

踏切に係る情報提供について

「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の改定概要

○令和4年4月の奈良県大和郡山市の踏切での事故を受けて令和4年6月9日に道路の移動等円滑化に関するガイドラインを改定

現行のガイドラインでの記載内容

➤ 事例紹介

事例の掲載により、好事例を各道路管理者に周知し、バリアフリー対策の普及を図っている。



(踏切手前への視覚障害者誘導用ブロック、踏切内への誘導表示を設置した事例)

改定したガイドラインでの記載内容

➤ 踏切道での視覚障害者の誘導について、以下の整備内容を明確に規定

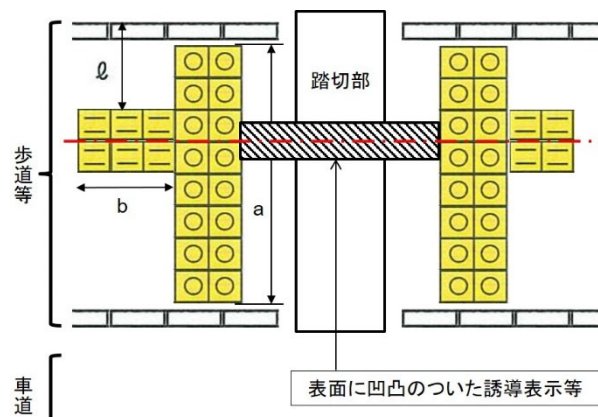
①踏切手前部に視覚障害者誘導用ブロックを設置

(積極的な整備を求める内容)

②視覚障害者が踏切の外にいると誤認することを回避するため、踏切内に表面に凹凸のついた誘導表示等を設置

(さらに高い水準として望ましい整備内容)

➤ 誘導用ブロック等の設置図を追加



➤ 事例の追加



奈良県大和郡山市の事例

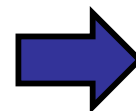
(歩車分離されていない道路での誘導用ブロック等の設置事例)

大和郡山踏切事故概要



事故発生までの動き

- ①西側から踏切内に立ち入り
- ②警報機が作動し、その場(踏切内)に立ち止まる
- ③進行してきた側に引き返す



- 踏切の存在を認識できていなかった
- 踏切の中にいることを認識できていなかった
- 閉じ込められた場合の対処方法がわからなかった

踏切事故防止のために求められる機能等

踏切事故防止に向けた課題

- ①踏切の存在を認識できない
- ②踏切の中にいることを認識できない
- ③線路側・車道側に逸脱する
- ④閉じ込められた場合の対処方法が分からない

踏切事故対策に求められる機能

- ①踏切が存在することを認識できる (認識性)
- ②踏切の中にいることを識別できる(歩道と誤認しない) (識別性)
- ③線路・車道に逸脱せずに踏切を通行できる (直進性)
- ④踏切道内に取り残された場合に正しく対処できる (対処性)

求められる対策(案)

- ①、②、③ → { 歩道と踏切の境界部の構造(誘導ブロックの設置方法)の検討
踏切道内の誘導表示の構造、路面の材質の検討
- ④ → 踏切道内に取り残された場合の対応方法の周知 等

- ①、②、③について、これまで整備された事例等を基に、歩道と踏切の境界部の構造や、踏切道内の誘導表示の構造等の対策候補案を複数作成し、評価実験を実施
- 「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」等へ反映

令和4年 12月

道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会
・今後の検討の進め方、WGの設置

令和5年 2月
～
6月

直轄国道の踏切道における視覚障害者誘導対策の実施

踏切道等における視覚障害者誘導対策WG
・直轄国道での設置状況、当事者意見、今後の進め方

7月

踏切道等における視覚障害者誘導対策WG
・評価実験の概要案

8月

評価実験を実施
(民間施設の活用も検討)

