

道路分野における ユニバーサルデザインの取組状況

道路上のバリアが生じている経緯

バリアは、なぜできたのか？

■ 昭和30年代後半 高度経済成長 → 自動車が急増

→ 「交通戦争」とよばれる社会問題

(昭和45年: 交通死亡事故死数 16,765人過去最多) → 平成30年 3,532人

【当時の状況・考え方】

• 自動車が増加し、交通事故が急増 → 交通安全を重視

◆ 子供たちを交通から守りたい！ 安全に道路を渡らせたい！

◆ 自動車交通を円滑にしたい！

☆ 第四種の道路で歩道の設置を義務化(S33道路構令)

→ 高さ: 主要幹線道路20cm、その他道路15cm

→ 狭い歩道

☆ 学童の交通安全 → 横断歩道橋等の設置

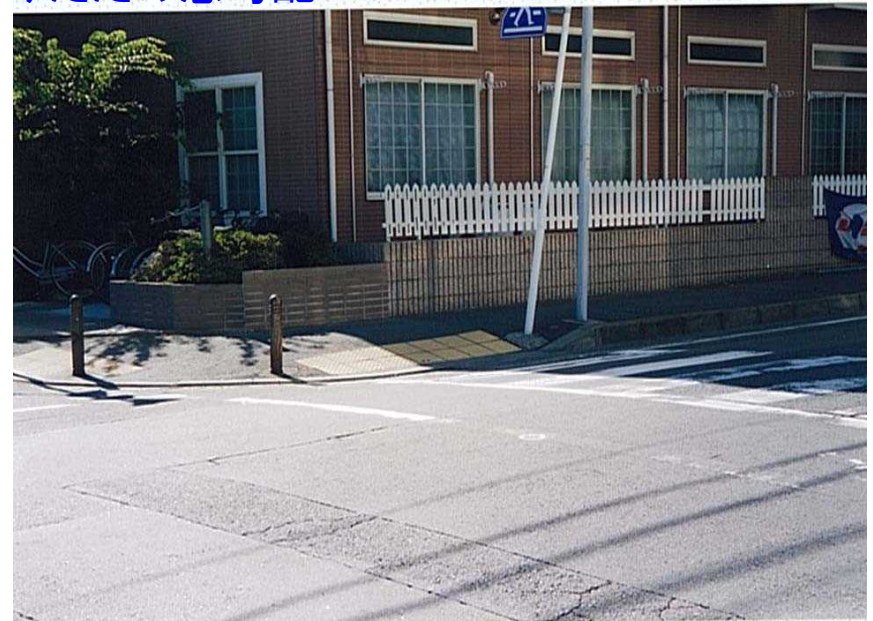
☆ 防護柵等の設置(歩道内の安全)

バリアのある道路の例

狭い歩道、段差や波打ち、電柱で歩行しにくい



無理にすり付けたため急勾配



バリアのある道路の例

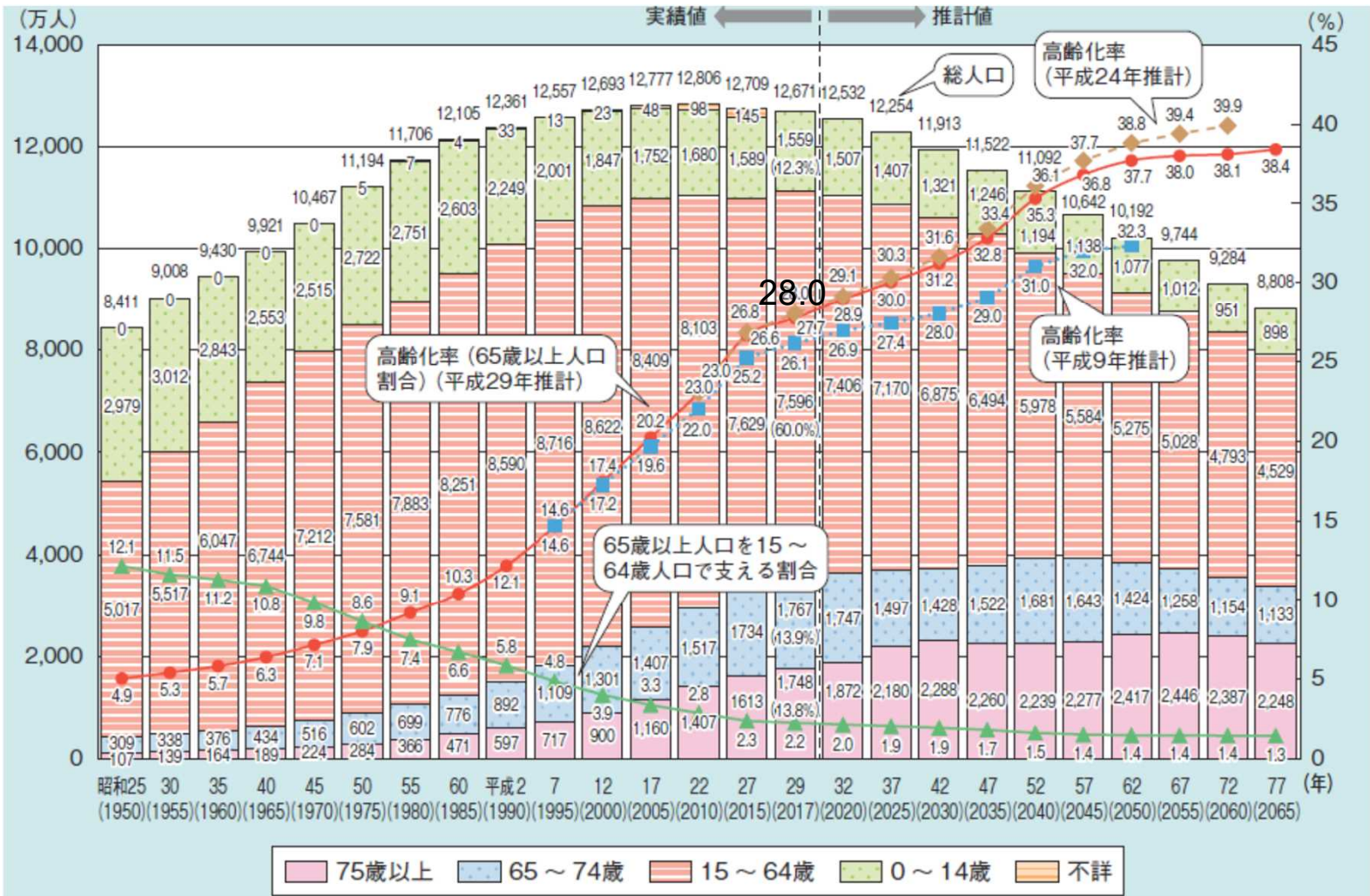


- 横断歩道橋 → 高齢者等の上り下りが困難
- ガードレール → 狭くて通行できない
- 高く狭い歩道 → 段差や波打ちで歩行しにくい

◇ 負の遺産の解消

日本の現状(高齢化)

- 2017年(平成29年)の高齢者数(65歳以上)は3,515万人、高齢化率28.0%
- 2025年には30%を超え、2040年まで増加しつづける



日本の現状(障害者数)

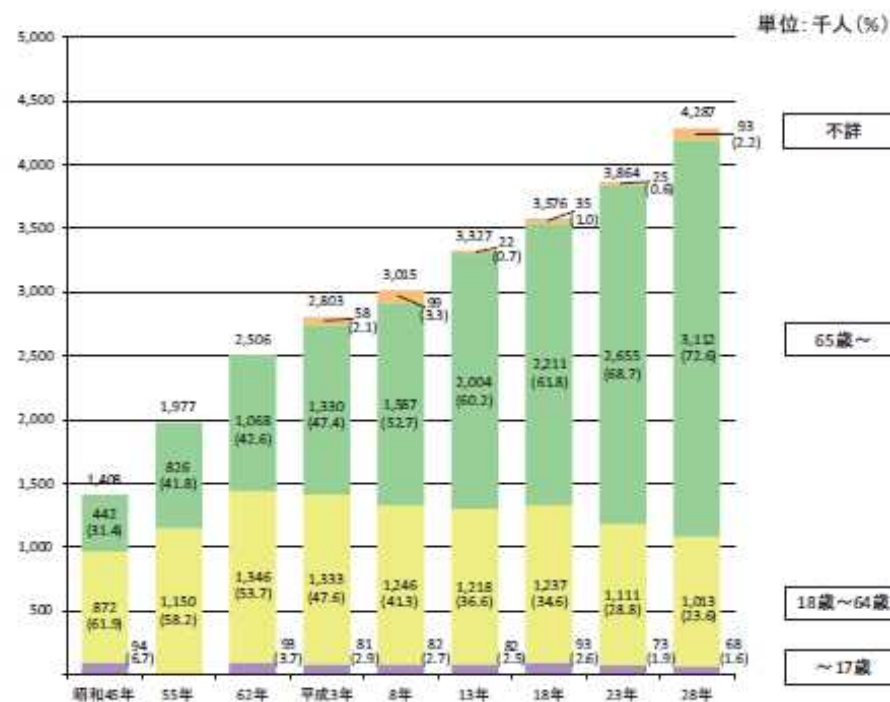
- 全人口の約7%(約937万人)、高齢化とともに増加
- 障害者の約86%は在宅者

