

交通アクセスに関する
ユニバーサルデザインガイドライン
事例集

2023 年6月

交通アクセスに関する
ユニバーサルデザインガイドライン

事例集

事例 番号	ガイドライン該当項目		事例内容
1	3-3. 道路輸送手段 (車両等)	3-3-1. バス車両 (2)スロープ板(乗合・貸切共通)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 貸切バスにおけるリフト付きバス
2	3-4. 鉄道輸送手段 (関連施設等)	3-4-1. アクセシブルな移動経路 (4)通路 (5)傾斜路(スロープ)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 床面・壁面への留意 (弱視(ロービジョン)の方への留意)
3			<ul style="list-style-type: none"> ・ 照明による床面等の見やすさ
4	3-4. 鉄道輸送手段 (関連施設等)	3-4-1. アクセシブルな移動経路 (7)昇降機(エレベーター)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車いす使用者の出入りしやすい エレベーター(袖なしのエレベーター)
5	3-4. 鉄道輸送手段 (関連施設等)	3-4-1. アクセシブルな移動経路 (9)改札口	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幅広自動改札を複数設置
6	3-4. 鉄道輸送手段 (関連施設等)	3-4-1. アクセシブルな移動経路 (10)プラットフォーム	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両出入口に設置されたプラットホーム上の警告ブロック
7	3-4. 鉄道輸送手段 (関連施設等)	3-4-2. 誘導案内設備 (1)視覚表示設備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅に接続する民間施設等との情報提供
8			<ul style="list-style-type: none"> ・ 床の案内サイン
9	3-4. 鉄道輸送手段 (関連施設等)	3-4-2. 誘導案内設備 (2)視覚障がい者誘導案内用設備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅の「音情報」を視覚化する装置「エキマトペ」
10			<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅係員よびだしインターホン
11			<ul style="list-style-type: none"> ・ モニター付きの券売機
12			<ul style="list-style-type: none"> ・ 輝度比確保のための視覚障がい者誘導ブロックに沿った黒線の敷設
13			<ul style="list-style-type: none"> ・ 視覚障がい者向けナビゲーションシステム(shikAI,Navilens)
14			<ul style="list-style-type: none"> ・ 音のユニバーサルデザイン化事業「SoundUD」
15	3-4. 鉄道輸送手段 (関連施設等)	3-4-2. 誘導案内設備 (3)緊急時の案内用設備	<ul style="list-style-type: none"> ・ エレベーターSOS ボタン、 双方向モニター
16			<ul style="list-style-type: none"> ・ エレベーター緊急時文字通話

17	3-4. 鉄道輸送手段 (関連施設等)	3-4-3. 施設・設備 (1)トイレ	・ 機能分散や多様な利用者特性に留意したトイレの配置
18			・ 機能分散の考え方で男女共用トイレが整備された事例
19			・ 男女共用トイレのピクトグラム
20	3-4. 鉄道輸送手段 (関連施設等)	3-4-3. 施設・設備 (4)休憩等のための設備	・ カームダウン・クールダウンスペースの事例
21	3-5. 鉄道輸送手段 (車両等)	3-5-1. 鉄軌道車両 (1)乗降口(車外)	・ ホームとの段差、隙間を低減した事例
22	3-8. 情報のアクセシビリティ確保と円滑な意思疎通に向けたガイドライン	3-8-1. ウェブサイト等による情報提供	・ 東京オリ・パラにおけたバリアフリー情報の整備
23			・ 緊急時の視覚による情報伝達の事例

事例番号:1	ガイドライン該当項目	3-3-1. バス車両(2)スロープ板(乗合・貸切共通)
事例内容	貸切バスにおけるリフト付きバス	
主旨	<ul style="list-style-type: none"> ・国のガイドラインでは、乗合にくわえ貸切においても、乗降口のうち1以上は、スロープ板その他の車いす使用者の乗降を円滑にする設備が備えられていることが定められている。 ・リフト付き貸切バスとは、車いすに乗ったままバスに乗れるよう工夫されたバスであり、車いす利用者も快適でかつ安全に移動ができるように、リフト付き貸切バスの導入が進められている。 ・下記では、東京都で取り組んでいる事例を示す。 	
内容	<p><東京都の取組></p>  <div data-bbox="383 1019 1380 1288" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>取組内容</p> <p>【観光バス車両のバリアフリー化】</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 観光バスを有し、都内で営業している民間・公営運送事業者等に主に都内で、観光目的の旅客を輸送するのに使用するバス車両のバリアフリー化(リフト付観光バス車両の導入など)に要する経費を補助 <p>【観光バス車両乗降場等のバリアフリー化】</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 区市町村等にリフト付観光バス車両の乗降場の整備、バリアフリートイレ、休憩所など付随する施設の整備、ピクトグラムの掲示、動線の段差解消などの経費を補助 </div>	
関連する 当事者意見	・貸切バスのバリアフリー化が必要である。	
出典	東京バリアフリー2020	

事例番号:2	ガイドライン該当項目	3-4-1. アクセシブルな移動経路 (4) 通路、(5) 傾斜路(スロープ)
事例内容	床面・壁面への留意(弱視(ロービジョン)の方への留意)	
主旨	<ul style="list-style-type: none"> ・床面と側壁が同色であると弱視(ロービジョン)の方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の輝度コントラストを確保する等により床の端が明確に認識できるようになる。 	
内容	<p><勾配区間の識別例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・傾斜路の存在を容易に識別できるよう、勾配部分と接続する通路・水平部分との輝度コントラストを確保。 ・傾斜路の上端及び下端に接続する通路部に点状ブロックを敷設。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>(名古屋鉄道名古屋本線 国府宮駅)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(名古屋鉄道犬山線 徳重・名古屋芸大駅) 提供：名古屋鉄道株式会社</p> </div> </div>	
関連する 当事者意見	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障がい者の中には、「見えない人(全盲)」と「見えにくい人(弱視(ロービジョン)の方、色覚異常の人)」がいることから、それぞれ分けて対策が必要となる。 	
出典	<p>出典：公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供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、令和4年3月</p>	

