

# 基本構想作成

秋山哲男（首都大学東京 教授）  
大学院（都市環境科学研究科観光科学専修）  
学部（自然・文化ツーリズムコース）

**A.ノバリアフリー新法とは  
何か？**

## ハートビル法

(1994年)

「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる**特定建築物**の促進に関する法律」

## 交通バリアフリー法

(2000年)

「高齢者、身体障害者等の**公共交通機関**を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」

## バリアフリー新法

「高齢者、障害者等の**移動等**の円滑化の促進に関する法律」

(2006年12月20日施行)

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律  
(バリアフリー新法)平成18年12月20日施行

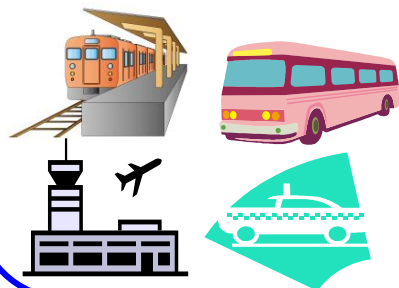
①対象者の拡充:すべての障害者が対象

- ・身体障害者、知的・精神・発達障害者等

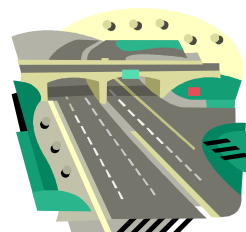
②対象施設の拡充

- ・建築物及び公共交通機関に加え、道路、
- ・路外駐車場、都市公園、福祉タクシーを新たに追加

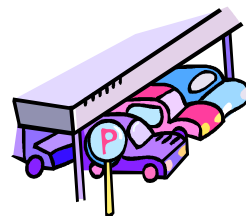
旅客施設及び車両等  
(福祉タクシーの基準  
を追加)



道路



路外駐  
車場



都市  
公園



建築物  
(既存建築物の  
基準適合努力  
義務を追加)



# 1. バリアフリー新法と基本構想制度 が目指すこと

## ①個々の施設等のバリアフリー化

- 公共交通機関、建築物等の新設等の際の移動等円滑化基準への適合義務)

## ②面的・一体的なバリアフリー化

- 基本構想制度:施設が集積する地区における重点的・一体的なバリアフリー化)

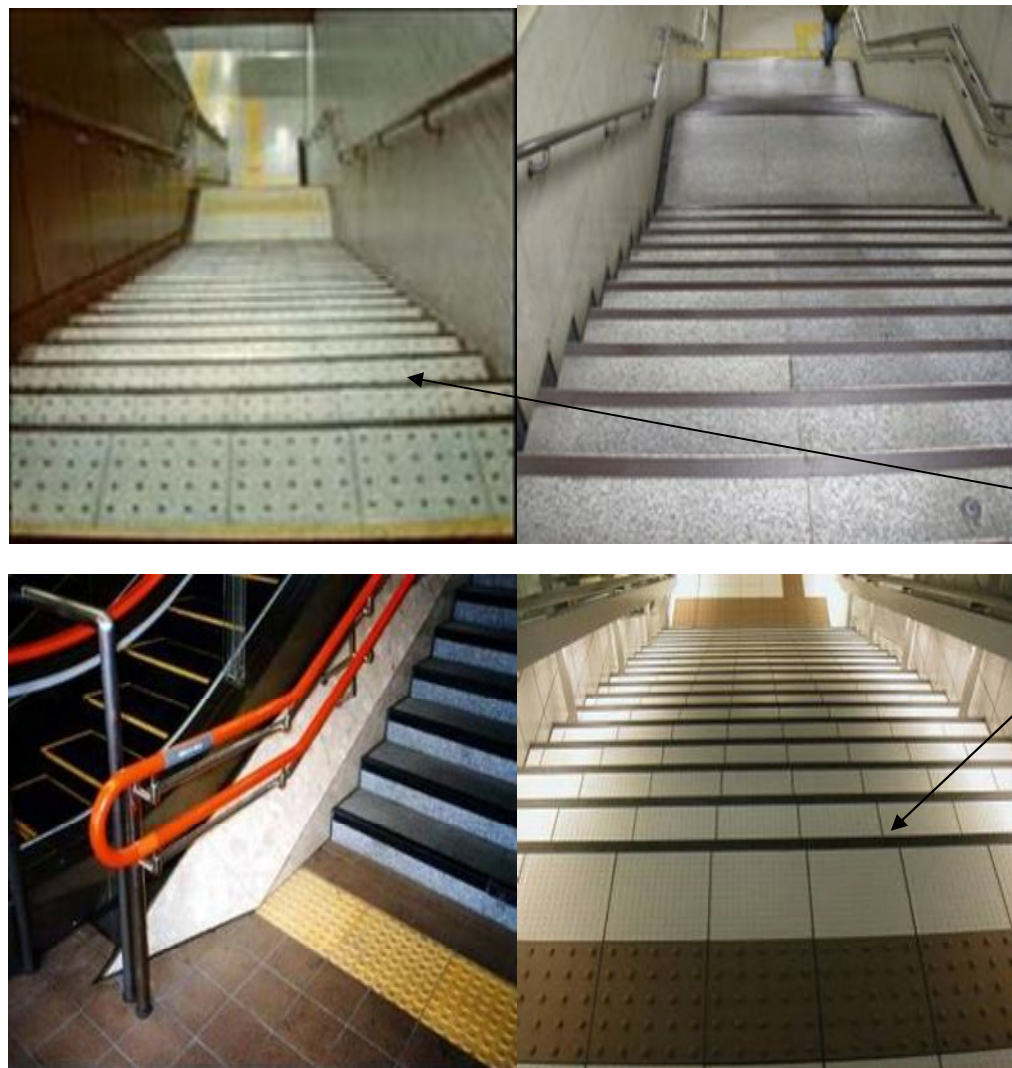
## ③新法のUDの考え方を踏またバリアフリー化

- 様々な段階での住民・当事者参加
- スパイラルアップ(継続的・段階的な改善)
- 心のバリアフリーの促進

# ①個々の施設等のバリアフリー化

## 鉄道

踏面端部（段鼻部）の識別しやすい例



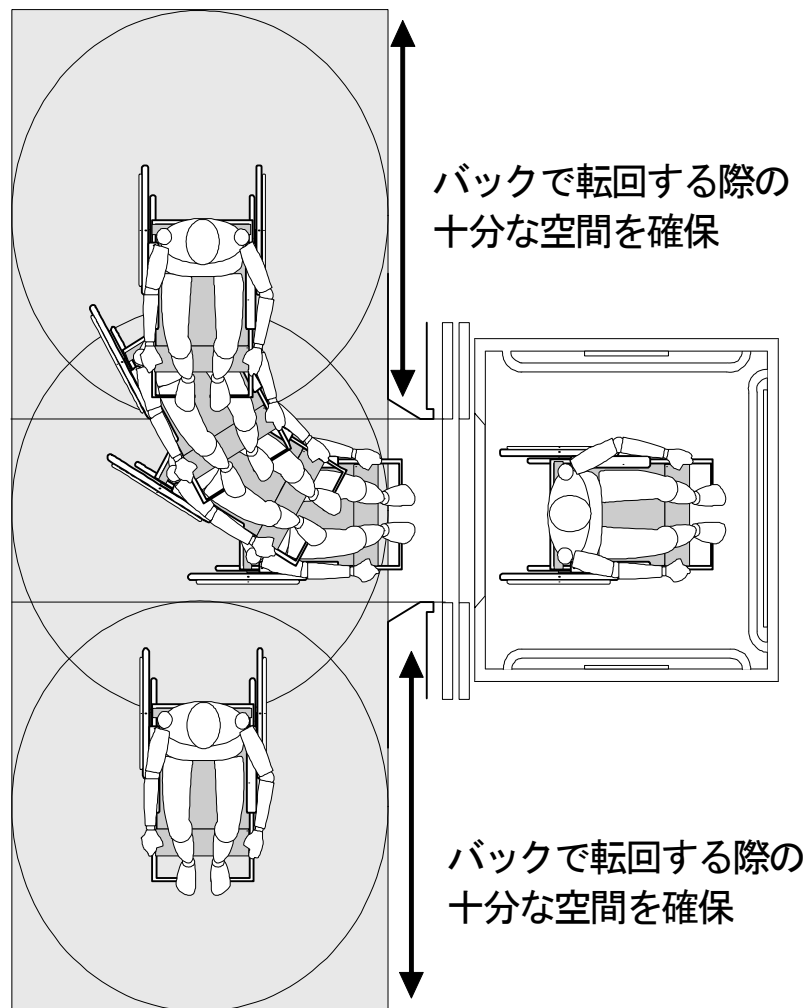
段鼻

## 大型エレベーター・ストレッチャ対応型エレベーターの例： つくばエクスプレス秋葉原駅18人乗りの例





○新設・大規模改良時の配慮事項



## 第1部 旅客施設共通 1. 移動経路に関するガイドライン

### エスカレーター進入可否表示の例

○床面及び乗り口ポールの低い位置においてエスカレーターへの進入可否を表示

※配色については、参考2-5を参照。



(西武鉄道東長崎駅構内)



(福岡市交通局七隈線駅構内)



(南海泉佐野駅構内)



第1部 旅客施設共通 2. 誘導案内設備に関するガイドライン

エスカレーター内蔵スピーカーの例



(東京地下鉄東西線行徳駅)

トイレでの音声案内の例(人感知式)



スピーカー:音声誘導

## 音の案内

改札口における音響案内の例



地下駅地上出入口における音響案内の例



簡易型多機能便房を可能な限り男女1ブース設置している事例

(寸法 : 2,025mm × 1,500mm)



### 【考え方】

(小田急小田原線：相武台前駅)

多機能トイレの絶対数の不足といった課題に対応するため、一般トイレにおいても、多機能トイレの他に簡易型多機能便房の設置を推奨する。簡易型多機能便房はスペースの関係から設置が容易であり、既存の大便器の便房を改造することにより設置できる等の利点があるため、設置数を増やして絶対数の不足に対応するという意味で有効である。