障害者数(推計)

	総数	在宅者	施設入所者
身体障害児・者	436.0万人	<u>428.7万人</u>	7.3万人
知的障害児・者	108.2万人	96.2万人	12.0万人
精神障害者	392.4万人	361.1万人	31.3万人
合計	936.6万人	886.0万人	50.6万人

資料:内閣府「平成30年版障害者白書」

年齢階層別障害者数の推移
(身体障害者・在宅)



※昭和55年は身体障害児(0~17歳)に係る調査を行っていない

資料:厚生労働省「身体障害児・者実態調査」(~平成18年)、
厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」(平成23・28年)

バリアフリー法関連の経緯

1970年代後半 福祉のまちづくり条例(都道府県及び市町村)

1980年～ 基準の見直し・モデル事業の推進 (国)

1994年6月施行

ハートビル法

「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる
特定建築物の促進に関する法律」

地域により格差が生じ、
法制化を目指す

2000年11月施行

交通バリアフリー法

2003年4月施行

ハートビル法(改正)

「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」

2006年12月施行

バリアフリー法

2012年4月施行

地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律

2018年11月施行

バリアフリー法(改正)

2020年5月

バリアフリー法(改正)

- 公共交通事業者など施設管理者におけるソフト対策の取組強化
- 国民に向けた広報啓発の取組推進
- バリアフリー基準適合義務の対象拡大
 - ・公立中学校及びバス等の旅客の乗降のための道路施設(旅客特定車両停留施設)を追加

バリアフリー法の改正(令和2年5月13日成立)

法案の概要

1. 公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化

- 公共交通事業者等に対するソフト基準※適合義務の創設(※スロープ板の適切な操作、明るさの確保等)
- 公共交通機関の乗継円滑化のため、他の公共交通事業者等からのハード・ソフト(旅客支援、情報提供等)の移動等円滑化に関する協議への応諾義務を創設
- 障害者等へのサービス提供について国が認定する観光施設(宿泊施設・飲食店等)の情報提供を促進

2. 国民に向けた広報啓発の取組推進

(1) 優先席、車椅子利用者用駐車施設等の適正な利用の推進

- 国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」を追加
- 公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載項目に「上記施設の適正な利用の推進」等を追加

(2) 市町村等による「心のバリアフリー」の推進(学校教育との連携等)(主務大臣に文科大臣を追加)

- 目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の記載事項や、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、「心のバリアフリー」に関する事項を追加
- 心のバリアフリーに関する「教育啓発特定事業」を含むハード・ソフト一体の基本構想について、作成経費を補助(※予算関連)
- バリアフリーの促進に関する地方公共団体への国の助言・指導等

【教育啓発特定事業のイメージ】



高齢者疑似体験



車椅子サポート体験

3. バリアフリー基準適合義務の対象拡大

- 公立小中学校及びバス等の旅客の乗降のための道路施設(旅客特定車両停留施設)を追加

- 目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針(マスタープラン※)の記載事項に「心のバリアフリー」に関する事項を追加
※旅客施設を中心とした地区等において、面的・一体的なバリアフリー化の方針を市町村が示すもの(具体の事業の位置づけは不要)
- 市町村が作成する基本構想に記載する事業メニューの一つとして、心のバリアフリーに関する「教育啓発特定事業」を追加
- 「教育啓発特定事業」を含むハード・ソフト一体の基本構想について、作成経費を補助(※予算関連)
- バリアフリーの促進に関する地方公共団体への国の助言・指導等に関する規定を創設

基本構想制度について

旅客施設など、高齢者、障害者等が利用する施設が集積する地区(「重点整備地区」)において、公共交通機関、建築物、道路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進し、面的なバリアフリー化を実現するための「基本構想」を市町村が作成。

基本構想には、ハード整備に関する事業(公共交通特定事業、道路特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、建築物特定事業及び交通安全特定事業)を位置づけることで、関係者に事業の実施が義務付けられる。

現在の特定事業(例)

公共交通特定事業

ノンステップバスの導入、ホームドアの設置等



道路特定事業

歩道への視覚障害者誘導用ブロックの設置、車道との段差解消、滑り止め舗装等



建築物特定事業

建築物内のエレベーター設置、障害者対応型便所の整備等



交通安全特定事業

音響式信号機、残り時間のわかる信号機、エスコートゾーンの設置等



教育啓発特定事業(例)

- ・学校におけるバリアフリー教室の開催
- ・障害当事者を講師とした住民向けバリアフリー講演会やセミナーの開催
- ・交通事業者等の従業員を対象とした接客研修の実施 等



高齢者疑似体験



車椅子サポート体験




当事者講師によるセミナー

バリアフリー基準適合義務の対象拡大【令和3年4月1日施行分】

■ 公立小中学校及びバス等の旅客の乗降のための道路施設(旅客特定車両停留施設)を追加

公共交通事業者等

※その他、現行規定上、バスターミナル事業者、旅客船ターミナル管理者等が法適用の対象



鉄道事業者



路線バス事業者(定期運行)



貸切バス事業者



一般旅客定期航路事業者



本邦航空運送事業者



軌道経営者

車椅子対応型の車両を導入する際に、ハードの基準適合を義務付け



タクシー事業者



旅客不定期航路事業者
(遊覧船等)



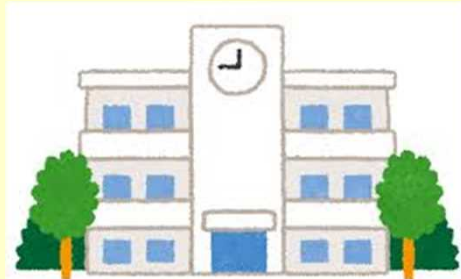
航空旅客ターミナル管理者

建築物

特別特定建築物(2,000㎡以上)
(特別支援学校、病院、店舗、ホテル等)

+

特別特定建築物に公立小中学校を追加



道路

特定道路
(移動等円滑化が特に必要な道路を国土交通大臣が指定)

+

旅客特定車両停留施設
(バス等の旅客の乗降のための道路施設)



公園施設

特定公園施設
(都市公園内の園路、広場、休憩所、駐車場、便所等)

路外駐車場

特定路外駐車場
(500㎡以上の駐車料金を徴収する路外駐車場)

○公共交通事業者等に対するソフト基準適合義務の創設

- 公共交通事業者等は、旅客施設・車両等の新設等の場合のハード基準への適合義務に加え、役務の提供の方法に関する基準(ソフト基準※)を遵守しなければならないこととする。

※スロープ板の適切な操作、適切な明るさの確保等

○交通結節点における移動等円滑化に関する協議への応諾義務の創設

- 高齢者、障害者等である旅客の乗継ぎを円滑に行うため、公共交通事業者等が他の公共交通事業者等に対し、ハード・ソフト(旅客施設、情報提供等)の移動等円滑化に関する協議を求めたときは、当該他の公共交通事業者等は、当該措置により旅客施設の有する機能に著しい支障を及ぼすおそれがあるときその他の正当な理由がある場合を除き、これに応じなければならないこととする。

【参考】高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案に対する附帯決議
(平成三十年五月十七日参議院国土交通委員会)

三 高齢者、障害者等の移動に配慮し、交通結節点における移動の連続性を確保するため、接遇を含めた関係者の連携が十分に図られるよう、必要な措置を講ずること。

国民に向けた広報啓発の取組推進【令和3年4月1日施行分】

優先席、車椅子使用者用駐車施設等の適正な利用の推進

- 国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」を追加
- 公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載事項に「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用」等を追加

対象施設の例



(車両等の優先席)



(車椅子使用者用駐車施設)



(障害者用トイレ)

