

駅等における旅客用通路上の踏切（構内踏切）内の誘導表示の設置に関する検討について

令和6年7月10日（水）

国土交通省鉄道局

- 一昨年4月、奈良県内において視覚に障害のある方が踏切内で列車に接触してお亡くなりになる事故を受け、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を同年6月に改定し、踏切道での安全対策が盛り込まれる。
- 昨年9月～10月に踏切道での視覚障害者誘導方法に関する実験を実施するとともに、視覚障害者団体、学識経験者等で構成する「踏切道等における視覚障害者誘導対策WG」等でのご議論を踏まえ、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を改定（令和6年1月）。

<主な改定内容>

1. 基本的考え方として、道路管理者と鉄道事業者の連携が重要であり、バリアフリー対策の整備、維持管理の体制等について、あらかじめ関係者間で十分に協議することが必要である点を明記
2. 踏切道内へ踏切道内誘導表示を設けることを標準的な整備内容に位置づけ
3. 踏切道内誘導表示の標準的な設置方法及び構造を規定
4. 歩行者通行空間の確保及び路面等の整備を望ましい整備内容に位置づけ
5. 実証実験結果の紹介
6. 歩道等が無い又は有効幅員が狭い場合の踏切道での対策等をコラムに記載

- 「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の改定を受け、駅等における旅客用通路上の踏切（構内踏切）内についても、誘導表示の設置方法等について検討することが必要（※）

※「踏切道等における視覚障害者誘導対策WG」において、『無人駅にある旅客用構内通路（構内踏切）は視覚障害者にとって不安で利用できないため、踏切道内誘導表示を今回の結果を参考に今後検討して欲しい』旨委員からご発言あり。

(構内踏切の調査目的)

「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の改定を受け、駅等における旅客用通路上の踏切（構内踏切）内についても、誘導表示の設置方法等について検討することが必要であることから、構内踏切の実態について把握する為、事業者へ調査を行った。

1. 構内踏切有り事業者数：100社

2. 構内踏切有り駅：1163駅

(駅)

	有人駅	無人駅	計
JR・大手・準大手 (18社)	98	591	689
中小 (82社)	113	361	474
計 (100社)	211	952	1,163

3. 1日当たりの平均利用者数

1日当たりの平均利用者数	駅数【駅】	割合【%】
0人, 臨時	18	1.5
1～49	204	17.5
50～99	106	9.1
100～499	385	33.1
500～999	182	15.6
1000～1999	127	10.9
2000～2999	60	5.2
3000～	81	7.0
総数	1163	100.0

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において**移動円滑化の目標に定められている施設**

- ・ 1日平均利用者数 2 0 0 0 ～ 3 0 0 0 人未満： 8 駅
(基本構想の生活関連施設に位置付けられた施設)
- ・ 1日平均利用者数 3 0 0 0 人以上： 8 1 駅

4. 構内踏切の床面構造

構内踏切床面の構造	駅数【駅】	割合【%】
木製	431	37.1
アスファルト	168	14.4
コンクリート	149	12.8
ゴム	127	10.9
石材	26	2.2
その他	262	22.5
総数	1163	100.0

懸念…構内踏切の床面は様々な構造がある中で、安全性を担保した上で、一定の設置方法を示すことができるか。(踏切道と同様の構造として問題ないか)



木製の事例



アスファルトの事例

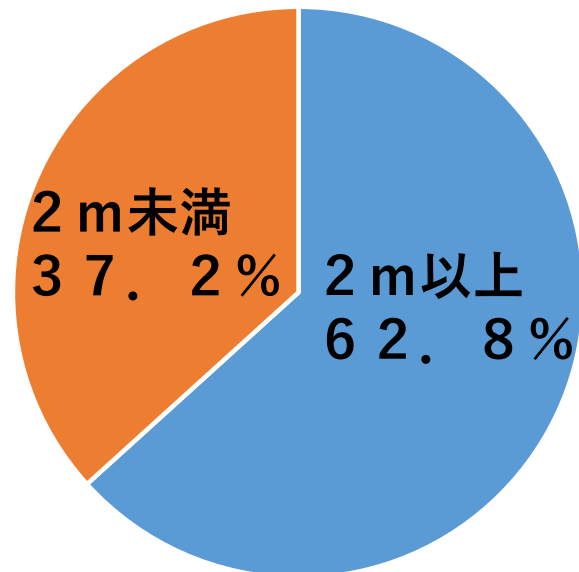


木製＋アスファルトの事例

5. 構内踏切の幅

2 m未満：4 3 3 駅 (37.2%)

