

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

(バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編))

平成 19 年 7 月

国土交通省

目 次

序 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について	1
第1部 旅客施設共通ガイドライン	8
1. 移動経路に関するガイドライン	9
移動等円滑化された経路	9
公共用通路との出入口	13
乗車券等販売所、待合所、案内所の出入口	15
通路	17
傾斜路（スロープ）	23
階段	26
昇降機（エレベーター）	29
エスカレーター	39
2. 誘導案内設備に関するガイドライン	43
視覚表示設備	43
視覚障害者誘導案内用設備	73
3. 施設・設備に関するガイドライン	90
トイレ	90
乗車券等販売所・待合所・案内所	107
券売機	111
休憩等のための設備	115
その他の設備	116
第2部 個別の旅客施設に関するガイドライン	117
1. 鉄軌道駅	118
鉄軌道駅の改札口	118
鉄軌道駅のプラットホーム	120
2. バスターミナル	131
バスターミナルの乗降場	131
3. 旅客船ターミナル	132
乗船ゲート	132
栈橋・岸壁と連絡橋	132
タラップその他の乗降用設備	133

4 . 航空旅客ターミナル施設	136
航空旅客保安検査場の通路	136
航空旅客搭乗橋	136
航空旅客搭乗改札口	136
(巻末参考 : 5,000 人未満の無人鉄軌道駅における配慮事項)	138
おわりに	140
高齢者・障害者等の主な特性	143

序 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、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」(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、昭和 58 年に策定された「公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備ガイドライン」以降、平成 6 年改訂、平成 13 年改訂(公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン)に続く、3 回目の改訂となる。

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、旅客施設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施設整備を行うことが望ましい。

本整備ガイドラインは、上記の趣旨に鑑み、個々の内容ごとに例外条項を記述することはしていないが、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。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 . 対象施設と対象者

本整備ガイドラインが対象とする施設は、バリアフリー新法に定められた旅客施設（鉄道駅、軌道停留場、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル施設）である。車両等については、「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」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旅客施設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
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

対象者	対象と想定するケースの例	おもな特性
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。施設整備にあたっては、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：手動車いす及び電動車いすを想定し、70cm

車いすの全長：手動車いす及び電動車いすを想定し、120cm

車いす使用者の必要寸法

通過に必要な最低幅：80cm

- ・ 出入りに必要な幅は、手動車いすがハンドリムを手で回転して移動するための動作のスペースを10cmとし、車いすの幅に加えた80cmが必要。
- ・ 電動車いすの場合、ハンドリムを手で回転させる動作はないが、障害の程度が手動車いす使用者よりも重い傾向にあることや操作ボックスの幅を見込むと、同じく80cmが必要。

余裕のある通過に必要な最低幅：90cm

- ・ 余裕のある通過に必要な幅は、手動車いすがハンドリムを手で回転して移動するための動作のスペースと余裕幅を20cmとし、車いすの幅を加えた90cmが必要。
- ・ 電動車いすの場合、ハンドリムを手で回転させる動作はないが、障害の程度が手動車いす使用者よりも重い傾向にあることや操作ボックスの設置場所に対する余裕を見込むと、手動車いすと同じ余裕幅20cmが必要であり、90cmが必要。

車いすの通行に必要な幅：90cm

- ・ 車いすの通行には、車いすの振れ幅を考慮すると、90cmが必要。

車いすと人のすれ違いの最低幅：135cm

- ・ 車いすと人がすれ違うためには、車いすの振れ幅と人の寸法を加えた65cmの余裕幅が必要。

車いすと車いすのすれ違いの最低幅：180cm

- ・ 車いす同士がすれ違うためには、双方の車いすの通行に必要な余裕幅を確保した180cmが必要。

車いすの回転に必要な広さ：180度回転できる最低寸法：140cm

- ・ 市販されている車いすが切り返しを行わずに180度回転できる必要寸法としては幅140cm、長さ170cmの空間が必要。

車いすの回転に必要な広さ：360度回転できる最低寸法：150cm

- ・ 市販されている車いすが切り返しを行わずに360度回転できる必要寸法としては直径150cmの円空間が必要。

電動車いすの回転に必要な広さ：360度回転できる最低寸法：180cm

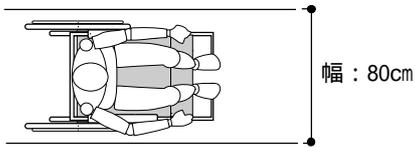
- ・ 市販されている電動車いすが切り返しを行わずに360度回転できる必要寸法としては直径180cmの円空間が必要。

松葉杖使用者の必要寸法

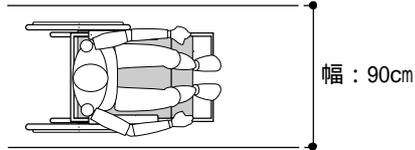
松葉杖使用者が円滑に通行できる幅：120cm

参考：本整備ガイドラインにおける基本的な寸法

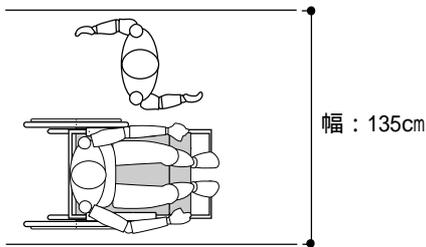
●通過に必要な最低幅



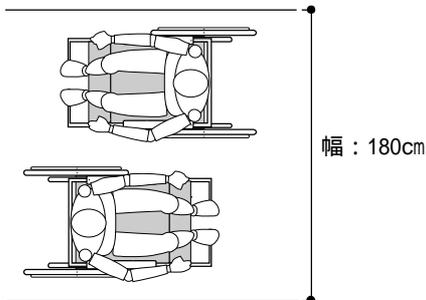
●余裕のある通過及び通行に必要な最低幅



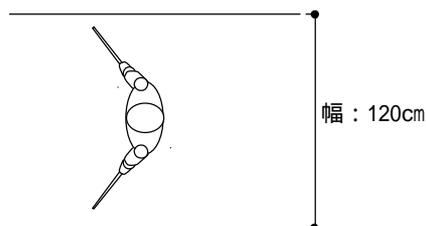
●車いすと人のすれ違いの最低幅



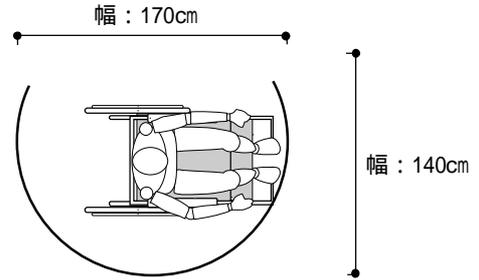
車いすと車いすのすれ違いの最低幅



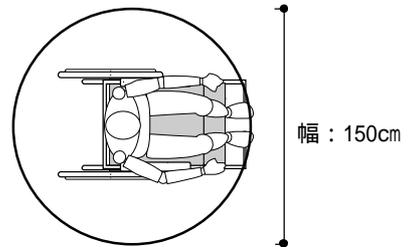
●松葉杖使用者が円滑に通行できる幅



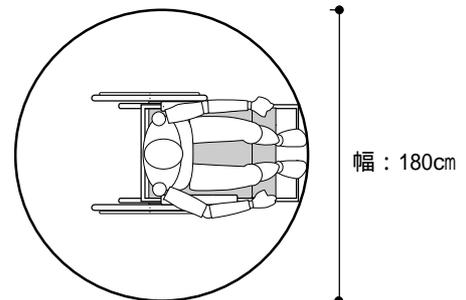
●車いすが180度転回できる最低寸法



●車いすが360度回転できる最低寸法



●電動車いすが360度回転できる最低寸法



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

4 . 本整備ガイドラインの活用について

本整備ガイドラインにおいては、標準的な整備内容を「 」、望ましい整備内容を「 」として表記し、施設整備の優先順位を判断する際の一つの目安となるよう配慮している。公共交通事業者等においては、旅客施設の特性、利用状況、整備財源等を勘案の上、優先順位を判断し、施設整備を行うこととなる。

既存駅や地下駅等構造的な制約が多く、空間が十分確保できない場合等、本整備ガイドラインに沿った整備が困難な場合も想定されるが、その際も、本整備ガイドラインに示された考え方や根拠を十分に認識の上、施設のバリアフリー化について配慮することが望まれる。

また、1日当たりの平均的な利用者の人数が5,000人未満であって係員が配置されている旅客施設においても、利用状況などに配慮しつつ、本整備ガイドラインに沿った整備によりバリアフリー化が進むことが望まれる。

一方で、1日当たりの平均的な利用者の人数が5,000人未満であって係員が配置されていない既存の鉄軌道駅については、巻末参考(5,000人未満の無人鉄軌道駅における配慮事項)に示した配慮事項を踏まえた施設整備が望まれる。

旅客施設の移動等円滑化にあたっては、以下の原則を踏まえ、個々の空間の条件に応じて、本整備ガイドラインに記載された事項を適切に反映した施設整備を行うことが望まれる。

1 . 移動しやすい経路

高齢者、障害者等が旅客施設を安全に無理なく移動できるよう、可能な限り最短距離で、かつ、わかりやすい経路を構成すること。

2 . わかりやすい誘導案内設備

旅客施設内において、高齢者、障害者等の移動を支援するため、わかりやすく空間を整備するとともに、適切な誘導案内用設備を設置すること。

3 . 使いやすい施設・設備

旅客施設内の施設・設備は、高齢者、障害者等が安全に、かつ、容易に利用できるものであること。また、これらの施設・設備には、容易にアクセスできること。

第 1 部 旅客施設共通ガイドライン

1. 移動経路に関するガイドライン

移動等円滑化された経路

考え方	<p>経路については、高齢者、障害者等の移動等円滑化に配慮し、可能な限り単独で、駅前広場や公共用通路など旅客施設の外部から旅客施設内へアプローチし、車両等にスムーズに乗降できるよう、すべての行程において連続性のある移動動線の確保に努めることが必要である。旅客移動について最も一般的な経路（主動線）をバリアフリー化するとともに、主動線が利用できない異常時も勘案し、バリアフリー化された経路（以下「バリアフリー経路」という。）を複数確保することが望ましい。</p>
-----	--

ガイドライン		
移動等円滑化された経路	<p>< 経路確保の考え方 ></p> <p>公共用通路との出入口と各ホームを結ぶ乗降動線（同一事業者の異なる路線相互の乗り換え経路を含む。）において旅客の移動が最も一般的な経路（主動線）をバリアフリー化する。</p> <p>公共用通路とは、旅客施設の営業時間内において常時一般交通の用に供される道路、駅前広場、通路等であって、旅客施設の外部にあるものをいう（公共交通移動等円滑化基準第4条第1項）。</p> <p>他の経路に関しても可能な限りバリアフリー化することが望ましい。特に線路によって地域が分断されている場合などは、各方面の主要出入口からバリアフリー経路を確保することが望ましい。他の事業者や他の公共交通機関への乗り換え経路についても、バリアフリー化する。</p> <p>< 垂直移動設備の優先順位 ></p> <p>車いす使用者による単独利用を考え、垂直移動設備としてエレベーターを設置することを原則とする。</p> <p>隣接する施設にエレベーターがある場合には、当該エレベーターを活用することが考えられるが、その場合には当該エレベーターを活用して段差解消を図る旨を十分に案内することとする。また、当該エレベーターは、旅客施設の営業時間内において常時公共用通路と車両等の乗降口との間の移動を円滑に行うことができるものであり、かつ、本整備ガイドラインに記載された内容を満たしている必要がある。</p> <p>< 工事期間中の経路確保の考え方 ></p> <p>工事等の実施によりバリアフリー経路が遮断される場合には、次の点に配慮する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施前から実施完了まで、工事を実施する旨や迂回経路等について案内掲示を行う。 ・誘導サイン・位置サインは工事期間中の経路・設備を示す。 ・バリアフリー経路が分断される場合は、移動のやり直しが行われないような位置においてエレベーター等の経路への迂回路を掲示する。ただし、工事範囲などにより困難な場合は、代替的な段差解消措置を講ずるよう配慮する。 ・夜間の利用に配慮し、屋外のバリアフリー迂回路等においても十分な明るさを確保するよう照明に配慮する。 ・工事範囲の工事仮設物等により視覚障害者誘導用ブロックが分断される場合には、安全な経路に適切に誘導するため、連続性が保たれるように視覚障害者誘導用ブロックを敷設する。 ・工事仮設物等を設置する際には、視覚障害者が白杖で感知できないような隙間を設けないよう配慮する。 ・工事期間中は旅客の安全な移動に配慮する。 	参考 1-1

< 参考 >

移動等円滑化基準

(一時使用目的の旅客施設又は車両等)

第2条 災害等のため一時使用する旅客施設又は車両等の構造及び設備については、この省令の規定によらないことができる。

(移動等円滑化された経路)

第4条 公共用通路(旅客施設の営業時間内において常時一般交通の用に供されている一般交通用施設であって、旅客施設の外部にあるものをいう。以下同じ。)と車両等の乗降口との間の経路であって、高齢者、障害者等の円滑な通行に適するもの(以下「移動等円滑化された経路」という。)を、乗降場ごとに一以上設けなければならない。

2 移動等円滑化された経路において床面に高低差がある場合は、傾斜路又はエレベーターを設けなければならない。ただし、構造上の理由により傾斜路又はエレベーターを設置することが困難である場合は、エスカレーター(構造上の理由によりエスカレーターを設置することが困難である場合は、エスカレーター以外の昇降機であって車いす使用者の円滑な利用に適した構造のもの)をもってこれに代えることができる。

3 旅客施設に隣接しており、かつ、旅客施設と一体的に利用される他の施設の傾斜路(第六項の基準に適合するものに限る。)又はエレベーター(第七項の基準に適合するものに限る。)を利用することにより高齢者、障害者等が旅客施設の営業時間内において常時公共用通路と車両等の乗降口との間の移動を円滑に行うことができる場合は、前項の規定によらないことができる。管理上の理由により昇降機を設置することが困難である場合も、また同様とする。

参考 1-1：複数バリアフリー経路を確保している旅客施設（鉄軌道駅）の事例

大規模ターミナル駅（JR東日本 東京駅）

- ・南側コンコースにホーム行きエレベーターを設置することにより各方面（丸の内側・八重洲側）からのバリアフリー経路を確保している。



注）上図は最新状況とは限りません。

出典：交通エコロジー・モビリティ財団「らくらくおでかけネット」ホームページより

地下駅（札幌市交通局 大通駅）

- ・地上へのエレベーターが2箇所あり、ホームまでのバリアフリー経路を確保。一部のホームについて複数経路が確保されている。

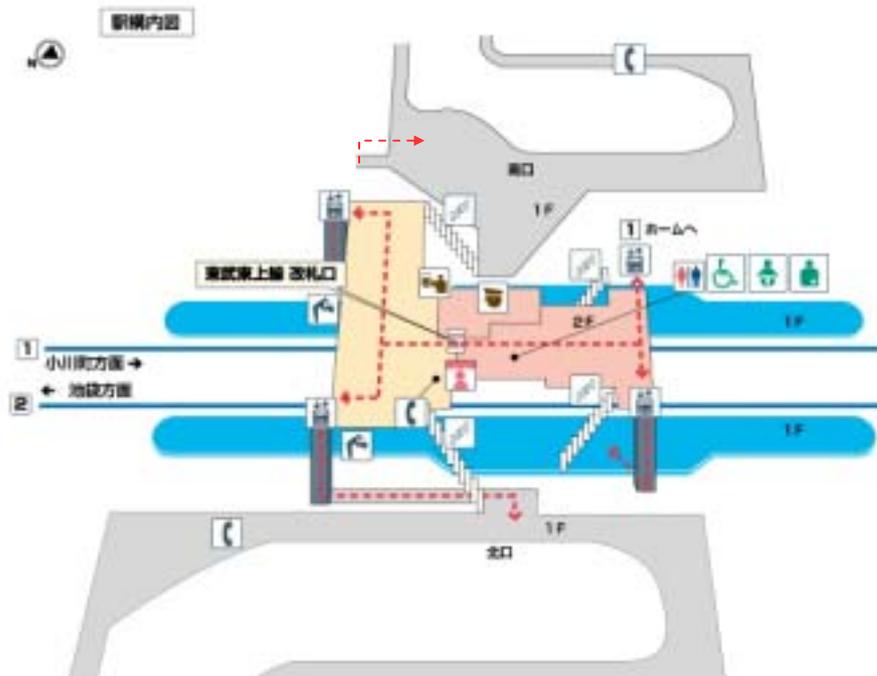


注）上図は最新状況とは限りません。

出典：交通エコロジー・モビリティ財団「らくらくおでかけネット」ホームページより

郊外中規模駅 橋上駅（東武鉄道 東上線 つきのわ駅）

- ・南北が分断された橋上駅舎において、南北駅前広場それぞれから改札階へのエレベーターが設置され、2方向からホームまでのバリアフリー経路を確保している。



注) 上図は最新状況とは限りません
出典：東武鉄道ホームページより

郊外中規模駅 交差する他鉄道路線により分断された駅（京王電鉄 京王稲田堤駅）

- ・交差する他鉄道路線により分断されている北口・南口の2方面・改札口からホームへのバリアフリー経路が確保されている。



注) 上図は最新状況とは限りません
出典：京王電鉄ホームページより

公共用通路との出入口

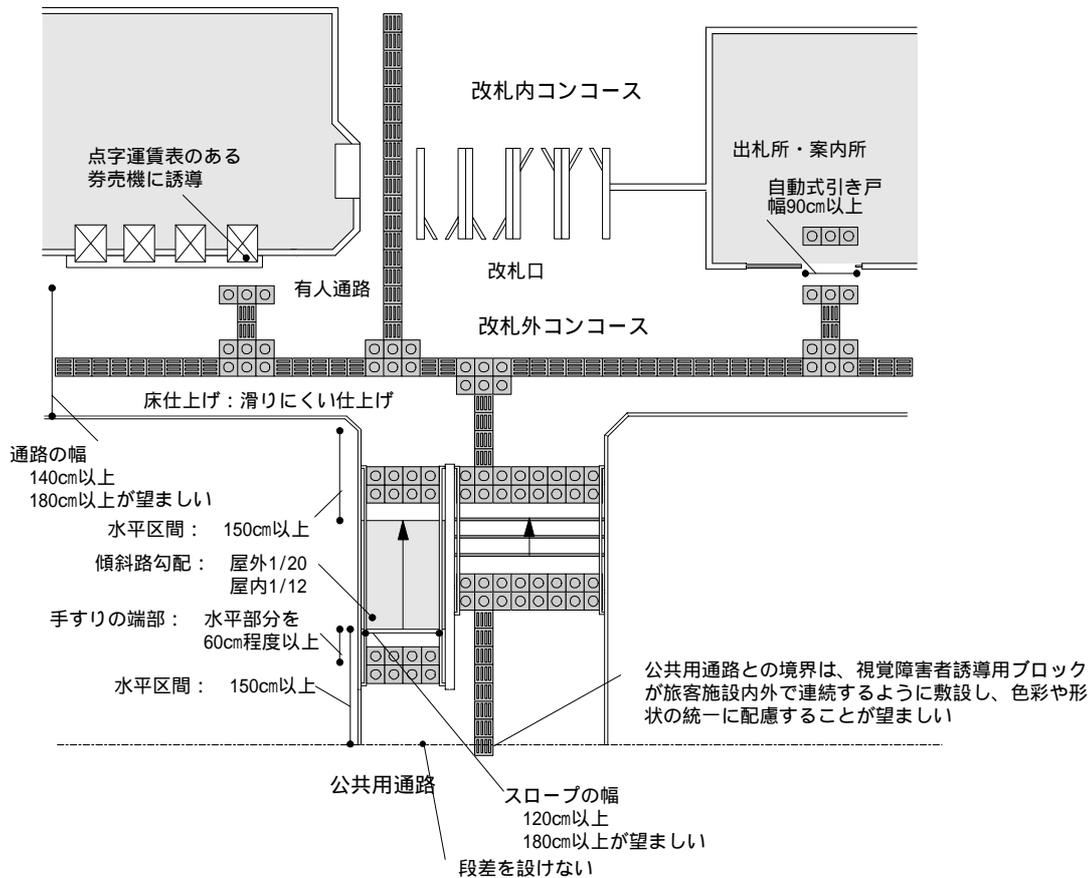
考え方	<p>公共用通路との出入口については、高齢者、障害者等の移動等円滑化に配慮し、駅前広場や公共用通路など旅客施設の外部からアプローチしやすく、かつ、わかりやすい配置とする。</p> <p>特に、車いす使用者等が遠回りすることがないように、動線上の出入口をバリアフリー化するように配慮する。</p>
-----	---

ガイドライン		
出入口の幅	<p>車いす使用者の動作に対する余裕を見込み、幅 90cm 以上とする。</p> <p>車いす使用者同士のすれ違いを考慮し、幅 180cm 以上とすることが望ましい。</p>	参考 1-2
段差の解消	<p>段差を設けない。特に、公共用通路と旅客施設の境界部分については、管理区域及び施工区分が異なることによる段差が生じないように配慮する。</p> <p>水処理、エキスパンションなどの関係から多少の段差が生じる場合についても、車いす使用者等の通行の支障にならないよう傾斜路を設ける等により段差が生じないようにすることが望ましい。</p>	
扉	<p>扉を設ける場合は、下記の構造とする。</p> <p>幅</p> <p>車いす使用者の動作の余裕を見込み、幅 90cm 以上とする。</p>	参考 1-4
	<p>開閉構造</p> <p>1 以上の扉は自動式の引き戸とする。</p> <p>自動開閉装置は、車いす使用者や視覚障害者の利用を考慮し、押しボタン式を避け、感知式とする等開閉操作の不要なものとする。その場合には、戸の開閉速度を高齢者、障害者等が使いやすいよう設定する（開閉速度は、開くときはある程度速く、閉じるときは遅いほうがよい。）</p> <p>手動式扉に握り手を設ける場合は、高齢者・障害者等に使いやすい形状とすることが望ましい。</p>	
	<p>ガラス戸</p> <p>戸が透明な場合には、衝突防止のため、見やすい高さに横線や模様などで識別できるようにする。</p> <p>内部と外部が確認できる構造とする。</p>	参考 1-5 参考 1-6
	<p>水平区間</p> <p>扉の前後には、車いす 1 台が止まることができるよう 120cm 以上の長さの水平区間を設ける。</p> <p>自動式扉でない場合は、車いすからの開閉動作のため車いすが回転できる 150cm 以上の長さの水平区間を設けることが望ましい。</p>	
	<p>枠・敷居</p> <p>ドアの下枠や敷居により車いすの通行の支障となる段差を設けない。</p>	
	<p>床仕上げ</p> <p>床面は平らで、濡れても滑りにくい仕上げとする。</p>	
<p>溝ふた</p> <p>水切り用の溝ふたを設ける場合は、車いすの車輪が落ち込まないとともに、視覚障害者の白杖が落ち込まない構造のものとする。</p>		
<p>ひさし</p> <p>車いす使用者や肢体不自由者、視覚障害者等は傘をさすことが難しいため、屋外に通じる旅客施設の出入口には大きめのひさしを設置することが望ましい。</p>		

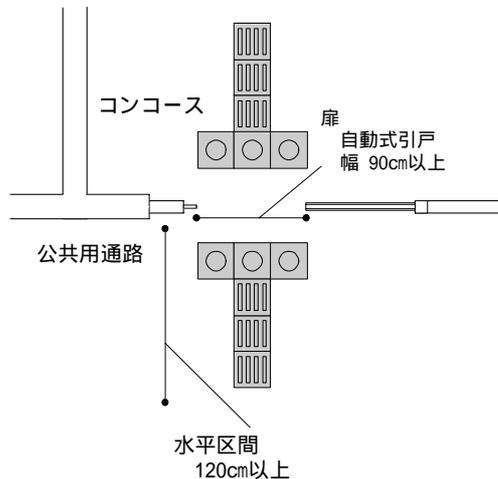
< 参考 >

<p>移動等円滑化基準</p> <p>(移動等円滑化された経路)</p> <p>第4条</p> <p>4 移動等円滑化された経路と公共用通路の出入口は、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>一 幅は、九十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、八十センチメートル以上とすることができる。</p> <p>二 戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。</p> <p>イ 幅は、九十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、八十センチメートル以上とすることができる。</p> <p>ロ 自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。</p> <p>三 次号に掲げる場合を除き、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないこと。</p> <p>四 構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は、傾斜路を併設すること。</p>

参考 1-2：公共用通路との出入口の例



扉のある出入口の例



乗車券等販売所、待合所、案内所の出入口

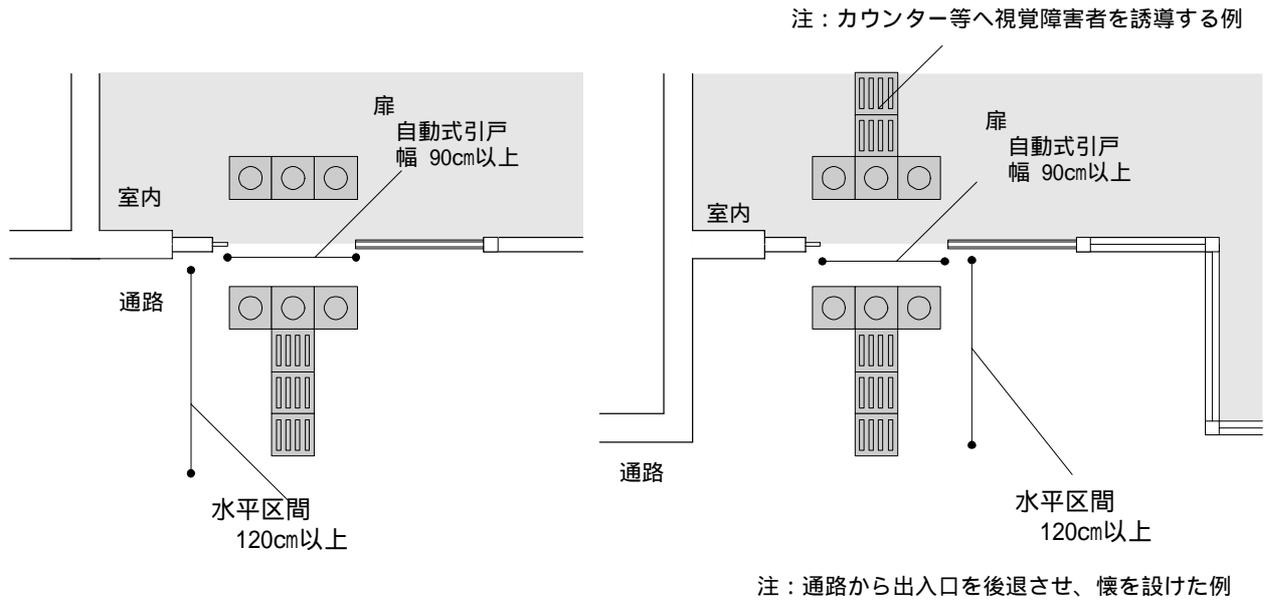
考え方	乗車券等販売所、待合所、案内所の各施設の出入口については、高齢者、障害者等すべての人がアプローチしやすいものとする。 特に車いす使用者等が遠回りすることがないように、動線上の出入口をバリアフリー化するように配慮する。
-----	---

ガイドライン			
出入口の幅	車いす使用者の動作に対する余裕を見込み、幅 90cm 以上とする。	参考 1-3	
段差の解消	段差を設けない。 水処理、エキスパンションなどの関係から多少の段差が生じる場合についても、車いす使用者等の通行の支障にならないよう傾斜路を設ける等により段差が生じないようにすることが望ましい。		
扉	扉を設ける場合は、下記の構造とする。		
	幅	車いす使用者の動作の余裕を見込み、幅 90cm 以上とする。	参考 1-4
	開閉構造	1 以上の扉は自動式の引き戸とする。 自動開閉装置は、車いす使用者や視覚障害者の開閉動作を円滑にするため、押しボタン式を避け、感知式とする等手による開閉操作の不要なものとするのが望ましい。その場合、戸の開閉速度を、高齢者、障害者等が使いやすいよう設定する（開閉速度は、開くときはある程度速く、閉じるときは遅いほうがよい。） 手動式扉に握り手を設ける場合は、高齢者・障害者等に使いやすい形状とすることが望ましい。	
	ガラス戸	戸が透明な場合には、衝突防止のため、見やすい高さに横線や模様などで識別できるようにする。 内部と外部が確認できる構造とする。	
	水平区間	扉の前後には、車いす 1 台が止まることができるよう 120cm 以上の長さの水平区間を設ける。 自動式扉でない場合は、車いすからの開閉動作のため車いすが回転できる 150cm 以上の長さの水平区間を設けることが望ましい。	参考 1-5 参考 1-6
枠・敷居	ドアの下枠や敷居により車いすの通行の支障となる段差を設けない。		
床仕上げ	床面は平らで、濡れても滑りにくい仕上げとする。		

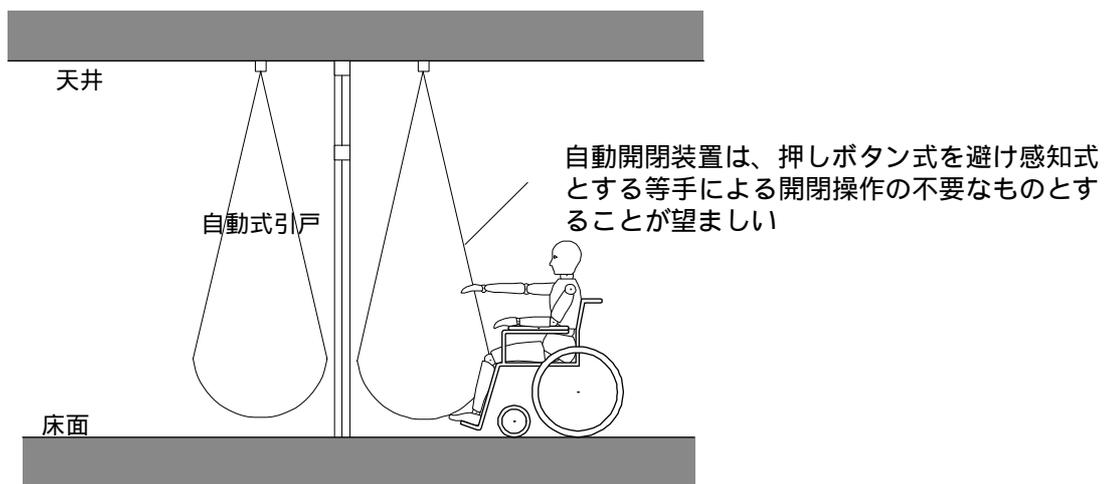
< 参考 >

移動等円滑化基準
<p>(乗車券等販売所、待合所及び案内所)</p> <p>第 16 条 乗車券等販売所を設ける場合は、そのうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>一 移動等円滑化された経路と乗車券等販売所との間の経路における通路のうち一以上は、第四条第五項各号に掲げる基準に適合するものであること。</p> <p>二 出入口を設ける場合は、そのうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものであること。</p> <p>イ 幅は、八十センチメートル以上であること。</p> <p>ロ 戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。</p> <p>(1) 幅は、八十センチメートル以上であること。</p> <p>(2) 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。</p> <p>ハ 二に掲げる場合を除き、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないこと。</p> <p>ニ 構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は、傾斜路を併設すること。</p> <p>2 前項の規定は、待合所及び案内所を設ける場合について準用する。</p>

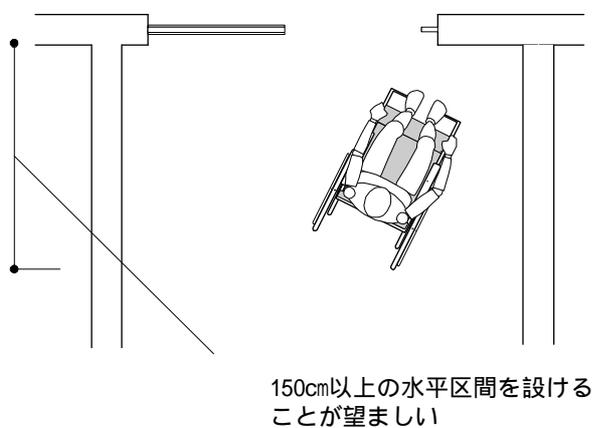
参考 1-3 : 扉のある出入口の例



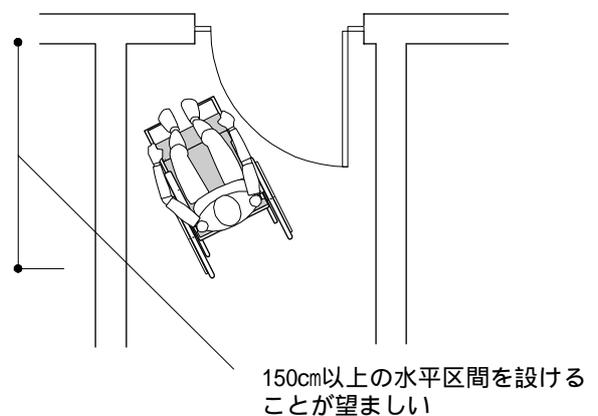
参考 1-4 : 自動式扉の留意点



参考 1-5 : 手動式引き戸の留意点



参考 1-6 : 手動式開き戸の留意点



通路

考え方	高齢者、障害者等すべての人が旅客施設を円滑に移動できるよう、連続性のある移動動線の確保に努めることが必要である。動線は可能な限り明快で簡潔なものとし、複雑な曲がり角や壁、柱、付帯設備などが突出しないよう配慮する。
-----	--

ガイドライン			
表面	床の表面は滑りにくい仕上げとする。	参考 1-7	
幅	車いすで 180 度転回できるよう、幅 140cm 以上とする。 車いす使用者同士のすれ違いを考慮し、幅 180cm 以上とすることが望ましい。		
段差	同一フロアでは段差を設けない。やむを得ず設ける場合は傾斜路を設置する。		
空中突出物	原則として床から 200cm 程度の高さまでの間の空間に天井、壁面からの突出物を設けない。やむを得ず突出物を設ける場合は、視覚障害者が白杖で感知できずに衝突してしまうことがないように、高さ 110cm 以上の柵の設置やそれに代わる進入防止措置を講ずる。この場合、床面からの立ち上がり部に隙間を設けず、白杖で容易に柵等を感知できるよう配慮する。	参考 1-8	
手すり	歩行に制約のある利用者に配慮して、手すりを設置することが望ましい。 高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者の円滑な利用に配慮した手すり（例えば 2 段手すり等）とすることが望ましい。		
	高さ	2 段手すりとする場合、床仕上げ面から手すり中心までの高さ：上段 H = 85cm 程度、下段 H = 65cm 程度 一段の手すりとする場合：H = 80 ~ 85cm 程度	参考 1-9
	形状	丸状で直径 4cm 程度とする。	参考 1-10
	材質	冬期の冷たさに配慮した材質とすることが望ましい	
	位置	手すりを壁面に取り付ける場合は、壁と手すりのあきを 5cm 程度とする。	参考 1-10
	端部	手すりの端部は、壁面側に巻き込むなど端部が突出しない構造とする。	参考 1-11
	点字	視覚障害者の誘導動線となる通路の手すりには、行き先情報を点字で表示する。点字による表示方法は JIS T0921 規格にあわせたものとし、点字内容を文字で併記する。 2 段手すりの場合は、少なくとも上段の手すりに設置する。 点字は、はがれにくいものとする。	参考 1-12
通路の明るさ	コンコースや通路は、高齢者や弱視者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。	参考 1-13 参考 1-14	

< 参考 >

移動等円滑化基準

(移動等円滑化された経路)

第4条

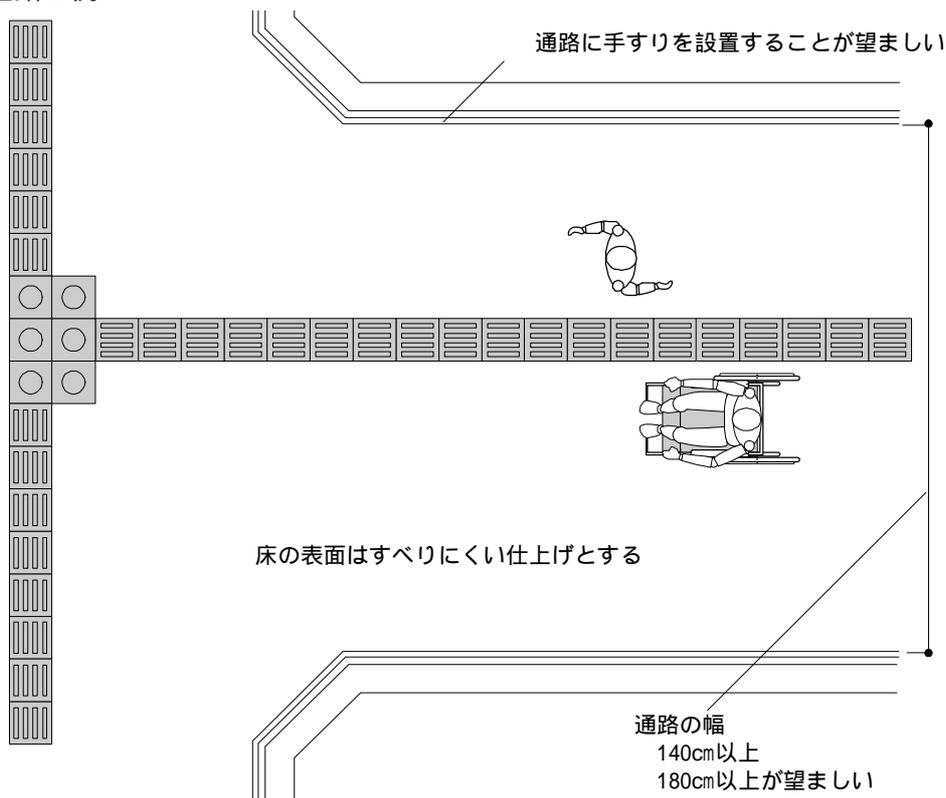
- 5 移動等円滑化された経路を構成する通路は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
- 一 幅は、百四十センチメートル以上であること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、通路の末端の付近の広さを車いすの転回に支障のないものとし、かつ、五十メートル以内ごとに車いすが転回することができる広さの場所を設けた上で、幅を百二十センチメートル以上とすることができる。
 - 二 戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。
 - イ 幅は、九十センチメートル以上であること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、八十センチメートル以上とすることができる。
 - ロ 自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。
 - 三 次号に掲げる場合を除き、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないこと。
 - 四 構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は、傾斜路を併設すること。
 - 五 照明設備が設けられていること。

(通路)

第5条 通路は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

- 一 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。
- 二 段を設ける場合は、当該段は、次に掲げる基準に適合するものであること。
 - イ 踏面の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより段を容易に識別できるものであること。
 - ロ 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものが設けられていない構造のものであること。

参考 1-7 : 通路の例

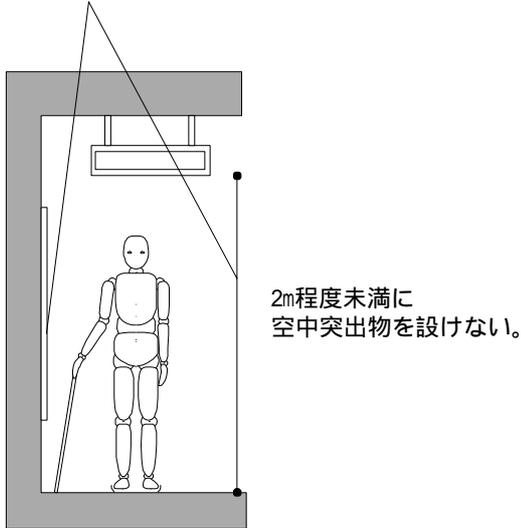


(コラム) 床面、壁面への配慮事項

- ・弱視者は視覚障害者誘導用ブロックを凹凸だけでなく明度、色相又は彩度の差によっても認識しているため、視覚障害者誘導用ブロックの周囲に視覚障害者誘導用ブロックと誤認するような床面装飾模様を施さない配慮が必要。
- ・誘導動線と直交するような縞状の模様や床色の塗り分けがあると、弱視者は段差と誤認することがあるため、床面の塗色等の際には配慮が必要。
- ・床面と壁面が同色であると弱視者は通路の縁端が視認できないことがあるため、床面と壁面の下部又は全体を明度、色相又は彩度が異なるようにする等により床の端が明確に認識できるようにする配慮が必要。

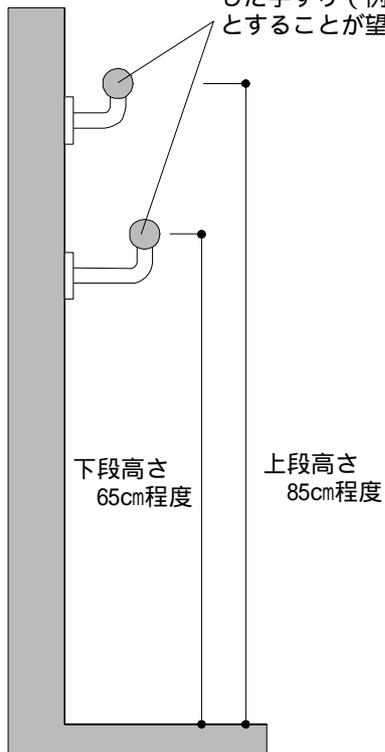
参考 1-8 : 空中突出物の留意点

空中突出物を設ける場合は、
視覚障害者が白杖で感知でき
ずに衝突しないよう配慮する



参考 1-9 : 手すりの高さ

多様な利用者の円滑な利用に配慮
した手すり（例えば2段手すり等）
とすることが望ましい。

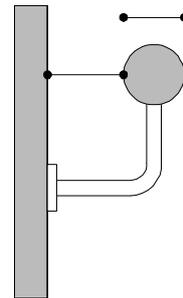


注) 上図は、直棒状の2段手す
りを設置した場合の例

参考 1-10 : 手すりの位置と形状の例

位置
壁とのあき：5cm程度

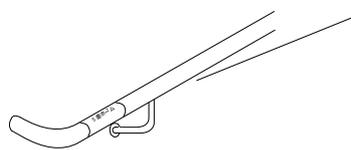
形状
丸形
直径：4cm程度



参考 1-11 : 手すりの端部の例

端部
突出しない構造とする

点字で行き先を表示する
点字にはその内容を文字で併記する



壁側へ巻き込んだ例

参考 1-12：手すりの点字表示（JIS T0921 抜粋）

手すりの点字表示は、次の JIS T0921 規格にあわせたものとする。詳細は JIS T0921 を参照のこと。

点字の間隔

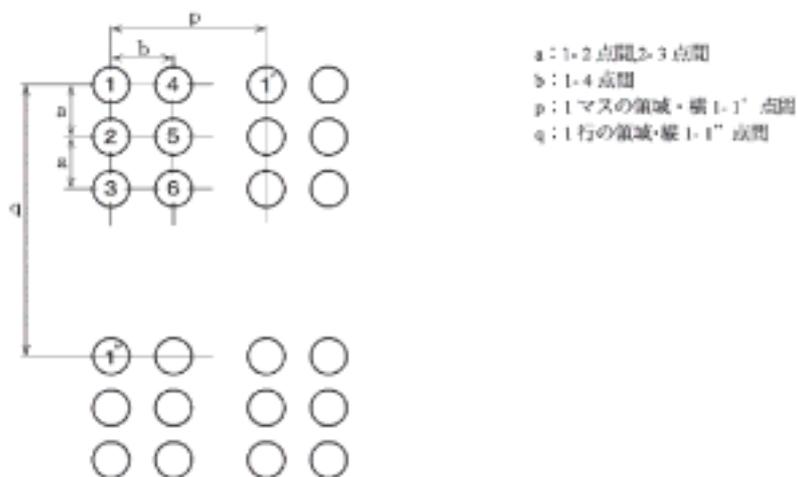


表 点字の間隔（単位 mm）

	中心間距離
a	2.2～2.5
b	2.0～2.5
p	5.1～6.3
q	11.0*～15.0

* a が 2.2mm から 2.3mm の場合に限り、q は 10.1mm を下限値とすることができる。

表 b と p の関係（単位 mm）

b	p の範囲
2.0	5.1～6.0
2.1	5.2～6.1
2.2	5.4～6.2
2.3	5.6～6.3
2.4	5.8～6.3
2.5	6.0～6.3

点字の断面形状

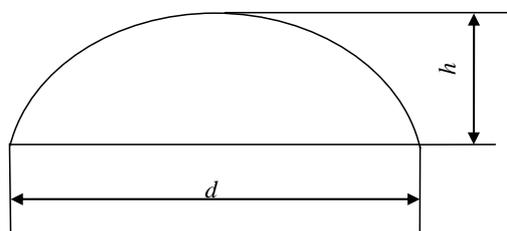


表 点字の直径及び高さ（単位 mm）

	中心間距離
d（底面の直径）	1.3～1.7
h（点の中心の高さ）	0.3～0.5

手すりの点字表示例



手すりの点字表示方法は、次による。

- ・点字は、手すりの長手方向と平行に表示することが望ましい。
- ・点字の行数は、3行以内とする。
- ・断面が円形状の手すり、点字の行数が1行の場合は、点字部分を手すりの真上より少し側壁に表示し、3行の場合は、3行目が手すりの真上になるように表示することが望ましい。上部が平面状の手すりの場合は、点字部分が平坦部からはみ出さないように表示する。

