

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。

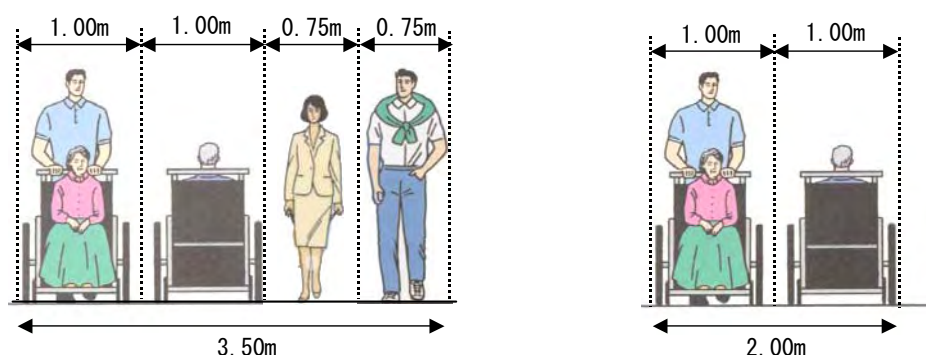


図1 歩道幅員の考え方

<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)

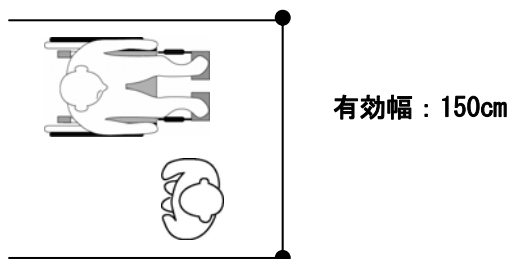


写真4 市川市(行徳駅周辺)

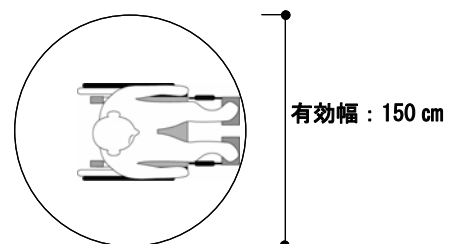
旅客施設や官公庁、福祉施設等を連絡するバリアフリー歩行空間のネットワーク形成上必要な道路について、2mの有効幅員の歩道設置が著しく困難な場合、有効幅員の考え方について以下の例のような選択肢を追加し、ネットワークの形成が進むようにしてはどうか。

(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2m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。)

<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

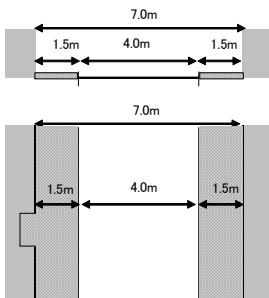
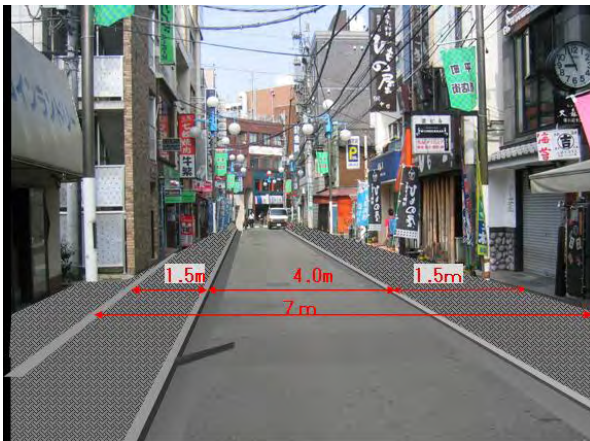
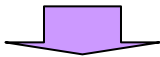
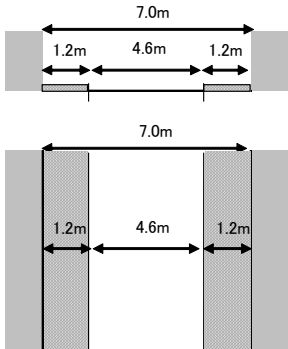
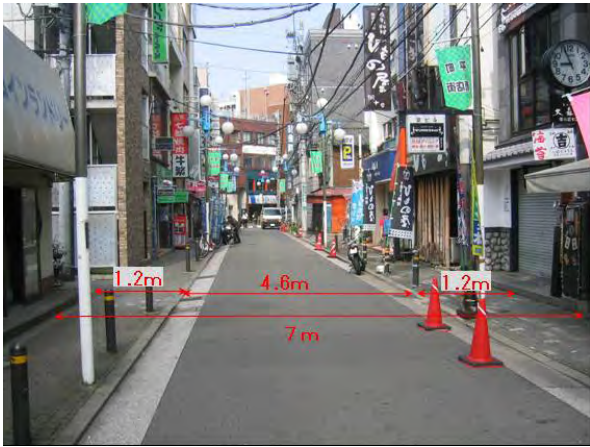
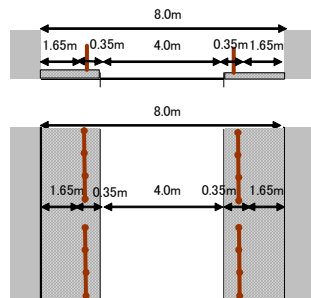
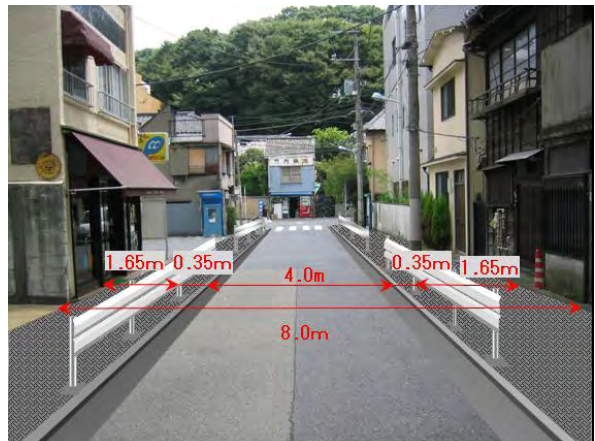
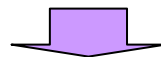
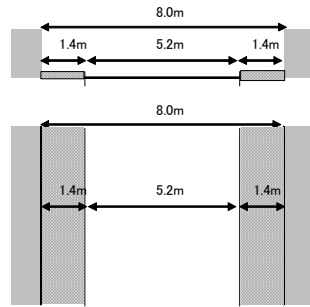
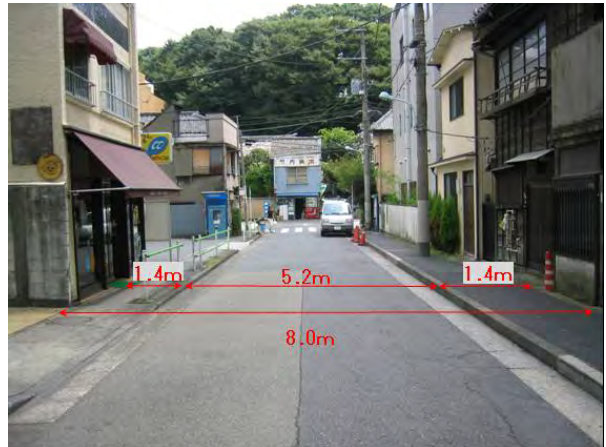