2 m以上：7 3 0 駅 (62.8%)



※「道路の移動円滑化に関するガイドライン(R6年)」抜粋

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」に、「幅員が概ね2m未満or2m以上の場合」の設置方法の例がある為、調査を行った。



2 m未満の事例



2 m以上の事例

6. 構内踏切に至るまでの構造

構内踏切に至るまでの構造	駅数【駅】	割合【%】	
両側とも階段	209	18.0	段差有 合計 32.6%
片側は階段、片側はスロープ	135	11.6	
片側は階段、片側は平面	35	3.0	
両側ともスロープ	437	37.6	段差無 合計 52.2%
両側とも平面	24	2.1	
片側はスロープ、片側は平面	123	10.6	
その他（上記以外の回答があったケース）	200	17.2	
総数	1163	100.0	

※「バリアフリー整備ガイドライン(R6年)」

抜粋

同一フロアでは段を設けない。ただし、構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は傾斜路を併設する。

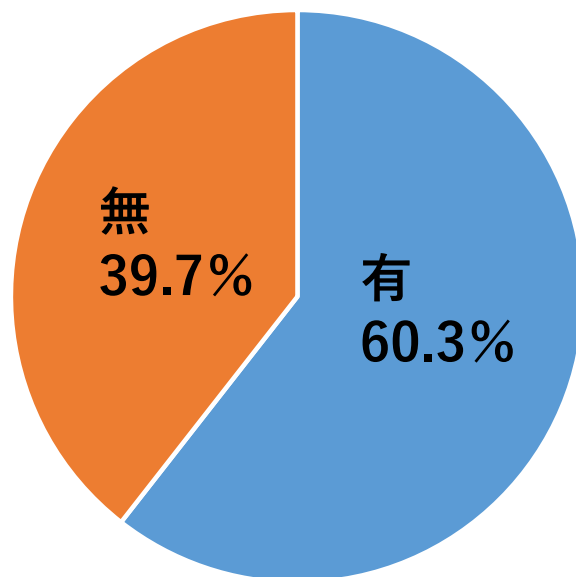


構内踏切直前まで段差がある事例

7. 構内踏切前後の警告ブロックの設置の有無

有：701駅（60.3%）

無：462駅（39.7%）



※「道路の移動円滑化に関するガイドライン（R6年）」抜粋
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。



