



道路の移動等円滑化に関する ガイドライン (概要版)



令和6年1月
国土交通省道路局

目次

本資料の目的	『道路の移動等円滑化に関するガイドライン』の読み方	2
--------	---------------------------	---

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 3

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	3
----	-----------------------------	---

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	4
----	--------------------------------	---

第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供 5

1章	歩道等及び自転車歩行者専用道路等	5
----	------------------	---

2章	立体横断施設	7
----	--------	---

3章	乗合自動車停留所	8
----	----------	---

4章	路面電車停留場等	9
----	----------	---

5章	自動車駐車場	10
----	--------	----

6章	旅客特定車両停留施設	12
----	------------	----

6.1.	旅客特定車両停留施設の構造	12
------	---------------	----

6.2.	旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供	14
------	----------------------	----

7章	その他の施設等	15
----	---------	----

本資料の目的

本資料は、令和4年3月に策定した『道路の移動等円滑化に関するガイドライン』から、整備における考え方やポイントとなる主な内容を記載したものである。

ガイドラインは、「道路のユニバーサルデザインを考える懇談会」及び「懇談会WG」において検討し、参加する高齢者・障害者等の関係団体や有識者からのご意見・ご要望のほか、新たな知見や最新の事例などを情報提供いただき作成したものであり、道路事業に携わる担当者が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、活用することを目的として作成したものである。

本概要版でガイドラインの概要を理解し、実際の整備にあたってはガイドライン本体にて詳細を確認するとともに、地域の実情に応じて検討することが重要である。

『道路の移動等円滑化に関するガイドライン』の読み方

1章 歩道等及び自転車歩行者専用道路等

← 該当する章

⑦ 車両乗入れ部

考え方	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。 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。
-----	---

← 考え方

利用者のニーズや課題を踏まえた整備にあたっての考え方

道路移動等円滑化基準

(車両乗り入れ部)	
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。
(経過措置)	
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。

← 道路移動等円滑化基準

対象施設等において遵守が義務となる基準の内容

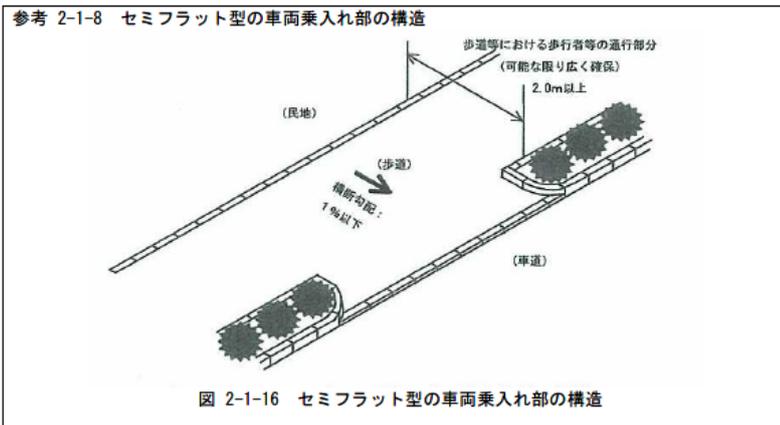
ガイドライン

◎：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	◎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。 ○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。 ○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。
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。

← 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

具体化するにあたって考慮すべき整備内容



← 参考や事例

ガイドライン本文の内容を補足する資料や具体的な実施事例

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

ガイドライン作成の背景

P1

※ガイドライン本体のページ数を各項目に記載

●バリアフリー法の改正【平成30年5月、令和2年5月】

- ・理念規定を設け、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」を明確化
→社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるとする「障害の社会モデル」の考え方を示す
- ・バリアフリー基準の適合義務の対象に旅客特定車両停留施設等を追加

●障害者の権利に関する条約（略称：障害者権利条約）

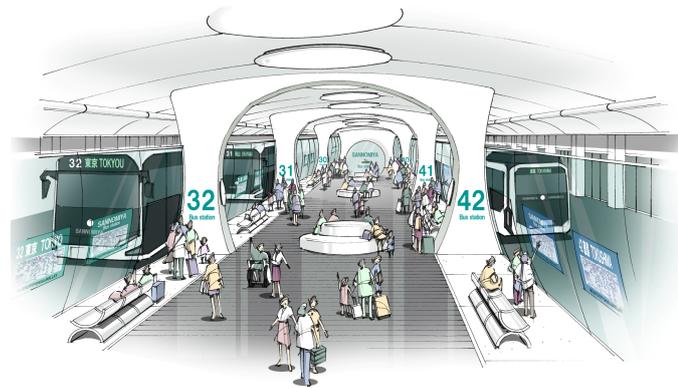
- ・障害者の人権及び基本的自由の享有を確保し、障害者の固有の尊厳の尊重を促進することを目的として、障害者の権利の実現のための措置等について定める条約として、平成18年12月に採択され、日本は平成19年9月に署名、平成26年1月に寄託
- ・障害は主に社会によって作られた障害者の社会への統合の問題であるという「社会モデル」の考え方を反映

●障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（略称：障害者差別解消法）

- ・全ての国民が、障害の有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会の実現に向け、障害を理由とする差別の解消を推進することを目的として、平成25年6月に制定
- ・役所や事業者は、社会の中にあるバリアを取り除くために対応が必要との意思が伝えられたときは合理的配慮が求められる（令和3年5月の改正により事業者は努力義務から義務へと改正）

●道路移動等円滑化基準の改正【令和3年3月】

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



バス乗降空間のイメージ

ガイドラインの位置づけ

P10

- ・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す

ガイドラインの構成

P11

第1部 道路計画の考え方、関係機関との連携協力、心のバリアフリーの推進、当事者参加の考え方 等

第2部 整備にあたっての考え方を示した上で、「◎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」を記載
ガイドライン本文の内容を補足する「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」、ガイドライン本文に記載はないものの配慮すべき観点を「コラム」として記載

対象施設等と対象者

P12

●対象施設等

- ・道路移動等円滑化基準に基づき新設又は改築を行う特定道路や努力規定に基づき同基準に適合した整備を行うその他の道路
- ・道路移動等円滑化基準に基づき新設又は改築を行う旅客特定車両停留施設

