

# 「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」 概要について(補足資料)

---

国土交通省道路局 企画課 中川 拓真

# 本日の進め方

- 「道路の移動等円滑化に関するガイドライン(概要版)」を用いて、ガイドラインのポイントや経緯を説明します。
- 本スライドは、概要版の補足説明資料となりますので、**必ずお手元に概要版の準備をお願い致します。**



## 道路の移動等円滑化に関する ガイドライン (概要版)



令和4年3月  
国土交通省道路局

道路の移動等円滑化に関するガイドライン  
(概要版)をお手元にご準備ください。

○ダウンロードURL(国土交通省ホームページ)  
<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/kijun/pdf/summary.pdf>

## 背景・必要性

- 大型車による物流需要の増大に伴い、特殊車両※の通行許可手続の長期化など事業者負担が増大し、生産性が低下(過積載等の法令違反も依然として散見)  
※ 車両の重量等が一定限度を超過する車両
- 主要駅周辺にバス停留所等が分散し、安全かつ円滑な交通の確保に支障
- バイパスの整備等により自動車交通量が減少する道路が生じる一方、コンパクトシティの進展等により歩行者交通量が増加する道路も生じており、歩行者を中心とした道路空間の構築が必要
- 2020年を目途としたレベル3以上の自動運転の実用化に向け、車両だけでなくインフラとしての道路からも積極的に支援する必要
- 災害発生時における道路の迅速な災害復旧等が必要

安全かつ円滑な道路交通の確保と  
道路の効果的な利用を推進する必要

## 法律の概要

### 1. 物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設 【道路法、道路特措法】

- デジタル化の推進により、登録を受けた特殊車両※が即時に通行できる制度を創設 ※ 車両の重量等が一定限度を超過する車両
  - ◆ 事業者は、あらかじめ、特殊車両を国土交通大臣に登録 ◆ 事業者は、発着地・貨物重量を入力してウェブ上で通行可能経路を確認
  - ◆ 国土交通大臣は、ETC2.0を通じて実際に通行した経路等を把握
  - ◆ 国土交通大臣は、登録等の事務を一定の要件を満たす法人に行わせることができる



### 2. 民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進 【道路法、道路特措法】

- 交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス、タクシー、トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として位置付け(特定車両停留施設)
  - ◆ 施設の運営についてはコンセッション(公共施設等運営権)制度の活用を可能とする
    - ・ 運営権者(民間事業者)は、利用料金を収受することが可能
    - ・ 協議の成立をもって占用許可とみなす



### 3. 地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築 【道路法、財特法】

- 賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度を創設(歩行者利便増進道路)
  - ◆ 指定道路では、歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間を整備(新たな道路構造基準を適用)
  - ◆ 指定道路の特別な区域内では、
    - ・ 購買施設や広告塔等の占用の基準を緩和
    - ・ 公募占用制度により最長20年の占用が可能
  - ◆ 無電柱化に対する国と地方公共団体による無利子貸付け



歩行者利便増進道路(イメージ)

### 4. 自動運転を補助する施設の道路空間への整備 【道路法、道路特措法、財特法】

- 自動運転車の運行を補助する施設(磁気マーカ一等)を道路附属物として位置付け(民間事業者の場合は占用物件とする)
  - ◆ 磁気マーカ一等の整備に対する国と地方公共団体による無利子貸付け



### 5. 国による地方管理道路の災害復旧等を代行できる制度の拡充 【道路法】

- 国土交通大臣が地方管理道路の道路啓開・災害復旧を代行できる制度を拡充

# バリアフリー基準適合義務の対象拡大【令和3年4月1日施行分】

## ■ 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

### 公共交通事業者等

※その他、現行規定上、バスターミナル事業者、旅客船ターミナル管理者等が法適用の対象



鉄道事業者



路線バス事業者(定期運行)



貸切バス事業者



一般旅客定期航路事業者



本邦航空運送事業者



軌道経営者

車椅子対応型の  
車両を導入する際  
に、ハードの基準  
適合を義務付け



タクシー事業者



旅客不定期航路事業者  
(遊覧船等)



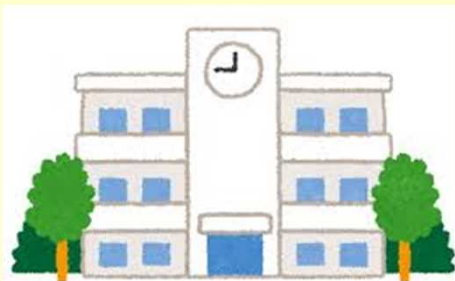
航空旅客ターミナル管理者

### 建築物

特別特定建築物(2,000㎡以上)  
(特別支援学校、病院、店舗、ホテル等)



特別特定建築物に公立小中学校を追加



### 道路

特定道路  
(移動等円滑化が特に必要な道路を国土交通大臣が指定)