等

施設設置管理者が講ずべき具体的措置

真に必要な方が円滑に利用できるよう、一般利用者に対して、ポスターの掲示、車内放送等での呼びかけ 等

歩行空間における主なユニバーサルデザイン化対策

歩行空間のユニバーサルデザイン化のイメージ

施設間の連続性確保



立体横断施設へのエレベータの設置



連続した坂道における休憩施設の設置



段差、傾斜、勾配の改善



視覚障害者誘導用ブロックの整備



歩道の拡幅、無電柱化



駅前の案内板における生活関連経路の地図表示



放置自転車対策による歩行空間の確保



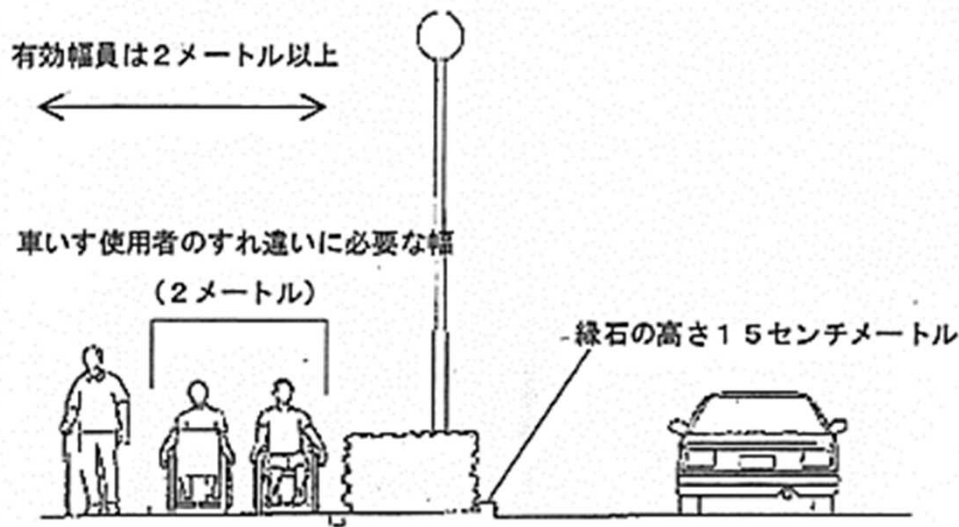
道路のバリアフリー化の整備基準

○特定道路において歩道の拡幅、歩車道の段差・勾配の解消、視覚障害者誘導用ブロックの敷設等のバリアフリー化により障害者・高齢者等の移動時の障壁を除去することで円滑な歩行を確保

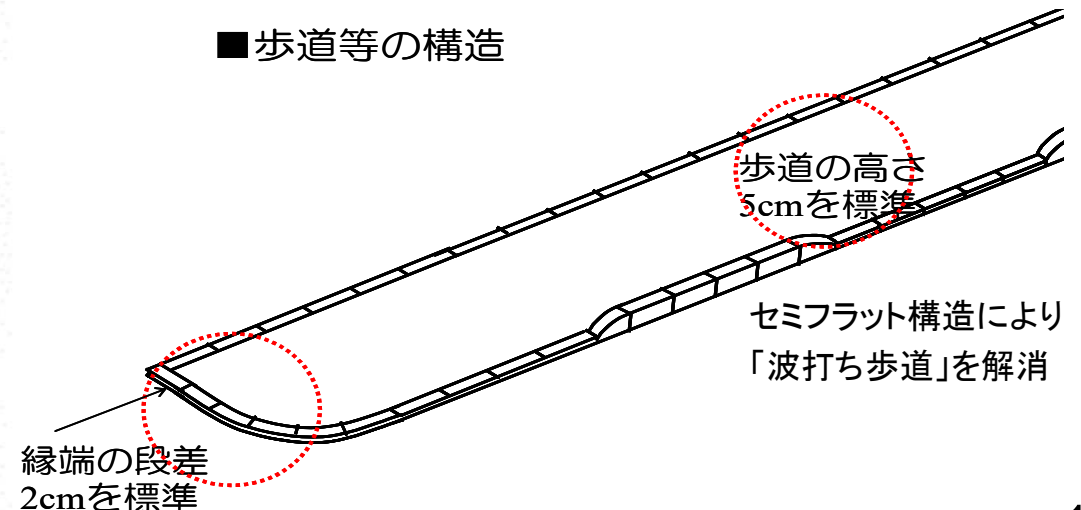
【道路の移動等円滑化基準(省令)】

- 歩道の幅員: 歩行者が実際に通行できる幅員(有効幅員)を基本とし、**2メートル以上**(自転車歩行者道にあっては3メートル以上)連続して確保
- 舗装: 原則として、透水性舗装
- 勾配: 原則として、縦断方向に**5パーセント以下**、横断方向に**1パーセント以下**
- 区画: 歩道は縁石により区画(視覚障害者の安全な通行を確保するため)
- 縁石高さ: 15センチメートル以上、必要に応じて歩車道境界に植樹帯、並木又はさくを設置
- 歩道高さ: **5センチメートルを標準**、車両乗入れ部の設置の状況等を考慮
- 歩車道境界部の段差: **2センチメートルを標準**

「歩道の標準横断図」



■歩道等の構造



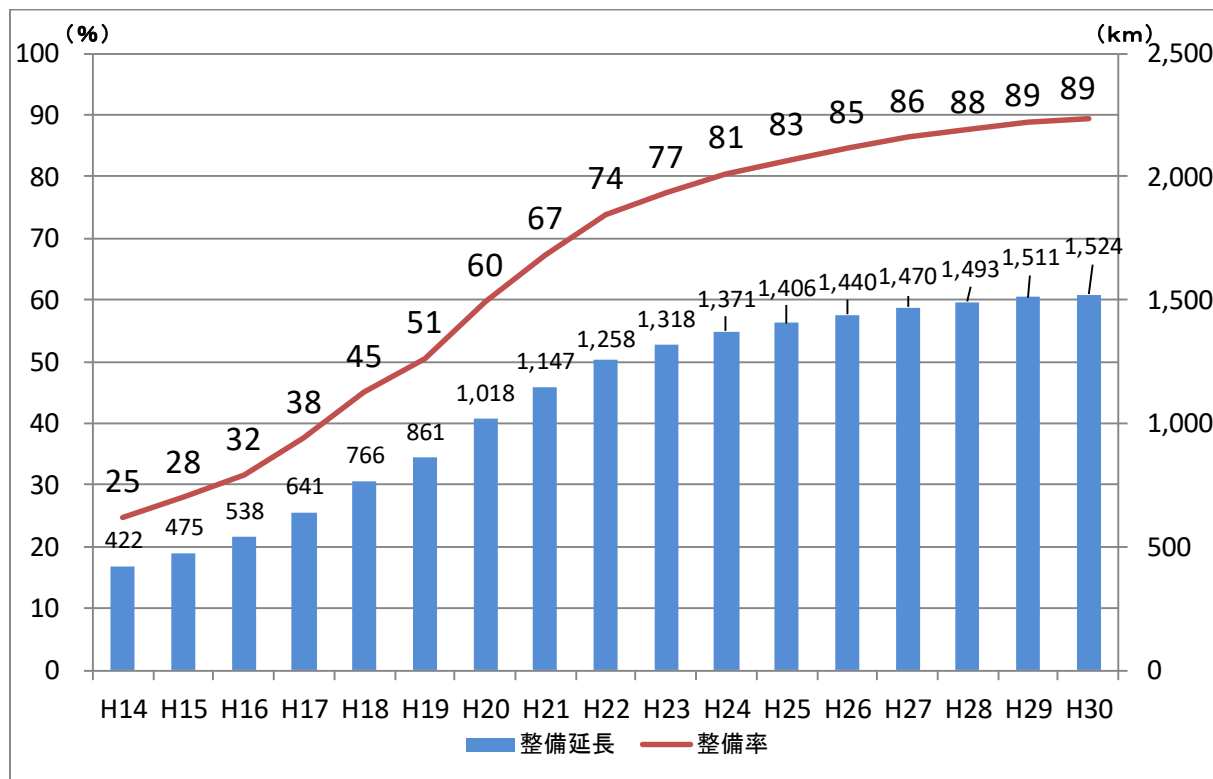
道路におけるバリアフリー化の現状(特定道路の整備状況)

- 生活関連経路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる路線及び区間を「特定道路」として指定
- 平成20年12月に指定した特定道路約1,700kmのうち平成31年3月時点で約9割の整備が完了
(全国の302市区町村で特定道路を指定)

特定道路

バリアフリー法に基づく生活関連経路であって、多数の高齢者・障害者等の移動が通常徒歩で行われる路線及び経路、移動等の円滑化を図るべき道路の区間(国土交通大臣が指定)

