

駐車場

ユニバーサルデザイン ガイドライン

～誰もが利用しやすい駐車場づくりをめざして～

平成19年2月



Tokyo Metropolitan Public Corporation for Road Improvement and Management
財団法人 東京都道路整備保全公社

はじめに

近年、高齢化社会の進展、ノーマライゼーション理念の浸透等に伴い、高齢者や障害者をはじめ、すべての人にとって安全で快適な社会環境を整備すること、すなわちユニバーサルデザインの考え方に基づく施設整備や街づくりが重要な課題となっています。

このような考え方は、国や自治体の政策にも反映されてきており、国の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー - 新法)」の施行や、東京都の「東京都福祉のまちづくり条例」等に代表される法制度の整備や各種ガイドラインの策定など、様々な取り組みがなされています。

交通インフラを構成する駐車場の整備においても、周辺環境との連続性に配慮した、誰もが円滑かつ快適に利用できる駐車場環境を整えること、ユニバーサルデザインの考えに基づく整備が求められています。

しかしながら、駐車場のユニバーサルデザイン化については、ユニバーサルデザインに関する近年の技術の進展や運用に関する新たな知見を反映したガイドラインがなく、その策定が求められているところでした。

そこで、財団法人東京都道路整備保全公社では、今回「ガイドライン策定委員会(委員長 秋山 哲男 首都大学東京教授)」を設置し、独自に実施した新規・既設駐車場のユニバーサルデザイン化の実証的研究から得られた知見を基に、駐車場のユニバーサルデザイン化を進めていくに当たっての考え方、指針を示すものとして本ガイドラインを作成いたしました。今後、公社においては、本ガイドラインに沿って、先駆的な駐車場づくりに努めていきたいと考えています。

また、本ガイドラインを広く公表することにより、公社以外の駐車場においても参考としていただき、誰もが利用しやすい、ユニバーサルデザイン化された駐車場の整備が、公社の駐車場から、他の駐車場に広く波及していくことを期待するものです。

最後に、本ガイドラインを策定するにあたり、平成 17・18 年度の 2 ヶ年にわたり、秋山委員長をはじめ、各委員の皆様にご多大なるご協力をいただきましたことに、この場を借りて厚く御礼申し上げます。

平成 19 年 2 月

(財) 東京都道路整備保全公社

小池 正臣

ガイドライン策定委員会名簿

委員長	秋山 哲男 首都大学東京教授
委員	奥山 俊博 東京大学先端科学技術研究センター
	川田 義次 (社)東京都障害者団体連合会自動車部会長
	蒲生 七郎 (社)東京都老人クラブ連合会 常務理事・事務局長
	中村 誠 (社)東京駐車協会事務局次長
	庄子 知子 東京都福祉保健局生活福祉部地域福祉推進課 福祉のまちづくり係長(課長補佐)
	長谷川和良 東京都建設局道路管理部管理課駐車場係長
	中川 博三 福祉車両の運転手(練馬区在住)
	古泉 厚子 女性ドライバー(車いす使用の子どもあり。練馬区在住)
	横田 三夫 (財)東京都道路整備保全公社 お客様サービス担当部長

共同研究者 アマノ(株) パーキング事業本部

協力 練馬区健康福祉事業本部福祉部障害者課

事務局

事務局 (財)東京都道路整備保全公社 事業部

作業協力 パシフィックコンサルタンツ(株)

目 次

第 1 部 基本的考え方	1
1. ガイドラインの基本的理念	1
2. 特に配慮すべき対象者	2
3. ガイドラインの位置づけ	2
第 2 部 駐車場UD化指針	5
総則	5
1 目的	5
2 適用範囲	6
3 UD化指針の基本方針	7
UD化指針	8
1 駐車施設	9
2 停車施設	28
3 発券機・精算機	34
4 案内標識（サイン）	44
5 歩行者出入口	49
6 通路	56
7 視覚障害者誘導用ブロック	61
8 照明施設	62
9 エレベーター	65
10 傾斜路	73
11 階段	77
12 屋根	81
13 便所	83
14 防犯施設	101
15 維持管理	107
16 障害者用駐車スペースの利用のルール	110
17 UD化の連続性・周辺との関係	113
18 標準仕様図	114
駐車場のUD化に向けて	115
1 持続的改善（スパイラルアップ）	116
2 UD評価	117
3 UD評価のとりまとめ	124
4 UDプランの作成	127
5 改善行動	128
今後の検討課題	129
参考資料	131
駐車場UD基準一覧	

第1部 基本的考え方

1. ガイドラインの基本的理念

ユニバーサルデザイン（以下、「UD」と略称）とは、年齢、性別、国籍、障害の程度、利用の状況等を問わず、すべての人にとって使いやすいデザインのことである。

駐車場に関しては、特に高齢者、障害者等が円滑に利用できるように配慮することが、すべての人にとって使いやすいデザインとなるものとする。

また、施設などハード面のUDばかりでなく、利用者に対して「おもてなし」の心をもって、優しい気持ちで接するソフト面のUDに配慮することも、すべての人にとって使いやすいデザインとなるものとする。

このような考え方に基づき、本ガイドラインの基本理念は、「道路の移動円滑化整備ガイドライン」の基本理念を踏まえ、以下のとおりとする。

- ・ 高齢者、障害者等の利用の円滑化を図ることにより、すべての人にとっても使いやすい駐車場とすることを基本とする。
- ・ 高齢者や障害者等の間で使いやすいデザインが異なる場合には、お互いの意見を調整し、可能な限り反映したデザインとなるよう検討する。

また、本ガイドラインにおけるUD化の評価の視点は、「福祉のまちづくりをすすめるためのユニバーサルデザインガイドライン」（以下、「都UDガイドライン」）における「5つの視点」を踏まえて、駐車場を対象とし、以下のとおりとする。

- ・ 公平（だれもが同じように）・・・だれもが同じように駐車場を利用できる
- ・ 簡単（容易に）・・・利用者の知識や能力、状況に関係なく、容易に駐車場を利用できる
- ・ 安全（危険なく）・・・特別な注意を払わなくても、危険なく駐車場を利用できる
- ・ 機能（使い勝手よく）・・・使い勝手よく駐車場を利用できる
- ・ 快適（気持ちよく）・・・気持ちよく駐車場を利用できる

2. 特に配慮すべき対象者

本ガイドラインにおいて、特に配慮すべき対象者および対象とするケースは、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成18年12月20日施行。以下、「バリアフリー新法」)及び「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」(平成13年8月公刊)を踏まえ、以下のとおりとする。

- ・ 高齢者： 歩行が困難、視力が低下、聴力が低下
- ・ 肢体不自由者： 車いす使用者、杖などを使用、長時間の歩行や階段・段差の昇降が困難
- ・ 内部障害者： 長時間の歩行や立っていることが困難
- ・ 視覚障害者： 全盲、弱視
- ・ 聴覚・言語障害者： 全聾、難聴、言語障害
- ・ 知的障害者： 単独での利用が困難な場合もある
- ・ 精神障害者： 単独での利用が困難な場合もある
- ・ 外国人： 日本語が理解できない
- ・ その他： 運転初心者、妊産婦、一時的なけが、乳幼児連れ、重い荷物・大きな荷物を持っている など

3. ガイドラインの位置づけ

東京都における駐車場のUD化に関わる既存の体系としては、大きく、駐車場法、「高齢者、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」(以下、「交通バリアフリー法」)、「高齢者、障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」(以下、「ハートビル法」)、「東京都福祉のまちづくり条例」の4つの体系がある。

このうち、平成12年5月に公布された「交通バリアフリー法」においては、道路空間のバリアフリー化により、高齢者、障害者等の移動に際しての身体負担を軽減し、移動の利便性及び安全性の向上を図るために、関係機関による一体的・重点的な移動円滑化の実施・枠組みが位置づけられている。

また、国土交通省は、「交通バリアフリー法」の施行を受けて、平成12年11月に、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準(省令)」(以下、「移動円滑化基準」)を定めるとともに、平成15年1月には、国土交通省の監修のもとで、「道路の移動円滑化整備ガイドライン」(以下、「移動円滑化GL」)を公刊している。「移動円滑化基準」は、「交通バリアフリー法」で規定する「重点整備地区」における遵守すべき最低基準を定めたものであり、「道路の移動円滑化整備ガイドライン」は、適用範囲を「重点整備地区」以外にも拡大し、かつ、より質の高い空間形成を目的としている。

一方、東京都は、「東京都福祉のまちづくり条例」(以下、「都福まち条例」)を、平成7年3月に公布(平成12年10月に一部改正)し、遵守すべき整備基準を定めている。また、平成17年8月に「ユニバーサルデザインの理念に基づく福祉のまちづくりの推進に向けて - ユニバーサルデザインガイドラインの提案 -」をまとめ、平成18年1月に「都UDガイドライン」を公表し、整備の留意点とUD評価の方法を示している。

その後、「交通バリアフリー法」は「ハートビル法」と統合され、18年6月に「バリアフリー新法」が公布されている。

ただし、「移動円滑化GL」が定められて4年以上が経過しており、また、「都UDガイドライン」においても駐車場のUD化についてより具体的な記述が求められている。そのため、駐車場のUD化に関する近年の技術の進展や運用に関する新たな知見を反映したガイドラインが期待されていた。

以上を踏まえ、本ガイドラインは、駐車場のUD化に関する既存の基準やガイドラインに対して、以下の位置づけにある。

- ・ 本ガイドラインは、公社が実施する駐車場のUD化に対する指針を示すとともに、他の公的および民間事業者が整備・管理・運営する駐車場にも準用されることを期待するものである。
- ・ 都内の駐車場のUD化に関わる法令体系は下図に示す4つがあり、これらの法に対して、基準やガイドラインが定められている。
- ・ 本ガイドラインは、駐車場のUD化の観点から、既存の基準・ガイドラインに、近年の駐車場のUD化に関する技術の進展や公社が実施した駐車場のUD化の実証的研究から得られた新たな知見を反映して、より水準の高い駐車場のUD化を実現するための指針を示すものである。

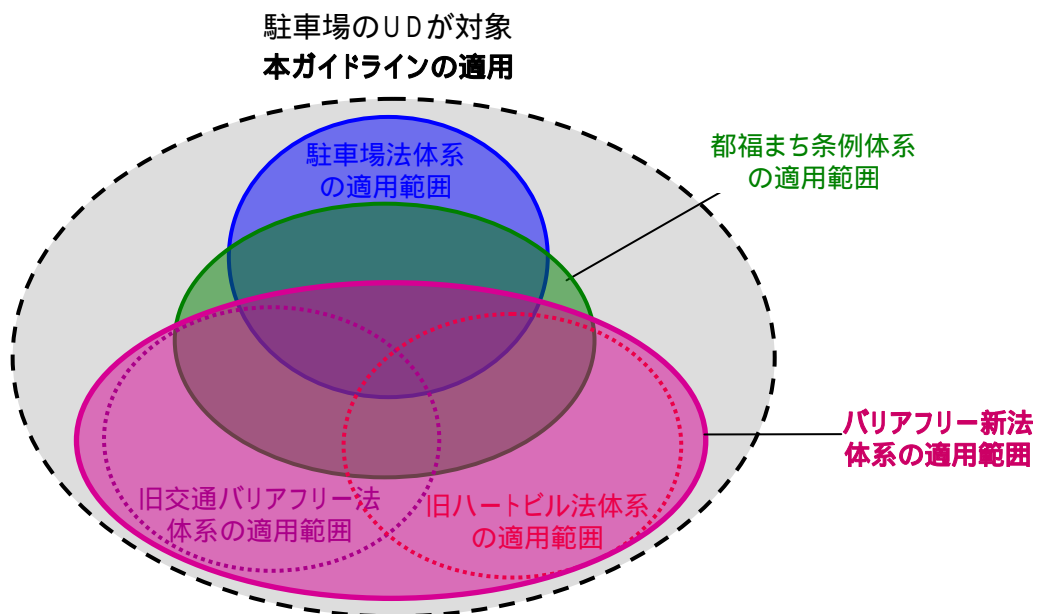


図1 駐車場のUDに関する既存の法令・条例・基準・GLと本ガイドラインの適用範囲

「駐車場法」の体系

- ・ 駐車場法：「駐車場法」（公布：昭和32年5月16日、最終改正：平成18年5月31日）
- ・ 都駐車場条例：「東京都駐車場条例」（公布：昭和33年10月1日、最終改正：平成17年3月31日）

「旧交通バリアフリー法」の体系

- ・ 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」（公布：平成18年6月21日）

- ・交通バリアフリー法：「高齢者、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」
(公布:平成12年5月17日、最終改正:平成18年5月19日)
- ・移動円滑化基準：「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」(省令)(公布:平成12年11月1日、最終改正:平成14年10月18日)
- ・移動円滑化GL：「道路の移動円滑化整備ガイドライン」(発行:平成15年1月30日)

「旧ハートビル法」の体系

- ・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」(公布:平成18年6月21日)
- ・ハートビル法：「高齢者、障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」(公布:平成6年6月29日、最終改正:平成16年6月18日)
- ・都建築バリアフリー条例(旧ハートビル条例)：「東京都高齢者、障害者等が利用しやすい建築物の整備に関する条例」(公布:平成15年12月24日、最終改正:平成18年12月20日)

「都福まち条例」の体系

- ・都福まち条例：「東京都福祉のまちづくり条例」(公布:平成7年3月16日、最終改正:平成12年10月13日)
- ・都福まち条例基準：「東京都福祉のまちづくり条例施行規則 別表第3 (建築物に関する整備基準)」(平成8年6月14日、最終改正:平成12年11月15日)
- ・都UDGL：「福祉のまちづくりをすすめるためのユニバーサルデザインガイドライン」(発行:平成18年1月)

(注) 「バリアフリー新法」の制定により、「交通バリアフリー法」および「ハートビル法」は、「バリアフリー新法」に統合されるかたちで廃止された。ただし、現時点で、「バリアフリー新法」や施行令、基準(省令)をもとにしたGLが未制定であるため、旧法を併記する。

第2部 駐車場UD化指針

総則

1 目的

(1) 誰もが利用しやすい駐車場整備の普及

- ・ 高齢化の進展、ノーマライゼーション理念の浸透等に伴い、高齢者、障害者等が自立した日常生活や社会生活を営むことができる環境を整備することが急務となっている。
- ・ 駐車場整備においても、高齢者、障害者への配慮に加え、誰もが利用しやすい駐車場の環境を整えること、つまり、ユニバーサルデザインの考えに基づく整備が求められてきている。
- ・ そこで、駐車場のUD化のガイドラインを作成し、対外的に公表することで、誰もが利用しやすい駐車場整備が、公社の駐車場から、他の公的および民間の駐車場にも普及することを狙いとする。

(2) 近年の技術革新等に対応した、駐車場整備の際のUD化技術指針の作成

- ・ 平成12年の「交通バリアフリー法」の施行を受け、国土交通省は、「道路の移動円滑化整備ガイドライン」を作成し、駐車場に関するUD化技術指針を公表している。
- ・ 東京都においても、平成17年に「ユニバーサルデザインガイドラインの提案」として、福祉のまちづくりの推進に向けた手引書が取りまとめられ、平成18年に「ユニバーサルデザインガイドライン」として公表している。
- ・ これら既存のガイドラインは、さまざまな種類の移動空間、建築物等を対象としており、非常に幅広い内容となっている。
- ・ 本ガイドラインは、対象を駐車場およびその附属構造物に特化して、既存ガイドライン策定後の技術革新等にも対応しつつ、駐車場の整備、改修の際に活用できるUD化技術指針を作成することを狙いとする。

(3) 新設に加え既存駐車場のUD化の方法に関する指針の作成

- ・ 道路の移動円滑化整備ガイドラインは主として整備時に対応したガイドラインであるが、整備後の評価と持続的な改善、利用のルール・接遇の方法などもUD化の実効性を高めるうえで重要である。
- ・ また、既存の駐車場をどのようにUD化していくかも大きな課題となっている。
- ・ 本ガイドラインは、新設の駐車場整備だけでなく、既設駐車場のUD化方策も対象として、整備後のUD化の運用指針を作成することを狙いとする。

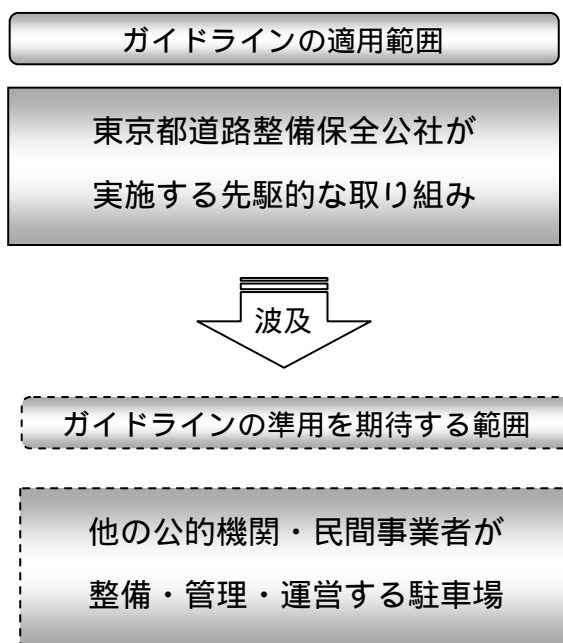
2 適用範囲

公社が実施する駐車場のUD化に活用

- ・ 本ガイドラインは、公社が整備・管理・運営する駐車場ごとに、その周辺施設の特性、道路交通の状況、整備費用等に応じて優先順位を判断のうえ、効果的に活用するものである。
- ・ 本ガイドラインは、公社が整備・管理・運営するすべての駐車場に適用する。なお、機械式駐車場などにおいて構造的な制約が多い場合、また、駐車場用地の敷地空間が十分確保できない場合等、本ガイドラインに沿った整備が困難な場合も予想されるが、その際も、本ガイドラインで示した考え方や根拠を十分認識した上で、UD化のための配慮を行う。
- ・ 駐車場を管理運営する上で、駐車場職員が行うサービスなどのソフト面の対応が重要であることを十分認識し、駐車場サービスのユニバーサルデザイン化のための配慮を行う。

他の公的および民間の駐車場事業者への準用も期待

- ・ 本ガイドラインは、公社による研究成果（利用者ワークショップなどによる実証実験、先進事例収集など）を通じて得られた知見や既存のガイドラインの検討を踏まえて作成するものであり、他の公的及び民間の駐車場事業者への準用も期待するものである。



3 UD化指針の基本方針

(1) UD化の望ましい水準を一覧で示す

- ・ 法律や条例で規定する最低水準、既存のガイドラインで提示する水準、本ガイドラインで新たに提示する水準を整理し、UD化の望ましい水準を一覧で示す。

(2) ハード面での技術指針とソフト面での運用指針の双方を示す

- ・ 各種施設・システムのハード面での技術的な指針に加え、既存のガイドラインでは十分に提示されていないソフト面での運用上の指針を示す。

(3) 近年のUD化技術の進展と運用に関する新たな知見を反映した指針を示す

- ・ 誰もが使いやすい駐車スペース（ゆったり駐車スペース）、障害の多様性に配慮した障害者用駐車スペース、防犯・防災のシステム、ハンズフリーの入出庫システムなど、近年のUD化技術の進展を反映した指針を示す。
- ・ 利用ルールと接遇の方法、駐車場と周辺の関係など、UD化の運用に関する新たな知見を反映した指針を示す。

(4) 既設駐車場のUD化の方策を示す

- ・ 利用者参加による評価・計画に基づく持続的改善（スパイラルアップ）を通じて、既設駐車場をUD化していく方策を示す。

(5) 公社のみならず他の公的駐車場・民間駐車場にも幅広く適用可能な指針を示す

- ・ 新設の駐車場だけでなく、既設の駐車場のUD化も対象として、公社のみならず、他の公的および民間の駐車場にも幅広く適用可能な指針を示す。

UD化指針

(注) ガイドラインにおける見出し記号(、)の意味は以下のとおりである。

:特に優先的に配慮すべき事項

:配慮することが望ましい事項

【ガイドラインの見方】

1-2 ゆったり駐車スペースの構造

(1) 大きさ

<ガイドライン>

- a) ゆったり駐車スペースの大きさ
ゆったり駐車スペースは、幅 2.7m以上、奥行き 5.4m以上とすることが望ましい。
- b) ゆったり駐車スペースの境界表示
幅 2.7m以上のゆったり駐車スペースでは、駐車スペースの境界表示は、間隔 80cm程度の二重ラインとすることが望ましい。

<解説>

a) ゆったり駐車スペースの大きさ

普通乗用車の場合、標準的な車幅は約 1.9mであり、ドアの開閉幅は約 1.1mである。したがって、駐車スペースの幅が 2.7m以上であれば、余裕を持ってドアをフルオープンにすることが可能である。

また、普通乗用車の場合、標準的な奥行きが約 5.1mであり、前部と後部の間に約 0.3mである。

したがって、幅が 2.7m以上、奥行き 5.4m以上を、ゆったり駐車スペースの大きさとすることが望ましい。

ガイドラインの文章を載せています。

ガイドラインの解説を載せています。

設置事例等を示す図や写真などを載せています。



写真 1-2-1 幅 2.7m、奥行き 5.4mのゆったり駐車スペースの事例

<関連法令・条例等>

・都駐車場条例 17 条の 5

- 1 第 17 条又は第 17 条の 3 の規定により附置しなければならない。又は駐車のために供する部分の 1 台当たりの規模は、幅 2.3 メートル以上、奥行き 5 メートル以上とし、自動車を安全に駐車させ、出入りさせることができるものとしなければならない。
 - 2 建築物又は建築物の敷地内に附置する駐車施設のうち、当該駐車施設の台数の 10 分の 3 以上の部分の 1 台当たりの規模は、幅 2.5 メートル以上、奥行き 6 メートル以上のものとし、そのうち 1 台以上は、障害者のための駐車施設として幅 3.5 メートル以上、奥行き 6 メートル以上としなければならない。
- (※ 本指針の「駐車施設」は、附置義務駐車場を対象としている。)

ガイドラインに関する法令・条例等を載せています。

ガイドラインに関連する参考資料を載せています。

1 駐車施設

駐車スペースは、誰もがゆったりと利用できるよう、通常より少し大きめの駐車スペースの設置に配慮することが望ましい。なお、特に大きなスペースを必要とする障害者対応に、障害者用駐車スペースを設けるものとする。

1-1 ゆったり駐車スペースの設置と数

< ガイドライン >

a) ゆったり駐車スペースの設置

駐車場には、運転初心者、高齢者、妊産婦、乳幼児を連れた人などをはじめ、誰でも安全かつ円滑に駐車及び乗降できるスペース（以下、「ゆったり駐車スペース」）を設けることが望ましい。

b) ゆったり駐車スペースの数

駐車スペースは、可能な限り、ゆったり駐車スペースとすることが望ましい。ただし、周辺の駐車需要の状況等から、ゆったり駐車スペースを設けることが困難な場合等は、この限りではない。

< 解説 >

a) ゆったり駐車スペースの設置

駐車スペースとして、片側ドアをフルオープンにすることが可能な程度の幅を確保していれば、運転初心者等が駐車しやすくなるだけでなく、人の乗降はもとより、荷物の出し入れも楽となり、誰もが駐車しやすく安全で円滑に乗降できる駐車スペースとなる。

そこで、本ガイドラインでは、普通駐車スペース（図 1-2-2 参照）よりもやや大きめの駐車施設を「ゆったり駐車スペース」と呼ぶことにする。

駐車場のUD化の観点から、駐車場には、ゆったり駐車スペースを設置することが望ましい。

ゆったり駐車スペースは、本ガイドラインで特に配慮すべき対象者（基本的な考え方 - 3 を参照）を含め、すべての人が安全で円滑に乗降できることを想定したUD化駐車スペースである。

ただし、車いす使用者などの肢体不自由者（身体障害者）に対しては、ゆったり駐車スペースとは別に「障害者用駐車スペース」（1-3 参照）を設置するものとする。

b) ゆったり駐車スペースの数

誰もが安全で円滑に乗降できる駐車スペースというUDの観点から、駐車スペースは、可能な限り、ゆったり駐車スペースとすることが望ましい。

ただし、周辺の駐車需要の状況等から、普通駐車スペースを最大限設けることが駐車対策を図るうえで必要不可欠であると認められる場合、または、ゆったり駐車スペースを設けることが、駐車場の敷地条件、構造上の理由により困難な場合は、その限りではない。

1-2 ゆったり駐車スペースの構造

(1) 大きさ

< ガイドライン >

a) ゆったり駐車スペースの大きさ

ゆったり駐車スペースは、幅 2.7m 以上、奥行き 5.4m 以上とすることが望ましい。

b) ゆったり駐車スペースの境界表示

幅 2.7m 以上のゆったり駐車スペースでは、駐車スペースの境界表示は、間隔 80 cm 程度の二重ラインとすることが望ましい。

< 解説 >

a) ゆったり駐車スペースの大きさ

普通乗用車の場合、標準的な車幅は約 1.9m であり、ドアの開閉寸法は、フルオープン時で約 0.8 m である。したがって、駐車スペースの幅が 2.7m 以上確保されていれば、普通乗用車であれば、余裕を持ってドアをフルオープンにすることが可能である。

また、普通乗用車の場合、標準的な奥行きが約 5.1m であり、前方方向のクリアランスは、一般的に約 0.3m である。

したがって、幅が 2.7m 以上、奥行き 5.4m 以上を、ゆったり駐車スペースの大きさとしてすることが望ましい。



写真 1-2-1 幅 2.7m、奥行き 5.4m のゆったり駐車スペースの事例

< 関連法令・条例等 >

・都駐車場条例 17 条の 5

- 1 第 17 条又は第 17 条の 3 の規定により附置しなければならない駐車施設のうち自動車の格納又は駐車のために供する部分の 1 台当たりの規模は、幅 2.3 メートル以上、奥行き 5 メートル以上とし、自動車を安全に駐車させ、出入りさせることができるものとしなければならない。
- 2 建築物又は建築物の敷地内に附置する駐車施設のうち、当該駐車施設の台数の 10 分の 3 以上の部分の 1 台当たりの規模は、幅 2.5 メートル以上、奥行き 6 メートル以上のものとし、そのうち 1 台以上は、障害者のための駐車施設として幅 3.5 メートル以上、奥行き 6 メートル以上とし、自動車を安全に駐車させ、出入りさせることができるものとしなければならない。

(注：ここで規模が規定されている駐車施設は、附置義務駐車場を対象としている。)

・ 公社における大型の普通乗用車の標準モデル

近年、普通乗用車の大型化が進んでいることから、公社においてはそれに対応するよう下表のような市場に比較的多く出回っている車種を標準モデルとして全長、全幅を考慮している。

メーカー	車種等	全長(mm)	全幅(mm)
T 社	C	5015	1830
T 社	L	5030	1875
N 社	C	4995	1845
N 社	P	5060	1845
D 社	M / S350 ・ S500	5075	1870
B 社	740i ・ 750i	5040	1900
A 社	3.2	5055	1895
G 社	C / STS-V	5020	1845
C 社	300c/SRT8	5000	1890

これらのデータを参考に、標準的な車体の全長を 5.1m、幅を 1.9m とした。

b) ゆったり駐車スペースの境界表示

駐車スペースの境界表示を二重ラインにすると、適切な駐車間隔が確保されやすくなることから、幅が2.7m以上のUD対応の駐車スペースにおいては、車体用スペースの幅1.9mを基準として、その境界を間隔0.8m(80cm)程度の二重ラインとし、十分な乗降用スペースを確保することが望ましい。

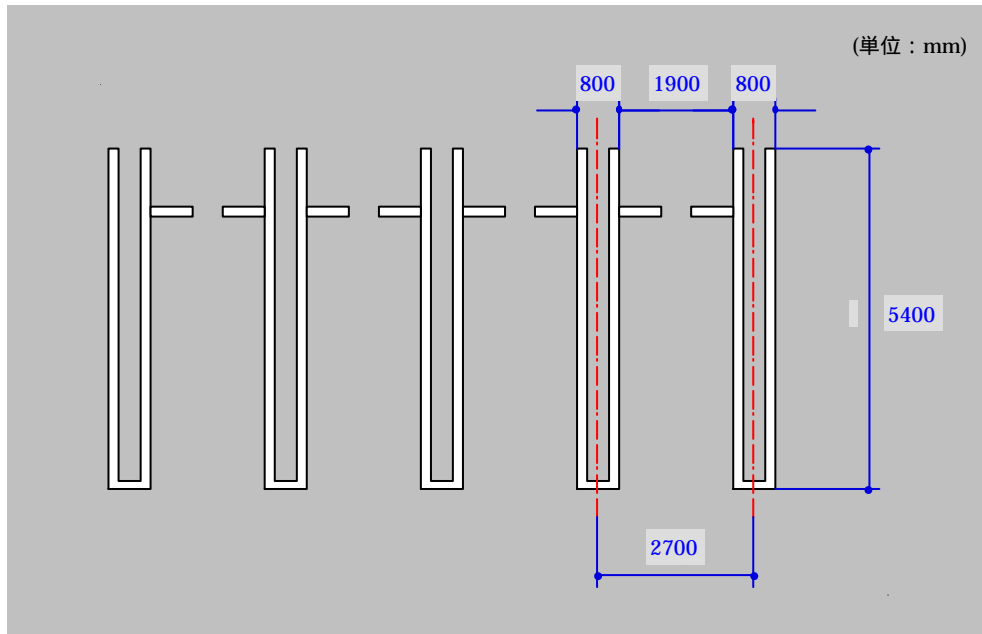


図 1-2-1 ゆったり駐車スペースのレイアウト例

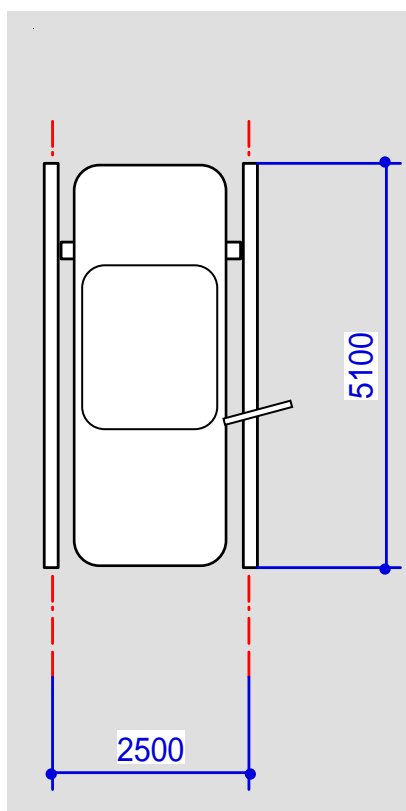


図 1-2-2 普通駐車スペースにおける駐車イメージ

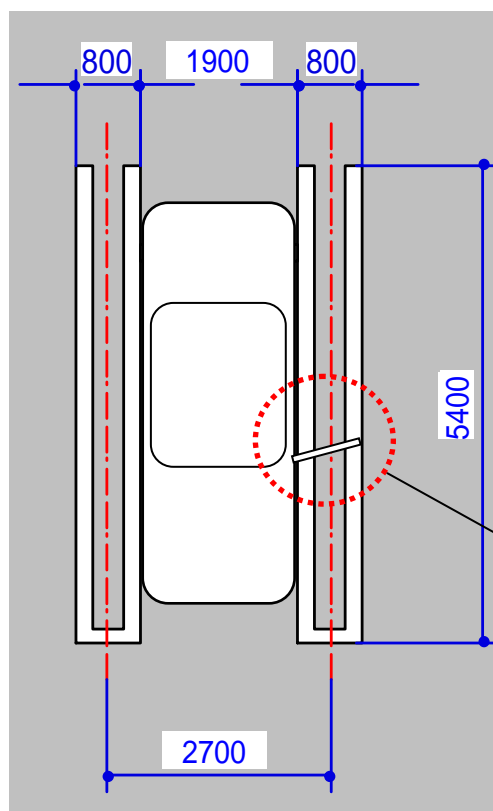


図 1-2-3 ゆったり駐車スペースにおける駐車イメージ

1-2 ゆったり駐車スペースの構造

(2) 案内標示

< ガイドライン >

a) ゆったり駐車スペースの標示

ゆったり駐車スペースには、すべての人が安全で円滑に乗降できることを想定したUD化駐車スペースである旨を、標示板や舗装面の色分けなどにより標示する。

b) 進入口等におけるゆったり駐車スペースの標示

場内進入口等において、ゆったり駐車スペースの設置された駐車場であることを示すシンボルマーク（ゆったり駐車場マーク）を表示する。

< 解説 >

a) ゆったり駐車スペースへの案内誘導表示

ゆったり駐車スペースには、すべての人が安全で円滑に乗降できることを想定したUD化駐車スペースである旨を、標示板や舗装面の色分け、塗装標示などにより標示する。

b) ゆったり駐車スペースへの案内誘導表示

また、場内進入口等において、ゆったり駐車スペースの設置された駐車場であることを示すシンボルマーク（ゆったり駐車場マーク）を表示する。



図 1-2-4 ゆったり駐車スペースの標示例

1-3 障害者用駐車スペースの設置

<ガイドライン>

a) 障害者用駐車スペースの設置

500 m²以上の駐車場 には、障害者が運転または同乗する車両が駐車し、障害者が安全かつ円滑に乗降できる駐車スペース（以下、「障害者用駐車スペース」）を設ける。

b) 障害者用駐車スペースの事前予約システムの導入

障害者用駐車スペースは、利用者が事前に予約できるシステムを導入することが望ましい。

<解説>

a) 障害者用駐車スペースの設置

不特定多数の人が利用する 500 m²以上の駐車場 には、ゆったり駐車スペースに加えて、障害者用駐車スペースを設置する。

障害者用駐車スペースは、車いす使用者などの肢体不自由者が安全で円滑に乗降できる駐車スペースとする。

：路外駐車場で自動車の駐車のために供する部分の面積が 500 m²以上であるもの

b) 障害者用駐車スペースの事前予約システムの導入

障害者用駐車スペースは、その利用者が、携帯電話、パソコン等から事前に予約できるシステムを導入することが望ましい。

事前予約システムとしては、中部国際空港において実用化されているシステムが参考になる。このシステムでは、携帯電話やパソコンから駐車スペースの利用日時を事前に予約することができ、出入庫時のチェック・料金精算は、IC カードによって管理している。

<関連法令・条例等>

・ハートビル法施行令 12 条-1

不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、身体障害者等が利用する駐車場を設ける場合には、そのうち一以上に、車いす使用者が円滑に利用することができる駐車施設（以下「車いす使用者用駐車施設」という。）を一以上設けなければならない。

・移動円滑化基準 22 条-1

自動車駐車場には、身体障害者が円滑に利用できる駐車のために供する部分（以下「身体障害者用駐車施設」という。）を設けるものとする。

< 参考：車いす使用者による自動車の乗降 >

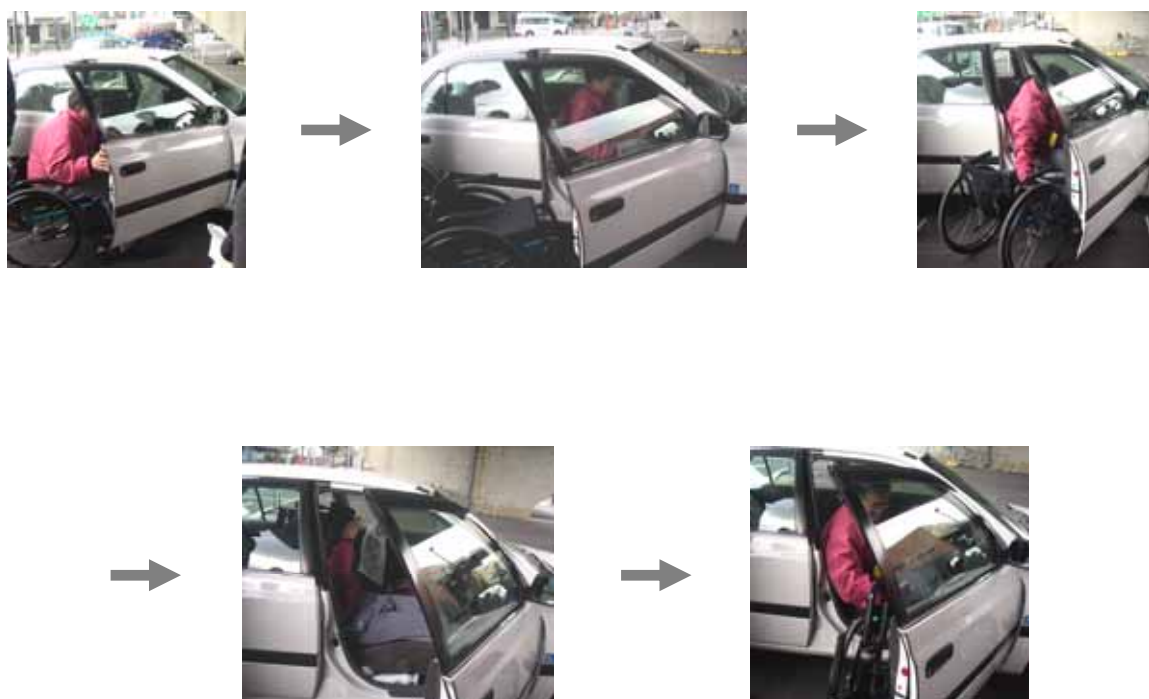
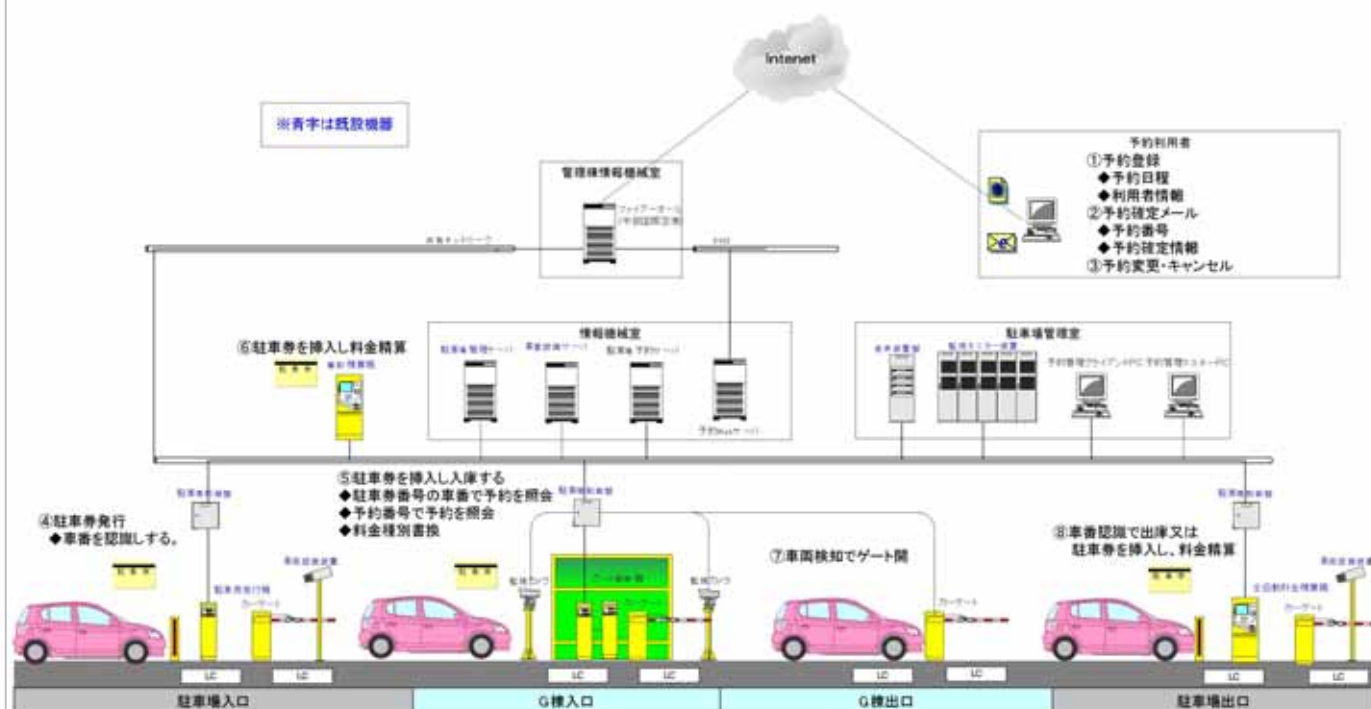


写真 1-3-1 車いす使用者による乗車の流れ



写真 1-3-2 車いす使用者に対応した乗降設備のある車両の例

< 参考：駐車スペースの事前予約システム >



- (1) 予約利用者は、インターネット又は携帯電話の駐車場予約Webサイトにアクセスし、予約日程（日単位）を入力する。
- (2) 予約日程の空きを確認後、利用者情報及びパスワードを入力し、予約を確定させる。
- (3) 予約管理Webサーバは、予約者に予約情報（予約日程・予約者・予約番号など）をEメールで配信する。
- (4) 予約者は、駐車場予約サイトで予約番号及びパスワード入力し、予約の確認・日程の変更・予約のキャンセルが行える。
- (5) 予約駐車場入口（G棟入口）のカード読取機に駐車券を挿入することにより、駐車場管理サーバへ駐車券番号の車番が予約車両であるかを照会する。予約車両である場合、駐車場管理サーバはカード読取機に入場を許可する。
- (6) P1駐車場入口で車番が読取れない車両については、予約駐車場入口（G棟入口）のカード読取機に予約番号を入力することにより、駐車場管理サーバへ入場番号が予約車両であるかを照会する。予約車両である場合、駐車場管理サーバはカード読取機に入場を許可する。
- (7) 管理者は予約管理端末で車番又は予約番号による予約検索が行え、予約車には認証ボタンを押すことにより、カード読取機に入場を許可することができる。
- (8) 予約駐車場入口で駐車券の種別を書換えて、平日・休日の予約料の徴収を事前精算機・全自動料金精算機・料金精算機で可能とする。

(資料提供:アマノ株式会社)

図 1-3-1 駐車スペースの事前予約システムの例

1-4 障害者用駐車スペースの数

< ガイドライン >

a) 障害者用駐車スペースの数

障害者用駐車スペースを設ける場合は、東京都の誘導水準に合わせ次の数とする。

- ・当該自動車駐車場の全駐車スペース数が200以下の場合

全駐車施設 $\times 1/50$ 以上

- ・当該自動車駐車場の全駐車スペース数が200より多い場合

全駐車施設 $\times 1/100 + 2$ 以上

b) 障害者用駐車スペースの数を可変的に増加できる仕組み

障害者用駐車スペースの利用率に応じて、最低限度の数は確保しながら、可変的に増加できる仕組みを導入することが望ましい。

< 解説 >

a) 障害者用駐車スペースの数

障害者用駐車スペースの設置台数は、ハートビル法施行規則16条、国の移動円滑化基準22条-2における身体障害者用駐車施設の設置台数の基準が妥当であると判断し、本ガイドラインでもその基準を採用する。

つまり、駐車スペースが200台以下の駐車場の場合は全体の2% ($1/50$) 以上、200台超の場合は全体の1% ($1/100$) + 2台以上を、最低限確保する。

なお、障害者用駐車スペースの設置台数の算出基準の根拠として全人口に占める障害者数等の割合を基に規定している。

< 参考：障害者用駐車スペース数の算出根拠 >

第二 誘導的基準 六 (一)

車いす使用者用駐車施設の数、駐車場の全駐車台数が200以下の場合にあっては、当該駐車台数に50分の1を乗じて得た数以上とし、全駐車台数が200を超える場合にあっては、当該駐車台数に100分の1を乗じて得た数に2を加えた数以上とすること。

(平成6年9月27日 建設省告示第1987号(高齢者、身体障害者が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律に基づく告示))

関連データ

- ・ 18歳以上の人口(101,398千人)に対する18歳以上の障害者数(2,933千人)の割合は2.9%(1996年)
- ・ そのうち、肢体不自由者及び内部障害者数(2,278千人)の割合は2.2%(1996年)
- ・ 全免許保有者数に対する免許等の条件が身体障害者用車両に限定と記載されている人数
免許の条件等が「身体障害者用車両に限定」と記載されている人数(186千人)の、全免許保有者(72,733千人)に対する割合は、0.26%(1998年)
(障害者白書 総理府平成11年度)
- ・ 全車両販売台数に対する福祉車両の販売台数
福祉車両の販売台数は約11千台で、全販売台数(5,098千台)の約0.2%(1997年)
((社)自動車工業会資料)

< 関連法令・条例等 >

・ ハートビル法施行規則 16 条 バリアフリー新法「建築物移動円滑化基準」12 条

多数の者が利用する駐車場を設ける場合には、当該駐車場の全駐車台数が 200 以下の場合にあっては当該駐車台数に 50 分の 1 を乗じて得た数以上、全駐車台数が 200 を超える場合にあっては当該駐車台数に 100 分の 1 を乗じて得た数に 2 を加えた数以上の車いす使用者用駐車施設を設けなければならない。

・ 移動円滑化基準 22 条-2

身体障害者用駐車施設の数、自動車駐車場の全駐車台数が 200 以下の場合にあっては当該駐車台数に 50 分の 1 を乗じて得た数以上とし、全駐車台数が 200 を超える場合にあっては当該駐車台数に 100 分の 1 を乗じて得た数に 2 を加えた数以上とするものとする。

b) 障害者用駐車スペースの数を可变的に増加できる仕組み

障害者用駐車スペースは、当該駐車場に近接する施設の特性に応じて、曜日や時間帯などによって、その利用率に大きな差が生じる場合がある。そのような場合は、上述の最低限度の数を確保することを前提に、可变的に増加できる仕組みを導入することが望ましい。

身体障害者用駐車スペースの数を可变的に増加する仕組みとしては、コーンの移動や電光表示などによって、駐車スペースの幅（区画）を、一般車用から身体障害者用駐車スペースへ、あるいは身体障害者用駐車スペースから一般車用へ、適宜変更できるようにすることが挙げられる。

