

平成30年4月20日
総務省関東管区行政評価局

視覚障害者誘導用ブロックの維持管理等に関する調査 －主要施設間を結ぶ経路を中心として－

総務省関東管区行政評価局は、東京行政評価事務所及び神奈川行政評価事務所と共同で、主要施設間を結ぶ経路等における視覚障害者誘導用ブロック(点字ブロック)の設置や維持管理等の状況について調査を行い、その結果を取りまとめましたので、公表します。

併せて、調査結果に基づき、視覚障害者の移動等の一層の円滑化が図れるよう必要な改善措置について、国土交通省関東地方整備局及び東京航空局に通知します。

- 調査担当局所 関東管区行政評価局、東京行政評価事務所、神奈川行政評価事務所
- 調査実施期間 平成29年12月～30年4月
- 調査対象機関 関東地方整備局、関東運輸局、東京航空局
- 関連調査等機関 都県(2)、区市(9)、関係団体 等



【照会先】

総務省 関東管区行政評価局
評価監視部第2評価監視官

担当: 並木

電話: 048-600-2320(直通)

FAX: 048-600-2337

Eメール: knt21@soumu.go.jp

※ 結果報告書については、関東管区行政評価局のホームページに掲載しています。
<http://www.soumu.go.jp/kanku/kanto/kanto08.html>

調査の背景

- バリアフリー法及び障害者差別解消法の制定。生活関連施設、経路等でバリアフリー化が推進
- 視覚障害者団体から、①点字ブロック上に荷物が置かれている、②点字ブロックが途切れていて目的地に円滑に到達できないとの指摘。総務省の行政相談にも、国民から点字ブロックの破損や管理が不十分等の申出
- 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、共生社会の実現に向けたユニバーサルデザインの街づくりを推進することが関係閣僚会議において決定

(参考)

- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号)(バリアフリー法)
高齢者や障害者などの自立した日常生活や社会生活を確保するために、
 - ・ 旅客施設・車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物に対して、バリアフリー化基準(移動等円滑化基準)への適合を求めるとともに、
 - ・ 駅を中心とした地区や、高齢者や障害者などが利用する施設が集中する地区(重点整備地区)において、住民参加による重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための措置を規定
- 障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律(平成25年法律第65号)(障害者差別解消法)
行政機関は、社会的障壁の除去の実施について、必要かつ合理的な配慮を的確に行なうため、施設の構造の改善及び設備の整備に努めることと規定

調査対象・方法

点字ブロックの設置状況について、当局職員が「歩行調査」により、次の経路や旅客ターミナルにおける現状(点字ブロックの設置状況がガイドラインに沿っているか)を把握。ガイドラインの主な基準について8ページ(制度の概要②)を参照。

なお、駅職員の監視が届きにくい駅の事業施設と道路を結ぶ公共通路や、駅前広場に整備された点字ブロック等についても調査

- 1 東京都内3区の4重点整備地区内の91経路(国道及び地方道:計20,404m(注))
(注)3区のうち、経路ごとの延長を把握できた2区の延長の計
- 2 埼玉県内2市の9重点整備地区内の62経路(国道及び地方道:計23,940m)
- 3 神奈川県内2市の駅周辺又は視覚障害者施設周辺の33経路(国道及び地方道:計11,000m)
- 4 東京都内の八つのパラリンピック競技施設から最寄駅・最寄バス停までの32経路
- 5 2空港の旅客ターミナル内の視覚障害者誘導案内用設備

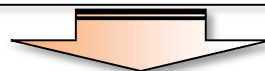
調査結果(直轄国道)

(事例集P1~9、報告書P32~40参照)

視覚障害者の安全等に支障が生じるおそれのある事例 (計189か所) (別添「事例集」参照)

事例区分	合計
① 横断歩道接続部、歩道橋の昇降口など必要な箇所に警告ブロックなし	73
② 管理者が異なる歩道の点字ブロックが接続していない	2
③ 点字ブロックの誘導方向や敷設方法が誤り	13
④ 点字ブロック上又は近接して障害物	10
⑤ 点字ブロックがマンホール等で途切れ	45
⑥ 形状・材質・大きさ等の異なる点字ブロックが接続されているが、連続性がなく視覚障害者が誤解するおそれ	3
⑦ 点字ブロックが破損・磨耗等	25
⑧ 点字ブロックの色が周囲と同系色	11
⑨ JIS規格以外の点字ブロックが敷設され、視覚障害者が誤解するおそれ	7

改善所見



関東地方整備局は、視覚障害者の移動における安全性及び利便性を確保する観点から、重点整備地区内の国道における点字ブロックの整備及び維持管理について、以下の措置を講ずる必要がある。

- ① 横断歩道接続部、歩道橋の昇降口などを中心に、早期に必要な措置を講ずること。
- ② 点字ブロック整備の施工前後において、ガイドライン等に沿った敷設状況についての確認を行うこと。
- ③ 国道と地方道との点字ブロックの接続に当たり、地方道の管理者との連絡・協議を行うこと。
- ④ 周囲の路面と同系色の点字ブロックを敷設する場合には、視覚障害者の意見を聴取すること。
- ⑤ 既設の点字ブロックについては、徒歩巡回等の機会を通じ、ガイドラインに沿った敷設状況の点検を行うこと。

