

建築物以外の公共交通機関の施設

基本的考え方

高齢者、障害のある人等が安心して暮らすことができる社会の形成が望まれており、社会・経済活動への積極的参加の実現が強く求められている。そのような社会の実現には、住まいや建築物だけでなく、それらを結ぶ公共交通機関のバリアフリー化が重要である。特に、公共交通機関では、ベビーカー利用者や荷物を持った人等の移動に制約を受ける人々が、安心して利用できることが大切である。

これまで、公共交通機関の利用にあたっては様々なバリアが存在していたが、平成 12 年の交通バリアフリー法（「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」）の施行により、初めて法的拘束力に基づいた整備が行われ、また、平成 18 年のバリアフリー新法（「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」）の施行により、更なる基準の見直しが図られたところである。これらにより、ノンステップバスの普及や鉄道駅及びバス停のバリアフリー化が急速に進んでいる。

したがって、今後、公共交通機関の施設を整備するにあたっては、最低限の利用を可能とする物理的整備から一歩進み、より快適で心地よく待つことができる空間整備を行うとともに、重要度の高い施設においては、都市の装置として商業空間や休憩空間等の周辺施設との複合化により、鉄道駅やバス停以上の機能を持たせることが重要である。

設計のポイント

1 動線の確保と交通結節点の整備

人々が円滑に利用するには、出発地から目的地まで、わかりやすく連続した動線の確保が必要であり、交通結節点では、道路や建築物と連携した整備が求められる。大規模ターミナルでは、異なる交通手段への乗り換えや商業施設等が複合するため、利用者にとって単純な動線、施設配置、サイン、誘導計画が重要である。

2 施設整備レベルと整備水準

交通結節点は、規模や接続する交通機関、利用者数、土地利用、周辺分布等から重要度が分けられる。最低限の物理的条件と必要な情報提供を満たした上で、重要度の高い施設から、より快適な利用を目指し、水準の高い整備を進めていく段階的な整備計画が必要である。

3 参加型計画プロセス

施設整備にあたっては、計画段階で利用が想定される対象者に対して、ニーズの把握やモニタリングを行い、問題点の検討や情報蓄積を行うことが重要である。このため、設計段階において、利用者が公共交通機関のあり方に関して意見や提案を積極的に発言でき、主体的に参加することができる場づくりを創出することが重要である。

4 交通事業者、行政間の協力・連携

公共交通機関の施設では、実際に施設を利用する者、設計・管理を行う複数の交通事業者等、複数の関係者が介在する。したがって、行政機関は、交通事業者が取組を進めやすいよう支援に努めるとともに、公共交通事業者等と協力し、バリアフリーデザインの普及に向けたハード、ソフトの取組を推進していく必要がある。

5 機能とデザインの調和

本県は、降雨日数が多く、降雪・積雪があるのが特徴であるため、設計する際にはこうした気候や風土等、地域性に配慮した対策を図る必要がある。特に、鉄道駅やバス停では、風雨雪を防ぐ機能を満足しながら、地域固有のまちのデザインとして美しく融合させることが重要であり、より高いレベルのバリアフリーデザインを追求する必要がある。

基本的考え方

高齢者や障害のある人等すべての人ができるだけ単独で駅前広場や公共用通路から鉄道駅舎内に円滑に移動でき、車両等にもスムーズに乗降できるよう安全で円滑な連続動線を確保する。また、鉄道駅内のトイレや券売機等の施設や設備については、誰もが使いやすくするとともに、わかりやすい案内誘導を行う。

整備基準

鉄道駅等

解説図¹

1. 通路

通路は、次に掲げる基準に適合するものであること。

- ア 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。
- イ 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。
 - (ア) 路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。
 - (イ) 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。

2. 傾斜路

傾斜路（階段に代わり、又はこれに併設するものに限る。以下この項において同じ。）は、次に掲げる基準に適合するものであること。

- ア 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。
- イ 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。
- ウ 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。
- エ 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。

3. エスカレーター

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ること。

4. 交通バリアフリー経路

- (1) 公共用通路（旅客施設（石川県バリアフリー社会の推進に関する条例施行規則（以下「施行規則」という。）別表第1の2の表に規定するものをいう。以下同じ。）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「交通バリアフリー経路」という。）を、乗降場ごとに1以上設けること。
- (2) 交通バリアフリー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ること。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(7の項の基準に適合するものに限る。)又はエレベーター(8の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、(2)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。

建築物
4 敷地内の通路及びバリアフリー経路を構成する敷地内の通路
2-18 頁

建築物
9 傾斜路及びバリアフリー経路を構成する傾斜路
2-52 頁

建築物
10 バリアフリー経路を構成するエレベーターその他の昇降機
2-56 頁

図 2-1
鉄道駅等

1 鉄道駅等の整備基準は、「建築物」の解説図と異なる場合があることに注意すること。

整備基準 鉄道駅等

解説図¹

5. 交通バリアフリー経路を構成する出入口

交通バリアフリー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あること。

- ア 幅は、90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、80センチメートル以上とすることができる。
- イ 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。
 - (ア) 幅は、90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、80センチメートル以上とすることができる。
 - (イ) 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。
- ウ エ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。
- エ 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。
- オ 直接地上へ通ずる出入口には、出入りの際、風雨、雪等の影響をできるだけ少なくするため、屋根、車寄せ上屋等を設けること。

6. 交通バリアフリー経路を構成する通路

交通バリアフリー経路を構成する通路は、1の項に掲げる基準のほか、次に掲げる基準に適合するものであること。

- ア 幅は、140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、50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120センチメートル以上とすることができる。
- イ 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。
 - (ア) 幅は、90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、80センチメートル以上とすることができる。
 - (イ) 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。
- ウ エ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。
- エ 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。
- オ 照明設備が設けられていること。

