

すす こうれいかしゃかい
ますます進む高齢化社会に
む ほどう かんが
向けた歩道を考える

たいけんほどう
バリアフリー体験歩道



こくどこうつうしょう ちゅうぶちほうせいびきょく
国土交通省 中部地方整備局
ちゅうぶぎじむしょ
中部技術事務所

バリアフリー体験歩道 案内図

誰もが安心して利用できる歩道をつくるためには、誘導ブロック（正式名称：視覚障害者誘導用ブロック）の並べ方をはじめ、色々な工夫や気配りが必要です。

この「バリアフリー体験歩道」での体験を通じてバリアフリーの重要性について考えてみましょう。

⑭ユニバーサルデザインベンチ

車いすを使用している人のためのスペースを確保し、「立ち上がり」や「座り」の動作の支えになる手すりが付いています。



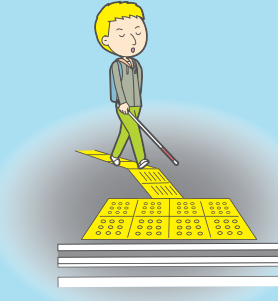
⑬エスコートゾーン

視覚に障がいを持っている人が横断歩道に沿って車道を安全に渡りきるために、手がかりとする突起の列を設けてあります。



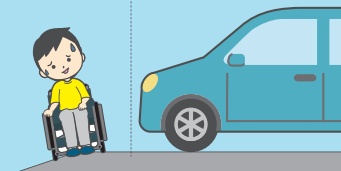
⑫斜めの誘導ブロック

誘導ブロックは歩道と平行に配置されるのが一般的ですが、横断歩道への進行方向を間違えないようにするため、手前の区間で斜めに誘導ブロックを配置する場合があります。



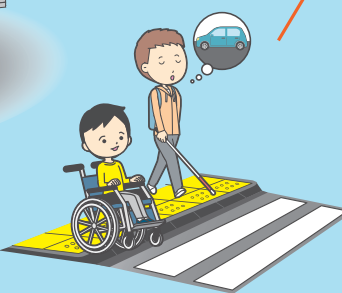
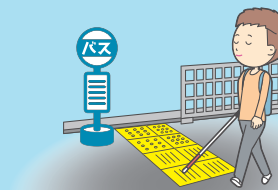
⑪車両乗り入れ部

車が出入りする乗り入れ部の傾斜は、歩行者や車いすを使用している人にとっては通りにくくなっています。



⑩バス停

バス停では、視覚に障がいを持っている人をバスの乗車位置・点字案内板へ誘導する必要があります。



⑨歩道と車道の段差

横断歩道部の歩道と車道の境界の多くには段差があり、車いすを使用している人にとっては障害となりますが、視覚に障がいを持っている人にとってはこの段差がサインとなっています。

①透水性舗装

水平につくられた歩道は通行しやすいですが、従来の舗装では水平につくると「水たまり」ができやすくなります。雨の日でも歩きやすいように、水がしみ込みやすい舗装にする必要があります。



