

熊本県の道路に関する ユニバーサルデザイン指針



平成17年8月

熊 本 県

ユニバーサル社会の実現に向けて



私は、ユニバーサルデザインの普及を通じて、障害、年齢、性別、言語、価値観など、人々が持っている違いを当たり前のこととして認め、全ての人一人の人間として尊重されるとともに、誰もが参画できる社会の実現を願ってきました。

また同時に、県政を進めていく姿勢の中で、県政は県民の皆様からの預かりものであり、また未来社会からも預かっているものという思いを抱いております。

この県政に、どんな価値を付けて県民の皆様へお戻しすればいいのかを考える時に、ユニバーサルデザインを基本理念とした政策展開が必要となってきます。

これからの道づくりは、道路の構造的な面のみならず、県民参画を含め道路行政そのものが、ユニバーサルデザインに立脚したものとしていくことが重要だと考えています。

このようなことから、平成14年9月には、ユニバーサルデザインを道路整備の理念とした「熊本県の道路整備に関する中長期計画」を策定しました。その中で、道路整備の重点戦略として本指針を策定することを位置づけております。本指針は、今後の道路整備においてユニバーサルデザインに配慮するための基本的な考え方をまとめたものであり、パートナーシップに基づき、より多くの人々からの声を反映しながら策定したものです。

これからも、県民の皆様とのパートナーシップを大切にしながら、この指針に基づき、人、地域社会あるいは環境等にやさしい道づくりを一層推進していきたいと考えています。

なお、この指針の策定に当たり、貴重な御意見をいただきました懇談会委員の皆様をはじめ、関係の皆様へ深く感謝申し上げます。

平成17年8月

熊本県知事 潮谷義子

《目 次》

第1章	指針策定の趣旨	1
第1節	指針策定の背景	1
第2節	指針の性格と目的	2
第3節	指針を適用する道路	3
第4節	本指針における『道づくり』の定義	5
第5節	県民ニーズ	5
第2章	熊本県がめざすUDによる道づくり	11
第1節	UDの目標	11
第2節	UDの基本方向	12
第3節	UDを推進する基本姿勢	13
第4節	UD 4つの視点	16
第3章	UDによる道づくりの推進に向けて	19
第1節	道づくりの考え方	19
第2節	道づくりの進め方	20
第3節	道づくりの各段階における取組み方針	23
(1)	ニーズ・課題の把握	23
(2)	成果目標の設定	27
(3)	整備計画・設計	31
(4)	施工	53
(5)	維持管理及び評価	58
第4章	UDによる道づくり事例	61
参考資料		71
	参考文献	71
	語句の解説	72
	熊本県の道路に関するユニバーサルデザイン指針	
	(仮称)策定懇談会委員及びオブザーバー名簿	76

第1章 指針策定の趣旨

第1節 指針策定の背景

これまでの道路整備は、戦後の復興時代とその後の経済成長の過程において、産業・経済の発展を支える動脈の形成を急ぐため、産業関連物資等の輸送を担う道路網の整備に主力が注がれてきました。

しかしながら、道路整備のスピードをはるかにしのぐモータリゼーションの進展は、主に都市部において交通渋滞をまねき、車の排気ガスによる大気汚染や騒音・振動等による沿道環境の悪化を引き起こしました。

また、整備延長など『量の確保』といった経済効率主義に重きを置いた道路政策は、ややもすると、まちづくりやコミュニティの形成、あるいは地域の歴史・文化、自然環境等に対して配慮を欠くこともあり、『車中心』の道路整備というイメージを国民に与える結果にもなりました。

県民アンケート調査によれば、『日常に利用する生活道路』や『歩行者・自転車が安全に通れる道路』など『人中心』の道路整備を求める声が強くなっています。

県民生活では、日常生活に質的な豊かさを求めながら、非日常の世界へ癒しを求めるなど、ライフスタイルの変化や価値観の多様化も進んでおり、環境等に配慮した道路整備によって提供される『癒し空間の創造』への期待も高まっています。

一方、熊本県の高齢化率は、平成16年10月1日現在で23.2%（全国平均19.5%）となっており、本県は、すでに超高齢社会を迎えています。今まで、障害のなかった人も、加齢による体力の衰えから、歩行においては介助車やシルバーカー等の補助器具が必要となったり、視力の衰えから独りで街に出かけられないなど、道路を利用する上で何らかの障害を持つことも想定されます。

また、東アジアをはじめとした諸外国からの観光客の増加など急激

な国際化や、情報通信技術の高度化など社会・経済構造の変革への対応なども急がれます。

このような複雑化、多様化するニーズへの対応が求められる社会において、『すべての人が生活しやすい社会のデザイン』という思想で提唱されたユニバーサルデザイン（以下、「UD」と表記）社会の実現は、まさに21世紀における時代の要請と言えます。

ところで、本県においては、地域の実情に応じ、地域の考え方に基づいた『1.5車線の道路整備』手法の積極導入を進めています。

この整備手法の導入で、県民や大学等との協働により提案されるUDによる道づくりを本県の道路政策へ積極的に取り入れることが可能となります。

『UDによる道づくり』という熊本発のローカルルールを全国に向け情報発信することなど、本県がUD社会の実現に向けて先駆的な役割を担う体制づくりが着実に進んでいます。

第2節 指針の性格と目的

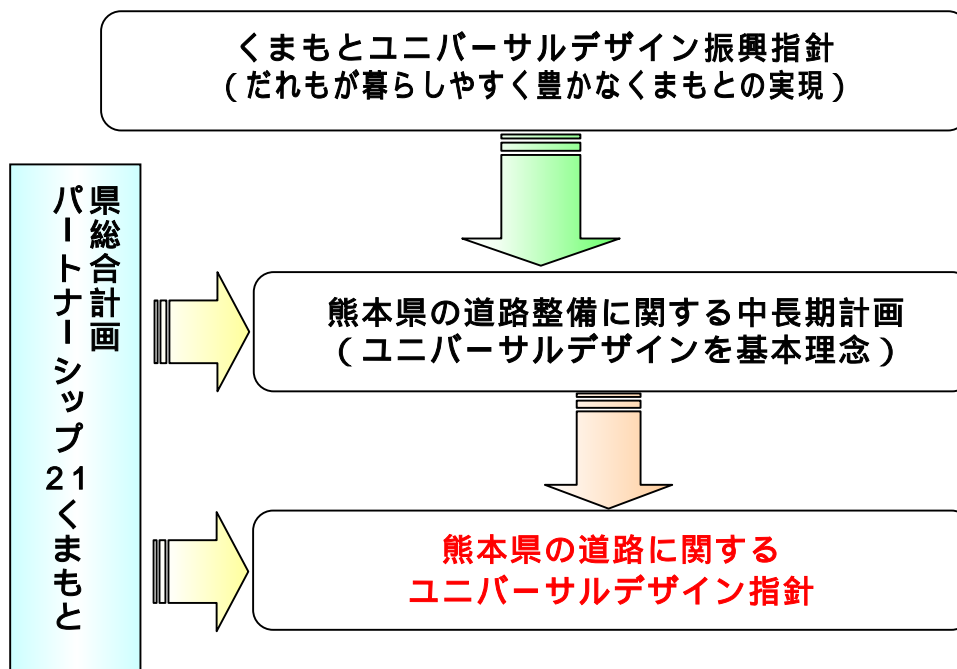
本県の道路の取組みとしては、平成14年2月に策定された『くまもとユニバーサルデザイン振興指針』を踏まえて、同年9月にUDを基調とする『熊本県の道路整備に関する中長期計画』を策定しました。

今回、この計画に掲げる諸施策をUDに配慮して強力的に推進し、併せて国をはじめとして県内各市町村の道路行政担当者や、県民、企業、NPO、交通管理者及び公共交通事業者等へ『UDによる道づくり』を広く普及していくために本指針を策定しました。

この指針は、各道路管理者あるいは各種道路事業者が、個々の道路の利用形態、沿道地域特性、道路利用者数や特徴といった交通需要特性等を十分考慮した上で、道路の整備・保全・管理の各段階において、UDに向けてどのような配慮が必要かをまとめたものであり、併せて道路利用者の方々にこのような取組みをお知らせし、協力をお願いするものでもあります。

第1章 指針策定の趣旨

【熊本県の道路に関するUD指針策定の経緯】



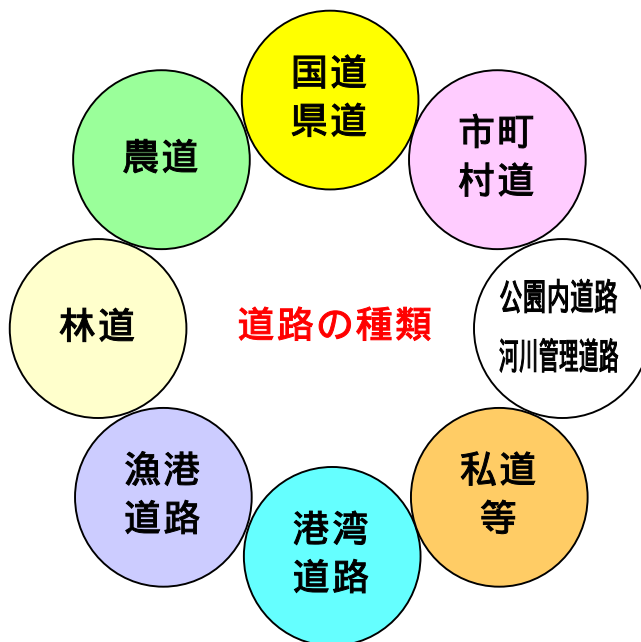
『熊本県の道路整備に関する中長期計画』における 道路整備の基本方針

人や自然にやさしい空間の創造
安全で豊かな暮らしの提供
産業活動を支える基盤づくり
活力ある都市づくりの支援
地域の交流・連携の強化

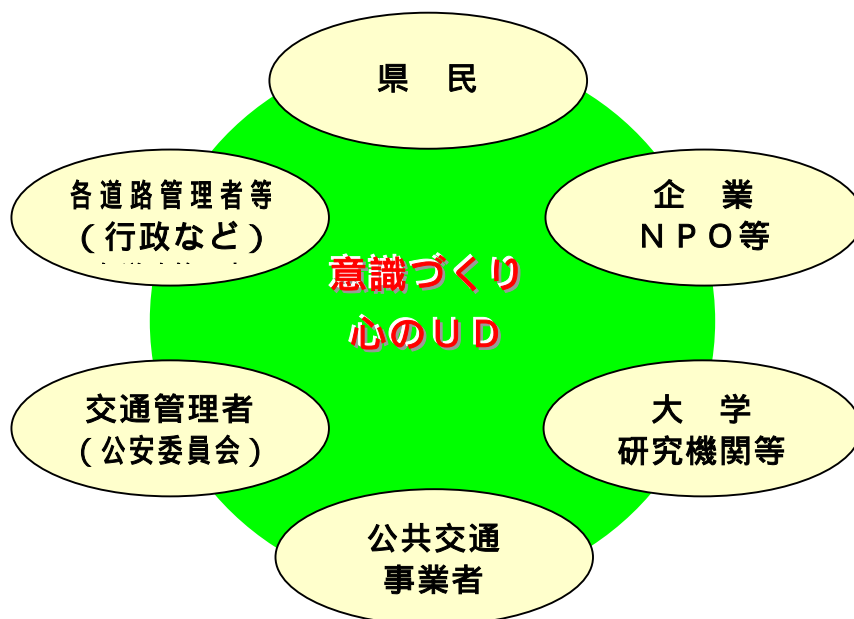
第3節 指針を適用する道路

この指針は、既存の道路構造令及びその他法令・基準等の範囲内で、本県が整備又は管理する国・県道及び農道・林道等の各種道路（公園内道路、河川管理道路などを含む）等に適用するほか、直轄国道や市

町村道、さらに企業や民有地内の道路等に対しても本指針を参考として、UDによる道づくりを推進していただくよう各道路管理者等に働きかけます。



【UD推進のための連携のあり方】



第4節 本指針における『道づくり』の定義

本指針で使用する『道づくり』という言葉は、道路管理者あるいは各種道路の事業者が行う道路の整備、保全（維持・補修）、管理段階を含むのはもちろんのこと、県民参画による道路美化活動、県民との対話を進めるパブリックインボルブメント（PI）や県民アンケート調査、大学等の研究機関との連携によるUD技術の開発、道路関連情報の県民への発信等、道路に関する事象の全てを対象とした概念として定義します。

第5節 県民ニーズ

『2004年県民アンケート調査（平成16年3月実施、県内在住の満20歳以上の男女4,000人を対象、回答者1,495人 うち男性606人 女性875人、回収率37.4%）』および『熊本県道路のUDに関する住民アンケート（平成16年10～11月実施、県内在住の満20歳以上の男女4,000人を対象、回答者1,317人 うち男性591人 女性726人、回収率32.9%）』の調査結果は、県民志向が『人中心』の道路整備へ移っていることを示しています。

（1） 県民が望む今後の道路整備とは

調査結果は、『人中心』の道路整備への県民志向として『日常生活に身近な道路』や『歩行者・自転車が安全に通れる道路』を求める割合が高いことを示しています。

また、『高齢者や障害者に配慮した道路』を求める割合が高いことも特徴的です。

1) 今後力を入れて整備してほしい道路

(2004年県民アンケート調査)

日常に利用する生活道路	40.2%
歩行者・自転車が安全に通れる道路	32.6%
高齢者や障害者に配慮した道路	25.7%
都市内の交通をスムーズにする道路	22.5%
災害などの心配のない安全な道路	16.3%
透水性舗装等、環境に配慮した道路	13.3%
国道などの幹線道路	9.3%
医療・福祉機関への連絡道路	8.9%
円滑な物流を図る道路	5.4%
観光地などへの連絡道路	3.9%
駅・空港・港などへの連絡道路	3.8%
高速道路	2.9%
その他	0.9%
無回答	5.5%

なお、この調査は、上記選択肢 ~ の複数選択可として行われました。

2) どのような種類・規格の道路が必要か

(熊本県道路のUDに関する住民アンケート)

市町村道など日常生活に身近な道路	37.3%
歩道・自転車道	29.9%
一般国道・県道などの幹線道路	19.7%
高速道路など自動車専用の道路	9.2%
道路整備は必要ない	1.3%
その他	2.6%

