

## 整備基準第2 公共交通の 公共機関 施設

※公共交通機関の施設と用途上不可分の関係にある建築物については、公共交通機関の施設として事前協議又は通知等を行いますが、建築物の規定も適用します（この場合は、建築物の整備基準適合表も添付してください。）。

また、原則として、車いす使用者が設備（案内板、ベンチ等）を利用する際に一旦停止しないと利用しにくい床、路面等の部分は水平とするのが望ましいです。

## 第2. 公共交通機関の施設

# 1. 移動円滑化経路

### 整備基準

(1) 公共用通路（公共交通機関の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道路、駅前広場、通路その他の施設であって、当該公共交通機関の施設の外部にあるものをいう。以下同じ。）と公共車両等の乗降口との間の経路には、移動円滑化経路を乗降場ごとに1以上設けること。

○線路によって地域が分断されている場合などは各方面への主要出入口から移動円滑化経路を確保することが望ましいです。

●同一業種で事業者の異なる路線相互の乗り換え経路についても、旅客の移動が最も一般的な経路を移動円滑化経路とします。

○他の業種の交通機関への乗換え経路の確保についても配慮することが望まれます。

(2) 移動円滑化経路の床面に高低差がある場合においては、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が円滑に利用することができる構造のもの）をもってこれに代えることができる。

(3) 公共交通機関の施設に隣接しており、かつ、当該公共交通機関の施設と一体的に利用される他の施設の傾斜路（（6）に定める構造のものに限る。）又はエレベーター（（7）に定める構造のものに限る。）を利用することにより障がい者、高齢者等が公共交通機関の施設の営業時間内において常時公共用通路と公共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。

●隣接する施設にエレベーター等があり、それを活用する場合は十分な案内設備を設置します。

(4) 移動円滑化経路と公共用通路の出入口は、次に定める構造とすること。

イ 有効幅員は、90センチメートル以上とすること。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。

ロ 戸を設ける場合において、当該戸は、次に定める構造とすること。

(イ) 有効幅員は、90センチメートル以上とすること。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。

(ロ) 自動的に開閉する構造又は車いす使用者その他の障がい者、高齢者等が円滑に開閉して通過できる構造とすること。

ハ 車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。ただし、構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合で、傾斜路を併設する場合は、この限りでない。

## 第2. 公共交通機関の施設

整備基準

### 整備基準

- 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行区分が異なることによる段差が生じないように配慮します。

※ドアの前後は車いす1台が止まることができるよう120cm以上の長さの水平部を設けます。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ように150cm以上の水平部を設けることが望ましいです。

(5) 移動円滑化経路を構成する通路は、次に定める構造とすること。

イ 有効幅員は、140センチメートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、通路の末端付近の構造を車いすの転回に支障のないものとし、かつ、区間50メートル以内ごとに車いすが転回することができる構造の部分で設けた上で、120センチメートル以上とすることができる。

○ 車いす使用者同士のすれ違いを考慮すると180cm以上の有効幅員を確保することが望まれます。

ロ 戸を設ける場合において、当該戸は、次に定める構造とすること。

(イ) 有効幅員は、90センチメートル以上とすること。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。

(ロ) 自動的に開閉する構造又は車いす使用者その他の障がい者、高齢者等が円滑に開閉して通過できる構造とすること。

※(4)の出入口と同様に、120cm以上の長さの水平部を設けます。自動式扉でない場合は、150cm以上の水平部を設けることが望ましいです。

ハ 車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。ただし、構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合で、傾斜路を併設する場合は、この限りでない。

ニ 照明設備が設けられていること。

(6) 移動円滑化経路を構成する傾斜路は、次に定める構造とすること。

イ 有効幅員は、120センチメートル（段を併設する場合にあっては、90センチメートル）以上とすること。

○ (5)の通路と同様に、180cm以上の有効幅員を確保することが望まれます。

ロ こう配は、12分の1（高さが16センチメートル以下の場合にあっては、8分の1）を超えないこと。

ハ 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り場を設けること。

※勾配のある通路の場合、下り時に加速がついて危険であり、上りの時には休憩したり、加速をつけるために水平な部分が必要となります。

## 第2. 公共交通機関の施設

### 整備基準

(7) 移動円滑化経路を構成するエレベーターは、次に定める構造とすること。

イ かごの幅は、内のりを140センチメートル以上とし、奥行きは135センチメートル以上とすること。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装置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。

※かごの出入口が複数あるエレベーターとは貫通型や直角2方向型のことです。

ロ かご内には、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装置を設けること。

ハ かご内には、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装置を設けること。

ニ かご及び昇降路の出入口の有効幅員は、80センチメートル以上とすること。

○車いすで通過しやすい寸法である90cm以上の有効幅を確保することが望まれます。

ホ かご内及び乗降ロビーには、車いす使用者が利用しやすい位置に制御装置を設けること。

●操作盤は操作盤中心高さが90cm～100cm程度に設置します。

○かご内に設置する操作盤は、左右壁面に設置するのが望ましいです。

ヘ かご内及び乗降ロビーに設ける制御装置（ホに規定する制御装置を除く。）は、視覚障がい者が円滑に操作することができる構造とすること。

●一般操作盤、インターホン等にはボタンに点字表示を行い、誤って押しはけないボタンにはそのすぐ近くに点字表記を行います。

ト 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すること。

チ 乗降ロビーの幅及び奥行きは、それぞれ150センチメートル以上とすること。

○電動車いすが回転できる広さ(180cm×180cm以上)を確保することが望まれます。

リ かご内の側面には、手すりを設けること。

●手すりの天端高さは75cm～80cm程度とし握りやすい形状とします。

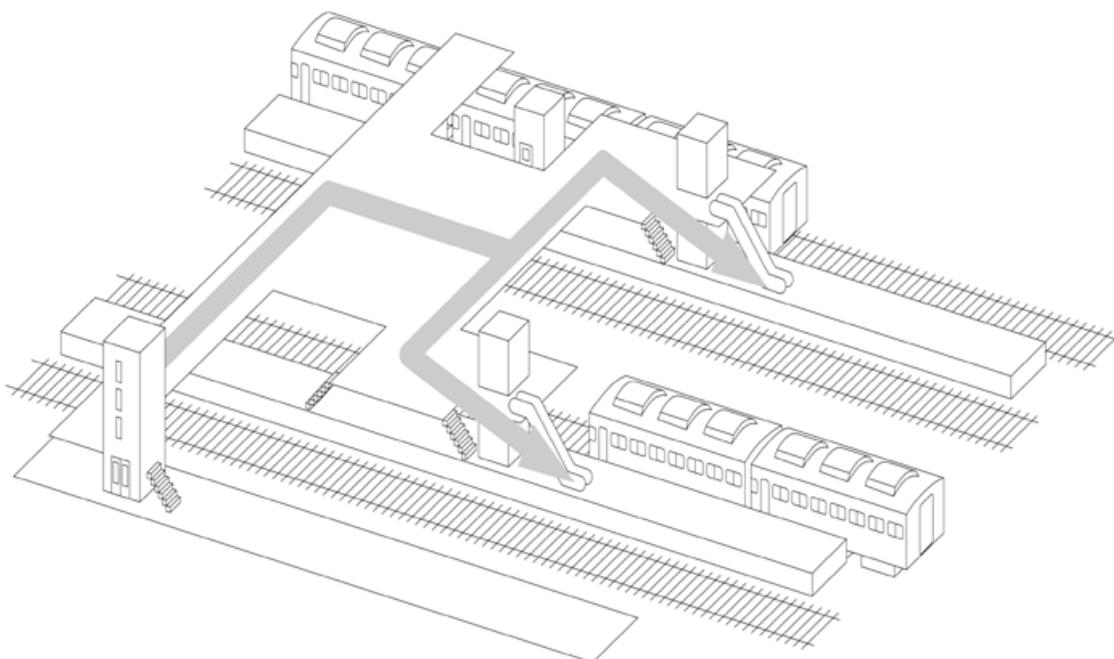
## 第2. 公共交通機関の施設

整備基準

### 整備基準

- ヌ かご内には、かご及び昇降路の出入口の戸の開閉状態を確認することができる鏡を設けること。ただし、イのただし書に規定する場合は、この限りでない。
- ル 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が互いに視覚的に確認できる構造とすること。
- ヲ かご内又は乗降ロビーには、到着するかごの昇降方向を音声により知らせる装置を設けること。ただし、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。
- (8) 移動円滑化経路を構成するエスカレーターは、次に定める構造とすること。ただし、ト及びチについては、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。
- イ 上り専用のもつと下り専用のもつ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。
- ロ 踏み段の表面及びくし板の仕上げは、滑りにくいものとする。
- ハ 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。
- ニ 踏み段の端部とその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踏み段相互の境界を容易に識別できるものとする。
- ホ くし板の端部と踏み段との色の明度、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とする。
- ヘ 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、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。
- 点状ブロックを設置すること。
  - 点状ブロックは2列に設置するのが望ましい。
- ト 有効幅員は、80センチメートル以上とすること。
- チ 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、車止めを設けること。

