

ユニバーサルデザインの推進

2. 総合的な交通安全対策の実施

(5)ユニバーサルデザイン化の推進

- ・利用者のニーズに応じた経路選択ができるよう、幹線道路の整備にあわせ、生活道路についても地域の安全対策と一体となったユニバーサルデザイン化を推進すべきである。
- ・ノウハウの共有等による道路管理者の技術力向上を図り、地域や利用者のニーズに応じた効率的な整備を進める必要がある。
- ・また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機に、主要鉄道駅と周辺的生活関連施設を結ぶ生活関連経路についても重点的に推進すべきである。

(H29.8.22 社会資本整備審議会道路分科会建議)

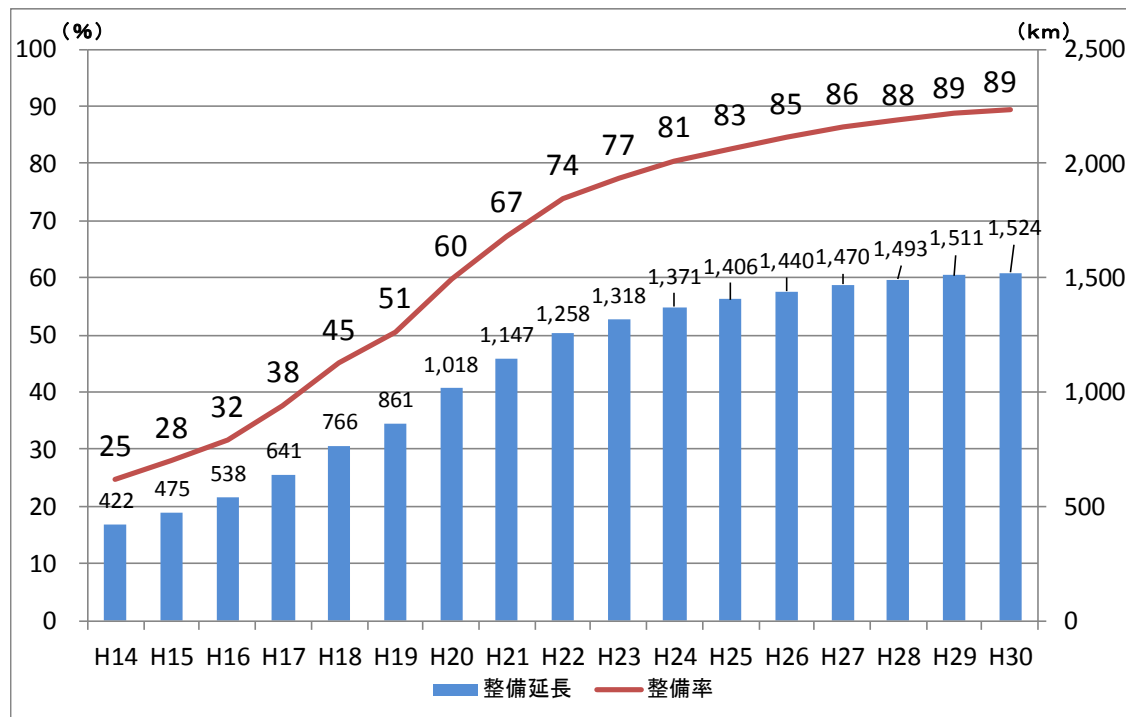
1. 道路におけるバリアフリー化の現状(特定道路の整備状況)

- 生活関連経路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる路線及び区間を「特定道路」として指定
- 平成20年12月に指定した特定道路約1,700kmのうち平成31年3月時点で約9割の整備が完了
(全国の302市区町村で特定道路を指定)

特定道路

バリアフリー法に基づく生活関連経路であって、多数の高齢者・障害者等の移動が通常徒歩で行われる路線及び経路、移動等の円滑化を図るべき道路の区間(国土交通大臣が指定)

【特定道路の整備状況の推移】



整備率 約89%(H31.3末)
R3.3末までに100%を目標

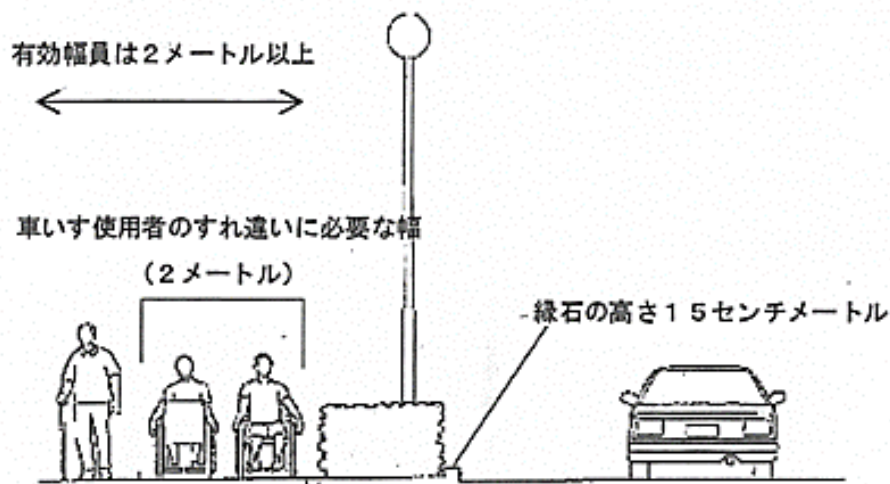
2. 道路のバリアフリー化の整備基準

○特定道路において歩道の拡幅、歩車道の段差・勾配の解消、視覚障害者誘導用ブロックの敷設等のバリアフリー化により障害者・高齢者等の移動時の障壁を除去することで円滑な歩行を確保