●対象者

高齢者、障害者等を念頭におきつつ、「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配慮

- | | | |
|-------------------|-----------|--------|
| ・高齢者 | ・聴覚・言語障害者 | ・妊産婦 |
| ・肢体不自由者（車椅子使用者） | ・知的障害者 | ・乳幼児連れ |
| ・肢体不自由者（車椅子使用者以外） | ・精神障害者 | ・外国人 |
| ・内部障害者 | ・発達障害者 | ・その他 |
| ・視覚障害者 | ・高次脳機能障害者 | |

2章 道路計画及び移動等円滑化に関する連携協力や当事者参加の考え方

道路計画の考え方

P15

●移動等円滑化方針（マスタープラン）や基本構想の策定

- ・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（基本構想）を策定し、そのなかで生活関連経路を設定
- ・設定にあたっては、連続性とともにも高齢者、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

関係機関等との連携協力の考え方

P22

●関係機関等との連携

- ・管理者が異なる境界部などで不整合が生じることがないように、地方公共団体内の関連部局、国道、都道府県道、市町村道の各道路管理者同士、公安委員会や他の施設管理者等と連携を図ることが必要

●道路と建築物等との一体的な整備の推進

- ・道路と建築物との段差の解消や勾配の改善、必要な幅員が確保されるよう一体的な整備を検討するなど、道路と建築物の一体的な整備が必要



関係者連携により一体的に整備している事例

心のバリアフリーの推進

P25

●道路での心のバリアフリー

- ・計画、整備、管理、評価の各段階において関わる全ての人々が、お互いの人格や尊厳を大切に支え合う「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
- ・各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



障害平等研修実施状況

当事者参加の考え方

P34

- ・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、計画・立案の段階から障害者をはじめとする地域の利用者や専門家等から意見収集や意見交換を行い、整備を進めることで、より多くの利用者にとって利用しやすい道路や施設、設備等となる
- ・道路管理者や施設管理者が理解し配慮すべき事項に関する知識を持つことに加え、利用者自身の意識の向上や地域住民の理解を深めることも重要



当事者参加による現地での点検状況

バリアフリー整備の継続的な推進

P48

- ・障害者や専門家等を含む多様な関係者が参加する評価を行い、その評価結果を以後の計画の立案や事業に反映していく、スパイラルアップ（PDCA）の取組が重要
- ・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、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

1章 歩道等及び自転車歩行者専用道路等（1）

歩道等の設置・有効幅員 P1-4

- 高齢者、障害者等が円滑に利用できるように原則歩道等を設置
 - 車椅子使用者がいつでもすれ違えるよう有効幅員2m以上を確保（障害者、高齢者の交通の状況等を考慮して設定）
- ※市街化の状況や特別な理由によりやむを得ない場合は当分の間、1.5mまで縮小することができる（経過措置）

横断勾配・縦断勾配 P1-9

- 車椅子使用者、脚力の弱った高齢者等の通行に配慮して、縦断勾配や横断勾配は可能な限り小さくする
- 縦断勾配は5%以下、横断勾配は1%以下

舗装 P1-7

- 高齢者、障害者等が円滑に利用できるように雨天時においても水たまりがないよう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
- 歩行中のつまづきや滑りによるふらつきや転倒を防止する観点から、平たんで、滑りにくく、水はけの良い仕上げとする
- インターロッキングブロック舗装等の模様によっては、発達障害者などへの刺激となり通行しづらくなる可能性があることや、錯視を起す可能性があることに留意することが望ましい



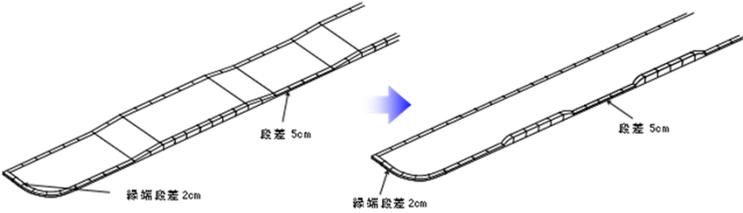
視覚的な刺激になる可能性がある事例



錯視を起す可能性がある事例

高さ P1-16

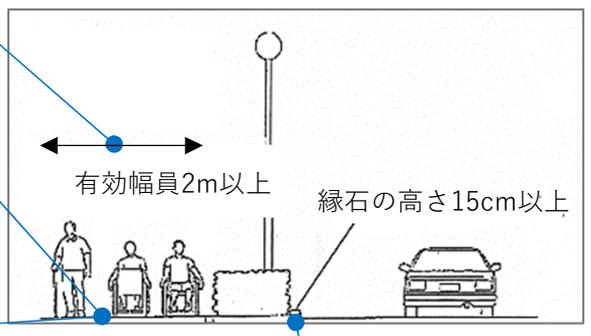
- 車両乗入れ部や横断歩道との接続部で歩道の高さを切り下げる場合でも「波打ち歩道」とならないように歩道等の車道等に対する高さは5cmを標準とする



歩道の高さを5cmとし波打ちを解消したイメージ

表 歩道等の有効幅員

	歩行者の交通量が多い道路	その他の道路
歩道	3.5m以上	2m以上
自転車歩行者道	4m以上	3m以上
自転車歩行者専用道路	4m以上	
歩行者専用道路	2m以上	

