

道路の移動等円滑化に関する ガイドライン改定について

令和4年8月25日

兵庫県踏切道改良協議会合同会議

「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の改定概要

○ 令和4年6月9日 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

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。



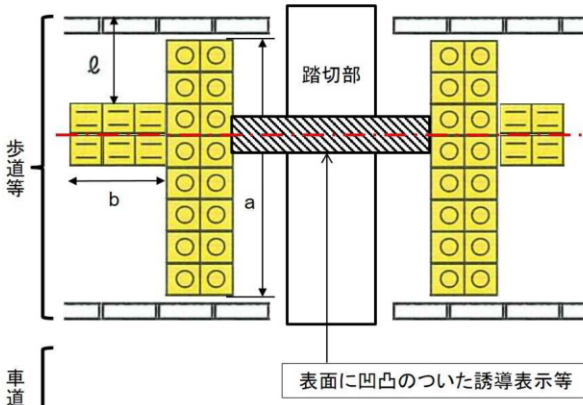
(踏切手前への視覚障害者誘導用ブロック、踏切内への誘導表示を設置した事例)

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)

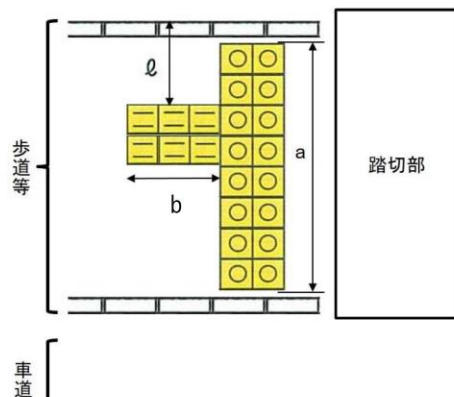
R4.6.9改定「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」
7章 その他の施設等 ②視覚障害者誘導用ブロック
(改定箇所抜粋)

●特定道路等における考え方

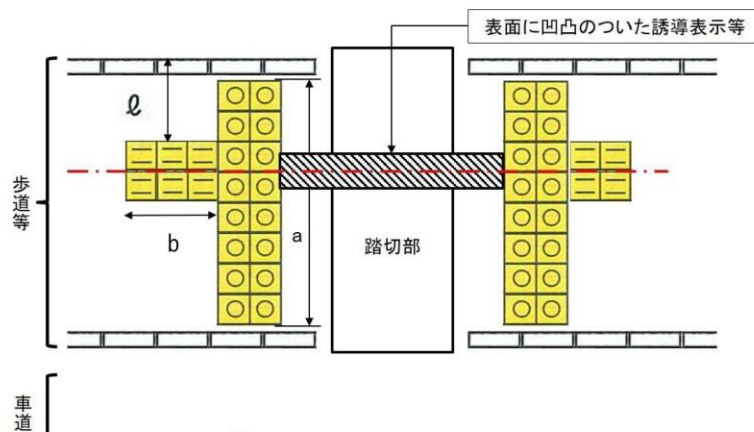
踏切道の注意喚起・方向指示のために部分的に設置する箇所	<p>○特定道路等においては、歩道等の踏切道手前部に、点状ブロックによる踏切道の注意喚起を行うとともに、線状ブロックを部分的に設置することにより、注意喚起を行う点状ブロックに適切に誘導する。</p> <p>◇踏切道内には、鉄道事業者とも連携し、視覚障害者が車道や線路に誤って進入することを防ぐとともに踏切の外にいと誤認することを回避するため、「表面に凹凸のついた誘導表示等」(歩道等に設置する視覚障害者誘導用ブロックとは異なる形式とする)を設けることが望ましい。この場合、踏切道手前部に設置する線状ブロックで示す移動方向と、踏切内での誘導表示等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>	参考 2-7-6
-----------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------

「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の改定概要

【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

道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会

○ 国土交通省道路局では道路法及び高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の改正に伴い、道路移動等円滑化基準の改正や歩行者利便増進道路の構造基準策定について検討するとともに、道路空間のユニバーサルデザインの推進のために、本基準のガイドライン策定について検討する
(道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会 HP抜粋)

