

茨城県・栃木県・群馬県・山梨県踏切道改良協議会合同会議

日時:令和6年3月 15 日(金)16:00 ~17:30

場所:WEB 開催

議 事 次 第

1. 開会

2. 議事

- (1)茨城県踏切道改良協議会合同会議設置要綱の変更について
栃木県踏切道改良協議会合同会議設置要綱の変更について
群馬県踏切道改良協議会合同会議設置要綱の変更について
- (2)道路の移動円滑化について
 - I.ガイドライン改定概要
 - II.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等の推進
- (3)第 4 種踏切道の廃止の促進
- (4)質疑応答

3. 閉会

○添付資料

- | | |
|-------|-------------------------------|
| 資料1—1 | 茨城県踏切道改良協議会合同会議設置要綱(案) |
| 資料1—2 | 栃木県踏切道改良協議会合同会議設置要綱(案) |
| 資料1—3 | 群馬県踏切道改良協議会合同会議設置要綱(案) |
| 資料2—1 | ガイドライン改定概要 |
| 資料2—2 | 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等の推進 |
| 資料3 | 第4種踏切道の廃止の促進 |
| 【参考】 | 質問回答(共有事項) |

(案)

茨城県踏切道改良協議会合同会議設置要綱

(目的)

第1条 茨城県踏切道改良協議会合同会議（以下「合同会議」という。）は、踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号。以下「法」という。）第16条の規定に基づき、茨城県の踏切道及び地方踏切道改良協議会（以下「協議会」という。）の踏切道を対象に合同で協議することにより、法第4条に規定する地方踏切道改良計画の作成及び実施、法第14条に規定する地方踏切道災害時管理方法その他茨城県内の踏切道における踏切対策を円滑に進めるために設置する。

(協議事項等)

第2条 合同会議は、次に掲げる事項について協議を行う。

- (1) 地方踏切道改良計画の作成及び実施に関し必要な協議
- (2) 法第12条の規定による評価を実施するに当たっての構成員からの意見聴取
- (3) 地方踏切道災害時管理方法の作成及び実施に関し必要な協議
- (4) 法第6条に規定する国踏切道改良計画の作成又は法第15条に規定する国踏切道災害時管理方法の決定に当たっての鉄道事業者からの意見聴取（ただし、(1)及び(3)の対象となる踏切道に係る鉄道事業者と当該国踏切道改良計画又は国踏切道災害時管理方法の対象となる踏切道に係る鉄道事業者が同一の場合に限る。）
- (5) [未指定の踏切道の場合]法第3条又は法第13条の規定による踏切道の指定に向けて必要な協議
- (6) 前5号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項

(合同会議の組織)

第3条 合同会議は、別表に掲げる協議会（以下「各協議会」という。）の踏切道及び別表に掲げる踏切道（以下「各踏切道」という。）を対象に、合同で会議を開催する。

- 2 合同会議に、議長1名及び副議長1名を置く。
- 3 議長は、国土交通省関東地方整備局長とし、副議長は、国土交通省関東運輸局長とする。
- 4 議長及び副議長は、合同会議の運営に支障がない限りにおいて、代理を選任することができる。
- 5 合同会議の議長及び副議長以外の構成員は、各協議会の構成員、各踏切道の鉄

道事業者及び道路管理者、都道府県知事のほか、議長が必要と認める者とする。

(踏切道改良検討会)

第4条 合同会議は、未指定の緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）等に関して指定に向けた具体的検討を行うため茨城県踏切道改良検討会を設置する。

2 踏切道改良検討会に係る規約は別に定める。

(合同会議の開催)

第5条 合同会議は、議長が自ら、各協議会の議長、又は各踏切道の鉄道事業者及び道路管理者双方の求めに応じて招集する。

2 合同会議は、原則として公開とする。ただし、公開することにより協議の実施に支障が生じると認められるものについては、議長の判断により、非公開で行うことができる。

(代理の選任)

第6条 構成員は、合同会議の運営に支障がない限りにおいて、代理を選任することができる。

(協議結果の尊重義務)

第7条 合同会議において、協議が調った事項については、合同会議の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第8条 合同会議事務局は、関東地方整備局道路部地域道路課及び関東運輸局鉄道部計画課に置く。

(その他)

第9条 この規約に定めるもののほか、合同会議の事務の運営上必要な事項は、別に会議で定めるものとする。

附 則

(施行期日)

第1条 この規約は、令和4年2月22日から施行する。

附 則

(施行期日)

第1条 この改正は、令和5年2月9日から施行する。

附 則

(施行期日)

第1条 この改正は、令和 年 月 日から施行する。

別表 改良すべき踏切道関係

協議会名又は踏切道名	法指定年月日 ※空欄箇所は未指定	道路管理者	鉄道事業者
一の町		水戸市	東日本旅客鉄道、鹿島臨海鉄道
遠木	R4. 1. 21	水戸市	東日本旅客鉄道
河和田街道		茨城県	東日本旅客鉄道
小木津陸前浜街道	R4. 1. 21	日立市	東日本旅客鉄道
本郷道	R6. 1. 18	土浦市	東日本旅客鉄道
神谷		牛久市	東日本旅客鉄道
大綱		ひたちなか市	東日本旅客鉄道
高場地方踏切道改良協議会	H31. 2. 8	小美玉市	東日本旅客鉄道
白方街道地方踏切道改良協議会	H29. 1. 27	東海村	東日本旅客鉄道
三坂 1	R3. 4. 13	常総市	関東鉄道
角来前	R4. 1. 21	かすみがうら市	東日本旅客鉄道
宗道構内 2	R4. 12. 16	下妻市	関東鉄道
三ツ谷	R6. 1. 18	常総市	関東鉄道

別表 災害時管理を定めるべき踏切道関係

協議会名又は踏切道名	法指定年月日	道路管理者	鉄道事業者
泉川新道	R3. 6. 30	茨城県	鹿島臨海鉄道
表町通	R4. 7. 29	ひたちなか市	ひたちなか海浜鉄道
平磯駅	R4. 7. 29	茨城県	ひたちなか海浜鉄道
金上駅	R4. 7. 29	茨城県	ひたちなか海浜鉄道
阿字ヶ浦駅	R4. 7. 29	茨城県	ひたちなか海浜鉄道
3－11街道	R4. 7. 29	神栖市	鹿島臨海鉄道
深芝浜道	R4. 7. 29	神栖市	鹿島臨海鉄道

茨城県踏切道改良協議会合同会議構成組織

	構成員
議長	国土交通省 関東地方整備局
副議長	国土交通省 関東運輸局
道路 管 理 者	茨城県
	水戸市
	日立市
	土浦市
	牛久市
	ひたちなか市
	かすみがうら市
	小美玉市
	東海村
	常総市
	下妻市
	神栖市
鉄 道 事 業 者	東日本旅客鉄道(株)
	日本貨物鉄道(株)
	関東鉄道(株)
	ひたちなか海浜鉄道(株)
	鹿島臨海鉄道(株)
	真岡鐵道(株)
オブ ザ ー バ ー	関東地方整備局 建政部 都市整備課
事 務 局	関東地方整備局 道路部 地域道路課
	関東運輸局 鉄道部 計画課

(案)

栃木県踏切道改良協議会合同会議設置要綱

(目的)

第1条 栃木県踏切道改良協議会合同会議（以下「合同会議」という。）は、踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号。以下「法」という。）第16条の規定に基づき、栃木県の踏切道及び地方踏切道改良協議会（以下「協議会」という。）の踏切道を対象に合同で協議することにより、法第4条に規定する地方踏切道改良計画の作成及び実施、法第14条に規定する地方踏切道災害時管理方法その他栃木県内の踏切道における踏切対策を円滑に進めるために設置する。

(協議事項等)

第2条 合同会議は、次に掲げる事項について協議を行う。

- (1) 地方踏切道改良計画の作成及び実施に関し必要な協議
- (2) 法第12条の規定による評価を実施するに当たっての構成員からの意見聴取
- (3) 地方踏切道災害時管理方法の作成及び実施に関し必要な協議
- (4) 法第6条に規定する国踏切道改良計画の作成又は法第15条に規定する国踏切道災害時管理方法の決定に当たっての鉄道事業者からの意見聴取（ただし、(1)及び(3)の対象となる踏切道に係る鉄道事業者と当該国踏切道改良計画又は国踏切道災害時管理方法の対象となる踏切道に係る鉄道事業者が同一の場合に限る。）
- (5) [未指定の踏切道の場合]法第3条又は法第13条の規定による踏切道の指定に向けて必要な協議
- (6) 前5号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項

(合同会議の組織)

第3条 合同会議は、別表に掲げる協議会（以下「各協議会」という。）の踏切道及び別表に掲げる踏切道（以下「各踏切道」という。）を対象に、合同で会議を開催する。

- 2 合同会議に、議長1名及び副議長1名を置く。
- 3 議長は、国土交通省関東地方整備局長とし、副議長は、国土交通省関東運輸局長とする。
- 4 議長及び副議長は、合同会議の運営に支障がない限りにおいて、代理を選任することができる。
- 5 合同会議の議長及び副議長以外の構成員は、各協議会の構成員、各踏切道の鉄

道事業者及び道路管理者、都道府県知事のほか、議長が必要と認める者とする。

(踏切道改良検討会)

第4条 合同会議は、未指定の緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）等に関して指定に向けた具体的検討を行うため栃木県踏切道改良検討会を設置する。

2 踏切道改良検討会に係る規約は別に定める。

(合同会議の開催)

第5条 合同会議は、議長が自ら、各協議会の議長、又は各踏切道の鉄道事業者及び道路管理者双方の求めに応じて招集する。

2 合同会議は、原則として公開とする。ただし、公開することにより協議の実施に支障が生じると認められるものについては、議長の判断により、非公開で行うことができる。

(代理の選任)

第6条 構成員は、合同会議の運営に支障がない限りにおいて、代理を選任することができる。

(協議結果の尊重義務)

第7条 合同会議において、協議が調った事項については、合同会議の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第8条 合同会議事務局は、関東地方整備局道路部地域道路課及び関東運輸局鉄道部計画課に置く。

(その他)

第9条 この規約に定めるもののほか、合同会議の事務の運営上必要な事項は、別に会議で定めるものとする。

附 則

(施行期日)

第1条 この規約は、令和4年2月22日から施行する。

附 則

(施行期日)

第1条 この改正は、令和5年2月9日から施行する。

附 則

(施行期日)

第1条 この改正は、令和 年 月 日から施行する。

別表 改良すべき踏切道関係

協議会名又は踏切道名	法指定年月日 ※空欄箇所は未指定	道路管理者	鉄道事業者
羽牛田街道	R6. 1. 18	宇都宮市	東日本旅客鉄道
第二上三川街道		栃木県	東日本旅客鉄道
第一大岩	R4. 1. 21	足利市	東日本旅客鉄道
宝来社街道	H29. 1. 27	栃木県	東日本旅客鉄道
日光線第224号	H29. 1. 27	栃木県	東武鉄道
日光線第248号	H29. 1. 27	栃木市	東武鉄道
佐野線第41号	R6. 1. 18	佐野市	東武鉄道
昭和街道	R6. 1. 18	佐野市	東日本旅客鉄道
鬼怒川線第7号	H30. 1. 19	日光市	東武鉄道
飯田		小山市	東日本旅客鉄道
太夫塚	R3. 4. 13	那須塩原市	東日本旅客鉄道
第一上三川街道	R6. 1. 18	栃木県	東日本旅客鉄道
第一太田原街道	H30. 1. 19	大田原市	東日本旅客鉄道
藤山下		矢板市	東日本旅客鉄道
日光線第278号	R4. 12. 16	栃木市	東武鉄道
下荒川	R4. 12. 16	小山市	東日本旅客鉄道

別表 災害時管理を定めるべき踏切道関係

協議会名又は踏切道名	法指定年月日	道路管理者	鉄道事業者

栃木県踏切道改良協議会合同会議構成組織

	構成員
議長	国土交通省 関東地方整備局
副議長	国土交通省 関東運輸局
道 路 管 理 者	栃木県
	宇都宮市
	足利市
	佐野市
	小山市
	矢板市
	栃木市
	日光市
	那須塩原市
	大田原市
鉄 道 事 業 者	東日本旅客鉄道(株)
	日本貨物鉄道(株)
	東武鉄道(株)
	真岡鐵道(株)
	野岩鐵道(株)
オブ ザー バー	関東地方整備局 建政部 都市整備課
事 務 局	関東地方整備局 道路部 地域道路課
	関東運輸局 鉄道部 計画課

(案)

群馬県踏切道改良協議会合同会議設置要綱

(目的)

第1条 群馬県踏切道改良協議会合同会議（以下「合同会議」という。）は、踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号。以下「法」という。）第16条の規定に基づき、群馬県の踏切道及び地方踏切道改良協議会（以下「協議会」という。）の踏切道を対象に合同で協議することにより、法第4条に規定する地方踏切道改良計画の作成及び実施、法第14条に規定する地方踏切道災害時管理方法その他群馬県内の踏切道における踏切対策を円滑に進めるために設置する。

(協議事項等)

第2条 合同会議は、次に掲げる事項について協議を行う。

- (1) 地方踏切道改良計画の作成及び実施に関し必要な協議
- (2) 法第12条の規定による評価を実施するに当たっての構成員からの意見聴取
- (3) 地方踏切道災害時管理方法の作成及び実施に関し必要な協議
- (4) 法第6条に規定する国踏切道改良計画の作成又は法第15条に規定する国踏切道災害時管理方法の決定に当たっての鉄道事業者からの意見聴取（ただし、(1)及び(3)の対象となる踏切道に係る鉄道事業者と当該国踏切道改良計画又は国踏切道災害時管理方法の対象となる踏切道に係る鉄道事業者が同一の場合に限る。）
- (5) [未指定の踏切道の場合]法第3条又は法第13条の規定による踏切道の指定に向けて必要な協議
- (6) 前5号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項

(合同会議の組織)

第3条 合同会議は、別表に掲げる協議会（以下「各協議会」という。）の踏切道及び別表に掲げる踏切道（以下「各踏切道」という。）を対象に、合同で会議を開催する。

- 2 合同会議に、議長1名及び副議長1名を置く。
- 3 議長は、国土交通省関東地方整備局長とし、副議長は、国土交通省関東運輸局長とする。
- 4 議長及び副議長は、合同会議の運営に支障がない限りにおいて、代理を選任することができる。
- 5 合同会議の議長及び副議長以外の構成員は、各協議会の構成員、各踏切道の鉄

道事業者及び道路管理者、都道府県知事のほか、議長が必要と認める者とする。

(踏切道改良検討会)

第4条 合同会議は、未指定の緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）等に関して指定に向けた具体的検討を行うため群馬県踏切道改良検討会を設置する。

2 踏切道改良検討会に係る規約は別に定める。

(合同会議の開催)

第5条 合同会議は、議長が自ら、各協議会の議長、又は各踏切道の鉄道事業者及び道路管理者双方の求めに応じて招集する。

2 合同会議は、原則として公開とする。ただし、公開することにより協議の実施に支障が生じると認められるものについては、議長の判断により、非公開で行うことができる。

(代理の選任)

第6条 構成員は、合同会議の運営に支障がない限りにおいて、代理を選任することができる。

(協議結果の尊重義務)

第7条 合同会議において、協議が調った事項については、合同会議の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第8条 合同会議事務局は、関東地方整備局道路部地域道路課及び関東運輸局鉄道部計画課に置く。

(その他)

第9条 この規約に定めるもののほか、合同会議の事務の運営上必要な事項は、別に会議で定めるものとする。

附 則

(施行期日)

第1条 この規約は、令和4年2月22日から施行する。

附 則

(施行期日)

第1条 この改正は、令和5年2月9日から施行する。

附 則

(施行期日)

第1条 この改正は、令和 年 月 日から施行する。

別表 改良すべき踏切道関係

協議会名又は踏切道名	法指定年月日 ※空欄箇所は未指定	道路管理者	鉄道事業者
第二藤岡街道	R6. 1. 18	群馬県	東日本旅客鉄道
塚沢		高崎市	東日本旅客鉄道
上毛線第8号	R6. 1. 18	前橋市	上毛電気鉄道
上毛線第47号	R4. 12. 16	前橋市	上毛電気鉄道
広沢道踏切		みどり市	東日本旅客鉄道
中里街道	R6. 1. 18	群馬県	東日本旅客鉄道
中里街道	R6. 1. 18	群馬県	日本貨物鉄道
伊勢崎線第280号	R6. 1. 18	群馬県	東武鉄道

