

令和4年6月9日
道路局企画課

道路の移動等円滑化に関するガイドラインを改定しました ～踏切道での安全対策～

国土交通省では、踏切道での安全対策のため、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を改定しました。

本年4月、奈良県内において視覚に障害のある方が踏切内で列車に接触してお亡くなりになる痛ましい事故が発生しました。

今般、視覚障害者団体、学識経験者のご意見を伺い、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を改定しましたのでお知らせします。

具体的な改定内容としては、

- ・踏切手前部での視覚障害者誘導用ブロックの設置を標準的な整備内容
- ・踏切内での表面に凹凸のある誘導表示等の設置を望ましい整備内容として位置付けることとしました。

(添付資料)

- ・改定の概要 別紙1
- ・改定の箇所 別紙2

なお、改定後のガイドラインの全体版は下記のURLで公表しています。

【道路の移動等円滑化に関するガイドライン（令和4年6月）】

<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/ki jun/pdf/all.pdf>

<問い合わせ先>

国土交通省 道路局 企画課 大西、乗川

代表：03-5253-8111（内線 37562, 37554） 直通：03-5253-8485

FAX：03-5253-1618

現行のガイドラインでの記載内容

事例紹介

事例の掲載により、好事例を各道路管理者に周知し、バリアフリー対策の普及を図っている。



(踏切手前への視覚障害者誘導用ブロック、踏切内への誘導表示を設置した事例)

改定したガイドラインでの記載内容

踏切道での視覚障害者の誘導について、以下の整備内容を明確に規定

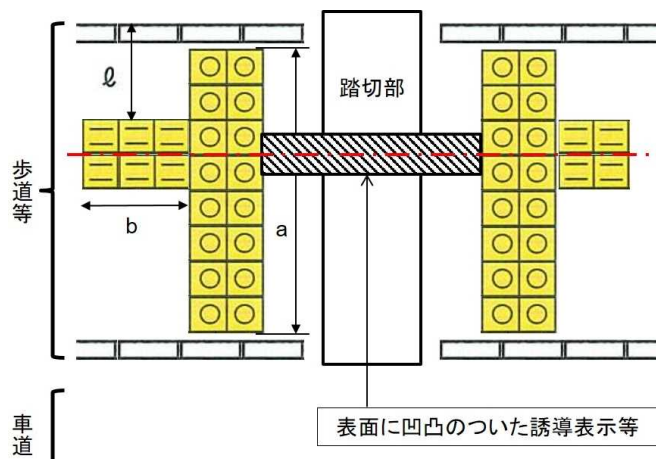
①踏切手前部に視覚障害者誘導用ブロックを設置

(積極的な整備を求める内容)

②視覚障害者が踏切の外にいと誤認することを回避するため、踏切内に表面に凹凸のある誘導表示等を設置

(さらに高い水準として望ましい整備内容)

誘導用ブロック等の設置図を追加



事例の追加



奈良県大和郡山市の事例

(歩車分離されていない道路での誘導用ブロック等の設置事例)

「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」改定箇所

7章 その他の施設等

今回改定する部分

② 視覚障害者誘導用ブロック

考え方	<p>視覚障害者は、歩行にあたり、事前に記憶した道順（メンタルマップ）や路面状況、周囲の音など様々な情報を利用するほか、視覚障害者誘導用ブロックを歩行の手助けとしており、視覚障害者誘導用ブロックを直接足で踏むことや白杖で触れることにより認識している。視覚障害者誘導用ブロックを認識しやすいよう、周囲の舗装や床材の仕上げや色・コントラストにも配慮する必要がある。視覚障害者の誘導手法としては、音声・音響による案内との併用も有効である。なお、経年劣化等を考慮し、当事者参加による点検等を行い、どのような課題があるかを把握することが望ましい。</p> <p>視覚障害者の移動等円滑化を図るためには、安全かつ円滑に歩行できるよう誘導し、かつ、視覚障害者が段差や横断歩道、踏切道等の存在を認識し又は障害物を回避できるよう、視覚障害者を誘導するために視覚障害者誘導用ブロックを設ける必要がある。</p>
-----	---

道路移動等円滑化基準

(視覚障害者誘導用ブロック)	
第四十五条 歩道等、自転車歩行者専用道路等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所、路面電車停留場の乗降場並びに自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の通路には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。	
2	前項の規定により視覚障害者誘導用ブロックが敷設された旅客特定車両停留施設の通路と第十二条第十一号の基準に適合する乗降口に設ける操作盤、前条第六項の規定により設けられる設備（音によるものを除く。）、便所の出入口及び第四十二条の基準に適合する乗車券等販売所との間の経路を構成する通路には、それぞれ視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。ただし、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する二以上の設備がある場合であって、当該二以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該二以上の設備間の経路を構成する通路については、この限りでない。
3	旅客特定車両停留施設の階段、傾斜路及びエスカレーターの上端及び下端に近接する通路には、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。
4	視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とするものとする。
5	視覚障害者誘導用ブロックには、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、音声により視覚障害者を案内する設備を設けるものとする。

