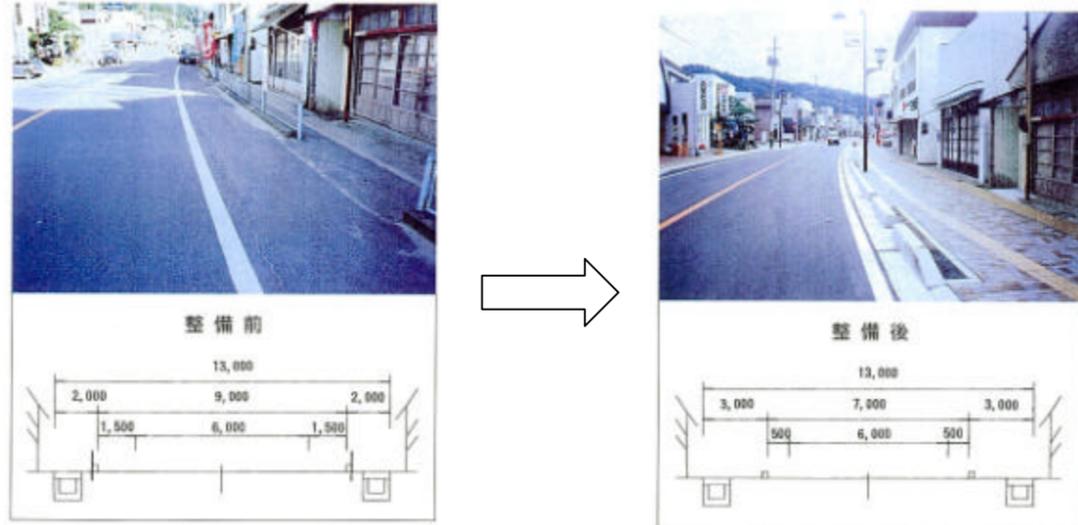
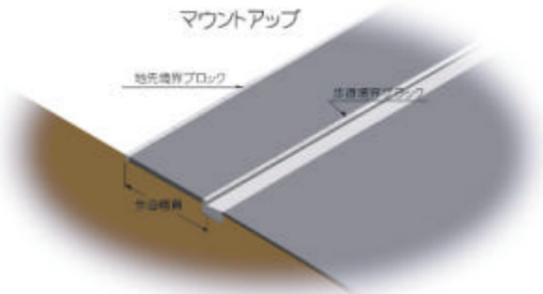
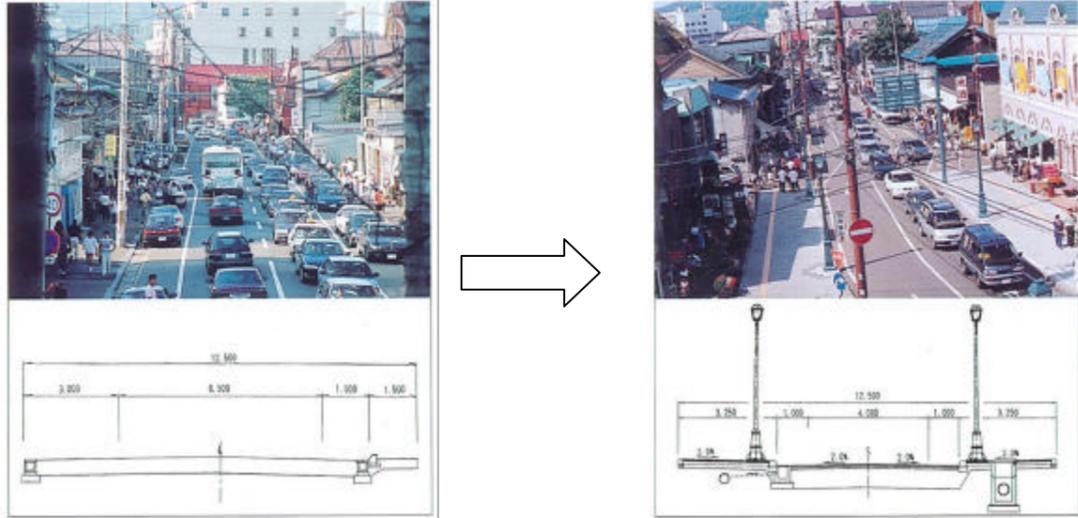
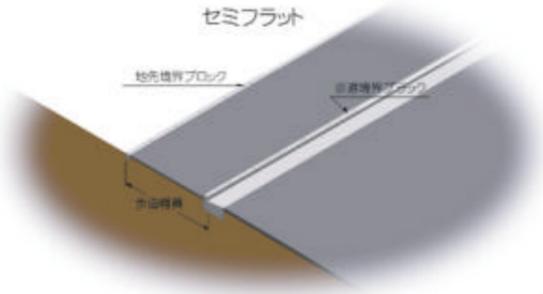
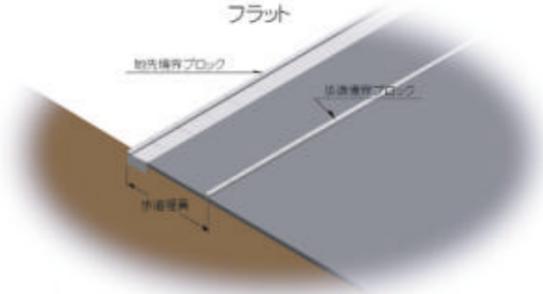


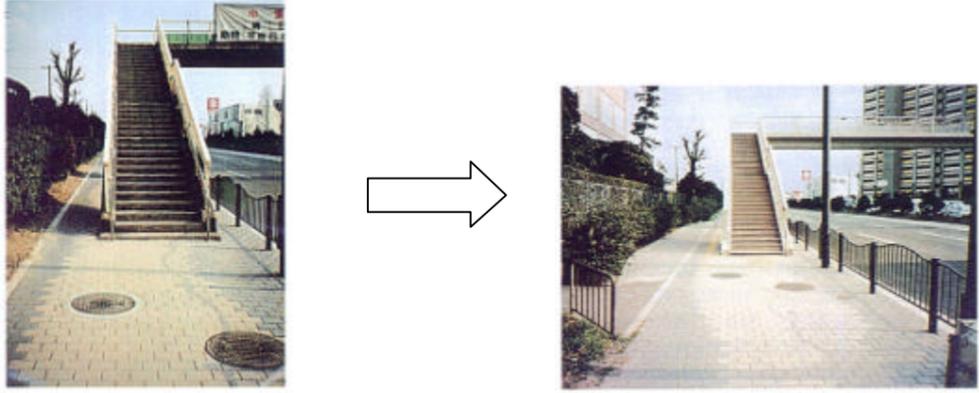
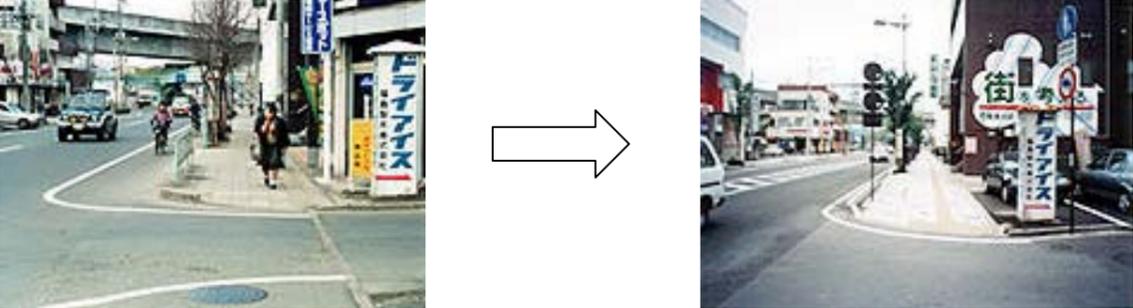
交通バリアフリー事例集

大分類	小分類	
	車いす使用者	視覚障害者
A．構造に関する事例 (P1)	1．歩道幅員に関する事例	
	2．歩道勾配に関する事例	
	3．車両乗り入れ部に関する事例	
	4．車道との段差に関する事例	1．車道との段差に関する事例
	5．滞留、転回のための水平区間に関する事例	
	6．立体横断施設に関する事例	
	7．バス・タクシー乗り場に関する事例	
B．占用に関する事例 (P17)	1．不法駐輪・不法駐車・看板等の占用に関する事例	1．不法駐輪・不法駐車・看板等の占用に関する事例
C．案内誘導に関する事例 (P18)	1．案内所、案内図（看板）に関する事例	1．視覚障害者用誘導ブロックに関する事例
		2．その他の案内誘導設備（触地図、音声による案内等）に関する事例
D．安全性に関する事例 (P23)	1．他の交通（自動車・自転車）との分離に関する事例	1．他の交通（自動車・自転車）との分離に関する事例
	2．その他の安全に関する事例（踏切での線路横断処理、横断歩道橋下面（防護柵の処理）	2．その他の安全に関する事例（踏切での線路横断処理、横断歩道橋下面（防護柵の処理）
E．路面状況に関する事例 (P25)	1．舗装に関する事例（路面の滑りやすさ、水捌け等）	1．舗装に関する事例（路面の滑りやすさ、水捌け等）
	2．路面補修に関する事例（路面のはがれ、路面沈下等）	2．路面補修に関する事例（路面のはがれ、路面沈下等）
F．その他の事例 (P27)	1．その他の通行上のバリアに関する事例（溝、隙間、マンホール蓋のでっぱり、がたつき等）	1．その他の通行上のバリアに関する事例（溝、隙間、マンホール蓋のでっぱり、がたつき等）
		2．ベンチなど休憩場所に関する事例