【特定道路の整備状況の推移】

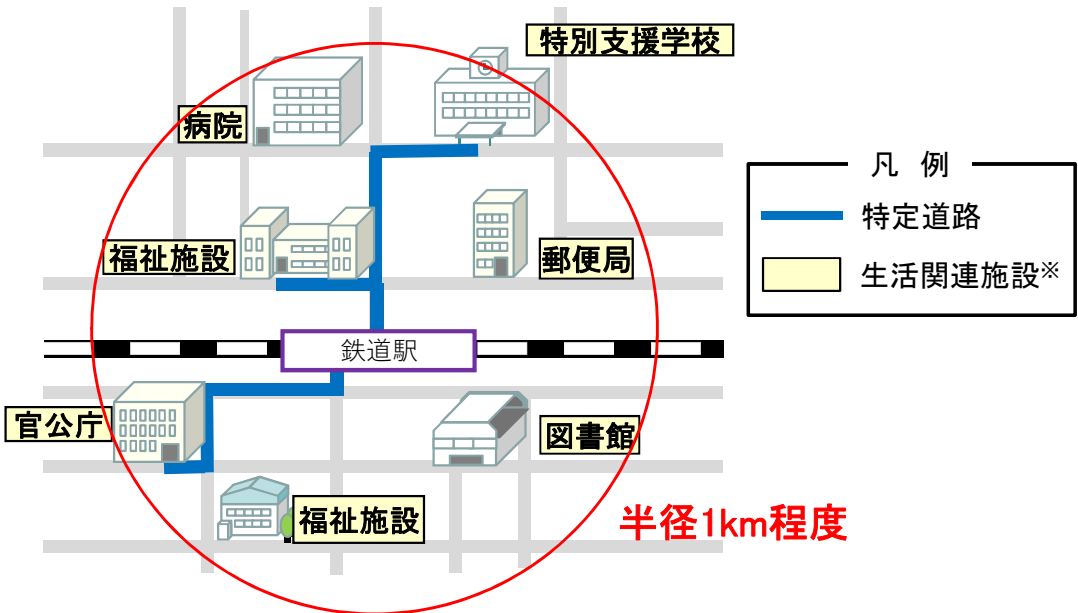


整備率 約89%(H31.3末)
R3.3末までに100%を目標

特定道路の指定(H20)の状況

○平成20年12月に指定した特定道路は、主要な旅客施設(駅、旅客ターミナル等)の周辺道路について、旅客施設と官公庁施設、福祉施設等の生活関連施設を結ぶ道路で多数の高齢者・障害者が利用する道路

【特定道路のイメージ】



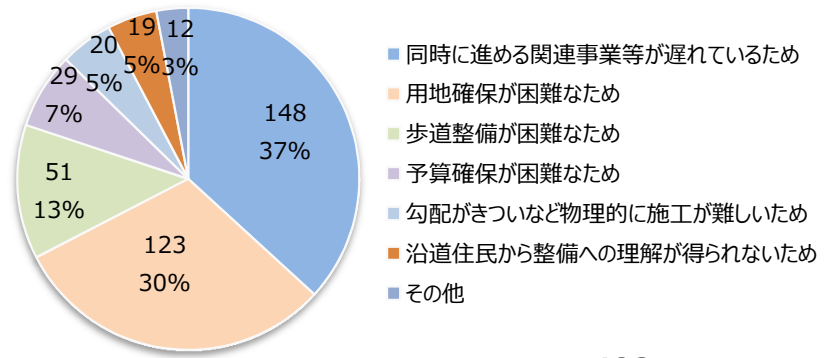
※生活関連施設
 旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設、学校など

【特定道路(H20指定)の課題】

- ✓ 道路特定事業の予定がない道路、主要な旅客施設がない地域や生活関連施設がない駅の周辺の道路が指定されていない

特定道路指定延長	約1,703km
特定道路を指定している自治体数	302市区町村
周辺道路が特定道路に指定されている旅客施設数	905施設
1旅客施設あたりの平均指定延長	約1.9km

- ✓ 同時に進める事業の遅れや用地確保が困難なため整備が進まない箇所がある



n=402

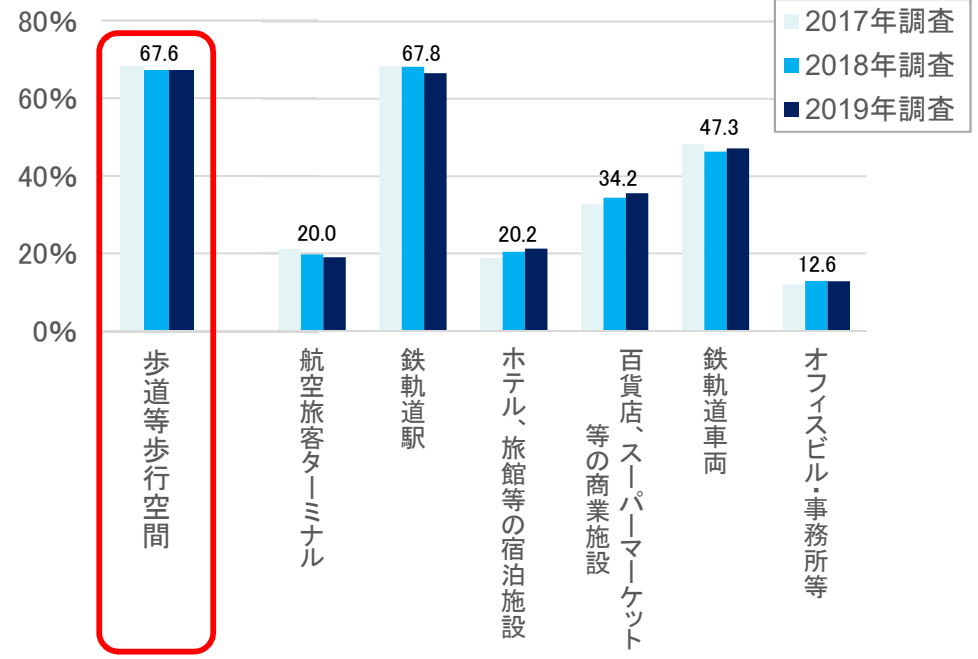
バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査

- 国民への意識調査結果では、「歩道等歩行空間」のバリアフリー・ユニバーサルデザインが進んでいると感じている割合は他の施設等に比べ低く、満足度は低い
- また、今後、重点的にバリアフリー・ユニバーサルデザインが必要だと思うもので「歩道等歩行空間」をあげた割合は他の施設等に比べ高い

【それぞれの公共空間や施設等を利用する際にバリアフリー・ユニバーサルデザインが進んだと感じているもの】

【今後、重点的にバリアフリー・ユニバーサルデザインとしていくことが必要だと思うもの】

	n=	進んだ合計				
		十分進んだ	まあまあ進んだ	あまり進んでない	ほとんど進んでない	どちらともいえない
歩道等歩行空間	2353	2.0	21.1	41.3	24.1	11.5
航空旅客ターミナル	2181	4.7	41.2	30.1	11.0	13.0
鉄軌道駅	2162	2.9	36.7	35.3	14.1	11.0
ホテル、旅館等の宿泊施設	1850	2.7	34.5	35.8	12.7	14.4
百貨店、スーパーマーケット等の商業施設	2334	2.7	31.7	36.8	15.9	12.8
鉄軌道車両	2197	2.5	27.0	40.7	18.1	11.7
オフィスビル・事務所等	2021	2.3	21.4	37.2	25.8	13.4



出典：平成30年度バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書より
(内閣府，平成31年3月)