事例番号:3	ガイドライン該当項目	3-4-1. アクセシブルな移動経路 (4) 通路、(5) 傾斜路(スロープ)
事例内容	照明による床面等の見やすさ	
主旨	・コンコースや通路、垂直移動設備、プラットフォームなどの各空間・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留意した照明計画が高齢者・弱視(ロービジョン)の方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。	
内容	<p>福岡市交通局 七隈線の照明計画</p> <p>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。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>階段脇をわかりやすく 示す照明デザイン</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>ホーム乗降位置を 示すスポット照明</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>誘導用ブロック及び出入口 を示す照明デザイン</p> </div> </div> <p style="text-align: right;">提供：福岡市交通局</p>	
関連する 当事者意見	・視覚障がい者の中には、「見えない人(全盲)」と「見えにくい人(弱視(ロービジョン)の方、色覚異常の人)」がいることから、それぞれ分けて対策が必要となる。	
出典	出典：公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供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、令和 4 年3月	

(コラム 2-1-1) 床面、壁面への配慮事項

- ・ロービジョン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(輝度コントラスト)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、ロービジョン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ロービジョン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の輝度コントラストを確保することにより通路の縁端が明確に認識できるようにする配慮が必要。

参考 2-1-13：照度設定にあたっての配慮事項

- ・ロービジョン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、ロービジョン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 2-1-14：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・ロービジョン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。

出典：公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供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、令和4年3月

事例番号:4	ガイドライン該当項目	3-4-1. アクセシブルな移動経路(7)昇降機(エレベーター)
事例内容	車いす使用者の出入りしやすいエレベーター(袖なしのエレベーター)	
主旨	<ul style="list-style-type: none"> ・エレベーターの袖の部分がなくすることで車いす利用者、カートやキャリーバックを持った人が出入りしやすくなる。 ・一方で通常袖にある押し釦が正面またはエレベーターのかご直近に無いことから、視覚障がい者にとっては使いにくくなるとの指摘もある。 	
内容	<p><袖なしのエレベーターの例></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>提供：東京国際空港ターミナル株式会社</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>袖ありエレベーター</p>  <p>JR 新大阪(新幹線ホーム)</p> </div> </div>	
関連する 当事者意見	<ul style="list-style-type: none"> ・エレベーターの袖があることで、かごへの出入り時に扉に引っ掛かたり、まっすぐ出れないなど、かご内部が十分なスペースがあっても、出入りしづらいことがある。(車いす使用者) 	
出典	<ul style="list-style-type: none"> ・袖なしエレベーターの例: 出典: 公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供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、令和4年3月 	

事例番号:5	ガイドライン該当項目	3-4-1. アクセシブルな移動経路(9) 改札口
事例内容	幅広自動改札を複数設置	
主旨	<ul style="list-style-type: none"> ・国のガイドラインでは幅広改札は有人改札口に設置されるが、有人改札は問合せ客などで混雑することが多く、幅広改札を複数設けて、混雑時にも車いす使用者、キャリーバックを持った人などが通りやすくなる。 	
内容	<p><幅広改札口が複数設置されている例:JR 西日本新今宮駅></p>  <p style="text-align: right;">写真:2025 年日本国際博覧会協会</p> <p><有人改札以外にも幅広改札口が設置されている例:京阪本線枚方市駅> この幅広自動改札口には視覚障がい者誘導ブロックも設置されている。</p>  <p style="text-align: right;">写真:日建設計総合研究所</p>	
関連する 当事者意見	<ul style="list-style-type: none"> ・有人改札以外にも幅広の自動改札口を設置して欲しい。(車いす使用者) ・有人改札を使わずに列車を利用することもあるため、誘導ブロックを有人改札以外にも設置して欲しい。(視覚障がい者) 	
出典	—	

事例番号:6	ガイドライン該当項目	3-4-1. アクセシブルな移動経路(10)プラットフォーム
事例内容	車両出入口に設置されたプラットフォーム上の警告ブロック	
主旨	・プラットフォーム上の乗降口位置を示す警告ブロックを設置	
内容	<p><神戸市海岸線のプラットフォーム></p> <p>神戸市の地下鉄では、車両出入口位置に縁端警告用内方表示ブロックの内側に警告ブロックは設置されている。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div> <p style="text-align: right;">写真:2025 年日本国際博覧会協会</p>	
関連する 当事者意見	・神戸市の地下鉄では、車両出入口位置に縁端警告用内方表示ブロックの内側に警告ブロックは設置されていて出入口位置が分かりやすい。	
出典	—	