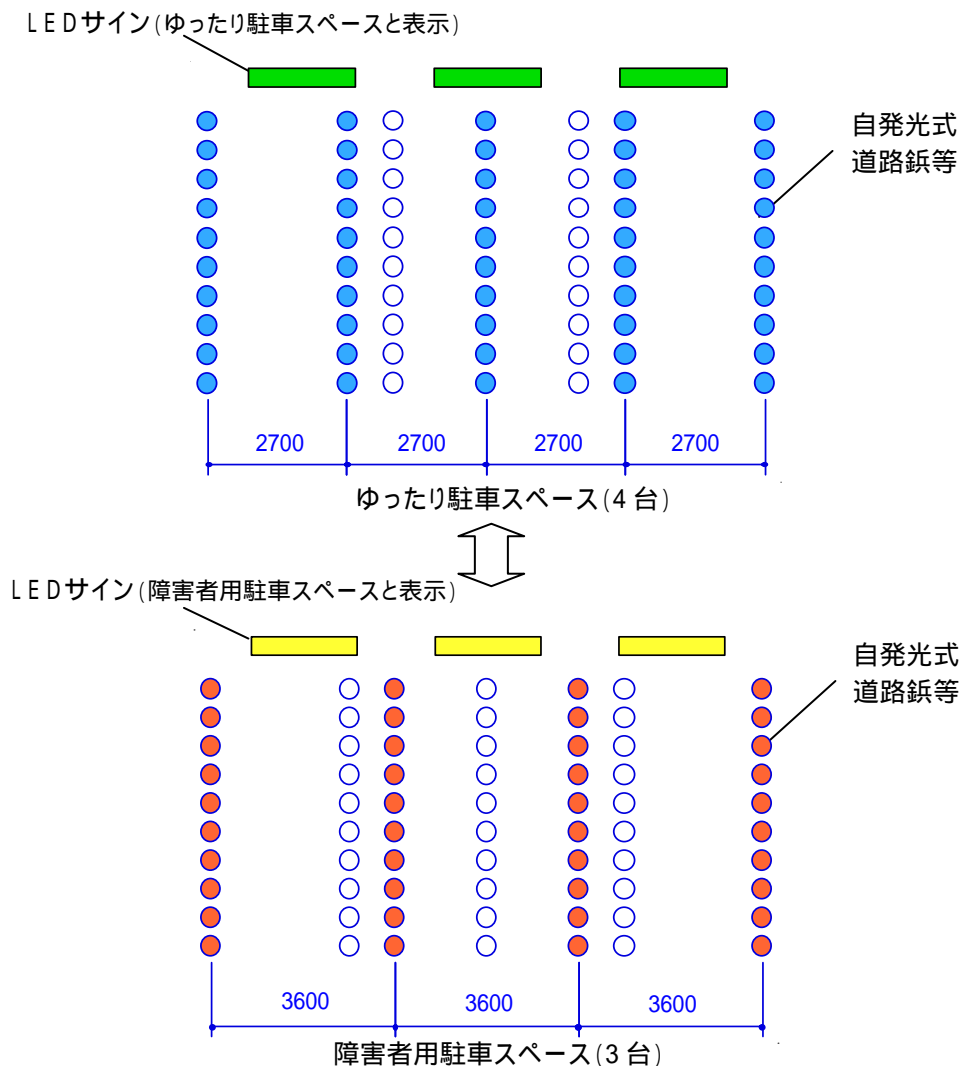


図 1-4-1 自発光式道路鋲等 + LEDサインによる駐車スペースの区画切換えの例

1-5 障害者用駐車スペースの構造

(1) 設置位置

< ガイドライン >

a) 障害者用駐車スペースの設置位置

障害者用駐車スペースは、駐車場外へ通じる歩行者（車いす使用者）の出入口に可能な限り近い位置に設ける。

b) 障害者用駐車スペースと出入口の間の動線

障害者用駐車スペースと歩行者（車いす使用者）の出入口の間の動線は、可能な限り車路を横断しないでもすむように配置する。

c) 障害者用駐車スペースの地表面

障害者用駐車スペースの地表面は、可能な限り平たんとする。

< 解説 >

a) 障害者用駐車スペースの設置位置

障害者の移動を円滑化するためには、移動距離を可能な限り短縮することも必要なため、歩行者の出入り口にできるだけ近い位置に設ける。

ここでの歩行者の出入り口は、障害者が自動車駐車場外に円滑に移動できる必要があるため、自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入り口とする。ただし、自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入り口が当該施設と異なる階にある場合には、自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入り口に近接しているエレベーターの出入り口とする。

b) 障害者用駐車スペースと出入口の間の動線

障害者用駐車スペースの位置の決定にあたっては、次の点に留意することが必要である。

大規模駐車場で、複数の方面に歩行者用出入り口がある場合は、それぞれの出入り口に分散して配置することが望ましい。

障害者用駐車施設から、歩行者の出入り口に至る歩行者用通路と、自動車の交通動線との交錯が極力少なくなるように、歩行者用道路が確保できる位置に配置することが望ましい。

c) 障害者用駐車スペースの地表面

地表面は、段差・こう配があると、車いす使用者の乗降が困難となるため、可能な限り平たんとする必要がある。

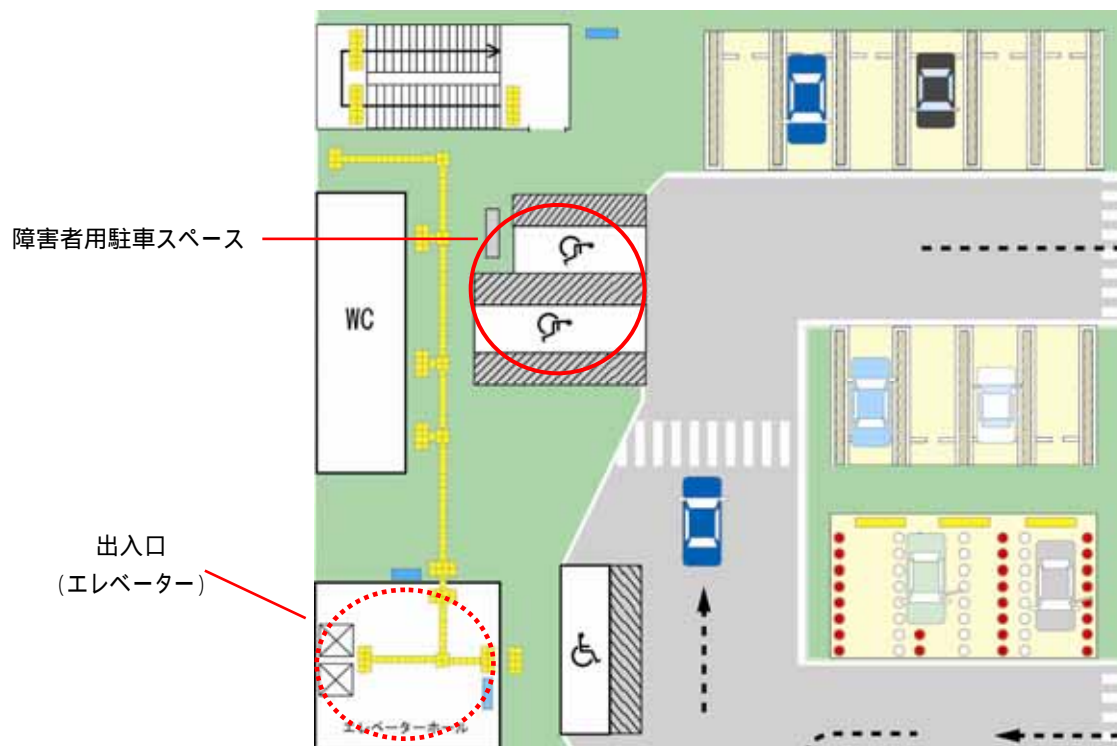


図 1-5-1 障害者用駐車スペースの設置位置の例

1-5 障害者用駐車スペースの構造

(2) 大きさ

< ガイドライン >

a) 障害者用駐車スペースの大きさ

障害者用駐車スペースは、幅 3.5m 以上、奥行き 6m 以上とする。

b) 乗降用スペースの設置位置

乗降用スペースは、車体用スペースの両側に設けることが望ましい。

c) 福祉車両対応の障害者用駐車スペース

障害者用駐車スペースのうち、1 以上について、奥行き 8m 以上を確保することが望ましい。

ただし、奥行き 8m 以上を確保することが困難な場合には、停車用スペースとして設置することが望ましい。

また、駐車スペースに安全かつ円滑に入庫しやすくなるよう配置等にも配慮することが望ましい。

< 解説 >

a) 障害者用駐車スペースの大きさ

ゆったり駐車スペースにおいては、車体用スペースの幅 1.9m、乗降用スペースの幅 0.8m 以上を基準としたが（1-2-a 参照）障害者用駐車スペースの大きさは、既存の法令等で定める最低基準である幅 3.5m 以上を確保する。

なお、障害者用駐車スペースの幅は、福祉車両などの大型車両の利用を考慮して、障害者、特に乗降幅の必要な車いす使用者の乗降が可能となるよう、車体用スペースの幅 2.1m 程度にし、車いす使用者が転換できるとともに介護者が付き添える乗降用スペース 1.4m を加えた値を根拠としている。

また、奥行きは、車体用スペース 5m に 1m 以上の余裕をみて、6m 以上を確保する。

< 関連法令・条例等 >

・ ハートビル法施行令 12 条-2

車いす使用者用駐車施設は、次に掲げるものでなければならない。

1 幅は、350 センチメートル以上とすること。

・ 移動円滑化基準 22 条-3

障害者用駐車施設は、次に定める構造とするものとする。

2 幅は、3.5 メートル以上とすること。

・ 都駐車場条例 17 条の 5

2 建築物又は建築物の敷地内に附置する駐車施設のうち、当該駐車施設の台数の 10 分の 3 以上の部分の 1 台当たりの規模は、幅 2.5 メートル以上、奥行き 6 メートル以上のものとし、そのうち 1 台以上は、障害者のための駐車施設として幅 3.5 メートル以上、奥行き 6 メートル以上とし、自動車を安全に駐車させ、出入りさせることができるものとしなければならない。

・ 都福祉条例基準-2

（1）駐車場を設ける場合は、1 以上の駐車施設を障害者のための駐車施設として、次に定める構造とすること。

ア 幅は、3.5メートル以上とすること。

b) 乗降用スペースの設置位置

乗降用スペースは、前方・後方からの駐車の場合の乗降及び助手席からの乗降を考慮し、車体用スペースの両側に設けることが望ましい。

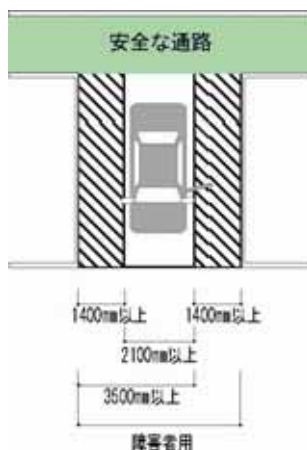


図 1-5-2 障害者用駐車スペースの構造例

c) 福祉車両対応の障害者用駐車スペースの大きさ

車体後部からスロープの出る福祉車両は、車体の全長に後方突出幅を加えると、約 6.8m（メーカー最高値）の奥行きがある。

こうした福祉車両を考慮すると、障害者用駐車スペースのうち、最低 1 台分以上は、奥行きとして、車体用スペース 6.8m に、車いすの乗降スペース 1.2m を加えた 8m 以上を確保することが望ましい。

ただし、奥行き 8m 以上を確保することが困難な場合には、停車用スペースとして設置することが望ましい。

また、駐車スペースに安全かつ円滑に入庫しやすくなるよう配置等にも配慮することが望ましい。

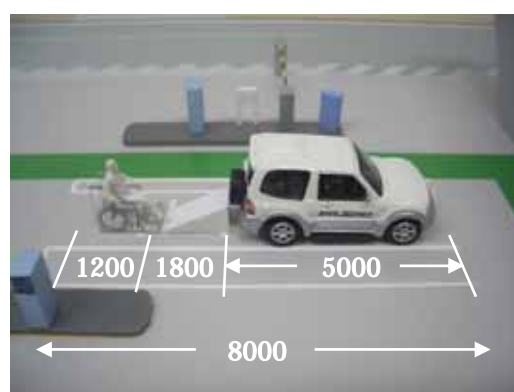
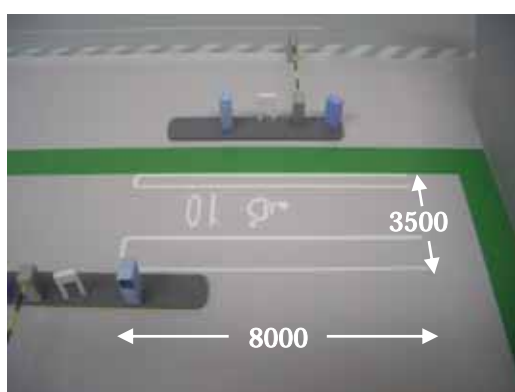


写真 1-5-1 障害者用駐車スペース(奥行き 8m)のイメージ模型

< 参考：福祉車両の諸元 >

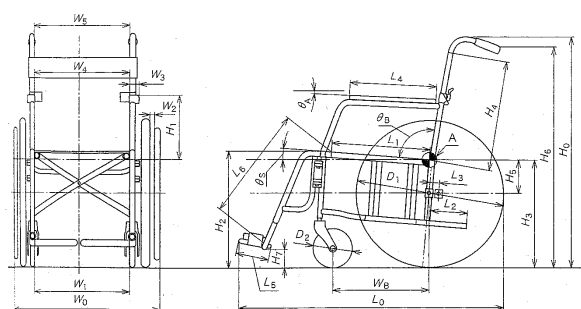
(国の移動円滑化 G L より)

福祉車両についてのメーカーヒアリング結果 (5 社)

- ・ 車体全長の最高値：5,055mm
- ・ 後部乗降を行う車両の後方突出幅の最高値：1,850mm
- ・ 車体の全長 + 後方突出幅の最高値：6,840mm
- ・ 車体全高の最高値：2,535mm

注) ただし、この値は最高値であり、実際はこれよりかなり小さい車両もある。

< 参考：車いすの寸法 >

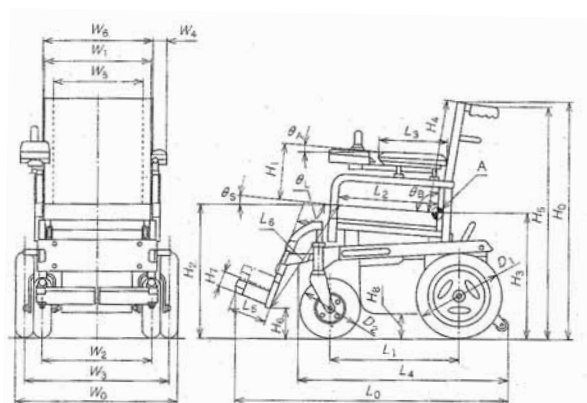


JIS T 9201:2006 手動車いすの寸法

部位		寸法値
全長	(L0)	1,200mm 以下
全幅	(W0)	700mm 以下
フットサポート高	(H7)	50mm 以上
全高	(H0)	1,090mm 以下

出典：『JIS ハンドブック 2006 38 高齢者・障害者等』

(P879 図 1 車いす寸法図)(財) 日本規格協会



JIS T 9203:2006 電動車いすの寸法

部位		寸法値
全長	(L0)	1,200mm 以下
全幅	(W0)	700mm 以下
フットサポート高	(H7)	50mm 以上
全高	(H0)	1,090mm 以下

注(1) リクライニング機構、リフト機構及びチルト機構を装備する電動車いすは、標準状態の寸法とする。

出典：『JIS ハンドブック 2006 38 高齢者・障害者等』

(P944 図 3 自走型標準形)(財) 日本規格協会

1-5 障害者用駐車スペースの構造

(3) 案内表示 1) 障害者用駐車スペースの表示(4案内標識で一部再掲)

<ガイドライン>

a) 障害者用駐車スペースの表示

障害者用駐車スペースには、障害者駐車施設である旨を、標示板や塗装標示などにより表示する。

標示板は、障害者を示す国際シンボルマークを使用して障害者用の駐車スペースであることを表示する。

塗装標示は、車体用スペース床面に国際シンボルマーク、乗降用スペース床面に斜線標示を行う。

<解説>

a) 障害者用駐車スペースの表示

障害者用駐車施設には、当該施設が存在を認識できるようにするとともに、一般の利用者の駐車抑制を図るため、障害者用駐車スペースである旨を見易い方法により表示するものとする。

標示板

- ・ 障害者を示す国際シンボルマークを使用して障害者用の駐車施設であることを表示するものとする。
- ・ 屋内や屋外の夜間における標示板の視認性確保のため、必要に応じて照明等の採用も検討することが望ましい。

塗装表示

- ・ 車体用スペース床面に国際シンボルマーク表示を行うものとする。
- ・ 乗降用スペース床面に斜線表示を行うものとする。



図 1-5-4 障害者用駐車スペースの標示板の例



写真 1-5-2 障害者用駐車スペースの塗装標示の例

1-5 障害者用駐車スペースの構造

(3) 案内表示 2) 進入口および経路における案内表示 (4 案内標識で一部再掲)

< ガイドライン >

a) 障害者用駐車スペースへの案内誘導表示

場内進入口等において、障害者用駐車スペースの位置、経路、大きさ、サービス内容をわかりやすく示す案内誘導表示を設ける。

b) 障害者用駐車スペースの満空表示

障害者用駐車スペースの満空状況を、入庫前に確認できるようにすることが望ましい。

c) 経路における案内誘導表示

進入口から障害者用駐車スペースまでの経路において案内誘導を行うため、国際シンボルマークを使用して標示板などによって表示することが望ましい。

< 解説 >

a) 障害者用駐車スペースへの案内誘導表示

駐車場の場内進入口等において、障害者用駐車スペースの位置、経路に加えて、駐車スペースの大きさおよび当該駐車スペースに関する各種のサービス内容（出入口、通路、エレベーター、便所など）をわかりやすく示す案内誘導表示を設ける。

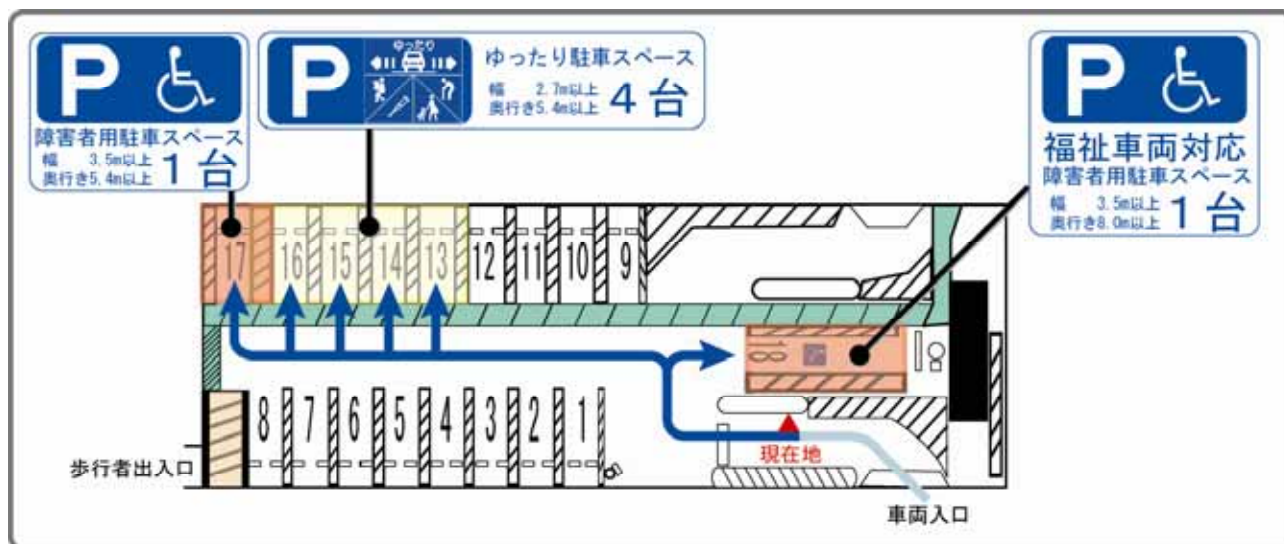


図 1-5-5 場内進入口における障害者用駐車スペースの案内標示板の例

b) 障害者用駐車スペースの満空表示

駐車場の場内進入口等において、障害者用駐車スペースの満空状況を確認できるような案内表示を設けることが望ましい。

具体的な方法として、障害者用駐車スペースに在車検知用センサーを設置して、在車の情報を入口サインに表示する方法などが挙げられる。



図 1-5-6 障害者用駐車スペースの満空表示の例

c) 経路における案内誘導表示

自動車駐車場の進入口から障害者用駐車スペースに至る経路において、障害者が円滑に移動できるようにするため、必要に応じて矢印を併記した誘導用標示板を設置することが望ましい。



出典：『道路の移動円滑化整備ガイドライン』国土技術研究センター

図 1-5-7 経路における障害者用駐車スペースの誘導標示板の例

1-5 障害者用駐車スペースの構造

(3) 案内表示 3) 設置高さ・位置 (10-1 で一部再掲)

< ガイドライン >

a) 障害者用駐車スペースの案内誘導標示板の設置高さ・位置

障害者駐車スペースの案内誘導用の標示板は、周辺に自動車が駐車していても確認できる位置に設置するとともに、運転席から判別できる大きさとするものとする。

< 解説 >

a) 障害者用駐車スペースの案内誘導標示板の設置高さ・位置

障害者駐車スペースの案内誘導用の標示板は、周辺に自動車が停車していても確認できる位置に設置するとともに、運転席から判別できる大きさを想定することが望ましい。

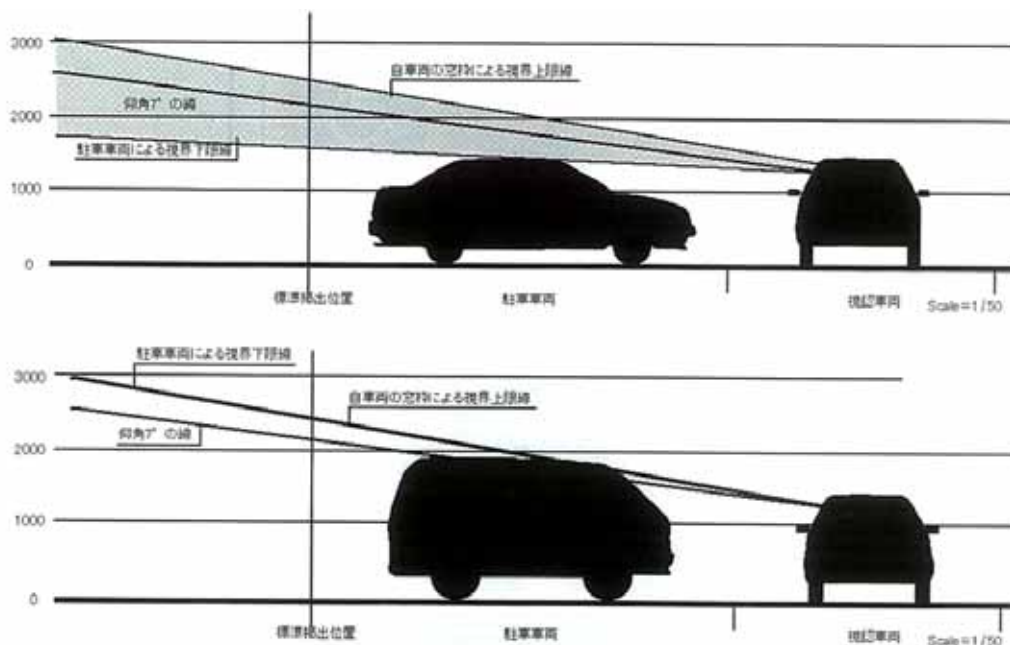
そのため、標示板の高さ・位置については、当該駐車場の対象とする車両及びその配置によって視認条件が異なるため、それらを考慮して、駐車場毎に判断するものとする。

< 参考：案内標示板の高さ・位置 >

案内標示板の高さ・位置は、下記の点に配慮して案内表示を設置することが望ましい。

ただし、車両等の条件によって適切な高さが異なるため、車両の後部に設置すると標示板が見えなくなるような場合は、駐車ますの全面に設置するなど、設置場所に配慮することが望ましい。

1. 走行中視認しやすい上限線といわれる仰角7°の線との関係
2. 視認車両の視点の高さ（どの程度の車種を想定するか）
3. 駐車車両の全高による視界下限線（どの程度の車種を想定するか）
4. 自車両の窓枠や屋根による視界上限線（どの程度の車種を想定するか）
5. 視認位置から標示板掲出位置までの視距離（どのバリエーションを想定するか）



出典：『道路の移動円滑化整備ガイドライン』国土技術研究センター

1-5-8 案内標示板の高さ・位置

2 停車施設

2-1 障害者用停車スペースの設置

<ガイドライン>

a) 障害者用停車スペースの設置

障害者用停車スペースを設ける場合には、自動車の出入口又は障害者用駐車スペースを設ける階に、障害者の同乗する車両が一時的に停車し、障害者が円滑に乗降できるように、障害者用の停車スペースを設けるものとする。

<解説>

a) 障害者用停車スペースの設置

障害者が乗降できる障害者用の停車スペースを設置することにより、障害者の同乗している車両は、一般の駐車スペースを利用することができる。

障害者用停車スペースは、自動車の出入口を設ける階と障害者用駐車スペースを設ける階のそれぞれに設置するものとする。ただし、障害者用停車スペースが確保できないなど構造上の理由によりやむを得ない場合は、設けなくてもよい。

また、障害者用停車スペースは、障害者の移動の短縮化を図るため、障害者停車スペースへ通ずる歩行者の出入口からの距離ができるだけ短いところに設置するものとする。

2-2 障害者用停車スペースの構造

(1) 設置位置

< ガイドライン >

a) 障害者用停車スペースの設置位置

障害者用停車スペースの位置は、自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口又はエレベーターの出入口に可能な限り近い位置に設けることや、大規模駐車場で複数の出入口がある場合分散配置するなど、移動距離を可能な限り短縮するよう考慮するものとする。

また、歩行者の出入口から当該施設まで、自動車動線との交錯が極力少ない安全な歩行者用通路が確保できることを考慮するものとする。

< 解説 >

a) 障害者用停車スペースの設置

障害者の移動の負担を軽減するために、障害者用停車スペースは歩行者の出入口または、エレベーターの出入口に近接した位置に設けることが望ましい。

ここでの歩行者の出入口は、障害者を含む歩行者が自動車駐車場外まで円滑に移動できる通路の出入口のことをいう。ただし、自動車駐車場外へ通ずる歩行者出入口が当該施設と異なる階にある場合には、自動車駐車場外へ通ずる歩行者出入口に近接しているエレベーターの出入口のことをいうものとする。

また、障害者用停車スペースから歩行者の出入口またはエレベーターの出入口に至る歩行者用通路と、自動車の交通動線との交錯が極力少なくなるように歩行者用通路が確保できる位置に配置することが望ましい。

2-2 障害者用停車スペースの構造

(2) 大きさ・構造

< ガイドライン >

a) 障害者用停車スペースの大きさ・構造

障害者用停車スペースは、車両への乗降の用に供する部分は、車体用スペースの側面と後部に、幅1.5m以上×奥行き1.5m以上確保するとともに、地表面を可能な限り水平面とするものとする。

b) 福祉車両への対応を考慮した障害者用停車スペースの大きさ

障害者用停車スペースの車体用スペースは、車体の大きい福祉車両への対応を考慮した幅・奥行き・高さとしてすることが望ましい。

< 解説 >

a) 障害者用停車スペースの大きさ・構造

障害者用停車スペースにおける車両への乗降の用に供する部分は、車いす使用者が360度回転可能な空間（1.5m×1.5m）を確保するものとする。

当該部分は、福祉車両において、障害者の乗降部が側部タイプと後部タイプがあることを考慮し、車体用スペースの側部と後部に設置する必要がある。

当該部分の地表面は、車いす使用者が乗降可能となるようにするため、可能な限り水平面とする必要がある。また、通路がマウントアップの場合は、乗降用スペース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ことが望ましい。

《障害者用停車スペースの構造例》

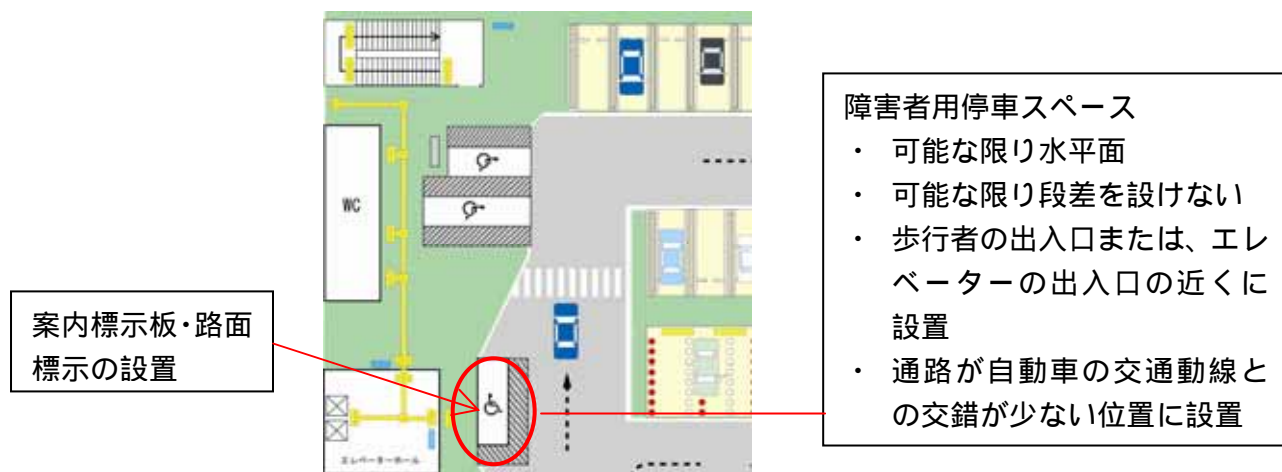


図 2-2-1 障害者用停車スペースの設置例

b) 障害者用停車スペースの大きさ・構造

障害者用停車スペースの車体用スペースの幅・奥行き・高さは、福祉車両の大きさを考慮したものとするのが望ましい。

- ・ 障害者が同乗する車両には、横から乗降するものと後ろから乗降するものがあるため、後部にも水平な乗降用スペースを十分確保する必要がある。
- ・ 「障害者用停車スペースの大きさ」で示した駐車スペースおよび福祉車両の大きさを考慮して、停車スペースの大きさを検討することが望ましい。

2-2 障害者用停車スペースの構造

(3) 案内表示

<ガイドライン>

a) 障害者用停車スペースの表示

障害者用停車スペースである旨を、標示板や塗装標示などにより表示するものとする。

標示板は、国際シンボルマークを使用して障害者用の一時停車のためのスペースであることを表示するものとする。また、塗装標示は、車体用スペース床面に国際シンボルマークを表示する。

b) 進入口および経路における案内誘導

自動車駐車場の進入口において障害者用停車スペースの有無を表示するとともに、進入口から障害者用停車スペースまでの経路において案内誘導を行うため、必要に応じて、国際シンボルマークに停車スペースである旨を併記した標示板などを表示することが望ましい。

c) 標示板の設置高さ・位置

標示板は、周辺に自動車が停車していても確認できる位置に設置するとともに、運転席から判別できる大きさとする。

<解説>

a) 障害者用停車スペースの表示

障害者用停車スペースには、健常者及び障害者が、当該施設の使用を認識可能とするため、障害者用停車施設である旨を見やすい方法により表示する。

標示板

国際シンボルマークに障害者用の一時停車のためのスペースであることを表示するものとする。

塗装標示

車体用スペース床面に国際シンボルマークの標示を行う。



出典：『道路の移動円滑化整備ガイドライン』国土技術研究センター

図 2-2-2 障害者用停車スペースの案内例

b) 進入口及び経路における案内誘導

自動車駐車場の進入口及び進入口から当該施設に至る経路において必要に応じて、当該施設の有無を示す案内板や案内誘導の為の標示板を見やすい方法により表示することが望ましい。



出典：『道路の移動円滑化整備ガイドライン』国土技術研究センター

図 2-2-3 駐車場の進入口から障害者用停車施設に至る経路における障害者用停車施設の案内例

c) 標示板の設置高さ・位置

障害者用駐車スペースの設置高さ・位置（1-5（3）3）を参照。

3 発券機・精算機

誰もが使いやすい発券・精算システムとするには、車両内からの操作を極力少なくすることが必要である。このため、事前精算システムの導入を基本にしつつ、可能な場合は、駐車券を使用せずに入出庫できるシステム（車番認識・ETC・DSRC等）を導入することが望ましい。

<ガイドライン>

a) 事前精算システムの導入

高齢者、身体障害者等に配慮し、車に乗り込む前に精算を済ませる「事前精算システム」を導入する。

b) 駐車券を使用せずに入出庫するシステムの導入

入庫時の駐車券の受け取りや出庫時の料金精算が不要となるよう、駐車券を使用せずに入出庫するシステムを導入することが望ましい。

c) 発券機・精算機等への寄りつきへの配慮

駐車券を使用する入出庫システムの場合は、発券機・精算機等への寄りつきやすさに配慮する。

d) 発券機・精算機の設置位置

乗車したまま操作する発券機・精算機は、曲がり角や斜路部分には設置しない。

e) 発券機・精算機の床面

車から降りた状態で操作する発券機・精算機は、床面が水平な箇所に設置する。

f) 事前精算機のデザイン

事前精算機は、車いす使用者をはじめ、誰もが使いやすいデザインとすることが望ましい。

<解説>

a) 事前精算システムの導入

駐車券を使用する入出庫システムの場合は、あらゆる利用者に配慮し、乗車した状態で料金精算をするのではなく、事前精算機を設置することにより、車に乗り込む前に精算を済ませる「事前精算システム」を導入する。

b) 駐車券を使用せずに入出庫するシステムの導入

入庫時の駐車券の受け取りや出庫時の料金精算が不要となるよう、駐車券を使用せずに入出庫するシステム（車番認識システム（ハンズフリー）、ETC、DSRC（狭域通信）、公社ICカード（P-Pass）等の活用など）を導入することが望ましい。

c) 発券機・精算機等への寄りつきへの配慮

駐車券を使用する入出庫システムの場合は、発券機・精算機等の設置位置やデザインは、誰もが寄りつきやすいように配慮する。

d) 発券機・精算機の設置位置

乗車したまま操作する発券機・精算機は、曲がり角や斜路部分には設置しない。
発券機・精算機の設置位置は曲がり角から 5500mm 以上離れた配置にする。

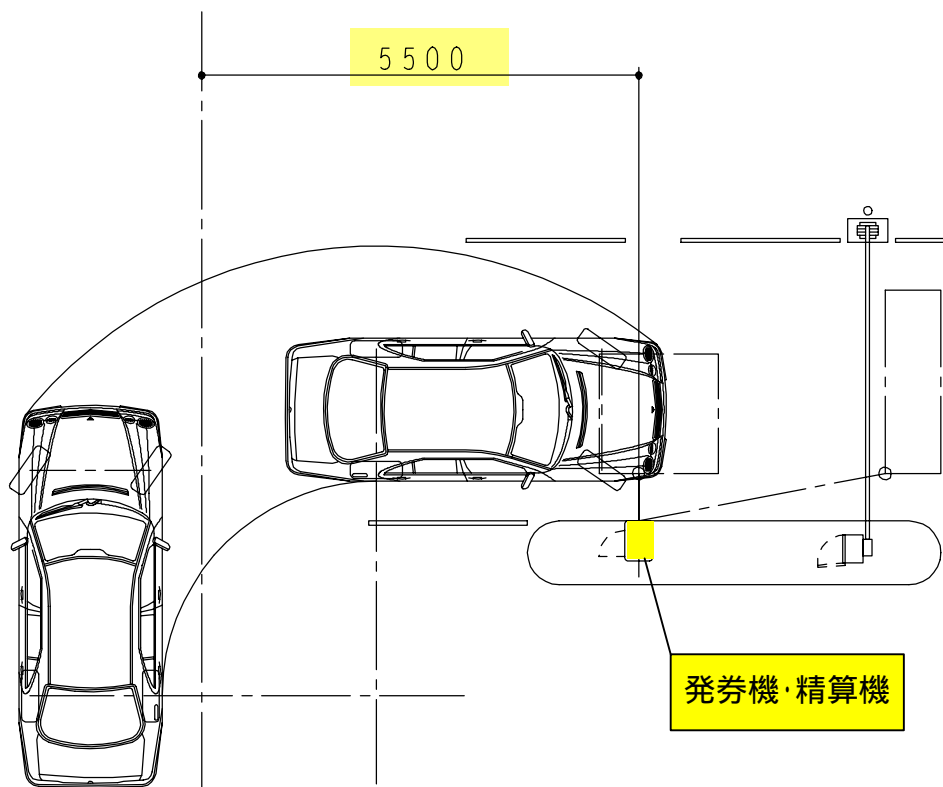


図 3-1-1 発券機・精算機の設置位置例

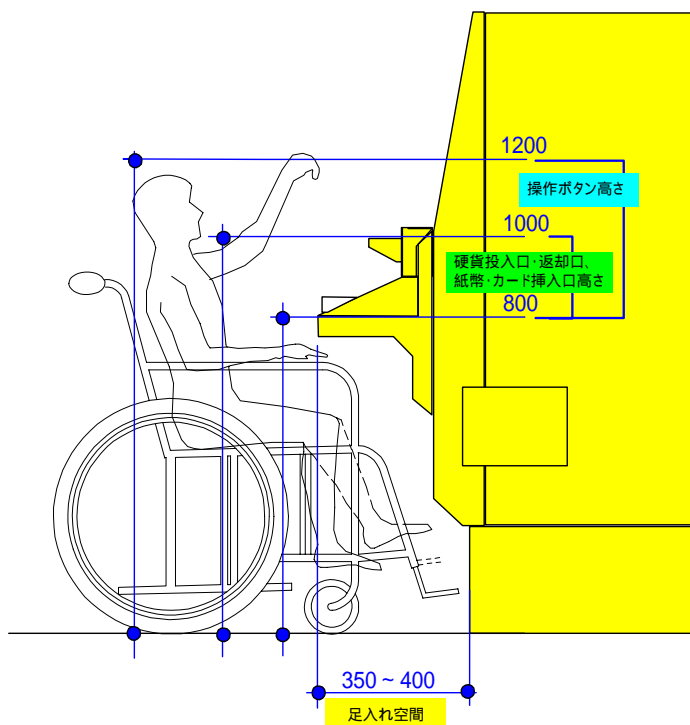
e) 発券機・精算機の床面

車から降りた状態で操作する発券機・精算機は、床面が水平な箇所に設置する。

f) 事前精算機の実設計

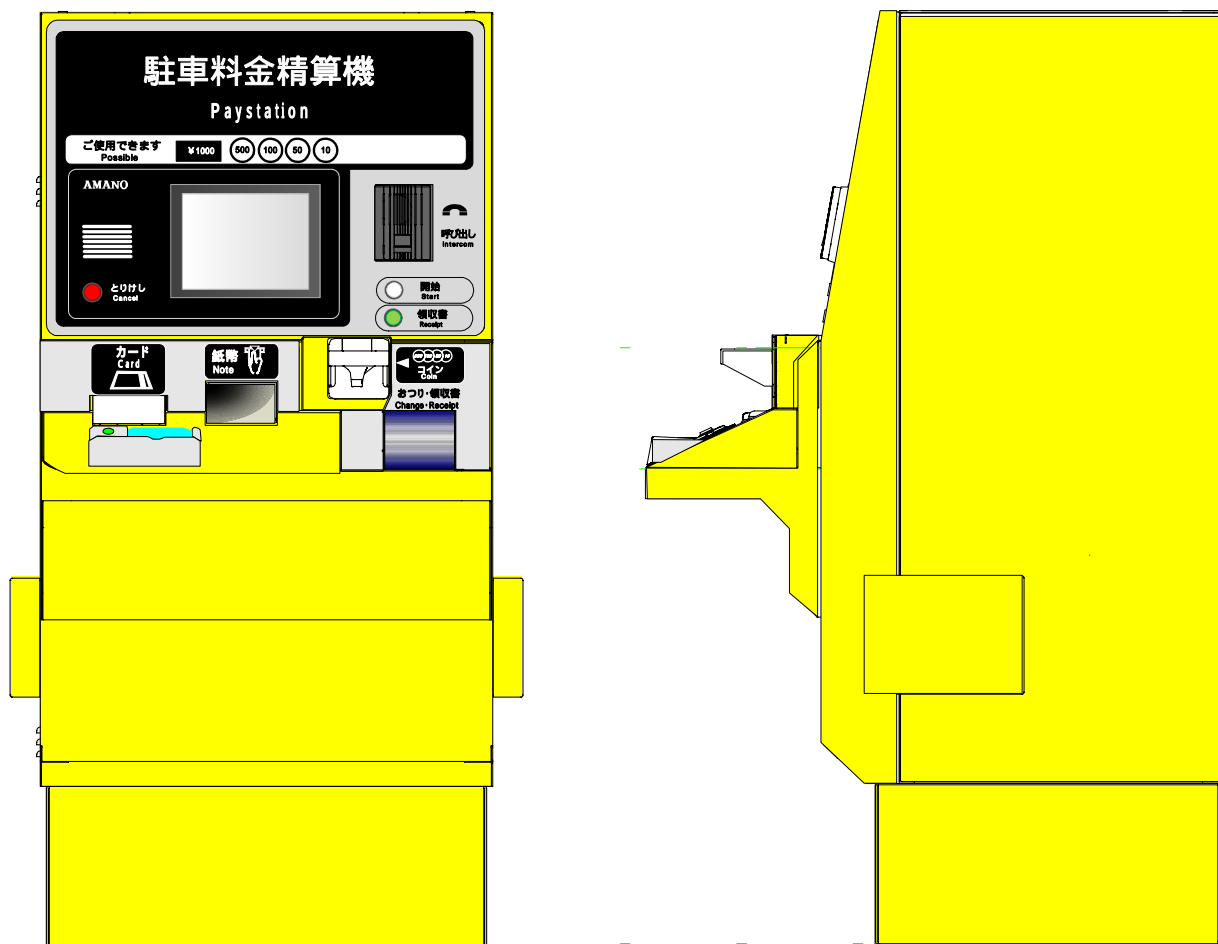
事前精算機は、車いす使用者の利用を考慮し、操作位置の高さ、操作ボタンの高さ、機器の蹴込みの確保、操作方法（硬貨の投入方法等）などに配慮した設計とする。

- 事前精算機は、車いす使用者のフロントアクセスが出来る設計を考慮する。
 - 足入れ空間 350～400mm を確保する。
 - 利用者の操作位置を床より 800～1200mm にする。
 - 特に硬貨投入口・返却口、紙幣投入口、カード挿入口等利用者が頻繁に操作する機構の高さは床より 800～1000mm にする。
- 硬貨投入口は、複数枚数の一括投入が可能な構造にする。
 - 受け皿方式による一括投入方式にする。
- 硬貨の返却口は、返却された硬貨が容易に取り出せる構造にする。
 - 指4本以上が容易に入るスペースをもうける。
 - 硬貨をかきだせる受け皿をもうける。
- 紙幣の挿入口は、片手で容易に挿入出来る構造にする。
 - 紙幣挿入口には長さ 50mm 以上のトレイ及び補助ガイドを設ける。
- カード挿入口は、容易にカードの挿入・取出しが出来る構造にする。
 - カード挿入口には長さ 50mm 以上のトレイ及び補助ガイドを設ける。
- 操作ボタンは、容易に押せる構造にする。
 - 出っ張り（凸型）のあるボタンを使用する。
- 駐車料金の精算を容易に出来るようにする。
 - クレジットカード決済・ICカード決済等のキャッシュレス精算が行える機能をもうける。



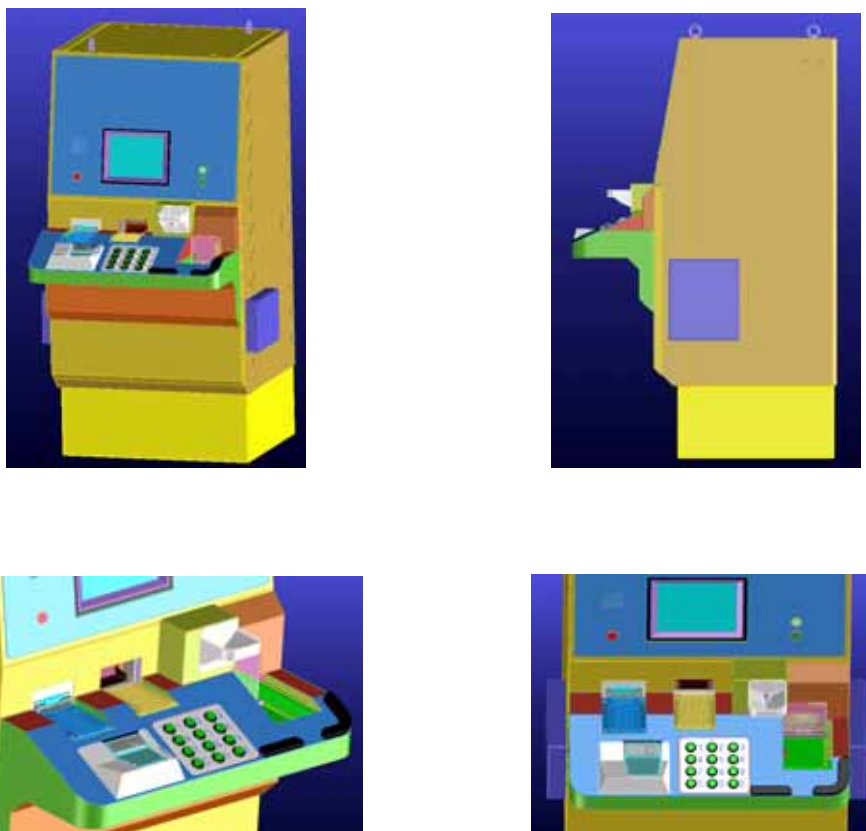
(資料提供：アマノ株式会社)

図 3-1-2 事前精算機の実設計例



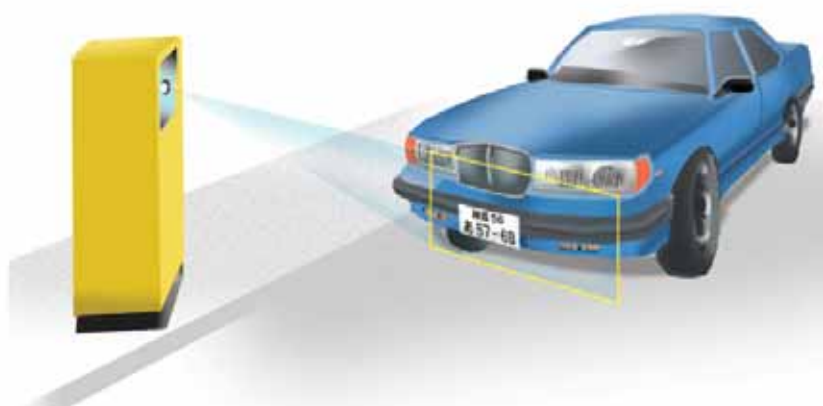
(資料提供：アマノ株式会社)

図 3-1-3 車いす使用者に配慮した事前精算機のイメージ



(資料提供：アマノ株式会社)

図 3-1-4 車いす使用者に配慮した事前精算機のイメージ



車番認識カメラがナンバープレートを読み取り、データが駐車場出入口のゲートや精算機と連動することにより、ゲートが自動で開閉される。

図 3-1-5 車番認識システムのイメージ

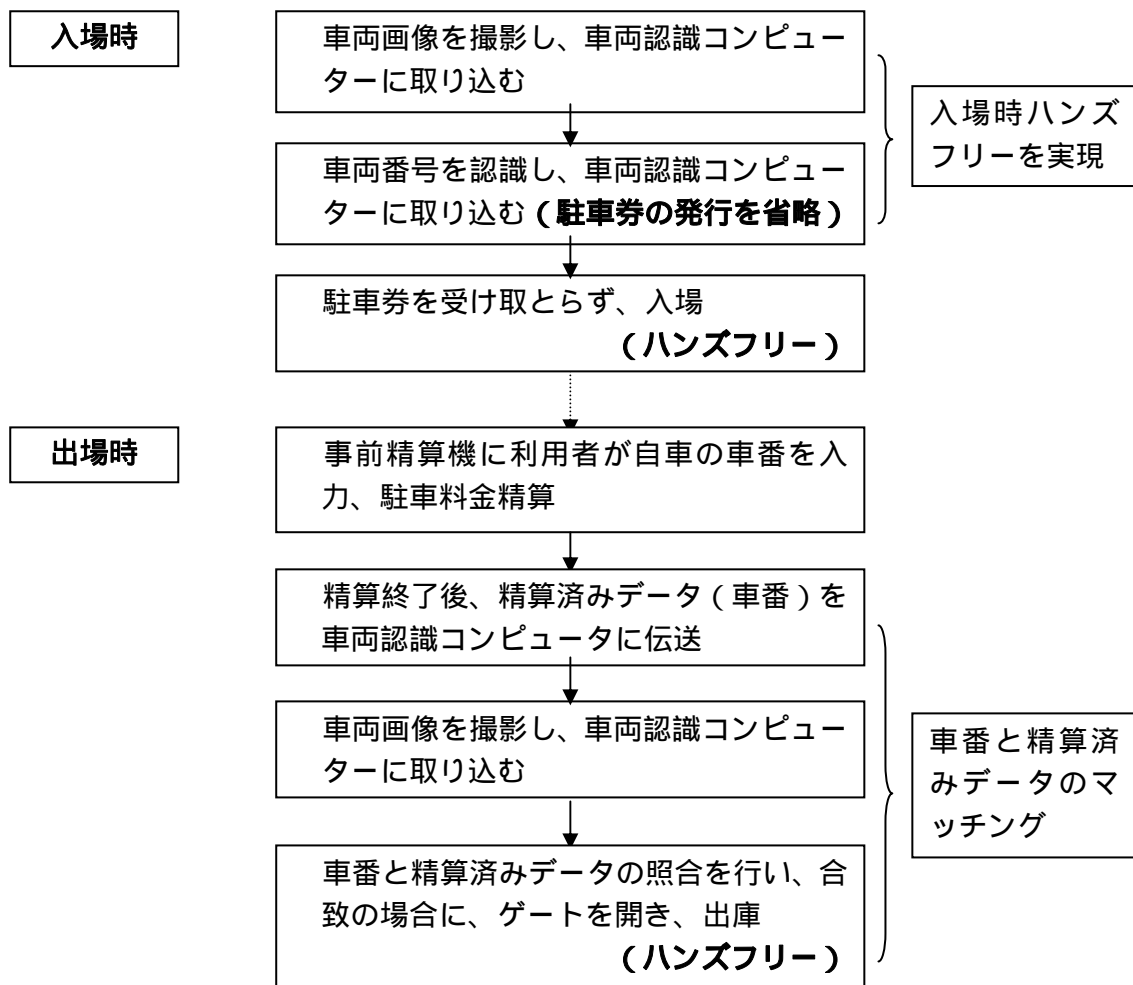
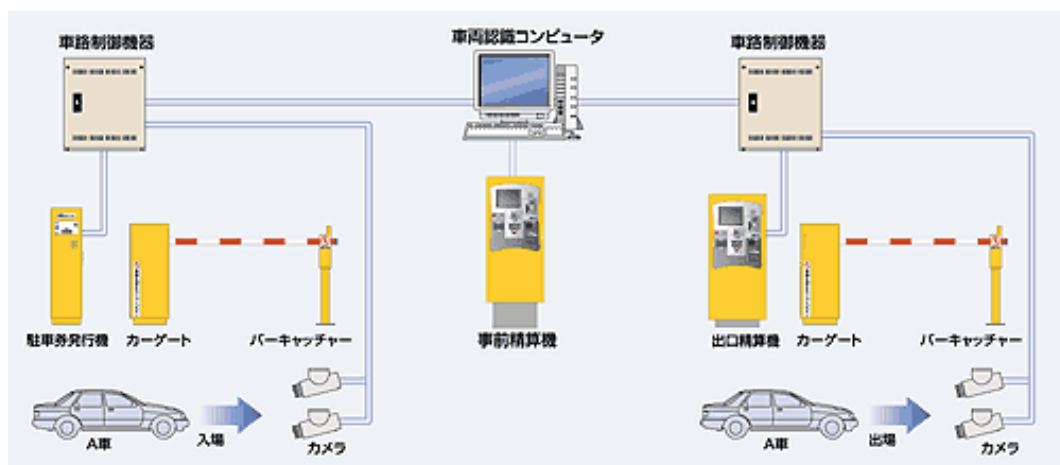


図 3-1-6 ハンズフリー車番認識システムによる駐車場入出場処理フロー



(資料提供：アマノ株式会社)

