

踏切道における安全対策の状況

- 令和3年度以前より踏切内に「表面に凹凸のある誘導表示」(視覚障害者誘導用ブロックは除く)を設置していた箇所は5箇所
- 令和4年4月の事故後、全国で12箇所新たに設置(計17箇所)
- 設置にあたっては、各地域の視覚障害者団体等よりご意見を伺いながら構造を決定

●「表面に凹凸のある誘導表示」を設置している踏切箇所数

都道府県	令和4年4月以降に設置※	令和4年3月以前から設置	合計
大阪府	2	4	6
奈良県	3	0	3
兵庫県	1	0	1
香川県	2	0	2
愛媛県	2	1	3
長崎県	2	0	2
合計	12	5	<u>17</u>

※令和4年度末時点

直轄国道の踏切道における視覚障害者誘導対策

- 直轄国道において特定道路に指定され、踏切道を有する道路は全国で8箇所存在
- 視覚障害者誘導対策のため、視覚障害者団体等の関係者と調整のうえ、表面に凹凸のある誘導表示の整備を実施中(7箇所で完了、7月中に全箇所完了予定。(令和5年6月26日時点))

⑤千舟町第3踏切 (愛媛県松山市)
 <令和5年3月整備完了>

国道56号 (四国地方整備局)	高浜線 (伊予鉄道)
--------------------	---------------

⑥藤原町踏切 (愛媛県松山市)
 <令和5年3月整備完了>

国道56号 (四国地方整備局)	郡中線 (伊予鉄道)
--------------------	---------------

⑦福田町第四踏切 (香川県高松市)
 <令和5年2月整備完了>

国道11号 (四国地方整備局)	琴平線 (高松琴平電気鉄道)
--------------------	-------------------

⑧塩上町踏切 (香川県高松市)
 <令和5年2月整備完了>

国道11号 (四国地方整備局)	志度線 (高松琴平電気鉄道)
--------------------	-------------------

①久保沢第一踏切 (神奈川県相模原市)
 <令和5年6月整備完了>

国道16号 (関東地方整備局)	横浜線 (東日本旅客鉄道)
--------------------	------------------

②久保沢第二踏切 (神奈川県相模原市)
 <令和5年7月整備予定>

国道16号 (関東地方整備局)	横浜線 (東日本旅客鉄道)
--------------------	------------------

③南馬場踏切 (奈良県香芝市)
 <令和5年2月整備完了>

国道165号 (近畿地方整備局)	和歌山線 (西日本旅客鉄道)
---------------------	-------------------

④二上第9号踏切 (奈良県香芝市)
 <令和5年2月整備完了>

国道165号 (近畿地方整備局)	大阪線 (近畿日本鉄道)
---------------------	-----------------

2本線ブロックとしたもの (神奈川県相模原市/久保沢第一踏切)



対策前

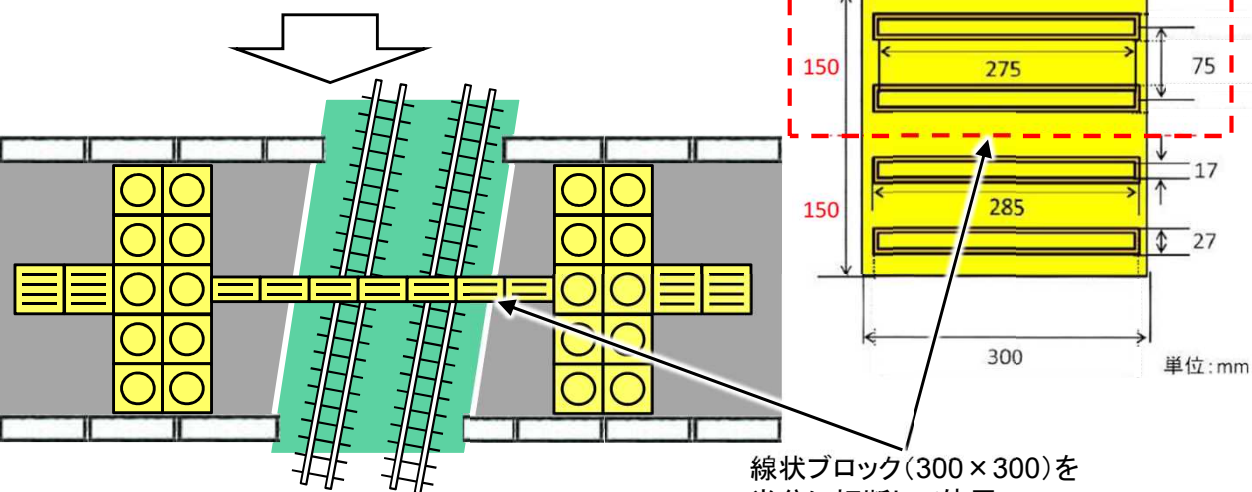


対策後



設置に向けた主な意見

- 踏切道内で一番怖いのは方向性を失うことであり、線状ブロックを半分にしたものやリーディングラインの方が良い
- 線状の方が、踏切道内で焦ってしまったときに方向が分かりやすい
- 歩道部の4本と踏切道内の2本で幅が違うことから、踏切の中と外が分かりやすい



