

# ユニバーサルデザイン化の推進について

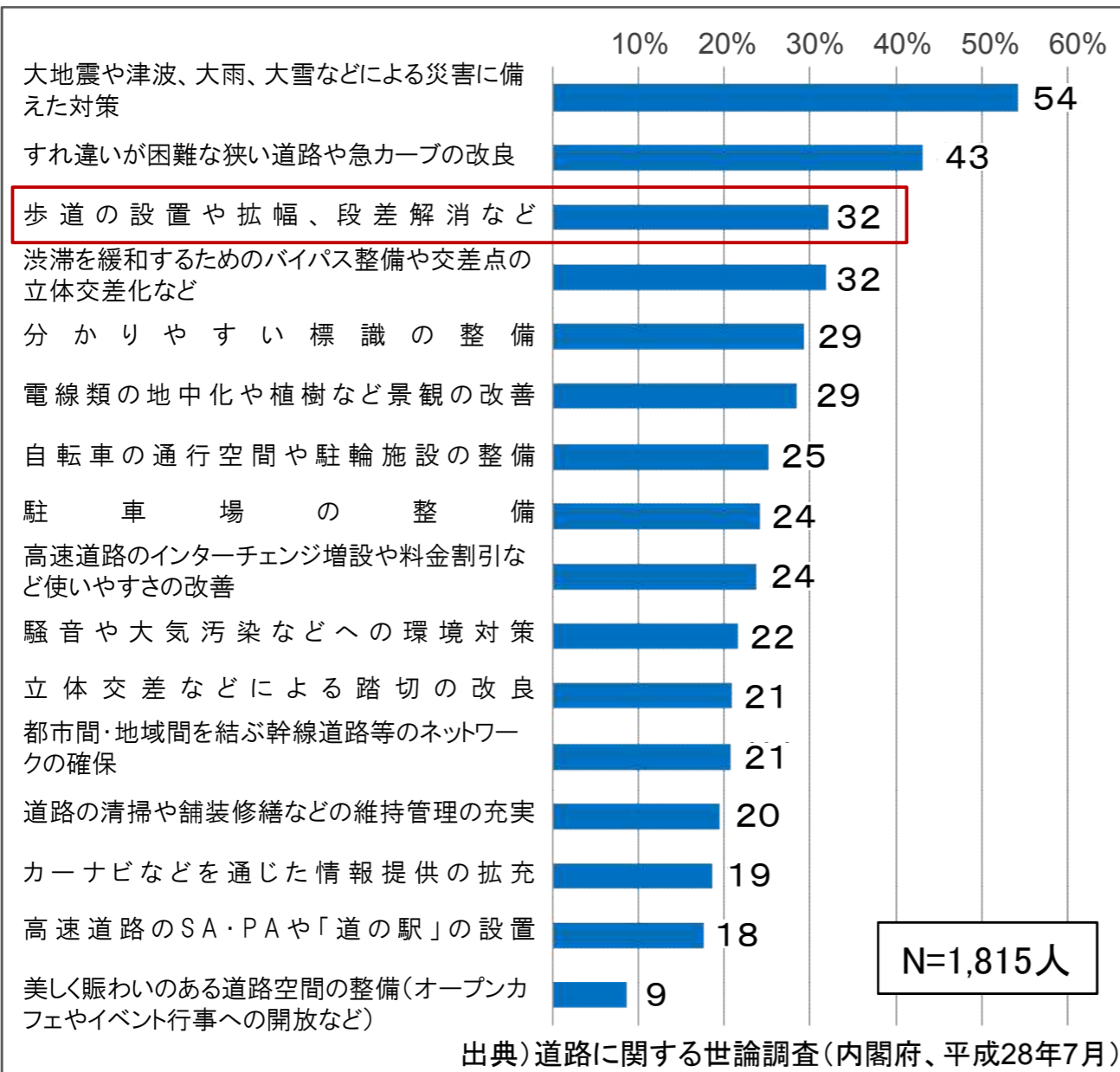
---

# ユニバーサルデザイン化の現状

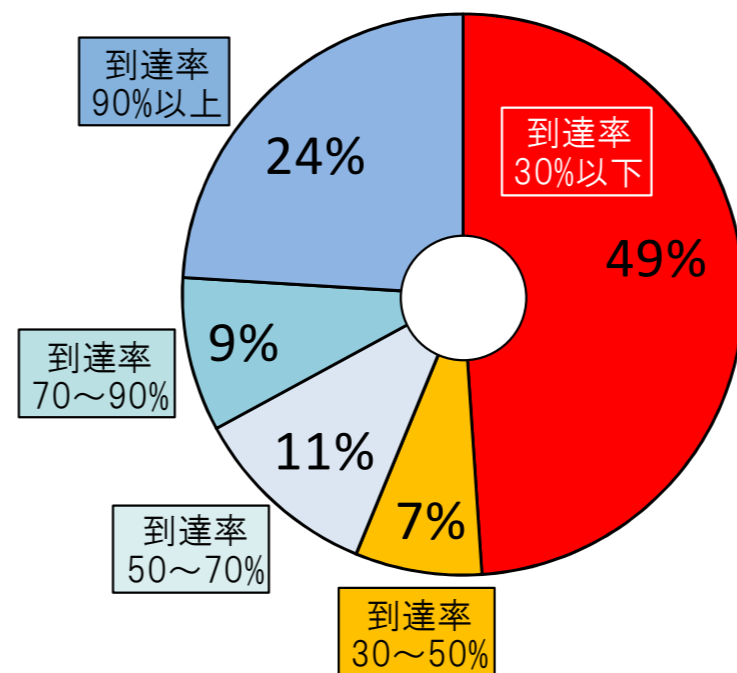
- 「歩道の拡幅や段差解消」(ユニバーサルデザイン化)は、今後必要な道路整備のなかでも国民のニーズが高い
- 一方で、主要鉄道駅からユニバーサルデザイン化された歩行空間で到達可能な生活関連施設の割合は、約半数の駅で到達率が30%以下と低い

【道路施策のニーズ】

・力を入れて欲しい道路整備で「歩道整備」を挙げた割合は32%と上位3項目



【全国の主要な駅周辺の到達率】



・ユニバーサルデザイン化された歩行空間で到達可能な生活関連施設(主要鉄道駅から半径500mの範囲)の割合は平均42%、約半数の駅は到達率30%以下

(利用者数3,000人以上の駅 2,861駅)

出典) 国土交通省道路局調べ

【到達率の考え方(秋葉原駅周辺の例)】



(秋葉原駅から500mの範囲)

・例えば秋葉原駅では8施設のうち、5施設がユニバーサルデザイン化された歩行空間で到達可能(5/8=63%)

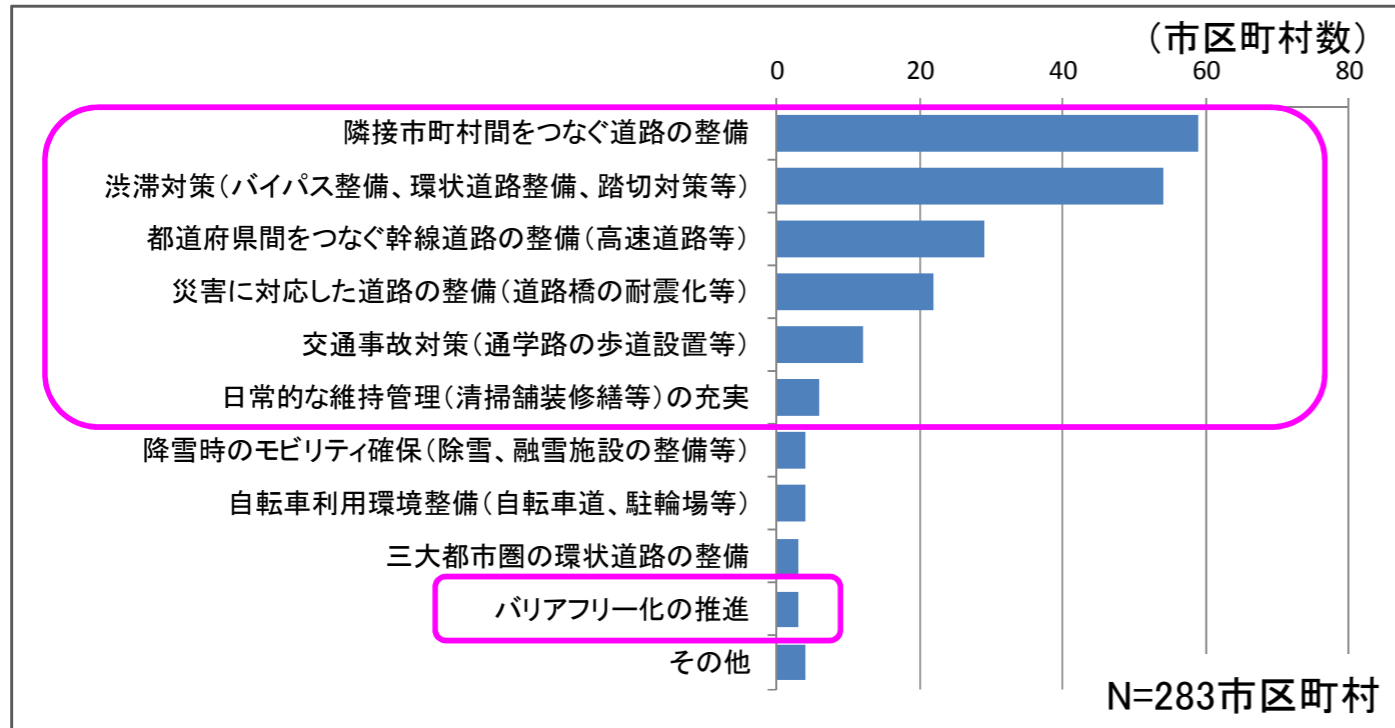
■ 到達可能な施設  
■ ユニバーサルデザイン化されていない経路がある施設

# ユニバーサルデザイン化の課題(1)

- 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
- 基本構想が作成されない主な原因は、「作成するための予算がない」、「作成ノウハウがない」など

## 【各市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。



出典:国土交通省道路局アンケート結果(H23年)