参考 1-13：照度設定にあたっての配慮事項

- ・弱視者の空間視認性を確保するためには十分な明るさが必要となるが、障害の疾患等によって、照度が低いと「暗すぎて見にくい」レベル、逆に照度が高すぎるために「明るすぎて見にくい」レベルが異なる。また、床面色・壁面色などによりまぶしさや視認性も変化する。今後、弱視者等障害者や高齢者の見にくさに応じた適正照度に関する研究が進むことが望まれる。

(参考：岩田三千子「視認における輝度対比と適正照度の関係」 - 社団法人照明学会「ロービジョンを対象とした視環境計画に関する研究調査委員会報告書」2006年9月)

参考 1-14：照明計画による空間把握・視認性の向上例

- ・コンコースや通路、垂直移動設備、プラットホームなどの各空間・各設備の明るさを十分確保することは重要であるが、照度に限らず照明の配置などに配慮した照明計画が高齢者・弱視者等が安心して安全に円滑に移動するための有効な手段となる。福岡市交通局七隈線の照明計画を以下に紹介する。

七隈線のデザインポリシーである「ヒューマンライン＝人に優しく地域に根ざした公共交通機関」に基づき、16駅各駅が建築と一体化し空間に調和することを基本としたデザインに統一され、形態や素材に特徴を持たせた空間を特化させる部位については、その特徴を生かした照明計画としている。

1. 標準駅

駅出入口上屋の照明には、高効率・長寿命・高演色な42Wコンパクト型Hf蛍光ランプスポットライトを用い、空間の広がり感と明るさ感を高め、地下空間へ降りる不安感を少なくし、明るく自然な光環境を創出している(平均照度:300lx)。

コンコースの照明は、空間の広がり感を創出するため、壁面と天井面の境に建築と一体化した壁面照明(32WHf蛍光ランプ笠なし器具)を連続的に配置している。また、ベース照明は天井のモジュールに合わせた45Wコンパクト形Hf蛍光ランプスクウェア器具を規則的に配置し、行動のポイントとなる部分にダウンライトを記号的に配置することで利用者のスムーズな誘導を助ける役割を果たしている(平均照度:400lx)。

ホーム空間の照明は、32WHf蛍光ランプ(5000K)によるライン照明で平均照度300lx以上を確保し、ホームドア前に設置した35Wセラミックメタルハイドランプ(3000K)で足元を明るく特化することで、乗降部をわかりやすくしている。また、明るさ感と広さを創出するため、天井面には間接照明(32WHf蛍光ランプ笠なし器具)を、柱部分には16Wコンパクト形Hf蛍光ランプダウンライトを配置している。

2. 天神南駅

本駅舎は弱視者の視点で安全性、情報性を最大の目的としてデザインされている。32WHf蛍光ランプによる足元の間接照明は白い床を明るく照らし、安全への配慮のほか空間の明るさ感と清潔感に大きく寄与している。また、床にできた光のラインは誘導効果をもたらし、それ以外のベース照明はグレアレス器具(32~42Wコンパクト形Hf蛍光ランプダウンライト)を使い、空間の光要素を減らすことでサインの視認性を高めている。

出典：三村 高志、小林 和夫 「福岡市営地下鉄七隈線駅舎の照明」、照明学会誌、vol.90, No.4(20060401) pp. 193-194



階段脇をわかりやすく示す照明デザイン



ホーム乗降位置を示すスポット照明

傾斜路（スロープ）

考え方	<p>車いす使用者に対しては、段差を解消するスロープの設置が必要である。スロープの設置にあたっては、一般の利用者も通過しやすい動線上に配置するとともに、幅や勾配は可能な限り余裕のあるものとするよう配慮する。</p> <p>また、手動車いす使用者に対しては、長距離や急傾斜の傾斜路利用が困難であることに配慮する。</p>
-----	---

ガイドライン		
幅	幅 120cm 以上とする。 車いす使用者同士のすれ違いを考慮し、幅 180cm 以上とすることが望ましい。	参考 1-15
勾配	屋内では 1/12 以下とし、屋外では 1/20 以下とする。 屋内においても 1/20 以下とすることが望ましい。	
踊り場	車いす使用者が途中で休憩できるよう、屋内では高さ 75cm 以内ごとに、屋外では高さ 60cm 以内ごとに長さ 150cm 以上の踊り場を設ける。	
端部	傾斜路の端部は床に対して滑らかに接する構造とする。	
水平区間	他の通路と出会う部分に、通路を移動する人と車いす使用者が衝突しないよう、長さ 150cm 以上の水平区間を設ける。 車いす使用者のより円滑な利用を想定し、長さ 180cm 以上の水平区間を設けることが望ましい。	
勾配区間の識別	傾斜路の勾配部分は、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりその存在を容易に識別できるものとする。 既存の旅客施設において、周囲との明度、色相又は彩度の差が大きいことによりその存在を容易に識別できる点状ブロックが傾斜路の上下端に敷設されている場合には、傾斜路の勾配部分は、その存在を容易に識別できるものとする。（既存施設における当面の措置）	参考 1-16
側壁	スロープの両側には壁面又は立ち上がりを設ける。 側壁がない場合は、車いすの乗り越え防止のため立ち上がり 35cm 以上の幅木状の車いす当たりを連続して設ける。	
手すり	<p>両側に手すりを設置する。 高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者の円滑な利用に配慮した手すり（例えば 2 段手すり等）とする。</p>	
高さ	2 段手すりとした場合、床仕上げ面から手すり中心までの高さ：上段 H = 85cm 程度、下段 H = 65cm 程度	参考 1-15
形状	丸状で直径 4cm 程度とする。	参考 1-10
材質	冬期の冷たさに配慮した材質とすることが望ましい。	
位置	壁面に設置する場合は、壁と手すりのあきを 5cm 程度とする。	参考 1-10
端部	手すりの端部は壁面側に巻き込むなど端部が突出しない構造とする。 始末端部においては、手すりの水平部分を 60cm 程度以上とする。	参考 1-11
点字	視覚障害者を誘導する傾斜路の上段の手すりにスロープの行き先を点字で表示する。点字による表示方法は JIS T0921 規格にあわせたものとし、点字内容を文字で併記する。 点字は、はがれにくいものとする。	参考 1-12
ひさし	車いす使用者や肢体不自由者等は傘をさすことが難しいため、屋外に設置する場合は、屋根又はひさしを設置する。	

< 参考 >

移動等円滑化基準

(移動等円滑化された経路)

第4条

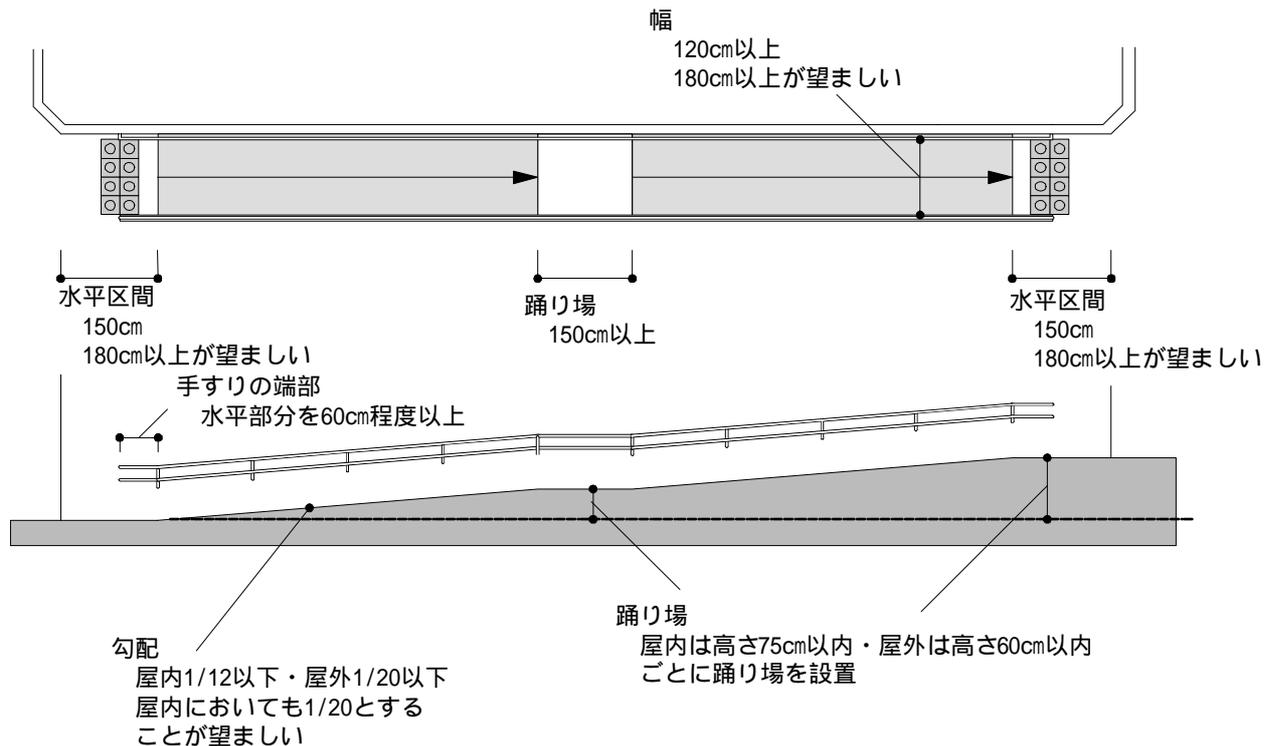
- 6 移動等円滑化された経路を構成する傾斜路は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。
- 一 幅は、百二十センチメートル以上であること。ただし、段に併設する場合は、九十センチメートル以上とすることができる。
 - 二 勾配は、十二分の一以下であること。ただし、傾斜路の高さが十六センチメートル以下の場合、八分の一以下とすることができる。
 - 三 高さが七十五センチメートルを超える傾斜路にあつては、高さ七十五センチメートル以内ごとに踏幅百五十センチメートル以上の踊り場が設けられていること。

(傾斜路)

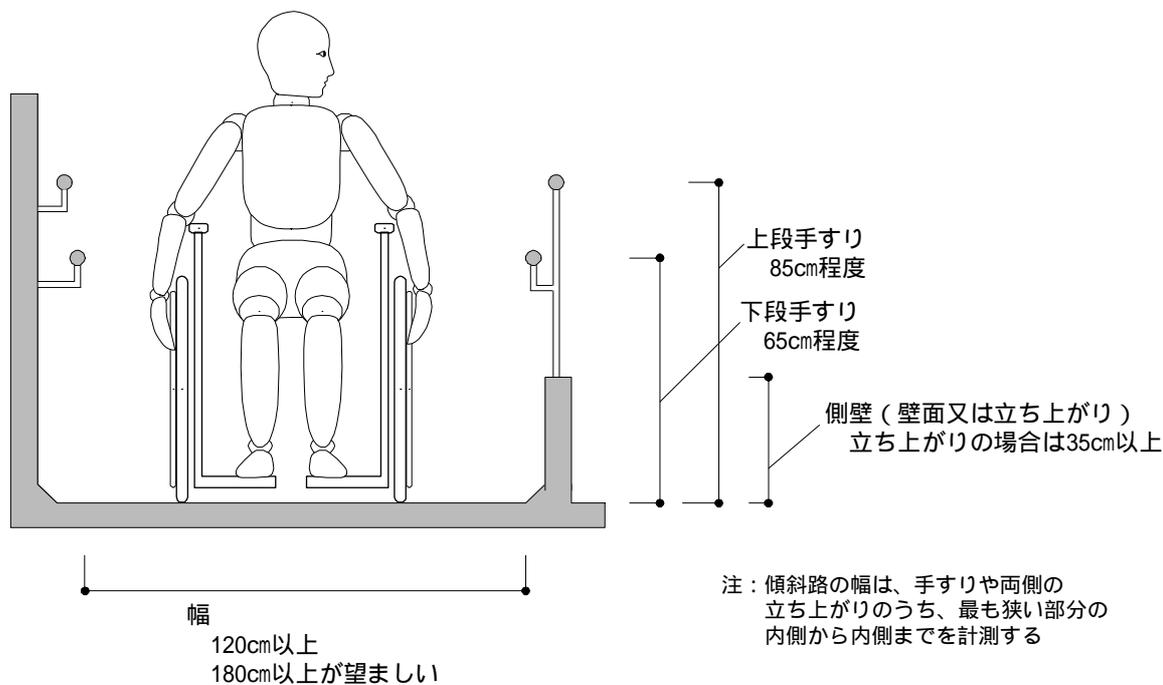
第6条 傾斜路(階段に代わり、又はこれに併設するものに限る。以下この条において同じ。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

- 一 手すりが両側に設けられていること。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。
- 二 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。
- 三 傾斜路の勾配部分は、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりその存在を容易に識別できるものであること。
- 四 傾斜路の両側には、立ち上がり部が設けられていること。ただし、側面が壁面である場合は、この限りでない。

参考 1-15 : 傾斜路の例



注) 上図は、直棒状の2段手すりを設置した場合の例



注) 上図は、直棒状の2段手すりを設置した場合の例

参考 1-16：勾配区間の識別例

勾配区間と通路接続部・水平区間のコントラスト確保



傾斜路の存在を容易に識別できる点状ブロックの例



(コラム) 床面、側壁への配慮事項

- ・床面と側壁が同色であると弱視者は通路の縁端が視認できないことがあるため、床面と側壁の下部又は全体を明度、色相又は彩度が異なるようにする等により床の端が明確に認識できるようにする配慮が必要。

階段

考え方	階段は、移動時に最も負担を感じる箇所であるため、特に高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、視覚障害者の円滑な利用に配慮する必要がある。特に手すりの高さや階段の滑りにくさ等について配慮が必要であるが、これらはすべての利用者にとっても効果的である。
-----	--

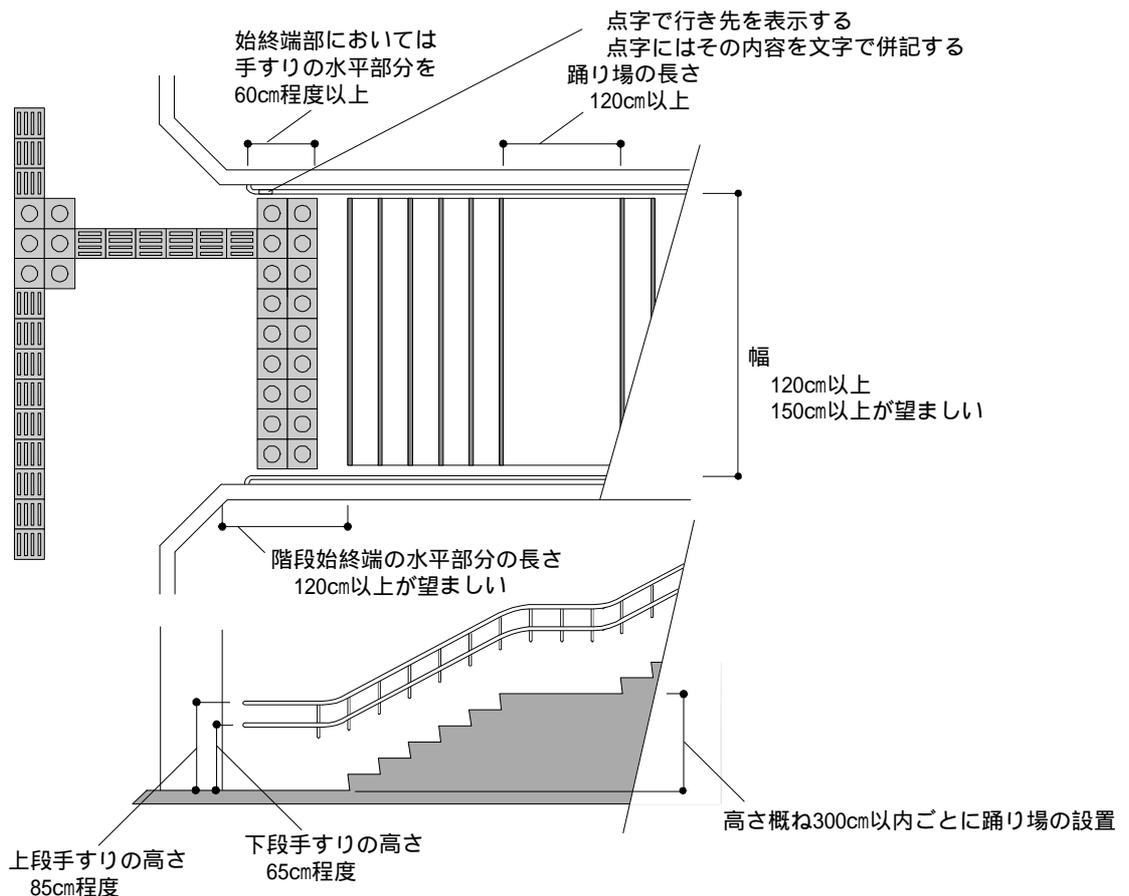
ガイドライン			
形式	踏面の形状が一定していないためらせん、回り階段は避け、直階段又は折れ曲がり階段とする。	参考 1-17	
幅	幅 120cm 以上とする。 2 本杖使用者の利用を考慮し、幅 150cm 以上とすることが望ましい。		
手すり	高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者の円滑な利用に配慮した手すり（例えば 2 段手すり等）を両側に設置する。 階段の幅が 400cm を超える場合には、中間にも設置する。		
	高さ	2 段手すりとした場合、床仕上げ面から手すり中心までの高さ：上段 H = 85cm 程度、下段 H = 65cm 程度	参考 1-10
	形状	丸状で直径 4cm 程度とする。	
	材質	冬期の冷たさに配慮した材質とすることが望ましい。	参考 1-10
	位置	壁面に設置する場合は、壁と手すりのあきを 5cm 程度とする。	参考 1-11
	端部	手すりの端部は、壁面側に巻き込むなど端部が突出しない構造とする。 始末端部においては、手すりの水平部分を 60cm 程度以上とする。	参考 1-12
点字	視覚障害者のために、上段手すりに階段の行き先情報を点字で表示する。点字による表示方法は JIS T0921 規格にあわせたものとし、点字内容を文字で併記する。 点字は、はがれにくいものとする。 階段始末端部の点状ブロックの敷設された範囲近くの手すりの端部（水平部分）に表示する。	参考 1-18	
蹴上げ踏面	寸法	蹴上げ：16cm 程度以下 踏面：30cm 程度以上	参考 1-19
	段鼻	蹴込み板を必ず設け、段鼻の突き出しはなくす。	参考 1-20
	踏面の仕上げ	すべりにくい仕上げとする。	
側壁	踏面の端部(段鼻部)は、全長にわたって十分な太さ(幅 5cm 程度が識別しやすい)で周囲の部分との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより、段を容易に識別できるものとする。 踏面の端部(段鼻部)の色は始まりの段から終わりの段まで統一された色とする。		
側壁	階段の両側には壁面又は立ち上がりを設ける。 側壁がない場合は、5cm 程度まで立ち上がりを設置する。		
階段始末端の水平部分	階段の始点、終点は、通路から 120cm 程度後退させ、平坦なふところ部分をとることが望ましい。		
踊り場	高さ概ね 300cm 以内ごとに踊り場を設置する。 長さは 120cm 以上とする。 壁側の手すりは連続して設置する。		
明るさ	高齢者や弱視者等の移動を円滑にするため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する。		

階段下	視覚障害者が白杖で感知できずに衝突してしまうことがないように、階段下に十分な高さ（200cm程度の範囲内）のない空間を設けない。やむを得ず十分な高さのない空間を設ける場合は、高さ110cm以上の柵の設置やそれに代わる進入防止措置を講ずる。この場合、床面からの立ち上がり部に隙間を設けず、白杖で容易に柵等を感知できるよう配慮する。
-----	--

< 参考 >

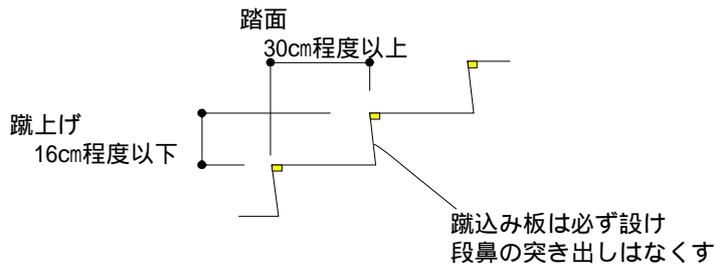
移動等円滑化基準
(階段)
第8条 階段（踊り場を含む。以下同じ。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
一 手すりが両側に設けられていること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。
二 手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字をはり付けること。
三 回り段がないこと。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。
四 踏面の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
五 踏面の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより段を容易に識別できるものであること。
六 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものが設けられていない構造のものであること。
七 階段の両側には、立ち上がり部が設けられていること。ただし、側面が壁面である場合は、この限りでない。
八 照明設備が設けられていること。

参考 1-17：階段の例

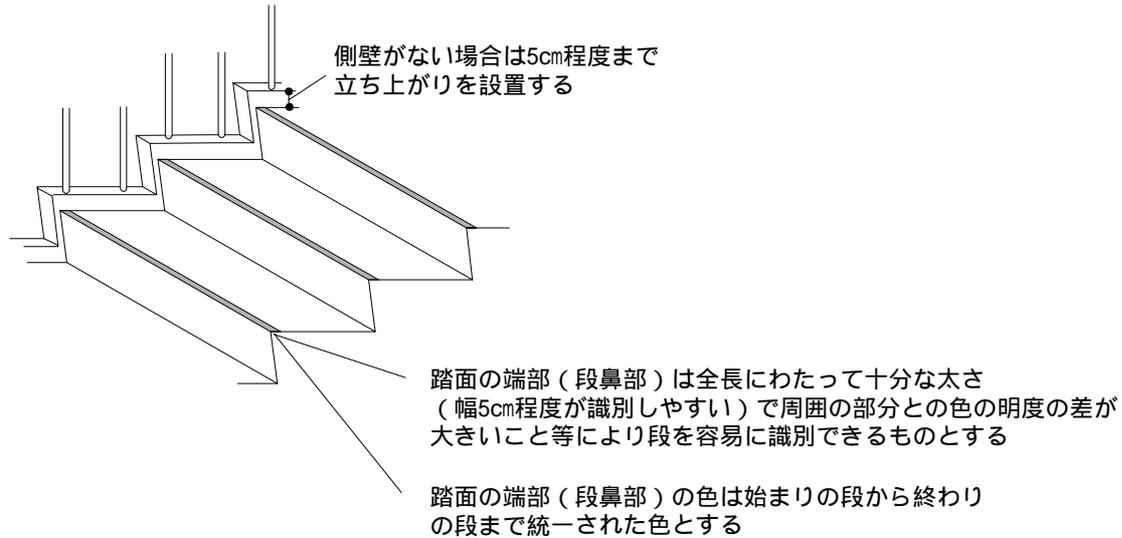


注) 上図は、直棒状の2段手すりを設置した場合の例

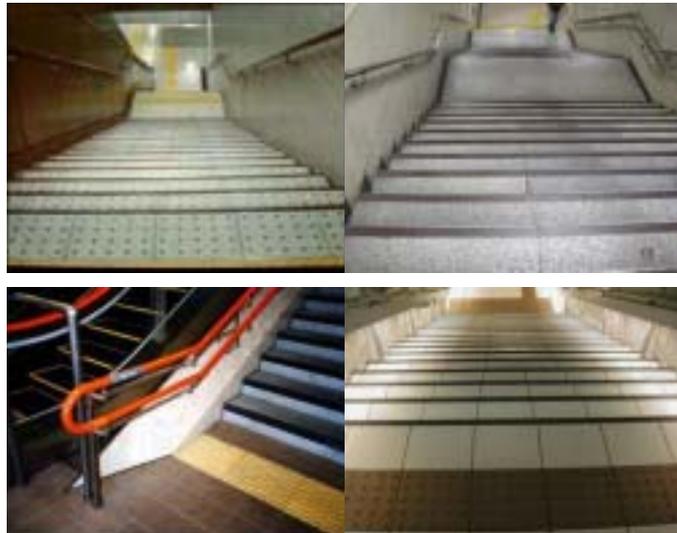
参考 1-18：蹴上げ・踏面の例



参考 1-19：踏面端部の例



参考 1-20：踏面端部（段鼻部）の識別しやすい例



（コラム）階段、側壁への配慮事項

- ・階段と側壁が同色であると弱視者は階段の縁端が視認できないことがあるため、階段と側壁の下部又は全体を明度、色相又は彩度が異なるようにする等により床の端が明確に認識できるようにする配慮が必要。

昇降機（エレベーター）

考え方	<p>エレベーターは、車いす使用者の単独での利用をはじめ、すべての利用者に対して効果的な垂直移動手段である。このためエレベーターは、すべての利用者が安全に、かつ容易に移動することができるようにきめ細かな配慮が必要である。エレベーターの配置にあたっては、主動線上から認識しやすい位置に設置し、すべての利用者が自然に利用できるよう配慮する。また、エレベーターの前には、一般旅客の動線と交錯しないようスペースを確保する。なお、利用者動線や車いす使用者が内部で転回することなく利用できるといった利便性等の観点からスルー型が有効な場合は、その設置を積極的に検討する。</p>
-----	--

ガイドライン		
大きさ	<p>スルー型や直角2方向出入口型以外のエレベーターは、手動車いすが内部で180度転回できる大きさである11人乗り（140cm(W) × 135cm(D)）以上のものとする。</p> <p>手動車いすが内部で円滑に回転でき、かつ介助者と同乗できる大きさである15人乗り（160cm(W) × 150cm(D)）以上のものとするのが望ましい。</p> <p>利用状況を勘案し、エレベーターを複数個所に設置すること等が望ましい。</p>	<p>参考 1-21 参考 1-24</p>
出入口の幅	<p>幅80cm以上とする。</p> <p>車いす使用者の動作に対する余裕を見込み、幅90cm以上とすることが望ましい。</p>	
鏡	<p>スルー型や直角2方向出入口型以外のエレベーターには、かご正面壁面に、出入口の状況が把握できるよう大きさ、位置に配慮して鏡を設置する。（ステンレス鏡面又は安全ガラス等）</p> <p>スルー型や直角2方向出入口型のエレベーターには、車いす使用者の利用時の背後の状況が把握できるよう大きさ、形状、位置に配慮して鏡を設置する。（ステンレス鏡面又は安全ガラス等）</p> <p>スルー型や直角2方向出入口型以外のエレベーターのかご正面壁面に設置する鏡は、床上40cm以下から150cm程度までのものが望ましい。</p>	<p>参考 1-23 参考 1-25 参考 1-26</p>
外部との連絡	<p>犯罪や事故発生時の安全確保、聴覚障害者の緊急時の対応のため、ガラス窓を設けること等により外部から内部が、内部から外部が見える構造とする。ガラス窓を設置できない場合には、かごの内部から外部を、外部から内部を確認するための映像設備を設ける。外部から内部を確認するための映像設備は、ロビー出入口の上部等、見やすい位置に設置する。</p> <p>かご外部から、かご内の車いす使用者や小児、また転倒した旅客が視認できるよう、ガラス窓の下端は床面から50cm程度が望ましい。</p> <p>聴覚障害者も含めた緊急時への対応に配慮すると、以下のような設備を設けることが望ましい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・かごの内部が確認できるカメラを設ける。 ・故障の際に自動的に故障したことが伝わるようにし、かご内とその旨の表示を行うか、又はかご内に故障を知らせるための非常ボタンを設ける。 ・係員に連絡中である旨や係員が向かっている旨を表示する設備を設ける。 	<p>参考 1-22</p>
手すり	<p>扉のある側以外の壁面に付ける。</p> <p>高さ80cm～85cm程度に設置する。</p> <p>握りやすい形状とする。</p>	<p>参考 1-21 参考 1-23</p>

表示	表示	<p>かご内に、かごの停止する予定の階及び現在位置を表示する装置を設置する。</p> <p>聴覚障害者が定員超過であることが確認できるよう、かご内操作盤付近の見やすい位置に過負荷の文字表示灯を設置することが望ましい。</p> <p>表示画面の配色については、参考 2-5 を参考とした色使い、色の組み合わせとし、色覚障害者の利用に配慮することが望ましい。</p>	参考 1-27
	音声等	<p>かご内に、かごの到着する階及び、扉の閉鎖を音声で知らせる設備を設ける。</p> <p>到着階の構造を音声案内することが望ましい。</p> <p>スルー型の場合は、開閉する側の扉を音声で知らせる装置を設置する。</p>	
操作盤	ボタン	<p>操作盤のボタンは、指の動きが不自由な利用者も操作できるような押しボタン式とし、静電式タッチボタンは避ける。</p> <p>音と光で視覚障害者や聴覚障害者にもボタンを押したことが分かるものが望ましい。</p> <p>かご内に設ける操作盤は、視覚障害者で点字が読めない人もボタンの識別ができるよう階の数字等を浮き出させること等により分かりやすいものとするのが望ましい。</p> <p>ボタンの文字は、周囲との明度の差が大きいこと等により弱視者の操作性に配慮したものであることが望ましい。</p>	参考 1-23
	車いす対応	<p>かご内に設ける操作盤は、車いす使用者が利用できるよう、かごの左右壁面中央付近に置く。</p> <p>操作ボタンは高さ 100cm 程度に設置する。</p> <p>出入口の戸の開扉時間を延長する機能を有したものとする。</p>	
	点字	<p>かご内操作盤の各操作ボタン（階数、開、閉、非常呼び出し、インターフォン）には、縦配列の場合は左側に、横配列の場合は上側に点字表示を行う。点字による表示方法は JIS T0921 規格にあわせたものとする。</p>	
光電安全装置		<p>かごの出入口部には、乗客の安全を図るために、戸閉を制御する装置を設ける。高さは、車いすのフットサポート部分と身体部の両方の高さについて制御できるようにする。なお、機械式セーフティシューには、光電式、静電式または超音波式等のいずれかの装置を併設する。</p>	
管制運転による異常時表示		<p>地震、火災、停電時管制運転を備えたエレベーターを設置する場合には、音声及び文字で管制運転により停止した旨を知らせる装置を設ける。</p>	参考 1-27
ロビー	広さ	<p>車いすが回転できる広さ（150cm 以上×150cm 以上）を確保する。</p> <p>電動車いすが回転できる広さ（180cm 以上×180cm 以上）を確保することが望ましい。</p> <p>新設等の場合には、エレベーターロビー付近には、下り階段・下り段差を設けない。</p> <p>既存施設であってエレベーターロビー付近に下り階段・下り段差が存在する場合には、参考 1-28 を参考として、その間には十分な広さの空間を設ける。</p> <p>この場合、利用者の安全を確保する観点からは、上記措置のほか、転落防止ポールの設置等の転落防止策を併せて講ずることが望ましい。</p>	<p>参考 1-21</p> <p>参考 1-28</p>
	音声	<p>かごの到着や昇降方向がロビーにおいて音声でわかるよう、設備を設ける。</p>	

< 参考 >

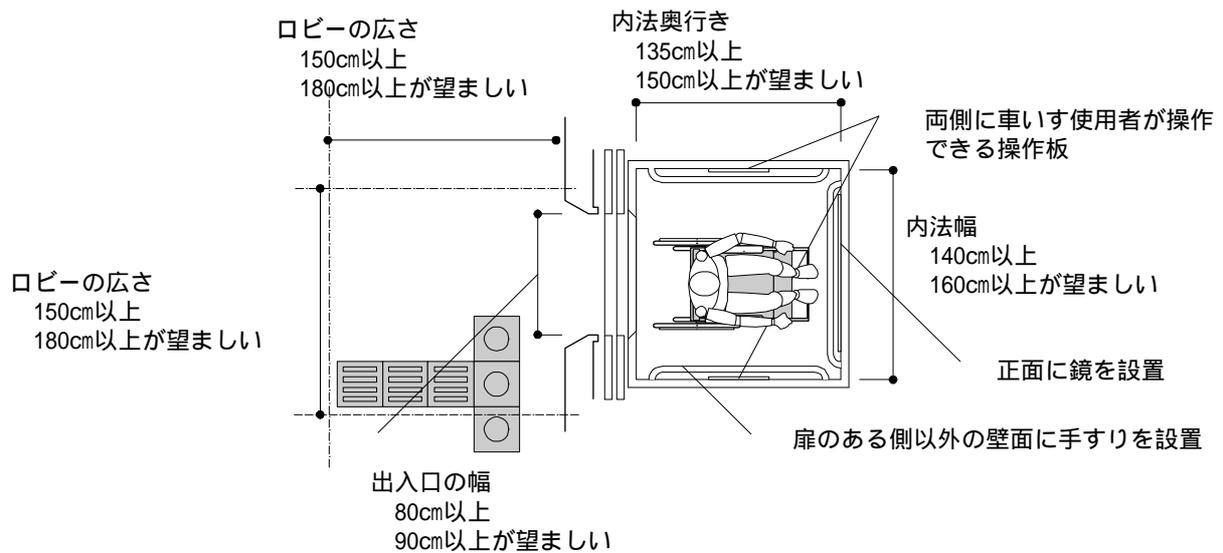
移動等円滑化基準

(移動等円滑化された経路)

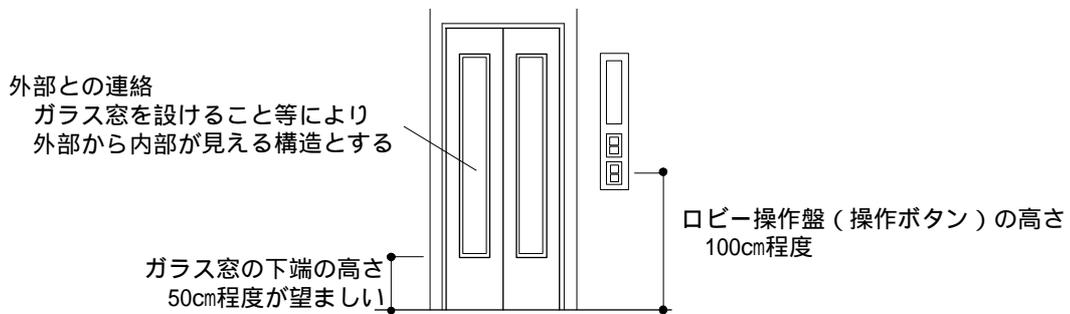
第4条

- 7 移動等円滑化された経路を構成するエレベーターは、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
 - 一 かが及び昇降路の出入口の幅は、八十センチメートル以上であること。
 - 二 かがの内法幅は百四十センチメートル以上であり、内法奥行きは百三十五センチメートル以上であること。
ただし、かがの出入口が複数あるエレベーターであって、車いす使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉するかがの出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。）については、この限りでない。
 - 三 かが内に、車いす使用者が乗降する際にかが及び昇降路の出入口を確認するための鏡が設けられていること。
ただし、前号ただし書に規定する場合は、この限りでない。
 - 四 かが及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものがはめ込まれていること又はかが外及びかが内に画像を表示する設備が設置されていることにより、かが外にいる者とかが内にいる者が互いに視覚的に確認できる構造であること。
 - 五 かが内に手すり（握り手その他これに類する設備を含む。以下同じ。）が設けられていること。
 - 六 かが及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を有したものであること。
 - 七 かが内に、かがが停止する予定の階及びかがの現在位置を表示する設備が設けられていること。
 - 八 かが内に、かがが到着する階並びにかが及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる設備が設けられていること。
 - 九 かが内及び乗降ロビーには、車いす使用者が円滑に操作できる位置に操作盤が設けられていること。
 - 十 かが内に設ける操作盤及び乗降ロビーに設ける操作盤のうちそれぞれ一以上は、点字がはり付けられていること等により視覚障害者が容易に操作できる構造となっていること。
 - 十一 乗降ロビーの幅は百五十センチメートル以上であり、奥行きは百五十センチメートル以上であること。
 - 十二 乗降ロビーには、到着するかがの昇降方向を音声により知らせる設備が設けられていること。ただし、かが内にかが及び昇降路の出入口の戸が開いた時にかがの昇降方向を音声により知らせる設備が設けられている場合又は当該エレベーターの停止する階が二のみである場合は、この限りでない。

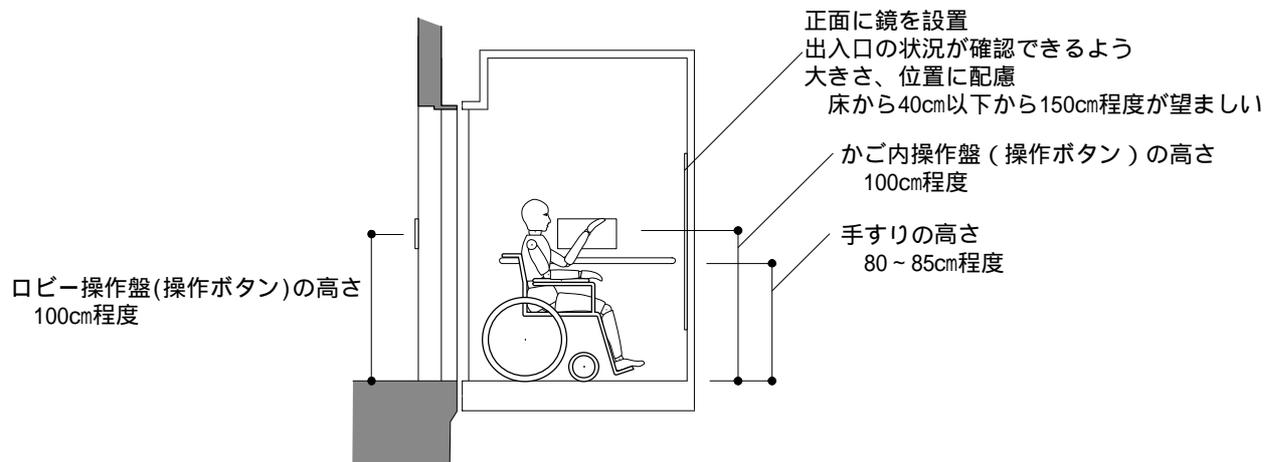
参考 1-21 : エレベーターの平面の例



参考 1-22 : エレベーターの正面の例



参考 1-23 : エレベーターの断面の例



参考 1-24：大型エレベーター・ストレッチャー対応型エレベーターの例

- ・ 11 人乗り（140cm(W) × 135cm(D)）のエレベーター（スルー型や直角 2 方向出入口型以外のエレベーター）を電動車いす使用者が利用する場合には、内部での転回が困難であるためバックにより退出する必要が生ずる。
- ・ 一部の旅客施設では、15 人乗り以上、さらには 18 人乗り以上のストレッチャー対応型エレベーターの設置事例が見られる。このような大型のエレベーターの設置により、緊急時におけるストレッチャー利用や電動車いす利用時におけるかご内部での転回が可能となる。また、車いす使用者と他の旅客によるエレベーターの同時利用が可能となる。
- ・ ストレッチャーの一般的な大きさは全長 190cm 程度、全幅 60cm 程度である。
- ・ 安全性・利便性向上、輸送力向上、移動等円滑化の観点から、このような大型エレベーターを設置することが望ましい。また、利用者動線や車いす使用者が内部で転回することなく利用できる等の観点からスルー型が有効な場合は、その設置を検討する。

つくばエクスプレス秋葉原駅 18 人乗り



参考 1-25 : かが内正面に低い位置まで鏡を設置したエレベーター
福岡市交通局 七隈線エレベーター



参考 1-26 : 2 方向エレベーターに設置された凸面鏡

・2 方向エレベーターにおいても、背面方向出入口の旅客の利用状況や床等が見やすい設置位置、形状に配慮することが望ましい。

京王本線 下高井戸駅 2 方向エレベーター



参考 1-27：聴覚障害者・弱視者・色覚障害者等に対応したエレベーターかご内の大型文字表示
液晶画面によるコントラストを確保した表示・操作ボタン例



- ・操作ボタンと液晶表示の文字色に、数字の誤認識が少ないフォントと高いコントラスト(明度差7)を確保した文字表示を採用している。
- ・非常時の誘導案内などエレベーターの状況をリアルタイムに液晶表示している。

資料提供：株式会社 日立製作所

大型文字表示・点滅による表示例

中部国際空港では、操作ボタンのわかりやすさ、音声、文字表示について充実が図られている。

- ・満員 / 地震 / 停電 / 火災
- ・こちらのドアがひらきます
- ・係員が向かっています
- ・しばらくお待ちください
- ・ドアが開いたら降りてください
- ・非常ボタンを押してください 等



出典：中部国際空港株式会社「セントレアとユニバーサルデザイン」

参考 1-28 エレベーターロビー付近の安全空間確保の重要性

エレベーターロビー付近に下り段差等が近接する等の危険な状況をつくりださないこと

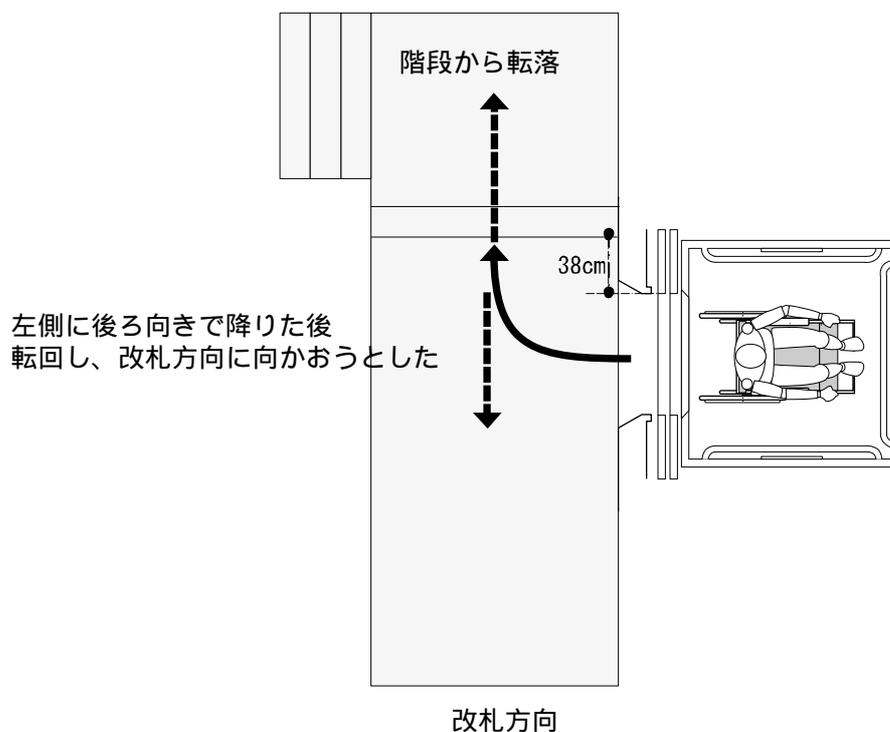
- ・車いす使用者は、かご内で転回できない場合には、前進で乗り込み、後退して降りることとなるため、エレベーターを降りた後のロビー空間において車いす使用者が転回できる空間を確保することが重要である。このため、本整備ガイドラインにおいては、ロビー空間の広さについて、標準的な整備内容として車いす使用者が転回できるよう 150cm 以上 × 150cm 以上の空間を確保すること、望ましい整備内容として電動車いす使用者が転回できるよう 180cm 以上 × 180cm 以上の空間を確保することを示している。
- ・しかし、実際の利用状況を鑑みると、電動車いす使用者がエレベーターを出入口の左右に避けながら降りることも想定され、出入口の正面方向のみでなく、出入口の左右方向にも十分な広さの空間を確保する必要がある。
- ・このような電動車いす使用者等の利用状況を考慮すると、出入口左右方向に下り段差や下り階段、下りスロープが設置されている場合、電動車いす使用者等が転倒、転落するおそれがある。同様に、肢体不自由者、高齢者、視覚障害者等をはじめ高齢者、障害者等にとっても、エレベーター出入口付近に下り段差や下り階段、下りスロープが近接することは危険であることに十分留意する必要がある。