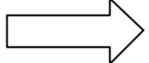
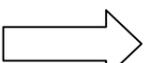
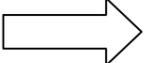
A . 構造に関する事例

小分類	事例		道路の移動円滑化整備ガイドライン
1 . 歩道幅員に関する事例	<p>【福島県】</p>  <p>整備前</p> <p>整備後</p>	<p>電柱の移設、路肩の縮小により歩道を拡幅。</p>	<p>【特定経路を構成する道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路特定事業を実施する場合には、歩道又は自転車歩行者道を設ける。 <p>【特定経路を構成する道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道の有効幅員：3.5 m（歩行者交通量が多い）、2.0 m（その他）以上 ・自転車歩行者道：4.0 m（歩行者交通量が多い）、3.0 m（その他）以上 
	<p>【北海道】</p>  <p>整備前</p> <p>整備後</p>	<p>一方通行規制を行なうことで、車線数を2車線から1車線に減少し、両側の歩道を拡幅。</p>	 

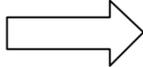
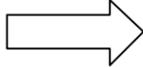
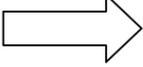
A . 構造に関する事例

小分類	事例		道路の移動円滑化整備ガイドライン
<p>1 . 歩道幅員に関する事例</p>	<p>【大阪府】</p>  <p>整備前 → 整備後</p>	<p>横断歩道橋の階段部における歩道幅員を、沿道側の部分的なセットバックを行うことで拡幅。</p>	<p>【特定経路を構成する道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路特定事業を実施する場合には、歩道又は自転車歩行者道を設ける。 <p>【特定経路を構成する道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道の有効幅員：3.5 m（歩行者交通量が多い）、2.0 m（その他）以上 ・自転車歩行者道：4.0 m（歩行者交通量が多い）、3.0 m（その他）以上
	<p>【福島県】</p>  <p>整備前 → 整備後</p>	<p>路肩を狭めることで、歩道を拡幅し、視覚障害者誘導用ブロックも敷設。</p>	
	<p>【 】</p>  <p>植樹帯による狭幅員</p>	<p>触受胎によって歩道幅員が狭くなっており、側溝の二掛けの上を通行しなければならず、キャスターの落ち込みなどの危険がある。</p>	

A . 構造に関する事例

小分類	事例		道路の移動円滑化整備ガイドライン	
1 . 歩道幅員に関する事例	<p>【福島県】</p>  <p>整備前</p>	  <p>整備後</p>	<p>狭かった歩道の幅員を 2.5 m に広げ、車椅子でも安心してすれ違えるようにするとともに、点字ブロック、段差切り下げ、休憩所等を整備して、すべての人にとって安全で歩きやすい歩道を整備</p>	<p>【特定経路を構成する道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路特定事業を実施する場合には、歩道又は自転車歩行者道を設ける。 <p>【特定経路を構成する道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道の有効幅員：3.5 m（歩行者交通量が多い）、2.0 m（その他）以上 ・自転車歩行者道：4.0 m（歩行者交通量が多い）、3.0 m（その他）以上
	<p>【長崎県】</p>  <p>整備前</p>	  <p>整備後</p>	<p>沿道側をセットバックすることで歩道幅員を拡幅。あわせて舗装や視覚障害者誘導用ブロックを整備。</p>	
	<p>【長崎県】</p>  <p>整備前</p>	  <p>整備後</p>	<p>植樹帯や側溝の改善によって歩道幅員を拡幅。あわせて舗装や視覚障害者誘導用ブロックを整備。</p>	

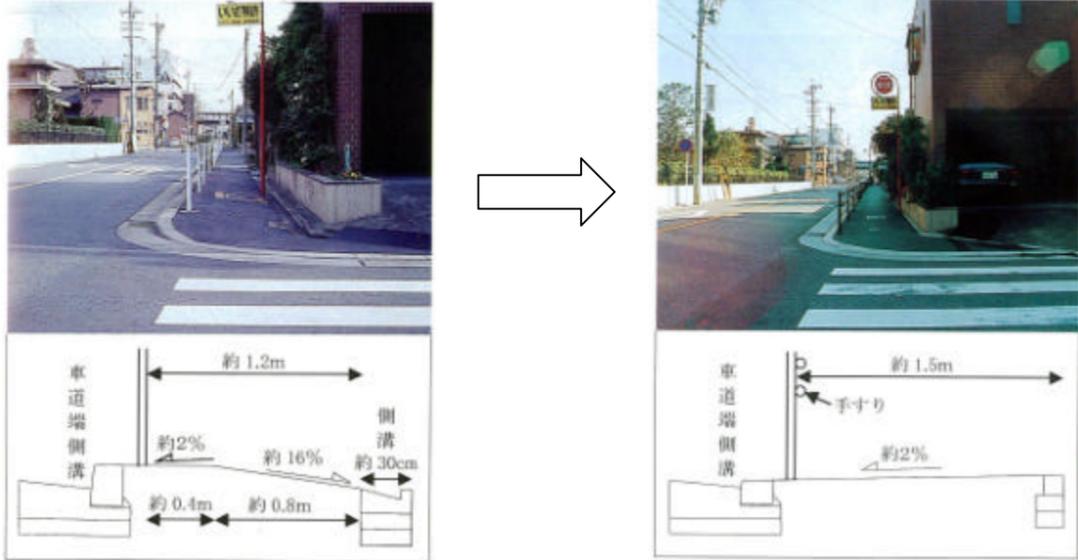
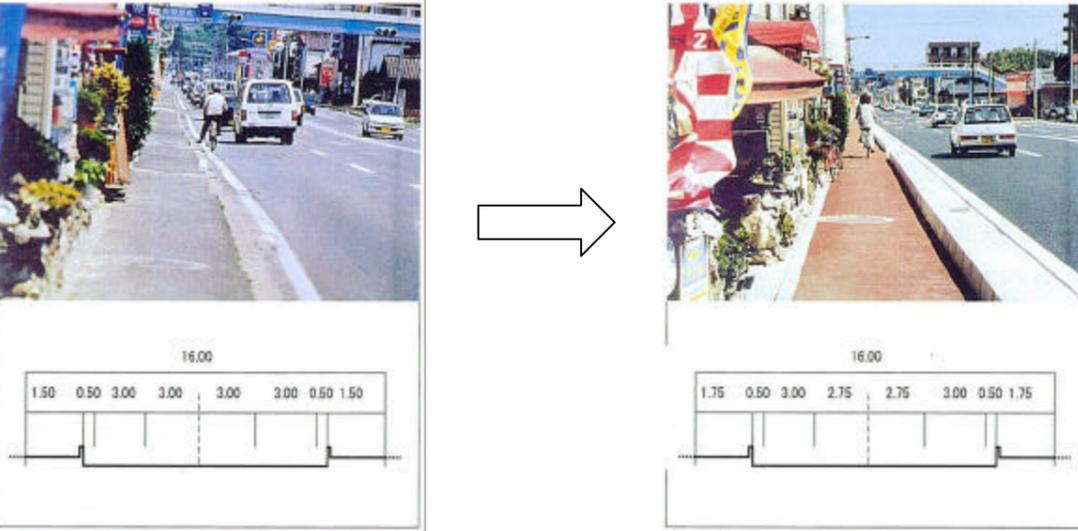
A . 構造に関する事例

小分類	事例		道路の移動円滑化整備ガイドライン	
1 . 歩道幅員に関する事例	<p>【兵庫県】</p>  <p>整備前</p>	  <p>整備後</p>	<p>沿道側をセットバックすることで歩道幅員を拡幅。</p> <hr/> <p>植樹帯や側溝の改善によって歩道幅員を拡幅。</p> <hr/> <p>側溝の改善によって歩道幅員を拡幅。</p>	<p>【特定経路を構成する道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路特定事業を実施する場合には、歩道又は自転車歩行者道を設ける。 <p>【特定経路を構成する道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道の有効幅員：3.5 m（歩行者交通量が多い）、2.0 m（その他）以上 ・自転車歩行者道：4.0 m（歩行者交通量が多い）、3.0 m（その他）以上
	<p>【兵庫県】</p>  <p>整備前</p>	  <p>整備後</p>		
	<p>【大阪府】</p>  <p>整備前</p>	  <p>整備後</p>		