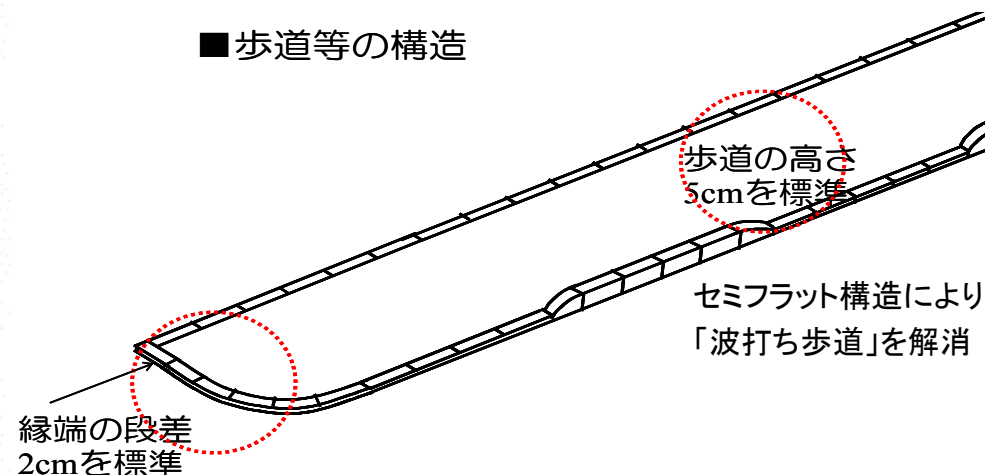
【道路の移動等円滑化基準(省令)】

- 歩道の幅員: 歩行者が実際に通行できる幅員(有効幅員)を基本とし、**2メートル以上**(自転車歩行者道にあっては3メートル以上)連続して確保
- 舗装: 原則として、透水性舗装
- 勾配: 原則として、縦断方向に**5パーセント以下**、横断方向に**1パーセント以下**
- 区画: 歩道は縁石により区画(視覚障害者の安全な通行を確保するため)
- 縁石高さ: 15センチメートル以上、必要に応じて歩車道境界に植樹帯、並木又はさくを設置
- 歩道高さ: **5センチメートルを標準**、車両乗入れ部の設置の状況等を考慮
- 歩車道境界部の段差: **2センチメートルを標準**

「歩道の標準横断図」



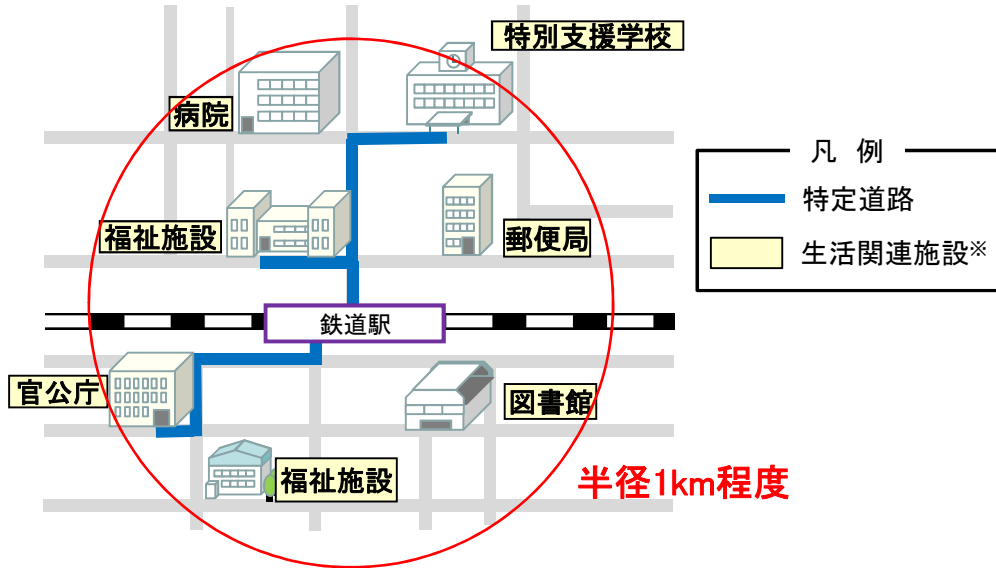
■歩道等の構造



3. 特定道路の指定(H20)の状況

○平成20年12月に指定した特定道路は、主要な旅客施設(駅、旅客ターミナル等)の周辺道路について、旅客施設と官公庁施設、福祉施設等の生活関連施設を結ぶ道路で多数の高齢者・障害者が利用する道路

【特定道路のイメージ】



※生活関連施設

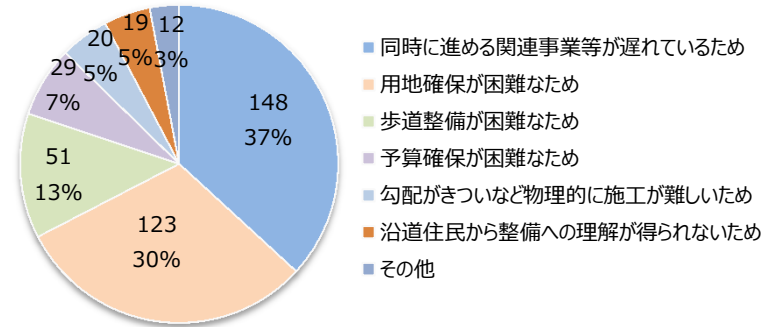
旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設、学校など

【特定道路(H20指定)の課題】

- ✓ 道路特定事業の予定がない道路、主要な旅客施設がない地域や生活関連施設がない駅の周辺の道路が指定されていない

| | |
|------------------------|----------|
| 特定道路指定延長 | 約1,703km |
| 特定道路を指定している自治体数 | 302市区町村 |
| 周辺道路が特定道路に指定されている旅客施設数 | 905施設 |
| 1旅客施設あたりの平均指定延長 | 約1.9km |

- ✓ 同時に進める事業の遅れや用地確保が困難なため整備が進まない箇所がある



n=402

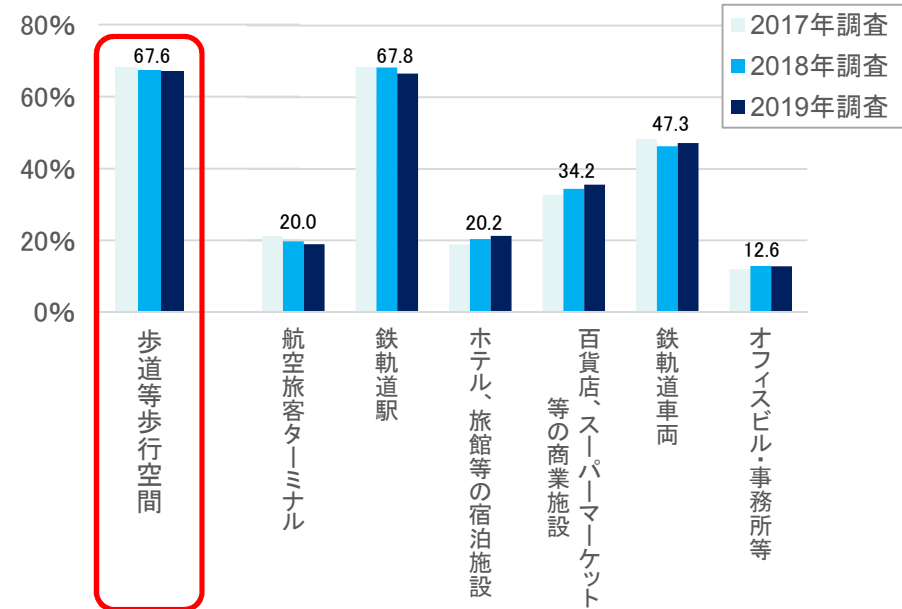
4. バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査

