

奈良県安心歩行空間整備方針

平成23年6月

奈良県

目次

1. 策定の趣旨	1
2. 現状と課題	2
(1) 日常生活の歩行空間に関する現状と課題	2
(2) 観光客等の来訪者の歩行空間に関する現状と課題	6
3. 歩行空間整備の基本方針	8
4. 重点的に歩行空間整備を進める路線	9
5. 歩行空間整備への具体的な取組	10
(1) 歩行空間が確保されていない通学路	10
(2) バリアフリー基本構想における生活関連経路	11
(3) 世界遺産地域等の周遊観光を促進するための観光経路	11
(4) 地域住民等との連携による継続的なPDCAの実施	11

【参考資料】

(1) 奈良県管理道路の状況	参考-1
(2) 全国の都道府県管理道路の歩道整備率	参考-2
(3) 奈良県内の鉄道駅のバリアフリー基本構想策定状況	参考-3

1. 策定の趣旨

奈良県では、生活に身近な歩行空間として、児童が通行する通学路に、歩道がない通学路が依然として多く残っており、全国的に見ても整備が遅れている状況にある。また、高齢化が急速に進むなか、駅や病院等の周辺では歩行空間のバリアフリー化を早期に図ることが求められているが、バリアフリー基本構想の策定は全国と比較しても遅れており、バリアフリー化が十分に進んでいない現状にある。

更に、本県は全国有数の観光地として多くの観光客が来訪しているが、観光地周辺においても、案内サイン等が分かりにくいといった声が多く、生活者や来訪者が安心して歩行できる空間の早期整備が喫緊の課題となっている。

一方、現下の経済情勢による今後の税収動向の不透明さや、高齢化の進展による社会保障費の増加等により、今後より一層厳しい財政運営を余儀なくされるなか、道路整備予算についても安定的な確保が困難になってきている。

このような社会・経済情勢のめまぐるしい変化の中、道路行政も社会ニーズに的確に対応していく必要があることから、奈良県では、「奈良の今後5ヶ年（平成21年度～平成25年度）の道づくり重点戦略」を策定し、真に必要な道づくりを「選択と集中」の考え方により推進することとしている。

また、移動環境の改善に向け、今後の奈良県における交通施策に関する指針として策定した「奈良県交通基本戦略」では、安全で安心な歩行空間の確保や歩行環境の充実に重点的に取り組むこととしている。

歩行空間の整備を効率的かつ効果的に進めるため、奈良県の歩行空間の整備状況や課題等を明確にし、重点的に整備を進める箇所を抽出・公表するとともに、歩行空間の点検や早期に効果が期待できる「速効対策」の実施、歩行空間の整備と合わせた休憩用ベンチや観光案内サインの充実など、奈良県における歩行空間整備の基本的な考え方やその進め方を「奈良県安心歩行空間整備方針」として取りまとめることとした。

なお、本方針については、今後の歩行空間の整備状況及び財政状況や社会・経済状況の変化等により適宜見直しを行っていく予定である。

2. 現状と課題

(1) 日常生活の歩行空間に関する現状と課題

①現状

奈良県の県管理道路の道路整備率^{*1}は約38%、歩道整備率^{*2}は約25%と、それぞれの全国平均約59%、約41%と比べて大幅に遅れている状況である。

また、県管理道路の通学路^{*3}の歩道整備状況は、歩道がない通学路が約87kmあり、児童が車道の路肩部分等を通学路として使用している歩行空間が依然として多く残っている。

奈良県では、これまで道路改良事業による歩道整備や、通学路指定されている歩道の整備に取り組んできたところであるが、その歩道整備延長^{*4}は年間約9kmとなっている。

表1 奈良県内及び全国の道路整備率（都道府県管理道路）

道路種別	奈良県			全国合計		
	道路実延長	道路整備延長	道路整備率	道路実延長	道路整備延長	道路整備率
一般国道 (指定区間外)	686	328	48%	31,916	21,087	66%
主要地方道	606	238	39%	57,877	35,516	61%
一般都道府県道	697	190	27%	71,500	38,572	54%
合計	1,989	756	38%	161,293	95,175	59%