7. 交通バリアフリー経路を構成する傾斜路

- (1) 交通バリアフリー経路を構成する傾斜路は、2の項に掲げる基準のほか、次に掲げる基準に適合するものであること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。
 - ア 幅は、120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、90センチメートル以上とすることができる。
 - イ 勾配は、12分の1以下であること。ただし、傾斜路の高さが16センチメートル以下の場合は、8分の1以下とすることができる。
 - ウ 高さが75センチメートルを超える傾斜路にあっては、高さ75センチメートル以内ごとに踏幅150センチメートル以上の踊場が設けられていること。
- (2) (1)の傾斜路が屋外に設けられた場合の勾配は、20分の1を超えないもの（屋根等を設けた場合は、12分の1を超えないもの）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は、この限りでない。

建築物

6 バリアフリー経路を構成する出入口

2-30 頁

交通バリアフリー経路を構成する出入口の幅は90cm以上であることに注意する。

建築物

4 敷地内の通路及びバリアフリー経路を構成する敷地内の通路

2-18 頁

交通バリアフリー経路を構成する通路の幅は140cm以上であることに注意する。

建築物

9 傾斜路及びバリアフリー経路を構成する傾斜路

2-52 頁

屋外に設けられた場合の勾配は1/20を超えないことに注意する。

1 鉄道駅等の整備基準は、「建築物」の解説図と異なる場合があることに注意すること。

8. 交通バリアフリー経路を構成するエレベーター

交通バリアフリー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あること。

- ア かご及び昇降路の出入口の幅は、80センチメートル以上であること。
- イ かごの内法幅は140センチメートル以上であり、内法奥行きは135センチメートル以上であること。ただし、かごの出入口が複数あるエレベーターであって、車いす使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉するかごの出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。）については、この限りでない。
- ウ かご内に、車いす使用者が乗降する際にかご及び昇降路の出入口を確認するための鏡が設けられていること。ただし、イタダシ書に規定する場合は、この限りでない。
- エ かご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ご外及びかご内に画像を表示する設備が設置されていることにより、かご外にいる者とかご内にいる者とが互いに視覚的に確認できる構造であること。
- オ かご内に手すり（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。
- カ かご及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を有したものであること。
- キ かご内に、かごが停止する予定の階及びかごの現在位置を表示する設備が設けられていること。
- ク かご内に、かごが到着する階並びにかご及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる設備が設けられていること。
- ケ かご内及び乗降ロビーには、車いす使用者が円滑に操作できる位置に操作盤が設けられていること。
- コ かご内に設ける操作盤及び乗降ロビーに設ける操作盤のうちそれぞれ1以上は、点字がはり付けられていること等により視覚障害者が容易に操作できる構造となっていること。
- サ 乗降ロビーの幅は150センチメートル以上であり、奥行きは150センチメートル以上であること。
- シ 乗降ロビーには、到着するかごの昇降方向を音声により知らせる設備が設けられていること。ただし、かご内にかご及び昇降路の出入口の戸が開いた時にかごの昇降方向を音声により知らせる設備が設けられている場合又は当該エレベーターの停止する階が2のみである場合は、この限りでない。

9. 交通バリアフリー経路を構成するエスカレーター

交通バリアフリー経路を構成するエスカレーターは、3の項に掲げる基準のほか、次に掲げる基準に適合するものであること。ただし、キ及びクについては、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1のみが適合していれば足りるものとする。

- ア 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。
- イ 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。
- ウ 昇降口において、3枚以上の踏み段が同一平面上にあること。
- エ 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。
- オ 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。
- カ 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。
- キ 幅は、80センチメートル以上であること。
- ク 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。

建築物
10 バリアフリー経路を構成するエレベーターその他の昇降機
2-56 頁
交通バリアフリー経路を構成するエレベーターのかごの内法幅は140cm以上であることに注意する。

建築物
10 バリアフリー経路を構成するエレベーターその他の昇降機
2-56 頁

1 鉄道駅等の整備基準は、「建築物」の解説図と異なる場合があることに注意すること。

整備基準 鉄道駅等	解説図 ¹
<p>10. 階段</p> <p>階段（踊場を含む。以下同じ。）は、次に掲げる基準に適合するものであること。</p> <p>ア 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。</p> <p>イ 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。</p> <p>ウ 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。</p> <p>エ 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。</p> <p>オ 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。</p> <p>カ 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。</p> <p>キ 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。</p> <p>ク 照明設備が設けられていること。</p> <p>11. 視覚障害者誘導用ブロック等</p> <p>(1) 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（線状ブロック及び点状ブロックを適切に組み合わせて床面に敷設したものをいう。以下同じ。）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ること。ただし、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する2以上の設備がある場合であって、当該2以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該2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) (1)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8の項コに定める基準に適合する乗降口ビーに設ける操作盤、14の項(2)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16の項に掲げる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すること。ただし、(1)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すること。</p> <p>12. 運行情報提供設備</p> <p>車両等の運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を備えること。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>13. 標識</p> <p>(1) 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「交通バリアフリーのための主要な設備」という。）又は14の項(1)の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ること。</p> <p>(2) (1)の標識は、次に掲げる基準に適合するものであること。</p> <p>ア 日本工業規格Z8210に適合するものであること。</p> <p>イ 高さ、位置、文字の大きさ、色彩、表示等に配慮し、高齢者、障害者等に分かりやすいものとする。</p> <p>ウ 視覚障害者が円滑に利用できる構造とすること。</p>	<p>建築物</p> <p>8 階段</p> <p>2-46 頁</p> <p>回り段を禁止することに注意する。</p> <p>図2-1 鉄道駅等</p> <p>建築物</p> <p>3 案内設備までの経路（視覚障害者バリアフリー経路）</p> <p>2-6 頁</p> <p>図2-2</p> <p>各設備への視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法</p> <p>図2-1</p> <p>鉄道駅等</p> <p>図2-1</p> <p>鉄道駅等</p> <p>建築物</p> <p>11 標識、案内設備及び非常警報装置</p> <p>2-66 頁</p>

