

# 道路の移動等円滑化に関するガイドラインの改定について

国土交通省道路局企画課

## 1 はじめに

国土交通省道路局では、令和2年5月改正のバリアフリー法や令和3年3月改正の道路移動等円滑化基準を踏まえ、令和4年3月に「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」（以下、ガイドライン）を作成しました。その後、同年4月、奈良県の踏切道内で発生した視覚に障害のある方の事故を受け、踏切道の安全対策のため、令和4年6月と令和6年1月にガイドラインを改定しました。本稿では、その概要について紹介します。

## 2 ガイドラインの概要

ガイドラインは、道路管理者の皆様が道路施設等を新設、改築及び管理する際に、バリアフリー法や同法に基づく道路移動等円滑化基準に加え、高齢者、障害者等をはじめとした全ての人が利用しやすいユニバーサルデザインによる道路空間のあり方を具体的に示した目安です。ガイドラインの対象施設等は以下に示すとおりです。

- ・道路移動等円滑化基準（道路法第三条第二号の一般国道以外は移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する条例）に基づき新設又は改築を行う特定道路（※）及び努力規定に基づき同基準に適合した整備を行うその他の道路
- ・道路移動等円滑化基準に基づき新設又は改築を行う旅客特定車両停留施設

（※）特定道路：生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものであって、国土交通大臣がその路線及び区間を指定したもの

## 3 ガイドライン改定の背景

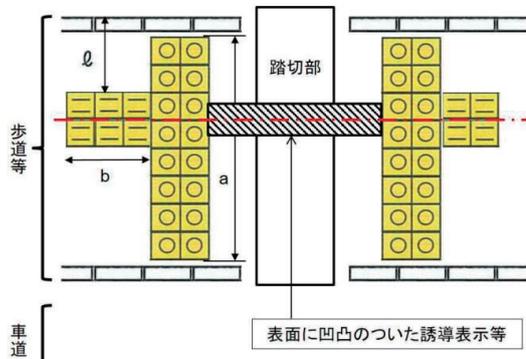
令和4年4月、奈良県大和郡山市において視覚に障害のある方が踏切道内で列車に接触してお亡くなりになる痛ましい事故が発生しました。これを受け、視覚障害者団体や学識経験者のご意見を伺い、令和4年6月にガイドラインを改定しました。本改定では、踏切手前部での視覚障害者誘導用ブロックの設置や踏切内での表面に凹凸のある誘導表示等の設置について示したところですが、その具体的な構造等については継続して検討すべき課題となりました。これを踏まえ、「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」の下に「踏切道等における視覚障害者誘導対策ワーキング・グループ」を設置して、実証実験の実施や検討を行い、令和6年1月に、踏切道内誘導表示の標準的な設置方法や構造を規定する等のガイドライン改定を行いました。次章で各改定の概要について紹介します。

## 4 ガイドライン改定の概要

令和4年6月のガイドライン改定における主な改定内容は以下のとおりです。

- ・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に位置づけ
- ・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に位置づけ

### ➤ 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)

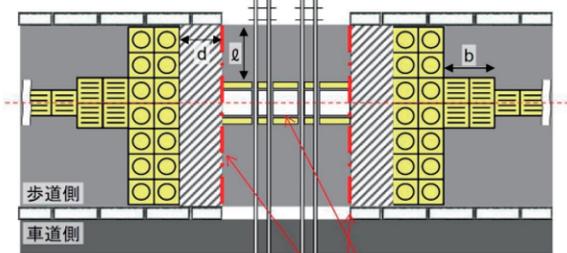
図1 令和4年6月のガイドライン改定内容

令和6年1月のガイドライン改定における主な改定内容とその概要は以下(1)～(5)のとおりです。

- (1) 踏切道内へ踏切道内誘導表示を設けることを標準的な整備内容に位置づけ
- (2) 踏切道内誘導表示の標準的な設置方法及び構造を規定

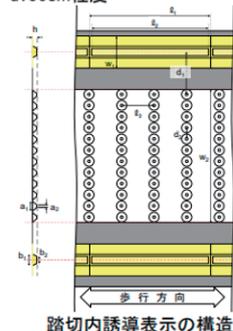
踏切道内には、視覚障害者が車道や線路に誤って進入することを防ぐとともに踏切道の外にいると誤認することを回避するため、踏切道内誘導表示を設けることを標準としました。踏切道付近の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の設置方法及び構造については図2の①を標準、歩道等又は自転車歩行者専用道路等の幅員が狭い踏切道では(車椅子使用者が踏切道内誘導表示を回避困難な場合)図2の②を標準としています。