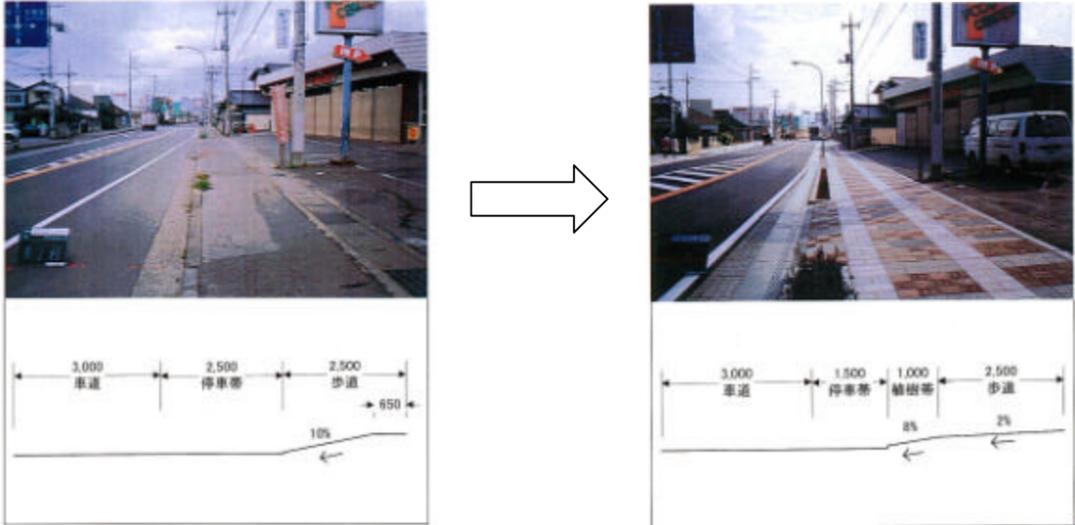
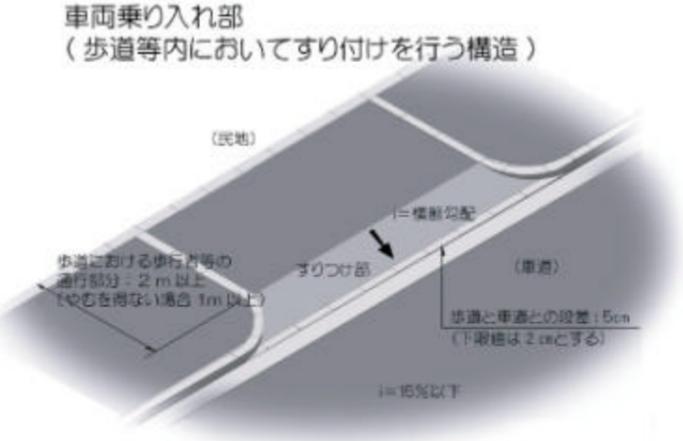
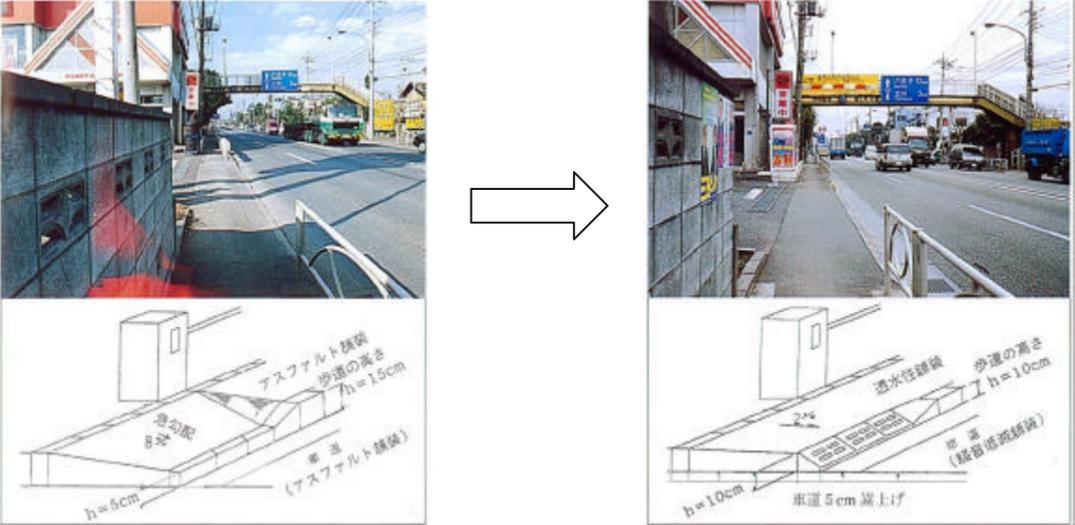
A . 構造に関する事例

小分類	事例		道路の移動円滑化整備ガイドライン
1 . 歩道幅員に関する事例	<p>【大阪府】</p>  <p>整備前</p>	 <p>整備後</p>	<p>沿道側をセットバックすることで歩道幅員を拡幅。</p> <p>【特定経路を構成する道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路特定事業を実施する場合には、歩道又は自転車歩行者道を設ける。 <p>【特定経路を構成する道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道の有効幅員：3.5 m（歩行者交通量が多い）、2.0 m（その他）以上 ・自転車歩行者道：4.0 m（歩行者交通量が多い）、3.0 m（その他）以上
	<p>【大阪府】</p>  <p>整備前</p>	 <p>整備後</p>	

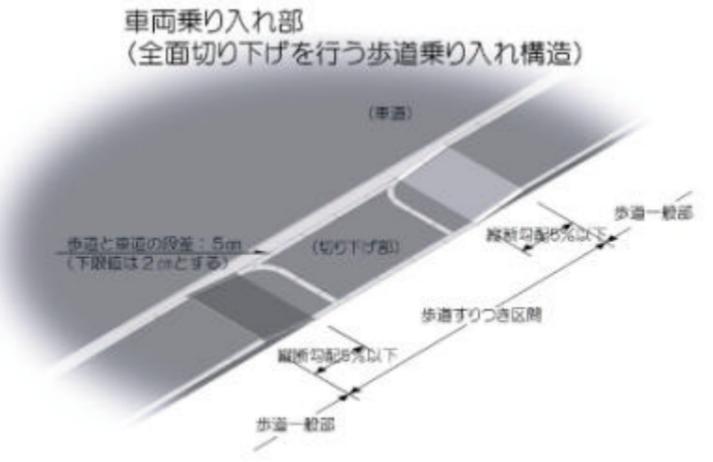
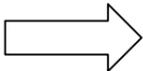
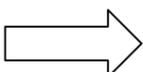
A . 構造に関する事例

小分類	事例		道路の移動円滑化整備ガイドライン
2 . 歩道勾配に関する事例	<p>【愛知県】</p>  <p>整備前</p> <p>整備後</p>	<p>車道端にある側溝を歩車道兼用にし、官民境界部の側溝を撤去することで歩道を拡幅するとともに、横断勾配を改築。</p>	<p>【縦断勾配】</p> <ul style="list-style-type: none"> 可能な限り縦断勾配を小さくする必要がある。最大値：5% 必要に応じて休憩スペースを設けることが望ましい。 <p>【横断勾配】</p> <ul style="list-style-type: none"> 可能な限り横断勾配を小さくする必要がある。 1%以下（透水性舗装等）、2%以下（透水性舗装適用不可、曲線部、特別な理由） 縦断勾配を設ける場合は、横断勾配は設けない。
	<p>【福島県】</p>  <p>整備前</p> <p>整備後</p>	<p>マウントアップ形式のために、切り下げの部分の縦断勾配、横断勾配が急であったが、車道を嵩上げ、歩道をセミフラット形式にすることで歩道部の起伏、出入口部の縦・横断勾配を緩和。</p>	

