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－

結 果 報 告 書

平成 30 年４月

総務省関東管区行政評価局

目　次

第１　行政評価・監視の目的等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１

第２　視覚障害者の移動等円滑化に関する取組の概要と現状・・・・・・・・・・・・２

第３　調査結果　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32
　１　主要施設間を結ぶ経路における点字ブロック等の整備及び維持管理状況・・・・・ 32
　　⑴　国の道路管理者における点字ブロック等・・・・・・・・・・・・・・・・・32
　　⑵　地方公共団体の道路管理者における点字ブロック等・・・・・・・・・・・41
　　⑶　鉄道事業者における点字ブロック等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・59

　２　空港のターミナルビルの管理事業者における点字ブロック等の整備及び
　　維持管理状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 60

　３　平成32年に開催される東京オリンピック競技大会及び東京パラリンピック競技大会の
　　競技会場周辺地域における点字ブロック等の整備及び維持管理状況・・・・・・・・・72

　４　関係団体等の意見・要望・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・75

図 表 目 次

第２　視覚障害者の移動等円滑化に関する取組の概要と現状
図表①　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）（抜粋）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
図表②　高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の基本的枠組み・・・・ 13
図表③　移動等円滑化の促進に関する基本方針（平成 23 年３月全部改正）（抜粋）・・ 14
図表④　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）（抜粋）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22
図表⑤　道路の移動等円滑化整備ガイドライン（道路のバリアフリー
整備ガイドライン）～道路のユニバーサルデザインを目指して～
（平成 23 年８月財団法人国土技術研究センター）（抜粋）・・・・・・・・・・・・・・ 23
図表⑥　移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に
関する基準を定める省令（抄）（平成 18 年国土交通省令第 111 号）・・・・・ 27
図表⑦　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
バリアフリー整備ガイドライン　旅客施設編（平成 25 年６月）
（国土交通省総合政策局安心生活政策課）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 27
図表⑧　ユニバーサルデザイン 2020 行動計画（平成 29 年２月 22 日
関係閣僚会議決定）（抜粋）・・・ 30
図表⑨　調査した重点整備地区、経路数及び延長・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 31
図表⑩　鉄道事業法、鉄道事業法施行規則・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 31

第３　調査結果
１　主要施設間を結ぶ経路における点字ブロック等の整備及び維持管理状況
⑴　国の道路管理者における点字ブロック等
図表 1-(1)-①　調査対象３国道事務所における点字ブロックの整備に係る取組・・・ 35
図表 1-(1)-②　調査対象３国道事務所における点字ブロックの整備
実績（調査現在）・・ 35
図表 1-(1)-③　調査対象３国道事務所における点字ブロックの維持
管理に係る取組・・・ 36
図表 1-(1)-④　調査対象３国道事務所における点字ブロックの破損等の
把握件数及び補修実績（平成 28 年度）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 37
図表 1-(1)-⑤　当局による歩行調査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 37
図表 1-(1)-⑥　横断歩道接続部において、点字ブロックの接続に係る協議等が十分
に行われていないことから、連続性が図られていないとみられる例・・ 38
図表 1-(1)-⑦　点字ブロックの整備に当たっての視覚障害者団体等
からの意見の聴取状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 39
図表 1-(1)-⑧　道路巡回等における点字ブロックに係る確認事項・・・・・・・・・・ 39

図表 1-(1)-⑨　視覚障害者団体の意見・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 40

⑵　地方公共団体の道路管理者における点字ブロック等
図表 1-(2)-①　当局による歩行調査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 44
図表 1-(2)-②　当局が歩行調査において把握した内容に係る説明等・・・・・・・・ 45
図表 1-(2)-③　地方公共団体における推奨的な取組が行われている例・・・・・・ 47
図表 1-(2)-④　点字ブロックの敷設、点検に関する規程の適用状況・・・・・・・・ 49
図表 1-(2)-⑤　重点整備地区内の道路における点字ブロックの整備計画、整備実績· 51
図表 1-(2)-⑥　音響式信号機等の整備計画、整備実績・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 53
図表 1-(2)-⑦　点字ブロックの点検方法、点検頻度・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 54
図表 1-(2)-⑧　管理者が異なる点字ブロックの接続についての連携状況・・・・ 56
図表 1-(2)-⑨　点字ブロック上への自転車、看板等の放置禁止についての周知状況・・ 57
図表 1-(2)-⑩　点字ブロックの敷設箇所等に関する周知状況・・・・・・・・・・・・・・ 58

2　空港のターミナルビルの管理事業者における点字ブロック等の整備及び維持管理状況
図表 2-①　バリアフリー関連法令等（抜粋）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 64
図表 2-②　調査対象空港管理会社における点字ブロック等の整備基準等・・・・・・・ 65
図表 2-③　L1 ターミナルビル及びM1 ターミナルビルのUD検討委員会における点字ブロックに関する検討内容・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 66
図表 2-④　空港における先進的な取組・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 67
図表 2-⑤　調査対象空港管理会社における点字ブロック等の点検方法等・・・・・・・ 67
図表 2-⑥　当局による歩行調査結果　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 68
図表 2-⑦　自動扉手前に本来警告ブロックを敷設すべきところ、誘導ブロックが敷設されている例　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 69
図表 2-⑧　エスカレーター手前のカート等進入防止用のポールの手前に警告ブロックが敷設されていない例　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 69
図表 2-⑨　トイレ個室内の呼出ボタンに点字表示がない例・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 70
図表 2-⑩　鉄道駅と空港のターミナルビルとの境界における点字ブロックの接続例・・・ 70
図表 2-⑪　鉄道駅と接続する地点における点字ブロックの形状・材質・大きさ等の統一に関する協議の実施状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 71

3　平成 32 年に開催される東京オリンピック競技大会及び東京パラリンピック競技大会の競技会場周辺地域における点字ブロック等の整備及び維持管理状況
図表 3-①　Tokyo 2020 アクセシビリティ・ガイドライン（平成 29 年 3 月 24 日公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会）（抜粋）・・ 73
図表 3-②　平成 32 年に開催される東京オリンピック競技大会及び東京パラリンピック競技大会に関連した点字ブロック等の整備予定・・・ 73

図表 3-③　当局による歩行調査結果　···································· 74

4　関係団体等の意見・要望
図表 4-①　視覚障害者団体からの意見・要望································ 76
図表 4-②　有識者からの意見·· 78

第１　行政評価・監視の目的等

１　目的

本調査は、点字ブロック等の利用者である視覚障害者の移動等円滑化を促進する観点から、利用者の立場も十分に踏まえ、施設間を結ぶ点字ブロック等の整備計画、設置状況及び維持・管理状況を実地に調査する等により、関係行政機関の改善に資するために実施したものである。

２　対象機関

⑴　調査対象機関

関東地方整備局、関東運輸局、東京航空局

⑵　関連調査等対象機関

都県、区市、関係団体　等

３　担当部局

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

４　実施時期

平成 29 年 12 月～30 年４月

第２　視覚障害者の移動等円滑化に関する取組の概要と現状

調　査　結　果	説明図表番号
１　視覚障害者の移動円滑化に関連する制度の概要等 (1) 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６年に、不特定多数の者が集まる公共性の高い建築物に対して、高齢者や身体障害者などが利用しやすいよう建築物のバリアフリー化を進めるため、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（以下「ハートビル法」という。）が制定された。 ハートビル法では、デパートやスーパーマーケット、ホテルなど、不特定多数の者が利用する建築物を特定建築物とし、その建築主は、建物の出入口や階段、トイレなどに、高齢者や身体障害者などが円滑に利用できるような措置を講じるよう努めなければならないとされた。 ハートビル法制定の６年後の平成 12 年には、駅・鉄道車両・バスなどの公共交通機関と、駅などの旅客施設周辺の歩行空間のバリアフリー化を進めるための「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（以下「交通バリアフリー法」という。）が制定され、駅などの旅客施設や車両等を新たに設置したり、導入する場合等に基準に適合することを義務付けるほか、市町村の主導のもと、駅とその周辺の道路、信号機などを一体的にバリアフリー化するための仕組み（基本構想制度）が設けられた。 この交通バリアフリー法により、公共交通事業者による鉄道駅等の旅客施設及び車両のバリアフリー化と、市町村が作成する基本構想に基づいた鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区における旅客施設や周辺の道路、駅前広場等の重点的、一体的なバリアフリー化が推進された。 しかし、上記のようなバリアフリーを促進するための法律が別々につくられていることで、バリアフリー化自体が施設ごとに独立して進められ、連続的なバリアフリー化が図られていないといった問題や、バリアフリー化が駅などの旅客施設を中心とした地区にとどまっているなど、利用者の視点に立ったバリアフリー化が十分ではないことが指摘された。 そこで、一体的・総合的なバリアフリー施策の推進のためには、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度の構築が必要となり、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充した法制度の検討が進められ、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー法」という。）が平成 18 年 12 月 20 日に施行された。	

バリアフリー法では、バリアフリー化の義務を負う対象者としてハートビル法の建築主等や交通バリアフリー法の公共交通事業者等に加え、道路管理者・路外駐車場管理者等・公園管理者を規定している。 このうち、公共交通事業者に対しては、第8条第3項において旅客施設等を公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努力義務を課し、また、道路管理者に対しては、第10条第4項において道路移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講じることについて努力義務を課している。 さらに、バリアフリー法第25条では、市町村が区域内の重点整備地区について移動等円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に推進することを目的として基本構想を作成することができると規定している。基本構想には、重点整備地区の位置及び区域、生活関連施設及び生活関連経路等を定めることとされている。	図表① 図表②
(2) 移動等円滑化の促進に関する基本方針 バリアフリー法の基本的な枠組みとして同法第3条において、「主務大臣は移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進するため、移動等円滑化の促進に関する基本方針を定めるものとする。」と規定されており、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(平成23年3月31日全部改正、国家公安委員会・総務省・国土交通省告示第1号)(以下「基本方針」という。)が策定されている。その構成の概要を記述する。 (基本方針の構成) ① 移動等の円滑化の意義及び目標 ・航空旅客ターミナル施設については、1日当たり平均3千人以上の利用者があるターミナルについて平成32年度までに段差の解消、視覚障害者誘導用ブロック(以下「点字ブロック」という。)の整備等を実施。 ・道路について重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する全ての道路について、平成32年度までに移動等円滑化を実施。 ・移動円滑化を進めるに当たり、高齢者、障害者等の意見を十分に聴き、それを反映させることが重要。 ② 公共交通事業者、道路管理者等が移動等の円滑化のために講ずべき措置に関する基本的事項 ・施設設置管理者が施設の整備、適切な情報の提供等を行うに当たり、その措置が効果的に実施されるよう、地域の実情を把握している市町村等の関係者と連携することにより、可能な限り利便性の高い動線の確保等、他の施設との連続性の確保を実施するよう努める旨規定。 ・適切な情報の提供として、高齢者、障害者等が必要な情報について事	 図表③

前に把握できるよう、施設、設備等に関する情報についてインターネットやパンフレット等により提供することを要請。 ③　市町村が作成する基本構想の指針 ・基本構想に即した各種事業の重点的かつ一体的な推進 ④　移動等円滑化の促進のための施策に関する基本的な事項その他移動等円滑化の促進に関する事項 ・国及び地方公共団体が広報活動、啓発活動等を通じて移動等円滑化の促進に関する国民の理解を深めるよう措置	
(3)　具体的な基準	
国土交通省は、バリアフリー法の施行に合わせ、特定経路の新設又は改築を行うときに適合させる基準として、「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）（以下「道路移動等円滑化基準」という。）を定めており、当該基準においては、歩道や立体横断施設、点字ブロックの設置等にかかる基準が定められているが、当該基準はバリアフリー法第 10 条第 4 項により、特定道路（※）のみならず、全ての道路に対して適合の努力義務が課されている。 ※　特定道路：生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行なわれるものであって国土交通大臣がその路線及び区間を指定したものをいう。	図表④
また、道路移動等円滑化基準の内容を図示化して、整備の考え方を道路設置者に理解してもらうために作成した「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」（平成 15 年 1 月一般財団法人国土技術研究センター作成。以下「道路ガイドライン」という。）がある。	図表⑤
一方、旅客施設について国土交通省は、新設又は大規模改修の際の移動等円滑化基準として「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」（平成 18 年国土交通省令第 111 号）（以下「旅客施設移動等円滑化基準」という。）を定めており、当該基準においては、エスカレーター、階段、点字ブロック等に係る基準が定められているが、当該基準はバリアフリー法第 8 条第 3 項により、全ての公共交通事業者が適合の努力義務を課されている。	図表⑥
航空旅客ターミナル施設を含む旅客施設等を整備する際の考え方を公共交通事業者に示した「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）（以下「旅客施設ガイドライン」という。）があり、そのほか、視覚障	図表⑦

害者誘導用ブロックについては「視覚障害者誘導用ブロック設置指針」（公益社団法人日本道路協会）により、設置の原則、材料、維持管理について具体的な基準が定められている。 (4)　ユニバーサルデザイン2020行動計画及びアクセシビリティ・ガイドライン 2020年パラリンピック東京大会を契機として成熟社会における先進的な取組を世界に示し、日本が共生社会に向けた大きな一歩を踏む出すきっかけとすることを目的として平成29年2月、「ユニバーサルデザイン2020行動計画」（平成29年2月22日ユニバーサルデザイン関係閣僚会議決定）が策定された。 この計画では、国・都・区等が組織した検討会が決定した重点整備区間において、特に不特定多数の利用が見込まれるためバリアフリー化を講じる必要性が高い道路について、国が重点的に支援することと定めている。 また、本計画では、海外との主玄関口となる成田空港、羽田空港国際線ターミナルを中心とした空港のバリアフリー化を推進することとしている。 これに加え、公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会は、アクセシビリティに配慮が必要な観客の動線として組織委員会が選定するルートをアクセシブルルートとして指定することに当たり、同組織委員会は「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」を平成29年3月に作成している。この中でアクセシブルルートの技術的な仕様（アクセシブルルートとなる歩道の幅は標準が2,000㎜以上、歩行者が多い場合は3,500㎜以上。エレベーターのドアの有効幅は900㎜以上　等）が定められている。 **2　バリアフリー化の課題** 国土交通省総合政策局が平成28年3月末時点で結果報告した「基本構想作成予定等調査結果」によると、基本構想の策定市町村について、平成27年度は288市町村（全国の市町村1,735市町村に占める割合の16.6パーセント。本調査では福島県大熊町、双葉町等の東京電力福島第一原発事故の被災町村は対象外としている。）の465件となっている。 基本構想を作成したいが困難な理由として市町村が挙げている理由としては、基本構想の作成や関連事業の実施のための予算不足やノウハウの不足を挙げている市町村が多くなっている。	図表⑧

また、平成 23 年に国土交通省道路局が全国の市町村を対象に実施した重点的に実施したい道路事業に関するアンケート調査の結果では、隣接市町村間をつなぐ道路の整備や渋滞対策（バイパス整備、環状道路整備、踏切対策等）が多く、バリアフリー化の推進を希望する市町村は 10 パーセントと少ない。その理由として、ユニバーサルデザイン化整備をしても顕著な効果として現れづらいことや、耐震対策や老朽化対策などに比べ優先的に整備する説明が困難であることを挙げている市町村が多い。

３　視覚障害者の数

点字ブロック等を使用する視覚障害者の数は、全国で約 30 万 300 人（平成 23 年）となっており、当局が調査した３都道府県（A,B,C）で合計７万 915 人（時点はそれぞれ異なる）となっている。

また、調査対象とした７市区町村の視覚障害者数は延べ 13,011 人（約 100 人から約 6,300 人）となっており、多数の視覚障害者が調査対象市区町村に居住している。

４　本調査の視点及び調査対象

バリアフリー法が平成 18 年に成立し 10 年が経過し、同法第 25 条に基づく市区町村策定の基本構想に基づき視覚障害者の移動円滑化に係る施策が同計画に沿って実施されているところである。

国土交通省は、同じ平成 18 年に道路移動等円滑化基準を定め、道路管理者がバリアフリー化を図る上での適切な基準を示し、より具体的には道路ガイドラインによりバリアフリー化の基準が示されている。

また、国土交通省は、平成 18 年に旅客施設移動等円滑化基準を定め、公共交通事業者がバリアフリー化を図る上での適切な基準を示し、より具体的には旅客施設ガイドラインにより、バリアフリー化の基準が示されている。

また、平成 25 年には、障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（以下「障害者差別解消法」という。）が制定され、障害の有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会の実現に向け、障害を理由とする差別の解消を推進することとしている。

障害者差別解消法第６条第１項に基づき策定する基本方針では、障害者差別の解消のための取組は、バリアフリー法に基づく公共施設や交通機関におけるバリアフリー化、意思表示やコミュニケーションを支援するためのサービス・介助者等の人的支援等の施策と連携しながら進めることが重要であるとしている。