#### ① 標準的な設置方法等



ℓ: 60cm程度  
b: 点状ブロックへ誘導するために必要な長さ  
d: 50cm程度

記号	項目	寸法(mm)
$w_1$	着色範囲(黄色)	75
$w_2$	着色範囲(白)	320
$d_1$	線状突起と最外列の点状突起の中心間距離	100
$h$	突起の高さ	5

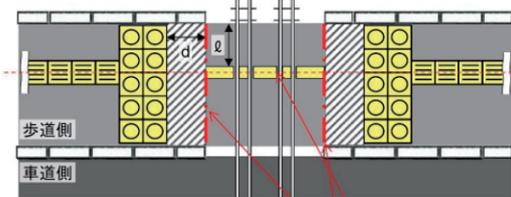


踏切内誘導表示の構造



整備イメージ

#### ② 歩道等又は自転車歩行者専用道路等の幅員が狭い場合の標準的な設置方法等



ℓ: 60cm程度 d: 50cm程度

記号	項目	寸法(mm)
$w_1$	着色範囲(黄色)	150以上
$d_1$	線状突起の中心間距離	75
$h$	突起の高さ	5

踏切内誘導表示の構造



整備イメージ

#### 【設置にあたっての注意点概要(①②共通)】

- ・歩道等及び自転車歩行者専用道路等の単路部から連続的に線状ブロックを設置し、踏切道手前部の点状ブロックへ適切に誘導する
- ・点状ブロックは歩道等又は自転車歩行者専用道路等の全幅に設置する
- ・線状ブロックと踏切道内誘導表示の中心線が直線的に一致するように設置する
- ・踏切内誘導表示と点状ブロックの間は50cm程度の離隔をとる
- ・踏切内誘導表示は建築限界を確認の上設置する

図2 視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の設置方法及び構造

### (3) 歩行者通行空間の確保及び路面等の整備を望ましい整備内容に位置づけ

踏切道前後及び踏切道内の歩行者通行空間を確保するために、路面等への望ましい整備内容について、ガイドラインでは以下の内容を記載しています。

- ・踏切道手前部の視覚障害者誘導用ブロックと遮断かんの間の路面は、ゴムチップ舗装とすることが望ましい。ゴムチップ舗装の色彩は黒を標準とする。
- ・歩行者が通行する場所へのカラー舗装（緑を標準）及び車道外側線の設置を行うことが望ましい。
- ・歩行者が通る場所の幅員が狭小な場合など、看板等を設置することで車両に対し注意喚起を行うことが望ましい。

