

4. 民間と連携したユニバーサルデザイン化事例

4.1. 民地を活用した歩行空間確保事例（神奈川県鎌倉市）

(1) 取組の背景・経緯

鎌倉市では、古都の街並みにおいて、歩道の設置や拡幅のために道路や建築物等の形状を変えることが極めて難しいため、歩行空間の有効幅員を確保するために民地を活用した。

(2) 取組の内容

鎌倉市では、歩道面と民地に15cmの段差があったところに、歩道面を上げて民地との段差解消を図り、歩行空間を拡大した。

歩行空間の拡大により拡大した部分の路面管理は道路管理者が行うこととして土地所有者と移動等円滑化経路協定⁶を締結し、歩行空間の一体的な整備を実現した。

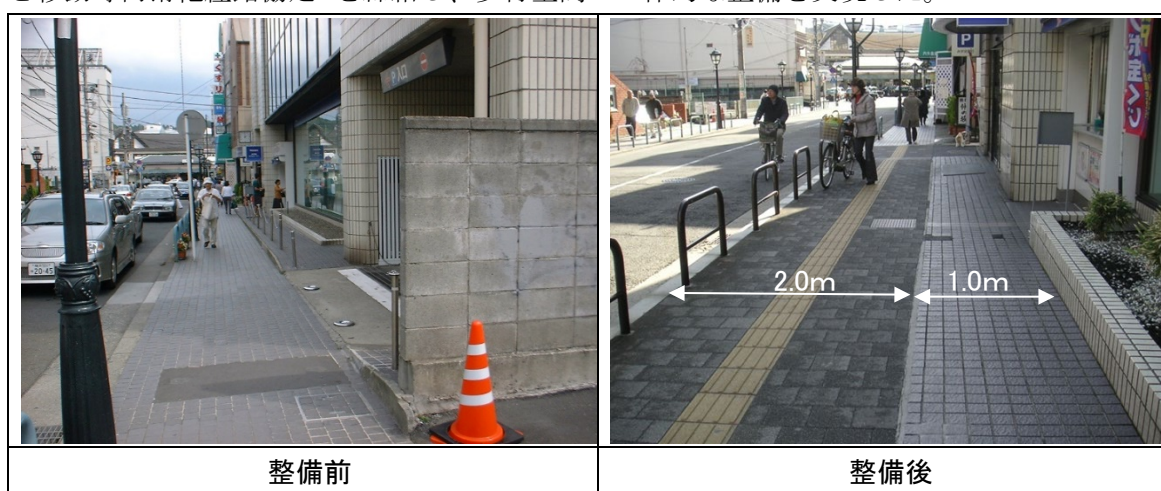


写真 4-1 整備前後の状況

出典：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～ 財団法人国土技術研究センター 2011年8月
鎌倉市移動円滑化基本構想 第1部編 鎌倉駅・大船駅・湘南町屋駅周辺地区

⁶ 移動等円滑化経路協定とは、「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、基本構想で定められた重点整備地区内において、連続的なバリアフリー環境を維持するために、土地所有者等の全員の合意により経路の整備や管理に関する事項の協定を締結することができる。協定締結には市町村長の認可を受けなければならない。

4.2. 歩道状空地の確保事例（東京都三鷹市）

(1) 取組の背景・経緯

三鷹市では、防災や景観、バリアフリーに配慮したまちづくりを行う事を目標として、開発事業で建築する建築物の壁面線を道路境界から後退させ、歩道状空地の有効幅員を確保することを「開発事業に関する指導要綱」に定めている。

別表第3（第14条関係）

【歩道状空地の基準】		
接道部に歩道状空地を次表の基準により、確保して整備すること。		
道路の区分	交通の状況等	歩道状空地の幅員の基準
歩道のない道路	通学路に指定され、かつ交通量の多い道路（令に規定する第4種第1級、第2級又は第3級に相当する道路）又は集客力の大きい商業施設等の周辺道路	2.0m以上の幅員
	通学路又は交通量の多い道路（令に規定する第4種第1級、第2級又は第3級に相当する道路）	1.5m以上の幅員
	交通量の少ない道路（令に規定する第4種第4級に相当する道路）	1.0m以上の幅員
歩道のある道路	—————	既設歩道の幅員と併せて、歩行空間が2.0m以上確保できる幅員
	集客力の大きい商業施設等の周辺道路	2.0m以上の幅員