また、平成 32 年の東京オリンピック・パラリンピックの開催を控え、空

港ターミナルや競技施設から最寄駅・バス停の間の視覚障害者の一層の移動等の円滑化が求められている。 これらの制度の目的や進展、背景から、①点字ブロック等の設置及び維持管理状況、②空港ターミナルビルの管理事業者における点字ブロック等の設置及び維持管理状況、③パラリンピック競技施設周辺地域における設置及び維持管理状況を調査することとした。 なお、駅の事業施設内に整備された点字ブロック等については、駅職員の監視が届きやすく改善が期待されるのに対し、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は必ずしも日常的かつ継続的な点検等により改善が期待できるとは言い難い。 このため、今回の調査では、駅の公共通路や駅前広場についても対象とした。 ①から③までの各事項における調査対象は次のとおりである。	
① 点字ブロック等の設置及び維持管理状況：関東地方整備局、国道事務所（大宮、東京、横浜）、9 地方公共団体、 1 鉄道事業者 上記の 9 地方公共団体のうち、7 市区町村における 21 重点整備地区の 186 経路（合計 55,344m）を中心に歩行調査した。	図表⑨
なお、駅の公共通路や駅前広場の中で、鉄道事業者の所有地については鉄道事業法第 8 条第 1 項に規定する鉄道施設ではなく、関東運輸局の指導監督対象ではないため同局への調査は行っていない。 ② 空港ターミナルビルの管理事業者における点字ブロック等の設置及び維持管理状況：東京航空局、3 空港ターミナルビル） ③ パラリンピック競技施設周辺地域における設置及び維持管理状況：東京国道事務所、4 地方公共団体 上記の各箇所での歩行調査は、次の観点から調査した。 ① 横断歩道接続部、立体横断施設（歩道橋、エレベーター）の昇降口、乗合自動車停留所の乗降口など必要な箇所に点字ブロックが敷設されているか。 ② マンホール等で点字ブロックが 60ｃｍ以上途切れていないか。 ③ 管理者が異なる誘導ブロックと接続されているか。 ④ 管理者が異なる誘導ブロック同士で形状、材質、大きさ等が異なる点字ブロック同士が接続されていないか。 ⑤ 管理者が同一の誘導ブロック同士で形状、材質、大きさ等が異なる点字ブロック同士が接続されていないか。 ⑥ 点字ブロックの誘導方向や設置方法が誤っていないか。	図表⑩

⑦　破損、磨耗、雑草等により点字ブロックが使用しづらくなっていないか。 ⑧　点字ブロックに近接して障害物が置かれていないか。 ⑨　点字ブロックの色が周囲の路面と同系色となっているか。 ⑩　ＪＩＳ規格以外の点字ブロックが一面に敷設されていないか。 ⑪　上記以外で、安全や利便性の観点から問題がないか。	

図表①　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）（抜粋）

第一章　総則

（目的）

第１条　この法律は、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造及び設備を改善するための措置、一定の地区における旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置その他の措置を講ずることにより、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。

（定義）

第２条　この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

二　移動等円滑化　高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上することをいう。

四　公共交通事業者等　次に掲げる者をいう。

イ　鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）による鉄道事業者（旅客の運送を行うもの及び旅客の運送を行う鉄道事業者に鉄道施設を譲渡し、又は使用させるものに限る。）

ヘ　航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）による本邦航空運送事業者（旅客の運送を行うものに限る。）

五　旅客施設　次に掲げる施設であって、公共交通機関を利用する旅客の乗降、待合いその他の用に供するものをいう。

イ　鉄道事業法による鉄道施設

ホ　航空旅客ターミナル施設

六　特定旅客施設　旅客施設のうち、利用者が相当数であること又は相当数であると見込まれることその他の政令で定める要件に該当するものをいう。

八　道路管理者　道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。

九　特定道路　移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定める道路法による道路をいう。

二十一　重点整備地区　次に掲げる要件に該当する地区をいう。

イ　生活関連施設（高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設をいう。以下同じ。）の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。

ロ　生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。以下同じ。）を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。以下同じ。）

について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること。

ハ　当該地区において移動等円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。

第二章　基本方針等

（基本方針）

第３条　主務大臣は、移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進するため、移動等円滑化の促進に関する基本方針（以下「基本方針」という。）を定めるものとする。

２　基本方針には、次に掲げる事項について定めるものとする。

一　移動等円滑化の意義及び目標に関する事項

二　移動等円滑化のために施設設置管理者が講ずべき措置に関する基本的な事項

三　第二十五条第一項の基本構想の指針となるべき次に掲げる事項

イ　重点整備地区における移動等円滑化の意義に関する事項

ロ　重点整備地区の位置及び区域に関する基本的な事項

ハ　生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する基本的な事項

ニ　生活関連施設、特定車両及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する基本的な事項

四　移動等円滑化の促進のための施策に関する基本的な事項その他移動等円滑化の促進に関する事項

３　主務大臣は、情勢の推移により必要が生じたときは、基本方針を変更するものとする。

４　主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

第三章　移動等円滑化のために施設設置管理者が講ずべき措置

（公共交通事業者等の基準適合義務等）

第８条　公共交通事業者等は、旅客施設を新たに建設し、若しくは旅客施設について主務省令で定める大規模な改良を行うとき又は車両等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設又は車両等（以下「新設旅客施設等」という。）を、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する主務省令で定める基準（以下「公共交通移動等円滑化基準」という。）に適合させなければならない。

２　公共交通事業者等は、その事業の用に供する新設旅客施設等を公共交通移動等円滑化基準に適合するように維持しなければならない。

３　公共交通事業者等は、その事業の用に供する旅客施設及び車両等（新設旅客施設等を除く。）を公共交通移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

（道路管理者の基準適合義務等）

第10条　道路管理者は、特定道路の新設又は改築を行うときは、当該特定道路（以下この条におい

て「新設特定道路」という。）を、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する条例（国道（道路法第三条第二号の一般国道をいう。以下同じ。）にあっては、主務省令）で定める基準（以下この条において「道路移動等円滑化基準」という。）に適合させなければならない。

3　道路管理者は、その管理する新設特定道路を道路移動等円滑化基準に適合するように維持しなければならない。

4　道路管理者は、その管理する道路（新設特定道路を除く。）を道路移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

第四章　重点整備地区における移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な実施

（移動等円滑化基本構想）

第２５条　市町村は、基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の重点整備地区について、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（以下「基本構想」という。）を作成することができる。

2　基本構想には、次に掲げる事項について定めるものとする。

一　重点整備地区の位置及び区域

二　生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する事項

三　生活関連施設、特定車両及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項（旅客施設の所在地を含まない重点整備地区にあっては、当該重点整備地区と同一の市町村の区域内に所在する特定旅客施設との間の円滑な移動のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項を含む。）

四　前号に掲げる事業と併せて実施する土地区画整理事業、市街地再開発事業その他の市街地開発事業に関し移動等円滑化のために考慮すべき事項、自転車その他の車両の駐車のための施設の整備に関する事項その他の重点整備地区における移動等円滑化に資する市街地の整備改善に関する事項その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項

3　前項各号に掲げるもののほか、基本構想には、重点整備地区における移動等円滑化に関する基本的な方針について定めるよう努めるものとする。

4　市町村は、特定旅客施設の所在地を含む重点整備地区について基本構想を作成する場合には、当該基本構想に当該特定旅客施設を第二項第二号及び第三号の生活関連施設として定めなければならない。

5　基本構想には、道路法第十二条ただし書及び第十五条並びに道路法の一部を改正する法律（昭和三十九年法律第百六十三号。以下「昭和三十九年道路法改正法」という。）附則第三項の規定にかかわらず、国道又は都道府県道（道路法第三条第三号の都道府県道をいう。第三十二条第一項において同じ。）（道路法第十二条ただし書及び第十五条並びに昭和三十九年道路法改正法附則第三項の規定により都道府県が新設又は改築を行うこととされているもの（道路法第十七条第一項から第四項までの規定により同条第一項の指定市、同条第二項の指定市以外の市、同条第三項の町村又は同条第四項の指定市以外の市町村が行うこととされているものを除く。）に限る。以下同じ。）に係る道路特定事業を実施する者として、市町村（他の市町村又は道路管理者と共

同して実施する場合にあっては、市町村及び他の市町村又は道路管理者。第三十二条において同じ。）を定めることができる。

6　基本構想は、都市計画及び都市計画法第十八条の二の市町村の都市計画に関する基本的な方針との調和が保たれたものでなければならない。

7　市町村は、基本構想を作成しようとするときは、あらかじめ、住民、生活関連施設を利用する高齢者、障害者等その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。

8　市町村は、基本構想を作成しようとする場合において、次条第一項の協議会が組織されていないときは、これに定めようとする特定事業に関する事項について、関係する施設設置管理者及び都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）と協議をしなければならない。

9　市町村は、次条第一項の協議会が組織されていない場合には、基本構想を作成するに当たり、あらかじめ、関係する施設設置管理者及び公安委員会に対し、特定事業に関する事項について基本構想の案を作成し、当該市町村に提出するよう求めることができる。

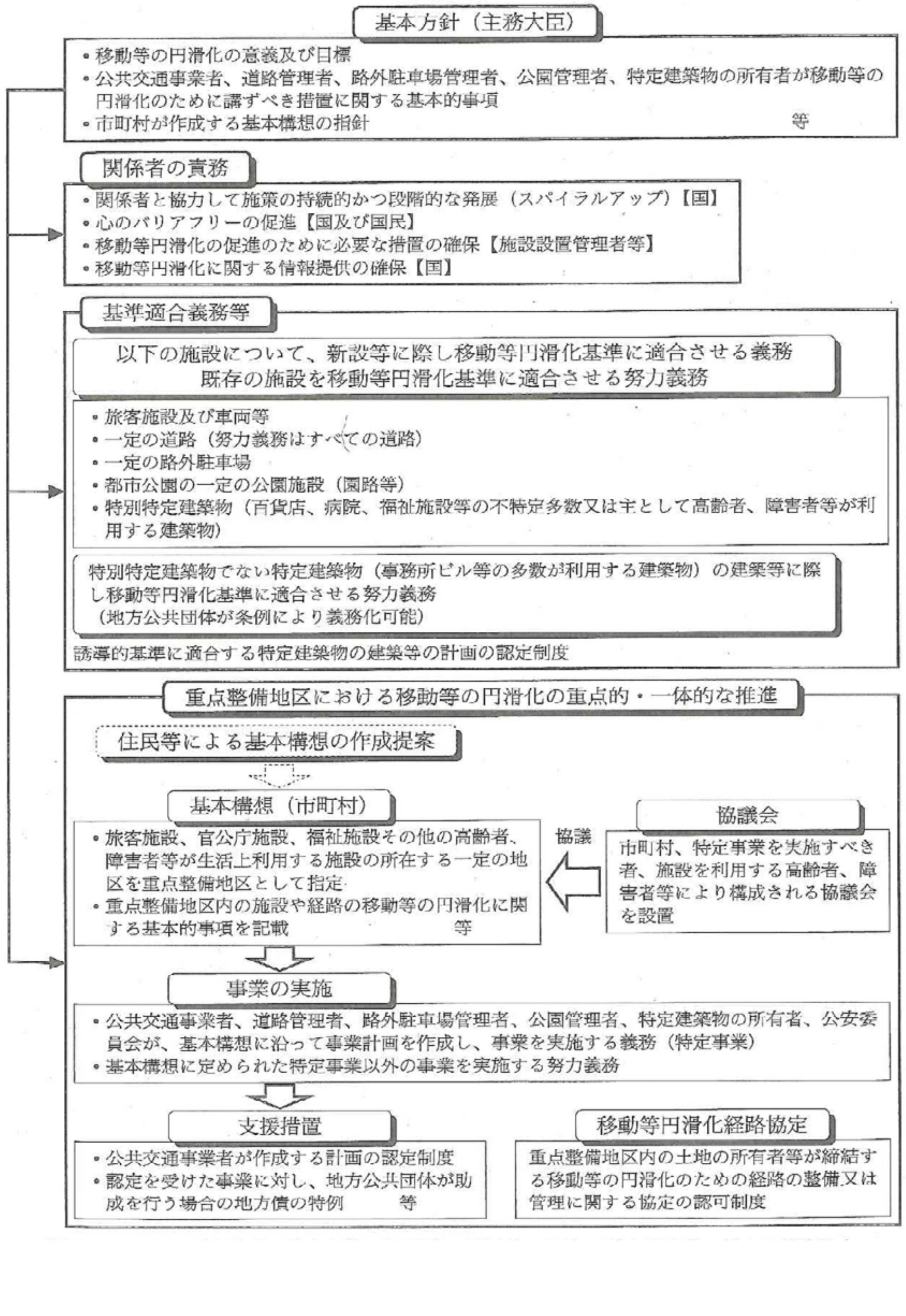
10　前項の案の提出を受けた市町村は、基本構想を作成するに当たっては、当該案の内容が十分に反映されるよう努めるものとする。

11　市町村は、基本構想を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、主務大臣、都道府県並びに関係する施設設置管理者及び公安委員会に、基本構想を送付しなければならない。

12　主務大臣及び都道府県は、前項の規定により基本構想の送付を受けたときは、市町村に対し、必要な助言をすることができる。

13　第七項から前項までの規定は、基本構想の変更について準用する。

図表②　高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の基本的枠組み



図表③　移動等円滑化の促進に関する基本方針（平成23年3月全部改正）（抜粋）

我が国においては、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進展していること、障害者が社会の様々な活動に参加する機会を確保することが求められていること等から、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することが重要となっており、その前提として、高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること（以下「移動等円滑化」という。）が急務となっている。

本方針は、このような移動等円滑化の実現に向け、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号。以下「法」という。）第三条第一項の規定に基づき、国、地方公共団体、高齢者、障害者等、施設設置管理者その他の関係者が互いに連携協力しつつ移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進していくための基本的な方針として定めるものである。

一　移動等円滑化の意義及び目標に関する事項

④　航空旅客ターミナル施設

一日当たりの平均的な利用者数が五千人以上である航空旅客ターミナル施設については、平成二十二年までに、原則としてすべての航空旅客ターミナル施設について、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、便所がある場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。また、これ以外の航空旅客ターミナル施設についても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する。

（3）道路

平成三十二年度年までに、原則として重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成するすべての道路について、移動等円滑化を実施する。

二　移動等円滑化のために施設設置管理者が講ずべき措置に関する基本的な事項

施設設置管理者は、利用者の利便性及び安全性の向上を図る観点から、施設及び車両等の整備、適切な情報の提供及び職員等関係者に対する適切な教育訓練について関係者と連携しながら、１から３までに掲げる各々の措置を適切に講ずることにより、移動等円滑化を進めることが必要である。

施設設置管理者がこれらの措置を実施するに当たっては、その措置が効果的に実施されるよう、地域の実情を把握している市町村等の関係者と連携することにより、可能な限り利便性の高い動線の確保等他の施設との連続性に配慮した措置を実施し、かつ、自らが設

置し、又は管理する施設に設置される設備について、施設の特性に応じて可能な限り時間的な制約がなく利用できる等移動等円滑化のために必要な措置を講ずるよう努めるとともに、公共交通事業者等にあっては、複数の事業者間又は鉄道及びバス等複数の交通機関間を乗り継ぐ際の旅客施設内の移動等円滑化にも十分配慮することが重要である。また、施設設置管理者は、旅客施設について移動等円滑化のために講ずる措置について具体的な実施計画を策定すること等により順次計画的に移動等円滑化を進めていくことが重要である。さらに、施設及び車両等の整備に当たっては、高齢者、障害者等を区別するのではなく、障害のない者と共に利用できる形での施設整備を図るユニバーサルデザインの考え方に十分留意することが重要であること、また、可能な限り高齢者、障害者等の意見を反映させるために必要な措置を講ずるよう努めることが重要である。

1　施設及び車両等の整備

移動等円滑化を図るためには、まず、施設及び車両等についてのハード面の整備が必要である。したがって、法では、施設設置管理者が、自らが設置し、又は管理する旅客施設及び車両等並びに一定の道路、公園施設、路外駐車場及び建築物を新設等するときは、当該施設及び車両等の移動等円滑化基準への適合が義務付けられており、また、既存の施設及び車両等については、施設設置管理者は、当該施設及び車両等を移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めることとされている。

施設設置管理者が、施設及び車両等について移動等円滑化のために必要な措置を講ずる際には、次に掲げる観点が重要である。

イ　高齢者、障害者等が施設内外の移動及び施設の利用を円滑に行うために必要な施設及び設備を整備し、連続した移動経路を一以上確保すること。また、経路確保に当たっては、高齢者、障害者等の移動上の利便性及び安全性の確保に配慮すること。

ロ　便所等附属する設備を設置する場合は、一以上は障害者対応型にするなど、高齢者、障害者等の利用に配慮したものにすること。

ハ　車両等にあっては、高齢者、障害者等の乗降及び車内での移動が容易にできるように必要な措置を講ずること。

ニ　旅客施設、車両等にあっては、運行情報等公共交通機関を利用する上で必要な情報を提供するために必要な設備を整備すること。

なお、移動等円滑化基準に定められていない内容であっても、上記の観点等から移動等円滑化に資すると考えられる措置については、施設設置管理者はこれを積極的に実施していくよう努力することが望ましい。