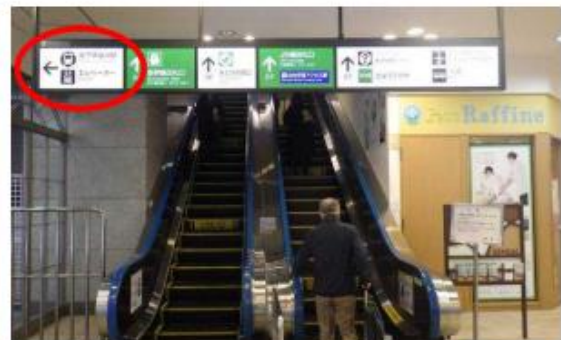
事例番号:7	ガイドライン該当項目	3-4-2. 誘導案内設備(1) 視覚表示設備
事例内容	鉄道駅に接続する民間施設等との情報提供	
主旨	・シンプルな表現にする、色や形で区別できるようにする、色覚異常の利用者に留意した色とするなど、誰もが視認しやすい案内とする。	
内容	<p><駅構内案内図の例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・この図例では、駅の構造をできるだけシンプルに表現するとともに、入場動線、出場動線それぞれに必要なとされる移動等円滑化のための主要な設備の位置を、図記号を用いて表示している。 ・現在地を赤枠に反転文字を表記して、視認しやすくしている。 ・移動等円滑化経路の表示を他の表示要素と色や形で区別できるようにしている。 ・背景は、表示要素との明度差を確保している。色覚異常の利用者に留意した色の選択が行われている。 	
関連する当事者意見	・大都市ではターミナルにおける乗換案内表示が重要である。	
出典	「見やすくわかりやすい」交通拠点のサイン計画の手引き(公財)交通エコロジー・モビリティ財団	

(コラム 2-2-1) 鉄道駅に接続する民間施設等との情報提供例

- ・複数路線ある鉄道駅では、他事業者や施設の案内を行う必要がある。東日本旅客鉄道の仙台駅では、東西線整備(2015年12月開業)を機に、東西線への案内を含めた案内サインへの改修が行われた。




改善前



改善後：地下鉄の乗り換え表示を掲出

提供：仙台市交通局

出典：公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供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、令和4年3月

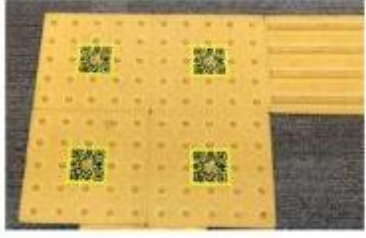

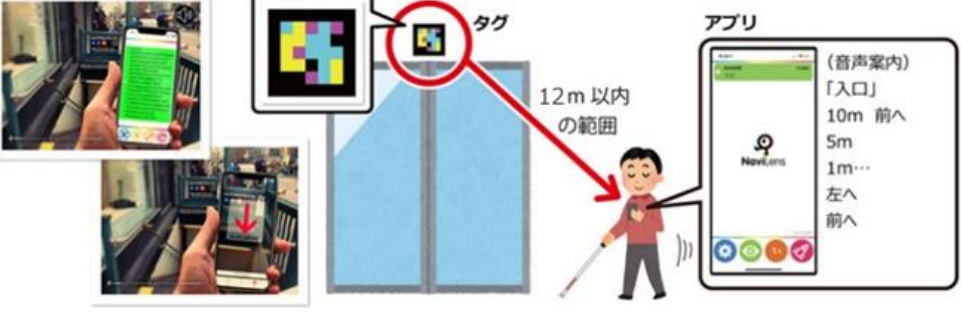
事例番号:8	ガイドライン該当項目	3-4-2. 誘導案内設備(1) 視覚表示設備
事例内容	床の案内サイン	
主旨	・床面を使ったサインにより行き先が認識しやすくなる。	
内容	<p><JR 天王寺駅コンコースの床面サイン></p>  <p>写真提供:日建設計総合研究所</p>	
関連する 当事者意見	・床面サインにより移動がしやすくなる。	
出典	—	

事例番号:9	ガイドライン該当項目	3-4-2. 誘導案内設備(2) 視覚障がい者誘導案内用設備
事例内容	駅の「音情報」を視覚化する装置「エキマトペ」	
主旨	<p>・駅のアナウンスや電車の音といった環境音を、文字や手話、オノマトペとして視覚的に表現する装置である。誰もが使いやすく、毎日の鉄道利用が楽しくなるような体験を目指して、川崎市立聾学校の子どもたちと一緒にアイデアを考えた。</p> <p>○プロジェクトチーム:富士通株式会社,東日本旅客鉄道株式会社,大日本印刷株式会社</p> <p>○特別協力:川崎市立聾学校</p> <p>○システム協力:FUJITSU PRIMEHPC, FUJITSU Software LiveTalk, DNP 感情表現フォントシステム</p>	
内容	<p><エキマトペ></p> <p>・単一の無指向性マイクによって集音された音声をAI分析し、各番線アナウンスの文字・手話動画画化、および車両・ホームドア・スピーカーから鳴る音のオノマトペ化を行う。また、駅員のマイクから取得した駅アナウンスをリアルタイムに文字に変換するほか、文章の意味に合わせてフォントを自動的に変化させる。</p> <p>・障がい当事者からの要望として、「ディスプレイだけでなく、スマートフォンでも見られるようにすること」「プラットフォームだけでなく、電車内にも設置すること」「緊急放送などが文字や手話で表示されること」などがあげられている。</p> <p style="text-align: center;">エキマトペのしくみ</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px; text-align: center;">  <p>AIを使って音を識別し 文字や手話オノマトペとして表示</p> </div> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px; text-align: center;">  <p>リアルタイムに音声を字幕化すると 同時に内容に適したフォントに変換</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  <p>写真イメージ: JR 東日本上野駅</p> <p>JR 東日本巣鴨駅 (令和3年9月)、上野駅 (令和4年6月~12月) における実証実験</p> </div>	
関連する当事者意見	・近年、開発されている視覚・聴覚障がい者のための情報提供システム事例を参考にして欲しい。	
出典	駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン(令和4年7月、国土交通省) エキマトペホームページ	

