

バリアフリーの推進に関する
行政評価・監視結果報告書
－交通バリアフリーを中心として－

平成18年1月

総務省行政評価局

前 書 き

高齢者・障害者等が安全で快適な社会生活を送れるよう、社会全体のバリアフリー化を推進することが要請されている。

交通のバリアフリー化については、高齢者・身体障害者等が自立した日常生活及び社会生活を営む上で果たす役割は大きく、国は、身体障害者用施設の整備の在り方を示す「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」（昭和58年3月運輸省）等に基づき、その推進が図られてきた。

現在、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（平成12年法律第68号。以下「交通バリアフリー法」という。）に基づく「移動円滑化の促進に関する基本方針」（平成12年国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省告示第1号）においては、平成22年までに交通分野のバリアフリー化を達成することされ、また、社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づく「社会資本整備重点計画」（平成15年10月10日閣議決定）においては、19年度までのバリアフリー化の中間目標が設定されている。

一方、市町村等地方公共団体においても、高齢者・障害者等に配慮したまちづくりを推進する観点から、独自のバリアフリー施策への取組が進められてきている。

このように、高齢者及び障害者を含むすべての人が安全で快適な社会生活を送れるよう、交通のバリアフリー化を計画的に推進することが重要となっている。

この行政評価・監視は、このような状況を踏まえ、交通のバリアフリー化を推進する観点から、交通バリアフリー法に基づく施策を中心として、関係行政機関における施策の実施状況を調査し、関係行政の改善に資するため実施したものである。

目 次

第1 行政評価・監視の目的等	1
第2 行政評価・監視結果	2
1 交通バリアフリー基本構想制度の運営の見直し	2
(1) 制度の概要	2
(2) 調査結果	5
ア 基本構想の作成とバリアフリー化の状況	5
イ セミナー及びプロモーター事業の実施状況	9
ウ 特定事業計画の作成状況	11
エ 連絡会議の設置状況	12
オ 関係者の意見の反映状況	14
(3) 所見	16
2 交通分野のバリアフリー化率の実態把握の精度の向上	63
(1) 制度の概要	63
(2) 調査結果	63
ア 特定旅客施設のバリアフリー化の状況	64
イ 道路のバリアフリー化の状況	65
ウ 歩行者用信号機のバリアフリー化の状況	66
(3) 所見	67
3 新たな視点からの移動円滑化基準の充実	101
(1) 制度の概要	101
(2) 調査結果	101
(3) 所見	102

説明図表目次

1 交通バリアフリー基本構想制度の運営の見直し

表1-① 高齢者・障害者等の移動の円滑化等に関する法令、閣議決定等の制定等の状況	17
表1-② 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（平成12年法律第68号）の趣旨・概要	19
表1-③ 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（平成12年法律第68号。以下交通バリアフリー法という。）の仕組み	20
表1-④ 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（平成12年法律第68号）の効果（概念図）	21
表1-⑤ 「移動円滑化の促進に関する基本方針」（平成12年国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省告示第1号）策定の根拠等	22
表1-⑥ 「移動円滑化の促進に関する基本方針」（平成12年国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省告示第1号）の概要	23
表1-⑦ 移動円滑化基準の概要	24
表1-⑧ 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（平成12年法律第68号）における基本構想の作成に関する規定	26
表1-⑨ 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（平成12年法律第68号）における公共交通特定事業、道路特定事業及び交通安全特定事業に関する規定	27
表1-⑩ 「移動円滑化の促進に関する基本方針」（平成12年国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省告示第1号）に定められた移動円滑化の目標	29
表1-⑪ 社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）（抜粋）	30
表1-⑫ 社会資本整備重点計画（平成15年10月10日閣議決定）（抜粋）	30
表1-⑬ バリアフリー化推進要綱（平成16年6月1日バリアフリーに関する関係閣僚会議決定）（抜粋）	31
表1-⑭ 国土交通省による主な基本構想作成促進事業の概要	32
表1-⑮ 基本構想作成促進のための事業予算の概要	33

表1-⑩	交通分野のバリアフリー化を推進するための主な財政支援措置と予算額	34
表1-⑪	基本構想の作成状況	36
表1-⑫	年度別基本構想作成件数の推移	37
表1-⑬	基本構想を作成している市町村一覧	38
表1-⑭	人口規模別及び高齢化率別市区町村の基本構想作成状況	40
表1-⑮	市町村の人口規模別基本構想作成状況別道路のバリアフリー化率の状況	41
表1-⑯	市町村の高齢化率別基本構想作成状況別道路のバリアフリー化率の状況	42
表1-⑰	基本構想作成の効果	43
表1-⑱	基本構想の作成が具体化していない理由別市町村の状況	44
表1-⑲	基本構想作成の有無別、公共交通特定事業計画の作成の有無別の特定旅客 施設のバリアフリー化の状況	45
表1-⑳	基本構想作成の有無別、道路特定事業計画の作成の有無別の道路のバリア フリー化の状況	46
表1-㉑	信号機のバリアフリー化の進ちょく状況（16年度末現在）	47
表1-㉒	交通バリアフリーセミナーの開催状況	48
表1-㉓	毎年、交通バリアフリーセミナーを開催している地方運輸局における参加 市町村の状況（平成14年度から16年度）	49
表1-㉔	交通バリアフリープロモーターの派遣先の状況	50
表1-㉕	交通バリアフリープロモーターの派遣の効果	51
表1-㉖	特定事業計画の種類別作成状況	51
表1-㉗	特定事業計画作成までの期間等の状況	52
表1-㉘	特定事業計画を作成していない主な理由	53
表1-㉙	「移動円滑化の促進に関する基本方針」（平成12年国家公安委員会、運輸省、 建設省、自治省告示第1号）（抜粋）	54
表1-㉚	基本構想の作成・推進のための連絡会議の設置状況	55
表1-㉛	基本構想作成後における連絡会議設置の有無別特定事業計画の作成状況	55
表1-㉜	基本構想作成後に連絡会議が設置されていない市町村において、関係機関 との情報交換及び連携が十分図られていない例	56
表1-㉝	ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方を考える懇 談会の概要	59

表 1-④⑩	基本構想作成段階における連絡会議の構成員の状況	61
表 1-④⑪	基本構想作成後における連絡会議の構成員の状況	61
表 1-④⑫	オストメイト（人工肛門・膀胱装着者）及びその団体からの意見の聴取を行わずに基本構想を作成したため、当該市町村内の特定旅客施設に整備された便所にオストメイト対応の水洗器具が設けられておらず、オストメイトによる便所の利用に支障を生じている例	61
表 1-④⑬	基本構想作成段階で設置された連絡会議に、高齢者・身体障害者等の団体の代表者の参加を求めていなかったため、市町村が別途高齢者・身体障害者等の団体に対して実施したアンケート調査において最もバリアフリー化の要望が多かった地区が重点整備地区とされず、アンケートに協力した身体障害者団体から、市町村に対し、高齢者・身体障害者等の意見・要望を十分踏まえて基本構想を検討すべきとの申入れが行われた例	62

2 交通分野のバリアフリー化率の実態把握の精度の向上

表 2-①	平成 15 年政策チェックアップ結果（平成 16 年 7 月 30 日国土交通省省議決定）（抜粋）	69
表 2-②	平成 16 年度政策チェックアップ結果（平成 17 年 7 月 29 日国土交通省省議決定）（抜粋）	70
表 2-③	旅客施設の移動円滑化の目標と現状	71
表 2-④	移動円滑化実績等報告書の根拠規定	73
表 2-⑤	調査対象旅客施設における旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準への適合状況（平成 15 年度末現在）	73
表 2-⑥	旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準（段差の解消）を満たしていないにもかかわらず、同基準に適合しているとして報告し、身体障害者の利用に支障が生じている例	74
表 2-⑦	旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準（視覚障害者誘導用ブロックの設置）を満たしていないにもかかわらず、同基準に適合しているとして報告し、身体障害者の利用に支障が生じている例	76
表 2-⑧	旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準（身体障害者対応型便所の設置）を満たしていないにもかかわらず、同基準に適合しているとして報告し、	

身体障害者の利用に支障が生じている例	78
表 2-⑨ 道路のバリアフリー化率調査の概要	79
表 2-⑩ 道路のバリアフリー化率の算出の判断基準及び国土交通省への提出の状況...	81
表 2-⑪ 道路に関する移動円滑化基準によりバリアフリー化された道路であるか否 かを判断したとする場合であっても、視覚障害者誘導用ブロック未設置の箇 所をバリアフリー化済みとしている例	82
表 2-⑫ 歩道の整備を行った区間をバリアフリー化された道路としている市町村に ついて、道路に関する移動円滑化基準に基づき算出した結果、国土交通省に 提出した道路のバリアフリー化率に比べ低いもの	82
表 2-⑬ 道路に関する移動円滑化基準を満たさない区間がある道路についてバリア フリー化率 100%として、国土交通省に提出している例	84
表 2-⑭ 国土交通省が公表している道路のバリアフリー化率の状況	86
表 2-⑮ 平成 17 年度「歩行空間のバリアフリー化率等」に関する調査の概要	87
表 2-⑯ 平成 16 年実績評価経過報告書（平成 17 年 9 月 1 日 国家公安委員会・警 察庁）（抜粋）	89
表 2-⑰ 平成 16 年警察改革の推進に関する総合評価経過報告書（平成 16 年 8 月国 家公安委員会・警察庁）（抜粋）	90
表 2-⑱ 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係 る信号機等に関する基準を定める規則（平成 12 年国家公安委員会規則第 17 号）（抜粋）	92
表 2-⑲ 信号機のバリアフリー化に関する調査について（抜粋）	93
表 2-⑳ 特定経路上の全信号機についてのバリアフリー化の状況を調査していない 例	95
表 2-㉑ 国土交通省が把握している仮想特定経路と異なる経路上の信号機について バリアフリー化の状況を調査しているもの	96
表 2-㉒ 一交差点内にバリアフリー化済みの信号機とバリアフリー化されていない 信号機が混在しているにもかかわらず、交差点ごと一括してバリアフリー 化済みと報告している例	97

3 新たな視点からの移動円滑化基準の充実

表 3-① 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（平成 12 年法律第 68 号）（抜粋）	103
表 3-② 「わかりやすい交通バリアフリー法の解説」（交通バリアフリー政策研究会編著 運輸省・建設省・警察庁・自治省監修）（抜粋）における身体障害者等の定義	103
表 3-③ 色覚障害について	104
表 3-④ 日本の色覚障害者及び身体障害者の数	105
表 3-⑤ 旅客施設において、オレンジと黄緑色の組合せ等の色覚障害者に区別が困難な色面の組合せのみにより時刻表、路線図等の表示が行われ、色覚障害者の移動の利便性が損なわれている例	106
表 3-⑥ 旅客施設における路線図、時刻表、券売機等の表示に関する色覚障害者及びその団体等からの意見・要望（要旨）	115
表 3-⑦ 独自に路線名や駅名に固有のアルファベットや番号を併記するなど外国人等にも分かりやすい表示を行うことに努めるなどの方法が、色覚障害者にとって有効な情報伝達手段となっている例（その 1）	116
表 3-⑧ 独自に路線名や駅名に固有のアルファベットや番号を併記するなど外国人等にも分かりやすい表示を行うことに努めるなどの方法が、色覚障害者にとって有効な情報伝達手段となっている例（その 2）	117
表 3-⑨ 路線図等の表示について、背景色と文字の配色を工夫するなど色覚障害者に配慮した表示を行っている例	118
表 3-⑩（参考）色覚障害者に配慮した国の取組例（その 1）	119
表 3-⑪（参考）色覚障害者に配慮した国の取組例（その 2）	121
表 3-⑫（参考）色覚障害者に配慮した地方公共団体の取組例	122

第1 行政評価・監視の目的等

1 目的

この行政評価・監視は、交通のバリアフリー化を推進する観点から、交通バリアフリー法に基づく施策を中心として、関係行政機関における施策の実施状況を調査し、関係行政の改善に資するため実施したものである。

2 対象機関

(1) 行政評価・監視対象機関

全府省

(2) 関連調査等対象機関

特殊法人（北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社、東京地下鉄株式会社）

都道府県（北海道、宮城県、福島県、埼玉県、東京都、千葉県、神奈川県、愛知県、岐阜県、大阪府、京都府、兵庫県、広島県、岡山県、山口県、香川県、愛媛県、福岡県、熊本県、沖縄県）

市町村、関係団体、事業者等

3 担当部局

行政評価局

管区行政評価局 7局（北海道、東北、関東、中部、近畿、中国四国、九州）

四国行政評価支局

沖縄行政評価事務所

行政評価事務所 11事務所（福島、東京、千葉、神奈川、岐阜、京都、兵庫、岡山、山口、愛媛、熊本）

4 実施時期

平成16年8月～18年1月

第2 行政評価・監視結果

1 交通バリアフリー基本構想制度の運営の見直し

勸告	説明図表番号
<p>(1) 制度の概要</p> <p>(ア) 公共交通機関及び道路のバリアフリー化については、「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」（昭和 58 年 3 月運輸省）等に基づき、その推進が図られてきた。その後、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（平成 12 年法律第 68 号。以下「交通バリアフリー法」という。）が制定され、交通分野のバリアフリー化に向けて下記の制度が整備された。</p> <p>a) 国土交通省等は、バリアフリー化を総合的かつ計画的に推進するため、「移動円滑化の促進に関する基本方針」（平成 12 年国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省告示第 1 号。以下「基本方針」という。）を定める。</p> <p>b) 公共交通事業者等は、鉄道施設、バスターミナル等の旅客施設を新たに建設し、若しくは大規模な改良を行うとき又は車両等を新たに事業の用に供するときは、移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準（平成 12 年運輸省建設省令第 10 号。以下「旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準」という。）に適合させなければならない。</p> <p>c) 1 日当たりの平均的な利用者数が 5,000 人以上の旅客施設等（以下「特定旅客施設」という。）を中心とし、移動が通常徒歩で行われ、かつ、官公庁施設、福祉施設等を含む地区（以下「重点整備地区」という。）について、市町村は、関係する公共交通事業者等、道路管理者及び都道府県公安委員会と協議の上、バリアフリー化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（以下「基本構想」という。）を作成することができる。</p> <p>d) 基本構想が作成されたときは、関係する公共交通事業者等、道路管理者及び都道府県公安委員会は、基本構想に即して、公共交通特定事業計画、道路特定事業計画及び交通安全特定事業計画（以下、総称して「特定事業計画」という。）を作成し、i) 特定旅客施設内におけるエレベーター、エスカレーター等の設備の整備などを行う公共交通特定事業、ii) 特定旅客施設と官公庁施設、福</p>	<p>表 1 - ①～④</p> <p>表 1 - ⑤、⑥</p> <p>表 1 - ⑦</p> <p>表 1 - ⑧</p> <p>表 1 - ⑨</p>

<p>祉施設等との間の経路（以下「特定経路」という。）を構成する道路について、歩道の拡幅又は路面の構造の改善等の道路の構造の改良などを行う道路特定事業、iii)高齢者・身体障害者等による道路の横断の安全を確保するための機能を付加した信号機の設置などを行う交通安全特定事業（以下、公共交通特定事業、道路特定事業及び交通安全特定事業を「特定事業」と総称する。）を実施するものとする。</p>	
<p>e) 道路管理者及び都道府県公安委員会は、特定事業を行うときは、重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（平成 12 年建設省令第 40 号。以下「道路に関する移動円滑化基準」という。）又は高齢者、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係る信号機等に関する基準を定める規則（平成 12 年国家公安委員会規則第 17 号）に適合するよう実施しなければならない。</p>	表 1-⑦
<p>(イ) 交通分野のバリアフリー化の目標については、基本方針等において、次のとおり定められている。</p>	表 1-⑥、⑩
<p>a) 基本方針においては、原則として平成 22 年までに、すべての特定旅客施設、重点整備地区内の特定経路を構成する道路のバリアフリー化を実施するとともに、当該道路における音響信号機の設置等を実施することとされている。</p>	
<p>b) 道路、港湾、河川等の施設の整備については、社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）により、i) 主務大臣は、社会資本重点計画の計画期間における社会資本整備事業の実施に関する重点目標等を定めた社会資本整備重点計画の案について、閣議の決定を求めなければならないこととされている、ii) 国家公安委員会、国土交通大臣等は、行政機関が行う政策の評価に関する法律（平成 13 年法律第 86 号）による毎年の事後評価の実施計画を定めるときは、社会資本整備事業に係る事後評価の方法として、社会資本整備重点計画に定められた重点目標に照らして評価を行う旨を定めなければならないとされ、鉄道、道路及び信号機等交通安全施設もその対象とされている。</p>	表 1-⑪
<p>社会資本整備重点計画法に基づき、平成 15 年度から 19 年度までを計画期間として定められた「社会資本整備重点計画」（平成 15 年 10 月 10 日閣議決定）においては、すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図るとの重点目標が定められ、その達成状況を定量的に測定するため、以下</p>	表 1-⑫

のような指標が設定されている。

① 特定旅客施設の段差解消率について、平成 14 年度の 39 パーセント (%) を 19 年度に 7 割強とし、視覚障害者誘導用ブロックの整備率について、14 年度の 72% を 19 年度に 8 割強とする。

② 道路に関する移動円滑化基準に適合する道路（基本構想未作成市町村における仮想特定経路を含む。）の割合を、平成 14 年度の 17% から 19 年度に約 5 割とする。

③ 平成 14 年度の信号機のバリアフリー化率約 4 割を 19 年度に約 8 割にする。

また、同計画では、「社会資本整備重点計画法の規定に基づき、毎年度の政策評価の実施等を確実に行う」とされている。

c) 「バリアフリー化推進要綱」（平成 16 年 6 月 1 日バリアフリーに関する関係閣僚会議決定）においては、平成 22 年までに、1 日当たりの平均利用者数が 5,000 人以上の旅客施設のバリアフリー化、当該旅客施設周辺等の主な道路（仮想特定経路を含む。）及び信号機のバリアフリー化を達成することとされている。

表 1-⑬

(ウ) 国土交通省は、市町村における基本構想の作成を促進するため、主に次の事業を実施している。

表 1-⑭

① 平成 14 年度から、地方運輸局が、市町村や公共交通事業者等を集め、基本構想の作成の意義、方策等を説明するセミナー（以下「セミナー」という。）の開催

② 平成 15 年度から、地方運輸局職員が、交通バリアフリープロモーター（以下「プロモーター」という。）として、具体的に基本構想の作成に取りかかっている、又は作成方策を検討している段階にある市町村に出向き、基本構想の作成に向けてのノウハウの提供、アドバイス等を行う事業（以下「プロモーター事業」という。）の実施

③ 「交通バリアフリー法に基づく基本構想策定の手引き」（国土交通省監修、平成 14 年 9 月発行）の作成

④ 基本構想策定のメリット集の作成（平成 15 年度）、配布

これら事業に関する予算は、平成 15 年度は 2,800 万円、16 年度は 2,500 万円、17 年度は 2,300 万円となっている。

表 1-⑮、⑯

(2) 調査結果

今回、基本構想及び特定事業計画に基づきバリアフリー化を推進する制度（以下、これらを総称して「基本構想制度」という。）の運営状況について調査した結果、次のような状況がみられた。

ア 基本構想の作成とバリアフリー化の状況

特定旅客施設を有する市町村における基本構想の作成状況は、次のとおりである。

(ア) 特定旅客施設を有する市町村における基本構想の作成状況をみると、次のとおり、作成済みの市町村の割合は3割と低い状況にある。

a) 「交通バリアフリー法に基づく基本構想作成（予定）調査」（平成16年10月及び17年10月、国土交通省）によると、1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設を有する全国556市町村（平成16年3月現在。平成17年3月現在は539市町村）における基本構想の作成状況については、

- ① 既に作成済みの市町村は平成16年3月現在で29%（162市町村）、17年3月現在で34%（182市町村）、
 - ② 作成に着手、又は近い将来に作成する予定としている市町村は10%（54市町村）、6%（32市町村）、
 - ③ 作成を予定しているが、その時期は未定としている市町村は30%（167市町村）、30%（163市町村）、
 - ④ 作成の予定がないとしている市町村は31%（173市町村）、30%（162市町村）、
- であり、作成の時期は未定又は作成の予定がない市町村が61%（平成17年3月で60%）に達している。

b) 平成16年3月現在の上記556市町村について人口規模別に基本構想の作成率をみると、

- ① 人口10万人未満の市町村では19%（324市町村中60市町村）、
- ② 人口10万人以上20万人未満の市では28%（112市中31市）、
- ③ 人口20万人以上50万人未満の市では53%（89市中47市）、
- ④ 人口50万人以上の市では77%（31市中24市）

表1-⑰～⑱

表1-⑳

で、人口規模が大きい市町村ほど基本構想の作成率が高くなっている。

c) 市町村人口に占める 65 歳以上人口の割合（高齢化率）別に基本構想の作成率をみると、

- ① 高齢化率 15%未満の市町村では 31%（226 市町村中 69 市町村）、
- ② 高齢化率 15%以上 25%未満の市町村では 29%（318 市町村中 91 市町村）、
- ③ 高齢化率 25%以上の市町村では 17%（12 市町村中 2 市町村）

で、高齢化率が高い市町村ほど基本構想の作成率が低くなっている。

特に、人口 10 万人未満かつ高齢化率 25%以上の市町村では、基本構想の作成率が 9%（11 市町村中 1 市町村）にすぎない。

以上のとおり、6 割の市町村において、基本構想の作成が具体化しておらず、人口規模が小さい市町村ほど、また高齢化が進展している市町村ほど基本構想の作成率が低い状況となっている。

(イ) 平成 16 年 10 月現在で、基本構想を作成済みの 35 市町村及びこれを作成していない 35 市町村について、人口規模別及び高齢化率別に道路のバリアフリー化率（特定経路の全延長のうちバリアフリー化された道路延長の率。以下同じ。）を比較すると、次のとおり、基本構想を作成済みの市町村では、総じてバリアフリー化が進んでいないのに対し、基本構想を作成していない市町村では、バリアフリー化が進んでいる市町村と進んでいない市町村とに二極分化している傾向がある。

a) 人口規模別にバリアフリー化率の状況をみると、基本構想を作成済みの市町村においては、バリアフリー化 25%未満の市町村が、人口 10 万人未満では 75%（8 市町村中 6 市町村）、人口 10 万人以上 20 万人未満では 50%（8 市中 4 市）、人口 20 万人以上では 47%（19 市中 9 市）を占めており、人口規模にかかわらず総じてバリアフリー化率は低くなっている。

他方、基本構想を作成していない市町村においては、バリアフリー化率 25%未満の市町村が、人口 10 万人未満では 46%（11 市町村中 5 市町村）、人口 10 万人以上 20 万人未満では 36%（11 市中 4 市）を占めている一方で、人口 20 万人以上では 8%（13 市中 1 市）にすぎず、逆にバリアフリー化率

表 1 - ㉔

表 1 - ㉕

50%以上の市が77%（13市中10市）となっている。

b) 高齢化率別にバリアフリー化率の状況をみると、基本構想を作成済みの市町村においては、バリアフリー化率25%未満の市町村が、高齢化率15%未満では65%（17市町村中11市町村）、高齢化率15%以上25%未満では50%（16市町村中8市町村）を占めており、高齢化率にかかわらず総じてバリアフリー化率は低くなっている。

他方、基本構想を作成していない市町村においては、高齢化率15%未満では、バリアフリー化率75%以上の市町村が47%（15市町村中7市町村）を占めている一方で、高齢化率15%以上25%未満では、バリアフリー化率25%未満の市町村及び50%以上75%未満の市町村がともに35%（20市町村中各7市町村）となっている。