ガイドライン

◎：道路移動等円滑化基準に基づく整備内容、○：標準的な整備内容、◇：望ましい整備内容

●基本的事項

設置	<p>◎歩道等、自転車歩行者専用道路等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所、路面電車停留場の乗降場並びに自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の通路には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設する。</p> <p>○視覚障害者誘導用ブロックは、視覚障害者の利便性の向上を図るために、視覚障害者の歩行上必要な位置に、現地での確認が容易</p>
----	---

	<p>で、しかも覚えやすい方法で設置する。</p> <p>◎視覚障害者誘導用ブロックには、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、音声により視覚障害者を案内する設備を設ける。</p>	
設置の原則	<p>○線状ブロックは、視覚障害者に、主に誘導対象施設等の移動方向を案内する場合に用いる。視覚障害者の歩行方向は、誘導対象施設等の方向と線状突起の方向とを平行にすることによって示す。</p> <p>○点状ブロックは、視覚障害者に、主に注意すべき位置や誘導対象施設等の位置を案内する場合に用いる。</p> <p>○視覚障害者の歩行動線を考慮して、最短距離で目的地に辿り着けるよう誘導するために連続的かつ極力直線的に敷設する。</p> <p>○視覚障害者誘導用ブロックは、視覚障害者が視覚障害者誘導用ブロックの設置箇所にはじめて踏み込む時の歩行方向に、原則として約60cmの幅で設置する。また、連続的に案内を行う場合の視覚障害者誘導用ブロックは、歩行方向の直角方向に原則として約30cmの幅で設置する。</p> <p>○電柱などの道路占用物等の施設を避けるために急激に屈曲させることのないよう、官民境界にある塀や建物との離隔60cm程度にとられず、占用物件を避けた位置に直線的に敷設する。</p> <p>◇駒止めを視覚障害者誘導用ブロック付近に設置する場合は、駒止めと視覚障害者誘導用ブロックの位置関係等について、障害者団体等と意見交換を行うなどにより検討を行い、設置後には障害者団体等への情報提供を行うことが望ましい。なお、検討にあたっては、視覚障害者等の行動を考慮し、駒止めと視覚障害者誘導用ブロックとの離隔や駒止めの視認性の確保等に留意する。</p> <p>○一連で設置する線状ブロックと点状ブロックとはできるだけ接近させる。</p> <p>○視覚障害者誘導用ブロックは、原則として現場加工しないで正方形のまま設置する。</p> <p>○視覚障害者誘導用ブロックを一連で設置する場合は、原則として同寸法、同材質の視覚障害者誘導用ブロックを使用する。</p>	<p>参考 2-7-6</p> <p>参考 2-7-9 事例 2-7-4</p>
形状・寸法等	<p>○形状・寸法についてはJIS T9251に合わせたものとする。</p> <p>○JISに相当していないブロックの部分補修を行う場合は、近接したブロックをJISに合わせたブロックに交換する。</p>	参考 2-7-5
材料	○視覚障害者誘導用ブロックの材料としては十分な強度を有し、滑りにくく、耐久性、耐摩耗性に優れたものを用いる。	
色彩	<p>◎視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とする。</p> <p>○視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色を基本とする。色彩に配慮した舗装を施した歩道等において、黄色いブロックを適用することでその対比効果が十分発揮できなくなる場合は、設置面との輝度比が確保できるようにブロックを縁取るように舗装の色を変えるなどで対応する。天候・明るさ・色の組み合わせ等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。また、旅客特定車両停留施設において、輝度比が確保できない場合は、障害者団体等と意見交換を行うなど、検討を行ったうえで黄色以外の色とすることも考えられる。</p>	
点検	◇視覚障害者誘導用ブロックの機能を十分に発揮させるためには 摩耗や破損等の損傷等を 日常の点検により確認するとともに、 機能	参考 2-7-8 事例 2-7-3

