

3. 利用者ニーズを踏まえたユニバーサルデザイン化の進め方事例

3.1. 利用者と連携したPDCAサイクルの確立事例（大阪府豊中市）

(1) 豊中市バリアフリー推進協議会の継続的な開催

豊中市では、バリアフリー事業の進行管理及び継続的改善のための意見交換の場として豊中市バリアフリー推進協議会³（学識経験者、福祉関係団体、事業者等による構成）を設置している。

協議会は年1回開催され、各部門（道路、市有施設、公園等）の整備実施箇所等や今後の整備予定について報告している。協議会の資料や議事録は、豊中市のホームページ⁴で公表している。

また、整備完了した箇所についてはこれまでの整備結果をバリアフリーマップ（図3-2）としてとりまとめ、情報提供している。

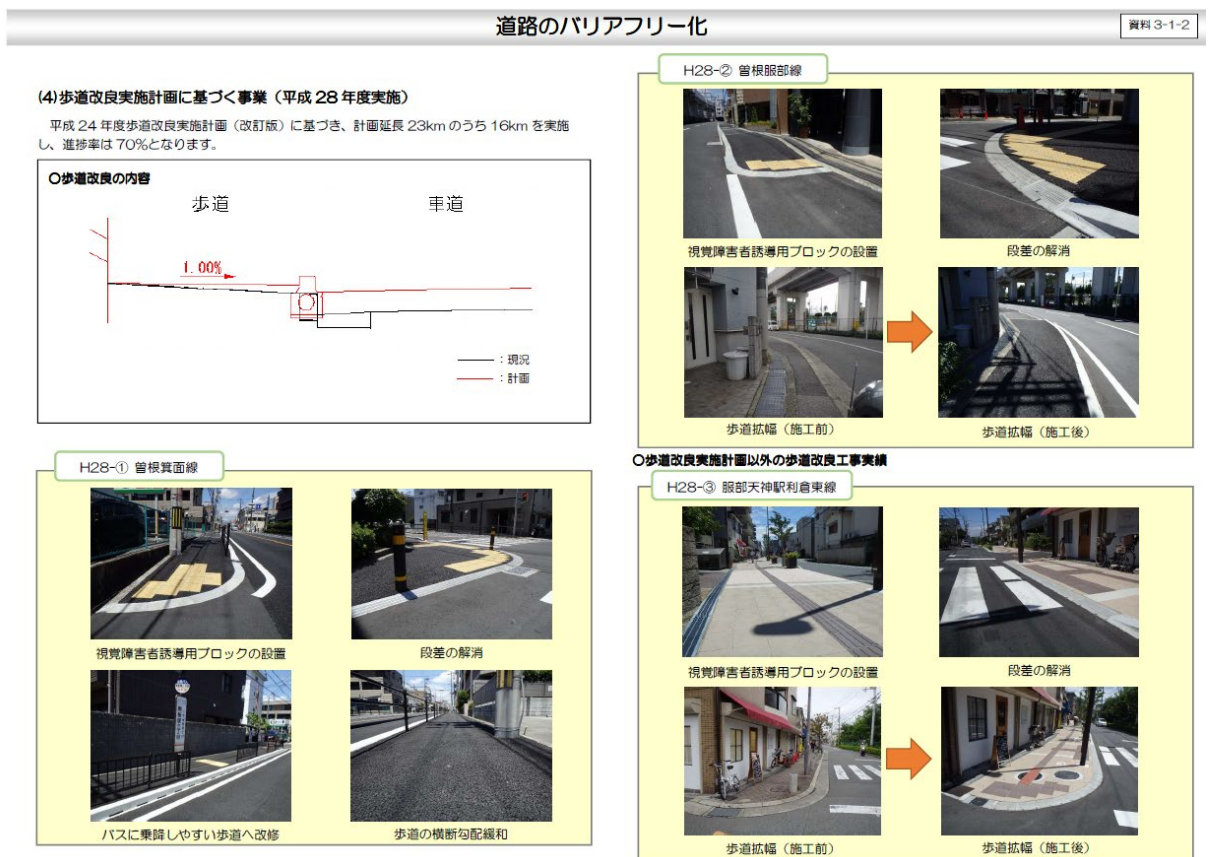


図 3-1 整備実施箇所の報告例

出典：豊中市バリアフリー推進協議会資料

³ 豊中市バリアフリー推進協議会 設置要綱

<https://www.city.toyonaka.osaka.jp/machi/bariafuri/bariafurisuisin/H29suisinkyougikai.files/settiyoukouH29.pdf>

⁴ 豊中市バリアフリー推進協議会 <https://www.city.toyonaka.osaka.jp/machi/bariafuri/bariafurisuisin/index.html>