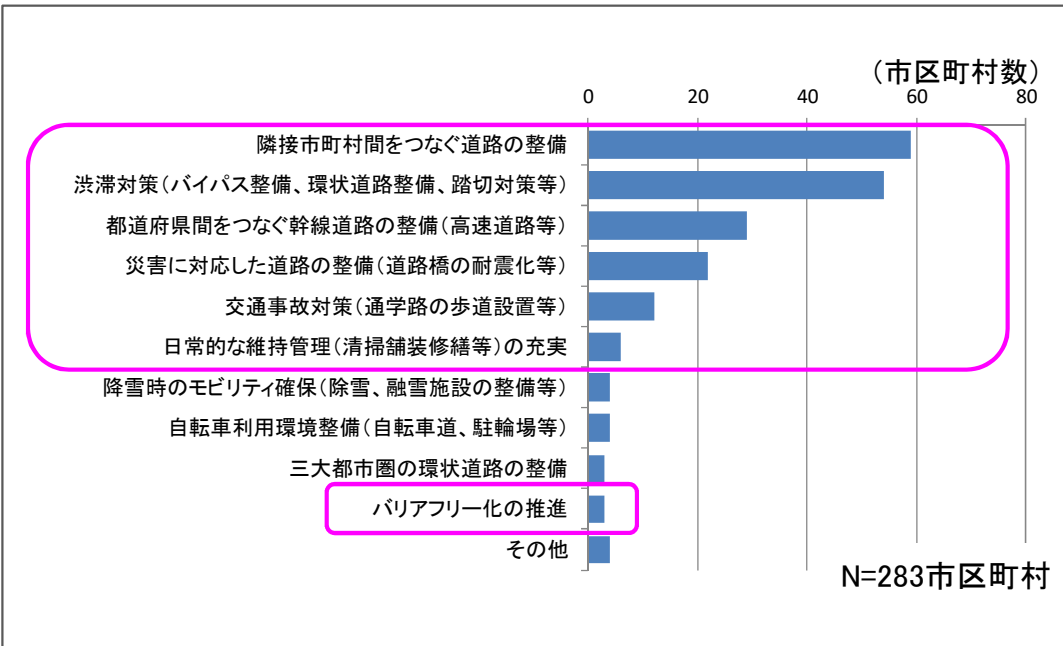
ユニバーサルデザイン化の課題

○市区町村が重点的に実施したい道路施策において「バリアフリー化の推進」の優先順位は低い

○バリアフリー基本構想の新規策定数は、ピーク時の約5分の1程度と鈍化傾向

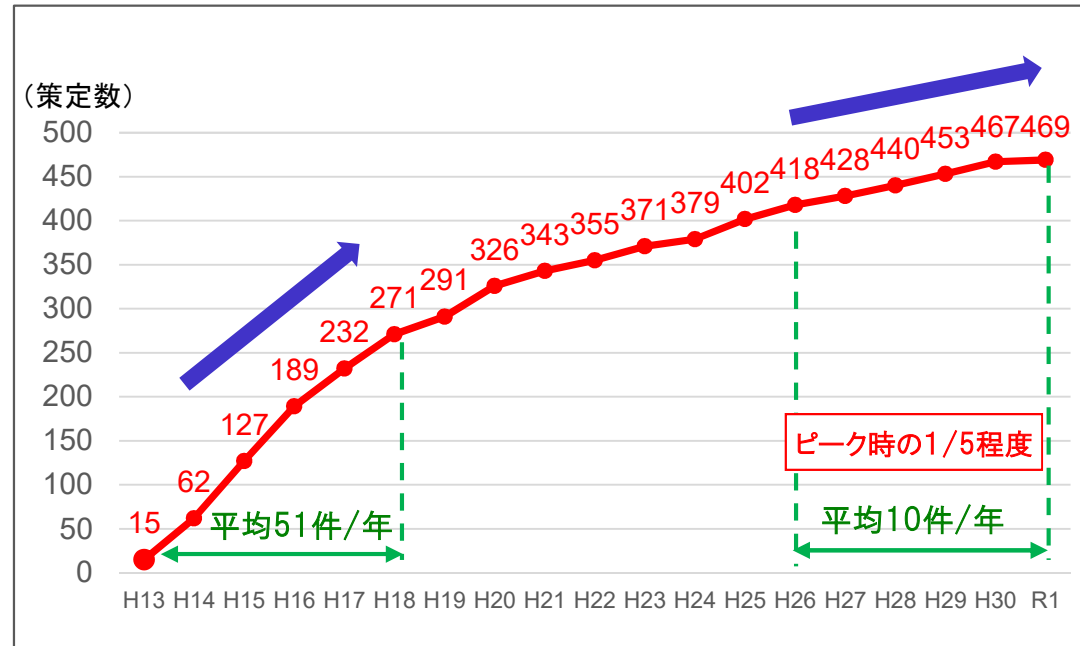
【各市区町村が重点的に実施したい道路事業施策】

・幹線道路の整備や渋滞対策、防災対策、交通事故、維持管理などが重要施策として認識されている。



【基本構想の策定数の推移】

・平成15年度をピークに新規策定数は鈍化傾向



出典:国土交通省道路局アンケート結果(平成23年)

利用者の多様なニーズ

- 障害者団体等から、観光地等におけるバリアフリー化が不十分との意見がある
- 視覚障害者とベビーカー利用者では、歩車道境界部の段差に関する意見に大きな違いが見られる
- 高齢者の約6割が歩道に200m未満の間隔でベンチの設置を希望するという研究もあり

【障害者団体等からの主な意見】

- ✓ 観光立国や東京オリンピック・パラリンピックに向けた整備がうたわれているが、障害者の観光客への対策が進んでいないのではないか。
- ✓ 観光地の一層のバリアフリー化を進めるべきではないか。都市の有名観光地は進んでいるが、地方は進んでいない。

出典：「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」報告書
(国土交通省総合政策局, 平成29年6月)

【歩車道境界部の段差に関する意見】

[視覚障害者]

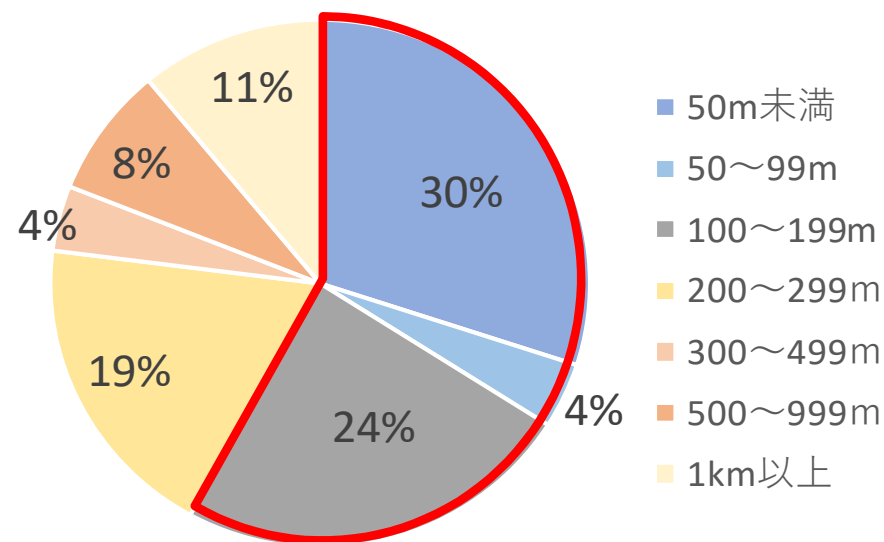
- ✓ 「歩道の一般的構造に関する基準」の策定にあたって実施したパブリックコメントでは、歩車道境界部の段差は2cm確保してほしいとの意見

[ベビーカー利用者]

- ✓ 「ベビーカーを押していて大変だと感じた場所・環境」について、「車道と歩道の段差」に対する回答が約6割で最多

出典：(株)ピジョン報道発表資料, 平成26年12月

【高齢者のベンチ設置希望間隔】



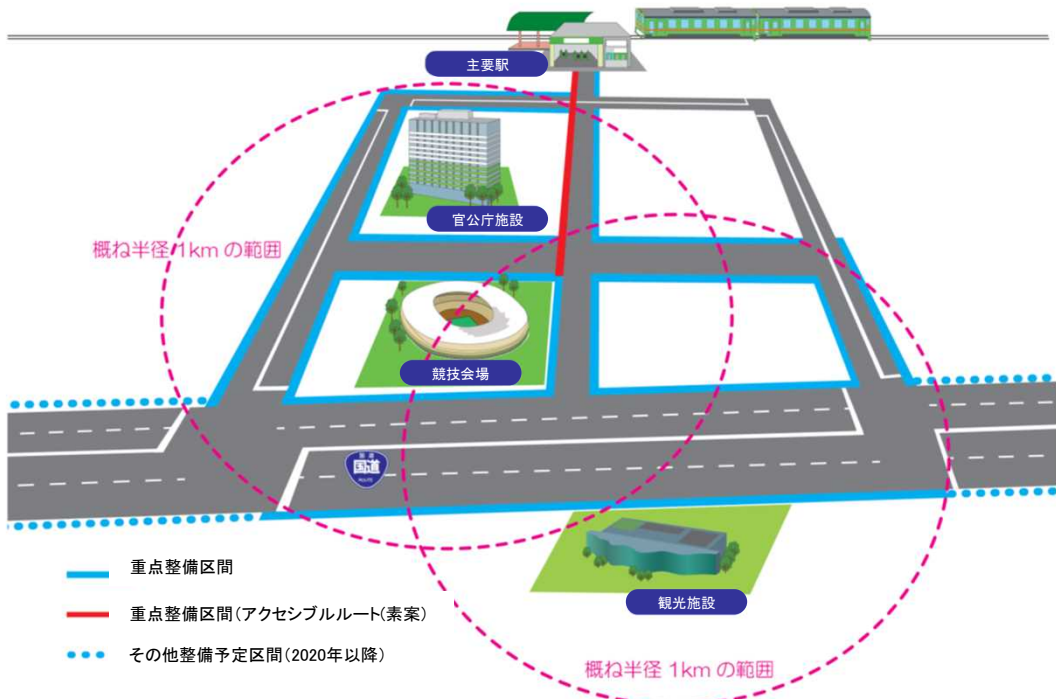
出典：歩行空間における高齢者のための休憩施設設置に関する研究
(北川博巳, 土居聡, 三星昭宏, 土木計画学研究・論文集No.17, 平成12年9月)