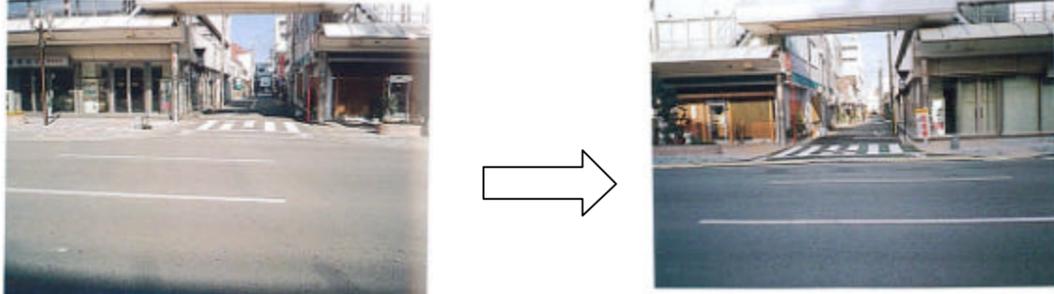
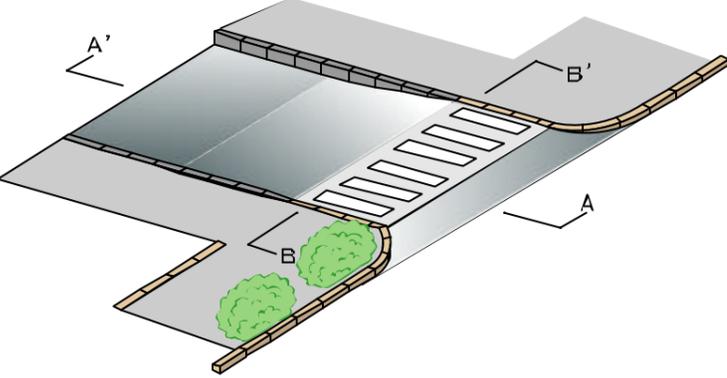
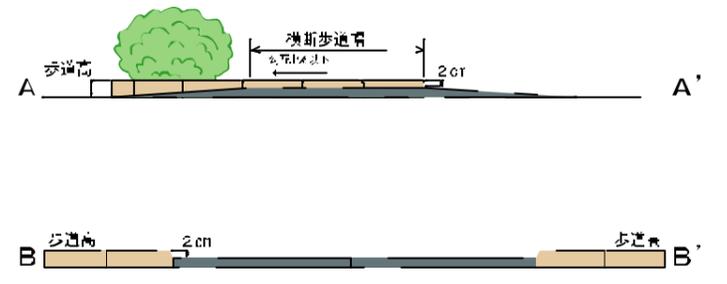
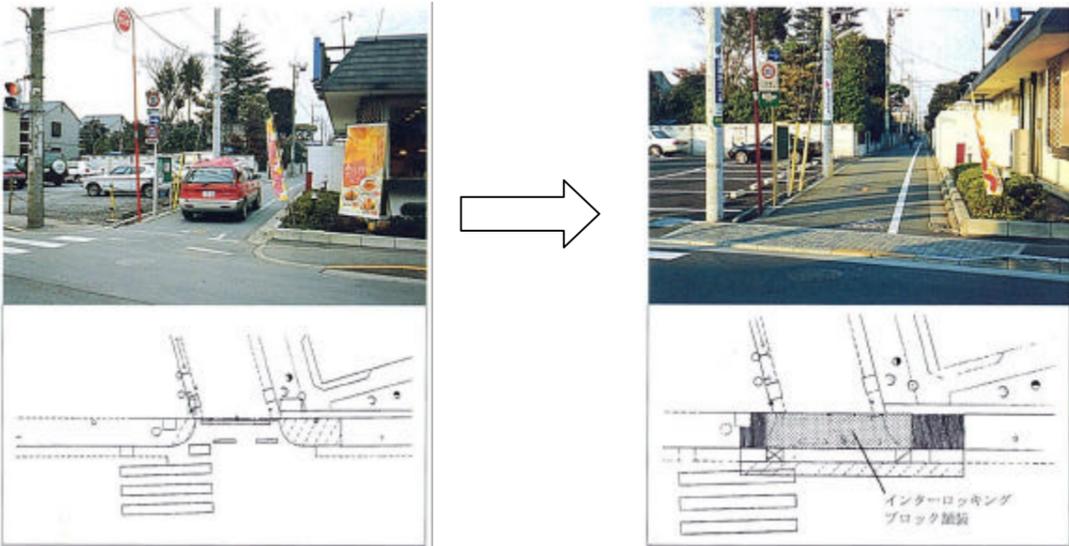
A . 構造に関する事例

小分類	事例	道路の移動円滑化整備ガイドライン
	<p>【茨城県】</p>  <p>整備前</p> <p>整備後</p> <p>マウントアップ形式のため車両乗り入れが連続し幅員が狭くなっていたが、車道を嵩上げし、歩道高を縮小、車両乗り入れ部に特殊緑石を採用し、すりつけ部を植樹帯内で処理。</p>	<p>【縁端構造】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・横断歩道に接続する歩道等の縁端の段差は標準 2 c m とする。 ・2 c m 未満の縁端を段差を検討する際は、視覚障害者の識別性を確保し、利用者の意見を踏まえることが必要。  <p>車両乗り入れ部 (歩道等内においてすり付けを行う構造)</p> <p>歩道における歩行者等の通行部分：2 m 以上 (やむを得ない場合 1 m 以上)</p> <p>歩道と車道との段差：5 cm (下段差は 2 cm とする)</p> <p>i=15%以下</p>
<p>3 . 車両乗り入れ部に関する事例</p>	<p>【東京都】</p>  <p>整備前</p> <p>整備後</p> <p>車道を嵩上げし、車両乗り入れ部の歩道境界に特殊縁石を採用することで、単路部の横断勾配を統一し、歩車道段差を 2 c m にした。</p>	

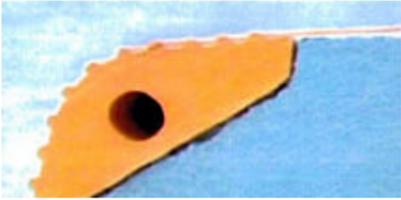
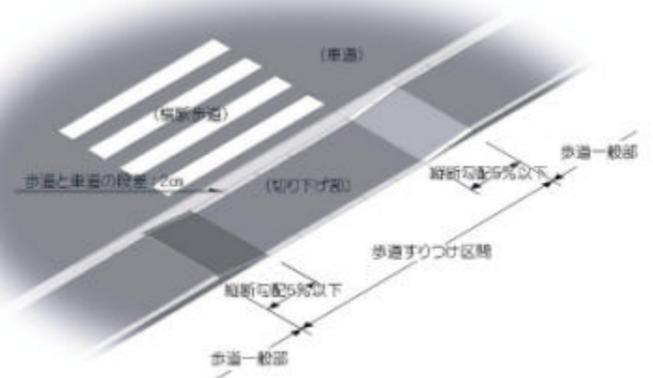
A . 構造に関する事例

小分類	事例		道路の移動円滑化整備ガイドライン	
3 . 車両乗り入れ部に関する事例	<p>【 〇 】</p>  <p>整備前</p>	  <p>整備後</p>	<p>マウントアップ形式のため車両乗り入れが連続し幅員が狭くなっていたが、車道を嵩上げし、歩道高を縮小した。</p>	<p>【縁端構造】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・横断歩道に接続する歩道等の縁端の段差は標準 2 cm とする。 ・2 cm 未満の縁端を段差を検討する際は、視覚障害者の識別性を確保し、利用者の意見を踏まえることが必要。 <div style="text-align: center;"> <p>車両乗り入れ部 (全面切り下げを行う歩道乗り入れ構造)</p>  <p>車両と歩道の段差：5cm (下段は2cmとする) 縦断勾配5%以下 歩道一般部 歩道すりつき区間 縦断勾配5%以下 歩道一般部</p> <p>車両乗り入れ部 (植樹帯等の幅員内ですり付けを行う構造)</p>  <p>歩道における歩行者等の通行幅員：2m以上 (3m以上を得ない場合1.5m以上) すりつけ部 縦断勾配 歩道と車道の段差：5cm (下段は2cmとする) i=5%以下</p> </div>
	<p>【愛媛県】</p>  <p>整備前</p>	  <p>整備後</p>	<p>車両乗り入れ部に特殊緑石を採用し、マウントアップ形式によるなみうちをなくした。</p>	
	<p>【福島県】</p>  <p>整備前</p>	  <p>整備後</p>	<p>歩道をセミフラット形式にすることで、車両乗り入れ部による歩道の波うちを改善。</p>	