以上のとおり、人口規模別では、基本構想を作成済みの市町村では総じてバリアフリー化が進んでいないのに対し、基本構想を作成していない市町村では「人口規模が小さくバリアフリー化が進んでいない市町村」と「人口規模が大きくバリアフリー化が進んでいる市」とに二極分化している傾向がある。

また、高齢化率別では、基本構想を作成済みの市町村では総じてバリアフリー化が進んでいないのに対し、基本構想を作成していない市町村では高齢化率が低い市町村においてバリアフリー化が進んでおり、高齢化率が高い市町村は、バリアフリー化が進んでいない市町村と比較的進んでいる市町村とに分かれる傾向にある。

(ウ) 基本構想を作成済みの35市町村及びこれを作成していない37市町村について、基本構想の作成効果等について調査した結果、次のとおり、十分な効果が上がっているとは言い難い状況にある。

a) 基本構想を作成済みの35市町村からその効果を聴取した結果、「重点整備地区において関係機関による一体的な事業の実施が可能となった」28%（8市町村）、「旅客施設、道路等のバリアフリー化が着実に推進されつつある」28%（8市町村）等の効果があるとしている市町村が、83%（29市町村）となっている。

表1-②

表1-③

<p>b) 一方、基本構想を作成していない 37 市町村から、基本構想の作成が具体化していない理由を聴取した結果をみると、</p> <p>① 「福祉のまちづくり等の市町村の独自の施策により高齢者・身体障害者等のバリアフリー化を実施中又は計画中のため」 68% (25 市町村)、</p> <p>② 「基本構想の作成・推進のための財源が乏しいため」 19% (7 市町村)、</p> <p>③ 「基本構想の担当部署がない又は不明確のため」 19% (7 市町村)、</p> <p>④ 「庁内の関係者間の調整が困難又は調整に時間を要しているため」 8% (3 市町村)</p> <p>となっており、独自の施策によりバリアフリー化を推進しているため基本構想の作成は不要とする市町村が多いほか、市町村における交通バリアフリーの推進体制や財政の状況が基本構想の作成に大きく影響している状況がみられる。</p> <p>c) 基本構想を作成済みの 35 市町村のうち、早期に（交通バリアフリー法が施行された平成 12 年 11 月から 13 年度末までに）基本構想を作成済みの 11 市町村と 16 年 10 月現在で基本構想を作成していない 37 市町村（道路については 35 市町村）との間で、15 年度末現在のバリアフリー化の状況を比較すると、次のとおりである。</p>	<p>表 1 - ㉔</p>
<p>① 基本構想を作成済みの 11 市町村の 30 特定旅客施設における段差の解消率が 47% (14 施設)、視覚障害者誘導用ブロックの設置率が 83% (25 施設)、身体障害者対応型便所の設置率が 33% (便所が設置されている 30 施設のうち 10 施設) であるのに対し、基本構想を作成していない 37 市町村の 51 特定旅客施設における段差の解消率が 51% (26 施設)、視覚障害者誘導用ブロックの設置率が 84% (43 施設)、身体障害者対応型便所の設置率が 43% (便所が設置されている 49 施設のうち 21 施設) と、いずれも基本構想を作成していない市町村の方が高くなっている。</p>	<p>表 1 - ㉕</p>
<p>② 基本構想を作成済みの 11 市町村の特定経路を構成する道路のバリアフリー化率が 30% であるのに対し、基本構想を作成していない 35 市町村の仮想特定経路を構成する道路のバリアフリー化率は 44% と、基本構想を作成していない市町村の方が高くなっている。</p>	<p>表 1 - ㉖</p>
<p>d) 歩行者用信号機については、国家公安委員会・警察庁の全国ベースのバリ</p>	<p>表 1 - ㉗</p>

アフリー化の進ちよく状況（平成 16 年度末現在）の調査結果によると、基本構想作成済みの市町村のバリアフリー化率は 55%、基本構想未作成の市町村のバリアフリー化率は 48%となっている。

以上のとおり、基本構想を作成済み市町村の多くは、基本構想の作成に一定の効果を認めているものの、基本構想を作成していない市町村の多くは、独自の施策によりバリアフリー化を推進しているので基本構想の作成は不要としており、バリアフリー化率をみても、特定旅客施設及び道路については、基本構想を作成していない市町村の方が高い状況となっている。

基本方針及びバリアフリー化推進要綱においては、平成 22 年までにすべての特定旅客施設、特定経路を構成する道路及び当該道路における信号機のバリアフリー化を達成することとされ、社会資本整備重点計画でも平成 19 年度までのバリアフリー化の指標が設定されており、交通バリアフリー基本構想制度がそのための重要施策と位置付けられているが、上記の調査結果のとおり、a) 6 割の市町村で基本構想の作成が具体化しておらず、b) 基本構想を作成していない市町村は、人口規模が大きく、独自の施策によりバリアフリー化を推進している市町村と、人口規模が小さく、バリアフリー化の推進体制や財政面の問題を有する市町村とに二極分化しており、c) 特定旅客施設及び道路については、基本構想を作成済みの市町村は総じてバリアフリー化率が低く、早期に基本構想を作成した市町村も、これを作成していない市町村よりもバリアフリー化率が低い状況にあることから、これまでのところ、同制度が交通分野のバリアフリー化を推進するための手段として十分有効に機能してきたとは言い難い状況にある。

イ セミナー及びプロモーター事業の実施状況

市町村における基本構想の作成を促進するためのセミナー及びプロモーター事業の実施状況は、次のとおりである。

(ア) セミナーの開催状況をみると、平成 14 年度は 9 地方運輸局で 14 回、参加者約 1,600 人であったが、15 年度は 9 地方運輸局で 11 回、参加者約 700 人、16 年度は 4 地方運輸局で 4 回、参加者約 300 人で、開催回数、参加者数

表 1 - ㊸

ともに急減している。

さらに、平成 14 年度から 16 年度まで毎年、セミナーを開催している 3 地方運輸局（関東、近畿及び九州）のセミナー参加市町村の状況をみると、セミナーに初めて参加する市町村で、セミナー参加時に基本構想を作成していなかったものは、16 年度は 33%（参加 99 市町村中 33 市町村）にすぎない。

以上の状況に加え、交通バリアフリー法は、平成 12 年 11 月の施行後、既に 5 年を経過していることから、もはや、広く市町村一般を対象として基本構想作成の意義、方策等を説明することが必要な状況ではないとみられる。

(イ) プロモーター事業の平成 15 年度及び 16 年度における派遣先をみると、全 118 件のうち、

- ① 基本構想を既に作成済みの市町村に派遣しているもの 7%（8 件）、
- ② 小学校等の基本構想を作成する立場にない機関や団体に派遣しているもの 9%（10 件）、
- ③ 一日当たりの平均的な利用者数が 5,000 人以上の旅客施設を有しておらず、特定旅客施設を有しているか不明の市町村に派遣しているもの 16%（19 件）、
- ④ 基本構想の作成予定がない又は作成時期が未定としている市町村に派遣しているもの 40%（47 件）

で、合計 71%（84 件）がプロモーター事業の趣旨に合致していない。

基本構想を作成中又は平成 15 年度若しくは 16 年度中に作成に着手予定としている市町村に派遣しているものは 9%（11 件）にすぎない上、その内容は基本構想の作成のメリット等の説明にとどまっている。

他方、平成 15 年 5 月から 16 年 10 月までにプロモーターが派遣された 57 市町村における派遣効果をみると、16 年 10 月現在で、基本構想の「作成に着手した」又は「作成済」となっているものは合計 9%（5 市町村）にすぎない。

以上のとおり、プロモーター事業は、その趣旨に合致した運用が行われておらず、基本構想の作成に十分な効果を上げていない。

表 1 - ㉔

表 1 - ㉕

表 1 - ㉖

以上のことから、基本構想の作成を促進するためのセミナー及びプロモーター事業は、効果的・効率的に実施されているとは言い難い状況にあり、他方、基本構想を作成していない市町村は二極分化していることにかんがみ、特に人口規模が小さくバリアフリー化が進んでいない市町村に対する支援が課題となっている。

ウ 特定事業計画の作成状況

基本構想が作成されたときは、関係する公共交通事業者等、道路管理者及び都道府県公安委員会は、交通バリアフリー法により、基本構想に即して特定事業計画を作成し、これに基づき特定事業を実施することが義務付けられているが、特定事業計画の作成時期や特定事業の実施時期に関する定めはない。

表 1 - ⑨

(ア) 基本構想を作成済みの 35 市町村における平成 16 年 11 月現在の特定事業計画の作成状況をみると、次のとおり、低調な状況である。

a) 公共交通事業者等、道路管理者及び都道府県公安委員会の合計 268 機関のうち、特定事業計画を作成済みのものは 44% (117 機関) にとどまっており、56% (151 機関) は特定事業計画を作成していない。

表 1 - ⑩

b) 基本構想の作成から特定事業計画の作成までの期間をみると、特定事業計画を作成済みの 117 機関については、基本構想の作成から 2 年未満で特定事業計画を作成しているものが 99% (116 機関)、2 年以上のものが 1% (1 機関) であるのに対し、これを作成していない 151 機関については、基本構想の作成から 2 年未満のものが 42% (64 機関) で、2 年以上経過しているものが 58% (87 機関) あり、中には 3 年以上経過しているものが 10% (15 機関) ある。

表 1 - ⑪、⑫

(イ) 早期に (平成 13 年度末までに) 基本構想を作成済みの 11 市町村について、特定事業計画の作成の有無別にバリアフリー化の状況を比較すると、次のとおり、特定事業計画を作成済みの施設の方がバリアフリー化が進展している。

a) 11 市町村における 30 特定旅客施設のうち、公共交通特定事業計画が作成されていない 21 施設の段差解消率が 38% (8 施設)、視覚障害者誘導用ブロックの設置率が 81% (17 施設)、身体障害者対応型便所の設置率が 29%

表 1 - ⑬

(6施設)であるのに対し、同計画を作成済みの9施設の段差の解消率が67%(6施設)、視覚障害者誘導用ブロックの設置率が89%(8施設)、身体障害者対応型便所の設置率が44%(4施設)と、いずれも公共交通特定事業計画を作成済みの施設の方がバリアフリー化率は高くなっている。

b) 11 市町村の特定経路を構成する道路のうち、道路特定事業計画が作成されていない道路のバリアフリー化率が27%であるのに対し、道路特定事業計画を作成済みの道路のバリアフリー化率は32%と高くなっている。

(ウ) 歩行者用信号機については、国家公安委員会・警察庁の調査結果(平成16年度末現在)によると、交通安全特定事業計画が作成されていない市町村のバリアフリー化率が51%であるのに対し、交通安全特定事業計画を作成済みの市町村では62%と高くなっている。

以上のことから、基本構想を作成済みの市町村においても、特定事業計画を作成済みの機関は4割程度にとどまっており、基本構想の作成から2年以上経過しても特定事業計画を作成していない機関が6割あるなど、特定事業計画の作成状況は低調であるが、特定事業計画を作成済みの施設についてはバリアフリー化が進展している。バリアフリー化を推進するための手段として交通バリアフリー基本構想制度を有効に機能させるためには、特定事業計画の作成が重要である。

エ 連絡会議の設置状況

基本方針においては、基本構想に位置付けられた各種の事業を円滑かつ効果的に実施していくために、基本構想の作成段階や基本構想に基づく各種の事業の準備段階から、必要に応じ連絡会議を設置するなど、関係者が十分な情報交換を行い連携を図ることが必要とされている。

連絡会議の設置状況をみると、次のとおり、基本構想の作成後も約半数の市町村において連絡会議が設置されており、これらの市町村では特定事業計画の作成が進んでいる。

(ア) 平成16年10月現在、基本構想を作成済みの35市町村における連絡会議の設置状況をみると、基本構想の作成段階ではすべての市町村で連絡会議が設置されている。

一方、基本構想の作成後も、市町村が中心となって特定事業を推進するた

表1-⑳

表1-㉑

表1-㉒

表1-㉓

表1-㉔、㉕

めの連絡会議が設置されている市町村は 51% (18 市町村) あり、これらの市町村では、関係する公共交通事業者等、道路管理者及び都道府県公安委員会の合計 135 機関の 50% (67 機関) が特定事業計画を作成している。

これに比べ、基本構想作成後、連絡会議が設置されていない 17 市町村では、公共交通事業者等、道路管理者及び都道府県公安委員会の合計 133 機関のうち、特定事業計画を作成済みの機関は 37% (50 機関) にとどまっている。

(イ) 基本構想の作成後、連絡会議が設置されていない市町村においては、次のとおり、公共交通事業者等及び道路管理者との情報交換及び連携が十分図られていない例がみられた。

- ① 基本構想の整備課題への対応として、公共交通特定事業計画に盛り込む事業の内容について、市町村と公共交通事業者の認識が異なっている例
- ② 公共交通事業者が、交通バリアフリー法で義務付けられている公共交通特定事業計画を関係する市町村及び道路管理者へ送付することを怠っていた例
- ③ 事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法等の交通バリアフリー法で公共交通特定事業計画に記載することとされている事項が盛り込まれていない例
- ④ 道路に関する移動円滑化基準に適合していない区間があるにもかかわらず、平成 9 年度に歩道を整備したことを理由に、道路管理者が作成中の道路特定事業計画に当該区間の整備計画を盛り込む予定はないとしている例
- ⑤ 基本構想を作成済みの市町村が、特定事業計画の作成状況を把握していない例

以上のことから、基本構想の作成段階だけでなく、基本構想の作成後も連絡会議を設置することが、関係機関との連携を図り、特定事業計画の作成を推進するために重要である。

なお、国土交通省が、学識経験者、障害者団体の代表者等の参加を得て、総合的な観点からバリアフリー施策の在り方について検討を行うため、平成 16 年 10 月から開催した「ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方を考える懇談会」(以下「バリアフリー懇談会」という。)の報告書(平成 17 年 5 月 27 日公表)においても、「基本構想の策定後には、事業計画の策定促進施策

表 1 - ⑳

表 1 - ㉑

や事業実施の促進策も検討すべき」との意見がある。

オ 関係者の意見の反映状況

基本方針において、市町村が基本構想を作成するに当たって効果的にバリアフリー化を推進するための留意事項として、上記エの連絡会議の設置のほか、

- a) 公共交通機関を利用する当事者である高齢者・身体障害者等を始め関係者の参画により、関係者の意見が基本構想に十分反映されるよう努めること、
- b) 公共交通事業者等、道路管理者及び都道府県公安委員会が特定事業計画を作成するに当たっては、高齢者・身体障害者等を始め関係者の意見を聴取すること等により、それらが特定事業計画に十分に反映されるよう努めることが必要とされている。

しかしながら、意見を聴取すべき高齢者・身体障害者等の範囲や連絡会議の構成員の範囲は明らかにされていない。

(ア) 平成 16 年 10 月現在で、基本構想を作成済みの 35 市町村における連絡会議の構成員をみると、次のとおり、基本構想作成後の連絡会議では、半数の市町村において、高齢者・身体障害者等や特定事業実施機関が参加していない状況がみられた。

- a) 基本構想作成段階では、35 市町村のすべてにおいて連絡会議が設置されている。その構成員をみると、

- ① 市町村の関係部局、特定事業実施機関、高齢者・身体障害者等の団体の代表者等で構成されているものが 89% (31 市町村)、
- ② 市町村の関係部局、特定事業実施機関等のみで構成され、高齢者・身体障害者等が参加していないものが 9% (3 市町村)、
- ③ 市町村の関係部局、高齢者・身体障害者等の団体の代表者等で構成され、特定事業実施機関が参加していないものが 3% (1 市町村) となっている。

- b) 上記 35 市町村のうち、基本構想作成後も連絡会議が設置されている 18 市町村における連絡会議の構成員をみると、

- ① 市町村の関係部局、特定事業実施機関、高齢者・身体障害者等の団体の代表者等で構成されているものが 50% (9 市町村)、
- ② 市町村の関係部局、特定事業実施機関等のみで構成され、高齢者・身体

表 1 - ㉓

表 1 - ㉔

表 1 - ㉕

障害者等が参加していないものが39%（7市町村）、

- ③ 市町村の関係部局、高齢者・身体障害者等の団体の代表者等で構成され、特定事業実施機関が参加していないものが11%（2市町村）となっている。

以上のとおり、基本構想作成段階で設置された連絡会議については、大部分の市町村において、市町村の関係部局、特定事業実施機関、高齢者・身体障害者等の団体の代表者等で構成されているのに対し、基本構想作成後の連絡会議については、これが設置されている市町村の半数において、高齢者・身体障害者等や特定事業実施機関が連絡会議に参加していない。

(イ) また、市町村の中には、次のとおり、基本構想の検討に当たって、高齢者・身体障害者等の意見・要望を十分に反映していない例がみられた。

- ① 基本構想の作成段階で、市町村の関係部局、特定事業実施機関、高齢者・身体障害者等の団体の代表者で構成された連絡会議が設置されているが、オストメイト（人工肛門・膀胱装着者）及びその団体からの意見の聴取を行わずに基本構想を作成したため、当該市町村内の特定旅客施設（駅）に整備された便所にオストメイト対応の水洗器具が設けられておらず、オストメイトによる便所の利用に支障を生じている例

表1-⑫

- ② 基本構想の作成段階で市町村の関係部局及び特定事業実施機関等から構成された連絡会議が設置されているが、高齢者・身体障害者等の団体の代表者の参加を求めていなかったため、当該市町村が別途高齢者・身体障害者等の団体に対して実施したアンケート調査において最もバリアフリー化の要望が多かった地区が重点整備地区とされず、アンケートに協力した身体障害者団体から、市町村に対し、基本構想の検討に当たっては、身体障害者の意見・要望を十分踏まえるべきとの申し入れが行われている例

表1-⑬

なお、バリアフリー懇談会の報告書においても、「現在、主務大臣の定める基本方針に基づいて利用者や住民の参加を得つつ基本構想の策定を行っているところであるが、その後の各事業計画策定・実施の各段階においても利用者や住民の参加を徹底するよう努めるべき」との意見がある。

表1-⑭

(3) 所見

したがって、国家公安委員会及び国土交通省は、基本構想制度を効率的かつ有効に機能させる観点から、当面、次の①から④までの措置を講ずる必要がある。

これらの措置を講じた上で、市町村による基本構想の作成動向、基本構想作成後のバリアフリー化の進捗状況等の実態把握を行い、基本方針及び社会資本整備重点計画中の目標を達成するための手段として基本構想制度が有効に機能していない場合には、基本方針及び社会資本整備重点計画の見直しに併せて、基本構想制度の在り方について見直しを行う必要がある。

- ① 基本構想の作成を促進するためのセミナー及びプロモーター事業は、人口規模が小さくバリアフリー化が進んでいない市町村に重点化する等、効率的・重点的に行うこと。（国土交通省）
- ② 基本構想の作成から特定事業計画の作成までの標準的な期間を設け、基本方針等に明記すること。また、公共交通事業者等、道路管理者及び都道府県公安委員会における特定事業計画の作成実態を把握し、作成までの標準的な期間を超えてなお未作成の場合は、公共交通事業者等に対しては早期作成を指導し、道路管理者である都道府県及び市町村並びに都道府県公安委員会に対しては早期作成に関する助言を行うこと。（国家公安委員会、国土交通省）
- ③ 基本方針に、基本構想作成後における特定事業計画の作成を推進するための連絡会議の設置の重要性について明記すること。（国家公安委員会、国土交通省）
- ④ 市町村に対し、基本構想作成段階及び基本構想作成後における特定事業計画の作成を推進するための連絡会議を設置する場合における構成員、意見を聴取する際の高齢者・身体障害者等の範囲を明らかにする等、基本構想の作成に当たって留意すべき事項を整理し周知すること。（国土交通省）

(説明)

表1—① 高齢者・障害者等の移動の円滑化等に関する法令、閣議決定等の制定等の状況

わが国の障害者施策は、「国連障害者の十年」の国内行動計画として策定された「障害者対策に対する長期計画」（昭和57年3月23日、国際障害者年推進本部決定）、その後継計画として策定された「障害者対策に関する新長期計画」（平成5年3月22日、障害者対策推進本部決定）及びその後期重点施策実施計画として策定された「障害者プラン」（平成7年12月8日、障害者対策推進本部決定）、さらに、「障害者対策に関する新長期計画」の理念を継承した「障害者基本計画」（平成14年12月24日、閣議決定）及び前期重点施策実施計画として策定された「重点施策実施5か年計画」（平成14年12月24日、障害者施策推進本部決定）に沿って、推進されてきている。一方、市町村等地方公共団体においても、昭和40年代ころから、高齢者・障害者等に配慮したまちづくりを推進する観点から、独自のバリアフリー施策への取組が行われてきている。

また、平成16年6月の障害者基本法（昭和45年法律第84号）の改正により、都道府県及び市町村の障害者計画の策定が義務化された（都道府県分は公布日施行、市町村分は平成19年4月1日施行）。

公共交通機関及び道路における高齢者・障害者等の移動の円滑化については、従前、運輸省及び建設省が、身体障害者用施設の整備の在り方を示すガイドライン等を作成し、これに沿ってその推進を図る方式で進められた。その後、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に関する法律（平成12年法律第68号）が制定されている。

年 月	法令・閣議決定等
昭和 40年代頃	地方公共団体において福祉のまちづくり条例等の制定
45年 5月	心身障害者対策基本法（昭和45年法律第84号）の成立
57年 3月	「障害者対策に関する長期計画」（国際障害者年推進本部）を策定
58年 3月	「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」（運輸省）を策定
60年 8月	「視覚障害者誘導用ブロック設置指針について」（建設省）を策定
平成 2年 3月	「心身障害者・高齢者のための公共交通機関の車両構造に関するモデルデザイン」（運輸省）を策定
5年 3月	「障害者対策に関する新長期計画」（障害者対策推進本部）を策定
5年 12月	障害者基本法（昭和45年法律第84号）の改正
6年 3月	「公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備ガイドライン」（運輸省）を策定
6年 8月	「みんなが使いやすい空港旅客施設新整備指針（計画ガイドライン）」（運輸省）を策定
6年 6月	高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（平成6年法律第44号）の成立
7年 11月	高齢社会対策基本法（平成7年法律第129号）の成立
7年 12月	「障害者プラン（ノーマライゼーション7ヵ年戦略）」（障害者対策推進本部）を決定
11年 9月	「歩道における段差及び勾配等に関する基準」（建設省）を策定
12年 3月	「バリアフリーに関する関係閣僚会議の開催について」（平成12年3月閣議口頭了解）を決定
12年 5月	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（平成12年法律第68号）の成立
12年 10月	「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係る信号機等に関する基準を定める規則」（国家公安委員会）を策定
12年 11月	「移動円滑化の促進に関する基本方針」（平成12年国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省告示第1号）を告示
12年 11月	「移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準」（運輸省・建設省）を告示
12年 11月	「移動円滑化のために必要な自動車の構造及び設備に関する細目」（運輸省）を告示
12年 11月	「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」（建設省）を告示
13年 3月	「公共交通機関の車両に関するモデルデザイン」（国土交通省）を策定
13年 8月	「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」を策定
13年 12月	「高齢社会対策大綱」（平成13年12月閣議決定）を閣議決定
14年 3月	「みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料」（国土交通省）を策定
14年 7月	高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（平成6年法律第44号）を改正
14年 12月	「道路の移動円滑化整備ガイドライン」を策定
14年 12月	「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン追補版」の策定
14年 12月	「障害者基本計画」（平成14年12月閣議決定）を閣議決定
14年 12月	「重点施策実施5か年計画」（障害者施策推進本部）を決定
15年 3月	社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）の成立
15年 10月	「社会資本整備重点計画」（平成15年10月閣議決定）を閣議決定
16年 6月	「バリアフリー化推進要綱」（平成16年6月バリアフリーに関する関係閣僚会議決定）を決定

