

視覚障害者誘導用ブロック
（点字ブロック）の
適正な設置のための
ガイドブック
—間違いやすい設置例を中心に—

国際交通安全学会

2008年4月

はじめに

このガイドブックは、財団法人国際交通安全学会の研究プロジェクトが長い期間をかけて行った実地調査、視覚障害者へのヒアリング調査、車いす使用者、ベビーカー使用者、高齢者、幼児を持つ親等に対する質問紙調査、実験等の研究成果を基に作成されている。

国土交通省の示している「視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説」「道路の移動円滑化整備ガイドライン」とともに、このガイドブックを用いて、統一されたルールで、視覚障害者にとって有効であり、かつ他の歩行者のバリアにならない点字ブロックの設置がなされることを強く希望している。

なお、このガイドブックの内容に関する問い合わせや資料の請求等は、下記の国際交通安全学会までお願いしたい。

2008年4月

研究プロジェクトメンバー

リーダー 筑波大学大学院人間総合科学研究科 教授 徳田克己

近畿大学教職教育部 准教授 水野智美

富山大学人間発達科学部 講師 西館有沙

筑波大学大学院人間総合科学研究科 教授 新井邦二郎

聖徳大学 非常勤講師 青柳まゆみ

財団法人 国際交通安全学会

〒104-0028

東京都中央区八重洲 2-6-20 ホンダ八重洲ビル 3F

電話 03 (3273) 7884 FAX 03 (3272) 7054

E-mail mail@iatss.or.jp

※本ガイドブックは公益財団法人 国際交通安全学会の研究調査プロジェクトの報告書としてまとめられたもので、関連する法令に基づく具体的な施工等にかかる指針などではありません。施工等につきましては、国土交通省等の関連する省庁および自治体にて、最新の情報をご確認頂きますようお願いいたします。

なお、当学会の活動につきまして以下Webにてご理解いただきますと幸甚でございます。

<http://www.iatss.or.jp/>

目 次

1. ガイドブックの目的	1
2. 点字ブロックとは	1
3. 点字ブロックの種類と特徴	2
4. 点字ブロックの設置方法	2
(1) 点字ブロックの設置方法	2
1) 誘導ブロック	
2) 警告ブロック	
(2) 設置の誤りと適切な設置方法	3
1) マンホール	
2) 点字ブロックの中断	
3) 設置場所の管轄が異なることによるブロックの大きさ、形状、色の変化	
4) 誘導ブロック屈曲部における警告ブロック	
5) 誘導ブロック上の不必要な警告ブロック	
6) 面積の小さなブロック	
7) ブロックの設置位置	
8) 横断歩道	
9) 分岐点	
10) 階段	
11) エスカレータ前	
12) プラットホーム	
13) 門やドアの前	
14) スロープ	
15) エレベータ	
16) 駅の改札	
17) 障害者用駐車スペース	
18) 一部の地域に限定して使用されているルールやブロック	
19) 施設や設備の工事後の未処置	
20) 管理状態	
21) 点字ブロック上の障害物	
22) 目的外使用	

1. ガイドブックの目的

このガイドブックの目的は以下のとおりである。

- ①日本で開発され、海外に広まっていった点字ブロックを視覚障害者が有効に利用できるように、世界で統一した設置を進めなくてはならない。このガイドブックではその基準を具体的に示している。
- ②視覚障害者にとってどのような設置の仕方が有効であるか、またどのような設置が視覚障害者を混乱させるのかについて具体的に示すことによって、現在、誤って設置されている点字ブロックを改善する際の資料を提供する。

なお、このガイドブックでは紙面の制限から点字ブロックの基本的な設置方法について詳しく解説していない。誤って設置されることが多いケースをとりあげ、正しい設置方法を解説することを中心としている。基本的な設置方法については、国土交通省の「視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説」「道路の移動円滑化整備ガイドライン」を参照していただきたい。

2. 点字ブロックとは

点字ブロック（正式名称：視覚障害者誘導用ブロック）は、視覚障害者が足の裏の触覚でその存在及び形状を確認できるような突起を表面につけたものであり、移動の際に正確な歩行位置と歩行方向を案内するための施設である。

点字ブロックは、視覚障害者の安全かつ快適な移動を支援するための設備として、1965年に三宅精一氏によって考案された。以後、日本国内はもとより、アジア、ヨーロッパ、オセアニア、アメリカ等世界各国に普及している。点字ブロックは、視覚障害者が通常使用している歩行手段をほとんど変更しなくても利用できること、設置にかかる費用が安いこと等から、視覚障害者を誘導する最も有効なシステムである。日本では、現在、「視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説」（以下、設置指針と記す）及び「道路の移動円滑化整備ガイドライン」に基づき、各自治体の条例等に基いて設置されている。海外では、日本と同様のルールとブロックを用いて設置している国もあれば、独自のルールあるいはブロックを用いて設置している国もある。

点字ブロックは、視覚障害者が歩行位置や方向、そのブロックの意味を理解できるように設置されていなくてはならない。そのため、設置には視覚障害者の移動の安全性が保たれていること、設置方法が統一されていること、視覚障害者がブロックを認識しやすいことが求められる。しかし、日本をはじめ世界各国に設置されているブロックは、設置方法に統一性がなく、誤って設置されているケースが数多く存在する。また、「危険な設置」「無駄な設置」「車いす使用者等のバリアとなる設置」等も少なくない。そのため、視覚障害者が点字ブロックを頼りに移動するには歩きにくい状況があり、また事故や迷い等の原因になっている。

3. 点字ブロックの種類と特徴

点字ブロックには2種類ある。

進行方向を示す**誘導ブロック**（形状から「線状ブロック」と記しているものがあるが、本ガイドブックでは「誘導ブロック」を用いる；図1）と危険箇所や誘導対象施設等の位置を示す**警告ブロック**（形状から「点状ブロック」と記しているものがあるが、このガイドブックでは「警告ブロック」を用いる；図2）である。

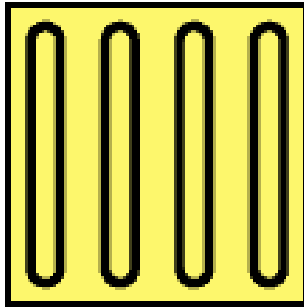


図1 誘導ブロック

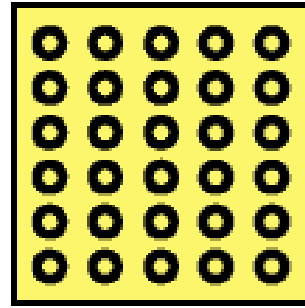


図2 警告ブロック

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おり、視覚障害者がその上を安全に歩行できることが前提になっている。

警告ブロックは、注意すべき位置を示すブロックである。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。

4. 点字ブロックの設置方法

(1) 点字ブロックの設置方法

1) 誘導ブロック

誘導ブロックを設置する際には、以下に示した事項を守らなければならない。

- ・ 頭上及び周囲 30cm 以内に障害物がない箇所に設置すること
- ・ 移動方向を認識しやすいこと
- ・ 必要な場所に誘導されていること
- ・ 連続性を保つこと
- ・ 屈曲部の角度（内角）が 135 度以上の場合にはその箇所に警告ブロックを設置しないこと
- ・ 足裏の触感覚でブロックの方向を認識できる程度の面積があること

2) 警告ブロック

警告ブロックを設置する際には、以下に示した事項を守らなければならない。

- ・障害物前で立ち止まることができること（障害物の 30cm 手前に設置すること）
- ・分岐点がわかりやすいこと
- ・何を警告しているのかを認識しやすいこと
- ・足裏の触感覚でブロックの位置を認識できる程度の面積があること

(2) 設置の誤りと適切な設置方法

1) マンホール

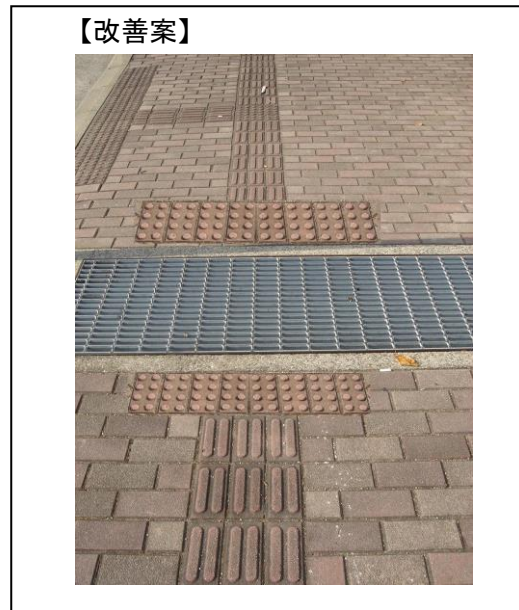
誘導ブロックは連続して設置されなくてはならない。ブロックが途切れてしまうと、視覚障害者は次のブロックの位置を白杖によって探索しなければならず、歩行の効率が大きく低下する。誘導ブロックを分断する原因のひとつがマンホールである。基本的にはマンホールの蓋の上にも点字ブロックを設置しなければならない。



