

「高齢者、障害者等の移動の円滑化の促進に関する法律」
に基づく移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準案
に関するパブリックコメント結果報告

1. 実施期間

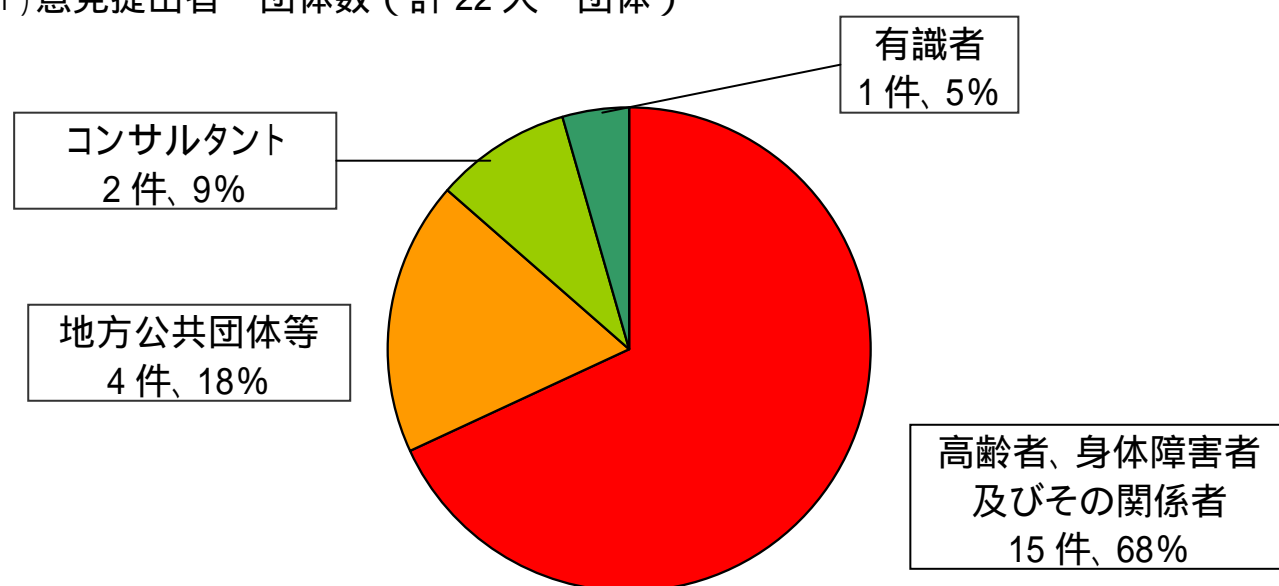
平成 18 年 8 月 29 日（火）～9 月 28 日（木）

2. 意見収集方法

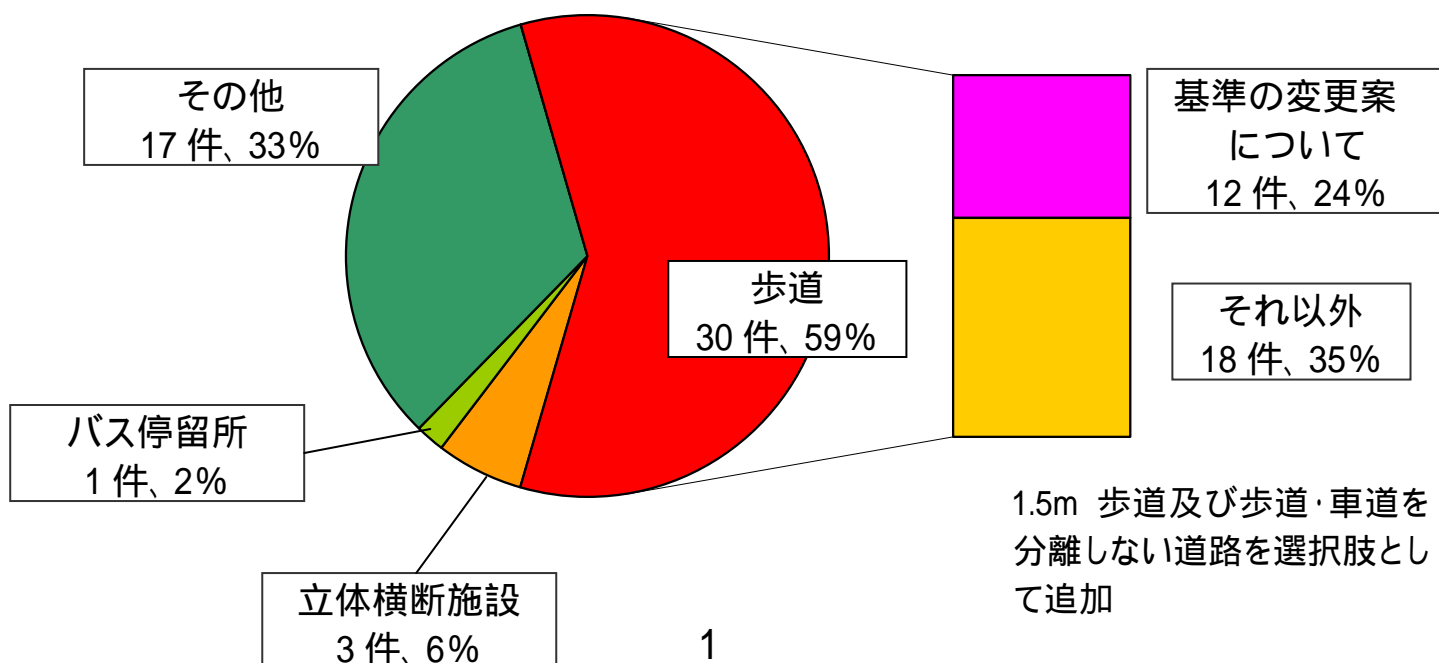
メール、F A X、郵送

3. 意見提出状況

(1) 意見提出者・団体数（計 22 人・団体）



(2) 意見数（計 51 件）



パブリックコメントの主なご意見

1. 基準の変更案に対する意見 (対応方針(案)は資料2)

(1.5m歩道及び歩道・車道を分離しない道路を選択肢として追加)

寄せられたご意見
1) 選択肢として追加する道路構造における高齢者、障害者等の通行の安全を十分に確保するため、必要な道路構造や規制についての配慮事項を明確にすべき。 (意見数:6件)
2) 2mの歩道幅員の確保が原則であり、安易に選択肢として追加する道路構造が適用されないよう、適用条件を限定的かつ明確に示すべき。 (意見数:3件)
3) 1.5m歩道における車いす使用者のすれ違い箇所について、円滑にすれ違うための箇所間隔、その他の配慮事項を示すべき。 (意見数:2件)

2. 基準の変更案以外に対する意見 (対応方針(案)は資料3)

(1) 歩道

幅員

寄せられたご意見	
4) 車いす使用者等が連続して歩道を通行できるよう、横断勾配や舗装に配慮した平坦部分を一定幅員確保すべき。 (意見数:2件)	(資料3 NO.24)
5) 広幅員歩道の場合、自転車等が高速で通行し危険であるため、障害者も安心して通ることができるような配慮が必要。 (意見数:3件)	(資料3 NO.25)