## 移動円滑化経路の例



### 移動円滑化経路と公共用通路の出入口

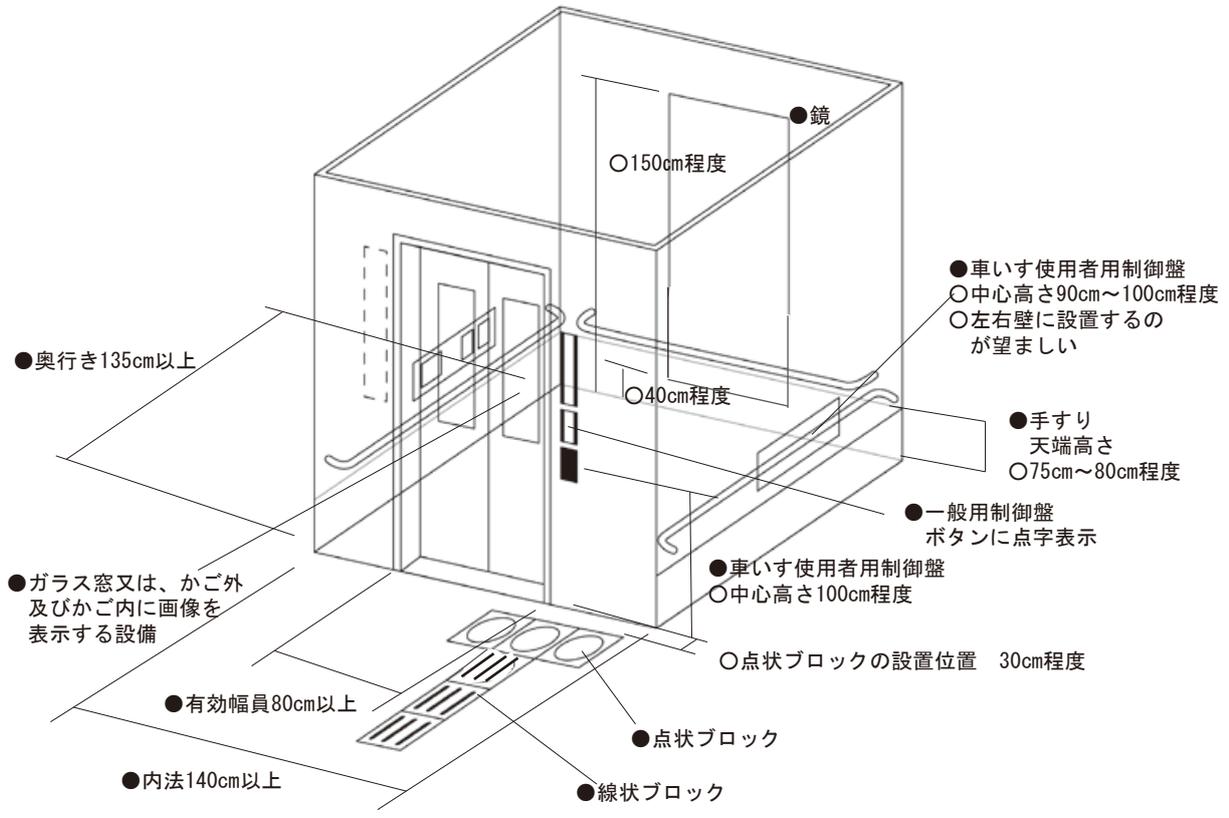
出入口	有効幅員● 90cm以上（原則）
出入口（戸を設ける場合）	有効幅員● 90cm以上（原則）

### 移動円滑化経路を構成する通路

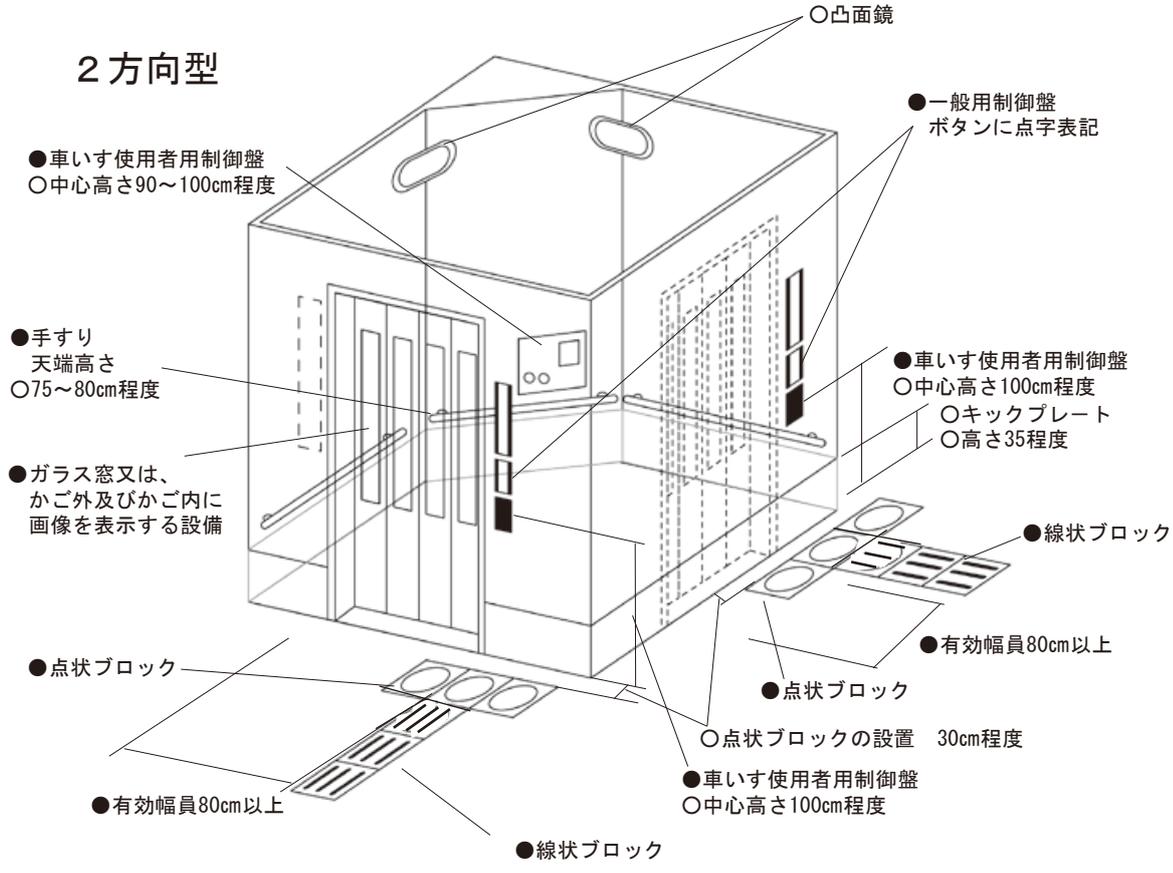
通路	有効幅員● 140cm以上（原則）
通路（戸を設ける場合）	有効幅員● 90cm以上（原則）
傾斜路	有効幅員● 120cm以上
傾斜路（段を併設する場合）	有効幅員● 90cm以上
傾斜路の勾配	有効幅員● 12分の1を超えない
傾斜路の勾配（高さ16cm以下）	有効幅員● 8分の1を超えない

### 基本的な考え方

- 高齢者、身体障がい者、子供、妊産婦等すべての人が可能な限り単独で公共用通路などの旅客施設外から施設内へ移動し、車両等へスムーズに乗降できるよう連続性のある移動経路を確保する必要があります。  
旅客の移動が最も一般的な経路について乗降場ごとに移動円滑化経路を1以上確保することが必要です。
- 他の経路についても可能な限り移動の円滑化に努めることが必要です。



2方向型



●整備基準 ○望ましい基準 ※特記事項

## 第2. 公共交通機関の施設

# 2. 通路 3. 傾斜路

### 整備基準

#### 2. 通路

通路は次に定める構造とすること。

- イ 表面の仕上げは、滑りにくいものとする。
- ロ 段を設ける場合において、踏面の端部とその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が識別しやすく、かつ、段鼻の突き出しその他のつまづきの原因となるものを設けない構造とすること。

