

道路の移動等円滑化に関する ガイドライン

令和6年1月

国土交通省道路局

目次

道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会 名簿

道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会WG 名簿

踏切道等における視覚障害者誘導対策WG 名簿

第1部 道路の移動等円滑化に関するガイドラインの活用と基本的な考え方

1章 道路の移動等円滑化に関するガイドラインの活用にあたって.....	1
1.1. ガイドライン作成の背景	1
1.2. ガイドラインの位置づけ	10
1.3. 対象施設等と対象者	12
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	15
2.1. 道路計画の考え方	15
2.2. 関係機関等との連携協力の考え方.....	22
2.3. 心のバリアフリーの推進	25
2.4. 当事者参加の考え方	34
2.5. バリアフリー整備の継続的な推進.....	48

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.....	1-4
① 歩道の設置及び有効幅員	1-4
② 舗装.....	1-7
③ 勾配.....	1-9
④ 歩道等と車道等の分離.....	1-10
⑤ 高さ.....	1-16
⑥ 横断歩道に接続する歩道等の部分.....	1-18
⑦ 車両乗入れ部	1-39
【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	1-40
⑧ 歩道の設置に関する経過措置.....	1-47
【コラム】歩道のない道路におけるバリアフリー化の対応例	1-57
2章 立体横断施設	2-1
① 立体横断施設	2-1
② エレベーター	2-4
③ 傾斜路	2-14
④ エスカレーター.....	2-19
【コラム】エスカレーターを歩行する人への注意喚起.....	2-21
⑤ 通路.....	2-22

⑥ 階段.....	2-24
⑦ その他の施設等.....	2-29
3章 乗合自動車停留所	3-1
① 乗合自動車停留所の構造	3-1
【コラム】磁気マーカ等を活用したバス停への正着制御	3-5
② 高さ.....	3-6
③ ベンチ及び上屋.....	3-7
④ その他の施設等.....	3-8
4章 路面電車停留場等	4-1
① 乗降場	4-1
② 傾斜路の勾配	4-3
③ 歩行者の横断の用に供する軌道の部分	4-4
④ その他の施設等.....	4-5
5章 自動車駐車場	5-1
① 障害者用駐車施設	5-1
【コラム】車椅子利用者用駐車施設等の適正利用に向けた取組.....	5-5
② 障害者用停車施設	5-6
③ 出入口	5-9
④ 通路.....	5-11
⑤ エレベーター	5-13
⑥ 傾斜路	5-14
⑦ 階段.....	5-15
⑧ 屋根.....	5-16
⑨ 便所.....	5-17
【コラム】オールジェンダートイレの設置事例	5-34
⑩ その他の施設等.....	5-43
⑪ 維持管理.....	5-46
6章 旅客特定車両停留施設	6-1
6.1. 旅客特定車両停留施設の構造	6-1
① 通路.....	6-1
② 出入口	6-7
③ エレベーター	6-9
④ 傾斜路	6-12
⑤ エスカレーター.....	6-15
⑥ 階段.....	6-18
⑦ 乗降場	6-19
⑧ 運行情報提供設備	6-21
⑨ 便所.....	6-26
⑩ 乗車券等販売所、待合所及び案内所	6-28

⑪ 券売機	6-32
⑫ 視覚表示設備	6-35
⑬ 緊急時の案内用設備	6-46
⑭ 視覚障害者誘導用ブロック	6-47
⑮ 休憩施設	6-48
⑯ 照明施設	6-50
⑰ その他の施設等	6-51
6.2. 旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供.....	6-52
① 通路	6-52
② エスカレーター	6-55
③ 階段	6-56
④ 乗降場	6-57
⑤ 運行情報提供設備	6-59
⑥ 便所	6-60
⑦ 乗車券等販売所、待合所及び案内所	6-62
【コラム】コミュニケーションへの配慮	6-65
⑧ 券売機	6-66
⑨ 旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置の案内	6-67
⑩ 視覚障害者を誘導する設備等	6-68
7章 その他の施設等	7-1
① 案内標識	7-1
【コラム】バリアフリー経路検索サービス「Japan Walk Guide」	7-11
② 視覚障害者誘導用ブロック	7-12
③ 休憩施設	7-34
④ 照明施設	7-37
⑤ 防雪施設	7-40
【コラム】駅前広場の歩行者空間の移動等円滑化	7-41
⑥ 踏切道	7-45
【コラム】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	7-51
【コラム】踏切道内誘導表示の施工方法について	7-60
【コラム】特定道路等における踏切道内誘導表示設置以外の対策事例	7-63
【コラム】音による踏切道の案内	7-64
【コラム】踏切道におけるバリアフリー対策について	7-66

道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会 名簿

(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 名誉教授
	稲垣 具志	東京都市大学 建築都市デザイン学部 准教授

【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
平沢 善幸	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 総務部 部長 (バリアフリー推進部 部長 兼務)
古橋 友則	日本歩行訓練士会 会長

【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
斉藤 真二	日本バスターミナル協会会長

【官公庁】

前田 隆志	東京都 建設局 道路管理部 安全施設課 課長
柚本 真介	大阪市 建設局 道路河川部 交通安全施策担当課長
中川 誠	警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長

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

道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会 WG 名簿

(敬称略・順不同)

【有識者】

WG 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 名誉教授
	稲垣 具志	東京都市大学 建築都市デザイン学部 准教授

【事務局】

国土交通省 道路局

踏切道等における視覚障害者誘導対策 WG 名簿

(敬称略・順不同)

【有識者】

WG 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 名誉教授
	稲垣 具志	東京都市大学 建築都市デザイン学部 准教授
	三宅 隆	日本視覚障害者団体連合 組織部長
	古橋 友則	日本歩行訓練士会 会長

東日本旅客鉄道株式会社

東海旅客鉄道株式会社

西日本旅客鉄道株式会社

阪急電鉄株式会社

東武鉄道株式会社

【事務局】

国土交通省 道路局

国土交通省 鉄道局

第1部 道路の移動等円滑化に関するガイドラインの活用と基本的な考え方

1章 道路の移動等円滑化に関する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) 背景

今日のわが国では、他の先進諸国に例を見ない急速な高齢化が進んでおり、高齢者の自立と社会参加による、健全で活力ある社会の実現が求められている。

また、障害の有無にかかわらず、女性も男性も、高齢者も若者も、すべての人がお互いの人権や尊厳を大切に、支え合い、誰もが生き生きとした人生を享受することのできる「共生社会」の実現が求められている。

このような中、平成12年11月15日に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（以下「交通バリアフリー法」という。）が施行された。この法律では、高齢者、身体障害者等の移動に際しての身体の負担を軽減し、移動の利便性及び安全性の向上を図るために、関係機関による一体的・重点的な移動等円滑化の実施・枠組みが位置づけられ、道路空間においても同法に基づいたバリアフリー化が進められた。

また、平成18年6月21日に公布、同年12月20日に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー法」という。）では、高齢者、障害者等（身体障害者、知的障害者、精神障害者、発達障害者を含む、全ての障害者）の移動や施設利用の利便性及び安全性の向上を促進するために、利用者や整備の対象範囲を拡大しつつ、一層のバリアフリー化を進展させることとなった。

バリアフリー法の施行に合わせて、全ての人々が安全で安心して利用できる道路空間のユニバーサルデザイン化を目指し、バリアフリー法に基づく特定道路の新設又は改築を行うに際して適合させる基準として「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」（平成18年12月19日国土交通省令第116号）（以下「道路移動等円滑化基準」という。）を定めた。この道路移動等円滑化基準は、道路の構造の遵守すべき最低基準を定めているものであり、実際の道路空間を形成する上では、高齢者、障害者等をはじめ全ての利用者のニーズに合ったより質の高い歩行空間の形成が求められている。また、道路移動等円滑化基準は、バリアフリー法の特定道路に課されるだけでなく、その他の全ての道路に対して適合の努力義務が課されている。

平成30年5月のバリアフリー法改正により、「障害者の権利に関する条約」（以下「障害者権利条約」という。）及びこれに伴う他法律の改正等を踏まえ、「高齢者、障害者等にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のものの除去に資すること及び全ての国民が年齢、障害の有無その他の事情によって分け隔てられることなく共生する社会の実現に資することを旨として、行われなければならない」旨の理念規定が整備された。

この理念規定に示されているとおり、「障害」は個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用によって創り出されているものであり、社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるとする考え方を「障害の社会モデル」という。「障害の社会モデル」は、平成18年に国連総会で採択された障害者権利条約において随所に反映されており、日本では、条約の締結に当たり平成

23年に改正された「障害者基本法」で示され、平成25年に制定された「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」（以下、「障害者差別解消法」という。）で具体化されているほか、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を契機にとりまとめられたユニバーサルデザイン2020行動計画では、その考え方が明確に記されている。

また、令和2年5月のバリアフリー法改正により、バス等の旅客のための道路施設（旅客特定車両停留施設）が基準適合義務対象として拡大されるとともに、道路管理者は、移動等円滑化された旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供の方法に関する基準（ソフト基準）を遵守するよう努めなければならないこととされた。これを受け、令和3年3月に道路移動等円滑化基準が改正された。

本ガイドラインは、道路事業に携わる担当者が上記の多様なニーズを実現する上で、ユニバーサルデザインを目指した道路空間を形成するため、必要とされる道路の構造を理解し、計画の策定や事業の実施、評価などを行う際に、バリアフリー法及び道路移動等円滑化基準に基づき特定道路及び旅客特定車両停留施設の新設、改築及び管理を行うだけでなく、その他の道路の整備を行う場合にも、活用することを目的として策定することとしたものである。

障害者にとっての社会的障壁は、事物、制度、慣行、観念等の様々なものがあり、日常生活や社会生活において相当な制限を生み出しており、社会の責務として、この障壁を取り除いていくため、「心のバリアフリー」の取組と「ユニバーサルデザインの街づくり」の両面を推進していく必要がある。

(2) バリアフリー法の改正

バリアフリー法が施行されてから十数年が経過し、多くの市町村で基本構想が作成され、様々な施設で整備が進むなど、バリアフリー化が進んできたところである。一方で、基本構想が作成されていない地域や整備が進んでいない地域も浮き彫りとなっている。

そこで、令和2年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会を迎える中、さらなるバリアフリー化を進めるため、平成30年にバリアフリー法が改正（平成30年5月25日公布、同年11月1日施行（一部の規定は、平成31年4月1日施行））された。改正バリアフリー法においては、障害者権利条約等を踏まえ、「共生社会の実現」及び「社会的障壁の除去」に係る理念規定が新たに整備された。また、国及び国民の責務に、「心のバリアフリー」の取組を推進するための高齢者、障害者等に対する移動支援（鉄道駅利用者による声かけ等）が明記された。

加えて、市町村による駅、道路、公共施設等の一体的・計画的なバリアフリー化を促進するため、個別事業の具体化を待たずにあらかじめバリアフリーの方針を定めることができる移動等円滑化の促進に関する方針（以下「移動等円滑化方針（マスタープラン）」という。）の創設や、道路、建築物等のバリアフリー情報の提供の努力義務化などが整備された。

さらに、令和2年には、東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとしての共生社会の実現に向け、「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフト対策を強化するために、バリアフリー法が改正（令和2年5月20日公布、令和3年4月1日施行（一部の規定は、令和2年6月19日施行））された。

改正内容には、交通事業者などへのソフト基準遵守義務の創設や、優先席、車椅子利用者用駐車施設等の適正利用の推進に向けた責務等の追加、市町村等による「心のバリアフリー」の推進のための事業メニューの追加、公立小中学校やバス等の旅客のための道路施設（旅客特定車両停留施設）の基準適合義務対象への追加などが含まれる。

参考 1-1-1 障害者の権利に関する条約（略称：障害者権利条約）

障害者権利条約は、国連総会で平成 18 年 12 月に採択された、障害者に関する初めての包括的・総合的な国際条約である。日本は、平成 19 年 9 月にこの条約に署名し、平成 26 年 1 月に、批准書を寄託した。

障害者権利条約の目的は、「全ての障害者によるあらゆる人権及び基本的自由の完全かつ平等な享有を促進し、保護し、確保すること並びに障害者の固有の尊厳の尊重を促進すること」であり、合理的配慮を行うことなどを通じて、共生社会を実現することを目指している。

本条約は、障害者の間で使われているスローガン「“Nothing About Us Without Us”（私たちのことを、私たち抜きに決めないで）」に表れている、障害者が自身に関わる問題に主体的に関与するとの考え方を反映し、各障害者が自身に係る問題に主体的に関与するという考え方を規定している。

また、「ユニバーサルデザイン」は、調整又は特別な設計を必要とすることなく、最大限可能な範囲で全ての人が使用することのできる製品、環境、計画及びサービスの設計をいい、ユニバーサルデザインの製品、サービス、設備及び施設の研究及び開発の実施や促進、利用可能性及び使用の促進、基準及び指針にユニバーサルデザインが含まれることを促進することなどが規定されている。

従来の障害のとらえ方は、障害は病気や外傷等から生じる個人の問題であり、医療を必要とするものであるという、いわゆる「医学モデル」の考え方を反映したものだ。障害者権利条約では、障害は主に社会によって作られた障害者の社会への統合の問題であるという、いわゆる「社会モデル」の考え方が随所に反映されている。



図 1-1-1 障害者権利条約のパフレット

出典：外務省ホームページ

参考 1-1-2 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）

国連の障害者権利条約の締結に向けた国内法制度の整備の一環として、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社会の実現のため、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、障害者差別解消法が制定され、平成 28 年 4 月 1 日から施行された。

この法律では、国・都道府県・市町村などの役所や、会社やお店などの事業者が、障害のある人に対して、正当な理由なく、障害を理由として不当な差別的取り扱いをすることを禁止している。

また、この法律では、国・都道府県・市町村などの役所や、会社やお店などの事業者に対して、障害のある人から、社会の中にあるバリアを取り除くために何らかの対応を必要としているとの意思が伝えられたときに、負担が重すぎない範囲で対応する（事業者に対しては、対応に努める）合理的配慮を求めている。

令和 3 年 5 月の改正（公布の日（令和 3 年 6 月 4 日）から起算して 3 年を超えない範囲内において施行）により、障害を理由とする差別の解消の一層の推進を図るため、事業者は社会的障壁の除去の実施について必要かつ合理的な配慮をすることが努力義務から義務へと改められることとなった。また、行政機関相互間の連携の強化を図るほか、障害を理由とする差別を解消するための支援措置を強化する措置を講ずることとされている。



図 1-1-2 障害者差別解消法リーフレット

出典：内閣府ホームページ

参考 1-1-3 平成30年のバリアフリー法の改正概要

背景・必要性

2020年東京パラ大会の開催を契機とした**共生社会の実現**、高齢者、障害者等も含んだ**一億総活躍社会の実現の必要性**

《課題①：ハード・ソフト両面の課題》

- 事故、トラブルの発生等を踏まえ、既存施設を含む更なるハード対策、また、旅客支援等のソフト対策を一体的に推進する必要



(参考) 車いす利用者のバス利用に係る介助の様子

《課題②：地域の取組の課題》

- 市町村(特別区を含む)による基本構想未作成・フォローアップ不足等により、地域におけるバリアフリー化が不十分

※基本構想作成市町村数：

- 全市町村の約2割(294/1,741)
- 3千人/日以上の旅客施設のある市町村の約半数(268/613)

[H28年度末時点]

《課題③：利用し易さの課題》

- 観光立国実現に向け、貸切バスや遊覧船もバリアフリー化が必要
- 公共交通機関に加え、建築物等に関するバリアフリー情報の積極的な提供が必要
- バリアフリー施策の評価等に当たり、障害者等の参画・視点の反映が必要

《関連する政府決定等》

■ユニバーサルデザイン2020行動計画(H29.2 ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定)

「バリアフリー法を含む関係施策について、29年度中に検討を行う等により、そのスパイラルアップを図る」

法律の概要 ※赤字：平成30年11月1日施行、青字：平成31年4月1日施行

①理念規定／国及び国民の責務

- 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
- 「心のバリアフリー」として、高齢者、障害者等に対する支援(鉄道利用者による声かけ等)を明記

②公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

- ハード対策に加え、**接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニュー**を国土交通大臣が新たに作成
- 事業者は、**ハード・ソフト取組計画**※の作成・取組状況の報告・公表

※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制



【研修の様子(介助の疑似体験)】

③バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

- 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

(協議会等における調整、都道府県によるサポート、作成経費支援)

【バリアフリーのマスタープラン】

- ・市町村による方針の作成
- ・重点的に取り組む対象地区(※)の設定

【基本構想(具体事業調整)】

- ・事業を実施する地区の設定
- ・事業内容の特定

地区内事業者等による事業実施

※対象地区内

- ・公共交通事業者等の事前届出を通じた交通結節点の調整
- ・バリアフリーマップ作成に対する地区内事業者等の情報提供

当事者の参画する協議会の活用等により定期的評価・見直し

- 近接建築物との連携による既存地下駅等のバリアフリー化を促進するため、**協定(承継効)制度及び容積率特例**を創設

- ➡駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に近接建築物への通路及びバリアフリースイレ整備が容易に



【バリアフリー対応のバス(介体バス)】

④更なる利用し易さ確保に向けた様々な施策の充実

- 貸切バス・遊覧船等の導入時における**バリアフリー基準適合を義務化**
- 建築物等の**バリアフリー情報の提供**を新たに**努力義務化**
- 障害者等の参画の下、**施策内容の評価等を行う会議の開催**を明記



【遊覧船】

図 1-1-3 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一部を改正する法律(平成30年法律第32号)の概要

参考 1-1-4 令和2年のバリアフリー法の改正概要

背景・必要性

2018年12月のユニバーサル社会実現推進法の公布・施行やオリパラ東京大会を契機とした共生社会実現に向けた機運醸成等を受け、「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策等を強化する必要

○ハード面のバリアフリー化を進める[※]一方で、使用方法等ソフト面の対応が十分ではないため、高齢者・障害者等の移動等が円滑になされない事例が顕在化

※利用者数3千人以上/日の旅客施設の90%で段差解消、87%で障害者用トイレ設置(2018年度末)

①公共交通事業者等における課題

例1)車椅子の乗車方法に関し、公共交通事業者の習熟が必要との指摘。
例2)交通結節点における接遇を含めた関係者の連携が必要であるとの指摘。(平成30年改正時の附帯決議)



○公共交通事業者など施設設置管理者について、ハード整備とともに、**ソフト面の対策の強化が必要**

②国民における課題

例)車両の優先席について、高齢者等に対し、声かけが恥ずかしい等の理由で譲らないケースも存在。



○オリパラ東京大会を契機とした**共生社会実現に向けた機運醸成^{※1}**を受け、**市町村、学校教育^{※2}等と連携して「心のバリアフリー」を推進することが必要**

※1 「ユニバーサルデザインの街づくり」と「心のバリアフリー」に取り組む「共生社会ホストタウン」の拡大

※2 新学習指導要領[※]に基づき「心のバリアフリー」教育を実施(※小学校で2020年度から、中学校で2021年度から全面实施)

法律の概要 ※赤字:令和2年6月19日施行 青字:令和3年4月1日施行

1. 公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化

- 公共交通事業者等に対する**ソフト基準[※]遵守義務の創設**(※スロープ板の適切な操作、明るさの確保等)
- 公共交通機関の乗継円滑化のため、他の公共交通事業者等からの**ハード・ソフト(旅客支援、情報提供等)の移動等円滑化に関する協議への応諾義務を創設**
- 障害者等へのサービス提供について国が認定する**観光施設(宿泊施設・飲食店等)の情報提供を促進**

2. 国民に向けた広報啓発の取組推進

(1) 優先席、車椅子利用者用駐車施設等の適正な利用の推進

- 国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「**車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進**」を追加
- 公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載項目に「**上記施設の適正な利用の推進**」等を追加

(2) 市町村等による「心のバリアフリー」の推進(学校教育との連携等)(主務大臣に文科大臣を追加)

- 目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の記載事項や、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、「**心のバリアフリー**」に関する事項を追加
- 心のバリアフリーに関する「**教育啓発特定事業**」を含むハード・ソフト一体の基本構想について、**作成経費を補助**(※予算関連)
- バリアフリーの促進に関する地方公共団体への**国の助言・指導等**

【教育啓発特定事業のイメージ】



高齢者疑似体験 車椅子サポート体験

3. バリアフリー基準適合義務の対象拡大

- 公立小中学校及びバス等の旅客の乗降のための道路施設(旅客特定車両停留施設)**を追加

図 1-1-4 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一部を改正する法律(令和2年法律第28号)の概要

参考 1-1-5 関連するガイドライン

【建築】

「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」

令和3年3月 国土交通省住宅局建築指導課

https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/jutakukentiku_house_fr_000049.html

【旅客施設】

「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン バリアフリー整備ガイドライン 旅客施設編」 令和3年3月 国土交通省総合政策局安心生活政策課

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000001.html

【車両】

「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン バリアフリー整備ガイドライン 車両等編」 令和3年3月 国土交通省総合政策局安心生活政策課

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000001.html

【役務】

「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン バリアフリー整備ガイドライン 役務編」 令和3年3月 国土交通省総合政策局安心生活政策課

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000001.html

【船舶】

「すべての人に快適な船旅を 旅客船バリアフリーガイドライン」

令和2年3月 国土交通省海事局安全政策課

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001442944.pdf>

【公園】

「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン」 【改訂第2版】

令和4年3月 国土交通省都市局公園緑地・景観課

<https://www.mlit.go.jp/toshi/park/parkun.html>

「バリアフリー・ユニバーサルデザイン」 国土交通省ホームページ

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/index.html>

国土交通省に関連するバリアフリー等の情報を掲載

(3) 道路移動等円滑化基準の改正

令和2年のバリアフリー法の改正により、バス等の旅客のための道路施設（旅客特定車両停留施設）が基準適合義務の対象に追加されたこと、また施設管理者におけるソフト取組強化のためのソフト基準の遵守が義務付けられたことを踏まえ、令和3年3月に「道路移動等円滑化基準」に旅客特定車両停留施設の構造と旅客特定車両停留施設の役務の提供に関する基準が追加された。

旅客特定車両停留施設の構造に関しては、旅客特定車両停留施設に設ける通路、出入口、エレベーター、傾斜路、エスカレーター、階段、乗降場、運行情報提供設備、便所、乗車券等販売所、待合所及び案内所、券売機、案内標識、視覚障害者誘導用ブロック、休憩施設並びに照明施設のハード基準を規定している。

また、旅客特定車両停留施設の役務の提供に関しては、以下の基準を規定している。

- ① 職員による操作が必要な設備や求めに応じて提供する設備を用いた役務の提供
当該設備を使用して、円滑な乗降等に必要となる役務の提供を行う旨を義務付ける。
- ② 職員等の配置をもってハード基準の適用除外とされる場合の役務の提供
職員等が人的対応を行うことでハード基準の適用除外とされている場合に、当該人的対応をすることにより役務提供を行う旨を義務付ける。
- ③ 運行情報提供設備や照明施設等を用いた役務の提供
当該設備を使用して、情報提供や適切な照度の確保を行う旨を義務付ける。
- ④ 災害等の場合における役務の提供
災害時に臨時・仮設で設置するような一時使用目的の旅客特定車両停留施設における役務の提供や、災害等のためハード基準に基づく設備を使用することができない場合の役務の提供については本基準によらないこととする。
- ⑤ ソフト基準を遵守するために必要な体制の確保
役務の提供の方法に関する基準を遵守するために必要な体制を確保することを義務付ける。

参考 1-1-6 旅客特定車両停留施設の概要

旅客特定車両停留施設とは、令和2年5月の道路法改正により、新たに道路の附属物に加えられた交通の混雑緩和を図る目的のため道路に接して道路管理者が設けるバス・タクシー・トラック等の事業者用の停留施設（特定車両停留施設）のうち、旅客用車両を同時に2台以上を停留させる施設である。



図 1-1-5 バス待合空間のイメージ



図 1-1-6 バス乗降空間のイメージ

出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画（国土交通省・神戸市）

道路移動等円滑化基準では、旅客特定車両停留施設の通路、乗降場、待合所などの旅客用場所についての基準を規定している。

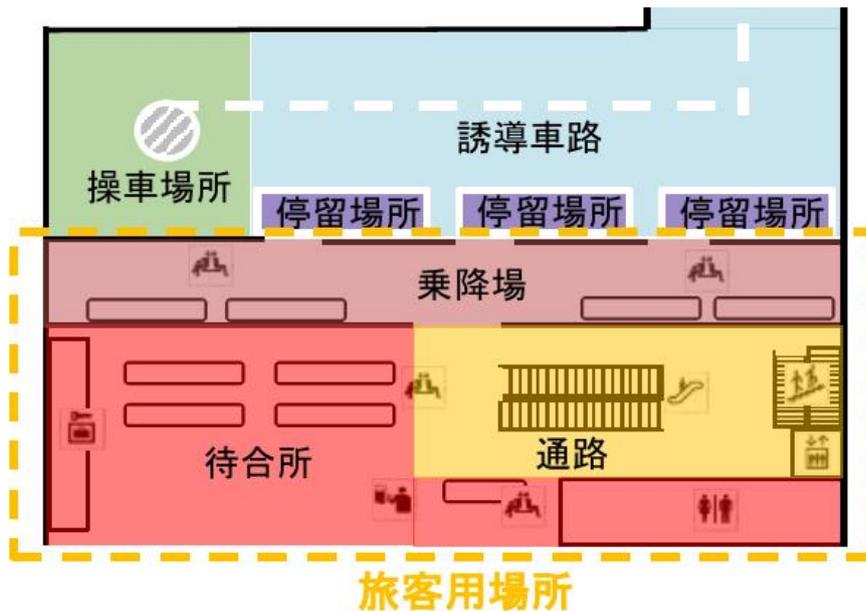


図 1-1-7 旅客特定車両停留施設の平面イメージ

1.2. ガイドラインの位置づけ

(1) 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る。

そのため、道路移動等円滑化基準に基づく整備内容を除いて、本ガイドラインに従うことを義務付けられるものではなく、本ガイドラインは、道路管理者が、特定道路や歩行者利便増進道路、旅客特定車両停留施設をはじめとした管理する道路の新設、改築等の機会を捉えて、高齢者や障害者を含む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を実現するために検討することを促すものである。検討にあたっては、地域特性、交通特性、ネットワーク特性など地域の状況や道路整備に関する全体計画を考慮することが重要である。

なお、バリアフリー法及び道路移動等円滑化基準に基づく特定道路及び旅客特定車両停留施設の新設、改築及び管理だけでなく、その他の道路の整備を行う場合にも本ガイドラインを活用することで、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である。

ユニバーサルデザインの概念

ユニバーサルデザインとは、障害を持つ米国建築家、ロナルド・メイスにより 1980 年代に提唱されたもので、高齢者や身体障害者という特定の人に限定せず、また、あらゆる体格、年齢、障害の度合いに関係なく、「できるだけ多くの人々が利用可能であるように製品、建物、空間等をデザインすること」と定義されている。さらに低コストかつ美しいデザインであることが重要であるとされている。

ノースカロライナ州立大学のユニバーサルデザインセンター(ロナルド・メイスを含むユニバーサルデザインのリーダー達)では、ユニバーサルデザインの「7つの原則」を提唱している。

- 公平性：誰もが平等に利用できる
- 自由度：あらゆる人に応じた使い方が選択できる
- 単純性：使い方が直感的に理解でき、簡単
- わかりやすさ：必要な情報が容易に理解できる
- 安全性：危険がなく、安心して利用できる
- 身体への負担の少なさ：無理な姿勢をとることなく、楽に利用できる
- スペース確保：利用するのに適切な広さと幅がある

※この「7つの原則」は以下の 10 名によって作られた。

Bettye Rose Connell, Mike Jones, Ron Mace, Jim Muller, Abir Mullick, Elaine Ostroff, Jon Sanford, Ed Steinfeld, Molly Story & Gregg Vanderheiden

(2) ガイドラインの構成

第1部では、本ガイドラインを作成するにあたっての背景となるバリアフリー法や道路移動等円滑化基準の改正をはじめ、ガイドラインの位置づけについて記載するとともに、道路移動等円滑化の対象とする道路計画の考え方や更にバリアフリー化の水準をあげるために配慮すべき事項として、計画立案や整備など各段階における関係機関との連携協力や心のバリアフリーの推進、当事者参加の考え方、バリアフリー整備の継続的な推進について記載している。

第2部では、各整備箇所に関して、整備にあたっての考え方を示した上で、義務となる道路移動等円滑化基準に基づく内容を「道路移動等円滑化基準に基づく整備内容」、これに準じて積極的に整備することが求められる「標準的な整備内容」、さらに高い水準を求める「望ましい整備内容」に分けて記載している。

- ・「道路移動等円滑化基準に基づく内容」(◎)

道路移動等円滑化基準に基づく、最低限の円滑な移動を実現するための内容の記述を行ったものであり、記号“◎”で示す。

- ・「標準的な整備内容」(○)

整備内容のうち現地で既に汎用的に実施されているものであり、記号“○”で示す。

- ・「望ましい整備内容」(◇)

利用者の利便性・快適性への配慮を行った整備内容のうち、実績が少なく標準的に実施することが困難なものであり、記号“◇”で示す。

また、ガイドライン本文の内容を補足する資料を「参考」、ガイドライン本文の内容を実施している具体的な事例を「事例」として記載し、関連する内容を参照できるようにしている。加えて、ガイドライン本文には記載していないものの、配慮すべき観点を「コラム」として整理している。

1.3. 対象施設等と対象者

(1) 対象施設等

本ガイドラインの対象施設等は、以下とする。

- ・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

(2) 対象者

高齢者、障害者等の移動制約者を念頭におきつつ、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にも配慮している。

表 1-1-1 本ガイドラインにおける対象者

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

※：高齢者・障害者等においては、重複障害の場合がある

表 1-1-2 本ガイドラインにおける対象者の主な特性（より具体的なニーズ）の整理

高齢者	<ul style="list-style-type: none"> ・階段、段差の移動が困難 ・長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難 ・視覚・聴覚能力の低下により情報認知やコミュニケーションが困難 など
肢体不自由者 （車椅子使用者）	車椅子の使用により <ul style="list-style-type: none"> ・階段、段差の昇降が不可能 ・移動及び車内で一定以上のスペースを必要とする ・座位が低いため高いところの表示が見にくい ・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難 ・脳性まひなどにより言語障害を伴う場合がある など
肢体不自由者 （車椅子使用者 以外）	杖、義足・義手、人工関節などを使用している場合 <ul style="list-style-type: none"> ・階段、段差や坂道の移動が困難 ・長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難 ・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難 ・片まひがある場合、トイレの戸が右開きか左開きかで使いにくいことがある など
内部障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・外見からは気づきにくい ・急な体調の変化により移動が困難 ・疲労しやすく長時間の歩行や立っていることが困難 ・オストメイト（人工肛門、人工膀胱造設者）によりトイレに専用設備が必要 ・障害によって、酸素ボンベ等の携行が必要 など
視覚障害者	全盲以外に、弱視（ロービジョン）者や色覚異常により見え方が多様であることから <ul style="list-style-type: none"> ・視覚による情報認知が不可能あるいは困難 ・空間把握、目的場所までの経路確認が困難 ・案内表示の文字情報の把握や色の判別が困難 ・白杖を使用しない場合など外見からは気づきにくいことがある など
聴覚・言語障害者	全聾の場合、難聴の場合があり聞こえ方の差が大きいいため <ul style="list-style-type: none"> ・音声による情報認知やコミュニケーションが不可能あるいは困難 ・音声・音響等による注意喚起がわからないあるいは困難 ・発話が難しく言語に障害がある場合があり伝えることが難しい ・外見からは気づきにくい など
知的障害者	初めての場所や状況の変化に対応することが難しいため <ul style="list-style-type: none"> ・道に迷ったり、次の行動を取ることが難しい場合がある ・感情のコントロールが困難でコミュニケーションが難しい場合がある ・情報量が多いと理解しきれず混乱する場合がある ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・読み書きが困難である場合がある ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
精神障害者	状況の変化に対応することが難しいため <ul style="list-style-type: none"> ・新しいことに対して緊張や不安を感じる ・混雑や密閉された状況に極度の緊張や不安を感じる ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・ストレスに弱く、疲れやすく、頭痛、幻聴、幻覚が現れることがある ・服薬のため頻繁に水を飲んだりすることからトイレに頻繁に行くことがある ・外見からは気づきにくい ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
発達障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・注意欠陥多動性障害（AD/HD）等によりじっとしてられない、走り回る

	<p>などの衝動性、多動性行動が出る場合がある</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広汎性発達障害等により特定の事柄に強い興味や関心、こだわりを持つ場合がある ・反復的な行動を取る場合がある ・学習障害（LD）等により読み書きが困難である場合がある ・他人との対人関係の構築が困難 ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
高次脳機能障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・半側空間無視や注意障害がある場合、歩道等を移動する際に転落や人・ものにぶつかる危険がある ・注意障害などにより、必要な情報を見つけるのが難しいことがある ・失語や失認などにより、案内や表示を見ても内容が理解できないことがある ・記憶障害や地誌的障害などにより、道順や経路、目印が覚えられないことがある など
妊産婦	<p>妊娠していることにより</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行が不安定（特に下り階段では足下が見えにくい） ・長時間の立位が困難 ・不意に気分が悪くなったり疲れやすいことがある ・初期などにおいては外見からは気づきにくい ・産後も体調不良が生じる場合がある など
乳幼児連れ	<p>ベビーカーの使用や乳幼児を抱きかかえ、幼児の手をひいていることにより</p> <ul style="list-style-type: none"> ・階段、段差などの昇降が困難（特にベビーカー、荷物、幼児を抱えながらの階段利用は困難である） ・長時間の立位が困難（子どもを抱きかかえている場合など） ・子どもが不意な行動をとり危険が生じる場合がある ・オムツ交換や授乳できる場所が必要 など
外国人	<p>日本語が理解できない場合は</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本語による情報取得、コミュニケーションが不可能あるいは困難 など
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・一時的なけがの場合（松葉杖やギブスを使用している場合など含む） ・難病、一時的な病気の場合 ・重い荷物、大きな荷物を持っている場合 ・初めての場所を訪れる場合（不案内） など

注：高齢者・障害者等においては、重複障害の場合がある。

※「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）」を引用。
（一部加筆）

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

バリアフリー化した歩行空間ネットワークは、施設と施設をつなぎ連続性を確保することで高齢者、障害者等の円滑な移動等が可能となる。その連続性を確保するため、当事者を含めた関係機関が協力して計画を作成するほか、事業の実施、評価等においても連携協力が必要である。

市町村は、具体的な事業化の動きがない状況でもバリアフリーの方針を定めることができる移動等円滑化方針（マスタープラン）及び移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（以下「基本構想」という。）を策定し、そのなかで生活関連経路を設定する。設定にあたっては、連続性ととも高齢者、障害者等の安全性や利便性に配慮することや既存の道路整備に関する計画と整合を図ることなどが重要である。

2.1. 道路計画の考え方

(1) 移動等円滑化方針（マスタープラン）や基本構想の策定

バリアフリー法において、市町村は、国が定める基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区について、移動等円滑化の促進に関する方針及び移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想を作成するよう努めるものとされている。

移動等円滑化方針（マスタープラン）は、生活関連施設が集積し、その間の移動が通常徒歩で行われる地区（以下「移動等円滑化促進地区」という。）において、バリアフリー化の方針を示すもので、関係者間で広くバリアフリーの考え方を共有することが可能となる。また、作成後も関係者とバリアフリー化の状況等について継続的に確認し、必要に応じて移動等円滑化方針（マスタープラン）の見直しや具体的な事業の調整が可能となった時点で、基本構想の策定につながっていくことが期待される。移動等円滑化方針（マスタープラン）では以下について定める。

- ① 基本的な方針
- ② 移動等円滑化促進地区の位置・区域
- ③ 生活関連施設、生活関連経路
- ④ 住民その他の関係者の理解の増進及び協力の確保

基本構想は、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区（以下「重点整備地区」という。）において、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために市町村が作成するもので、重点整備地区における移動の連続性の観点から面的・一体的なバリアフリー化を図るための計画で、以下について定める。

- ① 基本的な方針
- ② 重点整備地区の位置・区域
- ③ 生活関連施設、生活関連経路
- ④ 生活関連経路を構成する一般交通用施設（道路等）の特定事業
- ⑤ あわせて実施する土地区画整理事業、市街地開発事業など

移動等円滑化方針（マスタープラン）や基本構想には、高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する生活関連施設を設定した上で、生活関連施設間を接続する経路を生活関連経路として設定する。

生活関連施設や生活関連経路の設定にあたっては、高齢者や障害者等が参画する協議会等において利用者の意見を踏まえつつ、高齢者、障害者等の移動や施設利用の状況、土地利用や諸機能の集積の状況やこれらの将来の方向性等を総合的に判断し、実態に即して客観的に選定することが必要である。

また、施設間の接続という観点に加え、例えば住宅地から駅までの経路や小中高等学校等への通学路、避難所までの避難経路を考慮するなど、地区のあるべきバリアフリー歩行空間ネットワークを確保するという観点にも留意すべきである。そのため、必要な歩道の有効幅員を確保できる道路だけではなく、ネットワーク形成に必要な道路は生活関連経路として設定する必要がある。道路移動等円滑化基準で原則確保すべきとされている歩道の幅員を確保できない道路や歩道の設置が困難な道路については、経過措置を適用することによりネットワークに組み入れることができ、これにより長期的に望ましい姿を見据えることができる。

また、都市計画等の道路整備に関する計画との整合はもちろんのこと、地区内における歩行者と自転車、自動車の交通を総合的に考えた地区交通計画、交通安全に関する計画などとの整合を図ることにより、歩行空間整備や交通規制等とも連携のとれたバリアフリー化を推進することが重要である。施設間の距離が長いなどの理由により、徒歩のみによるネットワークの形成が困難な場合は、バス等の公共交通も組み合わせる必要があることから、地域の公共交通網との整合を図ることが望ましい。

参考 1-2-1 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）

平成30年のバリアフリー法の改正で、市町村が駅、道路、公共施設等の一体的・計画的なバリアフリー化を促進するため、具体的な事業化の動きがない状況でも基本構想の前段として、バリアフリーの方針を定めるマスタープラン制度が創設された。

移動等円滑化促進方針（マスタープラン）は、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区である「移動等円滑化促進地区」において、面的・一体的なバリアフリー化の方針を市町村が示すもので、広くバリアフリーについて考え方を共有し、具体の事業計画であるバリアフリー基本構想の作成に繋げていくことをねらいとしたものである。



図 1-2-1 移動円滑化促進地区と重点整備地区のイメージ

出典：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン（令和3年3月）

事例 1-2-1 明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画（兵庫県明石市）

明石市では、「明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画」のなかで移動等円滑化促進方針（マスタープラン）を策定している。移動等円滑化促進方針（マスタープラン）には、市域全体のユニバーサルデザインのまちづくりに関する基本方針とともに、バリアフリー化の優先的な促進が必要な地区及びその地区の方針等を定めている。

移動等円滑化促進地区は、駅周辺の地区のほか、地域発案があった地区や駅周辺以外の生活拠点が形成されている地区を12地区設定した。

【移動等円滑化促進地区の設定方針】

- ① 多くの市民や来訪者が利用する駅（乗降者数の多い駅から優先して設定）の周辺地区で、当該駅から徒歩圏（概ね半径 500m、施設の立地状況等によっては1 km以内）に、3か所以上の不特定多数の市民、高齢者・障害者等が常に利用する施設「生活関連施設」が立地する地区を促進地区とする。（平成14年策定の基本構想で重点整備地区等に設定していた地区を含む）
- ② 地域発案があった地区や、駅周辺以外で生活拠点が形成されている地区で、地区の中心地から徒歩圏に、3か所以上の生活関連施設が立地する地区についても、促進地区としての設定を検討する。
- ③ 今後のまちづくりの進展、社会状況の変化等に応じ、促進地区の設定・変更を検討する。

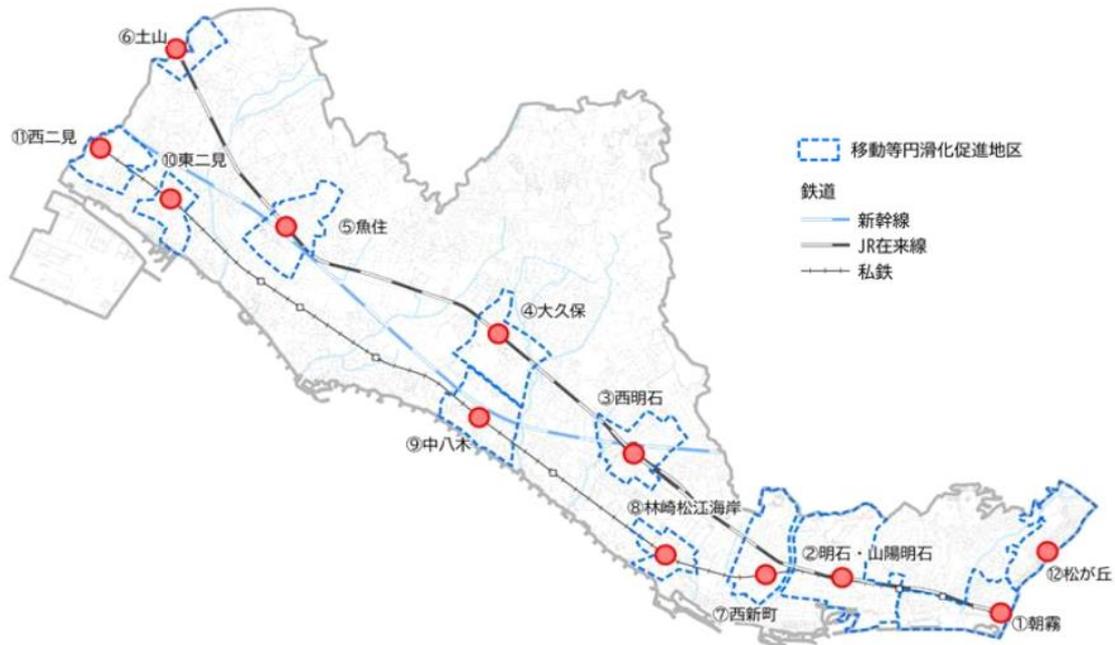


図 1-2-2 移動等円滑化促進地区の位置・区域

生活関連施設は、多くの人が利用し、また高齢者・障害者の利用が多い施設や、災害時に多くの人利用する避難所である学校を設定している。

生活関連経路は、生活関連施設の立地状況等を踏まえ、生活関連施設への移動の利便性や地区の回遊性向上に資する生活関連施設相互間の経路やより多くの人々が安全に通行できる経路を設定している。

表 1-2-1 生活関連施設に設定する施設と設定基準

施設区分	設定基準
公共施設等	常に多数の人が利用する公共性の高い施設
旅客施設	鉄道駅、旅客船ターミナル
教育・文化施設	バリアフリー法に基づく基準の適合義務がある延べ面積 2,000 ㎡以上の施設
商業施設	
医療・保健・福祉施設	
宿泊施設	
都市公園	多数の人の利用が想定される広域公園、総合公園、地区公園、近隣公園
路外駐車場	生活関連施設に隣接しているか、又は生活関連経路の途中にある 500 ㎡以上の路外駐車場
観光施設	地域の観光資源として地域外からの来訪者も多く訪れる観光施設
避難所	移動等円滑化促進地区内にある避難所(学校)
その他	上記以外で、地域等で要望が高い施設については、地区の状況を踏まえ設定

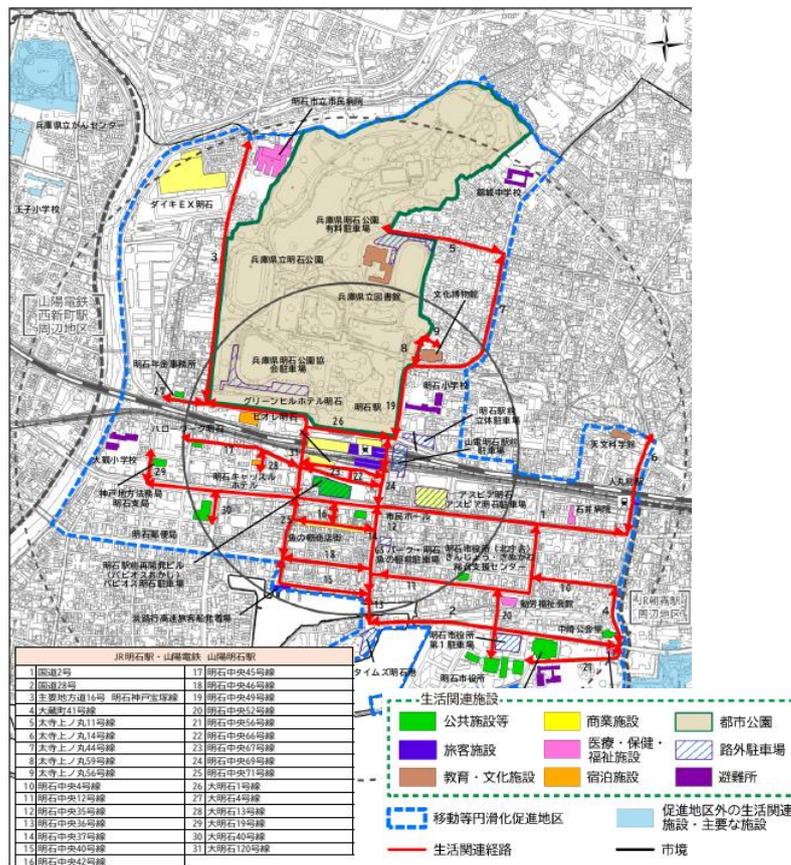


図 1-2-3 JR 明石駅 山陽電鉄山陽明石駅周辺地区の生活関連経路の例

(2) 道路特定事業計画の作成

バリアフリー法において、基本構想が策定されたときは、関係する道路管理者は道路特定事業計画を作成し、これに基づいて特定事業を実施することとされている。道路特定事業計画には、道路事業を実施する区間や事業内容、事業期間等を定めることとされている。

道路特定事業とは、次に掲げる道路法による道路の新設又は改築に関する事業（併せて実施する必要がある移動等円滑化のための施設又は設備の整備に関する事業を含む。）をいう。

- ① 歩道、道路用エレベーター、通行経路の案内標識その他移動等円滑化のために必要な施設又は工作物の設置に関する事業
- ② 歩道の幅員又は路面の構造の改善その他の移動等円滑化のために必要な道路の改良に関する事業

道路特定事業を計画するにあたっては、関連する道路事業の内容と調整・整合を図るとともに、他の道路管理者や都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）、沿道施設管理者等と連携し、一体的な整備となるように留意する必要がある。また、具体的な道路事業計画を作成するにあたっては、沿道の民地の高さや乗合自動車停留所の有無等によって歩道の高さ等を計画する必要があることもあるなど、路線全体で計画する必要がある場合があることにも留意する必要がある。

(3) 特定道路の指定

特定道路は、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路等で国土交通大臣がその路線及び区間を指定したものである。

特定道路に指定された道路は、道路の新設又は改築を行う際に道路移動等円滑化基準又は地方公共団体の条例への適合が義務付けられる。また、特定道路として指定された道路は、新設・改築時の基準等への適合義務だけでなく、基準等の適合に必要な措置を講ずる努力義務及び整備後に基準に適合した状態を維持する義務がある。

平成 20 年に、「【特定道路の指定要件】（平成 20 年の指定時）」に基づき約 1,700km が指定された。その後、市町村が作成するバリアフリー基本構想が 127 地区作成されたことや、特定道路の整備率が約 9 割に達したことから、さらなるユニバーサルデザイン化の推進のため、指定要件を追加し、「【特定道路の指定要件】（令和元年の指定時）」に基づき令和元年 7 月には新たに約 2,740km の特定道路を追加し、幅広く道路のバリアフリー化を推進することとしている。

特定道路は、バリアフリー法に基づく基本方針における目標の対象であり、令和 7 年度末までに約 70%バリアフリー化することを目指している。

【特定道路の指定要件】（平成20年の指定時）

要件① 基本構想に位置づけられた生活関連経路のうち道路特定事業を実施する道路

要件② 要件①の他、基本構想に位置づけられた生活関連経路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路

【特定道路の指定要件】（令和元年の指定時）

要件① 基本構想に位置づけられた生活関連経路（道路特定事業の有無は問わない）

要件② 要件①の他、2以上の特定旅客施設、特定路外駐車場、主な福祉施設等を相互に連絡する主要な道路で、高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるもの

要件③ 要件①、②の他、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路

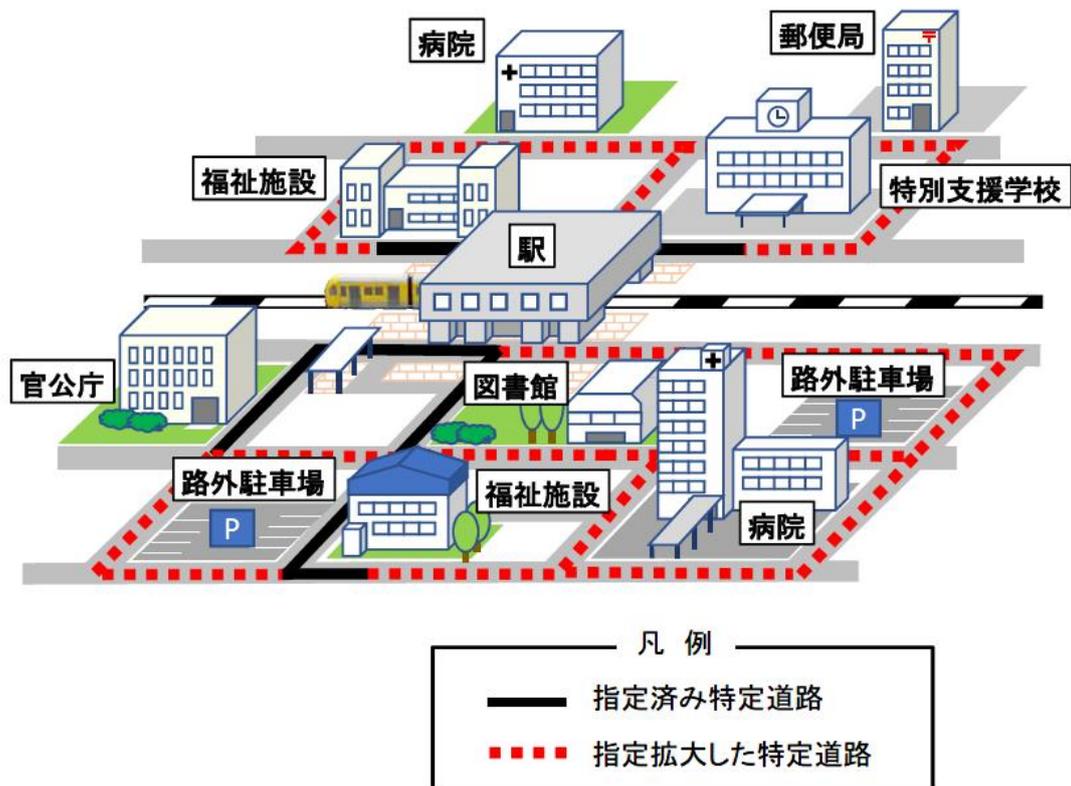


図 1-2-4 特定道路の指定拡大のイメージ

2.2. 関係機関等との連携協力の考え方

(1) 関係機関等との連携

基本構想は、移動等円滑化に関わる事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想であり、バリアフリーネットワークを形成する上で必要となる非常に重要な計画である。しかしながら、基本構想策定の主体となる部局と整備を実施する部局間の連携が円滑に図られていない場合は、策定された基本構想が十分に機能しないことも想定される。

そのため、地方公共団体内の他の計画との整合を図りつつ、基本構想作成や事業実施を円滑に推進するためには、地方公共団体内の関連部局が連携することが必要である。

また、整備を推進する複数の事業主体間の連携が不十分な場合は、建築物と道路など管理者が異なる境界部などにおいて、不整合が生じることとなる可能性がある。

そのため、地域内において、面的に整合のとれた整備を実施するためには、地域内の関係者の連携が重要である。基本方針では、「移動等円滑化に係る各種の事業が相互に連携して相乗効果を生み、連続的な移動経路の確保が行われるように、施設管理者、公安委員会等の関係者間で必要に応じて十分な調整を図って整合性を確保するとともに、事業の集中的かつ効果的な実施を確保する。」とあるように、道路管理者においても、国道、都道府県道、市町村道の各管理者同士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である。

(2) 道路と建築物等との一体的な整備の推進

バリアフリー法では、「移動等円滑化促進地区内又は重点整備地区内の一団の土地の所有者及び建築物その他の工作物の所有を目的とする借地権その他の当該土地を使用する権利を有する者は、その全員の合意により、当該土地の区域における移動等円滑化の経路の整備又は管理に関する協定を締結することができる。」とある。

歩行者のバリアフリーネットワークを考える際に、道路幅員が狭く道路区域内にエレベーターを設置できない場合に沿道施設に設置されているエレベーターを利用することや、道路との段差の調節や必要な幅員が確保されるよう民地との一体的な整備を検討するなど、道路と建築物との一体的な整備に配慮することが必要である。よって、道路管理者と沿道施設管理者とが十分な調整を図ることにより、段差の解消や勾配を改善することが必要である。

特に生活関連施設と道路の接続箇所については、段差の解消、勾配の改善を図ることが必要であり、さらに一般の建物に関しても、段差の解消、勾配の改善を図ることが望ましい。

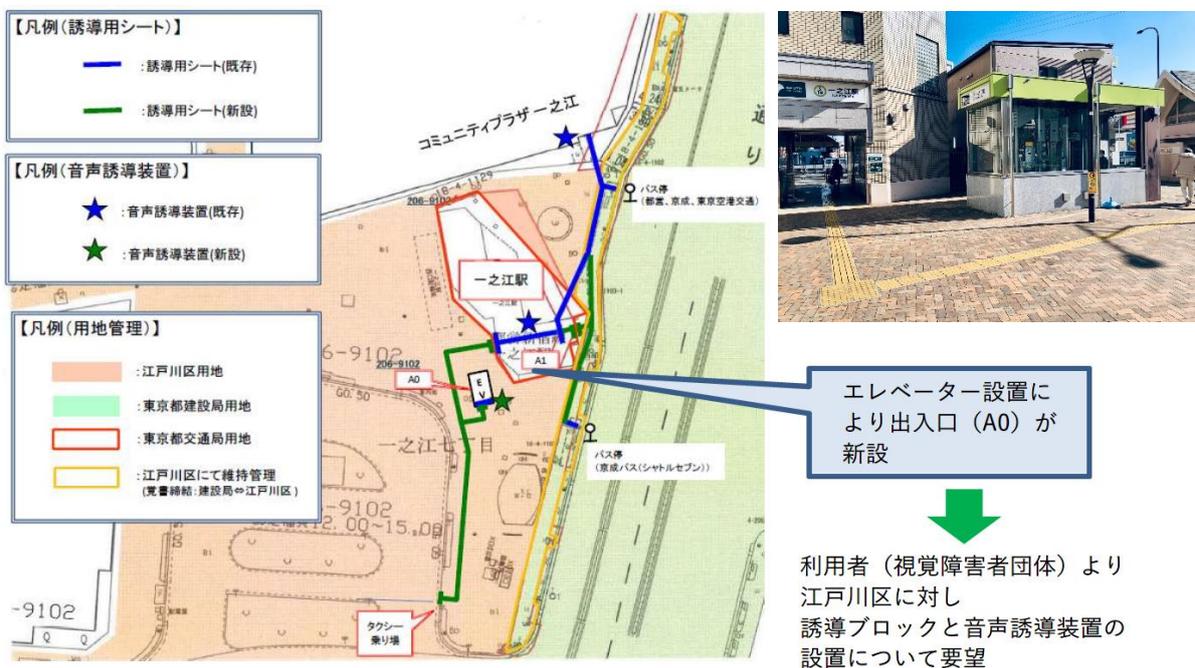
また、沿道土地の高さが均一でない道路では、沿道との段差解消を図るために道路が波打たないように、道路全体の高さの見直しや、道路の高さに順次沿道土地の高さをすり付ける等の調整を図ることが望ましい。

事例 1-2-2 施設間連携（駅・タクシー乗り場・バス停の連携）により移動の連続性を確保した事例（東京都江戸川区）

江戸川区、東京都（交通局・建設局）による連携により、一之江駅の新設出入口周辺の駅・タクシー乗り場・バス停・駅前施設間で連続した視覚障害者誘導用ブロックと音声誘導装置を設置し、移動の連続性を実現した。

東京都（交通局・建設局）の用地にわたる工事となるが、区が東京都を訪問し、利用者の要望の背景や一体的な整備の必要性について説明したことで、連携した整備が可能となった。

駅構内は交通局にて整備し、公道側へ新規に敷設するものと連続するよう調整を行った。建設局管理の歩道部については、維持管理を区が行うという覚書を締結していることから、視覚障害者誘導用ブロックの線形や材質等について協議を行った。



<フィールドワークの内容>

- 利用者(視覚障害者団体)の要望から区で視覚障害者誘導用ブロックの線形を考えた後、利用者と現地でフィールドワークを行い、計画している線形について説明しながら一緒にたどってみることで、要望に沿っているか、使いやすいものであるかを確認した。
- 同様のフィールドワークは、線形を確定させる前に再度最終確認として実施している。
- 音声誘導装置については、区が考えた案内文を実際に読み上げ、利用者にとってわかりやすい表現かどうか確認した。

出典：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン（令和3年3月）（一部加筆）

事例 1-2-3 施設間連携（歩道、横断歩道）により移動の連続性を確保した事例

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の中心線を一致するように敷設するなど、道路管理者と公安委員会の施設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している。

音響信号機の音響スピーカーとエスコートゾーンの位置とをできる限り一致させて設置することで、視覚障害者が進行方向を認識しやすくしている。



写真 1-2-1 視覚障害者誘導用ブロックとエスコートゾーン、音響スピーカーの位置を一致させている事例

2.3. 心のバリアフリーの推進

(1) 心のバリアフリー

バリアフリー化にあたっては、段差など物理的なバリア（障壁）を取り除くことに加え、「障害」は個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用によって創り出されているものであり、社会的障壁を取り除くのは社会の責務である」という「障害の社会モデル」をすべての人が理解し、それを自らの意識に反映させ、具体的な行動を変えていくことで、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て社会全体の人々の心のあり方を変えていく「心のバリアフリー」が重要である。

「障害の社会モデル」については、平成18年に国連総会で採択された障害者権利条約において、障害が「機能障害を有する者とこれらの者に対する態度及び環境による障壁との間の相互作用であって、これらの者が他の者との平等を基礎として社会に完全かつ効果的に参加することを妨げるものによって生ずる」ものであると規定されるなど、その考え方が随所に反映されている。日本では、障害者権利条約の締結に当たり平成23年に改正された障害者基本法において、「社会的障壁」の除去について規定されるなど「障害の社会モデル」の考え方が示され、平成25年に制定された障害者差別解消法においてはその考え方が具体化されている。

障害者差別解消法は、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、相互に人格を尊重し合いながら共生する社会の実現に向け、障害者差別の解消を推進することを目的としており、国、地方公共団体や民間事業者に対して「不当な差別的取り扱いの禁止」と「合理的配慮の提供」を求めている。なお、令和3年の同法改正により、公布日（令和3年6月4日）から3年以内に、民間事業者による合理的配慮の提供が努力義務から義務へと改められることとなった。

また、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を契機にとりまとめられたユニバーサルデザイン2020行動計画では、「心のバリアフリー」とは、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことである。そのためには、一人一人が具体的な行動を起こし継続することが必要である。」とされており、各人がこの「心のバリアフリー」を体現するためのポイントとして以下の3点が挙げられている。

- ①障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル」を理解すること。
- ②障害のある人（及びその家族）への差別（不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供）を行わないよう徹底すること。
- ③自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。

この「心のバリアフリー」の取組、ユニバーサルデザインの街づくりを推進する取組（街づくり分野）が検討されており、2つの取組両面からバリアフリー化を推進していく必要がある。

(2) 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。

基本方針では、移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」の取組の推進に当たっての関係者の基本的な役割を示している。

国は広報活動、啓発活動、教育活動等を通じて、移動等円滑化の促進に関する関係者の連携及び国民の理解を深めるとともに、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要となる支援、高齢者、障害者等の高齢者障害者等用施設等の円滑な利用を確保する上で必要となる適正な配慮その他の移動等円滑化の実施に関する国民の協力を求めるよう努めることとしている。

地方公共団体においては、国の取組に準じ、広報活動、啓発活動、教育活動等を通じて住民の「心のバリアフリー」の推進に努めることとされている。

そのため、国や地方公共団体の道路管理者は、計画、整備、管理、評価の段階において、高齢者、障害者等が参画する機会を設けるなど様々な社会的障壁を理解した上で移動等円滑化を進めるとともに、利用者の視覚障害者誘導用ブロック上への駐輪や車椅子使用者用駐車施設・車椅子使用者用便房・エレベーター等の適正でない利用等により高齢者、障害者等の道路や施設の利用等を妨げないこと、必要に応じ高齢者、障害者等を手助けすることが必要であることの広報活動及び啓発活動を行うことが求められる。

また、施設管理者その他高齢者、障害者等が日常生活及び社会生活において利用する施設を設置又は管理する者は、継続的な教育訓練を通じ、職員等に対し、高齢者、障害者等と適切なコミュニケーションを取りながら積極的に声かけや支援を行うよう促し、さらに、職員等関係者のみならず、施設の一般の利用者が、困っている高齢者、障害者等を手助けすることや、車両の優先席、車椅子使用者用駐車施設等の利用について配慮することが、高齢者、障害者等の移動等円滑化に重要であることに鑑み、一般の利用者の「心のバリアフリー」を推進するための広報活動及び啓発活動等を行うよう努めることが望ましいとされている。

そのため、バリアフリー法改正により新たに基準適合義務対象に追加された旅客特定車両停留施設の管理者は、施設・設備の使用・操作、維持管理や体制の確保等を適切に実施するなどあらゆる人が利用する環境を整え、維持管理するとともに、利用者の利便性・満足度を高めるため、職員等に対する継続的な教育訓練を通じた適切な接遇を行うことが重要である。また、利用者の車椅子使用者用便房・エレベーター・優先席等の適正でない利用や視覚障害者誘導用ブロック上へ物を置くこと等により高齢者、障害者等の道路や施設の利用を妨げないこと、必要に応じ高齢者、障害者等を手助けすることが必要であることの広報活動及び啓発活動を行うことが求められる。

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。

事例 1-2-4 障害当事者と考える障害平等研修(Disability Equality Training:DET)

障害平等研修(以下「DET」という。)は、障害者差別解消法を推進するための研修で、障害者の社会参加や多様性に基づいた共生社会を創ることを目的として、障害者自身がファシリテーターとなって進めるワークショップ型の研修である。世界 39 か国で 530 名のファシリテーターが育成され、DETに取り組んでいる。

この研修は、障害当事者がファシリテーターを担い、ファシリテーターとの対話、視覚教材とグループワークを活用したワークショップを実施し、「障害は障害者が努力して解決すべき」から「障害は周りの環境をみんなで変えていくことで解決していける」という意識の変革をもたらす。対話を通じた「発見」を積み重ねていくなかで、差別や排除など、社会のなかにある様々な「障害」を見抜く力を獲得し、それらを解決していくための行動を形成する。

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会のフィールドキャストのほか、地方公共団体、企業、学生、一般市民など数多くの研修実績がある。



写真 1-2-2 研修の様子

出典：NPO 法人障害平等研修フォーラムホームページ

事例 1-2-5 交通サポートマネージャー研修

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団では、交通事業者（鉄道・バス）を対象に、高齢の方や障害のある方への接遇・介助の基本を習得する研修プログラムを平成 21 年度より実施している。この研修は、バリアフリー法の「交通事業者の職員への適切な教育訓練（努力義務）」に対応し、障害者差別解消法の「合理的配慮の提供」にあたる接遇の向上につながる研修内容であり、公共交通事業者に向けたガイドラインに準拠している。

障害当事者が講師として参加し、座学、実技、グループワークを通じて、障害の社会モデルの考え方の理解、コミュニケーションの取り方、ニーズに対する気づきの感覚を磨くことを重視している。

バリアフリーに関する法制度や取組の最新事例、さまざまな障害を対象とした接遇・介助の必要性や心構え、日常生活の困難な点や公共交通利用時の移動・介助のニーズ、接遇・介助方法等について、講義と実技演習、グループディスカッションにより学ぶ研修である。



写真 1-2-3 障害当事者（講師）と接遇・介助について意見交換



写真 1-2-4 接遇・介助方法の習得・実技演習（視覚障害）

表 1-2-2 研修プログラムの例（2日間で実施）

プログラム例		
1	オリエンテーション	研修内容やスケジュールを説明
2	バリアフリー法と接遇・介助の必要性	バリアフリーに関する法制度や取組の最新事例、接遇・介助の必要性や心構え
3	グループディスカッション	グループごとにディスカッションを行い、障害当事者講師とのコミュニケーションを図る（自己紹介など）
4	障害の理解とコミュニケーションの基本	障害の全般について理解を深めるとともに、コミュニケーションの基本を学ぶ
5	障害のあるお客さまの日常生活と移動①	車椅子使用の当事者が講師となり、日常生活の困難な点や移動・介助のニーズ
6	接遇・介助方法の修得・実技演習①	実際の場面を想定した実習を通して、車椅子使用のお客さまに対する接遇・介助方法の基本を学ぶ
7	障害のあるお客さまの日常生活と移動②	聴覚障害者の日常生活の困難な点や移動・介助のニーズを学び、コミュニケーション手段としての手話などを体験する
8	グループディスカッション	グループごとにディスカッションを行い、障害当事者講師とのコミュニケーションを図る（学んだ内容の振り返り、疑問点の確認など）

9	障害のあるお客さまの日常生活と移動③ 【知的障害、精神障害、発達障害、内部障害、難病、高齢者など】	さまざまな障害のある当事者が講師となり、日常生活の困難な点や移動・介助のニーズについて学ぶ
10	障害のあるお客さまの日常生活と移動④ 【視覚障害】	視覚障害の当事者が講師となり、日常生活の困難な点や移動・介助のニーズについて学ぶ
11	接遇・介助方法の修得・実技演習②	実際の場面を想定した実習を通して、視覚障害のお客さまに対する接遇・介助方法の基本を学ぶ
12	気づきのトレーニング	グループディスカッションを通して、対応困難事例に対する解決策、対応例などを受講者と障害当事者、さらに受講者どうしで意見交換をする

出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団ホームページ

事例 1-2-6 障害当事者講師と考える「心のバリアフリー」研修

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向け整備されるアクセシブルな施設を有効に活用するために不可欠な人的サポートを充実させるため、一般財団法人国土技術研究センターと、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団は共同で、障害当事者の主体的な参画、有識者のアドバイザーからなる協議会を組織して、「障害の社会モデル」の考え方を習得するための研修コンテンツの開発を進めている。

この研修では、「障害の社会モデル」の考え方を習得できるようにするために、障害当事者が講師となり、障害当事者の視点で作成した動画を見ながら、グループ討議を通じて、「障害は個人にあるのではなく環境にある」ということを発見し、受講者自らの行動を見いだすことを目的としている。

車椅子使用者と精神障害者が講師となる研修プログラムが用意されており、地方公共団体や交通事業者、学生、一般市民などへの研修実績がある。



写真 1-2-5 車椅子使用者がエレベーターに乗れない動画の一コマ



写真 1-2-6 グループ討議を通じた発見型研修

表 1-2-3 基本の研修プログラム（車椅子講師と考える体験型研修）

《基本プログラム》

導入 動画上映・説明 (2分)	<ul style="list-style-type: none"> 研修の狙い(=エレベーターに乗れないという課題を一緒に考えよう)を伝える。 研修の流れ(ステップ1~3)を理解する。
ステップ1 講師の体験談 講師との対話 (5分)	<ul style="list-style-type: none"> 動画コンテンツにより、このような問題が起きていることが現実にあることを実感し、理解する。 講師が現実に遭遇している生々しい現状を語ることで、どれだけ不利益(不当な差別)を受けている現実があるかを理解する。
ステップ2 グループ討議 要因の分析 (15分)	<ul style="list-style-type: none"> いろいろな要因によって、問題が発生しているという多角的な視点を獲得する。 要因の分析において、自分や周囲の人という「人」の対応に帰属する問題だけでなく、「施設」や「制度」、「教育」といった社会の様々なことにも要因があること(=社会モデルの視点)を理解する。
ステップ3 要因グループに対する 解決策の検討(8分)、 発表、講評 (25分)	<ul style="list-style-type: none"> 要因ごとの解決策を考えることで、やさしさだけで解決できない、解決すべき問題ではないことを理解する。 社会や環境への働きかけが重要であること、社会として考えていくべき課題であることを認識する。(=社会モデルをベースとした解決策の理解)その上で自らの行動を見出す。
まとめ 補強、結びと閉会 (5分)	<ul style="list-style-type: none"> 社会モデルをベースとした行動イメージ(共生社会の実現方法)を具体的な動画で補強する。

出典：一般財団法人国土技術研究センターホームページ

事例 1-2-7 公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン

国土交通省は、平成 29 年度に高齢者、身体障害者（肢体不自由者、視覚障害者、聴覚障害者等）、発達障害者、知的障害者、精神障害者等を想定した交通事業者向けの接遇ガイドライン「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」※¹（以下「接遇ガイドライン」という。）を作成している。

接遇ガイドラインでは、接遇の前提として身につけるべき基本的な心構えや障害の社会モデルの理解、基本の応対、交通モード別の応対、緊急時・災害時の応対、PDCA を備えた体制の構築についてとりまとめている。

バス事業者の接遇に関する基本的な心構えは、以下のよう示している。

- 接遇を実施するにあたっては、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性を確保するため、支援を適切に行うよう努める。
- 年齢や障害の有無等の事情によって分け隔てられることなく共生する社会を実現するように努める。（共生社会の実現）
- 高齢者、障害者等にとって日常生活・社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念等を除去するように努める。（社会的障壁の除去）

障害者等の特性ごとの基本的な接遇方法、利用場面別に基本的に実施することが望ましい接遇方法や対応の留意点、対応の好事例などを示している。

また、接遇ガイドラインの追補版として、「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン 新型コロナウイルス感染症対策を踏まえた高齢者・障害者等に対する接遇のあり方について（追補版）」※²を令和 3 年に作成し、感染症対策を踏まえた上での接遇のあり方を示している。

高齢者・障害者等から見ると、対人距離の確保や接触を避けるといった感染症対策によって接遇ガイドラインに記載されているような接遇や、乗客からのサポートが受けにくい状況になっており、マスクの着用やアクリル板の設置等の対策によって今までのようなコミュニケーションがとりにくくなっているなど、コロナ禍での接遇において新たな課題が生じている。

そのため、接遇ガイドラインとあわせて、コロナ禍においても高齢者・障害者等が安心・安全に外出できるよう、公共交通サービスを提供していくことが望まれている。特に、「コミュニケーションにより必要な支援を伺う・伝える」ことが必要な高齢者・障害者等にとっては、コミュニケーションがとりにくい状況下で大きな支障が生じており、公共交通機関の安全な利用を図るには、感染症対策を講じた上で、必要な支援を、できるだけ簡潔なコミュニケーションによって行うことが必要である。追補版の接遇ガイドラインでは、必要な感染症対策を踏まえた上で、高齢者・障害者等が安全に公共交通機関を利用するための接遇のポイントを整理している。

※1 「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」

平成 30 年 5 月 国土交通省総合政策局安心生活政策課

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000143.html

※2 「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン新型コロナウイルス感染症対策を踏まえた高齢者・障害者等に対する接遇のあり方について（追補版）」

令和 3 年 7 月 国土交通省総合政策局バリアフリー政策課

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000267.html

表 1-2-4 障害別の基本の接遇方法

障害別	基本の接遇方法
高齢者	高齢者は、文字情報や周囲の様子が見えにくい、アナウンスや係員の声が聞こえにくい、筋力が低下し歩きにくいなどの状況があるため、困っている様子の場合には、可能な限り、支援の可否や内容を確認した上で必要に応じて支援を行う。
肢体不自由者・車椅子使用者	肢体不自由者・車椅子使用者は、移動や設備の利用に困難な状況があるため、困っている様子の場合には、可能な限り、支援の可否や内容を確認した上で必要に応じて支援を行う。
視覚障害者	視覚障害者は、文字情報や周囲の様子が見えない・見えにくいなどの状況があるため、困っている様子の場合には、可能な限り、支援の可否や内容を確認した上で必要に応じて支援を行う。
聴覚障害者・言語障害者	聴覚・言語障害者は、アナウンスや係員の声が聞こえない・聞こえにくい、自分の要求が伝えられない・伝えにくいなどの状況があるため、困っている様子の場合には、可能な限り、支援の可否や内容を確認した上で必要に応じて支援を行う。
発達障害者・知的障害者・精神障害者	発達・知的・精神障害者は、アナウンスや文字情報、ルールや常識が理解できない・理解しにくい、自分の要求が伝えられない・伝えにくい、困ったときに助けを求められないなどの状況があるため、困っている様子の場合には、可能な限り、支援の可否や内容を確認した上で必要に応じて支援を行う。
内部障害者	内部障害者は、外見では理解されない、体調が変化しやすいなどの状況があるため、困っている様子の場合には、可能な限り、支援の可否や内容を確認した上で必要に応じて支援を行う。
その他	その他の心身の機能障害、妊産婦、乳幼児連れ（ベビーカー使用者含む）、けが人などの移動が困難な人が困っている様子を見かけた場合には、可能な限り、支援の可否や内容を確認した上で必要に応じて支援を行う。

※「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン（平成30年5月）」をもとに道路局にて作成

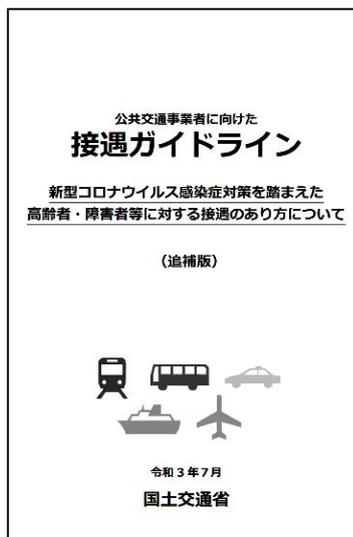


図 1-2-5 接遇ガイドライン追補版 (表紙)

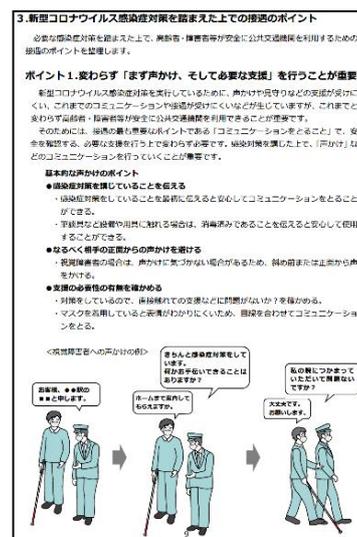


図 1-2-6 感染症を踏まえた接遇のポイントの例

2.4. 当事者参加の考え方

道路や施設、設備等の整備を一度行った後で改善を図ることは物理的な制約やコストを考慮すると対応が容易でない場合がある。また、利用者の状況によりガイドライン通りに整備を行っても必ずしも十分な対応とならないことがある。

そのため、新設や大規模な改修を行う場合は、専門家等だけでなく、高齢者、障害者等の利用者に計画・立案の段階から参加を求め、社会的障壁を作らないために、なるべく幅広く意見収集や意見交換を行い、現状を把握し、どのような課題があるのか、どのような整備が必要であるかなどを適切に把握したうえで整備を進めることにより、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。さらに、多様な関係者の参加により整備後の評価を行い、以後の計画の立案や事業へ反映していくことが重要である。

高齢者、障害者等が参画する機会を設けるにあたっては、道路管理者や施設管理者はそれぞれの趣旨を十分理解することができるよう、配慮すべき事項などの知識を持つことが必要であり、様々な障害の特性をお互いに理解しあい、バリアフリーに関する正しい理解と知識をもった高齢者、障害者等を含む道路利用者を育成することなどにより、道路や施設利用者自身の意識の向上を図ることも重要である。

さらに、多様な関係者に加え、地域住民の積極的な参画などにより、高齢者、障害者等の困難な状況や必要な整備などの知識や知見を共有し、バリアフリーに関する理解を深めるための啓発を行うことでスパイラルアップを図ることも必要である。

事例 1-2-8 当事者によるバリアフリーチェックの実施（北海道札幌市）

(1) 概要

札幌市では、市有施設のバリアフリー化を進めるにあたり、従来の数値化されたバリアフリー基準のみに頼るのではなく、障害者・高齢者によるバリアフリーチェックを実施し、誰もがより利用しやすい「バリアフリー化された」施設となるよう取組が行われている。



写真 1-2-7 現地での点検の状況

(2) 対象とする施設

- 建築物：主に不特定多数が利用する床面積の合計が 2,000 平方メートル以上の建築物を新たに整備する場合（増改築部分が 2,000 平方メートル以上である場合を含む）
- 道路：基本構想に基づくバリアフリー化事業のうち、障害者・高齢者の意見を活用する場合
- 公園：地区公園及び総合公園を新たに整備する場合（全面改修を含む）
- その他市長が必要と認める場合

(3) 実施体制

バリアフリーチェックは、「公益社団法人札幌市身体障害者福祉協会」及び「一般社団法人札幌市老人クラブ連合会」の 2 団体との協定により実施し、実際にチェックを行う障害者・高齢者は、各団体が選任する。

(4) 意見の公開

バリアフリーチェックにより、これまで出されてきた意見をまとめた一覧表を作成し、市のホームページにて公開している。一覧表は、平成 22 年度から令和元年度に、市有施設整備にあたっていただいたご意見を、設備種別ごとにまとめている。

表 1-2-5 ウェブ公開しているバリアフリーチェック意見一覧（一部抜粋）

バリアフリーチェック等の意見一覧

別紙

☆ 市有施設整備に関して、過去のバリアフリーチェックでの意見等を列挙・整理したものです。
 ☆ 備考欄では、意見内容に対応した「高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」（国土交通省ガイドライン）の項目等を、参考情報として示しました。

設備	意見内容	対象施設・要望	備考（関連する設計標準等）
音声案内	音声案内は、外国語も対応できるようにするべき。	H26 市民交流プラザ	
補聴設備	メインホールや会議室に補聴設備を備えてほしい。	H26 市民交流プラザ R1 M I C E 施設	<参考：建築設計標準2-11（劇場、競技場等の客席・観覧席）設計標準> 客席・観覧席には聴覚障害者用集団補聴装置（磁気ループシステム、FM補聴装置（無線式）、赤外線補聴システム）等を設ける。
敷地内の通路	スロープが長く勾配が1/20である。この距離と勾配では車いすでの移動は難しい。変更が難しい場合は段差解消用のエレベーターを設置してほしい。（スロープは、車いすでの移動が可能な長さで勾配になるよう配慮してほしい）	R1 M I C E 施設	勾配1/20自体は法令で求める1/12以下ですが、距離が長いので移動が難しいのではないかとこの主旨です。
敷地内の通路	車いす利用者と健常者が同じように（同じ経路を通って）移動できるのが理想的なので、そのように設計してほしい。	R1 福祉のまちづくり推進会議	<参考：建築設計標準2-1（敷地内の経路）設計のポイント> 高齢者、障害者等他の利用者が同じ通路を利用できるように計画する。やむを得ず高齢者、障害者等用の通路を別に設ける場合は、他の利用者と著しく異なる経路としない。
エレベーター	入口の操作盤に、上下ボタンと現在の階の点字表示をお願いしたい。	R1 M I C E 施設	<参考：建築設計標準2-6（エレベーター）設計標準> 乗リ場ボタンの点字表示は「立位で使用する」ボタンに設けるものとし、また、点字表示は「ボタンの左側に」設ける。
エレベーター	エレベータに音声案内を付けてほしい。	H26 厚別駅自由通路	<参考：建築設計標準2-6（エレベーター）設計標準> かご内、かごが停止する予定の階及びかごの現在位置を表示する装置を設ける。出入口が2方向あるエレベーターのかご内には、扉の開く方向、階数等をわかりやすく案内する音声案内装置を設けることが望ましい。
エレベーター	弱視の方が利用できるよう、「壁と上下ボタン等の色」「扉と壁の色」のコントラストを強めたり、ダウンライトを設置する等の工夫をお願いしたい。（黒っぽい壁に黒のボタンでは、手探りでボタンを探す必要がある）	H26 厚別駅自由通路 H25 白石区複合庁舎	<参考：建築設計標準2-6（エレベーター）設計標準> ボタン部分と周辺部分のコントラストを十分に確保することが望ましい。
エレベーター	EV内外部に設置されるボタンは、床から100cm程度だと操作しにくいので、もっと低い位置に設置して欲しい。（車いす使用の方からのご意見）	H23 白石駅 H25 白石区複合庁舎 R1 M I C E 施設	
エレベーター	聴覚障がい者に対応した仕様してほしい。	その他	<参考：建築設計標準2-6（エレベーター）設計標準> 聴覚障害者の利用に配慮し、かご内には緊急時等に情報提供を行う表示装置等を設けることが望ましい。
エレベーター	エレベーターへ誘導する点字ブロックは、ブロック位置から操作ボタンに手が届くよう設置すべき。	H25 白石区複合庁舎	<参考：建築設計標準2-6（エレベーター）設計標準> 視覚障害者が乗リ場ボタンの位置を認知しやすいよう、乗リ場ボタンの手前点字ブロック等を敷設する。
階段 エスカレーター	階段手すりにも点字表示があると良い。階段手すりにアルミ点字版を使用した場合、手がひっかかることが多い。段差を感じにくいものにしてほしい。	H23 JR白石駅 R1 M I C E 施設	<参考：建築設計標準2-5（階段）階段の設計標準> 手すりの水平部分に現在位置及び上下階の情報を点字表示すること。点字の表示方法等についてはJIS T 0921（日本産業規格）を参照すること。 手すりは連続させ、途中で途切れないようにすることが望ましい。

(5) 「要綱」「要領」による当事者参加及び意見の反映の原則化

「優しさと思いやりのバリアフリーに関する要綱（以下「要綱」という。）」及び「公共的施設のバリアフリーチェックシステム実施要領（以下「要領」という。）」に、バリアフリーチェックシステムについて明記している。要綱には、チェックで出された意見を反映させるよう努力することと、反映できない場合は説明の必要性を記している。要領には、チェックの複数回の実施及び、意見を反映できる余裕をもったスケジュールを立てること、チェック結果を市の障がい保健福祉部へ報告するようにしている。

要綱第2条 ～意見反映～

事業実施部局は、バリアフリーチェックが実施され、意見が出された場合は、これを反映させるよう努めるとともに、反映が困難な場合は、チェック実施者に理由を説明しなければならない。

要領第3条 ～実施時期～

「企画・設計段階」「施工段階」等、事例に応じて複数回実施することを原則とし、工事内容等を十分に考慮のうえ実施時期を設定すること。設計又は施工内容の変更が可能な時期までに実施すること（工事終了後に実施するものを除く）

要領第7条 ～結果報告～

事業実施部局は、チェック実施日から 14 日以内に、障がい保健福祉部に結果報告し、障がい保健福祉部からチェック実施者に送付する。（実施日に回答を保留した事項も含めて報告する）

図 1-2-7 バリアフリーチェックに関する要綱・要領

H バリアフリーチェックの流れ

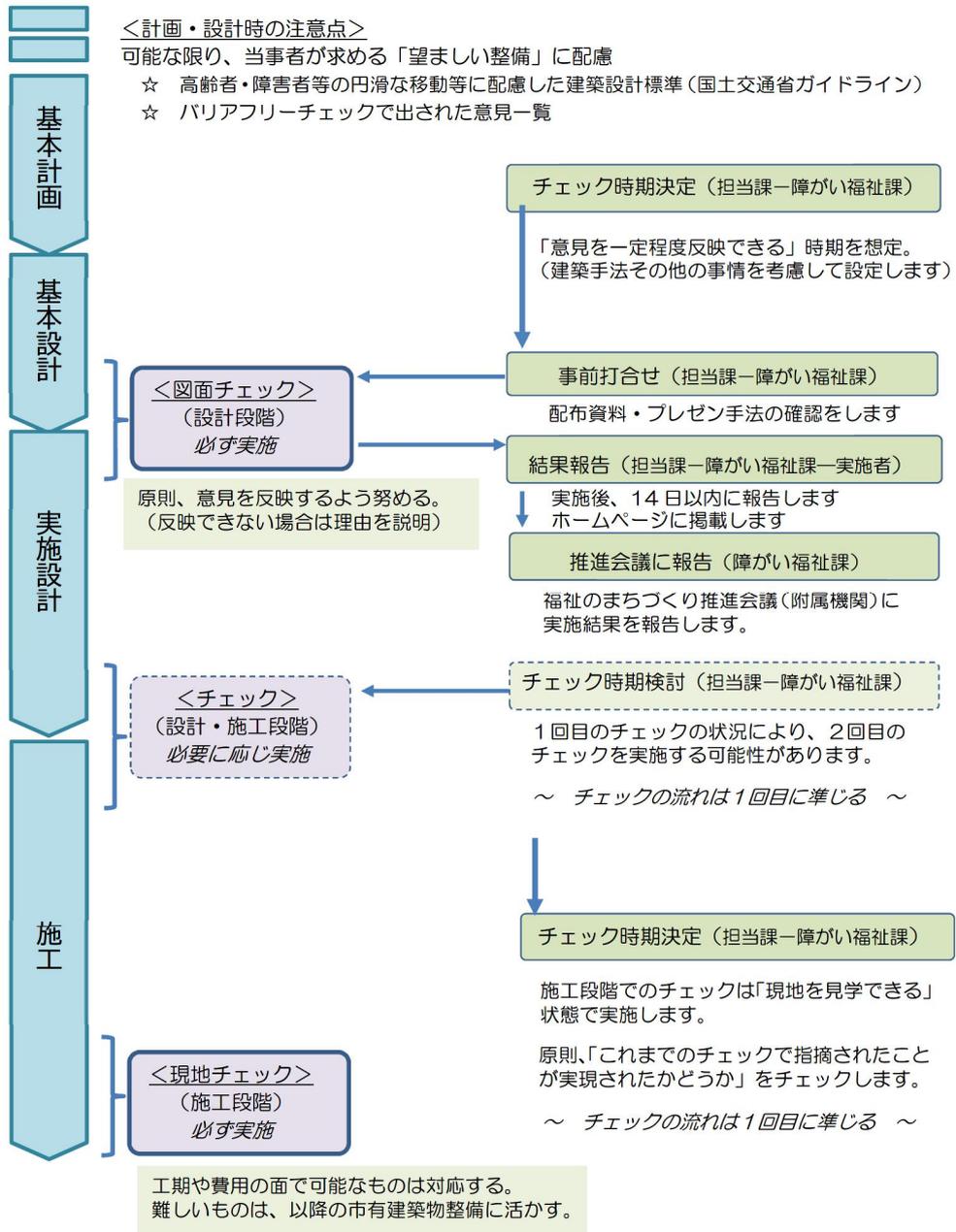


図 1-2-8 バリアフリーチェックの流れ

(6) バリアフリーチェック実施事例（札幌市歩道バリアフリー整備事業（計画段階））

平成26年5月に「新・札幌市バリアフリー基本構想」における生活関連経路についての見直しのため、計画段階においてチェックを実施した。チェック実施者は、公益社団法人札幌市身体障害者福祉協会5名、介助者2名、一般社団法人札幌市老人クラブ連合会2名。具体的な意見及びそれらに対する市の考え方を以下に示す。

表 1-2-6 札幌市歩道バリアフリー整備事業の当事者意見と市の考え方（一部抜粋）

当事者	要望	市の考え方
車椅子使用者	・施設（バリアフリー化する経路で誘導する施設）の入口前では、歩道と車道の境界部分にある段差を解消することが必要である。今のままでは車椅子で乗り上げが出来ない。	・施設の入口前や車道横断部の段差解消について検討する。
	・狭幅員道路においても、交差点など車道を横断する部分の段差解消をしてもらえると助かる。	
視覚障害者	・道路標識柱等は、柱の色がグレーだと目立たないため、ぶつかる危険性がある。目立つ色（黄色や白色など）で、着色又はテープを貼る等の対策がされると、障害物として認識しやすくなる。	・整備を進める上で参考にする。
	・点字ブロックが色あせていると、ブロック等の材料による舗装と色の差が小さく認識しづらい。	・現場の状況等もふまえながら、適切な維持管理に努める。
その他	・ごみステーションがあり、歩道幅員を確保できていない場合がある。	・バリアフリー化すべき経路上で通行の支障となるごみステーション等については、移設等を検討した上で整備を進める。

出典：札幌市ホームページ

事例 1-2-9 当事者の意見を聞くバリアフリーチェックシステムの導入（大阪府豊中市）

(1) 概要

安全で利用しやすい施設を設置するため、事業者が設計・工事段階で障害者の意見を聞くことができるバリアフリーチェックシステムを導入している。バリアフリー整備の実施詳細（例：トイレ内のフックの位置と数など）は、バリアフリー基本構想策定時のタウンウォッチングやワークショップだけでは不明瞭なこともあり、施工段階での使い勝手の確認をしている。

多機能トイレ、エレベーター、券売機、点字案内板、音声案内装置、誘導経路、視覚障害者誘導用ブロック、手すりの点字等について、きめ細かい仕様の決定に役立っている。

(2) バリアフリーチェックの実施体制

事務局（基盤整備課）は事業者からバリアフリーチェック依頼を受けると、協力機関である障害者福祉センターひまわりに連絡し、ひまわりがチェックパーソンである障害者を選出し、日程調整等を実施する。

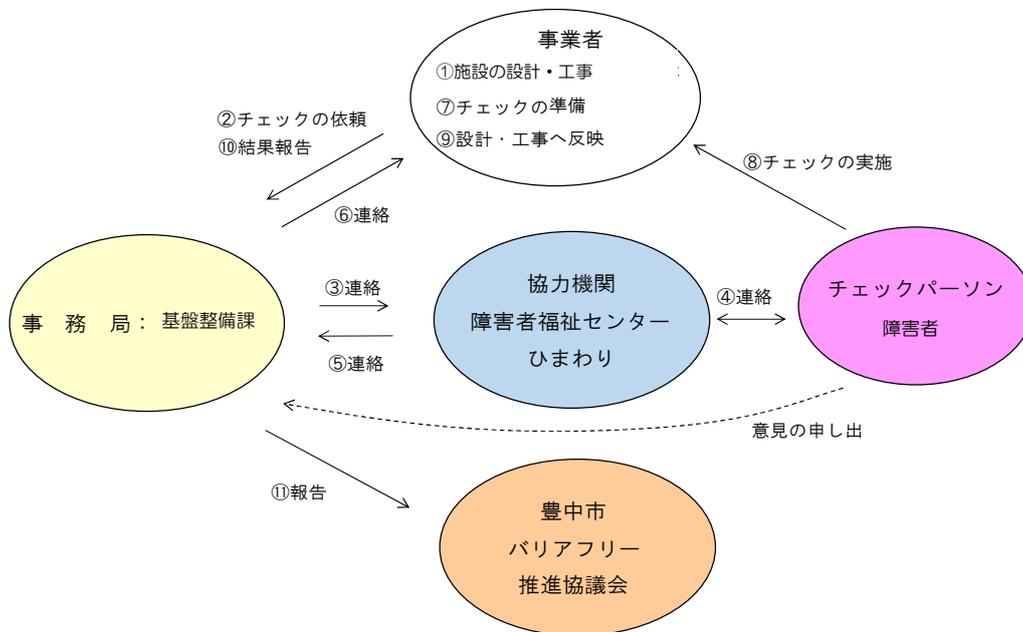


図 1-2-9 豊中市バリアフリーチェックシステムの進め方

(3) バリアフリーチェック実施事例

① 服部踏切：「視覚障害者用誘導標示」※の移設後評価（事業者：大阪府池田土木事務所）

1) 「視覚障害者誘導用標示」の設置

視覚障害者の横断の手がかりとなる突起体を有した「視覚障害者用誘導標示」を、平成 22 年 11 月に全国で初めて大阪府が踏切内に試験設置した。視覚障害者 8 名による試験設置直後の現地評価とその後の意見交換において、踏切横断者と視覚障害者の接触の危険性が指摘されたことを受け、平成 23 年 12 月の本設置時に「視覚障害者用誘導標示」を線路側へ移設した。なお、試験設置前の平成 22 年 8 月にも「視覚障害者用誘導標示」の現物評価を行っている。



試験設置時（平成 22 年 11 月）



本設置時（平成 23 年 12 月以降）

写真 1-2-8 試験設置時と本設置時の「視覚障害者用誘導標示」

2) バリアフリーチェックシステムによる本設置後の評価

本設置後の平成 24 年 1 月に「バリアフリーチェックシステム」を活用して、視覚障害者 7 名による現地での評価を行い、歩行時の安全性を確認した。

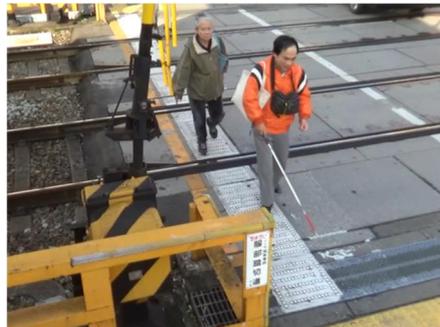


写真 1-2-9 視覚障害者による現地評価（平成 24 年 1 月）

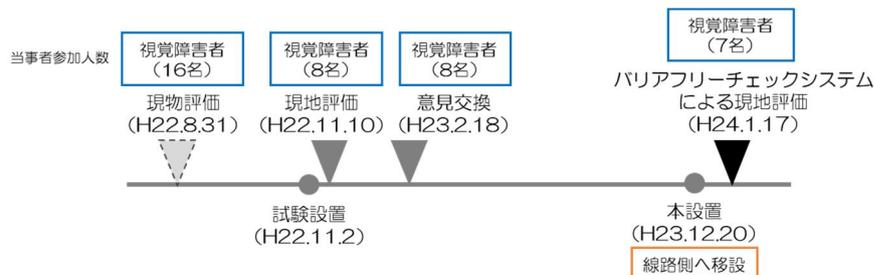


図 1-2-10 「視覚障害者用誘導標示」設置と当事者による確認行為の実施経緯

※ 「視覚障害者用誘導標示」は法定の名称ではない。

② 注意喚起のための白線（リブ式）の試験設置チェック（事業者：大阪府池田土木事務所）

視覚障害者が車道へはみ出さないための注意喚起として、歩道未設置区間における車道外側線の活用可否を検討するために、厚さ等を変更した白線（1.5 mm、2.0 mm、2.5 mm、3.0 mm、リブ式）を駐車場に試験設置し、効果等についてチェックを行った（平成24年6月）。



写真 1-2-10 試験設置チェック実施状況と白線（リブ式）

表 1-2-7 試験設置の当事者意見と対応

	要望・意見	対応
視覚障害者 (10名)	<ul style="list-style-type: none"> ・2.0 mmまでは認識が難しく、3.0 mm以上の厚みになると足で認識できるためより厚みがある方が良い ・リブ式が最もわかりやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ・意見をふまえ今後検討を進める（大阪府道の特定道路に整備）