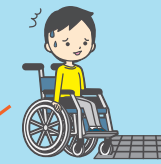
②舗装材の輝度比

視覚に障がいを持っている人にとっては、黄色い誘導ブロックが頼りです。誘導ブロックが見えやすいような色彩の舗装にする必要があります。



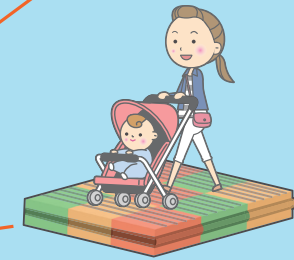
③グレーチング（側溝のふた）

車いすの車輪・杖などが挟まらないように、網目を細かくするなどの工夫がしてあります。



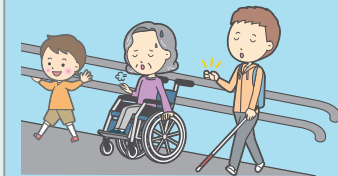
⑥振動の少ない舗装材

車いすやベビーカーが通行する時の振動が少ない舗装材です。



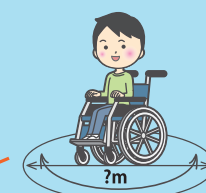
④スロープ（坂路）

車いすを使用している人にとって、スロープを上るときには大きな力が必要です。スロープの勾配や手すりにも配慮が必要です。



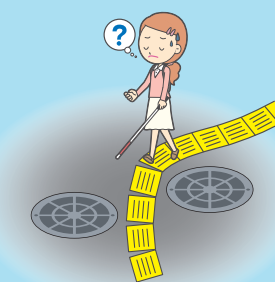
⑤車いすの回転スペース

歩道から施設へ通じる通路への分岐点やトイレなどでは、車いすが自由に回転できる広さが必要です。



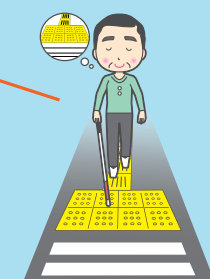
⑦誘導ブロックとマンホール

マンホール周辺に誘導ブロックを設置する時には、視覚に障がいを持っている人が進行方向に沿ってスムーズに歩けるような並べ方にする必要があります。



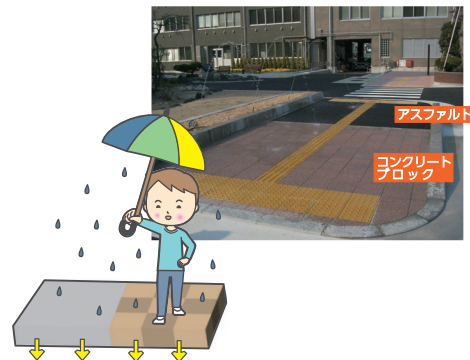
⑧誘導ブロックの分岐

誘導ブロックが分岐する箇所では、視覚に障がいを持っている人が迷わないように誘導ブロックを配置する必要があります。



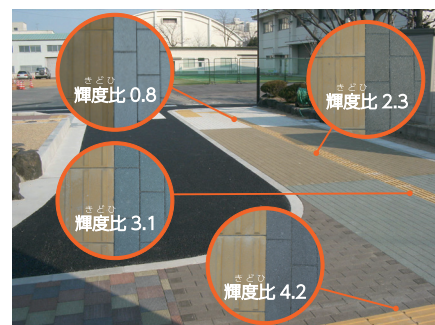
1 透水性舗装

歩道の舗装は、水平にすると歩きやすくなりますが、従来の舗装では水はけが悪くなって「水たまり」がでやすくなります。水の浸みこみやすい透水性舗装を2種類（アスファルトとコンクリートブロック）敷いて、雨が降っても水が溜まらないことを体験できるようにしました。



2 舗装材の輝度比

視覚に障がいを持っている人にとっては、黄色い誘導ブロックが頼りです。そのため、誘導ブロックに接する舗装は、誘導ブロックが見えやすいような色彩（輝度比※）にする必要があります。輝度比が異なる4つの区間（0.8、2.3、3.1、4.2）を設け、比較できるようにしたので、実際に体感してください。



※（輝度比）＝（視覚障害者誘導用ブロックの輝度）÷（舗装路面の輝度）

※「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」（編集・発行／財団法人 国土技術研究センター）では、「周囲の路面との輝度比を2.0程度確保することにより視覚障害者誘導用ブロックが容易に識別できることが必要である。輝度比については、晴天時において、1.5～2.5の組み合わせが、弱視者、晴眼者双方にとって問題ない範囲である」という既存研究等から輝度比2.0程度とした。」としています。

