

施設整備マニュアル改訂の素案〈抜粋〉

施設整備マニュアル改訂の素案〈抜粋〉

1. 素案について

第1回研究会で説明を行った、国の各種ガイドライン改訂を踏まえて整理した「施設整備マニュアル改訂の主な内容(資料2)」のうち、「移動等円滑化経路の考え方」、「福祉型便房からの機能分散の考え方」、「案内サインの考え方」については、建築物を例として、また、交通機関の施設、道路、公園、路外駐車場については、施設ごとに特徴的な改訂内容を抜粋して、施設整備マニュアルの素案を作成した。

第2回研究会では、これらの素案について、追記・修正の内容や図版・ページ構成などについてのご意見をいただきながら、今後の作業を進める。

2. 素案の主な内容

抜粋した項目について、マニュアル改訂の素案として3ページ以降に掲載している。追記・修正した文章などは赤色で表記している。

3. 改訂の主な項目と概要

マニュアル素案を作成した項目

(1) 建築物

各項目共通の凡例 **新**：新たに記載 **変**：加筆・修正

| 施設整備マニュアルのページ | | 改訂概要 | | 根拠背景 | No. |
|----------------|---------|------|----------------------------------|------|------|
| — | 33～ | 新 | 移動等円滑化経路の考え方等について記述 | 国 | 1-1 |
| エレベーター | 68 | 変 | かご内の音声案内等について2方向エレベーターの開閉など記述を充実 | 国 | 1-2 |
| 便所 | 74～ | 変 | 福祉型便房からの機能分散を促す考え方の記述を充実 | 国 | 1-3 |
| 駐車場 | 97 | 変 | 車いす乗降場の屋根・庇についてリフト車両対応への記述を充実 | 国 | 1-8 |
| 視覚障がい者誘導用ブロック等 | 111 | 変 | 色について周辺床との輝度比に関する記述を補足 | 国 | 1-11 |
| 標識類 | 133・147 | 変 | 案内表示について色覚障がい者に配慮した記述を充実 | 国 | 1-13 |
| (出入口、案内板など) | 37・134 | 変 | 案内・誘導などについて視覚・音声情報伝達の記述を充実 | 国 | 1-15 |
| 技術的資料 | 307 | 変 | 床の滑りに関する参考推奨値や配慮事項等の記述を充実 | 国 | 1-16 |

○庁内における従前からの意見等を踏まえて整理した項目

| 施設整備マニュアルのページ | | 改訂概要 | | 根拠背景 | No. |
|---------------|------|------|------------------------------|------|------|
| 駐車場 | 98～ | 新 | ふくおか・まごころ駐車場制度について記載 | 市 | 1-9 |
| 敷地内の通路 | 103～ | 新 | 歩道状公開空地等におけるバリアフリー化整備の考え方を記載 | 市 | 1-10 |
| 授乳スペース | 130 | 新 | 「赤ちゃんの駅」との連携について記載 | 市 | 1-12 |

(2) 交通機関の施設

| 施設整備マニュアルのページ | | 改訂概要 | | 根拠背景 | No. |
|---------------|------|------|----------------------------------|------|------|
| 移動円滑化された経路 | 168 | 変 | 複数の主要出入口からのバリアフリー経路確保に関する記述を充実 | 国 | 2-1 |
| エレベーター | 180 | 変 | かごの大きさについて利用実態に応じた導入に関する記述を充実 | 国 | 2-2 |
| 便所 | 192～ | 新 | 利用実態に応じた複数の多機能便所の整備について記載 | 国 | 2-3 |
| | | 変 | 多機能便所からの機能分散を促す考え方の記述を充実 | 国 | 2-4 |
| 視覚障がい者誘導案内 | 199～ | 変 | ホーム柵などに対応した視覚障がい者誘導用ブロック敷設の記述を充実 | 国 | 2-8 |
| | 203～ | 変 | 音声・音響案内の考え方や配慮事項の記述を充実 | 国 | 2-10 |
| — | — | 新 | バス・旅客船・航空旅客ターミナルに関する個別の記述を追加（抜粋） | 国 | 2-11 |

(3) 道路（市内における従前からの意見や他都市マニュアル等を参考に整理した項目）

| 施設整備マニュアルのページ | | 改訂概要 | | 根拠背景 | No. |
|---------------|------|------|-------------------------|------|-----|
| 歩道 | 225 | 変 | 原則セミフラット型の説明に関する記述の充実 | 市 | 3-1 |
| | 226～ | 変 | 歩道と車道（歩行部）の段差の図版を充実（抜粋） | 市 | 3-2 |
| コラム | 238～ | 新 | 横断歩道のエスコートゾーンについて記述 | 市 | 3-6 |
| 乗降車場 | 239 | 変 | バス利用環境についての記述を充実 | 市 | 3-7 |

(4) 公園（福岡県の基準との整合を加えて整理した項目）

| 施設整備マニュアルのページ | | 改訂概要 | | 根拠背景 | No. |
|---------------|---------|------|----------------------------|------|------|
| 園路 | 252～ | 新 | 移動等円滑化園路の考え方について記述 | 国 | 4-1 |
| | 253 | 変 | 園路の途中で通路を設ける場合の開口幅員の記述を充実 | 県 | 4-2 |
| 階段 | 257・261 | 変 | 階段やスロープの手すりについて記述を充実 | 県 | 4-3 |
| 便所 | 263 | 変 | 多機能便所の機能代替などに関する記述を充実 | 国 | 4-4 |
| 駐車場 | 270 | 変 | 車いす使用者用駐車施設の後方安全路等の記述を充実 | 県 | 4-6 |
| 標識類 | 276～ | 変 | 表示内容の見やすさ、わかりやすさ等の記述を充実 | 国 | 4-7 |
| ベンチ・野外卓 | 278・279 | 変 | ベンチ・野外卓の設置について記述を充実 | 国県 | 4-8 |
| 水飲み器・手洗い場 | 281 | 変 | 水飲み器・手洗い場の洗面や下部空間の記述を充実 | 県 | 4-9 |
| 休憩所及び管理事務所 | 282 | 変 | 休憩所及び管理事務所における乳幼児対応等の記述を充実 | 国 | 4-9 |
| — | — | 新 | 公園の情報提供・利用支援について記述 | 国 | 4-10 |

(5) 路外駐車場

| 施設整備マニュアルのページ | | 改訂概要 | | 根拠背景 | No. |
|---------------|------|------|--------------------|------|-----|
| 通路 | 296～ | 変 | 移動等円滑化経路の考え方について記述 | 国 | 5-1 |

(6) 開発行為に係る施設

特になし

移動等円滑化経路の考え方

移動等円滑化経路の基本的な考え方

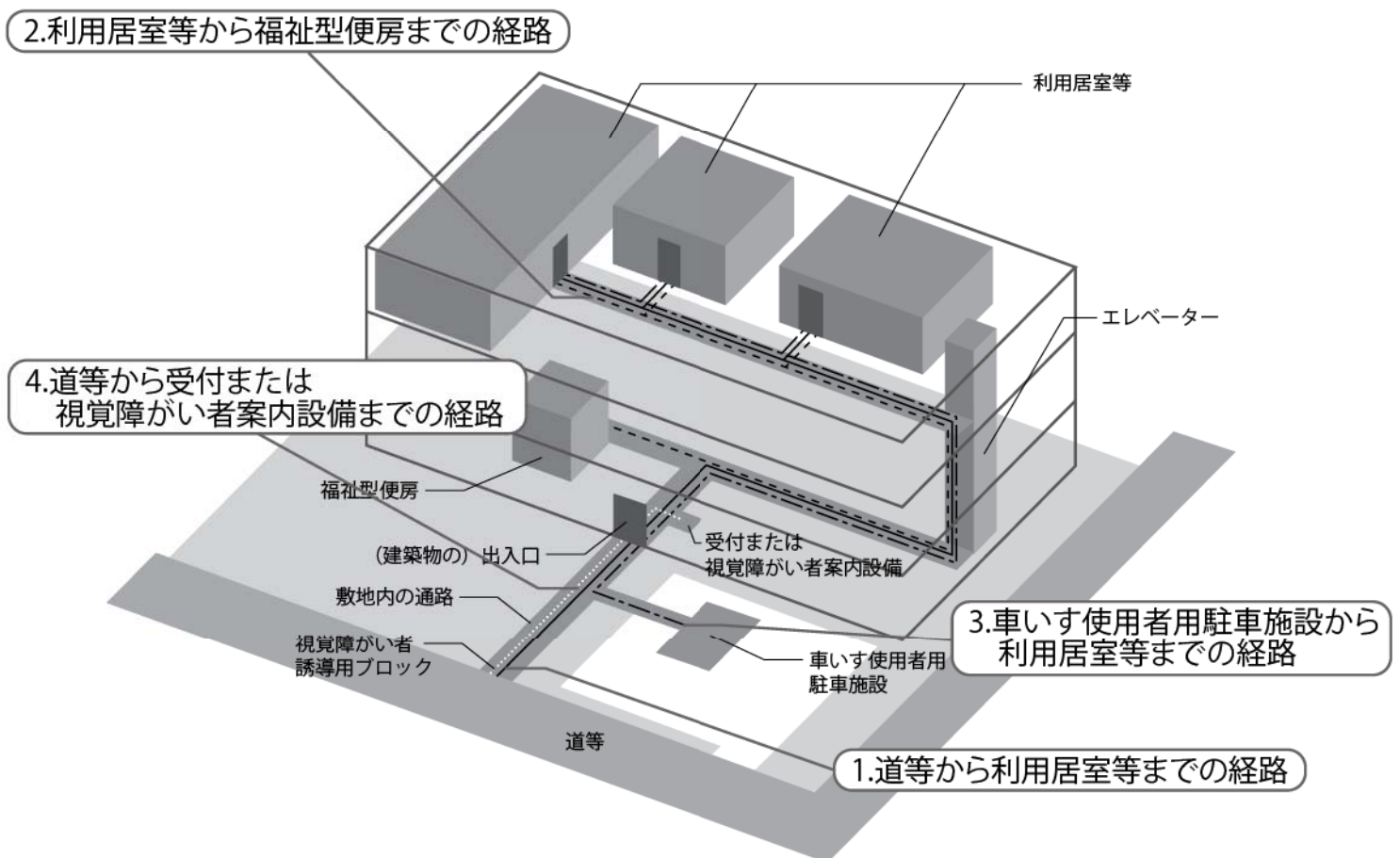
道路や敷地内の通路から不特定かつ多数の者が利用する室までは、高齢者や障がい者をはじめ、誰もが安全で連続的に移動・利用ができるように計画する必要があります。

そこで、下図の1から3までの経路については、それぞれ1以上を段差なく通行できることができるようにした経路（移動等円滑化経路）とします。

移動等円滑化経路上に階段や段を設ける場合には傾斜路やエレベーターを整備するほか、「出入口」「廊下等」「傾斜路」「エレベーターその他の昇降機」「敷地内の通路」は、各整備項目の整備基準に適合させることが必要となります。

