

# 第3期市道バリアフリー推進計画

## ～かごしま よかベンチプロジェクト～

令和5年3月

鹿 児 島 市

# 目次

<b>1. 策定の趣旨</b> .....	<b>1</b>
1-1. 目的.....	1
1-2. 本市における経緯・現状.....	1
1-3. 第2期計画策定以降の社会情勢等の変化.....	1
1-4. 上位計画における市道バリアフリーの考え方.....	2
<b>2. 基本的な方針</b> .....	<b>3</b>
2-1. 基本方針.....	3
2-2. 計画期間.....	3
2-3. 整備路線.....	4
<b>3. 整備内容</b> .....	<b>6</b>
3-1. 整備時の基本的事項.....	6
3-2. 整備パターン.....	12
<b>4. 計画の推進</b> .....	<b>13</b>

# 1. 策定の趣旨

## 1-1. 目的

第3期市道バリアフリー推進計画～かごしま よかベンチプロジェクト～（以下、本計画）は、高齢者や障害者をはじめ、誰もが利用しやすい歩道となるよう、バリアフリーに配慮した整備を推進していくことを目的として策定するものである。

## 1-2. 本市における経緯・現状

本市では、市道において高齢者や障害者をはじめ、誰もが安全かつ快適に歩行ができ、様々な社会活動等に参加できるよう、平成18年1月に「市道バリアフリー推進計画（以下、第1期計画）」を策定し、公共公益施設等から徒歩圏内（300m）にある市道の段差解消等を行った。

その後、平成28年3月に「第2期市道バリアフリー推進計画（以下、第2期計画）」を策定し、人口減少・超高齢社会の到来等の社会情勢の変化に対応した「鹿児島市集約型都市構造に向けた土地利用ガイドプラン（H24.3）」を踏まえ、中心市街地、副都心、地域生活拠点、集落核、団地核において、公共公益施設から徒歩圏内（500m）にある市道の段差解消等を行った。

## 1-3. 第2期計画策定以降の社会情勢等の変化

### （1）国の動向

国土交通省では、高齢者、障害者等をはじめとした全ての人が利用しやすいユニバーサルデザインに配慮した道路空間の整備として、歩道の拡幅、段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの整備、休憩施設の設置等を推進している。

また、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機として、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。以下、バリアフリー法）を改正するなど、より積極的にバリアフリーの推進に取り組んでいる。

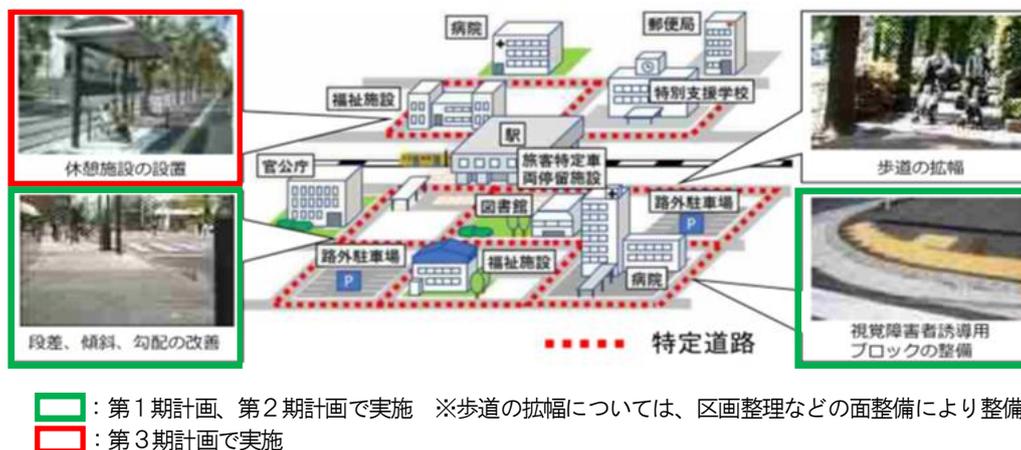


図 1-1 ユニバーサルデザイン化の推進

出典：令和4年1月国土交通省資料

### （2）市の動向

本市では、令和5年に「燃ゆる感動かごしま国体（特別国民体育大会）」ならびに「燃ゆる感動かごしま大会（特別全国障害者スポーツ大会）」の開催が予定されており、引き続き、人にやさしいまちづくりを推進する必要がある。

バリアフリーに関しては、本市では第1期計画・第2期計画において段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの整備を実施し成果を上げてきており、次の段階として休憩施設の設置に取り組む必要がある。

