

# 道路におけるユニバーサルデザインに向けた取組状況

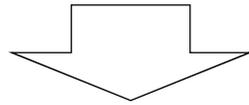
---

# バリアフリーとユニバーサルデザインの定義

## バリアフリー化

障害者、高齢者の移動等の障壁の除去

- <例> (
- ・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」生活環境のデザイン

※障害者、高齢者、子育て世代、子供等

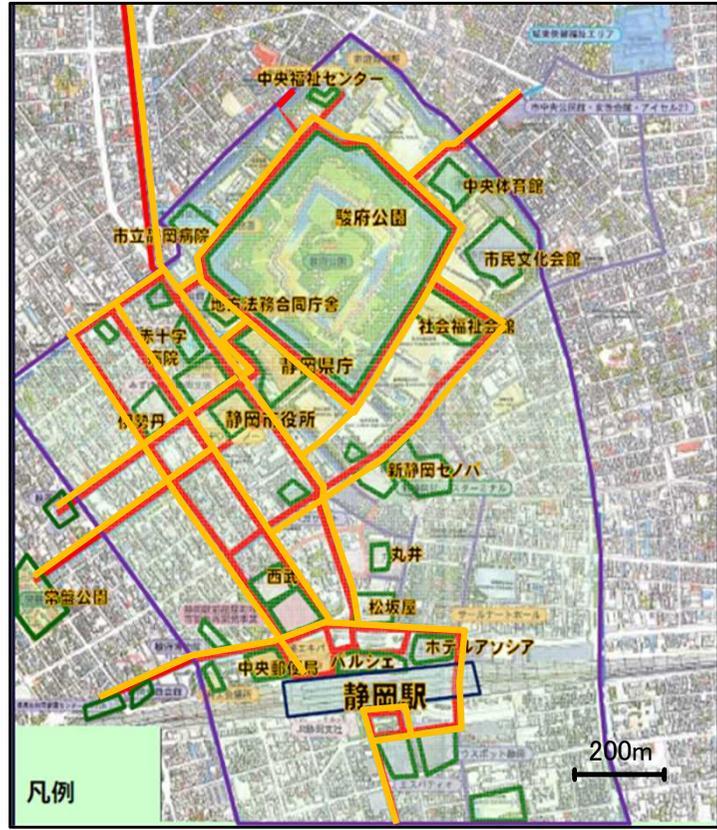
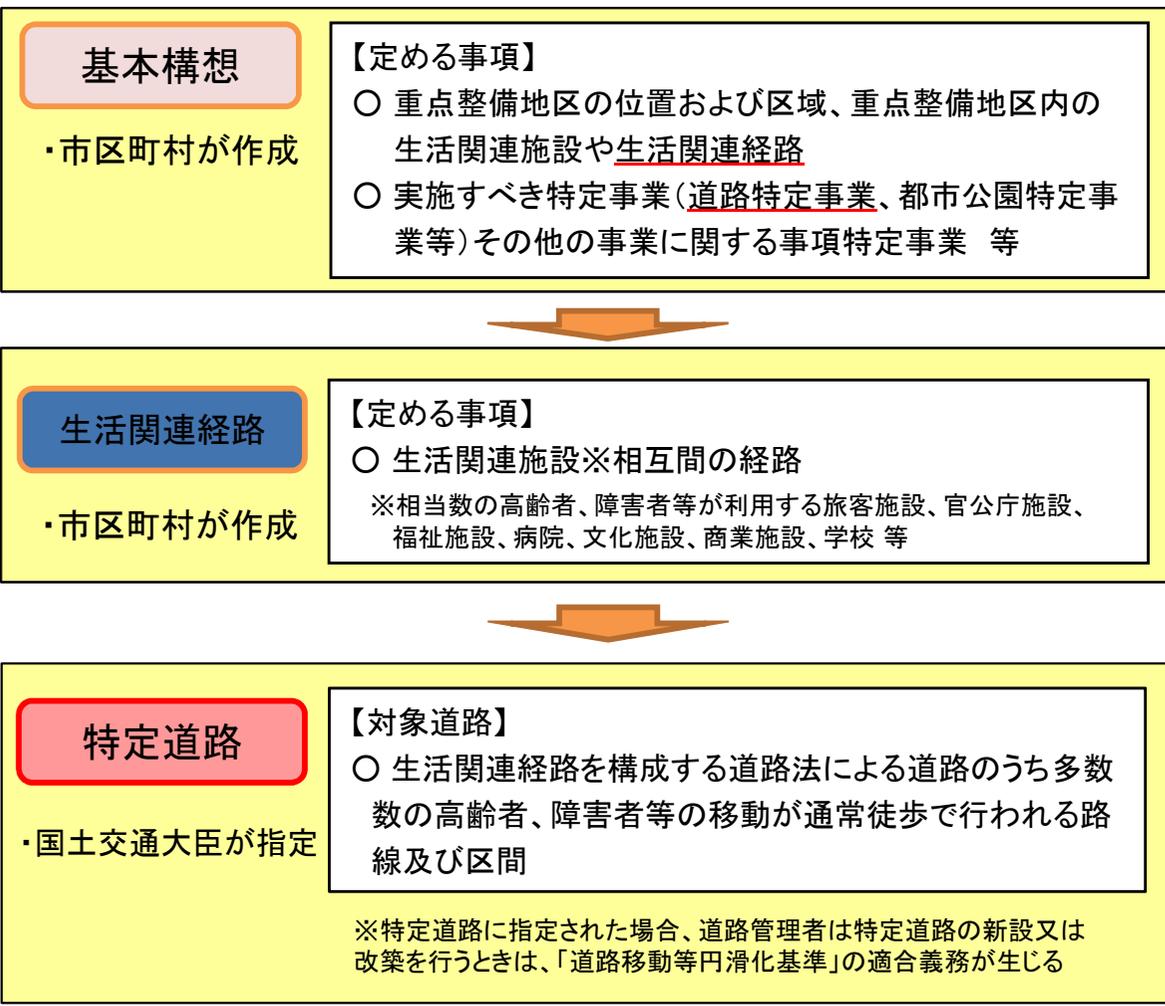
- ・「バリアフリー」は、建築分野において段差等の物理的障壁の除去を指すことが多いが、より広く障害のある人の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的な障壁の除去という意味でも用いられる。
- ・「ユニバーサルデザイン」は、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいようあらかじめ都市や生活環境をデザインする考え方。