別表 災害時管理を定めるべき踏切道関係

協議会名又は踏切道名	法指定年月日	道路管理者	鉄道事業者
上毛線第9号	R4. 7. 29	前橋市	上毛電気鉄道
上毛線第21号	R4. 7. 29	前橋市	上毛電気鉄道
上毛線第70号	R4. 7. 29	群馬県	上毛電気鉄道
上毛線第101号	R4. 7. 29	群馬県	上毛電気鉄道
第1天王宿	R4. 7. 29	群馬県	わたらせ渓谷鐵道
上毛線第26号	R5. 8. 23	群馬県	上毛電気鉄道
上毛線第39号	R5. 8. 23	群馬県	上毛電気鉄道
上毛線第40号	R5. 8. 23	群馬県	上毛電気鉄道
上毛線第103号	R5. 8. 23	桐生市	上毛電気鉄道

群馬県踏切道改良協議会合同会議構成組織

	構成員
議長	国土交通省 関東地方整備局
副議長	国土交通省 関東運輸局
道路管理者	群馬県
	前橋市
	高崎市
	みどり市
	桐生市
鉄道事業者	東日本旅客鉄道(株)
	日本貨物鉄道(株)
	東武鉄道(株)
	わたらせ渓谷鉄道(株)
	上信電鉄(株)
	上毛電気鉄道(株)
オブザーバー	関東地方整備局 建政部 都市整備課
事務局	関東地方整備局 道路部 地域道路課
	関東運輸局 鉄道部 計画課



令和 6 年 1 月 15 日
道 路 局 企 画 課

道路の移動等円滑化に関するガイドラインを改定しました ～踏切道での安全対策～

国土交通省では、踏切道での安全対策のため、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を改定しました。

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痛ましい事故を受け、「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を盛り込みました。

その後、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」を改定しましたのでお知らせします。

主な改定内容

1. 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
2. 踏切道内誘導表示の標準的な設置方法及び構造を規定
3. 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
4. 実証実験結果の紹介
5. 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

(添付資料)

- ・改定の概要
- ・改定の箇所

別紙 1

別紙 2

なお、改定後のガイドラインの全体版は下記の URL で公表しています。

【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）】

<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/ki jun/pdf/all.pdf>

<問い合わせ先>

道路局 企画課 大西、福島

代表：03-5253-8111（内線 37562, 37554） 直通：03-5253-8485

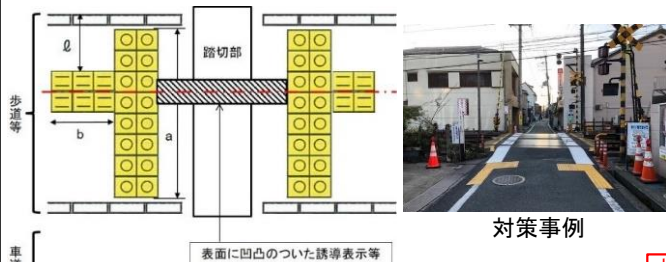
令和5年9・10月に実施した踏切道上の実証実験を踏まえ、踏切道付近の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の設置方法や構造を規定する等、道路の移動等円滑化ガイドラインの改定を行う。

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)

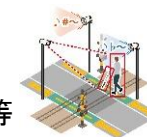


【実験結果概要】

- ・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

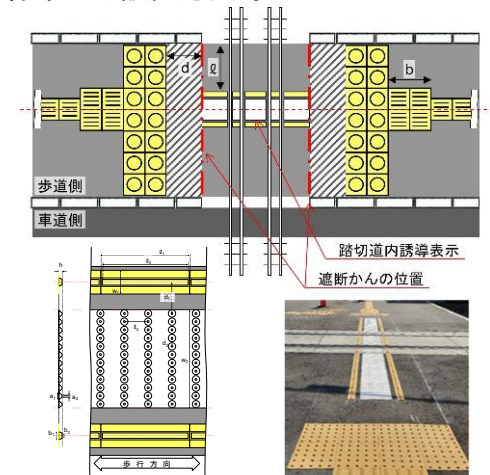
➤ コラム

- ・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】

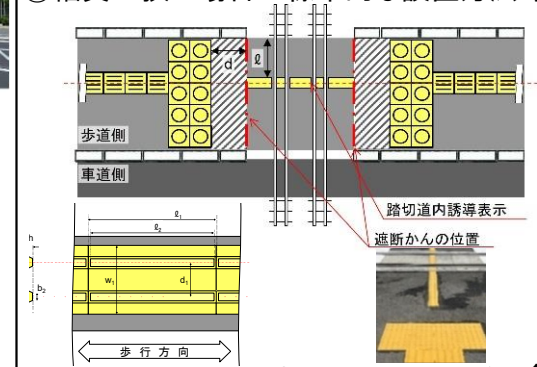
①標準的な設置方法等



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



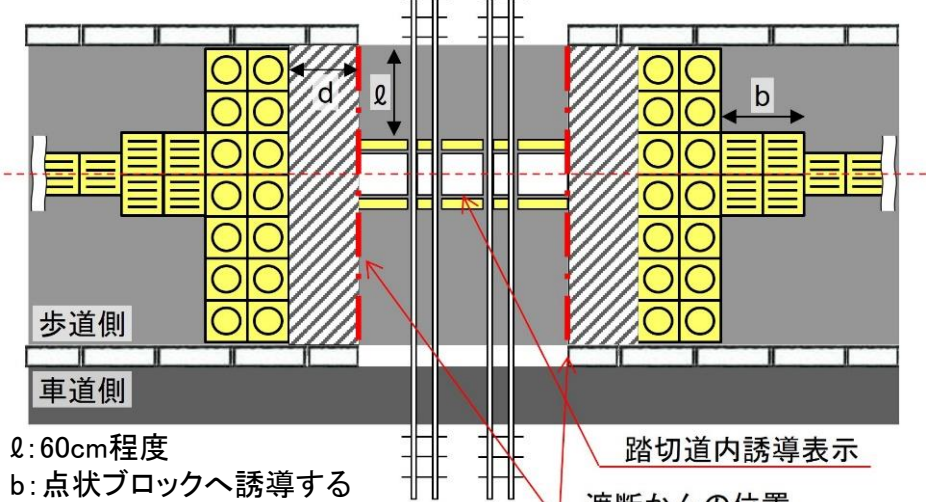
踏切内誘導表示の構造

整備イメージ

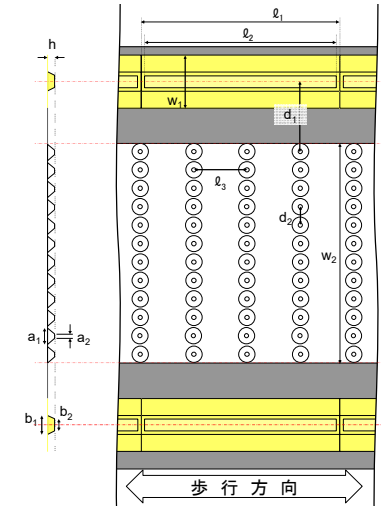
視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の設置

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



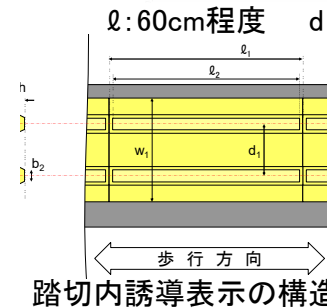
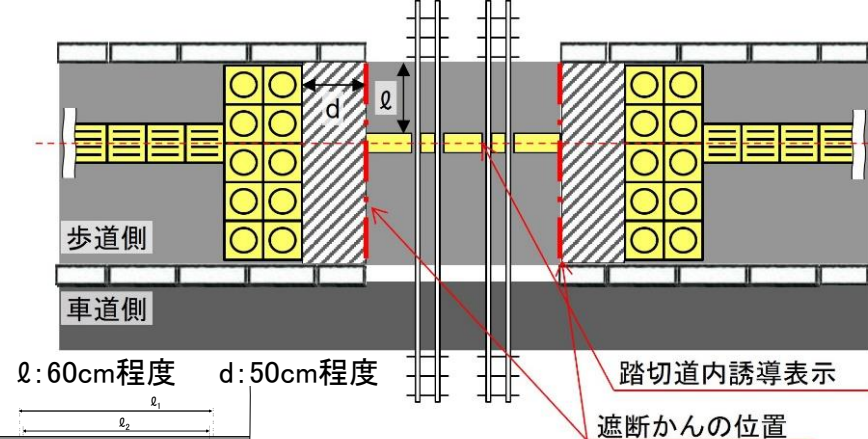
踏切内誘導表示の構造

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



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

歩行者通行空間の確保及び路面等

踏切道前後及び踏切道内の歩行者通行空間を確保するために、路面等への望ましい整備内容について規定する。

(ガイドライン記載案概要)

- ・踏切道手前部の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。ゴムチップ舗装の色彩は黒を標準とする。
- ・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。
- ・歩行者が通る場所の幅員が狭小な場合など、看板等を設置することで車両に対し注意喚起を行うことが望ましい。

➤車道外側線を設置した事例



➤カラー舗装を導入した事例



➤注意喚起看板等の設置イメージ



➤評価実験で実施したゴムチップ舗装



その他、踏切道内誘導表示の施工方法・視覚障害者誘導用踏切道内誘導表示設置以外の対策事例について、コラムにて紹介

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実験結果概要(1/2)

令和5年9・10月に、踏切道付近に設置す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や構造について評価実験を行った。実験結果と実験を受けた留意点をガイドラインへ記載を行う。

【実験の概要】

- ・予備実験 : 横断歩道と踏切の識別、「踏切道手前部」と「踏切内」の誘導方法の認識性、直進性、識別性の評価
- ・本実験 : 「踏切道手前部」と「踏切内」の誘導方法を一連とした4パターンの認識性、直進性、識別性の評価
- ・最終確認実験 : 本実験で選定した2パターンについて、誘導ライン設置位置の再評価、斜め設置の影響を評価

【予備実験の結果】

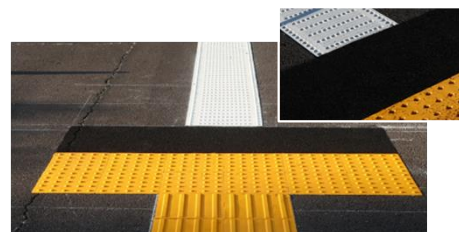
- ・踏切道手前部の横方向の線状突起は有効性が低い
- ・踏切の出入りの分かりやすさ(認識性)は、踏切道手前部の点状ブロックと踏切内の誘導表示等との隙間があるパターンの評価が比較的高く、隙間の舗装素材をゴムチップ舗装にしているパターンの評価が最も高い
- ・踏切内の誘導表示等は、1/4サイズの線状ブロックやエスコートゾーンと同様の構造の評価が低い



踏切道内外を一連とした4パターンを設定

【本実験の結果】

- ・どの評価においてもパターン④(エスコートゾーンと同様の構造)よりパターン②、③の評価が高い傾向
- ・全パターンで、警報器と遮断かんの作動時に、踏切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



隙間の舗装素材をゴムチップにしたパターン



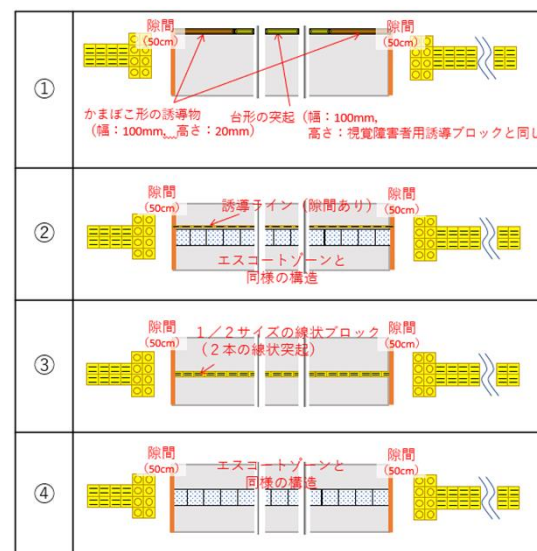
予備実験（踏切手前部）の誘導表示等の敷設状況



予備実験（踏切内）の誘導表示等の敷設状況



本実験の誘導表示等の敷設状況 4



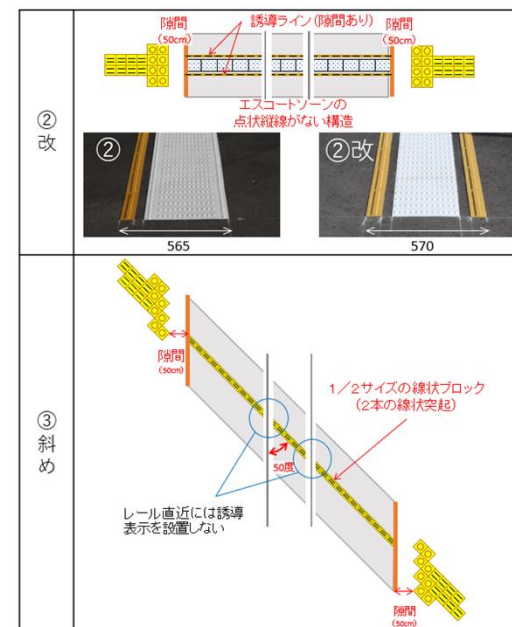
本実験の誘導表示等パターン

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実験結果概要(2/2)

令和5年9・10月に、踏切道付近に設置す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や構造について評価実験を行った。実験結果と実験を受けた留意点をガイドラインへ記載を行う。

【最終確認及び実験結果のまとめ】

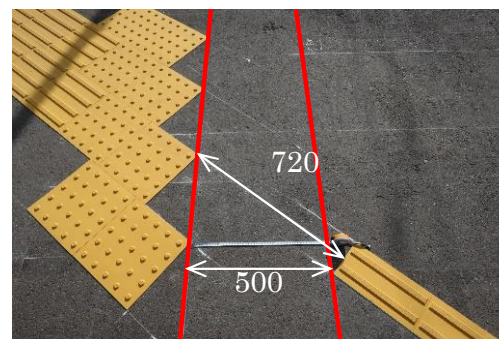
- ・視覚障害者の踏切の出入りの認識性は、踏切道手前部の点状ブロックと踏切内の誘導表示等との隙間をあけているパターンの評価が比較的高く、隙間の舗装素材をゴムチップ舗装にしているパターンの評価が最も高い
- ・パターン②改は、視覚障害者は、踏切の出入りの認識性、直進性、誘導表示等の見つけやすさ等で高評価であり、探しやすさから、両側に誘導ラインを設置したほうがよいとの意見が多い
- ・斜めに誘導表示等を設置し、レール直近の誘導表示等が敷設できない隙間が広がることは、特に問題ないとする意見が多かったが、踏切道手前部の点状ブロックと誘導表示等の隙間が広いところがあることや階段状に設置された点状ブロックにより方向定位がしづらいとの意見があった



最終確認実験の
誘導表示等のパターン

【実験を受けた留意点】

- ・誘導表示等を設置する場合は、事前の周知が重要
- ・道路と斜めに交差する踏切は、垂直に交差する道路に比べ、方向定位がしづらいことを考慮し、踏切道手前部の点状ブロックの敷設形状、点状ブロックと踏切内の誘導表示等の隙間の離隔に留意
- ・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の検討が必要



踏切道手前部の点状ブロック
と誘導表示等の隙間



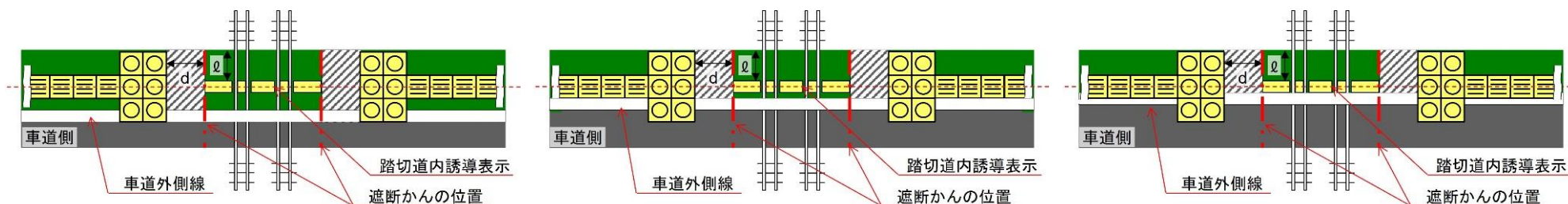
最終確認実験の
誘導表示等の敷設状況

【コラム】踏切道内の歩道等が無い・狭い場合／音による案内

コラムにて、踏切道付近の歩行の用に供する部分が狭い場合の対策や、音による案内の提案を掲載し、踏切道での誘導対策を進めるための記載を充実させる。

■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

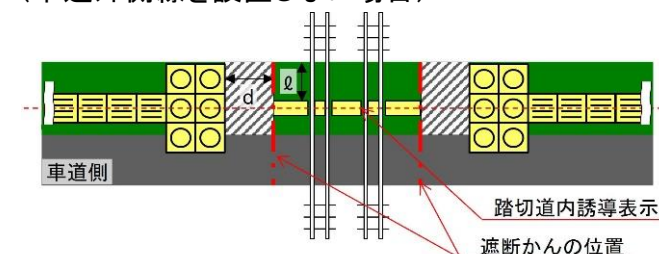
- ・歩行の用に供する場所90cm程度
- ・歩行の用に供する場所75cm程度
- ・歩行の用に供する場所75cm程度未満