特に、建築物の移動等円滑化に関しては、移動等円滑化が義務化されていない特定建築物の移動等円滑化にも積極的に取り組むことが望ましい。特定建築物の新築時等における移動等円滑化に当たっては、ユニバーサルデザインの考え方に配慮した整備が求められているとともに、建築物ストックの長寿命化等その有効活用が求められていることから、誘導的な建築物移動等円滑化基準に適合する特定建築物について容積率の特例及び表示制度等を措置している認定特定建築物制度を積極的に活用することが望ましい。

2　適切な情報の提供

移動等円滑化を図るためには、施設及び車両等についてのハード面の整備のみならず、施設設置管理者が利用者に対して必要な情報を適切に提供することが必要である。その際には、利用する高齢者、障害者等のニーズ、施設及び設備の用途等に応じて、例えば、路線案内、運賃案内及び運行情報等利用に当たって必要となる情報並びに緊急時の情報について、視覚情報として大きな文字又ははっきりした色彩で見やすく表示すること、また、聴覚情報としてはっきりした音声により聞き取りやすく放送すること等、分かりやすく提供することに留意する必要がある。さらに、必要な情報について事前に把握できるよう、施設及び設備等に関する情報についてインターネットやパンフレット等により提供することが望ましい。

三　基本構想の指針となるべき事項

市町村は、法第二十五条第一項の移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（以下「基本構想」という。）を作成する場合には、次に掲げる事項に基づいて作成する必要があり、施設設置管理者、都道府県公安委員会等の関係者は、これらの事項に留意する必要がある。

1　重点整備地区における移動等円滑化の意義に関する事項

（1）重点整備地区における移動等円滑化の意義

移動等円滑化を速やかにかつ効果的に実現するためには、基本構想において、生活関連施設の集積する一定の地区を重点整備地区として定め、移動等円滑化に係る各種事業を重点的かつ一体的に推進することが必要である。

（２）基本構想に即した各種事業の重点的かつ一体的な推進のための基本的視点

基本構想に即した各種事業の推進については、次に掲げる基本的視点が重要である。

① 市町村の基本構想作成による事業の効果的な推進

重点整備地区における移動等円滑化に対する取組は、当該地区に最も身近な行政主体でありその地区における特性を十分に把握している市町村が、施設設置管理者、都道府県公安委員会等事業を実施すべき主体はもとより、高齢者、障害者等の関係者と協議等を行いながら基本構想を作成することにより、これらの事業の効果的な推進が図られることが重要である。

② 基本構想作成への関係者の積極的な協力による事業の一体的な推進

基本構想の作成は市町村が行うが、移動等円滑化に係る事業の実施主体となる施設設置管理者、都道府県公安委員会等及び高齢者、障害者等の関係者がこれに積極的に協力し、各種事業を一体的に推進していくことが必要である。

③ 地域住民等の理解及び協力

重点整備地区における移動等円滑化を図るに当たり、基本構想に位置付けられた各種事業が円滑に実施されるためには、地域住民等の理解及び協力が重要である。

（３）基本構想作成に当たっての留意事項

市町村は、効果的に移動等円滑化を推進するため、次に掲げる事項に留意して基本構想を作成する必要がある。

① 目標の明確化

各種事業の実施に当たっては、当該重点整備地区における移動等円滑化について、市町村を始め、施設設置管理者、都道府県公安委員会等の関係者の施策を総合的に講ずる必要があることから、各者間で共通認識が醸成されることが重要であ

る。したがって、基本構想には、地域の実情に応じ、可能な限り具体的かつ明確な目標を設定する。

⑥　高齢者、障害者等の提案及び意見の反映

施設及び車両等の利用者である高齢者、障害者等を始め関係者の参画関係者により意見が基本構想に十分に反映されるよう努める。このため、法第二十七条に規定する基本構想の作成等の提案を受けた際には、その内容について 十分な検討を加えるとともに、法第二十六条に規定する協議会（以下「協議会」という。）を有効に活用することが求められる。この際、既に同条第二項各号に 掲げる構成員からなる協議体制度を運用している場合、又は、他の法令に基づいて同項各号に掲げる構成員からなる協議体制度を運用しようとする場合は、当該協議体制度を協議会と位置付けることも可能である。なお、意見を求めるべき障害者には、視覚、聴覚、内部障害等の身体障害者のみならず、知的障害者、精神障害者及び発達障害者も含まれることに留意する必要がある。

2　重点整備地区の位置及び区域に関する基本的な事項

（1）重点整備地区の要件

法では、市町村は、法第二条第二十一号イからハまでに掲げる要件に該当するものを、移動等円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に推進すべき重点整備地区として設定することができることとされている。また、重点整備地区の区域を定めるに当たっては、次に掲げる要件に照らし、市町村がそれぞれの地域の実情に応じて行うことが必要である。

①　「生活関連施設（高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設をいう。以下同じ。）の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。」（法第二条第二十一号イ）

生活関連施設に該当する施設としては、相当数の高齢者、障害者等が利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設、学校等多岐にわたる施設が想定されるが、具体的にどの施設を含めるかは施設の利用の状況等地域の実情を勘案して選定することが必要である。

また、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区とは、生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区をいい、地区全体の面積がおおむね四百ヘクタール

未満の地区であって、原則として、生活関連施設のうち特定旅客施設又は官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物に該当するものがおおむね三以上所在し、かつ、当該施設を利用する相当数の高齢者、障害者等により、当該施設相互間の移動が徒歩で行われる地区であると見込まれることが必要である。

なお、重点整備地区を設定する際の要件として、特定旅客施設が所在することは必ずしも必須とはならないが、連続的な移動に係る移動等円滑化の確保の重要性にかんがみ、特定旅客施設を含む重点整備地区を設定することが引き続き特に求められること、及び特定旅客施設の所在地を含む重点整備地区を設定する場合には、法第二十五条第三項の規定に基づき当該特定旅客施設を生活関連施設として定めなければならないとされていることに留意する必要がある。

② 「生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。）を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。）について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること。」（法第二条第二十一号ロ）

重点整備地区は、重点的かつ一体的に移動等円滑化のための事業を実施する必要がある地区であることが必要である。

このための判断基準として、高齢者、障害者等の徒歩若しくは車いすによる移動又は施設の利用の状況、土地利用及び諸機能の集積の実態並びに将来の方向性、想定される事業の実施範囲、実現可能性等の観点から総合的に判断して、当該地区における移動等円滑化のための事業に一体性があり、当該事業の実施が特に必要であると認められることが必要である。

③ 「当該地区において移動等円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、 総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。」（法第二条第二十一号ハ）

高齢者、障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能など都市が有する様々な機能の増進を図る上で、移動等円滑化のための事業が重点的に、かつ、各事業の整合性を確保して実施されることについて、実現可能性及び集中的かつ効果的な事業実施の可能性等の観点から判断して、有効かつ適切であると認められることが必要である。

四　移動等円滑化の促進のための施策に関する基本的な事項その他移動等円滑化の促進に関する事項

1　国の責務及び講ずべき措置

（1）国の責務（スパイラルアップ及び心のバリアフリー）

国は、高齢者、障害者等、地方公共団体、施設設置管理者その他の者と協力して、基本方針及びこれに基づく施設設置管理者の講ずべき措置の内容その他の移動等円滑化の促進のための施策の内容について、移動等円滑化の進展の状況等を勘案しつつ、これらの者の意見を反映させるために必要な措置を講じた上で、適時に、かつ、適切な方法により検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるよう努めることにより、スパイラルアップを図るものとする。

また、移動等円滑化を進めるためには、施設及び車両等の整備のみならず、国民の高齢者、障害者等に対する理解及び協力、すなわち国民の「心のバリアフリー」が不可欠であることを踏まえ、国は広報活動、啓発活動、教育活動等を通じて、移動等円滑化の促進に関する国民の理解を深めるとともに、その実施に関する国民の協力を求めるよう努める。

このような責務を前提に、全国的に一定の基準の施設及び車両等の整備を確保するという観点から、関係省庁間で緊密な連携を確保しながら、次に掲げる措置を講ずるよう努める。

（2）設備投資等に対する支援、情報提供の確保及び研究開発等

施設設置管理者等による移動等円滑化のための措置を促進するため、設備投資等に対する必要な支援措置を講ずる。

また、高齢者、障害者等の円滑な移動及び施設の利用を確保するためには、施設設置管理者等による移動等円滑化のための事業の実施状況に関する情報が利用しやすい形で提供される必要があることから、国は、施設設置管理者等による移動等円滑化のための事業の実施状況に関する情報が確実に収集され、利用しやすいよう加工された上で、利用者に提供されるような環境の確保に努めることとする。

さらに、国は、移動等円滑化を目的とした施設及び車両等に係る新たな設備等（情報を提供する手法に係るものを含む。以下同じ。）の実用化及び標準化、既存の設備等の利便性及び安全性の向上、設備等の導入に係るコストの低減化等のための調査及

び研究開発の促進を図るとともに、それらの成果が幅広く活用されるよう、施設設置管理者等に提供するほか、地方公共団体による移動等円滑化のための施設の整備に対する主体的な取組を尊重しつつ、地方公共団体が選択可能な各種支援措置の整備を行う。

2　地方公共団体の責務及び講ずべき措置

地方公共団体は、地域住民の福祉の増進を図る観点から、国の施策に準じ、１に掲げる責務を果たすとともに、措置を講ずることが必要である。特に、地域の実情に即して、移動等円滑化のための事業に対する支援措置、移動等円滑化に関する地域住民の理解を深めるための広報活動等移動等円滑化を促進するために必要な措置を総合的かつ計画的に講ずるよう努めることが必要である。

なお、建築物の移動等円滑化に関しては、地方公共団体が所要の事項を条例に定めることにより、地域の実情に応じた建築物の移動等円滑化を図ることが可能な仕組みとなっているので、積極的な活用に努めることが必要である。また、建築物の部分のうち駅等に設けられる一定の要件を満たす通路等については、建築基準法（昭和二十五年法律第二百一号）第五十二条第十四項第一号の規定による容積率制限の特例を受けることが可能であるので、同法に規定する特定行政庁は、当該規定の適切な運用に努めることが重要である。

3　施設設置管理者以外の高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する施設を設置又は管理する者の責務

高齢者、障害者等の円滑な移動及び施設の利用を実現するために、地下街、自由通路、駅前広場その他の高齢者、障害者等が日常生活及び社会生活において移動手段として使い得る又は利用し得る施設を設置し、又は管理する者においても、移動等円滑化のために必要な措置を講ずるよう努めることが必要である。

4　国民の責務（心のバリアフリー）

高齢者、障害者等の円滑な移動及び施設の利用を実現するためには、施設及び車両等の整備のみならず、国民一人一人の理解と協力が不可欠である。

したがって、国民は、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性について理解を深めるとともに、視覚障害者用誘導ブロックへの駐輪、身体障害者用駐車スペースへの駐車等による高齢者、障害者等の施設の利用等を妨げないことのみならず、必要に応じ高齢者、障害者等の移動及び施設の利用を手助けすること

等の支援により、高齢者、障害者等の円滑な移動及び施設の利用を確保することに積極的に協力することが重要である。

図表④　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）（抜粋）

（横断歩道に接続する歩道等の部分）
第９条　横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は二センチメートルを標準とするものとする。
２　前項の段差に接続する歩道等の部分は、車いすを使用している者（以下「車いす使用者」という。）が円滑に転回できる構造とするものとする。
第三章　立体横断施設
（立体横断施設）
第１１条　道路には、高齢者、障害者等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、高齢者、障害者等の円滑な移動に適した構造を有する立体横断施設（以下「移動等円滑化された立体横断施設」という。）を設けるものとする。
２　移動等円滑化された立体横断施設には、エレベーターを設けるものとする。ただし、昇降の高さが低い場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。
３　前項に規定するもののほか、移動等円滑化された立体横断施設には、高齢者、障害者等の交通の状況により必要がある場合においては、エスカレーターを設けるものとする。
（視覚障害者誘導用ブロック）
第３４条　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　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。
３　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。

図表⑤　道路の移動等円滑化整備ガイドライン（道路のバリアフリー整備ガイドライン）～道路のユニバーサルデザインを目指して～（平成 23 年 8 月財団法人国土技術研究センター）（抜粋）

第1部・第2部（略）
第3部
第1章・第2章（略）
第3章 立体横断施設
3－1～3－3－1（略）
3－3－5 階段
(1)～(4)（略）
(5)　手すり
1)・2)（略）
3)手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字を貼り付けることとする。点字による表示方法はJIS T0921の規格にあわせたものとする。また、手すりの端部にはり付ける点字は、その内容を文字で併記するのが望ましい。
4)（略）
(5)・(6)（略）
(7)　その他
1)・2)（略）
3) 階段の終始部においては、視覚障害者誘導用ブロックを設置することが望ましい。
3－4 各種施設・設備等
1)（略）
2) 立体横断施設の踊場、通路等及びこれに接続する歩道等の部分には、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。
3)（略）
第4章 乗合自動車停留所
4－1～4－4（略）
4－5 その他の付属施設
(1)　視覚障害者誘導用ブロック
乗合自動車停留所においては、視覚障害者が乗降位置を認識できるよう、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設置するものとする。
(以下略)
第8章 視覚障害者誘導用ブロック
8－1 視覚障害者誘導用ブロック
(1)・(2)（略）

(3)　種類

　視覚障害者誘導用ブロックの種類は、原則として次のとおりとする。

1)線状ブロック

視覚障害者に移動方向を示すために路面に敷設されるブロックであって、平行する線状の突起をその表面につけたブロックで、線状の突起の長手方向が移動方向を示す。

2)点状ブロック

視覚障害者に対し段差の存在等の警告又は注意を喚起する位置を示すために敷設されるブロックであって、点状の突起をその表面につけたブロックをいう。

(4)　形状・寸法等

　形状・寸法についてはJIS T 9251に合わせたものとする。

(以下略)

(5)(略)

(6)　色彩

視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色を基本とする。しかしながら、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、設置面との輝度比や明度差が確保できる黄色以外の色とするものとする。(以下略)

8－2 設置の考え方

(1)　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等に、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ものとする。

　また、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、上記同様、視覚障害者誘導用ブロックを設置するものとする。

既存文献や基準策定の際に実施したパブリックコメントの結果においても、視覚障害者から横断歩道接続部や歩道と車道の境界への視覚障害者誘導用ブロックの敷設についての意見・要望が多い。

そのため、視覚障害者が安全かつ円滑に歩道上を通行できるようにするために、視覚障害者が歩道との境界を確実に認識し、車や歩道上の工作物との衝突を回避する必要がある。そこで、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。

(以下略)

(2)　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ものとする。

（以下略）

8－3 設置の方法

(1)　基本的考え方

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ものとする。

（以下略）

(2)　設置の原則

1)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ものとする。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ものとする。

2)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ものとする。

3)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ものとする。

4) 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の幅で設置するものとする。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の幅で設置するものとする。なお、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程度にとらわれず、占用物件を避けた位置に直線的に敷設することとする。

5)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ものとする。

6) 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状のまま設置するものとする。

7)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。

「線状ブロック」は主に誘導対象施設等の移動方向を案内し、「点状ブロック」は、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。

歩道上に、道路占用物などの障害物等やマンホール等が存在する場合には、マンホールにより誘導が途切れないことや障害物等を避けるために急激に屈曲させないように配慮する必要がある。よって、約60cmの幅で設置することにとらわれず、視覚障害者が必要以上に遠回りすることや細かく方向転換することにより方向感覚を喪失することのないよう、視覚障害者が可能な限り最短距離で直線的に移動できるように配慮して設置する必要がある。

（略）

一連で設置すべき線状ブロックと点状ブロックがあまり離れると視覚障害者に不安を与えるので、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。

視覚障害者誘導用ブロックを現場加工する必要がある箇所としては、①誘導経路上の屈折・屈曲箇所、②マンホール等、視覚障害者誘導用ブロック設置上に障害物がある場所等があるが、（略）②の場合は、マンホールを避けた位置に直線的に敷設する又は 10cm 以内のすき間の範囲でマンホール上に敷設を行うなどするものとする。（略）

（以下略）

(3)　施工

視覚障害者誘導用ブロックの施工は、設計図、仕様書等に定めるもののほか、次の各項に定めるところにより行うものとする。

1)・2)（略）

（以下略）

(4)　点検

点検は、下記の項目について実施することが望ましい。

1) 視覚障害者誘導用ブロック

①　突起の固定、破損及びすり減り状況

②　平板の固定、破損、不陸及び不等沈下状況

③　ブロック全体の輝度の状況

2) 視覚障害者誘導用ブロックが設置されている道路の状況

①・②（略）

③　視覚障害者誘導用ブロック上の放置自転車等の不法占用物件

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日常の点検と保守が大切である。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、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には、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とることが望ましい。また、視覚障害者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。

点検により視覚障害者誘導用ブロックの磨耗・破損・著しい輝度の低下等を発見した場合には、当該箇所の補修を行い常に視覚障害者誘導用ブロックの機能が十分に発揮できるようにするとともに、本ガイドラインに整合しない視覚障害者誘導用ブロック又は、本ガイドラインに整合しない方法で設置されている視覚障害者誘導用ブロックについては、できるだけ本ガイドラインに合わせて補修することが望ましい。

