style-type: none"> 乗降用リフトを整備することが望ましい。 (ただし、乗降場所が限られている場合は、地上に乗降用リフトを設置しても良い)
安全策	<ul style="list-style-type: none"> リフトの左右両側に車いす使用者がつかまっていられるように手すりを設置するとともに、昇降中に転落しないように転落防止板(ストoppa)を整備する。 安全のため、転落防止板(ストoppa)とリフトの昇降とは連動して作動することが望ましい。
リフト面の寸法	<ul style="list-style-type: none"> 全長 1,200 mm程度 × 全幅 780 mm程度とする。
耐荷重	<ul style="list-style-type: none"> 耐荷重については、電動車いす本体(80~100kg)、本人、介助者の重量を勘案し、300kg程度とする。
安全装置	<ul style="list-style-type: none"> リフトの誤作動を防ぐため、安全装置(サイドブレーキを引いていないと動かない等)を必ず取り付ける。
容易に乗降できるスロープの設置	<ul style="list-style-type: none"> 乗降用リフトによらず、傾斜角7度(約1/8)以下によりスロープを設置できる場合は、スロープ板を設置することが望ましい。 車いすを乗降させるためのスロープ板の幅は800mm以上とする。 地上高150mmのバスベイより車いすを乗降させる際のスロープ角度は7度(約12%勾配)以下とする。 耐荷重については、電動車いす本体(80~100kg)、本人、介助者の重量を勘案し、300kg程度とする。 スロープ板は、使用時にはフック等で固定できる構造とする。 脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設ける。 スロープ板の表面は滑りにくい材質若しくは仕上げとする。 スロープ板は、容易に取り出せる場所に格納する。 別途検討(「おわりに~課題と今後の展望~」参照)。

姿図・寸法



乗降用リフトの使用例(1)



乗降用リフトの使用例(2) (リフトが着地している状態)

参考例

カナダオンタリオ州交通局の都市間バス
・都市間バスに設置されたリフト事例



ヨーロッパで開発されている前扉部リフト対応バス車両



提供：バスラマインターナショナル

部位・設備項目

都市間路線バス（高速・リムジンバス）

車いすスペース

参考：移動等円滑化基準(乗合バスが対象)

(車いすスペース)

第39条 バス車両には、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを一以上設けなければならない。

- 一 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。
- 二 車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。
- 三 車いすを固定することができる設備が備えられていること。
- 四 車いすスペースに座席を設ける場合は、当該座席は容易に折り畳むことができるものであること。
- 五 他の法令の規定により旅客が降車しようとするときに容易にその旨を運転者に通報するためのブザーその他の装置を備えることとされているバス車両である場合は、車いす使用者が利用できる位置に、当該ブザーその他の装置が備えられていること。
- 六 車いすスペースである旨が表示されていること。

(通路)

第40条 第三十七条第二項の基準に適合する乗降口と車いすスペースとの間の通路の幅(容易に折り畳むことができる座席が設けられている場合は、当該座席を折り畳んだときの幅)は、八十センチメートル以上でなければならない。

望ましい内容

設置位置	・車いすスペースは、乗降しやすい位置(車いす用リフトの近く)に設けることが望ましい。
スペースの広さ	・長さ1,500mm以上、幅800mm以上、高さ1,500mm以上とする。 ・車いすスペースは、車いすが取り回しできる広さとする。
車いす固定装置の設置	・車いすスペースには、車いす固定装置(4点式固定ベルト、ラチェット、クランプ、ひじ掛け止めのベルト等)及び車いす用人ベルトを設置して、安全に配慮する。 別途検討(「おわりに～課題と今後の展望～」参照)。
人ベルト	・車いす使用者自身の安全を確保するため、安全ベルト(2点式、又は3点式)を着用する。 別途検討(「おわりに～課題と今後の展望～」参照)。
手すり	・車いす使用者がバス乗車中に利用できる手すりを設置する。
シートへの移乗	・長時間の乗車となる際には、車いすからシートに移乗してもらう。 ・シートへ移乗しやすいスペースが確保され、座席はひじ掛けはね上げ式等であること。
乗務員の接遇、介助	・車いすの固定、開放は、乗務員が行う。

部位・設備項目

都市間路線バス（高速・リムジンバス）

トイレ

標準的な内容

トイレの設置	<ul style="list-style-type: none"> 慢性的疾患のため利尿性のある薬を服用する者等もいるので、長時間の乗車となる場合の多い都市間バスにおいては、車内にトイレを設置する。
鍵	<ul style="list-style-type: none"> 容易に施錠できる形式とし、非常時に外から解錠できるようにする。
ドアの仕様	<ul style="list-style-type: none"> ドアは、軽い力で操作できる仕様とする。 開き戸の場合は外開きとする（車いす対応トイレの場合は、引き戸（「車いす対応トイレ」の「ドアの仕様」の項目を参照）とする）。 ドア開閉ノブ等の高さは800～850mm程度とする。
手すり	<ul style="list-style-type: none"> 便器周囲の壁面に手すり（高さ650～700mm程度）を設置する。 手すりは、握りやすく、腐蝕しにくい素材で、径は30mm程度とする。
床面の仕上げ	<ul style="list-style-type: none"> 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。
便器洗浄ボタン・紙巻器	<ul style="list-style-type: none"> 便器洗浄ボタンは手の届きやすい位置に設置し、操作しやすい方式（押しボタン式等）とする。 便器洗浄ボタン、紙巻器の形状・色・配置についてはJIS S0026の規格に合わせたものとする。
手洗器	<ul style="list-style-type: none"> 便器に腰掛けたまま容易に利用できる位置に設置し、障害者、高齢者等の扱いやすい形状とする（スペースがある場合は、便座の横に設置することが望ましい）。
呼出しボタン 非常通報装置	<ul style="list-style-type: none"> 便房内の呼出しボタン操作部の形状・色・配置についてはJIS S0026の規格に合わせたものとする。

望ましい内容

車いす対応 トイレ	<ul style="list-style-type: none"> 一部の車両には、車いす対応トイレを設置することが望ましい。
車いすシンボルマーク	<ul style="list-style-type: none"> 出入口には、当該トイレが車いす使用者の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。 表示は、車いす使用者の見やすい低めの位置とする。
段差解消	<ul style="list-style-type: none"> 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。
ドアの仕様	<ul style="list-style-type: none"> スペースがある場合は、電動式引き戸、又は軽い力で操作できる手動式引き戸とする。 握手は棒状ハンドル式、レバーハンドル式等のものとする。
ドアの幅	<ul style="list-style-type: none"> ドア幅は、車いすの通行を考慮したものとする（900mm以上が望ましい）。
トイレ内部の 仕様	<ul style="list-style-type: none"> 車いす対応多機能トイレは、車いすのまま出入りすることができ、車いすから便座（腰掛け式＝洋式）への移動がしやすいようにする。 車いすから便座への移動が可能なスペース、便座の高さ（400～450mm）を確保する。 車いすですできるだけ便器に接近できるよう、フットサポートが下に入る便器とする。 十分な扉の幅の確保が難しく、車いすが扉と直角の向きでトイレに出入りする場合は、トイレの外側に車いすの転回できるスペースを確保する。 便器洗浄ボタン、非常通報装置、紙巻器の形状・色・配置についてはJIS S0026の規格に合わせたものとする。
呼出しボタ 非常通報装置	<ul style="list-style-type: none"> 転倒時でも手の届く範囲にも設置する。
トイレ内設備 の触知案内図等	<ul style="list-style-type: none"> トイレの出入口内側に、トイレの構造を視覚障害者に示すための触知案内図等が設けられていることが望ましい。 なお、触知案内図により表示する場合には表示方法はJIS T0922の規格にあわせたものとする。点字を表示する場合は、表示方法はJIS T0921の規格に合わせるものとする。
運行計画上の 配慮	<ul style="list-style-type: none"> 車いす対応トイレを設置しない車両の運行に際しては、高速道路サービスエリア等の公衆トイレを利用できるような運行計画を立てることが望ましい。

部位・設備項目		都市間路線バス（高速・リムジンバス）
トイレ		
姿図・寸法		
車いす対応トイレを設置しない場合	車いす対応トイレを設置する場合	

部位・設備項目	
トランクルーム、又は車いす収納スペース	
標準的な内容	
トランクルーム	・トランクルームは、車いすが収納できるスペースを確保する。 (車いすの JIS 最大値は長さ 1,200mm、幅 700mm。折り畳んだ時の幅は 300mm × 高さ 1,090mm)
望ましい内容	
車内車いす収納スペース	・車内の車いす固定スペース付近に車いすを折り畳んで収納できるスペースを設けることが望ましい。

部位・設備項目	
床面の仕上げ	
参考：移動等円滑化基準(乗合バスが対象)	
(床面) 第 38 条 2 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものでなければならない。	
標準的な内容	
床面の仕上げ	・床の表面は滑りにくい仕上げとする。

部位・設備項目

都市間路線バス（高速・リムジンバス）

車内放送装置

車内表示装置

参考：移動等円滑化基準(乗合バスが対象)

(運行情報提供設備等)

第41条 バス車両内には、次に停車する停留所の名称その他の当該バス車両の運行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。

標準的な内容

次停留所等の案内放送	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者などでも容易に、かつ、正確に次停留所、乗り換え案内などの情報が車内で得られるようにする。 ・バスに備えられている車内放送設備により次停留所、乗り換え案内などを聞き取りやすい音量、音質、速さで繰り返し行えるようにする。 ・降車ボタンに反応し、「次とまります」の音声が行くようにする。 ・次停留所名の放送は、前停留所発車又は通過直後、及び次停留所停車直前に行う。
文字による次停留所案内	<ul style="list-style-type: none"> ・乗客が次停留所名等を容易に確認できるよう次停留所名表示装置を車内の見やすい位置に設置にする。 ・表示装置は大きな文字で表示し、ひらがな及び英語を併記または連続表示する。 ・次停留所名だけは、可能なかぎり前部以外の場所にも表示する。

望ましい内容

文字による次停留所案内	<ul style="list-style-type: none"> ・乗客が次停留所名等を車内のどの場所からも確認できるようにすることが望ましい。
経路、行先等表示装置	<ul style="list-style-type: none"> ・経路、停留所名、行先等がわかるような車内表示を行うことが望ましい。
緊急時の情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・聴覚障害者等が緊急時に正確な情報を把握できることに配慮し、緊急時の情報を文字により提供する。また、緊急情報内容のうち定型化可能なものは表示メニューを用意することが望ましい。 <p>例：運行の都合により、現在、停車中です</p>

部位・設備項目

都市間路線バス（高速・リムジンバス）

コミュニケーション設備

参考：移動等円滑化基準(乗合バスが対象)

(意思疎通を図るための設備)

第42条 バス車両内には、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を備えなければならない。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該バス車両内に表示するものとする。

標準的な内容

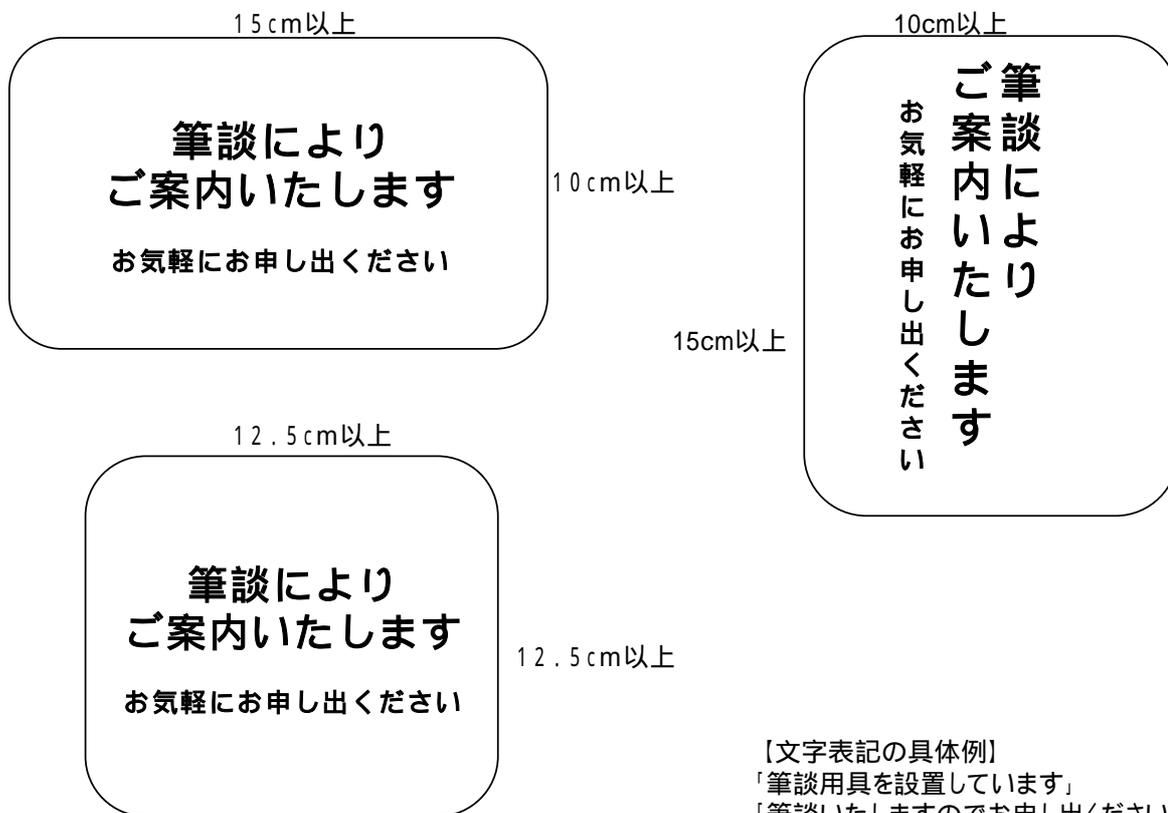
聴覚障害者用コミュニケーション設備	<ul style="list-style-type: none"> ・バス車両内には、筆談用のメモ・筆記用具などを準備し、聴覚障害者とのコミュニケーションに配慮する。 ・この場合においては、当該設備を保有している旨を当該バス車両内乗務員席の近くのわかりやすく手の届く位置に表示するものとする。聴覚障害者がコミュニケーションを図りたい場合において、この表示を指差しすることによりその旨を伝えやすいように配慮する。 ・筆談用具がある旨の表示については、乗務員席付近であって、乗務員及び乗客から見やすく、かつ乗客から手の届く位置に表示する。
-------------------	---

望ましい内容

コミュニケーションボード	<ul style="list-style-type: none"> ・言葉（文字と話し言葉）による人とのコミュニケーションが困難な障害者等に配慮し、JIS T0103 で規定されたコミュニケーション支援用絵記号等によるコミュニケーションボードを準備することが望ましい。
--------------	--

参考例

筆談用具がある旨の表示例



参考例

「コミュニケーション支援用絵記号デザイン原則（JIS T0103）」に記載されている絵記号の例

【分類項目】501：乗り物・交通



501001 自転車



501002 バイク



501003 車



501004 バス



501005 電車



501006 地下鉄



501007 新幹線



501008 飛行機



501009 船



501010 救急車



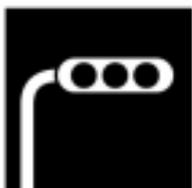
501011 消防車



501012 車椅子



501013 福祉車両



501014 信号機



501015 バス停



501016 横断歩道



501017 交差点



501018 駅



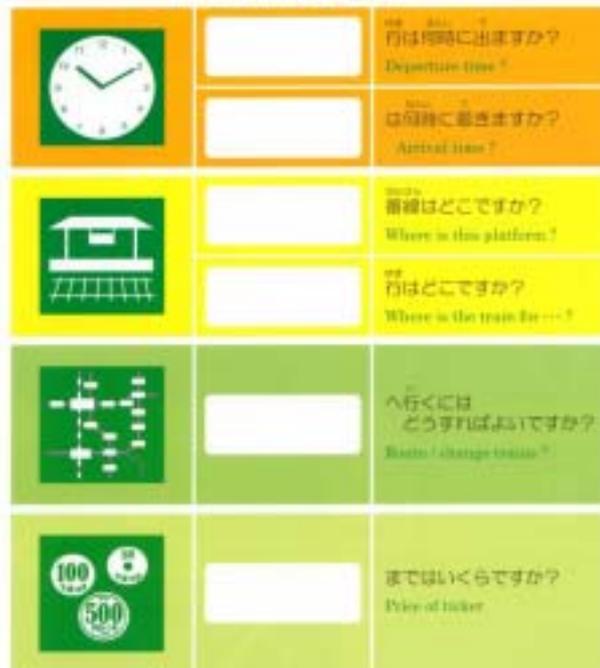
501019 事故

コミュニケーションボードの例

(表面)



(裏面)



出典：厚生労働科学研究
 「発達障害者支援のための地域啓発プログラムの開発」(H17年度)
 主任研究 堀江まゆみ (白梅学園大学・短期大学)

第3章 タクシー

タクシーについては、旧交通バリアフリー法においては対象とされていなかったが、バリアフリー新法においては、福祉タクシー車両が新たに移動等円滑化基準への適合義務の対象として含まれることとなった（移動等円滑化基準は下記参照。）。

福祉タクシー車両は、一般乗用旅客自動車運送事業者が旅客の運送を行うためにその事業の用に供する自動車であって、高齢者・障害者等が車いすその他の用具を使用したまま車内に乗り込むことが可能なもの（車いす等対応車）又は回転シートにより円滑に車内に乗り込むことが可能なもの（回転シート車）（バリアフリー新法第2条第7号、バリアフリー新法施行規則第1条、公共交通移動等円滑化基準第1条第1項第13号）と定義されている。

タクシーの分類としては、福祉限定許可を取得し予約により運行を行っているものと、流し運行によって手を挙げた乗客を乗車させたり、駅等で乗客待ちをするような一般的なタクシーとに分類できるが、福祉タクシー車両は、許可や運行の形態にかかわらず、前述の車いす等対応車及び回転シート車に対して、その構造及び設備に関する基準が設けられている。しかし、一般的なタクシー車両への移乗が可能な手動車いす使用者や視覚障害者、聴覚障害者等は福祉タクシー車両のみを利用することは考えられず、一般的なタクシー車両においても多様なユーザーへの配慮が必要であることから、本整備ガイドラインにおいては、福祉タクシー車両に限定せず、タクシー車両として必要な機能等を整理してまとめることとした。

一方、ロンドンタクシーのようなユニバーサル仕様のタクシーの登場も期待される。国土交通省では、平成14年度にバリアフリー化タクシーの標準仕様の策定のための検討会を開催し、ユーザー、事業者、メーカー、学識者の総意で望ましい仕様についてまとめており、このような背景から、本整備ガイドラインでは、車両形態に大きく影響することとなる車いす使用者への対応等の種類をもとに、いくつかの種類を類型化し、それぞれに対応するガイドラインをまとめることとした。その全体像のイメージはP93に示すとおりである。