【設置にあたっての注意点】

- ・②幅員が狭い場合の標準的な設置方法等に準じ、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。
- ・車道外側線の設置やカラー舗装(緑色を標準)を実施することが望ましい。

(車道外側線を設置しない場合)



■音による案内について

- ・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」による案内の実証実験を実施
- ・今後、各踏切道において、「音による案内誘導装置」の導入による対策の積極的な検討が望まれる



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
【コラム】踏切道におけるバリアフリー対策について	1-59
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】車椅子使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
【コラム】踏切道に接続する箇所に歩道が設置されていない道路における視覚障害者誘導用ブロッ	
ック等の設置事例	7-34
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

【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。

踏切道のバリアフリー化にあたっては、高齢者・障害者等が連続して移動できるように交差する特定道路と一体的に対策を行うことが必要であり、そのため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。

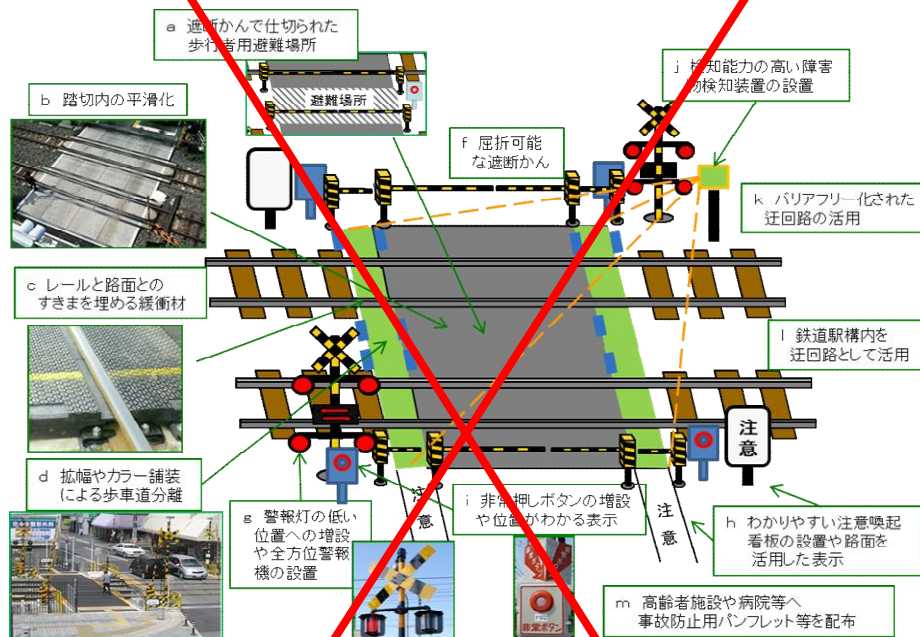


図 2-1-30 踏切における高齢者等の安全対策イメージ

(1) 道路管理者による主な対策例

1) 歩道の拡幅やカラー舗装による歩車道分離

歩道がない又は歩行空間の幅員が狭い踏切道において、歩車道分離することで安全な横断に寄与。

歩道新設のほか、歩車道境界に縁石等を設置することで歩行空間を分離している事例や歩行空間のカラー舗装を行っている事例もある。



写真 2-1-26 踏切拡幅（歩道新設）の例



写真 2-1-27 縁石等により分離している例



写真 2-1-28 カラー舗装の例

2) 斜め踏切の改良

道路と線路が斜めに交差する踏切道を直角に交差するように改良することで、線路の溝に挟まる危険性が低くなり、また踏切内の距離が短くなることで安全性が向上。



写真 2-1-29 斜め踏切の改良事例

出典：世田谷区ホームページ

3) 踏切内における視覚障害者の進行方向の案内

表面に凹凸のついた誘導表示等を踏切内に設置し、踏切前後の視覚障害者誘導用ブロックから連続的に進行方向を案内し、視覚障害者が車道や線路に誤って進入することを防止。



写真 2-1-30 踏切内において視覚障害者の進行方向を案内している事例

4) 踏切手前の注意喚起の看板等の設置

踏切手前において注意喚起のために歩行者への注意喚起の看板、その他自転車を降りて通行するよう注意喚起を行う看板等の設置。



写真 2-1-31 歩行者等への注意喚起の看板等の設置例

(2) 鉄道事業者による主な対策例

1) 踏切内の平滑化

鉄筋コンクリート製ブロックを連続的に敷設し、道床、枕木、道路舗装を一体化し強固な構造とすることにより、不陸の発生を抑制し平滑な状態を保つことで、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。

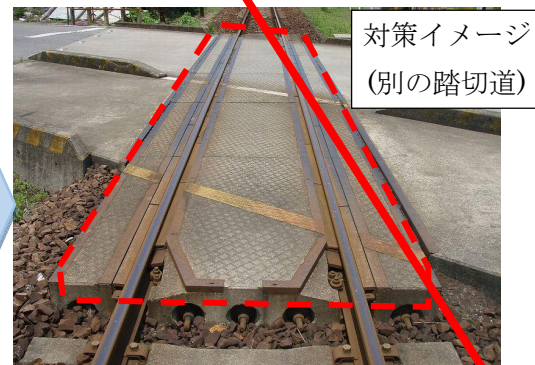
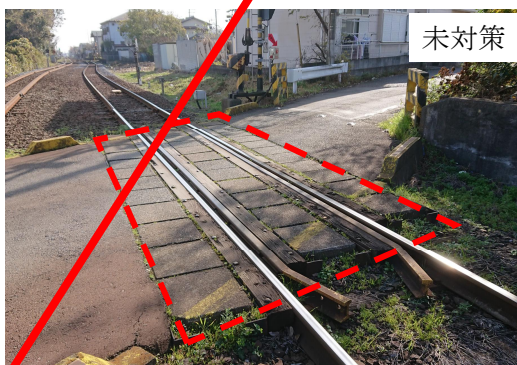


写真 2-1-32 踏切内の平滑化のイメージ

2) レールの隙間における緩衝材の設置

レールと路面との隙間（溝）に緩衝材等を設置し段差を小さくすることで、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。

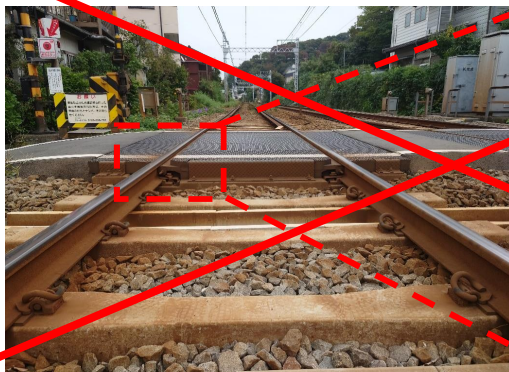


写真 2-1-33 緩衝材の設置事例

② 視覚障害者誘導用ブロック

考え方	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。 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、踏切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。
-----	--

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	◎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。 ○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。 ◎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。	
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

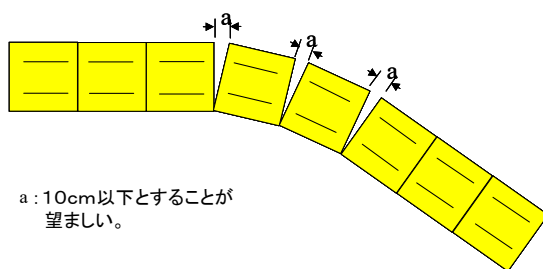
	○点状ブロックは、視覚障害者に、主に注意すべき位置や誘導対象施設等の位置を案内する場合に用いる。 ○視覚障害者の歩行動線を考慮して、最短距離で目的地に辿り着けるよう誘導するために連続的かつ極力直線的に敷設する。 ○視覚障害者誘導用ブロックは、視覚障害者が視覚障害者誘導用ブロックの設置箇所にはじめて踏み込む時の歩行方向に、原則として約60cmの幅で設置する。また、連続的に案内を行う場合の視覚障害者誘導用ブロックは、歩行方向の直角方向に原則として約30cmの幅で設置する。 ○電柱などの道路占用物等の施設を避けるために急激に屈曲させることのないよう、官民境界にある塀や建物との離隔60cm程度にとられず、占用物件を避けた位置に直線的に敷設する。 ◇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。 ○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。 ○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形状のまま設置する。 ○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。	参考 2-7-9 事例 2-7-4
形状・寸法等	○形状・寸法についてはJIS T9251に合わせたものとする。 ○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。	参考 2-7-5
材料	○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。	
色彩	◎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。 ○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。	
点検	◇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	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	○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
踏切道の注意喚起・方向指示のために部分的に設置する箇所	○特定道路等においては、歩道等の踏切道手前部に、点状ブロックにより踏切道の注意喚起を行うとともに、線状ブロックを部分的に設置することにより、注意喚起を行う点状ブロックに適切に誘導する。 ◇踏切道内には、鉄道事業者とも連携し、視覚障害者が車道や線路に誤って進入することを防ぐとともに踏切の外にいと誤認することを回避するため、「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。この場合、踏切道手前部に設置する線状ブロックで示す移動方向と、踏切内での誘導表示等が示す移動方向を直線的に連続させるようにするものとする。	参考 2-7-6
誘導のために連続的に設置する部分	○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	◇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	◎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	

の敷設経路	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。 ◇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。 ○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 of 什器等から適度に離れた道すじに敷設する。	
点状ブロックの敷設位置	◎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。 ○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。	参考 2-7-7
公共用通路との境界	◇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。	
●各種施設における敷設方法の詳細		
券売機	○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。 ○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。 ◇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。	参考 2-7-7
階段	○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。 ○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。 ○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。	

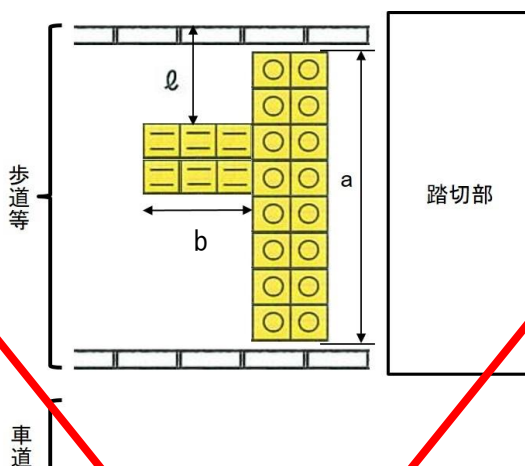
	○階段の方向が180度折り返しているなど、方向が変わる踊場では、踊場の開始部分及び終了部分において、階段の段から30cm程度離れた箇所に奥行き60cm程度の点状ブロックを敷設する。なお、屈曲部から階段始点までの距離が短く、点状ブロック同士が干渉して判別困難になる場合は、危険を生じないように敷設方法に配慮する。	
エレベーター	○エレベーターへの線状ブロックの敷設経路は、点字表示のある乗降口側操作盤の位置とする。 ○エレベーター前に敷設する点状ブロックの位置は、点字表示のある乗降口側操作盤から30cm程度離れた箇所とする。	
エスカレーター	○エスカレーター前には、エスカレーター始末端部の点検蓋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。 ○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) ・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	○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。 ○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。 ○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。	
トイレ	○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。 ○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。	
触知案内図等	○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。 ○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。	

【屈折部の設置例】

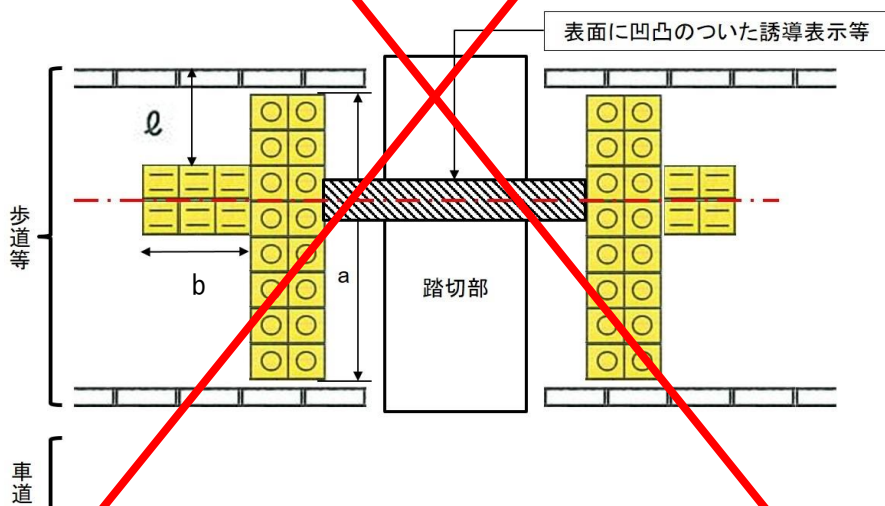


出典：視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説（日本道路協会）

【踏切道手前の設置例】



【踏切内への「表面に凹凸のついた誘導表示等」の設置例】



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。）

b : 点状ブロックへ誘導するために必要な長さ設けるものとする

注) 「表面に凹凸のついた誘導表示等」の構造は別途検討することを予定している。

【コラム】踏切道に接続する箇所に歩道が設置されていない道路における視覚障害者誘導用ブロック等の設置事例

奈良県大和郡山市では、令和4年4月25日に近畿日本鉄道樫原線と大和郡山市道が交差する踏切道において、視覚に障害のある方が列車に接触し亡くなられるという痛ましい事故が発生した。この事故を受けて、大和郡山市は、県内の視覚障害者団体の意見を踏まえ、視覚障害者が踏切の存在を認知できるよう、踏切道の手前部に視覚障害者誘導用ブロックを設置するとともに、踏切内に「表面に凹凸のある誘導表示」を設置した。

なお、当該道路は歩道が設けられておらず、車道外側線の外側の空間も狭小であるため、視覚障害者誘導用ブロックの一部を車道にはみ出す形状により、点状の警告ブロックを設置している。



踏切反対側にも同様に視覚障害者誘導用ブロックを設置

写真 2-7-8 踏切道手前部に視覚障害者誘導用ブロックを設置した事例

注) 歩道が設置されていない道路における視覚障害者誘導用ブロックや「表面に凹凸のついた誘導表示等」の設置の在り方については、「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」等において引き続き検討する予定

新たに項目建て

⑥ 踏切道

考え方	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必要がある。 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。
-----	--

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。

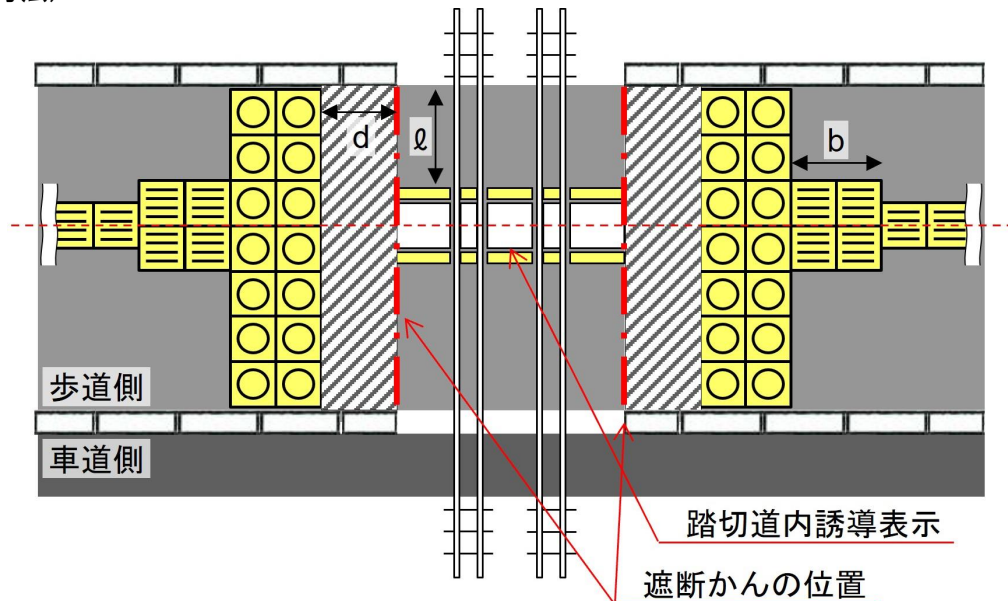
ガイドライン

◎：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	◎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。 ○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。 ○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。 ○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。 ○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。	参考 2-7-12 参考 2-7-13
視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内	○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	参考 2-7-12 参考 2-7-13

