

道路のバリアフリー推進に 向けた取り組みと今後の展開

道路政策グループ

白井 克哉

発表の目的および内容

発表の目的

本発表は、今後、特定道路のバリアフリー化を進める自治体の道路管理者が効果的・効率的に整備を進められるよう、これまでの先進的な取組事例を示すとともに、今後必要となる整備の方向性について提案を行うものである。

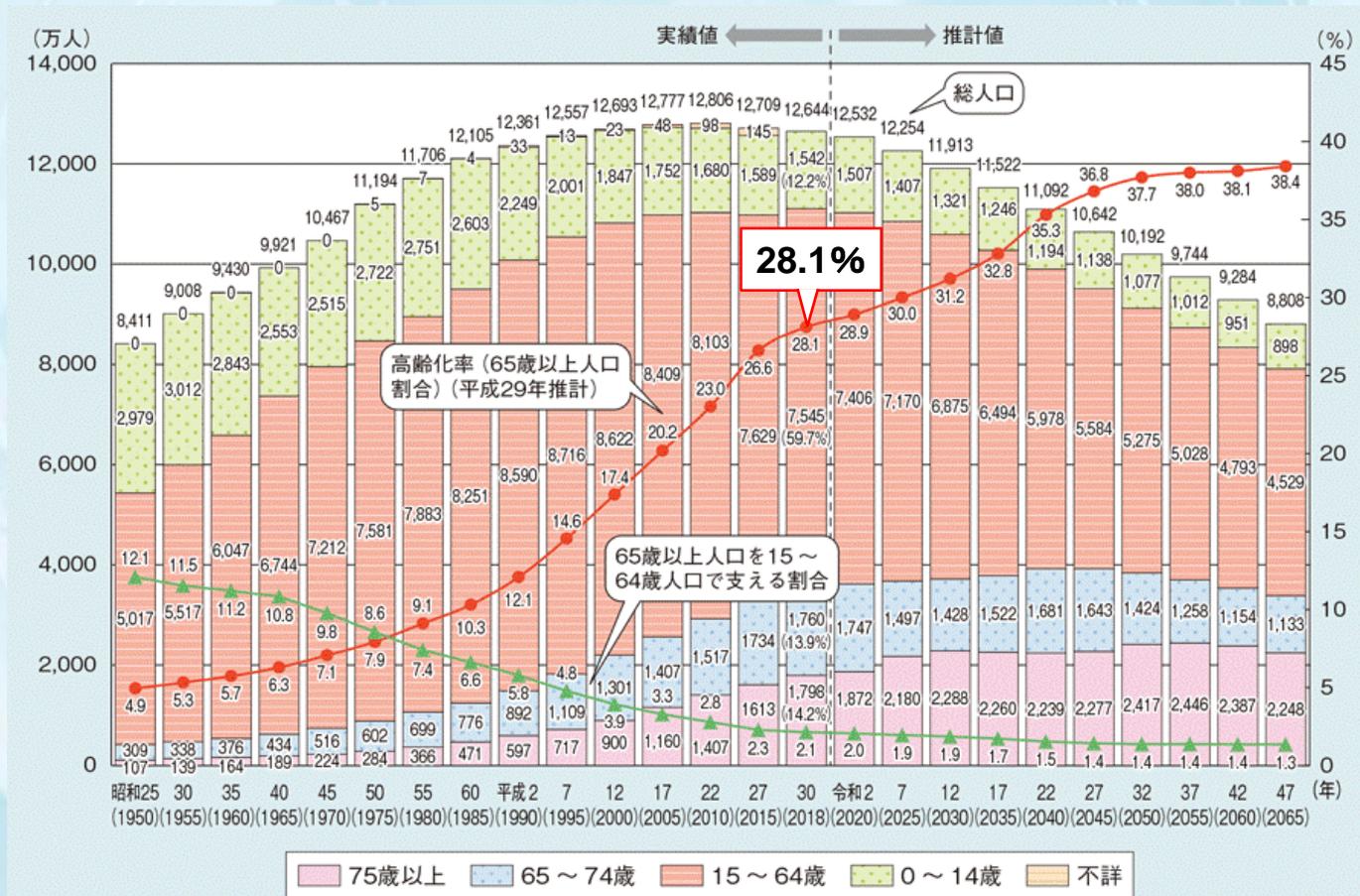
本日の内容

1. 日本における高齢者・障害者数の状況
2. 道路のバリアフリー整備の概要
3. 効果的な道路のバリアフリー整備の取組紹介
4. バリアフリー化の更なる推進に向けた整備のポイント