線状ブロック(300×300)を
半分に切断して使用



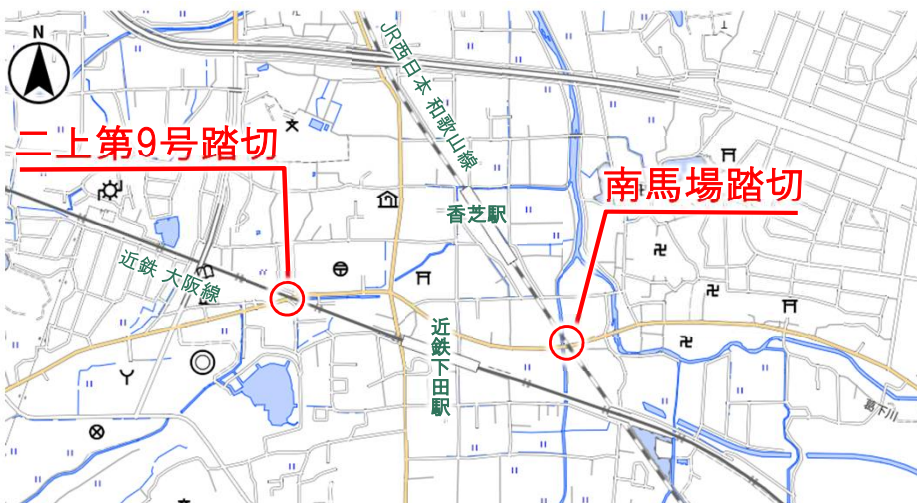
エスコートゾーンと同様の構造としたもの

(奈良県香芝市／二上第9号踏切、南馬場踏切)

二上第9号踏切

対策前

対策後



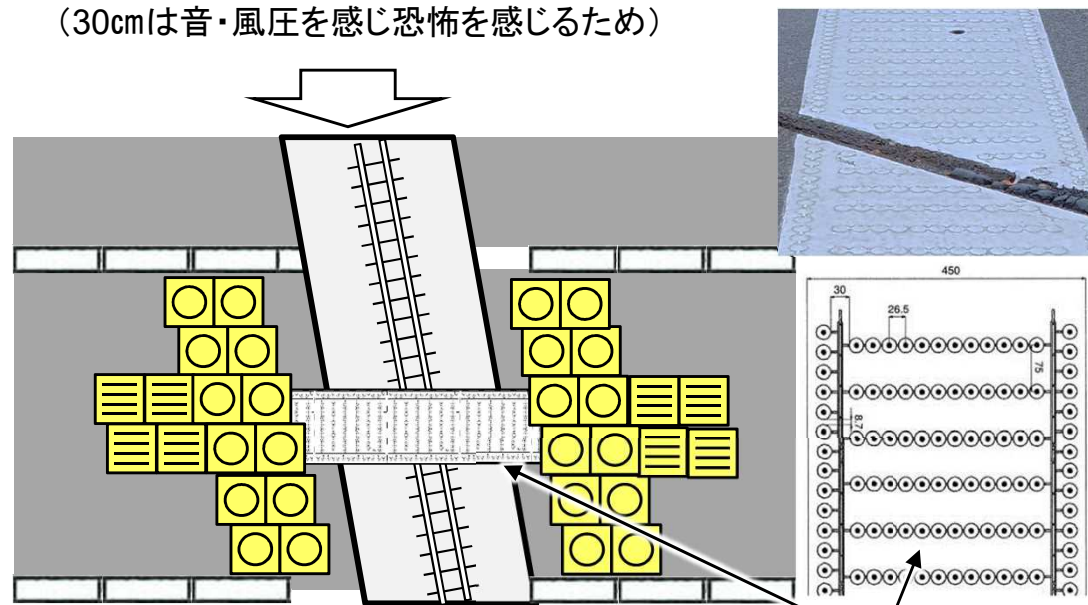
設置に向けた主な意見

- エスコートゾーン状の構造で、誘導用ブロックと識別可能
- 点状ブロックは、遮断機から50cm離して欲しい (30cmは音・風圧を感じ恐怖を感じるため)