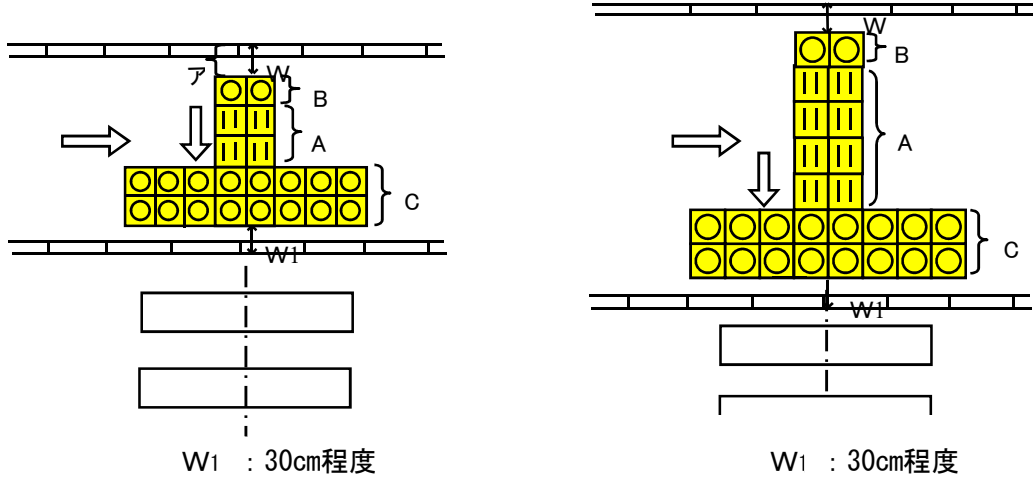
	<p>を維持するための保守が大切である。点検にあたっては視覚障害者誘導用ブロックのみならず、道路状況をも含めることが視覚障害者の安全を図るうえで重要である。例えば、階段の上端及び下端に近接する通路等に敷設する点状ブロックは、視覚障害者が階段の存在を認知するために点検と保守が重要である。また、視覚障害者誘導用ブロックの上に自転車などが放置されている場合は、関係機関とも協力しながら、視覚障害者誘導用ブロック上から撤去するなどの措置を執ることが望ましい。また、視覚障害者誘導用ブロックの上に物を載せないように日常的にPRし、市民の協力を求めるといった措置をとることも望ましい。</p>	
<p>●特定道路等における考え方</p>		
<p>横断歩道接続部及び出入口等の注意喚起・方向指示のために部分的に設置する箇所</p>	<p>○特定道路等においては、歩道等の横断歩道接続部に、点状ブロックによる歩車道境界の注意喚起を行うとともに、線状ブロックによりその移動方向を示す視覚障害者誘導用ブロックを部分的に設置する。</p> <p>○特定道路等における中央分離帯上の滞留スペース、立体横断施設の昇降口、乗合自動車停留所及び路面電車停留場の乗降口等、出入口付近には、視覚障害者誘導用ブロックを設置する。</p>	<p>参考 2-7-6</p>
<p>踏切道の注意喚起・方向指示のために部分的に設置する箇所</p>	<p>○特定道路等においては、歩道等の踏切道手前部に、点状ブロックによる踏切道の注意喚起を行うとともに、線状ブロックを部分的に設置することにより、注意喚起を行う点状ブロックに適切に誘導する。</p> <p>◇踏切道内には、鉄道事業者とも連携し、視覚障害者が車道や線路に誤って進入することを防ぐとともに踏切の外にいと誤認することを回避するため、「表面に凹凸のついた誘導表示等」（歩道等に設置する視覚障害者誘導用ブロックとは異なる形式とする）を設けることが望ましい。この場合、踏切道手前部に設置する線状ブロックで示す移動方向と、踏切内での誘導表示等が示す移動方向を直線的に連続させるようにするものとする。</p>	<p>参考 2-7-6</p>
<p>誘導のために連続的に設置する部分</p>	<p>○特定道路等においては、エリア内において視覚障害者がよく利用する施設、誘導すべき施設を視覚障害者等と協議した上で設定し、その施設間について視覚障害者誘導用ブロックを連続的に設置する。</p> <p>◇複数の経路が多数存在すると誘導性が損なわれるので、極力一つの経路（出入口が複数ある場合は、各出口からの一経路とする。）とすることが望ましい。</p> <p>◇施設への連続誘導は、当該施設管理者と協議の上、道路敷地内だけではなく、民地内の当該施設の出入口直近まで連続して行うことが望ましい。</p> <p>◇一連で設置すべき線状ブロックと点状ブロックが離れる場合でも10cm（足の大きさの約半分）程度とすることが望ましい。</p> <p>○一連で設置する視覚障害者誘導用ブロックは、原則として同寸法、同材質のブロックを使用する。</p>	<p>参考 2-7-6</p>
<p>エスコートゾ</p>	<p>◇横断歩道上は視覚障害者にとって手がかりが少ないため、まっすぐ歩くことは容易ではなく、横断歩道から外れてしまうことがし</p>	<p>事例 1-2-3</p>

ーンの 設置	ばしばあり、エスコートゾーンのニーズが高まっている。エスコートゾーンの設置に当たっては、道路管理者が設置する歩道上の視覚障害者誘導用ブロックと、公安委員会等が設置する横断歩道上のエスコートゾーンを一体的に設置することにより、視覚障害者の移動の連続性を確保することが望ましい。	
●旅客特定車両停留施設における考え方		
【略】		