第1章 指針策定の趣旨

3) どのような利用目的での道路が必要か (熊本県道路のUDに関する住民アンケート)

医療・福祉機関へのアクセス道路	30.3%
観光地へのアクセス道路	17.5%
駅、空港、港などへのアクセス道路	16.1%
官公庁、学校などへのアクセス道路	12.4%
他県などとの広域的な交流・連携を促進する道路	11.9%
農林水産業振興のための道路	5.2%
商・工業振興のための道路	1.4%
その他	5.2%

(2) 道路に対する満足度 (熊本県道路のUDに関する住民アンケート)

自動車を利用する立場、歩行者の立場のそれぞれで、不満足が満足をともに3倍程度上回っていますが、その主な原因は、車道・歩道の構造上の未整備（幅員狭小等）や交通渋滞の多発に起因しています。

1) 自動車を利用する立場

<満足度>

満足 24.5% 不満足 75.5%

<不満足の内容>

道路の幅が狭く、交通安全上危険である	23.3%
交通渋滞が頻繁に発生する	20.4%
路面が悪い（でこぼこ、ひびわれ、水たまりなど）	16.6%
道路のわきに駐車できる休憩スペースがない	9.2%
交差点（曲がり角）の見通しが悪い	8.8%
道路工事による通行規制が多い	6.9%
案内標識がわかりにくい	6.0%
災害や交通事故など緊急時に迂回路がない	4.9%

雨天時、荒天時に通行止めになりやすい	0.8%
その他	3.1%

2) 歩行者の立場

< 満足度 >

満足	24.7%	不満足	75.3%
----	-------	-----	-------

< 不満足の内容 >

歩道がない(狭い)道路が多い	30.3%
歩道の段差が多い、又は勾配が急である	20.4%
電柱、違法看板、違法駐輪などが通行に支障	13.4%
雨天時の路面の冠水、水たまり等がしやすい	12.9%
ベンチなど、休憩する場所や施設がない	7.7%
雨天時などに、歩道の路面がすべりやすい	3.9%
道路工事が多く、通行に支障となる	3.9%
街路樹など緑が不足している	3.0%
案内標識がわかりにくい	1.8%
その他	2.7%

3) 道路標識

< 満足度 >

満足	52.1%	不満足	47.9%
----	-------	-----	-------

< 不満足の内容 >

目的地へスムーズに移動できる連続性がない	22.2%
夜間、又は雨天時に標識が見えにくい	15.9%
標識が、街路樹などで隠れて見えにくい	14.5%
似たような標識が多すぎてまぎらわしい	10.0%
表示されている場所、地点名が不統一	6.6%
目的地までの距離表示が不統一	6.6%
歩道上の標識が、歩行者等の通行の支障	4.1%

第1章 指針策定の趣旨

標識板の文字やデザインなどが不統一	2.8%
日本語のみで、外国人にわかりにくい	2.4%
その他	14.9%

4) 横断歩道・横断歩道橋

< 満足度 >

満足 56.2% 不満足 43.8%

< 不満足の内容 >

自転車や車椅子等が利用できない歩道橋が多い	28.0%
近くに歩道橋や横断歩道がない(設置場所が不適切)	18.5%
横断歩道上を渡る青信号の時間が短すぎる	16.3%
歩道橋の階段の勾配が急すぎる	14.7%
歩道橋、又は横断歩道上が滑りやすい	6.3%
歩道橋の幅員が狭い	5.4%
横断歩道の表示が見えにくい	4.1%
その他	6.7%

5) 駅やバス停・電停

< 満足度 >

満足 44.2% 不満足 55.8%

< 不満足の内容 >

バス停・電停に屋根がなく、雨天時に濡れる	28.4%
駅前の駐車場(駐輪場)が狭い(少ない)	17.1%
歩道上にあるバス停の待合所がない(狭い)	14.7%
停留所において運行状況などの情報提供が不足	12.7%
道路と駅などの結節が悪く、乗り継ぎに不便	10.4%
バス停(電停)が歩道(車道)の障害要因	7.3%
駅やバス停・電停の場所、位置がわかりにくい	5.5%
その他	3.9%

6) 道路の景観

< 満足度 >

満足 48.2% 不満足 51.8%

< 不満足の内容 >

電柱・電線類が多い	27.0%
道路上の違法看板・広告が多い	21.3%
道路沿線の路上外の看板・広告が多い	16.8%
山間地等には不要と思われる規格の道路が多い	8.0%
道路空間の中に緑が不足している	7.8%
橋などの構造物が自然、地域の歴史等と不調和	7.2%
ガードレールや標識柱等の色、デザインがよくない	4.4%
道路標識が乱立している	3.8%
その他	3.7%

7) 道路環境

< 満足度 >

満足 44.1% 不満足 55.9%

< 不満足の内容 >

自動車などによる大気汚染	26.3%
自動車などにより発生する騒音	19.9%
動植物の生態系の変化	16.0%
路面の舗装などによる都市の温暖化	15.8%
交通事故の増加	10.6%
自動車などにより発生する振動	10.0%
その他	1.4%

第2章 熊本県がめざすUDによる道づくり

第1節 UDの目標

だれもが暮らしやすく豊かなくまもと の実現

具体的には、次の3つの実現をめざします。

1 だれもが社会に自由に参加でき、 積極的にチャレンジできる環境の実現

住む、働く、学ぶ、遊ぶなどの生活活動や社会活動を制約されず、だれもが思ったことに挑戦できる環境の実現をめざします。

2 使いやすいものに満たされている生活の実現

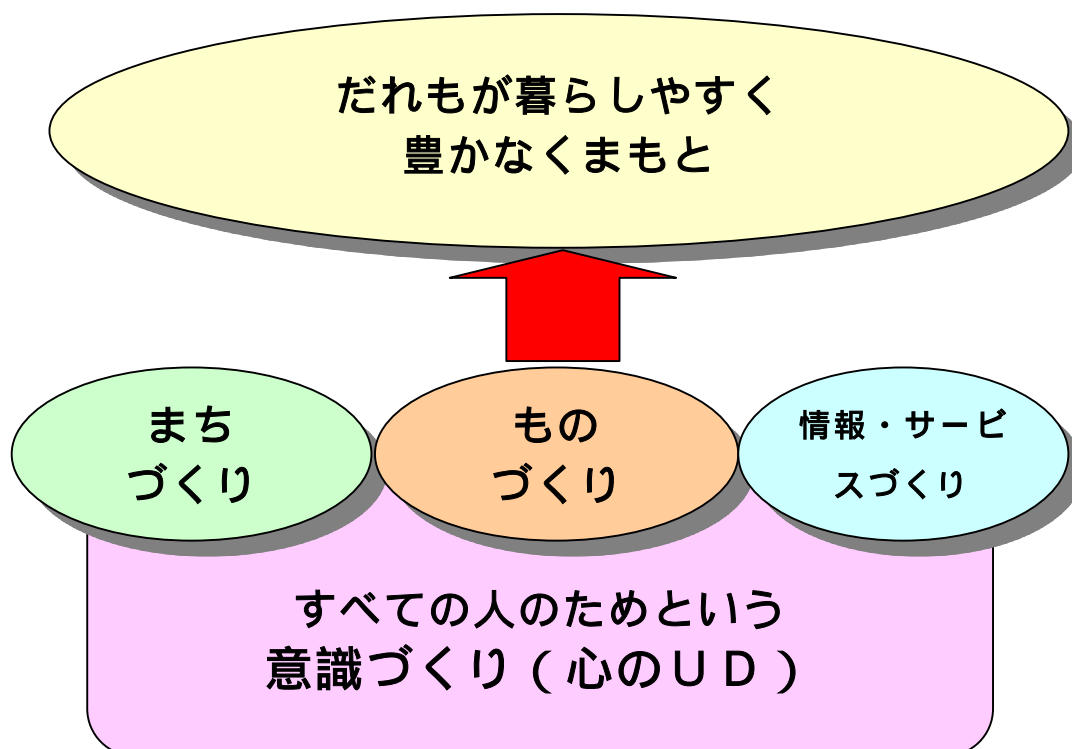
暮らしの中で必要な使いやすいものをつくる産業や市場があり、求めれば手に入れられる生活の実現をめざします。

3 一人ひとりの個性が大切にされている 社会の実現

個性を尊重し、お互いが異なった個性を高め補いあう心をもって、個人の差や違いを認めあうことのできる社会の実現をめざします。

第2節 UDの基本方向

まちづくり（社会基盤としての住民生活・地域活動を支援する道路機能の総体としてのあり方）、ものづくり（個々の道路施設の構造・材質等のあり方）、情報・サービスづくり（案内誘導、道路交通情報の提供、県民との交流のあり方等）という3つの分野と、それらを取り巻く意識（心）づくりについてUDを進めます。



すべての人に使いやすく工夫された「まち」、「もの」、「情報・サービス」も、思いやりや助け合いの心がなければ活かすことはできません。いろいろな人の立場で考える「意識づくり」である「心のUD」はとても大切です。

第2章 熊本県がめざすUDによる道づくり

第3節 UDを推進する基本姿勢

UDを推進する基本姿勢は、プロセス重視を原則とした、次の3つのキーワードが重要となります。

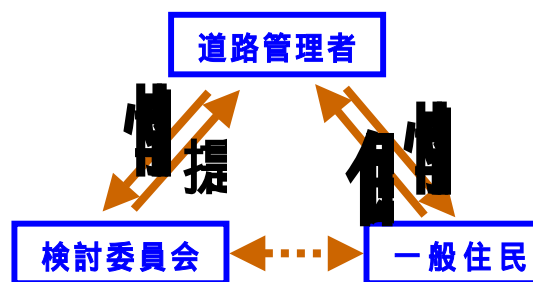
(1) 対話によるデザイン

～徹底した利用者（ユーザー）志向～

利用者志向を徹底させ、道づくりの各々の段階で、道路利用者や地域住民等のニーズ、地域社会の課題等の把握を行いながら、行政と県民の双方向の道づくりを進めていきます。



【検討委員会の開催状況】



【検討実施体制】

【PIの実施例】

国道325号の菊池市内（菊池市七城町～菊池市街地間）の計画検討の際に実施。

- ・ 一般市民へのアンケートを実施して市民の意向を直接聴取。
- ・ 併せて、市民、学識経験者、行政からなる検討委員会で検討を重ねた後、提言を受けました。

～ コミュニケーションの重視 ～

道づくりを進める各々の段階でモニタリングを行うなど、道路利用者や地域住民等とのコミュニケーションを繰り返し行います。

また、利用者の特性や価値観の違いで利用者の意見が異なる場合には、利用者同士のコミュニケーションが行われるよう支援し、お互いの意見を調整することで解決策を見いだします。



【横断歩道部の検証状況】

【現地検証の実施例】

県庁舎周辺の道路整備では、検討会を設置して議論を重ねました。

現地検証では、多様な課題等を確認し、工事に反映しました。

(2) さりげないデザイン

～ 柔軟で選択性のある ～

特定の道路利用者だけを対象にしたデザインは、利用する人に心理的な負担を与えたり、周囲の人に特別な意識を芽生えさせることにもなります。道路は、個人と社会の接点であり、自由な社会活動を行う上で重要な役割を担っています。

このため、道路を利用する際に周囲の人を気遣い、あるいは依存することのない“さりげないデザイン”が、道づくりに必要です。

第2章 熊本県がめざすUDによる道づくり



【歩道通行帯の区分と休憩施設】

歩行者の通行帯と自転車通行帯が舗装材により区分された、自転車歩行者道
歩行空間の横にさりげなく設置された休憩施設



【高さに変化を持たせたベンチ】

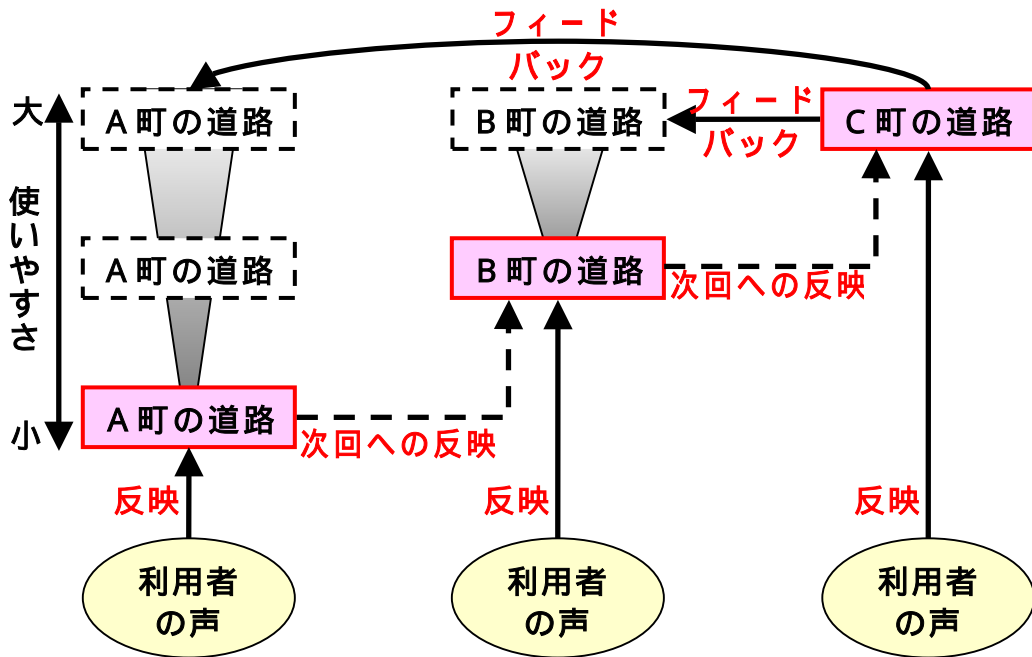
歩道沿いに設置された休憩施設
ベンチは、利用者が、自分に合った高さを自由に選択できるように高さに変化を持たせてあります。