# 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く道路の取り組み

- 市区町村は「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(以下、「バリアフリー法」という。)」の基本方針に基づき基本構想を策定
- 国土交通大臣は重点整備地区内の生活関連経路及び、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる路線及び区間を「特定道路」として指定

## <特定道路指定のフロー>

【静岡駅・新静岡駅周辺地区バリアフリー基本構想(静岡市)】

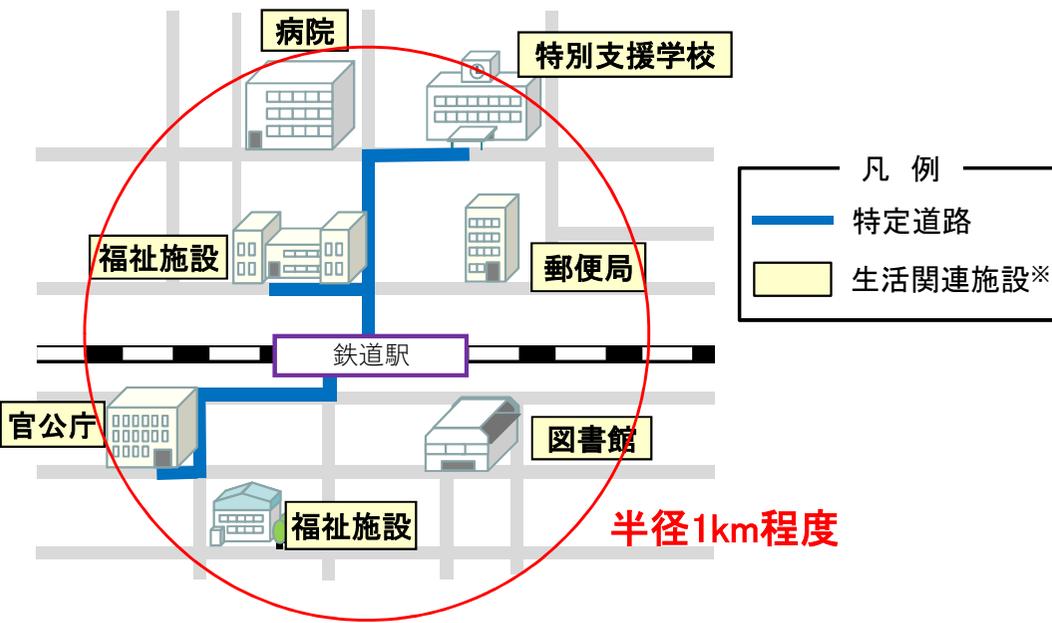


- 重点整備地区
- 生活関連経路
- 生活関連施設
- 特定道路

# 道路におけるバリアフリー化の現状(特定道路の整備状況)

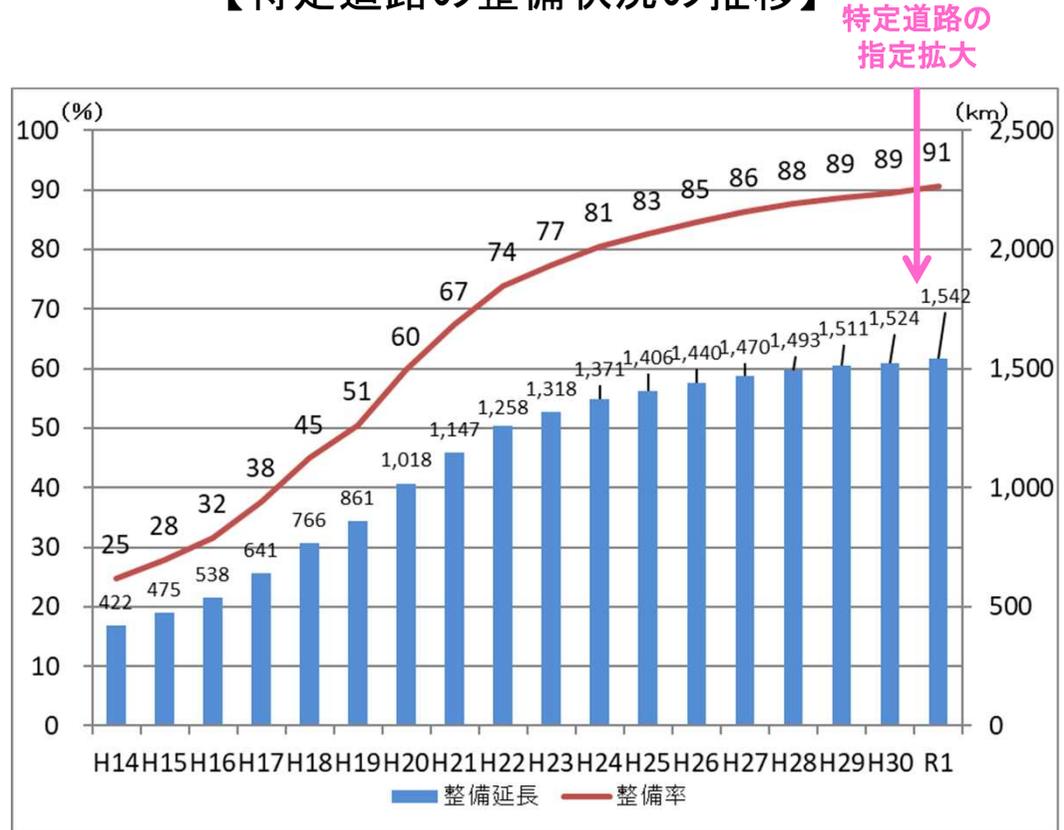
○平成20年12月に指定した特定道路約1,700kmのうち令和2年3月時点で約9割の整備が完了  
(全国の302市区町村で特定道路を指定)

【特定道路のイメージ】



※生活関連施設  
旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設、学校など

【特定道路の整備状況の推移】



整備率 約91%(R2.3末)  
R3.3末までに100%を目標

# 特定道路の指定拡大等による面的なバリアフリー空間の確保

- 令和元年7月に新たに約2,740kmの特定道路を指定拡大(302市区町村→478市区町村)
- 福祉施設等を相互に結ぶ道路を特定道路の要件に追加することで連続的かつ面的なバリアフリー化を推進