参考 2-7-6 特定道路等の視覚障害者誘導用ブロックの設置例

【横断歩道口の設置例】

[歩道幅員が広い場合]

W₁ : 30cm程度W₁ : 30cm程度

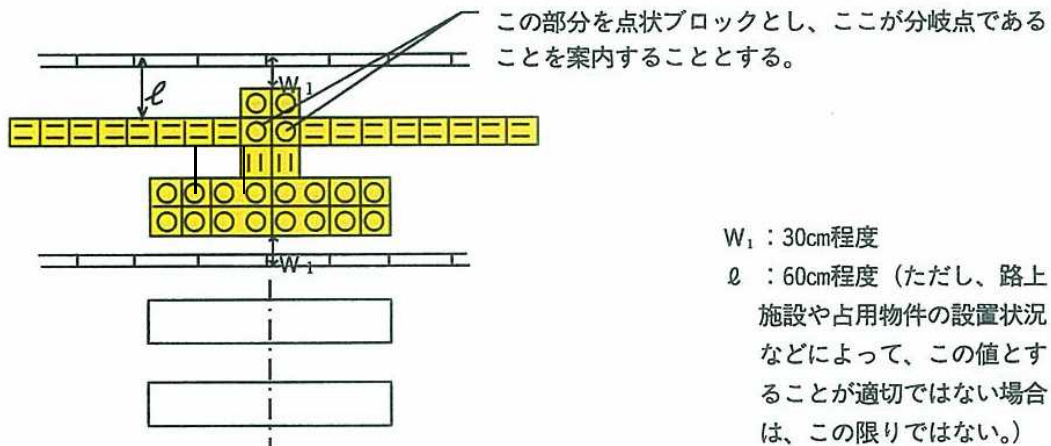
〔 さらに歩道幅員が広い場合は、Aの部分の設置する範囲が広くなることとなる 〕

注 1) A の部分の線状ブロックは、i) 視覚障害者を横断歩道に導く、ii) 横断歩道上の歩行方向を示す、iii) 横断歩道の中心部を示す、という役割を果たしており、設置する範囲は、歩道の幅員に応じて定めるものとする。

注 2) B の部分の点状ブロックは、対面方向から横断歩道を渡って来た視覚障害者が、A の部分の線状ブロックに導かれて、官民境界にある塀や建物などに衝突することを防ぐために設置する点状ブロックである。

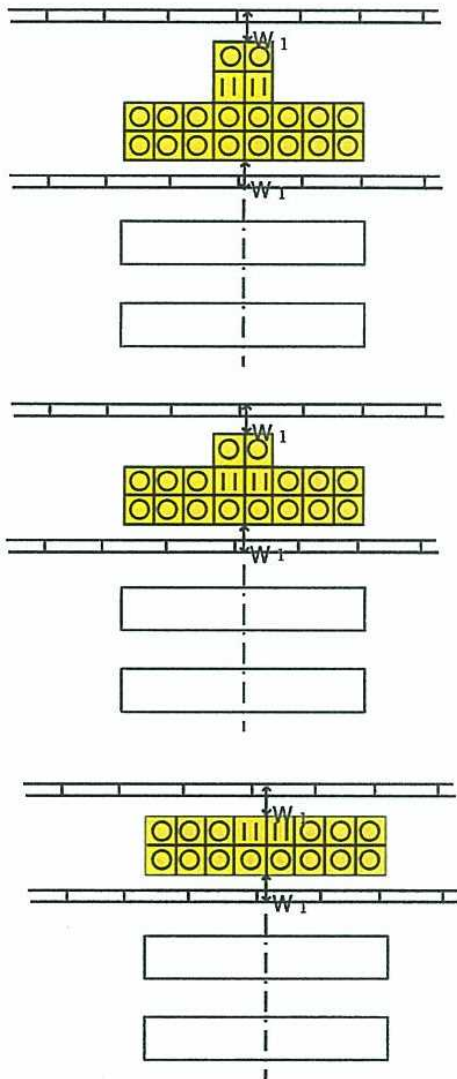
また、アの部分は、同様の目的で、ある程度あけておくことが望ましいが、一方、この部分があまりあきすぎていると、官民境界にある塀や建物などに沿って歩いて来る視覚障害者が、視覚障害者誘導用ブロックを踏み逃がすおそれがあるため、この部分は、30cm程度とすることが望ましい。つまり、官民境界にある塀や建物などに沿って歩いて来る視覚障害者が、この横断歩道を利用する場合には、まず B の点状ブロックを踏むことにより、これらの視覚障害者誘導用ブロックの存在を認識することができ、その後は、A の部分の線状ブロックに導かれることとなる。

