

## 令和 2 年度第 1 回道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会

令和 2 年 9 月 1 5 日

【渡邊事業調整官】 皆様、よろしいでしょうか。定刻より少し早い時間ではございますが、皆さん大体集まっていただきましたので、ただいまから、道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会を開催させていただきたいと思えます。

皆様、本日は御多忙の中、御出席いただきまして誠にありがとうございます。

司会を務めさせていただきます、国土交通省道路局の渡邊でございます。よろしく願いいたします。

本日はウェブ会議で参加されている方もいらっしゃいますので、御発言いただく際には、音声もしっかりと拾えるようにマイクの近くでお話しいただくよう、お願いいたします。

それでは開会に当たりまして、道路局長の吉岡より御挨拶を申し上げます。

【吉岡道路局長】 道路局長の吉岡でございます。

久保田座長はじめ、道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会の委員の皆様には、お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃から国土交通行政、とりわけ道路行政に対しまして御支援、御鞭撻を賜りまして、厚く御礼を申し上げます。

国土交通省では、今年 5 月に道路法及びバリアフリー法を改正したということがございまして、一つは法律用語で言いますと特定車両停留施設が道路附属物に、要するにバスターミナルが道路附属物に位置づけられて、道路管理者としてもそれについての整備を前向きにやることになったということと、もう一つは歩道の空間ということで、歩行者利便増進道路というものを位置づけたということでございまして、より積極的に歩道を使っていこうということでございます。いずれも高齢者の方、障害者の方はもちろんのこと、皆様にとって安全で使いやすい道路にしていかなきゃいけないということで、そのためのバリアフリーの基準をこれからつくっていかなきゃいけないということでございまして、本日はその辺を御議論いただければと思えます。よろしく願いしたいと思えます。

今年は、平成 1 2 年にバリアフリー法が制定されてもう既に 2 0 年たつということでございまして、道路空間のユニバーサルデザインが一層進むというか、ユニバーサルデザインが道路において当たり前になるように、頑張らなきゃいけないと思えますし、また周り

の地域と溶け込んで、全体としてそういう形になるようにしていかなきゃいけないと、決意を新たにしている次第でございます。

本日限られた時間でございますけれども、座長の下、活発な御議論をお願いいたしまして、冒頭の御挨拶とさせていただきます。よろしくをお願いいたします。

**【渡邊事業調整官】**　　続きまして、久保田座長より御挨拶をお願いいたします。

**【久保田座長】**　　埼玉大学の久保田と申します。座長を仰せつかることになりました。どうぞよろしくをお願いいたします。

今、局長からもお話がありましたとおり、この懇談会が最初に設立されたのが、交通バリアフリー法ができた平成12年、今からちょうど20年前であります。平成18年にバリアフリー法になったときにも、その改定といいますか、こういう形で議論をさせていただいて、今回が3回目ということになると思います。この20年間。我が国の道路のバリアフリーは極めて進んだと思っております。この20年間で達成したことが非常に多いというのが、前提の会議になると思います。一方で、20年前から議論して、課題だと言われ続けていたこともまだあるわけで、そういうことについても皆さんに御議論いただかなければいけませんし、同時に、これも局長から今ありましたように、新しい時代の新しいお話が出てまいりまして、それに関するバリアフリーという、新しい議論のテーマも出てきているということでございます。

非常に盛りだくさんな内容で、皆様のお知恵をお借りしなければいけないことは多々あると思いますので、御協力いただきながら、いいものにしていきたいと思っております。どうぞよろしくをお願いいたします。

**【渡邊事業調整官】**　　ありがとうございました。

委員の皆様の紹介につきましては、委員名簿の配付をもって代えさせていただきたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

なお、川内委員、中野委員、小出委員、小林委員、平野委員、荻津委員、小幡委員、稲田委員、熊谷委員、西尾委員におかれましては、ウェブでの御出席となっております。本日は、委員総数22名中20名が出席という形になってございます。

続きまして、配付資料でございます。ウェブ参加の方には別途お送りさせていただいております、配付資料を確認させていただきたいと思っております。

まず議事次第、資料1、「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」の設置について（案）。資料2、道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会名簿。資料3、道路

におけるユニバーサルデザインに向けた取組状況。資料4、道路法等の改正について。資料5、旅客特定車両停留施設の道路移動等円滑化基準（バリアフリー基準）の策定について。資料6、歩行者利便増進道路の構造基準の策定について。資料7、今後のスケジュール（案）。最後に、参考資料でございます。お手元に全てでございますでしょうか。

ウェブで御出席の皆様には、資料共有機能にて説明ページを表示させていただきます。

なお、道路局長は公務の関係で、大変恐縮ではありますが、途中で退席をさせていただきますので、お願いいたします。

それでは、以後の議事の進行を久保田座長にお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

**【久保田座長】** それでは、ここから議事を進めさせていただきます。

まず、会議の進め方ですけれども、事務局から資料の説明をいただいて、それから皆さんと意見交換させていただくということを、何回か繰り返させていただきたいと思っております。

本日は会議室にお越しいただいている方と、ウェブ参加の方といらっしゃると思いますので、特にウェブ参加の方におかれましては、質疑をお求めの際は、手挙げ機能というのですか、そういうものなどでこちらにお知らせいただければ、御指名させていただきます。それがうまくいかない際には、それぞれ適宜対応したいと思っておりますので、御遠慮なく御発声なり何なりしていただければと思いますので、よろしく申し上げます。

では、議事に入りたいと思えます。今日は議事がいっぱいあるんですけれども1番目、「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」の設置について、ここから始めたいと思えますので、事務局のほう、よろしく申し上げます。

**【藤浪課長補佐】** はい。それでは資料1及び資料2に基づきまして、事務局から御説明をさせていただきます。

まず資料1でございます。冒頭、久保田座長からお話ございましたように、当懇談会は平成18年以來の開催となっております。そのため設立趣旨についても見直しを行ってございます。

1ポツの中で、4つの検討項目を記載させていただいてございます。まず1つ目が旅客特定車両停留施設の道路移動等円滑化基準の策定について。2つ目が歩行者利便増進道路の構造基準の策定について。3つ目が旅客特定車両停留施設の役務の提供の方法に関する基準（ソフト基準）の策定について、そして4つ目が道路移動等円滑化基準のガイドライ

ンの策定についてということでございます。今回は、新たにこの4つのテーマに関して御議論いただきたいと考えておりまして、特に本日は1番と2番について、議論したいと考えているところでございます。

また、資料2は懇談会の名簿となっております。有識者の方々、関係団体の方々、事業者の方々、官公庁の方々、あとオブザーバーという形で構成してございます。

なお、こちらの懇談会の事務局は、国土交通省道路局企画課といたしたいと考えてございます。

以上で、資料1、資料2の説明を終わります。

**【久保田座長】** ということ、設置の趣旨についての御説明がありましたけれども、何かこの段階で、御質問、御意見ございますでしょうか。

ウェブ参加の方、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、現段階では特に御意見ないということなので、取りあえず先へ進めさせていただきたいと思っております。

続いて、議事が幾つかあるんですけども、議事番号でいうと2番から5番まで、これは一括して資料説明をいただきまして、その後、少し切りながら、質疑をしていきたいと思っております。

ではまず事務局から、一括説明をよろしく申し上げます。

**【南課長補佐】** それでは、「道路におけるユニバーサルデザインに向けた取組状況」ということで御説明をいたします。資料3を御覧ください。

1ページをお願いいたします。最初に、バリアフリー化とユニバーサルデザインの定義についてということで書いております。バリアフリー化は、障害者、高齢者の移動等の障壁、バリアを取り払うことで、例えば段差解消ですとか歩道拡幅、視覚障害者誘導用ブロックの設置などを行ってございます。

それに対しましてユニバーサルデザインというのは、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすい」ということで書かせてもらっておりますが、生活環境のデザインのことになります。従来からバリアフリーをしてきておりまして、バリアフリー自体はある程度進んだと思っておりますが、まだユニバーサルデザインと自信を持って言える状況ではないと思っております。

資料の前半はバリアフリーという言葉を使わせていただきまして、後半でユニバーサルデザインに向けた説明をさせていただけたらと思っております。

2 ページを御覧ください。まず特定道路について御説明いたします。バリアフリー法に基づき、市区町村が作成する基本構想に定めた重点整備地区内で、多数の高齢者ですとか障害者の方々が利用する、旅客施設ですとか官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設、学校等を結ぶ経路であって、国土交通大臣がその路線及び区間を指定したものを、特定道路として位置づけてございます。

3 ページを御覧ください。その特定道路の整備状況を示した資料になります。右のほうのグラフを見ていただきますと、特定道路はまず、平成20年12月に全国で約1,700キロを指定しております。青色の棒グラフが整備延長、赤色の折れ線グラフが整備率となっております。令和2年3月時点で約9割の整備が完了してございます。

4 ページを御覧ください。特定道路につきましては平成20年の指定以降、基本構想の策定が進んだことですとか、整備率が先ほど申しました9割となったこと、それから面的に整備を進めていくために、令和元年7月に新たに2,740キロの特定道路を指定拡大してございます。これまでは、主要鉄道駅と福祉施設等を結ぶ道路や、多数の高齢者、障害者等の利用が見込まれる生活関連経路を、特定道路としておりましたけれども、令和7月の指定は、その拡大と、新たに福祉施設間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目指してございます。

右下の表を御覧いただきますと、今回の指定拡大で延長は合計で約4,447キロ、自治体数は478市区町村となっております。

5 ページを御覧ください。右の図が、今回の指定拡大に関する、茨城県日立市の事例になってございます。この絵の見方ですけれども、黒線で鉄道駅から伸びております1本の線が、前回の指定済みの特定道路でございました。今回、その周辺の福祉施設ですとか病院を結ぶ路線が追加拡大されまして、面的になっていることが分かるかと思えます。

次の6 ページを御覧ください。これは内閣府が実施しました、バリアフリーやユニバーサルデザインに関する意識調査の結果になっております。左のグラフが、バリアフリーなどが進んだと感じている公共空間や施設等を示したものになっておりまして、歩道等歩行空間の割合は約2割程度になっておりまして、ほかの施設に比べて低くなってございます。

また一方、右のグラフは、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ふことを聞いたものでありまして、歩道等歩行空間の割合は68%となっております。ほかの施設に比べて高くなっている現状がございまして。

次の7 ページを御覧ください。これは、利用者の多様なニーズをまとめたものです。左

上の枠内は、障害者団体等からの主な御意見としてまとめておりまして、内容的には、観光地等においてバリアフリー化が不十分との意見がございます。

左下の枠内は、視覚障害者とベビーカー利用者におかれましては、歩車道境界部の段差、これは2センチなんですけれども、に関しても、意見に大きな違いがあるということが分かります。視覚障害者の方はこの2センチを確保してほしいという御意見、ベビーカー利用者にとってはこの段差が大変だといった御意見があるということでございます。