図 4-1 歩道状空地の幅員の基準

(2) 取組の内容

大型マンションの建設など開発事業がある場合には、歩道状空地を確保することがまちづくり条例の開発指導要綱に位置づけられている。通学路、バス通りなど道路の特性によって、確保すべき空間幅が決められている。



写真 4-2 マンション前の歩道状空地

4.3. 上大岡駅・港南中央駅周辺地区における歩道と公開空地の平坦性を確保した整備事例（神奈川県横浜市）

(1) 取組の背景・経緯

「上大岡駅・港南中央駅周辺地区道路特定事業計画」において、「再開発事業等の他事業の整備を契機とした道路の全面改修を行い、歩道のセミフラット化や交差点部の段差・すりつけ勾配の改修、視覚障害者誘導用ブロックの改修・新設を行う。」という整備方針に従って整備を行った。

(2) 取組の内容

従前は歩道と公開空地に横断勾配があり、平坦性が確保されていなかったが、歩道と公開空地の横断勾配を解消し、同時に、車道のかさ上げに併せてセミフラット化を行うことで公開空地と歩道、車道の平坦性を確保する整備をおこなった。車道の嵩上げは、舗装の打ちかえ時期と合わせて施工した。

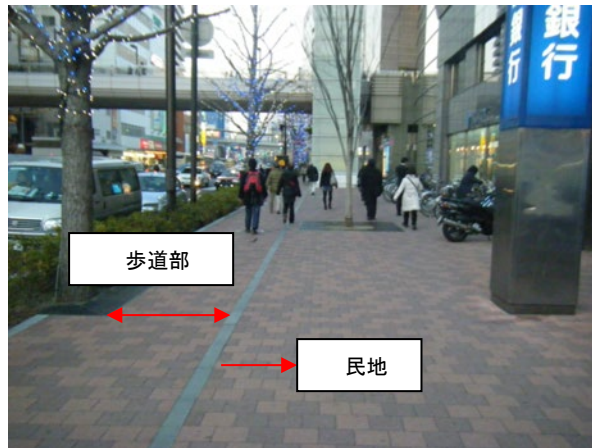


写真 4-3 管理区分の状況

沿道の民地と勾配を改善することで、公開空地と歩道が一体的に利用できるようになり、広い歩行空間を確保することができた。駅前の交通量の多い経路において、快適に利用できる環境となった。