また、4の経路については、1以上を視覚障がい者が円滑に利用できる経路（視覚障がい者移動等円滑化経路）とします。

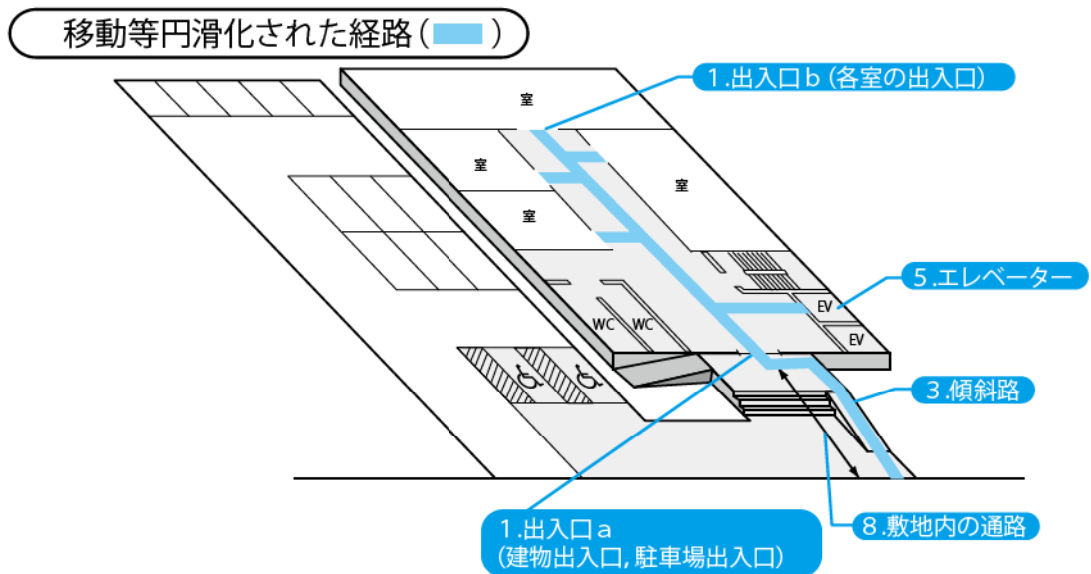
視覚障がい者移動等円滑化経路上には、視覚障がい者誘導用ブロックまたは、音声案内その他の方法により視覚障がい者を誘導する設備を設ける必要があります。



(1) 道等から利用居室等までの経路 [整/2(3)かつ整/8(3)]

建築物に、不特定かつ多数の者が利用し、または主として高齢者、障がい者等が利用する室（利用居室）を設ける場合

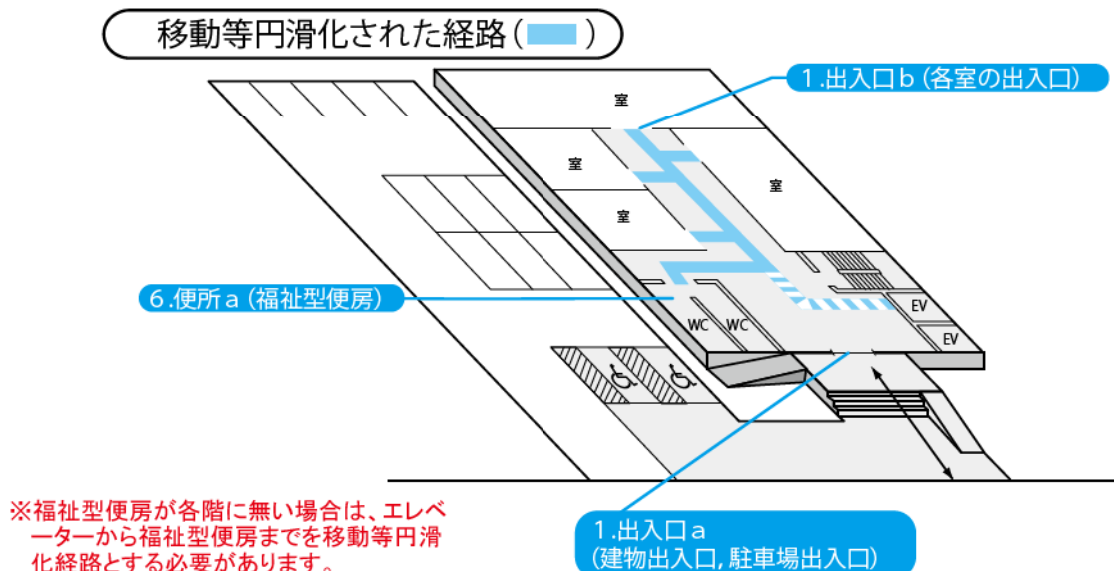
当該建築物の敷地の接する道又は空地（建築基準法第43条第1項ただし書に規定する公園や広場等の空地に限る。以下これらを「道等」という。）から当該利用居室までの経路を対象とする。ただし、直接地上へ通ずる出入口のある階またはその直上階若しくは直下階のみに利用居室を設ける場合にあっては、当該地上階とその直上階または直下階との間の上下の移動に係る部分を除きます。



(2) 利用居室から福祉型便房までの経路

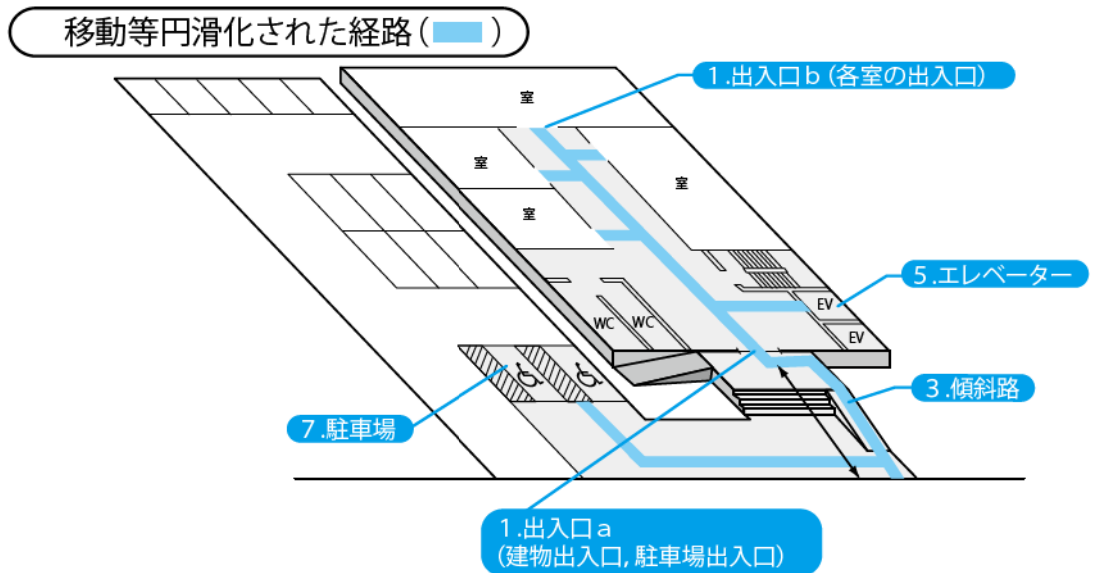
建築物またはその敷地に福祉型便房（車いす使用者用客室に設けられるものを除く。以下同じ。）を設ける場合

利用居室（自動車車庫・公衆便所のように利用居室を有しない建築物にあっては、道等。）から当該福祉型便房までの経路を対象とします。



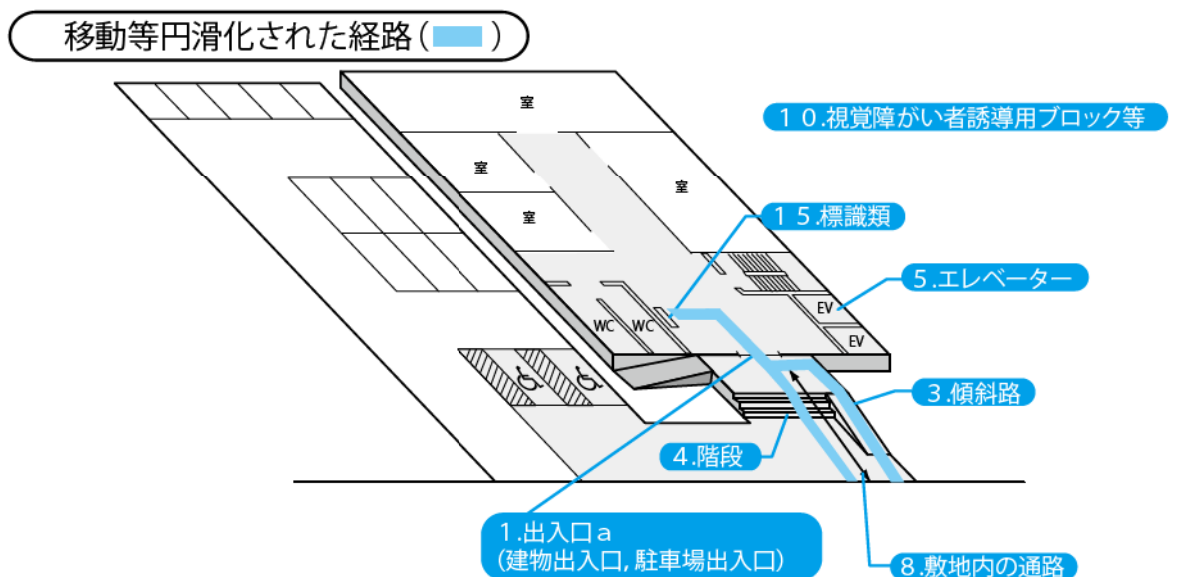
(3) 利用居室から車いす使用者用駐車施設までの経路 [整/2(3)かつ整/8(3)]

建築物又はその敷地に車いす使用者用駐車施設を設ける場合 当該車いす使用者用駐車施設から利用居室（自動車車庫・公衆便所のように利用居室を有しない建築物にあつては、道等。）までの経路を対象とします。



(4) 視覚障がい者移動等円滑化経路 [整/2(4)]

道等から、案内設備（移動等円滑化の措置がとられたエレベーターその他昇降機又は便所の配置を点字や文字等の浮き彫り、音による案内により視覚障がい者に示すための設備又は案内所）までの経路を対象とします。



機能分散の考え方

福祉型便房からの機能分散

- オストメイト用設備を有する便房の設置は整備の対象になりましたが、近年福祉型便房へ利用者が集中している等の傾向も踏まえ、福祉型便房における機能分散を促し、車いす使用者の利用上の不便さの軽減にも配慮するため、下記のような基本的な考え方で計画することが望まれます。
(なお、下記のような考え方を踏まえ、簡易型機能を備えた便房のみで福祉型便房に代えることはできません。)

考え方①：個別機能を備えた便房の設置

福祉型便房の利用集中を軽減するために、車いす使用者用便房及びオストメイト用設備を有する便房のほか、乳幼児連れ利用者に配慮した設備を有する便房等の個別機能を備えた便房も設置します。