- 国民への意識調査結果では、「歩道等歩行空間」のバリアフリー・ユニバーサルデザインが進んでいると感じている割合は他の施設等に比べ低く、満足度は低い
- また、今後、重点的にバリアフリー・ユニバーサルデザインが必要だと思うもので「歩道等歩行空間」をあげた割合は他の施設等に比べ高い

【それぞれの公共空間や施設等を利用する際にバリアフリー・ユニバーサルデザインが進んだと感じているもの】

| | n= | 進んだ合計 | | あまり進んでない | ほとんど進んでない | どちらともいえない |
|---------------------|------|-------|---------|----------|-----------|-----------|
| | | 十分進んだ | まあまあ進んだ | | | |
| 歩道等歩行空間 | 2353 | 2.0 | 21.1 | 41.3 | 24.1 | 11.5 |
| 航空旅客ターミナル | 2181 | 4.7 | 41.2 | 30.1 | 11.0 | 13.0 |
| 鉄軌道駅 | 2162 | 2.9 | 36.7 | 35.3 | 14.1 | 11.0 |
| ホテル、旅館等の宿泊施設 | 1850 | 2.7 | 34.5 | 35.8 | 12.7 | 14.4 |
| 百貨店、スーパーマーケット等の商業施設 | 2334 | 2.7 | 31.7 | 36.8 | 15.9 | 12.8 |
| 鉄軌道車両 | 2197 | 2.5 | 27.0 | 40.7 | 18.1 | 11.7 |
| オフィスビル・事務所等 | 2021 | 2.3 | 21.4 | 37.2 | 25.8 | 13.4 |

【今後、重点的にバリアフリー・ユニバーサルデザインとしていくことが必要だと思うもの】



出典：平成30年度バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書より
(内閣府，平成31年3月)

5. 利用者の多様なニーズ

- 障害者団体等から、観光地等におけるバリアフリー化が不十分との意見がある
- 視覚障害者とベビーカー利用者では、歩車道境界部の段差に関する意見に大きな違いが見られる
- 高齢者の約6割が歩道に200m未満の間隔でベンチの設置を希望するという研究もあり

【障害者団体等からの主な意見】

- ✓ 観光立国や東京オリンピック・パラリンピックに向けた整備がうたわれているが、障害者の観光客への対策が進んでいないのではないか。
- ✓ 観光地の一層のバリアフリー化を進めるべきではないか。都市の有名観光地は進んでいるが、地方は進んでいない。

出典：「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」報告書
(国土交通省総合政策局，平成29年6月)

【歩車道境界部の段差に関する意見】

[視覚障害者]

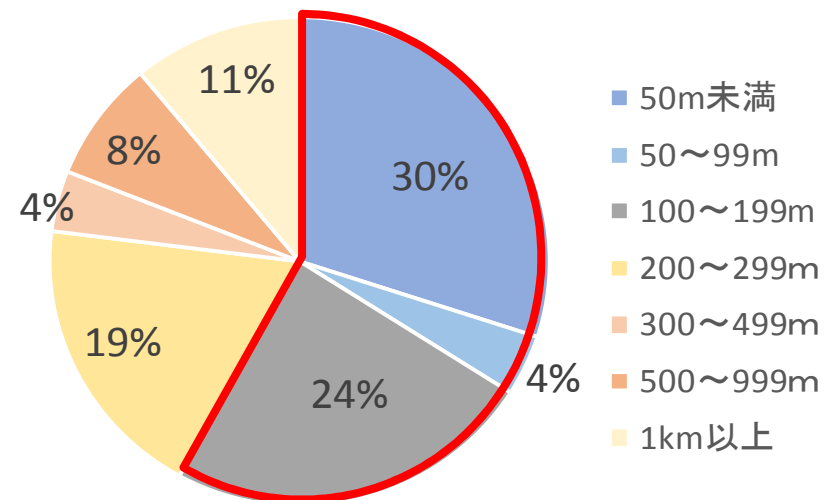
- ✓ 「歩道の一般的構造に関する基準」の策定にあたって実施したパブリックコメントでは、歩車道境界部の段差は2cm確保してほしいとの意見

[ベビーカー利用者]

- ✓ 「ベビーカーを押していて大変だと感じた場所・環境」について、「車道と歩道の段差」に対する回答が約6割で最多

出典：(株)ピジョン報道発表資料，平成26年12月

【高齢者のベンチ設置希望間隔】



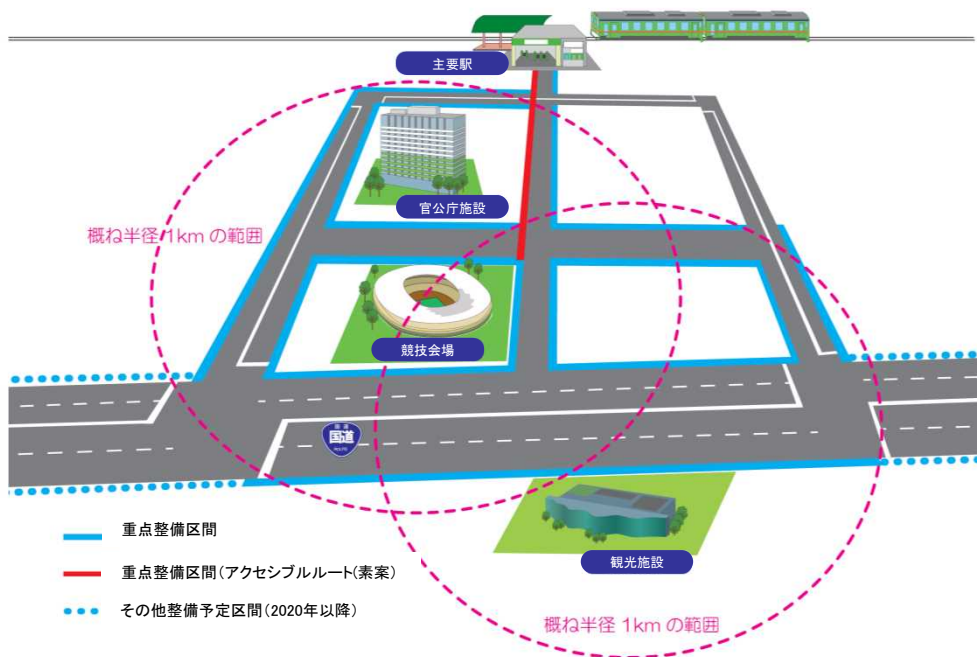
出典：歩行空間における高齢者のための休憩施設設置に関する研究
(北川博巳,土居聡,三星昭宏,土木計画学研究・論文集No.17,平成12年9月)