縁石

寄せられたご意見	
6) 歩道と車道の間凸部により歩道側での車いす使用者の乗降ができなくなるため、この構造を止めるべき。 (意見数:1件)	(資料3 NO.26)

横断歩道部の歩車道境界の構造

寄せられたご意見	
7) 地方毎に構造が違くと外出した際に困るので、歩道と車道の段差にかかわる基準を統一すべき。 (意見数:4件)	(資料3 NO.11)
8) 視覚障害者と車いす使用者の両者にとって許容範囲となる基準等を明確にすることが必要であることから、双方にとって使いやすい構造のあり方について研究すべき。 (意見数:2件)	(資料3 NO.12)

視覚障害者誘導用ブロック

寄せられたご意見	
9) 横断歩道のエスコートゾーンは、視覚障害者の重要な歩行情報となるため、規格を統一し整備を推進すべき。 (意見数:1件)	(資料3 NO.13)
10) 視覚障害者誘導用ブロックの上に障害物を置かないよう正しく管理すべき。 (意見数:1件)	(資料3 NO.27)

(2) 立体横断施設

寄せられたご意見
11) 歩道橋しかない交差点において、エレベーターや横断歩道の設置などにより、バリアフリー化を図るべき。 (意見数:2件)
(資料3 NO.16)

(3) バス停留所

寄せられたご意見
12) ノンステップバス、低床バスをうまく使うため、バス停を改善し幅員を確保すべき。 (意見数:1件)
(資料3 NO.28)

(4) その他

寄せられたご意見
13) 福祉機器の発展と普及と重度障害者の社会参加に合わせて、ストレッチャー型車いす、ハンドル型車いす、歩行器等も対象とすべき。 (意見数:3件)
(資料3 NO.29)
14) 知的障害者、精神障害者などのニーズに対応した基準、仕様の検討が必要。 (意見数:3件)
(資料3 NO.20)
15) 視覚障害者への伝達は音声の基本とすべき。 (意見数:1件)
(資料3 NO.30)
16) 目的地までより単純なルートが確保できるように設計すべき。 (意見数:1件)
(資料3 NO.31)

道路の移動円滑化基準（省令）について

1. 基準の変更案 に対するパブリックコメントの主な意見と対応方針（案）

1.5m歩道及び歩道・車道を分離しない道路を選択肢として追加（参考資料1）

寄せられたご意見	対応方針（案）
1) 選択肢として追加する道路構造における高齢者、障害者等の通行の安全を十分に確保するため、必要な道路構造や規制についての配慮事項を明確にすべき。	選択肢として追加する道路構造における、高齢者、障害者等を含めた歩行者の安全性の確保に必要な道路構造、規制についての配慮事項を「道路の移動円滑化整備ガイドライン」（以下、「ガイドライン」と表記）に明示します。
2) 2mの歩道幅員の確保が原則であり、安易に選択肢として追加する道路構造が適用されないよう、適用条件を限定的かつ明確に示すべき。	選択肢として追加する道路構造はネットワーク形成のための一つの選択肢であり、ネットワーク形成のために不可欠で、かつ、著しく整備が困難な区間のみ適用可能であることをガイドラインに記載します。
3) 1.5m歩道における車いす使用者のすれ違い箇所について、円滑にすれ違うための箇所間隔、その他の配慮事項を示すべき。	1.5m歩道における車いす使用者同士のすれ違い箇所についての配慮事項をガイドラインに記載します。

2. 基準に関する今後の方針（案）

パブリックコメントにおいては、配慮事項、適用条件の明確化について意見を頂いた（反対意見はなし）。

- ・パブリックコメント案（参考資料1）に沿って基準を策定
- ・配慮事項、適用条件については、WGにおいて検討し、ガイドラインにおいて対応

No	分類	課題	対応方針(案)
1	基本理念	短期間で結論を出すことが困難な課題もあり、継続的によりレベルの高いユニバーサルデザインを目指すことが必要。	懇談会を継続的に開催するなど、ユニバーサルデザインに向けた取組みの定期的な見直しを図ります。
2		将来のストックとなるような整備のため、巨視的、都市的、面的な視点を明確にしてまちづくりを行うことが必要。	バリアフリールートネットワーク形成の考え方や、都市計画等の計画との整合の取り方について、WGで検討します。
3		市町村における基本構想の作成を推進していくにあたり、ユニバーサルデザインの考え方に対する道路管理者や自治体の担当者の理解が重要。	基本構想の作成の推進を図るため、ユニバーサルデザインに関する研修の開催等、関係者の理解を深めるために必要な施策について、WGで検討します。
4	基準の変更案について (パブコメ)	選択肢として追加する道路構造における高齢者、障害者等の通行の安全を十分に確保するため、必要な道路構造や規制についての配慮事項を明確にすべき。	今回追加する道路構造における、高齢者、障害者等を含めた歩行者の安全性の確保に必要な道路構造、規制についての配慮事項をWGで検討し、「道路の移動円滑化整備ガイドライン」(以下、「ガイドライン」と表記)に明示します。
5	(パブコメ)	2mの歩道幅員の確保が原則であり、安易に今回追加する道路構造が適用されないよう、適用条件を限定的かつ明確に示すべき。	WGで検討の上、今回追加する道路構造はネットワーク形成のための一つの選択肢であり、ネットワーク形成のために不可欠で、かつ、著しく整備が困難な区間のみ適用可能であることをガイドラインに記載します。
6	(パブコメ)	1.5m歩道における車いす使用者のすれ違い箇所について、円滑にすれ違うための箇所間隔、その他の配慮事項を示すべき。	1.5m歩道における車いす使用者同士のすれ違い箇所についての配慮事項をWGで検討し、ガイドラインに記載します。
7	歩道 幅員	沿道施設への入口において段差が生じないよう、民地寄りに設置される側溝の工夫や、歩道等と民地との高さの調整が必要。	側溝整備における好事例や歩道と民地の段差解消について工夫している事例を収集するとともに、道路の沿道アクセスの考え方について、WGで検討します。

道路空間のユニバーサルデザインにおける課題と対応方針(案)