出典：バリアフリーチェックシステム要綱、バリアフリーチェックシステム実施報告書（豊中市資料）を基に作成

事例 1-2-10 UDまちかどウォッチャーによるまちづくり活動の実施（滋賀県守山市）

(1) 概要

「UDまちかどウォッチャー制度」は、ユニバーサルデザインのまちづくりを様々な分野から検討、提案するとともに、基本理念の普及及び啓発を推進するため、平成15年に設置された。UDまちかどウォッチャーは、市民、障害当事者で構成され、公共施設整備のバリアフリーチェック（計画、設計、施工段階の市民、障害当事者による点検のしくみ）やユニバーサルデザインの普及啓発活動を中心に、UDまちかどウォッチャーと行政職員が協働で取組を進めてきた。UDの理念が普及し、一般施策化したことにより、UDまちかどウォッチャーの活動は現在も行っていないものの、普及啓発活動については、UDまちかどウォッチャーが立ち上げた民間団体が継続して活動を行っている。

(2) UDまちかどウォッチャーの実施体制

UDまちかどウォッチャーは指名、又は公募による市民、障害当事者20名以内で構成。また、庁内の関係各課の担当で構成されるUD推進会議を設け、UDまちかどウォッチャーと一緒に活動していた。

(3) UDまちかどウォッチャー活動事例

公共施設整備のバリアフリーチェック（計画、設計、施工段階）を実施していた。守山市におけるバリアフリー基本構想による重点整備地区は1地区のみであったため、道路、鉄道駅等のハード整備事業は比較的早い段階に完了した。そこで、UDまちかどウォッチャー制度を活用し、公共施設改修にともなうバリアフリーチェックを基本活動としながらも、基本構想の枠組みにとらわれずに、ユニバーサルスポーツ大会、防災訓練のユニバーサル化、出前講座など小さな活動ながらも多様なテーマで活動が展開された。



写真 1-2-11 公共施設のサインチェック



写真 1-2-12 公共施設の改築工事などで、設計段階からのUDチェック

(4) 継続による成果

UDまちかどウォッチャーという市民活動組織とUD推進会議という庁内組織と一緒に活動する体制が継続することで、ソフトを中心に多様な取組が展開された。バリアフリーチェックシステムや出前講座などが継続していることで、庁内、地域に活動が認知され、広報を特に行わなくても毎年出前講座の依頼が数件くるようになった。

また、サイン計画の取組など、市民、障害当事者の発案による活動が提案書の作成や整備マニュアルの制作などになるなど、課題解決要望型から提案型に変化していった。

出典：守山市ホームページ、石塚裕子，高橋 富美，新田 保次，三星 昭宏「ユニバーサルデザインのまちづくりにおける継続的な市民参加の効果と課題に関する研究」，土木学会論文集 D3（土木計画学） Vol. 72, No. 5（土木計画学研究・論文集第 33 巻），I_1155-I_1166, 2016. を基に作成

事例 1-2-11 当事者が参画する浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会（東京都）

(1) 概要

浮間舟渡駅駅前広場及びその付近における事業の実施にあたり、利用者の参画に基づき、意見交換をしながらバリアフリー化を図ることを目的に、東京都は「浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会」を設置した。検討会にて意見交換した内容を整備方針や整備内容に反映している。

また、計画・設計段階に加え、施工段階においても一部工事が完了した時点で検討会により点検・意見交換を行い、その後の工事にフィードバックするようにしている。

(2) 実施体制

平成30年度東京都を事務局に、学識経験者、高齢者、障害者団体等、公共交通事業者、関係行政機関で構成する「浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会」を設置した。検討会は7回（令和3年10月時点）開催しており、整備方針や工事の概要、工事の進捗状況などについて、意見交換を実施した。

(3) 検討会での意見を踏まえた今後の方針

浮間舟渡駅駅前広場のバリアフリー化における個々の対策に関する今後の整備方針や整備内容については、議論した上で合意形成を図り、総意として決定している。

施工段階においても、工事期間中の障害者の安全確保のためのバリアフリー対策等について、現場を見ながら当事者の意見を踏まえた方針として示した上で、今後実施する工事にもフィードバックしている。



図 1-2-11 工事期間中のバリアフリー対策（令和3年7月時点）

表 1-2-8 一部工事完了後の意見及び今後の方針

番号	項目	意見	今後の方針	参照資料
1. カラーアスファルト舗装				
1-1	舗装色	舗装色が白っぽく、緑内障や白内障の方には、舗装面が反射してまぶしい。(一般)	東京都施工のカラーアスファルト舗装は、東京都工事着手時点のJR敷地の舗装色に近い色とし、明るさを抑えた舗装とする。	資料3：p.6 参考資料2：p.5
2. タクシー乗降場（兼一般車乗降場）				
2-1	形状	横乗りタクシーは乗降口に段差があったほうが乗り降りしやすいが、利用方法によりスロープ部も必要。浮間舟渡駅のように他所でも段差ありとスロープと両方を整備してほしい。(一般)	本事業で得られた知見は今後の整備に活用していきたい。今後の検討課題とする。	
2-2	利用方法	段差ありのタクシー乗車待ちの列とスロープ部の入口が近く、乗車待ちの列があるとスロープ部に入りにくい。(一般)	事業者に対し、利用方法について周知する。	
2-3	安全対策	乗車及び降車それぞれのスロープの間に柵が設置されていない箇所があり、隙間が空いている。(会長)	東京都工事で設置予定である。	
2-4	その他	スロープ部について、歩道のカラーアスファルト舗装と斜路部の黒舗装部分のコントラストの差が大きく、発達障害の方には「穴」に見えしまう。(会長)	本事業での対応は困難であるが、今後の検討課題とする。	
3. 視覚障害者誘導用ブロック				
3-1	設置位置	JR敷地側からの誘導ブロックが途切れている。(会長)	説明や周知方法について検討する。	資料3：p.6 参考資料2：p.8
4. 信号機等				
4-1	信号機	音響スピーカー、エスコートゾーン、誘導用ブロックは一直線になるように整備してほしい。(会長)	今後の対応について、関係機関と調整を図る。	資料3：p.7 参考資料2：p.15

一般：一般利用者からの意見
 会長：現場確認時（令和2年12月時点）の会長からの意見

出典：東京都提供資料、浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会資料（東京都）

事例 1-2-12 当事者参加により対応策の具体化を図る成田空港UD推進委員会の取組

(1) 概要

成田空港では、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、障害者、有識者、空港関係者などで構成される UD 推進委員会を設立し、当事者参加による現場視察や十分な議論を踏まえて、UD を推進するための指針である「成田空港 UD 基本計画」を決定（平成 30 年 4 月）した。

本計画に基づき、問題理解から具体的な対応策の決定まで、障害者、有識者、空港職員担当で時間をかけて議論を行い、ハード・ソフト両面から着実に対応策の具体化を図っている。

(2) 体制

障害者、有識者、空港関係者で構成する「成田空港 UD 推進委員会」では、当事者参加により「成田空港 UD 基本計画」を決定（平成 30 年 4 月）している。

平成 30 年 4 月からは、分科会・取組別ミーティングを 22 回行い、様々な取組の具体化を行っている。

令和 2 年以降は、様々な取組の具体化、定期的な評価・改善を行い、ユニバーサルデザインの継続的な推進を図っている。

(3) 改善事例

1) トイレの機能分散

多機能トイレを多様な方が利用することにより、そこしか利用できない車椅子使用者の待ち時間が発生している。そのため、多機能トイレに利用者が集中しないよう、多機能トイレの機能の一部（ベビーチェア、オストメイト等）を一般用トイレ内に分散している。

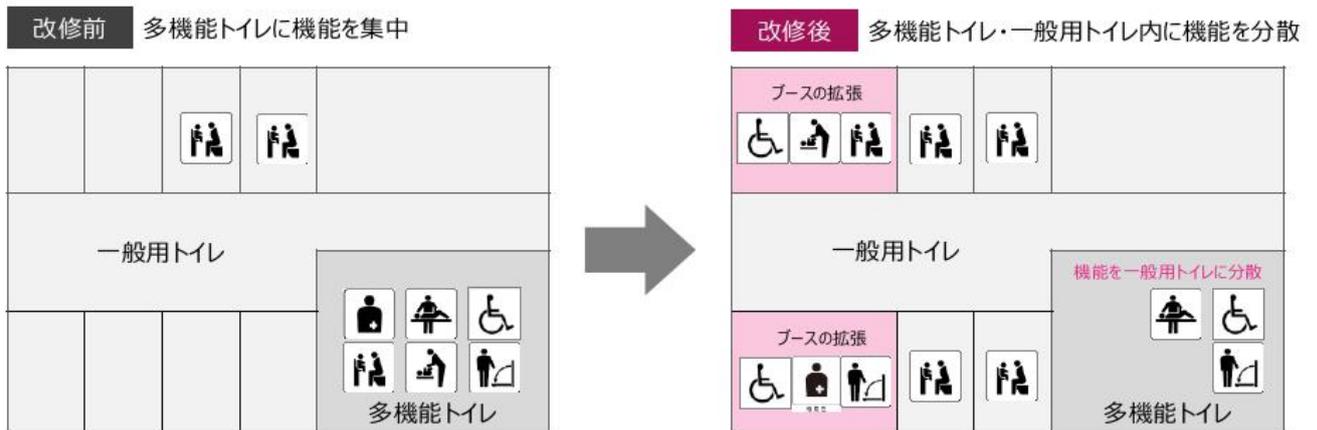


図 1-2-12 多機能トイレの機能を一般用トイレ内に分散

2) 視覚障害者の単独移動環境の整備

カーブサイドからご案内カウンターまで、極力分岐・合流がないように視覚障害者誘導用ブロックを敷設した。館内よりカーブサイドのほうが交錯等の危険性が比較的低いため、カーブサイドを線状ブロックで誘導することとした。

<出発カーブサイドの例>

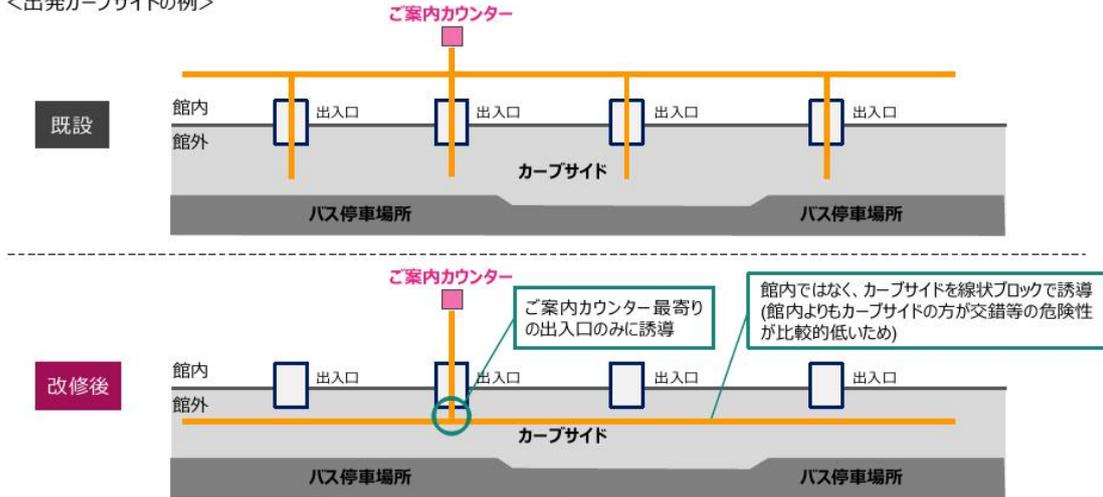


図 1-2-13 視覚障害者誘導用ブロックの改修

3) 聴覚障害者の単独移動環境の整備

聴覚障害者は、緊急時にエレベーター内から外部に連絡がとれないことが不安。現行の「電話マーク」だと音声通話が必要になると考えて押すのをためらう。聴覚障害者でも安心して利用できる SOS ボタンを設置するとともに、籠内と監視側で手話や筆談等での映像を利用した双方向コミュニケーションが可能な TV モニターを試験的に整備した。

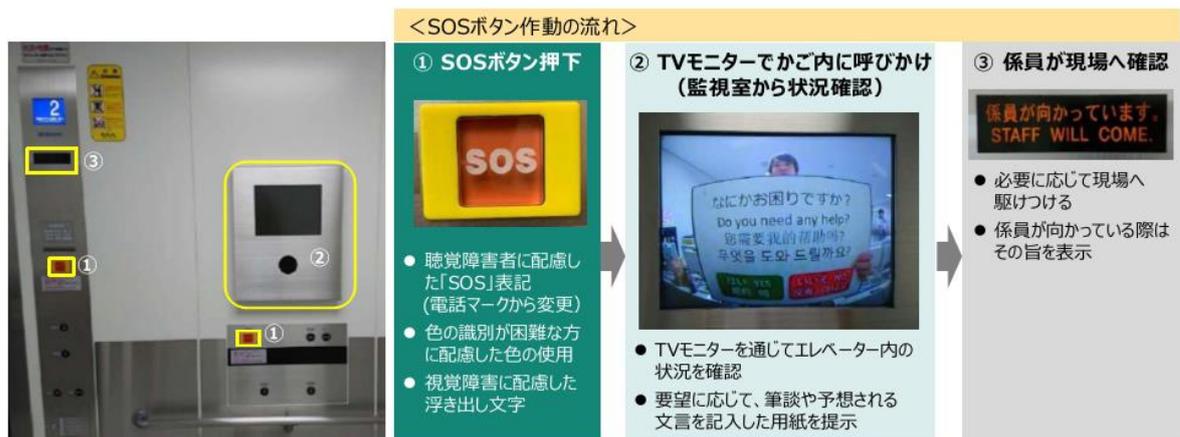


図 1-2-14 エレベーター内の SOS ボタン

(4) 当事者参加による効果

障害者、有識者、担当者で十分な議論を重ねることにより、施設・サービスの使いやすさの向上を図るだけでなく、担当者の人材育成にも寄与している。

出典：成田国際空港におけるユニバーサルデザインの取り組み（中央大学研究開発機構・成田国際空港株式会社）

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である。よって、整備が実施された後においても高齢者、障害者等の視点から不足しているものを明らかにし、関係者が連携してその不足を補うための整備について検討し、実際の整備に反映させるというプロセスを、継続的に行っていくことが重要である。

バリアフリー整備の水準を更に向上させるためには、バリアフリー整備の実施後、その成果に対し、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（計画（Plan）→事業（Do）→評価（Check）→改善（Action）（PDCA））の取組が重要である。

また、地域内における評価結果を同一地域内の改善につなげるとともに、その評価結果を外部に対して情報発信することが望ましい。他の地域の道路管理者がその評価結果を参考にし、自らの事業や計画の立案に反映させることが可能となるからである。このような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。

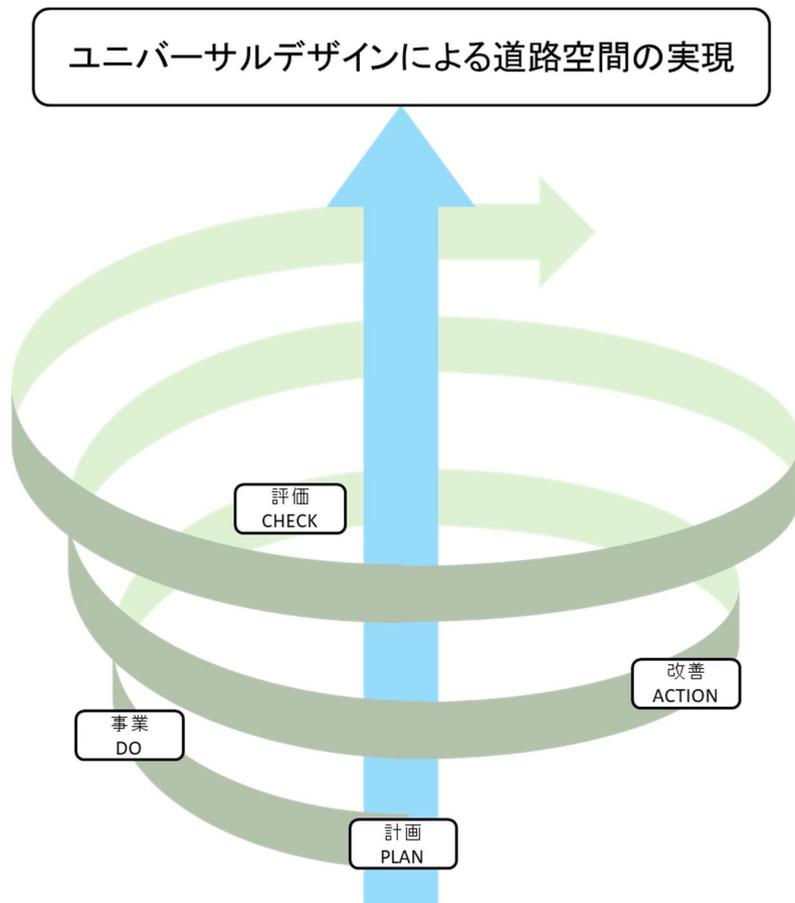


図 1-2-15 PDCA サイクルによるスパイラルアップのイメージ

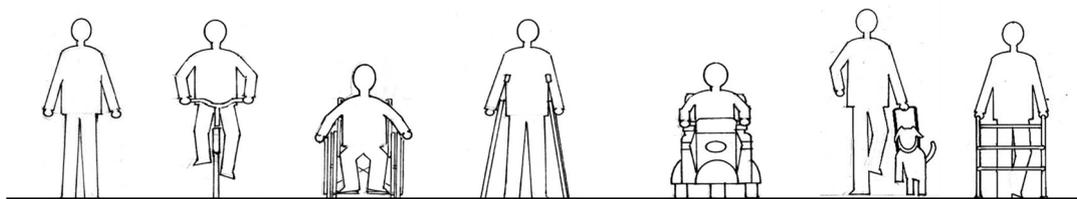
第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供

【道路利用者の寸法】

本ガイドラインにおいて、主な対象者として検討したのは、高齢者、障害者等であるが、これらの対象者のみではなく、同伴者が付き添っている方や妊婦、けが人などを含む全ての人にとって使いやすいユニバーサルデザインの考え方に配慮して整備することが望ましい。

本ガイドラインにおいて想定している、主な道路利用者の基本的な寸法や JIS 規格の寸法を示す。なお、リクライニング機能等を有する車椅子や二人乗りベビーカー等は JIS で定められた車椅子の全長や全幅の規格と比べて大きい場合があることを考慮する必要がある。

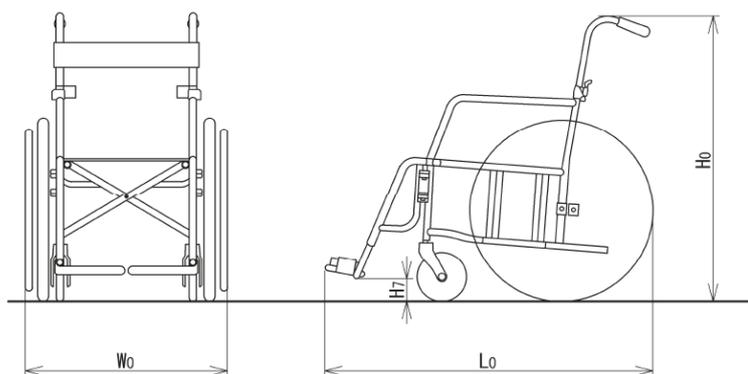
■主な道路利用者の基本的な寸法



	人（成人男子、荷物等なし）	自転車	車椅子	杖使用者（2本）	自操用ハンドル型電動車椅子（シルバーカー）	盲導犬	歩行器
静止状態	幅 45cm	幅 60cm	幅 70cm	幅 90cm	幅 70cm	幅 80cm	幅 70cm
通行時	幅 70～75cm	幅 100cm	幅 100cm	幅 120cm	幅 100cm	幅 150cm	幅 80cm

■車椅子の寸法（JIS）

◇JIS T 9201:2016 手動車椅子(大型)の寸法



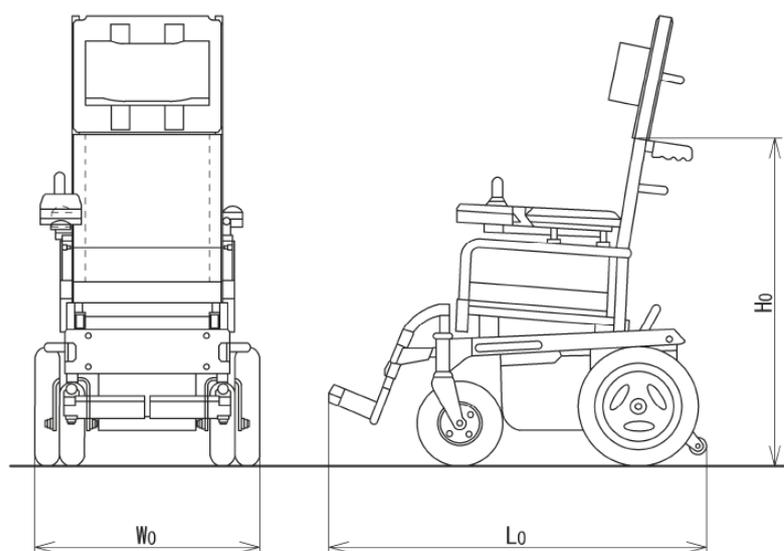
JIS T 9201:2016（手動車椅子）における手動車椅子の寸法（単位：mm）

部位	寸法値 ^{b)}
全長 (L ₀)	1200以下
全幅 (W ₀)	700以下
フットプレート高 (H ₇)	50以上
全高 (H ₀) ^{a)}	1200以下

- a) ヘッドサポートを外した時
b) リクライニング機構及び／又はティルト機構を装備する車椅子は、標準状態の寸法とする。

出典：JIS T 9201:2016（手動車椅子）

◇JIS T 9203:2016 電動車椅子の寸法



JIS T 9203:2016 (電動車椅子)における電動車椅子の寸法 (単位: mm)

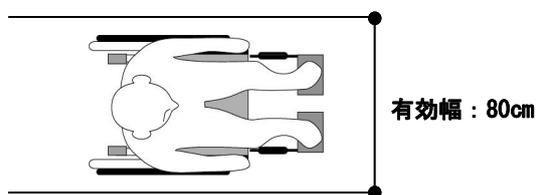
区分	最大寸法 ^{a)}
全長 (L_0)	1200
全幅 (W_0)	700
全高 (H_0) ^{b)}	1200

- a) リクライニング機構、リフト機構及びティルト機構を装備する電動車椅子は、標準状態の寸法とする。
- b) ヘッドサポート取外し時。ただし、バックミラーを持つ場合、その高さは1090mmとする。

出典: JIS T 9203:2016 (電動車椅子)

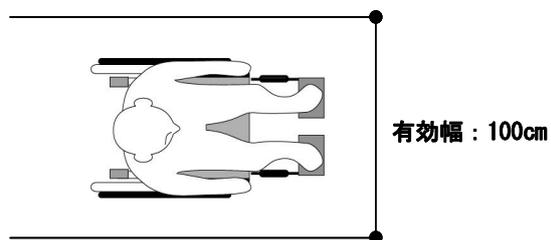
■車椅子使用者の通行のための寸法

◇80cm：出入口などを車椅子使用者が通過できる最低幅



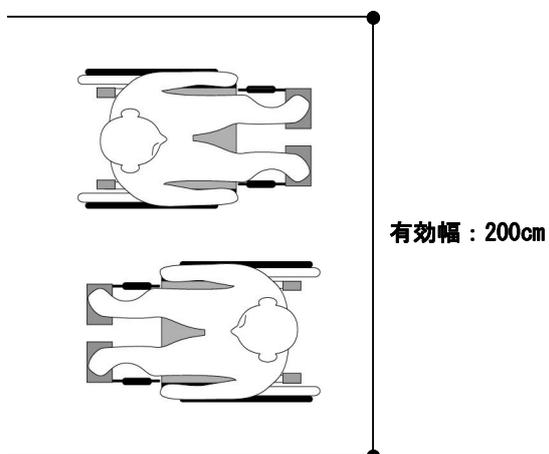
注) 車椅子が通過できる最低幅であり、当該施設を通過する前に車椅子をこいで、通過中は車椅子をこがない事を想定して設定している。

◇100cm：歩道上で車椅子使用者が通行できる寸法

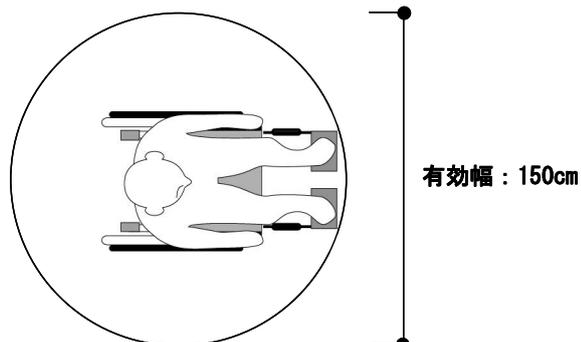


注) 歩道は、勾配や路面の不陸による影響が大きいため、車椅子を操作してぶれが生じる可能性を考慮して、車椅子使用者が通行できる寸法を100cmと設定している。

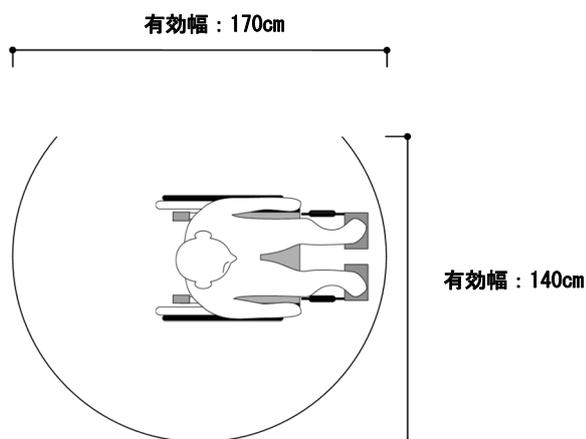
◇200cm：車椅子使用者2人がすれ違える寸法



◇150cm：車椅子が360度回転できる最低寸法



◇140cm×170cm：車椅子が180度回転できる最低寸法



1章 歩道等及び自転車歩行者専用道路等

① 歩道の設置及び有効幅員

<p>考え方</p>	<p>バリアフリー歩行空間ネットワークを構成する特定道路等には、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。道路構造令に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（ただし、自転車歩行者道をもってかえることができることとしている）。</p> <p>特定道路等を構成する道路に設ける歩道等は、車椅子使用者がいつでもすれ違える幅員を確保しなければならない。このため、歩道等上の路上施設又は占用物件の設置に必要な幅員、及び積雪寒冷地における除雪幅を除き、実質、歩行者が通行可能な幅員を確保しなければならない。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（交通量等）、高齢者、障害者等の利用状況等（歩行速度が健常者より速いもしくは遅いことや、立ち止まったり、休憩を頻繁に行ったりするなどの特性がある）を考慮して設定する必要がある。</p>
------------	--

道路移動等円滑化基準

(歩道)

第三条 道路（自転車歩行者道を設ける道路、自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路を除く。）には、歩道を設けるものとする。

(有効幅員)

第四条 歩道の有効幅員は、道路構造令第十一条第三項に規定する幅員の値以上とするものとする。

2 自転車歩行者道の有効幅員は、道路構造令第十条の二第二項に規定する幅員の値以上とするものとする。

3 自転車歩行者専用道路の有効幅員は、道路構造令第三十九条第一項に規定する幅員の値以上とするものとする。

4 歩行者専用道路の有効幅員は、道路構造令第四十条第一項に規定する幅員の値以上とするものとする。

5 歩道若しくは自転車歩行者道（以下「歩道等」という。）又は自転車歩行者専用道路若しくは歩行者専用道路（以下「自転車歩行者専用道路等」という。）の有効幅員は、当該歩道等又は自転車歩行者専用道路等の高齢者、障害者等の交通の状況を考慮して定めるものとする。

(経過措置)

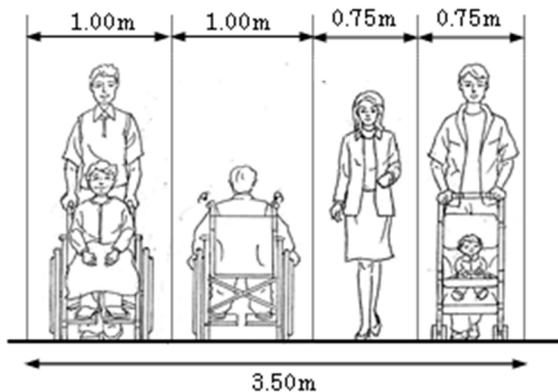
3 第三条の規定により歩道を設けるものとされる道路の区間のうち、一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間について、市街化の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、第四条の規定にかかわらず、当分の間、当該区間における歩道の有効幅員を一・五メートルまで縮小することができる。

4 移動等円滑化された立体横断施設に設けられるエレベーター又はエスカレーターが存する道路の区間について、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、第四条の規定にかかわらず、当分の間、当該区間における歩道等の有効幅員を一メートルまで縮小することができる。

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		
歩道等の設置	◎特定道路等を整備する場合は、原則、歩道を設ける。(自転車歩行者道を設ける道路、自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路を除く。)	
幅員	<p>◎歩道の有効幅員は、歩行者の交通量が多い道路は3.5m以上、その他の道路は2m以上とする。</p> <p>◎自転車歩行者道の有効幅員は、歩行者の交通量が多い道路は4m以上、その他の道路は3m以上とする。</p> <p>◎自転車歩行者専用道路の有効幅員は4m以上とする。</p> <p>◎歩行者専用道路の有効幅員は2m以上とする。</p> <p>◎歩道等又は自転車歩行者専用道路等の有効幅員は、高齢者、障害者等の交通の状況を考慮して定める。</p> <p>○積雪寒冷地の生活関連経路を構成する道路に設ける自転車歩行者道の冬期の有効幅員は、自転車に必要な幅員を除くことができる。</p> <p>○規定値以上の歩道の有効幅員が確保されている道路においても、放置自転車等により安全かつ円滑な通行に支障が生じるが、それ以上に、経過措置を適用する道路においては、放置自転車等があることにより歩行空間が狭められるため、高齢者、障害者等が車道を通行せざるを得ないなどの危険な状況が生じやすい。このような場合は、道路管理者と地方公共団体が連携し、また警察との協力等を図りつつ、路上障害物の排除に努める。</p> <p>◇車椅子同士のすれ違いができるよう、民地の活用を含め、2m以上の有効幅員を部分的に確保することが望ましい。</p> <p>◇有効幅員はできるだけ連続して幅広く確保するとともに、植樹ますや車止め等は通行の支障とならないよう設置することが望ましい。</p> <p>◇自転車歩行者道とする場合は、自転車の車道通行のルールを周知・徹底するとともに、自転車の通行する部分と歩行者の通行する部分を標示や標識、舗装の色彩、材質等により明確に区分することが望ましい。</p>	<p>参考 2-1-1</p> <p>参考 2-1-7</p>
経過措置	<p>◎一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間について、市街化の状況やその他の特別な理由によりやむを得ない場合は、当分の間、歩道の有効幅員を1.5mまで縮小することができる。</p> <p>◎移動等円滑化された立体横断施設設置後の既設歩道の有効幅員は、地形の状況その他特別な理由によりやむを得ない場合は、当分の間の経過措置として1mまで縮小することができる。</p> <p>○経過措置を適用する場合は、縮小幅が最小となるよう留意する。</p>	

参考 2-1-1 幅員の考え方

■幅員 3.5m の歩道の場合



■幅員 2m の歩道の場合

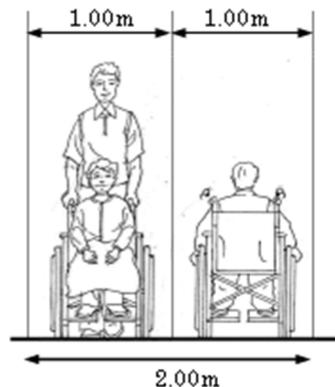
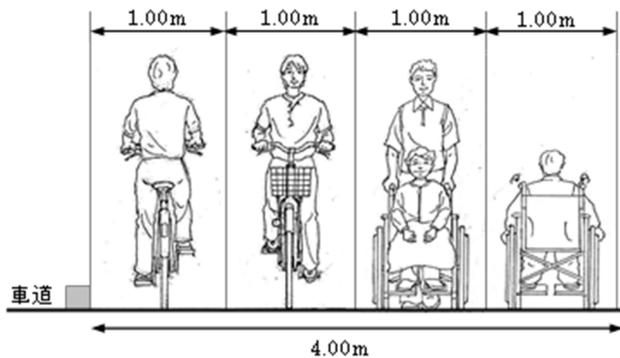


図 2-1-1 歩道の幅員の考え方

■幅員 4m の自転車歩行者道の場合



■幅員 3m の自転車歩行者道の場合

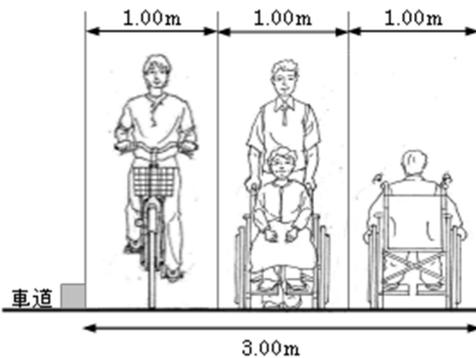


図 2-1-2 自転車歩行者道の幅員の考え方

② 舗装

<p>考え方</p>	<p>高齢者、障害者等の移動等円滑化を図るためには、通行する路面が平坦で、雨天時においても水たまりがないことが必要となる。そのためには、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しなければならない。</p> <p>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、路面を平坦かつ滑りにくい仕上げとしなければならない。</p>
------------	---

<p>道路移動等円滑化基準</p>	
<p>(舗装)</p> <p>第五条 歩道等又は自転車歩行者専用道路等の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とするものとする。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p>2 歩道等又は自転車歩行者専用道路等の舗装は、平坦で、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとするものとする。</p>	

<p>ガイドライン</p>	
<p>◎：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</p>	
<p>舗装</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◎歩道等又は自転車歩行者専用道路等の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とする。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合は、この限りでない。 ◎歩道等又は自転車歩行者専用道路等の舗装は、平坦で、滑りにくく、かつ水はけの良い仕上げとする。 ○積雪寒冷地における道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合とは、凍上のおそれのある場合、散水消雪実施区間、ロードヒーティングの効率が低下するおそれのある区間であり、別途検討する。 ○積雪寒冷地の舗装は、雪のある路面状況において、靴・杖・車椅子の車輪が極力滑りにくく、かつ平坦とする。また、速やかな排水には横断勾配が必要だが、車椅子の通行の障害となることを考慮し、透水性・排水性舗装、あるいは表面水を円滑に排除できる舗装材料とする。 ○インターロッキングブロック等の材料による舗装を行う場合、ブロックとブロックの目地等による段差、がたつきを少なくするよう配慮する。 ◇占用物件やマンホール等による段差や、占用工事後の舗装の不具合により平坦性が侵されないよう配慮することが望ましい。 ◇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ことがあることや、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。 ◇インターロッキングブロック舗装等によるがたつきが、車椅子使用者やベビーカーに乗車する乳児等へ影響が生じる可能性があることに留意することが望ましい。 <p style="text-align: right;">参考 2-1-7</p> <p style="text-align: right;">事例 2-1-1 事例 2-1-2</p>

事例 2-1-1 発達障害者等にとって刺激にならないように配慮した舗装の事例

「浮間舟渡駅前広場バリアフリー化検討会」（事務局：東京都）では、模様が発達障害の方などに視覚的に刺激になることや車椅子やベビーカー使用時の細かい振動が気になる等の検討会での意見を踏まえ、モザイク模様のインターロッキングブロック舗装からカラーアスファルト舗装へ改修を検討している。

【現状】	
①	②
	
【検討会での意見】	
<ul style="list-style-type: none"> ○現在のモザイク模様は発達障害の方などには視覚的に刺激になり好ましくない。 ○舗装にがたつきがあり、波打っているので車椅子やベビーカーでは細かい振動が気になる。 	



【整備方針】	
整備イメージ	
○がたつきが発生しにくく、周辺の舗装色と統一感のあるカラーアスファルト舗装を検討する。	

図 2-1-3 発達障害者等の特性に配慮した舗装の例

出典：浮間舟渡駅前広場バリアフリー化検討会資料（東京都）

事例 2-1-2 錯視を起こす可能性がある事例

視覚障害者や発達障害者等は、床や舗装の模様によっては穴のように見え、安心して歩けない。



図 2-1-4 床の模様が穴のように見えるデザインの例

出典：成田国際空港におけるユニバーサルデザインの取り組み（中央大学研究開発機構・成田国際空港株式会社）

③ 勾配

考え方	<p>縦断勾配は、車椅子使用者、脚力の弱った高齢者、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る。しかしながら、沿道の土地の状況等により縦断勾配を無くすことはできないため、その最大値を規定している。</p> <p>横断勾配は、車椅子使用者の走行、ベビーカーや歩行器での歩行、高齢者等に配慮して可能な限り小さくする必要がある。</p> <p>一般的に、歩道には排水のために 2%を標準として横断勾配を設けるものとしているが、道路移動等円滑化基準では歩道の舗装は雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とすることとし、あわせて横断勾配を 1%以下としている。</p>
------------	--

道路移動等円滑化基準	
(勾配)	
<p>第六条 歩道等又は自転車歩行者専用道路等の縦断勾配は、五パーセント以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、八パーセント以下とすることができる。</p> <p>2 歩道等（車両乗入れ部を除く。）又は自転車歩行者専用道路等の横断勾配は、一パーセント以下とするものとする。ただし、前条第一項ただし書に規定する場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、二パーセント以下とすることができる。</p>	

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		
勾配	<p>◎歩道等又は自転車歩行者専用道路等の縦断勾配は、5%以下とする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、8%以下とすることができる。</p> <p>◎歩道等（車両乗入れ部を除く。）又は自転車歩行者専用道路等の横断勾配は、1%以下とする。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、2%以下とすることができる。</p> <p>◇縦断勾配が大きくなると、高齢者、障害者等にとっては登坂・降坂が困難になるため、急な縦断勾配延長は短くすることが望ましい。</p> <p>◇縦断勾配が基準を満たす範囲内であっても長く続く場合は、車椅子使用者や高齢者などに必要な休憩の頻度を考慮した間隔で休憩スペースや踊り場を設置することが望ましい。</p>	<p>参考 2-7-10</p>

④ 歩道等と車道等の分離

<p>考え方</p>	<p>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。そこで、歩道等は、縁石線により区画しなければならない。特に視覚障害者は、歩車道境界を白杖と足にて触知し区別することから、歩車道境界を連続的に明示するために縁石線により区画する必要がある。</p> <p>歩道等の縁石の高さは、車道との明確な分離を図るとともに、車両の車道外への逸脱防止、降雨時において車道の雨水が沿道民地へ流入することの防止を図ることの必要性から規定している。</p> <p>車両の走行速度が速い幹線道路等で、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するためには縁石の設置以上の措置が必要となると道路管理者が判断する場合や歩行者の円滑な通行を確保するためには車両が歩道等へ乗り上げて駐車することを防止する必要がある場合は、縁石の設置に加えて植樹帯、並木又は柵を設置する。</p>
------------	--

道路移動等円滑化基準	
(歩道等と車道等の分離)	
<p>第七条 歩道等には、車道若しくは車道に接続する路肩がある場合の当該路肩（以下「車道等」という。）又は自転車道に接続して縁石線を設けるものとする。</p> <p>2 歩道等（車両乗入れ部及び横断歩道に接続する部分を除く。）に設ける縁石の車道等に対する高さは十五センチメートル以上とし、当該歩道等の構造及び交通の状況並びに沿道の土地利用の状況等を考慮して定めるものとする。</p> <p>3 歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため必要がある場合においては、歩道等と車道等の間に植樹帯を設け、又は歩道等の車道等側に並木若しくは柵を設けるものとする。</p>	

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	
<p>歩道等と車道等の分離</p>	<p>◎歩道等には、車道もしくは車道に接続する路肩がある場合、路肩又は自転車道に接続して縁石を設置する。</p> <p>◎歩道等（車両乗入れ部及び横断歩道に接続する部分を除く。）に設ける縁石の車道等に対する高さは 15cm 以上とし、当該歩道等の構造及び交通の状況並びに沿道の土地利用の状況等を考慮して定める。</p> <p>◎歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため必要がある場合は、歩道等と車道等の間に植樹帯を設け、又は歩道等の車道等側に並木もしくは柵を設置する。</p> <p>○縁石の高さは、車両乗入れ部を設けない場合又は交通安全対策上必要な場合（特に主要な幹線道路において自動車の速度が高い場合）は 20cm まで、交通安全対策上必要な場合や、橋又はトンネル区間においては 25cm までとする。</p> <p>○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」で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。</p>

参考 2-1-2

参考 2-1-2 歩行者と自転車を分離する整備形態

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月 国土交通省道路局・警察庁交通局）を参照。
また、幅員等の道路構造については道路構造令を確認すること。

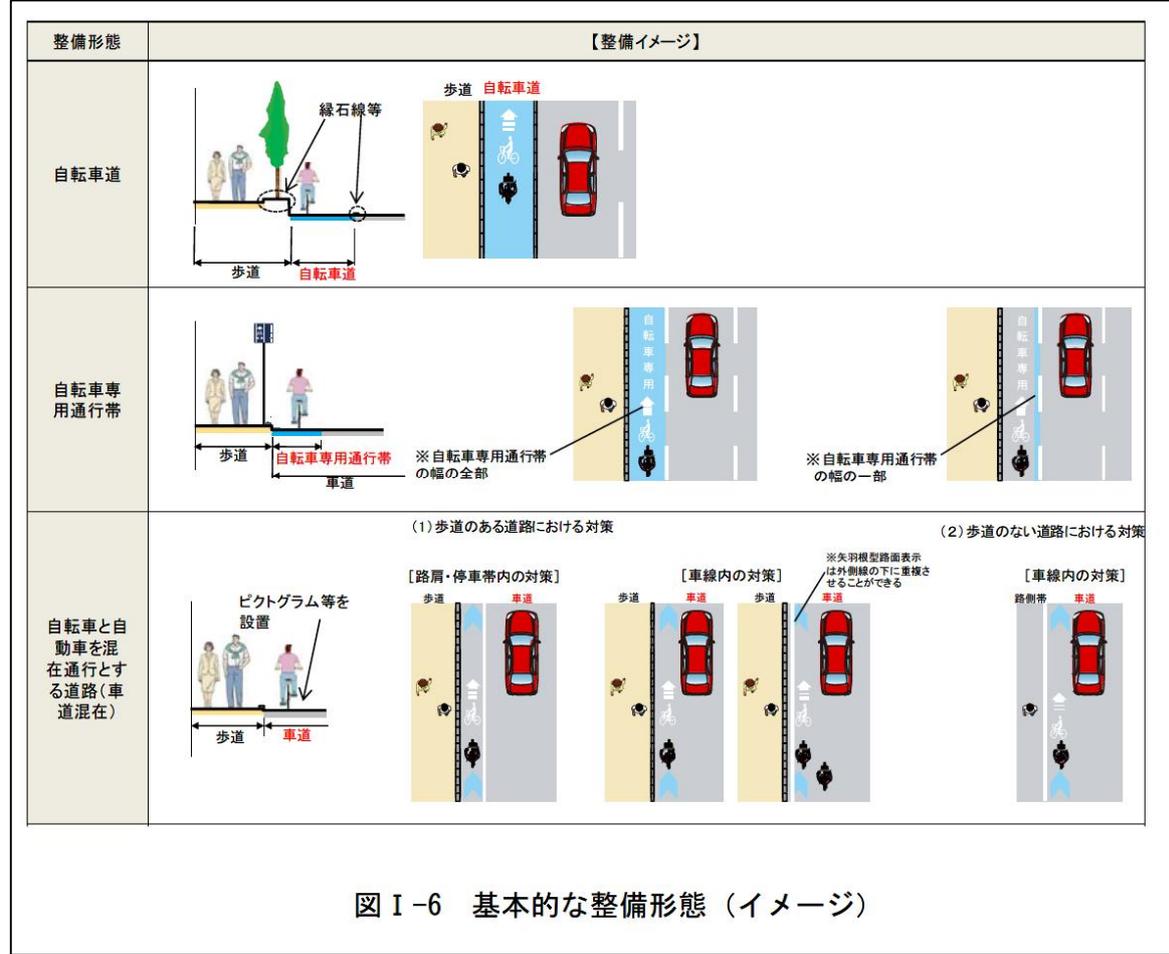


図 I-6 基本的な整備形態（イメージ）



写真 I-1 自転車道の事例



写真 I-2 自転車専用通行帯の事例
(幅の全部をカラー化)



写真 I-3 自転車専用通行帯の事例
(幅の一部をカラー化)



写真 I-4 車道左側部の路肩内に矢羽根型の
路面表示を設置した事例



写真 I-5 車道左側部の車線内に矢羽
根型の路面表示を設置した事例 (歩道
のある道路)



写真 I-6 車道左側部の車線内に矢羽
根型の路面表示を設置した事例 (歩道
のない道路)

2.3 整備形態の選定

(1) 技術検討項目

自転車ネットワーク路線について歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）や道路状況（道路横断面構成）が変化する箇所を踏まえて、適切な区間設定を行い、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「自転車と自動車を車道で混在（以下、車道混在）」のいずれかの自転車通行空間の整備形態を選定するものとする。

1) 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）

自転車は「車両」であるという大原則を踏まえ、図 I-5 に基づいて自転車が車道を通行するための道路空間について検討するものとする。

この場合、「車道を通行する自転車」の安全性の向上の観点から、自動車の速度や交通量を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討するものとする。

具体的には、図 I-5 に示すように、自動車の速度が高い道路（A）では、自転車と自動車を構造的に分離するものとする。また、速度が低く自動車交通量が少ない道路（C）では、自転車と自動車は混在通行とするものとする。その中間にあたる交通状況の道路（B）では、自転車と自動車を視覚的に分離するものとする。

速度については原則として規制速度を用いるものとするが、速度規制が行われていない道路等については、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。（以下、速度に関する記述については同様とする）

① 交通状況を踏まえた分離の目安

分離に関する目安としては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえた上で、以下を参考に検討するものとする。

（自転車と自動車の構造的な分離の目安）

- ・自動車の速度が高い道路とは、自動車の速度が50km/hを超える道路とする。
ただし、一定の自動車及び自転車の交通量があり、多様な速度の自転車が通行する道路を想定したものであるため、交通状況が想定と異なる場合は別途検討することができる。

（自転車と自動車の混在通行の目安）

- ・自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路とは、自動車の速度が40km/h以下かつ自動車交通量が4,000台/日以下の道路とする。

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在(自転車と自動車を 車道で混在)

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

図 I-5 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

② 整備形態の選定

A. 自転車と自動車を構造的に分離する場合

自転車道を整備するものとする。（写真 I-1参照）

B. 自転車と自動車を視覚的に分離する場合

自転車専用通行帯を設置するものとする。（写真 I-2～3参照）

C. 車道混在とする場合

必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面表示（写真 I-4～6 参照）、自転車のピクトグラムを設置するものとする。

細街路等では自動車の速度を抑制するための狭窄、ハンプの設置等を検討するとともに、自動車の一方通行規制や大型車の通行抑制等、自転車の安全確保に留意しつつ総合的な観点から検討するものとする。

なお、自動車の速度を抑制するための狭窄やハンプを検討する場合には、沿道への騒音、振動の影響や二輪車に対する走行安全性の確保について留意するものとする。

整備形態の選定にあたり、道路利用者のニーズや、道路や交通の状況等を勘案し、必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道で、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯で整備することができる。

⑤ 高さ

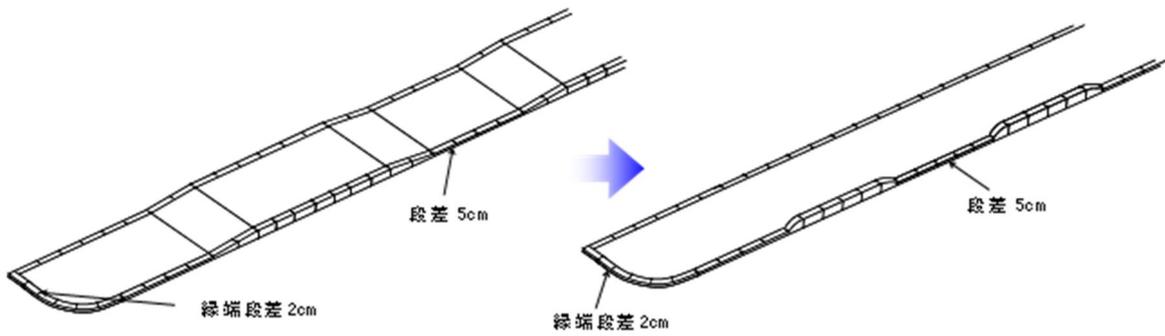
考え方	<p>歩道等の縦断勾配及び横断勾配については、車椅子使用者、高齢者等の通行に配慮して、可能な限り無くさなければならないが、現実には、車両乗入れ部や横断歩道との接続部において歩道の高さを切り下げる必要に迫られた結果、いわゆる「波打ち歩道」が出現している。この「波打ち歩道」を解消するために、歩道等の車道等に対する高さ 5cm を標準としている。</p> <p>高さ 5cm を標準としたのは、車両乗入れ部や横断歩道との接続部における切り下げ時にも歩車道境界部が明らかに確認できる高さとしたものである。</p> <p>上記より、歩道の構造形式は、基本的にはセミフラット型となる。</p>
-----	---

道路移動等円滑化基準	
(高さ)	
<p>第八条 歩道等（縁石を除く。）の車道等に対する高さは、五センチメートルを標準とするものとする。ただし、横断歩道に接続する歩道等の部分にあっては、この限りでない。</p> <p>2 前項の高さは、乗合自動車停留所及び車両乗入れ部の設置の状況等を考慮して定めるものとする。</p>	
(経過措置)	
<p>5 地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ないため、第八条の規定による基準をそのまま適用することが適当でないとき認められるときは、当分の間、この規定による基準によらないことができる。</p>	

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		
高さ	<p>◎歩道等（縁石を除く。）の車道等に対する高さは、5cm を標準（横断歩道に接続する歩道等の部分を除く）とする。</p> <p>◎歩道等（縁石を除く。）の車道等に対する高さは、乗合自動車停留所及び車両乗入れ部の設置状況等を考慮して定める。</p> <p>○既設のマウントアップ型歩道形式をセミフラット型とする場合は、沿道に対する影響を考慮の上、隣接する民地所有者との調整による民地内での高低差の調節、又は車道の嵩上げ等、沿道住民との十分な話し合いにより適切な方法を選択する必要がある。</p> <p>○フラット型とする場合、歩行者が、横断歩道接続部において、歩車道境界を認識できるよう縁石等を盛り上げ、段差 2cm を確保できるように配慮する必要がある。また、降雨等による路面水が車道側から流入しないよう、他の歩道構造形式に比べ排水処理への配慮が必要である。</p> <p>○マウントアップ型とする場合、歩行者等が、車両乗入れ部におけるすりつけを確実に認識できるよう、当該部分の色分けによる明確化や縁石による区分等の対応が必要である。また、色の違いが不明瞭にならないよう、維持管理にも配慮する必要がある。</p>	<p>参考 2-1-3</p> <p>参考 2-1-4</p>
経過措置	<p>◎地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ないため、高さ 5cm を適用することが適当でないとき認められるときは、高さ 5cm によらないことができる。</p>	

(歩道構造形式の定義)	
フラット	歩道等面と車道等面の高さが同一で、縁石により歩道と車道を分離する歩道構造。
セミフラット	歩道等面が車道等面より高く、縁石天端の高さが歩道等面より高い歩道構造。
マウントアップ	歩道等面と縁石天端の高さが同一である歩道構造。

参考 2-1-3 歩道の高さを5cmとし波打ちを解消したイメージ



注) 横断歩道接続部等に設置する縁石の構造により、歩道すりつけ区間が発生する場合もある

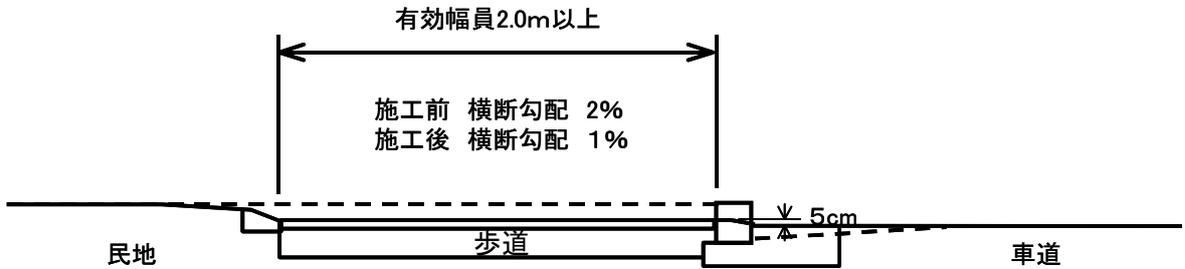
図 2-1-5 歩道の高さを5cmとし波打ちを解消したイメージ

参考 2-1-4 セミフラット型（歩道高さ5cmを標準）による歩道の整備

歩道を新設する場合又は現状がマウントアップ型歩道で整備されている場合で、民地側との高低差を調整しなければならない（車椅子使用者等の利用がある出入口等）箇所が存在しない場合、あるいは民地側との高低差を調整できる場合は、歩道高さ5cmを標準とした歩道整備を行うこととする。

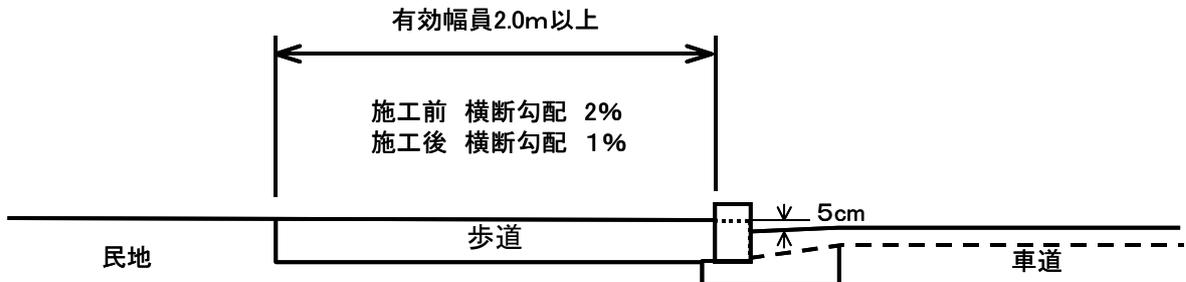
《基本形》

現状がマウントアップ型歩道で整備されている場合は、民地側で高低差を調節（民地内ですりつける、特殊縁石・スロープの採用等）することにより、歩道の切り下げを行い、歩道の高さ5cmのセミフラットの歩道として整備し、車両乗入れ部の切り下げが発生しない構造とする。又は、車道を嵩上げすることにより、同様の構造とする。



点線：施工前 実線：施工後

図 2-1-6 セミフラット型の横断面の構造（歩道を切り下げ）



点線：施工前 実線：施工後

図 2-1-7 セミフラット型の横断面の構造（車道を嵩上げ）

⑥ 横断歩道に接続する歩道等の部分

<p>考え方</p>	<p>視覚障害者の安全かつ円滑な交通を確保するためには、歩車道境界を明確に示さなければならない。</p> <p>このため、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（盲導犬使用者を含む。）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、高さ 2cm を標準とした段差を設ける。</p> <p>縁端構造は段差 2cm を標準とするが、車椅子使用者、高齢者等の安全かつ円滑な通行のためには、段差、高低差がなく、勾配が緩いものが望ましい。一方、視覚障害者の安全かつ円滑な通行のためには、歩車道境界を識別する手がかかりとして、ある程度の段差、高低差、勾配があるほうが望ましいなど、道路利用者の特性によって望ましい構造が異なるものである。</p> <p>そのため、縁端構造の検討にあたっては、段差 2cm を標準とされていることを踏まえつつも、地域の状況や様々な道路利用者の意見も勘案し、合意を形成した上で、安全性と利便性を両立させる方法を検討することが望ましい。なお、段差 2cm 以外の方法が合意された場合には、安全性の観点から視覚障害者等の道路利用者へ周知することが望ましい。</p>
------------	--

道路移動等円滑化基準

(横断歩道に接続する歩道等の部分)	
<p>第九条 横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は二センチメートルを標準とするものとする。</p>	
<p>2 前項の段差に接続する歩道等の部分は、車椅子を使用している者（以下「車椅子使用者」という。）が円滑に転回できる構造とするものとする。</p>	

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

<p>横断歩道に接続する歩道等の部分</p>	<p>◎横断歩道に接続する歩道等の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は 2cm を標準とする。</p> <p>◎段差に接続する歩道等の部分は、車椅子使用者が円滑に転回できる構造とする。</p> <p>○横断歩道に接続する歩道等の部分には、車椅子使用者が円滑に横断歩道を渡るために、信号待ちする車椅子使用者が滞留でき、かつ円滑に転回できる部分を確保する。</p> <p>○横断歩道部等において、歩道等面が低いために強雨時に水の溜る恐れが生ずる箇所では、雨水ますを追加する等排水に十分配慮する。</p> <p>○横断歩道接続部や車両乗入れ部におけるすりつけの設置にあたってはスムーズ横断歩道の採用や特殊縁石等の工夫により、歩行者の通行部分の平坦性に配慮する必要がある。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○積雪寒冷地における横断歩道接続部の縁端前後は、雪や凍結により、車椅子使用者をはじめとする高齢者・障害者等の通行時に滑りや転倒が発生しやすい箇所であることから、視覚障害者の段差認識に配慮した上で、縁端前後は極力平坦な構造とする。</p> <p>○積雪寒冷地の横断歩道部等においては、車道除雪後の堆雪や、シャーベット状の雪、融雪水の溜まり等が生じやすいことを考慮</p>	<p>参考 2-1-5 参考 2-1-6</p> <p>事例 2-1-3 事例 2-1-4 事例 2-1-5 参考 2-1-7</p>
------------------------	---	---

	<p>し、排水施設の構造について十分配慮する。</p> <p>◇街渠部に急な勾配を付けた箇所では、車椅子が雪でスリップして、転倒の危険が生じる恐れがあることから、街渠部は極力平坦な構造となるようにすることが望ましい。</p>	
--	--	--

参考 2-1-5 横断歩道等に接続する歩道等の部分の縁端構造の評価実験

平成 18 年に各地で採用されている縁端構造について行われた評価実験では、縁端構造に関して以下のような傾向がみられた。

(評価実験概要)

- ・視覚障害者 48 名、車椅子使用者 21 名、杖使用者 7 名を対象に縁端構造に関する評価実験を実施した。
- ・標準として整備される 2cm フラットの縁端構造と、全国各地域で採用されているその他の 12 種類の代表的な縁端構造について、「通行しやすさ」、「歩車道境界部のわかりやすさ」について比較評価を行った。

(車椅子使用者)

- ・縁端高さ 0cm・背面高さ 2~3cm、縁端高さ 1cm・背面高さ 1~3cm の評価は縁端高さ 2cm の評価に比べて特に高い

(視覚障害者)

- ・点状ブロックが敷設されているものは縁端高さ 2cm と同程度の評価である一方、点状ブロックが敷設されていないものは縁端高さ 2cm より評価が低い
- ・相対的に、歩道と車道の高低差が大きいものほど評価が高い
- ・段差がないと認識できないという意見が多数有る

(杖使用者)

- ・車椅子使用者と同様、縁端高さ 1cm・背面高さ 1~3cm の評価は縁端高さ 2cm の評価に比べて特に高い
- ・歩車道の高低差の大きい構造（縁端高さ 0cm・背面高さ 5cm）の評価が縁端高さ 2cm の評価より低かった他、縁端高さの一部を 0cm としている構造の評価が低い

また、評価実験を通して、比較的望ましいといえる縁端構造の一例として、縁端高さ 1cm から背面高さ 3cm、表面勾配 10%（点状ブロック付き）の構造を示した。

今後も引き続き、現地において、横断歩道部の歩車道境界の構造の評価を蓄積していくことは必要であるが、これらの評価を総合して、比較的望ましいといえる構造の一例を示すとすれば、車椅子使用者や杖使用者が通行しやすく、視覚障害者が段差を認識可能な縁端高さ 1cm から背面高さ 3cm、表面勾配 10%（点状ブロック付き）が考えられる。各地域においては、当該構造も参考としつつ、引き続き望ましい構造について評価を実施していくことが必要である。

車椅子使用者にとっては、縁端部の段差の縮小だけではなく段差前後の勾配が衝撃に影響することや、視覚障害者にとっては、縁端部の段差だけではなく、歩車道の高低差、車道から歩道にかけての勾配の変化、舗装の材質、視覚障害者誘導用ブロック等の様々な要素を手掛かりとしているなど、歩車道境界における段差や高低差以外についても知見が得られており、当該知見を踏まえ現地での様々な条件の下での評価を実施していくことが重要である。



図 2-1-8 比較的望ましいといえる構造の一例

参考 2-1-6 横断歩道等に接続する歩道等の縁端構造に関するアンケート調査結果

(1) 調査目的

道路移動等円滑化基準では横断歩道に接続する歩車道境界部分について段差 2cm を標準としているものの、視覚障害者にとっては歩車道境界を識別する手がかりとしてある程度の段差や高低差が望ましく、一方で車椅子使用者や高齢者等の通行には段差、高低差がない方が望ましいなど、道路利用者の特性によって望ましい構造が異なる。このような中、各自治体の条例等で縁端の段差を 2cm 以外で規定していたり、実際の運用において 2cm 以外の構造を採用したりしている状況がある。そこで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した。

(2) 調査概要

調査期間：令和 3 年 7 月 13 日～8 月 20 日
 調査対象：特定道路がある 47 都道府県及び 478 市区町村
 調査方法：アンケート調査

(3) 調査結果

47 都道府県、474 市区町村から回答があり、いずれも約 7 割の自治体は道路移動等円滑化基準の段差 2cm を採用しており、残り約 3 割の自治体は段差 2cm 以外の構造を採用している（図 2-1-9）。

段差 2cm 以外を採用している自治体では、「縁端高さ 0cm から背面高さ 2cm」構造の採用が突出して多く、その他の構造は同程度の採用状況である（図 2-1-10、表 2-1-1）。

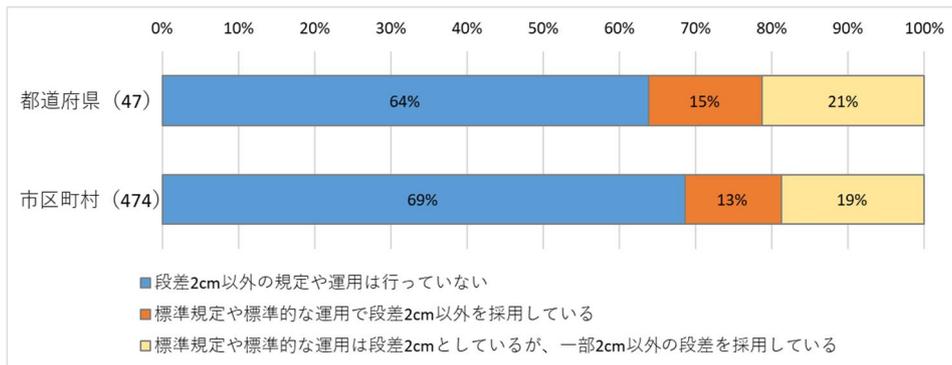


図 2-1-9 横断歩道部に接続する縁端構造の運用状況

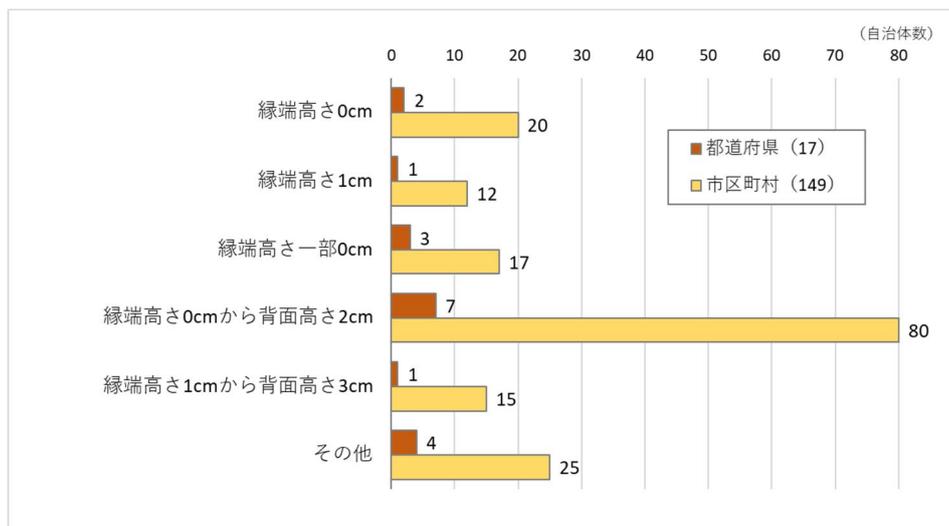
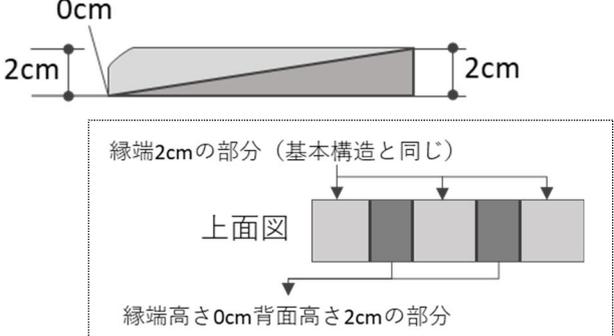


図 2-1-10 段差 2cm 以外の採用状況（複数回答）

注) これまでの採用状況として複数の縁端構造を回答している自治体もあり、近年の状況とは限らない

段差 2cm 以外の縁端構造の種類	縁端断面イメージ図
縁端高さ 0cm	
縁端高さ 1cm	
縁端高さ一部 0cm	
縁端高さ 0cm から背面高さ 2cm	
縁端高さ 1cm から背面高さ 3cm	

※図 2-1-10 の回答や表 2-1-1 のイメージ図は、表面にゴムピース突起付き等の構造も含む。

(4) 縁端の段差 2cm 以外の構造を採用した事例と採用における留意点

横断歩道に接続する歩道等の縁端は 2cm を標準とするものの、実際には利用者からの要望により 2cm 以外の検討が必要になる場合がある。ガイドラインに示しているように、基準の段差 2cm 以外の構造で整備する場合は、多様な道路利用者の意見に留意して整備内容を決定することが必要である。当事者参加により丁寧に検討を重ねて縁端構造の決定をしている自治体の取組について事例 2-1-3, 4, 5 で紹介する。これらの事例から、同じ障害者の中にも多様な意見があることがわかる。

そのため、事例も参考にしつつ、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である。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である。また交差点全体の計画を踏まえた上で縁端構造を検討することが重要である。

事例の中から、他自治体が歩車道境界の縁端構造の検討にあたり参考となる事項を、留意点として表 2-1-2 にまとめる。

当該調査も踏まえ、現地での様々な条件の下での評価や事例を蓄積し、今後、方向性を示していくことが重要である。

表 2-1-2 縁端の段差 2cm 以外の構造の採用における留意点

段差構造	留意点
共通	<ul style="list-style-type: none"> • 2cm 以外の縁端構造にする場合は、視覚障害者誘導用ブロックを敷設すること。 • 利用者の混乱を招かないよう、地域内における縁端構造は統一するよう努めることが重要である。
縁端高さ一部 0cm	<p>【縁端高さ一部 0cm の溝付きブロック】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 溝の寸法は視覚障害者が持つ白杖の振り幅と、車椅子の前後輪の車幅等による確認が必要である。 • 弱視（ロービジョン）者、車椅子使用者から溝部が認識しやすいよう、色を付ける等の工夫が必要である。 • 溝部のスロープを滑りにくくする必要がある。
縁端高さ 0cm から背面高さ 2cm	<p>【特殊ゴムピース突起付きブロック】</p> <ul style="list-style-type: none"> • ゴムピース突起間に隙間がある場合等、ゴムピース突起を白杖が確認できない恐れがあるので注意が必要である。 • 足裏でゴムピース突起を十分に確認できない可能性があることに留意する。 • 横断歩道とは異なる方向にゴムピースが設置されている場合、視覚障害者が誤った方向に進む恐れがある。
縁端高さ 1cm から背面高さ 3cm	<ul style="list-style-type: none"> • メーカー既製品での対応が難しいこと。

事例 2-1-3 「縁端高さ一部 0cm 構造」を採用した取組（埼玉県熊谷市）

(1) 概要

埼玉県熊谷市では、「交通バリアフリー基本構想」策定時に実施したバリアフリー点検において、車椅子使用者から歩車道境界の段差 2 cm が移動の障害になることが指摘されたことを受け、歩車道境界の段差構造の検討を開始した。検討は熊谷市、複数の地元障害者団体、地元コンクリートブロック製造業者による共同作業で行われ、試作品を実際に当事者が体験し、車椅子使用者と視覚障害者が互いに不安な部分を出し合いそれらの課題を解消することで、双方が納得できる形で「歩道・車道境界区分装置及び縁石ガイドブロック体（通称 熊谷 UD ブロック）」の開発へ至った。市条例に特定経路における熊谷 UD ブロックの設置を定めており、特定経路の 113 交差点（75.3%）に設置済みである（令和 3 年 3 月時点）。



写真 2-1-1 縁端高さ一部 0cm 構造の歩車道境界

(2) 規定等

熊谷市条例にて規定されている。

○移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例
 第 9 条 横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は 2 センチメートルを標準とするものとする。
 2 前項の段差の部分には、歩道・車道境界区分装置及び縁石ガイドブロック体を設けるものとする。

(3) 取組背景

「交通バリアフリー基本構想」策定にあたり実施したバリアフリー点検において、高齢者や身体障害者の協力で課題を抽出した結果、車椅子使用者から歩車道境界の段差 2 cm が大きな負担となり移動の障害になることを指摘された。一方で視覚障害者からは段差 2 cm が歩道と車道の境界を認識する重要な情報であることも指摘され、協議会や作業部会で議論を重ねたが結論には至らなかった。この相反する利害に対し、他地区の先進事例（車椅子が通行する部分の段差をなくしたもの）を検討したが熊谷市の特定経路の歩道の幅員状況では設置箇所が限られることから、同市の状況に合った横断歩道に接続する縁端構造の検討を開始することとなった。

(4) 縁端構造

熊谷 UD ブロックは、車椅子使用者に必要な平坦性と視覚障害者に必要な歩車道の判別性を兼ね備えており、車椅子のタイヤが通る部分にスロープ状の溝を 2 箇所設け、段差 0cm と段差 2cm を 1 つにした形状のものである（特許取得済）。スロープ導入部分に丸みをもたせ、安全性とデザイン性を付加したこと、また中央部分と側面部分を青色に着色することで、利用者が遠くからでも溝の位置を認識できるような工夫を行っている。

(5) 縁端構造の検討状況

- 検討体制

熊谷市、車椅子使用者、視覚障害者、地元コンクリートブロック製造業者

- 当事者意見の取り入れ

以下に示す各段階において当事者が参加し意見の反映が行われた。意見の反映状況と取組経緯を表 2-1-3 に示す。

表 2-1-3 取組の経緯

時期	取組内容
平成 13 年度	・「熊谷市交通バリアフリー基本構想」策定開始
	・バリアフリー点検時に車椅子使用者が歩車道境界の段差 2cm に対して指摘
	・車椅子使用者の体験・評価により、溝付きブロックの可能性を確認
平成 14 年 3 月	「熊谷市交通バリアフリー基本構想」の策定
平成 14 年 3 月 ～12 月	・複数の地元障害者団体から車椅子使用者、視覚障害者が参加し、熊谷市、地元コンクリートブロック製造業者と共に、試作品の体験・評価を繰り返す
	・熊谷 UD ブロック完成
整備後	・巻き込み部でも横断歩道への直進性を保つよう改善
平成 17 年度	・熊谷 UD ブロックが「毎日・地方自治大賞」優秀賞受賞

①初期検討

横断歩道接続部の段差解消実験として、車椅子の前輪が乗るように既存の縁石にスロープ状の溝を造り、車椅子使用者の参加によりその効果について検証を行った。その結果、更なる工夫が求められたものの、溝つきブロックの可能性を確認した。

②溝付きブロックの検討

車椅子使用者、視覚障害者双方の意見を取り入れながら模型の作成や現道での実験を重ね、車椅子使用者に必要な平坦性と視覚障害者に必要な歩車道の判別性を兼ね備えた製品を考案した。溝の寸法は、視覚障害者が持つ白杖の振り幅と、車椅子の前後輪の車幅、そして実験に携わった方々の意見や検証結果を基に決定した。

試作品を実際に当事者が体験し、車椅子使用者と視覚障害者が互いに不安な部分を出し合いそれらの課題を解消することで、双方が納得できる形で熊谷 UD ブロックを開発した。

初期検討は 1 回、溝付きブロックの検討は 4 回の計 5 回の検討が行われ、当事者はそのうち複数回の検討に参加して意見や要望を述べ、開発に貢献した。



写真 2-1-2 当事者参加による検討の様子

表 2-1-4 参加した当事者の意見・要望とそれに対する対応

検討段階	当事者	要望・意見	対応
①初期検討	車椅子使用者	・段差解消方法として良い	・溝付きブロックの検討を進めることを決定
②溝付きブロックの検討	視覚障害者	・溝の間の段差 2cm 部分が狭いと縁端部が認識できない	・視覚障害者が持つ白杖の振り幅と車椅子の前後輪の車幅等の検証結果を踏まえ寸法を決定 ・中央部分と側面部分を青色に着色
		・弱視（ロービジョン）者が溝部を認識しやすくして欲しい	
	車椅子使用者	・溝部の認識を容易にするために目立つようにして欲しい ・スロープ部を滑りにくくして欲しい	・スロープ部に滑り止め加工を施す

(6) 整備状況

熊谷 UD ブロックは基本構想で設定した重点整備地区等に設置しており、特定経路の113交差点をはじめ、全市域*で設置が進んでいる（令和3年3月時点）。

※市条例は、特定経路における熊谷 UD ブロックの設置を定めたものだが、新設・改良する交差点には設置することが基本となったため、特定経路だけでなく全市域で設置が進んでいる。

(7) 整備後の評価

毎年実施しているバリアフリー推進協議会の中で、障害者団体から引き続き設置推進の要望がある。

(8) 整備後の改善

ブロックを歩道の巻込み部に設置した結果、車椅子使用者が横断歩道から外れて交差点に進入してしまう事例があった。そのため、横断歩道の方向へ直進するように設置方法を改善した。

出典：熊谷市 HP、熊谷市提供資料、ヒアリング調査等を基に作成

事例 2-1-4 「縁端高さ 0cm から背面高さ 2cm 構造」を採用した取組（東京都板橋区）

(1) 概要

東京都板橋区では、道路のバリアフリー化の一環として交差点の横断歩道部における歩車道境界の段差構造について、板橋区、区内福祉団体、コンクリートブロック製造業者の三者で協議を重ね、車椅子使用者、視覚障害者、ベビーカー使用者等に配慮したユニバーサルデザインの「板橋型 BF ブロック」を製品化した。歩車道分離道路の交差点改修時には、この「板橋型 BF ブロック」の使用を標準仕様とし整備促進を図っており、改修は 1,330 箇所に及ぶ（令和 2 年度時点）。



写真 2-1-3 縁端高さ 0cm から背面高さ 2cm 構造の歩車道境界

(2) 取組背景

すべての区民が基本的人権を尊重され、自由に行動し社会参加できるようなまちづくりを行うために、平成 15 年 3 月に策定された「板橋区バリアフリー総合計画」を受け、区内道路のバリアフリー化の一環として、歩車道境界の段差構造についての検討を始めた。初期検討として、区内歩道に試験施工した縁端高さ一部 0cm 構造（通称 板橋区型 UD ブロック使用）を障害者に体験をしてもらったところ、車椅子使用者からスロープ間に残る段差 2cm により車椅子の種類によっては車椅子が傾く危険性があると指摘された。これを受け、板橋区としては、板橋区型 UD ブロックの採用を見送り、歩車道境界の段差構造として BF ブロックの活用を検討することとした。



写真 2-1-4 初期検討をした板橋区型 UD ブロック

(3) 縁端構造

板橋型 BF ブロックは、従来の段差 2cm をスロープ状にして縁端高さ 0cm としており、段差として認識しやすいよう特殊ゴムピースが埋め込まれたブロックである。縁端構造がスロープ上であることから、車椅子、ベビーカー等のスムーズな通行が可能となる。また、特殊ゴムピースの突起により、すべり止めと杖や足裏による認識効果が大きく、視覚障害者（白杖使用者）が通過する際に白杖が必ず特殊ゴムピースにあたり、歩道と車道の境界を認識しやすいという特徴を持つ。特殊ゴムピースの色は黄色とし、弱視（ロービジョン）者やドライバーにも認識しやすい。

(4) 縁端構造の検討状況

・検討体制

板橋区、区内福祉団体（視覚障害者・車椅子使用者）、コンクリートブロック製造業者
 ※区内福祉団体から、車椅子使用者（内電動車椅子の方 2 名）と、視覚障害者 7 名（全盲 4 名、弱視（ロービジョン）者 3 名）が参加した（下記①初期段階）。その後の検討段階においても、同福祉団体から複数の当事者が参加した。

・当事者意見の取り入れ

以下に示す①～③の段階において当事者が参加し意見の反映が行われた。意見の反映状況と取組経緯を表 2-1-5 に示す。

表 2-1-5 取組の経緯

時期	取組内容
平成 14 年度	・「板橋区バリアフリー総合計画」策定
平成 16 年 1 月	・区内歩道に試験施工した板橋区型 UD ブロックを当事者が体験・評価
6 月	・他地域に整備済みの縁端高さ 0cm ブロックを当事者が体験・評価
8 月	・区内福祉団体からコンクリートブロック製造業者へ改善提案書を送付
9 月	・改良品を区内障害者福祉団体、コンクリートブロック製造業者、板橋区の三者で体験・評価 ・検証に参加した当事者が板橋区内の歩道等の段差解消には板橋型 BF ブロックが適している旨の意見書を板橋区に提出
10 月	・板橋型 BF ブロックの完成

① 初期検討

区内歩道に試験施工した縁端高さ一部 0cm 構造（板橋区型 UD ブロック使用）を体験した車椅子使用者からは、歩車道境界に必ず UD ブロックが設置されているという認識が持てれば気を付けられるが、車椅子の種類によってはスロープ間に残る段差 2cm により車椅子が傾く危険性を指摘されたため、板橋区型 UD ブロックの採用を見送った。

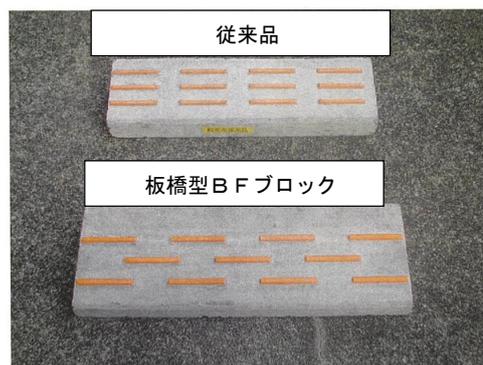


写真 2-1-5 板橋型BFブロック
（上段：改良前、下段：改良後）

② 縁端高さ 0cm ブロックの検討

他地域に整備されている縁端高さ 0cm ブロック（写真上段）の体験では、車椅子使用者からは好評だったものの、視覚障害者からゴム状突起の隙間に白杖が引っかからない可能性への指摘があった。区内福祉団体からコンクリートブロック製造業者に改善提案書を送付され、改善検討を行うこととなった。改めて検討を行い、横三列は一の特殊ゴムピースの中央部一列をずらした「板橋型 BF ブロック（写真 2-1-5 下段）」を製品化した。

③ 縁端高さ 0cm ブロック改良版の検証

②を受けて開発した改良品「板橋型 BF ブロック（写真 2-1-5 下段）」に対し、視覚障害者、車椅子使用者による評価を実施し、白杖が突起に引っ掛かりやすくなり、さらに車椅子やベビーカーの通行時に受ける振動や抵抗も軽減されたことを確認した。検証に参加した区内福祉団体の方々からは、「板橋型 BF ブロック」が板橋区内の歩道等の段差解消に対して適している旨の意見書が区に提出された。

表 2-1-6 参加した当事者の意見・要望とそれに対する対応

検討段階	当事者	要望・意見	対応
① 初期検討	車椅子使用者 （手動車椅子を使用している 肢体不自由者）	・スロープ間に残る 2cm 段差の幅が広すぎて、車椅子の前輪が跨ぎきれないものがあり、車椅子が傾いて危険	・板橋区型 UD ブロック（縁端高さ 0cm から背面高さ 2cm）の採用を見送る。
② 縁端高さ 0cm ブロックの検討	視覚障害者	・足裏だけではゴム状突起を確認出来ない場合もあり、ゴム状突起に隙間（配列されていない部分）があると、白杖で隙間を滑らせた時にそのまま出してしまう恐れがあるため、白杖が突起に必ず引っかかるように改良してもらいたい	・区内福祉団体から製造業者に改善提案書を送付され、改めて検討を行い、板橋型 BF ブロックを製品化

(5) 整備状況

歩車道分離道路の改修時に、板橋型 BF ブロックを標準仕様として整備を促進している。地区内の歩車道間の段差がある 3,315 箇所のうち板橋型 BF ブロックによる改修箇所数は 1,330 箇所であり、改修率は約 40%に及ぶ。今後も引き続き順次改修予定である。令和 2 年度までの 5 年間の整備箇所数を表 2-1-7 に示す。

表 2-1-7 5 年間の整備状況

年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度 (令和元年度)	令和 2 年度
整備箇所数	30	39	72	38	30



写真 2-1-6 整備前交差点（左）・整備後交差点（右）

(6) 整備後の評価

運用から 15 年以上経過しているが、地域当事者の意見を反映して細かな部分に至る改良等を行ったため、事故や改善要望は現在に至るまでなく、順次整備を実施している。

出典：板橋区 HP、板橋区提供資料、ヒアリング調査等を基に作成

事例 2-1-5 「縁端高さ 1cm から背面高さ 3cm 構造」を採用した取組（茨城県土浦市）

(1) 概要

茨城県土浦市では、視覚障害者団体より市内における歩車道境界の構造が統一されていないことについて問題提起があったことを受け、協議を行うこととなった。土浦市バリアフリー基本構想に位置付けられている、当事者団体と行政・事業者による課題把握・情報共有の場である意見交換会において検討を行った。

視覚障害者、車椅子使用者双方の使い勝手を考慮し、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」（一般財団法人国土技術研究センター）を参考にして、横断歩道部に接続する歩車道境界を縁端高さ 1cm から背面高さ 3cm 構造とする案を作成し、試験施工等による評価を経て採用に至った。土浦市条例にて規定している。現在、バリアフリー基本構想で設定した重点整備地区において 13 路線が整備済である。



写真 2-1-7 縁端高さ 1cm から背面高さ 3cm 構造の歩車道境界

表 2-1-8 取組の経緯

時期	取組内容
平成 23 年 5 月	・平成 23 年度第 1 回意見交換会：歩車道境界の統一をするよう当事者団体より要望がある
9～10 月	・当事者団体、事業者より提供があった情報・意見をもとに仕様の素案を作成
平成 24 年 1 月	・事業者と素案の内容について協議
1 月	・第 5 回意見交換会：当事者団体へ事業者と協議した内容を土浦仕様（案）として提示し、意見交換を実施
2 月	・当事者団体、事業者の意見を反映し多少修正した案を検討し、モデル地区の検証を行うことを決定
3 月	・当事者団体と現地検証を行い、仕様通りの内容で進めていくことを確認

(2) 規定

土浦市条例にて規定している（平成 25 年 3 月 27 日公布）

○土浦市移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例（第 18 号）
（横断歩道に接続する歩道等の部分）
第 9 条 横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は 1 センチメートルを標準とするものとする。

当事者団体や交通事業者等の関係機関と意見交換にて様々な構造の認知性や円滑性を評価し最適な構造として縁端部は 1cm の規定とした。また、視覚障害者誘導用ブロックをあわせて敷設する運用を行っている。

(3) 取組背景

平成 23 年度に、視覚障害者団体より市内における歩車道境界の構造が統一されていないことについて問題提起があったことを受け、当事者団体及び事業者と行政が協議を行うこととなった。

(4) 縁端構造

歩車道境界に使用するブロックは縁端高さ 1cm、勾配 10%、背面高さ 3cm とした。ただし、表面に突起が付いていないものを使用する。併用して歩車道境界部の周辺には視覚障害者誘導用ブロックを敷設する。

また、境界部の車道側においても可能な限り平たんにし、原則、歩道の縦断勾配は 5%以下、横断勾配は 1%以下となるようにしている。

(5) 縁端構造の検討状況

- 実施体制

土浦市バリアフリー基本構想に位置付けられている、当事者団体と、行政・事業者による課題把握・情報共有の場である意見交換会において検討を行った。毎回の意見交換会には、土浦市障害者（児）福祉団体連合会等から 10 名程度が参加した。

- 当事者意見の取り入れ

意見交換会は計 5 回実施された。視覚障害者、車椅子使用者双方の使い勝手を考慮し、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」（一般財団法人国土技術研究センター）を参考にして、縁端高さ 1cm から背面高さ 3cm 構造の素案を作成した。

第 5 回意見交換会において素案を元に作成した土浦仕様（案）を提示して当事者団体と協議をしたところ、視覚障害者、車椅子使用者双方から良い評価を得た。その後モデル地区における検証においても評価を得たため、採用へと至った。



写真 2-1-8 当事者参加による検討の様子

表 2-1-9 参加した当事者の意見・要望とそれに対する対応

当事者	要望・意見	対応
視覚障害者	・提示した土浦仕様（案）はよく考えられている。仕様について県や事業者とも共有して欲しい	・関係各課、県を交えて内容について話し合いを行っている。土浦市内における路線については、土浦仕様（案）で施工をしてもらう形になる
	・縁端整備に併せてエスコートゾーン敷設についての記載はないのか	・本検討は市内の縁端高さの仕様の統一を図るものである。エスコートゾーンは公安委員会の管轄である
車椅子使用者 （手動車椅子を使用している肢体不自由者）	・この案で良いと思う	-

(6) 整備状況

バリアフリー特定事業計画による道路特定事業として道路管理者による進捗管理を行っている道路 31 路線のうち、13 路線が整備済である。横断歩道改修時や新設道路の場合に、順次適用していく予定である。

(7) 整備後の評価

様々な障害当事者と道路管理者が一緒になって、バリアの状況やバリアフリーについて互いに意見を出し合って了解した上で仕様を作成している点について、車椅子使用者等から高く評価できるという意見がある。ただし、今後何年間か試してみて他地域の利用者等の評価も得ることにより更に改善していく必要性についても同時に要望がある。

(8) 課題

メーカーの既存製品での対応が難しいことが課題である。

出典：土浦市提供資料、アンケート調査、ヒアリング調査等を基に作成

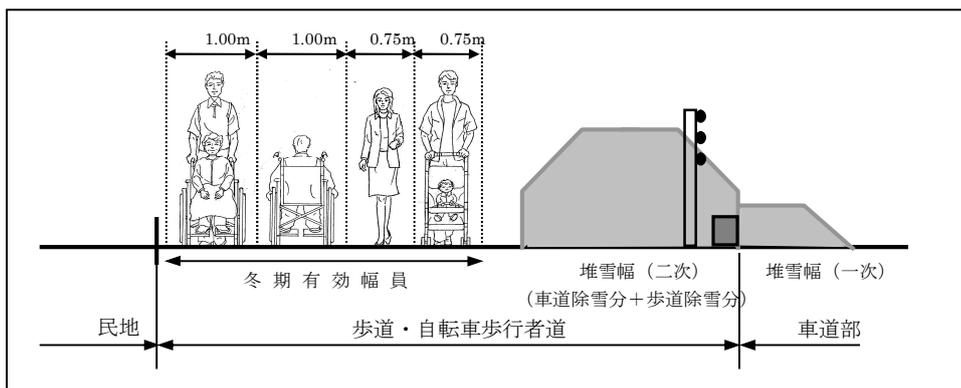
参考 2-1-7 積雪寒冷地の道路構造について

(1)有効幅員の考え方

積雪寒冷地の生活関連経路を構成する道路に設ける自転車歩行者道の冬期の有効幅員は、自転車に必要な幅員を除くことができる。

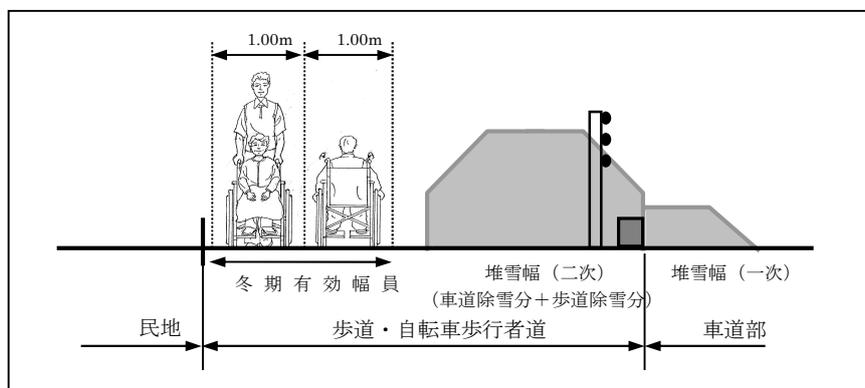
積雪寒冷地における冬期の自転車歩行者道においても、除雪等を適切に行い、自転車に必要な幅員も確保することが望ましいが、冬季の自転車利用状況が極めて少ない場合は、自転車のための幅員を除いた幅員とすることができる。

(歩行者交通量の多い道路)



※歩行者交通量の多い道路の有効幅員は、無雪期には自転車歩行者道 4m 以上、歩道 3.5m 以上とすることとしているが、冬期にはいずれも 3.5m 以上とすることができる。

(その他の道路)



※その他の道路の有効幅員は、無雪期には自転車歩行者道 3m 以上、歩道 2m 以上とすることとしているが、冬期にはいずれも 2m 以上とすることができる。

図 2-1-11 積雪寒冷地の歩道及び自転車歩行者道の幅員の考え方

二次堆雪幅は歩道内だけではなく、車道部・法面等と併せて確保する場合もある。

(2) 舗装の構造

歩道等の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とすることが基本であるが、道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合はこの限りではない。積雪寒冷地におけるやむを得ない場合とは、凍上のおそれのある場合、散水消雪実施区間、ロードヒーティングの効率が低下するおそれのある区間である。この場合は別途検討が必要である。

1) 積雪寒冷地の特性を踏まえ舗装構造について別途検討が必要な場合

①凍上のおそれのある場合

路床に水が浸透することにより、凍上を誘発するおそれのある場合は、舗装構造について十分検討する。

《事例》

地中に遮水層と導水装置を備えた排水性舗装について、以下に参考として示す。このタイプは透水性舗装に類似した構造であるが、路床に水がしみ込まず凍上抑制効果が期待できる。

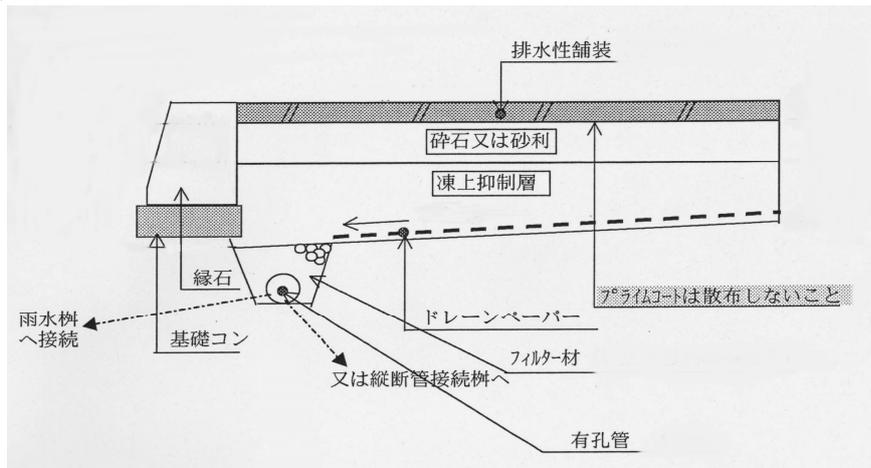
なお、路床材料が凍上しない場合で、凍結深さが比較的浅い地域に採用することが考えられる。

○参考○凍上対策を行った排水性舗装の例（北海道における施工例）

■適用箇所の目安

- ・バリアフリー法の重点整備地区又は基本構想策定が想定される地区内の歩道
- ・上記以外で、公共交通機関と病院、福祉施設等の施設を連絡する歩道

■標準定規図



出典：道道および市町村道における歩道部の排水性舗装構造（案）について（運用）
（北海道 平成13年6月）

図 2-1-12 凍上対策を行った排水性舗装の例

②散水消雪実施区間

散水消雪実施区間において、横断勾配の緩い通常舗装では不規則な水みちが生じやすく、また、透水性舗装では水は浸透してしまい雪の融け残りや新たな積雪が発生する等、消雪効果が低下することから、散水消雪施設設置区間の舗装構造は別途検討する。

《事例》

○積雪地（寒冷地以外）での排水性舗装採用事例（散水消雪区間におけるにじみ出しタイプ）

透水性舗装の下に不透水性アスファルト層のある排水性舗装を散水消雪区間で施工した。これは「にじみ出し消雪」と呼ばれる方式であり、この事例の場合、透水性舗装の利点と十分な消雪効果、歩行者の水濡れ防止等の利点が発揮されている。

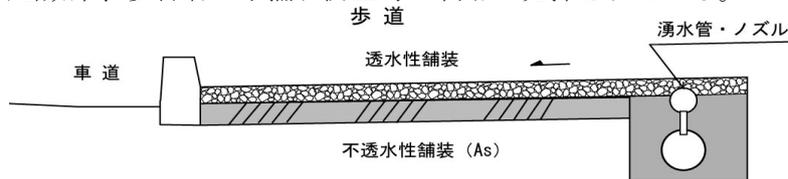


図 2-1-13 散水消雪区間での排水性舗装施工事例（新潟県長岡市）

③ロードヒーティング設置区間

ロードヒーティング設置区間に透水性・排水性舗装等を用いた場合、熱伝導率の低下、及びこれに伴う融雪効率の低下が懸念される。このためこれを補うよう、舗装厚を薄くする、発熱容量を上げる等の対策が必要となるが、前者は耐久性、後者は経済性が問題となる。

2) その他の留意点

積雪寒冷地の舗装は、雪のある路面状況において、靴・杖・車椅子の車輪が極力滑りにくく、かつ平坦とする。

また、速やかな排水には横断勾配が必要だが、車椅子の通行の障害となることを考慮し、透水性・排水性舗装、あるいは表面水を円滑に排除できる舗装材料とする。



通常の舗装
(この状態で凍結すると危険)