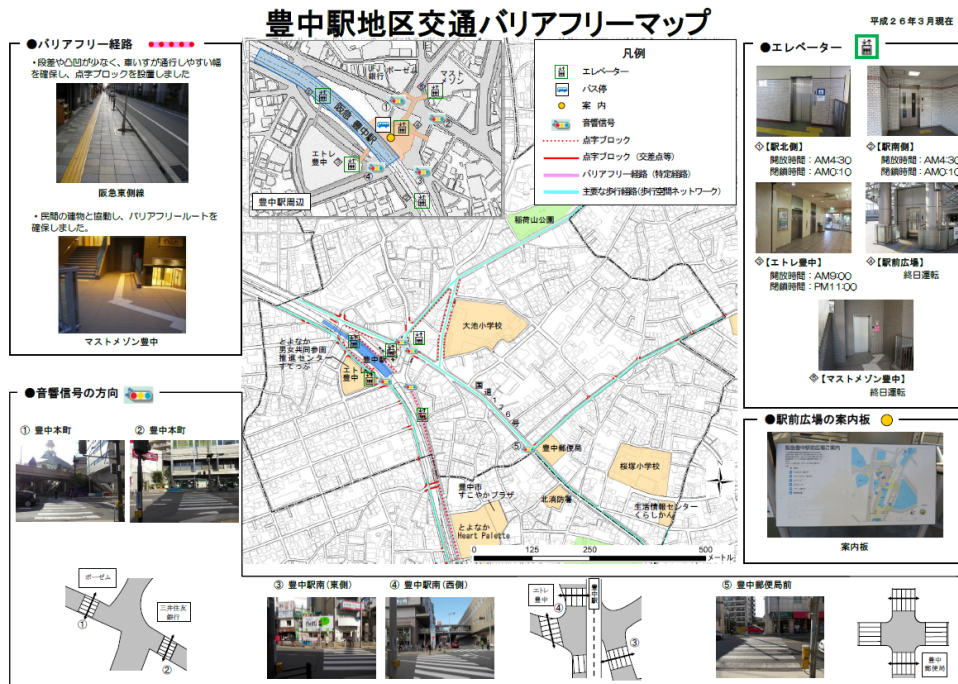


図 3-2 地区ごとのバリアフリーマップの報告例

出典：豊中市バリアフリー推進協議会資料

(2) 豊中市バリアフリーチェックシステムの導入

障害者用施設の使い勝手をよりよくするため、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⁵を導入している。バリアフリー整備の実施詳細（例：トイレ内のフックの位置と数など）は、基本構想策定時のタウンウォッチングやワークショップだけでは不明瞭なこともあり、施工段階での使い勝手の確認をしている。

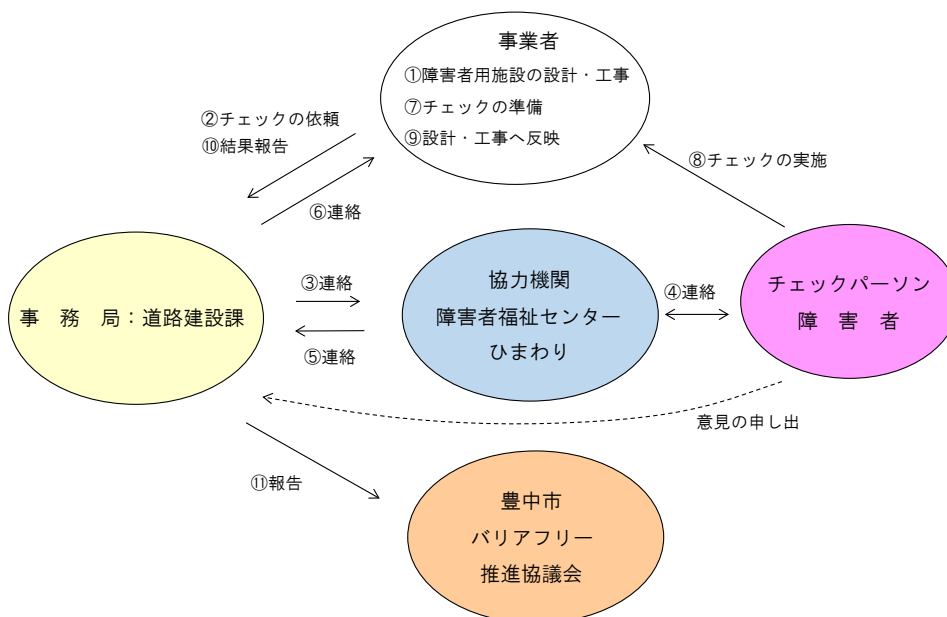


図 3-3 豊中市バリアフリーチェックシステムの進め方

出典：バリアフリーチェックシステム要綱

⁵ バリアフリーチェックシステム要綱
<https://www.city.toyonaka.osaka.jp/joho/reiki/youkou/toshikiban/youkou2.files/H24501checkyoukou0.pdf>

多機能トイレ、エレベーター、券売機、点字案内板、音声案内装置、誘導経路、視覚障害者誘導用ブロック、手すりの点字等について、きめ細かい仕様の決定に役立っている。

平成 24 年には、踏切内に設置した「視覚障害者用誘導標示」の位置や効果等について意見を伺い、設置位置に問題がないことを確認した。



写真 3-1 踏切内の「視覚障害者用誘導標示」と視覚障害者の意見把握状況

(3) 取組の効果

協議会における事業報告やチェックシステムの活用により事業を進めることで、事業着実な実施が進められているとともに、整備完了後の障害者等からの苦情が大幅減少した。

(第 1 回国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰 受賞事例の概要より)

(4) 参考資料

1) 豊中市バリアフリー推進協議会 設置要綱

(設置)

第 1 条 バリアフリー事業の進行管理及び継続的改善のための意見交換の場として、豊中市バリアフリー推進協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第 2 条 協議会の所掌事務は次のとおりとし、協議会にて広く意見を聴取する。

- (1) 交通、市有施設、公園、駐車場、これらバリアフリー整備に関連するソフト施策の 5 部門における各事業者が策定した計画に基づく事業進捗に関すること。
- (2) その他バリアフリー事業に係る必要と認める事項に関すること。

(組織)