1-1 このケースのように、マンホールがあるために誘導ブロックが途切れてしまうことによって視覚障害者は進む方向を見失ってしまう。改善案のようにマンホールの蓋の上に点字ブロックを設置しなくてはならない。（茨城県つくば市）



1-2 このケースでもマンホールの蓋の上に誘導ブロックを設置しなくてはならない。（鹿児島空港）



- 1-3 このケースのようにグレーチング（側溝の蓋）を横切るときには、改善案のようにグレーチングの前後に警告ブロックを設置して注意を促す必要がある。（長崎県五島市）



- 1-4 海外においてもマンホールの蓋の上に点字ブロックを設置していないケースが多い。（タイ・バンコク）



- 1-5 この写真のように、マンホールを避けて誘導ブロックを設置すると、誘導路が曲線状になり視覚障害者の歩行速度が低下する大きな原因となる。また、景観の点からも好ましくない。（北海道札幌市）

2) 点字ブロックの中断

点字ブロックの端は誘導ブロックのままにしておくのではなく、「ここで誘導ブロックの設置は終わっている」ことを示すために警告ブロックを設置しておかなくてはならない。そうしないと視覚障害者は、その先にも誘導ブロックが続いて設置されていると考え、時間をかけて探索することになる。

また、誘導ブロックと次の誘導ブロックの間に距離があると、視覚障害者はブロックを探索しなくてはならない。探索の必要がないように、連続して設置すべきである。



2-1 このケースでは誘導ブロックの端に警告ブロックが設置されていない。改善案のように、誘導ブロックの端には警告ブロックを設置して、そこで誘導ブロックが終了していることを示しておかなくてはならない。（茨城県つくば市）



2-2 誘導ブロックが連続して設置されていないケース。（韓国・ソウル）

3) 設置場所の管轄が異なることによるブロックの大きさ、形状、色の変化

施設や道路の管轄をしている機関が異なることによって、設置されている点字ブロックの大きさ、形状、色が異なることが多い。使用される点字ブロックが統一されていないことが原因である。もちろん地面の状態や使用しているタイルに合わせた点字ブロックを使用することが多いが、視覚障害者の利便性と景観の保持を考えると、できるだけ統一性のあるブロックを連続して設置すべきである。



3-1 このケースは左右で管轄している機関が異なっており、このような状況になっている。この2種類のブロックはどちらも誘導ブロックであるが、左側の小判型の形状のものは点状の警告ブロックと誤認されやすい。特に、右方向から左方向に歩く場合ではその可能性が高い。
(東京・新橋)



3-2 このケースのように形状や材質が異なると、視覚障害者が歩きにくいだけでなく、景観の点からも好ましくない。(東京・渋谷)



3-3 このケースの2種類のブロックはどちらも誘導ブロックである。上のブロックは警告ブロックに誤認される可能性が高い。
(宮崎市)



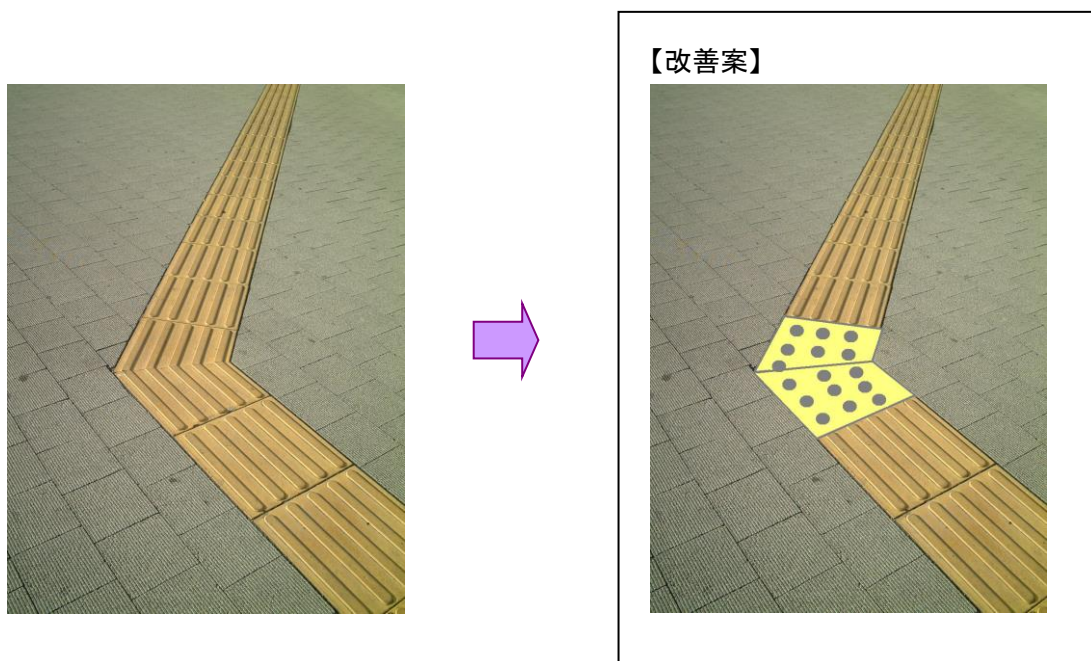
3-4 海外にも同様の誤りが多数ある。
(台湾・板橋)

4) 誘導ブロック屈曲部における警告ブロック

誘導ブロックはできるだけ曲がることのないように直線状に設置されなくてはならない。しかし、やむを得ず屈曲させなくてはならない場所が出てくる。屈曲部には警告ブロックを設置しなくてはならないが、小さな屈曲角度の箇所、つまり少しの曲がりの箇所に警告ブロックを設置すると、全体的に警告ブロックの数が多くなる。視覚障害者は警告ブロックがあると、段差等の危険箇所、分岐点

の存在、案内板の存在等を意識してその場に立ち止まり、ブロックが何を警告しているのかについて判断しなくてはならない。そのため、屈曲部の多くに警告ブロックを設置すると、結果的に歩行の効率が低下することになる。

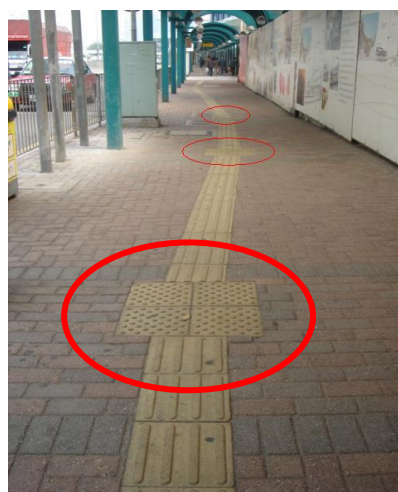
視覚障害者がどの程度の角度を「曲がり」としてとらえて立ち止まり、また「直線」ととらえて歩行速度をあまり落とさずに進むかについて検証した結果、多少の個人差はあるが、原則として、屈曲部の角度（内角）が135度以上であれば警告ブロックを設置する必要がないという結論が得られた。



4-1 この屈曲部の角度は130度であった。したがって、改善案のように警告ブロックを設置すべきである。（神奈川県横浜市）



4-2 このケースのように、角度の小さい屈曲部に警告ブロックを設置すると、視覚障害者は何度も立ち止まらなくてはならない。（長崎県対馬市）



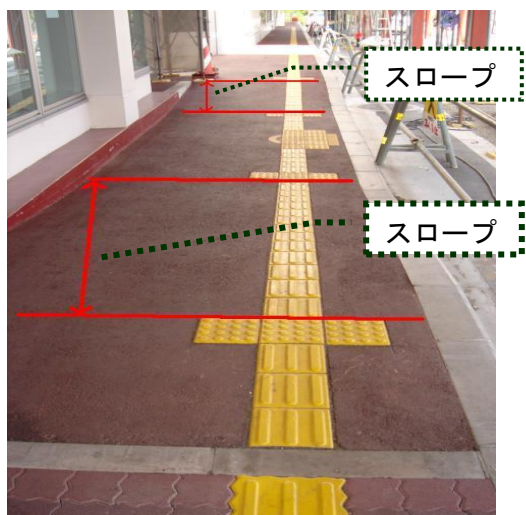
4-3 海外でも同じように警告ブロックを必要以上に設置しているケースが多い。（香港）