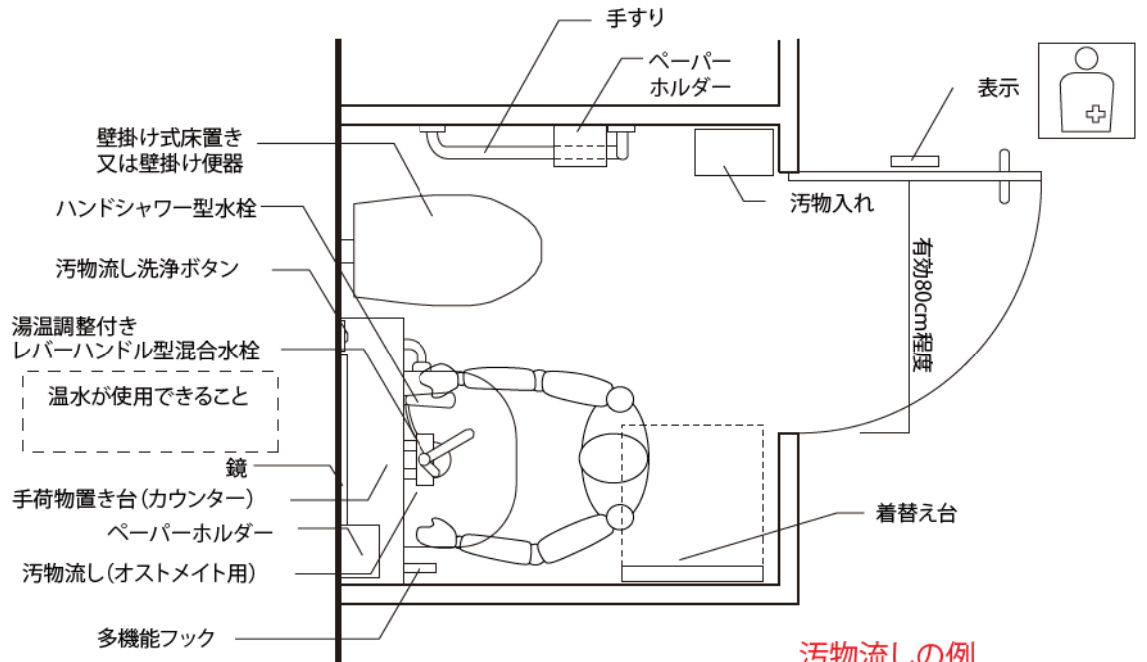
考え方②：福祉型便房と簡易型機能を備えた便房の設置

車いす使用者用便房に他の機能を付加した便房を設置する場合は、利用者の分散を図る観点から、個別機能を備えた便房、車いす使用者用やオストメイト用の簡易型機能を備えた便房を併せて設置します。ただし、オストメイト用の簡易型機能を備えた便房を設置するにあたっては、オストメイト用設備を有する便房（福祉型便房を含む）を設けた上で設置します。

考え方③：福祉型便房の設置

施設用途を十分に考慮して福祉型便房のみで十分に機能する場合は、福祉型便房を設置します。この場合も利用の集中を軽減する観点から、できる限り複数設置することが望まれます。

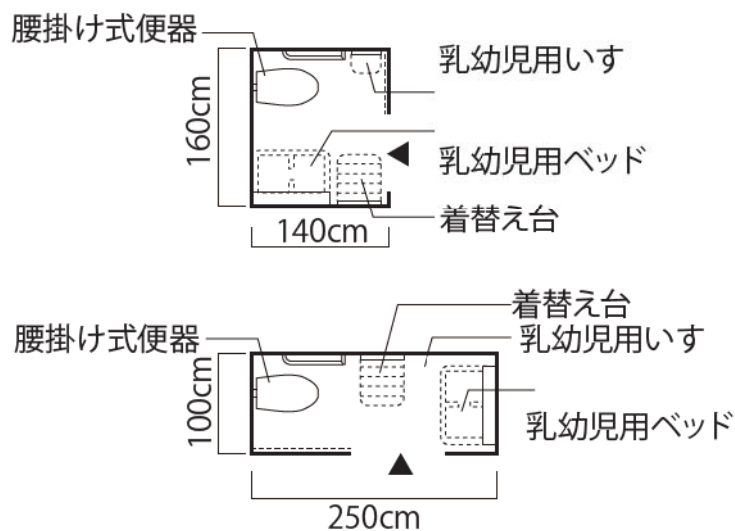
個別機能を備えた便房の例 (オストメイト用設備)



汚物流しの例



個別機能を備えた便房の例 (乳幼児連れに配慮した便房)



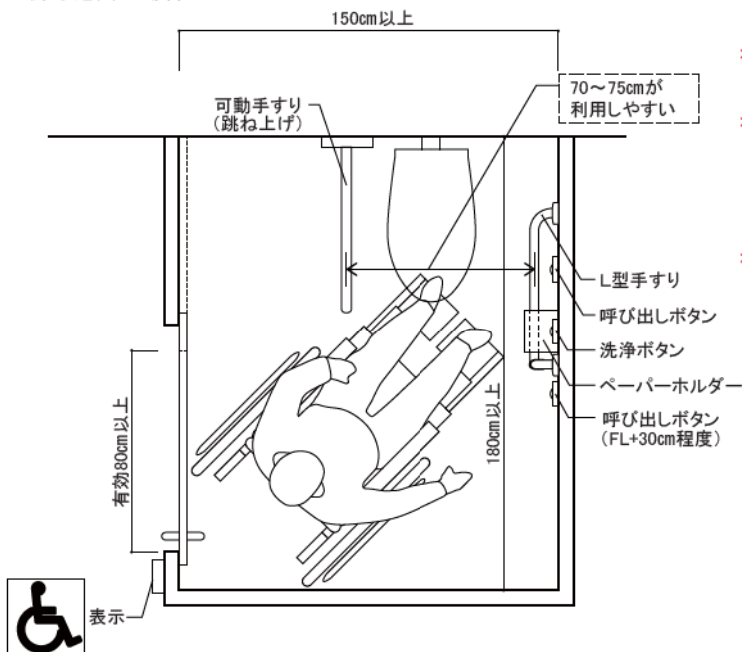
着替え台の例



(1)建築物 「福祉型便房からの機能分散を促す考え方の記述を充実」

簡易型機能を備えた便房の例(車いす使用者用)

●側方進入の場合

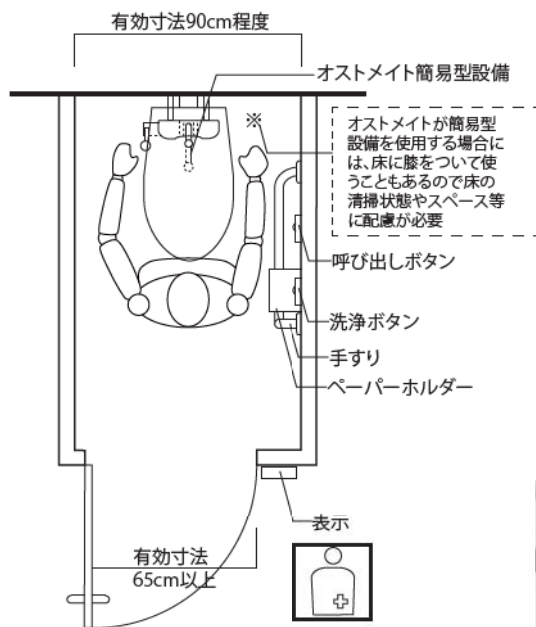


※上記の有効寸法は、配管スペースに配慮したものとします。

- * 車いす使用者にとって便房の入り口は引き戸が利用しやすいです。
- * 便所入口に車いす使用者が利用できる旨の案内サインを設置すると、利用者が安心して便所に入ることができます。
- * 便房内は、車いすから便座に移乗できる十分な広さの確保や便座の両側に手すりを設置することで利用しやすさが向上します。

簡易型機能を備えた便房の例(オストメイト用)

●オストメイト用簡易型便房



※上記の有効寸法は、配管スペースに配慮したものとします。
 ※簡易型機能を備えた便房のみの設置は認められません。

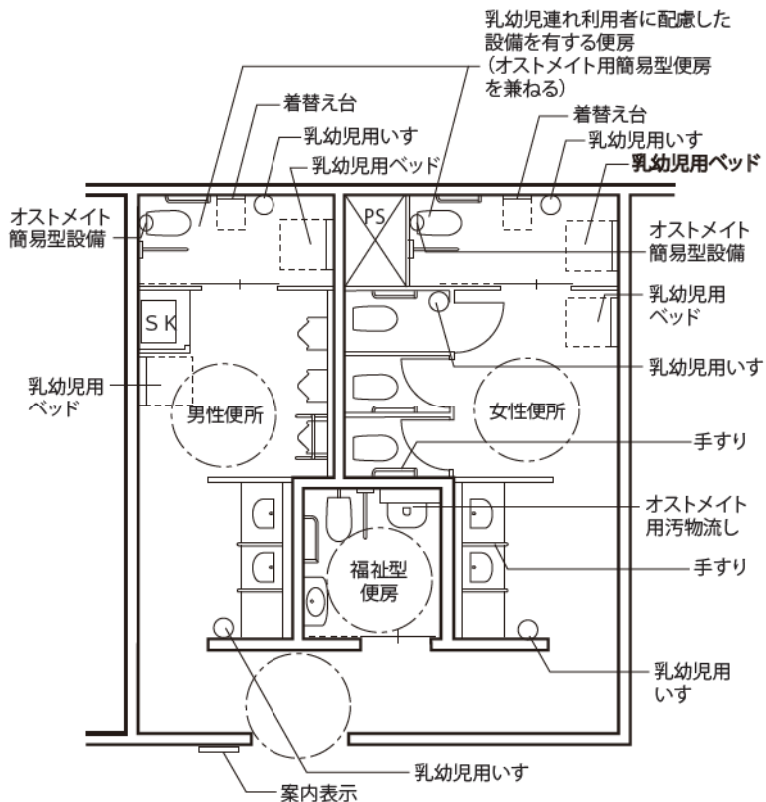
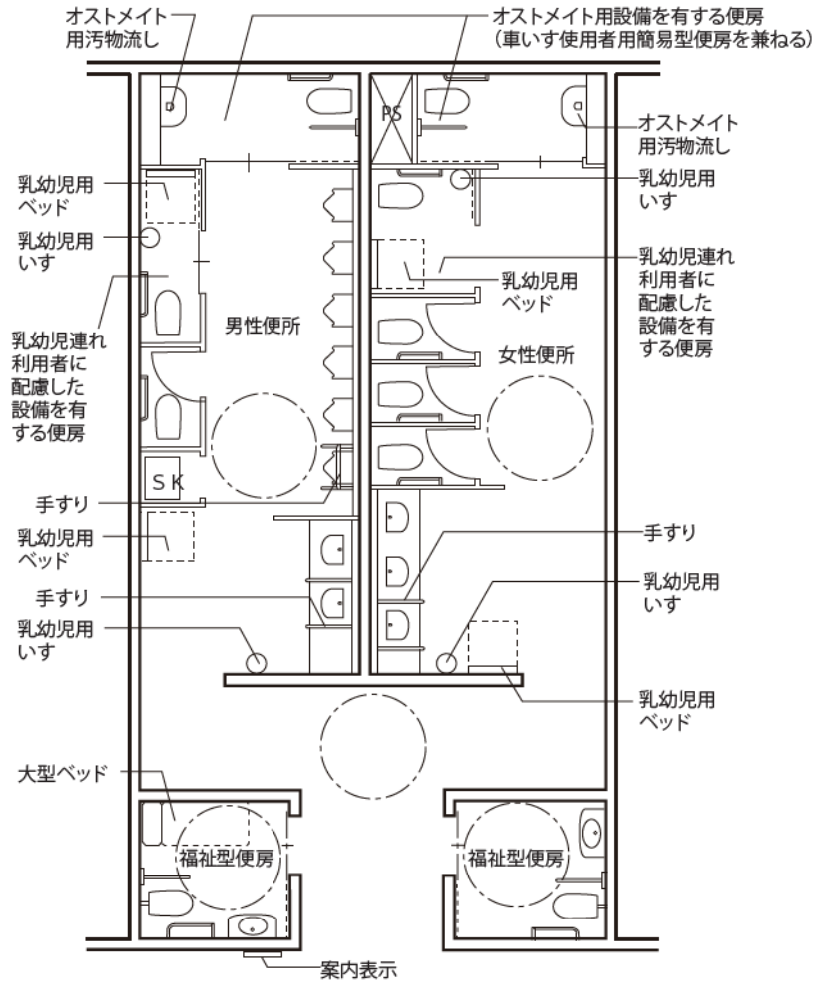
- * 便所入口にオストメイトの方が利用できる旨の案内サインを設置すると、利用者が安心して便所に入ることができます。
- * 便房内に、交換用パウチなどの備品や荷物を置くことができる十分な広さの荷物置きがあることで、利用しやすさが向上します。