## 【特定道路の指定要件】

### ■平成20年12月指定(前回指定)

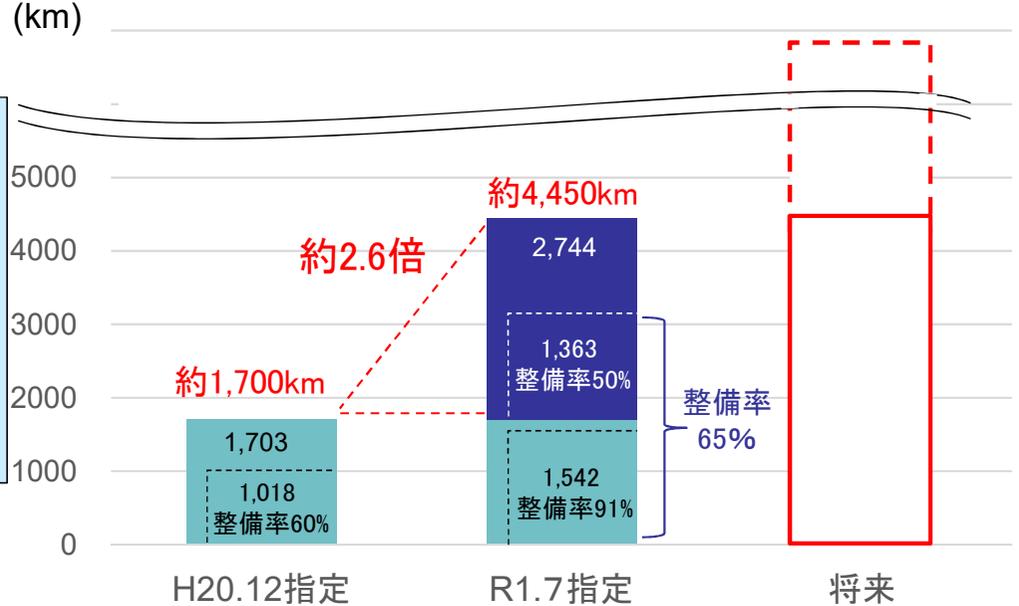
- 生活関連経路のうち、バリアフリー法に基づく基本構想に位置づけられ、道路特定事業※を実施する道路  
※基本構想における生活関連経路のうち道路をバリアフリー化に関する事業
- 生活関連経路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路



### ■令和元年7月指定拡大(今回指定)

- 生活関連経路のうち、バリアフリー法に基づく基本構想に位置づけられた道路【拡大】  
(道路特定事業の有無に関わらず特定道路として指定)
  - 生活関連経路のうち、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
- ※福祉施設等を相互に結ぶ道路を生活関連経路に追加