透水性舗装

写真 2-1-9 積雪寒冷地における舗装種類の工夫の例

① ブロック舗装を採用する場合の留意点

路面の雪がシャーベット状態時でも安全なように滑りにくい舗装とする。

○滑りにくいブロックの例

以下のように、車椅子に振動が生じない程度の表面の粗さと排水性を有するほか、路面全体の排水経路が確保されていることが望ましい。



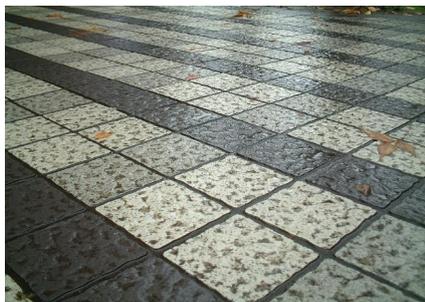
冬期でも滑りにくい細かい縦目地ブロックの事例



誘導用ブロック部にも目地を通して排水に配慮した事例

写真 2-1-10 冬期でも滑りにくいブロックの例

○滑りやすいブロックの例



- ・吸水性が悪くかつ滑りやすい素材
- ・表面が平滑すぎる
- ・ブロック目地が浅すぎて路面全体が濡れていることが多い



- ・表面の凹凸がほとんどなく水膜が生じやすい
- ・目地が広すぎて車椅子使用者に振動が生じやすい

写真 2-1-11 冬期に滑りやすいブロックの例

②透水性舗装・排水性舗装の留意点

透水性舗装、排水性舗装を採用する場合、以下の利点・留意点を総合的に考慮して設計、施工、維持管理にあたる必要がある。

表 2-1-10 透水性・排水性舗装の留意点等

利点	<ul style="list-style-type: none"> 水たまりができにくく、歩きやすい、凍結しにくい 降雪初期の排水が容易で凍結しにくい 		
欠点	<ul style="list-style-type: none"> 数年経つと空隙詰まりし、凍結しやすくなる 車道除雪により巻き上げられたスリップ防止用の砂や、散水消雪水に含まれる砂により空隙詰まりが発生しやすい 凍結融解を繰り返すことによる舗装体の破壊（排水性舗装の場合のみ） 凍上（路盤、排水管）（透水性舗装の場合のみ） 散水消雪の効果が低減される（主に透水性舗装の場合） 路盤に再生クラッシュランを用いた場合、透水性が低下することがあり路盤材選択に注意を要する（透水性舗装の場合のみ） 再凍結した氷は剥がれにくい 	対策事例	<ul style="list-style-type: none"> 空隙詰まり防止のため骨材寸法の小さい保水性ブロックの採用 空隙詰まり防止のため空隙率の高いコンクリート透水性舗装の採用 砂に代え、凍結防止剤の散布 耐久性の高いアスファルトの採用 凍上対策を行う（路盤厚を厚くする）（透水性舗装の場合のみ） 下部に不透水層のある排水性舗装とする

※特記のない場合は透水性舗装・排水性舗装に共通した項目である。

(3) 横断歩道に接続する歩道等の部分

積雪寒冷地における横断歩道接続部の縁端前後は、雪や凍結により、車椅子使用者をはじめとする高齢者・障害者等の通行時に滑りや転倒が発生しやすい箇所であることから、視覚障害者の段差認識に配慮した上で、縁端前後は極力平たんな構造とする。

下図のように排水のために街渠部に急な勾配を付けた箇所では、車椅子が雪でスリップして昇れなくなり、転倒の危険が生じる恐れがあることから、街渠部は極力平たんな構造となるようにすることが望ましい。

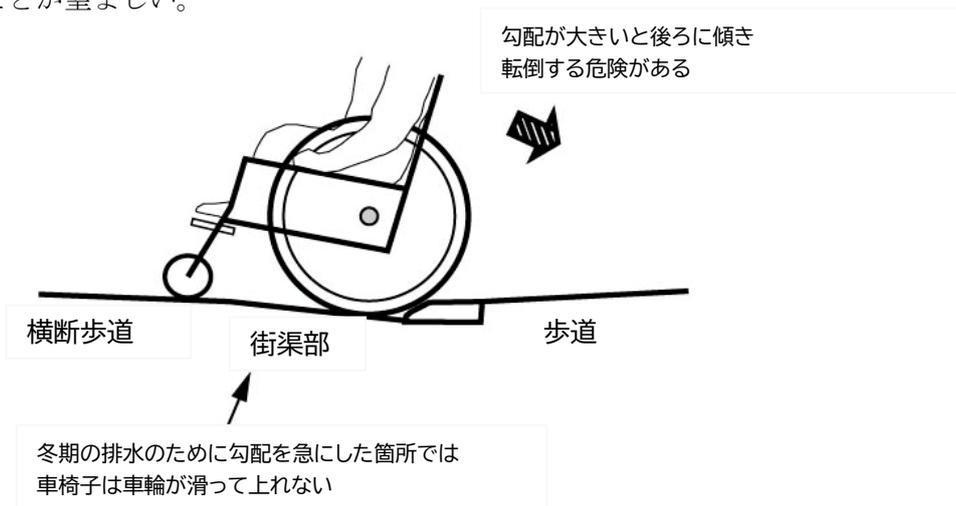


図 2-1-14 縁端部付近に生じやすい問題点

《縁端付近の街渠の勾配を低減した例》

街渠を排水溝に置き換えることにより、縁端部に生じやすい勾配の低減を図ったものである。



写真 2-1-12 街渠部の勾配を低減した例
(新潟県柏崎市)



写真 2-1-13 街渠部の勾配を低減した例
(新潟県南魚沼市)

※本排水施設は、表面の目地により、コンクリート蓋部の小さな隙間からも排水が可能となっている。

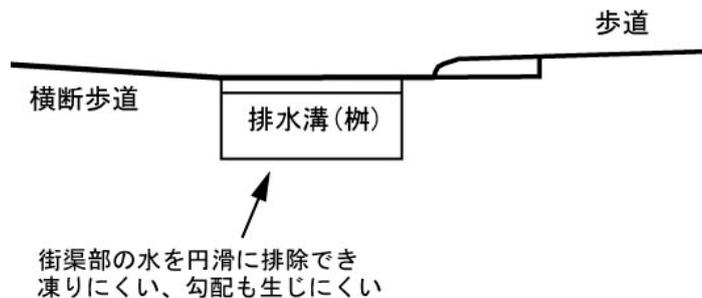


図 2-1-15 街渠部の勾配を低減した例

⑦ 車両乗入れ部

考え方	<p>歩道等においては、常に車椅子使用者がすれ違うことが可能な有効幅員を連続して確保しなければならないが、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。</p> <p>したがって、当該勾配部分を除いた部分の幅員を、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。</p>
-----	---

道路移動等円滑化基準	
(車両乗入れ部)	
<p>第十条 第四条の規定にかかわらず、車両乗入れ部のうち第六条第二項の規定による基準を満たす部分の有効幅員は、二メートル以上とするものとする。</p> <p>(経過措置)</p> <p>6 地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、第十条の規定の運用については、当分の間、同条中「二メートル」とあるのは、「一メートル」とする。</p>	

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		
車両乗入れ部	<p>◎車両乗入れ部のうち横断勾配の規定による基準を満たす部分の有効幅員は、2m 以上とする。</p> <p>○歩道面には、車椅子使用者等の安全な通行を考慮して、原則として有効幅員 1m 以上の平坦部分を連続して設ける。</p> <p>○当該平坦部分には、道路標識その他の路上施設又は電柱その他の道路の占用物件は、やむを得ず設置される場合を除き原則として設けない。</p>	参考 2-1-8
経過措置	◎地形の状況、その他特別の理由によりやむを得ない場合は、 1m 以上とする。	

参考 2-1-8 セミフラット型の車両乗入れ部の構造

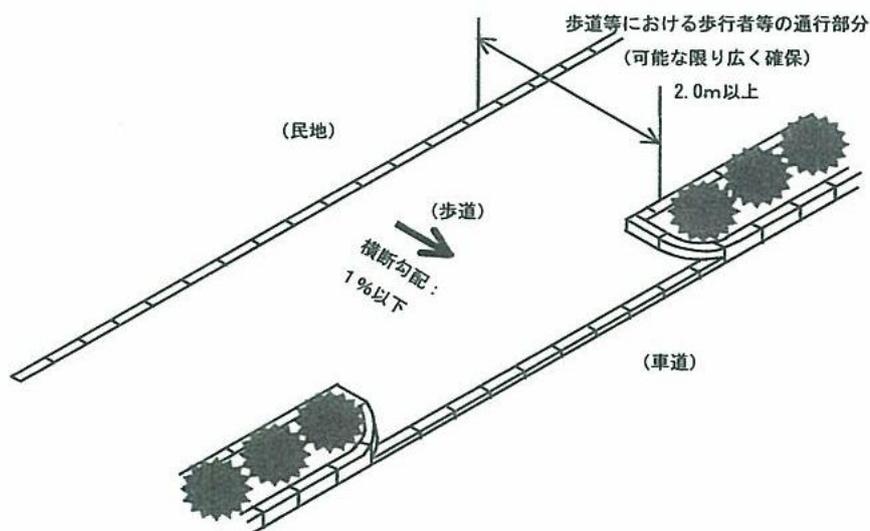


図 2-1-16 セミフラット型の車両乗入れ部の構造

【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

「歩行者利便増進道路の指定について」（令和2年11月25日、国土交通省道路局 路政課長 環境安全・防災課長通達）において、歩行者利便増進道路の道路構造について、以下のように通達がなされている。

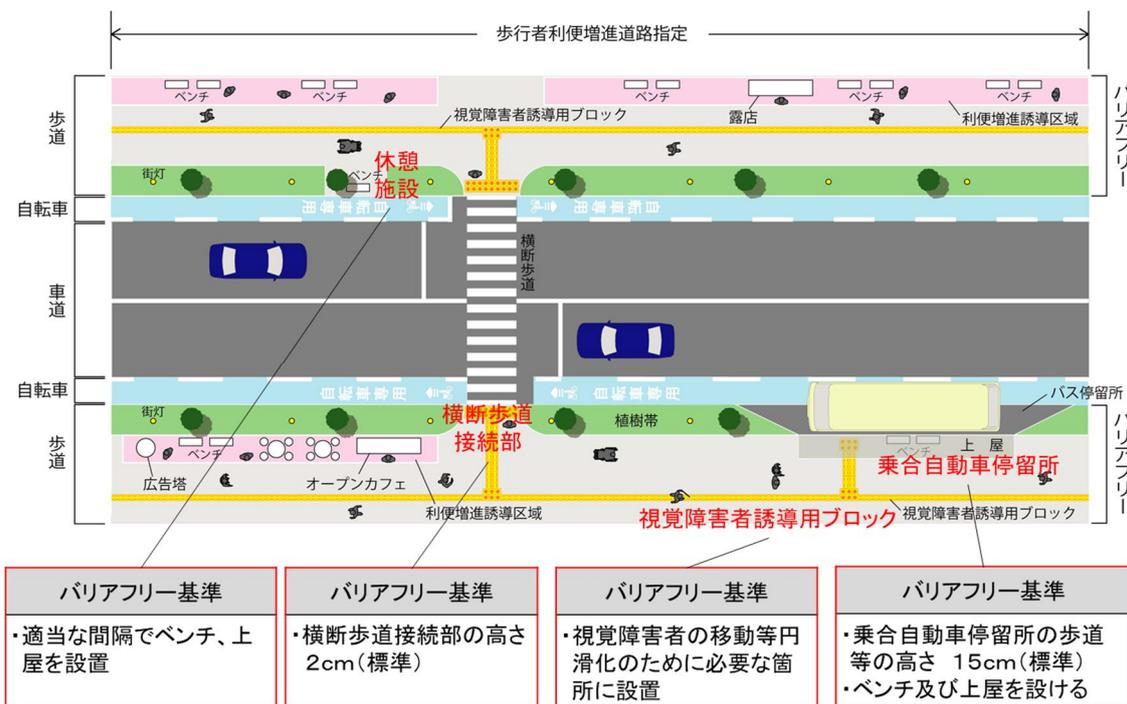
歩行者利便増進道路の改築や当該道路において道路附属物の新設等を実施する際には、高齢者や障害者等にとっても安全で使いやすい道路構造にするため、以下の点に留意すること。

- ① 利用者特性により多様な意見があることに留意し、幅広い意見聴取等に努めること。
- ② 歩行者境界について標準型（2cmの段差）と異なる段差を採用する場合は、視覚障害者等への意見聴取を踏まえ判断すること。
- ③ 規格を満たした視覚障害者誘導用ブロック等を敷設し、その連続性等に配慮すること。
- ④ ベンチや待合所等は、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こと。

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」とであるという大原則を踏まえ、歩行者と自転車を極力分離するよう、自転車が車道を通行するための道路空間について検討すること。

【歩行者利便増進道路の道路構造】

■ 平面図

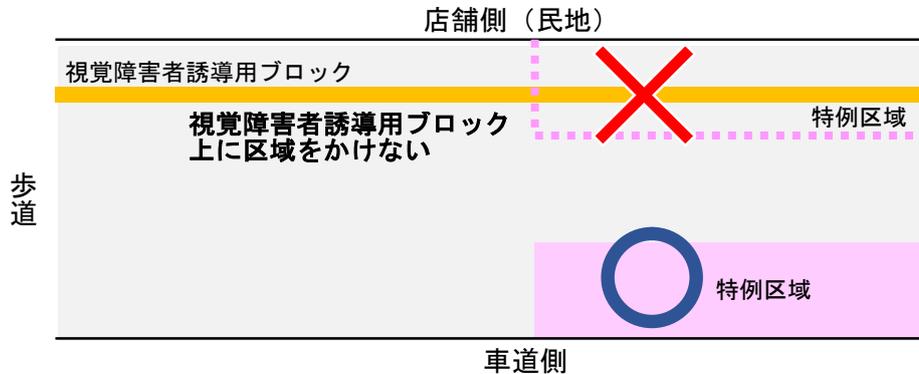
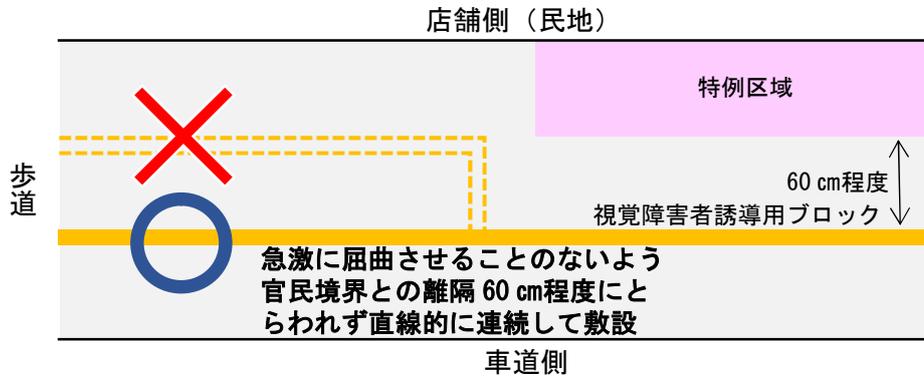


■構造基準

	①規定項目		②規定内容	③参考とした基準
				<移動等円滑化のために必要な道路構造に関する基準を定める省令>
歩行者の安全かつ円滑な通行の基準	歩道	歩道の有効幅員	交通量が多い道路：3.5m以上 その他の道路：2.0m以上	同等
		歩道の舗装	透水性舗装の活用 平坦で滑りにくく水はけが良い仕上げ	同等
		歩道の勾配	縦断勾配：5%（特例値：8%） 横断勾配：1%（特例値：2%）	同等
		歩道と車道の分離	縁石の設置（高さ15cm以上） 植樹帯や並木や柵の設置	同等
		歩道の高さ	5cm（標準）	同等
		横断歩道接続部の高さ	2cm（標準）	同等
		車両乗入れ部	横断勾配1%（特例値：2%）を満たす有効幅員2m以上	同等
		案内標識	移動の方向を示す必要がある箇所に、官公庁施設等の施設やエレベーター等移動等円滑化に必要な施設の案内標識を設置	同等
		立体横断施設	移動等円滑化された立体横断施設には、エレベーターを設置	同等
		便所	車椅子使用者が円滑に利用できる構造の便所、水洗器具を設置した便所を一以上設置	同等
		視覚障害者誘導用ブロック	視覚障害者の移動等円滑化のために必要な箇所に設置	同等
		休憩施設	適当な間隔でベンチ、上屋を設置	同等
		照明施設	照明施設を連続して設置	同等
		防雪施設	融雪施設、流雪溝又は雪覆工を設置	同等
経過措置	市街化の状況等やむを得ない場合、歩道に代えて、自動車を減速させて歩行者、自転車の安全の通行を確保する対策を実施	同等		
利便の増進の基準	用	歩行者の滞留の空間	・歩行者利便増進道路に設けられる歩道、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道路又は歩行者専用道路には、歩行者の滞留の用に供する部分を設ける	<道路構造令11条の2> ・歩行者又は自転車の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにする必要のある場合に、主として歩行者の滞留の用に供する部分を設ける
	施設	歩行者利便増進	歩行者の利便の増進に資する工作物、物件又は施設 ・歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導する必要があるときは、歩行者利便増進施設等を設けるための場所を設ける ・必要がある場合、当該場所に利便の増進に資する工作物、物件又は施設（街灯、ベンチ等）を設ける	—

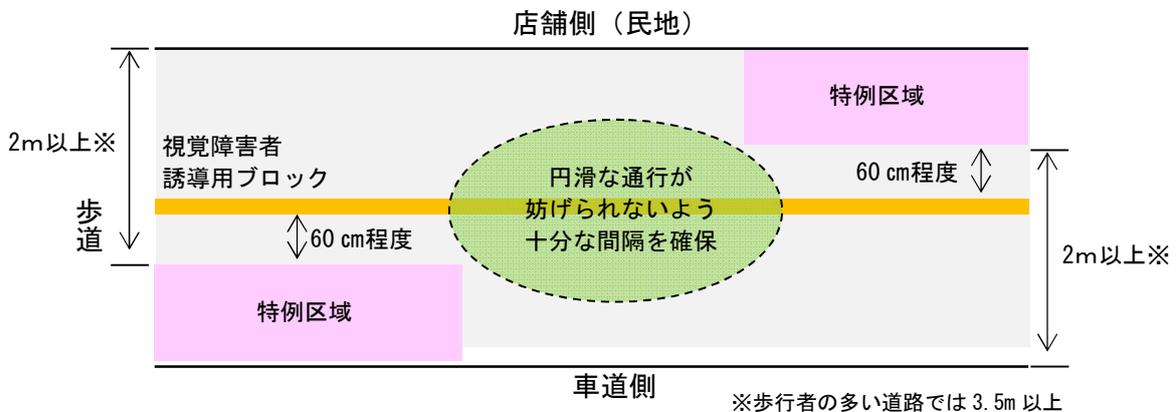
➤ 利便増進誘導区域（特例区域）と視覚障害者誘導用ブロック

視覚障害者誘導用ブロックは、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連続して敷設する。また、既存の視覚障害者誘導用ブロック上に特例区域を設定しない。



➤ 特例区域設定時の注意点

沿道商業者や地元等との調整のなかで、特例区域を同一区間で民地側と車道側に設定する場合も想定されるが、その際は、民地側と車道側の特例区域の間は、円滑な通行が妨げられないように十分な間隔を確保し、視覚障害者誘導用ブロックを屈曲させることがないように、直線性や連続性が維持されるよう配慮して区域を設定する。また、通行空間を確保するため、視覚障害者誘導用ブロックから特例区域までの離隔は、60 cm程度にとられず、十分確保するよう区域設定時に留意することが必要である。



※歩行者の多い道路では 3.5m 以上

➤ 限られた歩道空間の活用

有効幅員の確保、視覚障害者誘導用ブロックの離隔等を考慮すると、十分な幅員の特例区域を確保できない場合もある。そのような場合の解決策として、民地と連携した空間確保が考えられる。沿道民地とほこみちによる特例区域を一体的に活用することにより、十分な賑わい空間を確保することができる。

➤ 歩行者と自転車の分離

歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため、歩行者と自転車の通行空間を分離することが望ましい。また、自転車については「車両」という大原則を踏まえ、自転車専用通行帯等、自転車が車道を通行するための道路空間について検討することが望ましい。



自転車専用通行帯が設置されているほこみちの事例（松本市）

➤ 特例区域と歩行者が通行する空間の境界の明示

歩行者の安全かつ円滑な通行の確保のため、テーブルや椅子等の歩行者利便増進施設を設置する特例区域と歩行者が通行する空間の境界を明示することが望ましい。境界の明示の方法としては、境界への鋲の設置に加え、特例区域と歩行者が通行する空間で舗装の色彩、材質等を変える等が挙げられる。

<境界明示の例>

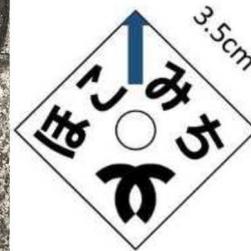
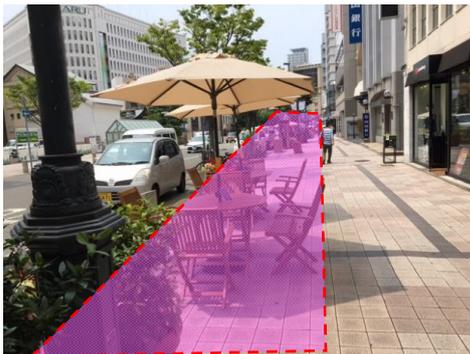


写真 2-1-14 鋲による境界の明示（神戸市）



写真 2-1-15 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

視覚障害者は、視覚障害者誘導用ブロックに沿って移動すると想定されるが、誤って特例区域内へ進入する場合も想定されるため、誤進入防止策を事前に講じることが望まれる。

例えば、特例区域と歩道境界に柵等を設置するなどの物理的な分離は有効である。また、空間の境界の明示時に、異なる舗装の敷設や突起をつけることで、足裏や白杖による触覚的コントラストで注意を喚起することも想定される。なお、以上の検討にあたっては、当事者との意見交換や現地での実証を踏まえて決定することが望ましい。



写真 2-1-16 コロナ占用特例時に誤進入防止のため注意喚起を実施している事例
(滋賀県守山市)



写真 2-1-18 パークレットによって歩行空間との段差を設けることによる誤進入の防止 (兵庫県神戸市)



写真 2-1-17 グリーンウォールタイプの誤進入防止柵の試作品

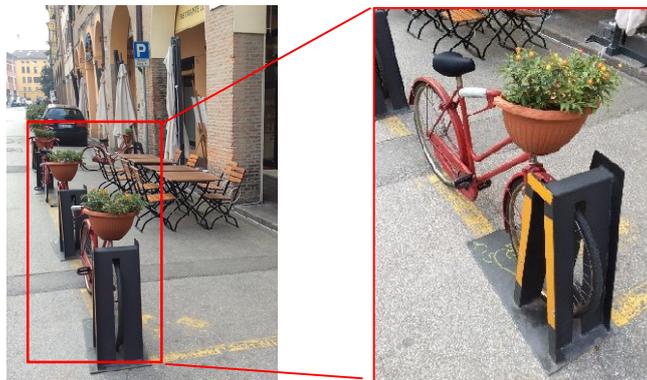


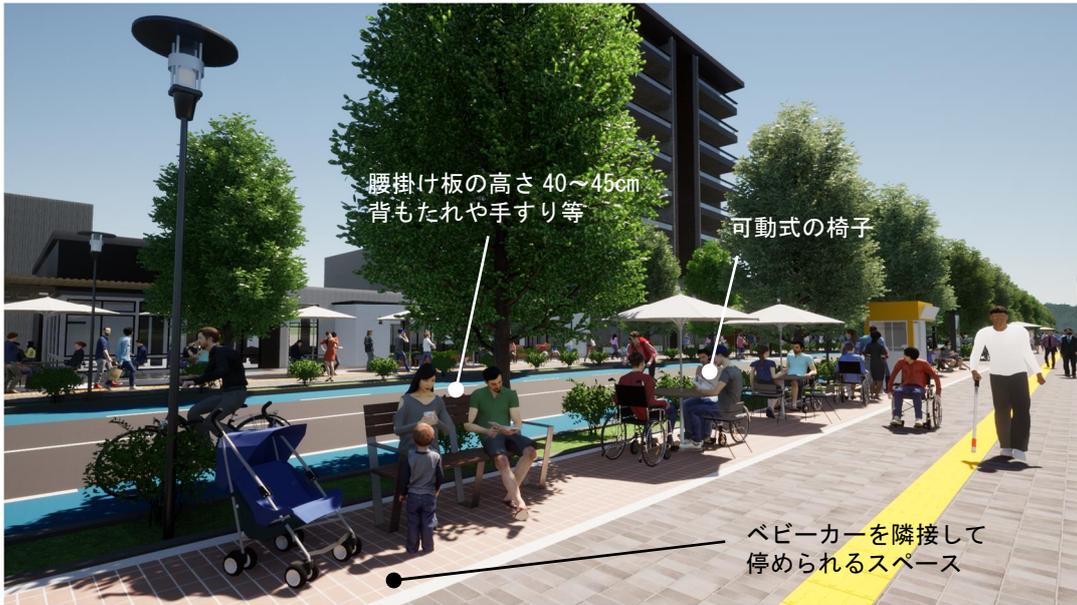
写真 2-1-19 中古自転車を柵代わりに用いる
(フェラーラ：イタリア)

➤ 障害者、高齢者等が使いやすい構造のベンチ・テラス席（テーブル・椅子）

特例区域内に設置する歩行者利便増進施設については、高齢者や障害者等が使いやすい構造、配置となるよう配慮することが望ましい。なお、これらの構造、配置の検討にあたっては、障害者等への意見聴取を踏まえ判断することが望ましい。

<配慮すべき構造、配置の観点>

- ・ テーブルの高さ、奥行き、可動性
- ・ 椅子の座面の高さ、背もたれや手すりの設置、可動性
- ・ 同伴者と一緒に休息できるようなテーブルや椅子の構造（車椅子使用者が車椅子のまま席につけるようテーブルの下部にスペースを確保、ベビーカーを隣接して止められるスペースの確保）



※「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン」で示されているベンチの構造基準等も参考とすることが望ましい。

➤ 当事者参画による取組の推進

歩道や沿道の状況は地域によって様々であり、基準に基づく整備が必ずしもできない場合が想定される。また、基準通りに整備・実施した場合においても、何らかの要因が障害者等にとってバリアになる可能性もある。よって、特例区域の検討時といった計画段階から障害当事者の意見の反映や、実施や実施後の評価時に、市民や当事者参画により、ユニバーサルな道路空間構築に向けた取組として推進していくことが重要である。

(参考)

「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン」では、ベンチの構造は、腰掛け板の高さ 40～45cm で、背もたれや手すり等を設けることが望ましいとしている。

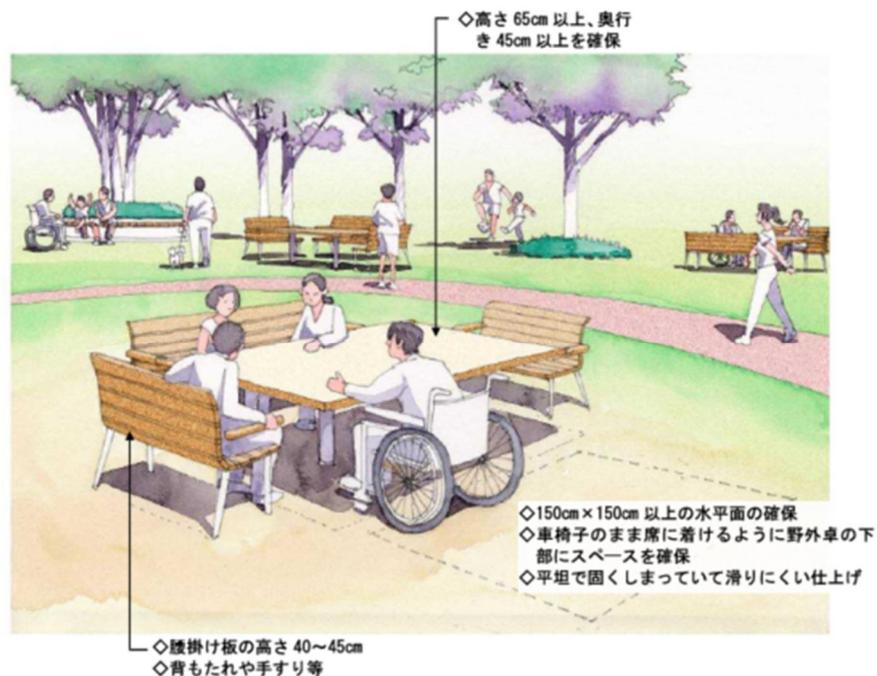
2-3-1 ベンチ、野外卓

<趣旨>

疲れやすく、長時間歩くことが困難な高齢者、障害者等の移動の支援や、乳幼児連れの子どもの見守りや休息のために、ベンチ、野外卓を設置することが有効である。また、杖利用者等の休憩を考慮し、座る際や立ち上がる際の負担が少なくなるよう通常より高いベンチを設置することも有効である。

<ガイドライン>

- ◇移動等円滑化園路には、ベンチ、野外卓を、園内の移動を妨げない位置に適切な間隔で設けることが望ましい。
- ◇ベンチを設ける際には、腰掛け板の高さは 40～45cm とすることが望ましい。また、移動等円滑化園路の距離が長い公園では、長時間の歩行が困難な高齢者、障害者等の休憩の際の立ち座りの負担軽減のため、腰掛け板の高さをより高としたベンチを設けることが望ましい。
- ◇ベンチには、背もたれや手すり等を設けることが望ましい。
- ◇野外卓は、高さ 65cm 以上、奥行き 45cm 以上を確保することが望ましい。
- ◇同伴者と一緒に休息できるように、ベンチ、野外卓に車椅子が近づき、隣接して滞在できる 150cm×150cm 以上の水平面を確保するとともに、車椅子のまま席に着けるように野外卓の下部にスペースを確保することが望ましい。
- ◇ベンチ、野外卓の下及び前面は、平坦で固くしまっていて滑りにくい仕上げとすることが望ましい。



出典：都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン【改訂第2版】（令和4年3月）

⑧ 歩道の設置に関する経過措置

考え方	<p>特定道路等を整備する場合は、原則歩道を設けることが必要であるものの、一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間であっても市街化の状況やその他の特別な理由により規定値以上の有効幅員を満たすには、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、バリアフリーネットワークの形成が図られるようにす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。</p>
-----	--

道路移動等円滑化基準
<p>(経過措置)</p> <p>2 第三条の規定により歩道を設けるものとされる道路の区間のうち、一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間について、市街化の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、第三条の規定にかかわらず、当分の間、歩道に代えて、車道及びこれに接続する路肩の路面における凸部、車道における狭窄部又は屈曲部その他の自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保するための道路の部分の設けることができる。</p>

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		
歩道の設置に関する経過措置	<p>◎一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間について、市街化の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合は、当分の間、歩道に代えて、車道及びこれに接続する路肩の路面における凸部、車道における狭窄部又は屈曲部その他の自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保するための道路の部分の設けることができる。</p> <p>○凸部、狭窄部、屈曲部（以下「凸部等」という。）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。</p> <p>◇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。</p> <p>○走行車両の速度を抑制するための措置として道路構造を工夫するほか、交通規制等を行う公安委員会との連携に努める。</p> <p>○歩車道を分離しない道路は車道と歩道の分離が縁石等で行われていないことにより、車両と歩行者の錯綜が生じる可能性があるため、歩行者の安全な歩行空間を優先的に確保することが重要であり、その場合の歩行者の通行空間は道路移動等円滑化基準において歩道が満たすべき構造要件に可能な限り準拠する。</p> <p>◇商店街や緑道等の道路においては、実態として既に歩行者用の道路になっており、自動車がほとんど通行しないもしくは通行速度が極めて遅い状態となっているものも見受けられ、狭幅員の歩道の設置や凸部等の施設を整備することにより、かえって歩行空間として使いづらいものとなり得る道路も存在する。このような道路については、新設や改築を行うことなく、現状のままバリアフリーネットワークを構成する生活関連経路とすることも考えられる。なお、そのような場合においても、より高いレベルのバリアフリー化を図るために部分的な修繕等を行うことが望ましい。</p>	<p>参考 2-1-9 参考 2-1-10</p>

参考 2-1-9 安全な通行確保のための車両の速度を抑制する対策

特定道路等を整備する場合は原則歩道を設けることが必要であるが、やむを得ない場合は歩道と車道を分離しない道路の安全確保として、走行車両の速度を落とすための措置を講じる。

歩道と車道を分離しない道路では、自動車がスピードを上げて走行すると、歩行者にとって危険である。そのため、道路移動等円滑化基準では、歩行者の安全を確保するために、ハンプ、狭窄、シケイン等の設置により自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保するための措置を講じることとしている。

これらの道路構造による対応とあわせて、交通規制等を行う公安委員会との十分な連携が必要であり、ゾーン30プラスという新たな連携施策を進めることとしている。

(1) 歩道と車道を分離しない道路における速度抑制対策の事例

1) ハンプ等の設置による速度抑制対策

静岡県静岡市清水区入江西地区では、幹線道路の渋滞を避けて抜け道として利用される路線の交差点部に、交差点ハンプや交差点ハンプと横断歩道を組み合わせたスムーズ横断歩道などを設置し、車両の速度低減を図っている。



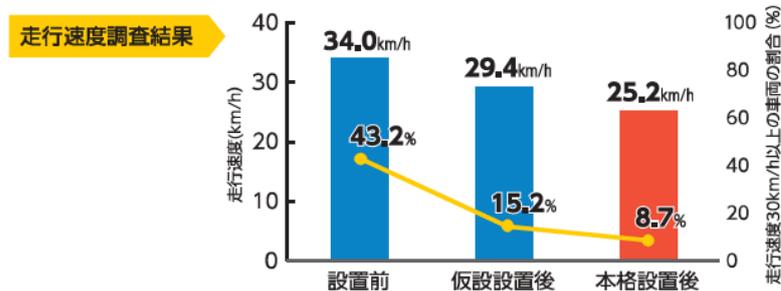
図 2-1-17 入江西地区での対策内容

■ 効果

ハンプの設置により、平均走行速度が低下し、車両速度 30km/h 以上で走行する車両の割合も減少した。

ハンプの設置により走行速度が低下し、30km/h以上で走行する自動車の割合も減少がみられました。

騒音・振動は、ハンプ設置による悪化は確認されませんでした。



騒音振動調査結果

代表地点数値 (単位：dB)	騒音		振動	
	昼間	夜間	昼間	夜間
設置前	59	52	33	25
仮設置後	57	50	33	26
本格設置後	57	51	34	26
(基準値)	(65)	(60)	(65)	(60)

※騒音調査の環境基準：B類型
 ※振動調査の環境基準：
 要請限界および第1種区域

出典：入江地区生活道路安全対策の取り組みパンフレット（静岡市建設局道路部）

2) 路側帯のカラー化と車道幅員の縮小により速度を抑制した事例

青森県弘前市城西地区では、幹線道路の抜け道として利用されていた一方通行規制の区間に、路側帯のカラー舗装と 30km/h の速度規制（対策①）を行った。さらにその後、追加対策として、車道外側線の移設により車道幅員を縮小した（対策②）。



対策前の現地状況

対策①

対策②

写真 2-1-20 路側帯のカラー舗装及び車道幅員の縮小の実施状況

■効果

追加対策を実施したことにより、対策前に比べて車両速度 30km/h 以上で走行する車両の割合が 14 ポイント減少し、平均走行速度も低下した。

表 2-1-11 対策前と対策②実施後の 30km/h 超過割合と平均速度

	30km/h超過割合		平均速度	
	ゾーン30	対策実施 区間	ゾーン30	対策実施 区間
対策前	49%	51%	25.9km/h	24.4km/h
対策②実施後 (路側帯のカラー化、 車道幅員の狭小化)	40%	37%	24.7km/h	23.1km/h
	(▲9%)	(▲14%)	(▲1.2km/h)	(▲1.3km/h)

【出典】ETC2.0プローブデータ 【対策前】H28.4～6、【対策後】H30.4～6

(2) ゾーン 30 プラスについて

これまで、国土交通省道路局では防護柵等の設置や速度抑制・通過交通の進入抑制のためのハンプや狭窄などの物理的デバイスの設置等を、警察庁交通局ではゾーン 30 の整備による低速度規制等を、生活道路の面的な交通安全対策として進めてきたところである。

今後は、道路管理者と警察が検討段階から緊密に連携しながら、最高速度 30km/h の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン 30 プラス」として設定し、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備に取り組むこととした（令和 3 年 8 月報道発表）。



図 2-1-18 「ゾーン 30 プラス」入口のイメージ

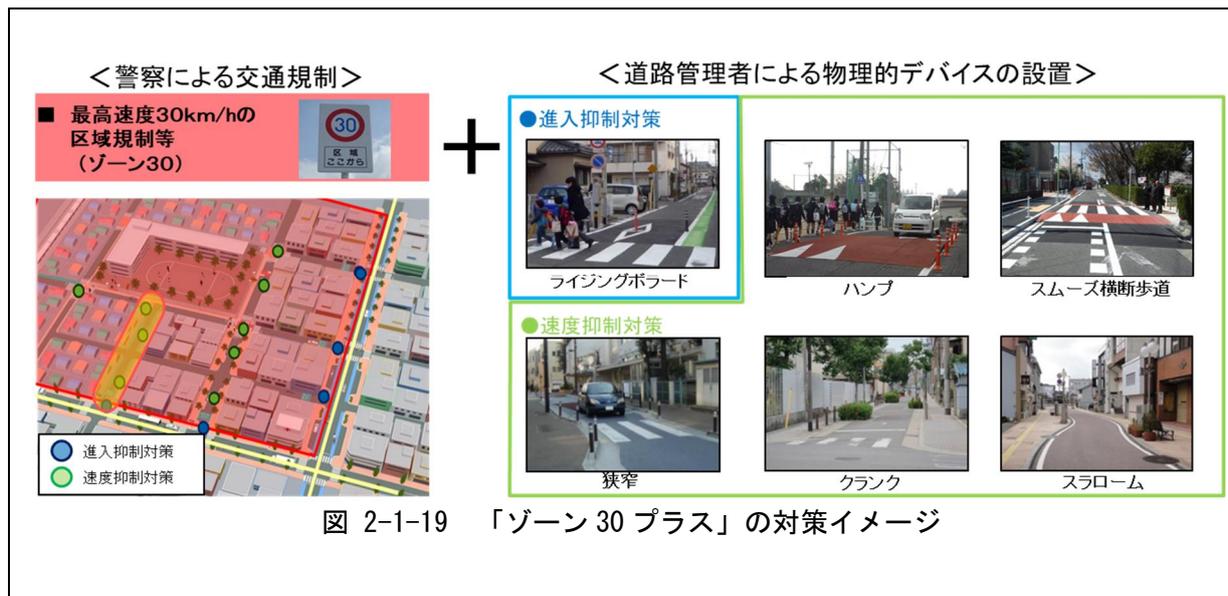


図 2-1-19 「ゾーン 30 プラス」の対策イメージ

参考 2-1-10 物理的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

速度抑制対策として、凸部等を設置する場合は、「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」（平成 28 年 3 月 31 日 都市局長・道路局長通達）を参考にするとともに、高齢者・障害者等の円滑な移動の観点から設置方法等に留意する必要がある。

(1) ハンプ

1) 構造

ハンプの構造は、高さは 10cm、傾斜部の縦断勾配は平均 5%、最大 8%以下、平坦部の長さ 2m 以上を標準とし、沿道への騒音・振動を抑える観点から、すりつけ部をなめらかなにするためサイン曲線形状などの傾斜部とすることが必要である。

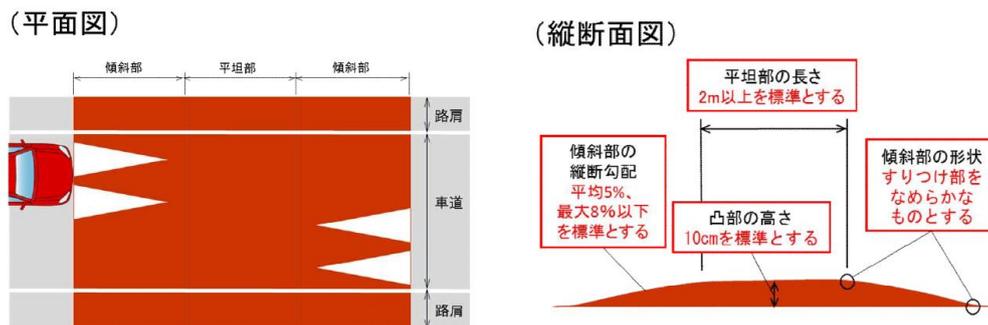


図 2-1-20 ハンプの標準的な構造

ハンプの設置箇所として、単路部や交差点部での設置が考えられる。

2) 単路部のハンプ

歩道のない道路の単路部にハンプを設置する場合は、歩行者や自転車の状況を考慮し、ハンプを道路全幅に設置するか、全幅としないかを決定することが重要である。どちらの場合も歩行者が通行する平坦な歩行空間を 1m 以上確保することが望ましい。

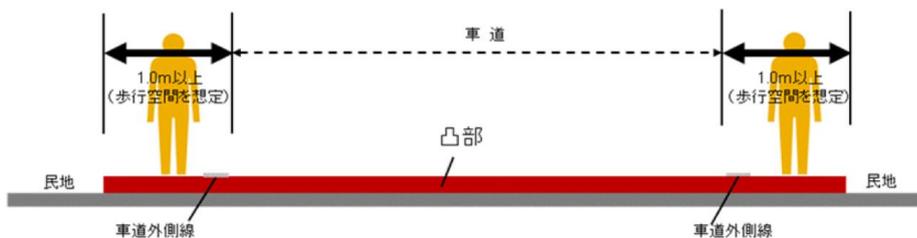


図 2-1-21 ハンプを道路全幅に設置する場合のイメージ

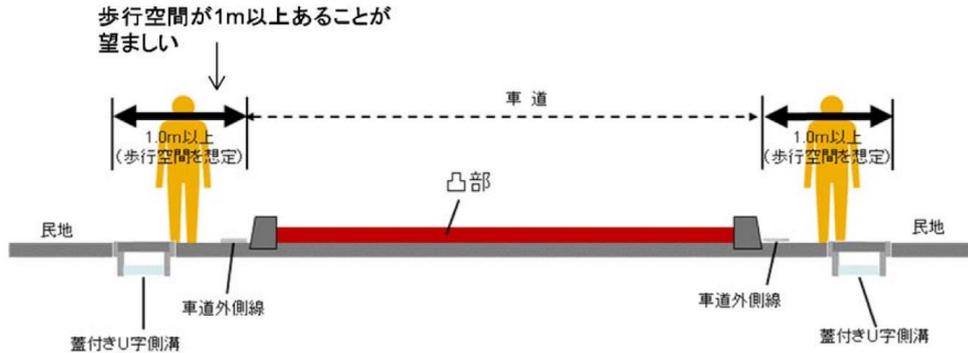


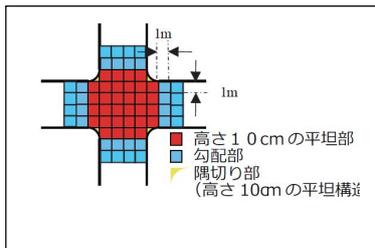
図 2-1-22 ハンプを道路全幅としない場合のイメージ

出典：「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料（国土技術政策総合研究所資料）

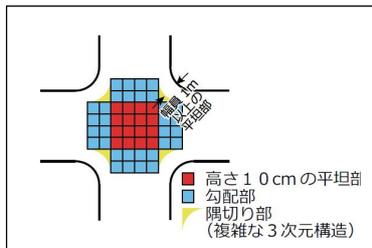
3) 交差点部のハンプ

単断面道路の交差点部にハンプを設置する場合、車椅子使用者の通行に配慮するため、次のいずれかの方法を採用する必要がある。

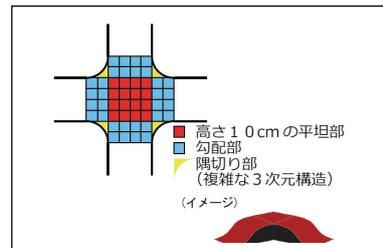
- ① 高さ 10 cm の平坦部を交差点の外側まで拡張する。
- ② 隅切り部に、幅 1m 以上の平坦な路面を確保する。
- ③ 横断勾配が 2% を超える部分を避けて通行する工夫をする。



①



②



③

出典：外山紘己，小嶋文，都築輝彦，長泉泰介，伏見孝一，三浦哲也，古城雅史，北川大喜，久保田尚：バリアフリーに着目した交差点ハンプの形状および有効性に関する研究，交通工学論文集，4 卷(1 号)：pp. A_229-A_237 2018

- ① 高さ 10 cm の平たん部を交差点の外側まで拡張する。

交差点内部を、隅切り部を含めてすべて高さ 10 cm とするもので、複雑な形状の勾配部は生じない。さらに、拡張した道路部分を横断歩道にすることにより、スムーズ横断歩道を兼ねることもできる。

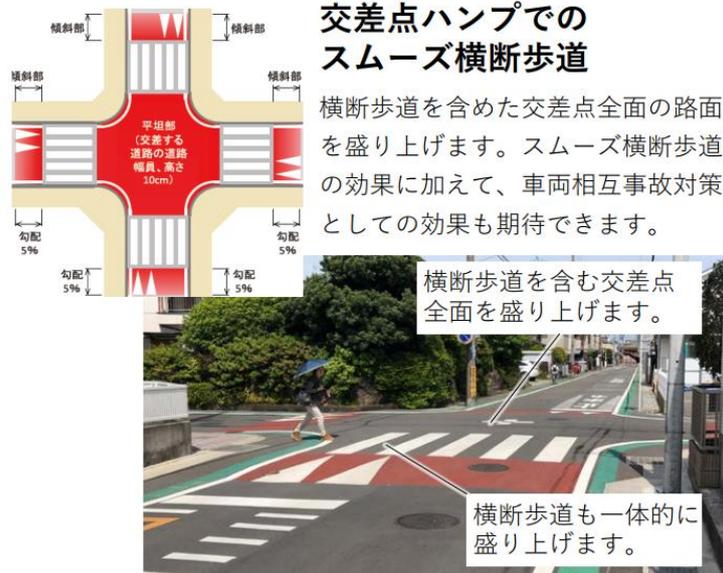


図 2-1-23 交差点全面を高さ 10cm とした交差点ハンプ

出典：さあ！はじめよう！スムーズ横断歩道のすすめ（交通工学研究会生活道路に関する検討小委員会）

- ② 隅切り部に、幅 1m 以上の平たんな路面を確保する。

交差点が十分広い場合、隅切りと交差点ハンプの間に幅 1m 以上を確保できれば、車椅子が問題なく通行できる。



写真 2-1-21 隅切り部に平たんな路面を確保した交差点部ハンプ

- ③ 横断勾配が 2% を超える部分を避けて通行する工夫をする。

交差点が狭い場合や不整形な場合など、隅切り部に横断勾配が 2% を超える部分が存在する場合があるが、こうした隅切り部を避けて通行することで、車椅子使用者であっても横断勾配の影響を受けることなく交差点ハンプを通過できる。車椅子使用者が隅切り部を避けて通行するよう促す対応の一例として、ラバーポールなどのポラードを設置するなど視覚的誘導が挙げられる。

4) スムーズ横断歩道

幹線道路と生活道路を結ぶ交差点部の横断歩道をハンプ構造とすることで、車両速度の低減や通過交通の進入抑制を図っている例がある。歩道と横断歩道の段差が小さくなり、歩道と横断歩道の通行がスムーズとなる。このようにハンプと横断歩道を組み合わせたものをスムーズ横断歩道という。



写真 2-1-22 スムーズ横断歩道の設置
(埼玉県朝霞市)

ハンプの高さは 10cm を標準としており、また、歩道と横断歩道の段差は 2cm を標準とする必要があることから、セミフラット型の歩道などの場合は歩道の高さを一部かさ上げすることが考えられる。なおその場合は、歩道の縦断勾配を 5%以内とする必要がある。

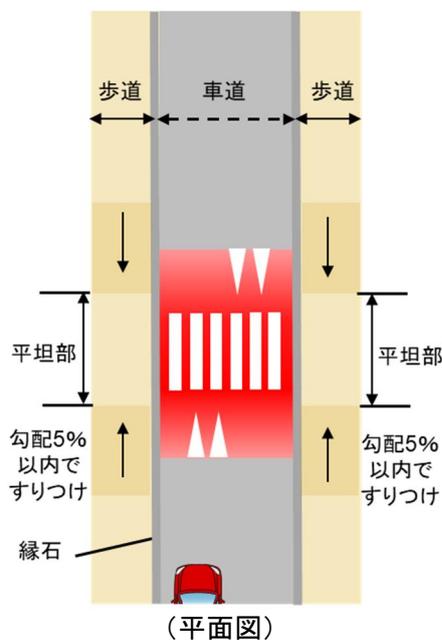
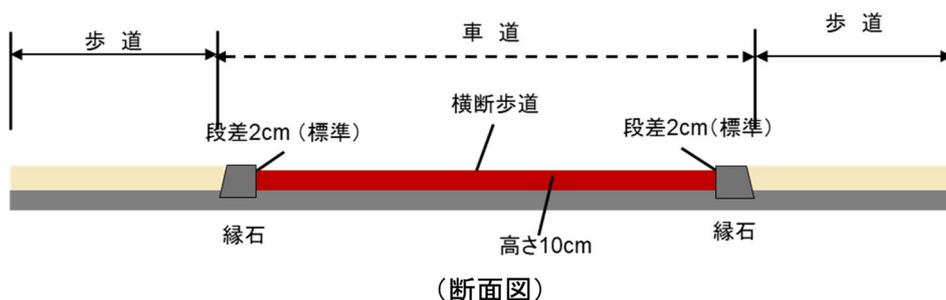


図 2-1-24 単路部のスムーズ横断歩道のイメージ



写真 2-1-23 歩道をかさ上げたスムーズ横断歩道
(埼玉県朝霞市)

(2) 狭窄部

狭窄部は、車道の通行部分を局所的に狭めることにより、ドライバーに減速を促す対策である。設置箇所は単路部のほか、交差点部や交差点入口での設置が考えられる。

狭窄部の車道幅員は 3m を標準とする。交通量や速度の抑制効果を高めるため、地域住民との合意形成の上、通行車両を限定して狭窄部の車道幅員をより狭くすることも可能である。この場合の最小幅員は、最大の車両幅に 0.5m を加えた幅を下回らないようにする。

狭窄部を設置する場合、路肩等の歩行者の歩行空間を 1m 以上確保することが望ましい。また、狭窄部の路肩等の歩行空間を 2m 以上確保することで、車椅子使用者のすれ違いが可能な幅員を確保することが可能となる。

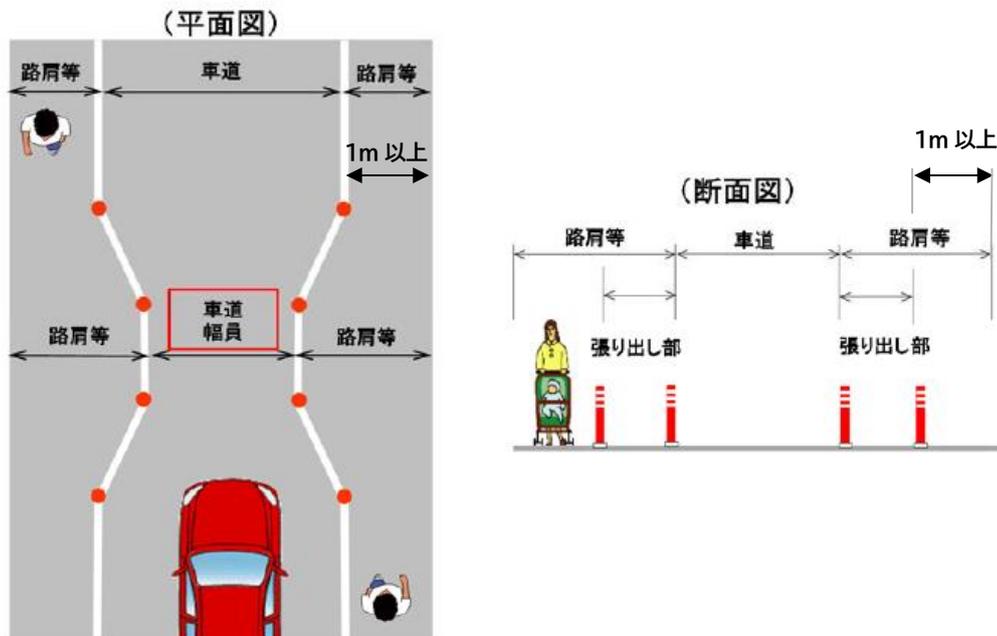


図 2-1-25 狭窄の構造

(3) 屈曲部

屈曲部は、車両の通行部分の平面線形をクランク状やスラローム状にし、運転者に左右のハンドル操作を強いることにより、車両の走行速度を低減させる対策である。

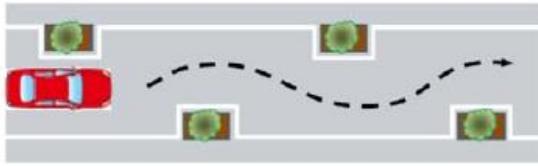


図 2-1-26 クランク

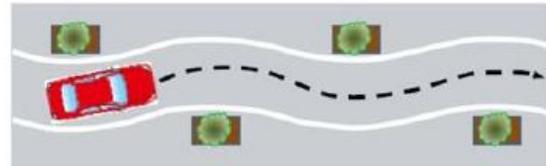


図 2-1-27 スラローム

屈曲部の構造の基準は、「普通自動車が行き通れ、小型自動車を十分に減速させる構造を標準とする」とあり、振り幅や見通し幅などの具体的な数値の基準はない。

屈曲部を設置する場合も歩行者の歩行空間を 1m 以上確保することが望ましい。

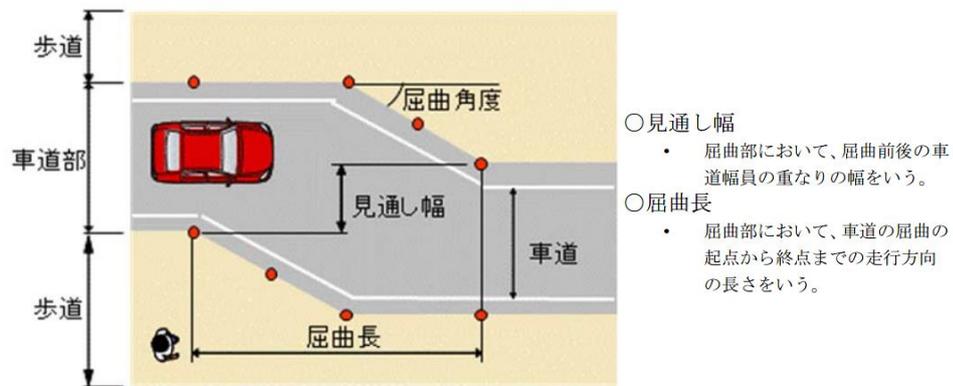


図 2-1-28 屈曲部の構造の例

出典：凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料（国土技術政策総合研究所資料）

【コラム】歩道のない道路におけるバリアフリー化の対応例

やむを得ず歩道を設けることができない道路において、視覚障害者が気づかずに誤って車道を通行しないために、車道外側線やリーディングラインなどにより対応した事例を紹介する。

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する必要がある。

(1) 車道外側線や交差点部のドットライン表示

信号機のない交差点等で、車道外側線等を交差点内に破線で延長することで、交差点の存在や車両の通行部分を明示することができる。

車道外側線や交差点部のドットラインは、弱視（ロービジョン）者等の通行の手がかりとなる。



写真 2-1-24 単断面道路の交差点の車道外側線

(2) リーディングラインの設置

視覚障害者の円滑な移動支援のためには、歩道上に視覚障害者誘導用ブロックの設置が望ましいが、歩道がなく狭小な道路が存在する。世田谷区の商店街では、世田谷区街づくり条例に基づく街づくり協議会に道路部会を設置し、リーディングラインのテスト道路を作り、実際に視覚障害者や車椅子使用者の意見をもらいながら改良を行い、車道外側線と道路境界部の間に、JIS規格の視覚障害者誘導用ブロックよりも幅の狭いリーディングラインを連続的に設置した。

リーディングラインの設置は、店舗と道路の境界に側溝などによって段差が生じないように、車道の中央部に円形側溝を設置し、路側帯を平坦にしているために設置が可能となったものである。

この事例のように視覚障害者誘導用ブロックの設置が困難な箇所ではリーディングラインを設置する際には、視覚障害者等の意見を踏まえたうえで設置することが重要である。



図 2-1-29 整備イメージ

出典：松陰神社通り松栄会商店街振興組合ホームページ

(3) リブ式の車道外側線

単断面道路において、リブ式の車道外側線を視覚障害者の車道へのはみ出しの注意喚起として活用している事例がある。

大阪府は、視覚障害者が車道へはみ出さないための注意喚起として、府道の歩道未設置区間における車道外側線の活用可否を検討するために、厚さ等を変更した白線（1.5 mm、2.0 mm、2.5 mm、3.0 mm、リブ式）を駐車場に試験設置し、効果等についてチェックを行った。その結果、視覚障害者からはリブ式が最もわかりやすいとの意見であったことから、特定道路の一部に設置している。



写真 2-1-25 単断面道路のリブ式の車道外側線
(大阪府豊中市府道豊中吹田線：特定道路)

2章 立体横断施設

① 立体横断施設

<p>考え方</p>	<p>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。</p> <p>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、エレベーターを設ける必要がある。ただし、沿道の建築物に直接接続する場合や、昇降の高さが低く、構造上エレベーターの設置が困難な場合など、やむを得ない場合においては、傾斜路を用いた昇降も可能と考えられるため、傾斜路をもってこれに代えることができる。</p> <p>さらに、歩行者全体の交通量が特に多い場合は、エレベーターの大型化や増設、輸送能力が高いエスカレーターを補完的な施設として設置することを検討する。</p> <p>なお、高齢者、障害者等の利用者の利便性を考慮すると、路上横断施設の方が望ましいものの、自動車交通量が多く、渋滞対策としてやむを得ず立体横断施設を設置する場合のほか、通学路等における歩行者の交通安全を目的として立体横断施設を設置することなども多くあり、総合的な観点から横断方法を選定することが望ましい。</p>
------------	---

道路移動等円滑化基準

(立体横断施設)

第十一条 道路には、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、高齢者、障害者等の円滑な移動に適した構造を有する立体横断施設（以下「移動等円滑化された立体横断施設」という。）を設けるものとする。

2 移動等円滑化された立体横断施設には、エレベーターを設けるものとする。ただし、昇降の高さが低い場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。

3 前項に規定するもののほか、移動等円滑化された立体横断施設には、高齢者、障害者等の交通の状況により必要がある場合においては、エスカレーターを設けるものとする。

(経過措置)

4 移動等円滑化された立体横断施設に設けられるエレベーター又はエスカレーターが存する道路の区間について、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、第四条の規定にかかわらず、当分の間、当該区間における歩道等の有効幅員を一メートルまで縮小することができる。

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		
立体横断施設	<p>◎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、移動等円滑化された立体横断施設を設置する。</p> <p>◎移動等円滑化された立体横断施設には、エレベーターを設ける。ただし、昇降機の高さが低い場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。</p> <p>◎移動等円滑化された立体横断施設には、高齢者、障害者等の交通の状況により必要がある場合は、エスカレーターを設けることができる。</p> <p>○路上横断施設による移動の確保が困難で、新たに特定道路等に移動等円滑化された立体横断施設を設置する場合は、高齢者、障害者等の利用者の意見にも留意する。</p> <p>○特定道路等に既設の立体横断施設がある場合は、併設する路上横断施設によって高齢者、障害者等を含む歩行者が道路を円滑かつ安全に横断可能な場合を除き、移動等円滑化を図る。</p> <p>○階段及びエレベーターを有する移動等円滑化された立体横断施設において、高齢者、障害者等の交通の状況により、必要と認められる場合は、エレベーターの大型化、増設、又はエスカレーターの設置を検討する。</p> <p>◎移動等円滑化された立体横断施設設置後の既設歩道の有効幅員は、原則として歩行者交通量が多い歩道においては3.5m以上（その他道路では2m以上）、歩行者交通量が多い自転車歩行者道においては4m以上（その他道路では3m以上）確保しなければならない。</p> <p>◇歩道上に昇降口（出入口）を設置する場合は、歩道の有効幅員を確保し、歩行者の主動線を考慮した上でその位置を決定することが望ましい。</p>	参考 2-2-1
経過措置	<p>◎移動等円滑化された立体横断施設に設けられるエレベーターやエスカレーターが存する道路の区間では、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、当分の間、当該区間における歩道等の有効幅員を1mまで縮小することができる。</p>	

参考 2-2-1 昇降方法の選択方法

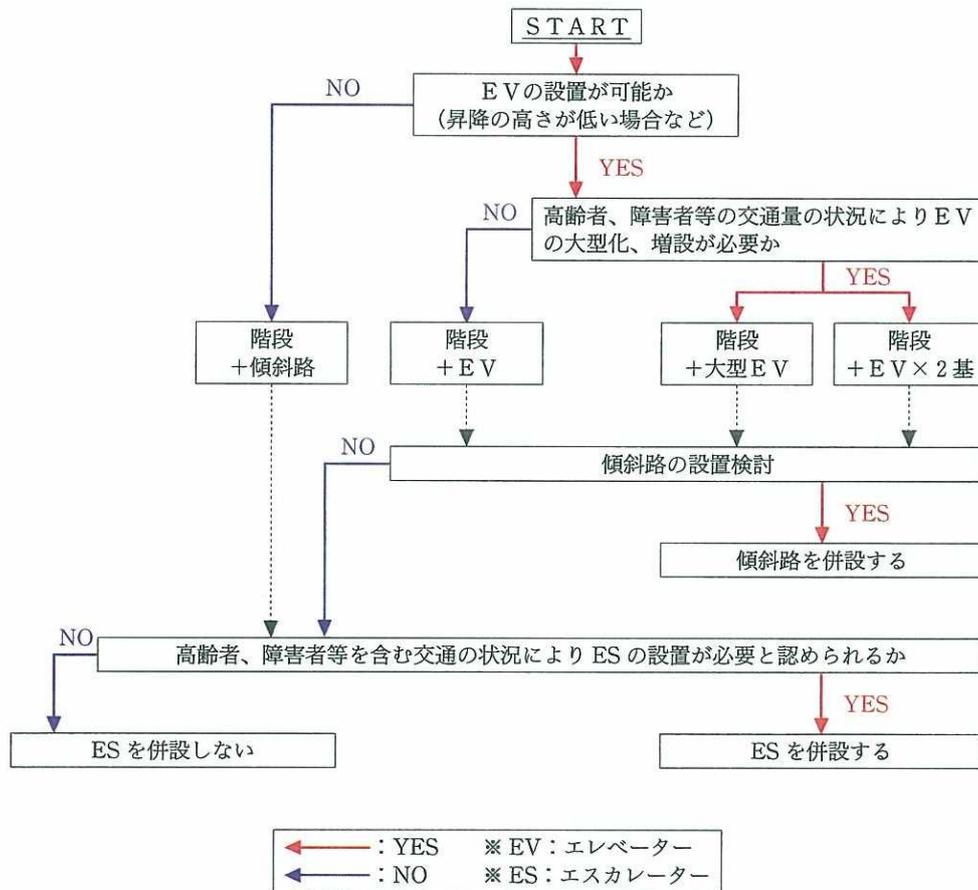


図 2-2-1 立体横断施設の昇降方法選択フロー

② エレベーター

考え方	<p>エレベーターは、車椅子使用者の単独での利用をはじめ、車椅子使用者以外の障害者、高齢者、ベビーカー使用者等、すべての利用者に対して有効な垂直移動手段である。このためエレベーターは、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。</p> <p>エレベーターの配置にあたっては、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。</p> <p>また、エレベーターの前には、エレベーター利用以外の歩行者の動線と交錯しないようスペースを確保する。なお、利用者動線や車椅子使用者の円滑な移動の観点から、籠の出入口が複数あるエレベーターが設置可能な場合は、採用することが望ましい。</p>
------------	--

道路移動等円滑化基準	
(エレベーター)	
<p>第十二条 移動等円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 籠の内法幅は一・五メートル以上とし、内法奥行きは一・五メートル以上とすること。</p> <p>二 前号の規定にかかわらず、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉する籠の出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。）にあつては、内法幅は一・四メートル以上とし、内法奥行きは一・三五メートル以上とすること。</p> <p>三 籠及び昇降路の出入口の有効幅は、第一号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては九十センチメートル以上とし、前号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては八十センチメートル以上とすること。</p> <p>四 籠内に、車椅子使用者が乗降する際に籠及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設けること。ただし、第二号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては、この限りでない。</p> <p>五 籠及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものがはめ込まれていること又は籠外及び籠内に画像を表示する設備が設置されていることにより、籠外にいる者と籠内にいる者が互いに視覚的に確認できる構造とすること。</p> <p>六 籠内に手すりを設けること。</p> <p>七 籠及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を設けること。</p> <p>八 籠内に、籠が停止する予定の階及び籠の現在位置を表示する設備を設けること。</p> <p>九 籠内に、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる設備を設けること。</p> <p>十 籠内及び乗降口には、車椅子使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設けること。</p> <p>十一 籠内に設ける操作盤及び乗降口に設ける操作盤のうち視覚障害者が利用する操作盤は、点字をはり付けること等により視覚障害者が容易に操作できる構造とすること。</p> <p>十二 乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の有効幅は一・五メートル以上とし、有効奥行きは一・五メートル以上とすること。</p> <p>十三 停止する階が三以上であるエレベーターの乗降口には、到着する籠の昇降方向を音声により知らせる設備を設けること。ただし、籠内に籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向を音声により知らせる設備が設けられている場合においては、この限りでない。</p>	

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		
籠及び出入口の寸法	◎籠の内法幅は 1.5m 以上とし、内法奥行きは 1.5m 以上とする。ただし、籠の出入口が複数あるエレベーターであつて、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉する籠の出入口を音声により	参考 2-2-2 参考 2-2-3

	<p>知らせる装置が設けられているものに限る。)は、内法幅は1.4m以上とし、内法奥行きは1.35m以上とする。</p> <p>◎籠及び昇降路の出入口の有効幅は、内法幅1.5m以上、内法奥行きは1.5m以上のエレベーターは90cm以上、出入口が複数あり車椅子使用者が円滑に乗降できるエレベーターは80cm以上とする。</p> <p>◇出入口が複数あるスルー型エレベーターにあっても、車椅子使用者の動作の余裕を見込み、有効幅90cm以上とすることが望ましい。</p> <p>○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。</p> <p>○直角二方向出入口型エレベーターの設置は、他の方式のエレベーターの設置が構造上もしくは安全上困難な場合及び車椅子使用者が円滑に利用できる籠の大きさの場合に限定する。</p> <p>○籠の大きさについては、以下の表も参考にし、設置するエレベーターの籠の内法幅及び内法奥行きの大きさを選定する。</p> <p><エレベーターのかご及び昇降路寸法[JISA4301]抜粋></p> <table border="1" data-bbox="399 739 1165 1153"> <thead> <tr> <th>最大定員[人]</th> <th>かごの内法幅[cm]</th> <th>かごの内法奥行き[cm]</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>11</td> <td>140</td> <td>135</td> <td></td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>160</td> <td>135</td> <td></td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>160</td> <td>150</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">17</td> <td>180</td> <td>150</td> <td>アクセシビリティ・ガイドライン[*]における標準</td> </tr> <tr> <td>200</td> <td>135</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">20</td> <td>180</td> <td>170</td> <td></td> </tr> <tr> <td>200</td> <td>150</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">24</td> <td>200</td> <td>175</td> <td>アクセシビリティ・ガイドライン[*]における推奨</td> </tr> <tr> <td>215</td> <td>160</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>必要に応じて、上記以上の大きさも考慮する。</p> <p>※公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会「Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン」（開催地に求められるアクセシビリティに関する指針を示したもの）</p> <p>◇利用者動線や車椅子使用者の円滑な移動の観点から、設置可能な場合は、スルー型エレベーターを設置することが望ましい。</p> <p>◇緊急時の対応等に配慮し、可能な箇所には、ストレッチャーを乗せることができる、奥行きのあるエレベーターを導入することが望ましい。</p>	最大定員[人]	かごの内法幅[cm]	かごの内法奥行き[cm]	備考	11	140	135		13	160	135		15	160	150		17	180	150	アクセシビリティ・ガイドライン [*] における標準	200	135		20	180	170		200	150		24	200	175	アクセシビリティ・ガイドライン [*] における推奨	215	160		<p>参考 2-2-3</p>
最大定員[人]	かごの内法幅[cm]	かごの内法奥行き[cm]	備考																																				
11	140	135																																					
13	160	135																																					
15	160	150																																					
17	180	150	アクセシビリティ・ガイドライン [*] における標準																																				
	200	135																																					
20	180	170																																					
	200	150																																					
24	200	175	アクセシビリティ・ガイドライン [*] における推奨																																				
	215	160																																					
<p>鏡</p>	<p>◎籠内に、車椅子使用者が乗降する際に籠及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設ける。ただし、籠の出入口が複数あり車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のエレベーターは、この限りでない。</p> <p>○出入口同方向型（一方向型）のエレベーターの籠正面壁面に設置する鏡は、車椅子使用者が後退時に出入口付近（特に足元）を確認できるよう、床上40cm程度から1.5m程度までとする。</p> <p>○スルー型や直角二方向出入口型のエレベーターには、車椅子使用者の利用時の背後の状況（特に足元）が把握できるよう大きさ、形状、位置に配慮して鏡を設置する（ステンレス鏡面又は安全ガラス等）。</p>	<p>参考 2-2-4</p>																																					
<p>外部との連絡</p>	<p>◎籠及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものがはめ込まれていること又は籠外及び籠内に画像を表示する設備が設置されていることにより、籠外にいる者と籠内にいる者が互いに視覚的に確認できる構造とする。</p> <p>◇籠外部から、籠内の車椅子使用者や小児、また転倒した旅客が視認</p>	<p>参考 2-2-4</p>																																					

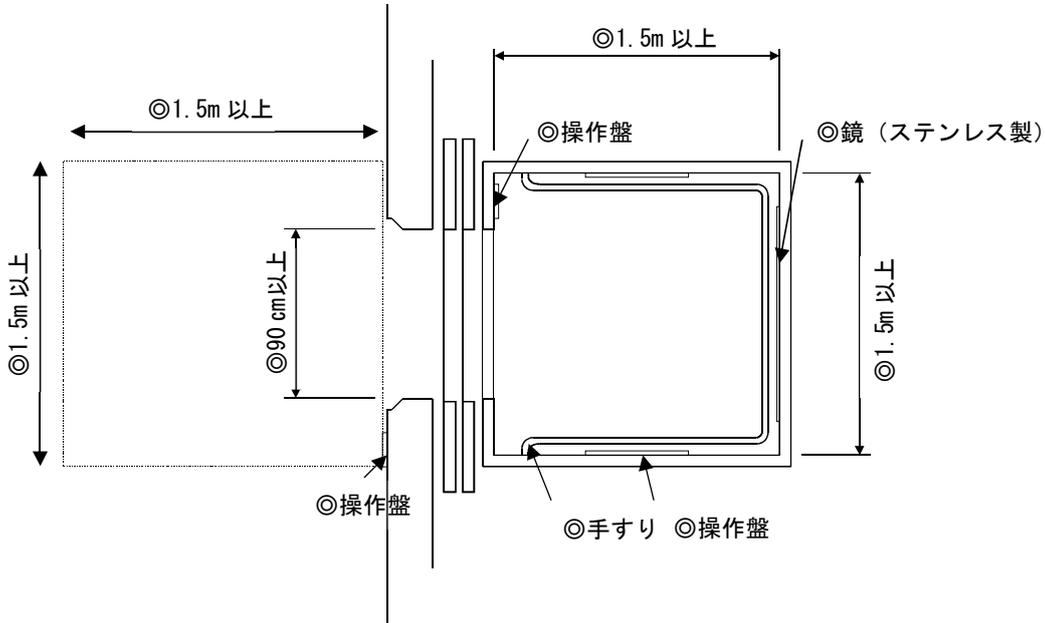
		<p>できるよう、ガラス窓の下端は床面から50cm程度とすることが望ましい。</p> <p>◇籠の壁面には床上35cm程度まで、車椅子当たりを設置することが望ましい。</p> <p>◇故障が検知された場合は、故障したことが伝わるよう、自動的に籠内にその旨を音声及び文字で知らせるか、籠内に外部に故障を知らせるための非常ボタンを設けることが望ましい。</p> <p>◇籠内に、緊急時に聴覚障害者が外部と連絡を取ることが可能な（緊急連絡を必要としている者が聴覚障害者であることが判別できる）ボタンやモニター等を設置することが望ましい。</p> <p>◇係員に連絡中である旨や係員が向かっている旨を音声及び文字表示で知らせる設備とすることが望ましい。</p>	参考 2-2-7
手すり		<p>◎籠内に手すりを設ける。</p> <p>○籠内及び昇降路の出入口を除く壁面には高さ80～85cm程度の位置に手すりを設ける。</p> <p>○乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の戸のある面を除く壁面に設置する手すりは、設置高さ80～85cm、60～65cm程度の二段とする。</p> <p>○手すりの外径は4cm程度、壁面からの離れを5cm程度とし、端部は衣服の引っかかり等がないような処理とする。また、手すりは握りやすい形状とする。</p>	参考 2-2-2 参考 2-2-3
表示	表示	<p>◎籠内に、籠が停止する予定の階及び籠の現在位置を表示する装置を設ける。</p> <p>◇聴覚障害者が定員超過であることが確認できるよう、籠内操作盤付近の見やすい位置に過負荷の文字表示装置を設置することが望ましい。</p> <p>◇視覚障害者が定員超過であることが確認できるよう、音声案内することが望ましい。</p> <p>◇表示画面の配色については、参考 2-6-5 を参考とした色使い、色の組み合わせとし、色覚の差により様々な見え方があることに配慮することが望ましい。</p>	参考 2-6-5
	音声等	<p>◎籠内に、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる装置を設ける。</p> <p>◇到着階に何があるか（地上出口等）具体的に音声案内することが望ましい。</p> <p>○籠の出入口が複数あるエレベーターは、到着する階においてどの戸が開閉するのかを音声で知らせる。その際、視覚障害者に配慮した案内内容とする。</p>	
操作盤	ボタン	<p>◎籠及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を設ける。</p> <p>○操作盤のボタンは、指の動きが不自由な利用者も操作できるような押しボタン式とし、静電式タッチボタンは避ける。</p> <p>○音と光で視覚障害者や聴覚障害者にもボタンを押したことが分かるものとする。</p> <p>◇籠内に設ける操作盤は、視覚障害者で点字が読めない人もボタンの識別ができるよう階の数字等を浮き出させること等により分かりやすいものとする。ことが望ましい。</p> <p>◇ボタンの文字は、周囲との輝度比が大きいこと等により弱視（ロービジョン）者の操作性に配慮することが望ましい。</p>	
	車椅子	<p>◎籠内及び乗降口には、車椅子使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設ける。</p> <p>○籠内に設置する操作盤は、籠の左右に設置する。設置高さは1m程度とする。</p>	参考 2-2-4 参考 2-2-5

	対応	<p>○乗降口に設置される操作盤は、車椅子使用者が操作しやすいように配慮する。設置高さは1m程度とする。</p> <p>◇ドアが開いた状態は最低 4 秒維持するものとし、車椅子使用者対応の主・副操作盤の行き先ボタンを操作することにより、戸の開放時間が通常より長くなる（10 秒以上）機能を設置することが望ましい。</p>	
	点字	<p>◎籠内に設ける操作盤及び乗降口に設ける操作盤のうち視覚障害者が利用する操作盤は、点字をはり付けること等により視覚障害者が容易に操作できる構造とする。</p> <p>○籠内操作盤の各操作ボタン（階数、開、閉、非常呼び出し、インターホン）には、縦配列の場合は左側に、横配列の場合は上側に点字表示を行う。点字による表示方法は JIS T0921 にあわせたものとし、表示内容に間違いがないことを確認する。</p>	参考 2-2-10
光電安全装置		<p>○籠の出入口部には、乗客の安全を図るために、戸閉を制御する装置を設ける。高さは、車椅子のフットサポート部分と身体部の両方の高さについて制御できるようにする。なお、機械式セーフティシューには、光電式、静電式又は超音波式等のいずれかの装置を併設する。</p>	
管制運転による異常時表示		<p>○地震、火災、停電時管制運転を備えたエレベーターを設置する場合は、音声及び文字で管制運転により停止した旨を知らせる装置を設ける。</p>	
乗降口	広さ	<p>◎乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の有効幅は 1.5m 以上、有効奥行きは 1.5m 以上とする。</p> <p>○電動車椅子が回転できる広さ（幅1.8m以上、奥行き1.8m以上）を確保する。</p> <p>○新設等の場合は、乗降口付近には、下り階段・下り段差を設けない。</p> <p>○既存施設であって乗降口付近に下り階段・下り段差が存在する場合は、参考 2-2-6 エレベーターロビー付近の安全空間確保の重要性を参考として、その間には十分な広さの空間を設ける。</p> <p>◇この場合、利用者の安全を確保する観点から、転落防止ポールの設置等の転落防止策を併せて講ずることが望ましい。</p> <p>◇乗降口の床とエレベーターの籠との間は可能な限り小さくすることが望ましい。</p>	参考 2-2-6
	表示	<p>○障害者、高齢者、ベビーカー使用者等が優先利用できることを示す「優先マーク」を設置する。</p> <p>○エレベーターの乗降口近傍において、エレベーターがあることが認識できるよう、視認できる場所に案内標識を必要に応じ設ける。</p>	
	音声	<p>◎停止する階が3以上であるエレベーターの乗降口には、到着する籠の昇降方向を音声により知らせる装置を設ける。ただし、籠内に籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向を音声により知らせる設備が設けられている場合においては、この限りでない。</p>	
その他		<p>○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。</p> <p>○エレベーター前に敷設する点状ブロックの位置は、点字表示のある乗降口側操作盤から 30cm 程度離れた箇所とする。</p> <p>◇籠から歩道へ出る際に、歩行者等との接触の危険性がある場合、出入口部にはカーブミラーの設置等の安全対策を講ずることが望ましい。</p> <p>◇エレベーターが使用できない場合は、当該立体横断施設の昇降口（出入口）において、その旨を利用者に知らせるとともに、代替ル</p>	

	<p>ート等を事前に案内することによって歩行の連続性を確保することが望ましい。</p> <p>◇乗降口の床とエレベーターの籠との間は可能な限り小さくすることが望ましい。</p> <p>◇必要に応じて、籠内に空調設備を設けることが望ましい。</p> <p>◇乗降口に接続する歩道等又は通路の部分にはひさしを設けることが望ましい。</p>	
--	---	--

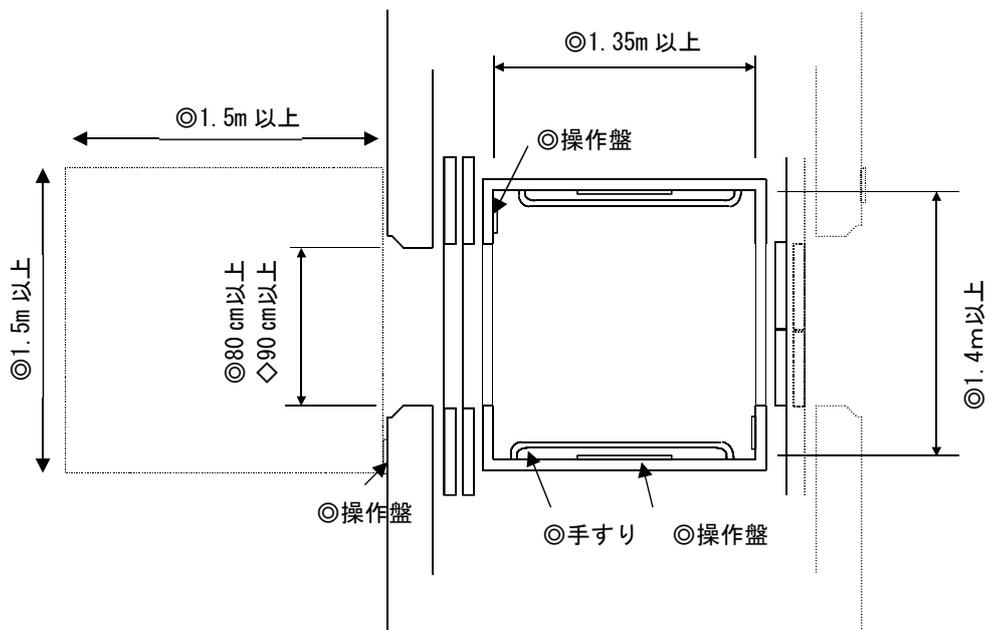
参考 2-2-2 籠及び出入口の寸法

籠の出入口が同じ方向にあり、車椅子使用者が籠内で転回し退出する方式のエレベーターについては、手動車いす使用者が 360 度転回できるよう、籠内の大きさを幅 1.5m 以上、奥行き 1.5m 以上とする。



(1) 出入口が 1 の場合

籠の出入口が異なる方向にあり、車椅子使用者が転回を伴わず前進して退出する方式（スルー型、写真 2-2-1 参照）のエレベーターについては、最低限、手動車いす 1 台が乗降できる寸法として、出入口の有効幅を 80cm、籠の内法寸法幅 1.4m 以上、奥行き 1.35m 以上とする。



(2) 出入口が 2 の場合

図 2-2-2 エレベーターの寸法

参考 2-2-3 スルー型のエレベーターの例



写真 2-2-1 スルー型のエレベーター



写真 2-2-2 籠内側面の操作盤設置例



写真 2-2-3 乗降口の操作盤設置例

参考 2-2-4 エレベーターの正面・断面の例

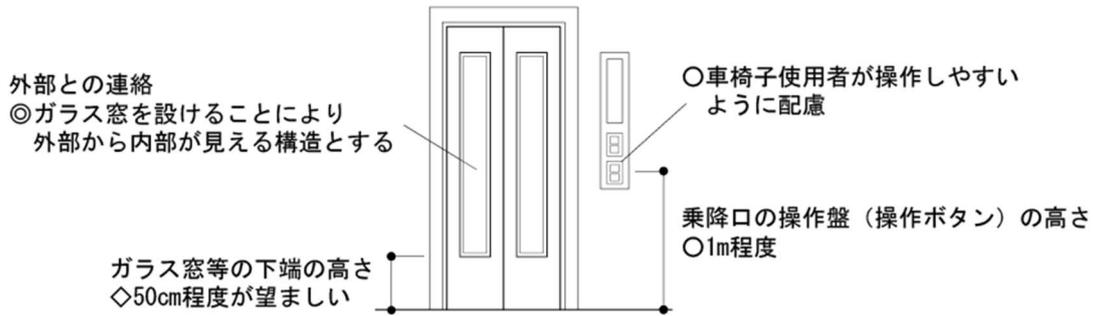


図 2-2-3 エレベーターの外観の例

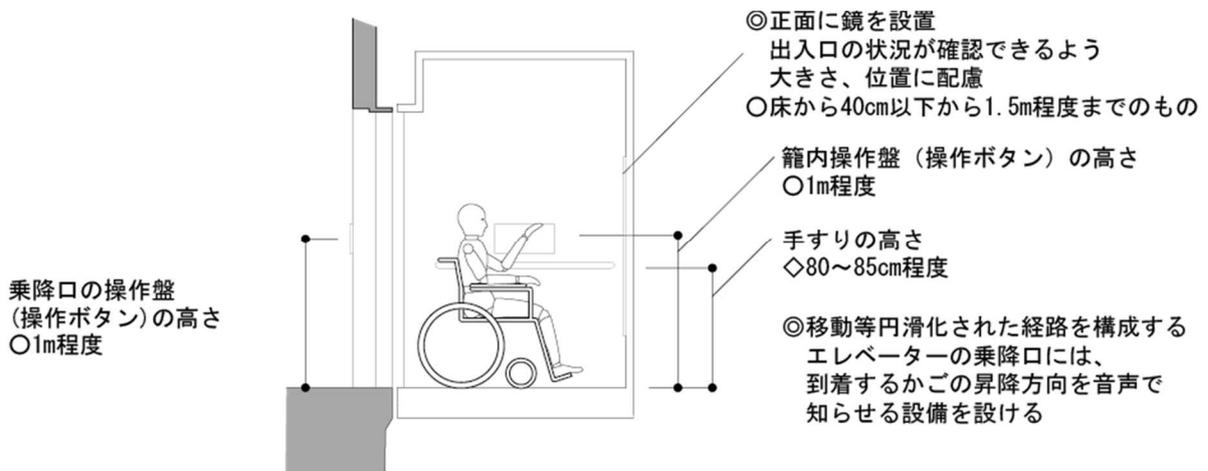
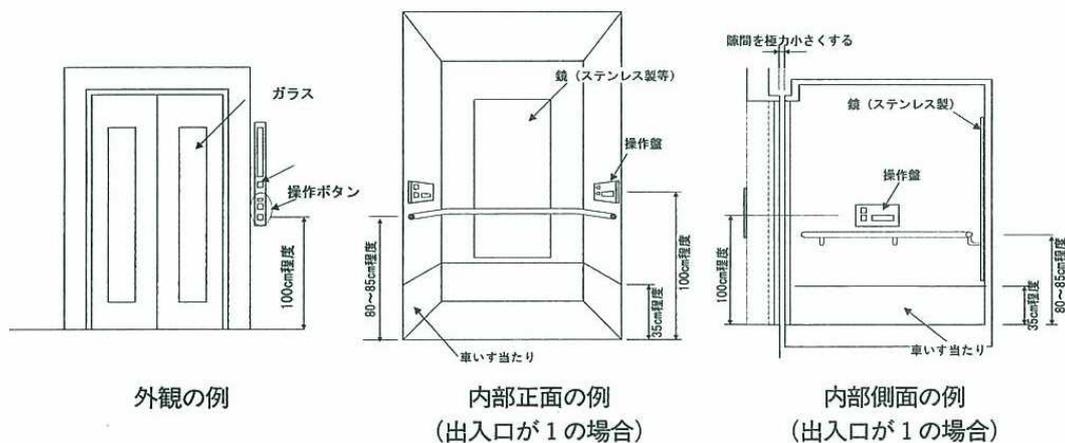


図 2-2-4 エレベーターの断面の例

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）（一部加筆）

参考 2-2-5 エレベーターの手すり、操作盤等の各種寸法



参考資料：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）

東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル（東京都）

図 2-2-5 エレベーターの手すり、操作盤等の各種寸法

参考 2-2-6 エレベーターロビー付近の安全空間確保の重要性

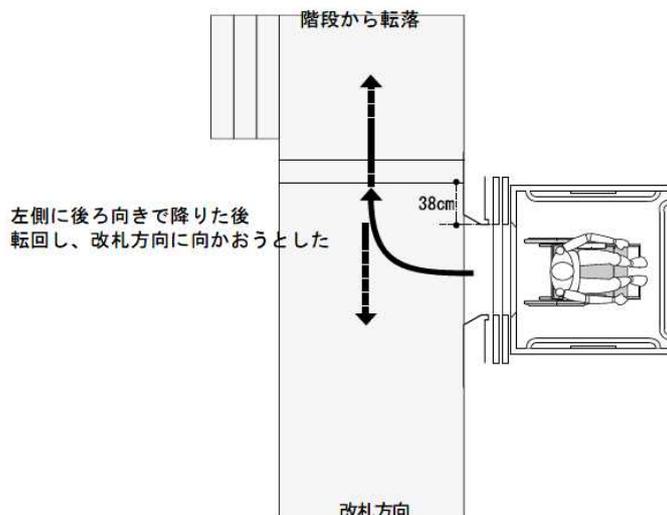
○エレベーターロビー付近に下り段差等が近接する等の危険な状況をつくりださないこと

- ・車椅子使用者は、籠内で転回できない場合には、前進で乗り込み、後退して降りることとなるため、エレベーターを降りた後のロビー空間において車椅子使用者が転回できる空間を確保することが重要である。このため、本整備ガイドラインにおいては、ロビー空間の広さについて、標準的な整備内容として車椅子使用者が転回できるよう 1.5m 以上×1.5m 以上の空間を確保すること、望ましい整備内容として電動車椅子使用者が転回できるよう 1.8m 以上×1.8m 以上の空間を確保することを示している。
- ・しかし、実際の利用状況を鑑みると、電動車椅子使用者がエレベーターを出入口の左右に避けながら降りることも想定され、出入口の正面方向のみでなく、出入口の左右方向にも十分な広さの空間を確保する必要がある。
- ・このような電動車椅子使用者等の利用状況を考慮すると、出入口左右方向に下り段差や下り階段、下りスロープが設置されている場合、電動車椅子使用者等が転倒、転落するおそれがある。同様に、肢体不自由者、高齢者、視覚障害者等をはじめ高齢者、障害者等にとっても、エレベーター出入口付近に下り段差や下り階段、下りスロープが近接することは危険であることに十分留意する必要がある。

< X 駅での事故事例 >

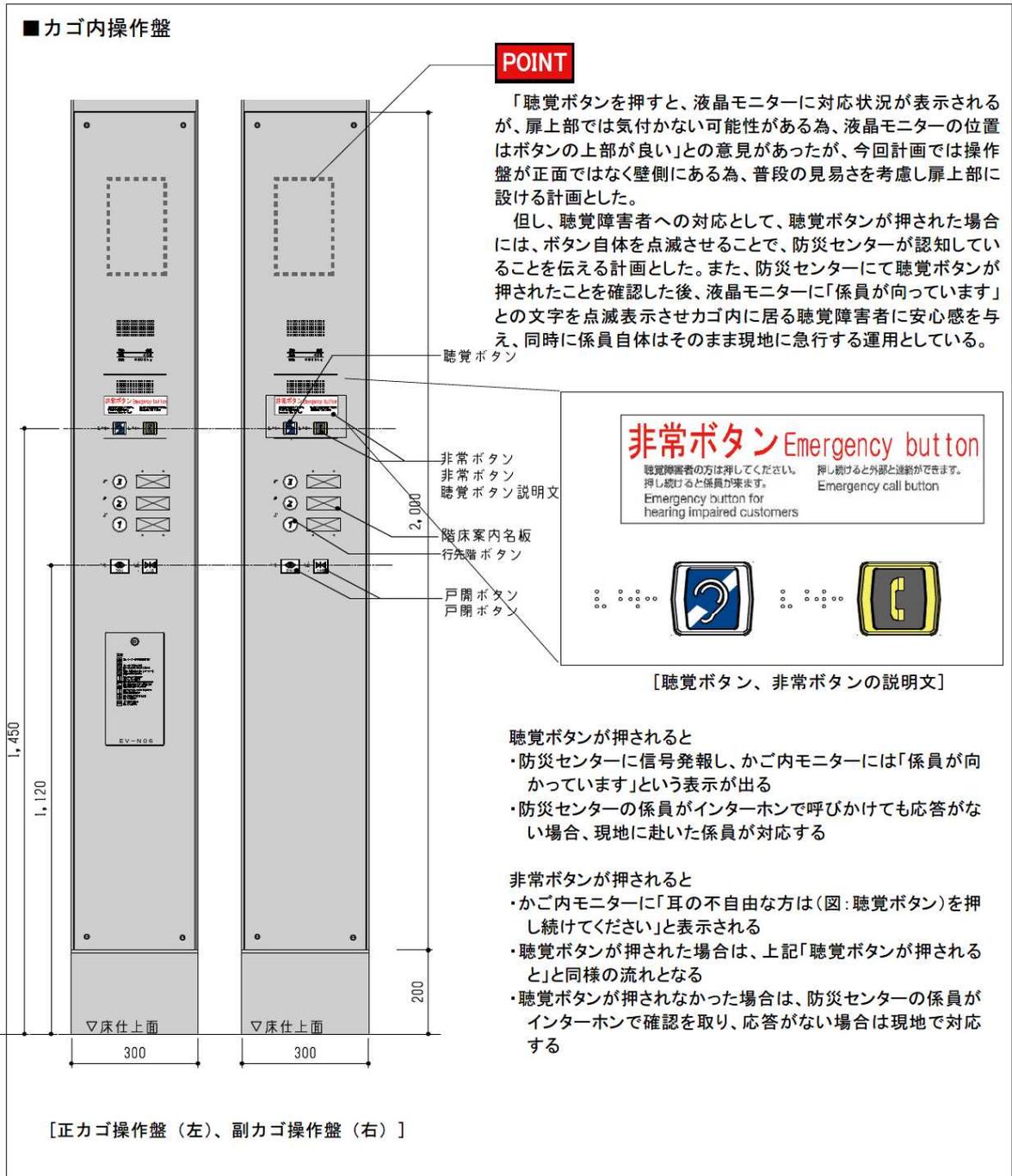
- ・X 駅において、電動車椅子使用者がエレベーターに近接する下り階段（2 段）から転落し、死亡する事故が発生した。
- ・事故現場はエレベーターロビー出入口と下り階段が隣接（出入口端から階段まで 38cm）しており、電動車椅子使用者は、エレベーター前の通路で方向転換する際に当該階段より転落した。
- ・エレベーター籠内・出入口幅の寸法はならびにロビー広さは旧移動等円滑化基準に適合しており、かつ、旧整備ガイドラインに記載された内容を満たしていた。

【事故発生時の状況】



出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）

参考 2-2-7 聴覚障害者に対応したボタンの配置（東京国際空港）



提供：東京国際空港ターミナル株式会社

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）

③ 傾斜路

考え方	<p>エレベーターの設置が物理的・構造的に困難な場合は、傾斜路（スロープ）の設置をもって代えることができる。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よう配慮する。手すりは、高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者の円滑な利用に配慮した手すりとする。</p> <p>また、手動車椅子使用者に対しては、長距離や急傾斜の傾斜路利用が困難であることに配慮する。</p>
------------	---

道路移動等円滑化基準

(傾斜路)	
<p>第十三条 移動等円滑化された立体横断施設に設ける傾斜路（その踊場を含む。以下この条において同じ。）は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 有効幅員は、二メートル以上とすること。ただし、設置場所の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、一メートル以上とすることができる。</p> <p>二 縦断勾配は、五パーセント以下とすること。ただし、設置場所の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、八パーセント以下とすることができる。</p> <p>三 横断勾配は、設けないこと。</p> <p>四 二段式の手すりを両側に設けること。</p> <p>五 手すり端部の付近には、傾斜路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。</p> <p>六 路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。</p> <p>七 傾斜路の勾配部分は、その接続する歩道等又は通路の部分との色の輝度比が大きいこと等により当該勾配部分を容易に識別できるものとする。</p> <p>八 傾斜路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。</p> <p>九 傾斜路の下面と歩道等の路面との間が二・五メートル以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する工作物を設けること。</p> <p>十 高さが七十五センチメートルを超える傾斜路にあっては、高さ七十五センチメートル以内ごとに踏み幅一・五メートル以上の踊場を設けること。</p>	