(参考)東京オリンピック・パラリンピックに向けた取組

- 東京オリンピック・パラリンピック競技大会を共生社会の実現に向けて社会構造を変える絶好の機会とし、「心のバリアフリー」と「ユニバーサルデザインのまちづくり」を柱とした「ユニバーサルデザイン2020行動計画」を策定
- 競技会場周辺エリア等の道路において重点整備区間を設定しバリアフリー化を推進するとともに、全国の主要鉄道駅周辺の道路のバリアフリー化を推進

【競技会場周辺の重点整備区間】

- ・2020年東京大会に向けて駅から競技会場までの道路のバリアフリー化を推進



【重点整備区間の整備基準】

- ・重点整備区間の整備基準はアクセシビリティガイドラインにより設定

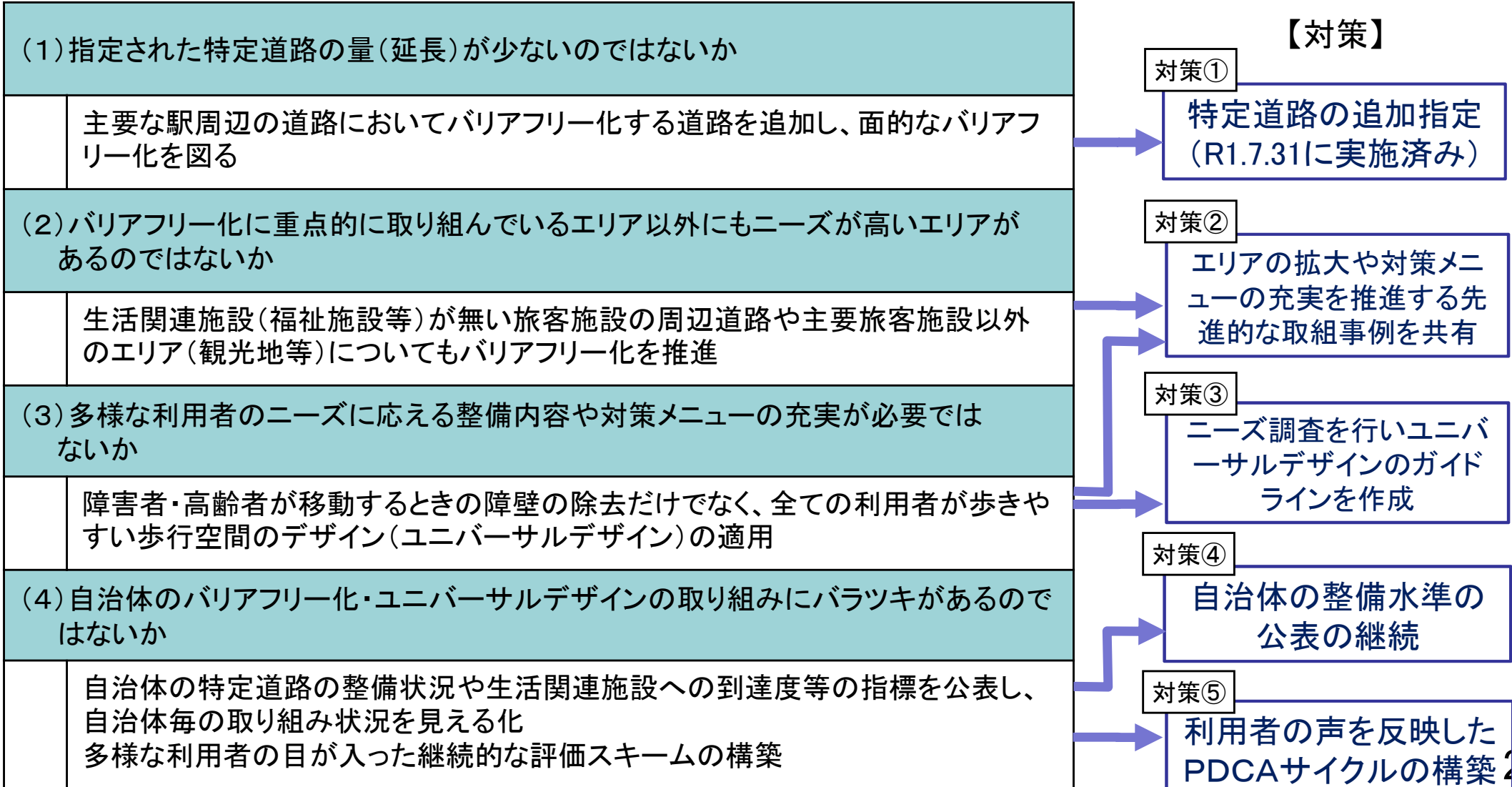
整備項目(一例)	基準値※	(参考)道路の移動等円滑化基準
歩道の幅員	2.0m以上	2.0m以上
歩道の縦断勾配	1/20以下(5%以下)	5%以下
歩道の横断勾配	1/100以下(1%以下)	1%以下
歩車道境界の段差	20mm	2cmを標準
視覚障害者誘導用ブロック	連続して設置	必要と認められる箇所に設置
休憩ベンチの設置間隔	50m程度	適当な間隔でベンチ及びその上屋を設ける

※Tokyo2020アクセシビリティガイドラインより

・重点整備区間約143kmのうち約64km整備済み【整備率45%】(H31.3現在)

道路のバリアフリー化の課題と施策の方向性

- 生活関連施設がある主要な旅客施設周辺について、特定道路のバリアフリー化を推進し、これまでに約9割の整備が完了しているが、歩道等歩行空間のバリアフリー・ユニバーサルデザインに対する国民の満足度は低い
- 全国共通のニーズから個別の現場レベルのニーズまで多様なニーズを分析し、効果的な対策を展開



対策①-1. 特定道路の指定拡大等による面的なバリアフリー空間の確保

- 令和元年7月に新たに約2,740kmの特定道路を指定拡大(302市区町村→478市区町村)
- 福祉施設等を相互に結ぶ道路を特定道路の要件に追加することで連続的かつ面的なバリアフリー化を推進

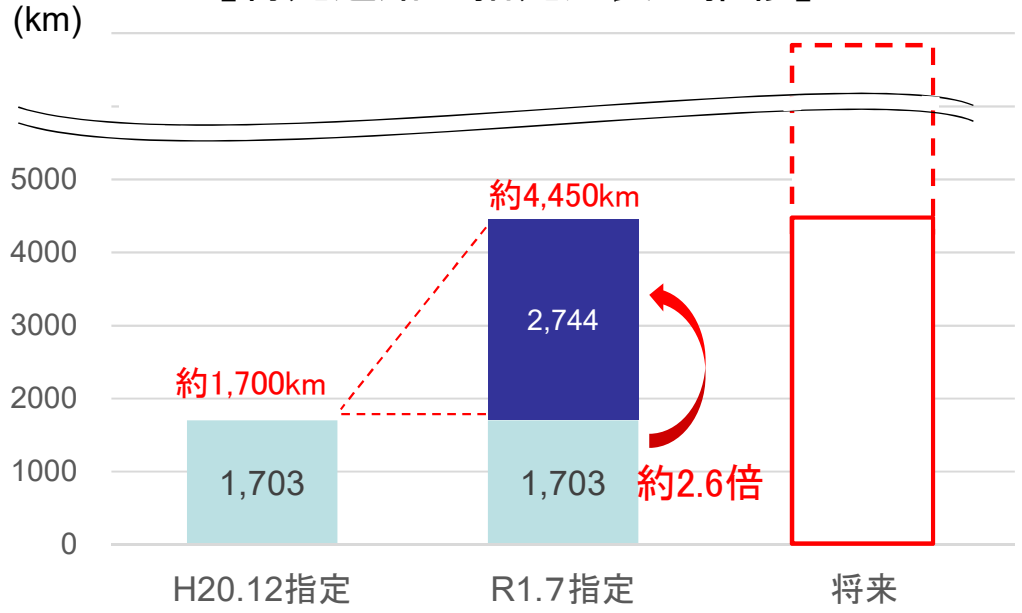
【特定道路の指定要件】

- 平成20年12月指定(前回指定)
 - バリアフリー法に基づく生活関連経路
 - ※道路特定事業を実施する道路
 - 多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路



- 令和元年7月指定拡大(今回指定)
 - バリアフリー法に基づく全ての生活関連経路【拡大】
 - ※道路特定事業の有無に関わらず
 - 多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路【拡大】
 - 福祉施設等を相互に結ぶ道路【追加】