事例番号:10	ガイドライン該当項目	3-4-2. 誘導案内設備(2) 視覚障がい者誘導案内用設備
事例内容	駅係員よびだしインターホン	
主旨	・従来は音声インターホンしかなく、聞こえない人・聞こえにくい人は連絡がとれなかったが、ここで示す設備は、モニターとカメラ付きのインターホンで、筆談での相互連絡ができる。	
内容	<p>■ 阪急電鉄におけるモニター付きインターホン(※1)</p> <p>2011年4月から全85駅すべての駅に「駅係員よびだしインターホン」を設置</p> <p>2013年国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰 受賞</p> <p>「遠隔でも映像を通じたコミュニケーションのバリアフリー化を実現した」</p> <p>■ 阪神電車のモニター付きインターホン(※2)</p> <p>改札口インターホンを改良し、2019年から各駅に設置されている。</p>	
		<p>■ 近鉄のビデオ通話</p> <p>改札口付近にビデオ通話サービスが行えるQRコードを設置。係員が不在の際は、スマートフォンなどでQRコードを読みこんでビデオ通話およびテキストによるチャットが利用可能となっている。</p>
		
関連する当事者意見	・近年、開発されている視覚・聴覚障がい者のための情報提供システム事例を参考にして欲しい。	
出典	<p>※1 阪急電車 HP: https://www.hankyu.co.jp/cont/miraisen/entry/interphone.html</p> <p>※2 阪神電車 HP: https://rail.hanshin.co.jp/service/service_station.html</p>	

事例番号:11	ガイドライン該当項目	3-4-2. 誘導案内設備(2)視覚障がい者誘導案内用設備
事例内容	モニター付きの券売機	
主旨	<p>・JR 西日本では、利用者が操作できる「券売機プラス」が設置されており、コールセンターと接続されモニターを使ってコミュニケーションができる。聴覚障がい者の場合、係員が筆談したものをカメラに映してコミュニケーションしている。</p>	
内容	<p>■JR 西日本におけるモニター付き券売機</p>  <p>スピーカー モニター マイク</p> <p>オペレーターがお客様を確認させていただくカメラ</p> <p>操作画面</p> <p>きっぷや証明書等を確認するカメラ</p> <p>割引証などを置く台と回収口</p> <div style="border: 2px solid red; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>呼出方法①</p> <p>受話器の下の赤いボタンをプッシュ！ (受話器を使って通話ができます)</p> </div> <p>(聴覚障がい者からは、以下の改善要望がある。)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・購入のための事前予約(事前準備)や音声認識を使うとより早く処理できるのではないか。 ・券売機プラスの駅が近くにない地域では、購入のため有人窓口や券売機プラスがある駅まで行く必要があるため、特急券と合わせて乗車券(障がい者割引適用)もアプリで購入できるようにしてほしい。 	
関連する当事者意見	<p>・近年、開発されている視覚・聴覚障がい者のための情報提供システム事例を参考にして欲しい。</p>	
出典	<p>https://www.jr-odekake.net/railroad/midori/ticket/plus.html</p>	

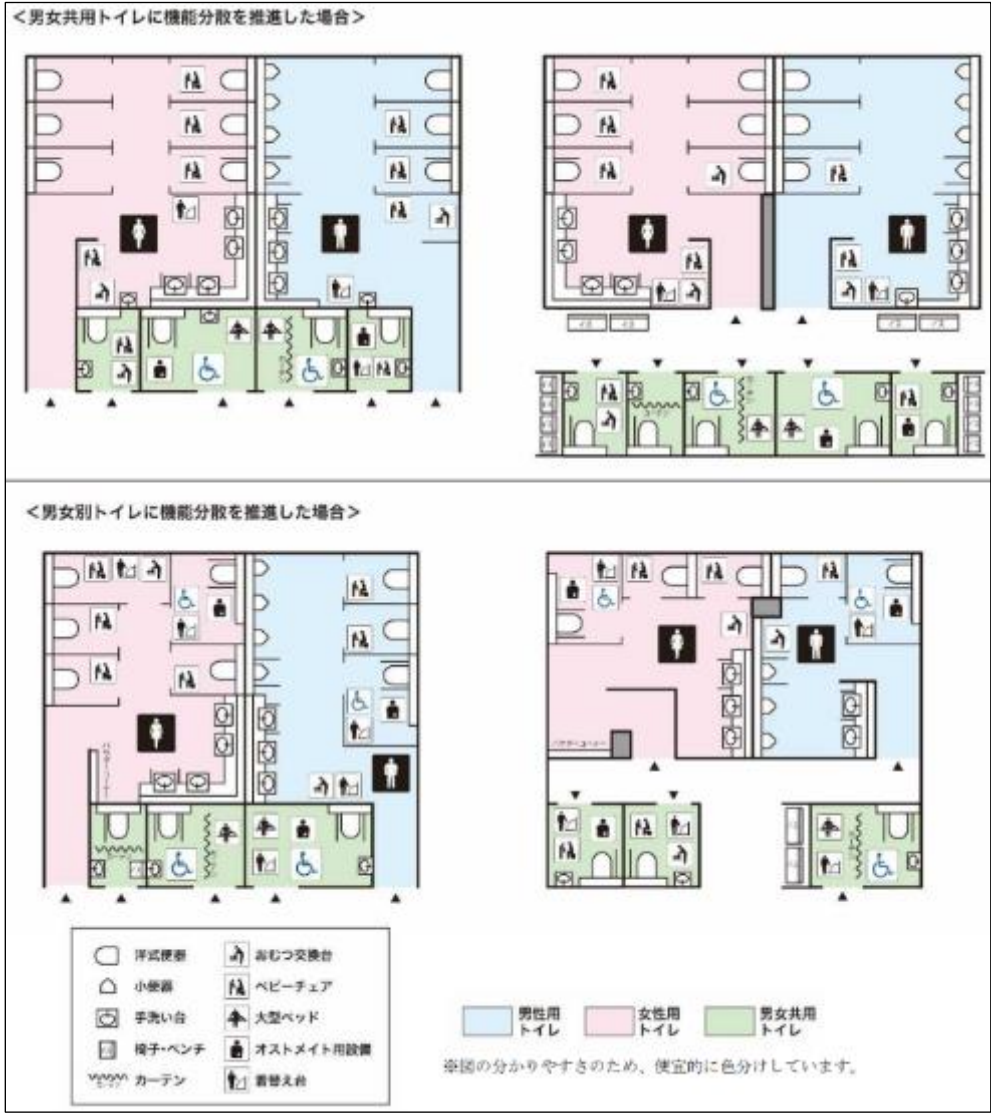
事例番号:12	ガイドライン該当項目	3-4-2. 誘導案内設備(2) 視覚障がい者誘導案内用設備
事例内容	輝度比確保のための視覚障がい者誘導ブロックに沿った黒線の敷設	
主旨	<ul style="list-style-type: none"> ・国のガイドラインなどでは、視覚障がい者誘導ブロックについては床面との輝度比を 2.0 以上とすることが定められている。 ・この輝度比を確保するために、黄色の誘導ブロックの場合に誘導ブロックに沿って黒線などを引くなどの工夫がされる。 	
内容	<p><新大阪駅における黒線が付された視覚障がい者用誘導ブロック></p>  <p>写真提供:2025 年日本国際博覧会協会</p>	
関連する 当事者意見	・新大阪駅などで輝度比を確保する事例があることから参考にして欲しい。	
出典	—	