図 3-1-7 車番認識システムを活用した駐車料金精算システムの構成図

< 参考：DSRC を活用した駐車場サービス >

DSRC を利用した各種サービス

- ・ DSRC (Dedicated Short Range Communication：狭域通信) は、ETC で利用されている無線通信技術であり、DSRC 路側機、DSRC 車載器、IC クレジットカードにより、料金自動決済を行うことができる。
- ・ DSRC を利用した応用サービスとして、駐車場、ガソリンスタンド、ドライブスルーでの料金自動決済サービス等が考えられており、既の実証実験が進められている。

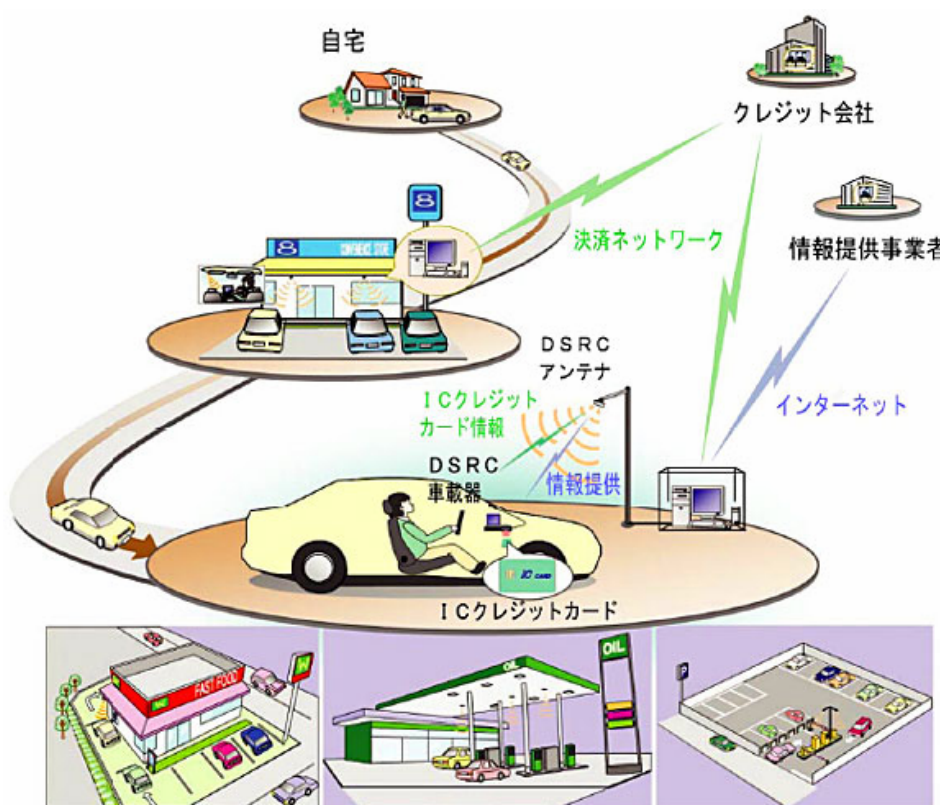


図 3-1-8 DSRC を利用した各種サービスのイメージ

DSRC 駐車場サービス

DSRC クレジット決済サービス

- ・ 入庫時に DSRC 路側機が車両（DSRC 車載器）を識別し、自動でゲートを開閉する。
- ・ 出庫時は、入庫時データ（車両 ID、入庫時刻）と照合することにより、利用時間から料金を算出し、クレジットカードによる自動決済を行う。

導入メリット

- 1) キャッシュレス決済
- 2) 省力化・管理コスト低減
- 3) 入庫状況及び入庫車管理の効率化
- 4) 利用者の利便性向上（窓空け・幅寄せ不要）

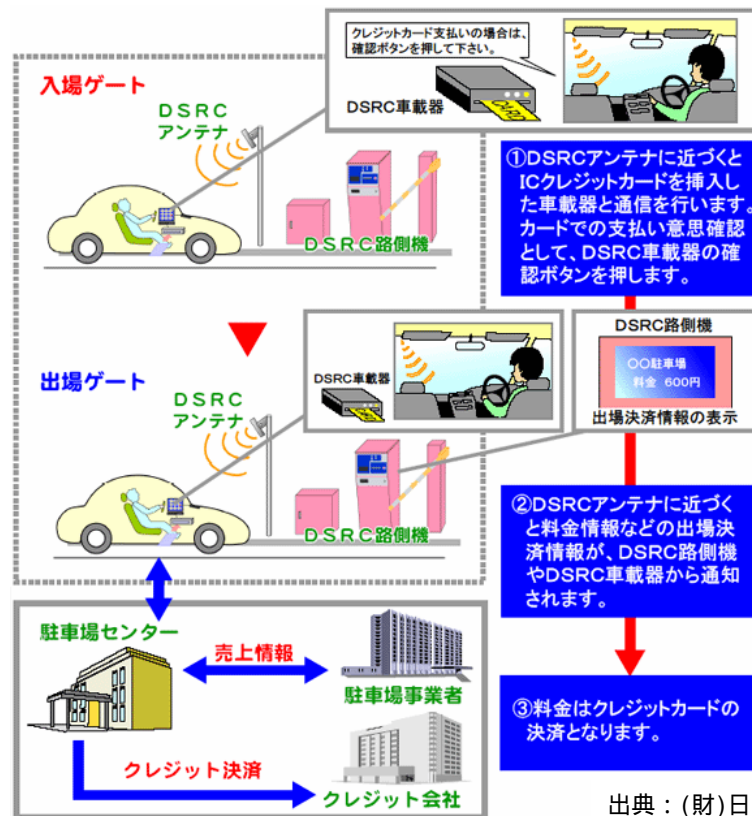


図 DSRC アンテナの取付例

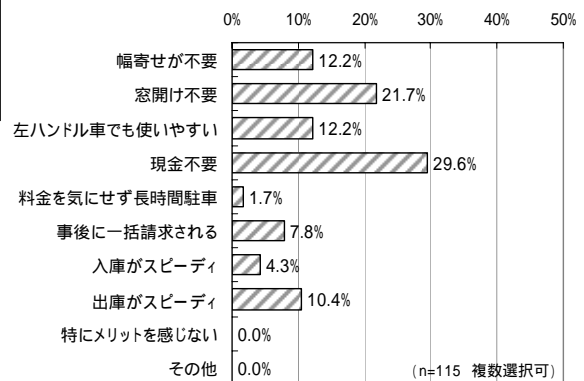
図 DSRC 決済サービスのメリット
(JARI アンケート調査結果)

図 3-1-9 DSRC クレジット決済サービスの実験例

駐車場入出庫サービス

障害者用駐車スペースの予約サービス

- ・未利用時：フラップ板を上げ、他車両の利用を抑制する。
- ・利用時：DSRC アンテナが障害者用車両を検知し、フラップ板を下げ利用可能になる。
(予め障害者用車両 ID を登録する必要あり)

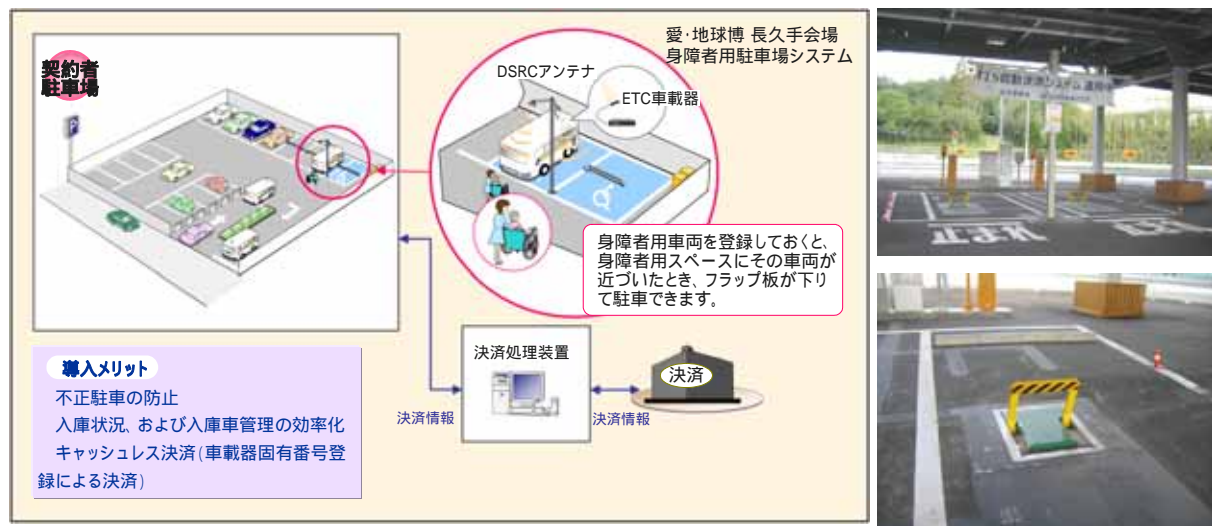


図 3-1-10 DSRC を利用した障害者用駐車スペースの予約サービスのイメージ

入出庫管理サービス

- ・入庫・出庫時に DSRC 路側機が車両を識別し、自動でゲートを開閉する。
- ・駐車場の管制システムで、入出庫状況を管理することができる。



図 3-1-11 DSRC を利用した出入庫管理サービスのイメージ

< 参考：IC カード（P-Pass）を利用した出入庫システム >

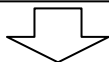


図 3-1-12 P-Pass・Suica の利用手順

< カードの利用方法 >

1. 駐車場への入場

入口発券機のセンサーパネル(青く発光)にカードをぴったりと押し当ててください。
ゲートバーが開きますので入場してください。
(予め IC カード(P-Pass)の利用登録をする必要あり)



2. 駐車料金のお支払い(事前精算)

事前精算機のカードホルダーにカードをセットしてください。電子マネー残高が表示されます。
ホルダー下の「精算」ボタン(赤いボタン)を押してください。画面に駐車料金が表示されます。
電子マネーでお支払いのときは、「確定」ボタン(緑のボタン)を押してください。電子マネー残高不足の時や現金・プリペイドカード・サービス券をご利用の場合はそれぞれ投入してください。
「ありがとうございました」お音声が流れたら精算完了です。領収書が必要な場合は発行ボタンを押してください。
出口精算機のセンサーパネル(青く発光)にぴったりカードを押し当ててください。ゲートが開きます。

4 案内標識（サイン）

< ガイドライン >

a) 案内標識の設置

駐車場には、歩行者の動線に配慮し、案内標識を設置し、目的施設（障害者用駐車スペース、ゆったり駐車スペース、障害者用停車スペース、便所、移動円滑化された出入口等）や、エレベーター等の移動を支援する施設等の位置や方向等の情報提供を行う。

b) 行先案内の情報提供

大規模駐車場など、出入口が多数存在する場合には、行先を案内する情報提供を行うものとする。

c) 案内標識の設置位置、内容、デザイン

案内標識を設置する際には、高齢者、障害者、外国人等多様な人に分かりやすいよう、ピクトグラムによる標示に努めるとともに、設置位置、色づかい、記載内容、文字の大きさ、標記言語、点字又は音声案内の設置などに配慮する。

d) 障害者用駐車スペースへの案内誘導表示（1-4（3）-2）を参照）

場内進入口等において、障害者用駐車スペースの位置、経路、大きさ、サービス内容をわかりやすく示す案内誘導表示を設ける。

e) 障害者用駐車スペースの満空表示（1-4（3）-2）を参照）

障害者用駐車スペースの満空状況を、入庫前に確認できるようにすることが望ましい。

f) 障害者用駐車スペースの満空状況の情報提供（1-4（3）-2）を参照）

障害者用駐車スペースの平日・休日の一般的な満空状況の傾向などを、インターネットを通じて利用者に情報提供することも望ましい。

< 解説 >

a) 案内標識の設置

高齢者、障害者等の移動の円滑化を図るために、歩行動線上において、目的地である施設等の位置及びエレベーター等の移動を支援する施設等の位置を案内するものとする。

なお、自動車駐車場内における目的地の施設としては、障害者用駐車スペース、障害者用停車スペース、便所、移動円滑化された出入口等がある。

このうち、障害者用駐車スペースの表示は P.24、障害者用停車スペースの表示は P.32、移動円滑化されたトイレは P.99 を参照するものとする。

《移動円滑化された出入口の表示例》

- ・場内進入口における障害者用駐車スペースの案内標示板の例（図 1-5-5 参照(P25)）
- ・経路における障害者用駐車スペースの誘導標示板の例（図 1-5-7 参照(P26)）

b) 行先案内の情報提供

大規模駐車場など歩行者出入口が多数存在する場合は、行先への移動の円滑化を図るため、案内標識に、行先を案内する情報提供を行うことが必要である。

c) 案内標識の設置位置、内容、デザイン

多様な人に分かりやすい案内標識とは、「直感的である」「シンプルである」「統一されている」「システム化されている」ことである。

そのため、案内標識を設置する際には、高齢者、障害者、外国人等多様な人に分かりやすいよう、ピクトグラムによる標示に努めるとともに、設置位置、色づかい、記載内容、文字の大きさ、標記言語、点字又は音声案内の設置などに配慮する。

案内標識の点検項目例

点検項目例	点検内容
設置位置	利用者の動線に対して垂直に設置するなど、利用者に見やすい場所に設置されているか？
	読む位置から考えて読みやすい位置、高さとなっているか？
ピクトグラムによる標示	ひと目でわかるか？標記言語がなくても伝わるか？
色づかい	色だけで情報を伝えていないか？
	色覚障害者にも判別しやすい配色となっているか？
記載内容	分かりやすい表現となっているか？長い文章で趣旨が不明確になっていないか？
文字の大きさ	文字の大きさは適切か？
標記言語	日本語だけでよいのか？
点字・音声案内	必要な情報が必要な位置にあるか？
	簡潔な案内となっているか？
	音声案内の場合、はっきりと聞き取れるか？

d) 障害者用駐車スペースへの案内誘導表示

「1-4 障害者用駐車スペースの構造 (3) 案内表示 2)」を参照。

e) 障害者用駐車スペースの満空表示

「1-4 障害者用駐車スペースの構造 (3) 案内表示 2)」を参照。

具体的な方法として、障害者用駐車スペースに在車検知用センサーを設置して、在車の情報を入口サインに表示する方法などが挙げられる。

f) 障害者用駐車スペースの満空状況の情報提供

障害者用駐車スペースの平日・休日の一般的な満空状況の傾向などを、インターネットを通じて利用者に情報提供を行うことも望ましい。

< 参考：関連するその他の基準 >

- ・ 駐車場設計・施工指針 同解説（（社）日本道路協会）

第2編 2.8 案内標示 （1）駐車場内

駐車場内においては、車から降りた利用者が速やかに目的地まで到着することができるように、また駐車車両を入庫口から駐車位置まで、あるいは駐車位置から出庫口まで速やかに誘導するために必要に応じて案内標示を設置することが必要である。とくに、規模が大きな駐車場で複数の出入口、入手庫口が存在する場合には、利用者が迷うことのないように適切な案内表示を行う必要がある（例えば、カラーあるいはイラストによる駐車場内のゾーニングなど）。

< 参考文献 >

案内標識・地図の詳細については、交通エコロジーモビリティ財団が発行する以下のガイドラインが参考になる。

- ・ 『交通拠点のサインシステム計画ガイドブック』（平成10年3月）
公共施設整備のサインシステムについて基本的な考え方をまとめたもの。高齢者や障害者も含めたあらゆる人々がスムーズに施設を利用できるための体系的な情報提供のあり方を提案。
- ・ 『標準案内用図記号ガイドライン』（平成13年3月）
- ・ 『公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン』（平成13年8月）
平成12年11月に施行された交通バリアフリー法に基づいた、多様なニーズを持つ利用者が公共交通機関をより円滑に利用できるよう、望ましい整備内容を示す。
- ・ 『公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン追補版』（平成14年12月）
視覚障害者の誘導用ブロックの個別箇所の敷設方法と、視覚障害者の音による移動支援のためのガイドラインを掲載。

<案内標識一覧>



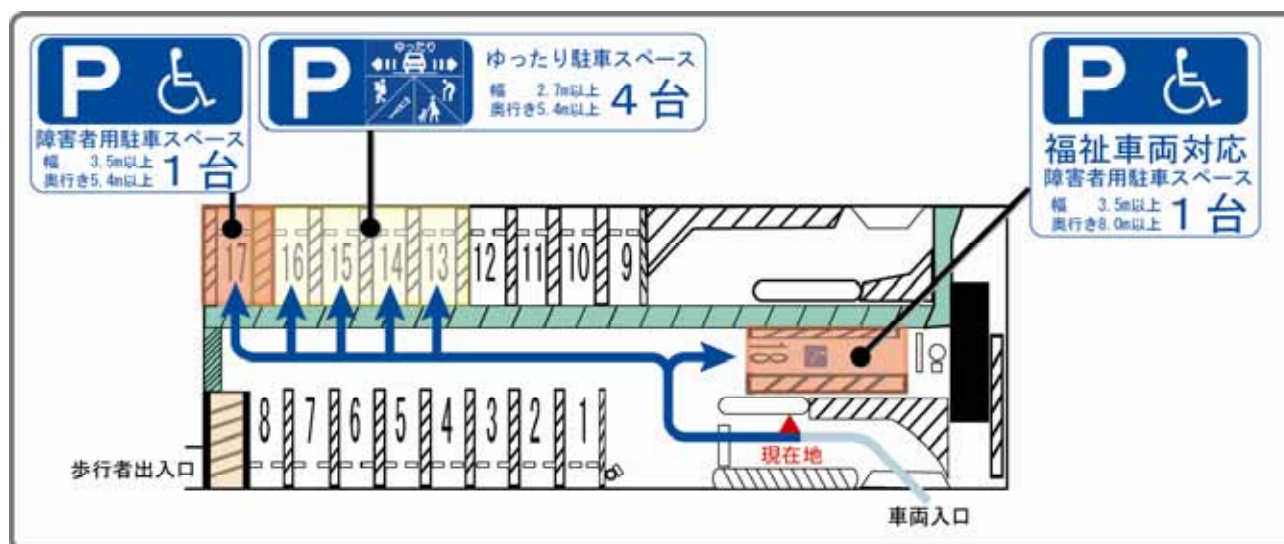
ゆったり駐車スペースの標示例 参照 P13



障害者用駐車スペースの塗装標示の例 参照 P24



障害者用駐車スペースの標示板の例 参照 P24



場内進入口における障害者用駐車スペースの案内標示板の例 参照 P25



障害者用駐車スペースの満空表示の例
参照 P26



経路における障害者用駐車スペースの誘導標示
板の例 参照 P26



警告告知例 参照 P106



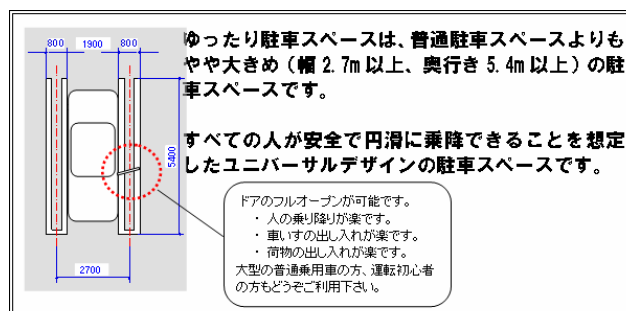
障害者用駐車スペースの案内例 参照 P32



障害者用駐車スペースの注意書き看板の例 参照 P111



駐車場の進入口から障害者用停車施設に至る経路における障害者用停車施設の案内例 参照 P33



ゆったり駐車スペースの利用を促す看板の例 参照 P111

5 歩行者出入口

(1) 有効幅

< ガイドライン >

a) 有効幅

歩行者の出入口の有効幅は、90cm以上とする。

ただし、駐車場外へ通ずる1以上の出入口は有効幅1.2m以上とする。

また、出入口部前後に、車いすが1台止まることができるよう水平区間を確保するものとする。

< 解説 >

a) 有効幅

出入口の有効幅は、高齢者、障害者、特に車いす使用者が余裕をもってとおり抜けられる幅として90cm以上とする。

また、駐車場外へ通ずる1以上の出入口については、より円滑な出入口を確保するため、1.2m以上の幅を確保することとする。

また、出入口前後には、車いす1台が停止することができるよう1.2m以上の長さの水平区間を確保するものとする。

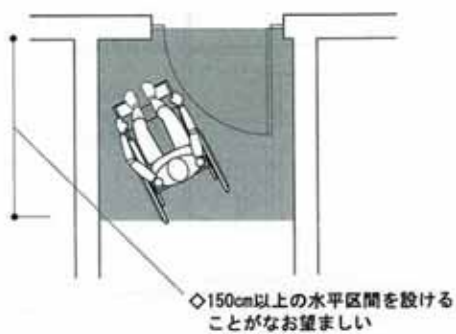
なお、手動式開き戸の場合は、開閉動作のために車いすが回転できる1.5m以上の長さの水平区間を設けることが望ましい。

《出入口の幅の例》



図 5-1-1 歩行者出入口の幅の例

< 参考：手動式開き戸の留意点 >



参考資料：「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

図 5-1-2 手動式開き戸の留意点

(2) 戸

<ガイドライン>

a) 戸

歩行者出入口に戸を設ける場合、有効幅を 1.2m 以上とする当該駐車場へ通ずる出入口のうち、1 以上の出入口は、自動的に開閉する構造とするものとする。
 その他の出入口の戸も、車いす使用者が円滑に開閉して通過できる構造とする。
 また、上記以外にも、出入り口の戸は、車いす使用者を含む高齢者、障害者等の円滑な通行や安全性を考慮した構造、設備配置を行うものとする。

<解説>

a) 戸

出入り口の戸のうち、利用者が多く、より円滑な出入りの確保が望まれる有効幅 120cm 以上の出入り口のうち、1 以上の出入口の戸は、自動的に開閉する構造とする。

その他の出入り口の戸も、車いす使用者が円滑に通過できるようにするため、車いす使用者が円滑に開閉して通過できる構造とする。

戸は、高齢者、障害者等の円滑な通行や安全性を考慮した構造や設備の設置を行うものとする。
 (視覚障害者誘導用ブロック、音声誘導装置、ガラス、インターホン等の設置)

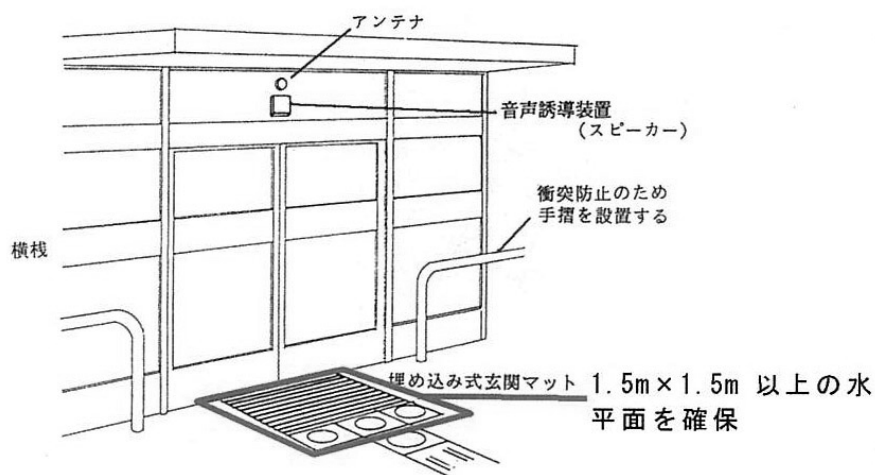
<参考：戸を設ける場合の出入口の構造例>

・国の移動円滑化 G L

建物の出口の設計標準

・音声誘導装置

音声誘導装置を設ける場合は、扉の直上に設置することが望ましい。



出典：『道路の移動円滑化整備ガイドライン』国土技術研究センター

図 5-2-1 出入口の全体図

・ガラス

扉にガラスを用いる場合は、以下のとおりとすることが望ましい。

～視覚障害者にとって、無色透明のガラス扉、ガラススクリーンは、衝突の危険があるため、目の高さの位置に横桟を入れるか、色（高齢者の黄変化した視界では見えにくい青色は避ける。）や模様などで十分識別できるようにする。

～ガラス扉（自動引き戸式の場合を除く）の場合は、床上 35cm 程度までの部分をフットレスト当たりとして補強する。

～ガラスの選定に当たっては、「ガラスを用いた開口部の安全設計・指針（昭和 61 年建設省住指発第 116 号、117 号）等を参照し、安全性の高いものを選ぶこと。

建設省通達

当指針については、建設省より建設省住宅局建築指導課長名で、全国都道府県・市・区等特定行政庁建築主務部長宛（昭和61年5月31日付建設省住指発第116号）及び建築（技術者）関係団体宛（同日付建設省住指発第117号）に下記の通り通達されています。（平成3年4月改訂版通達）

目的

この指針は、建築物に設けられるガラス開口部への人体衝突破壊によって人体が受ける重大な傷害を防止することを目的とする。

適用対象についての考え方

この指針の示される安全設計の方法は、すべてのガラス開口部（注1）に適用できるが、個別の設計物件についての、安全設計の緊要度の検討は次の各号（表1、2参照）により行なう。（注1）「ガラス開口部」とは、透光の目的で板ガラス又はその加工品を使用し、内・外壁の開口部、衝立て、間仕切り等を構成するもの。

ここでは、安全設計の必要性を判断します。

適用対象

●人体衝突が起りやすく、安全設計の必要度が高いとされるガラス開口部が対象となります。

●建築物の部位（表1）、用途（表2）の2つによって安全設計の必要性を判断します。

安全設計の方法

1 設計の手順

ガラス開口部の安全設計は、次の手順により行う。

- (1) 安全設計の対象とするガラス開口部について、〔設計用衝突力の設定〕によって人体衝突の類型を想定し、また、設計衝突力を設定する。
- (2) 〔ガラスの耐衝撃計算〕に示す計算式により、ガラスの人体衝突安全性の標準試験法（45kg ショットバッグ落下試験）によるガラスの衝撃破壊強さの値を計算する。
- (3) 〔ガラスの耐衝撃計算〕による衝撃破壊強さの値を〔設計用衝突力の設定〕による設計衝突力の値と比較して、安全のためのガラスの選定を行い、あるいは〔設計用衝突力の設定〕で想定した衝突の類型に応じて、衝突防止設計を行う。

表1 適用対象とする建築物の部位

ガラス寸法	部 位	居住専用の部分（住宅）	その他の部分（非住宅）
短辺の長さが45cm以上	出入口のドア①	○床面から60cm未満の高さに下辺があるガラス	○同 左
	出入口及びその隣接部	○ドアの端部から水平方向に30cm未満の範囲に一部又は全部含まれ、かつ ○床面から60cm未満の高さに下辺があるガラス (図1参照)	○ドアの端部から水平方向に120cm未満の範囲に一部又は全部が含まれ、かつ ○床面から60cm未満の高さに下辺があるガラス
	その他の開口部③	○床面から30cm未満の高さに下辺があるガラス ○浴室等 ○学校等	○床面から45cm未満の高さに下辺があるガラス ○床面から60cm未満の高さに下辺があるガラス

図1 出入口のドア①、出入口のドア周辺②の例図
(要)：安全設計を必要とするガラス

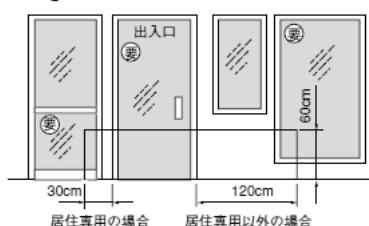


図2 間仕切り壁がある場合の隣接するガラス、隣接しないガラスの例

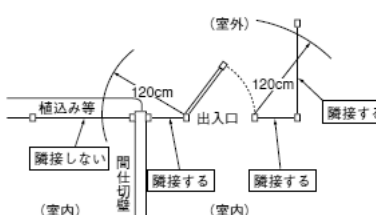
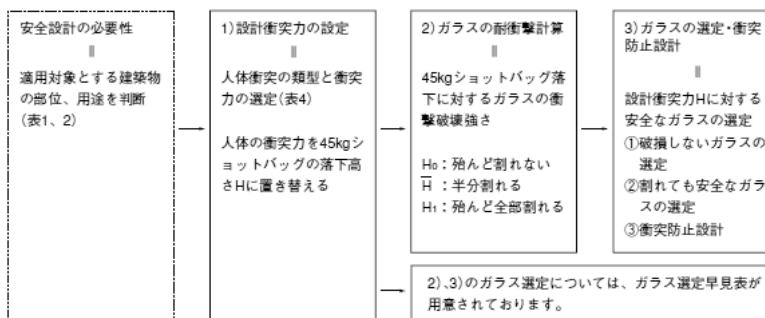


表2 適用対象とする建築物の用途

適用対象	傷害発生頻度	傷害の程度	建築物の公共性
安全設計が求められるもの (a) 集会場のロビー等 (b) 百貨店、展示場等の通路、休憩所等	不特定多数、特に多数の少年が利用するときに傷害事故が起りやすい。	大寸法のガラスが多く、重傷となりやすい。	不特定多数が利用する建築物である。
(c) 学校、体育館等	幼児、少年が常時利用するので、最も事故の頻度が高い。	幼児、少年が活発に行動する建築物であるから、重傷になりやすい。	特定多数が利用する建築物である。
(d) 浴室等	転倒事故が起りやすい。	裸であるので危険性が高い。	公共浴場では不特定者が利用する。
安全設計が望ましいもの (a) 事務所、店舗等の玄関周等 (b) 病院、ホテル、共同住宅等の共用部分 (c) 病院、養老院等の居室 (d) 住宅、共同住宅、ホテル等の居室	— — 転倒のおそれあり。 幼児の事故が多い。	大寸法のガラスが多く、重傷となりやすい。 大寸法のガラスでは重傷となりやすい。	— 公共性あり。 公共性あり。



出典：『ガラス建材総合カタログ：ガラス技術資料編』日本板硝子 HP より

- ・ 玄関マット

～ 玄関マットは、埋め込み式とし、はけ状のものは使用しないことが望ましい。また、杖先を引っ掛けたりしないよう、しっかりと端部を固定するとともに、視覚障害者用床材の取り合いに配慮することが望ましい。

- ・ 自動扉

～ 自動扉は、以下の通りとすることが望ましい。

- イ 開閉速度 開くときは迅速に、閉まる時は遅くする。
- ロ 起動装置 起動装置は、視覚障害者、車いす使用者の通行については、支障なく作動するように配慮するものとする。

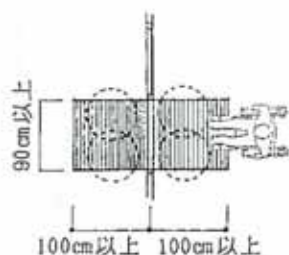


図 マットスイッチ（床面感知）

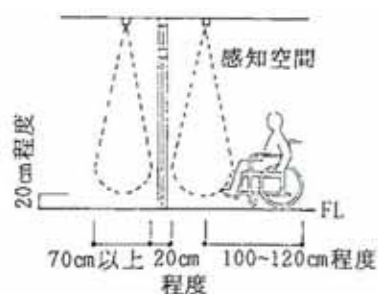


図 超音波スイッチ（空間感知）



図 押しボタンスイッチ（点感知）

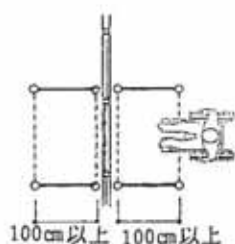


図 光線スイッチ（線感知）（平面）

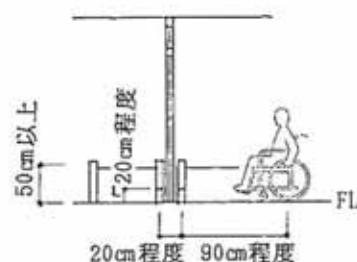


図 光線スイッチ（線感知）（側面）

出典：『道路の移動円滑化整備ガイドライン』 国土技術研究センター

八 安全装置

- ・ 車いす使用者や歩行困難者がドアに挟まれないように、ドアの左右に安全センサーを設置することが望ましい。

二 手動扉の併設

- ・ 自動扉の場合、非常時のため、手動式の扉を併設する。

- ・手動扉（引き戸、開き戸）

- イ 引き戸

- ・手動の引き戸は開閉が円滑にできる上吊形式が望ましい。また、車いす使用者の通貨を妨げるような敷居や溝は設けない。

- ロ 開き戸

- ・閉鎖動作時間が十分確保され、かつ、操作の軽いドアチェックを設けることが望ましい。
 - ・扉の開き勝手方向には車いす使用者が通過しやすいように袖壁と開閉スペースを設けることが望ましい。
 - ・開き戸では、プライバシー上問題のある場合を除き、視覚障害者等の危険防止のため、扉の反対側の分かるような小窓を設けることが望ましい。

- ・把手

把手は以下の通りとすることが望ましい

- ～手動引き戸では、棒状のもの、開き戸では大きく操作性の良いレバーハンドル式、棒状のもの、または、パニックバー形式のものとする。また、開き戸には、補助把手をつける。
 - ～床面から90cm程度の位置に設置する。

- ・インターホン

建築物出入口に取り付けるインターホンには、視覚障害者に配慮しモニター付きのものとする。

(3) 路面

< ガイドライン >

a) 路面

出入口には車いす使用者が通過する際に支障となる段差を設けないものとする。

< 解説 >

a) 路面

車いす使用者にとっては、段差があると支障がある。出入口には車いす使用者の円滑な通行を確保するために、段差を設けないものとする。



写真 5-3-1 段差のある路面



写真 5-3-2 段差のない路面

6 通路

(1) 適用の範囲と有効幅員

< ガイドライン >

a) 適用の範囲と有効幅員

障害者用駐車スペースへ通じる歩行者の出入口から、障害者用駐車スペースに至る歩行者の通路のうち、1以上の通路は、2m以上の有効幅員とする。

ただし、駐車場の構造上の理由等により、通路を設けることが困難な場合等は、この限りではない。

< 解説 >

a) 適用の範囲と有効幅員

障害者の歩行動線のうち、特に障害者用駐車スペースへ通ずる歩行者の出入口から当該障害者用駐車スペースに至る通路は、車いす使用者等の障害者の利用が多いため、その構造を規定する。

有効幅員は、車いす使用者の円滑なすれ違いができるようにするため、2m以上とするものとする。

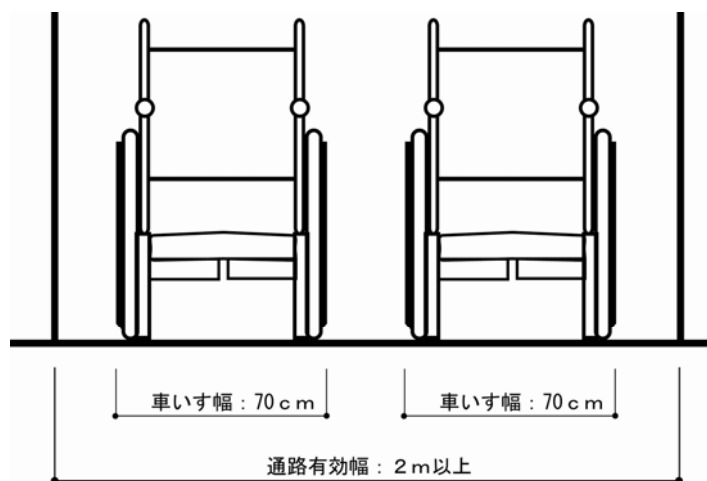


図 6-1-1 通路の有効幅

< 関連法令・条例等 >

・都福まち条例基準-2

(2) 障害者のための駐車施設から建築物の出入口までの経路は、次に定める構造とすること。

ア 有効幅は、1.2メートル以上とすること。

(2) 通路の構造

< ガイドライン >

a) 通路の段差

通路には、車いす使用者が通過する際に支障となる段差を設けないものとする。

b) 通路の路面（平たん性、仕上げ）

通路上には、排水設備を設けないことなどにより平たん性を確保するとともに、滑りにくい仕上げとするものとする。

c) 通路の路面（雨水浸透性）

屋外における駐車場の通路の路面は、雨水を地下に浸透させる構造とすることが望ましい。

d) 通路と車路の分離

通路は、駐車スペース・車路等と、車止めを設けることなどにより、分離した構造とすることが望ましい。

e) 舗装等による通路の明示化

通路と車路が交錯する場合は、見通しをよくするとともに、舗装等によって、通路と車路を明確に区別することが望ましい。

< 解説 >

a) 通路の段差

車いす使用者その他の障害者の安全かつ円滑な通行を可能とするため、段差を設けないこととし、かつ、転倒防止のために平たん性を確保するとともに、滑りにくい仕上げとする。（段差解消の具体的事例は 55 ページを参照）

b) 通路の路面（平たん性、仕上げ）

平たん性を確保するために、通路上には排水施設を設置しないように配慮し、やむを得ず設ける場合は、グレーチングの目を格子状に狭く（1 c m 程度）することなどに配慮するものとする。

c) 通路の路面（雨水浸透性）

屋外における自動車駐車場の通路の路面は、障害者施設から出入口に至る通路には屋根を設けることとしている（12．屋根を参照）が、雨水が流れてくるなどの状況も想定されるため、雨水を地下に浸透させる構造とすることが望ましい。

また、高粘度合材を使用することが望ましい。

d) 通路と車路の分離

通路は、自動車交通からの安全性を確保するため、駐車スペース・車路等と、縁石、車止めを設ける、高さを変えるなどの方法により、分離した構造とすることが望ましい。

e) 舗装等による通路の明示化

通路と車路が交錯する場合は、見通しをよくするとともに、舗装等によって、通路と車路を明確に区別し、歩行者（車いす使用者）の安全に配慮することが望ましい。

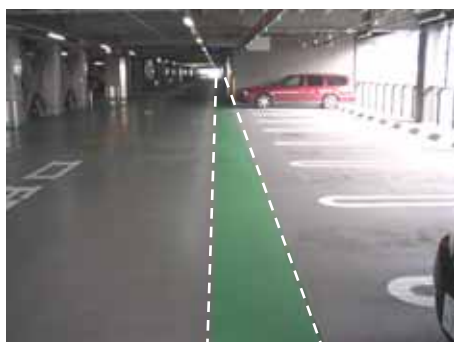


写真 6-2-1 舗装による通路の明示化の例

< 参考：関連するその他の基準 >

・ 駐車場設計・施工指針

第2編 2.5 障害者等に対する配慮

（2）車椅子利用者駐車ますから駐車場の出入口等に至る通路のうち、1以上の通路は、車椅子利用者が円滑に通行できるよう、次の基準によるものとする。

表面は滑りにくいものとする。

幅員は1.75m以上とする。

通路は平面とすることが望ましいが、高低差がある場合には斜路、車椅子を昇降させる機器の設置その他これに類する処置を講ずるものとする。

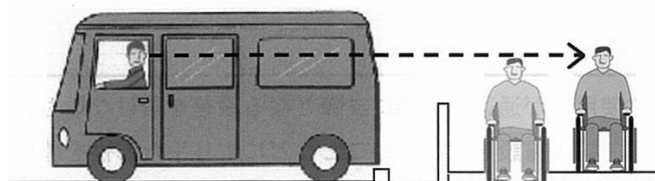
< 参考：歩行者通路と駐車施設・車路との分離 >

・国の移動円滑化GL

駐車場内の歩行者通路は、そこを通行する人たちを運転者がよく見えるように計画しなければならない。車いす使用者の高さは低くなり運転者がバックミラーを使用するときなどはとくに発見しにくいので、動いている車の後部を通過するような動線は好ましくない。このことは幼児についても同様であり、幼児はさらに急に飛び出したり、駐車場内で遊んだりするので危険が多い。

自動車が進入できない車止めのある安全通路を確保し、このレベルを歩道のように少し上げておくのがよい。

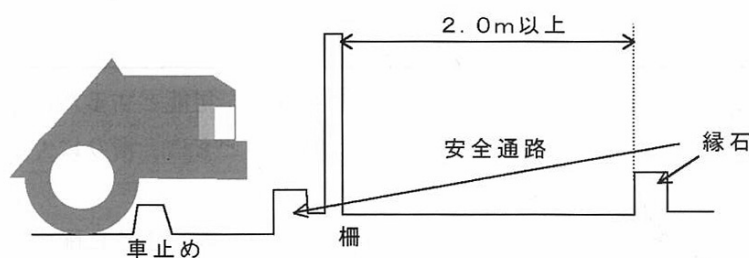
車が後退するときの配慮：自動車が後退するとき、車いす使用者や幼児の姿が見えにくいので、安全通路を駐車面よりやや高くすることが有効である。



出典：『道路の移動円滑化整備ガイドライン』 国土技術研究センター

図 6-2-1 車が後退するときの配慮

車止め等：安全通路はその両側に縁石ブロックを配置する。通行の幅員を確保するとともに、自動車のバンパーがこの通路内に入り込まないような位置に、車止めを設置する必要がある。



出典：『道路の移動円滑化整備ガイドライン』 国土技術研究センター

図 6-2-2 車止め等

< 関連法令・条例等 >

・駐車場法施行令 8 条

- 1 路外駐車場には、自動車が円滑かつ安全に走行することができる車路を設けなければならない。
- 2 自動車の車路の幅員は、5.5 メートル以上としなければならない。ただし、一方通行の車路にあっては、3.5 メートル（当該車路に接して駐車料金の徴収施設が設けられており、かつ、歩行者の通行の用に供しない箇所にあつては、2.75 メートル）以上とすることができる。
- 3 建築物（建築基準法（昭和 25 年法律第 201 号）第 2 条第 1 号に規定する建築物をいう。以下同じ。）である路外駐車場の自動車の車路の構造は、前 2 項の規定によるほか、次の各号に定めるところによらなければならない。
 1. はり下の高さは、2.3 メートル以上であること。
 2. 屈曲部（ターンテーブルが設けられているものを除く。）は、自動車が 5 メートル以上の内のり半径で回転できる構造であること。
 3. 傾斜部の縦断勾配は、17 パーセントを超えないこと。
 4. 傾斜部の路面は、粗面とし、又はすべりにくい材料で仕上げること。

・都福まち条例基準-15

傾斜路は、次に定める構造とすること。

(1) 有効幅は、屋内にあっては1.2メートル以上、屋外にあっては1.35メートル以上（敷地の状況等によりやむを得ない場合は、1.2メートル以上）とすること。

ただし、段を併設する場合は、90センチメートル以上とすることができる。

(2) こう配は、屋内にあっては12分の1以下、屋外にあっては20分の1以下とすること。

ただし、屋内、屋外とも傾斜路の高さが16センチメートル以下の場合は8分の1以下、屋外において傾斜路の高さが75センチメートル以下の場合又は敷地の状況等によりやむを得ない場合は12分の1以下とすることができる。

(3) 高さ75センチメートル以上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長さ1.5メートル以上の踊り場を設けること。

(4) 床の表面は、滑りにくい仕上げとすること。

(5) 必要に応じ、手すりを設けること。

(6) 傾斜路の面は、視覚障害者等が識別しやすいものとすること。

7 視覚障害者誘導用ブロック

<ガイドライン>

a) 視覚障害者誘導用ブロック

視覚障害者誘導ブロックは、視覚障害者のエレベーター、階段、エスカレーター等の障害物の回避及び案内標識、案内標示板への誘導のために設置するものとする。また、その他の箇所については、当該施設を利用する視覚障害者の意見を反映して設置することが望ましい。

<解説>

a) 視覚障害者用誘導ブロック

視覚障害者が安全かつ円滑に歩行できるようにするため、視覚障害者を誘導し、かつ、視覚障害者が段差等の存在を認識し又は障害物を回避できるよう、視覚障害者誘導ブロックを設置するものとする。

自動車駐車場は、視覚障害者が自動車を運転することがないこと（介助者がいる）、自動車が通行する箇所は介助者が付き添うことが望ましいこと、自動車駐車場ごとに歩行者動線の設定方法が様々であることなどの特殊性がある。

そのため、自動車駐車場における視覚障害者誘導用ブロックは、視覚障害者の移動の安全性を確保するため、段差等の存在の認識やエレベーター・階段・エスカレーター等の障害物の回避と、案内標識・標示板への誘導を目的とした設置を行うものとする。その他の箇所は、上記の特殊性から、当該施設を利用する視覚障害者の意見を反映して設置することが望ましい。



出典：『道路の移動円滑化整備ガイドライン』 国土技術研究センター

写真 7-1 視覚障害者用誘導ブロックの良い例

8 照明施設

< ガイドライン >

a) 照明施設

駐車場には、障害物や案内標識が的確に認識できる箇所に、照明施設を設けるものとする。歩行空間においては、特に、一定の照度が連続的に確保できる箇所に設けるものとする。

ただし、屋外の自動車駐車場では、夜間において、周辺からの光によって、弱視者等でもこれらが的確に認識できる照度が確保されている場合には、この限りでない。

b) 均一な明るさ（照度の均斉度）

極端な明るさのムラがないよう、照明の光の広がりや配置を工夫し、駐車場ができるだけ均一な明るさになるようにすることが望ましい。

c) 照明の保守管理

一定期間ごとの点検と清掃、不点灯ランプの交換などの保守管理をこまめに行うことが望ましい。

< 解説 >

a) 照明施設

屋内又は夜間の屋外の自動車駐車場においても、高齢者、障害者等が障害物や案内標識を的確に認識できるようにするため、必要であると認められる箇所に照明施設を設置するものとする。

なお、必要であると認められる箇所とは、障害物や案内標識を的確に認識するために必要な箇所、または、歩行空間の路面に明るさのムラがあると障害物が見にくいため、一定の照度を連続的に確保するために必要な箇所である。

屋外の自動車駐車場では、夜間も周辺からの光によって、弱視者等でも障害物や案内標識を的確に認識できる場合があり、その場合は、照明施設を設ける必要がないものとする。

b) 均一な明るさ（照度の均斉度）

極端な明るさのムラがあると、周りが見えにくくなったり、犯罪者が身を隠しやすい暗がりができるので危険である。

これをなくすため、照明の配光（光の広がり）と配置を工夫して、駐車場ができるだけ均一な明るさになるようにし、もっとも暗いところが駐車場の平均的な明るさの10分の1以上になるようにすることが望ましい。

・均一な明るさ（照度の均斉度）の算出式

$$\text{均斉度} = \frac{\text{路面の最低照度}}{\text{路面の平均照度}} \quad \text{路面の平均照度 (E)} = \frac{FNUM}{A} \text{ (lx)}$$

F：ランプ1個の光束(lm)（各社の製品カタログ記載事項による）

N：ランプの個数

U：照明率（各社の製品カタログ記載事項による）

M：保守率（使用に伴い光束の減少やよごれによる性能の低下を見込んだ値）

A：駐車場面積

c) 照明の保守管理

照明の使用により、ランプ自体の光束（明るさ）の低下の他に、自動車の排気ガスなどの汚れによる明るさの低下や、振動、腐食による接触不良や絶縁不良、さらに寿命のきた不点灯ランプの発生などさまざまな不具合が生じることがある。

そのため、一定期間ごとの点検と清掃、不点灯ランプの交換などの保守管理をこまめに行うことが望ましい。

< 参考：関連するその他の基準 >

・ 駐車場設計・施工指針

(1) 地下駐車場では、車路、車室、階段・通路および管理諸室等に照明設備を設けるものとする。必要な平均照度は原則として以下のとおりとする。

・ 車路	75 ~ 150 lx
・ 車室	50 ~ 100 lx
・ 機械駐車装置の出入口部	150 ~ 300 lx
・ 階段・通路	100 ~ 250 lx
・ 管理諸室	建築設備設計要領に準拠した照度

(2) 車路、車室、階段・通路および管理諸室には、非常用照明と必要に応じて保安用照明を設置するものとする。

(3) 光源は蛍光灯を標準とする。

・ 駐車場設計・施工指針 同解説（（社）日本道路協会）

(1) 車路、車室、機械式駐車装置の出入口部の平均照度は JIS Z 9110 付表 10 駐車場に、階段・通路および管理諸室の平均照度は建築設備設計要領（建設大臣官房官庁営繕部監修）によるものとする。

(2) 非常照明設備については、建築基準法施行令第 126 条の四、五に準拠するものとする。また、停電時における保安照明の照度は 10 lx 以上とする。

(3) 光源としては蛍光灯、水銀灯、ナトリウム灯、ハロゲン灯等がある。

照度 (lx)	屋内・地下			屋外			
300	—	—	—	—	—	—	—
200	機械式駐車装置の出入口部	車路 (交通量大)	—	—	—	—	—
150	—	車路 (交通量小)	—	バス・トラックターミナル (交通量大)	—	—	—
100	—	—	駐車位置 (出入りの多い道路)	バス・トラックターミナル (交通量小)	サービスエリア (高速道路)	有料 (大規模)	—
75	—	—	—	—	—	—	—
50	—	—	駐車位置 (出入りの少ない道路)	—	パーキングエリア (高速道路)	有料 (小規模)	商業、レジャー公共施設などの付属施設
30	—	—	—	—	—	—	—
20	—	—	—	—	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—

注) 各基準の「平均照度」は、路面上の平均照度（水平面照度）を指す。

・建築基準法施行令第126条の四、五

第四節 非常用の照明装置

(設置)

第二百二十六条の四 法別表第一(イ)欄(一)項から(四)項までに掲げる用途に供する特殊建築物の居室、階数が三以上で延べ面積が五百平方メートルを超える建築物の居室、第二百二十六条の二第一項第一号に該当する窓その他の開口部を有しない居室又は延べ面積が千平方メートルを超える建築物の居室及びこれらの居室から地上に通ずる廊下、階段その他の通路(採光上有効に直接外気に開放された通路を除く。)並びにこれらに類する建築物の部分で照明装置の設置を通常要する部分には、非常用の照明装置を設けなければならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する建築物又は建築物の部分については、この限りでない。