出典：道路統計年報 2010年度版（平成23年2月国土交通省道路局企画課）

表2 奈良県内及び全国の歩道整備率（都道府県管理道路）

道路種別	奈良県			全国合計		
	道路実延長	歩道整備延長	歩道整備率	道路実延長	歩道整備延長	歩道整備率
一般国道 (指定区間外)	686	202	29%	31,916	17,036	53%
主要地方道	606	152	25%	57,877	26,017	45%
一般都道府県道	697	145	21%	71,500	22,369	31%
合計	1,989	499	25%	161,293	65,422	41%

出典：道路統計年報 2010年度版（平成23年2月国土交通省道路局企画課）

*1 道路整備率：改良済延長（5.5m以上）－混雑度（交通量を交通容量で除したもの）1.0以上の延長（車道幅員5.5m以上）を道路実延長（道路中心線上の延長）で除したもの

*2 歩道整備率：道路の延長に対して歩道（歩道幅員が0.75m以上あるもので縁石、防護柵等により車道部と区画されたもの）が設置されている道路実延長の割合

*3 通学路：児童が小学校に通うため1日につき概ね40人以上通行する道路の区間又は児童が小学校に通うため通行する道路の区間で、小学校の敷地の出入口から1キロメートル以内の区域に存し、かつ、児童の通行の安全を特に確保する必要のある経路として調査を行い、市町村より回答のあった経路（平成20年8月奈良県道路・交通環境課調査）

*4 歩道整備延長：道路の部分として設けられた歩道の設置道路実延長

表3 奈良県管理道路の通学路延長

道路種別	歩道整備済		簡易整備済*5		未整備		合計
	延長(km)	割合	延長(km)	割合	延長(km)	割合	
一般国道 (指定区間外)	34	50%	12	18%	22	32%	68
主要地方道	29	40%	13	18%	30	42%	72
一般都道府県道	20	29%	14	20%	35	51%	69
合計	83	40%	39	19%	87	42%	209

出典：通学路に関する調査（平成20年8月奈良県道路・交通環境課調べ）

表4 奈良県管理道路の歩道延長推移（過去10年）

道路種別	延長(km)									
	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
一般国道 (指定区間外)	168	169	172	177	183	186	192	199	199	201
主要地方道	128	129	130	134	136	140	142	147	150	151
一般都道府県道	116	117	122	120	127	133	134	140	145	147
合計	411	416	424	431	446	459	468	487	495	499
整備延長		4	8	7	15	13	9	19	8	5
年平均整備延長										9

出典：奈良県統計年報（平成12年度～平成21年度集計）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」が平成18年12月に施行され、市町村は、移動や施設利用の利便性、安全性の向上を図るため、国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、旅客施設、周辺道路、駅前広場等を中心とした地区や高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区について、バリアフリー基本構想を作成することができることとされている。

奈良県では、バリアフリー基本構想の策定に向けて講習会の開催や情報提供等の技術的支援を実施しているが、県内でバリアフリー基本構想を策定した市町村は橿原市と葛城市の2市（平成23年3月末時点）にとどまり、全国と比較しても取り組みが遅れている状況となっている。

これまで奈良県では、歩道の段差解消等ハード整備中心のバリアフリー対策に取り組んできたが、今後は高齢者の移動等をサポートするため、利用者の多い施設や病院等の周辺部において、休憩用のベンチ等の設置等を新たに進めることとしている。