右のグラフは、高齢者の約6割の方が、歩道に200メートル未満の間隔でベンチの設置を希望されているといった研究結果が出ております。

8ページを御覧ください。道路のバリアフリー化の課題と施策の方向性について、主なものを紹介させていただきます。下のフローが課題とその対策を示したものになります。

1つ目、特定道路が線的に指定されているという課題に対しましては、面的なバリアフリー化を図ることが必要であり、対策として、昨年7月に特定道路の追加指定をしたところでございます。

2つ目は、観光地や地方部などでバリアフリー化が不十分であるとか、バリアフリー化に対する満足度が低いといった課題に対しましては、特定道路以外のエリアにおけるバリアフリー化を推進することが必要でありまして、対策として、先進的な取組事例の収集をするといったことを掲げております。

3つ目は、先ほども少し御説明しましたが、例えば歩道の構造についても、利用者によって大きな違いが見られるといった課題がございます。そういったものに対しましては、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の推進が必要でありまして、対策として、先進的な取組事例の収集を行うとともに、ニーズ調査を行って、ユニバーサルデザインに向けた事例集を作成したいと考えております。

9ページを御覧ください。先ほどの8ページの中で対策2の、エリアの拡大等に向けた先進的な取組の事例になっております。上段は、観光地におけるバリアフリー化の事例ということで、例えば広く平坦な歩行空間を確保して、多くのベンチを設置している事例ですとか、沿道の観光施設との段差を解消している事例を載せております。

左下は、道路構造の工夫事例としまして、縁石を工夫してバスの乗降をしやすくした事例、車椅子利用者やベビーカー利用者に配慮して、タイヤが通る部分の段差をなくしたような事例でございます。

右下は、心のバリアフリーとしまして、道路利用者への助け合いの意識を喚起する標識

を設置した事例などを考えてございます。

10ページを御覧ください。先ほどの8ページの中の対策3で、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について、説明をしたものでございます。道路のユニバーサルデザインに関するニーズ調査としまして、左の枠囲みになりますけれども、障害者団体等へのヒアリングを実施しまして、高齢者や障害者、ベビーカー等の利用者の移動に配慮した道路構造の工夫を普及拡大できるよう、事例集を作成したいと考えてございます。

現在の案としまして、右の枠囲みになりますけれども、バスの乗降をサポートする工夫とか、歩車道境界の段差の工夫、道路空間の再配分、ソフト対策等を考えております。

最後のページ、11ページになります。この内容につきましては、先ほど10ページで申しました。バスの乗降をサポートする工夫ですとか、高齢者等の歩行をサポートする工夫、生活道路での対策、歩車道境界の段差の工夫、ソフト対策、道路空間の再配分といったところの事例を掲載させていただいております。

以上で説明を終わります。

**【藤浪課長補佐】** 続きまして、資料4につきまして、事務局から御説明させていただきます。

こちらは今年5月に改正されました道路法及びバリアフリー法のうち、本懇談会に関連する部分について、中心に御説明させていただくものです。

1ページを開けてください。こちらは今年5月に改正されました。道路法の概要について整理したものでございます。今回は、道路の効率的な利用という観点で改正が行われておりまして、下の法律の概要という部分で、5つの改正点についてまとめてございます。

この中で本懇談会で取り扱う部分につきましては、黄色塗りの部分について御議論いただきたいと考えてございます。2番の民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進、こちらはいわゆるバスタ等について、特定車両停留施設として道路附属物に位置づけたというものでございます。また、3番の歩行者中心の道路空間の構築、こちらは歩行者利便増進道路ということで、歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間を整備するという規定を設けたものでございます。詳細につきまして、2ページ以降で御説明いたします。

まず2ページでございます。こちらは特定車両停留施設の概要について、まとめたものでございます。特定車両停留施設に該当の車両としましては、バス、タクシー、トラックを想定してございます。こちらにつきまして、バスターミナルやトラックターミナルなど

について、道路として位置づけるというものでございます。

次のページをお願いいたします。こちらは歩行者利便増進道路についてでございます。にぎわいのある道路空間を構築するために、道路の指定制度を創設したというものでございます。左下の図を御覧いただければと思うんですが、こちらは既存の道路に対して、新しくピンク色に塗っています歩行者の利便増進を図る空間、こちらを追加で持っているということでございます。このようなにぎわい創出の空間を設けるとともに、歩道全体についてバリアフリー基準を参照して、高齢者の方や障害者の方々が通行しやすい空間にしていきたいと考えているところでございます。

以上が、道路法の中で関連する部分です。

続きまして4ページで、バリアフリー法に関連して御説明をいたします。バリアフリー法に関しましては、大きく3点、改正されているわけでございますが、今回の懇談会に関連する部分について、黄色塗りにしてございます。

まず3番から、御説明をさせていただきます。今回バリアフリー基準の適合対象施設としまして、公立小中学校と旅客特定車両停留施設が位置づけられました。こちら、特定車両停留施設に「旅客」がついてございますが、旅客を対象としましたターミナルになりますので、バスターミナル、タクシーターミナルが対象になるということでございます。こちらにつきまして、これまでの歩行者利便増進道路やそのほか民間の旅客ターミナルと同様に、バリアフリー基準の適用対象に義務づけられたということでございます。

続きまして1番でございます。これらターミナル等につきまして、公共交通事業者の方々に、ソフト基準の適合義務が創設されました。ソフト基準とは、スロープ板の適切な操作や明るさの確保など、バリアフリー施設の運営等に関する基準となっております。

次のページを御覧ください。こちらはバリアフリー基準の適合義務の対象拡大について、御説明をしたものになります。左側が既存の対象施設となっており、右側が新しく追加された対象施設となっております。赤字で下線をつけてございますが、今回、旅客特定車両停留施設が追加指定されているということでございます。

また御参考ですが、下にございます公立小中学校も、バリアフリーの対象施設となっております。

続いて6ページを御覧ください。こちらはソフト基準について説明しているものでございます。これまではハード基準への適合義務というものがあつたわけでございますが、今回の法改正に伴いまして、役務基準、いわゆるソフト基準が対象義務となりました。



下に、具体的なソフト基準について整理してございます。①にございますように、バリアフリー設備の操作方法や、維持管理に関する基準を設けることになってございます。また人的な対応が必要なものにつきましては、こちらを適切に実施するための基準を設けるということになってございます。

最後のページを御覧ください。以上のように、3つの基準につきまして、今後議論を行わせていただきたいと考えてございます。1つ目が旅客特定車両停留施設のバリアフリー基準、2つ目が歩行者利便増進道路の構造基準、3つ目が旅客特定車両停留施設のソフト基準、この3つを御議論いただいた後、最終的には道路移動等円滑化基準のガイドラインを策定していきたいと考えてございます。

以上、4点の議論事項のうち、本日は上の2つについて御検討いただきたいということでございます。

以上です。

**【原田課長補佐】** 企画課評価室の原田でございます。私からは、資料5、旅客特定車両停留施設のバリアフリー基準の策定についてということで御説明させていただきます。

まず1ページ目を御覧ください。法律上の体系について整理をさせていただいております。今回、道路法の改正の中で、特定車両停留施設というものが新たに道路附属物として位置づけられてございます。こちら、冒頭にも説明がありましたけれども、トラック、バス、タクシー等の事業者専用の停留施設でございまして、そちらの構造基準については、上にありますとおり、バスタプロジェクト推進検討会という場で検討することとしてございます。

今回、下側の緑色のバリアフリー法は、その施設の中で旅客が利用される部分で適用されているという状況でございます。このいわゆるバスターミナルの旅客が利用する部分のバリアフリー基準について、こちらで御議論いただければと思っております。

2ページ目を御覧ください。こちらは特定車両停留施設全体の対象車両について、整理をさせていただいております。今、御説明いたしましたとおり、バス、タクシーについて、いわゆるバスターミナルの旅客用の場所、旅客が移動されたり、バスやタクシーに乗りいただく場所について、今回バリアフリー法の規定がかかっているという状況でございます。

続いて3ページ目を御覧ください。こちらは対象施設の中身を少しかみ砕いて書かせていただいております。車両が利用するスペース、旅客に御利用いただくスペース、その他設備という、大きく3区分がありますが、この中の旅客が利用される乗降場ですとか通路、

あるいは待合所といった部分について、今回バリアフリー基準を定めていくとしてございます。

続いて4ページ目を御覧ください。こちらは、バリアフリー法の体系図ということで書かせていただいております。御案内のとおり、バリアフリー法に基づいて政令、省令等が定めてございますが、今回、下から3番目にあります道路移動等円滑化基準の中に、この旅客特定車両停留施設に係る基準を定めてまいります。

その策定に当たっては、上から3番目のところに太字で書かせていただいておりますが、公共交通移動等円滑化基準というものが既にございまして、こちらを参考にさせていただいて、基準の策定を考えているところでございます。

続いて5ページを御覧ください。5ページ目以降、具体的な基準のイメージを、写真と合わせて御紹介させていただいております。

まず左側ですが、乗降場において、視覚障害者が特定車両用場所への侵入を防止するため、柵や視覚障害者誘導用ブロック等を設置することを考えてございまして、こちらは公共交通基準を参考とさせていただいております。

また右側になりますけれども、車椅子使用者が、乗降場から車両に円滑に乗降できる構造についても、同じく公共交通基準を参考にさせていただいております。

6ページ目については、通路、出入口、傾斜路といった部分についての基準とイメージを御紹介させていただいております。

通路については、有効幅員1.4メートル以上ということで、公共交通基準を参考とさせていただいております。出入口についても有効幅は0.9メートル以上、また傾斜路については有効幅員1.2メートル以上、手すりを両側に設置ということで、こちらも公共交通基準を参考に考えているところでございます。

7ページ目を御覧ください。通路に関連するものとしてエレベーター、エスカレーター、階段といったものを記載させていただいております。エレベーターについては、かごの大きさは1.4メートル以上×1.35メートル以上、エスカレーターについては踏み段の有効幅が0.8メートル以上、階段については手すりを両側に設置するといった形で、これらについても、公共交通基準を参考に、検討させていただいているところでございます。

8ページ目、その他の場所でございますけれども、運行情報の提供設備、券売機、待合所や案内所、休憩施設、これらについても、いずれも公共交通基準を参考にさせていただいているところでございます。

9 ページ目以降には、今、御説明をした各項目について、参考とさせていただいております公共交通基準と対比するような形で、9、10、11 ページと3 ページにわたって、表として整理をさせていただいております。

一部、赤字で記載させていただいているところは、今回道路の基準の中で少し加えているところがございます。乗降場の基準の中で、滑りにくい仕上げというものは公共交通基準の中でもございますけれども、今回道路、歩道の基準等も参考にしまして、「平たんて」という言葉を追加させていただいております。

また、傾斜路あるいは10 ページ目の階段について、手すりに関する記載がございますけれども、いずれも「2 段式を」という言葉を追加させていただいております。こちらでも、現在定めております基準の中でも手すりは2 段式としてございますので、こちらを追記しております。

最後、11 ページ目は、その他の旅客の用に供する場所に関する項目ですけれども、こちらは公共交通基準と同様に、検討させていただいているところがございます。

旅客特定車両停留施設に関する基準の検討状況については、以上でございます。

**【山本課長補佐】** 続きまして、資料6 を御覧ください。歩行者利便増進道路の構造基準の策定についてという資料に基づきまして、説明させていただきます。私は歩行者利便増進道路を担当しています環境安全・防災課の山本と申します。よろしく申し上げます。