※トイレ関係では、その他に、

JIS S0026(便房内操作部の形状・色・配置及び器具の配置)の掲載や「コラム」として、多機能トイレの便器脇の手すり等の配慮事項について掲載している。

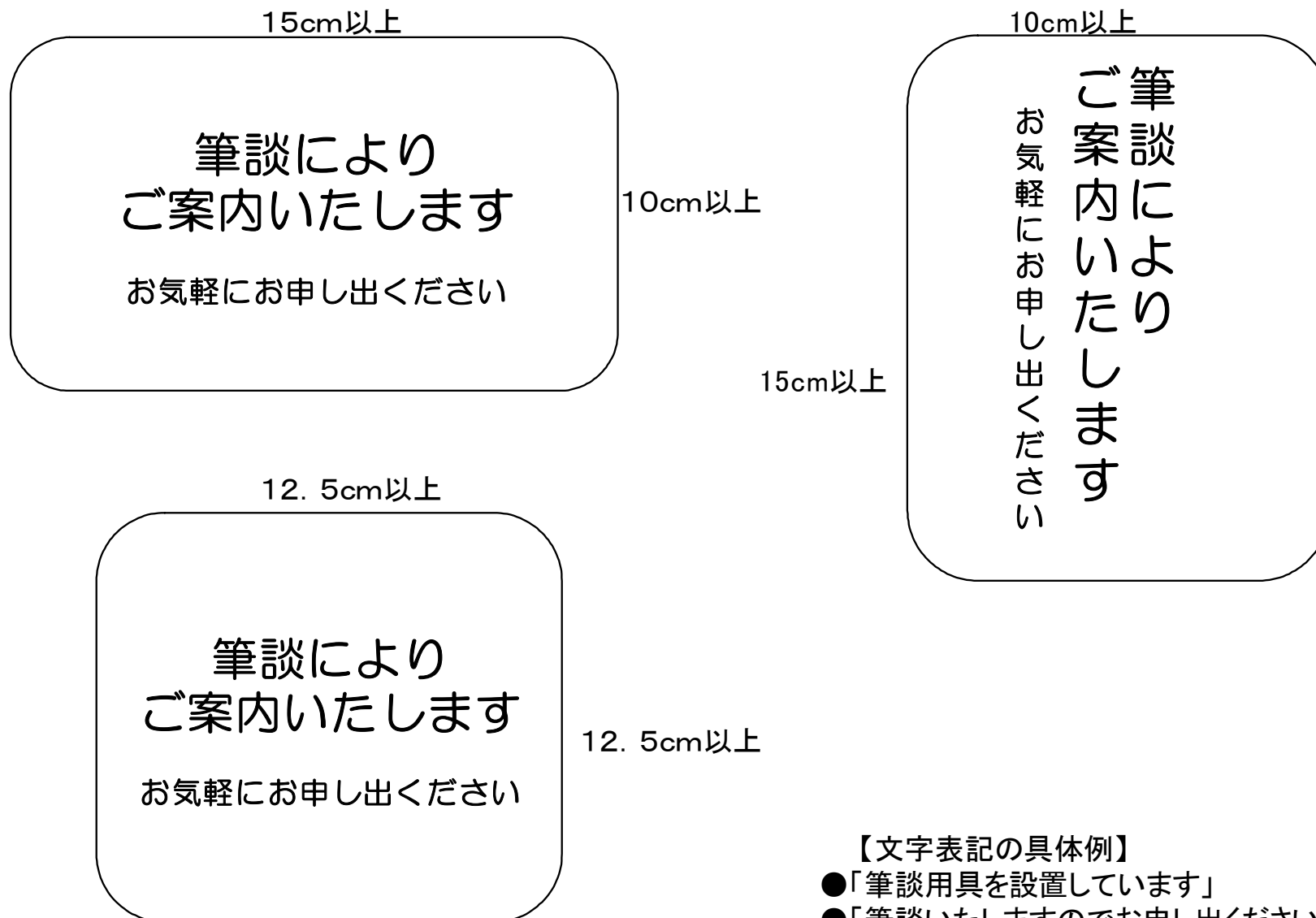
参考3-16：車いすフットサポート部分に支障のないような蹴込みを設けた券売機の例



(左図はつくばエクスプレス券売機、右図は仙台空港駅)

第1部 旅客施設共通 3. 施設・設備に関するガイドライン

筆談用具がある旨の表示例



【文字表記の具体例】

- 「筆談用具を設置しています」
- 「筆談いたしますのでお申し出ください」

## 第1部 旅客施設共通 3. 施設・設備に関するガイドライン

参考3-17：券売機の金銭投入口等を縁取りした例



参考3-18：券売機の障害者割引切符を示すボタンの例

- ・ 障害者割引切符を示す「福祉」ボタン





## 交通手段の基準

### 【鉄軌道駅】

○90cm以上の幅を確保した改札口を1以上確保する。

○車両とホームの段差・間隙は、できる限り平らかつ小さくする。新設駅や大規模改良駅においては、プラットホームを直線に近づける配慮が必要。

○車いす用渡り板は、幅80cm以上、使用時の傾斜は10度以下として十分な長さを有し、耐荷重300kg程度のもとする。

### 【バスターミナル】

○乗降場と通路との間に高低差がある場合は、傾斜路を設置する。

○乗降場に行くため誘導車路を横切る必要がある場合は、横断歩道等を設ける。

○時刻表には、ノンステップバス等の運行時間を表示することが望ましい。

### 【旅客船ターミナル】

○90cm以上の幅を確保した乗船ゲートを1箇所以上設置する。

○連絡橋、タラップ・ボーディングブリッジ等は、段差を設けない。やむを得ず段差が生じる場合には、フラップの設置等によりこれを極力小さくする。

### 【航空旅客ターミナル】

○航空旅客搭乗橋は、90cm以上の幅を確保し、勾配は1/12以下とする。

○航空旅客搭乗改札口のうち1以上は、80cm以上の幅を確保する。

## ホームドアの例



## 可動式ホーム柵の例



↑ : 車いすスペースに近接する乗降口位置で、部分的に嵩上げし、段差解消が図られている例。

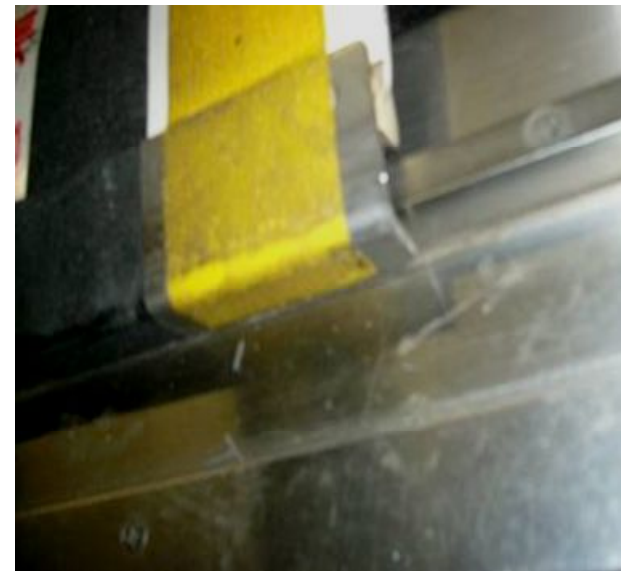


### 参考 4-9-1 : ホームと車両の段差 5mm を実現した例

- ホームと車両のすき間をできる限り小さくするため、車両限界からの離れを  $52\text{mm} \pm 2\text{mm}$  という精度で先端タイルが設置された。これは全ての駅のホームを直線で構成することにより可能となった。また、荷重条件による車両床高さの変動が少ない鉄輪式リニアモータシステムの台車の特徴を活かし、ホーム床と車両床のレベル差を  $\pm 5\text{mm}$  に調整することでほぼ完全なフラット化が図られた。

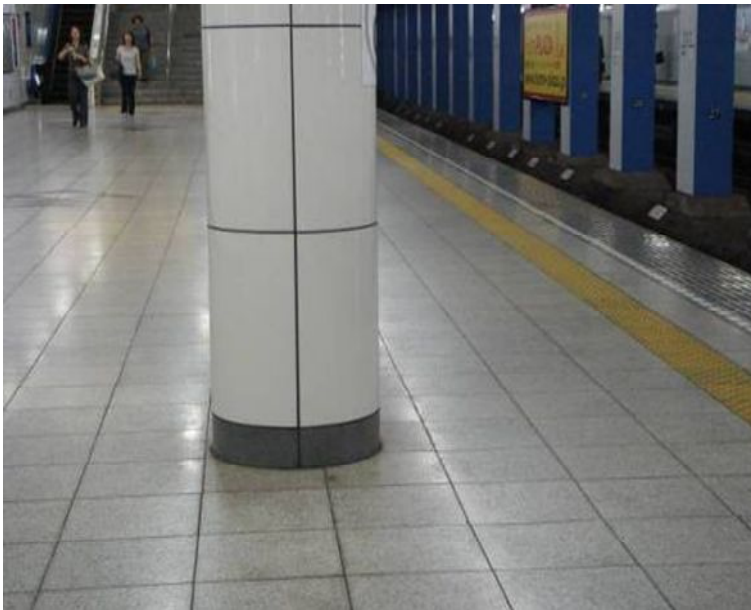


参考 4-9-2 : 渡り板の車両側端部にひっかかりを設けている例



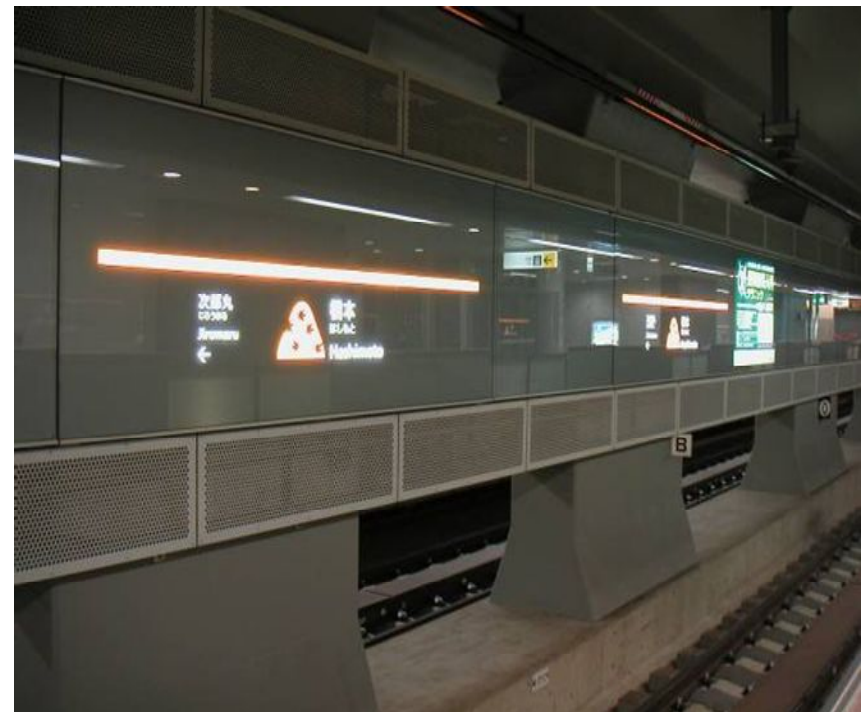
参考 4-10 : ホーム床面と柱の識別しやすい例

- ・ホーム床面と柱の境界部分の色を変えることで柱の存在を目立たせている。(左写真)
- ・柱全体を床面と異なる色とすることで柱の存在を目立たせている。(右写真)



