

# 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案) の概要

---

# 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)のポイント

## バリアフリー法の改正

【平成30年5月】

- 理念規定を設け、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」を明確化
- 市町村がバリアフリー方針を定めるマスタープラン制度を創設 等

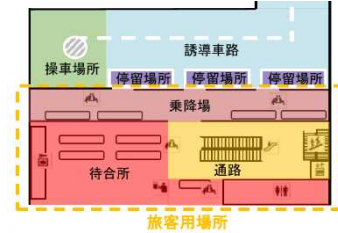
【令和2年5月】

- 公共交通事業者等に対するソフト基準順守義務の創設
- バリアフリー基準適合義務の対象に、旅客特定車両停留施設を追加 等

## 道路移動等円滑化基準の改正

【令和3年3月】

- 旅客特定車両停留施設の構造に関する基準（ハード基準）、旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供に関する基準（ソフト基準）を追加



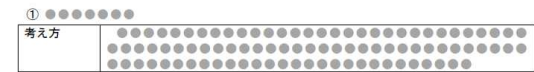
旅客特定車両停留施設の平面イメージ

## 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)

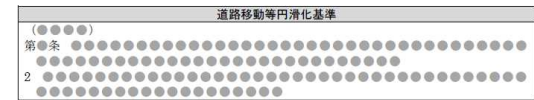
【令和3年度】

- 道路の移動等円滑化整備ガイドライン（平成23年改訂）を参考に、整備の基本的な考え方を示し、「◎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」に分けて記載し、参考となる知見や事例等を充実
- 旅客特定車両停留施設の構造と旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供について、公共交通機関のガイドラインを参考に記載
- 整備を行う上で重要となる、関係機関（関連部局、事業者間等）の連携、当事者参加の考え方、「心のバリアフリー」の推進に関する記載を充実
- 自治体へのアンケート調査及びヒアリングを実施し、ユニバーサルデザインに関する好事例や取り組む際の留意点について記載
- 新たな道路施策（ほこみち、ゾーン30プラス、自動運行補助施設を活用したバス停への正着制御 等）におけるユニバーサルデザインへの配慮
- ICTやデジタル等の最新技術を活用した事例等の記載を充実

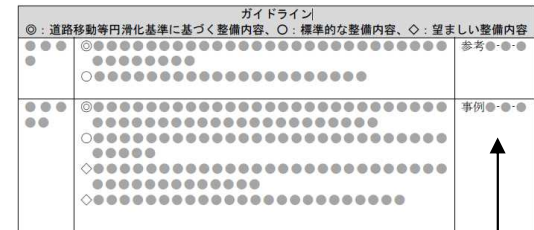
考え方



道路移動等円滑化基準



ガイドライン



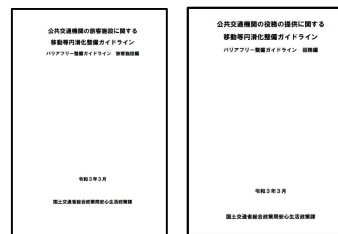
参考や事例

## 道路の移動等円滑化整備ガイドライン



編集：財団法人  
国土技術研究センター  
最終改訂：平成23年8月

## 公共交通機関の旅客施設・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン



編集：国土交通省総合政策局安心生活政策課  
最終改訂：令和3年3月

# 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)

## 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)

### 第1部 ガイドラインの活用と基本的な考え方

#### 1章：ガイドラインの活用にあたって

- 1.1. ガイドライン作成の背景
- 1.2. ガイドラインの位置づけ
- 1.3. 対象施設等と対象者

#### 2章：道路計画及び移動等円滑化に関する連携協力や当事者参加の考え方

- 2.1. 道路計画の考え方
- 2.2. 関係機関等との連携協力の考え方
- 2.3. 心のバリアフリーの推進
- 2.4. 当事者参加の考え方
- 2.5. バリアフリー整備の継続的な推進

### 第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供

- 1章：歩道等及び自転車歩行者専用道路等
- 2章：立体横断施設
- 3章：乗合自動車停留所
- 4章：路面電車停留場等
- 5章：自動車駐車場
- 6章：旅客特定車両停留施設
  - 6.1. 旅客特定車両停留施設の構造
  - 6.2. 旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供
- 7章：その他の施設等

### 第1部 ガイドラインの活用と基本的な考え方

#### 1章 ガイドラインの活用にあたって

##### 1.1. ガイドライン作成の背景

- ◆ バリアフリー法の改正【平成30年5月、令和2年5月】
  - ・ 理念規定を設け、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」を明確化
  - ・ バリアフリー基準の適合義務の対象に旅客特定車両停留施設等を追加 等
- ◆ 道路移動等円滑化基準の改正【令和3年3月】
  - ・ 旅客特定車両停留施設の構造に関する基準（ハード基準）、旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供に関する基準（ソフト基準）が追加

##### ● 障害者の権利に関する条約（略称：障害者権利条約）

- ・ 障害者の人権及び基本的自由の享有を確保し、障害者の固有の尊厳の尊重を促進することを目的として、障害者の権利の実現のための措置等について定める条約として、平成18年12月に採択され、日本は平成19年9月に署名、平成26年1月に寄託

##### ● 障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（略称：障害者差別解消法）

- ・ 全ての国民が、障害の有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会の実現に向け、障害を理由とする差別の解消を推進することを目的として、平成25年6月に制定

##### 1.2. ガイドラインの位置づけ

- ◆ 道路管理者が、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て、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あり、全ての道路空間が利用者にとって安全で快適な空間となるよう努めることが重要

##### 1.3. 対象施設等と対象者

- ◆ 対象施設等
  - ・ 道路移動等円滑化基準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

##### ◆ 対象者

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者</li> <li>・ 肢体不自由者（車椅子使用者）</li> <li>・ 肢体不自由者（車椅子使用者以外）</li> <li>・ 内部障害者</li> <li>・ 視覚障害者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 聴覚・言語障害者</li> <li>・ 知的障害者</li> <li>・ 精神障害者</li> <li>・ 発達障害者</li> <li>・ 高次脳機能障害者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 妊産婦</li> <li>・ 乳幼児連れ</li> <li>・ 外国人</li> <li>・ その他</li> </ul>
---	---	--

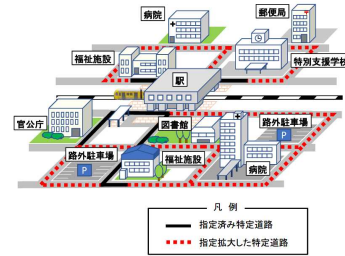
# 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)

## 第1部 ガイドラインの活用と基本的な考え方

### 2章 道路計画及び移動等円滑化に関する連携協力や当事者参加の考え方

#### 2.1. 道路計画の考え方

- ◆ 市町村は、マスタープラン及び基本構想を策定し、生活関連経路を設定。都市計画等の様々な計画と整合を図ることが望ましい。
- ◆ 生活関連経路等から特定道路を指定
  - ・ 平成20年に約1,700km が指定され、整備率が約9割に達したことから、指定要件を追加し、令和元年7月に新たに約2,740kmの特定道路を追加し、施設間を連絡する道路のバリアフリー化を推進。



特定道路の指定拡大のイメージ

#### 2.2. 関係機関等との連携協力の考え方

- ◆ 関係機関等との連携
  - ・ 地方公共団体内の他の計画との整合を図りつつ、地方公共団体内の関連部局が連携することや、道路管理者において、国道、都道府県道、市町村道の各管理者どうしの連携及び公安委員会や他の施設管理者等との連携を図ることが必要。
- ◆ 道路と建築物等との一体的な整備の推進
  - ・ 沿道施設管理者と十分な調整を図ることが必要。



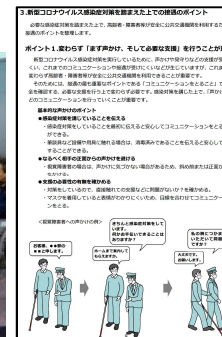
施設間連携による移動の連続性の確保

#### 2.3. 心のバリアフリーの推進

- ◆ 道路での心のバリアフリー
  - ・ 道路では、計画、整備、管理、評価の各段階において多くの人が継続的に関わっている。それら全ての人々が、お互いの人格や尊厳を大切にし支え合う「共生社会」の実現に向けて、様々な社会的障壁に気づき、心身に機能の障害がある方が社会的障壁によってどんな困りごとや痛みがあるのかに気づき、その原因や解決策を考え、具体的な行動を起こすことが重要である。また、計画、整備、管理、評価の段階において様々な障害のある人が参加し、どのような状況が困難であるのか、どのような整備が必要であるかなどを適切に把握し、理解を深めた上で、移動等円滑化につなげていくことが重要である。
  - ・ 本ガイドラインでは、関係機関等との連携協力や当事者参加の事例、研修の事例、個別の施設整備における留意すべき事項等を記載しており、これらを参考にサービスを具現化していくことが求められる。