9月

10月

踏切道等における視覚障害者誘導対策WG
・実験結果報告、ガイドライン改定案

道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会
・ガイドライン改定案

11月

パブリックコメント

ガイドライン改定

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

●「表面に凹凸のある誘導表示」を設置している踏切箇所数

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

※令和4年度末時点

直轄国道の踏切道における視覚障害者誘導対策

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

⑤千舟町第3踏切 (愛媛県松山市)
 <令和5年3月整備完了>

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

⑥藤原町踏切 (愛媛県松山市)
 <令和5年3月整備完了>

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

⑦福田町第四踏切 (香川県高松市)
 <令和5年2月整備完了>

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

⑧塩上町踏切 (香川県高松市)
 <令和5年2月整備完了>

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

①久保沢第一踏切 (神奈川県相模原市)
 <令和5年6月整備完了>

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

②久保沢第二踏切 (神奈川県相模原市)
 <令和5年7月整備予定>

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

③南馬場踏切 (奈良県香芝市)
 <令和5年2月整備完了>

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

④二上第9号踏切 (奈良県香芝市)
 <令和5年2月整備完了>

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

2本線ブロックとしたもの (神奈川県相模原市／久保沢第一踏切)



対策前

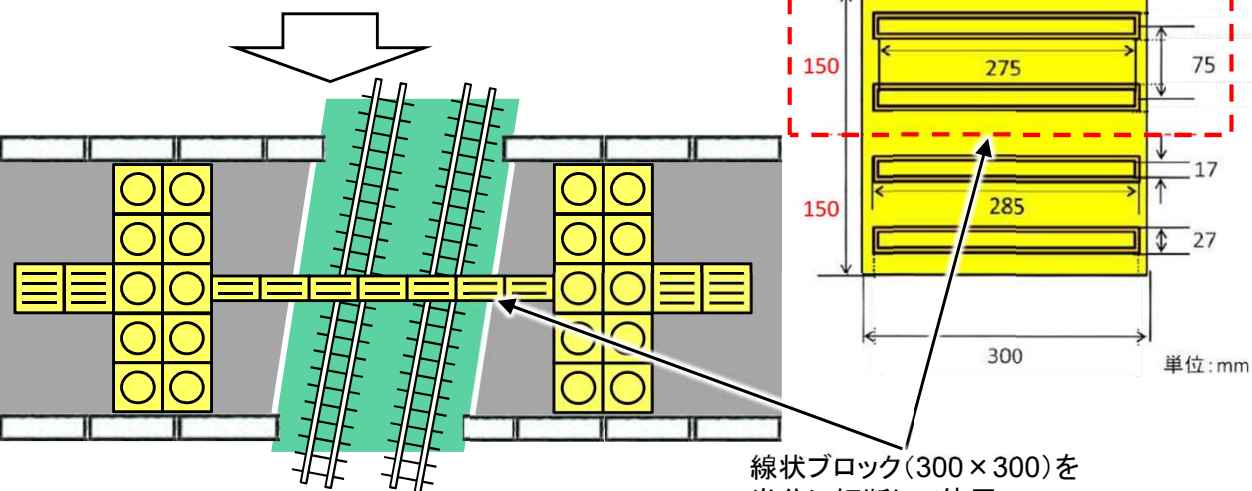


対策後



設置に向けた主な意見

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



線状ブロック(300×300)を半分に切断して使用



エスコートゾーンと同様の構造としたもの

(奈良県香芝市／二上第9号踏切、南馬場踏切)