【特定道路の指定延長の推移】

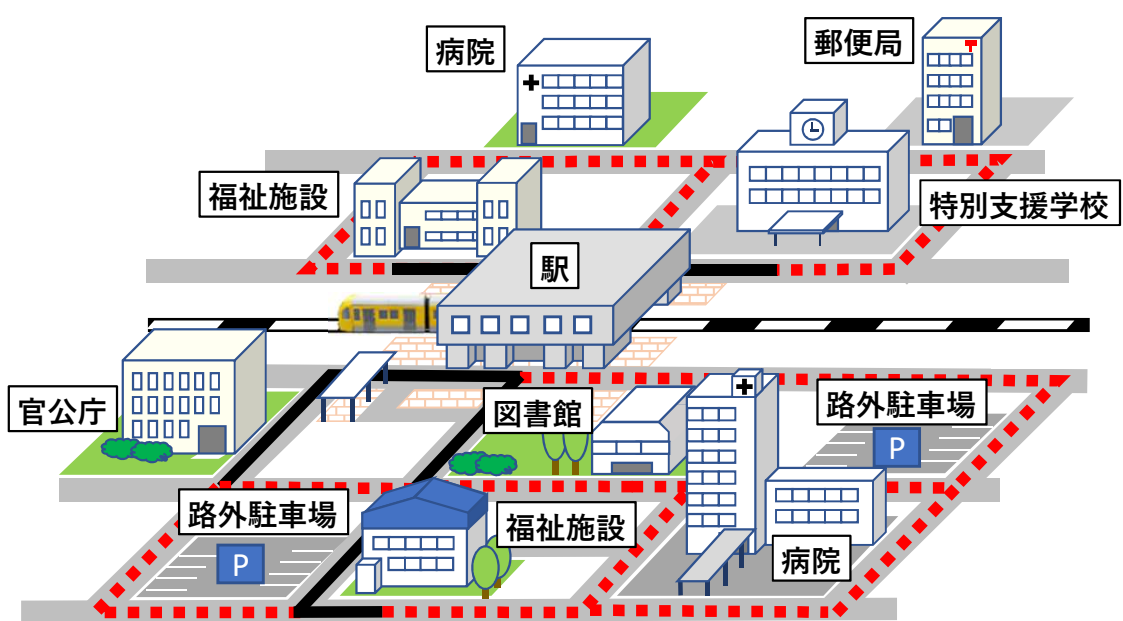


【特定道路を指定している市区町村数等】

	H20.12指定	R1.7指定
延長	約1,703km	約4,447km
自治体数	302市区町村	478市区町村
周辺道路が特定道路に指定されている旅客施設数	905施設	2,094施設
1旅客施設あたりの平均指定延長	約1.9km	約2.1km ※H20に指定されていた施設に限れば約2.8km

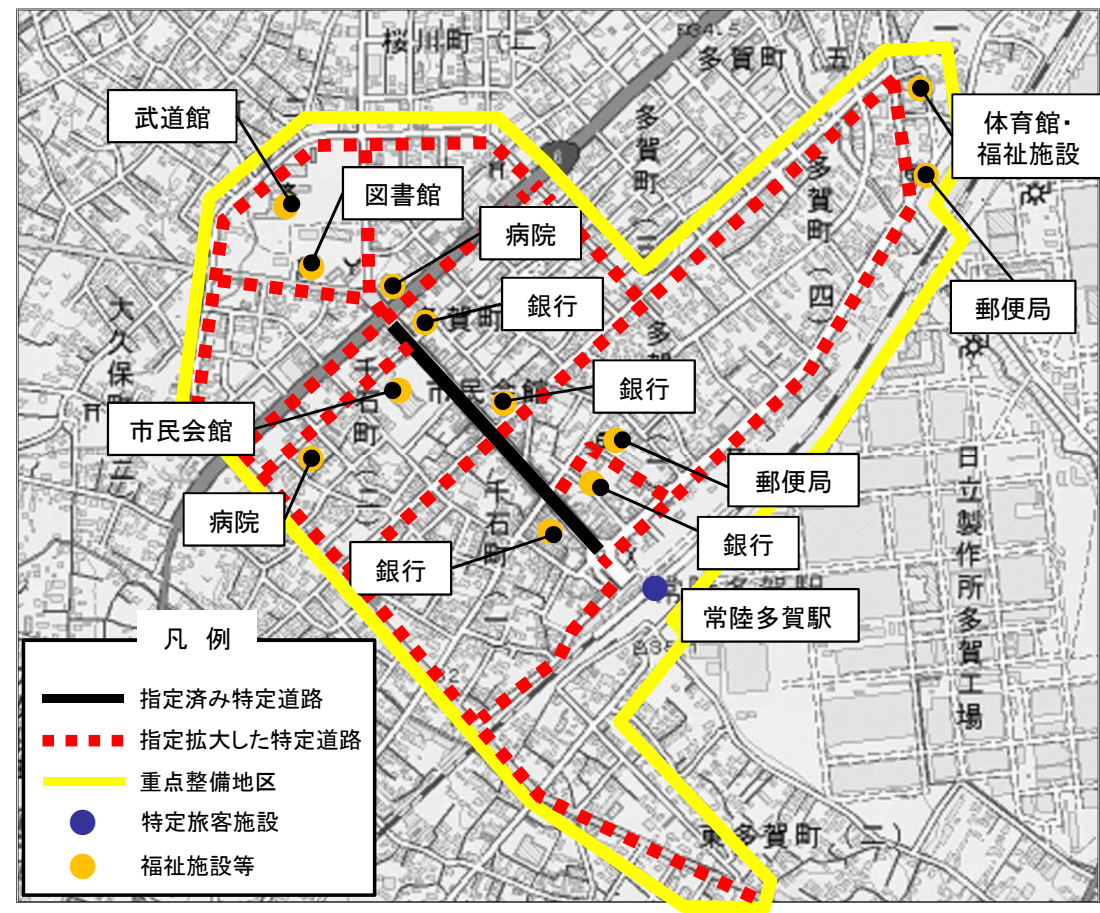
【参考】連続的かつ面的なバリアフリー化

【面的なバリアフリー化のイメージ】



- 凡例
- 指定済み特定道路
 - - - 指定拡大した特定道路

【今回の指定拡大の事例(日立市)】



- 凡例
- 指定済み特定道路
 - - - 指定拡大した特定道路
 - 重点整備地区
 - 特定旅客施設
 - 福祉施設等

重点整備地区面積	約0.9km ²
特定道路の延長	約0.5km(H20) → 約7.2km(R1) ※重点整備地区内の道路の約40%

対策①-2. 他施設と連携した効率的な整備

○生活道路の交通安全対策や沿道施設と連携した一体的なバリアフリー化により、効率的に面的なバリアフリー化を実現

①生活道路の交通安全対策の例



車両速度抑制対策(ハンプ)を実施(久留米市)



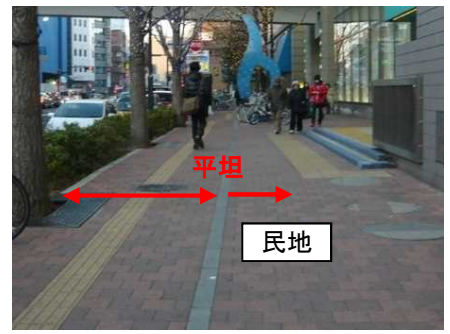
車両の時間通行規制とあわせてライジングボラードを設置(新潟市)

②沿道施設との連携により平坦性を確保

歩道と民地の横断勾配を解消し、同時に、車道のかさ上げに併せてセミフラット化を行うことで民地と歩道、車道の平坦性を確保する整備(横浜市)



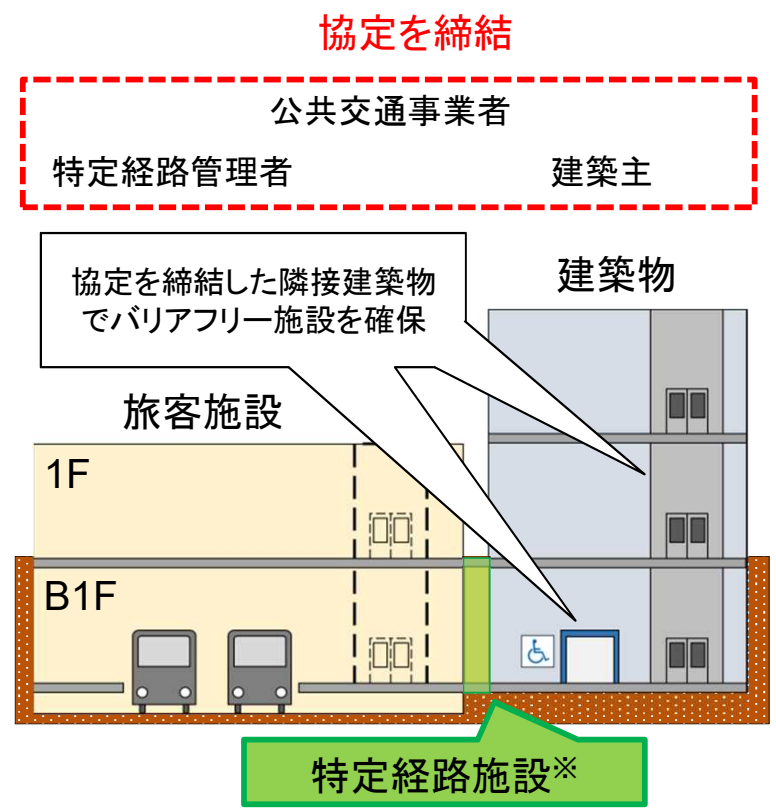
整備前



整備後

③地下鉄等の近接建築物の連携の例(参考)