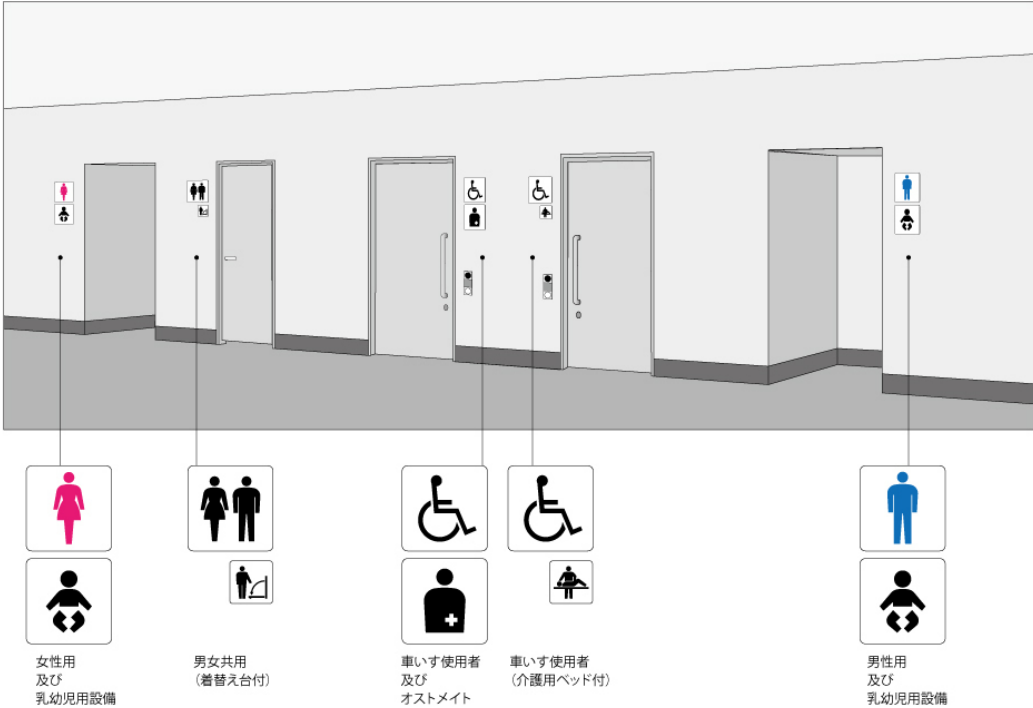
事例番号:13	ガイドライン該当項目	3-4-2. 誘導案内設備(2) 視覚障がい者誘導案内用設備
事例内容	視覚障がい者向けナビゲーションシステム(shikAI,Navilens)	
主旨	<ul style="list-style-type: none"> ・近年、視覚障がい者の誘導案内システムの開発、実装化が進みつつあり、その効果、課題などが検証されつつある。 ・下記では視覚障がい者用誘導ブロック、床面への設置タイプの事例を示す。 	
内容	<p>1) 視覚障がい者ナビゲーションシステム「shikAI」(シカイ)</p> <p>点字ブロックにQRコードを設置し、iPhoneのカメラで読み取ることで、現在地から目的地までの駅構内の移動ルートを導き出し、音声で目的地まで案内する。</p> <p>東京メトロ5駅で導入済み。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>【QRコードのイメージ】</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>【shikAIシステム概要】</p>  </div> </div> <p>2) 「Navilens」</p> <p>ナビレンス(Navilens)は、情報を埋め込んだタグ(QRコードに似た四角形のカラーコード)を専用アプリで読み込むと、埋め込まれた情報やタグからの距離を音声で読み上げてくれるシステム。</p> <p>神戸市では、「特定非営利活動法人アイ・コラボレーション神戸」、「公益社団法人NEXT VISION」や近畿の協力企業、視覚障がいのある当事者や支援者等がチームとなり、視覚障がいのある人も無い人も、安全で快適な暮らしができるスマートな神戸を実現することを目的として、Navilensを導入し、実証実験を行っている。</p> <p>JR三ノ宮駅、市営地下鉄西神・山手線三宮駅、ポートライナー三宮駅の構内およびポートライナー医療センター駅構内から神戸アイセンターへの動線上の案内板、神戸アイセンター内にナビレンスが設置されている。(令和5年3月時点)</p> <div style="text-align: center;">  </div>	
関連する当事者意見	<ul style="list-style-type: none"> ・Navilens、shikAIなどが神戸市で実証実験されているので参考にして欲しい。 	
出典	<ul style="list-style-type: none"> ・shikAI: https://www.tokyometro.jp/news/2021/209156.html ・Navilens: https://kobeppp.jp/topics/4366 	