16年 6月	「少子化社会対策大綱」（平成16年6月閣議決定）を閣議決定
16年 6月	障害者基本法（昭和45年法律第84号）の改正
16年 10月	「移動円滑化の促進に関する基本方針」（平成12年国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省告示第1号）を改正
17年 2月	「歩道の一般的構造に関する基準」（国土交通省）の策定

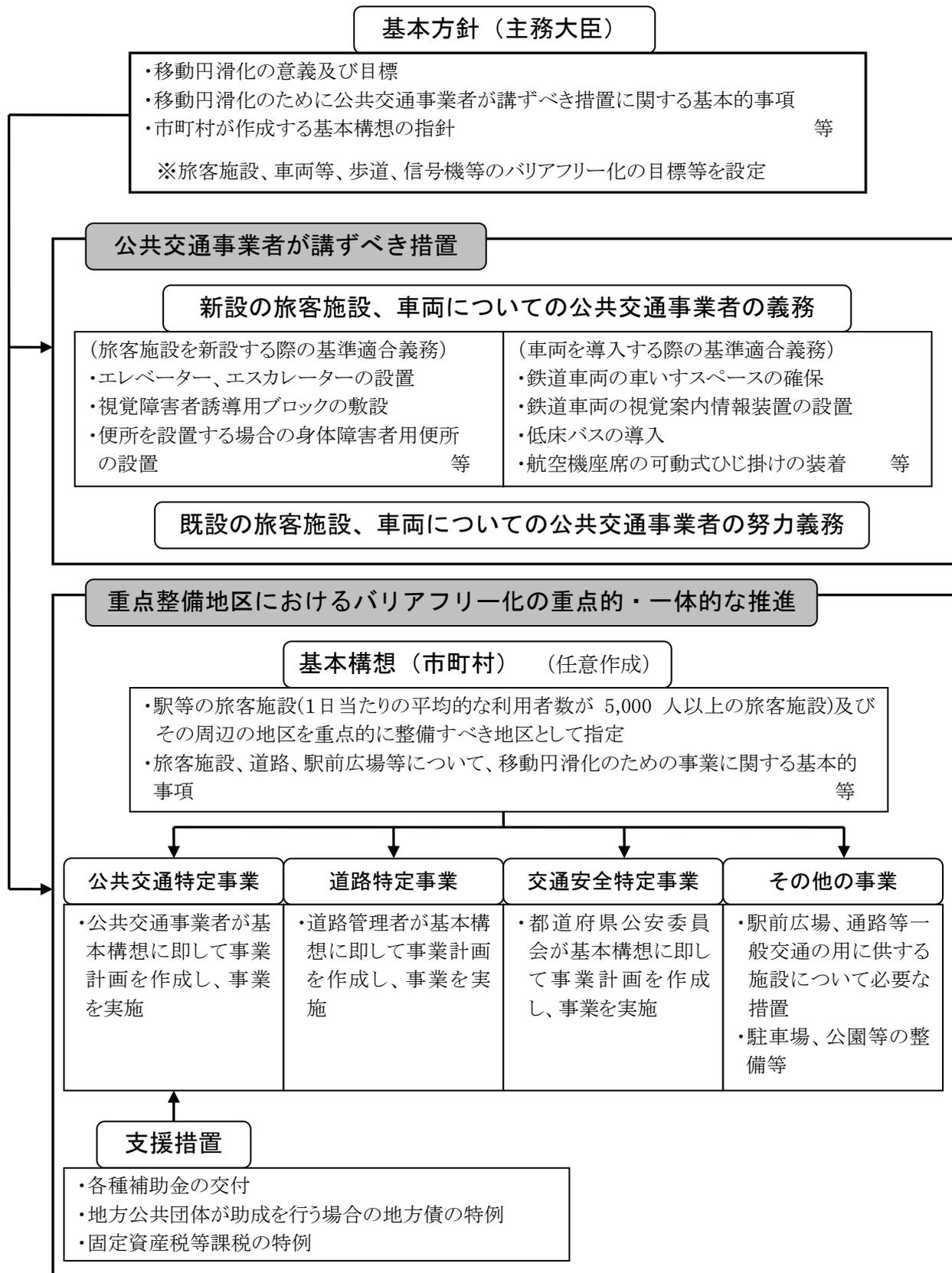
- (注) 1 当省の調査結果による。
2 省名はいずれも当時の名称

表 1-② 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（平成 12 年法律第 68 号）の趣旨・概要

<p>○ 法律の趣旨</p> <p>高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を促進するため、</p> <p>I 鉄道駅等の旅客施設及び車両について、公共交通事業者によるバリアフリー化を推進</p> <p>II 鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、周辺の道路、駅前広場等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進</p> <p>○ 法律の概要</p> <p>1 基本方針</p> <p>国は、公共交通機関を利用する高齢者、身体障害者等の移動の利便性及び安全性の向上を総合的かつ計画的に推進するため、基本方針を策定</p> <p>(基本方針の内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の意義及び目標 ・移動円滑化のために公共交通事業者が講ずべき措置に関する基本的事項 ・市町村が作成する基本構想の指針 等 <p>2 公共交通事業者が講ずべき措置</p> <p>公共交通事業者に対し、鉄道駅等の旅客施設の新設・大改良、車両の新規導入の際、この法律に基づいて定められるバリアフリー基準への適合を義務付け</p> <p>既存の旅客施設・車両については努力義務</p> <p>(基準例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エレベーター、エスカレーター等の設置、誘導警告ブロックの敷設 等 <p>3 重点整備地区におけるバリアフリー化の重点的・一体的な推進</p> <p>I 市町村が、基本方針に基づき、一定規模の旅客施設を中心とした地区において旅客施設、道路のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するため、基本構想を作成</p> <p>(一定規模の旅客施設の例)</p> <p>鉄道駅については、1日の利用者数が5千人以上であること又は相当数の高齢者、身体障害者等の利用が見込まれること等</p> <p>(基本構想の内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標時期 ・重点的に整備すべき地区（鉄道駅及び周辺の福祉施設、病院、官公庁等を含む地域） ・整備を行う経路、整備の概要 等 <p>II 公共交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会が、基本構想に従ってそれぞれ具体的な事業計画を作成し、バリアフリー化のための事業を実施</p> <p>(事業例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エレベーター、エスカレーター等の設置、使いやすい券売機の設置、低床バスの導入 ・歩道の段差解消 ・視覚障害者用信号機の設置 等 <p>III 地方公共団体等は、駅前広場、通路、駐車場等について、基本構想に従ってバリアフリー化を実施</p> <p>4 その他</p> <p>国、地方公共団体の支援措置、必要な情報の提供等</p>	
---	--

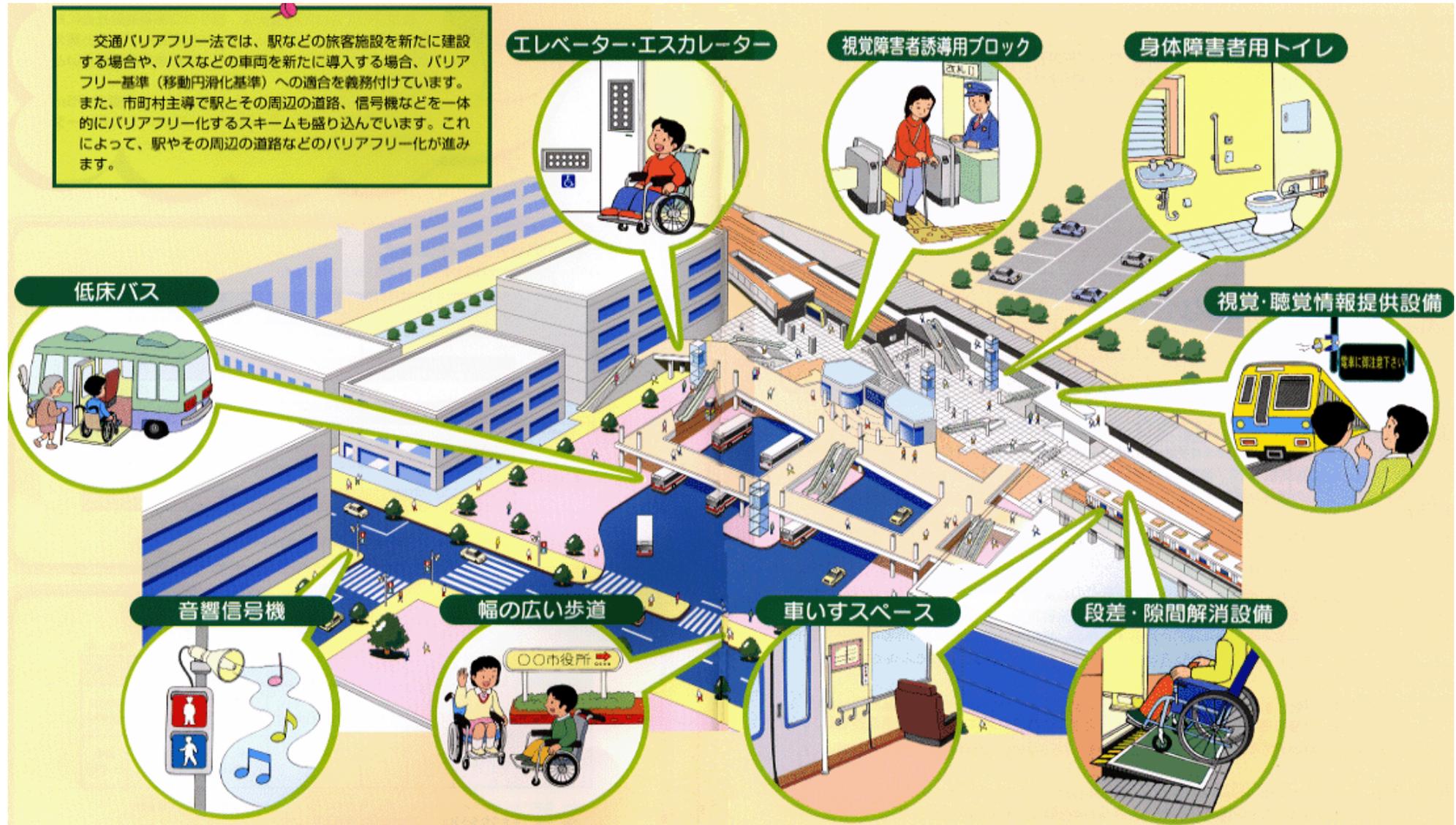
(注) 国土交通省の資料による。

表 1-③ 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（平成 12 年法律第 68 号。以下、交通バリアフリー法という。）の仕組み



(注) 1 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。
 2 交通バリアフリー法第 20 条において、国は、移動円滑化を促進するために必要な資金の確保その他の措置を講ずるよう努めなければならないとされ、また、地方公共団体は、国の施策に準じて、移動円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努めなければならないとされている。

表1-④ 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（平成12年法律第68号）の効果（概念図）



(注) 交通エコロジー・モビリティ財団の資料による。

表 1-⑤ 「移動円滑化の促進に関する基本方針」（平成 12 年国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省告示第 1 号）策定の根拠等

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（平成 12 年法律第 68 号）（抜粋）

（基本方針）

第 3 条

主務大臣は、移動円滑化を総合的かつ計画的に推進するため、移動円滑化の促進に関する基本方針（以下「基本方針」という。）を定めるものとする。

2 基本方針には、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 移動円滑化の意義及び目標に関する事項

二 移動円滑化のために公共交通事業者等が講ずべき措置に関する基本的な事項

三 第 6 条第 1 項の基本構想の指針となるべき次に掲げる事項

イ 重点整備地区における移動円滑化の意義に関する事項

ロ 重点整備地区の位置及び区域に関する基本的な事項

ハ 特定旅客施設、特定車両、特定経路を構成する一般交通用施設及び当該特定旅客施設又は一般交通用施設と一体として利用される公共用施設について移動円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する基本的な事項

ニ ハに規定する事業と併せて実施する土地区画整理事業（土地区画整理法（昭和 29 年法律第 119 号）による土地区画整理事業をいう。以下同じ。）、市街地再開発事業（都市再開発法（昭和 44 年法律第 38 号）による市街地再開発事業をいう。以下同じ。）その他の市街地開発事業（都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号）第 4 条第 7 項に規定する市街地開発事業をいう。以下同じ。）に関し移動円滑化のために考慮すべき基本的な事項その他必要な事項

四 移動円滑化の促進のための施策に関する基本的な事項その他移動円滑化の促進に関する事項

3 主務大臣は、情勢の推移により必要が生じたときは、基本方針を変更するものとする。

4 主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

（注）下線は当省が付した。

表1-⑥ 「移動円滑化の促進に関する基本方針」（平成12年国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省告示第1号）の概要

1 バリアフリー化の意義及び目標に関する事項

(1) バリアフリー化の意義

- ・ 高齢者、身体障害者等が自立した日常生活、社会生活を営むことができる社会を実現すること
- ・ すべての利用者に利用しやすい施設・設備の整備の推進
- ・ 移動円滑化を進めるに当たっては、高齢者、身体障害者等の意見の反映が重要

(2) バリアフリー化の目標

・ 旅客施設

平成22年（2010年）までに、1日当たりの平均的な利用者の数が5,000人以上の原則としてすべての旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナル）について、

- ① 段差の解消
- ② 視覚障害者誘導用ブロックの整備
- ③ 身体障害者用のトイレの設置

等のバリアフリー化を実施する。

・ 車両等

平成22年までに、以下のバリアフリー化を達成する。

車両等の種類	車両等の総数	バリアフリー化される車両等の数
鉄軌道車両	約51,000	約15,000（約30%）
乗合バス車両	約60,000	原則として、10～15年で低床化された車両に代替 （うちノンステップバス）約12,000～15,000（約20～25%）
旅客船	約1,100	約550（約50%）
航空機	約420	約180（約40%）

・ 一般交通用施設

重点整備地区の主要な特定経路を構成する道路、駅前広場、通路等について、原則として平成22年までに、バリアフリー化を実施する。

・ 信号機等

平成22年までに、音響信号機、高齢者等感応信号機等の信号機の設置、歩行者用道路であることを表示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路表示の設置等のバリアフリー化を原則としてすべての特定経路を構成する道路において実施する。

2 交通事業者等が講ずべき措置

(1) ハード面

- ・ 旅客施設のバリアフリー化（出入口からすべての乗降場まで移動円滑化された経路を確保）
- ・ 車両等のバリアフリー化（高齢者、身体障害者等の乗降、車内移動が容易な設備）

(2) ソフト面

- ・ 案内情報の適切な提供（視覚情報、聴覚情報により情報を分かりやすく適切に提供）
- ・ 職員に対する教育訓練（研修、マニュアルの整備等による職員教育の一層の充実）

3 基本構想の指針

- ・ 重点整備地区におけるバリアフリー化事業の重点的・一体的な推進の重要性及び地区の設定要件
- ・ 市町村が主体の基本構想の作成に公共交通事業者等、道路管理者、都道府県公安委員会等の関係者が積極的に協力することによる事業の効果的推進
- ・ 高齢者、身体障害者等の参画による意見の反映
- ・ 目標の明確化、事業の連携と集中実施、既存計画等との調査の必要性
- ・ 基本構想に記載する特定事業に関する事項

4 バリアフリー化のために国及び地方公共団体が講ずべき措置、国民の協力

(1) 国及び地方公共団体が講ずべき措置

- ・ 設備投資等に対する支援、調査及び研究開発の促進
- ・ 移動円滑化の状況に関する情報を利用しやすい形で提供
- ・ 心のバリアフリーの重要性から、国民の理解を深めるための啓発、教育活動

(2) 国民の協力

- ・ 高齢者、身体障害者等に対する理解を深めるとともに、手助け等積極的な協力

(注) 「移動円滑化の促進に関する基本方針」に基づき当省が作成した。

表 1-⑦ 移動円滑化基準の概要

1 移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準（平成 12 年運輸省、建設省令第 10 号）

旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準は、公共交通事業者等が駅などの旅客施設を新設・大改良する際や車両を新たに導入する際に適合が義務付けられている基準である。

また、既設の旅客施設や車両等についても、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準への適合について努力義務が課せられている。

さらに、公共交通事業者等が、市町村が作成した交通バリアフリー基本構想に即して、公共交通特定事業計画を作成し、これについて主務大臣の認定を受ける場合には、旅客施設及び車両等の移動円滑化基準に照らして適切なものであることが必要とされている。

また、主務大臣の認定を受けた公共交通特定事業計画については、交通バリアフリー法第 14 条に基づく地方債の特例等の対象となるほか、税制上の特例措置が行われることとなる。

(1) 旅客施設

① 鉄軌道駅

- i) 駅の出入口からプラットホームへ通ずる経路について、原則としてエレベーター及びスロープにより高低差を解消すること（移動円滑化された経路）
- ii) 車いすが通るための幅を確保すること
 - ・ 一以上の出入口の幅は、車いすが一点通過できる 80 cm 以上とすること。ただし、円滑な旅客流動を確保する必要がある、公共通路へ直接通ずる出入口の幅は、車いすが通行できる 90 cm 以上とすること
 - ・ 一以上の通路の幅は、車いすが転回できる 140 cm 以上とすること
- iii) プラットホームと鉄軌道車両の床面とは、できる限り平らにすること。また、プラットホームと鉄軌道車両の床面との隙間は、できる限り小さくすること
隙間や段差により車いす使用者の円滑な乗降に支障があるときは、車いす使用者の乗降を円滑にする乗降設備を一以上備えること
- iv) プラットホームにホームドア、可動式ホームさく、点状ブロックその他視覚障害者の転落を防止するための設備を設けること
- v) エレベーター、エスカレーター、トイレ、券売機等について、高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適した構造とすること
 - ・ エレベーターは車いすが中で転回できる 140 cm×135 cm 以上の大きさとする
 - ・ エレベーターの昇降方向、到着階及び出入口の閉鎖について音声で案内すること
- vi) その他、視覚障害者誘導用ブロック、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えること
 - ・ 出入口からプラットホームまで視覚障害者誘導用ブロックを敷設すること
 - ・ 階段、スロープ、エスカレーターの上下に点状ブロックを敷設すること
 - ・ トイレの男女の別と内部の構造を音、点字等で示すこと
- vii) 階段の両側に手すりを設置すること

② バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルについても鉄軌道駅に準じた基準とする。

(2) 車両等

- ① 鉄軌道車両、乗合バス、船舶、航空機には、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えること
- ② 乗合バス
 - i) 低床バス（ノンステップバス、ワンステップバスレベル）とすること
 - ii) 車いすスペースを設置すること
 - iii) 車外用放送装置を設置すること
- ③ 鉄軌道車両
 - i) 車いすスペースを設置すること
 - ii) トイレについて、車いす使用者の円滑な利用に適した構造とすること
 - iii) 列車の連結部にはプラットホーム上の旅客の転落を防止するための措置を講ずること
- ④ 船舶
 - i) バリアフリー化された客席及び車いすスペースを設置すること
 - ii) トイレについて、高齢者、身体障害者の円滑な利用に適した構造とすること
 - iii) 客席等からトイレ、食堂等の船内旅客用設備へ通ずる 1 以上の経路について、エレベーターの設置等により、高齢者、身体障害者が単独で移動可能な構造とすること
- ⑤ 航空機
 - i) 通路側座席の半数以上に可動式ひじ掛けを装着すること（客席数が 30 以上の航空機）
 - ii) トイレについて、車いす使用者の円滑な利用に適した構造とすること（通路が 2 以上の航空機）
 - iii) 航空機内で利用できる車いすを備え付けること（客席数が 60 以上の航空機）

2 重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（平成 12 年建設省令第 40 号）

道路に関する移動円滑化基準は、市町村が作成した交通バリアフリー基本構想に即して、道路管理者が、歩道、道路用エレベーター等の設置、歩道の段差・傾斜・勾配の改善等の道路特定事業を実施する

際に適合を義務付けられた基準である。

- ① 高齢者、身体障害者等の移動円滑化のために必要な道路には、歩道(自転車歩行者道を含む。)を設置し、自動車と分離した通行空間を確保すること
- ② 歩道
 - i) 車いす使用者のすれ違いを可能とするために、2m以上の幅員を連続して確保すること
 - ii) 車両を乗り入れさせるために歩道を切り下げる場合であっても、幅員2m以上の平坦部を連続して確保すること
 - iii) 視覚障害者の安全な通行を確保するために、高さ15cm以上の縁石により区画すること
 - iv) 歩道面の高さは5cmを標準とし、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するために、必要に応じて植樹帯、並木又はさくを設置すること
 - v) 舗装は、原則として、透水性舗装とすること
 - vi) 勾配は、原則として、縦断方向については5%以下、横断方向については1%以下とすること
 - vii) 歩道が横断歩道に接続する歩車道境界部の段差は、2cmを標準とすること
- ③ 案内施設
 - i) 主要な交差点等においては、病院等の主要施設、エレベーター等の移動支援施設等を標識や視覚障害者誘導用ブロックで案内すること
 - ii) 上記の案内には、必要に応じて点字又は音声等により案内する設備を設けること
- ④ 立体横断施設
 - i) 垂直方向の移動等を少なくするよう、立体横断施設の設置に配慮すること
 - ii) 高齢者、身体障害者等の移動円滑化のために必要な立体横断施設には、原則として道路用エレベーターを設置すること
- ⑤ その他
 - i) バス停、路面電車停留場、自動車駐車場等は、移動円滑化に必要な構造とすること
 - ii) 積雪寒冷地においては、必要な箇所に融雪施設等を設置することにより、冬季における移動円滑化を確保すること

3 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信号機等に関する基準を定める規則(平成12年国家公安委員会規則第17号)

信号機等に関する移動円滑化基準は、都道府県公安委員会が、市町村が作成した交通バリアフリー基本構想に即して、信号機、道路標識等の整備を行う交通安全特定事業を実施する際に適合が義務付けられた基準である。

- ① 信号機について、音響機能や歩行者用青時間延長機能を整備すること等により道路の横断の安全を確保するための措置を講ずること
- ② 道路標識及び道路標示について、見やすく分かりやすいものとする

- (注) 1 国土交通省等の資料を基に当省が作成した。
2 下線は当省が付した。

表 1-⑧ 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（平成 12 年法律第 68 号）における基本構想の作成に関する規定

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（平成 12 年法律第 68 号）（抜粋）

（移動円滑化基本構想）

- 第 6 条 市町村は、基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の重点整備地区について、移動円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（以下「基本構想」という。）を作成することができる。
- 2 基本構想には、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 重点整備地区における移動円滑化に関する基本的な方針
 - 二 重点整備地区の位置及び区域
 - 三 特定旅客施設、特定車両、特定経路を構成する一般交通用施設及び当該特定旅客施設又は一般交通用施設と一体として利用される公共用施設について移動円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項
 - 四 前号に規定する事業と併せて実施する土地区画整理事業、市街地再開発事業その他の市街地開発事業に関し移動円滑化のために考慮すべき事項その他必要な事項
 - 3 基本構想は、都市計画及び都市計画法第 18 条の 2 の市町村の都市計画に関する基本的な方針との調和が保たれ、かつ、地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 2 条第 4 項の基本構想に即したものでなければならない。
 - 4 市町村は、基本構想を作成しようとするときは、これに定めようとする特定事業に関する事項について、関係する公共交通事業者等、道路管理者及び都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）と協議しなければならない。
 - 5 市町村は、基本構想を作成するに当たり、あらかじめ、関係する公共交通事業者等、道路管理者及び公安委員会に対し、特定事業に関する事項について基本構想の案を作成し、当該市町村に提出するよう求めることができる。
 - 6 前項の案の提出を受けた市町村は、基本構想を作成するに当たっては、当該案の内容が十分に反映されるよう努めるものとする。
 - 7 前 2 項に規定するもののほか、関係する公共交通事業者等、道路管理者その他の一般交通用施設及び公共用施設の管理者並びに公安委員会は、市町村による基本構想の作成に協力するよう努めなければならない。
 - 8 市町村は、基本構想を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、主務大臣、都道府県並びに関係する公共交通事業者等、道路管理者その他の一般交通用施設及び公共用施設の管理者並びに公安委員会に、基本構想の写しを送付しなければならない。
 - 9 主務大臣及び都道府県は、前項の規定により基本構想の写しの送付を受けたときは、市町村に対し、必要な助言をすることができる。
 - 10 第 4 項から前項までの規定は、基本構想の変更について準用する。