オストメイト用簡易型設備



(1)建築物 「福祉型便房からの機能分散を促す考え方の記述を充実」

便所・洗面所の配置の例



○:整備基準 ♥:誘導基準 ◇:標準的な整備内容 ◆:望ましい整備内容 *:語句の解説等

<現行マニュアルp91の次②>

コラム

歩道状公開空地等におけるバリアフリー化整備の考え方 1

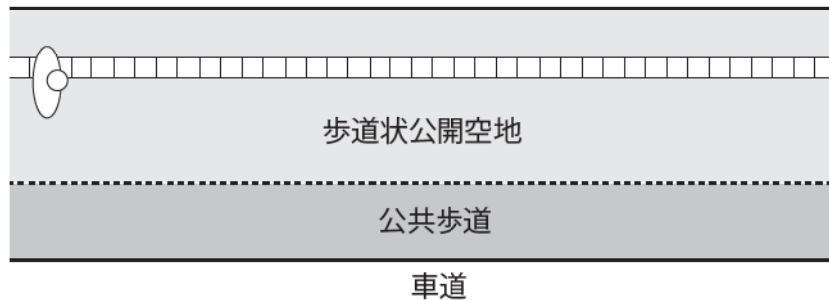
●基本的な考え方

歩道状公開空地等は、原則として道路の歩道と同様に、有効幅員の確保や滑りにくい路面の仕上げ、歩きやすい勾配の確保などに努めます。また、下記の事例のように視覚障がいのある人のための整備環境が整っている場合には、誘導用ブロックを敷設するなどの基準に準拠することとします。

●幅員が狭い公共歩道と一体的に歩道状公開空地等を設ける場合

公共歩道に歩行用空間が確保できないため誘導用ブロック等が敷設できない場合は、歩道状公開空地に誘導用ブロック等を敷設することが望まれます。また、公共歩道と歩道状公開空地は一体的に利用されることから段差や隙間、蓋のない排水溝などは設けません。

■整備イメージ



■整備事例

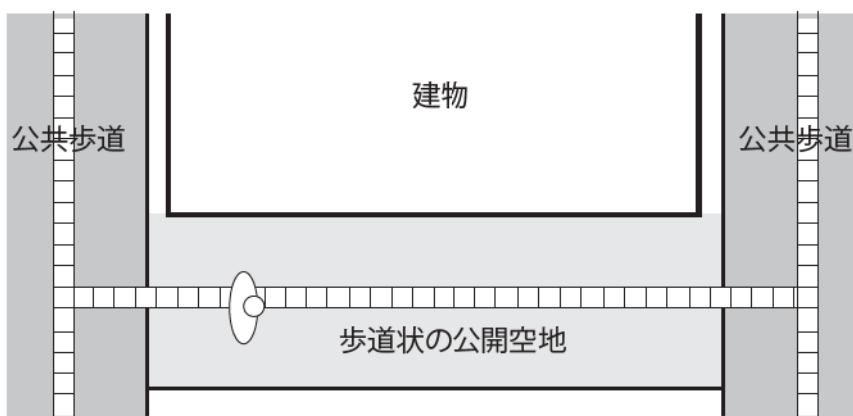


コラム

歩道状公開空地等におけるバリアフリー化整備の考え方 2

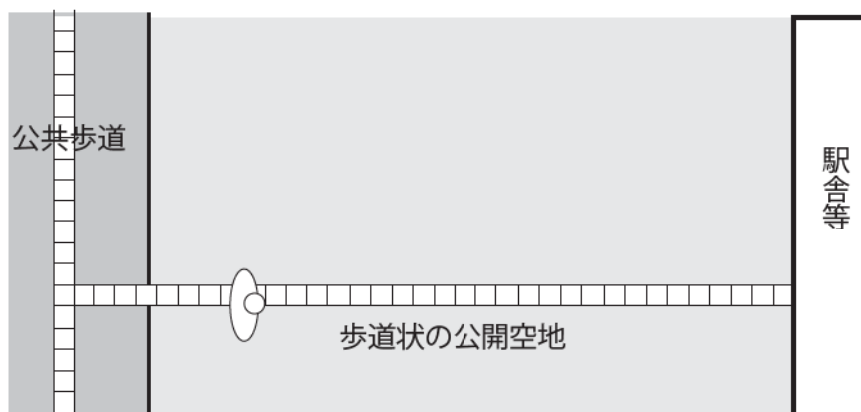
- 公共歩道をつなぐように歩道状公開空地等を設ける場合
公共歩道を繋ぐ公開空地で見通しや明るさなどの歩行安全性が確保されている場合は、誘導用ブロック等を敷設することが望まれます。

■整備イメージ



- 幅員が狭い公共歩道と一体的に歩道状公開空地等を設ける場合
公共歩道から鉄道やバス・旅客船ターミナルなどの公共交通機関の施設に、安全で円滑に移動できる経路が確保できる場合は、移動等円滑化された経路を確保し、誘導用ブロック等を敷設することが望まれます。

■整備イメージ



(1)建築物 「案内表示について色覚障がい者に配慮した記述を充実」

1. 設置位置及び仕様

[整/15(1) 誘/15(1)ア]

○標識類は、見やすく理解しやすいように設置位置、文字の大きさ、色等に配慮します。

*「見やすく理解しやすい」とは、文字は大きく表示し、記号、図等はピクトグラムで統一することが考えられます。(色は「3.資料編」(P310)参照)また、変色しにくい材質のものを使用します。

♥わかりやすい文字、記号、図等で表記し、地色と明度の差の大きい色とします。

◆照明器具を内蔵したものが見やすさに優れています。

[誘/15(1)イ,ウ,オ]

♥高齢者、障がい者等の通行の支障とならない位置に設けます。

*「見やすい高さ」とは、車いす使用者に配慮して110cm程度とします。

♥車いす使用者が見やすい高さに設けます。

*「十分なスペース」とは、車いすが回転できるスペース(直径150cm以上)です。

♥周囲には、車いす使用者が容易に近づけるような、十分なスペースを確保します。

◆突出型の室名札を設ける場合は、視覚障がい者等の通行上支障とならないような高さに取り付けることが望まれます。

◆色弱者は、色と色の違いを見分けにくいという特性を持っているため、案内表示等をデザインするにあたっては、一般的には見分けにくい色の組み合わせを避けることが望まれます。

◆色弱者の見え方は、一般色覚者の見え方とは異なります。例えば、彩度の低い水色とピンクは区別が付きにくい、緑系と赤系の区別が付きにくい等の特徴があります。案内表示等の色使いについては、「図色弱者の色の見え方」の例を参考に背景色、対比させる場合の色の選び方に配慮することが求められます。

◇色で識別する案内表示等では、凡例との色対応による識別が困難で表示内容が理解できない場合などがあるため、案内表示に文字による案内を併記したり、模様や線種の違いを併用する等の配慮を行います。

◇案内表示やボタン等の設備のデザイン・設置の際には、背景色とのコントラストに配慮する必要があります。

(1)建築物 「案内表示について色覚障がい者に配慮した記述を充実」

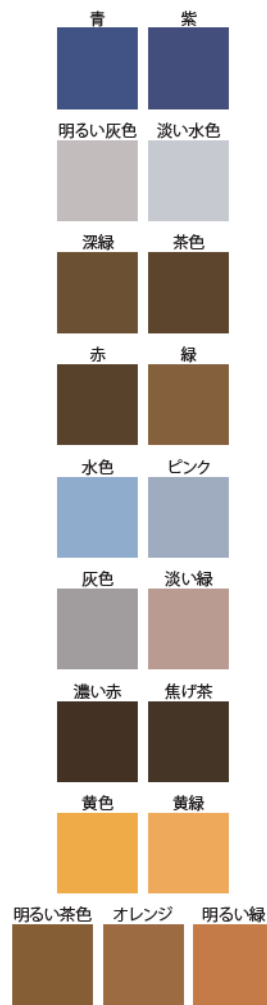
色弱者の色の見え方

一般色覚者の見え方

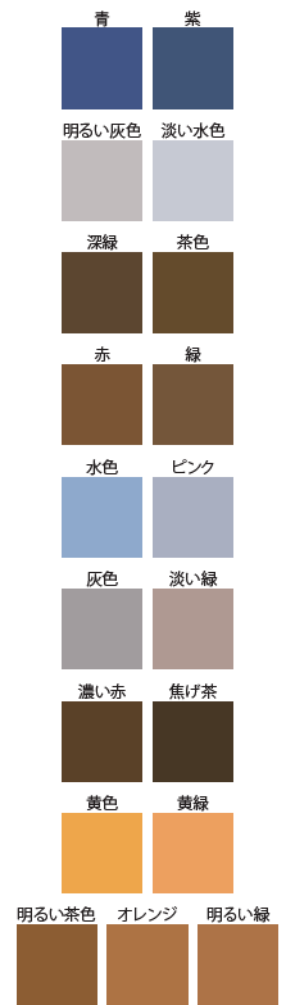


色弱者の見え方の例

P型(1型)



D型(2型)



色弱者の見え方は例示であって、実際にどのように見えるかは、個人差や照明の環境により異なります。

背景色とのコントラスト等に配慮された案内表示の例
(西鉄福岡(天神)駅中央口側の誘導サインの例)