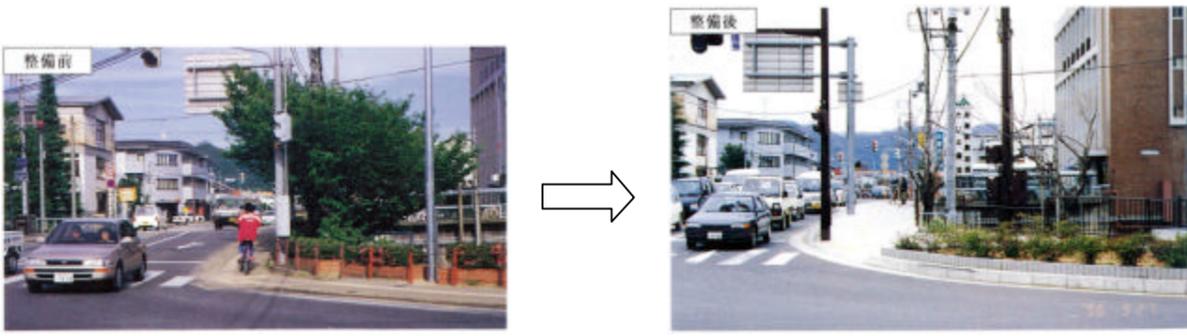
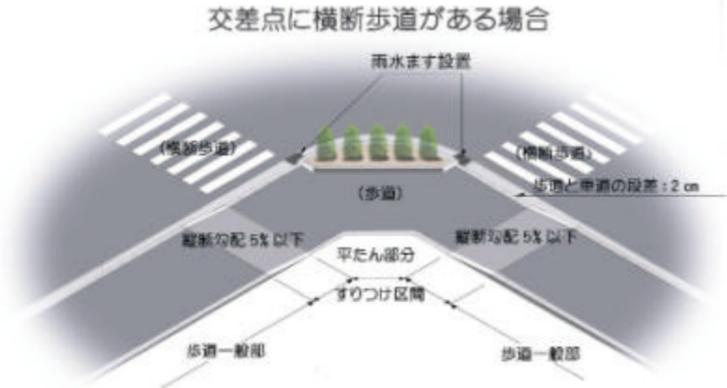
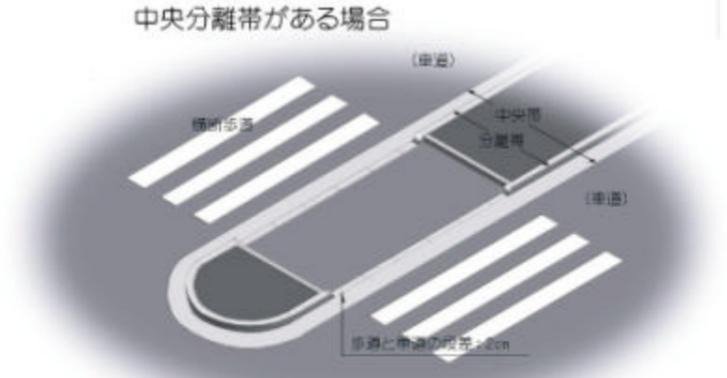
A . 構造に関する事例

小分類	事例		道路の移動円滑化整備ガイドライン
4 . 車道との段差に関する事例	<p>【宮崎県】</p>  <p>整備前 → 整備後</p>	<p>車道横断部の路面を5 c m程度高くしたスムーズ横断歩道を設置。車いす利用者のために、緑石勾配も付けた。</p>	<p>【縁端構造】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・横断歩道に接続する歩道等の縁端の段差は標準2 c mとする。 ・2 c m未満の縁端を段差を検討する際は、視覚障害者の識別性を確保し、利用者の意見を踏まえることが必要。  
	<p>【東京都】</p>  <p>整備前 → 整備後</p> <p>インターロッキングブロック舗装</p>	<p>歩道の切り下げにより、短い間隔で起伏が生じていた。また、幹線道路の渋滞により通過交通が侵入していたが、コミュニティゾーン形成事業として整備することで、歩道の切り下げがなくなった。</p>	

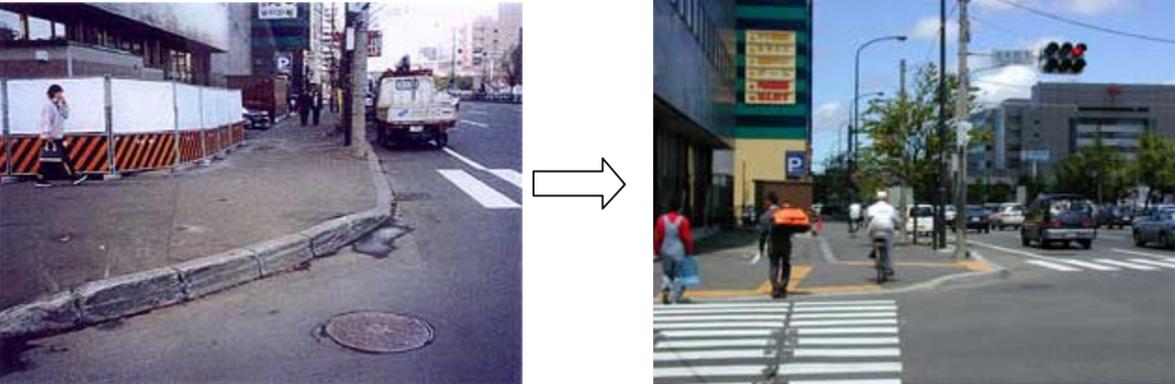
A . 構造に関する事例

小分類	事例		道路の移動円滑化整備ガイドライン
4 . 車道との段差に関する事例	<p>【滋賀県】</p>  <p>【兵庫県】</p> 	  <p>標準とされている 2 c m の段差を確保しながらも、エアインゴムが車いすの段差を緩和するつくりがなされている。またエアインゴムは着色されており色弱者にも判断しやすい。</p> <p>視覚障害者が認識できるように表面を緑色にすることで視認しやすくし、歩道と車道の段差を 0 c m としている。</p>	<p>【縁端構造】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・横断歩道に接続する歩道等の縁端の段差は標準 2 c m とする。 ・2 c m 未満の縁端を段差を検討する際は、視覚障害者の識別性を確保し、利用者の意見を踏まえることが必要。 <p>交差点以外の横断歩道がある場合</p> 

A . 構造に関する事例

小分類	事例	道路の移動円滑化整備ガイドライン	
<p>5 . 滞留、転回のための水平区間に関する事例</p>	<p>【兵庫県】</p>  <p>整備前</p> <p>整備後</p>	<p>【車いすが円滑に転回できる構造】</p> <ul style="list-style-type: none"> 横断歩道に接続する歩道部分には、車いす利用者が信号待ちに滞留及び転回できる部分を確保する。  <p>交差点に横断歩道がある場合</p>	
	<p>【東京都】</p> 	<p>(右) 中央分離帯の段差がきつ く、待機スペースも狭い。</p> <p>(右) 中央分離帯の待避スペースは、視覚障害者のために嵩上げされており、視覚障害者誘導用ブロックも設置されている。一方で、車いす利用者のために、縁石の段差は小さくし、傾斜を設けている。</p>	 <p>中央分離帯がある場合</p>
	<p>【 】</p> 	<p>滞留スペースが狭く、車道側への勾配がついている。</p>	

A . 構造に関する事例

小分類	事例	道路の移動円滑化整備ガイドライン
<p>5 . 滞留、転回のための水平区間に関する事例</p>	<p>【北海道】</p>  <p>整備前</p> <p>整備後</p>	<p>【車いすが円滑に転回できる構造】</p> <ul style="list-style-type: none"> 横断歩道に接続する歩道部分には、車いす利用者が信号待ちに滞留及び転回できる部分を確保する。

A . 構造に関する事例

小分類	事例		道路の移動円滑化整備ガイドライン	
6 . 立体横断施設に関する事例 (傾斜路)	【神奈川県】  整備前	 整備後	【幅員】 <ul style="list-style-type: none"> ・有効幅員：2.0 m以上（ただし、施設帯の分 0.5 m確保する必要がある） ・設置場所の状況、その他の特別の理由によっては1.0 m以上とする。 【勾配及び踊り場】 <ul style="list-style-type: none"> ・縦断勾配：5%以下（ただし特別な場合は8%以下） ・横断勾配は設けない。 ・高さ75 cm以上の傾斜路であっては高さ75 cm以内ごとに踏み幅1.5 m以上の踊り場を設ける。 【手すり】 <ul style="list-style-type: none"> ・設置高さは80~85 cm、60~85 cmの2段とし、外径は4 cm、壁面からの離れを5 cm程度とするのが望ましい。 ・傾斜路の終端部から水平区間へ60 cm程度延長し利用者の降、誘導が円滑になるようにすることが望ましい。 ・手すりの端部には点字を貼り付けるようにする。また、端部において衣服等の引っかかりがおからないようにする。 ・手すりの端部に貼り付ける点字は文字も併記しておくことが望ましい。 【路面】 <ul style="list-style-type: none"> ・平坦で滑りにくく、かつ水はけがよい仕上げとする。 ・傾斜路の勾配部分はそれに接続する歩道等、通路の部分または踊り場との色の輝度比が高いことで識別できるものとする。 ・積雪寒冷地においてはロードヒーティング等の防雪および凍結防止設備を設置することが望ましい。 【その他】 <ul style="list-style-type: none"> ・傾斜路の両側には35 cm程度の立ち上がり部、および柵等の工作物を設ける。（ただし側面が壁面の場合はこの限りではない） ・高欄は路面から高さ1.1 m程度の高さとし、落下等の危険がない構造とする。笠木の幅は10 cm以上とすることが望ましい。 ・傾斜路の始終部には2.0 m以上の水平部を設けることが望ましい。 	
	【大阪府】  整備前	 整備後		歩道橋幅員を拡幅し、傾斜路、交差点四隅にEVを設置、EVは車いすが入った向きのまま一方方向に通り抜けできる二方向扉の出入口を採用。
	【東京都】 	バスターミナルとの接続部において、階段の一部に昇降各一基のESを設置。		スロープは一般利用者も通過しやすい動線上に配置されており、途中で踊り場、左右に立ち上がりが設置されている。
	【 】 	勾配が急である上に、方向転回する踊り場以外滞留スペースが設けられていない。		