日本における高齢者・障害者数の 状況

高齢化の推移と将来推計

- 平成30年の高齢者数(65歳以上)は3,558万人、高齢化率は28.1%
- 高齢化率は令和47年まで増加しつづける見込み



障害者数の推移

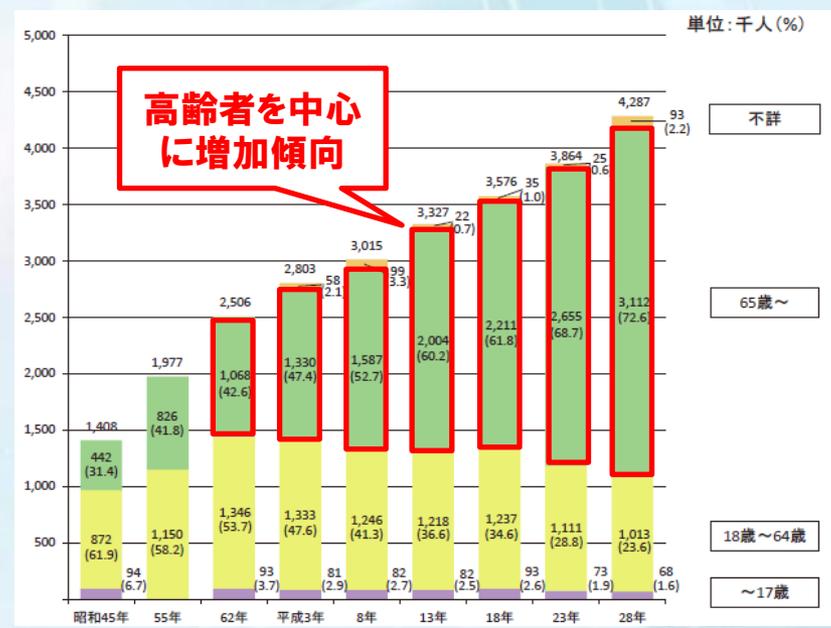
- **障害者数(身体障害者・在宅)**は高齢者を中心に増加傾向
- **今後の高齢社会の進展を見越して、誰もが参加できる社会の形成は主要な政策課題のひとつ**

■ 障害者数

	総数	総人口に占める割合
身体障害児・者 (2016)	436.0万人	3.4%
知的障害児・者 (2016)	108.2万人	0.9%
精神障害者 (2017)	419.3万人	3.3%
合計※	963.5万人	7.6%

資料：内閣府「令和元年版障害者白書」

■ 障害者数の推移(身体障害者・在宅)



資料：内閣府「令和元年版障害者白書」

道路のバリアフリー整備の概要

道路のバリアフリーに関する法律等の経緯

昭和50年代前半

福祉のまちづくり要綱

昭和55年～

基準の見直し・モデル事業の推進（国）

平成12年11月施行

交通バリアフリー法

「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」

ハートビル法

「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の促進に関する法律」

平成18年12月施行

バリアフリー法

移動等円滑化
基準の明示

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の確保に関する施策を総合的に推進するため、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ている。

