

平成31年2月20日
道路局 環境安全・防災課

バリアフリー化が必要な特定道路を追加します ～道路のユニバーサルデザイン化を促進～

国土交通省では、全国の主要鉄道駅周辺で多数の高齢者、障害者等の利用が見込まれる道路について、バリアフリー法に基づく特定道路^{*}の追加指定（案）を作成しましたのでお知らせします。今後、障害者団体等の意見を踏まえ指定を行うこととしております。

- 急速に高齢化が進むわが国では、誰もが安全で安心して社会参加するために、高齢者や障害者等はもちろん、歩行者の誰もが安心して円滑に移動できる、ユニバーサルデザインによる歩行空間の整備が急務となっています。
- 国土交通省では、バリアフリー法に基づく特定道路として、平成20年に約1,700kmを指定し、平成32年度の整備完了に向けて取り組んでいるところです。
- 平成20年の指定以降、市町村が作成するバリアフリー基本構想が127地区作成されたことや、特定道路の整備率が約9割に達したこと（ともに平成29年度末時点）から、さらなるユニバーサルデザイン化の推進のため、今回公表する案をもとに障害者団体等の意見を聴取し、今春を目途に特定道路の追加指定を行う予定です。
- また、「市町村別ユニバーサルデザイン化の進捗状況」をとりまとめましたので公表します。さらに、市町村等の取組を支援するための「多様な整備方法等をまとめた参考事例集」を作成しましたので併せて公表します。
- なお、特定道路の追加指定（案）の他、道路のユニバーサルデザイン化に関するご意見等については、以下メールアドレスにお寄せください。
電子メールアドレス：hqt-road-universaldesign@nyb.mlit.go.jp

^{*}生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、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（国土交通大臣が指定）で、道路の新設又は改築を行う際に道路の移動等円滑化基準（省令）又は地方公共団体の条例への適合義務が生じるもの。

※公表資料等の詳細については、以下 URL よりご覧いただけます。

- 特定道路追加指定（案）
http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/design_activities/tokutei/index.html
- 市町村別ユニバーサルデザイン化の進捗状況
http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/design_activities/pdf/bf-list.pdf
- 道路のユニバーサルデザイン化参考事例集
http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/design_activities/sanko-jirei.html

【問い合わせ先】

国土交通省 道路局 環境安全・防災課 課長補佐 高松 昭浩（内線 38272）
係長 伊藤 典弘（内線 38121）
Tel : 03-5253-8111（代表） 03-5253-8495（直通） Fax : 03-5253-1622

特定道路に追加指定する道路(案)について

特定道路の対象となる道路の要件

バリアフリー基本構想	対象となる道路の要件
作成地区	① 生活関連経路
基本構想の有無に関わらず	② 2以上の 特定旅客施設※1 、 特定路外駐車場※2 、 主な福祉施設等※3 を相互に連絡する主要な道路で、高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるもの (特定路外駐車場、主な福祉施設等は特定旅客施設の徒歩圏内にあるもの)
	③ ①、②の他、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

※1: 1日当たりの平均的な利用者の人数が5,000人以上であること

※2: 自動車の駐車のために供する部分の面積が500㎡以上であるものであり、かつ、その利用について駐車料金を徴収するもの

※3: 特別特定建築物(不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する特定建築物であって、移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定めるもので床面積が2,000㎡以上であること)のうち、特定旅客施設の徒歩圏内にある官公庁施設(保健所、税務署その他不特定多数かつ多数の者が利用する官公署)、福祉施設等(特別支援学校、病院又は診療所、老人ホーム・福祉ホーム、老人福祉センター・身体障害者福祉センターなど)