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		
幅員	<p>◎有効幅員は、2m 以上とする。ただし、設置場所の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合は、1m 以上とすることができる。</p> <p>○地下横断歩道の場合は、排水施設、照明施設等の余裕として有効幅員の他に両側に 0.5m 確保する。</p>	参考 2-2-8
勾配及び踊場	<p>◎縦断勾配は、5%以下とする。ただし、設置場所の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合においては、8%以下とすることができる。</p> <p>◎横断勾配は、設けない。</p> <p>○排水施設を設ける場合は、車椅子の車輪、視覚障害者の白杖等の支障とならないように可能な限りグレーチングの空隙を小さくすることや、滑りづらさ等に配慮する。</p> <p>◎高さが 75cm を超える傾斜路は、高さ 75cm 以内ごとに踏み幅 1.5m 以上の踊場を設ける。</p> <p>◇車椅子使用者が途中で休憩できるよう、高さ 60cm 以内ごとに踏幅 1.5m 以上の踊場を設けることが望ましい。</p>	
手すり	◎二段式の手すりを両側に設ける。	参考 2-2-8

高さ	○高さが80～85cm、60～65cm程度である二段の手すりを両側に連続して設ける。	
形状	○丸形で直径3～4cm程度とする。	
材質	◇冬期の冷たさに配慮した材質とすることが望ましい。	
位置	○手すりを壁面に設置する場合は、壁と手すりの空きを5cm程度とする。	参考 2-2-8 参考 2-2-9
端部	○手すりの端部は、壁面側に巻き込むなど端部が突出しない構造とする。 ◇手すりは、傾斜路の終端部から水平区間へ60cm程度延長し、利用者の乗降、誘導が円滑になるようにすることが望ましい。 ○手すりの端部は、下方に滑らかに屈曲させるなどして、衣服の引っかかり等がないような処理とする。	
点字	◎手すり端部の付近には、傾斜路の通ずる場所を示す点字をはり付ける。 ○視覚障害者を誘導する傾斜路の上段の手すりにスロープの行き先を点字で表示する。点字による表示方法はJIS T0921にあわせたものとし、点字内容を文字で併記する。また、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、設置現場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。 ○点字は、はがれにくいものとする。	参考 2-2-9 参考 2-2-10
路面	◎路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとする。 ◇積雪寒冷地においては、スリップによる転落事故等を防止するためにロードヒーティング等の防雪及び凍結防止設備を設置することが望ましい。	参考 2-2-8
端部	○傾斜路の端部は床に対して滑らかに接する構造とする。	
水平区間	○他の通路と出会う部分に、通路を移動する人と車椅子使用者が衝突しないよう、長さ1.5m以上の水平区間を設ける。 ◇車椅子使用者のより円滑な利用を想定し、傾斜路の始終部には、2m以上の水平部を設けることが望ましい。	参考 2-2-8
勾配区間の識別	◎傾斜路の勾配部分は、その接続する歩道等又は通路の部分との色の輝度比が大ききこと等により当該勾配部分を容易に識別できるものとする。	
立ち上がり部	◎傾斜路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設ける。ただし、側面が壁面である場合は、この限りでない。 ○側面に壁面がない場合は、傾斜路に35cm以上の立ち上がり部を設け、車椅子の飛出しや杖の滑落、物品の落下、雨水の流下等を防止する。	参考 2-2-8
その他	◎傾斜路の下面と歩道等の路面との間が2.5m以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する工作物を設ける。 ○高欄は路面から高さ1.1m程度の高さとし、危険のない構造とする。 ◇高欄の笠木の幅は10cm以上とし、物などが置かれなように曲面にするなどの工夫を行うことが望ましい。	参考 2-2-8

参考 2-2-8 傾斜路の構造

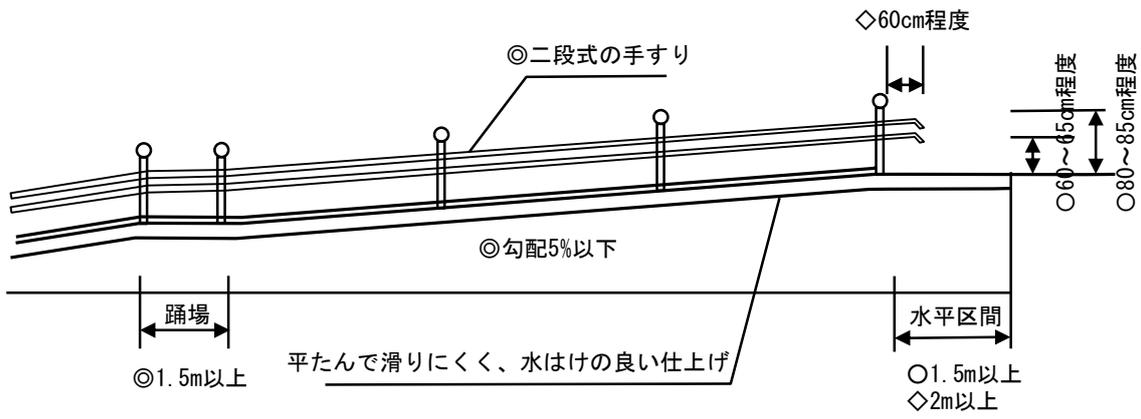


図 2-2-6 傾斜路の側面の例

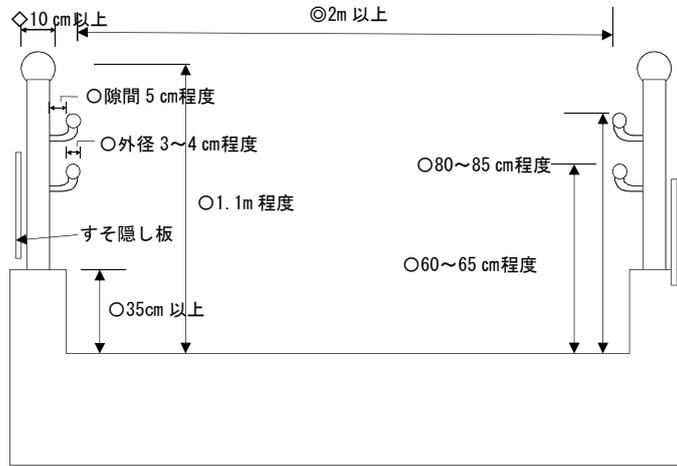


図 2-2-7 傾斜路の断面の例

参考 2-2-9 手すりの構造

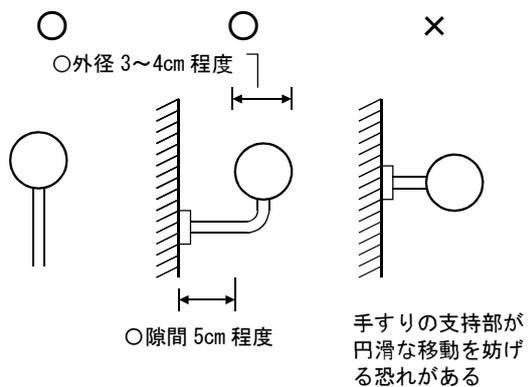


図 2-2-8 手すりの断面の例

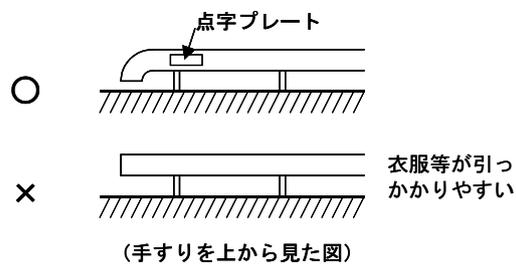


図 2-2-9 端部処理の例

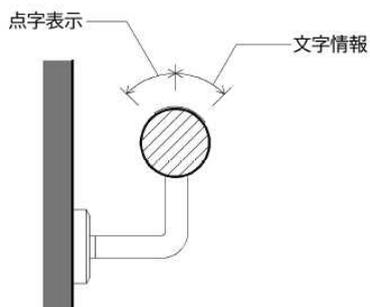


図 2-2-10 手すりの点字・文字の設置位置と例

参考 2-2-10 アクセシブルデザインー標識, 設備及び機器への点字の適用方法

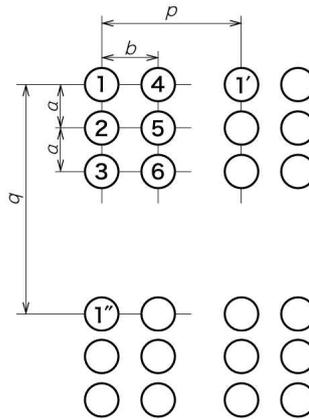
(JIS T0921:2017)

点字表示は、JIS T0921:2017 規格に合わせたものとする。

■点字間隔

表1—点字の点の間隔及びマスとマスとの間隔

		単位 mm
変数	説明	中心間距離
a	垂直点間隔 (点1と点2との間隔)	2.2 ~ 2.8
b	水平点間隔 (点1と点4との間隔)	2.0 ~ 2.8
p	マス間隔 (点1と点1'との間隔)	5.1 ~ 6.8
q	行間隔 (点1と点1''との間隔)	10.0 ~ 15.0



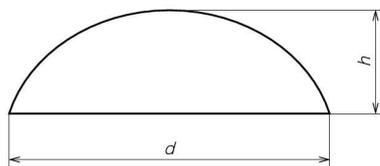
- a : 垂直点間隔 (点1と点2との間隔)
- b : 水平点間隔 (点1と点4との間隔)
- p : マス間隔 (点1と点1'との間隔)
- q : 行間隔 (点1と点1''との間隔)

図1—点字の点の間隔及びマスとマスとの間隔

表2—点字の水平点間隔 (b) とマス間隔 (p) との関係 (参考)

単位 mm	
水平点間隔 (b)	マス間隔 (p) の範囲
2.0	5.1 ~ 6.0
2.1	5.2 ~ 6.1
2.2	5.4 ~ 6.2
2.3	5.6 ~ 6.3
2.4	5.8 ~ 6.3
2.5	6.0 ~ 6.3

■点字断面形状



d : 底面の直径
 h : 点の中心の垂直の高さ

単位 mm	
変数	寸法
d	1.0 ~ 1.7
h	0.3 ~ 0.7

■手すりの点字表示例

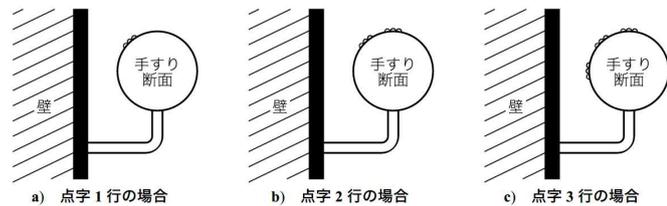


図 手すりの点字表示例

出典: JIS T0921:2017 (アクセシブルデザインー標識, 設備及び機器への点字の適用方法)

④ エスカレーター

考え方	立体横断施設にエスカレーターを設置する場合は、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。エスカレーターが設置された場合は、多くの歩道利用者がエスカレーターを利用することが予測されるため、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。
-----	--

道路移動等円滑化基準

(エスカレーター)	
第十四条 移動等円滑化された立体横断施設に設けるエスカレーターは、次に定める構造とするものとする。	
一 上り専用のもので下り専用のもをそれぞれ設置すること。	
二 踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げとすること。	
三 昇降口において、三枚以上の踏み段が同一平面上にある構造とすること。	
四 踏み段の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により踏み段相互の境界を容易に識別できるものとする。	
五 くし板の端部と踏み段の色の輝度比が大きいこと等によりくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものとする。	
六 エスカレーターの上端及び下端に近接する歩道等及び通路の路面において、エスカレーターへの進入の可否を示すこと。	
七 踏み段の有効幅は、一メートル以上とすること。ただし、歩行者の交通量が少ない場合においては、六十センチメートル以上とすることができる。	

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

形式・位置	◎上り専用のもので下り専用のもをそれぞれ設置する。 ○歩道等の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うえで設置位置を決定する。	
構造	◎踏み段の有効幅は、1m以上とする。ただし、歩行者の交通量が少ない場合は、60cm以上とする。 ◎踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げとする。 ◎昇降口において、3枚以上の踏み段が同一平面上にある構造とする。	参考 2-2-11
識別	踏み段 ◎踏み段の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により踏み段相互の境界を容易に識別できるものとする。 ◇踏み段の端部だけでなく、四方に縁取りを行うなどにより、踏み段相互の識別をしやすいようにすることが望ましい。	参考 2-2-11
	くし板 ◎くし板の端部と踏み段の色の輝度比が大きいこと等によりくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものとする。 ○くし板と踏み段との境界及び踏み段相互の境界等の輝度比は2.0程度を確保し、識別しやすいものとする。	
手すり	○乗降口には、旅客の動線の交錯を防止するため、高さ80～85cm程度の固定柵又は固定手すりを設置する。 ◇乗り口、降り口ともくし板から70cm以上の移動手すりを設け、踏み段へ容易に乗り移りできるように配慮することが望ましい。	参考 2-2-11
速度表示	○速度は毎分30mを標準とする。 ◎エスカレーターの上端及び下端に近接する歩道等及び通路の路面において、エスカレーターへの進入の可否を示す。 ○エスカレーターへの進入可否表示の配色については、参考2-6-5を参考とした色使い、色の組み合わせとし、色覚の差により様々な見え方があることに配慮する。	参考 2-6-5

	◇エスカレーターのベルトに、しるしをつけることにより、進行方向がわかるようにすることが望ましい。	
音声案内	○当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備を設ける。 ○音声案内装置の設置にあたっては、進入可能なエスカレーターの乗り口端部に設置し、周囲の暗騒音と比較して十分聞き取りやすい音量、音質とすることに留意し、音源を乗り口に近く、利用者の動線に向かって設置する。	
その他	○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。 ○継続して音声により情報提供できるように、音声案内装置を維持管理する。 ○エスカレーター前には、奥行き 60cm 程度の点状ブロックを全幅にわたって敷設する。 ◇エスカレーターの使用ができない状況が見込まれる場合は、前もってその旨を利用者に周知するために、当該エスカレーター近傍等に予告表示することが望ましい。	

参考 2-2-11 エスカレーターの構造

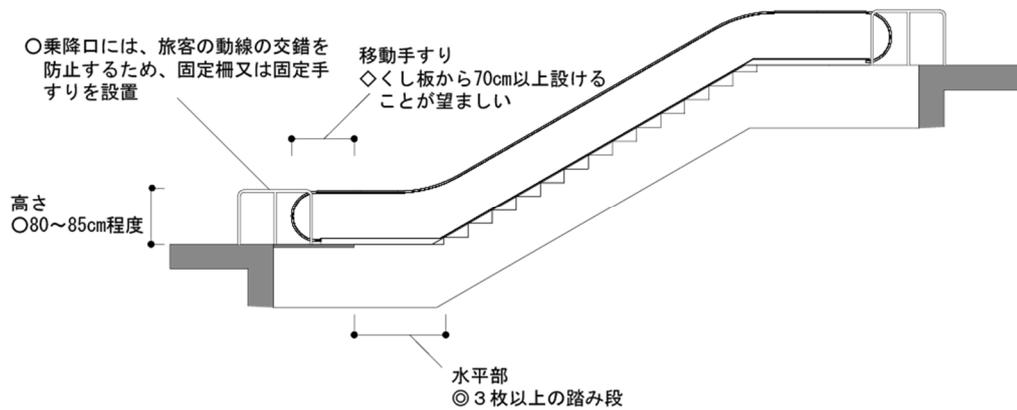
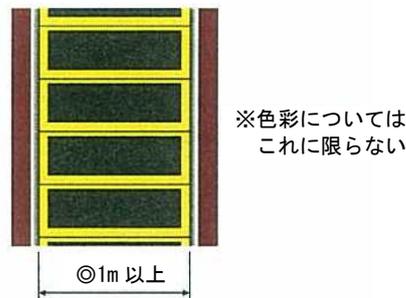


図 2-2-11 エスカレーターの側面の例

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）（一部加筆）



平面図

図 2-2-12 エスカレーターの構造の例

【コラム】 エスカレーターを歩行する人への注意喚起

エスカレーター内で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。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、十分な注意喚起を促すことが望まれる。そのための案内や掲示が必要である。



図 2-2-13 「歩かず立ち止まらうキャンペーン」ポスター

⑤ 通路

考え方	高齢者、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、平坦で滑りにくく、水はけの良い路面とする。手すりは、高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者の円滑な利用に配慮した手すりとする。
-----	---

道路移動等円滑化基準

(通路)	
第十五条 移動等円滑化された立体横断施設に設ける通路は、次に定める構造とするものとする。	
一 有効幅員は、二メートル以上とし、当該通路の高齢者、障害者等の通行の状況を考慮して定めること。	
二 縦断勾配及び横断勾配は設けないこと。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合又は路面の排水のために必要な場合においては、この限りでない。	
三 二段式の手すりを両側に設けること。	
四 手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。	
五 路面は、平坦で、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。	
六 通路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。	

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

幅員	◎有効幅員は、2m 以上とし、当該通路の高齢者、障害者等の通行の状況を考慮して定める。 ○地下横断歩道の場合は、排水施設、照明施設等の余裕として有効幅員の他に両側に 50cm 確保する。	参考 2-2-12
勾配	◎縦断勾配及び横断勾配は設けない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合又は路面の排水のために必要な場合は、この限りでない。	
手すり	◎二段式の手すりを両側に設ける。	参考 2-2-12
	○高さが 80～85cm、60～65cm 程度である二段の手すりを両側に連続して設ける。	
	○丸形で直径 3～4cm 程度とする。	
材質	◇冬期の冷たさに配慮した材質とすることが望ましい。	
位置	○手すりを壁面に設置する場合は、壁と手すりの空きを 5cm 程度とする。	参考 2-2-12
端部	○手すりの端部は、下方に滑らかに屈曲させるなどして、衣服の引っかかり等がないような処理とする。	
点字	◎手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字をはり付ける。 ○点字は、上段の手すりに設置する。点字による表示方法は JIS T0921 にあわせたものとし、点字内容を文字で併記する。また、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、設置現場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。 ○点字は、はがれにくいものとする。	参考 2-2-10

路面	◎路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとする。 ◇積雪寒冷地においては、スリップによる転落事故等を防止するためにロードヒーティング等の防雪及び凍結防止設備を設置することが望ましい。	
立ち上がり部	◎通路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設ける。ただし、側面が壁面である場合は、この限りでない。 ○側面に壁面がない場合は、通路に 35cm 以上の立ち上がり部を設け、車椅子の飛出しや杖の滑落、物品の落下、雨水の流下等を防止する。	参考 2-2-12
その他	○高欄は路面から高さ 1.1m 程度の高さとし、危険のない構造とする。 ◇笠木の幅は 10cm 以上とし、物などが置かれなように曲面にするなどの工夫を行うことが望ましい。	

参考 2-2-12 手すりの設置位置と寸法

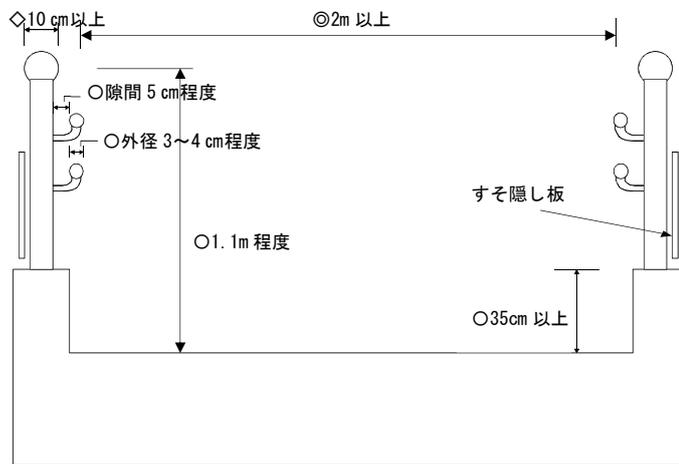


図 2-2-14 横断歩道橋の断面の例

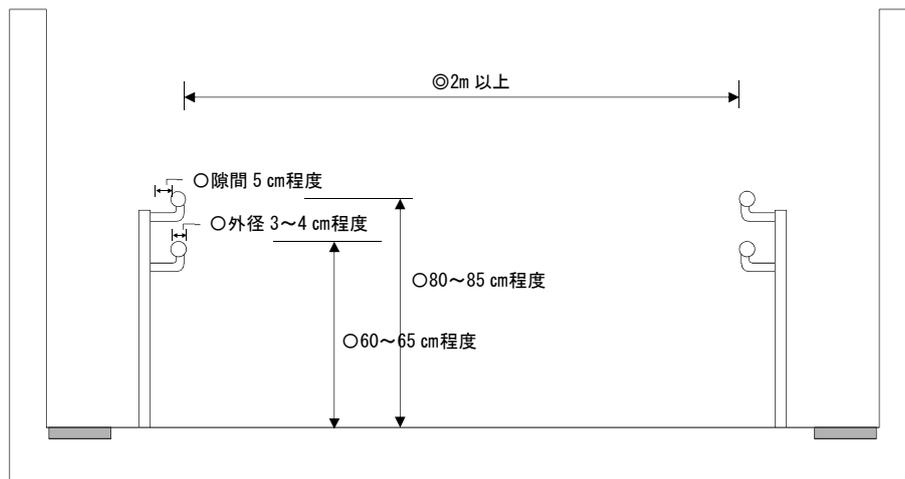


図 2-2-15 地下横断歩道の断面の例

⑥ 階段

考え方	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。特に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。手すりは、視覚障害者が階段の勾配を知り、ガイドとして伝って歩くことに配慮し、また、高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者が、上り、下りの両方向において体勢を継続的に安定させながら利用することができるよう、円滑な利用に配慮した手すりを設置する。
-----	--

道路移動等円滑化基準

(階段)	
<p>第十六条 移動等円滑化された立体横断施設に設ける階段（その踊場を含む。以下同じ。）は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 有効幅員は、一・五メートル以上とすること。</p> <p>二 二段式の手すりを両側に設けること。</p> <p>三 手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字をはり付けること。</p> <p>四 回り段としないこと。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p>五 踏面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。</p> <p>六 踏面の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により段を容易に識別できるものとする。</p> <p>七 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とすること。</p> <p>八 階段の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。</p> <p>九 階段の下面と歩道等の路面との間が二・五メートル以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する工作物を設けること。</p> <p>十 階段の高さが三メートルを超える場合においては、その途中に踊場を設けること。</p> <p>十一 踊場の踏み幅は、直階段の場合にあっては一・二メートル以上とし、その他の場合にあっては当該階段の幅員の値以上とすること。</p>	

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

形式	◎回り階段としない。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。	参考 2-2-13
幅員	◎有効幅員は、1.5m 以上とする。 ○自転車の通行を考慮する場合は、斜路付き階段を設け、斜路部分の幅員は 60cm を標準とし、斜路付き階段の有効幅員は 2.1m 以上とする。 ○斜路付き階段の勾配は 25%を超えてはならない。 ◇斜路付き階段の斜路部分の路面は、立体横断施設に設ける傾斜路と同様のものとするのが望ましい。 ○地下横断歩道の場合は、排水施設、照明施設等の余裕として有効幅員の他に両側に 50cm 確保する。	参考 2-2-14
手すり	◎二段式の手すりを両側に設ける。 ○階段の幅が4mを超える場合は、中間にも手すりを設置する。	
	○高さが80～85cm、60～65cm程度である二段の手すりを両側に連続して設ける。	
	○丸形で直径3～4cm程度とする。	

	材質	◇冬期の冷たさに配慮した材質とすることが望ましい。	
	位置	○手すりを壁面に設置する場合は、壁と手すりの空きを5cm程度とする。	
	端部	○手すりの端部は、壁面側に巻き込むなど端部が突出しない構造とする。 ◇手すりは、階段の終端部から水平区間へ60cm程度延長し、利用者の乗降、誘導が円滑になるようにすることが望ましい。 ○手すりの端部は、下方に滑らかに屈曲させるなどして、衣服の引っかかり等がないような処理とする。	参考 2-2-14 参考 2-2-15
	点字	◎手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字をはり付ける。 ○上記点字は、階段始末端部の点状ブロックの敷設された範囲近くの手すりの端部（水平部分）に表示する。 ○点字による表示方法は JIS T0921 にあわせたものとし、点字内容を文字で併記する。また、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、設置現場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。 ○点字は、はがれにくいものとする。	参考 2-2-10
蹴上げ・踏面	勾配、寸法	○階段は、勾配50%、けあげ高15cm、踏み幅30cmを標準とする。	参考 2-2-14
	段鼻	◎段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とする。 ○蹴込み板を設ける。 ○蹴込みを設ける場合はその長さを2cm以下とする。	
	踏面の仕上げ	◎踏面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとする。	
	輝度比	◎踏面の端部（段鼻部）とその周囲の部分との輝度比が大きいこと等により、段を容易に識別できるものとする。 ○踏面の端部（段鼻部）は、全長にわたって十分な太さ（幅 5cm 程度）とする。 ○踏面の端部（段鼻部）の色は始まりの段から終わりの段まで統一された色とする。 ○この識別部分は、汚損・損傷しにくいものを用いる。 ○くし板と踏み段との境界及び踏み段相互の境界等の輝度比は 2.0 程度を確保し、識別しやすいものとする。	参考 2-2-14
立ち上がり部	◎階段の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設ける。ただし、側面が壁面である場合は、この限りでない。 ○立ち上がり部は 10cm 程度設け、杖の滑落、物品の落下、雨水の流下等を防止するとともに、階段の端部であることを認識できるようにする。	参考 2-2-14	
階段始末端部の水平部分	◇階段の始点、終点は、通路から1.2m程度後退させ、水平なふところ部分をとることが望ましい。		

踊場	<ul style="list-style-type: none"> ◎階段の高さが 3m を超える場合においては、その途中に踊場を設ける。 ◎踊場の踏み幅は、直階段の場合は 1.2m 以上とし、その他の場合は当該階段の幅員の値以上とする。 ○壁側の手すりは連続して設置する。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。 ◇折れ階段の踊場等で進行方向の見通しが悪い箇所については、鏡を設置することが望ましい。 	参考 2-2-14
明るさ	<ul style="list-style-type: none"> ○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。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。 	
階段下	<ul style="list-style-type: none"> ◎階段の下面と歩道等の路面との間が 2.5m 以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する工作物を設ける。 	
その他	<ul style="list-style-type: none"> ○排水施設は、杖等の支障とならないように可能な限りグレーチングの空隙を小さくすることや、滑りづらさ等に配慮する。 ○高欄は路面から高さ 1m 以上の高さとし、危険のない構造とする。 ◇笠木の幅は 10cm 以上とし、物などが置かれなないように曲面にするなどの工夫を行うことが望ましい。 ◇積雪寒冷地においてはロードヒーティング等の防雪及び凍結防止設備を設置することが望ましい。 ○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識するために点検と保守が重要である。 ○斜路付き階段の勾配は 25% を超えてはならない。これは、階段に沿った自転車を押し上げて昇降することを考慮したもので、車椅子の登坂を考慮したものではないことに留意する。 	

参考 2-2-13 階段の形式

図 2-2-16 に示す直階段や折れ階段のように、一定の踏み幅による階段であれば転倒の危険性は小さいものと考えられる。一方、回り階段やらせん階段は踏み幅が一定でないため踏み外し等の危険が高く、視覚障害者が方向感覚を損なうこと等が考えられるため、これらの階段を設置する際には、内径を大きく、踏み幅を広くし、方向案内に配慮する。また、これらの対応のできないらせん階段は、主階段としないものとする。

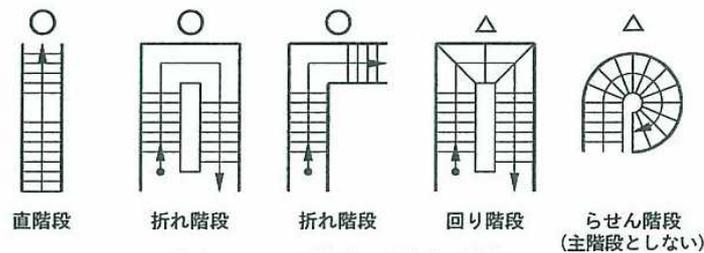


図 2-2-16 階段の形式と評価

参考 2-2-14 階段の構造

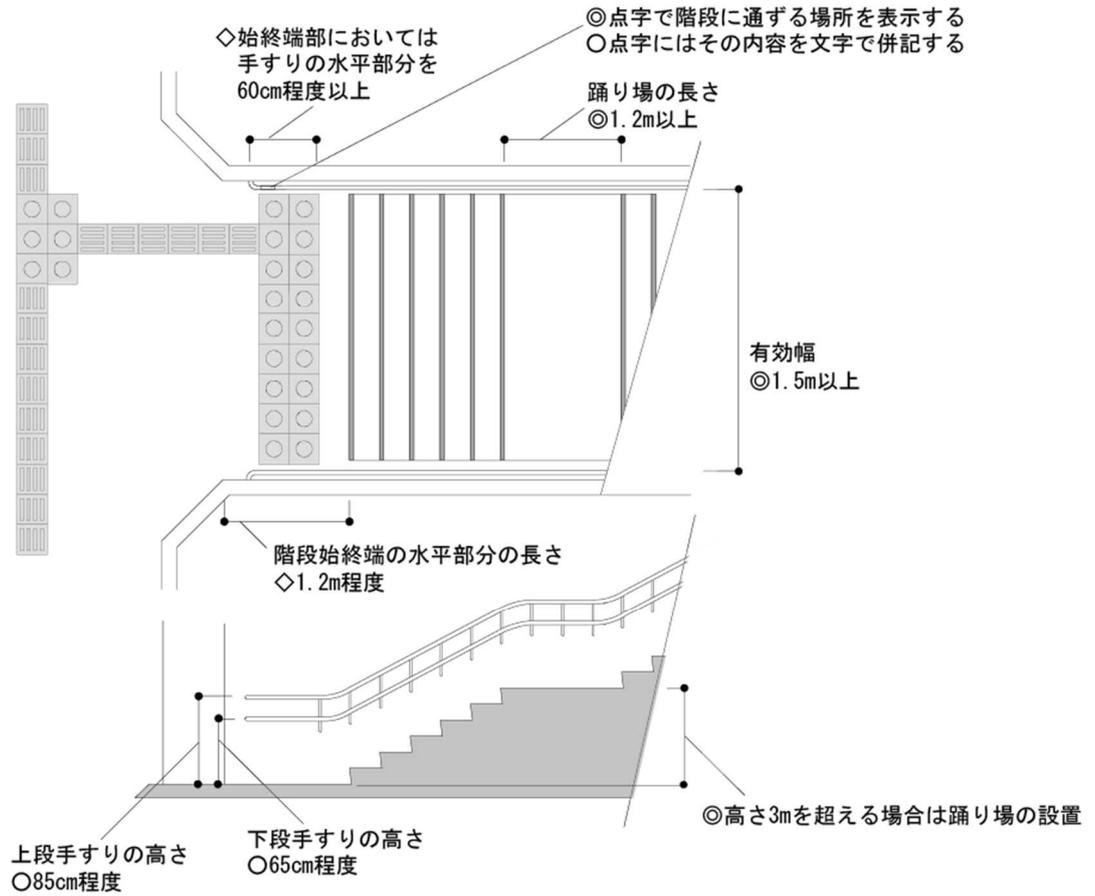


図 2-2-17 階段の構造と手すりの設置例

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）（一部加筆）

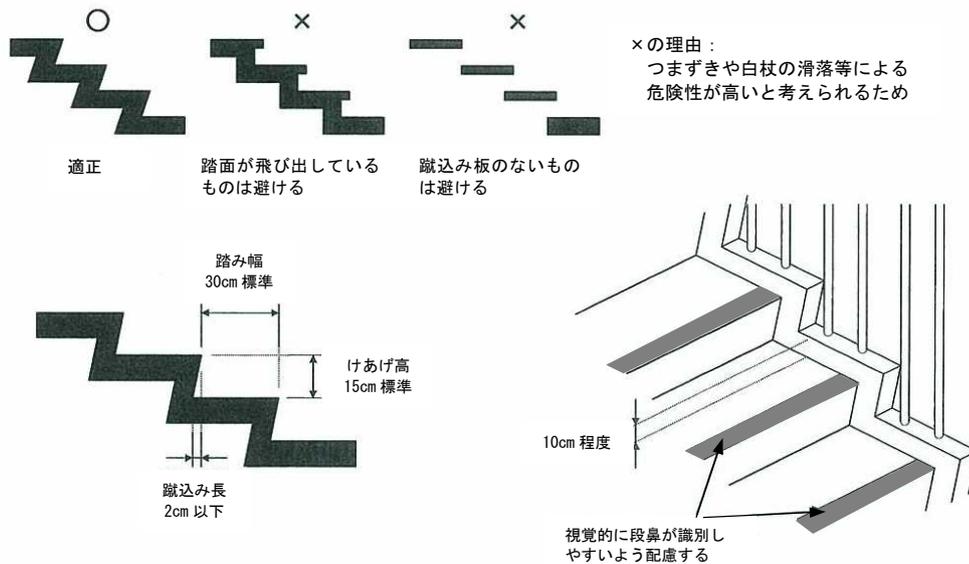


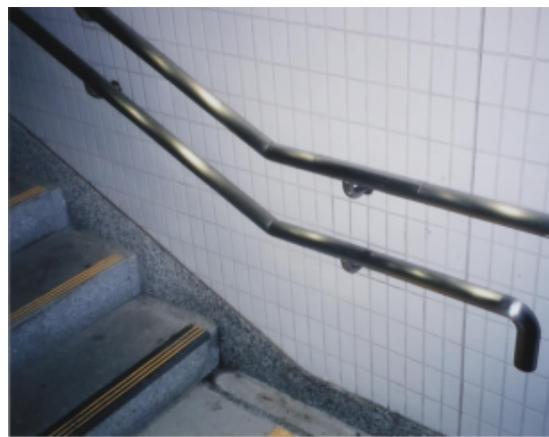
図 2-2-18 階段の構造と評価

参考 2-2-15 手すりの端部の処理

手すりの端部の処理は、下方に滑らかに屈曲させるなどして、衣服の引っかかりを防止するとともに、その箇所が終端部であることが認識できるようにする。



端部処理の例（その1）



端部処理の例（その2）

写真 2-2-4 手すりの設置事例

⑦ その他の施設等

考え方	視覚障害者が安全かつ円滑に歩行できるようにするため、エレベーター、階段、エスカレーター等への誘導、障害物の回避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。 また、路面や障害物が的確に認識できる箇所に照明施設を設ける。
-----	---

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。 (照明施設) 第四十七条 歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設には、照明施設を連続して設けるものとする。ただし、夜間における当該歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。	

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		
視覚障害者誘導用ブロック	◎立体横断施設の通路等及びこれに接続する歩道等の部分には、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。 ○階段、傾斜路、エスカレーターの下面と歩道等の路面との間が2.5m以下の歩道等の部分への視覚障害者の進入を未然に防止するため視覚障害者誘導用ブロックを設置する。 ○敷設方法等については、7章を参照する。	参考 2-2-14
照明施設	◎立体横断施設には、照明施設を連続して設ける。ただし、夜間において路面の照度が十分に確保される場合はこの限りではない。 ○高齢者や弱視（ロービジョン）者等に適切な照度を確保できるように、照明施設を維持管理する。 ○照度等の詳細については、7章を参照する。	

3章 乗合自動車停留所

① 乗合自動車停留所の構造

考え方	歩道上に設置する乗合自動車停留所においては、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（以下、「正着」という。）できる構造であることが重要である。高齢者、障害者等がバスを円滑に利用できるようにするためには、道路だけではなく関係者の連携により車両、バス停、民地なども含むバスのネットワーク全体としてバリアフリー化を図ることも重要である。
-----	--

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

構造	◇乗合自動車停留所の構造は、交通の状況や道路横断面構成等、道路の状況を判断し決定するものとするが、切り込みの角度を工夫する、公安委員会やバス事業者と連携、協力して停留所周辺の路上駐車を削減する等、バスが停留所から離れずに正着できるよう配慮することが望ましい。 ○植樹帯や防護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。	参考 2-3-1
----	---	----------

参考 2-3-1 バス停にバスが正着しやすい構造

乗合自動車停留所の構造は、交通の状況や道路横断面構成等、道路の状況を判断し決定するものとするが、切り込みの角度を工夫する、公安委員会やバス事業者と連携、協力して停留所周辺の路上駐車を削減する等、バスが停留所から離れずに正着できるよう配慮することが望ましい。また、植樹帯や防護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ものとする。

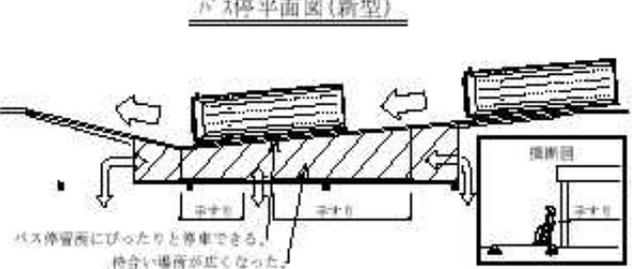
<p style="text-align: center;">バスベイ型</p> 	<p style="text-align: center;">切り込みテラス型</p> 
<p style="text-align: center;">テラス型</p> 	<p style="text-align: center;">ストレート型</p> 
<p>三角形切り込み型</p>	
	<p style="text-align: center;">バス停平面図(新型)</p>  <p>バス停留所にぴったりと停車できる。 待ちスペースが広がった。</p>

表 2-3-1 乗合自動車停留所の構造別特徴

	歩道の幅員	乗合自動車の正着		本線交通への影響
		周辺に路上駐車なし	周辺に路上駐車あり	
バスベイ型	●歩道側に切り込むため、歩道の幅員が狭い場合、歩道の有効幅員を侵す可能性がある	●切り込み形状によっては停留所に正着することが困難な場合がある ●バスのオーバーハングのため、バスベイの長さによっては停留所に正着することが困難	●切り込みの形状や周辺の路上駐車状況によっては停留所に正着することが困難	○バスは停車帯に入り込むため、バスの停車による本線交通への影響は少ない ○乗降の利便性を図るとともに、後続車の追い越しを容易にさせることができる
切り込み テラス型 (既存の バスベイ 型の改良)	●テラスを設置するためには、一定以上の長さのバスベイ型の切り込みが必要であることから、歩道の幅員が狭い場合、歩道の有効幅員を大きく侵す可能性がある	○バスベイ内に張り出したテラスを設置することにより、テラス手前でバスを安全に歩道に寄せることが可能になり、正着が容易となる	●周辺の駐車状況により困難になる場合がある	○バスは停車帯に入り込むため、バスの停車による本線交通への影響は少ない ○乗降の利便性を図るとともに、後続車の追い越しを容易にさせることができる
テラス型	○車道側にはみ出して設置するため、歩道の有効幅員を侵しにくい	○容易である	●テラス部の幅によっては正着が困難になる場合がある	●バスの停車中は、後続車の通行が困難 ●広い路肩や停車帯をもたない道路では、停留所付近では1車線分通行できないので、交通容量が減る ●張り出し部分で事故の危険性がある
ストレート型	○道路の全幅員に余裕がなく歩道に切り込みを入れて停車帯を設けることができない場合等に歩道の幅員を変えることなく、歩道内に停留所を設ける ●歩道内にベンチや上屋等停留所附属施設を設置する場合には、歩道の幅員が狭い場合、有効幅員を侵す可能性がある	○容易である	●周辺の駐車状況により困難になる場合がある	●バスの停車中は後続車の通行が困難
三角形 切り込み型	○歩行空間やバス待ち空間を広く確保できる	○斜めに進入するため、正着が容易である	●周辺の駐車状況により困難になる場合がある	●バスの右側後方が車道側にはみ出すため、場合によっては後続車に影響がある ●バスの運転席から後方が確認しにくいいため、発車時に十分な注意が必要

凡例：○メリット、●デメリット

その他バスベイの工夫事例：バリアレス縁石（新潟県新潟市）

バリアレス縁石は、縁石の側面・底面部を特殊な形状とすることで、タイヤが縁石に接触しても衝撃がほとんどなく、バス停にバスを正着させることができる。

また、タイヤトレッド部が接する縁石底面部に凹凸を連続的に設け、バスの運転士はその上部を走行した時に発生する微振動によって、正着性を認識できる仕組みとなっている。

新潟市は、安全に快適にバスを乗り降りできる環境整備に取り組んでおり、障害者団体やバス事業者、各種関係機関と連携することで、公道やバスターミナル、駅前広場などの交通結節点に乗合自動車停留所の形状の検討と併せバリアレス縁石の設置を推進している。



写真 2-3-1 バリアレス縁石の構造



写真 2-3-2 バスの正着状況



施工前 平均隔離 50cm

施工後 平均隔離 10cm

バスと停留所の間隔が約 10cm になったため、高齢者や障害のある方、ベビーカー利用者なども段差を気にせず乗降できる。

写真 2-3-3 縁石施工前後のバスと縁石の離隔の違い



写真 2-3-4 障害者乗降体験会の様子



写真 2-3-5 バスから降りる様子

出典：新潟市資料、新潟市ホームページを基に作成

【コラム】磁気マーカ等を活用したバス停への正着制御

令和2年度の道路法等の一部を改正する法律の施行により磁気マーカ等の設備が「自動運行補助施設」として位置づけられた。これらの技術は自動運転車のより正確な運行に寄与し、運転等が困難になった高齢者等の足の確保に貢献する他に、バス停への正着制御などによる全ての人に優しく快適な運転にも寄与する。

例えば、羽田空港地域における実証実験では、一般的なバス停に正着するよりも急角度で入り込む必要がある仮設のバス停に磁気マーカを設置し、標準偏差 10mm 未満の再現性の高い正着制御の実現ができること等を確認した。

今後の自動運転や ICT 技術の進展に伴い、積極的に活用することが望まれる。



図 2-3-1 磁気マーカを活用した自車位置補正による運行の補助



写真 2-3-6 羽田空港における実証実験の様子

② 高さ

考え方	<p>バリアフリー法において、バスの低床化が公共交通特定事業に位置付けられるとともに、移動等円滑化の促進に関する基本方針に基づき、低床化されたバス車両に転換することとしていることから、高齢者、障害者等が低床バスに円滑に乗降できる構造とする。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。</p> <p>高さ15cmを標準とするが、リフト付きやエレベーター付きの高速バス等様々な車両が停車する場合には、車椅子使用者等が円滑に利用できる構造を検討することが望ましい。</p>
-----	--

道路移動等円滑化基準	
<p>第十七条 乗合自動車停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、十五センチメートルを標準とするものとする。</p>	

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		
高さ	<p>◎乗合自動車停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、15cmを標準とする。</p> <p>○道路構造上やむを得ない場合等バスが正着できない場合は15cmにこだわらず、高さの調整等により、車椅子使用者等が円滑に利用できる構造とする。</p> <p>◇高さ15cmを標準とするが、リフト付きやエレベーター付きの高速バス等様々な車両が停車する場合には、車椅子使用者等が円滑に利用できる構造を検討することが望ましい。</p>	参考 2-3-2

参考 2-3-2 乗合自動車停留所を設ける歩道の構造

乗合自動車停留所を設ける区間は全面を高さ15cmとする

縁石の高さ：15cm

歩道一般部の高さ：5cm

縦断勾配：5%以下

歩道すりつけ区間

歩道一般部

【車道】

【歩道】

【民地】

乗合自動車停留所を設ける区間

※有効幅員は、水平部分のみとするものとする。

※セミフラット型の歩道における、ストレート型での整備例。

※乗合自動車停留所の区間の長さは、歩行者の滞留人数を考慮して乗合自動車の乗降に支障がない範囲を15cmに嵩上げするものとする。

※停留所が連担して、停留所付近の歩道が波打ち状になる場合は、セミフラット歩道などにかかわらず歩道を嵩上げするものとする。

図 2-3-2 乗合自動車停留所を設ける歩道の構造の例

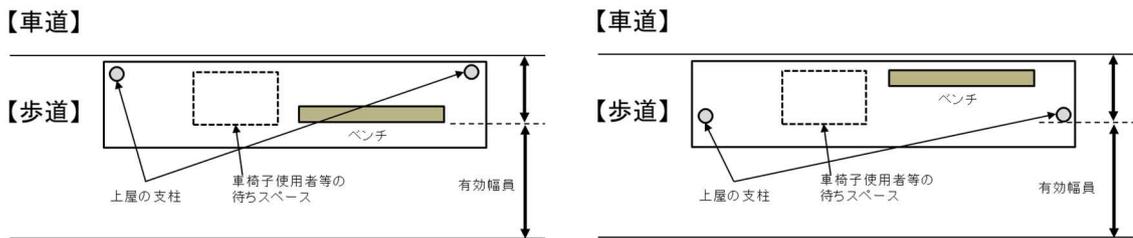
③ ベンチ及び上屋

考え方	ベンチ及び上屋は、高齢者、障害者等様々な歩行者のバス利用の利便性の向上のため、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、ベンチ及びその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。
-----	--

道路移動等円滑化基準	
第十八条 乗合自動車停留所には、ベンチ及びその上屋を設けるものとする。ただし、それらの機能を代替する施設が既に存する場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。	

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		
設置	◎乗合自動車停留所には、ベンチ及びその上屋を設ける。ただし、それらの機能を代替する施設が既に存する場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。 ○ベンチ及びその上屋はバスへの乗降及び歩道等の利用者の支障とならないよう設置する。 ○歩道等の幅員は、ベンチ及びその上屋の設置に必要な幅員に、3.5m又は2m（歩道）、4m又は3m（自転車歩行者道）の有効幅員を加えた値以上とする。	参考 2-3-3
その他	○歩行者の滞留により歩行者又は自転車の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合は、主として歩行者の滞留のためのスペースを設ける。 ○ベンチ及び上屋の機能を十分に発揮させるために、維持管理する。 ◇歩道に自転車道を併設する又は自転車歩行者道を設置する場合は、乗合自動車停留所を利用する際に歩行者が自転車道又は自転車歩行者道の自転車通行部分を横切る必要がある場合があるため、自転車が歩行者の通行に配慮して停留所部分を通行できるよう工夫することが望ましい。	

参考 2-3-3 幅員の基本的な考え方



(ベンチの位置により幅員が規定される場合) (上屋の位置により幅員が規定される場合)

- ※バスが正着するためには、バスのバックミラーや車両後端部が最も歩道に接近することから上屋、防護柵の位置が干渉しないように注意しなければならない。
- ※バス停には車椅子使用者やベビーカー使用者等が待つことができるスペースを確保することが望ましい。
- ※車椅子使用者が乗降するためのスロープが設置できる幅員を確保すること。

図 2-3-3 乗合自動車停留所の幅員の基本的な考え方

④ その他の施設等

考え方	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。
-----	---

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。	
(照明施設)	
第四十七条	
2 乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、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、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。	

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

視覚障害者誘導用ブロック	◎乗合自動車停留所には、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。 ○敷設方法等については、7章を参照する。 ◇バスの大きさが異なる、乗降形式が異なる等、乗降位置が一概に定まらない場合においては、当該箇所におけるバス事業者及び停留所の利用者の意見が反映されるよう留意して決定することが望ましい。	
照明施設	◎乗合自動車停留所には、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要があると認められる箇所に、照明施設を設ける。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所の路面又は床面の照度が十分に確保される場合は、この限りでない。 ○照明施設を設ける際は、必要な有効幅員を確保するとともに、視覚障害者の通行を考慮して設置する。 ○照度等の詳細については、7章を参照する。	
乗合自動車停留所等における案内	◇行き先やバスの接近状況等の運行情報を音声及び文字により案内するとともに、弱視（ロービジョン）者に配慮して視距離に応じた大きさの表示とすることが望ましい。 ○文字の大きさや表示の高さ等の詳細は、7章を参照する。 ◇車椅子使用者が利用可能な低床バスの運行状況を案内することが望ましい。 ◇車椅子使用者が乗降できない停留所がある場合は、その情報を利用者に提供することが望ましい。	

4章 路面電車停留場等

① 乗降場

考え方	<p>路面電車停留場は、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。</p> <p>また、乗降場においては、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ずくことのないよう、また特に車椅子使用者の乗降の円滑化が図られるように、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。</p>
-----	---

道路移動等円滑化基準

(乗降場)	
第十九条 路面電車停留場の乗降場は、次に定める構造とするものとする。	
一	有効幅員は、乗降場の両側を使用するものにあつては二メートル以上とし、片側を使用するものにあつては一・五メートル以上とすること
二	乗降場と路面電車の車両の旅客用乗降口の床面とは、できる限り平らとすること。
三	乗降場の縁端と路面電車の車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔は、路面電車の車両の走行に支障を及ぼすおそれのない範囲において、できる限り小さくすること。
四	横断勾配は、一パーセントを標準とすること。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。
五	路面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。
六	乗降場は、縁石線により区画するものとし、その車道側に柵を設けること。
七	乗降場には、ベンチ及びその上屋を設けること。ただし、設置場所の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

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	
設置の考え方	<p>○路面電車停留場の構造は、交通の状況や道路横断面構成等、道路の状況を判断し決定する。</p> <p>○路面電車停留場は、一般的に歩道から離れて設置されるため、設置する場合は、歩行者が歩道から停留場まで安全に通行できるよう配慮する。</p>
有効幅員	<p>◎有効幅員は、乗降場の両側を使用するものにあつては2m以上とし、片側を使用するものは1.5m以上とする。</p> <p>◇片側を使用する乗降場の有効幅員は、電動車椅子の回転に配慮して1.8m以上とすることが望ましい。</p>
高さ	<p>◎乗降場と路面電車の車両の旅客用乗降口の床面とは、できる限り平らとする。</p> <p>○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。</p> <p>◇乗降場の高さについては、路面電車事業者と調整して決定することとし、改善を図る場合は、当該事業者の車両改善と連携して実施することが望ましい。</p> <p>◇事業者の改善の取組として低床車両が運行されている場合は、低床車両の床面の高さとの整合を図ることが望ましい。</p>
車両乗降場の床面との間隔	<p>◎乗降場の縁端と路面電車の車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔は、路面電車の車両の走行に支障を及ぼすおそれのない範囲において、できる限り小さくする。</p> <p>◇停留場の設置は、乗降場の縁端と車両の間隔を大きくとる必要がある曲線部を避け直線部に設けることが望ましい。</p>

横断勾配	<p>◎横断勾配は、1%を標準とする。ただし、地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。</p> <p>◇上屋を設置する場合、透水性舗装とする場合など、雨水排水の影響の少ない場合は、1%以下とすることが望ましい。</p>	
路面の仕上げ	<p>◎路面は、平たんで、滑りにくい仕上げとする。</p>	
安全対策	<p>◎乗降場は、縁石線により区画するものとし、その車道側に柵を設ける。</p>	
休憩施設	<p>◎乗降場には、ベンチ及び上屋を設ける。ただし、設置場所の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。</p> <p>○乗降場には、有効幅員を確保し、通行に支障の無い位置に、ベンチ及び上屋を設置する。</p> <p>◇雨水の浸入や排気ガス・騒音の抑制等に配慮して、車道側には地上から屋根までの背面板を設けることが望ましい。ただし、設置場所の状況その他特別な理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。</p> <p>○ベンチ及び上屋の設置により、乗降場の有効幅員を確保することが困難な場合は、車道側の柵にベンチの機能を持たせることや、跳ね上げ式ベンチを採用する等の工夫を行い、有効幅員を確保する。</p> <p>○ベンチ及び上屋の機能を十分に発揮させるために、維持管理する。</p>	

② 傾斜路の勾配

考え方	<p>路面電車停留場では、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ため、路面電車停留場の乗降場と車道等の高さが一致しないことがほとんどである。このように高低差がある場合は、傾斜路（スロープ）を設けることで、移動等円滑化を図る。</p> <p>傾斜路の縦断勾配は、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。</p>
------------	---

道路移動等円滑化基準

(傾斜路の勾配)	
<p>第二十条 路面電車停留所の乗降場と車道等との高低差がある場合においては、傾斜路を設けるものとし、その勾配は、次に定めるところによるものとする。</p> <p>一 縦断勾配は、五パーセント以下とすること。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、八パーセント以下とすることができる。</p> <p>二 横断勾配は、設けないこと。</p>	

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		
縦断勾配	<p>◎路面電車停留所の乗降場と車道等との高低差がある場合は、傾斜路を設け、その縦断勾配は、5%以下とする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、8%以下とすることができる。</p> <p>○縦断勾配は、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。</p> <p>◎横断勾配は、設けない。</p> <p>◇必要に応じて転落防止用の柵を設置することが望ましい。</p>	事例 2-4-1

事例 2-4-1 傾斜路の設置例

乗降場に向かう縦断勾配の緩やかな傾斜路を設置し、転落防止用の柵を設置している。

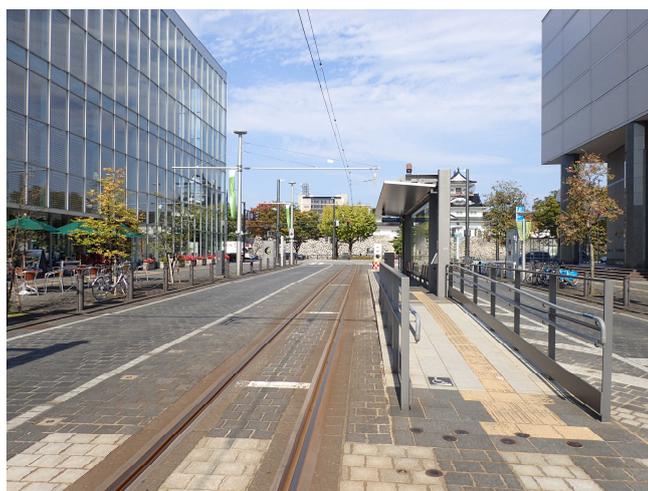


写真 2-4-1 富山電鉄 国際会議場前駅

③ 歩行者の横断の用に供する軌道の部分

考え方	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。
-----	---

道路移動等円滑化基準

(歩行者の横断の用に供する軌道の部分) 第二十一条 歩行者の横断の用に供する軌道の部分においては、軌条面と道路面との高低差は、できる限り小さくするものとする。
--

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		
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は、軌条面と道路面との高低差は、できる限り小さくする。 ○軌道の隙間についても車椅子の車輪などがはまらないようにできる限り狭くする。	

④ その他の施設等

考え方	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。
-----	--

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。	
(照明施設)	
第四十七条	
2 乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、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、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。	

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

視覚障害者誘導用ブロック	◎路面電車停留場の乗降場には、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。 ○敷設方法等については、7章を参照する。	
照明施設	◎路面電車停留場には、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。ただし、夜間における当該路面電車停留所の床面の照度が十分に確保される場合は、この限りでない。 ○上屋に共架する等、有効幅員を侵さないこととともに、視覚障害者の通行に支障のない位置に設置する。 ○照度等の詳細については、7章を参照する。	
路面電車停留場における案内	◇行き先などの運行情報を音声及び文字により案内するとともに、弱視（ロービジョン）者に配慮して視距離に応じた大きさの表示とすることが望ましい。 ◇車椅子使用者乗降口が停止する位置を乗降場の上に表示することが望ましい。	

5章 自動車駐車場

① 障害者用駐車施設

考え方	<p>自動車駐車場には、障害者が自動車駐車場を利用できるようにするため、障害者が運転又は同乗する車両が駐車し、障害者が安全かつ円滑に乗降が可能な障害者用駐車施設を設ける。</p> <p>障害者用駐車施設は、障害者の移動の短縮を図るため、障害者用駐車施設へ通ずる出入口の距離ができる限り短いところに設ける。</p> <p>障害者用駐車施設の数、当該施設が利用できない状況をできる限り避けるため、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値を規定している。</p> <p>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。</p> <p>大規模駐車場で複数の出入口がある場合分散配置するなど、移動距離を可能な限り短縮することや、歩行者の出入口から当該施設まで自動車動線との交錯が極力少ない安全な歩行者用通路を確保するよう考慮する。</p>
------------	--

道路移動等円滑化基準

(障害者用駐車施設)	
第二十二条 自動車駐車場には、障害者が円滑に利用できる駐車用の部分（以下「障害者用駐車施設」という。）を設けるものとする。	
2 障害者用駐車施設の数、自動車駐車場の全駐車台数が二百以下の場合にあっては当該駐車台数に五十分の一を乗じて得た数以上とし、全駐車台数が二百を超える場合にあっては当該駐車台数に百分の一を乗じて得た数に二を加えた数以上とするものとする。	
3 障害者用駐車施設は、次に定める構造とするものとする。	
一 当該障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができるだけ短くなる位置に設けること。	
二 有効幅は、三・五メートル以上とすること。	
三 障害者用である旨を見やすい方法により表示すること。	

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

設置	◎自動車駐車場には、障害者が円滑に利用できる障害者用駐車施設を設ける。	
数	◎障害者用駐車施設の数、自動車駐車場の全駐車台数が200以下の場合、当該駐車台数×1/50以上とする。 ◎全駐車台数が200を超える場合は、当該駐車台数×1/100+2以上とする。	
設置位置	◎当該障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができるだけ短くなる位置に設ける。 ◇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。 ◇障害者用駐車施設から歩行者の出入口に至る歩行者用通路と、自動車の交通動線との交錯が極力少なくなるように、歩行者用通路が確保できる位置に配置することが望ましい。	事例 2-5-1
構造・大きさ	◎有効幅は、3.5m以上とする。 ○障害者用駐車施設の幅は、車体用スペース幅2.1m程度に、高齢者・障害者等が円滑に乗降可能な乗降用スペース幅1.4m以上を加えた、3.5m以上確保する。 ◇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、奥行き、高さとするのが望ましい。また、車止	参考 2-5-1

	<p>め等が乗降を妨げることのないよう、設置位置等に配慮することが望ましい。</p> <p>○地表面は、車椅子使用者の円滑な乗降のため、可能な限り水平とする。</p>	
案内表示	<p>◎障害者用である旨を見やすい方法により表示する。</p> <p>○障害者用駐車施設である旨を、表示板や塗装表示などにより表示する。</p> <p>○表示板は、障害者が利用できる施設であることを明確に示す世界共通のシンボルマーク「国際シンボルマーク」を使用して障害者用の駐車スペースであることを表示する。</p> <p>◇表示板の視認性確保のため、必要に応じて照明等の採用も検討することが望ましい。</p> <p>○塗装表示は、車体用スペース床面に国際シンボルマーク表示を行う。</p> <p>◇駐車場の進入口において、障害者用駐車施設が設置されていることを認識できるようにするため、必要がある場合は、案内板を設置することが望ましい。</p> <p>◇駐車場の進入口から当該施設に至る経路において、障害者が円滑に移動できるようにするため、必要に応じて矢印を併記した誘導用表示板を設置することが望ましい。</p> <p>◇表示板は、周辺に自動車が駐車していても確認できる位置に設置し、運転席から判別できる大きさとすることが望ましい。</p>	<p>参考 2-5-1</p> <p>参考 2-5-2</p> <p>事例 2-5-1</p>

参考 2-5-1 障害者用駐車施設の構造



図 2-5-1 障害者用駐車施設の構造の例

事例 2-5-1 障害者用駐車施設の例

道の駅 風早の郷風和里（愛媛県松山市）では、トイレ施設の前に屋根付きの障害者用駐車施設を設置している。



写真 2-5-1 障害者用駐車施設の例（道の駅 風早の郷風和里）

参考 2-5-2 案内表示（障害者用駐車施設）

(1) 障害者用駐車施設の表示

障害者用駐車施設には、当該施設の存在を認識できるようにするとともに、一般の利用者の駐車抑制を図るため、障害者用駐車施設である旨を見やすい方法により表示するものとする。

①表示板

- ・ 障害者が利用できる施設であることを明確に示す世界共通のシンボルマーク「国際シンボルマーク」を使用して障害者用の駐車スペースであることを表示するものとする。
- ・ 屋内や屋外の夜間における表示板の視認性確保のため、必要に応じて照明等の採用も検討することが望ましい。



図 2-5-2 障害者用駐車施設の表示板例

②塗装表示（図 2-5-1 参照）

- ・ 車体用スペース床面に国際シンボルマーク表示を行うものとする。

(2) 進入口及び経路における案内誘導

自動車駐車場の進入口及び進入口から障害者用駐車施設に至る経路において、必要に応じて、下記の事項について、見やすい方法により表示することが望ましい。

①障害者用駐車施設の有無

- ・ 駐車場の進入口において、障害者用駐車施設が設置されていることを認識できるようにするため、必要がある場合は、案内板を設置することが望ましい。

《駐車場の進入口において障害者用駐車施設の存在を案内した例》

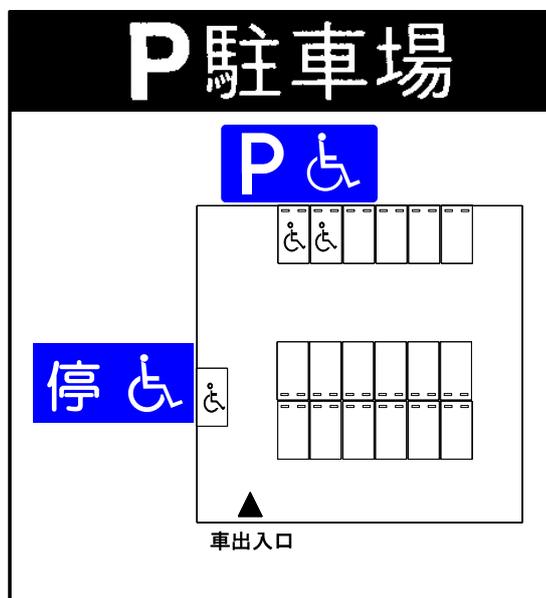


図 2-5-3 駐車場の進入口において障害者用駐車施設の存在を案内している例

② 障害者用駐車施設の案内誘導

- ・ 駐車場の進入口から障害者用駐車施設に至る経路において、障害者が円滑に移動できるようにするため、必要に応じて矢印を併記した誘導用表示板を設置することが望ましい。

《駐車場の進入口から障害者用駐車施設に至る経路における障害者用駐車施設の案内例》



図 2-5-4 障害者用駐車施設への誘導用表示板例

(3) 設置高さ・位置

表示板は周辺に自動車が停車していても確認できる位置に設置するとともに、運転席から判別できる大きさを想定することが望ましい。

そのため、表示板の高さ・位置については、当該駐車場の対象とする車両及びその配置によって視認条件が異なるため、それらを考慮して、駐車場管理者が判断するものとする。

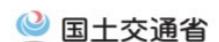
【コラム】車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に向けた取組

特定道路や一定規模以上の特別特定建築物等に設置された自動車駐車場には車椅子使用者用駐車施設の設置が義務付けられており、整備が推進されているところであるが、障害のない人が駐車する等により、車椅子使用者等が利用できない状況が見られることから、これまで適正利用に向けた取組が進められている。

また、令和3年度から「車椅子使用者用駐車施設等のあり方に関する検討会」が設置され、車椅子使用者用駐車施設等のハード・ソフトにおける実態や課題を踏まえ、施策の具体化に向けた検討や対応方針について、今後の方向性を令和4年3月にとりまとめたところである。

以下に車椅子使用者等の円滑な利用促進に向けた、これまでのソフト施策による取組を一部紹介する。

高齢者障害者等用施設等の適正利用推進キャンペーンについて



キャンペーン概要

改正された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」では、「高齢者障害者等用施設等※の適正な利用の推進」が、国、地方公共団体、施設設置管理者等、国民の責務として規定され、令和3年4月1日から施行。

本施行を踏まえ、高齢者障害者等用施設等の適正な利用の推進のためキャンペーンを実施し、「障害の社会モデル」の考え方を普及させ、「心のバリアフリー」を推進。

※高齢者障害者等用施設等
バリアフリートイレ、車椅子使用者用駐車施設等、旅客施設等のエレベーター、車両等の優先席等を指す。
～ キャンペーンポスター ～



(バリアフリートイレ) (車椅子使用者用駐車施設等) (旅客施設等のエレベーター) (車両等の優先席)

令和3年度実績

■実施期間

令和3年12月3日(金)～令和4年1月7日(金)
※12月3日(金)～12月9日(木) 障害者週間

■ポスター・チラシ配布枚数

・ポスター 約58,000枚
・チラシ 約189,000枚

■協力団体、機関等

・公共交通事業者等
・ショッピングセンター
・百貨店
・道の駅
・高速道路会社
・地方公共団体等 など

～令和3年度配布団体数

バリアフリートイレ 約1,120、車椅子使用者用駐車施設等 約1,720
旅客施設等のエレベーター 約210、車両等の優先席 約340
※同一団体等で複数の施設種別を管理している場合はのべ数でカウント。

■SNSを活用したキャンペーン実施の周知

・国土交通省公式Twitter

■トイレマナー講習会の実施

・地方運輸局主催のバリアフリー教室の1コマ(2回)

各地方局等の取組

- 庁舎内におけるポスター掲示
- チラシの配布
- 「バリアフリー教室」でバリアフリートイレの適正利用に関する講習会の実施

② 障害者用停車施設

考え方	<p>障害者の車両が一時的に停車し、障害者が円滑に乗降できるように、障害者用の停車ます（障害者用停車施設）を設けることにより、障害者の同乗している車両は、一般の駐車施設も利用することができる。</p> <p>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。</p> <p>大規模駐車場で複数の出入口がある場合分散配置するなど、移動距離を可能な限り短縮することや、歩行者の出入口から当該施設まで自動車動線との交錯が極力少ない安全な歩行者用通路を確保するよう考慮する。</p>
------------	--

道路移動等円滑化基準

(障害者用停車施設)	
第二十三条 自動車駐車場の自動車の出入口又は障害者用駐車施設を設ける際には、障害者が円滑に利用できる停車の用に供する部分（以下「障害者用停車施設」という。）を設けるものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。	
2 障害者用停車施設は、次に定める構造とするものとする。	
一 当該障害者用停車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができる限り短くなる位置に設けること。	
二 車両への乗降の用に供する部分の有効幅は一・五メートル以上とし、有効奥行きは一・五メートル以上とする等、障害者が安全かつ円滑に乗降できる構造とすること。	
三 障害者用である旨を見やすい方法により表示すること。	

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

設置	◎自動車駐車場の自動車の出入口又は障害者用駐車施設を設ける際には、障害者用停車施設を設ける。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。	参考 2-5-3
設置位置	◎当該障害者用停車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができるだけ短くなる位置に設ける。 ◇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。 ◇障害者用停車施設から歩行者の出入口に至る歩行者用通路と、自動車の交通動線との交錯が極力少なくなるように、歩行者用通路が確保できる位置に配置することが望ましい。	
構造・大きさ	◎車両への乗降の用に供する部分の有効幅は1.5m以上とし、有効奥行きは1.5m以上とする等、障害者が安全かつ円滑に乗降できる構造とする。 ◇車体用スペースは、車体の大きい福祉車両への対応を考慮した幅・奥行き・高さとするのが望ましい。 ○車両への乗降の用に供する部分は、障害者が同乗する車両には、横から乗降するもの後ろから乗降するものがあることを考慮する。 ○車両への乗降の用に供する部分は、車椅子使用者の円滑な乗降のため、地表面を可能な限り水平とする。	
案内表示	◎障害者用である旨を見やすい方法により表示する。 ○障害者用停車施設である旨を、表示板や塗装表示などにより表示する。 ○表示板は、国際シンボルマークを使用して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。 ○塗装表示は、車体用スペース床面に国際シンボルマークを表示する。	参考 2-5-3 参考 2-5-4

	<p>◇自動車駐車場の進入口において当該施設の有無を表示するとともに、進入口から当該施設までの経路において当該施設の案内誘導を行うため、必要に応じて国際シンボルマークに停車施設である旨を併記した表示板などを表示することが望ましい。</p> <p>◇表示板は、周辺に自動車が停車していても確認できる位置に設置し、運転席から判別できる大きさとするのが望ましい。</p>	
--	--	--

参考 2-5-3 障害者用駐車施設の構造

車両への乗降の用に供する部分は、車体用スペースの側部と後部に車椅子使用者が 360° 回転可能な空間 (1.5m×1.5m) を確保するとともに、地表面を可能な限り水平とするものとする。

なお、車体用スペースは、車体の大きい福祉車両への対応を考慮した幅・奥行き・高さとするのが望ましい。

障害者用駐車施設

- ・ 可能な限り水平
- ・ 可能な限り段差を設けない
- ・ 歩行者の出入口又は、エレベーターの出入口の近くに設置
- ・ 通路が自動車の交通動線との交錯が少ない位置に設置

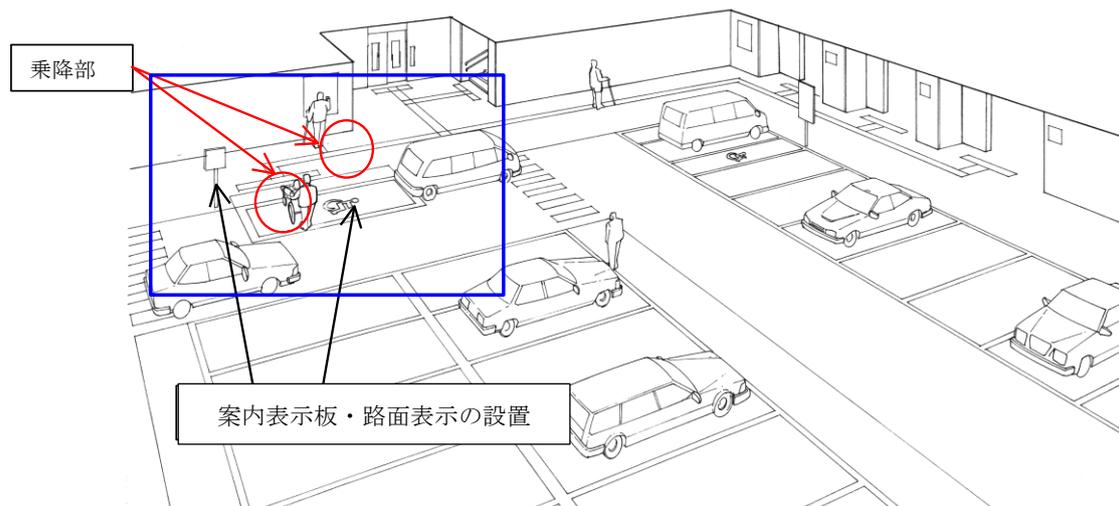


図 2-5-5 障害者用駐車施設の設置例

参考 2-5-4 案内表示（障害者停車施設）

(1) 障害者用停車施設の表示

障害者用停車施設には、当該施設の存在を認識できるよう、障害者用停車施設である旨を見やすい方法により表示するものとする。

①表示板

- ・国際シンボルマークに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ものとする。

②塗装表示

- ・車体用スペース床面に国際シンボルマーク表示を行う。

《障害者用停車施設の案内例》



図 2-5-6 障害者用停車施設の表示板例

(2) 進入口及び経路における案内誘導

また、自動車駐車場の進入口及び進入口から当該施設に至る経路において必要に応じて、当該施設の有無を示す案内板や案内誘導のための表示板を見やすい方法により表示することが望ましい。

《駐車場の進入口から障害者用停車施設に至る経路における障害者用停車施設の案内例》



図 2-5-7 障害者用停車施設への誘導用表示板例

③ 出入口

考え方	<p>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や設備配置とすることが重要である。</p> <p>ただし、同一場所への出入口が複数あるなど、複数の出入口が近接した位置に設置されている場合は、主要な出入口のみ、移動等円滑化された構造としてもよい。</p>
-----	--

道路移動等円滑化基準

(出入口)	
<p>第二十四条 自動車駐車場の歩行者の出入口は、次に定める構造とするものとする。ただし、当該出入口に近接した位置に設けられる歩行者の出入口については、この限りでない。</p> <p>一 有効幅は、九十センチメートル以上とすること。ただし、当該自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口のうち一以上の出入口の有効幅は、一・二メートル以上とすること。</p> <p>二 戸を設ける場合は、当該戸は、有効幅を一・二メートル以上とする当該自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口のうち、一以上の出入口にあつては自動的に開閉する構造とし、その他の出入口にあつては車椅子使用者が円滑に開閉して通過できる構造とすること。</p> <p>三 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。</p>	

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

有効幅	<p>◎有効幅は、90cm以上とする。ただし、当該自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口のうち1以上の出入口の有効幅は、1.2m以上とする。</p> <p>◇車椅子使用者同士のすれ違いを考慮し、有効幅1.8m以上とすることが望ましい。</p> <p>○出入口前後には、車椅子1台が停止することができるよう1.2m以上の長さの水平区間を確保する。</p>	参考 2-5-5	
段の解消	<p>◎車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けない。</p> <p>◇水処理、エキスパンションなどの関係から多少の段差が生じる場合についても、車椅子使用者等の通行の支障にならないよう傾斜路を設ける等により段差が生じないようにすることが望ましい。</p>		
戸	開閉構造	<p>◎戸を設ける場合は、有効幅1.2m以上とする当該自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口のうち、1以上の出入口は自動的に開閉する構造とし、その他の出入口は車椅子使用者が円滑に開閉して通過できる構造とする。</p> <p>○自動開閉装置を設ける場合は、車椅子使用者や視覚障害者の利用を考慮し、押しボタン式を避け、感知式とする等開閉操作の不要なものとする。また、戸の開閉速度を、高齢者、障害者等が使いやすいよう設定する（開閉速度は、開くときはある程度速く、閉じるときは遅いほうがよい）。</p> <p>◇手動式扉に握り手を設ける場合は、高齢者・障害者等に使いやすい形状とするとともに、周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により弱視（ロービジョン）者の操作性に配慮したものとすることが望ましい。</p>	参考 2-5-5
	戸の前後の水平	<p>○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。</p> <p>◇自動式扉でない場合は、車椅子使用者の開閉動作のため車椅子が回転できる1.5m以上の長さの水平区間を設けることが望ましい。</p>	

区間		
構造	<p>○戸の内部と外部で互いに確認できる構造とする。</p> <p>○戸が透明な場合は、衝突防止のため、見やすい高さに横線や模様などをつけて識別できるようにする。</p>	
溝ふた	<p>○水切り用の溝ふたを設ける場合は、車椅子の車輪や視覚障害者の白杖の先端が落ち込まない構造のものとする。</p>	
ひさし	<p>◇車椅子使用者や肢体不自由者、視覚障害者等は傘をさすことが難しいため、屋外に通じる自動車駐車場の出入口には大きめのひさしを設置することが望ましい。</p>	

参考 2-5-5 出入口の有効幅

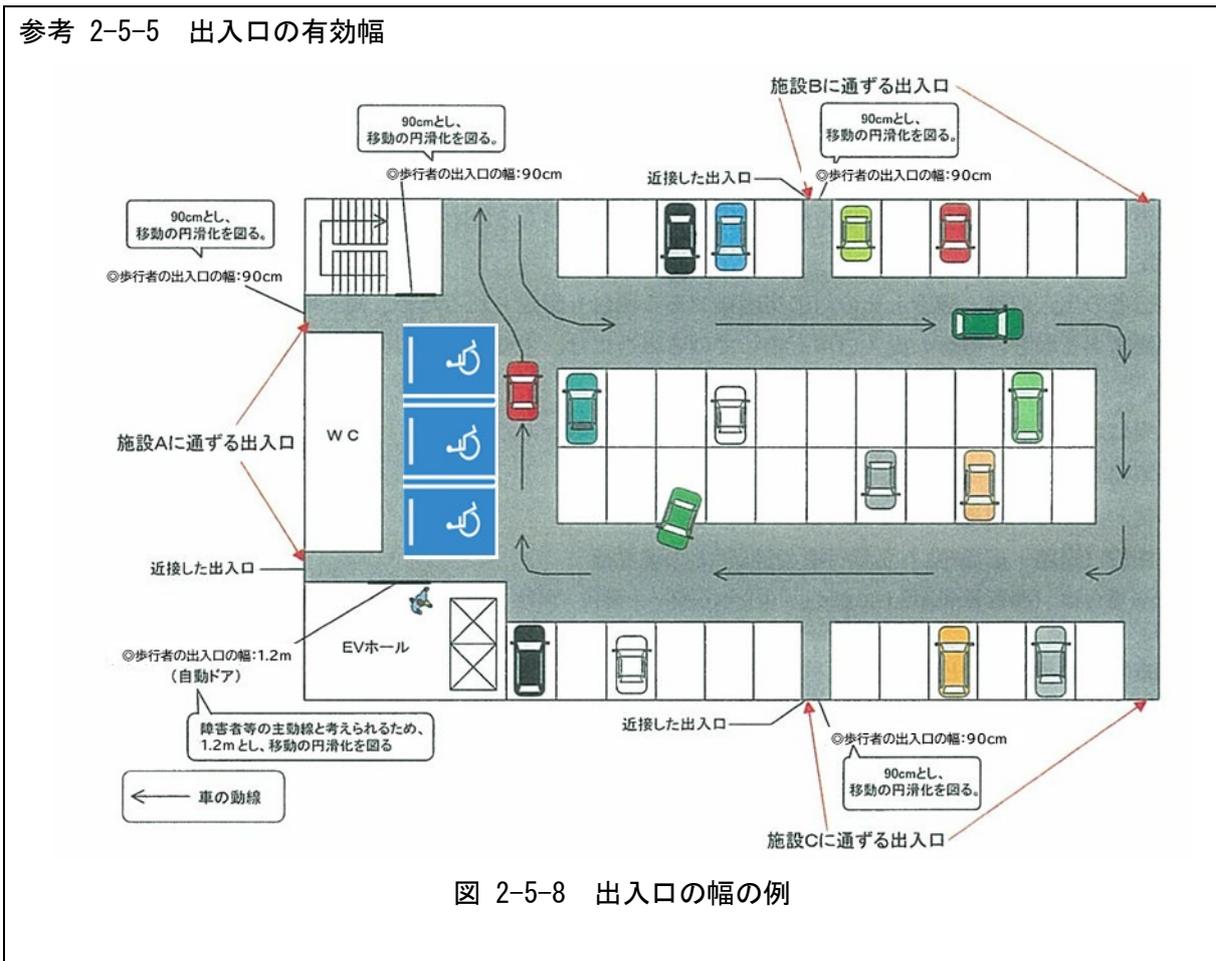


図 2-5-8 出入口の幅の例

④ 通路

考え方	車椅子使用者その他の障害者の安全かつ円滑な通行を可能とするため、すれ違い可能な有効幅員を確保するとともに、車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。また、転倒防止のために平坦性を確保するとともに、路面は滑りにくい仕上げとする。
-----	--

道路移動等円滑化基準

(通路)
第二十五条 障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口から当該障害者用駐車施設に至る通路のうち一以上の通路は、次に定める構造とするものとする。
一 有効幅員は、二メートル以上とすること。
二 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。
三 路面は、平坦で、かつ、滑りにくい仕上げとすること。

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

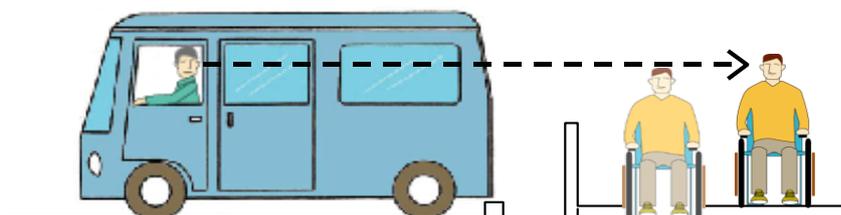
通路	◎障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口から当該障害者用駐車施設に至る経路のうち1以上の通路は、下記の構造をみたす。 ・有効幅員は、2m以上とする。 ・車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けない。 ・路面は、平坦で、かつ、滑りにくい仕上げとする。	
構造	○平坦性を確保するために、通路上には排水施設を設置しない。やむを得ず設ける場合は、グレーチングの目を狭く(1cm程度)する。 ◇屋外における自動車駐車場の通路の路面は、雨水を地下に浸透させる構造とすることが望ましい。 ◇通路は、自動車交通からの安全性を確保するため、縁石、車止め等の設置により、駐車施設・車路と分離した構造とすることが望ましい。	参考 2-5-6

参考 2-5-6 歩行者用通路と駐車施設・車路との分離

駐車場内の歩行者用通路は、そこを通る人たちを運転者がよく見えるように計画しなければならない。車椅子使用者の高度は低く、運転者がバックミラーを使用するときなどはとくに発見しにくいので、動いている車の後部を通過するような動線はよくない。このことは幼児についても同様であり、幼児はさらに急に飛び出したり、駐車場内で遊んだりするので危険が多い。

自動車が進入できない車止め等のある安全通路を確保し、その高さを歩道のように少し上げておくのがよい。また、駐車施設に接する部分には、柵、視覚障害者誘導用ブロックその他の進入を防止するための設備を設ける。

車がバックするときの配慮：自動車がバックするとき、車椅子使用者や幼児の姿が見えにくいので、安全通路を駐車面よりやや高くすることが有効である。



車止め等：安全通路はその両側に縁石ブロックを配置する。通行の幅員を確保するとともに、自動車のバンパーがこの通路内に入り込まないような位置に、車止めを設置する必要がある。

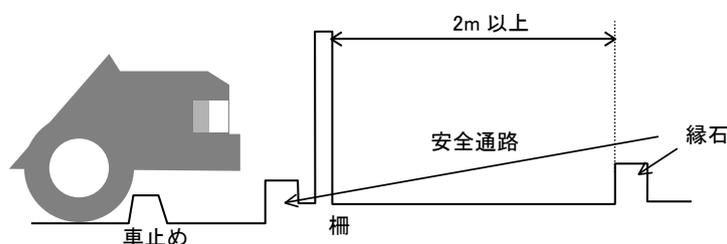


写真 2-5-2 柵の設置により駐車施設への進入を防止した例
(道の駅 いたの)

⑤ エレベーター

考え方	自動車駐車場外へ通じる出入口のない階に駐車した障害者は、出入口に至る途中に垂直方向の移動を伴うため、エレベーターを設けることによって移動の円滑化を図る。
-----	--

道路移動等円滑化基準

(エレベーター)	
第二十六条 自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口がない階（障害者用駐車施設が設けられている階に限る。）を有する自動車駐車場には、当該階に停止するエレベーターを設けるものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。	
2	前項のエレベーターのうち以上のエレベーターは、前条に規定する出入口に近接して設けるものとする。
3	第十二条第一号から第四号までの規定は、第一項のエレベーター（前項のエレベーターを除く。）について準用する。
4	第十二条の規定は、第二項のエレベーターについて準用する。
(エレベーター)	
第十二条 移動等円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。	
一	籠の内法のり幅は一・五メートル以上とし、内法奥行きは一・五メートル以上とすること。
二	前号の規定にかかわらず、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉する籠の出入口を音声により知らせる装置が設けられているものに限る。）にあつては、内法幅は一・四メートル以上とし、内法奥行きは一・三五メートル以上とすること。
三	籠及び昇降路の出入口の有効幅は、第一号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては九十センチメートル以上とし、前号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては八十センチメートル以上とすること。
四	籠内に、車椅子使用者が乗降する際に籠及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設けること。ただし、第二号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては、この限りでない。

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

設置	◎自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口がない階（障害者用駐車施設が設けられている階に限る。）を有する自動車駐車場には、当該階に停止するエレベーターを設ける。構造上の理由によりやむを得ない場合は、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。
位置	◎自動車駐車場外へ通じる出入口のない階を有する駐車場内に設けるエレベーターのうち、1以上のエレベーターは移動等円滑化された歩行者の出入口に近接して設ける。
構造	◎自動車駐車場に設けるエレベーターの構造は、第12条第1号から第4号までの規定を準用する。 ○自動車駐車場に設けるエレベーターのうち、障害者用施設に通ずる歩行者の出入口の近くに設けるエレベーターの構造等は、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。

⑥ 傾斜路

考え方	<p>エレベーターの設置が物理的・構造的に困難な場合は、傾斜路（スロープ）の設置をもって代えることができる。傾斜路（スロープ）の設置にあたっては、車椅子使用以外の障害者、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よう配慮する。</p> <p>また、手動車椅子使用者に対しては、長距離や急傾斜の傾斜路利用が困難であることに配慮する。</p>
------------	---

道路移動等円滑化基準	
(傾斜路)	
第二十七条 第十三条の規定は、前条第一項の傾斜路について準用する。	
(エレベーター)	
第二十六条 自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口がない階（障害者用駐車施設が設けられている階に限る。）を有する自動車駐車場には、当該階に停止するエレベーターを設けるものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。	
(傾斜路)	
第十三条 移動等円滑化された立体横断施設に設ける傾斜路（その踊場を含む。以下この条において同じ。）は、次に定める構造とするものとする。	
一 有効幅員は、二メートル以上とすること。ただし、設置場所の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、一メートル以上とすることができる。	
二 縦断勾配は、五パーセント以下とすること。ただし、設置場所の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、八パーセント以下とすることができる。	
三 横断勾配は、設けないこと。	
四 二段式の手すりを両側に設けること。	
五 手すり端部の付近には、傾斜路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。	
六 路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。	
七 傾斜路の勾配部分は、その接続する歩道等又は通路の部分との色の輝度比が大きいこと等により当該勾配部分を容易に識別できるものとする。	
八 傾斜路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。	
九 傾斜路の下面と歩道等の路面との間が二・五メートル以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する工作物を設けること。	
十 高さが七十五センチメートルを超える傾斜路にあっては、高さ七十五センチメートル以内ごとに踏み幅一・五メートル以上の踊場を設けること。	

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	
構造	<p>◎自動車駐車場にエレベーターに代えて設置する傾斜路については、第13条第1項の規定を準用する。</p> <p>○自動車駐車場にエレベーターに代えて設置する傾斜路の構造等は、立体横断施設における傾斜路の構造等によるものとする。</p>

⑦ 階段

考え方	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。特に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。
-----	--

道路移動等円滑化基準

(階段)
第二十八条 第十六条の規定は、自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口がない階に通ずる階段の構造について準用する。
(階段)
<p>第十六条 移動等円滑化された立体横断施設に設ける階段（その踊場を含む。以下同じ。）は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 有効幅員は、一・五メートル以上とすること。</p> <p>二 二段式の手すりを両側に設けること。</p> <p>三 手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字をはり付けること。</p> <p>四 回り段としないこと。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p>五 踏面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。</p> <p>六 踏面の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により段を容易に識別できるものとする。</p> <p>七 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とすること。</p> <p>八 階段の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。</p> <p>九 階段の下面と歩道等の路面との間が二・五メートル以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する工作物を設けること。</p> <p>十 階段の高さが三メートルを超える場合においては、その途中に踊場を設けること。</p> <p>十一 踊場の踏み幅は、直階段の場合にあっては一・二メートル以上とし、その他の場合にあっては当該階段の幅員の値以上とすること。</p>

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

構造	<p>◎自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口がない階に通ずる階段については、第16条の規定を準用する。</p> <p>○自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口がない階に通ずる階段の構造等は、立体横断施設における階段の構造等によるものとする。</p>
----	---

⑧ 屋根

考え方	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。
-----	--

道路移動等円滑化基準

(屋根) 第二十九条 屋外に設けられる自動車駐車場の障害者用駐車施設、障害者用停車施設及び第二十五条に規定する通路には、屋根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		
構造	◎屋外に設けられる自動車駐車場の障害者用駐車施設、障害者用停車施設及び移動等円滑化された通路には、屋根を設ける。 ○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。	事例 2-5-1

⑨ 便所

○個別機能を備えた便房に関する用語説明

- ・ 車椅子使用者用便房：車椅子使用者が円滑に使用できる広さを備えた便房（標準内法寸法2m×2m程度の広さがあり、大型ベッドを備えたものも含まれる）
- ・ 車椅子使用者用簡易型便房：車椅子使用者が利用可能な出入口の有効幅員と最小限の広さを有する便房
- ・ オストメイト用設備を有する便房：腰掛便座のある広めの便房に汚物流しなどのオストメイト用水洗器具を設けたもの
- ・ 乳幼児連れ用設備を有する便房：ベビーカーとともに入れる広さを備えた便房でベビチェア、乳幼児用おむつ交換台、着替え台等を備えたもの

車椅子使用者用便房にオストメイト用設備や乳幼児連れ用設備を備えた便房もある。

※参考 2-5-7、参考 2-5-11、参考 2-5-12 を参照

<p>考え方</p>	<p>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、乳幼児連れやオストメイトなどそれらの機能を使いたい人が増えたこと、また、本来こうした機能が必要としないと思われる人が使用することなどにより、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。</p> <p>このような課題に対応するため、高齢者障害者等用便房（バリアフリートイレ）を設置した上で、一般トイレにも簡易型多機能便房等の設置を推奨し、さらに一般便房への乳幼児連れ用設備などの機能分散を進め、より多様な利用者が円滑に使用できるよう配慮している。</p> <p>さらに、利用者の分散を促すよう、車椅子使用者用便房とオストメイト用設備を設けた便房を分けて整備することや、おむつ交換の需要も多いため、乳幼児連れ用設備は可能な限り車椅子使用者便房以外に設置することが必要である。</p> <p>上述の考え方にに基づき、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、これまで高齢者障害者等用便房（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記述内容をこのガイドラインで示している。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、高齢者障害者等用便房（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実情に応じた整備を検討することが望ましい。</p> <p>なお、トイレの名称等については、「多機能トイレ」「多目的トイレ」等の名称が表記されていたが、ここしか使えない人に必要な設備や機能が集中した結果、利用する対象者も拡大し、利用自体が集中しているだけでなく、一般トイレの利用で支障のない人が利用している実態もあるのではないかと指摘がなされているところである。こうした利用集中の問題を解消するため、名称を示す場合は「多機能トイレ」「多目的トイレ」等の名称ではなく、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。</p> <p>また、温水洗浄、トイレ用擬音装置などの機能ボタンの設備については、視覚障害者や指の動きが不自由な利用者等に配慮することが重要である。</p>
-------------------	---

道路移動等円滑化基準

(便所)

第三十条 障害者用駐車施設を設ける際に便所を設ける場合は、当該便所は、次に定める構造とするものとする。

- 一 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を視覚障害者に示すための点字による案内板その他の設備を設けること。

<p>二 床の表面は、滑りにくい仕上げとすること。</p> <p>三 男子用小便器を設ける場合においては、一以上の床置き小便器、壁掛式小便器（受け口の高さが三十五センチメートル以下のものに限る。）その他これらに類する小便器を設けること。</p> <p>四 前号の規定により設けられる小便器には、手すりを設けること。</p> <p>2 障害者用駐車施設を設ける階に便所を設ける場合は、そのうち一以上の便所は、次の各号に掲げる基準のいずれかに適合するものとする。</p> <p>一 便所（男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれの便所）内に高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていること。</p> <p>二 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所であること。</p> <p>第三十一条 前条第二項第一号の便房を設ける便所は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 第二十五条に規定する通路と便所との間の経路における通路のうち一以上の通路は同条各号に定める構造とすること。</p> <p>二 出入口の有効幅は、八十センチメートル以上とすること。</p> <p>三 出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。</p> <p>四 出入口には、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていることを表示する案内標識を設けること。</p> <p>五 出入口に戸を設ける場合においては、当該戸は、次に定める構造とすること。</p> <p>イ 有効幅は、八十センチメートル以上とすること。</p> <p>ロ 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。</p> <p>六 車椅子使用者の円滑な利用に適した広さを確保すること。</p> <p>2 前条第二項第一号の便房は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。</p> <p>二 出入口には、当該便房が高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有するものであることを表示する案内標識を設けること。</p> <p>三 腰掛便座及び手すりを設けること。</p> <p>四 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する水洗器具を設けること。</p> <p>3 第一項第二号、第五号及び第六号の規定は、前項の便房について準用する。</p> <p>第三十二条 前条第一項第一号から第三号まで、第五号及び第六号並びに第二項第二号から第四号までの規定は、第三十条第二項第二号の便所について準用する。この場合において、前条第二項第二号中「当該便房」とあるのは、「当該便所」と読み替えるものとする。</p>

(トイレ全般)

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		
配置	<p>障害者用駐車施設を設ける階に便所を設ける場合は、そのうち1以上の便所は、下記のいずれかに適合する。</p> <p>◎便所（男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれの便所）内に高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていること。</p> <p>◎高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所であること。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○乳幼児連れ用設備を有する便房を1以上設置する。</p> <p>○高齢者、障害者等の利用状況に応じ機能分散の考え方を踏まえ、車椅子使用者用便房（車椅子使用者用簡易型便房を含む）、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それぞれ又は同一の便房として増設する。</p>	<p>参考 2-5-7</p> <p>事例 2-5-2</p> <p>事例 2-5-3</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ◇さら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（腰掛便座の背もたれに水栓をつけたもの等）などを設置することが望ましい。 ◇車椅子使用者用便房を2か所以上設置する場合は、右まひ、左まひの車椅子使用者等の便器への移乗を考慮したものとすることが望ましい。 ◇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。 	
案内表示	<ul style="list-style-type: none"> ◎便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）、便所の構造を視覚障害者に示すための点字による案内板その他の設備を設ける。 ◎出入口には、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていることを表示する案内標識を設ける。 ○設備の位置が容易にわかるように触知案内図等を設置する。 ○壁面等に触知案内図を設置した場合は、その正面に誘導するよう視覚障害者誘導用ブロックを敷設する。 ○点字を用いて表示する場合の表示方法はJIS T0921にあわせたものとし、表示内容に間違いがないことを確認する。 ○触知案内図を用いて表示する場合の表示方法はJIS T0922にあわせたものとする。 ○触知案内図等は、床から中心までの高さが1.4mから1.5mとなるよう設置する。 ○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、その旨がわかるように入出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わかるよう案内表示を行う。 ◇車椅子使用者用簡易型便房を設置する場合は、簡易型と分かる表示をすることが望ましい。 ◇音声案内については、トイレ入口での案内のみならず、便房内での設備案内等を音声対応と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よう情報提供を行うことが望ましい。 	<p>参考 2-5-8</p> <p>参考 2-2-10</p> <p>事例 2-5-4</p>
音声案内	<ul style="list-style-type: none"> ○便所出入口付近において、男女別等を知らせる音による案内装置を設置する。 ◇音声案内を行う場合は、短い時間で簡潔に情報提供することに配慮することが望ましい。 	参考 2-5-9
その他の情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ◇トイレの個室の大きさや備えている機能について、ホームページ等で情報を提供することが望ましい。 	
出入口	<ul style="list-style-type: none"> ◎出入口の有効幅は、80cm以上とする。 ◎出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段を設けない。ただし、傾斜路を設ける場合は、この限りでない。 ◎出入口に戸を設ける場合は、有効幅は、80cm以上とする。 ◎当該戸は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とする。 ◎車椅子使用者の円滑な利用に適した広さを確保する。 	
小便器	<ul style="list-style-type: none"> ◎男子用小便器を設ける場合は、1以上の床置き式小便器、壁掛式小便器（受け口の高さが35cm以下のものに限る。）その他これらに類する小便器を設ける。 ◎上述の小便器には、手すりを設ける。 ◇上述の小便器は、入口に最も近い位置に設置することが望ましい。 	参考 2-5-10