旅客特定車両停留施設  
(バス等の旅客の乗降のための道路施設)



### 公園施設

特定公園施設  
(都市公園内の園路、広場、休憩所、駐車場、便所等)

### 路外駐車場

特定路外駐車場  
(500㎡以上の駐車料金を徴収する路外駐車場)



# 特定車両停留施設の構造及び設備の基準

- 特定車両停留施設の構造等の技術基準は、省令で規定
- 旅客特定車両停留施設は、バリアフリー法による基準への適合も必要

## 道 路 法

### 【法律】

第48条の31

特定車両停留施設の構造及び設備の技術基準は、特定車両停留施設を利用することができる特定車両の種類ごとに、国土交通省令で定める。

## 特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令

### 【省令】

#### 特定車両用場所

- 構造耐力
- 特定車両の出入口
- 誘導車路及び操車場所
- 停留場所 等

#### 旅客用場所

- 乗降場
- 通路
- 待合所 等

#### その他設備

- 排水設備
- 換気設備 等

#### 施設特有の機能

- 交通結節機能の高度化のための構造
- 災害時対応のための構造及び設備

## 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

### 【法律】

第10条

道路管理者は、特定道路又は旅客特定車両停留施設の新設又は改築を行うときは、当該特定道路又は当該旅客特定車両停留施設を、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する条例(国道(道路法第三条第二号の一般国道をいう。以下同じ。)にあっては、主務省令)で定める基準(以下この条において「道路移動等円滑化基準」という。)に適合させなければならない。

## 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

### 【省令】

#### 旅客用場所

- 乗降場
- 待合所
- 通路
- 等

# 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(抜粋)

(道路管理者の基準適合義務等)

第十条 道路管理者は、特定道路又は旅客特定車両停留施設の新設又は改築を行うときは、当該特定道路(以下この条において「新設特定道路」という。)又は当該旅客特定車両停留施設(第三項において「新設旅客特定車両停留施設」という。)を、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する条例(国道(道路法第三条第二号の一般国道をいう。以下同じ。)にあっては、主務省令)で定める基準(以下この条において「道路移動等円滑化基準」という。) に適合させなければならない。

## ⇒ バリアフリー基準(ハード)

2 前項の規定に基づく条例は、主務省令で定める基準を参酌して定めるものとする。

3 道路管理者は、その管理する新設特定道路及び新設旅客特定車両停留施設(以下この条において「新設特定道路等」という。)を道路移動等円滑化基準に適合するように維持するとともに、当該新設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し移動等円滑化のために必要なものとして主務省令で定める基準を遵守しなければならない。

## ⇒ バリアフリー基準(ソフト)

4 道路管理者は、その管理する道路(新設特定道路等を除く。)について、道路移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めるとともに、当該道路のうち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し移動等円滑化のために必要なものとして主務省令で定める基準を遵守するよう努めなければならない。

5 道路管理者は、高齢者、障害者等に対し、その管理する旅客特定車両停留施設における誘導その他の支援を適切に行うよう努めなければならない。

6 道路管理者は、高齢者、障害者等に対し、その管理する新設特定道路についてこれらの者が当該新設特定道路を円滑に利用するために必要となる情報を、その管理する旅客特定車両停留施設についてこれらの者が公共交通機関を利用して移動するために必要となる情報を、それぞれ適切に提供するよう努めなければならない。

7 道路管理者は、その職員に対し、その管理する旅客特定車両停留施設における移動等円滑化を図るために必要な教育訓練を行うよう努めなければならない。

8 道路管理者は、その管理する新設特定道路等の利用者に対し、高齢者、障害者等が当該新設特定道路等における高齢者障害者等用施設等を円滑に利用するために必要となる適正な配慮についての広報活動及び啓発活動を行うよう努めなければならない。

9 道路管理者は、その管理する旅客特定車両停留施設に係る高齢者、障害者等である旅客の乗継ぎを円滑に行うため、公共交通事業者等その他の関係者と相互に協力して、前各項(第二項を除く。)の措置を講ずるよう努めなければならない。

