

2 旅客施設

1 通路

【基本的な考え方】

- ・旅客が安全に通行できるよう、滑りにくい仕上げ、段差の解消、幅の確保、壁面に突出物等を設けないといった点を考慮します。
- ・旅客が円滑に通行できるよう、また、非常時に避難しやすいよう、分かりやすい動線計画とします。

整備基準

解説

※ ここでは、全ての通路が満たすべき共通基準を定めています。一定の経路を構成する通路については、p.96（「5 全ての人が円滑に通行することができる経路」）も参照してください。

通路は、次に掲げるものとする。

ア 表面は、粗面とし、又は滑りにくい材料で仕上げる。

イ 段がある部分は、次に掲げるものとする。

(ア) 踏面の端部とその周囲の部分との色の明度の差が大きいこと等により段を容易に識別することができるものとする。

(イ) 段鼻の突き出しがないこと等によりつまずきにくい構造とすること。

・ p.140（「床（路面）仕上げの考え方」）参照

・ 蹴込み板がない、蹴込み寸法が大きい、段鼻が突き出ている等の階段は、つまずきやすく危険です。

整備が望ましい項目

解説

- ・ 壁面には、原則として突出物を設けないこと。
- ・ 柱や曲がり角の出隅は、隅切り又は面取りを行うこと。
- ・ 手すりを設けること。

・ 見通しを確保して出会い頭の衝突を防止します。また、車椅子使用者が角を曲がりやすくなります。

・ 両側に、できるだけ連続して設けます。

※ 上記のほか p.10（「1 建築物」の「1 廊下等」）参照

2 階段

【基本的な考え方】

- ・階段は、転落や転倒の事故の危険性が高い場所であることから、手すりや滑り止めの設置、段の識別しやすさの確保等、安全対策を重視します。
- ・階段は、移動の負担の最も大きい箇所であることから、踏面や蹴上寸法への配慮、幅や踊場の確保等、上りやすい形状とし、負担の軽減を図ります。

整備基準

解説

階段は、次に掲げるものとする。

ア 両側に手すりを設けること。

イ 手すりの端部の付近には、階段の通じる場所を点字により表示すること。

ウ 回り階段でないこと。

エ 表面は、粗面とし、又は滑りにくい材料で仕上げる。

オ 踏面の端部とその周囲の部分との色の明度の差が大きいこと等により段を容易に識別することができるものとする。

カ 段鼻の突き出しがないこと等によりつまずきにくい構造とすること。

キ 両側に側壁又は立ち上がり部を設けること。

・回り階段は、踏みはずすおそれがあり危険です。また、視覚障害者にとっては方向感覚を失いやすいものです。

・p. 140（「床（路面）仕上げの考え方」）参照

・蹴込み板がない、蹴込み寸法が大きい、段鼻が突き出ている等の階段は、つまずきやすく危険です。

・杖先の脱落を防止するためのものです。

整備が望ましい項目

解説

・手すりは、段の上端及び下端では、60 cm以上水平に延長すること。

・手すりの端部は下方又は壁側に折り曲げること。

・蹴上げ 16 cm程度以下、踏面 30 cm程度以上とすること。

・段から水平な所に踏み出す部分ではつまずきやすいので、手すりを水平に延長し、体を支えられるようにします。

・服の袖口の引っ掛かり防止や衝突時の安全を考慮した納まりとします。

※ 上記のほか p. 12（「1 建築物」の「2 階段」）参照

3 傾斜路

【基本的な考え方】

- ・通路には段差を設けないことが基本ですが、やむを得ず段差が生じる場合には、傾斜路を設置します。設置にあたっては、勾配への配慮、幅の確保、手すりや踊場の設置等、無理なく安全に上り下りできるものにするとともに、誰もが利用しやすい動線上に配置するようにします。

整備基準

解説

※ ここでは、全ての傾斜路が満たすべき共通基準を定めています。一定の経路を構成する傾斜路については、p.96（「5 全ての人が円滑に通行することができる経路」）も参照してください。

傾斜路は、次に掲げるものとする。

ア 両側に手すりを設けること。

イ 表面は、粗面とし、又は滑りにくい材料で仕上げる。

ウ 両側に側壁又は立ち上がり部を設けること。

エ その前後の通路との色の明度の差が大きいこと等によりその存在を容易に識別することができるものとする。

- ・ p.140（「床（路面）仕上げの考え方」）参照
- ・ 杖先の脱落や車椅子の脱輪を防止するためのものです。

整備が望ましい項目

解説

- ・ 手すりは、傾斜路の上端及び下端では、60 cm以上水平に延長すること。
- ・ 手すりの端部は下方又は壁側に折り曲げること。

- ・ 傾斜のある部分から水平な所に踏み出す部分ではつまずきやすいので、手すりを水平に延長し、体を支えられるようにします。
- ・ 服の袖口の引っ掛かり防止や衝突時の安全を考慮した納まりとします。

※ 上記のほか p.16（「1 建築物」の「3 傾斜路」）参照

4 便所

【基本的な考え方】

- ・誰にとっても、外出時に便所が利用できるかどうかは切実な問題です。したがって、障害者や高齢者等の社会参加を促進する上で、誰もが利用しやすい便所を整備することが重要です。
- ・多様な利用者、利用形態を考慮して、多機能であるよう整備するとともに、複数の便所を設ける場合には、様々なヴァリエーションを持たせるよう工夫します。