事例番号:14	ガイドライン該当項目	3-4-2. 誘導案内設備(2) 視覚障がい者誘導案内用設備
事例内容	音のユニバーサルデザイン化事業「SoundUD」	
主旨	<ul style="list-style-type: none"> ・言語や聴力に不安のない社会実現に向けて、音響通信技術を活用して、読み上げ機能で何度でも聴取可能とする、スマートフォン等で文字情報を確認できるようにするなど、音のユニバーサルデザイン化を目指したサービスである。 	
内容	<p><音と文字で案内できる多言語アナウンスツール></p> <ul style="list-style-type: none"> ・アナウンスを音声だけでなく、利用者のスマートフォンに文字でも案内できる。聴覚障がい者は駅に設置された専用ボードにスマートフォンをかざすと、アナウンスの内容を文字で確認できる。 ・視覚障がい者はアナウンスを聞き逃した場合でも、読み上げ機能により再度聞くことができる。 ・駅係員向けアプリは一般的なタブレット端末で利用でき、既存の音響機器に接続して使用可能。専用ボードは低単価で、電源を必要とせず貼るだけで導入が可能である。 <div style="text-align: center;"> <p>視覚障害者/聴覚障害者の利用イメージ</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>アナウンス専用ボード</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>駅係員向けアプリ</p> </div> </div>	
関連する当事者意見	<ul style="list-style-type: none"> ・近年、開発されている視覚・聴覚障がい者のための情報提供システム事例を参考にして欲しい。 	
出典	駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン(令和4年7月、国土交通省)	

事例番号:15	ガイドライン該当項目	3-4-2. 誘導案内設備(3) 緊急時の案内用設備
事例内容	エレベーターSOS ボタン、双方向モニター	
主旨	<p>・聴覚障がい者は、緊急時にエレベーター内から外部に連絡がとれないことが不安であり、現行の「電話マーク」だと音声通話が必要になると考えて押すのをためらうとの調査結果があった。</p> <p>・そのため、成田空港では、聴覚障がい者でも安心して利用できる SOS ボタンを設置するとともに、かご内と監視側で手話や筆談等での映像を利用した双方向コミュニケーションが可能な TV モニターを試験的に整備した。</p>	
内容	<p>■成田空港のエレベーターSOS ボタン、双方向モニター</p> <p>・成田空港では、2019 年の第 3 ターミナル増築にあわせて、聴覚障がい者は配慮型のエレベーターを国内空港で初めて導入した。</p> <p>・助けが必要な際に「SOS ボタン」を押すと、筆談や身振り手振りでコミュニケーションが取れるテレビ電話となっている。</p> <div data-bbox="392 786 1366 1146" data-label="Image"> <p><SOSボタン作動の流れ></p> <ol style="list-style-type: none"> ① SOSボタン押下 <ul style="list-style-type: none"> 聴覚障害者に配慮した「SOS」表記（電話マークから変更） 色の識別が困難な方に配慮した色の使用 視覚障害者に配慮した浮き出し文字 ② TVモニターでかご内呼びかけ（監視室から状況確認） <ul style="list-style-type: none"> TVモニターを通じてエレベーター内の状況を確認 要請に応じて、手話や手書される文章を記入した用紙を表示 ③ 係員が現場へ確認 <ul style="list-style-type: none"> 係員が来ています。STAFF WILL COME. 必要に応じて現場へ駆けつける 係員が向かっている際はその旨を表示 </div> <p style="text-align: right;">（出典1）</p> <p>■関西空港のエレベーターのQRコードを使った双方向のコミュニケーション可能な設備</p> <p>エレベーターの非常ボタン付近に、エレベーター監視室と繋がる2次元バーコードが記載されたシールがあり、エレベーターの非常時に音声でのコミュニケーションに不安をお持ちのお客様は、2次元バーコードをスマートフォンで読み取り、エレベーター監視室へ連絡可能となる（出典2）。</p> <div data-bbox="491 1442 1318 1760" data-label="Image"> <p>非常時は左下の2次元バーコードから係員に連絡できます。 EMERGENCY TEXT MESSAGE 비상 연락 채팅 시스템 緊急联络聊天系统 緊急联络聊天系统 KIX Kansai International Airport</p> </div>	
関連する当事者意見	<p>・近年、開発されている視覚・聴覚障がい者のための情報提供システム事例を参考にして欲しい。</p>	
出典	<p>出典1)成田国際空港におけるユニバーサルデザインの取り組み 出典2) https://www.kansai-airport.or.jp/service/bf/08.html?fbclid=IwARlp-IPU5glFzX835KX0kpSCcnemg3Ausazse2jLa3z75k5UsUvG8QQTlco</p>	


事例番号:16	ガイドライン該当項目	3-4-2. 誘導案内設備(3) 緊急時の案内用設備
事例内容	エレベーター緊急時文字通話	
主旨	<ul style="list-style-type: none"> ・聴覚障がい者は、緊急時にエレベーター内から外部に連絡がとれないことが不安であり、現行の「電話マーク」だと音声通話が必要になると考えて押すのをためらうとの調査結果があった。 ・下記は、関西空港での事例を示す。 	
内容	<p><エレベーター緊急時文字通話(2次元バーコード)></p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西空港では、聴覚障がい者や外国人利用者を対象にエレベーター緊急停止時、エレベーター監視員との意思疎通を2次元バーコードを用いて文字通話で実施できる環境を整備した。順次ターミナル内エレベーターに設置予定である。 <p>関西空港では、聴覚障害者や外国人利用者を対象にエレベーター緊急停止時、エレベーター監視員との意思疎通を2次元バーコードを用いて文字通話で実施できる環境を整備。順次ターミナル内エレベーターに設置予定。</p> 	
関連する当事者意見	<ul style="list-style-type: none"> ・近年、開発されている視覚・聴覚障がい者のための情報提供システム事例を参考にして欲しい。 	
出典	近畿運輸局交通政策部バリアフリー推進課:最新のバリアフリー情報(令和5年1月)	