## 【ユニバーサルデザイン化整備における課題】

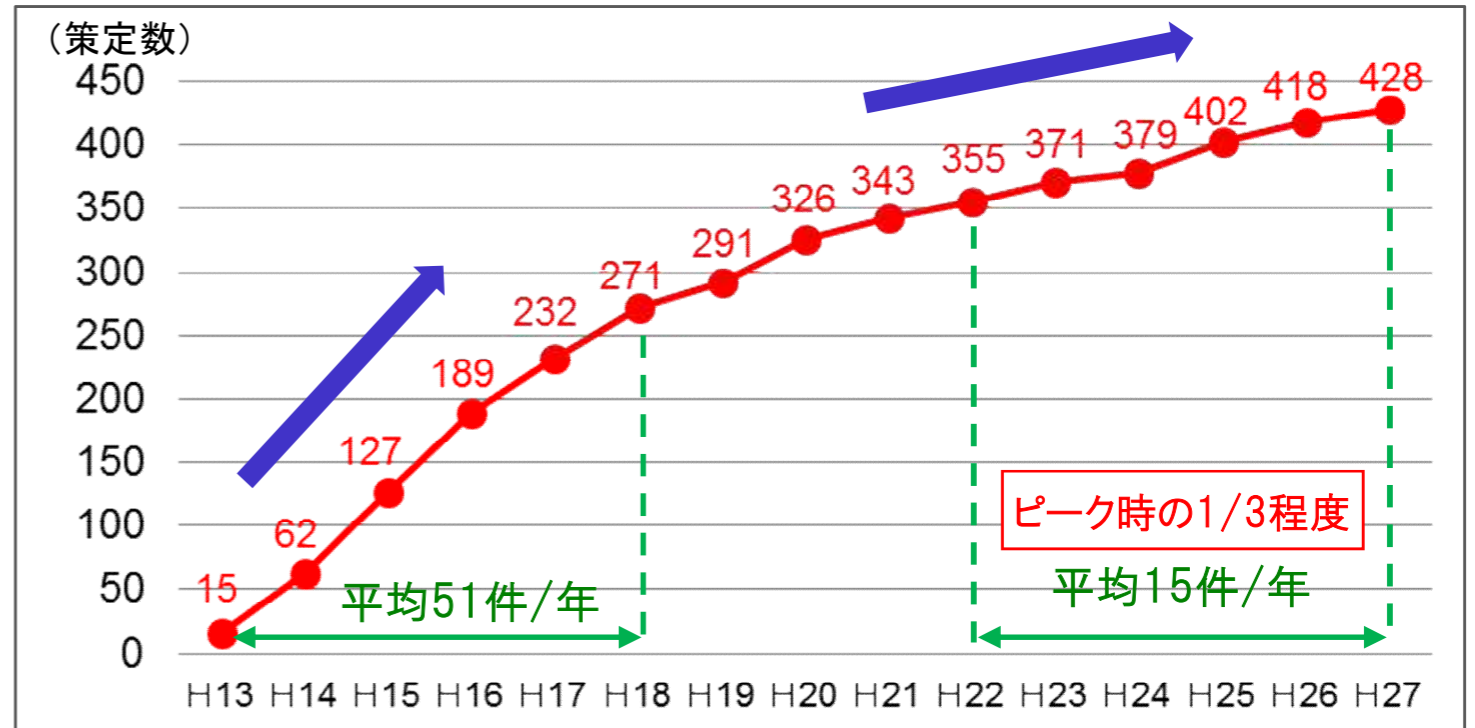
### ○ 顕著な整備効果が現れにくい、優先順位が低い

- ・ユニバーサルデザイン化整備をしても顕著な効果として現われづらい
- ・ユニバーサルデザイン化の重要性を説明することが難しい
- 耐震対策や老朽化対策より優先的に整備する説明が難しい

(市区町村へのヒアリング結果)

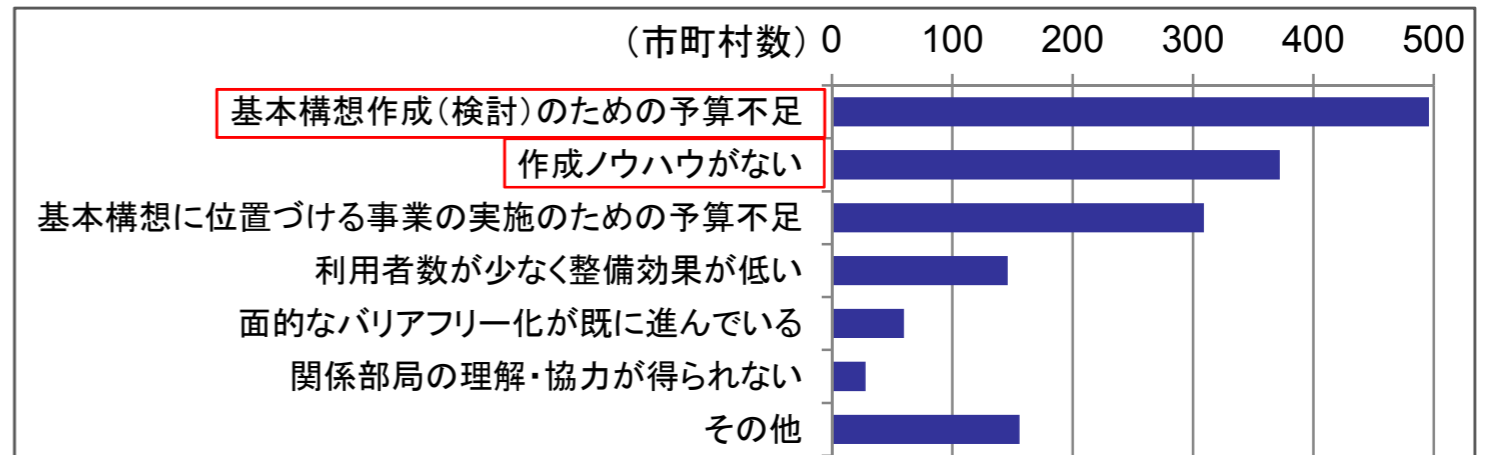
## 【基本構想の策定数の推移】

- ・基本構想策定済みの市区町村は全体の17%(288/1,741市区町村)
- ・平成15年度をピークに新規策定数は鈍化傾向



## 【基本構想の作成上の課題】

- ・基本構想を作成したいと考えているが困難な理由として、「基本構想作成の予算不足」や「作成のノウハウ」を課題として挙げている市区町村が多い



出典)基本構想作成予定等調査結果(国土交通省総合政策局,平成27年3月)



## ユニバーサルデザイン化の課題(2)

- 市区町村において、ユニバーサルデザイン化整備に関する担当者の理解が不足
- 市区町村担当者と利用者とのユニバーサルデザイン化に関するコミュニケーションが不足

### 【ユニバーサルデザイン化整備における課題】

#### 市区町村担当者の声

- ・単断面道路の整備方法がわからない
- ・沿道状況から歩道拡幅が困難なためユニバーサルデザイン化を諦めた
- ・当面の間、歩道の有効幅員を1.5mまで縮小可能などの経過措置の基準があることを知らなかった

(市区町村へのヒアリング結果)

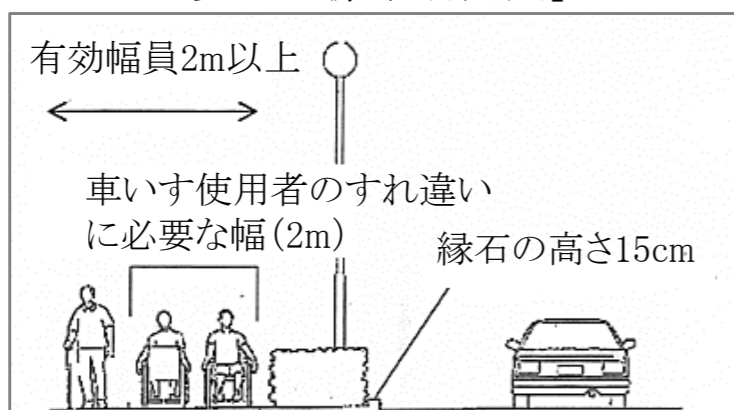
#### 道路の移動等円滑化基準(省令)

【歩道の幅員】歩行者が実際に通行できる幅員を基本とし、2m以上(自転車歩行者道は3m以上)連続して確保

【区画】歩道は縁石により区画

【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

#### 「歩道の標準断面図」



### 【市区町村担当者と利用者のコミュニケーション不足の例】

#### 市区町村担当者の声

- ・市民からユニバーサルデザイン化のニーズが上がってこない
- ・障害者や高齢者団体に意見を聞く機会がない、また、どこに聞いていいのかわからない
- ・基本構想を策定した時に設置した協議会組織は、策定後継続して開催されていない
- ・整備後に「使いづらい」などの苦情が寄せられる

(市区町村へのヒアリング結果)

#### 利用者の声

- ・よく利用する施設(郵便局など)までの道路のユニバーサルデザイン化が行われていない
- ・利用状況に応じた整備が行われていない
- ・整備されたユニバーサルデザイン化の状況を効果的に示して欲しい
- ・整備をする前に、利用者の意見を聞いてほしい

(障害者団体からの要望)

# ユニバーサルデザイン化の推進について

- 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、アクセシブルルート※を含む競技会場周辺の道路について連続的・面的なユニバーサルデザイン化を推進
- 大会の開催を契機として、高齢者や障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、開催都市東京のみならず全国の主要な鉄道駅や観光地周辺の道路のユニバーサルデザイン化を推進

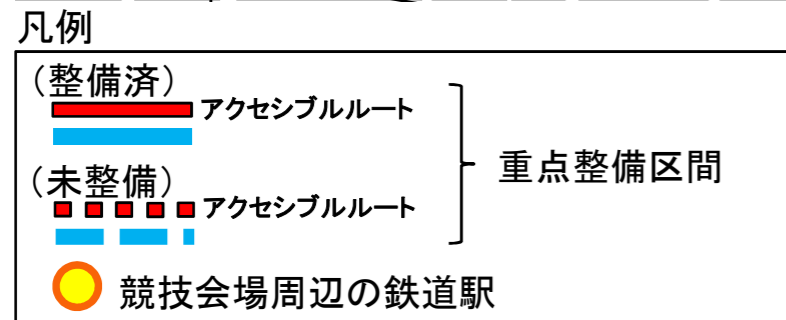
※:アクセシビリティに配慮した競技場までの動線。今後、大会組織委員会で決定される予定