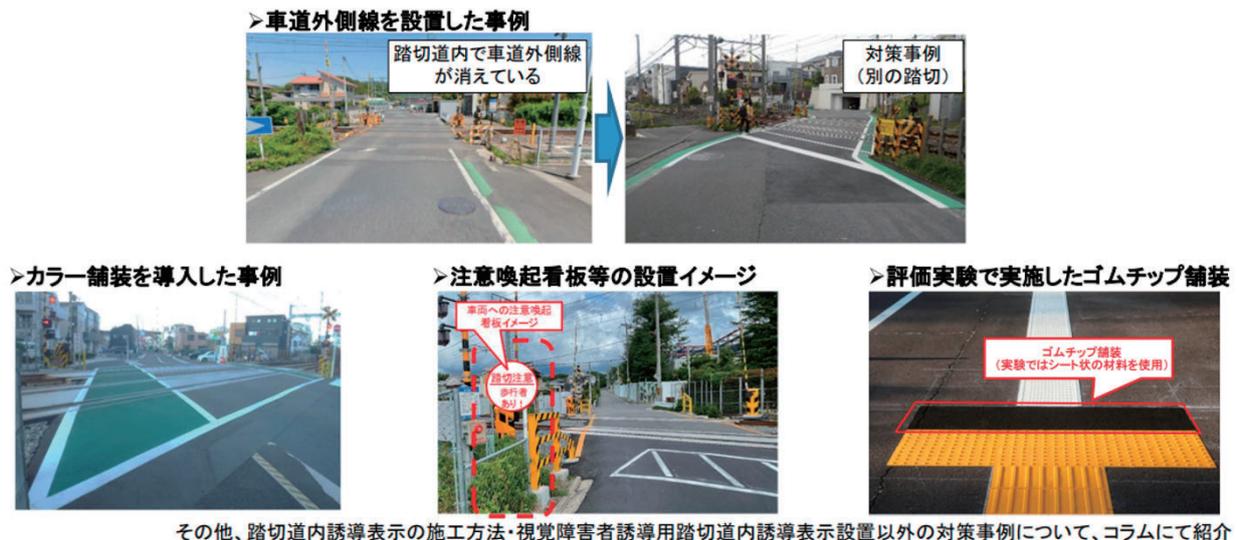


図3 歩行者通行空間の確保及び路面等の整備による対策

### (4) 実証実験結果の紹介

令和5年9月と10月に、踏切道付近に設置する視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の設置方法や構造について実証実験を行いました。実証実験は、視覚障害者の「踏切手前部の誘導方法」と「踏切道内の誘導方法」のあり方を探ることを目的とし、複数パターンの誘導表示等を視覚障害者に通行体験をしてもらうことで、「認識性（踏切に入ったこと、出たことの分かりやすさ）」、「識別性（横断歩道や歩道との違いの分かりやすさ）」、「直進性（誘導表示等による通行しやすさ）」等について比較評価を行いました。また、車椅子使用者にも通行体験をしてもらい、誘導表示等の通行しにくさや危険性について評価を実施しました。

実証実験は、本実験で検証する誘導表示等のパターンを選定するための予備実験、本実験、本実験で選定した誘導表示等の最終確認実験を実施しました。実験結果と実験を受けた留意点をガイドラインへ記載しています。

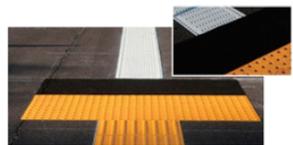
【予備実験の結果】

- 踏切道手前部の横方向の線状突起は有効性が低い
- 踏切の出入りの分かりやすさ(認識性)は、踏切道手前部の点状ブロックと踏切内の誘導表示等との隙間があるパターンの評価が比較的高く、隙間の舗装素材をゴムチップ舗装にしているパターンの評価が最も高い
- 踏切内の誘導表示等は、1/4サイズの線状ブロックやエスコートゾーンと同様の構造の評価が低い

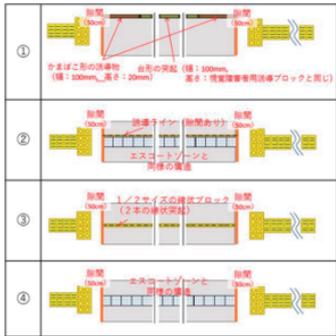
踏切道内外を一連とした4パターンを設定

【本実験の結果】

- どの評価においてもパターン④(エスコートゾーンと同様の構造)よりパターン②、③の評価が高い傾向
- 全パターンで、警報器と遮断かんの作動時に、踏切内外を誤認して行動する視覚障害者はいなかった
- パターン②の誘導ライン位置については、線路側、車道側、両側への設置要望があった



隙間の舗装素材をゴムチップにしたパターン



本実験の誘導表示等パターン



予備実験(踏切手前部)の誘導表示等の敷設状況



予備実験(踏切内)の誘導表示等の敷設状況

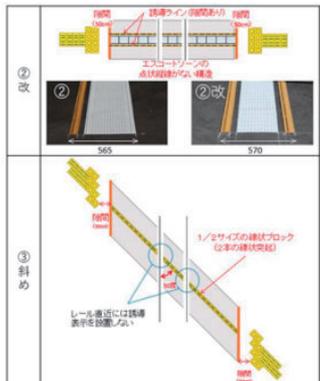


本実験の誘導表示等の敷設状況

図4 予備実験と本実験の概要

【最終確認及び実験結果のまとめ】

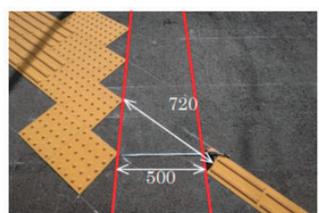
- 視覚障害者の踏切の出入りの認識性は、踏切道手前部の点状ブロックと踏切内の誘導表示等との隙間を[あけているパターン](#)の評価が比較的高く、[隙間の舗装素材をゴムチップ舗装にしているパターン](#)の評価が最も高い
- パターン②改は、視覚障害者は、踏切の出入りの認識性、直進性、誘導表示等の見つけやすさ等で高評価であり、探しやすさから、両側に誘導ラインを設置したほうがよいとの意見が多い
- 斜めに誘導表示等を設置し、[レール直近の誘導表示等が敷設できない隙間が広がることは、特に問題ないとする意見が多かったが、踏切道手前部の点状ブロックと誘導表示等の隙間が広いところがあることや階段状に設置された点状ブロックにより方向定位がしづらいとの意見があった](#)



