

○「道路の移動等円滑化ガイドライン」改定案に対する道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会委員からの意見と回答

頁	該当部分	意見等	理由	回答
15	7章>⑥踏切道>ガイドライン>視覚障がい者誘導用ブロック等の設置 ○歩道等の踏切道手前部に、点状ブロックによる踏切道の、、、 ○歩道等の踏切道手前部に設ける点状ブロックは、、、 ○踏切道内の一方の遮断かんから他方の遮断かん、、、	○特定道路上の歩道等の踏切道手前部に、点状ブロックによる踏切道の ○特定道路上の歩道等の踏切道手前部に設ける点状ブロックは、 ○特定道路上の踏切道内の一方の遮断かんから他方の遮断かん、、、 と追記	対策が必須となる対象踏切を特定道路上に限定するため	対策の対象となる道路は「特定道路等や地域二重のある道路」となります。ガイドラインの第7章⑥に共通する事柄であるため、「考え方」に記載しています。
15	道路移動等円滑化基準	削除	当該基準(第45条関係)は、「視覚障害者誘導用ブロック」に関するものであり、今回は踏切道関係で省令の改正を行わないと聞いている。 そのため、基準を表示すると、誤った認識を招く可能性もあるため。	歩道等の踏切道手前部に設ける視覚障害者誘導用ブロックは、道路移動等円滑化基準第45条に基づき設置することから、該当する道路移動等円滑化基準について引用したものです。
15	ガイドライン 視覚障害者誘導用ブロック等の設置 「○歩道等、～～～視覚障害者誘導用ブロックを設置する。」	「◎歩道等、～～～○○(視覚障害者誘導用ブロック?踏切道内誘導表示?)を設置する。」	踏切道内誘導表示(表面に凹凸のついた誘導表示)と、視覚障害者誘導用ブロックが混同するため、名称を分けて示した方が良い。 なお、踏切道内誘導表示に関して、今回は省令の改正を行わないと聞いており、「◎」として記すのは誤った表現である。	ご指摘の部分は、道路移動等円滑化基準の「視覚障害者誘導用ブロック」に関する記述であり、踏切道内に設ける「踏切道内誘導表示」に関する記述ではございません。 踏切道手前部に設置する視覚障害者誘導用ブロックは、道路移動等円滑化基準第45条に基づき設置するものであり、この点を明確化するため「歩道等、自転車歩行者専用道路等の踏切道手前部には、」と追記します。
15	ガイドライン 視覚障害者誘導用ブロック等の設置 「○高齢者～～～視覚障害者誘導用ブロック等を維持管理する。」	「○高齢者～～～視覚障害者誘導用ブロック等を○○(誰)が○○(どのような点に注意して)維持管理する。」	具体的でなく、何を意味しているのか、この一文で判断としないため。	12/4WG委員より、「誘導表示を適切に維持管理する必要があることを追記するべき」との意見を受けて追記したものです。 なお、踏切道に関しては施工方法や管理について、道路管理者と鉄道事業者等が協議して定めることとされています。
15	記載事項全体の確認	本ガイドラインの鉄道関係編(6、7章)や鉄道側のガイドライン「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」にも同様に掲載されるという認識でよろしいか。	道路側と鉄道側で対等にバリアフリー対策を推進していくべきであるため。	現時点では本改定に伴い旅客施設に関するガイドラインの改定に関する具体的な予定が有るとは承知していません。
16	ガイドライン 視覚障害者誘導用ブロック等の材料 「○視覚障害者誘導用ブロック等の材料は～～～優れたものを用いる。」	「○視覚障害者誘導用ブロック等踏切道内誘導表示の材料は～～～優れたもの○○(すべり抵抗値などの例)以上の製品を用いる。」	ここで示している内容が、踏切道内誘導表示であるとした場合、 ①これまで、視覚障害者誘導用ブロックとして各メーカーが品質管理していた規格以外の規格(特に形状・寸法)となる点、②エスコートゾーン様に関し新たに材料に触れている点以上、2点から、『優れたもの』に見合う規格が何か具体的に示すべきと考えるため。	GL第7章②の記載に合わせ、強度、滑りにくさ、耐久性、耐摩耗性について定性的に記載させて頂きました。 12月11日に送付した改定案では、「視覚障害者誘導用ブロック等」は「視覚障害者誘導用ブロック」と「踏切道内誘導表示」の両方を指していました。 なお、「視覚障害者誘導用ブロック」と「視覚障害者誘導用ブロック等」の定義に関する誤認を回避するため、「視覚障害者誘導用ブロック等」との表現は修正します。
16	ガイドライン 視覚障害者誘導用ブロック等の色彩 「◎視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色～～～識別できる色とする。」	「◇視覚障害者誘導用ブロック踏切道内誘導表示の色は、黄色～～～識別できる色とする。」	踏切道内誘導表示と視覚障害者誘導用ブロックが混同されて記載されている。 歩道等の幅員が概ね2m以上の場合、エスコートゾーンが用いられている。 また、もし視覚障害者誘導用ブロックと同一の考え方とした場合に、エスコートゾーンの考え方が、現行の「視覚障害者誘導用ブロック」の色彩の項目p.7-13にある「黄色を基本とする」と矛盾する。	ご指摘の部分は、道路移動等円滑化基準の「視覚障害者誘導用ブロック」に関する記述であり、踏切道内に設ける「踏切道内誘導表示」に関する記述ではございません。 なお、「視覚障害者誘導用ブロック」と「視覚障害者誘導用ブロック等」の定義に関する誤認を回避するため、「視覚障害者誘導用ブロック等」との表現は修正します。