現時点では、前述のようなユニバーサル仕様のタクシー車両は存在しない（車いす対応車両で流し運行を行っている例はあるが、それらは福祉車両をタクシー車両として使用しているので、耐久性等に課題がある。）。今後の高齢化の進展や障害者の社会参加の増加を視野に入れると、P93の将来目標のように、ユニバーサルな専用車両がかなりの割合を担うことが期待される。

参考：移動等円滑化基準

第四節 福祉タクシー車両

（適用範囲）

第44条 福祉タクシー車両の構造及び設備については、この節の定めるところによる。

（福祉タクシー車両）

第45条 車いす等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車内に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

- 一 スロープ板若しくはリフト、寝台若しくは担架（以下この項において「寝台等」という。）又はその他の車いす使用者若しくは寝台等を使用している者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。
- 二 車いす又は寝台等の用具を備えておくスペースが一以上設けられていること。
- 三 車いす又は寝台等の用具を固定することができる設備が備えられていること。

四 事業者名、車両番号、運賃及び料金その他の情報を音又は点字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。ただし、これらの情報を提供できる者が乗務している場合は、この限りでない。

五 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。

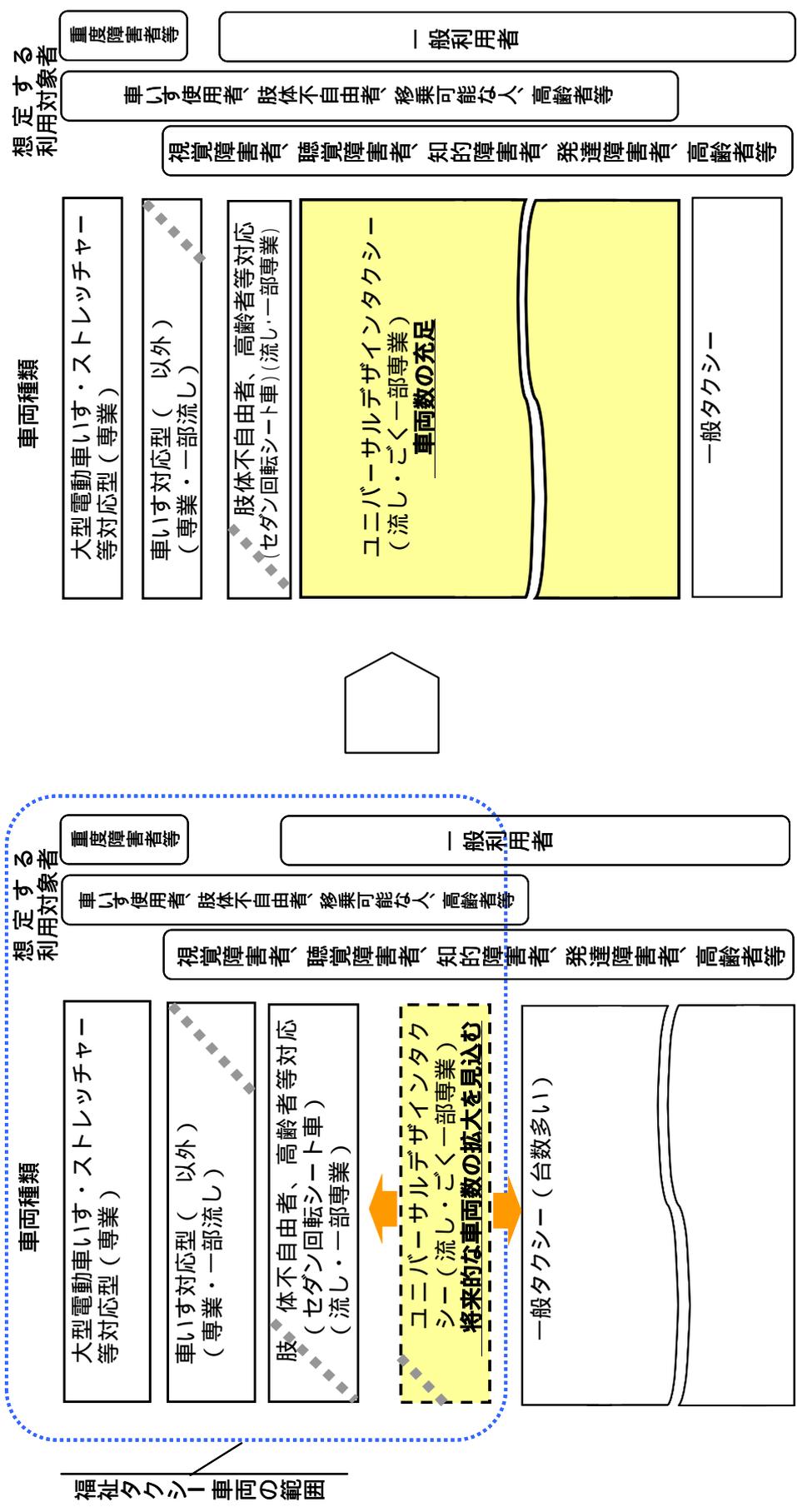
2 回転シート車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則第一条に規定する設備を備えたものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一 折り畳んだ車いすを備えておくスペースが1以上設けられていること。

二 事業者名、車両番号、運賃及び料金その他の情報を音又は点字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。ただし、これらの情報を提供できる者が乗務している場合は、この限りでない。

三 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。

タクシーイメージ図



現 状

将来目標

対象とする障害種別等	想定車種	配慮事項	基準上の位置づけ ^注
(1) 車いす等対応		(乗降設備)	
大型電動車いす ・ストレッチャー等対応	バン	・リフトによる乗降 ・大型の電動車いすやストレッチャーへの対応 等	福祉
車いす対応(以外)	ミニバン	・リフト又はスロープによる乗降 等	福祉
ユニバーサルデザインタクシー	-	・スロープによる乗降 ・流しの運行により障害者、高齢者等、またその他の旅客もいつでも利用可能 等	福祉
肢体不自由者・高齢者等対応	セダン	・回転シートへの移乗 ・車いす等補装具収納スペース 等	福祉
その他のタクシー車両 における車いす等対応	セダン	・固定シートへの移乗 ・車いす等補装具収納スペース 等	一般
(2) 視覚障害者への対応	全車種	・点字表示 ・運賃の音声案内 ・見分けやすい表示(弱視・色覚) 等	福祉・一般
(3) 聴覚障害者への対応	全車種	・筆談用具等	福祉・一般
(4) 知的・発達障害者への対応	全車種	・コミュニケーションボード	福祉・一般
(5) 高齢者、障害者等 その他配慮事項	全車種	・座席 ・車内手すり 等	福祉・一般

注)「基準上の位置づけ」欄における「福祉」とは移動等円滑化基準において適合義務を定める「福祉タクシー車両」、「一般」とはそれ以外のタクシー車両(「一般タクシー車両」)を示す。

今後の高齢社会において、高齢者、障害者等が他の旅客と同じように、予約制に限らず必要な時にいつでも利用できるよう「ユニバーサルデザインタクシー」の普及が図られることが望まれる。ユニバーサルデザインタクシーの普及を図る上で、タクシーとして利用が可能なユニバーサルデザイン車両の開発を促進することが望まれる。その上で、「ユニバーサルデザインタクシー」では利用が困難となる大型電動車いすやストレッチャー等による利用時には「大型電動車いす・ストレッチャー等乗車対応」によって対応が図られることが望まれる。

1 . 車いす等対応

大型電動車いす・ストレッチャー等対応（バンタイプ/リフト車）

- ・乗車定員：8～10名程度
- ・全長：約4.5m～約5.4m



（出典：トヨタ web カタログより）

部位・設備項目		大型電動車いす・ストレッチャー等対応
乗 降 口		福祉タクシー車両
標準的な内容		
車いすを使用したまま乗車できる乗降口の広さ	<ul style="list-style-type: none"> ・後部乗降口には、車いす使用者・ストレッチャーの乗降を円滑にする乗降用リフト設備等が備えられていること。 ・車いすのまま及びストレッチャーで乗車できる乗降口を 1 以上設け、その幅は 800mm 以上、高さは 1,400mm 以上とする。 	
車いす対応の室内高	<ul style="list-style-type: none"> ・室内高は、1,500mm 以上とする。 	
乗降口の端部	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降口の端部は、その周囲の部分や路面との明度差が大きいこと等により、障害者、高齢者が端部を容易に識別しやすいようにする。 	
床面の材質	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降口付近の床の材質は、滑りにくい仕上げとすること。 	
足下照明灯	<ul style="list-style-type: none"> ・夜間においても足下が見やすいように、乗降口にはドア開口時に点灯する足下照明灯を設置する。 	
望ましい内容		
車いすを使用したまま乗車できる乗降口の広さ	<ul style="list-style-type: none"> ・幅は 900mm 以上、高さは 1,500mm 以上が望ましい。 	
乗降口地上高	<ul style="list-style-type: none"> ・停車時の乗降口地上高は、300mm 以下とすることが望ましい。 ・ただし、高齢者、松葉杖使用者等の乗降補助のために、1 段の高さを 200mm 未満とするために補助ステップ等を設置する場合はこの限りではない。 	

部位・設備項目		姿図・寸法
乗 降 口		
		
		(出典：右写真トヨタ web カタログより)

部位・設備項目

大型電動車いす・ストレッチャー等対応

リフト

福祉タクシー車両

参考：移動等円滑化基準

(福祉タクシー車両)

第45条 車いす等対応車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

- 一 スロープ板若しくはリフト、寝台若しくは担架(以下この項において「寝台等」という。)又はその他の車いす使用者若しくは寝台等を使用している者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。
- 二 車いす又は寝台等の用具を備えておくスペースが一以上設けられていること。
- 三 車いす又は寝台等の用具を固定することができる設備が備えられていること。

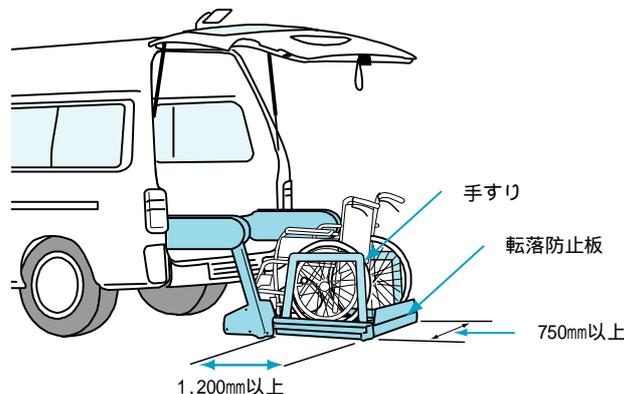
標準的な内容

リフトの設置	・後部乗降口には、ストレッチャー・車いす使用者の乗降を円滑にする乗降用リフト設備が備えられていること。
リフト面の広さ	・リフトは、使用できるリフト面(プラットフォーム)の広さが全長1,200mm以上、全幅750mm以上とし、ストレッチャー(寝台面の全長1,900mm程度)が利用できる大きさであること。
リフト面の材質	・リフト面(プラットフォーム)は滑りにくい素材であること。
リフトの耐荷重	・リフトの耐荷重は、電動車いす本体(80~100kg程度)、車いす使用者本人、介助者の重量を勘案し300kg以上とする。ただし、介助者が同時に利用しない場合は200kg以上とする。
リフトの格納場所	・リフトは使用に便利で、乗客にとって安全な場所に備えられたものであること。
リフト作動時の安全	・リフトの左右両側に、リフト昇降中に車いす使用者がつかまれるように手すりを設置するとともに、転落防止板(後退防止用ストッパ)を設置する。リフトの誤作動防止のため、安全装置(サイドブレーキを引いていないとリフトが動かない等)を必ず取り付ける。

望ましい内容

リフト面の広さ	・全幅800mm以上が望ましい。
---------	------------------

姿図・寸法



部位・設備項目	大型電動車いす・ストレッチャー等対応
床の材質、形状	福祉タクシー車両
標準的な内容	
床の材質	・床の材質は、滑りにくい仕上げとする。
床の形状	・ストレッチャーが適正に定置でき、車いす使用者が安楽で適正な座位姿勢を保てるように、固定スペースの床面は水平にする。

部位・設備項目	
ストレッチャー 車いすスペース	
参考：移動等円滑化基準	
<p>(福祉タクシー車両)</p> <p>第45条 車いす等対応車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>二 車いす又は寝台等の用具を備えておくスペースが1以上設けられていること。</p>	
標準的な内容	
ストレッチャー スペースの 設置	・次に掲げる規格に適合するストレッチャースペースを1以上設置する。
広さ	・ストレッチャーを固定するスペースは、長さ2,000mm以上、幅750mm以上とする。 (ストレッチャーの全長1,800~1,900mm程度、全幅500~650mm程度に一定の余裕幅を考慮)
車いすスペース の設置	・次に掲げる規格に適合する車いすスペースを1以上設置する。ただし、ストレッチャー専用車両の場合はこの限りではない。
位置	・車いすスペースは、車いすの進入しやすい位置に設ける。
広さ	・車いすを固定するスペースは、長さ1,300mm以上、幅750mm以上、高さ1,500mm以上とする。(注1)
車いす使用者の 視界の確保	・車いす使用者の外への視界を、座席利用者同様に確保する。
望ましい内容	
車いすスペース の設置	・車いすスペースを2以上設置することが望ましい。 ・車いすとストレッチャーがそれぞれ1以上同時に乗車できることが望ましい。

注1：障害の状況によっては、オーダーメイドによりJIS最大値(1,200mm×700mm)を超える車いすを使用している場合、また体位によっては後部からつま先まで一定の長さを必要とする場合もあることから、可能な限り車いすスペースを大きく確保することが望ましい。

部位・設備項目

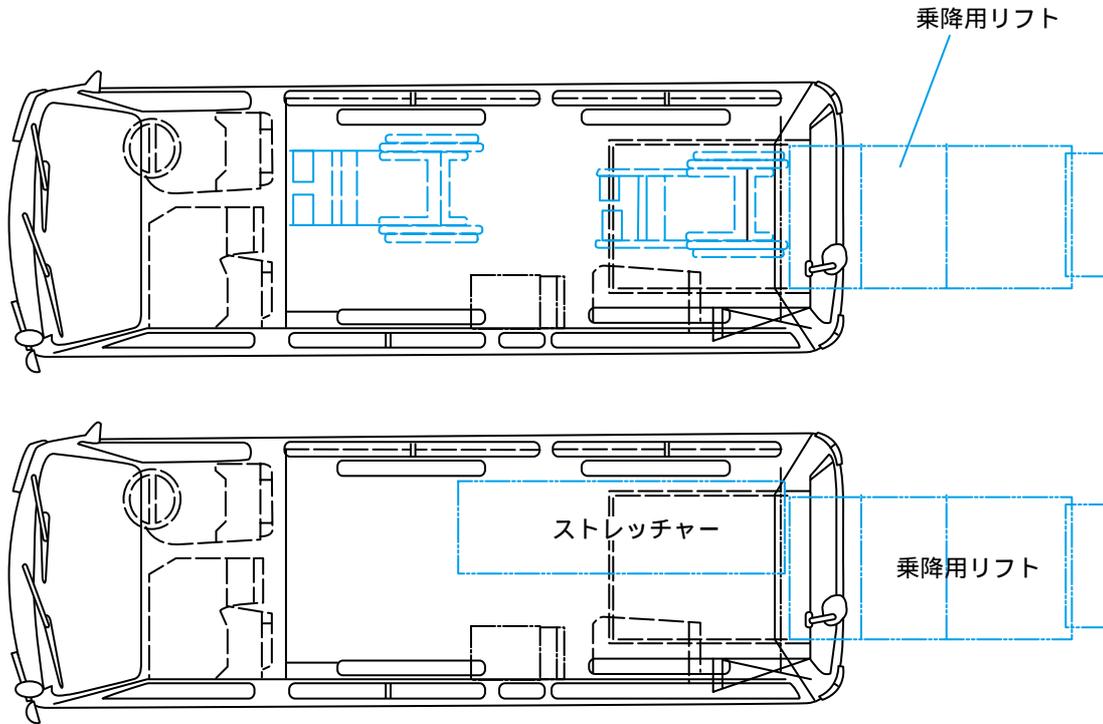
大型電動車いす・ストレッチャー等対応

ストレッチャースペース
車いすスペース

福祉タクシー車両

姿図・寸法

<ストレッチャースペース・車いすスペース>



部位・設備項目	大型電動車いす・ストレッチャー等対応
ストレッチャー 固定方法	福祉タクシー車両
参考：移動等円滑化基準	
<p>(福祉タクシー車両)</p> <p>第45条 車いす等対応車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>二 車いす又は寝台等の用具を備えておくスペースが一以上設けられていること。</p> <p>三 車いす又は寝台等の用具を固定することができる設備が備えられていること。</p>	
標準的な内容	
ストレッチャー 固定装置	<ul style="list-style-type: none"> ・ストレッチャーを固定することができる設備が備えられていること。固定装置は、固縛、開放に要する時間が短く、かつ確実に固定できるものであること。 ・車両内の固定装置は20Gの衝撃に耐えられる強度とする。

部位・設備項目	
車いす固定方法	
参考：移動等円滑化基準	
<p>(福祉タクシー車両)</p> <p>第45条 車いす等対応車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>三 車いす又は寝台等の用具を固定することができる設備が備えられていること。</p>	
標準的な内容	
車いす 固定装置	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすを固定することができる設備が備えられていること。固定装置は、固縛、開放に要する時間が短く、かつ確実に固定できるものであること。 ・車いす使用者が走行中も車いすに着座する場合には、前向き固定、後ろ向き固定を問わず、車両内の固定装置は20Gの衝撃に耐えられる強度とする。
車いす側の安全性、固定装置取り付け	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす使用者が走行中も車いすに着座する場合には、前向き固定、後ろ向き固定を問わず、車いすが20Gの衝撃に耐えられる強度とする。 ・車いす側にフック等の固定場所を明示する。
ヘッドレスト (頭部後傾抑止装置)	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす使用者向けのヘッドレストを用意する(注1)。 前向き固定、後ろ向き固定を問わず、ヘッドレストの高さ、角度等の調整ができるようにする(注2)。
シートベルト	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす使用者の安全を確保するために、シートベルトを設置する。 ・前向き固定：3点式とする。後ろ向き固定：3点又は2点式とする。
望ましい内容	
車いす側の安全性、固定装置取り付け	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす側の装置と車両側の装置がワンタッチで固定できる装置を開発することが望ましい。