1 鉄道駅等の整備基準は、「建築物」の解説図と異なる場合があることに注意すること。

14. 交通バリアフリーのための主要な設備の配置等の案内

- (1) 公共用通路に直接通ずる出入口（鉄道駅（施行規則別表第1の2の表(1)に定めるものをいう。以下同じ。）及び軌道停留場（軌道法（大正10年法律第76号）による軌道施設であって、旅客の乗降、待合いその他の用に供するものをいう。以下同じ。）にあっては、当該出入口又は改札口。(2)において同じ。）の付近には、交通バリアフリーのための主要な設備（4の項(3)前段の規定により昇降機を設けない場合にあっては、同項(3)前段に規定する他の施設のエレベーターを含む。以下この項において同じ。）の配置を表示した案内板その他の設備を備えること。ただし、交通バリアフリー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。
- (2) 公共用通路に直接通ずる出入口の付近その他の適正な場所に、旅客施設の構造及び交通バリアフリーのための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ること。
- (3) (1)の案内板その他の設備及び(2)の規定により設けられる設備は、13の項(2)に定める基準に適合するものであること。

15. 便所

- (1) 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あること。
 - ア 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り。）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。
 - イ 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。
 - ウ 男子用小便器を設ける場合は、1以上の床置き小便器、壁掛式小便器（受け口の高さが35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。
 - エ ウの規定により設けられる小便器には、両側に手すりが適切に設けられていること。
- (2) 便所を設ける場合は、そのうち1以上は、(1)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あること。
 - ア 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。
 - イ 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。
- (3) (2)ア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あること。
 - ア 交通バリアフリー経路と便所との間の経路における通路のうち1以上は、6の項に掲げる基準に適合するものであること。
 - イ 出入口の幅は、80センチメートル以上であること。
 - ウ 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。
 - エ 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。
 - オ 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。
 - (ア) 幅は、80センチメートル以上であること。
 - (イ) 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。
 - カ 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。
- (4) (2)アの便房は、次に掲げる基準に適合するものであること。
 - ア 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。
 - イ 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。
 - ウ 腰掛便座及び手すりが設けられていること。
 - エ 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。
- (5) (3)イ、オ及びカの規定は、(4)の便房について準用する。
- (6) (3)アからウまで、オ及びカ並びに(4)イからエまでの規定は、(2)イの便所について準用する。この場合において、(4)イ中「当該便房」とあるのは、「当該便所」と読み替えるものとする。

図2-1
鉄道駅等

図2-2
各設備への視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法

建築物
12 便所
2-74 頁

1 鉄道駅等の整備基準は、「建築物」の解説図と異なる場合があることに注意すること。

整備基準 鉄道駅等	解説図 ¹
<p>16. 乗車券等販売所、待合所及び案内所</p> <p>(1) 乗車券等販売所を設ける場合は、そのうち1以上は、次に掲げる基準に適合するものであること。</p> <p>ア 交通バリアフリー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1以上は、6の項に掲げる基準に適合するものであること。</p> <p>イ 出入口を設ける場合は、そのうち1以上は、次に掲げる基準に適合するものであること。</p> <p>(ア) 幅は、80センチメートル以上であること。</p> <p>(イ) 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>a 幅は、80センチメートル以上であること。</p> <p>b 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>(ウ) (イ)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>(エ) 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>ウ カウンターを設ける場合は、そのうち1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) (1)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ること。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該乗車券等販売所又は案内所に表示すること。</p>	<p>図2-1 鉄道駅等</p> <p>建築物 6 バリアフリー経路を構成する出入口 2-30 頁</p> <p>建築物 22 公衆電話台、カウンター及び記載台 2-138 頁</p>
<p>17. 券売機</p> <p>乗車券等販売所に券売機を設ける場合は、そのうち1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あること。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>	<p>建築物 23 券売機 2-142 頁</p>
<p>18. 休憩設備</p> <p>高齢者、障害者等の休憩の用に供する設備を1以上設けること。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。</p>	<p>建築物 18 休憩所 2-124 頁</p>
<p>19. 公衆電話台、カウンター及び記載台</p> <p>公衆電話台、カウンター及び記載台を設ける場合においては、車いす使用者も円滑に利用できるよう高さ等に配慮した構造のものを1以上設けること。</p>	<p>建築物 22 公衆電話台、カウンター及び記載台 2-138 頁</p>
<p>20. 改札口</p> <p>(1) 鉄道駅において交通バリアフリー経路に改札口を設ける場合は、そのうち1以上は、幅が80センチメートル以上であること。</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すること。</p>	<p>建築物 21 改札口及びレジ通路 2-134 頁</p>

1 鉄道駅等の整備基準は、「建築物」の解説図と異なる場合があることに注意すること。

21. プラットホーム

- (1) 鉄道駅のプラットホームは、次に掲げる基準に適合するものであること。
 - ア プラットホームの縁端と鉄道車両(鉄道事業法による鉄道事業者が旅客の運送を行うためその事業の用に供する車両をいう。以下同じ。)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。
 - イ 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。
 - ウ 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1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。
 - エ 排水のための横断勾配は、1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。
 - オ 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。
 - カ 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(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。
 - キ カに掲げるプラットホーム以外のプラットホームにあっては、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。
 - ク 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。
 - ケ 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。
 - コ 照明設備が設けられていること。
- (2) (1)エ及びケの規定は、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ホームについては、適用しない。

22. 車いす使用者用乗降口の案内

鉄道駅の適切な場所において、列車に設けられる車いすスペース(車いす使用者の用に供するため車両等に設けられる場所であって、車いす使用者が円滑に利用するために十分な広さが確保され、車いす使用者が円滑に利用できる位置に手すりや設けられ、床の表面は、滑りにくい仕上げがなされ、車いす使用者が利用する際に支障となる段がなく、車いすスペースである旨が表示されているものをいう。)に通ずる旅客用乗降口が停止するプラットホーム上の位置を表示すること。ただし、当該プラットホーム上の位置が一定していない場合は、この限りでない。