整備基準

解説

- (1) 便所を設ける場合には、当該便所は、次に掲げるものとする
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を設けること。
- イ 床の表面は、滑りにくい材料で仕上げること。
- ウ 男子用小便器を設ける場合には、手すりを配置した床置き式の小便器、壁掛式の小便器（受け口の高さが35センチメートル以下のものに限り。）その他これらに類する小便器を1以上設けること。
- (2) 便所を設ける場合には、そのうち1以上は、(1)の規定によるほか、次に掲げるものとする
こと。
- ア 次に定める構造の車椅子使用者用便房を1以上（男子用及び女子用の区別のある場合にあっては、それぞれ1以上）設けること。
- （ア） 腰掛便座、手すり等が適切に配置されていること。
- （イ） 車椅子使用者が円滑に利用することができるよう十分な空間が確保されていること。
- （ウ） 出入口の幅は、80センチメートル以上とすること。
- （エ） 戸は、引き戸（構造上やむを得ない場合にあっては、外開き戸）とし、かつ、その前後に高低差がないこと。
- イ 5の項の(1)に定める経路と車椅子使用者用便房との間の経路を構成する通路のうち1以上は、同項の(4)に掲げるものとする
こと。
- ウ 車椅子使用者用便房が設けられている便所の出入口の幅は、80センチメートル以上とすること。
- エ 車椅子使用者用便房が設けられている便所の出入口又はその付近に、その旨を表示した標識を掲示すること。
- オ 車椅子使用者用便房が設けられている便所の洗面器又は手洗器のうち1以上に、レバー式、光感知式その他の操作が容易な方式による水栓を設けること。
- (3) 1日当たりの乗降客が5,000人以上の旅客施設に便所を設ける場合には、そのうち1以上は、次に掲げるものとする
こと。

・ p.140（「床（路面）仕上げの考え方」参照）
・ 「その他これらに類する小便器」とは、床置き式男子用小便器と同様に、杖使用者等が円滑に利用することが可能な床置き式に類する小便器を言います。

・ 80 cmとは、車椅子使用者が通過できる幅です。
・ 車椅子の幅が一般に65 cm程度であり、これに手やひじが出ることを考慮すると、80 cm必要です。

・ p.96（「5 全ての人が円滑に通行することができる経路」参照）

・ 80 cmとは、車椅子使用者が通過できる幅です。
・ 車椅子の幅が一般に65 cm程度であり、これに手やひじが出ることを考慮すると、80 cm必要です。

ア 乳幼児を座らせることができる設備を設けた便房を1以上（男子用及び女子用の区別のある場合にあつては、それぞれ1以上）設け、かつ、当該便房及び当該便房が設けられている便所の出入口又はその付近に、その旨を表示した標識を掲示すること。

イ 乳幼児のおむつ交換をすることができる設備を1以上設け、かつ、当該設備を設ける便所の出入口又はその付近に、その旨を表示した標識を掲示すること。ただし、他の場所に乳幼児のおむつ交換をすることができる設備を設け、かつ、当該場所にその旨を表示した標識を掲示する場合は、この限りでない。

・大人が用を足すときに、乳幼児を座らせておくための設備です。

・男女ともにも使えるよう、男女共用の場所又は男子用、女子用それぞれの場所に設置することが望まれます。

整備が望ましい項目

解説

<車椅子使用者用便房について>

- 他の便房のある便所と一体的に、又は隣接した位置に設けること。
- 戸の施錠装置は、操作しやすいものとし、緊急時には外部から解錠できるものとする。
- 荷物棚やフックを設けること。
- 腰掛便座の背後に背もたれを設けること。
- 洗浄装置は、靴べら式、光感知式その他の操作が容易な方式のものとする。
- 洗浄装置及びペーパーホルダーは、便座及び車椅子上から利用しやすい位置に設けること。
- 便座から利用できる位置に手洗器を設けること。
- 緊急通報装置を設けること。
- 複数の車椅子使用者用便房を設ける場合は、同じ型とせず、様々なヴァリエーションのものとする。

- 指先での細かな操作が不要なものとしします。
- 車椅子使用者が接近しやすいよう、高さや袖壁の設置等について考慮します。
- 車椅子使用者にも、立位でも使いやすい高さを考慮します。
- 座位姿勢の保持が困難な場合や排泄に時間がかかる場合に有効です。介助者が後ろから支える負担の軽減にもなります。
- 尿器やカテーテルを使用する利用者は、便座に移乗せず、車椅子に座ったまま排泄します。
- 便座に座ったままの状態の手洗器を使用したい場合に有効です。
- 便座及び車椅子上から操作できる位置に設けます。
- 転倒時のために、低い位置にも設けるか床面付近から紐等で操作できるようにします。
- 身体状況や利き腕の違いによって便座への移乗動作をはじめ、利用形態が様々です。
- 左右勝手の別に対応してレイアウトを反転させたり、1つの多機能便房では様々な利用者に対応しきれない場合には、設備の異なる多機能便房を分散したりする工夫が求められます。
- 便器については、一般の卵型形状のものが汎用性がありますが、便器に逆向きにまたがって利用する場合や摘便を行う場合、後始末に介助を要する場合等には、細長い形状のものが有効です。
- 暖房便座については、知覚麻痺がある場合は、低温やけどをおこすおそれがあることに留意します。
- 温水洗浄便座とする場合、操作盤は、便器の横に付くと移乗動作の妨げとなる場合があるため、壁面に配置します。