5) 誘導ブロック上の不必要な警告ブロック

警告ブロックは視覚障害者に注意を促す箇所に設置されるものである。言わば「赤信号」であり、視覚障害者はその場所で立ち止まって、「何のために設置されているのか」「その警告は自分にとって重要な情報であるのか」をすぐに判断しなくてはならない。前項でもふれたように、あまり多くの警告ブロックが設置されると「歩行の効率性」は低下するが、逆に、必要な警告ブロックを減らすと「歩行の安全性」が低下することになる。



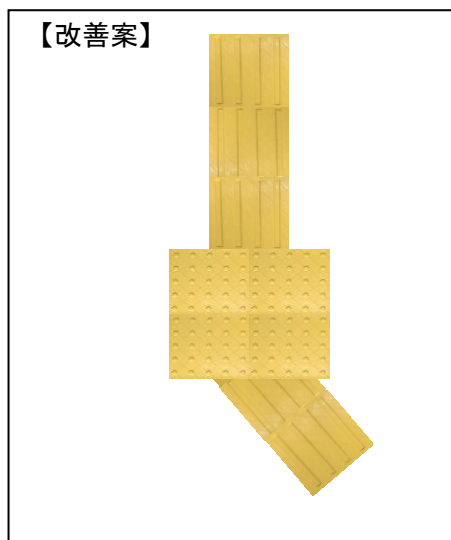
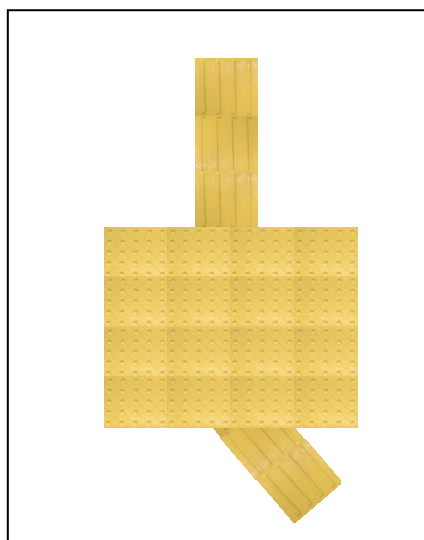
5-1 このケースの警告ブロックはある建物の敷地と道路の境を示しているものである。その境界は視覚障害者にとって必要な情報ではないので、警告ブロックを撤去すべきである。（香川県高松市）



5-2 日本ではこのケースのように、スロープの始まりと終わりに、警告ブロックを設置している箇所が多い。しかし、緩やかな傾斜は危険ではないので警告ブロックは不要である。このケースでは傾斜部分が2か所あるために4つの警告ブロックが設置されているが、不要である。（富山市）



5-3 つくばエクスプレス線流山おおたかの森駅のコンコースの写真である。誘導ブロックが連続して設置されておらず、途中で警告ブロックによって分断されている。分断の理由は、夜間、電車の運行が終了してからこの部分にシャッターが下りるからである。視覚障害者がシャッターにぶつからないように警告ブロックを設置しているのだが、夜中に視覚障害者がコンコースに迷い込むことは考えられない。この設置方法によって、多くの視覚障害者はこの箇所で無駄な停止をしなくてはならない。（つくばエクスプレス線流山おおたかの森駅）



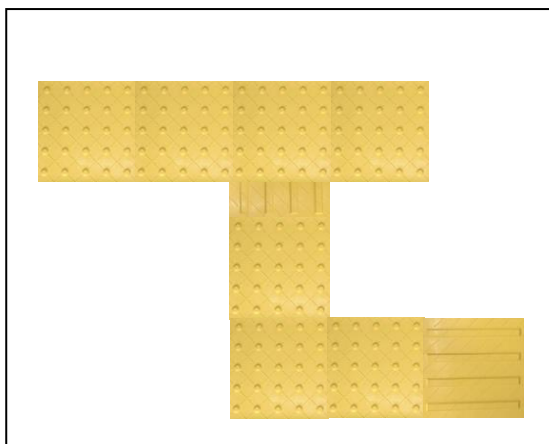
5-4 誘導ブロックの屈曲部に設置されている警告ブロックの数が多すぎるケースである。これほど多いと視覚障害者は探索に時間がかかり、しかも進むべき方向を見失ってしまう。改善案のように数を減らすべきである。（神奈川県藤沢市）

6) 面積の小さなブロック

視覚障害者は足裏の感覚によって、そこにあるブロックが誘導ブロックか、あるいは警告ブロックかを識別する。足裏の感覚によるので細かい識別は無理である。したがって面積の小さなブロックを識別することはむずかしい。特に、立ち止まらなくてはならない箇所（横断歩道、階段、壁等）の前に面積の小さな警告ブロックがあっても、視覚障害者は認識できず、壁に衝突したり、横断歩道等に飛び出してしまう危険がある。



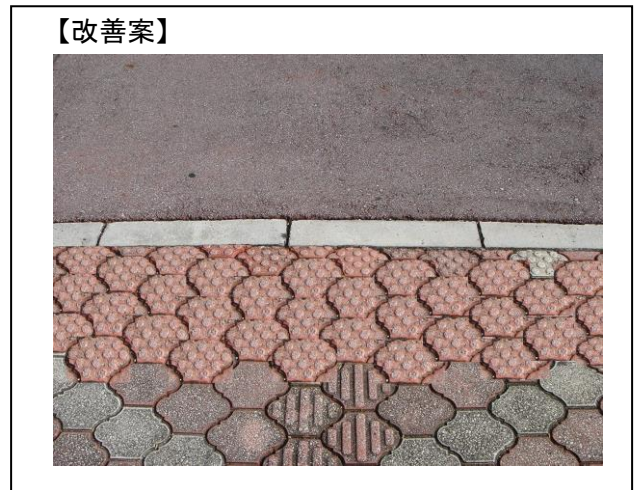
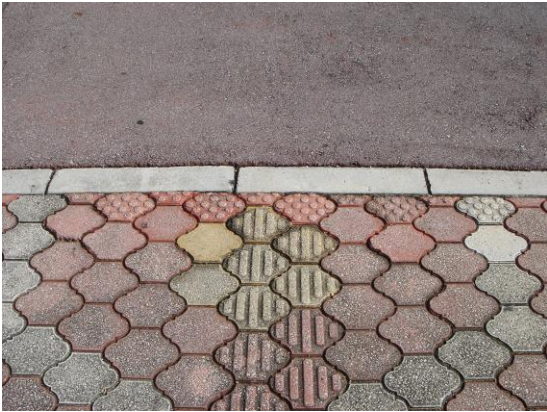
6-1 このケースのように、警告ブロックに挟まれた長さが5cm程度の誘導ブロックでは、視覚障害者はそれに気づかない。したがって無駄な設置と言わざるを得ない。（東京・新橋）



6-2 幅の狭い通路でL字型にブロックを設置せざるを得ない場合には、改善案のように交差部分に警告ブロックを1枚設置し、その上と右には誘導ブロックを設置するべきであろう。（東京・早稲田）



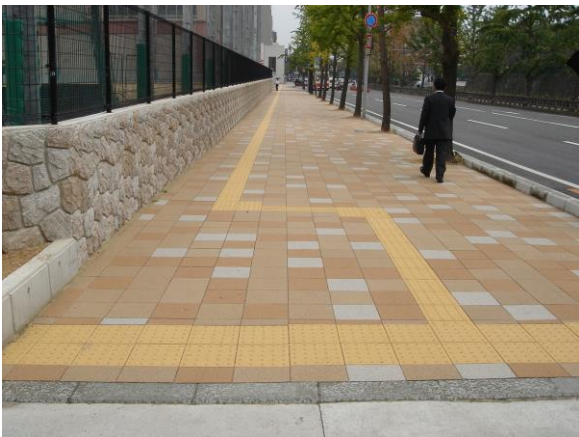
6-3 壁の前に設置されている警告ブロックの面積が小さいために、警告ブロックがあることに気づいた時には壁に衝突しているという危険性がある。（神奈川県平塚市）



6-4 このケースでは警告ブロックの面積が非常に狭いため、その存在に気がつかず、横断歩道に飛び出してしまう危険がある。（沖縄県那覇市）

7) ブロックの設置位置

誘導ブロックはできるだけ屈曲することを避け、真っ直ぐに設置すべきである。誘導ブロックの設置位置が適切でない場合、ブロックが屈曲することになる。屈曲部では警告ブロックを設置するが、視覚障害者はその部分で立ち止まり、次の進行方向を探索する。その探索にはかなりの時間を要する。不必要な屈曲部を作らないように設置ルートを計画すべきである。