最終確認実験の誘導表示等のパターン

【実験を受けた留意点】

- 誘導表示等を設置する場合は、[事前の周知が重要](#)
- 道路と斜めに交差する踏切は、垂直に交差する道路に比べ、方向定位がしづらいことを考慮し、踏切道手前部の点状ブロックの敷設形状、点状ブロックと踏切内の誘導表示等の隙間の離隔に留意
- 誘導表示等の設置と併せて、[線路への逸脱を防止する対策の検討が必要](#)



踏切道手前部の点状ブロックと誘導表示等の隙間



最終確認実験の誘導表示等の敷設状況

図5 最終確認実験の概要と実証実験結果のまとめ、実験を受けた留意点

(5) 歩道等が無い又は有効幅員が狭い場合の踏切道での対策等をコラムに記載

コラムにて、踏切道付近の歩行の用に供する部分が狭い場合の対策や、音による案内の提案を掲載し、踏切道での誘導対策を進めるための記載を充実させています。

## ■歩道等が無い又は有効幅員が狭い場合の踏切道での対策について

- ・歩行の用に供する場所90cm程度
- ・歩行の用に供する場所75cm程度
- ・歩行の用に供する場所75cm程度未満

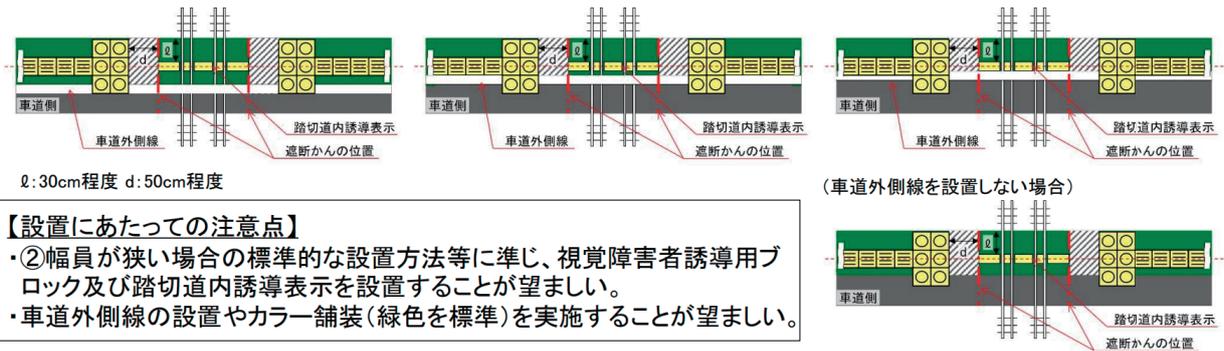


図6 歩道等が無い又は有効幅員が狭い場合の踏切道での対策

## ■音による案内について

- ・視覚障害者誘導用ブロックや踏切道内誘導表示だけでなく、より明確に位置を把握する手段として「音」による案内の実証実験を実施
- ・今後、各踏切道において、「音による案内誘導装置」の導入による対策の積極的な検討が望まれる



図7 音による案内誘導装置のイメージ

そのほか、歩道等及び自転車歩行者専用道路等の踏切道手前部には、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ことを、道路移動等円滑化基準に基づく整備内容に位置づけました。また、踏切道のバリアフリー化にあたっては、道路管理者と鉄道事業者が連携して取り組むことが重要であり、バリアフリー対策の整備や維持管理の体制等について、あらかじめ道路管理者と鉄道事業者等の関係者間で十分に協議して進めることが必要であるとの考え方を記載しています。

## 5 道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会等

国土交通省道路局では、道路空間のユニバーサルデザインの推進のために、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」等について検討するため、学識経験者や障害者団体の関係者、交通事業者や地方公共団体等から構成される「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」を設置しています。また、踏切道の視覚障害者誘導対策等の継続課題の検討を行うにあたっては、「踏切道等における視覚障害者誘導対策ワーキング・グループ」を設置し、議論を行いました。道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会、踏切道等における視覚障害者誘導対策ワーキング・グループのこれまでの開催状況は、以下 URL にて公開しております。

(道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会)

<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/universal-design/>

(踏切道等における視覚障害者誘導対策ワーキング・グループ)

<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/working-group/index.html>

## 6 おわりに

ガイドラインは、以下 URL にて公開しております。

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

道路管理者の皆様にとって、ユニバーサルデザインによる道路空間を検討する際の一助となれば幸いです。