

# (4) 歩行時の安全性と快適性の向上

・ 生活の安全を守り、安心とゆとりを持って暮らせる地域の実現

・ 都市環境を改善し、快適な生活環境を提供する地域の実現

・ 個性的な文化を育み、豊かな余暇活動が楽しめる地域の実現

## 地域の概況と課題

バリアフリー化の現状に対して、県内で7割以上の人々が「不満」または「やや不満」を感じており(図4-1)、バリアフリー化の推進が強く求められています。

特に、「高齢者や身障者の歩きやすさ、使いやすさ」について「歩道が狭く、車いすなどが通りにくい」という不満が約7割で最大となっています(図4-2)。

### バリアフリー整備のニーズの高さ

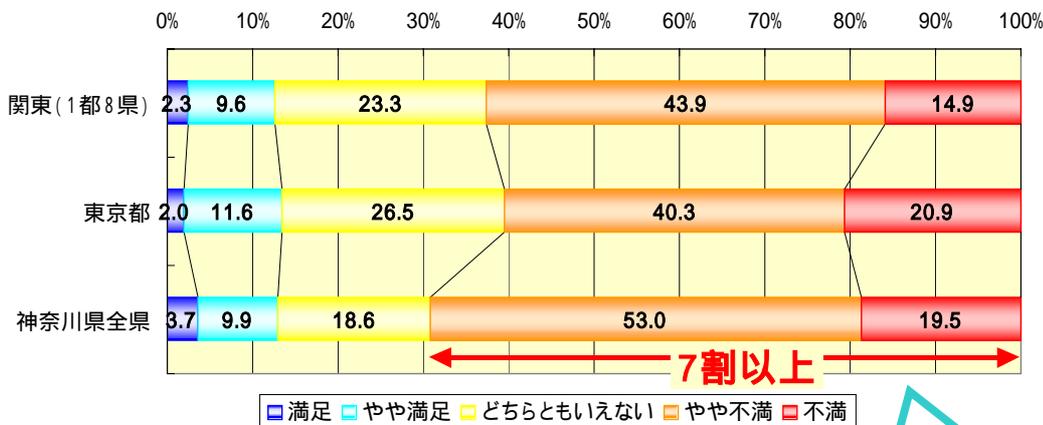


図4-1 バリアフリーに対する満足度

出典: 日常ご利用の道路に関するアンケート(国土交通省,平成14年)

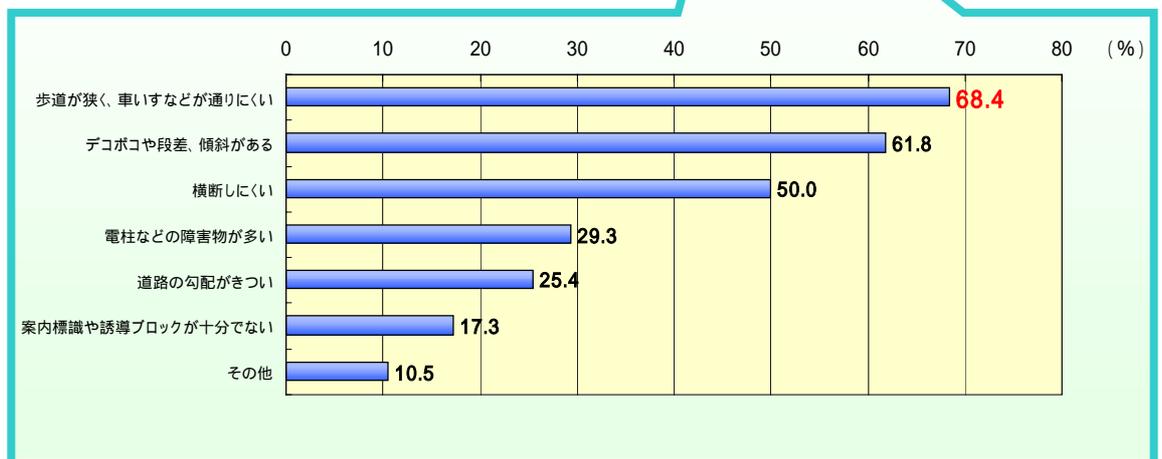


図4-2 「高齢者や身障者の歩きやすさ、使いやすさ」についての不満(複数回答)