(参考)東京オリンピック・パラリンピックに向けた取組

- 東京オリンピック・パラリンピック競技大会を共生社会の実現に向けて社会構造を変える絶好の機会とし、「心のバリアフリー」と「ユニバーサルデザインのまちづくり」を柱とした「ユニバーサルデザイン2020行動計画」を策定
- 競技会場周辺エリア等の道路において重点整備区間を設定しバリアフリー化を推進するとともに、全国の主要鉄道駅周辺の道路のバリアフリー化を推進

【競技会場周辺の重点整備区間】

- ・2020年東京大会に向けて駅から競技会場までの道路のバリアフリー化を推進



【重点整備区間の整備基準】

- ・重点整備区間の整備基準はアクセシビリティガイドラインにより設定

| 整備項目(一例) | 基準値※ | (参考)道路の移動等円滑化基準 |
|--------------|---------------|---------------------|
| 歩道の幅員 | 2.0m以上 | 2.0m以上 |
| 歩道の縦断勾配 | 1/20以下(5%以下) | 5%以下 |
| 歩道の横断勾配 | 1/100以下(1%以下) | 1%以下 |
| 歩車道境界の段差 | 20mm | 2cmを標準 |
| 視覚障害者誘導用ブロック | 連続して設置 | 必要と認められる箇所に設置 |
| 休憩ベンチの設置間隔 | 50m程度 | 適当な間隔でベンチ及びその上屋を設ける |

※Tokyo2020アクセシビリティガイドラインより

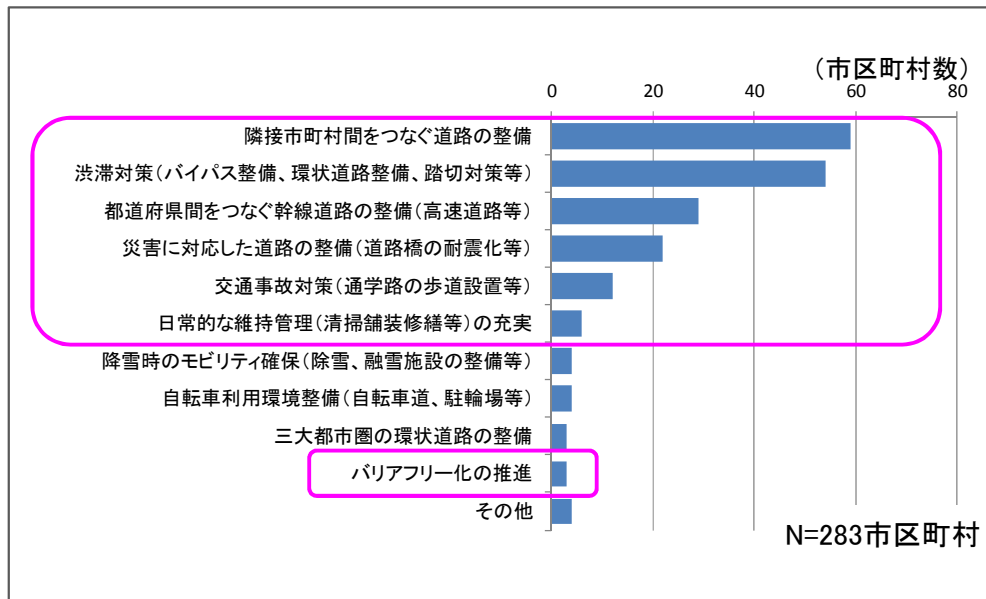
- ・重点整備区間約143kmのうち約64km整備済み【整備率45%】(H31.3現在)

6. 自治体のバリアフリー化の取り組み

- 市区町村が重点的に実施したい道路施策において「バリアフリー化の推進」の優先順位は低い
- バリアフリー基本構想の新規策定数は、ピーク時の約4分の1程度と鈍化傾向