## 【オリンピック・パラリンピック競技会場周辺の整備イメージ】

- ・大会のアクセシブルルートを含む競技会場や観光施設と周辺の駅を結ぶ道路については、国・都・区等による検討会を設置し、重点整備区間を決定

## 【全国の主要鉄道駅と周辺の生活関連施設を結ぶ道路のユニバーサルデザイン化のイメージ】

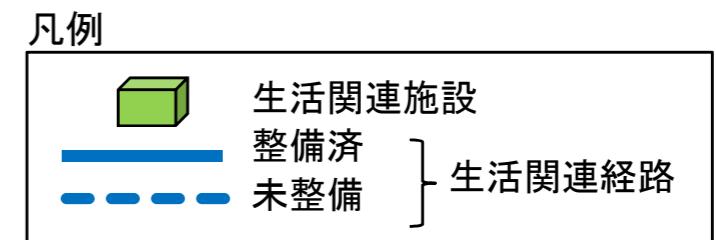
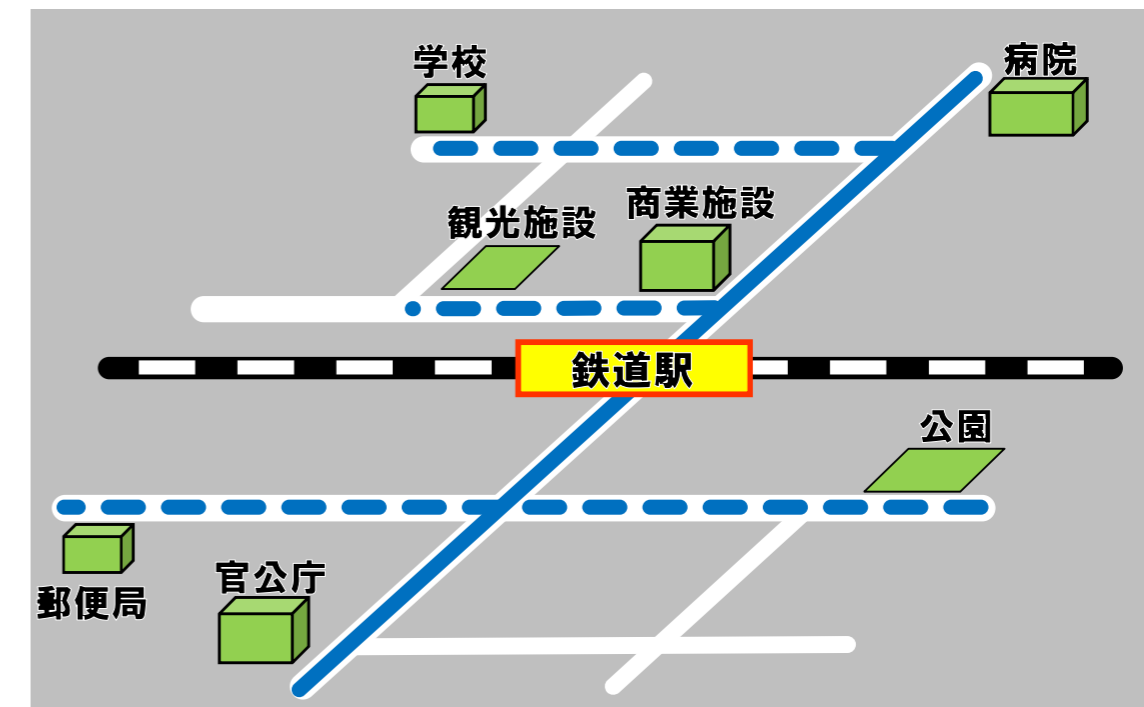
- ・平均利用客数3,000人以上かつ駅構内のユニバーサルデザイン化が整備済みの鉄道駅周辺の道路において整備を推進



<歩道の整備(千駄ヶ谷駅周辺)>



<駅等における視覚障害者誘導用ブロックの連続的な整備(豊洲駅前)>



# 課題に対する対応策

1. 市区町村におけるユニバーサルデザインに取り組むインセンティブの向上	
課 題	対 策
○ ユニバーサルデザイン化の優先順位が低い ・ ユニバーサルデザイン化は、国民のニーズは高いが、優先すべき駅周辺の整備状況が低い ・ 市区町村が行う道路施策の中で優先順位が低い	①ユニバーサルデザイン化を優先的に整備すべき箇所の重点的な支援
	②ユニバーサルデザイン化の進捗状況の公表
	③街づくりと一体的なユニバーサルデザイン化の成功事例の共有
2. 市区町村の継続的な取組への技術的なサポート	
課 題	対 策
○ 市区町村担当者の技術力不足 ・ 基本構想を策定するノウハウがない ・ 市区町村の担当者のユニバーサルデザイン化の理解不足 ・ 市区町村の担当者と利用者のコミュニケーション不足	①継続的な取組に向けた、ユニバーサルデザイン化プラットフォームの構築
	②技術力の向上を図るため実務者用の事例集の作成
	③コミュニケーションツールの構築(マップの作成等)
3. 利用者ニーズに応じたユニバーサルデザイン化の整備	
課 題	対 策
○ 利用状況によらない非効率な整備 ・ 優先すべき駅周辺の整備状況が低い ・ 顕著な整備効果が現れない ・ 利用者ニーズに応じた整備が行われていない	①利用者ニーズに応じた経路選択が可能なユニバーサルデザイン化(幹線道路や生活道路など、道路構造を活かした効率的なユニバーサルデザイン化の推進)

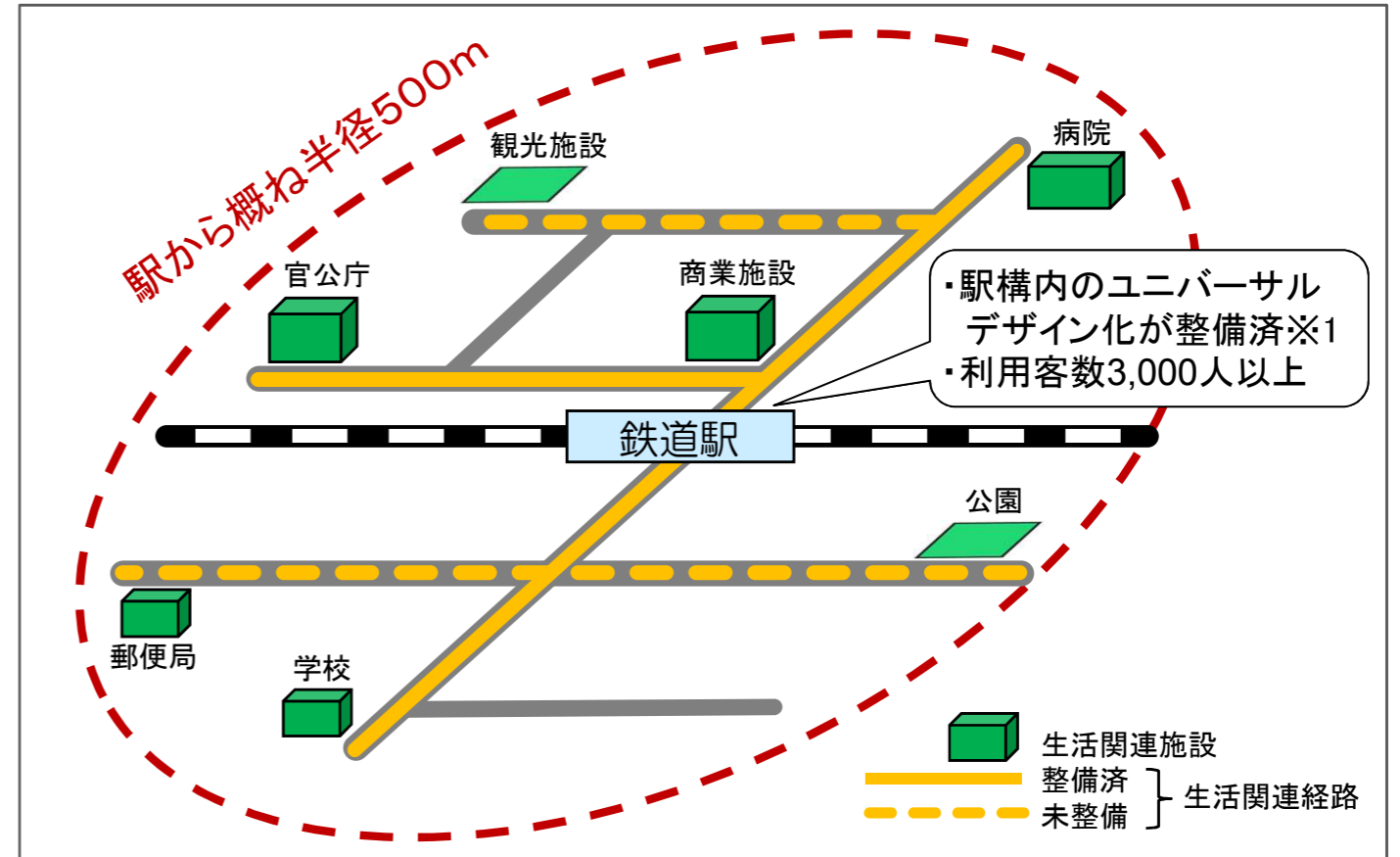
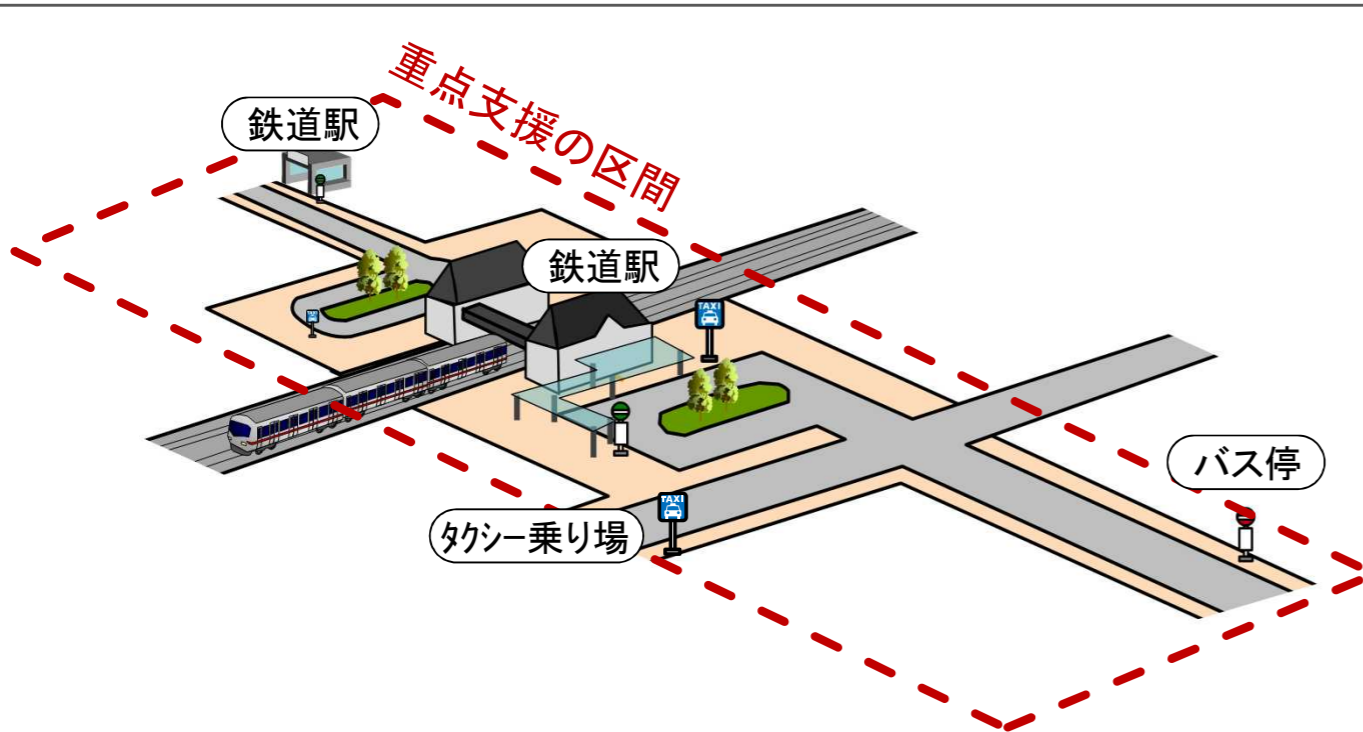