資料3

No	分類	課題	対応方針(案)
8	歩道 こう配	歩道のない道路でのバリアに対する具体的な対応として、歩行空間の平坦性確保のため、横断勾配の基準が必要。	路肩を活用した歩行空間の平坦性を確保するための勾配や舗装等に関する配慮事項については、WGで検討の上、ガイドラインに記載します。
9		縦断勾配5%以上が続く歩道において、傾斜路の踊り場に相当するスペースを設置することが必要。	縦断勾配が連続して続く場合の配慮事項について、WGで検討の上、ガイドラインに記載します。
10	横断歩道部の 歩車道境界の構造 (パブコム)	縁端部について、視覚障害者(弱視の方も含む)や車いす使用者等の当事者も含めて事例を実際に検証する場が必要。	複数種類の段差模型を作成し、高齢者、障害者等に評価してもらう実証実験について、WGで実験方法等を検討の上、実施します。
11		地方毎に構造が違っていると外出した際に困るので、歩道と車道の段差にかかわる基準を統一すべき。	
12		視覚障害者と車いす使用者の両者にとって許容範囲となる基準等を明確にすることが必要であることから、双方にとって使いやすい構造のあり方について研究すべき。	
13	視覚障害者 誘導用ブロック (パブコム)	横断歩道のエスコートゾーンは、視覚障害者の重要な歩行情報となるため、規格を統一し整備を推進すべき。	現地において、道路管理者と公安委員会が連携して様々なタイプのブロックの試行を行っているところであり、試行の結果を踏まえ、警察庁とも協力し、規格の統一に向けてWGで検討を進めてまいります。
14		視覚障害者誘導用ブロックの敷設にあたっては、道路と民間建築物等の他の施設との調和や車いす使用者の支障とならない敷設のあり方等の考え方を整理することが必要。	視覚障害者誘導用ブロックの敷設に関する事例を収集し、WGで検討の上、好事例をとりまとめます。
15	管理	放置自転車、看板、違法駐車、商店のはみ出し陳列等の障害物を排除するための取組が必要。	不法占用物件の排除がうまくいった事例を収集し、WGで検討の上、とりまとめます。
16	立体横断施設 (パブコム)	歩道橋しかない交差点において、エレベーターや横断歩道の設置などにより、バリアフリー化を図るべき。	エレベーターの設置を原則としつつ、警察庁とも協力し、有効な取り組みについてWGで検討の上、地域において適切な連携が図られるよう、指導してまいります。

No	分類	課題	対応方針(案)
17	バス停留所	バス停留所、タクシー乗り場において、車両が正着できるような構造にすることが必要であるとともに、それ以外の場所での乗降(デイケア等を含む)を考慮した安全な構造の検討が必要。	車両が正着できるよう工夫している事例を収集するとともに、正着できる構造やバス停等以外の乗降のための安全な構造等をWGで検討いたします。
18	案内標識	地図標識に関する基準について、さらに利用しやすさの向上を図るため、サイン計画、情報量、字の大きさ、掲示位置、設置位置等に関する部分の見直しが必要。また、視覚障害者への伝達は音声の基本とすべき。	地図標識に関する課題、対応方針及び道路上の音声案内について、WGにおいて検討します。また、通り名と位置番号を用いたわかりやすい道案内方式の導入を図ります。
19	その他	前ガイドラインの名称「道路の移動円滑化整備ガイドライン」を誰にでも理解できる名称に変更して欲しい。	どのような名称がわかりやすいのか、WGで検討します。
20	(パブコメ)	知的障害者、精神障害者、発達障害者のためのバリアフリーについて、具体的にそれぞれの対象者に対してどのような配慮をしてゆくべきか、その概要を示す必要がある。	知的障害者、精神障害者、発達障害者について、どのようなバリアフリー整備が必要なのか、WGにおいて検討します。
21		基本構想のエリア全体の歩行者の優先度をあげる取り組みを進めることが必要。	有効な取り組みについてWGで検討の上、警察庁とも協力し、地域において適切な連携が図られるよう、指導してまいります。
22		心のバリアフリーの考えが重要である。	国土交通省(主務:総合政策局)において体験学習、ボランティア活動の普及等の取組を進めており、引き続き各種施策の推進を検討しています。
23		地下街や交差点信号のバリアフリー化の検討が必要。	地下街については国土交通省内複数の部局にまたがるため、協力して取り組みます。また、交差点信号は警察庁の所掌ですが、信号を含む連続したバリアフリー歩行空間の形成を進めるにあたり、地域において適切な連携が図られるよう指導してまいります。

No	分類		寄せられた意見	考え方
24	歩道	幅員	車いす使用者等が連続して歩道を通行できるよう、横断勾配や舗装に配慮した平坦部分を一定幅員確保すべき。	従来の基準と同様、歩道の横断勾配、舗装等について引き続き一定の基準を設け、それに基づく整備を推進します。
25			広幅員歩道の場合、自転車等が高速で通行し危険であるため、障害者も安心して通ることができるような配慮が必要。	関係機関と連携して自転車の安全利用のマナー啓発を図るとともに、歩行者と自転車の接触をさけるため、自転車専用通行帯の歩道への併設を推進してまいります。
26		縁石	歩道と車道との間の凸部により歩道側での車いす使用者の乗降ができなくなるため、この構造を止めるべき。	車両の車道外への逸脱を防止し、歩行者の安全を確保する観点から、歩車道境界の縁石の高さについては15cm以上としています。一方、歩道の高さについては、波打ち歩道を解消するため5cmを標準としています。一方、バス停留所等の車いす使用者の円滑・安全な乗降のために必要がある場合は、歩道を縁石と同じ高さにするなど、柔軟に対応するものと考えています。
27		視覚障害者誘導用ブロック	視覚障害者誘導用ブロックの上に障害物を置かないよう正しく管理すべき。	視覚障害者誘導用ブロックに限らず歩道上の不法占用物件の排除を進めるため、排除がうまくいった事例を参考にしつつ、適正な管理に努めてまいります。
28	バス停留所		ノンステップバス、低床バスをうまく使うため、バス停を改善し幅員を確保すべき。	従来の基準と同様、バス停留所部分も含め歩道の幅員は原則として2m以上とし、併せて、バス停留所部分の歩道の高さは15cmを標準とします。

【参考】その他のパブリックコメント意見に対する考え方

資料3

No	分類	寄せられた意見	考え方
29	その他	福祉機器の発展と普及及び重度障害者の社会参加に合わせて、ストレッチャー型車いす、ハンドル型車いす、歩行器等も対象とすべき。	車いす使用者の方が安全・円滑に通行できるよう、車いすのJIS規格を踏まえ基準を策定しています。JIS規格が定められていない特殊な車いすやその他の歩行器等についても、多様な利用者に適合した整備が図られることが必要であると考えています。
30		視覚障害者への伝達は音声の基本とすべき。	道路上における音声による案内については、現在、技術仕様の標準化に向けた実証実験を実施しています。引き続き、音声案内の普及・促進が図られるよう取り組んでまいります。
31		目的地までより単純なルートが確保できるように設計すべき。	基本方針において、高齢者、障害者等の移動上の利便性に配慮した上で、連続した移動経路を確保することを記述します。

横断歩道部の歩車道境界の構造の検討

1. 検討の考え方

『道路の移動円滑化整備ガイドライン』(H14 度策定)

車いす使用者、視覚障害者、高齢者等の行動特性及び車いす使用者、視覚障害者の縁端構造に対する評価を十分把握して、構造を検討・決定することが望ましい。その際、実証実験等を基に縁端部分の構造に対する工夫を行うことで、縁端の段差を2cm未満とすることも含めるものとする。