### 参考 4-11：車両窓ごとに駅名標を配置した例

- ・福岡市営地下鉄七隈線では、対向壁ならびに可動式ホーム柵の内壁において、車両窓に対応して駅名標が配置されている。車両窓と駅名標の位置をあわせ、車内から駅名が確認しやすい配慮がある。
- ・車両内から可動式ホーム柵内側に表示された駅名標が確認できる（左写真）。



- ①個々の施設等のバリアフリー化
  - 道路のバリアフリー

# 0. 世界最古の歩道：ポンペイの歩道





# 0. 交通事故から歩行者を守る

交通事故の特徴: 交通事故件数(1990年代前半)

幹線系 50% ⇒ 「事故多発地点緊急対策」

生活道路 50% ⇒ 自宅から500m以内約半数

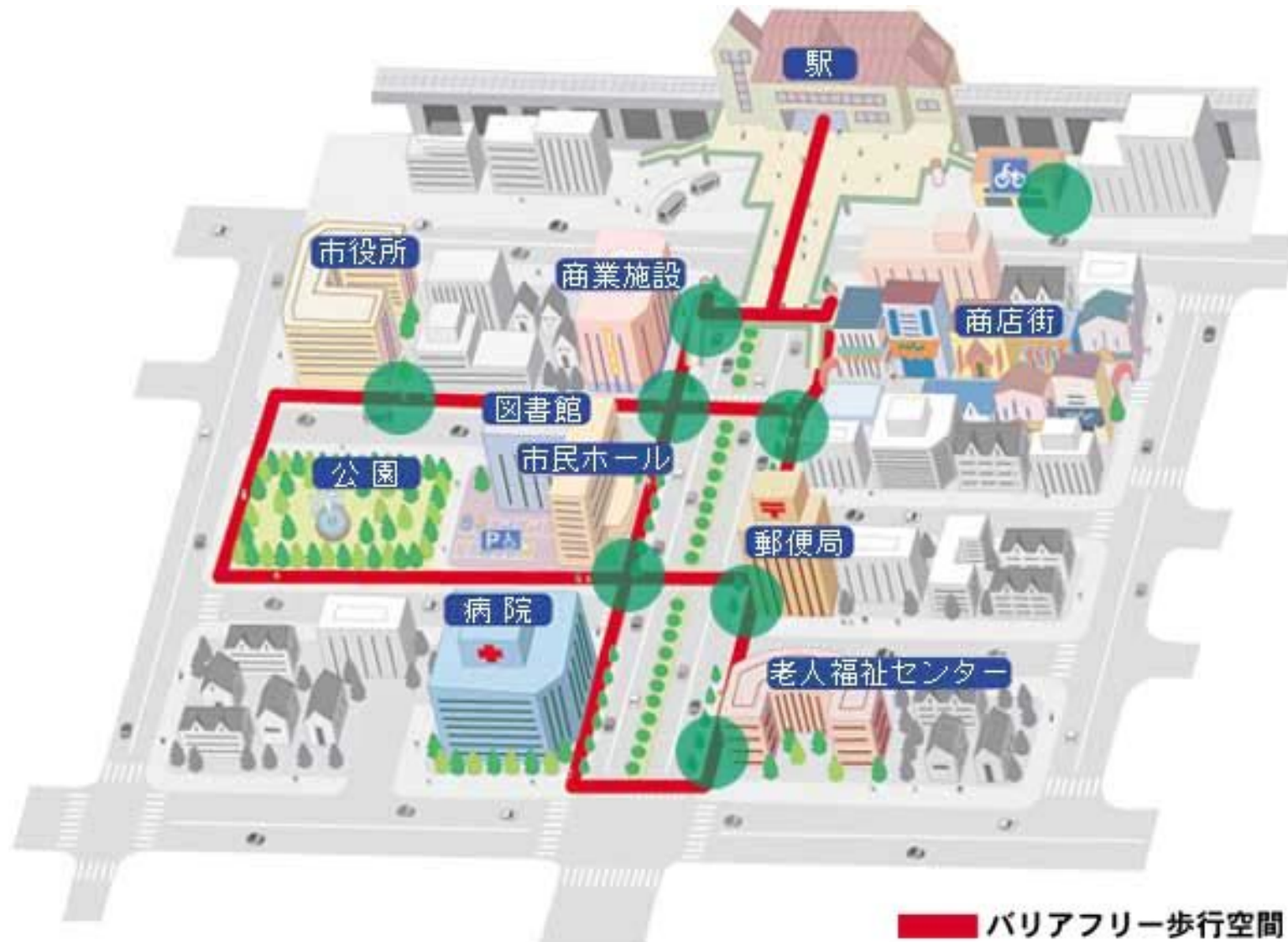
- 特定の道路や状況ではなく分散

ゾーンによる安全対策  
「コミュニティ・ゾーン」

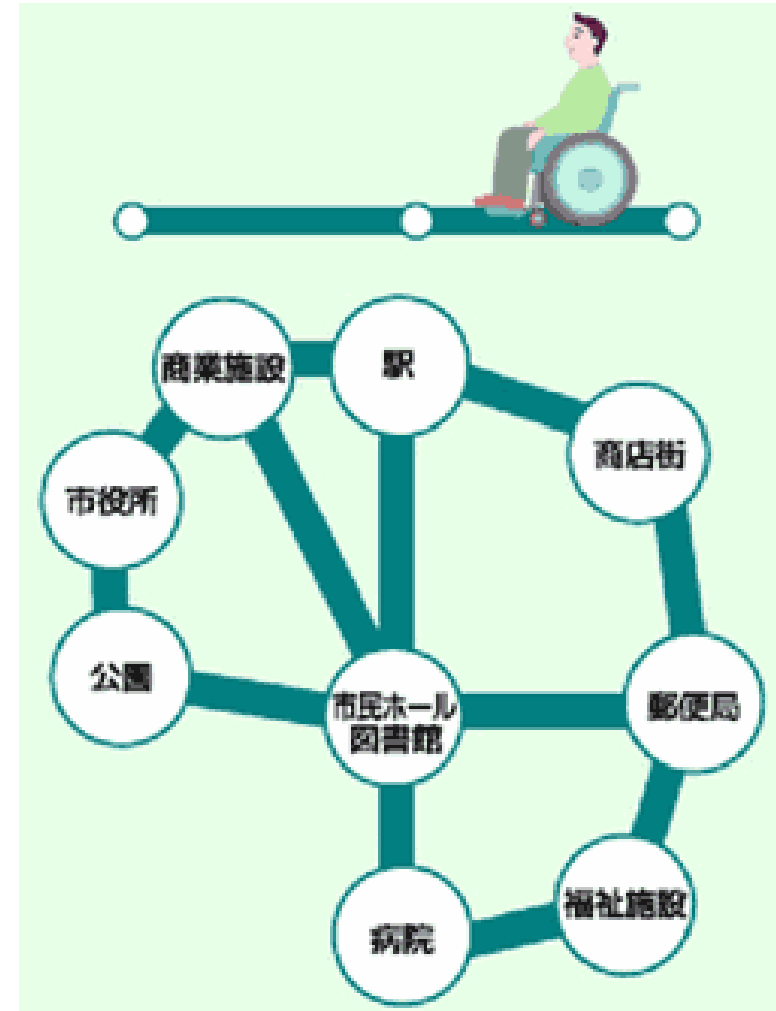
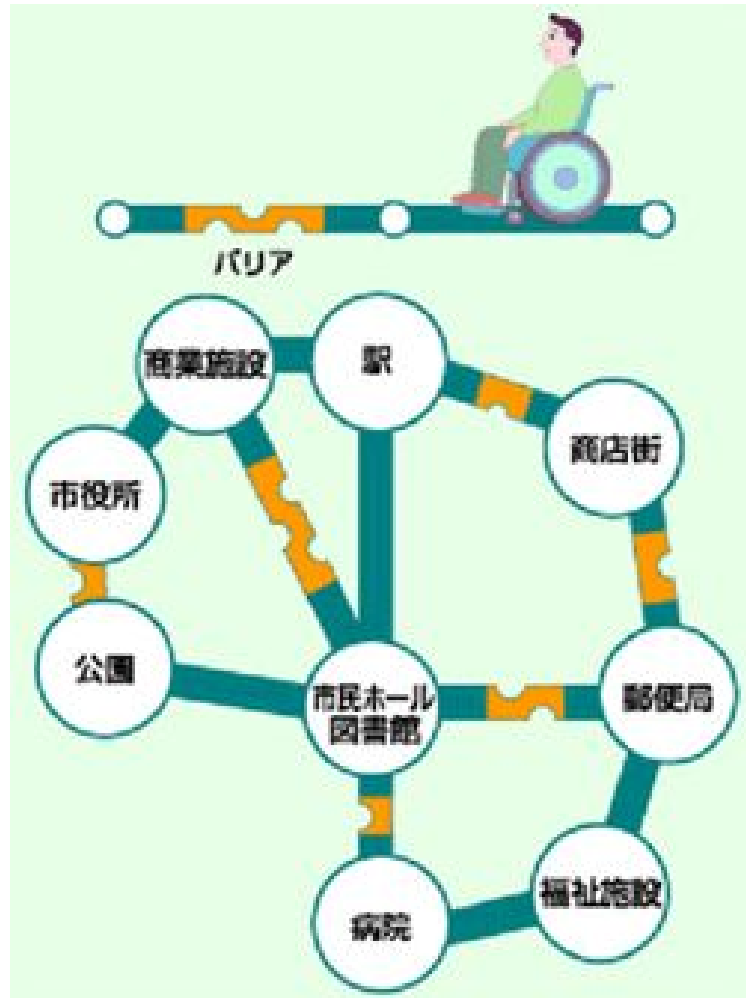
# 歩行空間のネットワーク