（注）下線は当省が付した。

表 1-⑨ 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（平成 12 年法律第 68 号）における公共交通特定事業、道路特定事業及び交通安全特定事業に関する規定

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（平成 12 年法律第 68 号）（抜粋）

（公共交通特定事業の実施）

第 7 条 前条第 1 項の規定により基本構想が作成されたときは、関係する公共交通事業者等は、単独で又は共同して、当該基本構想に即して公共交通特定事業を実施するための計画（以下「公共交通特定事業計画」という。）を作成し、これに基づき、当該公共交通特定事業を実施するものとする。

- 2 公共交通特定事業計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 公共交通特定事業の対象となる特定旅客施設又は特定車両
 - 二 公共交通特定事業の内容
 - 三 公共交通特定事業の実施予定期間並びにその実施に必要な資金の額及びその調達方法
- 3 公共交通事業者等は、公共交通特定事業計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する市町村及び道路管理者の意見を聴かなければならない。
- 4 公共交通事業者等は、公共交通特定事業計画を定めたときは、遅滞なく、これを関係する市町村及び道路管理者に送付しなければならない。
- 5 前 2 項の規定は、公共交通特定事業計画の変更について準用する。

（公共交通特定事業計画の認定）

第 8 条 公共交通事業者等は、主務省令で定めるところにより、主務大臣に対し、公共交通特定事業計画が重点整備地区における移動円滑化を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

- 2 主務大臣は、前項の規定による認定の申請があった場合において、前条第 2 項第二号に掲げる事項が基本方針及び移動円滑化基準に照らして適切なものであり、かつ、同項第二号及び第三号に掲げる事項が当該公共交通特定事業を確実に遂行するために技術上及び資金上適切なものであると認めるときは、その認定をするものとする。
- 3 前項の認定を受けた者は、当該認定に係る公共交通特定事業計画を変更しようとするときは、主務大臣の認定を受けなければならない。
- 4 第 2 項の規定は、前項の認定について準用する。
- 5 主務大臣は、第 2 項の認定を受けた者が当該認定に係る公共交通特定事業計画（第 3 項の規定による変更の認定があったときは、その変更後のもの）に従って公共交通特定事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

（道路特定事業の実施）

第 10 条 第 6 条第 1 項の規定により基本構想が作成されたときは、関係する道路管理者は、単独で又は共同して、当該基本構想に即して道路特定事業を実施するための計画（以下「道路特定事業計画」という。）を作成し、これに基づき、当該道路特定事業を実施するものとする。

- 2 前項の規定による道路特定事業は、当該道路が、重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する主務省令で定める基準に適合するよう実施されなければならない。
- 3 道路特定事業計画においては、基本構想において定められた道路特定事業について定めるほか、当該重点整備地区内の道路において実施するその他の道路特定事業について定めることができる。
- 4 道路特定事業計画においては、実施しようとする道路特定事業について次に掲げる事項を定めるものとする。
 - 一 道路特定事業を実施する道路の区間
 - 二 前号の道路の区間ごとに実施すべき道路特定事業の内容及び実施予定期間
 - 三 その他道路特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項
- 5 道路管理者は、道路特定事業計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する市町村、公共交通事業者等及び公安委員会の意見を聴かなければならない。
- 6 道路管理者は、道路特定事業計画において、道路法第 20 条第 1 項に規定する他の工作物について実施し、又は同法第 23 条第 1 項の規定に基づき実施する道路特定事業について定めるときは、あらかじめ、当該道路特定事業を実施する工作物又は施設の管理者と協議しなければならない。この場合において、当該道路特定事業の費用の負担を当該工作物又は施設の管理者に求めるときは、当該道路特定事業計画に当該道路特定事業の実施に要する費用の概算及び道路管理者と当該工作物又は施設の管理者との分担割合を定めるものとする。
- 7 道路管理者は、道路特定事業計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、関係する市町村、公共交通事業者等及び公安委員会並びに前項に規定する工作物又は施設の管理者に送付しなければならない。
- 8 前 3 項の規定は、道路特定事業計画の変更について準用する。

（交通安全特定事業の実施）

第 11 条 第 6 条第 1 項の規定により基本構想が作成されたときは、関係する公安委員会は、単独で又は共同して、当該基本構想に即して交通安全特定事業を実施するための計画（以下「交通安全特定事業計画」という。）を作成し、これに基づき、当該交通安全特定事業を実施するものとする。

- 2 前項の規定による交通安全特定事業（第2条第12項第1号に掲げる事業に限る。）は、当該信号機等が、重点整備地区における移動円滑化のために必要な信号機等に関する主務省令で定める基準に適合するよう実施されなければならない。
- 3 交通安全特定事業計画においては、実施しようとする交通安全特定事業について次に掲げる事項を定めるものとする。
 - 一 交通安全特定事業を実施する道路の区間
 - 二 前号の道路の区間ごとに実施すべき交通安全特定事業の内容及び実施予定期間
 - 三 その他交通安全特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項
- 4 公安委員会は、交通安全特定事業計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する市町村及び道路管理者の意見を聴かななければならない。
- 5 公安委員会は、交通安全特定事業計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、関係する市町村及び道路管理者に送付しなければならない。
- 6 前2項の規定は、交通安全特定事業計画の変更について準用する。

(注) 下線は当省が付した。

表 1-⑩ 「移動円滑化の促進に関する基本方針」（平成 12 年国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省 告示第 1 号）に定められた移動円滑化の目標

区 分	目 標	
(1) 旅客施設	①鉄道駅及び軌道停留所	1 日当たりの平均的な利用者数が 5 千人以上である鉄道駅及び軌道停留場に関し、平成 22 年までに、エレベーター又はエスカレーターを高低差 5 メートル以上の鉄道駅及び軌道停留場に設置することを始めとした段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、便所がある場合には身体障害者対応型便所の設置等の移動円滑化を原則としてすべての鉄道駅及び軌道停留場について実施する。また、これ以外の鉄道駅及び軌道停留場についても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、身体障害者等の利用の実態等を踏まえて移動円滑化を可能な限り実施する。
	②バスターミナル	1 日当たりの平均的な利用者数が 5 千人以上であるバスターミナルに関し、平成 22 年までに、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、便所がある場合には身体障害者対応型便所の設置等の移動円滑化を原則としてすべてのバスターミナルについて実施する。また、これ以外のバスターミナルについても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、身体障害者等の利用の実態等を踏まえて移動円滑化を可能な限り実施する。
	③旅客船ターミナル	1 日当たりの平均的な利用者数が 5 千人以上である旅客船ターミナルに関し、平成 22 年までに、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、便所がある場合には身体障害者対応型便所の設置等の移動円滑化を原則としてすべての旅客船ターミナルについて実施する。また、これ以外の旅客船ターミナルについても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、身体障害者等の利用の実態等を踏まえて移動円滑化を可能な限り実施する。
	④航空旅客ターミナル	1 日当たりの平均的な利用者数が 5 千人以上である航空旅客ターミナルに関し、平成 22 年までに、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、便所がある場合には身体障害者対応型便所の設置等の移動円滑化を原則としてすべての航空旅客ターミナルについて実施する。また、これ以外の航空旅客ターミナルについても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、身体障害者等の利用の実態等を踏まえて移動円滑化を可能な限り実施する。
(2) 車両等	①鉄道車両及び軌道車両	平成 22 年までに、総車両数約 5 万 1 千両のうち約 30 パーセントに当たる約 1 万 5 千両を移動円滑化された車両とする。
	②バス車両	バス車両（現時点においては、総車両数約 6 万台）に関し、原則として、10 年から 15 年で低床化された車両に代替する。また、ノンステップバスについては、向こう 3 年間で 5 年間を目途に標準化を図ること等の措置を講ずることにより、新規導入車両に占める割合を逐次高めることとし、これによって平成 22 年までに、バス総車両数の 20 パーセントから 25 パーセントをノンステップバスとする。
	③船舶	平成 22 年までに、総隻数約 1 千 100 隻のうち約 50 パーセントに当たる約 550 隻を移動円滑化された船舶とする。
	④航空機	平成 22 年までに、総機数約 420 機のうち約 40 パーセントに当たる約 180 機を移動円滑化された航空機とする。
(3) 一般交通用施設	重点整備地区内の主要な特定経路を構成する道路、駅前広場、通路等について、原則として平成 22 年までに、移動円滑化を実施する。	
(4) 信号機等	平成 22 年までに、音響信号機、高齢者等感応信号機等の信号機の設置、歩行者用道路であることを表示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路表示の設置等の移動円滑化を原則としてすべての特定経路を構成する道路において実施する。 なお、重点整備地区内の特定旅客施設又は主要な特定経路を構成する一般交通用施設と一体として利用される駐車場、公園等の公共用施設であって、基本構想に位置付けられたものについて、上記(1)から(4)までの移動円滑化と併せて、移動円滑化を実施する。	

(注) 「移動円滑化の促進に関する基本方針」に基づき当省が作成した。

表 1-⑪ 社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）（抜粋）

(目的)
 第 1 条 この法律は、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するため、社会資本整備重点計画の策定等の措置を講ずることにより、交通の安全の確保とその円滑化、経済基盤の強化、生活環境の保全、都市環境の改善及び国土の保全と開発を図り、もって国民経済の健全な発展及び国民生活の安定と向上に寄与することを目的とする。

(定義)
 第 2 条 この法律において、「社会資本整備重点計画」とは、社会資本整備事業に関する計画であつて、第 4 条の規定に従い定められたものをいう。

2 (略)
 (重点計画)
 第 4 条 主務大臣等は、政令の定めるところにより、重点計画の案を作成しなければならない。
 2 主務大臣等は前項の規定により作成された重点計画の案について、閣議の決定を求めなければならない。

3～8 (略)
 (社会資本整備事業に係る政策の評価)
 第 7 条 主務大臣等は、行政機関が行う政策の評価に関する法律(平成 13 年法律第 86 号)第 6 条第 1 項の基本計画を定めるときは、同条第 2 項第 6 号の政策として、第 4 条第 3 項第 2 号の規定によりその概要が重点計画に定められた社会資本整備事業を定めなければならない。
 2 主務大臣等は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第 7 条第 1 項の実施計画を定めるときは、前項の社会資本整備事業に係る同条第 2 項の事後評価の方法として、第 4 条第 3 項第 1 号の規定により重点計画に定められた重点目標に照らして評価を行う旨を定めなければならない。

(注) 下線は当省が付した。

表 1-⑫ 社会資本整備重点計画（平成 15 年 10 月 10 日閣議決定）（抜粋）

1 (略)
 2 重点計画の活用とその意義
 (略)
 今後の社会資本の整備においては、目標の達成度を定期的に評価・分析して、事業・施策のあり方に反映していくことが必要である。重点計画はこの観点から積極的に活用されるべきものであり、社会資本整備重点計画法の規定に基づき、毎年度の政策評価の実施等を確実に行うものとする。

第 1 章 (略)
 第 2 章 社会資本整備事業の実施に関する重点目標及びその達成のため効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要
 暮らし～生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現
 (重点目標)
 (1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等
すべての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る。

(指標)
 ・ 1 日当たりの平均利用者数が 5,000 人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路及び信号機並びに不特定多数の者等が利用する一定の建築物（注 1）及び住宅のバリアフリー化（注 2）の割合
【旅客施設の段差解消 39% (H14)→7 割強 (H19)】
【視覚障害者誘導用ブロック 72% (H14)→8 割強 (H19)】
【道路 17% (H14)→約 5 割 (H19)】
【信号機 約 4 割 (H14)→約 8 割 (H19)】
【建築物 約 3 割 (H14)→約 4 割 (H19)、住宅 H19 に約 1 割】
 (注 1) (略)
 (注 2) バリアフリー化：旅客施設及び道路については、原則として段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等がなされたもの
 (以下略)

(注) 下線は当省が付した。

表 1-⑬ バリアフリー化推進要綱（平成 16 年 6 月 1 日バリアフリーに関する関係閣僚会議決定）
（抜粋）

II 分野別の基本的取組み

1 生活環境

(3) 公共交通機関

① 旅客施設

高齢者、障害者等全ての人々が日常生活や社会参加を送る上で、さまざまな場所や施設等との間の移動が不可欠であり、公共交通機関を円滑、安全に利用できるようにすることが必要である。

このため、交通バリアフリー法に基づき、旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）の新設等に際し、移動円滑化基準への適合の義務づけ（エレベーター設置等による段差解消、視覚障害者誘導用ブロック等の案内施設整備、障害者用トイレの設置等）を行うとともに、既存施設についても同基準適合に努めるよう義務づけを行っているところである。これにより、平成 22 年までに主要な旅客施設のバリアフリー化を実施するなど、車いす使用者や視聴覚障害者を含めた高齢者、障害者等が乗車券を購入し、出入口から車両等に乗り込み、降りるまでの移動を円滑に行うことができる状況を確保する。

これに向け、旅客施設のバリアフリー化への支援を行うとともに、NPO等との連携による鉄道駅バリアフリー施設等の情報提供の拡充、旅客施設のバリアフリー化状況のとりまとめ・公表を引き続き実施するとともに、障害者等による点検・調査と関係者による対策実施等を進める。さらに、旅客施設として望ましい技術的な仕様を定めたガイドラインの普及を進める。

項目	整備対象数	実績値		整備目標
旅客施設（※）	平成 14 年度末 現在：2,815	14 年度 ：172	14 年度末累計 ：1,109 (39.4%)	22 年末累計： 100%
鉄軌道駅	2,739	166	1,068 (39.0%)	
バスターミナル	45	2	32 (71.1%)	
旅客船ターミナル	9	2	5 (55.6%)	
航空旅客ターミナル	22	2	4 (18.2%)	

※ 1 日当たりの平均的利用者数が 5,000 人以上の旅客施設

② 車両等 (略)

③ 人的支援 (略)

(4) 公共施設

① 歩行空間

高齢者、障害者等全ての人々がまちを円滑、安全に移動するためには、鉄道駅や建築物等の各種施設単体だけではなく、全体として歩行しやすい環境となるようこれらの間を結ぶ歩行空間がバリアフリー化されていることが必要である。

このため、より円滑で安全な移動の確保に向けて、市街地の鉄道駅、商店街、病院等に係る主要ルートにおいて、幅の広い歩道の整備、歩道の段差解消、視覚障害者誘導用ブロック等の案内施設整備、音響信号機（歩行者用信号が青になったことを鳥の声等の音で知らせる信号機）や高齢者等感応信号機（押しボタン等の操作により歩行者用信号の青時間が延長される信号機）の設置等を行うとともに、エレベーター等の設置や建築物との直結化がなされた立体横断施設や交通広場等の整備を図るなど、歩行空間のバリアフリー化を進める。特に、主要な鉄道駅等旅客施設を中心とした地区については、交通バリアフリー法に基づき積極的に取り組み、車いす使用者や視覚障害者を含めた高齢者、障害者等が鉄道駅等の周辺から官公庁施設、福祉施設等に至る通路等における移動を円滑に行うことができる状況を確保する。

項目	実績値	整備目標
旅客施設（※）の周辺等の主な道路のバリアフリー化	15 年度末累計：21%	22 年末：100%
旅客施設（※）の周辺等の主な信号機のバリアフリー化	14 年度末累計：約 4 割	22 年末：100%

※ 1 日当たりの平均的利用者数が 5,000 人以上の旅客施設
（以下略）

(注) 下線は当省が付した。

表 1-⑭ 国土交通省による主な基本構想作成促進事業の概要

国土交通省は、市町村における基本構想の作成を促進するため、主に次の事業を実施している。
 このうち、交通バリアフリーセミナー及び交通バリアフリープロモーターに関しては、実施要領等を定めておらず、同省の広報誌（「国土交通けいざい」（2003年12月発行））に実施すべき内容として、下記の内容を掲載している。

事業の名称	内 容
交通バリアフリーセミナー	地方運輸局は、市町村や公共交通事業者等の関係者を集め、基本構想の作成に係る意義、また、その方策等について説明を行うセミナーを開催している。 対象市町村としては、具体的に作成に取り組む前の、すなわち、基本構想を作成するか否かで検討段階にある市町村を中心としている。
交通バリアフリープロモーター	地方運輸局の職員は、交通バリアフリープロモーターとして市町村に出向き、基本構想作成に向けてのノウハウの提供、アドバイス等を行う。 対象市町村は、具体的に基本構想の作成に取り組んでいる、若しくは作成方策を検討している段階にある市町村に対して行っている。
基本構想作成の手引きの作成	基本構想を作成するに当たって留意すべき点や先進事例の紹介などを取りまとめた手引きを作成 手引きの概要 交通バリアフリー法に基づく基本構想策定の手引き 先進事例に学ぶ（平成14年9月）（抜粋） 監修：国土交通省総合政策局交通消費者行政課 編著：交通エコロジー・モビリティ財団、土木学会土木計画学研究委員会「高齢社会における交通システム整備の体系に関する研究小委員会」 発行：交通エコロジー・モビリティ財団 （目次） 本書の概要 I 基本構想策定の基本的スタンス 土木学会土木計画学研究委員会 「高齢社会における交通システム整備の体系に関する研究小委員会」 II 基本構想策定状況および先進事例紹介 II-1. 基本構想策定状況の全体像 1. 数値データから見る基本構想策定状況 2. 特色ある事例 II-2. 基本構想先進9事例 （以下略）
基本構想策定のメリット集の作成・配布	基本構想を作成した市町村に対するヒアリング等を踏まえ、基本構想を策定したことによるメリット等を取りまとめた資料を作成し、地方運輸局を通じて市町村に配布 平成15年度に国土交通省（本省）が作成したメリット集の概要 基本構想策定のメリット（事例紹介）（抜粋） ○ 事業の執行 ・ 駅周辺の一定のエリアを捉えた初めての法定計画であり、今後、計画的な事業執行が可能となる ・ 長年の懸案であった国道の拡幅事業が事業化された ・ 駅のエレベーター補助が採択された ・ 既存の駅通路の自由通路化を実現することができた ○ 予算の確保・コストダウン ・ 法律に基づく確実なシステムであり議会への説明が十分にできたため、今後、円滑な予算審議が期待される ・ 都市再生・中心市街地活性化等に加えて重層的な政策とすることで、事業採択を受けやすくなった ・ 事業者と同じ機材を導入し、管理委託をすることによりコストダウンを図ることができた ○ 関係者との調整 ・ 市の独自ではなく法律に基づく制度であり、障害者等の関係者の目を通した客観的なシステムである ・ これまで疎遠であった鉄道事業者やNPO団体等との関係が緊密になった（事業者の考え方等を詳細に把握することができた） ・ 市の内部において、福祉等の関係部局との役割分担を確立できた ・ 基本構想策定委員会のメンバーである大学教授の強力なリーダーシップにより、鉄道事業者との調整を円滑に行うことができた ○ 対外的なPR ・ 福祉のまちづくり条例（県）のみならず、市独自の計画を策定することで、市としてのバリアフリーへの取り組みをPRできた

	<ul style="list-style-type: none"> 複数の施設に係る構想としたため、議論を通じて各施設の整備の優先順位等を説明することができる <p style="text-align: center;">(以下略)</p>
--	--

(注) 国土交通省の広報誌（「国土交通けいざい」（2003年12月発行））等に基づき当省が作成した。

表1-⑮ 基本構想作成促進のための事業予算の概要

(単位：千円)

経費の名称		交通バリアフリー基本構想策定促進のための環境整備の推進	心のバリアフリー社会形成に向けた総合的な施策の実現	
主な事項		バリアフリープロモーターの派遣、マスメディアによるキャンペーン、バリアフリー化緊急改善プロジェクト、バリアフリーインデックス、情報提供体制の確立等	駅及びその周辺におけるボランティアモデル事業、公共交通事業者向けモデル教育プログラムの作成、高齢者、身体障害者の介助体験、擬似体験等ができる交通バリアフリー教室、基本構想策定促進セミナーの開催等	合 計
予 算 額	平成 15 年度	23,767	3,919（基本構想策定促進セミナーの開催）	27,686
	16年度	22,490	2,818（同上）	25,308
	17年度	19,472	3,381（同上）	22,853

(注) 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。

表 1-⑯ 交通分野のバリアフリー化を推進するための主な財政支援措置と予算額

(単位：百万円)

施策・事業名	施策・事業の概要	予 算 額		
		平成 17年度当初予算	16年度当初予算	15年度当初予算
【総合的な環境整備】				
交通バリアフリー基本構想策定促進のための環境整備の推進（国交省）	地方公共団体別バリアフリー指標（BF I）の作成・公表、バリアフリー化緊急改善プロジェクト（旅客施設のチェック・改善等の指示）を実施するとともに、地域に交通バリアフリープロモーターを派遣する。	19	22	24
移動円滑化基本構想作成経費（総務省）	市町村が交通バリアフリー基本構想を作成する際に必要な経費（公共交通事業者等との協議に係る経費、高齢者・身体障害者等のニーズの把握に係る経費、現状調査費、都市計画の専門家等への委託費等）について、普通交付税で措置	移動円滑化基本構想作成に係る経費について、企画振興費（市町村分）の単位費用に参入		
ユニバーサルデザイン施策の構築（国交省）	バリアフリー関連施策の見直し等に反映させるため、ユニバーサルデザイン施策推進のための施設整備等の在り方に関する指針をとりまとめる。	7	0	0
大規模ターミナルのバリアフリー化に関する調査研究（国交省）	複数の鉄道駅、大規模な地下街等が一体となった大規模ターミナルのバリアフリー化に係る諸課題について調査研究を行う。	0	7	0
【人的支援】				
交通バリアフリー教室の開催等交通バリアフリー化の総合的な推進（国交省）	高齢者、身体障害者の介助体験、擬似体験等ができる交通バリアフリー教室等を開催する。	0	22	34
心のバリアフリー社会形成に向けた総合的な施策の実現（国交省）	駅及びその周辺におけるボランティアモデル事業、公共交通事業者向けモデル教育プログラムの作成、高齢者、身体障害者の介助体験、擬似体験等ができる交通バリアフリー教室等を実施する。	97	0	0
【旅客施設】				
交通施設バリアフリー化設備整備費補助金による事業（国交省）	既存の鉄道駅におけるバリアフリー化設備の整備事業を行う。（エレベーター、エスカレーター、スロープ、手すり、障害者対応型トイレ等の整備費）	3,170	3,500	3,400
鉄道駅総合改善事業費補助（移動円滑化）による事業（国交省）	既存の鉄道駅における通路、階段等を新設・改良し、これと一体的に行うエレベーター、エスカレーター等移動制約者等の円滑な移動を確保するための施設整備事業を行う。	1,946	1,283	700
地下高速鉄道整備事業費補助（国交省）	地下鉄の既設線における駅施設の大規模改良（バリアフリー）工事費の一部を補助する。	2,511	3,099	3,065
空港のバリアフリー化の推進（国交省）	航空旅客ターミナルから駐車場等に至る経路のバリアフリー化（歩道ルーフ等の整備）を実施又はそれらに対し補助する。	15,749の内数（航空サービス高度化推進事業費の内数）	14,841の内数（空港アクセス等航空サービス高度化推進事業費の内数）	210の内数
港湾施設のバリアフリー化（国交省）	港を訪れた人々が安全に、かつ身体的負担の少ない方法で公共交通機関を利用できるよう、旅客船ターミナル等のバリアフリー化を推進する。	258,128の内数	277,087の内数	294,440の内数