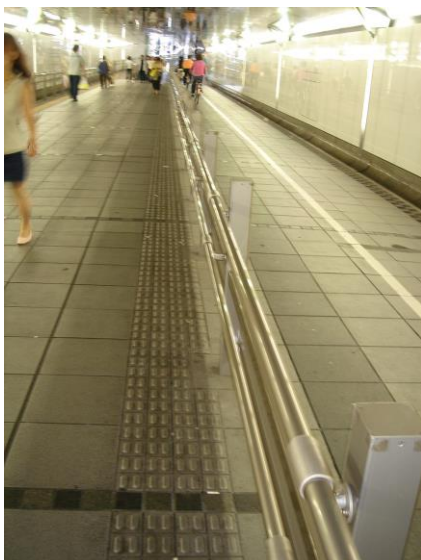
7-1 横断歩道前で不必要な屈曲箇所を誘導ブロックに設けている例である。改善案のようにそのまま誘導ブロックを延長するべきである。（和歌山市）



7-2 このケースでは横断歩道の中心部に誘導ブロックを接続させるために、横断歩道の手前で警告ブロックを設置して、誘導ブロックをブロック1列分（30cm）左に寄せている。横断歩道への誘導ブロックの接続についてはあまり端に寄っていただければ良いとし、その手前で警告ブロックを用いたルートの修正を行うべきではない。（和歌山市）



7-3 このケースでは、誘導ブロックがなぜこのように曲げられているのかが不明である。当然、直線状に改善すべきである。（福岡市）



7-4 誘導ブロックは歩道の端に設置すべきではない。なぜなら、視覚障害者の中には点字ブロックの上を歩くだけでなく、白杖で誘導ブロックの凹凸を確認しながらブロックの脇を歩く人がいるからである。そのためには誘導ブロックの左右に30cm程度の空間がなくてはならない。このケースでは誘導ブロックのすぐ脇にガードレールがあり、それが歩行のバリアになっている可能性が高い。（東京・北千住）



7-5 このケースでは交差部分から壁に向かって誘導ブロックを1列設置し、その端に誘導ブロックの終了を示す警告ブロックを設置している。この誘導ブロックと警告ブロックは不必要である。改善案のように分岐点を示す警告ブロックだけを設置すべきである。（和歌山市）

8) 横断歩道

視覚障害者がもっともストレスを感じる移動場面は道路横断であると言われている。通常は横断歩道の前には警告ブロックを2列設置し、そこで視覚障害者が停止できるようにしておかなくてはならない。



8-1 このケースのような設置の方法では視覚障害者は横断歩道の手前で停止できず、車道内で誘導ブロックの続きを探すことになり、非常に危険である。改善案のように警告ブロックを設置しなくてはならない。（北海道札幌市）



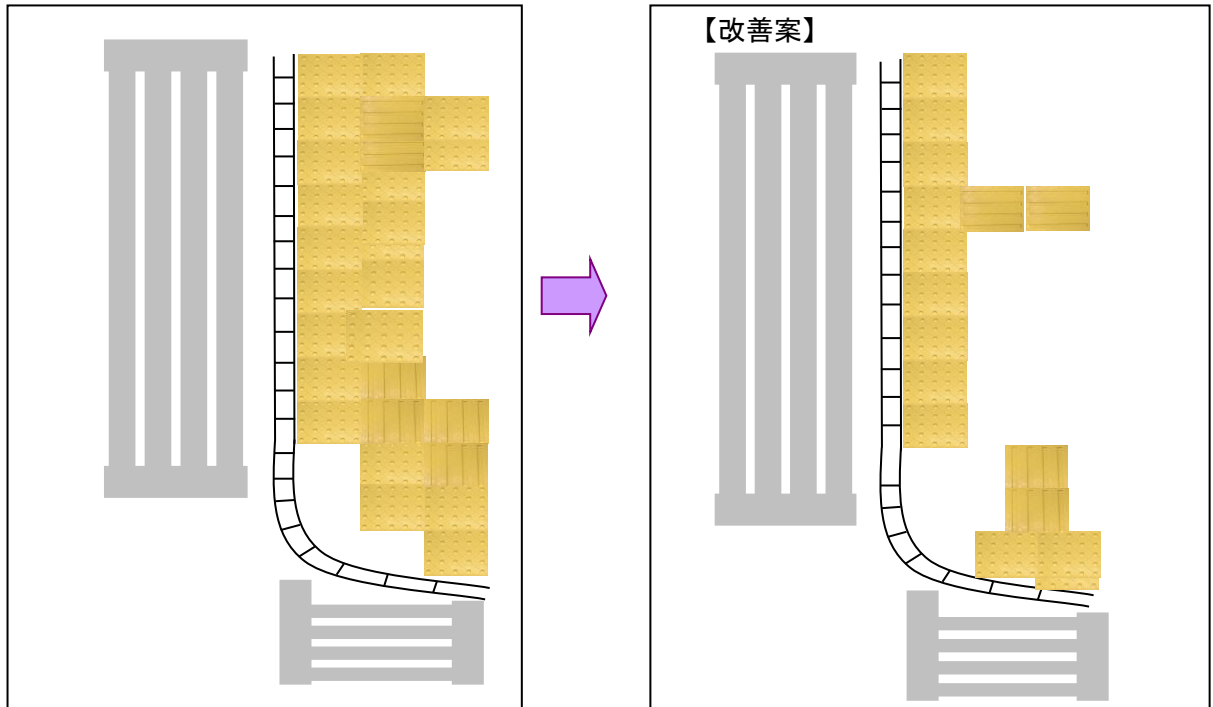
8-2 このケースも誘導ブロックに従って進行していくと車道に飛び出してしまう。改善案のように警告ブロックを設置しなくてはならない。（石川県金沢市）



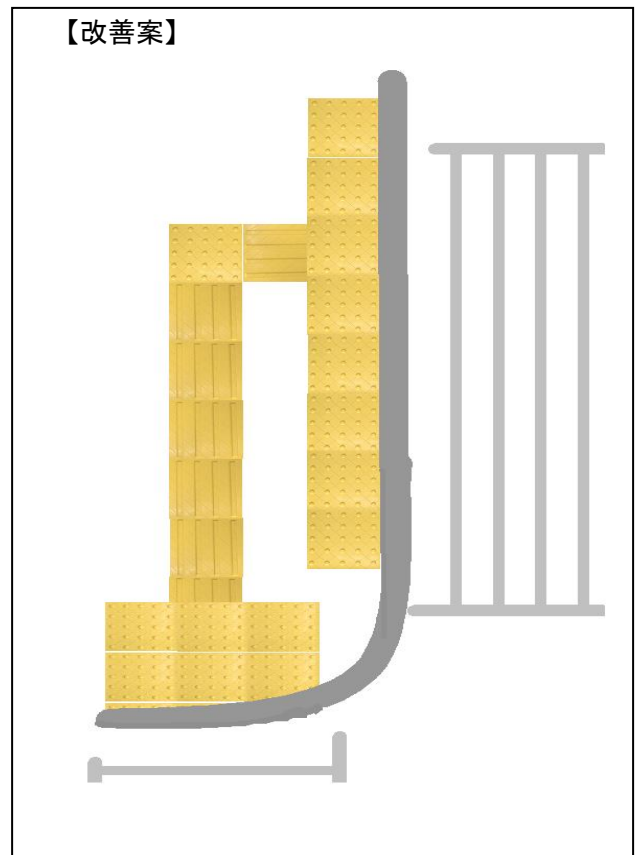
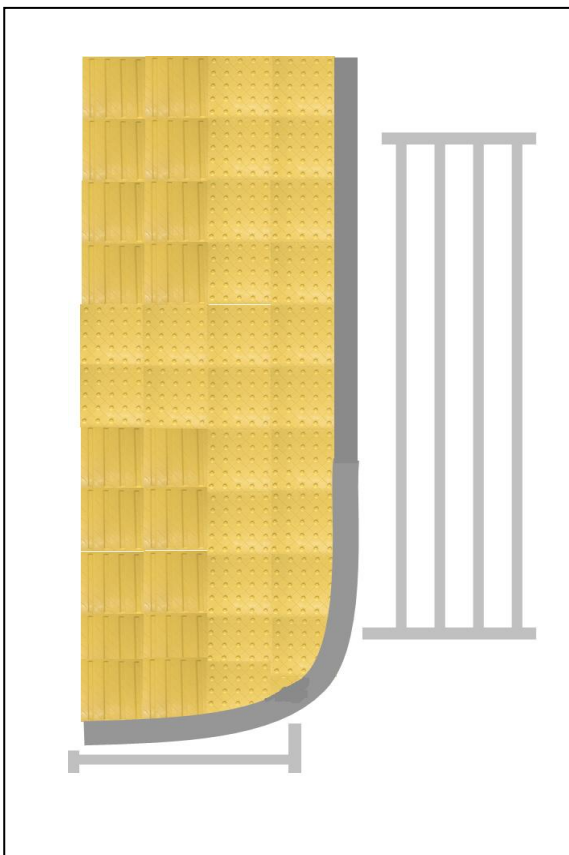
8-3 このケースのように、横断歩道前の警告ブロックを設置しなければならない位置にマンホールがある場合には、マンホールの蓋の上に警告ブロックを設置しなくてはならない。（福岡市）



