

バリアフリー道路の研究

市民研究員 大木 正美

研究期間 H15.8.1～H16.7.31

サブテーマ：「改修してもバリアフリーにならなかった道路の実態と評価、発生した問題の原因の調査、対策の研究」

この論文の構成と要旨

1. 研究目的：

“誰もが安心して歩ける道路にする”

事業の目的達成率を、いかに上げるか？

問題点の抽出と、達成率をあげる方策

「道路改良事業」に従事する人々の、「道を作る」という仕事への使命感と責任感、完全な道路の実現を目指して困難な問題も解決する専門家としてのプライドを、触発する為の意識改革の方策を研究する。

2. ケーススタディ(事例分析による学習)

相模原市南部で、路線規模で改修工事事業が実施された下記「幹線市道」で事例分析

- ・市道「上鶴間線（東林公民館～御園）」
- ・市道「東林間線（東林間～松ヶ枝町）」
- ・市道「町田・南大野線（小田急相模原南～国道16号）」（別添付地図参照）

(1) 評価基準として選んだ項目

下記の6項目について評価し、採点した

1. 歩道の横断方向の傾斜（傾斜少が良い）
2. 歩道の有効幅員（幅が広いほど良い）
3. 歩道内障害物（柱等）の有無と程度
4. 歩道内違法駐車の問題（対策）
5. 接道住民の適切な利用への適合性
6. 将来の環境変化への適応性の配慮

(2) 評価・採点例

ケーススタディの対象に選んだ「幹線市道」の改修事業について、数十箇所の地点で、ユーザーである市民の目で評価・採点した。（別添付写真帖参照）

3. 評価が低得点の道路（Bad Sample）が依然として造り続けられる理由

- (1) 設計図、設計マニュアルが伝統的に不完全
- (2) 設計者、設計指導・管理者の力量未熟と問題認識と問題意識が不十分
- (3) 検査・管理者側の設計基準の認識が不十分および管轄の縦割り弊害、相互不干渉主義

4. 現状、設計段階の問題点抽出

最大の問題点「歩道切り下げ延長」

5. 今後いかにして完成度の高い製品を生み出すか。企業の改善案、市民提言

- (1) 設計者・事業者の業務評価法の確立
- (2) 欠陥品基準・事前検査システムの徹底改善

*「バリアフリー」とは

生活環境で安全性を脅かしたり使いやすさを妨げるものを“バリア = Barria : 障壁”呼ぶ。そのような障壁を「取り払う」、障壁から「開放する = 自由 (free) にする」という言葉と連結して、物・心両面で「障害から逃れ、自由に開放された」という意味の言葉が「バリアフリー」。

1974年、国連の「障害者生活環境専門家会議」で、「障害のある人々が社会生活をしていく上での障壁 (Barriar) を取り除こう」という趣旨の報告書に、“バリアフリーデザイン”という言葉が初めて使われた。以後、生活環境福祉の充実に広く目が向けられる時代の到来と共に1990年代にはかなり一般的に使われるようになった。日常用語化した。外来カタカナ用語は使わないようにしましょう、との日本語訳方針では、「障壁をなくす」（電子行政用語集）と置き換えられている。「free」に最大の価値観を置く人権社会では、「到達すべき目的」ではなく、「必要最低限の条件」とされている。

1. 研究目的

(1) **誰もが安心して歩ける道路とは**歩行者（年齢・体力・体格・障害の有無などによる区別なく全ての人）が、自動車の交通から隔離または防護され、安全かつ快適に日常通行に利用できるための「必要最低限の条件」を備える道路と定義する。

従って、公共の場所または空間において道路を一般歩行者が日常的に利用する場合に、傷害を受けたり危険に曝される原因となるバリアが歩行者の通路に存在する場合は、道路管理者の行政能力が問われる。



さまざまな利用者が行きかう幹線市道
(小田急相模原～東林間)2004

相模原市南部の幹線市道では、平成 7 年以来、先進的事業として、道路の改善が事業化されてきた。しかし、その目的で施工された区間においても、歩行者の立場で見ると、依然として危険を孕んだ設計が多いのが現実の姿である。