ガイドライン策定後3年以上が経過し、各地域において、視覚障害者や車いす使用者等との合意形成がなされた様々な構造が採用され始めている。



採用されている構造について実証実験を実施

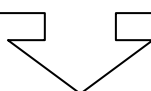
第1回懇談会の委員意見^{※1}を踏まえ、視覚障害者、車いす使用者と合意形成の上で採用された構造を対象として、視覚障害者、車いす使用者等にご協力頂き実証実験^{※2}を実施。

※1 第1回懇談会意見

「縁端部について、視覚障害者(弱視の方も含む)や車いす使用者等の当事者も含めて事例を実際に検証する場が必要。」

※2 対象となる構造について、実物大の模型を作成し、視覚障害者には歩道の縁端の識別の容易さ・困難さについて、車いす使用者・杖使用者等には通行の容易さ・困難さについてアンケートを実施。

※3 各構造を採用した地域で、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(ヒアリング調査)を別途実施予定。



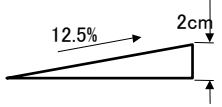
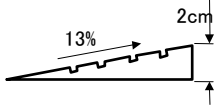
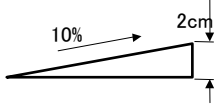
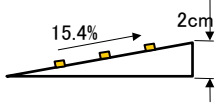
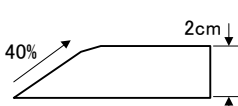
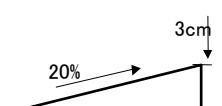
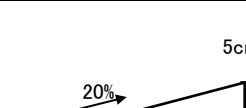
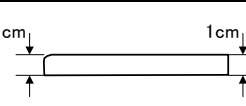
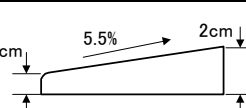
実証実験の結果を踏まえ、今後の方向性について検討。

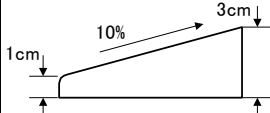
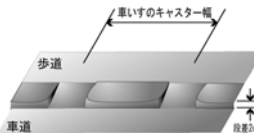
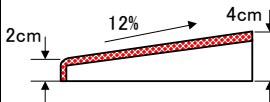
2. 実証実験の対象構造

実証実験の対象構造については、各地域で合意形成を踏まえ採用されている構造について、被験者への負荷を抑えるため全ての構造を対象とすることは難しいことから、構造を集約し、下表に示した12種とする。

(詳細な集約の考え方は、参考資料3を参照)

表1 検証対象構造一覧

No.	縁端 段差	背面 高さ	表面勾配	表面加工		誘導用ブ ロック (警告)	断面図	採用自治体
①	0	2	12.5	なし		あり		東京都江戸川区
②	0	2	11	あり	横溝	あり		浜松市
③	0	2	10	あり	縦溝	あり (+グレー チング)		静岡市
④	0	2	13.3	あり	突起	あり		東京都板橋区
⑤	0	2	40 (縁端部の み0擦り付 け)	なし		必要に応 じて		東京都足立区
⑥	0	3	17.3	あり	横溝	あり		沼津市
⑦	0	5	20	なし		あり		飯田国道事務所 (背面高さ 6cm→ 5cmに変更)
⑧	1	1	0	なし		必要に応 じて		岡山県
⑨	1	2	5.5	なし		あり		滋賀県

⑩	1	3	10	なし		必要に応じて		福島県
⑪	2	2	0	車いす車輪幅に溝を設置(0-2)		広幅員の場合、特定経路の場合あり		熊谷市
⑫	2	4	12	あり	網目	あり		北九州市

※ 視覚障害者誘導用ブロックについては、現在の都道府県の状況に合わせて設置。
 (各地での合意形成内容を考慮) なお、「必要に応じて設置」としている場合は、実験においては視覚障害者にとってより厳しい条件を設定することとし、誘導用ブロックは設置しない。

3. 参加して頂く高齢者・障害者等

■車いす使用者(40名程度)

日頃、手動車いす(電動車いすは手動車いすよりも大きな推進力が得られると想定されるため対象外)を用いて屋外を単独で移動している人を基本とする。 ※懇談会の議事を受け修正有り(電動車いすも対象とします)

○募集する参加者の条件(目安)

車いす使用が基本で、かつ歩行に困難を伴うものと考えられる次の障害・等級を想定

- ・障害種類：下肢機能障害／体幹機能障害／脳原性全身性運動機能障害
(※下肢切断は、義足装着して歩く人が多いため対象外)
- ・障害等級：1～3級(肢体不自由(移動)において「不随運動・失調等により歩行が家庭内での日常生活活動に制限される」等級)

○その他参加頂くにあたっての留意点等

- ・体力的な衰えが大きく車いす操作が困難になると思われる高齢層の方にも参加頂く。
- ・車いす操作が困難な症状の方にも参加頂く(キャスター上げできるような体力のある人は対象としない)。

■視覚障害者(40名程度)

日頃、白杖を用いて屋外を単独で歩いている人を基本とする。

○募集する参加者の条件(目安)

歩行時に白杖を必要とし、身辺の日常生活活動が極度に制限される次の等級・症状を想定

- ・障害等級1級の全盲、弱視(明暗弁、手動弁、指数弁)
- ・障害等級2級の視野障害(視野3～5度以内)
- ・障害等級2級の視力障害(白内障疾患、強い眩しさを感じる人等で、片眼の視力が0.02以下の人)

○その他参加頂くにあたっての留意点等

- ・若年から高齢までの各年齢層に偏りが生じないように参加頂くようにするものとするが、特に体力の衰えが顕著となる高齢層の方にも参加頂けるよう配慮する。
- ・歩行訓練を受けていない人にも参加頂く(歩行訓練を受けた人と比べて歩行能力が劣るため)。

■その他杖使用者等(10名程度)

足を引きずって、屋外を歩くような肢体不自由者を基本とする。

○募集する参加者の条件(目安)

(杖の使用・不使用に関わらず、歩き方が不安定であると考えられる症状を想定)

- ・下肢切断のため義足を装着して歩く人
- ・脳性麻痺やリウマチ疾患等のため、足を引きずって歩く人
(リウマチ疾患の障害程度は、機能障害度で「class4」が目安)
- ・介護保険の要介護が「1」程度の高齢者

※募集にあたっては、関連団体等に協力を依頼。なお、車いす使用者、視覚障害者については、簡易なアンケート調査を実施した上で、実験結果に偏りが生じないように配慮するものとする。

今後のスケジュール（案）

8月9日 第1回 懇談会 開催

9月25日 第1回 WG 開催

- ・課題の整理と対応方針の検討
- ・横断歩道部歩車道境界の構造の検討

（～9月28日 パブリックコメントの募集）

11月6日 第2回 懇談会 開催

- ・パブリックコメントの結果報告
- ・道路の移動円滑化基準の検討
- ・道路空間のユニバーサルデザインにおける課題の整理
- ・横断歩道部の歩車道境界の構造の検討

