

多様なモビリティが共存できる道路空間へ  
(追加)

平成23年11月4日

# ① 通学路の整備について

- 通学路※<sup>1</sup>については、「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」に基づき、国家公安委員会及び国土交通大臣が道路を指定し、都道府県公安委員会及び各道路管理者が連携して整備※<sup>2</sup>を推進

※<sup>1</sup> 児童又は幼児が小学校若しくは幼稚園又は保育所に通うため1日につき概ね40人以上通行する道路の区間

※<sup>2</sup> 歩道の整備に加えて、歩行者の安全確保のための防護柵設置、道路端のカラー舗装など簡易な方法による整備を含む

- 歩道が確保された通学路は約41%、簡易な方法による整備を含めても約52%(平成22年度末)

## ■ 通学路における歩道等の整備

【歩道の整備例】



【簡易な方法による整備例】



## ■ 交安法指定通学路の整備状況 (平成22年度末時点)

道路種類	通学路延長 (km)	歩道整備済 [整備率]	簡易整備済 [整備率]
直轄国道	5,109	4,082 [80%]	838 [16%]
補助国道	7,992	4,986 [62%]	1,072 [13%]
都道府県道	31,051	16,611 [53%]	3,460 [11%]
小計(幹線道路 <sup>注1</sup> )	44,152	25,679 [58%]	5,370 [12%]
市町村道	63,650	18,115 [28%]	6,218 [10%]
合計	107,802	43,794 [41%]	11,588 [11%]

注1: 国道及び都道府県道

※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

## ② 歩行空間のバリアフリー化について

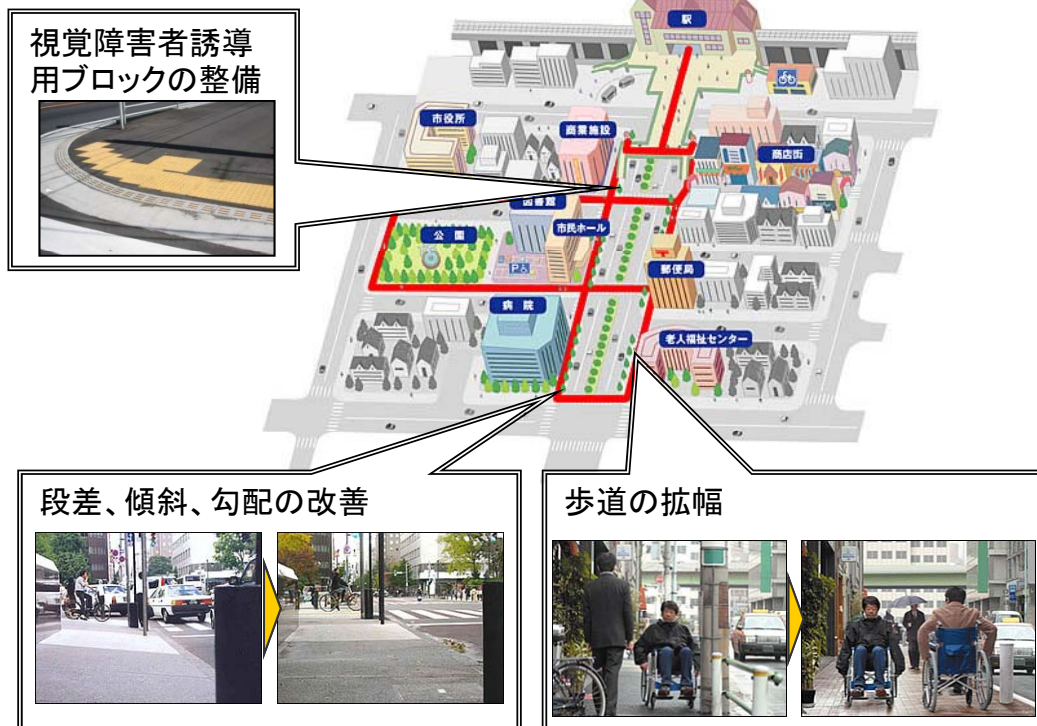
- 歩行空間のバリアフリー化については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、市町村が作成した基本構想に定める重点整備地区※1において、多数の高齢者、障がい者等が利用する道路を国土交通大臣が特定道路に指定※2し、各道路管理者が連携して整備を推進

※1 全国266市町村で359の基本構想が作成され、629の重点整備地区が定められている(平成22年度末)

※2 各道路管理者からの申請を踏まえ全国で約1,700kmを指定(平成20年)

- 特定道路のバリアフリー化の進捗状況は約68%(平成21年度末)

