

No	分類	課題	対応方針(案)
1	基本理念	短期間で結論を出すことが困難な課題もあり、継続的によりレベルの高いユニバーサルデザインを目指すことが必要。	懇談会を継続的に開催するなど、ユニバーサルデザインに向けた取組みの定期的な見直しを図ります。
2		将来のストックとなるような整備のため、巨視的、都市的、面的な視点を明確にしてまちづくりを行うことが必要。	バリアフリールートネットワーク形成の考え方や、都市計画等の計画との整合の取り方について、WGで検討します。
3		市町村における基本構想の作成を推進していくにあたり、ユニバーサルデザインの考え方に対する道路管理者や自治体の担当者の理解が重要。	基本構想の作成の推進を図るため、ユニバーサルデザインに関する研修の開催等、関係者の理解を深めるために必要な施策について、WGで検討します。
4	基準の変更案について (パブコメ)	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。	今回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WGで検討し、「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。
5	(パブコメ)	2mの歩道幅員の確保が原則であり、安易に今回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。	WGで検討の上、今回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。
6	(パブコメ)	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。	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WGで検討し、ガイドラインに記載します。
7	歩道 幅員	沿道施設への入口において段差が生じないよう、民地寄りに設置される側溝の工夫や、歩道等と民地との高さの調整が必要。	側溝整備における好事例や歩道と民地の段差解消について工夫している事例を収集するとともに、道路の沿道アクセスの考え方について、WGで検討します。

No	分類		課題	対応方針(案)
8	歩道	こう配	歩道のない道路でのバリアに対する具体的な対応として、歩行空間の平坦性確保のため、横断勾配の基準が必要。	路肩を活用した歩行空間の平坦性を確保するための勾配や舗装等に関する配慮事項については、WGで検討の上、ガイドラインに記載します。
9			縦断勾配5%以上が続く歩道において、傾斜路の踊り場に相当するスペースを設置することが必要。	縦断勾配が連続して続く場合の配慮事項について、WGで検討の上、ガイドラインに記載します。
10		横断歩道部の歩車道境界の構造  (パブコメ)	縁端部について、視覚障害者(弱視の方も含む)や車いす使用者等の当事者も含めて事例を実際に検証する場が必要。	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う実証実験について、WGで実験方法等を検討の上、実施します。
11			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。	
12			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。	
13		視覚障害者誘導用ブロック  (パブコメ)	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。	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WGで検討を進めてまいります。
14			視覚障害者誘導用ブロックの敷設にあたっては、道路と民間建築物等の他の施設との調和や車いす使用者の支障とならない敷設のあり方等の考え方を整理することが必要。	視覚障害者誘導用ブロックの敷設に関する事例を収集し、WGで検討の上、好事例をとりまとめます。
15		管理	放置自転車、看板、違法駐車、商店のはみ出し陳列等の障害物を排除するための取組が必要。	不法占用物件の排除がうまくいった事例を収集し、WGで検討の上、とりまとめます。
16	立体横断施設	(パブコメ)	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。	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WGで検討の上、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。

No	分類	課題	対応方針(案)
17	バス停留所	バス停留所、タクシー乗り場において、車両が正着できるような構造にすることが必要であるとともに、それ以外の場所での乗降(デイケア等を含む)を考慮した安全な構造の検討が必要。	車両が正着できるよう工夫している事例を収集するとともに、正着できる構造やバス停等以外の乗降のための安全な構造等をWGで検討いたします。
18	案内標識	地図標識に関する基準について、さらに利用しやすさの向上を図るため、サイン計画、情報量、字の大きさ、掲示位置、設置位置等に関する部分の見直しが必要。また、視覚障害者への伝達は音声の基本とすべき。	地図標識に関する課題、対応方針及び道路上の音声案内について、WGにおいて検討します。また、通り名と位置番号を用いたわかりやすい道案内方式の導入を図ります。
19	その他	前ガイドラインの名称「道路の移動円滑化整備ガイドライン」を誰にでも理解できる名称に変更して欲しい。	どのような名称がわかりやすいのか、WGで検討します。
20	(パブコメ)	知的障害者、精神障害者、発達障害者のためのバリアフリーについて、具体的にそれぞれの対象者に対してどのような配慮をしてゆくべきか、その概要を示す必要がある。	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、WGにおいて検討します。
21		基本構想のエリア全体の歩行者の優先度をあげる取り組みを進めることが必要。	有効な取り組みについてWGで検討の上、警察庁とも協力し、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。
22		心のバリアフリーの考えが重要である。	国土交通省(主務:総合政策局)において体験学習、ボランティア活動の普及等の取組を進めており、引き続き各種施策の推進を検討しています。
23		地下街や交差点信号のバリアフリー化の検討が必要。	地下街については国土交通省内複数の部局にまたがるため、協力して取り組みます。また、交差点信号は警察庁の所掌ですが、信号を含む連続したバリアフリー歩行空間の形成を進めるにあたり、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。

No	分類		寄せられた意見	考え方
24	歩道	幅員	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。	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。
25			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。	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。
26		縁石	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。	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。一方、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。
27		視覚障害者誘導用ブロック	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。	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。
28	バス停留所		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。	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。

【参考】その他のパブリックコメント意見に対する考え方

資料3

No	分類	寄せられた意見	考え方
29	その他	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。	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。
30		視覚障害者への伝達は音声の基本とすべき。	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。
31		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。	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。