X 駅での事故事例

事故の発生状況

- ・ X 駅において、電動車いす使用者がエレベーターに近接する下り階段（2 段）から転落し、死亡する事故が発生した。
- ・ 事故現場はエレベーターロビー出入口と下り階段が隣接（出入口端から階段まで 38cm）しており、電動車いす使用者は、エレベーター前の通路で方向転換する際に当該階段より転落した。
- ・ エレベーターかご内・出入口幅の寸法はならびにロビー広さは旧移動円滑化基準に適合しており、かつ、旧整備ガイドラインに記載された内容を満たしていた。

< 事故発生時の状況 >



事故後の転落防止策

- ・事故発生直後、当該階段への転落を防止するため、階段始端部に転落防止ポールが設置された。
- ・その後、エレベーターロビー出入口に近接する下り段差部分を嵩上げし、階段始端部の位置を変更することにより出入口左方向にロビー空間を拡大した。
- ・また、階段の存在を注意喚起するとともに退出方向を示している。

< 階段始端部を変更し、出入口左方向にロビー空間を拡大 >



< 現在、掲示されている注意喚起案内 >

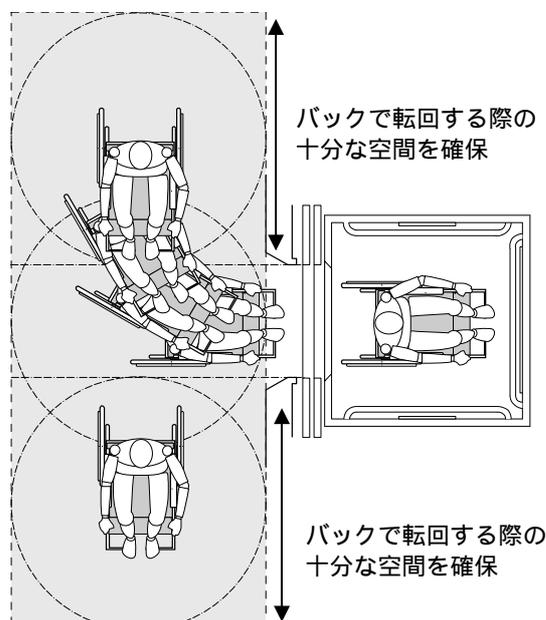


新設・大規模改良時の配慮事項

電動車いすが後向きでエレベーターを降りた後、左右に避け、さらに転回できる範囲を確保するため、出入口左右端からそれぞれ十分な広さの範囲（左右端からそれぞれ電動車いすが転回できる空間の確保を考慮すると180cm程度）には、下り階段・段差を設けない。

正面で転回することも考慮し、正面方向にも十分な広さ（電動車いすの転回を考慮すると180cm程度）の範囲には下り階段・段差を設けない。

電動車いす使用者がかご内で転回し前進により降りることができる大型のエレベーター（18人乗り以上等）を設置することや、かご内部で転回することなく利用できるスルー型エレベーターを設置することも有効である。



既存施設等において危険な状況が作られてしまっている場合の対応方策

上記空間内（出入口左右端から電動車いすが転回できる十分な空間）に下り階段・下り段差がある場合、転落防止策として、転落防止柵等を設ける。

ただし、階段において転落防止柵を設けることにより、本整備ガイドラインで定める階段幅 120cm や建築基準法で定める階段幅を確保できない場合など構造上転落防止柵を設置できない場合には、当該エレベーターを利用するために必要な各階乗り口位置及びかご内の車いす使用者に配慮した操作盤近くにおいて注意喚起の掲示を行う（降りた後に下り階段・下り段差が近接する位置とともに安全に降りるために転回すべき方向を示す）。

なお、旅客施設のエレベーターロビーには、様々な構造が想定されるため、及び 以外の転落防止策の実施にあたっては、必要に応じて電動車いす使用者の意見を聞き検討する。

エスカレーター

考え方	<p><エスカレーター> 高齢者等による利用を想定すると、乗降ステップの水平区間や速度などに配慮する必要がある。高齢者・障害者等は下り階段を不安に感じる場合があり、上り専用とともに下り専用エスカレーターを設置する配慮が必要である。</p>
-----	--

ガイドライン			
方向	上り専用と下り専用をそれぞれ設けることが望ましい。	参考 1-29	
幅	S1000 型（踏み段幅約 100cm）以上とすることが望ましい。		
表面	踏み段及びくし板の表面は滑りにくい仕上げとする。		
識別	踏み段		踏み段の端部に縁取りを行うなどにより、踏み段相互の識別をしやすいようにする。
	くし板		くし板の端部と踏み段の色の明度の差を大きくすること等により、くし板と踏み段との境界を容易に識別できるようにする。
昇降口水平部	昇降口の踏み段の水平部分は 3 枚以上とすることが望ましい。		
手すり	くし板から 70cm 程度の移動手すりを設ける。 乗降口には、旅客の動線の交錯を防止するため、高さ 80～85cm 程度の固定柵又は固定手すりを設置する。		
速度	1 以上のエスカレーターは 30m/分以下で運転可能なものとする ことが望ましい。		
表示	<p>上り又は下り専用のエスカレーターの場合、上端及び下端に近接する通路の床面又は乗り口付近のわかりやすい位置（ゲートポスト等）等において、当該エスカレーターへの進入の可否を示す。</p> <p>上り又は下り専用でないエスカレーターについて、当該エスカレーターへの進入の可否を表示することが望ましい。</p> <p>しるしをつけることなどにより、ベルトの進行方向を表示することが望ましい。</p> <p>進入可否表示の配色については、参考 2-5 を参考とした色使い、色の組み合わせとし、色覚障害者の利用に配慮することが望ましい。</p>	参考 1-30	
音声案内	<p>進入可能なエスカレーターの乗り口端部において、当該エスカレーターの行き先及び上下方向を知らせる音声案内装置を設置する。</p> <p>なお、上記音声案内装置の設置にあたっては、乗り口に近い位置に音源を設置すること、又は、乗り口端部にスピーカーが内蔵されたエスカレーターが望ましい。スピーカーは、可能な限り乗り口端部付近に設置し、利用者に対面する方向に指向性をもたせることが望ましい。</p> <p>（設置の考え方、具体的な音声案内例は 2 . 「視覚障害者誘導用案内設備」を参照）</p>		

< 参考 >

移動等円滑化基準

(移動等円滑化された経路)

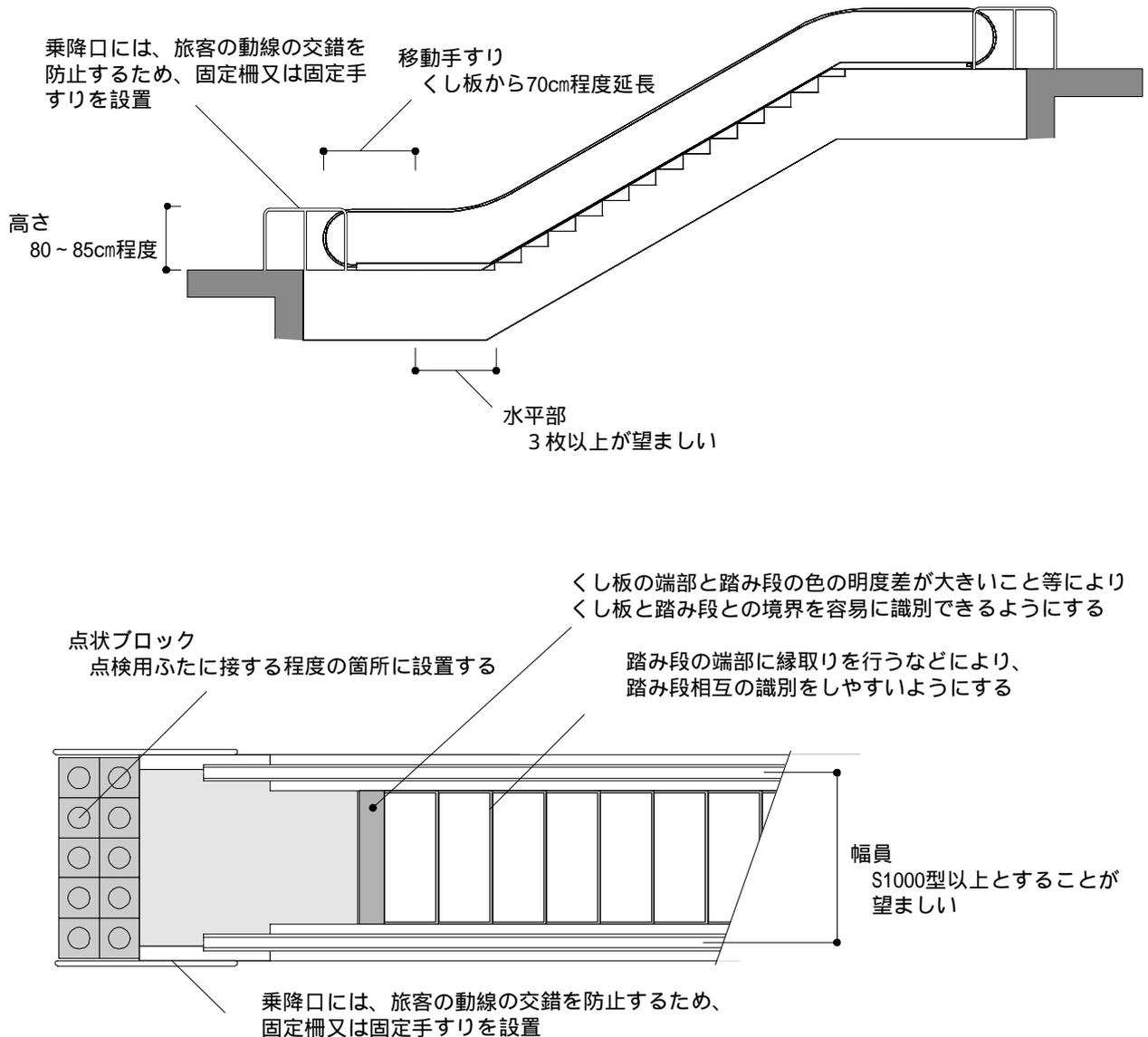
第4条

- 8 移動等円滑化された経路を構成するエスカレーターは、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。ただし、第七号及び第八号については、複数のエスカレーターが隣接した位置に設けられる場合は、そのうちのみが適合していれば足りるものとする。
- 一 上り専用のもので下り専用のもをそれぞれ設置すること。ただし、旅客が同時に双方向に移動することがない場合については、この限りでない。
 - 二 踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
 - 三 昇降口において、三枚以上の踏み段が同一平面上にあること。
 - 四 踏み段の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより踏み段相互の境界を容易に識別できるものであること。
 - 五 くし板の端部と踏み段の色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものであること。
 - 六 エスカレーターの上端及び下端に近接する通路の床面等において、当該エスカレーターへの進入の可否が示されていること。ただし、上り専用又は下り専用でないエスカレーターについては、この限りでない。
 - 七 幅は、八十センチメートル以上であること。
 - 八 踏み段の面を車いす使用者が円滑に昇降するために必要な広さとすることができる構造であり、かつ、車止めが設けられていること。

(エスカレーター)

- 第7条 エスカレーターには、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備を設けなければならない。

参考 1-29 : エスカレーターの例



注) 固定柵又は固定手すりの設置にあたっては、エスカレーターとの間隔が狭いと、人や物が巻き込まれる危険性があるため、その取付位置について十分な検討が必要である。なお、モデル図に示すように固定手すりを移動手すりの外側に一部重なるように設置することにより、この危険性を回避できる。

参考 1-30：エスカレーター進入可否表示の例

床面及び乗り口ポールの低い位置においてエスカレーターへの進入可否を表示
配色については、参考 2 - 5 を参照。



(西武鉄道東長崎駅構内)



(福岡市交通局七隈線駅構内)



(南海泉佐野駅構内)



2 . 誘導案内設備に関するガイドライン

視覚表示設備

考え方	<p>一般に、視力の低下は40～50歳ぐらいからはじまり、60歳を超えると急激に低下する、車いす使用者の視点は一般歩行者よりおよそ40cmほど低い、聴覚障害者は耳から聞く情報は得られないことが多い、日本語のわからない訪日外国人が多いなど、さまざまな利用者が情報コミュニケーション制約を抱えている。移動等円滑化をめざす視覚表示設備の整備においては、設備本来の機能を十分に発揮できるようにすることが必要であると同時に、さまざまな情報コミュニケーション制約を抱える利用者も、共通の設備から情報を得られるように工夫する考え方が必要である。サインはコミュニケーション・メディアの一種なので、情報・様式・空間上の位置という三つの属性を持つ。視覚表示設備は、見やすさとわかりやすさを確保するために、情報内容、表現様式（表示方法とデザイン）、掲出位置（掲出高さや平面上の位置など）の三要素を考慮することが不可欠である。さらにサインの情報内容や表現様式、掲出位置を、体系的なシステムとして整備し、また可変式情報表示装置を、状況により変化するニーズに合った情報をタイムリーに表示する方式として整備することが、移動しながら情報を得たい利用者によりわかりやすく情報を伝達する基本条件になる。</p>
-----	---

ガイドライン	
サインシステム	
基本的事項	
サインの種別	<p>サインは、誘導・位置・案内・規制の4種のサイン類を動線に沿って適所に配置して、移動する利用者への情報提供を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・誘導サイン類：施設等の方向を指示するのに必要なサイン ・位置サイン類：施設等の位置を告知するのに必要なサイン ・案内サイン類：乗降条件や位置関係等を案内するのに必要なサイン ・規制サイン類：利用者の行動を規制するのに必要なサイン

表示方法	<p>出入口名、改札口名、行先、旅客施設名など主要な用語には、英語を併記する。</p> <p>地域ごとの来訪者事情により、日本語、英語以外の言語を併記することが望ましい。</p> <p>英語を併記する場合、英訳できない固有名詞にはヘボン式ローマ字つづりを使用する。</p> <p>固有名詞のみによる英文表示には、ローマ字つづりの後に～Bridge や～River など、意味が伝わる英語を補足することが望ましい。</p> <p>書体は、視認性の優れた角ゴシック体とすることが望ましい。</p> <p>文字の大きさは、視力の低下した高齢者等に配慮して視距離に応じた大きさを選択する。</p> <p>弱視者に配慮して、大きな文字を用いたサインを視点の高さに掲出することが望ましい。</p> <p>安全色に関する色彩は、別表 2-1 による。出口に関する表示は、この JIS 規格により黄色とする。</p> <p>高齢者に多い白内障に配慮して、青と黒、黄と白の色彩組み合わせは用いない。</p> <p>サインの図色と地色の明度差、彩度差を大きくすること等により容易に識別できるものとする。</p> <p>色覚障害者に配慮し、参考 2-5 を参考とし見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素毎の明度差・彩度差を確保した表示とする。</p> <p>留意すべき色の選択例：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・濃い赤を用いず朱色やオレンジに近い赤を用いる。赤を用いる場合は他の色との境目に細い白線を入れると表示が目立ちやすくなる。 <p>見分けにくい色の組み合わせ例：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「赤と黒」、「赤と緑」、「緑と茶色」、「黄緑と黄色」、「紫と青」、「赤と茶色」、「水色とピンク」の見分けが困難 ・明度や彩度の差には敏感であり、同系色の明暗の識別に支障は少ない。 <p>また、路線、車両種別等を色により表示する場合には、文字を併記する等色だけに頼らない表示方法にも配慮する。</p> <p>サインは、必要な輝度が得られる器具とすることが望ましい。さらに、近くから視認するサインは、まぶしさを感じにくい器具とすることが望ましい。</p> <p>ピクトグラムは、JIS Z8210 に示された図記号を用いる。また、その他、一般案内用図記号検討委員会が策定した標準案内用図記号を活用する。</p> <p>外光、照明の逆光や光の反射により、見にくくならないよう配慮することが望ましい。また、サインの背景に照明や看板等が位置すること等により、見にくくならないように配慮することが望ましい。</p>	<p>参考 2-1</p> <p>参考 2-2 参考 2-3</p> <p>別表 2-1</p> <p>参考 2-4</p> <p>参考 2-5</p> <p>参考 2-6</p> <p>別表 2-2</p>
------	---	--

誘導サイン・位置サイン		
表示する 情報内容	<p>誘導サイン類に表示する情報内容は、別表 2-3 のうち必要なものとする。</p> <p>誘導サイン類に表示する情報内容が多い場合、経路を構成する主要な空間部位と、移動等円滑化のための主要な設備を優先的に表示する。</p> <p>移動距離が長い場合、目的地までの距離を併記することが望ましい。</p> <p>位置サイン類に表示する情報内容は、別表 2-4 のうち移動等円滑化のための主要な設備のほか必要なものとする。</p> <p>位置サイン類に表示する情報内容が多い場合、前述の設備のほか経路を構成する主要な空間部位を優先的に表示する。</p>	<p>別表 2-3</p> <p>別表 2-4</p>
表示面と器具の デザイン	<p>誘導サイン類及び位置サイン類はシンプルなデザインとし、サイン種類ごとに統一的なデザインとすることが望ましい。</p>	<p>参考 2-6</p> <p>参考 2-7</p>
表示面の向きと 掲出高さ	<p>誘導サイン類及び位置サイン類の表示面は、動線と対面する向きに掲出する。</p> <p>誘導サイン類及び位置サイン類の掲出高さは、視認位置からの見上げ角度が小さく、かつ視点の低い車いす使用者でも混雑時に前方の歩行者に遮られにくい高さとする。</p> <p>誘導サイン類及び位置サイン類の掲出にあたっては、照明の映り込みがないように配慮する。また、外光、照明の配置により見にくくならないよう配慮する。</p> <p>動線と対面する向きのサイン 2 台を間近に掲出する場合、手前のサインで奥のサインを遮らないように、2 台を十分離して設置することが望ましい。</p>	<p>参考 2-8</p>
配置位置と 配置間隔	<p>経路を明示する主要な誘導サインは、出入口と乗降場間の随所に掲出するサインシステム全体のなかで、必要な情報が連続的に得られるように配置する。</p> <p>個別の誘導サインは、出入口と乗降場間の動線の分岐点、階段の上り口、階段の下り口及び動線の曲がり角に配置する。</p> <p>長い通路等では、動線に分岐がない場合であっても、誘導サインは繰り返し配置することが望ましい。</p> <p>個別の位置サインは、位置を告知しようとする施設の間近に配置する。</p>	

案内サイン		
表示する 情報内容	<p>構内案内図に表示する情報内容は、別表 2-5 のうち移動等円滑化のための主要な設備のほか必要なものとする。</p> <p>構内案内図には移動等円滑化された経路を明示する。</p> <p>旅客施設周辺案内図を設ける場合、表示する情報内容は、別表 2-6 のうち必要なものとする。</p> <p>ネットワーク運行・運航のある交通機関においては、改札口等に路線網図を表示することが望ましい。</p>	<p>別表 2-5</p> <p>別表 2-6</p>
表示面と器具の デザイン	<p>案内サイン類はシンプルなデザインとし、サイン種類ごとに統一的なデザインとすることが望ましい。</p> <p>構内案内図や、表示範囲が徒歩圏程度の旅客施設周辺案内図の図の向きは、掲出する空間上の左右方向と、図上の左右方向を合わせて表示することが望ましい。</p>	参考 2-9
表示面の向きと 掲出高さ	<p>案内サイン類の表示面は、利用者の円滑な移動を妨げないように配慮しつつ、動線と対面する向きに掲出することが望ましい。</p> <p>空間上の制約から動線と平行な向きに掲出する場合は、延長方向から視認できる箇所に、その位置に案内サイン類があることを示す位置サインを掲出することが望ましい。</p> <p>構内案内図、旅客施設周辺案内図、時刻表などの掲出高さは、歩行者及び車いす使用者が共通して見やすい高さとする。</p> <p>運賃表を券売機上部に掲出する場合においても、その掲出高さは、券売機前に並ぶ利用者に遮られないように配慮しつつ、車いす使用者の見上げ角度が小さくなるように、極力低い高さとする。この場合、照明の映り込みが起きないように配慮する。</p> <p>券売機上部に掲出する運賃表の幅は、利用者が券売機の近くから斜め横向きでも判読できる範囲内とする。</p> <p>案内サインの掲出にあたっては、照明の映り込みがないように配慮する。また、外光、照明の配置により見にくくならないよう配慮する。</p>	<p>参考 2-10</p> <p>参考 2-11</p> <p>参考 2-12</p>
配置位置と 配置間隔	<p>構内案内図は、出入口付近や改札口付近からそれぞれ視認できる、利用者の円滑な移動を妨げない位置に配置する。</p> <p>乗り換え経路又は乗り換え口を表示する構内案内図は、当該経路が他の経路と分岐する位置にも配置することが望ましい。</p> <p>旅客施設周辺案内図を設ける場合、改札口など出入口に向かう動線が分岐する箇所に設置することが望ましい。</p> <p>大規模な旅客施設では、構内案内図などを繰り返し配置することが望ましい。</p> <p>地下駅等におけるバリアフリー化された経路上ではない各出入口において、エレベーターが設置されている出入口までを示す位置案内図等を設置し、バリアフリー化された経路への誘導経路を示すことが望ましい。</p>	参考 2-9
乗換経路等 誘導時の配慮	<p>隣接する他社線、公共空間とは連続的に誘導サインが繰り返し配置されることが望ましい。この場合、サイン計画にあたっては、施設設置管理者間で協議調整の上、表示する情報内容を統一し、誘導サインがとぎれないよう留意する。また、関係者が多岐にわたる等の場合においては、協議会等を設置して検討する。</p> <p>他の事業者や他の公共交通機関への乗り換え経路への誘導にあたっては、エレベーターを利用した経路もわかりやすく表示する。</p>	

可変式情報表示装置	
可変式情報表示装置とは、LED などを用いた電子式やフラップなどを用いた機械式の表示方式を用いて、視覚情報を可変的に表示する装置のこと。	
表示する 情報内容	<p>平常時に表示する情報内容は、発車番線、発車時刻、車両種別、行先など、車両等の運行・運航に関する情報とする。</p> <p>車両等の運行・運航の異常に関連して、遅れ状況、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、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、提供することが望ましい。</p> <p>簡潔かつ分かりやすい文章表現とする。</p> <p>運休（欠航）・遅延の別や運行（航）障害発生の原因等の情報を、運休（欠航）が発生した場合、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。</p> <p>異常情報を表示する場合は、フリッカーランプを装置に取り付けるなど、異常情報表示中であることを継続的に示す。</p>
表示方式	<p>表示方式は、文字等が均等な明るさに鮮明に見える輝度を確保し、図と地の明度の差を大きくすること、文字を大きくすること等により容易に識別できるものとする。</p> <p>色覚障害者に配慮し、参考 2-5 を参考とし見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素毎の明度差・彩度差を確保した表示とする。</p> <p>外光、照明の逆光や光の反射により、見にくくならないよう配慮することが望ましい。また、サインの背景に照明や看板等が位置すること等により、見にくくならないように配慮することが望ましい。</p>
案内放送 による提供	<p>上述の情報内容は、あわせてアナウンスにて、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。</p>
配置位置	<p>車両等の運行・運航用の可変式情報表示装置は、視覚情報への依存度の大きい聴覚障害者を含む多くの利用者が、運行・運航により乗降場が頻繁に変動する場合に各乗降場へ分流する位置のほか、改札口付近や乗降場、待合室など、視覚情報を得て行動を判断するのに適当な位置に配置する。</p> <p>可変式情報表示装置の掲出高さは、誘導サインや位置サイン類と統一することが望ましい。</p>
	参考 2-13
	参考 2-5
	参考 2-14

< 参考 >

移動等円滑化基準
<p>(運行情報提供設備)</p> <p>第 10 条 車両等の運行 (運航を含む。) 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。ただし、電気設備がない場合その他技術上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。</p> <p>(標識)</p> <p>第 11 条 エレベーターその他の昇降機、傾斜路、便所、乗車券等販売所、待合所、案内所若しくは休憩設備 (以下「移動等円滑化のための主要な設備」という。) 又は次条第一項に規定する案内板その他の設備の付近には、これらの設備があることを表示する標識を設けなければならない。</p> <p>2 前項の標識は、日本工業規格 Z 八二一〇に適合するものでなければならない。</p> <p>(移動等円滑化のための主要な設備の配置等の案内)</p> <p>第 12 条 公共用通路に直接通ずる出入口 (鉄道駅及び軌道停留場にあつては、当該出入口又は改札口。次項において同じ。) の付近には、移動等円滑化のための主要な設備 (第四条第三項前段の規定により昇降機を設けない場合にあつては、同項前段に規定する他の施設のエレベーターを含む。以下この条において同じ。) の配置を表示した案内板その他の設備を備えなければならない。ただし、移動等円滑化のための主要な設備の配置を容易に視認できる場合は、この限りでない。</p>

別表 2-1 : JIS Z9103-2005 「安全色・一般的事項」に示されている安全色の表示事項及び使用箇所
(サインシステムと関連する内容を抜粋した)

色の区分	色材 ^(注)	意味	使用箇所及び使用例
赤 (安全色)	A	防火 禁止 停止	- 消火器、非常用電話などを示す防火標識、同様の防火警標、配管系識別、の消火装置 - 防火設備の位置を表示する安全マーキング - 消火器、消火栓、消火バケツ、火災報知器の塗色 - 禁煙、立入禁止などの禁止標識、同様の禁止警標 - 禁止の位置を表示する安全マーキング(立入禁止のバリケード) - 緊急停止のボタン、停止信号旗
	B	防火 停止 緊急	- 消火器、消火栓、火災報知器その他の消防用具などの所在を示す色光 - 信号の“停止” - 緊急自動車の使用する赤色灯、緊急停止ボタンの所在を示す色光、緊急事態を通報し又は救助を求めるための発光信号
黄赤 (安全色)	A	危険 明示 (航海・航空の保安施設)	- スイッチボックスの内ふた(蓋)、機械の安全カバーの内面 - 救命いかだ、救命具、救命ブイ、水路標識、船舶けい(繫)留ブイ - 飛行場救急車、燃料車
黄 (安全色)	A	警告	- 警告標識、警告警標、警告表示 - 危険位置を表示する安全マーキング、火薬類、劇薬類容器のマーキング - 低いはり、衝突のおそれがある柱、床上の突出物、床面の端 - 踏切諸施設の踏切注意さく、踏切遮断機、踏切警報機
		明示	- 駅舎、改札口、ホームなどの出口表示
	B	注意	- 信号の“注意”
緑 (安全色)	A	安全状態	- 安全旗及び安全指導標識 - 労働衛生旗及び衛生指導標識 - 保護具箱(ケース)、担架、救急箱、救護室の位置及び方向を示す標識並びに警標 - 非常口の位置及び方向を示す標識、広域避難場所標識 - 安全状態を表示する安全マーキング - 進行信号旗
		進行	
	B	安全状態 進行	- 救急箱、保護具箱(ケース)、担架、救護所、救急箱などの位置を示す色光 - 信号の“進行”
青 (安全色)	A	指示	- 保護めがね着用、修理中などを示す指示標識 - 指示を表示する安全マーキング
		誘導	- 駐車場の位置及び方向を示す透過色光による誘導標識
赤紫 (安全色)	A (再帰性反射体を除く)	放射能	- 放射能標識、放射能警標 - 放射能に関するマーキング
白 (対比色)	A	通路	- 通路の区画線及び方向線並びに誘導標識 - 安全標識、警標などの地色、図記号 - 安全マーキング
	りん光 (黄みの白)		- 停電時に機能する安全標識、警標、特に避難誘導標識の対比色
黒 (対比色)	A (蛍光材料及び再帰性反射体を除く)		- 安全標識、警標の図記号、警告標識、警告警標の帯状三角形 - 補助標識の文字、境界線 - 安全マーキング

注) 色材 A は、一般材料、蛍光材料、再帰性反射体、透過色光を示す。色材 B は、信号灯を示す。

JIS Z 8210 案内用図記号

安全、禁止、注意及び指示図記号に用いる基本形状、色並びに使い方



安全 - 防火・危険



安全 - 誘導



禁止



注意



指示



洪水・堤防案内

1 公共・一般施設 Public Facilities



案内所
Question & answer



情報コーナー
Information



病院
Hospital



救護所
First aid



警察
Police



お手洗
Toilets



男子
Men



女子
Women



身障者用設備
Accessible facility



車椅子スロープ
Accessible slope



飲料水
Drinking water



喫煙所
Smoking area



喫煙所
Smoking area

(備考)
火災予防条例で左記の図記号の使用が規定されている場所には、左記の図記号を使用する必要がある。



チェックイン
/受付
Check-in / Reception



忘れ物取扱所
Lost and found



ホテル/宿泊施設
Hotel / Accommodation



きっぷうりば
/精算所
Tickets / Fare adjustment



手荷物一時預かり所
Baggage storage



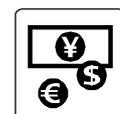
コインロッカー
Coin lockers



休憩所/待合室
Lounge / Waiting room



ミーティング
ポイント
Meeting point



銀行・両替
Bank, money exchange

[注2]
(通貨記号
差し替え可)

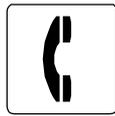


キャッシュサービス
Cash service

[注2]
(通貨記号
差し替え可)



郵便
Post



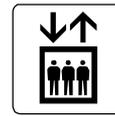
電話
Telephone



ファックス
Fax



カート
Cart



エレベーター
Elevator



エスカレーター
Escalator



上りエスカレーター
Escalator, up



下りエスカレーター
Escalator, down



階段
Stairs



乳幼児用設備
Nursery



クローク
Cloakroom



更衣室
Dressing room



更衣室 (女子)
Dressing room (women)



シャワー
Shower



浴室
Bath



水飲み場
Trash box



くず入れ
Collection facility for
the recycling products



リサイクル品回収施設
Water fountain



洪水
flood

[注1]
(文字による
補助表示が必要)



堤防
levee

[注1]
(文字による
補助表示が必要)

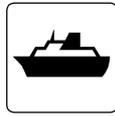
2 交通施設 Transport Facilities



航空機/空港
Aircraft / Airport



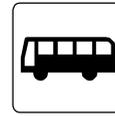
鉄道/鉄道駅
Railway /
Railway station



船舶/フェリー/港
Ship / Ferry / Port



ヘリコプター
/ヘリポート
Helicopter / Heliport



バス/バスのりば
Bus / Bus stop



タクシー
/タクシーのりば
Taxi / Taxi stop



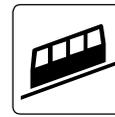
レンタカー
Rent a car



自転車
Bicycle



ロープウェイ
Cable car



ケーブル鉄道
Cable railway



駐車場
Parking



出発
Departures



到着
Arrivals



乗り継ぎ
Connecting flights



手荷物受取所
Baggage claim



税関/荷物検査
Customs
/ Baggage check



出国手続/入国手続/検疫/書類審査
Immigration / Quarantine
/ Inspection

3 商業施設 Commercial Facilities



レストラン
Restaurant



喫茶・軽食
Coffee shop



バー
Bar



ガソリンスタンド
Gasoline station



会計
Cashier

[注2]
(通貨記号
差し替え可)

4 観光・文化・スポーツ施設 Tourism, Culture, Sport Facilities



展望地/景勝地
View point



陸上競技場
Athletic stadium



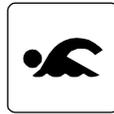
サッカー競技場
Football stadium



野球場
Baseball stadium



テニスコート
Tennis court



海水浴場/プール
Swimming place



スキー場
Ski ground



キャンプ場
Camp site



温泉
Hot spring

5 安全 Safety



消火器
Fire extinguisher



非常電話
Emergency telephone



非常ボタン
Emergency call button



広域避難場所
Safety evacuation area



避難所(建物)
evacuation shelter

[注1]
(文字による
補助表示が必要)

6 禁止 Prohibition



一般禁止
General prohibition



禁煙
No smoking



禁煙
No smoking

(備考)
火災予防条例で左記の図記号の
使用が規定されている場所には、
左記の図記号を使用する必要がある。



火気厳禁
No open flame



進入禁止
No entry



駐車禁止
No parking



自転車乗り入れ禁止
No bicycles



立入禁止
No admittance



走るな/かけ込み禁止
Do not rush



さわるな
Do not touch



捨てるな
Do not throw rubbish



飲めない
Not drinking water



携帯電話使用禁止
Do not use mobile phones



電子機器使用禁止
Do not use electronic devices

[注1]
(文字による
補助表示が必要)



撮影禁止
Do not take photographs



フラッシュ撮影禁止
Do not take flash photographs



ベビーカー使用禁止
Do not use prams

[注1]
(文字による
補助表示が必要)



遊泳禁止
No swimming



キャンプ禁止
No camping

7 注意 Warning



一般注意
General caution



障害物注意
Caution, obstacles

[注1]
(文字による
補助表示が必要)



上り段差注意
Caution, uneven access / up



下り段差注意
Caution, uneven access / down



滑面注意
Caution, slippery surface



転落注意
Caution, drop

[注1]
(文字による
補助表示が必要)



天井に注意
Caution, overhead



感電注意
Caution, electricity

[注1]
(文字による
補助表示が必要)

8 指示 Mandatory



一般指示
General mandatory



静かに
Quiet please



[注1]
(文字による
補助表示が必要)

左側にお立ちください
Please stand on the left



[注1]
(文字による
補助表示が必要)

右側にお立ちください
Please stand on the right



[注1]
(文字による
補助表示が必要)

一列並び
Line up single file



[注1]
(文字による
補助表示が必要)

二列並び
Line up in twos



[注1]
(文字による
補助表示が必要)

三列並び
Line up in threes



[注1]
(文字による
補助表示が必要)

四列並び
Line up in fours



矢印
Directional arrow

注) 詳細については、JIS Z 8210 案内用図記号を参照のこと。

(参考)JIS Z 8210 以外の案内用図記号



店舗/売店
Shop



新聞・雑誌
Newspapers, magazines



薬局
Pharmacy



理容/美容
Barber / Beauty salon



手荷物託配
Baggage delivery service



公園
Park



博物館/美術館
Museum



歴史的建造物 1
Historical monument 1



歴史的建造物 2
Historical monument 2



歴史的建造物 3
Historical monument 3



非常口
Emergency exit



飲食禁止
Do not eat or drink here



ペット持ち込み禁止
No uncaged animals



自然保護
Nature reserve



スポーツ活動
Sporting activities



スカッシュコート
Squash court



スキーリフト
Ski lift



腰掛け式リフト
Chair lift



安全バーを閉める
Close overhead
safety bar



安全バーを開ける
Open overhead
safety bar



徒歩客は降りる
Foot passenger have
to get off



スキーの先を上げる
Raise ski tips



スキーヤーは降りる
Skiers have to get off

別表 2-3：誘導サイン類に表示する情報内容

情報内容	情報内容例
経路を構成する主要な空間部位	出入口、改札口、乗降場、乗り換え口
移動等円滑化のための主要な設備	エレベーター、トイレ（多機能トイレ等の情報含む）、乗車券等販売所
情報提供のための設備	案内所
アクセス交通施設	鉄軌道駅、バスのりば、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、タクシーのりば、レンタカー、駐車場
隣接商業施設	大型商業ビル、百貨店、地下街

別表 2-4：位置サイン類に表示する情報内容

情報内容	情報内容例
経路を構成する主要な空間部位	出入口、改札口、乗降場、乗り換え口
移動等円滑化のための主要な設備	エレベーター、エスカレーター、傾斜路、トイレ（多機能トイレ等の情報含む）、乗車券等販売所
情報提供のための設備	案内所、情報コーナー
救護救援のための設備	救護所、忘れもの取扱所
旅客利便のための設備	両替所、コインロッカー、公衆電話
施設管理のための設備	事務室

別表 2-5：構内案内図に表示する情報内容

情報内容	情報内容例
経路を構成する主要な空間部位	出入口、改札口、乗降場、その間の経路、階段、乗り換え経路、乗り換え口、移動等円滑化された経路
移動等円滑化のための主要な設備	エレベーター、エスカレーター、傾斜路、トイレ（多機能トイレ等の情報含む）、乗車券等販売所
情報提供のための設備	案内所、情報コーナー
救護救援のための設備	救護所、忘れもの取扱所
旅客利便のための設備	両替所、コインロッカー、公衆電話
施設管理のための設備	事務室
アクセス交通施設	鉄軌道駅、バスのりば、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、タクシーのりば、レンタカー、駐車場
隣接商業施設	大型商業ビル、百貨店、地下街

別表 2-6：旅客施設周辺案内図に表示する情報内容

情報内容		情報内容例
街区・道路・地点	地勢等	山、湾、島、半島、河川、湖、池、堀、港、埠頭、運河、棧橋
	街区等	市、区、町、街区
	道路	高速道路、国道（国道マークを併記）、都道府県道、有名な通称名のある道路
	地点	インターチェンジ、交差点、有名な橋 （それぞれ名称を併記）
	交通施設	鉄軌道路線、鉄軌道駅、バスのりば、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、駐車場、地下道出入口・歩道橋
	旅客施設周辺の移動等円滑化設備	公衆トイレ、エレベーター、エスカレーター、傾斜路
	情報拠点	案内所
観光・ショッピング施設	観光名所	景勝地、旧跡、歴史的建造物、大規模公園、全国的な有名地
	大規模集客施設	大規模モール、国際展示場、国際会議場、テーマパーク、大規模遊園地、大規模動物園
	ショッピング施設	大型商業ビル、地下街、百貨店、有名店舗、卸売市場
文化・生活施設	文化施設	博物館・美術館、劇場・ホール・公会堂・会議場、公立図書館
	スポーツ施設	大規模競技場、体育館・武道館・総合スポーツ施設
	宿泊集会施設	ホテル・結婚式場・葬斎場
	行政施設	中央官庁又はその出先機関、都道府県庁、市役所、区役所、警察署、交番、消防署、裁判所、税務署、法務局、郵便局、運転免許試験所、職業安定所、大使館、領事館
	医療福祉施設	公立病院、総合病院、大学病院、保健所、福祉事務所、大規模な福祉施設
	産業施設	放送局、新聞社、大規模な工場、大規模な事務所ビル
	教育研究施設	大学、高等学校、中学校、小学校、大規模なその他の学校、大規模な研究所

参考 2-1：ヘボン式ローマ字つづり

- ・ヘボン式ローマ字のつづり方は下表のとおりである。
- ・備考は昭和 29 年 12 月 9 日付内閣告示第 1 号の「ローマ字のつづり方、そえがき」及び新村出編『広辞苑第四版』1991 の「ローマ字のつづり方、ヘボン式の備考」による。
- ・備考 2. 4. の符標は、明治 18 年に羅馬字会（日本の有識者による書き方取調委員会）が発行した『羅馬字にて日本語の書き方』及び昭和 21 年 4 月 1 日付運輸省達第 176 号の「鉄道揭示規程、修正ヘボン式によるローマ字のつづり方」を参照した。
- ・なお今日いうヘボン式は、慶応 3 年にヘボンの提唱したつづり方が先の羅馬字会の提言によって修正されたことから、明治後期から修正ヘボン式と呼ばれ（小泉保『日本語の正書法』1978）、戦後になって標準式あるいは単にヘボン式と呼ばれるようになった経緯がある。

日本語音					ヘボン式ローマ字つづり				
あ	い	う	え	お	a	i	u	e	o
か	き	く	け	こ	ka	ki	ku	ke	ko
さ	し	す	せ	そ	sa	shi	su	se	so
た	ち	つ	て	と	ta	chi	tsu	te	to
な	に	ぬ	ね	の	na	ni	nu	ne	no
は	ひ	ふ	へ	ほ	ha	hi	fu	he	ho
ま	み	む	め	も	ma	mi	mu	me	mo
や	-	ゆ	-	よ	ya	-	yu	-	yo
ら	り	る	れ	ろ	ra	ri	ru	re	ro
わ	-	-	-	-	wa	-	-	-	-
ん					n				
が	ぎ	ぐ	げ	ご	ga	gi	gu	ge	go
ざ	じ	ず	ぜ	ぞ	za	ji	zu	ze	zo
だ	ぢ	づ	で	ど	da	ji	zu	de	do
ば	び	ぶ	べ	ぼ	ba	bi	bu	be	bo
ぱ	ぴ	ぷ	ぺ	ぽ	pa	pi	pu	pe	po
きゃ		きゅ		きょ	kya		kyu		kyo
しゃ		しゅ		しょ	sha		shu		sho
ちゃ		ちゅ		ちょ	cha		chu		cho
にゃ		にゅ		にょ	nya		nyu		nyo
ひゃ		ひゅ		ひょ	hya		hyu		hyo
みゃ		みゅ		みょ	mya		myu		myo
りゃ		りゅ		りょ	rya		ryu		ryo
ぎゃ		ぎゅ		ぎょ	gya		gyu		gyo
じゃ		じゅ		じょ	ja		ju		jo
ぢゃ		ぢゅ		ぢょ	ja		ju		jo
びゃ		びゅ		びょ	bya		byu		byo
ぴゃ		ぴゅ		ぴょ	pya		pyu		pyo

- 備考 1. はねる音「ン」は n で表わすが、ただし m、b、p の前では m を用いる。
2. はねる音を表わす n と次にくる母音字または y とを切り離す必要がある場合には、n の次に「-」（ハイフン）を入れる。
3. つまる音は、次にくる最初の子音字を重ねて表わすが、ただし次に ch がつづく場合には c を重ねずに t を用いる。
4. 長音は母音字の上に「-」（長音符標）をつけて表わす。なお、大文字の場合は母音字を並べてもよい。
5. 特殊音の書き表わし方は自由とする。
6. 文の書きはじめ、及び固有名詞は語頭を大文字で書く。なお、固有名詞以外の名詞の語頭を大文字で書いてもよい。

参考 2-2 : 角ゴシック体の書体例

・ 日本字及びアルファベットの角ゴシック体には、次の例などがある（カッコ内は書体名）。



参考 2-3 : 文字の大きさの選択の目安

- ・ 遠くから視認する吊下型等の誘導サインや位置サインなどは 20m 以上、近くから視認する自立型や壁付型等の案内サインなどは 4~5m 以下、案内サインの見出しなどは 10m 程度に視距離を設定することが一般的である。
- ・ 下表は、前記の想定のもとに各々の視距離から判読できるために通常有効な文字の大きさを示している。
- ・ 遠距離視認用の大きな文字を壁付型などで視点の高さに掲出すれば、弱視者にとっては接近視できるので読みやすい。