# 対策1-① ユニバーサルデザイン化を優先的に整備すべき箇所の重点的な支援

○ オリンピック・パラリンピック競技大会を契機に、主要鉄道駅のユニバーサルデザイン化に合わせて、これまでの交通結節点(駅前広場等)における歩行空間に加え、主要鉄道駅と周辺の生活関連施設を結ぶ生活関連経路について重点的に支援するべきではないか

【鉄道との結節点における歩行空間のユニバーサルデザイン化】

【主要鉄道駅と周辺の生活関連施設を結ぶ道路のユニバーサルデザイン化】



<主な整備内容>



駅等における上屋、視覚障害者誘導用ブロックの連続的な整備



視覚障害者誘導用ブロックの設置、歩車道の段差解消



歩道拡幅、無電柱化

【参考】 平均利用客数3,000人以上※2の鉄道駅

○市区町村の割合 約36%(623※3/1,741市区町村)

○全ての駅の利用者数カバー率 約95% ※4

※1 移動等円滑化の促進に関する基本方針に基づき、平成32年度までにユニバーサルデザイン化を進める鉄道駅

※2 バリアフリー法第3条に基づく基本方針において規定

※3 基本構想作成予定等調査結果(国土交通省総合政策局平成27年3月)

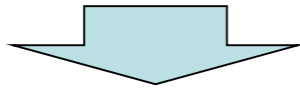
※4 全ての駅の利用者数に対する平均利用客3,000人以上の駅がカバーする人口の割合

# 対策1-② 鉄道駅周辺におけるユニバーサルデザイン化の進捗状況の公表

○ 道路利用者の視点に立った、よりわかりやすい指標を用いて首長や市区町村担当者へユニバーサルデザイン化の現状を提示し、意識の醸成を図るべきではないか

## 【これまでの指標】

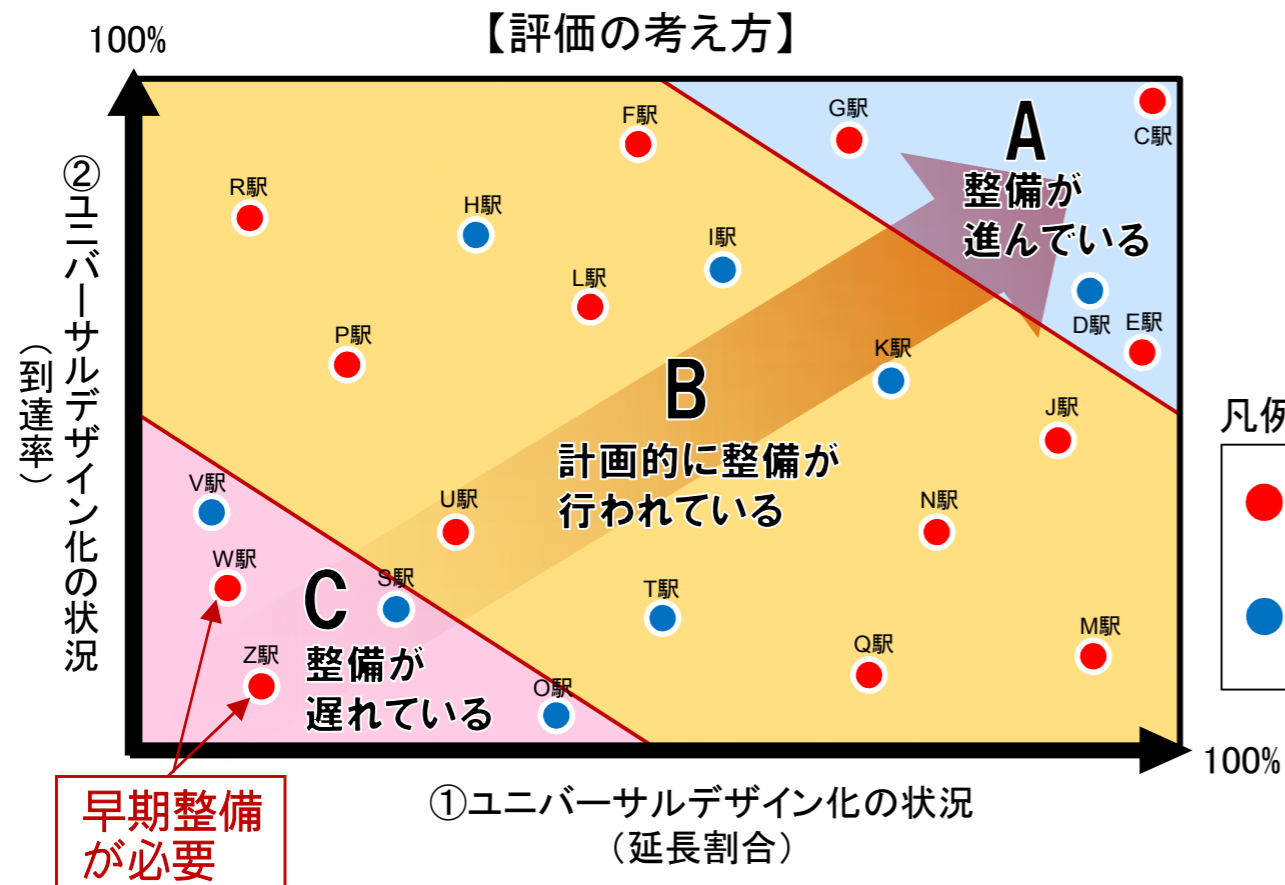
○ 「できる区間」を整備するための指標であり、主要鉄道駅周辺などの進捗状況の把握ができない



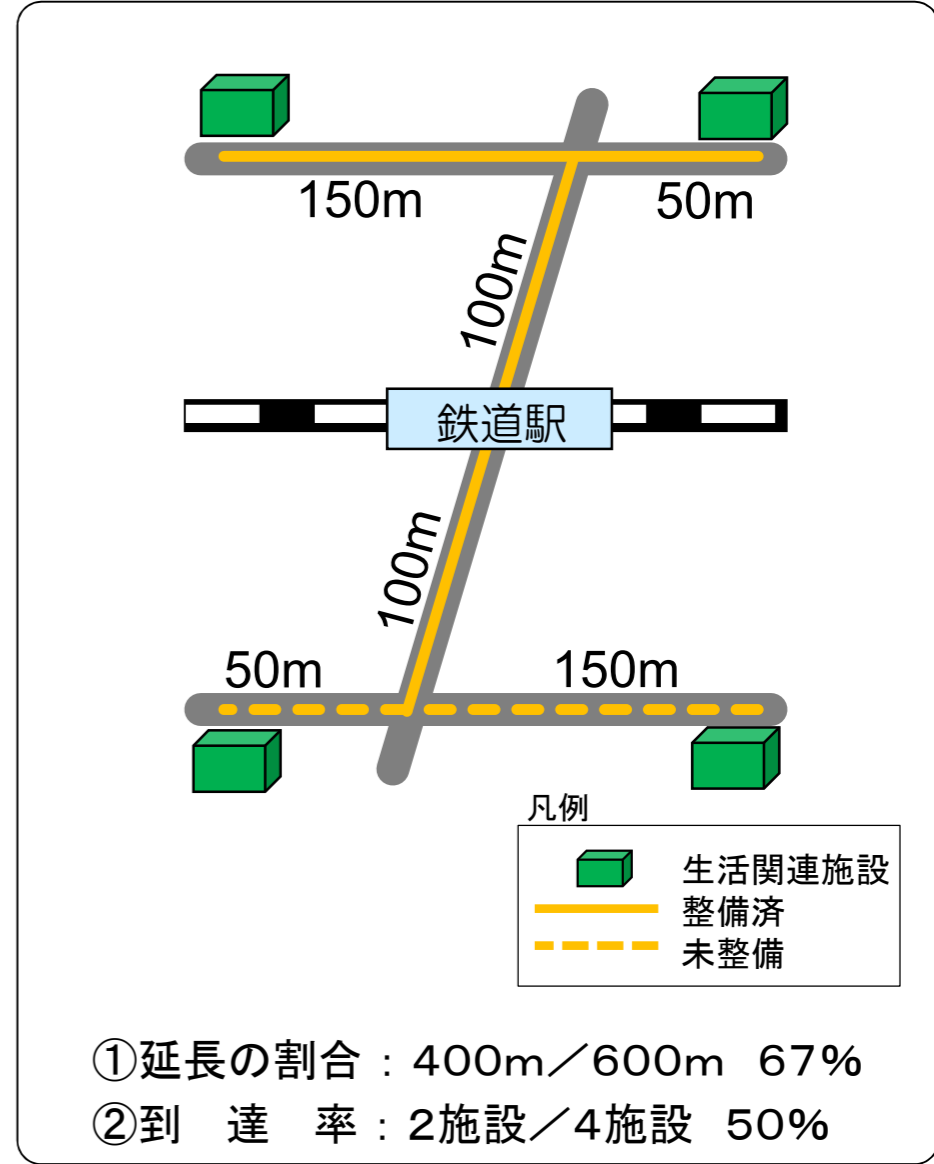
## 【わかりやすい指標の例】

### ○ 主要鉄道駅周辺におけるユニバーサルデザイン化割合

- ⇒ ユニバーサルデザイン化すべき主要鉄道駅と駅周辺の生活関連施設を結ぶ道路が対象
- ⇒ より道路利用者の視点に立った指標とするため、延長の割合にあわせて到達率を指標化
- ⇒ 各都道府県毎に表示