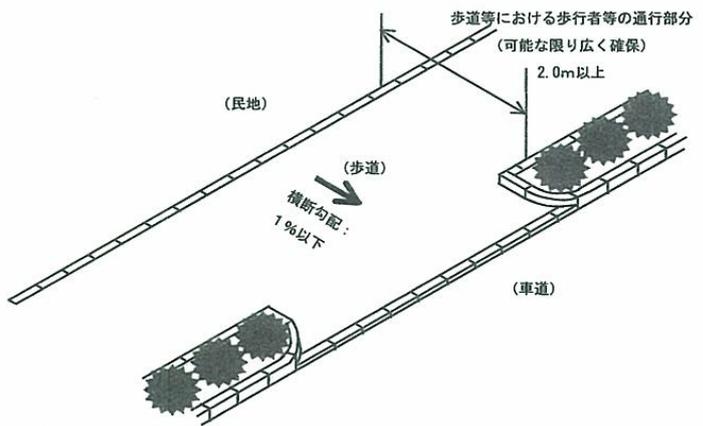


歩道等と車道等の分離 P1-10

- 歩行者の安全かつ円滑な移動を確保するためには、車道等から明確に分離する必要がある
- 車両の車道外への逸脱防止、降雨時に車道の雨水が沿道民地へ流入することを防止するため、縁石の車道等に対する高さは15cm以上とする
- 自転車は、「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

車両乗入れ部 P1-39

- 切り下げ部分に勾配が生じることによって車椅子使用者の通行の支障とならないように、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以上確保する
- ※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1m以上（経過措置）



セミフラット型の車両乗入れ部の構造

1章 歩道等及び自転車歩行者専用道路等（2）

横断歩道に接続する歩道等の部分 P1-18

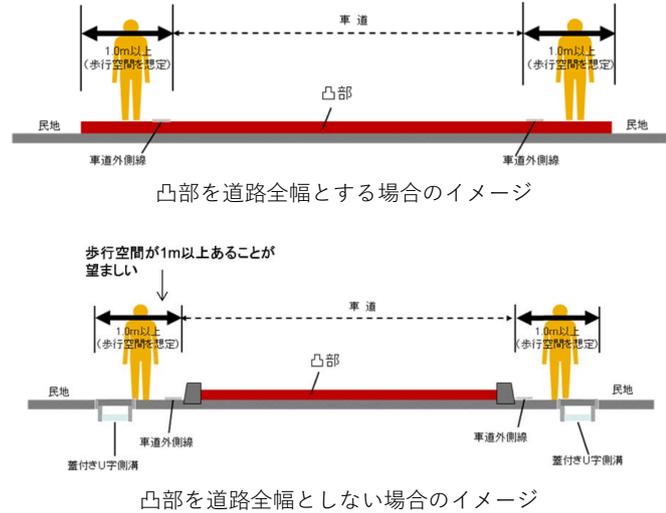
- 車椅子使用者が困難なく通行でき、視覚障害者が歩車道境界部を白杖や足により容易に認知できるように標準の高さは2cmとする
- 段差2cm以外の構造で整備する場合は、地域の状況や様々な道路利用者の意見を勘案し、合意を形成した上で縁端部の構造の整備内容を決定することが望ましい

【当事者参加により段差2cm以外の構造を採用した事例】



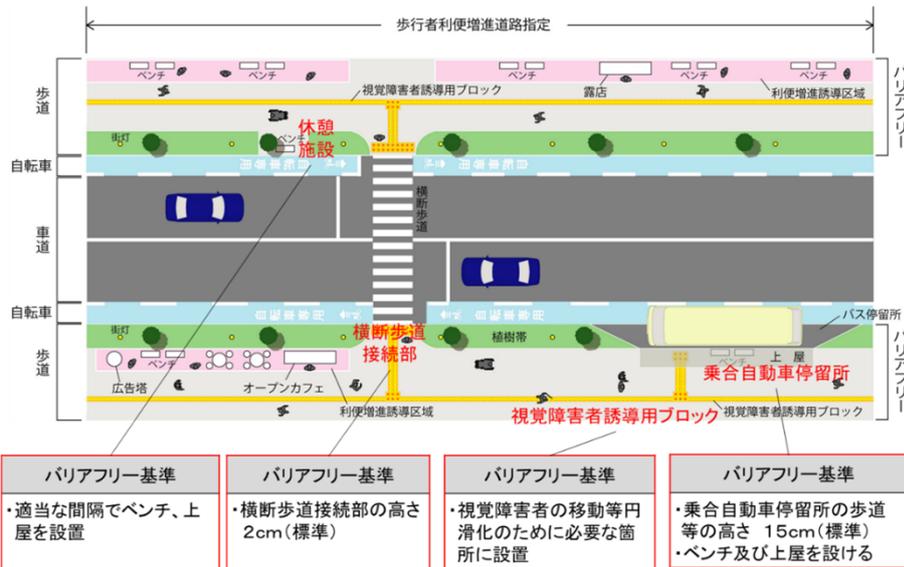
歩道の設置に関する経過措置 P1-47

- 市街地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歩道等を整備するには長期間を必要とする場合がある。そのため、当分の間においても、少しでもバリアフリーネットワークの形成を図るため、歩道等の設置に代えて速度抑制による歩行者の安全確保策を講じることができる
- 凸部、狭窄部、屈曲部を設置する場合は、「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」を参考
- 凸部を設置する場合は、凸部を道路全幅又は歩行者が通行する平坦な歩行空間を幅1m以上確保することが望ましい



【コラム】歩行者利便増進道路の道路構造について P1-40

- 歩行者利便増進道路の改築や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、留意する事項を示している



歩行者利便増進道路の平面図



舗装構成の違いによる利便増進誘導区域との境界の明示（姫路市）



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）

2章 立体横断施設

立体横断施設

P2-1

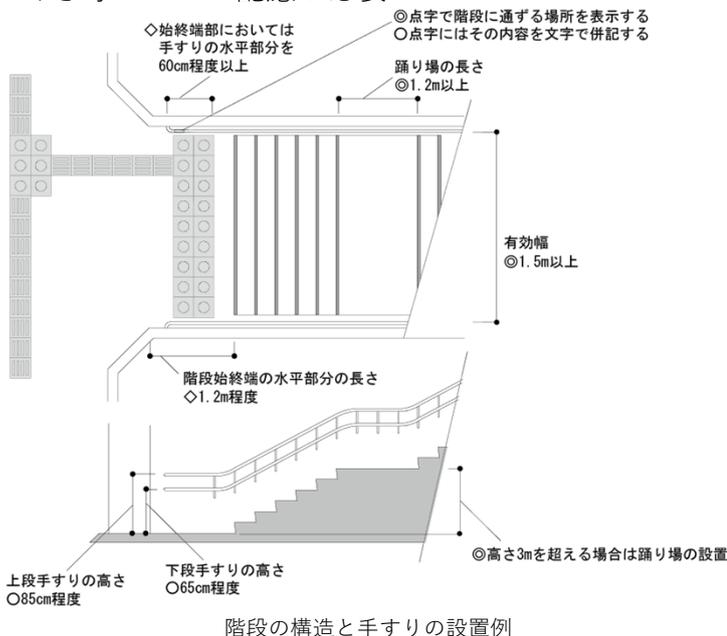
- 高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所の立体横断施設には、エレベーターを設置（やむを得ない場合は傾斜路）
- 高齢者、障害者等の交通の状況により、エレベーターの大型化や増設、又は輸送能力が高いスキャレーターの設置を検討