(福岡市役所1階の誘導サインの例)



○:整備基準 ♥:誘導基準 ◇:標準的な整備内容 ◆:望ましい整備内容 *:語句の解説等

<現行マニュアルp133②>

1. 移動等円滑化された経路

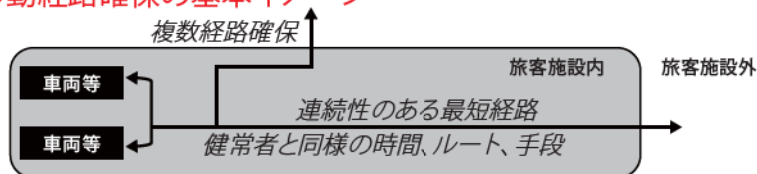
〔経路確保の考え方〕

○公共用通路と車両等の乗降口との間の経路で、高齢者、障がい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1以上設け、旅客の移動が最も一般的な経路をバリアフリー化します。

*「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、旅客施設の外部にあるものです。

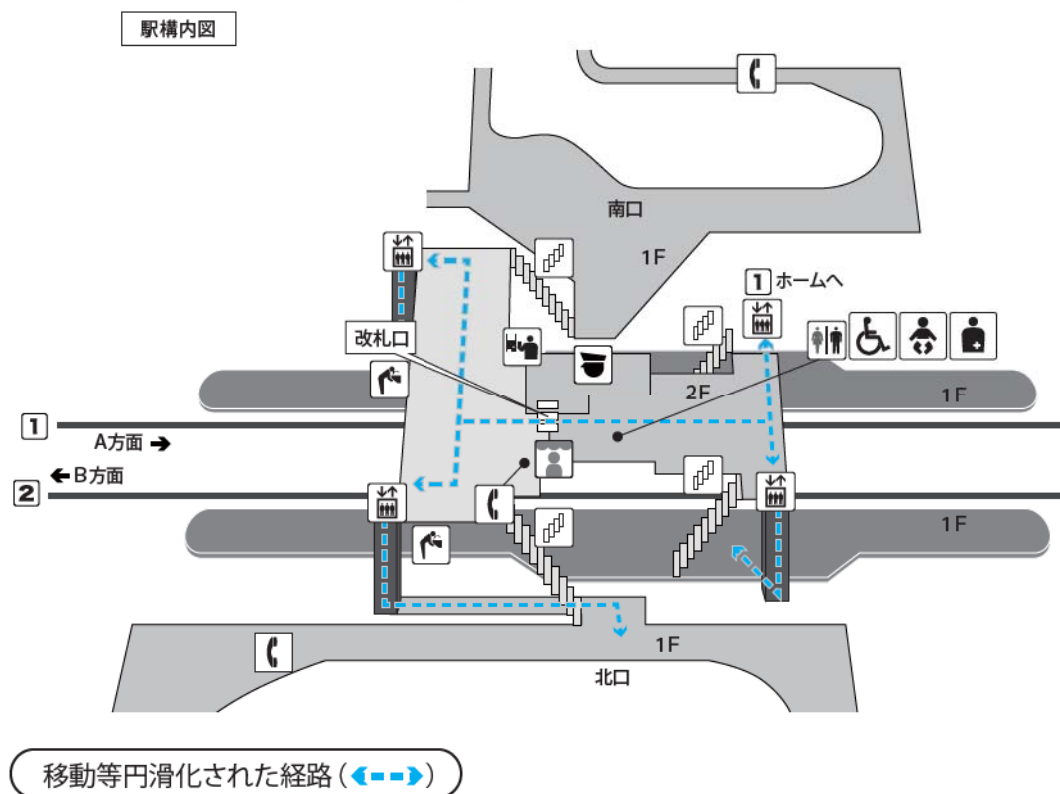
◆旅客移動について最も一般的な経路（主動線）を移動等円滑化するとともに、主動線が利用できない緊急時も勘案し、移動等円滑化された経路を複数確保することが望まれます。

移動経路確保の基本イメージ



◇線路によって地域が分断されている場合など、離れた位置に複数の出入口があり、それぞれの出入口の利用者数が多く、それぞれの出入口からの経路案内が利用者から期待される場合は、その全ての主要出入口からの移動等円滑化された経路を確保します。

線路で地域が分断された駅舎の整備例



○:整備基準 ♥:誘導基準 ◇:標準的な整備内容 ◆:望ましい整備内容 *:語句の解説等

(2) 交通機関の施設 「複数の主要出入口からのバリアフリー経路確保に関する記述を充実」

- ◇同一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バリアフリー化します。
- ◆他の経路に関しても可能な限りバリアフリー化します。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れます。
- ◆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、バリアフリー化に向けて配慮することが望まれます。

〔垂直移動設備の優先順位〕

- 移動等円滑化された経路で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ます。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、エスカレーターをもってこれに代えることができます。
- 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又はエレベーターを利用することにより高齢者、障がい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、隣接する施設の傾斜路又はエレベーターの活用を図ることができます。管理上の理由により昇降機を設置することが困難な場合も、同様とします。
- ◇上記のように、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、十分な案内を設置します。

* 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車いす使用者の円滑な利用に適した構造のものとしします。

* 「他の施設の傾斜路」は、「5.傾斜路」の項(P173)の基準、「エレベーター」は「7.エレベーター」の項(P179)の基準に適合するものとしします。

2. 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します。

音声・音響案内 1

○車両等の運行・運航に関する情報を音声により提供するための設備を備えます。

(1) 車両等の運行に関する案内

音声案内

- ◇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。

(2) 鉄軌道駅の改札口

音響案内

- ◇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。
- ◇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。

(3) エスカレーター

音声案内

- 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。
- ◇なお、音声案内装置の設置にあたっては、進入可能なエスカレーターの乗り口端部に設置し、周囲の暗騒音と比較して十分聞き取りやすい音量、音質とすることに留意し、音源を乗り口に近く、利用者の動線に向かって設置する。

(4) トイレ

音声案内

- ◇視覚障がい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。

(5) 鉄軌道駅のプラットフォーム上の階段

音響案内

- ◇ホームの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。

音声・音響案内 2

(6)地下鉄の地上出入口

音響案内

◆地下鉄駅の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。

(7)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。

※標準的な内容は○、なお一層望ましい内容は◇で示されています。

※音案内の設置にあたっては、場所別に提示する音案内の考え方を踏まえ、個々の空間の条件に応じて、適切に計画することが望まれます。

※個別の場所における音案内の設置にあたっては、各公共交通事業者などにおいて、旅客施設の特性、利用状況、整備財源等に応じて優先順位を判断して行うことになります。

旅客船ターミナル

基本的な考え方

高齢者、障がい者等を含むすべての人が安全に安心して移動等ができる構造となるよう配慮が必要です。

(1)乗降用設備

1. 乗船ゲートの幅

○車いす使用者の動作の余裕を見込み、有効幅は90cm以上とします。

(2) 棧橋・岸壁と連絡橋

[考え方]

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す。また、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す。

1. 床

○棧橋、岸壁や連絡橋の床は滑りにくい仕上げとします。

2. 段

○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とします。

○段を設けないものとします。

○連絡橋と浮棧橋の間の摺動部(棧橋・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が生じる場合には、フラップ(補助板)等を設置します。

◇摺動部は安全に配慮した構造とします。

◇フラップの端部とそれ以外の部分との色の明度、色相又は彩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します。

◆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れます。

3. 手すり

○連絡橋等の乗降用設備には、手すりを設置します。

◇手すりは両側に設置します。

◇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)とします。

4. 視覚障がい者誘導用ブロック

○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、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設します。

ただし、視覚障がい者の誘導を行うものが常駐する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、この限りではありません。

◇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します。ただし、連絡橋、浮棧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、敷設しません。

◇岸壁・棧橋(浮棧橋を除く)の連絡橋への入口部分には点状ブロックを敷設します。

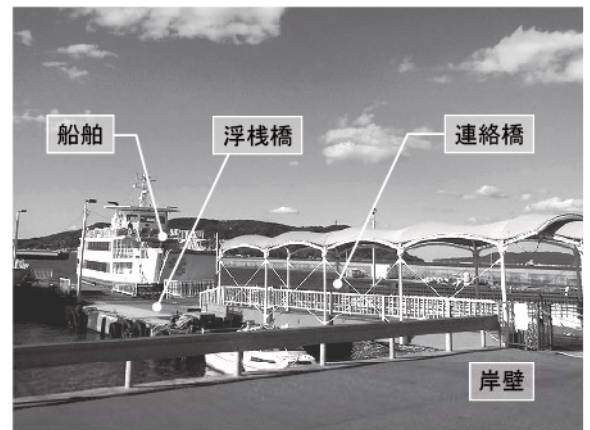
5. 転落防止設備

○視覚障がい者が水面等へ転落する恐れがある箇所には、柵、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ます。

6. 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れます。

姫浜旅客待合所の乗降場所の例



(3) タラップ

1. 表面

○滑りにくい仕上げとします。

2. 幅

○有効幅は90cm以上とします。

3. 段

○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とします。

○段を設けません。

○栈橋・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が生じる場合には、フラップ(補助板)等を設置します。

◇摺動部は安全に配慮した構造とします。

◇フラップの端部とそれ以外の部分との色の明度、色相又は彩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します。

◆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れます。

4. 手すり

○タラップには、手すりを設置します。

◇手すりは両側に設置します。

◇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)とします。

5. 視覚障がい者誘導用ブロック

○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、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設します。

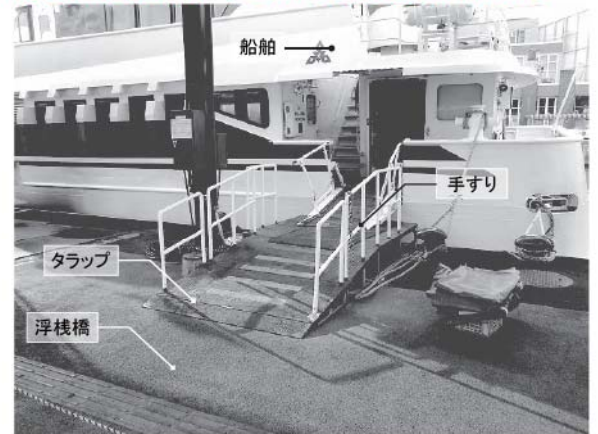
ただし、視覚障がい者の誘導を行う者が常駐する2以上の設備がある場合であって、当該2以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該2以上の設備間の経路を構成する通路等については、この限りではありません。

◇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します。ただし、連絡橋、浮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ません。

6. 転落防止設備

- 視覚障がい者が水面等へ転落する恐れがある箇所には、柵、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ます。

博多ふ頭第1ターミナルの乗降場所の例



(4) ボーディングブリッジ

1. 床の表面

- ボーディングブリッジの床は滑りにくい仕上げとします。

2. 幅

- 乗降口及び通路の有効幅は90cm以上とします。
- ◆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有効幅又は場所を確保することが望まれます。