二上第9号踏切

対策前

対策後



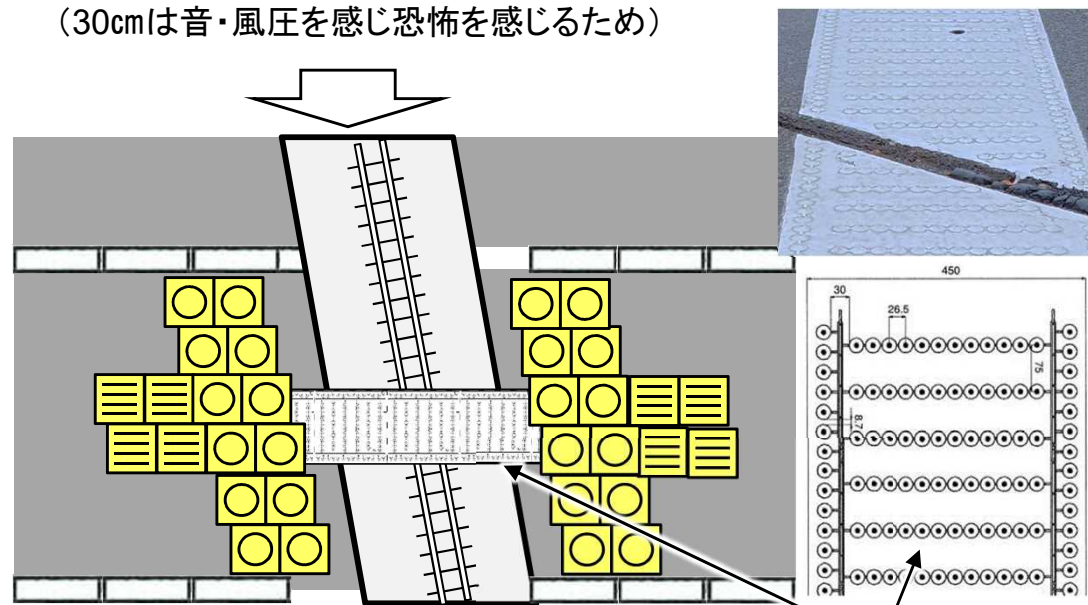
設置に向けた主な意見

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

南馬場踏切

対策前

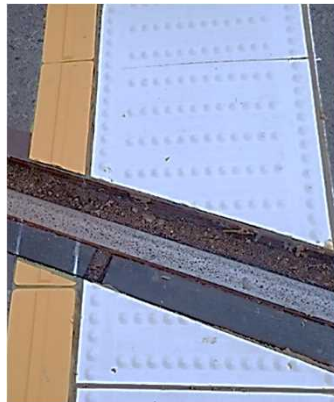
対策後



エスコートゾーンと同様の構造を使用

エスコートゾーンと同様の構造に1本線ブロックを追加したもの

(愛媛県松山市／千舟町第3踏切、藤原町踏切)



千舟町第3踏切

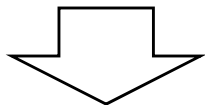
対策前

対策後

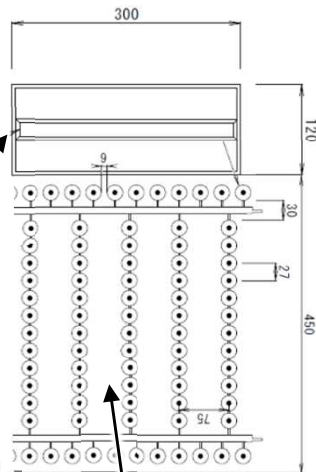


設置に向けた主な意見

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



「プラットフォーム縁端警告用内方表示ブロック(セパレートタイプ)」を使用



エスコートゾーンと同様の構造を使用

藤原町踏切

対策前

対策後



エスコートゾーン(横断歩道)

エスコートゾーンと同様の構造に1本線ブロックを追加したもの

(香川県高松市／福田町第四踏切、塩上町踏切)