## 1-4. 上位計画における市道バリアフリーの考え方

### (1) 第六次鹿児島市総合計画

基本目標のひとつとして「質の高い暮らしを支える 快適なまち」を掲げ、コンパクトなまちづくりの推進のほか、利用者にやさしい快適な道路の整備を推進することとしている。

### (2) 第二次かごしま都市マスタープラン

都市づくりの基本目標のひとつとして「快適で移動しやすい都市」を掲げ、安全で快適な交通環境を形成するため、歩行空間のバリアフリー化を推進することとしている。

### (3) 第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想

重点整備地区として「中央地区」、「鴨池地区」、「谷山地区」を位置付け、道路のバリアフリー化の取組方針として歩道の段差解消、視覚障害者誘導用ブロックや休憩施設(ベンチ等)の設置等に優先的に取り組むこととしている。

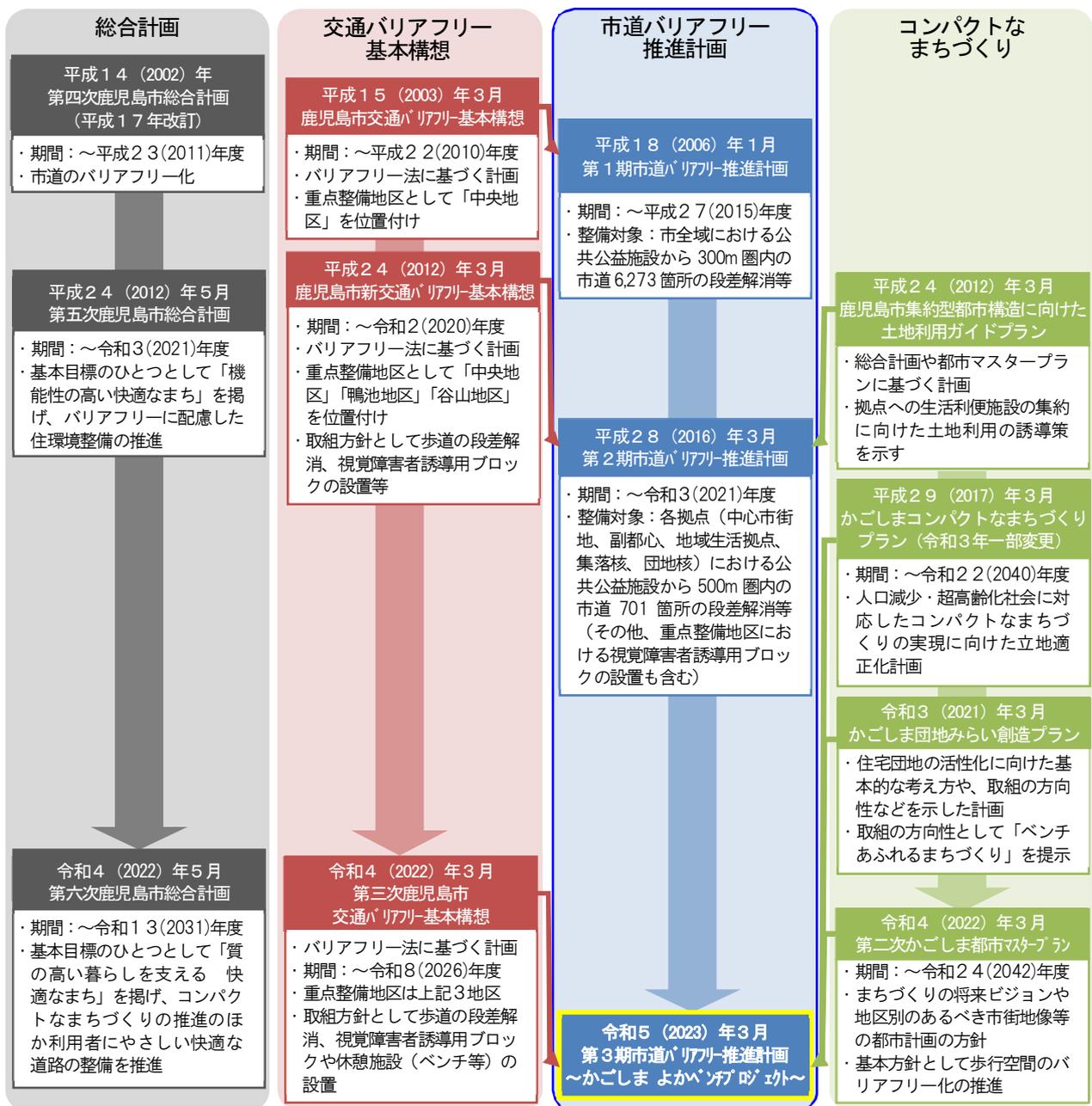


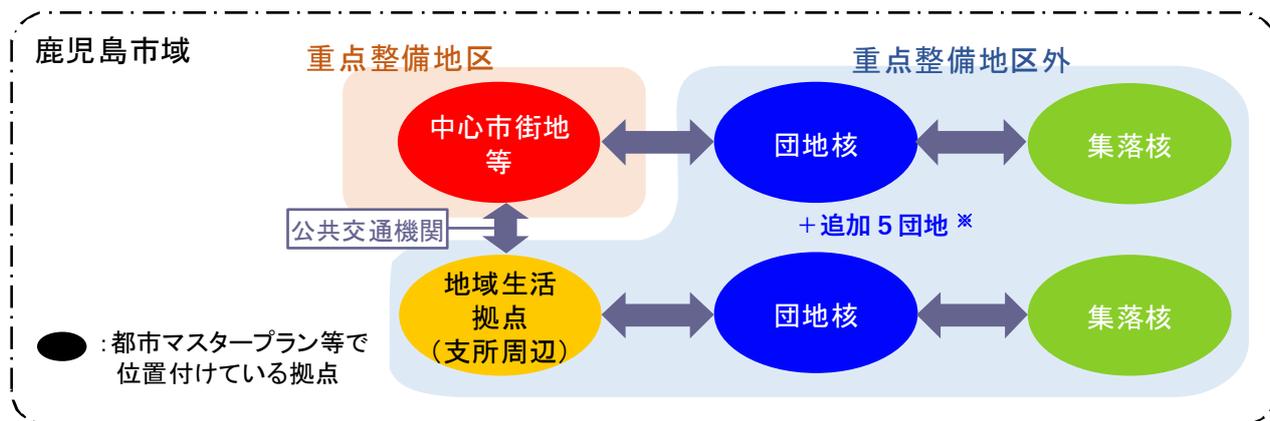
図 1-2 市道バリアフリー推進計画の位置付け

## 2. 基本的な方針

### 2-1. 基本方針

本市の現状や社会情勢等の変化、上位計画における記載内容を踏まえ、本計画の基本方針を以下の通りとする。

- 「第六次鹿児島市総合計画」や「第二次かごしま都市マスタープラン」において、バリアフリー化の推進を掲げており、「第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想」や国の「道路の移動等円滑化に関するガイドライン（国土交通省R4年6月）」を踏まえつつ、引き続き、市道のバリアフリー化に積極的に取り組む。