道路行政関係者の中には「完璧さを求めていることは事業は進められない」と公然と発言する人がいる。これでは「事業のための事業」を行う人に堕ちた感がある。

道路とは「線」である。線上の 1 箇所 = 1 「点」にでも危険があると「線全体が危険」になる。この認識 = 管理能力が欠けている人を多々見受ける。

歩行者にとっての**必要最低限**の道路の形態は見えている。それがなかなか実現できない。実現の障壁になっているのは何か？ どうすれば、障壁から開放されるのか？

歩行者のためのバリアフリー道路とは、ハードウェア、ソフトウェア、歩行者の全てを考慮した結果の統合システムである。しかし現実には改修後の道路にさえ依然としてバリアが残っている。これは道路システムを構築する仕事の過程に、人為的バリアが存在していることを示している。バリアフリー道路を実現するには、まず此の人為的バリアを除去する必要がある。

(2) 研究の**目的と動機**

冒頭の「この論文と構成と趣旨」で研究目的を示した。“誰もが安心して歩ける道路にする事業”の目的達成率を上げる方策、そのための問題点の抽出、道路改良事業に従事する人々の意識改革の方策の研究である。

研究の**動機**は一言で言えば、「**身障者を家族に持つ者の怒り、ひどい道路とそれを生み出した道路行政への怒り**」において他にない。いわゆる「研究のための為の研究」レベルでない「市民が自発研究する」エネルギーはすべてそこに根ざす。

今は亡き母の不屈のエネルギーなくしてこの研究に関心を抱くことはありえなかった。

大正 9 年（1920 年）生まれ、青春時代は戦争で奪われた。敗戦直後は食糧難、生活難の続く結婚生活で、3 人の子の母として苦労の連続、病弱な夫を支えて生涯働きつづけた。孫も生まれ、やっとこれから人生を楽しめるといふ矢先 60 歳の時、脳出血で倒れた。数ヶ月生死をさ迷い、半身不随と言葉の不自由な身となって生還した。さらにリハビリセンターでの 1 年間の苦しい訓練に耐え、乗り越え、再び自立歩行可能になり、家庭に復帰した。無理といわれた外出も、買物カートを杖代わりにできるようになり、友人・知人宅を訪問

する毎日を取り戻した。元来社交的な性格だったので、母の訪問は誰からも歓迎された。しかし自分が半生を暮らした相模原の街の道路だけは彼女を拒絶した。

歩道のある幹線道路を彼女は歩けなかったのだ。「歩道」は「歩けない道」。ひどく傾斜し、



(小田急相模原ヨーカドー方面/2004)

うねり、障害物が多く、段差も有り、買い物カートや杖がわりに行動する母にとって「歩道」が歩行の障害物になった。なんという大逆説。

歩道のない裏道を探して歩いたので、裏道には詳しくなった。しかし目的地に行くには通らざるを得ない「歩道のある道」が必ずあった。その歩道で母は何度か転倒した。半身が不自由で、身体を支えにくい母は転倒する度に相当なダメージを受けた。通りすがりの人や運びこまれた病院から「母上が転んで動けない。至急来てください」との緊急電話を毎年何回ももらった。何処で転んだのか？聞くと、避けたいが通らざるを得ない「傾斜と段差だらけの幹線道路の歩道」だった。幸い骨折に至ったことはなかったが、転ぶ度に1週間は寝たきり状態になった。

しかし「痛い痛い」とうめきながらも、家族の心配をよそに、傷が治ると、すぐまた外出し始めるのが常だった。その理由は、次第に周囲の者も理解できたことだが、長い間のリハビリを耐えてきた心の葛藤のなせる結果だった。「痛くても耐えて歩かないと、歩けなくなる」「歩き続けないと歩けなくなる」

という、老いゆくことへの恐怖だった。歩行の自由を失う恐怖心は、健常者には実感しがたいものものだ。

ある時、幹線市道上で私は偶然母に出会った。驚きと同時に怒りに震えた。買い物カートを頼りに、歩けない歩道を避けて、平らな車道の端を歩く母の姿。「邪魔だ」と叫ぶ様にクラクションを投げつけ蛇行していく通過車。「車道を歩くしかないではないか！この歩道の有様では！」「身障者がやむを得ず車道を歩いて死傷事故が起きるまでこの街の危険な歩道は見直されないのか！」