障害当事者(講師)と意見交換



接遇ガイドライン追補版



工事期間中のバリアフリー対策(令和3年7月時点)

#### 2.4. 当事者参加の考え方

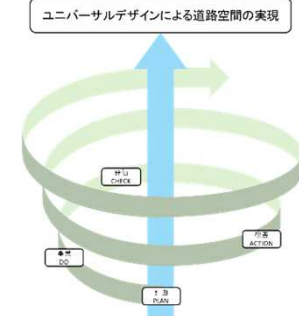
- ・ 新設や大規模な改修を行う場合は、障害者をはじめとする地域の利用者や専門家等からの意見収集や意見交換を行い、当事者参加による整備を進めることで、より多くの利用者にとって利用しやすい道路や施設、設備等となる。
- ・ 当事者参加によるバリアフリーチェックを活用した仕様の決定や現地での評価等の取組みについて記載。



現地での点検状況(北海道札幌市)

#### 2.5. バリアフリー整備の継続的な推進

- ・ バリアフリー化の推進にあたっては、継続的に取り組んでいくことにより、段階を経て水準が向上していくもの。
- ・ 障害者や専門家等を含む多様な関係者が参加する評価を行い、その評価結果を以後の計画の立案や事業に反映していく、スパイラルアップ(PDCA)の取組が重要である。
- ・ 地域間のフィードバックも含む、社会全体としてのスパイラルアップを図ることも重要である。



スパイラルアップの取組みイメージ

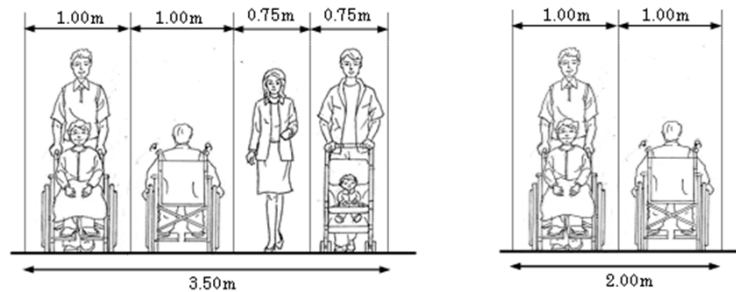
## 第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供

### 1章 歩道等及び自転車歩行者専用道路等

➢ 考え方 ◎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

#### ①歩道の設置及び有効幅員

- 高齢者、障害者等の移動等円滑化を図る観点から、原則として車道と分離して歩道を設置しなければならないが、定められた値以上の有効幅員を備えた歩道を設けることが基本となる。
- 実際の幅員設定の際には、当該道路の歩行者や自転車の交通の状況、高齢者、障害者等の利用状況等を考慮して設定する必要がある。



歩行者の交通量が多い道路  
歩道の幅員の考え方

#### ②舗装

- 歩道等の舗装は雨水を路面下に円滑に浸透させることができる構造とする。また、歩行中のつまずきや滑りによるふらつきや転倒を防止する観点から、路面を平たんかつ滑りにくい仕上げとしなければならない。
- ◇インターロッキングブロック舗装等の模様によっては、発達障害者などへの刺激となり通行しづらくなる可能性があることや、錯視を起こす可能性があることに留意することが望ましい。



【現状】モザイク模様が刺激に



【整備方針】がたつきも発生しにくいAs舗装を検討  
浮間船渡駅駅前広場バリアフリー化検討会(事務局:東京都)

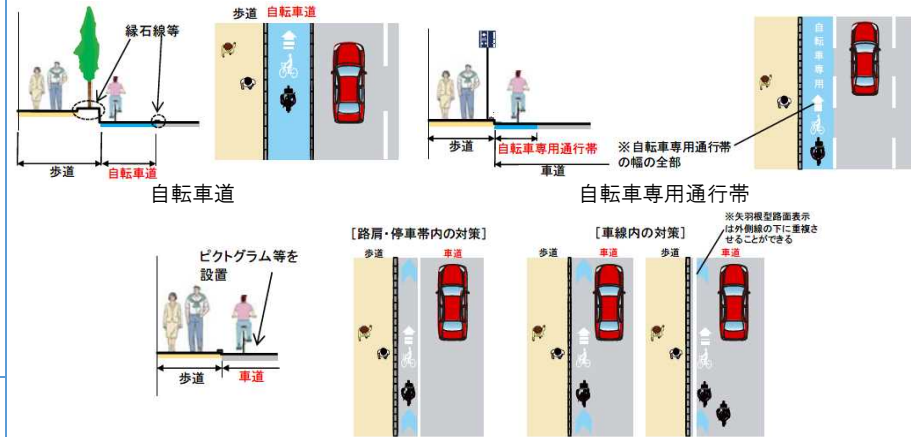
#### ③勾配

- 勾配は、車椅子使用者、高齢者、その他障害者等の通行に配慮して、可能な限り小さくする必要があります。

#### ④歩道等と車道等の分離

- 歩行者の安全かつ円滑な移動を確保するためには、歩道又は自転車歩行者道を車道等から明確に分離する必要がある。

○歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため、自転車については、「車両」とあるという大原則を踏まえ、歩行者と自転車が分離されるよう検討する。

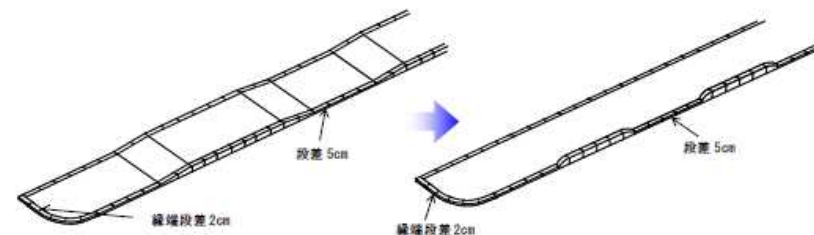


自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)

基本的な整備形態(イメージ)

#### ⑤高さ

- 車両乗り入れ部や横断歩道との接続部において歩道の高さを切り下げることでより生じる「波打ち歩道」を解消するため、歩車道境界が明らかに確認できる高さとして、歩道等の車道等に対する高さは5cmを標準とする。



歩道の高さを5cmとし波打ちを解消したイメージ

# 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)

## 第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供

### 1章 歩道等及び自転車歩行者専用道路等

➤ 考え方 ◎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

#### ⑥横断歩道に接続する歩道等の部分

➤ 歩道等と横断歩道を設ける車道等の部分との境界には、車椅子使用者が困難なく通行でき、かつ、視覚障害者が歩車道境界部を白杖や足により容易に認知できるよう、2cmを標準とした段差を設ける。

○段差2cm以外の構造で整備する場合は、様々な道路利用者の意見に留意して縁端部の構造の整備内容を決定する。

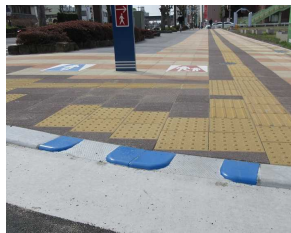
○上記を決定する際は、当該道路を利用する視覚障害者、車椅子使用者だけでなく、その他の障害者や高齢者、ベビーカー使用者等の利用者の意見を聞く。

#### 【アンケート調査結果】横断歩道等に接続する歩道等の縁端構造

- 各自治体において採用されている縁端構造の実態を把握する目的で実施。
- 特定道路がある47都道府県及び478市区町村を対象に、令和3年7月13日から8月20日にアンケート調査を実施。
- 約7割の自治体は段差2cmを採用し、残りの約3割の自治体は段差2cm以外の構造を採用。そのうち、縁端高さ0cmから背面高さ2cmの構造を採用している自治体が最も多かった。
- 縁端構造の検討にあたり参考となる事項として、縁端の段差2cm以外の構造の採用における留意点を記載。

#### 【事例】当事者参加により段差2cm以外の構造の採用

- 各々の地域の状況を踏まえ、当事者参加による意見交換や現物を使った実験、現地での確認等を行い、多様な利用者の意見を踏まえて検討していくことが重要。
- 多様な意見を出し合うことにより当事者間の相互理解が深まることで、合意形成を図ることが可能になる。その際は、少数意見を有する者に対して暗黙のうちに多数意見に合わせるように誘導することのないよう配慮が必要。



縁端高さ一部0cm  
【埼玉県熊谷市】



縁端高さ0cmから背面高さ2cm  
(ゴムピース付き)  
【東京都板橋区】

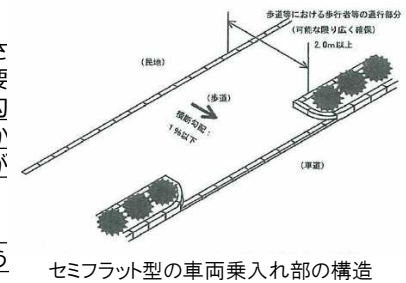


縁端高さ1cmから背面高さ3cm  
【茨城県土浦市】

#### ⑦車両乗入れ部

➤ 車両乗入れ部を設ける場合は、歩道の高さによっては歩道等の高さを切り下げる必要が生じ、この結果、当該切り下げ部分に勾配が生じることによって、車椅子の安全かつ円滑な通行に著しく支障をきたす恐れが生じる。