8-4 横断歩道前は通常2列の警告ブロックを設置するのが良い。この写真のように誘導ブロックの先に警告ブロックが1列しかない場合、視覚障害者はその警告ブロックに気がつかず車道に出てしまう、あるいは歩行の勢いがあるため踏み越して車道に出てから停止することになりかねない。改善案のように警告ブロックを2列設置しなくてはならない。（北海道札幌市）



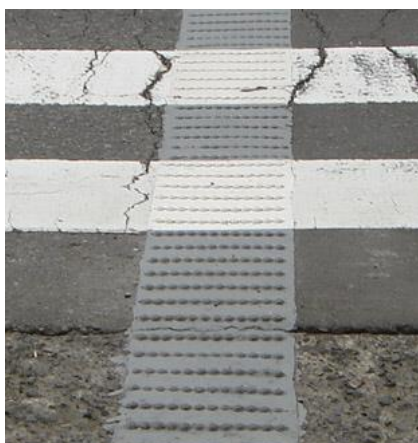
- 8-5 幅の細い歩道で、このケースのように2方向に道路横断箇所がある場合には多くの点字ブロックが設置されることになる。そうするとブロックがどこに接続しており、また何を警告しているのかを認識できなくなる。この場合には「横断歩道前の警告ブロックは通常2列設置する」という原則にかかわらず、視覚障害者の認識のしやすさを優先して、適宜ブロックの設置数を変更すべきである。改善案のように、警告ブロックを1列にし、また歩道の端に隙間なく警告ブロックを設置することによって、横断歩道の位置や方向がかなりわかりやすくなる。
- (石川県金沢市)



8-6 この写真のケースも 8-5 と同様である。改善案のようにブロックを設置すると横断歩道の位置や方向がわかりやすくなる。（長崎県対馬市）



8-7 最近は横断歩道上にも誘導ブロックが設置されることが多くなってきた。これは視覚障害者にとって極めて有効である。視覚障害者は道路横断の際に、進む方向を間違っていないかどうかについて細心の注意を払っている。万一、方向が大きく偏っていた場合には反対側の歩道にたどり着くことができず、車道の中でさまようことになってしまう。このケースのように、通常の誘導ブロックとほぼ同じ形状のブロックを用いると、そこが横断歩道であることを認識できず、危険である。8-8のような特殊な形状をした横断歩道内の特有の誘導ブロックを用いるべきである。（宮崎空港）



8-8 特殊な形状をした横断歩道内の誘導ブロックである。道路横断帯（通称：エスコートゾーン）と呼ばれている。



8-9 道路横断帯を用いている横断歩道の例である。（長崎市）



8-10 横断歩道には歩行者用信号機の押しボタンが設置されていることが多い。このケースでは障害者対応信号機の押しボタンが設置されている。通常は、そのボタンまで誘導ブロックが設置されていることはほとんどない。誘導ブロックが設置されているとボタンの位置を確認することができるので便利である。（北海道函館市）



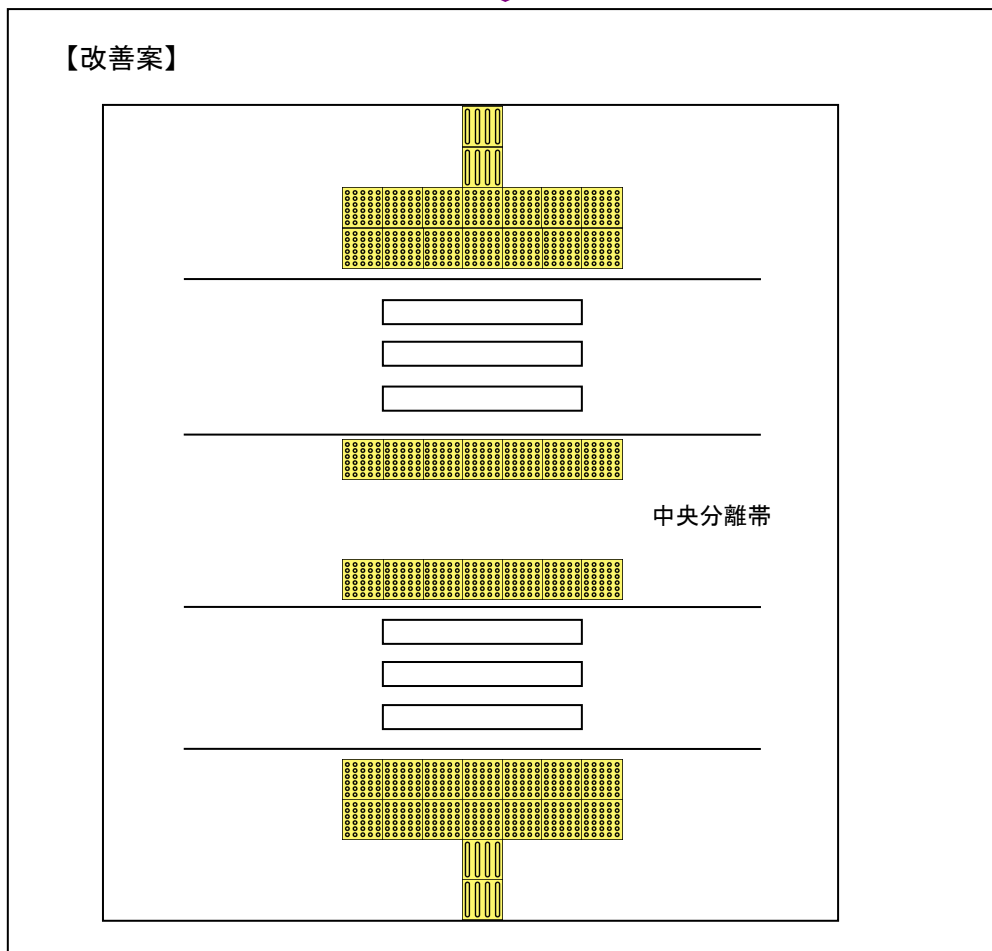
8-11 海外でも横断歩道前に多くの点字ブロックを設置しているケースが目立つ。視覚障害者が迷う原因になる。(マレーシア・クアラルンプル)



8-12 このケースのように全面にブロックを設置すると、どこが横断歩道であるのか、どの方向に渡ればよいのかがわからなくなる。(イギリス・ロンドン)



8-13 これは中央分離帯である。大きな中央分離帯では、視覚障害者が道路を渡りきったと誤解してしまうことがあり、きちんとしたルールでブロックを設置することが求められる。このケースのようにブロックを一面に設置することは迷いの原因になる。したがって、次ページの改善案のように横断歩道前は2列の警告ブロック、中央分離帯は1列の警告ブロックを設置するように統一するべきである。(北海道札幌市)

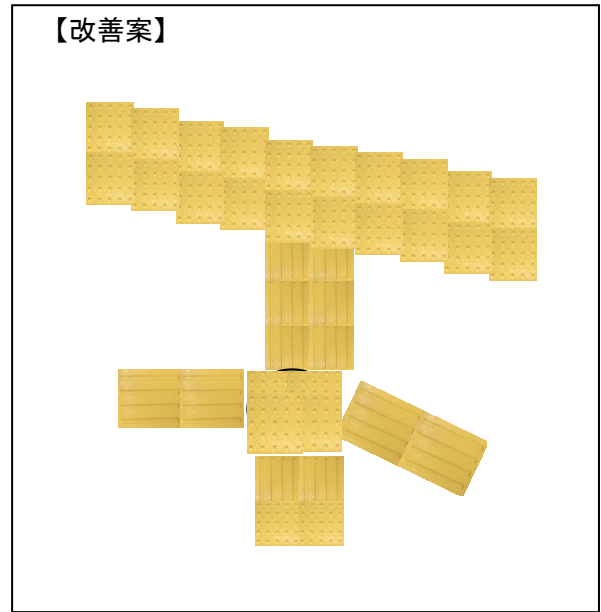
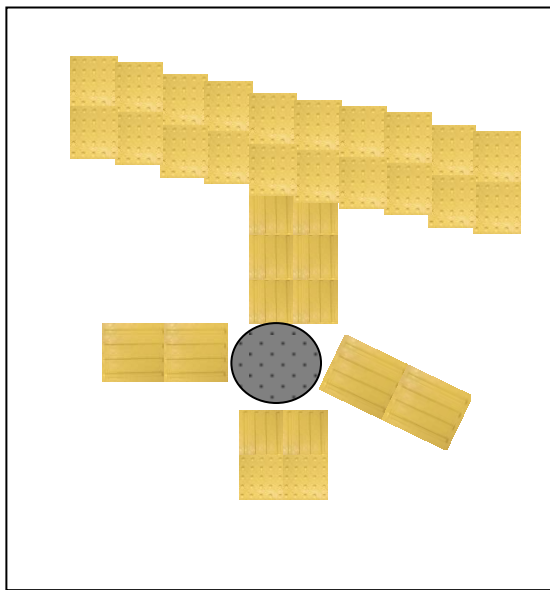