出典: 日常ご利用の道路に関するアンケート(国土交通省,平成14年)

### 課題

歩道の段差改善やスロープの設置等、バリアフリー化の推進により、高齢者や身体障害者をはじめとしたすべての人々が生活しやすくなるよう、移動のしやすさの向上が課題となっています。

## 課題の要因

平成12年に、駅などの旅客施設を中心とした地区において、旅客施設、及び周辺の道路等のバリアフリー化などを重点的に推進する交通バリアフリー法<sup>1</sup>が施行されました。神奈川県内の基本構想<sup>2</sup>重点整備地区(図4-3)内で指定されている特定経路<sup>3</sup>延長のうち、現在整備されている延長は約1割に止まっています。重点整備地区における歩道の段差改善・拡幅、車いすの動線からの階段の解消等の整備の促進が求められています。

### 1：交通バリアフリー法

「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」  
平成12年11月15日施行

<法律の趣旨>

高齢者の方、身体障害者の方、そのほか妊産婦の方などの公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を促進するため、1) 駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、あるいは鉄道車両、バス、旅客船、航空機などについて、公共交通事業者によるバリアフリー化を推進する。2) 駅などの旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づいて、旅客施設、及び周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進する。

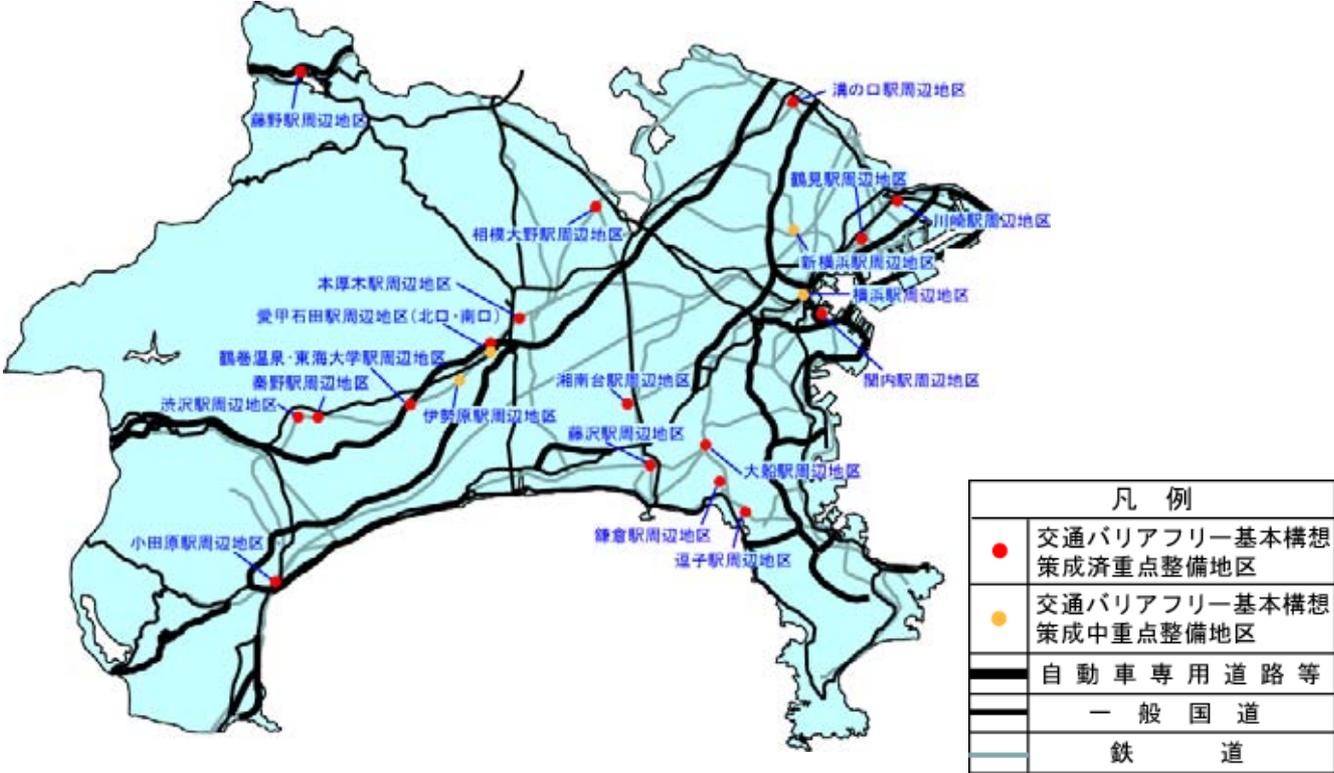