第 3 条 協議会は、会長、委員及びアドバイザーで組織する。

- 2 会長は、都市基盤部長の職にある者をもって充てる。
- 3 委員及びアドバイザーは、別表に掲げる職にある者をもって充てる。
- 4 会長が必要と認めるときは、委員を新たに指名し、委員以外の者に出席を求め、その意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(会長)

第 4 条 会長は、協議会の事務を総理する。

- 2 会長に事故があるときは、あらかじめ会長が定めた委員がその職務を代理する。

(協議会)

第5条 協議会は、必要に応じ会長が招集し、会長が議長となる。

(庶務)

第6条 協議会の庶務は、豊中市都市基盤部道路建設課において処理する。

(委任)

第7条 この要綱に定めるもののほか、協議会に関し必要な事項は、会長が定める。

種別		所属	役職
委員	市民代表	豊中市身体障害者福祉会視覚部会	会長
		豊中市身体障害者福祉会肢体部会	会長
		豊中市身体障害者福祉会ろうあ部会	会長
		NPO 法人 CIL 豊中 豊中市障害者自立支援センター	管理者
		歩道調査ユニット	調査代表
	事業者	大阪府池田土木事務所維持保全課	課長
		大阪国道事務所	事業対策官
		大阪府豊中警察署交通課	課長
		大阪府豊中南警察署交通課	課長
		阪急電鉄(株)都市交通事業本部技術部	課長
		大阪高速鉄道(株)運輸部	次長
		北大阪急行電鉄(株)鉄道事業部施設課	課長
		阪急バス(株)自動車事業部業務課	副部長
	市	資産活用部施設活用課	課長
		健康福祉部障害福祉課	課長
		環境部公園みどり推進課	課長
		都市基盤部交通政策課	次長兼課長
		都市基盤部道路建設課	課長
	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
国土交通省近畿運輸局交通政策部消費者行政・情報課			課長
行政		大阪府住宅まちづくり部建築指導室建築企画課	主査

2) バリアフリーチェックシステム要綱

(目的・位置づけ)

第1条 バリアフリーチェックシステム（以下、「本システム」という）は、安全で利用しやすい障害者用施設を設置するため、ガイドラインなどの基準にない細部の仕様を決定する必要のある場合、事業者が障害者のチェックを受け、その意見を参考として工事を実施することができるシステムとする。

2 本システムは、「豊中市バリアフリー推進協議会（以下、「協議会」という）」の下に位置づけられた制度とする。

(適用)

第2条 対象工事は、豊中市内の公共交通機関、道路、路外駐車場、公園等のバリアフリー化事業の内、障害者用施設の新設又は改良を伴う工事とする。

2 対象施設は、障害者の利用方法を考慮し、細部の仕様を決定する必要があるエレベーター、トイレ、視覚障害者誘導用ブロック、点字案内板及び音響案内装置等の障害者用施設とする。

3 本システム利用の判断は、原則として、事業者が行うものとする。

(事務局等)

第3条 本システムの事務局は、豊中市都市基盤部道路センター道路建設課とする。

2 チェックを行う障害者（以下、「チェックパーソン」という）との連絡調整を行う協力機関は、豊中市立障害福祉センターひまわり（以下、「ひまわり」という）とする。

(チェックの要領)

第4条 チェックは現地又は図面上等で行う。

2 チェックは、車いす利用者、視覚障害者、聴覚障害者等の内、事業者が希望する障害種別数名で実施する。

3 チェックには、事業者、チェックパーソン及び事務局等が立ち会う。

4 当日の進行は、簡単な説明、チェック、意見交換の順で行う。

(システムの進め方)

第5条 別図「本システムの進め方」を参照。

(事業者の役割)

第6条 事務局への依頼は、チェック日の1箇月前までとし、工事概要、チェックを受けたい事項、希望する障害種別等を示す書類（別紙様式1参照）を提出する。

2 事業者は、チェック場所（会議室又は現地）及び必要な説明資料を用意する。

3 事業者は、チェックパーソンの意見を受け、工事にどのように反映させるか、又はさせないかの判断を行うものとする。

4 事業者は、チェック後、意見の内容とそれに対する考え方（どのように反映させるか、又はなぜできないのか等）を整理した書類（別紙様式4参照）を事務局に提出する。

(事務局等の役割)

第7条 事務局は、事業者からチェックの依頼を受けた場合、書面（別紙様式2参照）を添え、速やかにひまわりに連絡する。

2 ひまわりは、チェックパーソンを選出し、本人と日時の調整を行う。

3 事務局は、本システムの進行管理を行うと共に活動状況を取りまとめ、協議会に報告する。

4 事務局及びひまわりは、事業者とチェックパーソン間に問題が生じた場合、連携し、調整する。

(チェックパーソンの役割)