- 「第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想」における重点整備地区内においては、人通りの多い特定道路の移動経路上へ休憩施設を設置するなど、道路移動等円滑化基準を満足する通行環境を整えることで、すべての利用者が移動しやすい道路を構築し、利便性ならびに回遊性の向上を図る。
- 同重点整備地区外においては、人口減少、超高齢化社会が進行する中、引き続き、コンパクトなまちづくりを推進するため、「第二次かごしま都市マスタープラン」に位置付けている各拠点において、重点整備地区と同様に休憩施設の設置を行うなど、市道のバリアフリー推進に取り組む。



※団地については、「かごしま団地みらい創造プラン」に位置付けている29団地を対象とする。

図 2-1 第3期計画エリアイメージ

### 2-2. 計画期間

本計画の計画期間は、令和5年度～令和13年度の9年間とする。

## 2-3. 整備路線

### (1) ベンチ整備路線

#### ① バリアフリー重点整備地区

重点整備地区内の特定道路においては、段差解消は概ね完了していることから、ベンチの設置を基本として実施する。

表 2-1 ベンチ整備路線一覧（重点整備地区）

地区名	対象路線名
中央地区 16路線	甲南線
	鹿児島中央駅広場横1号線
	鹿児島中央駅広場横2号線
	ナポリ通線
	パース通線
	中央通線
	いづろ通線
	栈橋線
	易居1号線
	易居2号線
	高野山線
	滑川通3号線
	唐湊線
	中洲通線
	平田橋武線
	高麗本通線

地区名	対象路線名
鴨池地区 12路線	南郡元12号線
	東郡元9号線
	南港1号線
	南港2号線
	真砂三和線
	郡元真砂線
	鴨池与次郎ヶ浜線
	文化ホール通線
	運動公園線
	与次郎ヶ浜中央線
	与次郎ヶ浜2号線
与次郎ヶ浜25号線	
谷山地区 5路線	諏訪和田線
	谷山第二地区5号線
	谷山第二地区16号線
	田辺和田線
	(都)南清見諏訪線

