

道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会

(第1回／平成18年度)

日 時：平成18年8月9日(水)

10:00～12:00

場 所：九段会館 鳳凰の間

議事次第

1. 開 会

2. 挨拶 国土交通省 道路局 企画課長 岡本 博

3. 委員等紹介

4. 議 事

1) 「バリアフリー新法」の概要

2) 歩行空間のバリアフリー整備の取組み状況と課題

3) 今後の歩行空間のバリアフリー整備の進め方について

4) その他

・今後のスケジュールについて

5. 閉 会

[資料]

- ・懇談会名簿
- ・座席表
- ・資料－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
- ・資料－2 歩行空間のバリアフリー整備の取組み状況と課題
- ・資料－3 今後の歩行空間のバリアフリー整備の進め方について
付属資料 歩道の縁端構造の検討方針(案)について
- ・資料－4 道路の移動円滑化基準の見直し(案)について
- ・資料－5 今後のスケジュール(案)について

道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会

(敬称略)

座長	久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科 教授
委員	赤瀬 達三	千葉大学工学部デザイン工学科 教授
委員	秋山 哲男	首都大学東京大学院都市環境科学研究科 教授
委員	安藤 豊喜	(財) 全日本聾唖連盟 理事長
委員	飯島 勤	(社) 全日本手をつなぐ育成会 事務局長
委員	生田 允紀	日本福祉用具・生活支援用具協会 会長
委員	伊澤 岬	日本大学理工学部社会交通工学科 教授
委員	鵜澤 政幸	千葉県警察本部交通部交通規制課 管理官
委員	江上 義盛	(財) 全国精神障害者家族連合会 専務理事
委員	老沼 宏二	東京都建設局道路管理部安全施設課 課長
委員	大濱 眞	(社) 全国脊髄損傷者連合会 副理事長
委員	尾上 浩二	(NPO) DPI日本会議 事務局長
委員	川内 美彦	一級建築士事務所アクセスプロジェクト 主宰
委員	小林 章	国立身体障害者リハビリテーションセンター 学院主任・教官
委員	笹川 吉彦	(社福) 日本盲人会連合 会長
委員	志々田 武幸	警視庁交通部交通規制課 調査担当管理官
委員	杉浦 義雄	(財) 全国老人クラブ連合会 副会長
委員	田内 雅規	岡山県立大学保健福祉学部保健福祉学科 教授
委員	隆島 研吾	(社) 日本理学療法士協会 (神奈川県立保健福祉大学リハビリテーション学科助教授)
委員	高橋 儀平	東洋大学ライフデザイン学部人間環境デザイン学科 教授
委員	田中 美子	千葉商科大学大学院政策情報学研究科 教授
委員	塚本 修	大阪市 建設局 土木部 施設整備担当課長
委員	中村 文子	日本発達障害ネットワーク 当事者部会委員
委員	三星 昭宏	近畿大学理工学部社会環境工学科 教授
委員	安元 杏	主婦連合会
委員	山本 征雄	(社福) 日本身体障害者団体連合会 副会長

(以上五十音順)

道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会 (平成18年度/第1回)

座席表

日時：平成18年8月9日(水)
10:00~12:00

場所：九段会館 鳳凰の間
(敬称略)

一級建築士事務所
アクセスポロジェクト
川内 美彦

近畿大学
三星 昭宏

埼玉大学(座長)
久保田 尚

日本盲人会連合
笹川 吉彦
(付添)

全国老人クラブ連合会 杉浦 義雄	(手話通訳)		首都大学東京 秋山 哲男
日本身体障害者団体連合会 山本 征雄			東洋大学 高橋 儀平
全国脊髄損傷者連合会 大濱 眞 (付添)			日本大学 伊澤 岬
全国精神障害者家族連合会 江上 義盛			岡山県立大学 田内 雅規
DPI日本会議 尾上 浩二			千葉大学 赤瀬 達三
日本発達障害ネットワーク 中村 文子			千葉商科大学 田中 美子
全日本手をつなぐ育成会 飯島 勤			日本理学療法士協会 隆島 研吾
主婦連合会 安元 杏			国立身体障害者リハビリテーションセンター 小林 章
日本福祉用具・生活支援用具協会 生田 允紀			東京都 老沼 宏二(代理：川崎 進)
全日本聾唖連盟 安藤 豊喜 (速記)			大阪市 塚本 修
			警視庁 志々田 武幸
			千葉県警察 鶴澤 政幸 (代理：渋谷 秀悦)

道路局 地方道・環境課
道路交通安全対策課
課長補佐

道路局 地方道・環境課
道路交通安全対策室
企画専門官

道路局 地方道・環境課
道路交通安全対策室長

道路局 企画課長

道路局 企画課
道路事業調整官

道路局 企画課
企画専門官

道路局 企画課
課長補佐

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

－道路関係部分の概要－

1. 経緯

- H12. 5 「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」（交通バリアフリー法）制定
- ・ 鉄道駅など旅客施設から通常徒歩で移動する圏内を、重点的にバリアフリー化することを定めた。
- H12. 11 「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」（道路の移動円滑化基準）制定
- ・ バリアフリー化のために必要な道路の構造基準を定めた。
- H14. 12 「道路の移動円滑化整備ガイドライン」策定
- ・ 事業する際の考え方、配慮すべき事項などを詳細にとりまとめた。
- H18. 6 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）制定

2. バリアフリー新法の主なポイント（道路関係）

（1）バリアフリー化する範囲の拡大

- 1) 旅客施設の周辺だけでなく、官公庁・福祉施設などから徒歩で移動する圏内でも、重点的にバリアフリー化することを定めた。
- 2) バリアフリー化のために必要な道路の構造基準を満たす整備を行った後、基準を満たしたまま維持し続ける義務を追加した。
- 3) 全ての道路で、バリアフリー化のために必要な道路の構造基準を満たす努力をすることを追加した。