先ほど御紹介がありましたけれども、歩行者利便増進道路につきましては、歩道等で例えばオープンカフェとか、道路管理者がベンチを置いて休憩してもらおうとか、そういう少し歩行者が滞留、とどまる空間が生じて、道路ににぎわい、町ににぎわいをもたらしていく、そういう制度になってございます。

その中の構造基準ということで、1 ページ目を御覧ください。こちら、法律と書かれたところは道路法ですが、歩行者利便増進道路の構造の基準について、下線と太字にしていますけれども、歩行者の安全かつ円滑な通行、それから利便の増進が図られるように定めなければならないというふうに規定されてございます。それに基づきまして、具体的には既にごございます道路構造令に、これら歩行者の安全かつ円滑な通行の基準、利便増進の基準を新たに定めていくような方向で、今考えているところがございます。

具体的には、歩行者の安全かつ円滑な通行につきましては、やはり全ての人が安全で円滑に通行できる構造にすべきであろうと。利便の増進につきましては、ちゃんと通行の幅を確保した上で空間を設けることと、何か利便増進に資する施設を設けるということを今、

考えているところでございます。

2ページ目をお願いします。それら基準の対象施設について、少し絵も用いながら説明をしているものでございます。

まず上段、通行の基準につきましては、歩道全体で、左下の図にあるように人が歩いたり、車椅子が通れたり、そういう通行する空間はもちろんのこと、滞留する空間、利便を増進する空間につきましても、道路移動等円滑化基準といった、全ての人が安全かつ通行できるような道路の構造にするべきではないかと考えております。

利便増進基準の対象としましては、特に滞留の用に供する空間の基準でありますとか、例えば附属物であれば街灯、ベンチとか歩行者のために設置するもの、それから占用物件としては、広告物とかオープンカフェなどの食事施設、そういう歩行者の利便の増進に資する施設について、構造基準の対象に考えているところでございます。

具体的に3ページ目に、構造基準の留意事項と方向性について記載させていただいております。少し繰り返しになりますが、円滑な通行の基準につきましては、歩道全体につきまして、高齢者、障害者にもにぎわいづくりのために来てほしいと考えていますので、全ての人が安全で使いやすい構造にするべきであると。そう考えたときに、そういった道路構造につきましては、既に移動等円滑化のための道路の構造に関する基準を定める省令というものがありますので、それと同等の基準にしていきたいと考えております。

一方で利便増進の基準につきましては、歩行者の滞留の用に供する空間にどれぐらい幅員が必要なのかについて、検討の余地があると考えておりますが、あくまでもちゃんと通行できる空間を確保した上で、滞留空間の幅員をここから定めていくような方向になるかと考えております。

歩行者利便増進の施設につきましては、どういった必要な施設があるか考えたとき、既に道路附属物としても設置できます街灯とかベンチ、そういった歩行者の利便増進に資する施設が設置されるように、規定していきたいと思っております。占用物件については別途、占用許可の基準というものがありますので、そちらに準拠して設置されていくものと考えておりまして、これらについては御紹介がありましたガイドライン等に少し、具体的な空間の設け方を書いていけるように、今後考えていきたいと考えております。

4ページ目につきましては、さらに具体的に歩行者の安全かつ円滑な通行の基準ということで、1番右に③参考とした基準ということで、道路の移動等円滑化基準とほぼ同等になるような基準を設定したいと考えています。例えば1番上に、歩道の有効幅員とありま

すけれども、滞留とは別に通行するための空間として、十分な幅員をちゃんと確保しようということでありませうとか、滑りにくい舗装にするでありませうとか、勾配を緩やかにするとか、バリアフリーの基準を使っていきたいと考えているところでございます。

最後、5 ページ目でございます。一方で利便の増進の基準につきましては、滞留空間をまず設けるということを規定していきたいと思っております。

1 番右の③参考とした基準に、道路構造令 1 1 条の 2 を書かせていただいております。これは既にある基準で、歩行者の滞留の部分の設けるとあるんですが、こちらは基本的に横断歩道とかバス停留所などの前で、歩行者がたまるようなところについて、そういう部分の設けようという基準でございます。この構造令 1 1 条の 2 を参考に、滞留空間の規定を設けていきたいと考えているところでございます。

利便増進施設につきましては、そういう施設を設けるための部分、滞留の部分と重なってくると思いますが、そういう部分を設けることと、附属物である街灯とかベンチといったものを、必要に応じて設けるような規定を考えているところでございます。

以上、歩行者利便増進道路の構造基準の策定についてでございました。

**【久保田座長】** ありがとうございます。一通り御説明をいただいたところであります。

では、ここから少しずつ分けて、質疑をしていきたいと思っております。

まずは資料 3 を御用意いただきまして、取組状況の御説明をいただきました。これにつきまして御質問、御意見のある方は、挙手などにより御意向をお示しください。いかがでしょうか。

中野委員、お願いします。

**【中野委員】** 資料 3 に関して、様々な御説明をいただいたんですが、ニーズのバッティングがある場合というのを検証されてるかどうか、教えていただきたいのが一つなんです。具体的に言うと、2センチの段差問題の話の中で、ベビーカー等とのバッティングを回避するために、切れ込みを入れることによって車が通行しやすくなるというような取組が、よい例として紹介されたかと思うんですが、それに関して視覚障害の立場からすると、その隙間をつくった場合に問題がないかどうかということが非常に気になるころではあるんですけれども、そういったところに問題がなく取り組まれてきたのかというところを教えていただきたいのが 1 点です。

それからトイレ利用に関しましては、同じく国土交通省の中で議論をずっと、私も参加

させていただいて、しているんですけども、心のバリアフリーの使い方というのがいろいろな捉え方があるんですが、障害のある人たちのために優しくしましょうという取組ではなく、このトイレでなければ使えない人たちがいるので、そのことをちゃんと配慮しましょうというようなトーンに、最近変えてきていると思いますので、その辺り、もし資料をまとめになるときには、反映していただければと思います。

以上2点なんですけれども、お教えいただければと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

では、事務局からお願いします。

【南課長補佐】 御質問ありがとうございます。まず1つ目のニーズのバッティングを検証しているかというお話なんですけれども、これについては現在、検証はできておりませんということでございます。

それと2点目の、トイレ利用の心のバリアフリーのお話ですけども、資料の取りまとめの際には御意見等踏まえて、対応させていただきたいと思っております。

以上でございます。

【中野委員】 続けていいですか。今の件。

【久保田座長】 どうぞ。

【中野委員】 最初の件のバッティングのところですが、ユニバーサルデザインというのは非常にすばらしい理念だと思うんですけども、ユニバーサルデザインを目指すために、逆に、ユニバーサルデザインという名前のバリアがつくられることがあるかと思いません。両方のニーズを合わせるために配慮したことが、一方のニーズに対してはマイナスになってしまうということもあり得ると思いますので、UDを目指していく際に、この点は非常に注意しないといけない点かなと思っております。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。その点は重要な点ですので、御留意よろしくお願いいたします。ありがとうございます。

ほかの方、いかがでしょうか。稲垣先生、お願いします。

【稲垣委員】 中央大学の稲垣と申します。総合政策局の、車両であったり旅客施設のガイドラインとかでかなり議論させていただいて、その中でも心の底から道路を何とかしたいという思いでございましたので、この貴重な場にお招きいただきまして、心から感謝申

上げます。

この資料3に関してなんですけれども、2つほどありまして、1つ目は9ページのところに、道路の心のバリアフリーという記載がありますが、この心のバリアフリーの定義というものは、先ほど中野先生がおっしゃったように、気をつけないといけないなとも思うところであるんですが。今後の課題として、この助け合いましょうというのは確かにすごく重要なんだけど、国民一人一人のポテンシャルをいかに引き出すか、行動のポテンシャルをいかに引き出すかという方策の一つとして、情報側とどう連携するのかという話があるのではないかと思いますので、道路上での助け合いを誘発するような対策というのは、結構情報側でできるものがあるんじゃないか、いろんなアプリが開発されたりとかしていますので、その辺のレビューとかも、これからしていくといいじゃないかなというふうには思います。駅の中とかでは結構頻繁に、助け合いましょうというようなアナウンスがなされたりとかして、気づきが出てきたりしてるんですけども、道路ではなかなか、そういったところまで惹起されてないところがありますので、そういうに思った次第です。

もう一つなんですけれども、これはちょっと修正が必要なのではないかということなんです。最後の11枚目のスライドの、右上の生活道路での対策ということで、私、生活道路の安全対策に関しても日頃からよく考えている立場なんですけれども、そこで私もこれ、着目しております。外側線のところにこういうリブをつけて、車が路側帯の中に入り込んでこないように、警告するための安全対策であると。これ、視覚障害の人が、こういうデコデコしているの分かりますよということで、よく「誘導」というふうに書いてしまうんですけども、外側線の上を誘導するかのように歩いてもらうというのは、結構危ないんですよ。幅広の路側帯であっても、ここを誘導しましょうとなると、車が通るところにかなり近いところに誘導してしまうことになるので、あくまでこれは警告というふうにとどめておいたほうがいいのではないかと思います。

中には、秋津のように、線状ブロックのような突起をこの路側帯につけるといことがあったりするんですけども、私はこれは誘導じゃなくて、あくまで路側帯からはみ出ないための警告なんじゃないかと思っていますので、その辺りはちょっと、気をつけるほうがいいのかと思った次第です。

以上でございます。

【久保田座長】      ありがとうございます。

【南課長補佐】      御質問ありがとうございます。

1つ目の、助け合いのところでレビューが必要だというお話ですが、これにつきましては、御意見を踏まえて対応させていただけたらと思います。

2つ目の誘導というところ、そうじゃなくて警告ではないかということで、御意見を踏まえて再度、修正を含めて検討させていただきたいと思います。

以上です。

【久保田座長】 よろしく願いいたします。

ウェブ参加の方からお2人、今、手挙げがありまして、まず小林委員、お願いいたします。

【小林委員】 はい。全国脊髄損傷者連合会の小林と申します。

私は特定道路について、ちょっと質問したいんですけども、実は特定道路、山形県では山形市しか指定されていません。東北でも青森で3か所、岩手で4か所くらい。これ、どういう基準で指定されたんでしょうか。ぜひこういうのを広げていただけるとありがたいんです。どんな助成があるかも含めて、お願いします。

【久保田座長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【南課長補佐】 御質問ありがとうございます。

まず1つ目の特定道路について、どういうやり方で指定をしたのかというお話ですがけれども、事務的な話にはなりますけれども、こちらから、各ブロックにあります整備局を通じて、各自自治体さんのほうにも照会をかけて指定させていただいたということでございます。先ほど東北は少ないというお話をいただいたんですけども、この辺りは全国一斉に調査をさせていただいてございます。