【継続的直線歩行を案内している場合】

W₁ : 30cm程度

ℓ : 60cm程度 (ただし、路上施設や占用物件の設置状況などによって、この値とすることが適切ではない場合は、この限りではない。)

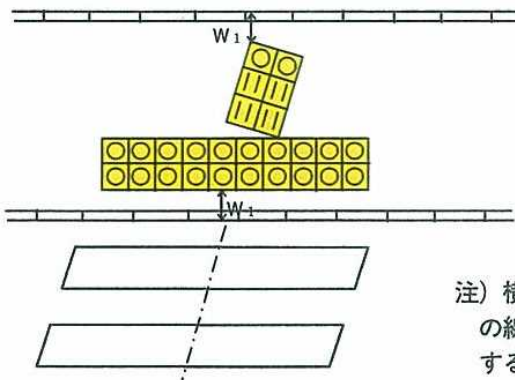
[歩道幅員が狭い場合]



W1 : 30cm程度

注) 線状ブロックで、横断歩道上の歩行方向及び横断歩道の中心部を案内することが望ましい。

[やむを得ず横断歩道が斜めの場合の設置例]

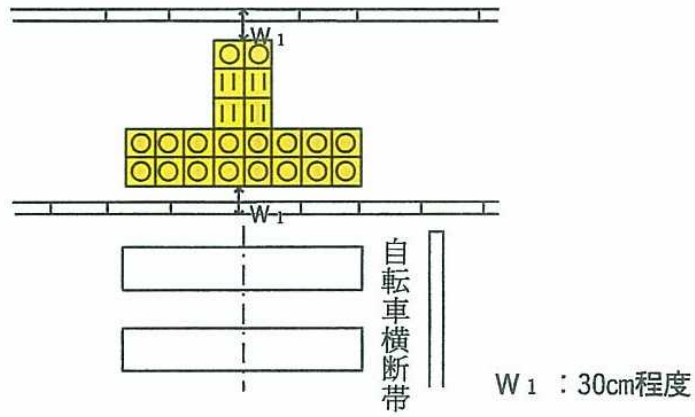


W1 : 30cm程度

注) 視覚障害者は、視覚障害者誘導用ブロック及び縁石の配列と、横断歩道が垂直に交わるという認識により、横断歩道を横断するという意見があり、横断歩道が斜めの場合の対策を検討する必要がある。

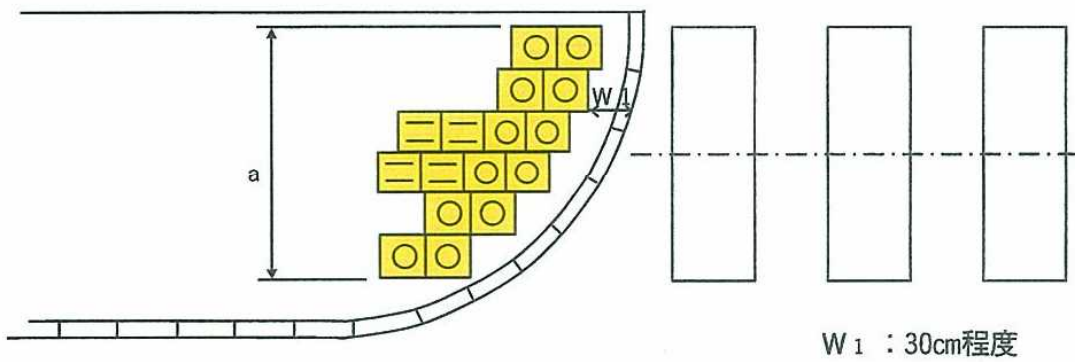
注) 横断歩道の方向と線状ブロックの線状突起の方向とを同一方向にすることが望ましい。