	<ul style="list-style-type: none"> ○小便器の便器洗浄については、自動センサー式など操作を必要としないものとする。 ◇小便器の脇には杖や傘などを立てかけるくぼみやフック等をつけ、小便器正面等に手荷物柵を設置することが望ましい。 	
大便器	<ul style="list-style-type: none"> ◎腰掛便座及び手すりを設置する。 ○便房の戸に握り手を設ける場合は、高齢者、障害者等が操作しやすい形状とする。 ○便房内には利用者の出入りに考慮した余裕を確保する。 ◇便房の戸は引き戸式(2枚式引き戸を含む)や折戸式等を採用することが望ましい。 ◇便房の戸に引き戸式や折戸式を設ける場合は、戸の開閉方法を矢印等で表示することが望ましい。 ◇折戸や内開き戸を設ける場合は内側に十分な開閉スペースを確保し、外開き戸を設ける場合は、戸の開閉が円滑となるよう補助取っ手等を設けることが望ましい。 ◇腰掛式便器を設置する場合、原則として腰掛式便器を設置するすべての便房の便器周辺に手すりを設置するなど高齢者、障害者等の利用に配慮することが望ましい。 ◇和式便器を設置する場合は、その前方の壁に垂直、水平に手すりを設置するなど、高齢者・障害者等の利用に配慮したものとする。 ◇便房内には、杖や傘などを立てかけられるフック等、手荷物を置く柵等を設置することが望ましい。 ◇弱視(ロービジョン)者、色覚障害者等に配慮し、扉には確認しやすい大きさ、色により使用可否を表示し、色だけでなく「空き」「使用中」等の文字による表示も併記することが望ましい。 	参考 2-5-10
オストメイト用設備	<ul style="list-style-type: none"> ◎高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有す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設ける。) ◎上記設備が設けられた便房にはその旨を表示する標識を設ける。 ○上記の水洗器具の1以上は、パウチの洗浄や利用者がペーパー等で腹部を拭う場合を考慮し、温水が出る汚物流しを設置する。 ○汚物流しの洗浄装置を設置する場合は、洗浄装置付近の利用しやすい高さに、パウチなどのものを置ける十分なスペースを設置する。 ◇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。 ◇簡易型オストメイト用設備を設置する場合は、当該設備では利用が難しい人がいることを踏まえ、簡易型であることがわかる表示を便房の扉に設置することが望ましい。 ◇施設内の他の場所に汚物流しを備えた便房がある場合は、その位置も案内することが望ましい。 	参考 2-5-7
洗面器	<ul style="list-style-type: none"> ○洗面器は、もたれかかった時に耐えうる強固なものとするか、手すりを設けたものを1以上設置する。 ○車椅子使用者の利用を想定する場合、洗面器の下に床上60～65cm程度の高さを確保し、洗面器上面の標準的高さを75～80cm程度とする。 ○蛇口は、センサー式、レバー式などとする。 ◇子供等の利用に配慮し、高さ55cm程度、奥行き45cm程度(吐水口に手が届きやすい)のものも設けることが望ましい。 	

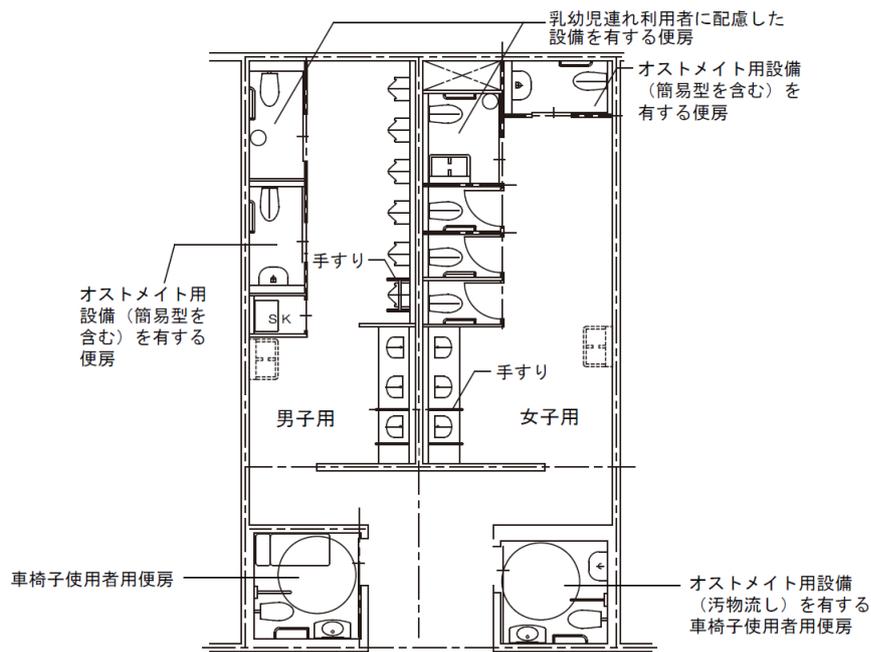
乳児用施設	<p>○乳幼児連れの人の利用を考慮し、一般便房内（男女別に設けるときはそれぞれ）にベビーチェアを1以上設置する。当該便房の戸には、ベビーチェアが設置されている旨の表示を行う。</p> <p>○おむつ交換台を設置する。</p> <p>◇おむつ交換台を設置する場合、床面からおむつ交換台下端までの高さ70cm程度とする。また、正面開きタイプでは、幅75cm程度、奥行80cm程度、側面開きタイプでは、幅70cm程度、奥行60cm程度とすることが望ましい。</p> <p>◇おむつ交換台とあわせて荷物台やおむつ用のゴミ箱を設置する場合は、おむつ交換台の近くに設置することが望ましい。</p> <p>◇便房内での配置については、保護者が安心して利用することができるよう、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。また、便房内の各種設備に乳幼児の手や足が届かないよう配慮し、ベビーチェアが戸の鍵に近接する場合は、乳幼児の手が届かない位置にも二つ目の鍵を設けることが望ましい。</p>	事例 2-5-2
床面の仕上げ	<p>◎床の表面は、滑りにくい仕上げとする。</p> <p>◇排水溝などを設ける必要がある場合は視覚障害者や肢体不自由者等にとって危険にならないように、配置を考慮することが望ましい。</p> <p>○床面は、高齢者、障害者等の通行の支障となる段を設けないようにする。</p>	
設備と内装のコントラスト	<p>◇弱視（ロービジョン）者のため、トイレ内の設備と内装のコントラストを明確にすることが望ましい。</p>	
器具等の形状・色・配置	<p>○紙巻器、便器洗浄ボタン、呼出しボタンの形状、色、配置についてはJIS S0026にあわせたものとする。</p> <p>○温水洗浄、トイレ用擬音装置などの機能ボタンは、指の動きが不自由な利用者も操作でき、視覚障害者がボタンの位置がわかるよう押しボタン式とし、タッチパネルや、手かざしセンサー式の単独設置は避けるなど視覚障害者等に配慮する。</p> <p>◇トイレ用擬音装置は、音声が流れていることを聴覚障害者が認識できるように、点滅機能付きのもの等を設置することが望ましい。</p>	参考 2-5-15
車椅子利用者用簡易型便房	<p>○車椅子利用者用簡易型便房は、正面から入る場合は有効奥行き2m以上、有効幅1.3m以上のスペースと有効幅80cm以上の出入口、側面から入る場合は有効奥行き1.8m以上、有効幅1.5m以上のスペースと有効幅80cm以上の出入口を確保する。</p> <p>○車椅子利用者用簡易型便房に通ずるトイレ内通路には車椅子の転回スペースを確保する。</p> <p>◇ドアの握り手は、引き戸の場合ドア内側の左右両側に設置することが望ましい。開き戸の場合、握り手は高齢者、障害者等が操作しやすい形状とすることが望ましい。</p> <p>◇便器に背もたれを設置することが望ましい。</p> <p>○便器の周辺には、手すりを設置するとともに、便器に腰掛けたままの状態と車椅子から便器に移乗しない状態の双方から操作できるように便器洗浄ボタン、呼出しボタン及び汚物入れを設置する。</p> <p>○便器洗浄ボタンは、操作しやすい押しボタン式、靴べら式などとする。手かざしセンサー式を設置する場合は、押しボタン式、</p>	参考 2-5-11

	<p>靴べら式などと併設する。</p> <p>○洗面台を設置する場合、蛇口は、上肢不自由者のためにもセンサー式、レバー式などとする。</p> <p>○紙巻器、便器洗浄ボタン、呼出しボタンの形状、色、配置についてはJIS S0026にあわせたものとする。</p> <p>◇便器に腰掛けた状態と車椅子から便器に移乗しない状態の双方から使用できるように紙巻器を設置することが望ましい。</p> <p>○荷物を掛けることのできるフックを設置する。このフックは立位者、車椅子使用者の顔面に危険のない形状、位置とするとともに、1以上は車椅子に座った状態で使用できるものとする。</p> <p>○便所の床、出入口には段を設けない。</p> <p>◇状況に応じ、乳幼児連れ利用者が、本人の排せつだけでなく、乳幼児のおむつ交換や排せつ対応等が可能なスペース、及びベビチェア、おむつ交換台等の乳幼児用設備を備えた便所とすることが望ましい。</p>	<p>参考 2-5-15</p> <p>参考 2-5-12 事例 2-5-2</p>
緊急時 通報	<p>◇便器に腰掛けた状態、車椅子から便器に移乗しない状態、床に転倒した状態のいずれからも操作できるように呼出しボタンを設置する。この場合、音、光等で押したことを本人、管理人等が確認できる機能を付与することが望ましい。</p> <p>◇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によって提供できる設備や、光の点滅によって提供できる設備（光警報装置等）を備えることが望ましい。</p> <p>◇光警報装置等を設置する場合は、便所内の扉等に光警報装置の点滅が緊急事態を表す旨を表示することが望ましい。</p> <p>◇光警報装置等は、便所の扉を閉じた状態で、すべての便所内からその点滅が十分識別できる位置に設置することが望ましい。</p>	<p>参考 2-5-15</p> <p>事例 2-5-5</p>
その他	<p>○高齢者、障害者等が円滑に利用できるように、各施設を維持管理する。</p>	

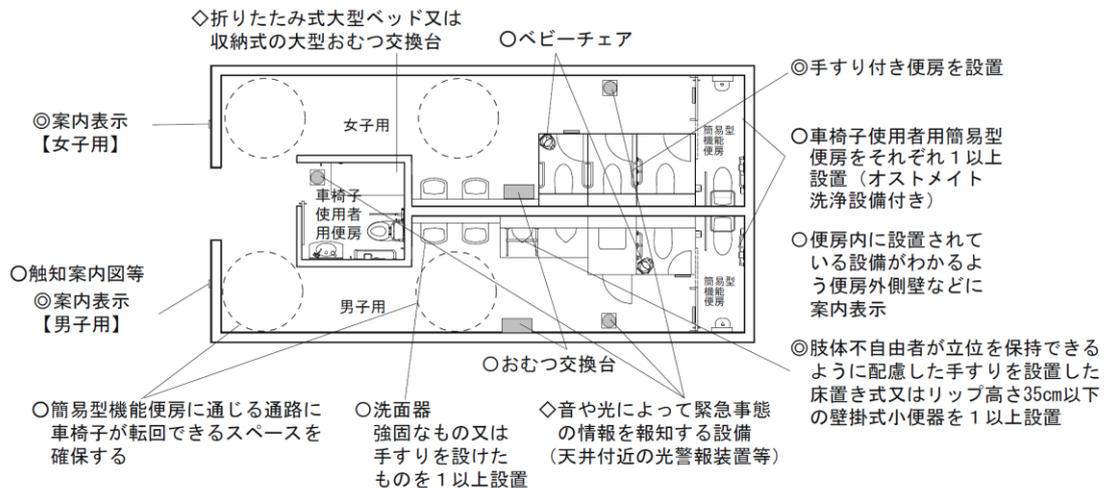
参考 2-5-7 トイレの配置例

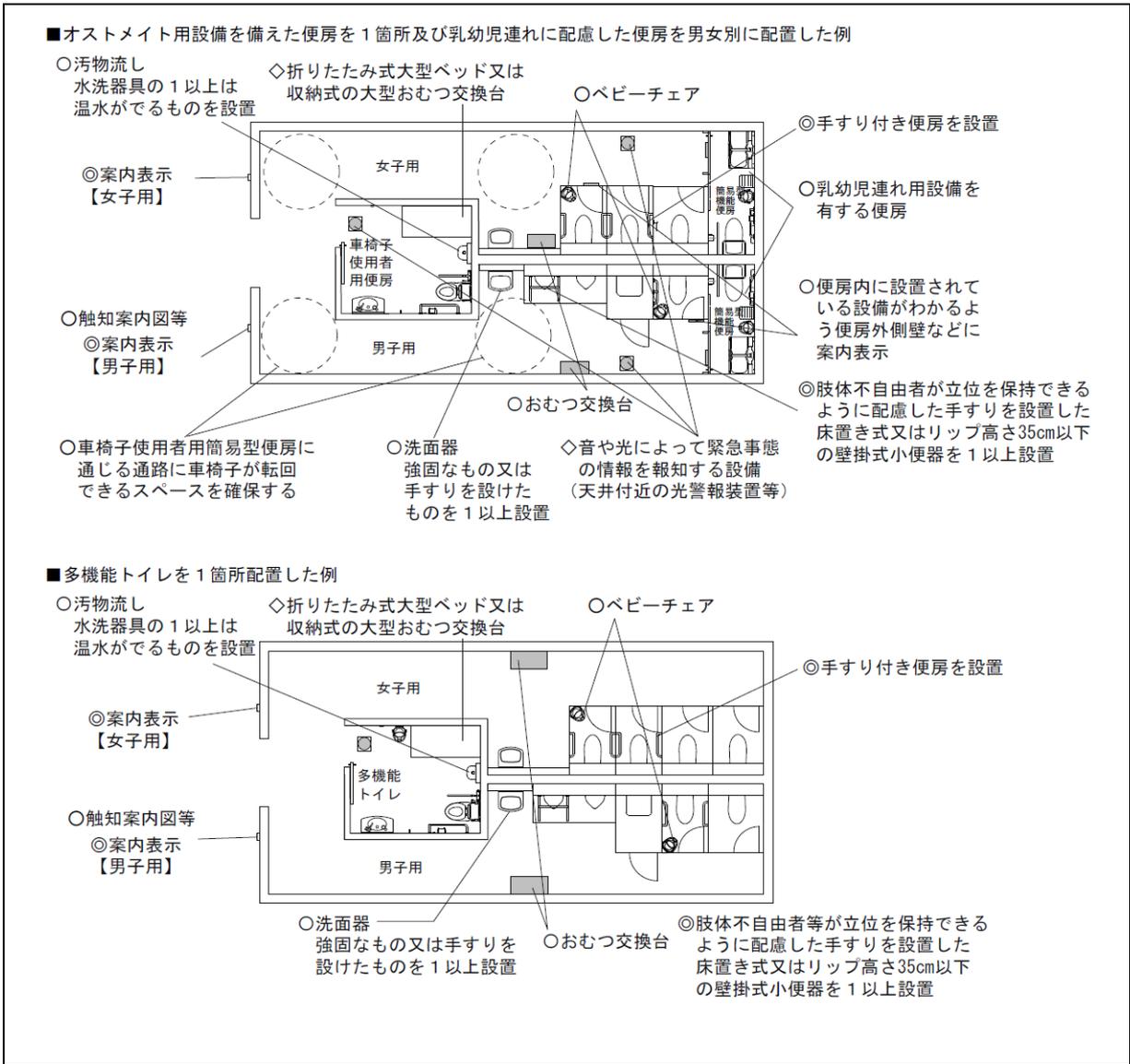
車椅子使用者が主に使用できる便房を確保した上で、それ以外の機能をトイレ内に分散させる配置例を示す。一般トイレにも簡易型多機能便房等の設置を推奨するとともに、一般便房への乳幼児連れ用設備などの機能分散を進める、より多様な利用者が円滑に使用できるよう配慮する必要がある。

■車椅子使用者用便房2か所及び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配置した例



■車椅子使用者用便房を1箇所及びオストメイト用設備を備えた便房を男女別に配置した例



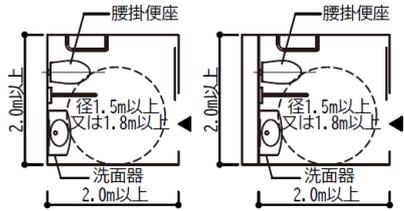


●便所・洗面所の例

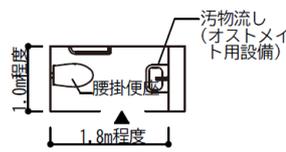
■個別機能を備えた便房及び複数の機能を備えた便房の寸法例

男女共用で利用しやすい位置に設置
するなど異性介助に配慮する。

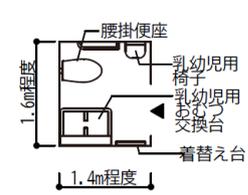
○車椅子使用者用便房



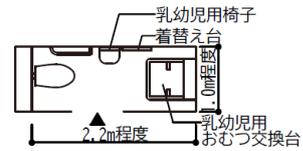
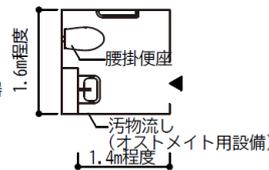
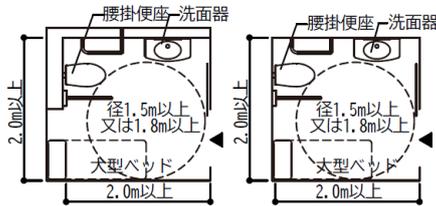
○オストメイト用設備を有する便房



○乳幼児用設備を有する便房
(ベビーカーと共に入ることができる寸法)



○車椅子使用者用便房
(大型ベッド付)



出典：「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準（令和3年3月）」より抜粋

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）（一部加筆）

参考 2-5-8 トイレ設備に関するピクトグラム

トイレ設備に関するピクトグラムについては、JIS Z8210:2020 の以下を使用する。外国人観光客を含め、多くの人にとってよりわかりやすい案内表示が進むなか、トイレ設備の機能分散化や安心して子育てできる環境の整備、高齢社会やジェンダーフリーといった社会事情の変化に対応し、令和2年 JIS 規格改正により JIS Z8210:2020 公共・一般施設に男女共用トイレや授乳室等のピクトグラムが追加されている。



お手洗い
Toilets



男女共用お手洗い
All gender toilet



子どもお手洗い
Children's toilet



障害のある人が使える設備
Accessible facility



オストメイト用設備／
オストメイト
Facilities for Ostomy or
Ostomate



介助用ベッド
Gare bed



授乳室（女性用）
Baby feeding room
(for women)



授乳室（男女共用）
Baby feeding room
(for men and women)



おむつ交換代
Diaper changing table



ベビーチェア
Baby chair



着替え台
Changing board



カームダウン・クールダウン
Calm down, cool down

出典：JIS Z8210:2020（案内用図記号）

参考 2-5-9 トイレにおける音声案内の標準例

- 男子用・女子用トイレが一体的に設置されている場合

「向かって右が男子トイレ、左が女子トイレです」

- 男子用トイレ、女子用トイレが別々に設置されている場合

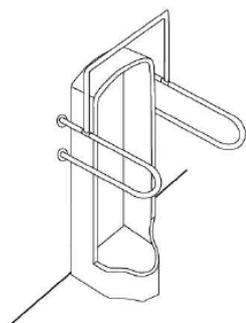
男子用トイレ入口：「男子トイレです」

女子用トイレ入口：「女子トイレです」

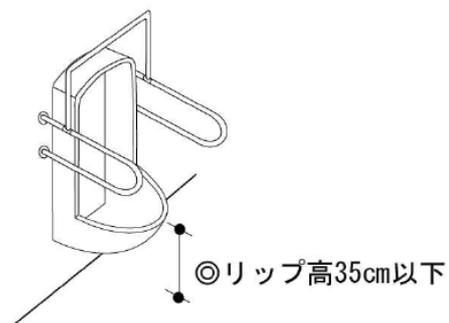
出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）

参考 2-5-10 便器の手すり例

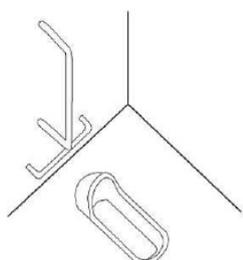
床置き式



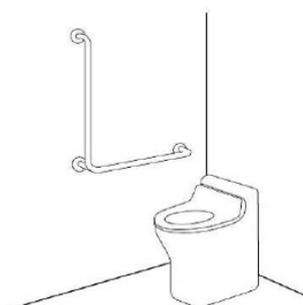
低リップ式



参考 2-3-4： 和式便器の手すり例



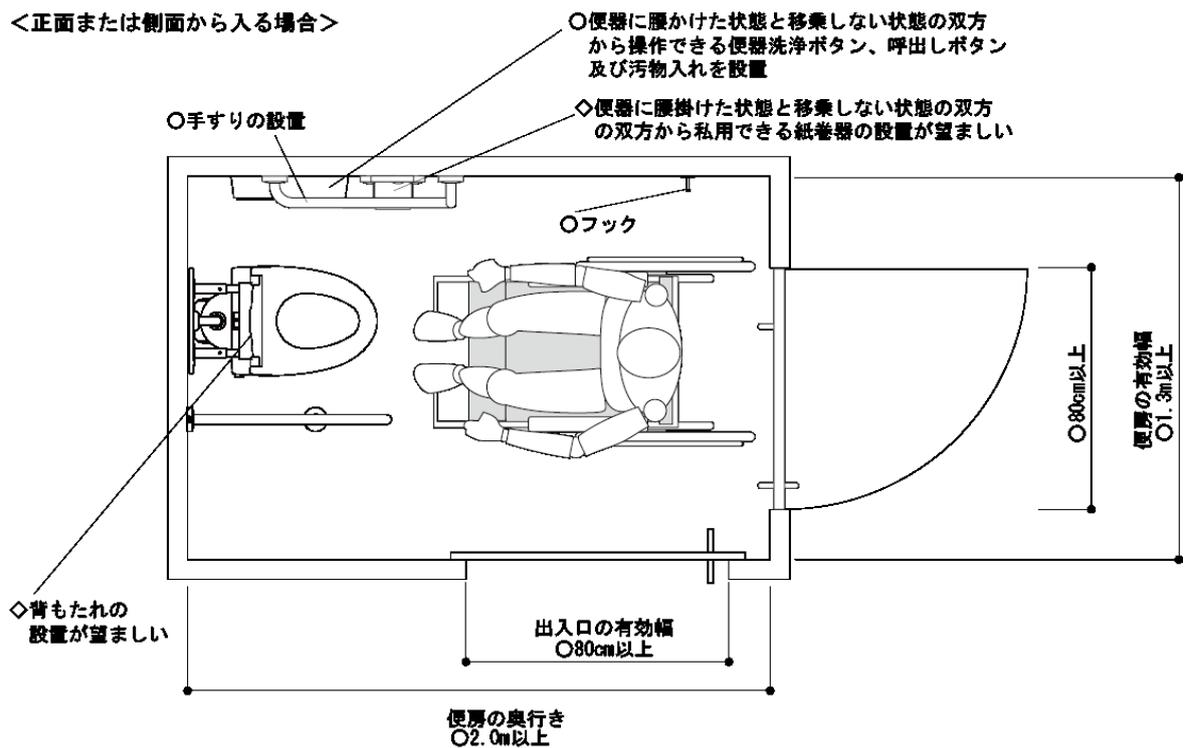
腰掛式便器の手すり例



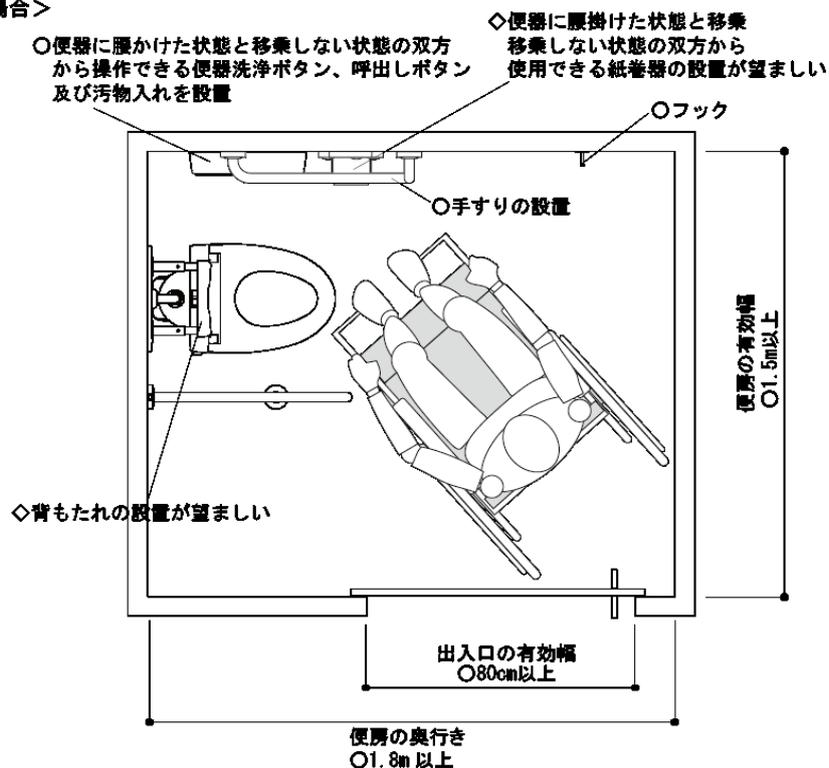
出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）

参考 2-5-11 車椅子使用者用簡易型便房の例

<正面または側面から入る場合>



<側面から入る場合>



<その他>側面から入る場合において車椅子が90度転回できることを前提としている。一方で、「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」では、斜めから移乗可能な例として180cm以上×150cm以上が示されている。

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）（一部加筆）

事例 2-5-2 道の駅 くめなんの整備事例（岡山県久米郡久米南町）

道の駅 くめなんでは、バリアフリーや子育て応援の観点でトイレを整備している。

- ・ 男女別の一般トイレ内にベビーカーでも入ることができる広さの大型便房を整備
- ・ 家族連れの利用を考慮し、車椅子利用者用便房等に加え、男女別の一般トイレ内の大型便房内にもおむつ交換台を設置
- ・ 大型便房以外の便房には便座から届く範囲にベビーチェアを設置

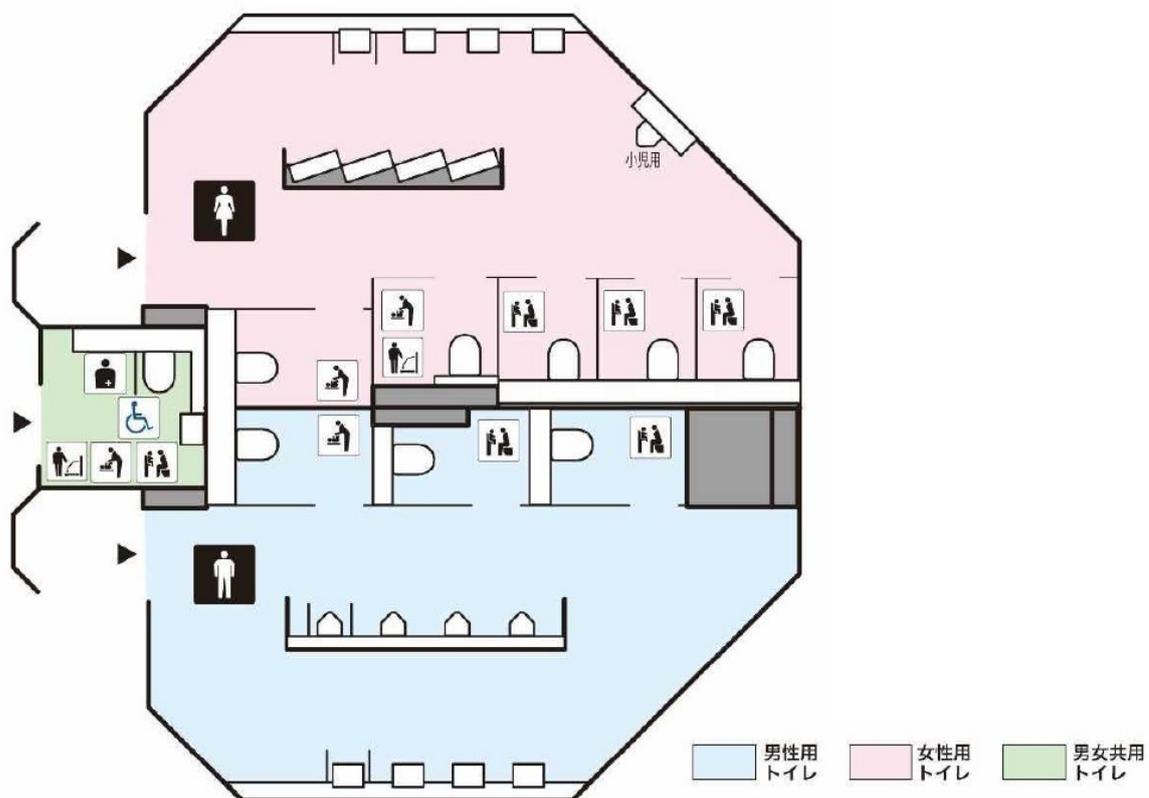


図 2-5-9 トイレの配置図



写真 2-5-3 ベビーカーも入ることができる大型便房



写真 2-5-4 大型便房の中におむつ交換台を設置

事例 2-5-3 海老名サービスエリアの整備事例

NEXCO 中日本では、サービスエリアやパーキングエリアのトイレの数を駐車ます数やトイレの利用人数から算定して、設置している。

車椅子使用者用便房（この事例では「多機能トイレ」という。）は、総便器数が 200 以下の時は、総大便器数/50 以上、総便器数が 200 を超える場合は、総大便器数/100+2 以上を設置することとしている。

海老名サービスエリアでは多機能トイレの他、子供連れに配慮した「ファミリートイレ」を設置している。また、一般トイレ内には、「オストメイト対応ブース」として、汚物流し、着替え台、洋式便器を備えたブースや、介助を必要としない車椅子使用者や子供連れ等が利用可能な「大型ブース」を配置し、機能分散も図っている。

さらなる取組として、多機能トイレの利用時に待ち時間が発生していたため、利用実態の分析を行った上で、増設することにより待ち時間の削減を図った。また、試行的な取組として折り戸を採用した車椅子使用者用簡易型便房を設置し、車椅子使用者等が利用可能なトイレを増設した。なお、折り戸については、車椅子使用者による現地調査を実施し、利用可能であることを確認している。



汚物流しを設置せず、大型ベッドを設置
写真 2-5-5 多機能トイレ



子供連れに配慮した機能を追加
写真 2-5-6 ファミリートイレ

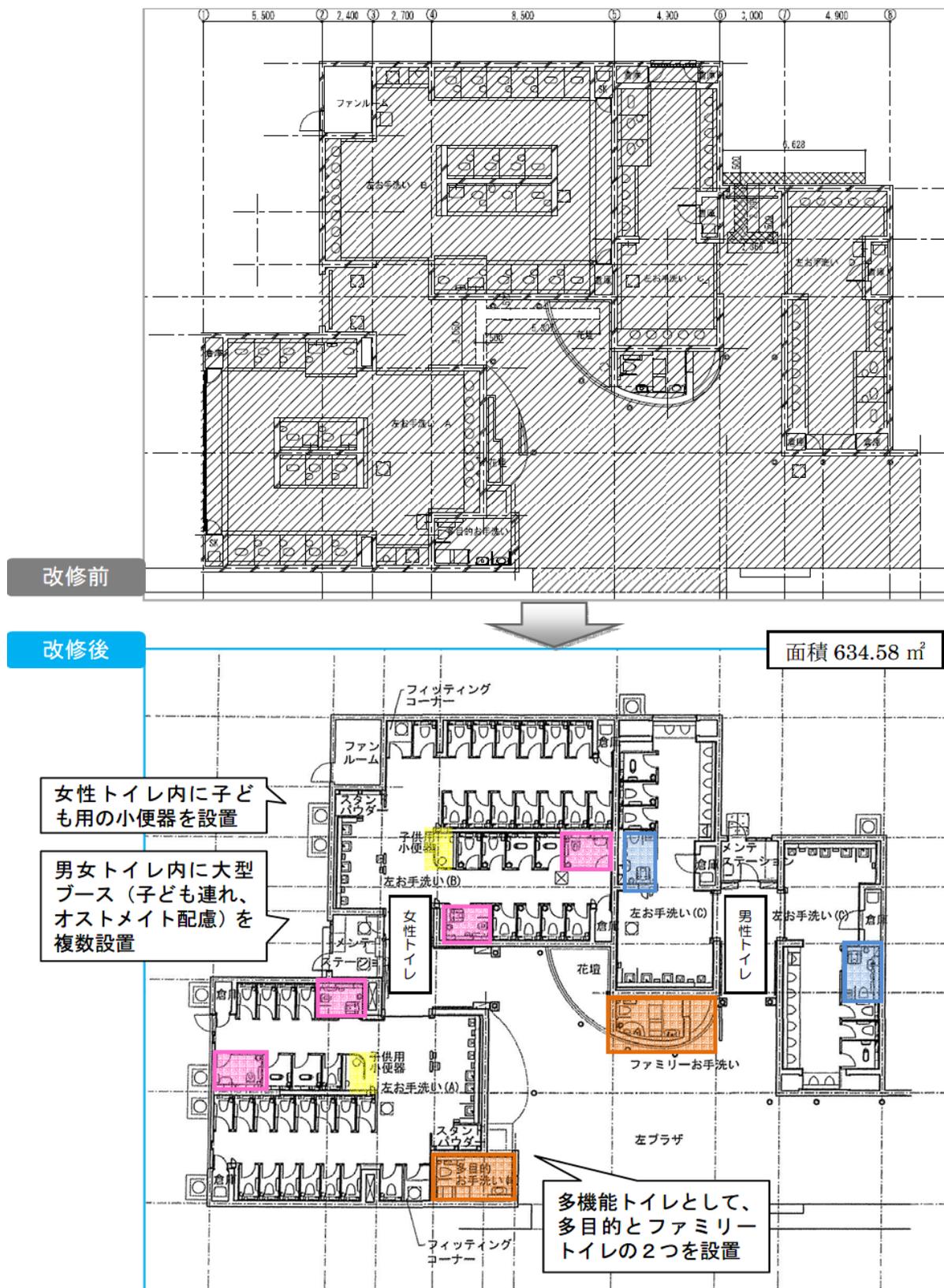


図 2-5-10 海老名サービスエリア（下り）小型車側トイレの改修前と改修後の平面図

出典：多様な利用者に配慮したトイレの整備方策に関する調査研究報告書

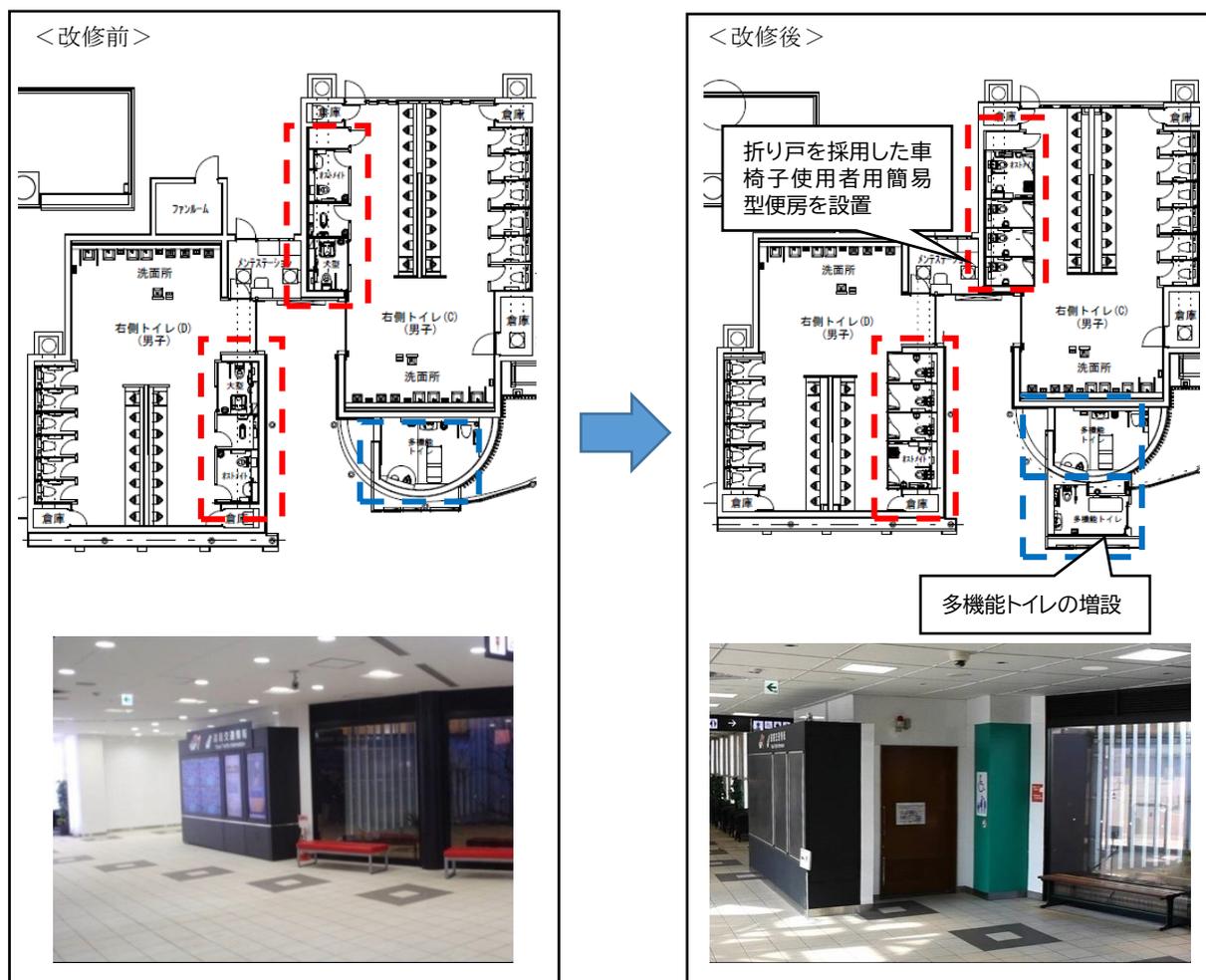


図 2-5-11 海老名サービスエリア（上り）メイントイレの改修前と改修後の平面図と写真



写真 2-5-7 車椅子使用者による折り戸を採用したトイレの現地調査

出典：NEXCO 中日本資料

事例 2-5-4 バリアフリースイールの啓発事例

一般トイレを利用できる方が、車椅子利用者用便房を利用すること等により、トイレの様々な設備や機能を真に必要とする方が必要な時に利用できないという声が寄せられている。ハード整備と合わせ「心のバリアフリー」を推進する取組の1つとして、国土交通省では、ポスター及びチラシを作成し、トイレの利用適正化の啓発の取組を行っている。

みんなで知ろう！バリアフリースイールのこと

▶ バリアフリースイールとは、次のような方々に使われるトイレの総称です。

車椅子利用者 <ul style="list-style-type: none"> ● 車椅子を回転できる広いスペースが必要 ● 便器に移乗するために手すりを使用 ● おむつ交換などの介助や衣類の脱着に大型ベッドを使用 	発達障害など同伴が必要な人 <ul style="list-style-type: none"> ● 異性が同伴で入れるトイレが必要 ● 視目はわからなくても介助が必要
乳幼児連れの人 <ul style="list-style-type: none"> ● ベビーカーで入るために広いスペースが必要 ● 子供を座らせるためにベビーチェアを使用 ● おむつ替えをするために着替え台やおむつ交換台を使用 	オストメイト（人工肛門等保有者） <ul style="list-style-type: none"> ● パウチ（便をためておく装置）から排泄するために汚物流しを使用

▶ こんな困りごとがあります。

バリアフリースイールが本来必要のない人によって使用されると、ここが使えない車椅子利用者などが困ってしまいます。

- 男女共用のバリアフリースイールしか使えない人もいます。
- トイレ内の閉ボタンを押して外に出ると、施設されて外から開けられなくなってしまうことがあります。
- 大型ベッドやおむつ交換台がたまたま埋まっていなくて、車椅子利用者などが出入りできないことがあります。

▶ 機能分散が進められています。

（トイレの機能分散化の整備事例）

- 車椅子利用者用トイレへの利用集中を避けるため、オストメイト対応設備が必要な方や乳幼児連れの方のための設備を一般トイレ内へ分散させる取組が徐々に進んでいます。

（例） 東京都 東京都千代田区豊田 2-1-3 電話 03-5253-8111

図 2-5-12 バリアフリースイールの啓発ポスター

事例 2-5-5 光警報装置（フラッシュライト）の設置

成田国際空港では、トイレのほか全ての個室空間に緊急事態であることを光の点滅によって提供する光警報装置（フラッシュライト）を設置している。点灯色は、消防庁の「光警報装置の設置に係るガイドライン」に則り「白色」に設定している。



写真 2-5-8 光警報装置（フラッシュライト）

出典：成田空港 UD 基本計画に基づく 2020 年に向けた具体的な取り組み（成田国際空港株式会社）

【コラム】オールジェンダートイレの設置事例

成田国際空港では、異性による同伴介助や性的マイノリティの利用を想定し、性別に関係なく利用できる「オールジェンダートイレ」を設置している。トイレ利用者が同伴者の視線等を気にせず利用できるよう、内部にはカーテンも設置している。



写真 2-5-9 オールジェンダートイレ

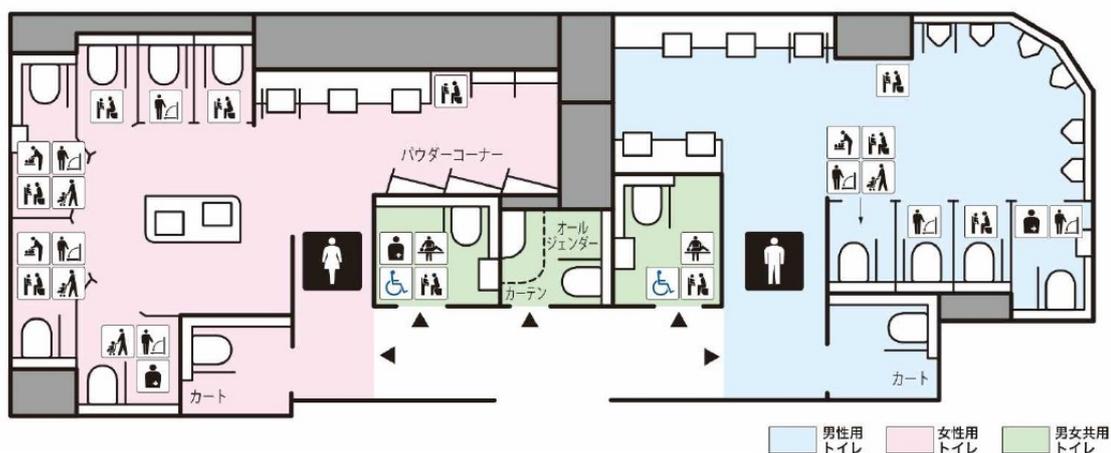


図 2-5-13 成田空港第1ターミナル北ウイング1階到着ロビーのトイレの平面図

出典：共生社会におけるトイレの環境整備に関する調査研究報告書

(車椅子使用者用便房)

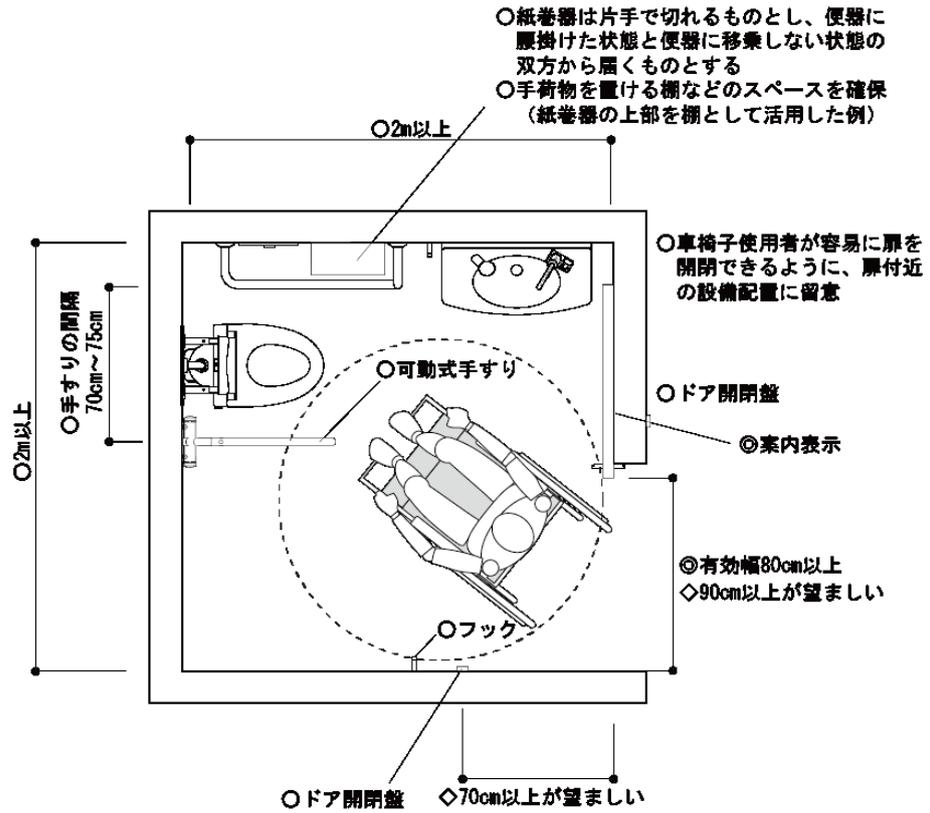
案内表示	◎出入口には車椅子使用者用便房が設けられていることを表示する標識を設ける。	参考 2-5-12 参考 2-5-13
出入口	◎高齢者、障害者等の円滑に利用することができる構造の便所又は便房の出入口は、段を設けない。ただし、傾斜路を設ける場合は、この限りでない。 ○点字を用いて表示する場合の表示方法はJIS T0921にあわせたものとし、表示内容に間違いがないことを確認する。 ○触知案内図を用いて表示する場合の表示方法はJIS T0922にあわせたものとする。 ◎高齢者、障害者等の円滑に利用することができる構造の便所又は便房の出入口の有効幅は、80cm以上とする。	参考 2-2-10
戸	◎有効幅80cm以上とする。 ◇有効幅90cm以上とすることが望ましい。 ◎高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造の戸とする。 ○電動式引き戸又は軽い力で操作のできる手動式引き戸とする。手動式の場合は、自動的に戻らないタイプとし、握り手は棒状ハンドル式のものとする。 ◇握り手は引き戸の場合、ドア内側の左右両側に設置することが望ましい。開き戸の場合、握り手は高齢者、障害者等が操作しやすい形状とすることが望ましい。 ○握り手、鍵その他の付属器具の設置にあたっては、車椅子使用者の円滑な動作に十分に配慮する。 ◇便房内の出入口の戸から70cm程度の範囲には、壁に付属器具を設置しないことが望ましい。 ○防犯上・管理上の理由等からやむを得ず常時施錠が必要となる場合は、ドア近くにインターホン等を設置し、管理人等が速やかに解錠できるようにする。 ○車椅子使用者や指の動きが不自由な人でも容易に施錠できる構造、高さ(60cm～70cm程度)のものとし、非常時に外から解錠できるようにする。	
戸の開閉盤(開閉スイッチ)	○戸の開閉盤(開閉スイッチ)は、電動式の戸の場合、車椅子使用者が中に入りきってから操作できるようにする。 ◇戸の開閉盤は、戸から70cm以上離して設置し、その設置高さは1m程度とすることが望ましい。 ○電動式の戸の場合、手かざしセンサー式だけの設置は避け、操作しやすい押しボタン式とする。手かざしセンサー式が使いにくい人もいることから、手かざしセンサー式とする場合は押しボタンを併設する。 ○使用中である旨を表示する装置を設置する。 ◇非常時対応や防犯のために時間制限により自動的に解錠される設定とする場合は、解錠時間を長めに設定することが望ましい。	
大きさ	◎車椅子使用者の円滑な利用に適した広さが確保されていること。 ○手動車椅子で方向転換が可能なスペースを確保する(標準的には標準内法寸法2m×2m程度のスペースが必要)。 ○新設の場合等、スペースが十分取れる場合は、電動車椅子で方向転換が可能なスペースを確保する(標準的には標準内法寸法2.2m×2.2m程度のスペースが必要)。 ◇電動車椅子で方向転換が可能なスペース(標準内法寸法2.2m×2.2m程度)を有する場合、便器横の移乗スペースを75cm以上確保することが望ましい。	参考 2-5-14

便器	<p>◎便器は腰掛式とする。</p> <p>○便座には便蓋を設けず、背後に背もたれを設ける。</p> <p>○便座の高さは40～45cmとする。</p> <p>○便器に逆向きに座る場合も考慮して、その妨げになる器具等がないように配慮する。</p> <p>◇上肢が動かしにくい利用者に考慮し温水洗浄便座を設けることが望ましい。</p>	
手すり	<p>◎高齢者、障害者等の円滑に利用することができる構造の便房には、手すりを設置する。取り付けは堅固とし、腐蝕しにくい素材で、握りやすいものとする。</p> <p>○壁と手すりの間隔は5cm以上の間隔とする。</p> <p>○手すりは便器に沿った壁面側はL字形に設置する。もう一方は、車椅子を便器と平行に寄り付けて移乗する場合等を考慮し、十分な強度を持った可動式とする。可動式手すりの長さは、移乗の際に握りやすく、かつアプローチの邪魔にならないように、便器先端と同程度とする。手すりの高さは65～70cm程度とし、左右の間隔は70～75cmとする。</p>	<p>参考 2-5-12</p> <p>参考 2-5-13</p>
付 属 器 具	<p>○すべての付属器具の設置にあたっては、車椅子使用者の動作空間に配慮し、ドアの開閉動作等の支障とならないよう、配置に留意する。</p> <p>○便器洗浄ボタンは、操作しやすい押しボタン式、靴べら式などとする。手かざしセンサー式を設置する場合は押しボタン、手動式レバーハンドル等を併設する。</p> <p>○紙巻器は片手で紙が切れるものとし、便器に腰掛けたままの状態と、便器の回りで車椅子から便器に移乗しない状態の双方から使用できるように設置する。</p> <p>○荷物を掛けることのできるフックを設置する。このフックは、視覚障害者、車椅子使用者に危険のない高さ、形状とするとともに、1以上は車椅子に座った状態で使用できるものとする。</p> <p>○手荷物を置ける棚などを設置する。（又はスペースを確保する）</p> <p>◇小型手洗い器を便座に腰掛けたまま使用できる位置に設置することが望ましく、蛇口は操作が容易なセンサー式、押しボタン式などとするのが望ましい。</p>	
洗面器	<p>○車椅子から便器へ前方、側方から移乗する際に支障とならない位置、形状のものとする。</p> <p>○洗面器は、もたれかかった時に耐えうる強固なものとするか、手すりを設けたものを1以上設置する。</p> <p>○洗面器の下に床上60～65cm程度の高さを確保し、洗面器上面の標準的高さを75～80cm程度とする。</p> <p>○蛇口は、上肢不自由者のためにもセンサー式、レバー式などとする。</p> <p>○鏡は車椅子でも立位でも使用できるよう、低い位置から設置され十分な長さを持った平面鏡とする。</p> <p>◇洗面台周りに石鹸容器やハンドドライヤー等を設置する場合には、仕上がり床面から80cm～100cm程度の操作可能な高さで、洗面台中央から75cm程度の範囲に設置することが望ましい。</p>	
汚 物 入 れ	<p>○汚物入れはパウチ等を捨てることを考慮した大きさのものとする。</p> <p>◇汚物入れは、おむつ交換台やオストメイト用の水洗器具から手の届く場所に設置することが望ましい。</p>	
鏡	<p>◇洗面器前面の鏡とは別に、全身の映る姿見を設置することが望ましい。</p>	

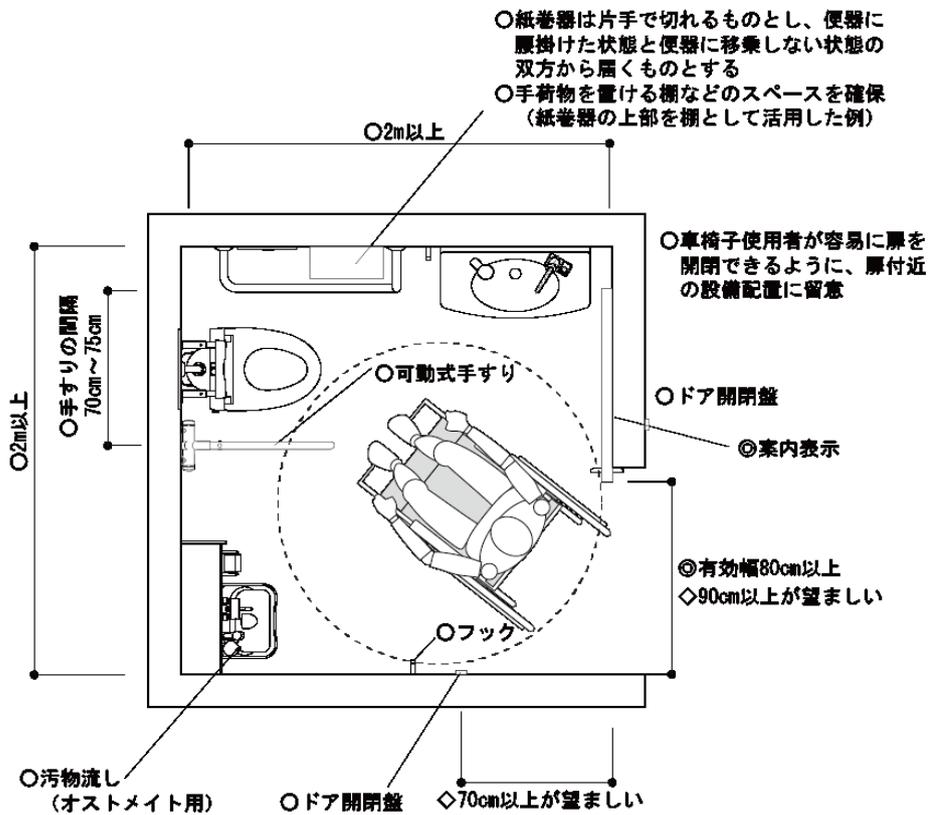
おむつ交換台	◇機能分散の観点から、おむつ交換台は車椅子使用者用便房以外の場所に設置することが望ましい	参考 2-5-7
大型ベッド等	◇障害者等のおむつ替え用等に、折りたたみ式大型ベッド又は収納式の大型おむつ交換台を設置することが望ましい。 ◇上記の折り畳み式大型ベッド等を設置する場合、畳み忘れであっても、車椅子での出入りが可能となるよう、車椅子に乗ったままでも畳める構造、位置とすることが望ましい。 ◇大型ベッドを設置する際には、同伴者の動きを考慮し、ベッドの両側に十分なスペースをとることが望ましい。	参考 2-5-13
床の表面	◎床の表面は、滑りにくい仕上げとする。 ◇排水溝などを設ける必要がある場合は、視覚障害者や肢体不自由者等にとって危険にならないように、配置を考慮することが望ましい。 ○床面は、高齢者、障害者等の通行の支障となる段を設けないようにする。	
呼出しボタン (通報装置)	○呼出しボタンは、便器に腰掛けた状態、車椅子から便器に移乗しない状態、床に転倒した状態のいずれからも操作できるように複数設置する。音、光等で押したことが確認できる機能を付与する。	参考 2-5-15
器具等の形状・色・配置	○紙巻器、便器洗浄ボタン、呼出しボタンの形状、色、配置については JIS S0026にあわせたものとする。	参考 2-5-15
その他	○高齢者、障害者等が円滑に利用できるように、各施設を維持管理する。	

参考 2-5-12 車椅子使用者用便房の例

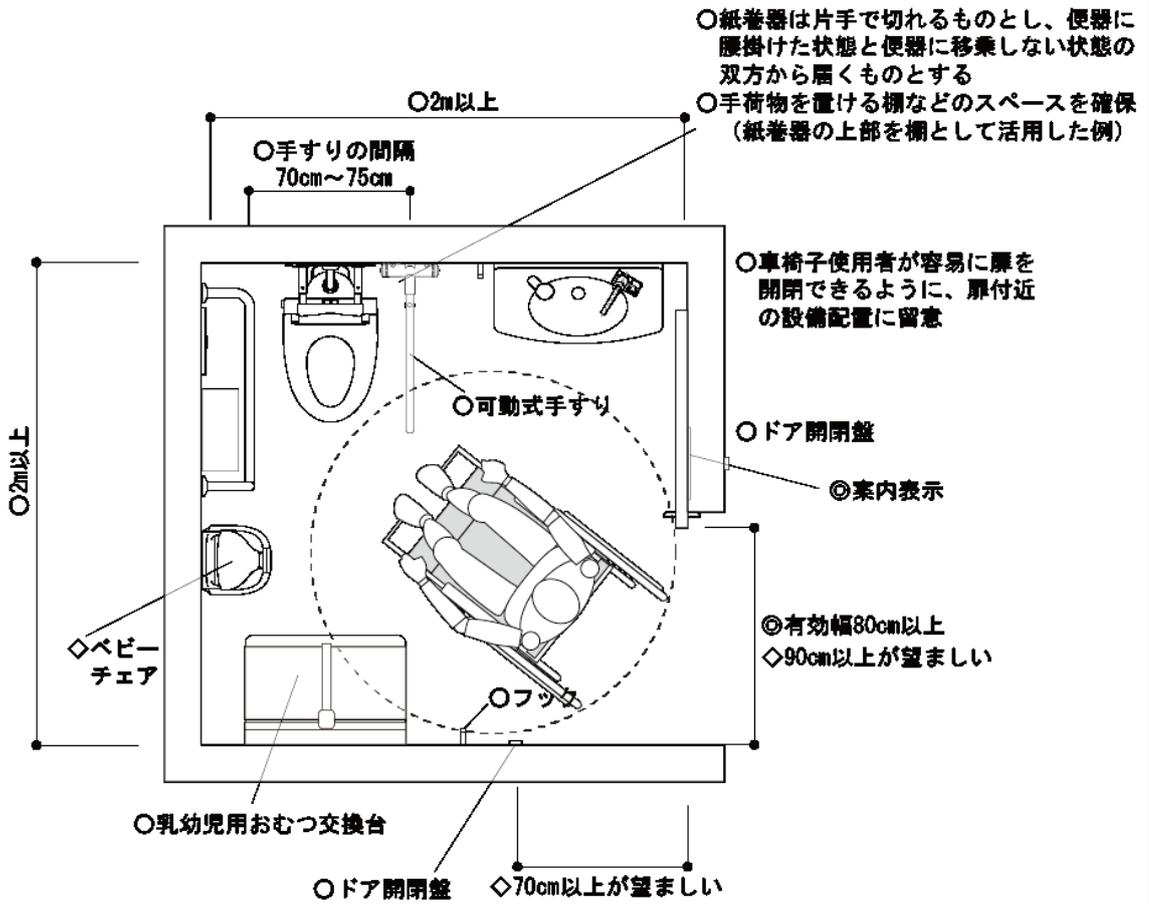
■車椅子使用者用便房



■オストメイト用設備を備えた便房

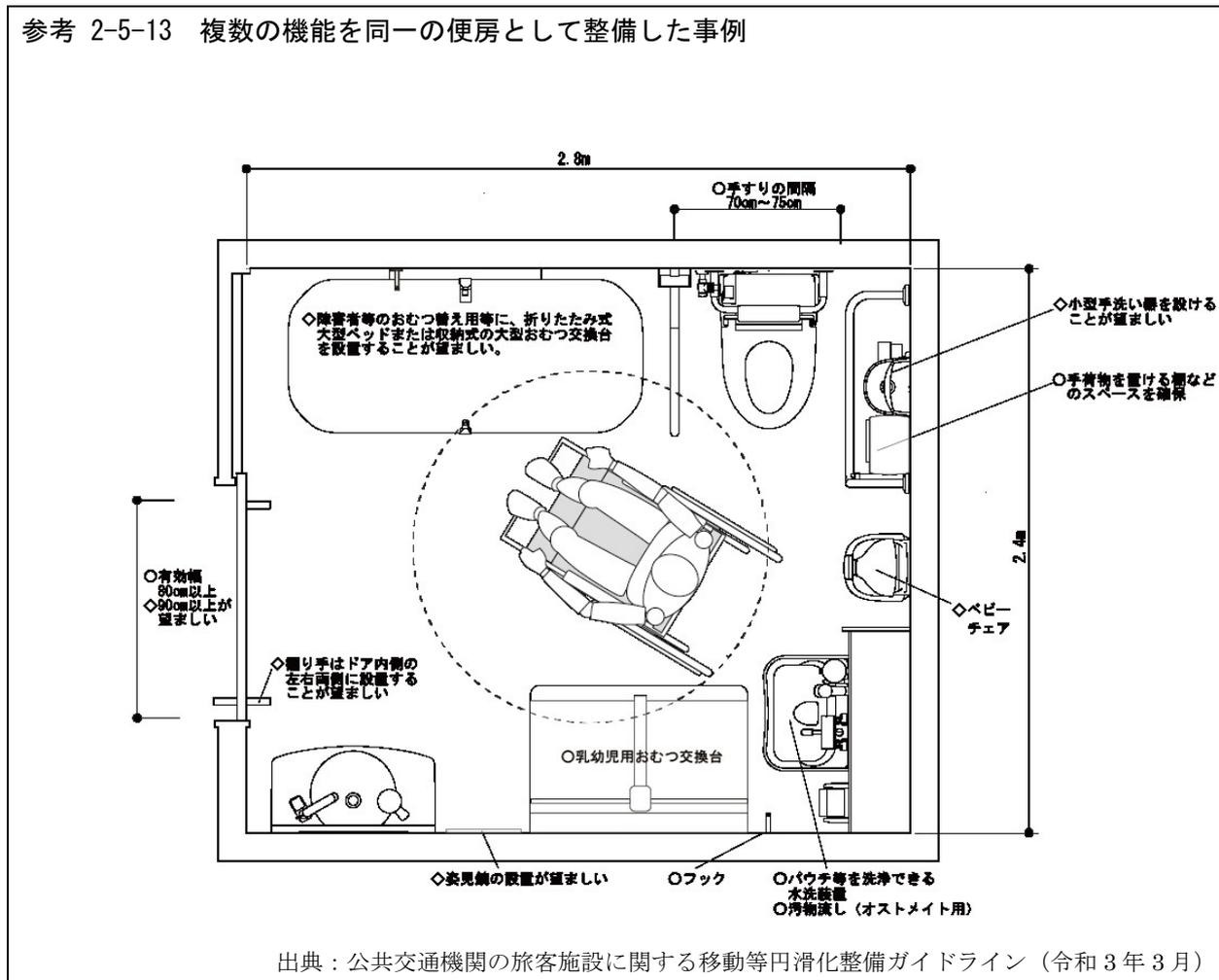


■乳幼児連れ用設備を有する便房



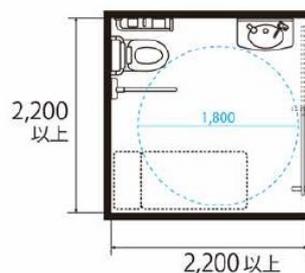
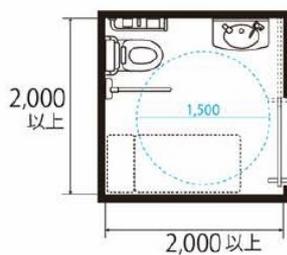
出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）（一部加筆）

参考 2-5-13 複数の機能を同一の便房として整備した事例

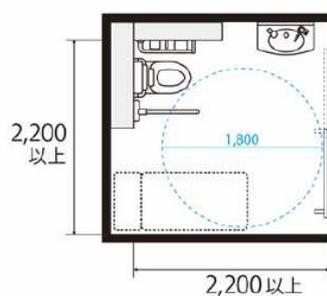
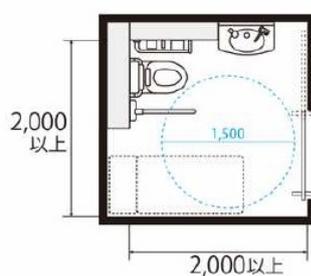


参考 2-5-14 車椅子使用者用便房の大きさの例

A：ライニングなしの場合



B：ライニングありの場合



ライニング（設備配管用収納）付きの整備なされる場合、便房内の利用可能な面積が制限されることから、当該部分は除いて必要空間を確保することが望ましい。

※A,Bともに、右図はわかりやすさのため、必要な回転径を確保できる最小の正方形寸法を記載しているが、実設計上は多様な寸法があり得る。

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）

参考 2-5-15 呼出しボタン（非常通報器）の設置位置

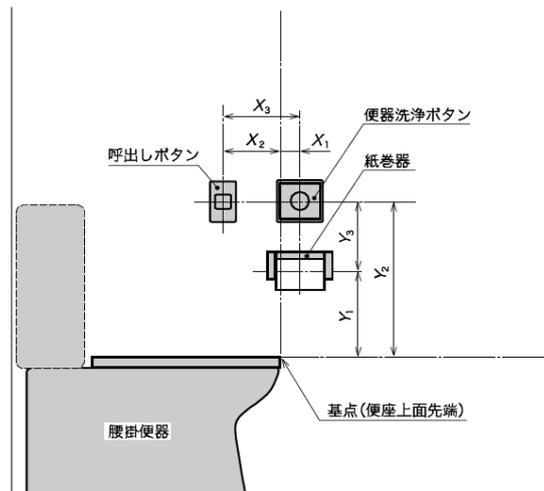
表 操作部及び紙巻器の設置寸法

単位：mm

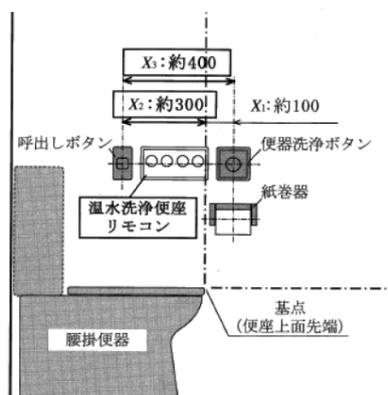
器具の種類	便座上面端部(基点)からの水平距離	便座上面端部(基点)からの垂直距離	2つの器具間距離
紙巻器	X ₁ : 便器前方へ 約 0~100	Y ₁ : 便器上方へ 約 150~400	—
便器洗浄ボタン		Y ₂ : 便器上方へ 約 400~550	Y ₃ : 約 100~200 (紙巻器との垂直距離)
呼出しボタン	X ₂ : 便器後方へ 約 100~200		X ₃ : 約 200~300 (便器洗浄ボタンとの水平距離)

注) JIS S0026 では上図の配置・寸法を基本とするものの、JIS の解説において“この規格に示す設置寸法以外のとなる場合”の配置例を示している(手すりを設置する場合、棚付紙巻器を設置する場合、スベア付紙巻器を設置する場合等)。上図の配置・寸法による設置が困難な場合等においては JIS S0026 解説を参照されたい。

<操作部及び紙巻器の配置>



・呼出しボタンは、利用者が転倒した姿勢で容易に操作できる位置にも設置することが望ましい。



・温水洗浄便座リモコンを設置する場合の配置例。

出典：JIS S 0026:2007

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）

⑩ その他の施設等

考え方	<p>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。</p> <p>視覚障害者が安全かつ円滑に歩行できるようにするため、エレベーター、階段、エスカレーター等への誘導、障害物の回避、案内標識、案内表示板への誘導のため、視覚障害者誘導用ブロックを設置する。</p> <p>また、障害物や案内標識が的確に認識できる箇所に照明施設を設ける。</p>
-----	--

道路移動等円滑化基準

(視覚障害者誘導用ブロック)	
<p>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。</p>	
(照明施設)	
<p>第四十七条</p> <p>2 乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、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、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。</p>	

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

案内標識	<p>○自動車駐車場には、歩行者の動線に配慮し、案内標識を設置し、目的施設（障害者用駐車施設、障害者用停車施設、便所、移動等円滑化された出入口等）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。また、大規模駐車場など出入口が多数存在する場合は行き先を案内する情報提供を行う。</p> <p>○案内標識を設置する際には、設置位置や記載内容、文字の大きさ、点字又は音声案内の設置など、高齢者・障害者等の利用に配慮する。</p> <p>○案内標識の文字の大きさ、点字・音声等による案内の方法等は、7章を参照するものとする。</p>	参考 2-5-16
視覚障害者誘導用ブロック	<p>◎自動車駐車場の通路には、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、視覚障害者用誘導ブロックを敷設する。</p> <p>○視覚障害者誘導用ブロックは、視覚障害者のエレベーター、階段、エスカレーター等の障害者の回避及び案内標識、案内表示板への誘導のために設置する。</p> <p>○設置方法等については、7章を参照する。</p> <p>◇その他の箇所については、当該施設を利用する視覚障害者等の意見を反映して設置することが望ましい。</p>	参考 2-5-17
照明施設	<p>◎自動車駐車場には、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。</p> <p>○障害物や案内標識が的確に認識できる箇所に、照明施設を設ける。歩行空間においては、特に、一定の照度が連続的に確保できる箇所に設ける。ただし、屋外の自動車駐車場では、夜間において、周辺からの光によって、弱視（ロービジョン）者等でもこれらが的確に認識できる照度が確保されている場合は、この限りではない。</p> <p>○照度等については、7章を参照する。</p>	

発券機・精算機	<p>○車に乗車したまま操作する発券機・精算機は、曲がり角や斜路部分には設置しない。</p> <p>◇可能な限り車に乗り込む前に精算等を済ませるシステム等を導入することが望ましい。</p> <p>○車から降りた状態で操作する発券機・精算機は、床面が水平な箇所に設置する。</p> <p>◇発券機・精算機も高齢者・障害者等が円滑に利用できるように配慮することが望ましい。</p>
---------	--

参考 2-5-16 駐車場の総合案内と目的地案内の例

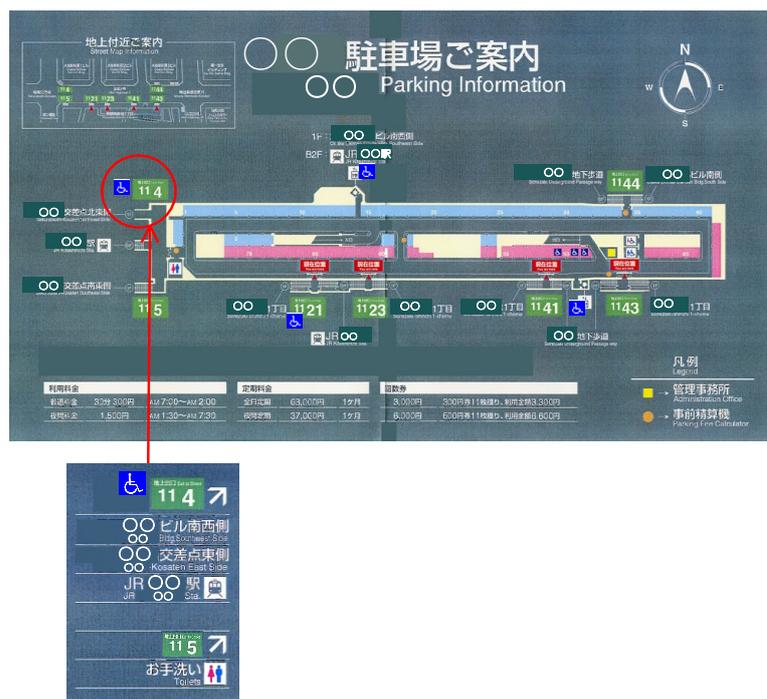


図 2-5-14 総合案内板と目的地案内板の連携

参考 2-5-17 視覚障害者誘導用ブロック設置例

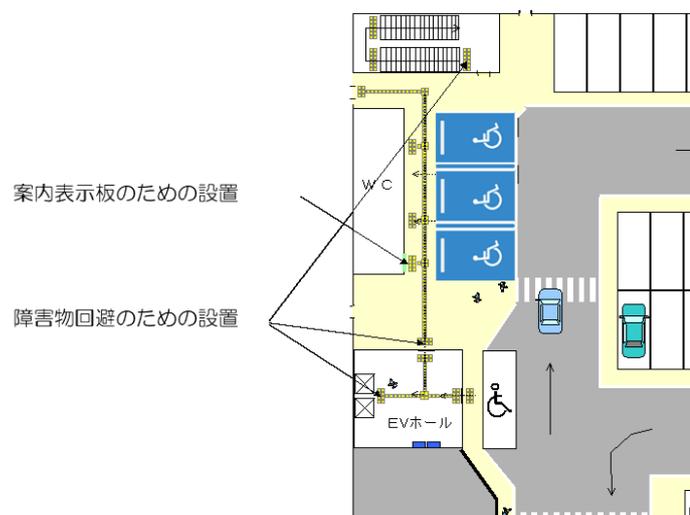


図 2-5-15 視覚障害者誘導用ブロック設置例

⑪ 維持管理

考え方	移動等円滑化が図られた場合においても、施設等が使用されることにより、その機能を十分発揮できなくなるため、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。
-----	---

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

点検・維持・修繕	○管理人等は自動車駐車場が常に移動等円滑化の図られた状態に保つという観点から、各施設について、適宜、点検・維持・修繕に努める。	
広報活動の推進	◇管理人等は、障害者用駐車施設及び障害者用停車施設において、健全者等の利用を抑制するための広報活動を行うことが望ましい。	
案内・誘導	◇管理人等は、健全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。	
代行運転	◇管理人等は、障害者用駐車施設が満車の場合、障害者等の運転を代行し、一般駐車施設へ駐車するなど代行運転の対応を行うことが望ましい。	
監視	◇駐車場においては、管理人等が、管理室から当該駐車場内（特に障害者用駐車施設周辺）が常に監視できることが望ましい。	

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

○旅客特定車両停留施設

旅客特定車両停留施設とは、交通の混雑緩和を図る目的のため、道路に接して道路管理者が設けるバス・タクシー・トラック等の事業者用の停留施設（特定車両停留施設）のうち、旅客用車両を同時に2台以上停留させる施設である。

旅客特定車両停留施設については、道路移動等円滑化基準でバリアフリーに関するハード・ソフト両面の基準が定められているほか、特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令（令和2年国土交通省令第91号）にて、特定車両用場所等に関する構造基準が定められており、交通結節機能の高度化のための構造として、鉄道駅等の旅客施設との乗り換え動線における移動の負担低減、利便施設や待合所等の配置について配慮する必要がある。また、ハード面の対応に加えて、必要に応じて人的支援体制を構築しておくことが望ましい。

※参考 1-1-6 旅客特定車両停留施設の概要

参考 2-6-1 旅客特定車両停留施設の配慮事項 を参照

① 通路

考え方	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、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ことが必要である。旅客移動について最も一般的な経路（主動線）を移動等円滑化するとともに、主動線が利用できない非常時も勘案し、移動等円滑化された通路を複数確保することが望ましい。
-----	---

道路移動等円滑化基準

(通路)

第三十三条 公共用通路（旅客特定車両停留施設に旅客特定車両（道路法施行規則（昭和二十七年建設省令第25号）第一条第一号から第三号までに掲げる自動車をいう。以下同じ。）が停留することができる時間内において常時一般交通の用に供されている一般交通用施設であって、旅客特定車両停留施設の外部にあるものをいう。以下同じ。）から旅客特定車両の乗降口に至る通路のうち、乗降場ごとに一以上の通路は、次に定める構造とするものとする。

一 有効幅員は、一・四メートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、通路の末端の付近の広さを車椅子の転回に支障のないものとし、かつ、五十メートル以内ごとに車椅子が転回することができる広さの場所を設けた上で、有効幅員を一・二メートル以上とすることができる。

二 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とすること。

イ 有効幅は、九十センチメートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、八十センチメートル以上とすることができる。

ロ 自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。

三 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。

2 第一項の一以上の通路（以下「移動等円滑化された通路」という。）において床面に高低差がある場合は、エレベーター又は傾斜路を設けるものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、エスカレーター（構造上の理由によりエスカレーターを設置することが困難である場合は、エスカレーター以外の昇降機であって車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のもの）をもってこれに代えることができる。

<p>3 旅客特定車両停留施設に隣接しており、かつ、旅客特定車両停留施設と一体的に利用される他の施設のエレベーター（第三十五条の基準に適合するものに限る。）又は傾斜路（第三十六条の基準に適合するものに限る。）を利用することにより高齢者、障害者等が旅客特定車両停留施設に旅客特定車両が停留することができる時間内において常時公共用通路と旅客特定車両の乗降口との間の移動を円滑に行うことができる場合は、前項の規定によらないことができる。管理上の理由により昇降機を設置することが困難である場合も、また同様とする。</p> <p>4 旅客特定車両停留施設の通路は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。</p> <p>二 段差を設ける場合は、当該段差は、次に定める構造とすること。</p> <p>イ 踏面の端部の全体とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により段差を容易に識別できるものとする。</p> <p>ロ 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とすること。</p>

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		
<p>通路確保の考え方</p>	<p>◎公共用通路から旅客特定車両の乗降口に至る通路のうち、高齢者、障害者等の円滑な通行に適するもの（以下「移動等円滑化された通路」という。）を、乗降場ごとに1以上設ける。</p> <p>※公共用通路とは、旅客特定車両停留施設に旅客特定車両が停留することができる時間内において常時一般交通の用に供されている一般交通用施設であって、旅客特定車両停留施設の外部にあるもの。</p> <p>○公共用通路と旅客特定車両等の乗降口との間の通路であって主たる通行の用に供するものと当該公共用通路と当該車両等の乗降口との間に係る移動等円滑化された通路が異なる場合は、これらの通路の長さの差は、できる限り小さくする。</p> <p>○乗降場間の旅客の乗継ぎの用に供する通路（以下「乗継ぎ通路」という。）のうち、移動等円滑化された通路を、乗降場ごとに1以上設ける。</p> <p>○主たる乗継ぎ通路と移動等円滑化された乗継ぎ通路が異なる場合は、これらの通路の長さの差は、できる限り小さくする。</p> <p>○公共用通路との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。</p> <p>○各乗降場間を結ぶ乗継ぎ通路において、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。</p> <p>○規模の大きい、又は利用者の多い旅客特定車両停留施設にあつては、主要な出入口から移動等円滑化された通路を確保する。</p> <p>○利用者数に限らず、病院、障害者施設等の周辺施設の状況や高齢者、障害者等の利用の状況を考慮して移動等円滑化された通路を確保する。</p> <p>○移動等円滑化された出口までの通路を分かりやすく明示する。</p> <p>○公共用通路との出入口を移動等円滑化した場合には、公共用通路側の施設設置管理者と協議の上、誘導サインの表示内容の共通化及び連続化を図るなど利用者が混乱しないように乗降口から公共用通路出入口までの移動等円滑化された通路の案内を行う。他の事業者や公共交通機関への乗り換えルートについても同様とする。</p>	<p>参考 2-6-1</p>
<p>垂直移動設備の優先順位</p>	<p>◎移動等円滑化された通路において床面に高低差がある場合は、エレベーター又は傾斜路を設ける。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、エスカレーター（構造上の理由によりエスカ</p>	

	<p>レーターを設置することが困難である場合は、エスカレーター以外の昇降機であって車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のもの)をもってこれに代えることができる。</p> <p>○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。</p> <p>◎旅客特定車両停留施設に隣接しており、かつ、旅客特定車両停留施設と一体的に利用される他の施設のエレベーター又は傾斜路を利用することにより高齢者、障害者等が旅客特定車両停留施設に旅客特定車両が停留することができる時間内において常時公共通路と旅客特定車両の乗降口との間の移動を円滑に行うことができる場合は、当該施設のエレベーター又は傾斜路を活用することができる。また、管理上の理由により昇降機を設置することが困難である場合も、同様とする。</p> <p>○隣接する施設のエレベーター等を活用する場合には当該エレベーターを活用して段差解消を図る旨を十分に案内する。</p>	
明るさの確保	<p>○移動等円滑化された通路は、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、差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。</p>	
工事期間中の通路確保の考え方	<p>○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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事期間中は旅客の安全な移動に配慮する。 ・工事の実施前から実施完了まで、工事を実施する旨や迂回通路等について案内掲示を行う。 ・誘導サイン・位置サインは工事期間中の通路・設備を示す。 ・移動等円滑化された通路が分断される場合は、移動のやり直しが行われなような位置においてエレベーター等の通路への迂回路を掲示する。ただし、工事範囲などにより困難な場合は、代替的な段差解消措置を講ずるように配慮する。 ・夜間の利用に配慮し、屋外の移動等円滑化された迂回路等においても十分な明るさを確保するよう照明に配慮する。 ・工事範囲の工事仮設物等により視覚障害者誘導用ブロックが分断される場合は、安全な通路に適切に誘導するため、連続性が保たれるように視覚障害者誘導用ブロックを敷設する。 ・既設の視覚障害者誘導用ブロックを一時的に利用しない場合は、突起が分からないように配慮する。 ・工事仮設物等を設置する際には、視覚障害者が白杖で感知できないような隙間を設けないように配慮する。 	
幅員	<p>◎有効幅員は、1.4m 以上とする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、通路の末端の付近の広さを車椅子の転回に支障のないものとし、かつ、50m 以内ごとに車椅子が転回することができる広さの場所を設けた上で、有効幅員を 1.2m 以上とすることができる。</p> <p>◇車椅子使用者同士のすれ違いを考慮し、可能な限り有効幅1.8m以上とすることが望ましい。</p>	
戸幅	<p>◎戸を設ける場合は、有効幅は、90cm 以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、80cm 以上とすることができる。</p>	

	開閉構造	<p>◎戸を設ける場合は、自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とする。</p> <p>○自動開閉装置を設ける場合は、車椅子使用者や視覚障害者の利用を考慮し、押しボタン式を避け、感知式とする等開閉操作の不要なものとする。また、戸の開閉速度を、高齢者、障害者等が使いやすいよう設定する（開閉速度は、開くときはある程度速く、閉じるときは遅いほうがよい）。</p> <p>◇手動式扉に握り手を設ける場合は、高齢者・障害者等に使いやすい形状とするとともに、周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により弱視（ロービジョン）者の操作性に配慮したものとすることが望ましい。</p>	
	床の表面	◎床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとする。	
	段の解消	<p>◎車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けない。ただし、傾斜路を設ける場合は、この限りでない。</p> <p>◎段を設ける場合は、踏面の端部の全体とその周囲の部分と色の輝度比が大きいこと等により段差を容易に識別できるものとする。また、段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とする。</p>	
	空中突出物	○原則として床から2m程度の高さまでの間の空間に天井、壁面からの突出物を設けない。やむを得ず突出物を設ける場合は、視覚障害者が白杖で感知できずに衝突してしまうことがないように、高さ1.1m以上の柵の設置やそれに代わる進入防止措置を講ずる。この場合、床面からの立ち上がり部に隙間を設けず、白杖で容易に柵等を感知できるよう配慮する。	
手すり	手すり	○歩行に制約のある利用者に配慮して、可能な限り手すりを設置する。また、手すりをたどる経路上に支障となるものを設置しない。	
	高さ	○高さが80～85cm、60～65cm程度である二段の手すりを両側に連続して設ける。	
	形状	○丸形で直径3～4cm程度とする。	
	材質	◇冬期の冷たさに配慮した材質とすることが望ましい。	
	位置	○手すりを壁面に設置する場合は、壁と手すりの空きを5cm程度とする。	
	端部	<p>○手すりの端部は、壁面側に巻き込むなど端部が突出しない構造とする。</p> <p>◇手すりは、傾斜路の終端部から水平区間へ60cm程度延長し、利用者の乗降、誘導が円滑になるようにすることが望ましい。</p> <p>○手すりの端部は、下方に滑らかに屈曲させるなどして、衣服の引っかかり等がないような処理とする。</p>	
	点字	<p>○視覚障害者の誘導動線となる通路の上段の手すりには、行き先情報を点字で表示する。点字による表示方法はJIS T0921にあわせたものとし、点字内容を文字で併記する。また、点字による表示内容に間違いがないことを確認する。</p> <p>◇点字による表示内容は、設置現場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。</p> <p>○点字は、はがれにくいものとする。</p>	参考 2-2-10

参考 2-6-1 旅客特定車両停留施設における配慮事項

旅客特定車両停留施設については、道路移動等円滑化基準でバリアフリーに関するハード・ソフト両面の基準が定められているほか、特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令（令和2年国土交通省令第91号）にて、特定車両用場所等に関する構造基準が定められている。

特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令

（交通結節機能の高度化のための構造）

第十二条 道路管理者は、旅客の乗降の用に供する特定車両停留施設であって、公共交通機関の旅客施設（以下単に「旅客施設」という。）の敷地に隣接し、若しくは近接する土地に設けられ、又は旅客施設である道路一体建物（道路法（昭和二十七年法律第八十号）第四十七条の八第一項第一号に規定する道路一体建物をいう。）と一体的な構造となるものについて、交通結節機能の高度化（特定車両停留施設及び旅客施設における相当数の人の移動について、複数の交通手段の間を結節する機能を高度化することをいう。）を図るため、当該特定車両停留施設と旅客施設との間を往来して公共交通機関相互の乗継ぎを行う旅客の利便の増進に資するように旅客用場所を配置することその他の適当な方法により当該旅客の乗継ぎを円滑に行うことができる構造とするように努めなければならない。

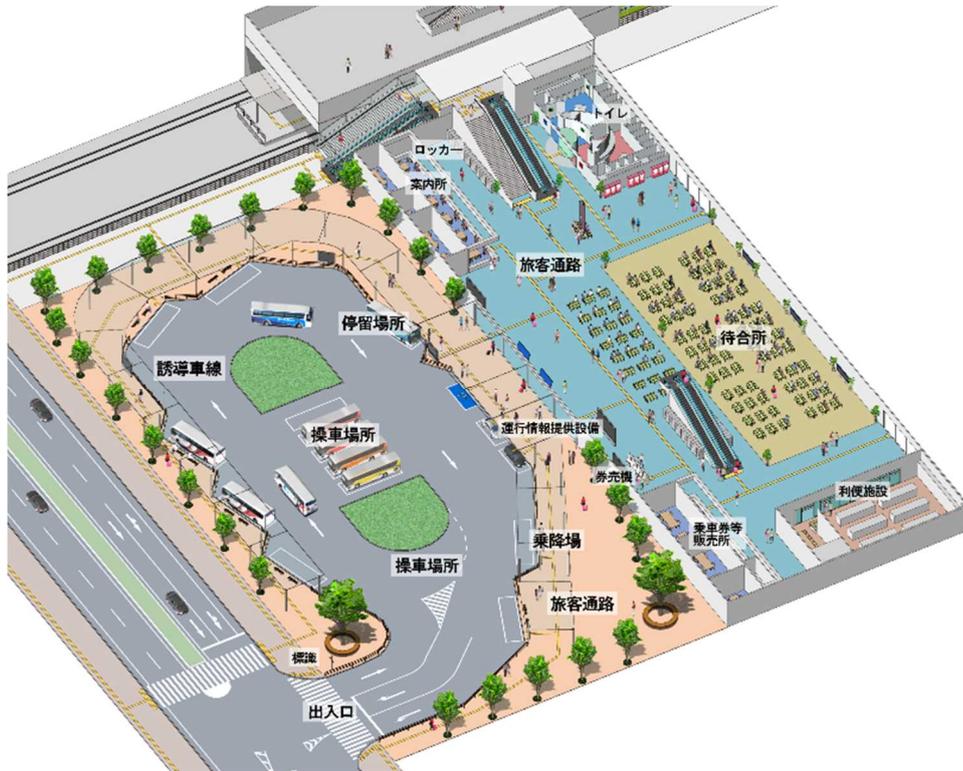


図 2-6-1 旅客特定車両停留施設のイメージ

特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令では、旅客の利便性向上のため、鉄道等との円滑な乗継ぎを確保することが重要であるとの考えから、交通結節機能の高度化のための構造に関する規定が設けられており、そのような構造としては、鉄道駅等の旅客施設との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便利施設や待合所等を配置することが考えられる。

- エレベーターにより縦動線を集約するとともに、歩行者デッキの整備より、乗換動線の高さを統一し、バスターミナルに円滑にアクセス

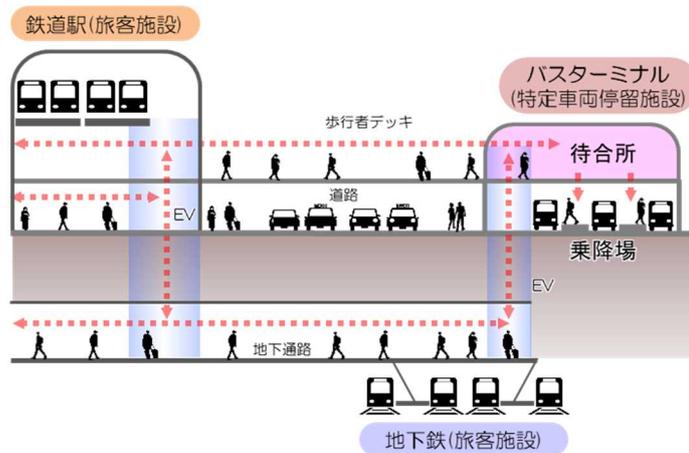


図 2-6-2 旅客の乗継ぎを円滑に行うことができる構造のイメージ

- 鉄道駅(旅客施設)からの動線上の近接した位置に利便施設と旅客場所を配置して利用者の利便性に配慮

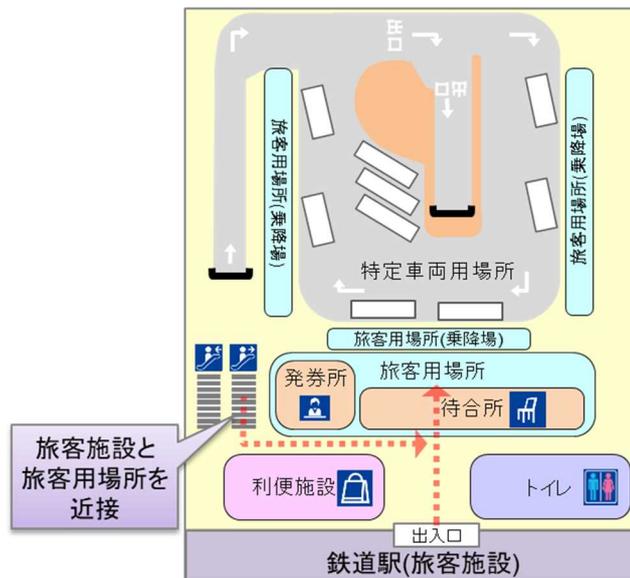


図 2-6-3 旅客の利便性等を考慮した旅客用場所の配置イメージ

また、高齢者、障害者等に問わず旅客特定車両停留施設の利用者の多くは待合所を利用することが考えられることから、待合所を設ける場合には位置や構造について特に配慮して設計・計画することが望ましい。

一方で、ガイドライン通りに整備を行っていても必ずしも十分な対応とならないことがあるため、旅客特定車両停留施設の新設や大規模な改修を行う場合は、計画の立案や整備の段階など各段階で、高齢者、障害者等が参画する機会を設け、多くの利用者にとって利用しやすい施設を整備することが重要である。

② 出入口

考え方	<p>移動等円滑化された通路と公共用通路の出入口については、高齢者、障害者等の移動等円滑化に配慮し、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。</p> <p>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配慮する。</p>
-----	---

道路移動等円滑化基準
<p>(出入口)</p> <p>第三十四条 移動等円滑化された通路と公共用通路の出入口は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 有効幅は、九十センチメートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、八十センチメートル以上とすることができる。</p> <p>二 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とすること。</p> <p>イ 有効幅は、九十センチメートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、八十センチメートル以上とすることができる。</p> <p>ロ 自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。</p> <p>三 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。</p>

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		
公共用通路との出入口の有効幅	<p>◎有効幅は、90cm以上とする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、80cm以上とすることができる。</p> <p>◇車椅子使用者同士のすれ違いを考慮し、有効幅1.8m以上とすることが望ましい。</p>	
段の解消	<p>◎車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けない。ただし、傾斜路を設ける場合は、この限りでない。</p> <p>○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。</p> <p>◇水処理、エキスパンションなどの関係から多少の段差が生じる場合についても、車椅子使用者等の通行の支障にならないよう傾斜路を設ける等により段差が生じないようにすることが望ましい。</p>	
戸	幅	◎戸を設ける場合は、有効幅は、90cm以上とする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、80cm以上とすることができる。
	開閉構造	<p>◎戸を設ける場合は、自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とする。</p> <p>○自動開閉装置を設ける場合は、車椅子使用者や視覚障害者の利用を考慮し、押しボタン式を避け、感知式とする等開閉操作の不要なものとする。また、戸の開閉速度を、高齢者、障害者等が使いやすいよう設定する（開閉速度は、開くときはある程度速く、閉じるときは遅いほうがよい）。</p> <p>◇手動式扉に握り手を設ける場合は、高齢者・障害者等に使いやすい形状とするとともに、周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により弱視（ロービジョン）者の操作性に配慮したものとすることが望ましい。</p>

戸の前後の水平区間	<p>○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。</p> <p>◇自動式扉でない場合は、車椅子使用者の開閉動作のため車椅子が回転できる1.5m以上の長さの水平区間を設けることが望ましい。</p>	
構造	<p>○戸の内部と外部で互いに確認できる構造とする。</p> <p>○戸が透明な場合は、衝突防止のため、見やすい高さに横線や模様などをつけて識別できるようにする。</p>	
溝ふた	<p>○水切り用の溝ふたを設ける場合は、車椅子の車輪や視覚障害者の白杖の先端が落ち込まない構造のものとする。</p>	
ひさし	<p>◇車椅子使用者や肢体不自由者、視覚障害者等は傘をさすことが難しいため、屋外に通じる旅客特定車両停留施設の出入口には大きめのひさしを設置することが望ましい。</p>	

③ エレベーター

考え方	<p>エレベーターは、車椅子使用者の単独での利用をはじめ、車椅子使用者以外の障害者、高齢者、ベビーカー使用者等、すべての利用者に対して有効な垂直移動手段である。このためエレベーターは、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。</p> <p>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。</p> <p>また、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。なお、利用者動線や車椅子使用者の円滑な移動の観点から、スルー型エレベーターが設置可能な場合は、スルー型エレベーターが望ましい。また、直角二方向出入口型エレベーターの設置は、他の方式のエレベーターの設置が構造上もしくは安全上困難な場合及び車椅子使用者が円滑に利用できる籠の大きさの場合に限定する。</p>
-----	---