■ 懇談会構成(令和3年度第1回(R4.1.13)時点)

(敬称略・順不同)

【有識者】

座長	久保田 尚	埼玉大学大学院 理工学研究科 教授
委員	秋山 哲男	中央大学 研究開発機構 教授
	中野 泰志	慶應義塾大学 経済学部 教授
	川内 美彦	東洋大学人間科学総合研究所 客員研究員
	隆島 研吾	神奈川県立保健福祉大学 リハビリテーション学科 教授
	稲垣 具志	東京都市大学 建築都市デザイン学部 准教授

【事業者】

稲田 浩二	公益社団法人日本バス協会 常務理事
熊谷 敦夫	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 ケア輸送等統括
横原 寛	日本バスターミナル協会会長

【官公庁】

和田 真治	東京都 建設局 道路管理部 安全施設課 課長
上田 光昭	大阪市 建設局 道路部 道路課 課長
椎名 啓雄	警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長

【関係団体等】

藤平 淳一	一般財団法人全日本ろうあ連盟 理事
小出 隆司	全国手をつなぐ育成会連合会 副会長
小林 光雄	公益社団法人全国脊髄損傷者連合会 副代表理事
佐藤 聡	特定非営利活動法人DPI日本会議 事務局長
三宅 隆	社会福祉法人日本視覚障害者団体連合 組織部長
市川 宏伸	一般社団法人日本発達障害ネットワーク 理事長
平野 祐子	主婦連合会 副会長
荻津 和良	社会福祉法人日本身体障害者団体連合会 理事
小幡 恭弘	公益社団法人全国精神保健福祉会連合会 事務局長
吉田 哲朗	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 理事・バリアフリー推進部 部長

オブザーバー

国土交通省 大臣官房
国土交通省 総合政策局
国土交通省 都市局
国土交通省 道路局(事務局)
国土交通省 住宅局
国土交通省 鉄道局
国土交通省 自動車局
警察庁 交通局

➔「表面に凹凸のついた誘導表示等」の構造、および歩道が設置されていない道路における視覚障害者用ブロック、「表面に凹凸のついた誘導表示等」の設置の在り方 について引き続き検討予定

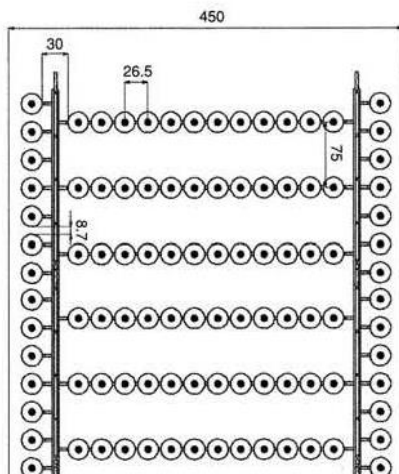
事例① 【阪急宝塚線 服部踏切（大阪府豊中市服部元町）】

平成22年11月 阪急電鉄宝塚線 服部踏切（府道豊中吹田線）にて試験設置
（踏切端から70cmの位置に設置⇒歩行者と交錯し危険）

平成23年12月 阪急電鉄宝塚線 服部踏切にて利用者の意見を踏まえ、設置位置を改善
（踏切端から30cmの位置に設置）

【選定理由】

- ・バリアフリー法の生活関連経路に指定
（阪急宝塚線服部駅と豊中市立障害福祉センターを結ぶ経路。一人歩きの視覚障がい者も多い。）
- ・踏切横断歩行者数が約2万人と府内で2番目に歩行者数が多い踏切を選定