警告ブロック有の事例

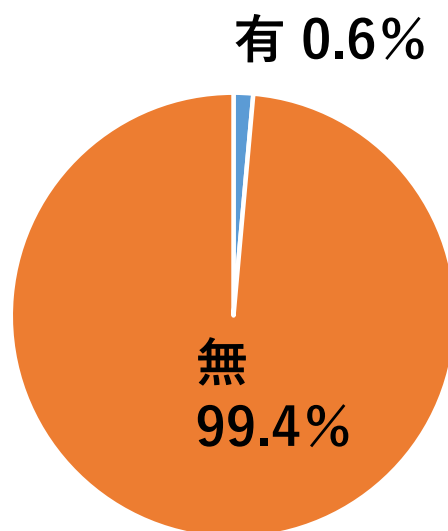


警告ブロック無の事例

8. 構内踏切内の誘導表示の設置の有無

有：7 駅（0.6%）

無：1156 駅（99.4%）



※「バリアフリー整備ガイドライン(R6年)」抜粋
公共用通路との出入口から改札口を経て
乗降口に至る経路を構成する通路等に、
線状ブロックを敷設する。



誘導ブロックの事例



エスコートゾーンによる誘導表示の事例

9. 構内踏切前後の遮断かんの有無

構内踏切前後の遮断かんの有無	駅数【駅】	割合【%】
両側に有	767	66.0
片側に有	18	1.5
無	378	32.5
総数	1163	100.0



片側に遮断かん有の事例

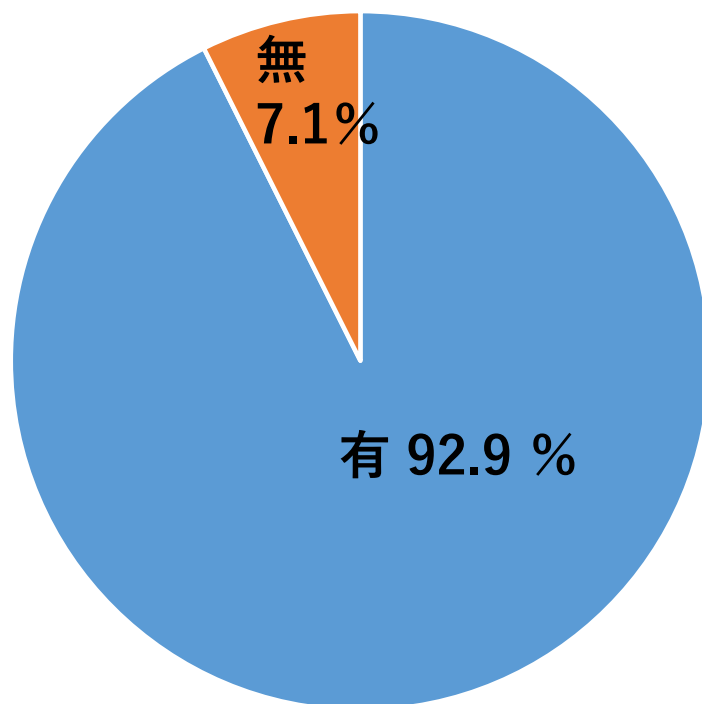


遮断かん無の事例

10. 構内踏切の警報機の有無

有：1081駅（92.9%）

無：82駅（7.1%）



遮断かん有＋警報機無の事例

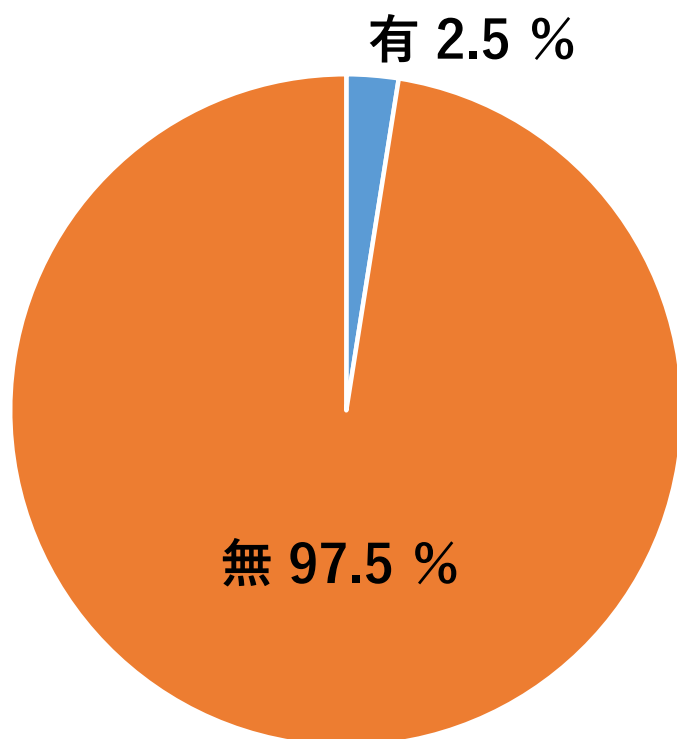


遮断かん無＋警報機有の事例

1 1. 構内踏切の存在を知らせる音声案内装置の有無

有：29駅（2.5%）

無：1134駅（97.5%）



音声案内装置の事例

<まとめ>

1. 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において移動円滑化の目標に定められている対象駅である
「1日の平均利用者数が3000人以上の施設及び2000以上3000人未満で基本構想の生活関連施設に位置付けられた施設」に「構内踏切が存在する駅」が89駅存在した。
2. 構内踏切内の床面: 素材が様々で一番多いのが「木製」で割合が37.1%。
3. 構内踏切の幅: 「2m未満」の割合が62.8%。
4. 構内踏切に続く構内踏切の前後の経路: 動線・構造が様々で「階段有り」の割合が32.6%。
5. 「構内踏切前後の警告ブロックの設置していない駅」は39.7%。
6. 「構内踏切内の誘導表示」は7駅を除き設置されていない。
7. 「遮断かんを設置していない駅」は32.5%。
8. 「警報機を設置していない駅」は7.4%。