（以下略）

（注）下線は当局が付した。

図表⑥　移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（抄）（平成 18 年国土交通省令第 111 号）

<table><tr><td>
高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）第八条第一項の規定に基づき、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令を次のように定める。
（定義）
第１条　この省令において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。
一　視覚障害者誘導用ブロック　線状ブロック及び点状ブロックを適切に組み合わせて床面に敷設したものをいう。
二　線状ブロック　床面に敷設されるブロックであって、線状の突起が設けられており、かつ、周囲の床面との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより容易に識別できるものをいう。
三　点状ブロック　床面に敷設されるブロックであって、点状の突起が設けられており、かつ、周囲の床面との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより容易に識別できるものをいう。
（以下略）
（視覚障害者誘導用ブロック等）
第９条　通路その他これに類するもの（以下「通路等」という。）であって公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成するものには、視覚障害者誘導用ブロックを敷設し、又は音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けなければならない。
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等については、この限りでない。
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通路等と第四条第七項第十号の基準に適合する乗降ロビーに設ける操作盤、第十二条第二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十六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等には、それぞれ視覚障害者誘導用ブロックを敷設しなければならない。ただし、前項ただし書に規定する場合は、この限りでない。
３　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等には、点状ブロックを敷設しなければならない。
</td></tr></table>

（注）下線は当局が付した。

図表⑦　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 バリアフリー整備ガイドライン　旅客施設編（平成 25 年 6 月）（国土交通省総合政策局安心生活政策課）

<table><tr><td>
②視覚障害者誘導案内用設備

【考え方】
視覚障害者誘導用ブロックは、現時点では視覚障害者の誘導に最も有効な手段であり、旅客施設の平面計画等を考慮し、歩行しやすいよう敷設することが有効である。敷設にあたっては、あらかじめ誘導動線を設定するとともに、誘導すべき箇所を明確化し、利用者動線が遠回りにならないよう配慮する必要がある。また、視覚障害者誘導用ブロックを感知しやすいよう、周囲の床材の仕上げにも配慮する必要がある。
</td></tr></table>

視覚障害者の誘導手法としては、音声・音響による案内も有効である。

＜エスカレーター＞

視覚障害者のエスカレーター利用にあたっては、位置や進入可否、行き先、上下方向の確認が困難となっている。従って、単独でエスカレーターを利用している視覚障害者の円滑な移動を図るためには、進入可能なエスカレーター（時間帯によって上下方向が変更されるエスカレーターや自動運転エスカレーターを含む）において、音声により、その位置と行き先及び上下方向が分かることが必要である。また、逆方向のエスカレーターへの誤進入を避けるため、進入不可能なエスカレーターにおいては、音声案内を行わないこととする。なお、注意喚起案内を行っているエスカレーターについては、案内のタイミングが重ならないよう配慮することが必要である。エスカレーターの音声案内については、視覚障害者が環境認知に音源定位を活用していること踏まえ、乗り口を特定しやすいよう、乗り口に近い位置に音源を設置すべきである。また、音声案内を行う場合には、利用者と対面する通路方向に指向性を持たせることが有効となる。

＜トイレ＞

視覚障害者のトイレ利用においては、設置位置及び男女別の配置を把握することが困難となっている。このため、視覚障害者に対しては、トイレ出入口付近において、位置と男女別が分かる音声案内を行うことが必要である。案内方式としては、設置場所の空間特性に応じて、常時式、人感知式、などの音声案内装置によって実施する。

【ガイドライン】

〈誘導案内の方法〉

◎　公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成する通路等には、視覚障害者誘導用ブロックを敷設し、又は音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けなければならない。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等については、この限りでない。

■視覚障害者誘導用ブロック

●基本的事項

〈線状ブロックの敷設経路〉

○　他社線旅客施設、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明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）などを統一的連続的に敷設することが望ましい。

〈点状ブロックの敷設経路〉

○　点状ブロックは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の、それぞれの位置に敷設する。

〈形状〉

○　形状については、JIS T9251に合わせたものとする。
○　敷設に当たっては、JIS T9251に規定された突起高さを確保し、確実に検知できるように施工する。

〈色彩〉

黄色を原則とする。ただし、周辺の床材との対比を考慮して、色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）が十分に確保できず、かつ安全で連続的な道すじを明示できない場合はこの限りでない。

〈材質〉

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とする。

●　敷設方法の詳細

〈公共用通路との境界〉

公共用通路との境界は、旅客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。

〈階段〉

○　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した位置とする。
○　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の位置は、階段の始終端部から30cm程度離れた箇所に全幅にわたって敷設する。
○　踊り場の長さが3.0mを越える場合、踊り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、方向が変わる踊り場では、踊り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ロビー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ロビー側操作盤から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、エスカレーター始終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渡って敷設する。

〈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設置案内図等の位置とする。

○　トイレの設置案内図等の前に敷設する点状ブロックの位置は、設置案内図等から30cm程度離れた箇所とする。 〈設置案内図等〉 ○　設置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。 ○　設置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。

（注）下線は当局が付した。

図表⑧　ユニバーサルデザイン2020行動計画（平成29年2月22日関係閣僚会議決定）（抜粋）

Ⅲ．ユニバーサルデザインの街づくり 　２．具体的な取組 　　１）　東京大会に向けた重点的なバリアフリー化 　　　②競技会場周辺エリア等におけるバリアフリー化の推進 　　　ⅰ)競技会場周辺エリア等における道路のバリアフリー化の推進 　　　　競技会場や観光施設の周辺駅、都内の主要ターミナル駅を対象に選定し、駅前広場、自由通路、生活関連施設へのアクセス道路について、バリアフリー化の実態を調査する。［国土交通省］ 　　　　今後、国・都・区等による検討会を設置し、速やかに「重点整備区間※」を決定するとともに、区間内で、特に不特定多数の利用が見込まれるためバリアフリー化を講じる必要性が高いものについて、国は重点的に支援する。 　　　※「重点整備区間」：東京大会のアクセシブルルート（今後、組織委員会において選定）を含む競技会場等と周辺の駅を結ぶ道路［国土交通省］ 　　　ⅱ）競技会場周辺やアクセシブルルート等において、障害のある人等の道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機や、視認性に優れた道路標識・道路標示等を整備する。［警察庁］

（注）下線は当局が付した。

図表⑨　調査した重点整備地区、経路数及び延長

市区	重点整備地区	調査した経路数	経路の延長(m)
D	5地区	48(4)	18,640(2,740)
E	4地区	14(0)	5,300　(0)
F	2地区	16(1)	7,174(1,500)
G	3地区	34(4)	13,230(2,430)
H	1地区	41(0)	不明（注2参照）
I	4地区	21(2)	7,100(1,020)
J	2地区	12(3)	3,900　(870)
合　計	21地区	186経路(14経路)	55,344m（8,560m）

(注) 1　かっこ書きは国道分である。
2　Hは経路ごとの延長を把握していないため、延長は記載できなかった。
3　調査した駅前広場の中には、距離には入れていない箇所がある。

図表⑩—ⅰ　鉄道事業法（昭和61年法律第92号）（抜粋）

（工事の施行の認可）

第８条　鉄道事業者は、国土交通省令で定めるところにより、鉄道線路、停車場その他の国土交通省令で定める鉄道事業の用に供する施設（以下「鉄道施設」という。）について工事計画を定め、許可の際国土交通大臣の指定する期限までに、工事の施行の認可を申請しなければならない。ただし、工事を必要としない鉄道施設については、この限りでない。

２　国土交通大臣は、工事計画が事業基本計画及び鉄道営業法（明治三十三年法律第六十五号）第一条の国土交通省令で定める規程に適合すると認めるときは、前項の認可をしなければならない。

図表⑩—ⅱ　鉄道事業法施行規則（昭和62年運輸省令第6号）（抜粋）

第９条　法第八条第一項の鉄道施設は、次のとおりとする。

一　鉄道線路

二　停車場

三　車庫及び車両検査修繕施設

四　運転保安設備

五　変電所等設備

六　電路設備

第３　調査結果

１　主要施設間を結ぶ経路における点字ブロック等の整備及び維持管理状況

(1)　国の道路管理者における点字ブロック等

所　見　表　示	説明図表番号
今回、調査した重点整備地区内の直轄国道における点字ブロックの整備及び維持管理は、当該国道を管轄する大宮国道事務所、東京国道事務所及び横浜国道事務所が行っている。	
国道事務所は、点字ブロックの整備については、道路移動等円滑化基準及び道路ガイドラインに基づき、維持管理については、各国道事務所が策定している「道路維持管理計画書」に基づき行っている。 これらの整備及び維持管理に係る具体的な取組は、以下のとおりである。	図表④（再掲） 図表⑤（再掲）
（整備） ３国道事務所では、点字ブロックの整備は、地方公共団体が定める基本構想において、管轄する国道が重点整備地区に含まれている場合は、電線共同溝の整備などの歩道の整備改修に併せて、点字ブロック等を整備するとしている。 また、点字ブロックを整備する際には、施工前及び施工後において、敷設等がガイドライン等に沿って正しく行われているか否かの確認を行うとしている。	図表1-(1)-①
当局による調査日現在、３国道事務所では、調査対象とした重点整備地区内における国道の特定道路については、横断歩道接続部など整備すべき箇所における点字ブロックは、全て整備済みとしている。	図表1-(1)-②
（維持管理） 点字ブロックの維持管理は、「道路維持管理計画書」に基づき、路線ごとに１日１回又は２日に１回の頻度で実施している道路パトロールや年に１回程度の頻度で実施している徒歩による歩道巡回などの際に、破損状況や障害物の有無を把握するとしている。	図表1-(1)-③
破損等を確認した点字ブロックについては、できるだけ早期に補修等を実施するとしており、また、点字ブロックの上に置かれている障害物については、その場で警告の通知書を貼付するなどし、撤去を促すとしている。	図表1-(1)-④
しかし、今回、調査対象とした重点整備地区内にある国道について、当局が点字ブロック等の整備状況及び維持管理状況を歩行調査により確認した結果、以下のとおり、点字ブロックの破損や障害物の有無にとどまらず、敷設方法が適切ではないなど、視覚障害者の安全性及び利便性に支障が生じるおそれがある事例等が 189 か所みられた。	図表1-(1)-⑤ 事例集

① 横断歩道接続部、立体横断施設（歩道橋）の昇降口、乗合自動車停留所の乗降口などの必要な箇所に点字ブロックが敷設されていない（大宮 50、東京 21、横浜 2、計 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（大宮 2） ③ 点字ブロックの誘導方向や敷設方法が誤っている（大宮 9、東京 2、横浜 2、計 13） ④ 点字ブロック上又は近接して障害物がある（大宮 1、東京 1、横浜 8、計 10） ⑤ 点字ブロックがマンホール等で途切れている（大宮 4、東京 23、横浜 18、計 45） ⑥ 形状、材質、大きさ等が異なる点字ブロックが接続している（大宮 2、横浜 1、計 3） ⑦ 点字ブロックが破損、磨耗等している（大宮 5、東京 8、横浜 12、計 25） ⑧ 点字ブロックの色が周囲の路面と同系色となっている（大宮 3、東京 5、横浜 3、計 11） ⑨ JIS 規格以外の点字ブロックが敷設されている（大宮 1、東京 4、横浜 2、計 7） 上記の事例が発生している理由として、次のようなことが考えられる。 点字ブロックの敷設方法に誤りのあった事例の中には、施工前の設計図は正しいが、これと異なる施工が行われ、そのままになっているなど、施工前又は施工後の確認が十分に行われていない。	
また、国道と地方道が接続する場合は、誘導・警告ブロックの接続に係る協議等を行うとしているが、これが行われていないとみられるものがある。	図表1-(1)-⑥
さらに、周囲の路面と同系色の誘導・警告ブロックを敷設する際などには、視覚障害者の意見を反映させることが重要であると考えられるが、このような取組が行われていない。	図表1-(1)-⑦
加えて、点字ブロックの点検については、道路の他の安全施設と同様に損傷の有無の把握を中心に行われるため、一旦、敷設された点字ブロックについては、その後の維持管理において、敷設方法が適切か否かといった観点での点検や補修は行われていない。	図表1-(1)-⑧
なお、当局において、視覚障害者団体（Q, R）から意見を聴取したところ、点字ブロックの色については、はっきり黄色に塗られているものの方が分かりやすい、形状や大きさについては JIS 規格で統一して連続性は確保してほしい、マンホール等で誘導ブロックが途切れている場合は、誘導ブロックをマン	図表1-(1)-⑨

ホール上に貼り付けてほしいなどの意見があった。 このように、調査対象とした重点整備地区内の国道において、点字ブロックの整備及び維持管理が十分に行われていない状況がみられ、また、視覚障害者団体からも、その改善を求める意見があったことなどから、視覚障害者の立場を踏まえた点字ブロックの整備及び維持管理の徹底が重要である。 **【所見】** したがって、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 点字ブロックが安全施設であることに鑑み、今回、当局が指摘した事例については、横断歩道接続部、立体横断施設（歩道橋）の昇降口、乗合自動車停留所の乗降口などを中心に、早期に必要な措置を講ずること。 ② 点字ブロックを整備する際には、施工前及び施工後において、点字ブロックの敷設がガイドライン等に基づき、正しく設計・施工されているかの確認を行うこと。 ③ 国道と地方道が接続する地点の整備に当たっては、点字ブロックの接続が的確に行われるよう、地方道を管理する地方公共団体との連絡・協議を行うこと。 ④ 点字ブロックの整備に当たり、周囲の路面と同系色のブロックを敷設する場合や異なる材質・形状のブロックを接続する場合には、視覚障害者団体等の意見を聴取し、その結果を反映させること。 ⑤ 既に敷設されている点字ブロックについては、徒歩巡回の機会を通じ、ガイドライン等に沿って、正しく敷設されているか否かの点検を行うこと。	

図表 1-(1)-① 調査対象3国道事務所における点字ブロックの整備に係る取組

国道事務所名	内容
大宮 東京 横浜	・点字ブロックに特化した整備計画は策定していない。 ・地方公共団体が定める基本構想において、国道が重点整備地区に含まれている場合は、特定道路を中心に、電線共同溝の整備などに併せて、点字ブロック等を整備する。 ・点字ブロックを整備する際には、施工前及び施工後において、敷設等がガイドライン等に沿って正しく行われているか否かの確認を行う。

(注) 各国道事務所の説明に基づき当局が作成した。

図表 1-(1)-② 調査対象3国道事務所における点字ブロックの整備実績(調査現在)

(単位:km)

国道事務所名	地区名	路線名	重点地区内の国道延長	特定道路の指定延長	整備済み区間延長
大宮	D1	17号	0.9	0.7	0.7
	D2	17号	1.2	1.2	1.2
東京	G1	4号	0.53	0.15	0.15
		17号	0.66	0.66	0.66
	G2	4号	0.65	0.65	0.65
		17号	0.45	0.45	0.45
	G3	20号	1.33	1.30	1.30
	G4	246号	0.81	0.81	0.81
		246号BP	1.10	0.71	0.71
		20号	0.94	—	—
	G5	1号	1.83	1.62	1.62
	G6	1号	1.53	0.82	0.82
		20号	0.32	0.32	0.32
	F1	20号	1.50	1.50	1.50
横浜	I1	16号	0.99	0.64	0.64
	I2	15号	0.51	0.51	0.51
	J1	15号	1.11	0.97	0.97

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(1)-③　調査対象 3 国道事務所における点字ブロックの維持管理に係る取組

国道事務所名	内容
大宮	・道路の維持管理計画に基づき、2 日に 1 回の頻度で実施している道路巡回の中で、1km 程度の歩行点検を実施し、点字ブロックの破損や障害物の有無を確認する。 ・点字ブロックの破損を確認した場合は、速やかに補修等を実施する。また、点字ブロック上に障害物が置いてある場合は、警告の通知書を貼付することにより、撤去を促す。 ・点字ブロックがマンホール等で途切れているものがあれば、何らかの対応が必要であると認識している。
東京	・道路維持管理計画書に基づき、交通量に応じて 1 日又は 2 日に 1 回の頻度で実施している道路巡回の中で、1km 程度の歩行点検を実施。点字ブロックの破損の有無を確認する。 ・点字ブロックの破損を確認した場合は、速やかに補修等を実施する。また、点字ブロック上の障害物については、年に 1 度の徒歩パトロールにおいて商店街を中心に状況を把握し、撤去指導を行う。 ・JIS 規格以外のもの、色落ちしているものなどは、優先順位をつけて改修を行う。
横浜	・道路の維持管理計画に基づき、2 日に 1 回の頻度で実施している道路巡回において点検を実施している。また、年に 1 回、全路線について歩道の歩行点検を行う。 ・点字ブロックの破損を確認した場合は、速やかに補修等を実施する。また、点字ブロック上の障害物については、店舗の看板等が出ていれば適宜指導する。