反映

12月中

道路の移動円滑化基準（省令）策定

11月中 横断歩道部の歩車道境界の構造 実証実験の実施

11月～2月 必要に応じてWGを開催予定（1ヶ月に1回程度）

- ・課題の検討
- ・ガイドライン案の検討

3月 WG 開催予定

- ・ガイドライン案の検討
- ・パブリックコメント資料の確認

3月下旬 第3回 懇談会 開催予定

- ・ガイドライン案の検討
- ・パブリックコメント資料の確認

4月以降 ガイドライン案に対するパブリックコメント募集予定

ガイドライン（改訂版）策定

継続的にガイドラインを改訂

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準案に関するパブリックコメントの募集について

平成18年8月29日
国土交通省道路局企画課
電話：03-5253-8111（内線37-552）

第164回通常国会において、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号）が成立し、本年6月21日に公布されたところです。これに伴い、同法に基づく移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を策定することを予定しております。

つきましては、以下の要領のとおり、広く国民の皆様から、ご意見を募集致します。

いただいたご意見につきましては、担当部局において取りまとめた上で、検討を行う際の資料とさせていただきます。ご意見に対して、個別に回答は致しかねますので、あらかじめその旨ご了承願います。

< 募集要領 >

1. 意見募集対象（別紙参照）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準案

2. 意見募集期間

平成18年8月29日（火）～9月28日（木）

3. 意見送付要領

別紙2の意見提出様式に日本語にてご記入の上、次のいずれかの方法にて送付願います。その際、必ず「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準パブリックコメント」と明記して下さいますようお願い致します。

（1）電子メール（テキスト形式でお願い致します）

メールアドレス：kikaku@mlit.go.jp

国土交通省道路局企画課 パブリックコメント担当 宛て

（2）FAX

FAX番号：03-5253-1618

国土交通省道路局企画課 パブリックコメント担当 宛て

（3）郵送

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

国土交通省道路局企画課 パブリックコメント担当 宛て

ご意見を正確に把握する必要があるため、電話等によるご意見はご遠慮願います。頂いたご意見の内容については、住所・電話番号・電子メールアドレスを除き公開される可能性があることをご承知おきください（匿名を希望される場合は、意見提出時にその旨お書き添え願います）。

< 意見提出様式 >

(フリガナ) 氏名	
住所	
所属	(団体名) (部署名)
電話番号	
メール アドレス	
ご意見	(意見)
	(理由)

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準案の概要

平成18年8月29日

国土交通省道路局

これまで、「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」(平成12年法律第68号)に基づく「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」(平成12年建設省令第40号)に依って道路の移動円滑化を図ってきましたが、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があまり進捗していないため、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とおり選択肢を追加することを検討しています。

(歩道の有効幅員について)

ネットワーク形成を図る上で不可欠な道路のうち、歩行者の交通量が多くない道路において、有効幅員を最低2m確保することが著しく困難な区間については、車いすが転回でき、車いす使用者と人がすれ違えることができる歩道(有効幅員1.5m以上)を整備すればよいという考え方を追加することを検討しています。その場合、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するものとします。

(歩道の設置について)

ネットワーク形成を図る上で不可欠な道路のうち、歩道の設置自体が著しく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考え方を追加することを検討しています。

なお、上記変更に関する部分以外については、従前どおりとする方向で検討しています。

(参考)

- ・「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」(平成12年建設省令第40号)

<http://www.mlit.go.jp/road/press/press0/20001114/20001114-1s.html>

- ・平成18年度 第1回 道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会 資料

<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/design/1s.html>

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。

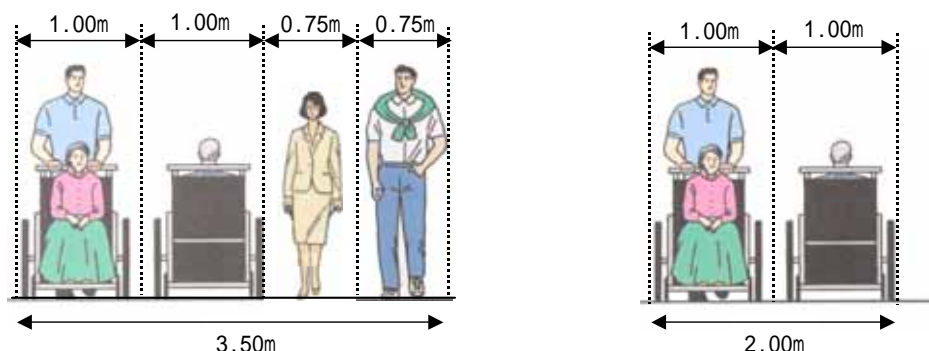


図1 歩道幅員の考え方

< 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)

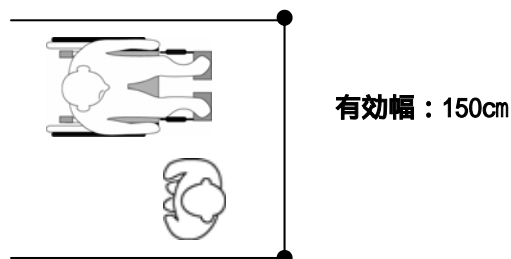


写真4 市川市(行徳駅周辺)

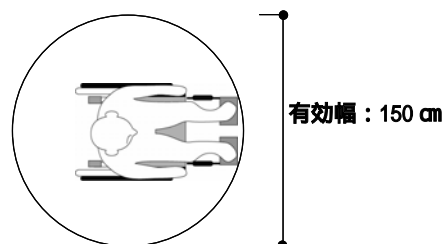
旅客施設や官公庁、福祉施設等を連絡するバリアフリー歩行空間のネットワーク形成上必要な道路について、2 mの有効幅員の歩道設置が著しく困難な場合、有効幅員の考え方について以下の例のような選択肢を追加し、ネットワークの形成が進むようにしてはどうか。

(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2 m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2 m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

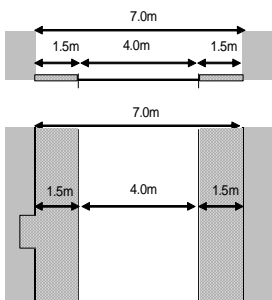
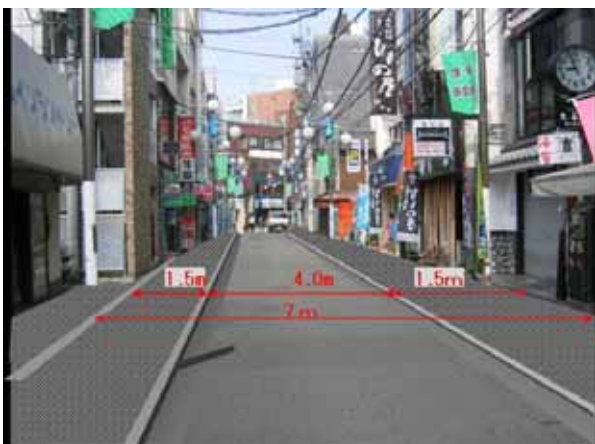
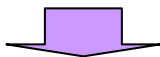
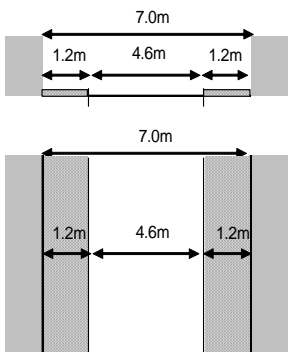
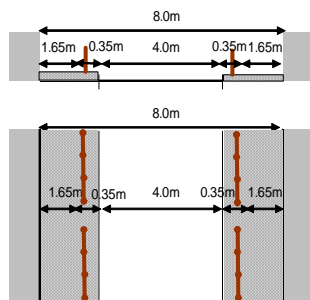
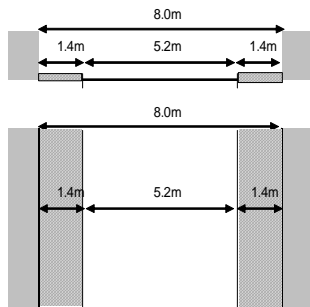