特定道路に追加指定する道路(案)の概要

■追加指定する道路(案)の延長

今回指定する道路(案)の延長は全国で約2,855km

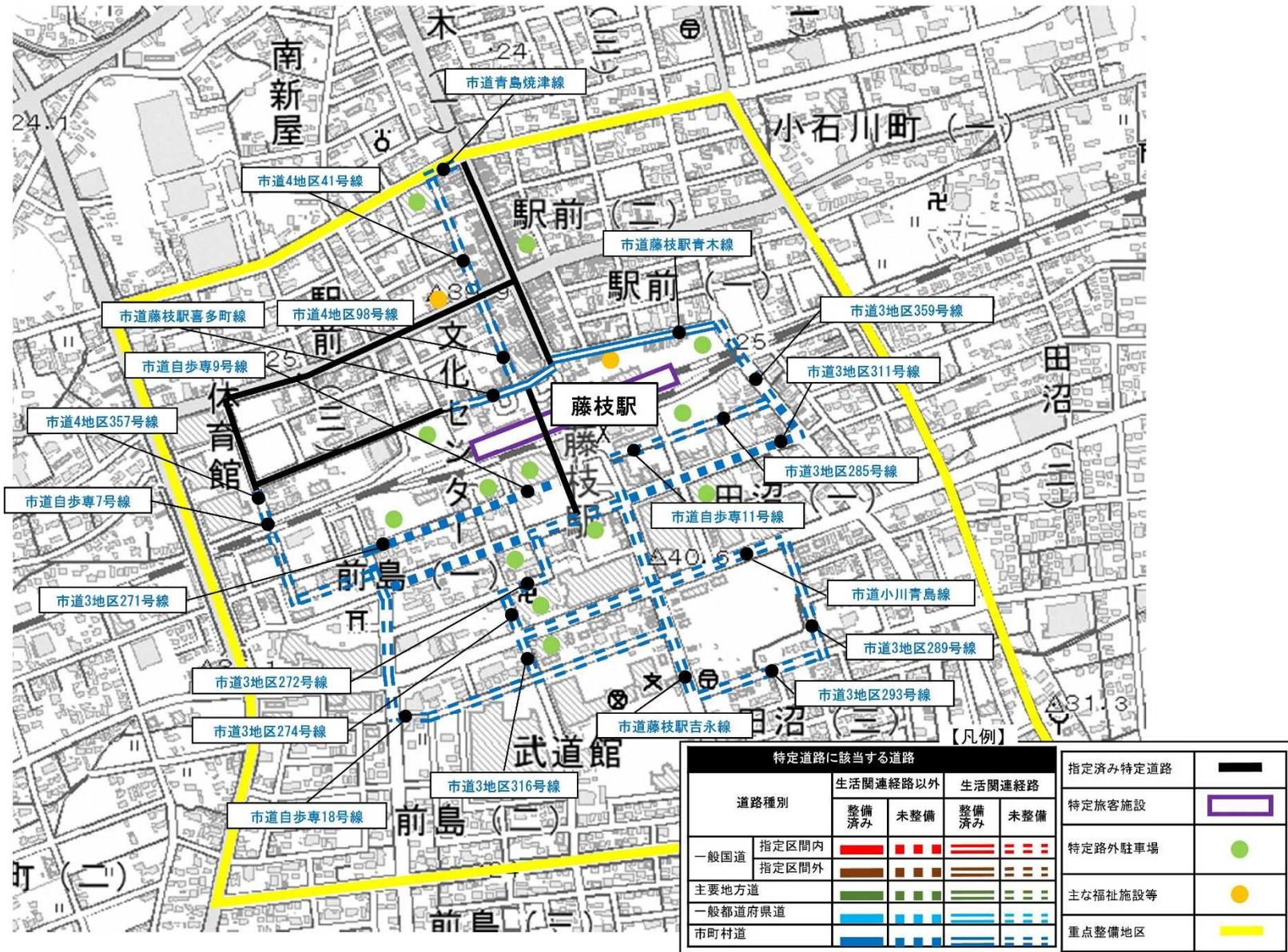
特定道路の総延長は約4,558kmになる



特定道路追加指定の例

市区町村名: 藤枝市

地区名: 藤枝駅周辺地区



特定道路に追加指定する道路(案)について

■都道府県別の追加指定する特定道路(案)