23. 軌道停留場

20の項から22の項までの規定は、軌道停留場について準用する。

図 2-1
鉄道駅等

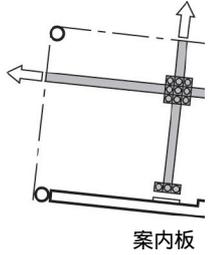
図 2-1
鉄道駅等

整備基準の解説

図 2-1 鉄道駅等

- 1階部分の交通バリアフリー経路
- 2階部分の交通バリアフリー経路

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。



21-(1)-カ、キ 転落防止設備

ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロック等を設置し、視覚障害者の転落を防止する。

ホームドア



可動式ホーム柵



聴覚障害者が意志疎通を図るための設備を備え、その旨を表示する。

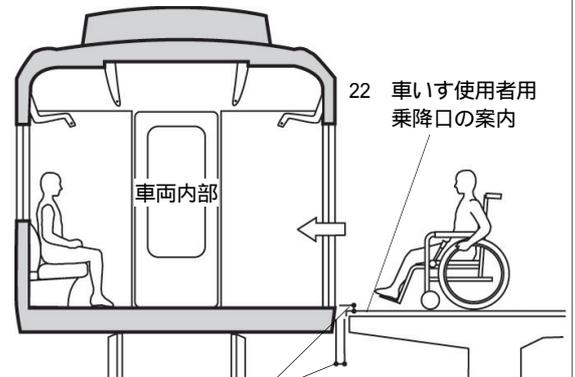
21-(1)-ア、イ、ウ プラットホームと電車の段差及び隙間

段差及び隙間は、できる限り小さくする。段差、隙間のある場合は、車いす使用者が円滑に乗降できるよう、渡り板や段差解消装置等を設置する。

渡り板



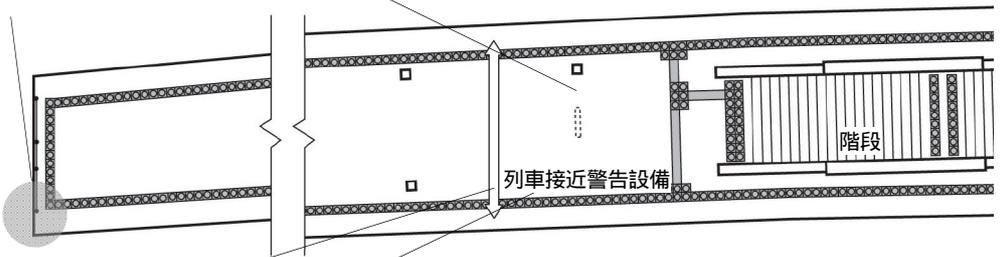
段差解消機（電動スロープ）



段差や隙間はできる限り小さくする。

21-(1)-ク ホーム端部の転落防止さく

線路以外のホームの端部には、転落を防止する柵を設ける。さらに、車いす使用者が利用できるスロープ等の緊急避難経路を設けることが望ましい。



21-(1)-工 横断勾配1%

21-(1)-ケ 列車接近警告設備

列車の接近を文字及び音声等により警告する設備を設ける。



14 交通バリアフリーのための主要な設備の配置等案内

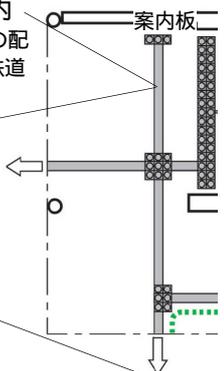
公共用通路 への出入口付近には、昇降機、便所、乗車券販売所等の配置を表示した案内板及び点字案内板等を設ける。点字案内板には、鉄道駅等の構造も触知図等で示す。