平成20年12月

特定道路指定

約1,700kmを指定

令和元年7月

特定道路追加指定

2008年指定から10年経過
約2,700kmを追加指定

特定道路の状況と整備率

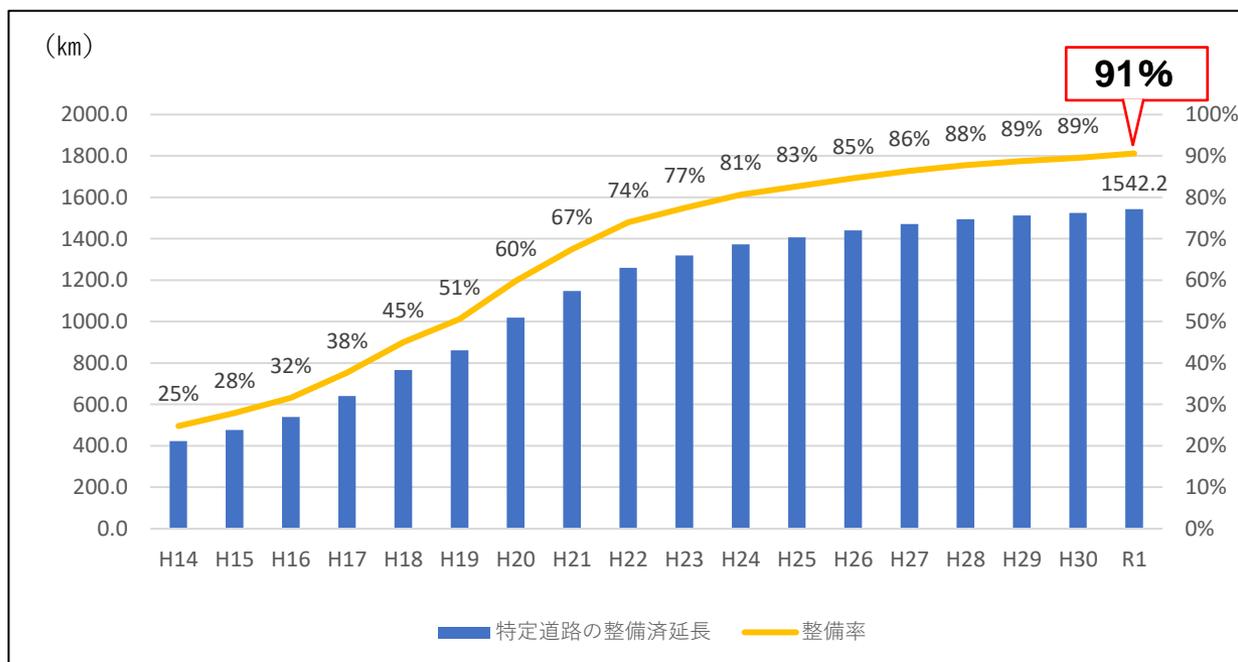
特定道路とは

高齢者、障害者等が利用する施設相互間の経路（生活関連経路）のうち

- ① 移動が通常徒歩で行われるもので
- ② 国土交通大臣が指定した路線および区間

【特定道路の整備率】

- H20指定延長の約9割が整備完了
- 残る1割は、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



特定道路の義務

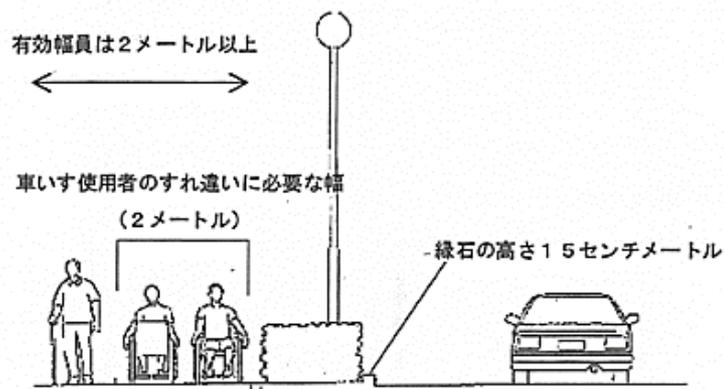
【特定道路の義務】

- 道路の新設・改築時に道路の移動等円滑化基準(省令)等への適合【義務】
- 整備後に基準等に適合した状態の維持【義務】

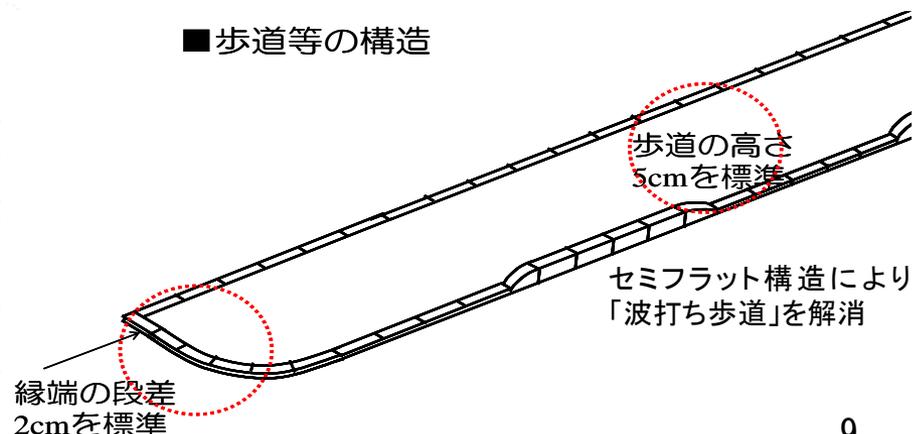
(参考)道路の移動等円滑化基準(省令)の一例

整備項目(一例)	道路の移動等円滑化基準
歩道幅員	歩行者が実際に通行できる幅員(有効幅員)を基本とし、 2m以上
舗装	原則として、 透水性舗装
勾配	縦断: 5%以下 、横断: 1%以下
高さ	5cmを標準 、車両乗入れ部の設置の状況等を考慮
歩車道境界の段差	2cmを標準
視覚障害者誘導用ブロック	必要と認められる箇所に設置

「歩道の標準横断面図」



■ 歩道等の構造



特定道路の追加指定と指定要件の拡大

■ 特定道路の追加指定では、指定要件と延長が拡大
 ⇒ 新たに特定道路整備に取り組む地方公共団体が増加

【特定道路の指定要件の拡大】

平成20年12月指定 (前回指定)	令和元年7月指定拡大 (追加指定)
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	バリアフリー法に基づく 全ての 生活関連経路 ※ 道路特定事業の有無に関わらず 《対象道路の拡大》
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	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
—	特定路外駐車場・福祉施設等を相互に結ぶ道路 《対象施設の拡大》

【特定道路を指定している市区町村数等】

	H20.12指定	R1.7追加指定
総延長	約1,703km	約4,447km(約2.6倍)
自治体数	302市区町村	478市区町村(約1.6倍)
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(約2.3倍)
1旅客施設あたりの平均指定延長	約1.9km	約2.1km(約1.1倍) ※H20に指定されていた施設に限れば約2.8km