※ 上記のほか p.18 (「1 建築物」の「4 便所」) 参照

5 全ての人が円滑に通行することができる経路

【基本的な考え方】

- ・ 障害者や高齢者、妊産婦、けが人等、行動上の様々な制約を受ける人も、自らが欲しない介助は必要とすることなく公共交通機関を利用できるよう、旅客施設の外部から車両等の乗降場までの経路及びそこから便所や乗車券等販売所等までの経路という主要な動線全体に渡って、一貫してバリアフリーであるようにします。
- ・ 経路のバリアフリー化に当たっては、旅客の利用上最も一般的な経路を対象にするようにします。

整備基準

解説

(1) 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のうち、乗降場ごとに1以上を、障害者や高齢者をはじめ全ての人が円滑に通行することができる経路とすること。

(2) 当該経路の床面に高低差がある場合には、傾斜路又はエレベーターを設けること。

(3) 当該経路と公共用通路の出入口は、次に掲げるものとする。こと。
ア 幅は、90センチメートル以上とすること。

イ 戸を設ける場合には、自動的に開閉する構造その他の車椅子使用者が容易に開閉して通過することができる構造とし、かつ、その前後に高低差がないこと。

(4) 当該経路を構成する通路は、1の項の規定によるほか、次に掲げるものとする。こと。

ア 幅は、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にあっては、通路の末端付近及び50メートル以内ごとに車椅子の転回に支障がない場所を設けた上で、幅を120センチメートル以上とすること。

イ 戸を設ける場合には、自動的に開閉する構造その他の車椅子使用者が容易に開閉して通過することができる構造とし、かつ、その前後に高低差がないこと。

(5) 当該経路を構成する傾斜路は、3の項の規定によるほか、次に掲げるものとする。こと。

ア 幅は、段に代わるものにあつては120センチメートル以上、段に併設するものにあつては90センチメートル以上とすること。

イ 勾配は、12分の1を超えないこと。ただし、高さが16センチメートル以下のものにあつては、8分の1を超えないこと。

ウ 高さが75センチメートルを超えるものにあつては、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を設けること。

エ 始点及び終点に、車椅子が安全に停止することができる平坦な部分を設けること。

・ 90 cmとは、車椅子使用者が通過しやすい幅です。

・ p. 90（「1 通路」）参照

・ 140 cmとは、車椅子が180度転回するために必要な最低幅です。

・ p. 92（「3 傾斜路」）参照

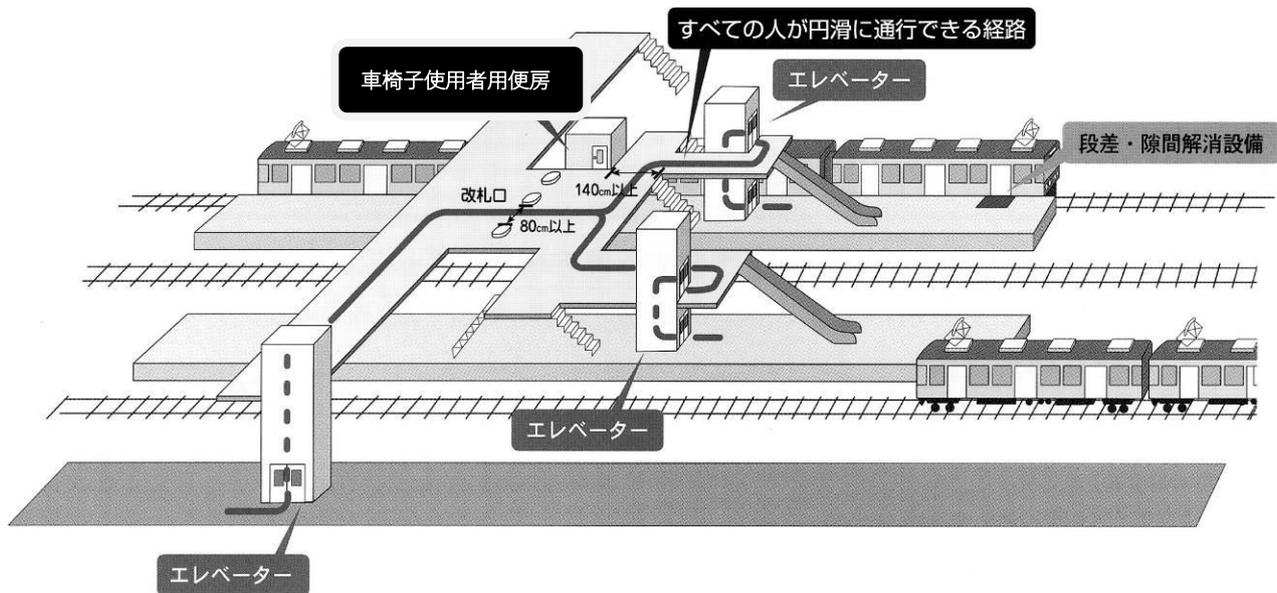
・ 120 cmとは、車椅子で通行しやすい幅、歩行者が横向きになれば車椅子とすれ違える幅、二本杖使用者が通行しやすい幅です。

・ 傾斜路の延長方向に長さ150 cm以上の水平部分を設けることを標準とします。

整備例

- : 整備基準
- : 整備が望ましい項目

■ 全ての人が円滑に通行することができる経路のイメージ



出典)「安心して移動できる社会を目指して 交通バリアフリー法の解説」(公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団)より作成
 *平成18年12月20日より、交通バリアフリー法とハートビル法が統合・拡充され、現行のバリアフリー法となっています。