➤ したがって、当該勾配部分を除く幅員を、車椅子使用者のすれ違いが可能となるよう2m以上確保しなければならない。



セミフラット型の車両乗入れ部の構造

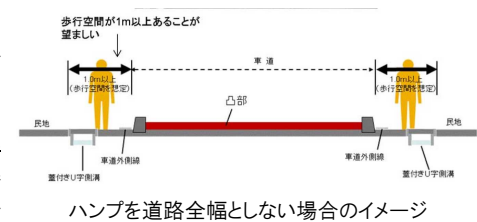
#### ⑧歩道の設置に関する経過措置

➤ 原則歩道を設けることが必要であるものの、非常に長い期間を必要とするものも存在する。このようなことから当分の間においても、少しでも移動等円滑化を進めることが重要であり、歩道設置に代えて、自動車の速度抑制による歩行者の安全確保策を講じる措置を講じることができるとされている。

#### 物理デバイスの設置におけるユニバーサルデザインの観点からの留意点

○凸部、狭窄部、屈曲部を設置する場合は、「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」を参考とする。

◇凸部等を設置する場合は、凸部を道路全幅に設置する、又は歩行者が通行する平坦な歩行空間として幅1m以上を確保することが望ましい。



ハンブを道路全幅としない場合のイメージ

#### 【事例】速度抑制対策

- 公安委員会による交通規制等に加え、ハンブ等の設置や路側帯のカラー舗装、車道外側線の移設による車道幅員の縮小等により速度を抑制した事例や、ゾーン30プラスについて記載。



対策前



対策①



対策②

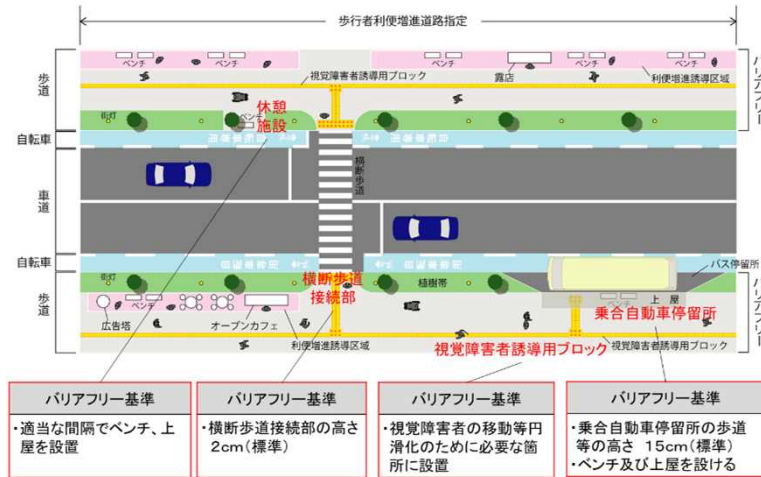
路側帯のカラー舗装及び車道幅員の縮小の実施状況

# 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)

## 第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供 1章 歩道等及び自転車歩行者専用道路等

### 【コラム】歩行者利便増進道路（ほこみち）の道路構造について

- ほこみちの道路構造に関する留意点や限られた歩道空間の活用、空間の境界の明示、歩行者と自転車の分離、特例区域への視覚障害者の誤進入防止、当事者参画による取組の推進について記載。



舗装構成の違いによる境界の明示(姫路市)



特例区域への視覚障害者の誤進入防止(守山市)

### 【コラム】踏切道におけるバリアフリー対策について

- 令和3年3月31日に踏切道改良促進法が改正され、鉄道と特定道路が交差する場合における踏切道であって移動等円滑化の促進の必要性が特に高いと認められるものを新たに改良すべき踏切道の指定の対象と位置付けることとした。
- 道路管理者による主な対策例として、歩道の拡幅やカラー舗装による歩車道分離、斜め踏切の改良、踏切内における視覚障害者の進行方向の案内、踏切手前の注意喚起の看板等の設置について記載。
- 鉄道事業者による主な対策例として、踏切内の平滑化やレールの隙間における緩衝材の設置について記載。

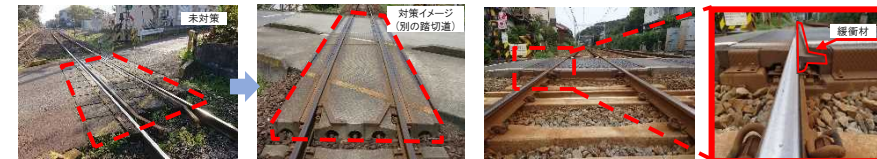
#### 道路管理者による主な対策例



踏切拡幅(歩道新設)の例

斜め踏切の改良事例

#### 鉄道事業者による主な対策例



踏切内の平滑化のイメージ

緩衝材の設置事例

### 【コラム】歩道のない道路におけるバリアフリー化の工夫

- やむを得ず歩道を設けることができない道路において、視覚障害者が車道にはみ出さずに通行できるように、車道外側線やリーディングラインなど、工夫して対応した事例を記載。
- ただし、単に事例を適用するのではなく、その地域の状況や利用者に応じた対策を講じる必要があるため、利用者の意見を踏まえて個別に検討が必要。



車道外側線や交差点部の  
ドットライン表示



リーディングラインの設置



リブ式の車道外側線

# 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)

## 第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供

### 2章 立体横断施設

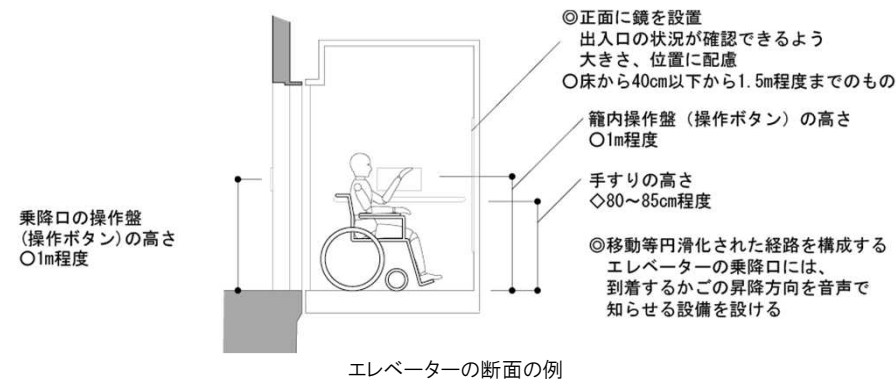
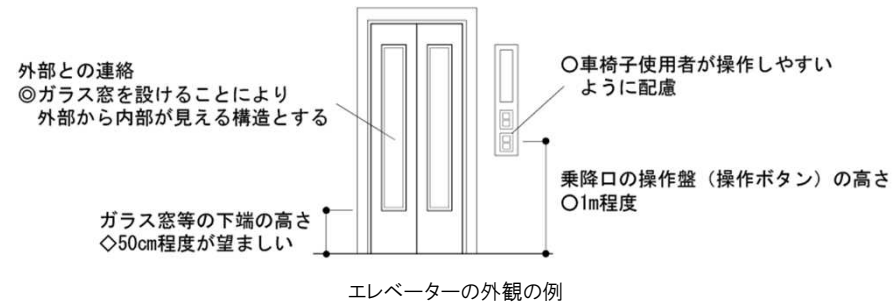
➤ 考え方 ◎道路移動等円滑化基準に基づく整備内容、○標準的な整備内容、◇望ましい整備内容

#### ① 立体横断施設

- 立体横断施設とは、横断歩道橋、地下横断歩道その他の歩行者が道路等を横断するための立体的な施設をいう。
- 高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所の立体横断施設には、エレベーターもしくは傾斜路を設ける必要がある。

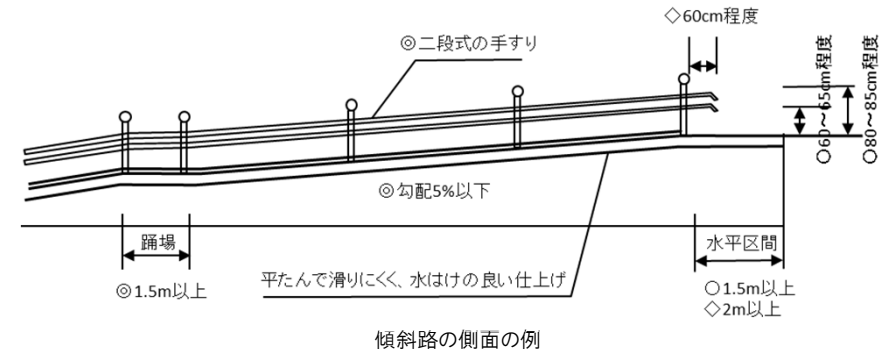
#### ② エレベーター

- エレベーターは、すべての利用者が安全に、かつ容易に移動することができるようにきめ細かな配慮が必要である。
- エレベーターの台数、籠の内法幅及び内法奥行きは、立体横断施設の高齢者、障害者等の利用の状況を考慮して定める。