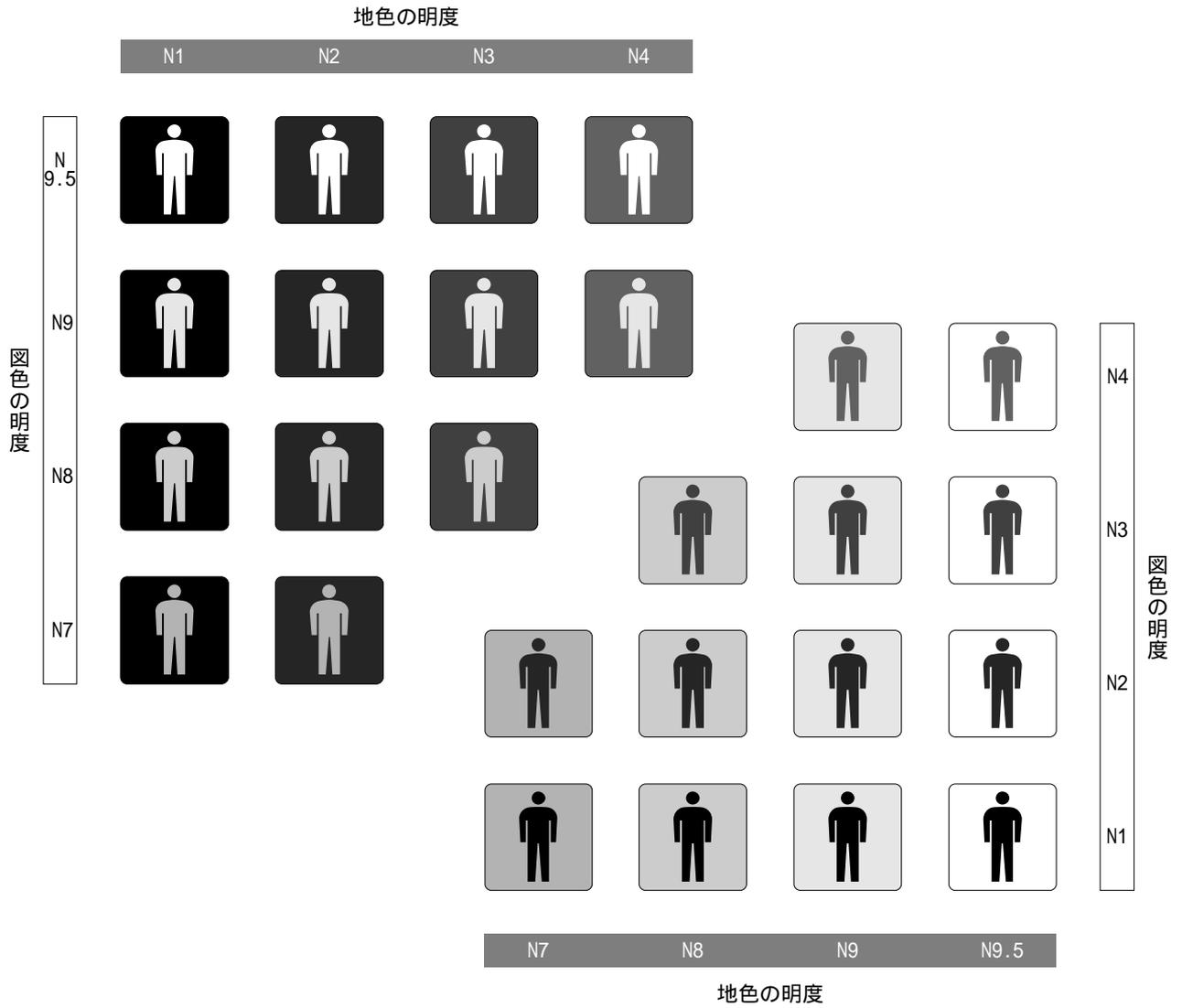
視距離	和文文字高	英文文字高
30mの場合	120mm 以上	90mm 以上
20mの場合	80mm 以上	60mm 以上
10mの場合	40mm 以上	30mm 以上
4~5mの場合	20mm 以上	15mm 以上
1~2mの場合	9mm 以上	7mm 以上

・ なお文字高とは、日本字では指定書体の「木」の高さを、アルファベットでは指定書体の「E」の高さをいう。



参考 2-4 : 図色と地色の明度対比例

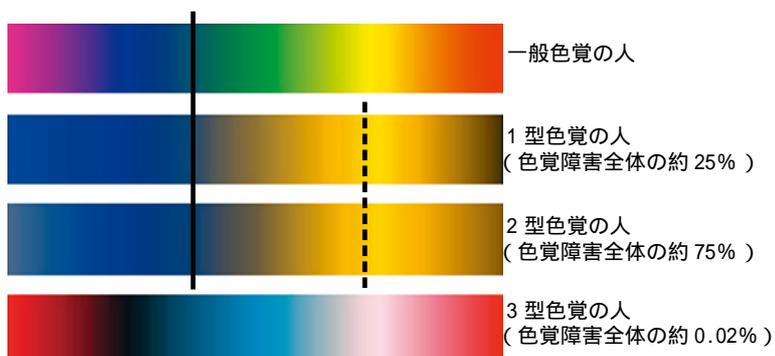
・サインの図色と地色に、下図に示す程度の明度対比を確保すると、容易に識別しやすい。



参考 2-5：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(弱視の人も同じ傾向がある。)。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。)



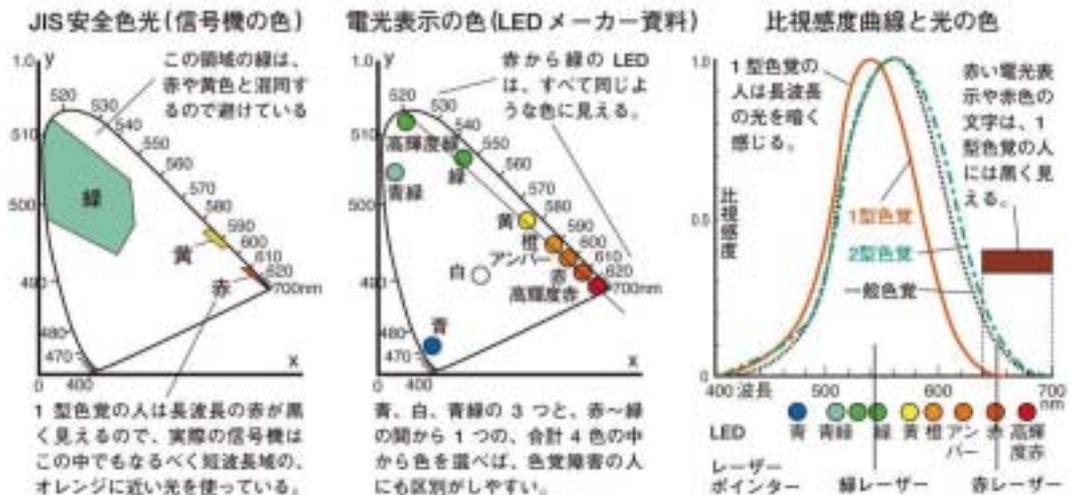
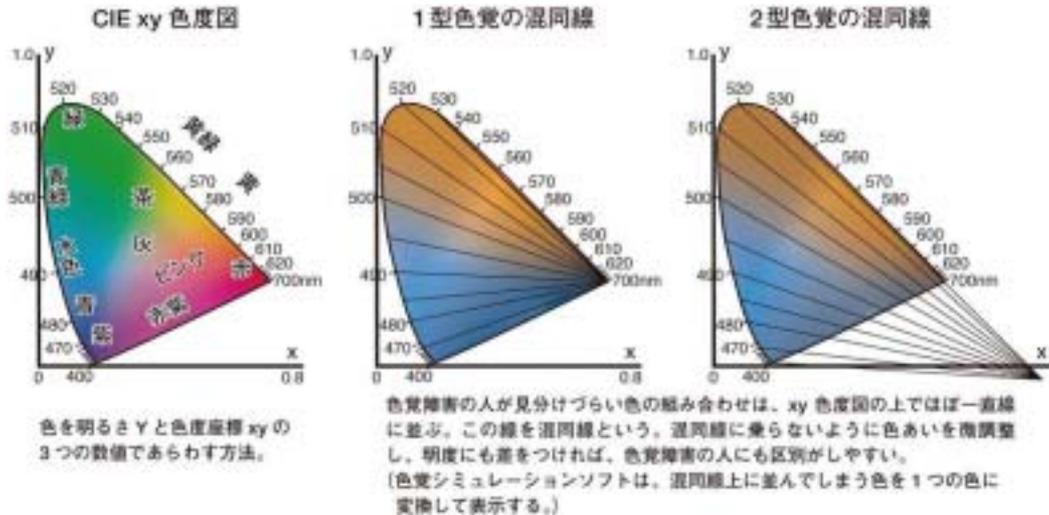
注)この図版は最も程度の強い人の見え方をシミュレートしたもので、全員がこのように見えるわけではありません。

- ・ 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それぞれの色名が分からず、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色度図の上ではほぼ一直線に並ぶ。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、あとがきを参照。

上記「参考2-5」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と視認しやすくなる。

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。）。

色のみで頼るのでなく、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。

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うと統一できる。）。

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

参考 2-6：輝度からみたサイン器具の考え方

- ・サインの見やすさを保つためには、一定の表示面輝度を確保する必要がある。屋内に設置するサインの表示面輝度は1,000cd/m²位までは大きいほど文字等が読みやすくなるが、それを超えるとまぶしくて読みづらくなる。
- ・表示面輝度を得る方法に従ってサインの器具を分類すると、照明器具を内蔵した内照式、表示面の外側に照明器具を付設した外照式、室内灯などの一般照明光源を利用した無灯式などに分かれる。
- ・視力が低下する高齢者等も考慮に入れると、一般的には、内照式は遠くから見る場合でも必要な輝度を確保しやすいが、近くから見るとまぶしさを感じやすい。外照式はまぶしさを感じにくい、遠くから見るのに必要な輝度を確保するには内照式の場合より灯具を増やすなどの対策が必要になる。無灯式は採光がある場合は必要な輝度を得やすいが、自然光がないときは一般照明に頼るので輝度不足になりやすい。

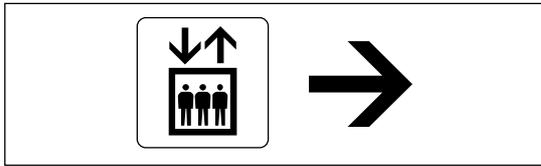
参考 2-7：誘導サインと位置サインの表示例

- ・ここでは、移動等円滑化のための主要な設備への誘導サイン及びそれぞれの位置サインの表示例を示している。
- ・エレベーター・エスカレーター・トイレ・身障者用設備の図記号はすでによく知られているため、図記号のみの表示とした。
- ・なおオストメイトの図記号は、JIS Z8210 並びに一般案内用図記号検討委員会が策定した「標準案内用図記号」には含まれていない。

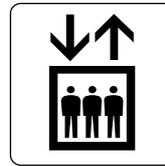
誘導サイン（吊下型などの形式を想定）

位置サイン（吊下型などの形式を想定）

[エレベーター]



[エレベーター]



[上りエスカレーター]



[上りエスカレーター]



[多機能便所のあるトイレ]



[多機能便所のあるトイレ]



[きっぷうりば]

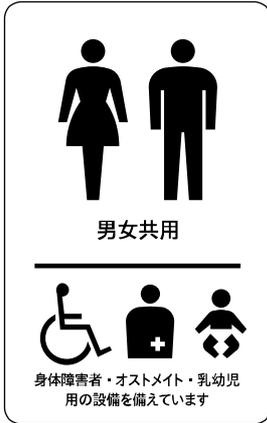


[きっぷうりば]



多機能トイレの位置サイン（扉付型などの形式を想定）

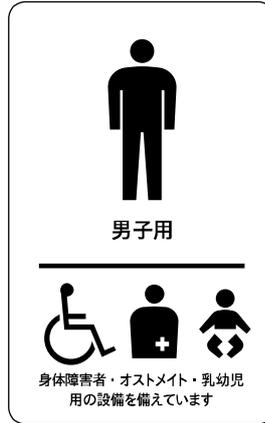
[男女共用]



[女子用]



[男子用]



[簡易型多機能便房]

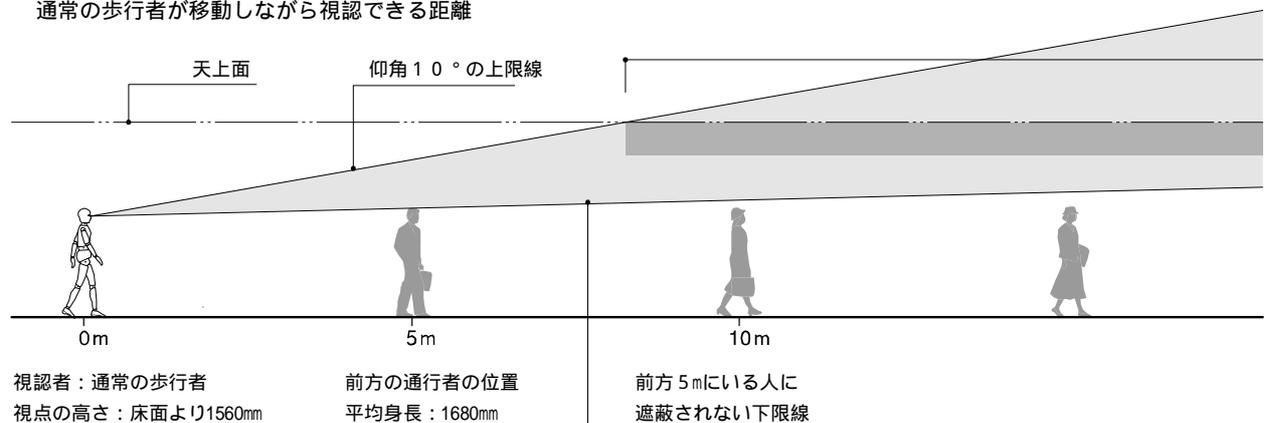


注)「男子」「女子」を識別する図記号は、識別性を高めるために、男子に寒色系の色彩を、また女子に暖色系の色彩を用いるのが現実的である。

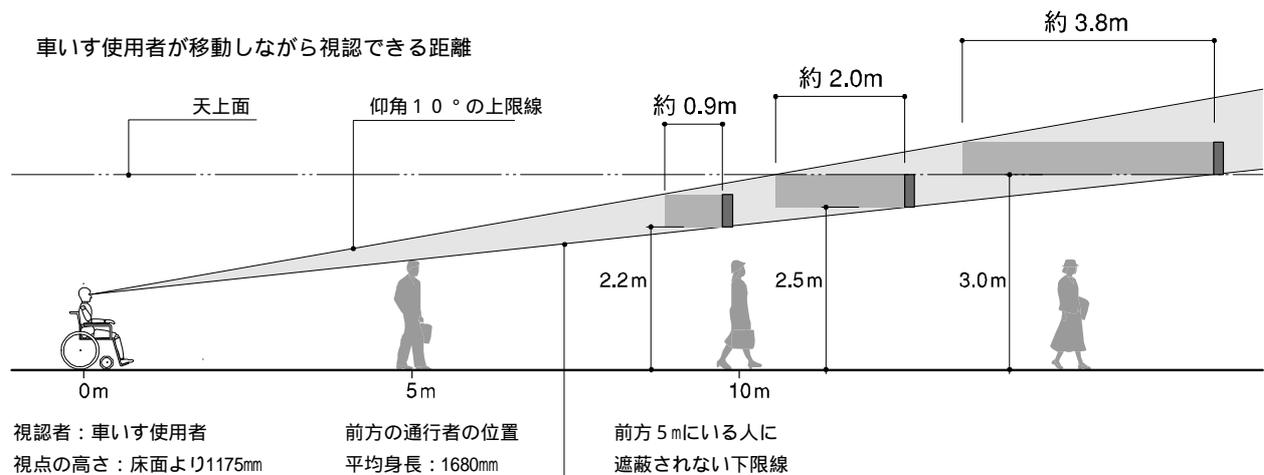
参考 2-8：遠くから視認するサインの掲出高さの考え方

- ・移動している場合、一定の高さ以上にあるものは視野に入りにくい。一般には仰角（水平からの見上げ角度） 10° より下が有効視野に入る範囲といわれている。また旅客施設では視認者の前方に視界を遮る他の通行者がいると考えるべきで、その通行者より上が遮蔽するものがない見やすい範囲である。
- ・車いす使用者の視点は低いので、見やすい範囲は通常の歩行者に比べてかなり狭い。従って一定の高さにあるサインを移動しながら視認できる距離は、極端に小さい。
- ・図に示すとおり混雑時に前方 5 m の位置に他の通行者がいると想定すると、車いす使用者が器具天地 50cm のサインを移動しながら視認できる距離は、床面から器具の下端までを 2.2m、2.5m、3.0m、4.0m とした場合、それぞれ 0.9m、2.0m、3.8m、7.5m となり、視認が可能な時間に換算すると（移動速度を毎秒 1.1m として計算）それぞれ約 0.8 秒、1.8 秒、3.5 秒、6.8 秒となる。（通常の歩行者では、掲出高さが 2.5m の場合は、視認できる距離は約 29.8m、視認が可能な時間は約 27 秒である。）

通常の歩行者が移動しながら視認できる距離



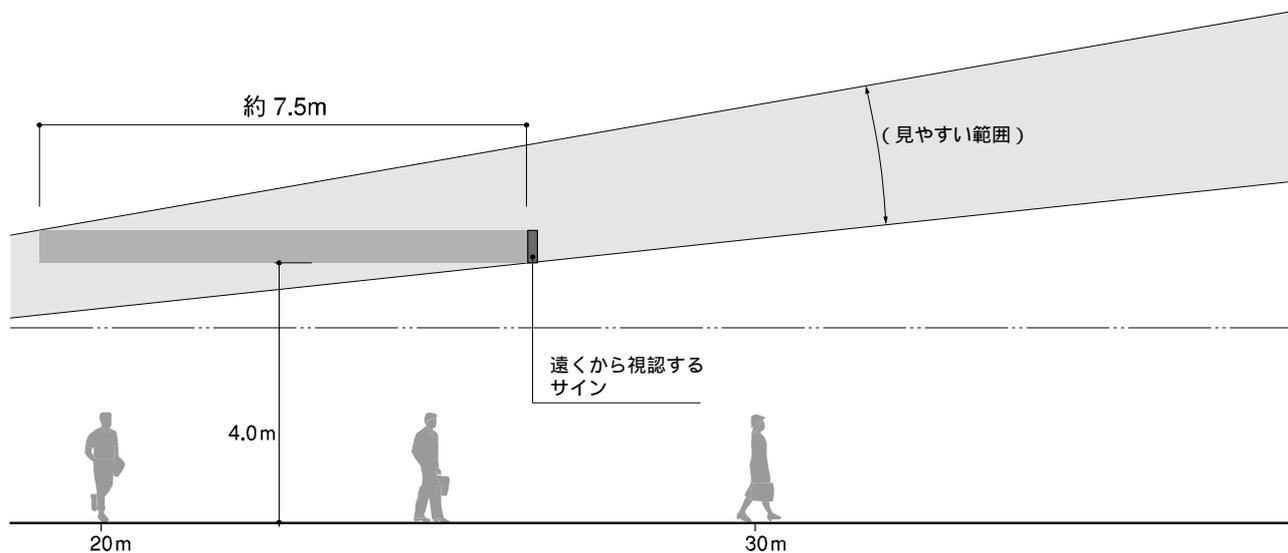
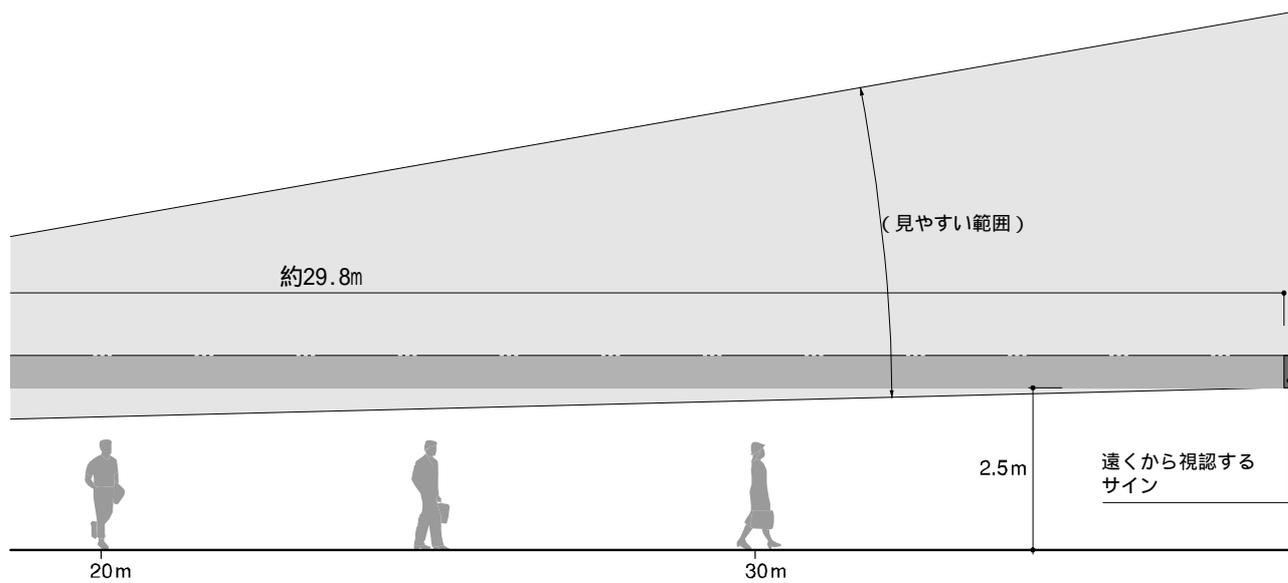
車いす使用者が移動しながら視認できる距離



- ・視認可能時間が短いと見落とす確率は高まり、情報を得ることが困難になる。
- ・このことから、遠くから視認するサインの掲出高さは、視距離に応じた文字の大きさを選択したうえで、視認想定位置から仰角 10° より下の範囲内で、極力高くするのが適当である。

注 1) 野呂影勇編「図説エルゴノミクス」1990 (日本規格協会) では、瞬時に特定情報を雑音内より受容できる範囲 (有効視野) を、上方約 8° と記述している。

注 2) 下図の人体の寸法は、工業技術院「生命工学工業技術研究所研究報告」1994 による。車いすの座面高は JIS T 9201-1987「手動車いす」の中型 (400mm) とした。(以下サイン関連参考図共通)



参考 2-9：案内サインの表示例

- ここでは、地下駅の地上出入口に設置するエレベーター位置案内図、駅構内に設置する駅構内図、駅周辺案内図の表示例を示している。

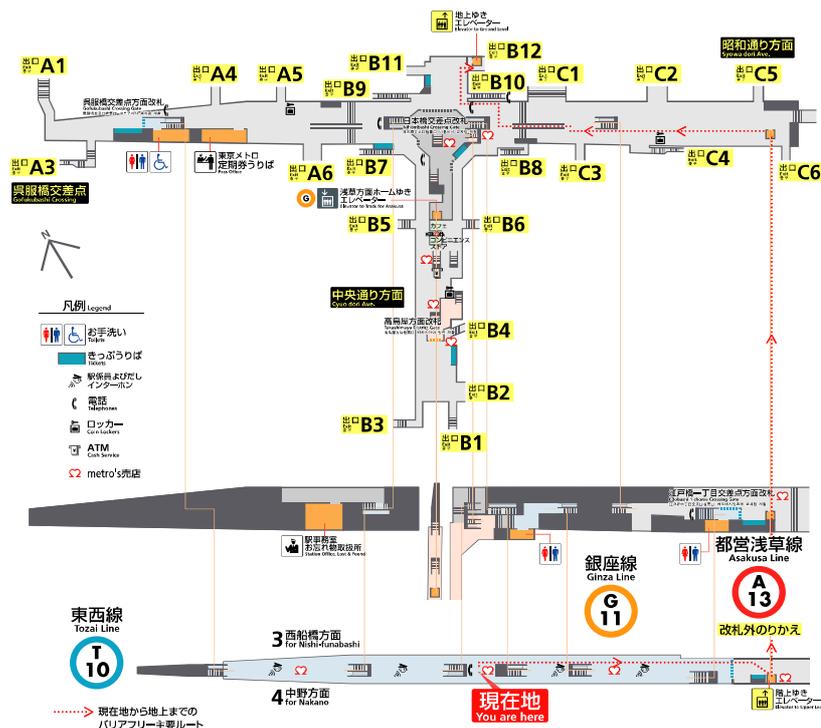
エレベーター位置案内図

- この図例では、現在地からエレベーターのある出入口までの地上における移動経路のほか、方向感覚が得やすいように、目印となる周辺の施設、主要道路名、至表記などを表示している。



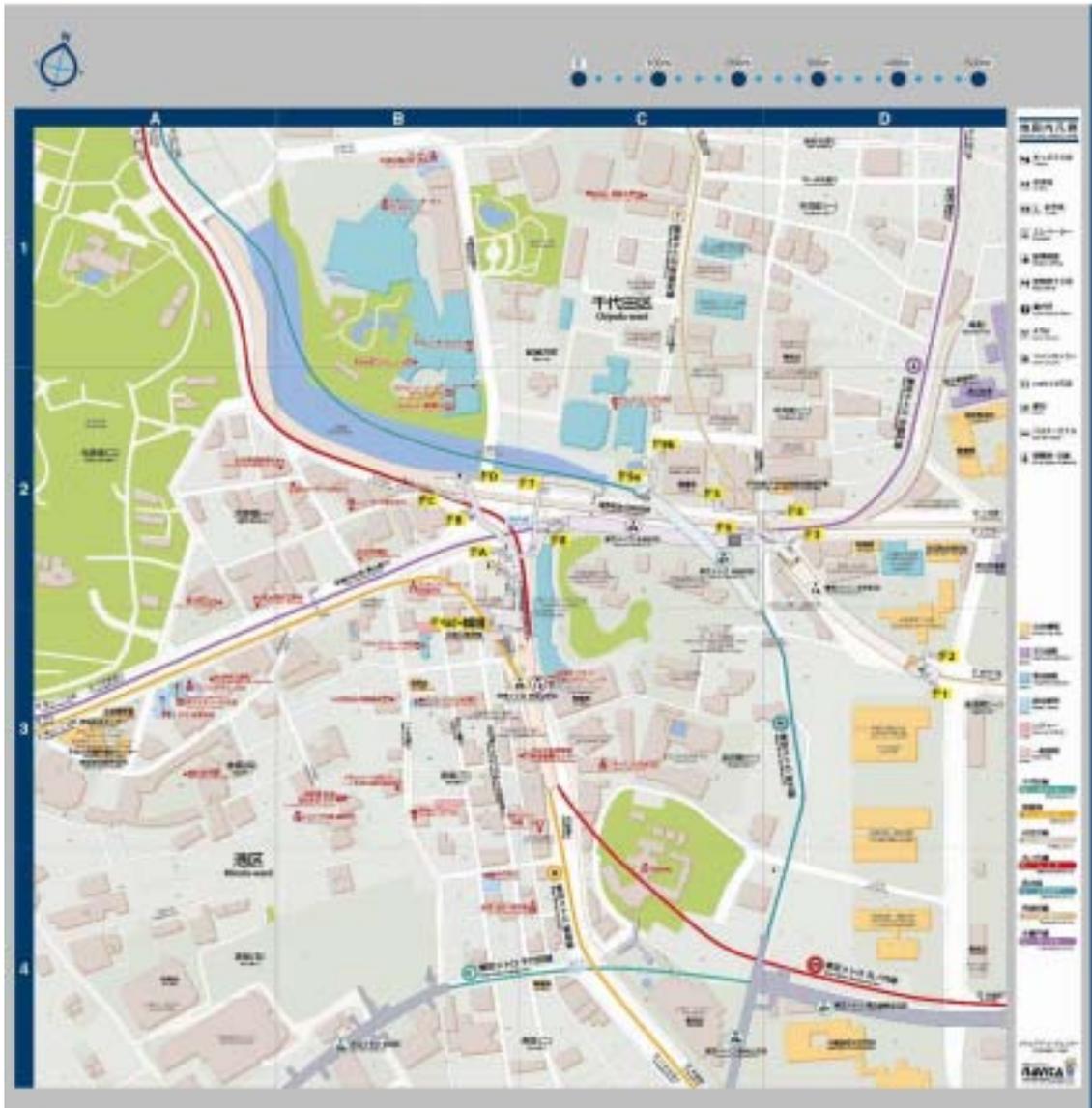
駅構内案内図

- この図例では、駅の構造をできるだけシンプルに表現するとともに、入場動線、出場動線それぞれに必要な移動等円滑化のための主要な設備の位置を図記号を用いて表示している。
- 現在地を単に赤文字にするのではなく、赤枠に反転文字を表記して、視認しやすくしている。
- バリアフリー経路を実線ではなく点線で示している、点線とすることにより他の表示要素と色だけでなく形でも区別できるようにしている。
- 背景は白無地とし、表示要素との明度差を確保している。色覚障害者に配慮した色の選択が行われている。



旅客施設周辺案内図

- ・この図例では、駅を中心として歩行圏（およそ1.2km四方）を表示している。主要な都市施設の表示には、図記号が用いられている。



資料提供：表示灯（株）

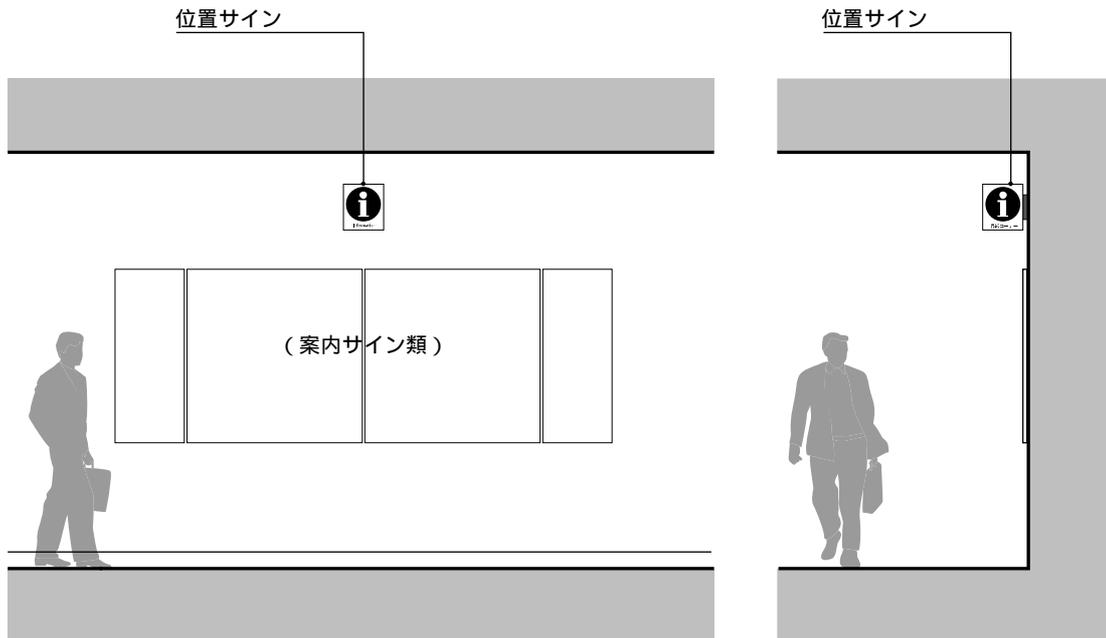


<色覚障害者に配慮した配色等>

- ・配色：青みの濃淡に敏感な色覚障害者に配慮し、暖色系だけでなく青みの強い色と青みの少ない色を織り交ぜて使っている。
- ・模様：混同しやすい一部の塗り分けの異なるパターンの文様を淡い濃淡で施し、色だけでなく塗り分けパターンでの識別を可能にしている。
- ・輪郭：建物や道路には濃色の輪郭、路線の両側には白フチを施し、視認性を向上させている。
- ・色名の表記：凡例には色の塗り分けの色名と各路線の路線名を表記し、色覚障害者の色認識に配慮している。

参考 2-10：情報コーナーの表示例

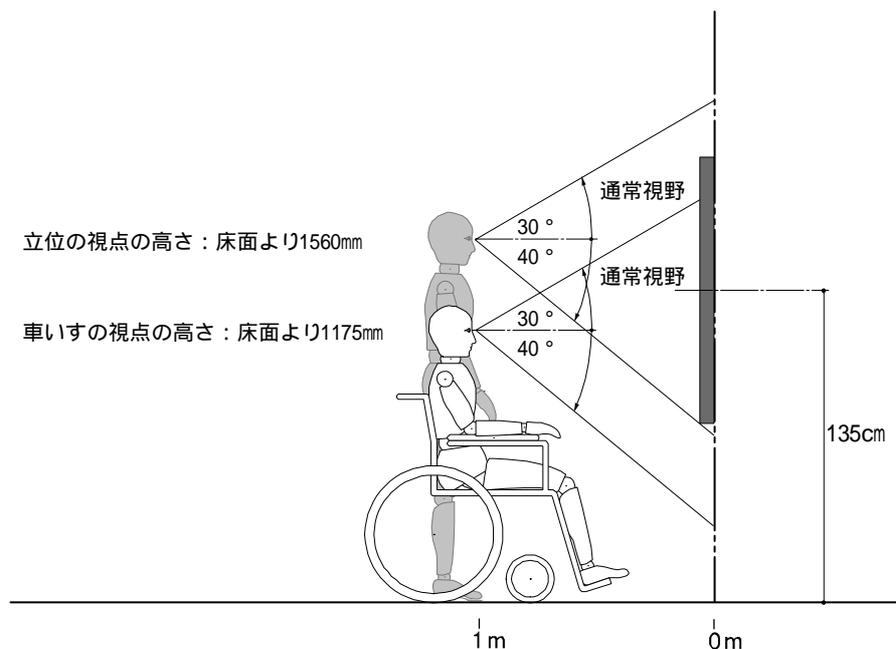
- ・ここでは、案内サイン類を集約的に掲出している場所（情報コーナー）を通路の延長方向から見つけやすいように設置する、情報コーナーの位置サインの表示例を示している。



参考 2-11：近くから視認するサインの掲出高さの考え方

- ・対面するものを見る場合、車いす使用者が見やすい範囲は、立っている人よりおよそ 40cm ほど下がっている。
- ・このことから、近くから見るサインを、立位の利用者と車いす使用者が共通に見やすい範囲に掲出する際の高さは、床面からサイン表示面の中心までの距離を、双方の視点の間である 135cm 程度と考えるのが適当である。

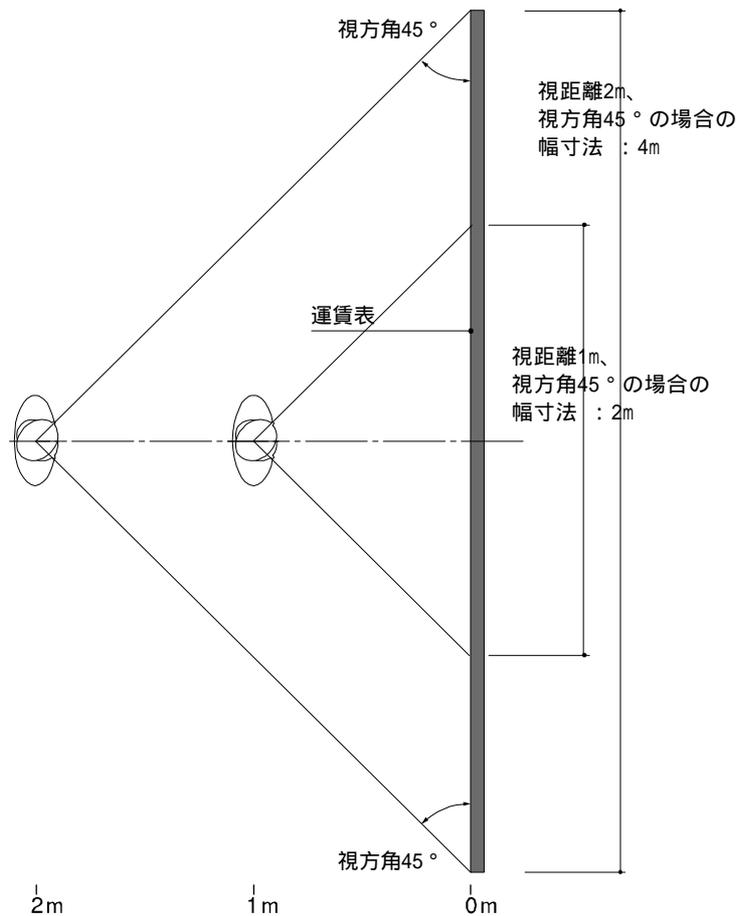
注) 下図の通常視野は、日本建築学会編「建築設計資料集 3 集」1980 (丸善) による。



参考 2-12：運賃表の幅の考え方

- ・ 運賃表の幅は、表示する情報量と必要な文字の大きさの判断に加えて、誤読されない視方角も考慮して設定する必要がある。文献では、視方角が 45° 以下になると運賃表の誤読率が高まることが指摘されている。
- ・ 利用者は切符を購入する際、金額を未確認のまま券売機に接近しがちなので、この場合運賃表を見る視距離はかなり小さくなる。
- ・ 視方角の限界を考慮すると、運賃表の幅は、視距離を 1m と想定する場合は 2m 程度以内、また 2m と想定する場合は 4m 程度以内になる。

注) 野呂影勇編「図説エルゴノミクス」
1990 (日本規格協会) では、監視用グラフィックパネルの鉄券研のデータから、視方角が 45° 以下では表示内容の誤読率が増加して好ましくない、と述べている。



参考 2-13：可変式情報表示装置の表示例

遅延、運休などの緊急情報を表示している（JR 東日本）



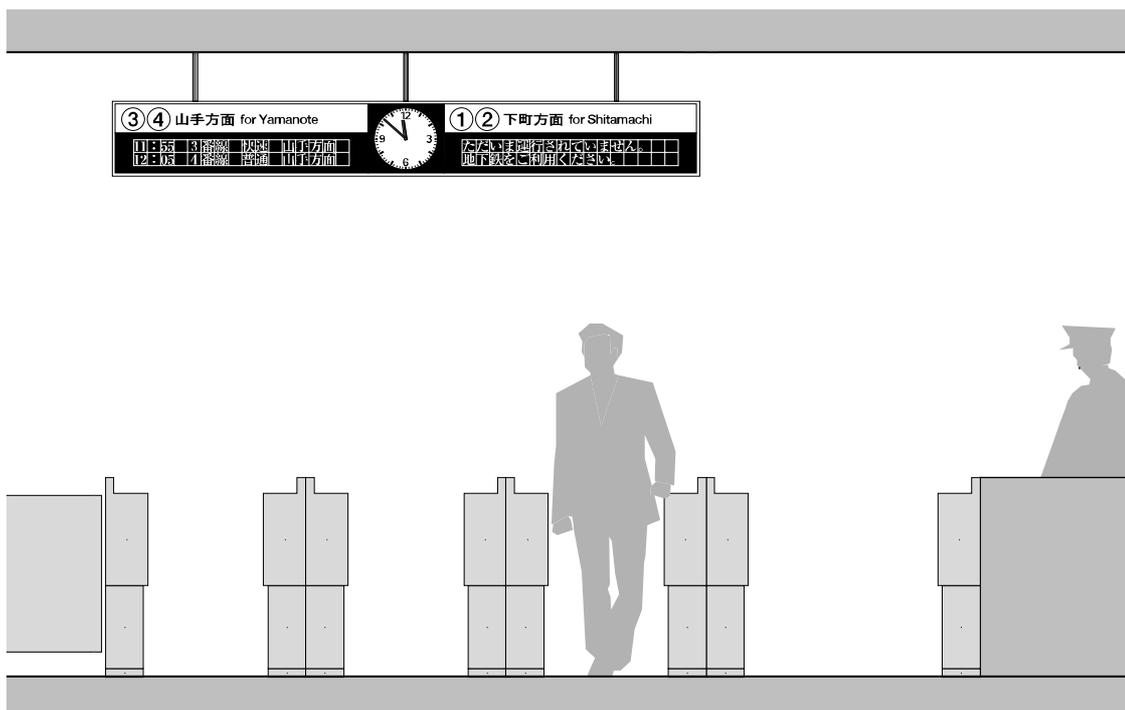
- ・発車番線、発車時刻、車両種別、行き先を表示している。
- ・フルカラーLED表示により色覚障害者の見え方に配慮した配色を用いている（JR 東海）。



* 上記表示板において、左図は一般色覚の見え方、右図は色覚障害者（2型色覚）の見え方

参考 2-14：可変式情報表示装置の設置例

・ここでは、改札口に設置する可変式情報表示装置の設置例を示している。



視覚障害者誘導案内用設備

考え方

視覚障害者誘導用ブロックは、現時点では視覚障害者の誘導に最も有効な手段であり、旅客施設の平面計画等を考慮し、歩行しやすいよう敷設することが有効である。敷設にあたっては、あらかじめ誘導動線を設定するとともに、誘導すべき箇所を明確化し、利用者動線が遠回りにならないよう配慮する必要がある。また、視覚障害者誘導用ブロックを感知しやすいよう、周囲の床材の仕上げにも配慮する必要がある。

視覚障害者の誘導手法としては、音声・音響による案内も有効である。

< 鉄軌道駅の改札口 >

改札口は、鉄道を利用する際の起終点となる場所であるとともに、駅員とコミュニケーションを図り、人的サポートを求めることのできる場所でもあるため、その位置を音響案内で知らせることが重要である。

なお、改札口付近においては駅職員等が勤務していることから、音量、音質、設置位置など騒音とならないよう配慮することが必要となる。

なお、複数事業者が乗り入れている駅等で異なる事業者の改札口が隣接する場合の音響案内については、音声案内を付加すること等により区別できるようにすれば、より利便性が高まる。

< エスカレーター >

視覚障害者のエスカレーター利用にあたっては、位置や進入可否、行き先、上下方向の確認が困難となっている。従って、単独でエスカレーターを利用している視覚障害者の円滑な移動を図るためには、進入可能なエスカレーター（時間帯によって上下方向が変更されるエスカレーターや自動運転エスカレーターを含む）において、音声により、その位置と行き先及び上下方向が分かることが必要である。また、逆方向のエスカレーターへの誤進入を避けるため、進入不可能なエスカレーターにおいては、音声案内を行わないこととする。なお、注意喚起案内を行っているエスカレーターについては、案内のタイミングが重ならないよう配慮することが必要である。

エスカレーターの音声案内については、視覚障害者が環境認知に音源定位を活用していること踏まえ、乗り口を特定しやすいよう、乗り口に近い位置に音源を設置すべきである。また、エスカレーター内蔵型ではないスピーカーを用いて音声案内を行う場合には、利用者と対面する通路方向に指向性を持たせることが有効となる。

< トイレ >

視覚障害者のトイレ利用においては、設置位置及び男女別の配置を把握することが困難となっている。このため、視覚障害者に対しては、トイレ出入口付近において、位置と男女別が分かる音声案内を行うことが必要である。案内方式としては、設置場所の空間特性に応じて、常時式、人感知式、などの音声案内装置によって実施する。

なお、男子用、女子用、多機能トイレが並列している場合等、視覚障害者誘導用ブロックの誘導箇所によっては、左右の男女トイレの位置を示す音声案内だけではわかりにくい状況も考えられるため、個々の空間状況に応じて、「多機能トイレ」も案内すれば、より利便性が高まる。また、多機能トイレは入口近くに配置されていると利用しやすい。

< 鉄軌道駅のプラットホーム >

プラットホームにおいては、視覚障害者に対して列車降車後に出口へ通ずる退出口の方向としての階段位置を知らせるため、階段位置を示す音響案内装置を設置することが必要である。

ただし、複数ホームが並列している駅では、隣接ホームと自ホームとの音源位置の錯誤を防ぐ必要があり、また、音響案内を行うスピーカーの設置にあたっては、空間特性に応じて、音量、設置位置、ホーム長軸方向への狭指向性を十分に検討する必要がある。

	<p>なお、視覚障害者のプラットフォーム上の歩行については、転落の危険性が高いため、ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロック等による転落防止措置によって安全対策が示されている。</p> <p><地下駅の地上出入口> 地下駅の地上出入口については、街路、建物内に設置され、視覚障害者が入口を確認することが困難となっているため、その位置を知らせることが必要とされている。地上出入口部に視覚障害者誘導用ブロックを敷設することとともに、音響案内によって地上出入口の位置を知らせることも有効な案内となる。設置場所については、視覚障害者の利用する施設方面やバスとの乗り換え口など、利用状況を考慮し音響案内の優先度の高い場所とする。</p> <p>一方、地下駅の地上出入口における音響案内については、周囲への騒音となる可能性があり、道路管理者、周辺の建築物の管理者等との調整も必要となるため、音量制御などにより騒音への対応を図るなどの配慮が必要である。</p> <p>なお、地下駅の地上出入口と改札口が隣接する場合の音響案内については、音声案内を付加すること等により、区別できるようにすれば、より利便性が高まる。</p>
--	--