3 グレーチング（側溝のふた）

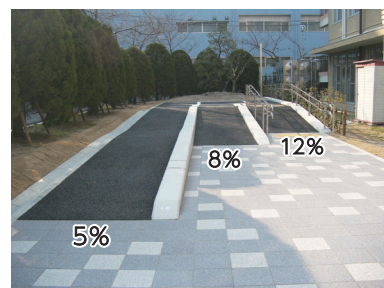
グレーチングには、車いすの車輪や杖などが挟まらないように網目を細かくすることに加え、雨などで濡れても滑りにくいように滑り止めを付けるなどの工夫がしてあります。



4 スロープ（坂路）

車いすを使用している人にとって、スロープを上るときには大きな力が必要です。

ここでは、縦断勾配が異なる3つのスロープ（5%、8%、12%）を設け、比較できるようにしたので、実際に体感してください。



※『道路の移動等円滑化に関するガイドライン』（国土交通省）では、「歩道等又は自転車歩行者専用道路等の縦断勾配は、5%以下とするものとする。ただし、地形の状況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、8%以下とすることができる。」としています。

※『立体横断施設技術基準 同解説』（社団法人日本道路協会）では、補助者に押し上げてもらうことで車いすが一応登坂できる勾配を12%としています。

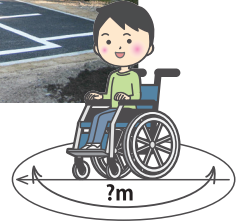
※5%の勾配：水平方向100m先で高低差が5mある傾斜



5 くるま かいてん 車いすの回転スペース

歩道から沿道の施設へ通じる通路やエレベーター、トイレなどでは、車いすが円滑に回転したり方向転換したりできる広さが必要です。

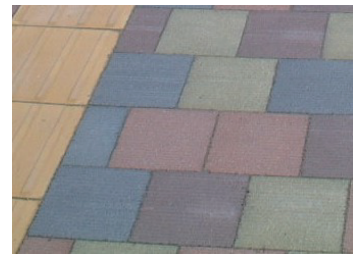
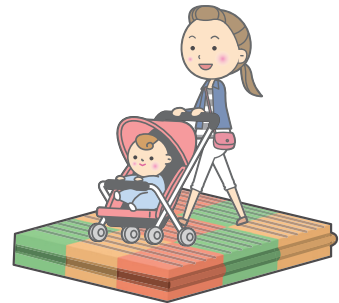
体験歩道では、様々な広さの区画を設けましたので、車いすの回転や方向転換に必要なスペースを実際に体感してください。



6 しんどう すく ほ そうざい 振動の少ない舗装材

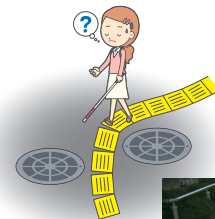
車いすやベビーカー、自転車などで歩道を通る時、舗装材の継ぎ目の段差で生じる“ガタン”という振動を不快に感じたことはありませんか？

このエリアでは、振動の少ない舗装材を用いています。図のように舗装材の側面に凹凸を設けて相互にかみ合わせることにより、継ぎ目の段差ができにくくしてあります。また、表面に小さな溝を設けることで、小さな振動が連続し、継ぎ目が気にならないように工夫してあります。



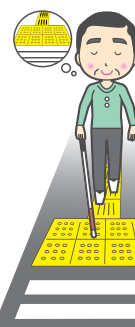
7 ゆうどう 誘導ブロックとマンホール

誘導ブロックは、基本的に連続して設置することが求められます。歩道の路面にマンホール等の障害物がある時、障害物を迂回させて誘導ブロックを設置している事例が見受けられます。わかりやすく誘導するためには、マンホールの上に貼ることのできる製品を使用して、誘導ブロックを真っ直ぐに設けることが望まれます。