(3) 追い求めるデザイン

～システムのなアプローチ～

利用しやすく、親しまれる道づくりを求めていくユニバーサルデザインには終わりがありません。一人でも多くのニーズに応えられるよう、常に見直し、改善を図っていく姿勢を持ち続けることが大切です。また、道づくりの一つひとつの取組みを単独で捉えるのではなく、それぞれがつながることでノウハウを蓄積し、より使いやすいものへとつなげていく大きなプロセスの一部として位置づけます。

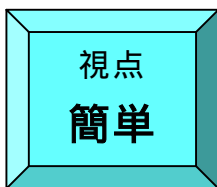
【システム的なアプローチのイメージ図】



第4節 UDの4つの視点

UDへの取組みを進めていくうえでは、「簡単」、「快適」、「安全」、「柔軟」という4つの視点の具体化が重要です。

(1) すべての人に簡単（使いやすい）



段差や幅員の狭小等のハード面でのバリア解消に努めるとともに、ソフト面のバリア解消として道路利用者が道路情報を簡単に入手できる道づくりを進めます。

第2章 熊本県がめざすUDによる道づくり

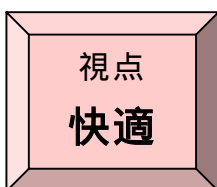


【低床電車と段差を小さくした電停】



【わかりやすい道路交通情報】

(2) すべての人に快適



自動車などの走行性の向上や、騒音対策、緑化などの道路環境の改善を図ると共に、特色ある地域の歴史・文化に配慮し、また癒し空間の形成のための休憩施設等を設置し良好な景観を保全するなど、すべての人に快適な道づくりを進めます。

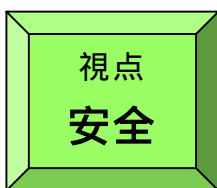


【歴史・文化を醸し出す景観】



【景観を楽しむ休憩施設】

(3) すべての人に安全



道路利用者の行動特性、高齢者や障害者、子ども及び子ども連れの方等の身体能力等に配慮して安全な道づくりを進めます。

また、土砂災害から、県民の生命、財産を守るため、防災対策を実施し、自然災害に強い安全な道づくりを積極的に進めます。

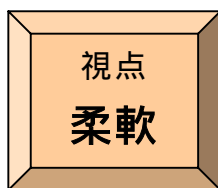


【自転車と歩行者の分離した歩道】



【防災対策を実施した道路】

(4) すべての人と状況に柔軟



道路で横断を開始するか、次の青信号まで待つべきかを判断したり、あるいは、幅の広い道路の横断歩道の途中で一時待機をすべきか、横断をそのまま続けるかなど、高齢者や障害者等のさまざまな身体能力に対応できるよう、情報を発信し、選択性の高い柔軟な道づくりを進めます。



【音声誘導と待ち時間の表示がある信号機】



【一時待機できる中央帯】

第3章 UDによる道づくりの推進に向けて

第1節 道づくりの考え方

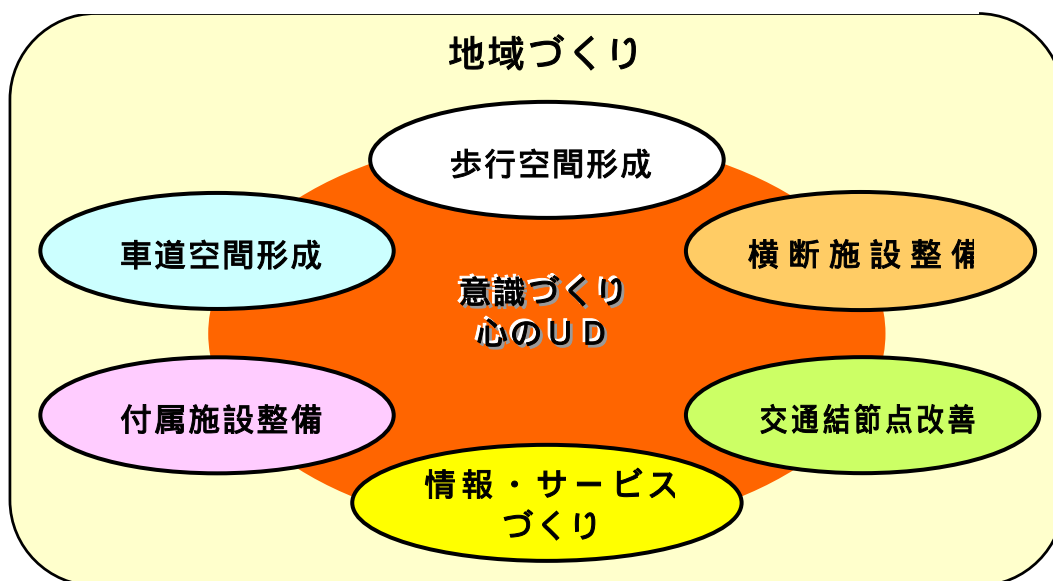
今後の道づくりは、「地域づくり」という観点で、県民ニーズに沿った魅力ある空間形成と、併せて思いやり、助け合いの心を醸成する「意識づくり（心のUD）」が必要となります。

この指針では、道路を次のような多様な要素で成り立つものとして考えます。

道づくりにおける多様な要素

車道空間形成	: 車道、交差点 等
歩行空間形成	: 歩道、自転車歩行者道 等
横断施設整備	: 路上横断施設、立体横断施設 等
交通結節点改善	: バス停留所、路面電車停留場 等
情報・サービスづくり	: 道路案内標識、地図、ITS 等
附属施設整備	: 照明灯、休憩施設、防護柵 等

【多様な要素の結びつきである道づくりの考え方】



さらに、UDを基調とした「熊本県の道路整備に関する中長期計画」

の基本方針と併せて、これらの多様な要素の中に含まれる障壁を解消していく必要があります。

第2節 道づくりの進め方

このような考え方に基づき道づくりを進め、全ての道路施設をUDに配慮したものにするためには、新規に道路を整備する場合だけでなく、既存道路を改良する場合についても、UDへの取り組みを推進する必要があります。

しかしながら、いずれの場合においても、利用者のニーズや整備効果または社会情勢等を踏まえた優先順位付けを行い、重点的に事業を実施していくことが不可欠です。

道づくりの進め方については、UDを推進する基本姿勢（プロセス重視・柔軟で選択性のある・システムのなアプローチ）で、UDの4つの視点（簡単・快適・安全・柔軟）を具体化するために、下記の5つの段階を確実に実行していく事が必要です。

さらに、5つの各段階の中での「UDに向けての配慮事項」を踏まえながら、多様な要素の形成・連携が図られる道づくりを進めていきます。

（1） ニーズ・課題の把握

県民との情報・意見の交換、タウンウォッチング、疑似体験等を通じて道づくりに対する県民のニーズ・課題の把握に努めます。

（2） 成果目標の設定

道づくりの目的は何かをしっかりと見定めることが重要です。ニーズ・課題の把握により収集した情報を正確に分析・整理して成果目標を設定します。

（3） 整備計画・設計

第3章 UDによる道づくりの推進に向けて

設定した成果目標を達成するために整備計画・設計を進めますが、この際、県民の意見等を十分反映することを心がけます。

(4) 施工

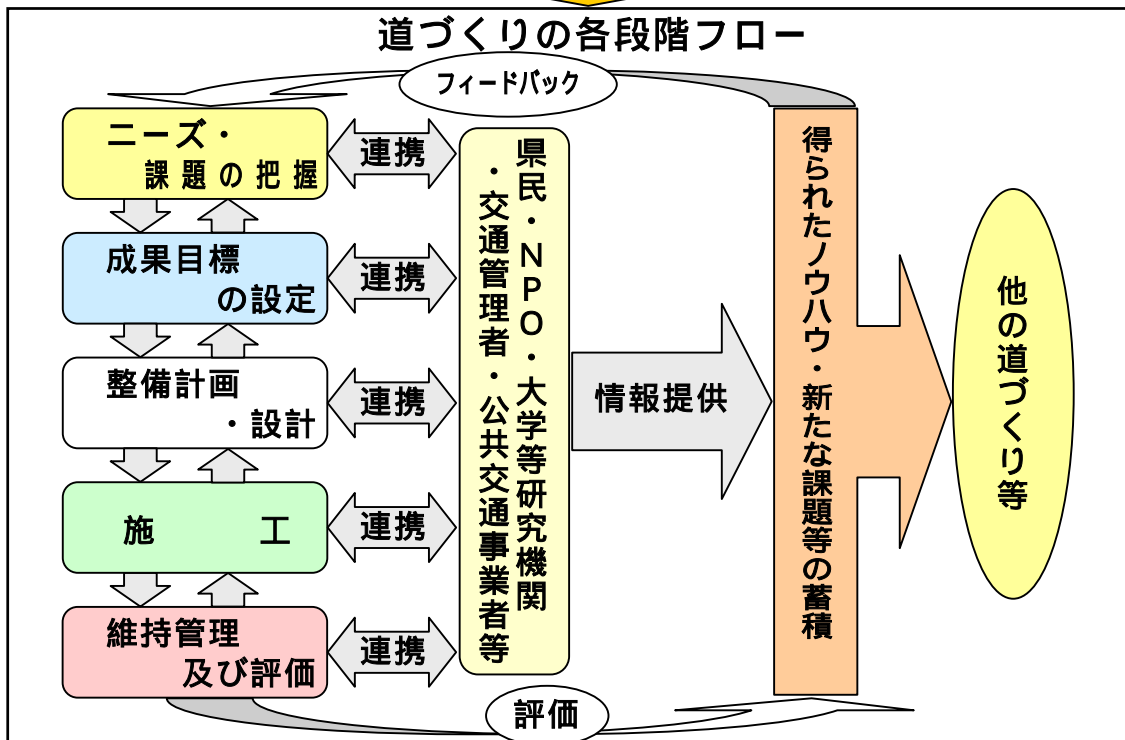
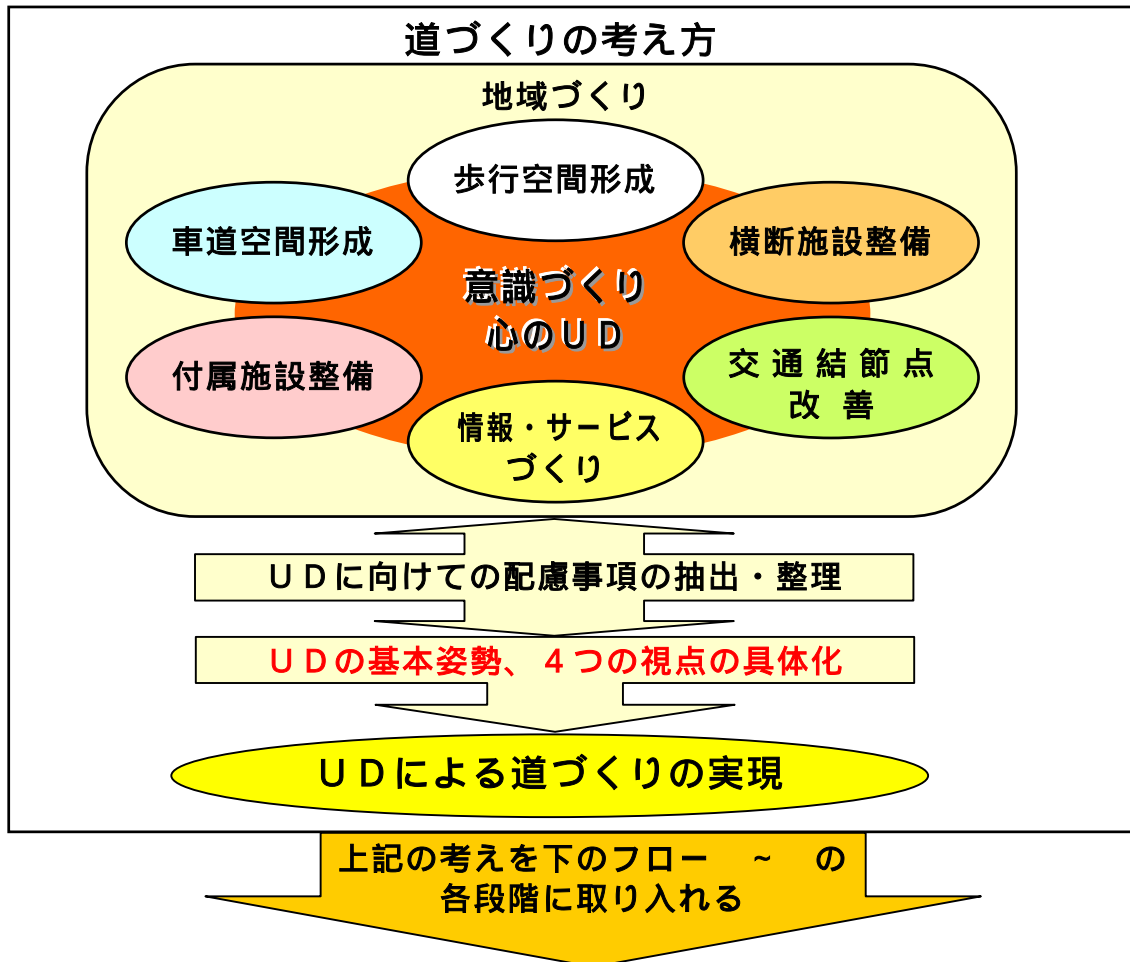
整備計画・設計が成果目標を達成できるかどうか、現地の状況を検証して工事に着手します。工事中は、道路利用者や周辺住民、自然環境等への工事の影響の有無について常時観察し、問題等が発生したら計画・設計等へフィードバックし改善策を検討します。