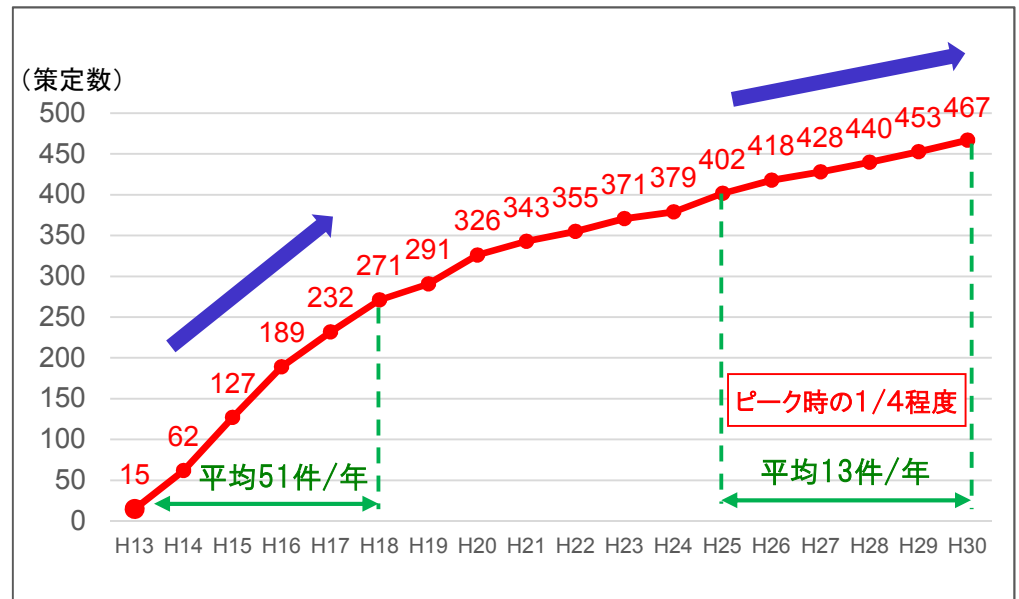
【各市区町村が重点的に実施したい道路事業施策】

- ・幹線道路の整備や渋滞対策、防災対策、交通事故、維持管理などが重要施策として認識されている。



【基本構想の策定数の推移】

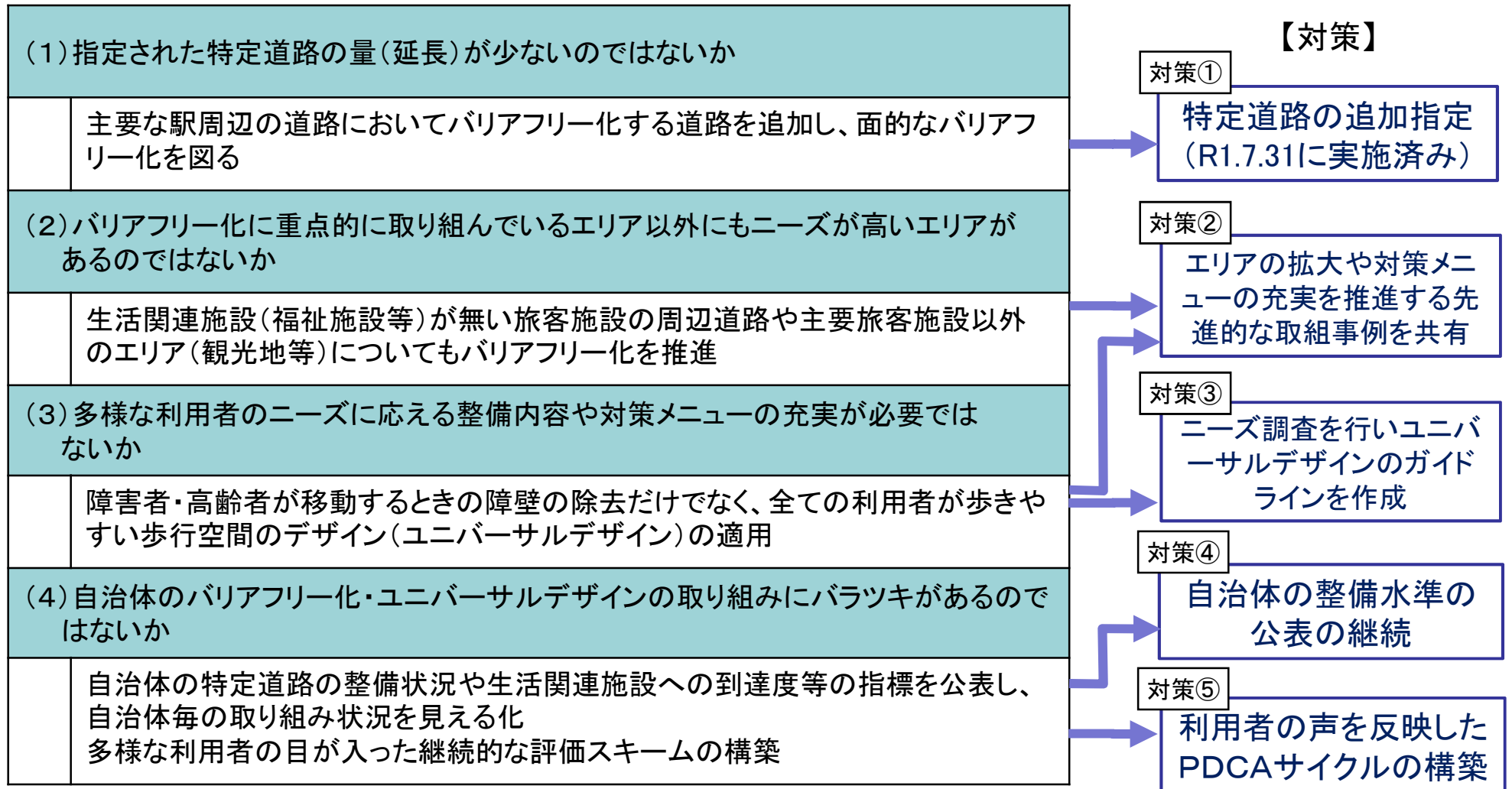
- ・平成15年度をピークに新規策定数は鈍化傾向



出典:国土交通省道路局アンケート結果(平成23年)

7. 道路のバリアフリー化の課題と施策の方向性

- 生活関連施設がある主要な旅客施設周辺について、特定道路のバリアフリー化を推進し、これまでに約9割の整備が完了しているが、歩道等歩行空間のバリアフリー・ユニバーサルデザインに対する国民の満足度は低い
- 全国共通のニーズから個別の現場レベルのニーズまで多様なニーズを分析し、効果的な対策を展開



対策①-1. 特定道路の指定拡大等による面的なバリアフリー空間の確保

- 令和元年7月に新たに約2,740kmの特定道路を指定拡大(302市区町村→478市区町村)
- 福祉施設等を相互に結ぶ道路を特定道路の要件に追加することで連続的かつ面的なバリアフリー化を推進

【特定道路の指定要件】

■平成20年12月指定(前回指定)

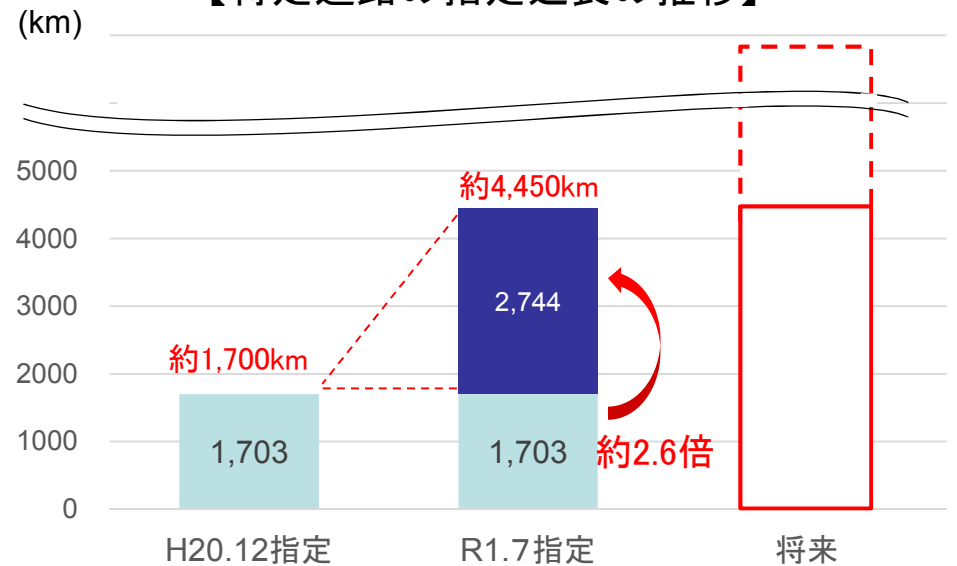
- バリアフリー法に基づく生活関連経路
※道路特定事業を実施する道路
- 多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路