16	ガイドライン 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～～～鉄道事業者と道路管理者が連携し、ゴムチップ舗装とすることが望ましい。」	具体的な材質や想定している施工方法などをご教示いただきたい。	維持管理など懸念があるため。	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が、既設の舗装を切削するほか、切削せずにシート上の材料を貼付する工法の使用も可能と考えています。 なお、評価実験ではシート上の材料を貼付する工法を採用しました。
17、23、32	参考2-7-●、■ の認識確認	視覚障害者用誘導ブロックやエスコートゾーン等と同様の構造を設置することについて、特にエスコートゾーンは現場成形の溶融式が一般的ですが、鉄道事業者も合意した構造という認識でよろしいか。	通常、道路部分に設置されている構造を踏切内に設置するため、ガイドラインの資料として記載する以上は、鉄道側としてもこの構造で支障がないことを確認されていると考えるため。	ガイドラインの案については、複数の鉄道事業者も参加しているWGにて、(早急にガイドラインへ規定する必要性も踏まえ)検討したものです。 なお、施工方法や使用する製品については上記のWGでは議論の対象とはしていません。現地の状況に応じて道路管理者と鉄道事業者で協議し、適切な施工方法等を選定してください。
17、23、32	参考2-7-●、■ の認識確認	実証実験においては、仮設の視覚障害者用誘導シートやエスコートゾーンのシートを両面テープで設置していたと聞いていたが、既設踏切への長期的な影響等が問題ないということでガイドラインに記載される、という認識でよろしいか	踏切内の構造は通常の道路舗装と違うものも多くあり、ガイドラインの資料として記載する以上は、この構造で支障がないことを確認されていると考えるため。	評価実験では、視覚障害者の方が安全・円滑に踏切道を通行できるか、車椅子使用者の方の通行に支障があるかを検証しており、施工方法については評価していません。
21、22	各図	P21各図について、車道外側線は連続して設置してください(視覚障害者誘導用ブロックによって車道外側線が不連続とならないようにしてください)。 P21中段及び下段並びにP22上段の図について、視覚障害者誘導用ブロックは車道外にはみ出さないように図示してください。	P21の図においては、視覚障害者誘導用ブロックによって車道外側線(道路交通法における路側帯に該当。)が不連続となっており、そのため、当該不連続部分には路側帯が存在しないことから、歩行者の通行部分の連続性が確保できず、適切ではありません。 また、P21中段及び下段の図では、視覚障害者誘導用ブロックの一部が車道に設置されており、設置方法が適切ではありません。 P22の場合、路側帯のない道路に該当することから、歩行者は原則右側通行することとなり、よって、図中の踏切の左側に設ける警戒用のブロックの設置は適切でないと思われます。	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-●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る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るべきかの一般的な考え方を示す必要があると考えて掲載したものです。 なお、点状ブロックの設置については、車道外側線や車道上に設置することの実例もあります。
22	【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 (現在掲載無し)	(○踏切手前部に歩道が取り付いていない場合の例)	線路敷きと並行して道路があるなど側道の取り付け等によって、踏切手前部まで歩道が取り付いていない場合における整備事例について、一定の整備例を示すべきと考えるため。	コラムでは、歩道等が無い又は有効幅員が狭い場合の一般的な対策例を示しているところですが、ご指摘の事例については、前後道路や踏切道の状況に応じて、設置の検討を行っていただきたいと考えております。
32	踏切手前の注意喚起の看板等の設置イメージ	・視覚と聴覚等の重複障害者や弱視のろう者、視野狭窄、視野欠損をもつろう者もいるので、安全に渡る対策が必要です。	・聴覚障害者の中に視覚と聴覚等の重複障害者がいます。介助員と一緒に行動することが多いです。 ・弱視のろう者、視野狭窄、視野欠損をもつろう者もいて、一人で行動することが比較的に多いのが現状です。 ・踏切の遮断機がなかったり、点滅だけの設備では非常に危険です。前方の一部だけが見えても横が見えないため、点滅等があってもわからず事故に繋がることとなります。 ・音声案内が聞こえません。わかりません。周りも見えません。 ・踏切が鳴り始めたことに気づかず中に入ってしまうことがあります。 ・踏切を渡るのにとっても時間がかかりますので、非常に危険です。	ご指摘の通り、視覚と聴覚の重複障害をお持ちの方の安全対策も重要な課題であると認識しています。 障害をお持ちの方や高齢者が安全に踏切を通行できるよう、ガイドライン本文に記載した対策だけでなく、【コラム】「踏切道におけるバリアフリー対策について」に記載された対策も含め、今後も、様々な対策を道路管理者と鉄道事業者が連携して取り組んでまいります。
34	音による踏切道の案内			