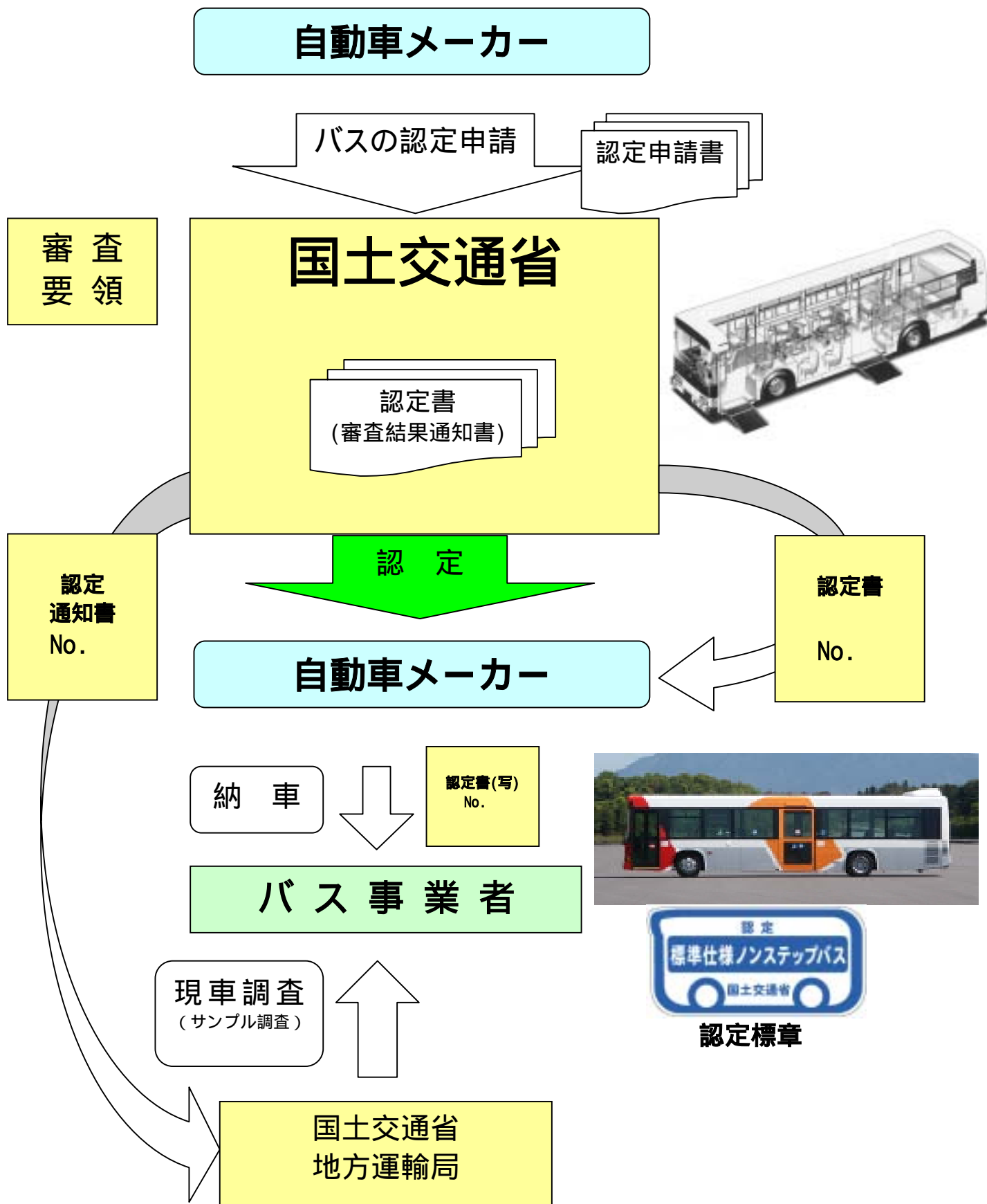


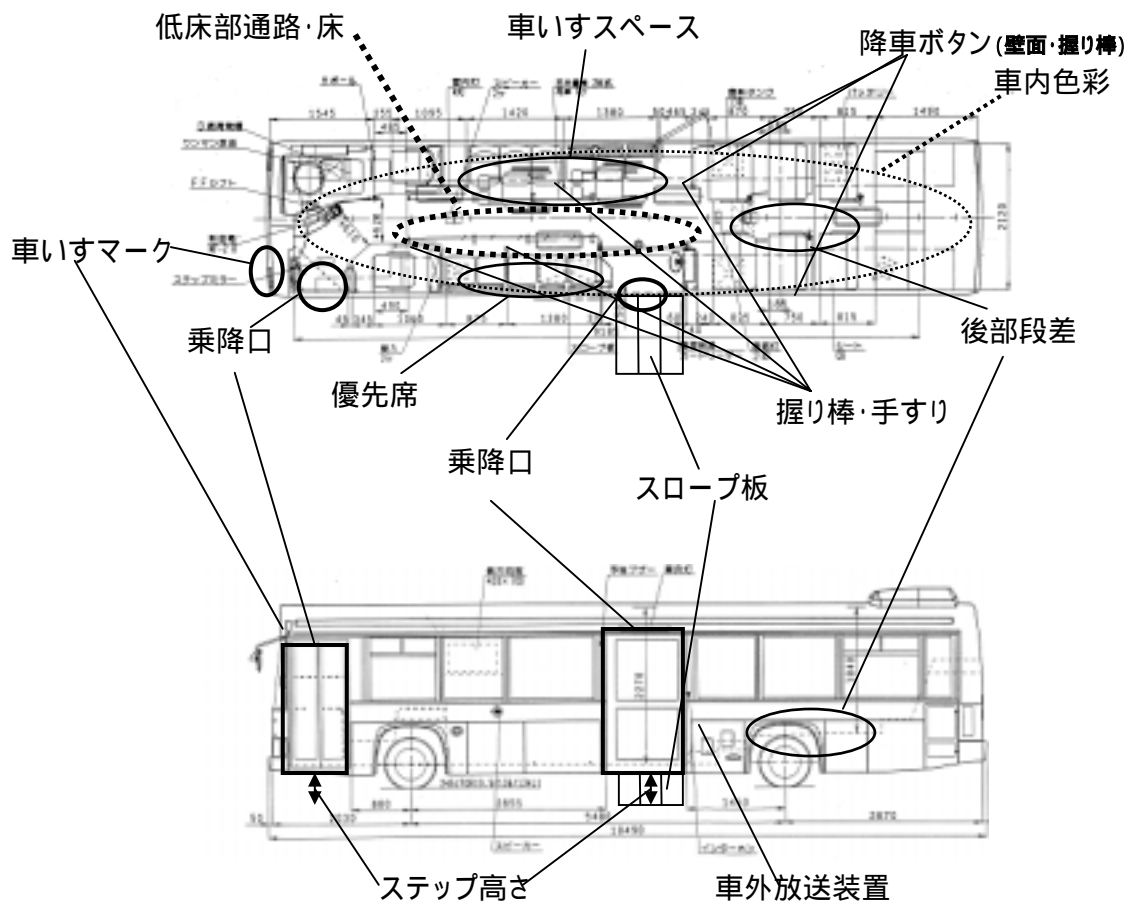
標準仕様ノンステップバスに係る認定制度イメージ



別紙 2 標準仕様

部位	標準仕様
乗降口	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降口の端部は路面と明確に識別する。 ・乗降口にステップ照射灯などの足下照明を設置し、夜間の視認性を向上させる。 ・乗降口の一つは有効幅 800mm 以上とする。 ・乗降時のステップ高さは 285mm 以下(小型については 300mm 以下)とする。 ・傾斜は極力少なくする。 ・乗降口の両側(小型では片側)に握りやすかつ姿勢保持しやすい握り手を設置する。
低床部通路	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降口付近を除く低床部分の通路には段差やスロープを設けない。 ・車いすが移動する部分の通路幅は 800mm 以上とする。
床	<ul style="list-style-type: none"> ・床は滑りにくい材質又は仕上げとする。
後部段差	<ul style="list-style-type: none"> ・段差の端部は周囲の床と明確に識別する。 ・低床部と高床部の間の通路に段差を設ける場合には、その高さは1段あたり 250mm 以下とする。
手すり	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、障害者などの伝い歩きを考慮した握り棒や手すりなどを設置する。 ・車いすスペースについては、車いすの移動に支障をきたさないように握り棒や手すりなどを配置する。 ・握り棒や手すりは、乗客が握りやすい形状とする。
車内表記	<ul style="list-style-type: none"> ・車内表記は、わかりやすい表記とする。 ・車内表記は可能な限りピクトグラムによる表記とする。
降車ボタン	<ul style="list-style-type: none"> ・降車ボタンは、わかりやすく押し間違えにくい位置に設置する。 ・視覚障害者に配慮し、押しボタンの高さを統一する。ただし、優先席及び車いすスペースに設置する押しボタンはこの限りではない。