### ■重点整備地区における道路のバリアフリー化のイメージ



### ■特定道路の整備状況 (平成21年度末時点)

道路種類	特定道路延長(km)	整備済 [整備率]
直轄国道	190	150 [79%]
補助国道	80	60 [75%]
都道府県道	480	340 [71%]
小計(幹線道路 <sup>注1</sup> )	750	550 [73%]
市町村道	960	600 [63%]
合計	1,700	1,150 [68%]

注1: 国道及び都道府県道

※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

### ③ 無電柱化の推進について

- 無電柱化については、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害の防止等の観点から、各道路管理者が電力事業者、通信事業者と連携※1して整備を推進

※1 全国10ブロックで、道路管理者、電力事業者、通信事業者、地方公共団体等からなる協議会を設け、無電柱化実施箇所を協議

- 市街地における無電柱化率は幹線道路で約14%(平成22年度末)

#### ■無電柱化による歩行空間の確保



#### ■市街地における無電柱化率 (平成22年度末時点)

道路種類	市街地 <sup>注1</sup> における 道路延長 <sup>注2</sup> (km)	整備済 [整備率]
直轄国道	10,200	3,400 [34%]
補助国道	6,000	700 [12%]
都道府県道	31,800	2,800 [9%]
小計(幹線道路 <sup>注3</sup> )	48,000	6,900 [14%]
市町村道	472,100	4,000 [1%]
合計	520,100	10,900 [2%]

注1: 都市計画法における市街化区域及び市街化区域が定められていない  
人口10万人以上の都市における用途地域

注2: 上下線合計

注3: 国道及び都道府県道

※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある



## ④ 多様なモビリティが共存できる道路空間の確保に向けて

### 多様なモビリティが共存できる道路空間の確保に向けた課題(1)

#### ■ 通学路

- 簡易な方法を含め整備済みは全体で約52%、全体の約6割を占める市町村道では40%に満たない
- 通学路の計画的な整備の推進に向けては、目標を定め関係者で共有することが必要ではないか※1

※1 社会資本整備重点計画に統合される前の特定交通安全施設等整備5箇年計画等においては目標整備量が示されていた

#### ■ バリアフリー化

- 特定道路のバリアフリー化率は全体で約68%※2※3
  - ※2 社会資本整備重点計画では、平成24年度末までに特定道路の75%をバリアフリー化する目標としている
  - ※3 バリアフリー法に基づく基本方針では、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全ての道路について、平成32年度までに、移動円滑化を実施するとしている
- そもそも特定道路1,700km(重点整備地区当たり2.7km)は、バリアフリー・ネットワークとして十分か

#### ■ 無電柱化

- 市街地における無電柱化率は幹線道路で約14%、全体の約9割を占める市区町村道では1%に過ぎない
- 無電柱化の計画的な推進に向けては、目標を定め関係者で共有することが必要ではないか※4

※4 平成20年度までは、5回にわたり計画を策定し目標整備量を定めて実施

## ④ 多様なモビリティが共存できる道路空間の確保に向けて

- 通学路の整備、バリアフリー化、無電柱化は、何れも安全で安心な歩行空間の確保を目的とした施策であるが、必ずしも十分な連携が図られていないのではないか



■ 通学路に電柱が存在している例



■ 自転車通行部分に 地上機器(変圧器)が存在している例



■ バリアフリー化された道路に電柱が存在している例



■ 視覚障害者誘導ブロックの上に自転車が駐輪されている例

## ④ 多様なモビリティが共存できる道路空間の確保に向けて

### 多様なモビリティが共存できる道路空間の確保に向けた課題(2)

- 多様な道路利用者(子供、高齢者、障がい者、自転車利用者等)にとって安全で安心な道路空間の確保に向けては、通学路の整備、歩行空間のバリアフリー化、無電柱化、さらには自転車走行空間の確保といった関連する施策を、一体的に計画し、連携して推進することが重要
- その上では、異なる道路管理者が管理する道路により構成される道路空間のネットワーク計画について、これまで以上に連携して取り組むことが重要
- 特に、ネットワークの主要な割合を占める市町村道を含めた計画的な推進に向けては、目標を共有するとともに、併せて、市町村への多様な支援策が重要



### 今後の方向性

- 多様な道路利用者の視点に立った歩行空間、自転車走行空間等のネットワーク計画の一体的なあり方について、制度的な仕組みも視野に入れて検討することが必要ではないか
- 多様な道路利用者のニーズを踏まえたきめ細やかなネットワーク計画の策定や事業のフォローアップにおいて、地域のNPOや大学との連携が必要ではないか
- 例えば社会資本整備重点計画などで目標を定めて関係者で共有するとともに、併せて、動機付けの付与を含めた多様な支援を確保することが必要ではないか