怒りを覚えた。しかし一向に改善されなかった。半ばあきらめながらも何とかしたい一心で、危険箇所を探す日々が続いた。



(世田谷区松原 1986)

ある日、世田谷に歩行者本位に改良された道路が出現した、という報道を知った。やはり私と同じ問題意識を持った役所もあるのだ、よくやったと思った。希望を持った。

その頃、自宅付近に新しい道路を建設する計画があった。新しくつくる道路ではぜひとも過去の欠点を解決すべきである。そしてそれは可能なはずである。そう思った私は道路設計に関する基礎知識を勉強し始めた。特に道路新設と、道路を改良する場合の、歩行者の観点からの設計仕様に強い関心を持った。

しかし現実には、従来と変わらない危険な歩道が建設されようとしていた。改良すべきだと市の担当部課に指摘しても、従来同様の欠陥歩道が出現し続けた。

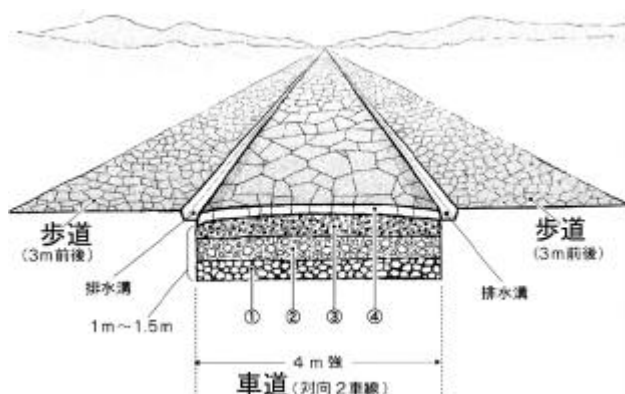
「改善できるはずなのに何故しないのか？」 研究の動機はこの点にある。そして研究の目的は、「二度とバリア道路を出現させないための方策」の追及である。

2. ケーススタディ (事例分析による学習)

なぜ「道路」が歩行者にとってバリアになるようになったか？

古来、人類の歴史上「道路の建設」とは「移動の邪魔になるバリアを取り除く」ことであった。その目的と結果の道路の形は一貫していた。

ローマ街道網：西欧社会に数多引き継がれているインフラデザインの起源にまでさかのぼってみると、道路デザインの原型を見ることができる。「すべての道はローマに通ず」古代ローマ帝国制覇の欧州・地中海沿岸全域に総計 8 万キロ縦横に張り巡らされたという「ローマ街道」の基本規格である。戦後日本の公道認定最低幅員 4m と符合する妙ばかりでなく、その構造規格はまさに現在の道路が見習って見習い切れない原型規格である。



ローマ街道の基本形 引用:ローマ人の物語 ・塩野七生著

車道の舗装表面はゆるい弓形に両側へ排水勾配を取り、その排水溝と段差をもって歩道が設けられた。歩道はトンネル内・山岳部を除いては市内、市外、交通量を問わず常に設けられた。馬・馬車を駆って機動軍団の迅速移動を最大目的に、専用車道機能を徹底したのである。

(別添付引用資料)

ちなみに、ラテン語にはインフラストラクチャ(社会資本)という言葉はなく、あるのは「人間が人間らしく生活するのに必要な大事業」という言葉だという。

万里の長城：Grate Wall と訳されるように単に国防衛「城壁」と見られがちだが、その実体は、防衛戦略上、辺境山岳地帯の尾根ルート¹の軍事移動路・情報路の機能なくして有り得なかった。急激な高低差の地形上階段状にするしかない所は多々あっても、わずかな幅と言え左右平らな部分を連続して確保することは**必要最低限**の根本常識であった。



万里の長城

車のない時代は、当然ながらどこでも「歩道」。

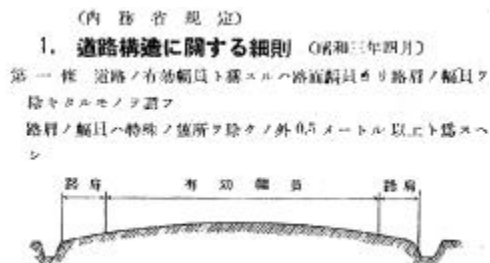


東海道五十三次 街道風景「御油」(安藤広重)