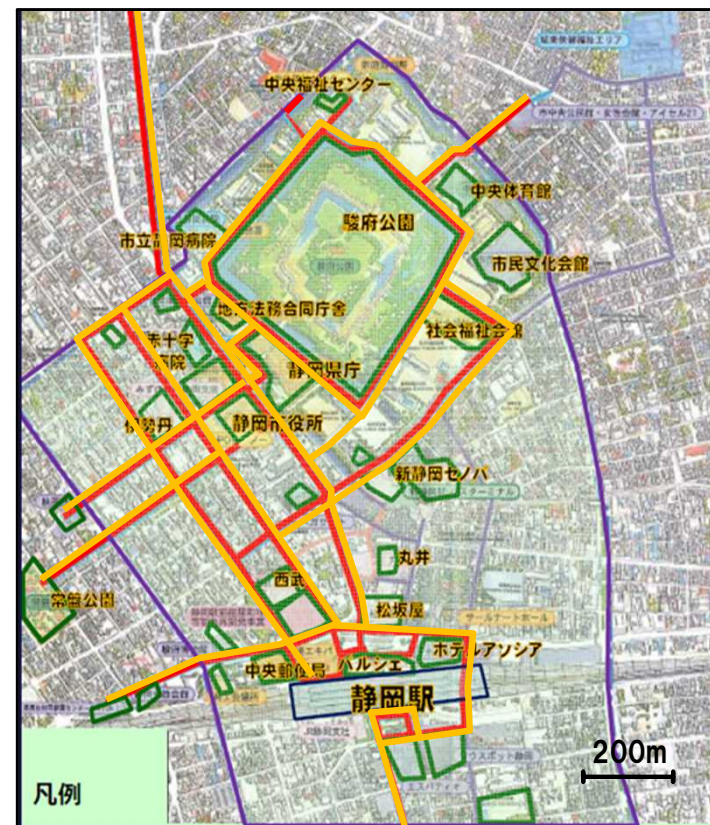
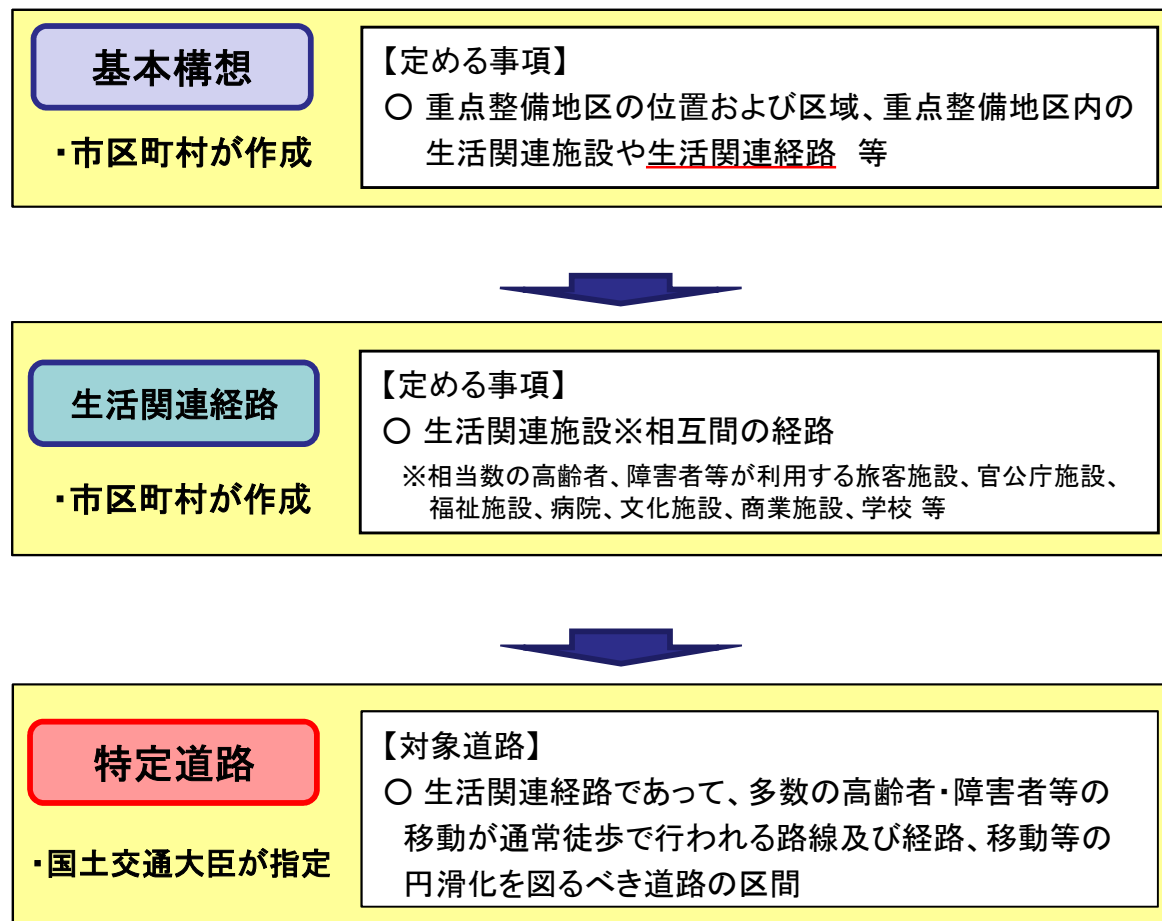
10 公共交通事業者等又は道路管理者が他の道路管理者に対し第八条第八項又は前項の措置に関する協議を求めたときは、当該他の道路管理者は、当該措置により旅客特定車両停留施設の有する機能に著しい支障を及ぼすおそれがあるときその他の正当な理由がある場合を除き、これに応じなければならない。