■令和元年7月指定拡大(今回指定)

- バリアフリー法に基づく全ての生活関連経路【拡大】
※道路特定事業の有無に関わらず
- 多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路【拡大】
- 福祉施設等を相互に結ぶ道路【追加】

【特定道路の指定延長の推移】



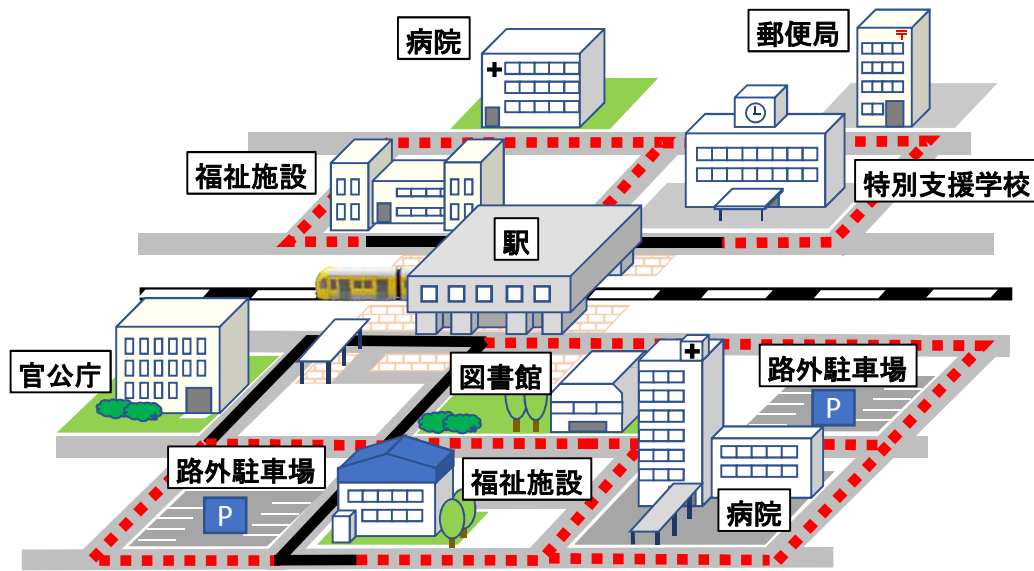
【特定道路を指定している市区町村数等】

| | H20.12指定 | R1.7指定 |
|------------------------|----------|------------------------------------|
| 延長 | 約1,703km | 約4,447km |
| 自治体数 | 302市区町村 | 478市区町村 |
| 周辺道路が特定道路に指定されている旅客施設数 | 905施設 | 2,094施設 |
| 1旅客施設あたりの平均指定延長 | 約1.9km | 約2.1km ※H20に指定されていた施設に限れば約2.8km |

【参考】連続的かつ面的なバリアフリー化

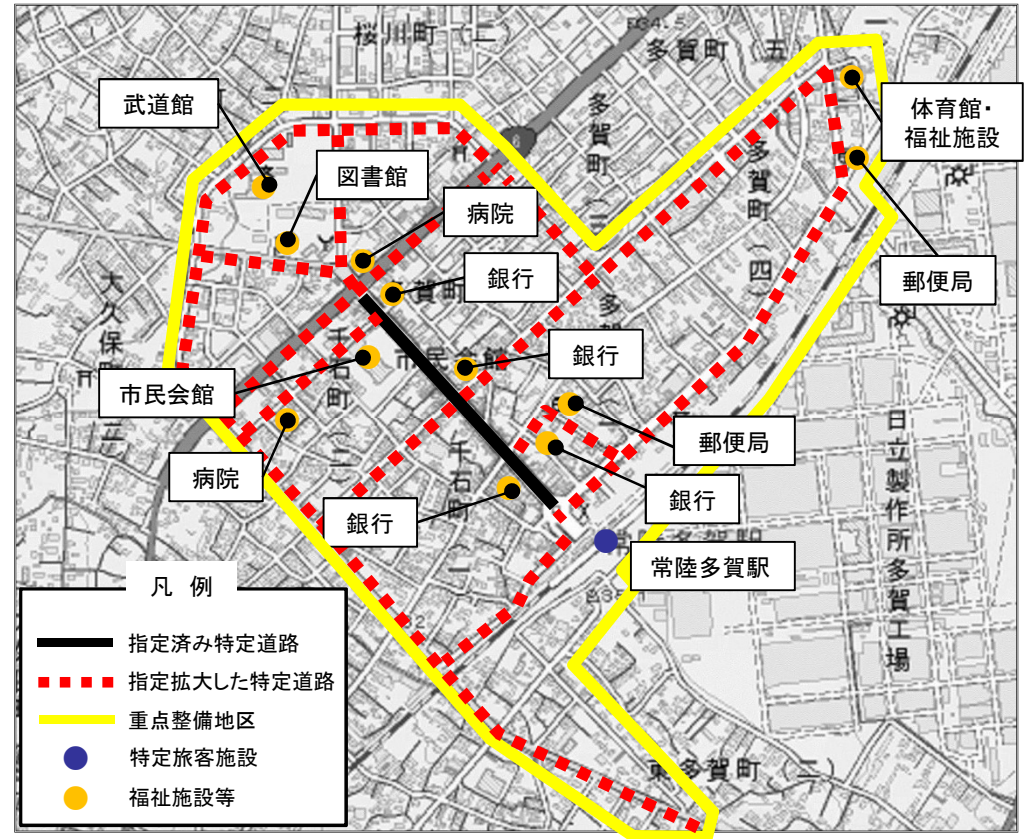
【今回の指定拡大の事例(日立市)】

【面的なバリアフリー化のイメージ】



凡例

| | |
|--|------------|
| | 指定済み特定道路 |
| | 指定拡大した特定道路 |



| | |
|----------|--|
| 重点整備地区面積 | 約0.9km ² |
| 特定道路の延長 | 約0.5km(H20) → 約7.2km(R1) ※重点整備地区内の道路の約40% |

