

第1章 交通バリアフリー制度の概要及び警察の取組み

1 交通バリアフリー法の概要

(1) 交通バリアフリー法の基本的なしくみ

交通バリアフリー法に基づき、公共交通事業者、道路管理者及び警察は高齢者、障害者等の移動円滑化のため各種事業を実施することとされており、このうち警察については「交通安全特定事業」として、移動円滑化のために必要な信号機等の整備と違法駐車行為の防止のための事業を実施することとされている。

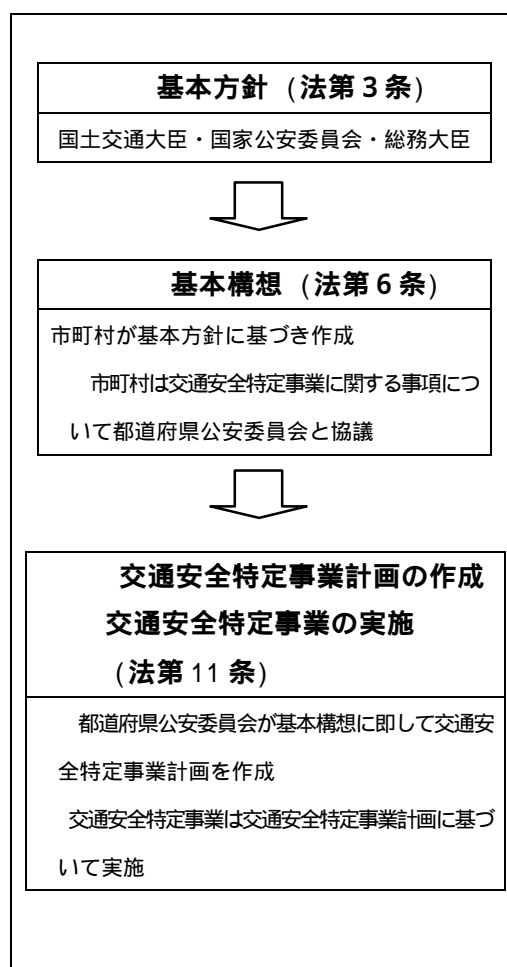
交通安全特定事業に係る交通バリアフリー法の基本的なしくみは次のとおりである。

主務大臣（国土交通大臣、国家公安委員会及び総務大臣）が共同で移動円滑化の促進に関する基本方針を定める。

市町村は、この基本方針に基づき、1日当たりの利用者が5,000人以上であるなど相当数の利用者がある旅客施設（以下「特定旅客施設」という。）を中心とする徒歩圏を「重点整備地区」として定め、当該重点整備地区について、移動円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に推進するための「基本構想」を作成することができる。

市町村は基本構想の作成に当たり、交通安全特定事業に関する事項について都道府県公安委員会に協議しなければならない。

都道府県公安委員会は、基本構想に即して交通安全特定事業計画を作成し、これに基づいて交通安全特定事業を実施する。



(2) 交通安全特定事業計画の目標

主務大臣が定めた移動円滑化の促進に関する基本方針においては、移動円滑化の目標が定められており、交通安全特定事業に関しては、「平成22年までに、

音響信号機、高齢者等感応信号機等の信号機の設置、歩行者用道路であることを表示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路標示の設置等の移動円滑化を原則としてすべての特定経路を構成する道路において実施する」こととしている。

ここで、「特定経路」とは、重点整備地区の中心となる特定旅客施設と、そこから高齢者、障害者等が徒歩で向かうと考えられる官公庁施設や福祉施設等を結ぶ代表的な歩行経路のことである。

2 警察が実施する交通バリアフリー施策

警察が交通バリアフリー法に基づき実施する「交通安全特定事業」は、交通安全施設等の整備及び違法駐車対策による特定経路を構成する道路における移動円滑化である。その具体的内容は以下のとおりである。

(1) 交通安全施設等の整備

ア 信号機のバリアフリー化

信号機のバリアフリー化については、「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る信号機等に関する基準を定める規則」（平成12年国家公安委員会規則第17号）において、以下のとおり移動円滑化の基準が定められている。