3. 段

- 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とします。
- 段を設けません。
- 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が生じる場合には、フラップ(補助板)等を設置します。
- ◇摺動部は安全に配慮した構造とします。
- ◇フラップの端部とそれ以外の部分との色の明度、色相又は彩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します。
- ◆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れます。

4. 手すり

○ボーディングブリッジには、手すりを設けます。

5. 視覚障がい者誘導用ブロック

○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、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設します。

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、この限りではありません。

◇傾斜部の始末端部から30cm程度離れた箇所に、点状ブロックを敷設します。

6. 転落防止設備

○視覚障がい者が水面等へ転落する恐れがある箇所には、柵、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ます。

1. 歩道の構造

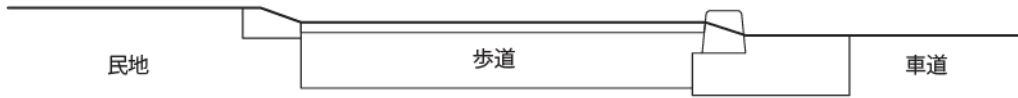
[整/1(1)]

○歩道は原則としてセミフラット型とします。

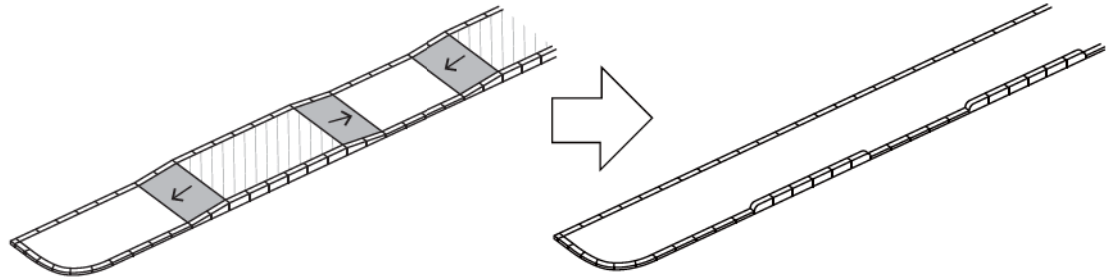
原則

セミフラット型の例

[既存の図] →



セミフラット型で波打ちを解消した例
(車両乗り入れ部などの間隔が狭い場合)

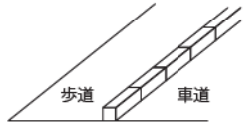
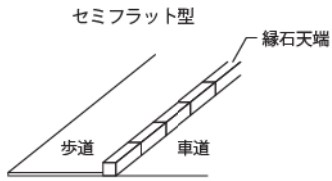
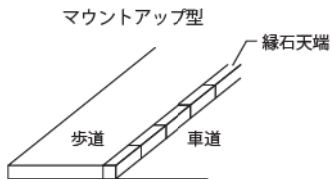


マウントアップ形式

セミフラット形式

[図面中、信号機、視覚障がい者誘導用ブロックは省略している]

[既存の図表] →

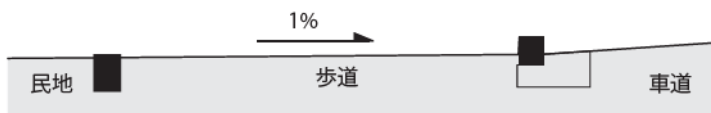
| | 形式 | 特徴 |
|-----------|--|---------------------------------------|
| フラット構造 | フラット (フルフラット) 型  | 歩道等面と車道等面の高さが同一で、縁石により歩道と車道を分離する歩道構造。 |
| | セミフラット型  | 歩道等面が車道等面より高く、縁石天端の高さが歩道等面より高い歩道構造。 |
| マウントアップ構造 | マウントアップ型  | 歩道等面と縁石天端の高さが同一である歩道構造。 |

◇歩道等の横断こう配は、1%以下とします。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、2%以下とすることができます。

横断こう配の例

* 車いす使用者にとって横断こう配が大きいと、車いすがまっすぐに進みにくくなり大変不便です。

[既存の図] →



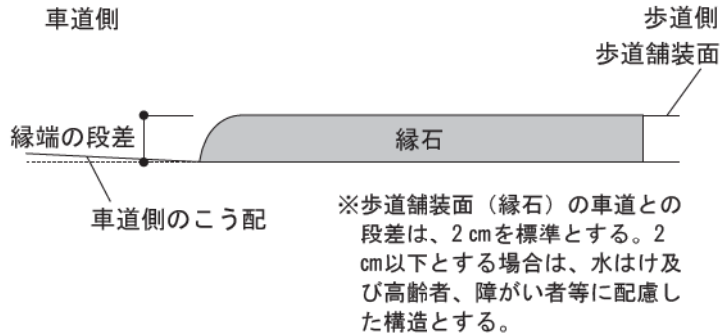
○:整備基準 ♥:誘導基準 ◇:標準的な整備内容 ◆:望ましい整備内容 *:語句の解説等

<現行マニュアル p225>

(3)道路 「歩道と車道(歩行部)の段差の図版を充実(抜粋)」

◇縁石は、車いす使用者の通行に配慮して、縁端部分に丸みをもたせます。

縁端構造の例



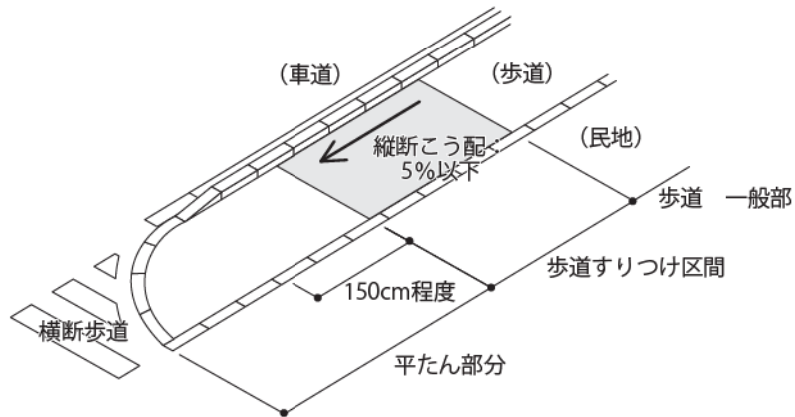
*車いすやベビーカーにとっては、段差がない方が便利ですが、視覚障がい者が歩車道の境界を感知するには2cm程度の段差が必要です。
 ※また、道路構造令においても車道との段差については、「車道と歩道とは縁石等の工作物で区画するものとし、その段差は2cmを標準とする」とされています。

縁端構造については、「道路の移動円滑化整備ガイドライン」のP66「(2)望ましい縁端構造の採用」を参照してください。

セミフラット形式

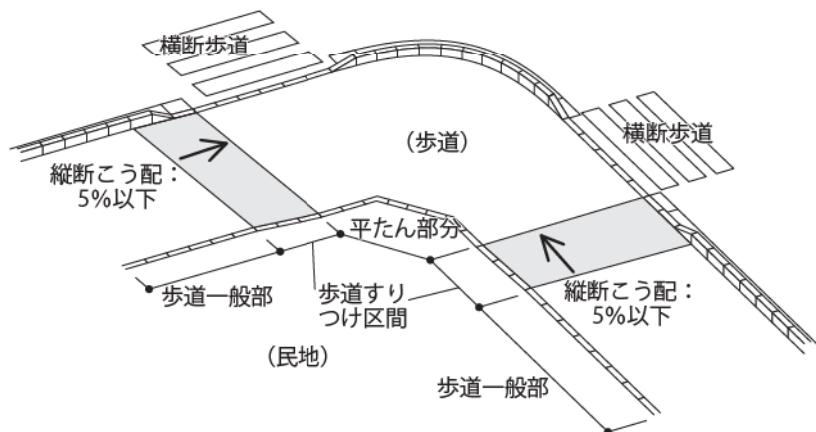
【横断歩道接続部等においてすりつけがある場合】
 セミフラット型の横断歩道接続部等における構造の例

[既存の図] →



セミフラット型の横断歩道接続部等における構造の例
 (交差点部)