- 一 一戸建の住宅又は長屋若しくは共同住宅の住戸
- 二 病院の病室、下宿の宿泊室又は寄宿舎の寝室その他これらに類する居室
- 三 学校等
- 四 避難階又は避難階の直上階若しくは直下階の居室で避難上支障がないものその他これらに類するものとして国土交通大臣が定めるもの

(構造)

第二百二十六条の五 前条の非常用の照明装置は、次の各号のいずれかに定める構造としなければならない。

- 一 次に定める構造とすること。
 - イ 照明は、直接照明とし、床面において一ルクス以上の照度を確保することができるものとする。
 - ロ 照明器具の構造は、火災時において温度が上昇した場合であつても著しく光度が低下しないものとして国土交通大臣が定めた構造方法を用いるものとする。
 - ハ 予備電源を設けること。
 - ニ イからハまでに定めるもののほか、非常の場合の照明を確保するために必要があるものとして国土交通大臣が定めた構造方法を用いるものとする。
- 二 火災時において、停電した場合に自動的に点灯し、かつ、避難するまでの間に、当該建築物の室内の温度が上昇した場合にあつても床面において一ルクス以上の照度を確保することができるものとして、国土交通大臣の認定を受けたものとする。

・建築設備設計要領(建設大臣官房官庁営繕部監修)

区 分	室 名	水平面照度[lx]	グレアを考慮する場合
ユーティリティエリア	化粧室、便所、洗面所、宿直室	100～300	G0, G1
	廊下、階段、電気室、機械室、書庫		G2, G3
	エレベータホール	250～500	G1
	更衣室、倉庫、車庫	80～150	G2, G3

(備考) 1) 照度は、作業面(一般事務室では床上85cm、座席では床上40cm、廊下等は床面)における平均照度とする。

(建築設備設計基準 平成6年4月15日 建設大臣官房官庁営繕部監修)

9 エレベーター

9-1 設置

< ガイドライン >

a) 駐車場に設けるエレベーターの構造

自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口のない階を有する自動車駐車場には、障害者用駐車スペースが設けられている階に停止するエレベーターを設けるものとする。

ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、エレベーターに代えてエスカル等を設けることができるものとする。

< 解説 >

a) 駐車場に設けるエレベーターの構造

駐車場外へ通ずる出入口のない階に駐車した障害者は、当該出入口に至る途中に垂直方向の移動を伴うこととなるため、エレベーターを設けることによって移動の円滑化を図るものとする。

昇降高さが低いなど構造上エレベーターの設置が困難な場合は、エレベーターに代えてエスカル等を設けることができるものとする。

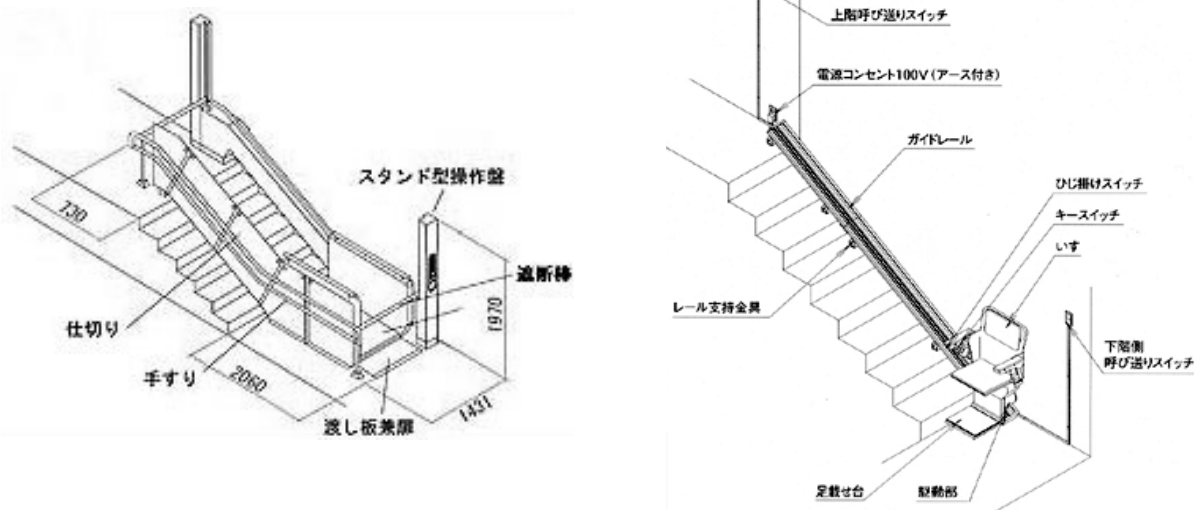


図 9-1-1 エスカルの構造

9-2 位置

< ガイドライン >

a) 駐車場に設けるエレベーターの構造

地上へ直接通ずる出入口のない階を有する駐車場内に設けるエレベーターのうち、1以上のエレベーターは移動円滑化された歩行者の出入口に近接して設けるものとする。

< 解説 >

a) 駐車場に設けるエレベーターの構造

障害者の移動の円滑化のためには、移動距離を可能な限り短縮することも必要であるため、障害者用駐車スペースへ通ずる出入口から近い位置にエレベーターを設けるものとする。

9-3 構造

(1) 駐車場に設けるエレベーターの構造

<ガイドライン>

- a) 駐車場に設けるエレベーターの構造
駐車場に設けるエレベーターの構造は、本ガイドラインP67～72の<参考>(1)1)～3)および(4)1)を参照するものとする。

<解説>

a) 駐車場に設けるエレベーターの構造

駐車場に設けるエレベーターの構造は、障害者の移動の円滑化を図るために必要な構造とするため、以下のいずれかを満たすものとする。

かごの内法幅 1.5m以上、内法奥行きを 1.5m以上、かご及び昇降路の出入口の有効幅員を 90cm以上とするとともに、かご内に鏡を設けることとする。

かごの出入口が複数あるエレベーター（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るものに限る。）の場合は、内法幅 1.4m以上、内法奥行き 1.35mとするとともに、かご及び昇降路の出入口の有効幅員を 80cm以上とする。

(2) 障害者用駐車スペースに通ずる歩行者の出入口の近くに設けるエレベーターの構造

<ガイドライン>

- a) 障害者用駐車スペースに通ずる歩行者の出入口近くに設けるエレベーターの構造
駐車場に設けるエレベーターのうち、障害者用施設に通ずる歩行者の出入口の近くに設けるエレベーターの構造は、本ガイドラインP67～72の<参考>を参照するものとする。

<解説>

a) 障害者用駐車スペースに通ずる歩行者の出入口近くに設けるエレベーターの構造

障害者用駐車施設に通ずる歩行者の出入口近くに設けるエレベーターの構造は、特に障害者の移動の円滑化を図るために必要な構造とする必要があるため、本ガイドラインP67～72の<参考>に示す移動円滑化された立体横断施設におけるエレベーターの構造によるものとする。

< 参考：国の移動円滑化GL「エレベーター」の記載事項 >

(1) かご及び出入口の寸法

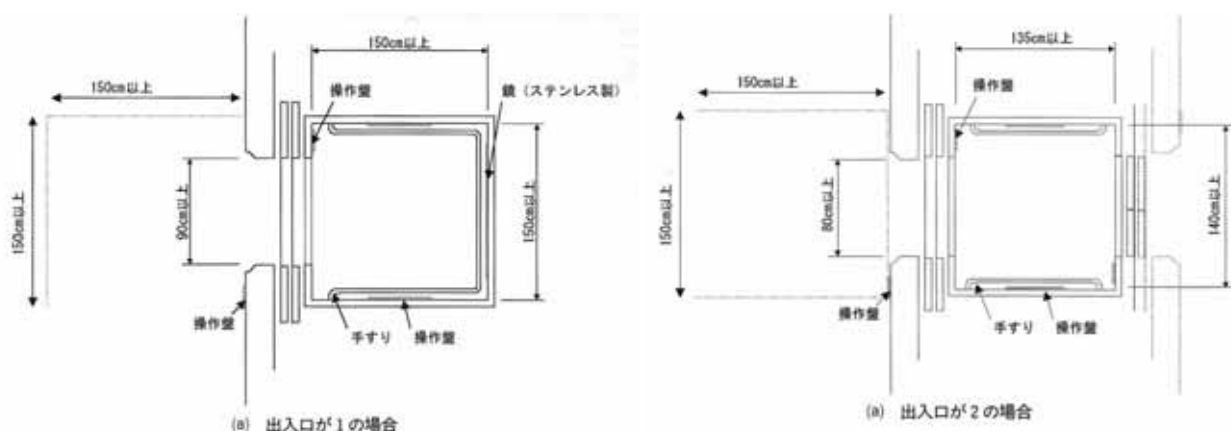
- 1) かごの内法幅は 1.5m 以上とし、内法奥行きは 1.5m 以上とする。
- 2) かごの出入口が複数あるエレベーターであって、車いす使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉するかごの出入口を音声により知らせる装置が設けられているものに限る。）にあっては、内法幅は 1.4m 以上とし、内法奥行きは 1.35m 以上とする。
- 3) かご及び昇降路の出入口の有効幅は、1) に適合するエレベーターは 90cm とし、2) に適合するエレベーターにあっては 80cm 以上とする。
- 4) 乗降口に接続する歩道等または通路の部分の有効幅は 1.5m 以上とし、有効奥行きは 1.5m 以上とする。
- 5) 乗降口の床とエレベーターのかごとの間は可能な限り小さくすることが望ましい。

かごの出入口が同じ方向にあり、車いす使用者がかご内で転回し退出する方式のエレベーターについては、手動車いす使用者が 360 度回転できるよう、かご内の大きさを幅 1.5m 以上、奥行き 1.5m 以上とする。一方、かごの出入口が異なる方向にあり、車いす使用者が転回を伴わず前進して退出する方式（ウォークスルー型）のエレベーターについては、出入口の有効幅を 80cm 確保できるかごの内法寸法として幅 1.4m 以上、手動車いす 1 台が乗降できる寸法として奥行き 1.35m 以上とする。

なお、エレベーターのタイプ、サイズを選択は、当該箇所の立地条件、交通条件により異なるため沿道住民・利用者の意見が反映されるよう配慮するものとする。

乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の大きさは、車いすの使用者が転回できる寸法として幅及び奥行きをそれぞれ 1.5m 以上確保しなければならない。また、乗降口の床とかごとの間は、車いすのキャスターや白杖の落ち込みを防止するために、可能な限り小さくするよう努める。

図 9 - 3 - 1 にエレベーターの寸法について示す。



参考資料：『公共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
『東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル』東京都

図 9-3-1 エレベーターの寸法

(2) 表示

- 1) かが内には、かがが停止する予定の階及びかがの現在位置を表示する装置を設ける。
- 2) かが内には、かがが到着する階並びにかが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。
- 3) 停止する階が3以上であるエレベーターの乗降口には、到着するかがの昇降方向を音声により知らせる装置を設ける。ただし、かが内にかが及び昇降路の出入口の戸が開いた時にかがの昇降方向を音声により知らせる装置が設けられている場合においてはこの限りではない。
- 4) かがの出入口が複数あるエレベーターの場合は、開閉する側の扉を音声で知らせる装置を設置する。

かが内には、かがが停止する予定の階及びかがの現在位置を表示する装置を設けるとともに、視覚障害者の利用を考慮し、かがが到着する階及び出入口の閉鎖を音声により知らせる装置を設置する。

停止する階が3以上であるエレベーターの乗降口には、視覚障害者が到着するエレベーターの昇降方向を正しく認識できるよう、かがの昇降方向を音声により知らせる装置を設けなくてはならない。ただし、かがが到着し戸が開いた時、かが内にこれと同様の音声装置があり乗降口付近で聞くことが可能である場合は、この限りではない。

また、かがの出入口が複数あるエレベーターは到着する階によって開閉する戸の位置が異なる。よって、到着する階においてどの戸が開閉するのかを音声で知らせる同地を設置し視覚障害者が認識しやすいよう配慮する必要がある。

(3) 操作盤

- 1) 乗降口には、車いす使用者等が円滑に操作できる位置に操作盤を設ける。
- 2) かがの両側面には、車いす使用者を考慮した横型の操作盤を高さ1m程度に設置する。
- 3) かが及び昇降路の出入口の戸の開閉時間を延長する機能を設ける。
- 4) かが内および乗降口に設ける操作盤には点字を設ける。
- 5) 操作盤のボタンは押しボタン式とし、静電式タッチボタンは用いない。
- 6) 操作盤またはボタンに表示する数字は、浮き出させること等により点字が読めない視覚障害者でも円滑に利用できるものとするのが望ましい。
- 7) 操作盤のボタンの文字は、周囲との輝度比が高いこと等により弱視者の操作性に配慮したものであることが望ましい。
- 8) 操作盤のボタンは、指の動きが不自由な利用者も操作できるような形状とすることが望ましい。
- 9) 音と光で視覚障害者や聴覚障害者にもボタンを押したことがわかるものが望ましい。

車いす使用者は、手の届く位置に限られることがある。このため、車いす使用者等が利用しやすいおおむね1mの位置に操作盤を設けることとする。かが内においてはその両側面に横型の操作盤を設置する。

車いす使用者のエレベーターの乗降が安全に行われるよう、かご及び昇降路の出入口の戸の開閉時間を延長する機能を設ける必要がある。

操作盤のボタンは、指の動きが不自由な利用者等ボタンの操作が困難な人に配慮した形状、構造としたり、音と光で視覚障害者や聴覚障害者がボタンを押したことを認識しやすくしたりすることが望ましい。

写真 9 - 3 - 1 にかご内の操作盤の事例を、写真 9 - 3 - 2 に乗降口の操作盤の事例を示す。



写真 9-3-1 かご内の操作盤の事例



写真 9-3-2 乗降口の操作盤の事例

出典: 『道路の移動円滑化整備ガイドライン』 国土技術研究センター

(4) 安全・防犯設備

- 1) かご内には、車いす使用者がかご及び昇降路の出入口を確認可能な割れにくい材質の鏡を設ける。ただし、(1)2)に適合するエレベーターにあっては、出入口上方に当該出入口が確認可能な鏡を設置することが望ましい。
- 2) 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により、かご外からかご内が視覚的に確認できる構造とする。
- 3) 昇降路の出入口を除く壁面には手すりを設ける。その設置高さは80～85cm、60～65cm程度の2段とすることが望ましい。なお、手すりの外径は4cm程度、壁面から離れを5cm程度とし、端部は衣服の引っかかり等がないような処理とする。
- 4) かごの壁面には床上35cm程度まで、車いすあたりを設置することが望ましい。
- 5) かごの出入口部には戸閉を制御するような装置を設ける。
- 6) 緊急時への対応として、次のような装置を設けることが望ましい。
 - ・ かご内を確認できるカメラ
 - ・ 故障したことが自動的に音声及び文字で表示される装置
 - ・ かご内から外部に故障を知らせる非常装置
 - ・ 管理者等へ連絡状況、管理者の対応状況をかご内の利用者に音声及び文字で知らせる装置
 - ・ 管制運転中であることを音声及び文字で知らせる装置（管制運転機能を有するエレベーターの場合）
- 7) 必要に応じて、かご内に空調設備を設けることが望ましい。

出入口が1方向の場合、同乗者との関係から車いす使用者が転回できない場合がある。よって、車いす使用者が安全に後退して退出できるようにするため、特に足下の後方を確認できるように、出入り口が写し出される鏡を設置する。設置する鏡は安全ガラスやステンレス製にする等、割れにくいものとする。なお、出入り口が複数ある場合については、戸の上方に鏡を設置することが望ましい。

エレベーターは密室空間であり、特に管理者が近辺に配置されない道路に設置する場合においては、防犯面での安全確保や緊急時の対応に配慮する必要がある。そのため、乗降口等においてかごの外側からかご内の様子が容易に確認できるように、かご及び昇降路の出入口の戸にガラス等を設ける構造とする。また、かご内にカメラを設置し防犯に配慮することが望ましい。

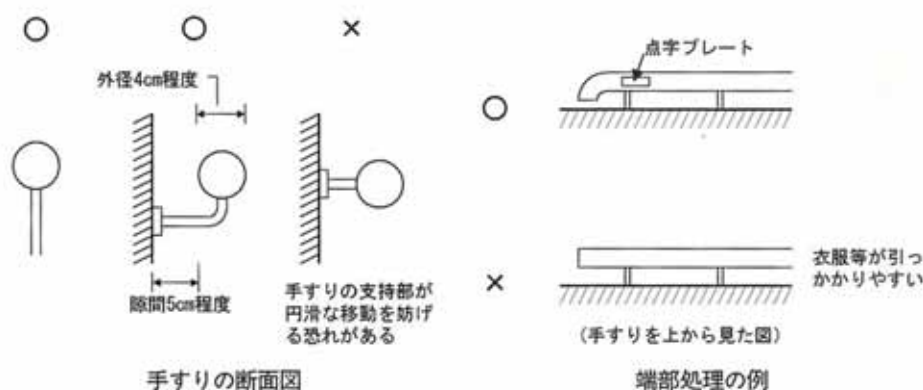
乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の戸のある面を除く壁面には、高齢者、障害者等が体を支えられるように、二段式（80～85cm、60～65cm）の手すりを設ける必要がある。写真3-3-4にその事例を示す。また、かご内には高さ80～85cmの手すりを設けることが望ましい。手すりは、外径4cm程度のもので壁面から5cm程度離れた位置に設置し、端部の処理は下方に滑らかに屈曲させるなどして衣服の引っかかりを防止するとともに、その箇所が終端部であることが認識できるようにする。（図9-3-2参照）

さらに、かご内の壁面には、車いす使用者のつま先高に10cm程度の余裕を持たせた床上35cm程度まで車いすあたりを設けることが望ましい。

かごの出入口部には、利用者の乗り降り中に戸閉め動作が行われないう、戸閉を制御する装置を設ける。利用者の乗降状況を、感知する高さは、車いすのフットレスト部分と身体部の両方の高さとする。なお、機械式セイフティシューには、光電式、静電式又は超音波式等のいずれかの装置を併設することとする。

さらに、火災・地震・停電時に管制運転を行うエレベーターを設置する場合は、音声及び文字で管制運転により停止したことを知らせる装置を設置する。

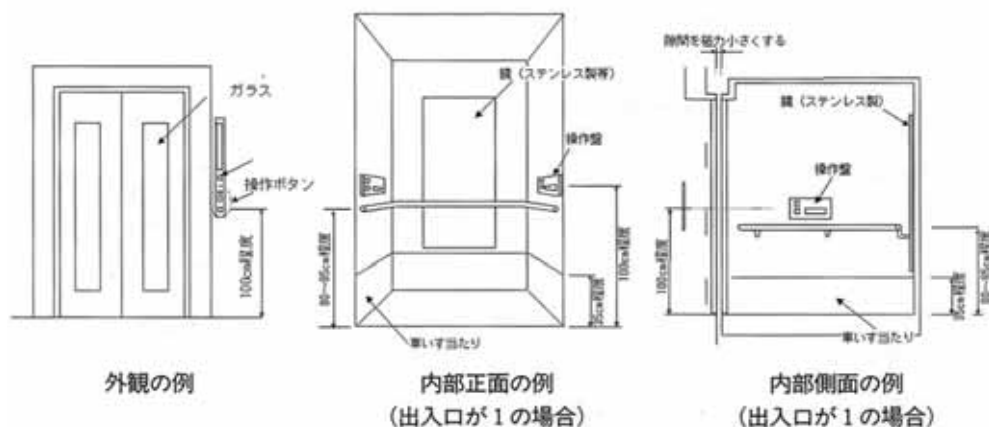
この他、故障等緊急時の対応として、音声及び文字によって、故障発生や管理者等の対応状況をかご内に知らせる装置を設けるとともに、外部に連絡可能な装置を設けることが望ましい。



出典：『道路の移動円滑化整備ガイドライン』国土技術研究センター

図9-3-2 手すりの設置詳細

図9-3-3に、エレベーターの手すり、操作盤等の各種寸法を示す。



参考資料：『公共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
『東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル』東京都

図9-3-3 エレベーターの手すり、操作盤等の各種寸法

(5) その他

- 1) かご及び昇降路の出入口には、高齢者や障害者等が優先的にエレベーターを使用することができるよう、案内板を設置することが望ましい。
- 2) 点検等により、利用者の利便性を損なわないよう配慮する。
- 3) 乗降口に接続する歩道等または通路の部分にはひさしを設けることが望ましい。

移動円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、あくまで高齢者や障害者等の移動制約者が優先的に使用すべきものと考え、案内板を設置することが望ましい。

エレベーターの維持・修繕にあたっては、故障等の不足の事態に陥らぬよう、定期点検等を密に行うようにしなければならない。この定期点検等は、極力夜間などの利用者の少ない時間帯に行うこととし、万一故障した場合にも迅速かつ短時間で作業を終わらせるよう心がけるものとする。なお、定期点検等でエレベーターが使用できない状況等が見込まれる場合には、前もってその旨を利用者に知らせるとともに、代替ルート等を事前に案内することによって歩行の連続性を確保することが望ましい。

雨天時のエレベーターの利用に配慮し、乗降口に接続する歩道等又は通路の部分にはひさしを設けることが望ましい。

10 傾斜路

<ガイドライン>

a) 傾斜路の構造

駐車場にエレベーターに代えて設置する傾斜路の構造は、本ガイドラインP73～76の<参考>を参照するものとする。

<解説>

a) 傾斜路の構造

駐車場に設ける傾斜路の構造は、障害者の移動の円滑化を図るために必要な構造とするため、本ガイドラインP73～76の<参考>に示す傾斜路の構造によるものとする。

<参考：国の移動円滑化GL「傾斜路」の記載事項>

(1) 幅員

- 1) 傾斜路の有効幅員は、2m以上とする。
- 2) 設置場所の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、1m以上とすることができる。

歩道一般部と同様に最小有効幅員は2mとする。地下横断歩道の場合は、排水施設、証明施設等の余裕幅として有効幅員の他に両側に0.5m確保する必要がある。

なお、排水施設は、車いすのキャスター、杖等の支障とならないように、可能な限りグレーチングの空隙を小さくすることや、滑りづらさ等にも配慮が必要である。

(2) こう配及び踊り場

- 1) 縦断こう配は、5%以下とする。ただし、設置場所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、8%以下とすることができる。
- 2) 横断こう配は設けない。
- 3) 高さ75cmを超える傾斜路にあつては、高さ75cm以内ごとに踏み幅1.5m以上の踊り場を設ける。

歩道一般部と同様に縦断こう配は5%以下とする。ただし、用地的な問題等によりやむを得ない場合は、車いす使用者が自力走行可能な最大こう配として8%以下とすることができる。また、傾斜路は縦断こう配により排水処理を行うことが可能であるため、横断こう配を設ける必要はない。

ただし、他の歩道部分から勾配区間へ雨水が流入しないよう配慮する必要がある。排水施設を設ける場合は、車いすのキャスター、杖等の支障とならないように可能な限りグレーチングの空隙を小さくすることや、滑りづらさ等に配慮する必要がある。

(3) 手すり

- 1) 傾斜路には、高さが80～85cm、60～65cm程度である二段の手すりを両側に連続して設けることとする。なお、手すりの外径は4cm程度とし、壁面から5cm程離して設置することが望ましい。
- 2) 手すりは、傾斜路の終端部から水平区間から60cm程度延長し、利用者の乗降、誘導が円滑になるようにすることが望ましい。
- 3) 手すりの端部の付近には、傾斜路の通ずる場所を示す点字をはり付けることとする。また、手すりの端部は衣服の引っかかり等がないような処理とする。
- 4) 手すりの端部にはり付ける点字は、その内容を文字で併記するのが望ましい。

高齢者や障害者の利用に考慮し、手すりは図3-3-3に示すように2段式(80～85cm、60～65cm)とし、利き手、昇降方向に応じて左右どちらでも利用できるように配慮し、両側に連続して設置する。

なお、手すりは、外径4cm程度とし壁面から5cm程度離して設置することが望ましい。また、傾斜路の終端部から水平区間へ60cm程度(高齢者の平均的な1歩幅)延長し円滑に利用者を誘導できるようにすることが望ましい。

手すりの端部では、点字によってその傾斜路の方向や現在位置等を案内し、視覚障害者の円滑な移動を図る。なお、点字にはその内容を文字で併記することが望ましい。

また、端部の処理は、下方に滑らかに屈曲させるなどして、衣服の引っかかりを防止するとともに、その箇所が終端部であることが認識できるようにする。(図9-3-2参照)

(4) 路面

- 1) 路面は平たんで滑りにくく、かつ水はけの良い仕上げとする。
- 2) 傾斜路のこう配部分は、その接道する歩道等、通路の部分又は踊り場との色の輝度比が大きいこと等により当該こう配部分を容易に識別できるものとする。ただし、色の組合せによっては認識しづらい場合も想定されるため、沿道住民・利用者の意見が反映されるよう留意して決定するものとする。
- 3) 積雪寒冷地においてはロードヒーティング等の防雪及び凍結防止設備を設置するものとする。

車いす使用者等は、凹凸による振動、雨天時のスリップ、水はね等が円滑な通行の支障となるため、傾斜路における踏面の表面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとしなければならない。

こう配部分は、それに接道する歩道等、通路の部分又は踊り場の色との輝度比が大きいこと(2.0程度の輝度比を確保)等により当該こう配部分を弱視者が容易に識別できるものとする。ただし、色の組合せによっては認識しづらい場合も想定されるため、沿道住民・利用者の意見が反映されるよう留意して決定するものとする。

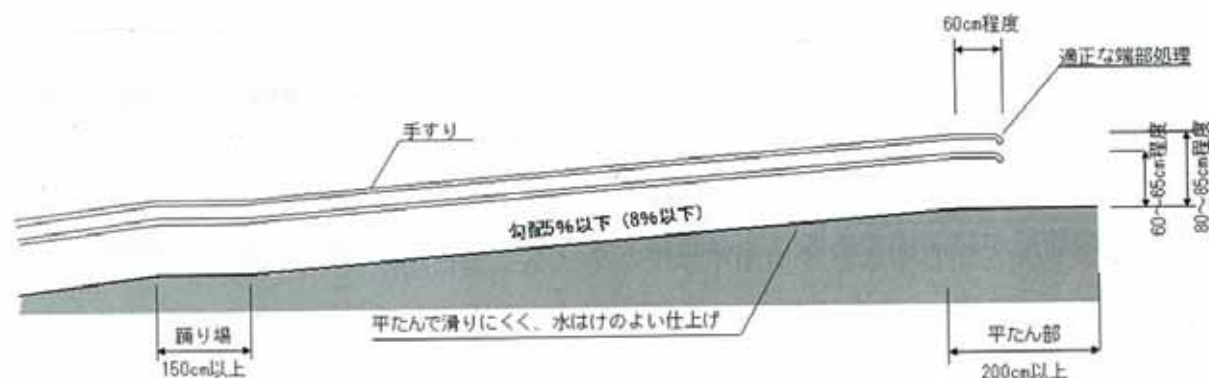
(5) その他

- 1) 傾斜路の両側には 35cm 程度の立ち上がり部、及びさくその他これに類する工作物を設ける。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。
- 2) 高欄は路面から高さ 1.1m 程度の高さとし、落下等の危険のない構造とする。また、笠木の幅は 10cm 以上とすることが望ましい。
- 3) 傾斜路の始終部には、2 m 以上の水平部を設けることが望ましい。

傾斜路の両側には 35cm 程度の立ち上がり部を設け、車いすの飛出し、杖の滑落、物品の落下、雨水の流下等を防止すると同時に、斜路の端部であることを認識可能な構造とする必要がある。

歩行が不安定な高齢者や障害者、子供の乗り越え等を考慮すると高欄の高さは 1 m 以上必要であり、自転車の利用がある場合は、自転車利用者の転落を防止するための高さとして 1.1～1.2m 程度必要である。笠木の幅は 10cm 以上とし、物などが置かれないように曲面にするなどの工夫を行うことが望ましい。

傾斜路の始終部は、車いす使用者同士の横断方向のすれ違いを考慮し 2 m 以上の水平部を設けることが望ましい。



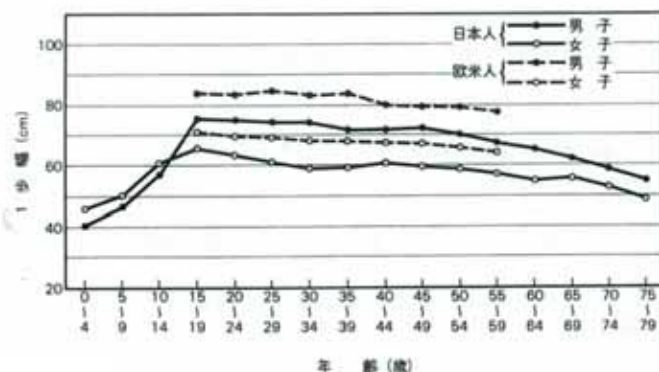
出典：『道路の移動円滑化整備ガイドライン』 国土技術研究センター

図 10-1 傾斜路の側面

< 参考：手すりの設置について >

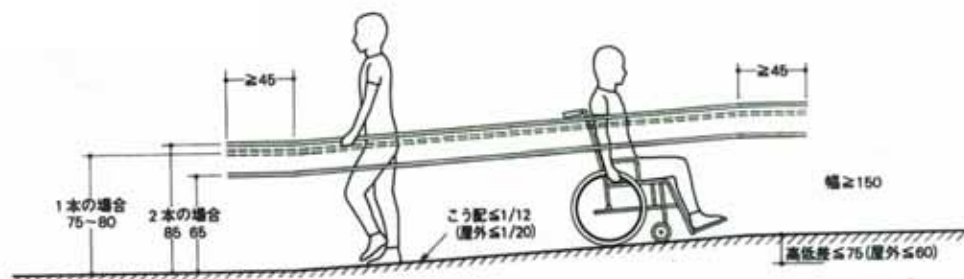
・国の移動円滑化ガイドライン

- ・高齢者（65歳以上）の歩幅が60cm程度であること、特に階段を下りる場合は手すりにより大きな力を掛けるため、階段等端部において始めて両足が水平部に着く状況でも手すりを利用できるように、手すりの水平区間を60cmとする。
- ・手すりの高さは、既存の都道府県マニュアルを参考に80～85cm、60～65cmの二段式、壁との隙間は5cm程度とし、端部は下方に滑らかに曲げる等して処理するものとする。



参考資料：『建築設計資料集成』日本建築学会編

図 10-2 年齢と歩幅の関係



参考資料：『建築設計資料集成』日本建築学会編

図 10-3 手すりの高さ

・手すりの設置について

東京都など各都道府県の福祉のまちづくりマニュアル等において、階段、傾斜路、通路等の設置する手すりは二段式とし、その高さは60～65cm、80～85cmとされている。

（参考：「東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル」東京都、他）

・手すりとの関係、端部について

- ・壁との関係；壁との隙間は、5～6cmとし、手すりの下側で支持する。
- ・端部；端部は下方又は壁面方向に曲げる。

（参考：「福祉インフラ整備ガイドライン」監修 建設大臣官房技術調査室）

1 1 階段

<ガイドライン>

a) 階段の構造

自動車駐車場に設置する階段の構造は、本ガイドライン P 77 ~ 80 の<参考>を参照するものとする。

<解説>

a) 階段の構造

駐車場に設ける階段の構造は、高齢者、障害者等の移動の円滑化を図るために必要な構造とするため、本ガイドライン P 77 ~ 80 の<参考>に示す、立体横断施設に設ける階段の構造を参照するものとする。

<参考：国の移動円滑化 G L 「階段」の記載事項>

(1) 形式

- 1) 階段は、踏み幅が一定のものとする。回り階段やらせん階段は、踏み幅が一定でなく踏み外しによる転倒等の危険性が高いことから設置しないことが望ましい。
- 2) 自転車の通行を考慮する場合は、斜路付き階段を設けることが望ましい。

図 11-1 に示す直階段や折れ階段のように、一定の踏み幅による階段であれば転倒の危険性は小さいものと考えられる。一方、回り階段や螺旋階段は踏み幅が一定でないため踏み外し等の危険が高く、視覚障害者が方向感覚を損なうこと等が考えられるため、これらの階段は設置しないこととする。

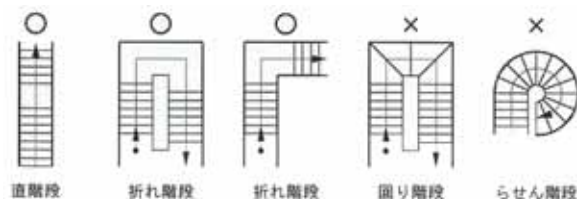


図 11-1 階段の形式と評価 出典：『道路の移動円滑化整備ガイドライン』国土技術研究センター

(2) 幅員

- 1) 有効幅員は 1.5m 以上とする。
- 2) 斜路付き階段の有効幅員は、上記幅員に斜路部分幅員 0.6m を加えた 2.1m 以上とする。

階段の有効幅員は高齢者、障害者等（車いす使用者や松葉杖使用者等、階段を利用困難な人を除く。）がすれ違える最小幅として 1.5m（75cm×2）以上とする。また、地下横断歩道の場合は、上記幅員の他、排水・照明施設のための余裕幅として両側に 0.5mを確保する必要がある。

なお、排水施設は、杖等の支障とならないように可能な限りグレーチングの空隙を小さくすることや、滑りづらさ等にも配慮が必要である。

また、立体横断施設技術基準では、自転車の通行を考慮して斜路付き階段を設置する場合、その斜路部分の幅員は 0.6m を標準としている。



出典：『道路の移動円滑化整備ガイドライン』 国土技術研究センター

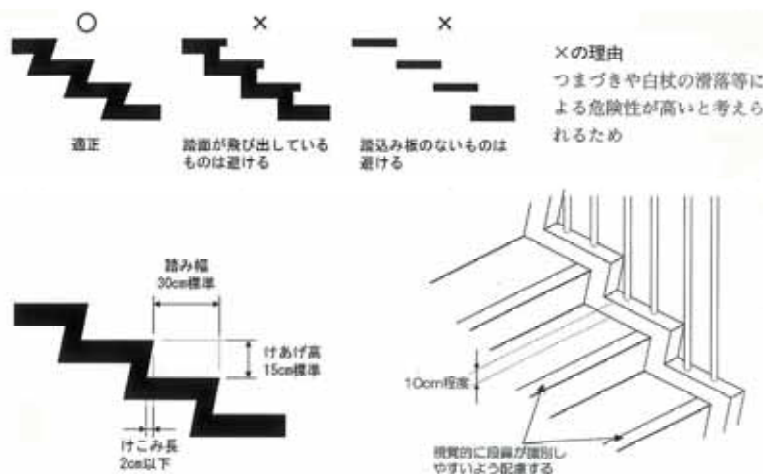
写真 11-1 有効幅員の確保された斜路付き階段の例(川崎市ハローブリッジ)

(3) こう配、けあげ高、及び踏み面

- 1) 階段は、こう配 50%、けあげ高 15cm、踏み幅 30cm を標準とする。
- 2) 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。けこみを設ける場合はその長さを 2cm 以下とする。

階段のこう配、けあげ高、踏み幅、及びけこみは、立体横断施設技術基準に準じることとする。階段の段鼻により、下肢の不自由な人や舗装具を使用している人が、上る際につまずきやすくなるため、段鼻の突き出しをなくすことによりつまずきにくい構造としなければならない。

階段の構造について図 11-1-3 に示す。



出典：『道路の移動円滑化整備ガイドライン』 国土技術研究センター

図 11-2 階段の構造と評価

(4) 踊り場

- 1) 階段の高さが3 mを超える場合においては、その途中に踊り場を設ける。
- 2) 踊り場の踏み幅は、直階段の場合にあっては1.2 m以上とし、その他の場合にあっては当該階段の幅員の値以上とする。
- 3) 折れ階段の踊り場等で進行方向の見通しが悪い箇所については、鏡を設置することが望ましい。

高さ3 mを超える高さの階段の場合は、高齢者等が昇降途中に休憩できるように、階段の途中に踊り場を設ける。横断歩道橋の場合は、その必要高さから少なくとも1箇所以上の踊り場が必要となる。

地下横断歩道に接続する折れ階段の踊り場等や、階段と通路、傾斜路との接続部等において進行方向の見通しが悪い箇所では、鏡を設置することが望ましい。

(5) 手すり

- 1) 階段には、高さが80～85cm、60～65cm程度である二段の手すりを両側に連続して設けることとする。なお、手すりの外径は4 cm程度とし、壁面から5 cm程度離して設置することが望ましい。
- 2) 手すりは、階段の終端部から水平区間へ60cm程度延長し、利用者の昇降、誘導が円滑になるようにすることが望ましい。
- 3) 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とする。また、手すりの端部は衣服の引っかかり等がないよう処理する。
- 4) 手すりの端部にはり付ける点字は、その内容を文字で併記するのが望ましい。
- 5) 斜路付き階段の斜路部分を幅員端部に設けた場合は、手すりの利用に支障があるため、幅員中央に手すりを設けることが望ましい。

高齢者、障害者等の利用に考慮し、手すりは図11-3に示すように二段式(80～85cm、60～65cm)とし、利き手、昇降方向に応じて左右どちらでも利用できるように配慮し、両側に連続して設置する。

なお、手すりは、図9-3-2に示すように外径4 cm程度とし、壁面から5 cm程度離して設置することが望ましい。また、階段の終端部から水平区間へ60cm程度(高齢者の平均的な1歩幅)延長することが望ましい。

手すりの端部では、点字によってその通路の方向や現在位置等を案内し視覚障害者の円滑な移動を図る。なお、点字にはその内容を文字で併記することが望ましい。

また、端部の処理は、図11-3のように下方に滑らかに屈曲させるなどして、衣服の引っかかりを防止するとともに、その箇所が終端部であることが認識できるようにする。

斜路付き階段の斜路部分を幅員端部に設けた場合、手すりの利用に支障があるため、幅員中央に手すりを設けることを検討する。



図 11-3 手すりの設置事例

(6) 路面

- 1) 路面は、平たんで、滑りにくく、かつ水はけの良い仕上げとする。
- 2) 路面の端部とその周囲の部分及び斜路付き階段の斜路部分との色の輝度比が大きいこと等により段を容易に識別できるものとする。ただし、色の組合せによっては認識しづらい場合も想定されるため、沿道住民・利用者の意見が反映されるよう留意して決定するものとする。
- 3) 積雪寒冷地においてはロードヒーティング等の防雪施設を設置するものとする。
- 4) 斜路付き階段の斜路部分の路面は、「10 傾斜路<参考>(4)路面」と同様のものとすることが望ましい。

雨天時のスリップ、水はね等が円滑な通行の支障となるため、階段における踏み面の表面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとしなければならない。

弱視者等は、踏み面の色がすべて同じであると階段を上から見た場合に段の識別が困難である。よって、踏み面の端部は2.0程度の輝度比を確保するなどして明確にする必要がある。ただし、色の組合せによっては認識しづらい場合も想定されるため、沿道住民・利用者の意見が反映されるよう留意して決定するものとする。

また、斜路付き階段の斜路部分は、本ガイドライン「10 傾斜路 <参考>(4)路面」と同様のものとする。

(7) その他

- 1) 階段の両側には10cm程度の立ち上がり部、及びさくその他これに類する工作物を設ける。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。
- 2) 高欄は路面から高さ1m以上の高さとし、危険のない構造としなければならない。笠木の幅は10cm以上とすることが望ましい。

階段の両側には10cm程度の立ち上がり部を設け、杖の滑落、物品の落下、雨水の流下等を防止すると同時に、階段の端部であることを認識できるようにする。

歩行が不安定な高齢者や障害者、子供の乗り越え等を考慮し高欄の高さは1m以上にするとともに、笠木の幅は10cm以上として物などが置かれないように曲面にするなどの工夫を行う。

12 屋根

< ガイドライン >

a) 屋根の設置

建物付属の屋外駐車場に設けられる障害者用駐車スペース、障害者用停車スペース、および当該施設から歩行者（車いす使用者）の出入口に至る通路のうち1以上の移動円滑化された通路には、連続的に庇などの屋根を設ける。

b) 屋根の高さ

障害者用駐車スペース、障害者用停車スペースの屋根の高さは、2.8m以上確保することが望ましい。

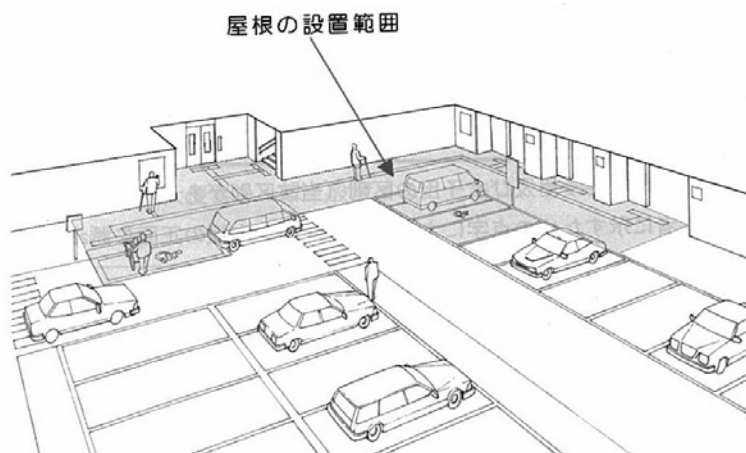
< 解説 >

屋根の設置

屋外の自動車駐車場の障害者用駐車施設、障害者用停車施設及び「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」第25条に規定する通路（歩行者の出入口から障害者用駐車施設に至る通路のうち1以上の移動円滑化された通路）には、障害者が、雨水にぬれずに利用できるとともに、積雪により当該施設が利用困難となるのを避けるため、屋根を設けるものとする。

また、屋根は、その機能を十分に発揮するために連続的に設ける必要がある。

なお、屋根を設ける際には、屋根の柱が乗降用スペース及び通路の幅員を侵さないよう配慮する必要がある。



出典：『道路の移動円滑化整備ガイドライン』国土技術研究センター

図 12-1 屋根を連続的に設置した例

屋根の高さ

障害者用駐車スペース、障害者用停車スペースの屋根の高さは、福祉車両の車体全高約 2.5m に 0.3m 程度の余裕を見込んで、2.8m 以上確保することが望ましい。

なお、福祉車両の車体全高約 2.5m は、『道路の移動円滑化整備ガイドライン』における、福祉車両メーカーへのヒアリング結果（車体全高の最高値：2.535m）を基準にしている。



写真 12-1 障害者用駐車スペースにおける屋根(庇)の設置例

< 参考：福祉車両の諸元 >

(国の移動円滑化 G L より)

福祉車両についてのメーカーヒアリング結果 (5 社)

- ・ 車体全長の最高値：5,055 mm
- ・ 後部乗降を行う車両の後方突出幅の最高値：1,850 mm
- ・ 車体の全長 + 後方突出幅の最高値：6,840 mm
- ・ 車体全高の最高値：2,535 mm

注) ただし、この値は最高値であり、実際はこれよりかなり小さい車両もある。

13 便所

13-1 設置

< ガイドライン >

a) 多機能トイレの設置

トイレを設置する場合は、車いす使用者、乳幼児を連れた人など、誰もが円滑に利用できるトイレ（以下、「多機能トイレ」）を1以上（男女別の区分がある場合は、それぞれ1以上）設ける。

その際、利用者の動線、利用方法を想定して整備を行う。

b) 多機能トイレの複数設置

男女別に便所を設置せず、健常者の利用も前提とした「多機能トイレ」を、複数設置することも望ましい。

c) 簡易型多機能トイレの設置

多機能トイレとは別に、多機能トイレほどは広くないが、一般の便房よりも広い「簡易型多機能トイレ」を設置することも望ましい。

d) 多機能トイレへの大きめのおむつ交換台の設置

多機能トイレには、高齢者、障害者、乳幼児のおむつ交換が可能な、大きめのおむつ交換台を設置する。（トイレの仕様は、国の移動円滑化整備ガイドラインを参照）。

< 解説 >

a) 多機能トイレの設置

車いす使用者などの障害者はもとより、高齢者、妊婦、乳幼児を連れた人など、誰もが円滑に利用できるトイレ（以下、「多機能トイレ」）を1以上（男女別の区分がある場合は、それぞれ1以上）設ける。

多機能トイレは、手動車いす使用の方向転換を考慮して、最低でも奥行き2m、幅2mの広さを確保することが望ましい。

ただし、整備水準の数値や仕様を形式的に適用するのではなく、利用者の動線、利用方法を想定して整備を行う必要がある。

なお、トイレ用のスペースとして、便房を1つしか確保できない場合は、多機能トイレとして整備する。

b) 多機能トイレの複数設置

一般的に、駐車場の便所は利用の集中が少ないことから、便所の構造や利用頻度を考慮して、男女別に便所を設置するよりも、健常者を含めて誰もが利用できる「多機能トイレ」を、複数設置することも望ましい方法である。

< 参考：国の移動円滑化GL「障害者用便所・便房（1）概説」の記載事項 >

以下の国の移動円滑化GLにおける「障害者用便所・便房」は、本ガイドラインにおける「多機能トイレ」と読み替えるものとする。

障害者用駐車施設を設ける際に便所を設ける場合は、そのうち1以上の便所は、車いす使用者その他の高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房（以下「障害者用便房」という。）が設けられている便所、あるいは車いす使用者その他の高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所（以下「障害者用便所」という。）とするものとする。

障害者用駐車施設を設ける際に便所を設ける場合は、高齢者や障害者等の利用に配慮し、以下のいずれかに適合する便所を、障害者が利用しやすい場所に1以上設けるものとする。また、その他の階においても、障害者の利用を考慮して、必要に応じて設置を検討することが望ましい。

車いす使用者その他の高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房（障害者用便房）を要する便所

車いす使用者その他の高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所（障害者用便所）

障害者用便房を設ける場合は、便所（男子用及び女子用の区別がある場合は、それぞれの便所）内に1以上設けるものとする。

に規定する便所は、一般のその他の便所と独立して設けられた便所であり、便所の広さ等の規定は、に規定する便房と同様のものであることが必要である。

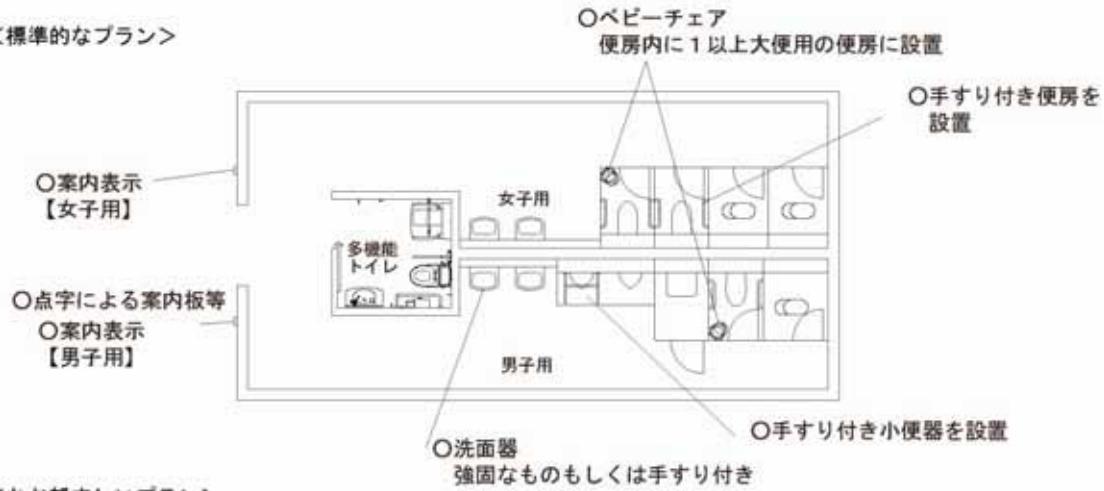
また、スペースがあまりない場合においても便器に移乗でき一人で用の足せる車いす使用者を主に対象とする施設（以下「簡易型多機能便房」という。）を、男子用及び女子用便所それぞれに設置することが望ましい。

障害者用便所を設ける場合は、男女共用のものを1以上設けるか、男女別にそれぞれ1以上設けることが望ましいが、異性による介助を考慮すると、男女共用のものを設けることが望ましい。また、男女共用のものを2以上設ける場合は、右利き、左利きの車いす使用者の車いすから便器への移乗を考慮したものとするなどの配慮をすることが望ましい。