(5) 維持管理及び評価

整備後に成果目標が達成されたかどうかを評価します。これにより得られたノウハウや改善すべき課題等について、他の道づくり等にもフィードバックします。

また、整備された道路をより快適に利用できるように、県民と協働して維持管理に努めます。

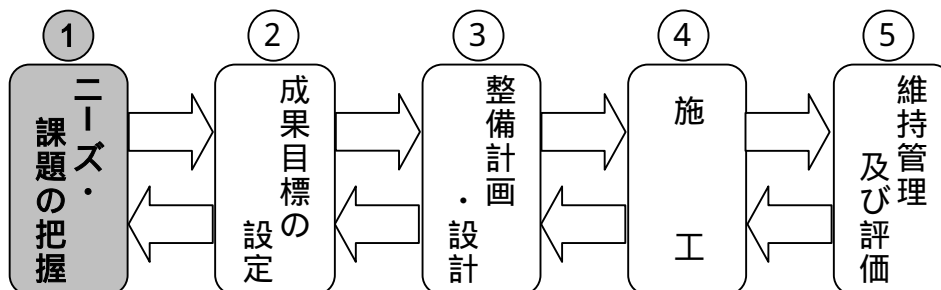
【UDによる道づくりの概念図】



第3章 UDによる道づくりの推進に向けて

第3節 道づくりの各段階における取組み方針

(1) ニーズ・課題の把握



プロセス重視を原則とし、「対話によるデザイン」、「さりげないデザイン」、「追い求めるデザイン」を基本姿勢として「ニーズ・課題の把握」に取り組むことが重要です。

このニーズ・課題の把握に当たっては、現在の道路の整備、保全、管理の各分野における改善点等だけでなく、現状における「利用しやすい点」等の促進のために、肯定的な意見についても積極的に把握します。

UD に向けての配慮事項

県民との対話

- 地域の行事や地域住民交流会への積極参加

地域に根ざした道づくりを実現するには、地域の歴史や慣習・文化の把握が必要です。地域の行事や地域住民交流会へ積極的に参加し、住民との対話の機会を増やし交流を深めます。

- パブリック・インボルブメント（PI）の推進

地域に根ざした道づくりを実現するため、計画段階から住民に参画してもらう住民参画型の道づくりを進めます。

第3章 UDによる道づくりの推進に向けて

【主なP Iの実施例】

国土交通省実施：国道3号植木バイパス、国道57号東バイパス
熊本県実施：国道325号(菊池市)、国道266号(上天草市)

● パブリック・コメント の推進

この制度は、県の計画や条例などを県が策定する際に、県民の意見を一定期間求めて政策立案に反映させていくものです。道路行政に県民の意見を反映させるため、この制度の活用を進めます。

● 障害者団体、消費者団体、NPO 等に対するヒアリングの推進

道路行政への複雑化、多様化する県民ニーズに応えるため、いろんな立場を代表する団体やNPO等からのヒアリングを積極的に進めます。

● タウンウォッチング等による現状検証の推進

住民や障害者団体、NPOあるいは県政モニター等の参加により、歩道の幅員や段差、あるいは交差点の安全確保等について検証を行うタウンウォッチング等を積極的に進めます。



【タウンウォッチングによる検証】

など

関係機関との情報交換等

● 交通管理者である公安委員会（警察）との情報交換

道路案内標識など道路利用者へのきめ細かで連続した道路情報の提供とその活用を図るため、交通管理者である公安委員会（警察）との情報交換を積極的に進めます。

● 交通事業者等との意見・情報交換

バス停留所、電停等の交通結節点の改善に向けて、電車、バス、

JR、タクシーなど交通事業者等と意見・情報交換を積極的に進めます。

- **観光振興部署、他メディア等との意見・情報交換**

観光振興に向けての道づくりのために、観光振興部署や他メディア等との情報・意見交換を積極的に進めます。

など

制度の活用

- **県政モニター制度の活用**

地域振興局ごとに、年数回のモニター会議等が実施されています。この制度を積極的に活用し、地域の道路に関する課題について地域住民等から意見・提言を広く求めます。

- **『道の相談室』の活用**

道路利用者等から寄せられる、苦情・相談・問合せ等に対して、国、県、市町村の各道路管理者の間での「たらい回し」をなくすため、総合的な道路相談窓口として設けられています。この『道の相談室』を活用し、電話・FAX・インターネットを通じて本県の道路に関する意見・提言を広く求めます。

など

各種調査の実施

- **定期的な県民アンケート等の実施**

県民ニーズに沿った道づくりを進めているかどうかを県民に評価してもらうため、定期的な県民アンケート等を実施します。

- **道路利用者の実態調査等の実施**

都市圏の交通渋滞の緩和に向け公共交通機関の利用促進を図るため、公共交通機関利用者などの交通実態調査等を実施します。

また、主要観光地における観光周遊ルートの整備等を行うため、

第3章 UDによる道づくりの推進に向けて

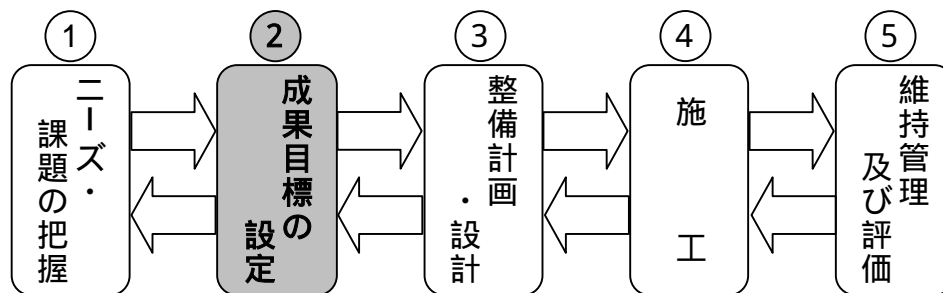
観光客へのアンケート調査及び動向調査等を実施します。

- **ドライブモニター、サイクリングモニターによる現状走行や案内検証**

案内標識の課題や道路工事の問題点等を客観的にチェックするために、モニター等による評価を実施します。

など

(2) 成果目標の設定



「徹底した利用者志向の追求」と「コミュニケーション重視」の道づくりを進めるため、対象路線に対して地域の実情や住民ニーズ・課題等に対応する具体的な成果目標を設定します。

UDに向けての配慮事項

地域づくり

● 地域の歴史・文化を尊重

地域の特色ある歴史や文化に対する住民の心情を理解し、これらを守り育むことに配慮した道づくりを進めます。

● 景観や自然環境の保全

景勝地や特筆すべき自然環境のみならず、地域社会の中で住民に親しまれ、愛されている地域の景観・自然環境にも配慮した道づくりを進めます。

● 地域の産業・経済振興

地域の産業・経済が抱える課題などの社会背景を理解し、地域振興を支援する道づくりを進めます。

● コミュニティの形成

第3章 UDによる道づくりの推進に向けて

コミュニティの形成に配慮した道づくりを進めます。

など

車道空間形成

- **運転者にやさしい車道空間**

だれもが安心して自動車を運転できるよう、ゆとりある道路構造・規格等の採用に取り組み、運転者にやさしい車道空間を形成します。

- **歩行者の安全を確保した車道空間**

歩道の設置予定がなくても歩行者等の安全確保に配慮した車道空間を形成します。

- **人・自然環境にやさしい車道空間**

騒音、振動、大気汚染、光害等のない良好な沿道環境を確保した車道空間を形成します。

など

歩行空間形成

- **安全に安心して歩行できる歩行空間**

どんな方が、どれくらい、どのような目的で、どんな手段(徒歩、自転車、車いす等)で利用しているか。これを把握することで、段差や幅員狭小箇所の改善等に努め、歩行者が安全に安心して歩行できる歩道空間を形成します。

- **楽しく歩行できる歩行空間**

歩行者がゆとりを持ち、楽しく通行できる歩行空間を形成します。

- **生活空間として利用できる歩行空間**

地域のコミュニティスペースとして住民の利用形態・ニーズに応える歩道空間を形成します。

- 人・自然環境にやさしい歩行空間

休憩場所の設置、ヒートアイランド対策や地下水保全対策を実施するなど、人や自然環境にやさしい歩道空間を形成します。

など

横断施設整備

- 高齢者や障害者、子ども及び子ども連れの方などが安全に安心して通行できる横断歩道・歩道橋等

利用者の歩行速度や身体能力に配慮するなど、安全に安心して横断できる路上・立体横断施設を整備します。

など

交通結節点改善

- 高齢者や障害者、子ども及び子ども連れの方などにやさしいバス停・電停

高齢者や障害者、子ども及び子ども連れの方などが無理なく利用でき、また、乗降時や待ち時間の際にも負担がかからないようなバス停・電停の改善に努めます。

- 公共交通機関の容易な乗り換え

乗り継ぎの際、利用者がどのようなことで困っているかなどを把握し、交通結節点での公共交通機関の利用改善に努めます。

など

情報・サービスづくり

- 運転者や歩行者にやさしい案内

運転者や歩行者が現在位置を簡単に把握でき、目的地まで迷わず行けるわかりやすい案内標識等を整備します。また、案内標識の表示内容や表示方法、設置位置等は歩行者の目線にも配慮します。

第3章 UDによる道づくりの推進に向けて

- **高齢者、障害者、子どもなどにやさしい案内**

文字を大きくするなど、高齢者、障害者、子どもなどにも分かりやすく、視認しやすい案内標識等を整備します。

- **観光客や外国人にやさしい案内**

規格化された絵文字（ピクトグラム）の活用や多言語表示（日本語、英語、韓国語、中国語）など、観光客や外国人等にもわかりやすい案内標識等を整備します。

- **景観に優れた標識等**

自然景観や歴史的建造物、あるいは良好な街並み等の景観を阻害しない案内標識等を整備します。

など

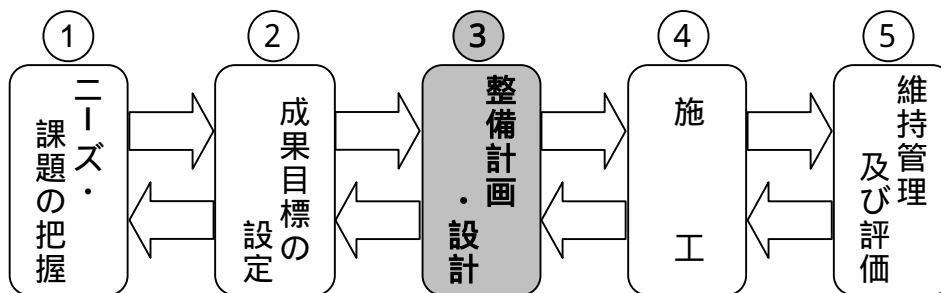
付属施設整備

- **人・自然環境にやさしく景観に優れた施設**

適度に配置された歩道上の休憩施設、夜間において安全で円滑な移動を支援し環境にやさしい照明、景観に配慮したガードレール等、人・自然・景観にやさしい附属施設を整備します。

など

(3) 整備計画・設計



ニーズや現状の課題を踏まえ、設定した成果目標に対し、UDによる構造や関連する基準等を満足するとともに、県民の意見等に配慮した整備計画・設計をします。

UDに向けての配慮事項

地域づくり

● 地域の歴史・文化、自然環境、景観に配慮

道路のルート選定、構造要件等の決定に際しては、地域の歴史や文化を尊重し、併せて自然環境や景観にも配慮します。



【歴史・文化を醸し出す景観】

● 地域振興策に配慮

ルートの選定、構造要件等の決定に際しては、中心市街地の商店街等への影響等に配慮し、また衰退・空洞化等が生じている地域においては、地域振興策にも配慮します。

● 道路ネットワークの形成に配慮

国・県道、市町村道や農道、林道等その他の道路間で連携を強化し道路ネットワークの形成を図ります。

● コミュニティの形成に配慮

教育・文化施設、医療・福祉施設、役場など主要な公共施設の位置の把握のみならず、地域の高齢化の状況や高齢者の社会参画の状況、あるいは少子化に伴う次世代育成支援に対する地域の取組み等についての把握にも努め、それらを踏まえてコミュニティの形成に配慮した道づくりを進めます。

など

車道空間形成

● 運転者にやさしい車道空間

《落石等の自然災害のない安全な道路》

大雨や地震時の、「落石や斜面崩壊などを防ぐための防災対策」や「道路の寸断等で孤立集落が発生しないような、リダンダンシー（代替機能）の確保等」に配慮し、これを踏まえた設計を行います。



【防災対策を実施した道路】

《最低限確保すべき構造要件整備への対応策》

山地部等の交通量の少ない地域などについては、“車道幅の狭小区間の改善”、“待避所の確保”、“視距の確保”等の最低限確保すべき構造要件を整備する、1.5車線の道路整備の積極的な導入を図り、地域が抱える課題に答えられるようにします。

《路地等の交差点における安全対策》

市街地部等において、建物などにより見通しの悪い路地部の交差点では、車輦と歩行者や自転車との出会い頭の衝突が起りやすくなります。

このため相互の早期確認がしやすいように隅切りやカーブミラ

一の設置、あるいは、注意喚起のための交差点部の路面標示やカラー舗装を実施するなど安全対策を進めます。

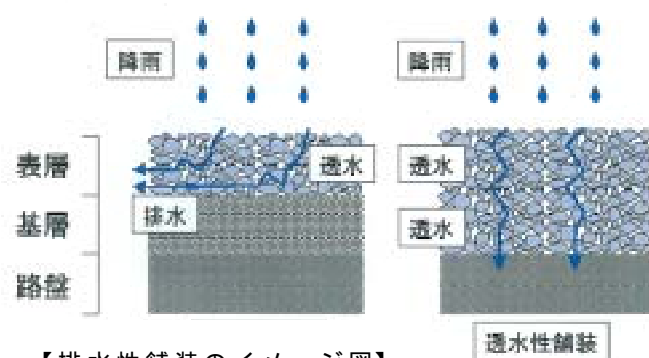
《多車線道路の車線数減少における対策》

多車線道路の車線数減少区間（工事区間を含む）において、運転者が走行車線の選定に迷うことなく、十分手前から余裕をもって誘導案内を行うよう安全対策を進めます。

《だれもが安心して運転できる対策》

急カーブや狭小区間の改善、ゆずりあい車線の整備、待避所や休憩スペースの確保など、ゆとりある道路構造の整備を進めます。

また、雨天時の路面表示や標識等の視認性確保のため、排水性舗装の採用、標識板の輝度向上、LED式（高輝度化）信号灯器への改良、道路照明の効率化等に努めます。



【排水性舗装のイメージ図】

《車線のカラー舗装化》

運転者の視認性を向上させ、通行の安全性を確保するため、主にバス専用レーン及び変則交差点の付加車線等について車線のカラー舗装化を進めます。

● 歩行者、自転車利用者の安全を確保した車道空間

《十分な路肩の確保》

路肩は、故障車の一時待避所や、車道の側方余裕幅として交通の安全確保・円滑化等に寄与するほか、歩道等を有しない道路にあっては、歩行者、自転車利用者等の通行部分ともなります。