[既存の図] →



交差点部は必要に応じて車止め等を設置します

○:整備基準 ♥:誘導基準 ◇:標準的な整備内容 ◆:望ましい整備内容 *:語句の解説等

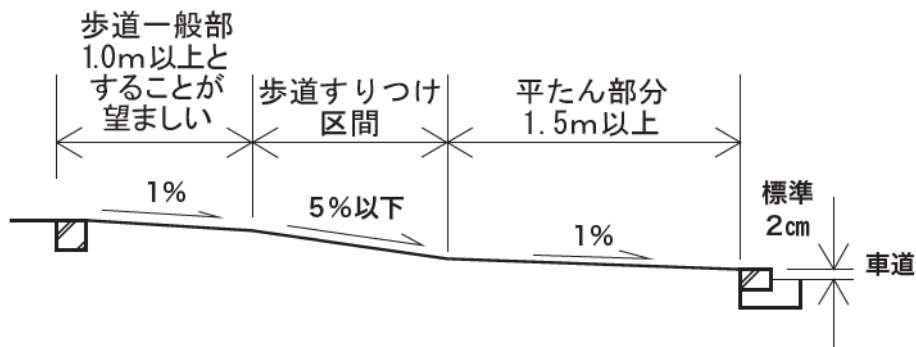
<現行マニュアルp226~①>

マウントアップ形式などの場合

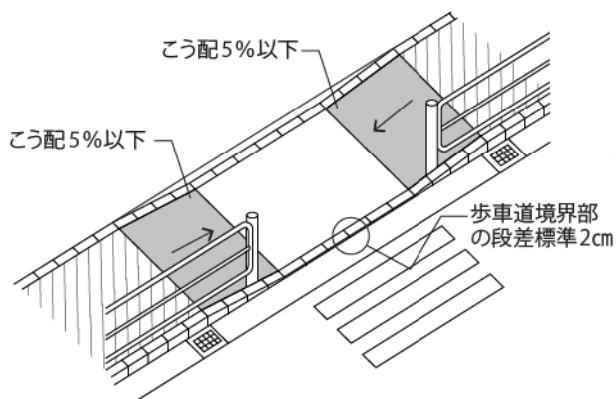
【歩道の段差改良工夫例(参考図)】

横断歩道を利用する人の待機場所の確保を図ること
歩道を直進する人に配慮し、横断勾配の変化が少ない構造とすること

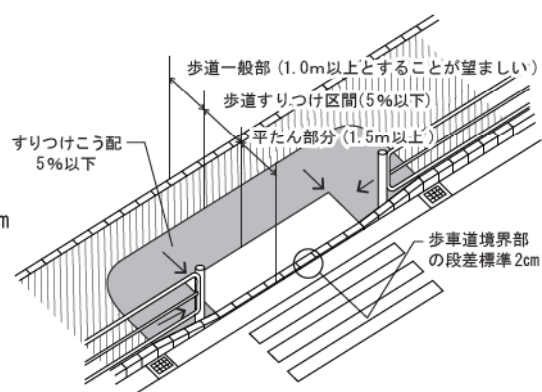
歩行者等横断箇所の切り下げ部の構造の例



歩道全幅員ですりつける場合の構造の例

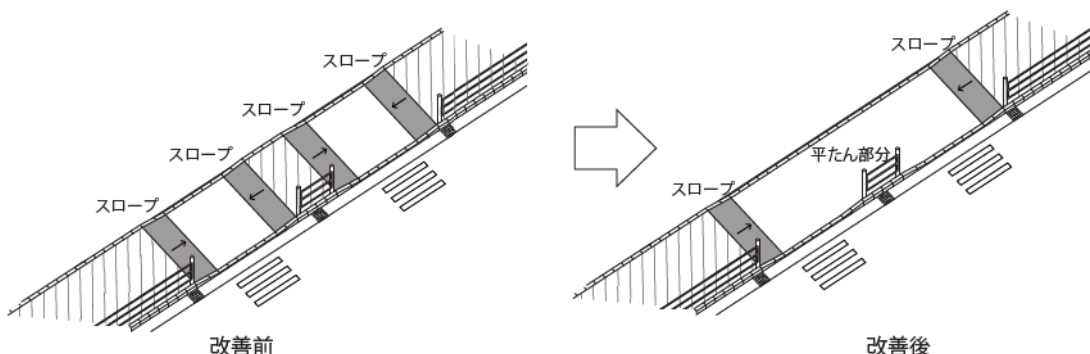


部分的にすりつける場合の構造の例



切り下げ部が近接する歩道の波打ちを解消したイメージ

切り下げ部が近接する場合は、歩道を直進する方向へ配慮し、横断勾配の変化が少ない構造とすること



○:整備基準 ♥:誘導基準 ◇:標準的な整備内容 ◆:望ましい整備内容 *:語句の解説等

<現行マニュアルp226~②>

コラム

横断歩道のエスコートゾーンについて

●エスコートゾーンについて

道路を横断する視覚障がい者の安全性及び利便性の向上を図るため、横断歩道上において視覚障がい者が進むべき方向の手がかりとする突起体の列（エスコートゾーン）を設置します。

●エスコートゾーンは以下の場所に優先的に設置します。

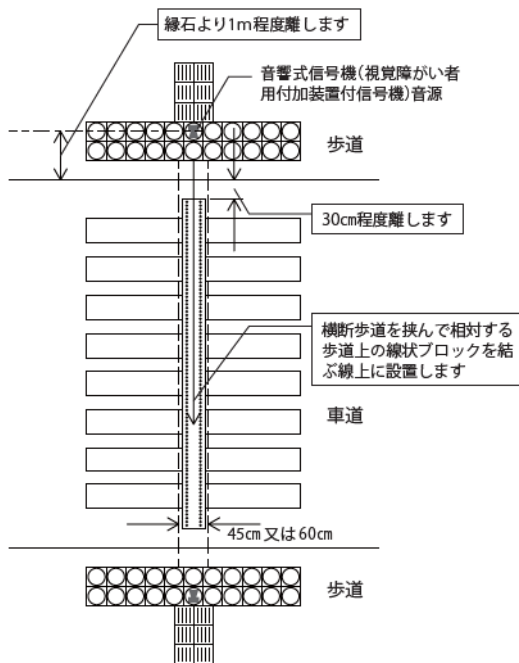
- ①視覚障がい者の利用頻度が高い施設の周辺で、視覚障がい者の需要が見込まれる横断歩道
- ②バリアフリー新法における重点整備地区内の主要な生活関連経路に係る横断歩道

●エスコートゾーンを設置しない横断歩道

スクランブル方式の信号交差点における斜め横断用の横断歩道については、設置しません。

※参考資料:「エスコートゾーンの設置に関する指針」(警察庁交通局交通規制課)

●エスコートゾーンの設置例



設置方法

- (1) 横断歩道の中央付近で直線状に連続して設置します。
- (2) 末端を歩道の縁石端から30cm程度離します。
- (3) 幅は、45cm又は60cmとします。

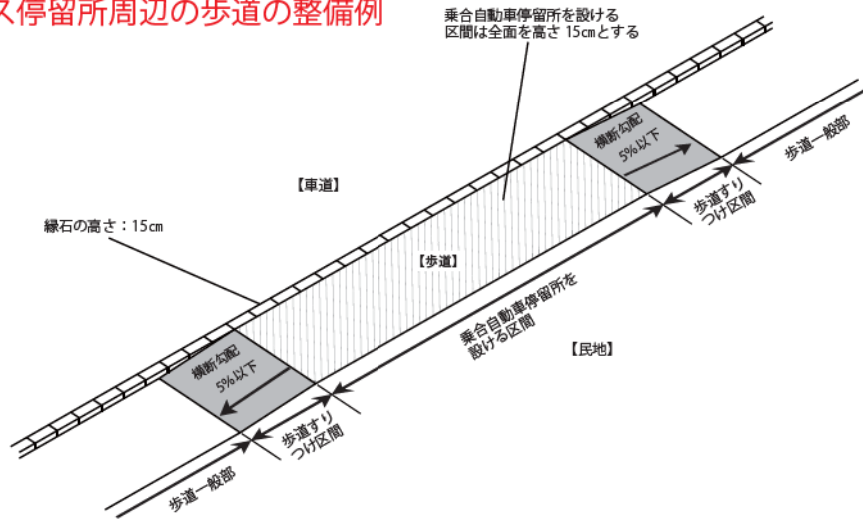
黒門橋交差点の横断歩道にはエスコートゾーンが設置されている(唐人町駅～ふくふくプラザ)



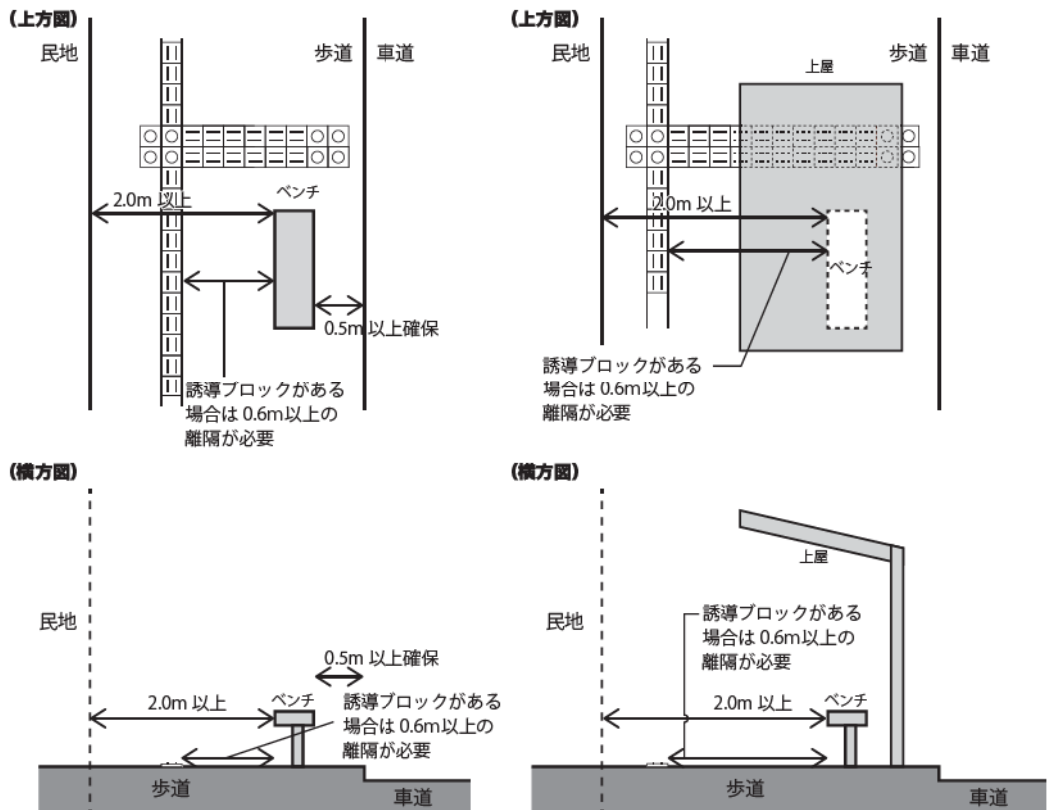
(3)道路 「バス利用環境についての記述を充実」

◇高齢者、障がい者等が低床バスに円滑に乗降できる高さとして、当該停留所の部分の歩道等の車道からの高さは15cmを標準とするものとします。ただし、道路の構造上やむを得ない場合等バスが正着できない場合は15cmにこだわらず、高さの調整、車道へ降りるスロープの設置等により、車いす使用者が円滑に利用できる構造とするものとします。

バス停留所周辺の歩道の整備例



- ◇上屋を設ける場合、歩道は上屋設置後の有効幅員を原則として2m以上確保するようにします。
- ◇ベンチを設ける場合は、歩道はベンチ設置後の有効幅員を原則として2m以上確保するようにします。