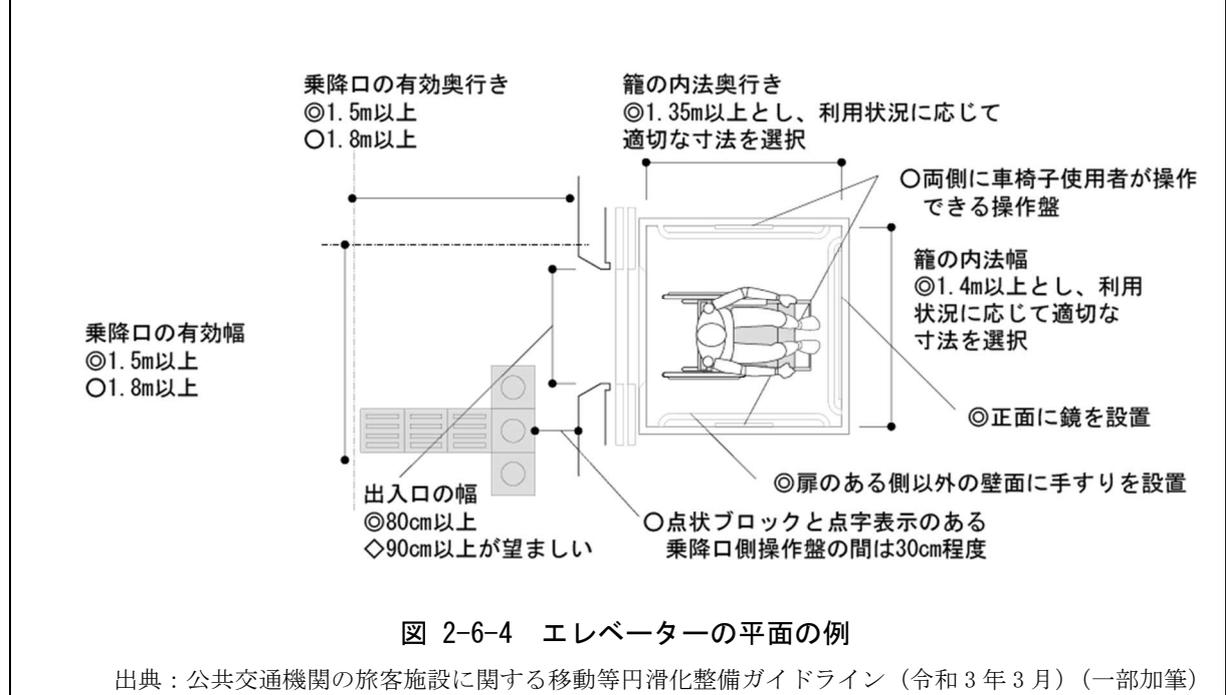
道路移動等円滑化基準

(エレベーター)	
第三十五条	<p>移動等円滑化された通路に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 籠の内法幅は一・四メートル以上とし、内法奥行きは一・三五メートル以上とすること。ただし、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉する籠の出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。）にあつては、この限りでない。</p> <p>二 籠及び昇降路の出入口の有効幅は、八十センチメートル以上とすること。</p> <p>三 籠内に、車椅子使用者が乗降する際に籠及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設けること。ただし、第一号ただし書の構造のエレベーターにあつては、この限りでない。</p>
2	第十二条第五号から第十三号までの規定は、移動等円滑化された通路に設けるエレベーターについて準用する。
3	移動等円滑化された通路に設けるエレベーターの台数、籠の内法幅及び内法奥行きは、旅客特定車両停留施設の高齢者、障害者等の利用の状況を考慮して定めるものとする。
(エレベーター)	
第十二条	<p>五 籠及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものがはめ込まれていること又は籠外及び籠内に画像を表示する設備が設置されていることにより、籠外にいる者と籠内にいる者が互いに視覚的に確認できる構造とすること。</p> <p>六 籠内に手すりを設けること。</p> <p>七 籠及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を設けること。</p> <p>八 籠内に、籠が停止する予定の階及び籠の現在位置を表示する設備を設けること。</p> <p>九 籠内に、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる設備を設けること。</p> <p>十 籠内及び乗降口には、車椅子使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設けること。</p> <p>十一 籠内に設ける操作盤及び乗降口に設ける操作盤のうち視覚障害者が利用する操作盤は、点字をはり付けること等により視覚障害者が容易に操作できる構造とすること。</p> <p>十二 乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の有効幅は一・五メートル以上とし、有効奥行きは一・五メートル以上とすること。</p> <p>十三 停止する階が三以上であるエレベーターの乗降口には、到着する籠の昇降方向を音声により知らせる設備を設けること。ただし、籠内に籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向を音声により知らせる設備が設けられている場合においては、この限りでない。</p>

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																																				
籠及び出入口の寸法	<p>◎籠の内法幅は1.4m以上とし、内法奥行きは1.35m以上とする。ただし、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉する籠の出入口を音声により知らせる装置が設けられているものに限る。）は、この限りでない。</p> <p>◎籠及び昇降路の出入口の有効幅は、80cm以上とする。</p> <p>◇出入口が複数あるスルー型エレベーターにあっても、車椅子使用者の動作の余裕を見込み、有効幅90cm以上とすることが望ましい。</p> <p>◎移動等円滑化された通路に設けるエレベーターの台数、籠の内法幅及び内法奥行きは、旅客特定車両停留施設の高齢者、障害者等の利用の状況を考慮して定める。</p> <p>○直角二方向出入口型エレベーターの設置は、他の方式のエレベーターの設置が構造上もしくは安全上困難な場合及び車椅子使用者が円滑に利用できる籠の大きさの場合に限定する。</p> <p>○籠の大きさについては、以下の表も参考にし、設置するエレベーターの籠の内法幅及び内法奥行きの大きさを選定する。</p> <p style="text-align: center;"><エレベーターのかご及び昇降路寸法[JISA4301]抜粋></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>最大定員[人]</th> <th>かごの内法幅[cm]</th> <th>かごの内法奥行き[cm]</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>11</td> <td>140</td> <td>135</td> <td></td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>160</td> <td>135</td> <td></td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>160</td> <td>150</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">17</td> <td>180</td> <td>150</td> <td rowspan="2">アクセシビリティ・ガイドライン*における標準</td> </tr> <tr> <td>200</td> <td>135</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">20</td> <td>180</td> <td>170</td> <td rowspan="2"></td> </tr> <tr> <td>200</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">24</td> <td>200</td> <td>175</td> <td rowspan="2">アクセシビリティ・ガイドライン*における推奨</td> </tr> <tr> <td>215</td> <td>160</td> </tr> </tbody> </table> <p>必要に応じて、上記以上の大きさも考慮する。</p> <p>※公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会「Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン」（開催地に求められるアクセシビリティに関する指針を示したもの）</p> <p>◇利用者動線や車椅子使用者の円滑な移動の観点から、設置可能な場合は、スルー型エレベーターを設置することが望ましい。</p> <p>◇緊急時の対応等に配慮し、可能な箇所には、ストレッチャーを乗せることができる、奥行きのあるエレベーターを導入することが望ましい。</p>	最大定員[人]	かごの内法幅[cm]	かごの内法奥行き[cm]	備考	11	140	135		13	160	135		15	160	150		17	180	150	アクセシビリティ・ガイドライン*における標準	200	135	20	180	170		200	150	24	200	175	アクセシビリティ・ガイドライン*における推奨	215	160	参考 2-6-2
最大定員[人]	かごの内法幅[cm]	かごの内法奥行き[cm]	備考																																	
11	140	135																																		
13	160	135																																		
15	160	150																																		
17	180	150	アクセシビリティ・ガイドライン*における標準																																	
	200	135																																		
20	180	170																																		
	200	150																																		
24	200	175	アクセシビリティ・ガイドライン*における推奨																																	
	215	160																																		
鏡	<p>◎籠内に、車椅子使用者が乗降する際に籠及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設ける。ただし、籠の出入口が複数あり車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のエレベーターは、この限りでない。</p> <p>○出入口同方向型（一方向型）のエレベーターの籠正面壁面に設置する鏡は、車椅子使用者が後退時に出入口付近（特に足元）を確認できるよう、床上40cm程度から1.5m程度までのものとする。</p> <p>○スルー型や直角二方向出入口型のエレベーターには、車椅子使用者の利用時の背後の状況（特に足元）が把握できるよう大きさ、形状、位置に配慮して鏡を設置する（ステンレス鏡面又は安全ガラス等）。</p>	参考 2-6-2																																		

<p>その他の構造等</p>	<p>◎移動等円滑化された通路に設けるエレベーターについては、第12条第5項から第13号までの規定を準用する。 ○移動等円滑化された通路に設けるエレベーターのその他の構造等は、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。</p>	
----------------	--	--

参考 2-6-2 エレベーターの構造



④ 傾斜路

考え方	<p>車椅子使用者に対しては、段を解消する傾斜路（スロープ）の設置が必要である。傾斜路（スロープ）の設置にあたっては、車椅子使用以外の障害者、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よう配慮する。</p> <p>また、手動車椅子使用者に対しては、長距離や急傾斜の傾斜路利用が困難であることに配慮する。手すりは、高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者の円滑な利用に配慮した手すりとする。</p>
------------	--

道路移動等円滑化基準

(傾斜路)	<p>第三十六条 移動等円滑化された通路に設ける傾斜路（その踊場を含む。以下この条において同じ。）は、次に定める構造とするものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p>一 有効幅員は、一・二メートル以上とすること。ただし、階段に併設する場合においては、九十センチメートル以上とすることができる。</p> <p>二 縦断勾配は、八パーセント以下とすること。ただし、傾斜路の高さが十六センチメートル以下の場合は、十二パーセント以下とすることができる。</p> <p>三 高さが七十五センチメートルを超える傾斜路にあつては、高さ七十五センチメートル以内ごとに踏み幅一・五メートル以上の踊場を設けること。</p> <p>2 移動等円滑化された通路に設ける傾斜路の床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。</p> <p>3 第十三条第三号から第五号まで、第七号、第八号及び第十号の規定は、移動等円滑化された通路に設ける傾斜路について準用する。</p>
-------	---

(傾斜路)	<p>第十三条</p> <p>三 横断勾配は、設けないこと。</p> <p>四 二段式の手すりを両側に設けること。</p> <p>五 手すり端部の付近には、傾斜路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。</p> <p>七 傾斜路の勾配部分は、その接続する歩道等又は通路の部分との色の輝度比が大きいこと等により当該勾配部分を容易に識別できるものとする。</p> <p>八 傾斜路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。</p> <p>十 高さが七十五センチメートルを超える傾斜路にあつては、高さ七十五センチメートル以内ごとに踏み幅一・五メートル以上の踊場を設けること。</p>
-------	---

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

構造	<p>◎移動等円滑化された通路に設ける傾斜路（その踊場を含む。）は、以下に定める構造とするものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p>◎縦断勾配は、8%以下とする。ただし、傾斜路の高さが16cm以下の場合は、12%以下とすることができる。</p> <p>○縦断勾配は、屋外では5%以下とする。</p> <p>◇縦断勾配は、屋内においても5%以下とすることが望ましい。</p> <p>◎横断勾配は、設けない。</p> <p>◎高さが75cmを超える傾斜路は、高さ75cm以内ごとに踏み幅1.5m以上の踊場を設ける。</p> <p>◇車椅子使用者が途中で休憩できるよう、屋外では高さ60cm以内ごとに踏み幅1.5m以上の踊場を設けることが望ましい。</p> <p>○排水施設を設ける場合は、車椅子の車輪、視覚障害者の白杖等の</p>	参考 2-6-3
-----------	---	----------

	支障とならないように可能な限りグレーチングの空隙を小さくすることや、滑りづらさ等に配慮する。	
幅員	◎有効幅員は、1.2m以上とする。ただし、階段に併設する場合は、90cm以上とすることができる。 ◇車椅子利用者同士のすれ違いを考慮し、有効幅員1.8m以上とすることが望ましい。	
表面	◎床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとする。	
ひさし	○車椅子利用者や肢体不自由者等は傘をさすことが難しいため、屋外に設置する場合は、屋根又はひさしを設置する。	
その他の構造等	◎第13条第3号から第5号まで、第7号、第8号及び第10号の規定は、移動等円滑化された通路に設ける傾斜路について準用する。 ○移動等円滑化された通路に設ける傾斜路のその他の構造等は、移動等円滑化された立体横断施設における傾斜路の構造等によるものとする。	

参考 2-6-3 傾斜路の例

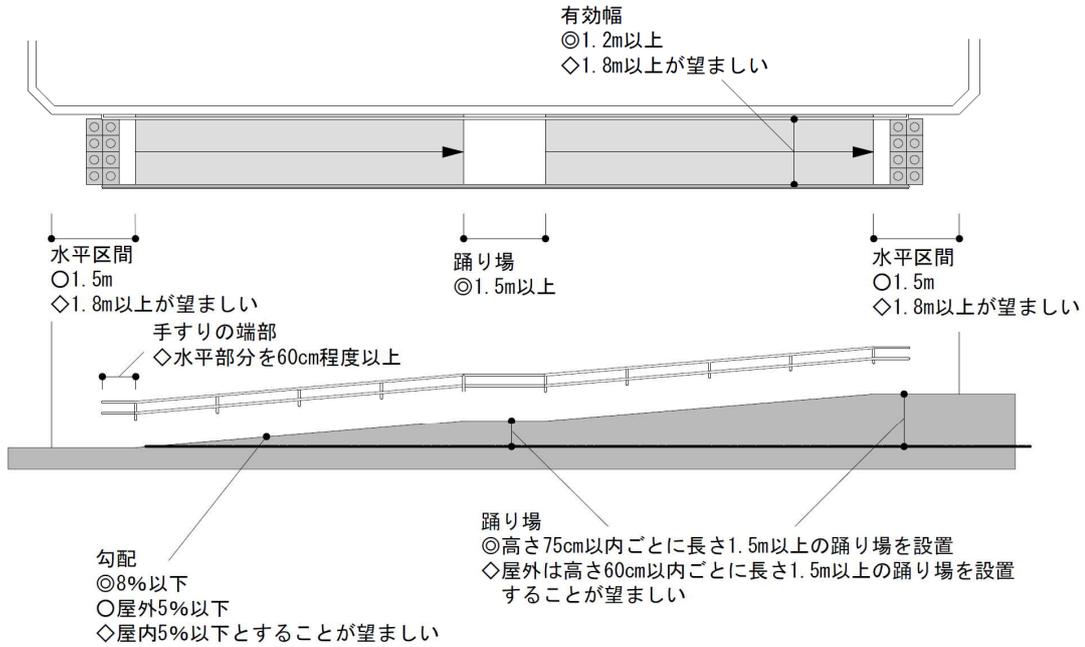
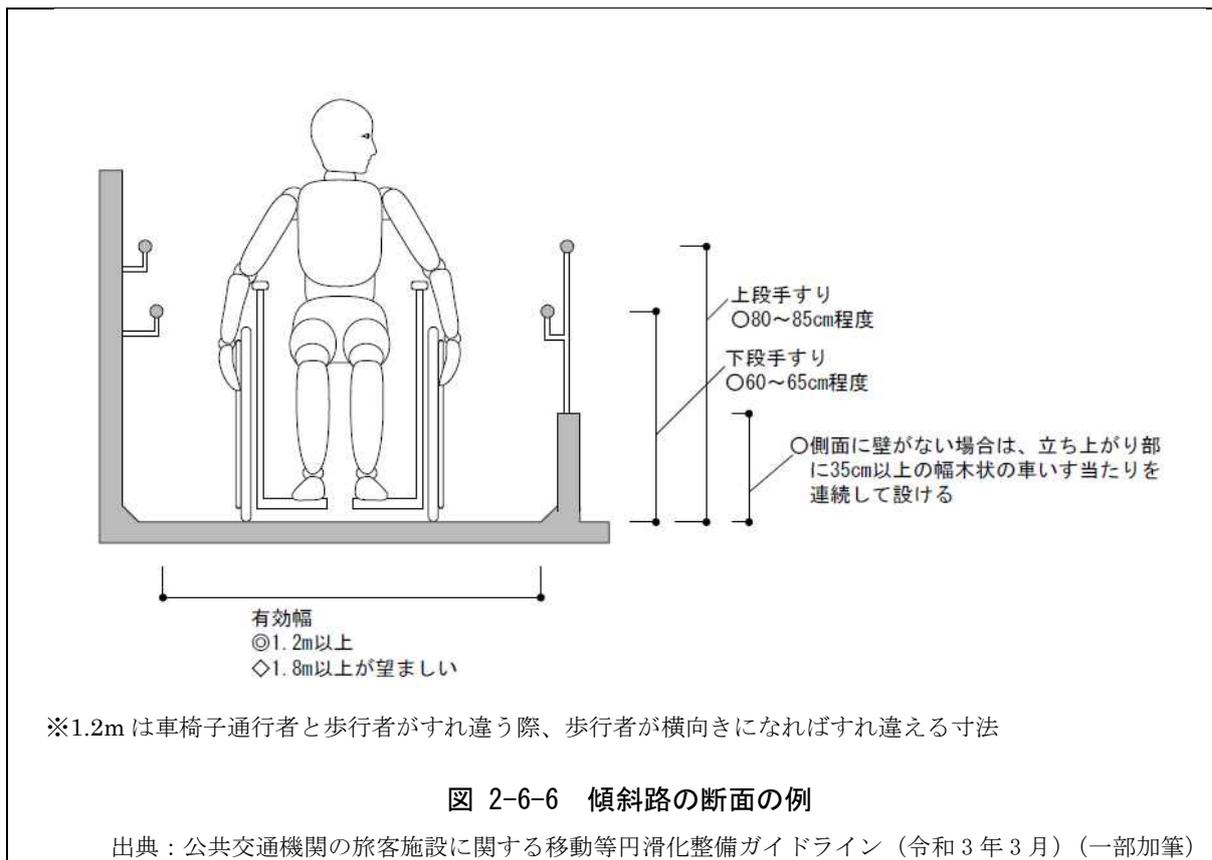


図 2-6-5 傾斜路の側面の例



⑤ エスカレーター

考え方	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。
-----	--

道路移動等円滑化基準

(エスカレーター)

第三十七条 移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターは、次に定める構造とするものとする。ただし、第三号及び第四号については、複数のエスカレーターが隣接した位置に設けられる場合は、そのうちのみが適合していれば足りるものとする。

- 一 上り専用のもので下り専用のもをそれぞれ設置すること。ただし、旅客が同時に双方向に移動することがない場合においては、この限りでない。
- 二 エスカレーターの上端及び下端に近接する通路の床面等において、当該エスカレーターへの進入の可否を示すこと。ただし、上り専用又は下り専用でないエスカレーターにおいては、この限りでない。
- 三 踏み段の有効幅は、八十センチメートル以上とすること。
- 四 踏み段の面を車椅子使用者が円滑に昇降するために必要な広さとすることができる構造であり、かつ、車止めが設けられていること。

2 第十四条第二号から第五号までの規定は、移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターについて準用する。

3 移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターには、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備を設けるものとする。

(エスカレーター)

第十四条

- 二 踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げとすること。
- 三 昇降口において、三枚以上の踏み段が同一平面上にある構造とすること。
- 四 踏み段の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により踏み段相互の境界を容易に識別できるものとする。
- 五 くし板の端部と踏み段の色の輝度比が大きいこと等によりくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものとする。

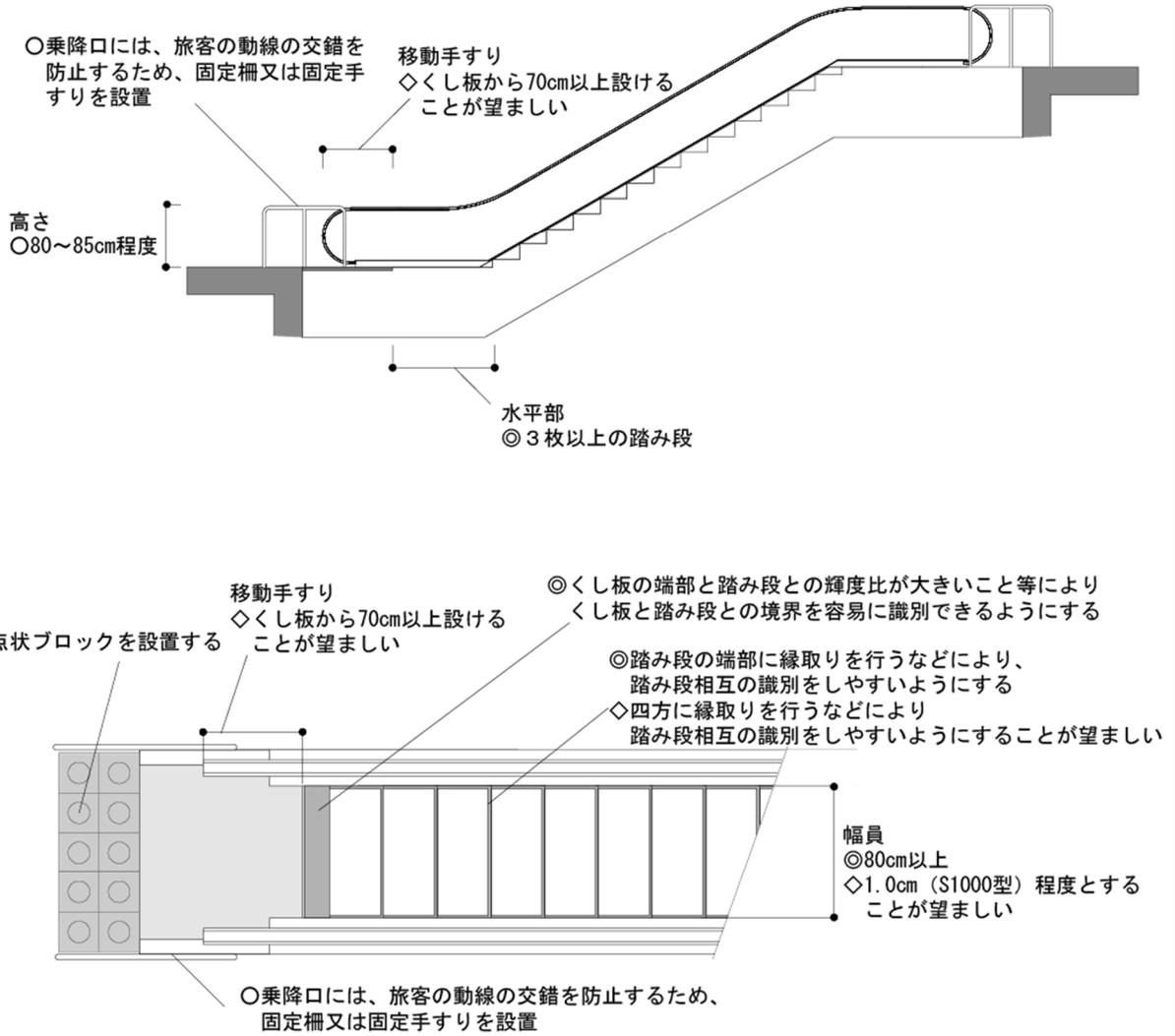
ガイドライン

◎：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

形式・位置	◎移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターは、上り専用のもので下り専用のもをそれぞれ設置する。ただし、旅客が同時に双方向に移動することがない場合は、この限りでない。 ○歩道等の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うえで設置位置を決定する。	
構造	◎踏み段の有効幅は、80cm以上とする。ただし、複数のエスカレーターが隣接した位置に設けられる場合は、そのうち1のみが適合していれば足りる。 ◇踏み段幅1m (S1000型) 程度とすることが望ましい。 ◎踏み段の面を車椅子使用者が円滑に昇降するために必要な広さとすることができる構造であり、かつ、車止めが設けられていること。ただし、複数のエスカレーターが隣接した位置に設けられる場合は、そのうち1のみが適合していれば足りる。 ◎踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げとする。 ◎昇降口において、3枚以上の踏み段が同一平面上にある構造とする。	参考 2-6-4
速度	◇1以上のエスカレーターは30m/分以下で運転可能なものとするこ	

	とが望ましい。	
表示	<p>◎エスカレーターの上端及び下端に近接する通路の床面等において、当該エスカレーターへの進入の可否を示す。ただし、上り専用又は下り専用でないエスカレーターは、この限りでない。</p> <p>◇上り又は下り専用でないエスカレーターについて、当該エスカレーターへの進入の可否を表示することが望ましい。</p> <p>○エスカレーターへの進入可否表示の配色については、参考 2-6-5を参考とした色使い、色の組み合わせとし、色覚の差により様々な見え方があることに配慮する。</p> <p>◇エスカレーターのベルトに、しるしをつけることにより、進行方向がわかるようにすることが望ましい。</p>	参考 2-6-5
音声案内	<p>◎当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備を設ける。</p> <p>○音声案内装置の設置にあたっては、周囲の暗騒音と比較して十分聞き取りやすい音量、音質とすることに留意し、音源を乗り口に近く、利用者の動線に向かって設置する。</p>	
その他の構造等	<p>◎第14条第2号から第5号までの規定は、移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターについて準用する。</p> <p>○移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターのその他の構造等は、移動等円滑化された立体横断施設におけるエスカレーターの構造等によるものとする</p>	

参考 2-6-4 エスカレーターの構造



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。

図 2-6-7 エスカレーターの構造の例

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）（一部加筆）

⑥ 階段

考え方	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。特に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。
-----	--

道路移動等円滑化基準

(階段)
第三十八条 第十六条第二号から第八号まで、第十号及び第十一号の規定は、移動等円滑化された通路に設ける階段について準用する。
(階段)
<p>第十六条</p> <p>二 二段式の手すりを両側に設けること。</p> <p>三 手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字をはり付けること。</p> <p>四 回り段としないこと。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p>五 踏面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。</p> <p>六 踏面の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により段を容易に識別できるものとする。</p> <p>七 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とすること。</p> <p>八 階段の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。</p> <p>十 階段の高さが三メートルを超える場合においては、その途中に踊場を設けること。</p> <p>十一 踊場の踏み幅は、直階段の場合にあっては一・二メートル以上とし、その他の場合にあっては当該階段の幅員の値以上とすること。</p>

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

幅員	○有効幅員は1.2m以上とする。 ◇高齢者、障害者等（階段を利用困難な人を除く）のすれ違いを考慮し、有効幅1.5m以上とすることが望ましい。	
その他の構造等	◎移動等円滑化された通路に設ける階段については、第16条第2項から第8号まで、第10号及び第11号の規定を準用する。 ○移動等円滑化された通路に設ける階段のその他の構造等は、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。	

⑦ 乗降場

考え方	乗降場は、高齢者、障害者等が乗降の際につまずくことがないように、また、車椅子使用者等の乗降の円滑化が図られるよう、旅客特定車両が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。 また、柵や視覚障害者誘導用ブロック等の設備を設置し、視覚障害者等の旅客特定車両場所への進入を防止する必要がある。
-----	---

道路移動等円滑化基準	
(乗降場)	
第三十九条 旅客特定車両停留施設の乗降場は、次に定める構造とするものとする。	
一 床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。	
二 旅客特定車両の通行方向に平行する方向の縦断勾配は、五パーセント以下とすること。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、八パーセント以下とすることができる。	
三 横断勾配は、一パーセント以下とすること。ただし、誘導車路の構造、気象状況又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、二パーセント以下とすることができる。	
四 乗降場の縁端のうち、誘導車路その他の旅客特定車両の通行、停留又は駐車のために供する場所（以下この号において「旅客特定車両用場所」という。）に接する部分には、柵、視覚障害者誘導用ブロックその他の視覚障害者の旅客特定車両用場所への進入を防止するための設備が設けられていること。	
五 当該乗降場に接して停留する旅客特定車両に車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のものであること。	

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		
構造	◎床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。 ◎当該乗降場に接して停留する旅客特定車両に車椅子使用者が円滑に乗降できる構造とする。 ○乗降場の構造は、切り込みの角度を工夫する等、バスが停留所から離れずに正着できるよう配慮する。	事例 2-6-1
勾配	◎旅客特定車両の通行方向に並行する方向の縦断勾配は、5%以下とする。ただし、地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合は、8%以下とすることができる。 ◎横断勾配は、1%以下とする。ただし、誘導車路の構造、気象状況又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、2%以下とすることができる。 ◇乗降場周辺の勾配等を考慮したうえで、できる限り水平とすることが望ましい。	
縁端部	◎乗降場の縁端のうち、誘導車路その他の旅客特定車両の通行、停留又は駐車のために供する場所（旅客特定車両用場所）に接する部分には、柵、視覚障害者誘導用ブロックその他の視覚障害者の旅客特定車両場所への進入を防止するための設備を設ける。 ○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。	事例 2-6-1
傾斜路	○乗降場と通路との間に高低差がある場合は、傾斜路を設置する。	
幅	○乗降場の有効幅は、1.8m以上とする。	
上屋	◇防風及び雨天を考慮し、上屋を設けることが望ましい。	
横断歩道	○乗降場に行くために誘導車路を横切る必要がある場合は横断歩道等を設け、歩行の安全に配慮する。	

運行情報の案内	◇乗り場ごとに、行き先などの運行情報を点字・音声で表示するとともに弱視（ロービジョン）者に配慮した大きさや配色の文字で表示することが望ましい。	
---------	---	--

事例 2-6-1 乗降場

バスタ新宿では、車椅子使用者の円滑な乗降のためにバスの停留場所に切り込みを設けてバスが正着できるように工夫しているほか、柵の設置により視覚障害者等の旅客特定車両の通行場所への進入を防止している。



写真 2-6-1 乗降場（バスタ新宿）

⑧ 運行情報提供設備

考え方	<p>移動等円滑化を目指す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也、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。</p> <p>乗り場や行き先、発車時刻、運行情報等については、必要性の高い情報のため、視覚障害者等に配慮した案内（音声案内、携帯電話への情報提供等）を拡充することが必要である。また、ICT 機器やホームページ、SNS 等を活用するとともに、情報保障に配慮することが必要である。</p>
------------	--

道路移動等円滑化基準	
(運行情報提供設備)	
<p>第四十条 旅客特定車両の運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を設けるものとする。ただし、電気設備がない場合その他技術上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。</p>	

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		
設置	◎旅客特定車両の運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を設ける。ただし、電気設備がない場合その他技術上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。	
表示する情報内容	<p>○平常時に表示する情報内容は、発車番線、発車時刻、車両種別、行き先など、車両等の運行に関する情報（行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む。）とする。</p> <p>○車両等の運行の異常に関連して、遅延状況、遅延理由、運転再開予定時刻、振替輸送状況など、利用者が次の行動を判断できるような情報を提供する。なお、可変式情報表示装置による変更内容の提供が困難な場合は、ボードその他の文字による情報提供ができる設備によって代えるものとする。</p> <p>◇ネットワークを形成する他の交通事業者の運行に関する情報（行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む。）も、提供することが望ましい。</p> <p>○簡潔かつ分かりやすい文章表現とする。また、必要に応じて図やイラストを用いて情報を提供する。</p> <p>◇運休・遅延の別や運行障害発生の原因等の情報を、運休が発生した場合、事故等の要因により遅延が発生した場合に提供することが望ましい。</p> <p>○異常情報を表示するための装置を取り付けるなど、異常情報表示中である旨を継続的に示す。</p>	
表示方式	<p>◇表示方式は、文字等が均等な明るさに鮮明に見える輝度を確保し、図と地の色の輝度比を大きくすること、文字を大きくすること等により容易に識別できるものとする。ことが望ましい。</p> <p>○色覚の差により様々な見え方があることに配慮し、参考 2-6-5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。</p> <p>◇外光、照明の逆光や光の反射により、見にくくならないよう配慮することが望ましい。また、サインの背景に照明や看板等が位置すること等により、見にくくならないように配慮することが望ま</p>	参考 2-6-5

	しい。	
案内放送による提供	○上述の情報内容は、あわせてアナウンスにて、聞き取りやすい音量、音質、速さで繰り返す等して放送する。	
配置位置	○旅客特定車両等の運行用の可変式情報表示装置は、視覚情報への依存度の大きい聴覚障害者を含む多くの利用者が、運行により乗降場が頻繁に変動する場合に各乗降場へ分流する位置のほか、乗降口付近や乗降場、待合室など、視覚情報を得て行動を判断するのに適当な位置に配置する。 ◇可変式情報表示装置の掲出高さは、誘導サインや位置サイン類と統一することが望ましい。	

参考 2-6-5 色覚のタイプによる見分けにくい色の組み合わせ

1. はじめに

色覚（色の感じ方）にはいくつかのタイプがあり、情報を分かりやすくするために付けた色がかえって情報格差を生むなど、色による情報提供を識別しづらい方がいます。

生まれながらにそうした色覚である方、また目の病気や年齢を重ねることによって一般的な色覚でなくなる方もいます。生まれながらにそうした色覚である方だけでも日本全国で約300万人いるとされています。

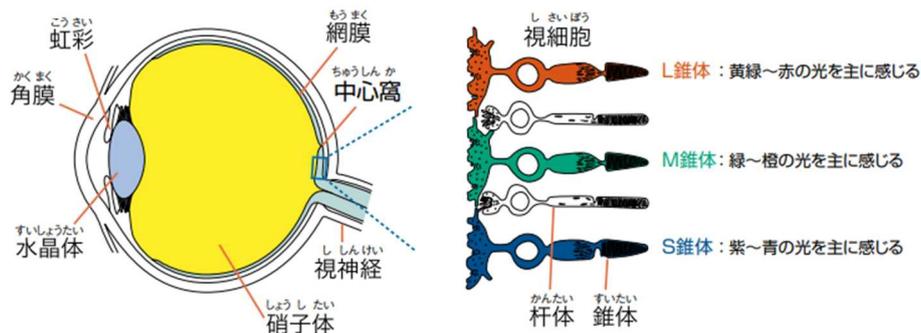
神奈川県では、ユニバーサルデザインの考え方に基いたまちづくりを進めるため、平成20年12月に「神奈川県福祉の街づくり条例」を改正し「神奈川県みんなのバリアフリー街づくり条例」とするとともに、施行規則の整備基準を見直しました。その中で、より幅広い対象者が利用しやすいものとなるよう、公共的施設に設置する「標識」や「案内板」について、カラーバリアフリーに配慮したものとすることとしています。

また、神奈川県では、平成16年に「カラーバリアフリー 色使いのガイドライン」を、平成21年には「カラーバリアフリー サインマニュアル」を作成し、カラーバリアフリーの考え方を普及してきましたが、今回、その後の新しい内容を反映し、2つの冊子の内容を1つにまとめて、「カラーバリアフリー 色使いのガイドライン・サインマニュアル Ver. 2」を作成しました。

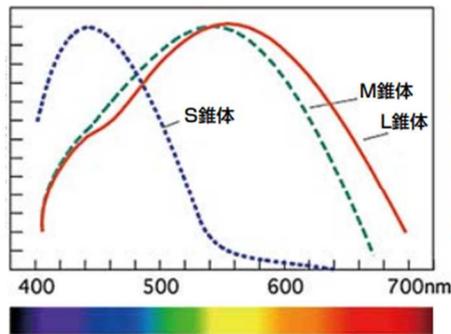
この冊子は、行政、施設管理者、設計施工者や一般の方など、情報を提供する立場の方々に広く、カラーバリアフリーの必要性・重要性を認識して実務にも活かして頂けるよう作成しています。この冊子を、より多くの人にとってわかりやすい色彩表現やサインの作成にご活用ください。

2. 色覚障がい（色覚異常、色覚特性、色盲色弱、少数色覚）とカラーバリアフリー（カラーユニバーサルデザイン）の基礎知識

(1) 原因



私たちは、眼球に入ってくる光を網膜上のセンサー（錐体・杆体細胞）でとらえ、その情報を脳に送って物を見ています。主に明暗を感じるのが“杆体細胞”で色や形を感じて脳に伝えるのが“錐体細胞”です。錐体にはL・M・Sの3種類があり、3つとも機能するタイプを「C型」、L錐体が無かったりM錐体に似通っているタイプを「P型」M錐体が無かったりL錐体に似通っているタイプを「D型」といい、P型D型を合せて日本人男性の約5%、女性の約0.002%が色覚障がい者とされています。日本全体で300万人以上、世界では2億人を超える人数で血液型がAB型の男性の比率に匹敵します。眼科学では色覚異常と定義されていますが、異常正常ではなく色覚の特性もしくは少数タイプであるという考え方や、色覚の違いによって障がいが起こる様をあらわす意味で色覚障がい、という言葉を使うなど総称は様々です。後述しますが遺伝学では“色覚の多様性”と捉えられています。



相対的な錐体の刺激値

人間の目の網膜には、暗いときに働く杆体と明るいところで働く錐体の、2種類の視細胞があります。

錐体にはL（赤）、M（緑）、S（青）の3種類があり、どのような波長の光を主に感じるか（分光感度）が異なります。

紫外線 ← 可視光線 → 赤外線

(2) 種別

P型・D型の人、視力（目の分解能）は普通と変わらず細かいものまで十分見えますが、一部の色の組み合わせについて、一般の人＝「C型」と見え方が異なります。（4ページ図参照）さらにこの他に、老化に伴う白内障や目の疾患によって視力の低下と共に色の見え方が変わることもあります。白内障は水晶体が濁ることにより白とクリーム色の区別がつきづらくなり、視力も悪くなります。視力の低下に伴うロービジョン・弱視といわれる眼疾患の状態は「T型」の傾向となります。本ガイドラインでは主にそもそも治療の対象とならず、人数が最も多いとされるP型・D型を中心に解説します。

色の見え方 (タイプごとのシミュレーション) (※)	このガイド での呼称	タイプ	錐体細胞			頻度 (男性)
			L	M	S	
	一般色覚者	C型	●	●	●	約95%
	色覚障がい者	P型	強度	—	●	約1.5%
弱度			△	●		
		D型	強度	●	—	約3.5%
弱度			●	△		
		T型	●	●	—	約0.001%
	A型	—	—	—	約0.001%	

※シミュレーションは色覚障がい者の見え方そのものを再現しているわけではありません。詳細は18ページ“ご注意！”を参照下さい。

(3) 色覚の多様性という考え方

前ページで色覚の差に対する考え方の違いから呼び方も色覚異常、色覚特性など様々であることに触れましたが、近年では色覚が「正常」「異常」というより「色覚の多様性」と捉えるべき、という考え方が広がっています。

眼科学では「屈折異常」のように学問上の体系的な呼び方があり、色覚異常という言葉を使わざるをえませんが、遺伝学の分野では日本遺伝学会が平成 29 年 9 月発刊の「遺伝単～遺伝学用語集 対訳付き～」で用語の改訂を提案しています。

これは色覚異常を色覚多様性、と言葉自体を単に呼び変えるものではなく、色覚の違いをあくまで遺伝的な多様性（個人差）として理解し、その多様性と共存する考え方を社会に広めることを意図したものです。

「遺伝単～遺伝学用語集 対訳付き～」についてはこちらを参照下さい。

http://www.nts-book.co.jp/item/detail/summary/bio/20170929_182.html

色覚のタイプによる見分けにくい色の組み合わせ例



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。

※シミュレーションは色覚障がい者の見え方そのものを再現しているわけではありません。詳細は 18 ページ「ご注意！」を参照下さい。

出典：「カラーバリアフリー 色使いのガイドラインサインマニュアル Ver.2 ～より伝わりやすい情報に関するカラーバリアフリーを目指して～」平成 30 年 6 月（神奈川県）

⑨ 便所

<p>考え方</p>	<p>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、乳幼児連れやオストメイトなどそれらの機能を使いたい人が増えたこと、また、本来こうした機能を必要としないと思われる人が使用することなどにより、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。</p> <p>このような課題に対応するため、高齢者障害者等用便房（バリアフリートイレ）を設置した上で、一般トイレにも簡易型多機能便房等の設置を推奨し、さらに一般便房への乳幼児連れ用設備などの機能分散を進め、より多様な利用者が円滑に使用できるよう配慮している。</p> <p>さらに、利用者の分散を促すよう、車椅子使用者用便房とオストメイト用設備を設けた便房を分けて整備することや、おむつ交換の需要も多いため、乳幼児連れ用設備は可能な限り車椅子使用者便房以外に設置することが必要である。</p> <p>上述の考え方に基づき、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、これまで高齢者障害者等用便房（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記述内容をこのガイドラインで示している。</p> <p>なお、トイレの名称等については、「多機能トイレ」「多目的トイレ」等の名称が表記されていたが、ここしか使えない人に必要な設備や機能が集中した結果、利用する対象者も拡大し、利用自体が集中しているだけでなく、一般トイレの利用で支障のない人が利用している実態もあるのではないかとの指摘がなされているところである。こうした利用集中の問題を解消するため、名称を示す場合は「多機能トイレ」「多目的トイレ」等の名称ではなく、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。</p> <p>また、温水洗浄、トイレ用擬音装置などの機能ボタンの設備については、視覚障害者や指の動きが不自由な利用者等に配慮することが重要である。</p>
-------------------	--

道路移動等円滑化基準	
(便所)	<p>第四十一条 第三十条から第三十二条までの規定は、旅客特定車両停留施設に便所を設ける場合について準用する。この場合において、第三十一条第一項第一号中「第二十五条に規定する通路」とあるのは「移動等円滑化された通路」と、「同条各号」とあるのは「第二十五条各号」と読み替えるものとする。</p>
(便所)	<p>第三十条 障害者用駐車施設を設ける階に便所を設ける場合は、当該便所は、次に定める構造とするものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を視覚障害者に示すための点字による案内板その他の設備を設けること。 二 床の表面は、滑りにくい仕上げとすること。 三 男子用小便器を設ける場合においては、一以上の床置き式小便器、壁掛式小便器（受け口の高さが三十五センチメートル以下のものに限る。）その他これらに類する小便器を設けること。 四 前号の規定により設けられる小便器には、手すりを設けること。 <p>2 障害者用駐車施設を設ける階に便所を設ける場合は、そのうち一以上の便所は、次の各号に掲げる基準のいずれかに適合するものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一 便所（男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれの便所）内に高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていること。 二 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所であること。

<p>第三十一条 前条第二項第一号の便房を設ける便所は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 第二十五条に規定する通路と便所との間の経路における通路のうち一以上の通路は、同条各号に定める構造とすること。</p> <p>二 出入口の有効幅は、八十センチメートル以上とすること。</p> <p>三 出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。</p> <p>四 出入口には、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていることを表示する案内標識を設けること。</p> <p>五 出入口に戸を設ける場合においては、当該戸は、次に定める構造とすること。</p> <p>イ 有効幅は、八十センチメートル以上とすること。</p> <p>ロ 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。</p> <p>六 車椅子使用者の円滑な利用に適した広さを確保すること。</p> <p>2 前条第二項第一号の便房は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。</p> <p>二 出入口には、当該便房が高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有するものであることを表示する案内標識を設けること。</p> <p>三 腰掛便座及び手すりを設けること。</p> <p>四 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する水洗器具を設けること。</p> <p>3 第一項第二号、第五号及び第六号の規定は、前項の便房について準用する。</p> <p>第三十二条 前条第一項第一号から第三号まで、第五号及び第六号並びに第二項第二号から第四号までの規定は、第三十条第二項第二号の便所について準用する。この場合において、前条第二項第二号中「当該便房」とあるのは、「当該便所」と読み替えるものとする。</p>
--

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		
構造等	◎旅客特定車両停留施設に設ける便所については、第30条から第32条の規定を準用する。	
	○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

考え方	乗車券等販売所、待合所、案内所の各施設の出入口については、高齢者、障害者等すべての人がアプローチしやすいものとする。特に車椅子使用者等が遠回りすることがないように、動線上の出入口を移動等円滑化するように配慮する。 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に配慮する。また、ハード面の対応に加えて、必要に応じて人的支援体制を構築しておくことが望ましい。
-----	---

道路移動等円滑化基準

(乗車券等販売所、待合所及び案内所)

第四十二条 乗車券等販売所を設ける場合は、そのうち一以上は、次に定める構造とするものとする

- 一 移動等円滑化された通路と乗車券等販売所との間の通路は、第三十三条第一項各号に掲げる基準に適合するものであること。
- 二 出入口を設ける場合は、そのうち一以上は、次に定める構造とすること。
 - イ 有効幅は、八十センチメートル以上とすること。
 - ロ 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とするものとする。
 - (1) 有効幅は、八十センチメートル以上とすること。
 - (2) 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。
 - ハ 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。
- 三 カウンターを設ける場合は、そのうち一以上は、車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のものであること。ただし、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、この限りでない。

2 前項の規定は、待合所及び案内所を設ける場合に準用する。

3 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。）は、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を設けるものとする。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該乗車券等販売所又は案内所に表示するものとする。

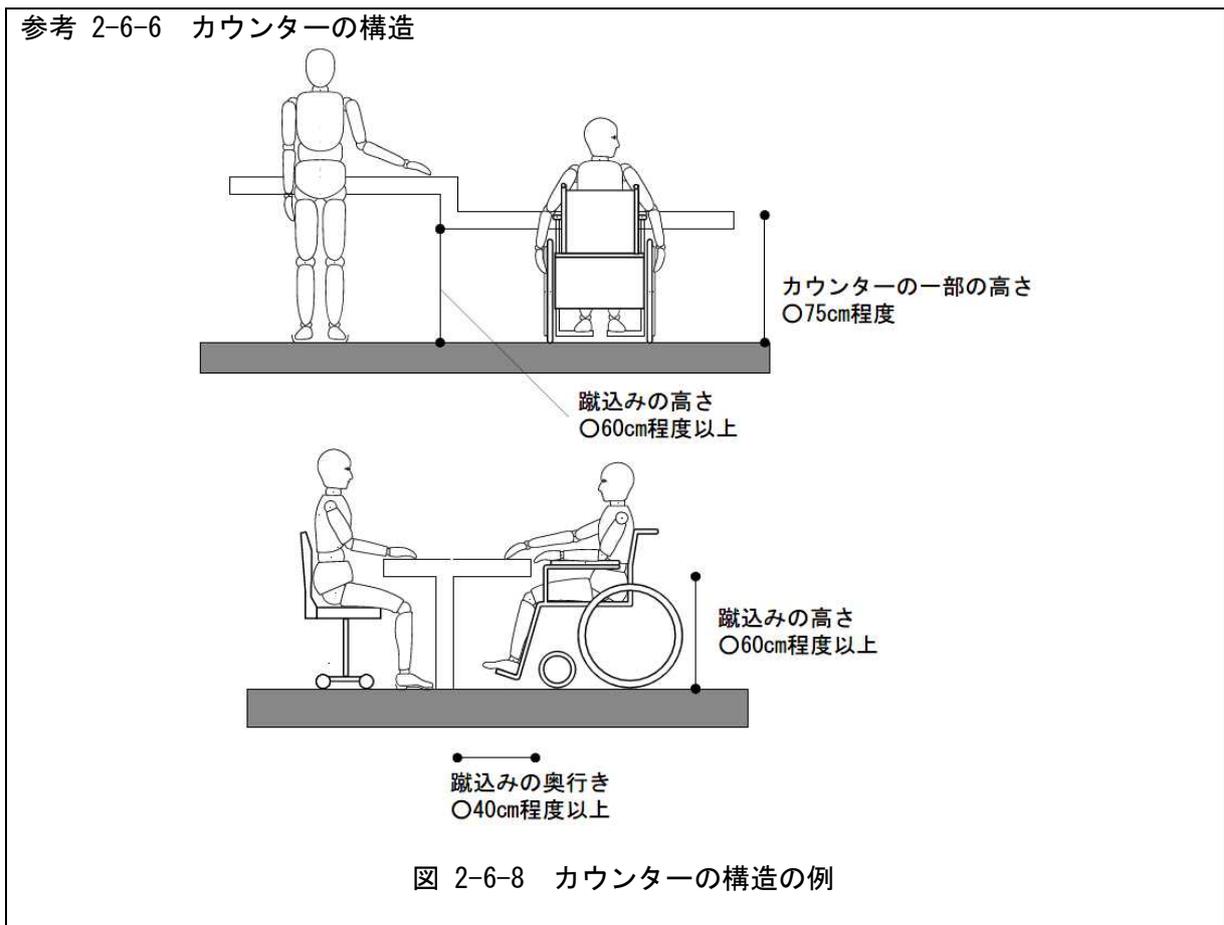
(通路)

第三十三条 公共用通路（旅客特定車両停留施設に旅客特定車両（道路法施行規則（昭和二十七年建設省令第二十五号）第一条第一号から第三号までに掲げる自動車をいう。以下同じ。）が停留することができる時間内において常時一般交通の用に供されている一般交通用施設であって、旅客特定車両停留施設の外部にあるものをいう。以下同じ。）から旅客特定車両の乗降口に至る通路のうち、乗降場ごとに一以上の通路は、次に定める構造とするものとする。

- 一 有効幅員は、一・四メートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、通路の末端の付近の広さを車椅子の転回に支障のないものとし、かつ、五十メートル以内ごとに車椅子が転回することができる広さの場所を設けた上で、有効幅員を一・二メートル以上とすることができる。
- 二 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とすること。
 - イ 有効幅は、九十センチメートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、八十センチメートル以上とすることができる。
 - ロ 自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。
- 三 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。

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		
通路	<p>◎移動等円滑化された通路と乗車券販売所、待合所及び案内所との間の通路については、第33条第1項各号の規定を準用する。</p> <p>○移動等円滑化された通路と乗車券販売所、待合所及び案内所との間の通路の構造等は、移動等円滑化された通路の構造等によるものとする。</p>	
出入口の有効幅	<p>◎出入口を設ける場合は、そのうち1以上の有効幅は、80cm以上とする。</p> <p>○車椅子使用者の動作の余裕を見込み、有効幅90cm以上とする。</p> <p>◇車椅子使用者同士のすれ違いを考慮し、有効幅1.8m以上とすることが望ましい。</p>	
出入口の段の解消	<p>◎車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けない。ただし、傾斜路を設ける場合は、この限りでない。</p> <p>○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。</p> <p>◇水処理、エキスパンションなどの関係から多少の段差が生じる場合についても、車椅子使用者等の通行の支障にならないよう傾斜路を設ける等により段差が生じないようにすることが望ましい。</p>	
出入口の戸	幅	<p>◎出入口に戸を設ける場合、1以上の有効幅は、80cm以上とする。</p> <p>○車椅子使用者の動作の余裕を見込み、有効幅90cm以上とする。</p>
	開閉構造	<p>◎出入口に戸を設ける場合、1以上は、高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とする。</p> <p>○自動開閉装置を設ける場合は、車椅子使用者や視覚障害者の利用を考慮し、押しボタン式を避け、感知式とする等開閉操作の不要なものとする。ただし、人通りが多い場合はこの限りでない。また、戸の開閉速度を、高齢者、障害者等が使いやすいよう設定する（開閉速度は、開くときはある程度速く、閉じるときは遅いほうがよい）。</p> <p>◇手動式扉に握り手を設ける場合は、高齢者・障害者等に使いやすい形状とするとともに、周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により弱視（ロービジョン）者の操作性に配慮したものとすることが望ましい。</p>
	戸の前後の水平区間	<p>○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。</p> <p>◇自動式扉でない場合は、車椅子使用者の開閉動作のため車椅子が回転できる1.5m以上の長さの水平区間を設けることが望ましい。</p>
	構造	<p>○戸の内部と外部で互いに確認できる構造とする。</p> <p>○戸が透明な場合は、衝突防止のため、見やすい高さに横線や模様などをつけて識別できるようにする。</p>
カウンター	<p>◎乗車券等販売所、待合所及び案内所にカウンターを設ける場合は、そのうち1以上は、車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のものであること。ただし、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、この限りでない。</p> <p>○カウンターの蹴込みの一部は高さ60cm程度以上、奥行き40cm程度</p>	参考 2-6-6 事例 2-6-2

	<p>以上とする。</p> <p>○カウンターの一部は、車椅子使用者との対話に配慮して高さ75cm程度とする。</p> <p>○カウンターのついたてまでの奥行きは、車椅子使用者との対話に配慮して30cm～40cmとする。</p> <p>◇聴覚障害者が両手を用いて手話や筆談を行うことを考慮して、傘などの物を置くことができるよう配慮することが望ましい。</p>	
視覚障害者の誘導	○カウンターの1か所に視覚障害者誘導用ブロックを敷設する。	
聴覚障害者の案内	<p>◎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。）は、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を設ける。この場合は、当該設備を保有している旨を当該乗車券等販売所又は案内所に表示する。</p> <p>○手話での対応やメモなどの筆談用具を備え、聴覚障害者とのコミュニケーションに配慮する。</p> <p>○手話での対応が可能な場合は、その旨を当該乗車券等販売所、又は案内所の見やすい場所に表示する。</p>	参考 2-6-7



事例 2-6-2 車椅子使用者の利用に適したカウンター

車椅子使用者の利用を考慮して、カウンターの高さを低くして蹴込みを設けているほか、車椅子を使用しない高齢者・障害者等が椅子に座った状態で乗車券に関する相談を可能とする「相談発券窓口」をバスタ新宿に設置。



写真 2-6-2 相談発券窓口（バスタ新宿）

出典：新宿高速バスターミナル株式会社ホームページ

参考 2-6-7 耳マーク・手話マーク・筆談マーク

耳マーク・手話マーク・筆談マークなど・聴覚障害者が、自分の耳が不自由であることを表す耳マークの他、窓口等でヒアリングループを設置していることや手話、筆談での対応が可能であることを示すマークがある。



出典：一般社団法人全日本難聴者・中途失聴者団体連合会

出典：一般財団法人全日本ろうあ連盟

⑪ 券売機

考え方	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しにくいいため、テンキーを設けるなどの配慮が必要である。また、ハード面の対応に加えて、必要に応じて人的支援体制を構築しておくことが望ましい。
-----	--

道路移動等円滑化基準

(券売機)

第四十三条 乗車券等販売所に券売機を設ける場合は、そのうち一以上は、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造とするものとする。ただし、乗車券等の販売を行う者が常時対応する窓口が設置されている場合は、この限りでない。

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

券売機	◎乗車券等販売所に券売機を設ける場合は、そのうち1以上は、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造とする。ただし、乗車券等の販売を行う者が常時対応する窓口が設置されている場合は、この限りでない。	参考 2-6-8
高さ	○主要なボタン及び金銭投入口は、車椅子使用者が利用しやすい高さとする。 ○主要なボタンは、1.1m程度の高さを中心に配置する。 ○金銭投入口の高さは、1.1m以下とする。なお、券売機の構造上やむを得ない場合は、この限りでない。	
金銭投入口	○金銭投入口は、硬貨を複数枚同時に入れることができるものとする。 ◇金銭投入口・カード投入口等は、周囲と色の輝度比のある縁取りなどにより識別しやすいものとするのが望ましい。	
蹴込み	○車椅子使用者が容易に接近できるよう、カウンター下部に高さ60cm程度以上の蹴込みを設ける。 ○車椅子使用者が券売機を操作できるように、蹴込みの奥行きは40cm程度とする。	
呼出装	◇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出ボタンを設けることが望ましい。 ◇高齢者、障害者等が使用しやすい構造とすることが望ましい。 ◇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。	
障害者割引ボタン	◇障害者割引切符がある場合は、当該割引切符を示すボタンを配置することが望ましい。	
画面	◇タッチパネル式の表示画面・操作画面及びボタン表示の配色については、参考 2-6-5を参考とした色使い、色の組み合わせとし、色覚の差により様々な見え方があることに配慮することが望ましい。 ◇タッチパネル式の表示画面・操作画面の文字はゴシック体で、できる限り大きな表示とすることが望ましい。 ◇表示画面・操作画面は、外光・照明の反射により、見にくくならないよう配慮することが望ましい。	参考 2-6-5
ボタン	◇主要な点字ボタンの料金表示は、周辺との色の輝度比を大きくす	

	る等して弱視（ロービジョン）者の利用に配慮することが望ましい。	
テンキー	<ul style="list-style-type: none"> ○タッチパネル式の場合は、点字表示付きのテンキーを設置する。 ○テンキーを設置した券売機には音声案内を設置する。 ◇機器メーカーと共同して統一化を図ることが望ましい。 	
点字運賃表	<ul style="list-style-type: none"> ○線状ブロックで誘導した券売機付近には、点字運賃表を設置する。点字による表示方法は JIS T0921 にあわせたものとし、表示内容に間違いがないことを確認する。 ○点字運賃表のバス停名の表示順序は50音順とすることを原則とし、見出しを設ける。 ◇点字運賃表は、可能な限り大きな文字でその内容を示すこと等により弱視（ロービジョン）者が容易に運賃を把握できるようにすることが望ましい。 ◇点字の上に文字が重ならないように配置することが望ましい。 	参考 2-2-10
券売機の点字表示	<ul style="list-style-type: none"> ○線状ブロックで誘導した券売機には、運賃等の主要なボタンに点字を併記する。 ◇上記券売機には、操作可能なすべてのボタン、投入・取出口を示す点字を併記することが望ましい。 ○点字の表示位置については、JIS T0921（縦方向に並ぶ操作ボタンの場合はその左側、横方向に並ぶボタンはその上側（スペース上やむを得ない場合は除く。））にあわせたものとし、表示内容に間違いがないことを確認する。 ◇線状ブロックで誘導しない券売機についても、上記同様に点字を併記することが望ましい。 ◇複数社の乗り入れ区間では、乗り換えボタンなどにも点字を併記することが望ましい。 ○点字は、はがれにくいものとする。 	参考 2-2-10

参考 2-6-8 券売機の構造

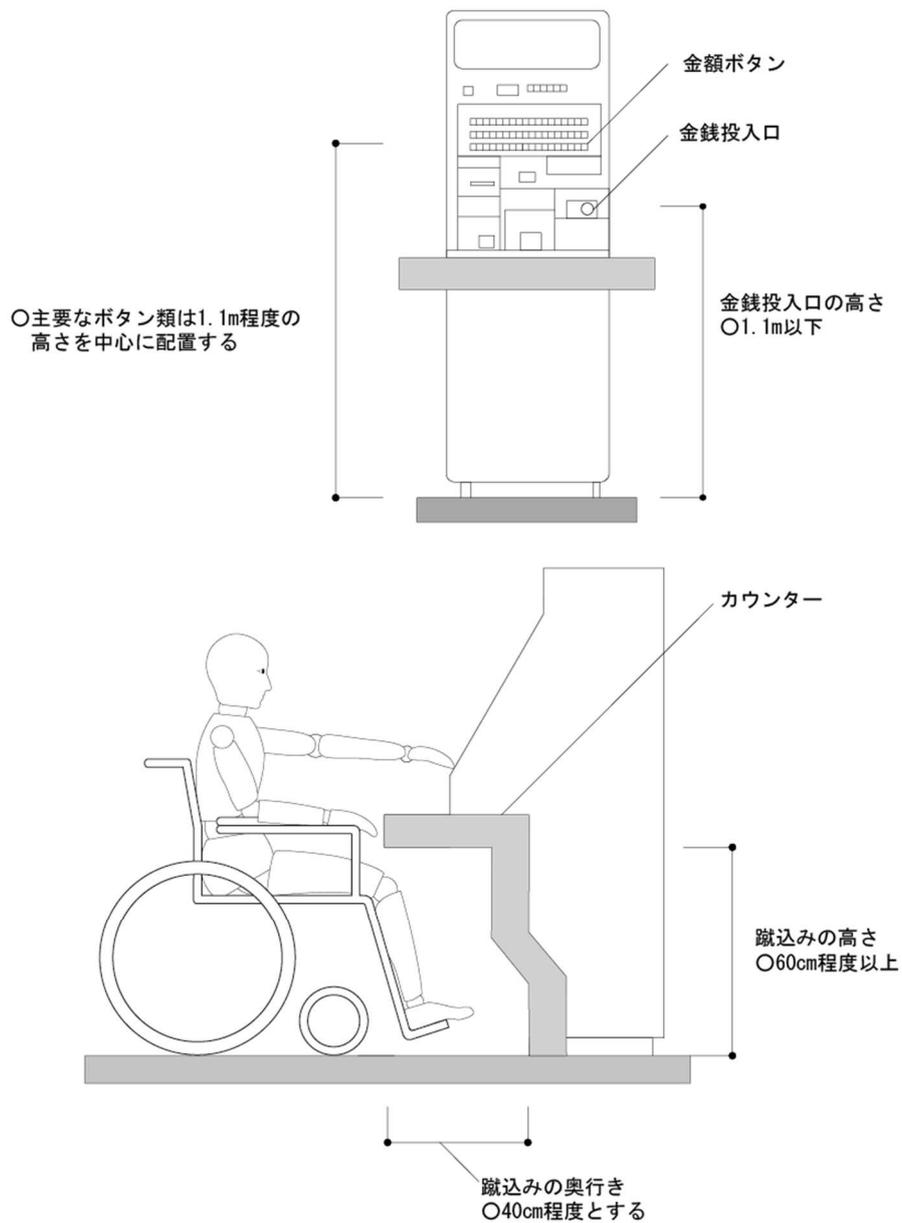


図 2-6-9 券売機の構造の例

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）（一部加筆）

⑫ 視覚表示設備

<p>考え方</p>	<p>一般に、視力の低下は40～50歳ぐらいからはじまり、60歳を超えると急激に低下する、車椅子使用者の視点は一般歩行者よりおよそ40cmほど低い、聴覚障害者は耳から聞く情報は得られないことが多い、日本語のわからない訪日外国人が多いなど、さまざまな利用者が情報コミュニケーションの制約を抱えている。</p> <p>移動等円滑化をめざす視覚表示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。</p> <p>視覚表示設備は、高齢者、障害者等にとっても見やすく、かつ、分かりやすくなるよう、情報内容、表現様式（見やすいフォント、コントラスト、文字サイズ等の表示方法やデザイン）、掲出位置（掲出高さや平面上の位置など見やすい距離・位置等への配慮）の三要素を考慮することが不可欠である。</p> <p>さらにサインの情報内容や表現様式、掲出位置を、体系的なシステムとして整備することが、移動しながら情報を得たい利用者によりわかりやすく情報を伝達する基本条件になる。</p>
-------------------	--

道路移動等円滑化基準

(運行情報提供設備)

第四十条 旅客特定車両の運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を設けるものとする。ただし、電気設備がない場合その他技術上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

(案内標識)

第四十四条 交差点、駅前広場その他の移動の方向を示す必要がある箇所には、高齢者、障害者等が見やすい位置に、高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設及びエレベーターその他の移動等円滑化のために必要な施設の案内標識を設けるものとする。

- 2 前項の案内標識には、点字、音声その他の方法により視覚障害者を案内する設備を設けるものとする。
- 3 旅客特定車両停留施設のエレベーターその他の昇降機、傾斜路、便所、乗車券等販売所、待合所、案内所若しくは休憩設備（第五項において「移動等円滑化のための主要な設備」という。）又は同項に規定する案内板その他の設備の付近には、これらの設備があることを表示する案内標識を設けるものとする。
- 4 前項の案内標識は、日本産業規格Z八二一〇に適合するものとする。
- 5 公共用通路に直接通ずる出入口の付近には、移動等円滑化のための主要な設備（第三十三条第三項前段の規定により昇降機を設けない場合にあつては、同項前段に規定する他の施設のエレベーターを含む。以下この条において同じ。）の配置を表示した案内板その他の設備を設けるものとする。ただし、移動等円滑化のための主要な設備の配置を容易に視認できる場合は、この限りでない。
- 6 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	
■サインシステム	
●基本的事項	
サインの種類	<p>○サインは、誘導・位置・案内・規制の4種のサイン類を動線に沿って適所に配置して、移動する利用者への情報提供を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・誘導サイン類：施設等の方向を指示するのに必要なサイン ・位置サイン類：施設等の位置を告知するのに必要なサイン ・案内サイン類：乗降条件や位置関係等を案内するのに必要なサイン ・規制サイン類：利用者の行動を規制するのに必要なサイン
表示方法	<p>○出入口名、乗降口名、行先、旅客特定車両停留施設名など主要な用語には、英語を併記する。</p> <p>◇地域ごとの来訪者事情により、日本語、英語以外の言語を併記することが望ましい。</p> <p>○英語を併記する場合、英訳できない固有名詞にはヘボン式ローマ字つづりを使用する。</p> <p>◇固有名詞のみによる英文表示には、ローマ字つづりの後に～Bridgeや～Riverなど、意味が伝わる英語を補足することが望ましい。</p> <p>◇書体は、視認性の優れた角ゴシック体とすることが望ましい。</p> <p>○文字の大きさは、視力の低下した高齢者等に配慮して視距離に応じた大きさを選択する。</p> <p>○掲示位置については、弱視（ロービジョン）者等に配慮して、可能な限り、接近できる位置、視点の高さに配置する。</p> <p>○安全色に関する色彩は、参考 2-6-9に示すJIS Z9103による。出口に関する表示は、参考 2-6-9に示すJIS Z9103により黄色とする。</p> <p>○高齢者に多い白内障に配慮して、青と黒、黄と白の色彩組み合わせは用いない。</p> <p>○サインの図色と地色の輝度比を大きくすること等により容易に識別できるものとする。</p> <p>○色覚の差により様々な見え方があることに配慮し、参考 2-6-5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。</p> <p>留意すべき色の選択例：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・濃い赤を用いず朱色やオレンジに近い赤を用いる。赤を用いる場合は他の色との境目に細い白線を入れると表示が目立ちやすくなる。 <p>見分けにくい色の組み合わせ例：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「赤と黒」、「赤と緑」、「緑と茶色」、「黄緑と黄色」、「紫と青」、「赤と茶色」、「水色とピンク」の見分けが困難 ・輝度比には敏感であり、同系色の明暗の識別に支障は少ない。 <p>また、路線、車両種別等を色により表示する場合は、文字を併記する等色だけに頼らない表示方法にも配慮する。</p> <p>◇サインは、必要な輝度が得られる器具とすることが望ましい。さらに、近くから視認するサインは、まぶしさを感じにくい器具とすることが望ましい。</p> <p>◎旅客特定車両停留施設のエレベーターその他の昇降機、傾斜路、便所、乗車券等販売所、待合所、案内所若しくは休憩設備（以下「移動等円滑化のための主要設備」という。）又は同項に規定する案内板その他の設備の付近には、これらの設備があることを表</p>

参考 2-6-9

参考 2-6-5

	<p>示する標識を設ける。</p> <p>◎上記案内標識は、JIS Z8210に適合するものとする。</p> <p>◎公共用通路に直接通ずる出入口の付近には、移動等円滑化のための主要な設備の配置を表示した案内板その他の設備を設ける。ただし、移動等円滑化のための主要な設備の配置を容易に視認できる場合は、この限りでない。</p> <p>◎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。</p> <p>○移動等円滑化のための主要な設備の配置を表示した案内板その他の設備について、誘導サイン等他の設備の整備状況を踏まえ、必要な場合に乗降場又はその付近にも整備する。</p> <p>◇外光、照明の逆光や光の反射により、見にくくならないよう配慮することが望ましい。また、サインの背景に照明や看板等が位置すること等により、見にくくならないように配慮することが望ましい。</p> <p>○番線表示や設備の存在を示すためのサインは遠方からでも確認できる大きさのものとする。</p> <p>○弱視（ロービジョン）者などは壁に掲示されたサインなどは近づいて読む場合があり、極端に大きな文字等の場合には一部だけしか見えないことがあるため接近して読む可能性のあるサインの設置では文字等の大きさに配慮する。</p> <p>◇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。</p>	
乗継ぎ 通路等 誘導時 の配慮	<p>○エレベーターの設置されている出入口の位置が遠方からでも把握できるように大きなピクトグラム等で表示する。</p> <p>○他事業者・他交通モード間の乗継ぎ通路への誘導にあたっては、エレベーターを利用した通路もわかりやすく表示する。</p>	
	<p>◇隣接する公共空間とは連続的に案内サインが繰り返し配置されることが望ましい。この場合、サイン計画にあたっては、施設設置管理者間で協議調整の上、表示する情報内容を統一し、案内サインがとぎれないよう留意すること。また、関係者が多岐にわたる等の場合においては、協議会等を設置して検討する。</p>	
●誘導サイン・位置サイン		
表示する 情報 内容	<p>○誘導サイン類に表示する情報内容は、参考 2-6-10のうち必要なものとする。</p> <p>○誘導サイン類に表示する情報内容が多い場合、通路を構成する主要な空間部位と、移動等円滑化のための主要な設備にかかるものを優先的に表示する。</p> <p>○位置サイン類に表示する情報内容は、参考 2-6-11のうち移動等円滑化のための主要な設備のほか必要なものとする。</p> <p>○位置サイン類に表示する情報内容が多い場合、移動等円滑化のための主要な設備のほか通路を構成する主要な空間部位を優先的に表示する。</p>	<p>参考 2-6-10</p> <p>参考 2-6-11</p>
表示面 と器具 のデザ イン	<p>◇誘導サイン類及び位置サイン類はシンプルなデザインとし、サイン種類ごとに統一的なデザインとすることが望ましい。</p>	

表示面の向きと掲出高さ	<ul style="list-style-type: none"> ○誘導サイン類及び位置サイン類の表示面は、動線と対面する向きに掲出する。 ○誘導サイン類及び位置サイン類の掲出高さは、視認位置からの見上げ角度が小さく、かつ視点の低い車椅子使用者でも混雑時に前方の歩行者に遮られにくい高さとする。 ○誘導サイン類及び位置サイン類の掲出にあたっては、照明の映り込みがないように配慮する。また、外光、照明の配置により見にくくならないよう配慮する。 ◇動線と対面する向きのサイン2台を間近に掲出する場合、手前のサインで奥のサインを遮らないように、2台を十分離して設置することが望ましい。 	
配置位置と配置間隔	<ul style="list-style-type: none"> ○通路を明示する主要な誘導サインは、乗降口と乗降場間の随所に掲出するサインシステム全体のなかで、必要な情報が連続的に得られるように配置する。 ○個別の誘導サインは、乗降口と乗降場間の動線の分岐点、階段の上り口、階段の下り口及び動線の曲がり角に配置する。 ◇長い通路等では、動線に分岐がない場合であっても、誘導サインは繰り返し配置することが望ましい。 ○個別の位置サインは、位置を告知しようとする施設の間近に配置する。 	
●案内サイン		
表示する情報内容	<ul style="list-style-type: none"> ○構内案内図に表示する情報内容は、参考 2-6-12のうち移動等円滑化のための主要な設備とする。 ○構内案内図には移動等円滑化された通路を明示する。 ○旅客特定車両停留施設周辺案内図を設ける場合、表示する情報内容は、参考 2-6-13のうち必要なものとする。 ◇ネットワーク運行のある交通機関においては、乗降口等に路線網図を掲出することが望ましい。 	<p>参考 2-6-12</p> <p>参考 2-6-13</p>
表示面と器具のデザイン	<ul style="list-style-type: none"> ◇案内サイン類はシンプルなデザインとし、サイン種類ごとに統一的なデザインとすることが望ましい。 ◇構内案内図や、表示範囲が徒歩圏程度の旅客特定車両停留施設周辺案内図の図の向きは、掲出する空間上の左右方向と、図上の左右方向を合わせて表示することが望ましい。 	
表示面の向きと掲出高さ	<ul style="list-style-type: none"> ◇案内サイン類の表示面は、利用者の円滑な移動を妨げないよう配慮しつつ、動線と対面する向きに掲出することが望ましい。 ◇空間上の制約から動線と平行な向きに掲出する場合は、延長方向から視認できる箇所に、その位置に案内サイン類があることを示す位置サインを掲出することが望ましい。 ○構内案内図、旅客特定車両停留施設周辺案内図、時刻表などの掲出高さは、歩行者及び車椅子使用者が共通して見やすい高さとする。 ○運賃表を券売機上部に掲出する場合においても、その掲出高さは、券売機前に並ぶ利用者に遮られないように配慮しつつ、車椅子使用者の見上げ角度が小さくなるように、極力低い高さとする。この場合、照明の映り込みが起きないように配慮する。 ○券売機上部に掲出する運賃表の幅は、利用者が券売機の近くから斜め横向きでも判読できる範囲内とする。 ○案内サインの掲出にあたっては、照明の映り込みがないように配慮する。また、外光、照明の配置により見にくくならないよう配慮する。 	

配置位置と配置間隔	<p>○構内案内図は、出入口付近や乗降口付近からそれぞれ視認できる、利用者の円滑な移動を妨げない位置に配置する。ただし、移動等円滑化のための主要な設備の配置を容易に視認できる場合は、この限りでない。</p> <p>◇乗り換え経路又は乗り換え口を表示する構内案内図は、当該通路が他の通路と分岐する位置にも配置することが望ましい。</p> <p>◇旅客特定車両停留施設の周辺案内図を設ける場合、出入口に向かう動線が分岐する箇所に設置することが望ましい。</p> <p>◇大規模な旅客特定車両停留施設では、構内案内図などを繰り返し配置することが望ましい。</p> <p>◇地下駅等における移動等円滑化された通路上ではない各出入口において、エレベーターが設置されている出入口までを示す位置案内図等を設置し、移動等円滑化された通路への誘導経路を示すことが望ましい。</p>	
その他	◇移動距離が長い場合、目的地までの距離を併記することが望ましい。	
■音声・音響案内		
	<p>◎旅客特定車両の運行に関する情報を音声により提供するための設備を設ける。ただし、電気設備がない場合その他技術上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。</p> <p>○音声・音響案内を提供する場合、スピーカーを主要な移動通路に向けて流す。また、スピーカーから流す案内の音量は、その移動通路の適切な地点から確認して、周囲の暗騒音と比較して十分聞き取りやすい大きさとする（JIS Z0902参照）。</p>	
車両の運行に関する案内	○車両等の発車番線、発車時刻、行先、経由、到着等（これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む。）のアナウンスは、聞き取りやすい音量、音質、速さで繰り返し等して放送する。	
エスカレーター	<p>◎移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターには、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備を設ける。</p> <p>○音声案内装置の設置にあたっては、進入可能なエスカレーターの乗り口端部に設置し、周囲の暗騒音と比較して十分聞き取りやすい音量、音質とすることに留意し、音源を乗り口に近く、利用者の動線に向かって設置する。</p> <p>※「高齢者・障害者配慮設計指針－公共空間に設置する移動支援用音案内」（JIS T0902）参照</p>	
トイレ	<p>○視覚障害者誘導用ブロックによって誘導されたトイレ出入口付近壁面において、男女別を知らせる音声案内装置を設置する。</p> <p>◇音声案内を行う場合は、短い時間で簡潔に情報提供することに配慮することが望ましい。</p>	
音響計画	◇指向性スピーカー等の活用により、音声・音響案内の干渉・錯綜を避け、必要な情報が把握しやすくなるよう音響計画を実施することが望ましい。	

■触知案内図等及び点字表示		
触知案内図等	<p>◎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。</p> <p>○出入口付近又は乗降口付近（出入口と乗降口が離れている場合）に、それぞれの箇所の移動方向にある主要な設備等の位置や方向を示す音声・音響案内がない場合は、触知案内図等により案内する。</p> <p>◇乗り換えのある旅客特定車両停留施設では、乗り換え通路が他の通路と分岐する位置にも触知案内図等を設置することが望ましい。</p> <p>○トイレ出入口付近の視覚障害者が分かりやすい位置に、男女別及び構造を点字等で表示する。</p> <p>○触知案内図等において、点字により表示する場合の表示方法はJIS T0921にあわせたものとし、触知案内図により表示する場合の表示方法はJIS T0922にあわせたものとする。視覚障害者用と晴眼者用ではわかりやすい案内図の表現が異なるため、これを晴眼者用と兼用として設けることは適当ではないが、何が書かれているのか晴眼者が理解できるよう、JIS T0921あるいはJIS T0922にあわせて文字も併記する。また、点字による表示内容に間違いがないことを確認する。</p>	<p>事例 2-6-3</p> <p>参考 2-2-10</p>
通話装置	<p>○職員等が不在となる時間帯がある無人の旅客特定車両停留施設においては、職員等とやりとりができるように通話装置（インターホン等）を設置する。</p>	
音声案内装置	<p>◇触知案内図等に、スピーカーを内蔵し押しボタンによって作動する音声案内装置を設置することが望ましい。</p> <p>◇この装置を設置する場合、対面して操作する利用者の「前、後、左、右」などわかりやすい言葉を用いて、簡単明瞭に施設等の方向を指示することが望ましい。</p> <p>○無人の旅客特定車両停留施設においては、触知案内図もしくは通話装置（インターホン等）、又は両方の位置を知らせる音声案内装置を設置する。</p> <p>◇有人の旅客特定車両停留施設においても、触知案内図等の位置を知らせるよう音声案内装置を設置することが望ましい。</p>	
手すりの点字表示	<p>◎手すりの端部の付近には、階段や傾斜路の通ずる場所を示す点字をはり付ける。</p> <p>○上記の点字による表示方法はJIS T0921にあわせたものとし、点字内容を文字で併記する。また、表示内容に間違いがないことを確認する。</p> <p>○その他の視覚障害者を誘導する通路の手すり端部にも、当該通路や傾斜路の通ずる場所を点字で表示する。</p> <p>◇点字による表示内容は、設置現場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。</p> <p>○点字は、はがれにくいものとする。</p>	

参考 2-6-9 JIS Z9103:2018 附属書 JB (参考) 安全色及び対比色の意味, 並びに使用箇所及び使用例

色の種類	色材 ^{a)}	意味	使用箇所及び使用例
赤	A	防火	<ul style="list-style-type: none"> - 消火器, 非常用電話などを示す防火標識, 配管系識別の消火表示 - 防火設備の位置を表示する安全マーキング - 消火器, 消火栓, 消火バケツ, 火災報知器の塗色 - 禁煙, 立入禁止などの禁止標識, 同様の禁止警標
		禁止	<ul style="list-style-type: none"> - 禁止の位置を表示する安全マーキング (立入禁止のバリケードなど) - 禁止信号旗 (海水浴場, スケート場)
		停止	<ul style="list-style-type: none"> - 緊急停止のボタン, 停止信号旗
		危険	<ul style="list-style-type: none"> - 気象, 防災情報などの段階表示で, 警報に相当する危険度の表示
	B	防火	<ul style="list-style-type: none"> - 消火器, 消火栓, 火災報知器その他の消防用具などの所在を示すランプ
		停止	<ul style="list-style-type: none"> - “停止”を示す信号灯
		危険	<ul style="list-style-type: none"> - 道路工事中の赤ランプ, 一般車両の前方・後方に積載物がはみ出している場合に用いる端につす赤ランプ, 火薬などの危険物搭載車両の夜間標識, 坑内列車の尾灯, 坑内の危険のおそれがある箇所に用いる赤ランプ, テレビジョン塔及びその他航空障害物の障害灯
		緊急	<ul style="list-style-type: none"> - 緊急自動車の使用する赤色灯, 緊急停止ボタンの所在を示すランプ, 緊急事態を通報し又は救助を求めるための発光信号 - 機器類において, 操作者による即時に対処が必要な状態を示すランプ (赤色光と黄色光とが区別しにくい人に配慮し, 点灯と点滅パターンなどでも区別することが望ましい。)
黄赤	A	注意警告	<ul style="list-style-type: none"> - スイッチボックスの内蓋, 機械の安全カバーの内面 - 救命いかだ, 救命具, 救命ブイ, 水路標識, 船舶けい (繫) 留ブイ
		明示	<ul style="list-style-type: none"> - 飛行場救急車, 燃料車 (航空の保安施設)
		明示 (輝度差確保)	<ul style="list-style-type: none"> - 黒背景の上に標示又は設置する場合の, 本来は赤で標示すべき禁止標識, 緊急停止ボタンなど
黄	A	注意警告	<ul style="list-style-type: none"> - 高電圧危険, 爆発物注意, 火薬及び発破, 感電注意などの注意警告標識, 配管系識別の注意警告表示 - 危険位置を表示する安全マーキング, 火薬類, 劇薬類容器のマーキング - クレーン, 構内車両のバンパ, 低いはり (梁), 衝突のおそれがある柱, 床上の突出物, 床面の端, ピットの縁, ホッパの周囲及び階段の踏面の縁, つり足場, 電線の防護具 - 踏切諸施設の踏切注意柵, 踏切遮断機, 踏切警報機 - 気象, 防災情報などの段階表示で注意報に相当する危険度の表示
		明示	<ul style="list-style-type: none"> - 駅舎, 改札口, ホームなどの出口表示
		B	注意

色の種類	色材 ^㉑	意味	使用箇所及び使用例
緑	A	安全状態	<ul style="list-style-type: none"> 安全旗及び安全標識 労働衛生旗及び安全衛生標識 保護具箱（ケース）、担架、救急箱、救護室の位置及び方向を示す標識 非常口の位置及び方向を示す標識、避難場所及び避難所を示す標識 鉱山の回避所、坑口、特免区域の位置及び方向を示す警標 安全状態を表示する安全マーキング
		進行	進行信号旗
	B	安全状態	<ul style="list-style-type: none"> 鉱山の回避所を示す緑色電灯、非常口を示すランプ 保護具箱（ケース）、救急箱、担架、救護所、救急車などの位置を示すランプ
		進行	“進行”を示す信号灯
		完了・稼働中	機器類で、使用の準備が完了した状態、稼働している状態を示すランプ
	青	A	指示
誘導			<ul style="list-style-type: none"> 駐車場の位置及び方向を示す誘導標識 案内図などの誘導経路標示
B		安全状態	<ul style="list-style-type: none"> 非常口を示すランプ 保護具箱（ケース）、救急箱、担架、救護所、救急車などの位置を示すランプ
		進行	“進行”を示す信号灯
		完了・稼働中	機器類で、使用の準備が完了した状態、稼働している状態を示すランプ
赤紫		A	放射能
	極度の危険		気象、防災情報などの段階表示で、特別警報及び大津波警報に相当する危険度の表示
白 (対比色)	A		<ul style="list-style-type: none"> 通路の区画線及び方向線 安全色に対する色（文字など背景が赤、緑、青、赤紫の場合）、図記号要素、標識などの地色 安全色、図記号要素の黒及び周辺色の間の境界線
	蓄光 (黄みの白)		停電時に機能する安全標識、特に避難誘導標識の対比色
黒 (対比色)	A		<ul style="list-style-type: none"> 安全色に対する色（文字など背景が黄、黄赤の場合）、図記号要素 補助標識の文字、境界線
<p>注^㉑ 色材 A は、一般材料、蛍光材料、再帰性反射材及び蓄光材料を示す。色材 B は、内照式安全標識及び信号灯を示す。</p>			

安全などの案内用図記号に用いる基本形状、色及び使い方



出典：JIS Z9103:2018（図記号－安全色及び安全標識－安全色の色度座標の範囲及び測定方法）

参考 2-6-10 誘導サイン類に表示する情報内容

情報内容	情報内容例
経路を構成する主要な空間部位	出入口、改札口、乗降場、乗り換え口
移動等円滑化のための主要な設備	エレベーター、トイレ（ <u>多機能トイレ等*</u> の情報含む）、乗車券等販売所
情報提供のための設備	案内所
アクセス交通施設	鉄軌道駅、バスのりば、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、タクシーのりば、レンタカー、駐車場
隣接商業施設	大型商業ビル、百貨店、地下街

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）

参考 2-6-11 位置サイン類に表示する情報内容

情報内容	情報内容例
経路を構成する主要な空間部位	出入口、改札口、乗降場、乗り換え口
移動等円滑化のための主要な設備	エレベーター、エスカレーター、傾斜路、トイレ（ <u>多機能トイレ等*</u> の情報含む）、乗車券等販売所
情報提供のための設備	案内所、情報コーナー
救護救済のための設備	救護所、忘れもの取扱所
旅客利便のための設備	両替所、コインロッカー、公衆電話
施設管理のための設備	事務室

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）

参考 2-6-12 構内案内図に表示する情報内容

情報内容	情報内容例
経路を構成する主要な空間部位	出入口、改札口、乗降場、その間の経路、階段、乗り換え経路、乗り換え口、移動等円滑化された経路
移動等円滑化のための主要な設備	エレベーター、エスカレーター、傾斜路、トイレ（ <u>多機能トイレ等*</u> の情報含む）、乗車券等販売所
情報提供のための設備	案内所、情報コーナー
救護救済のための設備	救護所、忘れもの取扱所
旅客利便のための設備	両替所、コインロッカー、公衆電話
施設管理のための設備	事務室
アクセス交通施設	鉄軌道駅、バスのりば、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、タクシーのりば、レンタカー、駐車場
隣接商業施設	大型商業ビル、百貨店、地下街

※：個別機能を備えた便房や複数の機能を備えた便房等のあるトイレを示す。

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）

参考 2-6-13 旅客特定車両停留施設周辺案内図に表示する情報内容

情報内容		情報内容例
街区・道路・地点	地勢等	山、湾、島、半島、河川、湖、池、堀、港、埠頭、運河、栈橋
	街区等	市、区、町、街区
	道路	高速道路、国道（国道マークを併記）、都道府県道、有名な通称名のある道路
	地点	インターチェンジ、交差点、有名な橋（それぞれ名称を併記）
	交通施設	鉄軌道路線、鉄軌道駅、バスのりば、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、駐車場、地下道出入口・歩道橋
	旅客施設周辺の移動等円滑化設備	公衆トイレ、エレベーター、エスカレーター、傾斜路
	情報拠点	案内所
観光・ショッピング施設	観光名所	景勝地、旧跡、歴史的建造物、大規模公園、全国的な有名地
	大規模集客施設	大規模モール、国際展示場、国際会議場、テーマパーク、大規模遊園地、大規模動物園
	ショッピング施設	大型商業ビル、地下街、百貨店、有名店舗、卸売市場
文化・生活施設	文化施設	博物館・美術館、劇場・ホール・公会堂・会議場、公立図書館
	スポーツ施設	大規模競技場、体育館・武道館・総合スポーツ施設
	宿泊集会施設	ホテル・結婚式場・葬斎場
	行政施設	中央官庁又はその出先機関、都道府県庁、市役所、区役所、警察署、交番、消防署、裁判所、税務署、法務局、郵便局、運転免許試験所、職業安定所、大使館、領事館
	医療福祉施設	公立病院、総合病院、大学病院、保健所、福祉事務所、大規模な福祉施設
	産業施設	放送局、新聞社、大規模な工場、大規模な事務所ビル
	教育研究施設	大学、高等学校、中学校、小学校、大規模なその他の学校、大規模な研究所

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）

事例 2-6-3 触知案内図

案内所・乗車券等販売所・乗降場等の場所や、トイレ内の便器・手洗い場などの位置を視覚障害者にも案内するため、バスタ新宿では触知案内図を設置している。

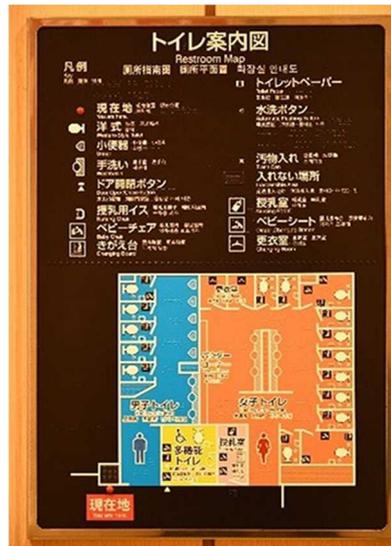


写真 2-6-3 触知案内図（バスタ新宿）

出典：新宿高速バスターミナル株式会社ホームページ

⑬ 緊急時の案内用設備

考え方	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。
-----	---

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	
誘導標識	◇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（JIS Z9095参照）。ただし、消防法その他の法令の規定により停電時などを考慮した誘導案内方法が整備されている場合は、この限りでない。
緊急時の案内設備	◇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・文字表示等によって提供できる設備を備えることが望ましい。 なお、光による火災発生の情報提供については、「光警報装置の設置に係るガイドライン」、外国人来訪者等に配慮した災害情報の伝達や避難誘導の方策等については、「外国人来訪者等が利用する施設における災害情報の伝達・避難誘導に関するガイドライン」を参考とする。

⑭ 視覚障害者誘導用ブロック

考え方	視覚障害者誘導用ブロックは、現時点では視覚障害者の誘導に最も有効な手段であり、旅客特定車両停留施設の平面計画等を考慮し、歩行しやすいよう敷設することが有効である。敷設にあたっては、あらかじめ誘導動線を設定するとともに、誘導すべき箇所を明確化し、利用者動線が遠回りにならないよう配慮する。また、視覚障害者誘導用ブロックを認識しやすいよう、周囲の床材の仕上げ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・音響による案内も有効である。
-----	---

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

設置	<p>◎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が敷設された旅客特定車両停留施設の通路と乗降口に設ける操作盤、旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置を視覚障害者に示すための設備（音によるものを除く。）、便所の出入口及び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。</p> <p>◎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。</p> <p>○敷設方法は、7章を参照する。</p>
----	---

⑮ 休憩施設

考え方	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、一般の利用者だけでなく、高齢者、障害者等も利用可能な休憩の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。
-----	--

道路移動等円滑化基準
(休憩施設) 第四十六条 2 旅客特定車両停留施設には、高齢者、障害者等の休憩の用に供する設備を一以上設けるものとする。ただし、旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれのある場合は、この限りでない。 3 前項の施設に優先席（主として、高齢者、障害者等の優先的な利用のために設けられる座席をいう。以下この項において同じ。）を設ける場合は、その付近に、当該優先席における優先的に利用することができる者を表示する案内標識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	
ベンチ等	◎旅客特定車両停留施設には、高齢者、障害者等の休憩の用に供する設備を1以上設ける。ただし、旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれのある場合は、この限りでない。 ○高齢者・障害者等の長距離移動、長時間立位が困難であること、知的障害者、精神障害者及び発達障害者等の知覚面又は心理面の働きが原因で発現する疲れやすさや服薬の影響等による疲れやすさ等に配慮する。 ◎優先席を設ける場合は、その付近に、当該優先席における優先的に利用することができる者を表示する案内標識を設ける。 ○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。 ○優先席は、①座席シートを他のシートと異なった配色、柄とする。②優先席付近の通路、床、壁面等の配色を周囲と異なるものにする等により容易に識別できるものとする、③優先席の背後や付近の見やすい位置に優先席であることを示すステッカーを貼る等により、優先席であることが容易に識別できるものとし、一般の旅客の協力が得られやすいようにする。 ○優先席数（ベンチ等において占める割合）については、優先席の利用の状況を勘案しつつ、人口の高齢化などに対応した増加について検討する必要がある。 ◇隣接する他の旅客施設とは優先席の表示方法が統一されていることが望ましい。 ◇ベンチの形状は、巧緻な操作が困難である障害者等に配慮し、はね上げ式や折りたたみ式を避け、固定式とし、長距離の移動が困難となる利用者に配慮して適切な間隔で配置することが望ましい。 ◇ベンチ周辺には、ベビーカー使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。

待合室	<p>○戸のある待合室を設ける場合は、その戸の有効幅を80cm以上とする。</p> <p>◇待合室を設ける場合には、車椅子使用者、ベビーカー使用者等の利用に配慮し、室内の動線の妨げにならない位置に130cm以上×75cm以上のスペースを設けることが望ましい。</p> <p>○水飲み台を設ける場合は、旅客の移動を妨げないように配慮する。</p> <p>○車椅子使用者が使いやすいよう、高さは70～80cmとする。壁付きの場合は、蹴込みの高さは60cm程度、奥行きは35～40cm程度とする。</p>	事例 2-6-4
授乳室等	◇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。	

事例 2-6-4 車椅子使用者優先の休憩スペース

バスタ新宿では、待合室内に車椅子使用者優先の休憩スペースを設置している。



写真 2-6-4 車椅子使用者優先の休憩スペース（バスタ新宿）

出典：新宿高速バスターミナル株式会社ホームページ

⑩ 照明施設

考え方	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、まぶしさに留意しつつ、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。
-----	---

道路移動等円滑化基準

(照明施設)	
第四十七条	
2 乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、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、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。	

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

設置	◎旅客特定車両停留施設には、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。ただし、夜間における当該旅客特定車両施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合は、この限りでない。	
明るさ	○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、まぶしさに留意しつつ、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。	
光源の選定	○光源は、次の事項に留意して選定する。 <ul style="list-style-type: none"> ・効率が高く寿命が長いこと ・周囲温度の変動に対して安定していること ・光色と演色性が適切であること 	
灯具の選定	○灯具は、次の事項に留意して選定する。 <ul style="list-style-type: none"> ・適切な配光を有するものであること ・まぶしさが十分制限されていること 	

⑰ その他の施設等

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		
タクシー乗降場	○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。 ◇後部乗降の車両と側方乗降の車両への対応を考慮した幅、長さ、高さ、縁端部の構造とすることが望ましい。	事例 2-6-5
カームダウン（クールダウン）スペース	◇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。事務室等の活用の他、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。	
コインロッカー	◇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。	
救護室	◇急病人やけが人等が休むための救護室を設けることが望ましい。	
電話機等	◇少なくとも1台は音声増幅装置付電話機を設ける。この場合、見やすい位置にその旨を表示することが望ましい。 ◇外国人の利用の多い旅客特定車両停留施設には、英語表示の可能な電話を設置することが望ましい。 ◇聴覚障害者が外部と連絡をとれるよう、自由に利用できる公衆FAXを設置することや、携帯電話等が利用できる環境とすることが望ましい。	

事例 2-6-5 UD タクシーの乗降場の設置

川崎駅駅前広場には、ユニバーサルデザインタクシー用に広いタクシー乗車用の区画が整備されている。



写真 2-6-5 ユニバーサルデザインタクシーの乗車スペース（川崎駅駅前広場）

出典：国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰

6.2. 旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供

① 通路

考え方	<p>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。また、研修等により接遇に関する心構えや方法を習得することが望ましい。</p> <p>また、移動等円滑化された通路においては、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。</p>
------------	---

道路移動等円滑化基準（ハード）	道路移動等円滑化基準（ソフト）
<p>(エレベーター)</p> <p>第三十五条 移動等円滑化された通路に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 籠の内法幅は一・四メートル以上とし、内法奥行きは一・三五メートル以上とすること。ただし、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉する籠の出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。）にあつては、この限りでない。</p> <p>2 第十二条第五号から第十三号までの規定は、移動等円滑化された通路に設けるエレベーターについて準用する。</p> <p>(エレベーター)</p> <p>第十二条 移動等円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。</p> <p>九 籠内に、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる設備を設けること。</p> <p>十三 停止する階が三以上であるエレベーターの乗降口には、到着する籠の昇降方向を音声により知らせる設備を設けること。ただし、籠内に籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向を音声により知らせる設備が設けられている場合においては、この限りでない。</p> <p>(照明施設)</p> <p>第四十七条</p> <p>2 乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、</p>	<p>(通路)</p> <p>第四十九条 移動等円滑化された通路に設けるエレベーターについては、次に掲げる基準を遵守するものとする。</p> <p>一 籠内については、第三十五条第一号ただし書の設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、開閉する籠の出入口が音声により知らされるようにすること。</p> <p>二 籠内については、第十二条第九号の設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖が音声により知らされるようにすること。</p> <p>三 乗降ロビーについては、第十二条第十三号本文の設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、到着する籠の昇降方向が音声により知らされるようにすること。</p> <p>四 籠内については、第十二条第十三号ただし書の設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向が音声により知らされるようにすること。</p> <p>2 移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターその他の昇降機（エレベーターを除く。）であつて車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のものについては、車椅子使用者が当該昇降機を円滑に利用するために必要となる役務を提供するものとする。ただし、当該昇降機を使用しなくても円滑に昇降できる場合は、この限りでない。</p> <p>3 移動等円滑化された通路については、照明施設が設けられた場合には、当該照明施設を使用して、適切な照度を確保するものと</p>

<p>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、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。</p>	<p>する。ただし、日照等によって当該照度が確保されているときは、この限りでない。</p>
---	---