## 【特定道路の指定延長の推移】

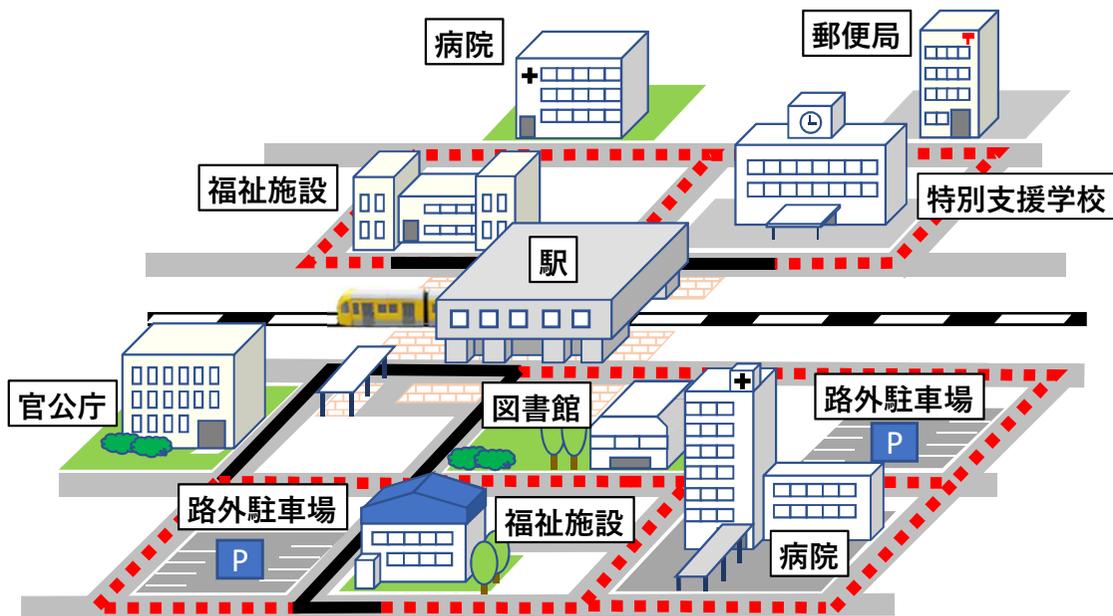


## 【特定道路を指定している市区町村数等】

	H20.12指定	R1.7指定
延長	約1,703km	約4,447km
自治体数	302市区町村	478市区町村
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
1旅客施設あたりの平均指定延長	約1.9km	約2.1km ※H20に指定されていた施設に限れば約2.8km
整備率(令和2年3月末)	約91%	約65% ※2,744km分 約50%