第8条 チェックパーソンは、広範な立場に立って、チェックを行うように努める。

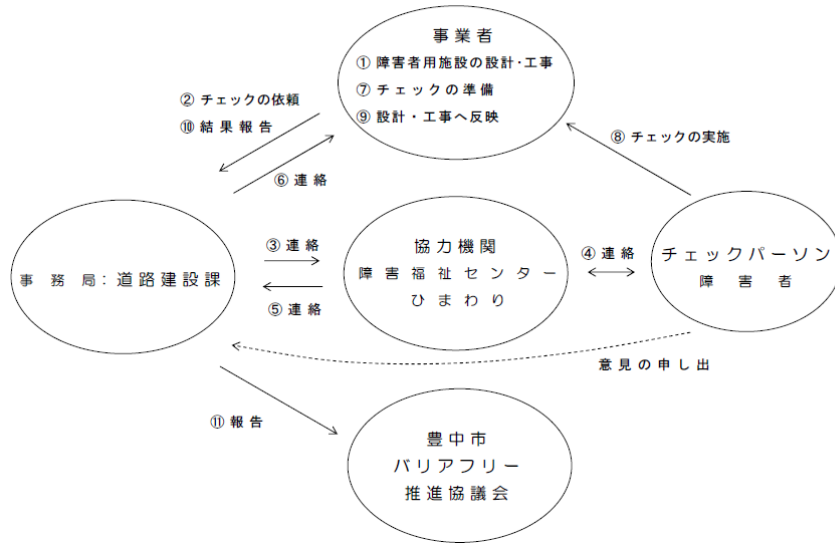
2 チェック当日に介助が必要な場合、チェックパーソン自身が準備する。

3 チェックパーソンは、チェックの進め方やチェック後の対応に問題がある場合、事務局に意見を申し出ることができる。

附 則

この要綱は、平成24年 5月 1日から実施する。

本システムの進め方



3.2. 道路のユニバーサルデザイン化情報を提供している事例（東京都台東区）

(1) 取組の背景・経緯

台東区バリアフリー協議会や区議会から、バリアフリー化の進捗を見える化すべきではないか、という意見があったことがきっかけで、道路のバリアフリー化情報の提供を検討した。

台東区では、都市計画や認定道路、AED の情報等を地図上に掲載した「たいとうマップ」を既に情報提供しており、その基盤地図を活用しユニバーサルデザインに関するマップを作成した。

(2) 取組内容

車いすを利用している方をはじめ、視覚障害者や聴覚障害者、高齢者、妊産婦、幼児連れなどの方々が、安心して気軽に外出することができるよう、区内の公共施設（区役所、区民事務所、区民館、図書館、福祉施設、公園等）、駅、民間施設（大型商業施設等）、病院、文化観光施設などのバリアフリー情報（トイレやエレベーター、授乳スペースの有無など）を地図上に掲載している。

公共施設等のバリアフリー情報とあわせて、バリアフリー基本構想で設定している生活関連経路について、視覚障害者誘導用ブロックの整備状況（全線・一部）と歩道の整備済み/未整備を情報提供している。

台東区では年1回台東区バリアフリー協議会（学識経験者、関係行政機関、高齢者・障害者団体、町会、商店街、公共交通事業者 等による構成）を開催し、整備の進捗状況を報告しており、その際に台東区以外の道路管理者の情報も入手し、バリアフリーマップに反映している。予め設定されている道路の区間ごとに、担当者が整備状況を入力することで情報が更新される。

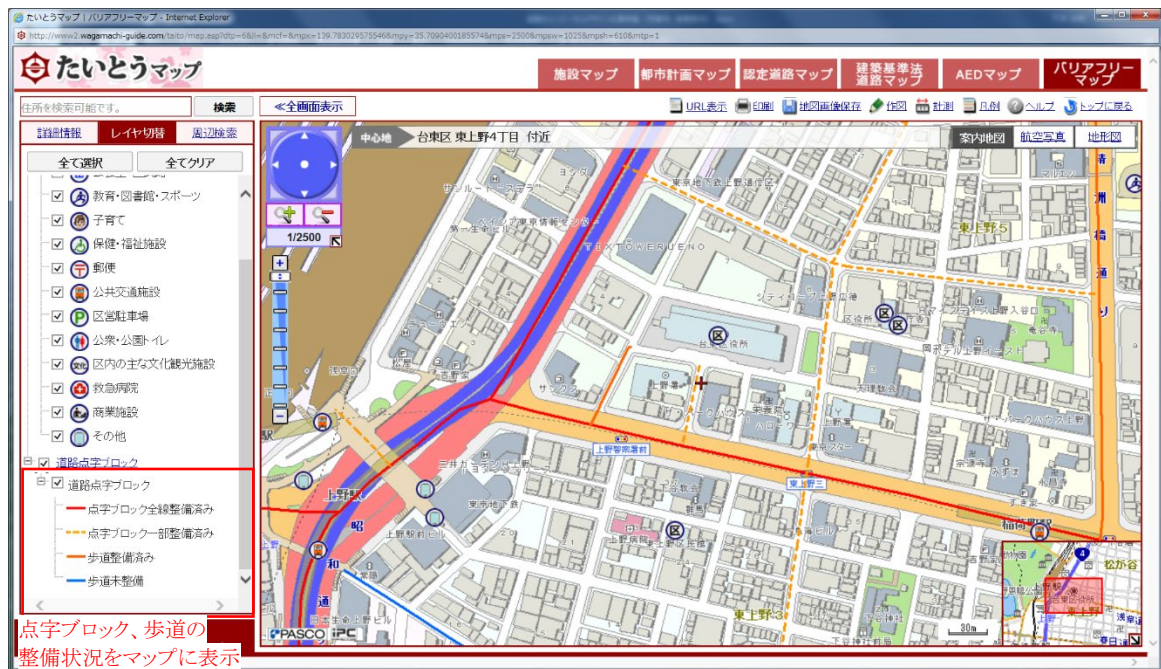


図 3-4 たいとうマップ（バリアフリーに関する情報）

出典：台東区ホームページより作成

URL:<http://www2.wagamachi-guide.com/taito/index.asp?dtp=6&mcfc=>

(3) 情報提供の効果

特に車いす使用者の方や介護者、幼児連れの方から事前に情報を得るために活用されている。

3.3. 相模大野駅周辺地区における道路現況や利用者ニーズを踏まえた面的整備事例（神奈川県相模原市）

(1) 取組の背景・経緯

相模原市では、「移動しやすい経路」、「わかりやすい案内」、「使いやすい駅前広場・駅施設」を整備方針に掲げ、平成14年3月相模原市交通バリアフリー基本構想を策定した。