(6) 当該経路を構成するエレベーター及びその乗降ロビーは、次に掲げるものとする。

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とすること。

イ かごの幅は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、車椅子使用者が円滑に乗降することができる構造のもの（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、車椅子使用者が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ものについては、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が互いに視覚的に確認することができる構造であること。

オ かご内の左右両側に手すりを設けること。

カ かご及び昇降路の出入口の戸が開いている時間を延長することができる機能を有するものとする。

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装置を設けること。

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装置を設けること。

ケ かご内の車椅子使用者が利用しやすい位置に、戸が開いている時間を延長することができる機能、かごの位置を表示する機能及びかごの外部にいる者と通話することができる機能（ボタンにより呼び出すことができるものに限る。）を有する制御装置を設けること。

コ 乗降ロビーの車椅子使用者が利用しやすい位置に、戸が開いている時間を延長することができる機能を有する制御装置を設けること。

サ かご内及び乗降ロビーに設ける制御装置（車椅子使用者が利用しやすい位置及びその他の位置に制御装置を設ける場合にあっては、当該その他の位置に設けるものに限る。）は、点字により表示する等視覚障害者が円滑に操作することができる構造とすること。

シ 乗降ロビーは、高低差がないものとし、その幅及び奥行きは、150センチメートル以上とすること。

ス かご内又は乗降ロビーに、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。

セ かご及び昇降路の出入口に、利用者を感じし、戸の閉鎖を自動的に制止することができる装置を設けること。

- ・車椅子使用者が後ろ向きのまま降りなければならない状況のときに、背後の状況を把握できるようにするためのものです。
- ・乗降時の衝突防止や防犯を目的とするものです。

・戸の開放時間延長機能とは、当該制御装置の行き先ボタンを押すことにより、戸の開放時間が通常より長くなるものを言います。

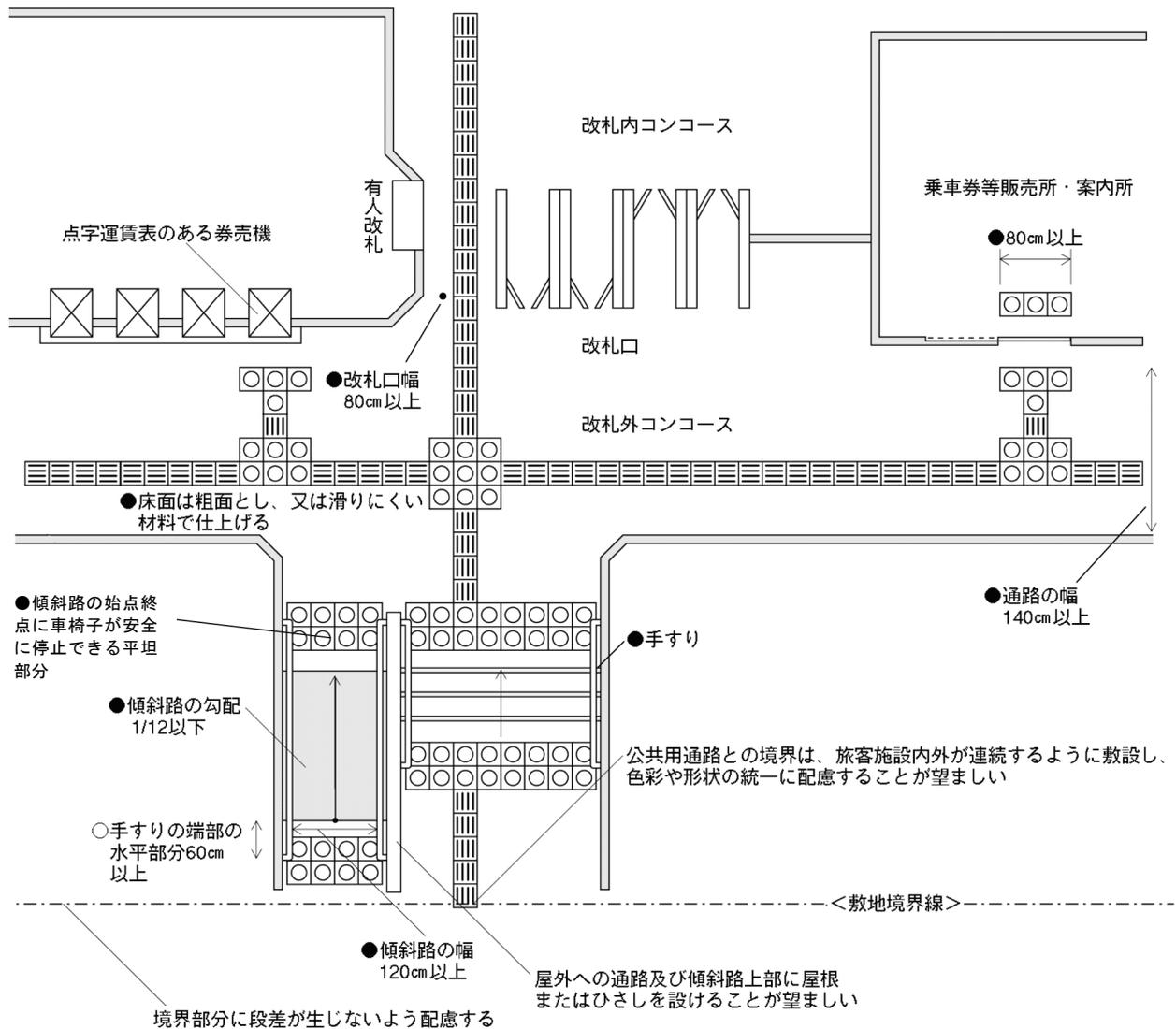
・戸の開放時間延長機能とは、当該制御装置のボタンを押すことにより、戸の開放時間が通常より長くなるものを言います。