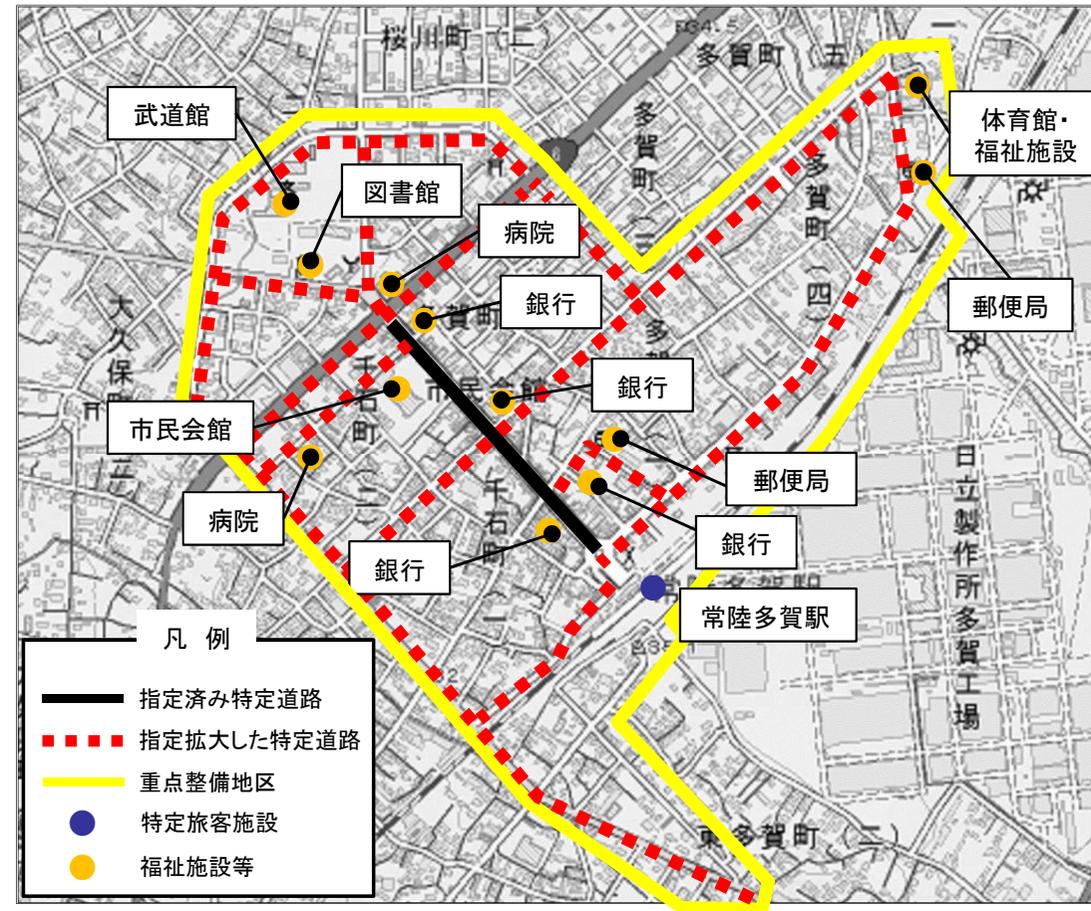
# 【参考】連続的かつ面的なバリアフリー化

## 【面的なバリアフリー化のイメージ】



- 凡例
- 指定済み特定道路
  - - - 指定拡大した特定道路

## 【今回の指定拡大の事例(日立市)】



重点整備地区面積	約0.9km <sup>2</sup>
特定道路の延長	約0.5km(H20) → 約7.2km(R1) ※重点整備地区内の道路の約40%

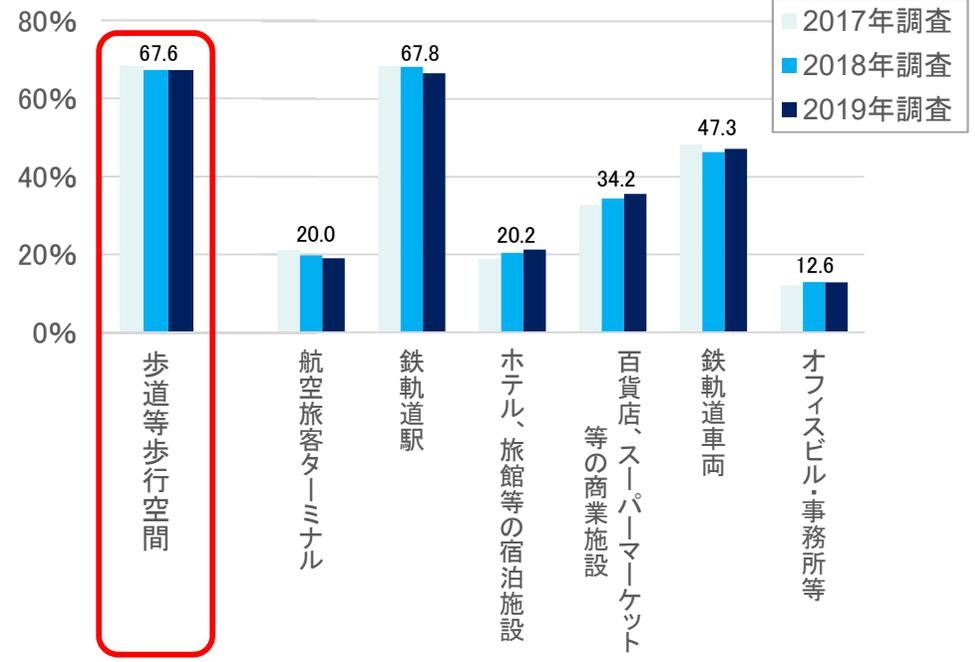
# バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査

- 国民への意識調査結果では、「歩道等歩行空間」のバリアフリー・ユニバーサルデザインが進んでいると感じている割合は他の施設等に比べ低く、満足度は低い
- また、今後、重点的にバリアフリー・ユニバーサルデザインが必要だと思うもので「歩道等歩行空間」をあげた割合は他の施設等に比べ高い

【それぞれの公共空間や施設等を利用する際にバリアフリー・ユニバーサルデザインが進んだと感じているもの】

【今後、重点的にバリアフリー・ユニバーサルデザインとしていくことが必要だと思うもの】

	n=	進んだ合計				
		十分進んだ	まあまあ進んだ	あまり進んでない	ほとんど進んでない	どちらともいえない
歩道等歩行空間	2353	2.0	21.1	41.3	24.1	11.5
航空旅客ターミナル	2181	4.7	41.2	30.1	11.0	13.0
鉄軌道駅	2162	2.9	36.7	35.3	14.1	11.0
ホテル、旅館等の宿泊施設	1850	2.7	34.5	35.8	12.7	14.4
百貨店、スーパーマーケット等の商業施設	2334	2.7	31.7	36.8	15.9	12.8
鉄軌道車両	2197	2.5	27.0	40.7	18.1	11.7
オフィスビル・事務所等	2021	2.3	21.4	37.2	25.8	13.4