*5 簡易整備済：歩道幅員2.0m未満の縁石、防護柵等により車道部と区画されたもの又はその他これに類する工作物による整備、道路端へのカラー舗装整備がされたもの

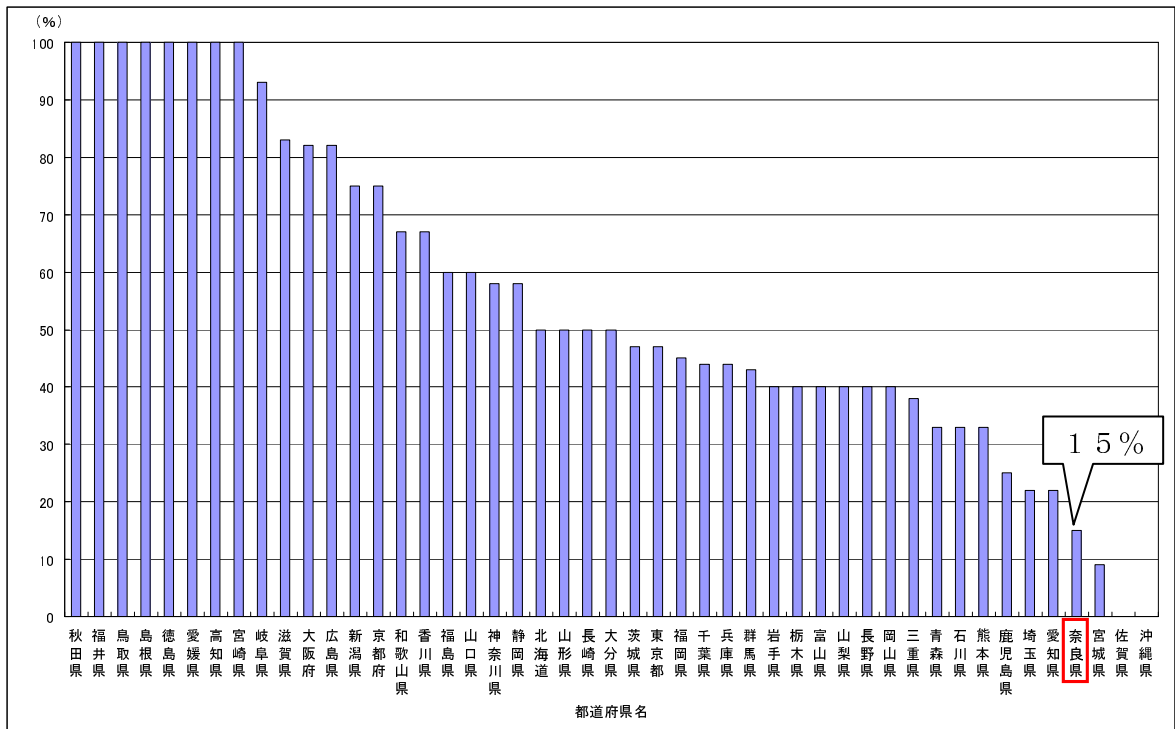


図1 一日当たりの平均的な利用者が5,000人以上の鉄道駅におけるバリアフリー基本構想策定率*6
 出典：国土交通省バリアフリー・ユニバーサルデザインHPを基に奈良県において作成（平成23年3月末時点）