出典：国土交通省資料

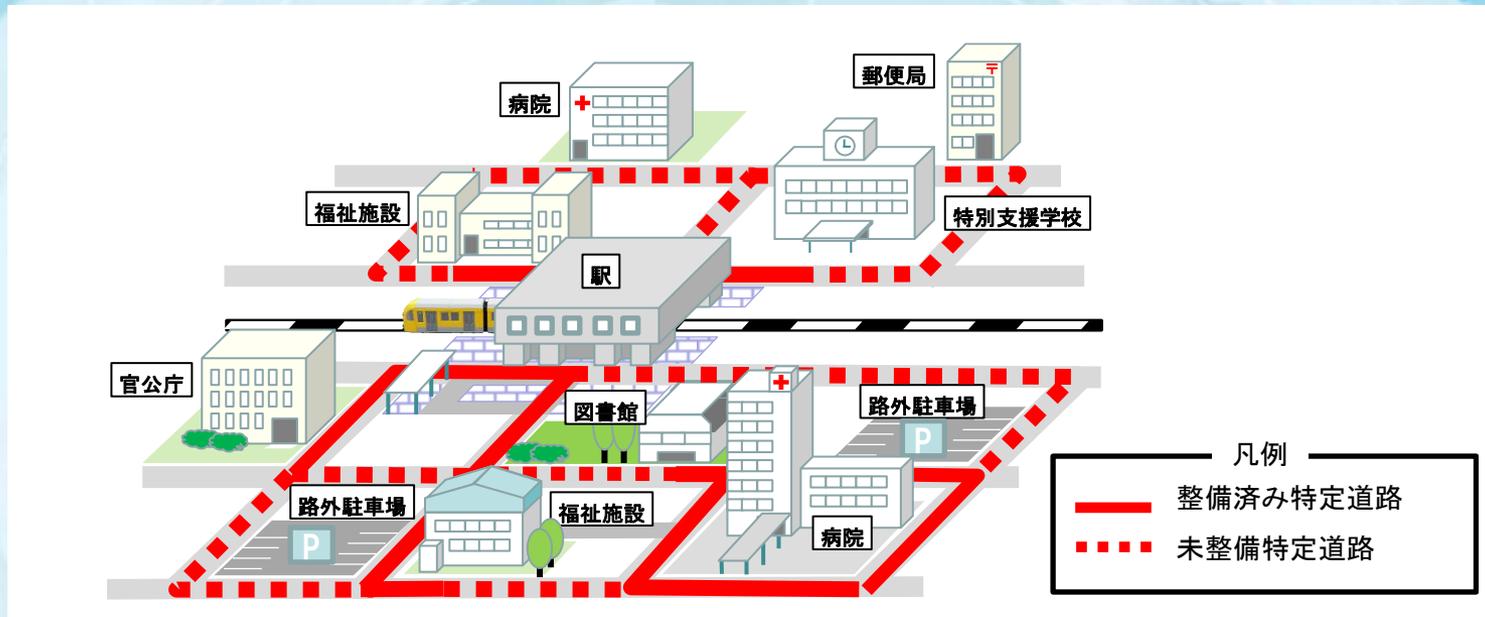
【追加指定による課題】

- 追加指定により、事業計画のない区間が存在
- 指定延長が延伸したことにより、ネットワークによる整備がより求められる

効果的な道路のバリアフリー整備の 取組紹介

これまでのバリアフリー整備の課題

【特定道路のネットワーク整備のイメージ】



基準を部分的に満たせず、
ネットワークの連続性が確保できない事例も多い

これまでの課題	本発表における紹介事例
<ul style="list-style-type: none"> 道路幅員が狭く、歩道の新設・拡幅が困難な箇所 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の新設・拡幅ができない箇所での取組事例（経過措置の活用による整備）
<ul style="list-style-type: none"> 整備後に利用者から新たな要望が発生した 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者ニーズに沿った整備に関する取組事例
<ul style="list-style-type: none"> 用地や予算に制約のある箇所 	<ul style="list-style-type: none"> 民間連携や他施策と連携することで予算や用地制約に対応した取組事例

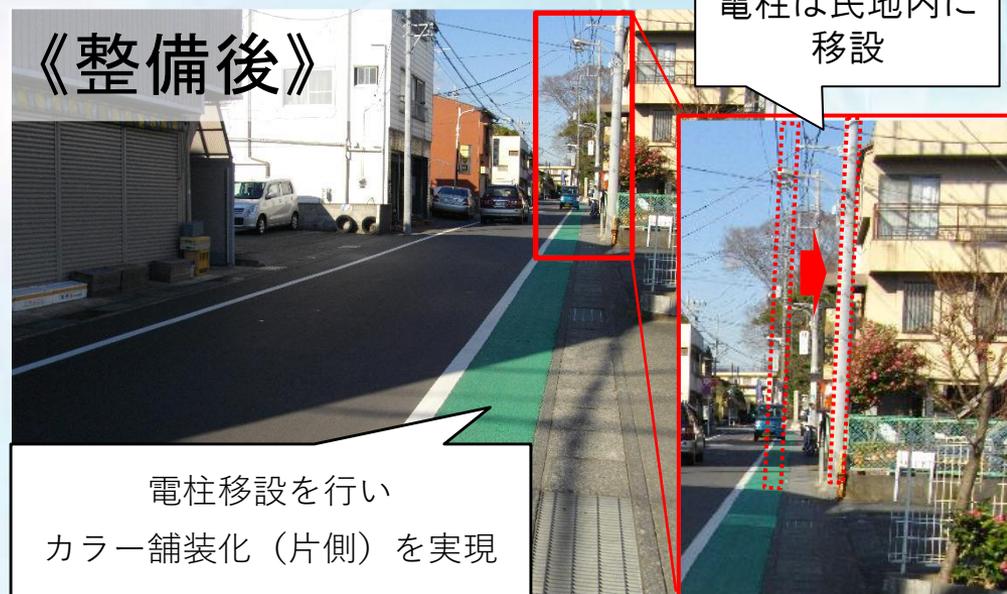
効果的な道路のバリアフリー整備の取組紹介

歩道の新設・拡幅ができない箇所での取組

歩道の新設・拡幅ができない箇所での取組

【静岡県富士宮市の事例】

- 当該箇所は、道路幅員が狭いため、歩道の新設が不可能
- カラー舗装化することで歩行者の通行空間を明示、併せて電柱の移設により歩行空間を確保



出典：富士宮市資料

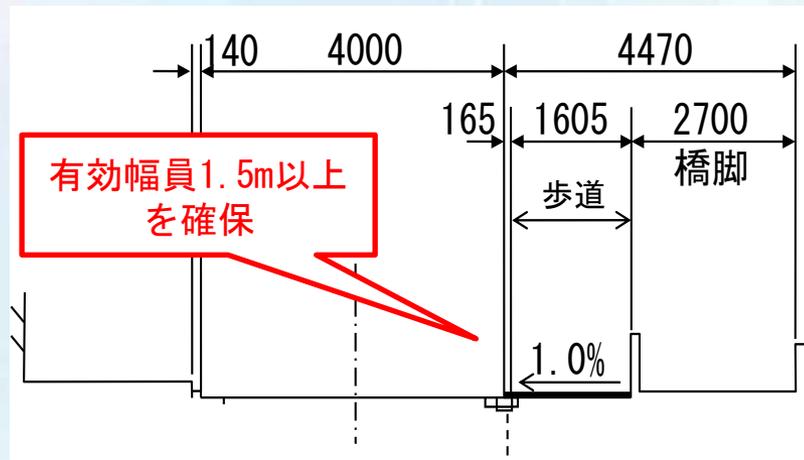
⇒ 基準の経過措置(附則2)を活用した歩行空間明示による交通安全対策を実施

歩道の新設・拡幅ができない箇所での取組

【神奈川県横浜市の事例】

- 概ね2.0m以上の有効幅員を確保した歩道であったが、並行する高速道路の橋脚部が支障となり、部分的に確保が困難
- 支障部において有効幅員1.5mを確保し、暫定的に整備を完了