あと、どんな助成があるかということで、特に駅周辺に係る部分については、地方公共団体さんが整備をする場合ですと、交付金になりますけれども、重点的に配分するといったような対応もさせていただいてございます。

以上でございます。

【久保田座長】 よろしいでしょうか。

【小林委員】 実は東北は、基本構想もなかなか進んでいないんですよ。ぜひこの特定道路についても、積極的に国交省さんからしていただくよう、よろしくお願いします。

以上です。

【久保田座長】 そのような、いろいろな機会を捉えて、促進のほうをよろしく願いいたします。ありがとうございます。



では、川内先生、どうぞ。

【川内委員】 川内です。先ほどの中野先生の御質問に対する事務局の回答がちょっと違和感を感じたんですけれども、段差のニーズのバッティングについては、久保田座長も御存じですけども、もう、どのくらい前ですか、10年くらい前でしょうか、よく覚えていませんが、2回にわたって、わざわざモックアップを作って、そしてその調査をして、それについてはガイドラインにきちんと調査結果が載ってるはずなんです。それによると、今の2センチでなくても、視覚障害のある方も識別できるという結果が出たということがあって。問題は、そのことを、これだけの時間がたっている間で周知、広報してこなかった、普及させてこなかったというところにあるんじゃないかと思います。

以上です。

【久保田座長】 ということですが、今の件について、御発言のある方。

中野先生、どうぞ。

【中野委員】 中野です。川内先生、先ほど私が申し上げたのは2センチの話ではなくて、切り込みです。2センチの段差のところの一部に切り込みを入れて、車輪が通行できるようになるという工夫が示されていまして、その点について指摘させていただいた次第です。

以上です。

【川内委員】 川内ですが、よろしいでしょうか。

【久保田座長】 お願いします。

【川内委員】 中野先生、私が申し上げた先ほどの検証のときには、あの切れ込みのものもやっているんですね。当時は熊谷方式とか言ってたと思いますけれども、あれをやって、これは駄目だねということになったということなんです。それも含めて、私は申し上げました。

【久保田座長】 秋山先生、お願いします。

【秋山委員】 当時の視覚障害者と車椅子のバッティング問題については、2センチを0センチにしてもいいよというような議論になったんですね。しかしそのときの条件は、必ず視覚障害者の了解を得て、きちっと議論した結果、それを進めなさいということが当時議論されたことですので、視覚障害者と議論なくやっていることは、やはり問題なんです。そのところが今の議論の中にはなかったもので、それは追加しておいてください。

【久保田座長】 ありがとうございます。

多少その歴史を知っている者として、私もちょっと補足をさせていただきますけれども、最初が平成12年ですね、20年前、道路のバリアフリー基準はもうできていて、2センチを標準とすると書いてある。それは縁端構造の話です。

そのときに、まさにこういう委員会をやっているときに、やっぱり2センチでは困る、高過ぎるという方と低過ぎるという両方の方がいらっしやって、ただそのときにはもうほかに案がないので、議論に議論を重ねた末、2センチを標準とする、でももっといいものがあるかもしれないから、日本中でいろいろ探そうと、そういうのをガイドラインに書いたんです。もっといい取組を、みんなで試みようというガイドラインにしてある。

0センチもあり得るけど、今、秋山先生がおっしゃったように、安易な0センチは絶対駄目だと。視覚障害者の方と十分相談して、プラスアルファのいろいろなしつらえなどをして、視覚障害者の方も大丈夫だとなった場合のみオーケーだと。そういうようなことは書いたんですね。

そのみんなで探そうと言ったのに対し、いろんな自治体で取り組んでいただいた一つが、今、川内先生がおっしゃっていただいた熊谷市で、いくつか溝を掘って車椅子の方はそこをびゅっと通れるようにしたらいいんじゃないかと考えられたわけです。当然ですけども熊谷市は、視覚障害者の方が杖を振れば溝の縁に当たることなどをちゃんと確認し、熊谷市としてはオーケーとなりました。この熊谷市方式というのが一定の評価を得て、今日の資料にもありますけど、ほかの自治体でも使っているところがあるわけです。

その上で平成18年の2回目のときに、先ほど川内先生がおっしゃっていただいたとおり、国のほうでもいろんな実験をしていただきました。物すごい数の形をそろえていただいて、いろんな方に試して通っていただいたりする実験をやった結果として、今の改訂版のガイドラインには、最初は1センチで、3センチまで10%勾配で上がってというのが、一つの望ましい形の例として載っているというのが、今の状況ですね。それで使っている自治体もそれなりにあるということで、最初から数えると20年たって今に至っている。これが今の状況だと思います。

したがって、今も御意見ありましたけど、いろんな試みに対して、いい、悪い、いろいろな評価がある。それについて今回は、いろいろなところから事例を集めていただいて、今、全国でどういうものがどういうふうに使われて、どう評価されているかということ、改めて評価をして、次のステップへ進んだらいいんじゃないかという御提案だと、私は認識しております。

ということで、よろしいですかね。

今の点について、さらに御意見、御質問のある方、いかがでしょう。よろしいですか。

じゃあ、今の点についてはそのように整理させていただきます。ありがとうございました。

ほかの点はいかがでしょう。

小林委員、どうぞ。

【小林委員】 すみません。今の2センチの件でもう一度、私なりにちょっとお話しさせていただきます。

【久保田座長】 どうぞ。

【小林委員】 実は私、今、山形の鶴岡にいますけれども、鶴岡市内でも0センチもあれば、2センチもあります。それから東京都内でも、0センチもあれば、2センチもありました。ただ、今言ったように視覚障害者の方に配慮した作り方、ここから先は歩道ですよ、車道ですよというのが分かるようになっていけば、私は0センチに幾らでもできると思います。

例えば公共施設の建物の中に入るときも、誘導ブロックがあつて、そこから通路ですよ、ドアですよというふうにして分かるわけです。だから、建物に入るときに2センチの段差なんかあるところ、どこもありません。ぜひ0センチで、皆さん検討してください。

以上です。よろしくお願いします。

【久保田座長】 ありがとうございます。御意見として承ります。ありがとうございました。

そのほか、いかがでしょう。

小出委員、お願いします。

【小出委員】 全国手をつなぐ育成会連合会の小出でございます。

先ほど一つ前の御質問で、小林さんから御意見をいただいた特定道路指定の件で、資料3の2ページに静岡市の図面があります。私、静岡の浜松市なものですから、静岡駅からこの県庁、あるいは右のほうにあります総合福祉会館、障害のある人たちがよく通うようなところも含まれまして、特定道路の指定がされております。ここ、もともと静岡市の駅前、県庁までの動線というのは非常ににぎわいがありまして、ここら辺が整備されております。ただ、私ちょっと問題だなというのが、歩道に自転車も併用した形で通行しております。障害のある人たちにとっては非常に危険だなということもありまして、そのところ

も、この図面からは見られませんが、そういう問題も含まれているということで、どこかで検討されたらなと思っております。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。自転車問題というの、確かに重要な点だと思いますので、それも考慮させていただきたいと思います。よろしくお願いします。

はい。お願いします、三宅委員。

【三宅委員】 日本視覚障害者団体連合の三宅と申します。歩車道境界の2センチの件で、先ほど0センチでもいいんじゃないかというような形での意見があったんですが、私どもとしてはやはり、視覚障害者抜きでその議論はしてほしくないなという意味があります。こういったことが、地域の道路でも、検討される際に、やはり道路の移動円滑化基準というのは見られるんですね。そういったところで、0センチで大丈夫なんだというのが独り歩きしないように、やはり視覚障害当事者の方もしっかり確認してもらった上での整備といった形の0センチの記載というのをぜひお願いしたいと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。それは絶対条件だと思いますので、皆さんで、改めて協議をしたいと思います。ありがとうございました。

ほかはいかがでしょう。お願いいたします。

【大竹委員代理（唯藤）】 今回の会議は大竹委員の代理で出席させていただいております。全日本ろうあ連盟の唯藤と申します。

先ほど、自転車のことがありましたけれども、聞こえない立場ですと、後ろから自転車が来たり、またベルを鳴らされても聞こえません。歩行者としても自転車が通り過ぎるときに非常に怖い、びっくりするというときが多々あります。危ないなと思うときはたくさんありますので、自転車のことをマナーも守って頂けるようにしていただきたいと思います。先ほどの意見と同じだということです。よろしくお願いします。

【久保田座長】 ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思いますね。そういう問題はぜひ何とかしていきたいと思います。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょう。それでは、まずは平野委員から、どうぞお願いします。

【平野委員】 主婦連合会の平野でございます。私も法律のことをちゃんと読んでいるわけではないんですけども、こちらの資料6を見ていまして、歩行者利便増進道路の…

【久保田座長】 すみません、平野委員。その話は後ほどやらせていただこうと思っています。

【平野委員】 そうですか。ごめんなさい、ちょっと早くて。それにも関連するんですけども。

道路では、安全の問題というのがやはり1番大事でございまして、こちらは公共の道路ということなんですけれども、私がいつも気になる場所は、歩道と公園であったり、歩道と施設の間にある柵とか植栽が、この中に入るのかなというのが、ちょっと気になる場所なんですけれども。道路の全体として考えるときの安全の中で問題になる点は、植栽はいろんなところで見られるんですけども、その高さの制限というのはある程度あると思うんですけども、例えば車から見たときに、歩道から車道に出るところまで続いている植栽のところに、人が、ベビーカーとか子供や、杖をついた高齢者の方がいても、見にくかったりすることがあるので、その辺の植栽についての規定というのは、木はどうしても伸びるものですから、あまり伸びないような木を植えるとかいうのは、もっともっと積極的に盛り込んでいただきたいなと思います。それは道路の一体として考えていただきたいと思います。

それから柵のことなんですけれども、一般の道路、歩道は、犬の散歩の方がすごく通っているんですね、犬の習性として、その柵に向かって放尿するわけですから、その柵が劣化してグラグラしています。そしてそこに、高齢者の方たちは柵に手を置いたりする、また休んだりするときに、とても危険ですので、柵の種類とか材質というのも、この中には入れていただきたいと思います。

【久保田座長】 ありがとうございます。承りました。取りあえずは植栽との関係、もう一つは、犬に限らず柵の維持管理の問題だと思うんですが、いかがでしょうか。

【藤浪課長補佐】 事務局からお答えさせていただきます。

まず植栽についてですが、木の枝等が伸びることもあるとは思いますが、構造基準のルールとしまして、建築限界という言葉がございまして。こちらは、歩行者の方が安全に通れるように、最低限確保すべきスペースについての基準がありまして、そのスペースの中に例えば木の枝だったり、ほかの固形物などが出てこないように守るようなルールになっています。なので、植栽等に関してはそのスペースを犯さないということを前提に、基準がつけられているということでございます。

ただ、視認性の部分は確認が必要になってくるんですが、この懇談会の中で扱うかにつ

いては、ちょっとまた、やるとすれば恐らくガイドラインになると思うんですけど、その段階で再度議論させていただきたいと思います。

また柵の部分に関しては、恐らくメンテナンスに関する要素が強いかなど感じました。現在、点検等の基準をつくりまして定期的に、柵も含めて道路附属物、道路構造物について、点検するようなルールになってございます。その際に、劣化が激しいものに関しましてはしっかりと補修していくというサイクルをつくってございまして、そちらについては、また別の懇談会等でも議論させていただいてございます。こちらも、今回のこちらのガイドラインに入れるかについては、また別途御相談をさせていただきます。