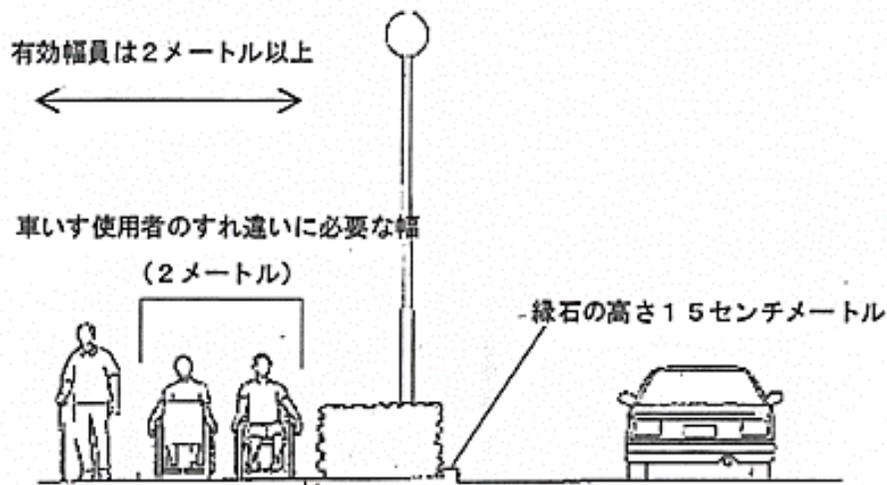
都道府県名	特定道路			都道府県名	特定道路		
	指定済み特定道路(km)	追加指定する道路(案)(km)	合計		指定済み特定道路(km)	追加指定する道路(案)(km)	合計
北海道	184.5	104.2	288.7	滋賀県	67.2	48.1	115.3
青森県	4.7	3.4	8.1	京都府	40.5	89.7	130.2
岩手県	6.0	4.3	10.3	大阪府	304.0	269.9	573.9
宮城県	26.7	47.4	74.1	兵庫県	65.1	136.3	201.4
秋田県	4.0	2.8	6.8	奈良県	2.5	70.3	72.8
山形県	4.1	2.1	6.2	和歌山県	1.2	23.1	24.3
福島県	36.6	8.4	45.0	鳥取県	11.7	8.1	19.8
茨城県	10.2	89.0	99.2	島根県	14.5	2.5	17.0
栃木県	27.8	40.9	68.7	岡山県	5.3	9.8	15.1
群馬県	9.5	19.3	28.8	広島県	43.5	56.6	100.1
埼玉県	25.4	143.3	168.8	山口県	1.2	19.7	20.9
千葉県	120.2	70.0	190.2	徳島県	4.8	9.9	14.7
東京都	161.9	539.5	701.4	香川県	24.3	16.8	41.1
神奈川県	55.5	388.8	444.4	愛媛県	2.1	15.3	17.4
新潟県	35.1	16.5	51.6	高知県	1.2	8.7	9.9
富山県	8.2	6.1	14.3	福岡県	131.5	120.7	252.3
石川県	20.7	5.5	26.2	佐賀県	0.1	9.2	9.3
福井県	9.5	7.2	16.7	長崎県	7.3	32.1	39.4
山梨県	6.1	3.8	9.9	熊本県	17.2	10.8	28.0
長野県	6.1	47.0	53.1	大分県	10.9	16.0	26.9
岐阜県	36.3	27.9	64.2	宮崎県	16.0	2.4	18.4
静岡県	23.3	93.5	116.8	鹿児島県	5.6	29.9	35.5
愛知県	79.7	96.5	176.2	沖縄県	4.3	24.5	28.8
三重県	18.5	57.3	75.8	合計	1702.7	2855.0	4557.7

【参考】道路の移動等円滑化基準(省令)