バリアフリー法の改正に伴い、鉄道駅内にバリアフリー施設等(バリアフリー経路、障害者用トイレ等)のスペースを確保できない場合に隣接するビルと協定を締結することで、隣接ビル内にバリアフリー施設を確保



※特定経路施設とは、旅客施設と協定を締結した建築物を接続する施設のことをいう。地下道やペDESTリアンデッキなど。

対策② エリアの拡大や対策メニューの充実に向けた先進的な取り組み事例の共有

- 観光地などへのエリア拡大や整備内容や対策メニューの充実のために、好事例を共有していくことが必要
- 様々なテーマを設定し、自治体等で取り組まれている好事例を事例集としてとりまとめ自治体に周知

○参考事例集の作成・公表

他施策や民間と連携した事例や利用者ニーズを把握した整備事例を参考事例集としてとりまとめHPで公表し自治体に周知している(H31.2)

○他の施策と連携した事例



トランジットモール化と連携して、一般車両の通行を禁止する事で歩行者優先の空間を創出(姫路市)

○民間と連携した事例



開発事業で建築する建築物の壁面線後退させ、歩道状空地の有効幅員を確保(三鷹市)

○利用者ニーズを踏まえた工夫事例



事業者が設計・工事段階で障害者の意見を聴くことができる「バリアフリーチェックシステム」を導入し、踏切内の「視覚障害者用誘導標示」についても設置位置等の意見を聴取(豊中市)

【エリアの拡大に向けた事例集の作成】

○観光地におけるバリアフリー化

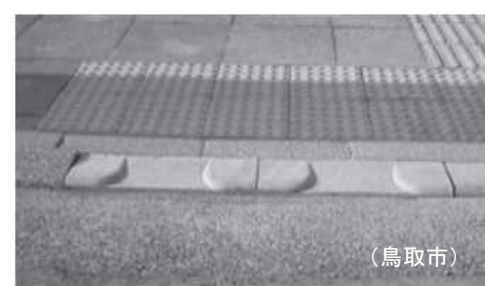
- 例) ・歩きやすい安全な路肩を確保した事例
- ・沿道の観光施設等との段差を解消した事例



【対策メニューの充実に向けた事例集の作成】

○道路構造の工夫

- 例) ・縁石を工夫してバスの乗降をしやすくした事例
- ・車いす使用者に配慮した縁石の事例



○道路の心のバリアフリー



例) 道路利用者へ助け合いの意識を喚起するような標識を設置した事例

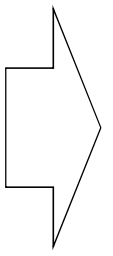
対策③ ニーズ調査によるユニバーサルデザインのガイドラインの作成

- 段差や勾配の解消など障壁を除去するだけでなく、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、移動の円滑化支援を推進
- ニーズ調査を実施し、高齢者や障害者、ベビーカー等のすべての利用者の移動に配慮した道路構造の工夫を全国に普及拡大できるようガイドラインを作成する

バリアフリー化

障害者、高齢者の移動の障壁の除去

- ・段差解消、歩道拡幅
- ・視覚障害者誘導用ブロックの設置 等



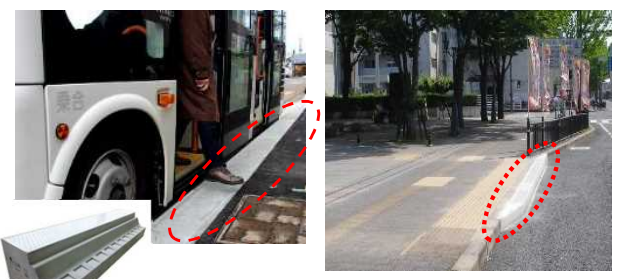
ユニバーサルデザイン

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすい」道路空間

※障害者、高齢者、子育て世代、子供等

利用者のニーズ調査し、ガイドラインを策定

○バスの乗降をサポートする工夫



カッセルカーブ縁石
バス乗降場所の縁石の前出し

○歩車道境界の段差の工夫



車いす、ベビーカーが通りやすいように段差を一部解消した縁石

○高齢者等の歩行をサポートする工夫



ベンチの設置
(地上機器を活用した例)
坂道への手すりの設置

○道路空間の再配分



横断歩道部を張り出して、横断距離を短くする

出典: NACTO ホームページより

対策④ 自治体の整備水準の公表

- 自治体職員の意識醸成のため、自治体別のバリアフリー化の整備状況等を公表し情報提供しているところ
- 現状では、広く利用者に認識されているとは言えず、よりわかりやすくインパクトのある指標にて公表を継続

【これまでの公表状況】

○市町村別のバリアフリー化の進捗状況の公表

主要駅周辺の道路のバリアフリー化整備率※1や駅から生活関連施設への到達率※2、人口規模別の整備率等を国土交通省HPで公表 (H30.3)

都道府県	市町村	延長 (km)	対象駅数	基本構想の有無 (H29.3現在)	UD化すべき駅周辺道路の整備率	駅から生活関連施設への到達率
北海道	札幌市	227.2	57	○	66%	72%
北海道	函館市	14.7	3	○	62%	68%
北海道	小樽市	9.5	4	×	60%	42%
北海道	旭川市	6.2	1	○	100%	67%
北海道	室蘭市	1.5	1	○	100%	100%
北海道	釧路市	6.5	1	×	31%	0%
北海道	帯広市	3.1	1	×	100%	100%
北海道	岩見沢市	2.9	1	×	9%	25%
北海道	苫小牧市	2.8	1	○	96%	0%
北海道	江別市	8.7	4	○	42%	13%
北海道	千歳市	6.1	1	○	69%	67%

※1) 整備率: 駅から半径500m圏内の生活関連施設を連絡する道路のうち、バリアフリー化された道路延長の割合

※2) 到達率: 駅からバリアフリー化された道路で連絡している生活関連施設の割合

利用者に対してインパクトを与えるものとなっていない

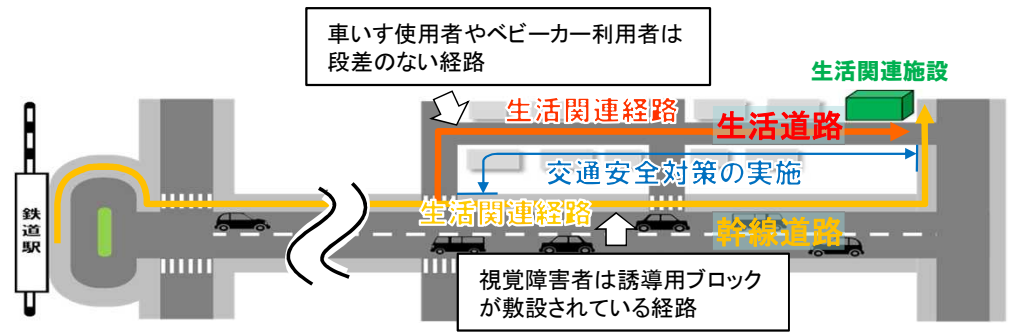
○わかりやすくインパクトのある指標での見える化

- ・多様な利用者の実感にあった指標の公表
- ・各自治体の整備水準が比較しやすい見せ方

【わかりやすい見える化の例】

○多様な利用者の実感にあった指標の公表

(従来)	(見直し案)
<p>利用者共通の単一の指標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー化整備率 ・駅から施設への到達率 	<p>多様な利用者別の指標</p> <p>利用者ニーズに応じた経路別の整備状況</p> <p>(視覚障害者の視点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要な誘導用ブロックが連続して設置されているか <p>(車いす使用者の視点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道幅員が連続して確保されているか等



○各自治体の整備水準が比較しやすい見せ方

(従来)	(見直し案)
<p>都道府県順に北から 並べて表示</p>	<p>整備水準を順位づけて 表示 (トップ○、ワースト○)</p>

対策⑤ 利用者の声を反映したPDCAサイクルの構築

- 地域でバリアフリーの取り組みを続けていくためには、継続的な評価に基づき計画・整備につなげていく仕組みが必要
- 多様なニーズを反映した指標や3次元データ等を活用した客観的な評価と、障害者等利用者による主観的な評価を組み合わせた総合的な評価に基づくPDCAサイクルを構築（モデル地域を設定し試行的に展開）