以上です。

**【久保田座長】**      ありがとうございます。

川内委員、手が挙がっているようですのでお願いします。

**【川内委員】**      東洋大の川内です。先ほど、歩車道段差について久保田座長のほうからきれいにまとめていただいて、それについては全く異論がないんですけども、今回の配付資料でいうと、例えば資料3の9ページとか11ページに、事例が掲載されています。それで、これは少し先の、ガイドラインのまとめ方の話になるのかもしれませんが、このような掲載の仕方はやめていただきたいと思います。これは事例を写真だけで並べていますけれども、先ほど三宅さんもおっしゃったように、これを使っている地元の方々、特に視覚障害のある方々の評価がどういうものかというのもきちんと添えたもので、事例の掲示ということをやっていただきたいと思います。

この検討会で、どの事例が優れているかとかいう判断をするまでには、多分至らないと思うんですけども、少なくとも地元で使っている人たちがどういう評価をしているかということについては、一緒に示した事例集にさせていただきたいと思います。

以上です。

**【久保田座長】**      ありがとうございます。いかがでしょうか、今の点は。

**【南課長補佐】**      御意見を踏まえて、掲載方法は検討させていただきたいと思います。

以上です。

**【久保田座長】**      はい。よろしく願いいたします。ありがとうございました。

そのほか資料3について、お願いします、三宅委員。

**【三宅委員】**      日本視覚障害者団体連合の三宅です。すみません。私は紙の資料が手元ですぐ見られないので、大体のところでも申し上げますけれども、資料3の最後のほうで生

活道路の記載がありますけれども、ここに関してちょっとお聞きしたいのが、この道路の管轄しているところによって、例えば視覚障害者誘導用ブロックの敷設が、一部途切れてしまう可能性があるということは、本当はあってはいけないと思うんですけども、そういった形でちゃんと移動の連続性、ここに書かれているように生活道路、必要などころに関してちゃんと連続性を確保するというのを含めた記載になっているのかということを確認したいこと。

それから生活道路ということなので、やはりここに関しても実際に、その地域のよく使われる方に関して、適正に敷かれているかというふうなチェックは、ぜひお願いしたいと思っています。

以上です。

**【久保田座長】** ありがとうございます。ここでいう生活道路というのはあれですかね、生活道路の中でも歩道がある場合とない場合があります。今、前半でおっしゃっていたのは、歩道の誘導ブロックの連続性の話ということで、よろしいでしょうか。

**【三宅委員】** そうです、はい。歩道における連続性ですね。例えば駅から公共交通に行く道にしても、途中で、管轄の違いなのか、何かの都合なのか、途切れてしまっているという事例がどうやらあるみたいなので、そういうことが本当はあってはいけないと思うんですけども、そういうことがないようにということで、ちょっと工夫した記載ができないかなと思ひまして。

**【久保田座長】** ありがとうございます。その点はいかがでしょうか。道路管理者区分の問題は。

**【南課長補佐】** ありがとうございます。おっしゃるように、連続性というのは必要なことだと思っています。今あるガイドラインの中でも、そういった連続的に設置するものとするということも書いてございますので、改めてその辺りは確認させていただけたらと思っています。

**【久保田座長】** ありがとうございます。それは絶対にそうしなければいけないことだと思ひます。ありがとうございます。

はい、どうぞ。稲垣先生、お願いします。

**【稲垣委員】** 中央大学の稲垣です。今、三宅さんから視覚障害者誘導用ブロックの連続性の話が出たので、一言だけお話しさせていただきますと、そこに誘導ブロックがあるのか、ないのかというチェックじゃ駄目なんですね。J I Sとか制定されるまでかなり時

間がかかりましたので、その間にかなり御当地誘導ブロックみたいなものが出てきまして、結構いろんな形があるわけです。その中には、二重丸でオーケーのものと、全然バツみたいなものがあるんですね、その突起の形状で。見て判断するんじゃなくて、それを使う人は触って使いますので、そこにあっても、既存不適格のような形で、連続性はありませぬねという評価を、当事者の方はなさる可能性が非常に高いということです。

今回は、この誘導ブロックの維持管理みたいな観点で、連続性が本当に担保されているかのチェックといったようなことが、すごく重要になってくるんじゃないかと思います。あるか、ないかじゃなくて、使えるか、使えないかといったことでのチェックも、必要になってくるんじゃないかと思った次第です。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。それも重要ですね。

中野委員、御発言よろしくお願ひします。

【中野委員】 よろしくお願ひします。今の全く同じところなんですけれども、お二人の御意見、そのとおりだと私も強く思っています。

道路の構造上、非常に狭いために車歩道の区別がつけられなくて、この資料3の11ページにあるような生活道路での対応をしておられるところがあって、当事者団体もこの状況じゃしょうがないから、こういうふうにするしかないよというふうな合意をしているケースというのがあります。ただそれをグッドプラクティスで出されてしまうと、本来ならば点字ブロックで誘導すべきところを、このランブルストリップスという方式でよいというふうに思われてしまうのは、非常に問題かなと思いますので、この点に関してはぜひ慎重に、掲載する際には御検討いただきたいと思います。

以上です。

【久保田座長】 単断面道路でどうするかというのは結構、また課題があると思いますが、これは、課題ということで今日は整理していいですかね。ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

それでは、資料3については御意見をいろいろいただきましたので、後ほどまた時間があれば戻りますが、取りあえず先へ進ませていただきます。

今日は道路法の改正絡みで、主に2つの議題について先ほど説明いただきましたので、まず、いわゆるバスタというものです。ですから、資料4と資料5、主に資料5について、御意見、御質問がありましたらお願ひいたします。いかがでしょうか。どうぞ、佐藤



委員、お願いします。

【佐藤委員】 ありがとうございます。D P I 日本会議の佐藤です。

幾つかお願いがあります。まず旅客特定車両停留施設なんですけれど、これ、全国でどのくらいあるのかなと思いましたので、もし分かれば教えてください。

それで、基準でぜひこういうものを入れていただきたいというのが、幾つかあります。まず乗降場所なんですけれども、UDタクシーの乗降場所をぜひつくっていただきたいと思います。これは、駅とかでタクシー乗り場ってありますけれども、UDタクシー、車椅子で乗り降りするときは結構時間がかかるんですよ。それで一般のところと並んで乗ろうとすると、もう後ろの人が全然、次のタクシー来てるのに乗れないという状況がありますので、一般とまた別に、UDタクシーの乗降場所をつくっていただきたいというのが一つです。

もう一つ、リフト付きバスも同じように、ちゃんと乗れる場所をつくっていただきたいと思います。たしかバスタ新宿は最初、できたときはまだリフト付きバスというのが走ってなかったので、その後リフト付きバスがバスタの路線で入ったんですけれど、乗り降りができなくて違う階に移動して乗り降りするというふうになっていたと思います。ですのであらかじめ、これからリフト付きの車椅子で乗れるバスが増えてくると思いますので、そういうところも考慮して、最初からセットしていただきたいと思います。

それと、次は待合所です。休憩施設ですけれども、ここは大抵は椅子がずらっとあって、座るんですけれども、車椅子でいる場所がないんですよ、大体どこでも。新幹線は例えばホームに待合のところがありますけれど、大体場所がなくてですね、居場所がないという状況になります。ですから、ちゃんと車椅子でいられる場所をつくってほしいなと思います。そのために、例えば、大体の椅子って移動できない椅子を置いていますけれども、稼働できる椅子も一定程度配置するとか、そういうことも必要かなと思います。

トイレについては1以上、車椅子で利用できるトイレをというふうになっていたと思いますが、ぜひ複数化していただきたいと思います。障害者は、トイレ使うと結構長い人がいます。それはもうどうしようもないので、そうすると1個しかない、もう全然使えないという状況になってしまいますので、ぜひ複数化。そして簡易多機能トイレという、手動車椅子程度であれば使えるトイレが、今、駅では結構、男女の便房にそれぞれ1か所ずつでき始めてるんですけれども、そういうのも有効ですので、ぜひ盛り込んでいただきたいと思います。

最後にエレベーターなんですけれども、こちらには1人乗りのサイズ基準が載っています。これは規模に応じて、サイズを大きいものにしていただきたいと思います。もともと鉄道も1人乗り以上というふうになってまして、例えば新宿駅みたいな世界で1番利用客が多いような駅でも1人乗りで、非常に乗るのに時間が、何回も待たなければいけないということがあったんですけれども、数年前のガイドラインの見直しで、規模に応じて複数化する、大型化するというふうになって、それで新宿駅は7月に新しい通路ができたときに2つ目のエレベーターを、2人乗りですけれども、つきました。そういうふうに、全部大きくする必要はないんですけれども、利用客の多いバスターミナルについては、大型化する、あるいは複数化するということをぜひ盛り込んでいただきたいと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。非常に具体的な御提案をいただきました。何か、事務局ありますか。

【原田課長補佐】 事務局の評価室、原田でございます。御意見いただきまして、どうもありがとうございます。

今、御質問のあった1点目、特定車両停留施設の数ですが、今、改正をして、まだ施行前でございますので、今後施行されてから新たに指定されてくるところが出てくるという状況で、現状ではゼロとなります。イメージとしては、バスタ新宿というのが道路事業で整備をさせていただいておりますので、ああいったものが今後出てくるのかなと考えているところでございます。

そのほか、いろいろ御意見を頂戴しておりまして、UDタクシーとかりフト付きバス、待合室云々ということで、いろいろ御要望いただいているところは、まさにおっしゃるとおりと思っております。今は基準のところの検討でございますけれども、今後どういった運用をしていくのかということも、併せて考えなければいけないと思っております。今後ガイドライン等も含めて検討させていただく際に、ぜひ参考にさせていただければと思っております。

【久保田座長】 ありがとうございます。よろしく申し上げます。

秋山先生、どうぞ。

【秋山委員】 中央大学の秋山と申します。バスタ新宿の改修に2年ほどお付き合いして、感じたことを申し上げます。せっかくいいものを造ったんだけど、やはり手狭なところに、そして旅客流動などもぎりぎりのところで造っているので、今後利用者が少し増

えたりすると、もうパンク寸前になってくる可能性もある。サイン計画でも、JR側から入ると同じサインが2つあり、全く無駄なサインのつくり方をしている。使用してから障害者の方々から意見を聞いて改正をしたときにコンビニをつくってるんですね。ですから、プランニングがかなり事前にやったほうが良いと思います。

公共交通移動等円滑化基準と同水準の整備にすることだけでは無理で、羽田空港とか成田空港はかなりプランナーが入っていますよね。そしてしっかりしたものをつくっている。今、バスタ新宿はかなりきれいですけれども、地方空港の20年ぐらい前につくった水準のバリアフリーはカバーしているんですが、現在の羽田や成田のところには、一生かかっても追いつかない。つまり、普通のプランニングだったということを申し上げておきたいと思います。