9) 分岐点

誘導ブロックが交差している部分は、言わば「分岐点」であり、警告ブロックを設置しなくてはならない。警告ブロックを設置しなければ、視覚障害者が分岐点の存在に気がつかず、道に迷うことになる。広い歩道であれば十字型の分岐点には9枚の警告ブロックを用いるが、狭い歩道であれば適宜、警告ブロックの枚数を減らして、歩道の全面に点字ブロックが設置される状況 evitar すべきである。



9-1 誘導ブロックの交差部分に警告ブロックを設置していないので、特に左右の方向から直進する視覚障害者は分岐点があることに気がつかない。改善案のように警告ブロックを設置しなくてはならない。(佐賀市)



9-2 このケースのように誘導ブロックが十字に交差する部分にマンホールがあり、その上に警告ブロックが設置されていないと、視覚障害者はそこが分岐点であることに気がつかない。改善案のように警告ブロックを設置するべきである。（北海道札幌市）



9-3 T字形の交差部分に警告ブロックが設置されていないケースである。改善案のように警告ブロックを設置しなくてはならない。（千葉市）



9-4 海外にも同様の誤りが多い。
(台湾・板橋)



9-5 T字形の交差部分では、このケースのように警告ブロックを設置していることがあるが、左右方向に歩いている（白い誘導ブロックの上を歩いている）視覚障害者は警告ブロックの存在に気がつかない。（韓国・ソウル）



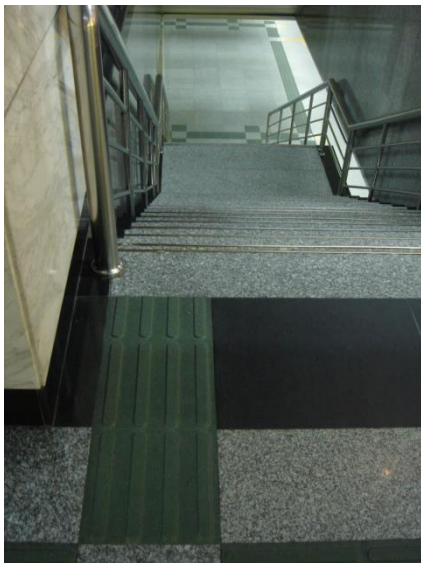
9-6 横断歩道内に分岐点が作られているケースである。横断歩道の中の警告ブロックで立ち止まり、探索していると歩行者用の信号が赤に変わることになり、極めて危険である。（東京・高田馬場）

10) 階段

階段前には警告ブロックを設置しなくてはならない。階段の縁から 30 cm程度離して、2 列に配置するのが原則である。必要以上に多くの警告ブロックを設置すると、視覚障害者は何を警告しているのかがわからなくなり、探索をしているうちに階段から転落してしまうことがある。



10-1 階段前に設置されている警告ブロックが途中で切れている。視覚障害者はこのスペースに来て
も警告ブロックがないので立ち止まれない。階段から転落する危険性が高いケースである。改
善案のように警告ブロックを連続して設置しなくてはならない。（富山市）



10-2 このケースでは階段の前に警告ブロックが設置されていない。視覚障害者は階段の前で立ち止
まることができず、転落してしまう。（中国・広州）



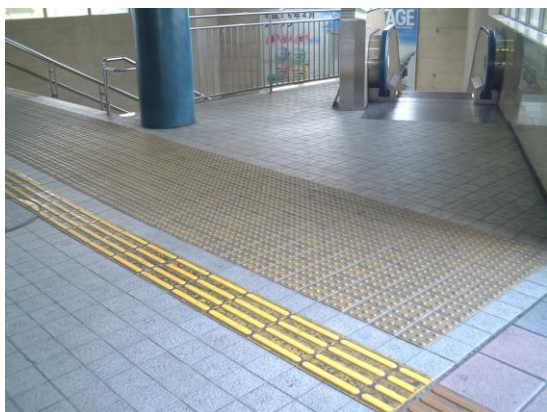
10-3 通常は階段を上りきった箇所と階段の一番下の床面に警告ブロックを設置しなくてはならない。このケースでは床面に警告ブロックが設置されておらず、床面よりも一段上にある。階段を下りてきた視覚障害者はこの警告ブロックを検知して「床面に着いた」と判断するであろう。しかし、実際にはあと一段分の階段があるわけであり、転倒したり、足をふみはずす可能性がある。改善案のように、警告ブロックを設置し直さなくてはならない。（愛知県日進市）



10-4 階段の踏み面に警告ブロックを設置しているケースである。踏み面のブロックは不要である。（台湾・台北）



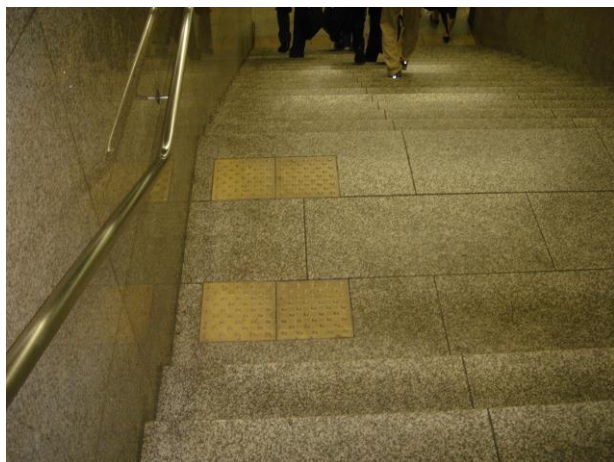
10-5 このケースでは階段の端にそって警告ブロックが設置されていない。しかも警告ブロックが階段のラインに平行になっていない。（長崎市）



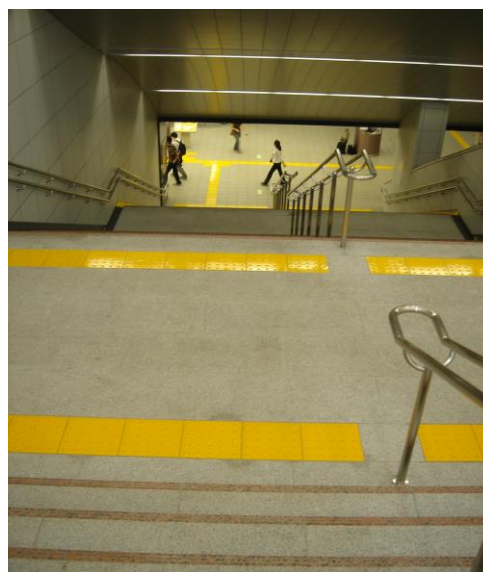
10-6 このケースのように多くの警告ブロックが設置されると、視覚障害者がまわりに何があるかを認識できない。探索中に階段やエスカレータから転落する危険性もある。階段前に2列、エスカレータ前に2列の警告ブロックを設置するだけで良い。(富山県高岡市)



10-7 このケースも一面に警告ブロックが設置されている。警告ブロックの機能を果たしていないというだけでなく、車いす使用者、高齢者、ベビーカー使用者等の移動のバリアになっている。(神奈川県平塚市)