また、障害者用便房・便所としては、高齢者、障害者にとってより使いやすいものとするとともに、乳幼児を連れた者等の使用にも配慮した多機能なものとするものとする。

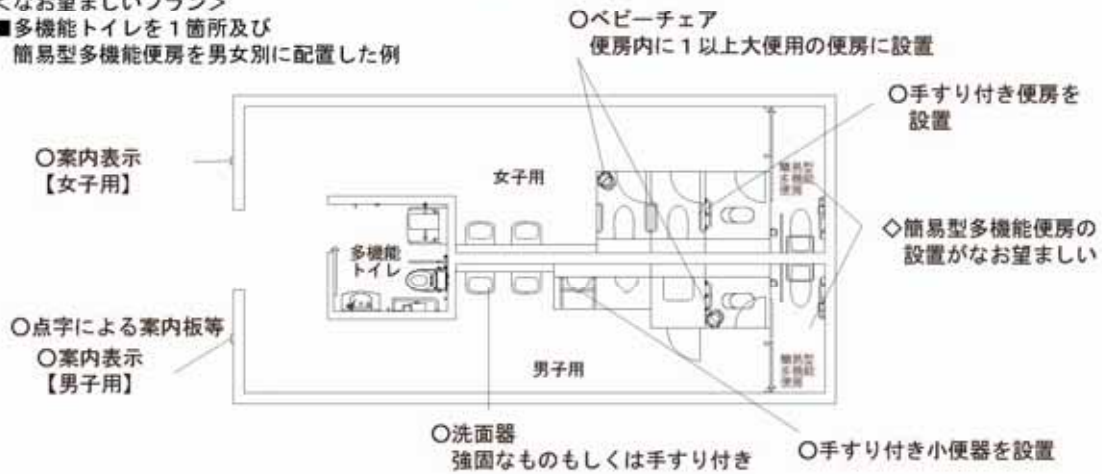
参考 トイレの配置例

<標準的なプラン>

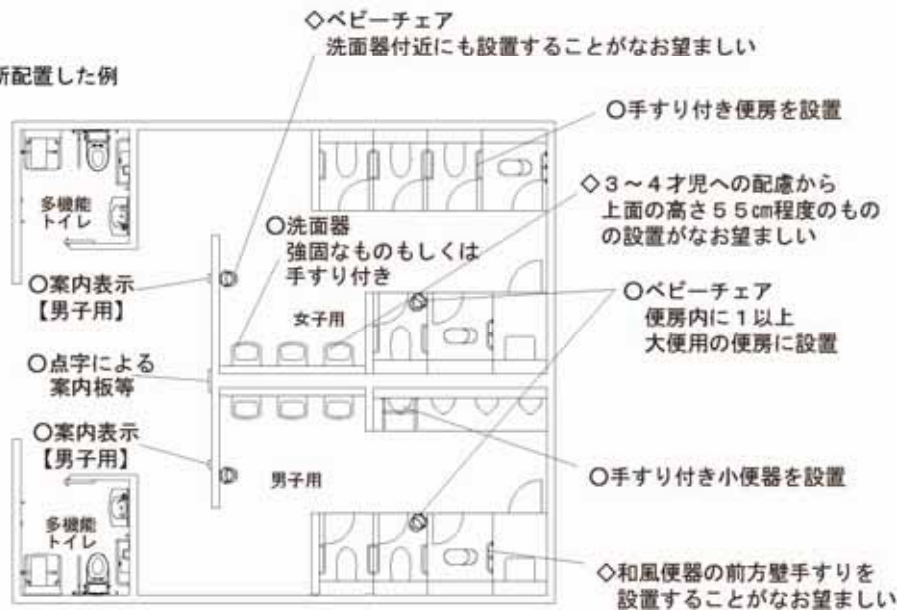


<なお望ましいプラン>

■多機能トイレを1箇所及び簡易型多機能便房を男女別に配置した例



■多機能トイレを2箇所配置した例



出典：『公共交通機関旅客施設の移動円滑化ガイドライン』 交通エコロジー・モビリティ財団

図 13-1-1 便所の配置例

c) 簡易型多機能トイレの設置

一般の便房であっても、奥行き方向の長さを拡張することで、小型の車いすの利用、乳幼児の世話など、多機能な利用が可能となり、多機能トイレの利用者のニーズに、一部応じることが可能となる。

したがって、多機能トイレほどは広くはないが、一般の便房より奥行き方向に広い便房を「簡易型多機能トイレ」として、可能な限り設置することが望ましい。

なお、簡易型多機能トイレは、『公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン』における「簡易型多機能便房」の基準にもとづき、以下の規模とすることが望ましい。

・正面から入る場合

標準的な手動車いす（全長約 110 cm、全幅約 65 cmを想定）で利用可能なスペースとする場合

奥行き 190cm 以上 × 幅 90 cm以上のスペース、有効幅 80cm 以上の出入口を確保

・側面から入る場合

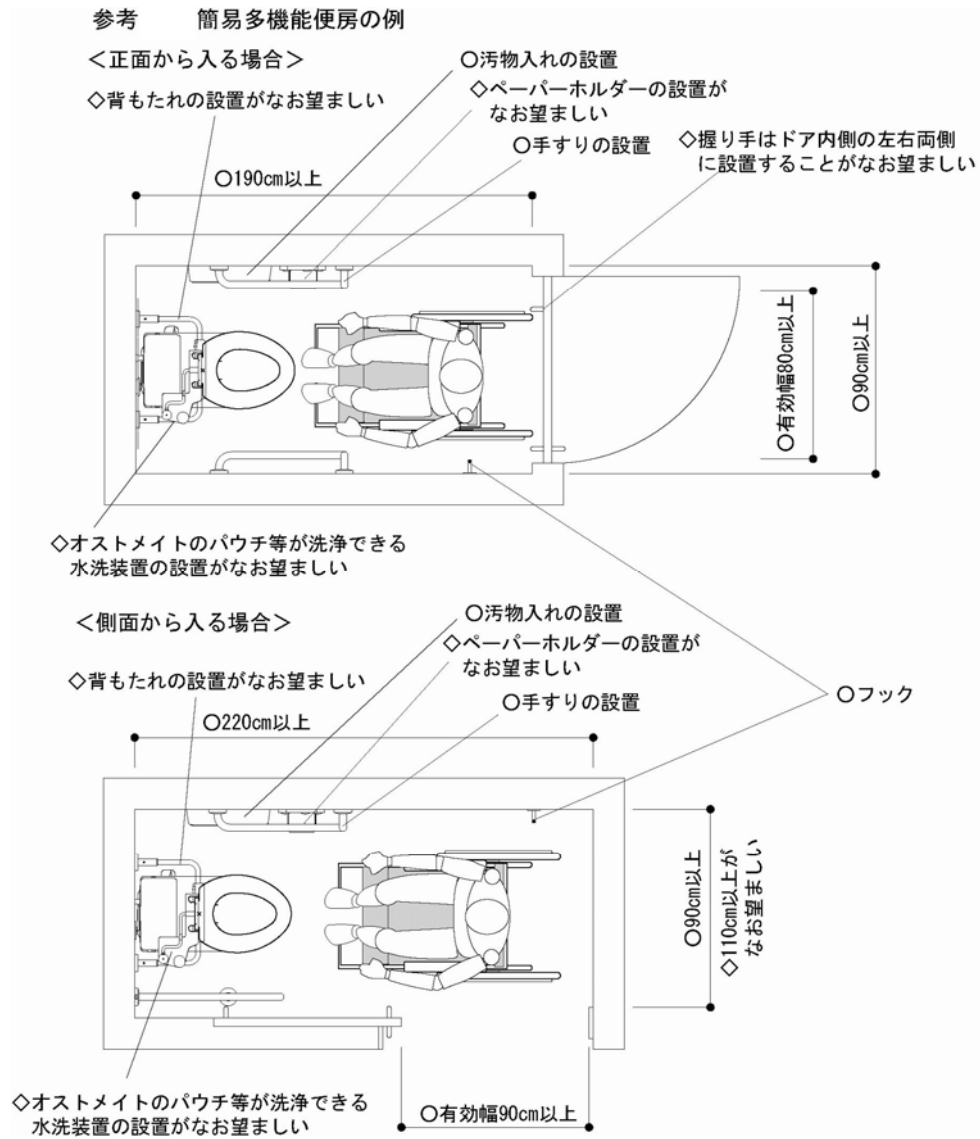
小型の手動車いす（全長約 85 cm、全幅約 60 cmを想定）で利用可能なスペースとする場合

奥行き 220cm 以上 × 幅 90 cm以上のスペース、有効幅 90cm 以上の出入口を確保

標準的な手動車いす（全長約 110 cm、全幅約 65 cmを想定）で利用可能なスペースとする場合

奥行き 220cm 以上 × 幅 110 cm以上のスペース、有効幅 90cm 以上の出入口を確保

この他、腰掛け式便器の設置、便器の形状は車いすのフットレストがあたることで使用時の障害とならないこと、手すりの設置、便器に腰かけたままの状態と便器に移乗しない状態の双方から操作できる水洗装置（水洗装置のスイッチについては手かざし式センサーか操作しやすい押しボタン式、靴べら式などとする）、非常用通報装置、汚物入れの装置、フックの装置（位置・形状については立位者、車いす使用者の顔面に危険がないとともに車いすに座った状態で使用できること）及び便房の床、出入り口に段差を設けないことを規定している。



出典：『公共交通機関旅客施設の移動円滑化ガイドライン』 交通エコロジー・モビリティ財団

図 13-1-2 簡易型多機能トイレの設計基準の例

< 関連法令・条例等 >

・都福まち条例基準-8

不特定かつ多数の者が利用する便所を設ける場合は、車いす使用者、高齢者、妊婦、乳幼児を連れた者等だれでもが円滑に利用することができる便房（以下この表において「だれでもトイレ」という。）又はだれでもトイレを有する便所を1以上（男子用及び女子用の区分があるときは、それぞれ1以上）設けることとし、次に定める構造とすること。

- （1）だれでもトイレの出入口の有効幅は85センチメートル以上とすること。ただし、構造上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。
- （2）出入口に戸を設ける場合は、当該戸は、車いす使用者が円滑に開閉して通過できる構造とすること。
- （3）車いす使用者が円滑に利用でき、使用後は、回転して退出できる空間を確保すること。ただし、床面積の合計が1000平米メートル以下の施設については、車いす使用者が利用できる空間を確保した便房とすること。
- （4）だれでもトイレには、腰掛け便座、手すり等を適切に配置すること。
- （5）床面には、高齢者、障害者等の通行の支障となる段差を設けないこと。
- （6）床の表面は、滑りにくい仕上げとすること
- （7）一般用の便所に近接し、分かりやすく利用しやすい位置に設けること。
- （8）出入口には、だれでもが使用できる旨を表示すること。

・都福まち条例基準-12

不特定多数の者が利用する場所（だれでもトイレを有する便所を含む。）を設ける場合は、1以上（男子用及び女子用の区分があるときは、それぞれ1以上）を次に定める構造とすること。

- （1）ベビーチェア等乳幼児を座らせることができる施設を設けた便房を1以上設けること。
- （2）ベビーベッド等乳幼児のおむつ換えができる設備を1以上設けること。ただし、他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。
- （3）ベビーチェア等乳幼児を座らせることができる施設又はベビーベッド等乳幼児のおむつ換えができる設備を設けた便房及び便所の出入口には、その旨の表示を行うこと。

d) 多機能トイレへの大きめのおむつ交換台の設置

多機能トイレには、高齢者、障害者、乳幼児のおむつ交換が可能な、大きめのおむつ交換台を設置する。

トイレの仕様は、国の移動円滑化整備ガイドラインを参照する。



写真 13-1-1 大人も利用できる大きめのシートが併設された多機能トイレの例

< 参考：国の移動円滑化 G L 「一般の便所（２）～（７）」の記載事項 >

（２） 案内表示

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る）並びに便所の構造を視覚障害者に示すための点字による案内板や、案内板の正面に誘導する視覚障害者誘導用ブロックなどの設備を設けるものとする。

視覚障害者の円滑な利用を図るため、便所の出入口付近のわかりやすい位置に、男子用及び女子用の区別並びに便所の構造を、点字による案内板等で表示する。点字による案内板等は、床から中心までの高さが 140 c m から 150 c m となる位置に設置するものとする。

また、視覚障害者を安全かつ円滑に便所まで誘導するため、点字による案内板等の正面まで誘導する視覚障害者誘導用ブロックを設置するものとする。

（３） 床仕上げ

便所の床の表面は、ぬれた状態でも滑りにくい仕上げとする。

便所の床の表面は、ぬれた状態でも滑りにくい仕上げとするとともに、床面には、高齢者、障害者等の通行の支障となる段差を設けないようにする。

また、排水溝などを設ける必要がある場合には配置を考慮するとともに、グレーチングの目を格子状に狭く（1 c m 程度）することなどに配慮する。

(4) 男子用小便器

男子用小便器を設ける場合は、床置き式小便器または低リップの壁掛け式小便器を1以上設置するとともに、当該便器には、手すりを設けるものとする。

便所内に男子用小便器を設ける場合は、高齢者、障害者等、特に腰の曲がった高齢者が利用可能とするため、床置き式小便器または低リップ（リップ高 35 cm 以下が望ましい）の壁掛け式小便器を1以上設置するものとする。また、杖使用者等の肢体不自由者等の立位保持を支援するため、当該便器には、手すりを設けるものとする。

なお、小便器の設置にあたっては、できるだけ入口に近い位置に設置することが望ましい。

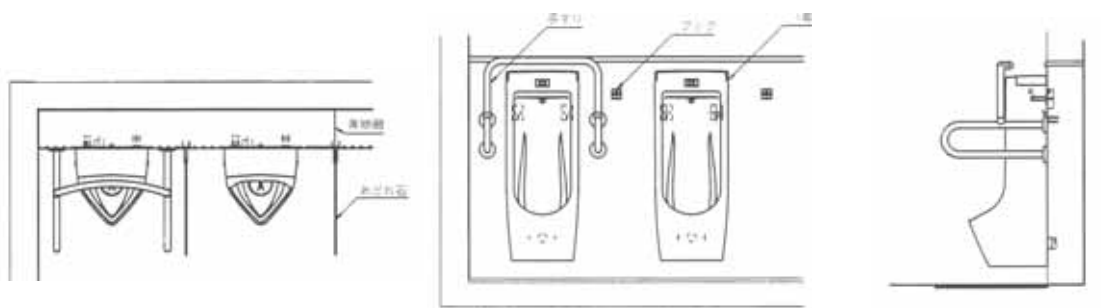


図 13-1-3 小便器の手すり例

(5) 大便器

便所内には、腰掛け式大便器を1以上設置するとともに、その便房の便器周辺には、手すりを設けるものとする。

便所内には、腰掛け式大便器を1以上設置した上で、高齢者、障害者等の利用の利便を図るため、その便房の便器周辺には垂直、水平に手すりを設けるものとする。

なお、和式便器を設置する場合は、その前方の壁に垂直、水平に手すりを設置することが望ましい。

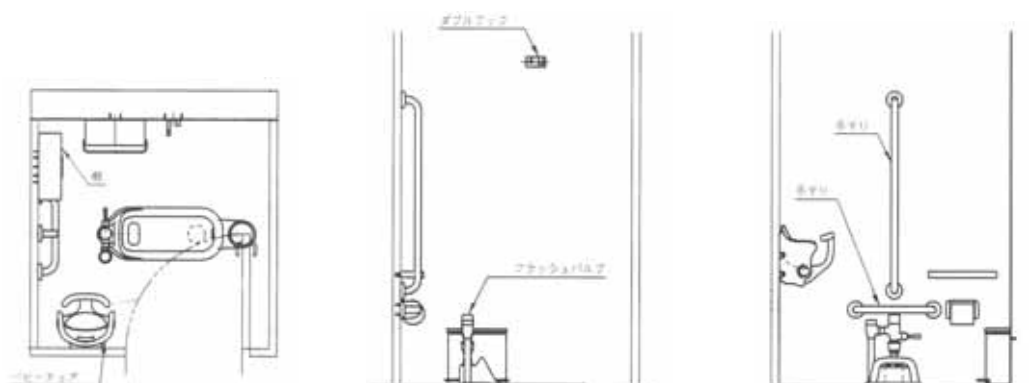


図 13-1-4 和式便器の手すり例

(6) 洗面器

洗面器は、もたれかかった時に耐えうる強固なものとするか、もしくは手すりを設けたものを 1 以上設置するものとする。

なお、スペースに余裕がある場合には複数の便房に設置し、洗面所付近にも設置することが望ましい。

便所に設置する洗面器は、もたれかかった時に耐えうる強固なものとするか、もしくは手すりを設けたものを 1 以上設置するものとする。 また 3 ～ 4 才児程度の幼児の利用に配慮し、洗面器の上面の高さを 55 cm 程度とする洗面器を設置することが望ましい。

(7) 乳児用施設

便所内には、ベビーチェアを 1 以上、大使用の便房内に設置することが望ましい。

乳児連れの人の利用を考慮し、便所内に 1 以上、男女別を設けるときはそれぞれに 1 以上、大使用の便房内にベビーチェアを設置するものとする。

なお、スペースに余裕がある場合には複数の便房に設置し、洗面所付近にも設置することが望ましい。

< 参考：国の移動円滑化G L「身体障害者用便所・便房（2）～（4）」の記載事項 >

国の移動円滑化G Lにおける「身体障害者用便所・便房」は、本ガイドラインにおける「多機能トイレ」と読み替えるものとする。

（2） 障害者用便房を設ける便所の構造

1） 通路

多機能トイレを設ける便所と通路との間に設ける通路は、「6 通路」に規定する通路の構造とする。

多機能トイレを設ける便所までの経路については、移動円滑化が図られている必要があるため、多機能トイレを設ける便所と通路との間に設ける通路は、「6 通路」に定める構造とするものとする。

2） 出入口

有効幅

便所の出入口の有効幅は、90 c m以上が望ましく、最低でも 80 c m以上を確保するものとする。

出入口の有効幅は、車いす使用者が通過可能な最低幅である、80 c m以上を確保するものとするが、車いす使用者の余裕のある通過を可能とするため、可能な場合は 90 c m以上が望ましい。

段

便所の出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けないものとする。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りではない。

便所の出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けないものとする。ただし、既設施設において段がある場合など、段をなくすることが困難な場合には、「10 傾斜路」に基づく傾斜路による対応も可能であることとした。

案内標識

便所の出入口には、車いす使用者その他の高齢者、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案内標識を設けるものとする。

高齢者、障害者等が、当該施設の使用を認識できるようにするため、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示す案内標識を設けるものとする。

戸の構造

便所の出入口に戸を設ける場合、当該戸の有効幅は、90 c mが望ましく、最低でも 80 c m 以上を確保するものとする。

また、戸の構造は、車いす使用者その他の高齢者、障害者等の円滑な通過を確保するため、高齢者、障害者等が容易に開閉できる構造とするものとする。

便所の出入口に戸を設ける場合、戸の有効幅は、車いす使用者が通過可能な最低幅である 80 c m 以上を確保するものとするが、車いす使用者の余裕のある通過を可能とするため、可能な場合は 90 c m 以上確保することが望ましい。

戸の構造は、上肢不自由者等の障害者に配慮し、電動式引き戸または軽い力で操作のできる手動式引き戸とし、手動式の場合は、車いす等出入する場合に十分な時間を確保できるようにするため、自動的に戻らないタイプとするものとする。また、握り手は棒状ハンドル式のものとし、ドアの内側の左右両側に設置することが望ましい。

戸の鍵は、指の動きが不自由な人でも容易に施錠できる構造のものとし、非常時に外から開錠できるようにするものとする。

ドア開閉盤は、電動式ドアの場合車いす使用者が中に入り切ってから操作できるようドアから 70 c m 以上離れた位置に設置し、高さは 100 c m 程度とするとともに、戸の外側には、使用中であることを表示する装置を設置するものとする。

3) 広さ

便所の出入口から多機能トイレ等まで、車いす使用者等障害者の円滑な利用に適した広さを確保すること。

障害者等が出入口から入り、便房、洗面器を利用するのに十分な広さを確保するものとする。

(3) 障害者用便房の構造

1) 出入口

多機能トイレの便房の出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けないものとする。

2) 案内標識

多機能トイレの便房の出入口付近には、当該便房が、車いす使用者その他高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房（多機能トイレ）である旨を表示するものとする。

障害者用便房の出入口付近には、高齢者、身体障害等が、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（多機能トイレ）であることを認識できるようにするため、その旨を表示する案内標識を設けるものとする。

3) 便器および手すり

多機能トイレには、腰掛便座及び手すりを設置するものとする。

多機能トイレには、足腰が弱く、立ったり座ったりの動作が困難な高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするため、腰掛便座及び手すりを設置する。

便座の形状は、車いすのフットレストがあたることで使用時の障害になりにくいものとし、便蓋は設けず、背後に背もたれを設ける。便座の高さは40～45cmとし、便器に前向きに座る場合も考慮して、その妨げになる器具等がないように配慮する。

手すりは、取り付けを堅固とし、腐食しにくい素材で、握りやすいものにするとともに、壁と手すりの間隔は握った手が入るように5.0cm以上とする。手すりの位置は、便器に沿った壁面側はL字型に設置し、もう一方は、車いすを便器と平行に寄り付けて移乗する場合等を考慮し、十分な強度を持った可動式とする。可動式手すりの長さは、移乗の際に握りやすく、かつアプローチの邪魔にならないよう、便器先端と同程度とする。手すりの高さは65～70cmとし、左右の間隔は70～75cmとする。

4) 水洗器具

水洗装置

多機能トイレには、オストメイトのパウチやしびんの洗浄ができる水洗装置を設置するものとする。

多機能トイレの便房には、オストメイトのパウチやしびんの洗浄ができる水洗装置を設置するものとし、その水洗装置としては、パウチの洗浄や様々な汚れ物洗いに、汚物流しを設置することが望ましい。また、汚物流しを設置場合には、オストメイトがペーパー等で腹部を拭う場合を考慮し、温水が出る設備を設けることが望ましい。

水洗スイッチ

水洗スイッチは、便器に腰掛けたままの状態と、便器の回りで車いすから便器に移乗しない状態の双方から操作できるように設置することが望ましい。

多機能トイレの便房の水洗スイッチは、便器に腰掛けたままの状態と、便器の回りで車いすから便器に移乗しない状態の双方から操作できるように設置するものとし、手かざしセンサー式または操作しやすい押しボタン式、靴べら式などとする。手かざしセンサーが使いにくい人もいることから、手かざしセンサー式とする場合には押しボタン、手動式レバーハンドル等を併設するものとする。

洗面器

洗面器は、車いすから便器へ前方、側方から移乗する際に支障とならない位置、形状のものとする。

多機能トイレの便房の洗面器は、車いすから便器へ前方、側方から移乗する際に支障とならない位置、形状のものとする。

洗面器の形状は、車いすでの使用に配慮し、洗面器の下に床上 60 c m 移乗の高さを確保し、洗面器上面の標準的高さを 80 c m 以下とするとともに、寄りかかる場合を考慮し、十分な取付強度を持たせるものとする。

蛇口は、上肢不自由者のためにもセンサー式、レバー式などとする。また、おむつ交換やオストメイトがペーパー等で腹部を拭う場合を考慮し、温水が出る設備を設けることが望ましい。温水設備の設置にあたっては、車いすでの接近に障害とならないよう配慮することが望ましい。

小型手洗い器

小型手洗い器は便座に腰掛けたままで使用できる位置に設けることが望ましい。

小型手洗い器は便座に腰掛けたままで使用できる位置に設けることが望ましく、蛇口は操作が容易なセンサー式、押しボタン式などが望ましい。

5) 出入口の有効幅や戸の構造

多機能トイレの便房の出入口の有効幅、出入口の戸の構造については、多機能トイレの便房を設ける便所の基準の規定を準用するものとする。

多機能トイレの便房の出入口の有効幅、出入口の戸の構造については、「(2) 障害者用便房を設ける便所の構造」の規定を準用するものとする。

6) 障害者用便房の大きさ

障害者用便房の大きさは、手動車いすの方向転換を考慮して、標準奥行き 200 c m × 幅 200 c mを確保するものとする。

多機能トイレの便房の大きさは、手動車いすの方向転換を考慮して、標準奥行き 200 c m × 幅 200 c mを確保するものとする。また、新設の場合等スペースが十分取れる場合は、電動車いすで便器へ移乗するための方向転換を考慮して、220 c m × 幅 220 c mを確保するものとする。

7) その他の付属器具

ペーパーホルダー

ペーパーホルダーは、便器に腰掛けたままの状態と、便器の回りで車いすから便器に移乗しない状態の双方から使用できるように設置するものとする。

障害者用便房には、ペーパーホルダーを、便器に腰掛けたままの状態と、便器の回りで車いすから便器に移乗しない状態の双方から使用できるように設置するものとする。また、上肢不自由者等に配慮して、片手で紙が切れるものとする。

フック

荷物を掛けることのできるフックを設置する。

多機能トイレの便房には、オストメイトや様々な器具の使用者に配慮して、荷物を掛けることのできるフックを設置するものとする。フックは、立位者、車いす使用者の顔面に危険のない形状、位置とするとともに、1 以上は車いすに座った状態で使用できるものとする。また、手荷物を置ける棚などのスペースも設置する。

汚物入れ

汚物入れは、大きくかつ手の届く範囲に設置できるものとする。

多機能トイレの便房には、パウチ、オムツも捨てることを考慮した大きさの汚物入れを設置するものとする。

鏡

洗面器前面の鏡は、低い位置から設置され十分な長さを持った平面鏡とするものとする。また、洗面器前面の鏡とは別に、全身の映る姿見を設置することが望ましい。

多機能トイレの便房には、鏡は車いすでも立位でも使用できるよう、低い位置から設置され十分な長さを持った平面鏡とするものとする。

また、オストメイト等の身づくろいへの対応として、洗面器前面の鏡とは別に、全身の映る姿見を設置することが望ましい。

おむつ交換シート

乳児のおむつ換え用に乳児用おむつ交換シートを設置するものとする。但し、一般トイレに男女別に設置してある場合はこの限りではない。

多機能トイレの便房には、乳児のおむつ替え用に乳幼児おむつ交換シートを設置するものとする。但し、一般トイレに男女別に設置してある場合はこの限りではない。

また、重度障害者のおむつ替え用等に、折りたたみ式のおむつ交換シートを設置することが望ましい。その場合、畳み忘れであっても、車いすでの出入が可能となるよう、車いすに乗ったままでも畳める構造、位置とすることが望ましい。

通報装置

便器に腰掛けた状態、車いすから便器に移乗しない状態、床に転倒した状態のいずれかからも操作できるように通報装置を設置することが望ましい。

多機能トイレには、便器に腰掛けた状態、車いすから便器に移乗しない状態、床に転倒した状態のいずれかからも操作できるように通報装置を設置することが望ましい。

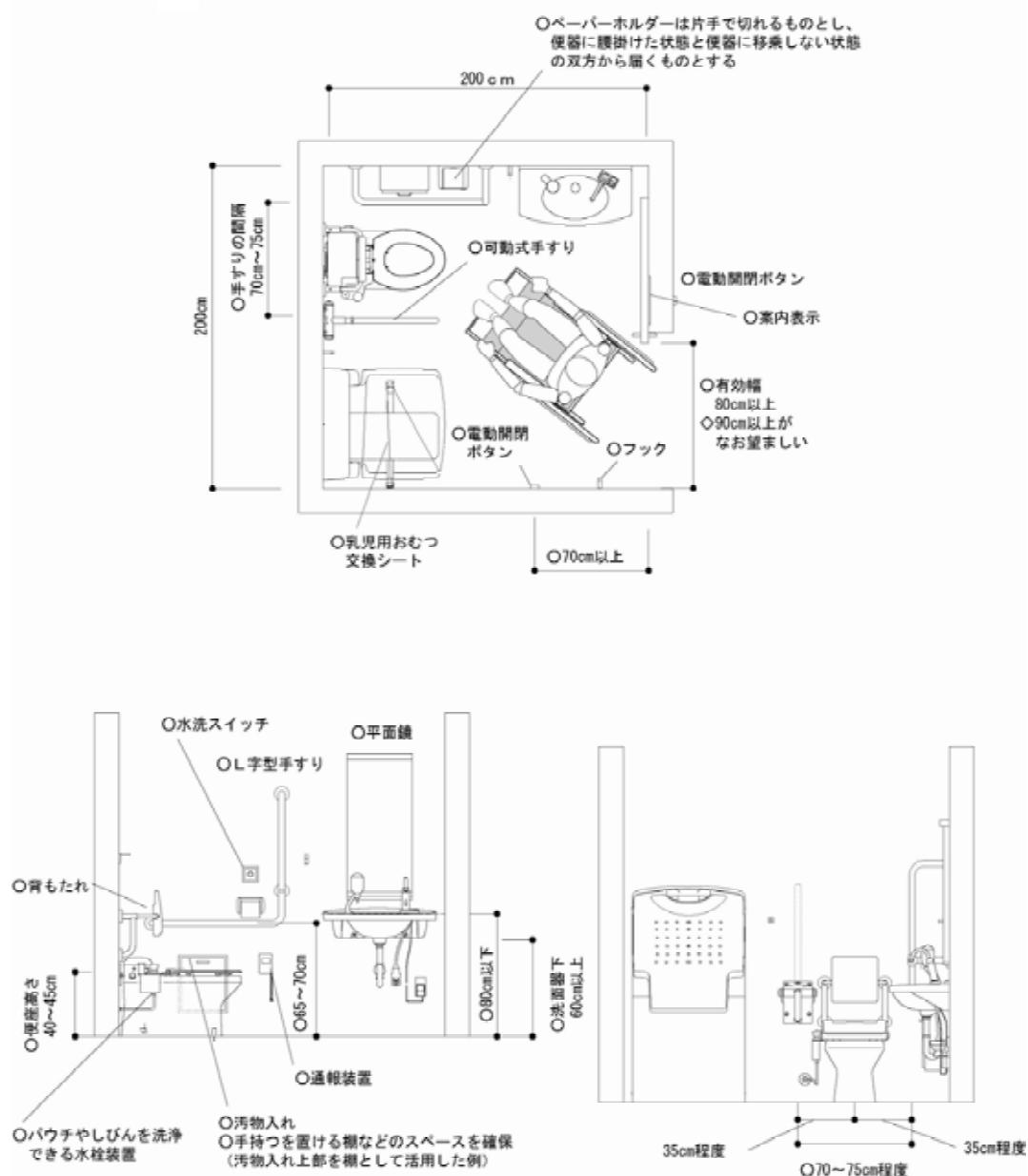
通報装置を設置する場合は、音、光等で押したことが確認できる機能の付与や、展示等により視覚障害者が呼び出しボタンであることが認識できるものとする。また、水洗スイッチ等の装置と区別できるよう形状等に配慮するとともに、指の動きが不自由な人でも容易に使用できる形状とすることが望ましい。

8) 床仕上げ

便房の床の表面は、ぬれた状態でも滑りにくい仕上げとする。

障害者用の便房の床の表面は、一般の便所と同様に、ぬれた状態でも滑りにくい仕上げとするとともに、床面には、高齢者、障害者等の通行の支障となる段差を設けないようにする。

また、排水溝などを設ける必要がある場合には、視覚障害者や肢体不自由者等にとって危険にならないように、配置を考慮することが望ましい。



出典：『公共交通機関旅客施設の移動円滑化ガイドライン』交通エコロジー・モビリティ財団

図 13-1-5 障害者用便房の例<標準的なプラン>

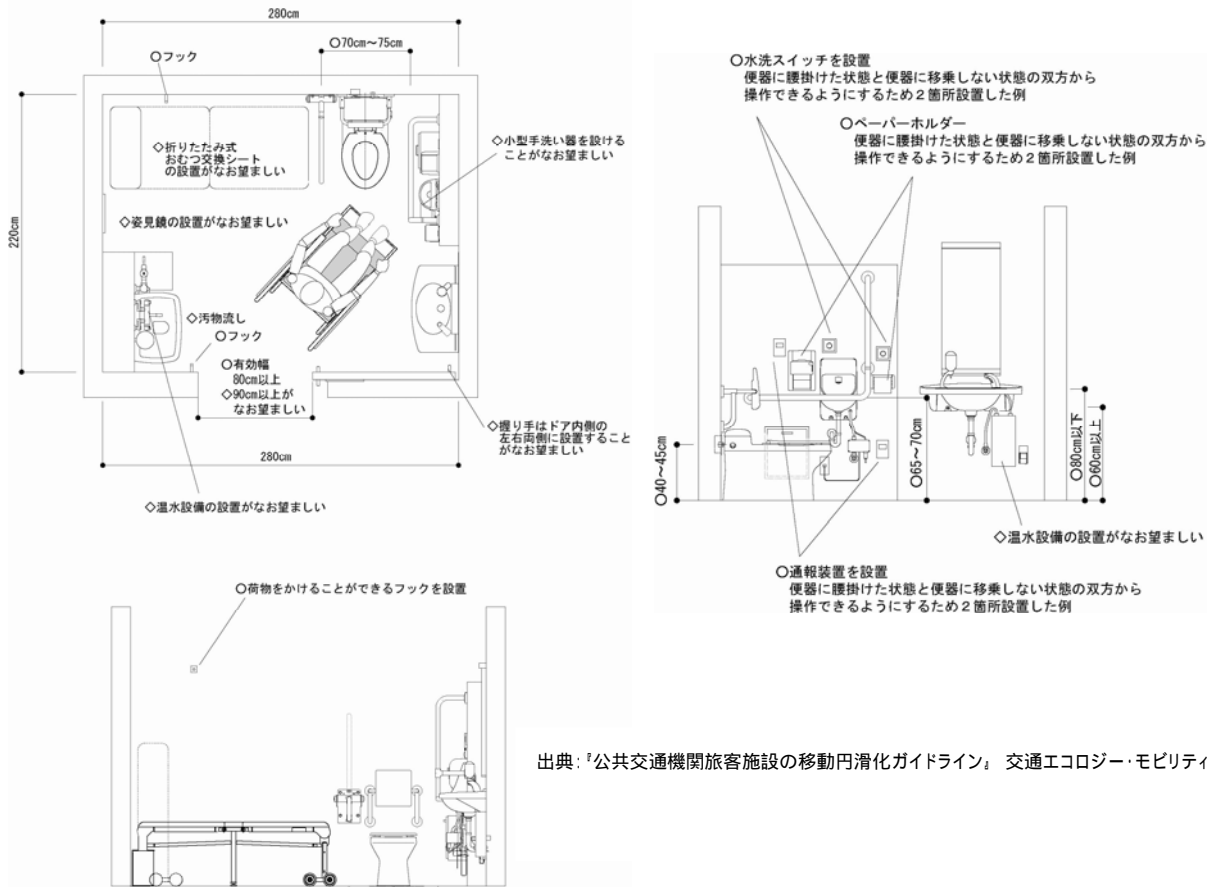
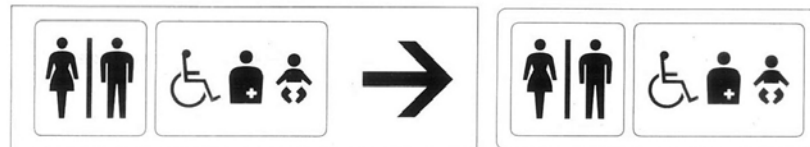


図 13-1-6 障害者用便房の例<な望ましいプラン>

○位置サイン



○誘導サイン



出典:『公共交通機関旅客施設の移動円滑化ガイドライン』 交通エコロジー・モビリティ財団

図 13-1-7 障害者用便所の案内標識の例<標準的なプラン>

(4) 障害者用便所の構造

障害者用便所の構造は、障害者用便房を設ける便所及び障害者用便房の次の構造に準じるものとする。

便所に接続する通路の構造

出入口の有効幅・通路

出入口の戸の有効幅・構造

広さ

案内標識

便器及び手すり

水洗器具

障害者用便所の構造は、「(2)障害者用便房を設ける便所の構造」の通路、出入口、広さ、及び、「(3)障害者用便房の構造」の出入口・案内標識・便器及び手すり、水洗器具等の規定を準用するものとする。

1 4 防犯施設

犯罪にあう危険が無く、利用者の誰もが安心・安全に駐車場を利用できることもユニバーサルデザインと考えられる。

駐車場の防犯対策には「対象物の強化」「接近の制御」「監視性の確保」「領域性の強化」の4つの基本的な考え方がある。この4つを組み合わせることで防犯性を高めることが大切である。

14 - 1 対象物の強化

< ガイドライン >

a) 壁面の色彩

犯罪防止の観点から、壁面を明るい色彩にするなど、駐車場全体を明るいイメージに保つことが望ましい。

b) 死角への配慮

駐車場を設計する際は、死角が生じないように、柱や壁などの配置を可能な限り考慮する。やむを得ず死角となる場所には、ミラー等を設置する。

c) 犯罪の誘発要因の除去

場内清掃や雑草の除去などの環境整備によって、犯罪の誘発要因を除去することが望ましい。

< 解説 >

a) 壁面の色彩

防犯上の観点から、壁面を明るい色彩にするなど、駐車場全体を明るいイメージに保つことも望ましい。



写真 14-1-1 壁面の色彩例

b) 死角への配慮

駐車場を設計する際は、防犯上の観点から、見通しをよくして死角が生じないように、柱や壁などの配置を可能な限り考慮する。やむを得ず死角となる場所には、防犯用のミラー等を設置する。



写真 14-1-2 死角対策用の防犯ミラーの設置例

c) 犯罪の誘発要因の除去

場内にごみが散乱していたり、雑草がのび放題になっていると、利用者の快適性を損なうだけでなく、犯罪の誘発要因ともなりかねない。そのため、場内清掃、雑草の除去などの環境整備を行うことが望ましい。

14 - 2 接近の制御

< ガイドライン >

a) センサー付きライト

センサー付きライトを設置して、不審者の接近を抑制することが望ましい。

b) 緊急連絡用のブザーやインターホンの設置

緊急連絡用のブザーやインターホンを設置する。精算機に設置されている連絡用インターホン等を併用することも考慮する。

c) 回転灯

回転灯を設置して不審者を寄せ付けないようにすることが望ましい。

< 解説 >

a) センサー付きライト

センサー付きライトを設置して、不審者の接近を抑制することが望ましい。

b) 緊急連絡用のブザーやインターホンの設置

犯罪、事故などの非常時の際に、利用者が駐車場職員等に緊急に連絡できるように緊急連絡用のブザーやインターホンを設置する。その際、設置コスト削減の観点から、精算機に設置されている連絡用インターホンなどを併用することも考慮する。



呼び出しボタン

写真 14-2-1 精算機の呼び出しボタンを緊急連絡用と併用する例

c) 回転灯

回転灯を設置して不審者を寄せ付けないようにすることが望ましい。

14-3 監視性の確保

< ガイドライン >

a) 監視

駐車場職員等が、管理室等から駐車場内を常に監視する。

b) 巡回警備

駐車場職員等が、適宜、巡回警備を行う。

c) 防犯カメラの設置

防犯カメラを設置するとともに、防犯カメラが作動していることや巡回警備を強化している旨を告知する表示を多数設置する。

d) 見通しの確保

駐車場全体の見通しの確保に配慮する。

駐車場周辺に植栽を行う場合は、計画段階から見通しに配慮して、配置や樹種の選定を行う。また、適宜点検するとともに、必要に応じて剪定等の樹木管理を行うことが望ましい。

e) 照明（P63 参照）

照明は照度基準以上とすることが望ましい。

< 解説 >

a) 監視

駐車場職員等が常駐する駐車場の場合は、管理室等から駐車場内を常に監視する。

b) 巡回警備

駐車場職員等が常駐する駐車場の場合は、管理室等から駐車場内を常に監視するとともに、適宜、巡回警備を行う。

防犯マニュアルや点検表等を作成し、適宜駐車場職員等を研修することが望ましい。

また、管轄警察署等と情報交換を行い、防犯に関する情報を共有化することも望ましい。



写真 14-3-1 公社職員の巡回例

c) 防犯カメラの設置

防犯カメラを、車路、駐車スペース、出入口、精算機などに設置する。

d) 見通しの確保

駐車場全体の見通しの確保に配慮する。

駐車場周辺に植栽を行う場合は、計画段階から見通しに配慮して、配置や樹種の選定を行う。

例えば、視線の高さよりも上に樹冠のある高木や視線よりも低い樹種を選定することや、視線を連続して遮らない配置などを考慮する。

また、植栽の時点では問題がなくても、生長に伴い枝葉が繁茂して、見通しを悪くする可能性があるため、適宜点検するとともに、必要に応じて剪定等の樹木管理を行うことが望ましい。

e) 照明

駐車場の照明の明るさを確保することで、犯罪の抑止が期待できる。

そのため「駐車場設計・施工指針」の基準を妥当と判断し、その照度基準以上とすることが望ましい。(P 63 < 参考 : 関連するその他の基準 > を参照)

14-4 領域性の明確化

< ガイドライン >

a) フェンス

フェンスは、できる限り見通しのよいものとして、1.8m以上の高さを確保する。

b) 警告表示

不法侵入者に対する立ち入り禁止の看板や、防犯カメラが作動していることや巡回警備を強化している旨を告知する表示を多数設置する。

c) ゲート（門扉）

無断駐車防止のため、バー式のゲートなどを設置することが望ましい。

< 解説 >

a) フェンス

フェンスはできる限り見通しのよいものとして、1.8m以上の高さにする。

b) 警告表示

不法侵入者に対する立ち入り禁止の看板や、防犯カメラが作動していることや巡回警備を強化している旨を告知する表示を多数設置する。



図 14-4-1 警告告知例



出典：『駐車場セキュリティガイド』（（社）日本防犯設備協会）

写真 14-4-1 警告告示の設置例

c) ゲート（門扉）

無断駐車防止のため、バー式のゲートなどを設置することが望ましい。

また、営業時間外はゲート（門扉）によって出入りを制限することが望ましい。

15 維持管理

15-1 点検・維持・修繕

<ガイドライン>

a) 点検・維持・修繕

駐車場職員等は、駐車場が常に移動円滑化の図られた状態に保つという観点から、各施設について、適宜、点検・維持・修繕に努めるものとする。

<解説>

a) 点検、維持、修繕等

移動円滑化が図られた場合においても、施設等が使用されることにより、その機能を十分に発揮できなくなるため、駐車場職員等は、適宜移動円滑化が図られているかについて、点検・維持・修繕に努めることが必要である。

例えば、以下の項目などの点検が必要である。

<点検項目例>

点検項目例	説明
舗装のタイルが破損していないか？	車いす利用者や高齢者にとっては通行しにくく、転倒の原因ともなる。
休憩所やベンチ、手すりがある場合は、汚れていないか？	利用者が快適に利用できるような管理が必要である。
照明が切れていたり、暗くなっていないか？	十分な照度が確保されていないと、場内が見えにくだけでなく、犯罪の誘発要因ともなる。
緊急用ブザーは故障していないか？	故障していると緊急時に使えないため、定期的な点検が必要である。
フェンスは破損していないか？	フェンスが破損していると、犯罪の誘発要因ともなる。
看板が汚れたり、壊れたりしていないか？	看板が汚れたり、壊れたりしていると、見えづらくなり、必要な情報が伝わらないこともある。

15-2 ユニバーサルサービス

利用者が直面する問題や困りごとに迅速に応えるなど、配慮が行き届いた「おもてなし」は誰にとっても気持ちのよいものである。

ハード面だけでなく、コミュニケーションや人的支援などソフト面にも、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れることが重要である。そのような、利用者に対して「おもてなし」の心を持って接する公平なサービスは、社会全般で普及が求められている。

あらゆる利用者の立場に立ったサービスを提供するためには、利用者本人の意思を尊重し、その人の状態（障害の特性、高齢者、妊婦など）や習慣に応じて、コミュニケーションや誘導の方法を適切に選ぶことが求められる。

<ガイドライン>

a) 案内・誘導

駐車場職員等は、障害者等に対して、障害者用駐車スペース・停車スペースへの案内・誘導を行うことが望ましい。

b) 監視

駐車場職員等が、管理室等から当該駐車場内（特に障害者用駐車スペース周辺）を常に監視できることが望ましい。

c) 接遇

駐車場職員等は、おもてなしの心をもって利用者に接する。その際、利用者本人の意思を尊重し、その人の状態や習慣に応じて適切に接する。

駐車場職員等を対象に、障害者等の案内・誘導など、接遇に関する研修を継続的に実施することが望ましい。

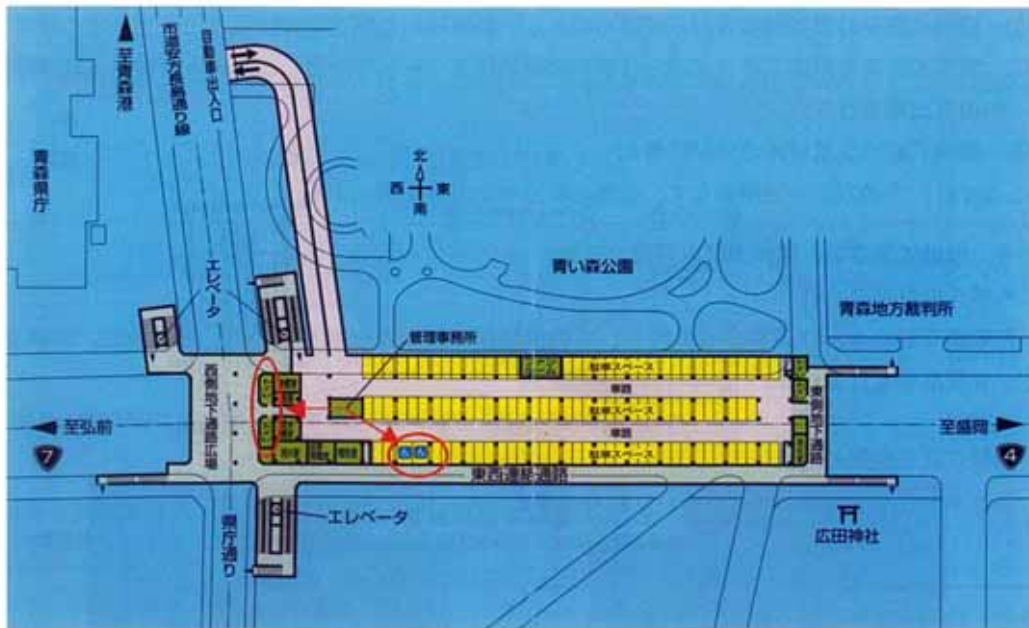
<解説>

a) 案内・誘導

駐車場職員等は、障害者用駐車スペース及び障害者用停車スペースにおいて、健常者等の利用を抑制するとともに、障害者の円滑な利用を促進するために、職員等による案内・誘導を行うことが望ましい。

b) 監視

駐車場においては、駐車場職員等が、管理室等から当該駐車場内（特に障害者用駐車スペース周辺）が常に監視できるようにすることが望ましい。



出典：『道路の移動円滑化整備ガイドライン』国土技術研究センター

図 15-2-1 障害者用駐車施設・トイレ等が監視できる位置に管理室等を設置
(長島地下駐車場 青森市)

c) 接遇

「ユニバーサルサービス」は意識と知識があれば、今日から誰にでもできるサービスであることを十分認識し、駐車場職員等は、おもてなしの心をもって利用者に接する。その際、利用者本人の意思を尊重し、その人の状態（障害の特性、高齢者、妊婦など）や習慣に応じて適切に接する。

そのため、駐車場職員等を対象に、以下のような点について接遇に関する研修を継続的に実施することが望ましい。

- ・ 高齢者や障害者を先入観で捉えて、はじめから弱者として対応するのではなく、利用者の意思を重視して手伝いをする
- ・ 障害の特性に応じた接遇方法(例えば視覚障害者を誘導する場合は、まず相手に声をかけて、自分の肩や肘に掴まってもらって、半歩先を歩くことなど)
- ・ 障害者等への情報提供や障害者等が乗っている車の適切な誘導方法
- ・ 障害者用駐車スペースの料金割引に関して原則的に身体障害者手帳、戦傷病者手帳、愛の手帳（医療手帳）の提示を求めることにより確認するが、目視等により明らかな場合は特に確認を必要としないこと
- ・ 聴覚障害者とのコミュニケーションには、手話や筆談など様々な方法があること

16 障害者用駐車スペースの利用のルール

障害者用駐車スペースに一般の車が駐車し、障害者が必要な時に利用できなくなることが問題となっている。障害者用駐車スペースについては、看板等により一般の車が駐車しないよう促すことを基本とするが、障害者用駐車スペースが複数ある場合には、料金差による誘導や予約スペースを確保することなどを今後の検討課題とする。

<ガイドライン>

a) 看板等による誘導

障害者用駐車スペース、障害者用停車スペース、その他障害者用施設等を利用する必要のない人がそれらを利用しないよう、看板の設置により注意を促すことが望ましい。

また、ゆったり駐車スペースの利点を看板等により掲示して、障害者用駐車スペース等を利用する必要のない人が、ゆったり駐車スペースを利用するよう誘導することも望ましい。

b) 音声による誘導

障害者用駐車スペース等において、健常者の利用を抑制するよう、車をセンサーで感知し、音声によって注意を促すことも望ましい。

c) 予約用スペースの確保

障害者用駐車スペースには、予約可能なスペースを1以上設けることが望ましい。

d) 駐車場職員等によるチェック

障害者用駐車スペース等を利用する必要のない人が利用しないよう、駐車場職員等は、利用者の属性を確認することが望ましい。

e) 啓発活動

障害者用駐車スペース等において、健常者の利用を抑制するための啓発活動を行うことが望ましい。

<解説>

a) 看板等による注意書き

障害者用駐車スペース、障害者用停車スペース、その他障害者用施設等を利用する必要のない人がそれらを利用しないよう、看板等を設置して注意を促すことが望ましい。

また、たんに注意を促すだけでなく、看板等の案内標識によりゆったり駐車スペースの利点（乗降が楽、荷物の出し入れが楽など）を示して、障害者用駐車スペース等を利用する必要のない人が、ゆったり駐車スペースを利用するように誘導することが望ましい。

《障害者用駐車施設であることを強調して表示した事例》

日本道路公団のサービスエリア等での事例



日本道路公団では、障害者用駐車スペースを示す標示板に加え、上記の標示板を設置している。この表示板は、高速道路における、障害者用駐車施設の使われ方に一部問題があるため、一般の人の安易な使用の制限を目的に専用という表現で強調した事例である。

出典：『道路の移動円滑化整備ガイドライン』国土技術研究センター

図 16-1 障害者用駐車施設の表示板の例



この駐車スペースは、障害者用です。
健常者の方は使用しないでください。

This is the parking space for disabled persons.
Healthy persons are not allowed to use.