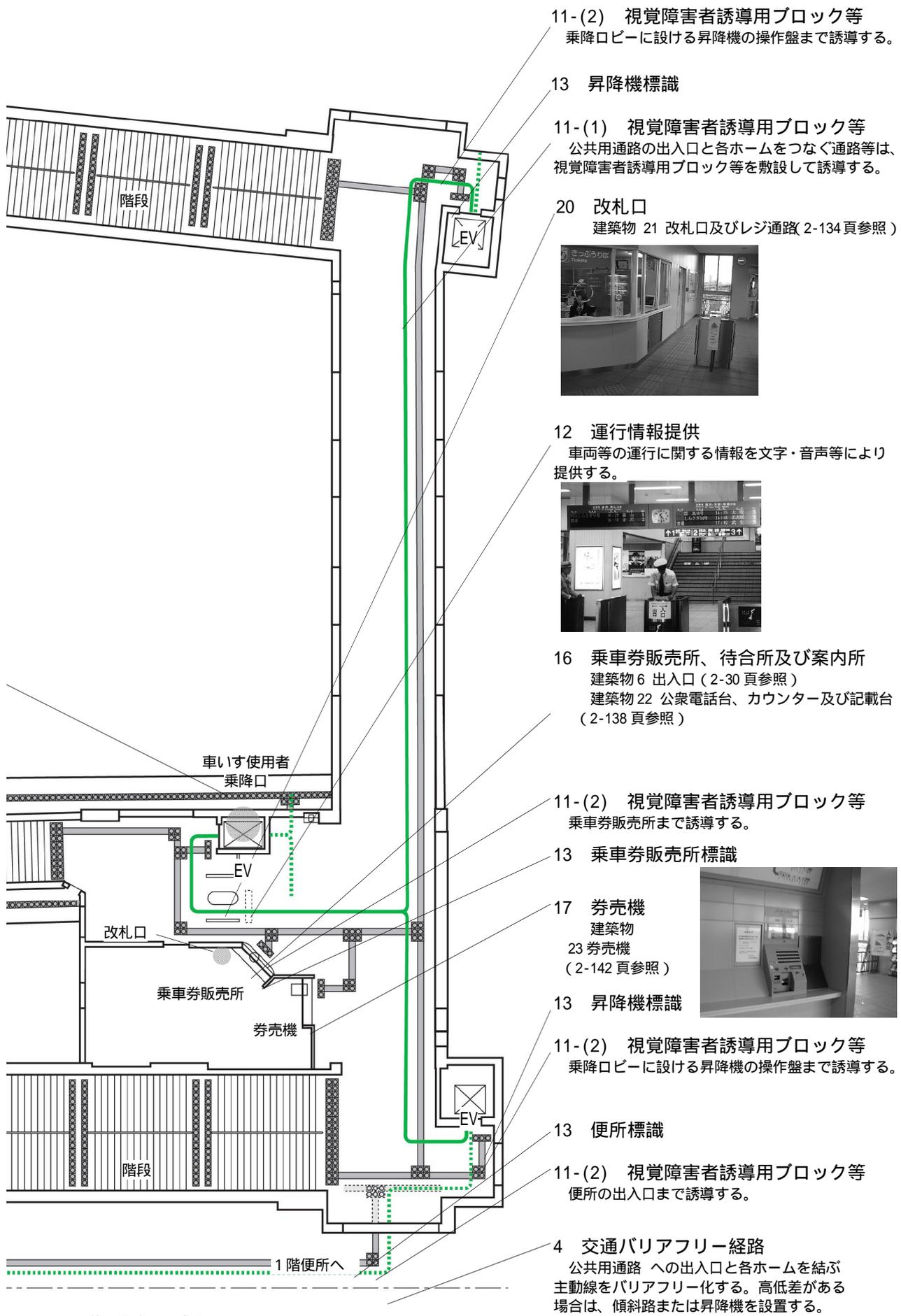
11-(2) 視覚障害者誘導用ブロック等

公共用通路への出入口付近に設ける点字案内板まで誘導する。

11-(1) 視覚障害者誘導用ブロック等

公共用通路 との境界は、視覚障害者誘導用ブロックを旅客施設内外が連続するように敷設する。





11-(2) 視覚障害者誘導用ブロック等
乗降口ピーに設ける昇降機の操作盤まで誘導する。

13 昇降機標識

11-(1) 視覚障害者誘導用ブロック等
公共用通路の出入口と各ホームをつなぐ通路等は、視覚障害者誘導用ブロック等を敷設して誘導する。

20 改札口
建築物 21 改札口及びレジ通路(2-134頁参照)



12 運行情報提供
車両等の運行に関する情報を文字・音声等により提供する。



16 乗車券販売所、待合所及び案内所
建築物 6 出入口(2-30頁参照)
建築物 22 公衆電話台、カウンター及び記載台(2-138頁参照)

11-(2) 視覚障害者誘導用ブロック等
乗車券販売所まで誘導する。

13 乗車券販売所標識

17 券売機
建築物
23 券売機
(2-142頁参照)

13 昇降機標識



11-(2) 視覚障害者誘導用ブロック等
乗降口ピーに設ける昇降機の操作盤まで誘導する。

13 便所標識

11-(2) 視覚障害者誘導用ブロック等
便所の出入口まで誘導する。

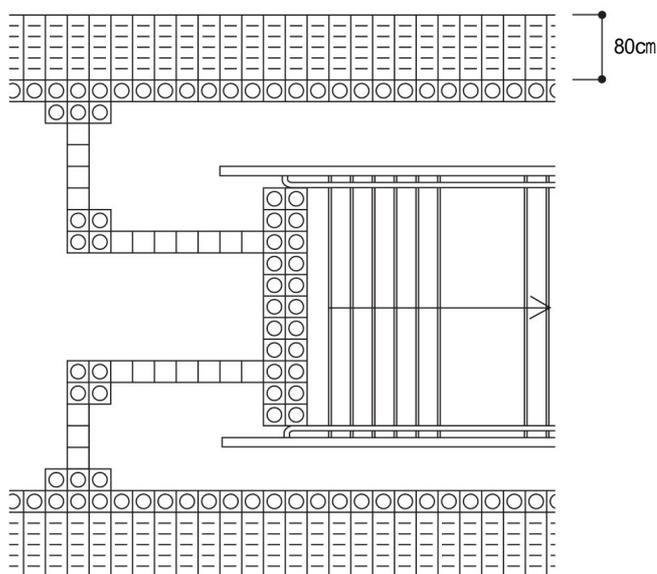
4 交通バリアフリー経路
公共用通路 への出入口と各ホームを結ぶ主動線をバリアフリー化する。高低差がある場合は、傾斜路または昇降機を設置する。

図 2-2 各設備への視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法

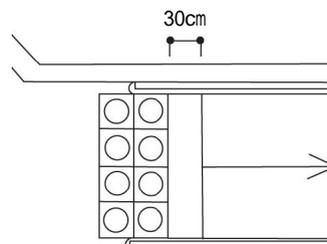
11-(3) 点状ブロック

階段、傾斜路及びエスカレーターの上端及び下端に設ける通路等に敷設する。

階段（幅員が広い場合）

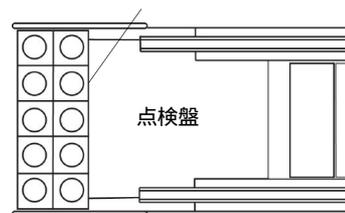


傾斜路



エスカレーター

点検盤に接して敷設する。



整備事例

避難用スロープ



・ホームの端に避難用のスロープを設けており、車いす使用者も避難できる。（阪急伊丹駅・兵庫県伊丹市）

2台の通り抜け型昇降機



・かごは、基準を上回る大きさ（15人乗りと21人乗り）で、通り抜け型のため、車いす使用者がスムーズに利用できる。
 ・2台あるため、点検時に停止してももう1台を利用できる。
 ・駅前広場からかごの内部が見えるため、防犯上もよい。（阪急伊丹駅・兵庫県伊丹市）