道路を横断し、又は横断しようとしている視覚障害者に対し、音響により歩行者用青信号の表示を開始したこと又は青信号が継続していることを伝達するための機能を有すること

高齢者、身体障害者等が道路を横断するために通常必要とする歩行者用青信号の時間が確保されていること

ただし、信号機から音響を発することによって、周辺的生活環境が著しく損なわれるおそれがある場合は、の要件に合致していれば当該信号機はバリアフリー化されたものとしている。

警察では、上記基準に基づき、次に示すような機能を付加した信号機の整備を推進している。

《歩行者用青時間を延長するもの》

歩行者感応信号機

信号機に設置されたセンサーにより横断歩行者を感知した場合は歩行者用青時間を延長する機能を有するもの。



高齢者等感应信号機

高齢者、障害者等が、専用の押ボタンを押したり、携帯用発信器を操作したりした場合に、歩行者用青時間を延長する機能を有するもの。

携帯型の発信器としては、ループタイ型とカード型の2種類が普及している。これらの発信器は、身体障害者福祉法（昭和24年法律第283号）の規定に基づいて、日常生活上の便宜を図るための用具として指定されており、一部の市町村において給付や貸与等の措置が行われている。



《音響により歩行者用青信号の表示を知らせるもの》

視覚障害者用付加装置

歩行者用信号機の表示内容を音響により視覚障害者に知らせるための装置。

現在、擬音式（ピヨピヨ、カッコー）とメロディー式の2種類が採用されているが、警察庁では、擬音式のうち、対面するスピーカーから時間差で擬音を発することによって、視覚障害者が横断方向を把握しやすくなる「異種鳴き交わし方式」（ピヨ ピヨピヨ、カッコー カカッコー）への統一を図っている。



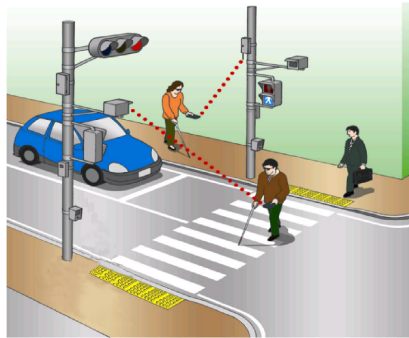
音響式歩行者誘導付加装置

視覚障害者等の歩行者に対してチャイム等により歩行者用青信号の開始を知らせるための装置。

《青時間延長機能と音響による誘導機能を併せ持つもの》

歩行者支援装置（PICS）

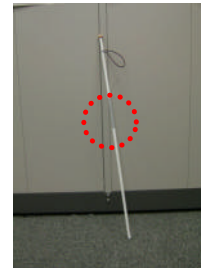
横断歩行者が携帯する端末や白杖反射シートに反応し、信号の表示内容を音響により知らせるとともに、歩行者信号の青時間を延長するもの。



歩行者支援装置



携帯端末



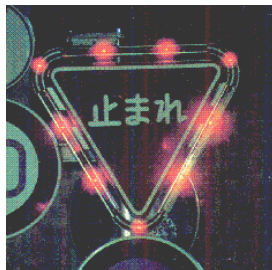
白杖反射シート

イ 道路標識・標示の高輝度化・自発光化、横断歩道の設置等

道路標識・標示については、夜間における視認性を高め、高齢者、障害者等にとっても、また、車両運転者にとっても見やすく分かりやすいものとするため、高輝度化・自発光化を推進している。



高輝度標識

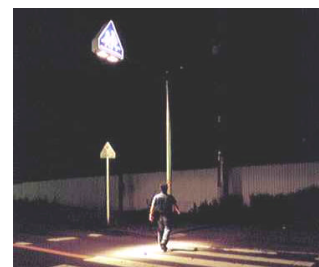


自発光式標識



高輝度標示

また、高齢者、障害者等の移動経路の短縮や利便性の向上を図るため、特定経路を構成する道路に横断歩道を設置しているほか、夜間において高齢者、障害者等がより安全かつ円滑に道路を横断できるよう、照明灯付横断歩道標識を整備している。