#### ③ 傾斜路

- 傾斜路（スロープ）の設置にあたっては、車椅子使用者以外の障害者、高齢者、ベビーカー使用者等、すべての利用者が通過しやすい動線上に配置するとともに、幅や勾配は可能な限り余裕のあるものとする。



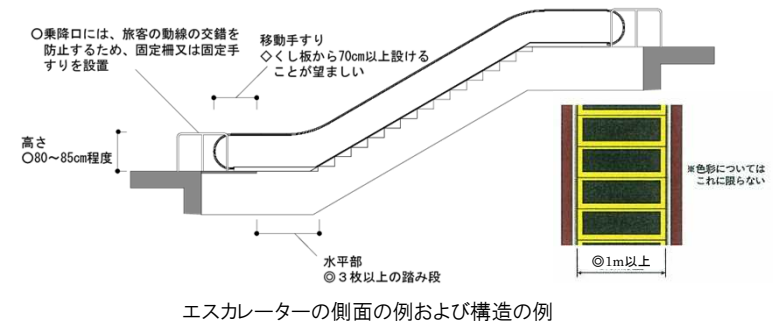
○点字による表示内容に間違いがないことを確認する。

◇点字による表示内容は、設置場所において当事者の意見を聴取するなどにより、利用者にとって適した表現とすることが望ましい。

#### ④ エスカレーター

- 高齢者、障害者等による利用を想定すると、乗降ステップの水平区間や速度などに配慮する必要がある。また、歩道接続部において利用者の滞留、錯綜が発生しないように、歩行動線を考慮した上で設置位置を決定する。

○点検等の実施にあたっては、利用者の安全性を確保し、利便性を損なわないようにする。





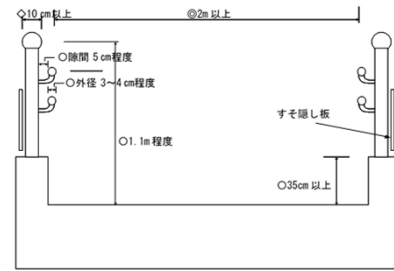
# 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)

## 第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供

### 2章 立体横断施設

#### ⑤ 通路

- 高年齢者、障害者等すべての人が円滑に移動できるよう、有効幅員を確保し、凹凸による振動、雨天時のスリップ、水はね等により円滑な通行が妨げられないよう、平坦ですべりにくく、水はけの良い路面とする。

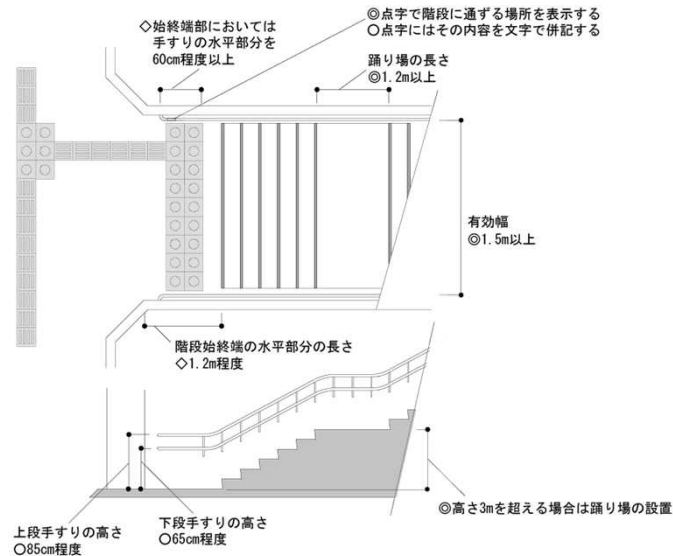


横断歩道橋の例

#### ⑥ 階段

- 階段は、移動時に最も負担を感じる箇所であるため、特に高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、視覚障害者の円滑な利用に配慮する必要がある。手すりの高さや階段の滑りにくさ等について配慮が必要であるが、これらはすべての利用者にとっても効果的である。

○階段の終始部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。



階段の構造と手すりの設置例

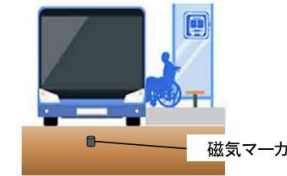
### 3章 乗合自動車停留所の構造

#### ① 乗合自動車停留所の構造

- 利用者が円滑に乗降できるよう、バスが停留所との隙間を空けずに停車（正着）できる構造であることが重要である。



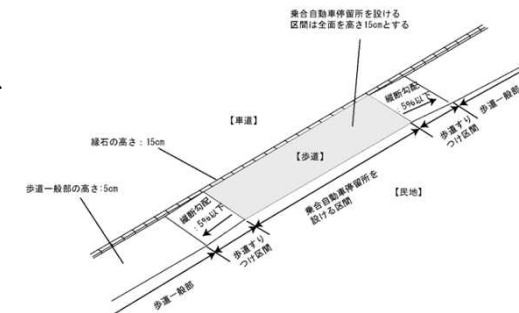
バリアレス縁石によるバス正着の工夫  
(新潟県新潟市)



磁気マーカ等を活用した  
バス停への正着制御

#### ② 高さ

- 高齢者、障害者等が低床バスに円滑に乗降できる構造とし、低床バスが歩道に近接し、適切にスロープ板を設置できる歩道の高さとして、停留所部分の歩道の高さは15cmを標準とする。



乗合自動車停留所を設ける歩道の構造の例

#### ③ ベンチ及び上屋

- ベンチ及び上屋は、バスへの乗降や歩道等の利用者の支障とならないよう設置するとともに、バスの正着を妨げない位置に設置する。また、ベンチ及び上屋の設置に必要な幅員を除き、有効幅員を確保しなければならない。

#### ④ その他の施設等

- 視覚障害者が乗降位置を認識できるように、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し、適切に案内する。また、乗降場、時刻表設置箇所、ベンチ設置箇所等、高齢者、障害者等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照明施設を設ける。

○詳細については、7章を参照する。

# 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)

## 第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供

### 4章 路面電車停留場等

➤ 考え方 ○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

#### ①乗降場

- 一般的に歩道から離れて設置されるため、歩行者が歩道から停留場まで安全に車道を横断できるよう配慮が必要である。
  - 乗降場は、車椅子使用者のすれ違いに配慮した有効幅員とするとともに、高齢者、障害者等が路面電車に乗降する際につまづくことのないよう、乗降場の路面と車両の旅客用乗降口の床面又は踏み段とはできるだけ同じ高さとする。
- 乗降場をマウントアップ形式とし、車両の乗降口の床面と乗降場をできる限り平らとする。

#### ②傾斜路の勾配

- 路面電車停留場と車道等の高さが一致しないことがほとんどであり、高低差がある場合は、傾斜路を設けることで、移動等円滑化を図る。
- 傾斜路の勾配は、車椅子使用者、高齢者等の通行に配慮して、可能な限り小さくする。縦断勾配により排水処理を行うことが可能であることから、横断勾配は設けない。



傾斜路の設置例  
(富山電鉄 国際会議場前駅)

#### ③歩行者の横断の用に供する軌道の部分

- 歩行者の横断の用に供する軌道の部分においては、歩行者の通行に配慮して、軌道の隙間についても車椅子の車輪などが挟まらないようできる限り狭くする。

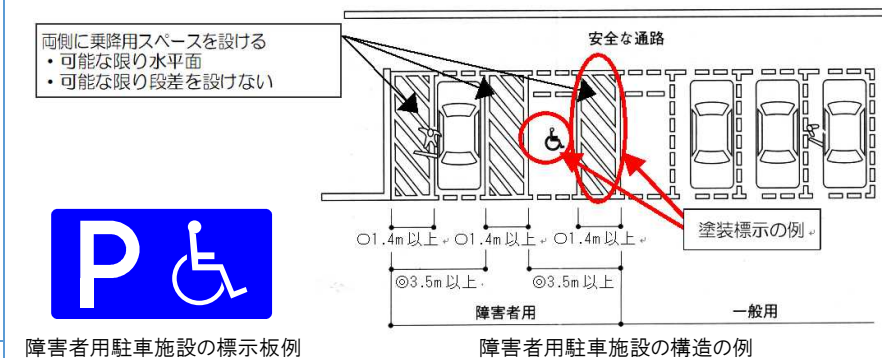
#### ④その他の施設等

- 視覚障害者の利用に配慮し、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適切に敷設し案内する。また、乗降場、時刻表設置箇所、ベンチ設置箇所等、高齢者、障害者等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照明施設を設ける。
- 詳細については、7章を参照する。