### 2：基本構想

交通バリアフリー基本構想とは、市町村が、重点整備地区(一定規模の鉄道駅等の旅客施設を中心とした地区)において、鉄道駅等の旅客施設及び周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、重点整備地区の区域、バリアフリー化を図る経路、実施すべき事業の内容等を定めるものです。

### 3：特定経路

移動が通常徒歩で行われ、かつ、高齢者、身体障害者等が日常生活又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、その他の施設と特定旅客施設との間の経路のことで、交通バリアフリー法の整備基準に基づいて優先的にバリアフリー化を図ります。

## 望まれるバリアフリー化の促進



国土交通省・神奈川県・横浜市・川崎市の取組みについて記載しています。  
図4-3 神奈川県内のバリアフリー基本構想重点整備地区  
資料:国土交通省・神奈川県・横浜市・川崎市・データ(平成16年)

# 指標5：バリアフリー化率

## 成果目標

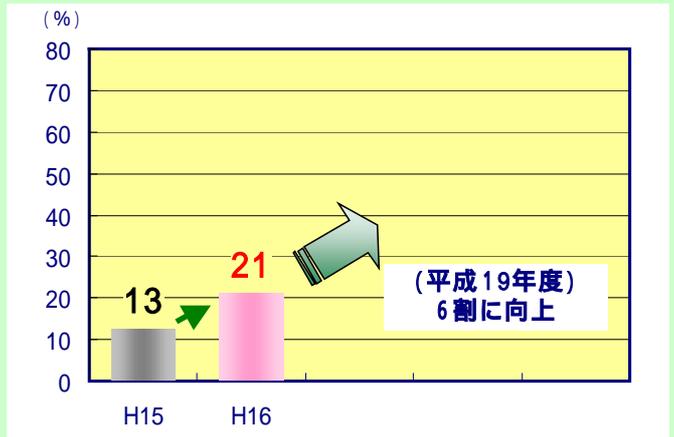
### バリアフリー化率

バリアフリー化率 =  
 特定経路延長のうちバリアフリー化された  
 道路延長 / 特定経路延長 × 100

- 1) 政令市を除く神奈川県では、交通バリアフリー基本構想策定済み及び策定中地区の中で、県道以上の道路が対象
- 2) 政令市では、基本構想策定済み及び策定中地区の市道以上の道路が対象
- 3) いずれも、今後、基本構想が策定された時点で、数値が変わる可能性がある。

バリアフリー化率は、現在13%です。平成16年度末には21%に、平成19年度末には6割に向上することを目指します。

バリアフリー化率の目標値



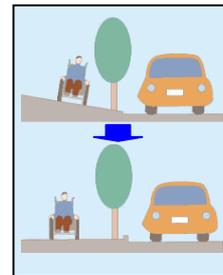
## 課題の解決に向けた関連施策・事業

### バリアフリー化に対応した歩道の段差改善

高齢者や車いす利用者だけでなく、だれもが歩きやすい歩道とするため、歩道において車道乗り入れ部がある場合や横断歩道に接続する箇所では、車道を歩道の高さに上げる、勾配を小さくするよう配慮するなど、段差や傾斜の改善に取り組みます。