照明灯付横断歩道標識

(2) 違法駐車対策

違法駐車等の問題に対しては、地域の交通実態等に応じた駐車規制を行うとともに、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締り等を推進しており、特に重点整備地区内の特定経路を構成する道路において、高齢者、障害者等の円滑な移動の妨げとなる違法駐車を防止するため、横断歩道、バス停留所付近、視覚障害者誘導用ブロック上等の違法駐車車両の取締り、関係機関等と連携した広報・啓発活動等を重点的に行っている。

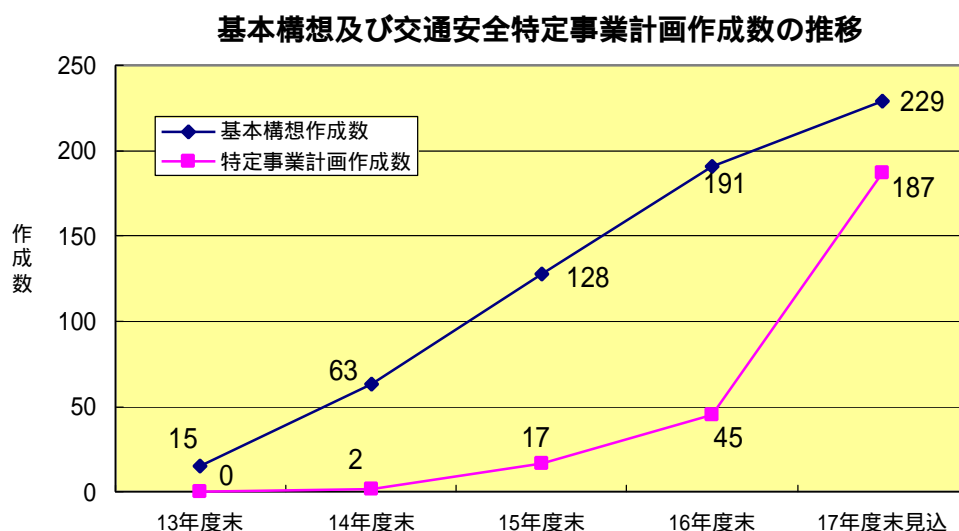
第2章 交通バリアフリー施策の実施状況

1 交通バリアフリー法の施行状況

(1) 基本構想及び交通安全特定事業計画の作成状況

交通バリアフリー法によると、特定旅客施設を中心とした重点整備地区におけるバリアフリー化事業については、市町村がバリアフリー化の基本構想を定め、これに基づいて各事業実施主体が特定事業計画を定めた上で実施することとされている。したがって、基本構想及び特定事業計画の作成状況はバリアフリー施策の取組状況を測る指標と考えられる。

下図は、平成13年度末からの毎年度末時点における基本構想作成数及び交通安全特定事業計画の作成数の推移である。



市町村による基本構想の作成数は、平成15年度及び16年度には60を超える基本構想が作成されるなど、交通バリアフリー法の施行後、毎年着実に増加している。平成17年度末見込みの数値では、全国で229地区（200市町村）の基本構想が作成されている予定であり、交通バリアフリー法の施行により、多くの市町村がバリアフリー化に積極的に取り組みつつあると考えられる。しかしながら、平成17年に国土交通省が調査した1日の利用者数が5,000人以上の旅客施設が所在する市町村（539市町村）のうち、平成17年末現在で基本構想を作成しているのは187市町村であり、3割程度の作成率にとどまっている。

一方、公安委員会が基本構想に基づき作成することとされている交通安全特定事業計画の作成数については、平成17年度末見込みで基本構想作成数の約8割となっており、作成から1年未満の基本構想を除くと、概ねすべての基本構想について交通安全特定事業計画が作成されている。しかしながら、平成16年以降に作成された基本構想については早期に交通安全特定事業が作成される傾向