ガイドライン		
誘導案内の方法	<p>視覚障害者に対して、視覚障害者誘導用ブロック（線状ブロック及び点状ブロックで構成）音響音声案内装置（音響または言葉で設備等の位置・方向や車両等の運行・運航案内を示すもの）、触知案内図等（点字や触知記号等で設備等の位置や方向を示すもの）及び点字表示（点字で経路の行先や運賃等を示すもの）を動線に沿って適所に配置して、誘導案内のための情報提供を行う。</p>	
視覚障害者誘導用ブロック		
基本的事項		
線状ブロックの敷設経路	<p>公共用通路との境界である出入口から改札口を経て乗降口に至る経路上に視覚障害者の誘導動線を設定し、線状ブロックを敷設する。</p> <p>上記の経路上から、移動等円滑化のための主要な設備であるエレベーター、トイレ、乗車券等販売所（券売機を含む）及び触知案内図等へ分岐する経路上にも敷設する。この分岐する経路では、往経路と復経路を別としない。</p> <p>線状ブロックは、旅客の動線と交錯しないよう配慮し、安全で、できるだけ曲がりの少ないシンプルな道すじに連続的に敷設する。</p> <p>視覚障害者の移動の際に屈曲経路が続くことにより進行方向を錯誤しないよう、短い距離にL字形、クランクによる屈曲部が連続的に配置されないよう配慮する。</p> <p>他社線旅客施設、公共用通路等と連続した誘導経路となるよう、誘導動線、形状、色のコントラストなどを統一的連続的に敷設することが望ましい。</p> <p>線状ブロックの敷設は、安全でシンプルな道すじを明示することを優先するとともに、一般動線に沿うことに考慮しつつ可能な限り最短経路により敷設する。また歩行できるスペースが確保できるよう、壁面、柱や床置き等の什器等から適度に離れた道すじに敷設する。</p>	<p>参考 2-15 参考 2-16</p>

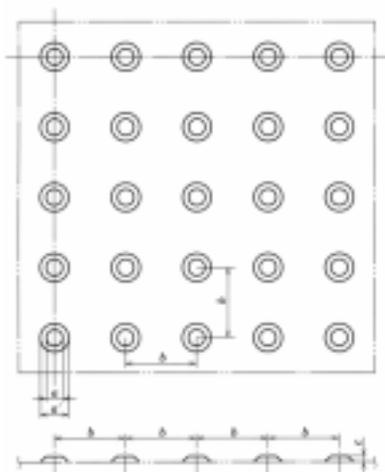
点状ブロックの敷設位置	<p>点状ブロックは、視覚障害者の継続的な移動に警告を発すべき個所である出入口（扉がある場合）、階段の始末端部、触知案内図等の前、券売機の前、その他の乗車券等販売所の前、エレベーターの前、エスカレーターの前、傾斜路の始末端部、待合所・案内所の出入口（扉がある場合）、ホームの縁端付近及び線状ブロックの分岐位置・屈曲位置・停止位置の、それぞれの位置に敷設する（詳細については後述する）。</p> <p>ホーム縁端を警告する点状ブロックには、ホームの内方を表示する線状突起を1本追加する（詳細な敷設位置等については、参考4-3を参照）。</p>	参考 2-17 参考 4-3
形状	<p>形状については、JIS T9251 規格に合わせたものとする。</p> <p>プラットホーム縁端警告用内方表示ブロック（点状ブロックと1本の線状突起を1組としたものの呼称。以下「ホーム縁端警告ブロック」という。なお、プラットホームの内方を示す1本の線状突起のみの場合は内方線と称する。）の形状については、以下の通りとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・点状突起の形状および配置は JIS T9251 規格に準じる。 ・内方線の形状は JIS T9251 規格の線状ブロックの線状突起に準じる。 ・内方線と点状突起との中心間隔は原則として 9cm 程度とする。 	参考 2-15 参考 2-17
色彩	黄色を原則とする。ただし周辺の床材との対比を考慮して、明度差あるいは輝度比などが十分に確保できず、かつ安全で連続的な道すじを明示できない場合は、黄色以外とする。（注参照）	
材質	十分な強度を有し、滑りにくく、耐久性、耐磨耗性に優れたものとする。	

注) 視覚障害者誘導用ブロックの色彩については、現在、JIS 規格化が検討されている。

参考 2-15：視覚障害者誘導用ブロックの形状（JIS T9251）

<点状ブロックの形状・寸法及び配列>

点状突起を配列するブロック等の大きさは 300mm（目地込み）四方以上で、点状突起の数は 25（5×5）点を下限とし、点状突起を配列するブロック等の大きさに応じて増やす。ただし、このブロック等を並べて敷設する場合は、ブロック等の継ぎ目部分における点状突起の中心間距離を b 寸法より 10mm を超えない範囲で大きくしてもよい。



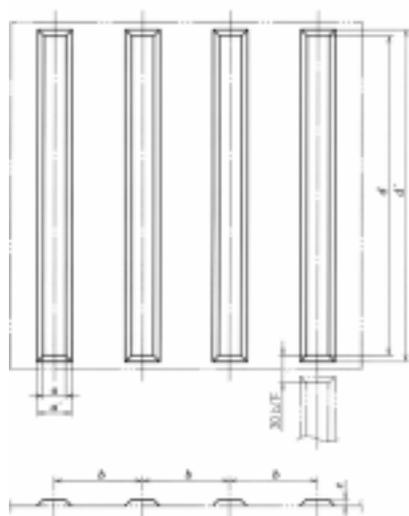
単位：mm

記号	寸法	許容差
a	12	+1.5
a'	$a + 10$	0
b	55 ~ 60*	
c	5	+1 0

注* この寸法範囲でブロック等の大きさに応じて一つの寸法を設定する。

<線状ブロックの形状・寸法及びその配列>

線状突起の本数は 4 本を下限とし、線状突起を配列するブロック等の大きさに応じて増やす。

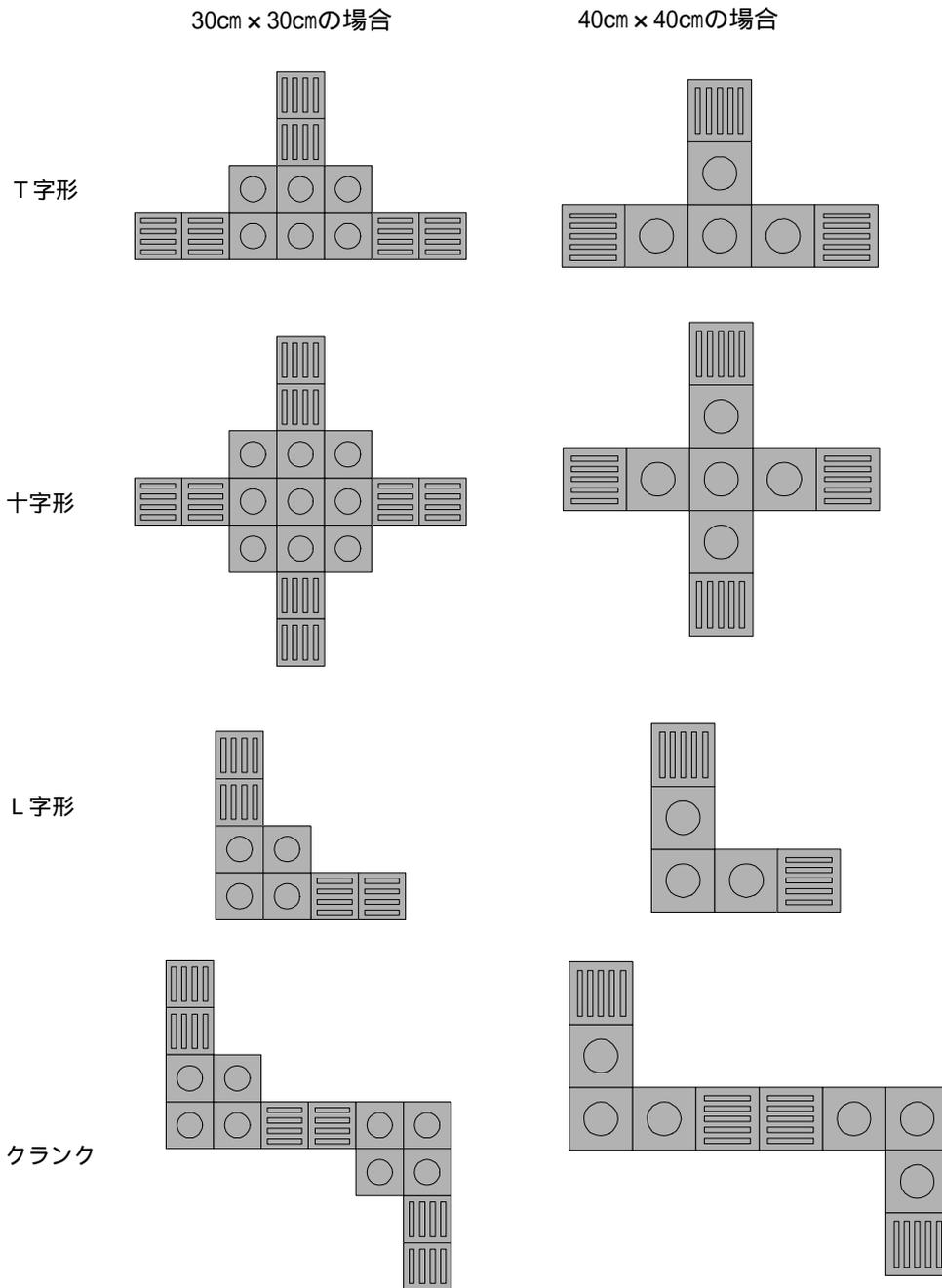


単位：mm

記号	寸法	許容差
a	17	+1.5
a'	$a + 10$	0
b	75	
c	5	+1 0
d	270 以上	
d'	$d + 10$	

備考 ブロック等の継ぎ目部分（突起の長手方向）における突起と突起の上辺部での間隔は、30mm 以下とする。

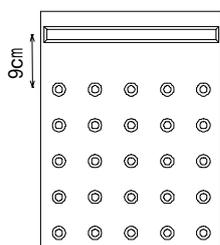
参考 2-16 : 分岐部・屈曲部の敷設方法の例



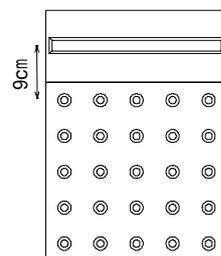
参考 2-17 : ホーム縁端警告ブロックの例

ブロックの寸法

一体化したブロックの例



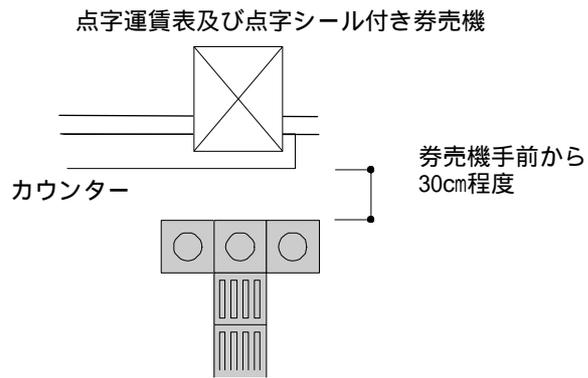
2枚のブロックに分けて敷設する例



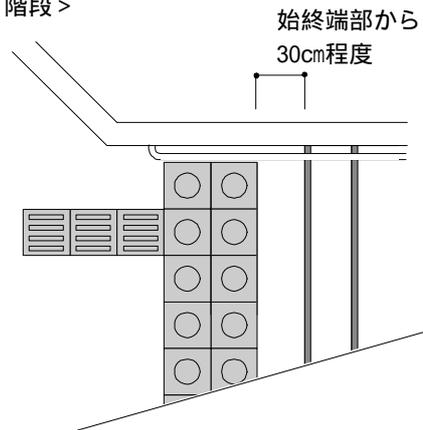
敷設方法の詳細		
公共用通路との境界	公共用通路との境界は、旅客施設内外が連続するように敷設し、色彩や形状の統一に配慮することが望ましい。	参考 2-18
改札口	改札口への線状ブロックの敷設経路は、有人改札口がある場合は有人改札へ誘導する。	
券売機	券売機への線状ブロックの敷設経路は、点字運賃表及び点字表示のある券売機の位置とする。この場合、改札口への線状ブロックの敷設経路からできる限り簡単に短距離となるように分岐する。 線状ブロックで誘導される券売機の前に敷設する点状ブロックの位置は、券売機の手前 30cm 程度の箇所とする。 上記の券売機は、改札口に近い券売機とすることが望ましい。	
階段	階段への線状ブロックの敷設経路は、手を伸ばせば手すりに触れられる程度の距離を離れた位置とする。 階段の始末端部に敷設する点状ブロックの位置は、階段の始末端部から 30cm 程度離れた箇所とする。	
エレベーター	エレベーターへの線状ブロックの敷設経路は、点字表示のある乗り場ボタンの位置とする。 エレベーター前に敷設する点状ブロックの位置は、点字表示のある乗り場ボタンから 30cm 程度離れた箇所とする。	
エスカレーター	エスカレーター前に敷設する点状ブロックの位置は、エスカレーター始末端部の点検蓋に接する程度の箇所とする。	
傾斜路	傾斜路始末端部に敷設する点状ブロックの位置は、傾斜路の始末端部から 30cm 程度離れた箇所とする。	
トイレ	トイレへの線状ブロックの敷設経路は、トイレ出入口の壁面にある触知案内図等の位置とする。 トイレの触知案内図等の前に敷設する点状ブロックの位置は、触知案内図等から 30cm 程度離れた箇所とする。	
触知案内図等	触知案内図等への線状ブロックの敷設経路は、出入口付近又は改札口付近に設置した案内図の正面の位置とする。 触知案内図等の前に敷設する点状ブロックの位置は、案内図前端から 30cm 程度離れた箇所とする。	

参考 2-18：各設備への視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法の例

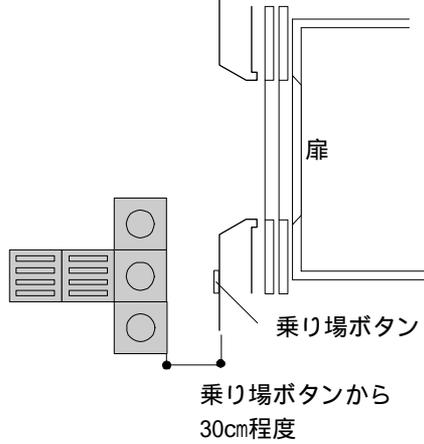
< 券売機 >



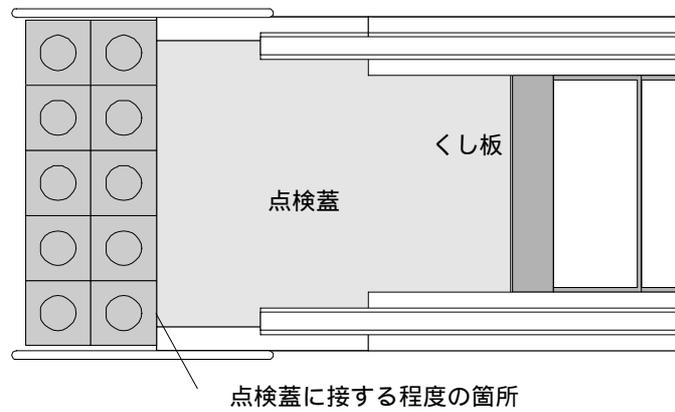
< 階段 >



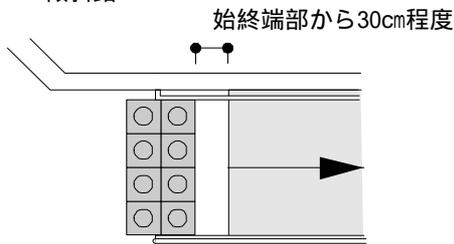
< エレベーター >



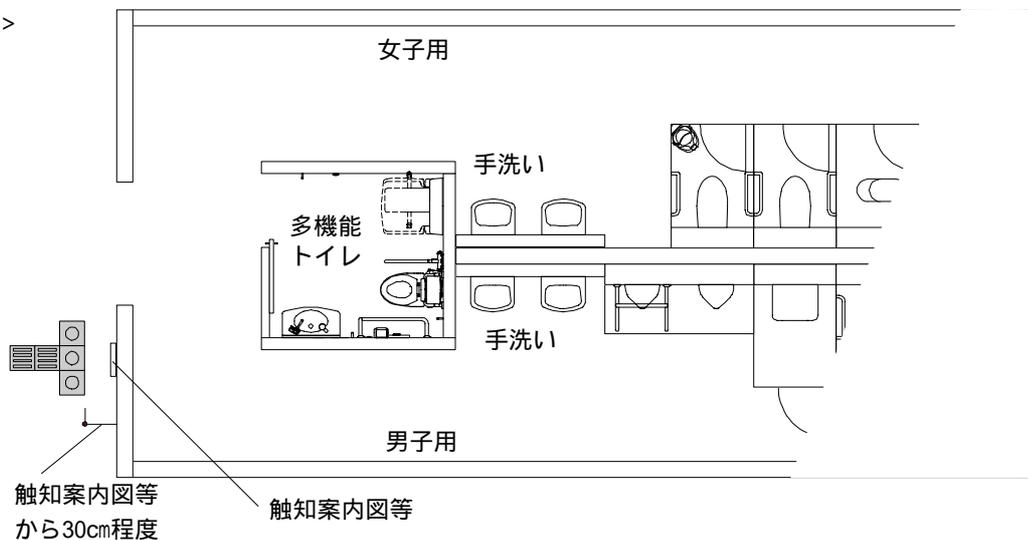
< エスカレーター >



< 傾斜路 >



< トイレ >



音声・音響案内			
車両等の運行に関する案内		車両等の発車番線、発車時刻、行先、経由、到着、通過等のアナウンスは、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。 同一のプラットフォーム上では異なる音声等で番線の違いがわかるようにする。	
触知案内図等	音声案内装置	触知案内図等に、スピーカーを内蔵し押しボタンによって作動する音声案内装置を設置することが望ましい。 この装置を設置する場合、対面して操作する利用者の「前、後、右、左」など分かりやすいことばを用いて、簡単明瞭に施設等の方向を指示することが望ましい。	
	音響案内装置	触知案内図等の位置を知らせるよう音響案内装置を設置することが望ましい。この場合、改札口、プラットフォーム上の階段、地下駅地上出入口における音響案内とは異なるものを採用するものとする。	
鉄軌道駅の改札口		改札口の位置を知らせるための音響案内装置を設置する。ただし、乗換専用改札口はこの限りではない。 有人改札口が併設されている場合には、有人改札口に上記音響案内装置を設置する。	参考 2-19 参考 2-20
エスカレーター		進入可能なエスカレーターの乗り口端部において、当該エスカレーターの行き先及び上下方向を知らせる音声案内装置を設置する。 上記音声案内装置の設置にあたっては、乗り口に近い位置に音源を設置するか、または、乗り口端部にスピーカーが内蔵されたエスカレーターを設置することが望ましい。スピーカーは、可能な限り乗り口端部近くに設置し、利用者に対面する方向に指向性をもたせることが望ましい。	参考 2-21 参考 2-22
トイレ		視覚障害者誘導用ブロックによって誘導されたトイレ出入口付近壁面において、男女別を知らせる音声案内装置を設置する。	参考 2-23 参考 2-24
鉄軌道駅のプラットフォーム上の階段		ホーム上にある出口へ通ずる階段位置を知らせるため、階段始端部の上部に音響案内装置を設置する。ただし、ホーム隙間警告音、列車接近の警告音などとの混同、隣接ホームの音源位置との錯誤によって危険が避けられない場合は、この限りではない。 音響案内を行うスピーカーの設置にあたっては、空間特性・周辺騒音に応じて、設置位置、音質、音量、ホーム長軸方向への狭指向性等を十分に配慮し設置する。	参考 2-25
地下駅の地上出入口		地下駅の1以上の地上出入口において、その位置を知らせる音響案内装置を設置することが望ましい。その際、設置場所及び音量等については、駅の立地特性、周辺状況を踏まえる必要がある。なお、出入口が階段始端部となる場合には、階段区間への設置を避け、階段始端の平坦部の上部に設置する。	参考 2-26 参考 2-27
音響計画		指向性スピーカー等の活用により、音声・音響案内の干渉・錯綜を避けた音響計画を実施することが望ましい。	参考 2-28

触知案内図等及び点字表示	
触知案内図等	<p>出入口付近、改札口付近（出入口と改札口が離れている場合）に、それぞれの箇所の移動方向にある主要な設備等の位置や方向を点字などでわかりやすく示した、触知案内図等を設置する。</p> <p>乗り換えのある旅客施設では、乗り換え経路が他の経路と分岐する位置にも触知案内図等を設置することが望ましい。</p> <p>トイレ出入口付近の視覚障害者が分かりやすい位置に、男女別及び構造を点字等で表示する。</p> <p>触知案内図等において、点字により表示する場合の表示方法は JIS T0921 規格にあわせたものとし、触知案内図により表示する場合の表示方法は JIS T0922 規格にあわせたものとする。視覚障害者用と晴眼者用ではわかりやすい案内図の表現が異なるため、これを晴眼者用と兼用として設けることは適当ではないが、何が書かれているのか晴眼者が理解できるよう、JIS T0921 規格あるいは JIS T0922 規格にあわせて文字も併記する。</p>
手すりの点字表示	<p>階段や傾斜路の手すり、視覚障害者を誘導する通路の手すりには、行先を点字で表示する。点字による表示方法は JIS T0921 規格にあわせたものとし、点字内容を文字で併記する。</p> <p>2 段手すりの場合、上記の表示は上段とする。</p> <p>手すりの点字表示は、耐久性のあるものとする。</p>
点字運賃表	<p>線状ブロックで誘導した券売機付近には、点字運賃表を設置する。点字による表示方法は JIS T0921 規格にあわせたものとする。</p> <p>点字運賃表の駅名の表示順序は 50 音順とすることを原則とし、見出しを設ける。</p> <p>点字運賃表は、可能な限り大きな文字でその内容を示すこと等により弱視者が容易に運賃を把握できるようにすることが望ましい。</p> <p>点字の上に文字が重ならないように配置することが望ましい。</p>
券売機の点字表示	<p>線状ブロックで誘導した券売機には、運賃等の主要なボタンに点字を併記する。点字による表示方法は JIS T0921 規格にあわせたものとする。</p> <p>上記券売機には、操作可能なすべてのボタン、投入・取出口を示す点字を併記することが望ましい。</p> <p>点字の表示位置については、JIS T0921 規格（縦方向に並ぶ操作ボタンの場合はその左側、横方向に並ぶボタンはその上側（スペース上やむを得ない場合は除く。））にあわせたものとする。</p> <p>線状ブロックで誘導しない券売機についても、上記同様に点字を併記することが望ましい。</p> <p>複数社の乗り入れ区間では、乗り換えボタンなどにも点字を併記することが望ましい。</p> <p>点字は、はがれにくいものとする。</p>

< 参考 >

<p>移動等円滑化基準</p> <p>(エスカレーター)</p> <p>第 7 条 エスカレーターには、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備を設けなければならない。</p> <p>(視覚障害者誘導用ブロック等)</p> <p>第 9 条 通路その他これに類するもの(以下「通路等」という。)であって公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成するものには、視覚障害者誘導用ブロックを敷設し、又は音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けなければならない。ただし、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する二以上の設備がある場合であって、当該二以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該二以上の設備間の経路を構成する通路等については、この限りでない。</p> <p>2 前項の規定により視覚障害者誘導用ブロックが敷設された通路等と第四条第七項第十号の基準に適合する乗降口ピーに設ける操作盤、第十二条第二項の規定により設けられる設備(音によるものを除く。)便所の出入口及び第十六条の基準に適合する乗車券等販売所との間の経路を構成する通路等には、それぞれ視覚障害者誘導用ブロックを敷設しなければならない。ただし、前項ただし書に規定する場合は、この限りでない。</p> <p>3 階段、傾斜路及びエスカレーターの上端及び下端に近接する通路等には、点状ブロックを敷設しなければならない。</p> <p>(移動等円滑化のための主要な設備の配置等の案内)</p> <p>第 1 2 条</p> <p>2 公共用通路に直接通ずる出入口の付近その他の適切な場所に、旅客施設の構造及び主要な設備の配置を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備を設けなければならない。</p>
--

参考 2-19 : 改札口における音響案内の例



参考 2-20 : 改札口における音響案内の標準例

<p>「ピン・ポーン」またはこれに類似した音響</p> <p>(具体的な音響づくりについては、参考 2-28 に示す「音案内を行う際の基礎知識」を参照)</p>
--

参考 2-21：エスカレーター内蔵スピーカーの例

- ・ エスカレーターに設置（内蔵）されたスピーカーは、対面方向に向かって音源が設置されている。



（東京地下鉄東西線行徳駅）

参考 2-22：エスカレーターにおける音声案内の標準例

案内文設定の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 案内内容は、行き先方向を端的に短く伝えることが望ましい。冗長な案内はかえって混乱を招くこととなる。 ・ 乗車動線上であれば「ホーム方面行き」、降車動線上であれば「改札口方面行き」であることを基本とする。 ・ 案内間隔はできる限り短くすることが望ましい。
音声案内の案内文標準例	
標準パターン	「{行き先}{上下方向}エスカレーターです」
コンコースからホームへ向かうエスカレーター	<ul style="list-style-type: none"> ・ 行き先ホームの路線名などを案内する。また全ての路線名を案内することが煩雑となる場合は番線名を案内する。 <p>「環状線下町方面ホーム行き下りエスカレーターです」 「環状線ホーム行き下りエスカレーターです」 「山手方面ホーム行き上りエスカレーターです」 「港湾線みなとまち方面、環状線山手方面ホーム行き上りエスカレーターです」 「5番線・6番線ホーム行き上りエスカレーターです」</p>
ホームからコンコースへ向かうエスカレーター	<ul style="list-style-type: none"> ・ 行き先となるコンコースから最寄の主要な改札口を行き先として案内する。 <p>「南口改札方面下りエスカレーターです」 「東口・北口改札方面上りエスカレーターです」 「南口・市営地下鉄乗換改札方面下りエスカレーターです」</p>
通路上途中経路に設置されたエスカレーター	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗車動線上であれば、「乗り場方面行き」、降車動線であれば「改札口方面行き」を目安として案内を行う。 <p>「環状線乗り場方面下りエスカレーターです」 「乗り場方面下りエスカレーターです」 「南口改札方面下りエスカレーターです」</p>

参考 2-23：トイレでの音声案内の例（人感知式）



参考 2-24：トイレにおける音声案内の標準例

男子用・女子用トイレが一体的に設置されている場合

「向かって右が男子トイレ、左が女子トイレです」

男子用トイレ、女子用トイレが別々に設置されている場合

男子用トイレ入口：
「男子トイレです」

女子用トイレ入口：
「女子トイレです」

参考 2-25：プラットホーム上の階段における音響案内の標準例

鳥の鳴き声を模した音響

視覚障害者用付加装置（交通交差点におけるいわゆる音響信号機）の案内音（音響規格等詳細は警察庁交通局「音響式視覚障害者用交通信号付加装置仕様書」を参照）とは区別する。
（具体的な音響づくりについては、参考 2-28 に示す「音案内を行う際の基礎知識」を参照）

参考 2-26：地下駅地上出入口における音響案内の例



参考 2-27：地下駅地上出入口における音響案内の標準例

「ピン・ポーン」またはこれに類似した音響

（具体的な音響づくりについては、参考 2-28 に示す「音案内を行う際の基礎知識」を参照）

参考 2-28：音案内を行う際の基礎知識

ここでは、各場所で音案内を設置する際に、全般的に考慮が求められる視覚障害者の特性、音の性質、音量選択の考え方、案内範囲の考え方などを示している。

(1) 視覚障害者の音利用特性

1) 視覚障害者の聴覚による環境認知の基礎

音情報は、視覚障害者にとって歩行中の周囲の様子を知るために非常に重要である。

視覚障害者の歩行における聴覚の基本的役割は、車両などの音を発している物体の位置を知る（これを「音源定位」という）だけではなく、壁や柱などの音を発していない構造の位置を反射音などを手がかりに知る（これを「障害物知覚」という）役割も担っている。また、室内の残響の様子などを手がかりに施設の広さや構造を知る役割も果たしている。

一般に視覚障害者は晴眼者に比べて音に敏感であるなどと言われているが、決して視覚障害者が特殊な聴覚を有しているわけではない。上述した聴覚による環境認知の技能は、あくまで訓練や学習によって獲得されたものである。獲得の度合いには個人差があり、一般に中途失明者より先天盲のほうが聴覚による環境認知を高度に修得している。また、中途失明者でも、若い時期に訓練や学習を積む機会があった者ほどしっかり修得している傾向にある。

視覚障害者の歩行における聴覚の役割は、視覚障害者の歩行訓練（Orientation & Mobility）の理論の中である程度体系づけられている。音案内による視覚障害者の誘導を考える際には、必ずその役割を理解した上で、その役割を妨害せずに必要に応じて不足している部分を補うような音響設計を心掛けなければならない。

2) ランドマークとしての音案内の必要性

晴眼者にとっては「雑音」でしかない音情報が、視覚障害者にとっては「ランドマーク」となっていることが多い。例えば、釣り銭の音で券売機の位置が分かったり、かつての改札のハサミの音が改札口の位置を知る手がかりとなったり、水の音がトイレの位置を知らせていたり、中から聞こえてくる話声で男子トイレか女子トイレかを判断できたりする。また、雑踏の流れによって通路の方向が分かったり、壁からの反射音の変化によって壁の開口部分（つまり施設の出入口）が分かったりする。

しかしながら、これらの音情報は不確定なものであり、状況によっては利用できない場合がある。また、施設内に不必要に大きい騒音や音楽が存在する場合は音情報そのものが利用できなくなることがある。さらには、風の強い場所などでは、風の音や気流の影響により音情報が確認しにくくなることもある。

上述のことを踏まえ、視覚障害者が確実に音情報を利用できるようにするためには、不必要な騒音や音楽を排除した上で、確定的な音情報を人工的に配置することが望ましい。

(2) 音による案内の考え方 - 音の性質 -

1) 音案内に適した周波数や音色の考え方

人間の可聴域は 20Hz～20kHz と言われている。最も感度が高いのは 4kHz 付近である。なお、通常人間の音声の重要な部分は、ほとんどが 5kHz 以下の周波数帯域に含まれている。

生活環境に存在する騒音が低周波数優位な雑音であることを考えると、高い周波数の音のほうが環境騒音中では注意を引き、聞き取りやすい。しかし、加齢による聴覚機能の減退を考えると、高齢になるほど低い周波数音のほうが聞き取りやすい。両者を考慮すると、音案内として使用する周波数帯域は、基本周波数（その音の一番低い周波数成分）が 100Hz～2.5kHz の範囲にあることが望ましい。なお、人間の音声は、男声が 100～150Hz、女声が 200～300Hz、また現在実用化されている盲導鈴のチャイムは 770Hz と 640Hz が使用されており、それぞれ基本周波数の必要条件を満たしている。

また使用する音は、音源定位の正確さを確保するために、なるべく広い周波数帯域（その音を構成する周波数成分の存在する周波数範囲）に成分をもつ音を使用する必要がある。純音（単一周波数の音）や狭帯域音は避けるべきである。なお現在実用化されている音案内のほとんどは、音声・チャイム共に約 5～8kHz の周波数帯域幅（その音を構成する周波数成分の最大周波数と最小周波数の差。基本周波数とは異なるので注意すること。）を有しており理想的である。

上記のことを踏まえ、具体的な音響案内を設定する際には、以下のことに配慮すると、残響中での

音源定位により有効となる。

- ・ 純音（単一周波数の音）は避け、広い周波数帯域に成分を持つ複合音とすることが望ましい。倍音（その音の基本周波数の整数倍の周波数の音）を含んだ音は利用者にとって聞き取りやすい音質となる。
- ・ 改札口、地下鉄出入口で想定している音響案内については、音の長さをできる限り短くすることが望ましい。長い音よりは全体で1～2秒程度のチャイム音を繰り返すほうが音の立ち上がりが何度も発生するので音源定位がしやすい案内となる。
- ・ 定常音（単一の音色が継続的に流れる音）や単調に減衰する音は避け、周波数ゆらぎ^(注1)や振幅ゆらぎ^(注2)を持たせることが望ましい。
- ・ 音の立ち上がりは急峻なものが望ましい。
- ・ ホーム階段で想定している音響案内（鳥の鳴き声を模した音響）については、実際に録音した鳴き声を用いる場合、音源定位の精度を確保するため、録音時に残響が付加され過ぎないように注意する。
- ・ 音の繰り返し周期は、案内音と次の案内音との間の無音時に利用者が通過してしまうことがないように短くしなければならないが、一方で、周辺の職員に不快感をもたらさない程度に音と音の間隔をあける必要がある。
- ・ スピーカーからの再生周波数帯域は100Hz～4kHzの帯域を必ず含むこと、デジタル再生の場合、分解能は8bit以上を用いること。
(注1) 周波数ゆらぎ…案内音のサイクルの中で、周波数の組み合わせが一定ではなく、多様な周波数の組み合わせが用いられていること
(注2) 振幅ゆらぎ…案内音のサイクルの中で、一定の振幅で推移するのではなく、多様な振幅を持っていること

2) 音量選択の目安

音案内は視覚障害者にとって重要な情報源である反面、それを必要としない人にとっては騒音に過ぎないことを留意したい。音案内は必要最低限に留めることが重要である。

音のうるささや音による不快感は単純に物理的な音量だけで決まるわけではないが、環境基準では一応の騒音レベルの上限が設けられている。これによると、商工業住居併用地域における騒音は、昼間60dB以下、夜間50dB以下でなければならないとされている(騒音レベルの数値の例は下表1参照)。住居用の地域、及び療養施設、社会福祉施設等が集合して設置される地域など特に静穏を要する地域では、さらにこれより低い上限が設けられている(詳しくは表2参照)。旅客施設内でこの基準を満たすことは難しいが、施設周辺の住宅街などに対しては、音による案内もこの環境基準を満たすことが望まれる。また、基準を満たすだけでなく、周辺住民や近隣で働く人に不快感を与えないよう設定する必要がある。

表1 騒音レベルの数値の例

120 dB	ジェットエンジンの音
100 dB	電車通過時のガード下
90 dB	地下鉄車内
80 dB	騒々しい街頭
60 dB	会話の音声
50 dB	静かな住宅街の昼
40 dB	図書館
30 dB	静かな住宅街の夜
0 dB	最小可聴限

表2 環境基準

	昼間	夜間
療養施設、社会福祉施設等地域	50 dB 以下	40 dB 以下
住居地域	55 dB 以下	45 dB 以下
商工業住居併用地域	60 dB 以下	50 dB 以下

音案内の音量は、騒音公害の観点からはなるべく小さいことが望ましいが、その反面、周囲の環境騒音にマスクされずに正しく聞き取れるだけの大きさは確保する必要がある。周囲の環境騒音の騒音レベルは時間帯や曜日によって変化するので、音案内の音量（できれば周囲の騒音に合わせた各周波数成分毎のレベル）もこれに応じて過不足なく調整されることが望ましい。音量調整の具体的方法は、音案内を設置する施設や周辺の音環境の特性に応じて案内音の明瞭性を確保しつつ、かつ周辺住民や近隣で働く人とよく協議した上で周囲の迷惑とならないよう決定することが必要であろう。

3) 音の案内範囲の考え方 減衰特性と指向性の考慮

音案内は、案内が必要な場所にのみ行うことが理想である。不必要な場所での案内は視覚障害者にとってもただの騒音となってしまえばかりか、誤った場所案内をしてしまう可能性があるので注意が必要である。

音案内は通常、スピーカーから音を発して行う。通常のスピーカーから発せられた音は、一般に距離の二乗に反比例して減衰する特性を持つ。遠くまで案内音を届かせようとすると、スピーカーの近隣がうるさくなってしまいうので、減衰特性がより緩やかなスピーカーを用いるとよい。

また、通常のスピーカーは広い指向性を持っているので、案内が不要な方向にまで及ぶ場合がある。特定の方向にのみ案内を行う場合には、狭指向性スピーカーを利用することができる。半径2～3mの近距離範囲にのみ案内を行いたい場合は、通常スピーカーを小音量で用いるか、または狭指向性スピーカーを高い位置から下向きに設置して案内範囲を限定し、不必要に案内音が広範囲に届かないようにする。

スピーカーを設置する高さについては、施設の位置を知らせる観点からは、利用者がアクセスしようとしている対象の位置から音が発せられていることが理想的である。スピーカー設置高さによる特性としては、天井など高過ぎる位置への取り付けは、音の水平方向が分かりにくくなる問題があり、また残響が大きくなる問題もあるため好ましくない。また逆に、床など低い位置にスピーカーを取り付けると混雑時に音源が人の陰に隠れて案内音が不明瞭になる可能性があり、混雑しやすい施設では案内の明瞭性を十分に検証して取り付ける必要がある。また、中程度の高さ（1～2m）では、耳に近い高さとなるため通過時に利用者が大音量を聞かされて不快感を覚える可能性があるため、案内音の放射方向などを工夫する必要がある。

現在一般に、広い範囲まで案内を行う場合は、床から2～3mくらいの高さにスピーカーが配置されていることが多いようであるが、低い位置に設置されているアクセス対象（例えばエスカレーターなど）の位置関係が掴みにくい欠点がある。今後は可能な限り、アクセス対象と同位置にスピーカーを取り付けることが望ましい。

4) 音案内による利害

音案内は、施設利用者、特に視覚に障害を持つ利用者を対象として行われるものであるが、一方で、音案内を必要としない人にとっては騒音になってしまう可能性があるため注意したい。特に施設の職員など、長時間同じ場所で同じ案内を聞くこととなる人にとっては苦痛となることに留意しなければならない。このようなことを避けるため、不必要な音を避け、先述した音の案内範囲の考え方を踏まえて、音案内を設置することが必要となる。

(3) 音案内設置上の配慮事項

上記の「音案内を行う際の基礎知識」を踏まえ、本ガイドラインで示されている音案内の設置においては以下の点に配慮する必要がある。また、これらは、公共交通事業者等が、本ガイドラインを超える内容によって、音案内を設置する際にも十分な配慮が求められる事項である。

- ・音響案内については、多くの音色を設定しない（個別のガイドラインにおいて音響案内の標準例を示している）。
- ・隣り合う施設（例えば階段と改札口）に同一音の音響案内を設置しない。
- ・案内音の音量設定にあたっては、音案内設置場所の空間特性を考慮し、環境騒音の中でも聞き取れる音量を確保することが望ましい。
- ・音源となるスピーカーの向きは、旅客動線上の案内が必要とされる方向に向け、また、特定方向のみに案内を行う場合は狭指向性スピーカーを利用することが望ましい。
- ・エスカレーターなどのアクセス対象と同位置にスピーカーを取り付けることが望ましい。
- ・視覚障害者が音源を特定しやすいよう、可能な限り連続的に案内することが望ましい。
- ・視覚障害者が僅かな音響の手がかりにも注意を払って生活していることを踏まえ、音案内を設置し

音量を調整する段階においては、最初から必要以上に大音量を出力しないことが望ましい。

(4) 音響案内標準例の選定にあたって

本ガイドラインでは、改札口、プラットホームにおける階段、地下鉄地上出入口の各場所ごとに以下の考え方により音響案内の標準例を示した。

改札口：「ピン・ポーン」またはこれに類似した音響

- ・既に多くの鉄軌道駅の改札口で導入されている音響案内であり、視覚障害者においても、この音響案内を頼りに改札口の位置を確認している。
- ・既に普及している音響案内は、「音案内に適した周波数や音色の考え方」で示した音源定位しやすい配慮事項を満たしている。

プラットホーム上の階段：鳥の鳴き声を模した音響

- ・京阪電鉄、南海電鉄のホーム上の階段位置に設置され、視覚障害者からも「聞こうとする者にとって聞き取りやすく、出口方向の確認に頼りとなる」と評価が高いものとなっている。
- ・隣接ホームとの音源錯誤を防ぐ上でも、隣接ホーム間で音色を変えることによって工夫を行うことができる（京阪電鉄では隣接ホームで音色を変えている）。
- ・具体的な案内音の選定にあたっては、当該旅客施設周辺に生息する本物の鳴き声と区別がつくよう配慮することが望ましい。
- ・既に設置されている鳥の鳴き声の音響案内は、「音案内に適した周波数や音色の考え方」で示した音源定位しやすい配慮事項を全て理想的な形で満たしている。

地下鉄の地上出入口：「ピン・ポーン」またはこれに類似した音響

- ・公営地下鉄の一部の駅地上出入口で導入されている音響案内であり、「ピン・ポーン」の案内音が駅のイメージとして視覚障害者に定着しつつある。
- ・改札口との区別が容易につくため、改札口と同一音を示した。
- ・既に普及している音響案内については、「音案内に適した周波数や音色の考え方」で示した音源定位しやすい配慮事項を満たしている。

3. 施設・設備に関するガイドライン

トイレ

考え方	<p>トイレは利用しやすい場所に配置し、すべての利用者がアクセスしやすい構造とする。</p> <p>多機能トイレ(公共交通移動等円滑化基準第13条第2項に適合するトイレ)は、障害者が利用しやすい場所(トイレの入口近くに設置されていると利用しやすい)に設置する。また、車いす使用者が円滑に利用できるものとする。また、障害部位により使用方法も異なることから、手すり等も右利き用、左利き用に対応したものを設置することが望ましい。</p> <p>車いす使用者にとって、便座の高さが合わない場合や、フットサポートが便器にあたり近くに寄れない場合もあることから、便器の形状について配慮が必要である。</p> <p>また、一般トイレと同様であるが、利用者がすべらないよう、清掃後の水はけを良くする配慮が必要である。特に、車いす使用者は、段差があれば利用が困難となることから、アプローチにおける段差の解消が必要である。扉は電動式のもの望ましく、非常時には外部から解錠できることが必要である。非常用通報装置の位置については、転倒時を考慮しつつ、実際に手の届く範囲に設置する必要がある。</p> <p>また、オストメイト(人工肛門、人工膀胱造設者)はパウチを洗ったり便の漏れを処理したりすることが必要となる場合がある。</p> <p>多機能トイレの普及により障害者等の社会参加が促進される一方で、1つのトイレにおいて複数の多機能トイレを設置することは困難であるという問題がある。また、ユニバーサルデザインの思想が浸透するに伴い、多機能トイレはあるが使う人がいっぱい使えない等、多くの障害者等が多機能トイレを必要とするものの絶対数が不足している等の問題も生じている。そのような課題に対応するため、一般トイレにおいても、多機能トイレを設置した上で簡易型多機能便房の設置を推奨する。簡易型多機能便房はスペースの関係から設置が容易であり、既存の大便器の便房を改造することにより設置できる等の利点があるため、設置数を増やして絶対数の不足に対応するという意味で有効である。</p>
-----	--

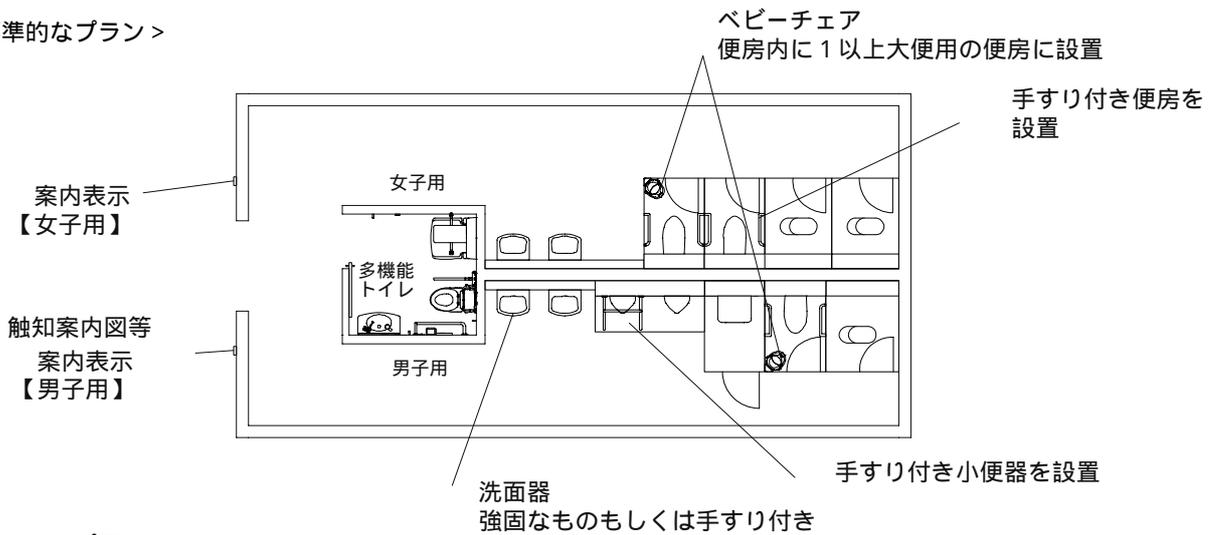
(トイレ全般)