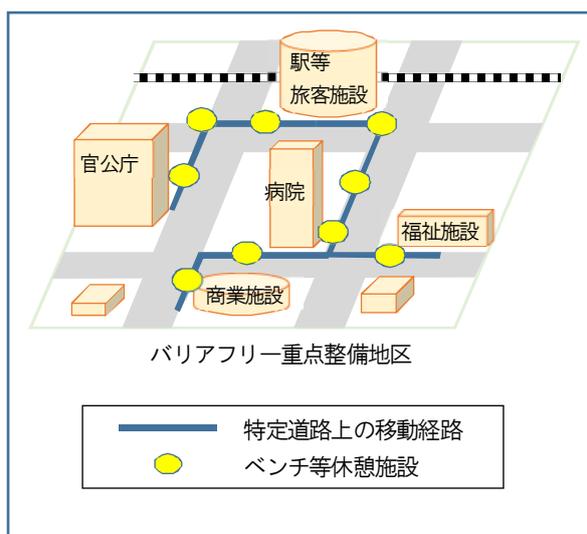


図 2-2 重点整備地区設置イメージ

※ 特定道路とは、バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）第2条第9号に規定する道路をいう

## ② バリアフリー重点整備地区外

重点整備地区外においては、コンパクトなまちづくりの観点から地域生活拠点、団地核、集落核などの公共公益施設や生活利便施設を結ぶ経路において、ベンチの設置を進める。

表 2-2 ベンチ整備路線一覧（重点整備地区外）

団地

地区名	対象路線名
大明ヶ丘団地 3路線	大明ヶ丘中央線
	大明丘11号線
	大明丘39号線
玉里団地 2路線	玉里団地中央線
	坂元玉里線
伊敷団地	伊敷団地中央線
花野団地	花野団地38号線
原良団地 5路線	武岡原良線
	原良団地51号線
	原良団地53号線
	原良団地55号線
武岡団地 3路線	武岡団地中央線
	武岡団地16号線
	武岡団地99号線
武岡ハイランド 2路線	武岡団地4号線
	武岡団地124号線
武岡ピュアタウン 2路線	武岡ピュアタウン13号線
	武武岡線
西郷団地 2路線	田上西郷団地線
	西郷団地中央線
紫原団地 2路線	紫原中央線
	郡元宇宿線

地区名	対象路線名
桜ヶ丘団地 2路線	桜ヶ丘線
	宇宿桜ヶ丘線
星ヶ峯 ニュータウン 7路線	広木星ヶ峯線
	星ヶ峯1号線
	星ヶ峯2号線
	星ヶ峯3号線
星ヶ峯南 2路線	星ヶ峯5号線
	星ヶ峯89号線
	星ヶ峯191号線
皇徳寺 ニュータウン 3路線	星ヶ峯南台1号線
	星ヶ峯南台5号線
伊敷 ニュータウン	小松原山田線
	皇徳寺団地1号線
	皇徳寺団地2号線
	梅ヶ淵明ヶ窪線

地域生活拠点・集落核

地区名	対象路線名
松元地域 2路線	福山停車場線
	松陽台（歩）2-6号線
郡山地域	賦合線
桜島地域	横山線
喜入地域	マリンピア喜入線

※団地の名称は開発時の名称を使用している。

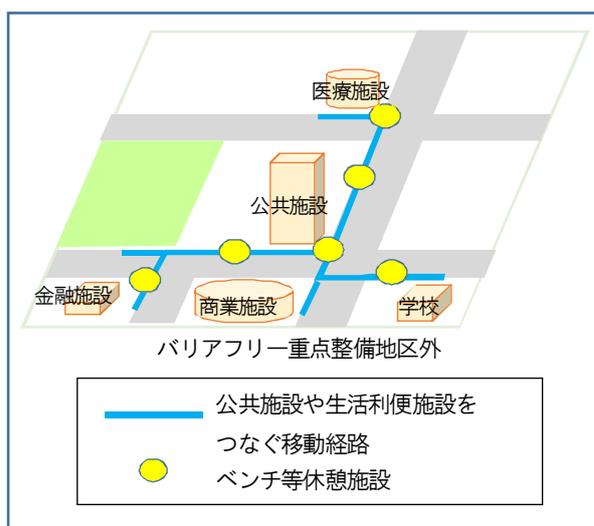


図 2-3 重点整備地区外設置イメージ

※ 生活利便施設：店舗、郵便局、銀行、  
医療施設、福祉施設等

## (2) その他の路線

「第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想」における整備対象路線については、道路特定事業及び道路関係事業として整備を推進する。