## 5章 自動車駐車場

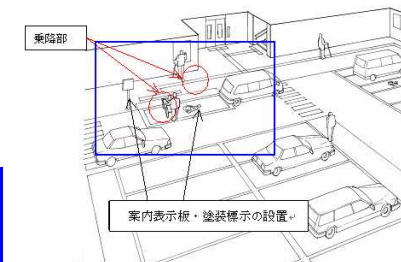
#### ①障害者用駐車施設

- 障害者用駐車施設の数、当該自動車駐車場の全駐車施設数に占める障害者用駐車施設数の最低限を規定し、障害者用駐車施設の幅は、特に乗降幅の必要な車椅子使用者の乗降が可能となるスペースを確保する。
- ◇大規模駐車場で、複数の方面に歩行者の出入口がある場合は、それぞれの出入口に分散して配置することが望ましい。
- ◇車体用スペースは、円滑に乗降可能な乗降用スペース幅1.4mに加え、車体の大きい福祉車両や後部乗降を行う福祉車両などへの対応を考慮した幅・長さ・高さとするが望ましい。
- 障害者用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。



#### ②障害者用停車施設

- 障害者用停車施設は、障害者の移動の短縮化を図るため、障害者用停車施設へ通ずる出入口からの距離ができる限り短いところに設ける。
- 車両への乗降の用に要する部分は、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ことを考慮する。
- 障害者用停車施設には、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。



障害者用停車施設の設置例

# 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)

## 第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供

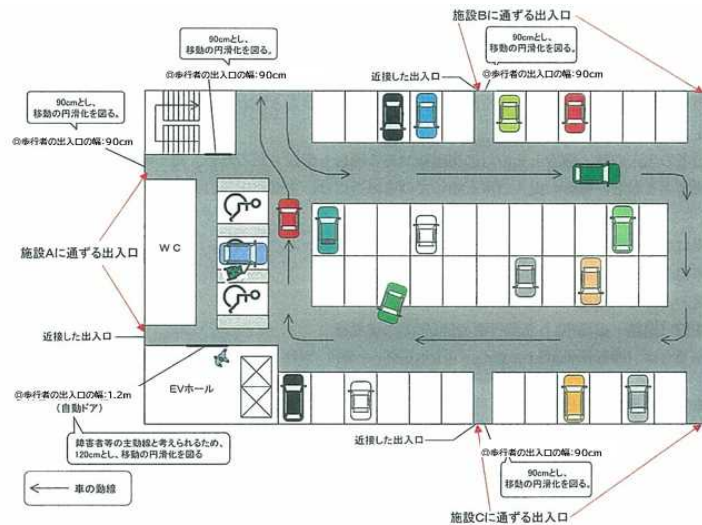
### 5章 自動車駐車場

➤ 考え方 ◎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

#### ③出入口

➤ 自動車駐車場の歩行動線上の出入口は、有効幅の確保及び段差の解消を行うとともに、戸を設ける場合には、車椅子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とすることが重要である。

○戸の前後には、車椅子1台が止まることができるよう1.2m以上の長さの水平区間を設ける。

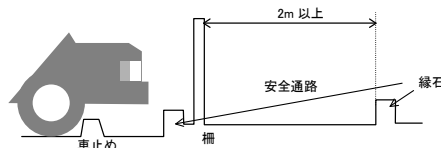


出入口の幅の例

#### ④通路

➤ 通路は、すれ違い可能な有効幅員を確保するとともに、支障となる段差を設けない。また、平たんで滑りにくい路面とする。

◇通路は、自動車交通からの安全性を確保するため、縁石、車止め等の設置により、駐車施設・車路と分離した構造とすることが望ましい。



分離した通路の構造例

#### ⑤エレベーター、⑥傾斜路、⑦階段

○立体横断施設におけるエレベーター、傾斜路、階段の構造等によるものとする。

#### ⑧屋根

➤ 障害者が、雨水に濡れずに利用できるとともに、積雪により施設の利用困難となることを避けるため、屋根を設置する。

○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。

○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にする。



障害者用駐車施設の例(道の駅 風早の郷風和里)

#### ⑨便所

➤ トイレは利用しやすい場所に配置し、すべての利用者がアクセスしやすい構造とする。

➤ 近年、これまで整備を進めてきた高齢者障害者等用便房（バリアフリートイレ）では、そこしか使えない車椅子使用者が利用できない問題が生じている。

➤ 車椅子使用者が主に使用できる便房を確保したうえで、それ以外の機能をトイレ内に分散させ、これまでバリアフリートイレに集中していた利用者の分散化を図る。ただし、トイレの利用状況によっては、機能分散を図るのではなくバリアフリートイレの増設による対応も考えられることから、トイレの利用状況等の地域の状況に応じた整備を検討することが望ましい。

➤ 設置された設備や機能、一定の広さの確保が必要な人が対象となることが伝わる情報提供、名称等とすることが必要である。

# 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)

## 第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供

### 5章 自動車駐車場

➤ 考え方 ○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

#### <全般>

○車椅子使用者用便房、オストメイト用設備を有する便房、乳幼児連れ用設備を有する便房を増設する。

◇更なる機能分散を図る観点から、必要に応じて、一般便房にベビーチェアや簡易型オストメイト用設備などを設置することが望ましい。

#### <案内表示>

○一般トイレ内に車椅子使用者用簡易型便房、オストメイト用設備、おむつ交換台、ベビーチェアなどがある場合は、その旨が分かるように出入口付近において案内表示を行う。また、上記の設備がある便房の外側扉にも、便房内にある設備が便房の外から分かるように案内表示を行う。

#### <オストメイト用設備、乳幼児用施設>

○オストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具を設ける。

◇オストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具を複数設置することが望ましい。その場合、簡易型水洗器具とすることができる。

○乳幼児連れの人の利用を考慮し、一般便房内にベビーチェアを1以上設置する。

◇機能分散の観点から、おむつ交換台は車椅子使用者用便房以外の場所に設置することが望ましい。

#### <同伴者の視点>

○異性介助に配慮し、男女共用車椅子使用者用便房を1以上設置する。

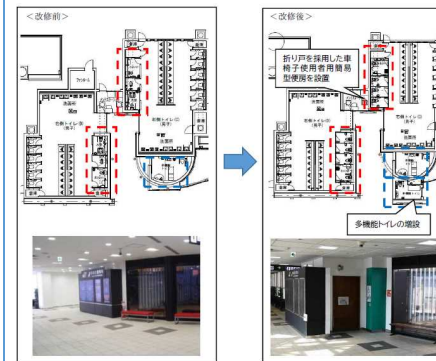
○車椅子使用者用便房を男女別に設置する場合は、一般トイレ出入口付近等異性介助の際に入りやすい位置に設置する。

◇同伴者を伴って利用することが想定される便房内には、同伴者に配慮し、カーテンなどを設置することが望ましい。

#### <乳幼児連れの方の視点>

◇おむつ交換台とあわせて荷物台やおむつ用のゴミ箱を設置する場合は、おむつ交換台の近くに設置することが望ましい。

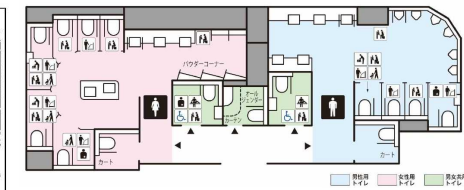
◇ベビーチェアが便器に座った状態から手の届く範囲又は便器の前方の近接した位置に設けられることが望ましい。



多機能トイレの増設等の取組み  
(海老名S A)



トイレのピクトグラム



オールジェンダートイレの設置例  
(成田空港第1ターミナル)



トイレの光警報装置(フラッシュライト)

#### ⑩その他の施設等

➤ 高齢者、障害者等の歩行者の動線に配慮し、目的施設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。

○詳細については、7章を参照する。



総合案内板と目的地案内板の連携

#### ⑪維持管理

➤ 管理人等は適宜移動等円滑化が図られているかについて、点検・維持・修繕に努めるとともに、障害者等の円滑な利用を促進するために、広報、案内・誘導、監視等を行うことが望ましい。