【自転車横断帯がある場合】



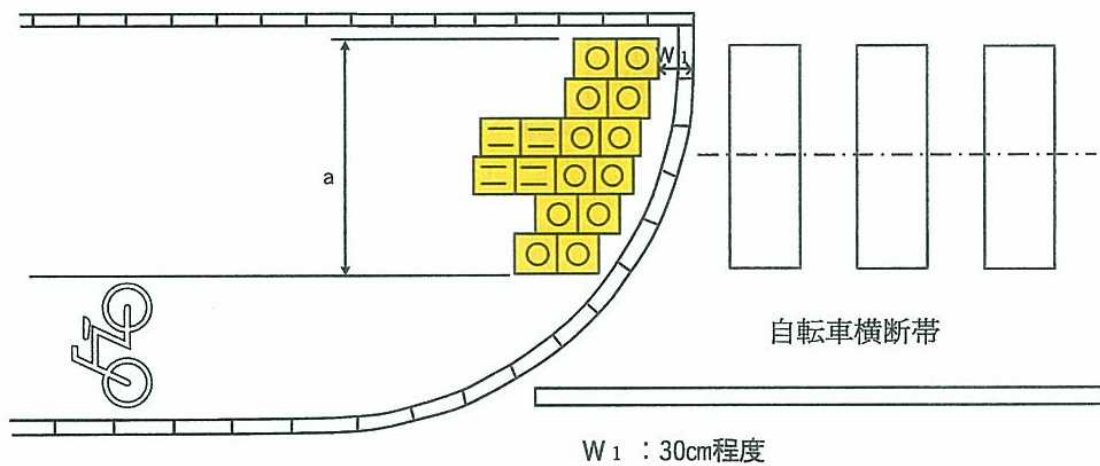
【歩道巻込部の設置例】

【歩道幅員が広い場合】



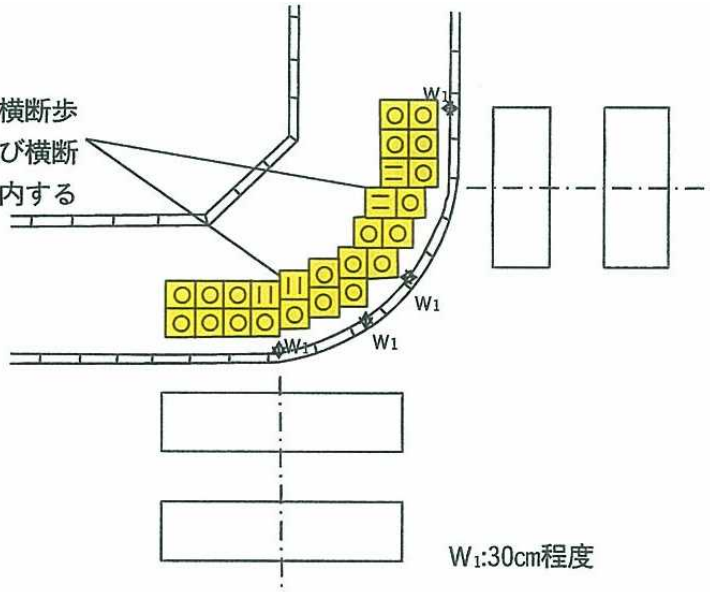
注1) 横断歩道の有無に関わらず歩道巻込部には視覚障害者誘導用ブロックを設置する。

【歩道上、自転車の通行すべき部分が指定されている場合】

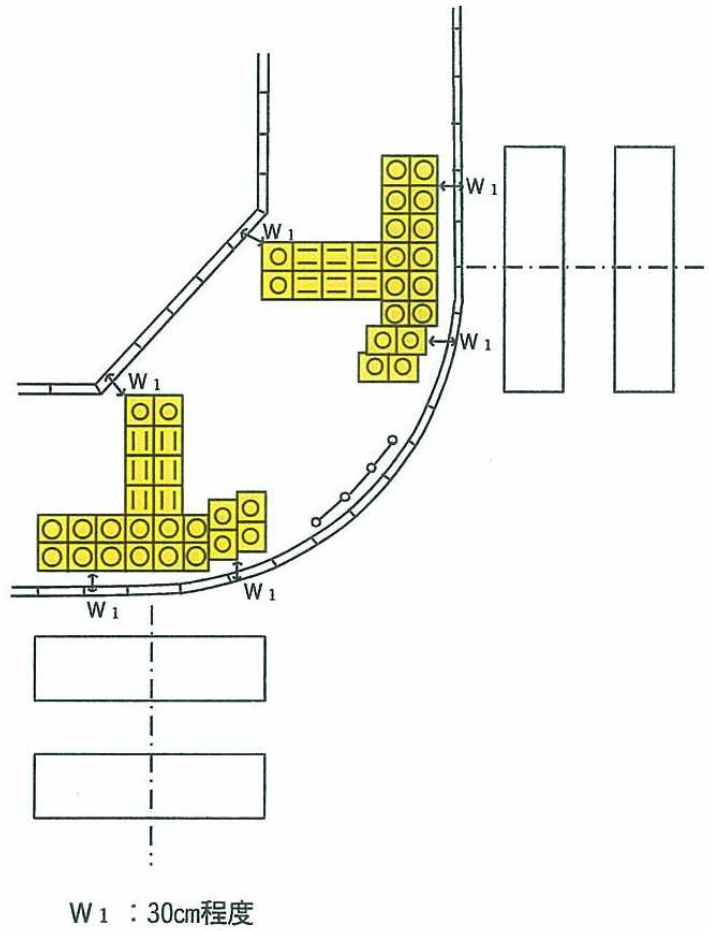


[横断歩道が近接している場合]