注1：ヘッドレストは、車いす、車両側のいずれかに用意されていること。

注2：車いす使用者の後頭部が最も突出した部分の少し下から、頸の少し上を支えられるよう、位置調整ができるようにする。

部位・設備項目

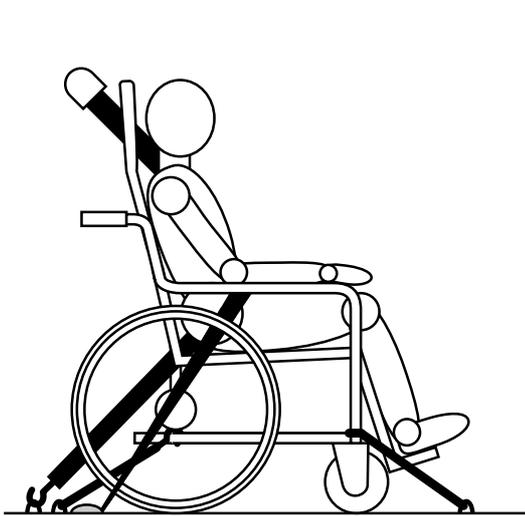
大型電動車いす・ストレッチャー等対応

車いす固定方法

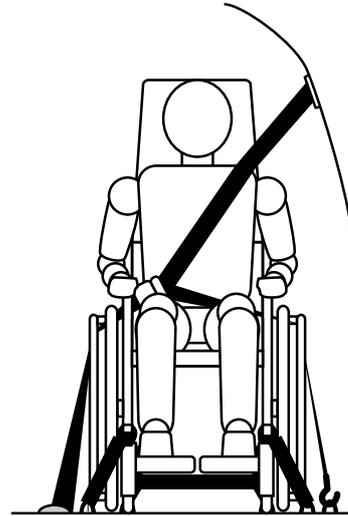
福祉タクシー車両

姿図・寸法

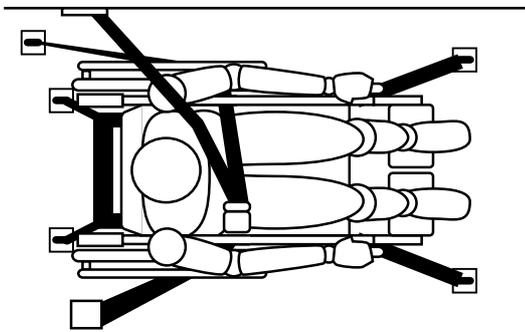
< 4点式車いす固定ベルト、3点式シートベルトの例 >



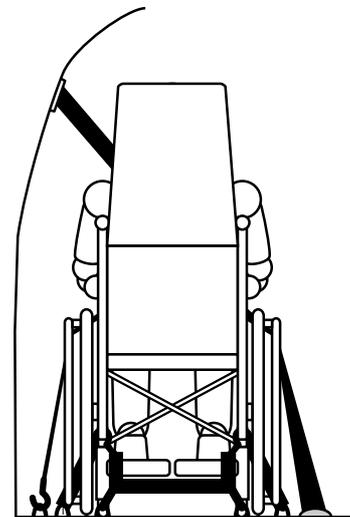
側面



前部



上面



後部

部位・設備項目	大型電動車いす・ストレッチャー等対応
車いす、補装具収納場所	福祉タクシー車両
参考：移動等円滑化基準	
<p>(福祉タクシー車両)</p> <p>第45条 車いす等対応車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>二 車いす又は寝台等の用具を備えておくスペースが1以上設けられていること。</p> <p>2 回転シート車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則第一条に規定する設備を備えたものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>一 折り畳んだ車いすを備えておくスペースが1以上設けられていること。</p>	
標準的な内容	
ストレッチャー 収納スペース	・ストレッチャーを備えておくスペースを確保する。
車いす収納 スペース	・車いす使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車いすの収納スペースを確保する。 ・収納スペースは、長さ1,050mm以上×幅350mm以上×高さ900mm以上とする。 (注1)
補装具収納 スペース	・車内に杖、歩行器、歩行車等の補装具を収納するスペースを設置する。

注1：標準型自操用手動車いすを折りたたんだ時の最大寸法に対応できる収納スペース。

部位・設備項目	
車いす表示	
標準的な内容	
車いす標示に よる乗車案内	・車外に、車いすシンボルマークを表示し、移乗又は車いすによる乗車が可能であることを明示する。 ・乗車可能な車いすの大きさ、形状等について車外等に明示する。

車いす対応（ミニバン・軽自動車タイプ/スロープ車・リフト車）

- ・乗車定員：3～8名程度
- ・全長：約3.4m～約4.6m



（出典：左上からトヨタ、日産、三菱自動車各社ホームページより）

なお、上記車両タイプにおいてストレッチャーに対応する場合には、大型電動車いす・ストレッチャー等対応の次の部位・設備に準ずる。

- ・ストレッチャースペース
- ・ストレッチャー固定方法

部位・設備項目	車いす対応
乗 降 口	福祉タクシー車両
標準的な内容	
車いすを使用したまま乗車できる乗降口の広さ	<ul style="list-style-type: none"> 乗降口のうち1カ所は、スロープ、リフト、その他の車いす使用者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。 車いすのまま乗車できる乗降口を1以上設け、その幅は750mm以上、高さは1,300mm以上とする(注1)。
車いす対応の室内高	<ul style="list-style-type: none"> 車いすのまま乗車できる車両の室内高は、1,350mm以上とする(注1)。
乗降口地上高	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の円滑な乗降、車いす使用者が車いすのまま乗車する際のスロープの勾配を緩やかにするため、停車時の乗降口地上高はできる限り低くする(停車時の乗降口地上高を低くするため、ニーリング機構を設けても良い)。
スロープの勾配(詳細はスロープを参照)	<ul style="list-style-type: none"> 横から乗車:スロープの勾配は、14度(約1/4)以下とする。 後部から乗車:同上
乗降口の端部	<ul style="list-style-type: none"> 乗降口の端部は、その周囲の部分や路面との明度差が大きいこと等により、身体障害者、高齢者が端部を容易に識別しやすいようにする。
床面の材質	<ul style="list-style-type: none"> 乗降口付近の床の材質は、滑りにくい仕上げとする。
足下照明灯	<ul style="list-style-type: none"> 夜間においても足下が見やすいように、乗降口にはドア開口時に点灯する足下照明灯を設置する。
望ましい内容	
車いすを使用したまま乗車できる乗降口の広さ	<ul style="list-style-type: none"> 幅は800mm以上、高さは1,350mm以上が望ましい。
乗降口地上高	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者、車いす使用者の乗降を円滑にするために、停車時の乗降口の高さは、20cm以下の段差とすることが望ましい。
スロープの勾配(詳細はスロープを参照)	<ul style="list-style-type: none"> 横から乗車:スロープの勾配は、電動車いすの登坂性能等を考慮し10度(約1/6)以下が望ましい。 後部から乗車:同上。
参考例	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">(出典:左から日産、トヨタ各社のwebカタログより)</p>	

注1:構造上の理由により標準的な内容に示された広さを確保できない場合には、可能な限り広さを確保し標準的な内容に近づける

部位・設備項目	車いす対応
スロープ	福祉タクシー車両
参考：移動等円滑化基準	
<p>(福祉タクシー車両)</p> <p>第45条 車いす等対応車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>一 スロープ板若しくはリフト、寝台若しくは担架(以下この項において「寝台等」という。)又はその他の車いす使用者若しくは寝台等を使用している者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。</p> <p>二 車いす又は寝台等の用具を備えておくスペースが1以上設けられていること。</p> <p>三 車いす又は寝台等の用具を固定することができる設備が備えられていること。</p>	
標準的な内容	
スロープ又はリフトの設置	<ul style="list-style-type: none"> 乗降口のうち1カ所は、スロープ、リフト、その他の車いす使用者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。
スロープの勾配	<ul style="list-style-type: none"> 横から乗車：スロープの勾配は、14度(約1/4)以下とする。 後部から乗車：同上。
スロープの幅	<ul style="list-style-type: none"> スロープの幅は720mm以上とする(ただし、車両取付部(750mm以上)はこの限りではない。)(注1) 車いすのスロープからの脱輪防止のためエッジのある構造とする。エッジの高さは車いすのハンドルリムと干渉しないように留意する。
スロープ表面の材質	<ul style="list-style-type: none"> スロープの表面は滑りにくい素材であること。
スロープの耐荷重	<ul style="list-style-type: none"> スロープの耐荷重は、電動車いす本体(80~100kg程度)、車いす使用者本人、介助者の重量を勘案し300kg以上とする。ただし、介助者が同時に利用しない場合は200kg以上とする。
スロープの設置方法	<ul style="list-style-type: none"> スロープは乗降口から脱落しない構造とする。 スロープと床面に段差ができないような構造とする。
スロープの格納方法	<ul style="list-style-type: none"> スロープは使用に便利で、乗客にとって安全な場所に備えられたものであること。
望ましい内容	
スロープの勾配	<ul style="list-style-type: none"> 横から乗車：スロープの勾配は、電動車いすの登坂性能、介助者による手動車いすの介助を考慮すると10度(約1/6)以下が望ましい。 後部から乗車：同上。
スロープの幅	<ul style="list-style-type: none"> スロープの幅は800mm以上が望ましい。

注1：構造上の理由により「標準的な内容」に示された内容を確保できない場合には、可能な限り「標準的な内容」に近づける。

部位・設備項目

車いす対応

スロープ

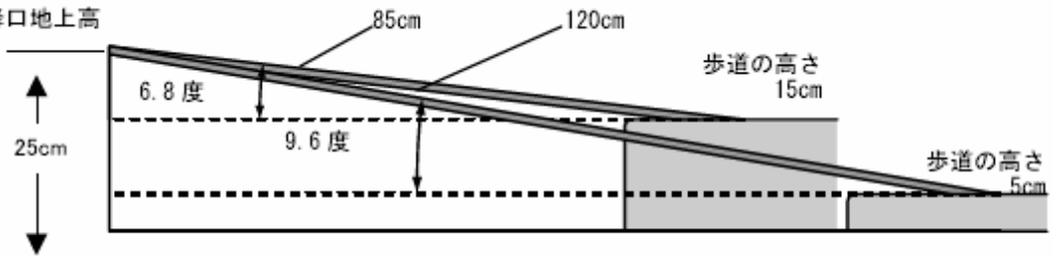
福祉タクシー車両

姿図・寸法

<スロープの勾配>

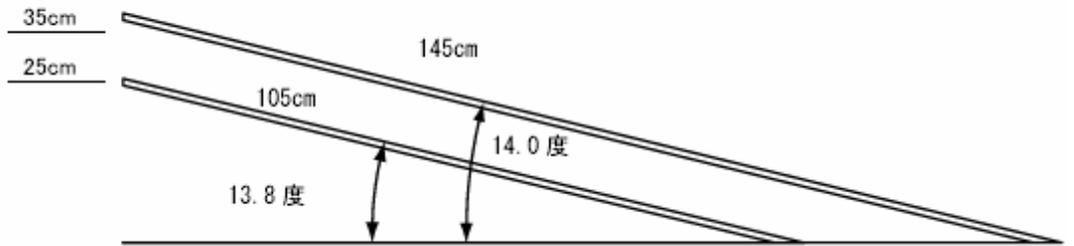
◇10度以下

乗降口地上高



○14度以下

乗降口地上高



部位・設備項目	車いす対応
リフト	福祉タクシー車両
参考：移動等円滑化基準	
<p>(福祉タクシー車両)</p> <p>第45条 車いす等対応車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>一 スロープ板若しくはリフト、寝台若しくは担架(以下この項において「寝台等」という。)又はその他の車いす使用者若しくは寝台等を使用している者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。</p> <p>二 車いす又は寝台等の用具を備えておくスペースが1以上設けられていること。</p> <p>三 車いす又は寝台等の用具を固定することができる設備が備えられていること。</p>	
標準的な内容	
スロープ又はリフトの設置	・乗降口のうち1カ所は、スロープ、リフト、その他の車いす使用者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。
リフト面の広さ	・使用できるリフト面(プラットフォーム)の広さは全長1,000mm以上、全幅720mm以上とする(ただし、車いすスペースの全長は1,300mmとする。)(注1)
リフト面の材質	・リフト面(プラットフォーム)は滑りにくい素材であること。
リフトの耐荷重	・リフトの耐荷重は、電動車いす本体(80~100kg程度)、車いす使用者本人、介助者の重量を勘案し300kg以上とする。ただし、介助者が同時に利用しない場合は200kg以上とする。
リフトの格納場所	・リフトは使用に便利で、乗客にとって安全な場所に備えられたものであること。
リフト作動時の安全	・リフトの左右両側に、リフト昇降中に車いす使用者がつかまっていられるように手すりを設置するとともに、転落防止板(後退防止用ストッパ)を設置する。リフトの誤作動防止のため、安全装置(サイドブレーキを引いていないとリフトが動かない等)を必ず取り付ける。
望ましい内容	
リフト面の広さ	・全長1,200mm以上、全幅800mm以上が望ましい。

注1：構造上の理由により「標準的な内容」に示された内容を確保できない場合には、可能な限り「標準的な内容」に近づけることが望ましい。

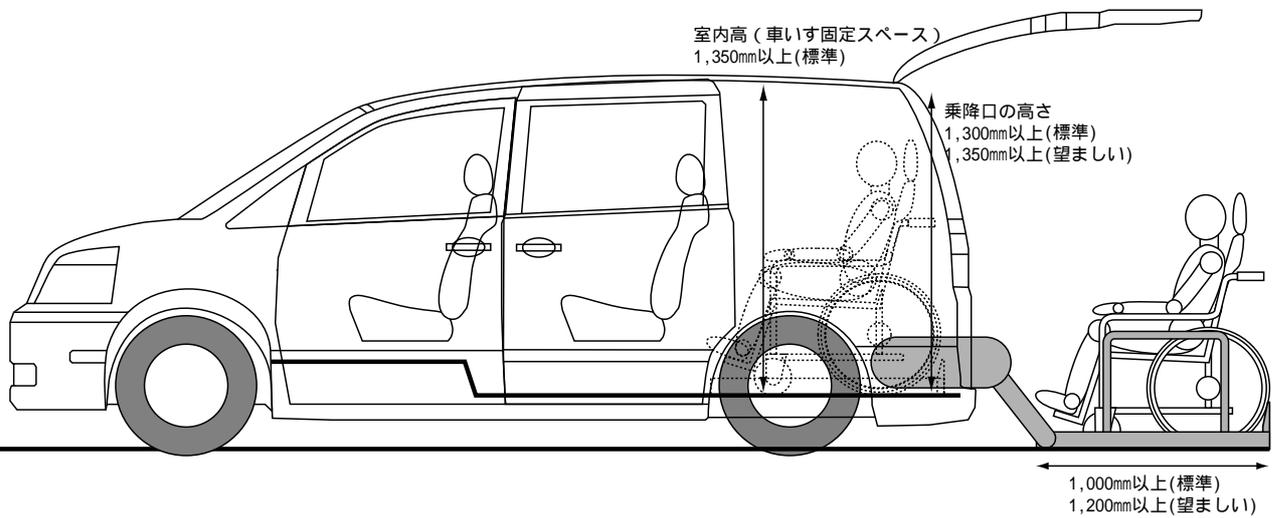
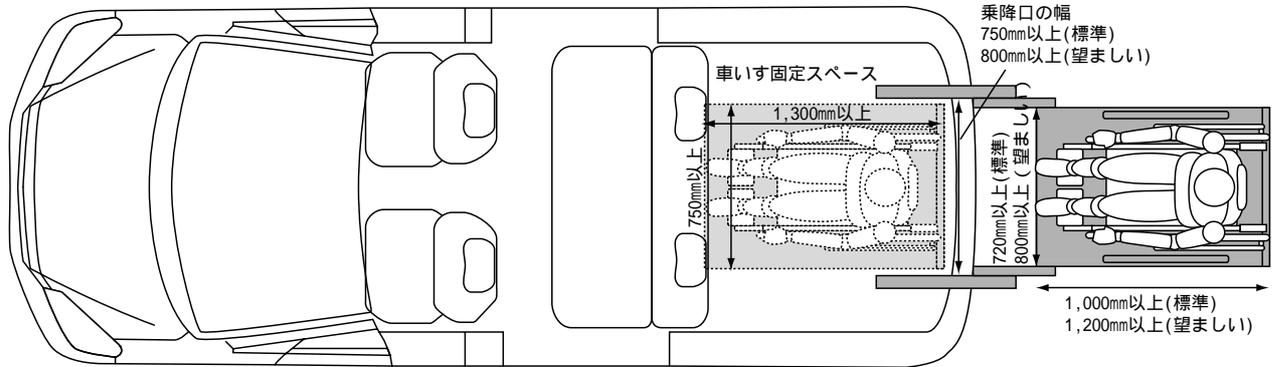
部位・設備項目

車いす対応

リフト

福祉タクシー車両

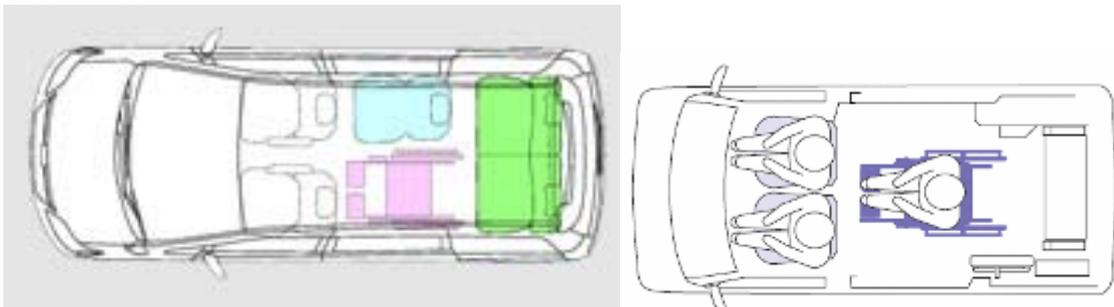
姿図・寸法



部位・設備項目	車いす対応
床の材質、形状	福祉タクシー車両
標準的な内容	
床の材質	・床の材質は、滑りにくい仕上げとする。
床の形状	・車いす使用者が安楽で適正な座位姿勢を保てるように、固定スペースの床面は水平にする。

部位・設備項目	車いすスペース
参考：移動等円滑化基準	
<p>(福祉タクシー車両)</p> <p>第45条 車いす等対応車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>二 車いす又は寝台等の用具を備えておくスペースが1以上設けられていること。</p>	
標準的な内容	
車いすスペースの設置	・次に掲げる規格に適合する車いすスペースを1以上設置する。
位置	・車いすスペースは、車いすの進入しやすい位置に設ける。
広さ	・車いすを固定するスペースは、長さ1,300mm以上、幅750mm以上、高さ1,350mm以上とする。(注1)
車いす使用者の視界の確保	・車いす使用者の外への視界を、座席利用者同様に確保する。
車いすの方向転換に必要なスペース(側方からの乗車)	・車内には車いすが介助により転回できるスペースを確保する。ただし、回転盤を使用する場合はこの限りではない。また、軽自動車を除く。
姿図・寸法	