## 【延長の割合と到達率】



## 【今回の指標における整備内容】

- 歩道等の有効幅員の確保
- 段差、勾配の改善・平坦性の確保
- 視覚障害者誘導用ブロックの設置



# (参考)全国の鉄道駅周辺のユニバーサルデザイン化の状況

- 全国2861駅のユニバーサルデザイン化の状況を調査
- 主要な駅からユニバーサルデザイン化された道路で連結している生活関連施設の割合は約4割  
基本構想を策定されている駅と施設間でも到達率は約5割

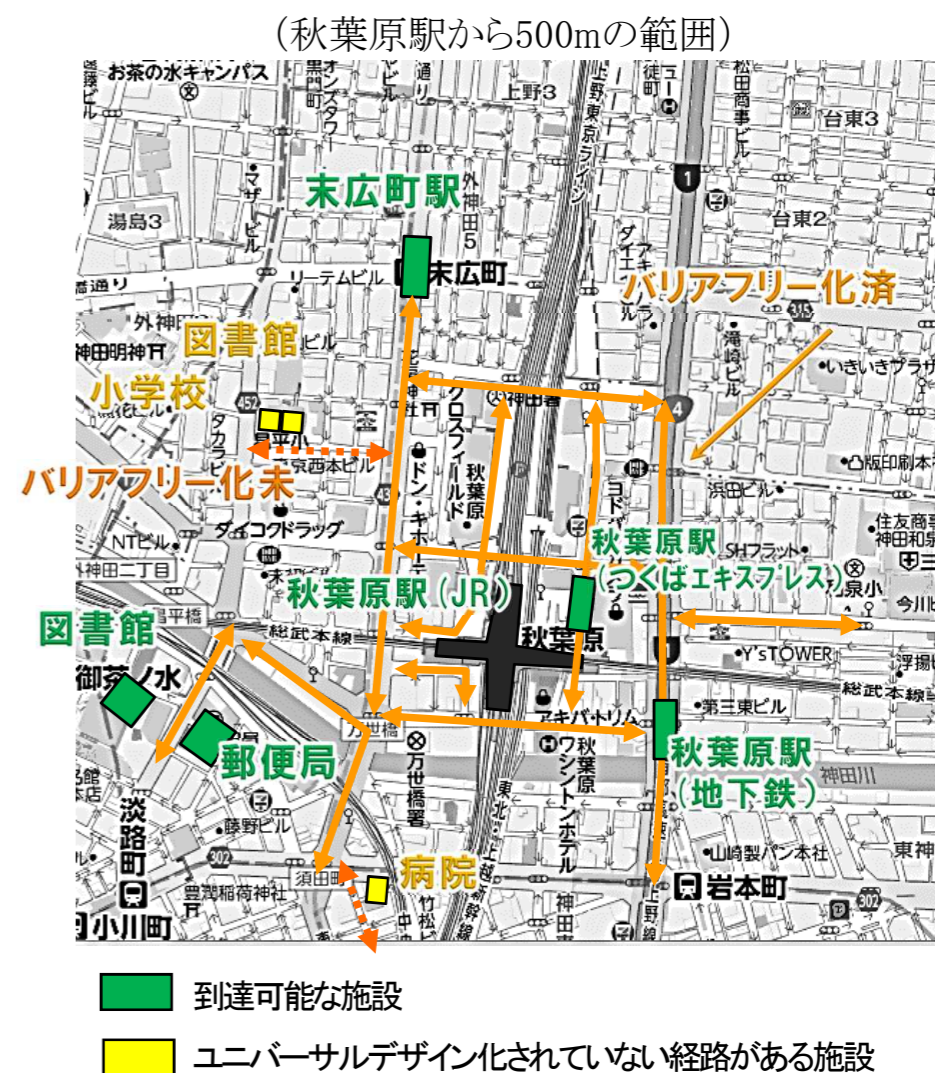
## 【都道府県別ユニバーサルデザイン化の状況】

(平成28年12月現在)

都道府県	基本構想のある駅数	到達率	基本構想のない駅数	到達率	都道府県	基本構想のある駅数	到達率	基本構想のない駅数	到達率
北海道	69	68%	13	32%	滋賀県	17	33%	20	41%
青森県	2	25%	1	67%	京都府	46	43%	61	22%
岩手県	3	87%	6	32%	大阪府	168	52%	148	61%
宮城県	10	43%	19	61%	兵庫県	41	73%	131	63%
秋田県	1	29%	4	50%	奈良県	9	30%	44	24%
山形県	1	100%	7	19%	和歌山県	3	13%	11	43%
福島県	4	14%	2	25%	鳥取県	3	63%	2	44%
茨城県	18	36%	15	65%	島根県	1	63%	2	40%
栃木県	12	57%	11	17%	岡山県	4	41%	14	31%
群馬県	3	30%	15	27%	広島県	30	36%	19	38%
埼玉県	19	57%	130	26%	山口県	4	40%	11	19%
千葉県	73	38%	106	19%	徳島県	1	0%	1	0%
東京都	129	43%	398	35%	香川県	3	30%	8	19%
神奈川県	69	51%	216	27%	愛媛県	6	62%	1	80%
新潟県	13	34%	19	9%	高知県	2	58%	1	0%
富山県	2	10%	8	60%	福岡県	61	63%	88	42%
石川県	2	34%	6	40%	佐賀県	2	38%	4	59%
福井県	3	49%	2	65%	長崎県	14	30%	10	37%
山梨県	5	37%	6	3%	熊本県	2	0%	13	26%
長野県	6	36%	12	59%	大分県	2	22%	5	12%
岐阜県	15	44%	8	40%	宮崎県	2	0%	2	50%
静岡県	28	60%	29	22%	鹿児島県	12	46%	6	29%
愛知県	28	73%	236	47%	沖縄県	0	—	15	51%
三重県	5	48%	22	11%	合計	953	50%	1908	38%

## 【到達率の考え方(秋葉原駅周辺の例)】

- ・例えば秋葉原駅では8施設のうち、5施設がユニバーサルデザイン化された歩行空間で到達可能  
(5/8=63%)



# 対策1-③ 街づくりと一体となったユニバーサルデザイン化の成功事例の共有

- 観光推進、高齢者が住みやすい街づくり、子育て支援など市区町村の進めるまちづくりと一体となったユニバーサルデザイン化の成功事例を、首長会議等で共有し、インセンティブの向上を図るべきではないか
- 優れた取組を表彰するなどの工夫をするべきではないか

## ①観光推進

### 意義

国内観光客数の割合は若年層に比べ高齢者の方が増加傾向、高齢者が訪れやすい観光地とするためには、ユニバーサルデザインの取り組みが重要

### 【高山市の事例】

- ・高山市では高齢者等が訪れやすい観光地とするため、福祉観光都市政策を推進
- ・他の観光施策とあわせ、道路のユニバーサルデザイン化を推進
- ・観光客は年々増加しており、特に高齢者の観光客数が増加



観光施設周辺の道路のユニバーサルデザイン化を推進

国土交通省バリアフリー化推進  
功労者表彰 受賞



## ②高齢者が住みやすい街づくり

### 意義

人口減少・高齢化が進む中、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることが重要

### 【富山市の事例】

- ・富山市は今後の人口減少と高齢社会へ対応するため、「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を市の基本政策として推進。
- ・LRTの整備、まちなか居住推進事業等とあわせ、中心市街地の駅と主要な施設を結ぶ道路のユニバーサルデザイン化を推進
- ・高齢者が中心市街地を訪れ、外出し歩く機会が増えること等により、体力年齢の若返り、医療費抑制効果も期待



駅と主要な施設間の道路のユニバーサルデザイン化を推進

## ③子育て支援

### 意義

徒歩での移動が多い中心市街地や商店街では、子育て世代がベビーカーを安心して利用できるように、道路の段差解消などの環境整備が重要

### 【世田谷区の実例】

- ・商店街の活性化のため、「誰にでもやさしい商店街」の取り組みを推進
- ・店舗の段差解消や案内サインの整備などあわせ道路のユニバーサルデザイン化を実施
- ・ベビーカー利用者のほか、車いす使用者、高齢の方、松葉杖の方にもスムーズに道路から店舗へ出入りができる商店街が実現



商店街の道路のユニバーサルデザイン化を推進

優良事例集を作成し、同様の街づくりを進める自治体等へ首長会議などによる情報の共有化



# 対策1-③ 街づくりと一体となったユニバーサルデザイン化の成功事例

## ①観光推進

○国内観光客数の割合は若年層に比べ高齢者の方が増加傾向、高齢者が訪れやすい観光地とするためには、ユニバーサルデザインの取り組みが重要

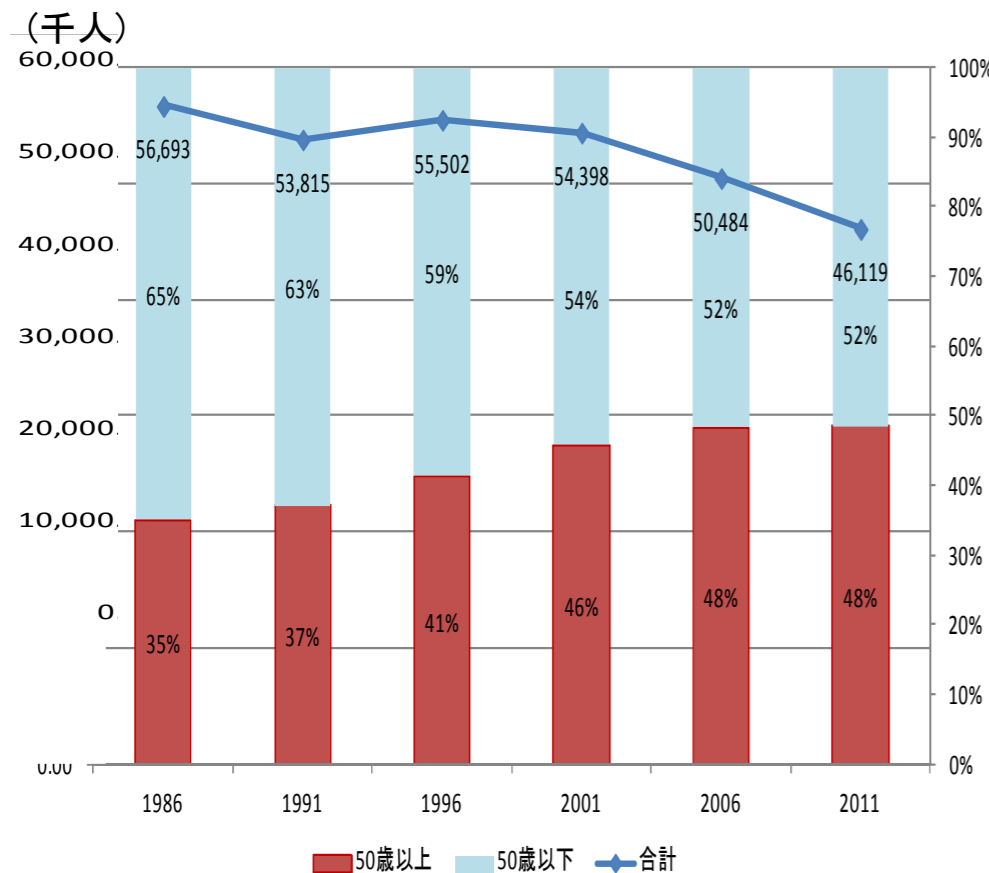
### 【高山市の事例】

- ・高山市では高齢者等が訪れやすい観光地とするため、福祉観光都市政策を推進
- ・他の観光施策とあわせ、歩車道の段差解消などの道路のユニバーサルデザイン化を推進
- ・観光客は年々増加しており、特に高齢者の観光客数が増加