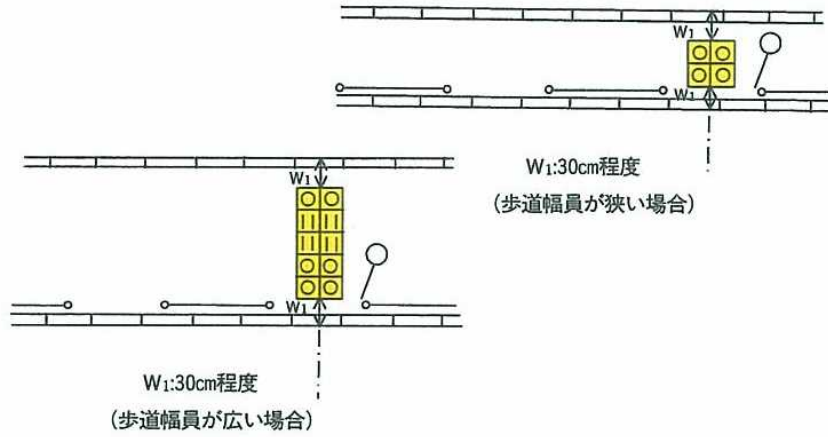
線状ブロックで、横断歩道上の歩行方向及び横断歩道の中心部を案内する



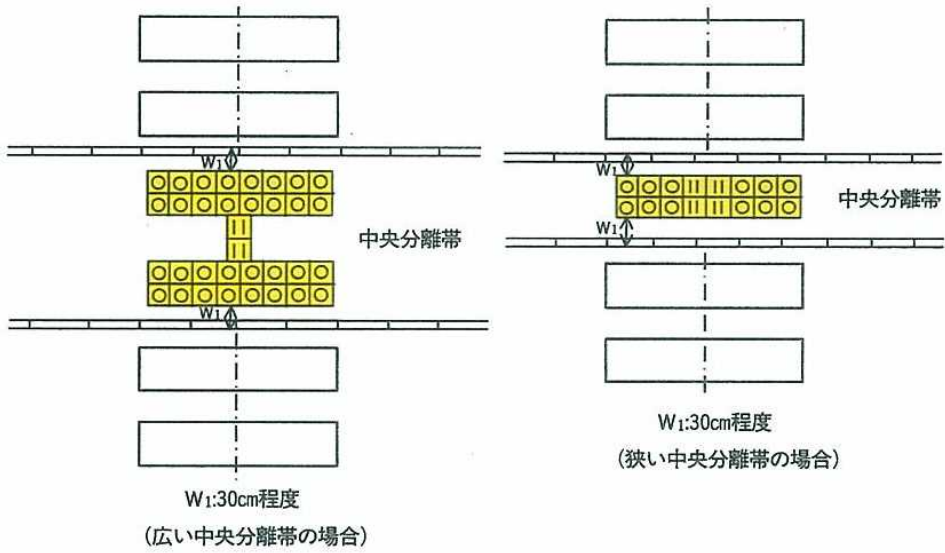
[2方向に横断が生じる場合]