南馬場踏切

対策前

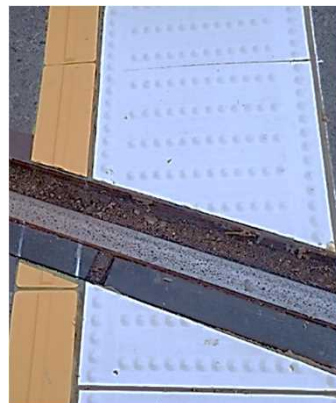
対策後



エスコートゾーンと同様の構造を使用

エスコートゾーンと同様の構造に1本線ブロックを追加したもの

(愛媛県松山市／千舟町第3踏切、藤原町踏切)



千舟町第3踏切

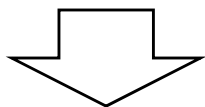
対策前

対策後

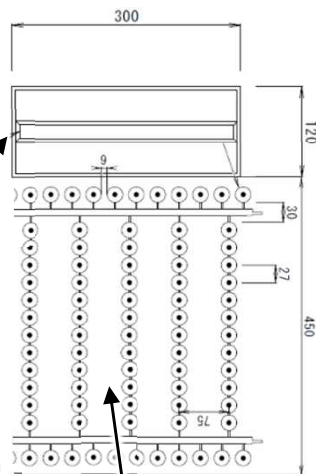


設置に向けた主な意見

- 踏切道内の誘導表示は黄色がよいが、黄色の既製品が無ければ白色がよい (エスコートゾーン状の部分を白、一本線部分を黄色とする構造で合意)



「プラットホーム縁端警告用内方表示ブロック(セパレートタイプ)」を使用



エスコートゾーンと同様の構造を使用

エスコートゾーン(横断歩道)

藤原町踏切

対策前

対策後



エスコートゾーンと同様の構造に1本線ブロックを追加したもの

(香川県高松市／福田町第四踏切、塩上町踏切)



福田町第四踏切

対策前



対策後



設置に向けた主な意見

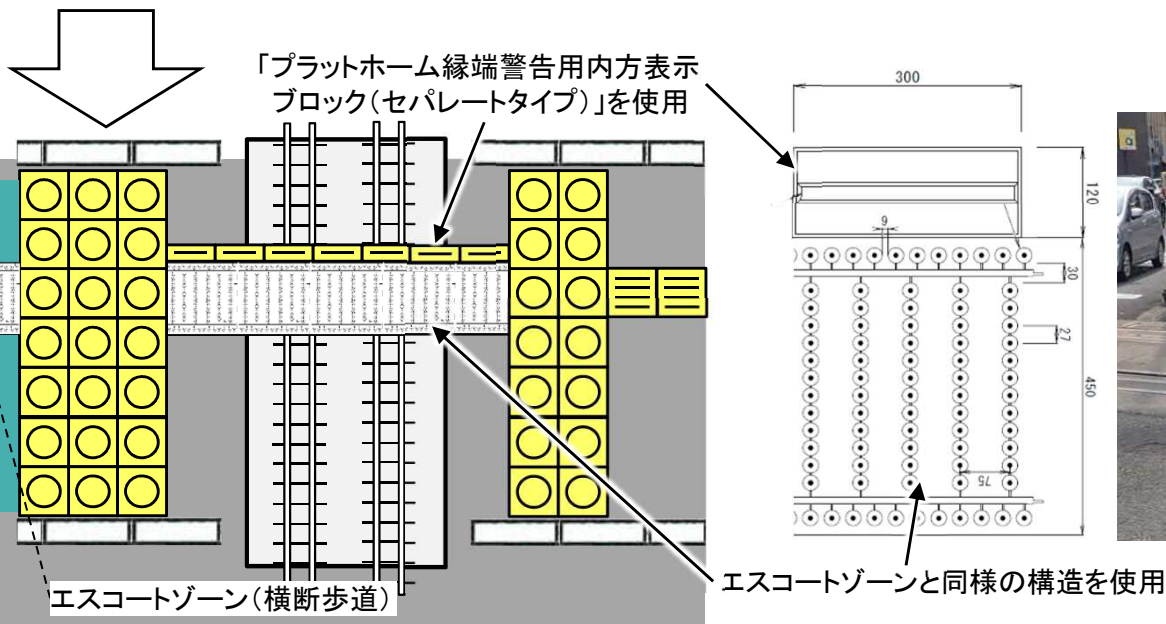
- エスコートゾーン状の構造で設置すれば良くなることは間違いない
- 可能であれば踏切用があればよい
- 1本線ブロックをエスコートゾーン状の構造に沿って設置して欲しい(道路端側)
- 踏切と道路の間の点状ブロックは3段として欲しい