施策・事業名	施策・事業の概要	予 算 額		
		平成 17年度当初予算	16年度当初予算	15年度当初予算
【車両等】				
ノンステップバス等の導入の促進等（公共交通移動円滑化設備整備費補助等）（国交省）	標準仕様ノンステップバスの導入等の整備に対する補助等を実施する。	3,140 （ほか1,690の内数）	3,270 （ほか1,721の内数）	3,162 （ほか1,740の内数）
公共交通移動円滑化整備事業費補助（国交省）	公共交通機関のバリアフリー化を推進するとともに、地域における街づくり、道路混雑の緩和による環境問題への対応を図るために低床式路面電車システム（LRT）の整備に対して支援する。	0	225	275
LRTシステム整備（国交省）	高齢者、身体障害者等の移動制約者の円滑な移動に寄与するLRTシステムの整備等に対し補助する。	685	0	0
離島航路補助金バリアフリー化建造費補助（国交省）	経営基盤の脆弱な離島航路事業者に対し、離島航路補助金（バリアフリー化建造費補助）を交付し、就航船舶のバリアフリー化を図ることにより、高齢層の割合が高くなっている離島における高齢者等の移動の利便性及び安全性を向上させ当該航路を改善する。	43	76	74
【歩行空間】				
歩行空間のバリアフリー化（国交省）	市街地の駅、商店街、病院等の主要ルートにおいて、高齢者、障害者をはじめとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備や歩道の段差解消、エレベーター等が設置された歩道橋の整備を推進。特に主要な鉄道駅等を中心とする地区において、交通バリアフリー法に基づき、歩行空間のバリアフリー化を積極的に推進する。	333,524	331,249	314,062
バリアフリー対応信号機の整備（警察庁）	交通バリアフリー法の特定経路を構成する道路において、音響信号機、高齢者等感应信号機等のバリアフリー対応型信号機を整備する。	16,337の内数	16,223の内数	17,500の内数
人にやさしいまちづくり事業（国交省）	高齢者、障害者等に配慮したまちづくりを推進し、高齢者等の社会参加を促進するため、市街地における高齢者等の快適かつ安全な移動を確保するための施設（建築敷地内における通路・広場等の公共的空間を含む）等の整備を促進する。	21,155の内数	24,608の内数	24,073の内数
あんしん歩行エリアの整備（警察庁、国交省）	平成15年度より、歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため緊急に対策が必要な住居系地区又は商業系地区をあんしん歩行エリアとして指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して面的かつ総合的な死傷事故抑止対策を講じることにより、エリア内の死傷事故を約2割、歩行者又は自転車利用者に係る死傷事故を約3割抑止することを目指す。	16,337の内数（警察庁） （再掲）	16,223の内数（警察庁） （再掲）	17,500の内数（警察庁） （再掲）
		43,160 （国交省）	39,603 （国交省）	38,822 （国交省）
踏切道の改良（国交省）	踏切による交通渋滞の解消、事故の防止と地域分断の解消により安全・快適な都市の再生を図るため、道路と鉄道の立体交差化等を重点的に促進するとともに、歩行者等の踏切横断の安全確保と円滑化のための踏切道の構造改良等に取り組む。	201,005	193,658	184,461
合 計		・589,307 ・313,059の内数	・576,014 ・334,480の内数	・548,079 ・337,963の内数

(注) 1 国土交通省及び警察庁の資料に基づき当省が作成した。

2 合計欄は再掲を除く。

表 1-⑰ 基本構想の作成状況

国土交通省は、平成 12 年 11 月以降、全市町村を対象におおむね毎年 2 回、計 7 回、「交通バリアフリー法に基づく基本構想作成（予定）調査」を実施し、特定旅客施設がある市町村における基本構想の作成状況を把握している。

(単位：市町村、%)

区 分	市町村数		
	平成 17 年 10 月調査	16 年 10 月調査	16 年 1 月調査
基本構想を作成済みの市町村	182 (33.8)	162(29.1) 【172】	137(24.4) 【146】
基本構想の作成に着手、又は平成 16・17 年度中に作成に着手する予定がある市町村	32 (5.9)	54(9.7)	68(12.1)
基本構想の作成を予定しているが、その時期は未定としている市町村	163 (30.2)	167(30.0)	192(34.2)
基本構想の作成予定がない市町村	162 (30.1)	173(31.1)	165(29.4)
合 計	539 (100)	556(100)	562(100)

(注) 1 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。

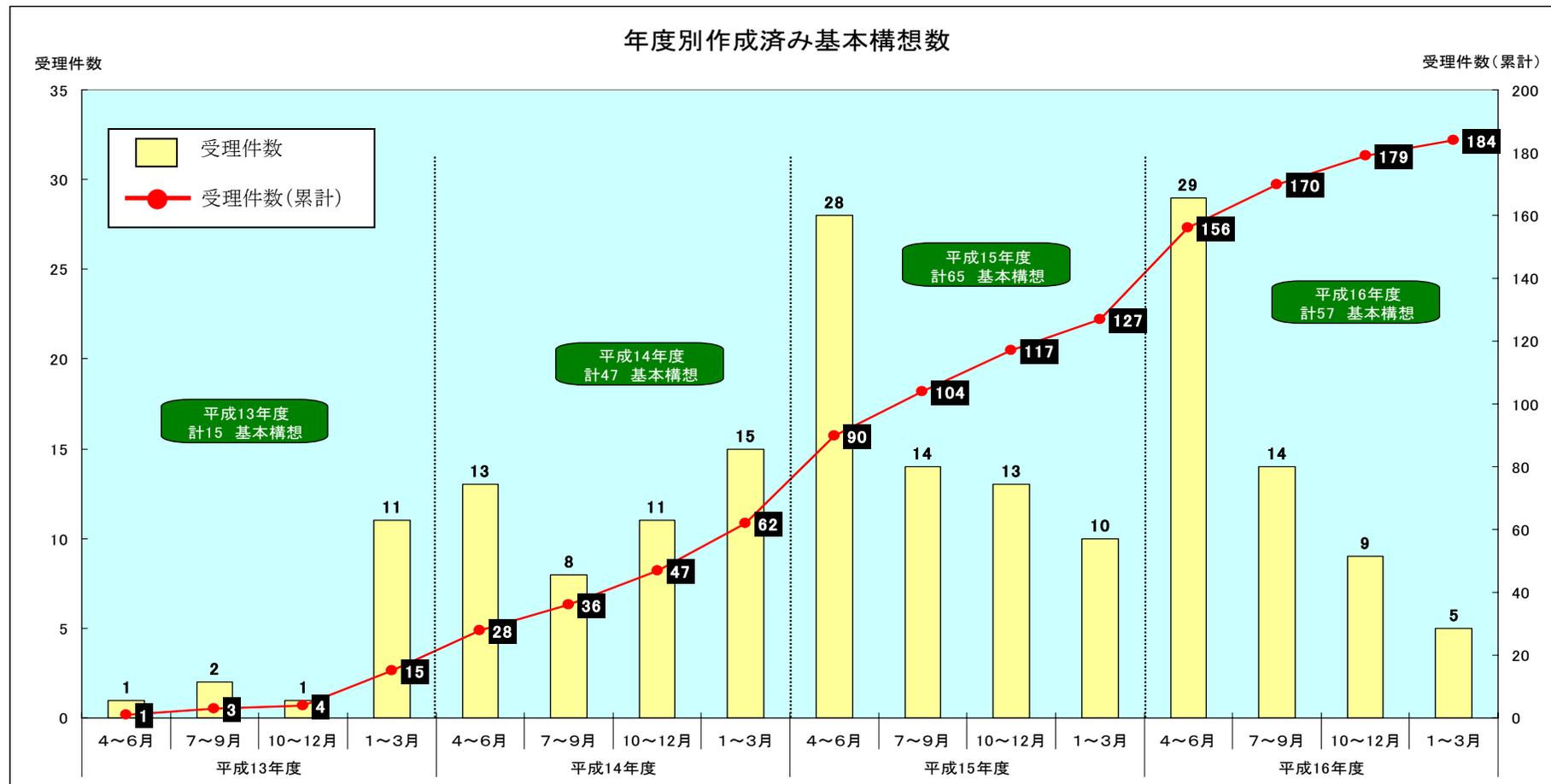
2 「市町村数」欄の【 】内は、1 日当たりの平均的な利用者数が 5,000 人未満の旅客施設がある市町村で基本構想を作成している市町村を含む数を示す。

3 「市町村数」欄の()内は構成比(%)を示す。

表 1-⑱ 年度別基本構想作成件数の推移

(単位：件)

	平成13年度				14				15				16				計
	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	
計	1	2	1	11	13	8	11	15	28	14	13	10	29	14	9	5	184
累計	1	3	4	15	28	36	47	62	90	104	117	127	156	170	179	184	184



- (注) 1 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。
 2 「平成16年度」欄の「1～3月」欄は、平成17年1月から同年3月1日までの間に国土交通省が受理した件数を示す。
 3 複数の基本構想を作成している市町村があるため、基本構想の受取件数と作成市町村数とは一致しない。

表 1-⑱ 基本構想を作成している市町村一覧

番号	市町村名	受理年月日
1	福岡県福岡市	平成 13 年 4 月 12 日
2	北海道室蘭市	7 月 4 日
3	広島県呉市	8 月 31 日
4	千葉県千葉市	12 月 4 日
5	山梨県石和町	14 年 1 月 24 日
6	大阪府守口市	1 月 31 日
7	鳥取県鳥取市	2 月 13 日
8	新潟県亀田町	3 月 8 日
9	大阪府交野市	3 月 12 日
10	大阪府八尾市	3 月 14 日
11	大阪府堺市	3 月 20 日
11	北海道千歳市	3 月 20 日
13	東京都荒川区	3 月 25 日
14	福岡県大牟田市	3 月 28 日
15	千葉県船橋市	3 月 29 日
16	富山県小杉町	4 月 4 日
17	福岡県福岡市	4 月 5 日
18	兵庫県明石市	4 月 8 日
19	香川県丸亀市	4 月 9 日
20	石川県金沢市	4 月 10 日
21	北海道恵庭市	4 月 25 日
21	埼玉県熊谷市	4 月 25 日
23	神奈川県相模原市	5 月 9 日
24	滋賀県守山市	5 月 29 日
25	大阪府河内長野市	6 月 3 日
25	広島県広島市	6 月 3 日
27	神奈川県秦野市	6 月 19 日
28	福岡県北九州市	6 月 27 日
29	大阪府豊中市	7 月 1 日
30	長崎県佐世保市	7 月 22 日
31	京都府長岡京市	8 月 1 日
32	長崎県長崎市	8 月 22 日
33	長野県諏訪市	8 月 30 日
34	岐阜県各務原市	9 月 17 日
35	岐阜県可児市	9 月 27 日
36	神奈川県藤沢市	9 月 30 日
37	千葉県柏市	10 月 1 日
38	福岡県古賀市	10 月 3 日
39	静岡県静岡市	10 月 15 日
40	富山県魚津市	10 月 17 日
41	大阪府東大阪市	10 月 18 日
42	千葉県袖ヶ浦市	10 月 21 日
43	大阪府阪南市	11 月 11 日
44	兵庫県宝塚市	11 月 14 日
45	兵庫県神戸市	12 月 11 日
46	東京都羽村市	12 月 12 日
47	東京都北区	12 月 24 日
48	新潟県新発田市	15 年 1 月 7 日
48	愛知県春日井市	1 月 7 日
50	静岡県焼津市	1 月 10 日
51	大阪府柏原市	1 月 16 日
52	大阪府大阪狭山市	2 月 3 日
53	大阪府茨木市	2 月 6 日
54	新潟県長岡市	2 月 10 日
55	愛知県名古屋市中区	2 月 14 日
56	大阪府藤井寺市	2 月 24 日
56	北海道遠軽町	2 月 24 日
58	東京都千代田区	3 月 12 日

番号	市町村名	受理年月日
59	三重県津市	15 年 3 月 20 日
60	宮城県仙台市	3 月 24 日
61	大阪府堺市(2)	3 月 26 日
62	鹿児島県鹿児島市	3 月 28 日
63	大阪府八尾市(2)	4 月 1 日
64	東京都武蔵野市	4 月 2 日
65	岐阜県穂積町(現瑞穂市)	4 月 3 日
66	埼玉県深谷市	4 月 4 日
66	大阪府吹田市	4 月 4 日
68	東京都八王子市	4 月 8 日
69	大阪府柏原市(2)	4 月 11 日
70	北海道札幌市	4 月 16 日
71	兵庫県姫路市	4 月 17 日
72	山口県菊川町	4 月 24 日
73	愛知県岡崎市	5 月 1 日
74	福岡県大野城市	5 月 2 日
75	大阪府寝屋川市	5 月 7 日
76	滋賀県今津町	5 月 8 日
76	島根県多伎町	5 月 8 日
78	千葉県八千代市	5 月 9 日
79	滋賀県大津市	5 月 14 日
80	岐阜県岐阜市	5 月 15 日
80	香川県高松市	5 月 15 日
82	大阪府大阪市	5 月 16 日
82	大阪府泉南市	5 月 16 日
84	高知県高知市	5 月 30 日
85	新潟県新潟市	6 月 2 日
86	埼玉県東松山市	6 月 9 日
87	愛媛県松山市	6 月 10 日
88	滋賀県彦根市	6 月 11 日
89	山形県南陽市	6 月 18 日
90	岩手県盛岡市	6 月 19 日
91	広島県東広島市	7 月 1 日
92	茨城県取手市	7 月 2 日
93	広島県三原市	7 月 7 日
93	北海道北見市	7 月 7 日
95	福島県会津若松市	7 月 8 日
96	大阪府高槻市	7 月 9 日
97	滋賀県米原町	7 月 18 日
98	京都府福知山市	8 月 11 日
99	神奈川県津久井郡藤野町	8 月 12 日
100	神奈川県小田原市	9 月 3 日
101	新潟県糸魚川市	9 月 17 日
102	兵庫県西宮市	9 月 18 日
103	青森県青森市	9 月 24 日
104	神奈川県厚木市	9 月 26 日
105	茨城県日立市	10 月 1 日
106	神奈川県鎌倉市	10 月 7 日
107	京都府京都市	10 月 10 日
108	福島県いわき市	10 月 16 日
109	千葉県市川市	10 月 27 日
110	岡山県笠岡市	10 月 30 日
111	兵庫県加古川市	11 月 5 日
112	栃木県宇都宮市	11 月 21 日
113	東京都三鷹市	12 月 1 日
113	福井県福井市	12 月 1 日
115	大阪府豊中市(2)	12 月 3 日
116	長野県塩尻市	12 月 9 日

番号	市町村名	受理年月日
117	愛知県名古屋(2)	平成 15 年 12 月 12 日
118	東京都杉並区	16 年 1 月 31 日
119	宮崎県宮崎市	2 月 5 日
120	京都府相楽郡木津町	2 月 12 日
121	新潟県柏崎市	3 月 8 日
121	三重県松阪市	3 月 8 日
123	大阪府守口市(2)	3 月 10 日
124	島根県松江市	3 月 11 日
125	大阪府堺市(3)	3 月 23 日
126	東京都府中市	3 月 24 日
127	宮城県仙台市(2)	3 月 31 日
128	千葉県浦安市	4 月 1 日
129	大分県大分市	4 月 2 日
130	大阪府四條畷市	4 月 6 日
131	愛媛県今治市	4 月 8 日
132	大阪府松原市	4 月 14 日
133	栃木県下都賀郡国分寺町	4 月 15 日
133	埼玉県鳩ヶ谷市	4 月 15 日
135	滋賀県近江八幡市	4 月 19 日
135	岩手県一関市	4 月 19 日
137	埼玉県大里郡寄居町	4 月 20 日
138	埼玉県所沢市	4 月 21 日
139	東京都目黒区	4 月 23 日
140	新潟県上越市	4 月 27 日
141	新潟県南魚沼郡湯沢町	4 月 28 日
142	岐阜県土岐市	5 月 10 日
143	大阪府貝塚市	5 月 12 日
144	北海道富良野市	5 月 21 日
144	大阪府大阪市(2)	5 月 21 日
146	大阪府大東市	5 月 27 日
147	福岡県久留米市	6 月 1 日
148	静岡県藤枝市	6 月 2 日
148	三重県一志郡嬉野町	6 月 2 日
150	大阪府岸和田市	6 月 7 日
150	茨城県西茨城郡友部町	6 月 7 日
150	茨城県水戸市	6 月 7 日
153	熊本県熊本市	6 月 11 日
153	神奈川県大和市	6 月 11 日
155	広島県廿日市市	6 月 22 日
156	東京都墨田区	6 月 30 日
157	滋賀県野洲郡野洲町	7 月 6 日
158	岐阜県瑞浪市	7 月 7 日
159	大阪府箕面市	7 月 8 日
160	滋賀県滋賀郡志賀町	7 月 13 日
161	栃木県那須郡西那須野町	7 月 27 日
162	神奈川県横浜市	8 月 6 日
163	東京都台東区	8 月 9 日
163	東京都練馬区	8 月 9 日
165	滋賀県甲賀郡水口町	8 月 10 日
166	京都府亀岡市	8 月 11 日

番号	市町村名	受理年月日
167	兵庫県川西市	16 年 8 月 23 日
168	秋田県秋田市	8 月 30 日
169	神奈川県逗子市	9 月 6 日
170	北海道釧路市	9 月 17 日
171	愛知県豊田市	10 月 1 日
172	長野県岡谷市	10 月 4 日
173	滋賀県長浜市	10 月 19 日
173	福島県福島市	10 月 19 日
175	京都府京都市(2)	10 月 22 日
176	静岡県静岡市(2)	10 月 29 日
177	神奈川県鎌倉市(2)	11 月 26 日
178	岐阜県中津川市	12 月 21 日
179	神奈川県川崎市	12 月 27 日
180	福井県敦賀市	17 年 1 月 28 日
181	山口県下関市	2 月 3 日
182	静岡県浜松市	2 月 15 日
183	岐阜県羽島市	2 月 21 日
184	神奈川県伊勢原市	3 月 1 日
	(以上)	

- (注) 1 国土交通省の資料による。
2 平成 17 年 3 月 1 日現在の状況を示す。
3 「市町村名」欄の()内は、市町村が基本構想を複数作成している場合における提出回数を示す。
4 網掛けした市町村は、区域内に 1 日当たりの平均的な利用者数が 5,000 人以上の旅客施設がない市町村を示す。

表 1-⑳ 人口規模別及び高齢化率別市区町村の基本構想作成状況

「交通バリアフリー法に基づく基本構想作成（予定）調査」によると、1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設を有する全国556市町について人口規模別に基本構想の作成率をみると、人口10万人未満の市町村では18.5%（324市町村中60市町村）、人口10万人以上20万人未満の市では27.7%（112市中31市）、人口20万人以上50万人未満の市では52.8%（89市中47市）、人口50万人以上の市では、77.4%（31市中24市）で、人口規模が大きい市町村ほど基本構想の作成率が高くなっている。

また、市町村人口に占める65歳以上人口の割合（高齢化率）別に基本構想の作成率をみると、高齢化率15%未満の市町村では30.5%（226市町村中69市町村）、高齢化率15%以上25%未満の市町村では28.6%（318市町村中91市町村）、高齢化率25%以上の市町村では16.7%（12市町村中2市町村）で、高齢化率が高い市町村ほど基本構想の作成率が低くなっている。特に、人口10万人未満かつ高齢化率25%以上の市町村では、基本構想の作成率が9.1%（11市町村中1市町村）にすぎない。なお、平成16年10月1日現在、我が国の高齢化率は19.5%となっている。

（単位：市町村、%）

人口規模	高齢化率 0%以上 15%未満			15%以上 25%未満			25%以上			合 計		
	作成済み	未作成	小計	作成済み	未作成	小計	作成済み	未作成	小計	作成済み	未作成	合計
50万人以上（市）	12 (85.7%)	2 (14.3%)	14 (100%)	12 (70.6%)	5 (29.4%)	17 (100%)	0	0	0	24 (77.4%)	7 (22.6%)	31 (100%)
20万人以上 50万人未満（市）	22 (57.9%)	16 (42.1%)	38 (100%)	25 (49.0%)	26 (51.0%)	51 (100%)	0	0	0	47 (52.8%)	42 (47.2%)	89 (100%)
10万人以上 20万人未満（市）	10 (17.9%)	46 (82.1%)	56 (100%)	20 (36.4%)	35 (63.6%)	55 (100%)	1 (100%)	0	1 (100%)	31 (27.7%)	81 (72.3%)	112 (100%)
10万人未満（市町村）	25 (21.2%)	93 (78.8%)	118 (100%)	34 (17.4%)	161 (82.6%)	195 (100%)	1 (9.1%)	10 (90.9%)	11 (100%)	60 (18.5%)	264 (81.5%)	324 (100%)
合 計	69 (30.5%)	157 (69.5%)	226 (100%)	91 (28.6%)	227 (71.4%)	318 (100%)	2 (16.7%)	10 (83.3%)	12 (100%)	162 (29.1%)	394 (70.9%)	556 (100%)

（注）1 国土交通省の資料及び「統計で見る市区町村のすがた2004」（総務省統計局）に基づき当省が作成した。

2 （ ）内は、各人口規模帯の小計に対する割合（%）を示す。

（参考）556市町村における人口規模、高齢化率の分布状況

（単位：人、%）

区 分	人口規模（人）			高齢化率（%）		
	最 小	最 多	平 均	最 低	最 高	平 均
基本構想作成済み	9,130	3,426,651	305,419	7.64%	25.77%	15.43%
基本構想未作成	2,193	1,024,053	106,099	8.89%	51.09%	15.64%
全 体	2,193	3,426,651	164,174	7.64%	51.09%	15.53%

表1-② 市町村の人口規模別基本構想作成状況別道路のバリアフリー化率の状況

平成16年10月現在で、基本構想を作成済みの35市町村及びこれを作成していない35市町村について、人口規模別にバリアフリー化率の状況をみると、基本構想を作成済みの市町村においては、バリアフリー化率25%未満の市町村が、人口10万人未満では75.0%（8市町村中6市町村）、人口10万人以上20万人未満では50.0%（8市中4市）、人口20万人以上では47.4%（19市中9市）を占めており、人口規模にかかわらず総じてバリアフリー化率は低くなっている。

他方、基本構想を作成していない市町村においては、バリアフリー化率25%未満の市町村が、人口10万人未満では45.5%（11市町村中5市町村）、人口10万人以上20万人未満では36.4%（11市中4市）を占めている一方で、人口20万人以上では7.7%（13市中1市）にすぎず、逆にバリアフリー化率50%以上の市が76.9%（13市中10市）となっている。

（単位：市町村、％）

人口規模 基本構想作成状況 バリアフリー化率	10万人未満		10万人以上 20万人未満		人口20万人以上		合 計	
	作成済み	未作成	作成済み	未作成	作成済み	未作成	作成済み	未作成
0%以上25%未満	6 (75.0%)	5 (45.5%)	4 (50.0%)	4 (36.4%)	9 (47.4%)	1 (7.7%)	19 (54.3%)	10 (28.6%)
25%以上50%未満	0	3 (27.3%)	3 (37.5%)	1 (9.1%)	6 (31.6%)	2 (15.4%)	9 (25.7%)	6 (17.1%)
50%以上75%未満	1 (12.5%)	1 (9.1%)	0	3 (27.3%)	3 (15.8%)	6 (46.2%)	4 (11.4%)	10 (28.6%)
75%以上100%以下	1 (12.5%)	2 (18.2%)	1 (12.5%)	3 (27.3%)	1 (5.3%)	4 (30.7%)	3 (8.6%)	9 (25.7%)
合 計	8 (100%)	11 (100%)	8 (100%)	11 (100%)	19 (100%)	13 (100%)	35 (100%)	35 (100%)