ガイドライン		
配置	<p>高齢者、障害者等の使用に配慮した多機能トイレを、高齢者、障害者等が利用しやすい場所に男女共用のものを1以上設置するか男女別にそれぞれ1以上設置する。男女別に設置する場合でも、異性介助の際に入りやすい位置（一般トイレ入口付近等）に設置する。上記の場合において異性による介助を考慮すれば、男女共用のものを1以上設置することが望ましい。</p> <p>男女共用の多機能トイレを2か所以上設置する場合は、右利き、左利きの車いす使用者の車いすから便器への移乗を考慮したものとするなどの配慮をすることが望ましい。</p> <p>男子用トイレ、女子用トイレのそれぞれに1以上の簡易型多機能便房を設置することが望ましい。</p> <p>(複数の方面からバリアフリー経路が確保されている場合) 複数の方面からバリアフリー経路が確保されている場合は、バリアフリー経路の方面ごとに、高齢者、障害者等が利用しやすい場所に男女共用の多機能トイレを1以上設置するか男女別にそれぞれ1以上設置することが望ましい。男女別に設置する場合でも、異性介助の際に入りやすい位置（一般トイレ入口付近等）に設置する。上記の場合において異性による介助を考慮すれば、男女共用のものを1以上設置することが望ましい。</p> <p>男女共用の多機能トイレを2か所以上設置する場合は、右利き、左利きの車いす使用者の車いすから便器への移乗を考慮したものとするなどの配慮をすることが望ましい。</p> <p>男子用トイレ、女子用トイレのそれぞれに1以上の簡易型多機能便房を設置することが望ましい。</p>	<p>参考 3-1</p> <p>参考 3-2</p>
案内表示	<p>出入口付近に男女別表示をわかりやすく表示する。</p> <p>男女別及び構造を、視覚障害者がわかりやすい位置に、触知案内図等で表示する。</p> <p>視覚障害者誘導用ブロックは、壁面等に設置した触知案内図等の正面に誘導する。</p> <p>触知案内図等において、点字により表示する場合の表示方法は JIS T0921 規格にあわせたものとし、触知案内図により表示する場合の表示方法は JIS T0922 の規格にあわせたものとする。</p> <p>触知案内図等は、床から中心までの高さを 140cm から 150cm とする。</p>	
音声案内	<p>視覚障害者誘導用ブロックによって誘導されたトイレ出入口付近壁面において、男女別を知らせる音声案内装置を設置する。</p> <p>(設置の考え方、具体的な音声案内例は参考 2-24 を参照)</p>	参考 2-24
小便器	<p>トイレ内に、杖使用者等の肢体不自由者等が立位を保持できるように配慮した手すりを設置した床置き式又はリップ高さ 35cm 以下の低リップの壁掛式小便器を1以上設置する。</p> <p>上記小便器は、入口に最も近い位置に設置することが望ましい。</p> <p>小便器の便器洗浄については、自動センサー式など操作を必要としないものとする。</p> <p>小便器の脇には杖や傘などを立てかけるくぼみやフック等を設け、小便器正面等に手荷物棚を設置することが望ましい。</p>	<p>参考 3-3</p> <p>参考 3-5</p>

大便器	<p>トイレ内に腰掛式便器を1以上設置した上、その便房の便器周辺には垂直、水平に手すりを設置するなど高齢者・障害者等の利用に配慮したものとする。</p> <p>和式便器の前方の壁に垂直、水平に手すりを設置するなど高齢者・障害者等の利用に配慮したものとするのが望ましい。</p> <p>便房内には、杖や傘等を立てかけられるフック等、手荷物を置く棚等を設置することが望ましい。</p> <p>弱視者、色覚障害者等に配慮し、扉には確認しやすい大きさ、色(参考2-5参照)により使用可否を表示することが望ましい。また、色だけでなく「空き」、「使用中」等の文字による表示も併記することが望ましい。</p> <p>便房の扉の握り手は、高齢者、障害者等が操作しやすい形状とすることが望ましい。</p> <p>緊急時における聴覚障害者の安全確保の観点から、視覚的な警報装置を設置することが望ましい。</p>	<p>参考3-4</p> <p>参考3-5</p>
洗面器	<p>洗面器は、もたれかかった時に耐えうる強固なものとするか、又は、手すりを設けたものを1以上設置する。</p> <p>3～4才児の利用に配慮し、上面の高さ55cm程度のものを設けると望ましい。</p>	
乳児用設備	<p>乳児連れの人の利用を考慮し、トイレ内に1以上、男女別を設けるときはそれぞれに1以上、大使用の便房内にベビーチェアを設置する。当該便房の扉には、ベビーチェアが設置されている旨の文字表示を行う。</p> <p>スペースに余裕がある場合には複数の便房に設置し、洗面所付近にも設置することが望ましい。</p>	
床仕上げ	<p>ぬれた状態でも滑りにくい仕上げとする。</p> <p>排水溝などを設ける必要がある場合には、視覚障害者や肢体不自由者等にとって危険にならないように、配置を考慮することが望ましい。</p> <p>床面は、高齢者、障害者等の通行の支障となる段差を設けないようにする。</p>	
呼出しボタン (通報装置)	<p>便器に腰掛けた状態、車いすから便器に移乗しない状態、床に転倒した状態のいずれからも操作できるように呼出しボタンを設置することが望ましい。この場合、音、光等で押したことが確認できる機能を付与する。</p>	
器具等の 形状・色・配置	<p>視覚障害者や肢体不自由な人等の使用に配慮し、紙巻器、便器洗浄ボタン、呼出しボタンの形状、色、配置についてはJIS S0026の規格にあわせたものとする。</p>	<p>参考3-8</p>

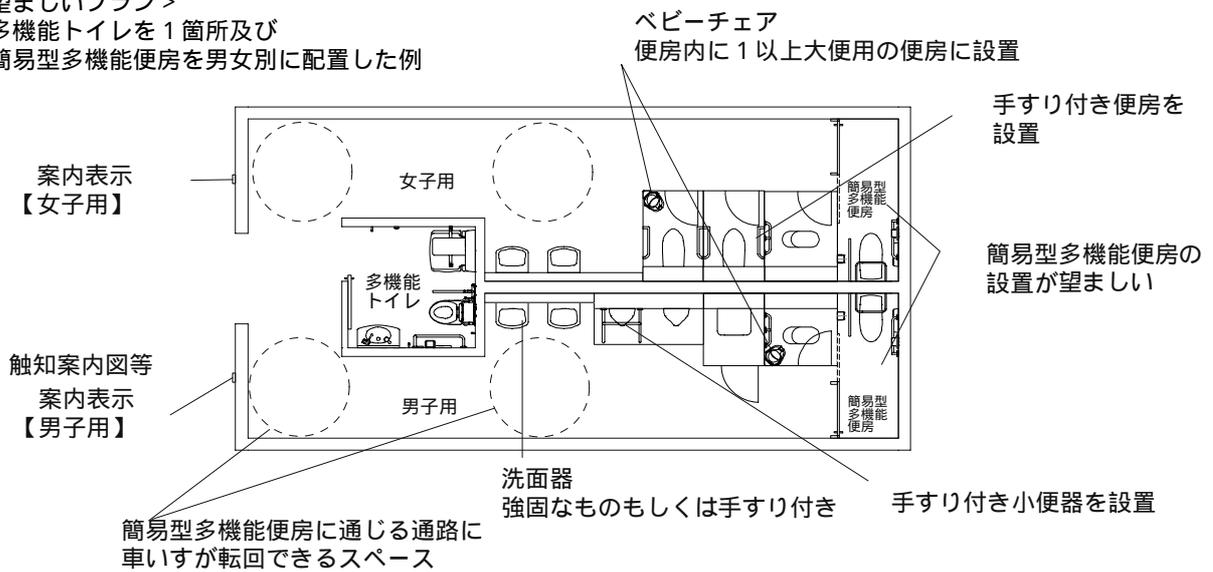
参考 3-1：トイレの配置例

< 標準的なプラン >

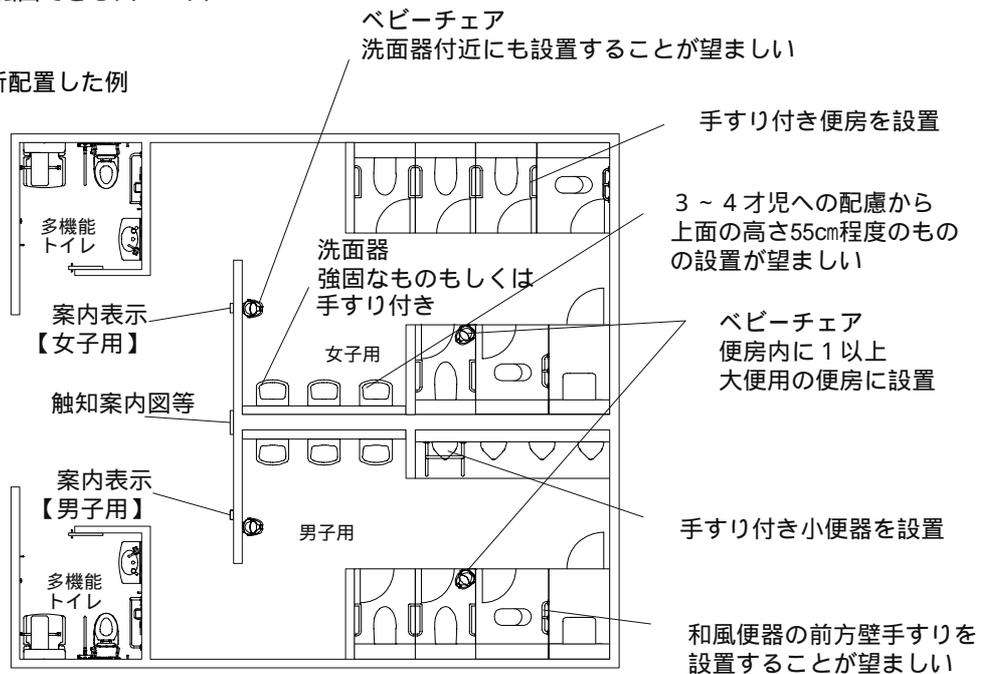


< 望ましいプラン >

多機能トイレを1箇所及び簡易型多機能便房を男女別に配置した例



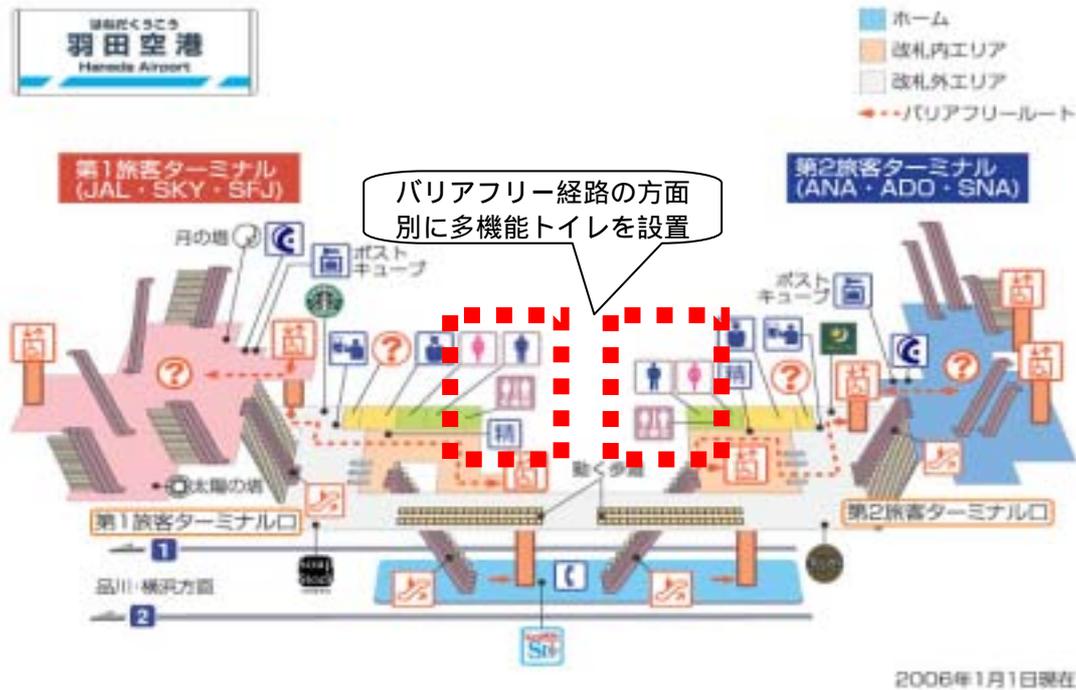
多機能トイレを2箇所配置した例



参考 3-2：複数の方面からバリアフリー経路が確保されている場合の多機能トイレの複数設置例

<京浜急行 羽田空港駅>

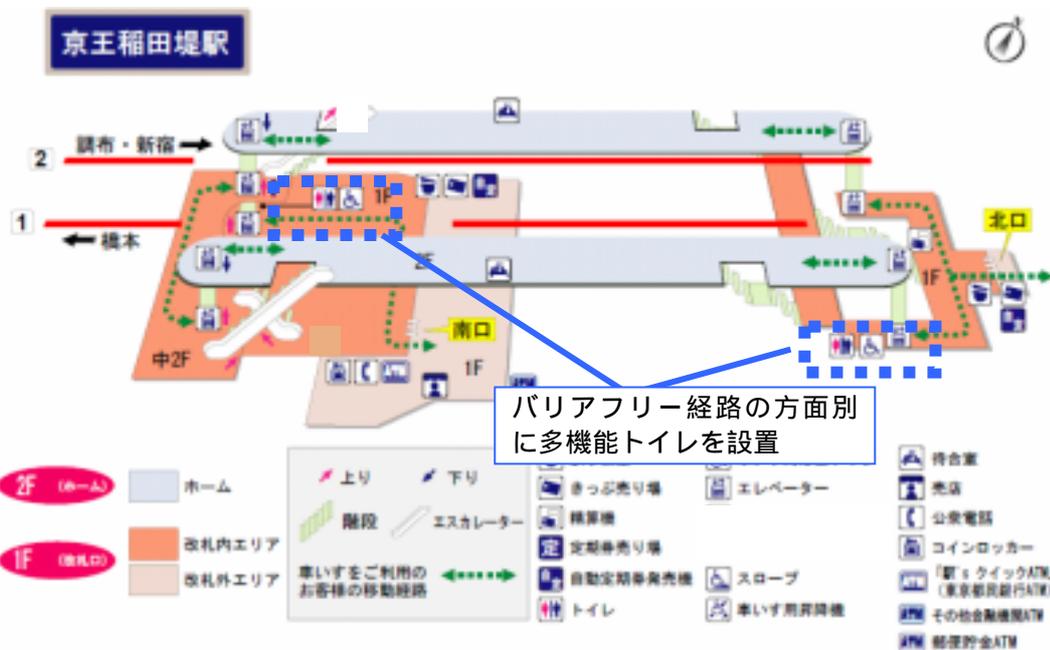
- ・2方面・改札口からホームへのバリアフリー化が図られ、方面ごとに多機能トイレを設置（2箇所設置）。



出典：京浜急行ホームページより

<京王電鉄 京王稲田堤駅>

- ・交差する他鉄道路線により分断されている北口・南口の2方面・改札口からホームへのバリアフリー化が図られ、方面ごとに多機能トイレを設置（2箇所設置）。



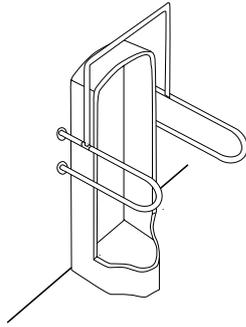
出典：京王電鉄提供ホームページより

<JR東日本 新宿駅>

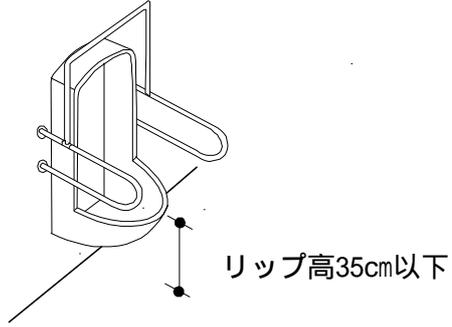
- ・多機能トイレを南口改札口方面に1箇所、東口改札口方面に2箇所設置
当該駅は、規模が大きく複雑なため図面は省略。

参考 3-3 : 小便器の手すり例

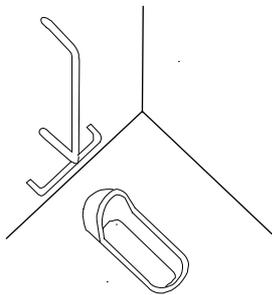
床置き式



低リップ式



参考 3-4 : 和式便器の手すり例



参考 3-5 : 杖・傘等のフック、手荷物棚の例

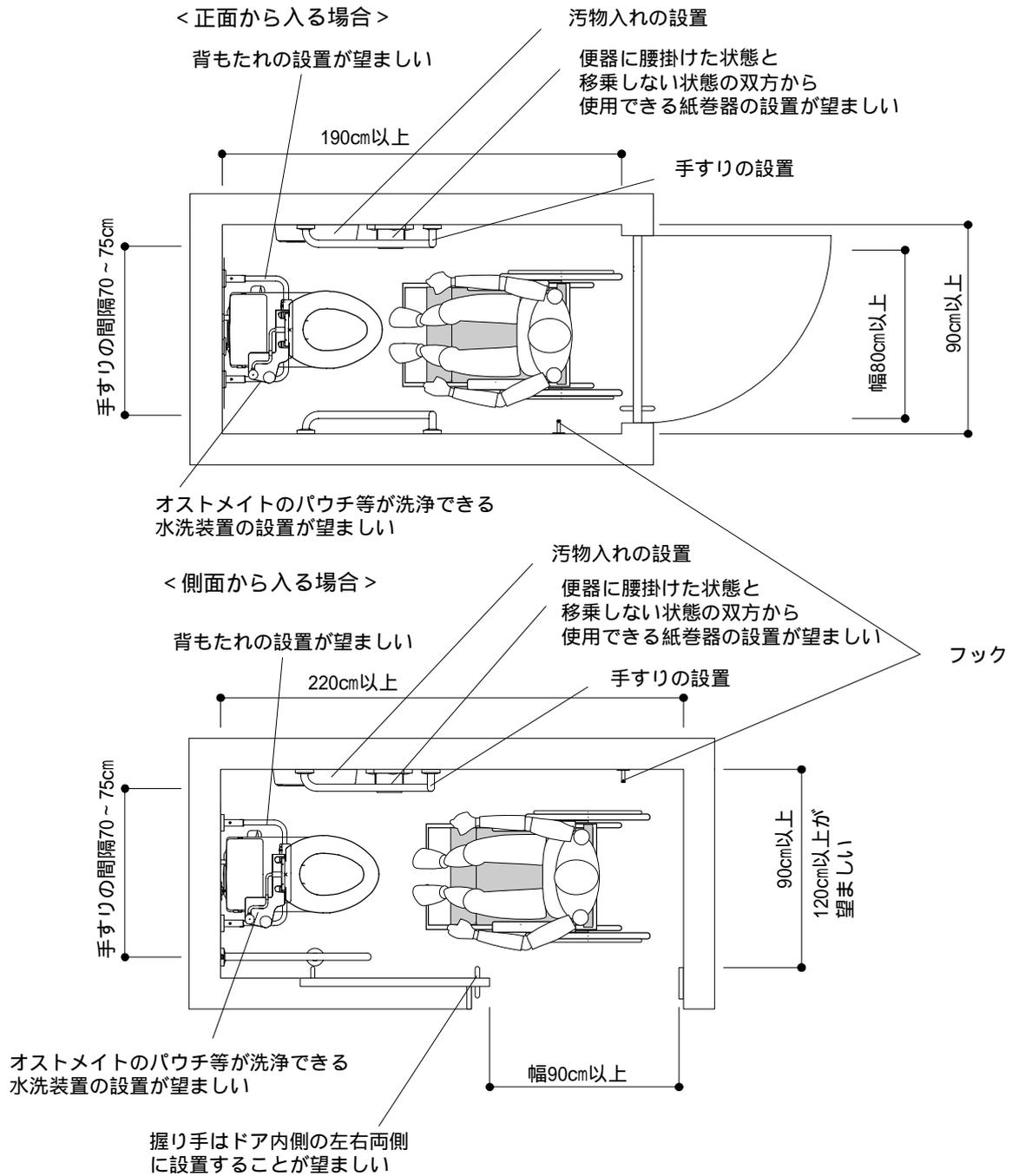


(JR 東日本高田馬場駅)



(JR 東日本石川町駅)

参考 3-6：簡易型多機能便房の例



参考 3-7：簡易型多機能便房を可能な限り男女1ブース設置している事例

(寸法：2,025mm × 1,500mm)

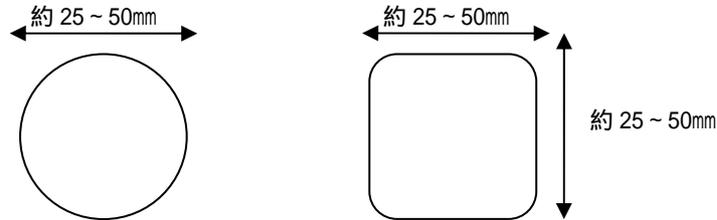


(小田急小田原線：相武台前駅)

参考 3-8 : JIS S0026 (公共トイレにおける便房内操作部の形状・色・配置及び器具の配置) 抜粋

操作部の形状

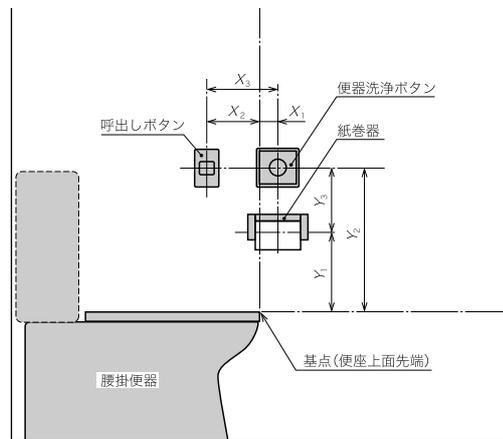
- ・ 便器洗浄ボタンの形状は丸形 () とする。(主要な操作部として押しボタン式スイッチの便器洗浄ボタンを必ず設置し、センサー式は補助的な設置にとどめる (センサー式だけの設置は避ける) ことが望ましい。)
- ・ 呼び出しボタンの形状は便器洗浄ボタンと区別しやすい形状 [例えば、四角形 () 又は三角形 ()] とする。操作部は、指だけでなく手のひら又は甲でも押しやすい大きさとする。
- ・ ボタンの高さは、目の不自由な人が触覚で認知しやすいよう、ボタン部を周辺部より突起させることが望ましい。



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 S 0033 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、呼び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



- ・ 呼び出しボタンは、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)
呼び出しボタン	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、スベ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。

(多機能トイレ)

ガイドライン		
案内表示	多機能トイレの出入口付近には、障害者、オストメイト、高齢者、妊産婦、乳幼児を連れた者等の使用に配慮した多機能トイレである旨を表示する。	参考 2-7 参考 3-9 参考 3-10
出入口	多機能トイレに入るための通路、出入口は、段差その他の障害物がないようにする。また、多機能トイレの位置が容易にわかるように触知案内図等を設置する。 触知案内図等において、点字により表示する場合の表示方法は JIS T0921 規格にあわせたものとし、触知案内図により表示する場合の表示方法は JIS T0922 規格にあわせたものとする。	参考 3-11
ドア	電動式引き戸又は軽い力で操作のできる手動式引き戸とする。手動式の場合は、自動的に戻らないタイプとし、握り手は棒状ハンドル式のものとする。 握り手はドア内側の左右両側に設置することが望ましい。 幅 80cm 以上とする。 幅 90cm 以上とすることが望ましい。 防犯上・管理上の理由等からやむを得ず常時施錠が必要となる場合には、ドア近くにインターホン等を設置し、駅係員等が速やかに解錠できるものとする。	
鍵	指の動きが不自由な人でも容易に施錠できる構造のものとし、非常時に外から解錠できるようにする。	
ドア開閉盤	ドア開閉盤は、電動式ドアの場合、車いす使用者が中に入りきってから操作できるようドアから 70cm 以上離して設置するなど配慮する。高さは 100cm 程度とする。 電動式ドアの場合、手かざしセンサー式だけの設置は避け、操作しやすい押しボタン式とする。手かざしセンサー式が使いにくい人もいることから、手かざしセンサー式とする場合には押しボタンを併設する。 使用中である旨を表示する装置を設置する。	
大きさ	手動車いすで方向転換が可能なスペースを確保する（標準的には 200cm 以上 × 200cm 以上のスペースが必要。） 新設の場合等、スペースが十分取れる場合は、電動車いすで方向転換が可能なスペースを確保する（標準的には 220cm 以上 × 220cm 以上のスペースが必要。）	
便器	便器は腰掛式とする。便器の形状は、車いすのフットサポートがあたることで使用時の障害になりにくいものとする。 便座には便蓋を設けず、背後に背もたれを設ける。 便座の高さは 40～45cm とする。 便器に逆向きに座る場合も考慮して、その妨げになる器具等がないように配慮する。	
オストメイトの方への対応	オストメイトのパウチやしびんの洗浄ができる水洗装置を設置する。 上記の水洗装置としては、パウチの洗浄や様々な汚れ物洗いに、汚物流しを設置すると望ましい。 汚物流しを設置する場合、オストメイトの方がペーパー等で腹部を拭う場合を考慮し、温水が出る設備を設けることが望ましい。 水洗装置の付近に、パウチなどの物を置けるスペースを設置することが望ましい。	

手すり	<p>手すりを設置する。取り付けは堅固とし、腐蝕しにくい素材で、握りやすいものとする。</p> <p>壁と手すりの間隔は握った手が入るように 5cm 以上の間隔とする。手すりは便器に沿った壁面側は L 字形に設置する。もう一方は、車いすを便器と平行に寄り付けて移乗する場合等を考慮し、十分な強度を持った可動式とする。可動式手すりの長さは、移乗の際に握りやすく、かつアプローチの邪魔にならないように、便器先端と同程度とする。手すりの高さは 65～70cm 程度とし、左右の間隔は 70～75cm とする。</p>
付属器具	<p>便器洗浄ボタンは、便器に腰掛けたままの状態と、便器の回りで車いすから便器に移乗しない状態の双方から操作できるように設置する。手かざしセンサー式だけの設置は避け、操作しやすい押しボタン式、靴べら式などとする。手かざしセンサーが使いにくい人もいることから、手かざしセンサー式とする場合には押しボタン、手動式レバーハンドル等を併設する。</p> <p>小型手洗い器を便座に腰掛けたままで使用できる位置に設置することが望ましく、蛇口は操作が容易なセンサー式、押しボタン式などとする。</p> <p>紙巻器は片手で紙が切れるものとし、便器に腰掛けたままの状態と、便器の回りで車いすから便器に移乗しない状態の双方から使用できるように設置する。</p> <p>荷物を掛けることのできるフックを設置する。このフックは、立位者、車いす使用者の顔面に危険のない形状、位置とするとともに、1 以上は車いすに座った状態で使用できるものとする。</p> <p>手荷物を置ける棚などのスペースを設置する。</p>
洗面器	<p>車いすから便器へ前方、側方から移乗する際に支障とならない位置、形状のものとする。</p> <p>車いすでの使用に配慮し、洗面器の下に床上 60cm 以上の高さを確保し、洗面器上面の標準的高さを 80cm 以下とする。よりかかる場合を考慮し、十分な取付強度を持たせる。</p> <p>蛇口は、上肢不自由者のためにもセンサー式、レバー式などとする。おむつ交換やオストメイトがペーパー等で腹部を拭う場合を考慮し、温水が出る設備を設けることが望ましい。温水設備の設置にあたっては、車いすでの接近に障害とならないよう配慮する。</p> <p>鏡は車いすでも立位でも使用できるよう、低い位置から設置され十分な長さを持った平面鏡とする。</p>
汚物入れ	<p>汚物入れはパウチ、おむつも捨てることを考慮した大きさのものを設置する。</p>
鏡	<p>洗面器前面の鏡とは別に、全身の映る姿見を設置することが望ましい。</p>
おむつ交換シート	<p>乳児のおむつ替え用に乳児用おむつ交換シートを設置する。ただし、一般トイレに男女別に設置してある場合はこの限りではない。</p> <p>重度障害者のおむつ替え用等に、折りたたみ式のおむつ交換シートを設置することが望ましい。その場合、畳み忘れであっても、車いすでの出入りが可能となるよう、車いすに乗ったままでも畳める構造、位置とする。</p>
床仕上げ	<p>ぬれた状態でも滑りにくい仕上げとする。</p> <p>排水溝などを設ける必要がある場合には、視覚障害者や肢体不自由者等にとって危険にならないように、配置を考慮する。</p> <p>床面は、高齢者、障害者等の通行の支障となる段差を設けないようにする。</p>

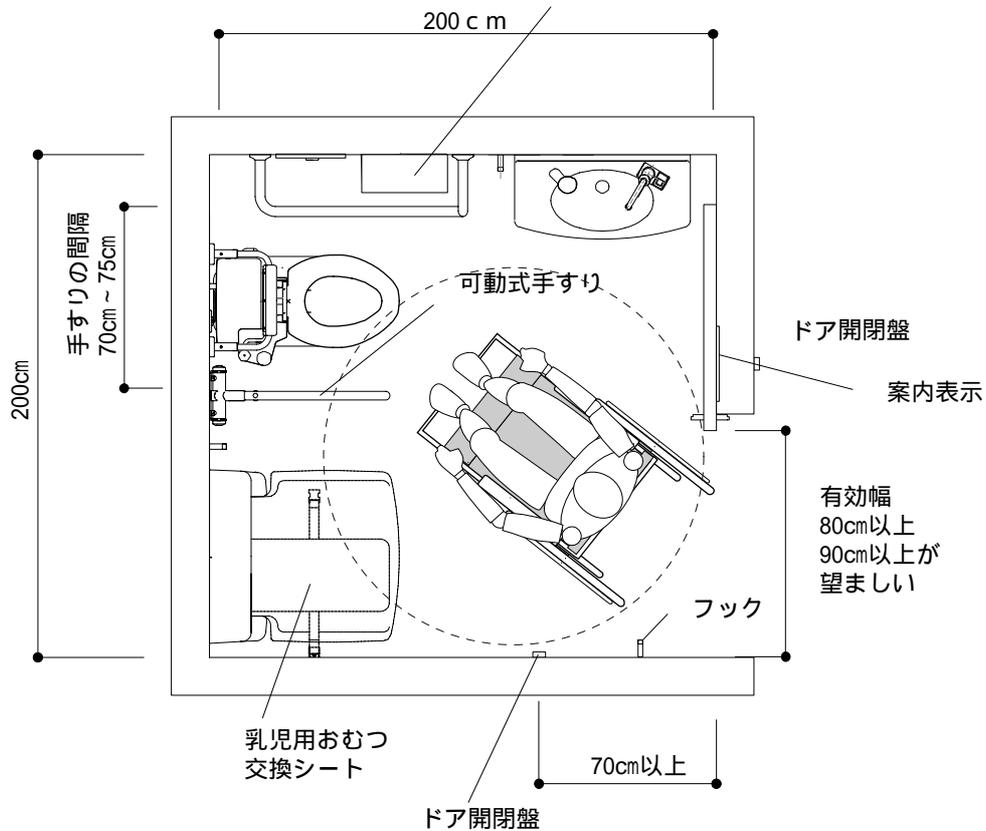
呼出しボタン (通報装置)	呼出しボタンは、便器に腰掛けた状態、車いすから便器に移乗しない状態、床に転倒した状態のいずれからでも操作できるように設置する。音、光等で押したことが確認できる機能を付与する。	
器具等の 形状・色・配置	視覚障害者や肢体不自由な人等の使用に配慮し、紙巻器、便器洗浄ボタン、呼出しボタンの形状、色、配置については JIS S0026 規格にあわせたものとする。	参考 3-8

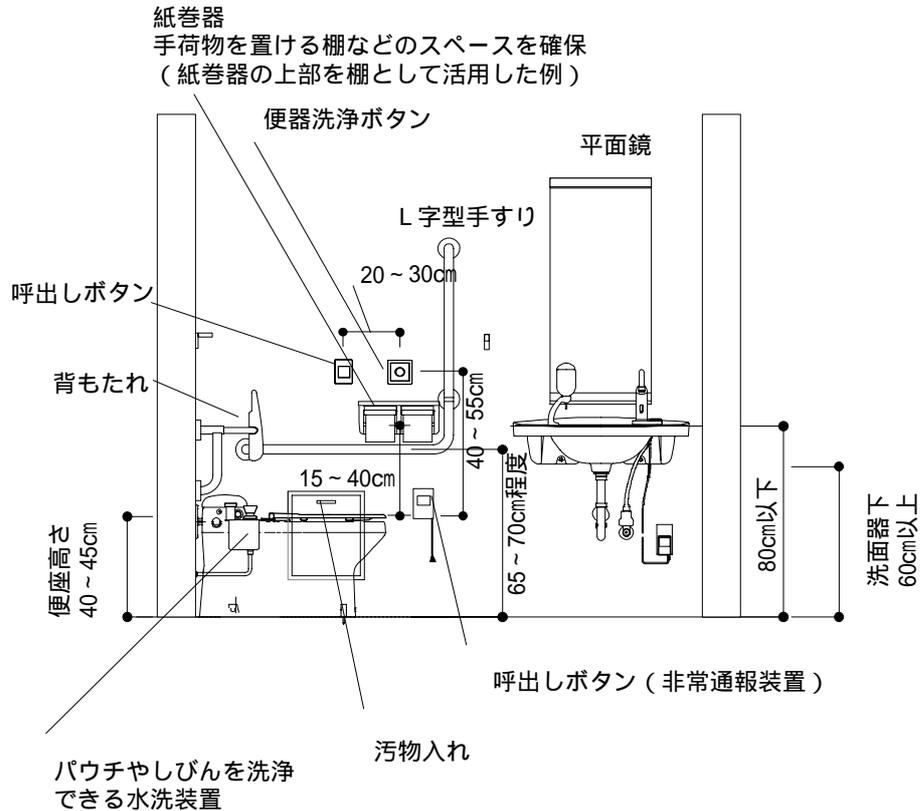
< 参考 >

移動等円滑化基準
<p>(便所)</p> <p>第 1 3 条 便所を設ける場合は、当該便所は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別 (当該区別がある場合に限る。) 並びに便所の構造を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備が設けられていること。 二 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。 三 男子用小便器を設ける場合は、一以上の床置き式小便器、壁掛式小便器 (受け口の高さが三十五センチメートル以下のものに限る。) その他これらに類する小便器が設けられていること。 四 前号の規定により設けられる小便器には、手すりが設けられていること。 <p>2 便所を設ける場合は、そのうち一以上は、前項に掲げる基準のほか、次に掲げる基準のいずれかに適合するものでなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一 便所 (男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれの便所) 内に高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていること。 二 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所であること。 <p>第 1 4 条 前条第二項第一号の便房が設けられた便所は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一 移動等円滑化された経路と便所との間の経路における通路のうち一以上は、第四条第五項各号に掲げる基準に適合するものであること。 二 出入口の幅は、八十センチメートル以上であること。 三 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。ただし、傾斜路を設ける場合は、この限りでない。 四 出入口には、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていることを表示する標識が設けられていること。 五 出入口に戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。 <ul style="list-style-type: none"> イ 幅は、八十センチメートル以上であること。 ロ 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。 六 車いす使用者の円滑な利用に適した広さが確保されていること。 <p>2 前条第二項第一号の便房は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一 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。 二 出入口には、当該便房が高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであることを表示する標識が設けられていること。 三 腰掛便座及び手すりが設けられていること。 四 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する水洗器具が設けられていること。 <p>3 第一項第二号、第五号及び第六号の規定は、前項の便房について準用する。</p> <p>第 1 5 条 前条第一項第一号から第三号まで、第五号及び第六号並びに同条第二項第二号から第四号までの規定は、第十三条第二項第二号の便所について準用する。この場合において、前条第二項第二号中「当該便房」とあるのは、「当該便所」と読み替えるものとする。</p>

参考 3-9 : 多機能トイレの例 1 (標準的なプラン)

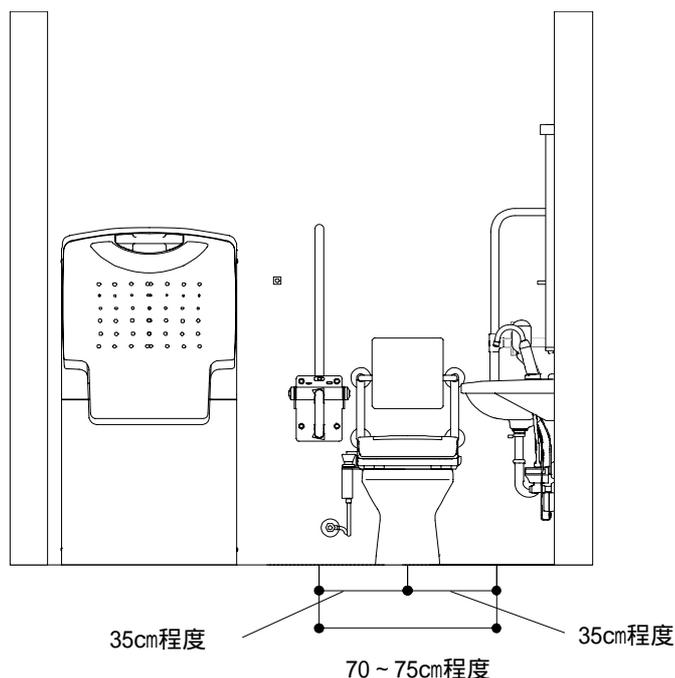
紙巻器は片手で切れるものとし、便器に腰掛けた状態と便器に移乗しない状態の双方から届くものとする
手荷物を置ける棚などのスペースを確保 (紙巻器の上部を棚として活用した例)



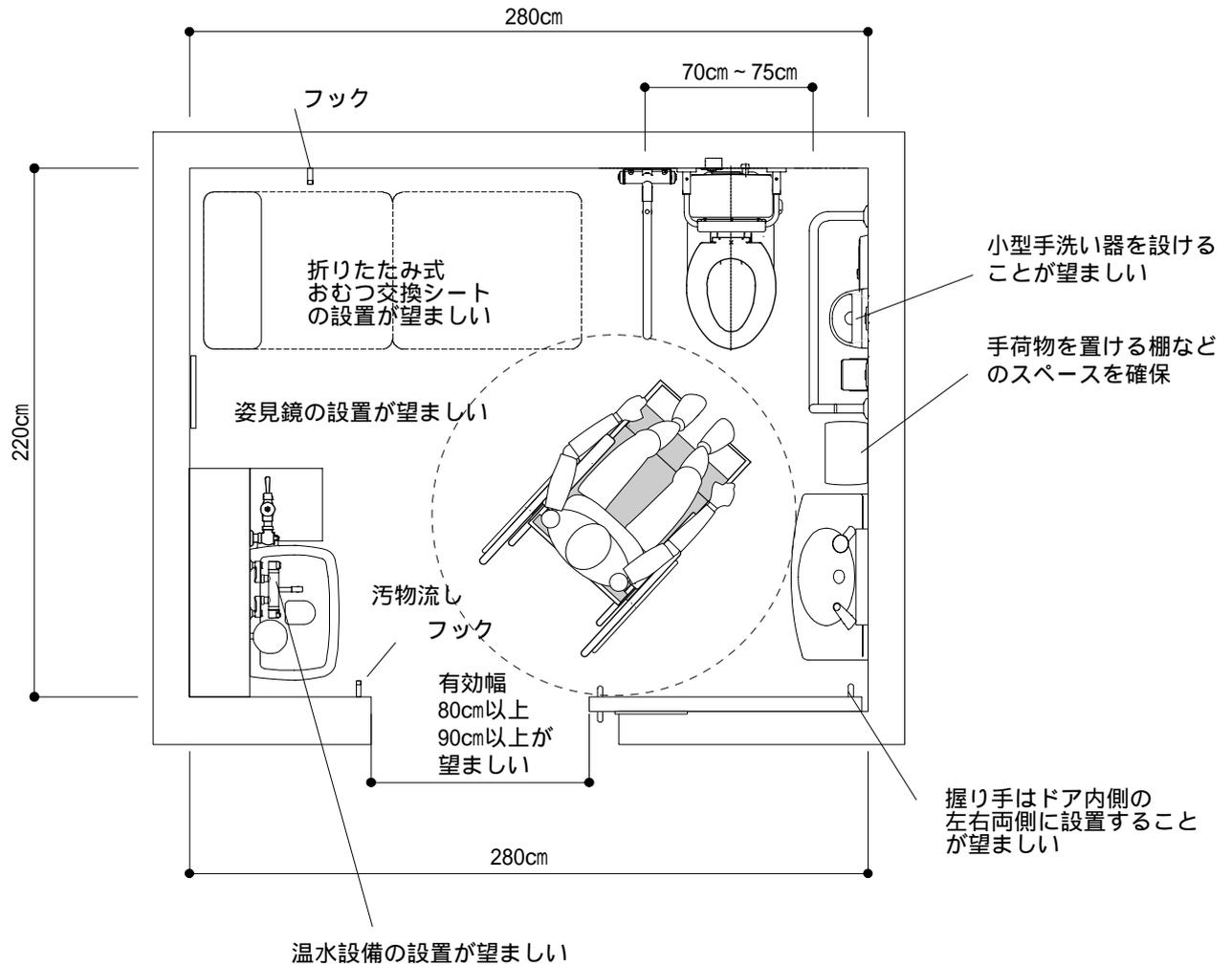


(コラム) 多機能トイレの便器脇手すり等の配慮事項

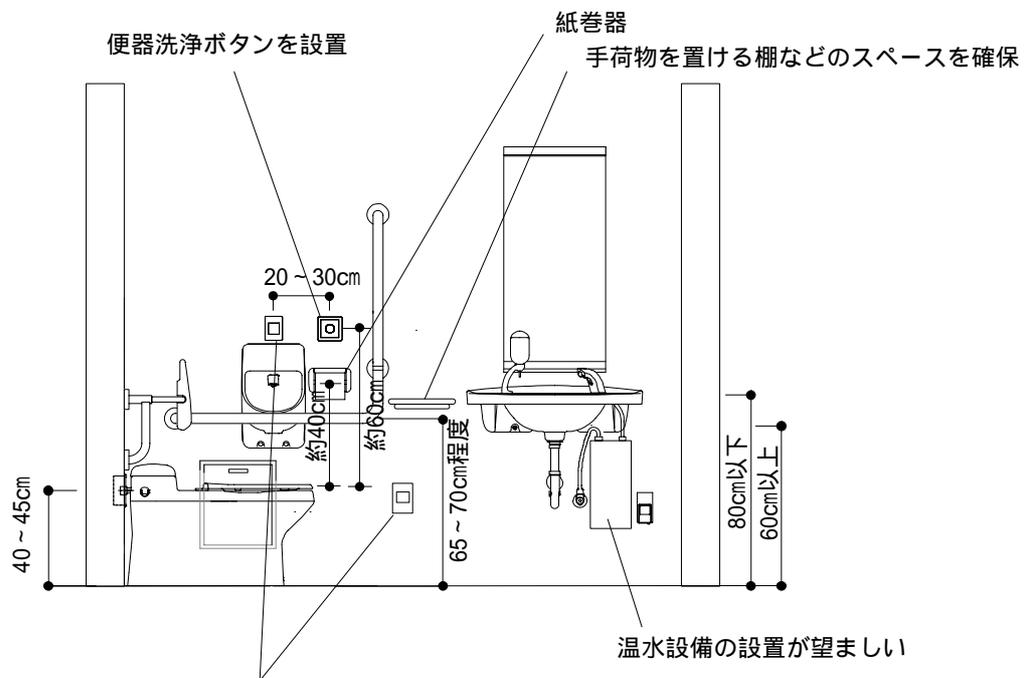
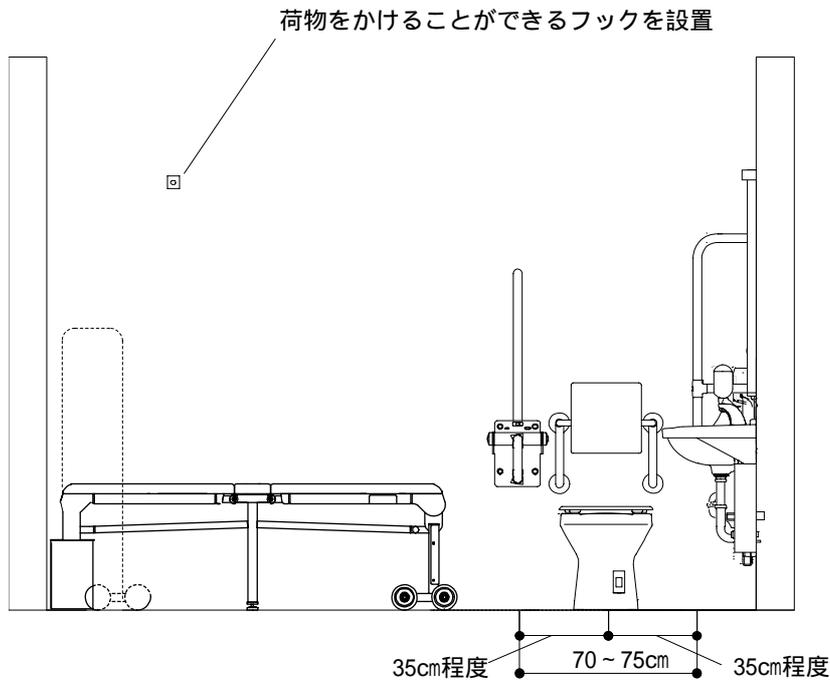
- ・重度の上肢障害のある利用者(例えば上肢の動作が困難な頸椎損傷や筋ジストロフィーの人)にとっては便器洗浄ボタン等の操作スイッチの壁面取り付け位置は低めが望ましいという結果が示されている(JIS S0026 の規格制定の事前検証「ぐっとトイレプロジェクト」による)。本整備ガイドラインでは壁面に取り付ける手すりの高さの目安を65~70cm程度と示しているが、操作スイッチ類を低めに設置するにあたり、手すりがスイッチや紙巻器類に干渉しないよう高さの決定に際しては十分な配慮が必要である。
- ・JIS S0026 では上図の配置・寸法を基本とするものの、JISの解説において“この規格に示す設置寸法以外のとなる場合”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 3-10：多機能トイレの例 2（望ましいプラン）