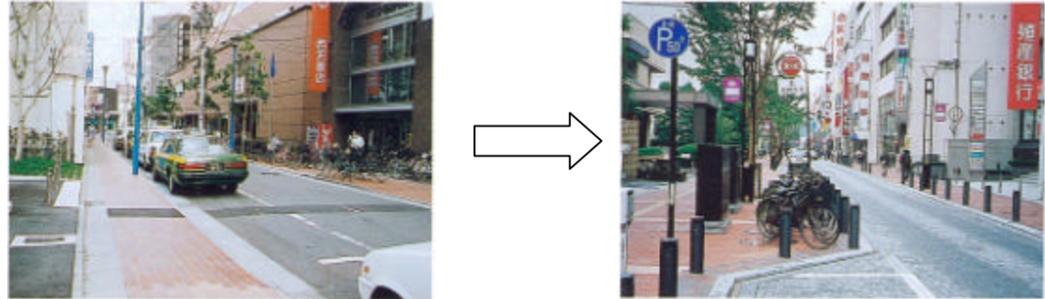
A . 構造に関する事例

小分類	事例		道路の移動円滑化整備ガイドライン
<p>6 . 立体横断施設に関する事例 (傾斜路)</p>	<p>【長崎県】</p>  <p>整備前</p>	 <p>整備後</p> <p>歩行者と自動車を立体横断歩道橋（エレベータ付き）によって分離。</p>	<p>【幅員】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・有効幅員：2.0 m以上（ただし、施設帯の分 0.5 m確保する必要がある） ・設置場所の状況、その他の特別の理由によっては1.0 m以上とする。 <p>【勾配及び踊り場】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・縦断勾配：5%以下（ただし特別な場合は8%以下） ・横断勾配は設けない。 ・高さ75 cm以上の傾斜路であっては高さ75 cm以内ごとに踏み幅1.5 m以上の踊場を設ける。 <p>【手摺り】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設置高さは80~85 cm、60~85 cmの2段とし、外径は4 cm、壁面からの離れを5 cm程度とするのが望ましい。 ・傾斜路の終端部から水平区間へ60 cm程度延長し利用者の降、誘導が円滑になるようにすることが望ましい。 ・手摺りの端部には点字を貼り付けるようにする。また、端部において衣服等の引っかかりがおからないようにする。 ・手摺りの端部に貼り付ける点字は文字も併記しておくことが望ましい。 <p>【路面】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平坦で滑りにくく、かつ水はけがよい仕上げとする。 ・傾斜路の勾配部分はそれに接続する歩道等、通路の部分または踊り場と色の輝度比が高いことで識別できるものとする。 ・積雪寒冷地においてはロードヒーティング等の防雪および凍結防止設備を設置することが望ましい。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・傾斜路の両側には35 cm程度の立ち上がり部、および柵等の工作物を設ける。（ただし側面が壁面の場合はこの限りではない） ・高欄は路面から高さ1.1 m程度の高さとし、落下等の危険がない構造とする。笠木の幅は10 cm以上とすることが望ましい。 ・傾斜路の始終部には2.0 m以上の水平部を設けることが望ましい。
	<p>【福岡県】</p>  <p>整備前</p>	 <p>整備後</p> <p>歩行者と自動車を立体横断歩道橋（エレベータ付き）によって分離。</p>	

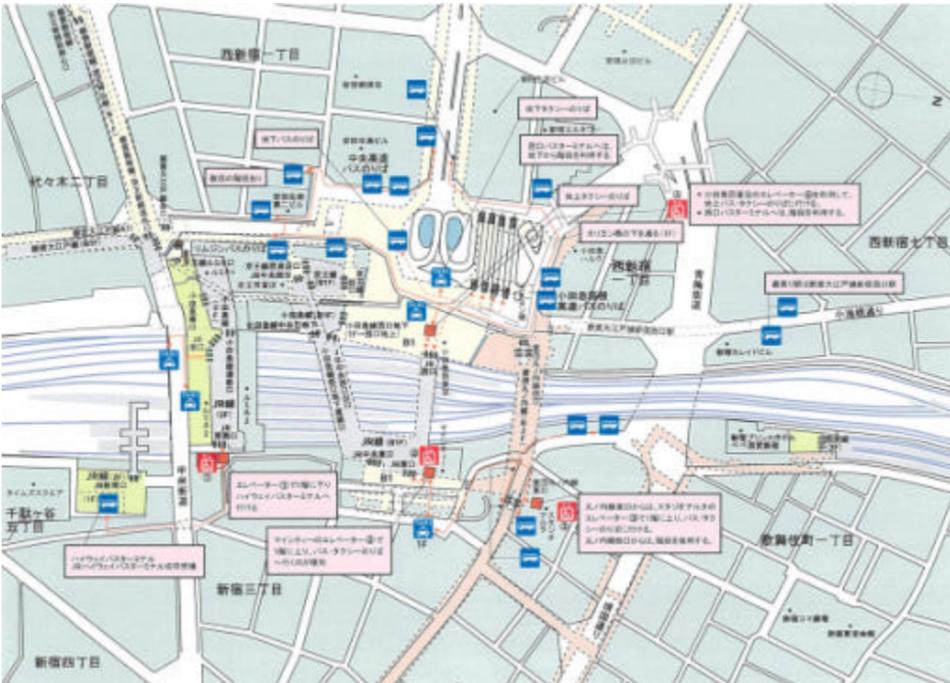
A . 構造に関する事例

小分類	事例		道路の移動円滑化整備ガイドライン
7 . バス・タクシー乗り場に関する事例	<p>【大阪府】</p> 	<p>【京都府】</p>  <p>(左) 防護柵、視覚障害者誘導用ブロックが設置されている。歩道縁石からノンステップバスへの乗降がしやすい。</p> <p>(右) 乗降口に自動ドアを設けた冷暖房完備のバスターミナル。視覚障害者誘導用ブロックで自動車道への侵入を防止。乗り場別に系統番号を表示している。</p>	<p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要に応じて視覚障害者等の自動車動線部分への進入を防止する柵等を設置するものとする。 ・バス乗降場への移動に、車道の横断が必要な場合は、安全かつ円滑な移動が図られるように配慮するものとする。 <p>【タクシー】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場にタクシー乗降場を設ける場合は、高齢者、身体障害者等の利用に配慮する。
	<p>【埼玉県】</p> 	<p>点字による案内板等への視覚障害者誘導用ブロックは、バスターミナル入口付近に設置した案内板の正面に敷設されている。</p>	
	<p>【大阪府】</p> 	<p>タクシー乗り場へ視覚障害者誘導用ブロックを敷設。防護柵も設けられている。</p>	

B. 占用に関する事例

小分類	事例		道路の移動円滑化整備ガイドライン
<p>1. 不法駐輪・不法駐車・看板等の占用に関する事例</p>	<p>【福島県】</p>  <p>整備前 → 整備後</p>	<p>コミュニティ道路整備にあわせて、切り込み停車スペースとともに、路上駐輪施設を設置。</p>	<p>【特定経路を構成する道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道の有効幅員：3.5 m（歩行者交通量が多い）、2.0 m（その他）以上 ・自転車歩行者道：4.0 m（歩行者交通量が多い）、3.0 m（その他）以上
	<p>【大阪府】</p>  <p>立て看板や放置自転車等によるバリア</p>		
	<p>【神奈川県】</p>  <p>【オランダデフレト】</p> 	<p>(左) 広幅員であることを活かしてできるだけ多くの駐輪ができるように直角駐輪。</p> <p>(右) 比較的狭い自転車歩行者道に設置された路上駐施設。歩行者の通行部分を確保するために斜め駐輪。</p>	