※ 上記のほか 公共用通路の出入口について p. 40（「1 建築物」の「7 (2) 出入口」）参照
通路について p. 44（「1 建築物」の「7 (3) 廊下等」）参照
傾斜路について p. 46（「1 建築物」の「7 (4) 傾斜路」）参照
エレベーターについて p. 50（「1 建築物」の「7 (5) 昇降機」）参照

整備例

- ：整備基準
- ：整備が望ましい項目

■全ての人が円滑に通行することができる通路の整備例



出典)「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」(公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団)より作成

6 視覚障害者が円滑に通行することができる経路

【基本的な考え方】

- ・視覚障害者が公共交通機関を利用しやすいよう、旅客施設の外部から車両等の乗降場まで連続して誘導します。また、その経路から、主要な設備であるエレベーターや便所等までの経路とも連続させます。
- ・誘導経路、特に視覚障害者誘導用ブロック等の敷設経路については、あらかじめ動線を設定し、遠回りになったり複雑になったりしないよう注意します。

整備基準

解説

- (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等を敷設し、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。
- (2) (1)の規定により視覚障害者誘導用ブロック等が敷設された通路等と5の項の(6)のサの基準に適合する乗降ロビーに設ける制御装置、7の項の(4)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8の項の(1)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等を敷設すること。
- (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。

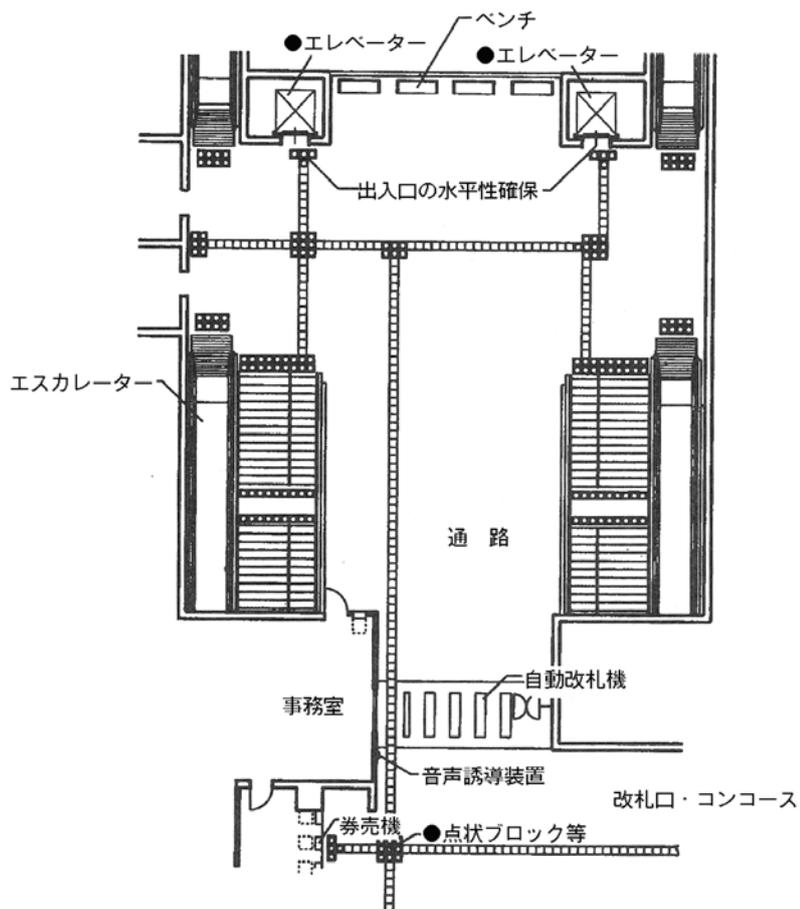
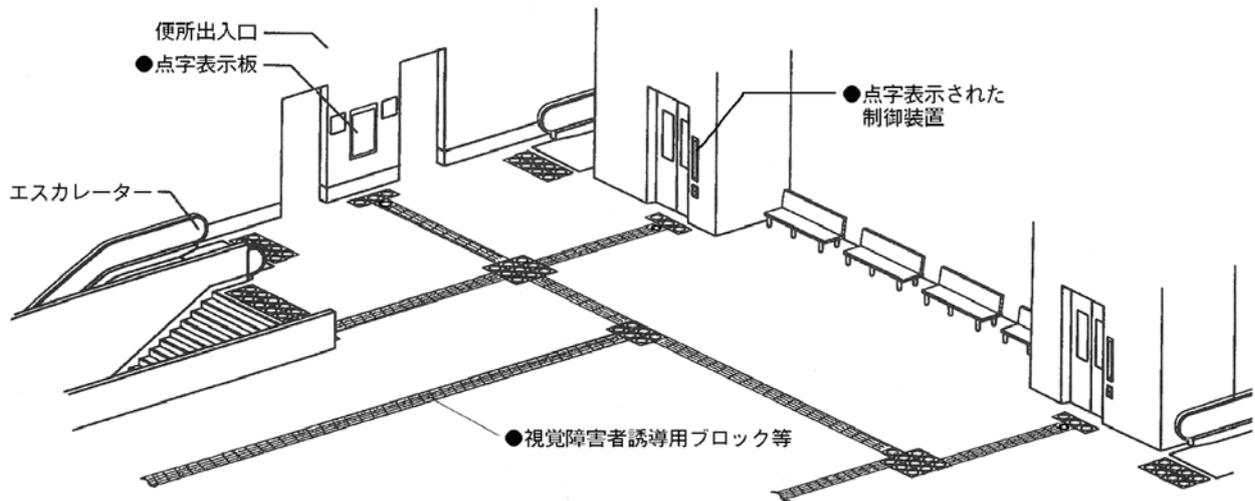
- ・p.96（「5 全ての人が円滑に通行することができる経路」）参照
- ・p.102（「7 運行情報提供設備等」）参照
- ・p.103（「8 乗車券等販売所、待合所及び案内所」）参照