重点整備地区に位置付けられている相模大野駅周辺は、駅を中心に商業・業務・文化などの機能が集積する相模原市の中心市街地の一つであり、「福祉のまちづくりモデルゾーン」としても位置付けられている。

(2) 取組の内容

1) 計画の概要

重点整備地区内の経路は、以下のとおり特定経路（生活関連経路）と準特定経路（準生活関連経路）の2つに区分し、駅周辺の施設間をネットワーク化する計画である。

特定経路 (生活関連経路)	交通バリアフリー法に基づき、「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」等に適合した整備を行う経路
準特定経路 (準生活関連経路)	歩道幅員等の制約により交通バリアフリー法に基づく移動のために必要な道路の構造基準に適合した整備は行わないが、歩行空間ネットワーク形成の観点から生活関連経路の整備とあわせ、高齢者・身体障害者等の歩きやすさ・安全性・快適性に配慮した整備を推進する経路

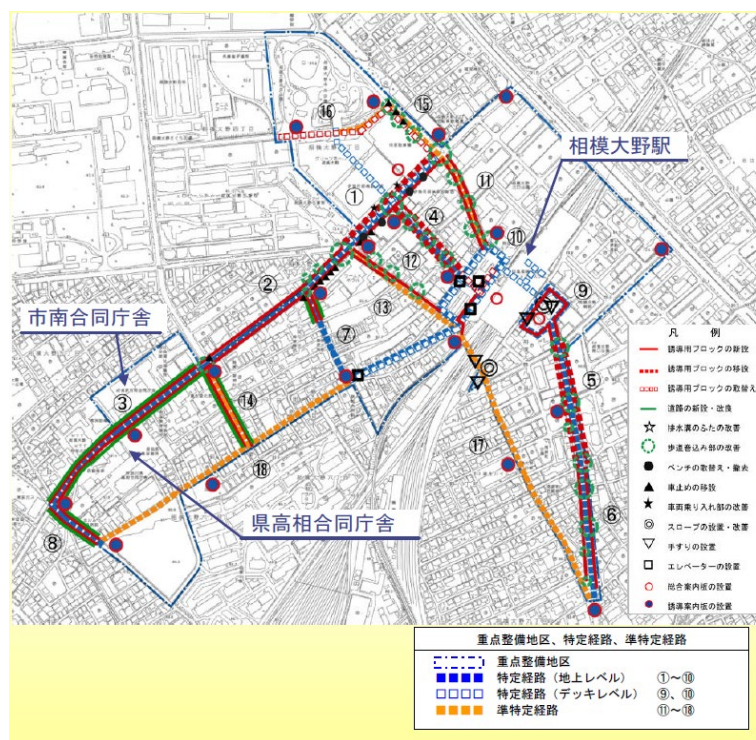


図 3-5 相模大野駅周辺地区の道路特定事業計画全体図

出典：相模原市交通バリアフリー基本構想

2) 整備状況

歩道のある道路では有効幅員や平坦性を確保し、視覚障害者誘導用ブロックを敷設している。歩道のない準特定経路（準生活関連経路）では、インターロッキング舗装や路側帯のカラー舗装化により歩行者の安全性や円滑性を確保している。

平行している幹線道路、生活道路をともにユニバーサルデザイン化されており、利用者は経路選択が可能となっている。



図 3-6 幹線道路と生活道路の整備状況

出典：地理院地図と google map より作成

3.4. 東福寺地区における道路現況や利用者ニーズを踏まえた面的整備事例（京都府京都市）

(1) 取組の背景・経緯

京都市では、「歴史を探訪できる、歩いて楽しいであいとふれあいのまち」を基本理念に掲げ、平成20年9月東福寺地区バリアフリー移動等円滑化基本構想を策定した。

東福寺地区内には、京都第一赤十字病院などの医療施設、東福寺などの社寺仏閣、今熊野商店街などが立地。東福寺などの観光史跡には多くの来訪者が訪れる地区である。

周辺の道路は、南北の幹線道路として東側に東大路、東西の幹線道路として九条通が通っている。その他、泉涌寺道では歩道の幅員が狭く、本町通では歩道が設置されていないなど、幹線道路を除いて幅員が狭い道路が多く、一部道路は一方通行になっている。

(2) 取組の内容

重点整備地区内の経路は、生活関連経路と生活関連経路以外の道路に区分しており、地区内の全ての道路についてバリアフリー化を図るように努めることが基本構想に明記されている。

生活関連経路	段差、勾配の改善をはじめとするバリアフリー化事業を重点的に実施すべき主要な経路
生活関連経路以外の道路	重点整備地区内のその他の道路について、道路特定事業以外の施策を含め、できる限り一体的にバリアフリー化を図るよう努める

また、生活関連経路については、現況を踏まえて3つの経路に区分し、それぞれの経路の道路特定事業計画を示している。

経路	路線名	歩道有無	道路特定事業の内容
生活関連経路Ⅰ	一般府道 四ノ宮四ツ塚線 (通称：東大路)	歩道あり	段差、勾配の改善 歩行者優先策の検討
生活関連経路Ⅱ	市道 一橋緯 14 号線 市道 今熊野緯 22 号線 (通称：泉涌寺道)	歩道あり	歩道幅員の拡幅 段差、勾配の改善
生活関連経路Ⅲ	市道 本町通	歩道なし	歩行者優先策の検討