階段

P2-24

- 階段は移動時に最も負担を感じる箇所であるため、手すりの高さ（二段式の手すり）や階段の滑りにくさ等について配慮が必要



エスカレーター

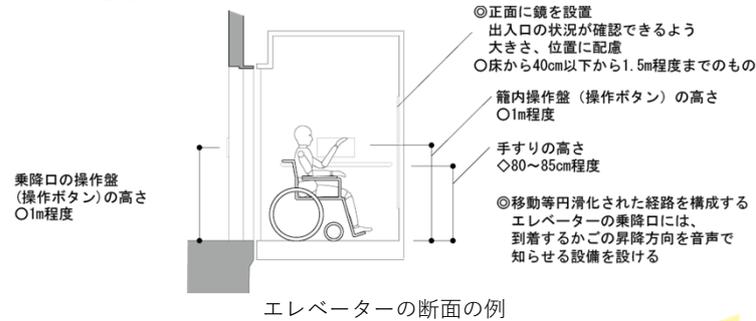
P2-19

- エスカレーターを設置する場合は、高齢者、障害者等が利用しやすいように乗降ステップの水平区間の長さや速度などに配慮
- 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位置に設置

エレベーター

P2-4

- 車椅子使用者、高齢者、ベビーカー使用者など全ての利用者に有効な垂直移動手段であるため、認識しやすいところに設置するとともに、安全で容易に移動することができるよう細かな配慮が必要



視覚障害者誘導用ブロック

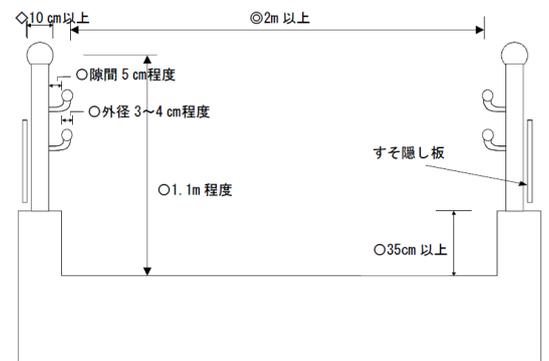
P2-29

- エレベーター、階段、エスカレーター等への誘導や障害物の回避のために必要な箇所に敷設
- 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

通路

P2-22

- すべての人が円滑に移動できるよう、有効幅員（2m以上）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にする

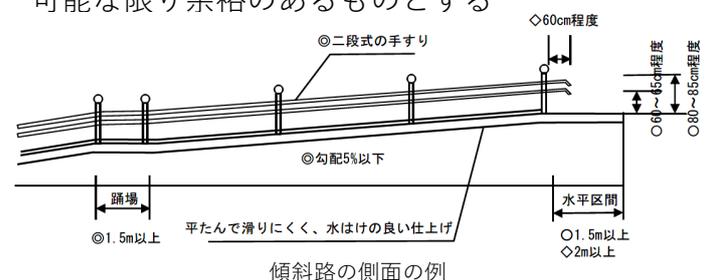


横断歩道橋の通路の断面の例

傾斜路

P2-14

- エレベーターの設置が困難な場合は傾斜路に代えることができる
- 全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（2m以上）や勾配（5%以下）は可能な限り余裕のあるものとする

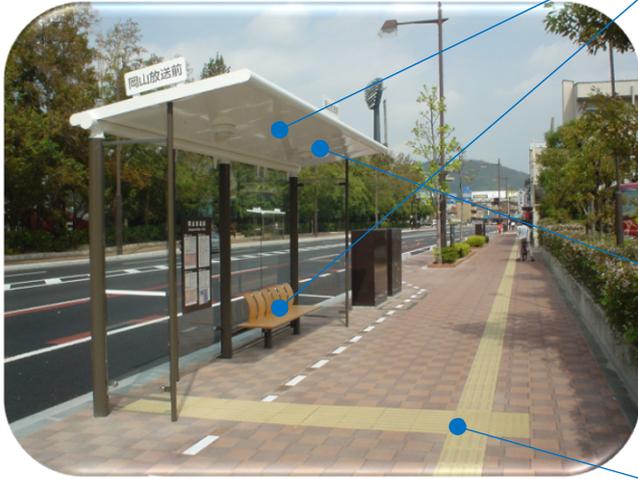


3章 乗合自動車停留所

乗合自動車停留所の構造

P3-1

- 利用者が円滑に乗降できるように、バス停留所と隙間を空けずに停車（正着）できることが重要であるため、停留所の切り込みの角度の工夫や停留所周辺の路上駐車の削減等により、バスが正着できるよう配慮することが望ましい
- 停留所の構造には、バスベイ型、テラス型、ストレート型、三角型切り込み型があり、交通状況や道路横断面構成等道路の状況を判断して決定