第2回国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰

### 【国内観光旅行者数の推移】

・国内観光客数の割合は、50歳以上の旅行客数の割合が増加傾向。



### 【高山市におけるユニバーサルデザイン化の取り組み】

・歩車道の段差解消をはじめ、様々なユニバーサルデザイン化対策を実施。



歩車道の段差解消



多言語表記案内板



車いすおでかけマップの作成

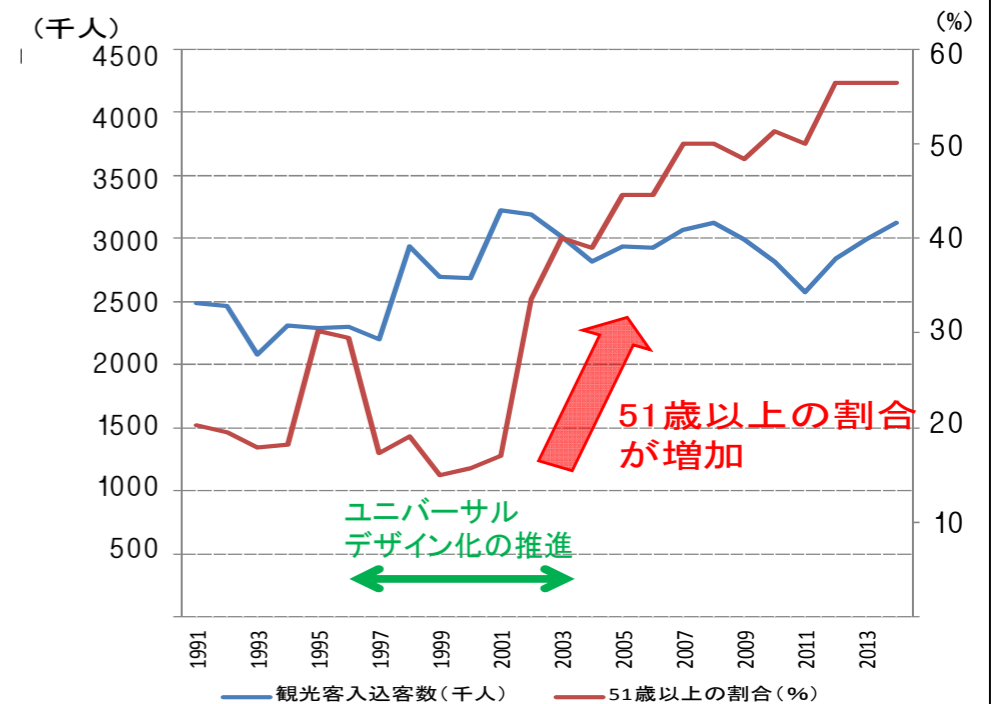


高齢者、障害者等の巡回バスの低料金化

・平成8年3月：第6次高山市総合計画策定、福祉観光都市政策を推進

### 【ユニバーサルデザイン化による整備効果】

・ユニバーサルデザイン化対策の実施などにより、51歳以上の観光入込客数の割合が増加。



・1996年～2003年：モニターツアー(観光ニーズ調査)を実施し、ユニバーサルデザイン化を推進

出典：伊藤薫、男女・年齢別観光客の特徴とその推移  
—全国調査と高山市観光統計による分析—を参考に作成



# 対策1-③ 街づくりと一体となったユニバーサルデザイン化の成功事例

## ②高齢者が住みやすいまちづくり

○人口減少・高齢化が進む中、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることが重要

### 【富山市の事例】

- ・富山市は今後の高齢社会に向けて、「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を市の基本政策として推進
- ・LRTの整備、まちなか居住推進事業等とあわせ、中心市街地の駅と主要な施設を結ぶ道路のユニバーサルデザイン化を推進
- ・高齢者が中心市街地を訪れ、外出し歩く機会が増えること等により、体力年齢の若返り、医療費抑制効果も期待

### 【富山市におけるユニバーサルデザイン化の取り組み】

#### ・ユニバーサルデザイン化



駅前広場における視覚障害者誘導用ブロック及び上屋の連続的な整備

#### ・LRT等公共交通の充実



### 【健康増進のための施策】

#### ・おでかけ定期券の発行

⇒交通事業者と連携し、65歳以上の高齢者を対象に市内各地から中心市街地へ出かける際に公共交通利用料金を1回100円とする割引制度を実施

高齢者の約23%がおでかけ定期券を所有



### 【ユニバーサルデザイン化による整備効果】

- ・道路のユニバーサルデザイン化、公共交通の充実と合わせ、健康増進施策の実施により、外出する機会が増加することで医療費の削減効果が期待



おでかけ定期券を利用することで1人あたり**1,309歩/日**の歩数増加効果がある

- ・一歩歩行することによる医療費の削減効果は0.061円/歩
- 「1人あたりでは」1,309歩/日×0.061円/歩=約80円/日・人
- 「利用者全体では」2,591人/日×80円/日・人=約207千円/日
- 「年間にすると」207千円/日×365日=約7,560万円
- ⇒年間7,560万円の削減につながる

# 対策1-③ 街づくりと一体となったユニバーサルデザイン化の成功事例

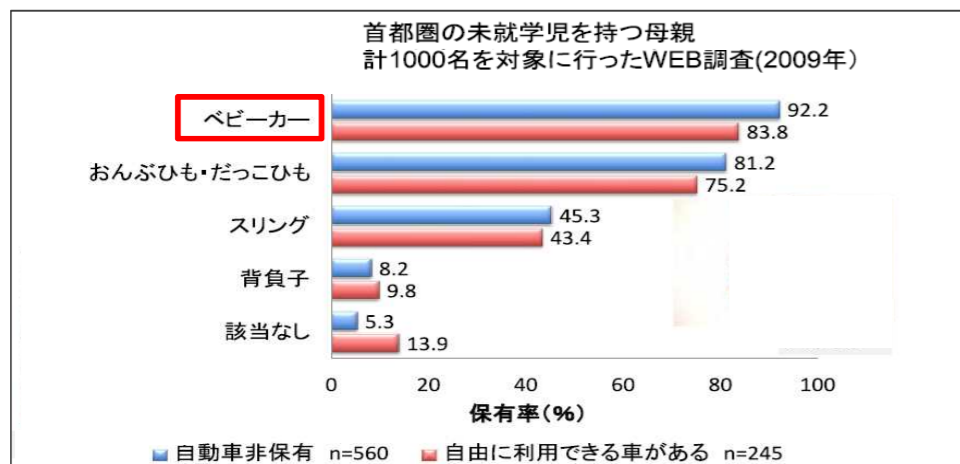
## ③子育て支援

○徒歩での移動が多い中心市街地や商店街では、子育て世代がベビーカーを安心して利用できるように、道路の段差解消などの環境整備が重要

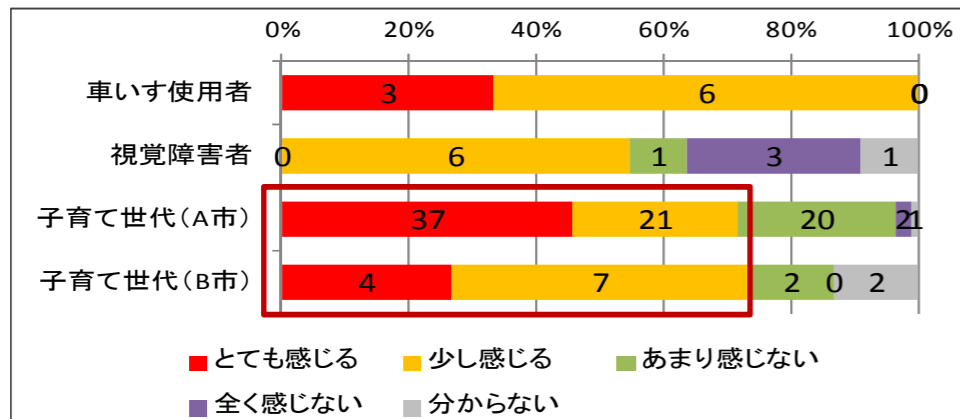
### 【世田谷区の事例】

- ・商店街の活性化のため、「誰にでもやさしい商店街」の取り組みを推進
- ・店舗の段差解消や案内サインの整備などとあわせ道路のユニバーサルデザイン化を実施
- ・ベビーカー利用者のほか、車いす使用者、高齢の方、松葉杖の方にもスムーズに道路から店舗へ出入りができる商店街が実現

#### 【幼児運搬用具の保有状況】



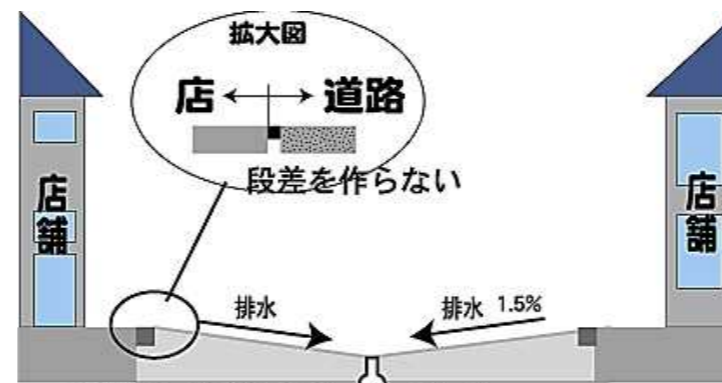
#### 【「歩道の幅が広い」ことや「段差(凸凹)が少ない」ことと外出しやすさの関係】



出典：一体的・連続的なバリアフリー化のあり方とその波及効果に関する調査研究報告書(国土交通省総合政策局,平成26年3月)