11 (略)

# 移動等円滑化方針(マスタープラン)や基本構想の策定

- 市区町村はバリアフリー法の基本方針に基づき基本構想を策定
- 国土交通大臣は重点整備地区内の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路線及び区間を「特定道路」として指定

## 特定道路指定のフロー



【静岡駅・新静岡駅周辺地区バリアフリー基本構想(静岡市)】



- 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、社会的障壁を取り除くのは社会の責務である「**障害の社会モデル**」という考え方
- 障害の社会モデルを理解し、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**
- 本ガイドラインで記載している関係者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参考にサービスを具現化していくことが求められる

- 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
- 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**
- 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ことが求められる**
- 旅客特定車両停留施設の管理者は、**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**

道路での心のバリアフリー

【交通サポートマネージャー研修】

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として、**障害当事者が講師として参加し、障害の社会モデルの考え方の理解、さまざまな障害を対象とした接遇・解除の必要性や心構え等を学ぶ研修**

	プログラム例
オリエンテーション	研修内容やスケジュールを説明
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
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)
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
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
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
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
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)
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
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
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
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

研修プログラムの例（2日間）で実施



# 当事者参加の事例(北海道札幌市)

- 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
- 「要綱」「要領」にバリアフリーチェックシステムを明記することで当事者参加等の取組を推進

## 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。

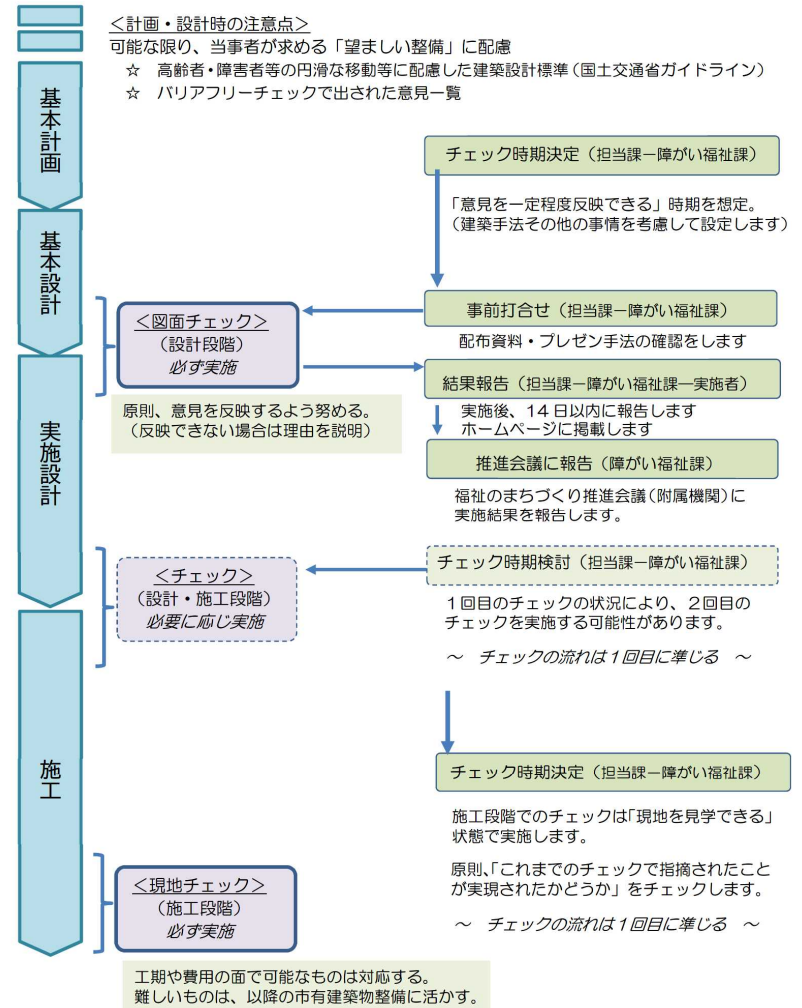
## 要領第3条 ～実施時期～

「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)