（2）電柱などを撤去するための取り組み

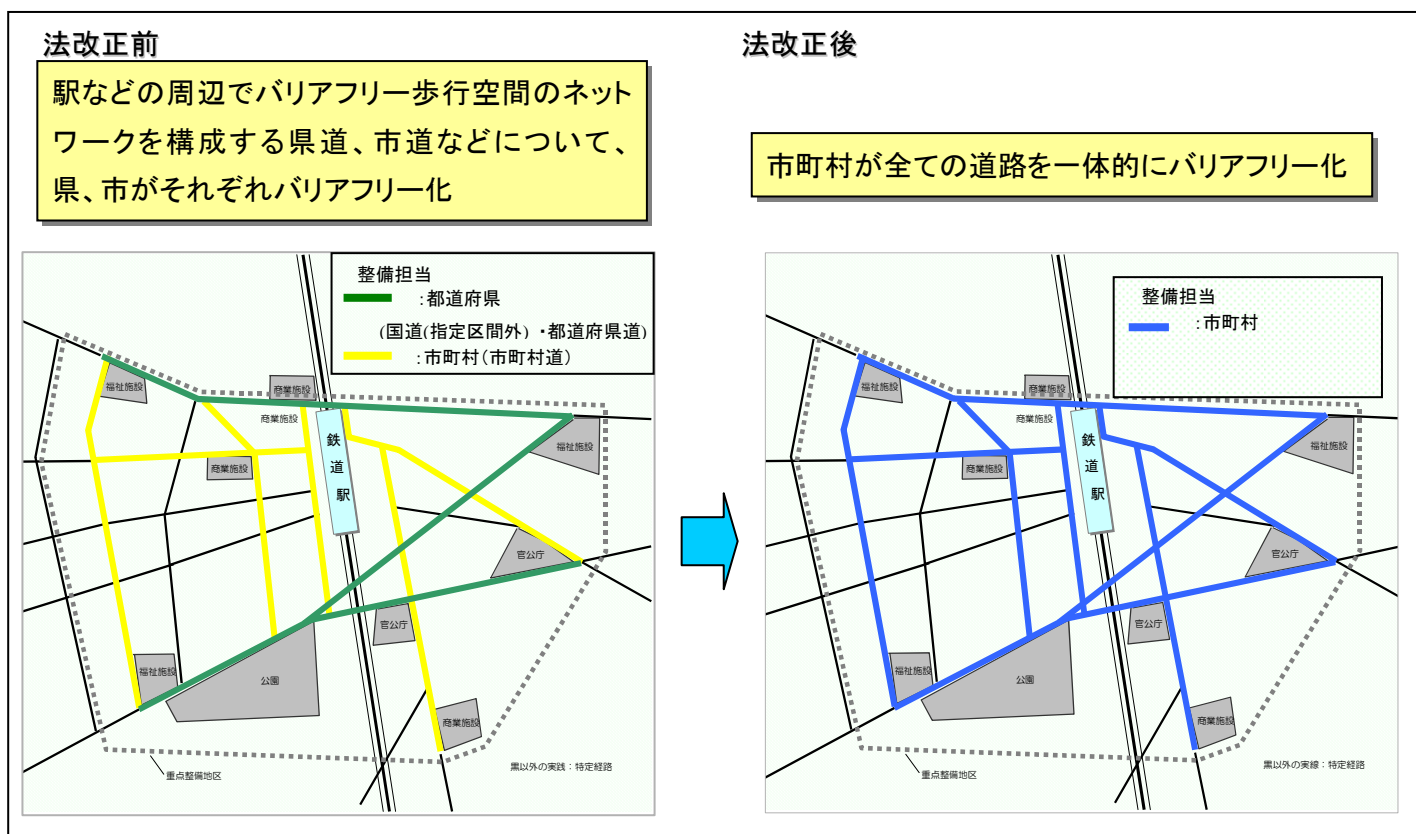
バリアフリー化のために必要な道路の構造基準を満たす整備を行った道路で、電柱などがバリアフリー基準で定める有効幅員の確保の支障となる場合は、電柱などを歩道上に設置させないこととした。



写真 電柱の撤去により、歩道幅員を確保するイメージ

(3) 市町村が整備できる道路の特例

- 1) これまで市町村は、市町村道しか整備できなかったが、バリアフリー歩行空間のネットワーク化を一体的に進めるため、バリアフリー事業については、本来都道府県が整備・管理する国道（指定区間外）と都道府県道について整備できるよう定めた。
- 2) 本来市町村が実施するバリアフリー事業への補助は、市町村道を整備する場合にしかできないが、都道府県管理の国道と都道府県道で市町村が行うバリアフリー事業については、国がその費用の一部を負担することができるよう定めた。



(4) 民間との管理協定の活用

狭い道路でも歩行空間を効率的に確保する対策として、歩道と連続する沿道スペースを持つ土地所有者とその沿道スペースの整備や管理について協定を結べば、一般の歩行者でも、その沿道スペースを歩行空間として自由に利用できるよう定めた。

また、土地所有者が変わっても、その協定が効力を持つよう定めた。



写真 歩道と民地が一体的に使用できる例

(参考)

●高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用を確保するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらとの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定める。

○基本方針の策定

○主務大臣は、移動等の円滑化の促進に関する基本方針を策定

○移動等の円滑化のために施設管理者等が講ずべき措置

旅客施設及び車両等
(福祉タクシーの基準を追加)



道路



路外駐車場



都市公園



建築物
(既存建築物の基準適合努力義務を追加)

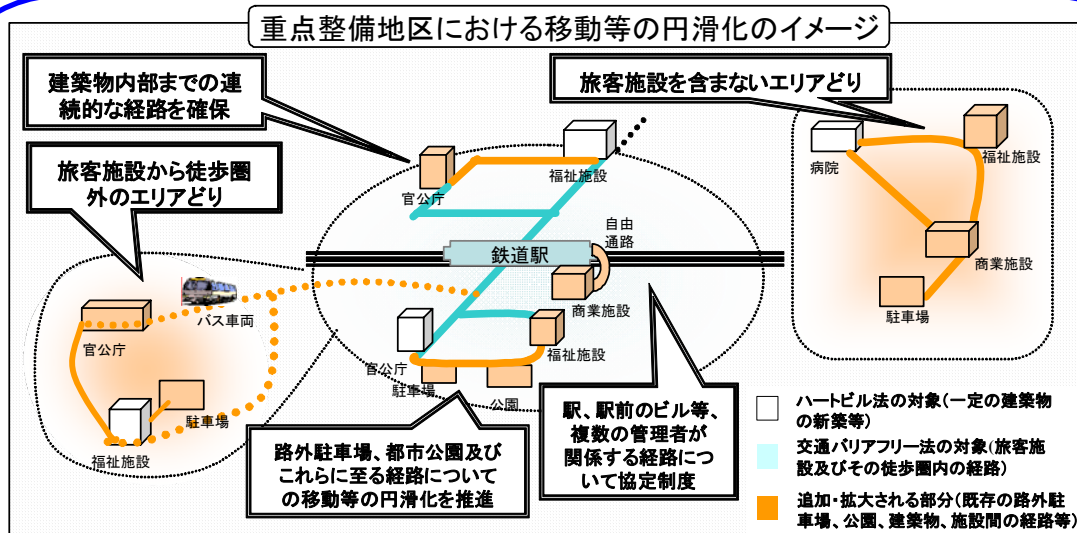


○これらの施設について、新設又は改良時の移動等円滑化基準への適合義務

○既存のこれらの施設について、基準適合の努力義務

等

○重点整備地区における移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な実施



○市町村は、高齢者、障害者等が生活上利用する施設を含む地区について、基本構想を作成

○公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、建築物の所有者、公安委員会は、基本構想に基づき移動等の円滑化のための特定事業を実施

○重点整備地区内の駅、駅前ビル等、複数管理者が関係する経路についての協定制度

等

○住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置



○基本構想策定時の協議会制度の法定化

○住民等からの基本構想の作成提案制度を創設

等

歩行空間のバリアフリー整備の取組み状況と課題

1. 交通バリアフリー法（現行法）の枠組み

- 市町村は、重点的に整備する区域や、鉄道駅などと高齢者・身体障害者が利用する官公庁・福祉施設などを結ぶ道路（特定経路）等を『基本構想』に定める。
- 道路管理者は、『基本構想』に即して事業を実施するための計画を作成して、これに基づき事業を実施する。
- 利用者数5,000人／日以上 of 鉄道駅などの周辺区域について基本構想を定めるものとし、基本構想に定められた主要な特定経路については、原則として平成22年までに、バリアフリー化する。

2. 現況

- (1) 利用者数5,000人／日以上 of 鉄道駅などを含まない市町村は、基本的に基本構想を作成すべき主体となっていない
- (2) 基本構想に「特定経路」が十分に位置付けできず、旅客施設や官公庁、福祉施設等を連絡するネットワークが特定経路により形成されていない

基本構想を定めた市町村のうち、約8割の市町村が、本来「特定経路」として位置付けねばならない道路の一部で、「特定経路」として位置付け出来ていない。（参考情報として「準特定経路」とか「その他経路」という表現で基本構想に記載）