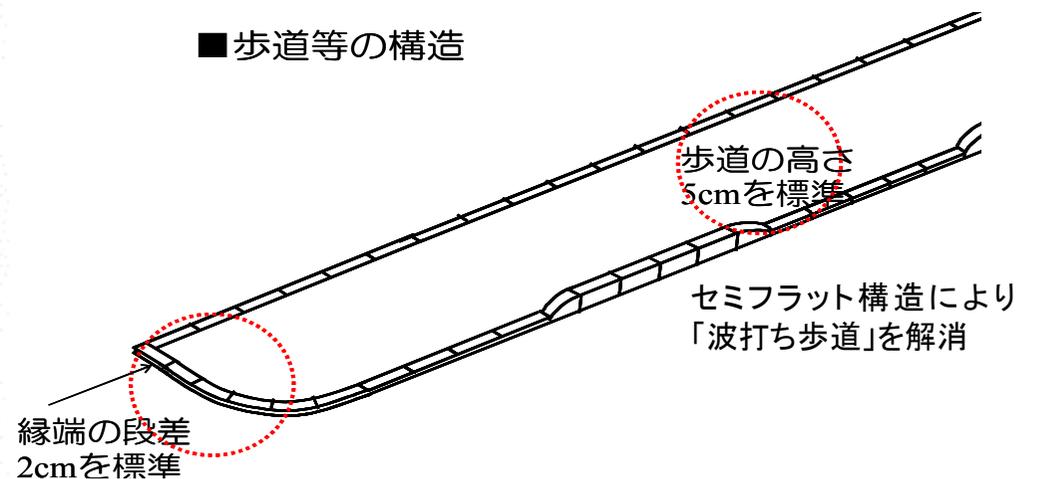
歩道等の基準

- 歩道の幅員: 歩行者が実際に通行できる幅員(有効幅員)を基本とし、**2メートル以上**(自転車歩行者道にあっては3メートル以上)連続して確保
- 舗装: 原則として、透水性舗装
- 勾配: 原則として、縦断方向に**5パーセント以下**、横断方向に**1パーセント以下**
- 区画: 歩道は縁石により区画(視覚障害者の安全な通行を確保するため)
- 縁石高さ: 15センチメートル以上、必要に応じて歩車道境界に植樹帯、並木又はさくを設置
- 歩道高さ: **5センチメートルを標準**、車両乗入れ部の設置の状況等を考慮
- 歩車道境界部の段差: **2センチメートルを標準**

「歩道の標準横断図」



■歩道等の構造



市町村別ユニバーサルデザイン化の進捗状況(1/2)

- 全国の平均利用客数3,000人/日以上の駅周辺地区の道路の整備率と生活関連施設への到達率を調査
- 調査対象駅数は約2,800駅、対象道路延長は約6,000km
- 整備率が50%未満の市町村は約5割、到達率が50%未満の市町村は約7割

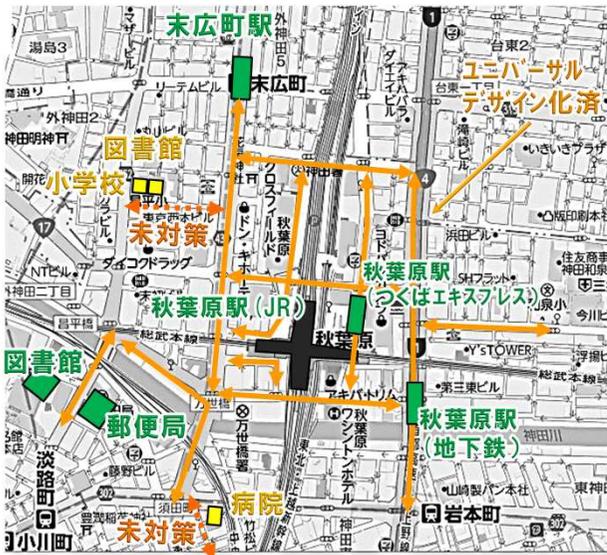
整備率、到達率の考え方

整備率: 駅から半径500m圏内の生活関連施設※1を連絡する道路のうち、ユニバーサルデザイン化された道路の割合
 到達率: 駅からユニバーサルデザイン化された道路で連絡している生活関連施設の割合

※1: 高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設など

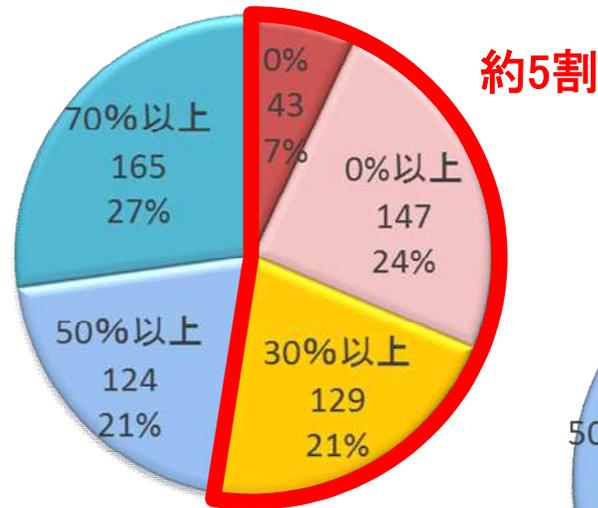
■到達率の考え方(秋葉原駅周辺の例)

(秋葉原駅から500mの範囲)

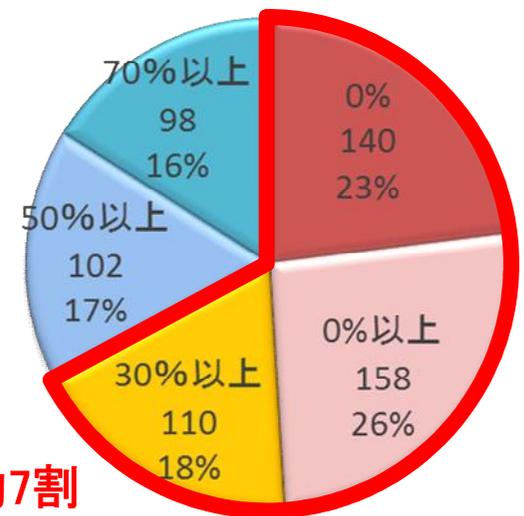


・例えば秋葉原駅では8施設のうち、5施設がユニバーサルデザイン化された歩行空間で到達可能(5/8=63%)