8 ゆうどう 誘導ブロックの分岐

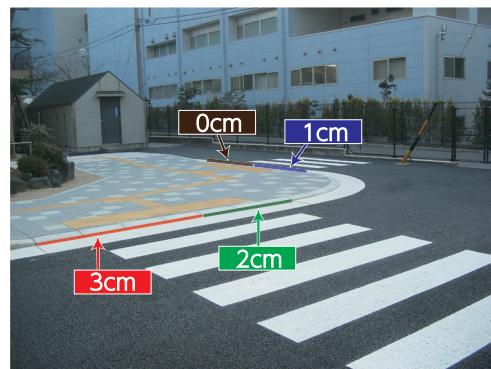
誘導ブロックの分岐箇所には、点状ブロックを設置して注意を促しています。横断歩道の近くでは、分岐箇所の中心からの横断歩道の中央部を歩くことができるように、線状ブロックを並べて誘導しています。横断歩道の手前では、停止線として点状ブロックを2列並べるのが一般的です（成人男性の歩幅に合わせて2列としています）。



9 ほ どう しゃ どう だん さ 歩道と車道の段差

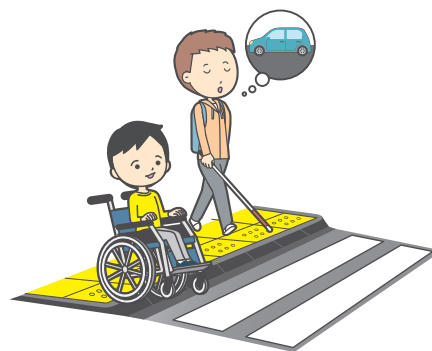
横断歩道に接続する歩道と車道の段差は、視覚に障がいを持っている人にとっては歩道と車道の境界を認識するためのサインとなるものですが、車いすを使用する人や高齢者にとっては段差がない方が移動しやすくなります。

体験歩道には、歩道と車道の段差が 0cm、1cm、2cm、3cm の箇所がありますので、実際に両者の立場で比較体験し、望ましい段差について考えてみましょう。



※『道路の移動円滑化に関するガイドライン』（国土交通省）では、「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 2cm を標準とするものとする。」としています。

※また「地域の状況や様々な道路利用者の意見も勘案し、合意を形成した上で、安全性と利便性を両立させる方法を検討することが望ましい。」ともしています。



10 てい バス停

バス停では、誰もがバスを利用しやすくするため、次のような配慮が必要です。

- ・バスへ円滑に乗り降りできるような歩道の高さ（一般的には 15 cm）とするとともに、バスが停留所にきちんと止められるようなバス停の構造にする。

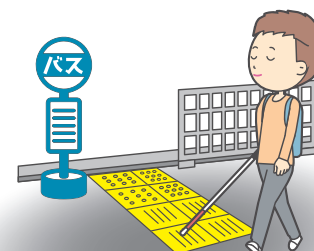
- ・バス停に設けられるベンチや上屋は、歩行者の通行に支障のないように配置する

- ・誘導ブロック、照明施設、案内施設等を設置する。



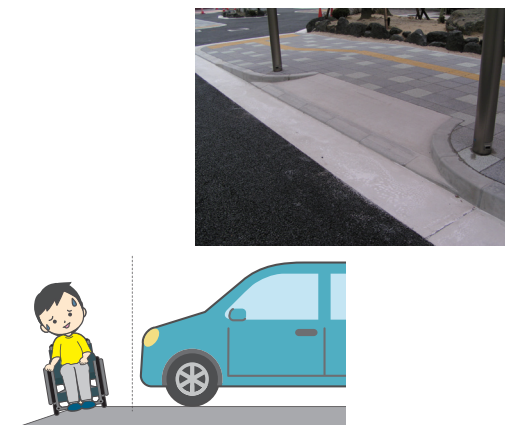
※『道路の移動等円滑化に関するガイドライン』（国土交通省）では、「乗合自動車停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、15cm を標準とする。」としています。

また、「高さ 15cm を標準とするが、リフト付きやエレベーター付きの高速バス等様々な車両が停車する場合には、車椅子使用者等が円滑に利用できる構造を検討することが望ましい。」ともしています。