- (3) バリアフリー化の進捗が遅い

特定経路のバリアフリー化率が、平成17年度末時点で39%であり、鉄道駅などの施設のバリアフリー化と比較して進んでいない。

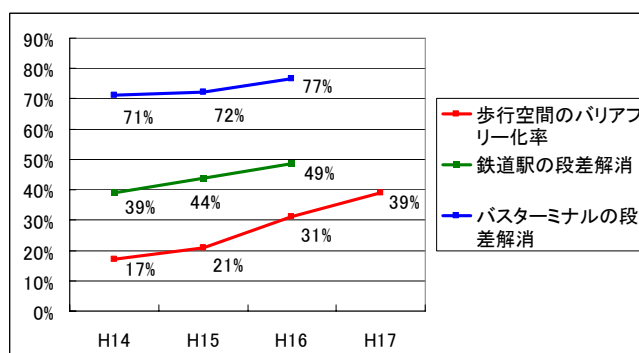


図1 歩行空間のバリアフリー化率及び鉄道駅・バスターミナルの段差解消率の推移

(4) 多くの市町村で基本構想がまだ作成されていない

基本構想を作成した自治体は全体の約3割しかない。また約3割がいまだに基本構想作成の予定がない。

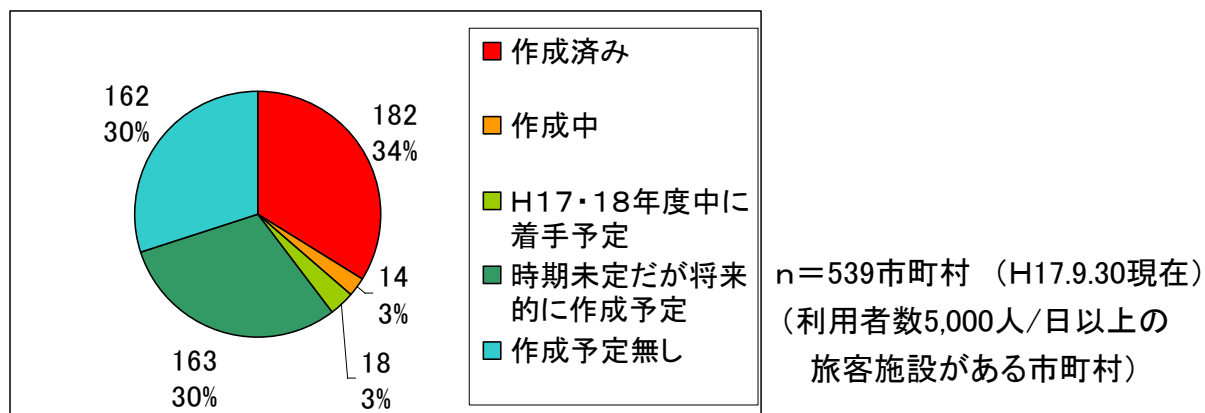


図2 基本構想作成状況

3. 歩行空間のバリアフリー整備についての意見等

○道路利用者等の意見（国会参考人質疑、ヒアリング等による）

- ・ 歩道のない生活道路についても、バリアフリー化を推進すべき。
- ・ 横断歩道に接続する歩道の縁端の段差について、0cm の段差を容認する方針を見直してほしい。構造を統一してほしい。(視覚障害者)
- ・ 車いす使用者としては、歩道の縁端の段差がないほうが良いが、2cm が必要という視覚障害者の心情を思うと、現段階では 2cm が必要と思うが、段差がなくても認識できる構造が考えられるのであれば、合意形成を図りたい。(車いす使用者)
- ・ 縁端段差について、現場での実証実験をして検討すべき。(視覚障害者)
- ・ 道路と建築物(民地)との段差の解消を促進すべき。
- ・ 看板や放置自転車の撤去もあわせて実施しないと、整備効果が発現されない。
- ・ 電柱の撤去が必要ではないか。

○地方自治体の意見

<道路管理者へのアンケート調査より>

道路のバリアフリー整備を進められない理由として最も回答があったのは、「スペース不足・拡幅困難」。

第1位 (41.3%)

「スペース不足・拡幅困難」

第2位 (15.4%)

「財政事情、財源確保」

第3位 (13.0%)

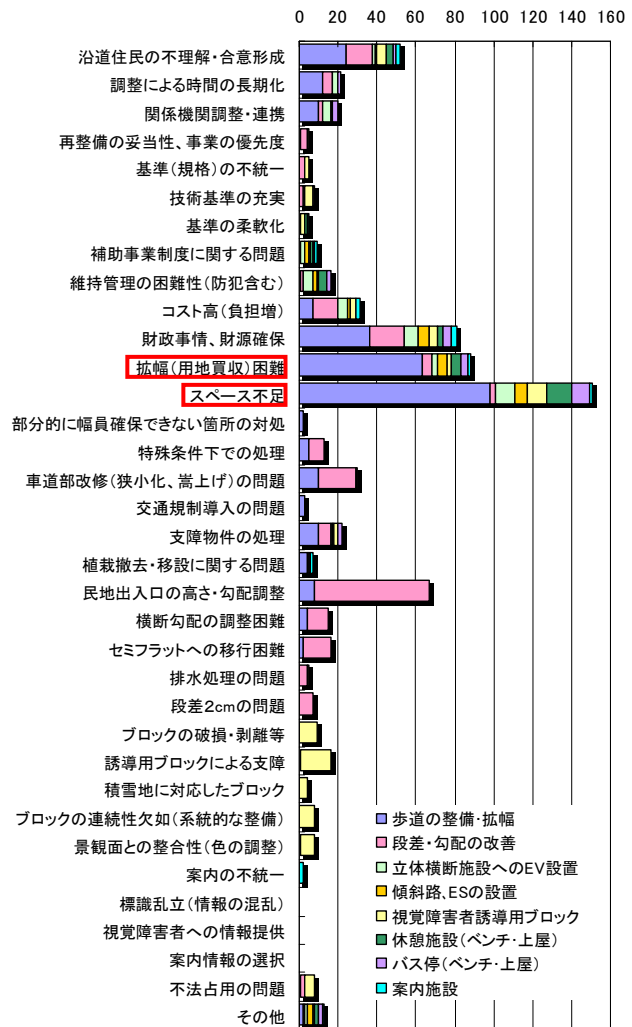
「民地出入口の高さ・勾配調整」

第4位 (9.6%)

「住民の不理解、合意形成」

(回答自治体：499、自由意見による複数回答)

整備における具体的課題 <自治体>



<その他意見> (国会参考人質疑、ヒアリング等による)

- ・ 歩道の有効幅員2mがどうしてもとれないところがあり、基準について柔軟な対応も必要。
- ・ 基準幅員に従って整備した道路には、歩道幅員が1.5mのものが多いため、有効幅員1.5mの整備ならば可能な道路が多い。
- ・ 幅員が5～6mの道路については、路肩に着色をすることなどによるバリアフリー化を図っている。
- ・ 既成市街地において、道路の拡幅、歩道のレベルの変更は極めて困難。

4. 整備を進めるにあたっての課題

○既成市街地における道路幅員に関する課題

「特定経路」として位置付け出来ていない道路は、都市部の狭幅員道路



その理由は、狭幅員道路においては、拡幅が困難であり、特定経路の持つ義務である幅員のバリアフリー基準（有効幅員2m以上）に適合した整備が出来ないため。



よって、多くの狭幅員道路が特定経路として位置付けられず、その結果、都市部でのバリアフリー歩行空間のネットワーク化が進まない。



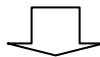
旅客施設や官公庁、福祉施設等を連絡するバリアフリー歩行空間のネットワークを少しでも早く形成させるためには、都市部の狭幅員道路については、2mの有効幅員の歩道の設置が著しく困難な場合、他の整備の選択肢を追加することも必要なのではないか？