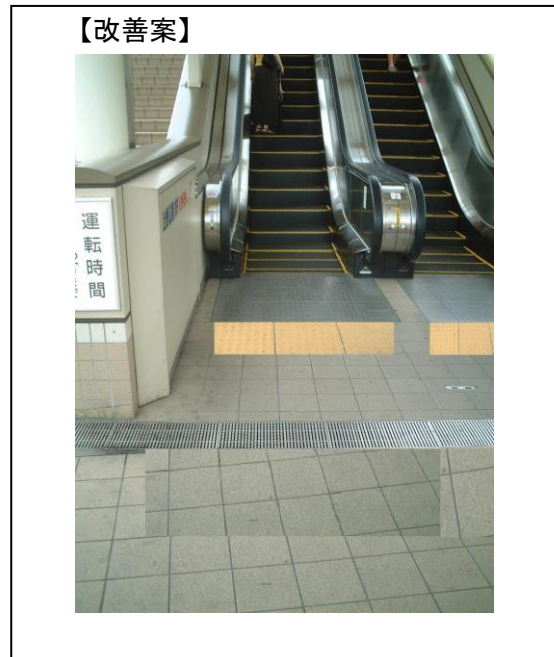
10-8 階段の踊り場では、階段の始まりと終わりに1列の警告ブロックを設置するのが原則である。この写真のように、階段の全幅に設置せず、手すりの付近の一部だけに設置するのは不適切である。駅等の手すりを使用するのは高齢者が主である。視覚障害者が手すりを使って上り下りすると高齢者と衝突する危険性が出てくるので、視覚障害者は手すりを使用しないことが多い。(大阪市)



10-9 このケースのように階段の幅に合わせて警告ブロックを設置すべきである。なお中央部分に1枚分のスペースがあり、警告ブロックが連続していないのは手すりがあるからである。また、階段の踊り場であるのか、終わりなのかの区別がはっきりとわかるように、階段の始まりと終わりには2列の警告ブロックを、踊り場には1列の警告ブロックを設置すべきである。(つくばエクスプレス線南流山駅)

11) エスカレータ前

エスカレータへの進入箇所付近では、エスカレータからあまり遠くない位置に警告ブロックを設置しなくてはならない。



11-1 このケースでは警告ブロックがエスカレータから遠すぎる位置にある。改善案のように設置しなくてはならない。（JR 上野駅）

12) プラットホーム

鉄道駅のプラットフォームは視覚障害者にとって非常に危険な場所のひとつである。プラットフォームの端には誘導ブロックを使用せず、線路への転落防止のために警告ブロックだけを設置するのが慣例である。そこに設置される警告ブロックはJIS規格の30cm四方のものが良い。



12-1 15cmの幅しかない警告ブロックが設置されている。視覚障害者が気づかずに踏み越えた場合、線路に転落する危険性がある。30cm幅の警告ブロックを設置しなくてはならない。（JR 長崎駅）



12-2 海外にも同様の狭幅の警告ブロックが設置されている。（オーストラリア・シドニー）



12-3 プラットホーム上に警告ブロックではなく誘導ブロックが設置されているケースである。全国での統一された設置を考えて、警告ブロックを用いなければならない。（JR 奈良駅）



12-4 このようなホーム柵がある場合には、電車への乗り込み口の前、つまりホーム柵のドアがある位置に警告ブロックを設置する。このケースでは、手前のホーム柵のドア部分には警告ブロックが設置されていない。その部分の床は盛り上がり、車いす使用者が電車に乗りやすいように工夫されている。その部分に警告ブロックを設置していないのは、点字ブロックが車いす使用者のバリアにならないように配慮しているからである。（都営三田線春日駅）

13) 門やドアの前

門やドアの前には警告ブロックを設置してその存在を示さなくてはならない。そうしなければ門やドアが開いている場合に、視覚障害者がそれらに衝突してしまう危険性があるからである。



13-1 門の前に警告ブロックを設置すべきである。（千葉県野田市）



【改善案】



13-2 ドアの前で、誘導ブロックが途切れており、警告ブロックが設置されていない。視覚障害者は立ち止まることなくドアに向かって進むため、万一、ドアが開いている状態であるならばドアのエッジの部分に顔を打ちつけてしまう危険がある。改善案のように警告ブロックを設置しなくてはならない。（JR 新大阪駅）

14) スロープ

車いす使用者、ベビーカー使用者、シルバーカー使用者の中には、点字ブロックをバリアとして感じている者が多い。特に車いす使用者にとっては、ブロックの突起によってキャスター（車いすの前輪）の向きが変わり、進行方向が定まらなくなることが大きな問題となっている。また、振動のために身体の位置が安定しない、屋外に設置されている場合に雨天時に滑りやすい等の問題が生じる。一方、視覚障害者の中には、階上や階下への移動をする際に、はっきりと段差を認識できる階段の利用を好む者が多い。スロープを利用して視覚障害者と車いす使用者の衝突事故が起こることもある。これらのことから、スロープ上に点字ブロックを設置してはならない。



14-1 このように、ブロックの突起によって車いすのキャスターの向きが変わってしまい、前に進むことができなくなる。



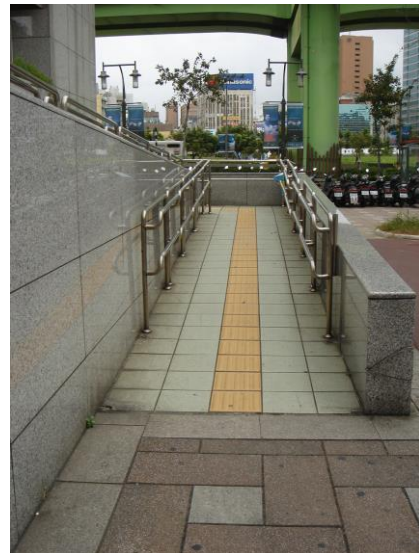
14-2 スロープに点字ブロックを設置するのではなく、このケースのように階段に視覚障害者を誘導することによって、車いす使用者等のバリアの問題を解消することができる。（東京・大塚）



14-3 このケースのようにスロープ上にブロックを設置することは適切ではない。（宮崎市）



14-4 県庁や市役所等の公共施設には、スロープ上にブロックを設置しているケースが多い。（高知市役所）



14-5 海外においてもスロープ上にブロックを設置しているケースが多い。（台湾・台北）



14-6 スロープの始まりと終わりに点字ブロックを設置しているケースも多いが、これも車いす使用者等のバリアになる。（愛媛県庁）



14-7 海外にも同様の誤りが多数ある。
(USA・サンフランシスコ)



14-8 スロープの全面にブロックが設置してあると、車いす使用者は非常に迷惑する。(台湾・台北)

15) エレベータ

エレベータ入り口に点字ブロックが設置してあると、車いすのキャスターが引っかかってしまう。そのため、エレベータ前に広く点字ブロックを設置するのではなく、押しボタンの前にブロックを設置し、車いす使用者の移動のバリアが最小限になるように配慮しなくてはならない。



【改善案】



15-1 このケースのようにエレベータ入り口に点字ブロックがあると、車いす使用者のバリアになる。改善案のように押しボタン前に設置する。(大阪市)



15-2 エレベータ内に警告ブロックを設置しているケースがある。狭いエレベータ内で出口を迷う視覚障害者はいない。このような設置も車いす使用者等のバリアになるため、ブロックを撤去すべきである。（愛媛県松山市）

16) 駅の改札

車いす使用者等が通行できるように幅を広くした改札に点字ブロックを設置しているケースが多い。しかし、改札の通路にブロックが設置されていると、車いす使用者のバリアとなる。視覚障害者は幅の広い改札を必要としないため、車いす使用者の利用する改札と点字ブロックを設置する改札を分ける必要がある。



16-1 車いす使用者が利用できる幅の広い改札と点字ブロックを設置した改札を分けているケースである。このような設置が望ましい。（つくばエクスプレス線守谷駅）



16-2 実際には、幅の広い有人改札に点字ブロックが設置されているケースが多い。（JR 熱海駅）



16-3 海外でも日本と同様の誤りがみられる。(マレーシア・クアラルンプル)



16-4 改札の通路内に点字ブロックを設置していないケースもあるが、改札の始終に点字ブロックが設置されていれば、車いす使用者のバリアになる。(シンガポール)

17) 障害者用駐車スペース

日本では障害者用駐車スペースの利用資格者を規定した法律は現在のところ存在していないが、そもそもこのスペースはドアを全開にして乗降することが必要な車いす使用のドライバーが利用するために設置されているものである。そのため、視覚障害者が障害者用駐車スペースを単独で利用することはない。車いす使用者のバリアになるブロックを障害者用駐車スペースに設置してはならない。



17-1 このケースのように障害者用駐車スペースに点字ブロックを広く設置することで、車いす使用者はバリアと感じる。(福島県いわき市)



17-2 海外においても日本と同様の誤りがみられる。(香港・ディズニーランド)



17-3 障害者用乗降スペースも車いす使用者の乗降のための設備であるため、点字ブロックを設置してはならない。（つくばエクスプレス線柏の葉キャンパス駅）

18) 一部の地域に限定して使用されているルールやブロック

一部の地域に限定して使用されているルールやブロックが日本全国の至るところにある。その土地で生活している視覚障害者でなければそのルールやブロックの意味が理解できず、混乱する。独自のルールやブロックを作るのではなく、統一した規格のブロック及びルールを用いて設置するべきである。