<車いすスペース>



* 上図では実際の寸法の相対比は反映されていない。
(出典：左から日産、三菱自動車各社 web カタログより)

注1：構造上の理由により「標準的な内容」に示された内容を確保できない場合には、可能な限り「標準的な内容」に近づける。

部位・設備項目		車いす対応
車いす固定方法		福祉タクシー車両
参考：移動等円滑化基準		
<p>(福祉タクシー車両)</p> <p>第45条 車いす等対応車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>三 車いす又は寝台等の用具を固定することができる設備が備えられていること。</p>		
標準的な内容		
車いす固定装置	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすを固定することができる設備が備えられていること。固定装置は、固縛、開放に要する時間が短く、かつ確実に固定できるものであること。 ・車いす使用者が走行中も車いすに着座する場合には、前向き固定、後ろ向き固定を問わず、車両内の固定装置は20Gの衝撃に耐えられる強度とする。 	
車いす側の安全性、固定装置取り付け	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす使用者が走行中も車いすに着座する場合には、前向き固定、後ろ向き固定を問わず、車いすが20Gの衝撃に耐えられる強度とする。 ・車いす側にフック等の固定場所を明示する。 	
ヘッドレスト(頭部後傾抑止装置)	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす使用者向けのヘッドレストを用意する(注1)。 前向き固定、後ろ向き固定を問わず、ヘッドレストの高さ、角度等の調整ができるようにする(注2)。 	
シートベルト	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす使用者の安全を確保するために、シートベルトを設置する。 ・前向き固定：3点式とする。後ろ向き固定：3点又は2点式とする。 	
望ましい内容		
車いす側の安全性、固定装置取り付け	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす側の装置と車両側の装置がワンタッチで固定できる装置を開発することが望ましい。 	
姿図・寸法		
<p><4点式車いす固定ベルト、3点式シートベルトの例></p> <p>101ページ参照</p>		

注1：ヘッドレストは、車いす、車両側のいずれかに用意されていること。

注2：車いす使用者の後頭部が最も突出した部分の少し下から、頸の少し上を支えられるよう、位置調整ができるようにする。

部位・設備項目	車いす対応
車いす、補装具収納場所	福祉タクシー車両
参考：移動等円滑化基準	
<p>(福祉タクシー車両)</p> <p>第45条 車いす等対応車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>二 車いす又は寝台等の用具を備えておくスペースが1以上設けられていること。</p> <p>2 回転シート車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則第一条に規定する設備を備えたものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>一 折り畳んだ車いすを備えておくスペースが1以上設けられていること。</p>	
標準的な内容	
車いす収納スペース	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車いすの収納スペースを確保する。 ・収納スペースは、長さ 1,050mm 以上×幅 350mm 以上×高さ 900mm 以上とする(注1)。
補装具収納スペース	<ul style="list-style-type: none"> ・車内に杖、歩行器、歩行車等の補装具を収納するスペースを設置する。

注1：標準型自操用手動車いすを折りたたんだ時の最大寸法に対応できる収納スペース。

部位・設備項目		
車いす表示		
標準的な内容		
車いす標示による乗車案内	<ul style="list-style-type: none"> ・車外に、車いすシンボルマークを表示し、移乗又は車いすによる乗車が可能であることを明示する。 ・車外に車いすシンボルマークステッカーを貼り、車いすによる乗車が可能であることを明示する。 ・乗車可能な車いすの大きさ、形状等について車外等に明示する。 	

ユニバーサルデザインタクシー（スロープ車）

- ・車いす使用者に限らずその他の障害者、高齢者が他の旅客と同じように利用し、予約制の福祉限定による利用に限らず流しの運行による利用を想定する。
- ・屋上部分、空車表示部分、ボンネット部分等に車いすマークを表示し、車体前面方向から福祉対応車両であることを視認できるようにする。
- ・車いす使用者が乗り込めるドア開口部の高さ、間口の広いドアを確保。
- ・低床、フラットな床であり、スロープを備え、車いす使用者以外の障害者、高齢者等も乗降しやすいものとする。
- ・今後、タクシーのバリアフリー化にあたっては、このようなユニバーサルデザインタクシーの普及が望まれる。ユニバーサルデザインタクシーの普及を図る上で、タクシーとして利用可能なユニバーサルデザイン車両の開発を促進することが望まれる。

参考例

「ロンドンタクシーTX1」の例

- ・ドア開口幅：（腰高部分）780mm （床部分）700mm （ドア幅は 880mm）
- ・ドア開口高：1350mm
- ・室内高：1,400mm
- ・スロープの長さ：1,350mm



参考例

ランプタクシー（サンフランシスコ）～ユニバーサルデザインタクシー車両事例

- ・米国サンフランシスコでは、ランプタクシーと称するユニバーサルなタクシーの8%導入が義務づけられ、STサービスの輸送を担っている。
- ・クライスラー社のFF車ミニバンをベースとした低床ノンステップなタクシー車両の総称。
- ・サンフランシスコ市において、車いす使用者と一般利用者の併用タクシーとして流しの運行を行っている。
- ・天井があまり高くないので、外観は一般のタクシーとあまり変わらない。
- ・スライドドアの内側に折り畳み式スロープ板（ランプ）を取り出せ、助手席横の前扉の内側にスライドして格納できる。
- ・助手席に車いすの固定スペースがあり、床の2本のレールから4点式固定ベルトで固定される。
- ・後部座席をはずすと、普通サイズの車いす（電動を含む）なら2台乗せられる。
- ・介助者、同伴者は3列目のシートに着席できる。
- ・スロープ板の長さが1,330mmであるため、狭隘路等での車いすの乗降は難しい。

イエローキャブ社のランプタクシー



参考例

スタンダードタクシー（ニューヨーク）～ユニバーサルタイプのタクシー車両事例

- ・米国ニューヨークでは、「全ての人のためのタクシー（taxicab for all）」を目指し、ユニバーサルデザインタクシー「スタンダードタクシー」が開発されている（商品化予定）。
- ・ADA（Americans with Disabilities Act of 1990 アメリカ障害者法）並びに CSA D-409（身体障害者の安全な乗車に配慮した公共交通車両の CSA 規格（カナダ標準化団体 Canadian standards Association による技術規格））に準拠した車いすスペースが確保されている。
- ・乗降口の高さは 142cm（56 インチ）を確保し、ドアは 90 度まで開くことが可能。
- ・乗降スロープは、スライド式で簡単に引き出して設置することができ、幅は 78.7cm（31 インチ）。
- ・2 台の車いすを固定することができる。また、快適に乗車するための手すりも設置されている。
- ・側面から乗降し、車内で展開し、進行方向を向いて乗車することが可能。
- ・車内車いすスペースは、ベビーカー、大きな荷物、歩行器の利用も想定している。
- ・LPG 又は CNG タンクも配置されている。

スタンダードタクシー



（出典：<http://www.standardtaxi.com/>）

部位・設備項目	ユニバーサルデザインタクシー	
乗 降 口	福祉タクシー車両	
標準的な内容		
車いすを使用したまま乗車できる乗降口の広さ	<ul style="list-style-type: none"> 乗降口のうち1カ所は、スロープ、その他の車いす使用者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。 車いすのまま乗車できる乗降口を1以上設け、その幅は750mm以上、高さは1,350mm以上とする。 	
車いす対応の室内高	<ul style="list-style-type: none"> 車いすのまま乗車できる車両の室内高は、1,400mm以上とする。 	
乗降口地上高	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の円滑な乗降、車いす使用者が車いすのまま乗車する際のスロープの勾配を緩やかにするため、停車時の乗降口地上高はできる限り低くする。 停車時の乗降口地上高は、300mm以下とする。 ただし、高齢者、松葉杖使用者等の乗降補助のために、1段の高さを200mm未満とするために補助ステップ等を設置する場合はこの限りではない。（停車時の乗降口地上高を低くするために、ニーリング機構を設けても良い） 	
スロープの勾配（詳細はスロープを参照）	<ul style="list-style-type: none"> 横から乗車：スロープの勾配は、14度（約1/4）以下とする。 	
乗降口の端部	<ul style="list-style-type: none"> 乗降口の端部は、その周囲の部分や路面との明度差が大きいこと等により、身体障害者、高齢者が端部を容易に識別しやすいようにする。 	
床面の材質	<ul style="list-style-type: none"> 乗降口付近の床の材質は、滑りにくい仕上げとする。 	
足下照明灯	<ul style="list-style-type: none"> 夜間においても足下が見やすいように、乗降口にはドア開口時に点灯する足下照明灯を設置する。 	
望ましい内容		
車いすを使用したまま乗車できる乗降口の広さ	<ul style="list-style-type: none"> 幅は800mm以上が望ましい。 	
乗降口地上高	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者、車いす使用者の乗降を円滑にするために、停車時の乗降口の高さは、200mm以下の段差とすることが望ましい。 	
スロープの勾配（詳細はスロープを参照）	<ul style="list-style-type: none"> 横から乗車：スロープの勾配は、10度（約1/6）以下が望ましい。 後部から乗車：同上。 	

部位・設備項目

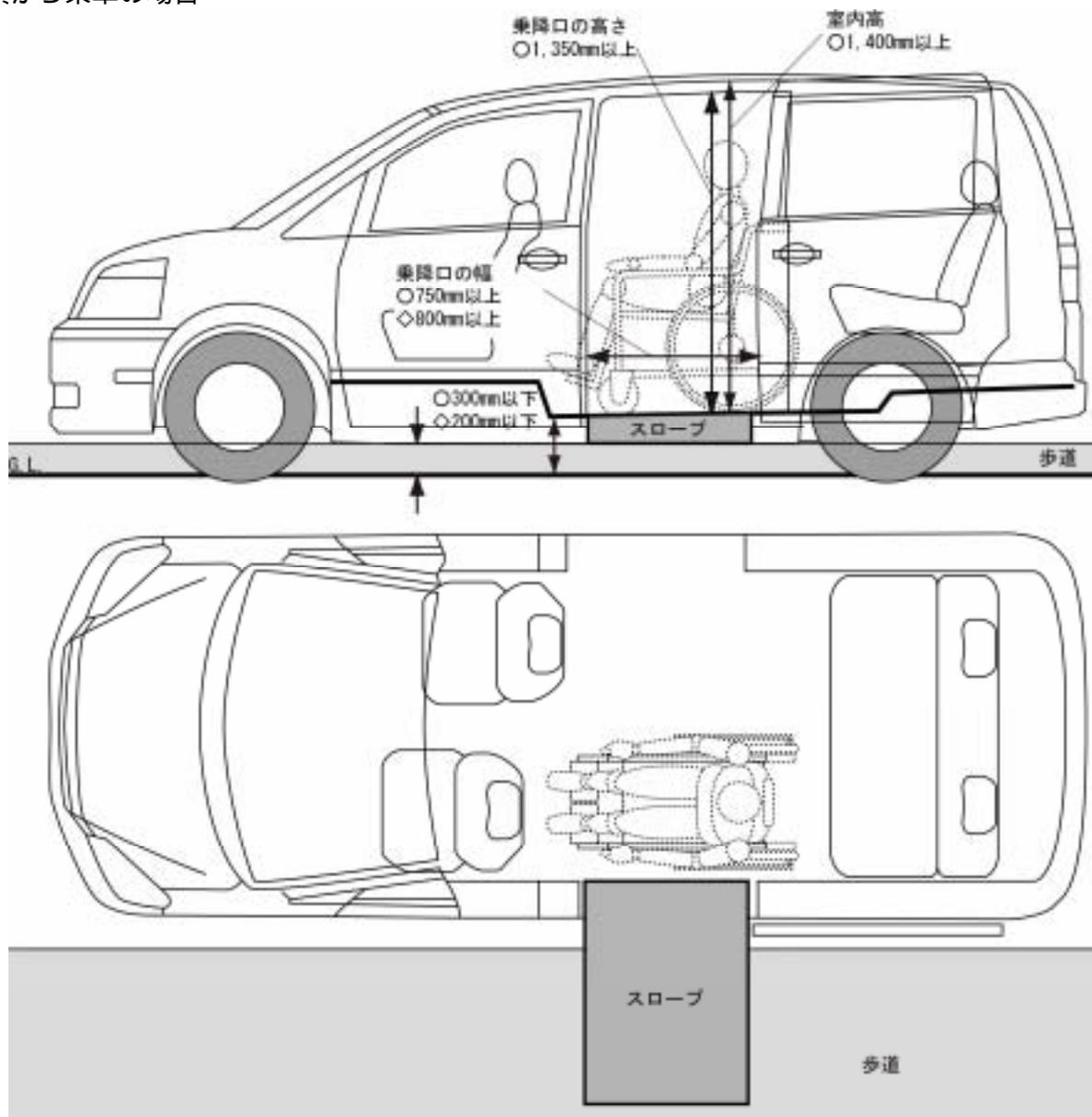
ユニバーサルデザインタクシー

乗 降 口

福祉タクシー車両

姿図・寸法

< 横から乗車の場合 >



解説：歩道の幅が2メートル以上、スロープの長さ1メートル以下で側面からの車いすの乗降が可能。
歩道のない場合、道路幅員4メートル以上で、かつスロープの長さ1メートル以下で車いすの乗降が可能。

部位・設備項目	ユニバーサルデザインタクシー
スロープ	福祉タクシー車両
参考：移動等円滑化基準	
<p>(福祉タクシー車両)</p> <p>第45条 車いす等対応車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>一 スロープ板若しくはリフト、寝台若しくは担架(以下この項において「寝台等」という。)又はその他の車いす使用者若しくは寝台等を使用している者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。</p> <p>二 車いす又は寝台等の用具を備えておくスペースが1以上設けられていること。</p> <p>三 車いす又は寝台等の用具を固定することができる設備が備えられていること。</p>	
標準的な内容	
スロープ又はリフトの設置	<ul style="list-style-type: none"> 乗降口のうち1カ所は、スロープ、その他の車いす使用者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。
スロープの勾配	<ul style="list-style-type: none"> 横から乗車：スロープの勾配は、14度(約1/4)以下とする。 後部から乗車：同上。
スロープの幅	<ul style="list-style-type: none"> スロープの幅は720mm以上とする(ただし、車両取付部(750mm以上)はこの限りではない。) 車いすのスロープからの脱輪防止のためエッジのある構造とする。エッジの高さは車いすのハンドリムと干渉しないように留意する。
スロープ表面の材質	<ul style="list-style-type: none"> スロープの表面は滑りやすすくない素材であること。
スロープの耐荷重	<ul style="list-style-type: none"> スロープの耐荷重は、電動車いす本体(80~100kg程度)、車いす使用者本人、介助者の重量を勘案し300kg以上とする。ただし、介助者が車いす使用者と同時に利用しない場合には200kg以上とする。
スロープの設置方法	<ul style="list-style-type: none"> スロープは乗降口から脱落しない構造とする。 スロープと床面に段差ができないような構造とする。
スロープの格納方法	<ul style="list-style-type: none"> スロープは使用に便利で、乗客にとって安全な場所に備えられたものであること。
望ましい内容	
スロープの勾配	<ul style="list-style-type: none"> 横から乗車：スロープの勾配は、10度(約1/6)以下が望ましい。
スロープの幅	<ul style="list-style-type: none"> スロープの幅は800mm以上が望ましい。
姿図・寸法	
<p><スロープの勾配></p> <p>106ページ参照</p>	

部位・設備項目		ユニバーサルデザインタクシー
乗降用手すり		福祉タクシー車両
標準的な内容		
手すりの設置	<ul style="list-style-type: none"> ・身体障害者・高齢者の乗降の円滑化、姿勢保持、立ち座り、安全確保のために、乗降口には手すりを設置する。 	
手すりの色	<ul style="list-style-type: none"> ・夜間や薄暗い時、又は高齢者、弱視者の安全のために、手すりは容易に識別できる配色であること。 ・手すりの色は朱色又は黄赤とする。 ・手すりとその周囲の部分との色の明度差をつける。 	
手すりの形状	<ul style="list-style-type: none"> ・身体障害者・高齢者が握りやすい形状であること。 ・パイプ径は20～30mm程度とする。 	
手すりの材質	<ul style="list-style-type: none"> ・身体障害者・高齢者が握りやすいように、手すりの表面はすべりにくい材質や仕上げであること。 	

部位・設備項目		
床の材質、形状		
標準的な内容		
床の材質	<ul style="list-style-type: none"> ・床の材質は、滑りにくい仕上げとする。 	
床の形状	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす使用者が安楽で適正な座位姿勢を保てるように、固定スペースの床面は水平にする。 	

部位・設備項目	ユニバーサルデザインタクシー
車いすスペース	福祉タクシー車両
参考：移動等円滑化基準	
<p>(福祉タクシー車両)</p> <p>第45条 車いす等対応車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>二 車いす又は寝台等の用具を備えておくスペースが1以上設けられていること。</p>	
標準的な内容	
車いすスペースの設置	・次に掲げる規格に適合する車いすスペースを1以上設置する。
位置	・車いすスペースは、車いすの進入しやすい位置に設ける。
広さ	・車いすを固定するスペースは、長さ1,300mm以上、幅750mm以上、高さ1,400mm以上とする。
車いす使用者の視界の確保	・車いす使用者の外への視界を、座席利用者同様に確保する。
車いすの方向転換に必要なスペース (側方からの乗車)	・車内には車いすが介助により転回できるスペースを確保する。注：回転盤を使用する場合はこの限りではない。
姿図・寸法	
<p><車いすスペース></p>	

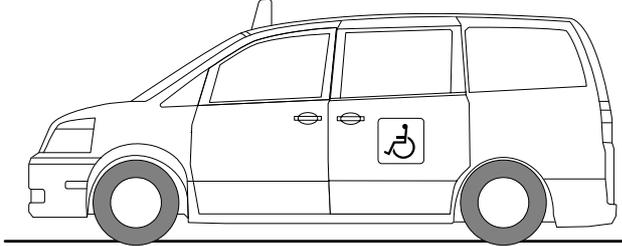
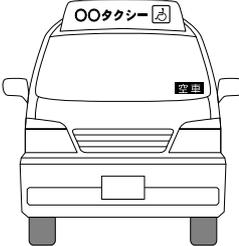
注1：構造上の理由により「標準的な内容」に示された内容を確保できない場合には、可能な限り「標準的な内容」に近づける。