○横断歩道に接続する歩道縁端の段差に関する課題

交通バリアフリー法のバリアフリー基準では、歩道縁端の段差について「2cmを標準」とすると規定。



しかしこの段差については、車いす利用者などから 2cm では移動しにくいと意見を頂いたことから、ガイドラインにおいて、状況に応じて、より車いすにとって抵抗の少ない構造を弾力的に選択できるようにした。



ガイドラインに基づき、車いす利用者、視覚障害者、高齢者等との合意形成を図った上で採用を決めた様々な縁端構造の事例は、全国各地で蓄積されつつある。



しかし現段階においては、まだ望ましい構造を示すまでに至っていない状況であり、好事例を蓄積し、引き続き検討を進めていく方針。(将来的には、望ましい構造を示す方針。)

平成18年3月31日現在の基本構想の受理状況

計201市町村(232基本構想)※5,000人以上の旅客施設が所在しない市町村の基本構想も件数に含む

(受理順、複数作成の場合()内に提出回数を記載)

都道府県	市区町村	受理日
北海道	千歳市	H13.3.20
	室蘭市	H13.7.4
	恵庭市	H14.4.25
	遠軽町	H15.2.24
	札幌市	H15.4.4
	北見市	H15.7.7
	富良野市	H16.5.21
	釧路市	H16.9.17
	江別市	H17.12.8
青森県	青森市	H15.9.24
岩手県	盛岡市	H15.6.19
	一関市	H16.4.19
宮城県	仙台市	H15.3.24
	仙台市(2)	H16.3.31
	仙台市(3)	H17.3.31
秋田県	秋田市	H16.8.30
山形県	南陽市	H15.6.18
福島県	会津若松市	H15.7.8
	いわき市	H15.10.16
	福島市	H16.10.19
茨城県	取手市	H15.7.2
	日立市	H15.10.1
	水戸市	H16.6.7
	友部町	H16.6.7
	取手市(2)	H17.10.5
栃木県	宇都宮市	H15.11.21
	国分寺町	H16.4.15
	那須塩原市(旧:西那須野町)	H16.7.27
	小山市	H17.7.7
	鹿沼市	H17.10.17
	石橋町	H17.12.20
	日光市	H18.3.15
埼玉県	熊谷市	H14.4.25
	深谷市	H15.4.4
	東松山市	H15.6.9
	鳩ヶ谷市	H16.4.15

都道府県	市区町村	受理日
埼玉県	寄居町	H16.4.20
	所沢市	H16.4.21
	白岡町	H17.3.29
	入間市	H17.4.1
	さいたま市	H17.5.10
千葉県	千葉市	H13.12.4
	船橋市	H14.3.29
	柏市	H14.10.1
	袖ヶ浦市	H14.10.21
	八千代市	H15.5.9
	市川市	H15.10.27
	浦安市	H16.4.1
	習志野市	H17.4.8
	松戸市	H17.7.15
市原市	H17.9.16	
東京都	荒川区	H14.3.25
	羽村市	H14.12.12
	北区	H14.12.24
	千代田区	H15.3.12
	府中市	H15.3.24
	武蔵野市	H15.4.2
	八王子市	H15.4.8
	三鷹市	H15.12.1
	杉並区	H16.1.31
	目黒区	H16.4.23
	墨田区	H16.6.30
	台東区	H16.8.9
	練馬区	H16.8.9
	北区(2)	H17.4.5
	台東区(2)	H17.4.26
新宿区	H17.5.20	
日野市	H17.9.8	
中野区	H17.11.1	
神奈川県	相模原市	H14.5.9
	秦野市	H14.6.19
	藤沢市	H14.9.30

都道府県	市区町村	受理日
神奈川県	藤野町	H15.8.12
	小田原市	H15.9.3
	厚木市	H15.9.26
	鎌倉市	H15.10.7
	大和市	H16.6.11
	横浜市	H16.8.6
	逗子市	H16.9.6
	鎌倉市(2)	H16.11.26
	川崎市	H16.12.27
	伊勢原市	H17.3.1
	川崎市(2)	H17.3.31
	座間市	H17.10.20
	小田原市(2)	H17.11.10
	平塚市	H17.12.7
川崎市(3)	H18.3.30	
新潟県	新潟市(旧:亀田町)	H14.3.8
	新発田市	H15.1.7
	長岡市	H15.2.10
	新潟市(2)	H15.6.2
	糸魚川市	H15.9.17
	柏崎市	H16.3.8
	上越市	H16.4.27
湯沢町	H16.4.28	
富山県	小杉町	H14.4.4
	魚津市	H14.10.17
石川県	金沢市	H14.4.10
福井県	福井市	H15.12.1
	敦賀市	H17.1.28
山梨県	甲府市	H17.4.1
	笛吹市(旧:石和町)	H14.1.24
長野県	諏訪市	H14.8.30
	塩尻市	H15.12.9
	岡谷市	H16.10.4
	松本市	H17.8.4
岐阜県	各務原市	H14.9.17
	可児市	H14.9.27
	瑞穂市(旧:穂積町)	H15.4.3
	岐阜市	H15.5.15
	土岐市	H16.5.10

都道府県	市区町村	受理日
	瑞浪市	H16.7.7
	中津川市	H16.12.21
	羽島市	H17.2.21
	恵那市	H17.6.6
	笠松町	H17.6.21
静岡県	静岡市	H14.10.13
	焼津市	H15.1.10
	藤枝市	H16.6.2
	静岡市(2)	H16.10.29
	浜松市	H17.2.15
	富士市	H17.6.15
	島田市	H17.6.27
愛知県	春日井市	H15.1.7
	名古屋市	H15.2.14
	岡崎市	H15.4.24
	名古屋市(2)	H15.12.12
	豊田市	H16.10.1
	刈谷市	H17.6.8
名古屋市(3)	H18.3.16	
三重県	津市	H15.3.20
	松阪市	H16.3.8
	松阪市(旧:嬉野町)(2)	H16.6.2
滋賀県	守山市	H14.5.29
	高島市(旧:今津町)	H15.5.8
	大津市	H15.5.14
	彦根市	H15.6.11
	米原町	H15.7.18
	近江八幡市	H16.4.19
	野洲町	H16.7.6
	志賀町	H16.7.13
	甲賀市(旧:水口町)	H16.8.10
長浜市	H16.10.19	
京都府	長岡京市	H14.8.1
	福知山市	H15.8.19
	京都市	H15.10.10
	木津町	H16.2.12
	亀岡市	H16.8.11
	京都市(2)	H16.10.22
京都市(3)	H17.11.24	