バリアフリーチェックに関する要綱・要領

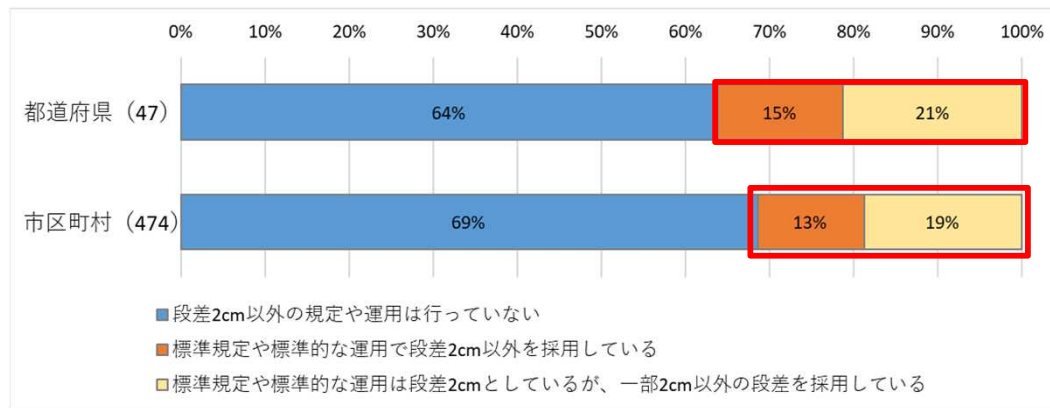


バリアフリーチェックの流れ

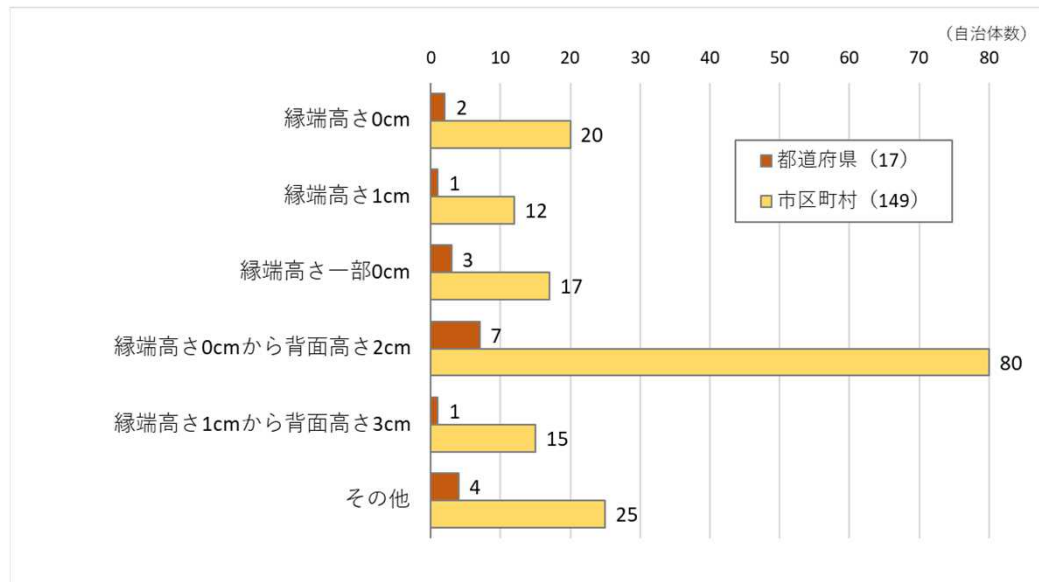
- 縁端構造について道路移動等円滑化基準では段差2cmを標準としているものの、道路利用者の特性によって望ましい構造が異なる
- 各自治体において採用されている縁端構造の実態を把握するため、特定道路がある47都道府県及び478市区町村を対象にアンケート調査を実施

## アンケート結果

### 【縁端段差の運用状況】



### 【2cm以外の採用状況】



### 【縁端段差の運用状況】

- 約3割の自治体が2cm以外を採用
- そのうち、縁端高さ0cmから背面高さ2cmが約5割を占める

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	

段差2cm以外の縁端構造のイメージ図

※表面にゴムピース突起付き等の構造も含む

- 「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2cmが移動の障害になるとの指摘を受け、検討開始
- 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「熊谷UDブロック」を開発
- 熊谷市条例にて規定**され、特定経路の約75%で設置済み



縁端高さ一部0cm

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
		・弱視（ロービジョン）者が溝部を認識しやすくして欲しい	・中央部分と側面部分を青色に着色
	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	・スロープ部に滑り止め加工を施す
		・スロープ部を滑りにくくして欲しい	