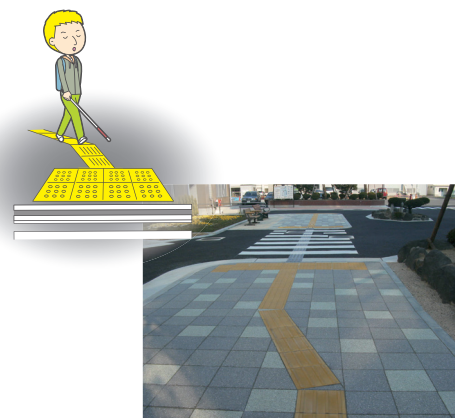
11 しやりょうの い ぶ 車両乗り入れ部

車が出入りする乗り入れ部の傾斜は、歩行者や車いす使用者にとっては通りにくくなります。車両乗り入れ部の設置に際しては、水平に近い歩道の幅を広くするとともに、車いすを使用している人でも上れる傾斜となるように配慮しなければなりません。



12 なな ゆうどう 斜めの誘導ブロック

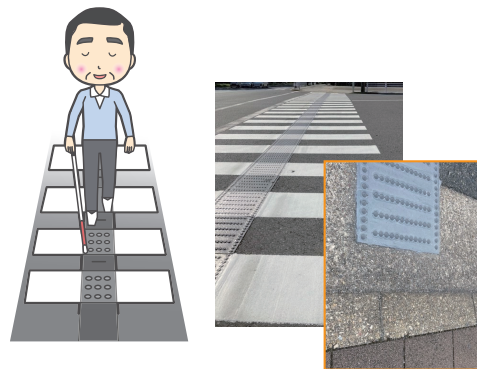
誘導ブロックは、できるだけ歩行者の通行方向に沿って設置することが基本です。しかし、横断歩道の手前では、斜めに誘導ブロックを設置することがあります。これは、横断歩道への進行方向を間違えないようにするため、あるいは、車道を渡る際に横断歩道の中心付近を歩けるようにするための工夫なのです。誘導ブロックの全体的な設置位置を変えて、斜めの誘導ブロックを避ける方法も考えられます。



13 エスコートゾーン

エスコートゾーンは、視覚に障がいを持っている人が横断歩道を迷わずに渡りることができるように、車道の横断方向の手がかりとする突起の列のことをいいます。

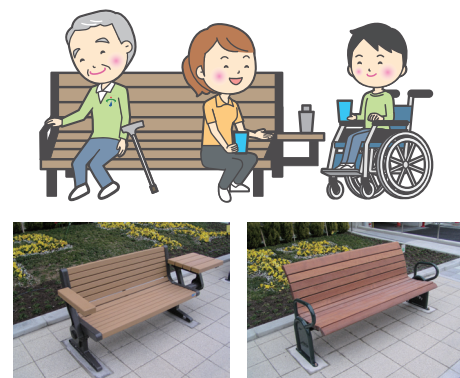
縁石端との間隔をとることで、雨水や土砂が溜まりにくくする設置方法がとられています。



14 ユニバーサルデザインベンチ

誰もが使いやすくするため、ここに設置してあるベンチには、次のような工夫が施してあります。

- ・立ち上がりたり座ったりしやすいように手すりが付いてある
- ・車いす使用者のために、スペースが設けてある
- ・立ち上がりやすいように、体の動きに連動してベンチの角度が変わる



人口減少と障がい者数の現状

人口減少・本格的な高齢化社会の到来

わが国の人口は、2020年に1億2,615万人であり、出生中位推計に基づけば、以後長期の人口減少過程に入り、2056年には1億人を割って9,965万人となり、2070年には8,700万人になるものと推計されています（図1 参照）。