事例番号:17	ガイドライン該当項目	3-4-3. 施設・設備(1)トイレ
事例内容	機能分散や多様な利用者特性に留意したトイレの配置	
主旨	<p>・便所は、高齢者、障がい者、異性介助者、トランスジェンダー、乳幼児連れの人等すべての人が利用しやすいように、施設の用途、規模に応じて計画・設計を行うことが必要とされている。 (施設整備ガイドライン)</p> <p>・そのための男女共用トイレの設置について近年、多種のパターンが試みられている。</p>	
内容	<p>・下図は「共生社会におけるトイレの環境整備に関する調査研究 報告書(令和3年、国土交通省)」に示されたパターンである。</p>  <p><男女共用トイレに機能分散を推進した場合></p> <p><男女別トイレに機能分散を推進した場合></p> <p> 男性用トイレ 女性用トイレ 男女共用トイレ </p> <p>※図の分かりやすさのため、便宜的に色分けしています。</p>	
関連する 当事者意見	・LGBTQ等、多様な人に対応したトイレの設置をお願いしたい。	
出典	共生社会におけるトイレの環境整備に関する調査研究 報告書(令和3年、国土交通省)	

事例番号:18	ガイドライン該当項目	3-4-3. 施設・設備(1)トイレ
事例内容	機能分散の考え方で男女共用トイレが整備された事例	
主旨	<ul style="list-style-type: none"> ・便所は、高齢者、障がい者、異性介助者、トランスジェンダー、乳幼児連れの人等すべての人が利用しやすいように、施設の用途、規模に応じて計画・設計を行うことが必要とされている。(施設整備ガイドライン) ・そのための男女共用トイレの設置について近年、多種のパターンが試みられている。 	
内容	<p>・下図は公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団で検討された「標準案内用図記号ガイドライン 2020」に含まれますピクトグラム「男女共用お手洗」について示されたパターンである。</p> <p>・共用トイレの適正な利用を促進するためには、共用トイレに整備した設備を分かりやすく示すピクトグラムを表示します。一番シンプルな表示は、便房内にどのような設備があっても男女共用ピクトのみを掲示する方法です。</p> <p>・さらに、共用トイレの利用しやすさには便房配置がとても重要です。男女別トイレに接して設けられる場合、共用トイレが独立して設けられる場合など様々ですが、これがベストという配置はなく、施設用途や各フロアの使い方に合った最適な配置を検討しましょう。</p> <p style="text-align: center;">事例:機能分散の考え方で男女共用トイレが整備された例</p>  <p>女性用及び乳幼児用設備</p> <p>男女共用(着替え台付)</p> <p>車いす使用者及びオストメイト</p> <p>車いす使用者(介護用ベッド付)</p> <p>男性用及び乳幼児用設備</p>	
関連する当事者意見	<ul style="list-style-type: none"> ・LGBTQ 等、多様な人に対応したトイレの設置をお願いしたい。 	
出典	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団: http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/pictogram/allgender_toilet/	

事例番号:19	ガイドライン該当項目	3-4-3. 施設・設備(1)トイレ
事例	男女共用トイレのピクトグラム	
主旨	<ul style="list-style-type: none"> ・多様性—ダイバーシティ—が尊重される時代になり、パブリックトイレには性別を問わず利用できる男女共用トイレが少しずつ増えはじめた。男性トイレ、女性トイレ、多機能トイレ、男女共用トイレと多様化が進むなか、利用者を適切なトイレへと誘導するわかりやすいサインは一層重要な存在になっている。 ・公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団でも、「標準案内用図記号ガイドライン 2020」の中で、ピクトグラム「男女共用お手洗」について検討を行った。 	
内容	<p><男女共用トイレのピクトグラム></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: 45%;">  <p><男女共用トイレのピクトグラム> 2018年に、標準案内用図記号ガイドライン改訂版に加えられた男女共用トイレのピクトグラム。大きな特徴は、色調はモノトーン、男性と女性を示すピクトグラムの間の境界線がない点。</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: 45%;">  <p>渋谷区のトイレのサイン (写真提供/渋谷区)</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: 45%;">  <p>MEGA ドン・キホーテ渋谷本店 のトイレのサイン (写真提供/ドン・キホーテ)</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: 45%;">  <p>TOTO テクニカルセンター東京 のトイレ</p> </div> </div>	
関連する当事者意見	<ul style="list-style-type: none"> ・男女共用トイレ設置において、特定の人の設備ではなく誰でもが使えるトイレであることが分かるようにして欲しい。 	
出典	<p>TOTO:https://jp.toto.com/ud/style/plus/story01.htm 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団: http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/pictogram/allgender_toilet/</p>	