当事者参加による検討の様子

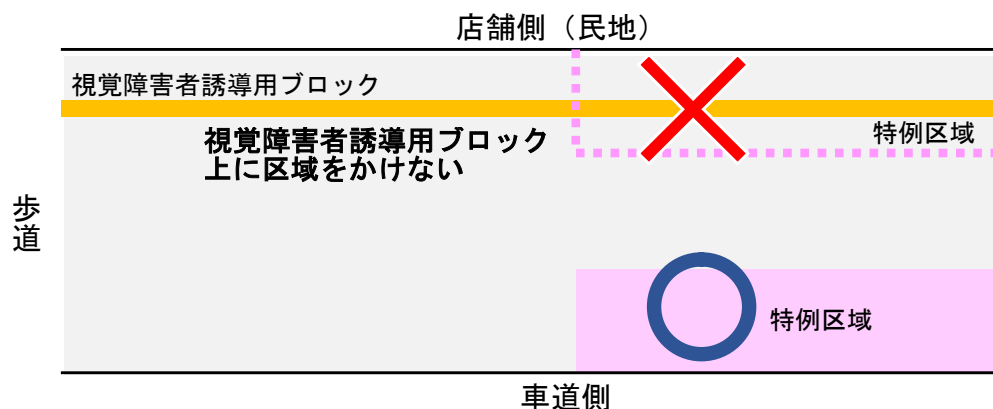
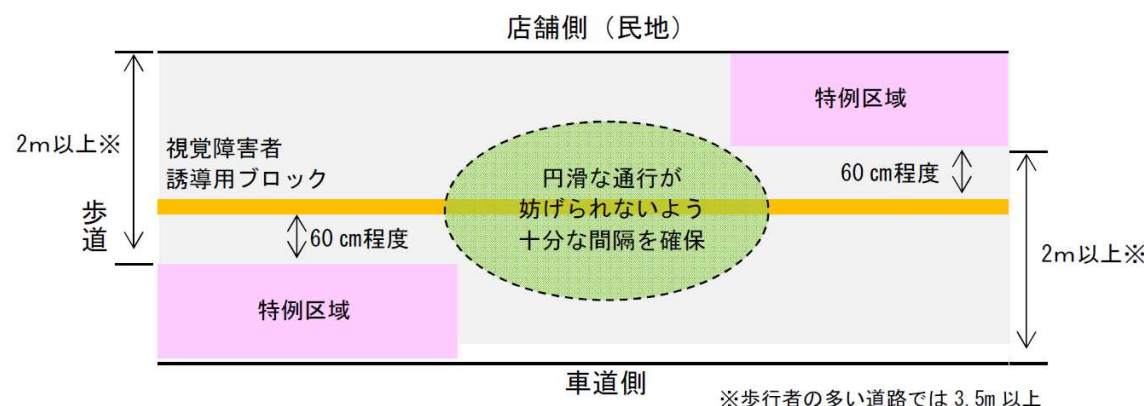
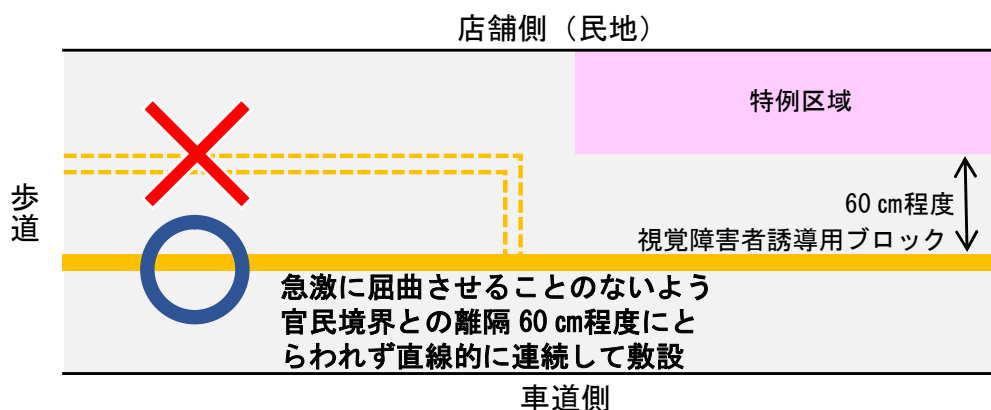
当事者参加の意見・要望とそれに対する対応

- 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。
- 同じ障害者の中にも多様な意見があるため、**事例も参考にしつつ、各々の地域の状況を踏まえ** 当時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**
- 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**