スロープ板	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすを乗降させるためのスロープ板の幅は 800mm 以上とする。 ・地上高 150mm のバスベイより車いすを乗降させる際のスロープ角度は 9 度(約 16%勾配)以下とする。 ・スロープ板の表面は滑りにくい材質若しくは仕上げとする。 ・スロープ板は、容易に取り出せる場所に格納する。
車いすスペース	<ul style="list-style-type: none"> ・バスには2脚分以上の車いすスペースを確保する。 ただし、車いすでの利用者の頻度が少ない路線にあっては1脚分でもやむを得ない。 ・車いすを取り回すためのスペースが少ない小型バスなどの場合は1脚分でもやむを得ない。 ・車いす使用者がバスを利用しやすい位置に車いすスペースを設置する。 ・乗降口から 3000mm 以内に設置する。 ・車いすスペースは、車いすが取り回しできる広さとする。 ・車いすを固定する場合のスペースは 1300(長さ)×750(幅)×1300(高さ)mm 以上とする。ただし2脚の車いすを前向きに縦列に設ける場合には2脚目の長さは 1100mm 以上で良い。 ・後向きに車いすを固定する場合には、車いすスペース以外に車いすの回転スペースを確保する。 ・車いす固定装置は、短時間で確実に車いすが固定できる構造とする。 ・車いす固定装置に付属する人ベルトを装着する。 ・車いす使用者がバス乗車中に利用できる握り手又は手すりを設置する。 ・車いす使用者が容易に利用できる押しボタンを設置する。
車外表示装置	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすマークは、車外の乗客から容易に確認できるようにする。
車外放送装置	<ul style="list-style-type: none"> ・車外の乗客とバス乗務員とが容易に情報交換できるようにする。
優先席	<ul style="list-style-type: none"> ・対象乗客が利用しやすい場所に必要数の優先席を確保する。 ・優先席は対象乗客が安全に着座でき、かつ立ち座りに配慮した構造とする。 ・優先席には、乗客が利用しやすい位置にわかりやすい押しボタンを設置する。
室内色彩	<ul style="list-style-type: none"> ・座席、握り棒、通路及び注意箇所などは高齢者や視覚障害者にもわかりやすい配色とする。