対策①-2. 他施設と連携した効率的な整備

○生活道路の交通安全対策や沿道施設と連携した一体的なバリアフリー化により、効率的に面的なバリアフリー化を実現

①生活道路の交通安全対策の例



車両速度抑制対策(ハンプ)を実施(久留米市)



車両の時間通行規制とあわせてライジングボラードを設置(新潟市)

②沿道施設との連携により平坦性を確保

歩道と民地の横断勾配を解消し、同時に、車道のかさ上げに併せてセミフラット化を行うことで民地と歩道、車道の平坦性を確保する整備(横浜市)



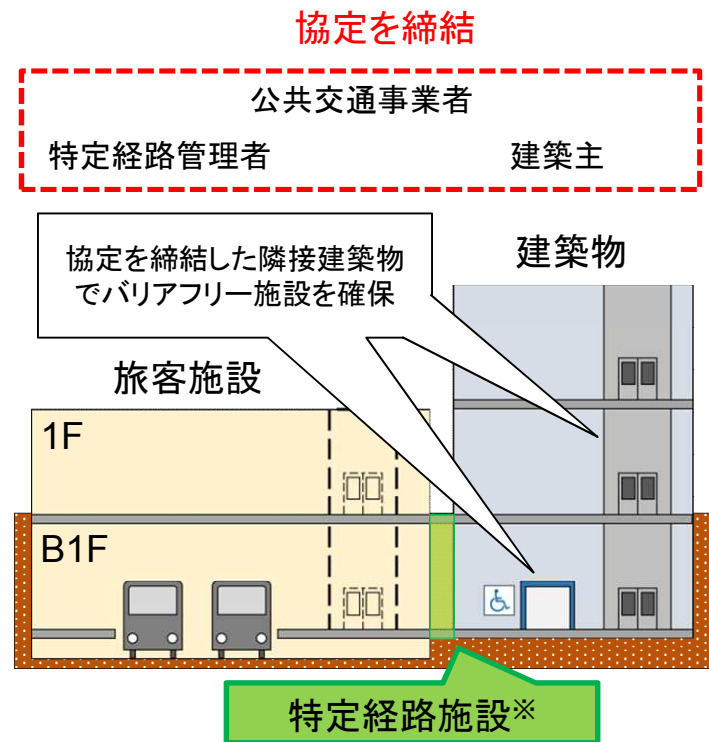
整備前



整備後

③地下鉄等の近接建築物の連携の例(参考)

バリアフリー法の改正に伴い、鉄道駅内にバリアフリー施設等(バリアフリー経路、障害者用トイレ等)のスペースを確保できない場合に隣接するビルと協定を締結することで、隣接ビル内にバリアフリー施設を確保



※特定経路施設とは、旅客施設と協定を締結した建築物を接続する施設のことをいう。地下道やペDESTリアンデッキなど。

対策② エリアの拡大や対策メニューの充実に向けた先進的な取り組み事例の共有

- 観光地などへのエリア拡大や整備内容や対策メニューの充実のために、好事例を共有していくことが必要
- 様々なテーマを設定し、自治体等で取り組まれている好事例を事例集としてとりまとめ自治体に周知

○参考事例集の作成・公表

他施策や民間と連携した事例や利用者ニーズを把握した整備事例を参考事例集としてとりまとめHPで公表し自治体に周知している(H31.2)

○他の施策と連携した事例



トランジットモール化と連携して、一般車両の通行を禁止する事で歩行者優先の空間を創出(姫路市)

○民間と連携した事例



開発事業で建築する建築物の壁面線後退させ、歩道状空地の有効幅員を確保(三鷹市)

○利用者ニーズを踏まえた工夫事例



事業者が設計・工事段階で障害者の意見を聴くことができる「バリアフリーチェックシステム」を導入し、踏切内の「視覚障害者用誘導標示」についても設置位置等の意見を聴取(豊中市)

【エリアの拡大に向けた事例集の作成】

○観光地におけるバリアフリー化

- 例)・歩きやすい安全な路肩を確保した事例
- ・沿道の観光施設等との段差を解消した事例



(高山市)



(倉敷市)

【対策メニューの充実に向けた事例集の作成】

○道路構造の工夫

- 例)・縁石を工夫してバスの乗降をしやすくした事例
- ・車いす使用者に配慮した縁石の事例



(鳥取市)



(鳥取市)

○道路の心のバリアフリー



(神戸市)



- 例) 道路利用者へ助け合いの意識を喚起するような標識を設置した事例

対策③ ニーズ調査によるユニバーサルデザインのガイドラインの作成

- 段差や勾配の解消など障壁を除去するだけでなく、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、移動の円滑化支援を推進
- ニーズ調査を実施し、高齢者や障害者、ベビーカー等のすべての利用者の移動に配慮した道路構造の工夫を全国に普及拡大できるようガイドラインを作成する

バリアフリー化

障害者、高齢者の移動の障壁の除去

- ・段差解消、歩道拡幅
- ・視覚障害者誘導用ブロックの設置 等

ユニバーサルデザイン

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすい」道路空間
※障害者、高齢者、子育て世代、子供等

利用者のニーズ調査し、ガイドラインを策定

○バスの乗降をサポートする工夫



カッセルカーブ縁石

バス乗降場所の
縁石の前出し

○歩車道境界の 段差の工夫



車いす、ベビーカーが
通りやすいように段差
を一部解消した縁石

○高齢者等の歩行をサポートする工夫



ベンチの設置
(地上機器を活用した例)

坂道への手すりの設置

○道路空間の再配分



出典: NACTO ホームページより

横断歩道部を張り出して、横断
距離を短くする

対策④ 自治体の整備水準の公表

- 自治体職員の意識醸成のため、自治体別のバリアフリー化の整備状況等を公表し情報提供しているところ
- 現状では、広く利用者に認識されているとは言えず、よりわかりやすくインパクトのある指標にて公表を継続