部位・設備項目	ユニバーサルデザインタクシー
車いす固定方法	福祉タクシー車両
参考：移動等円滑化基準	
<p>(福祉タクシー車両)</p> <p>第45条 車いす等対応車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>三 車いす又は寝台等の用具を固定することができる設備が備えられていること。</p>	
標準的な内容	
車いす固定装置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車いすを固定することができる設備が備えられていること。固定装置は、固縛、開放に要する時間が短く、かつ確実に固定できるものであること。 ・ 車いす使用者が走行中も車いすに着座する場合には、前向き固定、後ろ向き固定を問わず、車両内の固定装置は20Gの衝撃に耐えられる強度とする。
車いす側の安全性、固定装置取り付け	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車いす使用者が走行中も車いすに着座する場合には、前向き固定、後ろ向き固定を問わず、車いすが20Gの衝撃に耐えられる強度とする。 ・ 車いす側にフック等の固定場所を明示する。
ヘッドレスト(頭部後傾抑止装置)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車いす使用者向けのヘッドレストを用意する。(注1) 前向き固定、後ろ向き固定を問わず、ヘッドレストの高さ、角度等の調整ができるようにする。(注2)
シートベルト	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車いす使用者の安全を確保するために、シートベルトを設置する。 ・ 前向き固定：3点式とする。 後ろ向き固定：3点又は2点式とする。
望ましい内容	
車いす側の安全性、固定装置取り付け	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車いす側の装置と車両側の装置がワンタッチで固定できる装置を開発することが望ましい。
姿図・寸法	
<p><4点式車いす固定ベルト、3点式シートベルトの例></p> <p>101ページ参照</p>	

注1：ヘッドレストは、車いす、車両側のいずれかに用意されていること。

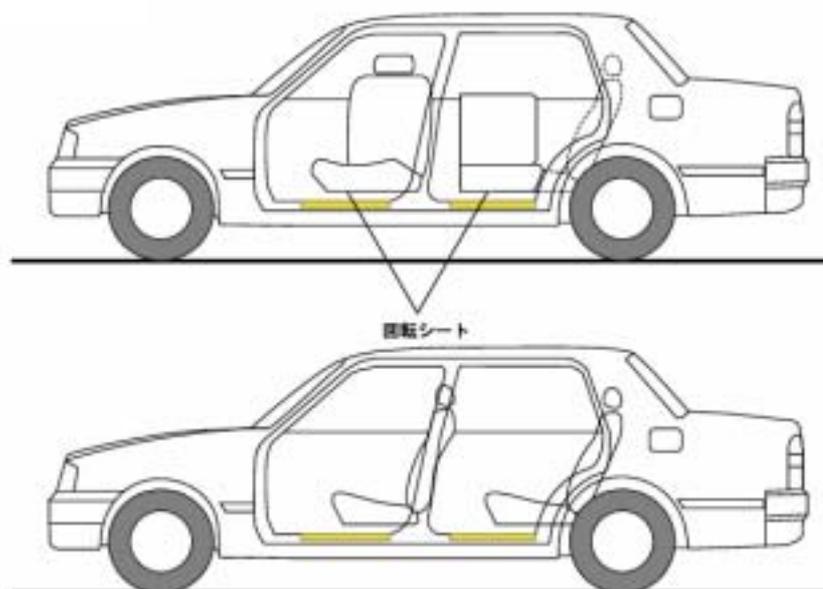
注2：車いす使用者の後頭部が最も突出した部分の少し下から、頸の少し上を支えられるよう、位置調整ができるようにする。

部位・設備項目	ユニバーサルデザインタクシー
車いす、補装具収納場所	福祉タクシー車両
参考：移動等円滑化基準	
<p>(福祉タクシー車両)</p> <p>第45条 車いす等対応車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>二 車いす又は寝台等の用具を備えておくスペースが1以上設けられていること。</p> <p>2 回転シート車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則第一条に規定する設備を備えたものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>一 折り畳んだ車いすを備えておくスペースが1以上設けられていること。</p>	
標準的な内容	
車いす収納スペース	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車いすの収納スペースを確保する。 ・収納スペースは、長さ1,050mm以上×幅350mm以上×高さ900mm以上とする(標準型自操用手動車いすを折りたたんだ時の最大寸法に対応できる収納スペース。)
補装具収納スペース	<ul style="list-style-type: none"> ・車内に杖、歩行器、歩行車等の補装具を収納するスペースを設置する。

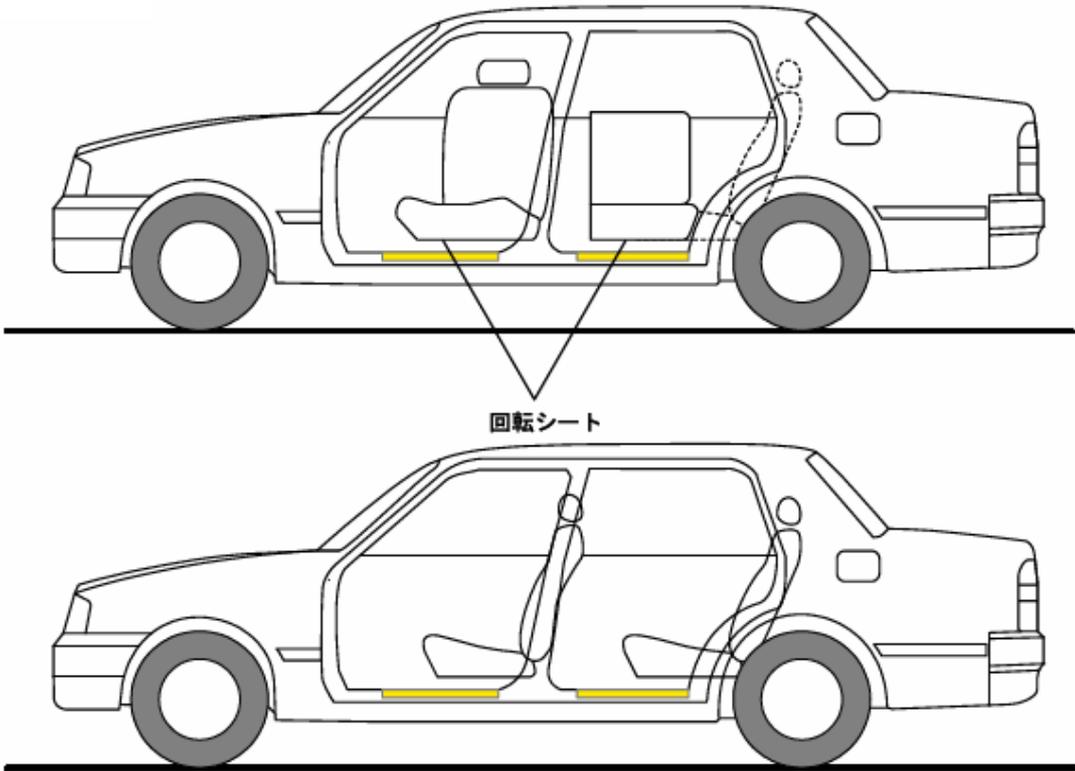
部位・設備項目	ユニバーサルデザインタクシー
車いす表示	福祉タクシー車両
標準的な内容	
車いす標示による乗車案内	<ul style="list-style-type: none"> ・車外に、車いすシンボルマークを表示し、移乗又は車いすによる乗車が可能であることを明示する。乗車可能な車いすの大きさ、形状等について車外に明示する。
姿図・寸法	
<p><車いすタクシーのマーク></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p>注)福祉限定事業者は屋上灯の装着が義務づけられていない。</p> <p>ボンネット部に車いすマークを掲示した例</p> 	

肢体不自由者・高齢者等対応（セダンタイプ／回転シート車）

- ・乗車定員：4～5名程度
- ・車いす使用者・杖使用者などの肢体不自由者、高齢者などが安全かつ円滑に座席に移乗できるよう回転シートを装備。
- ・車いす、杖、歩行器、歩行車等の補装具はトランクなどに収納。



部位・設備項目	肢体不自由者・高齢者等対応
乗降口（セダン）	福祉タクシー車両
標準的な内容	
乗降口の広さ	<ul style="list-style-type: none"> ・身体障害者、高齢者の乗降の円滑化を図るため、乗降口を可能な限り広くする。 ・乗降補助用ルーフハッチを設置しても良い。
乗降口下の段差	<ul style="list-style-type: none"> ・後部ドア開口部下部の、床面との段差を少なくする。
乗降口の段部	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降口の端部は、その周囲の部分や路面との明度差が大きいこと等により、身体障害者、高齢者が端部を容易に識別しやすいようにする。
床面の材質	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降口付近の床の材質は、滑りにくい仕上げとする。
足下照明材	<ul style="list-style-type: none"> ・夜間においても足下が見やすいように、乗降口にはドア開口時に点灯する足下照明灯を設置する。
回転シート	<ul style="list-style-type: none"> ・肢体不自由者の車いすからの移乗、高齢者等の乗車がしやすいように、シートが回転して車外に出る機構を設置する。
望ましい内容	
回転シート	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、肢体不自由者等の利用に配慮し、余裕を持ったレッグスペースを確保することが望ましい。

部位・設備項目	姿図・寸法
乗降口(セダン)	< 回転シート >
	

部位・設備項目	肢体不自由者・高齢者等対応
車いす、補装具収納場所	福祉タクシー車両
参考：移動等円滑化基準	
<p>(福祉タクシー車両)</p> <p>第45条 車いす等対応車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>二 車いす又は寝台等の用具を備えておくスペースが1以上設けられていること。</p> <p>2 回転シート車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則第一条に規定する設備を備えたものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>一 折り畳んだ車いすを備えておくスペースが1以上設けられていること。</p>	
標準的な内容	
車いす収納スペース	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車いす使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車いすの収納スペースを確保する。 ・ 車いすを収納するスペースは、折りたたんだ車いす(標準型自操用手動車いすを折りたたんだ時の最大寸法は、長さ 1,050mm×幅 350mm×高さ 900mm)が収納できるスペースを確保する。ただし、構造上の理由により十分なスペースを確保できない場合には、折りたたんだ車いすをトランクに収納した際にトランクの蓋を固定できる用具を設ける。
補装具収納スペース	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車内に杖、歩行器、歩行車等の補装具を収納するスペースを設置する。

部位・設備項目	
車いす表示	
標準的な内容	
車いす標示による乗車案内	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車外に、車いすシンボルマークを表示し、移乗又は車いすによる乗車が可能であることを明示する。 ・ 乗車可能な車いすの大きさ、形状等について車外に明示する。

その他のタクシー車両における車いす等対応（セダンタイプ）

- ・乗車定員：4～5名程度
- ・一般タクシー車両における固定シートに移乗することが可能な車いす使用者や杖などを利用する肢体不自由者への利用に配慮し、車いす、杖、歩行器、歩行車等の補装具をトランクなどに収納できるよう配慮する。

部位・設備項目		その他のタクシー車両における車いす等対応
車いす、補装具収納場所		一般タクシー車両
標準的な内容		
車いす収納スペース	<ul style="list-style-type: none"> ・折りたたんだ車いすを収納できるスペースが十分に確保できない場合は、折りたたんだ車いすをトランクに収納した際にトランクの蓋を固定できる用具を設ける。 	
望ましい内容		
車いす収納スペース	<ul style="list-style-type: none"> ・雨天時に車いすが濡れないよう配慮することが望ましい。 ・車いす使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車いすの収納スペースを確保することが望ましい。車いすを収納するスペースは、折りたたんだ車いす（標準型自操用手動車いすを折りたたんだ時の最大寸法は、長さ 1,050mm × 幅 350mm × 高さ 900mm）が収納できるスペースを確保する。 	
補装具収納スペース	<ul style="list-style-type: none"> ・車内に杖、歩行器、歩行車等の補装具を収納するスペースを設置する。 	

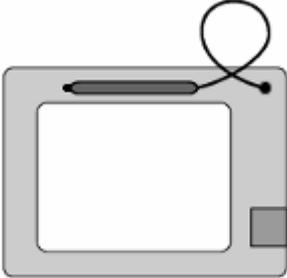
2. 視覚障害者への対応

- ・視覚障害者は文字等の視覚情報の取得が困難であることから、タクシー会社、車両番号、運賃等のタクシー利用に必要な情報を点字・音声等により提供する。
- ・弱視者、色覚障害者に配慮し、空車ランプ、タクシーメーター表示等は、見分けやすい色の組み合わせとし、表示要素毎の明度差・彩度差を確保した大きな表示とする。

部位・設備項目	視覚障害者対応
点字表示・音声案内等	福祉タクシー車両 一般タクシー車両
参考：移動等円滑化基準（福祉タクシー車両が対象）	
<p>（福祉タクシー車両）</p> <p>第45条 車いす等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>四 事業者名、車両番号、運賃及び料金その他の情報を音又は点字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。ただし、これらの情報を提供できる者が乗務している場合は、この限りでない。</p>	
標準的な内容	
タクシーメーター表示	<ul style="list-style-type: none"> ・色覚障害者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの明度差・彩度差を確保した大きな表示とする。（「参考：色覚障害者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと）
初乗り運賃の点字表示等	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者のために、初乗り運賃を点字等で表示する。
車両番号表示	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者のために、タクシー会社名、車両番号を知らせるため、これらの情報の点字案内等を行う。 <p>注：乗車した車両番号は、忘れ物の問い合わせ等の際に活用できる。</p>
空車表示	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの空車ランプ表示は、夜間でも視認可能なものとする。 ・LED表示器の場合は直射日光のもとでも視認可能なものとする。 ・弱視者・色覚障害者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの明度差・彩度差を確保した大きな表示とする。（巻末「参考：色覚障害者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと）
望ましい内容	
運賃の音声案内	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者のために、音声によって運賃が確認できるような装置を設置することが望ましい。

3. 聴覚障害者への対応

- ・聴覚障害者は音声・言語によるコミュニケーションが困難となることから、乗務員とのコミュニケーションに際しては筆談用具などを備える。

部位・設備項目		聴覚障害者対応
その他の設備、表示		福祉タクシー車両 一般タクシー車両
参考：移動等円滑化基準（福祉タクシー車両が対象）		
（福祉タクシー車両） 第45条 車いす等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 五 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。		
標準的な内容		
聴覚障害者 コミュニケーション設備	・聴覚・言語障害者とのコミュニケーション円滑化のために、筆談用のメモ用紙などを備える。	
望ましい内容		
聴覚障害者 コミュニケーション設備	・使用頻度の高い手話は習得することが望ましい。例：「ありがとうございます」「お待ち下さい」等。	
姿図・寸法		
<p>< 筆談器 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・筆談器は書いてすぐ消して使える特徴がある。 ・メモ用紙については書いて渡せる利点がある。 		
		

4. 知的・発達障害者への対応

- ・発達障害者や知的障害者など、言葉（文字と話し言葉）による人とのコミュニケーションが困難な障害者等に配慮し、コミュニケーション支援用絵記号等によるコミュニケーションボードを備える。

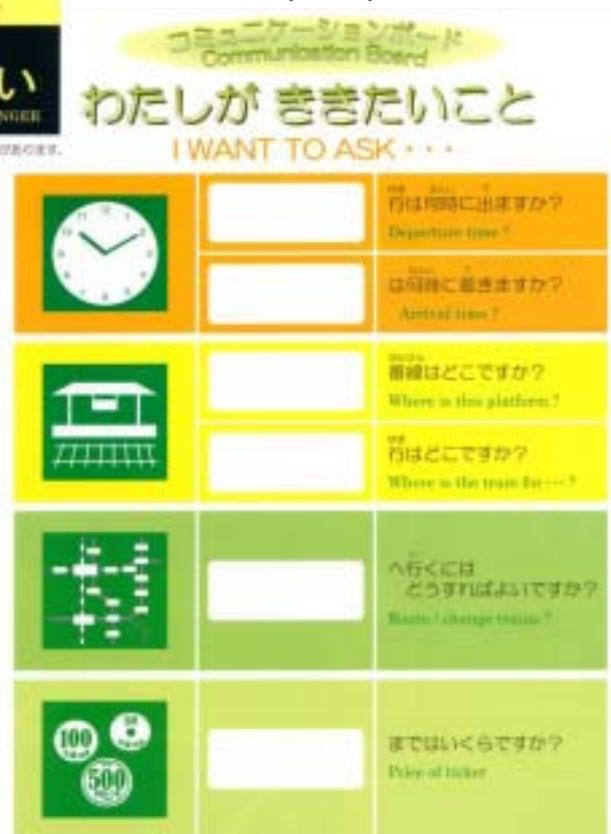
部位・設備項目		知的・発達障害者等対応																				
その他の設備、表示		福祉タクシー車両 一般タクシー車両																				
望ましい内容																						
コミュニケーションボード	・言葉（文字と話し言葉）による人とのコミュニケーションが困難な障害者等に配慮し、JIS T0103 で規定されたコミュニケーション支援用絵記号等によるコミュニケーションボードを準備することが望ましい。																					
参考例																						
「コミュニケーション支援用絵記号デザイン原則（JIS T0103）」に収載されている絵記号の例																						
【分類項目】501：乗り物・交通																						
<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> 501001 自転車</td> <td style="text-align: center;"> 501002 バイク</td> <td style="text-align: center;"> 501003 車</td> <td style="text-align: center;"> 501004 バス</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> 501005 電車</td> <td style="text-align: center;"> 501006 地下鉄</td> <td style="text-align: center;"> 501007 新幹線</td> <td style="text-align: center;"> 501008 飛行機</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> 501009 船</td> <td style="text-align: center;"> 501010 救急車</td> <td style="text-align: center;"> 501011 消防車</td> <td style="text-align: center;"> 501012 車椅子</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> 501013 福祉車両</td> <td style="text-align: center;"> 501014 信号機</td> <td style="text-align: center;"> 501015 バス停</td> <td style="text-align: center;"> 501016 横断歩道</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> 501017 交差点</td> <td style="text-align: center;"> 501018 駅</td> <td style="text-align: center;"> 501019 事故</td> <td></td> </tr> </table>			 501001 自転車	 501002 バイク	 501003 車	 501004 バス	 501005 電車	 501006 地下鉄	 501007 新幹線	 501008 飛行機	 501009 船	 501010 救急車	 501011 消防車	 501012 車椅子	 501013 福祉車両	 501014 信号機	 501015 バス停	 501016 横断歩道	 501017 交差点	 501018 駅	 501019 事故	
 501001 自転車	 501002 バイク	 501003 車	 501004 バス																			
 501005 電車	 501006 地下鉄	 501007 新幹線	 501008 飛行機																			
 501009 船	 501010 救急車	 501011 消防車	 501012 車椅子																			
 501013 福祉車両	 501014 信号機	 501015 バス停	 501016 横断歩道																			
 501017 交差点	 501018 駅	 501019 事故																				

コミュニケーションボードの例

(表面)



(裏面)



出典：厚生労働科学研究
 「発達障害者支援のための地域啓発プログラムの開発」(H17年度)
 主任研究 堀江まゆみ (白梅学園大学・短期大学)

5 . 高齢者・障害者等その他配慮事項

- ・高齢者、障害者等の利用に配慮し、座席は座りやすく、立ち上がりやすいものとする。
- ・走行中の安全確保を図るため、車内に手すりを設置する。
- ・タクシーメーターは見やすい位置に設置する。