出典：平成30年度バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書より  
(内閣府，平成31年3月)

# 利用者の多様なニーズ

- 障害者団体等から、観光地等におけるバリアフリー化が不十分との意見がある
- 視覚障害者とベビーカー利用者では、歩車道境界部の段差に関する意見に大きな違いが見られる
- 高齢者の約6割が歩道に200m未満の間隔でベンチの設置を希望するという研究もあり

## 【障害者団体等からの主な意見】

- ✓ 観光立国や東京オリンピック・パラリンピックに向けた整備がうたわれているが、障害者の観光客への対策が進んでいないのではないか。
- ✓ 観光地の一層のバリアフリー化を進めるべきではないか。都市の有名観光地は進んでいるが、地方は進んでいない。

出典：「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」報告書  
(国土交通省総合政策局, 平成29年6月)

## 【歩車道境界部の段差に関する意見】

### [視覚障害者]

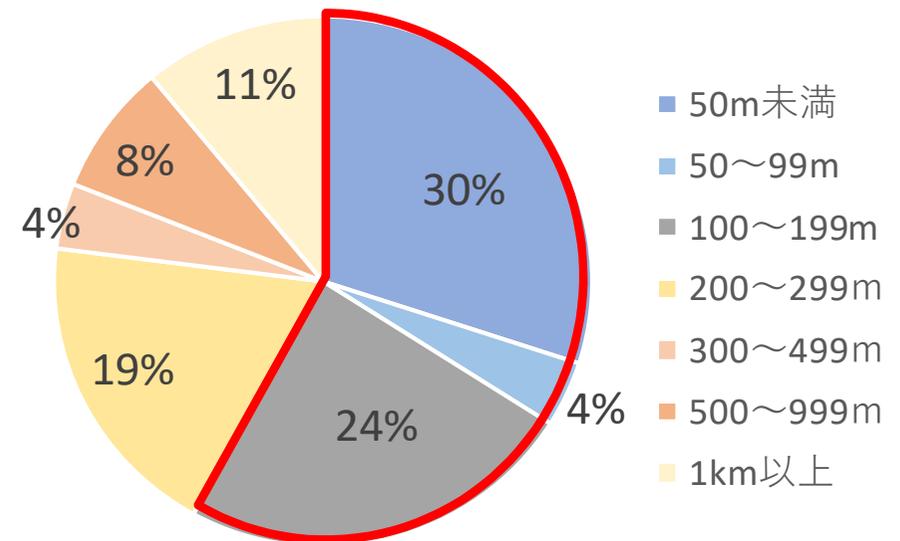
- ✓ 「歩道の一般的構造に関する基準」の策定にあたって実施したパブリックコメントでは、歩車道境界部の段差は2cm確保してほしいとの意見

### [ベビーカー利用者]

- ✓ 「ベビーカーを押していて大変だと感じた場所・環境」について、「車道と歩道の段差」に対する回答が約6割で最多

出典：(株)ピジョン報道発表資料, 平成26年12月

## 【高齢者のベンチ設置希望間隔】



出典：歩行空間における高齢者のための休憩施設設置に関する研究  
(北川博巳,土居聡,三星昭宏,土木計画学研究・論文集No.17, 平成12年9月)

# 道路のバリアフリー化の課題と施策の方向性

- 生活関連施設がある主要な旅客施設周辺について、特定道路のバリアフリー化を推進し、これまでに約9割の整備が完了しているが、歩道等歩行空間のバリアフリー・ユニバーサルデザインに対する国民の満足度は低い
- 今後、全国共通のニーズから個別の現場レベルのニーズまで多様なニーズを分析し、効果的な対策を展開

## <アンケート等から把握した課題>

・指定された特定道路は線的に指定されている

主要な駅周辺の道路においてバリアフリー化する道路を追加し、面的なバリアフリー化を図る

## 【対策】

対策①

特定道路の追加指定  
(R1.7.31に実施済み)