C. 案内誘導に関する事例

小分類	事例	道路の移動円滑化整備ガイドライン
<p>1. 案内所、案内図（看板）に関する事例</p>	<p>【大阪府】</p>  <p>低位置に設置されたサイン</p>	<p>道路の移動円滑化整備ガイドライン</p> <p>< 情報内容 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地形・地盤、道路、歩道、立体横断施設並びに歩行経路の目標となる信号機、交差点名、番地の情報 ・ 国土地理院の地形図をもとに見やすさを考慮 ・ 114-B 標識で案内されている施設は地図に表示 ・ 地図の表示範囲外は至「 」表記を行うことが望ましい <p>【バリアフリー施設・経路情報】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ エレベーター、エスカレーター等の移動円滑化施設、バリアフリー経路を表示する ・ バリアフリー経路は朱赤系の点線で表示する ・ バリアフリー経路は、多様な障害を持った人々が概ね移動できるルートのうち、相当数の人が訪れる主要施設へのルート 高齢者や障害者が比較的多く利用する施設へのルートとすることが望ましい ・ バリアフリー経路で案内する施設が地図の表示範囲外は至「 」表記を行うことが望ましい ・ 階段等のバリア情報もあわせて表示することが望ましい <p>< 形状 ></p> <p>【掲示高さ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者及び車いす使用者が共通して見やすい高さ（板中心 125 cm） <p>【大きさ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地図の大きさは 1 m 四方程度 <p>【柱形状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地図や標識板の両端に設置することが望ましい <p>< 設置位置 ></p> <p>歩行動線の起点の案内</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行動線の起点で目的地の方面・方向や著名施設の案内を行う駅前等に設置。 <p>歩行動線の分岐点の案内</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行動線が分岐する箇所、歩行動線上の主要な交差点に設置。
	<p>【東京都新宿区】</p>  <p>視覚障害者誘導用ブロックを示す標識</p>  <p>経路の主要地点に置かれた周辺案内図、</p>	<p>【東京都新宿区】</p>  <p>バリアフリーマップ</p>

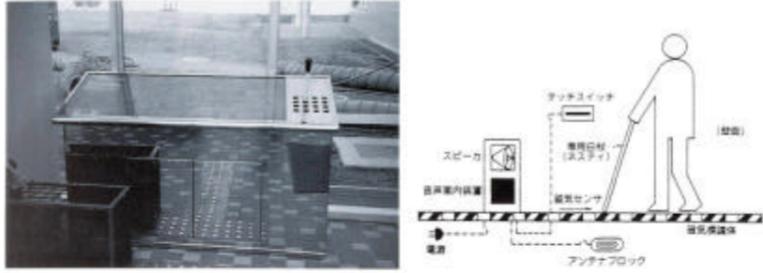
C . 案内誘導に関する事例

小分類	事例		道路の移動円滑化整備ガイドライン
<p>2 . 視覚障害者誘導用ブロックに関する事例</p>	<p>【大阪府】</p>  <p>複雑な誘導ブロック</p>  <p>黄色系誘導ブロック</p>  <p>白色系誘導ブロック</p>  <p>黒色系誘導ブロック</p> <p>【大阪府】</p> 	<p>歩道を拡幅し、視覚障害者誘導用ブロックを動線だけでなく、ポラードや植樹の周りにも設置。設置位置は官民境界側。</p> <p>視覚障害者誘導用ブロックは、誘導ブロックの色と舗装の色の関係によって判別のしやすさが異なる。</p> <p>視覚障害者誘導用ブロックは駅前広場から駅舎まで連続して続いている。踊り場とスロープの床面の色を変化させている。</p>	<p>道路の移動円滑化整備ガイドライン</p> <p>【敷設位置】</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩道等、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及び自動車駐車場の通路には、視覚障害者の移動の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。 <p>【色彩】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。

C. 案内誘導に関する事例

小分類	事例		道路の移動円滑化整備ガイドライン	
2. 視覚障害者誘導用ブロックに関する事例	【大阪府】  整備前	 整備後	歩道橋に対する視覚障害者誘導用ブロックを敷設。また、段差端部を黄色にすることで、段差が用意に視認可能。	【敷設位置】 ・歩道等、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及び自動車駐車場の通路には、視覚障害者の移動の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。 【色彩】 ・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。
	【大阪府】  整備前	 整備後	歩道橋まで連続した視覚障害者誘導用ブロックを敷設。	

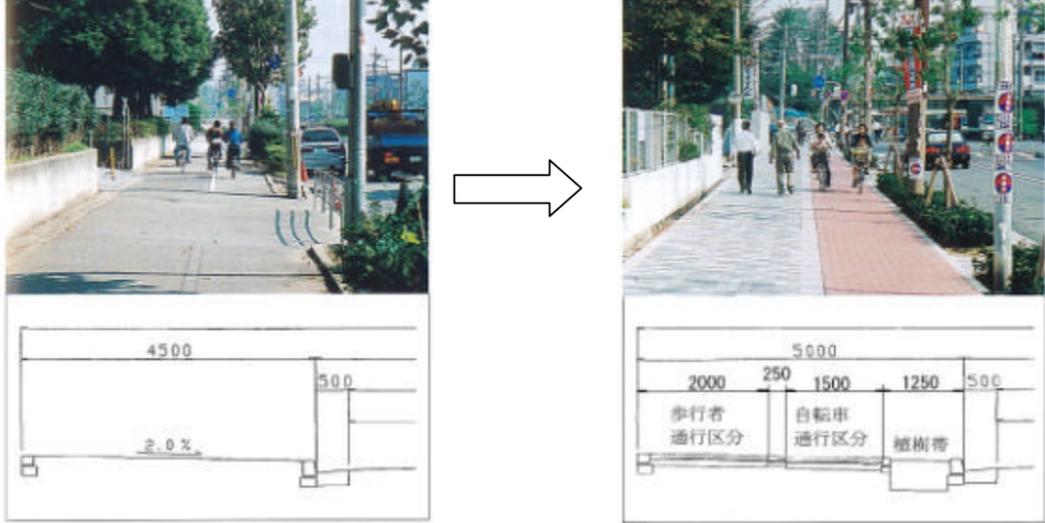
C. 案内誘導に関する事例

小分類	事例		道路の移動円滑化整備ガイドライン
<p>3. その他の案内誘導設備 (触地図、音声による案内等) に関する事例</p>	<p>【宮崎県】</p>   <p>【埼玉県】</p> 	<p>床に埋設された、磁気に反応する専用素子を、コイルと振動帯を内蔵した専用の白杖でたどることができる。分岐点や要所には磁気センサーが埋め込まれており、専用の白杖を持って近づくと、音声案内が流れる。</p> <p>視覚障害者のために、上段の手摺りには、行き先が点字表記されている。</p>	<p>・視覚障害者の移動の円滑化のために必要であると認められる箇所、音声により視覚障害者を案内する設備をもうけるものとする。</p>

C. 案内誘導に関する事例

小分類	事例	道路の移動円滑化整備ガイドライン
<p>3. その他の案内誘導設備 (触地図、音声による案内等) に関する事例</p>	<p>【兵庫県】</p>  <p>音声誘導システム 誘導ブロックの分岐点に埋め込まれたセンサーが、杖先の磁気シートを感知し、目的方向のスピーカーから施設の案内をします。</p> <p>ポーン♪こちらが高松駅入口です</p> <p>磁気センサー</p> <p>磁気センサーによる音声誘導</p> <p>【福岡県】</p>  <p>磁気センサーによる音声誘導・エレベータの自動運転</p>	<p>磁気シートを手持ちの白杖に貼ることで、音声案内が流れ、目的地へ誘導される。</p> <p>磁気センサーが磁気を感じ取ると、エレベータが自動運転し、押しボタンを押すことなく1F～2Fを移動できる。</p> <p>・視覚障害者の移動の円滑化のために必要であると認められる箇所、音声により視覚障害者を案内する設備をもうけるものとする。</p>

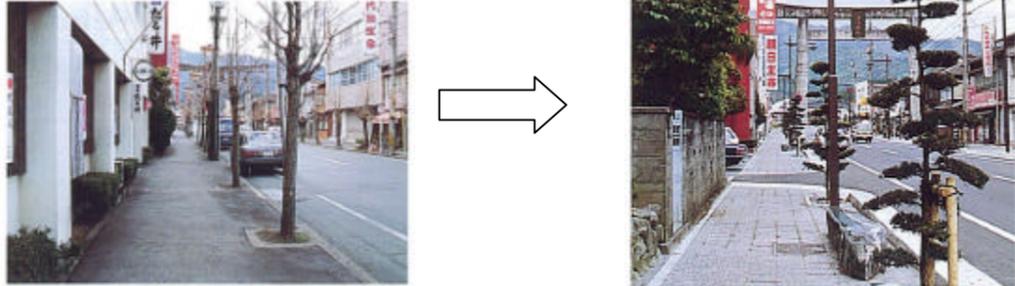
D. 安全性に関する事例

小分類	事例		道路の移動円滑化整備ガイドライン
<p>1. 他の交通（自動車・自転車）との分離に関する事例</p>	<p>【大阪府】</p>  <p>整備前</p> <p>整備前</p> <p>整備後</p> <p>整備後</p>	<p>中央分離帯の幅員の減少により自転車歩行者道を拡幅し、歩道と自転車道の舗装の材質・色彩を異なるものにする事で区分している。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の車道側通行のルールの周知・徹底 ・表示や標識、舗装の色彩、材質等による自転車の通行部分と歩行者の通行部分の明確化
	<p>【大阪府】</p> 	<p>通行する自動車はスピードを落とし、歩行者はゆったりと歩けるよう、車道を狭くジグザグ状にしてその分の歩道を確保。</p>	