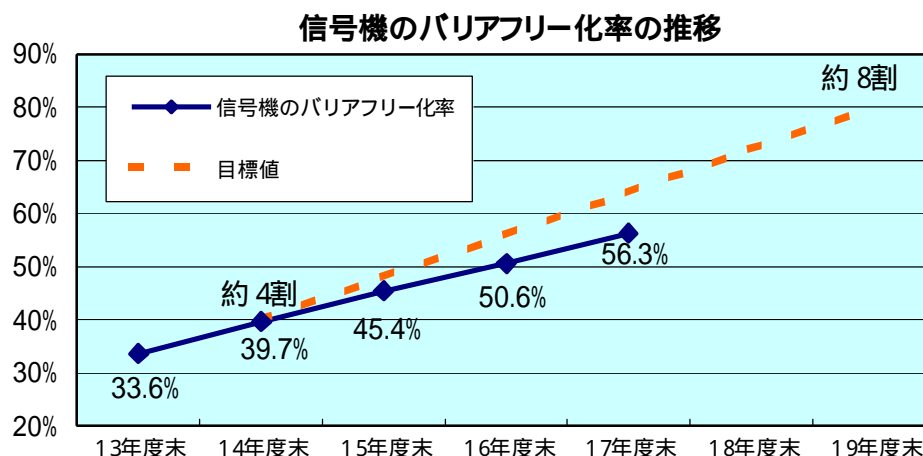
がみられるものの、平成 14 年以前に作成された基本構想については、交通安全特定事業計画の作成に 2 年以上もかかる事例が存在しており、基本構想作成後、早期に交通安全特定事業計画が作成されてきたとはいえない状況である。

(2) 信号機のバリアフリー化の進捗状況

ア 特定経路上の信号機のバリアフリー化率の推移

特定経路上の信号機のバリアフリー化については、社会資本整備重点計画（平成 15 年 10 月 10 日閣議決定）において、平成 19 年度までにバリアフリー化率を約 8 割に向上するとの目標を掲げている。この計画の策定時点では、交通バリアフリー法に基づく基本構想の作成に至っていない自治体が相当数みられたため、基本構想の有無にかかわらず、将来特定経路としてバリアフリー化を推進することが想定される道路上の信号機を含め目標値を設定し、また、その進捗度の把握に当たっても、基本構想作成済みの地区内の特定経路上の信号機のほか、将来的に特定経路となることが想定される道路上の信号機を含めてバリアフリー化率を算出している。

下図は上記の考え方に基づいて算出した社会資本整備重点計画に掲げられた目標値の達成の目安と信号機のバリアフリー化率の推移を表したものである。



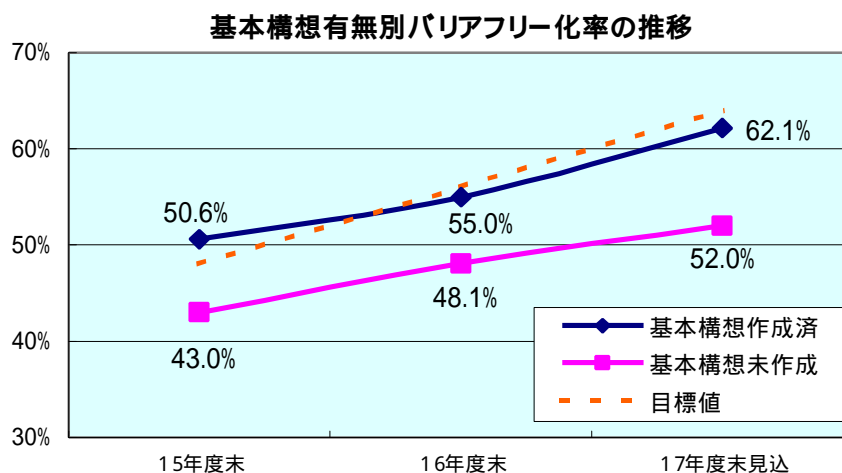
注 1) バリアフリー化率は交差点単位で計上しており、一交差点内でバリアフリー化が必要な横断方向の信号機が基準を満たしていれば当該箇所をバリアフリー化済みとしている。

注 2) 平成 17 年度末のバリアフリー化率は見込みの値である。

この結果によると、信号機のバリアフリー化率は毎年度着実に向上しているものの、社会資本整備重点計画に掲げられている目標を達成するには、毎年 8 % 向上する必要があるにもかかわらず、実際は 5 % 程度にとどまっている。

イ 基本構想有無別の信号機のバリアフリー化率の推移

上記アにおいてバリアフリー化率を算出した信号機を、基本構想作成済みの地区内の信号機と未作成の地区内の信号機に分け、それぞれについてバリアフリー化率を算出すると下図のとおりとなる。