そして、計画するためにはどうしたらいいかというとき、障害者抜きで計画をしていくと、ああなってしまうのかなと思います。最初から障害者の意見をきちっと入れてプランニングをするという姿勢を持ったほうが良いと思います。これは国連でよく言われている「私たち抜きで私たちのことを決めないで」ということなんですが、残念ながらバスタ新宿は、私たち抜きで決めてしまったという、そういう雰囲気を持った設計でした。

ですから、もう少し水準の高いものを目指してやっていかないといけない。基準も、公共交通と同じという鉄道をイメージしますので、鉄道と同じだとエレベーター11人乗りでいいよという話になってしまう。そうすると、みずぼらしいものしかできないんですよね。バスタクラスは30人乗りのエレベーターを造るぐらいの設計を、しっかりやらないといけないだろうと。そこで努力するところがないと、幾らこれで基準どおりつくっても、いいものはできません。だから、そこをどこまで頑張れるかというところが、道路局にかかっているのではないかと思います。期待しています。

以上です。

**【久保田座長】**        ということでございます。

はい、どうぞ。

**【原田課長補佐】**        秋山先生、御意見いただきまして、どうもありがとうございます。バスタ新宿につきましては、まだ特定車両停留施設になっているわけでございませんけれども、秋山先生にも現地点検という形で、車椅子利用等の方と一緒に現地を見ていただいたと承知しておりまして、単純に基準を守るというだけでは不十分であるというところで、いろいろ御指摘も頂戴していると認識しております。

秋山先生からいただいた御意見というのは、プランニングの段階からしっかり当事者の方の意見を聞いて、構造物は一度造ってしまうと改修は大変なので、そういったところはしっかり、上流の段階から工夫すべきであるということかと思っておりますので、設計とか検討の進め方については、しっかりガイドライン等の中でも反映させていただければと思っております。

**【久保田座長】** よろしく願いいたします。

それではウェブ参加の荻津委員、お願いします。

**【荻津委員】** ありがとうございます。私は、日本身体障害者団体連合会の荻津と申します。エスカレーターについてお話しさせていただきます。

資料5の7ページにもございますように、現在、0.8メートル以上という基準が示されておりますが、駅のエスカレーターは御存じのように、日常茶飯事のように右側を駆け上る、駆け降りる光景が見られます。上肢障害者の方は、左が麻痺してる方は右側の手すりを、その逆の方は左側の手すりを利用するわけでありまして、隣を駆け上がったたり、駆け降りたりされると非常に危険な状況にあります。

現在、駅ではエスカレーターでは歩かないでくださいというような表示が頻繁に行われておりますが、なかなか進んでいないようですので、この0.8メートル以上というのは、逆に狭くしたほうがいいという意見もありますし、その辺のところ、十分障害者の声を聞いて御検討いただければと思います。

以上です。

**【久保田座長】** ありがとうございます。

これはいかがでしょうか。

**【原田課長補佐】** 0.8メートルの基準については、障害をお持ちの方の必要な幅等を考慮させていただいて、定められている数字というふうに認識しておりますが、今、荻津委員御指摘のあったように、バリアフリーに限る話ではないのかもしれませんが、止まって乗っている方の横を擦り抜けて歩いていかれる方がいると危ないということは、おっしゃるとおりかなと思いますので、そこは施設管理に当たってそういったことがないように徹底していくということも、我々としても検討していきたいと思っております。

**【久保田座長】** ありがとうございます。

それでは同じくウェブ参加の中野委員、お願いします。

**【中野委員】** 慶応大学の中野です。今のエスカレーターに関する事で、ぜひ今回の

コロナを機に、コロナルールというのをつくっていただいて、エスカレーターを歩くと当然接するので、歩くというのをなくしていくようなことができるといいなと、ずっと思っております。これが1点です。

もう1点は、秋山先生がおっしゃられたことは私も大賛成で、全面的に秋山先生の御意見に賛同いたします。当事者参加はすごく重要で、しかも地元の当事者のごく少ない中で議論をしてしまうと、なかなか意見を言いにくいというような事例も、もう既に出てきております。ですので、やはりそれなりの、お互いに対等な立場で意見が言えるようなやり取りというのが必要かなと思います。

これは最初に、ユニバーサルデザインという名の下にバリアがつくられるというお話をさせていただいたんですが、そういうことが実際、幾つかの現場では起こっているようで、例えばこの部分に関しては要望を飲んだので、この部分は聞いてくださいよということで、交渉がなされたりするわけです。本来ならば秋山先生が御指摘されたように、例えば広い空間があれば、そういうバッティングはなく済んだ話が、それが無いがために、何かを犠牲にせざるを得ないというような話になってしまうということがないような、当事者間での議論というのが行われるといいなと思います。

特にサインはすごく重要なことで、サイン計画がちゃんとなっていないがために、様々なトラブルがあるかと思えます。特に発達障害やロービジョンの人たちを含めた設置位置、まぶしくないような掲示というのも、サインのところでは考えていただく必要があるかと思っております。

それから点字ブロックも敷設が重要なんですが、その敷設をする際に、ロービジョンの人、弱者の人たちは色がすごく重要なんですが、あるところでは点字ブロックに色をつけることで、色の違いで誘導するというような実践を、バスターミナルで行っておられるという事例もお聞きしているんですが、果たしてこれ、問題がないかどうかということについては、十分に検討する必要があると思いますので、ガイドラインをつくっていただく際には、その点についてはぜひ慎重にお考えいただけるとありがたいなと思います。

以上です。

**【久保田座長】** ありがとうございます。幾つか御意見をいただきましたが、よろしいですか。

**【原田課長補佐】** 御意見いただきまして、どうもありがとうございます。

当事者参加の部分については、先ほども申し上げましたとおり大変重要なところかと思

っておりますので、そのやり方も含めて、しっかり検討してまいりたいと思っております。

またサイン計画ですとか、あるいは点字ブロックについても御意見を頂戴しておりますけれども、特にバスターミナルとかになってくると、いろいろなところで乗換えとか乗り継ぎ等も出てくる施設になりますので、面的な連続性も踏まえながら、統一的な運用が図られるように、しっかり留意して取り組んでまいりたいと思っております。

【久保田座長】      ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。秋山先生、どうぞ。

【秋山委員】      ガイドラインから外れるかもしれませんが、誘導ブロックの敷設のプランニングが必要な場所が、特に複雑なところにありそうだということを申し上げておきたいと思います。例えば鉄道などは、階段から降りてブロックを敷設しないとイケない、そしてさらに、そこから誘導ブロックと警告ブロックを組み立てたりすると、1か所にかなり多くのブロックがそこに敷設される。それを国のほうに、関東運輸局のほうに言ったら、基準どおりやってくれというような話になって、結局基準どおりやると分からなくなるということがありますので、応用例で、難しい問題が幾つか出てくると思うんですが、そういうところを解決できる力をつけられるように、プランニングを強化しないと駄目かなという気がします。

交差点を渡るときだって、直角で行くことを前提としてブロックを敷設しているんですが、残念ながら斜めのところだと、変なところへ行っちゃいますね。だから、交差点の形状が違ってくると、また変えないとイケないという問題も出てきますので、ブロックの敷設について、かなり複雑なところは、ガイドラインではなくて事例集ぐらいをつけたらどうかと思います。

以上です。

【久保田座長】      ありがとうございます。そういう御提案をいただいたということで、よろしいですね。ありがとうございました。

はい、どうぞ。稲垣先生。

【稲垣委員】      中央大の稲垣です。今、議論に上がっていたサインのプランニングの話と、あと誘導ブロックのプランニングの話ですけれども、それに関連して、サインの評価をするときに、結構立ち止まって、そこでどの大きさだったらいいでしょうとか、どうすればいいですかみたいなことを結構やるんですけれども、サインというのは基本的に、○

Dがあって、出発点から目的地まで歩きながら拾っていくと。それは、そのときの周りの人たちの交通量だったり、サインの見え方、捉え方は相当変わってくる。さらに、かなり多様なニーズに対応するというところで、知的障害であるとか発達障害の方々への配慮といたったことも出てきていると。

そういうときに、どこに何をどこまで記述するかというところは議論の余地がもちろんありますが、基準なのか、ガイドラインなのかありますけれども、連続的に敷設することという一言で終わらせるんじゃないなくて、その方法論についてももう少し何かエグザンプルみたいなものがきちんと出ると、いいんじゃないかなとは思いますが。当事者参画という意味においてもですね。

例えば、私は立川のペDESTリアンデッキのサイン計画を全て見直すということで、東京都の補助も受けながらお手伝いしたことがありますけれども、そこでもかなり徹底的に当事者参加で、実際のルーティンを動きながらチェックするというのもやっています。そういうプランニングの在り方みたいなことを、次のステップとしては何か記述できるといいんじゃないかなと思った次第です。

もう一つ、誘導ブロックの話ですけれども、鉄道駅と圧倒的に違うところが、人々のバスを待つときの列の並び方と、鉄道駅のプラットフォームとかで3列に並びましょうとかの並び方は、全然違う。あと、バスが縦列で乗り場に、乗り降りするために止まっていくわけですけれども、そういう基本的な車両の止まり方、その動き方というのが根本的に違うところがあるので、これは駅前広場とかとも関連してくると思いますけれども、こういったところにどれだけ切り込めるのかというところが、これからのポイントになってくるんじゃないかなと思った次第です。

基本的な、エスカレーターどうしましょうとか、エレベーターどうしましょうとか、トイレどうしましょうという、一つ一つの部品に関してはかなり近いところがあるかもしれませんが、やっぱり人の流動とか、そこで行われている人の行動であるとか、そういったところというのは、バスタになってくるとバスタ独特のものがあるんじゃないかなと思うので、そこは丁寧に議論しないといけないんじゃないかなと思った次第です。

以上でございます。

**【久保田座長】** ありがとうございます。そこも非常に大事なところじゃないかと思えますね。時間によって、あるところに荷物を持った人がどっと来たり、多分いろんな流動の特徴があると思いますので、そういうのもちゃんと考えるべきということだと思います。

ありがとうございました。

資料5に関しては、大体よろしいでしょうか。

では取りあえず、先へ進ませていただきます。今度はもう一つの資料6のほうですね。歩行者利便増進道路。「ほこみち」って言うんですか、これ。ここでは、ほこみちというふうに、短く言いたいと思います。

じゃあ、ほこみちに関していかがでしょうか。どうぞお願いします、佐藤委員。

**【佐藤委員】** ありがとうございます。D P I の佐藤です。

2ページに絵が描いてありますけれども、道路があつて、歩道があつて、そこに歩行者利便増進施設というピンクのところ、テーブルと椅子がありますけれども、こういった形で、テーブルとか椅子を置くときに、ぜひ使えるものにしていただきたいということです。例えば、固定の椅子とかを置いちゃうと、もうそのテーブルは車椅子では絶対使えないというふうになってしまいます。今、そういうのが結構世の中にありまして、公園とかでもそういうものがあつて、使えないものもあります。ですから、ぜひとも椅子は可動式のものにしていただきたいと思います。