- 近年は、バスのタイヤが縁石に接触しても衝撃がほとんどなく正着しやすいバリアレス縁石や磁気マーカー等による正着制御などの取組がある



バリアレス縁石による正着の工夫



磁気マーカー

磁気マーカーを活用した
自車位置補正による運行の補助

案内

P3-8

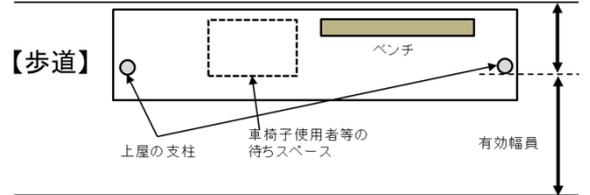
- 行き先やバスの接近情報等の運行情報を音声や文字により案内するとともに、弱視（ロービジョン）者に配慮して視距離に応じた大きさの表示とすることが望ましい
- 車椅子使用者が利用可能な低床バスの運行状況や乗降できない停留所について情報提供することが望ましい

ベンチ及び上屋

P3-7

- ベンチや上屋は、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に設置
- 歩行者の滞留により歩行者又は自転車の通行が妨げられる場合、必要に応じて歩行者の滞留スペースを設ける

【車道】



乗合自動車停留所の幅員の基本的な考え方

照明施設

P3-8

- 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な箇所に照明施設を設置

視覚障害者誘導用ブロック

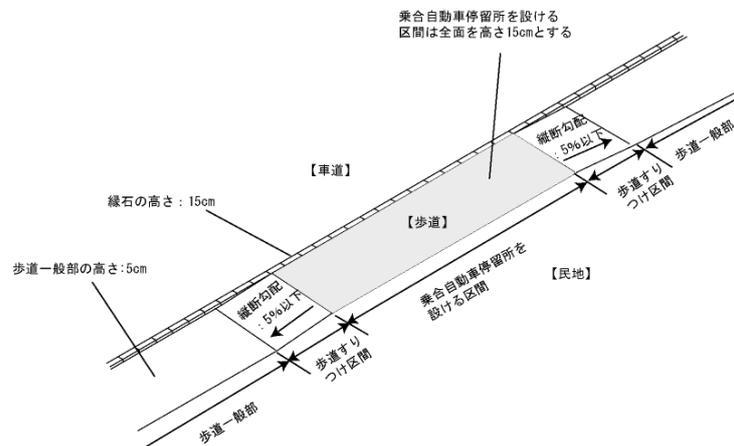
P3-8

- 視覚障害者が乗降位置を認識できるように、視覚障害者誘導用ブロックを敷設し、適切に案内する

歩道の高さ

P3-6

- 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高さとして、歩道等の高さは15cmを標準
- 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



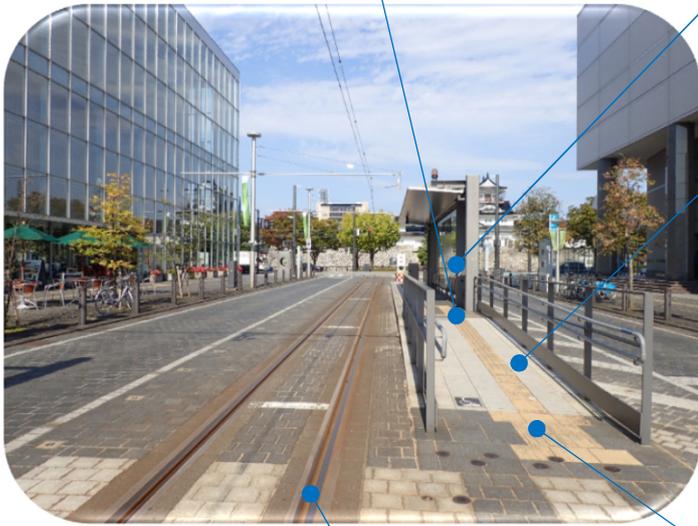
乗合自動車停留所を設ける歩道の構造の例

4章 路面電車停留場等

乗降場

P4-1

- 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通行できるよう配慮
- 車椅子使用者のすれ違いに配慮した有効幅員（乗降場の両側を使用する場合2m以上、片側を使用する場合1.5m以上）とする
- 高齢者、障害者が路面電車に乗降する際につまずくことのないよう、また車椅子使用者が円滑に乗降できるように、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し、乗降場と車両との間隔はできる限り小さくする



休憩施設

P4-2

- 乗降場の有効幅員を確保し、通行に支障のない位置に、ベンチや上屋を設置
- 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う

傾斜路

P4-3

- 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ため、乗降場と車道等との高低差がある場合は傾斜路を設置
- 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（5%以下）

歩行者の横断の用に供する軌道の部分

P4-4

- 歩行者の横断の用に供する軌道の部分は、歩行者の通行に配慮して、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

視覚障害者誘導用ブロック

P4-5

- 視覚障害者の利用に配慮し必要な箇所に視覚障害者誘導用ブロックを敷設

照明施設

P4-5

- 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

案内標識

P4-5

- 行き先などの運行情報を音声や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
- 車椅子使用者が円滑に乗降できるように、車椅子使用者用の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

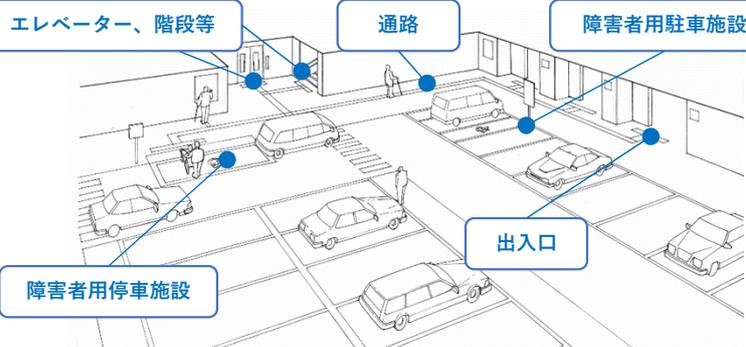
5章 自動車駐車場（1）

障害者用駐車施設

P5-1

【設置】

- 障害者が運転や同乗する車両が駐車し、障害者が安全で円滑に乗降が可能な障害者用駐車施設を設置
- 障害者用駐車施設の数、利用できない状況をできる限り避けるため、駐車台数×1/50以上（全駐車台数が200以下の場合）、当該駐車台数×1/100+2以上（全駐車台数が200を超える場合）とする
- 障害者の移動の短縮を図るため、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置
- 大規模駐車場で複数の出入口がある場合は分散配置するなど、移動距離を可能な限り短縮する
- 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