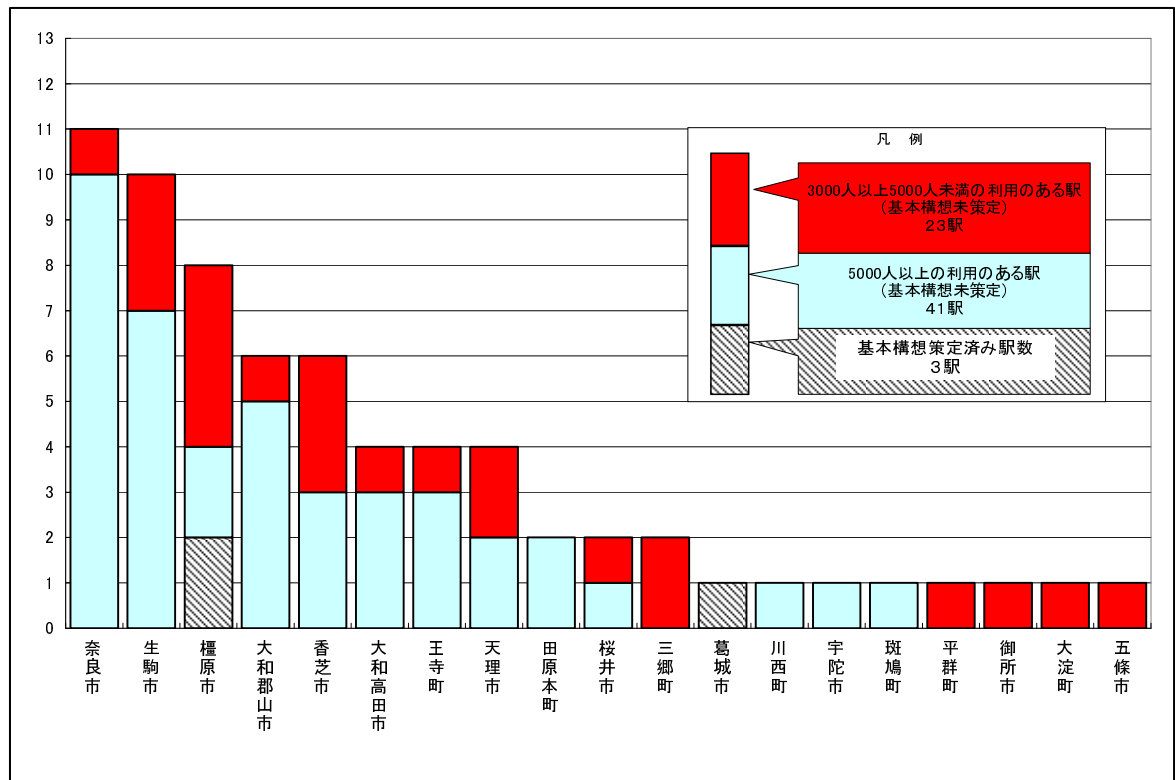


図2 一日当たりの平均的な利用者が3,000人以上である鉄道駅におけるバリアフリー基本構想策定状況(市町村別)
 道路・交通環境課調べ(平成23年3月末時点)

*6 バリアフリー基本構想策定率：基本構想作成済市町村数を5,000人以上の旅客施設を有する市町村数で除した割合。(平成23年3月31日に移動等円滑化の促進に関する基本方針の改正により、3,000人以上に改正。)

②課題

(a) 歩行者の視点に立った面的な歩行空間づくりの不足

歩行は移動自由度が極めて高いため、県管理道路だけで歩行者の視点に立った歩行空間のネットワーク化を図ることは困難であり、道路管理者間の密接な連携による面的な歩行空間づくりが必要である。また、奈良県は自動車利用率が高い一方、道路整備率が低いことから、これまで幹線道路ネットワークの整備を優先して取り組んできた。その結果、歩道の整備率が低い状況となっており、歩行空間のネットワーク化を図るための取組意識を高める必要がある。

(b) 遅延する沿道用地の取得

通学路のように建築物が連担している地域における歩道整備にあたっては、歩道の小規模な拡幅等であっても、沿道建築物の建替が必要となる場合や、駐車場として利用している土地を滅失せざるを得ない場合など、沿道地権者の生活環境等に与える影響が大きくなり、用地取得等地権者の協力を得るのに時間を要している。その結果、歩道の整備箇所と未整備箇所が混在し、歩道の連続性が確保されない状況となっている。

(c) 市町村におけるバリアフリー化に向けた体制の遅れ

バリアフリー基本構想の策定が進まない要因は、市町村へのアンケート結果より、基本構想策定やその後の歩道整備に対する財政的負担が大きいこと、策定に対する組織内での調整が必要、作成ノウハウがないことなどの意見が多く、市町村の取組体制の遅れが顕著となっている。