# 1. 歩行空間のネットワーク

## 駅周辺のネットワークの整備イメージ図



## 2. 歩行空間ネットワークのイメージ図



応用問題

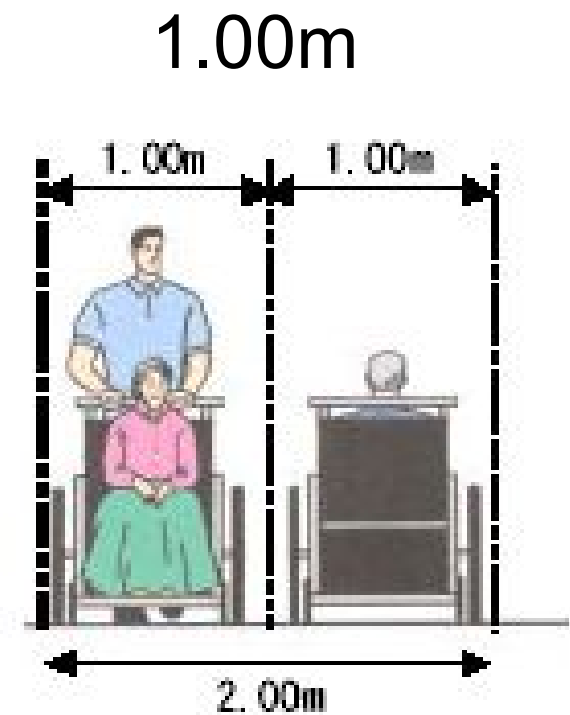
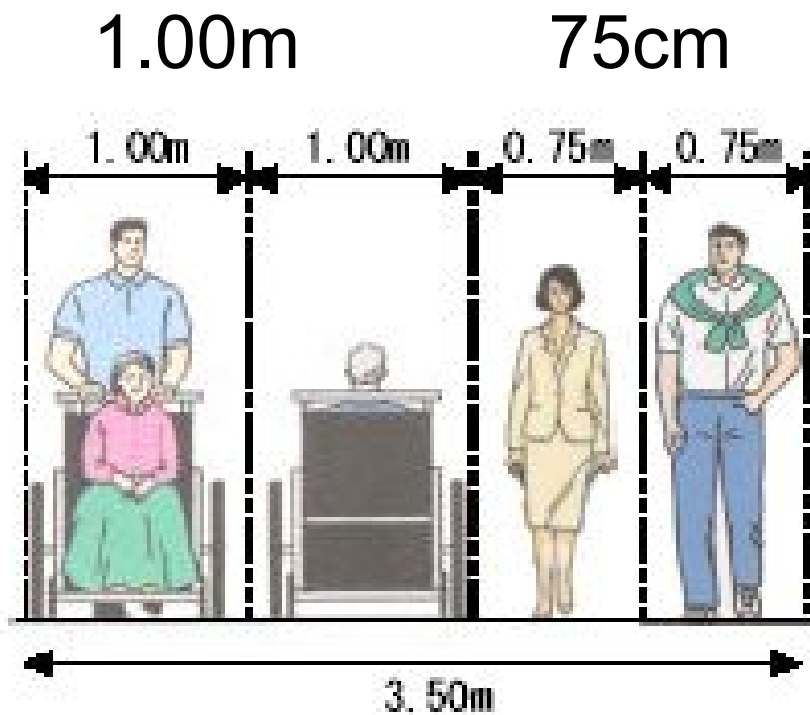
- ・道路だけで解決できない: デマンド交通・バスなどで対応

**步行幅員確保**

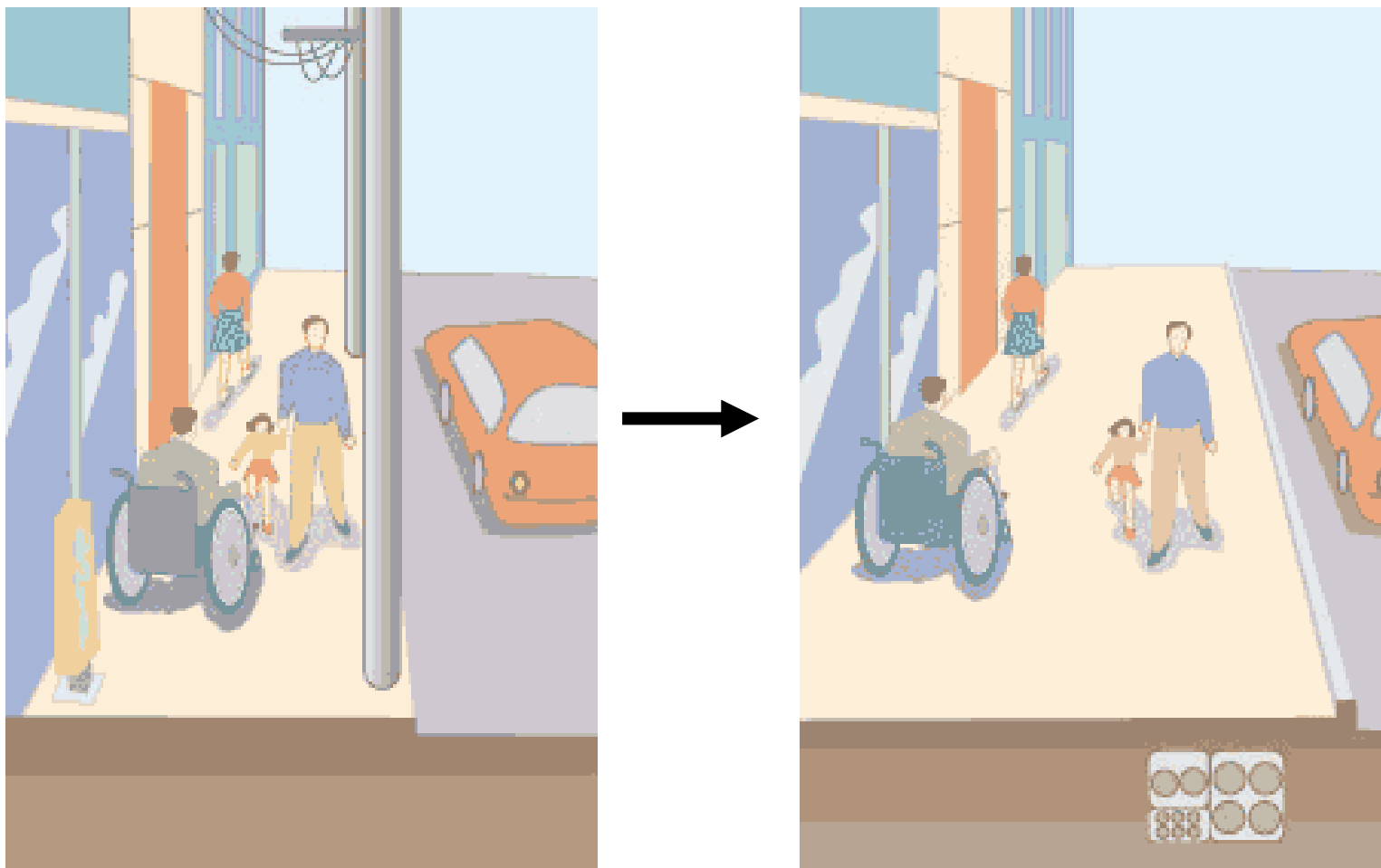
# 1. 幅員の確保: 道路のガイドラインを例に

- ◆ 歩道の路上施設等を除いた有効幅員を
- ◆ **2m以上確保**

## 道路幅員の考え方



## 2. 電線類の地中化などを進めながら幅の広い歩道を整備



- 応用問題

- 歩道を広げられない場合

### 3. 歩行空間の拡幅



• 施工前

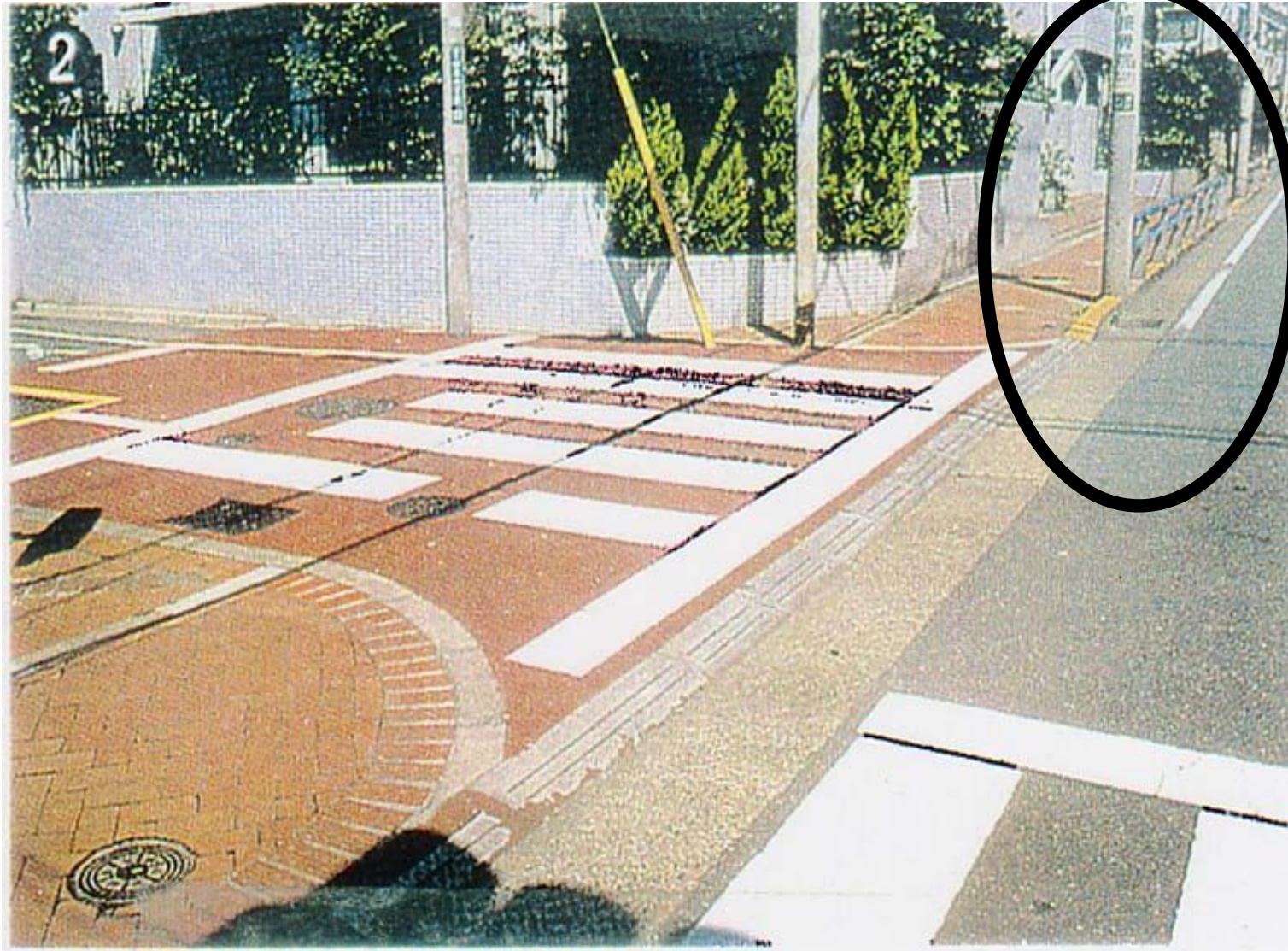
施工後

道路のガイドラインより

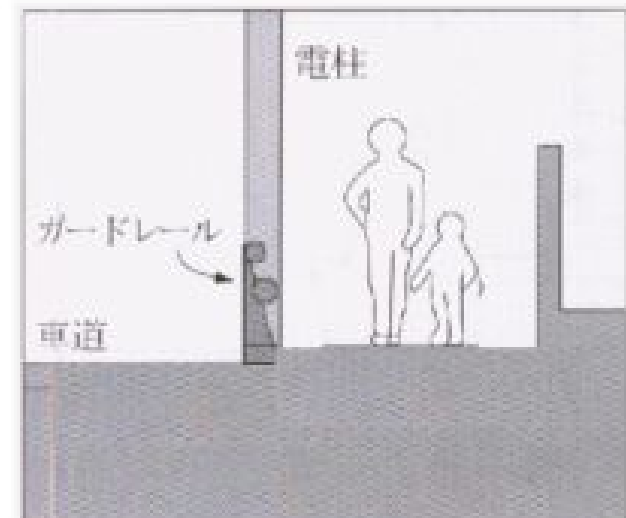
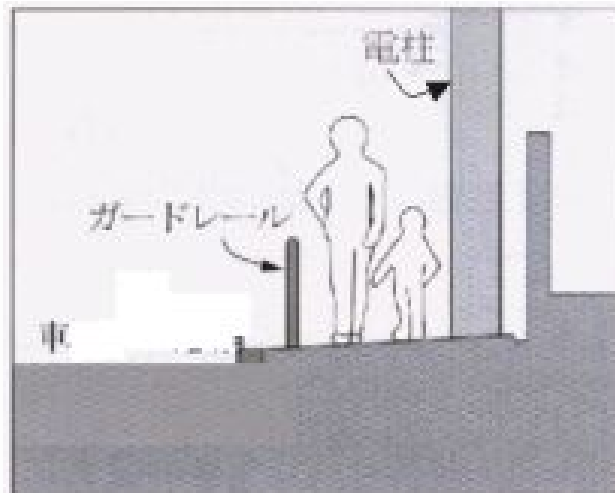
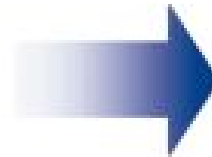