(注) 1 当省の調査結果による。

2 網掛け欄は、該当する市町村数の多い区分（基本構想を作成済み、未作成それぞれの市町村について、市町村数の類型が全体の過半数（18市町村以上）に達するまでの区分）を示す。

3 ()内は、各区分の合計欄に対する構成比（％）を示す。

表 1-② 市町村の高齢化率別基本構想作成状況別道路のバリアフリー化率の状況

平成 16 年 10 月現在で、基本構想を作成済みの 35 市町村及びこれを作成していない 35 市町村について、高齢化率別にバリアフリー化率の状況を見ると、基本構想を作成済みの市町村においては、バリアフリー化率 25%未満の市町村が、高齢化率 15%未満では 64.7% (17 市町村中 11 市町村)、高齢化率 15%以上 25%未満では 50.0% (16 市町村中 8 市町村) を占めており、高齢化率にかかわらず総じてバリアフリー化率は低くなっている。

他方、基本構想を作成していない市町村においては、高齢化率 15%未満では、バリアフリー化率 75%以上の市町村が 46.7% (15 市町村中 7 市町村) を占めている一方で、高齢化率 15%以上 25%未満では、バリアフリー化率 25%未満の市町村及び 50%以上 75%未満の市町村がともに 35.0% (20 市町村中各 7 市町村) となっている。

(単位：市町村、%)

高齢化率 基本構想作成状況 バリアフリー化率	15%未満		15%以上 25%未満		25%以上		合 計	
	作成済み	未作成	作成済み	未作成	作成済み	未作成	作成済み	未作成
0%以上 25%未満	11 (64.7%)	3 (20.0%)	8 (50.0%)	7 (35.0%)	0	0	19 (54.3%)	10 (28.6%)
25%以上 50%未満	4 (23.5%)	2 (13.3%)	4 (25.0%)	4 (20.0%)	1 (50.0%)	0	9 (25.7%)	6 (17.1%)
50%以上 75%未満	1 (5.9%)	3 (20.0%)	3 (18.8%)	7 (35.0%)	0	0	4 (11.4%)	10 (28.6%)
75%以上 100%以下	1 (5.9%)	7 (46.7%)	1 (6.3%)	2 (10.0%)	1 (50.0%)	0	3 (8.6%)	9 (25.7%)
合 計	17 (100%)	15 (100%)	16 (100%)	20 (100%)	2 (100%)	0 (100%)	35 (100%)	35 (100%)

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 網掛け欄は、該当する市町村数の多い区分（基本構想を作成済み、未作成それぞれの市町村について、市町村数の類型が全体の過半数（18 市町村以上）に達するまでの区分）を示す。
 3 ()内は、各区分の合計欄に対する構成比 (%) を示す。

表 1-② 基本構想作成の効果

(単位：市町村、%)

区 分	効果がある又は効果がないとする理由	市町村数
効果があるとしている市町村 (29 市町村 (82.9%))	重点整備地区において関係機関が一体となって事業を実施することが可能となった。	8 (27.6)
	関係機関は基本構想に即して事業を実施することが義務付けられるため、旅客施設、道路等のバリアフリー化が着実に推進されつつある。	8 (27.6)
	各種補助金の採択の際に有利に働いた。	6 (20.7)
	住民に対してバリアフリー化に対する取組姿勢をPRできた。	5 (17.2)
	住民のバリアフリー化に対する関心が高まった。	5 (17.2)
	実施する事業の優先順位がつけやすくなり、市町村議会や予算部局等への説明を明確に行えるようになった。	4 (13.8)
	福祉重視の行政姿勢を一層明確化することができた。	3 (10.3)
	関係機関が実施する事業に対して、住民が意見を表明する機会ができた。	3 (10.3)
	市町村全体としてのバリアフリー化の方向性や実施すべき事業内容が明確になった。	2 (6.9)
	基本構想を作成した市町村が、地域のバリアフリー化に係るイニシアチブをとることができた。	1 (3.4)
	重点整備地区以外の地区のバリアフリー化の推進にも良い影響を与えている。	1 (3.4)
小 計		46
効果がないとしている市町村 (1 市町村 (2.9%))	補助金採択上の優位性はあまり感じられない。	1 (100.0)
効果不明 (5 市町村 (14.3%))	—	5
調査対象市町村数		35

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「区分」欄の () 内の構成比 (%) は、調査対象市町村に占める割合を示す。

3 「市町村数」欄の () 内は、「区分」欄に掲げた市町村数に対する構成比を示す。

4 複数の理由を掲げている市町村があるため、市町村数の合計は各区分の市町村数とは一致しない。

表 1-② 基本構想の作成が具体化していない理由別市町村の状況

(単位：市町村、%)

基本構想の作成が具体化していない理由	市町村数	うち、「福祉のまちづくり等の市町村の独自の施策により高齢者・身体障害者等の移動円滑化を実施中又は計画中のため」としている 25 市町村を除いた 12 市町村の状況
福祉のまちづくり等の市町村の独自の施策により高齢者・身体障害者等の移動円滑化を実施中又は計画中のため。	25 (67.6)	—
基本構想作成・推進のための財源が乏しい。	7 (18.9)	2 (16.7)
基本構想の担当部署がない又は不明確	7 (18.9)	6 (50.0)
庁内の関係者間の調整が困難又は調整に時間を要している。	3 (8.1)	2 (16.7)
市町村合併が予定されているため合併後に検討	3 (8.1)	2 (16.7)
用地の確保等事業実施が困難な状況がある。	3 (8.1)	0 (0)
基本構想作成のノウハウがない。	1 (2.7)	1 (8.3)
重点整備地区だけでなく市町村全域を整備する必要がある。	1 (2.7)	1 (8.3)
調査対象市町村数	37 (100.0)	12 (100.0)

(注) 1 当省の調査結果による。

2 ()内は調査対象市町村数に占める構成比(%)を示す。

3 複数の理由を掲げている市町村があるため、「調査対象市町村数」と「基本構想の作成が具体化していない理由」欄の市町村数の合計数とは一致しない。

表 1-② 基本構想作成の有無別、公共交通特定事業計画の作成の有無別の特定旅客施設のバリアフリー化の状況

基本構想を作成済みの 35 市町村のうち、早期（交通バリアフリー法が施行された平成 12 年 11 月から 13 年度末まで）に基本構想を作成済みの 11 市町村と 16 年 10 月現在で基本構想を作成していない 37 市町村との間で、15 年度末現在のバリアフリー化の状況を比較すると、基本構想を作成済みの 11 市町村の 30 特定旅客施設については、段差の解消率が 46.7%（14 施設）、視覚障害者誘導用ブロックの設置率が 83.3%（25 施設）、身体障害者対応型便所の設置率が 33.3%（便所が設置されている 30 施設のうち 10 施設）であるのに対し、基本構想を作成していない 37 市町村の 51 特定旅客施設における段差の解消率が 51.0%（26 施設）、視覚障害者誘導用ブロックの設置率が 84.3%（43 施設）、身体障害者対応型便所の設置率が 42.9%（便所が設置されている 49 施設のうち 21 施設）と、いずれも基本構想を作成していない市町村の方が高くなっている。

一方、早期に基本構想を作成済みの 11 市町村の 30 特定旅客施設のうち、公共交通特定事業計画が作成されていない 21 施設の段差の解消率が 38.1%（8 施設）、視覚障害者誘導用ブロックの設置率が 81.0%（17 施設）、身体障害者対応型便所の設置率が 28.6%（6 施設）であるのに対し、同計画を作成済みの 9 施設の段差の解消率が 66.7%（6 施設）、視覚障害者誘導用ブロックの設置率が 88.9%（8 施設）、身体障害者対応型便所の設置率が 44.4%（4 施設）といずれも公共交通特定事業計画を作成済みの施設の方がバリアフリー化率は高くなっている。

（単位：施設、%）

区 分	特定旅客施設数		バリアフリー化の状況			
		うち便所が設置されている施設数	①段差解消済みの施設数	②視覚障害者誘導用ブロック設置済みの施設数	③身体障害者対応型便所設置済みの施設数	④旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準にすべて適合している施設数
基本構想を作成済みの市町村（35 市町村）の特定旅客施設	74	72	33 (44.6)	49 (66.2)	20 (27.8)	5 (6.9)
公共交通特定事業計画を作成済みの特定旅客施設	40	38	21 (52.5)	25 (62.5)	13 (34.2)	2 (5.3)
公共交通特定事業計画が作成されていない特定旅客施設	34	34	12 (35.3)	24 (70.6)	7 (20.6)	3 (8.8)
上記の市町村のうち、平成 13 年度末までに基本構想を作成済みの市町村（11 市町村）の特定旅客施設	30	30	14 (46.7)	25 (83.3)	10 (33.3)	3 (10.0)
公共交通特定事業計画を作成済みの特定旅客施設	9	9	6 (66.7)	8 (88.9)	4 (44.4)	2 (22.2)
公共交通特定事業計画が作成されていない特定旅客施設	21	21	8 (38.1)	17 (81.0)	6 (28.6)	1 (4.8)
基本構想を作成していない市町村（37 市町村）の特定旅客施設	51	49	26 (51.0)	43 (84.3)	21 (42.9)	4 (8.2)

（注） 1 当省の調査結果による。

2 「特定旅客施設数」及び「バリアフリー化の状況」は平成 15 年度末現在。

3 「公共交通特定事業計画」の作成状況は平成 16 年 11 月末現在。

4 ①及び②欄の（ ）内は、特定旅客施設数に対するバリアフリー化率（%）を示し、③及び④欄の（ ）内は、特定旅客施設数のうち便所が設置されている施設数に対する構成比（%）を示す。

表 1-⑩ 基本構想作成の有無別、道路特定事業計画の作成の有無別の道路のバリアフリー化の状況

基本構想を作成済みの 35 市町村のうち、早期（交通バリアフリー法が施行された平成 12 年 11 月から 13 年度末まで）に基本構想を作成済みの 11 市町村と 16 年 10 月現在で基本構想を作成していない 35 市町村との間で、15 年度末現在の道路のバリアフリー化の状況を比較すると、基本構想を作成済みの 11 市町村の特定経路を構成する道路のバリアフリー化率が 30.3%であるのに対し、基本構想を作成していない 35 市町村の仮想特定経路を構成する道路のバリアフリー化率は 43.8%と基本構想を作成していない市町村の方が高くなっている。

一方、基本構想を作成済みの 11 市町村の特定経路を構成する道路のうち、道路特定事業計画が作成されていない道路のバリアフリー化率が 27.4%であるのに対し、道路特定事業計画を作成済みの道路のバリアフリー化率が 32.2%と高くなっている。

(単位：機関、m、%)

区 分	道路管理者別道路のバリアフリー化の状況												合 計			
	国				都道府県				市町村				特定事業実施機関数	特定経路又は仮想特定経路の延長(m)	バリアフリー化された道路の延長(m)	道路のバリアフリー化率(%)
	特定事業実施機関数	特定経路又は仮想特定経路の延長(m)	バリアフリー化された道路の延長(m)	道路のバリアフリー化率(%)	特定事業実施機関数	特定経路又は仮想特定経路の延長(m)	バリアフリー化された道路の延長(m)	道路のバリアフリー化率(%)	特定事業実施機関数	特定経路又は仮想特定経路の延長(m)	バリアフリー化された道路の延長(m)	道路のバリアフリー化率(%)				
基本構想を作成済みの市町村 (35 市町村) の道路	11	22,950	14,130	61.6	23	47,070	14,731	31.3	34	159,151	44,911	28.2	68	229,171	73,772	32.2
道路特定事業計画を作成済みの道路	5	7,290	3,730	51.2	9	16,920	7,120	42.1	19	100,655	30,541	30.3	33	124,865	41,391	33.1
道路特定事業計画を未作成の道路	6	15,660	10,400	66.4	14	30,150	7,611	25.2	15	58,496	14,370	24.6	35	104,306	32,381	31.0
上記の市町村のうち、平成 13 年度末までに基本構想を作成済みの市町村 (11 市町村) の道路	5	12,970	8,110	62.5	8	21,275	4,806	22.6	11	72,199	19,312	26.7	24	106,444	32,228	30.3
道路特定事業計画を作成済みの道路	1	110	110	100.0	4	10,590	3,200	30.2	6	52,300	16,999	32.5	11	63,000	20,309	32.2
道路特定事業計画を未作成の道路	4	12,860	8,000	62.2	4	10,685	1,606	15.0	5	19,899	2,313	11.6	13	43,444	11,919	27.4
基本構想を作成していない市町村 (35 市町村) の道路	—	10,675	3,065	28.7	—	33,093	10,893	32.9	—	81,541	40,968	50.2	—	125,309	54,926	43.8

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 道路のバリアフリー化の状況は平成 15 年度末現在。
 3 「道路特定事業計画」の作成状況は平成 16 年 11 月末現在。
 4 「特定事業実施機関数」は延べ数である。

表 1-② 信号機のバリアフリー化の進ちょく状況（平成 16 年度末現在）

（単位：基、％）

事 項	信号機数 (基)	左記のうちバ リアフリー化 済み信号機数 (基)	バリアフリー 化率 (％)
基本構想作成済みの特定経路上の信号機	4,478	2,462	55.0
特定事業計画作成済みの特定経路上の信号機	1,713	1,056	61.6
特定事業計画未作成の特定経路上の信号機	2,765	1,406	50.8
基本構想未作成の特定経路上の信号機	7,565	3,637	48.1
合 計	12,043	6,099	50.6

（注）国家公安委員会・警察庁の資料による。

表 1-20 交通バリアフリーセミナーの開催状況

セミナーの開催状況は、平成 14 年度は 9 地方運輸局で 14 回、参加者約 1,600 人であったが、15 年度は 9 地方運輸局で 11 回、参加者約 700 人、16 年度は 4 地方運輸局で 4 回、参加者約 300 人と開催回数、参加者数ともに急減している。

(単位：回、人)

地方運輸局等名	年度別開催状況								
	平成 14 年度			15 年度			16 年度		
	回数	開催年月日(場所)	参加者(人)	回数	開催年月日(場所)	参加者(人)	回数	開催年月日(場所)	参加者(人)
北海道	1	14 年 12 月 11 日 (札幌市)	67	1	15 年 10 月 23 日 (札幌市)	40	0	—	—
東北	2	15 年 1 月 29 日 (仙台市)	95	3	16 年 1 月 21 日 (秋田市) (秋田県と共催)	146	0	—	—
		15 年 3 月 18 日 (青森市)	61		16 年 1 月 15 日 (気仙沼市)	37			
					15 年 4 月 21 日 (宮古市)	28			
関東	1	15 年 3 月 26 日 (千代田区)	377	1	16 年 3 月 12 日 (さいたま市)	91	1	17 年 3 月 7 日 (横浜市)	103
北陸信越	1	15 年 1 月 24 日 (金沢市)	100	1	16 年 2 月 5 日 (長野市)	80	1	17 年 2 月 23 日 (新潟市)	62
中部	3	14 年 7 月 3 日 (名古屋市)	50	1	15 年 8 月 26 日 (静岡市)	108	0	—	—
		14 年 7 月 4 日 (岡崎市)	45						
		14 年 7 月 30 日 (岐阜市)	76						
近畿	3	14 年 8 月 15 日 (大阪市)	100	1	15 年 7 月 7 日 (和歌山市)	57	1	16 年 8 月 4 日 (京都市)	91
		15 年 2 月 14 日 (奈良市)	150						
		15 年 3 月 13 日 (大阪市)	200						
中国	1	15 年 2 月 26 日 (広島市)	150	1	16 年 2 月 20 日 (岡山市)	75	0	—	—
四国	1	15 年 2 月 21 日 (高松市)	40	1	16 年 3 月 17 日 (徳島市)	23	0	—	—
九州	1	14 年 11 月 27 日 (熊本市)	141	1	15 年 10 月 7 日～ 8 日 (北九州市)	37	1	17 年 2 月 9 日 (福岡市)	46
沖縄	0	14 年 8 月に基本構想関係資料 (「基本構想策定のポイント」) を全市町村に送付		0	—	—	0	—	—
合計	14	—	1,652	11	—	722	4	—	302

(注) 国土交通省の資料により当省が作成した。

表 1-④ 毎年、交通バリアフリーセミナーを開催している地方運輸局における参加市町村の状況
(平成 14 年度から 16 年度)

平成 14 年度から 16 年度まで毎年、セミナーを開催している 3 地方運輸局（関東、近畿及び九州）のセミナー参加市町村の状況をみると、セミナーに初めて参加する市町村で、セミナー参加時に基本構想を作成していなかったものは、16 年度は 33.3%（参加 99 市町村中 33 市町村）にすぎない。

(単位：市町村、%)

地方運輸局名	平成 14 年度	15 年度		16 年度		
	参加市町村数	参加市町村数	うち、セミナーに初めて参加した市町村数	参加市町村数	うち、セミナーに初めて参加した市町村数	うち、セミナー参加時点で基本構想を作成していない市町村数
関東	87	47	21	55	14	12
近畿	27	23	23	21	20	16
九州	46	19	13	23	6	5
合計	160	89 (100%)	57 (64.0%)	99 (100%)	40 (40.4%)	33 (33.3%)

(注) 1 国土交通省の資料及び当省の調査結果による。

2 合計欄の () 内は、参加市町村数に対するセミナーに初めて参加した市町村数の割合 (%) を示す。

表 1-⑩ 交通バリアフリープロモーターの派遣先の状況

プロモーター事業の平成 15 年度及び 16 年度における派遣先をみると、全 118 件のうち、①基本構想を既に作成済みの市町村に派遣しているもの 6.8% (8 件)、②小学校等の基本構想を作成する立場にない機関や団体に派遣しているもの 8.5% (10 件)、③1 日当たりの平均的な利用者数が 5,000 人以上の旅客施設を有しておらず、特定旅客施設を有しているか不明の市町村に派遣しているもの 16.1% (19 件)、④基本構想の作成予定がない又は作成時期が未定としている市町村に派遣しているもの 39.8% (47 件) で、合計 71.2% (84 件) がプロモーター事業の趣旨に合致していない。

基本構想を作成中又は平成 15・16 年度中に作成に着手予定としている市町村に派遣しているものは 9.3% (11 件) にすぎない上、その内容は基本構想の作成のメリット等の説明にとどまっている。

(単位: 件、%)

事 項	派 遣 件 数		
	平成 15 年度	16 年度	合 計
基本構想を既に作成済みの市町村に派遣しているもの	4 (5.6)	4 (8.5)	8 (6.8)
小学校等の基本構想を作成する立場にない機関や団体に派遣しているもの	8 (11.3)	2 (4.3)	10 (8.5)
1 日当たりの平均的な利用者数が 5,000 人以上の旅客施設を有しておらず、特定旅客施設を有しているか不明の市町村に派遣しているもの	7 (9.9)	12 (25.5)	19 (16.1)
基本構想の作成予定がない又は作成時期が未定としている市町村に派遣しているもの	23 (32.4)	24 (51.1)	47 (39.8)
当省の調査結果において、基本構想の作成動向が分かっていない市町村に派遣しているもの	23 (32.4)	0 (0.0)	23 (19.5)
基本構想を作成中又は 15・16 年度中に作成に着手予定としている市町村に派遣しているもの	6 (8.5)	5 (10.6)	11 (9.3)
合 計	71 (100.0)	47 (100.0)	118 (100.0)

(注) 1 当省の調査結果による。

2 () 内は、構成比 (%) を示す。

表 1-⑩ 交通バリアフリープロモーターの派遣の効果

プロモーター事業は、地方運輸局職員が、具体的に基本構想の作成に取りかかっている、又は作成方策を検討している段階にある市町村に出向き、基本構想作成に向けてのノウハウの提供、アドバイス等を行うものである。
 平成 15 年 5 月から 16 年 10 月までにプロモーターが派遣された 57 市町村における派遣効果をみると、16 年 10 月現在で、基本構想の「作成に着手した」又は「作成済み」となっているものは合計 9%（5 市町村）にすぎない。

(単位:市町村)

派遣先の市町村における交通バリアフリー基本構想の作成動向							
平成 15 年 5～6 月現在 (プロモーター派遣前)		平成 16 年 10 月現在 (プロモーター派遣後)					
区 分	市町村数	作成済 み	作成に 着手	平成 16.17 年度中 に作成 に着手 予定	作成時 期未定	作成予 定なし	無回答
作成に着手	1	0	1	0	0	0	0
近々作成に着手する予定	4	2	1	0	0	0	1
作成時期未定	36	0	1	4	11	5	15
作成予定なし	0	0	0	0	0	0	0
無回答	16	0	0	1	3	7	5
合 計	57	2	3	5	14	12	21

- (注) 1 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。
 2 平成 15 年 5 月から 16 年 10 月までに、国土交通省がプロモーターを派遣した市町村のうち、基本構想を作成済みの市町村に派遣している 8 市町村及び小学校等の基本構想を作成する立場にない機関等に派遣しているもの 8 件を除く。
 3 網掛け部分は、平成 15 年 5～6 月現在の作成状況と比較して、基本構想の作成に結びついている市町村を示す。

表 1-⑪ 特定事業計画の種類別作成状況

(単位:機関、%)

区 分	延べ機関数			合 計
	公共交通特 定事業計画	道路特定事業 計画	交通安全特定 事業計画	
特定事業計画作成済み	47(42.3)	51(48.1)	19(37.3)	117(43.7)
特定事業計画未作成	64(57.7)	55(51.9)	32(62.7)	151(56.3)
合 計	111(100.0)	106(100.0)	51(100.0)	268(100.0)

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 特定事業計画の作成状況は、平成 16 年 11 月現在
 3 () 内は構成比 (%) を示す。

表 1-③ 基本計画の作成から特定事業計画作成までの期間等の状況

(単位：機関、%)

区 分	特定事業計画作成の有無	特定事業計画作成の有無別機関数	作 成 状 況																
			作成済み (作成までの期間)							未作成 (未作成の期間)									
			2年未満	6月未満	6月以上1年未満	1年以上1年6月未満	1年6月以上2年未満	2年以上	計	2年未満	6月未満	6月以上1年未満	1年以上1年6月未満	1年6月以上2年未満	2年以上3年未満	2年以上2年6月未満	2年6月以上3年未満	3年以上	計
公共交通特定事業計画	有	47	46 (97.9)	15 (31.9)	5 (10.6)	16 (34.0)	10 (21.3)	1 (2.1)	47 (100)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	無	64	—	—	—	—	—	—	—	30 (46.9)	0 (0)	5 (7.8)	6 (9.4)	19 (29.7)	28 (43.8)	10 (15.6)	18 (28.1)	6 (9.4)	64 (100)
	計	111																	
道路特定事業計画	有	51	51 (100)	10 (19.6)	7 (13.7)	24 (47.1)	10 (19.6)	0 (0)	51 (100)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	無	55	—	—	—	—	—	—	—	23 (41.8)	0 (0)	8 (14.5)	4 (7.3)	11 (20.0)	26 (47.3)	5 (9.1)	21 (38.2)	6 (10.9)	55 (100)
	計	106																	
交通安全特定事業計画	有	19	19 (100)	2 (10.5)	3 (15.8)	11 (57.9)	3 (15.8)	0 (0)	19 (100)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	無	32	—	—	—	—	—	—	—	11 (34.4)	0 (0)	4 (12.5)	2 (6.3)	5 (15.6)	18 (56.3)	4 (12.5)	14 (43.8)	3 (9.4)	32 (100)
	計	51																	
合 計	有	117	116 (99.1)	27 (23.1)	15 (12.8)	51 (43.6)	23 (19.7)	1 (0.9)	117 (100)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	無	151	—	—	—	—	—	—	—	64 (42.4)	0 (0)	17 (11.3)	12 (7.9)	35 (23.2)	72 (47.7)	19 (12.6)	53 (35.1)	15 (9.9)	151 (100)
	計	268																	