誘導表示の形状・寸法等	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。 ○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。	
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	○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を用いる。	
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	◎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。 ○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。 ○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。	参考 2-7-12 参考 2-7-13
歩行者通行空間の確保及び路面等	◇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。 ◇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。 ◇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。	参考 2-7-14

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）

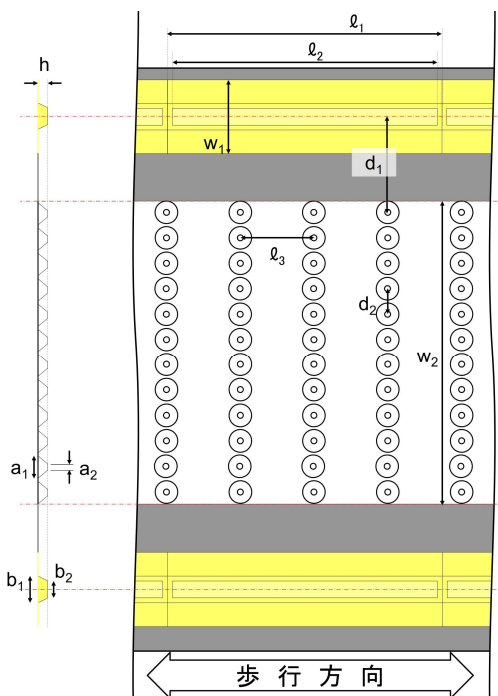


l : 60cm 程度以上（ただし、路上施設や占用物件の設置状況、踏切道の幅員等の状況などによって、この値とすることが適切ではない場合は、この限りではない。）

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）

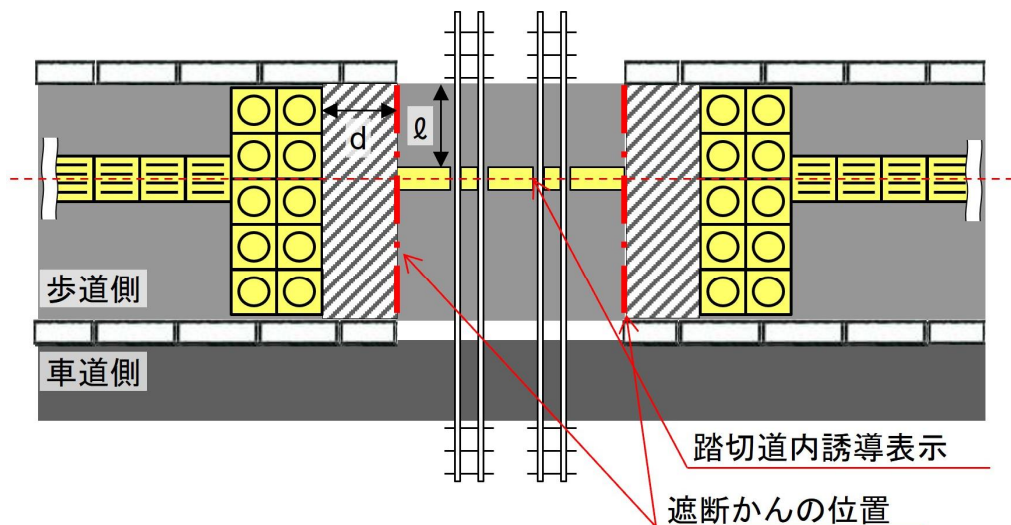
d : 50cm 程度

（踏切道内誘導表示の構造）



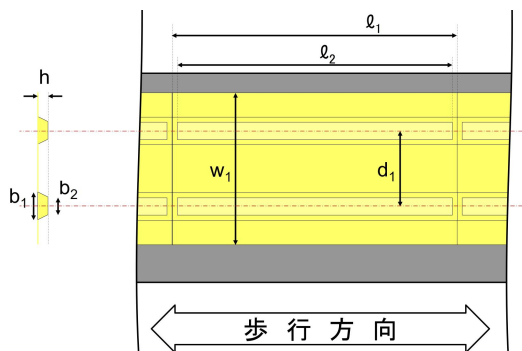
記号	項目	寸法 (mm)
l_1	線状突起の底面長	$l_2 + 10$
l_2	線状突起の上面長	270 以上
l_3	点状突起の中心間距離 (歩行方向)	75
w_1	着色範囲 (黄色)	75
w_2	着色範囲 (白)	320
d_1	線状突起と最外列の点状突起の中心間距離	100
d_2	点状突起の中心間距離 (歩行方向の直角方向)	26
a_1	点状突起の底面径	23
a_2	点状突起の上面径	6
b_1	線状突起の底面幅	$b_2 + 10$
b_2	線状突起の上面幅	17
h	突起の高さ	5

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

1. 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。
2. 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に設置する。
3. 「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。
4. 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。
5. 「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。

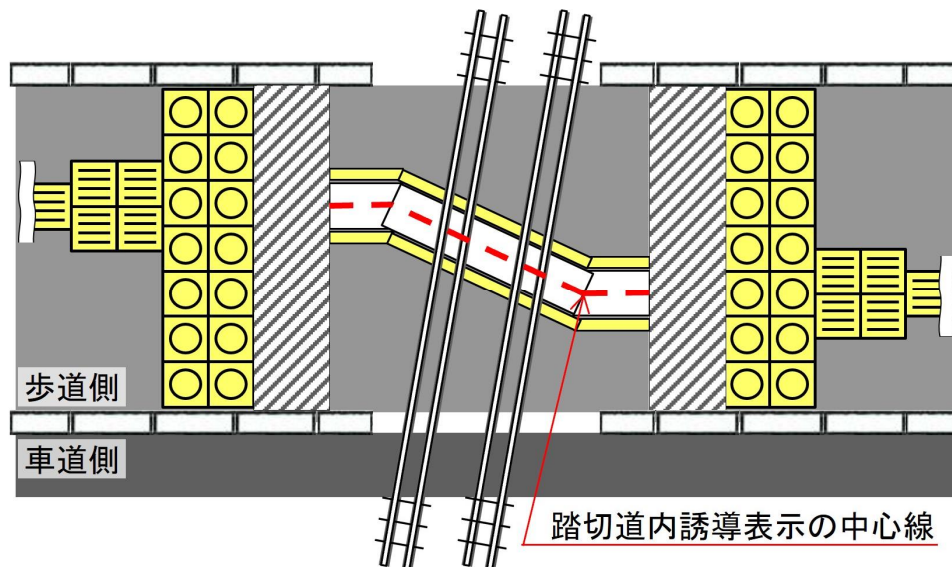


図 2-7-19 踏切道内で踏切道内誘導表示を屈曲させる設置方法

- ・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。

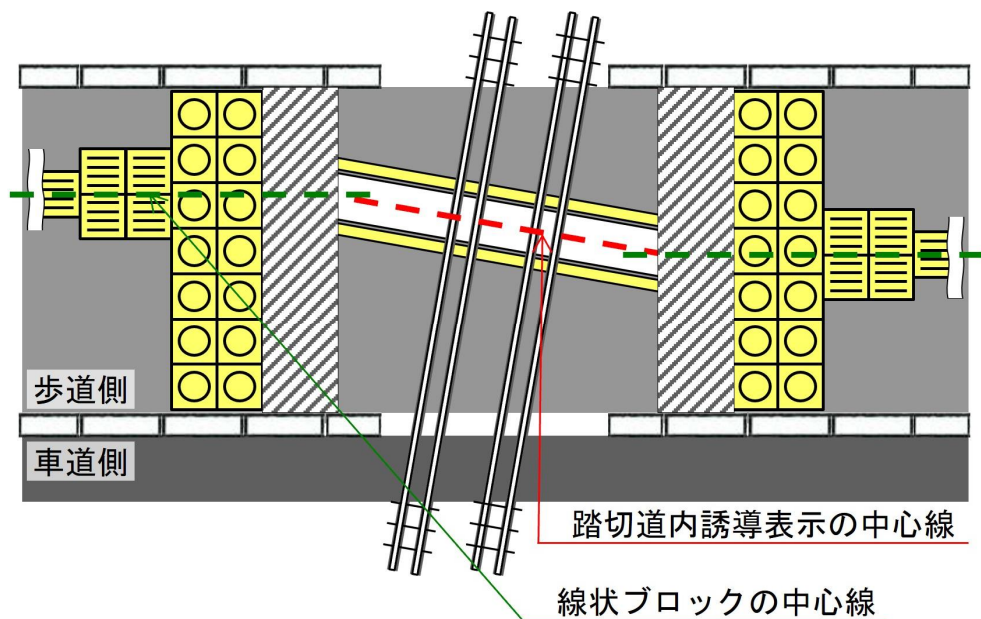


図 2-7-20 踏切道手前部に設置する線状ブロックと踏切道内誘導表示の中心線が一致しない

- ・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。

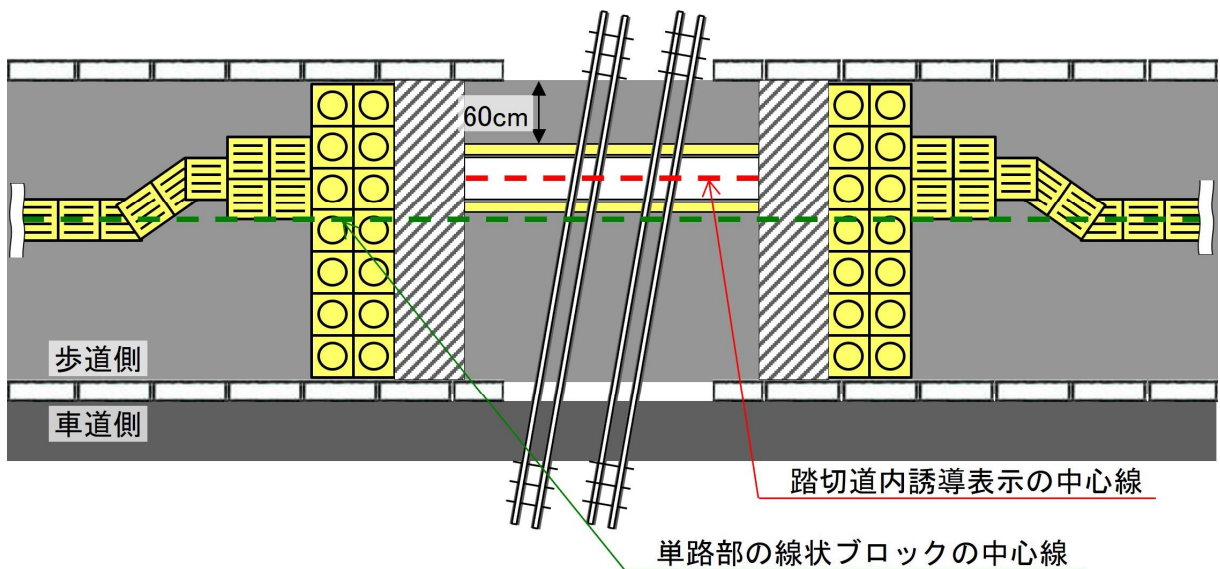
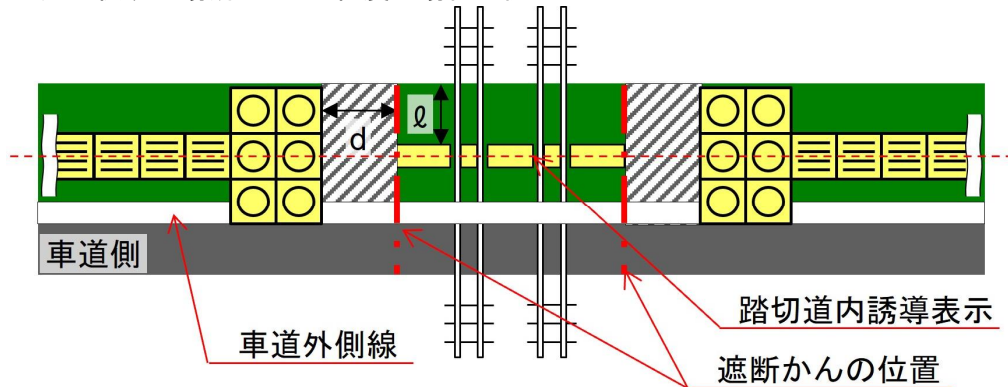