#### 【松陰神社通り商店街の整備例(世田谷区)】

- ・道路排水を道路中央に設け、店舗と道路の段差を解消するユニバーサルデザイン化を実施



【整備前】



【整備後】

整備前写真：国土館大学寺内教授提供

#### 【ユニバーサルデザイン化による整備効果】

- ・ベビーカー、車いす使用者、高齢の方、松葉杖の方にもスムーズに店舗への出入りが可能



【整備前】



【整備後】

ベビーカーや車いす使用者の方が道路から段差なく店舗に出入りができ、商店街に来やすくなったと好評です。最近では子供連れなど若い世代の来訪者も増加しています



(商店街振興組合へのヒアリング)

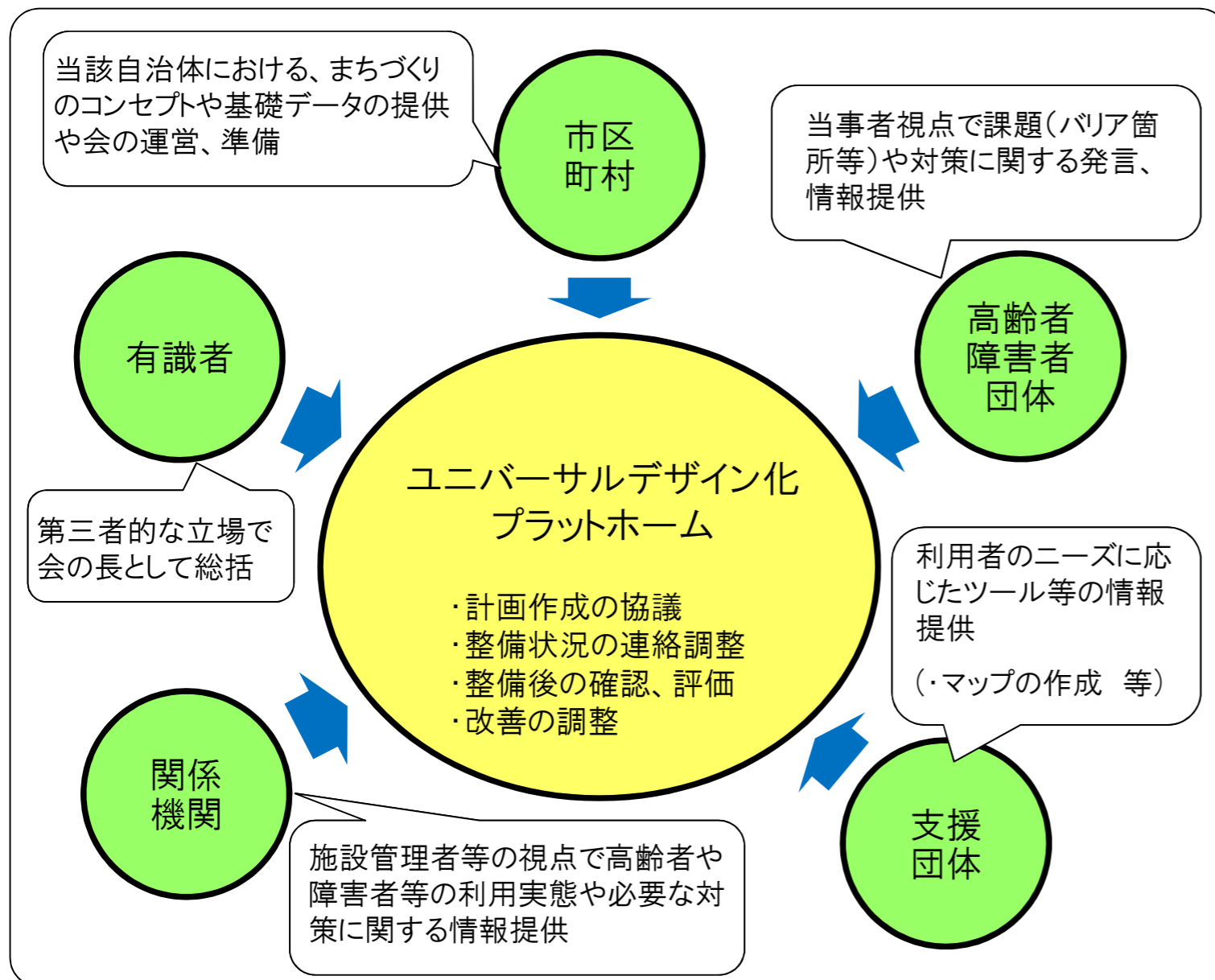


# 対策2-① 継続的な取組に向けたユニバーサルデザイン化プラットフォームの構築

- 道路管理者と利用者が整備状況やニーズについて、コミュニケーションを図るプラットフォームが必要ではないか
- 利用者のニーズを反映できるよう市区町村や利用者による継続的なコミュニケーション事例を共有するべきではないか

## 【コミュニケーションを図るプラットフォームの構築】

- ・市区町村、有識者、高齢者・障害者団体、支援団体などによるコミュニケーションを図るプラットフォームを設置し、計画策定や課題などのニーズを共有し対策を検討



## 【豊中市バリアフリー推進協議会の例】

- ・バリアフリー事業の進行管理及び継続的改善のための意見交換の場として協議会(学識経験者、福祉関係団体、事業者等による構成)を設置
- ・協議会における事業報告やチェックシステムの活用により事業を進めることで、事業の着実な実施や整備完了後の障害者等からの苦情の大幅減少





## 対策2-② 技術力の向上を図るため実務者用の事例集の作成

○ 市区町村における担当者の理解を深め、ノウハウの共有による技術向上を図るため、担当者の疑問に対応した事例集を作成し、共有すべきではないか

### 【道路の移動等円滑化基準の経過措置を活用した例】

#### 道路の移動等円滑化基準(省令)

##### 歩道等の基準(抜粋)

##### 【歩道の幅員】

歩行者が実際に通行できる幅員を基本とし、**2m以上**(自転車歩行者道は3m以上)連続して確保

##### 【区画】

歩道は**縁石により区画**

##### 【縁石高さ】

15cm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

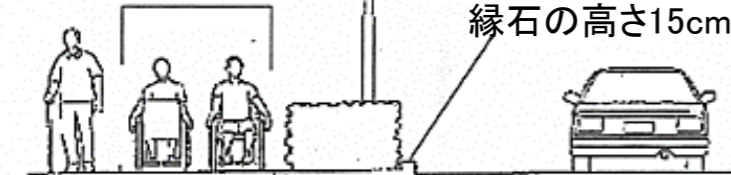
※ 道路管理者の基準適合義務等の条例は、省令で定める基準を参酌して定めるものとされている。

#### 「歩道の標準断面図」

有効幅員2m以上



車いす使用者のすれ違いに必要な幅(2m)



#### 市区町村担当者の声

- ・沿道状況から歩道幅員が困難なためユニバーサルデザイン化を諦めた



- ・単断面道路の整備方法がわからない

- ・経過措置を知らなかった



#### 経過措置の内容

##### ①歩道の有効幅員縮小

- ・当分の間、有効幅員を1.5mまで縮小可能
- ・その際は、車いす同士がすれ違いできる箇所(幅員2m以上)を部分的に設ける

##### ②歩車道非分離の道路

- ・当分の間、歩道設置に代えて、路肩通行の安全確保のために自動車を減速させるなどの措置を講ずる

#### 経過措置を活用した整備例

##### ①歩道が狭い道路での整備



移設できない橋脚の箇所において有効幅員1.5mまでの縮小規定を適用した例

##### ②歩道のない道路での整備



中央線を抹消し、路側帯の拡幅・カラー化を実施した例

#### 事例集を作成し情報共有

経過措置を活用した整備や移動等円滑化基準には具体的に整備手法が示されていない事例などの整備にあたっての留意点・工夫点等を収集・整理し、情報共有を図る



## 対策2-③ コミュニケーションツールの構築(マップの作成等)

○ 高齢者・障害者等の移動支援のほか、利用者とのコミュニケーションツールとして、市区町村にユニバーサルデザイン化マップなどを活用させてはどうか

### 【ユニバーサルデザイン化の状況を示すツールの構築】

・ユニバーサルデザイン化の状況をマップ上に表示し、利用者とのコミュニケーションツールとして活用

#### 台東区のユニバーサルデザインマップ

- ・車いすを利用している方をはじめ、視覚障害者や聴覚障害者、高齢者、妊産婦、幼児連れなどの方々が、安心して気軽に外出することができるよう、区内の公共施設(区役所、区民事務所、区民館、図書館、福祉施設、公園等)、駅、民間施設(大型商業施設等)、病院、文化観光施設などのユニバーサルデザイン情報を掲載
- ・道路は、高齢者、障害者等の方の利用頻度が高い道路(基本構想で生活関連経路に設定した経路)のユニバーサルデザイン情報(歩道の有無、視覚障害者誘導用ブロックの有無、エレベーターの設置状況等)を掲載
- ・掲載施設や掲載内容は、各施設や事業者へ照会を行い、回答または了承が得られた情報について掲載

特に車いす使用者の方や介護者、幼児連れの方から事前に情報を得るために活用されています。(台東区へのヒアリング)



ユニバーサルデザインマップの作成例(台東区)



# 対策3 利用者ニーズに応じた経路選択が可能なユニバーサルデザイン化

- 利用者のニーズに応じた経路が選択できるよう、交通量の多い幹線道路の整備にあわせて、生活道路についても、地域の安全対策と一体となったユニバーサルデザイン化を行うべきではないか
- ユニバーサルデザイン化の整備にあたっては、各経路の利用者ニーズに応じた整備を効率的に行うべきではないか

