

# 目 次

第1章	交通バリアフリー法とその背景	
1.1	交通バリアフリー法誕生の背景	2
1.2	交通バリアフリー法とその体系	3
1.2.1	交通バリアフリー法の目的	3
1.2.2	交通バリアフリー法関連の体系	4
1.3	欧米の都市交通管理計画での交通バリアフリーの考え方	7
1.4	バリアフリー取り入れに向けての道路・交通管理の構造改革	10
第2章	交通バリアフリー空間ネットワーク整備の方法	
2.1	道路整備の基本概念の変化	20
2.2	道路空間の基本形態	20
2.3	多目的機能を有する標準断面構成	22
2.3.1	道路構造令の基準	22
2.3.2	バリアフリー化のために必要な道路の構造に関する基準	23
2.3.3	多目的機能を有する標準横断面	26
2.4	交差点での通行処理	29
2.5	多目的機能を有する道路ネットワーク整備手法	31
2.5.1	バリアフリーを考慮した道路空間整備の基本的考え方	31
2.5.2	多目的機能を有する道路ネットワーク整備基本計画の策定手順	32
2.5.3	整備対象道路の選定方法	35
2.6	住宅地における交通バリアフリー整備計画の考え方	37
第3章	交通バリアフリー空間の設計とデザイン	
3.1	交通バリアフリー空間の設計とデザインの方法	42
3.2	都市施設における福祉デザイン	44
3.3	鉄道駅	46

3.4	駅前広場	48
3.4.1	小倉都心地区	49
3.4.2	阪急伊丹駅と駅前広場	50
3.5	航空旅客ターミナル（空港ターミナルから空港都市へ）	53
3.6	旅客船ターミナル	55
3.7	歩道	57
3.7.1	幕張ベイタウン（千葉県 幕張新都心）	58
3.7.2	六本木けやき坂通り（六本木ヒルズ）	59
3.7.3	石川県立音楽堂の広場	60
3.7.4	世田谷区立梅ヶ丘中学校正面前ふれあい通り	60
3.7.5	シャンゼリゼ通り（パリ）	61
3.8	立体横断施設	62
3.8.1	豊橋駅東口駅前広場	63
3.8.2	北九州市立医療センター前の立体横断施設	64
3.8.3	グローバルループ（愛・地球博会場）	64
3.8.4	石川県立音楽堂	66

#### 第4章 交通バリアフリーと交通管理

4.1	信号制御と環境変化	72
4.2	信号制御に求められる付加機能	73
4.3	横断誘導施設（エスコートゾーン）	80

#### 第5章 社会基盤整備としてのバリアフリー整備

5.1	社会基盤整備としてのバリアフリー整備の考え方	86
5.2	バリアフリー施設の評価	88
5.3	モビリティ施策の評価	95

5.4	今後の展開	101
第6章	バリアフリー計画の事例	
6.1	羽村市	104
6.1.1	羽村市の概要	104
6.1.2	羽村市におけるバリアフリー計画	104
6.1.3	道路ネットワークの提案	105
6.1.4	標準断面構成の既往断面への適用	107
6.1.5	道路ネットワーク整備結果	111
6.2	柏市	113
6.2.1	柏市の概要	113
6.2.2	移動円滑化基本構想策定検討委員会の構成	114
6.2.3	基本構想の策定内容	115
6.2.4	検討体制	122
6.2.5	ワークショップの成果	123
6.3	八千代市	124
6.3.1	八千代市の概要	124
6.3.2	基本構想策定協議会の設置	125
6.3.3	八千代市基本構想の策定	127
6.3.4	基本構想後の継続的市民活動	129
6.4	まとめ	134
第7章	交通バリアフリー基本構想策定のためのワークショップ	
7.1	交通バリアフリー基本構想策定の実施状況	140
7.2	千葉県市原市において実施されたワークショップ	144
7.3	ワークショップの基本構想への市民意向反映への評価	150
7.4	ワークショップの活用と今後の課題	154

## 【資料】

資料Ⅰ	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	158
資料Ⅱ	移動円滑化の促進に関する基本方針	164
資料Ⅲ	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施行令（抄）	169
資料Ⅳ	重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準	171
資料Ⅴ	移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両などの構造及び整備に関する基準	175
資料Ⅵ	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係わる信号機等に関する基準を定める規則	183