上図は、手動式引き戸の例を示したものであり、電動式引き戸を設ける場合は、室内構成も含めて工夫し、ドア開閉盤（内部）の設置位置等、車いす使用者が利用しやすくなるように配慮することが必要。



呼出しボタン・非常通報器を設置
 便器に腰掛けた状態・便器に移乗しない状態・床に転倒した状態
 いずれかから操作できるようにするため2箇所設置した例

「多機能トイレの便器脇手すり等の配慮事項」については、参考3-9のコラムを参照。

参考 3-11：多機能トイレへのカーテン設置について

- ・介助者が多機能トイレ内で待つことに配慮すると遮断カーテンの設置が望ましい、燃やされる・破られるといった防火面やモラル面での問題点、さらには、カーテンを手すり代わりとして使用される場合は危険であるといった安全面での問題点も指摘されている。
- ・多機能トイレ内にカーテンを設置する際には、上記の問題点を踏まえ、カーテンの素材、設置後の適切な管理などに十分配慮する必要がある。

乗車券等販売所・待合所・案内所

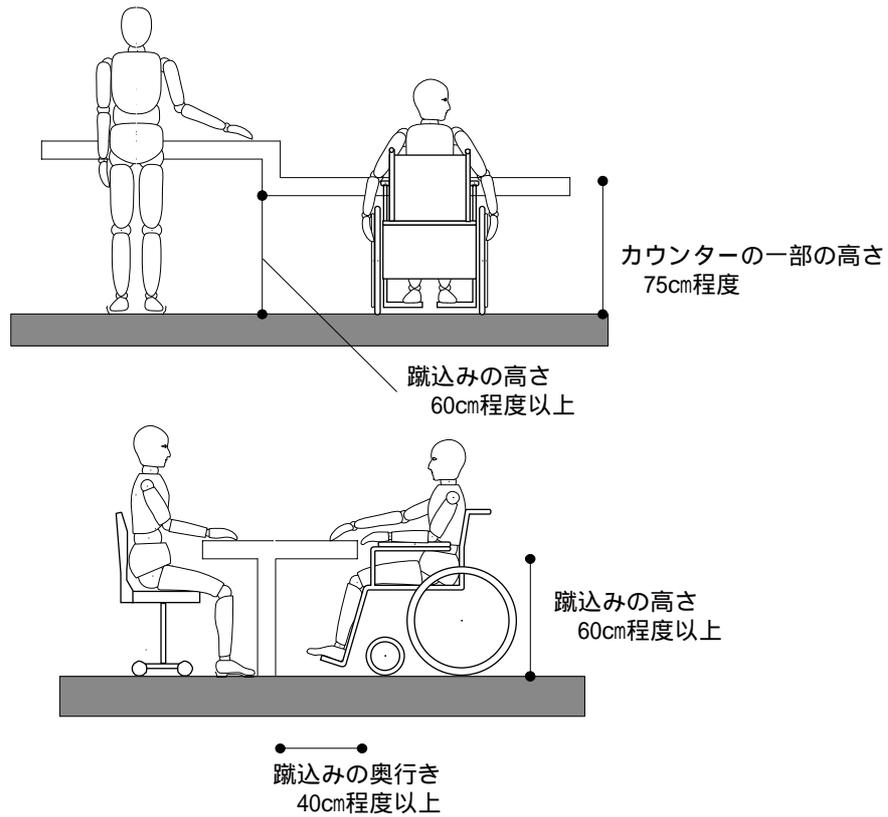
考え方	出札・案内等のカウンターは、構造上、車いす利用者にとって利用しにくいものもある。 特に、カウンターの高さや、蹴込みについて、考慮する必要がある。 カウンターの下部は、車いす使用者のひざやフットサポートなどが当たらないよう配慮する。
-----	---

ガイドライン		
カウンターの蹴込み	出札・案内カウンターの蹴込みの一部は高さ 60cm 程度以上、奥行き 40 cm 程度以上とする。	参考 3-12
視覚障害者の誘導	出札・案内カウンターの 1 か所に視覚障害者誘導用ブロックを敷設する。	参考 3-13
聴覚障害者の案内	筆談用のメモ用紙などを準備し、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が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、駅員及び旅客から見やすく、かつ旅客から手の届く位置に表示する。	
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 に適合する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 3-14
高さ	出札・案内カウンターの一部は、車いす使用者との対話に配慮して高さ 75cm 程度とする。	
奥行き	出札・案内カウンターのついたてまでの奥行きは、車いす使用者との対話に配慮して 30cm～40cm とする。	

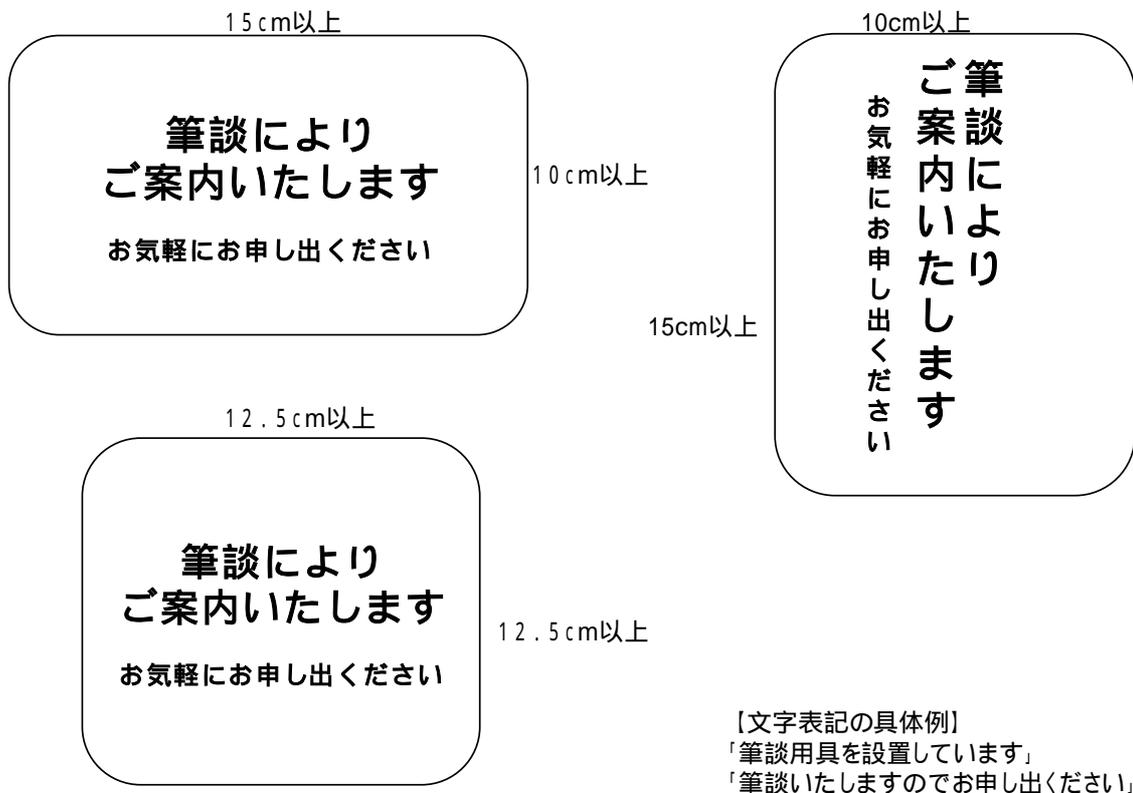
< 参考 >

<p>移動等円滑化基準 （乗車券等販売所、待合所及び案内所）</p> <p>第 16 条 乗車券等販売所を設ける場合は、そのうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>三 カウンターを設ける場合は、そのうち一以上は、車いす使用者の円滑な利用に適した構造のものであること。 ただし、常時勤務する者が容易にカウンターの前に出て対応できる構造である場合は、この限りでない。</p> <p>2 前項の規定は、待合所及び案内所を設ける場合について準用する。</p> <p>3 乗車券等販売所又は案内所（勤務する者を置かないものを除く。）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乗車券等販売所又は案内所に表示するものとする。</p>

参考 3-12 : カウンターの例

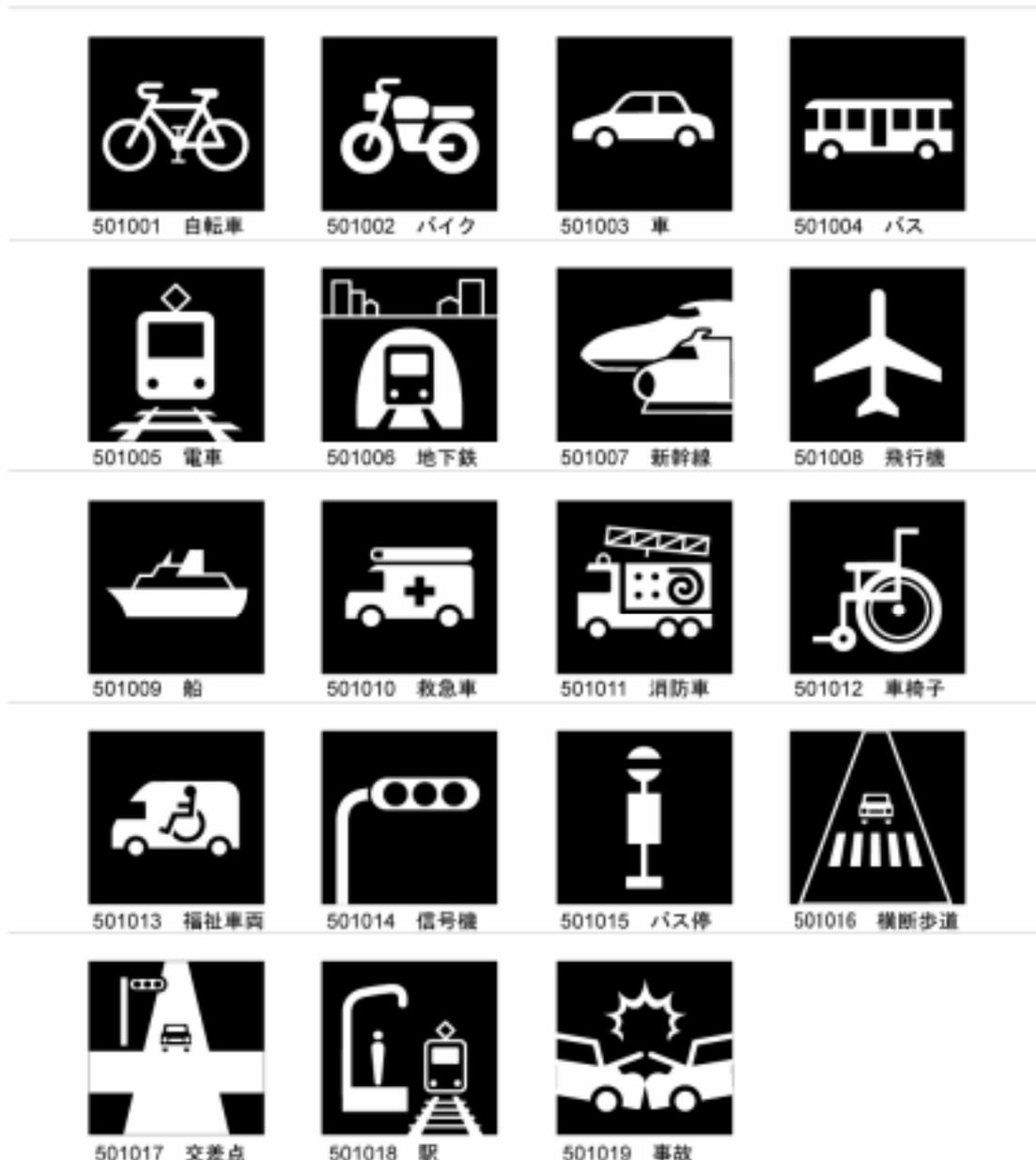


参考 3-13 : 筆談用具がある旨の表示例



参考 3-14 「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



(コミュニケーションボードの一例)

(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)

券売機

考え方	車いす使用者等であっても利用しやすい高さに券売機を設置し、車いす使用者が容易に券売機に接近できるように、蹴込みを設けるなどの配慮が必要である。操作性についても、タッチパネル式は視覚障害者が利用できないため、テンキーを設けるなどの配慮が必要である。
-----	---

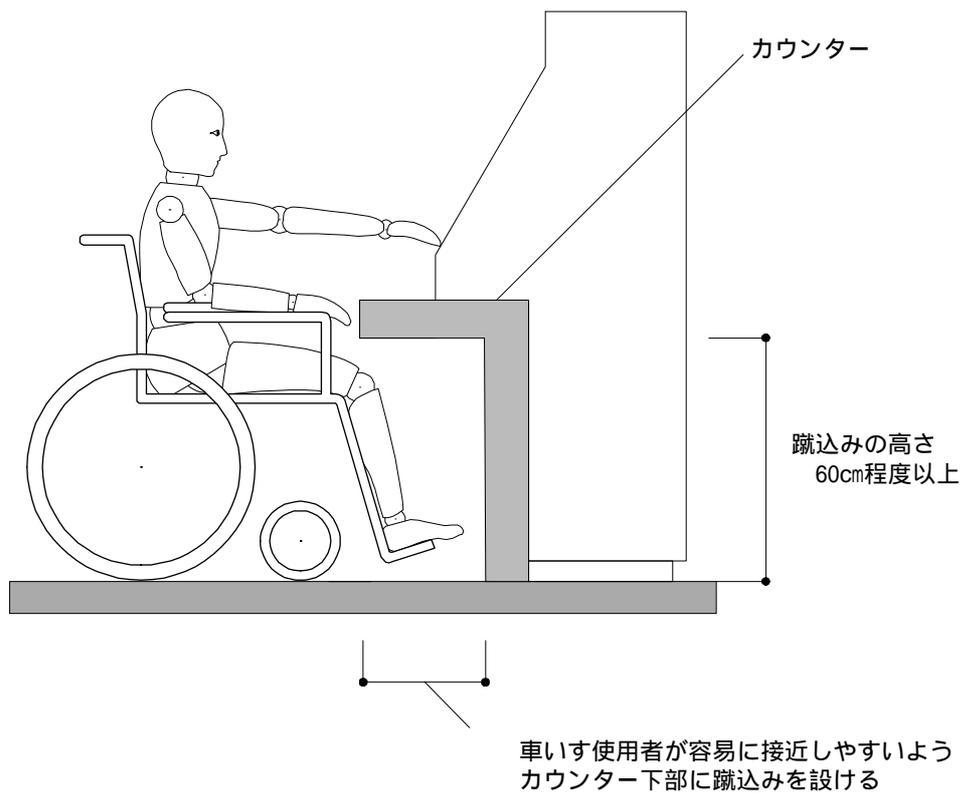
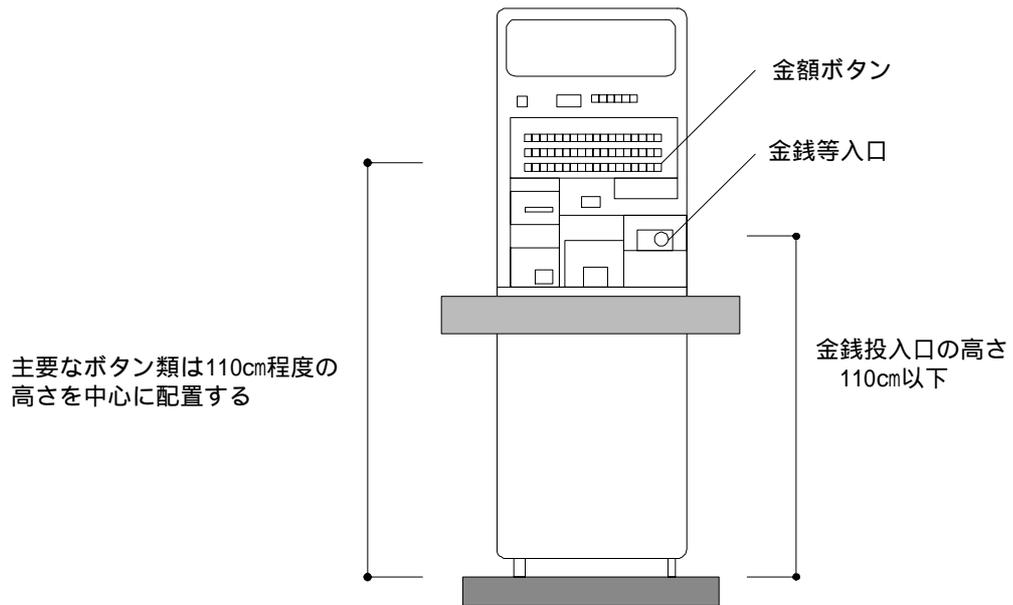
ガイドライン		
1以上の券売機は以下の構造のものとする。		
高さ	金銭投入口は、車いす使用者が利用しやすい高さとする。主要なボタンは、110cm程度の高さを中心に配置する。金銭投入口の高さは、110cm以下とすることが望ましい。	参考 3-15
金銭投入口	金銭投入口は、硬貨を複数枚同時に入れることができるものとする。金銭投入口・カード投入口等は、周囲とコントラストのある縁取りなどにより識別しやすいものとする。ことが望ましい。	参考 3-17
蹴込み	車いす使用者が容易に接近できるよう、カウンター下部に高さ60cm程度以上の蹴込みを設ける。	参考 3-16
呼出装置	緊急時や故障時、問い合わせが必要な時に、駅係員に連絡できるよう、インターホン又は呼出ボタンを設けることが望ましい。聴覚障害者等話し言葉によるコミュニケーションが困難な障害者の利用に配慮し、駅係員に連絡中である旨や駅係員が向かっている旨を表示する設備を設けることが望ましい。インターホン、呼出ボタンなどは利用者にとって使用しやすい高さ、構造とすることが望ましい。	
障害者割引ボタン	障害者割引切符がある場合には、当該割引切符を示すボタンを配置することが望ましい。	参考 3-18
画面	タッチパネル式の表示画面・操作画面及びボタン表示の配色については、参考 2-5 を参考とした色使い、色の組み合わせとし、色覚障害者の利用に配慮することが望ましい。タッチパネル式の表示画面・操作画面の文字はゴシック体が望ましく、またできる限り大きな表示とする。表示画面・操作画面は、外光・照明の反射により、見にくくならないよう配慮することが望ましい。	参考 2-5
視覚障害者を誘導する券売機は以下の構造のものとする。		
点字表示	運賃等の主要なボタンには点字を併記する。点字による表示方法は JIS T0921 規格にあわせたものとする。上記券売機には、操作可能なすべてのボタン、投入・取出口を示す点字を併記することが望ましい。点字の表示位置については、JIS T0921 規格（縦方向に並ぶ操作ボタンの場合はその左側、横方向に並ぶボタンはその上側（スペース上やむを得ない場合は除く。））にあわせたものとする。複数社の乗り入れ区間では、乗り換えボタンなどにも点字を併記することが望ましい。点字は、はがれにくいものとする。	
ボタン	点字ボタンの料金表示は、周辺との明度の差を大きくする等して弱視者の利用に配慮することが望ましい。	

点字運賃表	<p>券売機の横に点字運賃表を設置する。点字による表示方法は JIS T0921 規格にあわせたものとする。</p> <p>点字運賃表の駅名の表示順序は 50 音順とすることを原則とし、見出しを設ける。</p> <p>点字運賃表は、可能な限り大きな文字でその内容を示すこと等により弱視者が容易に運賃を把握できるようにすることが望ましい。</p> <p>点字の上に文字が重ならないように配置することが望ましい。</p>	
テンキー	<p>タッチパネル式の場合は、点字表示付きのテンキーを設置する。</p> <p>テンキーを設置した券売機には音声案内を設置する。</p> <p>機器メーカーと共同して統一化を図ることが望ましい。</p>	

< 参考 >

移動等円滑化基準
(券売機)
<p>第 17 条 乗車券等販売所に券売機を設ける場合は、そのうち一以上は、高齢者、障害者等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、乗車券等の販売を行う者が常時対応する窓口が設置されている場合は、この限りでない。</p>

参考 3-15 : 券売機の例



参考 3-16 : 車いすフットサポート部分に支障のないような蹴込みを設けた券売機の例



(左図はつくばエクスプレス券売機、右図は仙台空港駅)

参考 3-17 : 券売機の金銭投入口等を縁取りした例



参考 3-18 : 券売機の障害者割引切符を示すボタンの例

- ・ 障害者割引切符を示す「福祉」ボタン



休憩等のための設備

考え方	大規模な旅客施設においては、長距離移動に配慮し、高齢者、障害者等が休憩するための設備を設置することが必要である。また、乳幼児連れの旅客のための施設を配置することが望ましい。
-----	--

ガイドライン	
ベンチ等	高齢者・障害者等の長距離移動、長時間立位が困難であること、知的障害者、精神障害者及び発達障害者等の知覚面又は心理面の働きが原因で発現する疲れやすさや服薬の影響等による疲れやすさ等に配慮し、旅客の移動を妨げないように配慮しつつ主な経路上に休憩のためのベンチ等を設ける。 ベンチの形状は、巧緻な操作が困難である障害者等に配慮し、はね上げ式や折りたたみ式を避け、固定式とすることが望ましい。
待合室	待合室を設ける場合には、車いす使用者、ベビーカー使用者等の利用に配慮し、130cm 以上 × 75cm 以上のフリースペースを設けることが望ましい。
水飲み台	水飲み台を設ける場合は、旅客の移動を妨げないように配慮する。車いす使用者が使いやすいよう、高さは 70～80cm とする。壁付きの場合には、蹴込みの高さは 60cm 程度、奥行きは 35～40cm 程度とする。
授乳室等	授乳室やおむつ替えのできる場所を設け、ベビーベッドや給湯設備等を配置することが望ましい。

< 参考 >

移動等円滑化基準
(休憩設備)
第 18 条 高齢者、障害者等の休憩の用に供する設備を一以上設けなければならない。ただし、旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれのある場合は、この限りでない。

その他の設備

考え方	<p>旅客施設においては、急病の際に安静をとるための施設を配置することが望ましい。</p> <p>公衆電話は、車いす使用者にとっては金銭投入口やダイヤルの位置が高い場合には利用しにくく、また、視覚障害者や聴覚障害者、高齢者及び外国人にとっては電話機の利用が困難である。電話の設置や通信機器が利用できる環境整備については、通信事業者が行う事項であるが、電話置台、電話機種への配慮が必要となる。聴覚障害者にとっては、緊急時等において、携帯電話のメール機能・インターネット機能を利用した情報の取得や外部との連絡手段の確保が有効であることに配慮が必要である。</p>
-----	---

ガイドライン		
救護室		急病人やけが人等が休むための救護室を設けることが望ましい。
A E D		誰もが分かりやすく使いやすい位置に AED（自動体外式除細動器）を設置するとともに、使用方法をわかりやすく表示する。
環境 明るさ		旅客施設内の主要な施設内は、高齢者、障害者等が見やすいよう十分な明るさとする。
電話		電話機を設ける場合は、旅客の移動を妨げないよう配慮する。
	高さ	電話機の1台以上について、電話台の高さを70cm程度とし、電話置台の台下の高さを60cm程度以上とする。
	ボタン等の高さ	ダイヤルやボタンの高さは、90～100cm程度とする。
	蹴込み	蹴込みの奥行きは45cm以上確保する。
	電話機	少なくとも1台は音声増幅装置付電話機を設けることが望ましい。この場合、見やすい位置にその旨を表示する。 外国人の利用の多い旅客施設には、英語表示の可能な電話を設置することが望ましい。 補聴器利用者などが電話を利用しやすいよう、公衆電話の周辺では電磁波が発生しないよう配慮する。
F A X ・ 通信環境等		聴覚障害者が外部と連絡をとれるよう、自由に利用できる公衆FAXを設置することや、携帯電話やPHS等が利用できる環境とすることが望ましい。

第2部 個別の旅客施設に関するガイドライン

1. 鉄軌道駅

鉄軌道駅の改札口

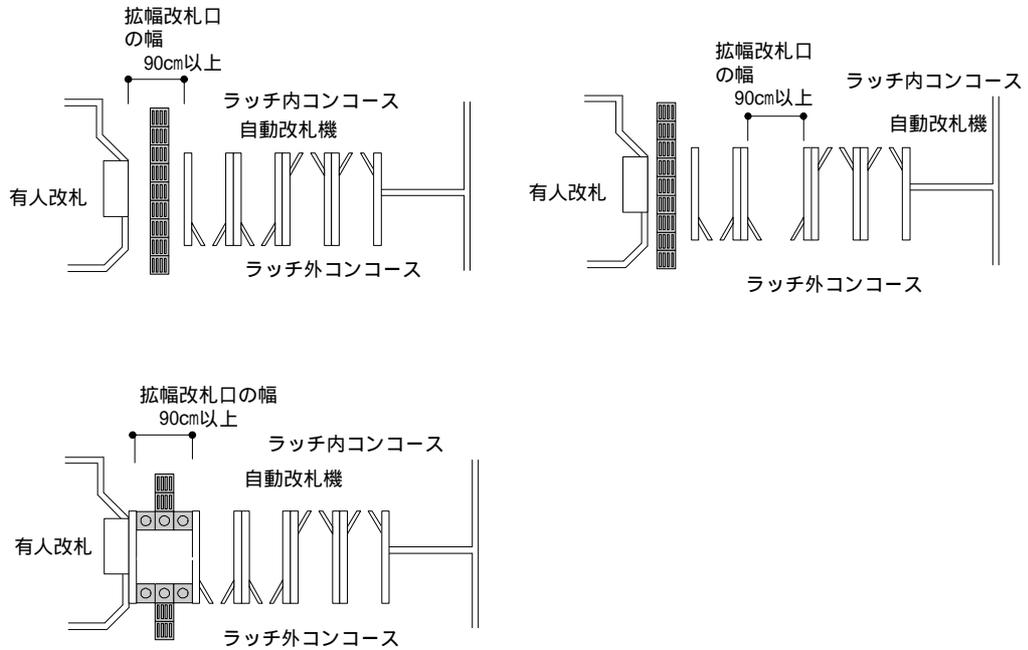
考え方	<p>改札口を車いすで通過する場合、既設の幅では利用が困難な場合が多く、荷物等の搬入口などを利用し特別なルートで移動している例もあるが、一般の旅客と同様に改札口を利用できることが望ましい。また、改札機の自動化が進んでいるが高齢者や視覚障害者、妊産婦等にとって利用困難な場合があるため有人改札口を併設することが望ましい。</p> <p>改札口は、視覚障害者が鉄軌道を利用する際の起終点となる場所であるとともに、駅員とコミュニケーションを図り、人的サポートを求めることのできる場所でもあることに配慮し、その位置を知らせる音響案内を設置する。</p>
-----	--

ガイドライン		
拡幅改札口	<p>車いす使用者の動作に対する余裕を見込み、幅 90cm 以上の拡幅改札口を 1 か所以上設置する。</p> <p>有人改札口を拡幅改札口とする場合には、さらに自動改札機の 1 か所以上を拡幅改札口とすることが望ましい。</p>	参考 4-1
有人改札口	<p>有人改札口を設置する場合には、以下の措置を図る。</p>	
視覚障害者の誘導	<p>有人改札口に視覚障害者誘導用ブロックを敷設する。</p>	
聴覚障害者の案内	<p>筆談用のメモなどを準備し、聴覚障害者とのコミュニケーションに配慮する。</p> <p>この場合においては、当該設備を保有している旨を表示し、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が図れるように配慮する。</p> <p>筆談用具がある旨の表示については、駅員及び旅客から見やすく、かつ旅客から手の届く位置に表示する。</p>	参考 3 - 13
コミュニケーションボード	<p>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 に適合する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。</p>	参考 3-14
ローカウンターの高さ 蹴込み	<p>有人改札口のカウンターの一部は、車いす使用者との対話に配慮して高さ 75cm 程度とすることが望ましい。</p> <p>上記高さのカウンターの蹴込みは、高さ 60cm 程度以上、奥行き 40cm 程度以上とすることが望ましい。</p>	参考 3-12 参考 4-2
自動改札機	<p>自動改札機を設ける場合は、当該自動改札機又はその周辺において当該自動改札口への進入の可否を示すとともに、乗車券等挿入口を色で縁取るなど識別しやすいものとする。</p> <p>進入可否表示の配色については、参考 2-5 を参考とした色使い、色の組み合わせとし、色覚障害者の利用に配慮することが望ましい。</p>	
音響案内	<p>改札口の位置を知らせるよう、音響案内装置を設置する。ただし、乗換専用改札口はこの限りではない。</p> <p>有人改札口が併設されている場合には、有人改札口に上記音響案内装置を設置する。（具体的な音響例は参考 2-20 を参照）</p>	参考 2-20

< 参考 >

<p>移動等円滑化基準</p> <p>(改札口)</p> <p>第19条 鉄道駅において移動等円滑化された経路に改札口を設ける場合は、そのうち一以上は、幅が八十センチメートル以上でなければならない。</p> <p>2 鉄道駅において自動改札機を設ける場合は、当該自動改札機又はその付近に、当該自動改札機への進入の可否を、容易に識別することができる方法で表示しなければならない。</p>
--

参考 4-1：改札口の例



注：改札口における視覚障害者誘導用ブロックは、敷設の一例を示したものである。

参考 4-2：有人改札へのローカウンター設置事例



鉄軌道駅のプラットホーム

考え方	<p>プラットホームにおいては、転落防止のための措置を重点的に行う必要がある。特に視覚障害者の転落防止の観点から、ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロック等の措置を講ずる。プラットホームと列車の段差をできる限り平らにし、隙間をできる限り小さくするとともに、やむをえず段差や隙間が生じる場合は、段差・隙間解消装置や渡り板により対応する。その場合、迅速に対応できるよう体制を整える必要がある。段差・隙間をできる限り小さくするため、新設駅や大規模改良駅においては、その立地条件を十分に勘案し、可能な限りプラットホームを直線に近づける配慮が必要である。</p>
-----	--

ガイドライン			
表面	滑りにくい仕上げとする。	参考 4-3	
横断勾配	排水等のため横断勾配を設ける必要がある場合、当該横断勾配は1%を標準とする。		
転落防止柵	<p>線路側以外のプラットホーム両端には危険を防止するために、建築限界に支障しない範囲で高さ110cm以上の柵を設ける。</p> <p>線路側以外のプラットホーム両側に、点状ブロックを敷設する。</p> <p>なお、敷設幅は60cm程度（少なくとも40cm以上）とすることが望ましい。</p> <p>線路側ホーム面において、列車が停車することがない等乗降に支障のない範囲については、柵を設置することが望ましい。</p>	参考 4-4-1	
転落防止措置	<p>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る転落防止措置を講ずる。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る転落防止措置を講ずる。</p> <p>上記以外のプラットホームにおいては、ホームドア、可動式ホーム柵、ホーム縁端警告ブロック、点状ブロック等による転落防止措置を講ずる。</p>	参考 4-5	
ホーム ドア	<p>ホームドアを設置する場合には、乗降時の安全性の観点から以下の措置を図る。</p> <p>車両ドアとの間の閉じこめやはさみこみ防止措置を図る。</p> <p>ドアの開閉を音声や音響で知らせることが望ましい。</p> <p>ホームドアの開口部には点状ブロックを敷設する。</p>		
可動式 ホーム柵	<p>可動式ホーム柵を設置する場合には、乗降時の安全性の観点から以下の措置を図る。</p> <p>車両ドアとの間の閉じこめやはさみこみ防止措置を図る。</p> <p>ドアの開閉を音声や音響で知らせることが望ましい。</p> <p>ホーム柵から身を乗り出した場合及びスキー板、釣り竿等長いものを立てかけた場合の接触防止対策や乗務員の出発監視の点から適当な柵の高さとする。</p> <p>可動式ホーム柵の開口部には点状ブロックを敷設する。</p>		参考 4-6
点状 ブロック	<p>階段等から連続して敷設された誘導用の線状ブロックとホーム縁端部の点状ブロックとが交わる箇所（T字部）については、誘導用の線状ブロックと縁端部の点状ブロックとの間に点状ブロックを敷設する。</p>		参考 4-4-2

	ホーム 縁端警告 ブロック	<p>ホーム縁端警告ブロックは、鉄軌道駅におけるプラットホーム縁端部の警告のために敷設する。なお、プラットホーム上であっても、これ以外の場所には敷設しない。</p> <p>プラットホームの縁端から 80cm 以上離れた場所に、プラットホーム長軸方向に沿って連続的に敷設する。また、原則としてプラットホームの縁端からホーム縁端警告ブロックまでの距離は、最大でも 100cm 程度とする。</p> <p>内方線がホーム内側に位置するものとする。</p> <p>プラットホーム上の柱などの構造物は、上記方法により敷設されるホーム縁端警告ブロックと干渉しないよう配慮する。やむを得ずホーム縁端警告ブロックがホーム縁端付近の柱など構造物と干渉する場合には、連続して敷設し、当該部分を切り取る形とする。ただし、ホーム縁端警告ブロックと構造物との間に隙間を設けずに敷設する。</p> <p>この場合、利用者が構造物と衝突した際の安全性を考慮すると、柱などの構造物にはクッションなどを設けることが望ましい。</p> <p>島式ホームにおいては、向かい合うホーム縁端警告ブロックの内方線の中心と中心とを結ぶ距離を 60cm 以上確保することを原則とする。</p> <p>ただし、やむを得ない場合は、内方線の中心と中心とを結ぶ距離を 40cm 以上確保する。</p> <p>また、40cm 以上確保できない場合は、点状ブロックを敷設し、内方線は敷設しない。</p>	<p>参考 4-3</p> <p>参考 4-4-3</p> <p>参考 4-4-1</p>
転落時の 安全確保措置	<p>ホームドア、可動式ホーム柵を設置できない場合には、以下の転落時の安全確保措置を講じることが望ましい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・プラットホーム転落時の被害軽減を図るため、非常時に列車を停止させるための押しボタン又は転落検知マットを設置する。この場合、当該押しボタンは操作しやすい位置に設置するとともに、その位置、機能について、一般利用者へ周知する。 ・プラットホームから転落した際、列車を避ける待避場所を設置する。 		
乗降位置表示	<p>プラットホーム床面等において、一般乗降口位置、車いすスペースに近接する乗降口位置、優先席に近接する乗降口位置、その他列車種別に応じた乗降口位置を表示する。</p> <p>車両数・列車停車位置が固定している場合（指定席車両のものに限る。）には、プラットホーム床面等において号車番号等を表示することが望ましい。</p> <p>ホームドア又は可動式ホーム柵を設置する場合には、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。）により開口部左脇に表示することが望ましい。</p>		参考 4-7
連絡装置	<p>駅係員と連絡ができるよう、プラットホーム上のわかりやすい位置（案内サイン設置位置等）にインターホンを設置することが望ましい。その場合、その位置の上部などにおいてわかりやすい案内表示を設ける。</p>		参考 4-8
電車とプラットホームの段差及び隙間	<p>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、下記に示す渡り板の配備、段差解消装置を設置する。</p>		参考 4-9-1

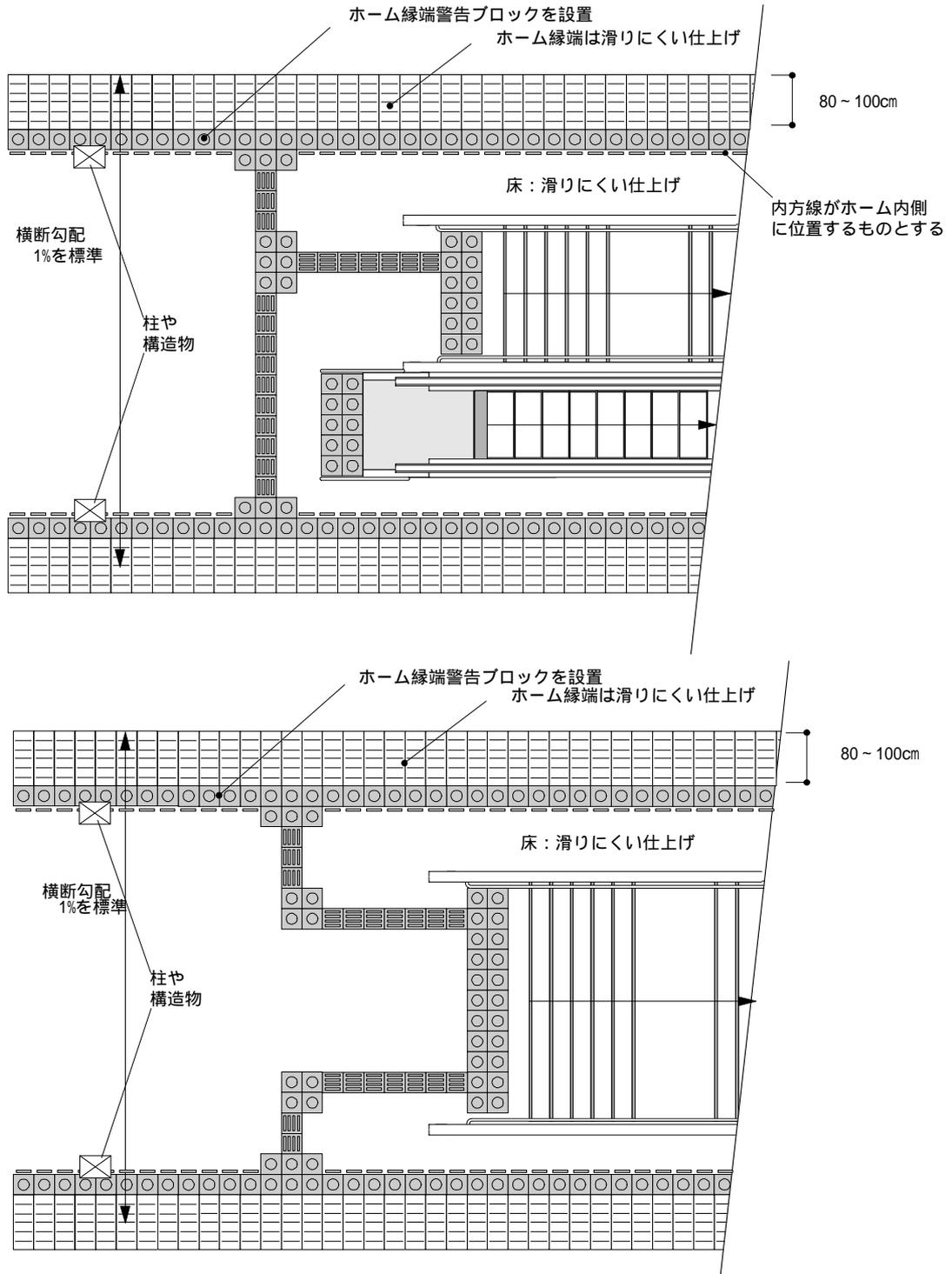
<p>渡り板、段差・隙間解消装置</p>	<p>渡り板を速やかに設置できる場所に配備する。 渡り板は、幅 80cm 以上、使用時の傾斜は 10 度以下として十分な長さを有するもの、耐荷重 300kg 程度のものとする。ただし、構造上の理由により傾斜角 10 度以下の実現が困難な場合には、車いすの登坂性能等を考慮し、可能な限り傾斜角 10 度に近づけるものとする。 渡り板のホーム側接地面には滑り止めを施し、かつ、渡り板の車両側端部にひっかけり等を設けること等により、使用時にずれることのないよう配慮する。 車両・ホーム等の構造上の理由により渡り板が長く、また、傾斜角が急（概ね 10 度を超える）となる場合には、脱輪を防止するよう左右に立ち上がり等を設けることが望ましい。</p> <p>（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。</p>	<p>参考 4-9-2</p>
<p>隙間の警告</p>	<p>隙間が大きいため転落する危険を生じさせるおそれがある場合は回転灯等を設置して警告する。また、音声でその旨を警告する。</p>	
<p>列車接近の警告・案内</p>	<p>音声や音響による案内で、列車の接近、その列車の停止・通過、乗車可否（回送の場合は回送である旨）、列車種別、行き先、次停車駅名を知らせる。 光や文字による情報で、列車の接近、その列車の停止・通過、乗車可否（回送の場合は回送である旨）、列車種別、行き先、次停車駅名を知らせる。</p>	
<p>プラットフォーム上のベンチ等</p>	<p>高齢者・障害者等の長距離移動、長時間立位が困難であること、知的障害者、精神障害者及び発達障害者等の知覚面又は心理面の働きが原因で発現する疲れやすさや服薬の影響等による疲れやすさ等に配慮し、旅客の乗降・移動を妨げないように配慮しつつプラットフォーム上にベンチ等を設ける。 プラットフォーム上に設置するベンチは、巧緻な操作が困難な障害者等の利用に配慮し、はね上げ式や折りたたみ式を避け、固定式とすることが望ましい。</p>	
<p>待合室</p>	<p>プラットフォーム上に待合室を設ける場合には、車いす使用者、ベビーカー使用者等の利用に配慮し、130cm 以上×75cm 以上のフリースペースを設けることが望ましい。</p>	
<p>プラットフォーム上の設置物</p>	<p>壁面や柱などに取り付ける看板などは通行の支障にならないように設置する。 売店、ベンチ、ゴミ箱等を設置する場合は、車いす使用者や視覚障害者、一般利用者等の通行の支障にならないようにすることが望ましい。 弱視者が上記設置物を認識できるよう、色はプラットフォームの床面とコントラストを確保した色とすることが望ましい。</p>	
<p>プラットフォーム上の柱の識別</p>	<p>弱視者が柱を認識できるよう、柱の色あるいは柱の下端部の色はプラットフォーム床面とコントラストを確保する。</p>	<p>参考 4-10</p>
<p>プラットフォームの明るさ</p>	<p>プラットフォームは両端部まで、高齢者や弱視者の移動等円滑化のため、採光や照明に配慮する。</p>	
<p>駅名標示</p>	<p>到着する駅名を車内で表示する場合を除き、車内から視認できる高さに駅名標を表示する。 到着する駅名を車内で表示する場合を除き、車内のどの位置からも視認できるよう駅名標の配置間隔に配慮する。</p>	<p>参考 4-11 参考 4-12</p>
<p>停車駅案内</p>	<p>コンコースからプラットフォームに至る箇所等に、行き先方向ごとに停車駅がわかるよう案内表示をすることが望ましい。 列車種別ごとの停車駅がわかるよう案内表示をすることが望ましい。</p>	