18-1 神戸市内で用いられているブロックである。これは誘導用のブロックであるが、JIS規格の警告ブロックと非常に似た形状である。（兵庫県神戸市）



18-2 神戸市内では、18-1 に示したブロックを独自のルールに基づいて設置している。誘導したい方向にこのブロックを設置し、ブロックが交差する箇所や障害物の前等の一般的に警告ブロックを設置すべき場所にはブロックを設置しないで空けておくというルールである。（兵庫県神戸市）



18-3 札幌市営地下鉄でも神戸市内と同様のルールが用いられている。ただし、ブロックは一般の警告ブロックを誘導用に使用している。（札幌市営地下鉄新さっぽろ駅）



18-4 神戸市内には 18-1 のブロック及び 18-2 に示したルールを用いている箇所と国土交通省の示している設置指針に基づいた一般的なブロックとルールを用いている箇所が混在している。一般的なブロックから神戸式のブロックに変わると、視覚障害者は神戸式のブロックを警告ブロックであると誤認してしまう。（三ノ宮駅）



18-5 視覚障害者にとっては、足底だけでは神戸式ブロックと一般的な警告ブロックの区別がむずかしい。このケースのように神戸式の誘導用ブロックを用いて、階段前に一般の警告ブロックを設置している場合、階段前の警告ブロックを神戸式の誘導用ブロックの延長であると誤認し、階段から転落してしまう危険がある。（三ノ宮駅）



18-6 金沢市内にも、一部の地域のみで使用しているブロックがある。神戸式ブロックと同様に、一般的なブロックと混在している箇所がある。（石川県金沢市）



18-7 福岡市内で見られるブロックと一般的な誘導ブロックが混在しているケースである。（福岡市）



- 18-8 高崎市内では、一般的には誘導ブロックを設置すべき箇所であってもすべて警告ブロックを用いているエリアがある。これではどこで立ち止まるべきなのか、また危険箇所であるのかわからず、視覚障害者にとって危険である。（群馬県高崎市）

19) 施設や設備の工事後の未処置

点字ブロックによって誘導されていた施設や設備の位置を変更する際には、当然のことながら点字ブロックの位置も修正しなければならない。しかし、点字ブロックが元の場所に放置されており、視覚障害者が混乱するケースが少なくない。



- 19-1 横断歩道がなくなったにもかかわらず、点字ブロックが残されている。視覚障害者が横断歩道前に設置されている点字ブロックであると誤認して道路を横断してしまう危険がある。（大阪府狭山市）



19-2 海外にも日本と同様の誤りがみられる。横断歩道の位置を変更したにもかかわらず、元の場所に点字ブロックがあり、新しい横断歩道前にはない。そのため、横断歩道ではない箇所から道路に飛び出してしまふ危険がある。(フランス・パリ)



19-3 19-2 と同様の誤りである。
(韓国・ソウル)



19-4 下が黒いコンクリートで埋められている部分には、以前は何らかの設備(おそらく電話ボックス)があったと思われるが、その設備がなくなっても点字ブロックはそのままにされている。設備を撤去した場合には、ブロックも修正しなくてはならない。(長崎市)



19-5 バスの乗り場付近まで点字ブロックを設置していたところに、柵を後から設けている。バスの乗り口までブロックをたどっていくことができない。
(香港国際空港)



19-6 道路工事のために点字ブロックが撤去されたままになっているケースである。改善案のように点字ブロックを連続して設置する必要がある。（鹿児島市）

20) 管理状態

点字ブロックの設置後に定期的に補修をしなかったために、ブロックが剥がれたままになっていたり、破損したブロックの破片が飛び散っているケースがしばしばみられる。点字ブロックの意味をなさないばかりではなく、視覚障害者が破損したブロックでつまづくこともある。加えて、景観をひどく損ねることになる。



20-1 横断歩道前のブロックが剥がれたままの状態であるため、視覚障害者が横断歩道前であることを認識できず、車道に飛び出すおそれがある。（神奈川県平塚市）



20-2 誘導ブロックが剥がれてしまい、誘導の機能が低下している。また景観を著しく損ねている。（奈良市）



20-3 横断歩道前の警告ブロックの突起がなくなってしまうために、視覚障害者は横断歩道前であることに気がつかず、車道に飛び出す危険がある。（福岡市）



20-4 階段前の警告ブロックの突起がなくなったために、視覚障害者は階段前であることに気がつかず、転落する危険がある。（台湾・板橋）



20-5 ブロックが破損したまま放置されているケースである。（韓国・ソウル）



20-6 ブロックの破損部分は視覚障害者が困るだけでなく、車いす使用者等の大きなバリアとなる。



20-7 積雪地帯では、除雪作業の影響で多くのブロックの突起がこのケースのように削られてしまっている。(北海道札幌市)



20-8 点字ブロックを補修する際に、元のブロックと違う種類のブロックが用いられることがよくある。ブロックの規格や形状が変わることによって視覚障害者が混乱することになる。また、ブロックの統一感がなくなり、景観を損ねる。(福岡市)



20-9 この写真はパリのオペラ座の前で撮影したものである。元からあったブロックに違う種類のブロックを用いて補修したために景観が損なわれている。(フランス・パリ)

21) 点字ブロック上の障害物

点字ブロックはその上に障害物や危険物がないことを前提に設置されている。しかし、実際にはブロック上に看板が設置されていたり、障害物が置かれていることが少なくない。これによって視覚障害者の移動は大きく妨げられることになる。また、視覚障害者の中には片足のみをブロックに乗せ、もう一方の足はブロックの外側において移動する者、白杖でブロックを確認しながらブロックの横を移動する者等がいるため、ブロックの両側 30cm 以内にも障害物がないように設置しなくてはならない。



21-1 このケースのように、バス停等で点字ブロックの上にベンチが置かれていることがしばしばある。当然であるが、ブロック上に障害物を置いてはならない。
(埼玉県三郷市)



21-2 タイではブロック上にバス停のベンチが設置されている。(タイ・バンコク)



21-3 白杖ではブロックの上の空間にある歩道橋を検知することができないため、点字ブロック上をたどっていくと歩道橋に衝突してしまう。(中国・北京駅前)



21-4 誘導ブロック上にバス停がある。
(中国・大連)



21-5 施設の入口の点字ブロック上に、泥除けのためにマットを敷いているケースがしばしばある。しかし、マットによってブロックの突起が確認しづらくなるため、ブロック上にマットを敷いてはいけない。（奥尻空港）



21-6 点字ブロック上にマットを敷くのではなく、このようにブロックの形を残して、ブロックの外側だけにマットを敷くと良い。（広島市）



21-7 ブロック上に遊戯施設が作られている。（茨城県つくば市）



21-8 ブロック上にオープンカフェが設けられている。（オーストラリア・シドニー）



21-9 ブロック上に地下鉄の自動改札機が設置されている。(中国・広州)



21-10 ごみ置き場の位置を配慮しておかないと、このケースのようにブロックをごみがふさいでしまう。(高知市)

22) 目的外使用

点字ブロックを視覚障害者の安全な移動のための設備として利用するのではなく、別の用途で使用しているケースがある。これは視覚障害者がとまどうことになり、また大きな事故の原因にもなり得る。点字ブロックの本来の目的以外の使用を避けなければならない。



22-1 地下駐車場の入口で、車の滑り止めとして点字ブロックを用いているケースがある。(和歌山市)



22-2 商店の入口であるが、22-1 と同様に、滑り止めとして用いられている。(台湾・台北)



22-3 駐輪場入口の停止線を示すために点字ブロックが用いられている。(茨城県つくば市)



22-4 点字ブロックを階段のけこみ板部分に設置して、上り下りのレーンを分ける線にしている。通常は、この部分に白線が引かれている。(JR 富山駅)



22-5 駅前広場の床面の装飾に点字ブロックが用いられている。(千葉県四街道市)

このガイドブックの作成にあたり、以下の方々のご協力をえました。

国際交通安全学会 奈良坂 伸氏
川崎医療福祉大学 河田 正興氏
日本医療科学大学 石上 智美氏
筑波大学大学院 安心院朗子氏
筑波大学大学院 西村 実穂氏

非売品

視覚障害者誘導用ブロック（点字ブロック）の適正な設置のためのガイドブック

—間違いやすい設置例を中心に—

著者 徳田克己・水野智美・西館有沙・新井邦二郎・青柳まゆみ

発行日 2008年4月1日

発行所 財団法人 国際交通安全学会

東京都中央区八重洲 2-6-20 ホンダ八重洲ビル 3F

TEL 03 (3273) 7884 FAX 03 (3272) 7054

許可なく転載を禁じます。