◇管理人等は、健常者の一般駐車施設への案内・誘導や障害者の障害者用駐車施設及び障害者用停車施設への案内・誘導を行うことが望ましい。

# 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)

## 第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供

### 6章 旅客特定車両停留施設

➤ 考え方 ◎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

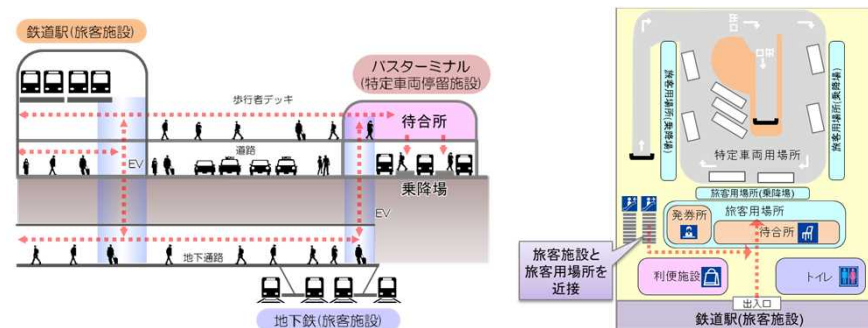
#### 6.1. 旅客特定車両停留施設の構造 (ハード)

##### ① 通路

➤ 通路は、可能な限り単独で道路や公共用通路など旅客特定車両停留施設の外部から施設内へアプローチし、車両等にスムーズに乗降できるよう、すべての行程において連続性のある移動動線の確保に努める必要がある。

##### 旅客特定車両停留施設における配慮事項

・ 旅客の利便性向上のため、鉄道等との円滑な乗り継ぎを確保することが重要であるとの考えから、乗換え動線における垂直移動を少なくして移動の負担を軽減することや、旅客施設からバス・タクシー等の乗降場への動線上の近接した位置に利便施設や待合所等を配置することが考えられる。



旅客の乗継ぎを円滑に行うことができる構造のイメージ

旅客の利便性等を考慮した旅客用場所の配置イメージ

○公共用通路と出入口と各乗降場を結ぶ通路において、旅客の移動が最も一般的な通路(主動線)を移動等円滑化する。

○車椅子使用者による単独利用を考え、垂直移動設備としてエレベーターを設置することを原則とする。

○工事等の実施により移動等円滑化された通路が遮断される場合には、次の点に配慮する。

- ・ 工事期間中は旅客の安全な移動に配慮する。
- ・ 誘導サイン・位置サインは工事期間中の通路・設備を示す。等

##### ② 出入口

➤ 出入口については、公共用通路など旅客特定車両停留施設の外部からアプローチしやすく、かつ、わかりやすい配置とする。

➤ 特に、車椅子使用者等が遠回りすることがないように、一般的な動線上の出入口を移動等円滑化するように配慮する。

○公共用通路と旅客特定車両停留施設の境界部分については、管理区域及び施工区分が異なることによる段差が生じないように、施設設置管理者間の協議により、移動等円滑化された通路の連続性を確保する。

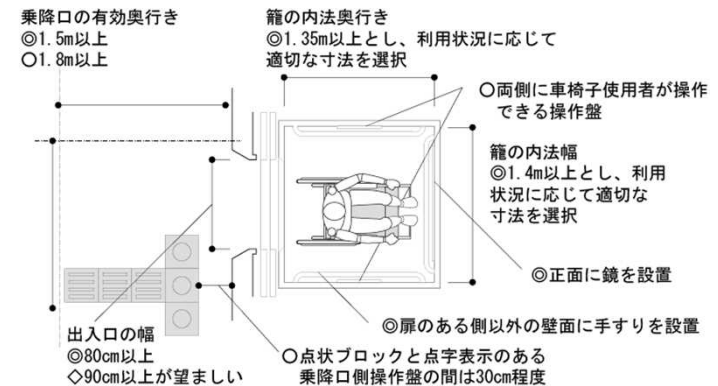
##### ③ エレベーター

➤ エレベーターは、すべての利用者が安全かつ容易に移動することができるようにきめ細かな配慮が必要である。

➤ エレベーターの配置にあたっては、主動線上から認識しやすい位置に設置し、すべての利用者が容易に利用できるよう配慮する。

➤ エレベーターの前には、エレベーター利用以外の旅客の動線と交錯しないようスペースを確保する。

○移動等円滑化された通路に設けるエレベーターの構造は、移動等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等によるものとする。



エレベーターの平面の例

# 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)

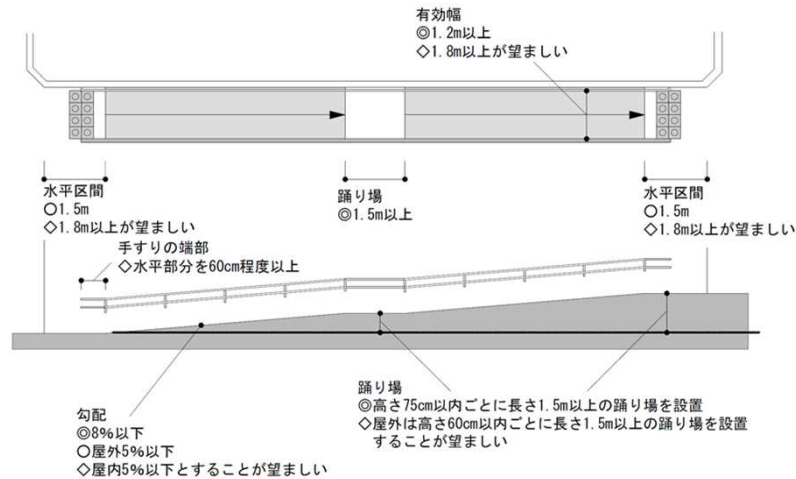
## 第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供

### 6章 旅客特定車両停留施設

➤ 考え方 ◎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

#### ④ 傾斜路

➤ 傾斜路（スロープ）の設置にあたっては、車椅子使用者以外の障害者、高齢者ベビーカー使用者等、すべての利用者が通過しやすい動線上に配置するとともに、幅や勾配は可能な限り余裕のあるものとする。



傾斜路の側面の例

#### ⑤ エスカレーター

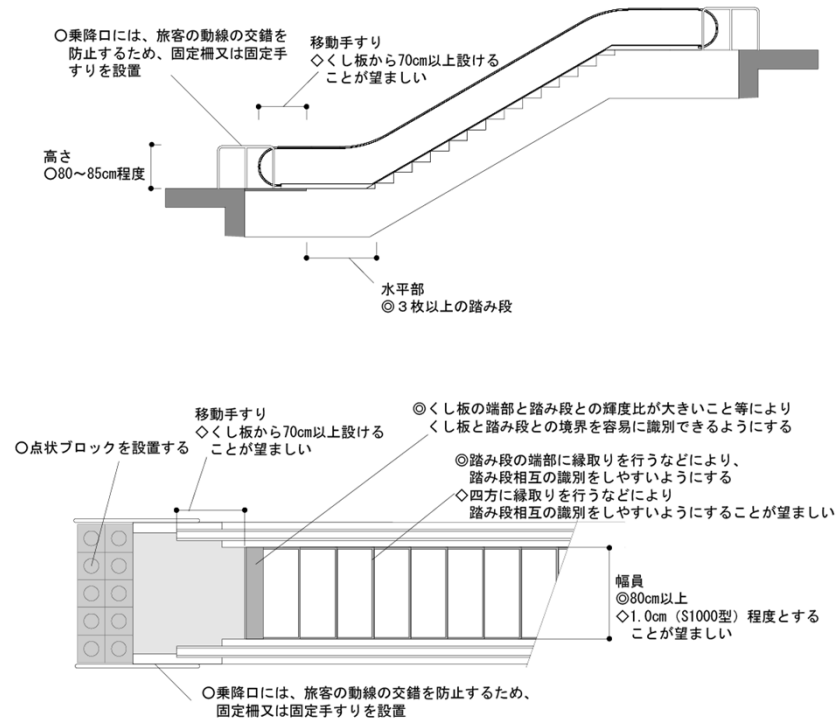
➤ 高齢者、障害者等による利用を想定すると、乗降ステップの水平区間や速度などに配慮する必要がある。高齢者、障害者等は下り階段を不安に感じる場合があり、上り専用とともに下り専用エスカレーターを設置する配慮が必要である。

#### 【コラム】 エスカレーターを歩行する人への注意喚起

・ エスカレーター内を歩行している利用者がいると、高齢者や片側に麻痺がある人（左麻痺のため右側の手すりにつかまる必要がある等）、視覚障害者、子連れや同伴者を伴っている利用者等にとって、危険を伴うことがあるとともに、思わぬ事故を誘発することもありうるため、すべての利用者が安全にエスカレーターを利用するために十分な注意喚起が必要。



「歩かず立ち止まろう キャンペーン」ポスター



注) 固定柵又は固定手すりの設置にあたっては、エスカレーターとの間隔が狭いと、人や物が巻き込まれる危険性があるため、その取付位置について十分な検討が必要である。なお、モデル図に示すように固定手すりを移動手すりの外側に一部重なるように設置することにより、この危険性を回避できる。