部位・設備項目		高齢者、障害者等その他配慮事項
座 席		福祉タクシー車両 一般タクシー車両
標準的な内容		
座席の仕様	・床面からの高さ、奥行き、背当ての角度、座面の角度等を配慮し、座りやすく、立ち上がりやすいものとする。	

部位・設備項目		標準的な内容
車内の手すり		
標準的な内容		
手すりの設置	・障害者・高齢者の走行中の安全確保のために、車内に手すりを設置する。	
手すりの色	<ul style="list-style-type: none"> ・夜間や薄暗い時、又は高齢者、弱視者の安全のために、手すりは容易に識別できる配色であること。 ・手すりの色は朱色又は黄赤とする。手すりとその周囲の部分との色の明度差をつける。 	
手すりの形状	<ul style="list-style-type: none"> ・障害者・高齢者が握りやすい形状とする。 ・手すりの径は20～30mm程度とする。 	
手すりの材質	・障害者・高齢者が握りやすいように、手すりの表面はすべりにくい材質や仕上げとする。	

部位・設備項目

高齢者、障害者等その他配慮事項

運賃案内

福祉タクシー車両
一般タクシー車両

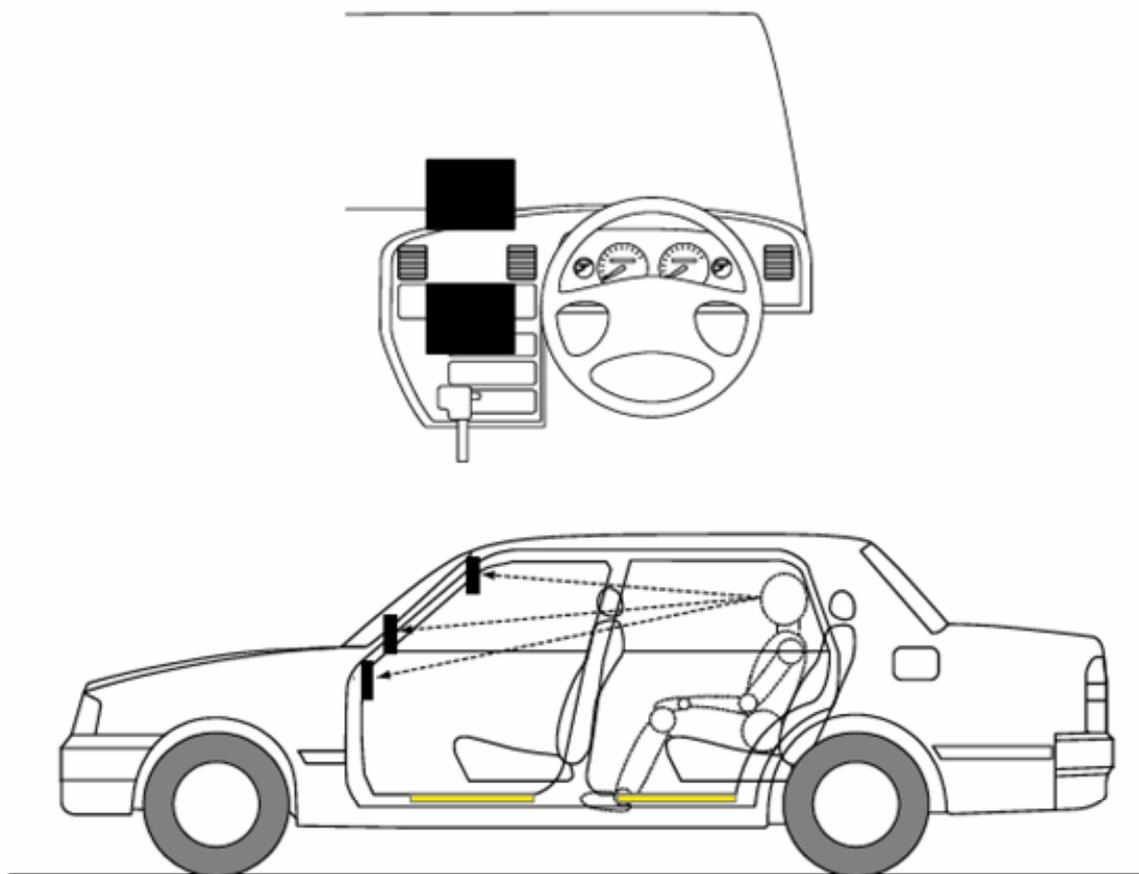
標準的な内容

タクシーメーターの位置

- ・タクシーメーターは、後部座席からも見やすい位置に設置する。
- ・肢体及び体幹機能障害者の利用者の着座位置からも特段の動作を要することなく視認できる位置にも料金表示を設置する。

姿図・寸法

<タクシーメーターの位置>



第4章 航空機

部位・設備項目		航空機
可動式ひじ掛け		
参考：移動等円滑化基準		
<p>(可動式のひじ掛け)</p> <p>第64条 客席数が三十以上の航空機には、通路に面する客席（構造上の理由によりひじ掛けを可動式とできないものを除く。）の半数以上について、通路側に可動式のひじ掛けを設けなければならない。</p>		
標準的な内容		
可動式 ひじ掛け	<ul style="list-style-type: none"> 客席数が30以上の航空機には、通路に面する客席の半数以上について、通路側に可動式のひじ掛けを設ける。（構造上の理由によりひじ掛けを可動式とできないものはこの限りではない。） 	
望ましい内容		
可動式 ひじ掛け	<ul style="list-style-type: none"> 構造上の理由によりひじ掛けを可動式とできないものを除き、通路に面する全ての客席について、可動式のひじ掛けを設けることが望ましい。 	

参考例	
通路側に設置された可動式のひじ掛け	
	

部位・設備項目	航空機
機内用車いす	
参考：移動等円滑化基準	
<p>(通路)</p> <p>第63条 客席数が六十以上の航空機の通路は、第六十五条の規定により備え付けられる車いすを使用する者が円滑に通行することができる構造でなければならない。</p> <p>(車いすの備付け)</p> <p>第65条 客席数が六十以上の航空機には、当該航空機内において利用できる車いすを備えなければならない。</p>	
標準的な内容	
機内用車いすの設置	・客席数が60以上の航空機には、当該航空機内において利用できる車いすを備える。

参考例	
航空機の通路を円滑に通行することができる構造の車いす(アイルチェア)	
	

部位・設備項目	
運航情報提供設備	
参考：移動等円滑化基準	
<p>(運航情報提供設備)</p> <p>第66条 客席数が三十以上の航空機には、当該航空機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。</p>	
標準的な内容	
運航情報提供設備の設置	・客席数が30以上の航空機には、当該航空機の運航に関する情報を離着陸時、緊急時等に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機内放送設備を備える。

車いす用トイレ

参考：移動等円滑化基準

(便所)

第67条 通路が二以上の航空機には、車いす使用者の円滑な利用に適した構造を有する便所を一以上設けなければならない。

標準的な内容

車いす用トイレの設置	・通路が2以上の航空機には、車いす使用者対応トイレを1以上設ける。
ドアの幅	・ドア幅は、航空機に設置している車いすの通行を考慮したものとする。
トイレ内部の仕様	・車いす対応トイレは、航空機に設置している車いすのまま出入りすることができ、車いすから便座(腰掛け式=洋式)への移動を考慮する。 ・車いすから便座への移動が可能なスペースを確保する。
非常通報装置	・手の届く範囲に設置する。

参考例

車いす使用者の円滑な利用に適した構造のトイレの例



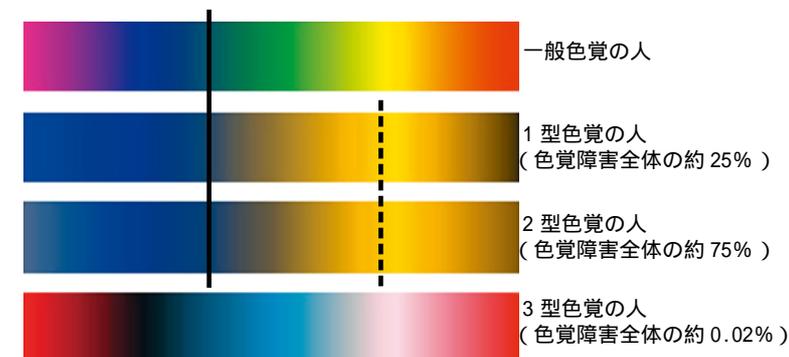
第5章 旅客船

旅客船の各部位の構造及び設備に係るガイドラインは、「旅客船バリアフリーガイドライン」が策定されているので参考とされたい。

参考 色覚障害者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ

～大多数を占める赤緑色覚障害（1型色覚、2型色覚）の特徴

- 赤～緑の波長域において、明度が類似した色の見分けが困難になっている。次図の、黒い実線から右(長波長)側の「赤～緑の領域」で、色の差が小さくなっている。この範囲では点線を中心に左右の色がほぼ対称に見えていて、「赤と緑」「黄緑と黄色」の差が特に小さくなっている。
- さらに1型色覚では、最も長波長側の視物質に変異があるため、赤が暗く感じられる。そのため「濃い赤」はほとんど「黒」に見える(弱視の人と同じ傾向がある。)。黒背景に赤い文字の電光掲示はほとんど読み取れず、また注意標示や時刻表などの赤が黒と同じに見えてしまう(交通信号機ではこの問題を避けるため、赤信号にはオレンジに近い色を使用している。)



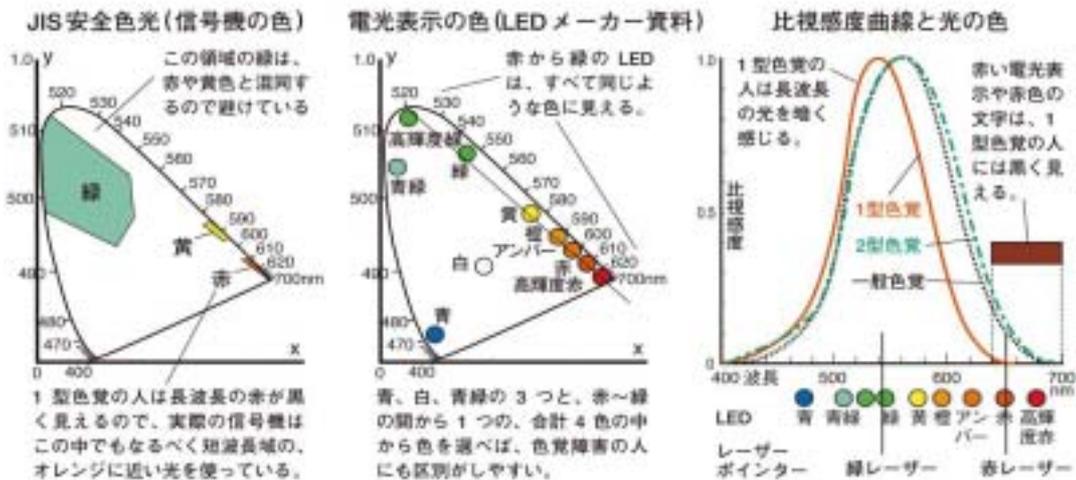
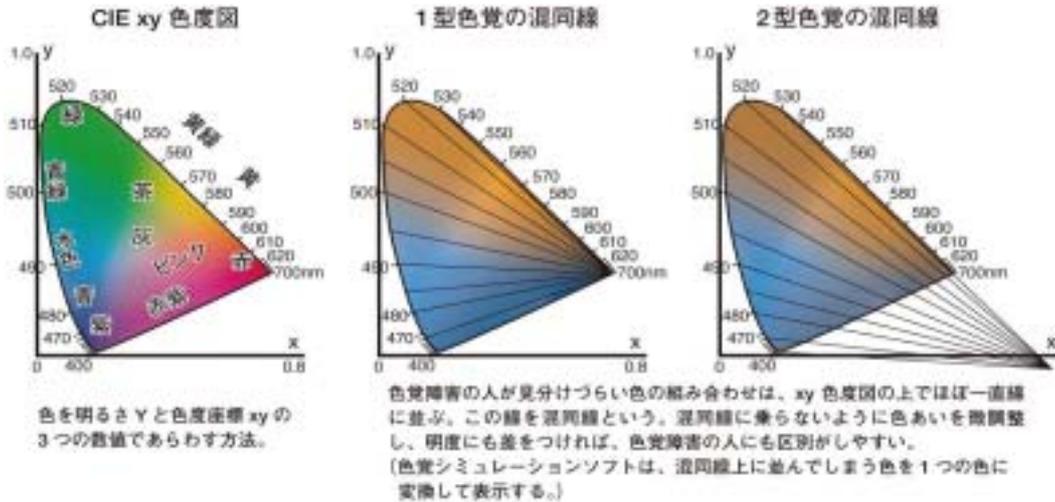
注)この図版は最も程度の強い人の見え方をシミュレートしたもので、全員がこのように見えるわけではありません。

- ある色と、それにRGBの赤成分または緑成分を足した色が区別しにくくなる。「紫と青」「緑と茶色」「赤と茶色」などそれぞれの色が同じようにみえてしまう。
- 彩度の低い色どうしも識別が難しく、「水色とピンク」「灰色と淡い水色、淡いピンク、薄緑」などがそれぞれ同じように見える。
- 鮮やかな蛍光色どうしの見分けも苦手で、黄色と黄緑の蛍光ペンや、ピンクと水色の蛍光ペンは、それぞれほとんど同じ色に見える。
- 赤と緑の一方の視物質がない分、色の識別において青視物質に依存する度合いが高いため、青色への感度はむしろ高い面がある。「赤と緑」や「黄色と黄緑」はほとんど同じ色に見えるが、「緑と青緑」は全然違う色に見える(交通信号機ではこれを利用して、緑の信号には青味の強い色を使用している。)
- 色相(色あい)の見分けが苦手な分、明度や彩度の差にはむしろ敏感であり、同系色の明暗の識別には支障は少ない。
- ある程度の色は区別できるため、区別できないところにさらに色分けがあるととは考えない傾向がある。そのため色分けがされていること自体に気付かないことがある。
- 一般の人の色覚に合わせて作られた「色名(色のカテゴリー)」に、色覚障害の人はうまく対応できない。そのため、色名が明記されていないと、たとえ色が違うことが分かってもしっかりと色名が分からず、色名を使ったコミュニケーションが困難になる(これに対応して、近年の国産文房具ではペン軸に色名を明記しているものが増えている。)



出典：神奈川県「カラーバリアフリー『色づかいのガイドライン』」平成17年10月（一部加筆）

- 色覚障害の人が見分けづらい色の組み合わせは、xy色度図の上でほぼ一直線に並ぶ。この線を混同線という。路線図など多くの色を使用する場合も、それぞれの色の範囲内で混同線に乗らないように色合いを微調整し、明度にも差をつけることによって、色覚障害の人にも区別がしやすくなる(色覚シミュレーションソフトを使うと、同じ混同線に乗る色が1つの色に表示されるので、見分けづらい組み合わせを確認できる。)



出典：秀潤社「細胞工学」誌「色覚の多様性と色覚バリアフリーなプレゼンテーション」平成14年8月及び金芳堂「脳21」誌「色覚のタイプによって色はどのように見えるか」平成15年10月(一部加筆)

なお、弱視者・色覚障害者に配慮した移動環境、サイン環境の課題については、「おわりに ～今後の課題と展望」を参照。

上記「参考」をもとにした、色覚障害者における各サイン等の見やすさについてその一例を以下に紹介する。

(コラム)「色覚障害の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」の一例
(大多数を占める赤緑色覚障害(1型色覚、2型色覚)の場合の例)

背景の色と文字やサインの色について

黒の背景の場合

- 黒背景の上に重要な情報が赤字で表示されていてもその部分は黒く見えてしまい識別できない場合があるので、オレンジに近い赤や、黄色やオレンジを用いると視認しやすくなる。赤を用いる場合には、他の色との境目に細い白線を入れると視認しやすくなる。
- LED表示は黒背景となるので、赤よりもオレンジ等を用いると視認しやすくなる。
- 白内障の人は青が暗く見える場合があるため、黒背景の上には青よりも水色を用いると視認しやすくなる。

色付きの背景の場合

- 濃い色の背景の上に別の色で文字やサインを表示すると、色覚障害の人には視認しづらい場合が多いので、色付きの背景では、文字やサインはなるべく白(濃い色の場合)か黒(淡色の場合)で表示すると視認しやすくなる。
- 路線マークなど、決められた色のサインを表示する場合には、周囲に白で縁取りをつけることで視認しやすくなる。

グレーの背景の場合

- 水色、ピンク、淡い緑などの文字はグレーの背景と混同しやすく、文字やサインが識別できなくなる場合があるので、黒か白、もしくは明度差がはっきりした濃い色の文字やサインを用いて表示すると視認しやすくなる。

白の背景の場合

- 白内障の人は黄色が白と区別できない場合があり、1型色覚の人は水色や明るい青色が白と区別できない場合が

あるので、周囲に黒で縁取りをつけると視認しやすくなる。

同系色の濃淡

- ・色覚障害の人は明度や彩度の差には敏感なので、同系色の濃淡で文字やサインを表示しても視認できる。

文字やサインの表示要素ごとの見分けにくい色の組み合わせについて

赤と黒

- ・黒と対比させる場合はなるべくオレンジか、オレンジに近い赤を用いると視認しやすくなる。
- ・注意書きの文章や案内地図の現在位置表示等を赤で表示する場合は、下線を引く又は反転文字により示すといったように、色だけでなく形状でも変化をつけると視認しやすくなる。
- ・禁煙、立入禁止等の警告サインは、赤と黒が接するところに細い白縁を入れると視認しやすくなる。

赤と緑

- ・この組み合わせは識別できない場合があるので、赤と青、もしくは赤と水色を用いると視認しやすくなる。やむを得ず緑を使う場合は、緑ではなく青緑を用いると視認しやすくなる（緊急避難の経路図、トイレの空き・使用中の表示、扉の開・閉、エスカレーター等の進入可・不可、タクシーの空車・乗車など。）。
- ・色だけでなく、「空き・使用中」などの文字表示や、「」「×」「」などの記号を用いると視認しやすくなる。
- ・表示ランプ等で赤と緑のランプが切り替わるものは識別できない場合があるので、色を変えるのではなく「点灯・消灯」や「点灯・点滅」の方が識別しやすくなる（携帯電話やデジタルカメラの充電状況の表示灯は「赤・緑」から「点灯・消灯」に変更された。）。

ピンクと水色

- ・この組み合わせは識別できない場合があるので、赤と青を用いると視認しやすくなる。水色を用いる場合は、ピンクを赤紫（マゼンタ）に近い色にすると視認しやすくなる（トイレの男女を示すサインなど。）。