以上の調査結果を踏まえ、今後の方針についてご議論頂きたい。

参考:「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の主な改定概要

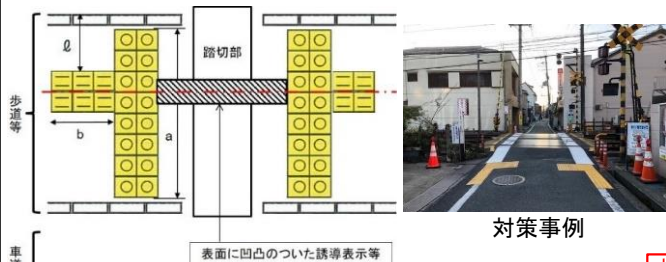
令和5年9・10月に実施した踏切道上の実証実験を踏まえ、踏切道付近の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の設置方法や構造を規定する等、道路の移動等円滑化ガイドラインの改定を行う。

現行のガイドラインでの記載内容概要

第7章② 視覚障害者誘導用ブロック

- 踏切道での視覚障害者の誘導について整備内容を規定
 - ・踏切道内には、「表面に凹凸のついた誘導表示等」(歩道等に設置する視覚障害者誘導用ブロックとは異なる形式とする)を設けることが望ましい。(望ましい整備内容)

➤ 誘導用ブロック等の設置図や事例を掲載



- ・「表面に凹凸のついた誘導表示等」の構造は別途検討する。

第1章 歩道等及び自転車歩行者専用道路等

➤ コラム

- ・踏切道におけるバリアフリー対策の事例紹介



改定したガイドラインでの記載内容概要

第7章⑥ 踏切道 (項目を新設し、踏切道関係の記載を集約)

- 踏切道手前部の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の設置方法及び構造を規定【視覚障害者誘導用ブロック・踏切道内誘導表示の設置】

- 踏切道内には、踏切道内誘導表示を設ける。(標準的な整備内容)

- 踏切道付近の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の標準的な設置方法及び構造を規定。(右図参照)

※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もコラムへ掲載。

【歩行者通行空間の確保及び路面等】

- ・視覚障害者誘導用ブロックと遮断かんの間の路面はゴムチップ舗装とすることが望ましい。
- ・踏切道内のカラー舗装及び車道外側線の設置等が望ましい。
- ・車両への注意喚起看板等の設置が望ましい。

(望ましい整備内容)