標準仕様ノンステップバスの「標準仕様認定項目」 (大型ノンステップバス(10.5m長、2.3m幅)代表例)



これまでの経緯

国土交通省では、「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」(いわゆる交通バリアフリー法)に基づき、ノンステップバスの普及を推進してきておりますが、これまでのノンステップバスは、バス事業者ごと、バスメーカーごとに仕様が異なることから、製造コストが高く事業者による導入が進まないという課題があり、また、バリアフリーの観点からバス利用者の意見が十分に反映されたバスの導入等が望まれていました。

このため、国土交通省では平成13年度にバスメーカー、バス事業者をはじめとして、有識者、行政、バス利用者をメンバーとしたノンステップバス標準仕様策定検討会を設置し、平成13、14年度の2年度にわたり検討を行い、ノンステップバスの製造コストの低減とともに、ユニバーサルデザインによる高齢者、身体障害者、健常者がともに利用しやすく、安全性の高いノンステップバスの普及を目指して、平成15年3月「次世代普及型ノンステップバスの標準仕様」をとりまとめたところです。

乗合バスのバリアフリー化について

【バリアフリー化の目標】～移動円滑化の促進に関する基本方針(平成12年11月15日告示)～

「バス車両(現時点においては、総車両数約6万台)に関し、原則として、10年から15年で低床化された車両に代替する。また、ノンステップバスについては、向こう3年間から5年間を目途に標準化を図ること等の措置を講ずることにより、新規導入車両に占める割合を逐次高めることとし、これによって平成22年までに、バス総車両数の20パーセントから25パーセントをノンステップバスとする。」

ノンステップバス等の車両数の推移 (平成15年3月末現在) (単位:台)

平成 年度末	うち ノンステップバス			低床バス			リフト付バス			乗合バス 総車両数
	車両数	総車両数比	指数	車両数	総車両数比	指数	車両数	総車両数比	指数	
4	-	-	-	62	0.1%	-	56	0.1%	-	63,857
5	-	-	-	71	0.1%	-	95	0.2%	-	63,263
6	-	-	-	150	0.2%	-	141	0.2%	-	62,568
7	-	-	-	231	0.4%	-	171	0.3%	-	61,861
8	19	0.0%	-	461	0.8%	-	235	0.4%	-	61,171
9	145	0.2%	-	840	1.4%	-	260	0.4%	-	60,354
10	433	0.7%	-	1,395	2.3%	-	278	0.5%	-	59,426
11	840	1.4%	-	2,115	3.6%	-	290	0.5%	-	58,689
12	1,496	2.6%	100.0	3,254	5.6%	100.0	326	0.6%	100.0	58,348
13	2,623	4.5%	175.3	5,867	10.1%	180.3	407	0.7%	124.8	58,273
14	4,110	7.0%	274.7	8,774	15.0%	269.6	488	0.8%	149.7	58,424

(注1)「リフト付バス」は、中扉に設けられたリフトを使って、主に車いす使用者の乗降を円滑に行うことができるバスをいう。

(注2)「低床バス」は、床面の地上面からの高さは65cm以下であって、スロープ板及び車いすスペースを1以上、乗降口と車いすスペースとの間の通路の有効幅は80cm以上であることなど交通バリアフリー法の移動円滑化基準で規定されている設備が備えられているバス等をいう。

(注3)「ノンステップバス」は地上面から床面までの高さが約30cm程度であり、スロープ板及び車いすスペースを1以上、乗降口と車いすスペースとの間の通路の有効幅は80cm以上であることなど交通バリアフリー法の移動円滑化基準で規定されている設備が備えられているバス等をいう。

(注4)指数は、交通バリアフリー法が制定された平成12年度を100とする。