（注）各国道事務所の説明に基づき当局が作成した。

図表 1-(1)-④　調査対象 3 国道事務所における点字ブロックの破損等の把握件数及び補修実績（平成 28 年度）

（単位：件）

国道事務所名	路線名	把握数	補修数
大宮	17 号	4	4
東京	1 号	8	6
	15 号	0	－
	17 号	2	2
	20 号	22	6
	246 号	5	2
横浜	15 号	0	－
	16 号	0	－

（注）1　当局の調査結果による。
2　大宮国道事務所については、当局が調査対象としたＤ市の特定道路区間における補修等の実績である。
3　東京国道事務所については、当局が調査対象としたＧ区、Ｆ区及びＨ区内における補修等の実績である。
4　横浜国道事務所については、当局が調査対象としたＩ市及びＪ市内における特定道路区間における補修等の実績である。
5 把握数と補修数の数値の差は、年度を越えて補修等が行われていることによる。

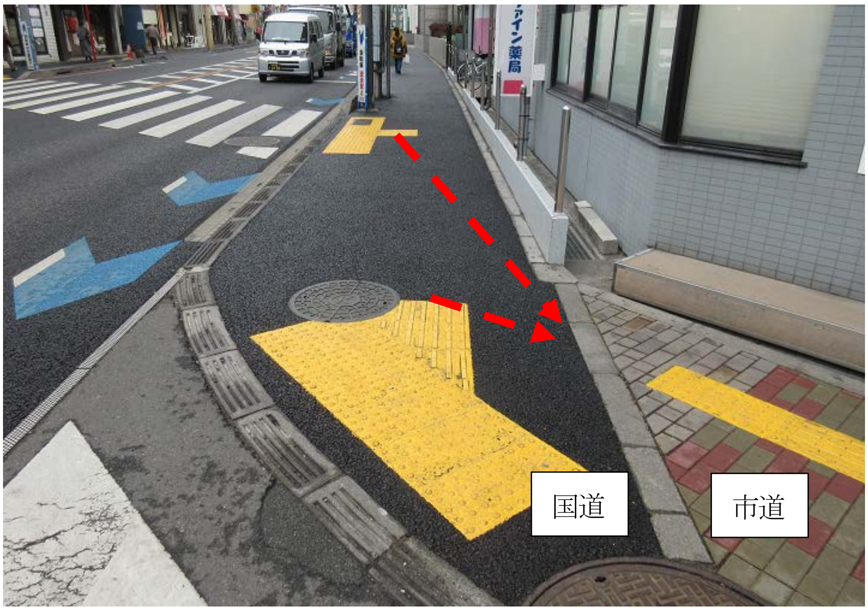
図表 1-(1)-⑤　当局による歩行調査結果

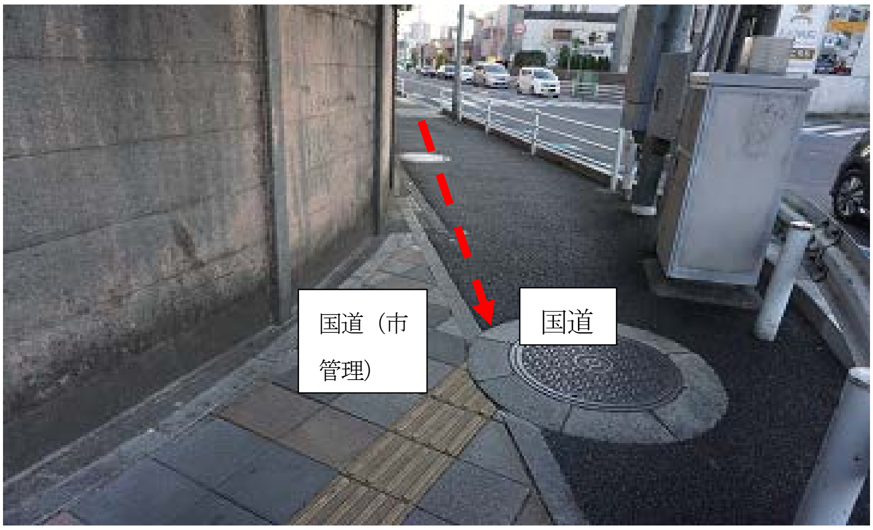
（単位：か所）

区分	計	国道事務所内訳		
		大宮	東京	横浜
横断歩道接続部、立体横断施設（歩道橋）の昇降口、乗合自動車停留場の乗降口などの必要な箇所に点字ブロックが敷設されていない	73	50	21	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	2	0	0
点字ブロックの誘導方向や敷設方法が誤っている	13	9	2	2
点字ブロック上又は近接して障害物がある	10	1	1	8
点字ブロックがマンホール等で途切れている	45	4	23	18
形状、材質、大きさ等が異なる点字ブロックが接続している	3	2	0	1
点字ブロックが破損、磨耗等している	25	5	8	12
点字ブロックの色が周囲の路面と同系色となっている	11	3	5	3
JIS 規格以外の点字ブロックが敷設されている	7	1	4	2
合計	189	77	64	48

（注）当局の調査結果による。

図表 1-(1)-⑥　横断歩道接続部において、点字ブロックの接続に係る協議等が十分に行われていないことから、連続性が図られていないとみられる例

国道事務所名	内容
大宮	①　国が管理する国道と市道の接続部の 2 地点（北側及び南側）において、それぞれ市道については国道との境界近くまで誘導ブロックが敷設されているが、国道の横断歩道接続部に敷設されている点字ブロックは市道との境界付近まで延びておらず、連続性が図られていない。 【南側】 【北側】 

	② 国が管理する国道と市が管理する国道の接続部において、市管理の国道には国管理の国道との境界近くまで誘導ブロックが敷設されているが、国管理の国道の横断歩道接続部に敷設されている点字ブロックは、市管理の国道との境界近くまで延びでおらず、連続性が図られていない。 

（注）当局の調査結果による。

図表 1-(1)-⑦　点字ブロックの整備に当たっての視覚障害者団体等からの意見の聴取状況

国道事務所名	内容
大宮 東京 横浜	点字ブロックの整備に当たり、視覚障害者団体からの意見聴取等は行っていない。

（注）当局の調査結果による。

図表 1-(1)-⑧　道路巡回等における点字ブロックに係る確認事項

国道事務所名	内容
大宮 東京 横浜	徒歩巡回における点字ブロックに係る確認は、既存の施設の損傷の把握を中心に行っている。点字ブロックがガイドライン等に沿って正しく敷設されているか否かという観点では行っていない。

（注）当局の調査結果による。

図表 1-(1)-⑨　視覚障害者団体の意見

区分	内容
誘導ブロック等がマンホール等で 60cm 以上途切れている	誘導ブロック等がマンホール等で途切れているものについては、60cm 以上という基準にとらわれず、ある程度の間隔が空いていれば、貼り付けタイプの誘導ブロックを付けるべきである。
JIS 規格以外の誘導・警告ブロックが一面に敷設されている	・点字ブロックの形状、大きさについては、全国で統一してほしい。できれば、JIS 規格で統一することが望ましい。 ・JIS 規格で統一することにより連続性を確保してほしい。
誘導・警告ブロックの色が周囲の路面と同系色となっている	・同系色の度合がどこまでならよいといったボーダーラインを線引きするのは難しい。技術的には輝度比を基準にすればよいと思うが、感覚的には、はっきり黄色に塗られているものが分かりやすい。鮮やかな黄色にするのは景観上問題とされているが、はっきりとした黄色にするのが正しいと思う。 ・健常者の目で見ると黄色以外のブロックでも周囲の路面との対比で見えやすいかもしれないが、弱視者の目でみるとそうでもない。やはり、はっきりとした黄色がよい。 ・汚れているものや色落ちしているものについても、非常に見えにくいので塗り替えてほしい。

（注）Q 及び R から聴取した結果である。

⑵　地方公共団体の道路管理者における点字ブロック等

調査結果	説明図表番号
ア　点字ブロック等の整備状況 　視覚障害者が日常的に利用する病院や駅等の生活関連施設を結ぶ経路の大部分は、地方道であり、当該道路における点字ブロックの整備は地方公共団体により行われている。 　前述した国道における歩行調査と同様の視点により、今回、調査対象とした重点整備地区内の地方道（9 地方公共団体が管理）における点字ブロック等の整備状況について、歩行調査を行った結果は、以下のとおりである。	図表⑩（再掲）
①　横断歩道接続部、立体横断施設（歩道橋）の昇降口、乗合自動車停留所の乗降口などの必要な箇所に点字ブロックが敷設されていない（158 か所） 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 か所） ③　点字ブロックの誘導方向や敷設方法が誤っている（166 か所） ④　点字ブロック上又は近接して障害物がある（60 か所） ⑤　点字ブロックがマンホール等により途切れている（238 か所） ⑥　形状、材質、大きさ等が異なる点字ブロックが接続している（管理者が異なる）（2 か所） ⑦　形状、材質、大きさ等が異なる点字ブロックが接続している（管理者が同一）（31 か所） ⑧　点字ブロックが破損、摩耗等している（93 か所） ⑨　点字ブロックの色が周囲の路面と同系色となっている（50 か所） ⑩　JIS 規格以外の点字ブロックが敷設されている（36 か所） ⑪　その他（音声案内板が作動しないなど）（29 か所）	図表 1-⑵-①
地方公共団体では、設置時期におけるガイドラインの基準で敷設しているものが多く、現行の基準にあてはめると改善を要するものがある、マンホール等により途切れている事例については、埋設物占用企業等と調整を図るなどとしている。 　なお、各地方公共団体では、歩道舗装の改修時や新たに予算を確保するなどして現行の基準に合致するように改修等を行うとしている。	図表 1-⑵-②
一方、地方公共団体の中には、歩道改良事業等に併せて、点字ブロックを敷設した経路について、点字ブロックの両側を暗い色にすることで、点字ブロックと歩道との輝度比が確保され、弱視の視覚障害者にとって点字ブロックを見やすいものとし、移動が円滑に行えるものとなっているものがみられる。	図表 1-⑵-③

イ　点字ブロックの整備及び維持管理に係る取組 9地方公共団体において、重点整備地区内における点字ブロック等の整備及び維持管理に係る取組について、ヒアリングを行った結果は、以下のとおりである。	
（点字ブロック等の整備及び維持管理） 点字ブロック等の整備及び維持管理は、ガイドラインや、ガイドラインを参考に作成した独自のマニュアル等に基づき行われている。	図表 1-(2)-④
（点字ブロック等の整備計画、整備実績） 今回調査した9地方公共団体では、重点整備地区における点字ブロックの整備に当たり、「バリアフリー基本構想」又は「交通バリアフリー基本構想」（以下「基本構想」という。）を策定するか、策定に関する協議会に参加し、点字ブロックの整備計画を作成している。 計画に対する点字ブロックの整備実績をみると、3地方公共団体は全て整備済となっており、6地方公共団体は地域住民等との調整が進んでいない等の理由により、一部の整備が終わっていない。	図表 1-(2)-⑤
また、点字ブロックと一体的に整備される音響式信号機及びエスコートゾーン（以下「音響式信号機等」という。）の設置は警察の所管業務であるが、音響式信号機の整備実績については、1地方公共団体が把握している。エスコートゾーンの整備実績については、1地方公共団体が把握しており、1地方公共団体は平成28年度の整備実績を把握している。また、1地方公共団体は音響式信号機等の設置の際、警察から連絡を受け、当該箇所に点字ブロックを先行して設置するとしている。	図表 1-(2)-⑥
（点字ブロックの点検方法、点検頻度） 点字ブロックの点検方法及び頻度をみると、車による巡回点検のほか、歩行又は自転車による歩道巡回で、点字ブロックのはがれ、破損、陥没、ガタツキの有無等をみている。点検の頻度は、不定期となっているもの、月に1回実施しているもの、年2～3回実施しているもの、年1回実施しているものなど、地方公共団体により様々である。 点字ブロックの点検については、道路の他の安全施設と同様に損傷の有無の把握を中心に行われるため、一旦、敷設された点字ブロックについては、その後の維持管理において、敷設方法が適切か否かといった観点での点検や補修は行われていない。	図表 1-(2)-⑦

（管理者が異なる点字ブロックを接続する際の連携） 　管理境界において点字ブロックを接続する際に必要となる関係機関同士の連携状況をみると、7 地方公共団体は電話連絡等による協議を行っており、2 地方公共団体は他の行政機関や鉄道事業者との間において、書面による申し合わせによる協議が行われている。	図表 1-(2)-⑧
（点字ブロック上への自転車、看板等の放置禁止についての周知） 　点字ブロック上への自転車、看板等の放置禁止についての周知状況をみると、ホームページで周知している地方公共団体はなかったが、その代わり、巡回、パトロール時に個別に撤去指導を行う、駅前に看板を設置し注意を促す、点字ブロック表面に注意書きのシートを貼付するなどの対応をとっている。	図表 1-(2)-⑨
（点字ブロックの敷設箇所等に関する周知） 　7 地方公共団体における点字ブロックの敷設箇所等に関する情報の周知状況をみると、5 地方公共団体では、基本構想等をホームページで公表し、現状における点字ブロックの設置状況や今後の設置予定を掲載している。また、1 地方公共団体は、地域ごとに、点字説明板や点字表示、音声案内等の所在について記載した「バリアフリー情報地域マップ」を作成し、施設で配布及びホームページで公表している。	図表 1-(2)-⑩

図表 1-(2)-① 当局による歩行調査結果

（単位：か所数、％）

No.	区分	箇所数									
		C	B	D	E	F	G	H	I	J	合計
1	横断歩道接続部、立体横断施設（歩道橋）の昇降口、乗合自動車停留所の乗降口などの必要な箇所に点字ブロックが敷設されていない	45	1	53	4	1	12	21	12	9	158 (18.3)
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	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1 (0.1)
3	点字ブロックの誘導方向や敷設方法が誤っている	15	12	80	37	4	1	7	4	6	166 (19.2)
4	点字ブロック上又は近接して障害物がある	8	1	11	1	1	15	3	18	2	60 (6.9)
5	点字ブロックがマンホール等で途切れている	76	8	69	6	11	12	10	44	2	238 (27.5)
6	管理者が異なる歩道で形状、材質等が異なる点字ブロックが接続している	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2 (0.2)
7	管理者が同じ歩道で形状、材質等が異なる点字ブロックが接続している	5	3	9	13	0	0	0	1	0	31 (3.6)
8	点字ブロックが破損、摩耗等している	15	0	26	15	2	1	3	12	19	93 (10.8)
9	点字ブロックの色が周囲の路面と同系色となっている	12	0	5	7	0	2	10	11	3	50 (5.8)
10	JIS 規格以外の点字ブロックが敷設されている	10	0	3	2	0	3	1	9	8	36 (4.2)
11	その他	1	0	21	3	0	2	0	0	2	29 (3.4)
合計		187	25	278	90	19	48	55	111	51	864 (100.0)

（注）1 当局の調査結果による。
2 マンホール等による途切れは、60 ㎝以上のものを掲載している。

図表 1-(2)-②　当局が歩行調査において把握した内容に係る説明等

地方公共団体名	全体的な説明	誘導ブロックの途切れに係る説明
C	JIS 規格として定められる以前に敷設したものや道路修景路線のため同系色のブロックを敷設したものである。	誘導ブロックの設置に関しては、誘導ブロックの設置主体や設置後の維持管理について課題があり、難しい面があるが、埋設物占用企業者等と調整を図る。
B	基本構想策定以前に整備した古い点字ブロックが多く、当該部分については、現行のガイドラインに準拠していない。	マンホールの管理者（占用者）と調整し点字ブロックを管理する必要がある。
D	点字ブロックは設置時点の基準で整備しているので、現行の基準に照らしてみると、適合していないものとなっている。	マンホール上にも視覚障害者誘導用ブロックを敷設することが望ましいと考える。 なお、マンホール管理者の維持管理上の問題で設置できない場合は、マンホール上だけ抜く方法や、マンホールを回避させる方法で敷設している。
E	JIS 規格外の点字ブロックが多く存在するのは、基本構想策定以前に敷設されたもので、敷設時期は不明である。	ガイドラインに沿った配置が必要と考える。
F	特になし	道路の改修時には企業者と協議し、将来的には誘導ブロックが途切れずに連続設置できるよう検討する。
G	JIS 規格として定められる以前に敷設したもので、経年劣化しているものがある。	他の事業者の財産であるマンホール上に無断で点字ブロックを敷設することはできないとする問題意識などから、マンホール上にも敷設するかどうかの方針が明確になっておらず、敷設の設計段階でマンホールを除外していることが多かったとしている。 マンホールの管理者との協議方

		法や当該地方公共団体としての方針を検討する。
H	景観を重視して同系色を採用していた時期があり、その頃に敷設したもので、現状の基準では望ましくない。	マンホール上にもブロックを敷設することが望ましい状況であるものの、現状はマンホール上には敷設していないとしている。その理由は、マンホールを占用する企業者との協議をしていないためとしている。特に丸形のマンホールの場合、誘導の方向がずれないように管理する必要があるが、マンホールを占用する企業者に管理の責任を負わせられるか等の課題があり、検討が必要としている。
I	JIS 規格として定められる以前に敷設したものがある。	マンホールの占用企業者と協議する。
J	JIS 規格として定められる以前に敷設したものや経年劣化によるものが多くなっている。	マンホールの管理者と協議する必要があり、誘導ブロックを敷設する方向で今後検討する。