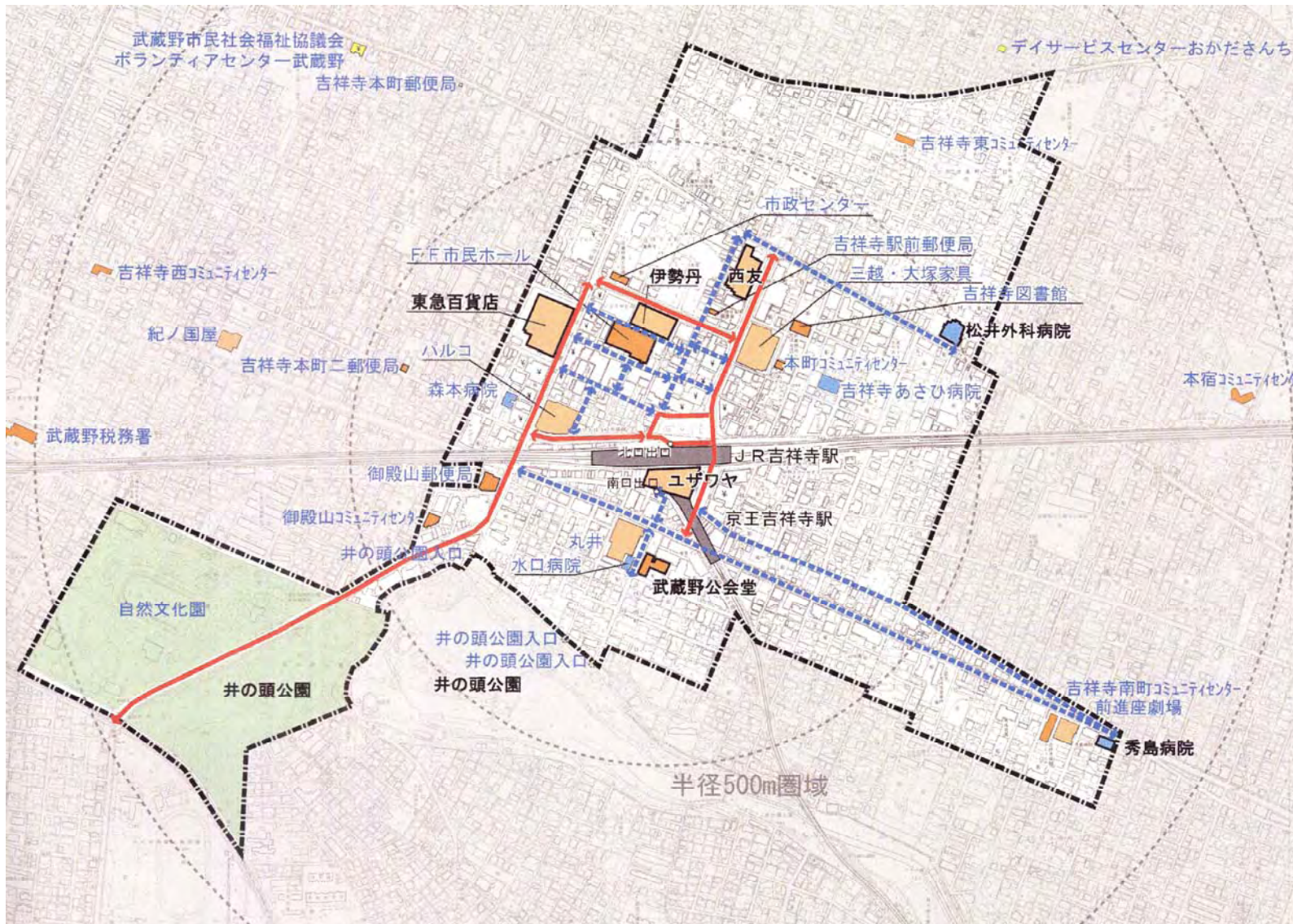
都道府県	市区町村	受理日
大阪府	守口市	H14.1.31
	交野市	H14.3.12
	八尾市	H14.3.14
	堺市	H14.3.20
	河内長野市	H14.6.3
	豊中市	H14.7.1
	東大阪市	H14.10.18
	阪南市	H14.11.11
	柏原市	H15.1.16
	大阪狭山市	H15.2.3
	茨木市	H15.2.6
	藤井寺市	H15.2.24
	堺市(2)	H15.3.26
	八尾市(2)	H15.4.1
	吹田市	H15.4.4
	柏原市(2)	H15.4.11
	寝屋川市	H15.5.7
	大阪市	H15.5.16
	泉南市	H15.5.16
	高槻市	H15.7.9
	豊中市(2)	H15.12.3
	守口市(2)	H16.3.10
	堺市(3)	H16.3.23
	四條畷市	H16.4.6
	松原市	H16.4.14
	貝塚市	H16.5.12
	大阪市(2)	H16.5.21
	大東市	H16.5.27
	岸和田市	H16.6.7
	箕面市	H16.7.8
	豊中市(3)	H17.3.29
	東大阪市(2)	H17.3.31
	寝屋川市(2)	H17.4.15
	八尾市(3)	H17.4.22
	枚方市	H17.5.2
	大阪市(3)	H17.5.16
	岸和田市(2)	H17.5.20
	摂津市	H17.5.23

都道府県	市区町村	受理日
兵庫県	明石市	H14.4.8
	宝塚市	H14.11.14
	神戸市	H14.12.11
	姫路市	H15.4.16
	西宮市	H15.9.18
	加古川市	H15.11.5
	川西市	H16.8.23
	和歌山県	和歌山市
鳥取県	鳥取市	H14.2.13
	倉吉市	H18.1.6
島根県	松江市	H16.3.11
	出雲市(旧:多伎町)	H15.5.8
岡山県	笠岡市	H15.10.30
広島県	呉市	H13.8.31
	広島市	H14.6.3
	東広島市	H15.7.1
	三原市	H15.7.7
	廿日市市	H16.6.22
	広島市(2)	H17.6.13
	尾道市	H18.2.20
	山口県	下関市(旧:菊川町)
	下関市(2)	H17.2.3
徳島県	徳島市	H17.6.27
香川県	丸亀市	H14.4.9
	高松市	H15.5.15
愛媛県	松山市	H15.6.10
	今治市	H16.4.8
高知県	高知市	H15.5.30
福岡県	福津市(旧:福間町)	H13.4.12
	大牟田市	H14.3.28
	福岡市	H14.4.5
	北九州市	H14.6.27
	古賀市	H14.10.3
	大野城市	H15.5.1
	遠賀町	H17.4.26
	前原市	H17.5.16
	久留米市	H16.6.1
長崎県	佐世保市	H14.7.22
	長崎市	H14.8.22

都道府県	市区町村	受理日
熊本県	熊本市	H16.6.11
大分県	大分市	H16.4.2
	別府市	H17.5.30
宮崎県	宮崎市	H16.2.5
鹿児島県	鹿児島市	H15.3.26

※北海道室蘭市、遠軽町、北見市、富良野市、釧路市、山形県南陽市、栃木県鹿沼市、日光市、新潟県糸魚川市、柏崎市、島根県出雲市、鳥取県倉吉市は5,000人以上の旅客施設なし(受理番号に黄色着色)

武蔵野市吉祥寺駅周辺重点整備地区図



凡 例	
公共施設等	重点整備地区
福祉施設等	対象施設 (黒太字)
医療施設等	特定経路
商業施設等	準特定経路
公園等	
特定旅客施設	

面積：138ha
(アンケート、ヒヤリングの結果で抽出された主な施設のうち、特定経路、準特定経路の指定が可能な道路等に面する施設)

今後の歩行空間のバリアフリー整備の進め方について

1. 新法による整備の進め方

- ・ 全ての道路で、バリアフリー化のために必要な道路の構造基準を満たすよう努力
- ・ 旅客施設や官公庁、福祉施設等を連絡するバリアフリー歩行空間のネットワークを形成

2. 進め方についての課題

- ・ 既成市街地における道路幅員に関する課題（再掲）
- ・ 横断歩道に接続する歩道縁端の段差に関する課題（再掲）
- ・ その他の課題

3. 既成市街地の狭幅員道路における進め方に関する提案

- ・ 既成市街地においては、沿道に建物が並んでいるため、道路の拡幅が困難。
- ・ このため、既成市街地の狭幅員道路は、生活関連経路（旧特定経路）の持つ義務である「歩道の有効幅員を最低2m（※1）確保しなければならない」という道路移動円滑化基準（※2）をクリアできないため、生活関連経路として位置付けられず、旅客施設や官公庁、福祉施設等を連絡するバリアフリー歩行空間のネットワーク化があまり進捗していないというのが現状。