塩上町踏切

対策前



対策後



香川県高松市(福田町第四踏切)

設置後体験会での意見等

参加者	踏切道への 進入・退出	踏切道と 歩道の違い	直進性の確保	線状ブロック (1本線)	その他
A (光覚弁)	点字ブロックと路面の境目を石突で引っかけると判断できた	白杖で辿ることで把握することが出来た	問題無い	白杖を右から左に振るため、往路のみ使用した	
B (光覚弁)	ここから道路が変わることは分かったが、踏切であるとは分からない。	エスコートゾーンと点字ブロックの触覚の違いはわからず、同じように感じた	エスコートゾーンをたどりながら歩くことが出来た	意識して伝う際には有効だが、踏切横断は急ぐことにも注意が向く	
C (光覚弁)	車の音で判断できたが、意識していないと分からない	白杖で辿ることで把握することが出来た	今回のように線路と道路が直角であれば分かりやすいが、斜めだと難しいと思う	1本線ブロックを認識できた	
D (視野狭窄)	分からない	エスコートゾーンと点字ブロックの触覚の違いはわからず、同じように感じた	両足をのせて歩き、自然に白杖を下したところに線状ブロックがあった	両足をのせて歩き、自然に白杖を下したところに1本線ブロックがあった	(踏切道内に設置するものを1本線や2本線のブロックにするとうか?) 2本線は良いと思う。区別できるしすっきりする感がある。あくまで想像だが、良いと思う。
E (全盲) (盲導犬使用)	盲導犬が手前で止まったため、ここから道路が変わることは分かったが、踏切だとは分からない	誘導表示を利用せずに歩いた	誘導表示を利用せずに歩いた	誘導表示を利用せずに歩いた	

内方線付きブロックと同様としたもの (奈良県橿原市／八木西口第1号踏切)

八木西口第1号踏切

対策前



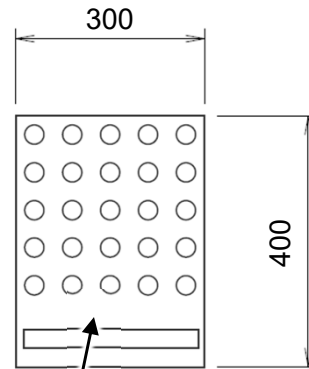
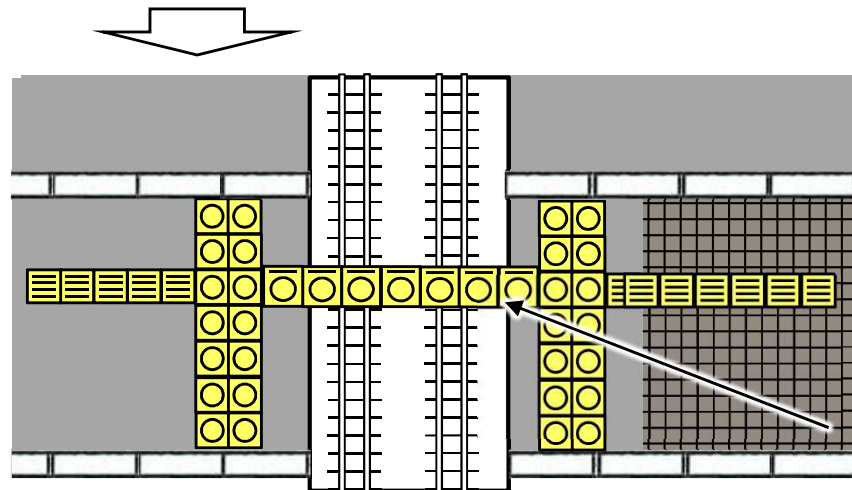
対策後



八木西口第1号踏切

設置に向けた主な意見

- 踏切手前部の点状ブロックは遮断棒から20cmの位置が良い (白杖を持った腕を伸ばせば、白杖が遮断棒にあたる距離) (遮断棒の位置に立たないようにするため)
 - 踏切道内の誘導表示は、車道側 内方線付き※1点状ブロック※2(黄色※3)が良い
- ※1: 内方線の位置を基準にして危険方向を認識しやすい
 ※2: エスコートゾーンは突起高が小さく分かりにくい
 ※3: 色弱者のために白色ではなく黄色が良い



「プラットフォーム縁端警告用内方表示ブロック」と同様の構造を使用