※ 上記のほか p.70（「1 建築物」の「8 視覚障害者が円滑に利用することができる経路」）参照

整備例

- : 整備基準
- : 整備が望ましい項目

■ 視覚障害者が円滑に通行することができる経路の整備例



7 運行情報提供設備等

【基本的な考え方】

- ・視覚障害者や聴覚障害者、車椅子使用者（視点が低い）、高齢者（視力や聴力の低下が考えられる）、外国人旅行者等、情報入手の上で様々な制約を抱えている利用者を考慮し、種々の情報伝達手段を整備します。
- ・標識等の視覚による表示設備については、情報内容や表現様式（表示方法とデザイン）といった設備本体の内容だけでなく、掲出位置（高さや平面上の位置、向き等）についても考慮します。

整備基準

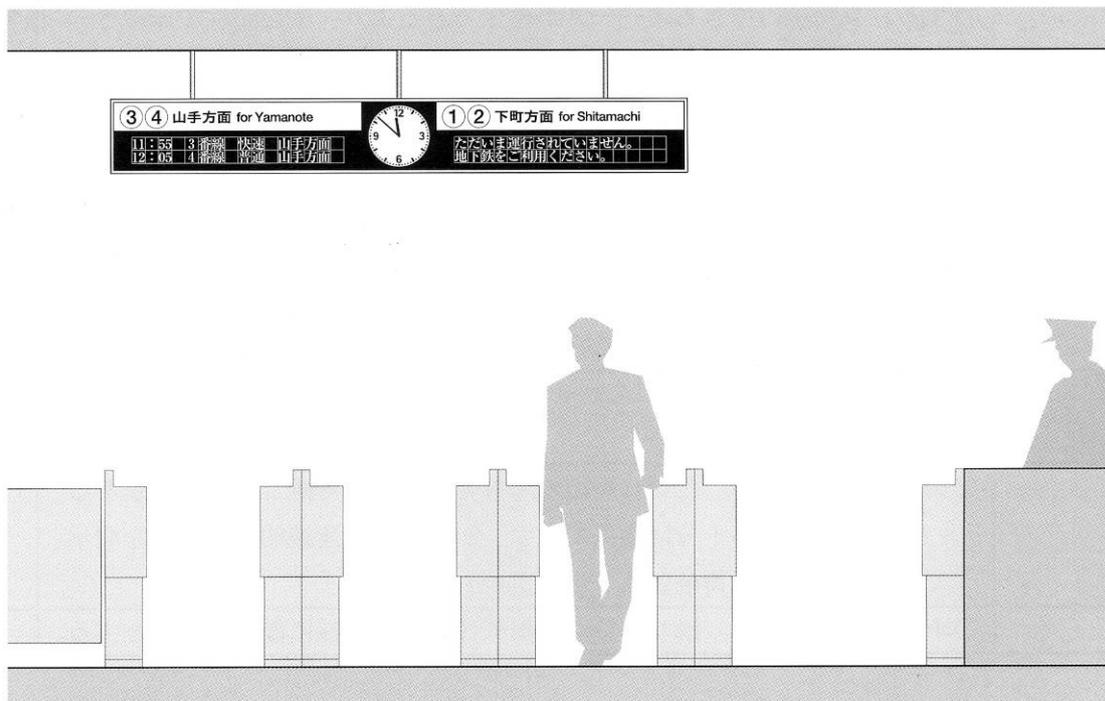
解説

- (1) 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ること。
- (2) エレベーターその他の昇降機、便所又は乗車券等販売所の付近には、それらの設備等がある旨を表示した標識を掲示すること。
- (3) 公共用通路に直接通じる出入口（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。（4）において同じ。）の付近には、エレベーターその他の昇降機、便所又は乗車券等販売所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、それらの設備等の配置を容易に視認することができる場合は、この限りでない。
- (4) 公共用通路に直接通じ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ること。

・ p. 142（「標準案内用図記号」）参照

整備例

■文字等による運行情報の表示設備の例



出典)「公共交通機関旅客施設の移動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)

8 乗車券等販売所、待合所及び案内所

【基本的な考え方】

- 乗車券等販売所、待合所、案内所は、旅客の利用の必要性や利便性が高い施設であることから、それらを誰もが利用しやすいよう、出入口の幅や構造、カウンターの構造等について考慮します。