※1 有効幅員が2mあれば、車いす使用者同士が円滑にすれ違うことが可能。

※2 現行の道路移動円滑化基準では、歩行者の通行が多い場合は3.5m以上、少ない場合は2m以上の歩道の有効幅員を確保することとしている。

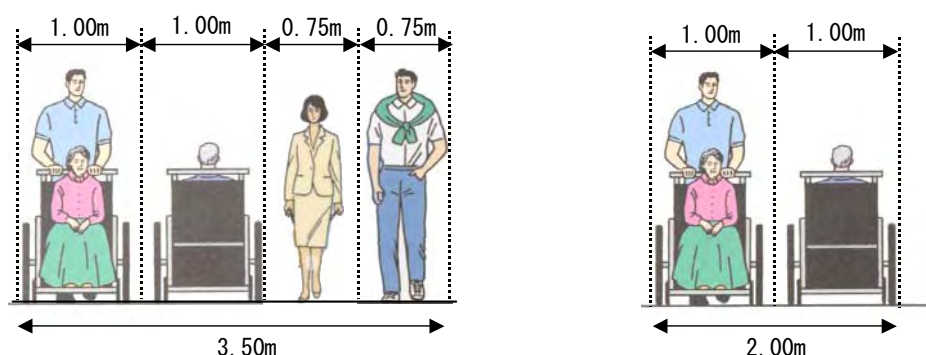


図1 歩道幅員の考え方

<参考：拡幅が困難な道路の例>



写真1 目黒区(都立大駅周辺)



写真2 港区(神谷町駅周辺)



写真3 市川市(本八幡駅周辺)

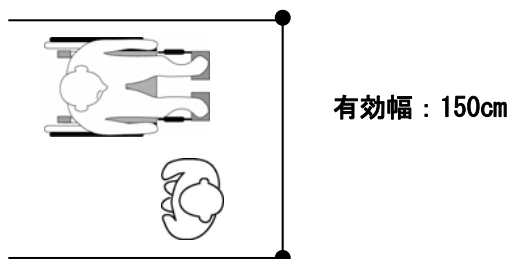


写真4 市川市(行徳駅周辺)

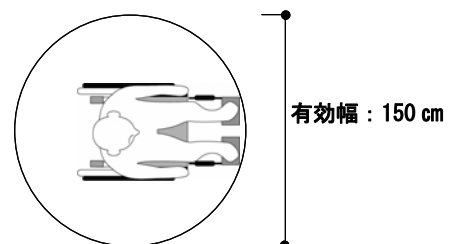
旅客施設や官公庁、福祉施設等を連絡するバリアフリー歩行空間のネットワーク形成上必要な道路について、2mの有効幅員の歩道設置が著しく困難な場合、有効幅員の考え方について以下の例のような選択肢を追加し、ネットワークの形成が進むようにしてはどうか。

(例1) 既成市街地の狭幅員道路など、歩道の有効幅員を最低2m確保することが著しく困難な道路については、車いすが転回でき、車いす使用者と人がすれ違うことができる歩道を整備すればよいという考え方を追加してはどうか。(ただし、部分的に有効幅員2m以上の箇所を設けるなど、車いす同士のすれ違いに配慮。)

<参考：すれ違いに必要な幅員>



車いすと歩行者がすれ違うことのできる寸法：150cm



車いすが360度回転できる最低寸法：150cm

<例1のイメージ>

写真1

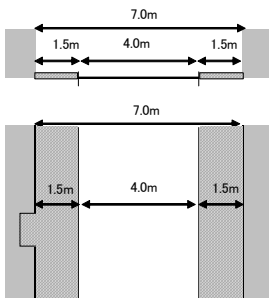
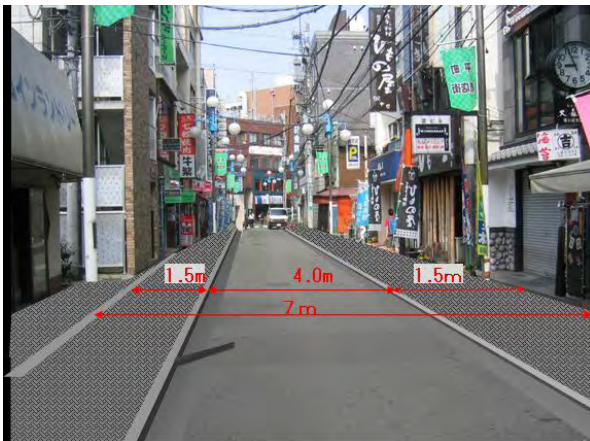
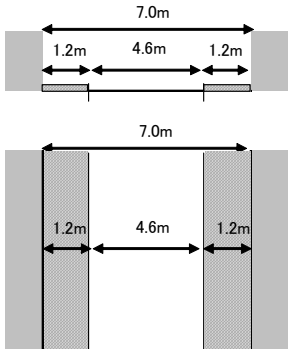
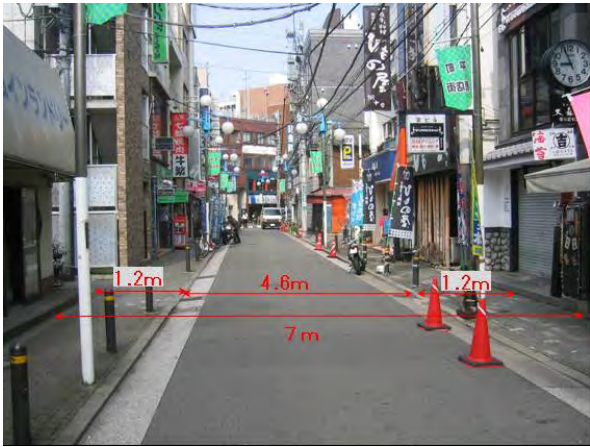
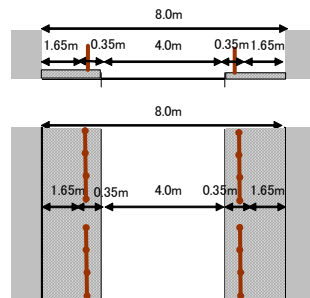
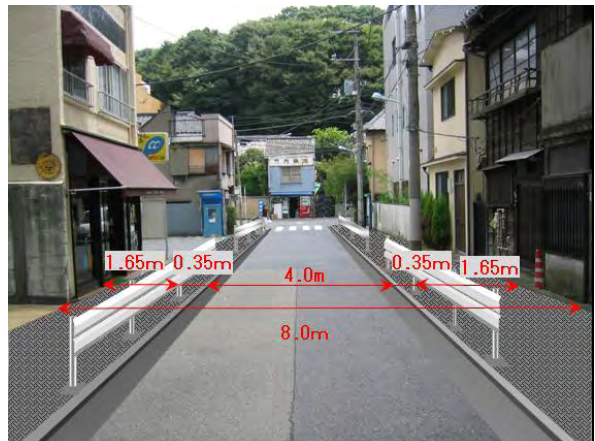
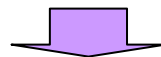
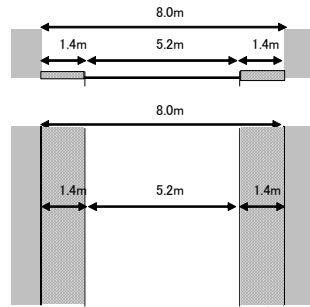
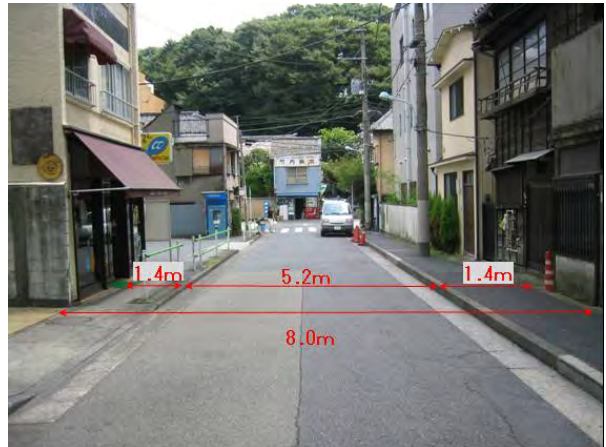