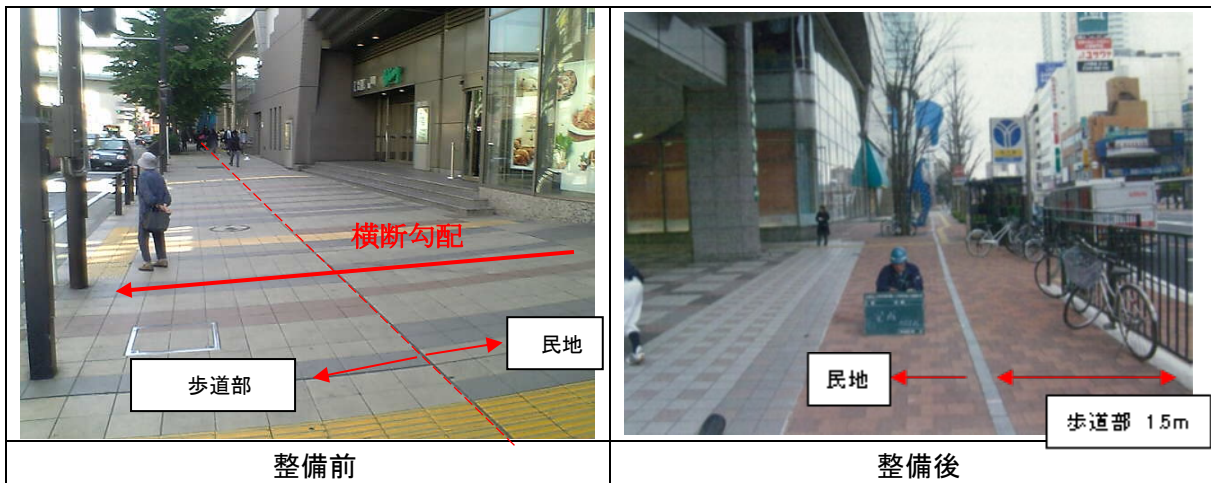


写真 4-4 整備前後の状況

出典：横浜市資料

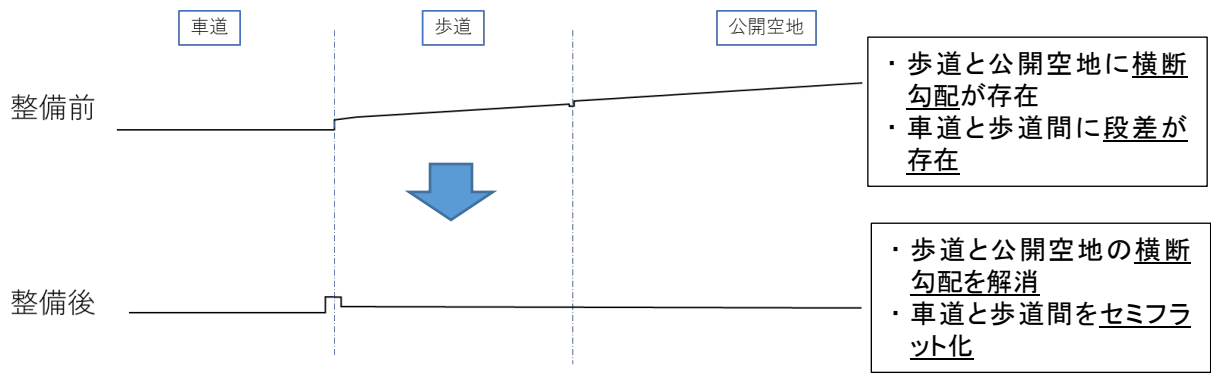


図 4-2 整備前後の横断面図

4.4. 一般国道1号における道路外利便施設に関する協定事例（神奈川県横浜市）

(1) 取組の背景・経緯

本箇所は、市街化が進んだ地域であり、歩道の幅員も狭く、道路を拡幅して新たな道路附属物等を設けることも、道路区域内に道路の附属物等を設けることも困難な箇所である。そのため、公開空地を通路として利用できるようになることは、道路の通行者又は利用者の利便の確保という観点からも有益であるといえることから土地所有者と道路外利便施設(視覚障害者誘導用ブロック)に関する協定締結を行った。

(2) 取組の内容

土地所有者と道路管理者が協議を行い、道路管理者が公開空地の通路及び視覚障害者用誘導用ブロックの維持、修繕を行い、土地所有者は、道路管理者が行う道路外利便施設の管理以外の管理を行うものとし、原則それぞれの管理に要する費用を負担することとして協定を締結した。