・障害者団体等からは観光地等や地方部ではバリアフリー化が不十分との意見がある。また、国民への意識調査においても歩行空間のバリアフリー化に対する満足度は低い

特定道路以外のエリア(観光地等)についてもバリアフリー化を推進

対策②

エリアの拡大や対策メニューの充実を推進する先進的な取組事例の収集

・妊婦や子供連れなどから歩道の構造等における要望があるが、視覚障害者との意見に大きな違いが見られる

障害者・高齢者が移動するときの障壁の除去だけでなく、全ての利用者が歩きやすい歩行空間のユニバーサルデザインを推進

対策③

ニーズ調査によるユニバーサルデザインに向けた事例集の作成

# 【対策②】 エリアの拡大や対策メニューの充実に向けた先進的な取り組み事例の収集

- 観光地などへのエリア拡大や整備内容や対策メニューの充実のために、好事例を共有していくことが必要
- 様々なテーマを設定し、自治体等で取り組まれている好事例を事例集としてとりまとめ自治体に周知を図る

## 【エリアの拡大に向けた事例集の作成】

### ○観光地(特定道路外)におけるバリアフリー化

- ・歩きやすい安全な路肩を確保した事例
- ・広く平坦な歩行空間を確保し多くのベンチを設置している事例
- ・沿道の観光施設等との段差を解消した事例
- ・沿道の商店との段差を解消した事例



## 【対策メニューの充実に向けた事例集の作成】

### ○道路構造の工夫

- ・縁石を工夫してバスの乗降をしやすくした事例
- ・車いす使用者に配慮した縁石の事例



### ○道路の心のバリアフリー

- ・道路利用者へ助け合いの意識を喚起するような標識を設置した事例



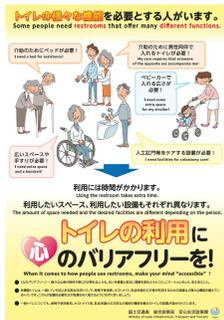
- ・道の駅、SA・PAなどのトイレや障害者等用駐車場の適正利用の啓発

### ○トイレにおけるバリアフリー

- ・シールによる壁を使った案内誘導



丸がピリオド（終着点）の役割



# 【対策③】 ニーズ調査によるユニバーサルデザインに向けた事例集の作成

- 段差や勾配の解消など障壁を除去するだけでなく、「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、移動の円滑化支援を推進
- ニーズ調査を実施し、高齢者や障害者、ベビーカー等のすべての利用者の移動に配慮した道路構造の工夫を全国に普及拡大できるよう事例集を作成し、自治体に周知を図る

## 道路のユニバーサルデザイン に関するニーズ調査

### 【障害者団体等へのヒアリング】

- ・車椅子使用者
- ・視覚障害者
- ・知的障害者
- ・発達障害者
- ・子育て団体
- ・聴覚障害者 等

### 【道路管理者へのヒアリング】

事例

## 事例集の作成

### 【掲載内容（案）】

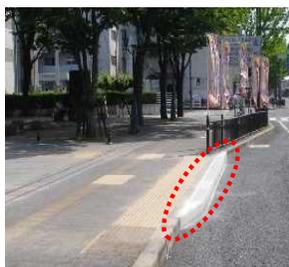
- (1) 利用者のニーズに配慮した道路構造の工夫事例
  - ・バスの乗降をサポートする工夫
  - ・歩車道境界の段差の工夫高齢者等の歩行をサポートする工夫
  - ・道路空間の再配分
  - ・生活道路での対策
- (2) その他
  - ・利用者を含めたPDCAサイクルの進め方事例
  - ・ソフト対策の事例
  - ・駅前広場や道の駅などでのユニバーサルデザイン化事例

# 【対策③】（参考）事例集への掲載例（案）

## ○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



路面標示により乗車場所をわかりやすく案内

## ○歩車道境界の段差の工夫



車椅子、ベビーカーが通りやすいように段差を一部解消した縁石

## ○高齢者等の歩行をサポートする工夫



ベンチの設置  
(植栽帯と一体的に整備されたベンチ)



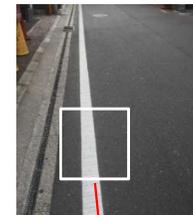
坂道への手すりの設置

## ○ソフト対策



放置自転車対策  
(駐輪場の一定時間無料化)

## ○生活道路での対策



ランブルストリップス(舗装表面を一定間隔に切削し、溝を配置したもの)による視覚障害者の誘導

## ○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