写真2



(例2) さらに幅員が狭く、歩道の設置自体が難しい道路については、自動車の走行速度を落とし、車いす使用者や視覚障害者の通行の安全を確保し、歩行者の通行を優先すればよいとする考え方を追加してはどうか。自動車の走行速度を落とす方法としては、物理的な方法と規制による方法を組み合わせる。(歩行空間と車道の分離(段差をつける、ガードレールの設置など)を行わない。)

<例2のイメージ>

写真3

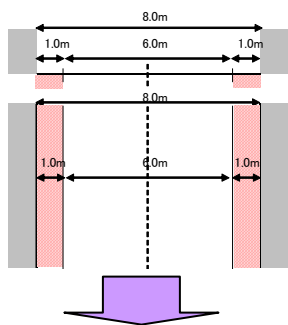
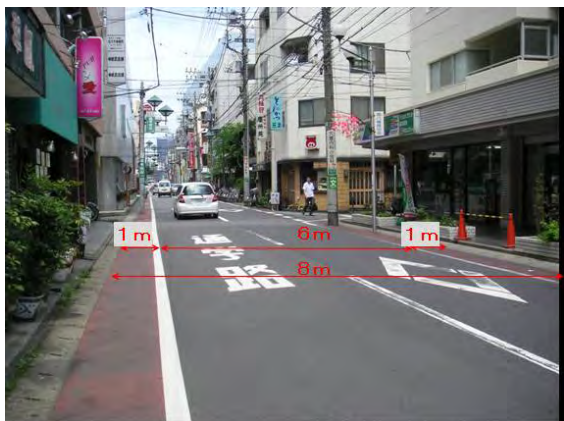
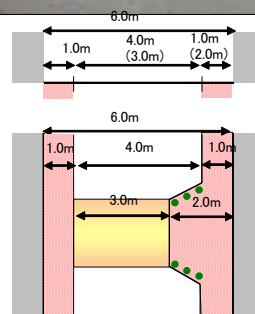
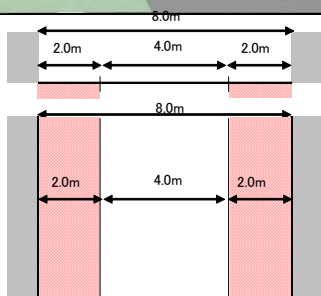
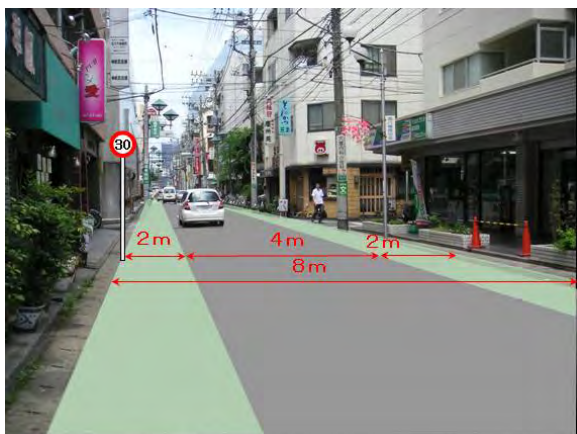
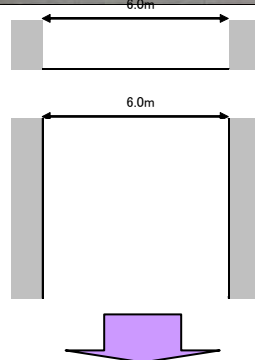


写真4

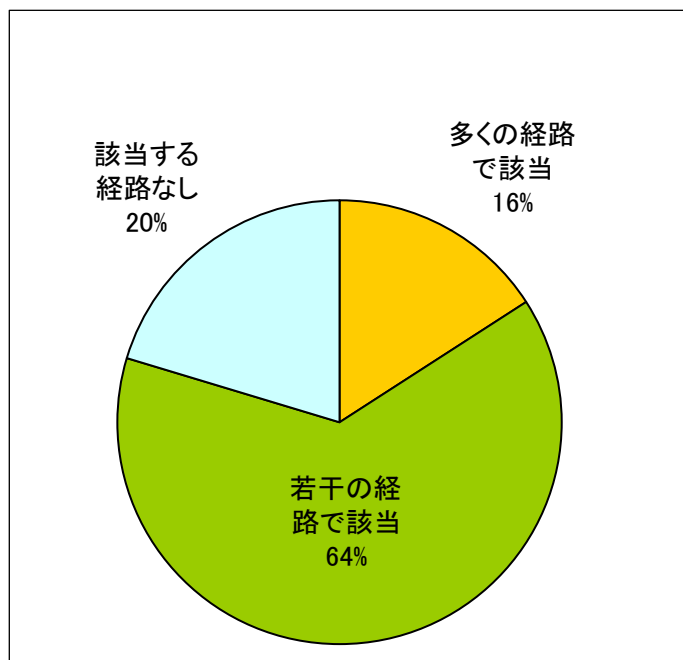


<参考：例1及び2の実現可能性について>

例1及び2に該当する箇所がどれくらいあるかについて、自治体※に対してアンケート調査を実施。

※基本構想において、「準特定経路」「その他経路」等の指定をしている
163自治体が対象

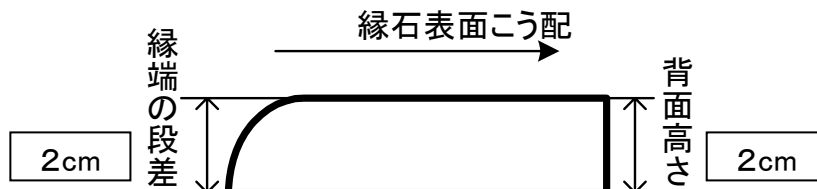
○特定経路以外の道路を指定している自治体の8割で適用が期待



歩道の縁端構造の検討方針（案）について

1. 問題意識

- ・ 現行の道路移動円滑化基準では、歩道縁端部の段差は2 cmを標準としている。



- ・ 『道路の移動円滑化整備ガイドライン』においては、「将来的には、各地において採用した縁端構造について事後評価を行うことにより、本ガイドラインを改訂して基準化された望ましい構造を示すこととしている。」とされている。
- ・ ガイドライン策定後3年以上が経過し、様々な構造が採用されてきたことに伴い、基準化された構造についての検討を進めることが必要ではないか。