出典：国土交通省資料



### 【歩道の段差改善(国道16号)】

横浜市内の国道16号沿道では、歩道の段差改善などのバリアフリー化が行われ、高齢者や車いす利用者の方が安心して通行できるようになりました。

< 従前 >



< バリアフリー化整備後 >



横断歩道部断面図：



出典：国土交通省資料

## 地域の概況と課題

県内では、「歩いているときの道路の景観」について、「電線・電柱が多い」ことに不満を持つ人が6割を超え、最も多くなっています(図4-4)。

「道路の歩きやすさ」、「自転車の走りやすさ」について、「電柱などの障害物が多い」ことに不満を持つ人がそれぞれ約6割、約4割を占めます(図4-5、図4-6)。

地震・台風等の災害時に、電柱の倒壊、電線の切断により、2次災害の危険があります。

### 歩行時の景観に対する不満

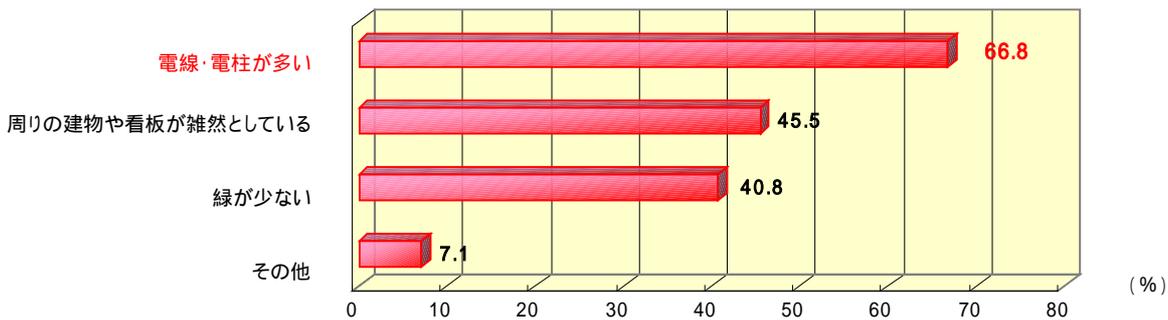


図4-4 「歩いている時の道路の景観」についての不満(複数回答)  
出典: 日常ご利用の道路に関するアンケート(国土交通省,平成14年)

### 電柱などによる歩きにくさへの不満

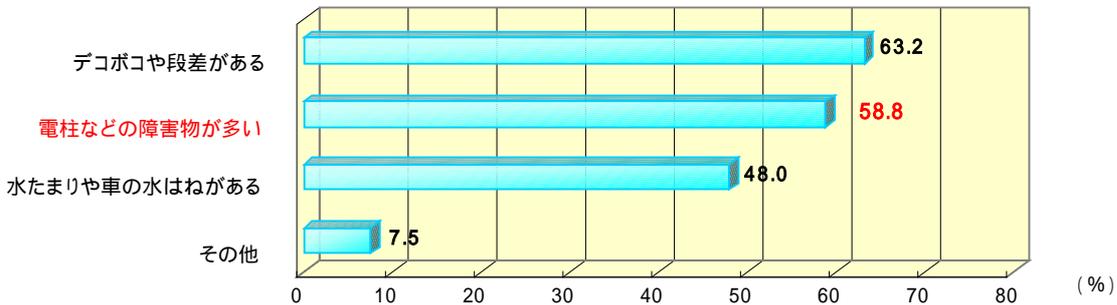


図4-5 「道路の歩きやすさ」についての不満(複数回答)  
出典: 日常ご利用の道路に関するアンケート(国土交通省,平成14年)