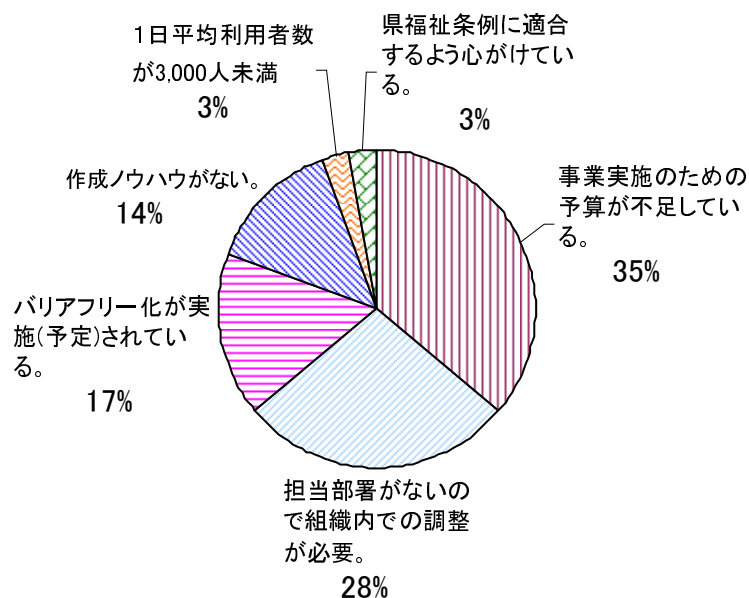


図3 基本構想を策定していない理由

道路・交通環境課調べ（平成23年2月）（複数回答）

(2) 観光客等の来訪者の歩行空間に関する現状と課題

①現状

奈良県内には世界遺産等の国内有数の歴史的文化資源が多数存在し、多くの観光客が来訪している。観光地での移動に不慣れな来訪者は、比較的容易に自分の位置と目的地を認識しやすい幹線道路を利用して移動する傾向にある。しかし、周遊観光を楽しむための主要な観光動線となる県管理道路の歩道整備率が低く、歩行空間の連続性が確保されていないため、多くの観光客が狭隘な歩行空間を通行しているといった状況が見受けられる。

また、奈良県では、平成21年7月に「観光案内サイン 整備ガイドライン」を策定し、鉄道駅やバス停等から観光施設までを案内する歩行者系案内サイン等の整備に取り組んでいるところであるが、これまでは、設置者毎に異なる多種多様な案内サインが設置されていたり、老朽化した案内サインが新しい案内サインに入り交じって設置されている状況であり、来訪者から「広域の案内看板がない」、「現在地が分からない」といった意見が寄せられている。



写真-1 奈良公園周辺での歩行者状況



写真-2 平城宮跡周辺の歩行者状況

②課題

(a) 幹線道路を中心とした経路誘導

観光案内看板の経路誘導は、幹線道路中心であり、自動車の通行量の少ない、いわゆる散策道が観光歩行経路として有効に活用されていない。

(b) 観光案内サインの仕様の混在

道路管理者や観光行政主体、観光施設管理者等がそれぞれの立場に立った観光経路の設定や案内サインの設置等を進めてきたため、観光エリア内の移動案内に統一感が欠如しており、来訪者の分かりにくさを助長させている。

(c) 来訪者のニーズに合った施設不足

観光地に点在する観光施設を歩いて周遊することを楽しむ来訪者も増加しているが、移動途中に気軽に休憩を行うためのベンチや日除け施設等も不足している。

図解標識



指示標識



写真-3 統一されていない案内看板状況

3. 歩行空間整備の基本方針

奈良県交通基本戦略における「安心して暮らせるモビリティの確保」や「奈良の魅力を一層高める交通環境の充実」を進めるため、日常生活における移動及び観光等による来訪者の移動の視点から、歩行空間の整備を重点的に進める箇所や区間を明確にし、道づくり重点戦略に基づく「選択と集中」の考え方により、安心な歩行空間の整備に取り組む。

まず、日常生活における移動については、児童が安心して通学できる環境確保の観点から通学路を対象とし、更に高齢化の進展等を踏まえ、多くの県民の利用が見込まれる鉄道駅やバス停等から病院等の施設をつなぐ経路を対象とする。

また、観光等による来訪者の移動に関しては、世界遺産等の来訪者が多い観光地最寄りの鉄道駅や駐車場等から観光地への経路や観光地相互間をつなぐ経路を対象とする。

具体的な取組に当たっては、市町村、警察、地域住民、関係団体等の関係者と連携して、歩行者の視点に立った歩行空間の点検等を通じて、歩行空間整備に関する課題を共有化し、計画的な対策の推進等を図るものとする。

歩行経路の見直しを含め、早期に効果発現が期待できる速効対策から取り組むとともに、地域の協力が得られた箇所については抜本的な対策に取り組むこととする。また都市計画道路で歩道だけが未整備であり、地域の協力が得られない箇所は土地収用制度を積極的に活用し、歩行空間の整備を推進していく。