現在歩道がなく、またその整備計画もない道路では、歩行者、自転車、車いす利用者等の安全確保の視点から、路肩は、なるべ

第3章 UDによる道づくりの推進に向けて

く広く設定するよう配慮します。

《路肩のカラー舗装化》

運転者の“走行車線と路肩部の境界の視認性”の向上により、路肩を通行する歩行者等の安全確保を図るため、「歩行者等の通行量が多いが、歩道等の整備計画がない道路」では、路肩をカラー舗装化することを検討しま



【路肩のカラー舗装化】

す。なお、この際、路肩幅を拡大できないか、横断面の幅員構成を再検討します。

● 人・自然環境にやさしい車道空間

《大気汚染・騒音対策》

パーク＆ライドによる公共交通機関への転換、時差出勤やフレックスタイムの促進、VICSの普及促進による渋滞情報提供、高速道路の有効活用、環状道路等のネットワーク整備の促進、交差点の立体化、ETCの普及等により、自動車交通需要の抑制や交通容量の拡大を検討します。



【高速道路バス停付近に設けた駐車場】

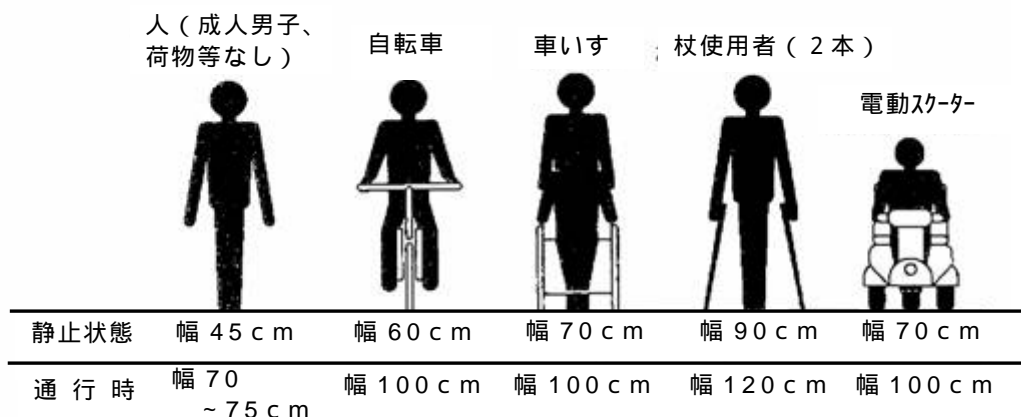
また、低騒音舗装、遮音壁、吸音板あるいは環境施設帯の設置等により、騒音対策を検討します。

など

歩行空間形成

● 安全に安心して歩行できる歩道空間

《道路利用者の寸法》



【道路利用者の基本的な寸法】

出典：道路の移動円滑化整備ガイドライン

ユニバーサルデザインによる設計を行うためには、まず道路利用者の通行のための基本的な寸法、幅員を知る必要があります。

《バリアの把握・除去》

歩道空間において何がバリアとなっているか（幅員狭小部、電柱、標識柱、電停のベンチ、側溝・排水桝、マンホールなどの占用物、縦横断勾配など）を把握し、その除去計画を立て、設計に反映させます。



【歩道空間で支障となっている例】

《視覚障害者誘導用ブロック配置計画の重要性》

歩道空間における視覚障害者誘導用ブロックは、マンホール等による欠落が発生したり、また案内標識・電柱等の道路付属物・占用物あるいはタイル舗装のブロック割り等により、その誘導性に影響を受けてきました。これは、視覚障害者誘導用ブロックが歩道計画の中で付属物的なものとして取り扱われ、他の施設計画後のしわ寄せを受けてきたのが原因です。

これらの問題点の除去に努め、視覚障害者誘導用ブロックの配

第3章 UDによる道づくりの推進に向けて

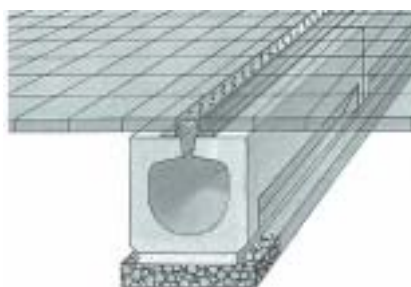
置計画をしっかりと位置付けることが重要です。

また、使用材料については、十分な強度を有し、滑りにくく、つまずきにくいもの、輝度比や明度差が確保できるものを選択するとともに、歩行性、耐久性、耐候性、施工性、経済性、維持管理等を十分考慮します。（『視覚障害者誘導用ブロック設置指針』、『道路の移動円滑化整備ガイドライン』参照）

《歩行路面に露出しない側溝》

歩道内に側溝を敷設する場合でも側溝蓋を路面に露出させない構造の採用に努めます。

やむを得ず露出する場合でも蓋ふたのない構造や、集水柵のみの露出とし、その際も露出部は滑りにくい材質・構造とします。



【路面に露出しない側溝】

《自転車歩行者道における通行区分の明確化》

自転車歩行者道とする場合は、自転車の車道側通行のルールを周知・徹底するとともに、自転車及び歩行者の通行する部分を表示や標識、舗装の色彩、材質等により区分するよう努めます。



【路面表示による通行区分】

《歩道等の幅員》

- ・ 有効幅員

第3章 UDによる道づくりの推進に向けて

歩道又は自転車歩行者道の有効幅員は、高齢者、障害者、子ども等の通行の状況にも配慮して定めます。

・ 既存の道路区域内での有効幅員の確保

用地を買収して道路幅員を拡幅することが困難な場合は、既存の道路区域内で車線数の減少や、中央分離帯の撤去・縮小などにより、歩道の幅員を広げることを検討します。



【車線減少し自転車道を確保する社会実験】

また、隣接する公共用地や民有地を歩道と一体的に整備したり、電柱の道路区域外への移設又は地中化、または道路付属物を片側に集約したり地中化することなどにより、有効幅員を確保します。



【民有地(左側)と歩道の一体化】

《舗装》

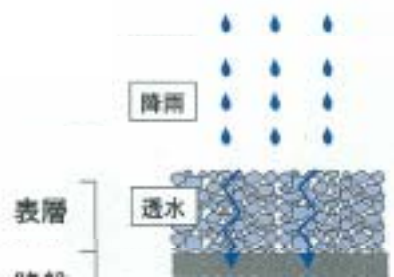
・ 水たまりのできない舗装

歩行の支障となる水たまりができないよう、透水性舗装の採用を検討します。

・ 平坦で滑りにくい舗装

路面のでこぼこや舗装ブロックのがたつき、マンホール、集水桝等による突起は、高齢者、障害者、子ども等のつまずきの原因となり危険です。

また、滑りやすい路面は、自転車利用者にとっても非常に危険です。舗装面の平坦性を確保し、滑りにくい舗装面とします。



《歩道面の勾配》

・ 車いすにより登坂可能な縦断勾配

車いす使用者や高齢者等に配慮して路面の縦断勾配はなるべく小さくなるように努めます。

一般に車いすによる登坂が可能な縦断勾配は5%以下と言われており、この勾配以下とします。沿道の状況等によりやむを得ない場合でも、8%を超えないようにします。

・ 適度な休憩スペースの確保

登坂可能な勾配でも延長が長くなると車いす使用者等は、苦痛を感じたり、あるいは危険を感じたりします。適度な間隔で踊り場等の休憩スペースを設けることを検討します。

・ 電動スクーター等の転倒事故の防止

歩道の横断勾配が大きすぎると電動スクーターや車いす使用者、高齢者等にとって非常に通行しにくく危険となります。

歩道の横断勾配は、透水性舗装の場合は1%以下とします。透水性舗装でない場合は雨水等の適切な排水を勘案して2%を標準とします。

また、縦断勾配を設けることにより雨水等を適切に排水できる箇所には、横断勾配は設けないものとします。



【電動スクーターの通行しやすい歩道】

なお、設計に際しては、背後地の高さを十分把握した歩道の縦横断設計を行い、急な横断勾配で取り付けをしないように努めます。

《歩道等と車道等の分離》

・ 縁石による分離

歩行者の安全かつ円滑な移動を確保するため、縁石により歩道又は自転車道を車道等から明確に分離します。

・ カラー舗装化等による分離

歩道の整備ができない区間では、カラー舗装化や異なる材質等により路肩を明確に区分することを検討し、歩行者の安全対策を図ります。

《歩道の波打ちの回避》

車両乗り入れ部や横断歩道との接続部において、無理に歩道を切り下げたり、擦り付けたりすると、いわゆる「波打ち歩道」

高齢者や車いす・電
発生します。

の両側面の調整を行
更したり、民地部を
ゆる「波打ち歩道」



【波打ち歩道】

【波打ちの解消】

- **楽しく歩行できる歩行空間**

- 《**観賞スペース**》

- 通行者に支障とならずに景観や花壇の草花を立ち止まって観賞できるようなスペースを適宜配置します。

- **生活空間として利用できる歩行空間**

- 《**コミュニティ形成空間**》

- 祭りや地域の催し等に歩行空間が利用されている場合は、そのスペース確保の必要性について地元と十分協議を行います。

- **人・自然環境にやさしい歩行空間**

- 《**休憩場所**》

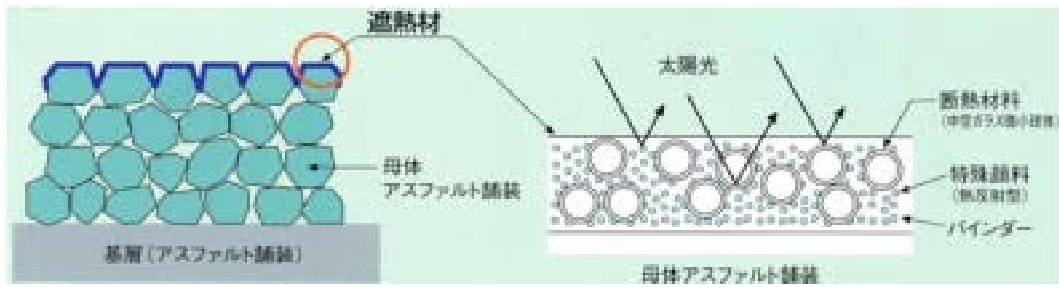
- 高齢者や障害者等が休憩できる場所、施設を適宜配置します。



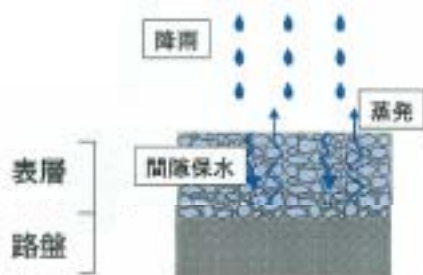
【ベンチを設置した歩道】

- 《**ヒートアイランド対策**》

- 夏場の路面温度の上昇を緩和し、歩行空間の快適性を向上させるため、保水性舗装や遮熱性舗装の採用を検討します。



【遮熱性舗装のイメージ図】



【保水性舗装のイメージ図】



【道路の緑化】

また、路面が日光に照らされる時間が極力短くなるように緑化を促進し、緑陰の確保に努めます。

《地下水保全》

地下水涵養のため透水性舗装の採用を検討します。

など

横断施設整備

- 高齢者や障害者、子ども及び子ども連れの方などが安全に、安心して横断できる路上・立体横断施設

《設計思想の転換》

これまでの路上横断施設、いわゆる横断歩道は、「車道を横断する歩道」という固定観念がありましたが、「歩道を車道が横断している区間」という意識で設計にあたるようにします。

《歩行者の歩行速度》

ユニバーサルデザインによる設計を行うためには、歩行者の歩行速度を知っておく必要があります。

	歩行速度 (m/sec)
健常者	1.0 ~ 1.7 (平均 1.3)
高齢者	0.8 ~ 1.3
車いす使用者 (手動)	1.1 程度
車いす使用者 (電動)	0.7 ~ 1.7
下肢障害者 (杖使用者)	0.4 ~ 0.9
視覚障害者 (白杖使用)	1.0 ~ 1.1

出典：道路の移動円滑化整備ガイドライン

《横断歩道の設置場所》

沿線地域のコミュニティ形成に必要な歩行者の主動線等を踏まえ、また車道からの見通し等を考慮して設置場所を選定します。

《横断歩道の延長》

高齢者、障害者、子ども等を含む歩行者の歩行速度から可能と判断される延長以内とします。

《排水施設》

横断歩道部等におけるL型側溝等の排水施設は、路面排水の滞留により歩行者等が通行を妨げられないよう配慮します。また、雨水枡についても横断歩道外の適切な位置に設置するよう努めま

す。

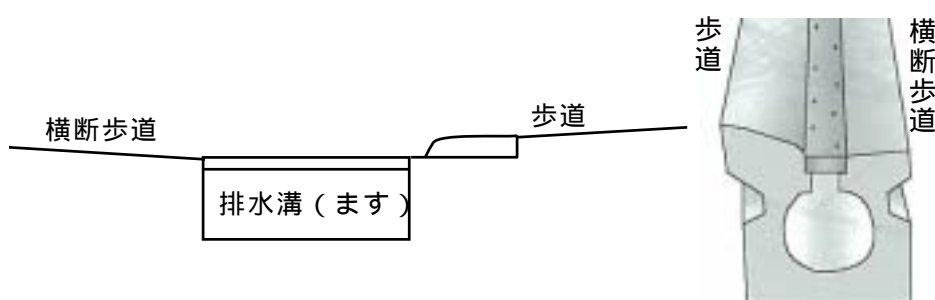
また、歩行者の通行する部分が道路の構造上、排水が滞るような場合においては、円形側溝等を用いて極力、歩行者の通行の円滑化に配慮します。