黄色と明るい黄緑、オレンジと黄緑

- ・この組み合わせは識別できない場合があるので、黄緑のかわりに青みの強い緑や、彩度の低いパステルカラーを用いると視認しやすくなる（案内図の塗り分けなど。）。

青と紫

- ・この組合せは識別できない場合があるので、やむを得ず青を用いる場合には、赤みの強い赤紫（マゼンタ）を用いると視認しやすくなる。

茶色と赤、茶色と緑

- ・この組合せは識別できない場合があるので、赤や緑の明度を大きく変えると視認しやすくなる（明るい緑と焦げ茶色、濃い緑と淡く明るい茶色など。）。

蛍光色

- ・蛍光色どうしを組み合わせると識別できない場合があるので、蛍光色とくすんだ色を組み合わせると視認しやすくなる。

電光表示の色

- ・光る色の識別は特に難しく、赤・橙・黄・黄緑・緑が全て同じ色に見える場合がある。色の違いによって識別することが必要な場合は、これらのうちなるべく1色を用い、その他色覚障害者にも識別しやすい青緑・青・白等を組み合わせると視認しやすくなる。

路線や列車種別、店舗の種類や施設のゾーン等を色で区別している場合

- ・見分けやすい色の組み合わせを選ぶことが望ましいが、従前より情報として用いてきた色を変更することが難しい場合には、以下の配慮を行うことにより、視認しやすくなる。
同じ色名で表現できる色の中で、色相、明度、彩度を微調整すると視認しやすくなる（色の微調整によって一般の人への印象をあまり変えずに色覚障害の人への視認性を大きく向上できることがある。）。
色のみにも頼るのでなく、文字を併記する、 ×といった形状を変える、ハッチングや紋様を施す、斜体・下線・枠囲み・明暗反転表記を併用することなど形状による識別を追加すると視認しやすくなる。

その他デザインについて

色名の表記

- ・凡例等には、それぞれの色名を明記するとコミュニケーションがとりやすくなる。

色面の境界

- ・色と色の境界には白または黒の細線で縁取りをすると、違う色で塗られていることが視認しやすくなる。

色の面積等

- ・面積が広いほど色の違いが分かりやすくなるので、色付きの線は極力太くし、文字は極力太い書体を用いると視認しやすくなる。
- ・路線色によって車両等を色分けする場合には、なるべく太い帯状もしくは全体を色分けすると視認しやすくなる。
- ・車両等は、他の一般車両と判別しやすい色に明確に塗られていると視認しやすくなる。

色指定の統一

- ・色覚障害の人は微妙な青みの違いや明度・彩度の違いにはむしろ敏感であるために、一般の人には大体同じように感じられる色が、色覚障害の人には全然違う色に見える場合がある。従って、案内図、壁面・床面等のサイン、パンフレット等の印刷物等で、同じものを示す場合にはそれぞれの色を統一すると視認しやすくなる（色を指定する場合は色名ではなく、カラーチップやCMYK値などで数値的に行くと統一できる。）。

出典：神奈川県「カラーバリアフリー『色づかいのガイドライン』」平成17年10月及び秀潤社「細胞工学」誌「色覚の多様性と色覚バリアフリーなプレゼンテーション」平成14年9月を基に作成

おわりに ～課題と今後の展望～

本整備ガイドラインの策定にあたっては、技術的・制度的な観点等からさまざまな制約があるものの実現に向けて積極的な取組みが望まれる内容を「望ましい内容」として記載したところである。

一方、既存の旅客施設・車両等の状況から、今後、実現にあたって多くの解決すべき課題を有する内容や、革新的な技術開発が必要となる内容など、「望ましい内容」として記載するに至らなかったものもあるが、こうした内容については、長期的展望として一定の方向性を示すべきであるとされた。また、バスやタクシー等の車両においては、車両の整備とともに乗務員の接遇・介助の充実を求める意見もあった。

また、バリアフリー新法では、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が施策の対象に含まれることが明らかにされた。こうしたことから、本整備ガイドラインでは、高齢者、障害者等の主な特性をその障害等ごとに記述することとしたが、知的・精神・発達障害者等に対応した施設整備等の内容については、時間的な制約等があり、網羅的に記載するには至らなかった部分もある。今後、こうした対応策についても検討が必要と考える。

以下では、整備ガイドライン作成の検討過程で残された上記以外の具体的な論点項目について、課題と今後の展望について示すこととする。

鉄道車両における乗降口扉位置の統一について

公共交通移動等円滑化基準においては、一定の条件が整った場合におけるホームドア又は可動式ホーム柵の設置が義務化された。これを受け、バリアフリー整備ガイドラインでは、「発着するすべての鉄道車両の旅客用乗降口の位置が一定しており、鉄道車両を自動的に一定の位置に停止させることができるプラットホームにおいては、ホームドア又は可動式ホーム柵により転落防止策を行う。ただし、旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれがある場合にあっては、ホーム縁端警告ブロック、点状ブロック等により転落防止措置を行う」ことが盛り込まれたところである。

ホームドア又は可動式ホーム柵の設置にあたっては、乗降口の扉位置が一定していること等が条件となるが、同一ホームに扉位置の異なる車両が乗り入れる場合には、ホームドア又は可動式ホーム柵の設置が困難となるのみならず、全ての利用者にとって乗車位置が分かりづらいものとなり、整列乗車にも支障を生じるおそれがある。

一方、鉄道事業者においては、様々な利用者ニーズに応えるため、扉位置について工夫を凝らした車両の導入を進めてきた経緯があり、直ちに扉位置の統一を図ることは困難かつ非現実的である。このため、現在、扉位置に依存しない開閉方式によるホームドア又は可動式ホーム柵の技術開発が進められているところである。

小委員会等においては、そのような技術開発が進められている状況下では、まずは、可能な限り車両側で扉位置の統一を図ることが重要ではないかとの議論があった。

現時点においても、各鉄道事業者においては、扉位置の統一に向けた取り組みを進めているところであるが、本課題については、相互直通運転を実施している場合においては、扉位置の統一に向けた事業者間での調整が必要となること、既存車両の更新には一定の期間が必要となること、扉位置に依存しない開閉方式によるホームドア又は可動式ホーム柵の技術開発

が進められていること等、多くの課題が残されていることから「望ましい内容」として記載するには至らなかった。

今後、ホームドア又は可動式ホーム柵の早期の設置を実現するためには、上述の課題への前向きな対応が望まれるが、車両側における取組みとして乗降口の扉位置を統一することが目的を達成するための第一歩と考えられる。

車両等における空間制約について

本整備ガイドラインでは、JIS 規格（JIS T9201・JIS T9203）の定める手動車いす及び電動車いすの最大寸法（全長 1,200mm、全幅 700mm、全高 1,090mm）を考慮し、車いす使用者の乗降、乗車、車両内通行に必要な基本的な寸法として、通過に必要な幅を 800mm、余裕のある通過や通行に必要な幅を 900mm、車いすスペースを 750mm×1,300mm と示している。本整備ガイドラインでは、ここに示した寸法の範囲で使用できる車いすを想定して数値の検討を行った。ただし、タクシー等空間制約が大きい場合においては、乗降等に支障のない範囲内で別途必要な寸法を示している（乗降口の幅 750mm 以上、スロープ幅 720mm 以上など）。

車いす使用者の円滑な移動のためには可能な限り広い空間を確保することが望まれるが、車両等は建築物や屋外空間等に比して構造上の制約が大きく、一定の空間制約が存在する。このような制約がある一方で、現在使用されている車いすの種類によっては、本整備ガイドラインで示している基本的な寸法よりも大きな動作空間を必要とする場合がある。

JIS 規格では、車いすは手動車いす（JIS T9201）、電動車いす（JIS T9203）に分類され、さらに電動車いすは、標準形、簡易形、ハンドル形、座位変換形に分類されている。いずれも外寸は同じであるが、回転性能については、標準形・簡易型の電動車いすが 0.9m の直角路を切り返しは行わずに走行できること、ハンドル形・座位変換形の電動車いすが 1.2m の直角路を切り返しは行わずに走行できることを求めている。

一方で、空間制約が大きい車両において、余裕のある通過に必要な通過幅である 900mm を上回る構造を求めることは現在の施設構造や車両構造の関係から一律に求めることは困難と考えられる。この点に関しては、車いすの車体側の仕様も含めて、なお議論や検討が必要であり、運用面も含めて、今後さらに検討が進められるべきと考えられる。

バスの乗降装置（スロープ板）及び車いす固定装置について

バスの乗降装置（以下「スロープ」という。）及び車いすを固定するための装置（以下「車いす固定装置」という。）については、安全性や操作性の向上のため、これまで様々な検討がなされてきた。

スロープについては、使用時の傾斜の緩和、脱輪や板そのものが落下しないような対策が求められている。標準仕様では、使用する道路（歩道）の条件として 150mm の高さが想定されており、また、歩道幅員が狭い場合を考慮して、あえて 1,050mm という長さが示されている。実際の運用では、道路路肩部（高さ 0mm）での乗降、セミマウント形状（高さ 50mm）での乗降等が想定されるが、そうした条件下においても安全な乗降を実現する必要がある。傾斜緩和のため必要に応じて長尺スロープを用いる事例は、本整備ガイドラインの中でも紹介した。エッジ部の立ち上がりについては、車いすの脱輪防止の観点から必須であるという意見がある一方で、歩道幅員が狭い等の場合においてはスロープ途中で方向転換が必要となることから、立ち上がりは不要であるという意見もあった。また、スロープ下端部は、全方位からの乗降が

可能となるよう、台形上のすりつけ部を設けてはどうかとの意見もあった。スロープの強度維持、乗務員による取扱いを考慮した軽量化、収納場所の確保等といった課題について、さらに検討を進める必要がある。

車いす固定装置については、急停車時、急旋回時、衝突時等における乗員の安全確保の観点から必要な装備であるにも関わらず、固定方法が煩雑で時間を要するために、一部で固定自体が徹底されていない実態が見受けられる。標準仕様において示されている3点式の固定装置は、これまでの研究成果により安全性、汎用性等の点から受け入れられ、現状では多くのノンステップバスに普及している。しかしながら、短い停車時間内に固定、解除を行うことは車いす使用者や乗務員にとって負担が大きく、他の利用者にとって与える影響も大きい。このため、より操作性が高く、安全かつ確実に固定できる装置の開発が必要である。一方で、車両側だけでなく、車いす側の強度や、固定位置の改善等の課題も多く存在し、新たな装置の開発には一定の時間を要するものと考えられる。

いずれの装置についても、現在、安全面及び操作性の改善を図るための調査、研究が進められており、その成果が待たれるところである。

弱視者・色覚障害者の見え方に関する研究について

本整備ガイドラインでは、弱視者や色覚障害者の移動等円滑化に配慮し、乗降口端部や段差などの識別、視覚表示設備の文字の大きさ、コントラスト、見分けやすい色の組み合わせ等を示した。また、巻末参考において「色覚障害者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」として、サイン類等の色の選択の際に参考とすべき配慮事項を可能な限り示したところである。

一方で、弱視者や色覚障害者による見え方は疾患やその程度等によって多様であることもあり、一律にガイドライン化するに至らなかった項目がある。主に施設側に関係するものとなるが、例えば、照度については、弱視者の中には明るいことを望む者がいる一方で、明るすぎることを苦手とする者もいることから、限られた検討時間の中で一律の照度基準を策定することは困難であった。また、サインの色や大きさについても、ある利用者に判別しやすいサインが、他の利用者には判別しにくいことがあるといったことも指摘された。

弱視者・色覚障害者に配慮した移動環境、サイン環境については、課題やニーズ等を詳細に把握するとともに、科学的な裏付けのある研究成果等を踏まえた適切な検討・判断が必要であると考えられることから、具体的な配慮事項等をガイドラインとして取り上げるには至らなかった（本整備ガイドラインでは、配慮が望まれる課題やニーズについて参考として紹介するに留めた。）。こうした課題については、今後、さらに検討を進め、その成果を期待することとしたい。

乗務員、係員等による接遇・介助について

本整備ガイドラインの作成のための検討委員会やパブリックコメントにおいては、乗務員、係員等による接遇・介助の充実を求める意見が多く寄せられた。接遇・介助については、バリアフリー新法第8条第5項において「公共交通事業者等は、その職員に対し、移動等円滑化を図るために必要な教育訓練を行うよう努めなければならない。」とされており、公共交通事業に従事する職員による適切な対応が求められているところである。これは、旅客施設や車両等のバリアフリー化だけでは必ずしも利用者のニーズに十分に対応できるわけでは

なく、ソフト面の対応と相まって移動等円滑化が図られることの重要性を踏まえて、努力義務として定められたものである。

本整備ガイドラインは、旅客施設や車両等というハードウェアに関して求められる整備水準を示すことが目的であるため、公共交通事業者等における人材育成やバリアフリー設備の具体的な運用等には、特に言及はしていない。しかしながら、様々なニーズに対応するため、職員個々の介助技術等の習得、向上の必要性は、今後ますます高まると考えられることから、公共交通事業者等においては、積極的にこの課題に取り組むことが望まれる。

目下のところ接遇・介助に関する職員教育については、公共交通事業者等が行っている研修や民間団体等が開催する研修プログラム等、独自の取り組みが進められているところである。引き続きそうした活動の促進が求められる中、公共交通事業者等に向けた研修プログラムの開発が進められている状況もあり、より一層の接遇・介助の充実が図られることを期待したい。

一方で、公共交通事業に従事する職員だけではなく、利用者向けの情報提供、トレーニング機会の提供等についてもその必要性が指摘されている。高齢者や障害者等が移動環境を理解できるよう、バリアフリー化された経路や施設の利用方法等について積極的に情報提供を行うとともに、移動に介助が必要な人や不安を感じている人、初めて公共交通機関を利用する人等が安心して公共交通機関を利用できるよう、利用者向けのトレーニング機会の提供等について検討する必要がある。

このような取組みは、バリアフリー化を実現する上で、利用者、公共交通事業者双方が知識を得て、理解を深めるきっかけとなり得るものであり、高齢者や障害者等による公共交通機関の利用を促進する効果も期待できる。また、こうした取組みはすでに米国などで実践されているところであり、わが国でもその導入を検討するべきである。

さらには、本整備ガイドラインに沿った整備が行われるよう、その内容の周知、啓発を行うとともに、移動等円滑化の状況に応じた課題等を整理し、適時に、かつ、適切な方法によりその対応方策等を検討し、必要な措置を講ずるというスパイラルアップが重要である。

バリアフリー新法に基づく各種施策や本整備ガイドラインに沿った車両等の整備によって、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた公共交通機関のバリアフリー化がより一層進展することを期待したい。

高齢者・障害者等の主な特性

(1) 高齢者

「平成19年版高齢社会白書」によると、昭和45年(1970年)には、7.1%であった高齢化率(65歳以上の高齢者の比率)は、平成18年(2006年)には20.8%に達しており、平成25年(2013年)には国民の4人に1人が65歳以上の高齢者となる本格的な高齢社会が到来すると予測されている。

高齢者は、身体機能が全般的に低下しているため、明らかに特定の障害がある場合以外は、外見上顕著な特徴が見られないこともある。しかし、程度は軽くとも様々な障害が重複している可能性があり、移動全般において身体的・心理的負担を感じていることが多い。

機能低下の内容や程度は様々であり、本人が気づいていないうちに進行していることもある。身体的な機能低下はそれぞれの障害と関連して対応を考えることができる。例えば、耳が遠くなるということは聴覚障害の一部と考えることができ、白内障で視力が低下することは、視覚障害の一部ということができる。

心理面では、体力全体が低下している高齢者は、機敏な動きや、連続した歩行等に自信がなくなり(また、実際に困難になり)、心理的にも気力が低下してくることがある。

移動上の困難さ

- ・ 人混み、大規模な旅客施設、普段利用しない場所では不安を感じやすい。
- ・ 若い人のように長い距離を歩いたり、素早く行動することが困難な傾向にある。
- ・ 転倒したり、つまずきやすくなり、大きなけがにつながる可能性がある。
- ・ 路線図、運賃表、時刻表などの小さな文字が見えにくい。
- ・ 新しい券売機等の操作がわかりにくい。
- ・ 階段の上り下り、車両の乗降などは、身体的負担が大きい。
- ・ 階段の利用については、上るとき以上に下るときの身体的負担が大きく、不安を感じる。
- ・ トイレに頻繁に行きたくなる。
- ・ 長時間の立位が困難であり、ベンチなどに座る必要がある。
- ・ 屋外や空調下などでは、水分摂取が適宜行えない等から体温調整が難しい。

等

認知症

認知症は加齢に伴い著しく出現率が高まる疾病である。認知症の基本的な症状は単なる「もの忘れ」ではなく、脳の萎縮や血管の病変によって起こる認知・記憶機能の障害である。認知症にはいくつかの原因があり、アルツハイマー病や脳血管性認知症が代表的である。

移動上の困難さ

- ・ 体験の全部や少し前のことを忘れていたり、忘れたことの自覚を伴わない記憶機能の障害がある。
- ・ 自分のいる場所や行き先、時間がわからなくなる見当識の障害がある。
- ・ 徘徊行動をとり旅客施設などに迷い込む場合がある。こうした行動は制止が困難な場合が多い。

等

(2) 肢体不自由者(車いすを使用している場合)

車いす使用者は、下肢等の切断、脳血管障害、脊髄損傷、脳性麻痺、進行性筋萎縮、リウマチ性疾患等により下肢の機能が失われる(又は低下するなど)こと等により、障害に適した車いす(手動車いす、簡易式折りたたみ式電動車いす、電動車いす、ハンドル形電動車いす、(身体支持部のティルト機構やリクライニング機構等を有する)座位変換形車いす等)を使用している。また、一時的なけがによる車いすの使用も考えられる。

脳血管障害により車いすを使用している人は、左右いずれかの片麻痺の状態であることが多く、片方の手足で車いすをコントロールしている場合がある。

脊髄損傷により車いすを使用している人は、障害の状況により下半身、四肢等の麻痺が生じ、歩行が困難又は不可能になっている。また、便意を感じない、体温調整が困難、床ずれになる等、生活上多くの2次障害を抱えている場合が多い。床ずれを予防するため車いすのシートにクッションを敷いていることが多い。

脳性麻痺により車いすを使用している人は、不随意の動きをしたり、手足に硬直が生じていることがあり、細かい作業(切符の購入等)に困難をきたす場合がある。また、言語障害を伴う場合も多くあり、知的障害と重複している場合もある。

進行性筋萎縮症は進行性で筋肉が萎縮する疾患である。進行性のため、徐々に歩行が困難となり車いすを使用するに至る。首の座りや姿勢を維持するのが難しい場合もあり、筋肉が弱っていることから身体に触れる介助は十分な配慮が必要となる。

リウマチは慢性的に進行する病気で、多くは関節を動かした時に痛みを伴う。関節が破壊されていくため、特に脚などの力のかかる部分は、大きな負担に耐えられなくなる。そのため、症状が重くなると車いすを使う場合がある。