※移動円滑化経路を構成する通路の場合は第2. 公共交通機関の施設 1. 移動円滑化経路（5）も参照して下さい。  
移動円滑化経路を構成しない通路であっても、移動円滑化経路を構成する通路と同等の整備が望ましいです。

※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です。  
手すりは2段とすることがなお望ましいです。  
手すりの構造等については第1. 建築物 2. 廊下等-2（廊下）を参照してください。

#### 3. 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。)は次に定める構造とすること。

- イ 両側に高さ80センチメートル程度の手すりを設けること。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。

※手すりの形状、設置方法については第1. 建築物 2. 廊下、3. 階段を参照してください。

- ロ 表面の仕上げは、滑りにくいものとする。

- ハ 傾斜路の勾配部分は、その踊り場及び当該傾斜路に接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識別しやすいものとする。

- ニ 両側に立ち上げ等を設けること。

※側面が壁面である場合はこの限りではありません。

- ハの立ち上がり高さは5cm以上が望ましい。

※移動円滑化経路を構成する傾斜路の場合は第2. 公共交通機関の施設 1. 移動円滑化経路（6）も参照してください。  
移動円滑化経路を構成しない傾斜路であっても、移動円滑化経路を構成する傾斜路と同等の整備が望ましいです。

## 第2. 公共交通機関の施設

# 4. エスカレーター

整備基準

建築物公共交通機関の施設道路公園等

### 整備基準

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。

※移動円滑化経路を構成するエスカレーターの場合は、第2. 公共交通機関の施設  
1. 移動円滑化経路(8)も参照してください。

## 第2. 公共交通機関の施設

# 5. 階段

### 整備基準

階段は、次に定める構造とすること。

イ 両側に高さ80センチメートル程度の手すりを設けること。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。

※手すりの形状、設置方法については第1. 建築物 2. 廊下、3. 階段を参照してください。

○階段の幅が4mを超える場合には、中間にも設置するのが望ましい。

ロ 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。

○点字には、その内容を文字で併記することが望ましい。

ハ 回り段を設けないこと。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。

※「回り段を設けない」とは、回り段は踏面が内側と外側で異なるため視覚障がい者等が段を踏み外す恐れがあり、又、方向を見失いやすいためです。

ニ 表面の仕上げは、滑りにくいものとする。

ホ 側面が壁でない場合は、立ち上げ等を設けること。

○立ち上げの高さは5cm以上が望ましい。

ヘ 踏面の端部とその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が識別しやすく、かつ、段鼻の突き出しその他のつまづきの原因となるものを設けない構造とすること。

※第1. 建築物 3. 階段を参照してください。

ト 照明設備が設けられていること。

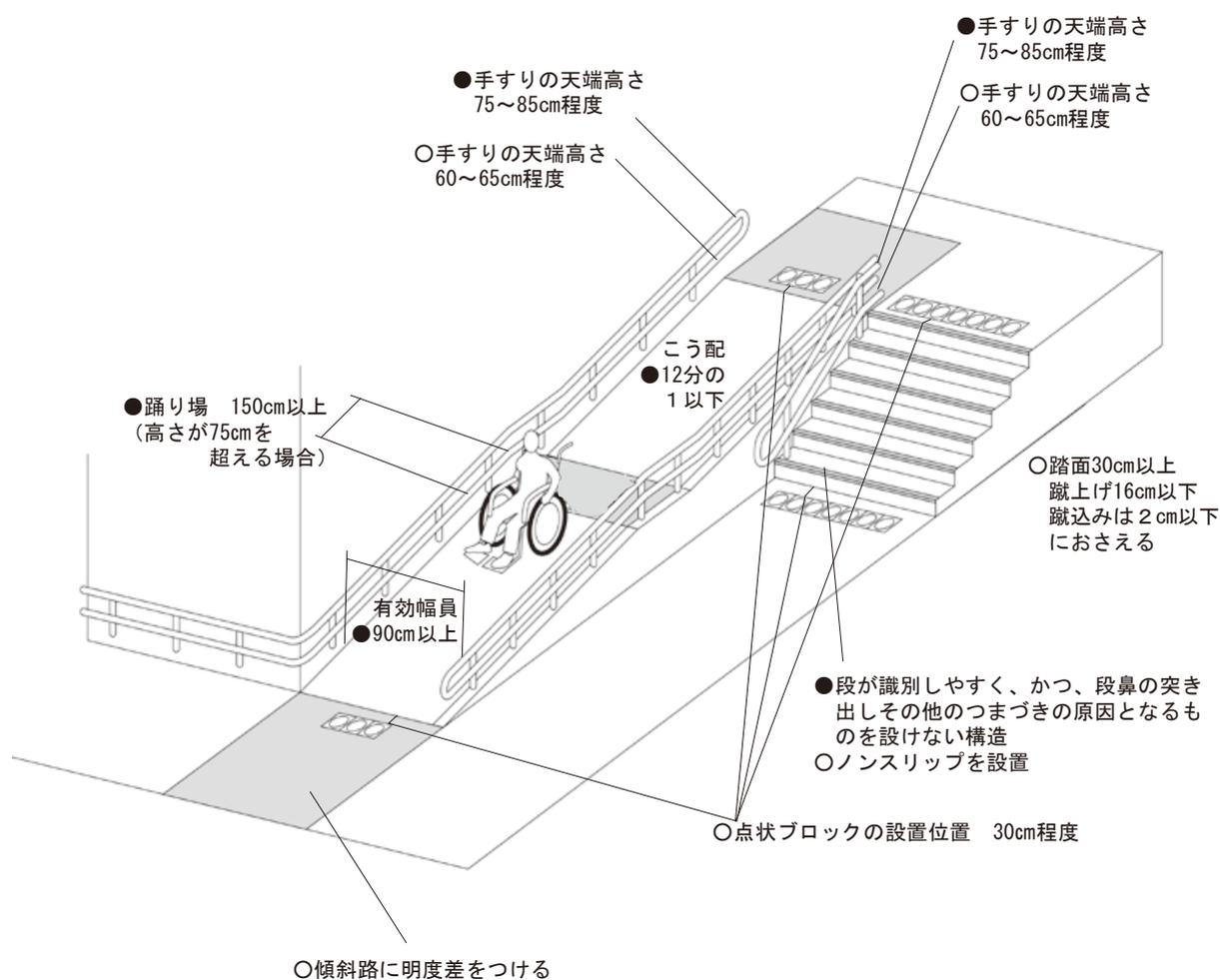
○高さ3m以内ごとに踊り場を設置するのが望ましい。なお、踊り場の長さは120cm以上が望ましい。

○視覚障がい者等が階段下に衝突してしまうことがないように、柵などを設置するのが望ましい。

## 通路、傾斜路、階段の例

整備基準

# 建築物公共交通機関の施設道路公園等



- 床の表面の仕上げは滑りにくいもの
- 照明設備を設ける
- 階段、傾斜路及びエスカレーターの上端及び下端には、点状ブロックを敷設
- 点状ブロックは2列に設置するのが望ましい

## 第2. 公共交通機関の施設

# 6. 視覚障がい者誘導用ブロック等

### 整備基準

- (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公共車両等の乗降口との間の経路を構成するものには、視覚障がい者誘導用ブロック（線状ブロック（床面に敷設されるブロックであって、線状の突起が設けられており、かつ、周囲の床面との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより容易に識別できるものをいう。）及び点状ブロック（床面に敷設されるブロックであって、点状の突起が設けられており、かつ、周囲の床面との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより容易に識別できるものをいう。）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がい者を誘導する装置を設けること。ただし、視覚障がい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時は、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。

※視覚障がい者に対して、視覚障がい者誘導用ブロック、音響音声案内装置、点字等による案内板及び点字表示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います。

※ただし書きにより、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設しない場合は、インターホン等により視覚障がい者から常駐するものへ連絡する設備が必要です。又、当該設備までの案内設備も必要となります。

- (2) (1)の規定により視覚障がい者誘導用ブロックが敷設された通路等と1の(7)のへに規定する乗降ロビーに設ける制御装置、7の(5)に規定する設備、便所の出入口及び乗車券等販売所との間の経路を構成する通路等には、それぞれ視覚障がい者誘導用ブロックを敷設すること。ただし、(1)のただし書に規定する場合は、この限りでない。

※視覚障がい者誘導用ブロックを敷設した経路上から、移動円滑化のための主要な設備であるエレベーター、便所、乗車券等販売所（券売機を含む）及び旅客施設の構造、主要な設備の配置を視覚障がい者に示すための設備へ分岐する経路上にも敷設します。この分岐する経路では、往経路と復経路を別としません。