エスカレーターの構造の例

#### ⑥ 階段

➤ 階段は、移動時に最も負担を感じる箇所であるため、特に高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、視覚障害者の円滑な利用に配慮する必要がある。手すりの高さや階段の滑りにくさ等について配慮が必要であるが、これらはすべての利用者にとっても効果的である。

○移動等円滑化された通路に設ける階段の構造等は、移動等円滑化された立体横断施設における階段の構造等によるものとする。

# 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)

## 第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供 6章 旅客特定車両停留施設

➤ 考え方 ◎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

### ⑦乗降場

- 乗降場は、高齢者、障害者等が乗降する際につまずくことがないよう、また、車椅子使用者等の乗降の円滑化が図られるよう、乗降場との隙間を空けずに停留(正着)できる構造であることが重要である。
- 柵や視覚障害者誘導用ブロック等の設備を設置し、旅客特定車両用場所への進入を防止する必要がある。

○柵を設置する場合は、乗降の支障とならないような配置とする。

◇乗降場周辺の勾配等を考慮した上で、できる限り水平とすることが望ましい。



乗降場(バスタ新宿)

### ⑧運行情報提供設備

- 運行情報提供設備の整備においては、設備本来の機能を十分に発揮できるようにすることが必要であると同時に、さまざまな情報コミュニケーションの制約を抱える利用者も共通の設備から情報を得られるように工夫する考え方が必要である。

○色覚の差により様々な見え方があることに配慮し、右記を参考とし見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素毎の色の輝度比を確保した表示とするとともに、必要に応じて文字や記号等を付加して情報を提供する。



色覚のタイプにより、青と紫、赤と緑と茶色、水色とピンクと灰色、茶色とオレンジと緑など、見分けにくい色の組み合わせがあります。

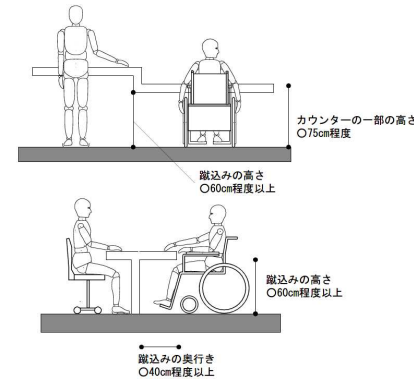
色覚のタイプによる見分けにくい色の組み合わせ例

### ⑨便所

○旅客特定車両停留施設に設ける便所の構造等は、自動車駐車場における便所の構造等によるものとする。

### ⑩乗車券等販売所、待合所及び案内所

- 案内等のカウンターは、構造上、車椅子使用者にとって利用しにくいものもある。特に、カウンターの高さや、蹴込みについて考慮する必要がある。カウンターの下部は、車椅子使用者のひざやフットサポートなどが当たらないよう配慮する。



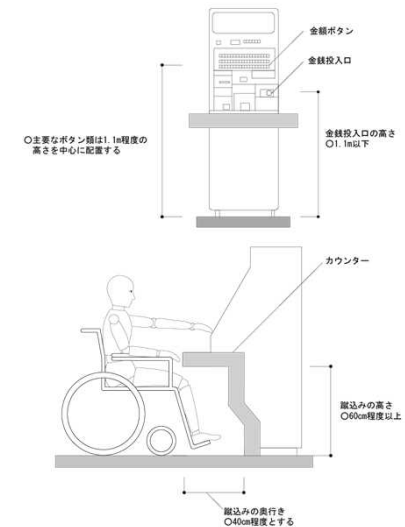
カウンターの構造の例



相談発券窓口(バスタ新宿)

### ⑪券売機

- 車椅子使用者等であっても利用しやすい高さに券売機を設置し、車椅子使用者が容易に券売機に接近できるように、蹴込みを設けるなどの配慮が必要である。
- 操作性についても、タッチパネル式は視覚障害者が利用できないため、テンキーを設けるなどの配慮が必要である。
- ◇緊急時や故障時、問い合わせが必要な時に、係員に連絡できるよう、インターホン又は呼び出しボタンを設けることが望ましい。
- ◇聴覚障害者等話し言葉によるコミュニケーションが困難な障害者の利用に配慮し、係員に連絡中である旨や係員が向かっている旨を表示する設備を設けることが望ましい。



相談発券窓口(バスタ新宿)

# 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)

## 第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供

### 6章 旅客特定車両停留施設

➤ 考え方 ◎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

#### ⑫視覚表示設備

➤ 視覚表示設備は、見やすさとわかりやすさを確保するために、情報内容、表現様式（表示方法とデザイン）、掲出位置（掲出高さや平面上の位置など）の三要素を考慮することが不可欠である。

◎公共用通路に直接通ずる出入口の付近その他の適切な場所に、旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備を設ける。



触知案内図(バスタ新宿)

#### ⑬緊急時の案内用設備

➤ 緊急時に高齢者、障害者等が円滑に移動及び避難等ができるよう、消防関係法令や各都道府県等の条例に基づいて施設等の整備を行う。

◇停電時などを考慮して、主要通路に蓄光式誘導標識を敷設することが望ましい。

◇視覚障害者や聴覚障害者にも配慮し、緊急事態の情報を音声・文字表示によって提供できる設備を備えることが望ましい。

#### ⑭視覚障害者誘導用ブロック

○敷設方法は、7章を参照する。

#### ⑮休憩施設

➤ 大規模な旅客特定車両停留施設においては、長距離移動に配慮し、高齢者、障害者等が休憩するための設備を設置することが必要である。また、乳幼児連れの旅客のための施設を配置することが望ましい。

○優先席は、利用者の移動距離が短くて済むよう、待合室の出入口や通路側に設置する。

◇ベンチ周辺には、ベビーカー利用者や車椅子使用者が同伴者と利用できるようスペースを確保することが望ましい。

◇授乳室やおむつ替えのできる場所を設け、ベビーベッドや給湯設備等を配置することが望ましい。



車椅子使用者優先の休憩スペース  
(バスタ新宿)

#### ⑯照明施設

➤ 高齢者や弱視（ロービジョン）者の安全な通行を確保するため、照度が確保されている必要がある。そのため、照明施設を設置し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。

○高齢者や弱視（ロービジョン）者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮するとともに、羞明や夜盲症など様々な見え方があることを考慮する。また、照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。また、節電時においても通行の安全性が確保できるよう配慮する。

#### ⑰その他施設

○車椅子使用者がUDタクシーやリフト付きタクシーに乗り込む時間がかかることが車椅子使用者の心の負担となることも考えられる。そのため、安心・安全に乗車できるよう、乗り場を一般利用者と別の場所に確保する。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。

◇発達障害者がパニック等になった場合は、カームダウン（クールダウン）の対応が有効となるため対応可能なスペースを用意することが望ましい。事務室等の活用他、パーティション等で視線を遮れるような空間があるだけでも有効な場合がある。

◇タッチパネル操作のみで利用するコインロッカーは視覚障害者には利用しづらいことを踏まえ、コインロッカーを設置する場合は、視覚障害者に配慮したコインロッカーを設置することが望ましい。



ユニバーサルデザインタクシーの乗車スペース(川崎駅前広場)



# 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)

## 第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供

### 6章 旅客特定車両停留施設

➢ 考え方 ○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

#### 6.2. 旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供 (ソフト)

##### ①通路

- 移動等円滑化された通路については、高齢者、障害者等の移動等円滑化に配慮し、可能な限り単独で移動できるよう整備することが望ましいが、段差の解消を目的としてステップ付きエスカレーターや階段昇降機等を設置した場合、安全確保の観点から、係員が当該設備の操作等を行う必要がある。そのため、ステップ付きエスカレーター・階段昇降機等を使用して、移動支援を行うには、当該昇降機の維持管理や係員の教育訓練、体制の確保を図ることが重要である。
- 高齢者や弱視（ロービジョン）者の安全な通行を確保するため、照度が確保されている必要がある。そのため、照明施設を設置するだけでなく、適切な照度を確保できるよう、継続して機能を維持し、使用することが重要である。

##### ②エスカレーター

- エスカレーターの視覚障害者等の利用に当たっては、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向が音声によって知らされる必要がある。そのため、音声案内装置を設置するだけでなく、継続して機能を維持し、情報提供を行うことが重要である。

##### ③階段

- 階段は、移動時に最も負担を感じる箇所であるため、特に高齢者や視覚障害者等の円滑な利用に配慮する必要がある。高齢者や弱視（ロービジョン）者の安全な通行を確保するため、照度が確保されている必要がある。そのため、照明施設を設置するだけでなく、適切な照度を確保できるよう、継続して機能を維持、使用することが重要である。

##### ④乗降場

- バスは、最も身近な交通手段であり高齢者・障害者等にとって利用ニーズが高く、また、リフト付きバスやスロープ付きバス等の車椅子に対応した車両の導入が進められている。
- 複数のバス路線が発着する旅客特定車両停留施設は、多くの高齢者・障害者等の利用が想定され、車椅子使用者等の乗降のためにリフト、スロープ等を使用する場合、係員・乗務員による安全確認や設置等が必要になる。円滑に乗降支援を行うため、リフト等の維持管理、係員・乗務員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。