【横断歩道上の滞水】



【横断歩道外に設けた樹】



【円形側溝などのイメージ図】

《歩行者の存在の認識を阻害する路上施設等の移設》

街路樹、電柱などにより運転者から歩行者が見えにくいなど、危険が生じる場合は形状変更や移設等を検討します。

《横断歩道の一時待機所の設置》

4車線以上の道路では、高齢者や障害者、子どもなどが横断中に車道に取り残されることの



【一時待機所を設けた横断歩道】

第3章 UDによる道づくりの推進に向けて

ないように、必要な幅を確保し
た待機箇所の設置などを当初設
計の段階から検討します。

《信号機の音声誘導等》

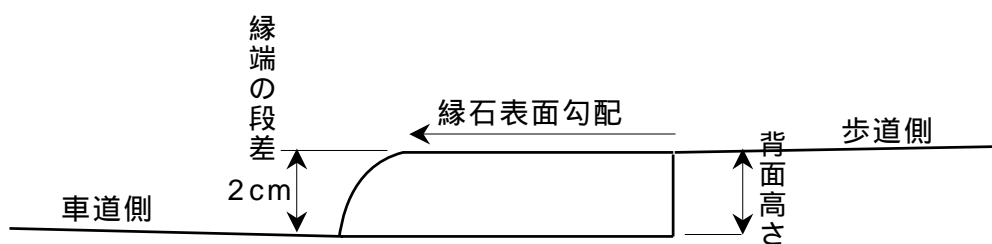
交差点部の歩行者用信号機に音声誘導機の併設、LED式信号灯器への改良(高輝度化)、歩行者と車両の通行を分離する信号機の改良などに努め、高齢者や障害者等にわかりやすい信号機の整備に努めます。

《横断歩道等に接続する歩道等の部分》

・ 車道との段差

視覚障害者の安全かつ円滑な交通を確保するために歩車道境界を明確に示すことが重要です。視覚障害者にとって、異なる縁端構造が採用されることは、歩車道境界の識別に混乱を招くこととなります。このため歩道等と横断歩道を設ける車道等の部分との境界には、車いす使用者が困難なく通行でき、かつ、視覚障害者が歩車道境界部を容易に識別できるよう、2cmの段差を設けることを標準とします。

また、横断歩道等に接続する歩道等の部分の縁端は、極力、横断歩道の方向と垂直となるようにします。



・ 車いすが円滑に転回 【歩道と車道の段差】

横断歩道に接続する歩道等の部分には、信号待ちの車いす使用者が安全に安心して滞留できるように、できる限り平坦とし、かつ、転回を妨げる柵や標識などを設置しないよう努めます。



・ 先端技術の導入による移動円滑化への取組み

ICチップを埋め込んだ横断施設部の案内などのユビキタス（自律的移動支援）等の導入を検討し、移動の円滑化への取組みを推進します。



【ユビキタスのイメージ図】

《立体横断施設に接続する歩道等の部分》

・ 出入口

歩道上に出入口を設置する場合は歩行者の経路を考慮した上でその位置を選定します。

・ 立体横断施設に接続する歩道有効幅員

立体横断施設の出入口が設置された歩道には、高齢者、障害者、子ども等の円滑な通行を確保するために必要な幅を確保するよう努めます。

《立体横断施設の昇降方法の選択等》

立体横断施設には、歩行者等の円滑な通行が確保できるように、階段の構造等に配慮するとともに、歩行者等の交通量を勘



【エレベーターのある横断歩道橋】

第3章 UDによる道づくりの推進に向けて

案し、エレベーター、エスカレーターあるいは傾斜路の設置を検討します(『道路の移動円滑化整備ガイドライン』を参照)。

《視覚障害者誘導用ブロック》

路上・立体横断施設およびこれに接続する歩道等の部分には、視覚障害者の移動円滑化のために視覚障害者誘導用ブロックを設置するよう努めます。(形状等は歩行空間を参照)



【横断歩道に設置した視覚障害者誘導用ブロック】

《照明》

路上横断施設及びその周辺にいる歩行者が運転者から認識しやすいように照明施設の整備に努めます。

夜間における立体横断施設の路面の照度が十分確保されない場合には、照明施設を連続して設置するよう努めます。

など

交通結節点改善

- 高齢者や障害者、子ども及び子ども連れの方などが無理なく利用できるバス停・電停

《バス停留所の構造》

バス停留所の構造は、当該道路の交通の状況や道路横断面構成

等を勘案して、バスが停留所から離れずに停車できるよう、切り込みの延長、幅、角度などを検討します。

《バス停留所を設置する歩道等の高さ》

バス停留所を設置する歩道等の高さは、高齢者や身体障害者等が低床バスに円滑に乗降できるために 15cm を標準として検討します。

《ベンチ及び上屋の設置》

バス停留所には、ベンチ及びその上屋を設けるよう検討します。なお、上屋等の幅員は、バス停留所の利用者数等を基に必要となる幅とします。



【上屋のあるバス停】

《ベンチ及び上屋を設置する箇所の歩道幅員》

高齢者、障害者、子ども及び子ども連れの方などの円滑な通行を確保するために、必要な幅員を確保するよう努めます。

《視覚障害者誘導用ブロック》

視覚障害者が乗降位置を認識できるよう、視覚障害者誘導用ブロックの設置に努めます。(形状等は歩行空間を参照)

《照明施設》

夜間における乗降場、時刻表、ベンチ設置箇所及び歩道路面の照度が十分確保できるように照明施設の設置を検討します。

《案内》

行き先、運行時刻やバスの接近状況等の運行情報は、文字の大きさ・色など見やすいように配慮するとともに、点字の設置や音声案内についても検討します。

《電停までのアクセス》

車いす使用者等が、歩道から電停まで安全かつ円滑にアクセスできるように横断施設の構造、配置について検討します。

《電停の構造》

車いす使用者等が、安全で円滑に乗降できるよう、乗降場の有効幅員、勾配、車両の乗降口との床面段差、縁端との間隔などを検討します。

● 公共交通機関の容易な乗り換え

《交通結節点の改善》

電車とバス、電車とJR、JRとバスの公共交通機関の乗り換えが容易となるように道路管理者は交通事業者等と連携します。



など

【JR熊本駅前の状況】

● 運転者や歩行者にやさしい案内

《連続性》

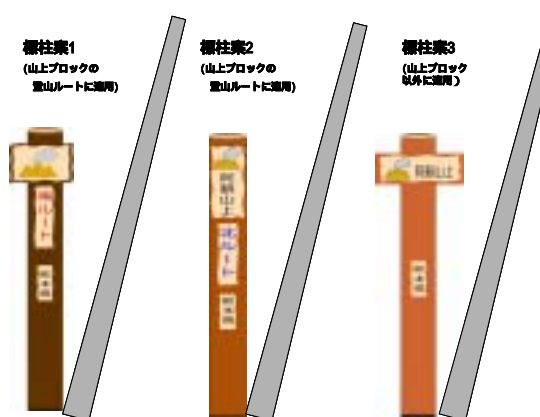
目的地まで歩行者や運転者の円滑な移動をサポートするため、連続性のある標識や情報板を設置するよう努めます。

《路線、交差路線の把握》

路線や交差する路線の番号を容易に把握できるように、路線番号標識の設置に努めます。

《現在位置の把握》

歩行者や運転者が、現在位置を簡単に把握できるように地点案内標識（市町村名等）や地点標（キロポスト）、地図標識等を十分設置するようにします。



【わかりやすい標柱のイメージ図】

《地名案内の信頼性》

地点表示は、標識設置箇所や各道路管理者で異なることのないよう統一します。地名は、特殊な読み方をするケースが多いためローマ字で併記するようにします。

《地図標識の表示のあり方》

地図標識の表示内容や表示方法、設置位置などについては地域が主体的に選択・整理出来るよう地域の声に配慮します。設置に際しては方角を優先せず、地図標識設置地点から見る歩行者の目線方向に合わせて表示するようにします。

また、地域の声を反映して必要性が認められれば民間施設についての案内も検討します。

《高度道路交通システム (ITS)の活用》

ルート案内、交通渋滞等の道路情報の提供、高速道路料金徴収の効率化、高速道路活用の促進等を図るためETCやVICS等の高度道路交通システム(ITS)の活用を積極的に進めます。



【ETC】

出典：国土交通省道路局HP

● 高齢者、障害者、子どもなどにやさしい案内

《視認性の確保》

視認性を確保するよう、標識のデザインや色彩、輝度、文字の大きさ等には十分配慮します。

また、個々の標識の情報量は見やすいよう必要最小限とします。

● 観光客や外国人にやさしい案内

《国際化、観光客への対応》

歩行者用標識及び観光標識の多言語表記（日本語、英語、韓国語、中国語）を検討します。また、規格化された絵文字（ピクトグラム）を積極的に活用します。



【英語、韓国語、中国語の多言語表記】

● 景観に優れた標識等

《景観・歩行環境への配慮》

標識乱立により沿道景観を損なわないよう標識の設置数は必要



【絵文字を活用した案内標識】

第3章 UDによる道づくりの推進に向けて

最小限とします。

標識柱は、灰色または白色が原則となっていますが、このことが景観を阻害していないか、地域におけるマネジメントを通して、適切な色彩を必要に応じ検討します。

また、案内標識板の裏面を有効活用して案内標識設置箇所を削減することで、歩行者等の通行の利便性を向上させるとともに、景観への配慮に努めます。

など

付属施設整備

● 人・自然環境にやさしく景観に優れた施設

《照明灯》

・ 安全で円滑な移動の支援

安全で円滑な移動の確保と防犯に配慮するため歩行空間の明るさを適切に確保するよう努めます。

・ 景観に配慮した連続照明

連続照明は、その設置間隔が密であったり、あるいはポールの色が背後地に調和していない場合は、景観を阻害することがあります。

過度な連続照明にならないように注意するとともに、ポールの塗装色は、周辺景観の色調、明度等を考慮して選定します。

・ 光害の回避

歩道照明の光が住居等へ射し込むことにより生活環境を阻害する恐れのある地域、沿道の農作物や動植物の生態系、また夜景あるいは天体観測等に影響を与える恐れのある区域では、光の強さや配光に配慮して照明灯を選定します。



【漏れ光の少ない照明】

《信号機》

- ・ **歩行者の安全を確保する信号機**

歩行者と車両の通行を時間的に分離して、歩行者の安全を確保する信号機の設置に努めます。

- ・ **視覚障害者にやさしい歩行者用信号機**

視覚障害者にわかりやすい音の出る信号機の設置に努めます。

《照明灯と信号機の一体化》

照明灯に信号機を共架することで、景観整備を行い、道路利用者の視認性・利便性の向上に努めます。

《休憩施設》

歩道等には、高齢者や障害者等の身体的特性に配慮して適当な間隔でベンチや上屋を設けるよう検討します。

《防護柵》

ガードレール等の防護柵の色は、視線誘導機能の面からは、目立つ色が適していますが、景勝地においては、景観に配慮するという点で、透過性があり、背後の色に同化するものが望ましい傾向にあります。



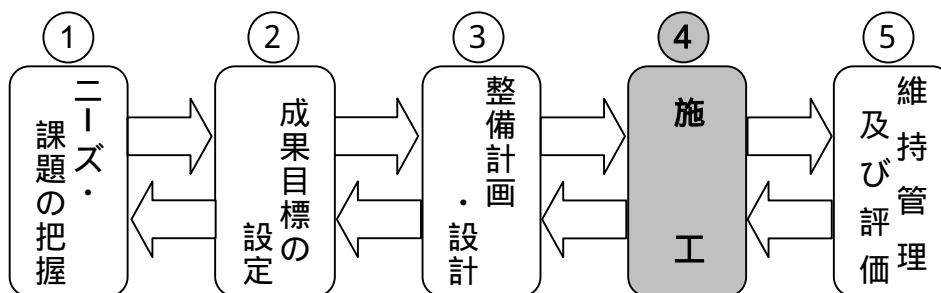
【景観に配慮したガードレール】

防護柵は、視線誘導機能を確保した上で、色、形状が周辺景観を損なわないものを選定します。

《街路樹》

街路樹は、木陰を提供することで路面の温度上昇を抑制し、歩行者を強い日差しから守るといった効果がある反面、運転者による案内標識の視認性や、沿道の農作物への日照を阻害し、収穫に影響を与えるといった弊害も指摘されています。これらのことに十分配慮して樹種及び樹齢、植栽場所、植栽間隔等について決定します。

(4) 施工



施工段階では、道路管理者と道路利用者の他に、工事請負者との関係が発生します。「計画・設計と現地状況との不具合がないか」、「道路利用者、沿道住民への工事請負者の対応は適切か」、「無理な施行による環境問題等が発生していないか」など、円滑な工事の実施、課題の解決等のためには道路管理者と工事請負者との緊密な連携を図ります。

UDに向けての配慮事項

工事情報の発信

- チラシの配布や工事説明会の開催

工事の着手時期、範囲、工事請負者、工事の種類などの工事内容を記載したチラシの配布や工事説明会を実施します。

- 工事看板の工夫

工事現場を通行する人にとって、工事概要が把握できるように工事看板をわかりやすいように工夫します。



【工事概要の説明板】

- **施工状況の情報発信**

道路利用者や周辺住民等への施工時の工事情報を提供するため、新聞及び地元市町村の広報誌等への掲載や、現場における情報提供スポット等の設置を検討します。

また、工事規模を勘案の上、工事現場のホームページを開設し、インターネットから工事状況等の情報が容易に取得できるように検討します。

など

県民・NPO等の意見を反映

- **意見聴取会の開催**

高齢者や障害者、NPO等の参加により現地検証を行い、現状の課題や工事内容について意見を聴取することを検討します。

- **現場見学会**

工事について県民に十分理解され、工事への協力を求めるため現地見学会を開催することを検討します。

など

現地検証

- **整備計画・設計の検証**

整備計画・設計のとおり施工を行うことで、成果目標を達成できるか、現地の状況を十分把握し、整備計画・設計を検証します。

- **施工計画の検証**

工事箇所の交通量、沿道の市街化の状況等を十分把握し、施工計画に問題がないか検証します。

- **縦横断計画高の検証**

車道及び歩道の計画高と背後地の高さとの整合が取れているか、

第3章 UDによる道づくりの推進に向けて

工事着手前に現地確認を十分行い、歩道部での無理なすり付けが生じないように努めます。

● 案内標識の検証

設計段階では把握できていない占有物件や樹木の枝葉等で見えにくくなっている案内標識がないか確認します。また、案内標識の支柱が歩行空間を阻害していないか確認します。

● 付属施設等の配置計画の検証

照明ポールや分電盤等が歩行空間などを阻害していないか確認します。

● 占用施設との整合

視覚障害者誘導用ブロックの設置予定箇所に占用施設がないか、又は設置予定でないか事前に確認し、視覚障害者誘導用ブロックの設置に支障が出ないように検討します。

など

工程管理

● 隣接工事との連携・調整

工事が隣接し、その影響で渋滞等の発生が助長されると予測される場合は、安全対策協議会等を設置し、工程・施行方法等を十分調整・検討し、その回避に努めます。

● 工期短縮

工事による交通渋滞の軽減、自然環境への負荷軽減等を図るため工期短縮に努めます。

● 年末年始等における路上工事の抑制

年末年始、大型連休期間等における路上工事で交通渋滞を引き起こさないよう、発注時期の調整、請負者への工程指導等を十分行います。

- 占用工事への指導

水道管やガス管の敷設・補修など道路管理者以外が行う工事についても、工期の短縮や交通渋滞回避策の検討などの指導を徹底します。

また、路面復旧箇所の舗装の痛みや、路面のへこみによる水たまり等が発生しないよう、施工方法の指導を徹底します。

など

交通管理

- 歩行者の通行の確保

すべての人にとって安全に安心して通行できるように、工事現場における歩行通路をわかりやすく表示し、必要に応じて高齢者や障害者等の通行の支援ができるように誘導員等を配置します。