- (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、点状ブロック等を敷設すること。

※視覚障がい者誘導用ブロック等は歩行できるスペースが確保できるよう、壁面、柱等から適度な距離に設置します。

※形状についてはJIS T 9251に合わせたものとします。

※視覚障がい者誘導用ブロック等の標準色は黄色となります。

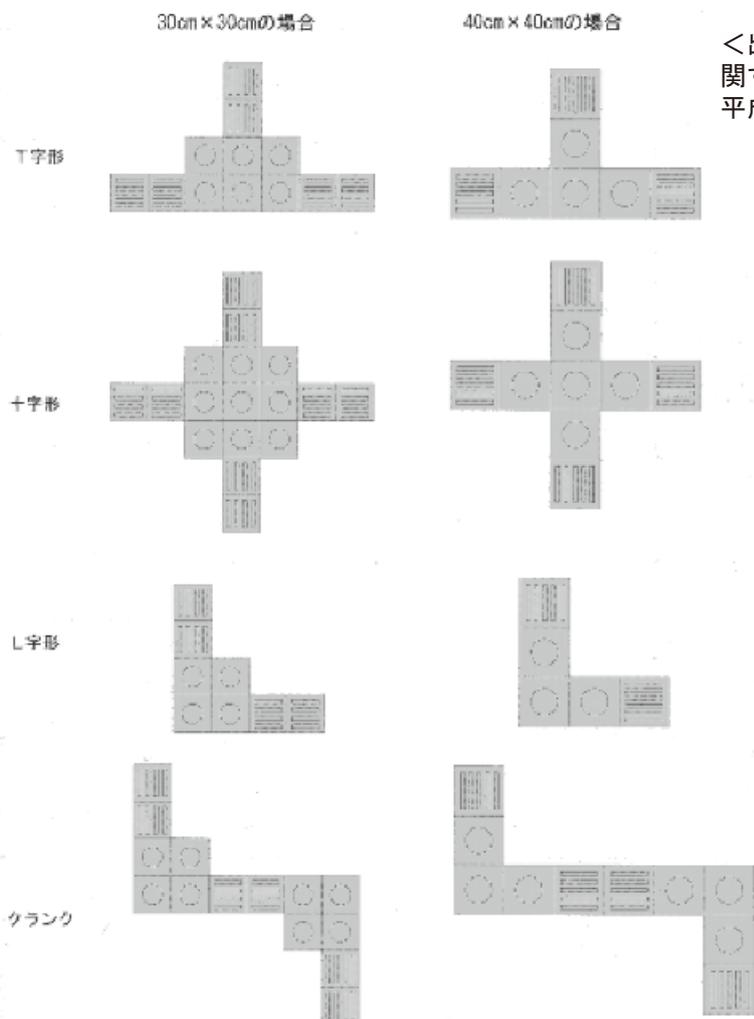
敷設方法については、

「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」

（交通エコロジー・モビリティ財団）も参考としてください。

- (4) 旅客船ターミナルにおいて、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は、(1)から(3)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。

視覚障がい者誘導用ブロックの分岐部・屈曲部の敷設方法の例



<出典：「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 平成19年7月」（交通エコロジー・モビリティ財団）>

(参考)

視覚障がい者誘導用ブロックのと路面の色彩

ものの明るさを表現したものに輝度 (cd/m<sup>2</sup>) という尺度があります。単位面積当たり、単位立体角当たりの放射エネルギー (発散する光の量) を比視感度 (電磁波の波長毎に異なる感度) で計測したものです。

視覚障がい者誘導用ブロックの輝度 (cd/m<sup>2</sup>)

$$\text{輝度比} = \frac{\text{視覚障がい者誘導用ブロックの輝度 (cd/m}^2\text{)}}{\text{舗装路面の輝度 (cd/m}^2\text{)}}$$

(輝度が大きい方を除算するので、ブロックと路面の輝度比を逆として算出する場合もある。) 一般的に、視覚障がい者誘導用ブロックと路面の色彩は輝度比を2.0程度以上とするのが望ましいとされています。ただし、天候・明るさ・色の組み合わせ等によっては認識しづらい場合がありますのであくまで参考値としてください。

マンセル値に基づく尺度に明度差があります。

明度差は少なくとも5以上にするのが望ましいとされています。

ただし、下記の組み合わせは色覚障がいや白内障の方等には見にくい組み合わせですので配慮が必要です。

(見にくい組み合わせの代表例)

黄-白 赤-緑 黒-紫 灰-緑 黒-青

(見やすい組み合わせの代表例)

黒-黄 黒-白 紫-白 青-白 緑-白

## 第2. 公共交通機関の施設

# 7. 案内設備

### 整備基準

- (1) 公共車両等の運行に関する情報について、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設けること。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。

※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、車両等の運行に関する情報となります。

- (2) エレベーター等の昇降機、傾斜路、便所、乗車券等発売所、待合所、案内所若しくは休憩設備(以下「移動円滑化のための主要な設備」という。)又は(4)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ること。
- (3) (2)に定める標識は、日本工業規格Z8210に適合するものでなければならない。
- (4) 公共用通路に直接通ずる出入口又は改札口の付近には、移動円滑化のための主要な設備(1の(3)前段の規定により昇降機を設けない場合にあっては、同号前段に規定する他の施設のエレベーターを含む。(5)において同じ。)の配置を表示した案内板その他の設備を設けること。ただし、移動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。
- (5) 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は、公共交通機関の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がい者に示すための設備を設けること。

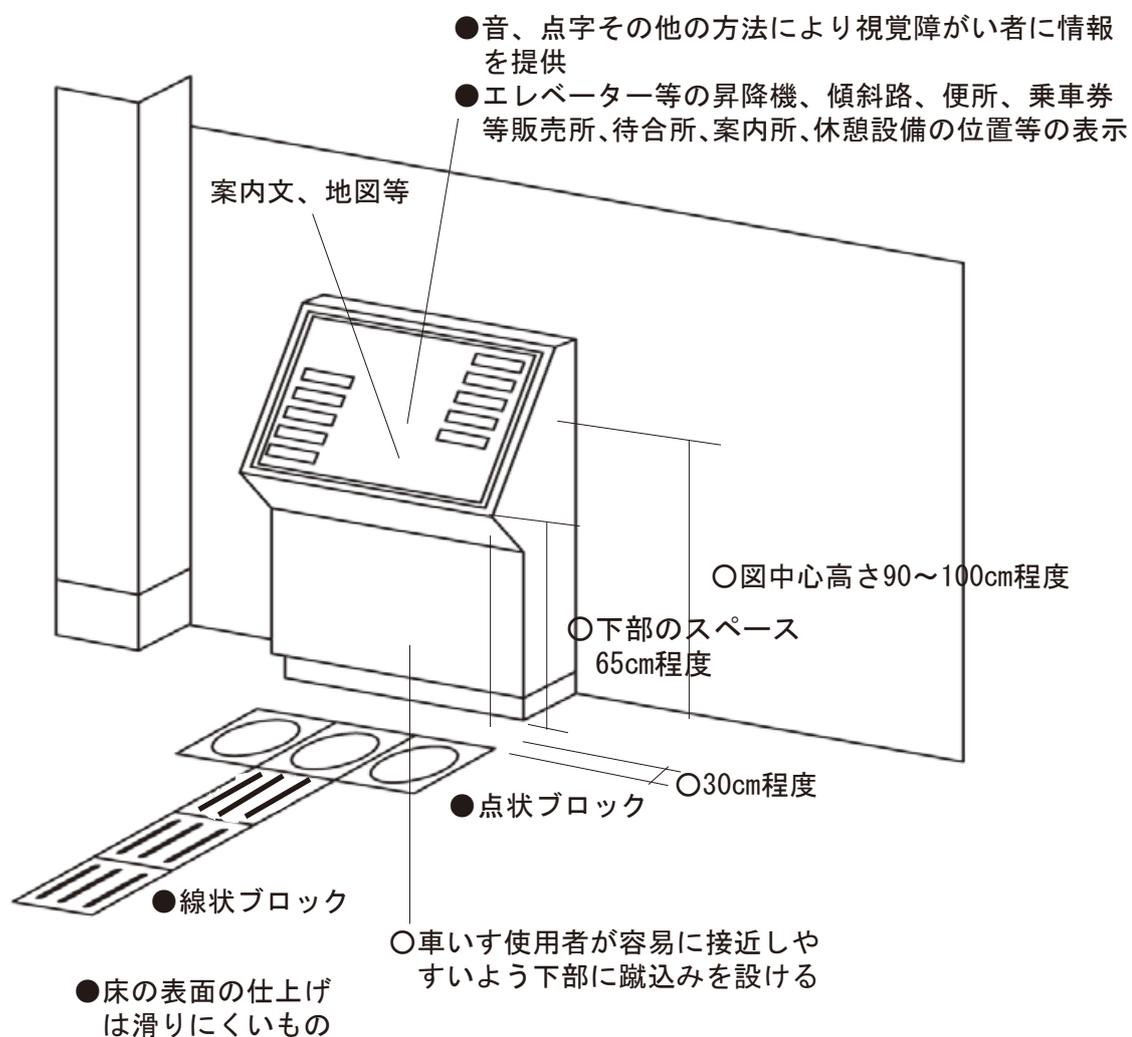
※出入口と改札口が離れている場合に出入口付近、改札口付近にそれぞれの箇所の移動方向にある主要な設備等の位置や方向を点字等でわかりやすく示した案内板等を設置します。