## 【従来の整備イメージ】

・すべての利用者を対象として、生活関連施設までの幹線道路の歩道を中心とした整備

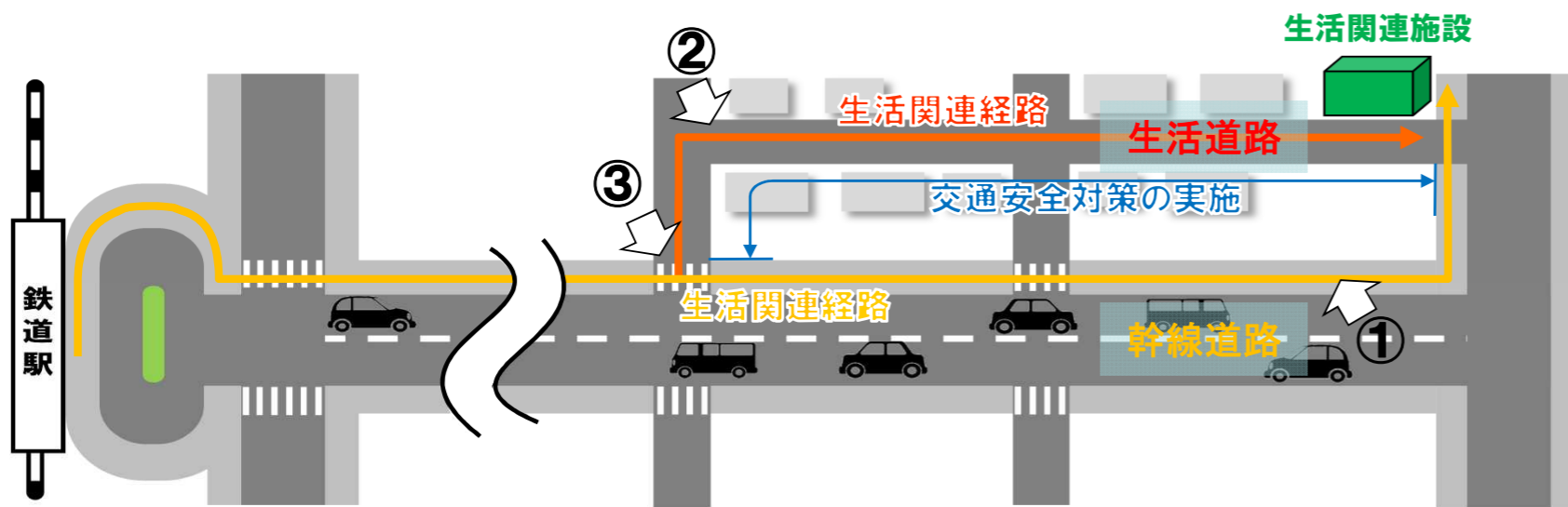
## 【利用者ニーズに応じた整備のイメージ】

○ 段差解消の利用者ニーズ  
→ 生活道路を経路として選択  
(例えば、肢体障害者、ベビーカー利用者)

・歩道は無いが、段差や勾配がない道路構造を活かしたユニバーサルデザイン化  
・通過交通の流入を抑制する安全対策と一体的に整備

○ 歩車分離の利用者ニーズ  
→ 幹線道路を経路として選択  
(例えば、視覚障害者)

・歩道整備による歩車分離された道路構造を活かしたユニバーサルデザイン化  
・視覚障害者誘導用ブロックの設置を優先した整備



## 【主な利用者に応じた対策内容】

肢体障害者 (車いす使用者)	歩車道の段差解消、勾配の改善、有効幅員の確保 等
視覚障害者	視覚障害者誘導用ブロックの設置、音響信号機、エスコートゾーン 等

① 幹線道路は視覚障害者誘導用ブロックの整備を優先



視覚障害者誘導用ブロック

② 生活道路への交通流入を抑制する安全対策の例



ライジングボラード



狭さく

③ あわせて標識やマップなどによって経路への誘導を実施



標識(イメージ)



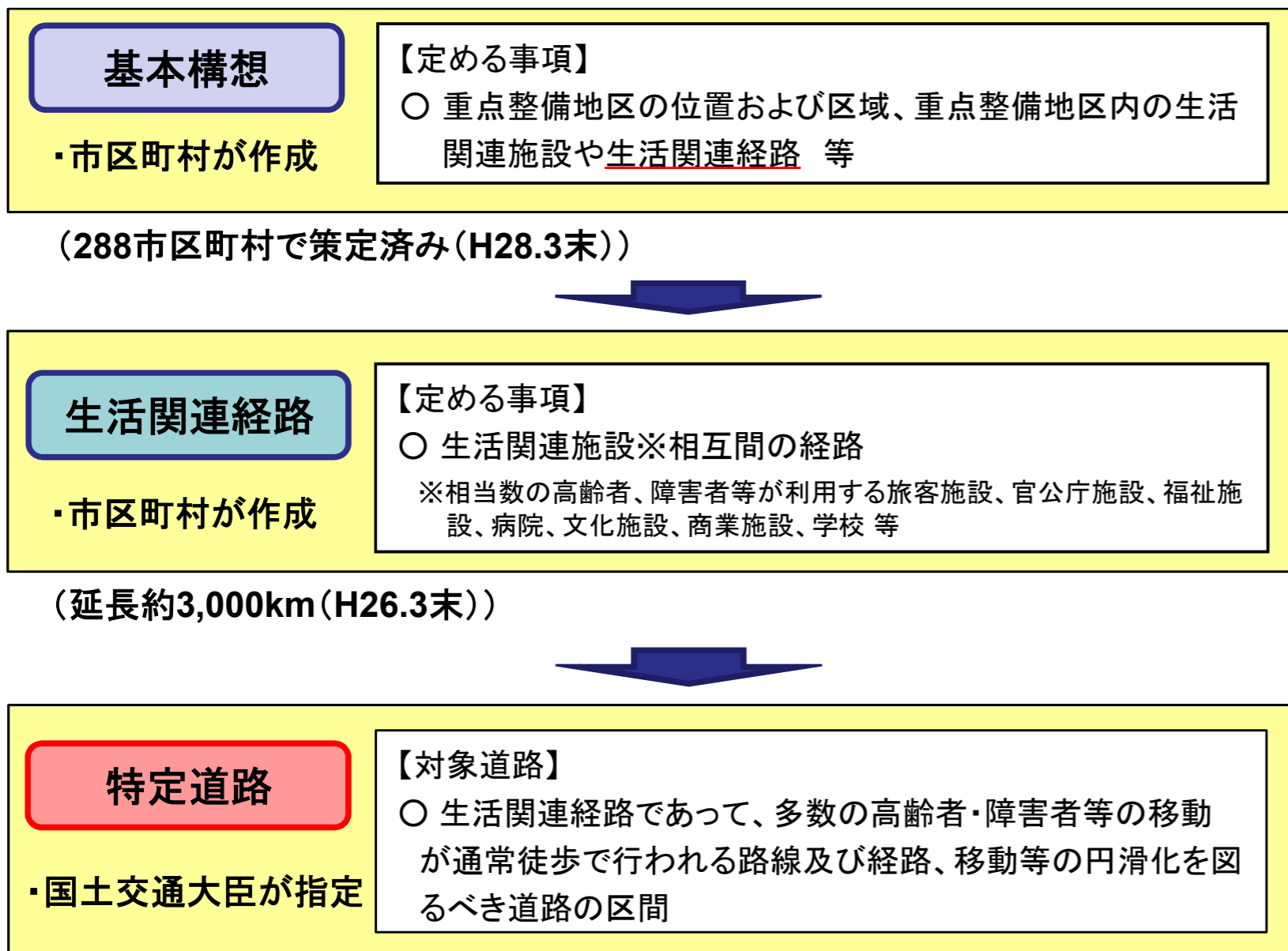
ユニバーサルデザイン化マップ



# (参考) バリアフリー法に基づく道路の取り組み

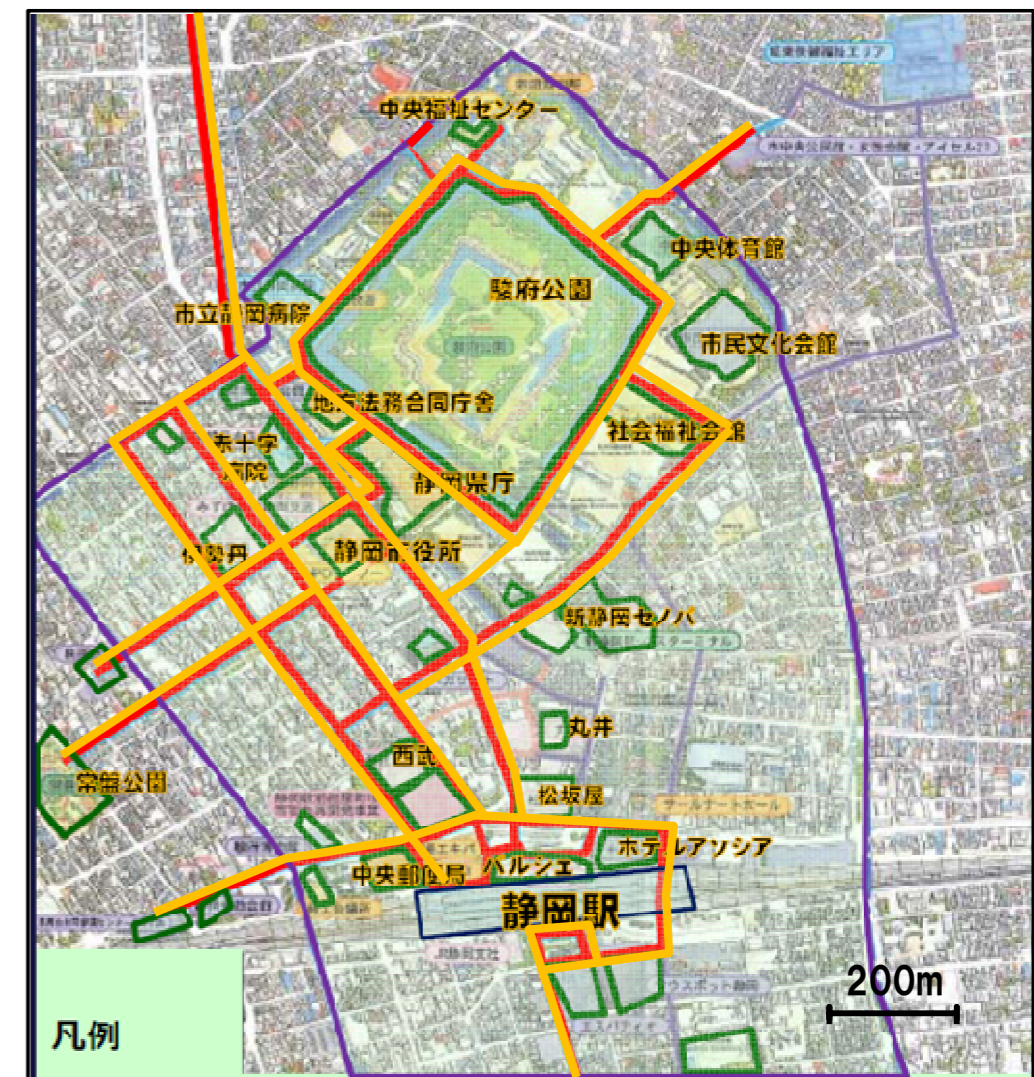
- 市区町村はバリアフリー法の基本方針に基づき基本構想を策定
- 国土交通大臣は重点整備地区内の生活関連経路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる路線及び区間を「特定道路」として指定

## 特定道路指定のフロー



(1,700km(H27.11末)) ⇒ H32までに100%整備を目標

【静岡駅・新静岡駅周辺地区バリアフリー基本構想(静岡市)】



- 重点整備地区
- 生活関連経路
- 生活関連施設
- 特定道路