図 16-2 障害者用駐車スペースの注意書き看板の例

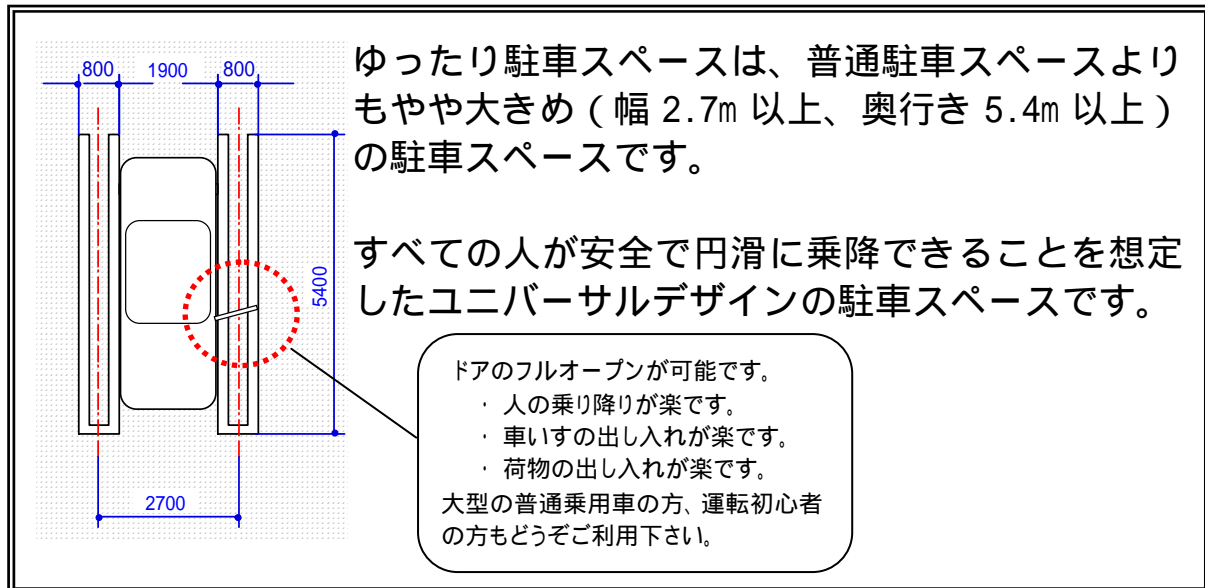
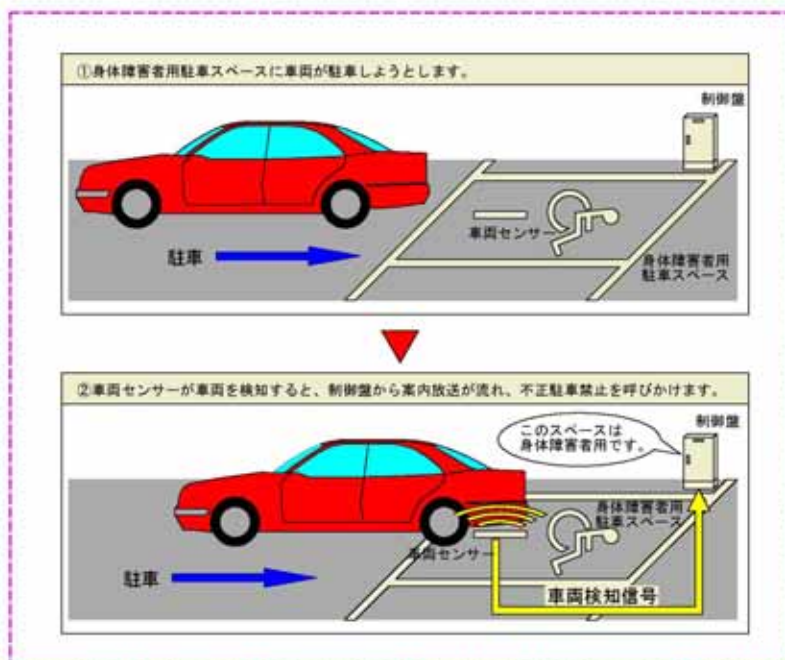


図 16-3 ゆったり駐車スペースの利用を促す看板の例

b) 音声による誘導

障害者用駐車スペース等において、健常者の利用を抑制するよう、車をセンサーで感知し、音声によって注意を促すことも望ましい。



(資料提供：アマノ株式会社)

図 16-4 障害者用駐車スペースの不正駐車防止システムの例

c) 予約用スペースの確保

障害者用駐車スペースを利用する必要がある人が確実に利用できるように、事前に予約可能な障害者用駐車スペースを、1以上設けることが望ましい。

なお、事前予約システムとしては、「駐車スペースの事前予約システム」(図1-3-1参照)が参考になる。

d) 駐車場職員等によるチェック

障害者用駐車スペース、障害者用停車スペース、その他障害者用施設等を利用する必要のない人がそれらを利用しないよう、管理者等は、利用者の妥当性の有無を視認すると同時に、障害者手帳の提示を求めるなど、必要に応じて利用者の属性を確認することが望ましい。

e) 啓発活動

障害者駐車スペース等において、健常者の利用を抑制するため、パンフレットやチラシを作成・配布して、利用者の啓発活動を行うことが望ましい。

一方で、心臓や腎臓など体の内部に疾患がある「内部障害者」は、外見では健常者と変わらないため、日常生活でさまざまな誤解を受けやすい。そのため、内部障害者も安心して駐車できるよう必要に応じて「ハート・プラス」を駐車場に設置することも望ましい。

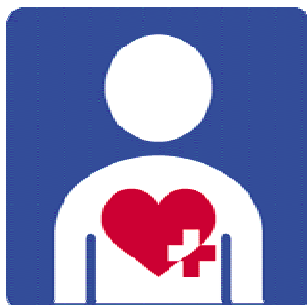


図 16-5 「ハート・プラス」マーク

< 参考：内部障害者の数 >

- ・ 国の身体障害者・児実態調査(2001年8月)では、身体障害者のうち、肢体不自由障害者は53.9%、視覚障害者9.3%、聴覚障害者は、10.7%(中途失聴者難聴者含む)、内部障害者は26.2%存在している。

1 7 U D 化の連続性・周辺との関係

< ガイドライン >

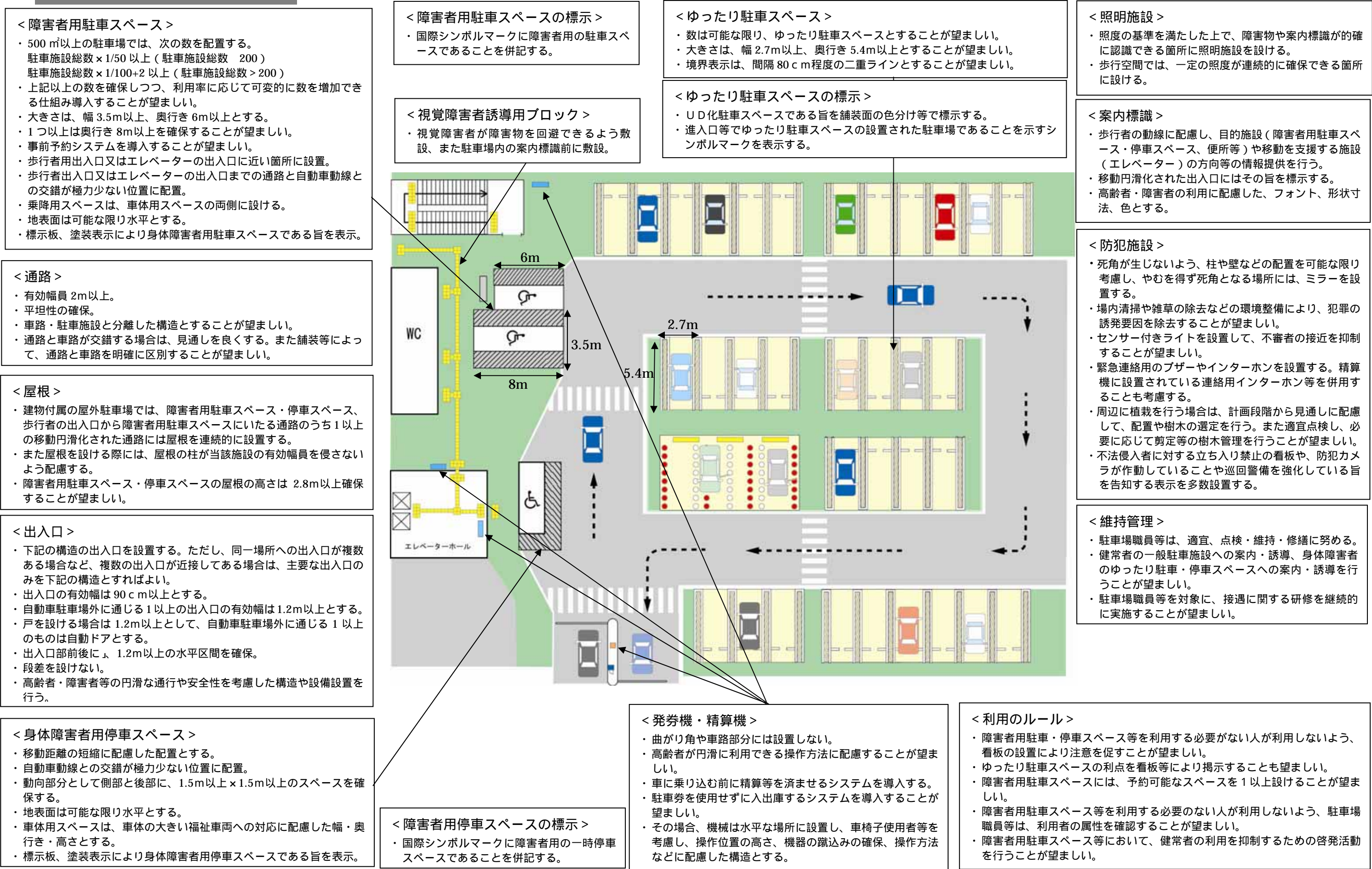
- a) 経路全体の U D 化
個別施設の U D 化に加えて、駐車場全体の U D の連続性を考慮して、経路全体の U D 化を図る。
- b) 景観への配慮
外壁の素材や色使い、周囲の景観や植栽等に配慮し、心地よい空間づくりを行う。
- c) 障害者用駐車スペースの増加
障害者用駐車スペースは、駐車場の近隣施設の特性に応じて、その数を増やすことが望ましい。(1-4-b を参照)
- d) 周辺関係者への働きかけ
駐車場へのアクセス、入庫・出庫に関わる一連の行動など、駐車場内外の関係も踏まえて U D 化を図ることが望ましい。その際、必要に応じて、駐車場周辺の関係者と協働で U D 化を進めるよう働きかけることが望ましい。

< 解説 >

- a) 経路全体の U D 化
個別施設の U D 化に加えて、駐車場全体の U D の連続性、関連性を考慮して、利用者の経路全体の U D 化を図る。
- b) 景観への配慮
外壁の素材や色使い、周囲の景観や植栽等に配慮し、心地よい空間づくりを行う。
- c) 障害者用駐車スペースの増加
障害者用駐車スペースの数については 1-4 で指針を示しているが、駐車場の近隣に障害者の利用頻度の高い施設がある場合など、近隣施設の特性に応じて、駐車スペースの数を増やすことが望ましい。
- d) 周辺関係者への働きかけ
駐車場の U D 化は、駐車場へのアクセス、入庫・出庫に関わる一連の行動など、駐車場内外の関係も踏まえて U D 化を図ることが望ましい。
その際、必要に応じて、駐車場周辺の関係者（道路管理者、交通管理者、地元町会、事業者等）と協働で U D 化を進めるよう働きかけることが望ましい。

18 標準仕様図（参考）

図中の整備内容は、あくまで参考例である。



駐車場のUD化に向けて

誰もが利用しやすい駐車場をつくるには、計画段階から利用者の声に耳を傾け、随時柔軟な改善を行うなど、実際に使う人の立場から作り上げていくプロセス（過程）が重要である。

また、時間の経過とともに取り巻く環境やニーズが変化し要求されるデザインも進化していく。これに対応するためには、スパイラルアップ(持続的改善)のしくみをつくることも必要である。

(注)

:特に優先的に配慮すべき事項

:配慮することが望ましい事項

1 持続的改善（スパイラルアップ）

<ガイドライン>

a) 持続的改善（スパイラルアップ）

UD化の企画段階から利用者の意見を取り入れるとともに、整備後もさまざまな機会に、利用者の意見を取り入れて改善を図っていく（スパイラルアップ）仕組みを導入し、駐車場のUD化を促進していく。

b) UD化の持続的な改善の流れ

駐車場管理者は、利用者の協力を得て、「UD評価」「UD評価のとりまとめ」「UDプランの作成」「改善行動」「UD評価」の一連の流れを、持続的に実施していく。

<解説>

a) 持続的改善（スパイラルアップ）

駐車場のUD化は、一定の水準を達成すれば良いというものではなく、常に利用者の視点に立って、誰もが利用しやすいデザインを追求していく必要がある。利用者の多様なニーズをすべて満たすデザインをつくり出すことは大変難しい取り組みであるが、少しでも実現に向けて努力し、より利用しやすいデザインに近づけていくことに価値がある。

そのため、完成までの一連のプロセスを重視するだけでなく、完成し、利用を開始した後も、常に利用者の評価を取り入れながら、検討を加えてより利用しやすいものに改善していく継続性が求められる。そこで、新設および既設駐車場のUD化を、「持続的改善（スパイラルアップ）」によって進めていく。

UD化の企画段階から利用者の意見を取り入れるとともに、整備後もさまざまな機会に、利用者の意見を取り入れて改善を図っていく仕組みを導入し、できる限りデザインに反映し駐車場のUD化を促進していく。

b) UD化の持続的な改善の流れ

駐車場管理者は、利用者の協力を得て、「UD評価」「UD評価のとりまとめ」「UDプランの作成」「改善行動」「UD評価」の一連の流れを、持続的に実施していく。

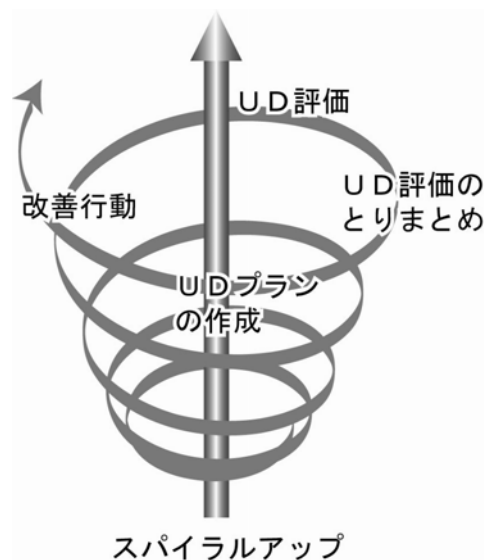


図 -1-1 UD化の持続的な改善の流れ

2 UD評価

2-1 UD評価の目的

<ガイドライン>

a) UD評価の目的

UD評価は、駐車場のハード面の空間・設備、ソフト面の管理・運営の両面から、駐車場のUD化の現状を把握し、UD化に向けた改善を図ることを目的とする。

b) UD評価の視点

駐車場UD化の評価の視点として、「公平（だれもが同じように）」、「簡単（容易に）」、「安全（危険なく）」、「機能（使い勝手よく）」、「快適（気持ちよく）」を重視する。

<解説>

a) UD評価の目的

UD評価は、駐車場（平面駐車場、立体駐車場）のUD化を、「持続的改善（スパイラルアップ）」によって進めるうえで基本となるものであり、駐車場のハード面の空間・設備、ソフト面の管理・運営の両面から、駐車場のUD化の現状を評価し、UD化に向けた改善を図ることを目的とする。

b) UD評価の視点

駐車場UD化の評価の視点として、都UDGLを踏まえ、以下の「5つの視点」を重視する。

- ・公平（だれもが同じように）： だれもが同じように駐車場を利用できる
- ・簡単（容易に）： 利用者の知識や能力、状況に関係なく、容易に駐車場を利用できる
- ・安全（危険なく）： 特別な注意を払わなくとも、危険なく駐車場を利用できる
- ・機能（使い勝手よく）： 使い勝手よく駐車場を利用できる
- ・快適（気持ちよく）： 気持ちよく駐車場を利用できる

2-2 UD評価の方法

<ガイドライン>

a) UD評価の実施主体

UD評価は、駐車場管理者が実施する。その際、利用者がUD評価に参加できるような機会を設けることが望ましい。

b) 利用者の選定

UD評価を行う利用者には、障害者を含める。障害者は、障害の多様性に応じて適切に選定することが望ましい。

c) 利用者ニーズの把握方法

利用者ニーズを把握する方法は、直接的な対話によるワークショップなどのほか、郵便や電子メールなどを利用したアンケートなども有効に活用することが望ましい。

d) UD度チェックリストの活用

UD評価には、駐車場利用者の一連の行動を考慮したUD度チェックリスト等を用いることが望ましい。

<解説>

a) UD評価の実施主体

UD評価は、駐車場管理者が実施する。その際、ワークショップを開催するなど、利用者がUD評価に参加できるような機会を設けることが望ましい。

b) 利用者の選定

UD評価を行う利用者には、障害者を含める。障害者は、車いす使用者（手動式、電動式の別にも配慮）など、障害の多様性に応じて適切に選定することが望ましい。

また、障害者以外にも、高齢者、乳幼児を連れた人などの参加にも配慮することが望ましい。

c) 利用者ニーズの把握方法

利用者のニーズを把握する方法は、ワークショップなど利用者との直接的な対話だけでなく、広報誌やホームページによる情報提供や呼びかけ、郵便や電子メールを利用したアンケートなども利用者ニーズの把握に有効である。

d) UD度チェックリストの活用

UD評価には、駐車場利用者の一連の行動（入出庫、車の乗り降り、場内外の移動、料金の精算、場内の誘導、施設・設備の利用）を考慮した「UD度チェックリスト」などを用いることが望ましい。



写真 -2-1 利用者参加型のワークショップによるUD評価の例

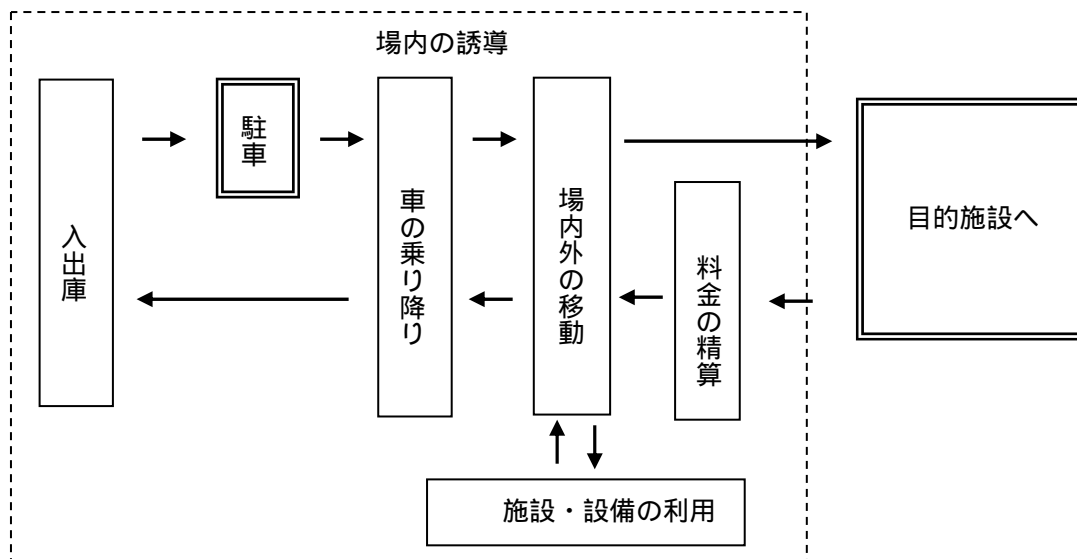


図 -2-1 駐車場利用者の一連の行動

表 -2-1 入出庫に関するUD度チェックリストの例

視点	動作	留意点	チェック欄(・ × ・)					参照
			公平	簡単	安全	機能	快適	
公平	入出庫	車いす使用者が利用できる 障害者用駐車スペース が設けられており、利用者の見やすい位置に案内・誘導標示がなされていますか？ また、いつでも駐車できるように複数設けられていますか？						1-3-a 1-4-a
簡単		だれもが利用しやすい「ゆったり駐車スペース」が設けられており、利用者の見やすい位置に案内・誘導標示がなされていますか？						1-1-a 1-1-b
簡単		駐車場の出入口や場内施設等がわかりやすいよう、利用者が見やすい位置に案内・誘導標示がなされていますか？						4-a
簡単		入出庫時に券の受け取りや挿入がなるべくない精算システムとなっていますか？ (事前精算システム、DSRC、車番認識システムなど)						3-b

表 -2-2 車の乗り降りに関するUD度チェックリストの例

視点	動作	留意点	チェック欄(・ × ・)					参照
			公平	簡単	安全	機能	快適	
機能	車の乗り降り	障害者用駐車スペースには、十分な広さが確保されていますか？ さらに屋根高さも十分とられていますか？						1-5-(2)-b 12-b
機能		ゆったり駐車スペースは、十分な広さが確保されていますか？						1-2-(1)-a

表 -2-3 場内外の移動に関するUD度チェックリストの例

視点	動作	留意点	チェック欄(・×・-)					参照
			公平	簡単	安全	機能	快適	
公平	場内外の移動	だれもが安全に出入口へ行けるよう、経路全体で連続性のある構造及び誘導が行われていますか？						17-a
公平		通路や出入口は段差がない構造となっていますか？ 構造上段差が生じる場合は、段のある近くにスロープ等が併設されていますか？						6-(2)-a
安全		通路は、車路と分離し、人と自動車の動線が交わらないようになっていますか？ やむを得ない場合は、見通しが良くなっていたり、舗装等で明確に区分されていますか？						6-(2)-d 6-(2)-e
安全		通路・路面は雨に濡れても滑りにくい仕上げとなっていますか？						6-(2)-b 10-a
安全		通路上に排水溝がない配慮がされていますか？やむを得ず設ける場合は、排水溝等の蓋は、路面との段差がなく、スリット等は、ベビーカーや車いすのキャスター、杖先が落ちないつくりとなっていますか？						6-(2)-6
安全		防犯のための配慮がされていますか？ (死角がないようミラーの設置や、監視カメラの設置など)						14-1-b 14-3-c
機能		歩行者用の経路が、建築物の出入口まで必要以上に遠回りにならないように配慮されていますか？						1-5-1-a 2-2-(1)-a
機能		敷地内通路は、車いす使用者の利用に支障のない幅が確保されていますか？						6-(1)-a
機能		垂直な移動が必要な場合は、エレベーター等を設置していますか？						9-1-a
機能		障害者用駐車スペースは、建築物の出入口にできるだけ近い位置に、車路を横断しなくても行き着くことができるように設けられていますか？また、障害者用駐車スペースは出入口までの通路に、庇などの屋根を設けていますか？						1-5-(1)-a 1-5-(1)-b 12-a

表 -2-4 料金の精算に関するUD度チェックリストの例

視点	動作	留意点	チェック欄(・ × ・)					参照
			公平	簡単	安全	機能	快適	
簡単	料金の精算	精算機の精算方法の表示はわかりやすいものとなっていますか？また、外国語表記がされていますか？						4-c
機能		乗車したまま操作する精算機は、曲がり角や斜路部に設置せず、平らな面に設置されていますか？						3-d
機能		精算機は、高齢者、身体障害者等が円滑に利用できるよう、コインの投入がしやすい形状としたり、押しやすいボタンとするなど、操作しやすいものとなっていますか？						3-f

表 -2-5 場内の誘導に関するUD度チェックリストの例

視点	動作	留意点	チェック欄(・ × ・)					参照
			公平	簡単	安全	機能	快適	
公平	場内の誘導	敷地の出入口付近の案内標識は、高齢者、障害者、外国人等多様な人に、分かりやすいものとなっていますか？ (ピクトグラムによる標示、設置位置、色づかい、記載内容、文字の大きさ、標記言語、点字又は音声案内の設置など)						4-c
簡単		出入口やそこに至る経路、サインが確認しやすいよう、見通しの良い空間となっていますか？						14-3-d
簡単		音声音響案内は、音声はどこから発生されているかが分かるように、かつ、はっきり聞き取れるようになっていますか？						4-c

表 -2-6 施設・設備の利用に関するUD度チェックリストの例

視点	動作	留意点	チェック欄(・ × ・)					参照
			公平	簡単	安全	機能	快適	
公平	施設・設備の利用	駐車場の設置や障害者用スペースの有無などの情報をs-parkやHP等で情報提供していますか？						4-f 16-a
機能		トイレがある場合、誰もが使いやすいトイレが設置されていますか？						13-1-a
快適		心地よい空間づくりがされていますか？ (外壁の素材や色使い、周囲の景観や植栽等に配慮する、開放感がある、明るさや騒音、アイドリングストップへの配慮があるなど)						17-b

表 -2-7 UD度チェックリストによる評点の例

視点	動作	留意点	チェック欄(・ × ・)					動作ごとの 総合評価
			公平	簡単	安全	機能	快適	
公平	入 出 庫	車いす使用者が利用できる 障害者用駐車スペース が設けられており、利用者の見やすい位置に案内・誘導標示がなされていますか？ また、いつでも駐車できるように複数設けられていますか？						/ 4
簡単		だれもが利用しやすい「ゆったり駐車スペース」が設けられており、利用者の見やすい位置に案内・誘導標示がなされていますか？						
簡単		駐車場の出入口や場内施設等がわかりやすいよう、利用者が見やすい位置に案内・誘導標示がなされていますか？						
簡単		入出庫時に券の受け取りや挿入がなるべくない精算システムとなっていますか？ (事前精算システム、DSRC、車番認識システムなど)						
視点	動作	留意点	チェック欄(・ × ・)					動作ごとの 総合評価
			公平	簡単	安全	機能	快適	
機能	車 の 乗 り 降 り	障害者用駐車スペースには、十分な広さが確保されていますか？ さらに屋根高さも十分とられていますか？						/ 2
機能		ゆったり駐車スペースは、十分な広さが確保されていますか？						
視点	動作	留意点	チェック欄(・ × ・)					動作ごとの 総合評価
			公平	簡単	安全	機能	快適	
公平	場 内 外 の 移 動	だれもが安全に出入口へ行けるよう、経路全体で連続性のある構造及び誘導が行われていますか？						/ 10
公平		通路や出入口は段差がない構造となっていますか？ 構造上段差が生じる場合は、段のある近くにスロープ等が併設されていますか？						
安全		通路は、車路と分離し、人と自動車の動線が交わらないようになっていますか？ やむを得ない場合は、見通しが良くなっていたり、舗装等で明確に区別されていますか？						
安全		通路・路面は雨に濡れても滑りにくい仕上げとなっていますか？						
安全		通路上に排水溝がない配慮がされていますか？やむを得ず設ける場合は、排水溝等の蓋は、路面との段差がなく、スリット等は、ベビーカーや車いすのキャスター、杖先が落ちないつくりとなっていますか？						
安全		防犯のための配慮がされていますか？ (死角がないようミラーの設置や、監視カメラの設置など)						
機能		歩行者用の経路が、建築物の出入口まで必要以上に遠回りにならないように配慮されていますか？						
機能		敷地内通路は、車いす使用者の利用に支障のない幅が確保されていますか？						
機能		垂直な移動が必要な場合は、エレベーター等を設置していますか？						
機能	障害者用駐車スペースは、建築物の出入口にできるだけ近い位置に、車路を横断しなくても行き着くことができるように設けられていますか？また、障害者用駐車スペースは出入口までの通路に、庇などの屋根を設けていますか？							
視点	動作	留意点	チェック欄(・ × ・)					動作ごとの 総合評価
			公平	簡単	安全	機能	快適	
簡単	料 金 の 精 算	精算機の精算方法の表示はわかりやすいものとなっていますか？また、外国語表記がされていますか？						/ 3
機能		乗車したまま操作する精算機は、曲がり角や斜路部に設置せず、平らな面に設置されていますか？						
機能		精算機は、高齢者、身体障害者等が円滑に利用できるよう、コインの投入がしやすい形状としたり、押しやすいボタンとするなど、操作しやすいものとなっていますか？						
視点	動作	留意点	チェック欄(・ × ・)					動作ごとの 総合評価
			公平	簡単	安全	機能	快適	
公平	場 内 の 誘 導	敷地の出入口付近の案内標識は、高齢者、障害者、外国人等多様な人に、分かりやすいものとなっていますか？ (ピクトグラムによる標示、設置位置、色づかい、記載内容、文字の大きさ、標記言語、点字又は音声案内の設置など)						/ 3
簡単		出入口やそこに至る経路、サインが確認しやすいよう、見通しの良い空間となっていますか？						
簡単		音声音響案内は、音声がどこから発生されているかが分かるように、かつ、はっきり聴き取れるようになっていますか？						
視点	動作	留意点	チェック欄(・ × ・)					動作ごとの 総合評価
			公平	簡単	安全	機能	快適	
公平	施 設 ・ 設 備 の 利 用	駐車場の設置や障害者用スペースの有無などの情報をs-parkやHP等で情報提供していますか？						/ 3
機能		トイレがある場合、誰もが使いやすいトイレが設置されていますか？						
快適		心地よい空間づくりがされていますか？ (外壁の素材や色使い、周囲の景観や植栽等に配慮する、開放感がある、明るさや騒音、アイドリングストップへの配慮があるなど)						
視点ごとの総合評価			/5	/6	/4	/9	/1	/ 25

3 UD評価のとりまとめ

<ガイドライン>

a) UD評価のとりまとめ

駐車場管理者は、UD評価を実施した後に、その結果を速やかにとりまとめる。

b) 利用者による確認

UD評価のとりまとめは、UD評価に参加した利用者の確認を得て行うことが望ましい。

<解説>

a) UD評価のとりまとめ

駐車場管理者は、UD評価を実施した後に、その結果を速やかにとりまとめる。(表 3-1 参照)

UD評価のとりまとめは、UDプランの作成の基礎資料となるものであり、UD度チェックリストの評点を集計するとともに、UD評価に参加した利用者の意見とその対応を整理する。

b) 利用者による確認

駐車場管理者は、UD評価をとりまとめる際に、UD評価に参加した利用者の確認を得ることが望ましい。

利用者が参加するUD評価のワークショップの際に、同時に評価のとりまとめを行うことも有効である。

表 -3-1 UD評価ワークショップの参加者の意見のとりまとめの例

第5回ワークショップでの参加者意見とUDガイドラインへの反映

ワークショップでのご意見

発券機	<ul style="list-style-type: none"> ・発券機の券が抜き取りにくい。(引き抜く力が要る) ・発券機の券が抜き取りにくい場合、係員呼び出しボタンを押しやすくしてほしい。 ・すこしでも前に出ていると使いやすい人もいる。
身体障害者用駐車ます	<ul style="list-style-type: none"> ・近隣商業施設に近い所に障害者用駐車ますがあると利用者も利用しやすいし分かりやすい。 ・送迎車が通る時だけ人を立てて通路にしている場所の反対側のます2台分をつぶしてスロープ対応の車を止められる障害者用駐車ますを作ってはどうか。 ・係員の近くだと健常者の人は止めづらい効果がある。
地上への移動	<ul style="list-style-type: none"> ・階段の所までいかないと、昇降機(エスカル)があるか分からない。 ・出入口の昇降機(エスカル)は、その場にインターホンがないので、結局事務所に行かなくてはいけない。 ・エスカルのサイドのトラップが上がらず危険。 ・階段を上った所から歩道におりる部分に5cm程度の段差がある。 ・エスカルの昇降だけで片道2,3分かかってしまう。 ・人を呼ぶ抵抗感があるので、エスカルを使うよりは近隣商業施設のエレベーターを利用するのではないか。 ・近隣商業施設が開いていればよいが、商業施設の休業日、営業時間帯などが問題になる。 ・座面の高い車いすだとエスカルに乗っていて天井に頭をぶつけてしまうかも。 ・利用者の利便を考えると、エスカルよりも一般の人が使えるエレベーターを設置するほうが費用対効果が高いのではないか。
場内のサイン	<ul style="list-style-type: none"> ・身障者用駐車ますへの誘導が分かりづらい。 ・ターンできる場所が分かりづらい。
トイレ	<ul style="list-style-type: none"> ・介助者がいる場合は狭い。おむつ交換が必要な障害者もいるので車いすを利用していると、交換台が倒せないかもしれない。 ・電気をつけるスイッチが高い。 ・水洗のセンサーがかなり手を近くにもっていかないと、反応しない。手洗いの近くにもっていき、などの対応が考えられる。 ・多目的トイレの両側に男性用、女性用トイレが併設されている。女性用。男性用はそれぞれ2人分、全体で5人分あるが、使用頻度があまり高くないことを考慮すれば、ぶち抜いて多目的トイレ3人分にしてみることも考えられる。
一般の駐車ます	<ul style="list-style-type: none"> ・2.75mの幅があると、隣に車が止まっても何とか車いすを出し入れできそう。
休憩室	<ul style="list-style-type: none"> ・休憩室のドアが引き戸ではない。
全般	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場への入り方が分からない。 ・障害者手帳を持っていれば1時間無料になることが、あまり知られていないのではないか。 ・障害者団体に広報すると利用が促進されるのではないか。 ・身障者割引が精算機に表示されていないと、知らずに払う人もいる。

考え方

<ul style="list-style-type: none"> ・駐車券の必要のないシステムの導入が考えられる。 ・係員呼び出しボタンを押しやすくなることが考えられる。
<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場周辺の施設の利用頻度を考慮し、近隣商業施設に近い場所への身体障害者用駐車ますの設置が考えられる。
<ul style="list-style-type: none"> ・エスカルは臨時的な対応と考え、地上への移動方法の改善が考えられる。
<ul style="list-style-type: none"> ・身障者用駐車ますの誘導表示の改善が考えられる。 ・ターンできる場所の表示の改善が考えられる。
<ul style="list-style-type: none"> ・トイレの広さ、使いやすさの改善が考えられる。
<ul style="list-style-type: none"> ・一般の駐車ますをUD化する際の参考と考えられる。
<ul style="list-style-type: none"> ・休憩室のドアの改善が考えられる。
<ul style="list-style-type: none"> ・障害者割引の広報、表示が必要である。

UD化等への検討

<ul style="list-style-type: none"> ・駐車券の必要のないシステムの導入を検討あるいは、発券機の位置を前に移動することを検討する。 ・係員呼び出しボタンの押しやすさの改善を検討する。
<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設に近い場所への身体障害者用駐車ますの設置を検討する。
<ul style="list-style-type: none"> ・隣接する4駐車場の利用等を考慮し、エスカルからエレベーターへの改修を検討する。
<ul style="list-style-type: none"> ・身障者用駐車ますの誘導表示を改善する。 ・ターンできる場所の表示を改善する。
<ul style="list-style-type: none"> ・男性用、女性用トイレの利用頻度を考慮し、多目的トイレの増設・拡張を検討する。 ・スイッチ・センサー類の改善を合わせて検討する。
<ul style="list-style-type: none"> ・2.7m幅をUDスペースとして検討する。
<ul style="list-style-type: none"> ・休憩室のドアを引き戸にすることを検討する。
<ul style="list-style-type: none"> ・障害者団体等への広報等を推進する。 ・障害者割引の表示を適切に行う。

4 UDプランの作成

<ガイドライン>

a) UDプランの作成

駐車場管理者は、駐車場のUD化に向けて、短期的に対応できることと、中・長期的に対応すべきことを整理し、それらを行動計画(UDプラン)としてまとめる。

b) 利用者の参加

駐車場のUDプランの作成では、利用者が参加するワークショップ等を開催し、利用者の意見を具体的に把握することが望ましい。

<解説>

a) UDプランの作成

駐車場管理者は、UD評価とそのとりまとめをふまえ、UDプランを作成する。

UDプランは、駐車場のUD化に向けて、短期的に対応できることと、中・長期的に対応すべきことを整理し、それらを行動計画としてまとめる。

b) 利用者の参加

駐車場のUDプランの作成では、UD評価の結果をふまえるとともに、あらためて利用者が参加するワークショップ等を開催し、利用者の意見を具体的に把握することが望ましい。

短期的な対応例

(ハード面)

- ・ 簡易な案内板等を設置する。
- ・ 利用方法等を記載し、表示板を設置する。
- ・ 小規模な段差を解消する。
- ・ 手すりを設ける。
- ・ 休憩スペースを設ける。
- ・ 側溝の蓋(グレーチング等)を取り替える。
- ・ 照明装置を設ける。

(ソフト面)

- ・ 人的対応マニュアルを作成する。
- ・ 管理者向けの研修を実施する。
- ・ アクセスしやすいように備品のレイアウトを変える。

中長期的な対応例

(ハード面)

- ・ 全体的な誘導サイン計画を見直す。
- ・ レイアウトや移動経路の変更を含めた改修を行う。
- ・ 高度な設備を設置する。

(ソフト面)

- ・ 管理者の人員配置を見直す。

図 -4-1 UDプランにおける対応例

5 改善行動

<ガイドライン>

a) 改善行動

駐車場管理者は、UDプランに基づき、短期的な対応および中長期的な対応の改善行動を実施するとともに、改善行動の進捗に応じて、新たなUD評価を継続的に実施する。

<解説>

a) 改善行動

駐車場管理者は、UDプランに基づき、短期的な対応および中長期的な対応の改善行動を実施する。

さらに、改善行動の進捗に応じて、新たなUD評価を行い、「UD評価」「調査結果のとりまとめ」「UDプランの作成」「改善行動」「UD評価」の一連の流れを、持続的に実施していく。

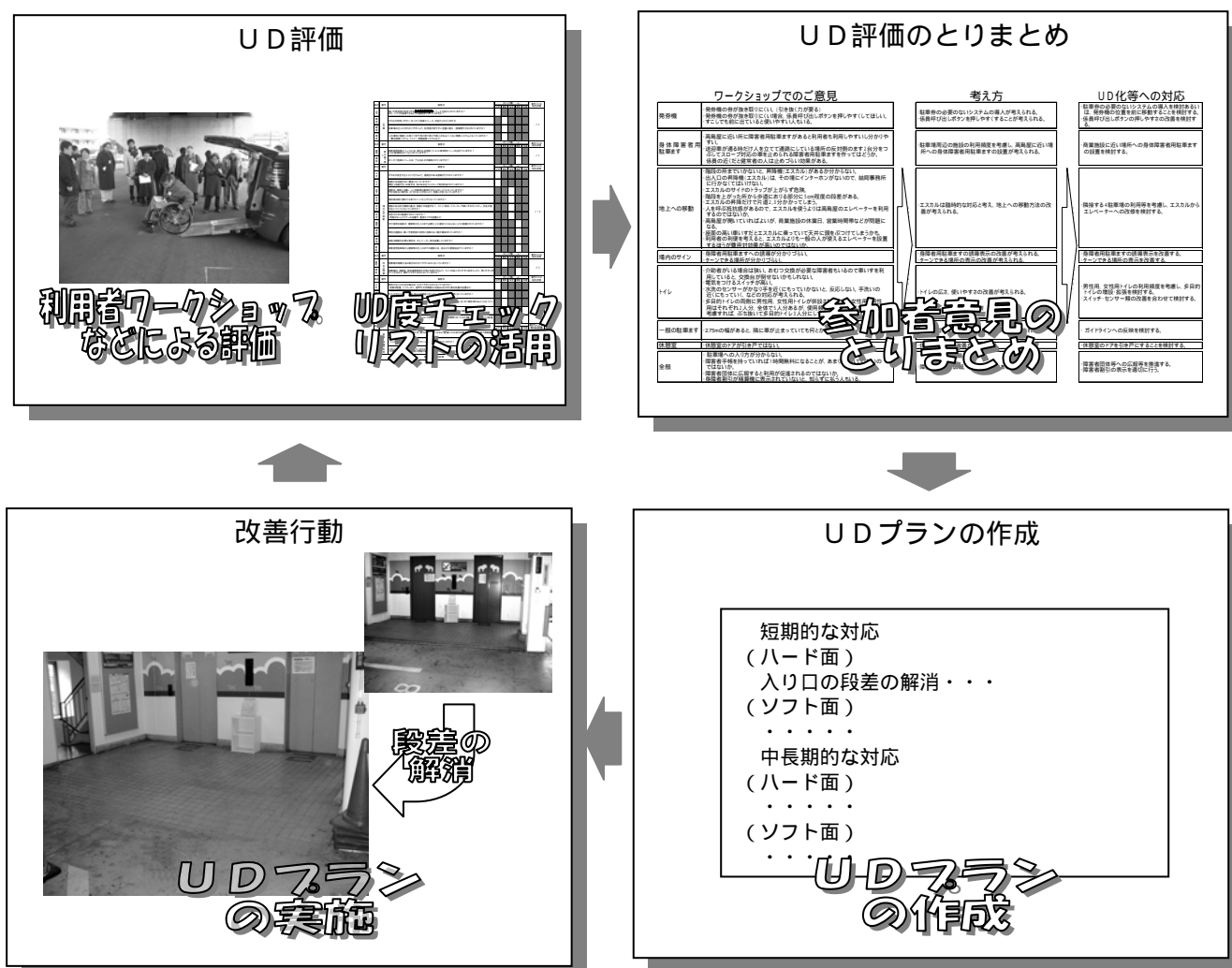


図 -5-1 UD化の持続的な改善の流れ

今後の検討課題

・料金の差による誘導について

障害者用駐車スペースを健常者が利用する場合は、駐車料金を高くするなど、料金に差をつけることで適正な利用を誘導することについて

障害者用駐車スペースが複数ある場合において、障害者用駐車スペースを健常者が利用する時は、障害者が利用する時よりも駐車料金を高く設定することで、障害者用駐車スペースの適正な利用を誘導することも望ましい、という意見がガイドライン委員会において出された。

しかし、「障害者用駐車スペース等を利用する必要のない人がそれらを利用しないよう、看板の設置により注意を促すことが望ましい。」(16-a 参照)というガイドラインとの整合などから、今回のガイドライン作成時点では結論が出なかった。

現時点では、健常者は障害者用駐車スペースを利用しないことを前提とし、料金の差による誘導は今後の検討課題とした。

なお、障害者用駐車スペースの利用者の判別には、ICカード等(3-b 参照)を活用する方法が考えられる。

・内部障害者への対応について

外見が健常者と変わらない内部障害者が障害者用駐車スペースを利用することについて

障害者用駐車スペース等において、健常者の利用を抑制するため、パンフレットやチラシを作成・配布して、利用者を啓発すること(16-e 参照)を今回のガイドラインに盛り込んでいる。

一方で、心臓や腎臓など体の内部に疾患がある「内部障害者」は、外見では健常者と変わらないが、障害者である。

本来、障害者用駐車スペースは、車いす利用者などその大きさを必要としている障害者のためのもので、障害者手帳を持っていたても、内部障害者の方は該当しないことも考えられるという意見がガイドライン委員会において出された。

さらに、駐車禁止の指定除外解除の申請に関して、障害者の特性に応じて承認する場合と、しない場合があることから、パーキングパーミットカードの発行などの方法を活用した対応についても意見が出されたが、内部障害者への対応は今回のガイドライン作成時点では結論が出なかった。

現時点では、健常者は障害者用駐車スペースを利用しないよう利用のルールの実効性を高めることとし、内部障害者への対応は今後の検討課題とした。

・音声情報・視覚情報のUD化について

音声や視覚情報のUD化等について

音声や視覚情報のUD化については、現在各方面で研究が進行中であるため、今回のガイドラインでは反映を見送り、今後の検討課題とした。

・外国人への対応について

外国人が分かりやすい表示について

日本語を理解できない外国人への対応について、複数言語表記が望ましいという意見がガイドライン委員会において出された。

今回のガイドラインでは、障害者を示す国際シンボルマークを使用して障害者用駐車スペースであることを表示（1-5-(3)-a）したり、ゆったり駐車場マークを場内進入口等において表示（1-2-(2)-b）するなど、ピクトグラムなどのサインを中心として、日本語を理解できない外国人への対応を図っている。また、ピクトグラムだけでは対応できないものについては、日本語に加えて、中国語、ローマ字、英語、韓国語などの複数言語表記が考えられるが、あまり多いと逆にわかりにくくなるという意見も出され、複数言語表記については今回のガイドライン作成時点では結論が出なかった。

そのため、現時点では、ピクトグラムを中心として、それだけでは対応できないものについては日本語及び英語表記とし、それ以外の複数言語表記については今後の検討課題とした。

・バリアフリー新法への対応について

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）への対応について

平成18年6月に「バリアフリー新法」が制定され、同年12月20日に施行された。今後、「バリアフリー新法」及び施行令、基準（省令）に基づくガイドラインが作成された場合、そのガイドラインとの整合を図ることが必要となる。

しかし、現時点では「バリアフリー新法」に基づくガイドラインは未作成であるため、本ガイドラインとの整合は、今後の検討課題とした。

・障害者に対する駐車料金の割引について

障害者に対する駐車料金の割引の妥当性について

現在、公社の管理・運営する駐車場では、障害のある利用者に対して1時間無料のサービスを行っている。

この障害者に対する駐車料金割引について、単に障害者に特典を与える目的で実施するのではなく、理にかなった割引制度を考えることが必要であるとの指摘が、ガイドライン委員会であった。

例えば、障害を持つ為に車の乗り降りに余計にかかる時間に対して費用を安くするといった、社会的に公平性のある割引制度とし、その考え方を広く共有する必要があるという意見が出されたが、今回のガイドライン作成時点では、現在の割引制度の妥当性を十分検証できなかった。

現在の割引制度が妥当かどうかを検証し、社会的に公平性のある割引制度としていくことを今後の検討課題とした。

参考資料

・駐車場UD基準一覧

駐車場のUDに関する既存の法令、条例、基準、ガイドラインの内容および本ガイドラインの内容を、項目別に一覧表で示す。

なお、項目は、「道路の移動円滑化整備ガイドライン」(以下、「移動円滑化GL」)の第6章「自動車駐車場」で提示されている項目に準じて整理する。

(注1)

「駐車場基準一覧」における「身体障害者用駐車施設」は、本ガイドラインにおける「障害者用駐車スペース」に、「身体障害者用停車施設」は、本ガイドラインにおける「障害者用停車スペース」に、それぞれ読み替えるものとする。

(注2)

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(以下、「バリアフリー新法」)の制定により、「交通バリアフリー法」および「ハードビル法」は、「バリアフリー新法」に統合されるかたちで廃止される。ただし、現時点で、「バリアフリー新法」や施行令、基準(省令)をもとにしたガイドラインが未制定であるため、「駐車場基準一覧」は旧法に基づいて作成する。

法令・ガイドライン等の略称

(国)

- ・駐車場法：「駐車場法」
- ・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」
- ・ハードビル法：「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」
- ・移動円滑化基準：「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」(省令)
- ・移動円滑化GL：「道路の移動円滑化整備ガイドライン」
- ・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」

(注) 「バリアフリー新法」の制定により、「交通バリアフリー法」および「ハードビル法」は、「バリアフリー新法」に統合されるかたちで廃止される。

(東京都)

- ・都駐車場条例：「東京都駐車場条例」
- ・都福まち条例：「東京都福祉のまちづくり条例」
- ・都建築バリアフリー条例：「東京都高齢者、障害者等が利用しやすい建築物の整備に関する条例」
- ・都福まち条例基準：「東京都福祉のまちづくり条例施行規則 別表第3 (建築物に関する整備基準)」
- ・都UDGL：東京都「福祉のまちづくりをすすめるためのユニバーサルデザインガイドライン～身近な建築物からはじめるユニバーサルデザインのまちづくり～」

(注) 「基準一覧」の「本ガイドライン」における記号の意味は、以下のとおり。

- ： 特に優先的に配慮すべき事項
- ： 配慮することが望ましい事項

1 駐車施設

1-1 ゆったり駐車スペースの設置と数

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
		<p>駐車場には、運転初心者、高齢者、妊産婦、乳幼児を連れた人などをはじめ、誰でも安全かつ円滑に駐車及び乗降できるスペース（以下、「ゆったり駐車スペース」）を設けることが望ましい。</p> <p>駐車スペースは、可能な限り、ゆったり駐車スペースとすることが望ましい。 ただし、周辺の駐車需要の状況等から、ゆったり駐車スペースを設けることが困難な場合等は、この限りではない。</p>

1-2 ゆったり駐車スペースの構造

(1) 大きさ

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(駐車場法 11 条) 路外駐車場で自動車の駐車のために供する部分の面積が 500 平方メートル以上であるものの構造及び設備は、建築基準法その他の法令の規定の適用がある場合においてはそれらの法令の規定によるほか、政令で定める技術的基準によらなければならない。</p> <p>(駐車場法施行令 9 条) 建築物である路外駐車場の自動車の駐車のために供する部分のはり下の高さは、2.1 メートル以上でなければならない。</p>	<p>(都駐車場条例 17 条の 5) 1 第 17 条又は第 17 条の 3 の規定により附置しなければならない駐車施設のうち自動車の格納又は駐車のために供する部分の 1 台当たりの規模は、幅 2.3 メートル以上、奥行き 5 メートル以上とし、自動車を安全に駐車させ、出入りさせることができるものとしなければならない。 2 建築物又は建築物の敷地内に附置する駐車施設のうち、当該駐車施設の台数の 10 分の 3 以上の部分の 1 台当たりの規模は、幅 2.5 メートル以上、奥行き 6 メートル以上のものとし、そのうち 1 台以上は、障害者のための駐車施設として幅 3.5 メートル以上、奥行き 6 メートル以上とし、自動車を安全に駐車させ、出入りさせることができるものとしなければならない。</p>	<p>ゆったり駐車スペースは、幅 2.7m 以上、奥行き 5.4m 以上とすることが望ましい。</p> <p>幅 2.7m 以上のゆったり駐車スペースでは、駐車スペースの境界表示は、間隔 80 cm 程度の二重ラインとすることが望ましい。</p>