御油(大正7年)1918

それが一転してバリアを作り出すに至った。発端は言うまでもないが「自動車の出現」。大正 8 年（1919）初めて道路法と、それに「道路構造令」、「街路構造令」が規定された。荷馬車の交通量予測程度の時代だった。



10 余年の後の改正時期、内務省審議官でさえこう著述する。「本令が世に出た当時道路交通機関として自動車が今日のように発達し普及しやうとは何人が想像し得たであらう、それほど予想外の現象…この趨勢は今後益々盛んとなるのは火を見るより明らか」。

急激な車社会化に驚愕しつつ、またさらに予測しつつ、以後もっぱら「自動車走行」の用に目を向けるだけだった。

地方道において「歩行者の安全」が形に現れてくるのは高度成長期を終え昭和 50 年代以降のことである。それまで何も変わることはなかった。



小田急相模原 / 行幸道路（昭和 30 年代）



東林間 大通り（昭和 30 年代）

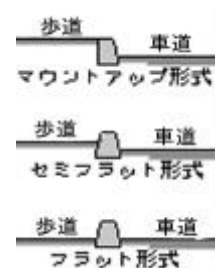
「道路構造令」道路基準の変遷（歩道の明記）

制定年	区分	車線幅員(m)	歩道幅員
		昭和 33 年は車道幅員	
昭 33 年	第 4 種	6.5、7.5、9、11、 16、6.5×n	1.5 (以上)
	第 5 種	5.5、6.5、7.5、9、 11	
昭 45	第 4 種	3.25 ~ 3.0	1.0
昭 57	第 4 種	同上	1.5
平成 5	第 4 種	同上	2.0

交通戦争（昭和 45 年ピーク時・年間死傷者約 100 万人）の急激膨大な犠牲者を見て、ようやく本気で「歩道」整備をして車から守ってくれることになった。

実はこの構造に大きなミステイクと落とし穴。歩道幅員の最低規定の狭さ（1.5m）と、そして「車が突っ込んで来て危険だ」と歩道側を 20c ~ 25c m 車道より高くする段差で分けた「マウントアップ形式」。

狭い幅で車の乗り入れ口とすると、歩道は車道側に大きく傾斜してしまう。そういう問題点に気が付かない訳がなかった。



通行者が行き交う道とは、地形ナリ昔ながらにして少なくとも「左右平らな幅で連続するもの」という古来常識が大転覆された一瞬であった。

ちなみに初代の街路構造令と比較してみると

大正 8 年「街路構造令」

(第三條) 街路八車道及歩道二區別スヘシ但シー等小路及二等小路ニ在リテハ之ヲ區別セサルコトヲ得

(第四條) 街路ノ各側歩道ノ幅員ハ特殊ノ箇所ヲ除クノ外其ノ街路ノ幅員ノ六分一ヲ下ルコトヲ得ス

(第九條) 歩道ハ車道ヨリ相當之ヲ高クシ車道側ノ境界ニハ縁石ヲ設クヘシ

「二等大路」（幅員 6 間 = 10.91m）以上の街路は、その 6 分の 1（= 1.82m）以上を歩道として求められている。歩車道の高低さもさほどにない



銀座大通り（昭和初期）

相模原市街路（昭和 50 年代整備当時）に当てはめると、東林間線（幅員 11m）、上鶴間線・南大野線（幅員 12m）。歩道幅はそれぞれ 1.83~2.0 以上になっていなければならない、さらに歩車道段差がセミフラット形式程度であったならこれほどひどい既存現況はありえなかった

「車に轢かれるよりはまし」として矛盾を放置した結果、以後の道路担当者の真面目なやる気をむしばんだと言っている。必要最低限の条件を「絵に描いた餅」とする悪習を蔓延させたのである。