【構造・大きさ】

- 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、3.5m以上確保



障害者用駐車施設の構造の例

【案内表示】

- 障害者用駐車施設、障害者用停車施設であることを、表示板や塗装表示などにより表示
- 表示板や塗装表示は、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

障害者用停車施設

P5-6

【設置】

- 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）を設置
- これ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可能

【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、障害者が安全で円滑に乗降できる構造とする

出入口

P5-9

- 自動車駐車場の歩行動線上の出入口は、有効幅を確保（90cm以上、1以上の有効幅は1.2m以上）し、段差の解消を行う
- 戸を設ける場合は、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、1以上の出入口は自動的に開閉する構造とする

通路

P5-11

- 車椅子使用者等の安全で円滑な通行を可能とするため、すれ違い可能な有効幅員（2m以上）を確保し、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
- 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

エレベーター、傾斜路、階段

P5-13

- 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、エレベーターもしくは傾斜路を設置
- 階段は移動時に最も負担を感じる箇所であるため、手すりの高さ（二段式の手すり）や階段の滑りにくさ等について配慮が必要

屋根

P5-16

- 屋外に設けられる自動車駐車場の障害者用駐車施設、障害者用停車施設や移動等円滑化された通路には、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

5章 自動車駐車場（2）

これまで整備を進めてきた高齢者障害者等用便（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。

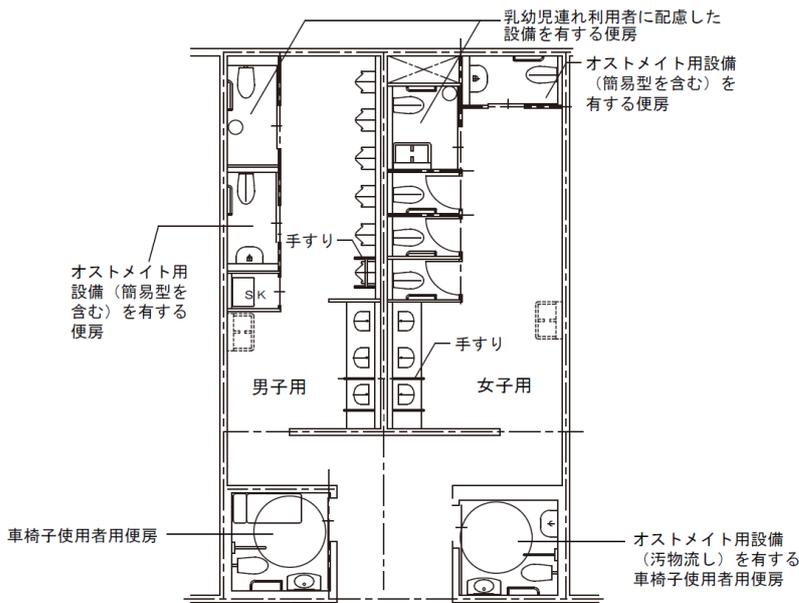
バリアフリートイレを設置した上で一般便房への機能分散を図ることや、バリアフリートイレを増設することなど、地域の実情に応じた整備を検討することが望ましい。

トイレ全般

P5-17

【便所の配置】

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



車椅子使用者用便房2箇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



多機能トイレの増設等の取組み（海老名SA）

【便所の案内表示】

- 便所の出入口付近に、男女用の区別、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等の設備を設置
- 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出入口付近、設備がある便房の外側扉に案内表示を行う

【器具等の配置・緊急時通報】

- 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
- 視覚障害者や聴覚障害者に配慮し、緊急事態の情報を音声によって提供できる設備、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



トイレの光警報装置（フラッシュライト）



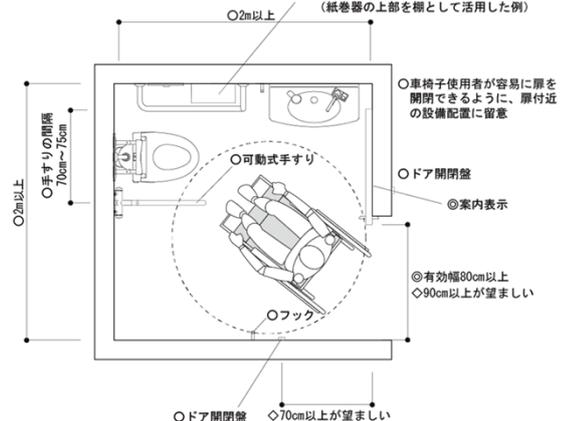
オールジェンダートイレの設置例（成田空港第1ターミナル）

車椅子使用者用便房

P5-35

- 車椅子使用者の円滑な利用に適した広さを確保

- 紙巻器は片手で切れるものとし、便器に腰掛けた状態と便器に移乗しない状態の双方から届くものとする
- 手荷物を置く棚などのスペースを確保（紙巻器の上部を棚として活用した例）

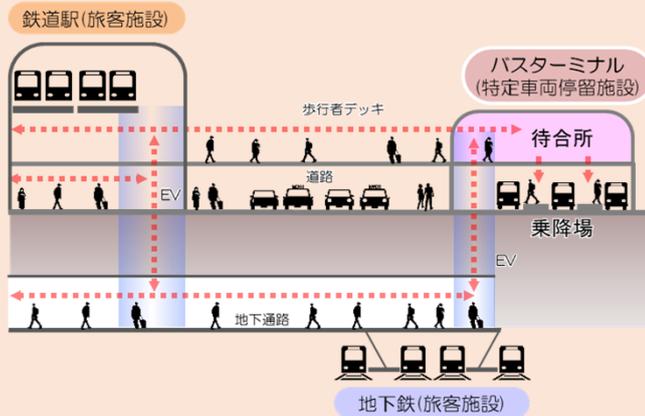


車椅子使用者便房の例

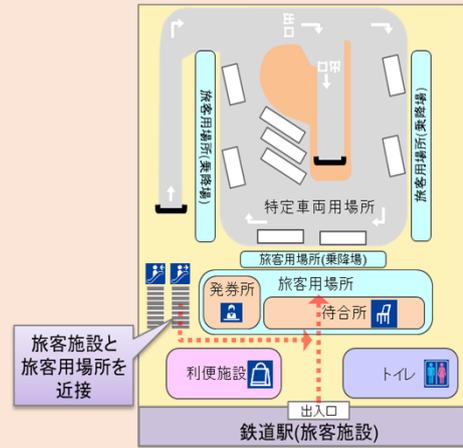
6章 6.1.旅客特定車両停留施設の構造（1）

交通結節機能の高度化のため、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や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。