転落防止



- ・車両と車両の連結部分にはカバーを取り付け、視覚障害者の転落を防止している。（阪急電鉄）

誘導鈴



- ・階段上及び階段下の天井に、音響式の誘導鈴がついており、視覚障害者は改札口やホームの方向がわかりやすい。（東金沢駅・金沢市）

管理、人的対応の留意事項

- ・常駐する係員が、必要に応じてホームや車両まで案内できることが望ましい。特に視覚障害者は、コンコースやホームにおいて方向を失いやすいため、係員の方から案内を申し出ることが望ましい。
- ・階段や段差に対し、エレベーターやスロープ等を設けられない場合は、介助により車いす使用者等がスムーズに移動できるよう配慮する。
- ・運行ダイヤの改正時には、速やかに点字運賃表を変更する。
- ・渡り板や段差解消機を設置する場合は、定期的に点検を行うとともに、スムーズに利用できるよう対応する係員を定めておくことが望ましい。

知的、発達、精神に障害のある人への留意事項

- ・知的、発達、精神に障害のある人には、暗いと不安になる人がいるため、通路などの明るさは十分確保することは有効である。
- ・知的、発達、精神に障害のある人には、音などに過敏で大きな音に驚いてパニックになって急に走り出したり、飛び出したり、あるいは、絶えず動きまわったりする人がいるため、プラットフォームにおける転落防止のホームドア、可動式ホームさくの設置は有効である。
- ・知的、発達、精神に障害のある人には、指先が器用に動かせず、小銭を投入する際に落としてしまう人や行き先選択など複雑な操作が難しい人もいるため、受け皿を取り付けるなど硬貨の投入しやすい形状にするとともに、わかりやすい形態や色彩の表示をすることは有効である。

基本的考え方

高齢者、障害のある人等すべての人が、快適にバスを待ち安全に車両の乗降ができるよう、上屋やベンチ等の整備やバスの運行状況に関するわかりやすい情報提供を行う。

整備基準

バス停留所

解説図

【乗合自動車停留所】

- (1) 乗合自動車停留所（施行規則別表第1の2の表（2）に定めるものをいう。（2）において同じ。）は、次に掲げる基準に適合するものであること。
- ア バスの行き先、運行系統、時刻表等を表示する案内板が、高齢者、障害者等が見やすい位置に設けられていること。
 - イ 床面に、高齢者、障害者等の運行の障害となる段が設けられていないこと。ただし、地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。
- (2) 1日の乗車人員が500人以上ある乗合自動車停留所は、次に掲げる基準に適合するものであること。
- ア ベンチ及びその上屋が設けられていること。ただし、それらの機能を代替する施設が既に存する場合又は地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。
 - イ 視覚障害者の移動の円滑化のために必要であると認められる箇所に視覚障害者誘導用ブロックが敷設されていること。
 - ウ イの視覚障害者誘導用ブロックの色が黄色その他の周囲の路面との輝度比等の大きい色であること。
 - エ イの視覚障害者誘導用ブロックに、視覚障害者の移動の円滑化のために必要であると認められる箇所に音声により視覚障害者を案内する設備が設けられていること。
 - オ (1)アの案内板に、視覚障害者の移動の円滑化のために必要であると認められる場合は、点字、音声その他の方法により、視覚障害者を案内する設備が設けられていること。
 - カ 車いす使用者等に配慮し、必要と認められる場合は、車いす使用者の乗車の意思が乗合自動車の乗務員に容易に伝わる設備等が設けられていること。
 - キ 高齢者、障害者等の移動の円滑化のために必要であると認められる箇所に照明施設が設けられていること。ただし、夜間における当該路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

【バスターミナル】

- バスターミナル（施行規則別表第1の2の表（3）に定めるものをいう。）の乗降場は、次に掲げる基準に適合するものであること。
- ア 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。
 - イ 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（以下この項において「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。
 - ウ 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。