### 3. 整備内容

#### 3-1. 整備時の基本的事項

##### (1) 設置間隔

道路の移動等円滑化に関するガイドライン（令和4年6月）を踏まえ、ベンチの設置間隔は200mを基本とする。以下にベンチの設置イメージを示す。



図 3-1 ベンチの設置イメージ

##### (2) ベンチの仕様及びデザイン

ベンチの仕様・デザインは、「背もたれ付き3人掛けベンチ（固定式、再生木材、肘掛あり）」を標準（図3-2左）とし、設置箇所の状況や地元住民の意向等を踏まえ、必要に応じて個別検討を行い決定する。

- ・歩道幅員に応じてコンパクトタイプを採用する。
- ・サークルベンチの仕様・デザインは、「背もたれなし（固定式、座面は再生木材）」を標準（図3-2右）とする。
- ・バス停付近に設置する場合には、歩行者とバス利用者が併用できるよう背もたれなし（スツールタイプ）とする。



図 3-2 標準仕様・デザインのベンチイメージ

ベンチの背もたれには、図 3-3 に示す市の PR 用マーク（マグマシティ）やイメージキャラクター（マグニョン）を用いた広報プレートを設置し、設置者がわかりやすく、親しみやすいベンチとなるよう工夫する。

また、背もたれ裏面には管理プレートを設置し、整備ベンチのマップを作成した上で公表するなど利便性の向上につなげる。

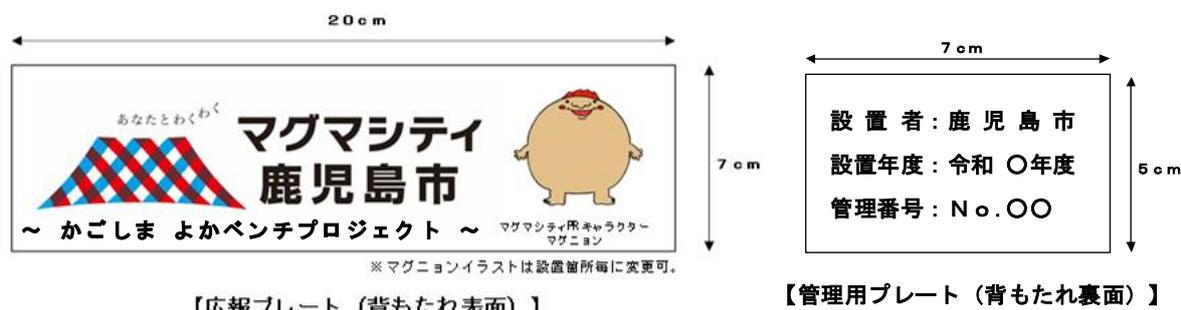
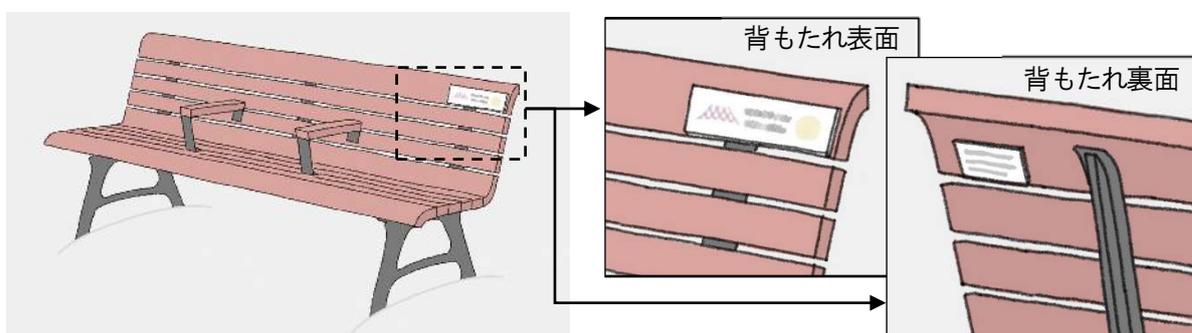


図3-3 プレートイメージ



※歩行者から見えやすい位置に設置

図 3-4 プレート設置イメージ

### （3）ベンチに設置する上屋のデザイン及び仕様

上屋については、周囲と調和するデザイン、仕様とする。

また、鹿児島市道路構造の基準に関する条例や建築基準法など法令等で定める基準を満足するものを用いる。なお、地元との調整や県警協議の上で利用しやすいものとなるように検討する。