(注) 1 当省の調査結果による。
 2 「未作成 (未作成の期間)」欄は、平成 16 年 11 月現在の状況を示す。
 3 特定事業実施機関数は延べ数である。
 4 () 内は構成比 (%) を示す。

表 1-④ 特定事業計画を作成していない主な理由

(単位：機関、%)

区 分	公共交通事業者等	道路管理者								都道府県公安委員会		合 計		
		うち2年以上未作成の機関	国	都道府県		市町村		小 計		うち2年以上未作成の機関	うち2年以上未作成の機関			
			うち2年以上未作成の機関	うち2年以上未作成の機関	うち2年以上未作成の機関	うち2年以上未作成の機関	うち2年以上未作成の機関	うち2年以上未作成の機関						
特定事業実施機関が合同で特定事業計画を作成することとしているが、関係機関が集まって調整する機会がない又は少ないため	1		6	4	10	5	11	5	27	14	1		29 (22.8)	14 (19.7)
事業資金の確保が困難又はその見通しが立たないため	15	9					3	3	3	3	3	2	21 (16.5)	14 (19.7)
既に事業を実施中又は実施済みのため	9	6			4	3	2	1	7	4	1	1	17 (13.4)	11 (15.5)
旅客施設周辺地区の再開発計画等他の事業と併せて検討する必要があるため	15	5			1		1		2				17 (13.4)	5 (7.0)
特定事業実施機関内部における関係部局との調整等に時間を要しているため	2	1	1	1	6	5	1		8	6	4	1	14 (11.0)	8 (11.3)
基本構想の中に特定事業計画の内容を盛り込んでいるため	5	5	1		2	2	2	2	4	4	2	2	11 (8.7)	11 (15.5)
他の重点整備地区の特定事業計画と合わせて検討する必要があるため	5	2											5 (3.9)	2 (2.8)
関連する他の特定事業計画の作成状況を踏まえて作成するため											5	2	5 (3.9)	2 (2.8)
特定事業計画を作成する義務があることを承知していなかったため	3	1					1		1				4 (3.1)	1 (1.4)
市町村から特定事業計画の作成について特段の働きかけがなかったため	1		1	1					1	1			2 (1.6)	1 (1.4)
エレベーター、車両等整備すべき設備の検討に時間を要しているため	2	2											2 (1.6)	2 (2.8)
合 計	58	31	9	6	22	15	21	11	53	32	16	8	127 (100)	71 (100)

(注) 1 当省の調査結果による。

2 特定事業計画未作成の理由が判明している特定事業実施機関について作成した。回答は複数回答を可能としており、特定事業実施機関数は延べ数である。

3 () 内は構成比 (%) を示す。

表 1-⑤ 「移動円滑化の促進に関する基本方針」（平成 12 年国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省告示第 1 号）（抜粋）

三 基本構想の指針となるべき事項

市町村は、法第 6 条第 1 項の移動円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（以下「基本構想」という。）を作成する場合には、以下の事項に基づいて作成する必要があり、公共交通事業者等、道路管理者、都道府県公安委員会等の関係者は、以下の事項に留意する必要がある。

1 重点整備地区における移動円滑化の意義に関する事項

(3) 基本構想作成に当たっての留意事項

市町村は、効果的に移動円滑化を推進するため、以下の事項に留意して基本構想を作成する必要がある。

⑤ 各種事業の連携と集中実施

移動円滑化に係る各種の事業が相互に連携して相乗効果を生み、連続的な移動経路の確保が行われるように、公共交通事業者等、道路管理者、都道府県公安委員会等の関係者間で必要に応じて十分な調整を図って整合性を確保するとともに、事業の集中的かつ効果的な実施を確保する。（略）

⑥ 高齢者、身体障害者等の意見の反映

公共交通機関を利用する当事者である高齢者、身体障害者等を始め関係者の参画により、関係者の意見が基本構想に十分に反映させるよう努める。

4 3に規定する事業と併せて実施する土地区画整理事業、市街地再開発事業その他の市街地開発事業に関し移動円滑化のために考慮すべき基本的な事項その他必要な事項

(2) その他必要な事項

① 推進体制の整備

基本構想に位置付けられた各種の事業を円滑かつ効果的に実施していくためには、基本構想の作成段階や基本構想に基づく各種の事業の準備段階から、必要に応じ連絡会議を設置するなど、関係者が十分な情報交換を行い連携を図ることが必要である。

② 事業推進上の留意点

ニ 基本構想に即した特定事業計画の作成上の留意事項

公共交通事業者等、道路管理者及び都道府県公安委員会が基本構想に即して特定事業計画を作成するに当たっては、公共交通機関を利用する当事者である高齢者、身体障害者等を始め関係者の意見を聴取すること等により、それらが特定事業計画に十分に反映されるよう努めることが重要である。

③ その他基本構想作成上の留意事項

基本構想は、市町村の発意と主体性に基づき自由な発想で作成されるものであるもので、その基本方針の三に定めのない事項について基本構想に記載することを妨げるものではない。例えば、連続的な移動経路を確保するため、移動円滑化に係る各種の事業とともに、法第 2 条第 7 項第 1 号の施設について、利用円滑化に係る事業を行うことを記載することも可能である。

市町村は、基本構想が作成された後も、特定旅客施設を利用する高齢者、身体障害者等の移動の状況や重点整備地区における移動円滑化のための施設・設備の整備状況等を把握するとともに、必要に応じ、基本構想の見直しを行うことが望ましい。

(注) 下線は当省が付した。

表 1-⑩ 基本構想の作成・推進のための連絡会議の設置状況

(単位：市町村、%)

事 項		市町村数
基本構想の作成段階における連絡会議の設置状況	未設置	0(0)
	設置済み	35(100.0)
	合 計	35(100.0)
基本構想作成後における連絡会議の設置状況	未設置	17(48.6)
	設置済み	18(51.4)
	合 計	35(100.0)

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 () 内は構成比 (%) を示す。

表 1-⑪ 基本構想作成後における連絡会議設置の有無別特定事業計画の作成状況

(単位：機関、%)

区 分	延べ機関数		合 計
	基本構想作成後、 連絡会議が設置さ れている市町村 (18市町村)	基本構想作成 後、連絡会議が 設置されていな い市町村(17市 町村)	
特定事業計画作成済みの機関	67 (49.6)	50 (37.6)	117(43.7)
特定事業計画未作成の機関	68 (50.3)	83 (62.4)	151(56.3)
合 計	135 (100.0)	133 (100.0)	268(100.0)

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 特定事業計画の作成状況は、平成 16 年 11 月末現在。
 3 () 内は構成比 (%) を示す。

表 1-⑩ 基本構想作成後に連絡会議が設置されていない市町村において、関係機関との情報交換及び連携が十分図られていない例

事例の態様	事業者等名	事例の概要		
<p>①基本構想の整備課題への対応として、公共交通特定事業計画に盛り込む事業の内容について、市町村と公共交通事業者の認識が異なっている例</p>	<p>公共交通事業者等（C1事業者）</p>	<p>A1市は、平成14年5月、基本構想を作成した。C1事業者は、同市が作成した基本構想に即して、平成15年1月に、同市内の特定旅客施設（鉄道駅）のエレベーター、身体障害者用トイレの設置等を内容とする公共交通特定事業計画を作成している。</p> <p>しかしながら、基本構想において整備課題とされていた a) 車いす利用者が利用しやすい券売機及び b) 誰もが分かりやすい案内表示の設置への対応として、公共交通特定事業計画に盛り込む事業の内容について、下表のとおり A1市と C1事業者の認識が異なっている。</p>		
		<p>基本構想（主な整備課題）</p>	<p>A1市の認識</p>	<p>C1事業者の認識</p>
		<p>車椅子利用者が接近しやすい券売機の設置あるいはICカード等の導入を検討する</p>	<p>基本構想において、「券売機が斜めのタイプは上肢障害者には使いづらい、膝が入らないので車椅子では使いにくい」との身体障害者等からの意見を踏まえ「車椅子利用者が接近しやすい券売機の設置あるいはICカード等の導入を検討する」を主な整備課題とした。</p> <p>しかし、C1事業者が作成した公共交通特定事業計画には、同市が事業として盛り込まれることを期待していた「車椅子利用者が接近しやすい券売機の設置あるいはICカード等の導入を検討する」ことは定められていない。</p>	<p>基本構想において、主な整備課題とされた「車椅子利用者が接近しやすい券売機の設置あるいはICカード等の導入を検討する」については、公共交通特定事業計画には盛り込んでいない。</p> <p>しかし、券売機は基本構想作成前（平成11年）にタッチパネル部分の傾斜を改良した券売機を設置するとともに、券売機下面の蹴込みを可能な限り確保している。</p> <p>また、ICカードは、平成16年8月に供用を開始し、これに対応した新型券売機1基を設置した。</p>
		<p>誰もが分かりやすい案内表示等の設置を検討する</p>	<p>基本構想において、「可変式情報表示装置が設置されていない、出入口周辺に構内の案内図がない」との身体障害者等からの意見を踏まえ、「誰もが分かりやすい案内表示等の設置を検討する」を主な整備課題とした。</p> <p>しかし、C1事業者が作成した公共交通特定事業計画には、同市が事業として盛り込まれることを期待していた「可変式情報表示装置、案内図の設置」は定められていない。</p>	<p>基本構想において、主な整備課題とされた「誰もが分かりやすい案内表示等の設置を検討する」については、公共交通特定事業計画において、「路線図・料金表等の改良」として盛り込んだ。</p> <p>路線図、料金表（運賃表）については平成15年3月に改良済みである。</p>
<p>基本構想で定められた事業の実施状況について、A1市の基本構想の作成に関わった連絡会議の構成員（身体障害者の団体3団体の代表者）からは、連絡会議で検討した内容がその後どのように具体化しているか分からないので、市は定期的に特定事業の進ちょく状況等を把握して知らせてほしいと要望している。</p> <p>なお、同市では、基本構想において、基本構想の作成からおおむね5年後（平成19年頃）に事業の進ちょく状況の確認や見直しを含めた基本構想の進行管理を行う住民参加型の協議会を組織することとしているが、この時期を早め、17年度中に基本構想の作成に関わった連絡会議の構成員を中心として、フォローアップの仕組みを整備して、基本構想作成後の施設整備状況等を把握し、関係者に報告したいとしている。</p>				

事例の態様	事業者等名	事例の概要
②公共交通事業者が、交通バリアフリー法で義務付けられている公共交通特定事業計画の関係機関への送付を怠っていた例	公共交通事業者等（C1事業者）	<p>i) A2市は、平成14年7月に基本構想の作成に当たって、C1事業者等と意見交換を行った。 これを踏まえ、C1事業者は、平成14年12月、同市内の特定旅客施設（鉄道駅）のエレベーターの設置等を内容とする公共交通特定事業計画を作成しているが、交通バリアフリー法第7条第4項に基づく関係機関への特定事業計画送付の義務を承知していなかったため、これを関係する市（A2市）及び道路管理者（A2市）に送付していない。 このため、A2市では、当該事業者が特定事業計画を作成したことを承知していなかった。</p> <p>ii) A1市は、平成14年5月に基本構想を作成するに当たり、C1事業者等と意見交換を行った。 これを踏まえ、C1事業者は、15年1月に、同市内の特定旅客施設（鉄道駅）のエレベーター、身体障害者用トイレの設置等を内容とする公共交通特定事業計画を作成しているが、これを関係する市（A1市）に対して、送付していなかった。</p>
③事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法等交通バリアフリー法で公共交通特定事業計画に記載することとされている事項が盛り込まれていない例	公共交通事業者等（C2事業者）	<p>C2事業者は、平成14年11月、A7市が作成した基本構想に盛り込まれた特定旅客施設（鉄道駅）の整備に係る公共交通特定事業計画を作成し公表している。 しかし、当該事業計画には、交通バリアフリー法第7条第2項第三号で定められた「事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法」が記載されていない。 このことについて、当該事業者は、事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法はおおむね明らかとなっていたが、これらの事項を特定事業計画に記載すべきことを承知していなかったと説明している。</p>
④道路に関する移動円滑化基準に適合していない区間があるにもかかわらず、平成9年度に歩道を整備したばかりであるとして、道路特定事業計画に当該区間を整備すべきことを盛り込む予定がないとしている例	道路管理者（B1県）	<p>B1県は、平成16年11月末現在、16年3月にA3市が作成した基本構想に即して道路特定事業計画を作成中である。 同市内の重点整備地区の特定経路の中には、車両乗入部の平坦部の幅員が120cm、平坦部以外の横断勾配が2%以上あり、道路の移動円滑化基準等に適合していない路線区間（県道約600m）があるが、当該区間を管理するB1県では、道路特定事業計画に当該区間の整備を盛り込む予定はないとしている。 この理由について、同県では、道路の移動円滑化基準に適合していないことは承知しているが、当該路線区間は平成9年度に歩道整備を行ったばかりであるため、特定事業計画に盛り込む予定はないとしている。</p>
⑤基本構想を作成済みの市町村が特定事業計画の作成状況を把握していない例	A4市	<p>A4市は、平成15年8月に基本構想を作成しているが、基本構想において特定事業を実施することとされている機関（公共交通事業者等（2事業者）、道路管理者（1機関）、都道府県公安委員会（1機関））は、16年11月現在、特定事業計画を作成していない。 このことについて、同市では、特定旅客施設（鉄道駅）を管理する公共交通事業者等については関係部局と調整を行っていることもあって作成中であると承知しているが、他の特定事業実施機関については、市から特定事業計画の作成要請や特定事業計画の作成状況等の把握を行っていないとして、特定事業計画の作成の有無は不明としている。 なお、同市では、基本構想作成に際しては、特定事業実施機関、高齢者、障害者等の団体の代表者等から成る連絡会議を開催し、基本構想の内容を協議・検討しているが、基本構想作成後は特定事業の推進や特定事業の実施状況の評価を行うための仕組みは整備していない。</p>
	A5市	<p>A5市は、平成14年3月に基本構想を作成しているが、基本構想に基づく特定事業の実施状況等を把握する関係部局が明確に定められていなかったため、基本構想作成後における特定事業計画の作成状況、特定事業の実施状況等は全く把握していない。 このようなこともあって、平成16年11月現在、特定事業計画を作成している機関はない。また、基本構想の検討・作成段階で同市が設置した連絡会議の構成員（身体障害者団体の代表者）から、特定旅客施設内のエレベーターは設置され</p>

事例の態様	事業者等名	事例の概要
	A6市	<p>たが、基本構想に定められた事業がどのように計画・実施されているか等については、同市から全く聞いていないため、同市が中心となって特定事業の実施状況を定期的に報告するか又は公表してほしいとの要望がある。</p> <p>A6市は、平成14年5月に基本構想を作成しているが、同市では、同基本構想に定められた特定事業の推進を図る仕組みを整備していないこともあって、基本構想作成後2年6か月（16年11月末現在）が経過しているにもかかわらず、特定事業計画を作成していない機関（バス事業者（2事業者）及び都道府県公安委員会）がある。</p> <p>このことについて同市では、特定事業を推進する仕組みを整備することの必要性は認識しているが、交通バリアフリー法及び基本方針においては、基本構想を作成した市町村が特定事業を推進するための仕組みについて明確に定めていないため、各機関に対して、特定事業計画の作成を強く要請していくことは困難な状況にあると説明している。</p>

(注) 当省の調査結果による。

表 1-⑨ ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方を考える懇談会の概要

1	<p>名称 ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方を考える懇談会</p>
2	<p>開催の趣旨 建築物や公共施設、公共交通機関のバリアフリー化については、平成6年に制定された「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（ハートビル法）」及び平成12年に制定された「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（交通バリアフリー法）」等により、これまでに、段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置など、着実に整備が進んできたところである。 平成17年度以降、交通バリアフリー法等の見直しを実施することが定められているが、今後のバリアフリー施策を検討するに当たっては、ユニバーサルデザインという考え方に基づき、個々の施設が備えるべき基準のあり方や建築物と公共交通機関相互の連携、施設整備等のハード面のみならず人的介助等のソフト面も含めた施策の検討等が必要である。 このため、関係者からなる懇談会を設け、総合的な観点から、今後のバリアフリー施策のあり方について検討を行う。</p>
3	<p>メンバー（五十音順 敬称略） 座長 野村 勲（日本大学理工学部教授） 座長代理 秋山 哲男（首都大学東京大学院都市科学研究科教授） 東 信男（ホテルオークラ常勤監査役） 伊東 弘之（（社）全国乗用自動車連合会理事長） 尾上 浩二（（NPO法人）DPI日本会議事務局事務局長） 加賀見俊夫（（株）オリエンタルランド代表取締役社長） 梶原 優（（社）日本病院会常任理事） 川内 美彦（一級建築士事務所アクセスプロジェクト主宰） 河村 守康（（株）虎ノ門実業会館代表取締役社長） 黒崎 信幸（（財）全日本聾唖連盟副理事長） 兒玉 明（（福）日本身体障害者団体連合会会長） 笹川 吉彦（（福）日本盲人会連合会長） 佐藤友美子（サントリー（株）不易流行研究所部長） 杉浦 浩（東京都都市整備局技監） 杉浦 義雄（（財）全国老人クラブ連合会副会長） 杉山 武彦（一橋大学大学院商学研究科教授） 高橋 儀平（東洋大学工学部建築学科教授） 高橋 玲子（（株）トミー安全・環境統括室社会環境チーム） 土野 守（岐阜県高山市長） 妻屋 明（（社）全国脊髄損傷者連合会理事長） 富田 哲郎（東日本旅客鉄道（株）常務取締役総合企画本部副本部長） 豊田 直子（元全日空客室乗務員 手話通訳者 NHK手話ニュースキャスター） 西村 泰彦（（社）日本バス協会理事長） 八方 隆邦（東京急行電鉄（株）常務取締役鉄道事業本部長） 原田 和明（（株）東武百貨店顧客サービス部長） 松尾 正洋（日本放送協会解説委員） 三星 昭宏（近畿大学理工学部社会環境工学科教授） 村上美奈子（東京建築士会副会長） 村岸 明（前大阪府建築部都市部技監） 山本 敏夫（鹿島建設（株）取締役） 国土交通省（総合政策局長、都市・地域整備局長、道路局長、住宅局長、鉄道局長、自動車交通局長） 警察庁（交通局長） 総務省（大臣官房総括審議官） 厚生労働省（社会・援護局障害保健福祉部長）</p>
4	<p>主な検討テーマとスケジュール 第1回懇談会（平成16年10月15日） これからのバリアフリー施策のあり方について</p>

- 第2回懇談会（平成16年11月30日）
施設・建築物・車両等の整備のあり方について
- 第3回懇談会（平成17年1月25日）
総合的・一体的な環境整備のための方策について
- 第4回懇談会（平成17年3月1日）
ソフト対策等の新たな取組、成果目標のあり方等について
- 第5回懇談会（平成17年4月26日）
懇談会としての意見の取りまとめについて

5 報告書（平成17年5月27日公表）（抜粋）

iv 今後検討すべきバリアフリーの具体的施策

1 対象者・対象施設について
(略)

2 面的な計画策定について

基本構想について、特にニーズが高いと認められる大規模な施設の周辺のエリアなどについて、支援策を含めた策定促進を行うべきである。1日平均利用者数が5,000人未満の旅客施設であっても、優先的に整備を進めることが適当である場合には、市町村の発意と熱意に応じ、策定が円滑に進むような施策を検討すべきである。基本構想の策定後には、事業計画の策定促進策や事業実施の促進策も検討すべきである。

(略)

3 利用者・住民参加について

現在、主務大臣の定める基本方針に基づいて、利用者や住民の参加を得つつ基本構想の策定を行っているところであるが、その後の各事業計画策定・実施の各段階においても、利用者や住民の参加を徹底するように努めるべきである。さらに、利用者や住民の側からの能動的な参加を促進するため、計画策定主体である市町村等に対して素案を提案することができる制度の創設等を検討すべきである。

事後評価段階でも、できる限り、利用者や住民の参加を求め、これらの意見を十分に踏まえ、爾後の施策につなげていき、段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）を図るべきである。

また、公共交通事業者等の従業員は、現場において利用者の状況に最も近く接している点も踏まえ、ここからの意見・提案を積極的に吸い上げていくことが必要である。

(以下略)

- (注) 1 国土交通省の資料による。
2 下線は当省が付した。

表 1-④ 基本構想作成段階における連絡会議の構成員の状況

(単位：市町村、%)

構成機関の種類	市町村数
市町村の関係部局、特定事業実施機関（公共交通事業者等、道路管理者及び都道府県公安委員会）、高齢者・身体障害者等の団体の代表者等	31 (88.6)
市町村の関係部局、特定事業実施機関等の関係機関	3 (8.7)
市町村の関係部局、高齢者・身体障害者等の団体の代表者等	1 (2.9)
市町村の関係部局のみ	0 (0)
合 計	35 (100.0)

(注) 1 当省の調査結果による。
2 () 内は構成比 (%) を示す。

表 1-⑤ 基本構想作成後における連絡会議の構成員の状況

(単位：市町村、%)

構成機関の種類	市町村数
市町村の関係部局、特定事業実施機関（公共交通事業者等、道路管理者及び都道府県公安委員会）、高齢者・身体障害者等の団体の代表者等	9 (50.0)
市町村の関係部局、特定事業実施機関等の関係機関	7 (38.9)
市町村の関係部局、高齢者・身体障害者等の団体の代表者等	2 (11.1)
市町村内の関係部局のみ	0 (0)
合 計	18 (100.0)

(注) 1 当省の調査結果による。
2 () 内は構成比 (%) を示す。

表 1-⑥ オストメイト（人工肛門・膀胱装着者）及びその団体からの意見の聴取を行わずに基本構想を作成したため、当該市町村内の特定旅客施設に整備された便所にオストメイト対応の水洗器具が設けられておらず、オストメイトによる便所の利用に支障を生じている例

市町村名	事例の概要
A7市	<p>A7市では、基本構想（平成14年11月作成）の作成に当たって、公共交通事業者等（特定旅客施設の管理者及びバス事業者）、道路管理者及び都道府県公安委員会並びに高齢者・身体障害者等の団体の代表者から成る連絡会議を設置して、公共交通機関、道路等のバリアフリー化の方針等を検討している。</p> <p>また、重点整備地区内の施設の現状と課題の把握に関しては、連絡会議の構成員である同市内の高齢者団体、障害者団体及び自治会の団体の各役員からの意見のほか、視覚障害者ボランティア団体、自治会等からのヒアリング、市民によるまち歩き体験等を通じて行われている。</p> <p>しかし、オストメイト（人工肛門・膀胱装着者）やその団体からの意見聴取が十分ではなかったため、基本構想の中にオストメイトに配慮した便所の整備が盛り込まれず、その結果、基本構想作成後に整備された特定旅客施設（鉄道駅、1日当たりの平均的な利用者数：4万5,000人）の便所にオストメイト対応の設備（パウチ（ストーマから排泄される便や尿を受け止めるための袋）を洗浄する設備）がないなどの問題が生じている。</p> <p>なお、同市では、今後、各種の障害者団体等のヒアリングの結果を踏まえ、引き続き他の地区の基本構想の検討作業を行っている連絡会議の構成員の見直しを行うことにより、このようなことがないよう努めるとしている。</p>

(注) 当省の調査結果による。

表1-⑬ 基本構想作成段階で設置された連絡会議に、高齢者・身体障害者等の団体の代表者の参加を求めていなかったため、市町村が別途高齢者・身体障害者等の団体に対して実施したアンケート調査において最もバリアフリー化の要望が多かった地区が重点整備地区とされず、アンケートに協力した身体障害者団体から、市町村に対し、高齢者・身体障害者等の意見・要望を十分踏まえて基本構想を検討すべきとの申入れが行われた例