写真2



(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

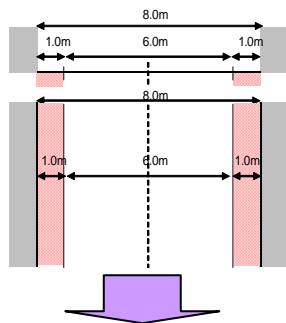
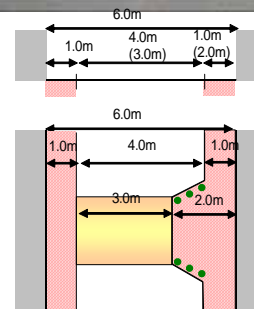
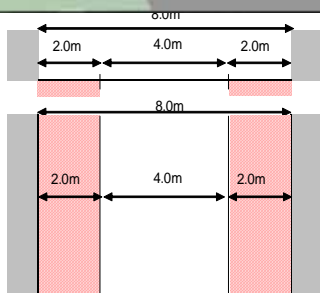
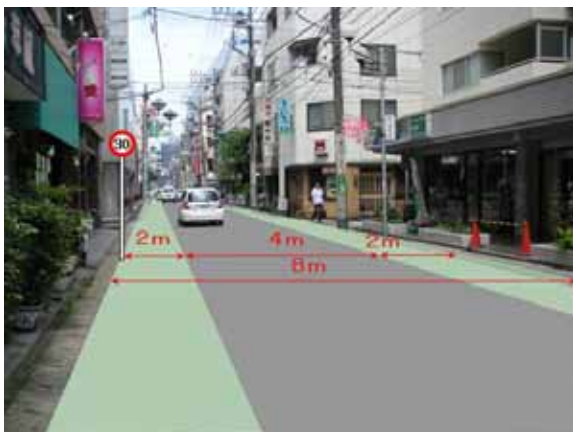
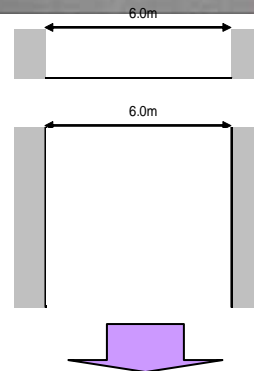


写真4

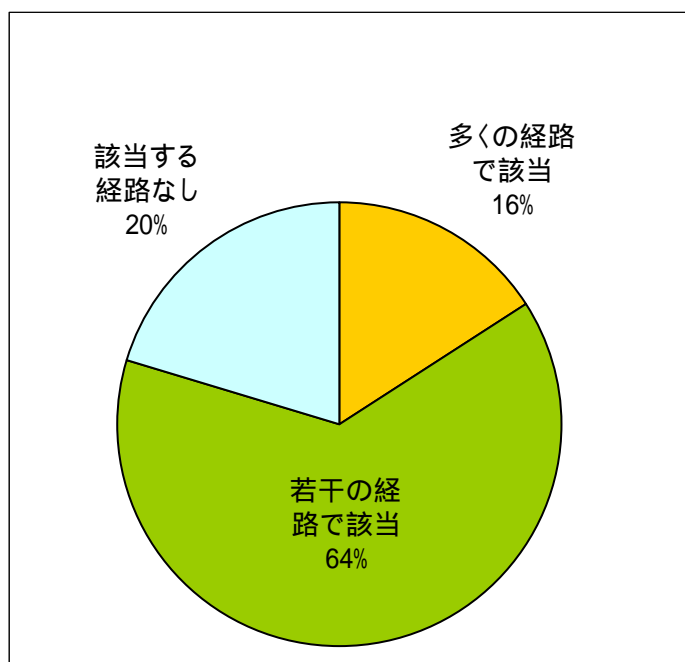


< 参考：例 1 及び 2 の実現可能性について >

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



横断歩道部の歩車道境界の検証対象構造の選定について

1. 現行ガイドラインにおける歩車道境界部の構造に関する記述

将来的には縁端構造についての基準化が必要であるものの、現段階では、全ての人にとって望ましい縁端構造を示すことはできないことから、各道路管理者において、車いす使用者、視覚障害者、高齢者等の行動特性及び車いす使用者、視覚障害者の縁端構造に対する評価を十分把握して、構造を検討・決定することが望ましい。その際、実証実験等を基に縁端部分の構造に対する工夫を行うことで、縁端の段差を2cm未満とすることも含めるものとする。