それと、あとは囲いを作ってしまったということもあります。例えば、ちょっと今回のとは違うのかもしれませんが、例えば福岡に行くと屋台がたくさんありますね。ほとんど車椅子で入れないという、残念な感じ。冬になると囲いをします。そうすると非常に狭くなって、ほとんど入れるところがないという状況ができてしまうんですね。ですから、ちゃんとそういうものも使えるように配慮してもらえるように、基準で盛り込んでいただきたいと思います。

以上です。

**【久保田座長】** いかがでしょう。

**【山本課長補佐】** 御意見ありがとうございます。

多分バスタの話とも共通する部分があるかと思い、聞かせていただきました。移動できる椅子にするとか、占有物件とかオープンカフェの椅子とか、仮に屋台やキッチンカーが来るといったときも、そういうバリアフリー、ユニバーサルデザインにするという配慮ができるように、ガイドライン等で盛り込めるよう検討していきたいと思います。御意見ありがとうございます。

**【久保田座長】** ありがとうございました。

ほか、どうでしょうか。三宅委員、お願いします。



【三宅委員】 日本視覚障害者団体連合の三宅です。歩行者の利便性という形で書かれているんですけども、一つ気になるのが、視覚障害者誘導用ブロック、さっきからいろいろ話が出ていますけれども、これがこの場所に、近くにでも敷かれている場合、その妨げにならないような形で、例えば広告用看板とか置かれているケースもあるかと思うんですけども、とにかく点字ブロックさえ避ければ置いていいんじゃないかという感じで、敷設されてる例もあるんですね。そうすると、点字ブロックの使い方、我々もいろいろ啓発はするんですけども、どういうふうに点字ブロックを使っているかというのを知らないままに置かれて、結局その看板等にぶつかってしまうというようなこともあり得てまいりますので、そういった観点から、やはりこの点字ブロックを含めてどれぐらい空ければいいかというのは、例えば歩行訓練をしている専門の方の見解も確かめながら、議論したほうがいいかなと思っております。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

そういうことで、よろしいですか。どうぞ。

【山本課長補佐】 当然ブロックは、資料6の2ページ目でいうと、通行するところに敷設されるのは当然の話なんですけれども、同様に警察で使用許可も、占用する場合は必要になってきますので、そういう運用の中で、邪魔にならない、支障にならないように調整していきたいと思えます。

【久保田座長】 ありがとうございます。使用者の声を反映してということだと思えますので、よろしく願いいたします。

ウェブ参加の小林委員、お願いします。

【小林委員】 全脊連の小林です。この資料6は、どういうところを考えているのか、どういう場所を考えているのか。例えば、秋葉原駅前の歩道なんか結構広くて、あそこにお店屋さんがテーブルを置いたりしてやってるんですけども、非常に歩きづらい。それから浅草もそうです。ああいうところを広げるという意味で、こういう基準をつくらうとしているのか。地方でも、これから道路を拡幅しようというときにこういう基準をつくらうとしているのか、その辺をちょっと教えてほしいです。よろしくお願いします。

【久保田座長】 はい。お願いします。

【山本課長補佐】 ありがとうございます。ちょっと資料を戻りますけれども、資料4に、今回のほこみちの制度の概要を載せておりますけれども、やはり基準ということにな

りますと、改築する際に適用するというのが一般的な話で、資料4の3ページ、左側の構造基準の策定というところで、イメージとしては、例えば4車線車道の2車線を歩道に切り替えて、広い歩道にした上でちゃんと通行できる空間を確保して、その残りの空間を滞留する、利便増進を図る、このピンクの空間をつくるというのが、イメージしているものの一つでございます。

【久保田座長】 はい。小林委員、いかがでしょうか。

【小林委員】 ありがとうございます。

【久保田座長】 ありがとうございます。

では、どうぞお願いします。

【吉田委員】 交通エコロジー・モビリティ財団の吉田と申します。歩行者の利便性を図る道路ということで、この考え方、すごくすばらしい部分があると思うんですけども、一つ、これは実施していく上での注意かと思うんですが、特に先ほども自転車のマナーについて、発言をされた委員がいらっしゃいました。ちょうど自動車とかバイクと歩行者の間にあって、ちょっとマナーの観点で、例えば逆走したり、あるいは信号無視をしたり、そういったちょっと困った方も結構多く見受けられています。特にエコロジーの観点からは、自転車の利用というのは非常にいいと思います、シェアサイクルとかも都心部では進んでいますので、よろしいかと思うんですが、信号無視とか、そういった交通ルールを守らないような部分が結構出てきています。

そういったときに、道路を造るときに、構造である程度自転車の行動を制約するような部分を造っていくのか、あるいはもうこういう道路を造るに当たっては、自転車の通行にルールづくりをしてしまうのか、あるいは、マナーを守りましょうというような啓発的な要素で訴えていくのか、その辺を一緒に考えていかないと、これ、ガイドラインに落とし込むというのは非常に難しい部分であると思うんですが、共存をしていくためには、その部分も併せて考えていかなければいけないのではないかと感じています。

【久保田座長】 ありがとうございます。自転車に皆さん関心がおありのようなので、ここでお答えをお願いします。

【山本課長補佐】 先ほどの、後ろから自転車が来たら怖いとか、そういう御意見は以前からもいただいておりまして、資料6の2ページ目はわざと、自転車通行帯をちゃんと別に設けてやるような構造断面にしておりますけれども、そういったところは今まさに詳細の運用を調整している段階なので、何か通達等、ガイドライン等で、自転車を分けて通

行帯を設けるとか、歩道と自転車道を設置するとか、そういうふうに改築の際に自転車の通行にも配慮してやれるような通達になるように検討したいと思っております。

【久保田座長】 よろしく願いいたします。

中野委員、先をお願いします。

【中野委員】 どうもありがとうございます。2つあるんですが、1つは点字ブロックの話で先ほど出たんですが、特にこういう割と広めのところを視覚障害者が移動するとき、点字ブロックの敷設はすごく重要ですし、それからロービジョンの人たちは背景とのコントラストの問題で、点字ブロックの色が見えにくいということがありますので、もし色が点字ブロックの色とかぶるような場合には、側帯という周りに黒い帯を入れるとか、そういうようなことをぜひとも御検討いただきたい。色の問題はまだJ I Sでも明確になっていない問題ですが、こういった空間をつくる時にはすごく重要だと思いますので、踏み込んでいただけるとすごくいいかなと思います。

それからこういう新しいものができると、古い点字ブロックとの連続性の問題というのが、当然問題になってくると思いますので、その辺り、先ほどどなたかおっしゃってましたけれども、古い設置で、今のJ I Sの基準にも合っていないようなものを、こういった新しい施設ができるときに同時に、変更可能なところは変更していただけるとよいかと思います。

点字ブロックの運用上の問題で三宅委員からお話があった、上に物を置かない、これ当然なんですけど、守られていないケースがすごくたくさんあって、視覚障害のある人はそれに気がつきませんので、周りの人が気がついて指摘するしかなくて、そうじゃない限りはけがをするしかないという状態なので、ここはすごく、今回できるところから運用をしっかりと、明記していただけるといいなと思います。

2番目は、歩きたばこ、歩きスマホ問題です。これはルール上の問題になると思うんですが、当然こういう利便性の高いところでは、歩きたばこや歩きスマホというのが増えてくるんじゃないかなと思いますので、その点の対応というのもぜひ何らかの形でお考えいただけるとうれしいです。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【山本課長補佐】 ブロックの色のコントラストでありますとか、先ほど来、御意見が出ています連続性の話、上に物を置かない等々、ほこみちに限った話ではないとは思いますが、

ですけれども、それをどこまでガイドラインに書き込めるかについては、ちょっと検討したいと思います。

また、歩きたばこ、スマホはまさにルールの問題なので、これもほこみちに限った話ではないですけれども、どういう周知ができるのか、少し検討したいと思います。

【久保田座長】      ありがとうございました。

では、稲垣先生。

【稲垣委員】      中央大学の稲垣でございます。このほこみちに関しては、去年あたりから東大の三浦詩乃先生と一緒に共同研究を始めていまして、道路の機能としてかなりリンク性が重要視されてきたところに、このプレース性みたいなものをいかに入れ込んでいって、それを今度、研究者側としてはどう評価するのかということ、かなり議論を始めたところなんですけれども。移動に配慮が必要な人の視点から見て、ここをどう評価するのかというのはすごく難しいなというふうなことに、今、なっています。

なので、これをどうやってマネジメントをこれからしていって、どう評価するのかといったようなこともすごく重要になってくる中で、そういう議論の中で、この資料4の3ページ目ですか、先ほど御説明があった4車線を2車線にしてというこの図がありますけれども、歩道空間にピンクでハッチがかかっている、ここはプレース性のところですよ、ピンクじゃないところは歩行者が歩くところですよといった形で、何かすごく分かれてるようなんだけど、実はここってすごく曖昧な連続性というのが、絶対生まれてくるんじゃないかと思います。人々は絶対ここから先は出ないなんてことはないと思うので、右側にパースの絵がありますけれども、このように、例えばすごくにぎわっている、アトラクティブなポイントがあるところには、人がうわっと集まってくるので、その集まってきてプレースを形成している人たちは、このピンクでハッチがかかっているところから多少はみ出たりとか、人気のある屋台とかには人がバーッといて、なかなか歩きにくいってあるじゃないですか、そういったようなことが絶対起り得ると思うんですね、こういうのがすごく成功した場合。

そのときに、さっき誘導ブロックからの離隔の話を、三宅さんとか中野先生がおっしゃっていましたが、ただ単に静的な動かない物、障害物をどう配置しますかということだけじゃなくて、さっきのサインとかの計画でも申し上げたように、人々がそこでどんなたまり方をするのかという交通構造を基にして、やっぱり誘導ブロックはかなり離れたほうがいいんじゃないかとか、そういった議論というのが出てくるんじゃないかと思いま

す。視覚障害者の方々がどんな歩き方をするのか、プラス、そこでたまってる人たちがどんなたまり方をするのか、その空間をどう使うのかというところを掛け合わせて、基準にどう落とし込むのか、ガイドラインにどう書き込むのかといったところの議論が、必ず必要になってくるんじゃないかと思います。

この空間の曖昧性が、魅力的な空間ということになってくると思うんですね、その連続性が。それは今まで歩車道の境界、官民境界という境界しかなかったものの、その間のところにこういう空間が含まれるので、視覚障害の方々はその境界をたどって歩くというところをかなり重要視する中で、それが失われたとき、一体それをどうやって代替手段として、誘導ブロックで担保するのか。それが新たな危険を生まないような担保の仕方というのが、かなり求められてくるんじゃないかというふうに思った次第です。

以上です。

【久保田座長】 これもとっても大事な視点ですね。

【山本課長補佐】 ありがとうございます。先ほど御意見あったように、ちゃんといろいろな人の意見を聞いて、プランニングしていくのが重要なのかなと思いましたので、どこまでガイドラインに書けるか、どうやって書けるかというのは、ちょっと検討したいと思います。