##### ⑤運行情報提供設備

- 視覚障害者、聴覚障害者等が車両の円滑な乗降を行うためには、車両内・外において、次に停車する停留所の名称等が知らされる必要がある。必要な情報を提供するため、案内表示装置や案内放送装置を設置するだけでなく、適切に使用するとともに、必要な設備の維持管理、係員の教育訓練を行う。

##### ⑥便所

- 便所の出入口付近において、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造に関する情報を、音、点字その他の方法により視覚障害者等に提供する必要がある。音により視覚障害者に示すための設備を設けた場合、必要な情報を提供するため、当該設備を設置するだけでなく、継続して機能を維持し、情報提供を行うことが重要である。
- 移動等円滑化された通路と便所との間の経路における通路は、高齢者や弱視（ロービジョン）者の安全な通行を確保するため、照度を確保する必要がある。そのため、適切な照度を確保できるよう、照明施設を設置するだけでなく、継続して機能を維持、使用することが重要である。

##### ⑦乗車券等販売所、待合所及び案内所

- 移動等円滑化された通路と乗車券等販売所・待合所・案内所との間の経路における通路は、照明施設を使用して、照度を確保する必要がある。そのため、適切な照度を確保できるよう、照明施設を設置するだけでなく、継続して機能を維持、使用することが重要である。
- 乗車券等販売所・待合所・案内所を設ける場合、常時勤務する者が容易にカウンターの前に出て対応できる構造である場合は、車椅子使用者等からの求めに応じ、カウンターの前に出て対応しなければならない。適切に対応するため、係員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。
- 乗車券等販売所又は案内所（勤務する者を置かないものを除く。）においては、聴覚障害者等からの求めに応じ、備えられた設備を使用して、文字により意思疎通を図る必要がある。適切に対応するため、設備の維持管理を行うとともに、係員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。



筆談に対応する案内所  
(バスタ新宿)



手話テレビ  
(成田空港国際線ターミナル)

# 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)

## 第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供 7章 その他の施設等

➤ 考え方 ◎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

### ①案内標識

- 高齢者や障害者等が目的地まで迷うことなく円滑に到達するには、バリアフリー施設の位置等の情報を、事前の行動決定に役立つよう分岐点や交通結節点等適切な場所において、わかりやすく提供することが必要である。
- 案内標識の見やすさと分かりやすさを確保するためには、情報内容、表現様式(表示方法とデザイン)、掲出位置(掲出高さや平面上の位置など)の三要素を考慮することが不可欠である。

#### 【事例】立川駅周辺のサイン計画(東京都立川市)

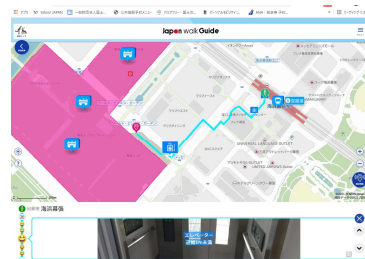
- 例えば、立川駅では、推進協議会を設置し、サインの改善、バリアフリーの推進、サービスの向上の3つの視点から、利用者が目的地までスムーズに移動できるよう、統一されたサインやピクトグラム、ナンバリングを活用している。



立川駅のサイン計画

#### 【コラム】バリアフリー経路検索サービス「Japan Walk Guide」

- パラリンピック東京大会の会場周辺を対象に、会場までの経路の勾配、エレベーターなどの設置状況を提供し、車椅子利用者や高齢者が円滑に移動できるルートを案内するサービスを実施した。



バリアフリールートの表示例

### ②視覚障害者誘導用ブロック

- 視覚障害者は、歩行にあたり、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。また、弱視(ロービジョン)者は、視覚障害者誘導用ブロックの色と周囲の路面の色のコントラストにより認識している場合もある。
- 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。

○形状・寸法については、JIS T9251に合わせたものとする。

○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。



視覚障害者誘導用ブロックの改善すべき事例

- ◇ 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。

#### 【アンケート調査結果】交差点内の駒止めと誘導用ブロックの併設

- 約3割の自治体は視覚障害者誘導用ブロックと駒止めの併設を実施。
- 多くの自治体は、「視覚障害者の動線に駒止めを設置しない」「視覚障害者誘導用ブロック上に駒止めを設置しない」「車椅子使用者等が通行可能な幅員を確保して駒止めを配置する」に留意して併設。

#### 【事例】視覚障害者誘導用ブロックと駒止めの併設における当事者参加による意見交換

- 当事者参加により、位置関係や離隔、駒止めの色や夜間でも見やすいよう街灯の設置などの意見交換を実施し、整備を行っている事例を記載。



長崎県島原市の例



岡山県岡山市の例

# 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)

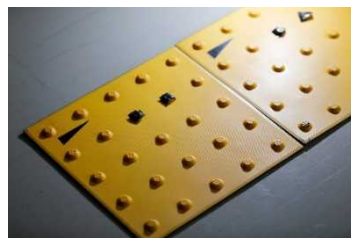
## 第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供 7章 その他の施設等

➤ 考え方 ◎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

### 【コラム】ICTを活用した視覚障害者の誘導

#### コード化点字ブロックによる音声情報案内

- 点字ブロックの25個ある点に色をつけた「コード化点字ブロック」をスマートフォンのアプリで読み込むことで、分岐点において「右は○○方向です。左は△△方向です。」のように施設等の方向に関する音声情報を提供するシステム。
- 視覚障害者の方に誘導の情報を提供できるほか、観光客や外国人に向けて観光情報等を提供することが可能である。



コード化点字ブロック

#### ナビゲーションシステム shikAI

- 点字ブロックに表示した二次元バーコードを専用アプリで起動したスマートフォンのカメラで読み取ることで、現在地から目的地までの正確な移動ルートを導き出し、音声で目的地までナビゲートするシステム。
- 各二次元バーコードには正確な位置情報が紐づけられており、視覚障害者の方が迷うことなく、向かうことを支援する。



ナビゲーションシステム shikAIのシステム概要図

### ③休憩施設

- 身体的特性から歩行中に疲労しやすい高齢者や障害者等の休憩需要に応えることを目的として休憩施設を整備する。
- 休憩施設を整備することが望ましい箇所・道路において、ベンチ及びそれを覆う上屋や樹木を適当な間隔で設置するものとする。

○休憩施設や待合所等は、高齢者や障害者等が使いやすい構造となるよう配慮する。

◇ベンチや椅子の座面の高さ、背もたれや手すりの設置やテーブルの高さや奥行きについては、高齢者や障害者等が使いやすい構造とすることが望ましい。



座れる場がまちなかにあることで、気軽に外出できるユニバーサルデザインのまちづくりが広がります



座れる場づくりガイドライン(東京都世田谷区)

### ④照明施設

- 夜間における歩道等、あるいは地下横断歩道のように夜間や明るさの急変する場所において、道路状況や交通状況を的確に把握するための良好な視環境を確保し、歩行者等の交通の安全かつ円滑な移動のために、照明施設を設置する。
- 歩道に連続して設置された足下の照明は、まぶしさが制限されるとともに、弱視（ロービジョン）者にとって夜間時の進行方向の手がかりとなるため歩行しやすい。



歩道上のフットライト

# 道路の移動等円滑化に関するガイドライン(案)

## 第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供

### 7章 その他の施設等

➤ 考え方 ◎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

#### ⑤防雪施設

➤ 除雪によって安全かつ円滑な通行を確保することが困難であって、高齢者・障害者等の安全かつ円滑な通行に著しく支障を及ぼすおそれのある箇所には防雪施設として融雪施設、流設溝又は雪覆工を設置する。

○防雪施設の設置にあたっては、維持管理の体制について、あらかじめ関係者との間で十分協議する必要がある。

○歩道除雪機で除雪する場合、勾配の変化点や、車両乗り入れ口の切り下げが多いと、残雪が生じてしまうため、極力平坦な歩道となるよう十分配慮する。



動線上に設置されたロードヒーティング（札幌駅北口広場）

#### 【コラム】駅前広場の歩行者空間の移動等円滑化

- 交通の結節点として、以下の視点により移動等円滑化を図る。
- ① 交通事業者をはじめとする周辺関係機関と十分な調整を図り、上下移動が少なく、段差などが解消され、利用者全体の安全な移動とその連続性、快適性を確保する。
- ② すべての人の円滑な移動を支援する。安全かつ使いやすい各種サービス施設等を用意する。
- ③ 見通しのよさや単純な構成、適切な案内誘導など分かりやすい空間を確保する。



障害者用停車施設（兵庫県明石市）



緑陰と一緒にあった休憩施設（兵庫県伊丹市）



音声付き触知案内図（兵庫県明石市）