※点字による案内板等は、指先で読み取りやすい外形寸法、高さ及び表示面の傾きとします。

○点字による案内板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です。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掲示してください。

案内設備の例

移動円滑化のための主要な設備の配置を表示したもの



## 第2. 公共交通機関の施設

# 8. 便所

### 整備基準

便所を設ける場合は、次に定める構造とすること。

イ 便所の出入口付近には、男女用の区別（当該区別がある場合に限る。）及び便所の構造を音、点字その他の方法により視覚障がい者に示すための設備を設けること。

※車いす使用者、オストメイト、妊産婦、乳幼児をつれた者等の使用に配慮した構造であることを表示します。

ロ 第1の5の（1）（同号イただし書を除く。）から（4）までに定める構造とすること。

ハ 1の（1）に規定する移動円滑化経路と多機能便房が設けられた便所との間の経路における通路のうち1以上は、1の（5）に定める構造とすること。

ニ 一日の平均乗降客が5,000人以上の公共交通機関の施設については、次に定める構造の便所を1以上（男女用の区別があるときは、それぞれ1以上）設けること。

（イ）乳幼児いす等のある便房を1以上設けること。

※少子化に伴う子育て支援に配慮するものです。

（ロ）乳幼児ベッド等を1以上設けること。ただし、便所以外におむつ替えのできる場所を設ける場合は、この限りでない。

※少子化に伴う子育て支援に配慮するものです。

（ハ）乳幼児いす等又は乳幼児ベッド等のある便房及び便所の出入口付近には、当該設備が設置されていることを適切な方法で表示すること。

※乳幼児を連れた人に配慮した構造であることを表示します。

ホ 次に定める設備を有する便房を1以上（男女用の区別があるときは、それぞれ1以上）設けること。

（イ）オストメイトのための汚物流しを設けた洗浄設備を設けること（ただし、既存便所の改修を行う場合等で構造上やむを得ないときは簡易洗浄装置とすることができる。）。

（ロ）（イ）に定める洗浄設備が設置されている便房及び当該便房が設置されている便所の出入口付近には、当該設備が設置されていることを適切な方法で表示すること。

※便所については、参考資料「だれもが利用しやすいトイレをめざして」を参考に、整備して下さい。

便所の例

- 第2の1の(1)に規定する移動円滑化経路と多機能便房が設けられた便所との間の経路のうち1以上は、第2の1の(5)に定める構造とすること

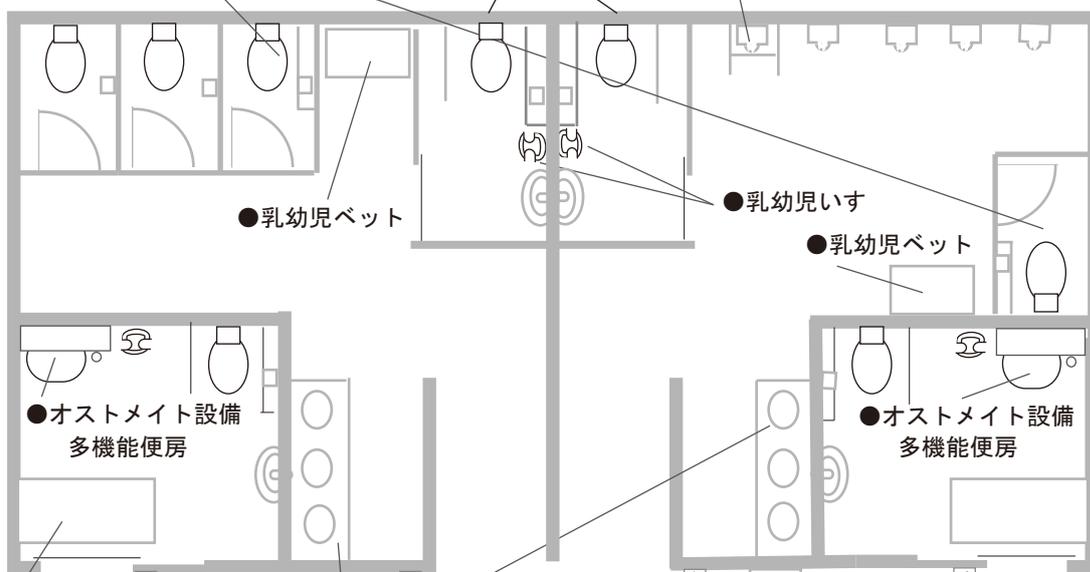
※乳幼児いす、乳幼児ベッドについては、平均乗降客5000人以上/日の公共交通機関の施設には必ず設置する。

※便所以外でおむつ交換ができる場所を設ける場合は乳幼児ベッドの設置は免除可能

- 手すり付き腰掛け便座

- 一般便所に車いす使用者、ベビーカー使用者などが利用できる広めの便房を設置

- 手すり付き床置き式小便器



- 介護が必要な大人の方、衣服の着脱、乳幼児のおむつ交換に使用できる折りたたみ式シート

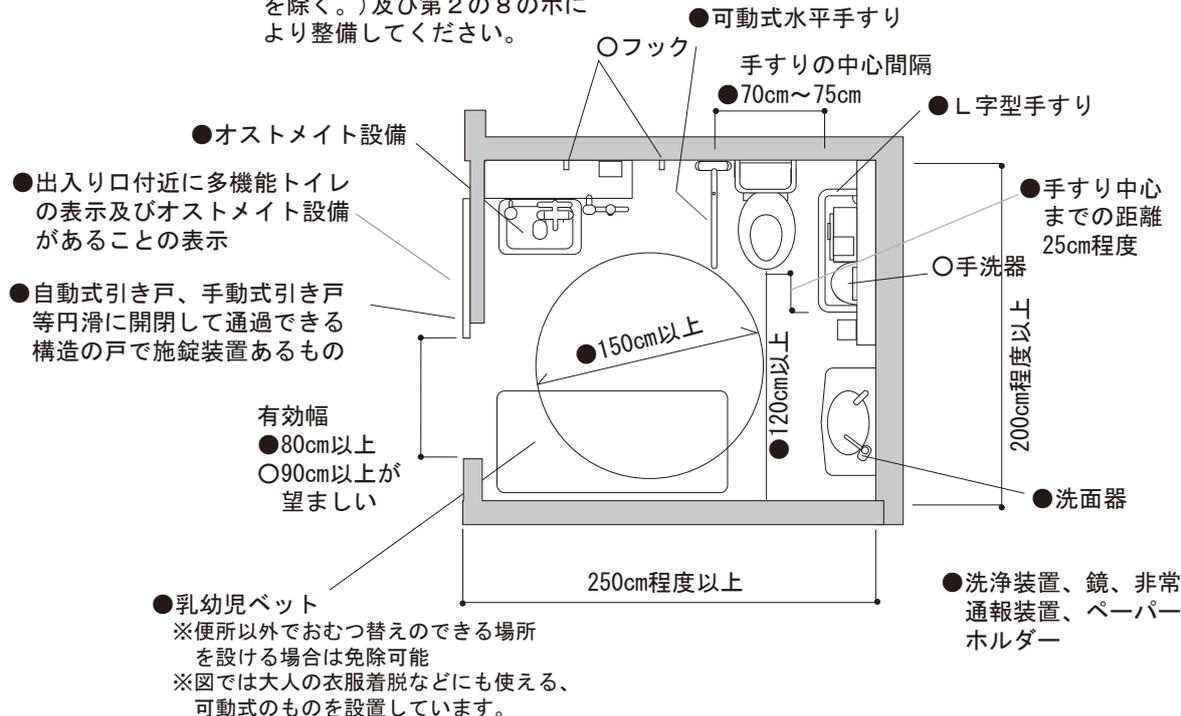
- カウンター埋め込み式又は手すり付き洗面器
- 乳幼児いす、乳幼児ベッドが設置されていることを表示