この結果によると、基本構想作成済みの地区内の信号機のバリアフリー化率は、未作成の地区のそれよりも一貫して高く、目標値も概ね達成していることがわかる。このことから、基本構想の存在はバリアフリー化の推進に多大な効果があるものと考えられる。

ウ 信号機のバリアフリー化に係る予算額の推移

信号機のバリアフリー化に対する予算措置状況として、警察庁の補助対象事業である特定交通安全施設等整備事業の予算額とその内数である信号機のバリアフリー化に係る予算の推移をみると次のとおりである。

特定交通安全施設等整備事業費と信号機のバリアフリー化に係る予算額の推移

(百万円)

年 度	12 年度	13 年度	14 年度	15 年度	16 年度	17 年度
特定交通安全施設等整備事業費	39,622	50,825	37,101	35,000	32,727	32,674
指数 (H12=100)	100	128	94	88	83	82
バリアフリー対応型信号機整備事業費	796	1,447	1,182	1,385	1,532	1,780
指数 (H12=100)	100	182	148	174	192	224

公共事業関係の予算が全般的に削減されている状況下において、特定交通安全施設等整備事業費についても減少傾向をみせている。その一方で、信号機のバリアフリー化に係る予算は増加傾向を示しており、交通バリアフリー法が施行されて以降、厳しい財政状況のなかで、信号機のバリアフリー化に優先的に予算が配分されている。

(3) 道路標識・標示の整備状況

平成 12 年度から 17 年度までの間に、特定経路を構成する道路上において整備された道路標識・標示の数は以下のとおりである。

【道路標識】

高輝度化	自発光化	大型化
8,498 枚	339 枚	658 枚

【道路標示】

高輝度化	横断歩道の設置
274 箇所	338 箇所

注)基本構想作成済みの重点整備地区内の事業量

(4) 違法駐車対策の推進状況

重点整備地区内の特定経路を構成する道路における二輪車の違法駐車等、高齢者、障害者等の円滑な移動を特に阻害するものに重点を置き、かつ、移動措置を活用した取締りを推進している。

また、違法駐車防止に関する広報・啓発活動の共同実施を始め、市町村による放置自転車等の撤去及び警察による二輪車等車両の取締りの同時実施等、市町村と連携した諸対策を推進している。

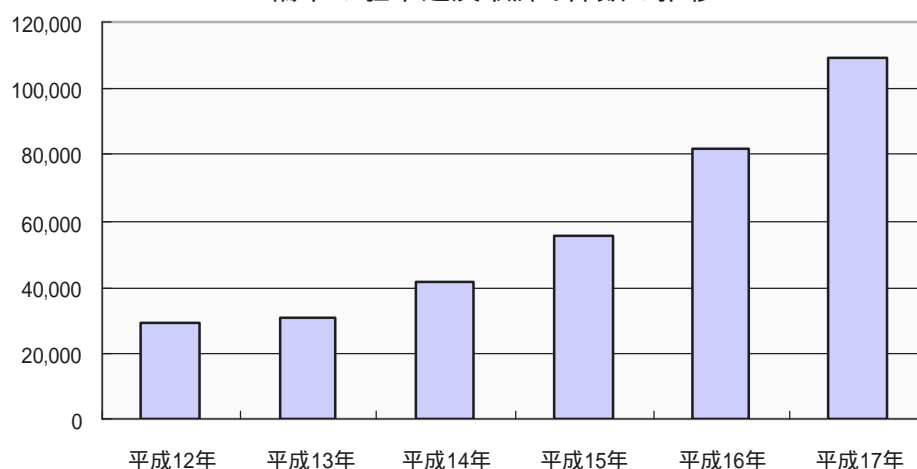
さらに関係市町村に対しては、違法駐車防止条例、放置自転車対策関係条例等の制定や公営駐車場の整備について働き掛けを行うとともに、条例が制定されている市町村に対しては、その効果的な運用を働き掛けている。

具体的な取組状況

ア 二輪車の駐車取締りの強化

二輪車の駐車違反取締りについては、従来、必ずしも十分な取締りがなされてこなかったが、高齢者、障害者等の円滑な移動の妨げとなる歩道駐車等に重点を指向した取締りを行った結果、重点整備地区の特定経路における取締り件数に限った統計はないものの、全国的には二輪車の取締り件数が急増し、平成 12 年中の取締り件数 28,759 件に対して、平成 17 年中は 109,506 件（280.8%増）となっている。