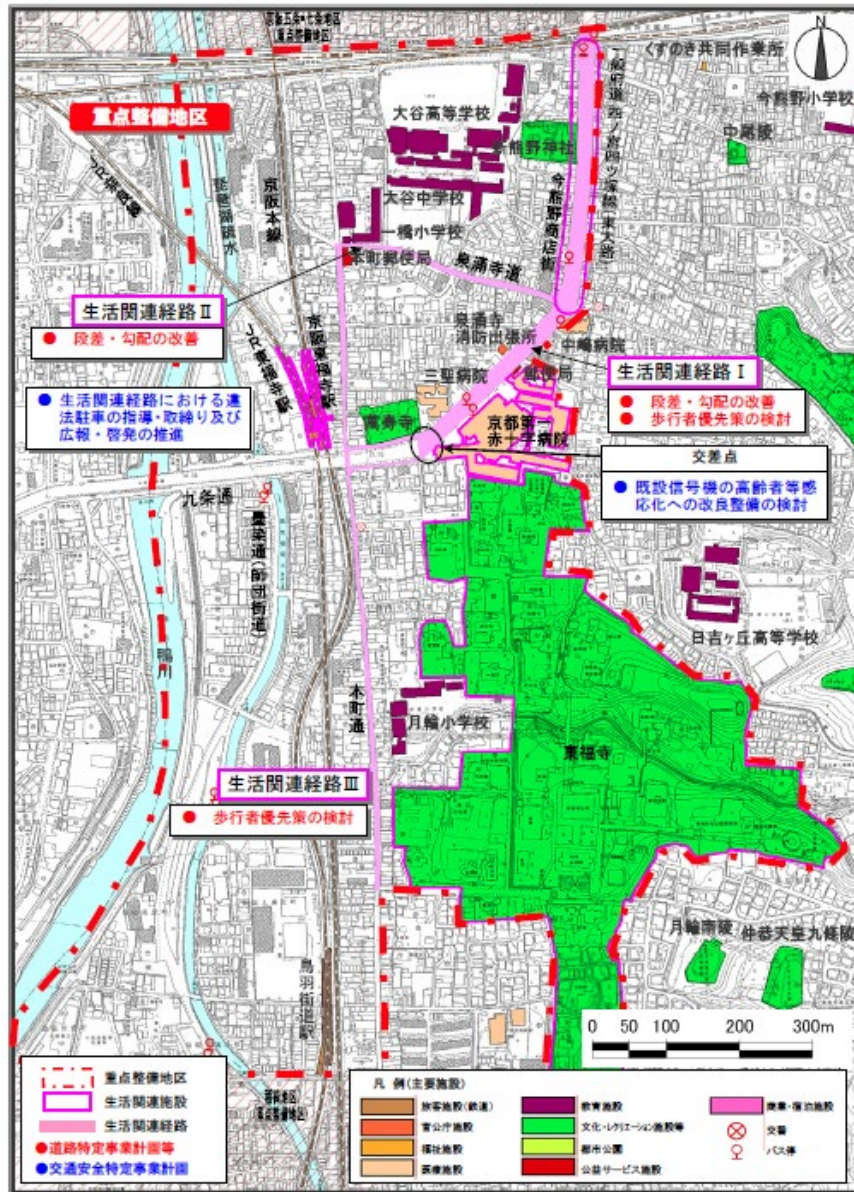


図 3-7 重点整備地区の区域、生活関連施設及び生活関連経路（道路特定事業計画）

出典：東福寺地区バリアフリー移動等円滑化基本構想

1) 生活関連経路Ⅱの整備内容

生活関連経路Ⅱでは、車道の中央線を抹消して車道幅員を縮小することで、歩道を拡幅し、マウントアップ形式からセミフラット形式にすることで、段差や勾配を改善した。

電柱を横断防止柵の間に設置し、少しでも有効幅員を確保するよう工夫している。

歩道の有効幅員は 2m 未満であるが、道路移動等円滑化基準の附則の経過措置 3（有効幅員を 1.5m まで縮小することができる）を活用し、整備を実施した。



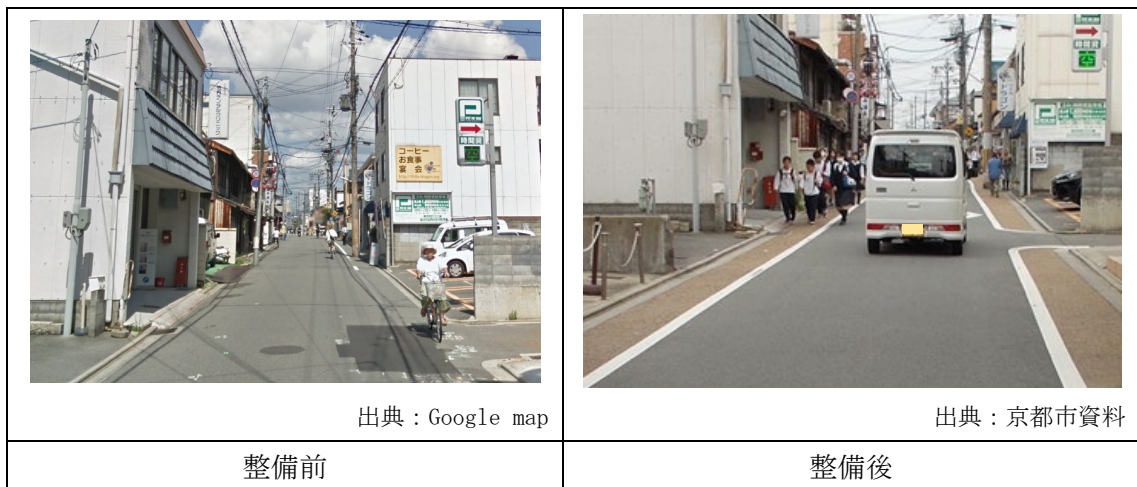
図 3-8 整備前後の状況（生活関連経路Ⅱ）

出典：京都市資料

2) 生活関連経路Ⅲの整備内容

生活関連経路Ⅲでは、一方通行の道路の車道幅員を 3m まで縮小（整備前は 4m）し、両側にカラー舗装化を施した路側帯を設置することで、車両の速度を抑制し歩行者が安全に通行できる空間を確保した。

歩道は設置されていないものの、道路移動等円滑化基準の附則の経過措置 2（歩道に代えて自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保）を活用し整備を実施した。



出典：Google map

出典：京都市資料

図 3-9 整備前後の状況（生活関連経路Ⅲ）

3.5. 視覚障害者と車いす使用者のニーズを踏まえた歩道段差の工夫事例（埼玉県熊谷市）

(1) 取組の背景・経緯

熊谷市では、基本構想策定時に実施したバリアフリー点検において、高齢者や身体障害者の協力で課題を抽出した際、車いす使用者が道路を横断するには車道と歩道の段差 2cm を上らなくてはならず、通行の大きな障害となることが課題として挙げられた。熊谷市は、その意見をきっかけに車いす対応縁石の検討を開始した。

(2) 取組の内容