<p style="text-align: center;">ガイドライン</p>		
<p>◎：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</p>		
<p>籠内の音声による情報提供</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◎籠の出入口が複数あるエレベーターの籠内に、開閉する籠の出入口を音声により知らせる設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、開閉する籠の出入口を音声により示す。 ◎エレベーターの籠内に、籠が到着する階及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声で知らせる設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、当該エレベーターの籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により示す。 ◎エレベーターの籠内及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向を音声により知らせる設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向を音声により示す。 ○継続して音声により情報提供できるように、音声案内装置を維持管理する。 	
<p>乗降口の音声による情報提供</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◎停止する階が3以上であるエレベーターで乗降口に到着する籠の昇降方向を音声により知らせる設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、到着する籠の昇降方向を音声により示す。 ○継続して音声により情報提供できるように、音声案内装置を維持管理する。 	
<p>昇降機を使用した移動支援</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◎移動等円滑化された通路に設けられたエスカレーターその他の昇降機（エレベーターを除く。）であって車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のものについては、車椅子使用者が当該昇降機を円滑に利用するために必要となる役務を提供する。ただし、当該昇降機を使用しなくても円滑に昇降できる場合は、この限りでない。 ○車椅子使用者等からの申し出に対応できるよう、ステップ付きエスカレーター・階段昇降機等の昇降機を維持管理する。 ○車椅子使用者等からの申し出に対応できるよう、係員に対して、移動支援の方法に関する教育訓練を継続的に実施する。なお、移動支援に関しては「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」を参考とする。 ○車椅子使用者等からの移動支援の申し出に対応できるよう、係員の配置、勤務体制の確保を図る。 ○移動支援に当たっては、車椅子使用者等と意思疎通をとり、支援の要否や内容・方法を確認する。 ○エスカレーター・階段昇降機等（エレベーターを除く。）を使用して移動支援を行う場合は、混雑の具合等、旅客流動の状況を考慮するとともに、他の利用者に移動経路をあけてもらうための声掛けを行うなど、安全性の確保を行う。 	<p style="text-align: center;">事例 1-2-7</p>

	◇車椅子利用者等の移動支援の方法に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施することが望ましい。	
照明施設を使用した照度の確保	<p>◎移動等円滑化された通路については、照明施設が設けられた場合には、当該照明施設を使用して、適切な照度を確保するものとする。ただし、日照等によって当該照度が確保されているときは、この限りでない。</p> <p>○高齢者、弱視（ロービジョン）者等に適切な照度を確保できるように、照明施設を維持管理する。</p> <p>◇電力不足等社会的要請に応じて節電等の対応が必要な場合においても、通行の安全のため、移動等円滑化された通路においては照度が確保されていることが望ましい。</p>	

② エスカレーター

考え方	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。
------------	--

道路移動等円滑化基準（ハード）	道路移動等円滑化基準（ソフト）
(エスカレーター) 第三十七条 3 移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターには、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備を設けるものとする。	(エスカレーター) 第五十条 旅客特定車両停留施設のエスカレーターについては、第三十七条第三項の設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向が音声により知らされるようにするものとする。

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		
音声による情報提供	◎旅客特定車両停留施設のエスカレーターに、エスカレーターの行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向が音声により知らされるようにする。 ○継続して音声により情報提供できるように、音声案内装置を維持管理する。 ○エスカレーターの周囲において施設利用状況が変化する場合には、音声の聞き取りやすさも確認する。 ○エスカレーターの昇降方向等の運用を変更する際は、音声案内装置の案内内容も併せて変更する。	

③ 階段

考え方	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。
------------	---

道路移動等円滑化基準（ハード）	道路移動等円滑化基準（ソフト）
（照明施設） 第四十七条 2 乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、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、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。	（階段） 第五十一条 旅客特定車両停留施設の階段については、照明施設が設けられた場合には、当該照明施設を使用して、適切な照度を確保するものとする。ただし、日照等によって当該照度が確保されているときは、この限りでない。

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		
照明施設を使用した照度の確保	◎旅客特定車両停留施設の階段に、照明施設が設けられた場合には、当該照明施設を使用して、適切な照度を確保する。ただし、日照等によって当該照度が確保されているときは、この限りでない。 ○高齢者、弱視（ロービジョン）者等に適切な照度を確保できるように、照明施設を維持管理する。 ◇電力不足等社会的要請に応じて節電等の対応が必要な場合においても、通行の安全のため、階段部においては、照度が確保されていることが望ましい。	

④ 乗降場

考え方	<p>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。</p> <p>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。また、研修等により接遇に関する心構えや方法等を習得することが望ましい。</p>
------------	---

道路移動等円滑化基準（ハード）	道路移動等円滑化基準（ソフト）
<p>(乗降場)</p> <p>第三十九条 旅客特定車両停留施設の乗降場は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。</p> <p>二 旅客特定車両の通行方向に平行する方向の縦断勾配は、五パーセント以下とすること。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、八パーセント以下とすることができる。</p> <p>三 横断勾配は、一パーセント以下とすること。ただし、誘導車路の構造、気象状況又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、二パーセント以下とすることができる。</p> <p>四 乗降場の縁端のうち、誘導車路その他の旅客特定車両の通行、停留又は駐車のために供する場所（以下この号において「旅客特定車両用場所」という。）に接する部分には、柵、視覚障害者誘導用ブロックその他の視覚障害者の旅客特定車両用場所への進入を防止するための設備が設けられていること。</p> <p>五 当該乗降場に接して停留する旅客特定車両に車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のものであること。</p>	<p>(乗降場)</p> <p>第五十二条 旅客特定車両停留施設の乗降場については、スロープ板その他の車椅子使用者が円滑に乗降するための設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、車椅子使用者が円滑に乗降するために必要となる役務を提供するものとする。ただし、当該設備を使用しなくても円滑に乗降できる場合は、この限りでない。</p>

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		
スロープ板等を使用した乗降支援	<p>◎旅客特定車両停留施設の乗降場に、スロープ板その他の車椅子使用者が円滑に乗降するための設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、車椅子使用者が円滑に乗降するために必要となる役務を提供する。ただし、当該設備を使用しなくても円滑に乗降できる場合は、この限りでない。</p> <p>○リフト、スロープ等は、車椅子使用者等の求めに応じて使用できるように維持管理する。</p> <p>○車椅子使用者等からの申し出に対応できるよう、係員・乗務員に対して、リフト、スロープ等の乗降補助具の操作・使用方法や車</p>	事例 1-2-7

	<p>椅子使用者等の乗降支援の方法に関する教育訓練を継続的に実施する。なお、移動支援に関しては「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」を参考とする。</p> <ul style="list-style-type: none">○車椅子使用者等からの乗降支援の申し出に対応できるよう、係員・乗務員の配置、勤務体制の確保を図る。○乗降支援は、車椅子使用者等の意向を尊重しつつ、乗降の安全が確保できる場所・方法で実施する。○乗降支援に当たっては、車椅子使用者等と意思疎通を図り、支援の要否や内容・方法を確認する。○車内や乗降場が混雑している場合には、他の利用者にリフト、スロープの展開に必要な場所を空けてもらう等の声掛けをする。◇車椅子使用者等の乗降支援の方法に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施することが望ましい。	
--	--	--

⑤ 運行情報提供設備

考え方	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。
------------	---

道路移動等円滑化基準（ハード）	道路移動等円滑化基準（ソフト）
<p>(運行情報提供設備)</p> <p>第四十条 旅客特定車両の運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を設けるものとする。ただし、電気設備がない場合その他技術上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。</p>	<p>(運行情報提供設備)</p> <p>第五十三条 旅客特定車両の運行に関する情報を文字等により表示するための設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、当該情報が文字等により適切に表示されるようにするものとする。ただし、文字等による表示が困難な場合は、この限りでない。</p> <p>2 旅客特定車両の運行に関する情報を音声により提供するための設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、当該情報が音声により提供されるようにするものとする。ただし、音声による提供が困難な場合は、この限りでない。</p>

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		
文字等による運行情報の提供	<p>◎旅客特定車両の運行に関する情報（行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む。）を文字等により表示するための設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、当該情報を文字等により適切に表示する。ただし、文字等による表示が困難な場合は、この限りでない。</p> <p>○旅客特定車両等の運行に関する情報を文字等により提供できるように、設備の維持管理を行う。</p> <p>○旅客特定車両等の運行に関する情報を文字等により提供できるように、設備の操作方法について係員の教育訓練を行う。</p> <p>○旅客特定車両等の運行に関する情報を文字等により提供できるように、係員の配置、勤務体制の確保を図る。</p> <p>◇聴覚障害あるいは言語障害のある利用者に対して、その障害の特性に応じた意思疎通手段（メモや筆談ボード等）を用いて情報を提供することが望ましい。</p>	
音声による運行情報の提供	<p>◎旅客特定車両の運行に関する情報（行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む。）を音声により提供するための設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、当該情報を音声により提供する。ただし、音声による提供が困難な場合は、この限りでない。</p> <p>○旅客特定車両等の運行に関する情報を音声により提供できるように、設備の維持管理を行う。</p> <p>○旅客特定車両等の運行に関する情報を音声により提供できるように、設備の操作方法について係員の教育訓練を行う。</p> <p>○旅客特定車両等の運行に関する情報を音声により提供できるように、係員の配置、勤務体制の確保を図る。</p>	

⑥ 便所

考え方	<p>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。</p> <p>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。</p>
------------	--

道路移動等円滑化基準（ハード）	道路移動等円滑化基準（ソフト）
<p>（便所）</p> <p>第三十条 障害者用駐車施設を設ける階に便所を設ける場合は、当該便所は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を視覚障害者に示すための点字による案内板その他の設備を設けること。</p> <p>2 障害者用駐車施設を設ける階に便所を設ける場合は、そのうち一以上の便所は、次の各号に掲げる基準のいずれかに適合するものとする。</p> <p>一 便所（男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれの便所）内に高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていること。</p> <p>二 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所であること。</p> <p>（照明施設）</p> <p>第四十七条</p> <p>2 乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、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、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。</p>	<p>（便所）</p> <p>第五十四条 便所の出入口付近については、第三十条第一項第一号の設備（音によるものに限る。）が設けられた場合には、当該設備を使用して、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造が音により視覚障害者に示されるようにするものとする。</p> <p>2 移動等円滑化された通路と第三十条第二項第一号の便房が設けられた便所又は同項第二号の便所との間の経路における通路については、照明施設が設けられた場合には、当該照明施設を使用して、適切な照度を確保するものとする。ただし、日照等によって当該照度が確保されているときは、この限りでない。</p>

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		
便所の出入口付近における音による案内	<p>◎便所の出入口付近に、音により視覚障害者に示すための設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を音により視覚障害者に示す。</p> <p>○継続して情報を提供できるように、案内装置を維持管理する。</p>	

<p>照明施設を使用した照度の確保</p>	<p>◎移動等円滑化された通路と車椅子使用者用便房が設けられた便所又は、高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の便所との間の経路における通路に、照明施設が設けられた場合には、当該照明施設を使用して、適切な照度を確保する。ただし、日照等によって当該照度が確保されているときは、この限りでない。</p> <p>○高齢者、弱視（ロービジョン）者等に適切な照度を確保できるように、照明施設を維持管理する。</p> <p>○緊急事態であることを光の点滅によって提供する光警報装置等を設置した場合には、継続して情報を提供できるように維持管理する。</p> <p>◇電力不足等社会的要請に応じて節電等の対応が必要な場合においても、通行の安全のため、当該区間においては、照度が確保されていることが望ましい。</p>	
-----------------------	--	--

⑦ 乗車券等販売所、待合所及び案内所

考え方	<p>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。</p> <p>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。また、研修等により接遇に関する心構えや方法等を習得することが望ましい。</p> <p>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。</p>
------------	---

道路移動等円滑化基準（ハード）	道路移動等円滑化基準（ソフト）
<p>(照明施設)</p> <p>第四十七条</p> <p>2 乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、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、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。</p> <p>(乗車券等販売所、待合所及び案内所)</p> <p>第四十二条 乗車券等販売所を設ける場合は、そのうち一以上は、次に定める構造とするものとする</p> <p>一 移動等円滑化された通路と乗車券等販売所との間の通路は、第三十三条第一項各号に掲げる基準に適合するものであること。</p> <p>二 出入口を設ける場合は、そのうち一以上は、次に定める構造とすること。</p> <p>イ 有効幅は、八十センチメートル以上とすること。</p> <p>ロ 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>(1) 有効幅は、八十センチメートル以上とすること。</p> <p>(2) 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。</p> <p>ハ 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。</p>	<p>(乗車券等販売所、待合所及び案内所)</p> <p>第五十五条 乗車券等販売所については、次に掲げる基準を遵守するものとする。</p> <p>一 移動等円滑化された通路と乗車券等販売所との間の経路における通路については、照明施設が設けられた場合には、当該照明施設を使用して、適切な照度を確保すること。ただし、日照等によって当該照度が確保されているときは、この限りでない。</p> <p>二 第四十二条第一項第三号ただし書の規定が適用される場合には、車椅子使用者からの求めに応じ、常時勤務する者がカウンターの前に出て対応すること。</p> <p>2 前項の規定は、待合所及び案内所について準用する。この場合において、前項第二号中「第四十二条第一項第三号ただし書」とあるのは、「第四十二条第二項の規定により準用される同条第一項第三号ただし書」と読み替えるものとする。</p> <p>3 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。）については、第四十二条第三項の設備が備えられた場合には、聴覚障害者からの求めに応じ、当該設備を使用して、文字により意思疎通を図るものとする。</p>

<p>三 カウンターを設ける場合は、そのうち一以上は、車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のものであること。ただし、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、この限りでない。</p> <p>2 前項の規定は、待合所及び案内所を設ける場合について準用する。</p> <p>3 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。）は、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を設けるものとする。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該乗車券等販売所又は案内所に表示するものとする。</p>	
--	--

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		
<p>照明施設を使用した照度の確保</p>	<p>◎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に、照明施設が設けられた場合には、当該照明施設を使用して、適切な照度を確保する。ただし、日照等によって当該照度が確保されているときは、この限りでない。</p> <p>○高齢者、弱視（ロービジョン）者等に適切な照度を確保できるように、照明施設を維持管理する。</p> <p>◇電力不足等社会的要請に応じて節電等の対応が必要な場合においても、通行の安全のため、当該区間においては、照度が確保されていることが望ましい。</p>	
<p>乗車券等販売所・待合所・案内所のカウンター前での対応</p>	<p>◎乗車券等販売所・待合所・案内所において、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、車椅子使用者からの求めに応じ、常時勤務する者がカウンターの前に出て対応する。</p> <p>○車椅子使用者等からの申し出に対応できるよう、係員に対して、車椅子使用者等への対応に関する教育訓練を継続的に実施する。なお、移動支援に関しては「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」を参考とする。</p> <p>○車椅子使用者等からのカウンター前での対応の申し出に対応できるよう、係員の配置、勤務体制の確保を図る。</p> <p>○支援にあたっては、車椅子使用者等と意思疎通を図り、支援の要否や内容・方法を確認する。</p> <p>◇車椅子使用者等への対応に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施することが望ましい。</p> <p>◇支援が必要な利用者を優先的に案内することが望ましい。</p>	<p>事例 1-2-7</p>
<p>聴覚障害者用コミュニケーション設備を使用した意思疎通</p>	<p>◎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、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備が備えられた場合には、聴覚障害者からの求めに応じ、当該設備を使用して、文字により意思疎通を図る。</p> <p>○聴覚障害者等の求めに応じて使用できるように、筆談用具等を維持管理する。</p> <p>○筆談用具等は速やかに使用できる場所に配備する。</p> <p>○聴覚障害者等からの申し出に対応できるよう、係員に対して、聴覚障害者等との意思疎通の方法に関する教育訓練を継続的に実施</p>	<p>事例 2-6-6</p> <p>事例 1-2-7</p>

	<p>する。なお、移動支援に関しては「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」を参考とする。</p> <p>○聴覚障害者等からの文字による意思疎通の申し出に対応できるよう、係員の配置、勤務体制の確保を図る。</p> <p>◇聴覚障害者等との意思疎通の方法に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施することが望ましい。</p> <p>◇窓口から目視等で日常的に気配りを行い、支援が必要な利用者がいないか確認を行うことが望ましい。支援が必要な様子を見かけた場合には、支援の要否や内容・方法（意思疎通の手段等）を確認し、必要に応じて支援を行うことが望ましい。</p> <p>◇意思疎通を支援するアプリケーションソフトウェア等を導入することが望ましい。</p> <p>◇話し言葉や文字表現による意思疎通が困難な高齢者、障害者等が自分の意思及び要求を相手に的確に伝え理解させることを支援する絵記号（JIS T0103）を利用したコミュニケーション支援ボード等を使用して意思疎通を図ることが望ましい。</p>	
--	---	--

事例 2-6-6 筆談対応

バスタ新宿の案内所では、筆談ボードを常時設置しているほか、耳マーク（参考 2-6-7 参照）を掲示して筆談対応可能であることを示している。また、声の聞きやすさを高める対話支援機器を設置している。



写真 2-6-6 筆談に対応する案内所（バスタ新宿）

※筆談で対応する場合は、文章を読むことが苦手な人がいることを考慮して、大きめの読みやすい文字で、短い言葉で簡潔に要件を記載することが必要。

【コラム】コミュニケーションへの配慮

○ヒアリングループ

- ・案内カウンターにおける聴覚障害者とのコミュニケーションの円滑化を目的として磁気誘導ループ（ヒアリングループ）を設置している。（羽田空港国際線ターミナル）



提供：東京国際空港ターミナル株式会社

○手話テレビ

- ・案内カウンターにおいて、テレビ電話で手話対応が可能なスタッフとコミュニケーションをとることができる。（羽田空港国際線ターミナル）



○手話フォン

- ・聴覚障害者が手話で電話をかけられる公衆電話「手話フォン」が設置されている。オペレーターが手話通訳することで聴覚障害者も電話をかけることが可能になる。（成田国際空港）



提供：成田国際空港株式会社

出典：みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料（平成30年10月）

⑧ 券売機

考え方	乗車券等販売所に、乗車券等の販売を行う者が常時対応する窓口を設置した場合は、当該窓口において、高齢者、障害者等の求めに応じ、乗車券等の販売を行う必要がある。適切に販売を行うため、係員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。また、研修等により接遇に関する心構えや方法を習得することが望ましい。
------------	--

道路移動等円滑化基準（ハード）	道路移動等円滑化基準（ソフト）
<p>(券売機)</p> <p>第四十三条 乗車券等販売所に券売機を設ける場合は、そのうち一以上は、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造とするものとする。ただし、乗車券等の販売を行う者が常時対応する窓口が設置されている場合は、この限りでない。</p>	<p>(券売機)</p> <p>第五十六条 第四十三条ただし書の規定が適用される場合には、同条ただし書の窓口については、高齢者、障害者等からの求めに応じ、乗車券等の販売を行うものとする。</p>

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		
乗車券等販売窓口での対応	<p>◎乗車券等の販売を行う者が常時対応する窓口が設置されている場合には、当該窓口において、高齢者、障害者等からの求めに応じ、乗車券等の販売を行う。</p> <p>○高齢者、障害者等からの申し出に対応できるよう、係員に対して、高齢者、障害者等への対応に関する教育訓練を継続的に実施する。なお、移動支援に関しては「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」を参考とする。</p> <p>○高齢者、障害者等からの乗車券の購入の申し出に対応できるよう、係員の配置、勤務体制の確保を図る。</p> <p>○支援にあたっては、高齢者、障害者等と意思疎通を図り、支援の可否や内容・方法を確認する。</p> <p>◇高齢者、障害者等との対応に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施することが望ましい。</p> <p>◇窓口から目視等で日常的に気配りを行い、支援が必要な利用者がいないか確認を行うことが望ましい。支援が必要な様子を見かけた場合には、支援の可否や内容・方法（意思疎通の手段等）を確認し、必要に応じて支援を行うことが望ましい。</p>	事例 1-2-7

⑨ 旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置の案内

考え方	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により視覚障害者等に示すための設備を設置した場合には、これらの情報を提供できるように、設備の維持管理を行うとともに、設備の操作方法について係員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。
------------	---

道路移動等円滑化基準（ハード）	道路移動等円滑化基準（ソフト）
（案内標識） 第四十四条 6 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ものとする。	（旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置の案内） 第五十七条 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ついては、第四十四条第六項の設備（音によるものに限る。）が設けられた場合には、当該設備を使用して、旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置が音により視覚障害者に示されるようにするものとする。

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		
音による施設情報の提供	◎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、音により視覚障害者に示すための設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、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により視覚障害者に示す。 ○旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置に関する情報を音により提供できるように、設備の維持管理を行う。	

⑩ 視覚障害者を誘導する設備等

<p>考え方</p>	<p>視覚障害者誘導用ブロックは、現時点では視覚障害者等の誘導に最も有効な手段であり、旅客特定車両停留施設の平面計画等を考慮し、歩行しやすいよう敷設することが有効であるが、視覚障害者等の誘導手法として、音声・音響により視覚障害者等を誘導する設備を設けた場合には、音声・音響による誘導ができるように、設備の維持管理を行うとともに、設備の操作方法について係員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。また、研修等により接遇に関する心構えや方法等を習得することが望ましい。</p> <p>また、視覚障害者誘導用ブロックを敷設する代わりに、係員による設備間の視覚障害者等の誘導を行う場合には、接遇の習得のための教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。車両等の運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を設置した場合には、車両等の運行に関する情報を提供できるように、設備の維持管理を行うとともに、設備の操作方法について係員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。</p>
-------------------	--

道路移動等円滑化基準（ハード）	道路移動等円滑化基準（ソフト）
<p>(視覚障害者誘導用ブロック)</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。待合所、案内所若しくは休憩設備（第五項において「移動等円滑化のための主要な設備」という。）又は同項に規定する案内板その他の設備の付近には、これらの設備があることを表示する案内標識を設けるものとする。</p>	<p>(視覚障害者を誘導する設備等)</p> <p>第五十八条 第四十五条第一項の通路については、同条第五項の設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、音声により視覚障害者を誘導するものとする。</p> <p>2 第四十五条第二項ただし書の規定が適用される場合には、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する二以上の設備間の誘導を適切に実施するものとする。</p>

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		
音声による視覚障害者の誘導	<p>◎公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成する通路等に、音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、音声その他の方法により視覚障害者を誘導する。</p> <p>○視覚障害者等を誘導するための情報を、音声又は音響により提供できるように、音響音声案内装置の維持管理を行う。</p>	
係員による設備間の視覚障害者の誘導	<p>◎公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成する通路又は、当該通路上から、移動等円滑化のための主要な設備であるエレベーターの乗降口に設ける操作盤、便所の出入口、乗車券等販売所（券売機を含む）及び触知案内図等（音によるものを除く）へ分岐する通路上に、視覚障害者誘導用ブロックの敷設に代わり、常駐する係員が当該二以上の設備間について視覚障害者の誘導を行う場合には、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する二以上の設備間の誘導を適切に実施する。</p> <p>○視覚障害者等からの申し出に対応できるよう、係員に対して、視覚障害者等の移動支援に関する教育訓練を継続的に行う。なお、移動支援に関しては「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」を参考とする。</p> <p>○視覚障害者等からの誘導の申し出に対応できるよう、係員が常駐するよう、配置、勤務体制の確保を図る。</p> <p>○誘導に当たっては、視覚障害者等と意思疎通を図り、支援の要否や内容・方法を確認する。</p> <p>○視覚障害者等の歩行の妨げにならないよう、通路上に、他の旅客のカバンやスーツケース等が置かれていないか注意を払い、置かれている場合は、他の旅客に対し、注意喚起や荷物の移動について協力を求める。</p> <p>○盲導犬を使用している場合、盲導犬使用者と盲導犬に対し、十分なスペースが確保できる場所に案内する。また、他の利用者に盲導犬について、理解を求める。</p> <p>◇誘導時には、特に混雑している時等、誘導される利用者の心構えができて安心感が増すように、周囲の状況を説明しながら歩くことが望ましい。</p> <p>◇便所までの誘導の申し出があった場合には、意思疎通を図り、どこまで誘導するか確認する。誘導にあたっては、出入口や個室、手洗い場の位置や距離、便所個室の設備の配置を説明することが望ましい。</p> <p>◇複数の経路がある場合には、どの経路が良いか確認のうえ、誘導される利用者の負担が少なくなるように考慮することが望ましい。</p> <p>◇視覚障害者等の移動支援に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施することが望ましい。</p>	事例 1-2-7

7章 その他の施設等

① 案内標識

考え方	<p>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、その途中が移動等円滑化されていることに加えて、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。道路空間におけるそれらの情報提供の手段として、道路案内標識や地図等による案内標識の整備が行われているところであり、移動等円滑化を促進する案内標識の整備においては、一般的に、高齢者や視覚障害者、車椅子利用者に対しても、供給の情報を得られるように工夫することが必要である。</p> <p>また、高齢者、障害者等にとっても見やすく、かつ、分かりやすくなるよう、情報内容、表現様式（見やすいフォント、コントラスト、文字サイズ等の表示方法やデザイン）、掲出位置（掲出高さや平面上の位置など見やすい距離・位置等への配慮）の三要素をそれぞれ考慮することが不可欠である。また、夜間等の視認性に配慮した掲出とすることが望ましい。</p> <p>そのため、本基準、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」（昭和35年総理府令、建設省令第3号）（以下「標識令」という。）及び関連する通達（道路標識設置基準）等に基づき、適切な案内標識を設置する必要がある。</p> <p>また、交通結節点等においては、様々な利用者が目的地までスムーズに移動できるよう、統一されたサインを連続して設置することが重要である。</p>
------------	---

道路移動等円滑化基準

(案内標識)

第四十四条 交差点、駅前広場その他の移動の方向を示す必要がある箇所には、高齢者、障害者等が見やすい位置に、高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設及びエレベーターその他の移動等円滑化のために必要な施設の案内標識を設けるものとする。

2 前項の案内標識には、点字、音声その他の方法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

案内標識 の設置	<p>◎交差点、駅前広場その他の移動の方向を示す必要がある箇所には、高齢者、障害者等が見やすい位置に、高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設及びエレベーターその他の移動等円滑化のために必要な施設の案内標識を設ける。</p> <p>◎上記案内標識には、点字、音声その他の方法により視覚障害者を案内する設備を設ける。</p> <p>○高齢者や障害者等が迷うことなく目的地に到達できるよう、標識令等に基づき、分岐点や交通結節点等の主要地点において道路標識を設置し、目的地又は中継地となる旅客施設や官公庁施設、福祉施設等の位置や方向等の情報提供を的確に行う。</p> <p>○エレベーター等の移動を支援する施設や高齢者、障害者等の使用を配慮した便所、駐車場内等の施設（以下「バリアフリー施設」という。）等の位置や方向等の案内もあわせて行う。</p> <p>○案内標識の掲示位置は、車椅子利用者、高齢者を対象とすること</p>	参考 2-7-2 事例 2-7-1
---------------------	--	----------------------

		を考慮し、路側式を標準とする。	
著名地点を表示する案内標識		<p>○著名地点を表示する案内標識の標示板には、必要がある場合は、日本字の左又は右に車椅子を使用している者その他の高齢者、障害者等の円滑な通行に適する道路を経由する旨を表す記号を表示する。</p> <p>○著名地点を表示する案内標識には、必要がある場合は、現在位置、当該案内標識が表示する著名地点及びバリアフリー施設の位置等を表示する地図（その略図を含む。）を附置する。</p> <p>○歩行者のための著名地点案内標識は、歩行動線の起点、歩行動線の分岐点に設置し、方面・方向の案内を行う。</p>	
歩行者用案内標識		<p>○歩行者用案内標識として、エレベーター、エスカレーター、傾斜路、乗合自動車停留所、路面電車停留場及び便所を表示する案内標識を設置する。</p> <p>○歩行者用案内標識には、施設に応じて以下に示す内容を表示する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エレベーター、エスカレーター、傾斜路、乗合自動車停留所、路面電車停留場及び便所を表示する案内標識の標示板には、必要がある場合は、当該施設の設置場所までの距離 ・エスカレーターを表示する案内標識の標示板には、必要がある場合は、昇降方向を表す矢印 ・乗合自動車停留所及び路面電車停留場を表示する案内標識の標示板には、必要がある場合は、当該停車所及び停留場の名称 ・駐車場、エレベーター、傾斜路及び便所を表示する案内標識の標示板には、必要がある場合は、車椅子利用者その他の高齢者、障害者等の円滑な利用に適する施設である旨を表す記号（国際シンボルマーク） <p>◇エレベーター、エスカレーター、傾斜路、乗合自動車停留所、路面電車停留場及び便所を表示する案内標識の標示板に当該施設の設置場所までの距離を示す場合は、その距離をできる限り正確に示すことが望ましい。</p>	
地図	基本的な考え方	○地図の表示は、より見やすく、わかりやすくするため、シンプルで道路網が把握しやすいものとする。	参考 2-7-1
	情報内容	<p>○情報内容については、下記に示す道路、歩道、交差点名等の一般的情報だけでなく、エレベーター等のバリアフリー施設や移動等円滑化された経路情報も提供する。</p> <p>◇情報内容は適切に更新されることが望ましい。</p> <p>〈一般的情報〉</p> <p>◇地形・地盤、道路、歩道、立体横断施設並びに歩行経路の目標となる信号機、交差点名、番地の情報等を記載することが望ましい。</p> <p>◇地図に記載する施設は、国土地理院の地形図の基準をもとに、地図を設置する地域内で情報量や見やすさを考慮し選択することが望ましい。</p> <p>○地図を設置する114-B標識で案内されている施設は、地図に表示する。</p> <p>◇当該施設が、地図の表示範囲外の場合は、「至」、「→」標記を行うことが望ましい。</p>	事例 2-7-1

	<p>〈バリアフリー施設・経路情報〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ○エレベーター、エスカレーター等の移動等円滑化施設、バリアフリー経路を表示する。 ○バリアフリー経路は朱赤系の点線で表示する。 ◇バリアフリー経路は、以下の経路とすることが望ましい。 多様な障害を持った人々が概ね移動できるルートのうち、現在地から <ul style="list-style-type: none"> ・相当数の人が訪れる主要施設へのルート ・高齢者や障害者等が比較的多く利用する施設へのルート ◇バリアフリー経路で案内する施設が地図の表示範囲外の場合は、「至」、「→」標記を行うことが望ましい。 ◇バリアフリー施設や公衆便所はピクトグラムを表示することが望ましい。 ◇バリアフリー対応便所については、便所と障害者用設備のピクトグラムを組み合わせて表示することが望ましい。なお、使用時間に制限がある場合は、ピクトグラムの下部に「使用時間制限有」を表記することが望ましい。 ◇車椅子利用者にとって重要な情報であるため、踏切は「踏切あり」の警戒標識を表示することが望ましい。 ◇車椅子利用者が利用できない階段等のバリア情報もあわせて表示することが望ましい。 	参考 2-7-4
設置計画	<ul style="list-style-type: none"> ○掲示高さは、歩行者及び車椅子利用者が共通して見やすい高さとするに配慮し、路面から125cmに板中心を設置する。 ◇視覚障害者の地図への衝突を防止するため、案内標識板の支柱は地図や標識版の両端に設置することが望ましい。 ○地図の大きさは、視距離50cmとして地図全体を見渡せることを考慮して、1m四方程度とする。 	参考 2-7-1 参考 2-7-3
様式・デザイン	<ul style="list-style-type: none"> ○地図は、シンプルなデザインとする。 ◇複数設置する場合は、統一的なデザインとすることが望ましい。 ○文字の大きさは、視力の低下した高齢者等に配慮して視距離に応じた大きさを選択する。 ◇書体は、視認性の優れた角ゴシック体とすることが望ましい。 ○主要な名称には、ローマ字又は英語を併記する。 ○ローマ字を併記する場合、固有名詞はヘボン式ローマ字、普通名詞は英語を表記する。 ○ローマ字のサイズは、和文文字と同程度に判読できるサイズとする。 ◇地図の図色と地色の明度の差を十分大きくすること等により容易に識別できるものとするが望ましい。 ○白内障患者にとって極めて識別が困難である「青と黒」「黄と白」等の組み合わせは用いない。 ○色覚障害者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素毎の明度差・彩度差を確保した表示とする。 ◇地図に用いる色は、色数が増えると煩雑になるため多くの色を用いないことが望ましい。 ◇地図に用いる色は、退色を考慮した色とすることが望ましい。 ◇現在地の住所表示を行うことが望ましい。 ◇主地図の表示区域と表示区域外の関係が把握しにくい場合は、必要に応じ表示区域を含む広域図を作成することが望ましい。 ◇地図に用いるピクトグラムは、標識令、標準案内用図記号のデザインに準じることを基本とし、ピクトグラムのない施設については、アイキャッチャー「■」を使用することが望ましい。 	参考 2-7-4

	<p>◇地図に表示したピクトグラム等の凡例を表示することが望ましい。</p> <p>○地図の向きは、掲出する空間上の左右方向と、図上の左右方向を合わせて表示し、必ずしも北を上にする必要はない。</p> <p>◇現在地の表示は、利用者が見ている方向をわかるようにすることが望ましい。</p> <p>○主地図及び広域図内の四角のいずれかの位置にスケール、方位を配置する。</p> <p>◇地図の整備年月を明記することが望ましい。</p>	
その他	<p>◇地図の表示面は歩行者等の円滑な移動を妨げないよう配慮しつつ、動線と対面する向きに掲出することが望ましい。</p> <p>◇地図は、表示内容が見やすい材質とすることが望ましい。</p> <p>◇地図は、情報更新に対応できるような構造・素材を採用することが望ましい。</p>	
その他	<p>◇移動等円滑化された経路等（乗り継ぎ経路含む）を高齢者、障害者等が円滑に移動できるよう、標識等により誘導することが望ましい。</p> <p>◇夜間等の視認性に配慮した掲出位置とすることが望ましい。</p>	

参考 2-7-1 地図の表示例

地域ごとに街の広がり、密度、交通機関の有無等が異なっていることから、地図の表示範囲や情報内容もそれらにあわせて検討する必要がある。



図 2-7-1 地図の表示例

参考 2-7-2 道路案内標識

(1) 著名地点を表示する案内標識

著名地点案内標識に障害者等の円滑な通行に適する道路を経由する旨を表すため、障害者等が利用できる施設であることを明確に示す世界共通のシンボルマーク「国際シンボルマーク」を表示するときは、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部改正に伴う道路標識の取扱いについて」（平成13年3月1日国道企第22号道路局企画課長通達）によるものとする。

〈障害者等の円滑な通行に適する道路を経由する旨を示す記号を表示した例〉



図 2-7-2 著名地点を表示する案内標識

また、駅前広場、地下鉄の出入口等の場所において、必要な著名地点の標識に地図を付置することができるものとする。

(2) 歩行者用案内標識

表 2-7-1 歩行者用案内標識

種類	設置場所	図柄		
エレベーター	エレベーターが設置されている場所を示す必要がある地点			
エスカレーター	エスカレーターが設置されている場所を示す必要がある地点			
傾斜路	傾斜路が設置されている場所を示す必要がある地点			
乗合自動車停留所	乗合自動車停留所が設置されている場所を示す必要がある地点			
路面電車停留場	路面電車停留場が設置されている場所を示す必要がある地点			
便所	便所が設置されている場所を示す必要がある地点			

(施設に応じて当該施設の設置場所までの距離、昇降方向を表す矢印、停留所の名称を表示した例)



図 2-7-3 エレベーターの設置場所までの距離を表示した例



図 2-7-4 エスカレーターを示す案内標識の標示板に昇降方向の矢印を表示した例

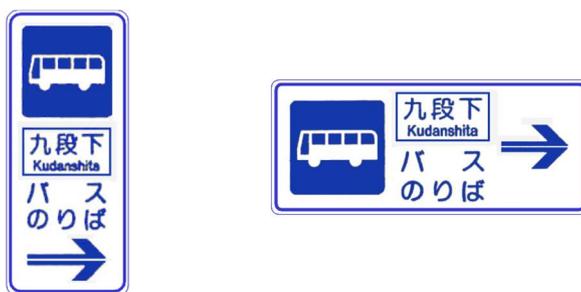


図 2-7-5 乗合自動車停留所の案内標識の標示板に、停留所の名称を表示した例

参考 2-7-3 地図の掲示高さ

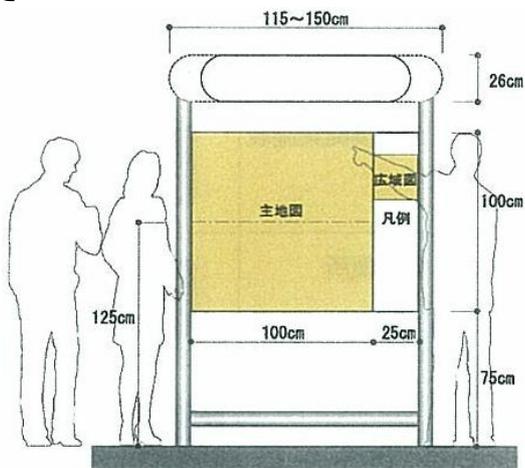


図 2-7-6 案内標識の掲出高さの例

参考 2-7-4 地図のピクトグラム

表 2-7-2 ピクトグラム等の例

施設	ピクトグラム		施設	ピクトグラム	
道路		踏切	公共（的）施設		大規模なホテル及び旅館
地点		交差点（信号機）			銀行・信用金庫
交通施設		駅出口	大規模商業施設		大規模デパート・スーパーマーケット
		バス等の公共交通機関のターミナル	公衆便所		便所
		バス停			障害者対応公衆便所
		タクシー乗り場			障害者対応公衆便所 （使用時間制限有）
		旅客船ターミナル	バリアフリー経路		バリアフリー経路
案内所		案内所（有人）	バリアフリー施設		エレベーター （使用時間制限有）
		情報コーナー			エスカレーター （使用時間制限有）
公共（的）施設		官庁又はその出先機関			傾斜路
		警察署・交番			移動等円滑化された傾斜路
		郵便局			障害者対応駐車場
		病院	その他施設		

事例 2-7-1 立川駅周辺のサイン計画（東京都立川市）

立川駅は、JR 中央線、南武線、青梅線・五日市線が乗り入れ、東京の中心部や多摩西部、神奈川、埼玉の中心部から 1 時間弱でアクセスが可能である。また、多摩地域を南北に繋ぐ多摩モノレールの中心的な駅である立川北駅、立川南駅もあることから、軌道交通の結節点となっている。しかし、駅周辺の交通案内サインが統一されておらず、バリアフリー対応の不連続、サービスの連携不足などの課題があったことから、利便性向上に向けた取組を行うため事業者や利用者、地方公共団体、学識経験者等からなる立川市交通結節推進協議会（以下「推進協議会」という。）を設置した。

推進協議会の検討のもと、立川ターミナル内の利便性向上に向けて「サインの改善」「バリアフリーの推進」「サービスの向上」の 3 つの視点における基本的な考え方や留意すべき事項、関係事業者との検討手順等を示した手引きとして「立川ターミナル基本ルール」をとりまとめた。

とりまとめにあたっては、課題等を把握するために「来街者/初めて立川駅を訪れる方」「市外障害者団体」「市内障害者団体」に実際に駅周辺を移動してもらい、アンケート調査を実施している。また、実際にサインデザイン案を掲出し、推進協議会委員や関係者等へサインの大きさや掲載内容・情報量、言語表記などについてのアンケート調査を実施して評価している。

サインについては、利用者が目的地までスムーズに移動できるよう、起点（鉄道駅改札等）から分岐点、目的地（鉄道駅改札、バス・タクシー乗り場、主要な施設や方面等）までを、それぞれの状況にあわせて必要な機能のサインを適切に配置することとしている。

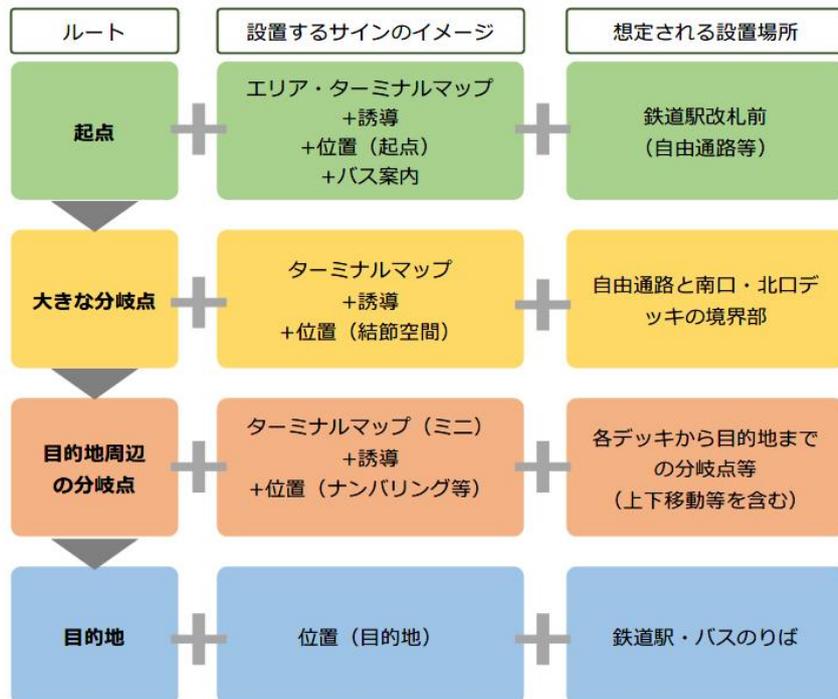


図 2-7-7 ルート+設置サイン+設置場所のイメージ

出典：立川ターミナル基本ルール（立川市交通結節推進協議会）

駅前のペDESTリアンデッキから鉄道駅や地上部のバス乗り場、タクシー乗り場などへの上下移動の出口にエレベーターやエスカレーター、階段が各方面に複数あるため、利用者の移動の手助けとなるようにそれぞれの出口に名称（ナンバリング等）をつけている。また、目的地へ行くためのデッキの出口がわかるように、ペDESTリアンデッキと地上階のマップに出口のナンバリングを地図サインに表示するとともに、案内マップを作成し駅やバス案内所等で配布している。

また、一見してその表現内容を理解できることや、母国語の表記がない外国人などにも優れた情報提供のための有効な手段となるため、絵文字による表現の JIS 規格化されたピクトグラムを積極的に活用している。

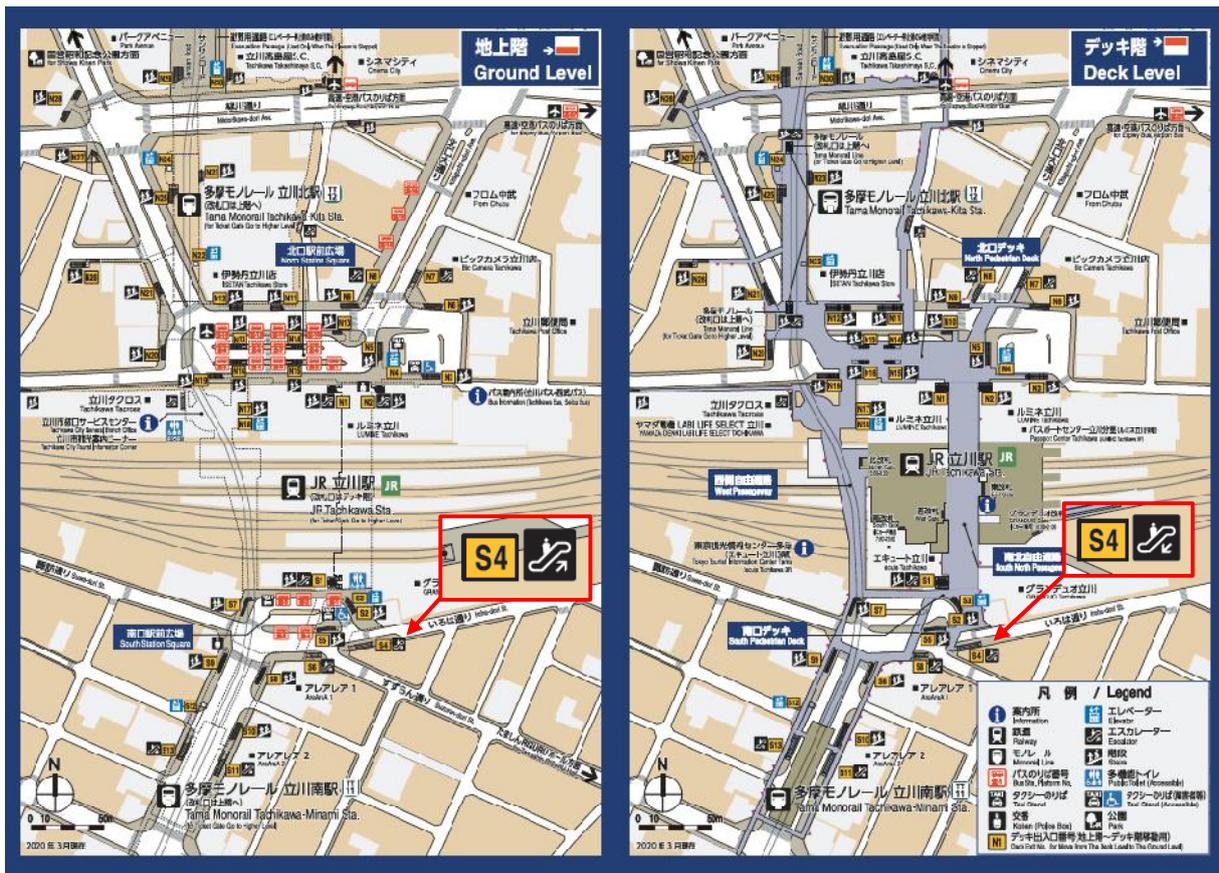


図 2-7-8 ピクトグラムや出口のナンバリングを活用したルート案内

出典：立川駅周辺案内マップ



写真 2-7-1 地図サイン



写真 2-7-2 誘導サイン

《誘導サイン》



《位置サイン/結節空間等》



《位置サイン/ナンバリング》



《地図サイン》



図 2-7-9 サイン別のレイアウトイメージ

出典：立川ターミナル基本ルール（立川市交通結節推進協議会）

【コラム】バリアフリー経路検索サービス「Japan Walk Guide」

オリンピック・パラリンピック等経済会協議会は、パラリンピック東京大会の会場周辺を対象にバリアフリー情報などを提供するサービスを実施した。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、車椅子使用者や高齢者が円滑に移動できるルート案内する。

スマートフォンの「Japan Walk Guide」サイト（開発：日本電信電話株式会社）にアクセスして、出発地と目的地の会場を入力すると経路する駅や所要時間、料金、バリアフリールートを示した駅の構内図、駅から会場までのバリアフリールートや勾配などを案内する。

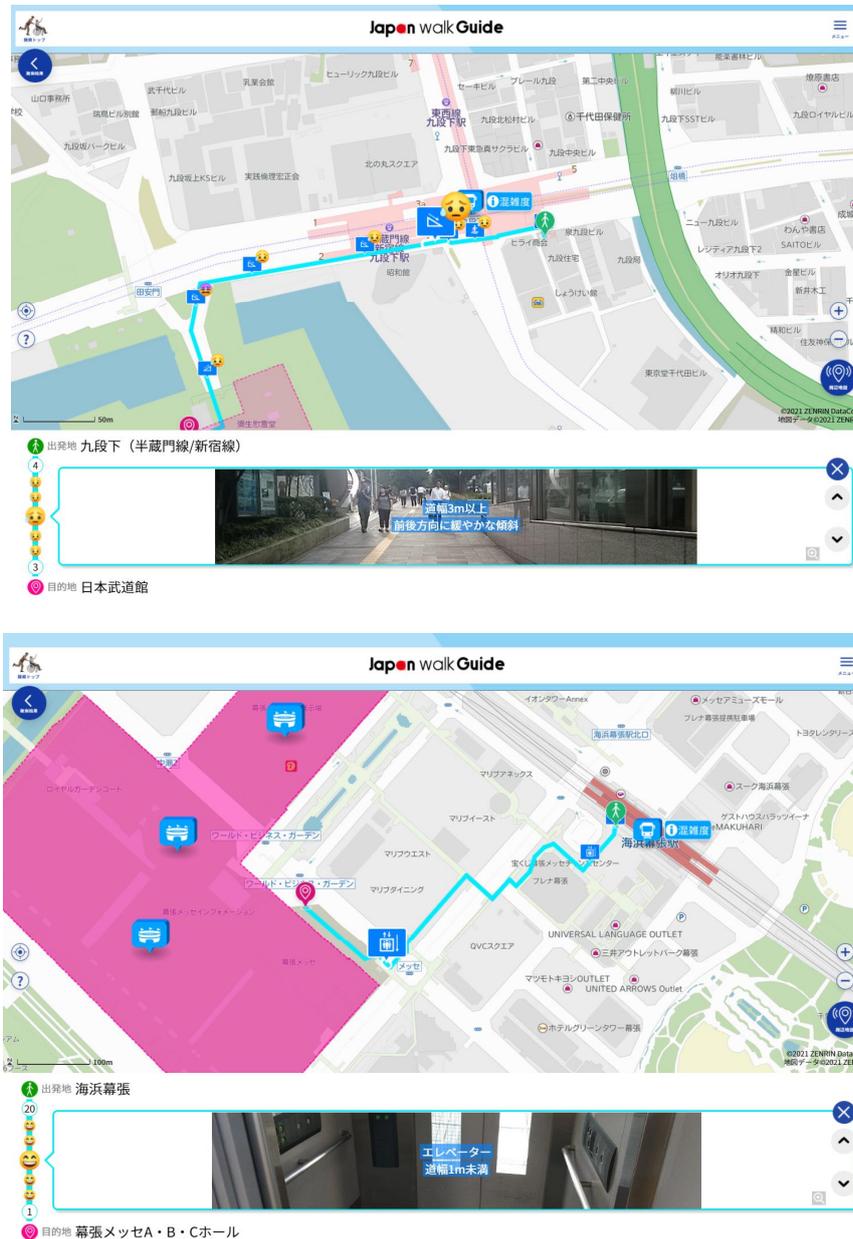


図 2-7-10 バリアフリールートの表示例

出典：Web アプリ「Japan Walk Guide」

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	○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。	参考 2-7-6

	<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>	参考 2-7-9 事例 2-7-4
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	<p>○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。</p>	
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	<p>◇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</p>	参考 2-7-8 事例 2-7-3

	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。	
●特定道路等における考え方		
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	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○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。 	参考 2-7-6
誘導のために連続的に設置する部分	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 ◇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。 ◇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。 ◇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。 ○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。 	参考 2-7-6
エスコートゾーンの設置	<ul style="list-style-type: none"> ◇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。 	事例 1-2-3
●旅客特定車両停留施設における考え方		
線状ブロックの敷設経路	<ul style="list-style-type: none"> ◎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エレベーターの乗降口に設ける操作盤、旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置を点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備、便所の出入口及び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。ただし、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する2以上の設備がある場合であって、当該2以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該2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。 ○上記分岐する経路では、往経路と復経路を別としない。 ○線状ブロックは、構造上やむを得ない場合等を除き、旅客の動線と交錯しないよう配慮し、安全で、できるだけ曲がりの少ないシンプルな道すじに連続的に敷設する。 ○視覚障害者の移動の際に屈曲経路が続くことにより進行方向を錯 	

	<p>誤しないよう、短い距離にL字形、クランクによる屈曲部が連続的に配置されないよう配慮する。</p> <p>◇他の旅客施設、公共用通路等と連続した誘導経路となるよう、誘導動線、形状、周囲の床面との色の輝度比などを統一的連続的に敷設することが望ましい。</p> <p>○線状ブロックの敷設は、安全でシンプルな道すじを明示することを優先するとともに、一般動線に沿うことに考慮しつつ可能な限り最短経路により敷設する。また歩行できるスペースが確保できるよう、可能な限り壁面、柱や床置きの手器等から適度に離れた道すじに敷設する。</p>	
点状ブロックの敷設位置	<p>◎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。</p> <p>○点状ブロックは、上記のほか、視覚障害者の継続的な移動に警告を発すべき箇所である出入口（戸がある場合）、触知案内図等の前、券売機その他の乗車券等販売所の前、エレベーターの前、待合所・案内所の出入口（戸がある場合）、乗降場の線状ブロックの分岐位置・屈曲位置・停止位置の、それぞれの位置に敷設する。</p>	参考 2-7-7
公共用通路との境界	<p>◇公共用通路との境界は、旅客特定車両停留施設内外が連続するように敷設し、色彩や形状の統一に配慮することが望ましい。</p>	
●各種施設における敷設方法の詳細		
券売機	<p>○券売機その他の乗車券等販売所への線状ブロックの敷設経路は、点字運賃表及び点字表示のある券売機の位置とする。この場合、乗降口への線状ブロックの敷設経路からできる限り簡単に短距離となるように分岐する。</p> <p>○線状ブロックで誘導される券売機その他の乗車券等販売所の前に敷設する点状ブロックの位置は、券売機の手前 30cm 程度の箇所とする。</p> <p>◇上記の券売機その他の乗車券等販売所は、乗降口に近い券売機その他の乗車券等販売所とすることが望ましい。</p>	参考 2-7-7
階段	<p>○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識するために設置するものであり、その位置は、階段の始末端部から30cm程度離れた箇所に60cm程度の奥行きで全幅にわたって敷設する。</p> <p>○階段への線状ブロックの敷設経路は、手を伸ばせば手すりに触れられる程度の距離を離れた位置とする。</p> <p>○踊場の長さが3mを超える場合、踊場の開始部分及び終了部分において、階段の段から30cm程度離れた箇所に奥行き60cm程度の点状ブロックを敷設する。</p> <p>○階段の方向が180度折り返しているなど、方向が変わる踊場では、踊場の開始部分及び終了部分において、階段の段から30cm程度離れた箇所に奥行き60cm程度の点状ブロックを敷設する。なお、屈曲部から階段始点までの距離が短く、点状ブロック同士が干渉して判別困難になる場合は、危険を生じないよう敷設方法に配慮する。</p>	
エレベーター	<p>○エレベーターへの線状ブロックの敷設経路は、点字表示のある乗降口側操作盤の位置とする。</p> <p>○エレベーター前に敷設する点状ブロックの位置は、点字表示のある乗降口側操作盤から30cm程度離れた箇所とする。</p>	

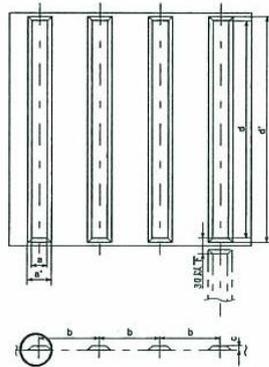
エスカレーター	<p>○エスカレーター前には、エスカレーター始末端部の点検蓋に接する箇所に奥行き60cm程度の点状ブロックを全幅にわたって敷設する。</p> <p>○エスカレーターに誘導する視覚障害者誘導用ブロックを敷設する場合は以下の条件を満たすこととする。 (条件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗り口方向のみに敷設する。 ・時間帯により進行方向が変更しないエスカレーターのみに敷設をする。 ・乗り口方向には進行方向を示す音声案内を設置する。 	
傾斜路	<p>○傾斜路の始末端部から30cm程度離れた箇所に奥行き60cm程度の点状ブロックを敷設する。</p> <p>○傾斜路の方向が180度折り返しているなど、方向が変わる踊場では、踊場の開始部分及び終了部分において、傾斜路の始末端部から30cm程度離れた箇所に奥行き60cm程度の点状ブロックを敷設する。</p> <p>○通路等が傾斜路のみで構成される場合は線状ブロックを敷設する。</p>	
トイレ	<p>○トイレへの線状ブロックの敷設経路は、トイレ出入口の壁面にある触知案内図等の位置とする。</p> <p>○トイレの触知案内図等の前に敷設する点状ブロックの位置は、触知案内図等から30cm程度離れた箇所とする。</p>	
触知案内図等	<p>○触知案内図等への線状ブロックの敷設経路は、出入口付近又は改札口付近に設置した案内図の正面の位置とする。</p> <p>○触知案内図等の前に敷設する点状ブロックの位置は、案内図前端から30cm程度離れた箇所とする。</p>	

参考 2-7-5 視覚障害者誘導用ブロックの規格 (JIS T9251:2014)

形状・寸法については JIS T9251:2014 (視覚障害者誘導用ブロック等の特記の形状・寸法及びその配列) に合わせたものとする。なお、道路空間において一般的に使用されているブロック 1 枚の大きさは、300 mm 四方である。

<線状ブロックの形状・寸法及び配列>

- ・ 線状突起の形状・寸法及びその配列は下図のとおりである。
- ・ 線状突起の本数は 4 本を下限とし、ブロック等の大きさに応じて増やす。
- ・ このブロック等を並べて敷設する場合は、ブロック等の継ぎ目 (突起の長手方向) における突起と突起の上辺部での間隔は、30mm 以下とする。



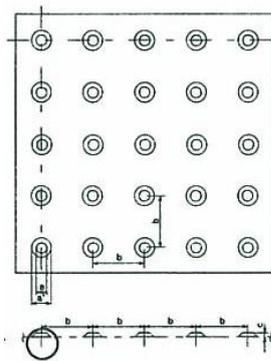
単位：mm

記号	寸法	許容差
a	17	+1.5 0
a'	a + 10	
b	75	+1 0
c	5	
d	270以上	
d'	d + 10	

図 2-7-11 線状ブロックの形状・寸法及び配列

<点状ブロックの形状・寸法及び配列>

- ・ 点状突起の形状・寸法及びその配列は下図のとおりである。
- ・ 点状突起を配列するブロック等の大きさは 300mm (目地込み) 四方以上。
- ・ 点状突起の数は 25 (5×5) を下限とし、ブロック等の大きさに応じて増やす。
- ・ このブロック等を並べて敷設する場合は、ブロック等の継ぎ目部分における点状突起の中心間距離を、b 寸法より 10mm を超えない範囲で大きくしてよい。



単位：mm

記号	寸法	許容差
a	12	+1.5 0
a'	a + 10	
b	55~60	+1 0
c	5	

図 2-7-12 点状ブロックの形状・寸法及び配列

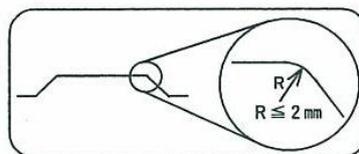
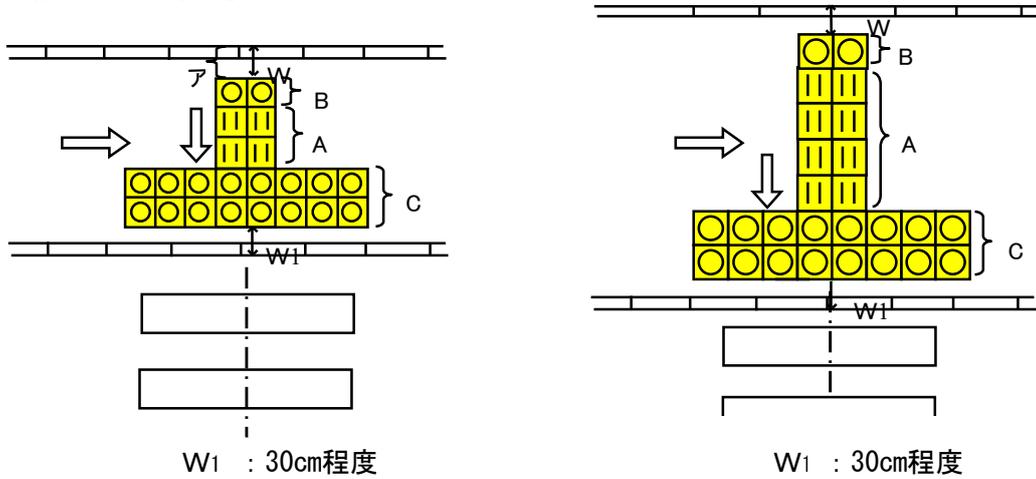


図 2-7-13 線状ブロックと点状ブロックの突起の断面形状

出典：JIS T9251:2014 (視覚障害者誘導用ブロック等の特記の形状・寸法及びその配列)

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]



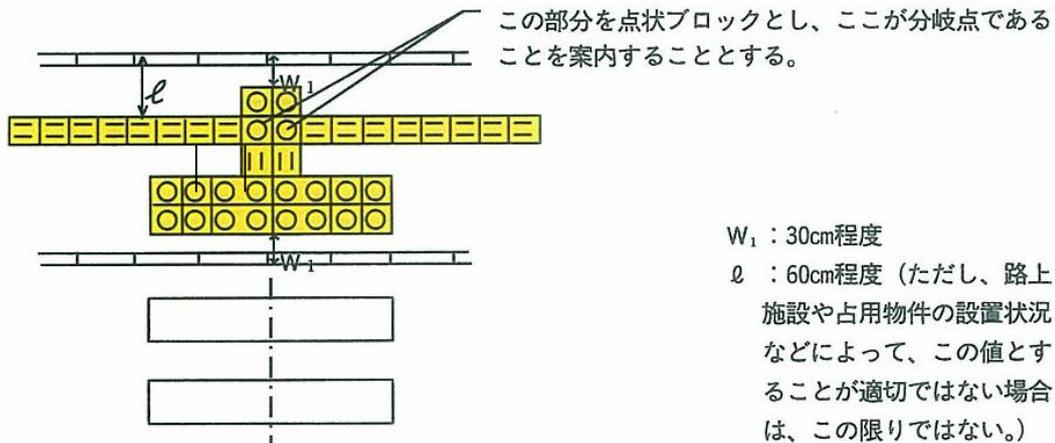
〔 さらに歩道幅員が広い場合は、Aの部分の設置する範囲が広くなることとなる 〕

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。

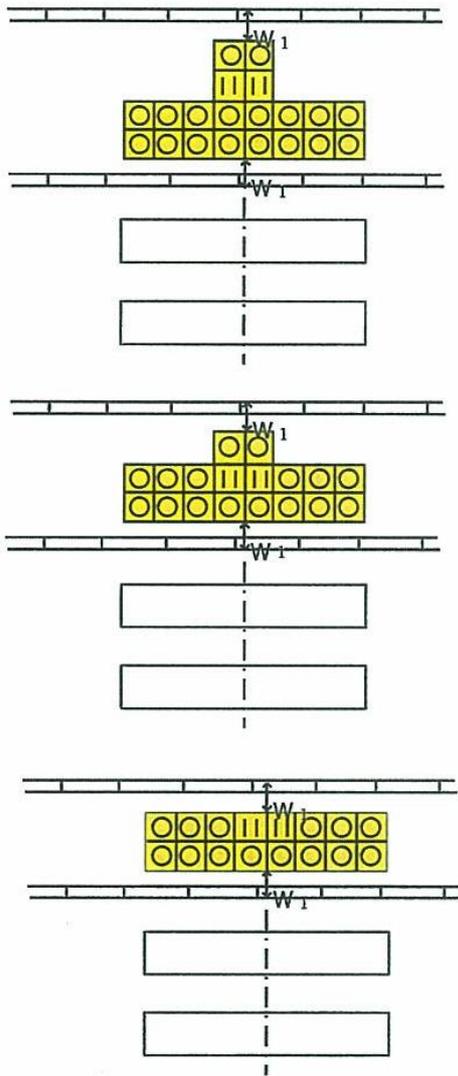
また、アの部分は、同様の目的で、ある程度あけておくことが望ましいが、一方、この部分があまりあきすぎていると、官民境界にある塀や建物などに沿って歩いて来る視覚障害者が、視覚障害者誘導用ブロックを踏み逃がすおそれがあるため、この部分は、30cm 程度とすることが望ましい。つまり、官民境界にある塀や建物などに沿って歩いて来る視覚障害者が、この横断歩道を利用する場合には、まず B の点状ブロックを踏むことにより、これらの視覚障害者誘導用ブロックの存在を認識することができ、その後は、A の部分の線状ブロックに導かれることとなる。

【継続的直線歩行を案内している場合】



W_1 : 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。)

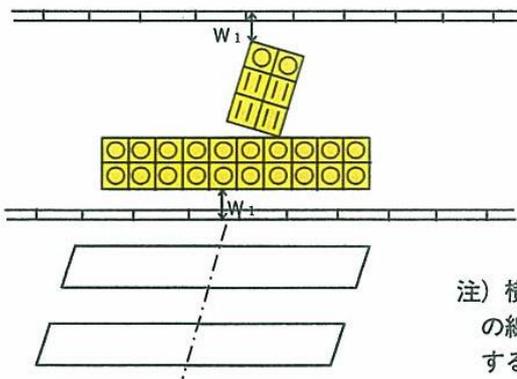
[歩道幅員が狭い場合]



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]

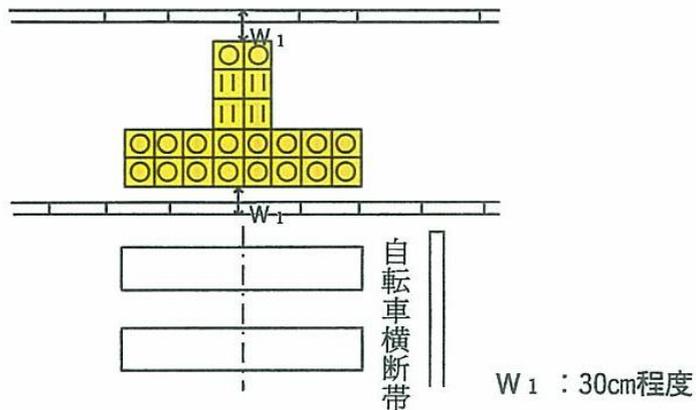


W1 : 30cm程度

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。

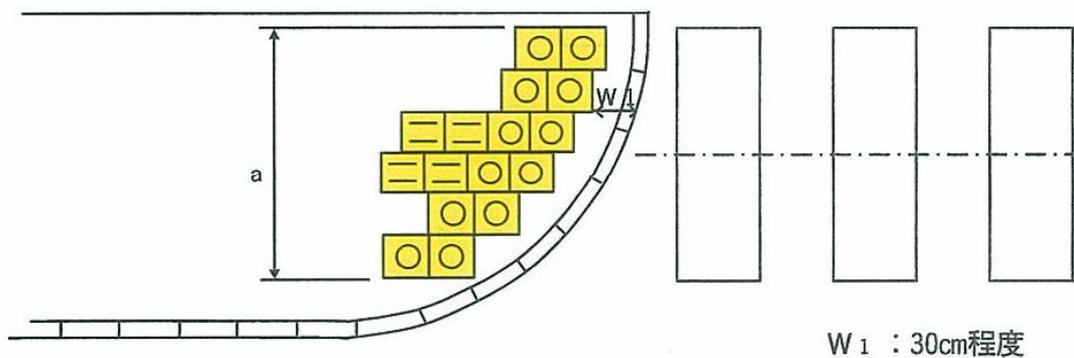
注) 横断歩道の方向と線状ブロックの線状突起の方向とを同一方向にすることが望ましい。

【自転車横断帯がある場合】



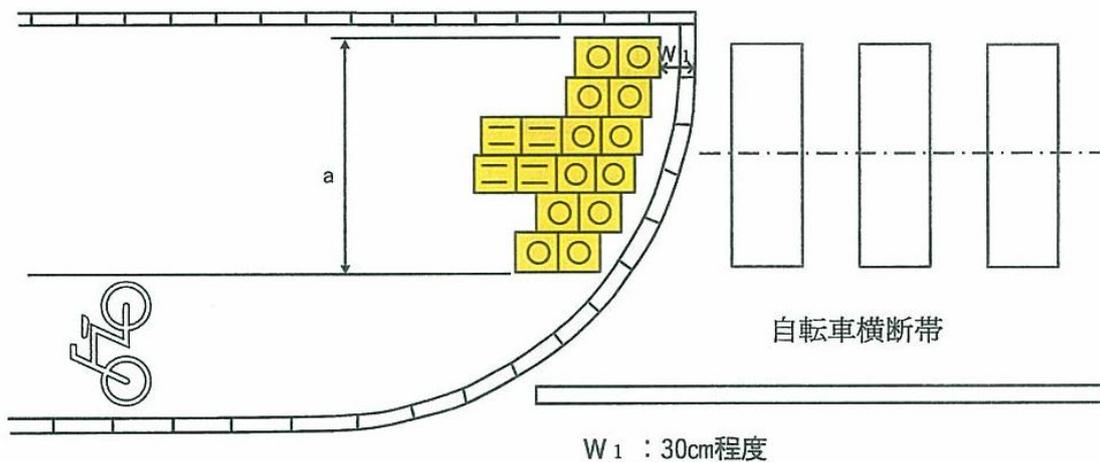
【歩道巻込部の設置例】

【歩道幅員が広い場合】



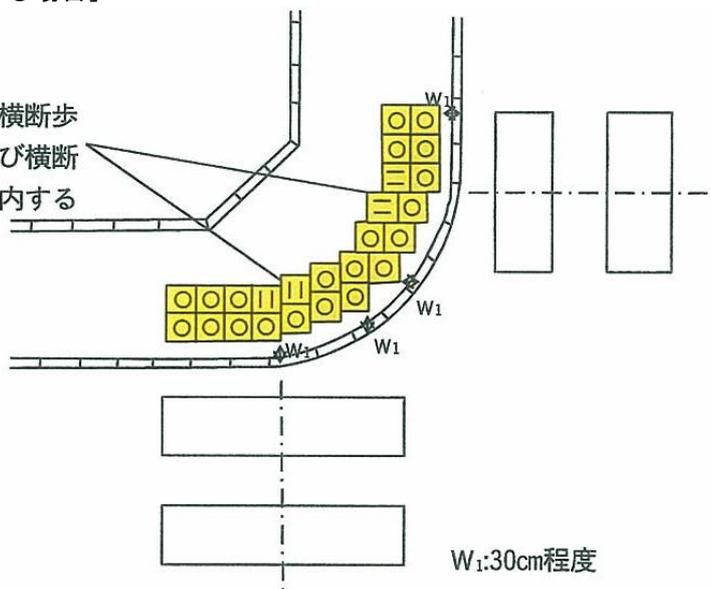
注1) 横断歩道の有無に関わらず歩道巻込部には視覚障害者誘導用ブロックを設置する。

【歩道上、自転車の通行すべき部分が指定されている場合】

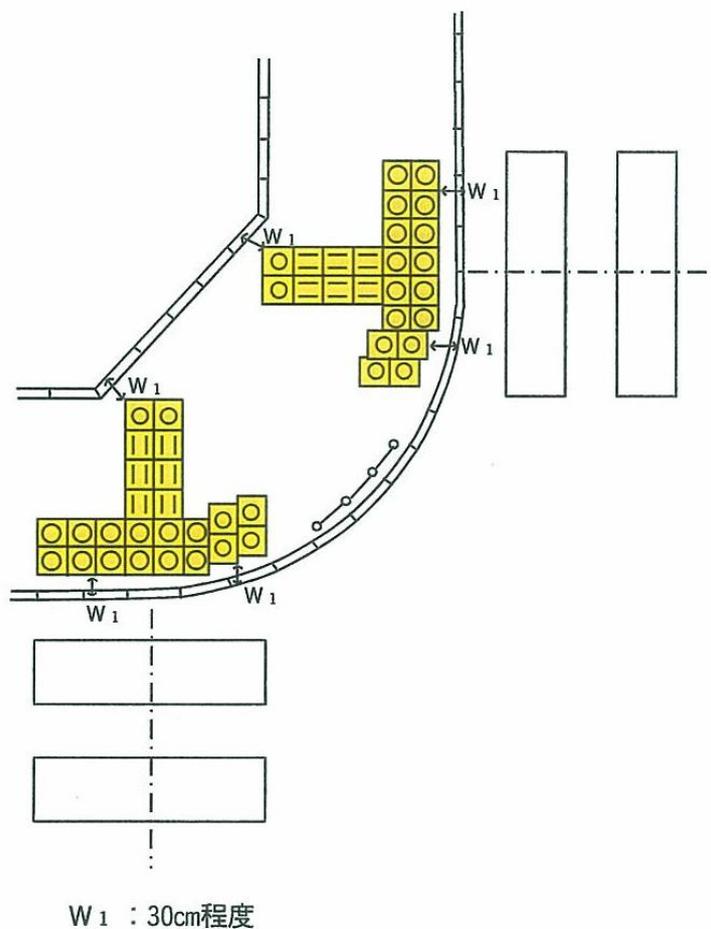


[横断歩道が近接している場合]

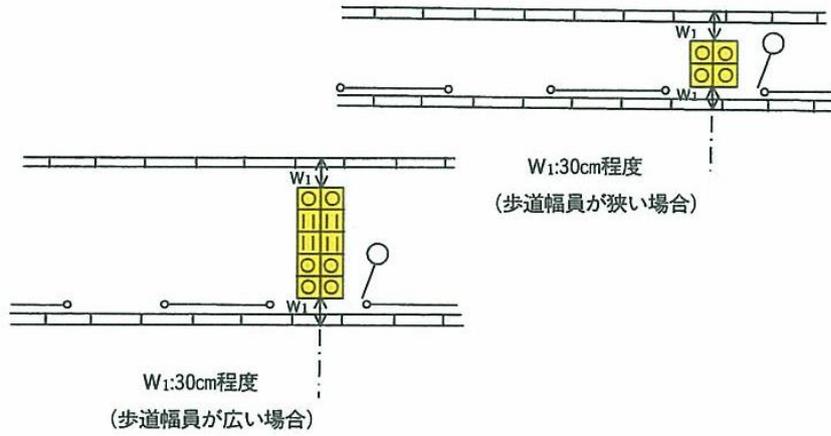
線状ブロックで、横断歩道上の歩行方向及び横断歩道の中心部を案内する



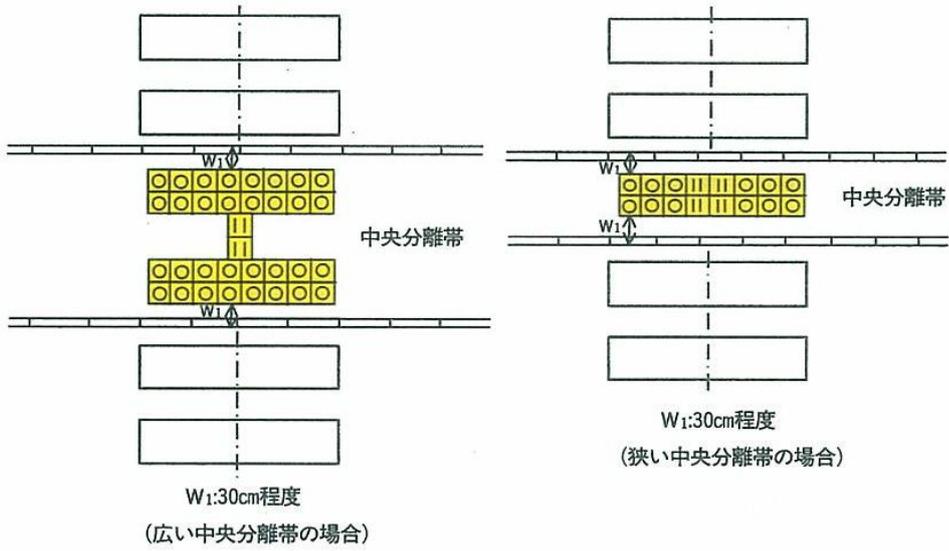
[2方向に横断が生じる場合]



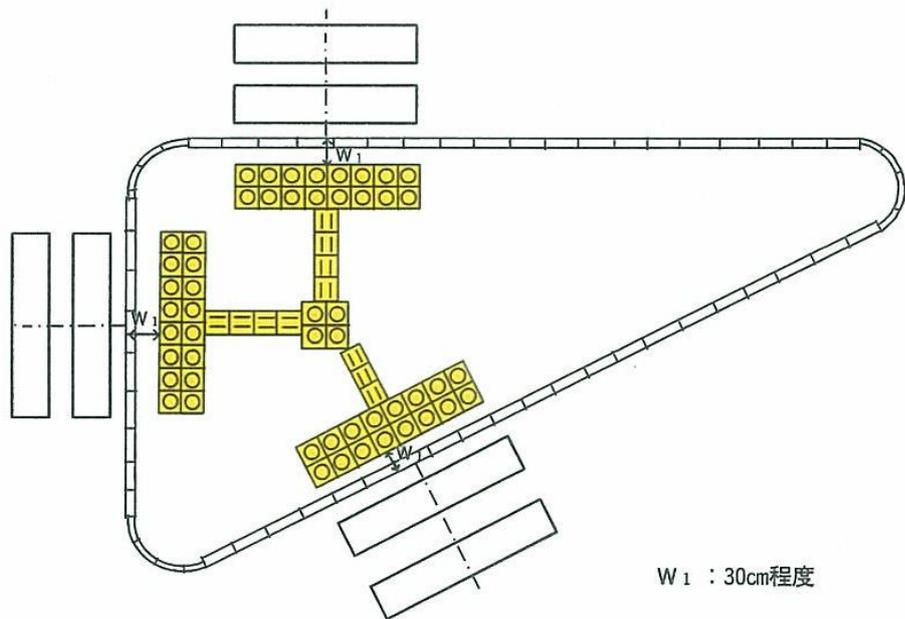
【乗合自動車停留所部の設置例】



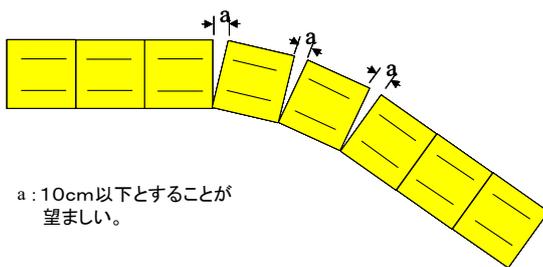
【中央分離帯の設置例】



【交通島の例】



【屈折部の設置例】

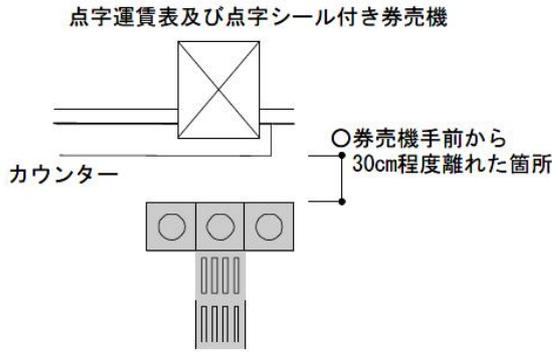


a : 10cm以下とすることが
望ましい。

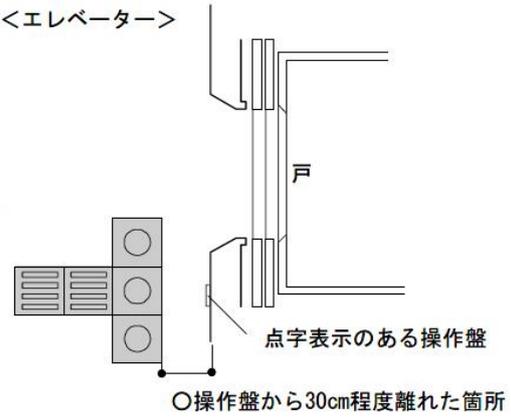
出典：視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説（日本道路協会）

参考 2-7-7 各種施設における視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法

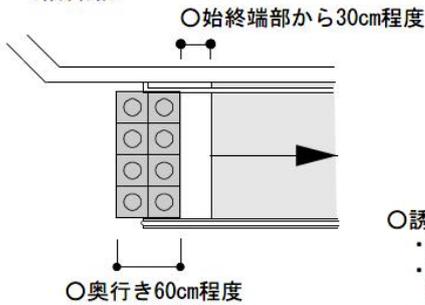
<券売機>



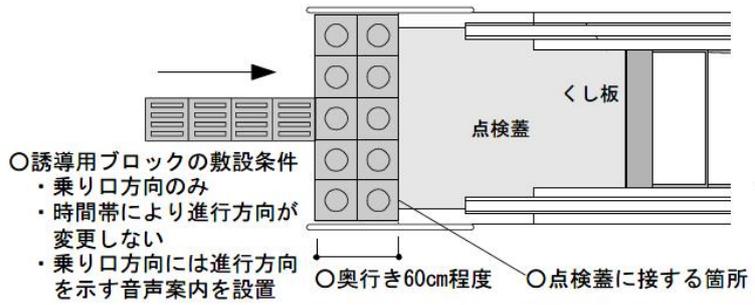
<エレベーター>



<傾斜路>



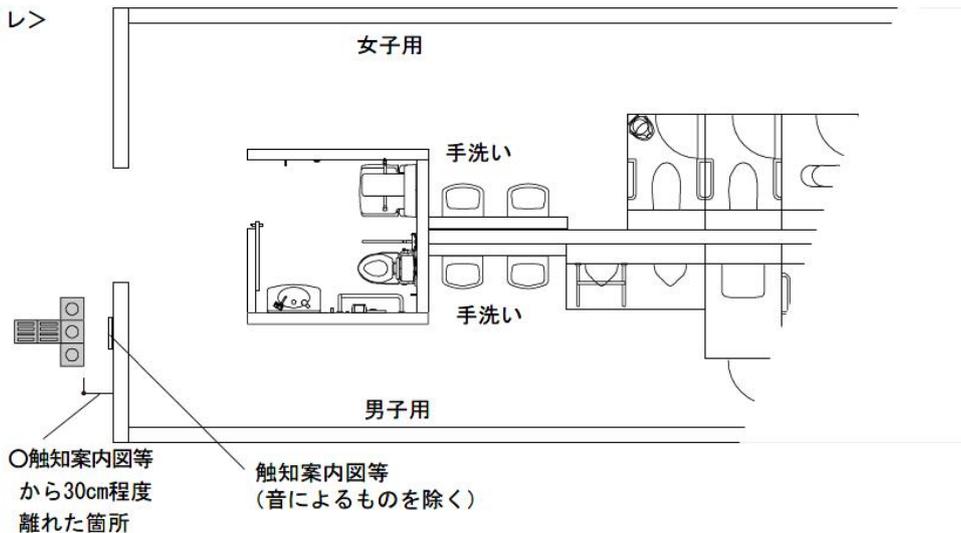
<エスカレーター>

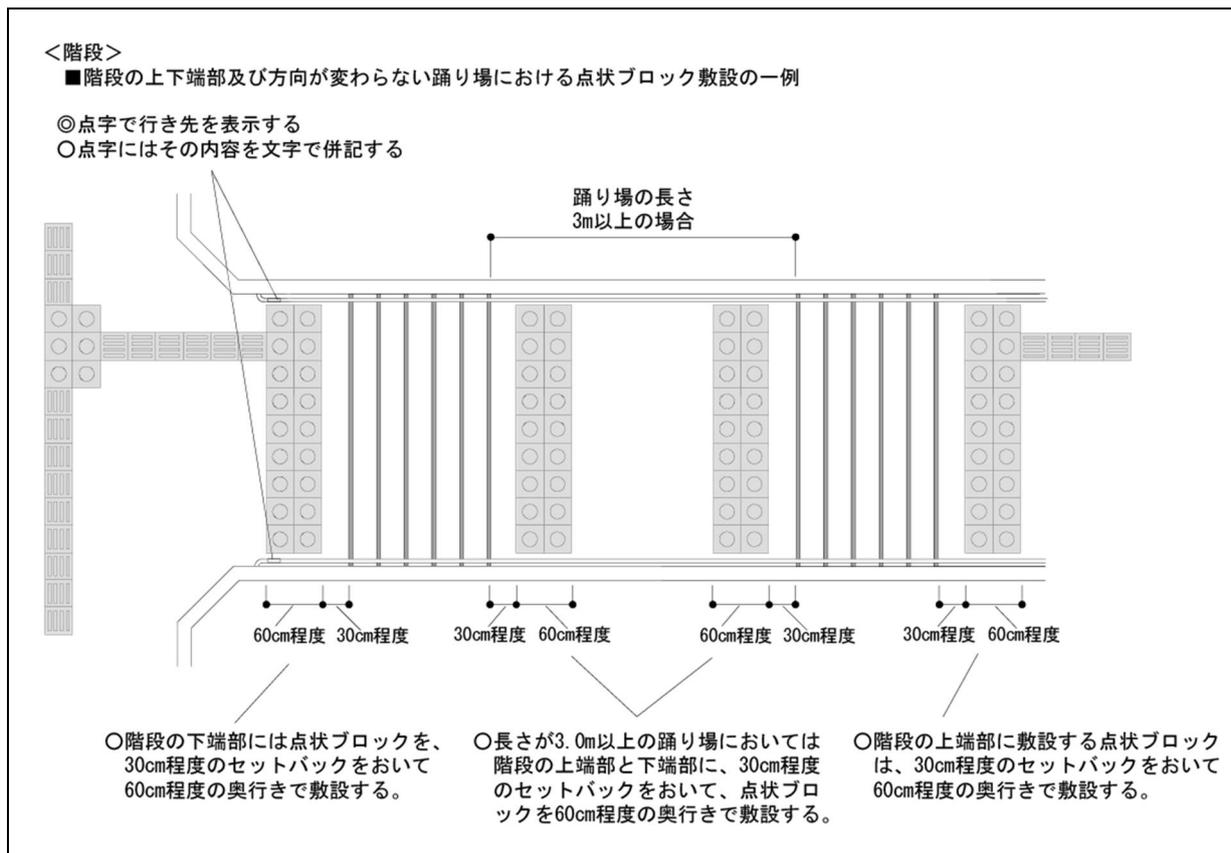


- 誘導用ブロックの敷設条件
- ・乗り口方向のみ
 - ・時間帯により進行方向が変更しない
 - ・乗り口方向には進行方向を示す音声案内を設置

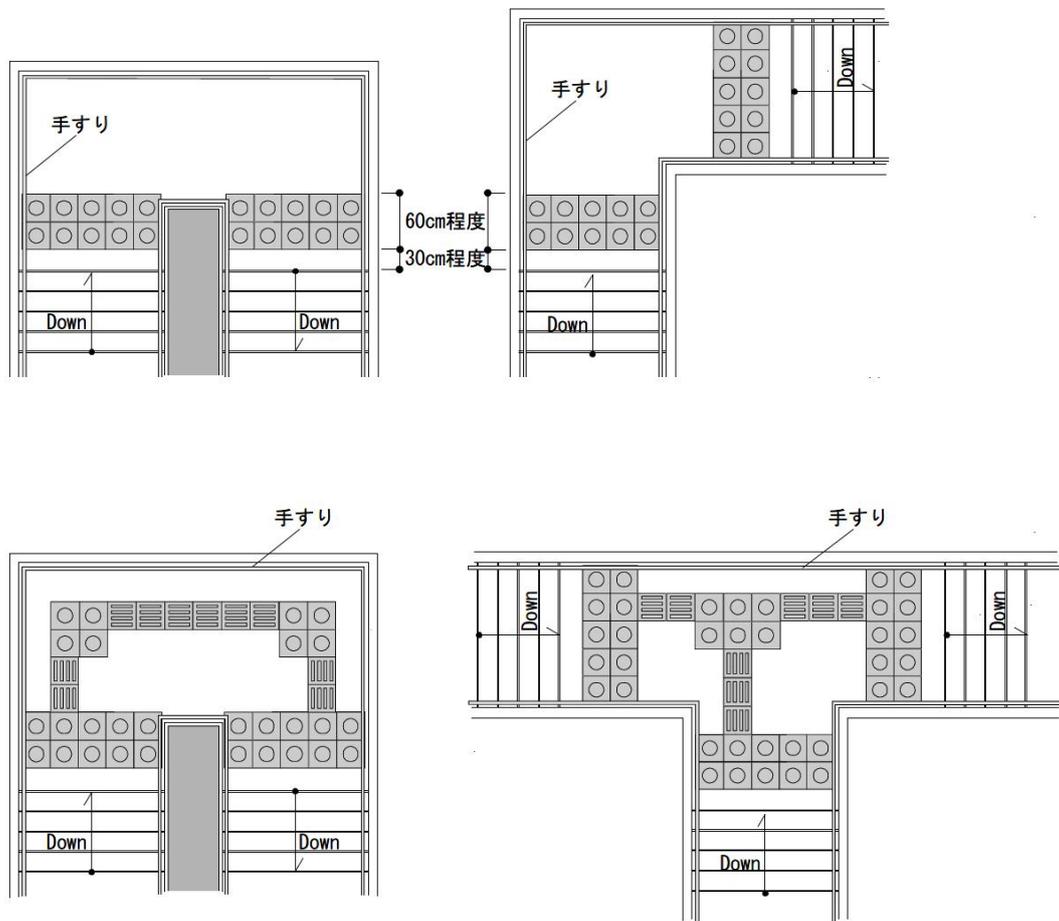
※誤進入を防止するため降り口には誘導用ブロックを敷設しない

<トイレ>





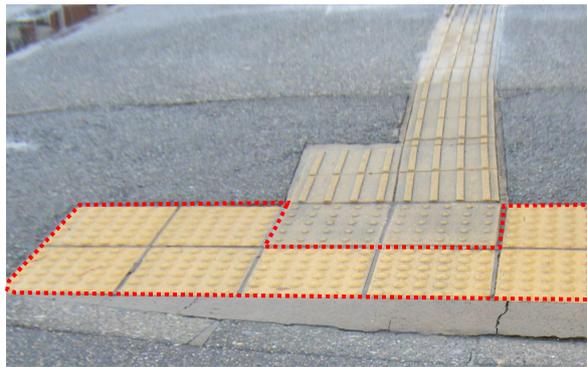
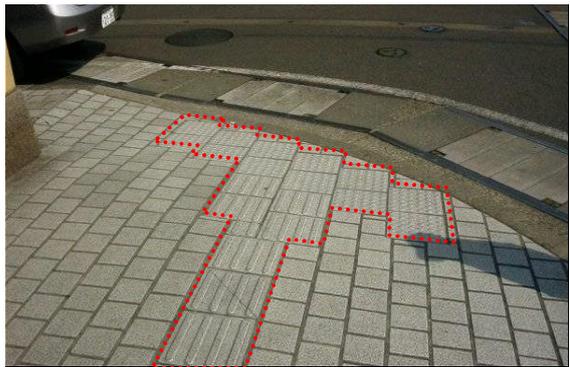
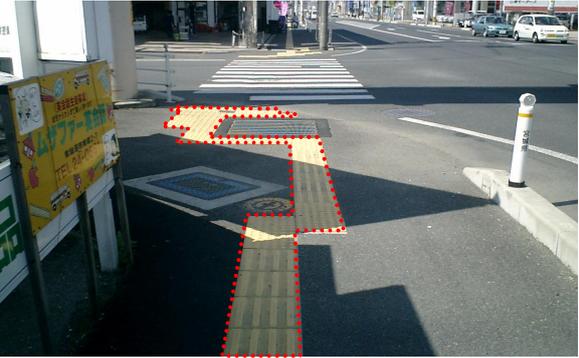
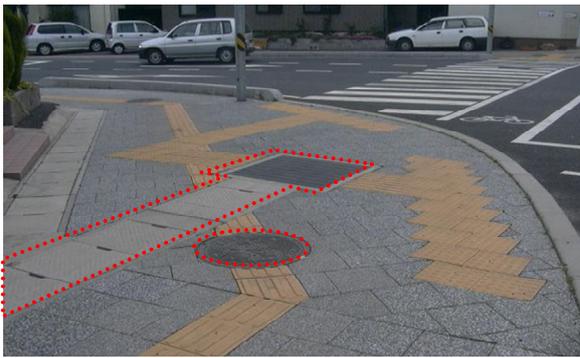
■階段の方向が90度・180度変わる踊り場における点状ブロックの敷設方法例

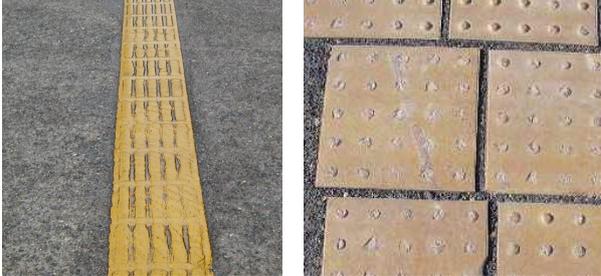


・踊り場の空間がある程度広く、当該踊り場において合流、分岐がある場合には線状ブロックも敷設した方が、利便性が高まる。

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）（一部加筆）

参考 2-7-8 視覚障害者誘導用ブロックの改善すべき事例

	
<p>点状の突起部分の形状・寸法が異なっている。 →JIS T9251 に準拠した突起形状・寸法を持つブロックを用いる。</p>	<p>舗装材とブロックの色が同色で弱視（ロービジョン）者にとってブロックが識別しにくい。 →色は黄色を基本とする。対比効果が十分発揮できない場合は、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。</p>
	
<p>マンホールや側溝蓋を避けるために、ブロックを曲げて設置したり、途切れたりしている。 →マンホール、グレーチングが設置されている周辺に設置しなければならない場合は、マンホール上に設置することが望ましい。やむを得ない場合については、線状ブロックは緩やかにすり付けてマンホール等を迂回する。</p>	
	
<p>管理境界部で、ブロックが途切れている。 →道路管理者間で調整し、途切れないよう整備する。</p>	<p>線状ブロックが横断歩道方向を示していない。 →横断歩道の方向と線状ブロックの方向を同一とする。</p>

	
<p>グレーチング等の箇所ごとに点状ブロックが設置され、必要以上の警告をしている。 →都度点状ブロックは敷設せず、線状ブロックを連続して敷設する（線状ブロックが途切れる区間が短い場合は、線状ブロック同士を極力近づける。）。</p>	<p>注意喚起するブロックの過剰設置により混乱を招き、方向を失う恐れがある。 →参考2-7-6を参考とし、視覚障害者の横断方法や、線状ブロックと点状ブロックの各機能に十分留意して配置する。</p>
	
<p>ブロックがはがれていたり、摩耗・破損したりしている。 →日常的に点検し、適宜改修を行う。</p>	
	
<p>ブロック上に自転車や店の看板等が置かれ、視覚障害者が衝突する恐れがある。 →駐輪・看板等の取り締まり・撤去を強化する。沿道の土地利用状況にも配慮して、ブロックの設置位置を検討する。啓発の言葉が入ったブロックを設置し交通マナーを啓発する。</p>	

事例 2-7-2 視覚障害者誘導用ブロックの輝度比を確保している事例

ブロックの色を黄色すると、ブロックと舗装材の輝度比が確保しにくい場合、ブロック両側の舗装材の色を濃くするなど工夫をする方法がある。

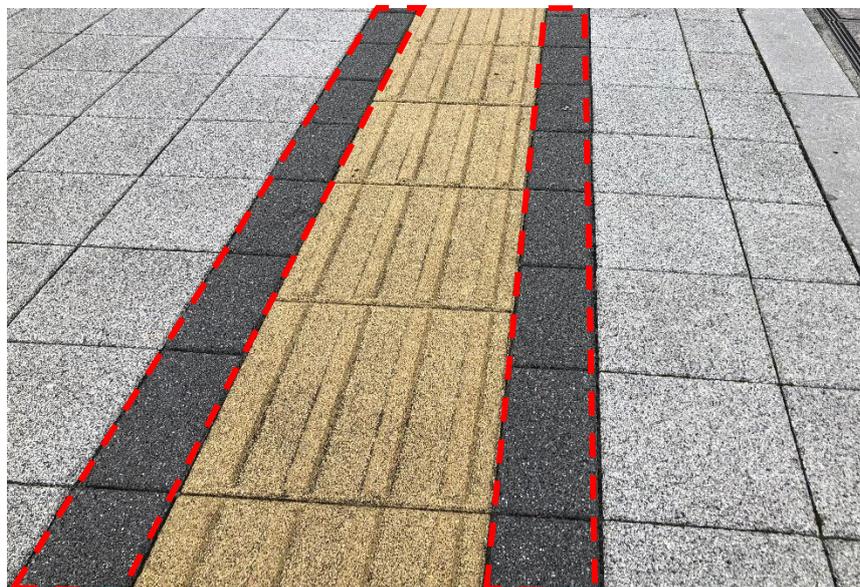


写真 2-7-3 周辺の舗装材を変更した視覚障害者誘導用ブロック

事例 2-7-3 視覚障害者誘導用ブロックの上に物を置かない啓発事例

視覚障害者誘導用ブロックの上にステッカーを添付し、物を置かないように啓発している事例がある。



写真 2-7-4 啓発ステッカーを貼った視覚障害者誘導用ブロック

参考 2-7-9 交差点内の駒止めと視覚障害者誘導用ブロックの併設

交差点内の交通安全対策に対するニーズの高まりを受け、各地域において交差点内で待機中の歩行者等の保護対策として、駒止めを設置する場合がある。

その場合、視覚障害者誘導用ブロックを敷設している交差点では、駒止めと視覚障害者誘導用ブロックが併設される状況となる。

駒止めと視覚障害者誘導用ブロックを併設する場合は、視覚障害者の動線にあたらないように線状ブロックの延長線上には設置せず離隔をとること、弱視（ロービジョン）者が認識しやすい色彩の採用や夜間でも識別できるように工夫をすること、接触した場合にも安全な材質とすること、エスコートゾーンを設置する場合には駒止めとぶつからない位置に誘導することなどに配慮する必要がある。