図 2-7-21 全体の動線が不適切となった事例

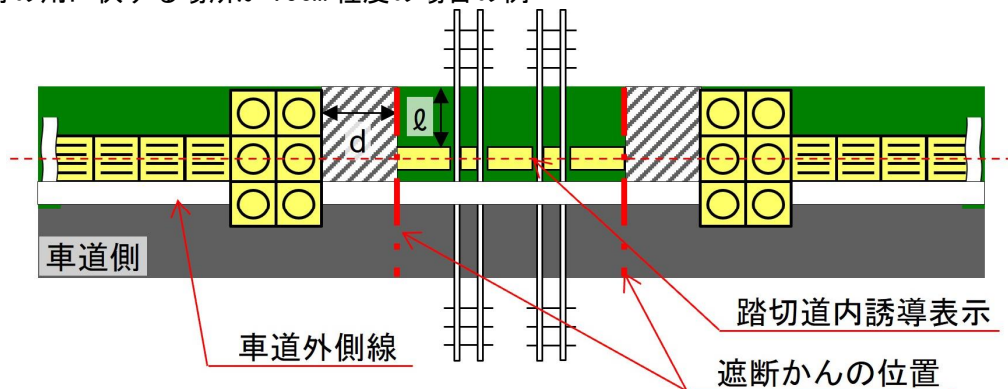
【コラム】歩道等が無い又は有効幅員が狭い場合の踏切道での対策について

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。

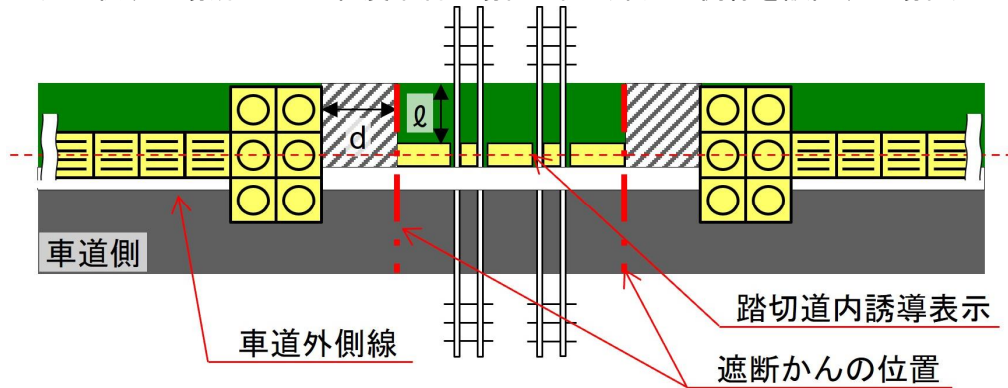
○歩行の用に供する場所が 90cm 程度の場合の例



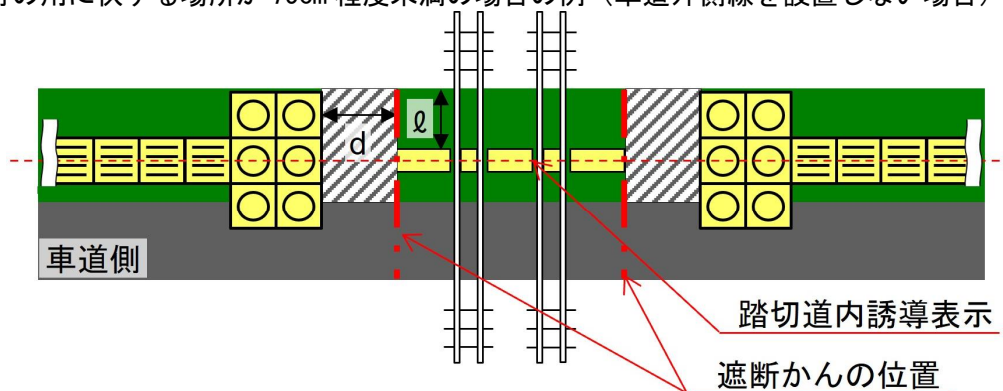
○歩行の用に供する場所が 75cm 程度の場合の例



○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。

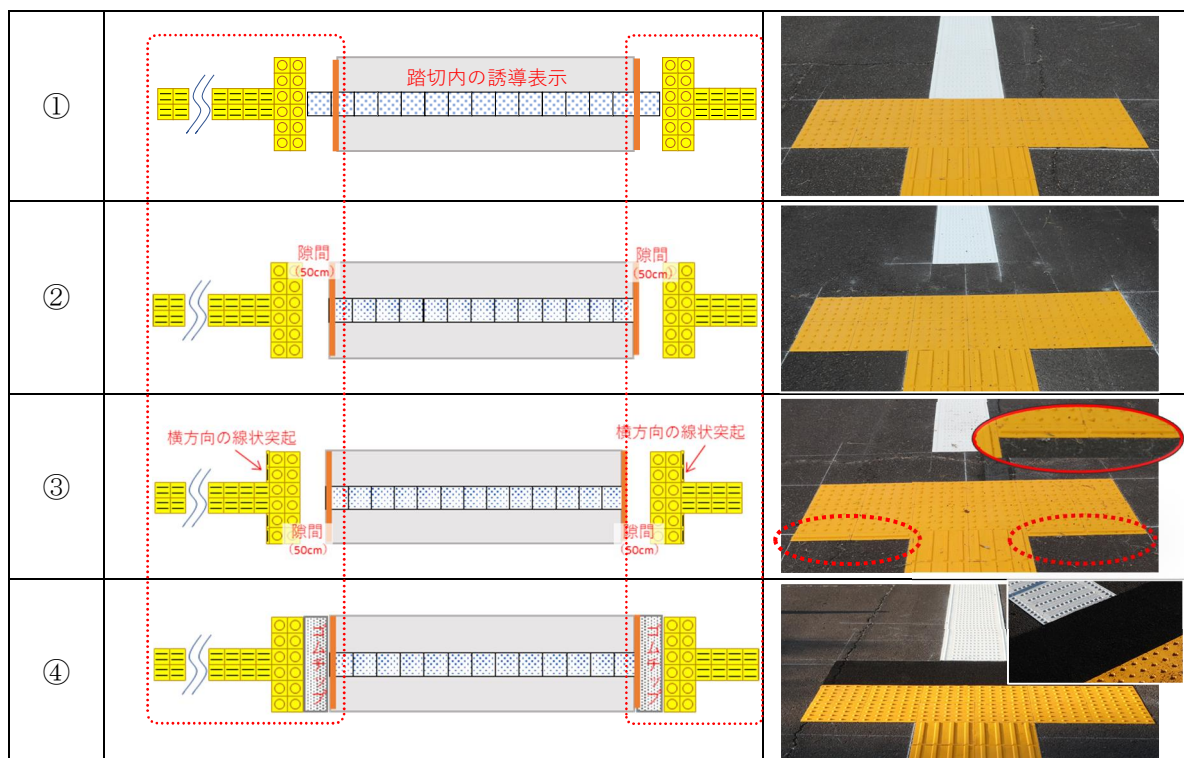
また、車椅子使用者にも通行体験をしてもらい、誘導表示等の通行しにくさや危険性について、評価を実施した。

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	「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 （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）

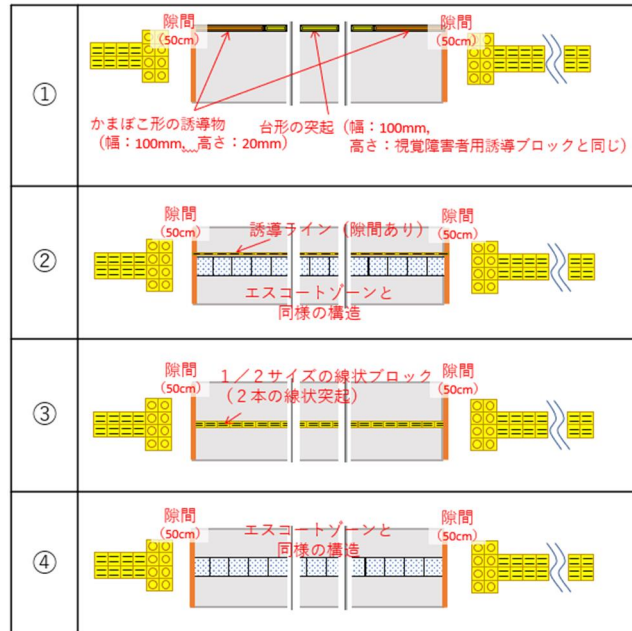
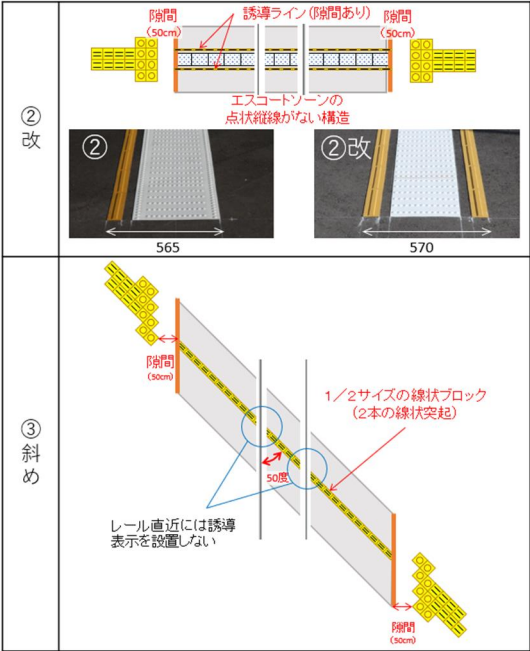


図 2-7-24 本実験の誘導表示等のパターン



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	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 ・ 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くなることで、「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。

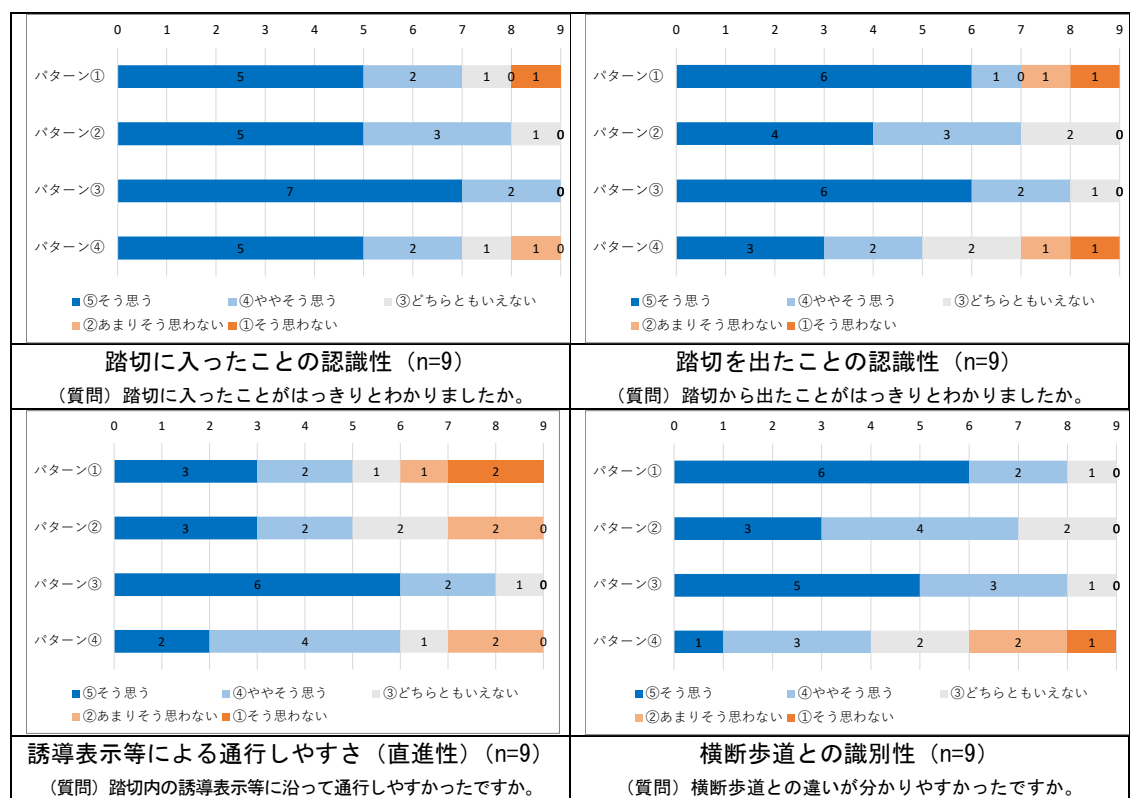
※ パターン⑤は、他のパターンとの比較を目的として本実験でも採用する

※ ゴムチップを設置したパターン④の評価が特に高かったことから、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。



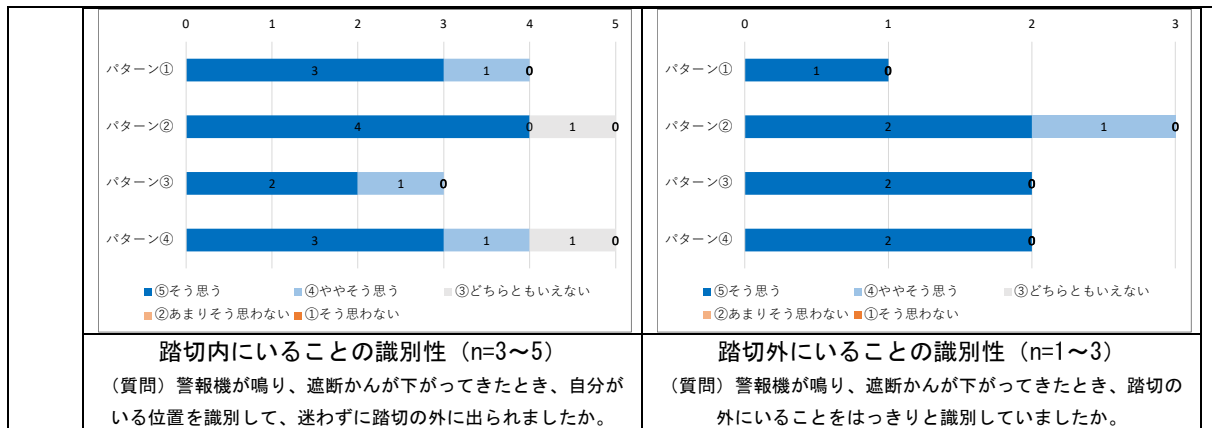


図 2-7-26 視覚障害者の評価結果

○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くなならないよう、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くなることで、「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くなることについて、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くなる部分があることで（写真 2-7-21）、方向定位がしづらいとの意見があった。

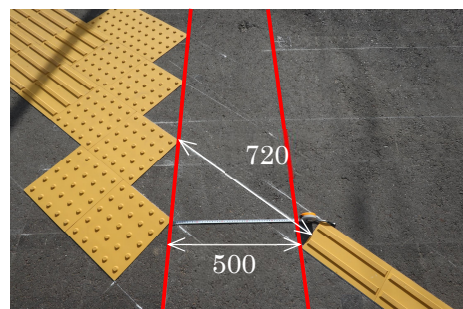


写真 2-7-21 踏切道手前部の点状ブロックと誘導表示等の隙間

○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くなることについて、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くな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くな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、合成ゴム製連接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。)

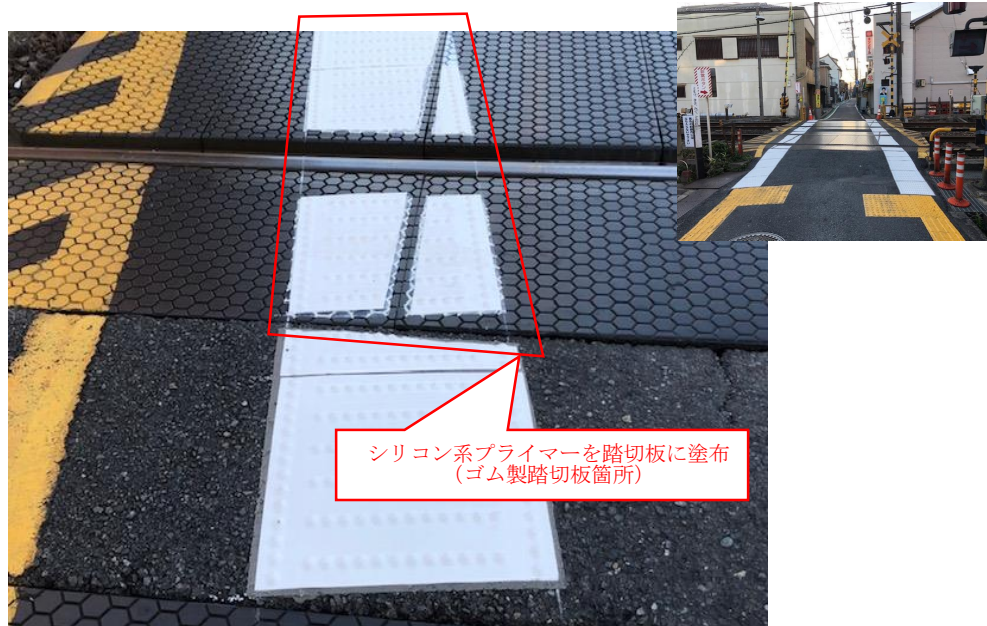


写真 2-7-22 ゴム製踏切板に誘導表示を設置した事例

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

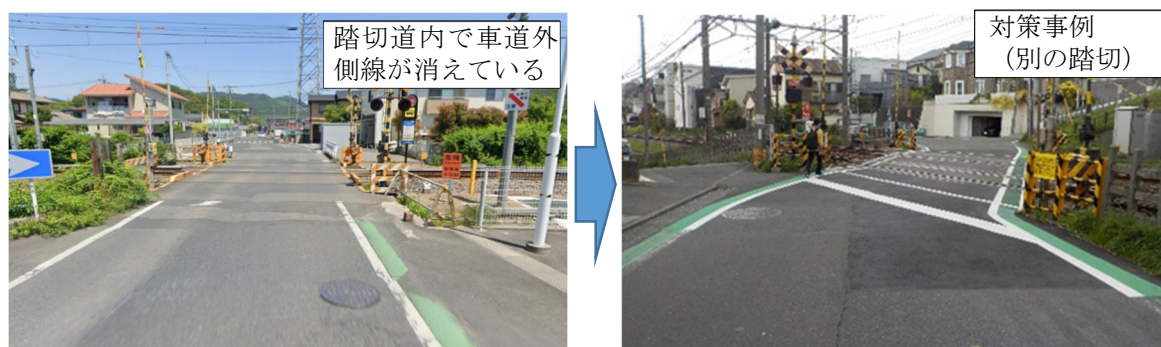


写真 2-7-25 車道外側線を設置した事例

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



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

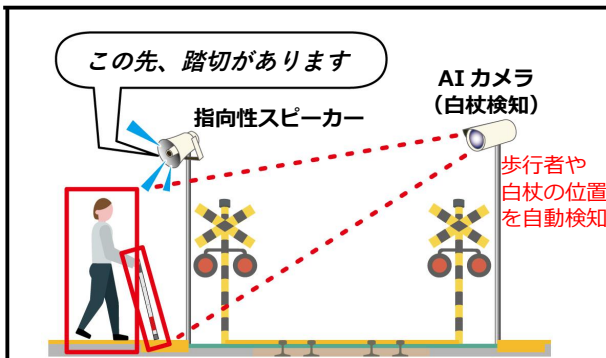


図 2-7-27 AI 検知による音声案内 (A 社)

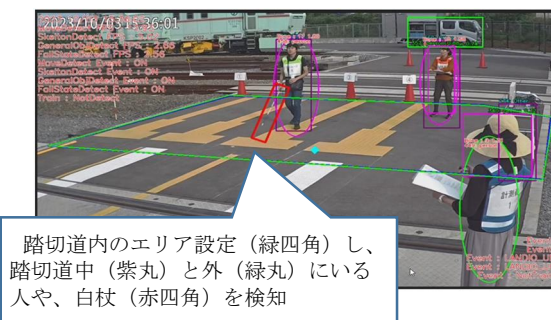


写真 2-7-29 実験状況 (A 社)