【久保田座長】 秋山先生、どうぞ。

【秋山委員】 一般道路区間においてバス停とかタクシーの乗換えをどういう考え方でするか、まずバスについては正着がしっかりとできるようなバス停側の設計条件を、今までどおりでやるのか、欧州のように少し丸みを帯びた街渠ブロックにするのか、それとも道路構造的には、くの字型といいますか、バスが少し中に入っていくと出やすくなるということがありますので、そういった正着を考えたバス停の設計というのは、完全に抜け落ちてます。これが一つ。

タクシーについては、先ほど佐藤さんがおっしゃってたと思うんですが、それを端路部でやる場合、ユニバーサルタクシーが止まるところ、つまりトヨタのジャパンタクシーの場合には、歩道の上にバスのスロープを通すように乗り降りできるんですが、リフト付きバンの場合にはそれができないので、リフト付きバンは交差点のスロープに近いところで降ろさないと、乗り降りができないということがあります。この辺りのタクシーの乗り場、降り場をどういう考え方でやるかということも、今まで議論してませんので、ここはぜひやっていただきたいなというところですよ。

それから、地方部のバス停がない、バス停が本当に狭いようなところというのは、乗り降りが車椅子でできない状況になってるところがかなり多いと思うんですが、そういうところをきちっと調査をして、どこが乗り降りできて、どこが乗り降りできてないかのマップぐらいは、せめて作ってほしいですね。ここ20年間、全然やられてこなかった。実はこれをやっていたところは、ベルギーの都市あたりだったと思うんですが、そこではそういうデータをつくっていました。何と日本はそこは無視されてるのかなという感じがします。ぜひバスとの関係、タクシーとの関係も考えて、対応するガイドラインをつくっていただければと思います。

以上です。

**【久保田座長】** ありがとうございます。今の御指摘は、先ほどのバスタのほうの関係ということでよろしいですか。

**【秋山委員】** バスタとは関係なく、一般の道路部のバス停です。

**【久保田座長】** ありがとうございます。

**【藤浪課長補佐】** 御指摘ありがとうございます。今、御指摘いただいた部分に関してはほこみちに限らず、全体の歩道等に関係する部分かと思えます。現在のガイドラインの中でも、乗合自動車の停留所等に関する基準はあるわけですが、先生おっしゃったように、詳細の部分についての検討があまりできていないという御指摘も、ごもっともかと思えます。ガイドラインについてはこの辺りも、既存の基準にも入っていますので、その辺りも含めて、どのようにガイドラインに記述すべきかというところを議論させていただければと考えております。

**【久保田座長】** ありがとうございました。

そのほか、いかがでしょうか。お願いします。

**【隆島委員】** 神奈川県立保健福祉大学の隆島でございます。資料6の歩行者利便増進施設、これ、非常にいい発想だなと思ってお聞きしているんですが、特にベンチの設置とか、そういうことが書いてございます。結構こういうベンチがあちこちに置いてあって、高齢者の方とか、内部障害の方とか、体力的に弱い方は結構助かるなと思いました。ただ、日影がやっぱり欲しいなというところで、一応屋根を造ることになっているんですが、全部に屋根をつけてもあまり、格好悪いといえますか、スマートじゃないなという気もします。やはり植樹帯といえますか、緑を多用したような、涼しげな日陰があるというのも考えていけるようにしていただくと、特に高齢者とか内部障害の方とか、体力のない方

もところどころで休めるというのは、非常に大事だと思います。

道路に限らず、結構いろいろな公共の大きな、買物をするところとか、施設とか、そういうところもいろいろ考えていただけるといいかなと思いました。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

【山本課長補佐】 ありがとうございます。植樹帯で涼しいような状況もつくってほしいという御意見かと思います。2ページ目の断面図にあえて植樹帯を入れさせていただいていますが、4ページ目の、そもそもの道路の移動円滑化基準についても、歩道と車道の分離のところに、縁石の場合もあれば植樹帯でも分離を設けると。さっき視認性の話もありましたが、当然それに配慮した上でということかと思いますが、そういう選択肢も当然あり得ると思いますので、運用の中でやっていければと思います。ガイドラインでどこまで書けるか、ちょっと検討したいと思います。

【久保田座長】 はい、よろしく願いいたします。

はい。どうぞ。

【稲垣委員】 度々失礼します。中央大学の稲垣ですけれども、さっきの話とはちょっと別の視点で、一つだけコメントさせていただきたいことがありまして。この歩行者利便増進施設、ピンクのプレースのところ、みんながほっこりするところですが、このほっこりするところにいろんな物を置きますということで、その中にベンチがあります。このベンチというのが、資料3の一番最後のページのところに「植栽帯と一体に整備されたベンチ」、これは実は歩行者の歩行をサポートする工夫なんですね。滞留のために恐らくベンチを置くだけでも、実はそれはロコモティブシンドロームの人のような、ロコモティブシンドロームというのは、ずっと継続的に長い距離は歩けないだけでも、休憩しながら短い距離をつないでいくと結構遠くまで行ける、その人にとってベンチってすごく重要だし、世田谷ではベンチのネットワーク化みたいなことを計画的にやろうと考えている、座れる場づくりをしていこうというのがあります。

そういった関連で、実はこの歩行者の滞留のために作るベンチを、ちゃんと計画的に置いていくと、歩行者の通行の利便性が高まるものになり得ますので、そういう観点で何かちょっと議論できる場があれば、すごく面白いかなと思うので、何か切り分けて考えるんじゃないかと、歩く人のための施設がここにもあるよというふうになると、回遊性の観点からすごくいい空間になっていくんじゃないかと思いました。

以上でございます。

【久保田座長】 ありがとうございます。

かなり時間が迫ってまいりまして、今、ウェブ参加の中野委員と平野委員から手が挙がっていますので、このお二人から意見をいただいて、今日はこの話題は閉じたいと思います。

じゃあ、中野委員、お願いします。

【中野委員】 1点だけ。横断歩道や信号は警察署の管轄だと思うんですけども、道路利用においてこれは非常に大きな問題なので、音の出る信号機やエスコートゾーンについて、どこかで研究できるとうれしいなと思っています。これは意見です。

終わりです。

【久保田座長】 ありがとうございます。御検討ください。

では平野委員、お願いします。

【平野委員】 私からもちょっと、先ほどの木陰の話とか、ベンチのところには欲しいという話もあったんですけども、実は最近、ちょっと困った虫がいっぱいいますし、木のところにはいろいろな虫が出てきますので、またよく刺されます。特に、高齢者の方や障害をお持ちの方など皮膚が弱い方もいるので、何でもかんでも木というのも問題があるので、その辺はちょっと選ぶ必要があるかもしれないということを、ちょっと1点言わせていただきたいということと。

もう1点、自転車のことなんですけれども、たしか子供は歩道を自転車で乗っていいと、道路交通法ではオーケーが出ていると思うんですね。普通の方は、歩道は自転車はアウトでして、車道を通らなきゃいけないということもあるので、自転車のことを記載していくということは、いろいろ問題があるのかなということも考えて、しなければいけないかなということを感じて申し上げたいと思います。

以上でございます。

【久保田座長】 ありがとうございます。

自転車との関係に関する関心は、皆さん非常に高いので、少し次回でも整理していただければと思います。

すみません。時間が来てしまいましたので、この辺で閉じたいと思いますけれど、一つだけ。資料6の関係で、今日、断面図でこれを議論してきているわけですけど、バリアフリーを考えるには平面図的な議論がやっぱり必要になってくると思うので、次回以降で



結構ですので、少しそれを出していただければと思います。それだけ、お願いします。

それではもう一つありまして、スケジュールですね。資料7の御説明をよろしく申し上げます。

**【藤浪課長補佐】** 事務局から、資料7について御説明をさせていただきます。

本日、一番上にございます9月15日に、道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会を開催させていただきまして、左側の旅客特定車両停留施設、そして右側の歩行者利便増進道路、こちらの構造の基準に関して御議論いただきました。本日御議論いただいた点などを踏まえて、パブリックコメントをかけさせていただきます。こちらでも、高齢者や身体障害者の方も含む一般の方から多く意見をいただきまして、本日の意見やパブリックコメントの意見等を総括しまして、対応策について検討していきたいと思っております。

その結果について、10月下旬を予定していますが、再度懇談会を開かせていただきまして、皆様に御報告をさせていただき、基準を確定という形にしていきたいと考えてございます。

その後は、歩行者利便増進道路につきましては、道路構造令の改定が必要になりますので、こちら政令ということで、閣議決定を行った後に道路法の施行となります。道路法の施行につきましては、法改正の段階で11月末に施行と決まっておりますので、このタイミングで、法律的に、また構造上にも整備するというところでございます。

一方、左側の旅客特定車両停留施設のバリアフリーの基準につきましては、法施行が今年度末ということになってございます。そちらに向けては、これから構造の基準をつくっていただいた後に、10月下旬の下のところでございます、こちらの懇談会で今度はソフトの基準を御議論いただくということを想定してございます。ソフト基準についても御議論いただき、またパブリックコメントをかけた後に基準を策定ということで想定してございます。そして最終的に、本年度末に基準が成立するというところでございます。

今年度いっぱい、各種法令に基づく基準をつくった後、来年度ガイドラインについて、この懇談会で御議論いただきたいというふうに想定してございます。

以上です。

**【久保田座長】** ありがとうございます。という明確なスケジュールがありますけれども、何か御質問はございますか。

よろしいですかね。川内先生、どうぞ。

**【川内委員】** 東洋大の川内です。今のスケジュールは理解したんですけども、今回

の意見交換で、かなり根本的に時間をかけて検討しなくちゃいけないテーマというのが、幾つも出てきていると思うんですね。当面は、今年度末までの法律関係の改正ということが急がれるということで、その後にガイドラインの策定ということになっていきますけれども、ひょっとしたら1年や2年じゃ片づかないような、かなり根本的な議論があって、それについては、やっぱりもう一つ別のスキームというか、きちんと議論する時間とか場とこのをつくるべきではないかと思います。

以上です。

**【藤浪課長補佐】** 御指摘くださり、ありがとうございます。本日の御指摘事項につきましては、抜本的な問題等も含んでいるものもあると思います。今年度、基準をつくった後、今後ガイドライン策定になるわけですが、先生おっしゃったように、すぐに議論して答えが出るもの、そして今後、中長期的に議論が必要なものもあると思いますので、その議論の体系も含めて事務局のほうで整理をしまして、また御相談させていただきたいと考えてございます。

以上です。

**【久保田座長】** ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

ということで、今日も非常に多くの貴重な御意見をいただきましたので、今後もこのスケジュールで議論をしていきたいと思っております。

今日の議論はここまでとさせていただきますので、議事進行はお返ししたいと思います。ありがとうございます。

**【渡邊事業調整官】** 御議論ありがとうございました。

本日の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録(案)を送付させていただき、御同意いただいた上で公開したいと思います。また、近日中に速報版として、簡潔な議事概要をホームページにて公表したいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは以上をもちまして、閉会とさせていただきます。

御議論ありがとうございました。

— 了 —