事例番号:20	ガイドライン該当項目	3-4-3. 施設・設備 (4) 休憩等のための設備
事例内容	カームダウン・クールダウンスペースの事例	
主旨	・カームダウン・クールダウンスペースは、人混み、音や光等、環境の状況によって不安や恐怖等を感じ、パニックを起こしやすい人たちが、安心して万博を楽しむために必要な施設である。	
内容	<p>仮設タイプ:中部国際空港のカームダウン・クールダウンスペース</p>  <p>個室タイプ:旭川空港</p>  <p>国立競技場</p> 	
関連する 当事者意見	・カームダウン・クールダウンスペースについては、適切な仕様にして欲しい。	
出典	中部国際空港セントレア: https://www.centrair.jp/service/quietroom.html 旭川空港: https://www.aapb.co.jp/service/ 国立競技場の例(公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 HP) : http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/pictogram/calmdown-cooldown/	

事例番号:21	ガイドライン該当項目	3-5-1. 鉄軌道車両(1)乗降口(車外)
事例内容	ホームとの段差、隙間を低減した事例	
主旨	<p>・鉄道駅におけるプラットホームと車両乗降口の段差・隙間については、「移動円滑化基準」及び「鉄道技術基準の解釈基準」においては、段差はできる限り平らであること、隙間はできる限り小さいものであることが規定されている。</p> <p>・ほとんどの場合、駅員の介助なしに単独で乗降することができない。国土交通省による検討会にて実証実験を行ったところ、現実的な段差と隙間は段差3cm、隙間7cmが目安とされている。(改正バリアフリー法“理念と実践”のための10章を参照)</p>	
内容	<p>大阪メトロや北大阪急行、東京メトロではプラットフォーム縁端部にくし状ゴムを取り付けることにより、プラットフォームと車両の隙間を縮小し停車の路線もある。これにより、駅員がスロープを設置することが不要になり、単独乗降が可能となっている。その対応では段差約2cm、隙間約3cmとなっている。(改正バリアフリー法“理念と実践”のための10章を参照)</p> <p style="text-align: right;"><大阪メトロ御堂筋線、淀屋橋駅の隙間、段差></p> <p>・段差・隙間の縮小対策としてホーム縁端部をスロープ状に嵩上げし、ホーム縁端にくし状ゴムを設置。段差：0～1.5cm、隙間：約2cmに縮小。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">提供：大阪市高速電気軌道株式会社 長瀬鶴見線地線</p> <p>・隙間の縮小対策としてホーム縁端にくし状のゴムを設置。段差：ほぼ平ら、隙間：2.8cm。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">  </div> <p style="text-align: center;">提供：仙台市交通局 東西線</p> <p style="text-align: right;">写真：日建設計総合研究所</p>	
関連する当事者意見	<p>・鉄道車両の乗降口の段差はなるべく小さくすることが必要で、大阪メトロでは先進的な取組をしている。</p>	
出典	<p>・改正バリアフリー法“理念と実践”のための10章、2020年10月9日発行</p>	

事例番号:22	ガイドライン該当項目	3-8-1. ウェブサイト等による情報提供
事例内容	東京オリ・パラに向けたバリアフリー情報の整備	
主旨	<ul style="list-style-type: none"> 国土交通省では、東京 2020 年オリ・パラ競技大会に向け、競技会場周辺の最寄り駅と主要ルートを含む歩行空間ネットワークデータ(約 438km)を整備し、オープンデータとして公開した。 東京 2020 パラリンピック期間中に本データ等を活用したバリアフリー支援アプリ「Japan Walk Guide」がオリンピック・パラリンピック等経済界協議会から公開され、オリ・パラ選手をはじめボランティアスタッフなど、車いす使用者や高齢者を含む多様な参加者にご利用いただいた。 	
内容	<p><東京 2020 年オリ・パラでの歩行空間ネットワークデータの活用></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>【2021年までに整備した歩行空間ネットワークデータ】</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>【報道発表(R3.8.19)】</p>  </div> </div>	
関連する 当事者意見	<ul style="list-style-type: none"> ・博覧会などのイベント会場に行く経路が事前に WEB などでは把握できるようにしてほしい。また、車いす利用者と健常者の経路は必ずしも同じではないので、そのようなことも事前に周知できるようにしてほしい。 	
出典	近畿運輸局交通政策部バリアフリー推進課:最新のバリアフリー情報(令和 5 年 1 月)	

事例番号:23	ガイドライン該当項目	3-8-1. ウェブサイト等による情報提供
事例内容	緊急時の視覚による情報伝達の事例	
主旨	<p>・障がい者等にとって、情報へのアクセシビリティ確保と円滑な意思疎通が重要であり、緊急時には速やかにすべての人に必要な情報が伝達される必要がある。その際、聴覚障がい者への情報伝達が音響信号と共に、視覚的な火災警報システム/ストロボライト等の光警報装置の運用が必要である。本事例は、聴覚障がい者だけでなく、ピクトグラム、分かりやすい日本語を使った視覚による情報伝達の事例である。</p>	
内容	<p>■災害対応ピクトグラムを用いた誘導の事例 (右・中央の写真)</p> <p>多数の一般市民を避難誘導する際、全員への意思疎通を図るため災害対応ピクトグラムを使用し、効率の良い避難誘導・指示が可能となった。(出典1)</p>  <p>■分かりやすい日本語を意識して読み仮名を振っている例。(左の写真)</p> <p>■停電・夜間時の情報伝達ツール 「アンブルボード」(出典2)</p>  <p>LED 発光で文字が光り、はっきりと認識できる。</p>	
関連する当事者意見	<p>・博覧会などのイベント会場に行く経路が事前に WEB などで把握できるようにしてほしい。また、車いす利用者と健常者の経路は必ずしも同じではないので、そのようなことも事前に周知できるようにしてほしい。</p>	
出典	<p>出典 1) 【岡山市消防局】川崎医療福祉大学と共同で作成 https://www.city.okayama.jp/kurashi/0000023389.html https://www.city.okayama.jp/kurashi/0000004795.html 出典 2) 株式会社アイテクス HP http://www.itc-stage.co.jp/amble/index.html</p>	