(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。

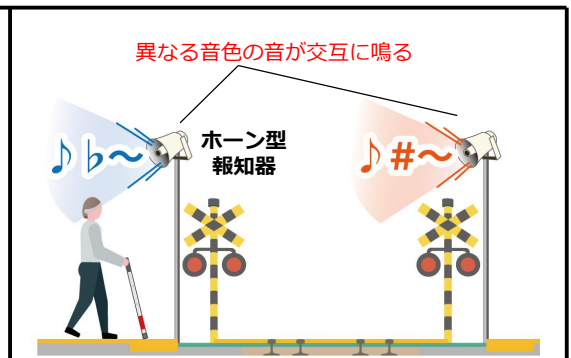


図 2-7-28 出入口両側での音響案内 (B 社)



写真 2-7-30 実験状況 (B 社)

(概要)

- ・踏切道入り口部と出口部の 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し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。

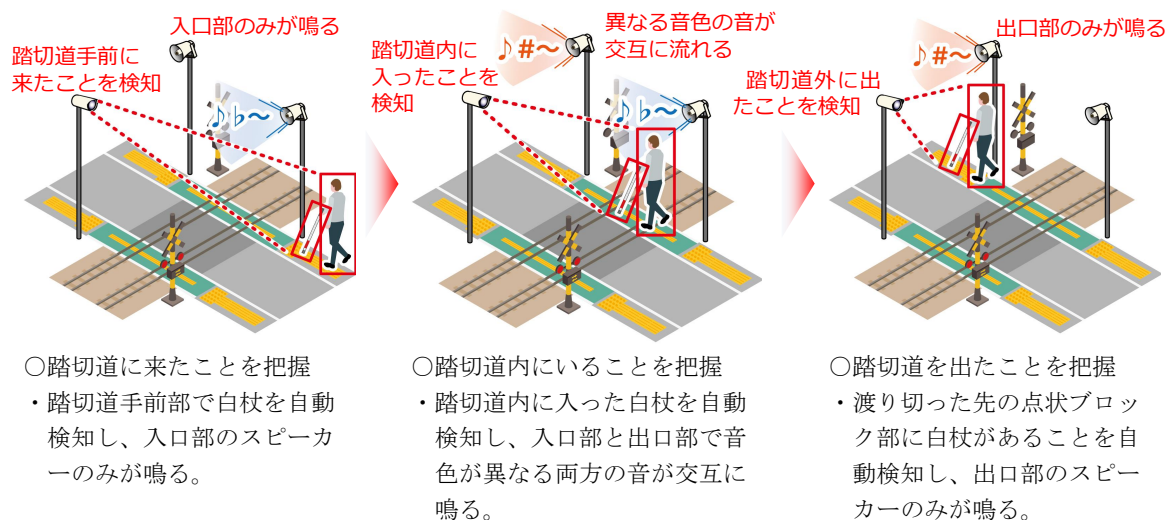


図 2-7-29 両社の音による案内装置を融合した提案イメージ

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。

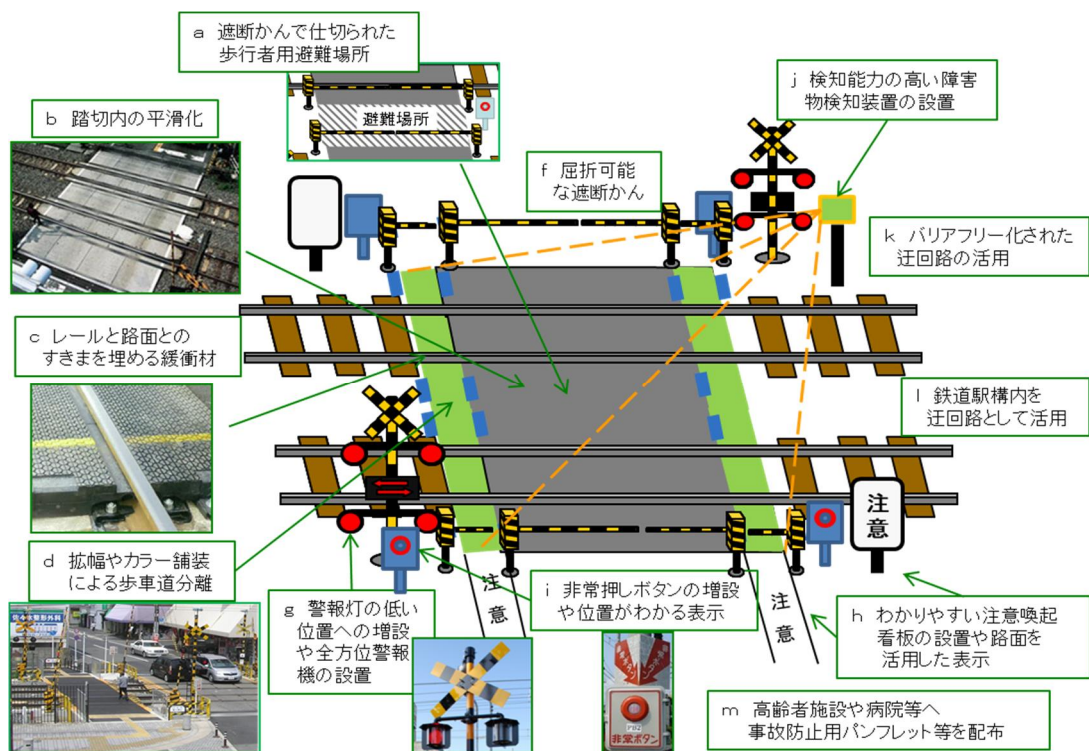


図 2-7-30 踏切における高齢者等の安全対策イメージ

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

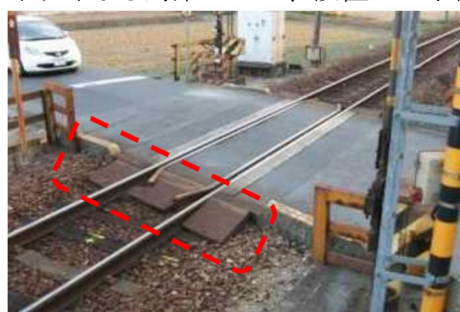


写真 2-7-33 スロープの設置事例

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。

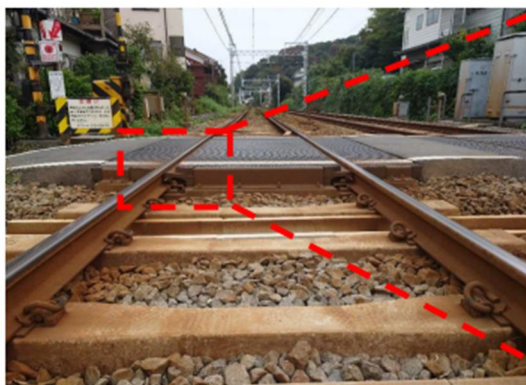


写真 2-7-34 踏切ガード防護工の設置事例

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。

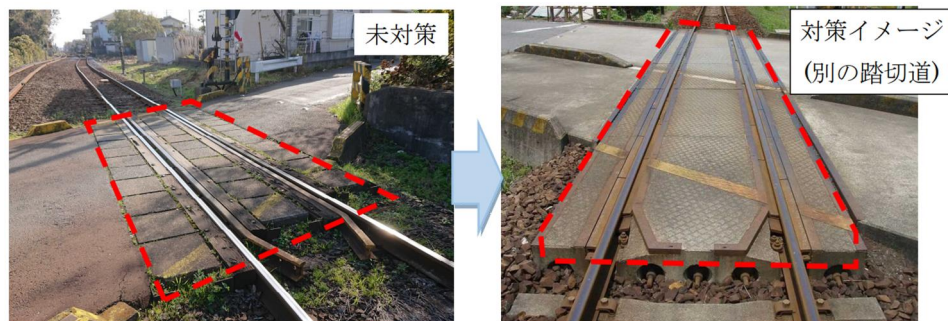


写真 2-7-35 踏切道内の平滑化イメージ

国 道 政 第 8 2 号
 国 道 国 技 第 1 7 6 号
 国 道 環 第 9 5 号
 国 都 街 第 8 3 号
 国 鉄 施 第 1 7 0 号
 令 和 6 年 2 月 1 日

各都道府県 担当部長 殿

各政令指定都市 担当局長 殿

国土交通省 道路局 路 政 課 長
 （公 印 省 略）
 国 道 ・ 技 術 課 長
 （公 印 省 略）
 環境安全・防災課長
 （公 印 省 略）
 都市局 街路交通施設課長
 （公 印 省 略）
 鉄道局 施 設 課 長
 （公 印 省 略）

踏切道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等の 推進について

令和 4 年 4 月に奈良県大和郡山市内において発生した、視覚に障害がある歩行者が踏切道において列車と接触し死亡する事故を受け、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」（令和 4 年 6 月 9 日 国道企第 2 1 号、国道国技第 7 5 号、国道環第 3 2 号、国道高有第 9 号。以下「ガイドライン」という。）を改定し、改定を踏まえた対応として「踏切道における安全対策の推進について」（令和 4 年 6 月 9 日 国道政第 1 5 号、国道国技第 7 8 号、国道環第 3 5 号、国都街第 2 8 号、国鉄施第 5 2 号）及び「踏切道内の「表面に凹凸のついた誘導表示等」設置の今後の進め方について」（令和 5 年 6 月 1 6 日 国道政第 2 2 号、国道国技第 1 0 1 号、国道環第 4 3 号、国都街第 3 5 号、国鉄施第 4 6 号）を通知し、踏切道の安全対策を推進してきたところである。今回、更に対策を加速させるため、ガイドラインにおいて踏切道内誘導表示の設置方法や構造等を規定すべく、実験の結果や、有識者委員会^{※1}での議論を踏まえ、令和 6 年 1 月に再度ガイドラインを改定（令和 6 年 1 月 1 5 日 国道企第 9 3 号、国道国技第 1 6 9 号、国道環第 9 2 号、国道高第 2 3 6 号）し、踏切道内誘導表示の設置について、「標準的な整備内容」へ位置づけたところである。

改定したガイドラインを踏まえ、特定道路^{※2}や地域ニーズのある道路（視聴覚障害者情報提供施設等の障害者施設近隣など）と交差する踏切道を「改良すべき踏切道」として法指定することとしたため、別添の事項に十分留意するとともに踏切道改良計画事業補助等も活用して可能な限り速やかに対策を進められたい。

本対策は、改定されたガイドラインにおいて「標準的な整備内容」であり、基準適合が

義務付けられている「道路移動等円滑化基準に基づく整備内容」に準じて積極的に整備することが求められる内容となっているが、類似事故防止の観点から、改定されたガイドラインの趣旨に鑑み、特定道路や地域ニーズのある道路と交差する踏切道において必要な対策を進められたい。また、特定道路や地域ニーズのある道路に限らず踏切道手前の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等が必要な踏切道においても、特定道路や地域ニーズのある道路に準じて積極的に同様の対策を進められたい。さらに、対策を実施した踏切道においても、引き続き、事故の防止等のため、普段から道路管理者と鉄軌道事業者が緊密に連携し、地元関係者と調整の上、必要に応じて追加対策を行うなど踏切道における安全対策及びバリアフリー対策の更なる推進に努められたい。

なお、踏切道は道路と鉄道の兼用工作物であり、踏切道内誘導表示等の設置等や維持管理に係る費用負担や実施者等の体制については、あらかじめ道路側と鉄軌道側とが十分に協議して定めることが必要である。

また、踏切道の安全対策及びバリアフリー対策を講じる場合、必要に応じて、踏切道改良促進法に基づく踏切道改良計画事業補助や防災・安全交付金等を活用されたい。

また、都道府県においては、貴管内市町村（政令指定都市を除く）に対しても、この旨周知徹底方お取り計らい願いたい。

なお、北海道開発局・各地方整備局に対しても、別添１のとおり通知するとともに、地方運輸局を通じ鉄軌道事業者に対しても、別添２のとおり通知することとしているので申し添える。

- ※1 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
- ※2 特定道路とは、市町村が作成するバリアフリー基本構想に位置付けられた生活関連経路を構成する道路法による道路等で、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（国土交通大臣が指定）

踏切道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 設置及び維持管理における協議時の留意事項

● 費用負担や管理実施者について

- ・ 踏切道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及び維持管理に係る費用負担や実施者等の体制については、道路管理者と鉄軌道事業者の緊密な連携の下、可能な限り速やかに対策を進めるため、特定道路や地域ニーズのある道路の位置づけ及び踏切道周辺の状況を踏まえた踏切道通行者の利用形態や踏切保安設備の設置状況等が異なることを考慮する等、地域の実情にあわせてあらかじめ道路管理者と鉄軌道事業者等の関係者間で十分に協議されたい。
- ・ 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設置する踏切道手前部の視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示については、踏切道通行者の安全かつ円滑な通行や列車運行の安全確保等のため、道路管理者、鉄軌道事業者その他関係者が協働して効率的に維持管理されたい。

(参考)

※一般的に、遮断かんから外側 50cm までが踏切道の範囲

※特定道路指定時のプレス

<https://www.mlit.go.jp/common/001273561.pdf>

● 工事の進め方について

道路管理者及び鉄軌道事業者の管理路線に特定道路や地域ニーズのある道路の踏切道が集中するなど、速やかに対応することが困難な場合等も想定されるが、双方協議の上、整備主体による施工や委託等の方策を検討し、効率的に対策が進められるよう調整されたい。

● 事例共有とフォローアップ等について

「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」に記載の踏切道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を含め、踏切道のバリアフリー対策に関する検討及び事例共有等のため、踏切道改良協議会合同会議等を活用されたい。また、今後、設置状況等について、定期的に進捗状況の調査を行う予定のため、その際は、ご理解とご協力をお願いしたい。

- 視覚障害者団体への周知等について

円滑に対策を進めるため、道路管理者と鉄軌道事業者等の関係者が協力の下、地域の視覚障害者団体への周知等を行うなど適切に対応されたい。

- その他

道路管理者及び鉄軌道事業者等の関係者が協議を十分に尽くすことが前提であるが、対応が困難な条件が提示されるなどの際には、速やかに対策を実施する観点から必要に応じ道路管理者は地方整備局等を通じて道路局に、鉄軌道事業者は地方運輸局を通じて鉄道局に対し報告されたい。

第4種踏切道の廃止の促進

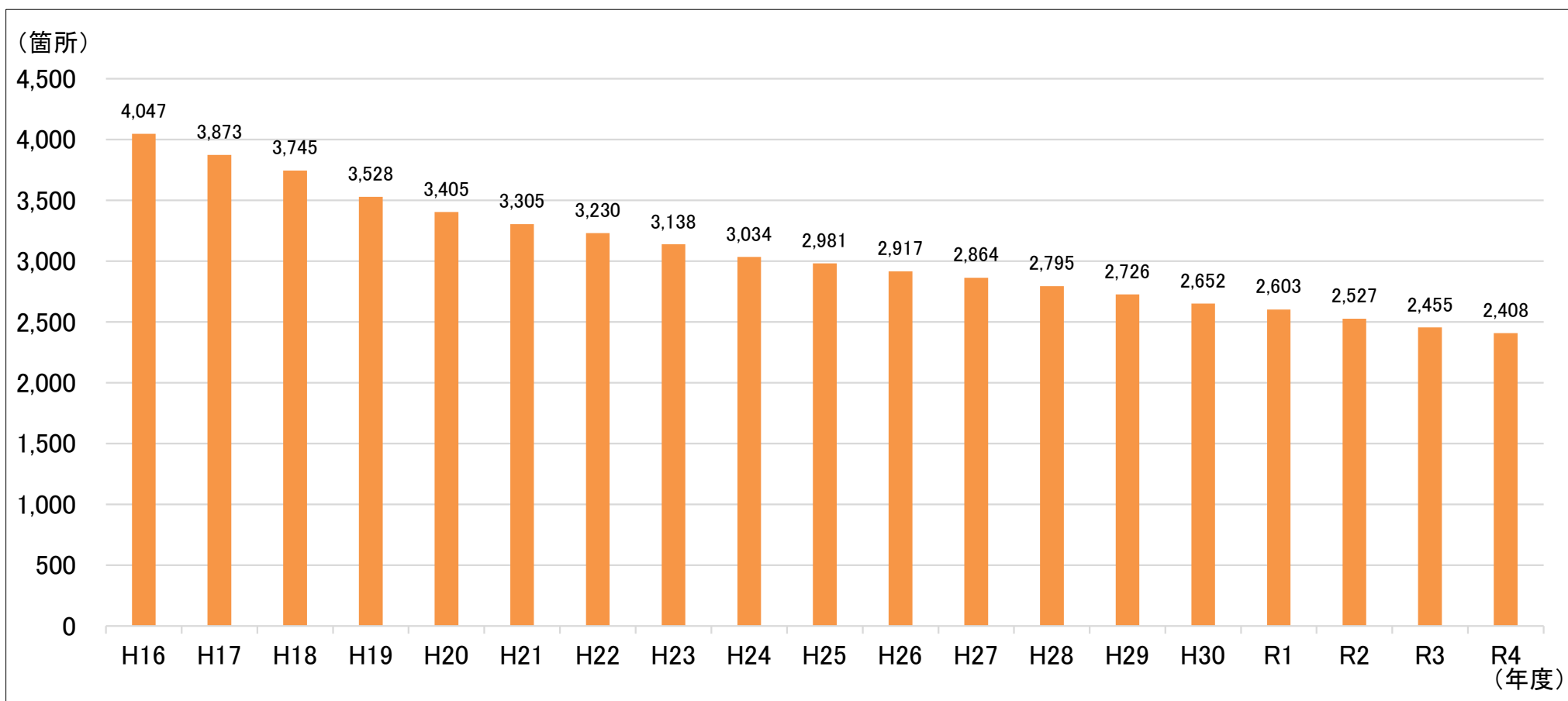
国土交通省関東運輸局鉄道部計画課

○概要

◇ 遮断機・警報機がない第4種踏切道は、全国に約2,600箇所(令和元年度時点)