（別添付・絵に描いた餅 資料参照）

平成 16 年 8 月、国土交通省道路局では「歩道の一般的構造に関する基準の改正に関する意見募集」を行っている。

基準改正のポイントと効果について

1) 歩道の新設・改築の場合はセミフラット形式とすることで、段差が緩和され、平坦部の十分な確保

2) 既設のマウントアップ形式の歩道に車両乗入れ部を設ける場合の構造を改め、平坦部をより広く確保

などを挙げている。（道路局、都市・地域整備局）

接道する各民地は、元々は同じ道に接して同じような高低差で連続して並んでいた。狭

い歩道がマウントアップされた（=車道が下げられた）ために、出入り口の高さを歩道に合わせるか車道に合わせるか、各々バラバラの都合で変えざるを得なかった。

そして今後再び、歩道の平坦連続性のために、バラバラになった敷地の利用高さを元のように道路と合わせるのに四苦八苦していくのである。

(1) 標準基準として選んだ項目

一市民レベルの研究で、時間と距離の制約上、事例研究対象は居住エリア内に絞らざるを得なかった。他の地域でどのようなバリアフリー道路水準にあるかはさほど把握をしていない。が、いずれも同一行政内同一機関に関わるものである。これらが相模原市の現状を代表する事例と言える。

相模原市における現状：

平成 7 年度すでに相模原市は先進的に東林間線改築事業をスタートさせていた。その時の住民説明資料では目指す道路の形がすでに全て如実にイメージされていた。（平成 12 年「交通バリアフリー法」に先立ってほとんど遜色ない歩道構造の実施プランであった。）

当時の問題認識と改善ポイントは、

歩道幅を 2.0m にする。（平成 5 年道路構造

令の改正で 2.0m が最低基準になっていた）

従来マウントアップ型の段差を解消するため、車道の高さを上げてフラット型とする。

電柱類は車道いっぱい寄せる

違法乗り上げ駐車防止に防護柵や車止めを設置する。

出入り口幅（歩道切り下げ延長）は基本的に 3.0m 程度として調整する。

（別添付資料 p9 参照）

これらは、今回標準評価 good sample 区間（=前年・平成 6 年施工・上鶴間線新設区間）に先に実現を見ており、今回の研究における採点評価基準として採用した。

(2) 評価・採点例

〈 採点基準 〉

1. 傾いていない
2. 有効に広い
3. 車から守られる

の三大安全要素について各 30%の配点として、その他美観・利用者感覚等の備考的総合点 10%を加点し(100 点満点)基準とする。

標準評価となる good samle

上鶴間線(南文化センター~豊町)100 点満点基準



(採点例)平成 9 年度東林間線事業施工済区間: 5 点



ほか、現実、低得点区間が続出しているとおり、このまま今の問題点として列記される物理的バリアである。(別添写真帖・採点リスト参照)

3. 評価が低得点の Bad Sample が依然として造り続けられる理由

低得点の実態は、そこに至るソフトとシステムの“バリア”である。都市化の急激な相模原

市にあって、創造性なく、ともかく決められた従来の最低線に沿ったことをやっていれば得失点はないという体質の現れが根強い。

改良事業を手がけてなおバリアをフリーにできない責は、その自治体の時代能力と言える。他の自治体とのレベル比較をしている問題ではない。国の共通基準によって全国に蔓延した共通バリアである。地方分権、地域の特色が謳歌される時代、突出した「先進 City」としての政策が求められる。

(1) 設計図、設計マニュアルが伝統的に不完全

連続する同一路線内でありながら年度によって設計図の記載内容情報水準がバラバラ。設計・作図担当者の個々の資質に色濃く影響される。設計図には最低何が記載されなくてはならないか? = 「どういう完成形になるか?」クライアント = 市民に説明できる水準にないものが多い。「現場状況次第だから詳細は描かない」という事前の詰め甘さに満ち満ちた伝統。具体例を挙げると

- 接道民地の車の乗り入れ口(歩道切り下げ)の位置、延長距離が記載されないままで決裁されている図面が複数年度存在。
- 各乗り入れ口の歩道傾斜がどのようになるか説明できない図面が伝統になっている。県や市の「福祉のまちづくり」条例、環境整備基準、道路構造基準など、歩道の傾斜 2%以下とする最低基準は目標として表現されているが、実施設計図においてさえ同様の標準構造図としてしか記載してない。基準どおりが困難な箇所の詳細を描かず、すべてが現場工事に委ねられる。「絵に描いた餅」の認識の悪習から抜け出ない。
- 歩道内の障害柱についてどの具体的位置に移設するか詳細を描かない伝統。「可能な限り寄せる」として、現実の可能実例に目をつぶり「可能な」範囲を明確に設計図指示しない。現場工事の裁量に委ねている。