図3-1
バス停

図3-2
乗車人員500人以上のバス停

整備基準の解説

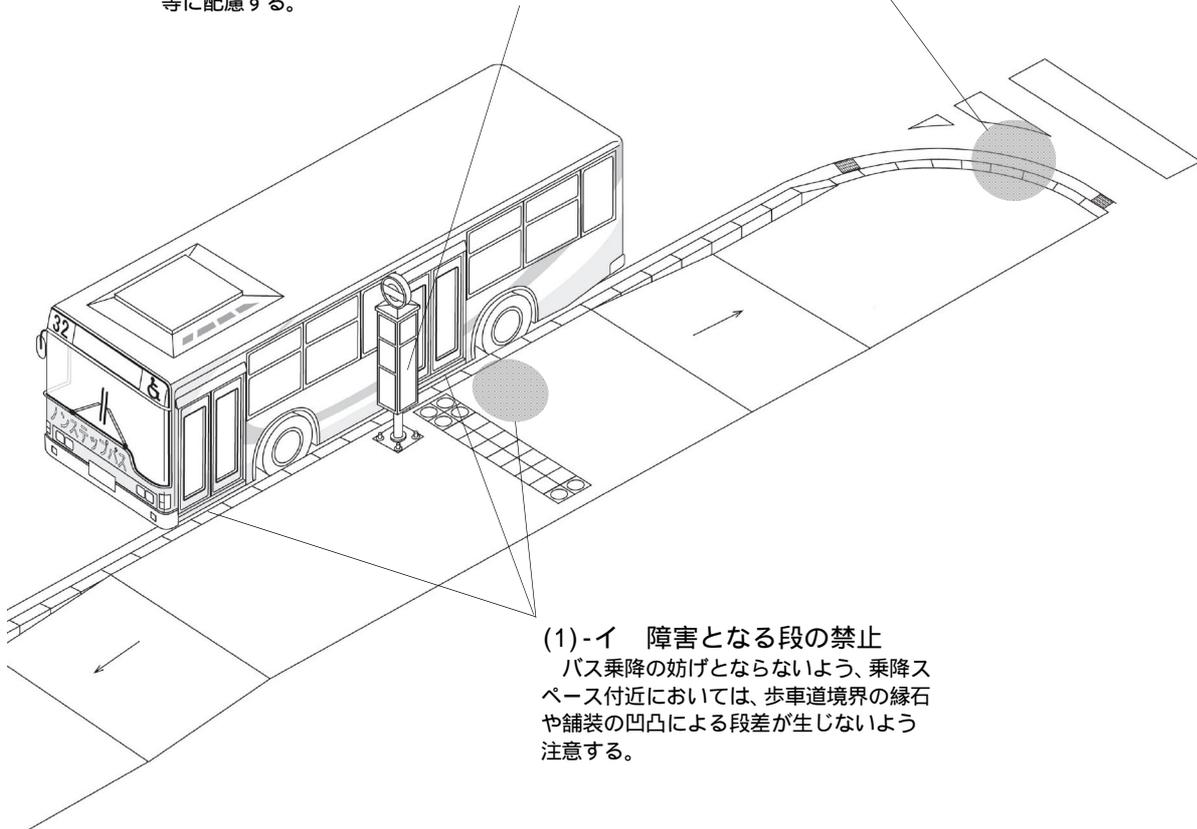
図 3-1 バス停

(1)-ア 案内板

路線図、時刻表、バスロケーションシステム等は、見やすい位置や高さに設置し、かつ文字の大きさ、字体、色相、彩度、明度の差等に配慮する。

(1)-イ 障害となる段の禁止

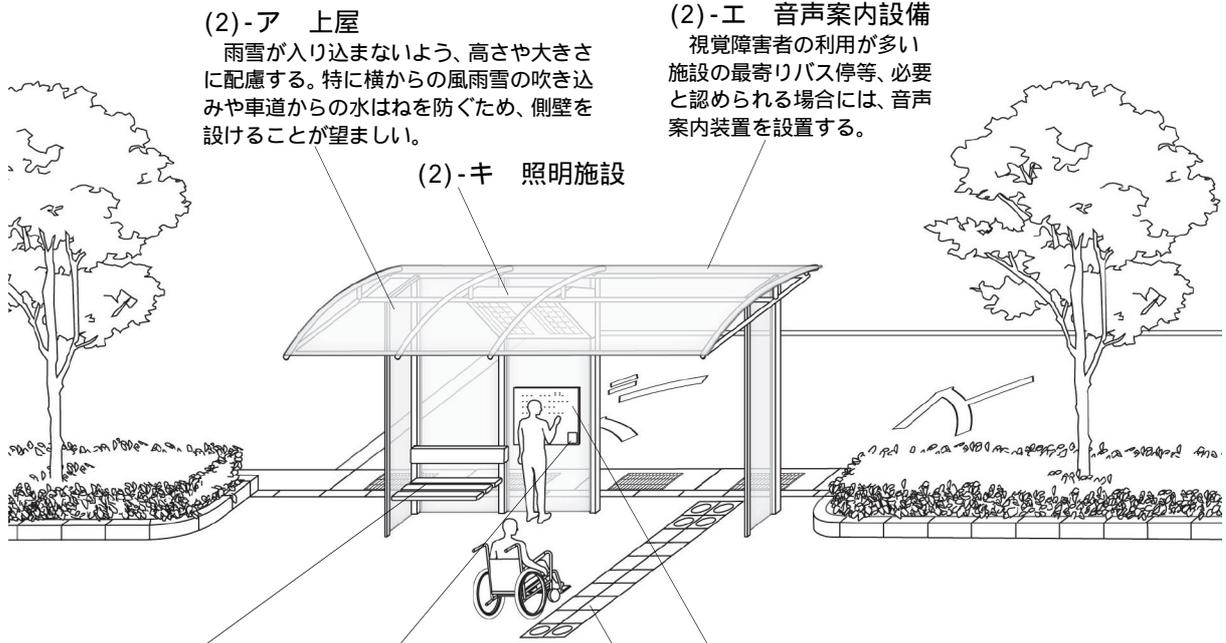
バス停付近の切り下げ部は、バス停へスムーズに近づけるよう段を作らない。



(1)-イ 障害となる段の禁止

バス乗降の妨げとならないよう、乗降スペース付近においては、歩車道境界の縁石や舗装の凹凸による段差が生じないように注意する。

図 3-2 乗車人員 500 人以上のバス停



(2)-ア 上屋

雨雪が入り込まないよう、高さや大きさに配慮する。特に横からの風雨雪の吹き込みや車道からの水はねを防ぐため、側壁を設けることが望ましい。

(2)-工 音声案内設備

視覚障害者の利用が多い施設の最寄りバス停等、必要と認められる場合には、音声案内装置を設置する。

(2)-キ 照明施設

(2)-ア ベンチ

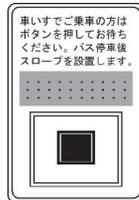
バス停と一体的に整備し、乗降の妨げとならず、バスの接近が確認しやすい位置に設置する。座り心地がよく、メンテナンスしやすいものが望ましい。