○第4種踏切道の廃止や統廃合により、第4種踏切道の数は毎年減少している。
→令和4年度時点で、第4種踏切道の数は全国に約2,400箇所。

□全国の第4種踏切道の箇所数



○概要

- ◇ 第4種踏切道100箇所当たりの踏切事故件数は1.02件で、遮断機を備えた第1種踏切道(同0.59件)の2倍弱
- ◇ 法指定を受けた後、長期間(20年以上)、遮断機の整備等の改良が行われていないものがみられる
→全国で16箇所、関東で5箇所

○関東管内 法指定後長期間未整備踏切

都道府県	鉄道事業者	線名	踏切道	踏切種別	道路管理者	法指定の時期
茨城県	関東鉄道	竜ヶ崎線	知手1号	第4種	龍ヶ崎市	H8
千葉県	小湊鐵道	小湊鐵道線	西広軽田	第4種	市原市	S47
千葉県	小湊鐵道	小湊鐵道線	大宮田	第4種	市原市	S46
千葉県	小湊鐵道	小湊鐵道線	柿木台	第4種	市原市	H8
千葉県	小湊鐵道	小湊鐵道線	中野	第4種	大多喜町	S49

○大宮田踏切道(第4種踏切道)

事業者名:小湊鐵道(株)

道路管理者:不明(市原市)

道路名:その他道

位置:市原市海士有木275-2

駅間:上総三又駅～上総山田駅間

鉄道交通量:5本/時間・58本/日

道路交通量:自動車0台/日、二輪0台/日、軽車両0台/日、歩行者0人/日

踏切幅員:2.1m

交通規制:なし

法指定:昭和46年

周囲が田畑で農繁期にトラクターが通行しているが、利用者は田畑所有者のみと思われる。

平成4年度に小湊鐵道から市原市に協議申し入れを行なったが、市原市からは道路管理者ではないとして回答が得られていない。

令和元年の踏切道実態調査においても、道路交通量は0であったことから、廃止等に向けて協議を進めていただきたい。



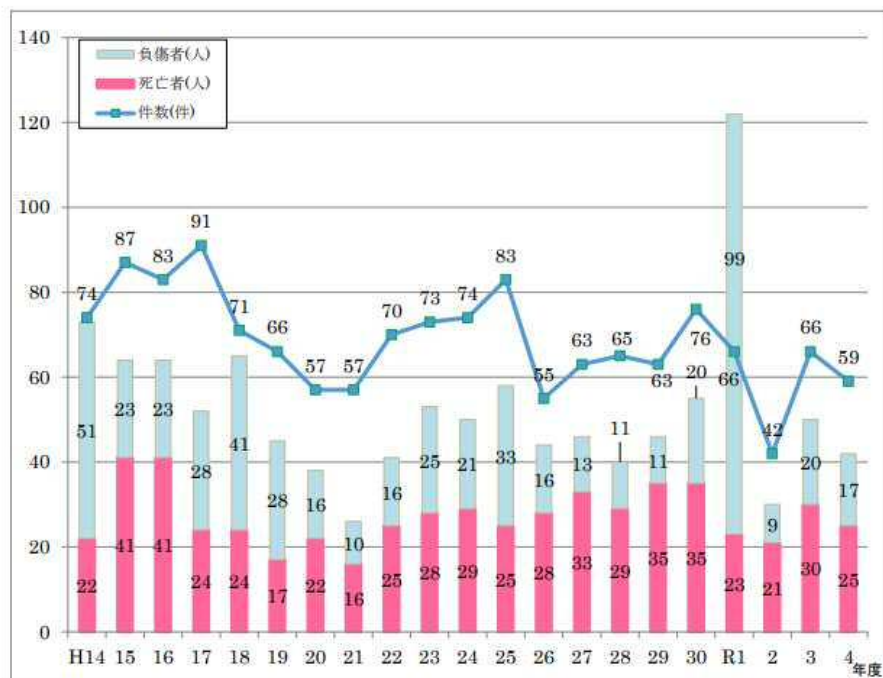
○踏切事故について

踏切事故件数については、これまで鉄道事業者や道路管理者の努力によって、踏切道の除却や保安装置の設置等により事故件数は減少傾向である。

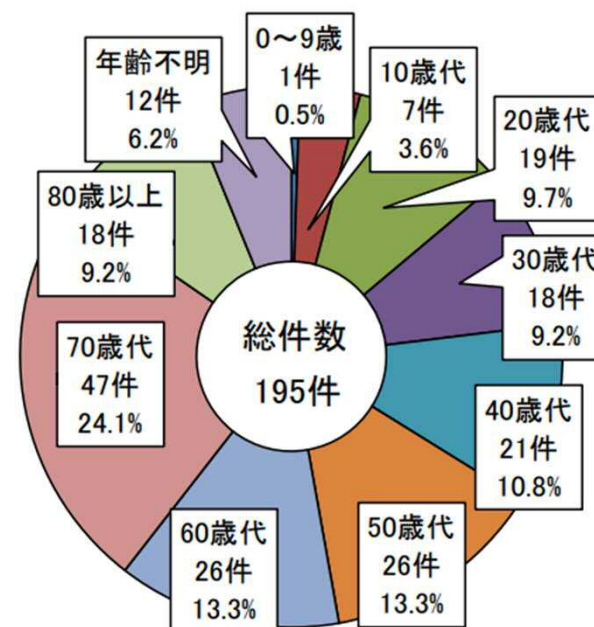
しかし、近年においては、事故件数はほぼ横ばい(R2年度を除く)で推移しており、死亡者数の大きな減少傾向もみられない。

令和4年度の踏切事故の年齢別割合を見ると、70歳代の事故件数が最も多く、踏切事故の半数近くが60歳以上の高齢者が占めている。

□ 関東運輸局管内における踏切事故件数



□ 全国の踏切事故の年齢別割合(令和4年度)



※高齢者(65歳以上)の件数は、76件

○将来推計人口

年次	人口(千人)								
	茨城県			栃木県			群馬県		
	全人口	生産年齢人口	高齢者人口	全人口	生産年齢人口	高齢者人口	全人口	生産年齢人口	高齢者人口
2020年	2,867	1,682	851	1,933	1,143	562	1,939	1,128	585
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2040年	2,473	1,322	919	1,658	892	612	1,673	887	627
	86%	79%	108%	86%	78%	109%	86%	79%	107%
2050年	2,245	1,139	899	1,502	769	595	1,521	772	609
	78%	68%	106%	78%	67%	106%	78%	68%	104%

※生産年齢人口:15歳～64歳
※高齢者人口:65歳以上

年次	人口(千人)											
	埼玉県			千葉県			東京都			神奈川県		
	全人口	生産年齢人口	高齢者人口	全人口	生産年齢人口	高齢者人口	全人口	生産年齢人口	高齢者人口	全人口	生産年齢人口	高齢者人口
2020年	7,345	4,488	1,984	6,284	3,814	1,734	14,048	9,284	3,195	9,237	5,790	2,361
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2040年	6,953	3,924	2,316	5,956	3,357	1,994	14,507	9,064	3,957	8,869	5,043	2,920
	95%	87%	117%	95%	88%	115%	103%	98%	124%	96%	87%	124%
2050年	6,634	3,619	2,352	5,690	3,103	2,022	14,399	8,700	4,259	8,524	4,691	2,981
	90%	81%	119%	91%	81%	117%	102%	94%	133%	92%	81%	126%

○2014年度(平成26年)以降、運輸安全委員会の調査対象となった関東管内での第4種踏切道における死亡事故は、15件発生している。

発生年月日	発生場所	事業者	路線	駅間	踏切道名	死者数
2024年1月18日	茨城県常総市	関東鉄道	常総線	三妻駅～南石下駅間	平内2踏切道	1名
2021年12月30日	群馬県富岡市	上信電鉄	上信線	東富岡駅～上州富岡駅間	栖雲寺踏切道	1名
2019年5月4日	茨城県ひたちなか市	ひたちなか海浜鉄道	湊線	金上駅～中根駅間	三反田第一踏切道	1名
2019年3月21日	神奈川県逗子市	JR東日本	横須賀線	逗子駅構内	山の根踏切道	1名
2018年12月19日	埼玉県羽生市	秩父鉄道	秩父本線	新郷駅構内	羽生No.22踏切道	1名
2018年7月30日	栃木県足利市	JR東日本	両毛線	足利駅～山前駅間	第三太田踏切道	1名
2018年2月27日	千葉県館山市	JR東日本	内房線	館山駅～九重駅間	連光寺踏切道	1名
2016年9月27日	千葉県南房総市	JR東日本	内房線	南三原駅～千歳駅間	仲原踏切道	1名
2016年9月12日	茨城県筑西市	関東鉄道	常総線	黒子駅～大田郷駅間	井ノ上1踏切道	1名
2016年7月29日	群馬県みどり市	JR東日本	両毛線	国定駅～岩宿駅間	間野谷百頭踏切道	1名
2016年6月17日	埼玉県熊谷市	秩父鉄道	秩父本線	広瀬川原駅構内	石原No.12踏切道	1名
2016年3月20日	千葉県松戸市	流鉄	流山線	幸谷駅～小金城趾駅間	第10号踏切道	1名
2014年10月27日	茨城県下妻市	関東鉄道	常総線	宗道駅～下妻駅間	小島1踏切道	1名
2014年7月11日	千葉県松戸市	流鉄	流山線	小金城趾駅～幸谷駅間	第11号踏切道	2名
2014年6月9日	茨城県下妻市	関東鉄道	常総線	大宝駅～騰波ノ江駅間	北大宝8踏切道	1名

○踏切障害事故

発 生 日:2024年1月18日

事業者名:関東鉄道(株)

発生場所:常総線 平内(へいない)2踏切道 (第4種踏切道)

概 要:運転士は列車走行中、踏切内に侵入する自転車に乗った人を認めたため、非常制動及び気笛吹鳴を行ったが、列車は公衆と衝突した。

死傷者数:死亡1名(80代女性)

<当該踏切道について>

【過去の事故について】

当該踏切道は、**2011年にも高齢の女性が列車と接触し、死亡する事故が発生している。**

事故後に住民に踏切廃止の協議を行なったが、生活道路として使用しているため廃止できない旨言われ、道路管理者の常総市を通じて地元調整を行なっても住民に納得してもらえなかった。

【踏切の廃止協議について】

当該踏切道の廃止は出来ていないが、近傍にある2箇所の踏切道(火の見前踏切道と山口4踏切道)において1種化を行なっている。

また、当該踏切道を2028年度に1種化をすることで協議を進めていた。

【平内2踏切道の概要】

第4種踏切道 踏切長5.4m 幅員1.9m 交角70度 規制なし

交通量:自動車40台/日 二輪0台/日 軽車両4台/日 歩行者16人/日

第4種踏切道における事故



カテゴリー	質問・意見	回答
ガイドライン	「道路の移動円滑化に関するガイドライン」P.29の実験結果（踏切内）のまとめとして、「パターン②改」及び「パターン③」の記載があるが、これらのパターンを推奨しているという認識で良いか。	評価実験では、パターン②改及びパターン③の踏切道内誘導表示が高い評価であったことから、ガイドラインにて標準的な整備内容として位置づけていますが、各現場にて、視覚障害者等の意見もお聞きし、決定頂ければよいです。なお、標準的な整備内容はパターン②改を用いた構造であるが、P.7-48にもあるとおり、幅員が概ね2 m以下で車椅子使用者が踏切道内誘導表示を回避して通行できない場合は、パターン③を用いた構造を標準とすることができます。
ガイドライン	今般改定されたガイドラインに関し、都としては、対象踏切が多数あることから、仕様を統一して協議対応を行いたいと考えています。 鉄道事業者との協議・合意形成や自治体内での検証に際し、以下、必要不可欠な情報であるため、材料に関する詳細の情報を共有願います。 踏切道内誘導表示（視覚障害者誘導用ブロック）について、製品タイプ（材料規格やすべり抵抗値等）や施工する際の条件（As舗装なのかCo舗装等）などをご教示ください。 さらに、施工方法の指定を行うのであれば、発注時に仕様の説明が必要となるため、理由についてご教示ください。 先行して国で施工している箇所の製品選定の理由について、ご共有願います。	具体的な工法や製品をガイドラインで示すことは製品指定につながるため、材料に関する情報について、ガイドラインにおいては、「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」ことを求めています。 施工する際には、As舗装やCo舗装など、様々な条件が想定されますが、付着性を加味し、溶着式等、剥がれにくい形式を検討頂ければと存じます。 ※材料規格は、ガイドラインで示すのみであり、すべり抵抗値等は、貴管内で設置されているエスコートゾーンや線状ブロックを準用頂ければと存じます。
ガイドライン	以前、「具体的な工法や製品をガイドラインで示すことは製品指定につながるため控えます」とのご見解もいただきましたが、ここでは、製品ではなく規格についてご教授ください。 特に、「エスコートゾーンと同様の」とありますが、エスコートゾーンの製品は、通常、道路管理者は管理していないため、規格の判定に戸惑っている状況です。 例えば、令和5年6月20日付の国からの文書にある、「参考資料」の国道での施工事例を拝見するに、一体成型タイプの施工が多いと推察しますが、鉄道事業者から指定や意向などがあったのでしょうか。	誘導表示の規格や性能については、ガイドラインP.7-45~P.7-49に示すとおりです。 一体成型タイプにこだわらず、As舗装、Co舗装など、様々な現場条件を踏まえ、付着性を加味し、溶着式など、剥がれにくい形式を検討頂ければと存じます。
ガイドライン	視覚障害者誘導用ブロックの設置について、国のガイドラインでは歩道幅員の狭い道路、歩車道が分離されていない道路に関してはコラム欄参考事例の記載に留まっています。 既存踏切の大半は十分な歩行空間が確保されていないので、同じような規格の踏切で様々な形態の整備が行われる可能性があります。 首都圏では複数の自治体に跨る生活圏で暮らす視覚障害者も大勢いると思われるので、各自治体、各鉄道事業者毎に整備方法が変わり混乱しないよう配慮が必要です。 本件についても、本協議会で標準化等を検討していただけないでしょうか。	踏切道の設置場所の状況や踏切道通行者の利用形態によって様々な状況があることから、一律での決定は困難と考えております。ガイドラインにて標準的な設置方法及び構造を規定していますので、道路管理者及び鉄軌道事業者において、地域の視覚障害者団体等から意見聴取を実施するなど適切な構造等をご検討ください。なお、詳細については具体的な現場条件等をお示し頂き個別にご相談ください。
ガイドライン	ガイドラインのP7-52のように歩行の用に供する範囲が50cm程度しかない場合、誘導ブロックが車道部分にはみ出るがよいか。	道路移動等円滑化基準では道路には歩道を設けるものとされており、本来は参考2-7-12に示す通り歩道上に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べきものと考えています。一方で、現状では歩行者の通行の用に供する空間が狭い踏切道も多く、また、早期に拡幅ができない踏切道も多くある中で、当面の対策を行う場合にどう対応すべきかの一般的な考え方として、P7-51やP7-52のようにコラムにて示しております。なお、車道外側線や車道上に点状ブロックを設置する事例もあります。 ※歩道以外での誘導表示の設置事例として、ガイドラインP1-57（松陰神社通りの路側）や、P7-52（奈良県大和郡山市の車道上に設置した事例）などがあります。
ガイドライン	踏切道内の遮断桿の直近に横断グレーチングが設置されているが、設置方法はどうすればよいか。誘導表示が分断され、連続性を確保できなくなるがよいか。分断されても横断グレーチングの外側に誘導ブロックを設置する形でよいか。	道路管理者及び鉄軌道事業者において、地域の視覚障害者団体等から意見聴取をした上で適切な構造をご検討ください。なお、詳細については具体的な現場条件等をお示し頂き個別にご相談ください。
ガイドライン	バリアフリー対策について、踏切手前点字ブロックと遮断かんの離隔「50cm程度」の許容範囲をご教示いただきたい。人孔蓋や、側道からの車両の出入り等があり、50cm前後の位置に設置できない場合や、既設の踏切手前点字ブロックが50cm前後の位置でない踏切がある。また、その許容範囲に納まらない場合、人孔蓋及び車両出入り位置の変更や、踏切手前点字ブロックの移設をすべきかどうか、ご教示いただきたい。	道路管理者及び鉄軌道事業者において、地域の視覚障害者団体等から意見聴取を実施するなど適切な構造をご検討ください。なお、詳細については具体的な現場条件等をお示し頂き個別にご相談ください。
法指定	今回法指定された、近傍に立体横断施設等の迂回路が整備されている特定道路上の踏切も「踏切内の誘導表示が未整備であり、視覚障がい者の安全な通行に支障をきたしている」という課題があるとした理由は何でしょうか。 （また、当該踏切の対策検討にあたり「迂回路があるため踏切道内の誘導表示を設置しない」という結論はなり得るのでしょうか。）	踏切道に隣接して立体横断施設等を整備する（されている）際には、立体横断施設の施工だけでなく、視覚障害者の歩行導線として、踏切道へ誘導されないよう周辺点字ブロックもあわせて整備を行う必要があると考えています。 （そのため、踏切道内に誘導表示を設置しないという結論はなり得ますが、周辺道路との接続で、視覚障害者が、踏切内に入らず、かならず立体横断施設へ誘導されるような周辺点字ブロック整備を実施する必要があると考えています。）