※寸法等の詳細については道路管理者と協議すること。

○：整備基準 ♥：誘導基準 ◇：標準的な整備内容 ◆：望ましい整備内容 *：語句の解説等

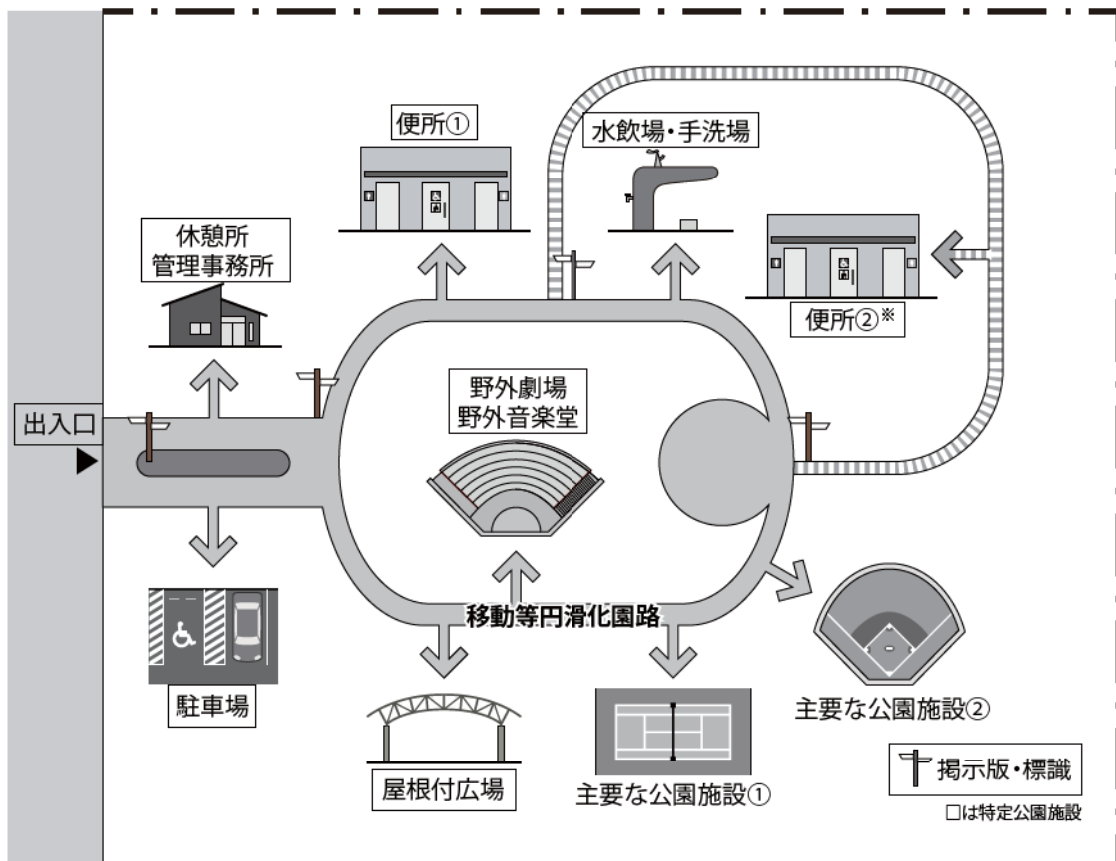
<現行マニュアル p239>

移動等円滑化園路の考え方

移動等円滑化園路の基本的な考え方

- ◇移動等円滑化基準に適合する特定公園施設（園路及び広場を除く）が設置されている場合、高齢者や障がい者等誰もが安全で連続的に移動・利用ができる園路（以下、「移動等円滑化園路」という。）は、これらの施設のうち、それぞれ1以上と接続させてください。
- ◇主要な公園施設には、移動等円滑化園路を接続させてください。
- ◇掲示板及び標識については、移動等円滑化園路に近接させてください。
- ◆都市公園内の特定建築物及び特別特定建築物についても接続させることが望まれます。

移動等円滑化園路の概念図



※特定建築物は、バリアフリー法律第2条第16項に定義される多数の者が利用する建築物等のことです。
※特別特定建築物は、不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障がい者等が利用する特定建築物であって、移動等円滑化が特に必要なものです。

10.ベンチ

基本的な考え方

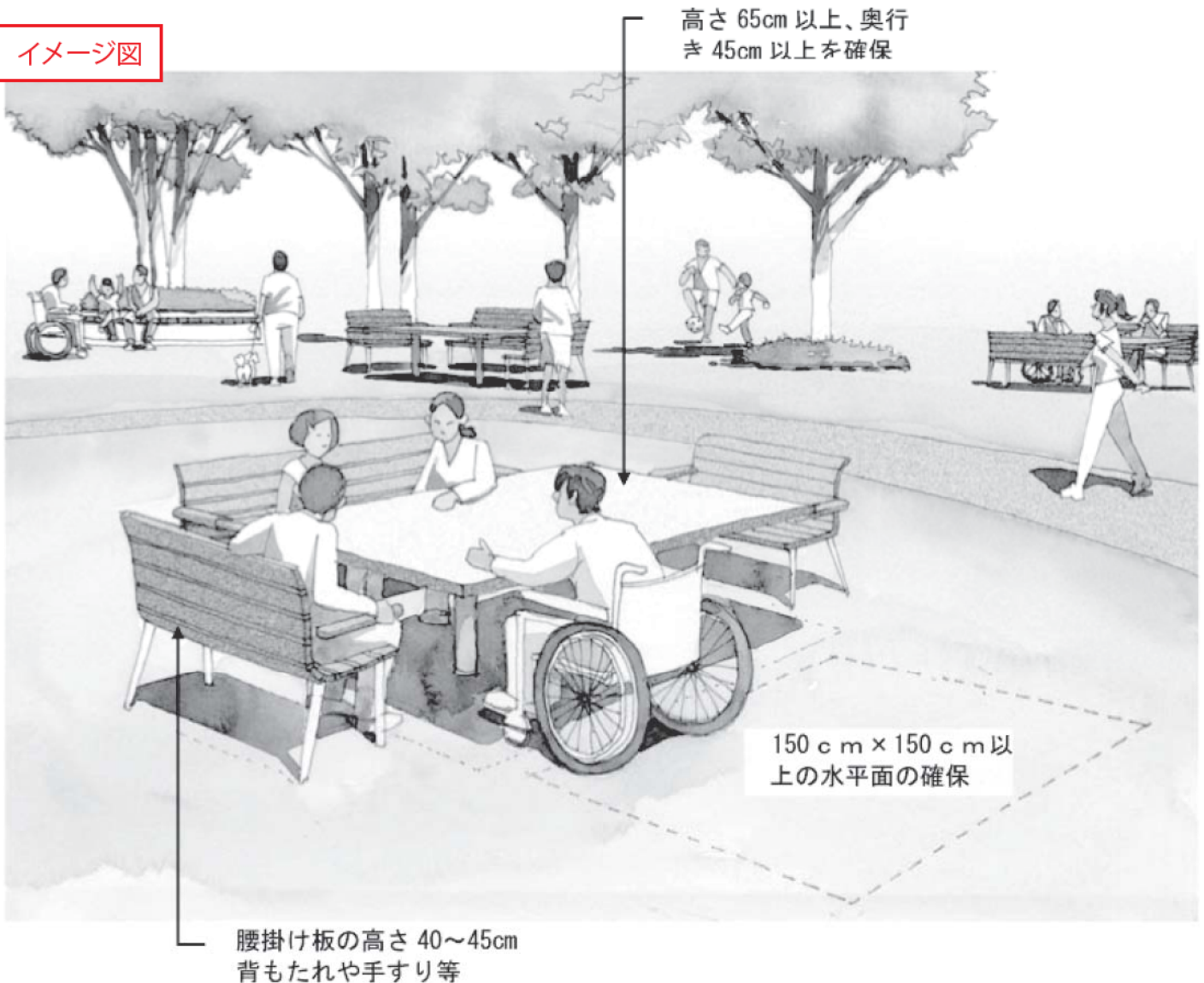
ベンチを設置する場合には、高齢者や障がい者等が利用しやすい位置やその構造に配慮が必要です。

設計のポイント

- 高齢者、障がい者等が利用することから、利用しやすい位置にしっかりと固定することが大切です。
- 利用目的にあわせた高さや構造に配慮することが大切です。

チェック項目

イメージ図



整備の対象

□公園内に設置されるベンチを対象とします。

○:整備基準 ♥:誘導基準 ◇:標準的な整備内容 ◆:望ましい整備内容 *:語句の解説等

<現行マニュアルp278①>

1.構造

[整/10 誘/10]

○♥必要に応じて高齢者、障がい者等の利用に配慮した構造のベンチを設けます。

*「高齢者、障がい者等の利用に配慮した構造のベンチ」とは、腰掛け板の高さは40cm程度とし、必要に応じて手すり兼用のひじ掛けを設けたものとします。

*視覚障がい者はベンチにどこまで深く腰掛けることができるのかわからないため、背もたれが必要です。

◆ベンチを設ける際には、腰掛け板の高さは40～45cmとすることが望まれます。また、移動等円滑化園路の距離が長い公園では、長時間の歩行が困難な高齢者、障がい者等の休憩の際の立ち座りの負担軽減のため、腰掛け板の高さをより高くしたベンチを設けることが望まれます。

◆ベンチには、背もたれや手すり等を設けることが望まれます。

◆ベンチの周辺には、車いすが近づき、隣接して滞在出来るよう150cm×150cm以上の水平面を確保することが望まれます。

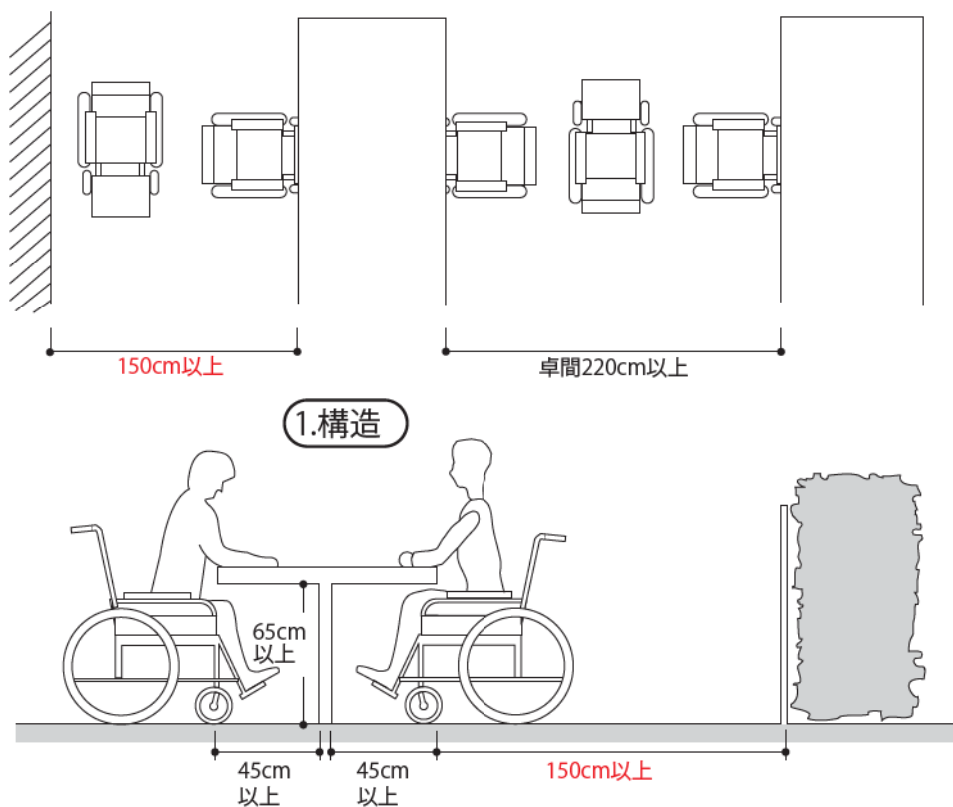
11.野外卓

基本的な考え方

野外卓を設置する場合には、高齢者や障がい者等が利用しやすい位置やその構造に配慮が必要です。

設計のポイント ●多くの車いす使用者が同時に利用する場合を想定して、車いすが卓間を移動できる幅を確保することが重要です。

チェック項目



整備の対象 | □公園内に設置する野外卓を対象とします。

1.構造

[整/11 誘/11]

○♥車いす使用者等の利用に配慮した構造の野外卓を設けます。

○♥車いすで接近できるように使用方向に150cm以上の水平部を設けます。

◇卓の下部に高さ65cm以上、奥行き45cm以上のスペースを設けます。また、この部分には足つなぎの棒は設けないものとします。

◇多くの車いす使用者が同時に利用する場合、車いすが卓間を移動できるように220cm以上離します。

*「180cm以上の水平部」は、車いすが回転しやすい幅として望まれません。

*卓の下部には、車いす使用者の利用に配慮した空間を確保することが望まれます。

○:整備基準 ♥:誘導基準 ◇:標準的な整備内容 ◆:望ましい整備内容 *:語句の解説等

<現行マニュアルp279>