■市町村の整備率の状況



■市町村の到達率の状況



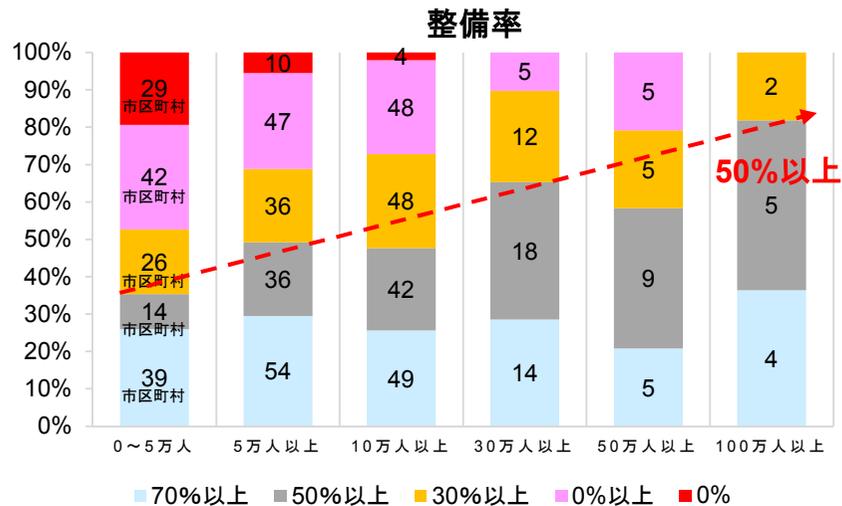
市町村別ユニバーサルデザイン化の進捗状況(2/2)

○人口規模が大きいほど整備率が50%以上の市町村の割合が高い、一方、到達率が50%以上ある市町村は約1/3にとどまる

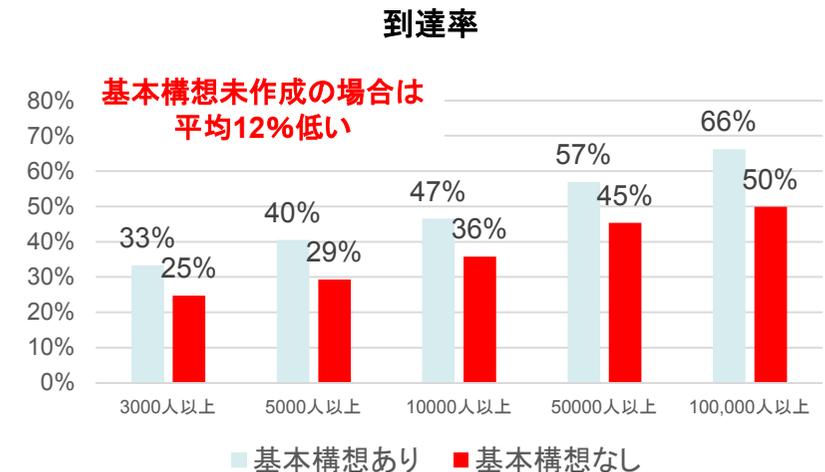
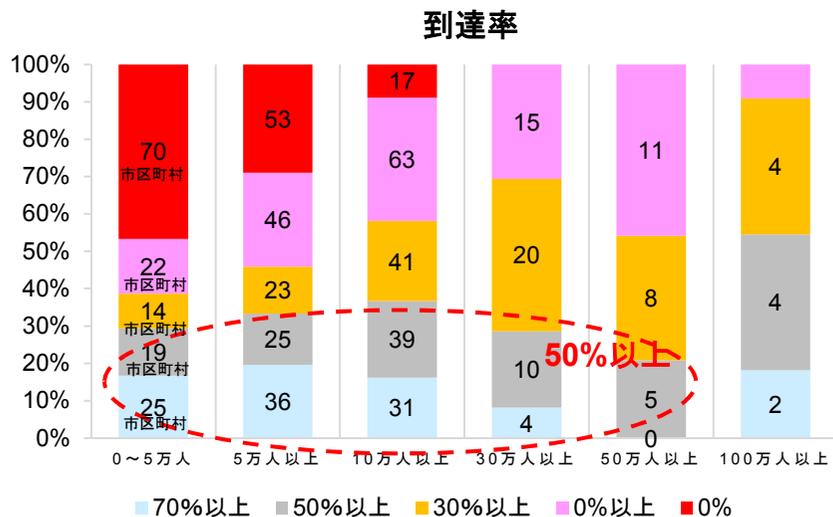
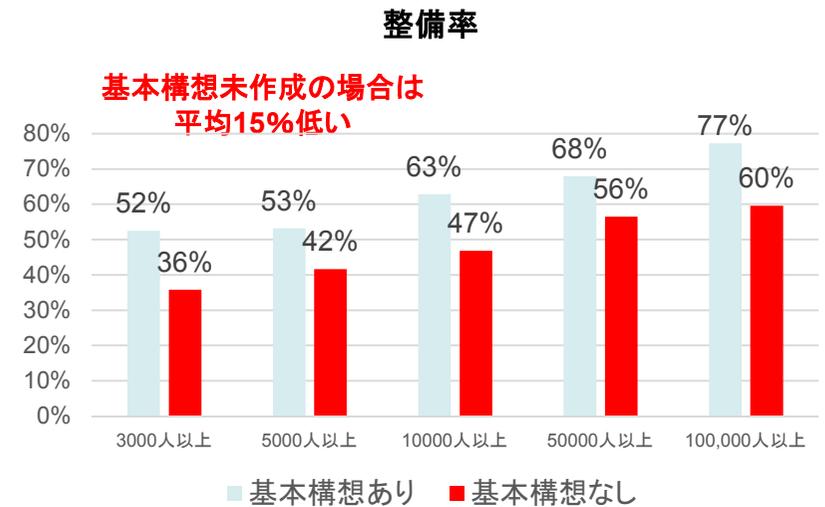
○基本構想※2を作成していない駅は、基本構想を作成している駅と比較して整備率・到達率共に低い傾向