1 駐車施設

1-2 ゆったり駐車スペースの構造

(2) 案内表示

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
		<p>ゆったり駐車スペースには、すべての人が安全で円滑に乗降できることを想定したUD化駐車スペースである旨を、標示板や舗装面の色分けなどにより標示する。</p> <p>場内進入口等において、ゆったり駐車スペースの設置された駐車場であることを示すシンボルマーク（ゆったり駐車場マーク）を表示する。</p>

1-3 障害者用駐車スペースの設置

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(ハートビル法施行令 12 条-1) 不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、身体障害者等が利用する駐車場を設ける場合には、そのうち一以上に、車いす使用者が円滑に利用することができる駐車施設（以下「車いす使用者用駐車施設」という。）を一以上設けなければならない。</p> <p>(移動円滑化基準 22 条-1) 自動車駐車場には、身体障害者が円滑に利用できる駐車用の供する部分（以下「身体障害者用駐車施設」という。）を設けるものとする。</p> <p>(移動円滑化GL 6-2-1) 自動車駐車場には、身体障害者が運転又は同乗する車両が駐車し、身体障害者が安全かつ円滑に乗降できる、身体障害者用の駐車スペース（以下「身体障害者用駐車施設」という。）を設けるものとする。</p>	<p>(都福まち条例基準-2) (1) 駐車場を設ける場合は、1以上の駐車施設を障害者のための駐車施設として、次に定める構造とすること。</p> <p>(都 UDGL) ・車いす使用者が利用できる障害者用駐車スペースを設ける。</p>	<p>500 m²以上の駐車場には、障害者が運転または同乗する車両が駐車し、障害者が安全かつ円滑に乗降できる駐車スペース（以下、「障害者用駐車スペース」）を設ける。</p> <p>障害者用駐車スペースは、利用者が事前に予約できるシステムを導入することが望ましい。</p>

1 駐車施設

1-4 障害者用駐車スペースの数

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(ハートビル法施行規則 16 条) 多数の者が利用する駐車場を設ける場合には、当該駐車場の全駐車台数が 200 以下の場合にあっては当該駐車台数に 50 分の 1 を乗じて得た数以上、全駐車台数が 200 を超える場合にあっては当該駐車台数に 100 分の 1 を乗じて得た数に 2 を加えた数以上の車いす使用者用駐車施設を設けなければならない。</p> <p>(移動円滑化基準 22 条-2) 身体障害者用駐車施設の数、自動車駐車場の全駐車台数が 200 以下の場合にあっては当該駐車台数に 50 分の 1 を乗じて得た数以上とし、全駐車台数が 200 を超える場合にあっては当該駐車台数に 100 分の 1 を乗じて得た数に 2 を加えた数以上とするものとする。</p> <p>(移動円滑化 G L 6-2-2) 身体障害者用駐車施設は、次の数を設けるものとする。 ・当該自動車駐車場の全駐車施設数が 200 以下場合 全駐車施設 × 1/50 以上 ・当該自動車駐車場の全駐車施設数が 200 より多い場合 全駐車施設 × 1/100 以上 + 2</p>	<p>(都駐車場条例 17 条の 5) 2 建築物又は建築物の敷地内に附置する駐車施設のうち、当該駐車施設の台数の 10 分の 3 以上の部分の 1 台当たりの規模は、幅 2.5 メートル以上、奥行き 6 メートル以上のものとし、そのうち 1 台以上は、障害者のための駐車施設として幅 3.5 メートル以上、奥行き 6 メートル以上とし、自動車を安全に駐車させ、出入りさせることができるものとしなければならない。</p> <p>(都 UDGL) ・車いす使用者が利用できる障害者用駐車スペースを設ける。また、いつでも利用できるように複数設ける。</p>	<p>障害者用駐車スペースを設ける場合は、東京都の誘導水準に合わせ次の数とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該自動車駐車場の全駐車スペース数が 200 以下の場合 全駐車施設 × 1/50 以上 ・当該自動車駐車場の全駐車スペース数が 200 より多い場合 全駐車施設 × 1/100 + 2 以上 <p>障害者用駐車スペースの利用率に応じて、最低限度の数は確保しながら、可変的に増加できる仕組みを導入することが望ましい。</p>

1 駐車施設

1-5 障害者用駐車スペースの構造

(1) 設置位置

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(ハートビル法施行令 12 条-1) 車いす使用者用駐車施設は、次に掲げるものでなければならない。 3 次条第一項第三号に定める経路の長さができるだけ短くなる位置に設けること。</p> <p>(ハートビル法施行令 13 条-1) 次に掲げる場合には、それぞれ当該各号に定める経路のうち以上を、高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる経路(以下「利用円滑化経路」という。))にしなければならない。 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までの経路</p> <p>(移動円滑化基準 22 条-3) 身体障害者用駐車施設は、次に定める構造とするものとする。 1 当該身体障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができるだけ短くなる位置に設けること。</p> <p>(移動円滑化 G L 6-2-3(1)) 身体障害者用駐車施設の位置は、自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口に可能な限り近い位置に設けるものとする。 また、大規模駐車場で複数の出入口がある場合分散配置するなど、移動距離を可能な限り短縮することや、歩行者の出入口から当該施設まで自動車動線との交錯が極力少ない安全な歩行者用通路が確保できることを考慮するものとする。</p>	<p>(都福まち条例基準-2) (1) 駐車場を設ける場合は、1以上の駐車施設を障害者のための駐車施設として、次に定める構造とすること。 イ 当該駐車施設から建築物までの経路ができるだけ短くなる位置に設けること。</p> <p>(都 UDGL) ・ 障害者用駐車場は、建築物の出入口にできるだけ近く、車路を横断しなくても行き着くことができるように配置する。</p>	<p>障害者用駐車スペースは、駐車場外へ通じる歩行者(車いす使用者)の出入口に可能な限り近い位置に設ける。</p> <p>障害者用駐車スペースと歩行者(車いす使用者)の出入口の間の動線は、可能な限り車路を横断しないでもすむように配置する。</p> <p>障害者用駐車スペースの地表面は、可能な限り平たんとする。</p>

1 駐車施設

1-5 障害者用駐車スペースの構造

(2) 大きさ

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(ハートビル法施行令 12 条-2) 車いす使用者用駐車施設は、次に掲げるものでなければならない。 1 幅は、350 センチメートル以上とすること。</p> <p>(移動円滑化基準 22 条-3) 身体障害者用駐車施設は、次に定める構造とするものとする。 2 幅は、3.5 メートル以上とすること。</p> <p>(移動円滑化 G L 6-2-3(2)) 身体障害者用駐車施設の幅は、車体用スペース幅 2.1m 程度に、高齢者、身体障害者等が円滑に乗降可能な乗降用スペース幅 1.4m 以上を加えた、3.5m 以上確保するものとする。 なお、乗降用スペースは、車体用スペースの両側に設けることが望ましい。 また、車体用スペースは、上記の幅に加え、車体の大きい福祉車両への対応を考慮した幅にすることや、長さ・高さも対応することが望ましい。 さらに、地表面は、可能な限り平坦とするものとする。</p>	<p>(都駐車場条例 17 条の 5) 2 建築物又は建築物の敷地内に附置する駐車施設のうち、当該駐車施設の台数の 10 分の 3 以上の部分の 1 台当たりの規模は、幅 2.5 メートル以上、奥行き 6 メートル以上のものとし、そのうち 1 台以上は、障害者のための駐車施設として幅 3.5 メートル以上、奥行き 6 メートル以上とし、自動車を安全に駐車させ、出入りさせることができるものとしなければならない。 3 前二項の規定にかかわらず、特殊な装置を用いる駐車施設で知事が有効に駐車できると認めたものについては、前項の規定によらないことができる。</p> <p>(都福まち条例基準-2) (1) 駐車場を設ける場合は、1 以上の駐車施設を障害者のための駐車施設として、次に定める構造とすること。 ア 幅は、3.5 メートル以上とすること。</p> <p>(都 UDGL) ・障害者用駐車場には、車の左右両側（うしろ）に乗降用スペースを設けることが望ましい。</p>	<p>障害者用駐車スペースは、幅 3.5m 以上、奥行き 6m 以上とする。</p> <p>乗降用スペースは、車体用スペースの両側に設けることが望ましい。</p> <p>障害者用駐車スペースのうち、1 以上について、奥行き 8m 以上を確保することが望ましい。ただし、奥行き 8m 以上を確保することが困難な場合には、停車用スペースとして設置することが望ましい。また、駐車スペースに安全かつ円滑に入庫しやすくなるよう配置等にも配慮することが望ましい。</p>

1 駐車施設

1-5 障害者用駐車スペースの構造

(3) 案内表示

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(ハートビル法施行令 12 条-2) 車いす使用者用駐車施設は、次に掲げるものでなければならない。 2 車いす使用者用駐車施設又はその付近に、車いす使用者用駐車施設の表示をすること。</p> <p>(移動円滑化基準 22 条-3) 身体障害者用駐車施設は、次に定める構造とするものとする。 3 身体障害者用である旨を見やすい方法により表示すること。</p> <p>(移動円滑化GL 6-2-3(3)-1) 身体障害者用駐車施設には、身体障害者駐車施設である旨を、表示板や塗装表示などにより表示するものとする。 標示板は、身体障害者を示す国際シンボルマークを使用して身体障害者用の駐車スペースであることを表示するものとする。 また、塗装表示は、車体用スペース床面に国際シンボルマーク、乗降用スペース床面に斜線表示を行うものとする。</p> <p>(移動円滑化GL 6-2-3(3)-2) 自動車駐車場の進入口において当該施設の有無を表示するとともに、進入口から当該施設までの経路において当該施設の案内誘導を行うため、国際シンボルマークに駐車施設であることを標示板等により表示することが望ましい。</p> <p>(移動円滑化基準 22 条-3) 身体障害者用駐車施設は、次に定める構造とするものとする。 3 身体障害者用である旨を見やすい方法により表示すること。</p> <p>(移動円滑化GL 6-2-3(3)-3) なお、表示板は、周辺に自動車が駐車していても確認できる位置に設置するとともに、運転席から判別できる大きさとするものとする。 (当該駐車場の対象とする車両及びその配置によって視認条件が異なるため、それらを考慮して、駐車場管理者が判断するものとする。)</p>	<p>(都福まち条例基準-2) (1) 駐車場を設ける場合は、1以上の駐車施設を障害者のための駐車施設として、次に定める構造とすること。 ウ 当該駐車施設の位置を表示するとともに、経路について誘導表示を行うこと。</p> <p>(都建築バリアフリー条例 9 条) 不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、身体障害者等が利用する駐車場に車いす使用者用駐車施設を設ける場合には、当該車いす使用者用駐車施設又はその付近に、令第 13 条第 1 項第 3 号及び次条第 2 項第 3 号に規定する経路についての誘導表示を設けなければならない。 * ハートビル法施行令 13 条-1 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までの経路 * 都建築バリアフリー条例 10 条-2 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特定利用居室までの経路</p> <p>(都福まち条例基準-2) (1) 駐車場を設ける場合は、1以上の駐車施設を障害者のための駐車施設として、次に定める構造とすること。 ウ 当該駐車施設の位置を表示するとともに、経路について誘導表示を行うこと。</p> <p>(都 UDGL) ・敷地の出入口付近には、インターホン、音声や文字情報などを組み合わせた案内装置を設ける。</p>	<p>障害者用駐車スペースには、障害者駐車施設である旨を、標示板や塗装標示などにより表示する。標示板は、障害者を示す国際シンボルマークを使用して障害者用の駐車スペースであることを表示する。塗装表示は、車体用スペース床面に国際シンボルマーク、乗降用スペース床面に斜線標示を行う。</p> <p>場内進入口等において、障害者用駐車スペースの位置、経路、大きさ、サービス内容を分かりやすく示す案内誘導表示を設ける。 (4 案内標識で再掲)</p> <p>障害者用駐車スペースの満空状況を、入庫前に確認できるようにすることが望ましい。 (4 案内標識で再掲)</p> <p>進入口から障害者用駐車スペースまでの経路において案内誘導を行うため、国際シンボルマークを使用して標示板などによって表示することが望ましい。</p> <p>障害者用駐車スペースの案内誘導用の標示板は、周辺に自動車が駐車していても確認できる位置に設置するとともに、運転席から判別できる大きさとするものとする。</p>

2 停車施設

2-1 障害者用停車スペースの設置

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 23 条-1) 自動車の出入口又は身体障害者用駐車施設を設ける際には、身体障害者が円滑に利用できる停車の用に供する部分(以下「身体障害者用停車施設」という。)を設けるものとする。ただし、構造上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。</p> <p>(移動円滑化GL 6-3-1) 自動車の出入口又は身体障害者用駐車施設を設ける際には、身体障害者の同乗する車両が一時的に停車し、身体障害者が円滑に乗降できるように、身体障害者用の停車ます(身体障害者用停車施設)を設けるものとする。 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。</p>		<p>障害者用停車スペースを設ける場合には、自動車の出入口又は障害者用駐車スペースを設ける際に、障害者の同乗する車両が一時的に停車し、障害者が円滑に乗降できるように、障害者用の停車スペースを設けるものとする。</p>

2-2 障害者用停車スペースの構造

(1) 設置位置

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 23 条-2) 身体障害者用停車施設は、次に定める構造とするものとする。 1 当該身体障害者用停車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができるだけ短くなる位置に設けること。</p> <p>(移動円滑化GL 6-3-2(1)) 身体障害者用停車施設の位置は、自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口又はエレベーターの出入口に可能限り近い位置に設けることや、大規模駐車場で複数の出入口がある場合、分散配置するなど、移動距離を可能な限り短縮するよう配慮するものとする。 また、歩行者の出入口から当該施設まで、自動車動線との交錯が極力少ない安全な歩行者用通路が確保できることを考慮するものとする。</p>		<p>障害者用停車スペースの位置は、自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口又はエレベーターの出入口に可能な限り近い位置に設けることや、大規模駐車場で複数の出入口がある場合分散配置するなど、移動距離を可能な限り短縮するよう考慮するものとする。 また、歩行者の出入口から当該施設まで、自動車動線との交錯が極力少ない安全な歩行者用通路が確保できることを考慮するものとする。</p>

2 停車施設

2-2 障害者用停車スペースの構造

(2) 大きさ・構造

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 23 条-2) 身体障害者用停車施設は、次に定める構造とするものとする。 2 車両への乗降の用に供する部分の幅は 1.5 メートル以上とし、奥行きは 1.5 メートル以上とする等、身体障害者が安全かつ円滑に乗降できる構造とすること。</p> <p>(移動円滑化 GL 6-3-2(2)) 車両への乗降の用に供する部分は、車体用スペースの側部と後部に、幅 1.5m 以上 × 奥行き 1.5m 以上確保するとともに、地表面を可能な限り水平面とするものとする。 なお、車体用スペースは、車体の大きい福祉車両への対応を考慮した幅・奥行き・高さとするのが望ましい。</p>		<p>障害者用停車スペースは、車両への乗降の用に供する部分は、車体用スペースの側面と後部に、幅 1.5 m 以上 × 奥行き 1.5 m 以上確保するとともに、地表面を可能な限り水平面とするものとする。</p> <p>障害者用停車スペースの車体用スペースは、車体の大きい福祉車両への対応を考慮した幅・奥行き・高さとするのが望ましい。</p>

2 停車施設

2-2 障害者用停車スペースの構造

(3) 案内表示

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 23 条-2) 身体障害者用停車施設は、次に定める構造とするものとする。 3 身体障害者用である旨を見やすい方法により表示すること。</p> <p>(移動円滑化GL 6-3-2(3)-1) 身体障害者用停車施設には、身体障害者用停車施設である旨を、標示板や塗装表示などにより表示するものとする。 表示板は、国際シンボルマークを使用して身体障害者用の一時停車のためのスペースであることを表示するものとする。また、塗装表示は、車体スペース床面に国際シンボルマークを表示する。 なお、標示板は、周囲に自動車が停車していても確認できる位置に設置するとともに、運転席から判別できる大きさとする。</p> <p>(移動円滑化GL 6-3-2(3)-2) 自動車駐車場の進入口において当該施設の有無を表示するとともに、進入口から当該施設までの経路において当該施設の案内誘導を行うため、必要に応じて国際シンボルマークに停車施設である旨を併記した標示板などを設置することが望ましい。</p>		<p>障害者用停車スペースである旨を、標示板や塗装標示などにより表示するものとする。 標示板は、国際シンボルマークを使用して障害者用の一時停車のためのスペースであることを表示するものとする。また、塗装標示は、車体用スペース床面に国際シンボルマークを表示する。</p> <p>自動車駐車場の進入口において障害者用停車スペースの有無を表示するとともに、進入口から障害者用停車スペースまでの経路において案内誘導を行うため、必要に応じて、国際シンボルマークに停車スペースである旨を併記した標示板などを表示することが望ましい。</p> <p>標示板は、周囲に自動車が停車していても確認できる位置に設置するとともに、運転席から判別できる大きさとする。</p>

3 精算機・発券機

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化GL 6-14)</p> <p>車に乗車したまま操作する発券機・精算機は、曲がり角や斜路部分には設置しないものとする。</p> <p>なお、車から降りた状態で操作する発券機・精算機は、床面が水平な箇所に設置するものとする。</p> <p>発券機・精算機も、高齢者、身体障害者等が円滑に利用できるように配慮することが望ましい。</p>		<p>高齢者、身体障害者等に配慮し、車に乗り込む前に精算を済ませる「事前精算システム」を導入する。</p> <p>入庫時の駐車券の受け取りや出庫時の料金精算が不要となるよう、駐車券を使用せずに入出庫するシステムを導入することが望ましい。</p> <p>駐車券を使用する入出庫システムの場合は、発券機・精算機等への寄りつきやすさに配慮する。</p> <p>乗車したまま操作する発券機・精算機は、曲がり角や斜路部分には設置しない。</p> <p>車から降りた状態で操作する発券機・精算機は、床面が水平な箇所に設置する。</p> <p>事前精算機は、車いす使用者をはじめ、誰もが使いやすいデザインとすることが望ましい。</p>

4 案内標識

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化GL 6-11)</p> <p>自動車駐車場には、歩行者の動線に配慮し、案内標識を設置し、目的施設(身体障害者用駐車施設、身体障害者用停車施設、便所、移動円滑化された出入口等)や、エレベーター等の移動を支援する施設等の位置や方向等の情報提供を行うものとする。</p> <p>また、大規模駐車場など、出入口が多数存在する場合には、行先を案内する情報提供を行うものとする。</p> <p>なお、案内標識を設置する際には、設置位置や記載内容、文字の大きさ、点字又は音声案内の設置など、高齢者、身体障害者等の利用に配慮するものとする。</p>	<p>(都福まち条例基準-16)</p> <p>案内標示、視覚障害者誘導用床材、音声誘導装置等により、高齢者、障害者等の利用に配慮した標示、誘導又は注意喚起を行うこと。</p> <p>(都UDGL)</p> <p>・出入口やそこに至る経路、サインが確認しやすいよう、見通しのよい空間とする。</p> <p>・音声音響案内は、音声がどこから発生されているかが分かるように、かつ、はっきり聞き取れるようにする。</p> <p>・案内装置は位置や高さなどに配慮し、操作しやすいものとする。</p> <p>・案内表示は、だれもが人に分かりやすいよう、文字の大きさや色使い、配置等にも配慮する。</p>	<p>駐車場には、歩行者の動線に配慮し、案内標識を設置し、目的施設(障害者用駐車スペース、ゆったり駐車スペース、障害者用停車スペース、便所、移動円滑化された出入口等)や、エレベーター等の移動を支援する施設等の位置や方向等の情報提供を行う。</p> <p>大規模駐車場など、出入口が多数存在する場合には、行先を案内する情報提供を行うものとする。</p> <p>案内標識を設置する際には、高齢者、障害者、外国人等多様な人に分かりやすいよう、ピクトグラムによる標示に努めるとともに、設置位置、色づかい、記載内容、文字の大きさ、標記言語、点字又は音声案内の設置などに配慮する。</p> <p>場内進入口等において、障害者用駐車スペースの位置、経路、大きさ、サービス内容をわかりやすく示す案内誘導表示を設ける。</p> <p>障害者用駐車スペースの満空状況を、入庫前に確認できるようにすることが望ましい。</p> <p>障害者用駐車スペースの平日・休日の一般的な満空状況の傾向などを、インターネットを通じて利用者に情報提供することも望ましい。</p> <p>(1-4 (3) 2)を参照)</p>

【参考】

バリアフリー施設・経路情報

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
(移動円滑化GL 7-3(2)-2) ・エレベーター、エスカレーター等の移動円滑化施設、バリアフリー経路を表示する。 ・バリアフリー経路は朱赤系の点線で表示する。 ・バリアフリー経路は、以下の経路とすることが望ましい。 1. 相当数の人が訪れる主要施設へのルート 2. 高齢者や身体障害者が比較的多く利用する施設へのルート 3. バリアフリー経路で案内する施設が地図の表示範囲外の場合は、「至」、「」表記を行うことが望ましい。 4. 階段等のバリア等もあわせて表示することが望ましい。		

設置計画

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
(移動円滑化GL 7-3(3)) 掲示高さは、歩行者及び車いす使用者が共通して見やすい高さとする。		

様式・デザイン

・デザイン

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
(移動円滑化GL 7-3(4)-1) 地図は、シンプルなデザインとし、複数設置する場合は、統一的なデザインとすることが望ましい。		

・文字の書体・サイズ

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
(移動円滑化GL 7-3(4)-2) ・文字の大きさは、視力低下した高齢者等に配慮して視距離に応じた大きさを選択するものとする。 ・書体は、視認性の優れた角ゴシック対とすることがなお望ましい。		

・ローマ字・英語表記

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
(移動円滑化GL 7-3(4)-3) ・主要な名称には、ローマ字又は英語を併記するものとする。 ・ローマ字を併記する場合、固有名詞はヘボン式ローマ字を、普通名詞は英語を表記するものとする。 ・ローマ字のサイズは、和文文字と同程度に判読できるサイズとするものとする。		

・色彩

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
(移動円滑化GL 7-3(4)-4) ・バリアフリー施設・経路に関わる表示は、見やすく容易に識別できるものとする。 ・地図の図色と地色の明度の差を十分大きくすること等により容易に識別できるものとすることが望ましい。 ・白内障患者にとって極めて識別が困難である「青と黒」「黄と白」等の組合せは用いない。 ・色覚異常者に配慮して、表示要素毎の明度差を確保することに配慮し、また赤と緑の色面どうしの組合せは用いない。 ・地図に用いる色は、色数が増えると煩雑になるため多くの色を用いないことが望ましい。また、色により墨文字が見にくくなる色は使用しないことが望ましい。 ・地図に用いる色は、退色を考慮した色とすることが望ましい。		

・凡例

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化GL 7-3(4)-5)</p> <p>凡例部</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在地の住所表示を行うことが望ましい。 ・主地図の表示区域と表示区域外の関係が把握しにくい場合は、必要に応じ表示区域を含む広域図を作成することが望ましい。 ・地図に表示したピクトグラム等を表示することが望ましい。 <p>地図の表示方角</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地図の向きは、掲出する空間上の左右方向と、図上の左右方向を合わせて表示し、必ずしも北を上にする必要はない。 ・現在地の表示は、利用者が見ている方向をわかるようにすることが望ましい。 <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主地図および広域図内の四角のいずれかの位置にスケール、方位を配置するものとする。 ・地図の整備年月を明記することが望ましい。 		

・その他

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化GL 7-3(5))</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地図では、見やすさ、わかりやすさの観点から提供する情報は限られるため、他の歩行者用案内図等と十分連携し、より充実した案内が行われることが望ましい。 ・地図の表示面は歩行者等の円滑な移動を妨げないよう配慮しつつ、動線と対面する向きに提出することが望ましい。 ・地図は、表示内容が見やすい材質とすることが望ましい。さらに、まぶしさを感じにくい材質とすることがなお望ましい。 ・地図は、情報更新に対応できるような構造・素材を採用することが望ましい。 		

5 歩行者出入口

(1) 有効幅

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 24 条-1) 有効幅は、90 センチメートル以上とすること。ただし、当該自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口のうち 1 以上の出入口の有効幅は、1.2 メートル以上とすること。</p> <p>(移動円滑化GL 6-4(2)) 歩行者の出入口の有効幅は、90cm 以上とする。ただし、自動車駐車場外へ通ずる 1 以上の出入口は有効幅 1.2m 以上とする。 また、出入口部前後に、車いすが 1 台止まることのできるよう水平区間を確保するものとする。 (手動式開き戸の場合は、開閉動作のために車いすが回転できる 1.5m 以上の長さの水平区間を設けることが望ましい。)</p>	<p>(都福まち条例基準-4) 屋外へ通ずる出入口(主要な出入口を除く。)及び駐車場へ通ずる出入口並びに不特定かつ多数の者が利用する各室の出入口のうちそれぞれ 1 以上は、次に定める構造とすること。 (1) 有効幅は、85 センチメートル以上とすること。ただし、構造上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。</p> <p>(都 UDGL) ・車いす使用者や歩行者のすれ違いに支障のない幅を確保する。 ・特に建築物の主要な出入口は、余裕を持った幅とする。</p>	<p>歩行者の出入口の有効幅は、90cm 以上とする。 ただし、駐車場外へ通ずる 1 以上の出入口は有効幅 1.2m 以上とする。 また、出入口部前後に、車いすが 1 台止まることのできるよう水平区間を確保するものとする。</p>

5 歩行者出入口

(2) 戸

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 24 条-2) 戸を設ける場合は、当該戸は、有効幅を 1.2 メートル以上とする当該自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口のうち、1 以上の出入口にあっては自動的に開閉する構造とし、その他の出入口にあっては車いす使用者が円滑に開閉して通過できる構造とすること。</p> <p>(移動円滑化GL 6-4(3)) 歩行者出入口に設ける場合、有効幅を 1.2m以上とする当該自動車駐車場外へ通ずる出入口のうち、1 以上の出入口は、自動的に開閉する構造とするものとする。 その他の出入口の戸も、車いす使用者が円滑に開閉して通過できる構造とする。 また、上記以外にも、車いす使用者を含む高齢者、身体障害者等の円滑な通行や安全を考慮した構造や設備設置を行うものとする。</p>	<p>(都福まち条例基準-4) 屋外へ通ずる出入口(主要な出入口を除く。)及び駐車場へ通ずる出入口並びに不特定かつ多数の者が利用する各室の出入口のうちそれぞれ1 以上は、次に定める構造とすること。 (2) 戸は、自動的に開閉する構造又は車いす使用者が円滑に開閉して通過できる構造とすること。</p> <p>(都 UDGL) ・出入口の扉は、開閉しやすい構造である自動引き戸が望ましい。 ・建築物の主要な出入口は、訪れた人が分かりやすい位置に設ける。 ・チャイムやインターホン等は、その所在が分かりやすく、かつ、操作しやすいものとする。 ・手動引き戸などの取手は、だれもが使いやすい縦棒状等が望ましい。 ・自動引き戸には、安全センサーを設置する。 ・自動引き戸には、非常時の対応のため、手動式の戸を併設する。 ・出入口のガラス戸には、衝突防止策を行う。 ・手動引き戸は、取手の形状・配置に配慮し、操作しやすいものとする。 ・防火戸を設ける場合、分かりやすい配置にし、車いす使用者等の通行が可能な構造とする。</p>	<p>歩行者出入口に戸を設ける場合、有効幅を 1.2m以上とする当該駐車場へ通ずる出入口のうち、1 以上の出入口は、自動的に開閉する構造とするものとする。 その他の出入口の戸も、車いす使用者が円滑に開閉して通過できる構造とする。 また、上記以外にも、出入口の戸は、車いす使用者を含む高齢者、障害者等の円滑な通行や安全性を考慮した構造、設備配置を行うものとする。</p>

(3) 路面

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 24 条-3) 3 車いす使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。</p> <p>(移動円滑化GL 6-4(4)) 出入口には車いす使用者が通過する際に支障となる段差を設けないものとする。</p>	<p>(都福まち条例基準-4) 屋外へ通ずる出入口(主要な出入口を除く。)及び駐車場へ通ずる出入口並びに不特定かつ多数の者が利用する各室の出入口のうちそれぞれ1 以上は、次に定める構造とすること。 (3)床面には、高齢者、障害者等の通行の支障となる段差を設けないこと。 (4)床の表面は、滑りにくい仕上げとすること。</p>	<p>出入口には車いす使用者が通過する際に支障となる段差を設けないものとする。</p>

6 通路

(1) 適用の範囲と有効幅員

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 25 条) 身体障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口から当該身体障害者用駐車施設に至る通路のうち 1 以上の通路は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>(移動円滑化GL 6-5(1)) 身体障害者用駐車施設へ通じる歩行者の出入口から、身体障害者用駐車施設に至る歩行者の通路のうち、1 以上の通路は、(2)及び(3)の構造とするものとする。</p> <p>(移動円滑化基準 25 条) 身体障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口から当該身体障害者用駐車施設に至る通路のうち 1 以上の通路は、次に定める構造とするものとする。 1 有効幅員は、2メートル以上とすること。</p> <p>(移動円滑化GL 6-5(2)) 通路の有効幅員は、2m以上とするものとする。</p>	<p>(都福まち条例基準-2) (2) 障害者のための駐車施設から建築物の出入口までの経路は、次に定める構造とすること。 ア 有効幅は、1.2メートル以上とすること。</p> <p>(都 UDGL) ・敷地内通路は、車いす使用者や歩行者のすれ違いに支障のない幅を確保する。</p>	<p>障害者用駐車スペースへ通じる歩行者の出入口から、障害者用駐車スペースに至る歩行者の通路のうち、1 以上の通路は、2 m 以上の有効幅員とする。 ただし、駐車場の構造上の理由等により、通路を設けることが困難な場合等は、この限りではない。</p>

6 通路

(2) 通路の構造

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 25 条) 身体障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口から当該身体障害者用駐車施設に至る通路のうち 1 以上の通路は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>2 車いす使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。</p> <p>3 路面は、平たんで、かつ、滑りにくい仕上げとすること。</p> <p>(移動円滑化GL 6-5(3)) 通路には、車いす使用者が通過する際に支障となる段差を設けないものとする。</p> <p>また、通路上には、排水設備を設けないことなどにより平たん性を確保するとともに、滑りにくい仕上げとするものとする。</p> <p>屋外における自動車駐車場の通路の路面は、雨水を地下に浸透させる構造とすることが望ましい。</p> <p>さらに、通路は、駐車施設・車路などと、車止めを設けること等により分離した構造とすることが望ましい。</p>	<p>(都福まち条例基準-2) (2) 障害者のための駐車施設から建築物の出入口までの経路は、次に定める構造とすること。</p> <p>イ その他の事項については、1 の項(2)及び(3)に規定する整備基準を準用する。</p> <p>(都福まち条例基準-1) 道路から主要な出入口に至る通路のうち1以上は、次に定める構造とすること。</p> <p>(2) 段差を設けないこと。ただし、15 の項に定める構造の傾斜路を併設している場合又は機械式昇降装置を設置している場合は、この限りでない。</p> <p>(3)表面は、滑りにくい仕上げとすること。</p> <p>(都 UDGL)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通路には段差を設けない。構造上段差が生じる場合は、段の近くにスロープ等を併設する。 ・通路は、車路と分離し、人と自動車の動線が交わらないようにする。止むを得ない場合は、ぶつかることがないよう、見通しをよくする。 ・通路にある排水溝等の蓋は、路面との段差がなく、スリット等は、ベビーカーや車いすのキャスター、杖先が落ちないつくりとする。 ・歩行者用の経路が、建築物の出入口まで必要以上に遠回りにならないようにする。 ・砂利や石畳を使用するときは、ベビーカーや車いすの利用者が利用しやすい通路を併設し、選択できるようにする。 	<p>通路には、車いす使用者が通過する際に支障となる段差を設けないものとする。</p> <p>通路上には、排水設備を設けないことなどにより平たん性を確保するとともに、滑りにくい仕上げとするものとする。</p> <p>屋外における駐車場の通路の路面は、雨水を地下に浸透させる構造とすることが望ましい。</p> <p>通路は、駐車スペース・車路等と、車止めを設けることなどにより、分離した構造とすることが望ましい。</p> <p>通路と車路が交錯する場合は、見通しをよくするとともに、舗装等によって、通路と車路を明確に区別することが望ましい。</p>

7 視覚障害者誘導用ブロック

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化GL 6-12)</p> <p>視覚障害者用ブロックは、視覚障害者誘導用のエレベーター、階段、エスカレーター等の障害物の回避及び案内標識、案内表示板への誘導のために設置するとする。</p> <p>また、その他の箇所については、当該施設を利用する視覚障害者の意見を反映して設置することが望ましい。</p>	<p>(都福まち条例基準-16)</p> <p>案内標示、視覚障害者誘導用床材、音声誘導装置等により、高齢者、障害者等の利用に配慮した標示、誘導又は注意喚起を行うこと。</p> <p>(都UDGL)</p> <p>・階段や傾斜路には、手すりを設け、視覚障害者誘導用ブロック(警告用)を適切に設ける。</p>	<p>視覚障害者誘導ブロックは、視覚障害者のエレベーター、階段、エスカレーター等の障害物の回避及び案内標識、案内標示板への誘導のために設置するものとする。</p> <p>また、その他の箇所については、当該施設を利用する視覚障害者の意見を反映して設置することが望ましい。</p>

8 照明施設

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(駐車場法施行令 13 条)</p> <p>建築物である路外駐車場には、次の各号に定める照度を保つために必要な照明装置を設けなければならない。</p> <p>1. 自動車の車路の路面 10 ルックス以上</p> <p>2. 自動車の駐車の用に供する部分の床面 2 ルックス以上</p> <p>(移動円滑化GL 6-13)</p> <p>自動車駐車場には、障害物や案内標識が的確に認識できる箇所に、照明施設を設けるものとする。</p> <p>歩行空間においては、特に、一定の照度が連続的に確保できる箇所に設けるものとする。</p> <p>ただし屋外の駐車施設では、夜間において、周辺からの光によって、弱視者等でもこれらが的確に認識できる照度が確保されている場合には、この限りではない。</p>		<p>駐車場には、障害物や案内標識が的確に認識できる箇所に、照明施設を設けるものとする。歩行空間においては、特に、一定の照度が連続的に確保できる箇所に設けるものとする。</p> <p>ただし、屋外の自動車駐車場では、夜間において、周辺からの光によって、弱視者等でもこれらが的確に認識できる照度が確保されている場合には、この限りでない。</p> <p>極端な明るさのムラがないよう、照明の光の広がりや配置を工夫し、駐車場ができるだけ均一な明るさになるようにすることが望ましい。</p> <p>一定期間ごとの点検と清掃、不点灯ランプの交換などの保守管理をこまめにするのが望ましい。</p>

9 エレベーター

9-1 設置

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 26 条-1) 自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口がない階(身体障害者用駐車施設が設けられている階に限る。)を有する自動車駐車場には、当該階に停止するエレベーターを設けるものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。</p> <p>(移動円滑化GL 6-6-1) 自動車駐車場外へ通じる歩行者の出入口のない階を有する自動車駐車場には、身体障害者施設が設けられている階に停止するエレベーターを設置するものとする。 ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合には、エレベーターに代えて傾斜路を設けることができるものとする。</p>	<p>(都福まち条例基準-7) 直接地上へ通ずる出入口を有する階以外の階を不特定かつ多数の者が利用する場合は、その階に通ずるエレベーターを設け、次に定める構造とすること。ただし、当該階において提供されるサービス又は販売される物品を高齢者、障害者等が享受又は購入できる措置を講じる場合は、この限りでない。</p> <p>(都 UDGL) ・だれもが利用できるエレベーターを1以上設ける。</p>	<p>自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口のない階を有する自動車駐車場には、障害者用駐車スペースが設けられている階に停止するエレベーターを設けるものとする。 ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、エレベーターに代えてエスカル等を設けることができるものとする。</p>

9-2 位置

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 26 条-2) 前項のエレベーターのうち 1 以上のエレベーターは、前条に規定する出入口に近接して設けるものとする。</p> <p>(移動円滑化GL 6-6-2) 地上へ直接通じる出入口のない階を有する駐車場内に設けるエレベーターのうち、1 以上のエレベーターは、移動円滑化された歩行者の出入口に近接して設けるものとする。</p>	<p>(都 UDGL) ・エレベーターは、主要な出入口からだれもが用意に確認できる位置に設置する。</p>	<p>地上へ直接通ずる出入口のない階を有する駐車場内に設けるエレベーターのうち、1 以上のエレベーターは移動円滑化された歩行者の出入口に近接して設けるものとする。</p>

9 エレベーター

9-3 構造

(1) 駐車場に設けるエレベーターの構造

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 26 条-3) 第 12 条第 1 号から第 4 号までの規定は、第 1 項のエレベーター(前項のエレベーターを除く。)について準用する。</p> <p>(移動円滑化基準 26 条-4) 第 12 条の規定は、第 2 項のエレベーターについて準用する。</p> <p>(移動円滑化基準 12 条) 移動円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。</p> <p>1 かごの内法幅は 1.5 メートル以上とし、内法奥行きは 1.5 メートル以上とすること。</p> <p>2 前号の規定にかかわらず、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。)にあっては、内法幅は 1.4 メートル以上とし、内法奥行きは 1.35 メートル以上とすること。</p> <p>3 かご及び昇降路の出入口の有効幅は、第 1 号の規定による基準に適合するエレベーターにあっては 90 センチメートル以上とし、前号の規定による基準に適合するエレベーターにあっては 80 センチメートル以上とすること。</p> <p>4 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を設けること。ただし、第 2 号の規定による基準に適合するエレベーターにあっては、この限りでない。</p> <p>(移動円滑化 GL 6-6-3(1)) 自動車駐車場に設けるエレベーターの構造は、「3-3-1 エレベーター」のうち第 12 条第 1 号から第 4 号までに定める規定を参照するものとする。</p> <p>(移動円滑化 GL 3-3-1(1)) 1) (かごの出入口が同じ方向にあるエレベーターで、車いす使用者がかご内で転回して退出する場合)、かごの内法幅は 1.5 メートル以上とし、内法奥行きは 1.5 メートル以上とする。</p>	<p>(都福まち条例基準-7) 直接地上へ通ずる出入口を有する階以外の階を不特定かつ多数の者が利用する場合は、その階に通ずるエレベーターを設け、次に定める構造とすること。ただし、当該階において提供されるサービス又は販売される物品を高齢者、障害者等が享受又は購入できる措置を講じる場合は、この限りでない。</p> <p>(1) かごは、床面積の合計が 5000 平米メートル以下の施設については 11 人乗り以上、床面積の合計が 5000 平方メートルを超える施設については 13 人乗り以上とすること。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。</p> <p>ア 共同住宅や小規模な施設において、車いすで利用できる機種を採用する場合</p> <p>イ かごの内部で車いすを回転することなく円滑に乗降できる機種を採用する場合</p> <p>(2) がご及び昇降路の出入口の有効幅は、床面積の合計が 5000 平米メートル以下の施設については 80 センチメートル以上、床面積が 5000 メートルを超える施設については 90 センチメートル以上とすること。</p> <p>(3) かご内及び乗降ロビーに設ける設備は、高齢者、障害者等が支障なく利用できる構造とすること。</p> <p>(4) 乗降ロビーは、車いすが転回できる構造とすること。</p> <p>(都 UDGL) ・廊下、乗降ロビー、エレベーターのかご内など、車いす使用者が回転することができる空間を確保する。</p>	<p>駐車場に設けるエレベーターの構造は、本ガイドライン P 67 ~ 72 の<参考>(1)1) ~ 3) および (4)1)を参照するものとする。</p>

<p>2) かごの出入口が複数あるエレベーターで、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。)にあっては、内法幅は1.4メートル以上とし、内法奥行きは 1.35メートル以上とする。</p> <p>3) かご及び昇降路の出入口の有効幅員は、1)に適合するエレベーターは 90cm以上とし、2)に適合するエレベーターにあっては 80cm以上とする。</p> <p>(移動円滑化GL 3-3-1(4))</p> <p>1) かご内には、車いす使用者がかご及び昇降路の出入口を確認可能な割れにくい材質の鏡を設ける。ただし、(1)-2)に適合する(出入口が複数ある)エレベーターにあっては、出入口上方に当該出入口が確認可能な鏡を設置することが望ましい。</p>		
---	--	--

9 エレベーター

9-3 構造

(2) 障害者用駐車スペースに通ずる歩行者の出入口の近くに設けるエレベーターの構造

障害者駐車スペースに通ずる歩行者の出入口近くに設けるエレベーターの構造に関しては、国及び都の法令・条例・ガイドライン等に準じる。

【参考】

かご及び出入口の寸法

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 26 条-3) 第 12 条第 1 号から第 4 号までの規定は、第 1 項のエレベーター(前項のエレベーターを除く。)について準用する。</p> <p>(移動円滑化基準 26 条-4) 第 12 条の規定は、第 2 項のエレベーターについて準用する。</p> <p>(移動円滑化基準 12 条) 移動円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。</p> <p>1 かごの内法幅は 1.5 メートル以上とし、内法奥行きは 1.5 メートル以上とすること。</p> <p>2 前号の規定にかかわらず、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。)にあっては、内法幅は 1.4 メートル以上とし、内法奥行きは 1.35 メートル以上とすること。</p> <p>3 かご及び昇降路の出入口の有効幅は、第 1 号の規定による基準に適合するエレベーターにあっては 90 センチメートル以上とし、前号の規定による基準に適合するエレベーターにあっては 80 センチメートル以上とすること。</p> <p>12 乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の有効幅は 1.5 メートル以上とし、有効奥行きは 1.5 メートル以上とすること。</p> <p>(移動円滑化 GL 6-6-3(2)) 駐車場に設けるエレベーターのうち、身体障害者用施設に通ずる歩行者の出入口の近くに設けるエレベーターの構造は、「3-3-1 エレベーター」を参照するものとする。</p> <p>(移動円滑化 GL 3-3-1(1)) 1) (かごの出入口が同じ方向にあるエレベーターで、車いす使用者がかご内で転回して退出する場合)、か</p>	<p>(都福まち条例基準-7) 直接地上へ通ずる出入口を有する階以外の階を不特定かつ多数の者が利用する場合は、その階に通ずるエレベーターを設け、次に定める構造とすること。ただし、当該階において提供されるサービス又は販売される物品を高齢者、障害者等が享受又は購入できる措置を講じる場合は、この限りでない。</p> <p>(1) かごは、床面積の合計が 5000 平米メートル以下の施設については 11 人乗り以上、床面積の合計が 5000 平方メートルを超える施設については 13 人乗り以上とすること。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。</p> <p>ア 共同住宅や小規模な施設において、車いすで利用できる機種を採用する場合</p> <p>イ かごの内部で車いすを回転することなく円滑に乗降できる機種を採用する場合</p> <p>(2) がご及び昇降路の出入口の有効幅は、床面積の合計が 5000 平米メートル以下の施設については 80 センチメートル以上、床面積が 5000 メートルを超える施設については 90 センチメートル以上とすること。</p> <p>(3) かご内及び乗降ロビーに設ける設備は、高齢者、障害者等が支障なく利用できる構造とすること。</p> <p>(4) 乗降ロビーは、車いすが転回できる構造とすること。</p> <p>(都 UDGL) ・廊下、乗降ロビー、エレベーターのかご内など、車いす使用者が回転することができる空間を確保する。</p>	<p>駐車場に設けるエレベーターのうち、障害者用施設に通ずる歩行者の出入口の近くに設けるエレベーターの構造は、本ガイドライン P 67 ~ 72 の<参考>を参照するものとする。</p>

<p>この内法幅は1.5メートル以上とし、内法奥行きは1.5メートル以上とする。</p> <p>2) かごの出入口が複数あるエレベーターで、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。)にあっては、内法幅は1.4メートル以上とし、内法奥行きは1.35メートル以上とする。</p> <p>3) かご及び昇降路の出入口の有効幅員は、1)に適合するエレベーターは90cm以上とし、2)に適合するエレベーターにあっては80cm以上とする。</p> <p>4) 乗降口に接続する歩道等または通路の部分の有効幅は1.5m以上とし、有効奥行きは1.5m以上とする。</p> <p>5) 乗降口の床とエレベーターのかごとの間は可能な限り小さくすることが望ましい。</p>		
--	--	--

表示

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 12 条)</p> <p>移動円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。</p> <p>8 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。</p> <p>9 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開鎖を音声により知らせる装置を設けること。</p> <p>13 停止する階が3以上であるエレベーターの乗降口には、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、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装置が設けられている場合においては、この限りでない。</p> <p>(移動円滑化GL 6-6-3(2))</p> <p>駐車場に設けるエレベーターのうち、身体障害者用施設に通ずる歩行者の出入口の近くに設けるエレベーターの構造は、「3-3-1 エレベーター」を参照するものとする。</p> <p>(移動円滑化GL 3-3-1(2))</p> <p>1) かご内には、停止する予定階及び現在位置を表示する装置を設ける。</p> <p>2) 到着する階や出入口の戸の開鎖を音声で知らせる装置を設ける。</p>		

<p>3) 停止階が3以上である乗降口には、到着するかごの昇降方向を音声で知らせる装置を設ける。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装置が設けられている場合においては、この限りではない。</p> <p>4) かごの出入口が複数あるエレベーターの場合は、開閉する扉を音声で知らせる装置を設置する。</p>		
---	--	--

操作盤

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 12 条)</p> <p>移動円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。</p> <p>10 かご内及び乗降口には、車いす使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設けること。</p> <p>11 かご内に設ける操作盤及び乗降口に設ける操作盤のうち視覚障害者が利用する操作盤は、点字をはり付けること等により視覚障害者が容易に操作できる構造とすること。</p> <p>12 乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の有効幅は 1.5 メートル以上とし、有効奥行きは 1.5 メートル以上とすること。</p> <p>(移動円滑化GL 6-6-3(2))</p> <p>駐車場に設けるエレベーターのうち、身体障害者用施設に通ずる歩行者の出入口の近くに設けるエレベーターの構造は、「3-3-1 エレベーター」を参照するものとする。</p> <p>(移動円滑化GL 3-3-1(3))</p> <p>1) 乗降口には、車いす使用者等が円滑に操作できる位置に操作盤を設ける。</p> <p>2) かごの両側面には、車いす使用者を考慮した横型の操作盤を高さ 1 m 程度に設置する。</p> <p>3) 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設ける。</p> <p>4) かご内および乗降口に設ける操作盤には点字を設ける。</p> <p>5) 操作盤のボタンは押しボタン式とし、静電式タッチボタンは用いない。</p> <p>6) 操作盤またはボタンに表示する数字は、浮き出させること等により点字が読めない視覚障害者でも円滑に利用できるものとするのが望ましい。</p>	<p>(都 UDGL)</p> <p>・エレベーター乗降ロビー及びかご内には、だれもが操作しやすい位置に操作ボタン等を設置する。</p> <p>・エレベーターのボタンは、ボタン操作時に音声と光で反応する等、ボタン操作への応答が視覚と聴覚で分かるものとする。</p> <p>・同一建築物内のエレベーターの操作盤等のボタン配置は、統一する。</p>	

<p>7) 操作盤のボタンの文字は、周囲との輝度比が高いこと等により弱視者の操作性に配慮したものであることが望ましい。</p> <p>8) 操作盤のボタンは、指の動きが不自由な利用者も操作できるような形状とすることが望ましい。</p> <p>9) 音と光で視覚障害者、聴覚障害者にもボタンを押したことがわかるものが望ましい。</p>		
--	--	--

安全・防犯設備

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 12 条)</p> <p>移動円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。</p> <p>4 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を設けること。ただし、第 2 号の規定による基準に適合するエレベーターにあっては、この限りでない。</p> <p>5 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により、かご外からかご内が視覚的に確認できる構造とすること。</p> <p>6 かご内に手すりを設けること。</p> <p>7 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設けること。</p> <p>8 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。</p> <p>9 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。</p> <p>(移動円滑化GL 6-6-3(2))</p> <p>駐車場に設けるエレベーターのうち、身体障害者用施設に通ずる歩行者の出入口の近くに設けるエレベーターの構造は、「3-3-1 エレベーター」を参照するものとする。</p> <p>(移動円滑化GL 3-3-1(4))</p> <p>1) かご内には、車いす使用者がかご及び昇降路の出入口を確認可能な割れにくい材質の鏡を設ける。ただし、(1)-2)に適合する(出入口が複数ある)エレベーターにあっては、出入口上方に当該出入口が確認可能な鏡を設置することが望ましい。</p> <p>2) 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により、かご外からかご内が視覚的に確認できる構</p>		

<p>造とする。</p> <p>3) 昇降路の出入口を除く壁面には手すりを設ける。その設置高さは 80～85cm、60～65cm程度の二段とすることが望ましい。</p> <p>また、かご内には設置高さ 80～85cm程度の手すりを設けることが望ましい。</p> <p>なお、手すりの外径は 4cm程度、壁面からの離れを 5cm程度とし、端部は衣服の引っかかり等がないような装置を設ける。</p> <p>4) かごの壁面には床上 35cm程度まで車いす当たりを設置する。</p> <p>5) 出入口部には戸閉を制御する装置を設ける。</p> <p>6) 緊急時への対応として、次のような装置を設けることが望ましい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・かご内を確認できるカメラ ・故障したことが自動的に音声及び文字で表示される装置 ・かご内から外部に故障を知らせる非常装置 ・管理者等への連絡状況、管理者の対応状況をかご内の利用者に音声及び文字で知らせる装置 ・管制運転中であることを音声及び文字で知らせる装置(管制運転機能を有するエレベーターの場合) <p>7) 必要に応じて、かご内に空調設備を設けることが望ましい。</p>		
--	--	--