将来の15～64歳人口は、出生中位推計の結果によれば、2032年に7,000万人、2043年に6,000万人、2062年に5,000万人を割り、2070年には4,535万人まで減少するものと推計されています（図2 参照）。

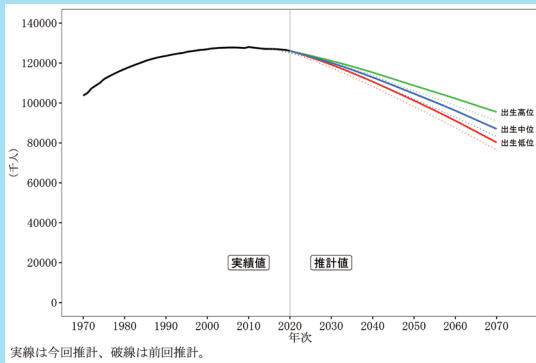


図1 総人口の推移・出生中位・高位・低位（死亡中位）推計・

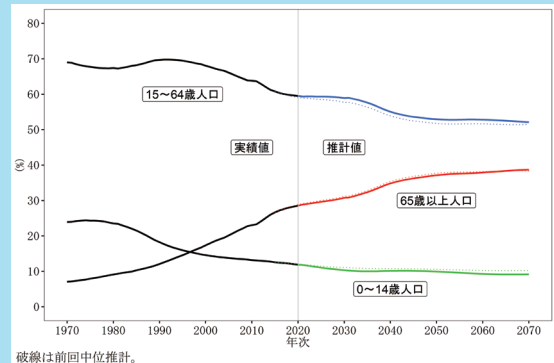


図2 年齢3区分別人口の推移・出生中位（死亡中位）推計・

資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（R5推計）」

障がいがあることは、特別なことではありません

わが国には、約416万人もの身体障がい児・身体障がい者がいると推計されています（図3 参照）。

誰もが永遠に健康なことはありませんが、いつ何時、病気や事故で体が不自由になるかもしれません。体が不自由なことは、決して特別なことではないのです。

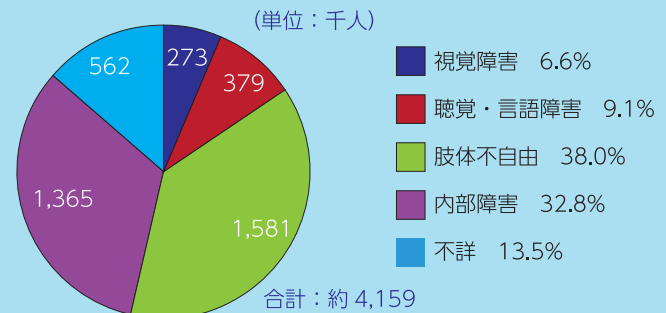


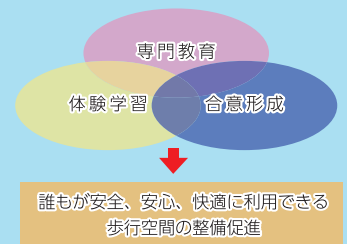
図3 令和4年障害の種類別にみた身体障害者手帳所持者数

資料：厚生労働省「令和4年生活のしづらさなどに関する調査（全国在宅障害児・者等実態調査）結果」

バリアフリー体験歩道の活用

視覚障がい者、車いす体験を通じて、バリアフリーの重要性、整備時の配慮事項等について体験しながら学習できます。

専門教育、体験学習、あるいは道路整備に関する合意形成の機会として、ぜひ有効に活用してください。



国土交通省 中部地方整備局
中部技術事務所

〒461-0047 名古屋市東区大幸南1-1-15

TEL：052-723-5701

E-mail：chugi@cbr.mlit.go.jp

ホームページ：https://www.cbr.mlit.go.jp/chugi/



- 地下鉄名城線「ナゴヤドーム前矢田駅」下車1番出口より徒歩1分
- ゆとりーとライン「ナゴヤドーム前矢田」下車徒歩1分