■ 視覚障害者誘導用ブロックと駒止めの併設状況に関するアンケート調査

(1) 調査目的

自治体における視覚障害者誘導用ブロックと駒止めの併設状況及び併設整備における留意点等の実態を把握する。

(2) 調査概要

調査期間：令和3年7月13日～8月20日

調査対象：特定道路がある47都道府県及び478市区町村

調査方法：アンケート調査

(3) 調査結果

47都道府県、476市区町村から回答があり、視覚障害者誘導用ブロックと駒止めの併設をしている自治体は約3割程度（19/47都道府県、158/476市区町村）である（図2-7-14）。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」について留意して併設をしており（図2-7-15）、この3つの留意点に全てに配慮している自治体は14都道府県、80市区町村である。

実際の併設には、線状ブロックと駒止めの間隔をとるために線状ブロックを1列に設置する等、設置箇所の状況に応じて工夫している。また併設に際し、障害者団体等との協議や実証実験の実施等当事者参加による検討を行っている自治体も複数存在する。

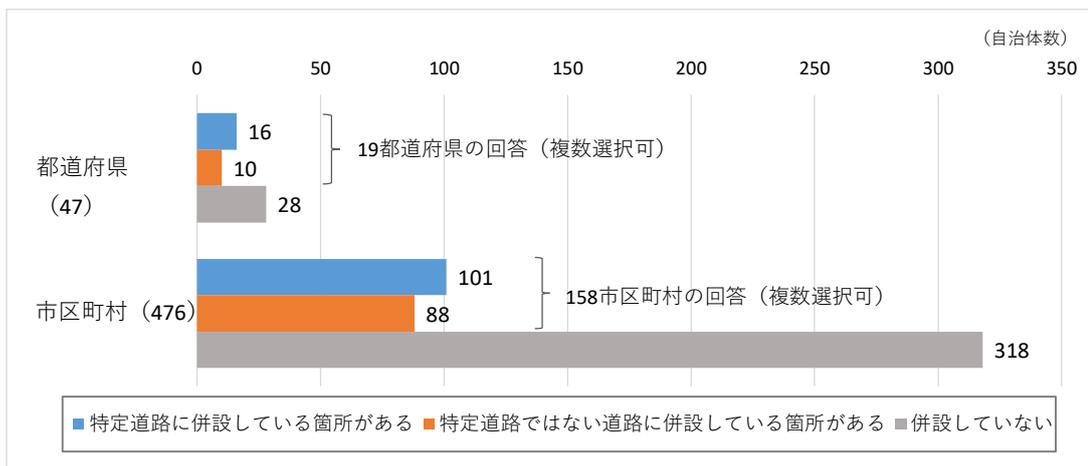
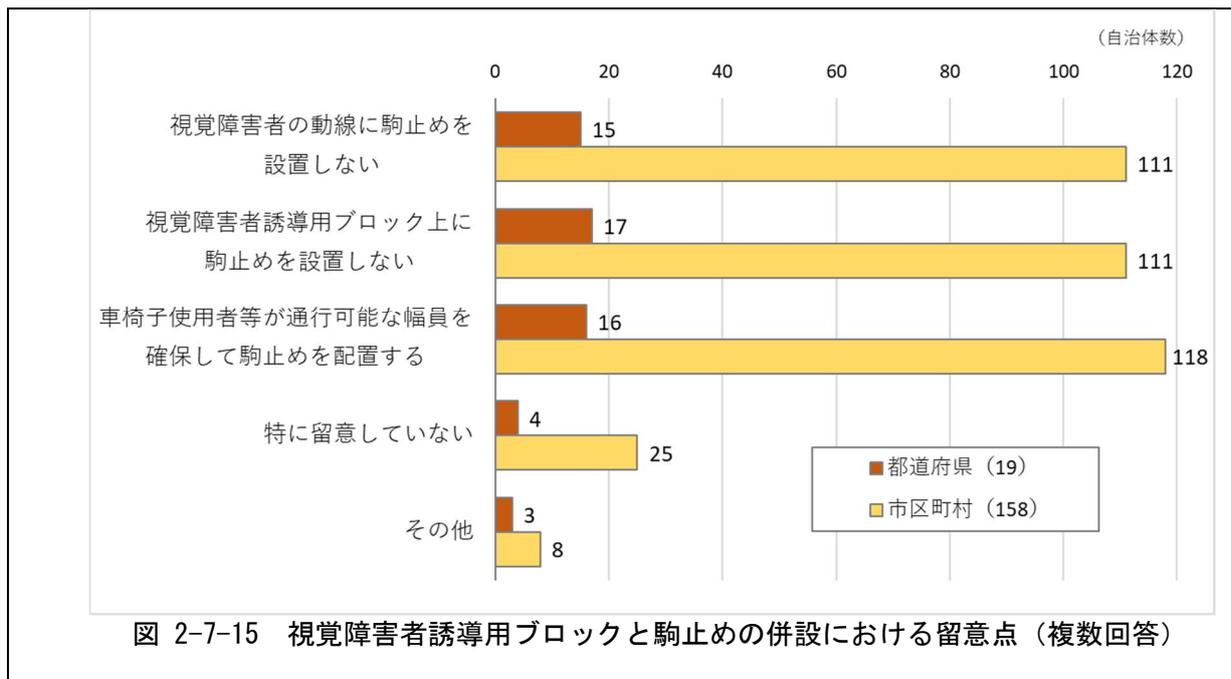


図 2-7-14 視覚障害者誘導用ブロックと駒止めの併設状況



事例 2-7-4 視覚障害者誘導用ブロックと駒止めとの併設設置における障害者団体との意見交換事例

長崎県島原市及び岡山県岡山市においては、交差点内の歩行者等のさらなる安全性向上のため、交差点開口部等に視覚障害者誘導用ブロックと駒止めとの併設を検討する際に、障害者団体と意見交換を実施している。

(1) 長崎県島原市の例

長崎県島原市では、駒止めの設置間隔や視覚障害者誘導用ブロックと駒止めとの位置関係等について協議し、以下の意見を踏まえ、整備を行っている。

- ① 車椅子使用者から通行箇所（中央部）の駒止めの設置間隔は 1.4m 以上に広げてほしい。
- ② 視覚障害者が駒止めにぶつからないように、線状ブロックの延長上に駒止めを設置しないようにしてほしい。
- ③ 暗い箇所では駒止めを認識しやすいように街灯があるとよい。

駒止めの設置間隔については、中央部を車椅子使用者の通路として 1.4m 確保し、それ以外の間隔を 1.0m として設置している。



写真 2-7-5 設置前に設置間隔等を確認している状況



写真 2-7-6 設置後の現地確認の状況

(2) 岡山県岡山市の例

岡山県岡山市においては、駒止めの設置間隔や視覚障害者誘導用ブロックと駒止めの離隔、駒止めの色彩について、障害者団体と協議し、以下の意見を踏まえ、整備を行っている。

- ① 駒止めの設置間隔が1.4m以上の場合は、自動車の進入が懸念されるため、1.3m程度にしてほしい。
- ② 視覚障害者誘導用ブロックと駒止めの離隔を確保してほしい。
- ③ 駒止めの色彩は黄色としてほしい。

なお、駒止めの色彩は、駒止めの視認性や景観等の観点も含めて地域一体で検討をすることが望ましい。本事例では、視覚障害者にも目立つよう黄色としたうえで、反射材をつけている。



写真 2-7-7 障害者団体の意見を踏まえた実際の設置状況

③ 休憩施設

考え方	歩道等には、高齢者、障害者等の移動等円滑化を図るため、特に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等を適当な間隔で設置するものとする。
-----	--

道路移動等円滑化基準

(休憩施設) 第四十六条 歩道等又は自転車歩行者専用道路等には、適当な間隔でベンチ及びその上屋を設けるものとする。ただし、これらの機能を代替するための施設が既に存する場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。
--

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

設置	◎歩道等又は自転車歩行者専用道路等には、適当な間隔でベンチ及びその上屋を設ける。ただし、これらの機能を代替するための施設が既に存する場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。 ○歩道等には、歩行者の休憩需要に対応するため、適当な間隔でベンチ及びその上屋を設ける。	
設置位置	○休憩施設は、高齢者や障害者等の休憩需要を把握したうえで、休憩施設を設置することが望ましい道路・箇所において適当な間隔で設置する。 ◇道路の交差点や橋詰のスペース等は、様々な活動が交錯する場所であり、歩行ネットワークの構成上重要な位置であるため、地域の情報発信機能やたまり機能を有する休憩施設を重点的に整備することが望ましい。 ◇乗合自動車停留所との併用、立体横断施設の桁下やオープンスペース等の有効活用、植樹ますとの兼用、防災グッズ収納機能の複合化等により、限られた道路空間を有効に活用して休憩施設を設置することが望ましい。	事例 2-7-5 参考 2-7-10 事例 2-7-6
構造	○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。 ◇ベンチの形状は、巧緻な操作が困難である障害者等に配慮し、はね上げ式や折りたたみ式を避け、固定式とし、長距離の移動が困難となる利用者に配慮して適切な間隔で配置することが望ましい。 ◇構造の決定においては、障害者等への意見聴取を踏まえて判断することが望ましい。 ◇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。 ◇ベンチ周辺には、ベビーカー使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。	事例 2-7-5
その他	○休憩施設を歩道に設置する場合は、ベンチ利用者の安全を確保するために、車道からの車両の進入がないようベンチと車道との間に植樹ますや車両用防護柵を設置する。 ○休憩施設としての機能を十分に発揮させるために、ベンチ及びそれを覆う上屋や植栽等を維持管理する。	

事例 2-7-5 座れる場づくりガイドラインの作成（東京都世田谷区）

高齢化の進展等によって要介護者が増加し、また長期・連続的な歩行が困難になる「ロコモティブシンドローム」という症状を持つ人も増加している。また、歩行や移動に障害がある人、妊婦や子どもをかかえた人など長時間連続して歩くことが困難な人もおり、外出中に“ひと休み”できる場がいろいろな所にあることで、多くの人が安心してまちを移動することができるとして、世田谷区では歩行空間やそこに近接する空間におけるベンチ等の設置に関する基本的な考え方やアイデアをまとめた「座れる場づくりガイドライン（平成30年3月）」を作成している。

このガイドラインは、公共建築物の外構や公園、緑道、道路などの公共空間を対象としており、道路では植樹ますの縁を座れる形態にして、連続的な歩行の一助とすることが推奨されている。



図 2-7-16 座れる場づくりガイドライン（表紙）



図 2-7-17 花壇の縁の休息空間のイメージ

公共空間にベンチ等が設置されても、座られていないことがあるが、日々のメンテナンスに加え、ベンチ等の設置時のしつらえや周辺環境の工夫によって、座った際の快適さや座ろうとする意識も向上する。そのため、座れる空間の質を高める方法について、ベンチ等の周辺に日陰や木陰を配置することや手すり付きのベンチにするなどが紹介されている。

出典：座れる場づくりガイドライン（平成30年3月）（世田谷区）

事例 2-7-6 ベンチの設置例（福島県福島市）

福島市中心部のシンボルロードとなっているパセオ通り（市道中町・御山町線）では、高齢者に優しい道路とするため、植樹ますを活用するなどにより限られた道路空間を有効に活用してベンチを設置している。



写真 2-7-8 植樹ますを活用したベンチ

参考 2-7-10 休憩施設の設置間隔に関する研究例

休憩施設の設置間隔については、体力の低下した高齢者や歩行困難な障害者等が休憩なしに歩ける距離を目安に設定することが考えられる。

設置間隔を100mとした場合、高齢者の約6～8割が希望する設置間隔、200mとした場合高齢者の4～5割が希望する設置間隔となるとしている。

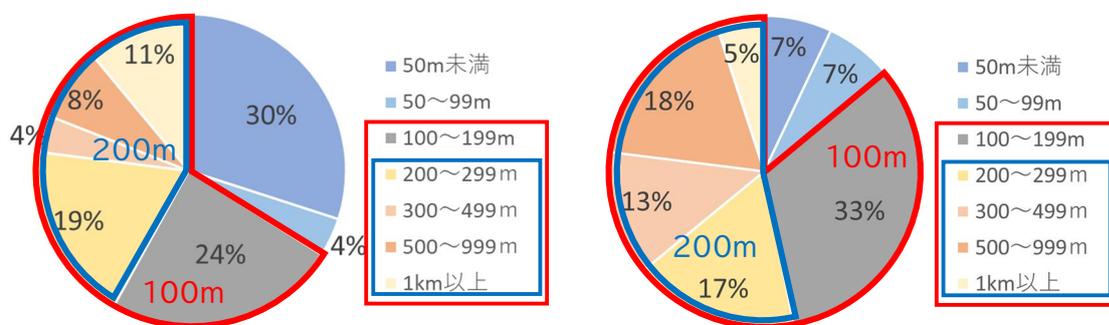


図 2-7-18 ベンチの設置希望間隔（左：明石市、右：豊岡市）

出典：歩行空間における高齢者のための休憩施設設置に関する研究
（北川博巳，土居聡，三星昭宏，土木計画学研究・論文集 No.17，平成12年9月）を基に作成

④ 照明施設

考え方	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、照明施設を設置し、まぶしさに留意しつつ、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。
-----	--

道路移動等円滑化基準

(照明施設)

第四十七条 歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設には、照明施設を連続して設けるものとする。ただし、夜間における当該歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

2 乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、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、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

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

設置	<p>◎歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設には、照明施設を連続して設ける。ただし、夜間における当該歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設の路面の照度が十分に確保される場合は、この限りでない。</p> <p>◎乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、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。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合は、この限りでない。</p> <p>○当該照明施設以外に車道用の照明等によって確保される場合は、特に照明施設を設置する必要はない。なお、照明施設の設置については、道路照明施設設置基準による。</p>	
歩道等の照明	<p>○歩道等に設置する照明は、夜間における歩行者等の交通量や周辺の光環境を考慮して、高齢者や障害者等が安全で円滑な移動を図るために適切な明るさを確保する。</p> <p>○必要な明るさについては、JIS Z9111道路照明基準を参考に、高齢者や障害者等に対する視認性を配慮して必要な明るさを設定する。</p> <p>◇重点整備地区等は周辺環境が明るい商業地域が該当すると考えられることや、高齢者や障害者等の特性を考慮すると、安全・安心に移動の円滑な通行ができる明るさとして、交通量の少ない道路であっても最低限水平面照度10ルクス（単位：lx）以上を確保することが望ましく、さらに歩行者等の交通量が多い大規模駅や中心業務地区等では、それ以上の照度レベルを適用することが望ましい。</p> <p>◇路面の平均照度、まぶしさ、保守の容易性等の面からポール照明方式（ポールの先端に等具を取り付け照明する方法）等が望ましい。</p> <p>○視覚障害者はムラによる影を障害物と誤認する恐れがあること、また、照明器具の発光部分を視線誘導として利用する場合もある</p>	<p>参考 2-7-11</p> <p>事例 2-7-7</p>

	ことなどから、照明器具を等間隔で連続的に設置する。	
立体横断施設等の照明	○立体横断施設に設定する明るさは、立体横断施設技術基準による。 ◇階段部等については、踏み段、勾配部等が認識しやすいように、別途局所的に照明施設を設けることが望ましい。	
その他の施設の照明	○乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の施設に設置する照明は、設置場所に応じて、適切な明るさを確保する。	
明るさ	○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、まぶしさに留意しつつ、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。	
光源の選定	○光源は、次の事項に留意して選定する。 ・効率が長く寿命が長いこと ・周囲温度の変動に対して安定していること ・光色と演色性が適切であること	
灯具の選定	○灯具は、次の事項に留意して選定する。 ・適切な配光を有するものであること ・まぶしさが十分制限されていること	事例 2-7-7

参考 2-7-11 歩道等の明るさについて
JIS Z9111:1988 道路照明基準

表 歩行者に対する道路照明基準

夜間の歩行者交通量	地域	照度 (lx)	
		水平面照度	鉛直面照度
交通量の多い道路	住宅地域	5	1
	商業地域	20	4
交通量の少ない道路	住宅地域	3	0.5
	商業地域	0	2

- ・水平面照度は路面上の平均照度
- ・鉛直面照度は、歩道の中心線上で路面上から 1.5m の高さの道路軸に対して直角な鉛直面上の最小照度

出典：JIS Z9111:1988 (道路照明基準)

事例 2-7-7 歩道上のフットライト

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。



写真 2-7-9 歩道上のフットライト

⑤ 防雪施設

考え方	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、流雪溝又は雪覆工を設置する。
-----	--

道路移動等円滑化基準

(防雪施設) 第四十八条 歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設において、積雪又は凍結により、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、融雪施設、流雪溝又は雪覆工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

設置	◎歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設において、積雪又は凍結により、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、融雪施設、流雪溝又は雪覆工を設ける。	
防雪施設の設置が必要な箇所・区間	○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とは、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、勾配5%を超える箇所、堆雪幅が確保できない箇所、横断歩道及び横断歩道に接続する歩道等の部分、横断歩道接続部及び出入口等の警告・方向指示のための部分的な視覚障害者誘導用ブロック設置箇所、横断歩道橋、橋梁部、階段、地下道出入口、乗合自動車停留所、路面電車停留場、タクシー乗降場、旅客特定車両停留施設並びに高齢者・障害者等が公共交通機関を利用できない区間をいい、このような箇所に防雪施設を設置する。	
防雪施設設置における留意点	○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。	
除雪対応	○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に配慮する。 ○路上施設や植栽、電柱等の占有物が、連続的な除雪作業を行う際に支障となることがあるため、これらの設置位置についても十分に配慮する。 ○歩道に駒止めを設置する場合、冬季に撤去可能な構造とする。 ○歩道除雪においては、除雪後の残雪深が極力小さくなるよう留意する。 ○車道除雪実施の際、横断歩道取付部、交差点部、バス停部等の歩行者動線に堆雪が生じないよう留意する。	

【コラム】駅前広場の歩行者空間の移動等円滑化

駅前広場の歩行者空間の整備にあたっては、交通の結節点として交通を処理する「交通結節機能」と、都市として提供されるサービスや景観等によって構成される「都市の広場機能」を考慮し、高齢者、障害者等を含むすべての人にとって利用しやすい施設となるよう、以下のような視点を持った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。

(1) 水平動線の考え方

- 駅前広場の水平移動動線の整備にあたっては、歩行者にとっての主動線をふまえ、第2部1章歩道等及び自転車歩行者専用道路等に従って整備を行う。
- 整備にあたっては、駅施設や周辺施設等の境界部分について管理区分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するなど、移動の連続性に配慮する。

(2) 垂直動線の考え方

- 歩行者の主動線に、垂直移動が必要な場合は、垂直移動動線について第2部2章立体横断施設に従って整備を行う。
- エレベーター等の整備にあたっては、分かりやすい配置やデザインに留意する。

(3) 主動線上に必要な付帯施設

- 歩行者の主動線上に、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場合には、有効幅員2m以上の連続した上屋を設置するものとし、交通事業者が出入口に設置するひさしとの連携等、駅等への連続的な接続に配慮する。
- 積雪寒冷地の駅前広場において、積雪又は凍結により、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歩行者の主動線上には、融雪装置、流雪溝又は雪覆工を設けるものとする。なお、融雪施設の詳細は、第2部7章⑤防雪施設を参照すること。



写真 2-7-10 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）

出典：札幌市資料

(4) バス乗降場

- 駅前広場にバス乗降場を設ける場合は、第2部3章乗合自動車停留所に従った整備を行う。ただし、必要に応じて視覚障害者等の自動車動線部分への進入を防止する柵等を設置する。
- バス乗降場への移動に、車道の横断が必要な場合は、安全かつ円滑な移動が図られるよう配慮する。



(札幌駅北口広場・北海道札幌市)



(阪急伊丹駅前広場・兵庫県伊丹市)

写真 2-7-11 バス乗降場に設置された進入防止柵と上屋

(5) 路面電車乗降場

- 駅前広場に路面電車乗降場を設ける場合は、第 2 部 4 章路面電車停留場等に従った整備を行う。ただし、必要に応じて視覚障害者等の路面電車軌道部分への進入を防止する柵等を設置する。
- 路面電車乗降場への移動に、車道の横断が必要な場合は、安全かつ円滑な移動が図られるよう配慮する。

(6) タクシー乗降場

- 車椅子使用者が乗車する UD タクシーやリフト付きタクシーとしては、後部乗降の車両と側方乗降の車両があることを考慮する。



写真 2-7-12 車椅子使用者を対象としたタクシー乗降場のスロープ設置
(マウントアップ歩道から車道へのアクセス) (埼玉県さいたま市)

(7) 自家用車乗降場・駐車場

- 駅前広場に自家用車乗降場・駐車場を設置する場合は、車椅子使用者の利用に配慮したものを1以上設けることが望ましく、その構造については、第2部5章①障害者用駐車施設、第2部5章②障害者用停車施設を参照すること。

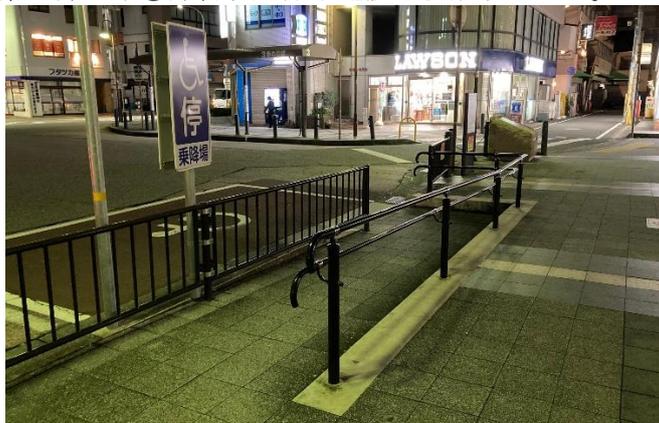


写真 2-7-13 障害者用停車施設（兵庫県明石市）

(8) 便所

- 駅前広場には周辺状況等を勘案し、必要に応じてバス利用者やタクシー利用者等が自由に利用できる公衆便所を設置する。

(9) 休憩施設

- 駅前広場に有する休憩や待ち合わせ、交流機能等に考慮し、必要に応じてベンチ等の休憩施設を設置するものとし、あわせて車椅子使用者が同行者と並んで休める空間を確保する。その構造については、【コラム】歩行者利便増進道路の道路構造について、第2部7章③休憩施設を参照すること。
- 植栽等による緑化を図る場合は、必要に応じて、休憩施設と一体となった緑陰を確保するとともに、花壇等の形状は車椅子使用者等が近付きやすいものとし、香り、配色などへの配慮を行う。

写真 2-7-14 緑陰と一緒にした休憩施設
(伊丹駅前広場・兵庫県伊丹市)

(10) 案内施設

- 駅前広場の案内施設を整備するにあたっては、第2部7章①案内標識を参照し、駅前広場施設及び駅、自由通路、周辺施設との連続性に配慮し、分かりやすい円滑な乗換、市街地への移動が図れるように、可能な限り統一された表示内容、システム等の案内施設を整備する。(事例2-7-1参照)
- 駅前広場では、複数の乗降施設等への案内が必要となり、視覚障害者に対しては、単なる視覚表示だけでは不十分であるため、点字、音声その他の方法により視覚障害者を案内する設備を設ける。



写真 2-7-15 音声付き触知案内図（兵庫県明石市）

(11) 視覚障害者誘導用ブロック

- 駅前広場では、歩行者動線が輻輳することから、視覚障害者の誘導が複雑で過度に遠回りとならないように、第2部7章②視覚障害者誘導用ブロックを参照し、主動線に沿って視覚障害者誘導用ブロックを配置する。
- 周辺施設と調整を図り、連続して視覚障害者誘導用ブロックを敷設するよう留意する。

(12) 照明施設

- 利用者の乗り換えや移動の安全性の確保、分かりやすい空間構成に配慮するため、第2部7章④照明施設を参照し、歩行者の主動線及び各種乗降施設等には照明施設を連続して設ける。
- 分かりやすい空間構成を図るために特に重要な動線に関しては、照度を高めに設定し、光のラインを構成することなど配慮することが望ましい。
- 歩行者空間を照らす光源の選定にあたっては、その演色性に配慮する。
- 演出を目的とした照明を行う場合は、高齢者、障害者等の利用に配慮し、十分な安全性を確保する。

(13) その他の設備

- 公衆電話を設置する場合は、高齢者、障害者等の利用に配慮されたものが1以上設けられることが望ましい。

⑥ 踏切道

考え方	<p>高齢者・障害者等が連続して移動できるように、周辺環境を踏まえ、交差する特定道路等や地域ニーズのある道路（視聴覚障害者情報提供施設（点字図書館）等の障害者施設近隣など）と一体的に対策を行うことが必要である。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、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。</p> <p>特に視覚障害者が踏切道を通行する際、単路部と踏切道を誤認することが重大な事故につながるおそれがあるため、踏切道の存在を認識し安全に通行できるよう、視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示（表面に凹凸のついた誘導表示であって、視覚障害者誘導用ブロックと異なる形式のものをいう。以下同じ。）を設ける必要がある。</p>
------------	---

道路移動等円滑化基準

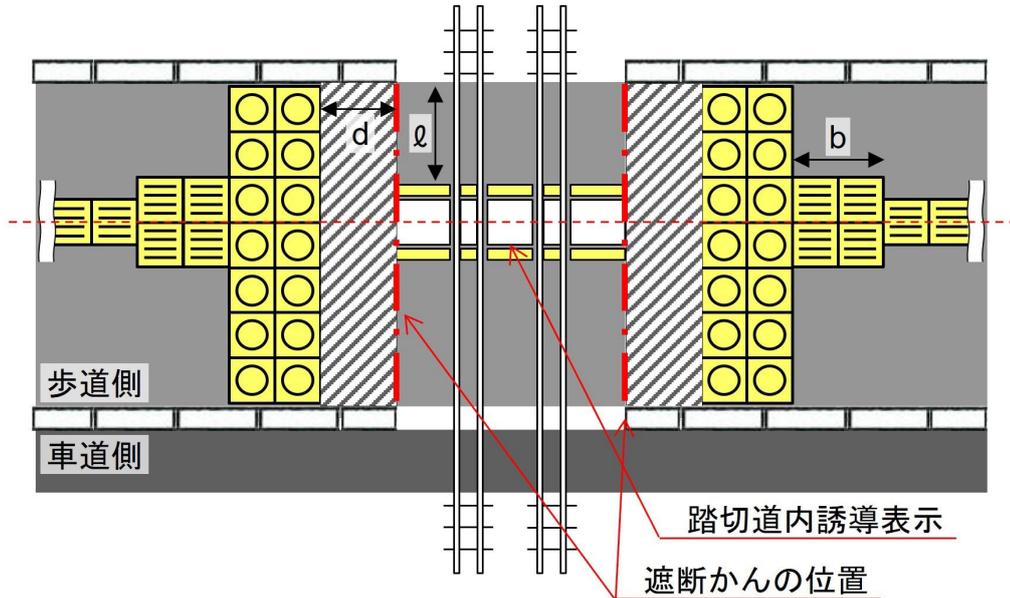
(視覚障害者誘導用ブロック)	
第四十五条 歩道等、自転車歩行者専用道路等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所、路面電車停留場の乗降場並びに自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の通路には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。	
4 視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とするものとする。	

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		
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	<p>◎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。</p> <p>○歩道等及び自転車歩行者専用道路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、歩道等及び自転車歩行者専用道路等の単路部から連続して設置する。少なくとも踏切道手前部まで適切に誘導できる長さを確保し、連続して設置する。</p> <p>○歩道等及び自転車歩行者専用道路等の踏切道手前部に設ける点状ブロックは、踏切道への進入及び退出を明確にする（認識性）ため、遮断かんから50cm程度離れた位置に設置する。</p> <p>○踏切道内の一方の遮断かんから他方の遮断かんまでの区間には、視覚障害者が車道や線路に誤って進入することを防ぐ（直進性）とともに踏切道の外にいと誤認することを回避（識別性）するため、踏切道内誘導表示を設ける。</p> <p>○高齢者・障害者等が踏切道の存在を認識し安全に通行できるよう、視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示を維持管理する。</p>	<p>参考 2-7-12 参考 2-7-13</p>
視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の形	<p>○踏切道手前部に設ける視覚障害者誘導用ブロックの設置方法並びに踏切道内に設ける踏切道内誘導表示の設置方法及び構造は、参考 2-7-12に示す図を標準とする。なお、踏切道の前後の歩道等又は自転車歩行者専用道路等に視覚障害者誘導用ブロック以外の誘導表示（「【コラム】歩道のない道路におけるバリアフリー化の対応例」に示すリーディングラインなど）を設ける場合には、踏切道の外にいと誤認することを回避するため、視覚障害者や車椅子使用者を含む様々な道路利用者の意見を聞き、踏切道内誘導</p>	<p>参考 2-7-12 参考 2-7-13</p>

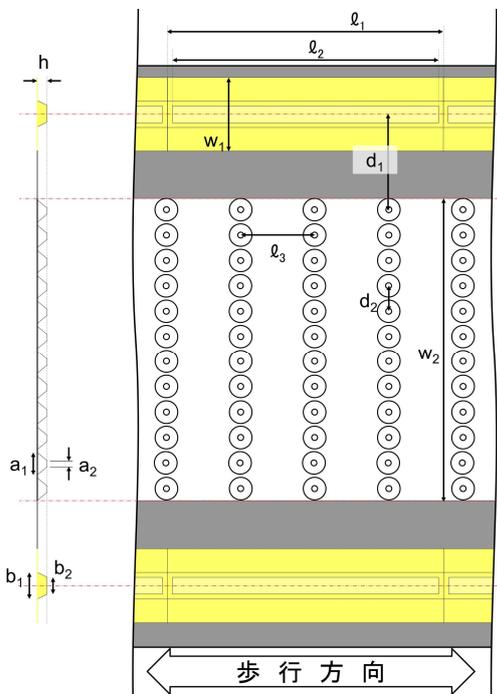
状・寸法等	<p>表示について歩道等又は自転車歩行者専用道路等に設ける誘導表示と異なる構造とする。</p> <p>○踏切道手前部に設置する視覚障害者誘導用ブロックの形状および寸法は、JIS T9251に合わせたものとする。</p>	
視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の材料	<p>○視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の材料は、十分な強度を有し、滑りにくく、耐久性、耐摩耗性に優れたものを用いる。</p>	
視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の色彩	<p>◎視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とする。</p> <p>○踏切道内誘導表示の色彩は、参考 2-7-12に示す図を標準とする。</p> <p>○視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示と設置面との輝度比が確保できない場合には、視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示を縁取るように舗装の色彩を変えるなどして輝度比を確保する。</p>	<p>参考 2-7-12 参考 2-7-13</p>
歩行者通行空間の確保及び路面等	<p>◇踏切道手前部に設ける視覚障害者誘導用ブロックと遮断かんの間の路面は、踏切道の注意喚起をより明確にするため、鉄道事業者と道路管理者が連携し、ゴムチップ舗装（ゴムチップを含むシート状の材料等を含む。）とすることが望ましい。この場合、ゴムチップ舗装の色彩は黒を標準とし、黒以外の色彩とする際は、視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示との輝度比を確保することが必要である。</p> <p>◇歩行空間の明確化及び車両への注意喚起のため、歩行者が通行する場所へのカラー舗装及び車道外側線の設置を行うことが望ましい。なお、カラー舗装は緑を標準とする。</p> <p>◇歩行者が通る場所の幅員が狭小な場合など、車両との錯綜を考慮し、看板等を設置することで車両に対し、歩行者への注意喚起を行うことが望ましい。</p>	<p>参考 2-7-14</p>

参考 2-7-12 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と構造について
 ① 標準的な設置方法等（歩道等又は自転車歩行者専用道路等の幅員が概ね 2m 以上の場合）
 （設置方法）



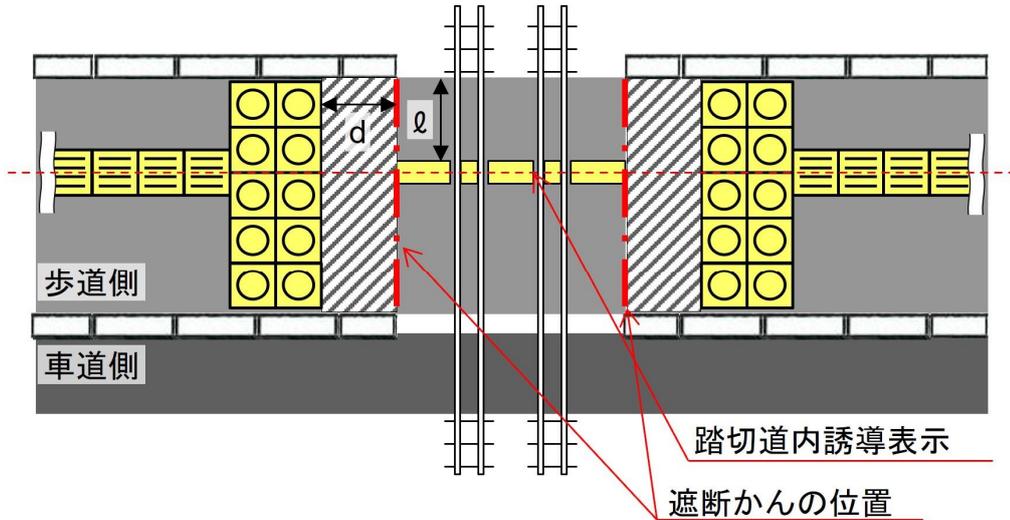
- ℓ : 60cm 程度以上（ただし、路上施設や占用物件の設置状況、踏切道の幅員等の状況などによって、この値とすることが適切ではない場合は、この限りではない。）
- b : 点状ブロックへ誘導するために必要な長さ（概ね 2~3 枚程度）
- d : 50cm 程度

（踏切道内誘導表示の構造）



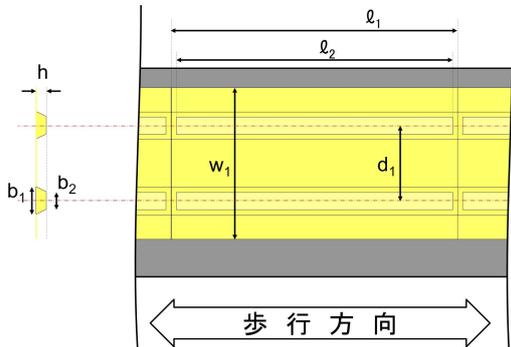
記号	項目	寸法(mm)
ℓ_1	線状突起の底面長	$\ell_2 + 10$
ℓ_2	線状突起の上面長	270 以上
ℓ_3	点状突起の中心間距離 (歩行方向)	75
w_1	着色範囲(黄色)	75
w_2	着色範囲(白)	320
d_1	線状突起と最外列の点状突起の中心間距離	100
d_2	点状突起の中心間距離 (歩行方向の直角方向)	26
a_1	点状突起の底面径	23
a_2	点状突起の上面径	6
b_1	線状突起の底面幅	$b_2 + 10$
b_2	線状突起の上面幅	17
h	突起の高さ	5

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
(設置方法) (歩道等又は自転車歩行者専用道路等の幅員が概ね 2m 未満の場合)



ℓ : 60cm 程度以上 (ただし、路上施設や占用物件の設置状況、踏切道の幅員等の状況などによって、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。)
 d : 50cm 程度

(踏切道内誘導表示の構造)



記号	項目	寸法 (mm)
ℓ_1	線状突起の底面長	$\ell_2 + 10$
ℓ_2	線状突起の上面長	270 以上
w_1	着色範囲 (黄色)	150 以上
d_1	線状突起の中心間距離	75
b_1	線状突起の底面幅	$b_2 + 10$
b_2	線状突起の上面幅	17
h	突起の高さ	5

③ 設置にあたっての注意点

- 踏切道手前部の点状ブロックは、歩道等又は自転車歩行者専用道路等の全幅に設置する。
- 視覚障害者が踏切道内誘導表示を確実に捉えるため、踏切道手前部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設置する。
- 「②の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」は、踏切道内誘導表示が①に示す構造よりも狭くなるため、踏切道手前部に設置する線状ブロックの幅を 1 列とするなど、視覚障害者がより確実に踏切道内誘導表示を捉えられるよう配慮する。
- 令和 5 年 9 月に実施した評価実験では、踏切道手前部の点状ブロックと踏切道内誘導表示を連続的に設置した場合に、踏切の出入りの認識性の評価が低い結果となったことから、50cm 程度の適切な隙間を取る必要がある。なお、踏切道内にいるか外にいるか分からなくなった場合、視覚障害者の歩行訓練において遮断かんの真下に避難するよう指導することがあるが、遮断かんの外には 50cm 程度の隙間があり、踏切道内には誘導表示があることで、遮断かんの外を認識できるようになる。
- 「①の標準的な設置方法等」について、踏切道内誘導表示の構造は、エスコートゾーンの点状横線を構成する突起体列の両横に線状ブロックの 1 本を設置した構造としているが、線状

ブロックと点状横線を構成する突起体列の離隔が小さい場合、エスコートゾーンと混同しやすいことから、適切な離隔を確保する必要がある。

6. 令和5年10月に実施した評価実験では、視覚障害者の通行しやすさの観点からは踏切道内誘導表示の幅は広い方が望ましい一方、車椅子使用者の通行しやすさの観点からは狭い方が望ましい結果となった。特に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あって、車椅子使用者が踏切道内誘導表示を回避して通行することが困難と考えられる場合、①に代えて②に示す設置方法等を標準とすることができる。
7. 踏切道内誘導表示を設置する際には、「鉄道における技術上の基準を定める省令（H13.12）」第20条に定める建築限界を確認の上、設置するものとする。

④ 視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の好ましくない設置方法

特定道路等で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時に想定される、好ましくない設置方法を以下に示すので、設置検討時に留意されたい。

- ・踏切道内で踏切道内誘導表示を大きく屈曲させる

⇒誘導方向を屈曲させる必要がある場合、踏切道の外で屈曲させる検討を行うべきである。やむを得ず踏切道内誘導表示を屈曲させる場合であっても、参考 2-7-6 の【屈折部の設置例】を参考に、大きな屈曲を避けるべきである。

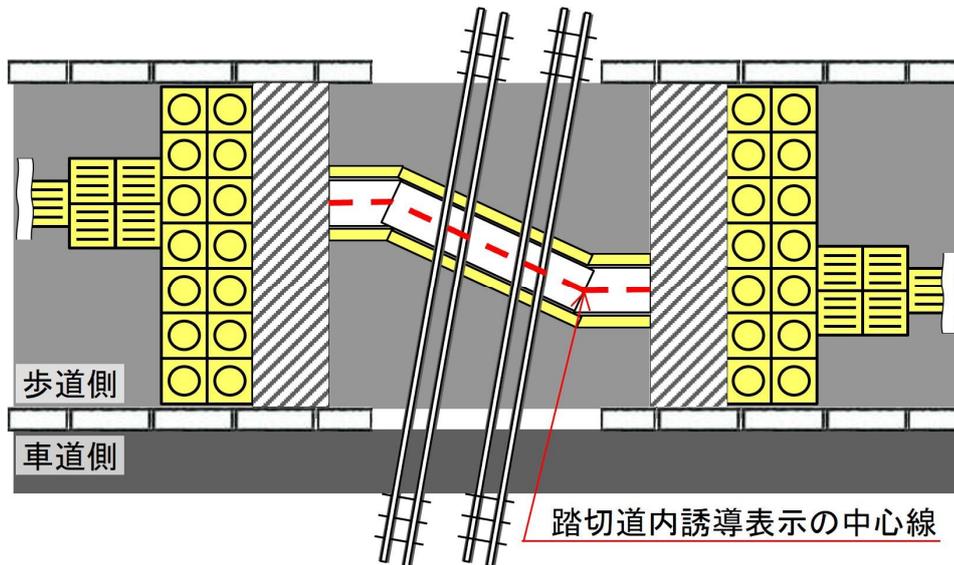


図 2-7-19 踏切道内で踏切道内誘導表示を屈曲させる設置方法

- ・踏切道手前部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一致しない
⇒中心線を一致させるために、踏切道手前部の線状ブロックの設置位置を修正するなどの対応をするべきである。

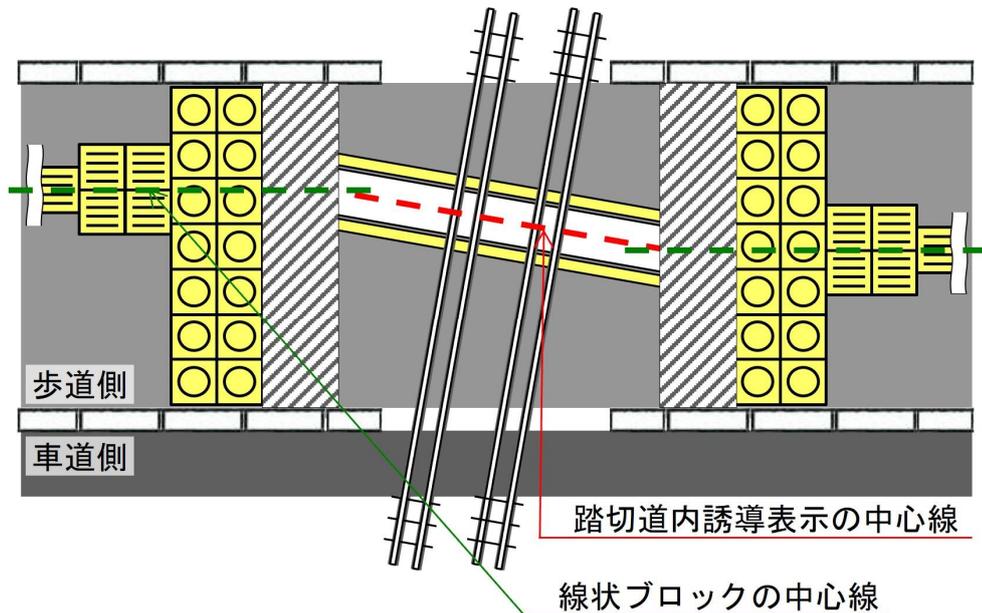


図 2-7-20 踏切道手前部に設置する線状ブロックと踏切道内誘導表示の中心線が一致しない

- ・単路部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一致しない
⇒踏切道内誘導表示の踏切道端部からの距離は 60cm 程度以上であれば問題なく、60cm 以外の距離とすることは可能である。特に歩道等又は自転車歩行者専用道路等の単路部から連続して既設の線状ブロックがある場合、踏切道内誘導表示を踏切道端部から 60cm の距離に設置すると、これらの中心線が一致なくなる場合がある。踏切道内誘導表示の設置場所は、踏切道端部から 60cm に拘らず視覚障害者の安全かつ円滑な移動を考慮して設置方法を検討する必要がある。

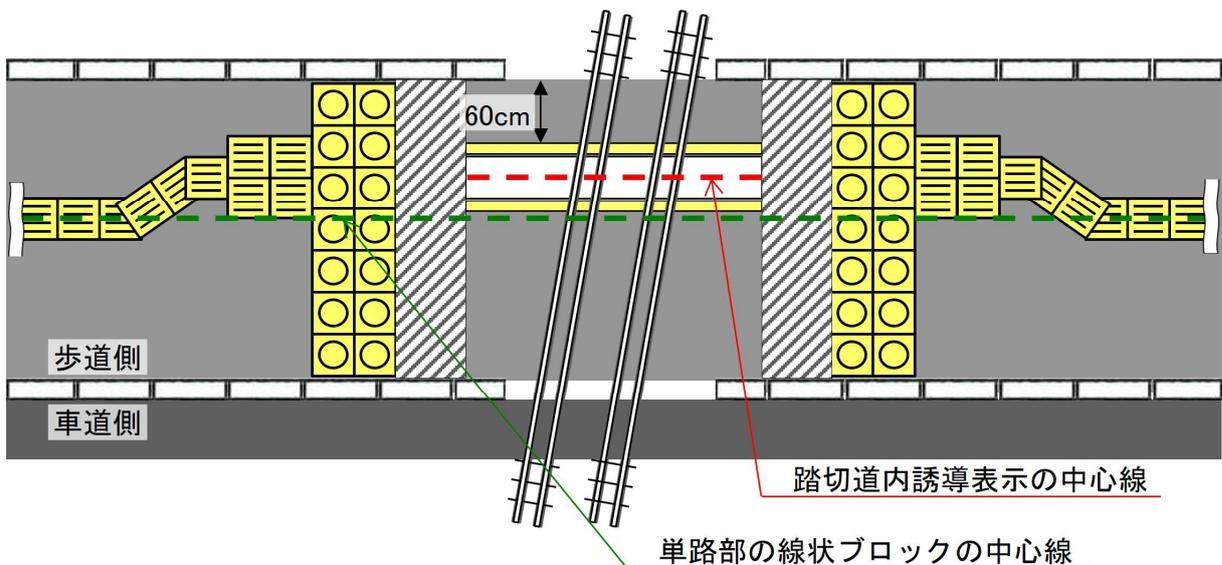
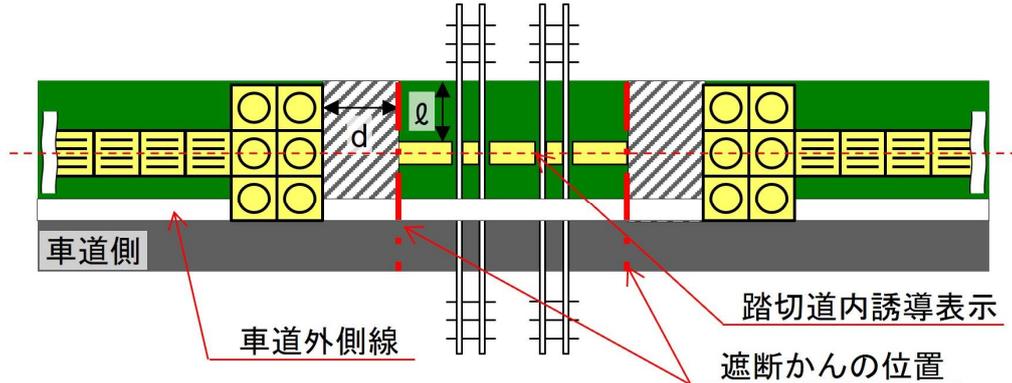


図 2-7-21 全体の動線が不適切となった事例

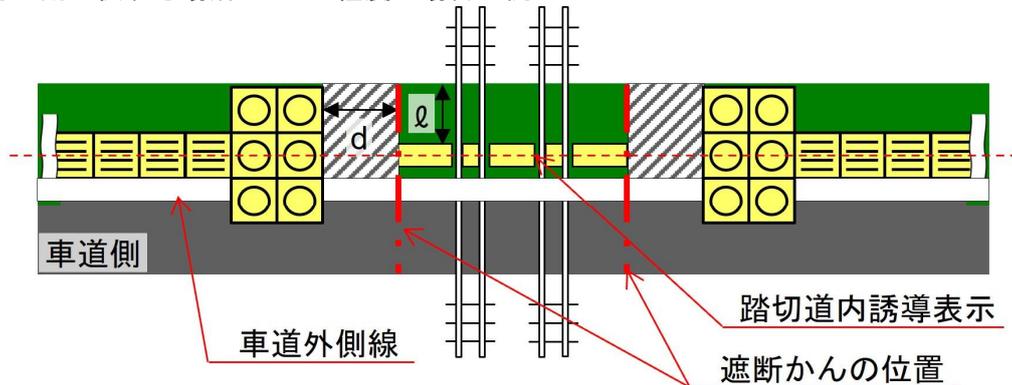
【コラム】歩道等が無い又は有効幅員が狭い場合の踏切道での対策について

歩道等が無い又は有効幅員が狭い場合においては、踏切道端部より 30cm 程度の離隔を確保し、参考 2-7-12 の②に示す設置方法に準じ、視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示を設置することが望ましい。また、歩行空間明確化のため、合わせて車道外側線の設置やカラー舗装を実施することが望ましい。なお、車道外側線は、歩行者通行空間の幅員が 75cm 程度未満の場合、前後道路や現状の踏切道での対策状況に応じて設置の検討をするものとする。なお、車道外側線を設置しない場合や現地の状況から歩車道混在のまま視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示を設置する場合等は、カラー舗装等に加え、車両への注意喚起看板を設置し、歩行者へ注意喚起することが望ましい。

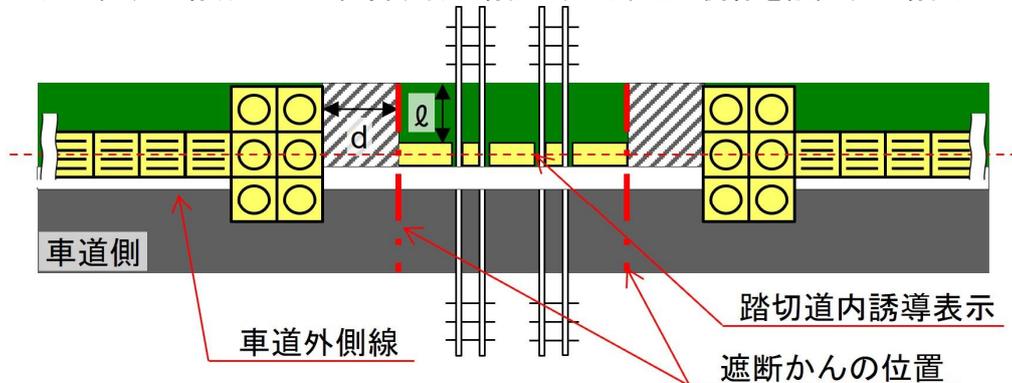
○歩行の用に供する場所が 90cm 程度の場合の例



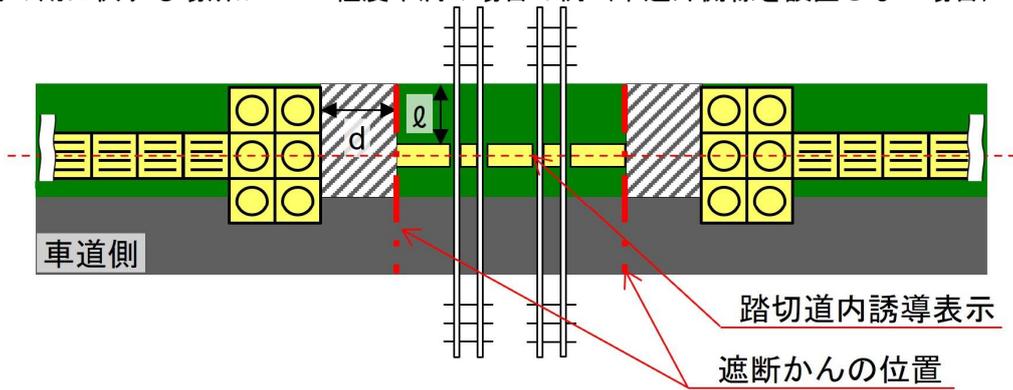
○歩行の用に供する場所が 75cm 程度の場合の例



○歩行の用に供する場所が 75cm 程度未満の場合の例（車道外側線を設置する場合）



○歩行の用に供する場所が75cm程度未満の場合の例（車道外側線を設置しない場合）



ℓ : 30cm 程度（ただし、路上施設や占用物件の設置状況、踏切道の幅員等の状況などによって、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。）

d : 50cm 程度

（ゴムチップ舗装（ゴムチップを含むシート状の材料等を含む。）とすることが望ましい。）また、ゴムの色については黒を標準とし、他の色にする場合は、視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示との輝度比を確保する。前後の歩道等の路面を緑に舗装する場合は、黒が望ましい。



写真 2-7-16 視覚障害者誘導用ブロックを車道上に設置した事例
（令和6年1月の本ガイドライン改定前に設置した事例）

参考 2-7-13 踏切道等におけ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及び構造に関する評価実験の概要

1. 実験の目的

踏切道での視覚障害者誘導方法のうち、踏切道に設置する「表面に凹凸のついた誘導表示等（以下、誘導表示等とする。）」の構造は、各地で様々な構造の設置事例がある。

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に、「踏切道等における視覚障害者誘導対策 WG」における議論及び判断を踏まえながら、国土技術政策総合研究所により評価実験を実施した。評価実験では、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い、①認識性（踏切に入ったこと、出たことの違いの分かりやすさ）、②識別性（横断歩道や歩道との違いの分かりやすさ）、③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実施した。

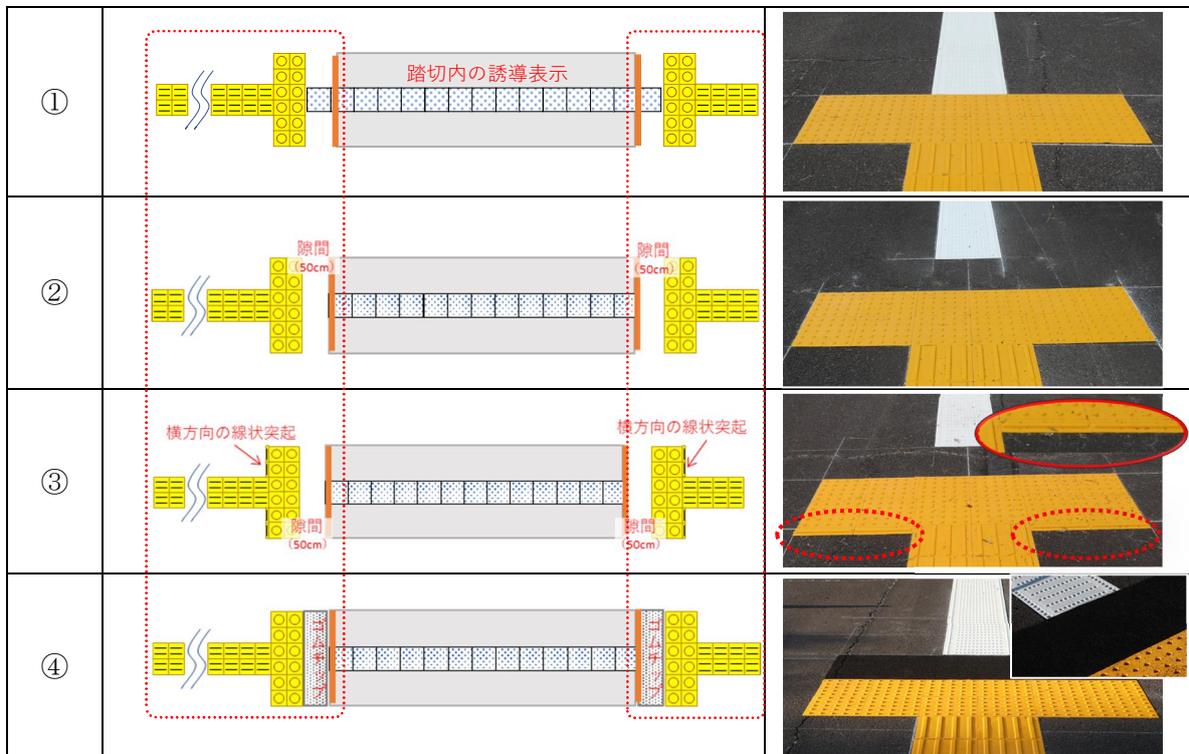
また、車椅子使用者にも通行体験をしてもらい、誘導表示等の通行しにくさや危険性について、評価を実施した。

2. 実験の概要

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た。

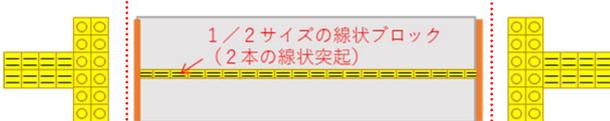
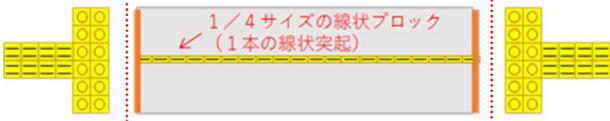
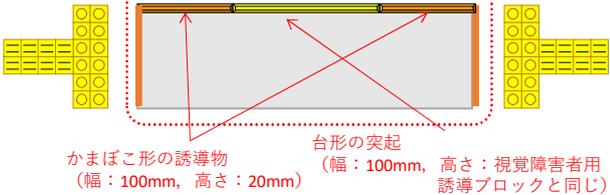
表 2-7-3 予備実験の概要

実験場所	国土交通省 国土技術政策総合研究所 敷地内
実験時期	令和5年9月21日
実験参加者	視覚障害者4名（全盲：2名、弱視（ロービジョン）者：2名）
実験内容	・「踏切道手前部の誘導方法」（4パターン）（図2-7-22）と「踏切内の誘導方法」（5パターン）（図2-7-23）の通行体験を行い、「踏切に入ったこと、出たことの違いの分かりやすさ（認識性）」、「誘導表示等による通行しやすさ（直進性）」、「横断歩道や歩道との違いの分かりやすさ（識別性）」等について、5段階で評価



パターン①～④は、主として踏切に入ったこと、出たことの違いの分かりやすさ（認識性）を評価するために設定したものであり、①と②の比較により点状ブロックと誘導表示等の間における隙間の必要性を評価し、③と④は形状や素材の工夫による効果を評価するものである。③には駅のホームと同様に内方線（横方向の線状突起）を設け、④には踏切内外の境界部となる隙間に弾性素材（ゴムチップ舗装）を敷設している。

図 2-7-22 「踏切道手前部の誘導方法」の誘導表示等のパターン

⑤		
⑥		
⑦		
⑧		
⑨		

パターン⑤～⑨は、主として横断歩道や歩道との違いの分かりやすさ（識別性）、誘導表示等による通行しやすさ（直進性）を評価するために設定したものである。⑤は比較用として横断歩道のエスコートゾーンと同様の構造としており、⑥～⑨は⑤との差異化を図っている。⑥には実績のある横断歩道のエスコートゾーンと同様の構造の線路側に誘導ラインを付加し、⑦と⑧は誘導用の線状突起のみの構造とし、車椅子使用者の通行幅にも配慮している。⑦と⑧の線状突起には2本と1本の違いを設けている。⑨は誘導目的とは異なるものの、白杖の感触で道路の端部を明示することを目的としている。

図 2-7-23 「踏切内の誘導方法」の誘導表示等のパターン
(写真は左側が車道、右側が線路と想定)



写真 2-7-17 予備実験（踏切手前部）の誘導表示等の敷設状況



写真 2-7-18 予備実験（踏切内）の誘導表示等の敷設状況

表 2-7-4 本実験の概要

実験場所	東鉄工業株式会社 東鉄総合研修センター
実験時期	令和5年10月3～5日
実験参加者	視覚障害者9名（全盲：9名）うち、盲導犬使用者1名 車椅子使用者3名（手動：1名、簡易電動：1名、電動：1名）
実験内容	<p>「踏切道手前部の誘導方法」と「踏切内の誘導方法」を一連とした4パターン（図 2-7-24）の通行体験をしてもらい、「踏切に入ったこと、出たこと」の分かりやすさ（認識性）、「誘導表示等による通行しやすさ（直進性）」、「誘導表示等の見つけやすさ」、「横断歩道や歩道との違いの分かりやすさ（識別性）」等について、5段階で評価</p> <p>（予告なしに警報器と遮断かんが作動したときの通行体験をしてもらい、踏切内外の識別性の評価も行う）</p>

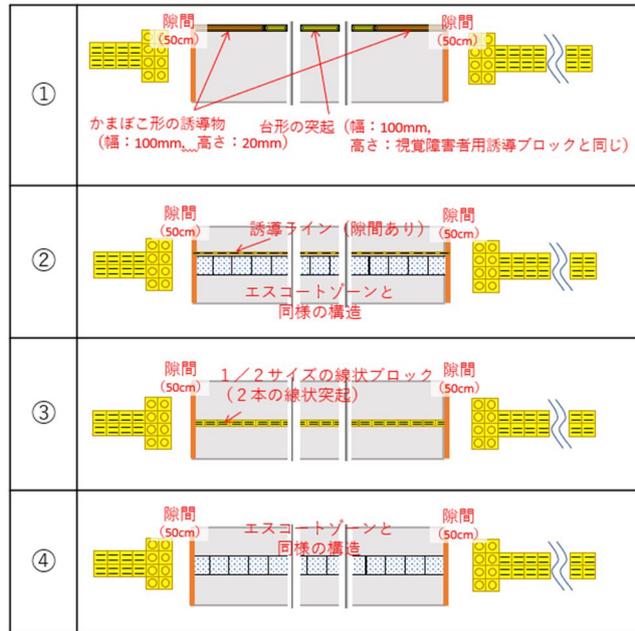


図 2-7-24 本実験の誘導表示等のパターン



写真 2-7-19 本実験の誘導表示等の敷設状況

表 2-7-5 最終確認実験の概要

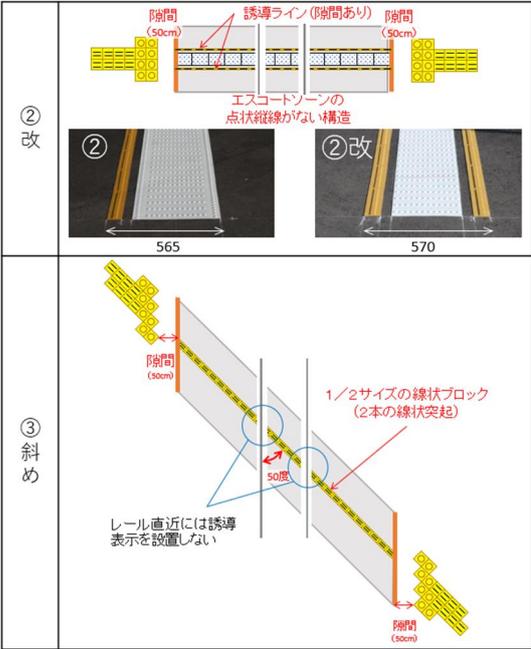
実験場所	東鉄工業株式会社 東鉄総合研修センター	
実験時期	令和5年10月12日	
実験参加者	視覚障害者6名（全盲：3名、弱視（ロービジョン）者：3名） 車椅子使用者3名（手動：2名、簡易電動：1名）	
実験内容	<p>本実験で選定した2パターン（図2-7-25）について評価を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 本実験のパターン②の誘導ラインを両側に設置するように改良したパターン（②改）において、誘導ラインを両側に設置するのか、左右どちらに設置するのか再評価を実施 本実験のパターン③を、道路と斜めに交差するよう踏切道に設置したパターン（③斜め）において、レールにより誘導表示等が敷設できない隙間が広がることで、「誘導表示等による通行しやすさ（直進性）」に影響があるかの評価を実施 	

図 2-7-25 最終確認実験の誘導表示等のパターン



写真 2-7-20 最終確認実験の誘導表示等の敷

3. 実験結果

(ア) 予備実験（「踏切道手前部の誘導方法」と「踏切内の誘導方法」の評価）

- 踏切道手前部の横方向の線状突起を手がかりに踏切の出入りを認識している実験参加者はいなかったため、横方向の線状突起の有効性は低い。
- 視覚障害者は、踏切の出入りの分かりやすさ（認識性）については、踏切道手前部の点状ブロックと踏切内の誘導表示の隙間がなく連続的に設置しているパターン①の評

価が低く、隙間をあけているパターン②及び③や、隙間の舗装素材をゴムチップにしているパターン④の評価が高い。

- ・ 踏切内の誘導表示等のパターン⑧（1/4サイズの線状ブロック（1本の線状突起））は、「誘導表示等による通行しやすさ（直進性）」や「誘導表示等の見つけやすさ」などの評価が特に低い。
- ・ 踏切内の誘導表示等のパターン⑤（エスコートゾーンと同様の構造）は、「歩道や横断歩道との違いの分かりやすさ（識別性）」の評価が低い。

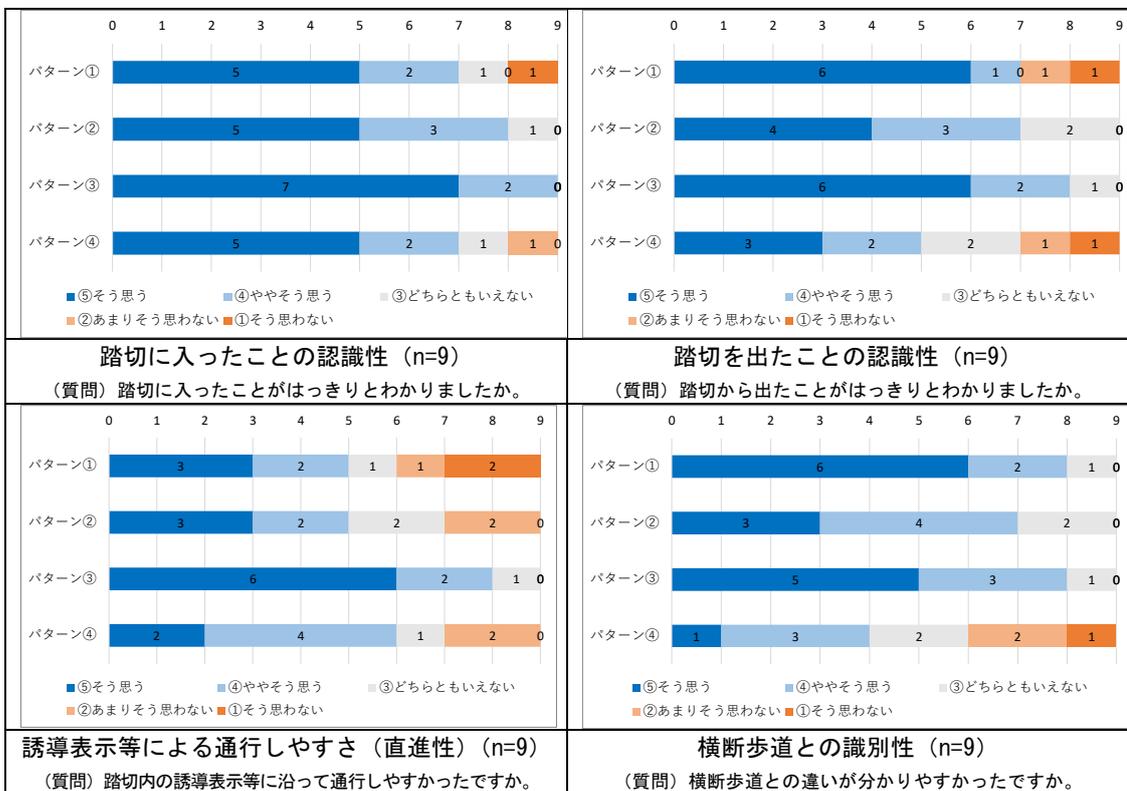
以上の結果を踏まえ、本実験では、踏切道手前部には横方向の線状突起は設置せず、線状ブロックと点状ブロックのみを設置し、点状ブロックと誘導表示等の隙間をあけ（パターン②）、踏切内にはパターン⑧を除く、⑤、⑥、⑦、⑨を敷設した4パターンを比較評価することとした。

- ※ パターン⑤は、他のパターンとの比較を目的として本実験でも採用する
- ※ ゴムチップを設置したパターン④の評価が高かったことから、本実験での再評価は不要と判断した

(イ) 本実験 (図 2-7-26)

○視覚障害者の評価

- ・ パターン①は、「誘導表示等による通行しやすさ（直進性）」の評価が低い。また、踏切端に設置している誘導表示等を白杖ではなく足で踏む実験参加者が多く、線路側へ転落しそうな場面があった。
- ・ パターン②、③は、どの評価においても、比較用に設置したパターン④（エスコートゾーンと同様の構造）より評価が高い傾向であった。
- ・ 警報器と遮断かんが作動したときに、全てのパターンにおいて、踏切の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の誘導ラインの位置については、線路側、車道側、両側への設置要望があった。



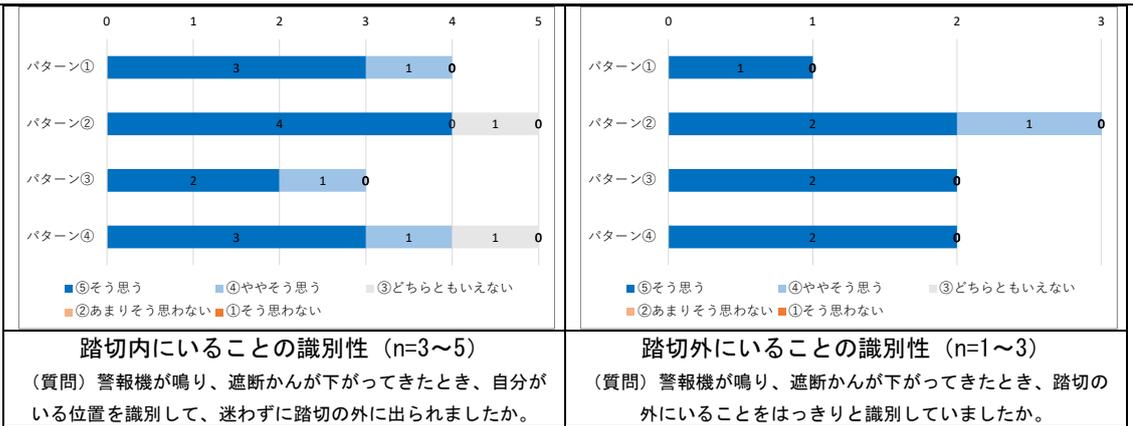


図 2-7-26 視覚障害者の評価結果

○車椅子使用者の評価

- ・パターン③は、線状ブロックにより、車椅子の車輪がとられ、進行方向がずれることを懸念する意見があった。
- ・パターン②は、通行時に振動があり身体に負担となる、振動はあるがゆっくり通行すればよいとの意見があった。

以上の結果を踏まえ、視覚障害者の評価の高かったパターン②、パターン③について、最終確認実験を実施することとした。

パターン②については、視覚障害者の意見を踏まえ、誘導ラインを両側に設置して、誘導ラインを両側に設置するのか、左右どちらに設置するのかを再評価することとした。また、車椅子使用者の意見を踏まえ、ゆっくり通行したときの振動による支障を評価することとした。なお、誘導ラインを両側に設置することにより、誘導表示等の幅が広がらないよう、誘導ラインと同じ役割と考えられるエスコートゾーンの点状縦線を除いた構造とした。

また、パターン③は、道路と斜めに交差する踏切において、レールにより誘導表示等が敷設できない隙間が広がることで、「誘導表示等による通行しやすさ（直進性）」に影響があるかを評価することとした。また、車椅子使用者が、2本の線状突起を跨いで通行することの危険性を評価することとした。

(ウ) 最終確認実験

○視覚障害者の評価

- ・パターン②を改良し、エスコートゾーンの幅を狭くし、誘導ラインをエスコートゾーンの両側に設置したパターン（以下、パターン②改）では、視覚障害者の半数以上が、「両側に設置した方がよい」との意見であった。
- ・パターン②改は、「踏切に入ったこと、出たこと分かりやすさ（認識性）」、「誘導表示等による通行しやすさ（直進性）」、「誘導表示等の見つけやすさ」についても、低い評価はほとんどなかった。
- ・パターン③は、踏切道に沿って斜めに設置することで、レールにより誘導表示等が敷設できない隙間が広がることについて、特に問題ないと評価する意見が多かった。一方で、斜めに設置する場合、踏切手前部の点状ブロックが階段状に設置され、点状ブロックと踏切内の誘導表示との隙間が広がる部分があることで（写真 2-7-21）、方向定位がしづらいつとの意見があった。

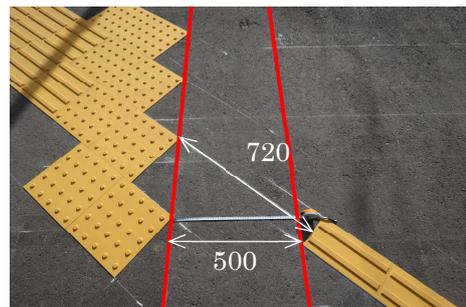


写真 2-7-21 踏切道手前部の点状ブロックと誘導表示等の隙間

○車椅子使用者の評価

- ・パターン②改は、ゆっくり通行することの支障に関しては、3名とも支障なしとの意見であったものの、誘導表示等による振動に関しては、やや気になるとの意見があった。
- ・パターン③は、「通行のしにくさ」や「通行の危険性」を感じるとの評価はなかった。「跨いで通行したときの危険性（誘導表示等がない場合と比較して危険と感じるか）」はやや気になるとの評価が1名からあったものの、特段のコメントはなかった。

4. 実験結果のまとめ

実験結果を整理すると以下のとおりである。

○踏切道手前部について

- ・視覚障害者は、踏切の出入りの分かりやすさ（認識性）については、踏切道手前部の点状ブロックと踏切内の誘導表示との隙間をあけているパターンの評価が比較的高かった。
- ・踏切道手前部の点状ブロックと踏切内の誘導表示との隙間の舗装素材をゴムチップにしているパターンが、最も評価が高かった。

○パターン②改について

- ・視覚障害者は、「踏切に入ったこと、出たことの分かりやすさ（認識性）」、「誘導表示等による通行しやすさ（直進性）」、「誘導表示等の見つけやすさ」等で高評価であり、探しやすさの観点から、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。
- ・車椅子使用者は、ゆっくり通行することは支障なしとの意見であったものの、誘導表示等による振動に関しては、気になるとの意見があった。

○パターン③について

- ・視覚障害者は、踏切に対して斜めに誘導表示等を設置することで、レールにより誘導表示等が敷設できない隙間が広がることについて、特に問題ないと評価する意見が多かった。一方で、斜めに設置する場合、踏切手前部の点状ブロックが階段状に設置され、点状ブロックと踏切内の誘導表示との隙間が広がる部分があることで、方向定位がしづらいとの意見があった。
- ・車椅子使用者は、誘導表示等を跨げるため、「通行のしにくさ」や「通行の危険性」を感じるとの評価はなかった。

5. 実験結果を受けた留意点

- ・視覚障害者のうち特に全盲の方は、横断歩道と踏切の識別が難しいため、誘導表示等を設置する場合は、事前の周知が重要である。
- ・道路と斜めに交差する踏切は、垂直に交差する踏切に比べ、踏切道手前部の点状ブロックと踏切内の誘導表示等の隙間が広がることにより方向定位がしづらいことに留意する。
- ・視覚障害者、車椅子使用者ともに、線路へ逸脱することを恐怖に感じるとの意見が多く、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を検討する必要がある。

【コラム】踏切道内誘導表示の施工方法について

踏切道内誘導表示の現地施工においては、歩行者の安全な通行や鉄道車両の安全な走行のため、すぐに剥がれることがないように路面にしっかりと密着させる必要がある。現状の踏切道の路面は、アスファルト、コンクリート、ゴム、木材等さまざまな材質となっているため、踏切道内誘導表示の路面との確実な接着のため、材質を考慮した接着剤の選定に留意することが必要である。

<事例>

奈良県大和郡山市の踏切道において、合成ゴム製連続踏切板箇所については、従来のアスファルト舗装用接着剤だけでは付着が悪かったため、事前に接着効果を高めるシリコン系プライマーを踏切板に塗布した。

(誘導表示と接着剤の付着及び踏切路面材と接着剤の付着の双方へ留意した施工が必要。)

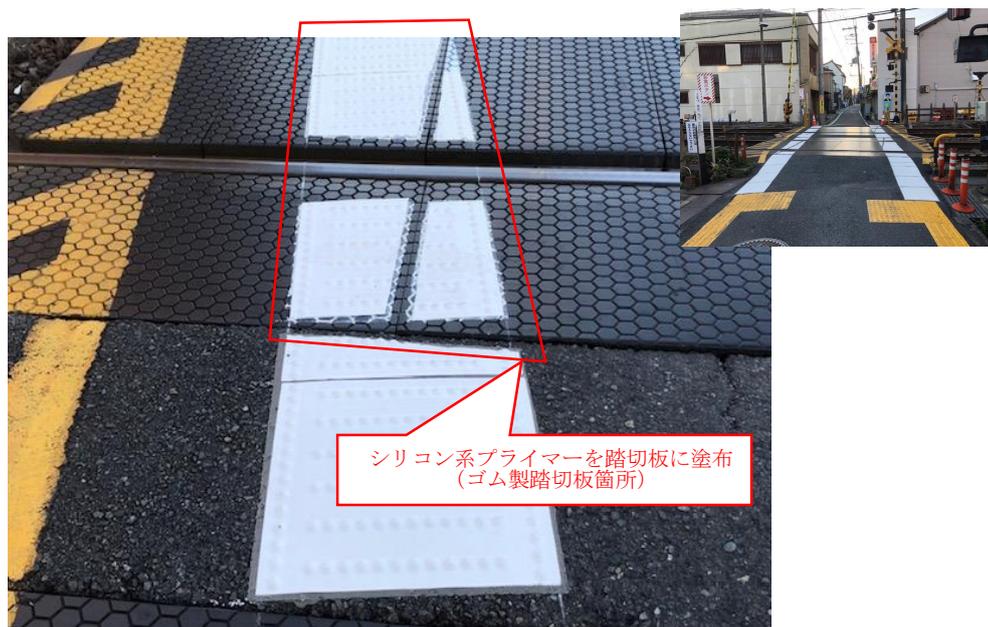


写真 2-7-22 ゴム製踏切板に誘導表示を設置した事例

参考 2-7-14 歩行者通行空間の確保及び路面等

1) 歩道等の拡幅やカラー舗装による歩車道分離の事例

歩道等がない又は歩行空間の幅員が狭い踏切道において、歩道等の設置や拡幅をすることで安全な通行に寄与することができる。歩行空間の明確化及び車両への注意喚起のため、歩行者が通行する場所へのカラー舗装及び車道外側線の設置を行うことが望ましい。なお、カラー舗装は緑を標準とし、視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示との輝度比を確保することが必要である。



写真 2-7-23 踏切拡幅（歩道新設）の事例



写真 2-7-24 カラー舗装を導入した事例

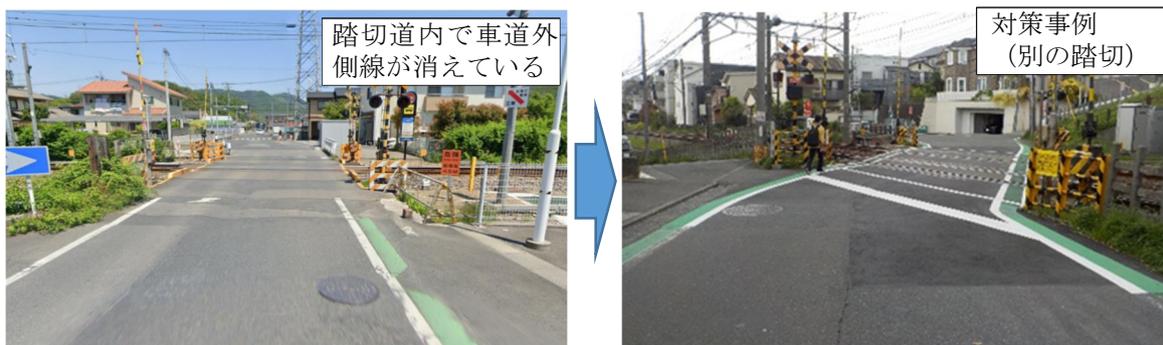


写真 2-7-25 車道外側線を設置した事例

2) 踏切手前の注意喚起の看板等の設置イメージ

歩道等がない又は有効幅員が狭い場合など、車両との錯綜を考慮し、看板等を設置することで、車両に対し、歩行者への注意喚起を行うことが望ましい。



写真 2-7-26 車両への注意喚起看板等の設置イメージ

3) 点状ブロックと遮断かん手前部のゴムチップ舗装について

令和5年9月に実施した評価実験では、踏切道手前部に設ける視覚障害者誘導用ブロックと遮断かんの間の路面をゴムチップ舗装とすることで、踏切道の認識性を高めることがわかった。踏切道の注意喚起をより明確にするために、視覚障害者誘導用ブロックと遮断かんの間の路面をゴムチップ舗装（ゴムチップを含むシート状の材料等を含む。）とすることが望ましい。

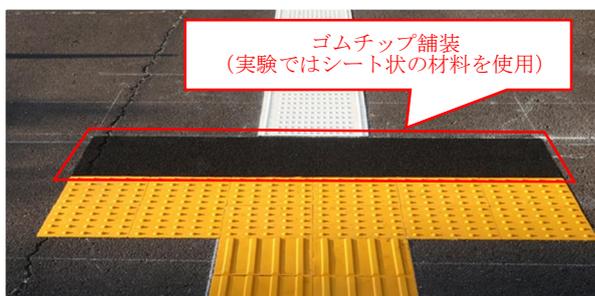


写真 2-7-27 評価実験で実施したゴムチップ舗装

【コラム】 特定道路等における踏切道内誘導表示設置以外の対策事例

特定道路等におけるバリアフリー化において、踏切道内誘導表示設置以外の対策事例を以下に示すので、対策立案において参考とされたい。

- ・エレベーター付き立体横断施設を整備し、立体横断施設へ視覚障害者誘導用ブロックで誘導している事例

視覚障害者誘導用ブロックで、踏切道ではなく、立体横断施設のエレベーターへ誘導し、安全な通行を確保



写真 2-7-28 踏切道手前部及び踏切道

【コラム】音による踏切道の案内

「踏切道等における視覚障害者誘導対策 WG」では、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」による案内を導入してみてもどうかという意見が多数あった。

そのため、より望ましい踏切道のバリアフリー対策へ向けた対応策として、音による案内の効果についての実証実験を、民間2社の協力を得て実施した。その結果から得られた知見及び対応策の提案イメージについて紹介する。

① 音による案内の実験概要

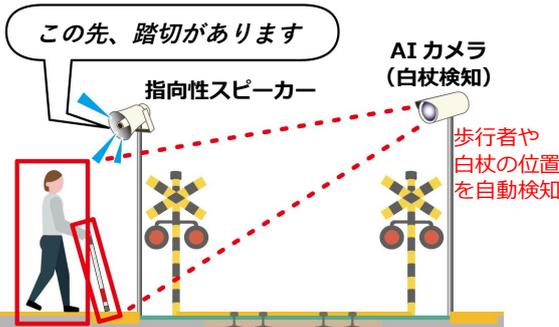


図 2-7-27 AI 検知による音声案内 (A社)

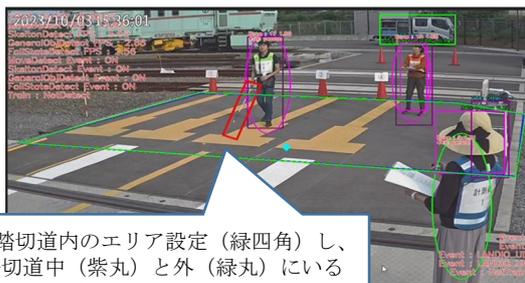


写真 2-7-29 実験状況 (A社)

(概要)

- ・「車」「人」の高精度な検知と高速処理を行う AI 検知 (低照度カメラ+AI 処理部) と指向性スピーカーを組み合わせ、白杖の位置を自動検知し、人の声による音声アナウンスを流す。高精度な位置検知により、踏切道内外のどの位置にいるかでアナウンス内容を変えることが可能。
- ・危険な滞留を検知した場合、特殊信号発光機と連動による運転士への発報も可能。
- ・LTE 通信によるクラウド経由での指令所への通知やヒヤリハット事象の蓄積も可能。

(参加者のご意見)

- ・踏切道があることが分かりやすい。
- ・人の声だったので注意が向く。また、安心して聞くことができた。



図 2-7-28 出入口両側での音響案内 (B社)



写真 2-7-30 実験状況 (B社)

(概要)

- ・踏切道入口部と出口部の2箇所に線路と並行した向きにホーン型報知器を設置し、踏切道両側で異なる音色のチャイム音を交互に鳴らすことにより、踏切通行時に自分がいる位置の特定を助ける。

(参加者のご意見)

- ・踏切道の存在が把握できる。踏切道入口・出口・内外のどこにいるか明瞭に分かる。
- ・2つの音の高低の違いと交互の鳴き交わりによって踏切道の内外が認識できた。
- ・音が来る方向性を強く認識でき、方向性を示すという点では視覚障害者誘導用ブロックや踏切道内誘導表示より優位である。

(留意事項)

- ・ 流れるアナウンスの内容は工夫が必要。
- ・ 周囲の環境音で聞こえにくい可能性があるため視覚障害者誘導用ブロックや踏切道内誘導表示との併用が望ましい。

(留意事項)

- ・ 音色等は遮断警告音との明確に区別できるものとする必要がある。(音源からの距離・方向・音圧、好ましい音色の選択等)
- ・ 視覚障害者誘導用ブロックや踏切道内誘導表示との併用が望ましい。

② 両社の音による案内装置を融合した提案

A社のAI検知による歩行者や白杖の踏切道前後及び踏切道内における位置の検知技術と、B社の入口部・出口部で異なる音色を交互に流す音技術の両方のメリットを融合した、より望ましい視覚障害者への音による案内装置のイメージを以下に提案する。

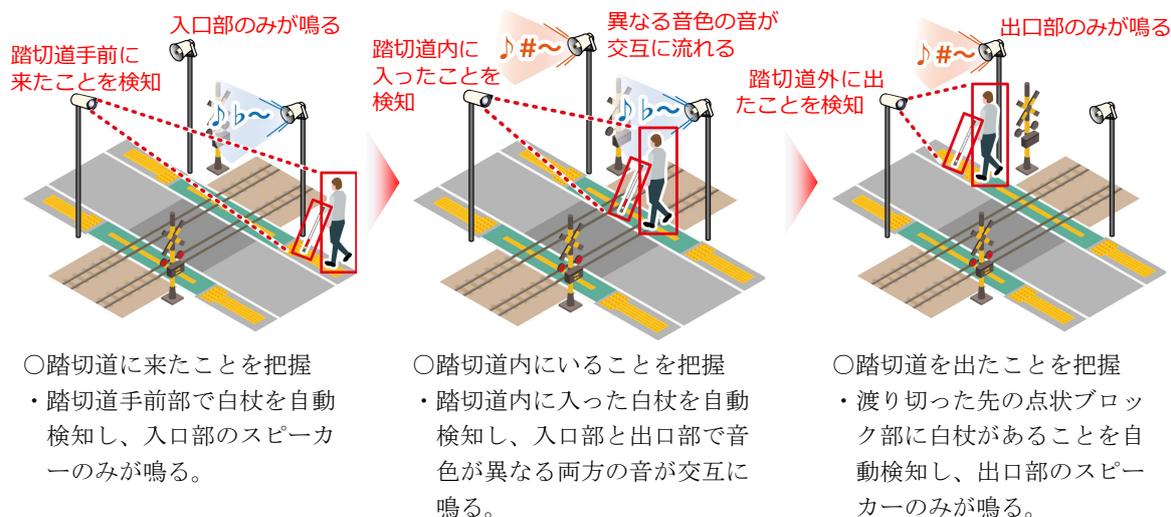


図 2-7-29 両社の音による案内装置を融合した提案イメージ

今後の技術の進展に伴い、踏切道においてバリアフリー対策を行う際には、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と合わせて、今回の音実験から得られた知見を踏まえた「音による案内誘導装置」について、視覚障害者や沿線住民等の意見を踏まえたうえで導入することが望まれる。

※音による案内装置の設置については、『バリアフリー整備ガイドライン旅客施設編』の以下の章を参考にする。

参考 2-2-24：音声案内に関する配慮、

参考 2-2-28：音案内を行う際の基礎知識、

参考 2-2-29：移動支援用音案内（非音声及び音声案内）に関する計画の考え方

【コラム】踏切道におけるバリアフリー対策について

踏切道は、これまでも改良対策を進め、踏切道の数や事故件数は着実に減少してきているものの、踏切事故は約2日に1件発生し、死亡事故のうち約5割は高齢者である。

このような状況のなか、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。

移動等円滑化要対策踏切に指定された場合、道路移動等円滑化基準に適合するように歩道の拡幅など踏切道を改良することが必要となる。

高齢者・障害者等が連続して移動できるように、周辺環境を踏まえ、交差する特定道路等や地域ニーズのある道路（視聴覚障害者情報提供施設（点字図書館等）の障害者施設近隣など）と一体的に対策を行うことが必要であり、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る。

なお、高齢者等の踏切安全対策については、「高齢者等による踏切事故防止対策検討会」において、平成27年10月7日にとりまとめが公表されている。

車椅子の車輪の引っかかりによる転倒等を防止し、安全かつ円滑な通行を実現するため、さらなる対策の検討が必要である。

以下に、鉄道事業者による対策例を示す。

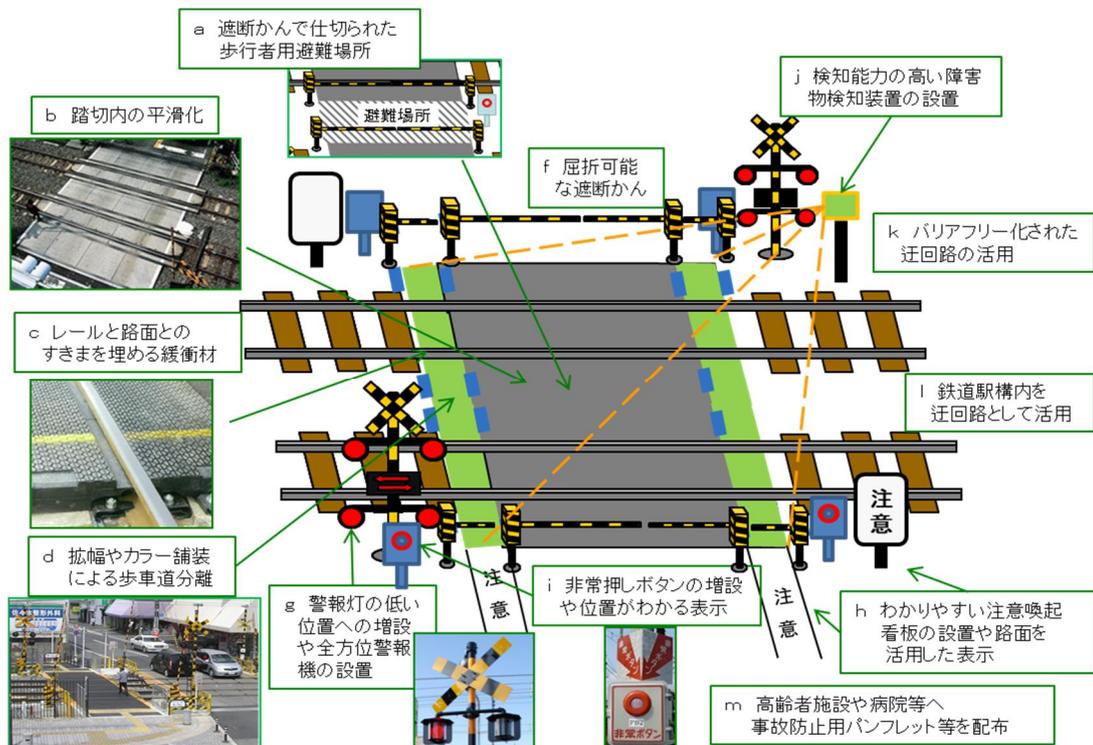


図 2-7-30 踏切における高齢者等の安全対策イメージ

1) 歩道等の拡幅やカラー舗装による歩車道分離

歩行空間の明確化及び車両への注意喚起のため、ブロックやラバーポール等により分離した事例。



写真 2-7-31 ブロック等により分離している例

2) 脱輪防止のブロックやスロープの設置

踏切道端部へのブロックやラバーポールの設置は視覚障害者やハンドル形電動車椅子使用者等の路外逸脱にも有効であり、設置した事例。

踏切道側部への自動車の落輪対策を主としたスロープを、ハンドル形電動車椅子使用者等が路外逸脱や脱輪した場合に、踏切道内へ自力復帰しやすくなる対策として、設置した事例。



写真 2-7-32 踏切道端部のブロック、ラバーポール及び路面標示の設置事例

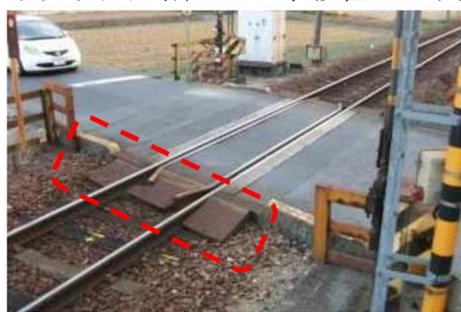


写真 2-7-33 スロープの設置事例

3) レールと路面との隙間（フランジウェーを除く）への踏切ガード防護工の設置

レールと路面との隙間（フランジウェーを除く。以下この項目において同じ。）への白杖の挟まりや車椅子等のひっかかりによる転倒等に配慮して、踏切ガード防護工を設置した事例。

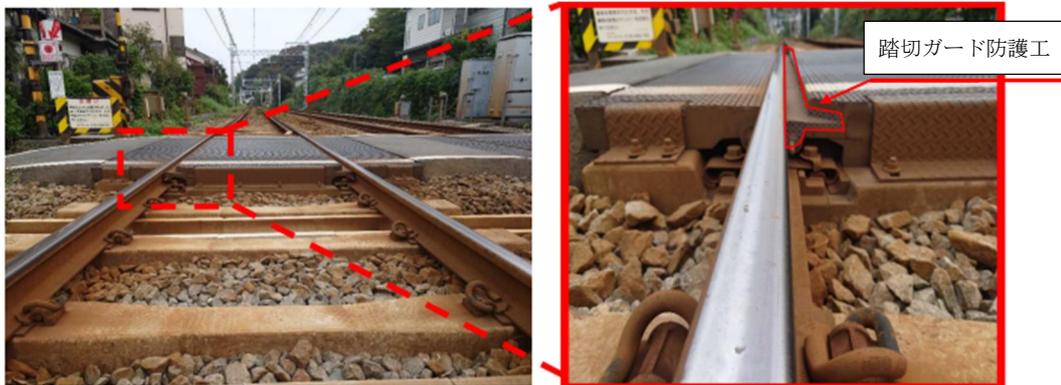


写真 2-7-34 踏切ガード防護工の設置事例

4) 踏切道内の平滑化

踏切道内において、歩行者の足や白杖、車椅子の車輪等のひっかかりによる転倒防止を図るため、不陸の発生を抑制し平滑な状態を保つ対策の事例。



写真 2-7-35 踏切道内の平滑化イメージ

道路の移動等円滑化に関するガイドライン

令和6年1月

国土交通省道路局企画課
〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3
電話：03-5253-8111（代表）