

## 頂いた主なご意見と国土交通省の考え方について

### 1. 基準の変更案に対する意見

(1.5m歩道及び歩道・車道を分離しない道路を選択肢として追加)

寄せられたご意見	国土交通省の考え方
<p>1) 選択肢として追加する道路構造における高齢者、障害者等の通行の安全を十分に確保するため、必要な道路構造や規制についての配慮事項を明確にすべき。 (意見数:6件)</p>	<p>選択肢として追加する道路構造における、高齢者、障害者等を含めた歩行者の安全性の確保に必要な道路構造、規制についての配慮事項を「道路の移動円滑化整備ガイドライン」(以下、「ガイドライン」と表記)に明示します。</p>
<p>2) 2mの歩道幅員の確保が原則であり、安易に選択肢として追加する道路構造が適用されないよう、適用条件を限定的かつ明確に示すべき。 (意見数:3件)</p>	<p>選択肢として追加する道路構造はネットワーク形成のための一つの選択肢であり、ネットワーク形成のために不可欠で、かつ、著しく整備が困難な区間のみ適用可能であることをガイドラインに記載します。</p>
<p>3) 1.5m歩道における車いす使用者のすれ違い箇所について、円滑にすれ違うための箇所間隔、その他の配慮事項を示すべき。 (意見数:2件)</p>	<p>1.5m歩道における車いす使用者同士のすれ違い箇所についての配慮事項をガイドラインに記載します。</p>

## 2. 基準の変更案以外に対する意見

### (1) 歩道

#### ■幅員

寄せられたご意見	国土交通省の考え方
4) 車いす使用者等が連続して歩道を通行できるよう、横断勾配や舗装に配慮した平坦部分を一定幅員確保すべき。 (意見数:2件)	従来の基準と同様、歩道の横断勾配、舗装等について引き続き一定の基準を設け、それに基づく整備を推進します。
5) 広幅員歩道の場合、自転車等が高速で通行し危険であるため、障害者も安心して通ることができるような配慮が必要。 (意見数:3件)	関係機関と連携して自転車の安全利用のマナー啓発を図るとともに、歩行者と自転車の接触をさけるため、自転車専用通行帯の歩道への併設を推進してまいります。

#### ■縁石

寄せられたご意見	国土交通省の考え方
6) 歩道と車道との間の凸部により歩道側での車いす使用者の乗降ができなくなるため、この構造を止めるべき。 (意見数:1件)	車両の車道外への逸脱を防止し、歩行者の安全を確保する観点から、歩車道境界の縁石の高さについては15cm以上としています。一方、歩道の高さについては、波打ち歩道を解消するため5cmを標準としています。バス停留所等の車いす使用者の円滑・安全な乗降のために必要がある場合は、歩道を縁石と同じ高さにするなど、柔軟に対応するものと考えています。

#### ■横断歩道部の歩車道境界の構造

寄せられたご意見	国土交通省の考え方
7) 地方毎に構造が違っていると外出した際に困るので、歩道と車道の段差にかかわる基準を統一すべき。 (意見数:4件)	複数種類の段差模型を作成し、高齢者、障害者等に評価してもらった実証実験について、実験方法等を検討の上、実施します。
8) 視覚障害者と車いす使用者の両者にとって許容範囲となる基準等を明確にすることが必要であることから、双方にとって使いやすい構造のあり方について研究すべき。 (意見数:2件)	

#### ■視覚障害者誘導用ブロック

寄せられたご意見	国土交通省の考え方
9) 横断歩道のエスコートゾーンは、視覚障害者の重要な歩行情報となるため、規格を統一し整備を推進すべき。 (意見数:1件)	現地において、道路管理者と公安委員会が連携して様々なタイプのブロックの試行を行っているところであり、試行の結果を踏まえ、警察庁とも協力し、規格の統一に向けて検討を進めてまいります。
10) 視覚障害者誘導用ブロックの上に障害物を置かないよう正しく管理すべき。 (意見数:1件)	視覚障害者誘導用ブロックに限らず歩道上の不法占用物件の排除を進めるため、排除がうまくいった事例を参考にしつつ、適正な管理に努めてまいります。

## (2)立体横断施設

寄せられたご意見	国土交通省の考え方
11) 歩道橋しかない交差点において、エレベーターや横断歩道の設置などにより、バリアフリー化を図るべき。 (意見数:2件)	エレベーターの設置を原則としつつ、警察庁とも協力し、有効な取り組みについて検討の上、地域において適切な連携が図られるよう、指導してまいります。

## (3)バス停留所

寄せられたご意見	国土交通省の考え方
12) ノンステップバス、低床バスをうまく使うため、バス停を改善し幅員を確保すべき。 (意見数:1件)	従来の基準と同様、バス停留所部分も含め歩道の幅員は原則として2m以上とし、併せて、バス停留所部分の歩道の高さは15cmを標準とします。

## (4)その他

寄せられたご意見	国土交通省の考え方
13) 福祉機器の発展と普及及び重度障害者の社会参加に合わせて、ストレッチャー型車いす、ハンドル型車いす、歩行器等も対象とすべき。 (意見数:3件)	車いす使用者の方が安全・円滑に通行できるよう、車いすのJIS規格を踏まえ基準を策定しています。JIS規格が定められていない特殊な車いすやその他の歩行器等についても、多様な利用者に適合した整備が図られることが必要であると考えています。
14) 知的障害者、精神障害者などのニーズに対応した基準、仕様の検討が必要。 (意見数:3件)	知的障害者、精神障害者、発達障害者について、どのようなバリアフリー整備が必要なのか検討します。
15) 視覚障害者への伝達は音声の基本とすべき。 (意見数:1件)	道路上における音声による案内については、現在、技術仕様の標準化に向けた実証実験を実施しています。引き続き、音声案内の普及・促進が図られるよう取り組んでまいります。
16) 目的地までより単純なルートが確保できるように設計すべき。 (意見数:1件)	基本方針において、高齢者、障害者等の移動上の利便性に配慮した上で、連続した移動経路を確保することを記述します。