D. 安全性に関する事例

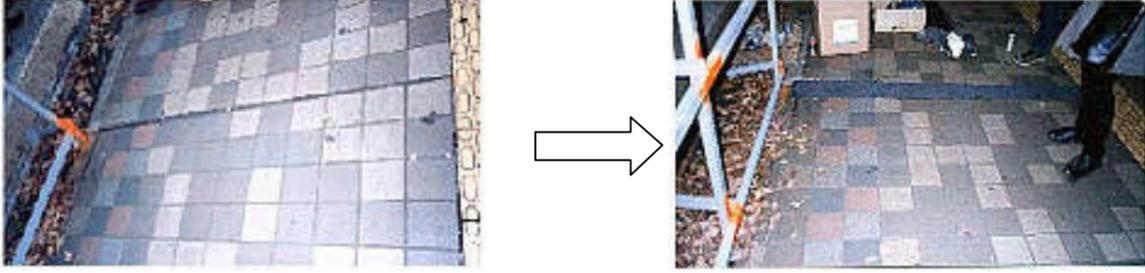
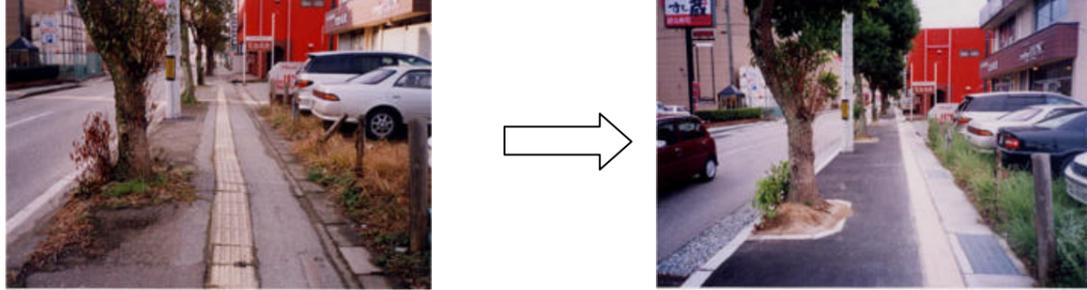
小分類	事例		道路の移動円滑化整備ガイドライン
<p>2. その他の安全に関する事例 (踏切での線路横断処理、横断歩道橋下面(防護柵の処理)</p>	<p>【滋賀県】</p>  <p>【 】</p> 	<p>ホーム端から線路を横断するスロープが設置されている。</p> <p>防護柵であるが、ちょっとした休憩のために寄りかかりやすい構造でつくられている。</p>	<p>【歩行者の横断の用に供する軌道の部分】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・軌条面と道路面との高低差はできる限り小さくする

E . 路面状況に関する事例

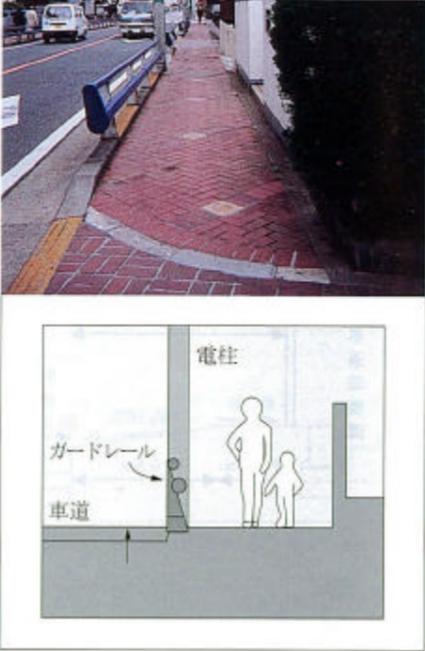
小分類	事例	道路の移動円滑化整備ガイドライン
<p>1 . 舗装に関する事例（路面の滑りやすさ、水捌け等）</p>	<p>【愛知県大洲市】</p>  <p>整備前 整備後</p>	<p>既存のアスファルト舗装の歩道を、歩行時に滑りにくい玉石（自然石）の洗い出しコンクリートに改築。</p>
	<p>【佐賀県】</p>  <p>整備前 整備後</p>	<p>既存のアスファルトからインターロッキングブロック舗装への歩道整備。</p>

雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造
 ・積雪寒冷地やトンネル区間、地下水が高い場合においてはこの限りではない。

E . 路面状況に関する事例

小分類	事例		道路の移動円滑化整備ガイドライン
<p>2 . 路面補修に関する事例 (路面のはがれ、路面沈下等)</p>	<p>【 〇 】</p>  <p>整備前</p> <p>整備後</p>	<p>平板ブロックやインターロッキングブロックのがたつきの修復には、修復後に段差が生じないように工夫が必要である。</p>	<p>平坦で滑りにくい舗装の構造</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インターロッキング等の材質の場合、ブロック間の目地等による段差、がたつきを少なくする配慮が必要。
	<p>【島根県】</p>  <p>整備前</p> <p>整備後</p>	<p>植樹の根上りによるがたつきを改善し、路面を補修。</p>	
	 <p>目地の粗いインターロッキング</p> <p>根上がりによるがたつき</p>		

F . その他の事例

小分類	事例	道路の移動円滑化整備ガイドライン
<p>1. その他の通行上のバリアに関する事例 (溝、隙間、マンホール蓋のでっぱり、がたつき等)</p>	<p>【東京都世田谷区】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>整備前</p> </div> <div style="font-size: 2em;">→</div> <div style="text-align: center;">  <p>整備後</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>補修によるがたつき</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>マンホール自体の凹凸</p> </div> </div>	<p>【排水施設の設置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・専用物件やマンホール等による段差や、占用工事後に舗装の平坦さが侵されないように配慮することが望ましい。

ガードレールを車道側へ寄せるとともに、交通標識や電柱をガードレールと同じ線状に配置することにより、有効幅員を拡幅した。

F . その他の事例

小分類	事例		道路の移動円滑化整備ガイドライン
<p>1 . その他の通行上のバリアに関する事例 (溝、隙間、マンホール蓋のつばり、がたつき等)</p>	 <p>側溝での落ち込み</p>	 <p>グレーチングでの落ち込み</p> <p>側溝やグレーチングの落ち込みがおきないように、溝を細かくする必要があります。</p>	<p>【排水施設の設置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・専用物件やマンホール等による段差や、占用工事後に舗装の平坦さが侵されないように配慮することが望ましい。

F . その他の事例

小分類	事例	道路の移動円滑化整備ガイドライン
<p>2. ベンチなど休憩場所に関する事例</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>歩道幅員を考慮したベンチ（植樹帯）</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>幅員をとらないサポートベンチ</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>植栽を利用したベンチ</p> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>【熊本県】</p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;">  <div style="margin: 0 10px; font-size: 2em;">➡</div>  </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> <p>整備前</p> <p>整備後</p> </div> </div>	

参考資料

- 1) 建築思潮研究所：[建築設計資料]17 歩行者空間 - 楽しく歩けるまちをめざして 建築資料研究社, 1987
- 2) 建設省建築研究所(監修)/高齢社会とまちづくり研究会:都市と高齢者(高齢社会とまちづくり) 大成出版社, 1994
- 3) 太田勝敏/岡並木(監修)/高田邦道/山本雄二郎:移動性役者の交通環境整備 地域科学研究会 発行 ニッケイ印刷, 1997
- 4) 総務庁:高齢社会白書 平成 12 年版 大蔵省印刷局, 2000
- 5) 国土交通省道路局地方道・環境課(監修)/(財)国土技術研究センター:バリアフリー歩行空間ネットワーク形成の手引き 大成出版社, 2001
- 6) 日比野正巳:図解 交通バリア・フリー百科 昭和堂, 2002
- 7) 国土交通省道路局地方道・企画課(監修)/(財)国土技術研究センター:道路の移動円滑化整備ガイドライン 大成出版社, 2003