事例② 【阪急箕面線 箕面学校裏踏切（大阪府箕面市）】

- ・平成27年9月 阪急電鉄箕面線 箕面学校裏踏切（市道中央線）にて設置。
（踏切端から30cmの位置に設置）

【選定理由】

- ・箕面市役所と牧落駅を結ぶ特定道路に指定されている踏切。
- ・箕面市障害者福祉会から踏切内に視覚障害者用誘導標示の設置要望を受け付けていた箇所。



事例③ 【南海本線 二色浜4号踏切、樽井5号踏切】

服部踏切での効果検証で好評であり、他の踏切における設置を検討

⇒ 踏切拡幅事業を実施していた2箇所の踏切において設置

平成26年3月 南海本線二色浜4号踏切、南海本線樽井5号踏切に設置

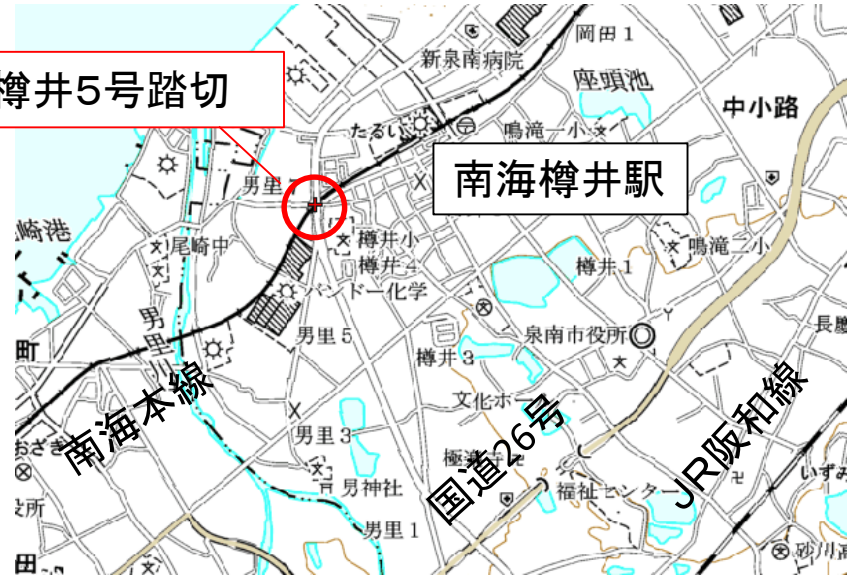
■ 二色浜4号踏切(大阪府泉佐野市鶴原)



■ 樽井5号踏切(大阪府泉南市樽井)



樽井5号踏切



事例④ 【近鉄橿原線 郡山第2踏切（奈良県大和郡山市）】

■対策の経緯（令和4年）

- ・ 4/25 事故発生
- ・ 4/27 安全対策協議会
郡山警察署、大和郡山市、近畿日本鉄道(株)による協議会
- ・ 5/2 障害者団体との協議
対策内容について障害者団体から意見聴取
- ・ 5/11 視覚障害者団体との現地視察立会
- ・ 5/16 対策方針打合せ
- ・ 5/24 点字・線状ブロック（道路側）設置
踏切内対策に先行して道路側対策を実施
- ・ 5/31 エスコートゾーン設置に向けた調整
- ・ 6/3 大和郡山市による試験施工（1回目）
- ・ 6/6 大和郡山市による試験施工（2回目）
- ・ 6/7～6/8 夜間にエスコートゾーン設置工事

■工事

- 事前に接着を確認する必要があったため、合成ゴム製の踏切板を近鉄から譲渡
- 接着剤メーカーへの聞き取りも実施し、試験施工の際は4種のサンプルを手配
- 1度目の試験施工では硬化時間が不足したため、再度メーカーと調整を実施
- 道路管理者が施工、鉄道事業者が立会

■課題

- 設置事例が少なく、設置費用の負担および管理費用の負担割合等について調整が難航
- 合成ゴム製の踏切版と樹脂製のエスコートゾーンとの接着の相性が悪く、ビスによる設置も検討したが構造上困難であり、早期に硬化する接着剤の選定に時間を要した
- 幅員が狭く、設置位置の検討に時間を要した

事例④ 【近鉄橿原線 郡山第2踏切（奈良県大和郡山市）】

令和4年4月25日 目の不自由な女性が電車と接触して死亡する事故が発生
令和4年6月8日 対策として踏切内にエスコートゾーンを設置
(歩行者の動線として道路の両端に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の誘導表示を設置)

- ・設置事例のあるコンクリート版への設置ではなく、合成ゴム製の踏切版への設置。
- ・樹脂製の誘導ブロックと合成ゴム版の接着の相性が悪く、様々な接着剤を事前に試験施工を実施。