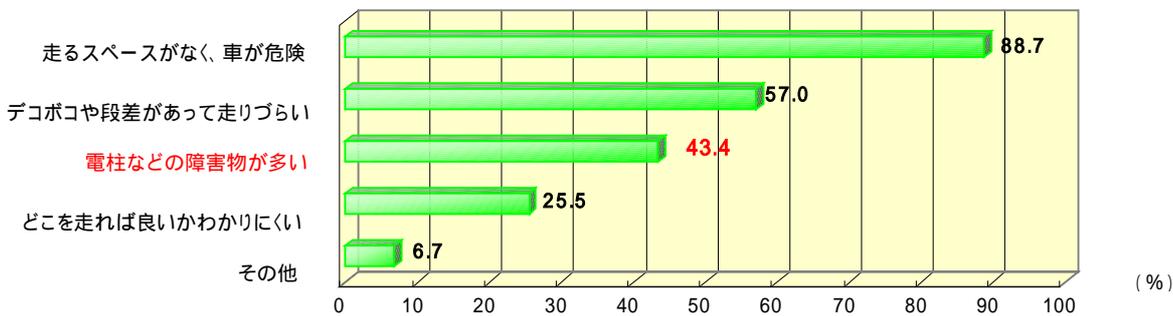


図4-6 「自転車の走りやすさ」についての不満(複数回答)  
出典: 日常ご利用の道路に関するアンケート(国土交通省,平成14年)



### 課題

景観の向上、安全・快適な歩行、自転車の走行をもたらす他、地震等の災害時には、安定したライフラインの提供や、電柱の倒壊、切れた電線の垂れ下がりによる危険を防ぐ**無電柱化の整備促進が課題**となっています。

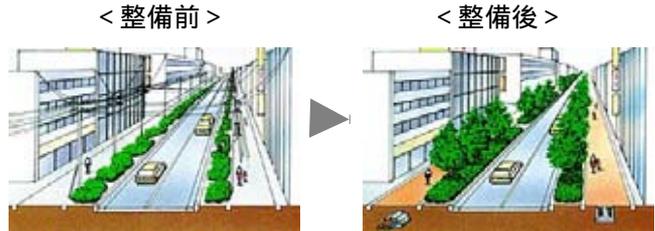
## 課題の要因

ロンドン・パリでは電線地中化が100%達成されているなど、欧米では無電柱化が進んでいますが、日本では、全国で約9%と大幅に遅れています。また、神奈川県の市街地の幹線道路における無電柱化率は、関東地方の平均値より下回っているうえ、隣接する東京都の約1/3と大きな差があります（図4-7）。歩行空間のバリアフリー化、歴史的な街並みの保全、都市防災対策の観点等からも、国・地方公共団体の道路管理者と電線管理者が協力を図り、**電線地中化に伴う無電柱化の促進**が求められています。