福田町第四踏切

対策前



対策後



設置に向けた主な意見

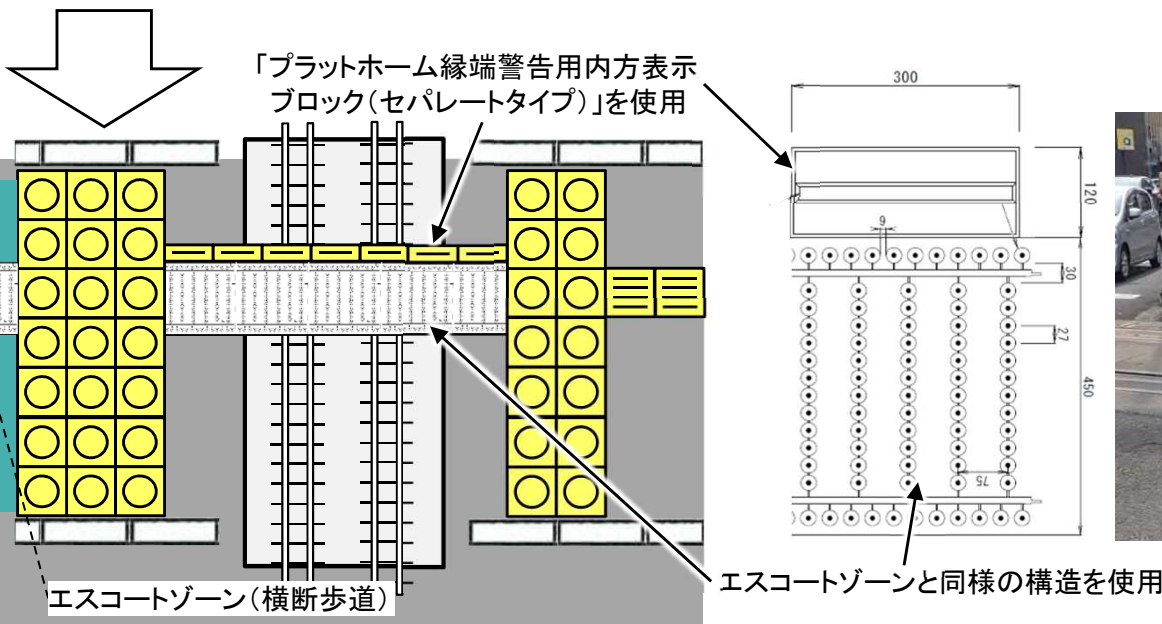
- エスコートゾーン状の構造で設置すれば良くなることは間違いない
- 可能であれば踏切用があればよい
- 1本線ブロックをエスコートゾーン状の構造に沿って設置して欲しい(道路端側)
- 踏切と道路の間の点状ブロックは3段として欲しい

塩上町踏切

対策前



対策後



香川県高松市(福田町第四踏切)

設置後体験会での意見等

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

内方線付きブロックと同様としたもの (奈良県橿原市／八木西口第1号踏切)

八木西口第1号踏切

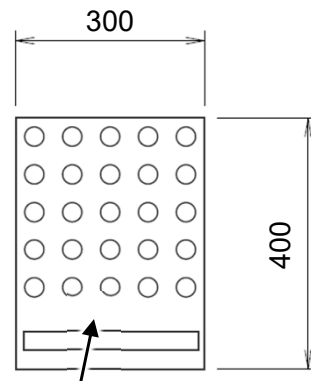
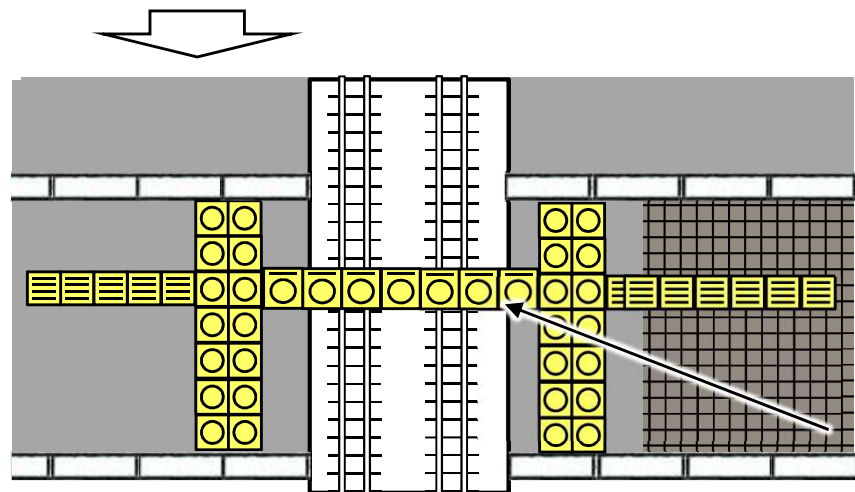
対策前

対策後



設置に向けた主な意見

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



「プラットフォーム縁端警告用内方表示ブロック」と同様の構造を使用