【部分的に有効幅員を確保できない事例】



出典：横浜市資料

⇒ 基準の経過措置(附則3)を活用し、歩行空間を確保

経過措置(道路の移動等円滑化基準 附則)

経過措置の内容

附則2：歩車道非分離の道路

歩道の設置が著しく困難な区間については、当分の間、歩道の設置に代えて、路肩を通行する高齢者・障害者等の安全を確保するために自動車を減速させるなどの措置を講ずることができる。

附則3：歩道の有効幅員縮小

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、当分の間、歩道の有効幅員を1.5m(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)まで縮小することができる。その際には、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。

【歩道と車道を分離しない道路の事例】



→ 歩道のない道路もネットワークに追加する速度抑制施設(簡易でよい)を設置し安全確保

【歩道の有効幅員1.5m以上の事例】



→ 一部の有効幅員が2mに満たなくても、ネットワークとして認定

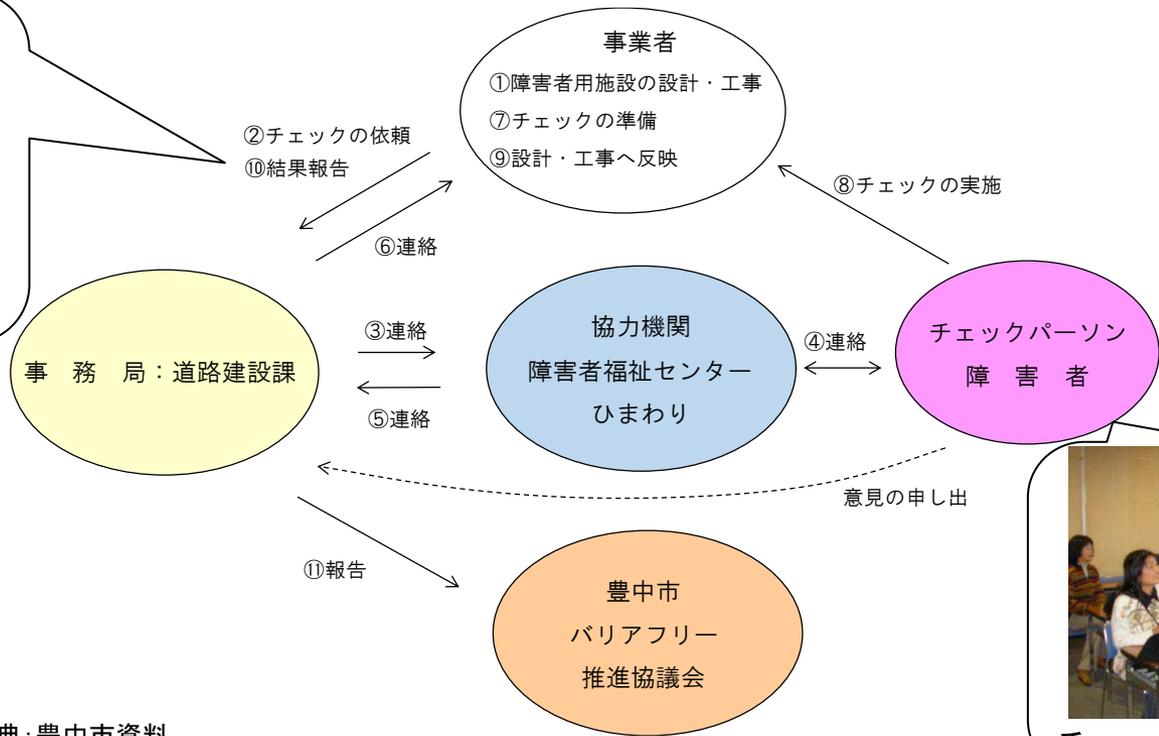
効果的な道路のバリアフリー整備の取組紹介

利用者ニーズに沿った整備に関する 取組

利用者ニーズに沿った整備に関する取組

【大阪府豊中市の事例】
■ 障害者用施設の新設・改修の際などに、事業者が障害者の意見を聴取する「バリアフリーチェックシステム」を導入

【バリアフリーチェックシステムの流れ】



出典：豊中市資料

⇒事業者は、チェックシステムで挙げられた意見を参考にすることにより、当該工事の設計・施工をスムーズに行うことができる

利用者ニーズに沿った整備に関する取組

■ **チェックシステムの結果は、学識者等からなる豊中市バリアフリー推進協議会で年に一回報告**

【豊中市バリアフリー推進協議会の構成】

種別	団体等	
委員	市民代表	身体障害者団体
		NPO法人
		ボランティア団体
	事業者	大阪府池田土木事務所
		大阪国道事務所
		警察
		阪急電鉄(株)
		大阪高速鉄道(株)
		北大阪急行電鉄(株)
		阪急バス(株)
市	各部局	
アドバイザー	学識経験者	市長が委嘱する学識経験者 若干名
	行政	国土交通省近畿運輸局
		大阪府住宅まちづくり部