## 4. 歩道の工夫

電柱・ガードレール・がい渠ブロックが一直線

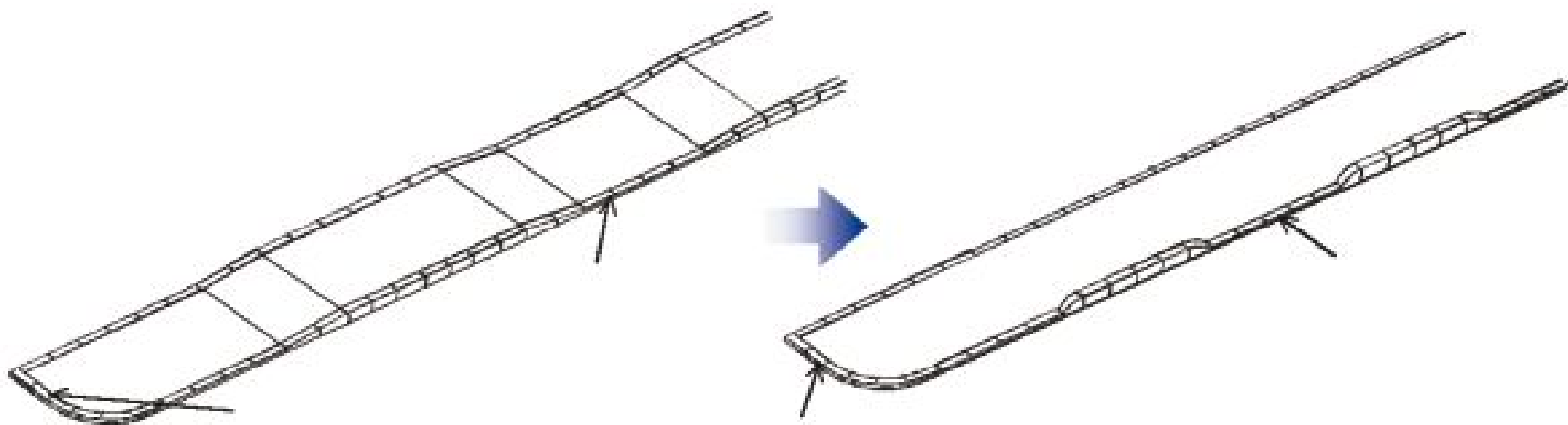


## 5. 世田谷：道路占用物の移設・集約を行った事例

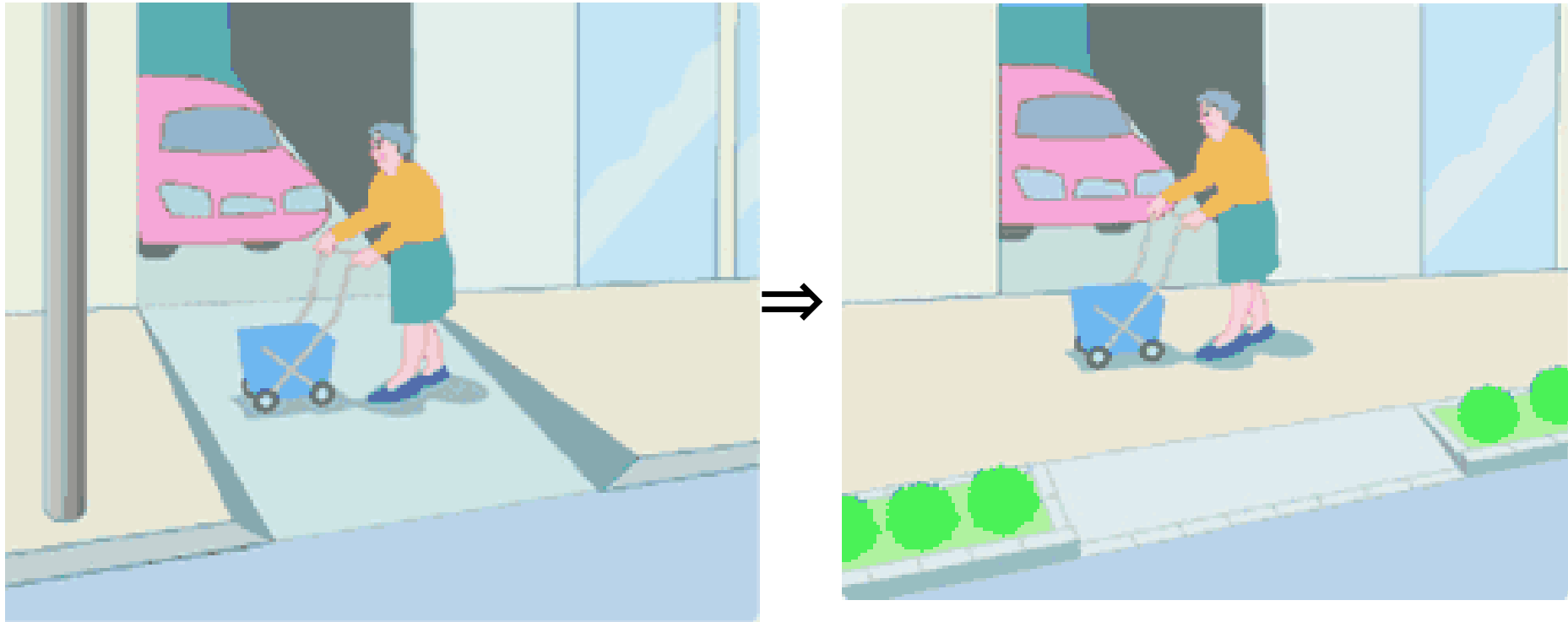


# 勾配の平坦性

# 1. 歩道の高さを5cmとし波打ちを解消したイメージ



## 2. 浪打歩道の改善：歩道の傾斜改善のイメージ図



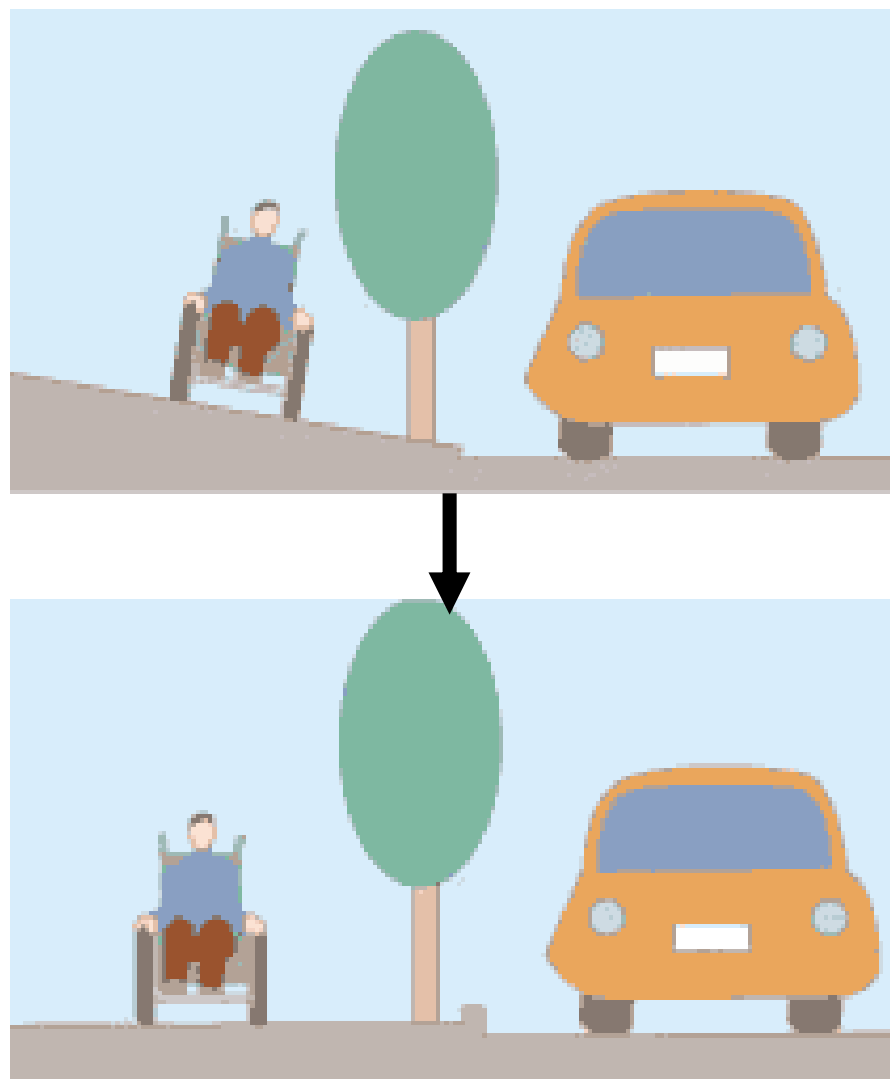
### 応用問題

- ・ 私有地が車道から高過ぎるとき
- ・ 歩道が狭すぎるとき

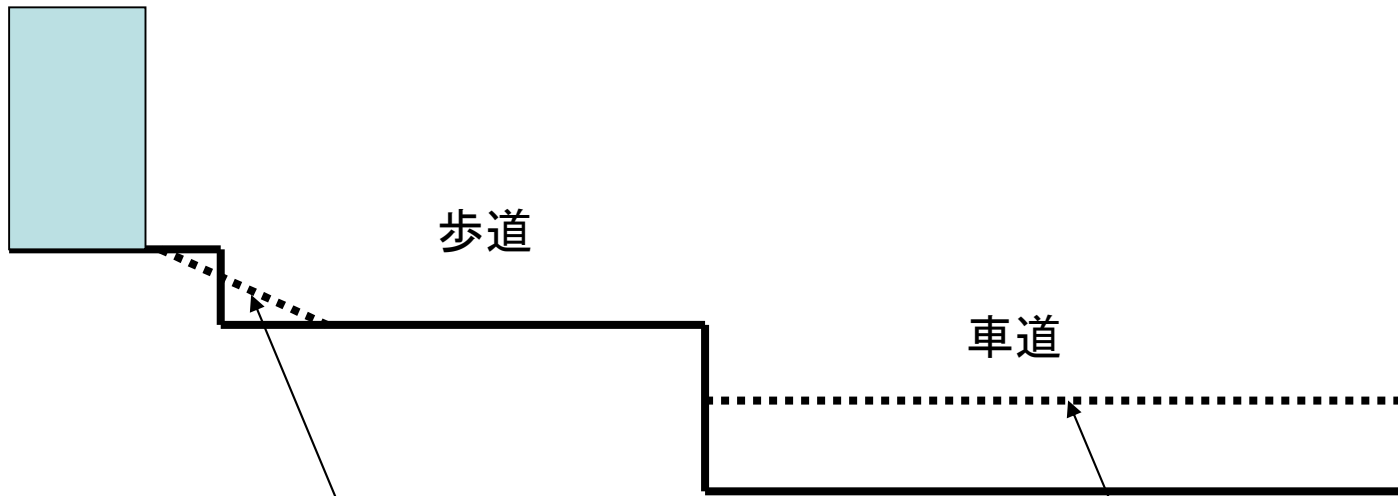
提供：国土交通省 道路のガイドライン

### 3. 歩道の段差・傾斜・勾配の改善

- 応用問題：雪国の場合に多い
  - 私有地が高い場合が多いので右図の対応では解決できないケースがある
- 実際の対策
  - 車道の嵩上げで対応
  - 私有地を下げてもらおう対応