### （4）ベンチの配置例

ベンチの配置は、車道に平行で民地向きの配置を標準とする。

なお、ベンチの配置については、設置箇所の状況や地元住民の意向等を踏まえ、必要に応じて個別検討を行い決定する。

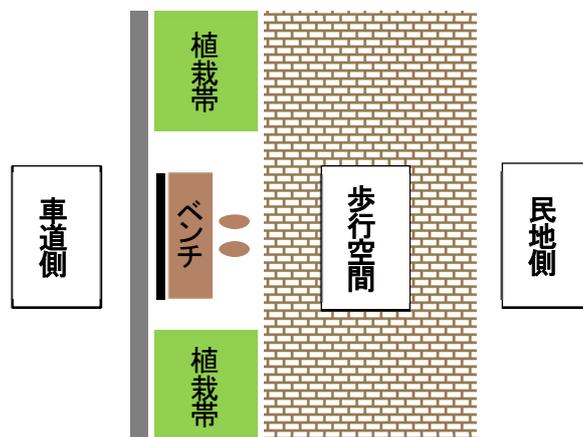


図 3-5 ベンチの配置イメージ

## (5) 整備イメージ

整備イメージ図を以下に示す。

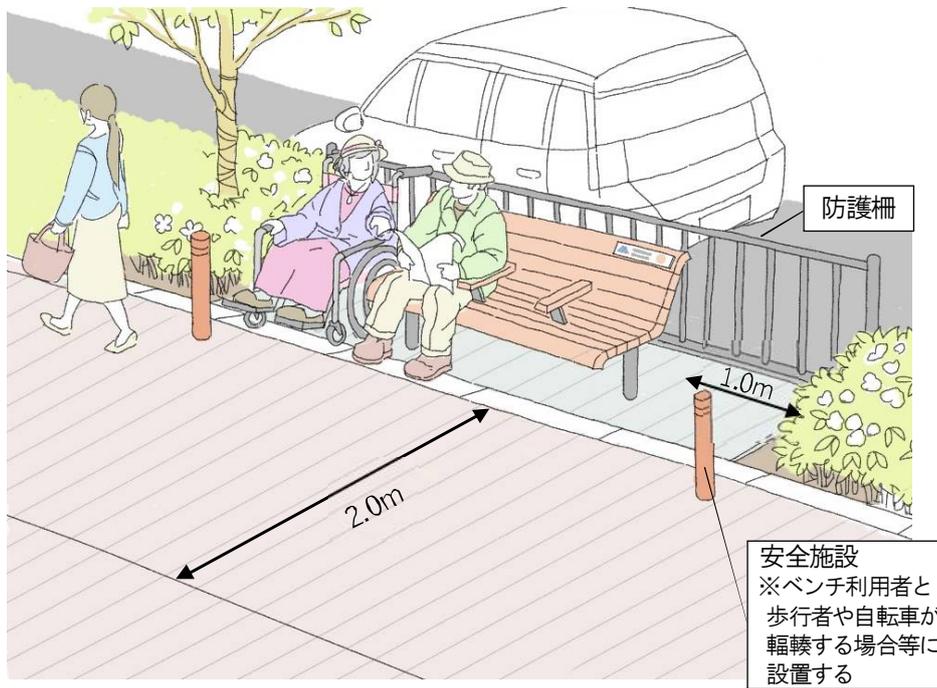


図 3-6 整備イメージ図

## (6) 歩道の有効幅員の確保

ベンチを設置する場合、原則、歩道の有効幅員2.0mや自転車の通行空間（明示や区分されている空間）など法令等で定める幅員を確保することとする（図3-7、図3-8参照）。

やむを得ず、これらの空間を確保できない場合は、県警と協議のうえ、ベンチ利用者と通行している歩行者や自転車との衝突回避など安全対策を適宜実施し、ベンチを設置する。

(通常の背もたれ付きベンチに人が座った状態で歩道の有効幅員2.0mが確保可能)