(2)-オ 視覚障害者案内設備

視覚障害者の利用が多い施設の最寄りバス停等、必要と認められる場合には、点字表示や音声による案内装置等を設ける。

(2)-カ 乗車意志表示装置

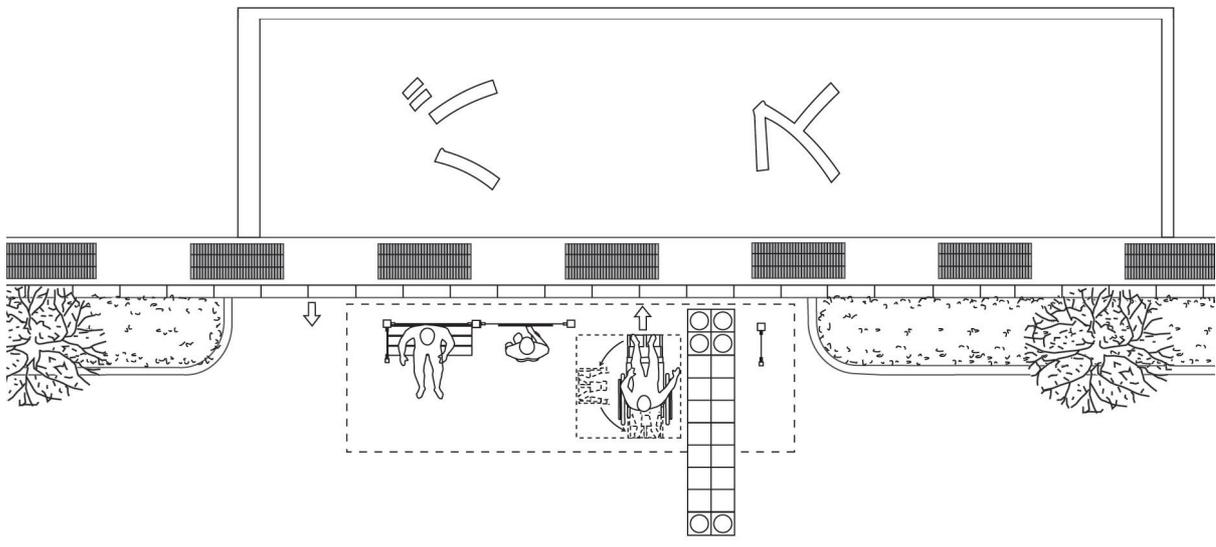
表示装置により、車いす使用者の乗車意志が乗務員に早く伝わることにより、乗務員がバスを正しく停車しやすい。



(2)-イ、ウ 視覚障害者誘導用ブロック

バスの乗車口へ誘導する。周辺環境との調和に配慮し、路面との輝度比や明度差のある色を選択する。

平面図



整備事例

バスが正着しやすく乗口がわかりやすいバス停



- ・ターミナルのバスベイが、バスの進入方向に切り込まれているので、バス停への正着性が高い。
- ・ガラス張りの柵と凹凸の路面舗装により、乗口を認識しやすくしている。（金沢駅バスターミナル・金沢市）

冬期も快適なバス停



- ・融雪装置が設置されており、冬期でも雪がなく乗降しやすい。（猿丸神社前バス停・金沢市）

管理、人的対応の留意事項

- ・バスのバス停接近の妨げとならないよう、定期的に植栽等のメンテナンスを行うとともに、バス停付近の不法な看板やベンチの撤去を行うことが望ましい。
- ・乗務員は、バスを乗車位置に正しく停止させるよう、十分に配慮することが望ましい。これにより、車いす使用者用のスロープの設置や、視覚障害者の乗車ドア確認等がしやすくなるとともに、高齢者や子どもも乗車しやすくなる。
- ・バス停周辺の除雪については、地域住民やバス利用者の協力を得ていくことが望ましいため、必要に応じて、バス停に除雪用のスコップや融雪剤（塩化カルシウム）等を設置するなどの工夫を行う。

基本的考え方

旅客ターミナルでは、多様な身体特性を有する人々が利用することを想定し、施設内の移動及び航空機や船舶への乗降が円滑に行われるよう整備する。

整備基準

旅客ターミナル

解説図³

【航空旅客ターミナル施設】

- (1) 航空旅客ターミナル施設（施行規則別表第1の2の表（4）に定めるものをいう。以下この項において同じ。）の保安検査場（航空機（航空法（昭和27年法律第231号）による本邦航空運送事業者が旅客の運送を行うためその事業の用に供する航空機をいう。以下この項において同じ。）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。以下この項において同じ。）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ること。
- (2) (1)の通路の幅は、90センチメートル以上であること。
- (3) 保安検査場の通路に設けられる戸については、6の項イ（イ）の基準¹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ること。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該保安検査場に表示すること。
- (5) 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。以下この項において同じ。）は、次に掲げる基準に適合するものであること。ただし、ウ及びエについては、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。
 - ア 幅は、90センチメートル以上であること。
 - イ 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1以上備えられていること。
 - ウ 勾配は、12分の1以下であること。
 - エ 手すりが設けられていること。
 - オ 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
- (6) 旅客搭乗橋については、11の項の規定²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。
- (7) 各航空機の乗降口に通ずる改札口のうち1以上は、幅が80センチメートル以上であること。

建築物
21 改札口及びレジ通路
2-134 頁
通路の幅は
90cm 以上であることに注意する

建築物
9 傾斜路及びバリアフリー経路を構成する傾斜路
2-52 頁
建築物
21 改札口及びレジ通路
2-134 頁

1 鉄道駅等 6.交通バリアフリー経路を構成する通路における戸の構造の基準である。

2 鉄道駅等 11.視覚障害者用誘導ブロック等の規定である。

3 旅客ターミナルの整備基準は、「建築物」の解説図と異なる場合があることに注意すること。

整備基準 旅客ターミナル	解説図 ²
<p>【旅客船ターミナル】</p> <p>(1) 旅客船ターミナル（施行規則別表第1の2の表（5）に定めるものをいう。以下この項において同じ。）において船舶（海上運送法による一般旅客定期航路事業（日本の国籍を有する者及び日本の法令により設立された法人その他の団体以外の者が営む同法による対外旅客定期航路事業を除く。）を営む者が旅客の運送を行うためその事業の用に供する船舶をいう。）に乗降するためのタラップその他の設備（以下この項において「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あること。</p> <p>ア 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は、この限りでない。</p> <p>イ 幅は、90センチメートル以上であること。</p> <p>ウ 手すりが設けられていること。</p> <p>エ 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>(2) 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、11の項の規定¹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。</p> <p>(3) 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ること。</p>	<p>建築物</p> <p>7 廊下等及びバリアフリー経路を構成する廊下等</p> <p>2-40 頁</p> <p>幅は90cmであることに注意する。</p>

1 鉄道駅等 11.視覚障害者用誘導ブロック等の規定である。

2 旅客ターミナルの整備基準は、「建築物」の解説図と異なる場合があることに注意すること。