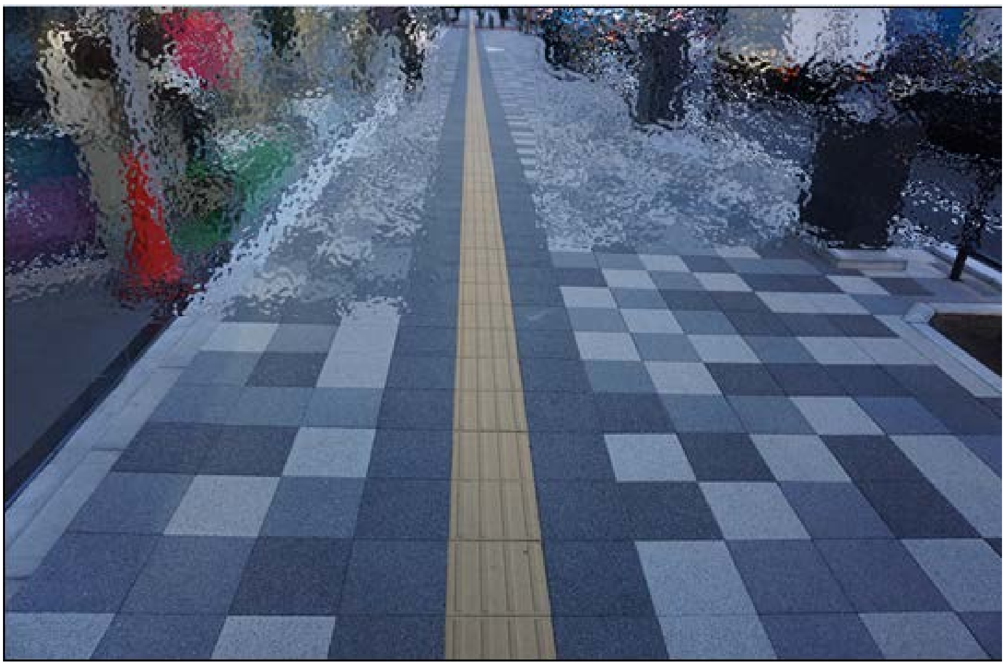
（注）当局の調査結果による。

図表 1-(2)-③　地方公共団体における推奨的な取組が行われている例

【内容】

点字ブロックの両側を暗い色にすることで、点字ブロックと歩道との輝度比が確保されている。

【推奨事例 1】　平成 25 年度施工：施工延長 290m



【推奨事例 2】平成 25～28 年度施工：施工延長 570m

【推奨事例3】平成27及び28年度施工：施工延長400m

（注）当局の調査結果による。

図表 1-(2)-④　点字ブロックの敷設、点検に関する規程の適用状況

地方公共団体名	点字ブロックの敷設に関する規程		点字ブロックの点検に関する規程	
	参考にしている規程等	独自の規程	参考にしている規程等	独自の規程
C	道路の移動等円滑化整備ガイドライン（一般財団法人国土技術研究センター発行。平成23年8月）	福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル	－	－
B	道路の移動等円滑化整備ガイドライン（一般財団法人国土技術研究センター発行。平成23年8月）	－	－	－
D	(1) 視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説（公益社団法人日本道路協会発行。昭和60年9月） (2) 道路の移動等円滑化整備ガイドライン（一般財団法人国土技術研究センター発行。平成23年8月）	条例整備基準マニュアル	－	－
E	道路の移動等円滑化整備ガイドライン（一般財団法人国土技術研究センター発行。平成23年8月）	－	－	－
F	(1) 視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説（公益社団法人日本道路協会発行。昭和60年9月） (2) 福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル	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条例	道路の移動等円滑化整備ガイドライン（一般財団法人国土技術研究センター発行。平成23年8月）	－

	(3) 道路の移動等円滑化整備ガイドライン（一般財団法人国土技術研究センター発行。平成 23 年 8 月）			
G	福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル	－	福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル	－
H	(1) 道路の移動等円滑化整備ガイドライン（一般財団法人国土技術研究センター発行。平成 23 年 8 月） (2) 福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル	－	(1) 道路の移動等円滑化整備ガイドライン（一般財団法人国土技術研究センター発行。平成 23 年 8 月） (2) 福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル	－
I	道路の移動等円滑化整備ガイドライン（一般財団法人国土技術研究センター発行。平成 23 年 8 月）	福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル	－	－
J	道路の移動等円滑化整備ガイドライン（一般財団法人国土技術研究センター発行。平成 23 年 8 月）	福祉のまちづくり条例整備マニュアル	－	道路パトロール実施要領に基づき点字ブロックも点検

（注）当局の調査結果による。

図表 1-(2)-⑤　重点整備地区内の道路における点字ブロックの整備計画、整備実績

地方公共団体名	整備計画	整備実績
C	管理する地方道のうち、F、G 及び H の重点整備地区内の地方道については、各基本構想において、C も協議会に加わり整備計画を作成している。	全て整備済としている。
B	管理する地方道のうち、E の重点整備地区内の地方道については、交通バリアフリー基本構想において、B も協議会に加わり整備計画を作成している。	管理する地方道の一部について、歩道の幅員が狭く、点字ブロックを敷設していない区間があるが、当該区間以外については整備が完了している。
D	バリアフリー基本構想において、各重点整備地区の経路ごとに点字ブロックの整備計画を作成し、一部を除き平成 32 年度末までに整備することを目標としている。 バリアフリー基本構想策定時に視覚障害者団体から意見を聴取している。	未整備の区間ついては、一部を除き、平成 32 年度末までに整備することを目標としている。
E	交通バリアフリー基本構想に基づき、駅と公共公益施設（官公庁、医療福祉施設、文化・スポーツ施設）等を結ぶ経路に設置することとしている。 交通バリアフリー基本構想策定時に視覚障害者団体から意見を聴取している。	駅の改築に合わせて整備予定の駅前広場にあたる区間及び歩道の幅員が狭い区間について未整備となっているが、当該区間以外については、整備が完了している。
F	F1 交通バリアフリー特定事業計画及び F2 交通バリアフリー特定事業計画を作成している。 F1 及び F2 交通バリアフリー特定事業計画作成時に視覚障害者団体から意見を聴取している。	管理する地方道の一部が昨年度の入札不調により、未整備となっているが、平成 30 年度に整備予定である。当該区間以外については整備が完了している。
G	交通バリアフリー基本構想を策定し、G のほぼ全域を重点整備地区としている。 基本構想では、歩道の点字ブロックの設置について、公共施設への経路や、利用者から要望のあった箇所には連続的に設置し、それ以外の歩道には、交差点の手前に警告ブロッ	事業者や地域住民等との調整が難航しており一部未整備の区間があるが、当該区間以外については、整備が完了している。

	クを設置する方針であるとしている。 　交通バリアフリー基本構想策定時に視覚障害を含めた心身の障害者の団体から意見を聴取している。	
H	重点整備地区については、バリアフリー基本構想を策定し、生活関連経路には、道路改修時等に合わせ、誘導ブロックを計画的に敷設することとしている。 　バリアフリー基本構想作成時に視覚障害者団体から意見を聴取している。 　なお、重点整備地区以外については、整備計画は作成していないが、有効幅員 2m 以上の歩道が設置されている道路には、全て誘導・警告ブロックを設置する方針であるとしている。	一部未整備の区間があるが、整備計画どおりに進捗しており、今後、当該区間については道路改修等に合わせ整備するとしている。
I	バリアフリー基本構想（一部地区は交通バリアフリー基本構想）に基づき、道路特定事業計画を作成している。 　各重点整備地区の基本構想作成時に視覚障害者団体の意見を聴取している。	一部事業中の区間があるとしている。
J	バリアフリー基本構想により点字ブロック等の整備をしている。 　各重点整備地区の基本構想作成時に視覚障害者団体の意見を聴取している。	調査対象とした駅周辺地区については、全て整備済としている。

（注）当局の調査結果による。

図表 1-(2)-⑥　音響式信号機等の整備計画、整備実績

地方公共団体名	音響式信号機	エスコートゾーン
D	整備実績（58 か所）を把握している。	平成 28 年度の整備実績（2 か所）を把握している。
H	音響式信号機の設置箇所が決まると警察から連絡があり、当該地方公共団体では、当該箇所に先行して点字ブロックを設置するとしている。	エスコートゾーンの設置箇所が決まると警察から連絡があり、当該地方公共団体では、当該箇所に先行して点字ブロックを設置するとしている。
J	―	整備実績（2 か所）を把握している。

（注）当局の調査結果による。

図表 1-(2)-⑦　点字ブロックの点検方法、点検頻度

地方公共団体名	点字ブロックの点検方法・内容	点字ブロックの点検頻度
C	・道路の点検には、職員が実施する点検と業者委託の点検がある。 ・業者に委託した場合は、「道路巡回点検委託実施マニュアル」によるが、点字ブロックの点検に特化したものとなっていない。 ・徒歩又は自転車により歩道巡回を実施し、点字ブロック等を点検している。 ・点字ブロックについては、歩道巡回の際に、はがれ、破損、陥没、ガタツキの有無等を確認している。	歩道巡回については、概ね月1回、路線を決めて行っている。
B	・業者に委託して道路パトロール（点検）を実施している。 ・車内から道路設備全般の状況を点検するほか、職員OBを活用して歩行点検を実施している。 ・点字ブロックについては、歩行点検の際に、はがれ、破損、陥没、ガタツキの有無等を確認している。	・車両による点検は、全路線平均で週に1.5回実施している。 ・歩行点検は年2回以上実施している。
D	外部委託及び土木事務所において車での巡回を行い、道路の損傷や危険物などを確認し、必要に応じて応急処置を行っている。 なお、点字ブロックの敷設状況のみを確認しているものではない。	歩道巡回については、土木事務所で週1回、路線を決めて行っている。
E	・職員が日常業務の一環として車で巡回し、主に道路の破損箇所を確認している。 ・歩行点検は行っていない。	道路の定期的な点検は行っていない。
F	・日常的な道路パトロールを職員が実施している。 ・職員が担当地区を決めて、全路線の道路調査を実施し、その中で歩道の点字ブロックも点検している。 ・点字ブロックを含め歩道については舗装状態（破損、不陸）を確認している。	全路線点検は年 1 回実施している。
G	・土木事務所の職員が、車又は自転車によ	月1回管轄エリアの全道路をパト

	るパトロールで道路の損傷等を確認している。 ・道路点検のチェックリスト等は作成しておらず、道路安全パトロールは安全性に問題がないか確認している。	ロールすることを毎月実施している。
H	長期閉庁時等の休み前に、歩行者の安全を主とした安全点検パトロール（歩行点検）を、各駅周辺を重点に実施している。	安全点検パトロール（歩行点検）を年2～3回実施している。
I	・土木事務所の職員が自動車（毎日）で巡回するほか、徒歩で歩道の巡回を実施している。 ・点字ブロックについては、はがれ、がたつき、破損、陥没の有無等を確認している。	歩道の徒歩巡回は、年1回、3地区程度に分けて、3年で全箇所を巡回するように実施している。
J	・職員が徒歩や自転車により歩道を点検している。 ・日報の「道路の維持補修関係」の1項目として「点字誘導ブロックの損傷・不良」がある。	点検範囲や頻度は、行政区によって異なる。

（注）当局の調査結果による。

図表 1-(2)-⑧　管理者が異なる点字ブロックの接続についての連携状況

地方公共団体名	①　管理者が異なる点字ブロック間の接続又は連続性の確保（形状、材質、大きさ、色等の統一を含む）の状況	②　管理者が異なる点字ブロック間の接続又は連続性の確保に関する調整等の状況	③　①において、接続又は連続性が確保されていない場合、その理由
C	該当なし	他の道路管理者との文書による申し合わせは行っておらず、事例ごとに協議して決めるとしている。	該当なし
B	同上	同上	同上
D	管理する道路に敷設された誘導ブロックに国道の横断歩道口に敷設された誘導用ブロックが接続されていないケースが１件	同上	整備時期が古いため、接続されていない理由は不明としている。
E	接続されているものの、色の異なる誘導ブロックが接続されている例が２件みられた。	駅前広場での点字ブロックの接続及び管理方法について、鉄道事業者と書面で申し合わせは行っているが、形状、材質、大きさ、色等の統一についてまでは、申し合わせていない。	形状、材質、大きさ、色等までは申し合わせの対象としていないため。
F	該当なし	他の行政機関が設置した点字ブロックとの接続の際には文書により協議している。	該当なし
G	同上	同上	同上
H	同上	同上	同上
I	同上	同上	同上
J	同上	同上	同上

（注）当局の調査結果による。

図表 1-(2)-⑨　点字ブロック上への自転車、看板等の放置禁止についての周知状況

地方公共団体名	周知等の状況
C	点字ブロック上への自転車、看板等の放置禁止についてホームページでは周知していないが、点字ブロックの上に「目の不自由な方のものです。モノを置かないで！(PR 用シート)」を 10ｍに１か所、自ら作成した「道路工事設計基準」において貼付することとしている。
B	点字ブロック上への自転車、看板等の放置禁止について、特に周知していない。
D	・心のバリアフリー促進啓発事業でポスターとポケットティッシュを作成し、管内の施設や小学校、中学校などに配布している。 ・放置自転車対策として、放置禁止区域における撤去、放置自転車追放ポスターコンクールなどを行っている。 ・さらに、点字ブロック上への自転車、看板等の放置禁止の周知や啓発を福祉担当課が行っており、看板、商品陳列、自転車利用者等への指導については、土木事務所が行っている。
E	・住民からの要望を受け、駅に「点字ブロックの上に自転車などを置かないで下さい」と記載された立て看板を設置している。 ・地域の９駅周辺に、放置自転車指導員を配置し、同指導員が週３日又は毎日、放置自転車に係る指導を行いつつ、点字ブロック上に自転車を置かないよう指導を行っている。
F	・点字ブロックの上に「目の不自由な方のものです。モノを置かないで！(PR 用シート)」を貼付している。 ・「路上等障害物による通行の障害の防止に関する条例」により、公共の場所に障害物を設置・放置した者に対して、これを除去するよう指導・勧告している。
G	条例に基づき、エリアごとに町内会や商店街等の団体がパトロールを概ね月２回実施している。当該パトロールは、道路の清掃が中心であるが、看板等が点字ブロックの上にある等の事例を発見した場合、看板等を置かないよう啓発している。
H	・職員が道路上に看板等の障害物がないか毎日道路を歩いて巡回点検している。看板等があった場合、撤去するよう占有者を指導している。 ・放置自転車の撤去は、上記パトロールとは別に実施している。
I	ホームページでは周知していないが、点字ブロックの上に「目の不自由な方のものです。モノを置かないで！(PR 用シート)」を貼付している (PR 用シートの貼付基準はない)。
J	道路の不法占有対策の一環として点字ブロック上の自転車、看板等について撤去、移動等の指導を行っており、これに関する広報・周知を行っている。

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(2)-⑩　点字ブロックの敷設箇所等に関する周知状況

地方公共団体名	周知状況
D	バリアフリー基本構想をホームページで公開し、国道を含む各重点整備地区の経路ごとに現状における点字ブロックの設置状況や今後の設置予定を掲載している。
E	交通バリアフリー基本構想特定事業計画書をホームページで公開し、都道府県道を含む各重点整備地区の経路ごとに現状における点字ブロックの設置状況や今後の設置予定を掲載している。
F	点字ブロックの敷設箇所等に関する周知は行っていない。 平成 21 年度から 23 年度まで、重点整備地区の道路で点字ブロックの整備等のバリアフリー化を図る際には、視覚障害者団体に説明し、竣工後に検証を依頼していた。 なお、バリアフリーマップを東京オリンピック・パラリンピック開催までに作成するため、平成 29 年度はバリアフリー化の現状調査を実施している。
G	地域ごとに、点字説明板や点字表示、音声案内等の所在について記載した「バリアフリー情報地域マップ」を作成し、施設で配布及びホームページで公表している。 なお、点字ブロックを管理するために、1000 分の 1 の地図上に点字ブロックの敷設箇所を記入した「視覚障害者誘導用ブロック台帳平面図」を作成しており、希望者がいれば当該平面図の閲覧やデータ提供は可能であるとしている。
H	駅地区バリアフリー化整備特定事業計画をホームページで公開し、都道府県道を含む重点整備地区の経路ごとに現状における点字ブロックの設置状況や今後の設置予定を掲載している。
I	各重点整備地区のバリアフリー基本構想（一部地区は交通バリアフリー基本構想）及び道路特定事業計画をホームページで公開しており、国道を含む各重点整備地区の経路ごとに現状における点字ブロックの設置状況や今後の設置予定を掲載している。 なお、障害当事者や事業者等と協力し、点字等のある「触る地図　Ｉバリアフリーガイドマップ」（平成 18 年 5 月）や「Ｉ駅　触る地図　バリアフリーマップ」（平成 20 年 4 月）等を作成し、障害者団体等に無償で配布している。
J	バリアフリー基本構想をホームページで公開し、国道を含む各重点整備地区の経路ごとに現状における点字ブロックの設置状況や今後の設置予定を掲載している。