- 多機能便房の表示、オストメイト設備の表示

- 男女別及び便所の構造を、音、点字その他の方法により視覚障がい者に示す設備

多機能便房

※第1の5の(1)(イただし書きを除く。)及び第2の8のホにより整備してください。



## 第2. 公共交通機関の施設

# 9. 乗車券等販売所、待合所及び案内所

### 整備基準

乗車券等販売所、待合所及び案内所を設ける場合は、それぞれ1以上は、次に定める構造とすること。

イ 移動円滑化経路と乗車券等販売所、待合所及び案内所との間の経路における通路のうちそれぞれ1以上は、1の(5)に定める構造とすること。

ロ 出入口を設ける場合において、そのうち1以上は、次に定める構造とすること。

(イ) 有効幅員は、80センチメートル以上とすること。

(ロ) 戸を設ける場合において、当該戸は、次に定める構造とすること。

1 有効幅員は、80センチメートル以上とすること。

2 自動的に開閉する構造又は車いす使用者その他の障がい者、高齢者等が円滑に開閉して通過できる構造とすること。

※ドアの前後は車いす1台が止まることができるよう120cm以上の長さの水平部を設けます。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ように150cm以上の水平部を設けることが望ましいです。

(ハ) 車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。ただし、構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合で、傾斜路を併設する場合は、この限りでない。

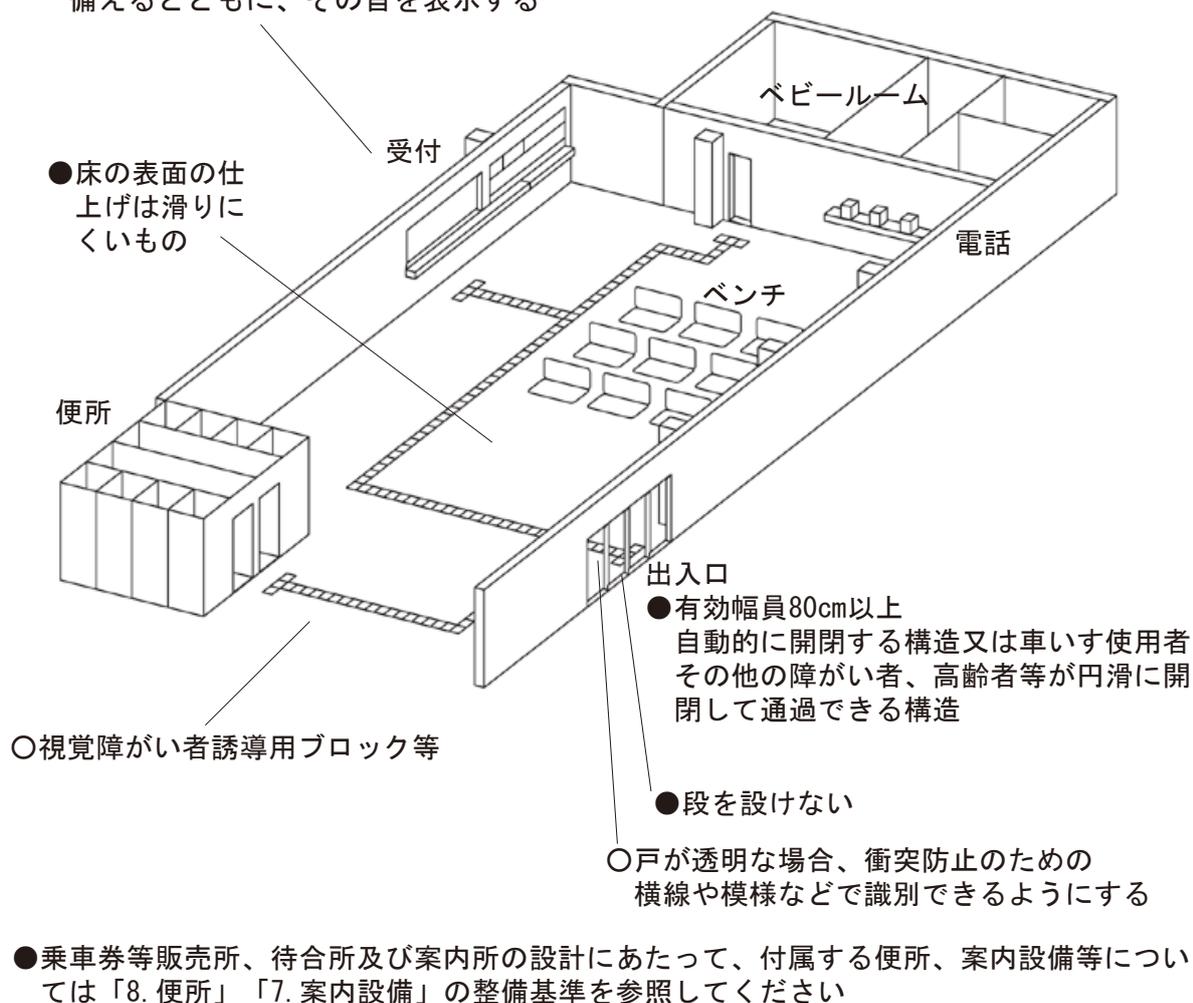
ハ カウンターを設ける場合は、そのうち1以上は、車いす使用者の円滑な利用に適した構造とすること。ただし、常時勤務する者が容易にカウンターの前に対応できる構造である場合は、この限りでない。

※第1. 建築物 13. カウンター、記載台、公衆電話台等を参照してください。

ニ 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、聴覚障がい者が文字により意思疎通を図るための設備を備えとともに、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。

待合所の例

- 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に適した構造とする  
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場合はこの限りでない
- 乗車券等販売所又は案内所には、聴覚障がい者が文字により意思疎通を図るための設備を備えるとともに、その旨を表示する



## 第2. 公共交通機関の施設

# 10. 券売機

### 整備基準

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、障がい者、高齢者等の円滑な利用に適した構造とすること。ただし、乗車券等の販売を行う者が常時対応し、車いす使用者の円滑な利用に適した構造の窓口が設置されている場合は、この限りでない。