また、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。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、計画の立案や整備等の各段階で、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。



旅客の乗継ぎを円滑に行うことができる構造のイメージ



旅客の利便性等を考慮した旅客用場所の配置イメージ

通路

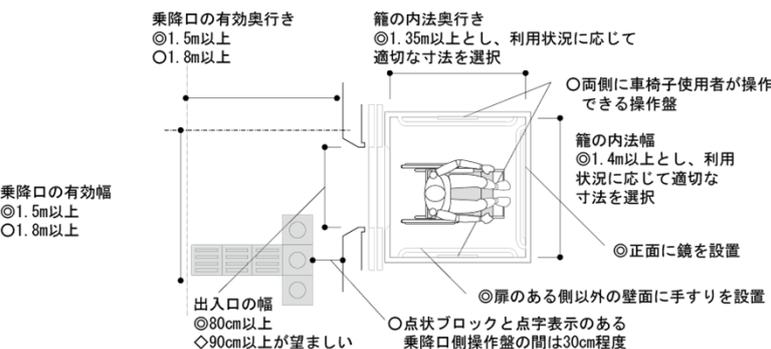
P6-1

- 高齢者、障害者等が可能な限り単独で、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、連続性のある移動動線を確保する
- 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

エレベーター

P6-9

- 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、奥行きは、旅客特定車両停留施設の高齢者、障害者等の利用状況を考慮して定める



エレベーターの平面図

出入口

P6-7

- 外部からアプローチしやすく、かつ、わかりやすい配置とし、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
- 有効幅は90cm以上とし、公共用通路と旅客特定車両停留施設の境界部分は、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、移動等円滑化された通路の連続性を確保する

傾斜路

P6-12

- 縦断勾配は8%以下とし、高さ75cm以内ごとに踏み幅1.5m以上の踊り場を設け、横断勾配は設けない
- 縦断勾配は、屋内・屋外とも5%以下とすることが望ましい

エスカレーター

P6-15

- 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をそれぞれ設置し、踏み段の有効幅は、80cm以上とする
- 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

階段

P6-18

- 高齢者、障害者等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、立体横断施設における階段の構造等によるものとする

6章 6.1.旅客特定車両停留施設の構造（2）

乗降場

P6-19

- 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）できる構造であり、乗降場周辺の勾配等を考慮した上で、できる限り水平とすることが望ましい
- 柵や視覚障害者誘導用ブロック等の設備を設置し、旅客特定車両場所への進入を防止する



乗降場（バスタ新宿）

運行情報提供設備

P6-21

- 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、文字等により表示する設備や音声により提供する設備を設置
- 視覚障害者等に配慮した案内を拡充するとともに、ICT機器やホームページ、SNS等を活用するとともに、情報保障などの配慮が必要

券売機

P6-32

- 車椅子使用者等も利用しやすい高さとし、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
- 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

視覚表示設備

P6-35

- 高齢者、障害者等にとっても見やすく、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



触知案内図（バスタ新宿）



乗車券等販売所、待合所及び案内所

P6-28

- 案内等のカウンターは、車椅子使用者等も利用しやすい高さ、カウンターに容易に接近できるように蹴込みを設けるなどの配慮が必要
- 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、傘等を置くことができるよう配慮
- 聴覚障害者とのコミュニケーションに配慮し、文字により意思疎通を図るための設備を設け、当該設備を保有している旨を表示する

緊急時の案内用設備

P6-46

- 視覚障害者や聴覚障害者に配慮し、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

視覚障害者誘導用ブロック

P6-47

- 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して設置

休憩施設

P6-48

- 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



車椅子使用者優先の休憩スペース（バスタ新宿）

その他の施設等

P6-51

- 車椅子使用者が安心・安全に乗車できるようタクシー乗降場を一般利用者と別の場所に確保し、後部乗降の車両と側方乗降の車両を考慮した幅、長さ、高さ、縁端部の構造とすることが望ましい
- 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考慮する



ユニバーサルデザインタクシーの乗車スペース

6章 6.2.旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供

旅客特定車両停留施設における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を行う。

役務の提供のほか、継続して設備の機能を維持するために維持管理を行うこと、施設利用者からの申し出に対応できるよう教育訓練を継続的に行うとともに、係員等の配置、勤務体制の確保を図ることが規定されている。

通路

P6-52

- 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ことが必要
- 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、照明施設の適切な照度を確保

エスカレーター

P6-55

- 行き先や昇降方向の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

階段

P6-56

- 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、照明施設の適切な照度を確保

乗降場

P6-57

- 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の役務の提供が必要
- 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
- 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

運行情報提供設備

P6-59

- 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必要な情報を提供する
- 案内表示装置や案内放送装置を設置するだけでなく、必要な設備の維持管理、係員の配置、勤務体制の確保、係員の教育訓練を実施

便所

P6-60

- 男女用の区別や便所の構造に関する情報を音、点字等により視覚障害者等に提供する設備を設置した場合、継続して機能を維持し、情報提供を行うことが重要

乗車券等販売所、待合所及び案内所

P6-62

- 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
- 聴覚障害者とのコミュニケーションに配慮し、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意思疎通を図ることが必要



筆談に対応する案内所（バスタ新宿）

券売機

P6-66

- 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ことが必要

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

P6-67

- 公共用通路に直接通ずる出入口などに、音により旅客特定車両停留施設の構造や主要な設備の配置を視覚障害者に示すための設備を設置した場合には、情報を提供するための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必要