(別添付資料 P8 参照)

- 「設計図の閲覧は工事利権のかかる問題として事前に一般に公開されるべきでない」として、設計水準を市民や外部専門家にチェックされない伝統。

(2) 設計者・設計指導・管理者の力量不足と問題認識と問題意識が不十分

- (1) に列記した問題点を抱えた図面が決裁されている事実は、管理上級職含め、それでいいという認識、問題意識の現状である。

(3) 検査・管理者側の設計基準の認識が不十分、および管轄縦割り・相互不干涉主義

- 工事完了検査が合格するのは、「必要最低限の条件」を検査対象としていないからである。チェック機能が働いていない。
- 総務部検査では、工事予算と実施金額の「お金の差」だけに注目して、構造基準のディテールを見ない。また、設計図書は検査対象にならないように、各部ディテールを描きこまない伝統。
- (一例) 開発申請で認可された歩道切り下げ部分。申請内容に適合しないものが、担当部局の完了検査で合格している。今回の市民研究に際し、いきさつ調査を依頼したが、上級幹部に事実認識がなかった。現実の歩道の状況に対して、誰が「バリアフリー構造」を一元チェックしていくのか？自ら縦割りの弊害を言うのみで、責任を持つ担当セクションの確立を展望していない。

(別添付資料 P7 参照)

4. 現状、設計段階の問題点抽出、実証

最大の問題点「歩道切り下げ延長」

歩道の傾きバリアの最大問題点「車の乗り入れ口」=「歩道切り下げ延長」部分と地権者・利用者の関係は根が深い。

車荷重用途の設計仕様で工事金額も増す。そこに安易な合理性のない切り下げが多発している。

同時に、違法駐車乗り込みを引き起こす構造になっている。

今後歩道のフラット・セミフラット化と、車両乗り入れ口の構造改変を道路構造令でも急務としているところである。が、フラット化の大きな副作用として、この違法乗り入れ問題がさらに顕著化するの明白である。

- 旧来、図面に記載されないで、工事が始まってから現場で地権者と相談、設けられるという、設計忌避が伝統的にある。
- 設計段階で既存の切り下げ延長をただそのまま踏襲する伝統がある。
- 「歩道切り下げ延長」部分が既得権益化している。路線の改良工事以前に切り下げられていた箇所と延長は、地権者がそのままの利用希望すると改変がなされないという。多数の違法駐車乗り入れが見られ、そういう私設駐車場化した利用法を享受したい意図がある。
- 現況で車両の出入り口とした利用形態がなくても、将来の利用性で希望すれば、路線改良公共工事時には切り下げができる。
- その時点で切り下げて置かないとおかずに、後になって本当に車の出入り口として必要になった時は、自費負担で切り下げ工事をしなければならなくなる。それで、とりあえず切り下げ形状を希望する例も多い。
- 必要でないのに切り下げを望む理由のひとつに、横付け停車して助手席ドアを開けると突出した縁石にぶつかるのでいやがられる、等々。

既得権化した不合理部分の発端を遡れば、歩道が整備されはじめた昭和 50 年代当時の工事の現場打ち合わせで場当たり的に切り下げられたものがほとんどである。以後合理的理由がなくなっても、横付け・乗り上げ駐車利用に便利なので一向に改善の方向性も見えない。

また、歩道改善の協調意思があっても、自費をかけてでも直す意欲は生まれえない。

接道地権者がいくら利便性を希望しても、歩

道に車を乗り入れ駐車することは厳然として「違法」であり、何より法以前の歩行者への障害に満ち満ちている。

モラル論の前に厳然とした対策が必要である。自分の命を守るヘルメットやシートベルトでさえ罰則で縛られなければ動かない国民性である。効力に満ちた物理的防止策は重大な義務である。