<p>階段の音響案内</p>	<p>ホーム上にある出口へ通ずる階段位置を知らせるため、階段始端部の上部に音響案内装置を設置する。ただし、ホーム隙間警告音、列車接近の警告音などとの混同、隣接ホームの音源位置との錯誤によって危険が避けられない場合は、この限りではない。 音響案内を行うスピーカーの設置にあたっては、空間特性・周辺騒音に応じて、設置位置、音質、音量、ホーム長軸方向への狭指向性等を十分配慮のうえ設置する。(具体的な音響案内例は参考2-25を参照)</p>	<p>参考 2-25 参考 2-28</p>
<p>音響計画</p>	<p>指向性スピーカー等の活用により、音声・音響案内、案内放送の錯綜を避けた音響計画を実施することが望ましい。</p>	

< 参考 >

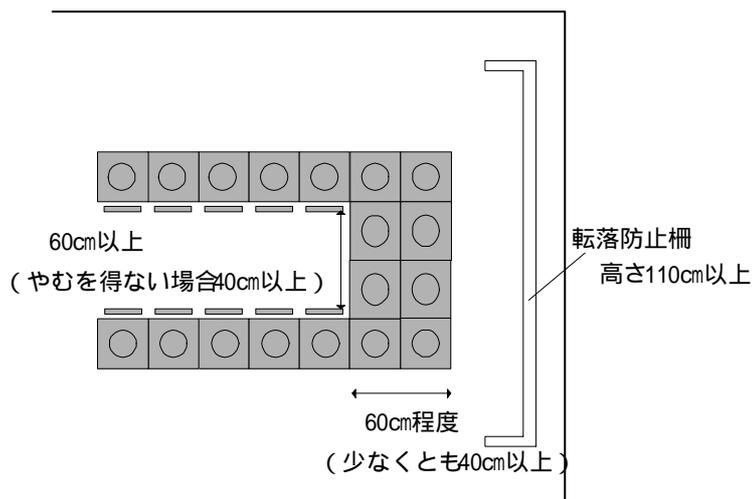
<p>移動等円滑化基準</p>
<p>(プラットフォーム)</p> <p>第20条 鉄道駅のプラットフォームは、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>一 プラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔は、鉄道車両の走行に支障を及ぼすおそれのない範囲において、できる限り小さいものであること。この場合において、構造上の理由により当該間隔が大きいときは、旅客に対しこれを警告するための設備を設けること。</p> <p>二 プラットホームと鉄道車両の旅客用乗降口の床面とは、できる限り平らであること。</p> <p>三 プラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面との隙間又は段差により車いす使用者の円滑な乗降に支障がある場合は、車いす使用者の円滑な乗降のために十分な長さ、幅及び強度を有する設備が一以上備えられていること。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> <p>四 排水のための横断勾配は、一パーセントが標準であること。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> <p>五 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。</p> <p>六 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フォーム(鋼索鉄道に係るものを除く。)にあっては、ホームドア又は可動式ホームさく(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、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備)が設けられていること。</p> <p>七 前号に掲げるプラットフォーム以外のプラットフォームにあっては、ホームドア、可動式ホームさく、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備が設けられていること。</p> <p>八 プラットホームの線路側以外の端部には、旅客の転落を防止するためのさくが設けられていること。ただし、当該端部に階段が設置されている場合その他旅客が転落するおそれのない場合は、この限りでない。</p> <p>九 列車の接近を文字等により警告するための設備及び音声により警告するための設備が設けられていること。ただし、電気設備がない場合その他技術上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。</p> <p>十 照明設備が設けられていること。</p> <p>2 前項第四号及び第九号の規定は、ホームドア又は可動式ホームさくが設けられたプラットフォームについては適用しない。</p> <p>(車いす使用者用乗降口の案内)</p> <p>第21条 鉄道駅の適切な場所において、第三十二条第一項の規定により列車に設けられる車いすスペースに通ずる第三十一条第三号の基準に適合した旅客用乗降口が停止するプラットフォーム上の位置を表示しなければならない。ただし、当該プラットフォーム上の位置が一定していない場合は、この限りでない。</p>

参考 4-3：プラットホームの例



注：プラットホーム上の視覚障害者誘導用ブロックの配置方法については、従来のガイドラインで示されたものを変更している。屈曲部の配置方法については、他の場所における配置方法と統一することとした。

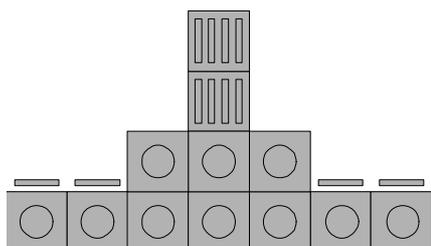
参考 4-4-1：ホーム始終端部における敷設方法の例



線路側ホーム面において、列車が停車することない等乗降に支障のない範囲については、柵を設置することが望ましい。

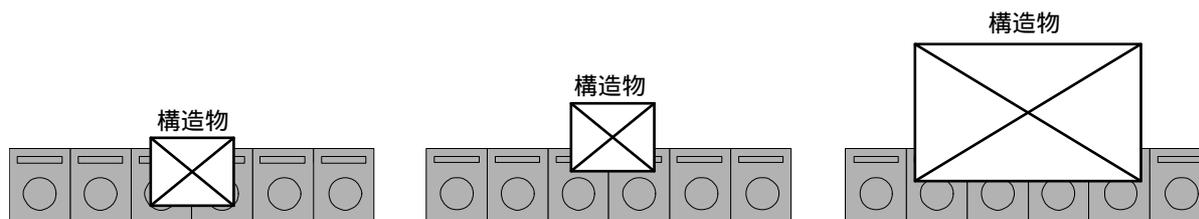
参考 4-4-2

T字部における敷設



参考 4-4-3

構造物と干渉する場合の敷設



「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン 追補版」(平成14年12月)の策定にあたり実施した「コの字迂回敷設部分と連続敷設部分の歩行実験」の結果、被験者の90%から連続敷設を支持する回答を得たことから、上図の連続敷設方式を採用し、また構造物と衝突した際の安全性を考慮し、柱などの構造物にはクッションなどを設けることが望ましいとしている。このような敷設方法とした理由として、「迂回すると方向や位置がわからなくなる。」「構造物の線路側のブロックが無くなるのは困る。」「連続敷設が簡潔で分かりやすい。連続敷設は構造物に触れることができる。触れることで安全を確認する。」「ホーム縁端からの距離が一定である。」等の意見があった。

参考 4-5 : ホームドアの例



参考 4-6 : 可動式ホーム柵の例



*左図では、車いすスペースに近接する乗降口の乗降位置において、部分的に嵩上げし、段差解消が図られている。



参考 4-7：乗降位置表示の例

ホーム床面に車両番号と車両連結部を明示した事例



ホームドアへ車両番号と車いすスペース位置、床面へのドア位置を明示した事例



扉位置が異なる車両（3扉車又は4扉車）の乗車位置を示すとともに、前列車が発車して当該列が発車するまでの間、足元の電光掲示を光らせて当該列車の乗車位置を知らせている事例



乗降位置の床面を識別しやすい色とし、扉番号を示し、電車到着を光で知らせている事例



視覚障害者誘導用ブロックの突起による乗降口位置表示例



参考 4-8：駅員連絡装置の例

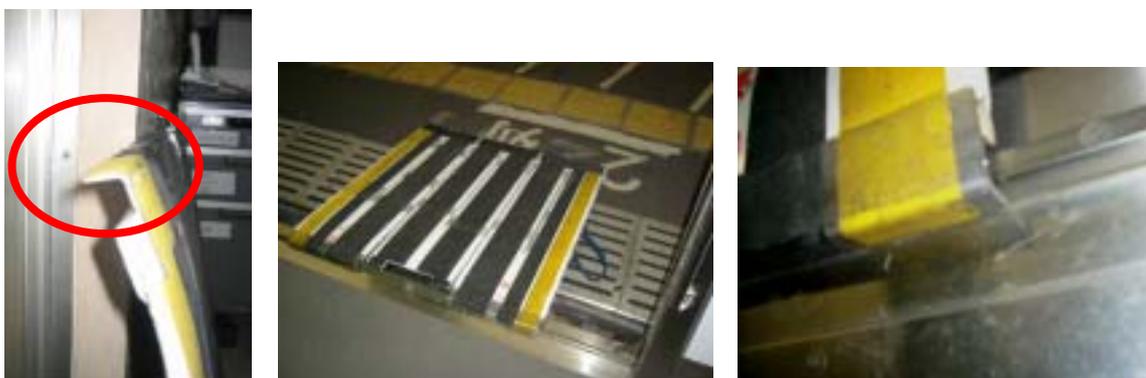


参考 4-9-1：ホームと車両の段差 5mm を実現した例

- ・ホームと車両のすき間をできる限り小さくするため、車両限界からの離れを $52\text{mm} \pm 2\text{mm}$ という精度で先端タイルが設置された。これは全ての駅のホームを直線で構成することにより可能となった。また、荷重条件による車両床高さの変動が少ない鉄輪式リニアモータシステムの台車の特徴を活かし、ホーム床と車両床のレベル差を $\pm 5\text{mm}$ に調整することでほぼ完全なフラット化が図られた。



参考 4-9-2：渡り板の車両側端部にひっかかりを設けている例



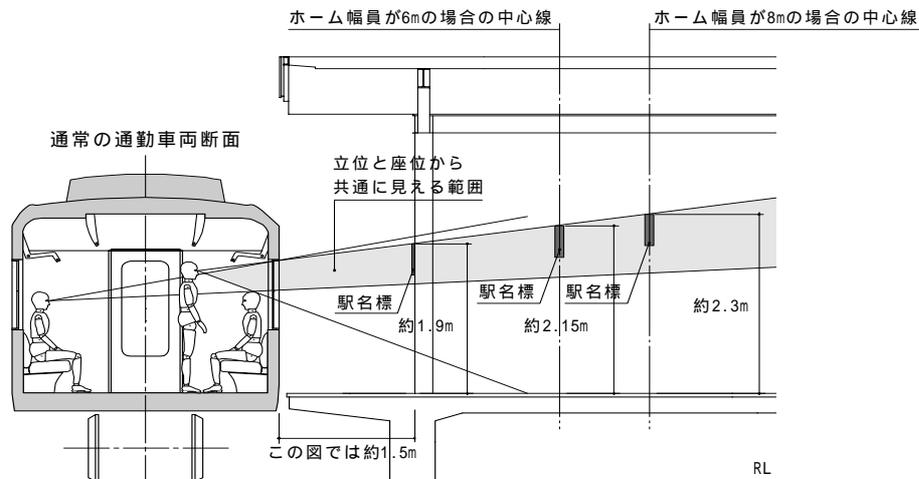
参考 4-10：ホーム床面と柱の識別しやすい例

- ・ホーム床面と柱の境界部分の色を変えることで柱の存在を目立たせている。(左写真)
- ・柱全体を床面と異なる色とすることで柱の存在を目立たせている。(右写真)



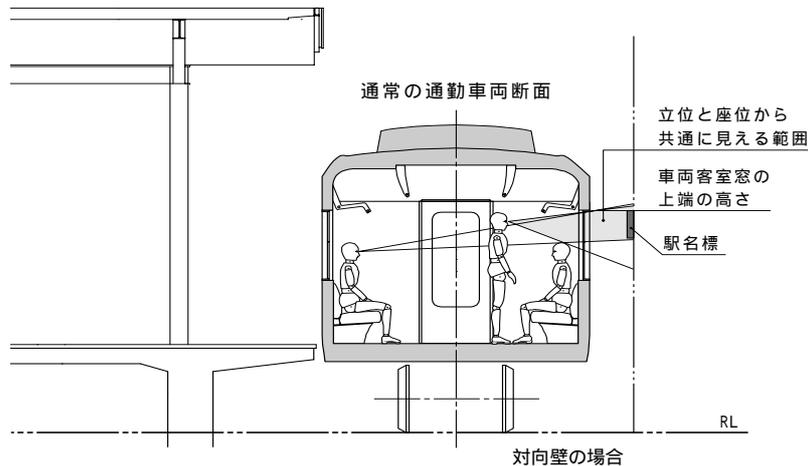
参考 4-10：駅名標の掲出高さの考え方

- ・車内から車外への視界は、窓によって確保されている。したがって、車外の見やすい範囲は、車内にいる利用者の視点と窓の上端を結ぶ線より下で、座席に座る人に遮られない窓の半分程度より上の範囲になる。また、利用者の視野は、高齢者等にとって体をねじって後方を見る姿勢はとりづらいので、振り向かないでも見られる前方にあるものとして考えることが望ましい。
- ・図に示す通り幅員 6m と 8m の島式ホームを想定すると、ホーム中心に掲出する駅名標の通勤車両から見やすい掲出高さは、床面から器具の上端までそれぞれ約 2.15m、2.3m になる。また、車両から約 1.5m 離れた独立柱上では、床面から器具の上端まで約 1.9m になる。
- ・同図の対向壁側の駅名標では、器具の上端が車両客室窓の上端程度の位置が見やすい高さになる。
- ・このことから、駅名標の掲出高さは車両内から見やすい高さにし、ホーム上においては利用者の円滑な移動を妨げないように配慮しつつ、時刻表等と組み合わせた自立型や柱付型などを工夫する。
- ・なお吊り下げ式の場合、旅客流動を考慮して、旅客等の頭上に十分な空間を確保する必要があることにも配慮する。



立位の視点の高さ：床面より1560mm
 座位の視点の高さ：床面より1175mm
 注：着座時の座面高は400mmとした。

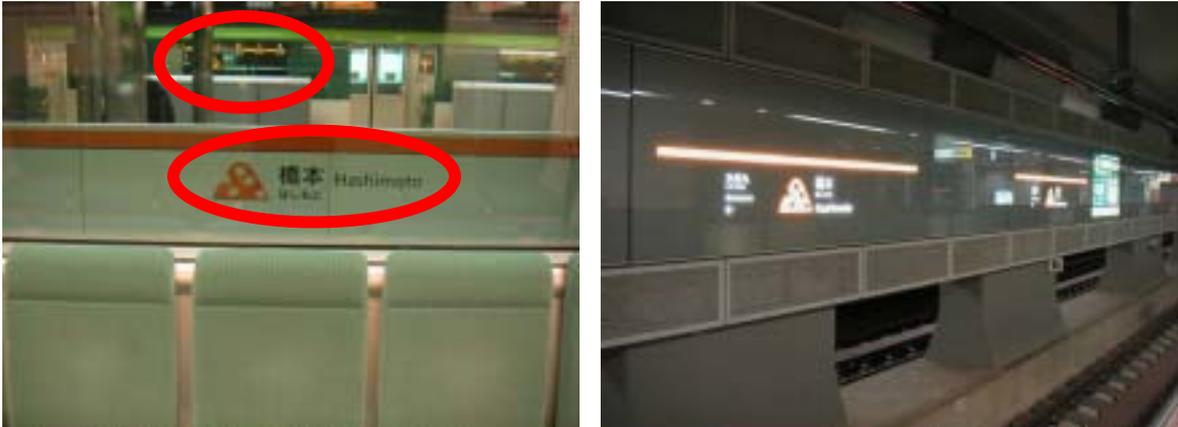
ホーム上の場合



対向壁の場合

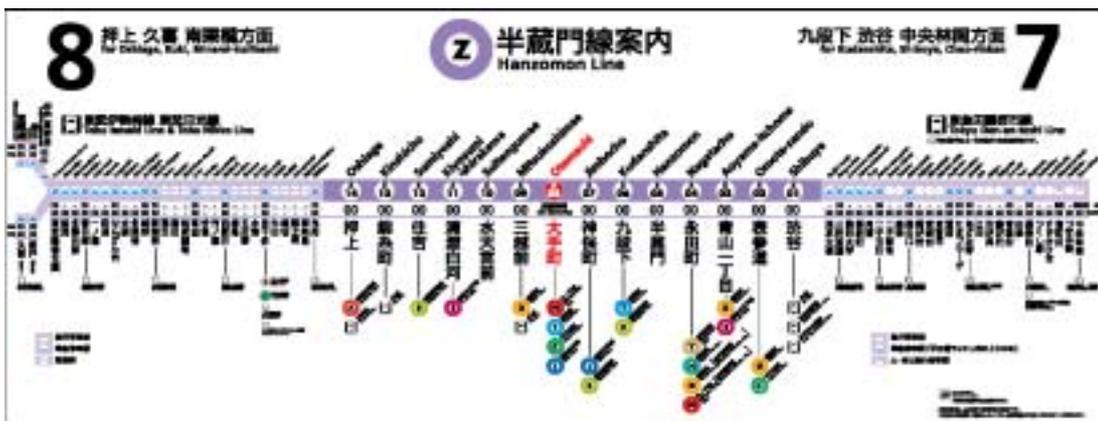
参考 4-11：車両窓ごとに駅名標を配置した例

- ・福岡市営地下鉄七隈線では、対向壁ならびに可動式ホーム柵の内壁において、車両窓に対応して駅名標が配置されている。車両窓と駅名標の位置をあわせ、車内から駅名が確認しやすい配慮がある。
- ・車両内から可動式ホーム柵内側に表示された駅名標が確認できる（左写真）。



参考 4-12：駅番号表示・駅名標における漢字・ひらがな・アルファベット表示

- ・大都市地下鉄路線では、外国人旅行者をはじめとして、誰にでもわかりやすく鉄道を利用できるように、路線名や駅名を固有のアルファベットや番号で表記している。このような表記は、色覚障害者等においても判別しやすく有効である。
- ・東京メトロでは同一ホーム上において、駅名標では漢字を主としつつも、ひらがな表記を付記したもの、アルファベット表記を付記したものがそれぞれ設置されている。
漢字表記が分かりやすい障害者やひらがな表記が分かりやすい障害者について配慮することが必要である。



路線固有のアルファベットや番号、漢字、アルファベット、ひらがなで表記

2 . バスターミナル

バスターミナルの乗降場

考え方	<p>路線バスは、最も身近な交通手段であり高齢者や障害者等にとって利用ニーズが高い。また、ノンステップ車両の普及などにより高齢者、障害者等の利用が増加することが予想される。</p> <p>なお、バスターミナルとは、「旅客の乗降のため、事業用自動車を同時に二両以上停留させることを目的として設置した施設であって、道路の路面その他一般交通の用に供する場所を停留場所として使用するもの以外のもの」として定義（自動車ターミナル法第2条）されているが、公共交通移動等円滑化基準の適合義務の対象とならないバス停が集合した箇所についても同様に、本ガイドラインに準じた対応が望まれる。</p>
-----	--

ガイドライン		
段差	乗降場と通路との間に高低差がある場合は、傾斜路を設置する。傾斜路の勾配は、屋内では 1/12 以下とし、屋外では 1/20 以下とする。 屋内においても 1/20 以下とすることが望ましい。	参考 2-5
幅	乗降場の幅は 180cm 以上とする。	
仕上げ	乗降場の床の表面は、滑りにくい仕上げとする。	
上屋	防風及び雨天を考慮し、上屋を設けることが望ましい。	
進入防止措置	乗降場の縁端のうち、誘導車路その他のバス車両の通行、停留又は駐車のために供する場所（バス車両用場所）に接する部分には、柵、点状ブロックその他の視覚障害者のバス車両用場所への進入を防止するための設備を設ける。	
横断歩道	乗降場に行くために誘導車路を横切る必要がある場合は横断歩道等を設け、歩行の安全に配慮する。	
運行情報の案内	乗り場ごとに、行き先などの運行情報を点字・音声で表示するとともに弱視者に配慮した大きさや配色の文字で表示することが望ましい。	
時刻表	乗降場の時刻表（バスターミナル以外のバス停のものを含む。）には、ノンステップバス等の運行時間を分かり易く表示することが望ましい。	

< 参考 >

移動等円滑化基準
<p>（乗降場）</p> <p>第 23 条 バスターミナルの乗降場は、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 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。</p> <p>二 乗降場の縁端のうち、誘導車路その他のバス車両の通行、停留又は駐車のために供する場所（以下「バス車両用場所」という。）に接する部分には、さく、点状ブロックその他の視覚障害者のバス車両用場所への進入を防止するための設備が設けられていること。</p> <p>三 当該乗降場に接して停留するバス車両に車いす使用者が円滑に乗降できる構造のものであること。</p>

3. 旅客船ターミナル

乗船ゲート

考え方	高齢者、障害者等の移動等円滑化に配慮し、1以上は車いす使用者の移動に配慮した拡幅ゲートを設ける。
-----	--

ガイドライン	
幅	車いす使用者の動作に対する余裕を見込み、幅 90cm 以上の拡幅ゲートを1か所以上設置する。

栈橋・岸壁と連絡橋

考え方	高齢者、障害者等すべての人が安全かつ円滑に移動できるよう、連続性のある移動動線の確保に努める必要がある。この経路のバリアフリー化にあたっては、潮の干満があること、屋外であること等の理由から特別の配慮が必要であることから、ここに記述することとする。経路の設定にあたっては、なるべく短距離でシンプルなものとし、また風雨雪、日射などの影響にも、配慮することとする。岸壁と浮き栈橋を結ぶ連絡橋については、潮の干満によって勾配が変動することを考慮したうえで、すべての人が安全かつ円滑に移動出来る構造とすることが必要である。
-----	--

ガイドライン	
表面	滑りにくい仕上げとする。
段差	段差を設けない。 連絡橋と浮き栈橋の間の摺動部（栈橋・岸壁と連絡橋の取り合い部等をいう。）に構造上やむを得ず段差が生じる場合には、フラップ（補助板）を設置すること等により、これを極力小さくする。
	摺動部 摺動部は安全に配慮した構造とする。 フラップの端部とそれ以外の部分との色の明度の差が大きいこと等により摺動部を容易に識別できるものとする。 フラップの端部の厚みを可能な限り平坦に近づけることとし、面取りをするなど、車いす使用者が容易に通過できる構造とすることが望ましい。
手すり	連絡橋には、手すりを両側に設置する。 高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者の円滑な利用に配慮した手すり（例えば2段手すり等）とする。 始末端部においては、栈橋・岸壁と連絡橋間の移動に際し、つかまりやすい形状に配慮することが望ましい。
勾配	連絡橋の勾配は、1/12 以下とすることが望ましい。
視覚障害者誘導用ブロック	ターミナルビルを出て、タラップその他のすべての乗降用施設に至る経路に、敷設する。ただし、連絡橋、浮き栈橋等において波浪による影響により旅客が転落するおそれのある場所及び着岸する船舶により経路が一定しない部分については、敷設しない。 岸壁・栈橋（浮き栈橋を除く）の連絡橋への入口部分には点状ブロックを敷設する。
転落防止設備	水面等への転落の恐れがある箇所には、転落防止のための柵等を設ける。
ひさし	経路上には、風雨雪及び日射を防ぐための屋根またはひさしを設置することが望ましい。

揺れ	浮棧橋は、すべての人が安全に移動できるように、波浪に対し揺れにくい構造に配慮することが望ましい。
明るさ	高齢者や弱視者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。

タラップその他の乗降用設備

(1) タラップ

考え方	高齢者、障害者等すべての人が安全かつ円滑に移動できるよう、連続性のある移動動線の確保に努めることが必要である。タラップに設けられる手すり及び階段は、旅客施設共通の規定のほかに、特別な配慮が必要であることから、ここに記述することとする。棧橋・岸壁とタラップ、タラップと船舶の接続部に生じる段差については、フラップ（補助板）等を設けることで、その解消を図る。また、タラップに階段が設けられている場合は、別途、スロープや昇降装置を併設することを原則とする。タラップは船舶等の揺れの影響を受けるため、ある程度の揺れが常時発生することから、手すりや転落防止柵を設置する。
-----	--

ガイドライン	
表面	滑りにくい仕上げとする。
幅	車いす使用者の動作に対する余裕を見込み、幅 90cm 以上とする。高齢者等が安全に移動できるよう、両側の手すりにつかまることが出来る程度の幅とすることが望ましい。
段差	段差を設けない。 棧橋・岸壁とタラップ、タラップと舷門（船舶）の間の摺動部に、構造上やむを得ず段差が生じる場合には、フラップ（補助板）を設置すること等により、これを極力小さくする。
	安全に配慮した構造とする。 フラップの端部とそれ以外の部分との色の明度の差を大きくすること等により摺動部を容易に識別できるものとする。 フラップの端部の厚みを可能な限り平坦に近づけることとし、面取りをするなど、車いす使用者が容易に通過できる構造とすることが望ましい。 タラップ本体に階段を有する場合、別途スロープ又は昇降装置を設置する。
階段	タラップの高さが変化する構造のものを除き、蹴込み板を設ける。
手すり	両側に手すりを設置する。 高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者の円滑な利用に配慮した手すり（例えば 2 段手すり等）とする。 始末端部においてはタラップへ乗り移る場合に際し、つかまりやすい形状に配慮することが望ましい。
勾配	1/12 以下とすることが望ましい。
転落防止設備	転落の恐れがある箇所には転落を防止できる構造の柵を設ける。
ひさし	風雨雪及び日射を防ぐことができる構造の屋根またはひさしを設置することが、望ましい。

(2) ボーディングブリッジ

考え方	高齢者、障害者等すべての人が安全かつ円滑に移動できるよう、連続性のある移動動線の確保に努めることが必要である。 ボーディングブリッジのバリアフリー化にあたっては、特別な配慮が必要で
-----	---

	<p>あることから、ここに記述することとする。</p> <p>旅客船ターミナルとボーディングブリッジ、ボーディングブリッジと乗降口の接続部、並びにボーディングブリッジ内の伸縮部に生じる段差については、フラップ（補助板）等を設置することで、その解消を図る。</p>
--	---

ガイドライン		
表面	滑りにくい仕上げとする。	
幅	乗降口	車いす使用者の動作に対する余裕を見込み、幅 90cm 以上とする。
	通路	車いす使用者が円滑に通行できるよう、幅 90cm 以上とする。 車いす使用者を含めた旅客の円滑な流動を確保するため、人と車いす使用者がすれ違うことができる幅又は場所を確保することが望ましい。
段差	段差を設けない。 棧橋・岸壁とボーディングブリッジ、ボーディングブリッジと舷門（船舶）の間の摺動部に構造上やむを得ず段差が生じる場合には、フラップ（補助板）を設置する等により、これを極力小さくする。	
	摺動部	安全に配慮した構造とする。 フラップの端部とそれ以外の部分との色の明度の差を大きくすること等により摺動部を容易に識別できるものとする。 フラップの端部の厚みを可能な限り平坦に近づけることとし、面取りをするなど、車いす使用者が容易に通過できる構造とすることが望ましい。 伸縮部を除き、両側に手すりを設置する。
手すり	手すりを両側に設置する。 高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者の円滑な利用に配慮した手すり（例えば 2 段手すり等）とする。 始終端部においては、ボーディングブリッジへの移動に際し、つかまりやすい形状に配慮することが望ましい。	
勾配	1/12 以下とすることが望ましい。	
視覚障害者誘導用ブロック	傾斜部の始終端部から 30cm 程度離れた箇所に、点状ブロックを敷設する。	
転落防止設備	転落の恐れがある箇所には転落を防止できる構造の柵等を設ける。	
扉	係員による開放を行わない場合は、自動式の引き戸とする。	

< 参考 >

移動等円滑化基準

(乗降用設備)

第24条 旅客船ターミナルにおいて船舶に乗降するためのタラップその他の設備(以下この節において「乗降用設備」という。)を設置する場合は、当該乗降用設備は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

- 一 車いす使用者が持ち上げられることなく乗降できる構造のものであること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合には、この限りでない。
- 二 幅は、九十センチメートル以上であること。
- 三 手すりが設けられていること。
- 四 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。

(視覚障害者誘導用ブロックの設置の例外)

第25条 旅客船ターミナルにおいては、乗降用設備その他波浪による影響により旅客が転倒するおそれがある場所については、第九条の規定にかかわらず、視覚障害者誘導用ブロックを敷設しないことができる。

(転落防止設備)

第26条 視覚障害者が水面に転落するおそれのある場所には、さく、点状ブロックその他の視覚障害者の水面への転落を防止するための設備を設けなければならない。

4 . 航空旅客ターミナル施設

航空旅客保安検査場の通路

考え方	車いす使用者、その他金属探知機に反応することが明らかな器具等を使用する者については、門型の金属探知機を通過しなくて済むよう、十分な広さを有する別通路を設けるとともに、その旨の案内表示を行う。
-----	---

ガイドライン		
通路の幅	幅 90 c m以上とする。	参考 3-13
案内表示	金属探知機に反応する車いす使用者、医療器具等の使用者、妊産婦等が金属探知機を通過しなくて済む旨の案内表示をする。	
保安検査場における聴覚障害者の案内	筆談用のメモなどを準備し、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が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、職員及び旅客から見やすく、かつ旅客から手の届く位置に表示する。	

航空旅客搭乗橋

考え方	搭乗橋は伸縮部分、可動部分を含む構造であるが、可能な限り移動等円滑化に配慮する。
-----	--

ガイドライン		
幅	幅 90 c m以上とする。	参考 4-13
勾配	渡り板部分を除き、1/12 以下とする。 渡り板部分についても、移動等円滑化に配慮し、可能な限り勾配を緩やかにする。	
手すり	可動部分等を除き、両側に手すりを設置する。 伸縮部の渡り板部分には両側に手すりを設置する。	
床の表面	床の表面は滑りにくい仕上げとする。	
視覚障害者誘導用ブロック	旅客搭乗橋については、視覚障害者誘導用ブロックを敷設しないことができる。	
渡り板	板の表面は滑りにくい仕上げとする。	

航空旅客搭乗改札口

考え方	各搭乗口の自動若しくはその他の改札口は、車いす使用者が円滑に通過できるよう配慮する。
-----	--

ガイドライン		
幅	各航空機の乗降口に通ずる改札口のうち 1 以上は、幅 80 c m以上とする。	

< 参考 >

移動等円滑化基準

(保安検査場の通路)

第27条 航空旅客ターミナル施設の保安検査場(航空機の客室内への銃砲刀剣類等の持込みを防止するため、旅客の身体及びその手荷物の検査を行う場所をいう。以下同じ。)において門型の金属探知機を設置して検査を行う場合は、当該保安検査場内に、車いす使用者その他の門型の金属探知機による検査を受けることのできない者が通行するための通路を別に設けなければならない。

2 前項の通路の幅は、九十センチメートル以上でなければならない。

3 保安検査場の通路に設けられる戸については、第四条第五項第二号口の規定は適用しない。

4 保安検査場には、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保安検査場に表示するものとする。

(旅客搭乗橋)

第28条 航空旅客ターミナル施設の旅客搭乗橋(航空旅客ターミナル施設と航空機の乗降口との間に設けられる設備であって、当該乗降口に接続して旅客を航空旅客ターミナル施設から直接航空機に乗降させるためのものをいう。以下この条において同じ。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。ただし、第三号及び第四号については、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 幅は、九十センチメートル以上であること。

二 旅客搭乗橋の縁端と航空機の乗降口の床面との隙間又は段差により車いす使用者の円滑な乗降に支障がある場合は、車いす使用者の円滑な乗降のために十分な長さ、幅及び強度を有する設備が一以上備えられていること。

三 勾配は、十二分の一以下であること。

四 手すりが設けられていること。

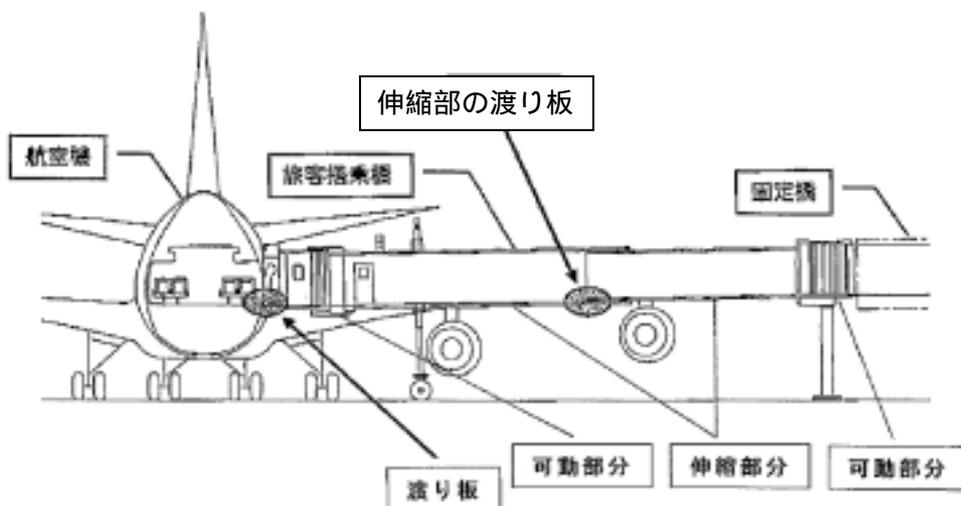
五 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。

2 旅客搭乗橋については、第九条の規定にかかわらず、視覚障害者誘導用ブロックを敷設しないことができる。

(改札口)

第29条 各航空機の乗降口に通ずる改札口のうち一以上は、幅が八十センチメートル以上でなければならない。

参考 4-13 : 航空旅客搭乗橋



(巻末参考 : 5,000 人未満の無人鉄軌道駅における配慮事項)

1 日当たりの平均的な利用者の人数が 5,000 人未満であって係員が配置されていない既存の鉄軌道駅については、構造的な制約、利用状況、立地特性等を踏まえつつも、次に掲げる配慮事項を考慮し施設整備を行うことが望まれる。

移動経路の配慮事項

- ・エレベーター、緩やかな傾斜路等により段差解消を図ることが望ましい。
- ・階段については、高齢者や杖使用者、視覚障害者等の円滑な利用に配慮し、手すりを設置することが望ましい。

誘導案内設備の配慮事項

- ・車両等の運行の異常に関連して、遅れ状況、遅延理由、運転再開予定、到着予定時刻などの案内放送その他音声による情報提供を行うことが望ましい。
- ・上記情報を常時確認できるよう、また、聴覚障害者に配慮し、インターネット、通信回線等を活用した文字情報を提供することが望ましい。(参考例参照)
- ・出入口から乗降位置まで視覚障害者誘導用ブロックを敷設することが望ましい。

プラットホームの配慮事項

- ・プラットホームにおいては、車両とホームの段差・隙間が大きいことが想定されることから、車いす使用者の乗降のための渡り板を施設側・車両側いずれか速やかに設置できる場所に配備することが望ましい。また、渡り板の傾斜は、乗降時の介助や電動車いすの登坂性能を考慮し、可能な限り 10 度以下とすることが望ましい。
- ・また、地方鉄道等において段差が著しく大きい場合には、施設側によるホーム嵩上げ、車両側における低床化、段差解消設備を設ける等により、可能な限り段差解消に努めることが望ましい。
- ・転落防止措置としてホーム縁端警告ブロック、点状ブロックを敷設することが望ましい。

その他コミュニケーション手段の確保等

- ・係員等とコミュニケーションを図ることができるようプラットホームのわかりやすい位置にインターホン等の駅員連絡装置の設置、あるいは携帯電話などにより連絡できるようわかりやすい位置に連絡先電話番号等を掲示することが望ましい。
- ・視覚障害者の上記コミュニケーション手段の確保に配慮し、インターホン等の駅員連絡装置を設置する場合には、当該場所まで視覚障害者誘導用ブロックを敷設することが望ましい。また、携帯電話番号を提示する場合には、あらかじめ事業者のホームページ等に連絡先電話番号を示しておくこと(読み上げ対応)等も有効である。
- ・また、地域のボランティア等との連携によるコミュニケーション、接遇・介助が行われることも有効と考えられる。

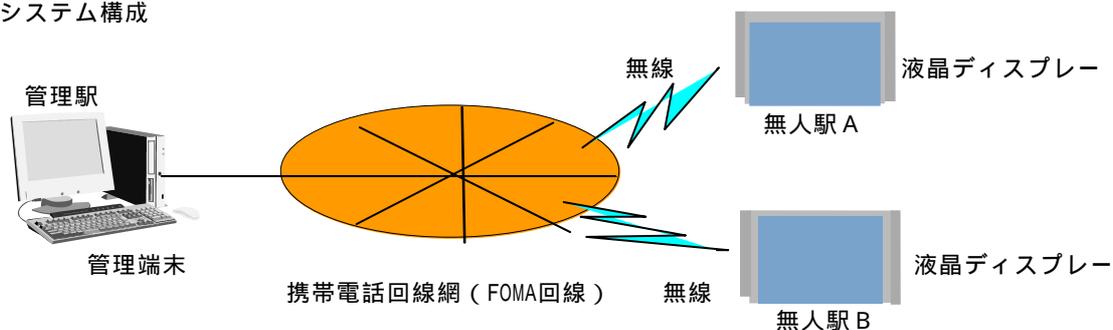
無人駅異常時旅客情報提供システムの導入について

無人駅への異常時における列車ダイヤ乱れ等の旅客情報は、現行、管理駅からの肉声放送により行っておりますが、放送後駅に来られたお客様からは「次の放送が行われるまで状況が分からない」「列車の遅れ情報が提供されなかった」等のご意見を度々いただいております。

これらの状況を改善するため、開発を進めておりました、携帯電話回線（NTTドコモFOMA回線）を利用した液晶ディスプレイ案内表示装置による文字情報提供システムが実用化の段階になりましたので、今回、学園都市線の無人駅（太平・百合が原・あいの里公園）3駅に導入しました。

今後、状況を見て導入駅の拡大を図ってまいります。

1. システム構成



2. システム概要

- 1) 携帯電話無線通信回線（FOMA回線）を利用し各無人駅に案内情報を表示します。
- 2) ダイヤ正常時には複数のCM画像、催しもの画像等をサイクル表示します。
- 3) ダイヤ混乱時には管理端末からリアルタイムな列車運行情報を送信し、文字情報として表示します。

3. 導入箇所 学園都市線 太平駅・百合が原駅・あいの里公園駅

4. 使用開始 平成18年9月25日から

5. 無人駅異常時旅客情報提供システム設置状況



あいの里公園駅設置状況



異常時情報表示状況(画面はサンプル)

おわりに

本整備ガイドラインは、多様な利用者ニーズに対応するため、「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、公共交通機関の望ましい施設整備の内容を示したものである。

本整備ガイドラインが、「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）」）と併せて、公共交通機関を整備する際の目安となり、利便性の高い公共交通機関が整備されることが期待される。また、別途策定されている他のガイドラインと併せて、国、地方公共団体、施設設置管理者等の関係者が連携し、重点整備地区等における移動等円滑化の重点的・一体的な推進が図られることが期待される。

最近の福祉機器の開発に見られるように、技術革新のスピードは目覚ましく、本整備ガイドラインに沿うだけでは必ずしも利用者ニーズに適切に対応できない事例が、本整備ガイドライン策定後比較的短期間のうちに発現することも想定される。このような場合においても、適切な対応が図られるよう、関係者においては、本整備ガイドラインの基本的な考え方を踏まえつつ、できる限り弾力的に対応することが望まれる。また、本整備ガイドライン等に沿った旅客施設の整備を推進するとともに、啓発、広報、情報提供やコミュニケーション対策等のソフト対策を併せて講ずることが望まれる。

国・地方公共団体等においては、公共交通事業者等におけるバリアフリー化の取り組みへの支援等、移動等円滑化を促進するために必要な措置を講ずることが望まれる。

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。

視覚障害者誘導用ブロックの敷設経路について

本整備ガイドラインでは、視覚障害者誘導用ブロックの敷設経路について、線状ブロックは「旅客の動線と交錯しないよう配慮し、安全で、できるだけ曲がりの少ないシンプルな道すじに連続的に敷設する」、「安全でシンプルな道すじを明示することを優先するとともに、一般動線に沿うことに考慮しつつ可能な限り最短経路により敷設する」ことを示すとともに、階段始末端部・エレベーター前・トイレ出入口等の個別の施設・設備への敷設方法の詳細を示している。

しかし、現状においては、(1)敷設経路が時間帯や通路幅員によって一般旅客動線と交錯する、(2)クランクによる敷設が連続する場合に一般動線より遠回りとなる、(3)40cm角ブロックの敷設方法が明らかでない、(4)ホームドア等の設置に伴う敷設方法が統一化されていない等、視覚障害者の移動等円滑化に配慮した敷設方法とはなっていないことから、視覚障害者誘導用ブロックの望ましい敷設方法を示すべきとの意見があった。一方で、旅客施設には多様な空間特性があり、また、視覚障害者誘導用ブロックを利用した移動方法や敷設ニーズも様々であることから、より適切な敷設方法について、別途、詳細な議論や検討が必要とされた。

また、エスカレーターについては、本整備ガイドラインにおいて「進入可能なエスカレーターの乗り口端部」において、「行き先と上下方向を知らせる音声案内を設置する」ことを示すとともに、エスカレーター始末端部への点状ブロックの敷設を示しているところであるが、エスカレー

ターへ線状ブロックを敷設して誘導すべきではないかとの意見があった。エスカレーターへの視覚障害者誘導用ブロックの敷設については、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン追補版」となる「旅客施設における音による移動支援ガイドライン」(平成14年12月)においては、時間帯によって上下方向が変更されるエスカレーターの取り扱い、進入可能なエスカレーターのみ敷設した場合における降り口での誘導方法、運転方向と関係なく敷設した場合、進入不可能方向な降り口に進入する可能性があることや分岐が増えることにより混乱を招くおそれがあること、等の課題があるとされた。そのため、まずは音声案内の普及を促進することとしたところである。

今般のガイドライン見直しに当たり、この点について再度検討したところ、エスカレーター乗り口端部に音声案内装置が正確に設置されていれば逆進入の危険を防ぐことができ、また、適切に音声案内装置が設置されていれば少し離れた場所からエスカレーターの存在を把握することができるとの意見や、線状ブロックを敷設するよりも音声案内を行う方が有効ではないかとの意見があった。また、エスカレーターに線状ブロックを敷設することは、線状ブロックの分岐が増えかえって混乱を招くのではないかと、特にプラットフォーム上ではホーム縁端警告ブロックとの混同を避けることが重要であるとの意見もあった(たとえば線状ブロックは階段のみに通じ、エスカレーターは音声で位置を示すといった誘導も考えられるとの意見もあった。)

一方で、エスカレーターの設置が進み、階段との併設ではないエスカレーターのための経路も少なくなり、エスカレーター付近まで視覚障害者誘導用ブロックを利用して移動することが困難であり、音声案内を設置した上で線状ブロックも併せて敷設すべきではないかとの意見があった。また、エスカレーターへの線状ブロックを敷設する場合には、視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法・形状や(転倒の危険性がある)下りエスカレーター利用時における安全性確保方策についても検討が必要ではないかとの意見もあった。

このように視覚障害者のニーズや課題も様々であること、エスカレーターと階段の位置関係、音声案内の設置状況などを考慮する必要があることから、視覚障害者のエスカレーターへの案内方法については、今後さらに議論や検討が進められるべきと考えられる。

なお、視覚障害者によるエスカレーター利用に関しては、移動等円滑化基準において、エスカレーターにおいて音声案内装置を設置するよう義務付けられたところであり、この音声案内が有効な案内とされていることから、まずは、同基準ならびに本整備ガイドラインに沿った音声案内装置の整備徹底を図る必要がある。

このように、視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法については、なお議論や検討が必要であると考えられるため、本整備ガイドラインに具体的な配慮事項等を盛り込むに至らなかった。今後さらに検討を進め、その成果を見極めることとしたい。

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、階段の踏面端部、傾斜路、ホーム柱などの識別、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、参考2-5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。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旅客施設の整備によって、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、程度は軽くて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、酸素ポンペを携行したり、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、酸素ポ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ことがある。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ったり、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。
- ベビーカーを置いて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場合がある。

(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場合がある。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、柏女靈峰編集委員代表「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