○障がい者、高齢者等の円滑な利用に適した構造の券売機付近には点字運賃表を設置します。

※点字運賃表は大きな文字でその内容を示します。

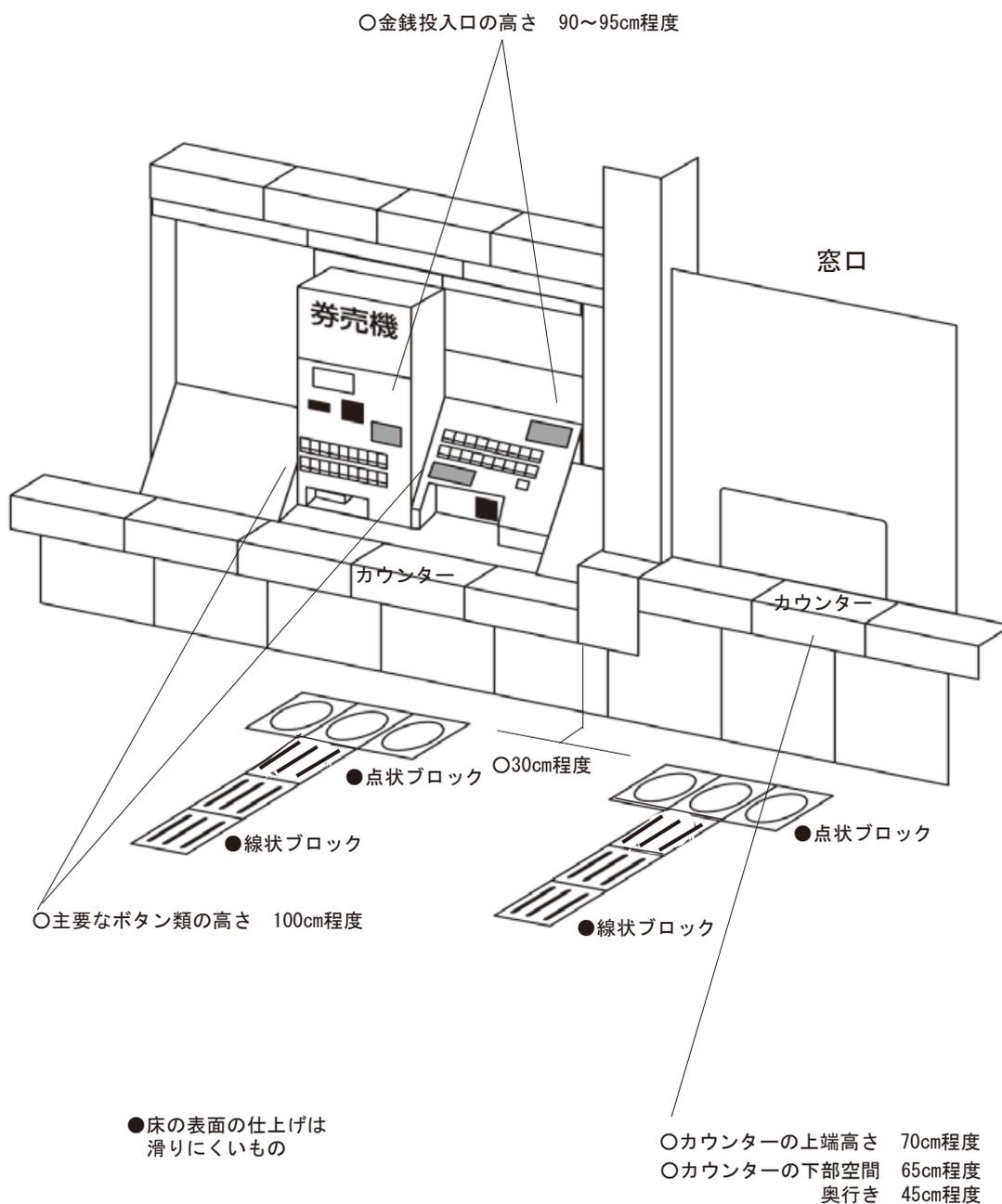
※券売機の運賃等を表示するボタンには点字を表示します。

点字の表示位置は、縦方向に並ぶボタンの場合はその左側、横方向に並ぶボタンの場合はその上側が望ましいですが、スペース上やむを得ない場合はこの限りではありません。

※ボタンの料金表示は、周辺との明度の差が大きいこと等により容易に識別できるようにします。

※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します。  
テンキーを設置した券売機には音声案内を設置します。

券売機の例



●整備基準 ○望ましい基準 ※特記事項

## 第2. 公共交通機関の施設

# 11. 休憩施設

### 整備基準

障がい者、高齢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。

※大規模な旅客施設においては、高齢者や身体障がい者、妊産婦、乳幼児連れの旅客等が休憩できるための設備が必要です。

●旅客の移動を妨げないよう配慮しつつ、主要な経路上に休憩のためのベンチ等を設けます。

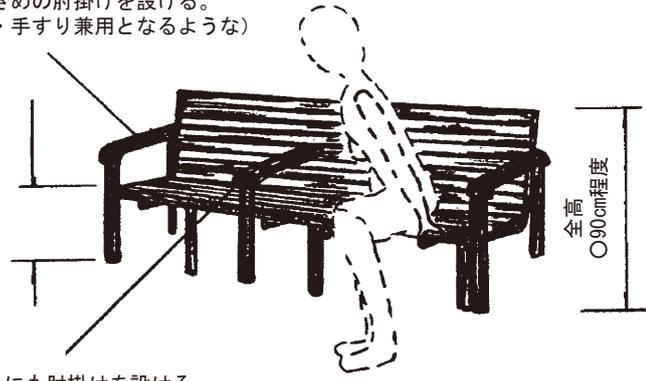
水飲み台を設置する場合も旅客の移動を妨げないよう配慮します。

○水飲み台は車いす使用者が使いやすいよう飲み口の高さ75cm程度、壁付きの場合は奥行き45cm程度とします。

ベンチの形状・寸法

○両端に大きめの肘掛けを設ける。  
(手すりや・手すり兼用となるような)

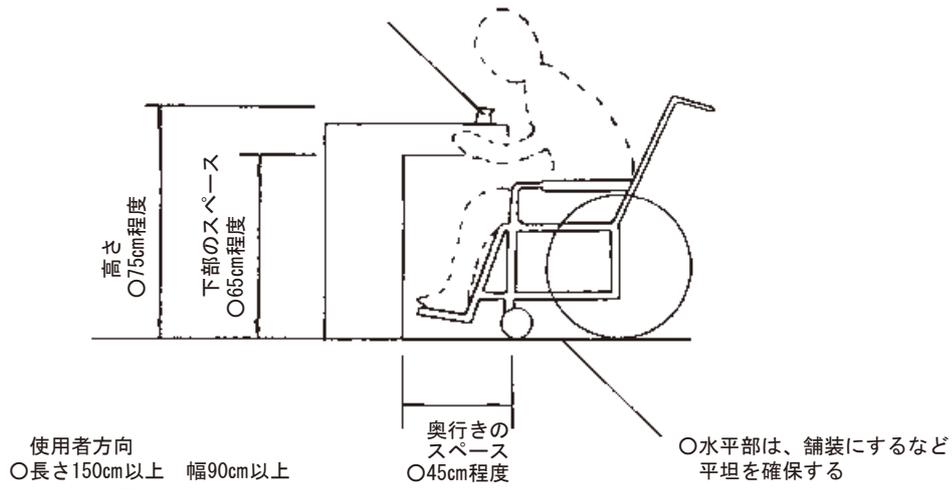
肘掛けの高さ  
○40cm程度



○中央にも肘掛けを設ける

水飲み台の形状・寸法

○飲口は、上向きにする



## 第2. 公共交通機関の施設

# 12. 改札口

### 整備基準

- (1) 移動円滑化経路上に改札口を設ける場合は、そのうち1以上の改札口の有効幅員は、80センチメートル以上とすること。

※高齢者や身体障がい者、妊産婦、乳幼児連れの旅客等が一般の旅客同様に改札口を利用できるよう配慮する必要があります。  
自動改札機の利用が困難な場合もあるため、有人改札口を併設するのが望まれます。  
その場合、改札口への線状ブロックの敷設経路は有人改札口が望ましいです。

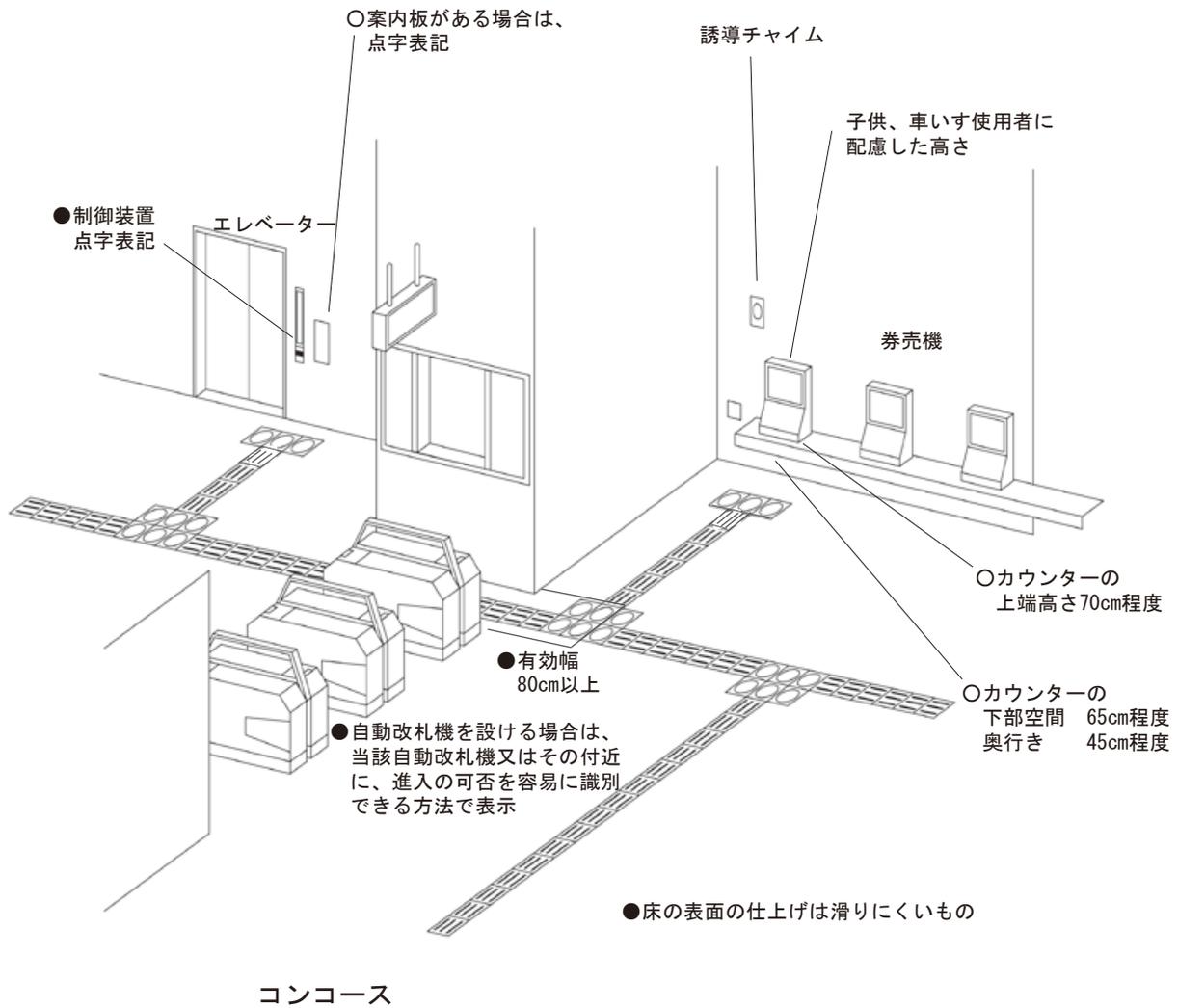
○80cmとは車いすが通過できる有効幅員です。車いすが通過しやすい90cm以上の有効幅員とするのが望ましいです。