車いす使用者・視覚障害者双方の要望に対応するため、他地区の先進事例を研究しながら、本市の状況に合った車いす対応縁石の検討を行った。

まず横断歩道接続部の段差工夫実験として、車いすの前輪がスムーズに乗るように、既存の縁石にスロープ状の溝を造り、車いす利用者による効果検証を行い、車いす対応縁石の可能性が確認された。



写真 3-2 構造の検討

その後、利用者の意見を取り入れながら模型の作成や現道での実験を重ね、車いす利用者に必要な平坦性と視覚障害者に必要な歩車道の判別性を兼ね備えた車いす対応縁石を考案した。



写真 3-3 効果検証の様子

この車いす対応縁石の形状は、車いすのタイヤが通る部分にスロープ状の溝を2箇所設け、段差0cmと段差2cmを1つにしたもので、溝の寸法は、視覚障害者が持つ白杖の振り幅と、車いすの前後輪の車幅、そして実験に携わった関係者の意見や検証結果を基に決定した。

製作は、熊谷市と車いす使用者、視覚障害者の共同作業により取り組んだ。車いす使用者、視覚障害者の積極的な実験への参画、製造業者の精力的な取組により、実験で指摘された改良点を製品に反映することができ、最終的な構造の決定に至った。

出典：熊谷市 HP

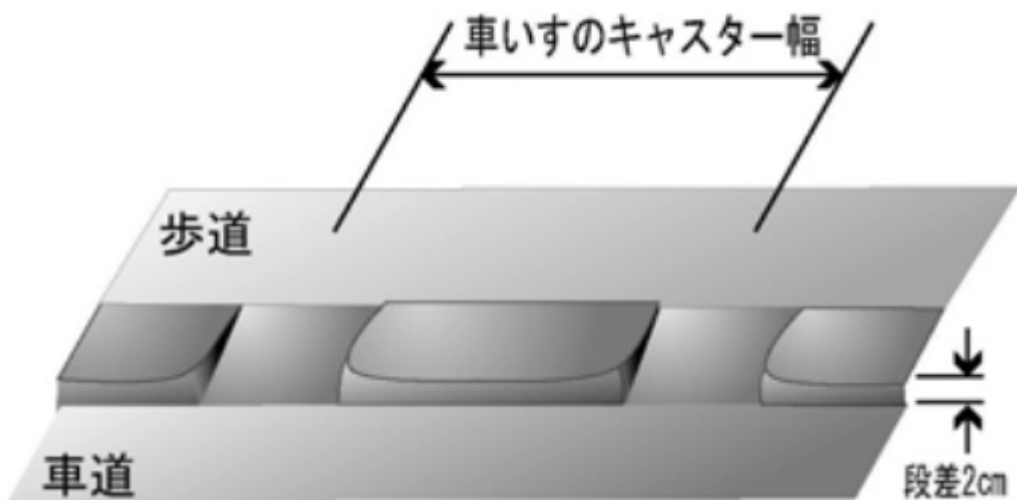


図 3-10 車いす対応縁石の形状図

3.6. 利用者ニーズを踏まえた歩道段差の工夫事例（鳥取県）

(1) 取組の背景・経緯

従前は視覚障害者が歩車道を判別できるように歩道と車道との境界部には 2cm の段差を設けていたが、車いす走行の支障となるため、これを改善するよう車いす使用者から要望があったことから、車いす対応縁石の検討を行った。

(2) 取組の内容

縁石の形状などの検討については、「鳥取県県道の構造の技術的基準等に関する条例」策定の際に設置した学識経験者や社会福祉協議会などが参画する協議会において縁石についても協議した。また、協議会とは別に視覚障害者も含む障害者団体と当該縁石の形状について協議を行い、切り下げ部が部分的であることから理解を得た。