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

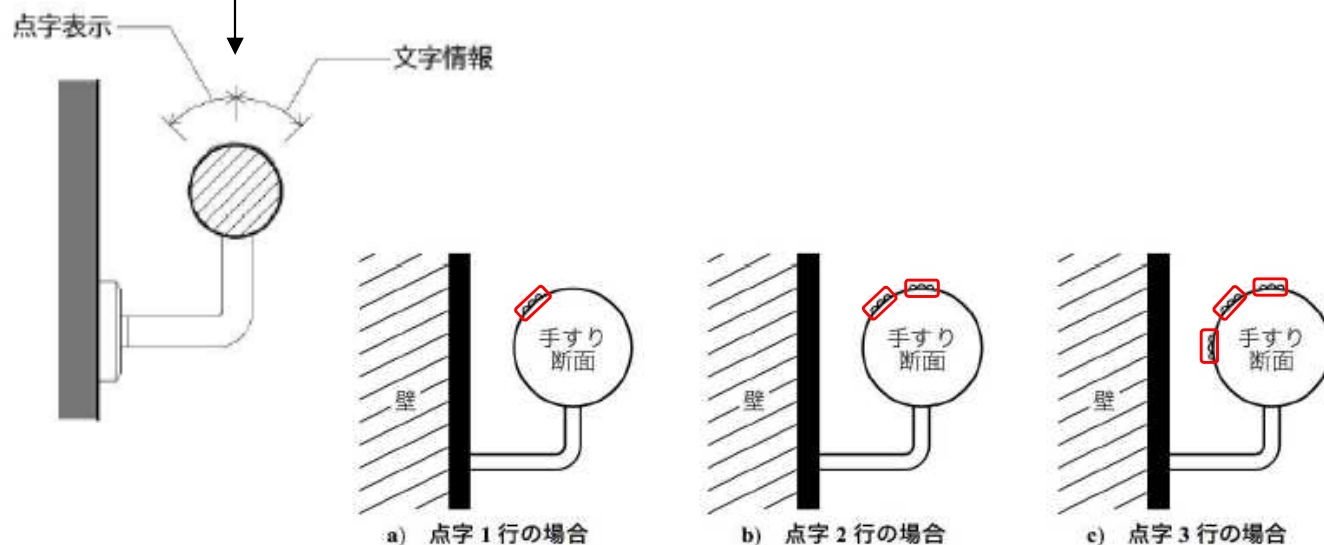


- 視覚障害者誘導用ブロックは、急激に屈曲させることのないよう、離隔60cm程度にはとらわれず、占有物件を避けた位置に直線的に連続して敷設する
- 既存の視覚障害者誘導用ブロック上に特例区域を設定しない
- 特例区域を同一区間で民地側と車道側に設定する場合も想定されるが、民地型と車道側の特例区域の間は円滑な通行が妨げられないよう十分な間隔を確保する



- ◎ 手すりの端部の付近には、傾斜路の通ずる場所を示す点字を張り付ける
- 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

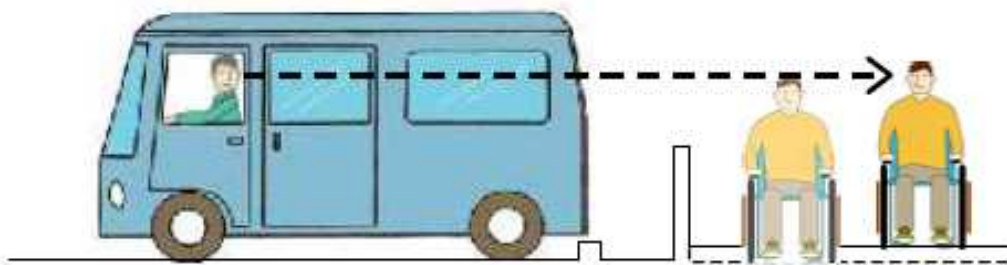
点字は壁側、文字は通路側



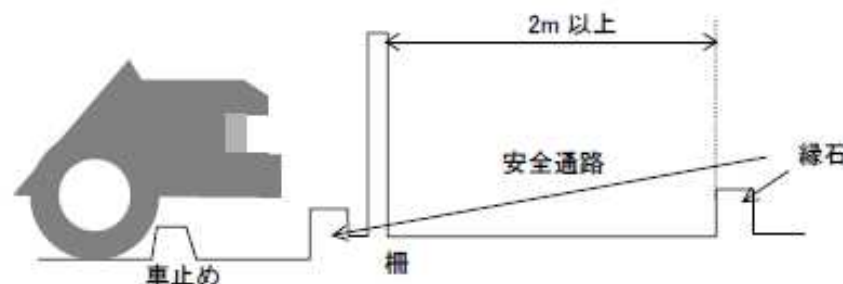
手すりの点字・文字の設置位置と例

- 駐車場内の歩行者用通路は、**通行者（特に車椅子使用者、幼児等）**を運転者がよく見えるように**計画**しなければならない。
- 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、高さを歩道のように少し上げておくのが良い。
- 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**とその他の進入を防止するための設備を設ける。

安全通路をやや高くすることで車椅子使用者や幼児の姿が認識しやすくなる



自動車のバンパーが安全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



柵の設置により駐車施設への侵入を防止した例  
(道の駅 いたの)



- 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、移動支援については「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。

## 障害別の基本の接遇方法

### 【公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン】

・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】

- ・ 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、困っている様子的場合には、可能な限り、支援の要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、困っている様子的場合には、可能な限り、支援の要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、困っている様子的場合には、可能な限り、支援の要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、困っている様子的場合には、可能な限り、支援の要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、困っている様子的場合には、可能な限り、支援の要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、困っている様子的場合には、可能な限り、支援の要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、支援の要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