（注）当局の調査結果による。

(3) 鉄道事業者における点字ブロック等

調査結果	説明図表番号
重点整備地区の主要経路の中には、一部、鉄道事業者が管理する駅の連絡通路（注）を含むものがある。 （注）地方公共団体が策定するバリアフリー基本構想で定められている経路は、歩道や通路等の幅員の確保が可能な路線が設定されており、駅構内は含まれていない。 今回、当該施設における点字ブロックの敷設状況を調査した結果は、次のとおりである。 ① 駅の階段の踊り場に敷設されている点字ブロックが、JIS 規格の警告ブロックと JIS 規格外の誘導ブロックにより接続されている。 ② 駅のエスカレーターの昇り口に敷設されている警告ブロックの一部が摩耗している。 ③ 駅前広場と駅の連絡通路の接続部に不要と思われる警告ブロックが敷設されている。 ④ 駅の 2 階にある出入口とデッキの接続部においては、本来、双方から誘導ブロックを敷設して接続すべきであるが、それぞれ警告ブロックが敷設されている。 これらについて、鉄道事業者は、点字ブロックの点検を行っているものの、道路ガイドラインに沿っての確認までは必ずしも十分ではなかったとして、適切に対応すると説明している。また、上記④のように、地方公共団体との協議が必要な事例についても、適切に対応していきたいとしている。 今後における点字ブロックの点検等については、利用者の利便性、安全性の観点から、道路ガイドライン等を参考に敷設方法等を含めて確認することとしたいとしている。	

2　空港のターミナルビルの管理事業者における点字ブロック等の整備及び維持管理状況

所　見　表　示	説明図表番号
空港のターミナルビルにおける点字ブロック等の整備及び維持管理は、ターミナルビルの管理事業者（以下「空港管理会社」という。）が、バリアフリー法等に基づき行っている。 空港管理会社は、点字ブロック等の整備については、旅客施設ガイドラインに基づき行っており、維持管理については、グループ会社が日常点検及び修繕を行っている。	
主務大臣（国土交通大臣）は、空港のターミナルビルが公共交通移動等円滑化基準に適合していない又は適合するように維持管理されていないという事実があると認めるときは、バリアフリー法第9条第3項に基づき、空港管理会社に対し、当該違反を是正するために必要な措置をとるべきことを命ずることができ、当該権限については、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則（平成18年12月15日国土交通省令第110号。）第26条により、当該施設の所在地を管轄する地方航空局長に委任されている。	図表2-①
（整備） 調査対象3空港管理会社とも点字ブロック等に特化した整備計画は作成していないが、施設の改修時期に合わせ、関連する点字ブロック等を整備しているとしており、旅客施設ガイドラインへの適用のほか、外部有識者や障害者等の当事者の意見も取り入れ、最新のユニバーサルデザイン化（注）を図っている。	図表2-②
（注）　2空港管理会社は、ユニバーサルデザイン検討委員会（以下「UD検討委員会」という。）を設けて空港のターミナルビルの最新ユニバーサルデザイン化について検討を進めており、1空港管理会社の空港のターミナルビルにおいては、UD検討委員会での検討結果を受け、周囲の雑音にかき消されないトイレの音声案内の実証実験のほか、点字表示のフロアマップを案内所に置き，視覚障害者に配布するなどの先進的な取組を行っている。	図表2-③ 図表2-④
（維持管理） 調査対象3空港管理会社は、施設の維持管理のための日常点検を、グループ会社に委託して実施しており、点字ブロック等についても不具合がないか点検しているとしている。 点字ブロック等に関する点検項目を設定しているのは、1空港管理会社であり、同社では、「点字シールの剥がれの有無」について点検項目を設け点検している。残りの2空港管理会社は、床や壁のひび割れ等を点検する際に、点字ブロック等の不具合等をみているとしている。	図表2-⑤
しかし、今回、調査対象とした3空港のターミナルビルについて、当局が点字ブロック等の整備及び維持管理状況を歩行調査により確認した結果、以下のとおり、点字ブロックの破損の有無にとどまらず、敷設方法が適切ではないなど、視覚障害者の移動において、安全性や利便性が確保されていないとみられ	図表2-⑥ 別添「事例集」

る事例が49か所あった。 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が敷設されていない（M1空港 2） ②　自動扉手前に本来警告ブロックを敷設すべきところ、誘導ブロックが敷設されている、階段やエスカレーター手前に敷設された警告ブロックの奥行きが60cmに満たないなど、敷設方法等が誤っている（K1空港 3、L1空港 4、M1空港13） ③　点字ブロックがビルのエキスパンションジョイント等で途切れている（L1空港 1、M1空港 3） ④　形状・材質・大きさ等の異なる点字ブロックが接続している（K1空港 1、L1空港 4、M1空港 6） ⑤　点字ブロックが破損、磨耗等している（K1空港 4、M1空港 2） ⑥　点字ブロックの色が周囲の路面と同系色となっている（M1空港 1） ⑦　JIS規格以外の点字ブロックが敷設されている（M1空港 1） ⑧　その他（4か所） ・　エスカレーター手前のカート等の進入防止用ポールの手前に警告ブロックが敷設されていない（K1空港 1） ・　トイレ個室内の呼出ボタンに点字表示がない（M1空港 3）	 図表2-⑦ 図表2-⑧ 図表2-⑨
また、駅と接続する誘導ブロックの形状・材質・大きさ等について、当局が歩行調査を行った結果、いずれの空港ターミナルビルにおいても、誘導ブロックは接続しているものの、形状等が異なっており、視覚障害者の安全等に支障が生じるおそれのある状況がみられた。	図表2-⑩
上記の事例が発生している理由として、次のようなことが挙げられる。 ①　旅客施設ガイドラインは、昭和58 年に策定された「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」以降、平成6年、13 年、19年及び25年の計4回、改訂されている。調査対象3空港管理会社は、「点字ブロック等については、施設改修等の際、その時々のガイドラインに適合させて整備している」としている。ただし、点字ブロック等に関するガイドラインの改訂に対応して、改修等が行われない限り、現行の旅客施設ガイドライン（平成25年改訂）の内容と適合しない（注）。 （注）「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化ガイドライン」（バリアフリー整備ガイドライン旅客施設編）について、平成30年3月30日、5回目の改訂が行われた。 ②　日常点検の確認項目は、点字ブロックの損壊等の把握にとどまっており、既存の点字ブロック等が最新の旅客施設ガイドライン等に基づき、視覚障害者の立場に立って正しく敷設されているか否かの視点での確認は行われて	

いない。 ③　基本方針では、移動等円滑化を図るため、施設設置管理者等が互いに連携協力することと定められているが、調査した3空港管理会社においては、駅と接続する点字ブロックの形状・材質・大きさ等の統一について協議を行っているものはない。 （視覚障害者団体の意見・要望） 上記事例に関連して、視覚障害者団体から次のような意見が聞かれた。 ①　階段やエスカレーター手前の警告ブロックの奥行きが短い場合は、視覚障害者が階段等に接触する可能性があるので、警告ブロックの幅をもっと広く確保する必要がある。 ②　誘導ブロックが途切れている箇所については、貼り付けタイプの誘導ブロックを付けて欲しい。 ③　形状・材質・大きさ等の異なる点字ブロックが接続している場合は、視覚障害者が誤解するおそれがあるので、ⅰ)形状と大きさはJIS規格、ⅱ)材質は同じもの、ⅲ)色ははっきりとした黄色に統一して、連続性を確保してほしい。 ④　エスカレーターの手前にポールが設置されていると、視覚障害者がポールに接触するおそれがあるため、ポールは撤去してほしい。 ⑤　トイレ個室内の全てのボタンに点字表示を付けてほしい。 **【所見】** したがって、東京航空局は、空港のターミナルビルにおける視覚障害者等のより一層の移動の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　今回、当局が指摘した事例のうち、エスカレーターの昇降口及び自動扉手前等、必要な箇所に警告ブロックが敷設されていないものなど、視覚障害者等の移動の安全性に関わるものについては、早期に改善措置を講ずること。 また、その他の事例についても、改善までに時間を要するものについては、視覚障害者等から意見を聴取し、優先順位を付けて改善方策を検討すること。 ②　駅と空港のターミナルビルが接続する地点の整備に当たっては、点字ブロックの材質、形状の統一化が図れるよう、鉄道事業者と協議を行うなどして、連続性を確保すること。 ③　点字ブロックの整備に当たり、異なる材質、形状の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し、その結果が反映されるよう留意すること。	 図表2-⑪

④　既に敷設されている点字ブロック等については、日常点検等の機会を通じ、旅客施設ガイドラインに沿って、正しく敷設されているか否かの点検を行うこと。	

図表 2-①　バリアフリー関連法令等（抜粋）

○　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）

（公共交通事業者等の基準適合義務等）

第８条　公共交通事業者等は、旅客施設を新たに建設し、若しくは旅客施設について主務省令で定める大規模な改良を行うとき又は車両等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設又は車両等（以下「新設旅客施設等」という。）を、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する主務省令で定める基準（以下「公共交通移動等円滑化基準」という。）に適合させなければならない。

２　公共交通事業者等は、その事業の用に供する新設旅客施設等を公共交通移動等円滑化基準に適合するよう維持しなければならない。

３～５（略）

（旅客施設及び車両等に係る基準適合性審査等）

第９条　主務大臣は、新設旅客施設等について 鉄道事業法その他の法令の規定で政令で定めるものによる許可、認可その他の処分の申請があった場合には、当該処分に係る法令に定める基準のほか、公共交通移動等円滑化基準に適合するかどうかを審査しなければならない。この場合において、主務大臣は、当該新設旅客施設等が公共交通移動等円滑化基準に適合しないと認めるときは、これらの規定による許可、認可その他の処分をしてはならない。

２　公共交通事業者等は、前項の申請又は鉄道事業法その他の法令の規定で政令で定めるものによる届出をしなければならない場合を除くほか、旅客施設の建設 又は前条第 1 項の主務省令で定める 大規模な改良を行おうとするときは、あらかじめ、主務省令で定めるところにより、その旨を主務大臣に届け出なければならない。その届け出た事項を変更しようとするときも、同様とする。

３　主務大臣は、新設旅客施設等のうち車両等（第 1 項の規定により審査を行うものを除く。）若しくは前項の政令で定める法令の規定若しくは同項の規定による届出に係る旅客施設について 前条第 1 項の規定に違反している事実があり、又は新設旅客施設等について同条第 2 項の規定に違反している事実があると認めるときは、公共交通事業者等に対し、当該違反を是正するために必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

（主務大臣等）

第 54 条

２　第九条、第二十四条、第二十九条第一項、第二項（同条第四項において準用する場合を含む。）、第三項及び第五項、第三十二条第三項、第三十八条第ニ項、前条第一項並びに次条における主務大臣は国土交通大臣とし、第二十五条第十一項及び第十二項（これらの規定を同条第十三項において準用する場合を含む。）における主務大臣は国土交通大臣、国家公安委員会及び総務大臣とする。

３，４（略）

○　高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則（平成 18 年 12 月 15 日国土交通省令第 110 号）

（権限の委任）

第 26 条　法に規定する国土交通大臣の権限のうち、次の表の権限の欄に掲げるものは、それぞれ同表の地方支分部局の長の欄に掲げる 地方支分部局の長に委任する。

権限		地方支分部局の長
一　法第９条第 2 項の規定	イ～ハ（略）	

による届出の受理	ニ　法第２条第５号ホに掲げる施設に係るもの	当該施設の所在地を管轄する地方航空局長
ニ　法第９条第３項の規定による命令	イ～ホ（略）	
	ヘ　法第２条第５号ホに掲げる施設に係るもの	当該施設の所在地を管轄する地方航空局長
（以下略）		

（注）下線は、当局が付した。

図表 2-②　調査対象空港管理会社における点字ブロック等の整備基準等

空港管理会社名（管理する空港のターミナル名）	整備基準	点字ブロックの整備箇所	整備計画･整備方法
K 社（K1 ターミナルビル）	旅客施設ガイドラインを基準とし、外部有識者の意見も取り入れて整備 ※UD 委員会検討委員会は設けていない。	①空港出入口（鉄道駅又はバス･タクシー乗降口）からコンシェルジュ（グループ会社の案内業務の専門社員）の待機する案内カウンターまで点字ブロックを敷設し、点字ブロックにより誘導。そこから先は、コンシェルジュがマンツーマンで誘導（一部に案内カウンターから最寄りのトイレ又はエレベーターに至る経路に点字ブロックを敷設している箇所あり） ②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警告ブロックを敷設 ③トイレ出入口付近に点字表示及び４か国語（日･英･韓･中）による音声案内を設置 ④エスカレーターに、行き先及び昇降方向を知らせる４か国語による音声案内を設置 ⑤カーブサイドに転落防止用の警告ブロックを設置	点字ブロック等に特化した整備計画は作成していない。 施設の改修時に関連する左記基準に基づき点字ブロック等を整備している。
L 社（L1 ターミナルビル）	上記と同様 ※開業前から UD 委員会検討委員会を設け、最新のユニバーサルデザイン化について検討を進め、開業後も同委員会でスパイラルアップを実施し、次回の改修時のユニバーサルデザイン化に反映している。	上記とほぼ同様 ※案内カウンターから最寄りのトイレ又はエレベーターに至る経路に点字ブロックを敷設している箇所はなし。	上記と同様

M社（M1ターミナルビル）	上記と同様 ※平成30年12月から平成32年3月にかけて予定している施設全体のユニバーサルデザイン化に係る大規模改修に向け、M空港UD推進委員会を設置し、現在、最新のユニバーサルデザイン化についての検討を進めている。	上記とほぼ同様 ※K1,L1空港と違い、案内カウンターには、コンシェルジュではなく、案内業務の委託先スタッフを配置 ※案内カウンターから先の誘導は、上記スタッフのほか、航空会社の社員も実施	上記と同様

（注）当局の調査結果による。

図表2-③　L1ターミナルビル及びM1ターミナルビルのUD検討委員会における点字ブロックに関する検討内容

空港管理会社名	UD検討委員会における点字ブロックに関する検討内容
L社（L1ターミナルビル）	・ブロックタイプのものは、カートの通行などにより損傷しやすいので、埋め込みタイプの点字鋲を敷設する。 ・点字鋲については、黄色のラバーコーティングのものは、コーティングが剥がれやすいので、黄色い樹脂の縁にステンレスを取り付けるものとすることで、耐久性が高まり、黄色い樹脂を保護し、見えやすくなる。 ・今後は、ブロックタイプの箇所についても、施設改修等の際に点字鋲に変えていく予定
M社（M1ターミナルビル）	・施設全体のユニバーサルデザイン化に係る大規模改修時における点字ブロックの整備方針については、①コントラストの確保が重要であり、黄色とすることが望ましい、②点字ブロックにするか点字鋲にするかも含め、工事着工前に、「取り組み別ミーティング」を適宜開催し、障害者、有識者の意見を聞きながら決定する。 ・規格については、JIS規格に統一する。

（注）当局の調査結果による。

図表 2-④　空港における先進的な取組

No.	取組の概要	
①	**【12 か国語の通訳者とテレビ通話できるタブレット端末「テレビ de 通訳」(K1 ターミナルビル)】** 案内カウンターに設置し、視覚障害者等の求めに応じて、コンシェルジュが操作し、テレビ電話により 12 か国語の通訳を呼び出すことができる。	
②	**【手でみるフロアマップ（L1 ターミナルビル)】** 点字表記のフロアマップであり、スマートフォンで SP コードにかざすと音声で案内。視覚障害者の求めに応じて、案内カウンターで配布している。UD 検討委員会で検討し、導入したもの。	
③	**【周囲の雑音にかき消されない音声案内装置（L1 ターミナルビル)】** 音声案内は、周囲の雑音にかき消されて聞こえにくくなることがあるため、周囲のノイズの平均周波数を打ち消す周波数の音声を出して、音声が明瞭に聞こえる技術（日本初）を Y と共同開発。現在、1F のトイレにおいて実証実験を行っている。将来は、ターミナルビル全体での整備を検討している。	

（注）当局の調査結果による。

図表 2-⑤　調査対象空港管理会社における点字ブロック等の点検方法等

空港管理会社名	点字ブロック等の点検方法等			
	点検方法･回数	チェックリスト又は点検要領	点字ブロック等に関する点検項目	点字ブロック等の不具合があった場合の対応
K 社	･グループ会社の社員が、週 3 回程度、日常点検「インスペクション」として、施設の維持管理の観点から実施 ･ターミナル内外の床や壁のひび割れなども点検している。併せて点字ブロックの損傷状況についてもみている。何回かに分けて施設全体を点検。	なし	なし	よほどの損傷等でない限り、修繕等は行っていない。