二輪車の駐車違反取締り件数の推移



注1) 全国における総取締り件数であり、重点整備地区内の特定経路における取締り件数ではない。

注2) 二輪車～大型自動二輪車、普通自動二輪車及び原動機付自転車

年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年
件数	28,759	30,286	41,773	55,335	82,163	109,506

イ 関係市町村との連携 ～大阪府警における取組み～

大阪府警では、重点整備地区に指定された難波地区において、大阪市との連携による放置自転車・二輪車対策を推進している。

同地区の千日前通（難波～千日前交差点間）では、府警・大阪市・地元住民による三者合同パトロールや大阪市による放置自転車の撤去と南警察署による自動二輪車等の放置駐車取締りを共同実施している。

また、平成17年6月には大阪市が同地区に自転車用のコイン式駐輪場（約250台収容）を設置するなど、高齢者、障害者等の移動円滑化に資する取組みが進められている。

（参考） 南警察署における駐停車違反取締り件数（平成17年） 13,079件
 内、自動二輪車等取締り件数 735件
 千日前通における放置自転車撤去台数（平成17年） 2,715台

2 関係団体からの意見聴取結果

財団法人全国老人クラブ連合会、社会福祉法人日本盲人会連合、全日本視覚障害者協議会及び社会福祉法人日本身体障害者団体連合会の4団体から、警察が実施する交通バリアフリー施策等について意見聴取を行った。主な意見は次のとお

りである。

(1) 交通バリアフリー制度について

ア 交通バリアフリー行政への参画

高齢者、障害者の中には基本構想の存在を知らない人も多い。交通バリアフリー施策に係る事業を実施する場合には、行政、高齢者、障害者、地域住民が相互に意見を交換する場が必要であり、施策実施に伴う会議等へ高齢者、障害者等も参画できる制度を設けるべきである。

イ 行政からの情報提供

市町村の交通バリアフリー構想や具体的事業について、今以上に広報誌等への掲載など推進すべきである。また、高齢者、障害者に対する情報提供はホームページに掲載するだけでは不十分である。

ウ 交通バリアフリー施策の推進方針等

交通バリアフリー施策は、省庁間を超えた総合施策として推進し、施策実施に伴う会議等は、より融通が図られたものとするべきである。また、点や線の整備より、面的な整備が重要であるほか、今後は高齢者、視覚障害者、身体障害者等だけでなく、松葉杖利用者、車いす利用者等の観点からのユニバーサルデザインの考え方を取り入れた施策を実施していくべきである。

(2) バリアフリー対応型信号機の機能・運用等について

ア 音響関係

視覚障害者にとって音響信号機の整備は最重要であることから、交差点の場所に応じた音量の設定が必要である。また、音や音声パターンを統一する必要があるほか、青信号の開始だけでなく継続していることが分かるようなものや視覚障害者が通る時にだけ鳴るものなど工夫していくべきである。

イ 横断時間関係

歩行能力によって必要な横断時間は異なるので、すべての人が安全に渡ることのできる時間設定にすべきである。

ウ 視認性関係

弱視者にとって見やすい信号機を増やしてもらいたい。

エ 時間表示関係

歩行者用信号機の待ち時間表示は有効であり今後も多数設置すべき。また、残り時間表示も有効であるが、かえって走り込む場合もある。

オ 携帯端末関係

携帯端末の配付方法、使用方法等の周知方法について検討し、団体に加入していない障害者にも情報が行き渡るよう自治体と連携を図ってもらいたい。

歩行者支援装置（PICS）は携帯端末の方が使いやすいという意見がある一方、

音声誘導が途切れる場合もあることなどから、白杖反射式の方がよいという意見もある。

携帯用送信機は概ね好評である。ただし、携帯用送信機を持って信号機に近づくと信号機の表示内容を音声で案内する機能については、信号機まで歩いていく時間のことが考慮されていないため不十分である。