- 交通渋滞が生じない現場管理

工事現場での工事車両の停車などで交通渋滞が生じないように現場管理の指導に努めます。

など

環境保護対策

- モニタリング調査を実施

工事中に騒音・振動等が発生し、周辺住民及び家屋、沿道環境等に影響が出ていないかモニタリング調査を行います。

もし、問題等が発生していたら整備計画・設計等へフィードバックし、改善策を検討します。

- 検討委員会の設置

希少生物の存在が確認されている箇所での工事については、専門家や地元有識者の方々の参加による検討委員会を設置し、その対策を検討するなど、慎重に対応します。

など

工事関係者の意識づくり

- 工事関係者の通行人への接し方

工事関係者の接遇研修を十分行い、通行者の誘導・支援を適切に行います。

など

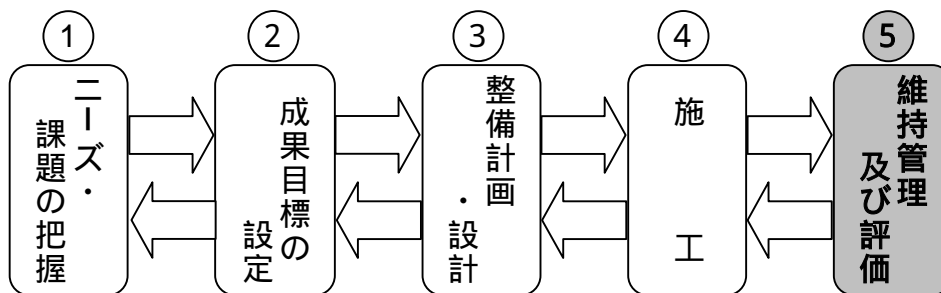
掘り起こしを繰り返さない

- 同一箇所工事の効率的な調整

道路管理者による工事と占有者による工事、あるいは異なる占有者同士の工事等で、同一箇所の路面の掘り起こしが短期間内に繰り返されないよう、工事連絡調整会議等での中長期に渡る調整を行います。

など

(5) 維持管理及び評価



整備された道路が、県民ニーズに沿っているか、UDの4つの視点が具体化されているかなどを客観的かつ定量的に評価し、次の整備にフィードバックすること、いわゆるPDCAの継続が重要です。

UDによるハードの整備が不足する面については、すべての人のためという意識づくり(心のUD)の醸成で、ハードとソフトの補完システムを構築すること目指します。

また、整備された道路をすべての人が思いやりをもって、より快適に利用できるように、県民と協働して維持管理やマナー向上に努めます。

UDに向けての配慮事項

評価

● 道路マネジメントシステムの構築

道路の計画から管理に至るまで、そのマネジメントシステムを構築し、評価します。

● 検証システムの構築

道路整備・管理に関係する担当者がUDの専門的知識がなくても、UDチェックリストなどによりチェックできるシステムを構築します。

など

協働

● ロード・クリーン・ボランティア

道路美化活動の普及と道路利用者のマナーの向上を目的として、ボランティア団体や地域住民などと協定を締結し、道路美化活動を行うロード・クリーン・ボランティア事業を推進します。



【ロード・クリーン・ボランティア】

● 外部委員によるUD検討会の設置

UDの専門知識を持つ学識経験者やNPO等の参加による検討会を設置し、整備された道路をいろんな角度から検証します。

など

意識づくり

● UDの普及啓発

《視覚障害者誘導用ブロックの阻害》

ゴミ収集箇所以外へ置かれたゴミやバス停留所に設置されたベンチ等が視覚障害者誘導用ブロックを阻害するケースが多くみられます。

道路利用者以外の沿線住民やベンチの設置者などの思いやりの精神の醸成等のための取組みを進めます。

《違法駐輪・放置自転車》

違法駐輪や放置自転車が、歩道を狭くするケースが多く見られます。自転車利用者のマナー向上を図るとともに駐輪スペースの設置についても検討します。



【歩行空間を阻害した駐輪】

● 人材育成

道路利用者が困っている時に積極的に支援できるボランティア人材の育成に努めます。

第4章 UDによる道づくり事例

ここでは、県内の道路整備において、UDによる道づくり事例の代表的なものを掲載します。

熊本県内のUD整備事例一覧表

番号	整備の名称	UDキーワード
1	国道57号東バイパスの整備	県民との対話、PIの導入
2	国道325号(菊池市)の道路計画	県民との対話、PIの導入
3	宇城地域タウンウォッチング実施	県民との対話、制度の活用
4	県庁舎外構整備	県民との対話、安全・安心な歩道
5	遮熱性舗装の実証実験	人・自然にやさしい歩道、産学官の連携
6	国道3号の保水性舗装の試験施工	人・自然にやさしい歩道、試験施工
7	九州自動車道 加久藤トンネルの案内表示	情報・サービスづくり
8	阿蘇地域の案内標識整備	情報・サービスづくり、各種調査、観光客
9	観光地におけるわかりやすい案内標識のあり方に関する調査研究	情報・サービスづくり、各種調査、産学官連携

事例 1 - 国道57号東バイパスの整備

事業主体	国土交通省 熊本河川国道事務所
事業区域	熊本市新南部～近見間の約10km
整備段階	ニーズ・課題の把握、整備計画・設計、施工
UDキーワード	県民との対話、PIの導入

事業の概要

一般国道57号東バイパスでは、交通渋滞が深刻化しており、早急な対策が求められる中、平成13年3月より、「熊本東環状道路計画検討委員会」が設立され、東バイパスの今後の望ましいあり方について、沿線住民の方々の意見も頂きながら検討が行われました。この中で提言された内容を踏まえ、「平面6車線化事業」に平成14年度より着手し、平成15年度より着工しています。



UDを実現するための行動

PI手法の導入

熊本東環状道路計画検討委員会の設立

学識経験者などで構成される委員会を設立し、検討の進め方、アンケート調査、整備の考え方など4回協議し、提言書を提出。

沿線住民意見交換会の開催

沿線住民の方々や東バイパス利用者などにも出席いただいた意見交換会を6回実施し、頂いたご意見を提言書に反映。

ホームページ（HP）開設による情報発信

検討委員会のHPを開設し、検討内容を提供するとともに、ご意見BOXも設置。

ホームページ（HP）開設による工事情報の発信

HPにより工事進捗の様子等をお知らせするとともに、ご意見を募集。

事例 2 - 国道325号(菊池市)の道路計画

事業主体	熊本県 菊池地域振興局
事業区域	菊池市七城町～菊池市街地間の国道325号
整備段階	ニーズ・課題の把握
UDキーワード	県民との対話、P Iの導入

事業の概要

国道325号は福岡県久留米市と宮崎県高千穂町を結ぶ一般国道です。菊池市の国道325号では、交通量が年々増加し一部では渋滞が深刻化しており、地域発展や生活環境に影響を及ぼしています。このような状況から、平成14年11月に「国道325号検討委員会」が設立され、これまで菊池市内(菊池市七城町～菊池市街地間)の国道325号の整備のあり方についての検討が行われてきました。

平成16年3月には、「国道325号道路計画に関する提言」が提出されています。

UDを実現するための行動

P I手法の導入

「国道325号検討委員会」の設立

学識経験者、商工会、観光協会、まちづくりの会など14名で構成される委員会を設立し、検討の進め方、アンケート調査、整備の考え方などについて6回協議し、提言書を提出。



住民アンケート調査の実施

周辺地域の住民を対象に約2,000世帯(約6,000名)について、国道325号への問題意識、道路整備の留意点などについて封書によるアンケート調査を実施し、いただいたご意見を提言書に反映。

ホームページ(HP)開設による情報発信

検討委員会のHP(国道325号みちづくりニュース)を開設し、検討内容を提供。

事例 3 - 宇城地域タウンウォッチング実施

事業主体	熊本県 宇城地域振興局
事業区域	JR 宇土駅、JR 松橋駅、城南町役場周辺
整備段階	ニーズ・課題の把握
UDキーワード	県民との対話、制度の活用

宇城地域振興局では、人の交流が多い駅や公共施設、大型ショッピングモール周辺を中心に、より多くの人々が自由にアクセスでき、暮らしやすいまちづくりを推進するために、地域住民や県政モニターの方々に参加していただき、宇土市、宇城市松橋町・不知火町、城南町においてユニバーサルデザインの視点から歩道などの検証を行いました。



この検証結果は、道路管理者をはじめ、公共交通機関など関係各機関へできるところから改善するよう提言されました。

UDを実現するための行動

タウンウォッチングの実施

UD 講習会の開催

UD の発祥や考え方、県内の事例等を説明

タウンウォッチングの実施

学識経験者、自治体職員、障害者、県政モニターなどの参加で、高齢者・白内障疑似体験装具、車いすなどを使用していただき、さまざまな立場を体験しながら現地の検証を実施。

意見交換会の開催

タウンウォッチングの終了後、各班ごとに検証結果についての意見交換会を開催。

県政モニター制度の活用

県政モニターの方などに参加していただき、県政モニター制度を活用しながら、UDに対する意見を聴取。

事例 4 - 県庁舎外構整備

事業主体	熊本県総務部管財課・熊本土木事務所
事業区域	県庁舎周辺道路（東門通路～議会棟周辺）
整備段階	整備計画・設計
UDキーワード	県民との対話、安全・安心な歩道

事業の概要

県庁舎周辺道路（東門通路～議会棟周辺）について、平成15年5月より庁内に「県庁内UD化推進に伴う検討会」を設置し、基本設計の段階から利用者との意見交換を行い、安全性・利便性に配慮した歩道等の整備を行ないました。整備計画・設計段階で、高齢者や視覚障害者などの参加により現地調査や意見の聴取を行い、その結果を踏まえて、平成16年1月より工事を実施しました。

「県庁内UD化推進に伴う検討会」の設置

県庁内に外構道路のUD整備に向けた検討委員会を設置し、整備計画・設計段階でUDの内容や整備方針を検討。

UD意見聴取会の開催

自治体職員や高齢者、視覚障害者、下肢障害者、NPOなどの参加により、県庁舎周辺道路の現地踏査会を実施。歩道の段差や舗装、誘導ブロックなどについての問題点や改善点など、意見を聴取し設計に反映。



事例 5 - 遮熱性舗装の実証実験

事業主体	熊本大学工学部・熊本土木事務所
事業区域	熊本市龍田6丁目、県道熊本菊陽線歩道
整備段階	整備計画・設計
UDキーワード	人・自然環境にやさしい歩道、産学官の連携

事業の概要

道路のアスファルト舗装では、真夏の昼間は路面温度が60℃を超えることもあり、歩道を利用する人は苦痛となります。この路面温度を抑え、利用者の苦痛の緩和、ヒートアイランドの抑制を目的として、遮熱性塗料を塗布し、その効果を検証する実験が行われました。これにより、最大



15℃程度の路面温度の低下があることがわかり、利用者も照り返しがなく歩きやすいとの評価を得ています。

UDを実現するための行動

産学官の連携

現地実証実験に際し、道路管理者からの実験場提供や熊本大学の研究など、産学官の連携により人・自然にやさしい歩道材料の実証実験が実現。

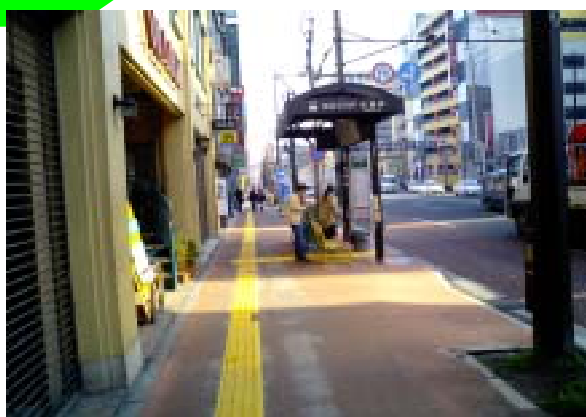


事例 6 - 国道3号の保水性舗装の試験施工

事業主体	国土交通省 熊本河川国道事務所
事業区域	熊本市水道町地区
整備段階	整備計画・設計、 施工
UDキーワード	人・自然環境にやさしい歩道、試験施工

事業の概要

一般国道3号水道町地区は、歩行空間ネットワークに指定され、現在歩道整備を進めています。熊本都市圏の中心部に位置する水道町では、車両、歩行者ともに交通量が多く、ヒートアイランド現象が及ぼす影響は大きいと考えられます。

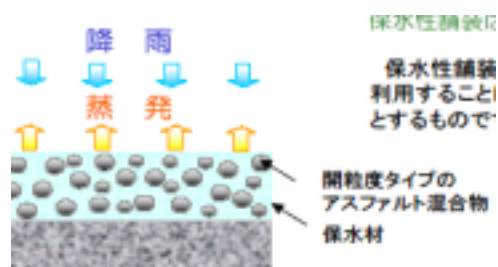


そこで、平成17年2月から水道町交差点付近の歩道部において、路面温度の低下に効果のある「保水性舗装」の試験施工を実施しました。「保水性舗装」とは、路面に保水された水分が蒸発する際の気化熱を利用することにより舗装温度の上昇と舗装体への蓄熱を抑制しようとするものです。