【バリアフリーマップの公表】



出典：豊中市資料

⇒整備箇所をバリアフリーマップにとりまとめ、情報発信

効果的な道路のバリアフリー整備の取組紹介

民間連携や他施策と連携し、予算 や用地制約に対応した取組事例

民間連携により用地制約に対応した取組

【神奈川県鎌倉市の事例】

- 古都の街並み維持の観点から歩道の設置・拡幅などの道路・建物等の形状を変えるような整備が難しい状況
- 沿道施設管理者と協定を締結し、一体的な整備・管理を実施



《整備前》

15cmの
段差



《整備後》

⇒ 民地と歩道の一体的な空間整備を行い、用地制約に対応

他施策と連携し、予算・用地制約に対応した取組

【奈良県橿原市の事例】

- 良好な景観形成と歩行環境の整備・改善を目的に、無電柱化整備と合わせた歩行空間確保を実施

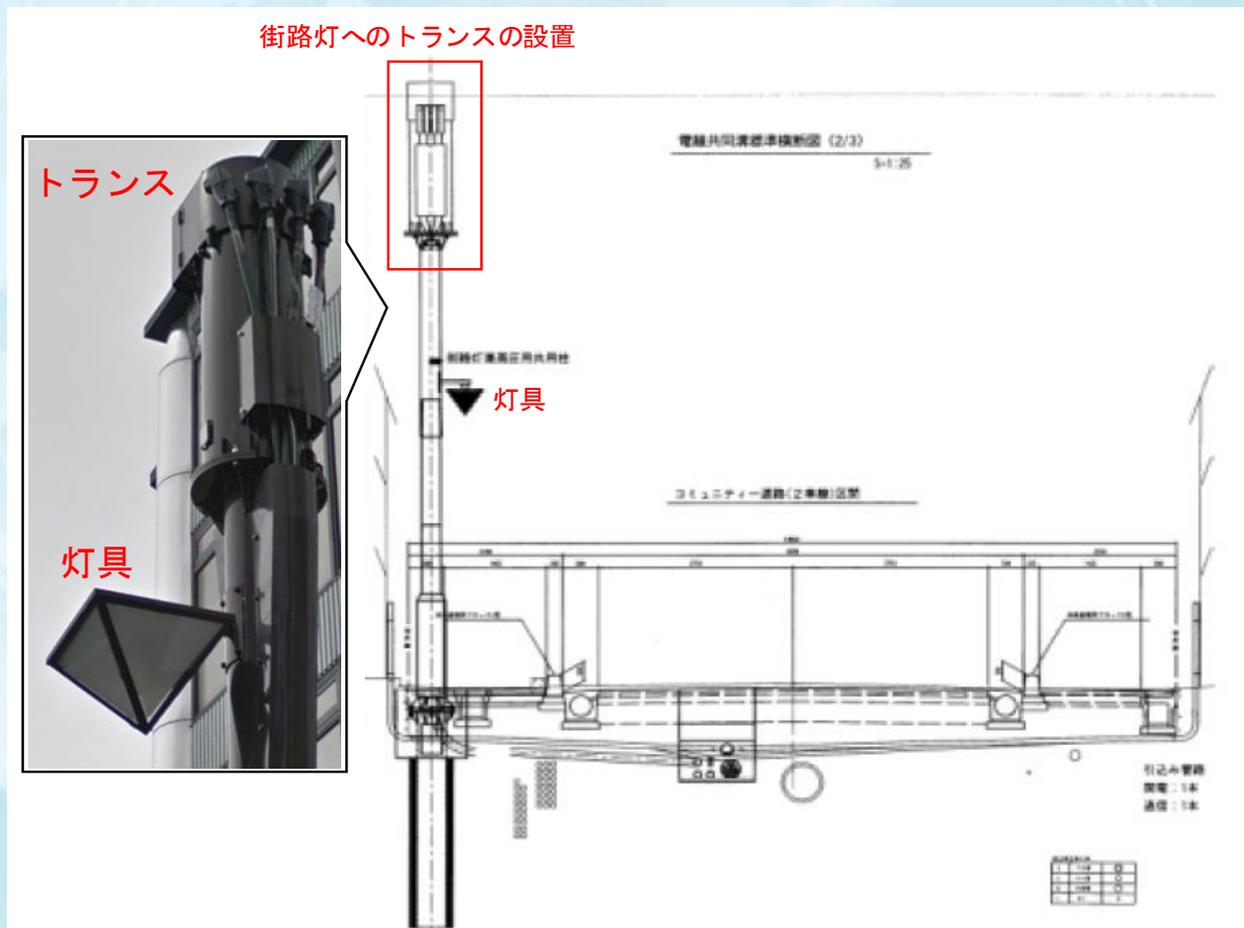


⇒ 他施策（無電柱化）と合わせた効率的な整備を実施

他施策と連携し、予算・用地制約に対応した取組

- 無電柱化により必要となるトランス等の地上機器は、既設の街路灯に設置することで、歩道面の支障物発生を抑制

【道路断面図とトランスの設置状況】



他施策と連携し、予算・用地制約に対応した取組

【兵庫県姫路市の事例】

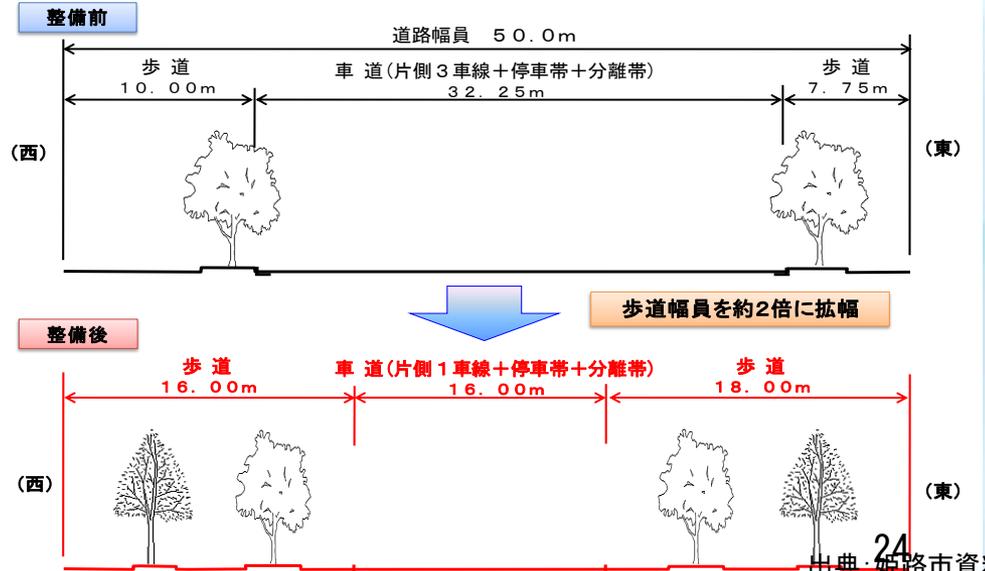
- 少子高齢社会の進展を見越したコンパクトシティ施策を推進
- ユニバーサルデザインの観点を取り入れ、公共交通や人を優先した整備となるよう計画