カ 歩車分離式信号関係

歩車分離式交差点は横断歩行者の安全面で優れている。

なお、音響式信号機を併設する場合であっても、スクランブル交差点における斜め横断は難しいため、視覚障害者等が安心して渡れるように工夫してもらいたい。

キ 運用時間等

音響信号機の運用を 24 時間にするなど、夜間でも視覚障害者等が安心して交差点を渡れるように音響信号機の運用時間を延長してもらいたい。

ク 設置場所等

信号機の押しボタンの設置位置を分かりやすく、使いやすくするとともに、歩行者用信号機については設置場所の統一と見やすさの向上を図るべきである。

(3) 標識・標示について

道路標識については、高輝度、自発光の標識は見やすく色もはっきりしており、夜間の安全に寄与するものであるところ、照明灯付き横断歩道標識と「止まれ」標識の高輝度化が効果的ではないか。

エスコートゾーンは、横断歩道をまっすぐ歩くためには効果的であり、特に幅員の広い横断歩道における整備を推進してもらいたい。

(4) 放置車両等について

点字ブロック上の放置車両が大きな障害となっており、条例等により強力に対策を推進すべきであり、もう少し厳しく取締りに努めるべきである。また、高速で歩道を通行する自転車は視覚障害者にとって非常に危険である。速度の抑制を図ったり、歩行者と自転車を分離したりするなどの対策を推進してもらいたい。

第3章 警察における交通バリアフリー施策の今後の展望

交通バリアフリー施策の実施状況についての調査・検討を行った結果から、交通バリアフリー法が施行されて以降、警察が実施した交通安全特定事業により、特定経路を構成する道路における高齢者、障害者等の安全かつ円滑な移動に必要な環境づくりが着実に進展していると考えられる。なかでも、移動円滑化の進捗度を表す指標のひとつである信号機のバリアフリー化率については、平成13年度末時点から4年間で約2割向上していることに加え、基本構想が作成済みの地域は未作成の地域よりも高い水準を保っていることから、交通バリアフリー法の枠組みが効果的に機能していることがうかがえる。

他方で、交通安全特定事業計画の作成状況や関係団体から寄せられた意見をみると、なお改善すべき点があると考えられることから、警察においては、今後以下の方向性で交通バリアフリー施策を推進していくこととしている。

1 交通バリアフリー制度全般について

(1) 市町村、各事業実施主体及び利用者の連携強化

基本構想作成段階において、利用者である高齢者、障害者等の意見を十分に反映することが重要であり、また、基本構想の作成主体である市町村と各事業実施主体との連携も、重点整備地区全体として効果的かつ効率的にバリアフリー化を推進するために不可欠なものであることから、基本構想の作成時等において関係者の意見が十分に反映されるような方策を検討する。

なお、歩行者用信号機の青時間の延長や信号機から音響を発することは、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資する反面、交通の円滑や周辺環境に影響を与える場合もあることから、高齢者、障害者等はもとより、周辺住民、その他の道路利用者等の意見を十分聴取し、これらの機能を有する交通安全施設の二面性も考慮しつつ基本構想を作成することが重要であると考えられる。

(2) 交通安全特定事業計画の作成促進

交通安全特定事業計画の作成・公表は、信号機のバリアフリー化を始めとした移動円滑化の計画的な実施につながるるとともに、計画の公表により移動円滑化がどのように実施される予定であるかを利用者等に広く周知する効果があると考えられることから、基本構想作成後早期に作成・公表することが望ましい。

しかしながら、最近では基本構想作成から1年程度で交通安全特定事業計画が作成される傾向がみられるものの、過去には2年以上を要した事例も存在していることから、計画の円滑な作成に関する情報を都道府県警察に提供するなどにより、交通安全特定事業計画の早期作成を促す。

(3) 情報提供の充実

特定経路上における移動円滑化がなされた後、その事実が利用者に伝わっていないためバリアフリー化された経路を活用できないとの意見が関係団体から挙げられていることから、どの経路がどのようにバリアフリー化されているかについて積極的に情報提供を行う。