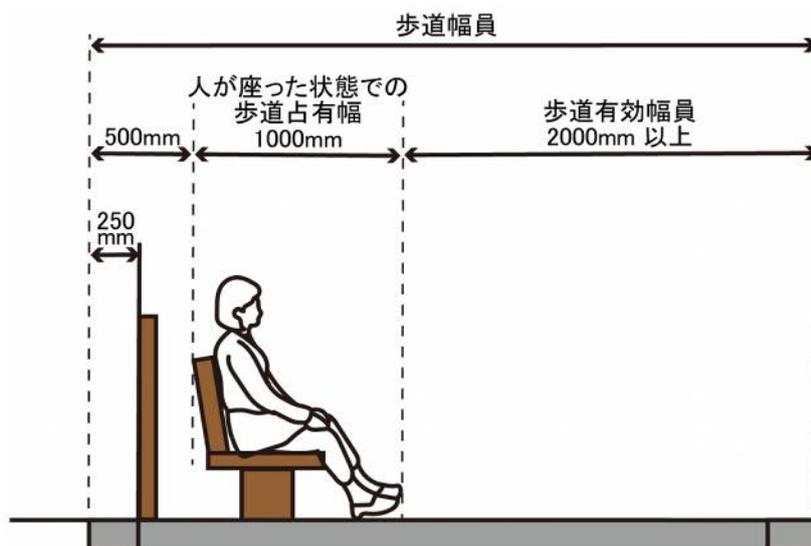


図 3-7 ベンチ設置時の歩道の有効幅員確保イメージ (標準タイプ)

(垂直の背もたれ付きベンチに人が座った状態で歩道の有効幅員2.0mが確保可能)

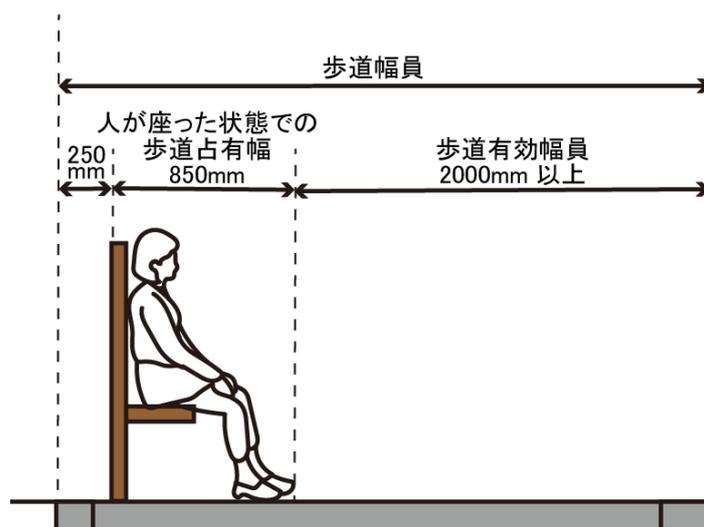


図 3-8 ベンチ設置時の歩道の有効幅員確保イメージ (コンパクトタイプ)

## (7) 設置位置に関する配慮

① ベンチは、対象経路における設置間隔や通行空間などを考慮したうえで、以下の場所に優先的に設置する。

- ・中高木横（木陰）
- ・歩道橋下などの道路空間



② 以下に示す既設ベンチについては併用できるものと考え、新たなベンチは設置しない。

- ・バス停留所のベンチ
- ・沿道等（民有地、公園）のベンチ
- ・道路上に既に設置されているベンチ



③ 以下に示す場合はベンチを設置しないものとする。

- ・戸建住宅前等でプライバシーへの配慮が必要な箇所
- ・娯楽施設や遊戯施設前
- ・ごみ置場付近
- ・視覚障害者誘導用ブロックや側溝等の構造物上
- ・地下埋設物があり基礎設置が難しい箇所

## (8) 上屋やサークルベンチ等の設置に関する配慮

- ① 木陰等がなく上屋設置スペースがある場合※は、上屋の設置について検討する。  
※上屋設置幅2.0m（鹿児島市移動円滑化のために必要な道路の構造の基準に関する条例）に加え歩道の有効幅員2.0mが必要
- ② 幹線道路の交差点では、通常のベンチのほか、通行の支障にならない部分でサークルベンチ等の設置を検討する。（自動車や自転車等の視認に注意）



図 3-9 上屋設置イメージ



図 3-10 交差点のベンチ設置イメージ

## (9) 安全性確保のための配慮

- ① ベンチ及び利用者に自転車等が衝突する恐れがある場合は防護施設（夜間の視認性を考慮し、反射材等の設置）の設置や、ベンチ側面部へ蛍光シールを貼り付ける。
- ② 利用者をベンチへ安全に誘導するために、自転車通行位置の横断部にはカラー舗装等の注意喚起を実施する。