さらに、歩行空間の整備にあたっては、ベンチ等の休憩施設や統一された観光案内サインの設置といった歩行環境の充実にもあわせて取り組むものとする。

4. 重点的に歩行空間整備を進める路線

基本方針のもと、効率的かつ効果的に県管理道路の歩行空間の整備を進めるために、重点的に取り組む路線を以下のとおりとする。

また、市町村が地域活性化や地域の安全確保を目的に、目標や具体的な効果、取り組む施策を記載・公表するなど、まちづくり計画等に位置づけられている経路についても取り組むものとする。

(1) 歩行空間が確保されていない通学路

歩道が未整備の通学路及び交通量が多く歩道が狭隘な通学路を対象とする。また、この他に、特に地域において緊急的な取組が必要となっている通学路を対象とする。

(2) バリアフリー基本構想における生活関連経路

旅客施設、周辺道路、駅前広場等を中心とした地区や高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区等の重点整備地区における生活関連経路を対象とする。

(3) 世界遺産地域等の周遊観光を促進するための観光経路

世界遺産地域や来訪者が特に多い観光地について、観光地の最寄りの鉄道駅や駐車場等から観光地に至る経路や周辺の観光経路を対象とする。

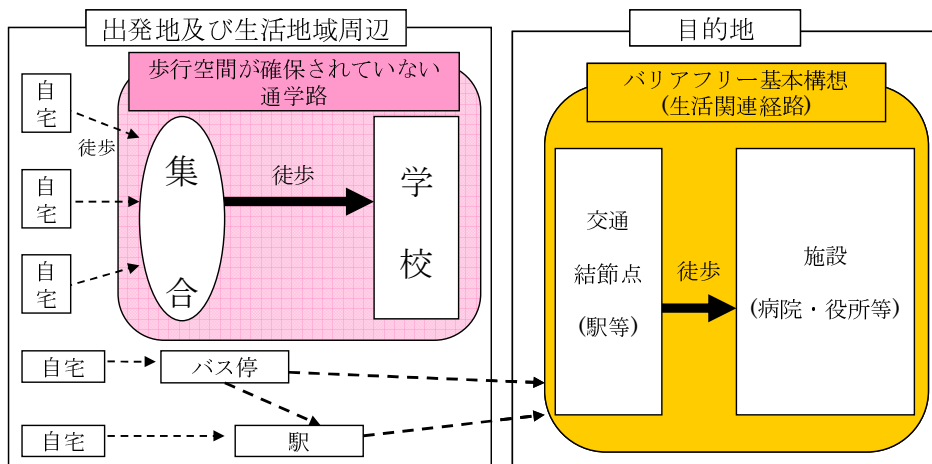


図4 日常生活の視点での重点的整備路線のイメージ

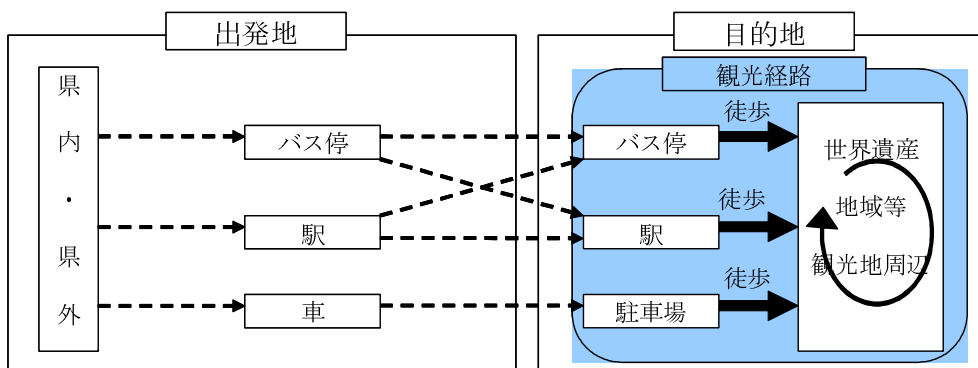


図5 来訪者の視点での重点的整備路線のイメージ

5. 歩行空間整備への具体的な取組

(1) 歩行空間が確保されていない通学路

歩行空間が確保されていない通学路として、歩道整備データ^{*7}に基づき

- ① 県管理道路の歩道未整備箇所（約87km）
- ② 幅員が2m未満の簡易整備歩道のうち、自動車交通量の多い^{*8}歩行空間（約17km）

を選定する。

さらに歩道整備データで捕捉できない地域の課題に対応するため、学校関係者等にアンケートを実施し、追加選定を行う。

選定された通学路については、「緊急点検通学路」として、市町村、警察、地域住民、学校関係者等と連携のもと、歩行空間の点検を行い、地域の共通課題の「見える化^{*9}」を行う。