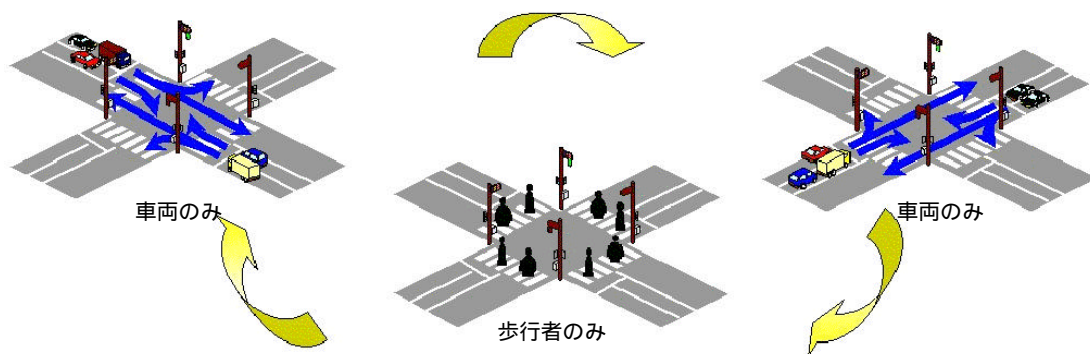
2 高齢者、障害者等のニーズを踏まえた交通安全施設等の整備について

交通安全施設等の整備については、これまで信号機のバリアフリー化や道路標識・標示の高輝度化を中心に実施してきたところであるが、関係団体の意見等の中には、既存の事業以外の事業についても要望が挙げられており、これら意見等を踏まえると、バリアフリー化に資すると考えられる事業として以下のものを実施する必要があると考えられる。今後、これらの事業と既存の事業とを地域の実態及び事業の特性に合わせて適切に組み合わせ、効果的かつ効率的な特定経路のバリアフリー化を図る。

(1) 信号機の歩車分離化

歩行者と車両が交錯することを防ぐため、歩行者専用の青時間を設定するなど、歩行者と車両の通行を時間的に分離するもの。

なお、歩車分離化された信号機は、信号の表示パターンが複雑になるため、警察庁では、歩車分離化事業を行った際には、視覚障害者付加装置による音声案内機能を併せて整備するよう都道府県警察に指導している。



歩車分離式信号制御パターンの一例

(2) 信号灯器の LED 化

信号機の灯器を従来の電球式から発光ダイオード（LED）式に転換するもの。LED 式信号灯器は、反射レンズ及び着色レンズを用いないため、強い太陽光が当たった場合にあたかもすべての灯器が点灯しているように見える「疑似点灯現象」が起こらず、また、灯器面の全体が均一に発光しているため電球式に比べて視認性が高く、歩行者にとっても、また、車両運転者にとっても安全な信号灯器といえる。



車両用灯器



歩行用灯器

(3) 経過時間（待ち時間、残り時間）表示装置の整備

待ち時間表示装置は、高齢者、障害者等の誤横断等を防止するため、歩行者用青信号の開始までの待ち時間を表示するもの。また、残り時間表示装置は、交差点内に歩行者が取り残されることを防止するため、青信号の残り時間を表示するもの。

警察庁では、LED 式歩行者用信号灯器と一体となった経過時間表示装置について、表示方法についてアンケート調査を行うなどの検討を行っており、検討が終了し次第、その結果を都道府県警察に示す予定である。



待ち時間表示
（外付け型）



待ち時間表示
（一体型）



残り時間表示
（一体型）

(4) エスコートゾーンの整備

目の不自由な方が横断歩道上を最短距離で歩行できるよう、横断歩道上に点字ブロックを敷設するもの。

なお、横断歩道上に従来の点字ブロックを敷設した場合、二輪車のスリップ・転倒、車両通過時の衝撃・騒音等の発生が懸念されることから、警察庁では、エスコートゾーンとして横断歩道上に敷設する点字ブロックに最適な仕様について調査研究を実施しており、その結果を踏まえて、全国的な整備を促進する予定である。



エスコートゾーンの敷設例



エスコートゾーン用点字ブロック

3 違法駐車対策について

放置車両に係る使用者責任の拡充と放置駐車取締り関係事務の民間委託を主な内容とする新たな駐車対策法制が平成 18 年 6 月から施行されるのを受け、横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化する。

また、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の二輪車の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進するよう都道府県警察を指導する。