※自転車歩行者道のベンチ設置箇所において、必要な有効幅員を確保できない等、安全上懸念される部分については、県警と協議のうえ、安全対策を適宜実施する。

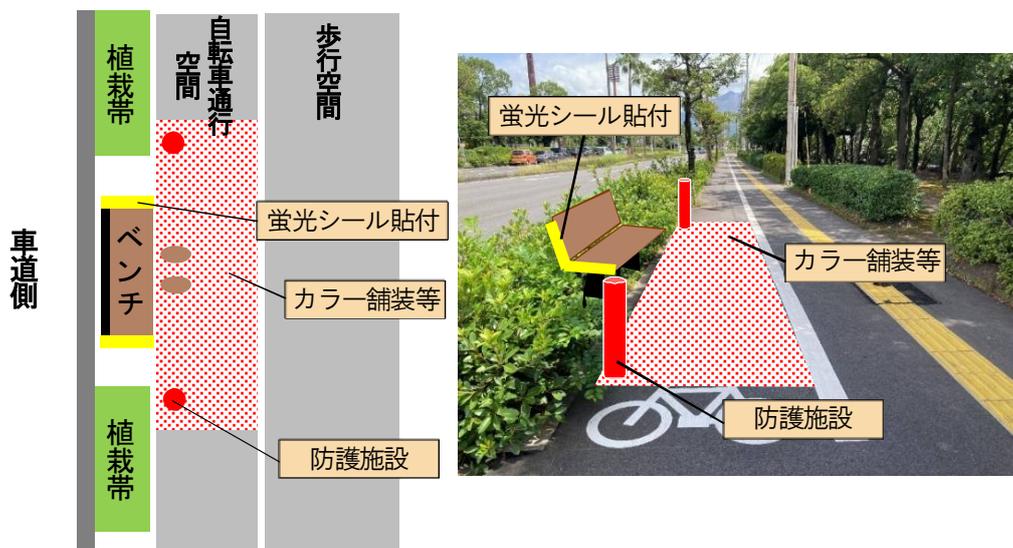


図 3-11 ベンチにおける安全対策イメージ

### 3-2. 整備パターン

ベンチの設置は、基本的に以下のA、B、Cの整備パターンに当てはめて実施する。

A. 市道単路部（植栽帯あり）	
<p>A-1：自転車通行位置の明示なし</p>	<p>A-2：自転車通行位置の明示あり（植栽帯車道側）</p>
<p>A-3：自転車通行位置の明示あり（植栽帯中央）</p>	
B. 市道単路部（植栽帯なし）	
<p>B-1：自転車通行位置の明示なし</p>	<p>B-2：自転車通行位置の明示なし、施設帯あり</p>
C. 市道交差点部	
<p>C：交差点</p> <p>※ベンチ設置時に歩行者や自転車の通行上支障がなく、車両の視認性を阻害しない箇所</p>	

## 4. 計画の推進

- ・ 計画の推進を図るため、優良財源の確保に努め、進行管理や課題に対して検討していく。
- ・ 利用者の意見を把握し、課題の整理や改善を図っていく。
- ・ 新たに設置される公共公益施設の周辺市道において、段差解消等の整備の必要性を検討する。

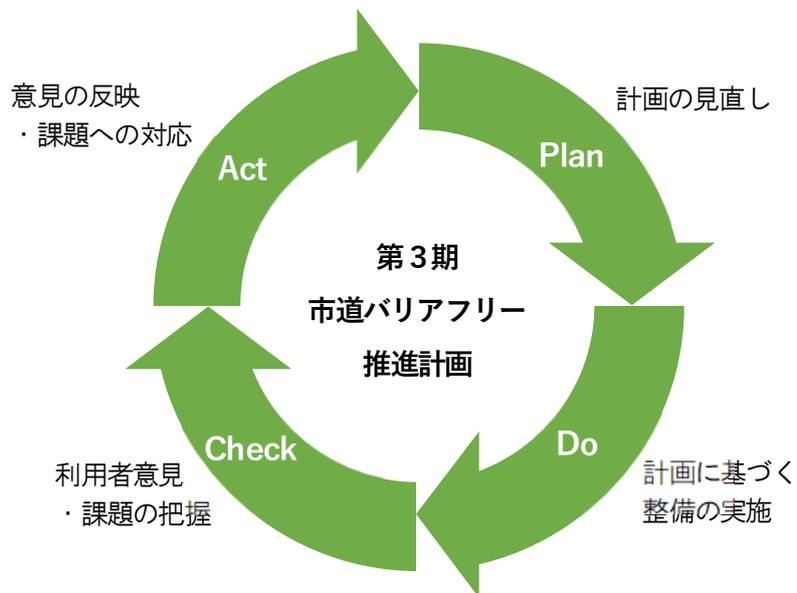


図 4-1 PDCAサイクルイメージ