UD

試験施工の実施

歩道整備区間の一部区間に保水性舗装の試験施工を行い、その実証結果を基にヒートアイランド現象の抑制に効果が認められれば、他の整備に反映。また、改善の必要があれば、改良案で次の試験施工を実施。



第4章 UDによる道づくりの事例

事例 7 - 九州自動車道加久藤トンネルの案内表示

事業主体	日本道路公団 八代工事事務所
事業区域	九州自動車道加久藤トンネル（下り線）
整備段階	整備計画・設計
UDキーワード	情報・サービスづくり

事業の概要

九州自動車道入吉IC～えびのIC間については、平成7年7月に暫定2車線での供用を開始し、その後、引き続き同区間の4車線化を図り、平成16年12月には全線4車線供用がなされました。

同区間内の加久藤トンネル（下り線）は、延長6,265



mのトンネルで九州では肥後トンネルに続く長さを誇ります。このトンネルは熊本県と宮崎県の県境に位置し、延長も長いことから、トンネル内でユニバーサルデザインに配慮した工夫を行っています。

UDを実現するための行動

トンネルの側壁のタイル面にトンネル出口までの残距離数を表示し、併せて、この直近に色付きの補助照明（ランドマーク照明）を設置しました。これは、出口までの距離表示の地点を異なる色の照明で照らすもので、距離表示の位置が視認できるようになり、単調なトンネル内の景観に変化をつけ、運転者の集中力を持続させる効果が期待できます。

事例 8 - 阿蘇地域の案内標識整備

事業主体	熊本県 阿蘇地域振興局
事業区域	阿蘇山周辺の道路標識
整備段階	ニーズ・課題の把握、 整備計画・設計
UDキーワード	情報・サービスづくり、 各種調査、 観光客

事業の概要

観光客が年々増加している阿蘇地域においては、国道57号の渋滞が問題となっています。観光地へのスムーズな通行を目指し、既存道路を利用した迂回路への誘導やわかりやすい案内をするため、UDの観点からわかりやすく統一された、連続性のある案内標識の検討を行いました。



交通量調査やアンケート調査を実施し、ピクトグラム（絵文字）などを活用したわかりやすい案内標識や道案内の信頼の高い案内標柱を設置しています。

UDを実現するための行動

プロジェクトチームの設置

阿蘇地域振興局の土木部、農林部などで渋滞ボトルネック解消検討チームを設置し、観光の動向、既設標識の現状など、さまざまな角度から渋滞解消と誰にでもわかりやすい案内を目指し検討。

交通量調査の実施

観光客が多い5月3、4日のゴールデンウィーク間で阿蘇周辺の交通量調査を実施し、渋滞の状況などを把握。

アンケート調査の実施

交通量調査と同日に観光客が多い阿蘇山頂、ファームランドにて、利用したルートなどのアンケート調査を実施。

意見交換会の実施

阿蘇管内の県政モニター会議や県外NPO、観光ボランティアとの意見交換会を実施し利用者の意見を聴取。

事例 9 - 観光地におけるわかりやすい案内標識のあり方に関する調査研究

事業主体	熊本県立大学・熊本県土木部道路政策課
事業区域	阿蘇及び天草地域
整備段階	ニーズ・課題の把握、 成果目標の設定
UDキーワード	情報・サービスづくり、各種調査、産学官連携

事業の概要

阿蘇及び天草地域は、多くの観光客が訪れていますが、あらゆる観光客にとってわかりやすく、かつ目的地まで確実に誘導できる案内標識のあり方について、学・官との連携により調査研究を行いました。

この調査結果は、本指針の策定にあたって参考資料として利用しています。



UDを実現するための行動

学官の連携

道路管理者からの考えや熊本県立大学の研究など学官で連携し、下記の調査、実験等を基に案内標識のあり方を提案。

- 国道沿いのサインを車内ビデオカメラで撮影
- 阿蘇及び天草地域の案内標識等の評価についてアンケート調査を実施
- 現地での聞き取り調査
- インターネットを用いたアンケート実施
- 運転者の発言を録音しながらの探索行動実験の実施
- 意見交換会実施

参考資料**参考文献**

- 1) くまもとユニバーサルデザイン振興指針【熊本県】
- 2) 熊本県の道路整備に関する中長期計画【熊本県】
- 3) 熊本県総合計画「パートナーシップ 21 くまもと」【熊本県】
- 4) ユニバーサルデザイン事例集【熊本県】
- 5) ユニバーサルデザイン建築ガイドライン【熊本県】
- 6) わかりやすい広報の視点【熊本県】
- 7) ユニバーサルデザインタウンウォッチング実施報告書【熊本県
宇城地域振興局】
- 8) 道路もユニバーサルデザイン【静岡県】
- 9) 山口県ユニバーサルデザイン行動指針【山口県】
- 10) UD成功・失敗・改善例集【埼玉県】
- 11) ユニバーサルデザインの視点で考えるまち・商店街【大阪府】
- 12) こうべユニバーサルデザイン【神戸市】
- 13) 道路の移動円滑化整備ガイドライン【(財)国土技術研究セン
ター】
- 14) 視覚障害者誘導用ブロック設置指針【(財)日本道路協会】
- 15) 道路構造令の解説と運用【(財)日本道路協会】
- 16) バリアフリー歩行空間ネットワーク形成の手引き【(財)国土
技術研究センター】
- 17) 写真で見る交通バリアフリー事例集【交通エコロジー・モビリ
ティ財団】
- 18) ユニバーサルデザイン実践ガイドライン【日本人間工学会】
- 19) 都市交通のユニバーサルデザイン【秋山哲夫】
- 20) サイン環境のユニバーサルデザイン【田中直人・岩田三千子】
- 21) 市民工学としてのユニバーサルデザイン【吉川勝秀】
- 22) 道路の計画とデザイン【樗木 武】
- 23) 自治体政策とユニバーサルデザイン【波田永実】
- 24) 国土交通省ホームページ【国土交通省、熊本河川国道事務所他】

語句の解説

あ 行

ICチップ(アイ・シー・チップ)

ICとはIntegrated Circuit(集積回路)のことで、ICチップは演算機能もあり、小さくてメモリ容量が大きく持ち運びができる安全な記憶媒体。さまざまな情報を記憶できる。

ITS(アイ・ティ・エス:高度道路交通システム)

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システムのこと。

アクセス道路

アクセスはACCESS、接近する、接続することの意で、ここでは、ある地域や施設等へ接続する道路のこと。

ETC(イー・ティ・シー)

Electronic Toll Collection System(エレクトロニック・トール・コレクション・システム)の頭文字をとったもので、有料高速道路の料金所で行われている料金の受け渡し手段を、現金や回数券の手渡しによる手段から料金所に設置した道路側アンテナと車両に搭載した車載器の間での無線通信による料金情報のやり取りに変更することにより、係員とやり取りすることなく料金の支払いが行われるシステム。これにより、料金所をノンストップで通過することが可能となる。

1.5車線の道路整備

地域の実情にあった、画一的でない改良を地域住民の理解を得て進めるもので、2車線や1車線の連続的改良および突角是正や待避所設置などの局部的改良を含めたもの。

NPO(エヌ・ピー・オー)

Non Profit Organization(利潤を分配しない組織)の頭文字をとったもので、通常「民間非営利組織」と呼ばれている。株式会社や営利企業とは違い、収入から費用を差し引いた利益を関係者に分配せず、次の活動の費用にする、非営利活動を行う非政府、民間の組織。

か 行

県政モニター（制度）

各地域振興局ごとにその地域にお住まいの方に数名程度を募集し、1年を通して身近な地域の課題についてご意見を頂く制度のこと。

コミュニティ

人々が共同意識をもって共同生活を営む一定の地域やその人々の集団のこと。また、地域社会、共同体のこと。

県民アンケート調査

県民の考えや、県の取り組みなどについて、定期的に県が実施するアンケート調査。

さ 行

サイクリングモニター

自転車の運転をされる方を対象に、自転車道、歩道の走行状態、危険箇所、案内等の状況を、実際に道路を運転して意見を頂くこと。

シルバーカー

歩行に不自由を感じる高齢者のための歩行補助車。ベビーカーのように手で動かして押すもので、車いす、介助車、歩行器が介護用品であるのに対し、シルバーカーは健康器具である。

た

多言語表記

外国人の方にも広く理解されるように、日本語だけでなく英語、中国語、韓国語などの多数の言語で標識などに表示すること。

ドライブモニター

車や自動二輪の運転をされる方を対象に、道路の渋滞、危険箇所、案内等の状況を、実際に道路を運転し意見を頂くこと。

道路の移動円滑化整備ガイドライン

交通バリアフリー法に基づき、UDの考え方に配慮した道路

空間を形成するために活用することを目的とし、平成 15 年に策定されたガイドライン。

は 行

パーク&ライド

交通混雑を緩和するため、郊外にある電車の駅やバスの停留場の近くまで自家用車や自転車・原付きバイクで行き、そこに併設された駐車場に駐車して（Park）そして（and）電車やバスなどの公共交通機関に乗り（Ride）都心部あるいは特定地域に入る方法。

PI（パブリック インボルブメント）

Public Involvement の頭文字をとったもので、行政が事業実施段階で情報公開し、地域の住民と対話を重ねながら、その結果を計画づくりに反映しようとする住民参加手法のこと。地域のニーズを把握し、より良い社会的合意の下で効率的に事業を進めるために行われる。

パブリック・コメント

行政機関が政策の立案等を行おうとする際にその案を公表し、この案に対して広く県民・事業者等の皆さんから意見や情報を提出していただく機会を設け、行政機関は、提出された意見等を考慮して最終的な意思決定を行うというもの。

ピクトグラム

文字にかわって事物や概念を伝えるために作成される図形（絵文字）の総称。

PDCA（ピー・ディ・シー・エー）

P：計画（Plan：プラン）、D：実施（Do：ドゥ）、C：確認・点検（Check：チェック）、A：処置・見直し（Action：アクション）の頭文字をとったもので、目標達成のための計画を立てる 計画どおり実施する 計画した結果を確かめる 確かめた結果に基づいて処置をする、そして計画に戻るといいうサイクルを構築すること。

VICS（ビックス）

Vehicle Information and Communication System（ビー

クル・インフォメーション・アンド・コミュニケーション・システム)の頭文字をとったもので、カーナビゲーションにこのVICS機能を搭載することにより、車内にいながらリアルタイムに渋滞情報や規制情報といった道路交通情報を知ることができる。また、目的地への経路検索機能付きのカーナビゲーションの場合、自動的に渋滞を考慮した目的地到達予想時刻を再計算したり渋滞を避けた迂回路を再検索したりすることができる。

ヒートアイランド

都市部のできる局地的な高温域のことで、冷房などの空調、比熱の大きいコンクリートとアスファルトによる熱吸収、窓の反射の輻射熱などにより温度が上がってしまう現象。

ま 行

マネジメント

「管理」すること。ここでは、まちづくりの持続的な発展をめざし景観や状態を管理すること。

モータリゼーション

交通手段が自動車中心になってきたということで、自動車が人々の生活の中で広く利用されるようになることをいう。

モニタリング

監視し、状況を把握すること。

や 行

ユビキタス (Ubiquitous)

本来は「遍在する」「どこにでもある」という意味。あらゆるモノにコンピュータが埋め込まれ、ネットワーク化されることで、いつでも、どこでも、何とでもそのサービスや情報が利用できるような環境を目指した概念。無線 IC チップや GPS (人工衛星により位置と時刻の情報得る測位システム)、センサー、カメラなどの認識技術を活用して、モノや環境の状態を自動的に収集し・把握できるようになる。

参考資料

熊本県の道路に関するユニバーサルデザイン指針（仮称）
策定懇談会委員及びオブザーバー名簿

策定懇談会委員名簿

（五十音順）

氏名（敬称略）	所属と職名	備考
いしぶち ていじろう 石淵 貞次郎	熊本県視覚障害者福祉協会連合会会長	
いそだ せつこ 磯田 節子	八代工業高等専門学校助教授	
いまむら けいこ 今村 圭子	平成16年度県政モニター	
きざき みちよ 木崎 美千代	NPO法人自立生活センター ヒューマンネットワーク熊本	
きたその よしと 北園 芳人	熊本大学工学部教授	
たけだ つとむ 竹田 勉	熊本県身体障害者福祉団体連合会常務理事	
つじはら まきひこ 辻原 方規彦	熊本県立大学環境共生学部助教授	
とくなが くにお 徳永 邦雄	熊本県老人クラブ連合会活動推進員	
なかむら みやこ 中村 美弥子	熊本日日新聞社広告局すばいす室 熊日すばいす 編集委員	
なかむら ゆきこ 中村 幸子	くまもとの道を語る女性の会会長	
なわ としはる 名和 俊治	熊本県バス協会専務理事	
にしじま えいじ 西島 衛治	九州看護福祉大学教授	副座長
まなべ としお 眞部 利應	熊本県経済同友会インフラ整備部会長	
やまくち よしと 山口 義人 (そが くにひこ 曾我 邦彦)	熊本県PTA連合会会長	H17. 6.24～ 就任
よしむら なおこ 吉村 尚子	(有)ウルトラハウス 月刊タウン情報クマモト編集部 副編集長	
わたなべ ちかえ 渡辺 千賀恵	九州東海大学大学院工学研究科委員長	座長

策定懇談会オブザーバー名簿

氏名（敬称略）	所属と職名	備考
ふくさき まさひろ 福崎 昌博	国土交通省熊本河川国道事務所 調査第二課長	
あさい ひろみ 浅井 博海	国土交通省八代河川国道事務所 調査第二課長	
よしかわ よういち 吉川 洋一	日本道路公団八代工事事務所 工務課長	
よねむら まさはる 米村 正治	熊本市建設局道路部 道路総務課長	



土木部道路政策課

〒862-8570 熊本市水前寺 6-18-1

096-383-1111 (代表)

e-mail : douroseisaku@pref.kumamoto.lg.jp