視覚障害者を誘導する設備等

P6-68

- 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

7章 その他施設（1）

案内標識

P7-1

- 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节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
- 官公庁施設、福祉施設、エレベーターなど移動等円滑化のために必要な施設の案内標識には、点字、音声等の方法により視覚障害者を案内する設備を設置

休憩施設

P7-34

- 歩道等又は自転車歩行者専用道路等には、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、適当な間隔でベンチや上屋を整備
- 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なスペースを確保することが望ましい



植樹ますを活用したベンチ

照明施設

P7-37

- 夜間における歩道等、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するために、照明施設を設置
- 高齢者や弱視（ロービジョン）者に配慮し、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

防雪施設

P7-40

- 除雪により安全で円滑な通行を確保することが困難で、高齢者・障害者等の安全で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

視覚障害者誘導用ブロック

P7-12

- 視覚障害者が歩行の手がかりとする視覚障害者誘導用ブロックは、形状・寸法はJIS T9251に合わせたものとし、認識しやすいよう、周囲の舗装や床材の仕上げや色（黄色を基本）・コントラストにも配慮する必要
- 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
- 経年劣化等を考慮し、当事者参加による点検等を行い、課題を把握することが望ましい
- 視覚障害者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が望ましい
- 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、障害者団体等と意見交換を行うなどにより位置関係等について検討を行い、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

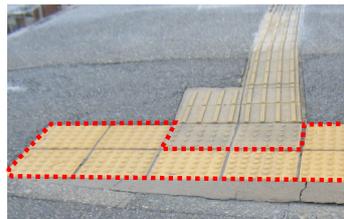


周辺の舗装材を変更した輝度比を確保している事例

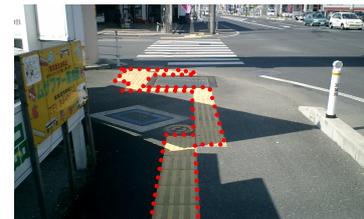


視覚障害者誘導用ブロックの上に物を置かない啓発事例

【視覚障害者誘導用ブロックの改善すべき事例】



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



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
→マンホール上にも設置することが望ましい



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



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

7章 その他施設（2）

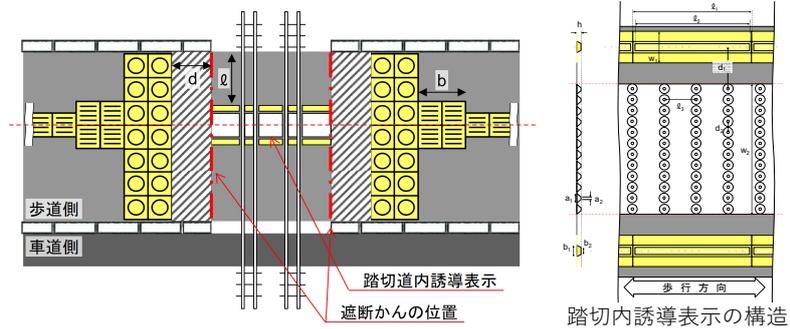
踏切道

P7-45

- 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に、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。）を設置
- 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
- 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る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置
- 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、右に示す図を標準とする（国土技術政策総合研究所による設置方法及び構造の評価実験をもとに設定）
- 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
- 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（緑を標準）及び車道外側線の設置を行うことが望ましい

【標準的な設置方法等】

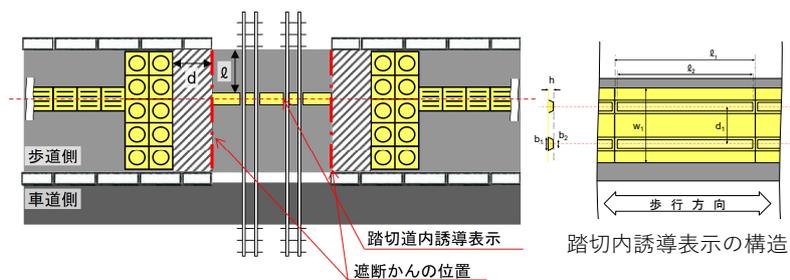
（歩道等又は自転車歩行者専用道路等の幅員が概ね2m以上の場合）



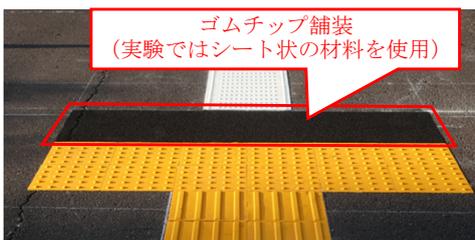
- ℓ：60cm程度以上（ただし、路上施設や占用物件の設置状況、踏切道の幅員等の状況などによって、この値とすることが適切ではない場合は、この限りではない。）
- b：点状ブロックへ誘導するために必要な長さ（概ね2～3枚程度）
- d：50cm程度

【幅員が狭い場合の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



点状ブロックと遮断かん手前部のゴムチップ舗装



カラー舗装を導入した事例



車道外側線を設置した事例

【コラム】踏切道におけるバリアフリー対策について

P7-66

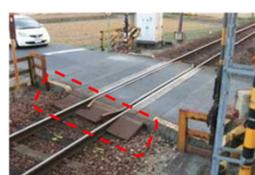
- 高齢者・障害者等が連続して移動できるように、周辺環境を踏まえ、交差する特定道路等や地域ニーズのある道路（視聴覚障害者情報提供施設（点字図書館）等の障害者施設近隣など）と一体的にバリアフリー対策を行うことが必要であり、道路管理者と鉄道事業者が連携して取り組むことが重要



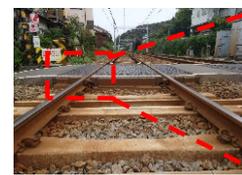
ブロック等により歩車道分離している例



踏切道端部のブロック、ラバーボール及び路面標示の設置事例



スロープの設置事例



踏切ガード防護工の設置事例





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

道路の移動等円滑化に関するガイドライン

検索



国土交通省道路局