2. 検討方針

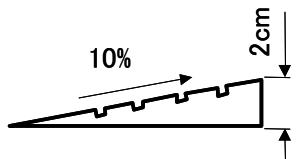


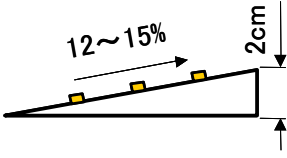


各地で工夫された構造が採用されるなか、その構造がユーザーにどのように評価されているのかを検証するため、以下のアンケートを実施してはどうか。


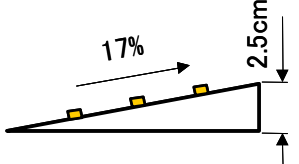

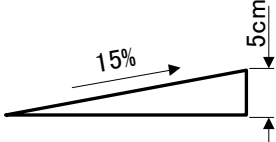

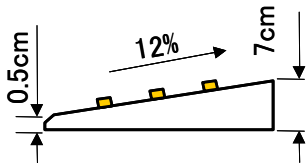

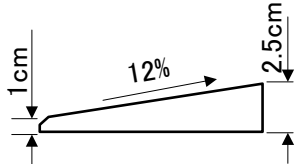

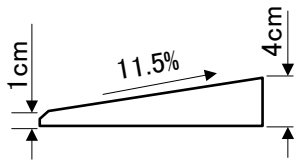
- ①各構造を採用した地域で、その構造を日常生活で通行している視覚障害者、車いす使用者を含むユーザーを対象に、アンケートを実施してはどうか。
- ②様々な構造について、実物大の模型を作成し、採用した地域以外のユーザーにもその模型を利用して実際に体験してもらった上で、車いす使用者の方には通行の容易さ・困難さについて、視覚障害者の方には歩道の縁端の識別の容易さ・困難さについてアンケートを実施してはどうか。


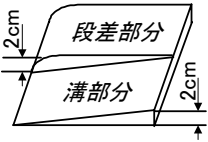


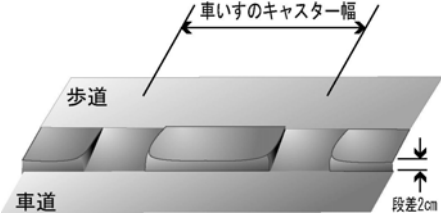
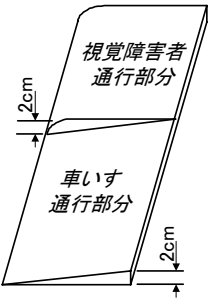



(参考1) 各地域で採用された縁端構造について (平成17年11月調査)

- ・ ガイドライン作成後に各地域で採用された縁端構造のうち、合意形成の上で整備された構造は以下の9種類。(2cmの段差を除く)

表 合意形成で採用された構造と合意形成方法

	構造形式			合意形成内容	
	縁端段差 (cm)	背面高さ (cm)	表面縁石 こう配(%)	設置状況 (写真)	
	横断のイメージ				
①	0	2	10	<ul style="list-style-type: none"> ・ 障害者を含む地元住民と合意形成したのち試験施工を実施 【静岡市】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 他県で採用されているブロックを試験施工し、障害者と検証 【浜松市】
				 <p>(表面加工:縦溝)</p>	
②	0	2	12~15	<ul style="list-style-type: none"> ・ 他地域で採用されている構造や文献で有効と考えられる構造3パターンで比較体験により検証 【三鷹市】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現場に試験施工された構造について福祉団体と共に検証 【板橋区】 ・ 8タイプの形状を視覚障害者団体、脊髄損傷者団体、老人クラブ等で実証実験を実施 【佐賀市】
					 <p>(表面加工:なし)</p>

	構造形式			合意形成内容
	縁端段差 (cm)	背面高さ (cm)	表面縁石 こう配(%)	設置状況 (写真)
	横断のイメージ			
③	0	2.5	17	<ul style="list-style-type: none"> ・ 6タイプの形状により比較実験を実施【鹿児島国道】 
				
④	0	5	15	<ul style="list-style-type: none"> ・ 7タイプの形状により、視覚障害者、肢体不自由者、高齢者で実証実験を実施【高知県】 
				
⑤	0.5	7	12	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区民へのアンケート及び現場検証による合意形成【大田区】 
				
⑥	1	2.5	12	<ul style="list-style-type: none"> ・ 5パターンの形状により比較実験を実施【船橋市】 
				
⑦	1	4	11.5	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通安全総点検において合意形成【函館市】 
				

	構造形式			合意形成内容	設置状況 (写真)
	縁端段差 (cm)	背面高さ (cm)	表面縁石 こう配(%)		
	横断のイメージ				
⑧	分離型（キャスター部分のみの溝） [溝部分：縁端 0cm、背面 2cm、 段差部分：縁端 2cm、背面 2cm]			<ul style="list-style-type: none"> ・ 模型での体験実験および現場での体験実験の実施【熊谷市】 	
					
	キャスター部分のみの溝（熊谷市）				
					
	(写真出典:熊谷市 HP)	キャスター通行部分			
⑨	分離型（車いす通行空間と視覚障害者通行空間を区分） [車いす通行部分：縁端 0 cm 背面 2cm 視覚障害者通行部分：縁端 2cm 背面 2cm]			<ul style="list-style-type: none"> ・ 視覚障害者、車いす使用者の参加のもと、3タイプで比較検討したところ、0 cm と 2 cm の併設する案で合意形成【深谷市】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地元住民による検証、合意形成【品川区】
					
		車いす通行部分			
	車いす通行空間と視覚障害者通行空間を区分 (静岡国道事務所)		なお、採用している自治体によると、以下の点を留意点としている。 ・ 交差点部においては、有効幅員と同幅で視覚障害者誘導用ブロック（警告ブロック）を設置すること。（深谷市） ・ 歩道幅員が 3m 以上確保されている場合には、段差 0 cm 部分と段差 2cm 部分に通行空間を区分することとする。（品川区）		
		車いす通行部分			

(参考2) 海外の縁端構造の事例について

- ・ 多種多様な縁端構造を採用。



ロンドン:横断部全体が切り下げられており、2~3cmの段差がある。



パリ:横断部全体が切り下げられており、ほとんど段差がない。



ハワイ:横断部の一部が切り下げられており擦り付け部分の段差はほとんどない。



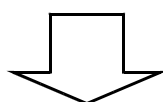
シドニー:段差のある部分とほとんど段差のない部分に分かれている。

道路の移動円滑化基準の見直し（案）について

（歩道の有効幅員に関する部分）

【現行】

歩道の有効幅員は、歩行者の交通量が多い道路については3.5m以上、歩行者の交通量が多くない道路については2m以上とする。

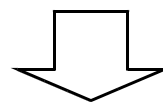
**【見直し案】**

歩道の有効幅員は、歩行者の交通量が多い道路については3.5m以上、歩行者の交通量が多くない道路については2m以上とする。ただし、歩行者の交通量が多くない道路において、2mの確保が著しく困難な道路については、1.5m以上とすることができる。なお、その場合、車いす同士のすれ違いが可能な空間を確保できるよう配慮するものとする。

（歩道の設置に関する部分）

【現行】

特定経路を構成する道路には、歩道を設けるものとする。

**【見直し案】**

生活関連経路（旧特定経路）を構成する道路には、歩道を設けるものとする。ただし、歩道の設置が困難な道路については、高齢者・障害者等の通行の安全を確保するため、自動車を減速させるための措置を講ずるものとする。

今後のスケジュール（案）について

○8月9日（水） 第1回懇談会

- ・ 歩行空間のバリアフリー化に関する課題の整理
- ・ 道路の移動円滑化基準の見直し方針に関する検討

○8月下旬～9月下旬 道路移動円滑化基準の見直しに関する
パブリックコメントの実施

○10月中旬 第2回懇談会

- ・ パブリックコメントの結果を踏まえた
道路移動円滑化基準の見直しについて

○11月以降 『道路の移動円滑化整備ガイドライン』の見直しについて検討

※詳細な検討を実施するためのワーキング・グループは適宜開催