また、検討にあたっては、その内容について、当該道路を利用する視覚障害者、車いす使用者に、十分意見を聞き、理解を得た上で行う必要がある。

2. 検証対象とする歩車道境界の構造の選定

(1) 縁端段差と背面高さの選定

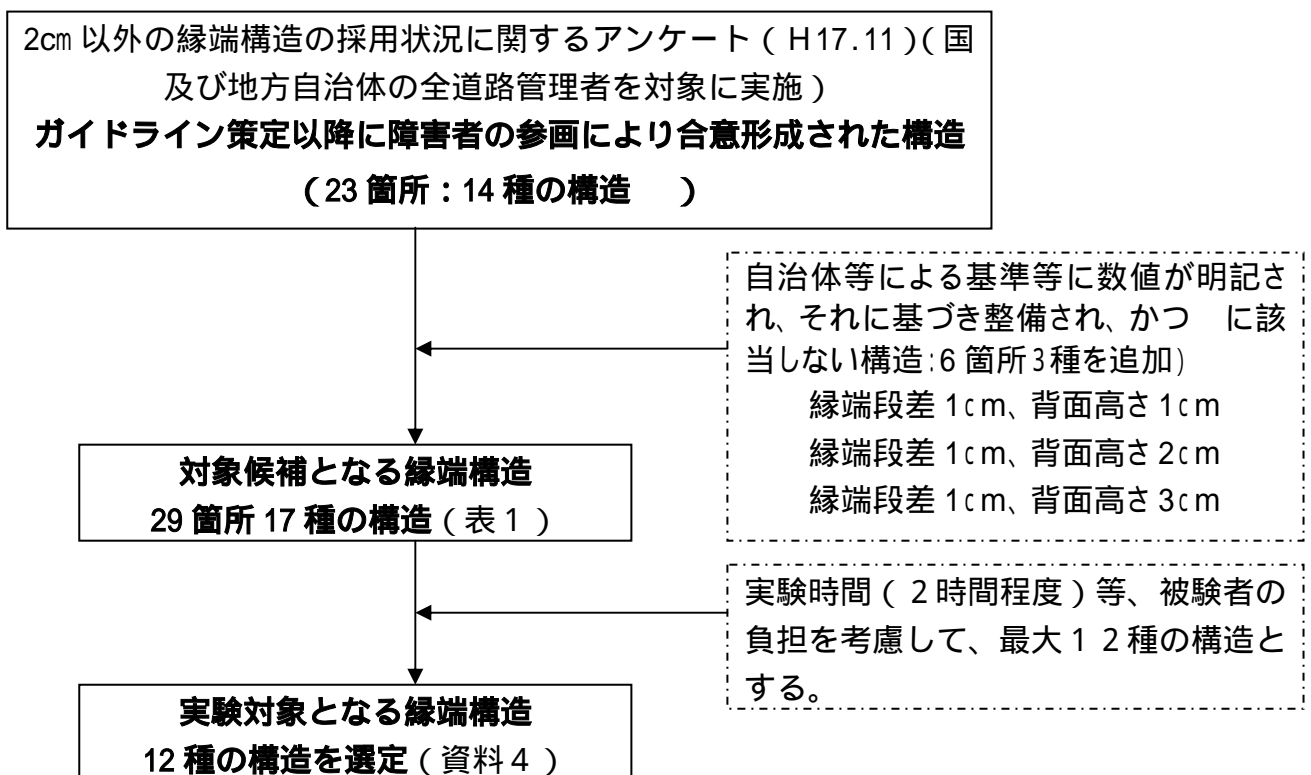


表1 対象となる歩車道境界部の構造一覧

構造種類	箇所数	縁端段差	背面高さ	表面勾配	表面加工		採用自治体	
	1	0	0	6	なし	エプロン側に6%	長野市	
	2	0	0	0	なし		宇部市	
	3	0	0	0	なし		愛媛県	
	4	0	2	12.5	なし		東京都江戸川区	
	5	0	2	11	あり	横溝	浜松市	
	6	0	2	13.3	あり	横溝	東京都日野市	
	7	0	2	10	あり	縦溝	静岡市	
	8	0	2	13	あり	縦溝	東京都小金井市	
	9	0	2	9.7	あり	突起	3本平行	東京都品川区
	10	0	2	13.3	あり	突起	3本平行	東京都三鷹市
	11	0	2	13.3	あり	突起	3本千鳥	東京都板橋区
	12	0	2	15.4	あり	突起	ドット	佐賀市
	13	0	2	12	あり	突起	ドット	埼玉県深谷市
	14	0	2	縁端部のみ40	なし		東京都足立区	
	15	0	2.5	17	あり	突起	鹿児島国道事務所	
	16	0	3	13	あり	横溝	東京国道事務所	
	17	0	3	17.3	あり	横溝	沼津市	
	18	0	6	21	なし		飯田国道事務所	
	19	0.5	7	12	あり	突起	東京都大田区	
	20						京都府京都市	
	21						岡山県	
	22	1	1	0	なし		岡山県岡山市	
	23						岡山県総社市	
	24	1	2	5.5	なし		滋賀県	
	25	1	2.5	12	なし		船橋市	
	26	1	3	10	なし		福島県	
	27	1	4	11.5	なし		函館市	
	28	2	2	0		車いす車輪幅に溝を設置 (0-2)	熊谷市	
	29	2	4	12	あり	網目	北九州市	

ハッチ部分は、選定された12種の構造を示す。

(2) 検証対象構造の選定

以下の縁端段差と背面高さは、類似構造として整理し、集約する。

- 1) 縁端段差 0 c m、背面高さ 2 c m
- 2) 縁端段差 0 c m、背面高さ 2.5 c m
- 3) 縁端段差 0 c m、背面高さ 3 c m

1)、3)の構造を採用する。

- 4) 縁端段差 0 c m、背面高さ 6 c m
- 5) 縁端段差 0.5 c m、背面高さ 7 c m

4)、5)の構造を踏まえた上で、歩道の高さの標準値 5 c mを考慮し、「縁端段差 0 c m、背面高さ 5 c m」を採用する。

- 6) 縁端段差 1 c m、背面高さ 2 c m
- 7) 縁端段差 1 c m、背面高さ 2.5 c m
- 8) 縁端段差 1 c m、背面高さ 3 c m
- 9) 縁端段差 1 c m、背面高さ 4 c m

6)、8)を採用する。

縁端段差 0 c m、背面高さ 2 c mの構造は、表面勾配、表面加工にバリエーションがあるため、表面加工の種類で分類し、「表面加工なし」「横溝」「縦溝」「突起」から 1 構造を選定する。