### 無電柱化の遅れ

#### 無電柱化による景観の向上

街路の無電柱化により、景観の上など、安全で快適な都市空間を形成します。



#### 無電柱化による歩行環境の向上

無電柱化により、歩道の幅員を確保し、快適な歩行空間を提供するとともに、車いす等の通行の妨げとなっている障害物がなくなり、バリアフリー化が図られます。

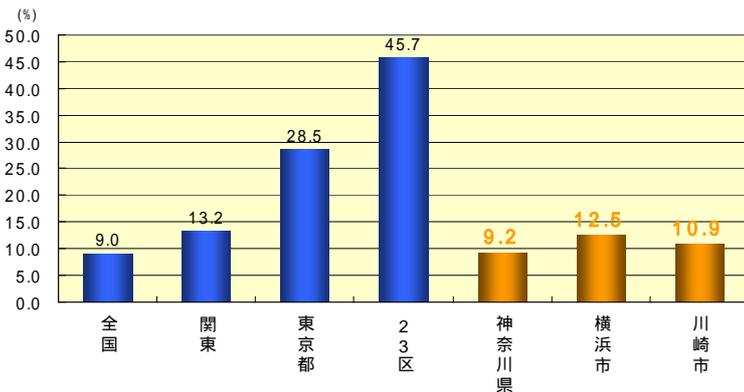


#### 地震発生時における2次災害の防止

地震発生時に、電柱が倒壊したり、切れた電線がたれ下がったりする危険を防ぎ、安定したライフラインを実現します。



出典：国土交通省資料



＜無電柱化推進計画（平成16年）抜粋＞  
 「交通バリアフリー法」の施行や「観光立国行動計画」の策定等がなされ、道路から電柱・電線無くす無電柱化に対する要請は、**歩行空間のバリアフリー化、歴史的な街並みの保全、避難路の確保等の都市防災対策、良好な住環境の形成等の観点**からもより一層強く求められるようになり、これまでの幹線道路だけではなく非幹線道路においても無電柱化を進めていくことが必要となっている。

注1) 電線類地中化データベースによる集計  
 注2) 政令指定都市は都道府県の内数  
 注3) 市街地の幹線道路：都市計画法における市街化区域及び市街化区域が定められていない人口10万人以上の都市における用途地域内の一般国道及び都道府県道

図4-7 市街地の幹線道路における無電柱化率  
 資料：平成15年度道路行政の達成度報告書・平成16年度道路行政の業績計画書（国土交通省、平成16年）

# 指標 6 : 無電柱化計画延長に対する無電柱化率

## 成果目標

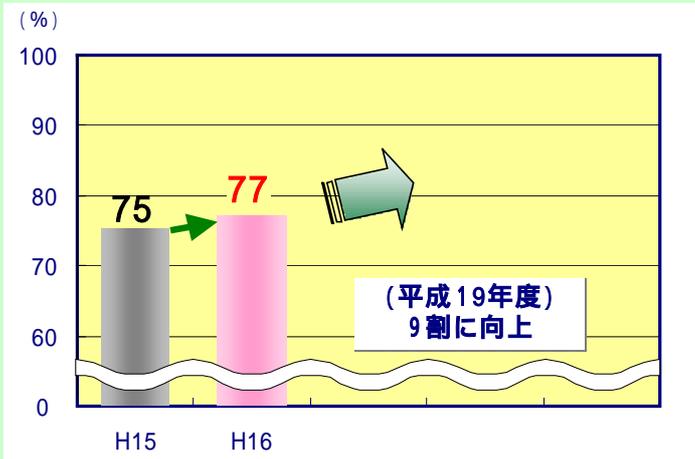
**無電柱化計画延長に対する無電柱化率**

無電柱化計画延長に対する無電柱化率  
 = 無電柱化整備済延長  
 / 無電柱化計画延長 × 100

- 1) 無電柱化整備済延長: 電線類地中化、共同溝整備等により、無電柱化された道路の延長 + 無電柱化推進計画(平成16年度～平成20年度)の整備済延長
- 2) 無電柱化計画延長: これまでの整備実績延長 + 無電柱化推進計画の計画延長

無電柱化計画延長に対する無電柱化率は、現在75%です。平成16年度末には77%に、平成19年度末には9割に向上することを目指します。

無電柱化計画延長に対する無電柱化率の目標値



## 課題の解決に向けた関連施策・事業

### 【一般国道16号の無電柱化(相模原市)】

相模原市内の一般国道16号では、都市景観だけでなく防災対策などから電線類の地中化を画的に進めており、バリアフリー事業と同時施工を図りながら**快適な歩道空間の形成**を行いました。

出典: 国土交通省資料



### 【一般国道255号の無電柱化(小田原市)】

小田原市内の一般国道255号では、電線類の地中化を行うことにより、**快適な道路空間が形成**されました。

出典: 神奈川県資料



### 【市道元石川第146号線の無電柱化(横浜市)】

横浜市の市道元石川第146号線では、電線類の地中化を行うことにより、**快適な歩行空間が形成**されました。

出典: 横浜市資料