* 違法駐車していた車が追突され、20cmの縁石でさえ乗り越え沿道の店舗に突っ込むという事故が起きたことがある（東林間3丁目）。もし運悪く歩行者が通りかっていたらと思うとぞっとするような事故である。接道地権者本位の合理性のない長い切り下げ延長はさらに危険を招く。法以前、モラル以前、どう道路を共有しようにも、車は安易に歩道上に留まれるが歩行者が車道にとどまれることはあり得ない。

この解決案は完璧に用意されなければならない。「こんなになるとは何人が予想し得たであろう」という文言は、二度と通用しない。

5. 今後いかにして完成度の高い製品を生み出すか。 企業の改善案、市民提言

(1) 設計者・事業者の業務評価法の確立

「図面に何を明示するか」のマニュアル化、マニュアルによる上級管理者のチェックは当然。まず、この時点での担当者の能力評価、チェック管理者としての技量・能力評価

工事予算に対する、設計セクション（＝この段階での、時間的・能力的・業務経費的ウエイトが完成度に大きく影響する）の品質的業務時間・日人数配分を把握し評価する（いろいろな業務複数掛け持ちでも、民間企業の観点なら把握可能である。また把握しなければならない。人件費費用対効果で即評価対象だからである。）

(2) 欠陥品基準・事前検査システムの徹底改善

- * 公共工事の工事業者においてはその工事完成度によるランク付け評価がなされる。
- * が、現状その大元の設計技術レベルにおいては何の評価基準もない。
- * ケーススタディサンプルに上げられるようなバリア＝不適格現場が続出したら、ひどい工事レベルだと施工業者が責められるのか？ 否。その大元の設計・発注・管理レベルが評価の対象のはず。利用者の評価しかあり得ないはず。
- * 市民、専門家等第三者による評価機関が存在しなくてはならないことを、こういう繰り返す前例が如実に示している。
- * 不適格製品を世に送り出して、利用者市民からの問題指摘を受けた時、言はば事故が起こるべくして起きた時、どこの世界でも事故調査委員会という内外専門家チーム編成による、「2度と再び同様の過ちを起こさないため」の徹底した調査が行われ、微塵の漏れもないマニュアルが練られる。
- * ところが、そういうエラーが度重なっているにもかかわらず、ただ末端の改善要望に沿った応急の手直しのみで、原因記録も残さず、そういう根本検討意識も存在しない。そこが、本当の“バリア”。
- * 最近の欠陥自動車メーカーの例に見るまでもなく、すでに報告されているシステムエラーに、対処をお座なりにしていると、組織への不信感が最大限に膨らむ。

市民提言

外部評価システムの実現化

（別添付「道路補修工事完工検査チェックシート」参照）のマニュアル配備、徹底活用

今後の接道沿道の形態の提言。
最大の問題点「歩道切り下げ延長」

東林間商店街大通りに鎖つき防止柱の好前例があると言える。ほか、公団（相南）周辺、県道二ツ塚線（東海相模通り）街路に見られる。

旧来のように地権者が切り下げを希望する箇所は、例外なく勾配基準に適合した切り下げ仕様と共に 2m程度間隔の防止柱を直列配備で統一する。

長期的に切り下げ利用の可能なないところと短期的に切り下げ可能性のあるところを明確に調査把握する。地権者と相談する。

車の乗り入れ口（切り下げ延長）に相当する箇所の幅は必要最低限の明確な基準をつくる。

常に現状に合わせた防止柱を入れる。

防止柱の新設・除去は、歩道の平坦性を保ち、かつ歩行者の安全を守るためのものだから工費とするシステムにする。公費負担とし、利用の計画性、検証、定期チェックを行う。

歩道の平坦性に協力するための民地側のすりつけ工事は積極的に路線工費予算に入れる制度とする。

= 地権者は将来乗り入れ口の必要・不必要に応じて防止柱を改変するだけでよい。現状切り下げを必要としない地権者の理解を得やすい。現状必要のなくなっている状況に即時応答しやすい。いずれにしろ歩道に違法な乗り上げ駐車ができる余地をなくした上で管理していく。モラルや警察の問題でなく、道路施設・管理の問題として積極的にことで信頼される行政になると考える。

好例前例（東林間 大通り・東林間線）



好例前例（公団周辺道路・相南）