- (2) 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、当該自動改札口への進入の可否を、容易に識別できる方法で表示すること。

## 改札口の例

整備基準

# 建築物公共交通機関の施設道路公園等



●整備基準 ○望ましい基準 ※特記事項

## 第2. 公共交通機関の施設

# 13. 乗降場

### 整備基準

(1) 鉄道駅のプラットホームは、次に定める構造とすること。

イ 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とする。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。

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

ハ 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、車いす使用者の乗降を円滑にするための設備を1以上備えること。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。

ニ 排水のための横断こう配は、1パーセントを標準とすること。ただし、ホームドア若しくは可動式ホームさくが設けられたプラットホーム又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。

※1%とは車いす使用者等の線路内への転落防止に配慮した勾配です。

ホ 表面の仕上げは、滑りにくいものとする。

ヘ 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がい者の転落を防止するための設備を設けること（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、旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれがない限り、ホームドア又は可動式ホームさくを設けること。）。

ト 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を設けること。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。

チ 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を設けること。ただし、ホームドア若しくは可動式ホームさくが設けられたプラットホーム又は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。

リ 照明設備が設けられていること。

ヌ 列車に車いす使用者が利用することができる部分を設ける場合は、当該部分に通ずる旅客用乗降口の位置をプラットホーム上に表示すること。ただし、当該位置が一定していない場合は、この限りでない。

## 第2. 公共交通機関の施設

整備基準

### 整備基準

(2) バスターミナルの乗降場は、次に定める構造とすること。

イ 表面の仕上げは、滑りにくいものとする。

ロ 乗降場の縁端のうち、誘導車路その他の自動車の通行、停留又は駐車のために供する場所（以下「自動車用場所」という。）に接する部分には、さく、点状ブロック等その他の視覚障がい者の自動車用場所への進入を防止するための設備を設けること。

※視覚障がい者を車等から守るために設置するものです。

ハ 当該乗降場に接して停留する自動車に車いす使用者が円滑に乗降できる構造とすること。

※車いす使用者の円滑な移動により、安全を確保します。

(3) 旅客船ターミナルにおいて旅客船に乗降するためのタラップその他の設備を設置する場合は、次に定める構造とすること。

イ 車いす使用者が持ち上げられることなく乗降できること。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。

ロ 有効幅員は、90センチメートル以上とすること。

ハ 高さ80センチメートル程度の手すりを設けること。

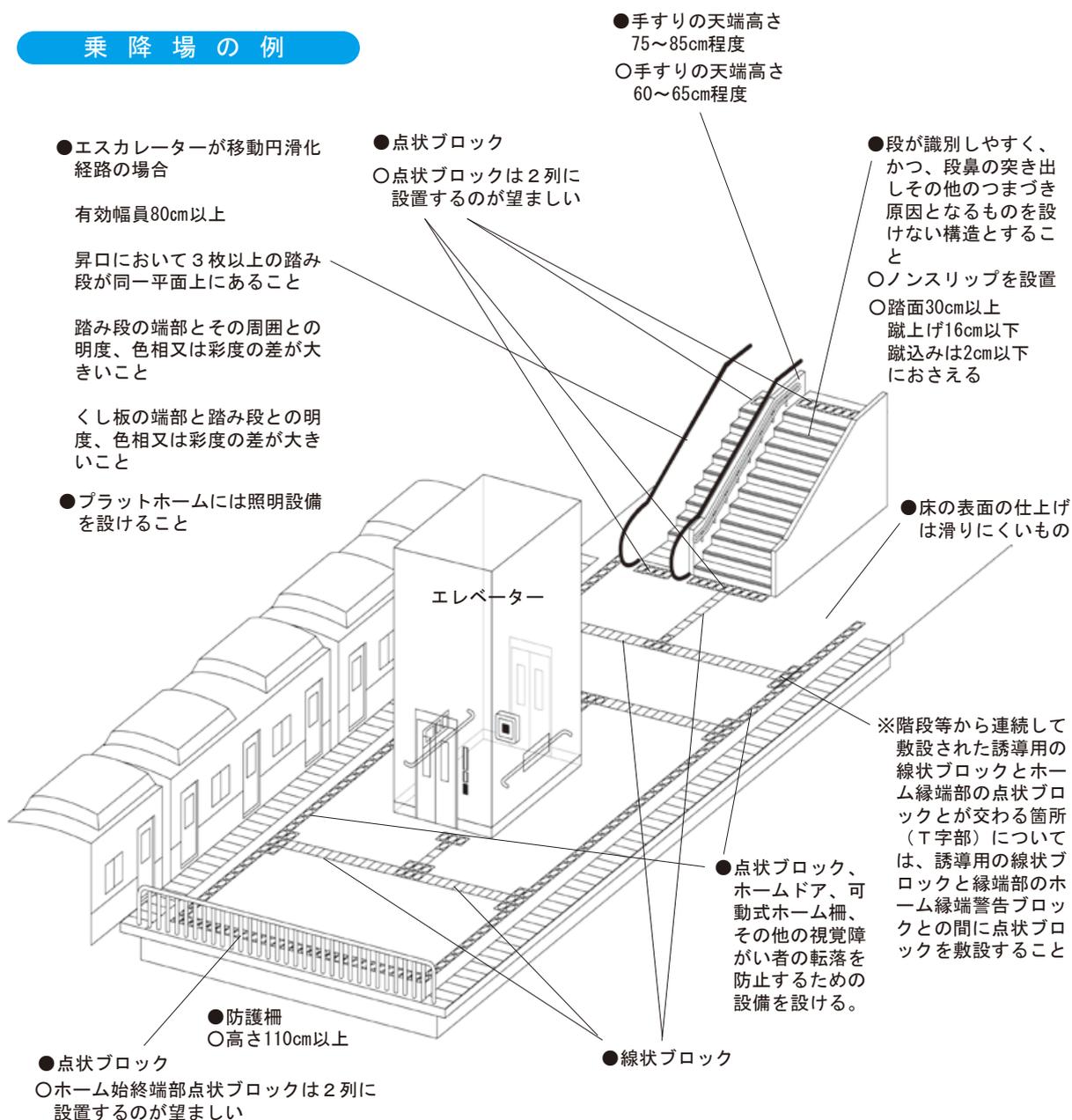
ニ 表面の仕上げは、滑りにくいものとする。

ホ 視覚障がい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がい者の水面への転落を防止するための設備を設けること。

※連絡橋、ボーディングブリッジは「旅客船に乗降するためのタラップその他の設備」に含まれます。

※連絡橋、タラップ、ボーディングブリッジの勾配は潮位がH. W. L～L. W. Lの間にて1/12以下とするのが望ましいです。

## 乗降場の例



○ホーム縁端を警告する点状ブロックはプラットホームの縁端から80cm以上100cm程度とするのが望ましいです。

○上記ブロックには、ホームの内方を表示する線状突起を1本追加した方が望ましいです。

※上記ブロックをプラットフォ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）と呼称し、以下の通りの形状とします。

- ・点状突起の形状及び配置は J I S T 9 2 5 1 規格に準じます
- ・内方線の形状は J I S T 9 2 5 1 規格の線状ブロックの線状突起に準じます
- ・内方線と点状突起との中心間隔は原則として9cm程度とします

※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以上確保することが望ましいです。

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以上確保することが望ましいです。

また、40cm以上確保できない場合は、点状ブロックを敷設し、内方線は敷設しません。