【トランジットモール化の状況】



姫路駅の駅前道路をトランジットモール化し、道路空間の配分見直しを実施

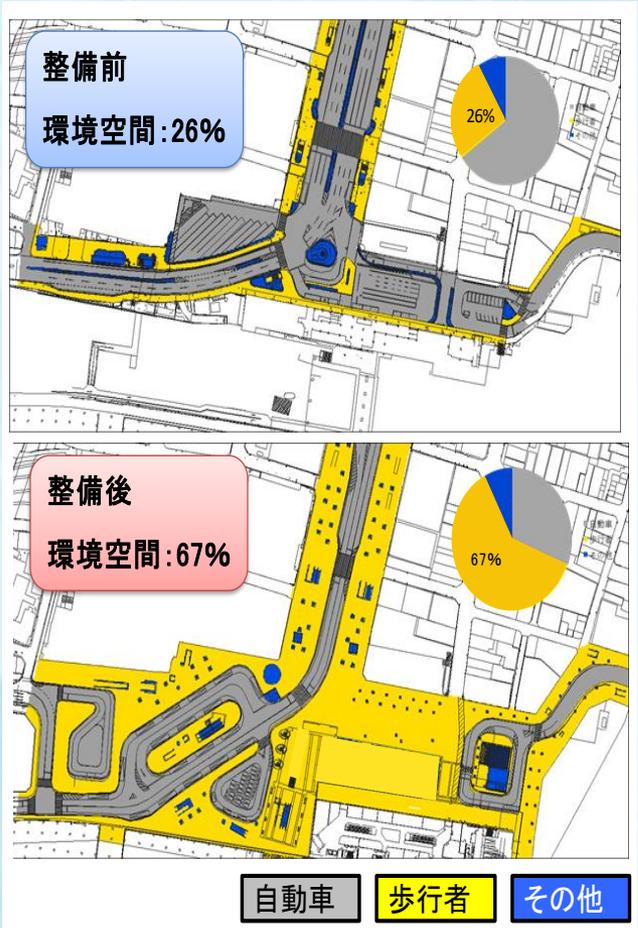
【道路空間の再配分の状況】



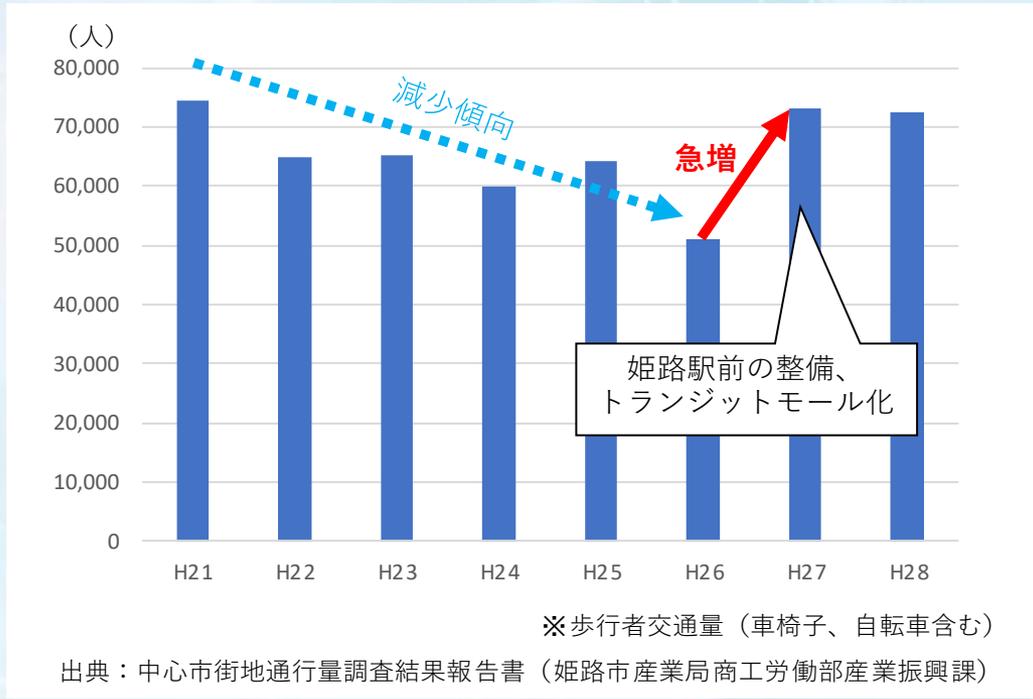
他施策と連携し、予算・用地制約に対応した取組

- 整備により歩行者のための空間が増加 (26%⇒67%)
- 賑わい空間が創出により歩行者交通量が回復

【歩行者空間の状況】



【姫路市中心市街地の歩行者交通量】



バリアフリー化の更なる推進に向けた 整備のポイント

今後のバリアフリー整備の方向性

- 特定道路追加指定により、バリアフリー整備は今後、益々促進が期待される
- 今後は、これまで重点的な整備が遅れていた箇所に目を向けていく必要がある

今後のバリアフリー整備に必要な視点

(1) 優先的な整備箇所について利用者ニーズを把握する取組

(2) 区間の整備から面の整備へ

(3) 実際に利用者が円滑に移動できる連続的な整備の促進

今後のバリアフリー整備の方向性

(1) 優先的な整備箇所について利用者ニーズを把握する取組

- 各市区町村で優先的に整備を進める箇所の選定には、道路管理者が利用者とまち歩きなどを行い、利用者ニーズを十分に把握することでニーズに沿った整備を計画する必要がある

【まち歩きによる利用者ニーズの把握事例】



豊中市の事例



札幌市の事例

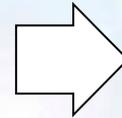
今後のバリアフリー整備の方向性

(2) 区間の整備から面の整備へ

■ 効率的で利用者の安全・安心の確保のため、面的な交通安全対策を取り入れていくことが望ましい

これまで

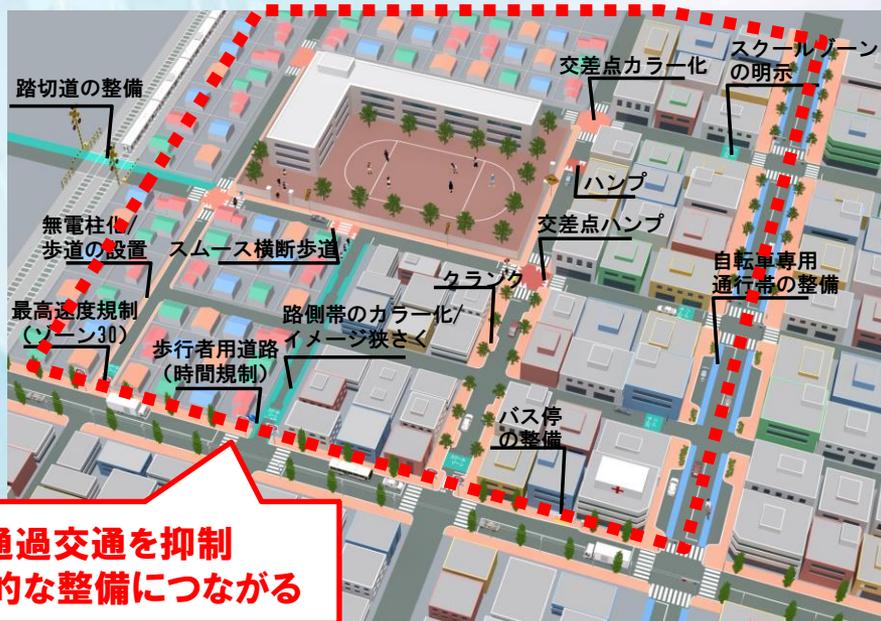
問題の箇所・区間単体を整備



これから

社会的要請の高いエリアを面的に整備

【面的な交通安全対策のイメージ】



スムーズ横断歩道