空港旅客ターミナルでも、視覚障害者の安全等に支障が生じるおそれのある事例（別添「事例集」参照）。

事例区分	合計
① エスカレーターの昇降口など必要な箇所に警告ブロックなし	2
② 誤った種類の点字ブロックの敷設や、階段・エスカレーター手前の警告ブロックの奥行きが不足	20
③ 点字ブロック等がエキスパンションジョイント等(注)で途切れ	4
④ 形状・材質・大きさ等の異なる点字ブロックが接続	11
⑤ 点字ブロックが破損・磨耗等	6
⑥ 点字ブロックの色が周囲の床と同系色	1
⑦ JIS規格以外の点字ブロックが敷設	1
⑧ その他	4

(注)エキスパンションジョイントとは、地震や温度変化による伸縮などの様々な外力を吸収するための建築用材



改善所見

東京航空局は、空港のターミナルビルにおける安全性及び利便性の確保を図る観点から、次の措置を講ずるよう各空港管理会社を指導する必要がある。

- ① エスカレーターの昇降口、自動扉手前等において警告ブロックが敷設されていないものなど、安全に関わるものは、早期に改善措置を講ずること。また、安全に関わるもの以外で改善までに時間を要する事例は、視覚障害者から意見を聴取し、優先順位を付けて改善を検討すること。
- ② 駅と空港のターミナルビルが接続する地点については、誘導ブロックの材質、形状の統一化が図れるよう、鉄道事業者と協議を行うこと。
- ③ 異なる材質、形状の点字ブロックを接続する場合には、視覚障害者等から意見を聴取すること。
- ④ 既設の点字ブロックについては、日常点検等の機会を通じ、ガイドラインに沿った敷設状況の点検を行うこと。

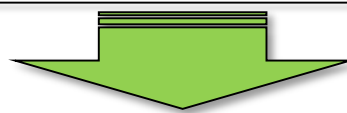
調査結果(参考連絡) (地方公共団体が管理する道路)

調査した地方公共団体が管理する道路(一般国道、都道府県道、市区町村道)において視覚障害者の安全等に支障が生じるおそれのある事例

事例区分	箇所数
① 横断歩道接続部、歩道橋の昇降口など必要な箇所に警告ブロックなし	158
② 管理者が異なる歩道の点字ブロックが接続していない	1
③ 点字ブロックの誘導方向や敷設方法が誤っている	166
④ 点字ブロック上又は近接して障害物	60
⑤ 点字ブロックがマンホール等で途切れ	238
⑥ 形状・材質・大きさ等の異なる点字ブロックが接続	33
⑦ 点字ブロックが破損・磨耗等	93
⑧ 点字ブロックの色が周囲の床と同系色	50
⑨ JIS規格以外の点字ブロックが敷設	36
⑩ その他	29



2都道府県
7市区町村に
参考連絡



上記事例の主な背景事情

- ① マンホールにより誘導ブロックが途切れているものについては、占有者(マンホール設置者)との調整が難しい。
- ② 点字ブロックの誘導方向や敷設方法が誤っているものについては、道路管理者としての点字ブロックの点検が損傷の有無の把握を中心に行われている。
- ③ JIS規格以外の点字ブロックについては、JIS規格が定められる以前に敷設した。

(参考) 制度の概要①

○ 視覚障害者誘導用ブロック(点字ブロック)には、①誘導ブロック(線状ブロック)と②警告ブロック(点状ブロック)の2種類

誘導ブロック・・・進行方向を示すブロックで、線が並んだ形状をしているため、「線状ブロック」とも呼ばれている。

誘導ブロックは、視覚障害者がブロックの突起を足裏、あるいは白杖で確認しながら突起の方向にしたがって進むことができるように設置されている。



警告ブロック・・・危険箇所や誘導対象施設等の位置を示すブロックで、点が並んでいる形状をしているため、「点状ブロック」とも呼ばれている。

警告ブロックは、注意すべき位置を示すブロックであり、階段前、横断歩道前、誘導ブロックが交差する分岐点、案内板の前、障害物の前、駅のホームの端等に設置されている。



点字ブロックの規格は、日本工業規格がJIS T9251（視覚障害者誘導用ブロック等の突起の形状・寸法及びその配列に関する規定）として平成13年に制定。なお、点字ブロックの国際規格は、日本のJISを基に定められている。

【JIS規格】



【JIS規格以外】



点字ブロックの色は、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。（「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（平成18年国土交通省令第116号）第34条第2項」による）

制度の概要②

「ガイドライン」^(注)による主な基準

- ・ 形状・寸法についてはJIS T 9251に合わせたものとする。
- ・ 色は、黄色を基本とする。
- ・ 横断歩道接続部及び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(点状ブロック)を設置し、歩道との境界を知らせるものとする。
- ・ 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ものとする。
- ・ 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ものとする。

(注)「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」(平成23年8月、財団法人国土技術研究センター) による。旅客施設については、「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」(平成25年6月、国土交通省総合政策局安心生活政策課)による。両ガイドラインの内容はほぼ同じ。