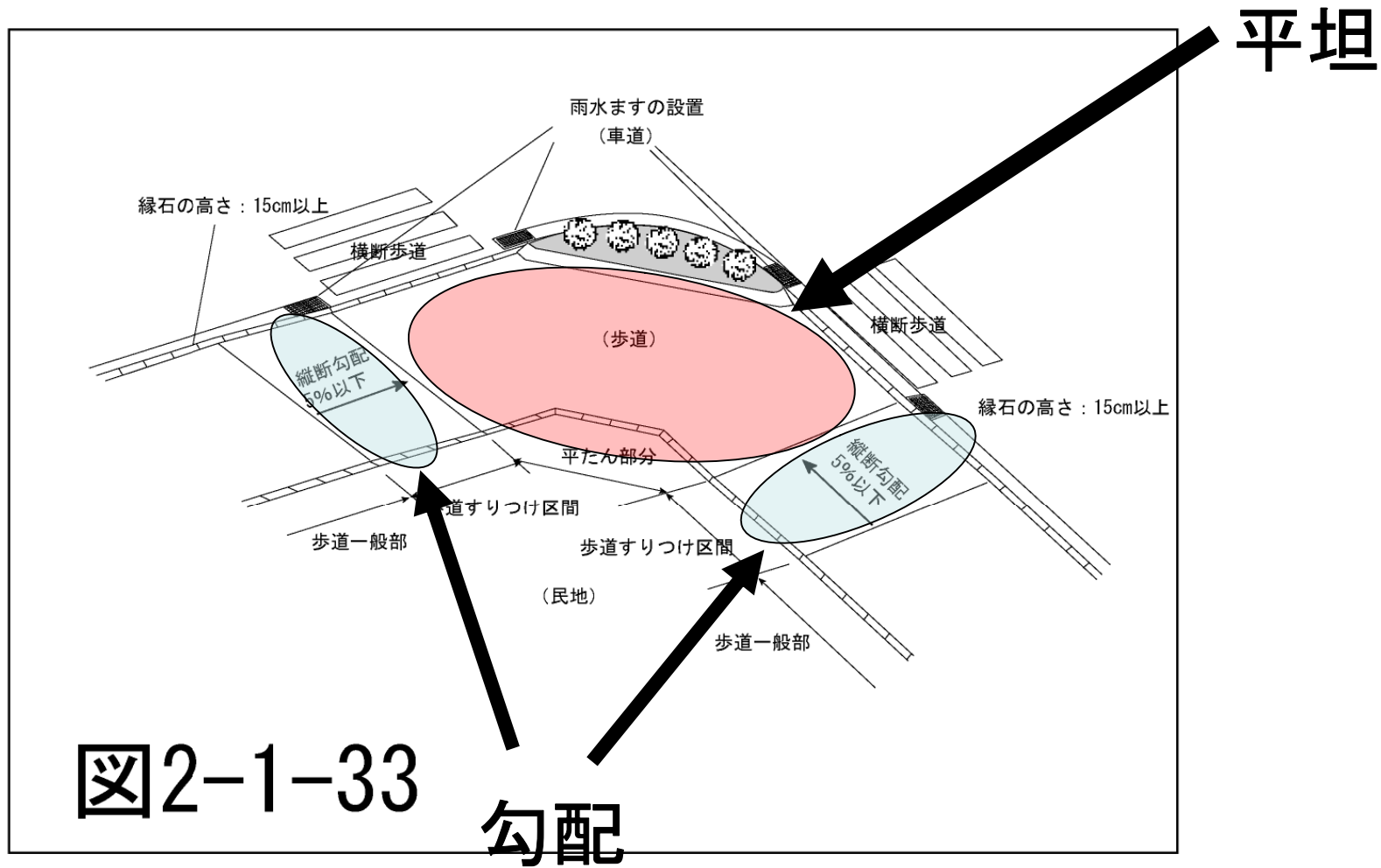
## 4. 平坦性守る: 車道をあげる



- 私有地を下げる

車道をあげる

# 5. 交差点の平坦性の確保



平坦

勾配

ライン



# 6. 交差点の平坦性

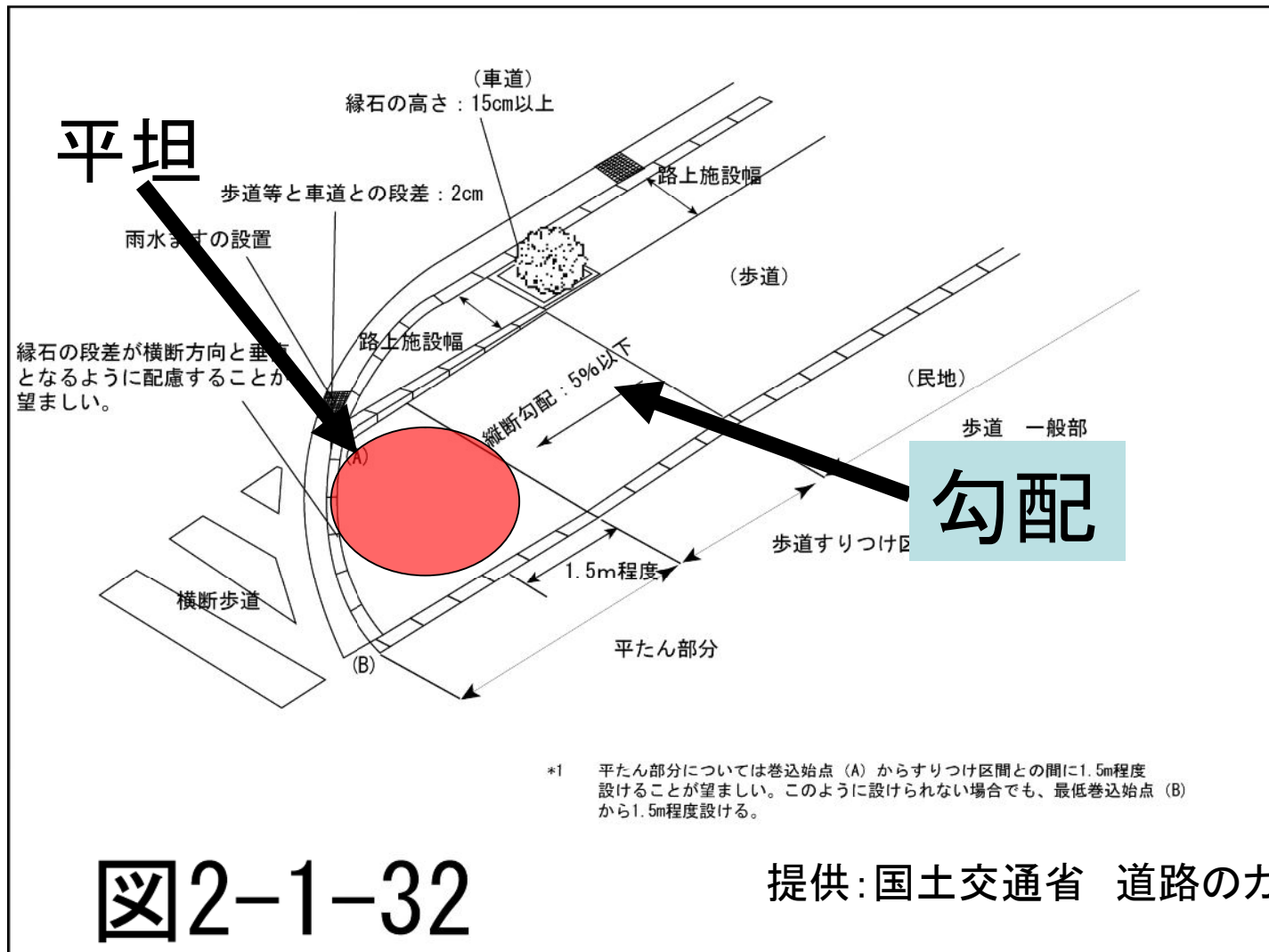


図2-1-32

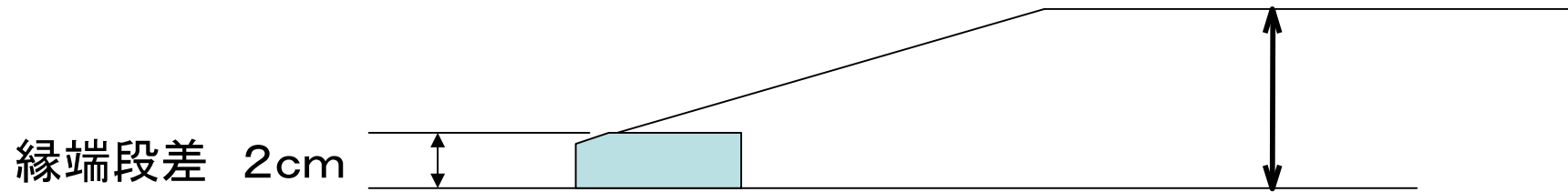
提供：国土交通省 道路のガイドライン

歩車道段差切り下げ

# 1. 勾配のブロック

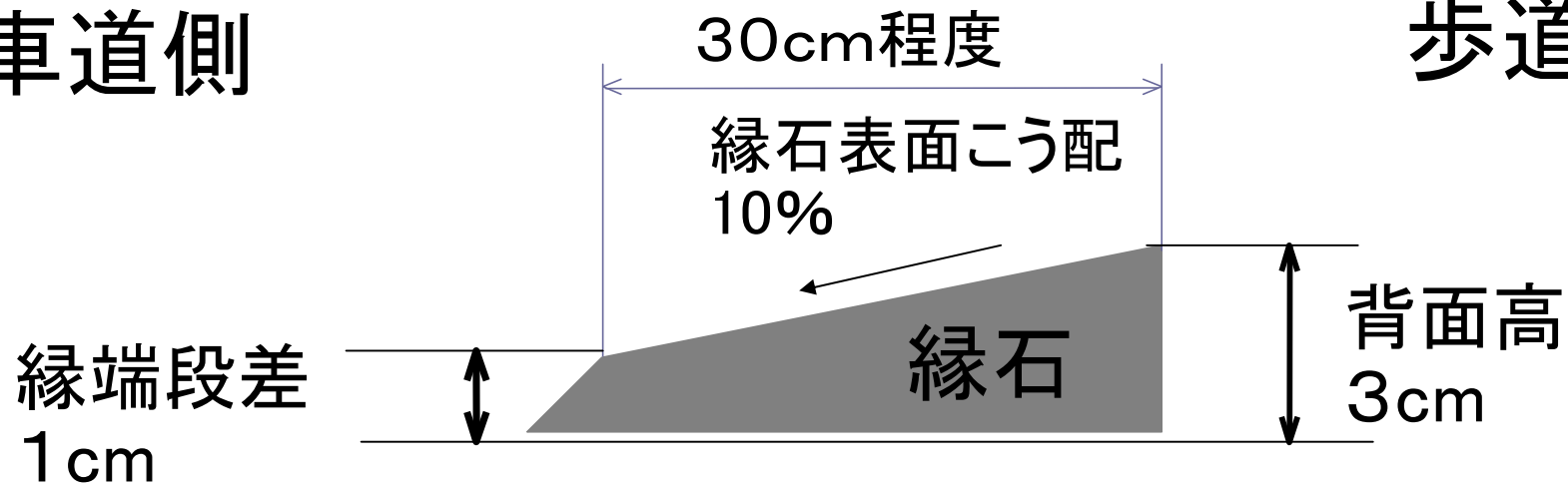


## 2. 視覚障害者誘導用ブロック



車道側

歩道側



# 視覚障害者対策

# 1. 路面の材質

## 誘導ブロックの輝度を上げる工夫



## 2. 誘導ブロック(弱視を考えてない) 羽田第二ターミナル



# 3. 点字を読む：角度・高さの配慮

## さいたま新都心のボタン式経路音声案内





# 4. 沼津駅前広場の横断歩道の エスコートゾーン (視覚障害者はまっすぐ歩けない)

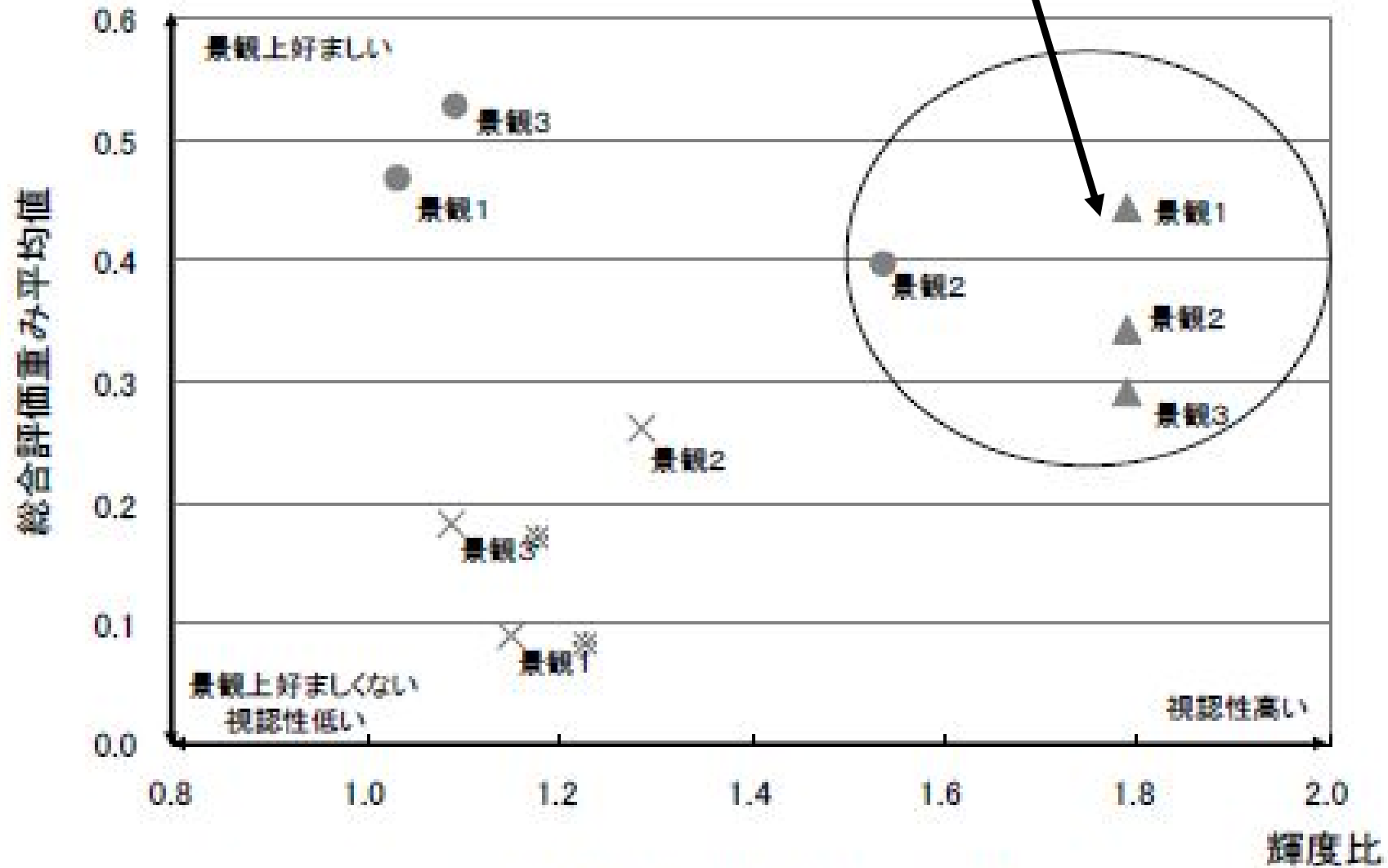


景観1		
従来型誘導ブロック	弱視対応型型誘導ブロック	劣化・汚れ感のある誘導ブロック
		

景観2		
従来型誘導ブロック	弱視対応型型誘導ブロック	劣化・汚れ感のある誘導ブロック
		

景観3		
従来型誘導ブロック	弱視対応型型誘導ブロック	劣化・汚れ感のある誘導ブロック
		

# 弱視者配慮のブロック



● 従来型 ▲ 弱視配慮型 × 劣化型

※輝度比が1.0以下のため、逆数を用いた

# 弱視者配慮ブロック



# 住民参加で解決できること

小倉の民有地の提供による歩行空間拡幅  
傘をさして2人歩けるスロープ:UDの出入口

# 1. 小倉の民有地の提供による歩 行空間拡幅：店舗と調整



## 2. 傘をさして2人歩けるスロープ UDの出入り: 中学校との調整







# 基本構想の枠組み

重点整備地区における移動等の円滑化の重点的・一体的な推進

## 住民等による基本構想の作成提案

### 基本構想(市町村)

- 旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の高齢者、障害者等が生活上利用する施設の所在する一定の地区を重点整備地区として指定
- 重点整備地区内の施設や経路の移動等の円滑化に関する基本的事項を記載 等

### 協議会

- 市町村、特定事業を実施すべき者、施設を利用する高齢者、障害者等により構成される協議会を設置