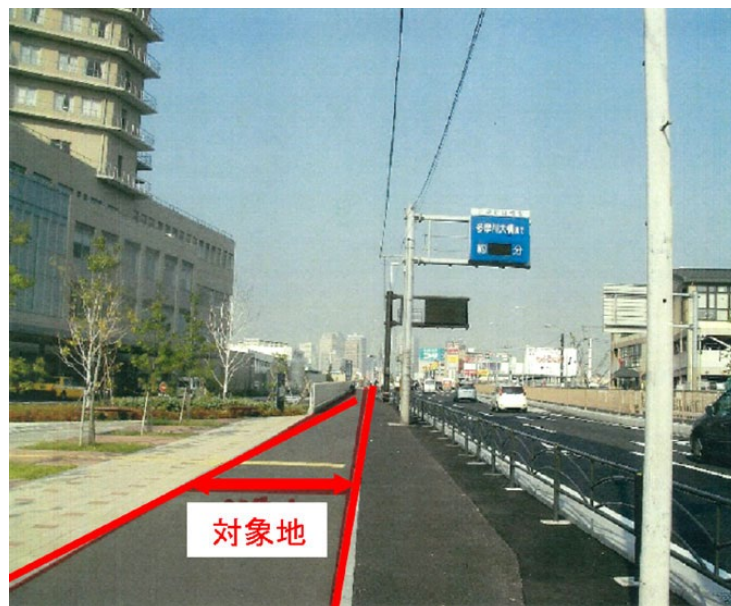


写真 4-5 対象箇所の様子

出典：道路外利便施設の協定について 関東地方整備局道路部路政課 道路行政セミナー 2009.5

4.5. 民間主導の休憩施設ネットワーク化事例（埼玉県戸田市）

(1) 取組の背景・経緯

市内のNPO法人「まち研究工房」では、街中において、足腰の弱った高齢者、乳児を抱いた人や幼児を連れた人などが辛そうに歩いていたり、地べたに座り込んでいたりする様子を見かけたことを契機に、生活道路上や沿道に休憩スポットを数多く創出しネットワーク化するなどの取組みを進めた。

(2) 取組の内容

NPO法人「まち研究工房」が中心となり、まちなかの沿道に存在する、JR高架下、医療施設、店舗、公道等のデッドスペース（未利用地等）を、主に移動困難者のための休憩スポット「おやすみ処」として、市内約50箇所にベンチを設置し、植栽の維持管理などを行っている。これらの休憩スポットは、移動困難者の歩行距離を勘案し、50～100m間隔で設置するなどのネットワーク化を目指している。



写真 4-6 JR高架下の休憩スポット



写真 4-7 公道上におけるベンチの設置
(バス停前)

民間主体で進めているため、さまざまな民間事業者・ボランティアからの協力や県からの助成を受けながら柔軟に運営してきている。

(3) 整備の効果

整備の効果としては、退院後の歩行リハビリに役に立っているなど、高齢者や障害者などの移動困難者の休憩ポイントとなるとともに、さまざまな世代の交流が行えるスペースとしても役立っている。



写真 4-8 店舗前のベンチでくつろぐ歩行者

出典：第5回国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰

4.6. 寄付金による歩道上休憩施設整備の事例（福岡県福岡市）

(1) 取組の背景・経緯

誰もが気軽に外出しやすいまち「ユニバーサル都市・福岡」の推進や超高齢社会に対応した「支える“まち”づくり」のため、寄付による歩道上へのベンチ設置を行っている。

(2) 取組の内容

寄付による歩道上へのベンチ設置のほか、寄付額に応じ、寄付者名等を記載したプレートベンチに貼付する取組や地域団体に対するベンチ設置の補助を行っている。



図 4-3 好ましいベンチデザイン

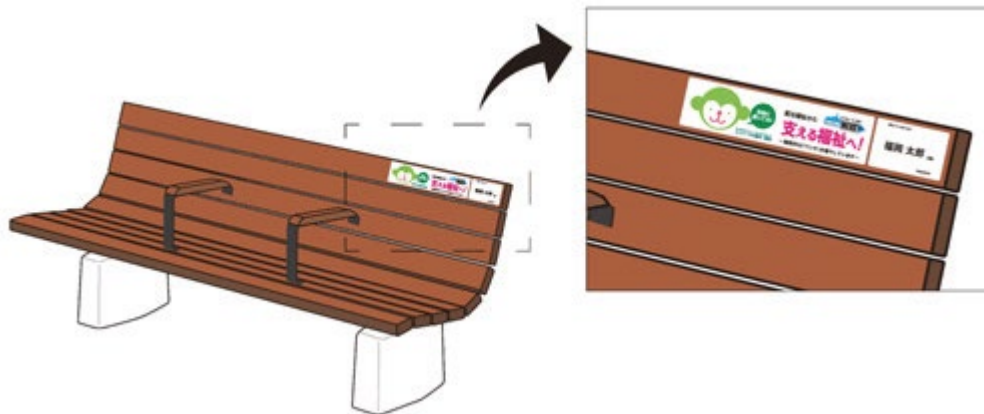


図 4-4 広報プレートの設置など

出典：おさるのベンチプロジェクト 福岡市保健福祉局 政策推進課 バリアフリー推進係