※2:バリアフリー法に基づき、市町村が作成する移動円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想

■人口規模別の整備率、到達率(市町村数別)



■駅の利用客数別の平均整備率、到達率(基本構想有無別)

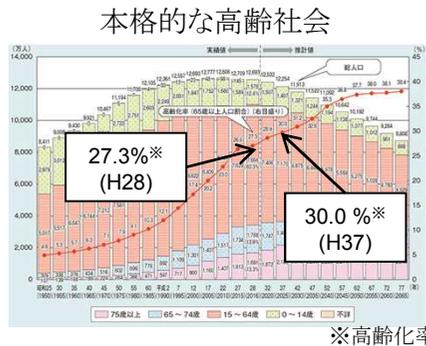


道路のユニバーサルデザイン化推進のための参考事例集-地方自治体担当者向け-

○ユニバーサルデザイン化の推進に向け、**ノウハウの共有等による技術力向上**を図り、**地域や利用者のニーズに応じた効率的な整備を進めるため**、地方自治体の担当者向けに「**道路のユニバーサルデザイン化推進のための参考事例集**」として取りまとめ

第1章 基本情報

■ユニバーサルデザイン化の必要性



■ユニバーサルデザイン化の枠組み

…バリアフリー法(改正前後)の枠組み

第2章 他の施策との連携事例

…他の施策と連携したユニバーサルデザイン化事例

■観光推進施策との連携



■まちづくり施策との連携

■コンパクトシティ施策との連携

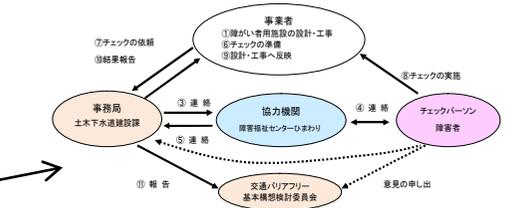


■子育て支援施策との連携

第3章 利用者ニーズを踏まえた進め方の事例

■利用者と連携した事業推進体制の構築事例

障害者のチェックを受けながらユニバーサルデザインに関する事業を実施するシステムの確立(豊中市)



■利用者への情報提供事例

■利用者ニーズを踏まえた面的整備事例

第4章 民間と連携したユニバーサルデザイン化事例

■民地を活用した歩行空間確保



■道路外便利施設に関する協定

■歩道・未利用地を活用した休憩施設整備

第5章 整備・留意点に関する情報

■無電柱化と合わせた整備事例



■整備の際の留意点…視覚障害者誘導用ブロック、舗装

第6章 経過措置の活用事例

■経過措置を活用した整備事例