移動上の困難さ

- 車いす使用者は、段差や坂道が移動の大きな妨げとなる。
- 移動が円滑に行えない、トイレが使用できない等の問題があることから、外出時の負担が大きい。
- 階段、段差だけでなく、極端な人混み、狭い通路、急なスロープ、長い距離のスロープ、通路の傾斜などの通過も困難となる。
- 券売機の設置位置が高かったり、車いすのフットサポートが入るスペースが十分でないなど券売機での切符の購入が困難な場合がある。
- 頭の位置が低いために人混みでは周囲の人のバッグなどが顔にあたることもある。
- 視点が常に低い位置にあり、高い位置にあるものが見えにくかったり、手が届かないことがある。
- 上肢に障害がある場合、手腕による巧緻な操作や作業が難しく、エレベーターやトイレ、券売機等の操作ボタン等の操作が困難な場合がある。
- 車いす(手動車いす、簡易式折りたたみ式電動車いす、電動車いす、ハンドル形電動車いす、座位変換形車いす等)が安定的に位置取りかつ動作できるスペースが必要なことがある。

等

(3) 肢体不自由者(車いす使用以外)

杖歩行の場合、スロープでは滑りやすく、また、膝上からの義肢を装着している場合には、膝がないため下肢をまっすぐに踏ん張ることができず、勾配により歩くことが困難となる。加えて、車内で

は直立時の安定性が低く転倒の危険性があるため、多くの場合、座席が必要となる。

杖歩行以外でも、障害の部位や程度は様々で、その部位によって歩行機能のレベルや求められるニーズが異なる。

移動上の困難さ

- 階段、段差だけでなく、極端な人混み、狭い通路、スロープ、通路の傾斜などの通過も困難となる。
- 肢体不自由のため杖歩行をしている人は、短距離の移動でも疲労を感じる。ベンチなど休憩する場所を必要とする。
- 松葉杖などを使用している人は、両手がふさがるため、切符の購入や料金の支払いが困難になる場合がある。

等

(4) 内部障害者

「平成19年版障害者白書」によると、内部障害者は約86万人で、身体障害者（知的障害、精神障害を除く）全体の約26%を占めている。

内部障害は、普段、外見上わかりにくい障害である。全体の半数以上が1級の障害で、心臓疾患がもっとも多く、ついで腎臓疾患である。他の障害に比べ年々増加しているのが大きな特徴である。

心臓機能障害

不整脈、狭心症、心筋症等のために心臓機能が低下した障害で、ペースメーカー等を使用している人がいる。

呼吸器機能障害

呼吸器系の病気により呼吸機能が低下した障害で、酸素ボンベを携行したり、人工呼吸器（ベンチレーター）を使用している人がいる。

腎臓機能障害

腎機能が低下した障害で、定期的な人工透析に通院している人がいる。

膀胱・直腸機能障害

膀胱疾患や腸管の通過障害で、腹壁に新たな排泄口（ストーマ）を造設している人がいる。オストメイト（人工肛門や人口膀胱を持つ人）は、トイレの中に補装具（パウチ＝排泄物を溜めておく袋）を洗浄できる水洗装置、温水設備等を必要とする。

小腸機能障害

小腸の機能が損なわれた障害で、食事を通じた栄養維持が困難なため、定期的に静脈から輸液の補給を受けている人がいる。

ヒト免疫不全ウイルス（HIV）による免疫機能障害

HIVによって免疫機能が低下した障害で、抗ウイルス剤を服薬している。

上記の内部障害の他にも膠原病や、パーキンソン病、パーチェット病等の難病も、病気の進行によって、平衡を維持できない場合がある等、日常生活に著しく制約を受ける。

移動上の困難さ

- 長時間の立位が困難な場合がある。
- 心肺機能の低下等により長い距離を連続して歩くことや階段の昇降が困難な場合がある。
- 携帯電話等の電波によるペースメーカーへの影響が懸念される。
- 障害の部位により、空気の汚染されている場所に近づけないことや、酸素ボンベの携行が必要な場合がある。
- 膀胱・直腸等の機能障害による排泄の問題がある。
- オストメイトの人のパウチ洗浄設備など、トイレに特別の設備を必要とする場合がある。

等

(5) 視覚障害者(全盲・弱視・色覚障害)

「平成19年版障害者白書」によると、視覚障害者は約31万人、身体障害者(知的障害、精神障害を除く)全体の約9%を占めている。疾病等により後天的に障害となった人が80%と圧倒的に多く、年齢が高くなるほど増加している。

また、色覚障害者は、日本人の男性の20人に1人、女性は500人に1人の割合で、全国で約320万人程度いると言われている。

視覚障害者には、主として音声による情報案内が必要となる。たとえば、運賃や乗り換え経路の案内、駅構内の案内等である。また、ホーム上での適切な誘導による安全確保等、移動の安全を確保することが重要となる。

視覚障害者は、まったく見えない全盲の人だけでなく、光を感じたり物の輪郭等を判断でき、視覚障害者誘導用ブロックや壁面・床面のラインと背景色のコントラストを目印に外出できるような弱視(ロービジョンとも呼ばれる)と言われる人も少なくない。全盲は視覚に障害のある方の2割程度といわれ、その他は弱視となる。弱視者は周囲の明るさや対象物のコントラスト等の状況によって、同じ物でも見え方が異なる場合がある。

ほかに、視野の一部に欠損があり、周囲の情報を十分に視覚的に捉えることができない障害や視力低下、ぼやけて見えにくい、視野狭窄により見えにくい、視野の中心の暗点により見えにくい、明順応障害がありまぶしくて見えにくい等、様々な障害がある。

色覚障害者は、明度や彩度の似た色の判別が困難となる。また、加齢により色覚機能が低下する人もいることから、今後、高齢化の進展により何らかの色覚障害を有する人が増えるものと見込まれる。色覚障害者は、一見異なった色でも同じ明度や彩度の場合見分けることが困難となる場合がある。例えば、「赤と緑とグレー」、「オレンジと黄緑」は明度が同じであるため、区別することが困難となる場合がある。逆に、「緑と青緑」の2色は見分けることができる場合がある。このため、旅客施設における案内表示等について、色覚障害に対する配慮が必要となる。

視覚障害者が、公共交通機関を利用して外出する時は、目的地への道順、目標物等を事前に学習してから出かけることが一般的である。しかし、日によって屋外空間の状況は変化することから、天候、人の流れ、不意な工事の実施等、いつもと違う環境に遭遇することも少なくない。また、急に初めての場所に出かける必要に迫られることもある。単独歩行に慣れている視覚障害者でも、こうした状況の変化は緊張を強いられ、ともすれば思わぬ危険に遭遇することもある。駅周辺の放置自転車や、コンコースに出店している売店等も注意しなければつかるため、周囲の配慮が必要となる。

移動上の困難さ

- 経路の案内、施設設備の案内、運行情報等、主として音声・音響による情報案内が必要である。
- 視覚障害者はホーム上を歩行する際に転落の危険・不安を感じている。
- 弱視の人は、色のコントラストがないと階段のステップや表示などが認識できない場合がある。また、文字表示は大きくはっきりと表示し、近づいて読めることが必要である。
- 色覚障害者は、線路の案内図や時刻表、路線情報の表示などにおいて、明度や彩度の似た色など、色の組み合わせによりその識別が困難になる場合がある。

等

(6) 聴覚・言語障害者

「平成19年版障害者白書」によると、聴覚・言語障害者は約36万人、身体障害者(知的障害、精神障害を除く)全体の約11%を占めている。

聴覚・言語障害者は、コミュニケーションをとる段階になって、初めてその障害に気がつくことが多く、普段は見かけ上わかりにくい。聴覚の障害も個人差が大きく、障害の程度が異なる。特に乳幼児期に失聴するなど、その時期によっては言葉の習得が困難になるため、コミュニケーションが十分に行えない場合もある。聞こえるレベルにより、補聴器でも会話が可能な人もいるが、周囲の雑音の状況、補聴器の具合、複数の人と会話する時等、うまく聞き取れないこともある。また、重度の聴覚障害の場合には補聴器をつけても人の声を聞き取ることができない場合がある。聞こえないことにより、言葉をうまく発音できない障害を伴うことがある。また、聴覚障害という認識がなくても、高齢になり耳が聞こえにくくなっている場合もある。

聴覚障害者は、公共交通機関を利用するとき、駅の案内放送、発車ベル、車内放送等が聞こえず困難を感じている。電光掲示装置や何らかの視覚的な表示機器を必要としている。アナウンスが聞き取れない、車内に電光掲示装置がない等の状況では、外を見たり、駅名、停留所名表示に常に注意しなければならない。列車の接近音、発車合図が聞こえないことにより、列車に接触しそうになったり、ドアに挟まれそうになったり、危険な思いをすることが少なくない。

聴覚・言語障害者にとって、窓口や案内時におけるコミュニケーションの取り方を習得した職員による、短く簡潔な文章による筆談、できれば簡単な手話等での対応が望まれる。

移動上の困難さ

- 旅客施設内、ホーム、車内での案内放送が聞こえない場合がある。
- ホーム等では列車の接近や発車合図に気がつかない場合がある。
- 事故や故障で停止・運休している時の情報が音声放送だけではすぐに得られない。
- 駅の案内放送、発車ベル、車内放送等が聞こえず困難を感じる場合がある。
- 可変式情報表示装置や何らかの視覚的な表示機器がない駅や車内では不便を感じる。
- 外見で判断することが難しく、周囲が気づきにくいため障害を理解されないことがある。
- 聞こえるレベルにより、周囲の雑音の状況、補聴器の具合、複数の人と会話する時等、うまく聞き取れないことがある。
- カウンター窓口越しの対応などで相手の表情が見えないとコミュニケーションが取りにくいことがある。

等

(7) 知的障害者

「平成 19 年版障害者白書」によると、わが国の知的障害児・者数は、54 万 7 千人であり、年々増加の傾向にある。在宅生活をしている知的障害者は 41 万 9 千人、施設で生活している知的障害者は 12 万 8 千人である。

知的障害とは、概ね 18 歳頃までの発達期に脳に何らかの障害が生じたために、「考えたり、理解したり、感情をコントロールしたり、話したり」する等の知的な能力やコミュニケーションに障害が生じ、社会生活への適応能力が同年齢の子供と比べて低いなどの課題を持つ障害である。主な原因として、ダウン症候群など染色体異常によるもの、脳性マヒやてんかんなどの脳の障害がある。また、発達障害を併せもつことが少なくない。

知的障害者は都道府県等より療育手帳（知的障害者福祉手帳）が交付されている。

ダウン症

ダウン症は染色体異常を伴う障害である。身体的な特性としては、成長に少し時間がかかるため、出生時から体重、身長とも平均より少なくその後も同年齢の平均に比べ小さい等の特徴がある。

傾向

- ・ 利用上のルールや常識が理解できにくいことがある。
- ・ 一度にたくさんのことを言われると混乱することがある。
- ・ 困ったことが起きても、自分から人に助けを求めることができない人もいる。
- ・ コミュニケーションに際しては、ゆっくり、ていねいに、わかりやすく説明することが必要となる。

等

(8) 精神障害者

「平成 19 年版障害者白書」によると、わが国の精神障害者は 302 万 8 千人であり、年々増加の傾向にある。在宅生活をしている精神障害者は 267 万 5 千人、施設に入所している精神障害者は 35 万 3 千人である。

統合失調症

約 1%の発病率で身近な病気である。日本では約 67 万人が治療を受け、20 万人以上が入院生活を送っている。

不眠やあせりの気持ちがひどくなり、つらい気持ちになるが、治療を受け十分な休養とって規則正しい生活のリズムを作ると、回復へ向かう。

うつ病

うつ病は、ストレスにさらされれば誰でもなる可能性がある。大きな悲しみ、失敗等が原因で、食欲の低下や不眠を招くことがあるが、うつ病はこれが重症化し、そのまま治らなくなったり、治りにくくなった状態である。まれに高揚状態（そう）があらわれる人もいる。

てんかん

脳内に正常よりも強い電気的変化が突発的に生ずることにより、意識障害やけいれんの発作が起きる病気で、定期的に服薬を続けると大部分は発作を防げるようになる。また、手術で根治する場

合もある。一部に発作をコントロールできず、発作が繰り返されることがあるが、発作は通常2~3分でおさまる。まれに発作が強くなったり、弱くなったりしながら長時間つづく「発作重積」と呼ばれる状態がある。

傾向

- ひとりで外出する時や、新しいことを経験するときは、緊張し、不安を感じやすい。
- 腹痛や吐き気を催すときがあるので、トイレの近くに座るようにしている人や、喫煙によりストレスの解消を図ろうとする人がいる。
- 関係念慮（本来自分とは関係のないことを自分に関係づけて考えたり感じたりする。）が強く外出することが困難な人もいる。
- のどの渇き、服薬のため水飲み場を必要とする人もいる。

等

(9) 発達障害者

発達障害は、人口に占める割合は高い（「平成19年版障害者白書」によると、小中学校の通常学級において、全児童生徒の約6%の割合で存在することが指摘されている。）にもかかわらず、法制度もなく、十分な対応がなされていない状況であったが、平成17年4月に「発達障害者支援法」が施行され、公的支援の対象となった。同法では発達障害とは広汎性発達障害（自閉症等）、学習障害、注意欠陥多動性障害等、通常低年齢で発現する脳機能の障害とされている。

自閉症・高機能自閉症・アスペルガー症候群

自閉症は、人との関わりが苦手、コミュニケーションが上手にとれない、興味や関心の範囲が狭く特定の物や行為へこだわりを示すなどの特徴がある。高機能自閉症やアスペルガー症候群は、自閉症の特徴をもちながらも知的発達の遅れを伴わないので、障害に気づくことが更に遅れやすいと言われている。これらの障害を総称して広汎性発達障害又は自閉症スペクトラムともいう。

学習障害（LD）

学習能力（読み・書き・計算等）の一領域のみが他に比べて著しく発達が遅れている場合、学習障害と診断される。

注意欠陥・多動性障害（AD/HD）

注意欠陥・多動性障害は、適切に注意や関心を持続することが困難、外からの刺激に衝動的に反応しやすい、自分の感情や行動をうまくコントロールできないといった行動がみられる。

傾向

- 外見で判断することが難しく、周囲が気づきにくいいため障害を理解されないことがある。
- 利用上のルールや常識が理解できにくいことがある。
- 車内で座席にずっと座っていることができないことがある。
- 大声をだしたり騒いだりする人もいる。
- 環境の変化を理解し対応することが困難なので、ごくわずかな変化にも対応できないことがあり、例えば行き先の変更や時間の遅れが合った場合に困惑する。
- 場面にあった会話や行動ができず、周囲から浮いてしまうことがある。
- 気持ちをうまく伝えられないために、コミュニケーションがとれないことがある。

- 流れる文字や情報表示の転換が早いときには情報取得が困難となる。
- 匂い、光、音、温度等に対して感覚過敏や感覚鈍麻がある場合がある。
- 聴いても理解できなかつたり、時刻表が読めない人もいる。
- 「不注意」「多動性」「衝動性」の行動特徴があり、車内で座席にずっと座っていることができない人もいる。

等

(10) 妊娠中・乳幼児連れ(ベビーカー使用者など)の人

妊娠中の人やベビーカーを使用している人、子どもを抱えている人は、円滑な移動のためにはさまざまな配慮が必要となる。

特に、妊娠初期の人は、赤ちゃんの成長やお母さんの健康を維持するための大切な時期であるものの、外見からはわかりにくいいため特段の配慮が必要となる。また、他の人に迷惑をかけてしまうことを恐れたり、公共交通機関の利用を躊躇してしまうといった心理的なバリアが存在している場合がある。

移動上の困難さ

- 妊娠初期は外見からはわかりにくいいため、体調が優れない場合でも優先座席の利用がしにくい。
- 長時間立っているのが困難な場合がある。
- 長い距離を連続して歩くことや階段の昇降が困難な場合がある。
- 妊娠中でお腹が大きくなった人は足元が見えにくくなるため、階段を下りることが非常に困難となる。
- 人ごみの中で移動しにくい。
- ベビーカーを畳んで子どもを抱えなくては行けない場合、特にバランスを崩しやすく危険である。
- ベビーカーや大きな荷物を持っている場合、また子どもが不意な行動をとる場合などに他の人の迷惑になったり、危険な場合があるため、公共交通機関の利用に心理的なバリアを感じている。

等

(11) 外国人

日本語による情報を理解することが困難である。日本語によるコミュニケーションが困難である。英語表記やその他の外国語による表記、言語の違いによらない図記号(ピクトグラム)や数字・アルファベットなどを用いた表示が有効である。

(12) 一時的な怪我をした人や大きな荷物を持った人

海外旅行用トランクやカートなどの大きな荷物を持ったまま、あるいは怪我をして公共交通機関を利用する場合に、階段や段差の移動、長距離の移動が困難となることがある。

(13) 病気の人

病気の方は、病気の種類や状況によって身体機能が全般的に低下し、階段や段差の移動、長距離の移動が困難となることがある。また、移動中において服薬や注射などを必要とする場合がある。

(高齢者・障害者等の主な特性を記載するにあたって参考とした主な文献)

- ・内閣府編「平成 19 年版 障害者白書」、2007 年
- ・内閣府編「高齢社会白書 平成 19 年版」、2007 年
- ・シルバーサービス振興会編「ケア輸送サービス従事者研修用テキスト 平成 17 年 7 月改訂」中央法規出版、2005 年
- ・国土交通省「ゆっくり「ゆっくり」「ていねいに」「くりかえし」 - 知的障害、精神障害のあるお客様への対応 - 」、2004 年
- ・全国視覚障害者情報提供施設協議会編「視覚障害者介護技術シリーズ3 初めてのガイド」、1999 年
- ・直居鉄監修「新版 視覚障害者の介護技術 - 介護福祉士のために - 」YNT 企画、1999 年
- ・大倉元宏編著、村上琢磨「目の不自由な方にあなたの腕を貸してください - オリエンテーションとモビリティの理解 - 」財団法人労働科学研究所、2000 年
- ・E&C プロジェクト編「“音”を見たことありますか？」小学館、1996 年
- ・厚生省大臣官房傷害保険福祉部企画課監修「障害者ケアマネジャー養成テキスト 身体障害編」中央法規出版、1999 年
- ・山縣文治、柏女霊峰編集委員代表「社会福祉用語辞典 第 6 版 - 福祉新時代の新しいスタンダード」ミネルヴァ書房、2007 年
- ・『21 世紀のろう者像』編集委員会編「21 世紀のろう者像」財団法人全日本ろうあ連盟出版局、2005 年
- ・介護予防に関するテキスト等調査研究委員会編、厚生労働省老健局計画課監修、「介護予防研修テキスト」株式会社社会保険研究所、2001 年