写真2



(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

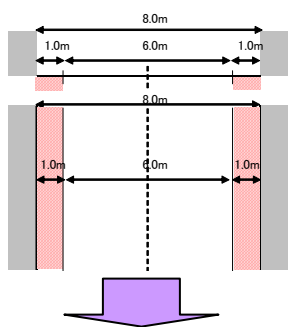
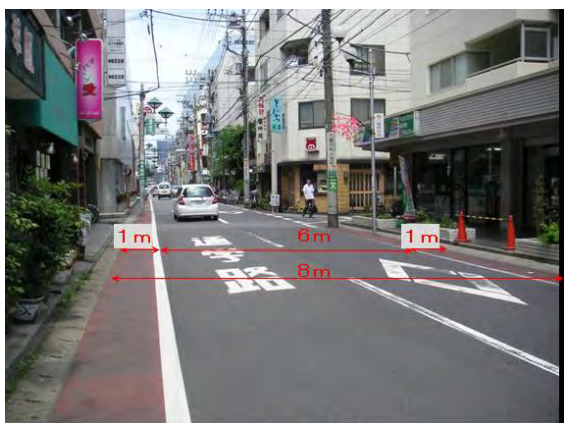
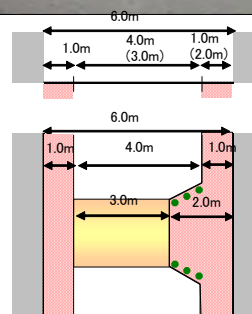
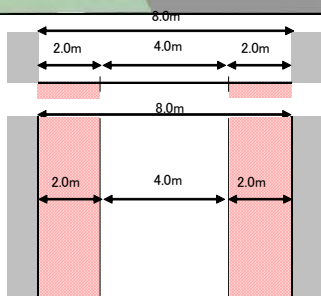
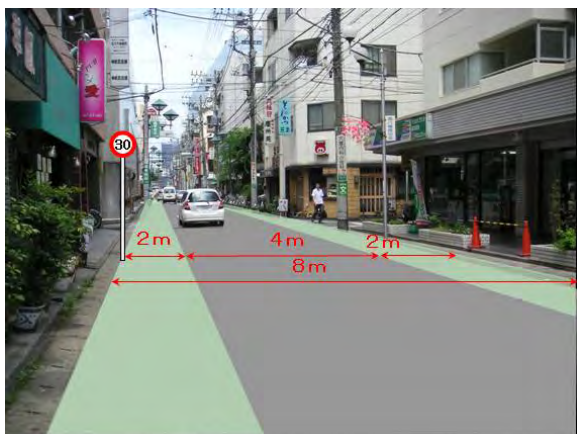
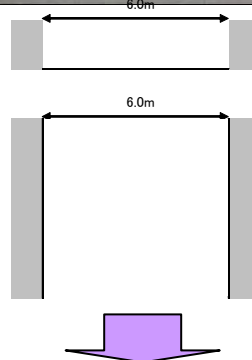


写真4



<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