協議

### 事業の実施

- 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者、公安委員会が、基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施する義務(特定事業)
- 基本構想に定められた特定事業以外の事業を実施する努力義務

### 支援措置

- 公共交通事業者が作成する計画の認定制度
- 認定を受けた事業に対し、地方公共団体が助成を行う場合の地方債の特例 等

### 移動等円滑化経路協定

- 重点整備地区内の土地の所有者等が締結する移動等の円滑化のための経路の整備又は管理に関する協定の認可制度

## ④基本構想策定の際の当事者参加

- ・協議会制度を法定化
- ・構想作成の提案制度を創設

### ■心のバリアフリーの促進

- ・ハード面での整備と併せて、国民の一人ひとりが、高齢者・障害者等の困難を自らの問題として認識。

### ■気づきの促進

住民参加により障害者の  
本当に困っていることが発見でき  
る



## ②面的・一体的なバリアフリー化

# 計画する前に

- ①志を高く持つ
- ②当事者参加をしっかりとやる
- ③施工までしっかりと見届ける(必要な場合当事者参加)
- ④法律・ガイドラインの考え方をしっかりと学ぶ

## 2. バリアフリー化の重点的かつ一体的な推進



### 3. 基本構想作成の効果

- 鉄道駅舎など旅客施設のバリアフリー化が進んだ(事業の目途が立った): **78.2%**
- 道路のバリアフリー化が進んだ(事業の目途が立った): **54.6%**
- 法律に基づく計画、事業で予算確保しやすくなった: **45.8%**
- 駅周辺の一定のエリアを計画的にバリアフリー化できた(事業の目途が立った): **44.4%**
- 高齢者や障害者のニーズの理解や計画に反映できた: **43.5%**
- 道路事業者や交通事業者との相互理解や連携が進んだ: **34.3%**
- バリアフリーの視点やユニバーサルデザインの考え方が庁内に浸透した **27.3%**
- 住民やNPO団体の意向・考え方、協働の方法などへの理解が深まった: **25.0%**
- 福祉部門との相互理解や連携が進んだ: **17.1%**

## 4. 全般的な留意点

- 1. 目標の明確化
- 2. 各種計画等との整合
  - (1) 都市計画、市町村マスタープラン等
  - (2) 地方自治法に基づく基本構想
  - (3) 移動等円滑化に関する条例
  - (4) 都市整備等に関する計画
  - (5) 交通に関する計画
  - (6) 高齢者、障害者等の福祉に関する計画