# 案内サインの整備事例(立川駅周辺のサイン計画)

- 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。に対応するため、事業者や利用者、地方公共団体、学識経験者等からなる協議会を設置
- 「サインの改善」「バリアフリーの推進」「サービスの向上」の3つの視点の観点から「立川ターミナル基本ルール」をとりまとめた

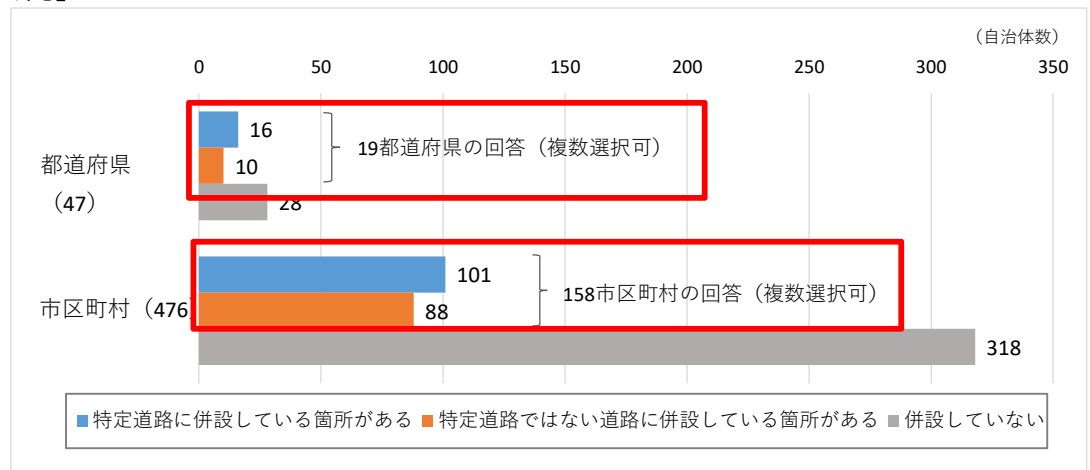


ピクトグラムや出口のナンバリングを活用したルート案内

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、自治体において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ため、特定道路がある47都道府県及び478市区町村を対象にアンケート調査を実施

## アンケート結果

### 【併設状況】



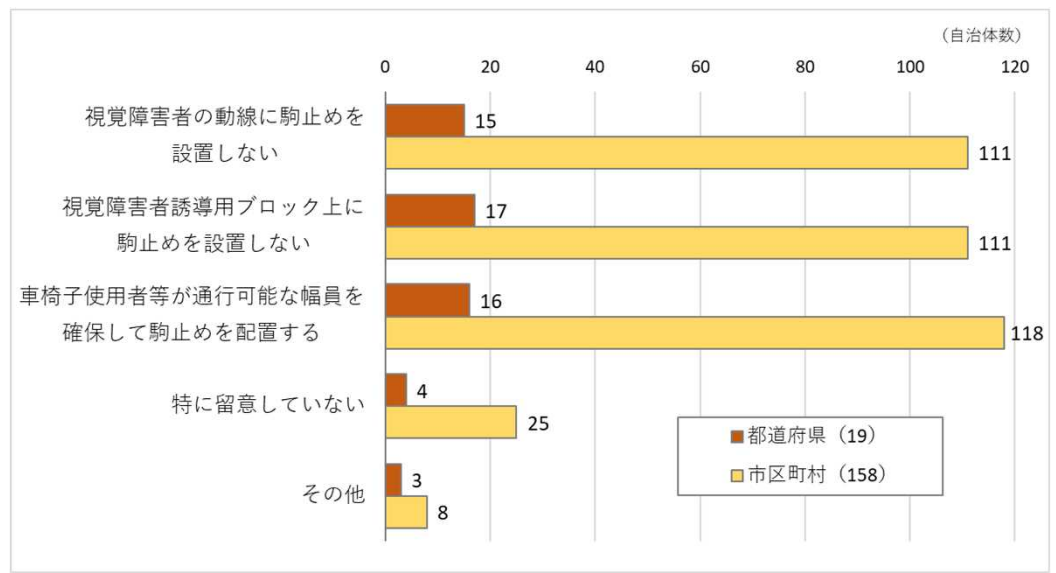
### 【縁端段差の運用状況】

◆ 約3割の自治体が併設している

### 【併設時の留意点】

- ◆ 併設時は、以下に配慮
  - ・ 視覚障害者の動線に駒止めを設置しない
  - ・ ブロック上に駒止めを設置しない
  - ・ 車椅子の幅員を確保して駒止めを設置

### 【2cm以外の採用状況】



# 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

- ◇ 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

## ■長崎県島原市の例

### 【障害者団体等からの意見】

- 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、**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。



## ■岡山県岡山市の例

### 【障害者団体等からの意見】

- 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。

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**することが望ましい。本事例では、視覚障害者に目立つよう**黄色**とした上で、**反射材**をつけている。