整備基準

解説

- (1) 乗車券等販売所を設ける場合には、そのうち1以上は、次に掲げるものとする。
- ア 5の項の(1)に定める経路と乗車券等販売所との間の経路を構成する通路のうち1以上は、同項の(4)に掲げるものとする。
- イ アに定める経路を構成する出入口は、次に掲げるものとする。
- (ア) 幅は、80センチメートル以上とすること。
- (イ) 戸を設ける場合には、自動的に開閉する構造その他の車椅子使用者が容易に開閉して通過することができる構造とし、かつ、その前後に高低差がないこと。
- ウ カウンターを設ける場合には、そのうち1以上は、車椅子使用者が円滑に利用することができる構造とすること。ただし、常時勤務する者が容易にカウンターの前を出て対応することができる構造とする場合は、この限りでない。
- (2) 待合所又は案内所を設ける場合には、(1)に定める構造に準じたものとする。

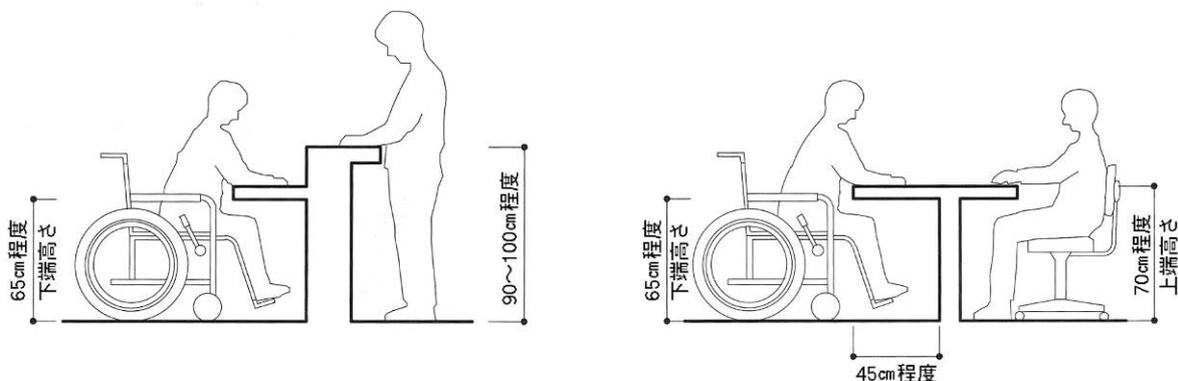
・ p. 96 (「5 全ての人が円滑に通行することができる経路」) 参照

・ p. 40 (「1 建築物」の「7 (2) 出入口」) 参照

・ 車椅子使用者が利用しやすい高さとし、下部に蹴込み(車椅子使用者の膝下が入る空間)を設けます。

整備例

■カウンター・記載台の基本寸法



9 鉄道駅及び軌道停留場

【基本的な考え方】

- ・プラットフォームにおいては、特に視覚障害者の転落防止措置を講じるほか、プラットフォームと車両等との段差や隙間をできるだけ小さくし、誰もが安全に乗降できるようにします。
- ・単純な構成や適切な案内誘導等により、分かりやすい空間とします。

整備基準

解説

(1) 5の項の(1)に定める経路に改札口を設ける場合には、そのうち1以上は、幅を80センチメートル以上とすること。

- ・ p. 96 (「5 全ての人が円滑に通行することができる経路」) 参照
- ・ 80 cmとは、車椅子使用者が通過できる幅です。
- ・ 車椅子の幅が一般に 65 cm程度であり、これに手やひじが出ることを考慮すると、80 cm必要です。

(2) プラットホームは、次に掲げるものとする。

ア 床の表面は、粗面とし、又は滑りにくい材料で仕上げる。

- ・ p. 140 (「床(路面)仕上げの考え方」) 参照

イ ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロック等その他の視覚障害者の転落を防止するための設備を設ける。