## 5. 地域特性への配慮

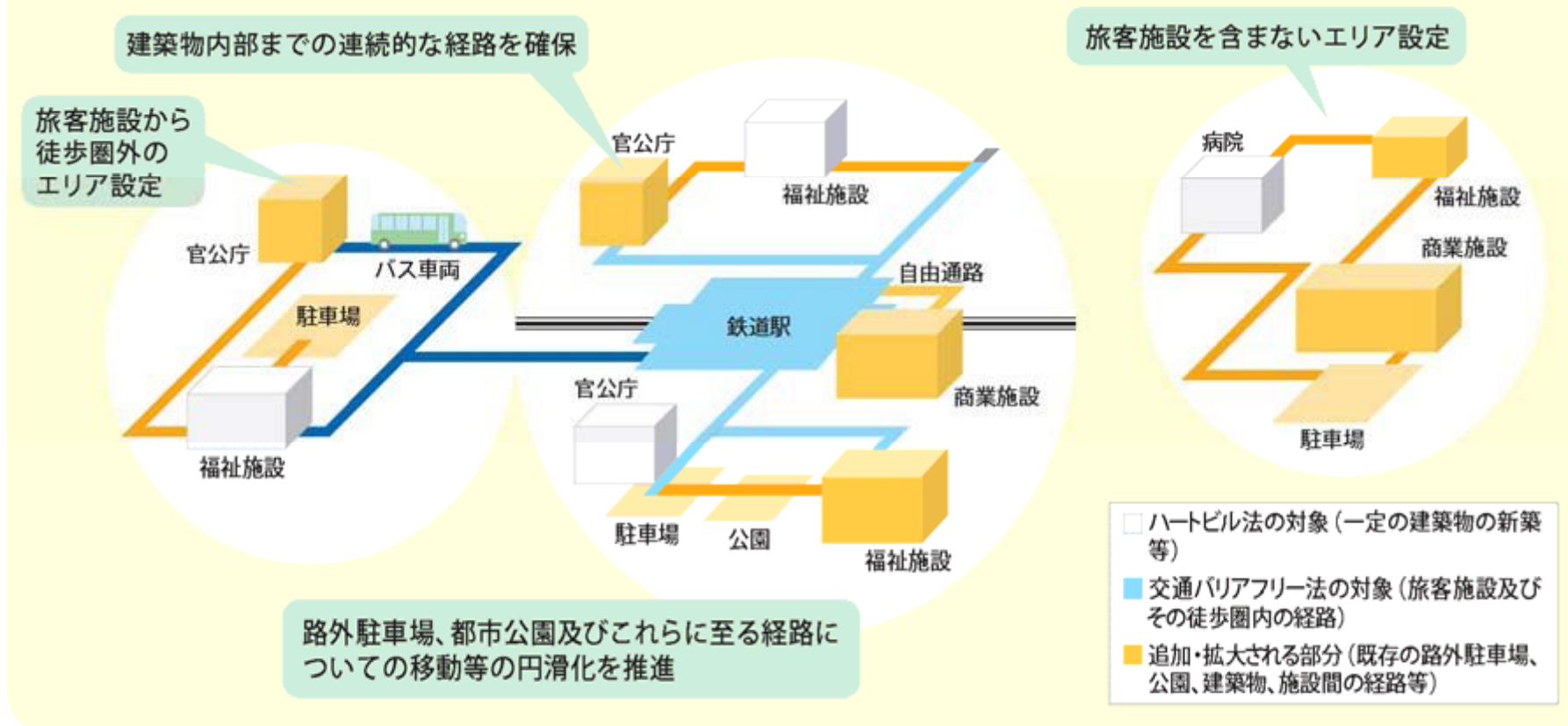
- 特有の気候・気象条件、
- 観光地等で来訪者が多いこと
- 重点整備地区にあっては地域特性を考慮
  - 中心市街地、
  - 交通結節点、
  - 景観に優れた地区であること



# 3. 重点整備地区の設定

- (1) 生活関連施設があり、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区

## 重点整備地区における移動等の円滑化のイメージ



# 3. 重点整備地区の設定

- (2) 生活関連施設及び生活関連経路についてバリアフリー化事業が特に必要な地区
- (3) バリアフリー化の事業を重点的・一体的に行うことが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区
- (4) 境界の設定等

### 3. 候補地区の優先度を検証するための 評価指標例

調査項目		参考データ
①生活関連施設の分布状況		
②人口分布	常住人口、昼間人口	町丁目別人口・年齢別人口
	高齢者人口	
	障害者人口	障害手帳所持者
③公共交通の状況	旅客施設利用者数	複数の場合には路線別
	バス運行回数	複数の場合には路線別
④地区の位置づけ	地区の位置づけ	上位・関連計画による位置づけ
	将来の整備の方向性	
⑤将来プロジェクト	再開発事業、区画整理事業、駅前広場整備事業その他面整備計画の有無	

# 4. 生活関連施設・生活関連経路の 設定

- 重要性：
  - 生活関連施設は、生活関連経路を特定するために必要
  - 基本構想において、どの施設を生活関連施設と位置づけるかは大変重要
- 生活関連施設
  - 相当数の高齢者、障害者等が利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設など多様な施設を位置づけることができる
  - 特定事業の実施は義務づけられてない
- 生活関連経路
  - 生活関連施設相互の経路
  - 生活関連施設へのアクセス動線や地区の回遊性などに配慮する
- 生活関連施設・生活関連経路の設定
  - 市町村が利用状況など地域の実情を勘案して選定する
  - アンケート、ヒアリング、ワークショップなど、住民参加を交えながら選定する事例もある

# 4. 生活関連施設の選定

旧交通バリアフリー法に基づく基本構想における目的施設の位置づけ状況

施設の区分・種類		位置づけ状況	
		件数 (件)	割合 <sup>※2</sup> (%)
官公庁等	都道府県庁、市役所・区役所、役場	193	74.2
	郵便局	160	61.5
	警察署（交番を含む）	90	34.6
	市民・地区センター、コミュニティセンター等	75	28.8
	都道府県税事務所、税務署	53	20.4
教育・文化施設	図書館	143	55.0
	市民会館、市民ホール、文化ホール	123	47.3
	学校（小・中・高等学校）	86	33.1
	公民館	76	29.2
	博物館・美術館・音楽館、資料館	73	28.1
保健・医療・福祉施設	病院・診療所	193	74.2
	総合福祉施設、老人・障害者福祉施設等	172	66.2
	保健センター、保健所等	87	33.5
商業施設	大規模小売店舗等	186	71.5
	商店街等（地下街を含む）	65	25.0
公園・運動施設	公園	156	60.0
	体育館・武道館その他屋内施設	68	26.2

※1 旧交通バリアフリー法では、特定旅客施設から徒歩圏にあり「高齢者、身体障害者等が日常生活または社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設」と規定されていました。

※2 基本構想の全件数（260件）に占める割合で、50%を超えるものは緑色の色づけをしています。

## 4-2 生活関連経路の設定

- 旅客施設からの動線だけでなく、旅客施設以外の生活関連施設相互の連絡動線をネットワークとして確保する
  - より多くの人を利用する経路を選定する
  - 生活関連施設相互のネットワークを確保する
- 事業の実施可否により生活関連経路の選定を判断しない
  - 当面において道路特定事業の実施見込みがない場合であっても、長期的な展望を示す上で必要な範囲の経路は位置づける
- 既に移動等円滑化されている経路でも、生活関連経路として位置づける
  - 現状の経路が移動等円滑化基準に適合しているか否かにかかわらず、生活関連経路を設定することが必要です。

# 5. 特定事業

- BFの要：
  - 特定事業は、基本構想における生活関連施設、生活関連経路、特定車両のバリアフリー化を具体化するためのもので、当制度における要
- 義務：
  - 基本構想に特定事業を定めた場合、その特定事業を実施すべき者には、特定事業計画の作成とこれに基づく事業実施の義務が課せられる
- 事業実施にあたって疑義が生じないよう、必要な事項についてできる限り具体的に記載することが重要

# 5.1 特定事業とは

- 実施の義務
  - 基本構想に特定事業を定めた場合、その特定事業を実施すべき者には、特定事業計画の作成とこれに基づく事業実施の義務が課せられます。
- 基準適合義務以外の施設
  - 基本構想制度における特定事業に期待される役割は、特に、基準適合義務が課せられない既存の施設等についてのバリアフリー化を進めること



## 5.2 特定事業の種類

- **公共交通特定事業**
  - 特定旅客施設におけるバリアフリー設備（エレベーター、エスカレーターなど）の整備、これに伴う特定旅客施設の構造の変更
  - 特定車両（軌道車両、乗合バス）のバリアフリー化（低床化など）
  - ※なお、旅客施設を含まない重点整備地区の場合は、当該市町村内の特定旅客施設を結ぶ特定車両と、当該特定旅客施設のバリアフリー化の事業も対象となります。
- **道路特定事業**
  - 道路におけるバリアフリー化のための施設・工作物（歩道、道路用エレベーター、通行経路の案内標識など）の設置
  - バリアフリー化のために必要な道路構造の改良（歩道の拡幅、路面構造の改善など）
- **路外駐車場特定事業**
  - 特定路外駐車場におけるバリアフリー化のために必要な施設（車いす使用者が円滑に利用できる駐車施設など）の整備

## 5.2 特定事業の種類

- **都市公園特定事業**
  - 都市公園におけるバリアフリー化のために必要な特定公園施設の整備
- **建築物特定事業**
  - 特別特定建築物におけるバリアフリー化のために必要な建築物特定施設の整備
  - 全部又は一部が生活関連経路である特定建築物における生活関連経路のバリアフリー化のために必要な建築物特定施設の整備
- **交通安全特定事業**
  - バリアフリー化のために必要な信号機、道路標識又は道路標示の設置（高齢者、障害者等による道路の横断の安全を確保するための機能を付加した信号機、歩行者用道路であることを表示する道路標識、横断歩道であることを表示する道路標示の設置など）
  - バリアフリー化のために必要な生活関連経路を構成する道路における違法駐車行為の防止（違法駐車行為に係る車両の取締りの強化、違法駐車行為の防止についての広報活動及び啓発活動など）

## 6. 主なソフト施策の内容

種 別	内 容
心のバリアフリー	■地域住民の意識向上（広報・啓発）
	■地域住民、沿道住民、利用者の理解と協力
	■市民への教育活動、学習機会の創出
	■学校教育における福祉教育
	■職員・乗務員の教育訓練、対応の充実
	■交通マナー・モラルの向上
道路管理	■道路の適切な管理
	■通学路等歩行環境のチェック
	■歩道上へのはみだし陳列、看板の防止、放置自転車対策
	■違法駐車取り締まり強化と防止に向けた啓発
	■雪道に係る官民の役割分担
協働のまちづくり	■市民・NPO等の主体的な取り組みの推進
	■バリアフリーへの市民参画・市民との協働
	■バリアフリー点検の定期的・継続的な実施