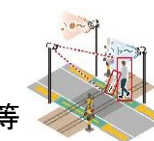


【実験結果概要】

- ・令和5年9月21日、10月3-5,12日に実施した評価実験を紹介

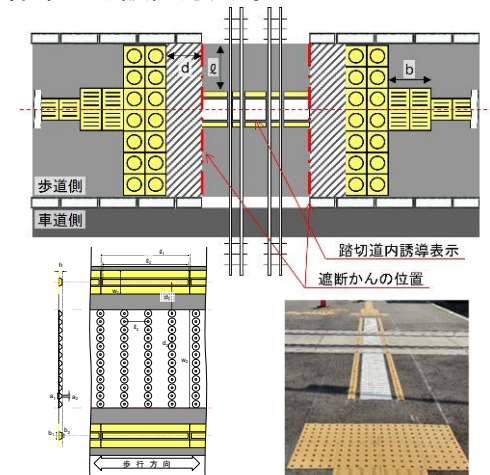
➤ コラム

- ・音に関する実証実験結果の紹介
- 踏切道におけるバリアフリー対策の事例紹介 等



【標準的な設置方法及び構造】

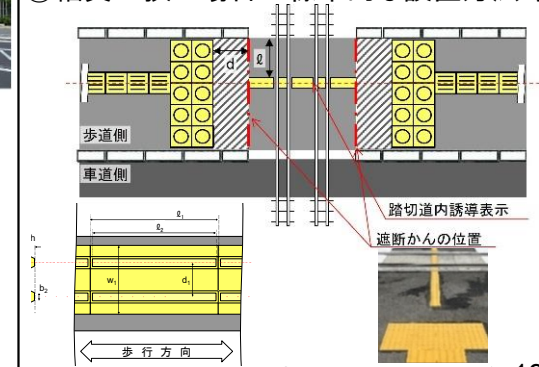
① 標準的な設置方法等



踏切内誘導表示の構造

整備イメージ

② 幅員が狭い場合の標準的な設置方法等



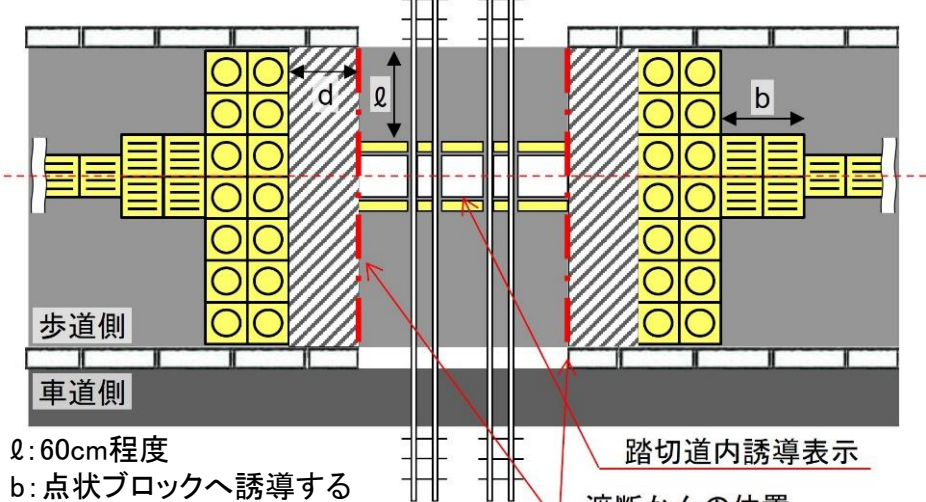
踏切内誘導表示の構造

整備イメージ 13

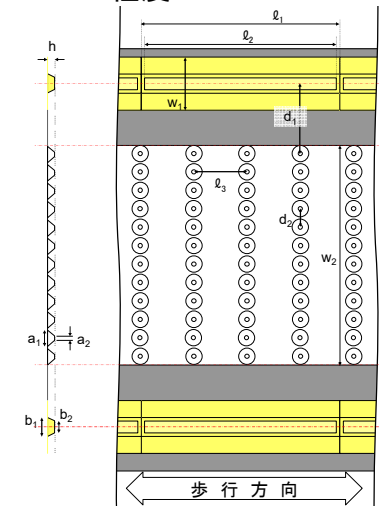
参考：視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の設置

踏切道内には、踏切道内誘導表示を設けることを標準とする。踏切道付近の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の設置方法及び構造について①を標準、歩道等又は自転車歩行者専用道路等の幅員が狭い踏切道では(車椅子使用者が踏切道内誘導表示を回避困難な場合)②を標準とする。

①標準的な設置方法等



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



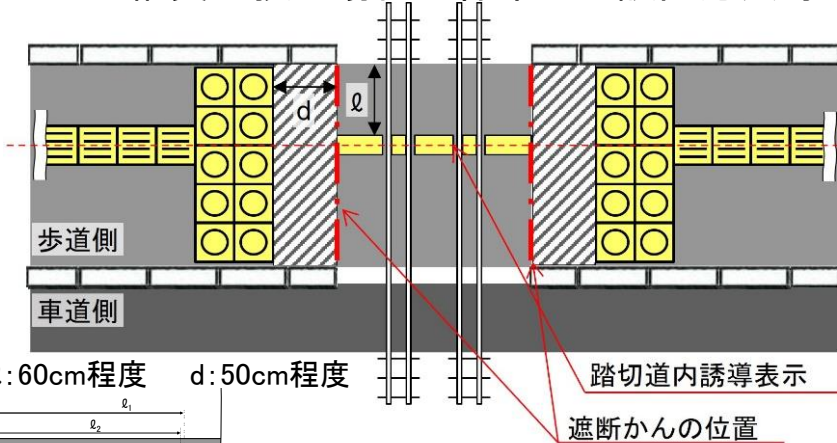
踏切内誘導表示の構造

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

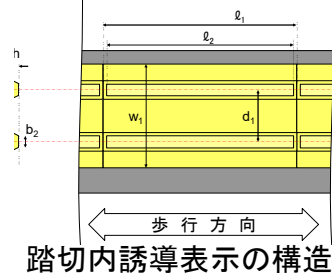


整備イメージ

②歩道等又は自転車歩行者専用道路等の幅員が狭い場合の標準的な設置方法等



ℓ : 60cm程度 d : 50cm程度



踏切内誘導表示の構造

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



整備イメージ

【設置にあたっての注意点概要(①②共通)】

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