カテゴリー	質問・意見	回答
法指定	「踏切道内誘導表示の設置」は施行規則第3条第1項1号における「特定改良方法」のうち、どの改良にあたるのでしょうか。	「その他の改良方法」として考えています。
改良計画書	改良計画の提出について短期間に完了する場合は不要となっているが、点字ブロック等の整備では必要となるのか。	改良計画書を提出して施工することが望ましいですが、比較的短期間に完了する踏切道の改良の場合には、改良計画書の提出は不要です。※以下を除く ※・踏切道改良計画事業（個別補助）を活用するもの ・大臣が指定する期日（改良計画書の締切）までに対策が完了しないもの
改良計画書	「踏切内への表面に凹凸のついた誘導表示等の設置」のみの場合でも踏切道改良計画書の提出が必要あるか。	改良計画書を提出して施工することが望ましいですが、比較的短期間に完了する踏切道の改良の場合には、改良計画書の提出は不要です。※以下を除く ※・踏切道改良計画事業（個別補助）を活用するもの ・大臣が指定する期日（改良計画書の締切）までに対策が完了しないもの
改良計画書	法指定された後、踏切道改良計画書を提出することになっていますが、誘導ブロックの設置の場合でも提出しなければならないのでしょうか。	改良計画書を提出して施工することが望ましいですが、比較的短期間に完了する踏切道の改良の場合には、改良計画書の提出は不要です。※以下を除く ※・踏切道改良計画事業（個別補助）を活用するもの ・大臣が指定する期日（改良計画書の締切）までに対策が完了しないもの
改良計画書	令和6年1月18日付、バリアフリー対策で法指定された特定道路踏切については、踏切道改良計画の提出期限が令和8年3月31日とされている。一方、特定道路踏切のバリアフリー対策は、令和7年度未完了を目標とされていたかと思うので、ほとんどの踏切については提出期限を待たずに対策完了となる。令和7年度未完了見込みの踏切について、計画を提出しなくても良いのか、それとも着手前に計画提出が必要なのか、ご教示いただきたい。	改良計画書を提出して施工することが望ましいですが、比較的短期間に完了する踏切道の改良の場合には、改良計画書の提出は不要です。※以下を除く ※・踏切道改良計画事業（個別補助）を活用するもの ・大臣が指定する期日（改良計画書の締切）までに対策が完了しないもの なお、令和7年度までに対策を完了させたいという目標は「R7年度までにR2年度比で事故を1割削減」という国の施策目標（交通安全基本計画）からの努力目標であり、実際の現地施工においては、道路管理者と鉄道事業者との協議・調整や現地での各種制約など時間を要する事が想定されますので、各道路管理者・鉄道事業者様においては、可能な限り速やかに対策を進めて頂きたい主旨です。
役割分担	踏切道における視覚障害者誘導用ブロックの設置について、国のガイドラインに設置方法などは示されましたが、施工主体、費用負担、維持管理等に関して、鉄道事業者、道路管理者の役割分担は定められていません。 今後、整備に向けて協議、調整が必要になりますが、各鉄道事業者、各道路管理者毎に行うことは非効率で、また協議調整の結果に差異が生じ合理性に欠ける恐れがあります。 本協議会において、本件の役割分担の基本的な考え方、方向性を検討し示していただけないでしょうか。	踏切道は道路と鉄道の兼用工作物であり、踏切道内の誘導表示等の整備、管理に係わる費用負担や対応車については、道路側と鉄道側とが協議して定めることとしております。 これは、踏切道の設置場所の状況や踏切道通行者の利用形態によって様々な状況があることから、一律に主体を定めることによりかえって設置が進まないことがないよう協議を行い両者が相互に理解して設置することが重要と考えております。 なお、道路管理者及び鉄軌道事業者等の関係者が協議を十分に尽くす事が前提ですが、対応が困難な条件が提示されるなどの際には、速やかに対策を実施する観点から必要に応じ道路管理者は関東地方整備局を通じて道路局に、鉄軌道事業者は関東運輸局を通じて鉄道局に対し報告をお願いします。
役割分担	実施者・管理者の役割分担について方針がないと、協議が進めにくい状態にあります。これまでの施工事例の役割分担の例などがあれば、参考にさせていただきたい。	踏切道は道路と鉄道の兼用工作物であり、踏切道内の誘導表示等の整備、管理に係わる費用負担や対応車については、道路側と鉄道側とが協議して定めることとしております。 これは、踏切道の設置場所の状況や踏切道通行者の利用形態によって様々な状況があることから、一律に主体を定めることによりかえって設置が進まないことがないよう協議を行い両者が相互に理解して設置することが重要と考えております。 なお、道路管理者及び鉄軌道事業者等の関係者が協議を十分に尽くす事が前提ですが、対応が困難な条件が提示されるなどの際には、速やかに対策を実施する観点から必要に応じ道路管理者は関東地方整備局を通じて道路局に、鉄軌道事業者は関東運輸局を通じて鉄道局に対し報告をお願いします。 なお、踏切道内誘導表示が設置済みの箇所は全国で26箇所（R6.2.29）あり、設置・管理主体については、道路管理者となっている事例が多い状況です。 ※なお、本事例はあくまでガイドライン改定前のものであり、ガイドライン改定において、冒頭の考え方に「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。」と明記していますので、協議については、本事例を根拠とせず、今回発出した通達を踏まえて協議の上お願いいたします。（参考情報としてご活用下さい）

カテゴリー	質問・意見	回答
役割分担	踏切道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について、各自治体が個別に協議をした場合、費用負担等の考え方が統一されていないと鉄道事業者側も対応に苦慮すると思われるため、整備が進まないことを懸念しています。そのため、国が鉄道事業者と引き続き協議し、方針を決めていただけないでしょうか。 また、既に踏切道内に誘導表示を設置した事例があれば、費用負担や工事主体、維持管理をどのように決めているのかを共有ください。	踏切道は道路と鉄道の兼用工作物であり、踏切道内の誘導表示等の整備、管理に係わる費用負担や対応車については、道路側と鉄道側とが協議して定めることとしております。 これは、踏切道の設置場所の状況や踏切道通行者の利用形態によって様々な状況があることから、一律に主体を定めることによりかえって設置が進まないことがないよう協議を行い両者が相互に理解して設置することが重要と考えております。 なお、道路管理者及び鉄軌道事業者等の関係者が協議を十分に尽くす事が前提ですが、対応が困難な条件が提示されるなどの際には、速やかに対策を実施する観点から必要に応じ道路管理者は関東地方整備局を通じて道路局に、鉄軌道事業者は関東運輸局を通じて鉄道局に対し報告をお願いします。 なお、踏切道内誘導表示が設置済みの箇所は全国で26箇所（R6.2.29）あり、設置・管理主体については、道路管理者となっている事例が多い状況です。 ※なお、本事例はあくまでガイドライン改定前のものであり、ガイドライン改定において、冒頭の考え方に「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。」と明記していますので、協議については、本事例を根拠とせず、今回発出した通達を踏まえて協議の上お願いいたします。（参考情報としてご活用下さい）
役割分担	関東地方以外での、（国道だけでも構いませんが）維持管理に対する協議状況や個別踏切の材質毎の施工方法、合意形成の事例など共有いただけますと幸甚です。	踏切道内誘導表示が設置済みの箇所は全国で26箇所（R6.2.29現在）あり、設置・管理主体については、道路管理者となっている事例が多い状況です。 ※なお、本事例はあくまでガイドライン改定前のものであり、ガイドライン改定において、冒頭の考え方に「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。」と明記していますので、協議については、本事例を根拠とせず、今回発出した通達を踏まえて協議の上お願いいたします。（参考情報としてご活用下さい） 協議の方法として、各踏切道の利用形態として、主な利用者が道路利用者か鉄道利用者かを考慮して協議を進める場合もあると想定しております。 このため、例えば、相対式ホームのある駅に構内通路や跨線橋がなく、駅に踏切道が隣接している箇所や、特定道路の指定時の要件に鉄道駅が含まれ当該鉄道駅を管理する鉄道事業者の路線と道路が交差する踏切等である場合などは、踏切道の主な利用者が鉄道利用者と想定できることから、設置に際し鉄道事業者の理解や協力も重要と考えております。 他方、特定道路等の道路の位置づけに鉄道事業者が関係しない場合や、歩行者等を検知しやすい高規格の障害物検知装置等の導入状況も考慮し、設置や維持管理等について道路管理者の理解や協力も重要と考えております。 維持管理については、道路のパトロール頻度に限界もあるため、鉄道の保線管理の中でも協力いただき、双方協力して、効率的に「めくれ等の事故に繋がる事象等」をキャッチできるような体制構築を協議頂きたく存じます。
評価	通勤・通学時間帯において、踏切道を通過する車両により通学する児童や生徒の安全が確保されていないことが課題であり、地域課題踏切として法指定を受けたところである。 当該踏切の対策は、車両若しくは歩行者を対象とした当該踏切の時間帯通行規制（ソフト対策）を実施し、歩車分離を検討している。 対策後の事後評価において、評価する項目や手法について、どのような項目で評価することが望ましいかご教授願います。（交通量調査等による数値的根拠が必要か？地域住民からの聞き取りなどの整理でもよいか？）	地域の課題や実情を考慮し改良を実施するものについては、原則として、関係者等への聞き取りを行い、評価を行ってください。
評価	平成29年1月27日付、踏切道改良促進法施行規則第2条第1号（通過車両50,000台以上/日）により法指定を受けた踏切道について、その後迂回路が整備され、現在は50,000台以上/日の通過車両はありません。 このような場合、法指定から外していただくことは可能でしょうか。	迂回路整備後に事後評価を実施し、課題が解決していれば対策完了となります。
評価	法指定が第2条12号の場合、点字等の対策が完了した際は法指定は解除されるのか。	踏切道改良促進法第12条に示された「評価」を実施することで完了となります。
評価	踏切道改良促進法はR3改正で5箇年法から恒久法になりましたが、改良すべき踏切が解除される手続きはどのように考えておりますでしょうか。	踏切道改良促進法第12条に示された「評価」を実施することで完了となります。
評価	「踏切内への表面に凹凸のついた誘導表示等の設置」のみの場合、工事完了後に義務付けられている評価については、具体的な評価方法の記載がないため、所定の様式に、軽微な効果結果を記載するのみとの話を伺っているが、その認識で間違いはないか。	評価については、設置した誘導ブロックが移動円滑化基準やガイドラインに合致するか及び地域の課題として法指定している箇所については、原則として、関係者等への聞き取りを行い、評価を行うこととなります。 ※なお、評価書の書式、実施要領については、令和3年10月18日事務連絡「踏切法評価の届出書様式及び実施要領について」をご確認下さい。

カテゴリー	質問・意見	回答
カルテ	踏切カルテの更新は５年を待たずに載せることは可能であるか。	カルテにおける「諸元・構造等」、「基準算出データ」及び「カルテ踏切基準」については、「踏切道実態調査」をもとに５年毎に見直しているため、カルテへの追加や削除は不可となります。一方、既にカルテ踏切となっている踏切においては「法指定の状況」や「対策実施の状況」を１年に１度更新し、対策状況について公表しています。
カルテ	踏切カルテは通学路のみの条件で掲載することは可能であるか。	次回カルテ更新（Ｒ８予定）の際に「通学路であって通学路交通安全プログラムに位置づけられ、通学児童等の通行の安全を特に確保する必要がある踏切」であればカルテ踏切として掲載することが可能です。
カルテ	今後の踏切カルテの諸元修正等の大幅な更新はいつごろを予定していますか。	「踏切道実態調査」をもとに５年毎に見直しているため、今回は令和６年度の踏切道実態調査をもとに、令和８年度の更新を予定しています。
補助	踏切カルテに載せなくても「通学路交通安全プログラム」に記載されたことで補助金を活用できるのか。	踏切道改良計画補助については、法指定を行い改良計画書を提出することで活用可能です。
補助	連続立体交差化などの抜本的対策には長期の時間を要することから、将来的に連続立体交差化を目指しつつも段階的な取組みとして、歩行者等立体横断施設や自由通路の整備を行う場合に、踏切道改良計画事業補助制度を利用することはできるのでしょうか。 また、区内には昭和に都市計画決定された高架の連続立体交差化計画がありますが、事業化の目途は立っていません。このような場合に、既都市計画と競合する位置に歩行者等立体横断施設や自由通路の整備を行うとしたとき、同補助制度を利用できるのでしょうか。	踏切道改良計画事業補助制度の補助要件として、踏切改良計画に定められた対策実施する場合になりますので、法指定を行い歩行者等立体横断施設や自由通路の整備が段階的に必要なものであるという改良計画が提出されれば利用可能です。 補助の利用が可能か否かの詳細については個別にご相談ください。
審議計画	審議計画踏切について、今後、踏切道改良協議会合同会議でどのような進め方（審議のゴールなど）を想定しているのでしょうか。	審議計画作成の目的として、法未指定のカルテ踏切には抜本的な対策が必要な踏切が多く、その検討は長期間を要するため、合同会議等において継続的かつ計画的に審議を行い、抜本的な対策だけでなく暫定的な安全対策等も含め、早期対策の実施に向けまずは状況共有や暫定的な整備内容の検討をすることとしています。
その他	視覚障害者団体への周知等について方法で直接対面で行う場合や郵送等で内容確認行う場合、どのように周知する書類を作成すればいいのでしょうか。 例：点字を文書につけるのか等。また、各地方自治体の連絡に当たって、視覚障害者団体の窓口はどこにすべきかを確認したいです。協会に連絡してから照会してもらうのかなど。	視覚障害者団体への周知方法等や周知先窓口については、各自治体の福祉部局にもご確認の上、各自治体により決定してください。
その他	無電柱化はワンストップ相談窓口が設置されておりますが、踏切道における視覚障害者誘導用ブロックの設置についても、同様な相談窓口の設置予定はありますでしょうか。	個別の案件につきましては、道路管理者は関東地方整備局、鉄軌道事業者は関東運輸局にご相談ください。
その他	バリアフリー対策について、踏切手前点字ブロック設置位置の敷地が鉄道用地の場合、道路管理者が踏切手前点字ブロックを設置するべきかご教示いただきたい。	一般的に道路区域外の施工を道路管理者が行うことは想定されませんが、現地状況等を勘案し道路管理者と鉄道事業者間の協議において定めることになるかと考えます。