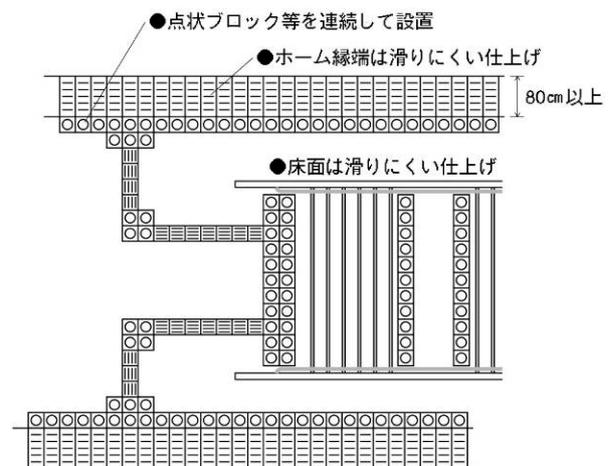
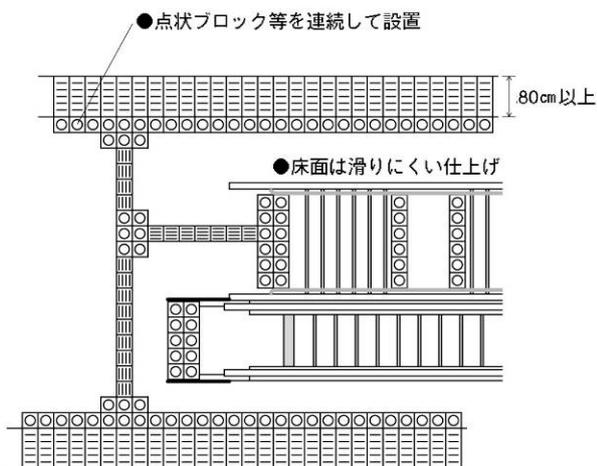
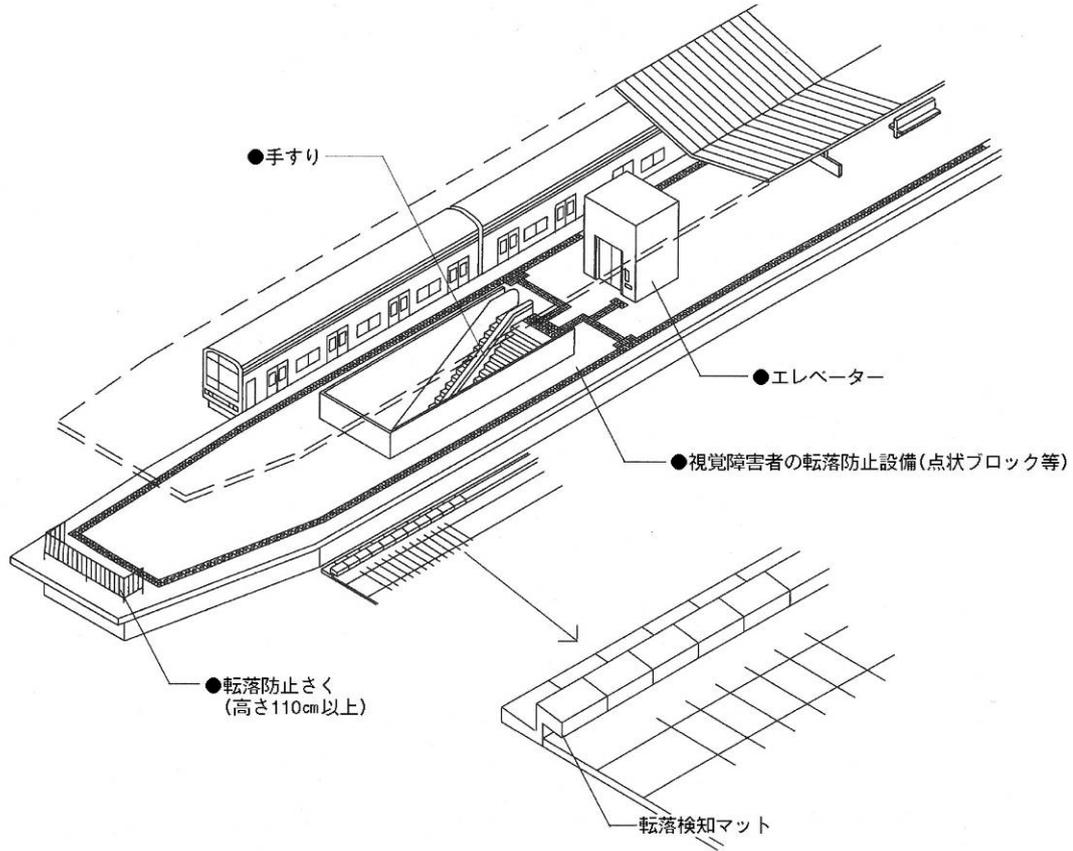
ウ プラットホームの線路側以外の端部には、旅客の転落を防止するための柵を設ける。ただし、当該端部に階段が設置されている場合その他旅客が転落するおそれのない場合は、この限りでない。

エ 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。ただし、ホームドア又は可動式ホーム柵を設けたプラットフォームについては、この限りでない。

整備例

- : 整備基準
- : 整備が望ましい項目

■プラットフォームの整備例



10 バスターミナル

【基本的な考え方】

- ・利用者動線と自動車動線とを分離し、特に視覚障害者が自動車用の空間に誤って進入しないよう防止措置を講じます。
- ・単純な構成や適切な案内誘導等により、分かりやすい空間とします。

整備基準

解説

バスターミナルの乗降場は、次に掲げるものとする。

- ア 床の表面は、粗面とし、又は滑りにくい材料で仕上げる。
- 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に接する部分には、柵、点状ブロック等その他の視覚障害者の当該場所への進入を防止するための設備を設ける。
- ウ 当該乗降場に接して停留するバス車両に車椅子使用者が円滑に乗降することができる構造とすること。

・ p. 140 (「床 (路面) 仕上げの考え方」) 参照

11 旅客船ターミナル

【基本的な考え方】

- ・船舶の揺れの影響を受ける場所等における利用者の転落や転倒の防止措置を講じます。
- ・単純な構成や適切な案内誘導等により、分かりやすい空間とします。

整備基準

解説

- (1) 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「乗降用設備」という。) を設置する場合には、当該乗降用設備は、次に掲げるものとする。
 - ア 幅は、90センチメートル以上とすること。
 - イ 手すりを設けること。
 - ウ 床の表面は、粗面とし、又は滑りにくい材料で仕上げる。
- (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、6の項の規定にかかわらず、視覚障害者誘導用ブロック等を敷設しないことができる。
- (3) 視覚障害者が水面に転落するおそれのある場所には、柵、点状ブロック等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。

・ 90 cmとは、車椅子使用者が通過しやすい幅です。

・ p. 140 (「床 (路面) 仕上げの考え方」) 参照