利用者から要望が寄せられた箇所を優先的に整備しており、併せて主要駅から病院、福祉施設、官公庁などへの経路も整備している。

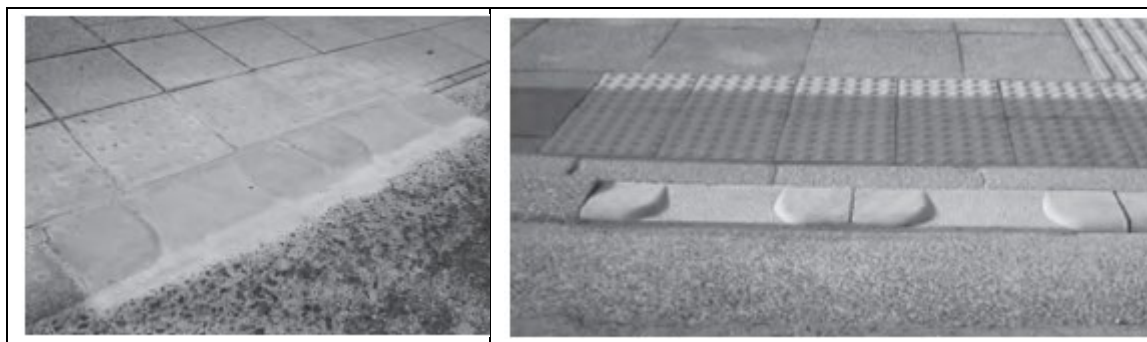


写真 3-4 車いす対応縁石の様子

出典：鳥取県福祉のまちづくり 施設整備マニュアル

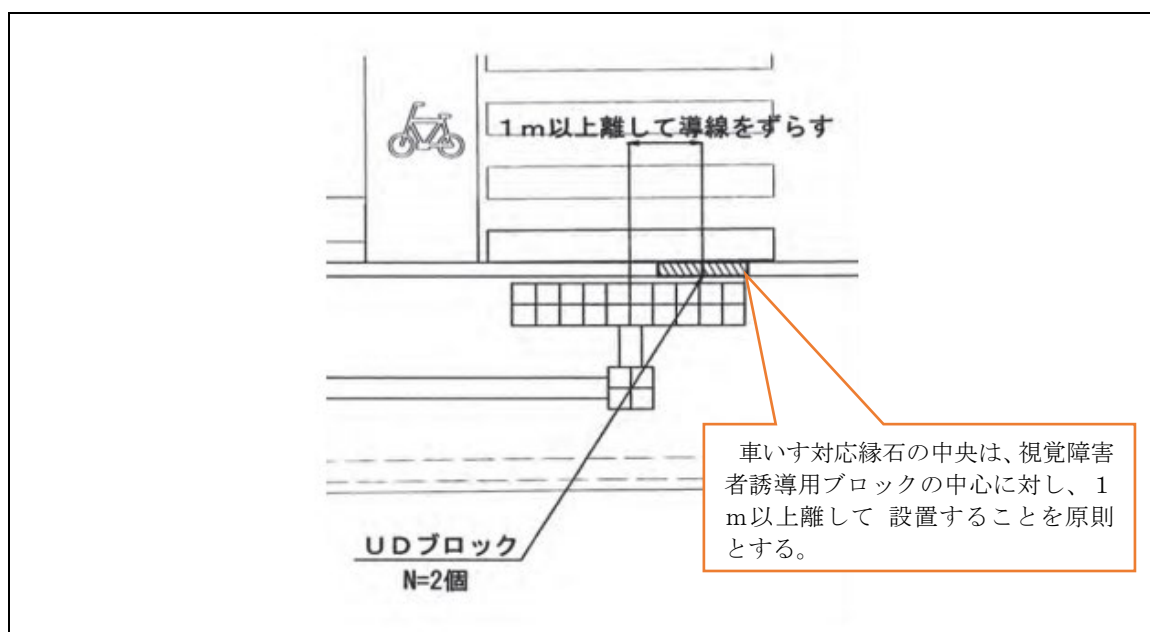


図 3-11 車いす対応縁石の配置例

出典：鳥取県福祉のまちづくり 施設整備マニュアル

【参考資料】

車いす対応縁石

視覚障がい者の安全かつ円滑な通行のためには、歩道と車道の境界を識別する手がかりとして歩道と車道の境界部に2cmの段差を設けることとしているが、車いす使用者、高齢者等の安全かつ円滑な通行のためには、段差が無いことが望ましいため、車いすの車輪の通行部分の縁石の表面に勾配を付けて段差を無くす構造とする。



(参考)

鳥取県県道の構造の技術的基準等に関する条例 平成25年3月26日 鳥取県条例第7号

(趣旨)

第1条 この条例は、道路法（昭和27年法律第180号）第30条第3項及び第45条第3項並びに高齢者、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。以下「移動等円滑化法」という。）第10条第1項の規定に基づき、県道の構造の技術的基準及び移動等円滑化のために必要な基準並びに県道に設ける道路標識の寸法を定めるものとする。

～ 中略 ～

(移動等円滑化のために必要な構造の基準)

第7条 県道の構造に関する移動等円滑化のために必要な基準は、別表第2のとおりとする。

別表第2（第7条関係）

(区分) 歩道等

(基準) 11

横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、視覚障がい者の移動等円滑化のために2センチメートルの段差を設けるとともに、車いすを使用している者（以下「車いす使用者」という。）が通行しやすいようその一部について段差を設けないことを標準とすること。また、当該段差に接続する歩道等の部分は、車いす使用者が円滑に転回できる構造とすること。

図 3-12 鳥取県県道の構造の技術的基準等に関する条例（参考）