その他

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化GL 6-6-3(2))</p> <p>駐車場に設けるエレベーターのうち、身体障害者用施設に通ずる歩行者の出入口の近くに設けるエレベーターの構造は、「3-3-1 エレベーター」を参照するものとする。</p> <p>(移動円滑化GL 3-3-1(5))</p> <p>1) かご及び昇降路の出入口には、高齢者や身体障害者等が優先的にエレベーターを使用することができるよう、案内板を設置することが望ましい。</p> <p>2) 点検等により、利用者の利便性を損なわないよう配慮する。</p> <p>3) 乗降口に接続する歩道等または通路の部分にはひさしを設けることが望ましい。</p>	<p>(都 UDGL)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗降ロビーの扉は、周囲の壁と異なる色等、識別しやすいものとする。 ・建築物の用途や規模に応じて適切な大きさのエレベーターを複数設置するなど、車いすやベビーカーを使用する人も含め、だれもが短い待ち時間で利用できるようにする。 	

10 傾斜路

傾斜路の構造は、国及び都の法令・条例・ガイドライン等に準じる。

【参考】

設置

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 27 条) 第 13 条の規定は、前条第 1 項の傾斜路について準用する。</p> <p>(移動円滑化基準 26 条-1) 自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口がない階(身体障害者用駐車施設が設けられている階に限る。)を有する自動車駐車場には、当該階に停止するエレベーターを設けるものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。</p> <p>(移動円滑化基準 13 条) 移動円滑化された立体横断施設に設ける傾斜路(その踊り場を含む。以下同じ。)は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>(移動円滑化GL 6-7(1)) 自動車駐車場にエレベーターに代えて設置する傾斜路の構造は、「3-3-2 傾斜路」を参照するものとする。</p>	<p>(都福まち条例基準-15) 傾斜路は、次に定める構造とすること。</p>	<p>駐車場にエレベーターに代えて設置する傾斜路の構造は、本ガイドライン P73～76 の<参考>を参照するものとする。</p>

幅員

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 13 条) 1) 有効幅員は、2メートル以上とすること。ただし、設置場所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、1メートル以上とすることができる。</p> <p>(移動円滑化GL 3-3-2(1)) 1) 傾斜路の有効幅員は、2m以上とする。 2) 設置場所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、1m以上とすることができる。</p>	<p>(都福まち条例基準-15) 傾斜路は、次に定める構造とすること。</p> <p>(1) 有効幅は、屋内にあっては 1.2メートル以上、屋外にあっては 1.35メートル以上(敷地の状況等によりやむを得ない場合は、1.2メートル以上)とすること。 ただし、段を併設する場合は、90センチメートル以上とすることができる。</p>	

勾配および踊り場

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 13 条)</p> <p>2) 縦断こう配は、5 パーセント以下とすること。ただし、設置場所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、8 パーセント以下とすることができる。</p> <p>3) 横断こう配は、設けないこと。</p> <p>10) 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み幅1.5メートル以上の踊り場を設けること。</p> <p>(移動円滑化GL 3-3-2(2))</p> <p>1) 縦断勾配は、5%以下とする。ただし、設置場所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8%以下とすることができる。</p> <p>2) 横断勾配は設けない。</p> <p>3) 高さ75cmを超える傾斜路にあっては、高さ75cm以内ごとに踏み幅1.5m以上の踊り場を設ける。</p>	<p>(都福まち条例基準-15)</p> <p>傾斜路は、次に定める構造とすること。</p> <p>(2) こう配は、屋内にあっては12分の1以下、屋外にあっては20分の1以下とすること。</p> <p>ただし、屋内、屋外とも傾斜路の高さが16センチメートル以下の場合には8分の1以下、屋外において傾斜路の高さが75センチメートル以下の場合又は敷地の状況等によりやむを得ない場合は12分の1以下とすることができる。</p> <p>(3) 高さ75センチメートル以上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長さ1.5メートル以上の踊り場を設けること。</p>	

手すり

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 13 条)</p> <p>4) 二段式の手すりを両側に設けること。</p> <p>5) 手すり端部の付近には、傾斜路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。</p> <p>(移動円滑化GL 3-3-2(3))</p> <p>1) 高さが80～85cm、60～65cm程度である2段の手すりを両側に連続して設けることとする。</p> <p>なお、手すりの外径は4cm程度とし、壁面から5cm程度離して設置することが望ましい。</p> <p>2) 手すりは、傾斜路の終端部から水平区間へ60cm程度延長し、利用者の乗降、誘導が円滑になるようにすることが望ましい。</p> <p>3) 手すりの端部の付近には、傾斜路の通ずる場所を示す点字をはり付けることとする。</p> <p>また、手すりの端部は、衣服の引っかかり等がないような処理とする</p> <p>4) 手すりの端部にはり付ける点字は、内容を文字で併記するのが望ましい。</p>	<p>(都福まち条例基準-15)</p> <p>傾斜路は、次に定める構造とすること。</p> <p>(5) 必要に応じ、手すりを設けること。</p> <p>(都 UDGL)</p> <p>・階段や傾斜路には、手すりを設け、視覚障害者誘導用ブロック(警告用)を適切に設ける。</p>	

路面

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 13 条)</p> <p>6) 路面は、平坦で、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。</p> <p>7) 傾斜路のこう配部分は、その接続する歩道等又は通路の部分との色の輝度比が大きいこと等により当該こう配部分を容易に識別できるものとする。</p> <p>(移動円滑化GL 3-3-2(4))</p> <p>1) 路面は、平坦で滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとする。</p> <p>2) 傾斜路のこう配部分は、それに接続する歩道等、通路の部分又は踊り場との色の輝度比が大きいこと等により当該こう配部分を容易に識別できるものとする。</p> <p>ただし、色の組合せによっては認識しづらい場合も想定されるため、沿道住民・利用者の意見が反映されるように留意して決定するものとする。</p> <p>3) 積雪寒冷地においてはロードヒーティング等の防雪及び凍結防止設備を設置するものとする。</p>	<p>(都福まち条例基準-15)</p> <p>傾斜路は、次に定める構造とすること。</p> <p>(4) 床の表面は、滑りにくい仕上げとすること。</p> <p>(6) 傾斜路の面は、視覚障害者等が識別しやすいものとする。</p> <p>(都 UDGL)</p> <p>・傾斜路は、雨に濡れても滑りにくい仕上げとする。</p> <p>(都 UDGL)</p> <p>・段やこう配の部分では、容易に段等を認識できるように、色・明度・仕上げ等の差に配慮し、照明は安全に通行できるような明るさを確保する。</p>	

その他

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 13 条)</p> <p>8) 傾斜路の両側には、立ち上がり部及びさくその他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。</p> <p>9) 傾斜路の下面と歩道等の路面との間が 2.5メートル以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、さくその他これに類する工作物を設けること。</p> <p>(移動円滑化GL 3-3-2(5))</p> <p>1) 傾斜路の両側には 35cm 程度の立ち上がり部、及びさくその他これに類する工作物を設ける。</p> <p>ただし、側面が壁面である場合においてはこの限りでない。</p> <p>2) 高欄は路面から高さ 1.1m 程度の高さとし、落下等の危険のない構造とする。</p> <p>また、笠木の幅は 10cm 以上とすることが望ましい。</p> <p>(物などが置かれないように曲面にするなどの工夫を行うことが望ましい。)</p> <p>3) 傾斜路の始終部には、2m 以上の水平部を設けることが望ましい。</p>	<p>(都 UDGL)</p> <p>・階段や傾斜路には、落下防止のために両側に立ち上がりを設ける。</p>	

11 階段

傾斜路の構造は、国及び都の法令・条例・ガイドライン等に準じる

【参考】

設置

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 28 条) 第 16 条の規定は、自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口がない階に通ずる階段の構造について準用する。</p> <p>(移動円滑化基準 16 条) 移動円滑化された立体横断施設に設ける階段(その踊り場を含む。以下同じ。)は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>(移動円滑化GL 6-8(1)) 自動車駐車場にエレベーターに代えて設置する傾斜路の構造は、「3-3-2 傾斜路」を参照するものとする。</p>	<p>(都福まち条例基準-6) 階段(共同住宅等にあっては共用階段に限る。)は、次に定める構造とすること。</p>	<p>自動車駐車場に設置する階段の構造は、本ガイドライン P 77 ~ 80 の<参考>を参照するものとする。</p>

形式

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 16 条) 4) 回り段としないこと。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、この限りでない。</p> <p>(移動円滑化GL 3-3-5(1)) 1) 階段は、踏み幅が一定のものとする。 回り階段や、らせん階段は、踏み幅が一定でなく、踏み外しによる転倒等の危険性が高いことなどから設置しないことが望ましい。 2) 自転車の通行を考慮する場合は、斜路付き階段を設けることが望ましい。</p>	<p>(都福まち条例基準-6) 階段(共同住宅等にあっては共用階段に限る。)は、次に定める構造とすること。 (1) 主要な階段には、回り段を設けないこと。ただし、構造上やむを得ない場合は、この限りでない。</p>	

幅員

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 16 条)</p> <p>1) 有効幅員は、1.5メートル以上とすること。</p> <p>(移動円滑化GL 3-3-5(2))</p> <p>1) 有効幅員は 1.5m以上とする</p> <p>2) 斜路つき階段の有効幅員は、上記幅員に斜路部分幅員 0.6mを加えた 2.1m以上とする。</p>		

こう配、けあげ高、踏み幅

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 16 条)</p> <p>7) 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> <p>(移動円滑化GL 3-3-5(3))</p> <p>1) 階段は、こう配 50%、けあげ高 15cm、踏み幅 30cmを標準とする</p> <p>2) 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。けこみを設ける場合はその長さを 2cm以下とする。</p>	<p>(都福まち条例基準-6)</p> <p>階段(共同住宅等にあつては共用階段に限る。)は、次に定める構造とすること。</p> <p>(4) 路面は、視覚障害者等が識別しやすいものとし、かつ、つまずきにくい構造とすること。</p>	

踊り場

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 16 条)</p> <p>10) 階段の高さが三メートルを超える場合においては、その途中に踊り場を設けること。</p> <p>11) 踊り場の踏み幅は、直階段の場合にあつては一・二メートル以上とし、その他の場合にあつては当該階段の幅員の値以上とすること。</p> <p>(移動円滑化GL 3-3-5(4))</p> <p>1) 階段の高さが 3mを超える場合においては、その途中に踊り場を設ける。</p> <p>2) 踊り場の踏み幅は、直階段の場合にあつては 1.2m以上とし、その他の場合にあつては当該階段の幅員の値以上とする。</p> <p>3) 折れ階段の踊り場等で進行方向の見通しが悪い箇所については、鏡を設置することが望ましい。</p>		

手すり

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 16 条)</p> <p>2) 二段式の手すりを両側に設けること。</p> <p>3) 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>(移動円滑化GL 3-3-5(5))</p> <p>1) 階段には、高さが 80～85cm、60～65cm程度である二段の手すりを両側に連続して設けることとする。なお、手すりの外径は 4cm程度とし、壁面から 5cm程度離して設置することが望ましい。</p> <p>2) 手すりは、階段の終端部から 60cm程度延長し、利用者の昇降、誘導が円滑になるようにすることが望ましい。</p> <p>3) 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とする。</p> <p>また、手すりの端部は、衣服の引っかかり等がないよう処理する。</p> <p>4) 手すりの端部にはり付ける点字は、その内容を文字で併記するのが望ましい。</p> <p>5) 斜路付き階段の斜路部分を幅員端部に設けた場合は、手すりの利用に支障があるため、幅員中央に手すりを設けることが望ましい。</p>	<p>(都福まち条例基準-6)</p> <p>階段(共同住宅等にあっては共用階段に限る。)は、次に定める構造とすること。</p> <p>(2) 手すりを設けること。</p> <p>(都 UDGL)</p> <p>・階段や傾斜路には、手すりを設け、視覚障害者誘導用ブロック(警告用)を適切に設ける。</p>	

路面

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 16 条)</p> <p>5) 踏面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。</p> <p>6) 踏面の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により段を容易に識別できるものとする。</p> <p>(移動円滑化GL 3-3-5(6))</p> <p>1) 路面は、平たんで、滑りにくく、かつ水はけの良い仕上げとする</p> <p>2) 傾斜路の勾配部分とその周囲の部分及び斜路付き階段の斜路部分との色の輝度比が大きいこと等により段を容易に識別できるものとする。</p> <p>ただし、色の組合せによっては認識しづらい場合も想定されるため、沿道住民・利用者の意見が反映される</p>	<p>(都福まち条例基準-6)</p> <p>階段(共同住宅等にあっては共用階段に限る。)は、次に定める構造とすること。</p> <p>(3) 床の表面は、滑りにくい仕上げとすること。</p> <p>(4) 路面は、視覚障害者等が識別しやすいものとし、かつ、つまずきにくい構造とすること。</p> <p>(5) 昇り口、降り口の床には、点状ブロック(警告用)を敷設すること。ただし、点状ブロック(警告用)の敷設が利用上特に支障をきたす場合には、仕上げの色を変えるなどの代替措置により段を識別しやすくすること。</p>	

<p>よう留意して決定するものとする。</p> <p>3) 積雪寒冷地においてはロードヒーティング等の防雪及び凍結防止設備を設置するものとする。</p> <p>4) 斜路付き階段の斜路部分の路面は、「3-3-2 傾斜路(4)」と同様のものとするのが望ましい。</p>		
---	--	--

その他

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 16 条)</p> <p>8) 階段の両側には、立ち上がり部及びさくその他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。</p> <p>9) 階段の下面と歩道等の路面との間が 2.5メートル以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、さくその他これに類する工作物を設けること。</p> <p>(移動円滑化GL 3-3-5(7))</p> <p>1) 階段の両側には10cm程度の立ち上がり部、及びさくその他これに類する工作物を設ける。 ただし、側面が壁面である場合においては、この限りではない。</p> <p>2) 高欄は路面から高さ 1m以上の高さとし、危険のない構造としなければならない。 笠木の幅は 10cm以上とすることが望ましい。</p> <p>(物などが置かれないように曲面にするなどの工夫を行うことが望ましい。)</p>	<p>(都 UDGL)</p> <p>・階段や傾斜路には、落下防止のために両側に立ち上がりを設ける。</p>	

12 屋根

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 29 条) 屋外に設けられる自動車駐車場の身体障害者用駐車施設、身体障害者用停車施設及び第 25 条に規定する通路には、屋根を設けるものとする。</p> <p>(移動円滑化GL 6-9(1)) 屋外に設けられる自動車駐車場には、身体障害者用駐車施設、身体障害者用停車施設及び第 25 条に規定する通路(歩行者の出入口から身体障害者用駐車施設に至る通路のうち 1 以上の移動円滑化された通路)には、連続的に屋根を設けるものとする。</p>	<p>(都 UDGL) ・障害者駐車場から建築物の出入口までの通路には、庇などの屋根を設ける。</p>	<p>建物付属の屋外駐車場に設けられる障害者用駐車スペース、障害者用停車スペース、および当該施設から歩行者(車いす使用者)の出入口に至る通路のうち 1 以上の移動円滑化された通路には、連続的に庇などの屋根を設ける。</p> <p>障害者用駐車スペース、障害者用停車スペースの屋根の高さは、2.8m以上確保することが望ましい。</p>

13 便所

13-1 設置

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 30 条-1) 身体障害者用駐車施設を設ける際に便所を設ける場合は、当該便所は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>(移動円滑化GL 6-10-1(1)) 身体障害者用駐車施設を設ける際に便所を設ける場合は、以下の(2)～(8)に定める構造とするものとする。</p>	<p>(都福まち条例基準-9) 不特定かつ多数の者が利用する便所を設ける場合は、1以上(男子用及び女子用の区分があるときは、それぞれ1以上)を次に定める構造とすること。</p> <p>(都 UDGL) ・だれもが利用できるトイレ(「だれでもトイレ」)を設ける(車いす使用者、オストメイト、乳幼児を連れた人等)。</p>	<p>トイレを設置する場合は、車いす使用者、乳幼児を連れた人など、誰もが円滑に利用できるトイレ(以下、「多機能トイレ」)を1以上(男女別の区分がある場合は、それぞれ1以上)設ける。</p> <p>男女別に便所を設置せず、健全者の利用も前提とした「多機能トイレ」を、複数設置することも望ましい。</p> <p>多機能トイレとは別に、多機能トイレほどは広くないが、一般の便房よりも広い「簡易型多機能トイレ」を設置することも望ましい。</p> <p>多機能トイレには、高齢者、障害者、乳幼児のおむつ交換が可能な、大きめのおむつ交換台を設置する。(トイレの仕様は、国の移動円滑化整備ガイドラインを参照)。</p>

その他の便所の構造は、国及び都の法令・条例・ガイドライン等に準じる。

【参考】

一般の便所

案内表示

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 30 条) 1) 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る。)並びに便所の構造を視覚障害者に示すための点字による案内板その他の設備を設けること。</p> <p>(移動円滑化GL 6-10-1(2)) 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る)並びに便所の構造を視覚障害者に示すための点字による案内板や、案内板の正面に誘導する視覚障害者用誘導ブロックなどの設備を設けるものとする。</p>	<p>(都 UDGL) ・利用者が分かりやすい位置に設けるとともに、案内板等を適切に配置する。 ・出入口には、だれもが利用できる旨を示した分かりやすい標識や、便房内の設備を表示する。 ・トイレの出入口位置を知らせるための視覚障害者誘導用ブロックを適切に配置するとともに、音声や点字により男女別位置等を案内する。</p>	

床仕上げ

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 30 条)</p> <p>2) 床の表面は、滑りにくい仕上げとすること。</p> <p>(移動円滑化GL 6-10-1(3))</p> <p>便所の床の表面は、ぬれた状態でも滑りにくい仕上げとする</p> <p>(排水溝などを設ける必要がある場合には配置を考慮することが望ましい。)</p>	<p>(都福まち条例基準-9)</p> <p>不特定かつ多数の者が利用する便所を設ける場合は、1以上(男子用及び女子用の区分があるときは、それぞれ1以上)を次に定める構造とすること。</p> <p>(1) 床面には、高齢者、障害者等の通行の支障となる段差を設けないこと。</p> <p>(2) 床の表面は、滑りにくい仕上げとすること。</p>	

男子用小便器

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 30 条)</p> <p>3) 男子用小便器を設ける場合においては、一以上の床置き小便器その他これに類する小便器を設けること。</p> <p>4) 前号の規定により設けられる小便器には、手すりを設けること。</p> <p>(移動円滑化GL 6-10-1(4))</p> <p>男子用小便器を設ける場合は、床置き小便器または低リップの壁掛け式小便器を1以上設置するとともに、当該便器には、手すりを設けるものとする。</p> <p>(なお、小便器の設置にあたっては、できるだけ入口に近い位置に設置することが望ましい。)</p>	<p>(都福まち条例基準-9)</p> <p>不特定かつ多数の者が利用する便所を設ける場合は、1以上(男子用及び女子用の区分があるときは、それぞれ1以上)を次に定める構造とすること。</p> <p>(5) 男子用小便器を設ける場合は、1以上を床置き又はこれに代わる小便器とすること。</p> <p>(都UDGL)</p> <p>・小便器は、子どもから大人まで利用できるように、床置き又は低リップタイプを設ける。</p>	

大便器

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化GL 6-10-1(5))</p> <p>便所内には、腰掛け式大便器を1以上設置するとともに、その便房の便器周辺には手すりを設けるものとする。</p> <p>(なお、和式便器を設置する場合は、その前方の壁に垂直、水平に手すりを設置することが望ましい。)</p>	<p>(都福まち条例基準-9)</p> <p>不特定かつ多数の者が利用する便所を設ける場合は、1以上(男子用及び女子用の区分があるときは、それぞれ1以上)を次に定める構造とすること。</p> <p>(3) 大便器は、1以上を腰掛け式とすること。</p> <p>(4) 腰掛け式とした大便器及び小便器の1以上に、それぞれ手すりを設けること。</p>	

洗面器

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
(移動円滑化GL 6-10-1(6)) 洗面器は、もたれかかった時に耐える強固なものとするか、もしくは手すりを設けたものを1以上設置することが望ましい。		

乳児用施設

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
(移動円滑化GL 6-10-1(7)) 便所内には、ベビーチェアを1以上、大使用の便房内に設置することが望ましい。 (なお、スペースに余裕がある場合には複数の便房に設置し、洗面所付近にも設置することが望ましい。)	(都福まち条例基準-12) 不特定多数の者が利用する場所(だれでもトイレを有する便所を含む。)を設ける場合は、1以上(男子用及び女子用の区分があるときは、それぞれ1以上)を次に定める構造とすること。 (1) ベビーチェア等乳幼児を座らせることができる施設を設けた便房を1以上設けること。 (2) ベビーベッド等乳幼児のおむつ換えができる設備を1以上設けること。ただし、他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。 (3) ベビーチェア等乳幼児を座らせることができる施設又はベビーベッド等乳幼児のおむつ換えができる設備を設けた便房及び便所の出入口には、その旨の表示を行うこと。 (都UDGL) ・授乳及びおむつ替えのできる場所(以下「子育て支援室」という。)は、男女にかかわらず利用できるようにする。 ・ベビーチェアやベビーベッドなどを設けたトイレの出入口には、その旨を分かりやすく表示する。 ・便房内では、保護者が乳幼児から目を離さずに利用できるよう、保護者と対面した位置にベビーチェアを設置する。 ・便房内の乳児用いすは、乳幼児がドアロックを空けないようドアから離れた位置に設置する。	

身体障害者用便所・便房
設置

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 30 条-2) 身体障害者用駐車施設を設ける際に便所を設ける場合は、そのうち 1 以上の便所は、次の各号に掲げる基準のいずれかに適合するものとする。</p> <p>1) 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)内に車いす使用者その他の高齢者、身体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。</p> <p>2) 車いす使用者その他の高齢者、身体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。</p> <p>(移動円滑化GL 6-10-2(1)) 身体障害者用駐車施設を設ける際に便所を設ける場合、そのうちの 1 以上の便所は、 車いす使用者その他の高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房(以下「身体障害者用便房」という。)が設けられている便所、あるいは 車いす使用者その他の高齢者、身体障害者の円滑な利用に適した構造を有する便所(以下「身体障害者用便所」という。)とするものとする。</p>	<p>(都福まち条例基準-8) 不特定かつ多数の者が利用する便所を設ける場合は、車いす使用者、高齢者、妊婦、乳幼児を連れた者等だれでもが円滑に利用することができる便房(以下この表において「だれでもトイレ(註:旧車いす対応便房)」という。)又はだれでもトイレ(註:旧車いす対応便房)を有する便所を1以上(男子用及び女子用の区分があるときは、それぞれ1以上)設けることとし、次に定める構造とすること。</p> <p>(7) 一般用の便所に近接し、分かりやすく利用しやすい位置に設けること。</p> <p>(都 UDGL) ・だれでも利用できるトイレ(「だれでもトイレ」)を設ける(車いす使用者、オストメイト、乳幼児を連れた人等)。 ・「だれでもトイレ」と、それ以外のトイレは近接して配置する。</p>	

通路

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 31 条-1) 前条第 2 項第 1 号の便房を設ける便所は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>1) 第 25 条に規定する通路と便所との間の経路における通路のうち 1 以上の通路は、同条各号に定める構造とすること。</p> <p>(移動円滑化GL 6-10-2(2)-1) 身体障害者用便房を設ける便所と通路との間に設ける通路は、第 25 条に規定する通路の構造とする。</p>	<p>(都 UDGL) ・トイレ内の通路幅や便房の出入口の幅は、車いす使用者が利用しやすいよう、余裕を持った幅を確保する。</p>	

出入口

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 31 条-1) 前条第 2 項第 1 号の便房を設ける便所は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>2) 出入口の有効幅は、80 センチメートル以上とすること</p> <p>3) 出入口には、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、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。</p> <p>4) 出入口には、車いす使用者その他の高齢者、身体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案内標識を設けること。</p> <p>5) 出入口に戸を設ける場合においては、当該戸は、次に定める構造とすること。 イ 有効幅は、80 センチメートル以上とすること。 ロ 車いす使用者その他の高齢者、身体障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。</p> <p>(移動円滑化GL 6-10-2(2)-2) 有効幅 便所の出入口の有効幅は、90cm 以上が望ましく、最低でも 80cm 以上を確保するものとする。</p> <p>段 便所の出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けないものとする。 ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りではない。</p> <p>案内標識 便所の出入口には、車いす使用者その他の高齢者、身体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案内標識を設けるものとする。</p> <p>戸の構造 便所の出入口に戸を設ける場合、当該戸の有効幅は、90cm 以上が望ましく、最低でも 80cm 以上を確保するものとする。 また、戸の構造は、車いす使用者その他の高齢者、身体障害者の円滑な通過を確保するため、高齢者、身体障害者等が容易に開閉できる構造とするものとする。</p>	<p>(都福まち条例基準-8) 不特定かつ多数の者が利用する便所を設ける場合は、車いす使用者、高齢者、妊婦、乳幼児を連れた者等だれでもが円滑に利用することができる便房(以下この表において「だれでもトイレ」という。)又はだれでもトイレ(を有する便所を1以上(男子用及び女子用の区分があるときは、それぞれ1以上)設けることとし、次に定める構造とすること。</p> <p>(1) だれでもトイレの出入口の有効幅は 85 センチメートル以上とすること。ただし、構造上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。</p> <p>(2) 出入口に戸を設ける場合は、当該戸は、車いす使用者が円滑に開閉して通過できる構造とすること。</p> <p>(都 UDGL)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トイレ内の通路幅や便房の出入口の幅は、車いす使用者が利用しやすいよう、余裕を持った幅を確保する。 ・出入口には、だれでもが利用できる旨を示した分かりやすい標識や、便房内の設備を表示する。 ・トイレの出入口位置を知らせるための視覚障害者誘導用ブロックを適切に配置するとともに、音声や点字により男女別位置等を案内する。 ・出入口の開閉時に、手や衣服などが戸に挟まれたり、戸と戸袋の隙間に入り込むことがないようにする。 ・戸と枠に接する面積を小さくするために戸の縁を丸くするなどの工夫 ・衝撃を和らげるため、ゴムなどの緩衝材を設けるなどの工夫 ・戸と戸袋の隙間に柔らかい材料を設置することで、指や衣服が引きこまれるのを防ぐ工夫 ・便房の戸は、取手を握りやすく、また、施錠操作をしやすいものとする。 ・「だれでもトイレ」では、介助者がトイレを一時退出する際に、トイレの外から利用者が見えることのないよう、戸の内側にカーテンを設置するのも一つの方法である。 	

広さ

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 31 条-1) 前条第 2 項第 1 号の便房を設ける便所は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>6) 車いす使用者の円滑な利用に適した広さを確保すること。</p> <p>(移動円滑化GL 6-10-2(2)-3) 便所の出入口から身体障害者用便房等まで、車いす使用者等身体障害者の円滑な利用に適した広さを確保すること。</p>	<p>(都福まち条例基準-8) 不特定かつ多数の者が利用する便所を設ける場合は、車いす使用者、高齢者、妊婦、乳幼児を連れた者等だれでもが円滑に利用することができる便房(以下この表において「だれでもトイレ」という。)又はだれでもトイレを有する便所を1以上(男子用及び女子用の区分があるときは、それぞれ1以上)設けることとし、次に定める構造とすること。</p> <p>(3) 車いす使用者が円滑に利用できる、使用後は、回転して退出できる空間を確保すること。ただし、床面積の合計が 1000 平米メートル以下の施設については、車いす使用者が利用できる空間を確保した便房とすること。</p> <p>(都 UDGL) ・オムツ交換や衣服の着脱などのため、大人が横になることができる大きなシートを設ける。</p>	

身体障害者用便房の構造

出入口

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 31 条-2) 前条第 2 項第 1 号の便房は、次に定める構造とするものとする。 1) 出入口には、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。</p> <p>(移動円滑化GL 6-10-2(3)-1) 身体障害者用便房の出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けないものとする。</p>	<p>(都 UDGL) ・トイレ内の通路幅や便房の出入口の幅は、車いす使用者が利用しやすいよう、余裕を持った幅を確保する。</p>	

案内標識

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 31 条-2) 前条第 2 項第 1 号の便房は、次に定める構造とするものとする。 2) 出入口には、当該便房が車いす使用者その他の高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適した構造を有するものであることを表示する案内標識を設けること。</p> <p>(移動円滑化GL 6-10-2(3)-2) 身体障害者用便房の出入口付近には、当該便房が、車いす使用者その他高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房(多機能便房)である旨を表示するものとする。</p>	<p>(都福まち条例基準-8) 不特定かつ多数の者が利用する便所を設ける場合は、車いす使用者、高齢者、妊婦、乳幼児を連れた者等だれでもが円滑に利用することができる便房(以下この表において「だれでもトイレ」という。)又はだれでもトイレを有する便所を1以上(男子用及び女子用の区分があるときは、それぞれ1以上)設けることとし、次に定める構造とすること。 (8) 出入口には、だれでもが利用できる旨を表示すること。</p> <p>(都 UDGL) ・「だれでもトイレ」と、それ以外のトイレは近接して配置する。 ・利用者が分かりやすい位置に設けるとともに、案内板等を適切に配置する。 ・出入口には、だれでもが利用できる旨を示した分かりやすい標識や、便房内の設備を表示する。 ・トイレの出入口位置を知らせるための視覚障害者誘導用ブロックを適切に配置するとともに、音声や点字により男女別位置等を案内する。 ・壁面・床面を清潔に保つため、こまめな清掃、維持管理を行う。</p>	

便器および手すり

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 31 条-2) 前条第 2 項第 1 号の便房は、次に定める構造とするものとする。 3) 腰掛便座及び手すりを設けること。</p>	<p>(都福まち条例基準-8) 不特定かつ多数の者が利用する便所を設ける場合は、車いす使用者、高齢者、妊婦、乳幼児を連れた者等だれでもが円滑に利用することが</p>	

<p>(移動円滑化GL 6-10-2(3)-3) 身体障害者用便房には、腰掛便器及び手すりを設置するものとする。</p>	<p>できる便房(以下この表において「だれでもトイレ」という。)又はだれでもトイレを有する便所を1以上(男子用及び女子用の区分があるときは、それぞれ1以上)設けることとし、次に定める構造とすること。 (4) だれでもトイレには、腰掛け便座、手すり等を適切に配置すること。</p> <p>(都 UDGL) ・設備は操作しやすいものとする。</p>	
--	---	--

水洗器具

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 31 条-2) 前条第 2 項第 1 号の便房は、次に定める構造とするものとする。 4) 高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適した構造を有する水洗器具を設けること。</p> <p>(移動円滑化GL 6-10-2(3)-4) 水洗装置 身体障害者用便房には、オストメイトのパウチやしびんの洗浄ができる水洗装置を設置するものとする。</p> <p>水洗スイッチ 水洗スイッチは、便器に腰掛けたままの状態と、便器の回りで車いすから便器に移乗しない状態の双方から操作できるように設置することが望ましい。</p> <p>洗面器 洗面器は、車いすから便器へ前方、側方から移乗する際に支障とならない位置、形状のものとする。</p> <p>小型手洗い器 小型手洗い器は、便座に腰掛けたまま使用できる位置に設けることが望ましい。</p>	<p>(都 UDGL) ・車いす使用者は、便座に移動せずに利用する人もいるので、洗浄ボタンや紙巻器などを適切に配置する。 ・同一建築物内のトイレは、男女別配置や、洗浄ボタン、紙巻器等の位置や操作方法を統一すべきであり、同じ位置、同じ部品とする。 ・設備は操作しやすいものとする。</p>	

出入口の有効幅や戸の構造

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 31 条-3) 第 1 項第 2 号、第 5 号及び第 6 号の規定は、前項の便房について準用する。</p> <p>(移動円滑化GL 6-10-2(3)-5) 身体障害者用便房の出入口の有効幅、出入口の戸の構造については、身体障害者用便房を設ける便所の基準の規定を準用するものとする。</p>	<p>(都福まち条例基準-8) 「9-2 身体障害者用便所・便房」 「(2) 身体障害者用便房を設ける便所の構造 2) 出入口」を参照。</p> <p>(都 UDGL) 「9-2 身体障害者用便所・便房」 「(2) 身体障害者用便房を設ける便所の構造 2) 出入口」を参照。</p>	

身体障害者用便房の大きさ

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 31 条-3) 第 1 項第 2 号、第 5 号及び第 6 号の規定は、前項の便房について準用する。</p> <p>(移動円滑化GL 6-10-2(3)-6) 身体障害者用便房の大きさは、手動車いすの方向転換を考慮して、標準奥行き 200cm×幅 200cm を確保するものとする。</p>	<p>(都福まち条例基準-8) 不特定かつ多数の者が利用する便所を設ける場合は、車いす使用者、高齢者、妊婦、乳幼児を連れた者等だれでもが円滑に利用することができる便房(以下この表において「だれでもトイレ」という。)又はだれでもトイレを有する便所を1以上(男子用及び女子用の区分があるときは、それぞれ1以上)設けることとし、次に定める構造とすること。</p> <p>(3) 車いす使用者が円滑に利用でき、使用後は、回転して退出できる空間を確保すること。ただし、床面積の合計が 1000 平米メートル以下の施設については、車いす使用者が利用できる空間を確保した便房とすること。</p> <p>(都 UDGL) ・トイレ内の通路幅や便房の出入口の幅は、車いす使用者が利用しやすいよう、余裕を持った幅を確保する。 ・オムツ交換や衣服の着脱などのため、大人が横になることができる大きなシートを設ける。</p>	

その他の付属器具

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化GL 6-10-2(3)-7) ペーパーホルダー ペーパーホルダーは、便器に腰掛けたままの状態と、便器の回りで車いすから便器に移乗しない状態の双方から使用できるように設置するものとする。</p> <p>フック 荷物を掛けることのできるフックを設置する。</p> <p>汚物入れ 汚物入れは、大きくかつ手の届く範囲に設置するものとする。</p> <p>鏡 洗面器前面の鏡は、低い位置から設置され十分な長さを持った平面鏡とするものとする。 また、洗面器前面の鏡とは別に、全身の映る姿見を設置することが望ましい。</p> <p>おむつ交換シート 乳児のおむつ替え用におむつ交換シートを設置するものとする。 ただし、一般トイレに男女別に設置</p>	<p>(都 UDGL) ・車いす使用者は、便座に移動せずに利用する人もいるので、洗浄ボタンや紙巻器などを適切に配置する。 ・同一建築物内のトイレは、男女別配置や、洗浄ボタン、紙巻器等の位置や操作方法を統一すべきであり、同じ位置、同じ部品とする。 ・設備は操作しやすいものとする。 ・清潔感のある色彩を使用して、心地よい空間づくりを行う。 ・だれでもが心地よく利用できるよう、鏡の配置や設置方法に配慮する。 ・「だれでもトイレ」では、介助者がトイレを一時退出する際に、トイレの外から利用者が見えることのないよう、戸の内側にカーテンを設置するのも一つの方法である。 ・壁面・床面を清潔に保つため、こまめな清掃、維持管理を行う。</p>	

<p>してある場合はこの限りではない。</p> <p>通報装置</p> <p>便座に腰掛けた状態、車いすから便器に移乗しない状態、床に転倒した状態のいずれからも操作できるように通報装置を設置することが望ましい。</p>		
---	--	--

床仕上げ

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化GL 6-10-2(3)-8)</p> <p>便房の床の表面は、ぬれた状態でも滑りにくい仕上げとする。</p>	<p>(都福まち条例基準-8)</p> <p>不特定かつ多数の者が利用する便所を設ける場合は、車いす使用者、高齢者、妊婦、乳幼児を連れた者等だれでもが円滑に利用することができる便房(以下この表において「だれでもトイレ」という。)又はだれでもトイレを有する便所を1以上(男子用及び女子用の区分があるときは、それぞれ1以上)設けることとし、次に定める構造とすること。</p> <p>(5) 床面には、高齢者、障害者等の通行の支障となる段差を設けないこと。</p> <p>(6) 床の表面は、滑りにくい仕上げとすること。</p> <p>(都UDGL)</p> <p>・壁面・床面を清潔に保つため、こまめな清掃、維持管理を行う。</p>	

身体障害者用便所の構造

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化基準 32 条)</p> <p>前条第1項第1号から第3号まで、第5号及び第6号並びに同条第2項第2号から第4号までの規定は、第30条第2項第2号の便所について準用する。この場合において、前条第2項第2号中「当該便房」とあるのは、「当該便所」と読み替えるものとする。</p> <p>(移動円滑化GL 6-10-2(4))</p> <p>身体障害者用便所の構造は、身体障害者用便房を設ける便所及び身体障害者用便房の次の構造に準じるものとする。</p> <p>便所に接続する通路の構造</p> <p>出入口の有効幅</p> <p>出入口の戸の有効幅・構造</p> <p>広さ</p> <p>案内標識</p> <p>便器及び手すり</p> <p>水洗器具</p>	<p>(都福まち条例基準-8)</p> <p>「9-2 身体障害者用便所・便房」</p> <p>「(2)身体障害者用便房を設ける便所の構造」および「(3)身体障害者用便房の構造」を参照。</p> <p>(都UDGL)</p> <p>「9-2 身体障害者用便所・便房」</p> <p>「(2)身体障害者用便房を設ける便所の構造」および「(3)身体障害者用便房の構造」を参照。</p>	

14 防犯施設

14-1 対象物の強化

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
		<p>犯罪防止の観点から、壁面を明るい色彩にするなど、駐車場全体を明るいイメージに保つことが望ましい。</p> <p>駐車場を設計する際は、死角が生じないように、柱や壁などの配置を可能な限り考慮する。やむを得ず死角となる場所には、ミラー等を設置する。</p> <p>場内清掃や雑草の除去などの環境整備によって、犯罪の誘発要因を除去することが望ましい。</p>

14-2 接近の制御

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(駐車場法施行令 14 条)</p> <p>建築物である路外駐車場には、自動車の出入及び道路交通の安全を確保するために必要な警報装置を設けなければならない。</p>		<p>センサー付きライトを設置して、不審者の接近を抑制することが望ましい。</p> <p>緊急連絡用のブザーやインターホンを設置する。精算機に設置されている連絡用インターホン等を併用することも考慮する。</p> <p>回転灯を設置して不審者を寄せ付けないようにすることが望ましい。</p>

14 防犯施設

14-3 監視性の確保

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(移動円滑化GL 6-15-2)</p> <p>4) 監視: 駐車場においては、管理人等が、管理室から当該駐車場内(特に身体障害者駐車施設周辺)が常に監視できることが望ましい。</p>		<p>駐車場職員等が、管理室等から駐車場内を常に監視する。</p> <p>駐車場職員等が、適宜、巡回警備を行う。</p> <p>防犯カメラを設置するとともに、防犯カメラが作動していることや巡回警備を強化している旨を告知する表示を多数設置する。</p> <p>駐車場全体の見通しの確保に配慮する。 駐車場周辺に植栽を行う場合は、計画段階から見通しに配慮して、配置や樹種の選定を行う。また、適宜点検するとともに、必要に応じて剪定等の樹木管理を行うことが望ましい。</p> <p>照明は照度基準以上とすることが望ましい。(8 照明施設参照)</p>

14-4 領域性の明確化

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
		<p>フェンスは、できる限り見通しのよいものとして、1.8m以上の高さを確保する。</p> <p>不法侵入者に対する立ち入り禁止の看板や、防犯カメラが作動していることや巡回警備を強化している旨を告知する表示を多数設置する。</p> <p>無断駐車防止のため、バー式のゲートなどを設置することが望ましい。</p>

15 維持管理

15-1 点検・維持・修繕

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
(移動円滑化GL 6-15-1) 管理人等は、自動車駐車場が常に移動円滑化の図られた状態に保つという観点から、各施設について、適宜、点検・維持・修繕に努めるものとする。		駐車場職員等は、駐車場が常に移動円滑化の図られた状態に保つという観点から、各施設について、適宜、点検・維持・修繕に努めるものとする。

15-2 ユニバーサルサービス

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
(移動円滑化GL 6-15-2) 1) 広報活動の推進 管理人等は、身体障害者駐車施設及び身体障害者停車施設において、健常者の利用を抑制するための広報活動を行うことが望ましい。 2) 案内・誘導 管理人等は、健常者の一般駐車施設への案内・誘導や、身体障害者の身体障害者駐車施設及び身体障害者停車施設への案内・誘導を行うことが望ましい。 3) 代行運転 管理人等は、身体障害者駐車施設が満車の場合、運転を代行し、一般駐車施設へ駐車するなど代行運転の対応を行うことが考えられる。 4) 監視 駐車場においては、管理人等が、管理室から当該駐車場内(特に身体障害者駐車施設周辺)が常に監視できることが望ましい。		<p>駐車場職員等は、障害者等に対して、障害者用駐車スペース・停車スペースへの案内・誘導を行うことが望ましい。</p> <p>駐車場職員等が、管理室等から当該駐車場内(特に障害者用駐車スペース周辺)を常に監視できることが望ましい。</p> <p>駐車場職員等は、おもてなしの心をもって利用者に接する。その際、利用者本人の意思を尊重し、その人の状態や習慣に応じて適切に接する。 駐車場職員等を対象に、障害者等の案内・誘導など、接遇に関する研修を継続的に実施することが望ましい。</p>

16 障害者用駐車スペースの利用のルール

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
		<p>障害者用駐車スペース、障害者用停車スペース、その他障害者用施設等を利用する必要のない人がそれらを利用しないよう、看板の設置により注意を促すことが望ましい。</p> <p>また、ゆったり駐車スペースの利点を看板等により掲示して、障害者用駐車スペース等を利用する必要のない人が、ゆったり駐車スペースを利用するよう誘導することも望ましい。</p> <p>障害者用駐車スペース等において、健常者の利用を抑制するよう、車をセンサーで感知し、音声によって注意を促すことも望ましい。</p> <p>障害者用駐車スペースには、予約可能なスペースを1以上設けることが望ましい。</p> <p>障害者用駐車スペース等を利用する必要のない人が利用しないよう、駐車場職員等は、利用者の属性を確認することが望ましい。</p> <p>障害者駐車スペース等において、健常者の利用を抑制するための啓発活動を行うことが望ましい。</p>

17 UD化の連続性・周辺との関係

国 法令・基準・ガイドライン	都 条例・基準・ガイドライン	本ガイドライン
<p>(駐車場法施行令7条)</p> <p>1 自動車の出口(路外駐車場の自動車の出口で自動車の車路の路面が道路(道路交通法第2条第1号に規定する道路をいう。以下この条において同じ。))の路面に接する部分をいう。以下この条において同じ。)</p> <p>及び入口(路外駐車場の自動車の入口で自動車の車路の路面が道路の路面に接する部分をいう。以下この条において同じ。))は、次に掲げる道路又はその部分に設けてはならない。</p> <p>1. 道路交通法第44条各号に掲げる道路の部分</p> <p>2. 横断歩道橋(地下横断歩道を含む。))の昇降口から5メートル以内の道路の部分</p> <p>3. 小学校、盲学校、聾学校、養護学校、幼稚園、保育所、知的障害児通園施設、肢体不自由児通園施設、情緒障害児短期治療施設、児童公園、児童遊園又は児童館の出入口から20メートル以内の部分(当該出入口に接するさくの設けられた歩道を有する道路及び当該出入口に接する歩道を有し、かつ、縁石線又はさくその他これに類する工作物により車線が往復の方向別に分離されている道路以外の道路にあつては、当該出入口の反対側及びその左右20メートル以内の部分を含む。))</p> <p>4. 橋</p> <p>5. 幅員が6メートル未満の道路</p> <p>6. 縦断勾配が10パーセントを超える道路</p> <p>2 前項の規定は、自動車の出口又は入口を次に掲げる道路又はその部分(当該道路又はその部分以外の同項各号に掲げる道路又はその部分に該当するものを除く。))に設ける路外駐車場であつて、必要な変速車線を設けること、必要な交通整理が行われること等により、国土交通大臣が当該出口又は入口を設ける道路の円滑かつ安全な交通の確保に支障がないと認めるものについては、適用しない。</p> <p>1. 前項第1号に掲げる道路の部分のうち、次に掲げるもの</p> <p>イ 交差点の側端又はそこから5メートル以内の道路の部分</p> <p>ロ トンネル</p> <p>2. 橋</p>	<p>(都福まち条例基準-14)</p> <p>都市計画法又は建築基準法の規定に基づき建築物及び当該建築物敷地内に設ける公共の用に供する空地のうち、専ら歩行者の通行に供する通路部分(以下「公共的通路」という。))の1以上は、次に定める構造とする。</p> <p>(1) 歩道状空地、屋外貫通通路、歩行者デッキ等の建築物外部の公共的通路に係る構造は、次のものとする。</p> <p>ア 通路の有効幅は2メートル以上(都市計画や許可等で別に定める有効幅がある場合には、当該有効幅以上)とし、通行に支障がない高さ空間を確保すること。</p> <p>イ 通路面には段差を設けないこと。ただし、15の項に定める傾斜路、機械式昇降装置又は7の項に定めるエレベーターを設けている場合、その他道路等の自然こう配が段に代わる傾斜路のこう配を上回る場合等地形上やむを得ない場合は、この限りでない。</p> <p>ウ 通路面は粗面又は滑りにくい仕上げとすること。</p> <p>エ 当該敷地外の道路又は公共的通路に視覚障害者用ブロックが敷設されている場合には、連続性を確保して16の項に定める視覚障害者用ブロックを敷設すること。ただし、道路の歩道に沿って歩道状空地が設けられている場合には、当該歩道状空地に視覚障害者用ブロックを敷設しないことができる。</p> <p>オ 段差を設ける場合には、6の項に定める整備基準に適合する階段とすること。</p> <p>(2) 屋内貫通通路、アトリウム、地下鉄連絡通路等の建築物内部の公共的通路に係る構造は、次のものとする。</p> <p>ア 通路の有効幅は2メートル以上(都市計画や許可等で別に定める有効幅がある場合には、当該有効幅以上)とし、当該部分の天井の高さを2.5メートル以上とすること。</p> <p>イ 通路面には段差を設けないこと。ただし、15の項に定める傾斜路、機械式昇降装置又は7の項に定めるエレベーターを設けている場合は、この限りでない。</p> <p>ウ 通路の床の表面は粗面又は滑</p>	<p>個別施設のUD化に加えて、駐車場全体のUDの連続性を考慮して、経路全体のUD化を図る。</p> <p>外壁の素材や色使い、周囲の景観や植栽等に配慮し、心地よい空間づくりを行う。</p> <p>障害者用駐車スペースは、駐車場の近隣施設の特性に応じて、その数を増やすことが望ましい。(1-4-bを参照)</p> <p>駐車場へのアクセス、入庫・出庫に関わる一連の行動など、駐車場内外の関係も踏まえてUD化を図ることが望ましい。その際、必要に応じて、駐車場周辺の関係者と協働でUD化を進めるよう働きかけることが望ましい。</p>

<p>4 路外駐車場の前面道路が2以上ある場合においては、自動車の出口及び入口は、その前面道路のうち自動車交通に支障を及ぼすおそれの少ない道路に設けなければならない。ただし、歩行者の通行に著しい支障を及ぼすおそれのあるとき、その他特別の理由があるときは、この限りでない。</p> <p>5 自動車の駐車のために供する部分の面積が 6000 平方メートル以上の路外駐車場にあつては、自動車の出口と入口とを分離した構造とし、かつ、それらの間隔を道路に沿って 10 メートル以上としなければならない。ただし、縁石線又はさくその他これに類する工作物により当該出口及び入口を設ける道路の車線が往復の方向別に分離されているときは、この限りでない。</p> <p>6 自動車の出口又は入口において、自動車の回転を容易にするため必要があるときは、すみ切りをしなければならない。この場合において、切取線と自動車の車路とのなす角度及び切取線と道路とのなす角度を等しくすることを標準とし、かつ、切取線の長さは、1.5 メートル以上としなければならない。</p> <p>7 自動車の出口付近の構造は、当該出口から2メートル後退した自動車の車路の中心線上 1.4 メートルの高さにおいて、道路の中心線に直角に向かつて左右にそれぞれ 60 度以上の範囲内において、当該道路を通行する者の存在を確認できるようにしなければならない。</p> <p>8 第4項から前項までの規定は、自動車の出口又は入口を道路内に設ける場合における当該自動車の出口(出口付近を含む。)又は入口については、適用しない。</p>	<p>りにくい仕上げとすること。</p> <p>エ 道路又は建築物外の公共的通路に視覚障害者用ブロックが敷設されている場合には、連続性を確保して 16 の項に定める視覚障害者用ブロックを敷設すること。</p> <p>オ 段差を設ける場合には、6 の項に定める整備基準に適合する階段とすること。</p> <p>(都 UDGL)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・だれもが安全に建築物の受付等に到達できるよう、主たる出入口まで連続性のある誘導を行う。 ・外壁の素材や色使い、周囲の景観や植栽等に配慮し、心地よい空間づくりを行う。 	
--	--	--

駐車場ユニバーサルデザインガイドライン

編集・発行：財団法人 東京都道路整備保全公社

〒163-0935 東京都新宿区西新宿 2-3-1
新宿モノリス 26 階

TEL 03-5381-3388

URL <http://www.tmpc.or.jp>

人もクルマも、ホッとする街づくり。



古紙パルプ配合率 70%再生紙使用