【これまでの公表状況】

○市町村別のバリアフリー化の進捗状況の公表

主要駅周辺の道路のバリアフリー化整備率※1や駅から生活関連施設への到達率※2、人口規模別の整備率等を国土交通省HPで公表 (H30.3)

| 都道府県 | 市町村 | 延長 (km) | 対象駅数 | 基本構想の有無 (H29.3現在) | UD化すべき駅周辺道路の整備率 | 駅から生活関連施設への到達率 |
|------|------|---------|------|-------------------|-----------------|----------------|
| 北海道 | 札幌市 | 227.2 | 57 | ○ | 66% | 72% |
| 北海道 | 函館市 | 14.7 | 3 | ○ | 62% | 68% |
| 北海道 | 小樽市 | 9.5 | 4 | × | 60% | 42% |
| 北海道 | 旭川市 | 6.2 | 1 | ○ | 100% | 67% |
| 北海道 | 室蘭市 | 1.5 | 1 | ○ | 100% | 100% |
| 北海道 | 釧路市 | 6.5 | 1 | × | 31% | 0% |
| 北海道 | 帯広市 | 3.1 | 1 | × | 100% | 100% |
| 北海道 | 岩見沢市 | 2.9 | 1 | × | 9% | 25% |
| 北海道 | 苫小牧市 | 2.8 | 1 | ○ | 96% | 0% |
| 北海道 | 江別市 | 8.7 | 4 | ○ | 42% | 13% |
| 北海道 | 千歳市 | 6.1 | 1 | ○ | 69% | 67% |

※1 整備率: 駅から半径500m圏内の生活関連施設を連絡する道路のうち、バリアフリー化された道路延長の割合

※2 到達率: 駅からバリアフリー化された道路で連絡している生活関連施設の割合

利用者に対してインパクトを与えるものとなっていない

○わかりやすくインパクトのある指標での見える化

- ・多様な利用者の実感にあった指標の公表
- ・各自治体の整備水準が比較しやすい見せ方

【わかりやすい見える化の例】

○多様な利用者の実感にあった指標の公表

(従来)

利用者共通の単一の指標

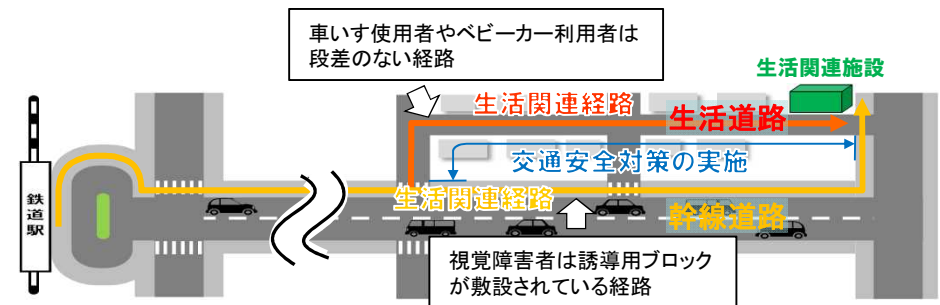
- ・バリアフリー化整備率
- ・駅から施設への到達率

(見直し案)

多様な利用者別の指標

利用者ニーズに応じた経路別の整備状況

- (視覚障害者の視点)
 - ・必要な誘導用ブロックが連続して設置されているか
- (車いす使用者の視点)
 - ・歩道幅員が連続して確保されているか等



○各自治体の整備水準が比較しやすい見せ方

(従来)

都道府県順に北から
並べて表示

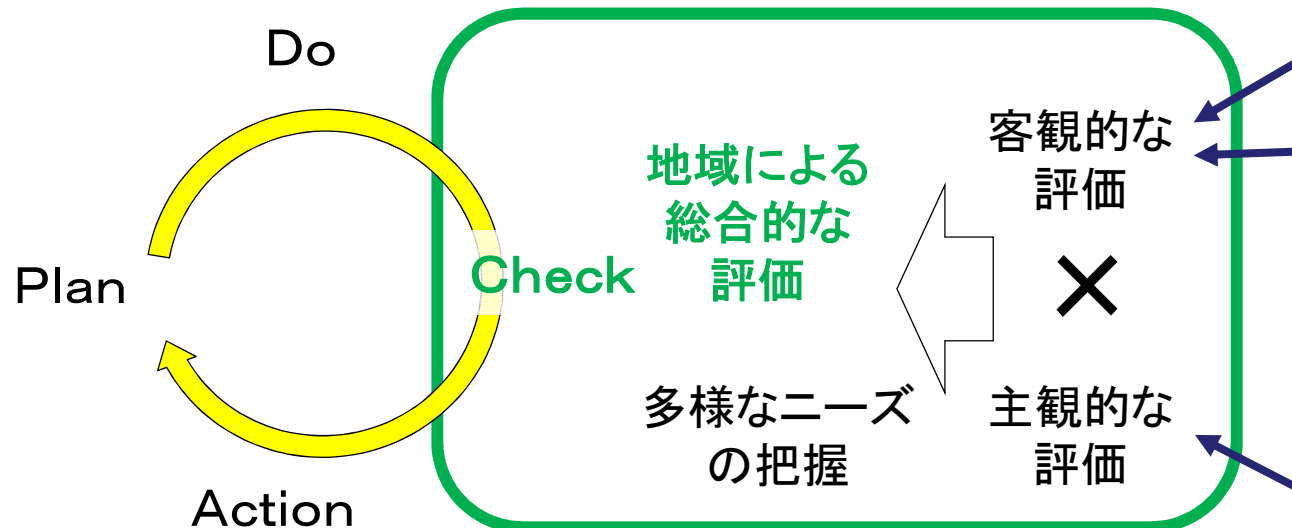
(見直し案)

整備水準を順位づけて
表示
(トップ〇、ワースト〇)

対策⑤ 利用者の声を反映したPDCAサイクルの構築

- 地域でバリアフリーの取り組みを続けていくためには、継続的な評価に基づき計画・整備につなげていく仕組みが必要
- 多様なニーズを反映した指標や3次元データ等を活用した客観的な評価と、障害者等利用者による主観的な評価を組み合わせた総合的な評価に基づくPDCAサイクルを構築（モデル地域を設定し試行的に展開）

【PDCAサイクルのイメージ】

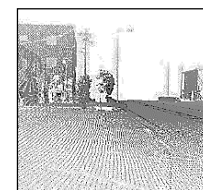


多様なニーズを反映した指標

詳細な3次元データ



＜センシング技術を活用し歩道の3次元データを取得＞



＜取得したデータから歩道の段差等を把握＞

利用者による現地踏査



地域で継続的に評価するための組織体

想定されるメンバー

- ・道路管理者、関係行政機関、地域代表
- ・障害者代表、高齢者代表、子育て世代、一般市民