交差点ハンプ



今後のバリアフリー整備の方向性

(3) 実際に利用者が円滑に移動できる連続的な整備の促進

■ 利用者が如何に目的の施設に連続的に移動できるのかに配慮する必要がある

⇒ 利用者の視点に立った連続的な整備の実現が必要

【結節点における課題】

道路管理者が異なる道路の結節点や施設・交通機関と道路の結節点などで連続性が途切れている事例も見られる

歩道が途中で
分断



不連続な整備

施設と道路の間で
不連続



施設と道路間の不連続な整備

新たな整備手法の検討

- 今後は、「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た整備が必要
⇒ 利用者の視点に配慮した移動の円滑化支援が必要となる

【ユニバーサルデザインによる整備】

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

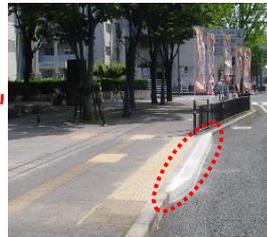
ユニバーサルデザイン

「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

○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

○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

道路の移動等円滑化 整備ガイドライン

2003年1月：初版 発行

2008年2月：バリアフリー法を受け改訂版 発行

2011年8月：増補改訂版 発行

道路移動等円滑化基準に基づく移動円滑化にあたって、**具体的な整備の考え方**を示すとともに、**基準の内容がどのような考え方で規定されているか**について概説

増補
改訂版

道路の移動等円滑化 整備ガイドライン

(道路のバリアフリー整備ガイドライン)

～道路のユニバーサルデザインを目指して～

●編集・発行／財団法人 国土技術研究センター



大成出版社