また、表面勾配 4 0 %の事例も特徴ある事例として、選定する。

なお、縁端段差 0 c m、背面高さ 0 c mは、視覚障害者からこれまでも分かりにくいと指摘されているため、今回は評価を実施しない。

横断歩道部の歩車道境界の評価実験方法

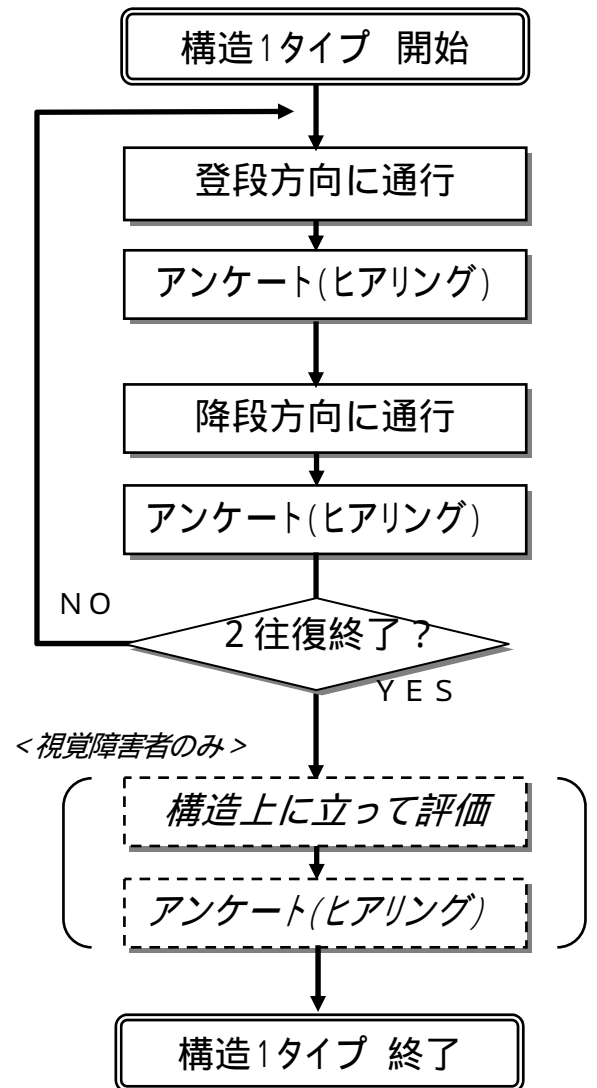
1. 1つの構造タイプの通行・評価の流れ

【各被験者共通】

- ・登段方向・降段方向に2往復
- ・通行後にアンケート(ヒアリング)を実施(1タイプにつき、登段方向・降段方向に各2回、計4回実施)。

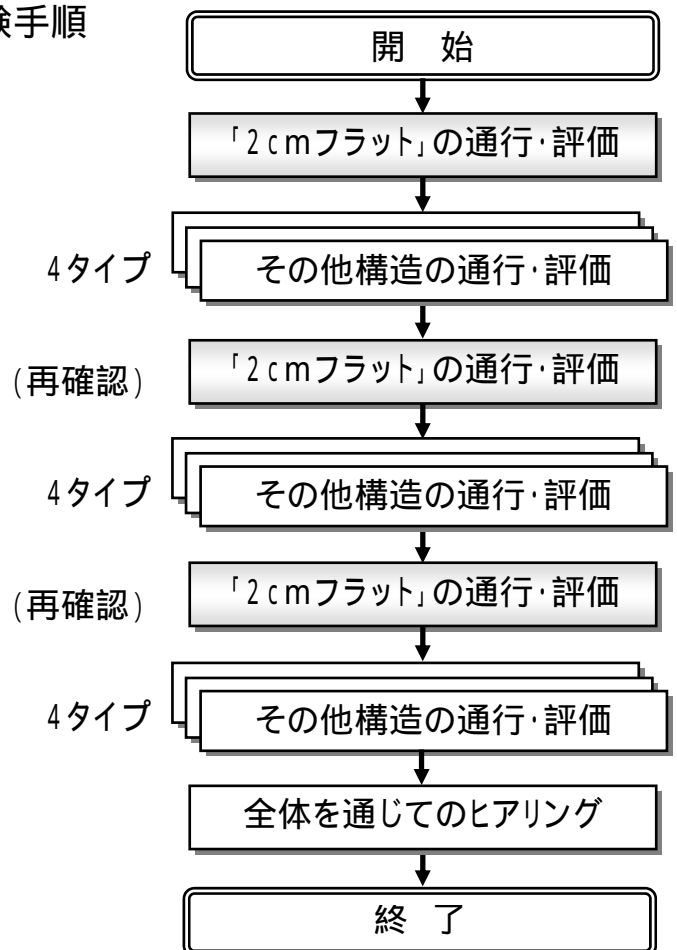
【視覚障害者のみ】

- ・縁端構造上を通行する際、境界部を認識できた合図として、認識できた時点で挙手してもらう。
- ・歩車道境界の位置が想定されないように、スタート位置を各構造ごとに变化させる。
- ・登段・降段方向の2往復後に、縁端構造上に立ってもらい、足で踏む、触るなどして評価(アンケートも実施)。



2. 1.2 構造タイプ及び基本構造の実験手順

- ・基準構造「2cmフラット」とその他の構造タイプについて、右図のとおり通行評価を繰り返す。
- ・その他 12 タイプの順序(ローテーション)については、構造の条件が規則的にならないようランダムとする。



3. アンケート内容

車いす使用者 (杖使用者含む)

Q1: 「一般タイプ(2cmフラット)」と比べた場合の「通行のしやすさ」

Q2: Q1の回答を選んだ理由(通行しにくい要因/通行しやすい要因)

Q3: 「一般タイプ(2cmフラット)」と比べた場合の「身体の疲れ」

Q4: Q3の回答を選んだ理由(疲れる要因/疲れしない要因)

Q5: 「一般タイプ(2cmフラット)」と比べた場合の「衝撃による苦痛」

Q6: Q5の回答を選んだ理由(苦痛を感じる要因/感じない要因)

Q7: その他の「一般タイプ(2cmフラット)」との違い(自由回答)

視覚障害者

Q1: 「一般タイプ(2cmフラット)」と比べた場合の「わかりやすさ」

Q2: Q1の回答を選んだ理由(わかりにくい要因/わかりやすい要因)

Q3: 「一般タイプ(2cmフラット)」と比べた場合の「気疲れ、不安感」

Q4: Q3の回答を選んだ理由(気疲れ、不安感を感じる要因/感じない要因)

Q5: 普段と同じような歩き方の場合の「歩車道境界を識別できない可能性」(今回は偶然足や杖が当たって識別、タイミングによっては識別できないなど)

Q6: その他の「一般タイプ(2cmフラット)」との違い(自由回答)

平成18年度 第1回 道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会 議事要旨

日 時：平成18年8月9日（水）10：00～12：00

出席者：久保田座長、赤瀬委員、秋山委員、安藤委員、飯島委員、生田委員、伊澤委員、
鵜澤委員（代理出席：渋谷氏）、老沼委員（代理出席：川崎氏）、大濱委員、尾
上委員、川内委員、小林委員、笹川委員、志々田委員、田内委員、隆島委員、
高橋委員、田中委員、塚本委員、中村委員、三星委員、安元委員、山本委員

議事概要

配布資料について事務局からの説明後、委員から以下のような意見が出された。

よりレベルの高いバリアフリーを目指すことが必要。

今回の見直しにより、現行の基準が緩和されたと認識されないようにすることが必要。
限定的な例外規定とすべき。

放置自転車、看板、違法駐車等の障害物を撤去するための取組が必要。

民地と道路に段差が生じないような調整をもう少しできないか。

バス停留所、タクシー乗り場において、車両が正着できるような構造にすることが必要。

歩道を設置しない場合のカラーリングを積極的にガイドラインに盛り込むべき。

歩道もしくは歩行空間に設置される側溝について、沿道施設への入口において段差とな
らないような設計や、側溝上を歩行空間として有効活用するための設計が必要。

各自治体の縁端部の事例について、地域内の道路の基準として統一化が図られるべきだ
が、実態はどうなっているのか。

縁端部について、視覚障害者（弱視の方も含む）や車いす使用者等の当事者も含めて事
例を実際に検証する場が必要。

知的障害者、精神障害者、発達障害者のためのバリアフリーについてもガイドラインに
記載して頂きたい。

地図標識に関する基準について、サイン計画、情報量、字の大きさ等に関する部分の見
直しが必要ではないか。

将来のストックとなるような整備のため、巨視的、都市的、面的な視点を明確にするこ
とが必要。

心のバリアフリーの考えが重要である。

基本構想のエリア全体の歩行者の優先度をあげる取組みを進めて欲しい。

立体横断施設が設置されている交差点にも、横断歩道をつけるような工夫があってもい
いのではないか。

地下街や交差点信号のバリアフリー化はどこで検討するのか。

以上