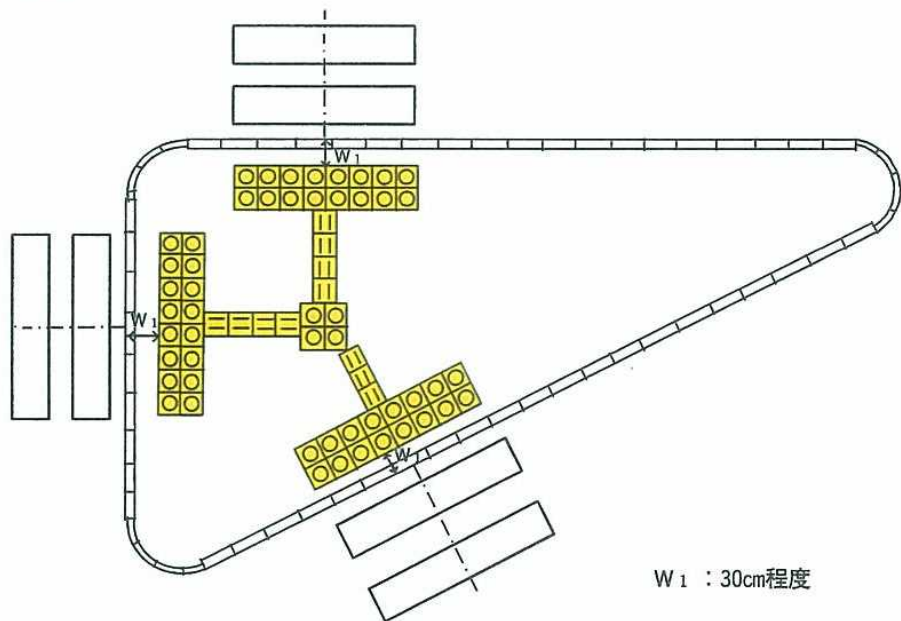
【乗合自動車停留所部の設置例】



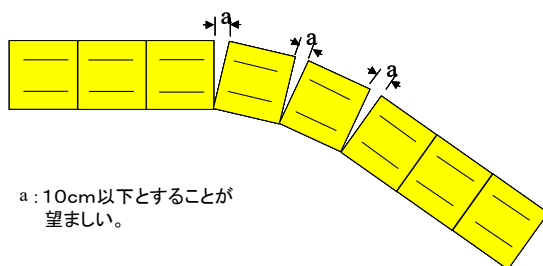
【中央分離帯の設置例】



【交通島の例】



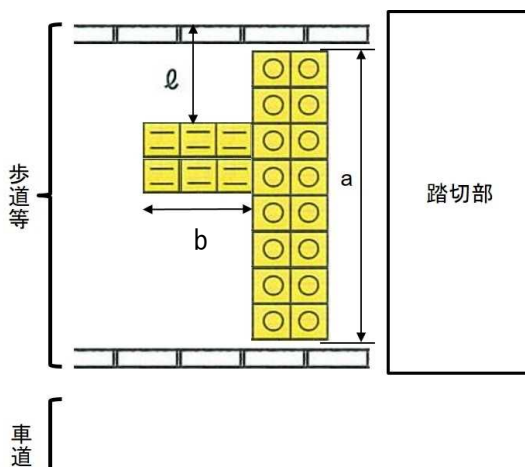
【屈折部の設置例】



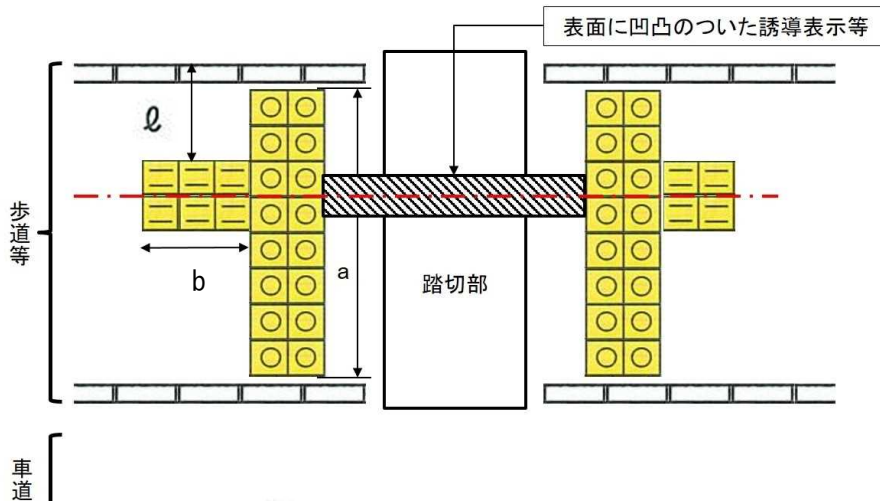
a : 10cm以下とすることが望ましい。

出典：視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説（日本道路協会）

【踏切道手前の設置例】



【踏切内への「表面に凹凸のついた誘導表示等」の設置例】



ℓ : 60cm 程度（ただし、路上施設や占用物件の設置状況などによって、この値とすることが適切ではない場合は、この限りではない。）

b : 点状ブロックへ誘導するために必要な長さ設けるものとする

注) 「表面に凹凸のついた誘導表示等」の構造は別途検討することを予定している。

【コラム】踏切道に接続する箇所に歩道が設置されていない道路における視覚障害者誘導用ブロック等の設置事例

奈良県大和郡山市では、令和4年4月25日に近畿日本鉄道橿原線と大和郡山市道が交差する踏切道において、視覚に障害のある方が列車に接触し亡くなられるという痛ましい事故が発生した。この事故を受けて、大和郡山市は、県内の視覚障害者団体の意見を踏まえ、視覚障害者が踏切の存在を認知できるよう、踏切道の手前部に視覚障害者誘導用ブロックを設置するとともに、踏切内に「表面に凹凸のある誘導表示」を設置した。

なお、当該道路は歩道が設けられておらず、車道外側線の外側の空間も狭小であるため、視覚障害者誘導用ブロックの一部を車道にはみ出す形状により、点状の警告ブロックを設置している。



図 2-7-8 踏切道手前部に視覚障害者誘導用ブロックを設置した事例

注) 歩道が設置されていない道路における視覚障害者誘導用ブロックや「表面に凹凸のついた誘導表示等」の設置の在り方については、「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」等において引き続き検討する予定