L社	上記とほぼ同様 ※点検は、毎日実施	あり	あり 点検項目「点字シートの剥がれ有無」	点字鋲の剥がれなど、軽度な不具合についても修繕している。
M社	上記とほぼ同様 ※点検は、ほぼ毎日実施	・チェックリストはなし ・点検業務内容を定めた要領あり（国土交通省の「建築保全業務共通仕様書」を基に独自作成したもの）	なし	よほどの損傷等でない限り、修繕等は行っていない。

（注）当局の調査結果による。

図表 2-⑥　当局による歩行調査結果

（単位：か所、%）

No.	事例の内容	箇所数			
		K1ターミナルビル	L1ターミナルビル	M1ターミナルビル	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が敷設されていない	0	0	2	2 (4.1)
②	自動扉手前に本来警告ブロックを敷設すべきところ、誘導ブロックが敷設されている、階段やエスカレーター手前に敷設された警告ブロックの奥行きが 60 センチメートルに満たないなど、敷設方法等が誤っている	3	4	13	20 (40.9)
③	点字ブロックがビルのエキスパンションジョイント等で途切れている	0	1	3	4 (8.2)
④	形状・材質・大きさ等の異なる点字ブロックが接続している	1	4	6	11 (25.6)
⑤	点字ブロックが破損、磨耗等している	4	0	2	6 (12.2)
⑥	点字ブロックの色が周囲の路面と同系色となっている	0	0	1	1 (2.0)
⑦	JIS規格以外の点字ブロックが敷設されている	0	0	1	1 (2.0)
⑧	その他 ・エスカレーター手前のカート等の進入防止用ポールの手前に警告ブロックが敷設されていない(K1) ・トイレ個室内の呼出ボタンに点字表示がない(M3)	1	0	3	4 (8.2)
合計		9	9	31	49 (100.0)

（注）1　当局の調査結果による。
　　　2　上記の代表的な事例については、別添「事例集」参照

図表 2-⑦　自動扉手前に本来警告ブロックを敷設すべきところ、誘導ブロックが敷設されている例

（注）当局の調査結果による。

図表 2-⑧　エスカレーター手前のカート等進入防止用のポールの手前に警告ブロックが敷設されていない例

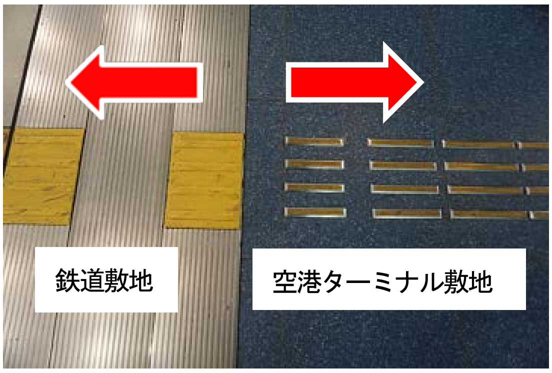
〈参考〉手前に敷設されている例

（注）当局の調査結果による。

図表 2-⑨　トイレ個室内の呼出ボタンに点字表示がない例

（注）当局の調査結果による。

図表 2-⑩　鉄道駅と空港のターミナルビルとの境界における点字ブロックの接続例



（注）当局の調査結果による。

図表 2-⑪　鉄道駅と接続する地点における点字ブロックの形状･材質･大きさ等の統一に関する協議の実施状況

空港管理会社名	接続する鉄道事業者	駅と接続する点字ブロックの仕様	接続する点字ブロックの形状･材質･大きさ等の統一に関する協議
K 社（K1 ターミナルビル）	S 社、T 社	接続しているが、仕様が統一されていない	点字ブロックの接続については協議したが、形状･材質･大きさ等の統一に関しての協議は行っていない
L 社（L1 ターミナルビル）	同上	同上	同上
M 社（M1 ターミナルビル）	U 社、V 社	同上	･協議は行っていない。 ･前述のユニバーサルデザイン化に係る大規模改修工事前に開催する M 空港 UD 推進委員会において鉄道事業者と協議する予定

（注）当局の調査結果による。

3　平成 32 年に開催される東京オリンピック競技大会及び東京パラリンピック競技大会の競技会場周辺地域における点字ブロック等の整備及び維持管理状況

調　査　結　果	説明図表番号
公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会は、平成 32 年に開催される東京オリンピック競技大会及び東京パラリンピック競技大会（以下「大会」という。）の全ての会場へのアクセスルートとなる経路のうち、アクセシビリティ（障害の有無に関わらず、幅広い年齢の人々が、社会的インフラ、施設等にスムーズにアクセスし利用可能なこと。）に配慮が必要な観客の動線を、「アクセシブルルート」として、個別の会場やルート等の所有者、管理者等との個別協議の上で、選定することとされている。	図表 3-①
今回、当局が調査した大会競技会場の周辺道路を管理している東京国道事務所及び関係地方公共団体では、いずれも、管理している道路がアクセシブルルートに選定された場合は、大会開催までの間に、該当する道路について点字ブロックを含めた適切な整備を重点的に行うこととしている。	図表 3-②
これらの状況を踏まえ、今後、実施されることとなるアクセシブルルートの効果的な整備に資する観点から、東京都内の二つのエリアに所在する計 8 か所の大会競技会場周辺について、大会期間中に多くの利用が見込まれるなど、アクセシブルルートに選定される可能性がある最寄駅から大会競技会場までの間の道路の点字ブロックの敷設状況等を歩行調査した結果は、以下のとおりである。 ①　横断歩道接続部、立体横断施設（歩道橋）の昇降口、乗合自動車停留所の乗降口などの必要な箇所に点字ブロックが敷設されていない（34 か所） ②　点字ブロックの誘導方向や敷設方法が誤っている（14 か所） ③　点字ブロック上又は近接して障害物がある（2 か所） ④　点字ブロックがマンホール等で途切れている（18 か所） ⑤　形状、材質、大きさ等が異なる点字ブロックが接続している（管理者が異なる）（1 か所） ⑥　点字ブロックが破損、磨耗等している（12 か所） ⑦　JIS 規格以外の点字ブロックが敷設されている（1 か所） ⑧　その他（歩道橋の最上段の一部破損等）（3 か所）	図表 3-③
なお、上記の地方公共団体の中には、整備が必要と考えられる道路を具体的に選定し、平成 30 年度及び 31 年度に実施する点字ブロック等の工事に向けて、28 年度から調査及び設計を開始しているところがある。	

図表 3-① Tokyo 2020 アクセシビリティ・ガイドライン（平成 29 年 3 月 24 日公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会）（抜粋）

1　前文

1.2　ガイドラインの考え方

1.2.1　ガイドラインの適用範囲

組織委員会は、このガイドラインを次の２つのエリア※に適用する。

①　両大会のすべての会場のうち、アクセシビリティに配慮が必要な「ステークホルダー」の活動エリアおよび動線として組織委員会が選定するエリア

②　両大会のすべての会場へのアクセスルートとなる経路のうち、アクセシビリティに配慮が必要な観客の動線として組織委員会が選定するエリア（以下、「アクセシブルルート」という）

※　このガイドラインには個別の会場やルート、その中の特定エリアを規定しない。適用対象施設の所有者・管理者等と個別協議の上で選定するエリアを決定する。

(以下略)

（注）下線は、当局が付記した。

図表 3-② 平成 32 年に開催される東京オリンピック競技大会及び東京パラリンピック競技大会に関連した点字ブロック等の整備予定

区分	概要
東京国道事務所	・　アクセシブルルートは現時点では選定されていないが、決定された際には該当する道路について速やかに整備を行う。
地方公共団体	・　現在のところ、アクセシブルルートが選定されていないが、整備が必要と考えられる道路を具体的に選定しており、平成 30 年度及び 31 年度に実施する点字ブロック等の工事に向けて、28 年度から調査及び設計を開始している。 ・　大会の開催に伴い、国内外から多くの人が訪れることが予想されることなどから、平成 30 年度までに大会競技会場周辺の道路のバリアフリー化（段差の解消、点字ブロック等の整備）を実施する。 ・　アクセシブルルートに選定される可能性がある道路を具体的に想定しており、平成 31 年度中の整備を計画している。 ・　アクセシブルルートに選定される可能性がある道路を具体的に想定しており、点字ブロック等の整備を検討している。 ・　アクセシブルルートが選定された際には、当該ルートに沿って点字ブロック等を整備する。

（注）東京国道事務所及び地方公共団体の説明に基づき当局が作成した。

図表 3-③　当局による歩行調査結果

（単位：か所数）

区分	計	国道	地方道			
				C	O	P
横断歩道接続部、立体横断施設（歩道橋）の昇降口、乗合自動車停留所の乗降口などの必要な箇所に点字ブロックが敷設されていない	34	0	34	32	0	2
点字ブロックの誘導方向や敷設方法が誤っている	14	0	14	2	12	0
点字ブロック上又は近接して障害物がある	2	0	2	1	0	1
点字ブロックがマンホール等で途切れている	18	1	17	5	9	3
形状、材質、大きさ等が異なる点字ブロックが接続している（管理者が異なる）	1	0	1	0	0	1
点字ブロックが破損、磨耗等している	12	0	12	1	8	3
JIS 規格以外の点字ブロックが敷設されている	1	0	1	0	0	1
その他	3	0	3	3	0	0
合計	85	1	84	44	29	11

（注）1　当局の調査結果による。
　　　2　地方道欄のアルファベットは、地方公共団体（道路管理者）を示す。

4 関係団体等の意見・要望

<table>
<tr><th>調　査　結　果</th><th>説明図表番号</th></tr>
<tr><td>ア　視覚障害者団体からの意見・要望
　当局において、A、B及びCに所在する視覚障害者団体4団体（Q、R、W及びX）から点字ブロックの維持管理等に関する意見・要望を聴取したところ、次のような意見があった。
①　点字ブロックが磨耗、破損している箇所は速やかに補修、交換してほしい。
②　ガイドラインどおりに適切に点字ブロックを敷設してほしい。
③　点字ブロックの色は、輝度の高い黄色にするのが正しいと思う。
④　点字ブロックがマンホールで途切れている場合は、その大きさにかかわらず、点字ブロックを貼付すべきだと思う。
⑤　できる限り、同じ材質・規格の点字ブロックに統一してほしい。
⑥　エスカレーターへの誘導について、警告ブロックに接続して誘導ブロックを敷設するとともに、音声ガイドを併設してほしい。
⑦　トイレ入口に「男性用」、「女性用」の音声ガイドを設置するとともに、個室内の「非常用ボタン」等機能ごとに点字を付してほしい。

イ　有識者からの意見
　当局が障害者福祉分野等の有識者から意見を聴取したところ、次のような意見があった。
（ア）点字ブロックの色について
①　点字ブロックが始まる「入口」が大事であり、リスクの高い場所であることを認識させるためにも、入口のところは黄色が望ましい。
②　点字ブロックの色の決定については、立場により多様性がみられることから、障害者、健常者、管理者、事業者等できるだけ関係当事者の意見を聴く配慮も必要である。
（イ）点字ブロック上に放置された、自転車、看板等の障害物の取扱について
①　健常者に対して、点字ブロック上に障害物を放置してはいけないということを認識させることが大事である。
②　視覚障害者は夜間に出歩くことはないので、夜間、点字ブロック上に障害物を置いても問題はないとするのは、想像力の欠如である。健常者に対して、様々な状況を認識させる必要がある。
（ウ）その他
　点字ブロック等をただ敷設するだけではなく（ハード面）、自動車が近づいてきたり、信号が変わりそうな場合など、健常者が障害者に声かけを行うなどの心のバリアフリー（ソフト面）の醸成も大事である。</td><td>
図表4-①

図表4-②</td></tr>
</table>

図表 4−①　視覚障害者団体からの意見・要望

項　　目	意見・要望
ガイドライン等の徹底を求める意見	・点字ブロックが磨耗、破損している箇所が散見され、視覚障害者にとって危険であるため、当該箇所については速やかに補修・交換してほしい。 ・誘導ブロックを警告ブロックで挟み込むような形で敷設されている場合、視覚障害者が誤解し、円滑に通行できないおそれがあるため、ガイドライン通り適切にブロックを敷設してほしい。 ・ガイドライン及び JIS 規格に沿った点字ブロックの敷設を徹底してほしい。 ・交差点における音響信号とエスコートゾーンの設置・敷設を拡大してほしい。
ガイドラインで定める以上の対応を求める意見	・点字ブロックの色が周囲の路面の色と同系色の場合、視覚障害者が容易に識別できないが、同系色の度合いがどこまでなら許容範囲かといったボーダーラインを引くのは困難であるため、ブロックの色を輝度の高い「黄色」にするのが正しいと思う。 ・点字ブロックがマンホール等により途中で途切れている場合、視覚障害者が円滑に通行できないため、マンホール等の大きさにかかわらず、その上にもブロックを貼付すべきだと思う。 ・歩道上で材質や規格の異なるブロックが接続している場合、視覚障害者が進路を迷うおそれがあるため、できる限り同じ材質・規格のブロックに統一してほしい。 ・エスカレーターへの誘導について、ガイドラインには明記されていないが、普通に外出できる視覚障害者は、適切に誘導されればエスカレーターの利用は可能である。警告ブロックに接続して誘導ブロックを敷設するとともに、できれば、音声ガイドも設置してほしい。 ・トイレにおける音声ガイドについて、トイレ入口に「男性用」、「女性用」入口のガイドが必要である。また、トイレ内部においても、「ボタン」等の誤作動が多く見受けられることから、「非常用ボタン」等機能別に点字を付すことが必要である。 ・歩車道が分離されていない個所について、点字ブロックの敷設を検討してほしい。

その他の意見	・上りエスカレーター入口前の警告ブロックに誘導用ブロックを設置しているところもあるが、視覚障害者が怪我をしたという話は承知していない。なお、上りエスカレーターの入口にカート、ベビーカー等の進入防止用のポールが設置されている場合があるが、視覚障害者にとっては危険であるとともに、視覚障害者の通行を禁止するような印象を与えかねないので撤去してほしい（カート、ベビーカー対策としては音声ガイドで対応すれば足りると考えられる。）。
一般的な意見	・新バリアフリー法に基づく基本構想を策定している自治体が増えないので、これを増やすための方策が必要だと思う。 ・現在、バリアフリー法の改正作業が進んでおり、地方公共団体の議論に参加したことがあるが、議論が健常者の考え方に偏りすぎている感があり、当事者側の意見をもっと取り入れた方がよい。

図表 4-② 有識者からの意見

項　　目	意　　見
点字ブロックの色について	・視覚障害者のうち全盲者の場合は色が識別できないため問題にならないが、弱視者の場合は路面との間で色のメリハリがないと分かりづらい。 一方、健常者は、景観重視で黄色に拘らない意見が多い。 ・点字ブロックが始まる「入口」が大事であり、黄色表示はリスクの高い場所であることを認識させるためにも、入口のところは黄色が望ましい。 途中で黄色から他の色に変更する場合は、ここから色が変わる旨の表示や音声ガイドをつけることが望ましい。 ・点字ブロックの色の決定については、立場により多様性がみられることから、障害者、健常者、管理者、事業者等できるだけ関係当事者の意見を聴く配慮も必要である。
マンホール等により途切れた点字ブロックの取扱いについて	・白杖を用いて歩行する場合、白杖で点字ブロックを認識することにより、歩行の安全性、方向性が確認できる。点字ブロック上にマンホール等があれば、蓋の材質による音や感触で気づくことができる。 ・歩幅は人により異なり、何cm途切れているかはあまり問題ではない。 ・点字ブロック上のマンホール等により滑りやすくなっている場合は、マンホール等の存在を知らせる必要があるが、JIS規格以外のブロックで表示しようとすると、かえって、障害者を混乱させることとなり、他の方法を検討する必要がある。 （蓋上に点字ブロックの敷設があるマンホールの蓋が、工事の関係で開閉があった場合、進行方向に対して直角に閉められてしまい、危険な状態になっている場合も想定される。） ・問題は道路行政そのものであり、ブロック、マンホール等単体の問題ではなく、「色」の問題と同様に関係他機関と連携・連動して取り組む必要がある。 ・海外では、マンホールの蓋の形を変えたり、蓋に点字ブロックの模様を予めプリントしている例がある。
点字ブロック上に放置された、自転車、看板等の障害物の取扱いについて	・健常者に対して、点字ブロック上に障害物を放置してはいけないということを認識させることが大事である。視覚障害者にとって、空中に物があることは大変危険なことである。 ・視覚障害者は夜間に出歩くことはないので、夜間、点字ブロ

	ック上に障害物を置いても問題はないとするのは、想像力の欠如である。健常者に対して、様々な状況を認識させる必要がある。
その他	・視覚障害者の場合、ガイドヘルパーと一緒に歩道を歩き、歩道のどのあたりに商店、信号機、マンホール等が位置しているのかを自分の頭に覚え込む「メンタルマップ」の手法を用いた訓練を行うことで、障害者の安全性は格段に高まる。実際に訓練を行うことは難しいかもしれないが、いかにベターな状況を確保するかが大事である。 ・点字ブロック等をただ敷設するだけではなく（ハード面）、自動車が近づいてきたり、信号が変わりそうな場合など、健常者が障害者に声かけを行うなどの心のバリアフリー（ソフト面）の醸成も大事である。