また、緊急点検結果を踏まえ、経路の見直しを含めて道路区域内で早期実現可能な速効対策や地域の協力が得られた箇所について歩道整備、歩道幅員の拡幅等の抜本的な対策を行う「対策プラン」を策定・公表する。

速効対策については、今年度より着手し、抜本対策については地元関係者等の協力が得られた箇所から順次着手する。

表5 対策メニュー例

速効対策	抜本対策
路肩のカラー舗装化 側溝の蓋かけによる対策 歩道の乗り入れ部の勾配の緩和、段差解消 横断勾配の緩和、官民境界段差の解消 舗装の凸凹の改善による水たまり解消 警戒標識等の設置による対策 歩道照明の設置による対策 付属物・占用物（電柱等）の移設・集約による対策 公園・河川等の公共用地を利用した対策 別ルートへの転換 等	歩道設置、拡幅による対策 電柱の無電柱化 等



写真-4 路肩のカラー舗装化例(奈良市尼辻中町)

写真-5 側溝の蓋掛け例(大和高田市築山)

*7 歩道整備データ：平成19年6月に行った市町村への交通安全施設現況調査に基づく。

*8 自動車交通量の多い：平成17年度道路交通センサスより算出した平地部と山間部の平均交通量以上（平地平均7,440台、山間平均1,672台）

*9 見える化：問題などを視覚的に捉えるようにして、情報の顕在化・共有化を図り、これを問題解決に役立てる活動

(2) バリアフリー基本構想における生活関連経路

生活関連経路については、抜本対策を基本とし、ベンチ等の休憩施設を併せて整備する。また、バリアフリー基本構想の策定に向けて取り組む市町村に対しては、基本構想策定協議会を設置し、点検を行った経路について、基本構想の策定に至るまでの間に短期対策として段差解消等の速効対策を進めることとする。

バリアフリー基本構想策定を進めるため、未策定の市町村に対し、基本構想の策定のための情報提供や講習会開催等の技術的支援を行う。

また、県立施設の周辺等については、奈良県が点検や資料提供を行うことで、市町村が基本構想の策定を進めやすいように積極的に協力を行う。

(3) 世界遺産地域等の周遊観光を促進するための観光経路

世界遺産地域等の周遊観光促進のため、「法隆寺地域の仏教建造物」、「古都奈良の文化財」、「紀伊山地の霊場と参詣道」及び奈良県内の観光客数の多い観光地における経路について検討を行う。

観光経路の設定にあたっては、市町村、観光協会、地域住民等と連携し、歩行経路の点検を行い、地域の共通課題の「見える化」を行うとともに、歩行経路や案内サインに関するアンケートを観光客に対し実施する。その結果を踏まえ、散策道を含めて、面的に安心な歩行空間を検討し、観光経路のルート設定を行う。

これらに基づき

- ① 段差解消等の道路区域内で早期実現可能な速効対策
- ② 既設看板の撤去・集約化、新設による観光案内サインの整備
- ③ 歩道上だけでなく、沿道の公共用地や民地を活用したベンチ等の休憩施設を検討し、歩道拡幅などの抜本対策を含めた「対策プラン」を策定・公表する。



写真-6 統一された案内看板
(近鉄奈良駅前)



写真-7 歩道にベンチを設置した例
(天理市柳本町)

(4) 地域住民等との連携による継続的なPDCAの実施

計画策定（P）、対策実施（D）の後も、より良い歩行空間づくりを目指して、利用者の視点から地域住民等と連携し、効果検証（C）及び改善（A）の状況をフォローアップし、「PDCAサイクル」の取り組みにより、継続的なマネジメントを実施する。