市町村名	事例の概要
A3市	<p>A3市では、基本構想（平成16年3月作成）の作成に当たって、平成15年11月に公共交通事業者等（特定旅客施設の管理者及びバス事業者）、道路管理者及び都道府県公安委員会等関係機関から成る連絡会議を設置して、公共交通機関、道路等のバリアフリー化の方針等を検討している。</p> <p>また、当該連絡会議には、市内の高齢者・身体障害者等の団体は参加していないが、平成15年11月下旬から12月上旬にかけて、市内の高齢者・身体障害者の団体（15団体）に対し、バリアフリー化を希望する重点整備地区の候補地、市内の旅客施設及びその周辺地区の現状と問題点等についてアンケート調査を実施している。</p> <p>同市では、連絡会議における検討結果及びアンケート調査結果を踏まえて、重点整備地区を指定したとしているが、アンケート調査において最も要望が多かった1地区については、重点整備地区に指定していない。</p> <p>このことについて、アンケート調査に協力した身体障害者団体（2団体）は、同市に対し、高齢者・身体障害者等の意見を十分に基本構想に反映するためには、一方的なアンケート調査だけでなく、基本構想作成段階で設置された連絡会議の構成員に高齢者・身体障害者等の団体の代表者等を加えて検討を行うべきであるとの申し入れを行っている。</p> <p>なお、同市では、要望が多かった地区を重点整備地区に指定しなかったことについて、当該地区にある特定旅客施設（バスターミナル）の管理者が経営再建中で、当該施設のバリアフリー化について新たな設備投資が期待できないことから、重点整備地区の指定を見送ったとしている。また、基本構想の素案については、インターネットでパブリックコメントを実施するとともに、アンケートを実施した団体に対しても基本構想の素案を送付していることから、市民に対する説明責任は果たしていると説明している。</p>

(注) 当省の調査結果による。

2 交通分野のバリアフリー化率の実態把握の精度の向上

勸告	説明図表番号
<p>(1) 制度の概要</p> <p>(ア) 交通分野のバリアフリー化の目標については、基本方針及びバリアフリー化推進要綱において、原則として平成 22 年までに、すべての特定旅客施設、重点整備地区内の特定経路を構成する道路及び当該道路における信号機のバリアフリー化を達成することとされている。</p> <p>(イ) 社会資本整備重点計画法に基づき、平成 15 年度から 19 年度までを計画期間として定められた社会資本整備重点計画においては、すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図るとの重点目標が定められ、その達成状況を定量的に測定するため、以下のような指標が設定されている。</p> <p>① 特定旅客施設の段差解消率について、平成 14 年度の 39%を 19 年度に 7 割強とし、視覚障害者誘導用ブロックの整備率について、14 年度の 72%を 19 年度に 8 割強とする。</p> <p>② 道路に関する移動円滑化基準に適合する道路の割合を、平成 14 年度の 17%から 19 年度に約 5 割とする。</p> <p>③ 平成 14 年度の信号機のバリアフリー化率約 4 割を、19 年度に約 8 割にする。</p> <p>(ウ) 社会資本整備重点計画法により、国家公安委員会、国土交通大臣等は、毎年の事後評価の方法として、社会資本整備重点計画に定められた重点目標に照らして評価を行わなければならないとされており、同計画でも、「社会資本整備重点計画法の規定に基づき、毎年度の政策評価の実施等を確実に行う」とされている。</p> <p>(2) 調査結果</p> <p>今回、基本方針及び社会資本整備重点計画で定められた目標及び指標に照らして、バリアフリー化の進ちょく状況を調査した結果、次のとおり、国土交通省及び国家公安委員会・警察庁が公表した実績値と実態との間に差異がある等の状況がみられた。</p>	<p>表 1-⑥、⑩、⑬</p> <p>表 1-⑫</p> <p>表 1-⑪、⑫</p>

ア 特定旅客施設のバリアフリー化の状況

特定旅客施設のバリアフリー化に関する目標の達成状況については、国土交通省は、「平成 15 年度政策チェックアップ結果（評価書）」（平成 16 年 7 月 30 日省議決定）において、平成 15 年度の実績値は集計中であるとして、14 年度の実績値を指標に照らして実績評価を行っており、14 年度の鉄軌道駅の段差解消率 39%（平成 13 年度 33%）、視覚障害者誘導用ブロックの設置率 73%（平成 13 年度 65%）、航空旅客ターミナルの段差解消率 18%（平成 13 年度 10%）、視覚障害者誘導用ブロックの設置率 36%（平成 13 年度 33%）等で、順調に進ちよくしてきていると評価している。

表 2-①、②

さらに、同省は、平成 16 年 10 月に平成 15 年度末現在における特定旅客施設のバリアフリー化の達成状況について公表しており（平成 17 年 11 月には平成 16 年度末現在の状況を公表）、段差解消率は 44%（平成 16 年度末現在 49%）、視覚障害者誘導用ブロックの設置率は 74%（平成 16 年度末現在 80%）及び身体障害者対応型便所の設置率は 21%（平成 16 年度末現在 33%）となっている。

表 2-③

しかしながら、公共交通事業者等から提出された平成 15 年度移動円滑化実績等報告書において、措置済みと報告されている特定旅客施設について調査を行った結果、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準の具体的な内容、特に従前の身体障害者用旅客施設ガイドライン等からの変更及び追加の内容について公共交通事業者等が十分に理解していなかったため、i) 段差解消済みと報告されている 45 特定旅客施設の 9%（4 施設）、ii) 視覚障害者誘導用ブロック設置済みと報告されている 61 施設の 8%（5 施設）、iii) 身体障害者対応型便所設置済みと報告されている 27 特定旅客施設の 4%（1 施設）で、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準を満たしていないにもかかわらず、同基準に適合しているとして報告し、身体障害者の利用に支障が生じている状況がみられた。

表 2-④、⑤

その具体的な事例は、次のとおりである。

① エレベーターの内法幅及び内法奥行に関する規定は、従前の身体障害者用旅客施設ガイドラインにおいて任意適用であったものが現行の旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準では義務付けられたが、同基準に適合しておらず、車いすが内部で転回できないエレベーターを同基準に適合していると報告

表 2-⑥

② 旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準では、便所及び乗車券等販売所への通路に視覚障害者誘導用ブロックを敷設しなければならないとされている

表 2-⑦

が、これを敷設しておらず、視覚障害者がこれらの設備を利用することが困難な駅を同基準に適合していると報告

- ③ 旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準では、特定旅客施設内に便所を設ける場合、オストメイト等の身体障害者に配慮した水洗器具を設けることとされたが、これを設けておらず、オストメイトによる便所の利用に支障を生じている駅を同基準に適合していると報告

表 2-⑧

以上のことから、特定旅客施設について、国土交通省が公表したバリアフリー化の実績値は、実態と差異があるものとなっている。

イ 道路のバリアフリー化の状況

道路のバリアフリー化に関する目標の達成状況については、国土交通省は、平成 15 年度政策チェックアップ結果（評価書）において、同年度の実績値は約 25%と平成 14 年度実績から 8 ポイント増加しており、歩行空間のバリアフリー化は順調に進ちよくしていると評価している。

表 2-①

しかしながら、国土交通省は、道路管理者に対し、事務連絡により、道路のバリアフリー化率の提出を求めているが、その際、バリアフリー化された道路についての基準を示しておらず、さらに、道路のバリアフリー化率を正確に把握し調査票を提出することの重要性を道路管理者に周知していない。

表 2-⑨

このため、当省が調査した 74 市町村における平成 15 年度の道路のバリアフリー化率の算出及び提出の状況をみると、i) 道路に関する移動円滑化基準によりバリアフリー化された道路に該当するか否かを判断しているものは 41%（30 市町村）にとどまっており、ii) 道路の新設・改良又は歩道の整備を行った区間をバリアフリー化された道路としているなど、独自の基準により判断しているものが 54%（40 市町村）、iii) 道路に関するバリアフリー化率を未提出のものが 5%（4 市町村）ある。

表 2-⑩

これらの市町村の中には、

- ① 道路に関する移動円滑化基準によりバリアフリー化された道路であるか否かを判断したとする場合であっても、視覚障害者誘導用ブロック未設置の箇所をバリアフリー化済みとしているもの、
- ② 歩道の整備を行った区間をバリアフリー化された道路として、道路のバリア

表 2-⑪

表 2-⑫

<p>フリー化率を 44%と算出し国土交通省に提出しているが、道路に関する移動円滑化基準に基づき算出すれば同率は 3%にとどまっているもの、</p> <p>③ 道路に関する移動円滑化基準を満たさない区間がある道路についてバリアフリー化率 100%として、国土交通省に提出しているものがある。</p>	<p>表 2-⑬</p>
<p>以上のことから、国土交通省が道路に関する移動円滑化基準を満たすとして公表した平成 15 年度の実績値は、実態と差異があるものとなっている。</p>	<p>表 2-⑭</p>
<p>国土交通省は、当省の調査を契機として、平成 16 年度末現在の道路のバリアフリー化率を調査するに当たって、道路管理者に対し、事務連絡において、道路に関する移動円滑化基準に基づき整備された道路をバリアフリー化された道路と定義し、平成 16 年度政策チェックアップ結果（評価書）（平成 17 年 7 月 29 日省議決定）において、道路のバリアフリー化率 31%と公表している。</p> <p>しかしながら、国土交通省は、道路管理者が、道路に関する移動円滑化基準に基づき道路のバリアフリー化率を正確に把握したかどうかの検証を行っていないため、平成 16 年度末現在の道路のバリアフリー化率が実態を反映したものとなっているかは不明である。</p> <p>ウ 歩行者用信号機のバリアフリー化の状況</p>	<p>表 2-⑮</p>
<p>歩行者用信号機のバリアフリー化に関する目標の達成状況については、国家公安委員会・警察庁は、平成 17 年 9 月に「平成 16 年実績評価経過報告書」を公表し、平成 16 年度末現在の信号機のバリアフリー化率を約 51%と公表している。</p>	<p>表 2-⑯</p>
<p>しかし、国家公安委員会・警察庁は、「平成 16 年警察改革の推進に関する総合評価経過報告書」（平成 16 年 8 月国家公安委員会・警察庁）において、平成 15 年度末現在のバリアフリー対応型信号機の整備基数については公表しているものの、信号機のバリアフリー化率の把握及び公表は行っておらず、重点目標に照らして 1 年ごとの事後評価を行うとの社会資本整備重点計画法の趣旨を損なうものとなっている。</p>	<p>表 2-⑰</p>
<p>国家公安委員会・警察庁は、平成 16 年度末現在の信号機のバリアフリー化率を調査するに当たって、都道府県公安委員会に対し、基本構想作成の有無にかか</p>	<p>表 2-⑱、⑲</p>

ならず、特定経路上の全信号機についてバリアフリー化の状況を把握・報告するよう指導している。

しかしながら、今回調査した 17 市町村（基本構想作成済み 9 市町村及び基本構想未作成 8 市町村）の中には、特定経路上の全信号機についてのバリアフリー化の状況を調査していないものが 6%（1 市町村）みられた。

さらに、平成 16 年度末現在の調査に当たって、国家公安委員会・警察庁は、仮想特定経路の把握の手段・方法を明確に示しておらず、また、バリアフリー化の判断基準について、交差点ごと一括してバリアフリー化されているか否かを判断することとしているため、

① 国土交通省が把握している仮想特定経路と異なる経路上の信号機についてバリアフリー化の状況を調査しているもの 6%（1 市町村）、

② 一交差点内にバリアフリー化済みの信号機とバリアフリー化されていない信号機が混在しているにもかかわらず、交差点ごと一括してバリアフリー化済みと報告しているもの 24%（4 市町村）

がみられた。

以上のことから、国家公安委員会・警察庁が公表した平成 16 年度末現在の信号機のバリアフリー化率は、実態と差異があるものとなっている。

（3）所見

したがって、国家公安委員会及び国土交通省は、交通分野のバリアフリー化率の実態把握の精度の向上を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

① 公共交通事業者等に対し、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準における従前の身体障害者用旅客施設ガイドライン等からの変更及び追加の具体的な内容を周知徹底するとともに、移動円滑化実績等報告は、同基準により実施するよう指導すること。（国土交通省）

また、特定旅客施設における段差解消及び視覚障害者誘導用ブロックの整備に関する年度末現在の進捗率を速やかに把握・公表すること。（国土交通省）

② 道路管理者に対し、特定経路及び仮想特定経路を構成する道路のバリアフリー化率の提出について、道路に関する移動円滑化基準により実施するよう周

表 2-⑩

表 2-⑪

表 2-⑫

知徹底するとともに、その実施状況を検証すること。（国土交通省）

- ③ 信号機のバリアフリー化について、年度末現在の進捗率を速やかに把握し、その結果を毎年度確実に公表すること。調査に当たっては、仮想特定経路の把握の手段・方法、一交差点内にバリアフリー化済みの信号機とバリアフリー化されていない信号機が混在している場合のバリアフリー化率の算定の方法を明確化するとともに、特定経路及び仮想特定経路上の全信号機について調査を行うよう、都道府県公安委員会を指導すること。（国家公安委員会）

(説明)

表2-① 平成15年度政策チェックアップ結果(平成16年7月30日国土交通省省議決定)(抜粋)

国土交通省政策評価基本計画(平成14年3月22日省議決定)及び平成16年度国土交通省事後評価実施計画(平成16年3月29日省議決定)に基づき、平成15年度に係る政策チェックアップ(業績測定)を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1 政策チェックアップの概要について (略)

2 今回の評価結果について

今回、平成15年10月に社会資本整備重点計画の策定を踏まえて改めて決定した27の政策目標と116の業績指標をもとに、国土交通省としての政策チェックアップ結果を取りまとめた。

政策チェックアップの実施にあたっては、平成16年6月9日に国土交通省政策評価会を実施し、委員から意見を聴取した(議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載)。

関連施策の整理と、業績指標ごとの測定・評価にあたっては、以下の点に留意した。

①、② (略)

③ 社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る政策については、政策チェックアップ(業績測定)が社会資本整備重点計画の進捗状況のフォローアップの役割を担うものであることを踏まえ、重点目標に照らして評価することとした。

政策目標2 バリアフリー社会の実現

すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること

(3) 移動空間をバリアフリー化する

高齢者や障害のある人が自立して社会生活を送っていく上で、快適で生活しやすい生活環境の基盤整備は、重要な課題であるため、障害者等すべての人が安全に安心して移動し、社会参加できるよう、公共交通機関、歩行空間等移動空間のバリアフリー化を推進する。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

1 1日当たりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路のバリアフリー化

・平成15年度の実績値については、約25%と平成14年度実績から8%増加しており歩行空間のバリアフリー化は順調に進捗している。バリアフリー重点整備地区における特定経路のバリアフリー化率が国が管理している国道、都道府県が管理している国道、都道府県道と比較して市区町村道の値が低く、市区町村の積極的な取り組みが必要である。

2 1日当たりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化

① 鉄軌道駅

平成15年度の段差解消の実績値は現在集計中であるが、平成13年度の実績値は32.9%、平成14年度は39.0%である。事業者別に実績値をみると、JR旅客会社については平成13年度の26.2%から平成14年度には33.4%に、大手民鉄については平成13年度の35.3%から平成14年度には41.5%に、営団・公営地下鉄については、平成13年度の34.3%から平成14年度には39.7%にそれぞれ増加している。このうち、JRの値がやや平均値を下回っているのは、1事業者当たりの対象駅数が多いとともに、比較的古い駅施設が多いため、エレベーター等を新たに設置する場合には、相当程度の改良工事が必要とされることが一因であると考えられる。また、営団・公営地下鉄については、地下に駅があるために、新たにエレベーター等を設置する場合、大規模な改良工事を行う必要があること等の理由から、段差の解消が進みにくい駅もあるが、比較的新しく開通した地下鉄については、整備の段階からバリアフリーを考慮していること等から、ほぼ段差が解消されている。事業者によっては輸送人員の伸び悩み等の経営的な不安要素はあるものの、鉄軌道駅の段差解消は進捗してきている。

視覚障害者誘導用ブロックの設置については、平成13年度の実績値は64.8%、平成14年度は72.6%である。事業者によっては輸送人員の伸び悩み等の経営的な不安要素はあるものの、順調に進捗してきている。

② バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル

平成15年度の実績値は現在集計中であるが、段差解消について、平成13年度の実績値はバスターミナルについては68.2%、旅客船ターミナルについては37.5%、航空旅客ターミナルについては9.5%であり、平成14年度はバスターミナルについては71.1%、旅客船ターミナルについては55.6%、航空旅客ターミナルについては18.2%である。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置について、平成13年度の実績値はバスターミナルについては54.5%、旅客船ターミナルについては37.5%、航空旅客ターミナルについては33.3%であり、平成14年度はバスターミナルについては57.8%、旅客船ターミナルについては44.4%、航空旅客ターミナルについては36.4%である。輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、旅客施設のバリアフリー化設備整備は進捗してきている。

(注) 1 国土交通省の資料による。

2 下線は当省が付した。

表2-② 平成16年度政策チェックアップ結果（平成17年7月29日国土交通省省議決定）（抜粋）

国土交通省政策評価基本計画（平成14年3月22日省議決定）及び平成17年度国土交通省事後評価実施計画（平成17年3月25日省議決定）に基づき、平成16年度に係る政策チェックアップ（業績測定）を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1 政策チェックアップの概要について（略）

2 今回の評価結果について

今回、27の政策目標と117の業績指標をもとに、国土交通省としての政策チェックアップ結果を取りまとめた。

政策チェックアップの実施にあたっては、平成17年7月11日に国土交通省政策評価会を実施し、委員から意見を聴取した（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載）。

関連施策の整理と、業績指標ごとの測定・評価にあたっては、以下の点に留意した。

①、②（略）

③ 社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る政策については、政策チェックアップ（業績測定）が社会資本整備重点計画の進捗状況のフォローアップの役割を担うものであることを踏まえ、重点目標に照らして評価することとした。

政策目標2 バリアフリー社会の実現

すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること

(3) 移動空間をバリアフリー化する

高齢者や障害のある人が自立して社会生活を送っていく上で、快適で生活しやすい生活環境の基盤整備は重要な課題であるため、障害者等すべての人が安全に安心して移動し、社会参加できるよう、公共交通機関、歩行空間等移動空間のバリアフリー化を推進する。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

1 1日当たりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化（道路のバリアフリー化）

・平成16年度末における歩行空間のバリアフリー化率が31%となるとともに、国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化率が約4割にまで進捗したところ。

前年度のバリアフリー化率の伸び（約8%）に対し、平成16年度では約6%の伸びに留まっており、進捗度が低下している傾向にある。

2 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化（旅客施設のバリアフリー化）

・鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル

平成16年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、段差解消について、平成14年度の鉄軌道駅の実績値は39.0%、平成15年度は43.9%である。事業者別に

実績値をみると、JR旅客会社については平成14年度の33.4%から平成15年度には40.3%に、大手民鉄については平成14年度の41.5%から平成15年度には45.8%に、東京地下鉄・公営地下鉄については、平成14年度の39.7%から平成15年度には42.7%にそれぞれ増加している。このうち、

JRの値がやや平均値を下回っているのは、1事業者当たりの対象駅数が多いとともに、比較的古い駅施設が多いため、エレベーター等を新たに設置する場合には、相当程度の改良工事が必要とされることが一因であると考えられる。また、東京地下鉄・公営地下鉄については、地下に駅があるために、新たにエレベーター等を設置する場合、大規模な改良工事を行う必要があること等の理由から、

段差の解消が進みにくい駅もあるが、比較的新しく開通した地下鉄については、整備の段階からバリアフリーを考慮していること等から、ほぼ段差が解消されている。視覚障害者誘導用ブロックの設置については、平成14年度の鉄軌道駅の実績値は72.6%、平成15年度は74.9%である。事業者によっては輸送人員の伸び悩み等の経営的な不安要素はあるものの、順調に進捗してきている。

さらにバスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルの段差解消について、平成14年度の実績値はバスターミナルについては71.1%、旅客船ターミナルについては55.6%、航空旅客ターミナルについては0%であり、平成15年度はバスターミナルについては72.1%、旅客船ターミナルについては75.0%である。航空旅客ターミナルについては5.0%であるが、エレベーター等は、100%設置済みである。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置について、平成14年度の実績値はバスターミナルについては57.8%、旅客船ターミナルについては36.4%、航空旅客ターミナルについては33.3%であり、平成15年度はバスターミナルについては60.5%、旅客船ターミナルについては50.0%、航空旅客ターミナルについては45.0%である。事業者によっては、輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、旅客施設のバリアフリー化設備整備は進捗してきている。

さらにバスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルの段差解消について、平成14年度の実績値はバスターミナルについては71.1%、旅客船ターミナルについては55.6%、航空旅客ターミナルについては0%であり、平成15年度はバスターミナルについては72.1%、旅客船ターミナルについては75.0%である。航空旅客ターミナルについては5.0%であるが、エレベーター等は、100%設置済みである。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置について、平成14年度の実績値はバスターミナルについては57.8%、旅客船ターミナルについては36.4%、航空旅客ターミナルについては33.3%であり、平成15年度はバスターミナルについては60.5%、旅客船ターミナルについては50.0%、航空旅客ターミナルについては45.0%である。事業者によっては、輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、旅客施設のバリアフリー化設備整備は進捗してきている。

さらにバスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルの段差解消について、平成14年度の実績値はバスターミナルについては71.1%、旅客船ターミナルについては55.6%、航空旅客ターミナルについては0%であり、平成15年度はバスターミナルについては72.1%、旅客船ターミナルについては75.0%である。航空旅客ターミナルについては5.0%であるが、エレベーター等は、100%設置済みである。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置について、平成14年度の実績値はバスターミナルについては57.8%、旅客船ターミナルについては36.4%、航空旅客ターミナルについては33.3%であり、平成15年度はバスターミナルについては60.5%、旅客船ターミナルについては50.0%、航空旅客ターミナルについては45.0%である。事業者によっては、輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、旅客施設のバリアフリー化設備整備は進捗してきている。

さらにバスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルの段差解消について、平成14年度の実績値はバスターミナルについては71.1%、旅客船ターミナルについては55.6%、航空旅客ターミナルについては0%であり、平成15年度はバスターミナルについては72.1%、旅客船ターミナルについては75.0%である。航空旅客ターミナルについては5.0%であるが、エレベーター等は、100%設置済みである。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置について、平成14年度の実績値はバスターミナルについては57.8%、旅客船ターミナルについては36.4%、航空旅客ターミナルについては33.3%であり、平成15年度はバスターミナルについては60.5%、旅客船ターミナルについては50.0%、航空旅客ターミナルについては45.0%である。事業者によっては、輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、旅客施設のバリアフリー化設備整備は進捗してきている。

さらにバスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルの段差解消について、平成14年度の実績値はバスターミナルについては71.1%、旅客船ターミナルについては55.6%、航空旅客ターミナルについては0%であり、平成15年度はバスターミナルについては72.1%、旅客船ターミナルについては75.0%である。航空旅客ターミナルについては5.0%であるが、エレベーター等は、100%設置済みである。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置について、平成14年度の実績値はバスターミナルについては57.8%、旅客船ターミナルについては36.4%、航空旅客ターミナルについては33.3%であり、平成15年度はバスターミナルについては60.5%、旅客船ターミナルについては50.0%、航空旅客ターミナルについては45.0%である。事業者によっては、輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、旅客施設のバリアフリー化設備整備は進捗してきている。

さらにバスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルの段差解消について、平成14年度の実績値はバスターミナルについては71.1%、旅客船ターミナルについては55.6%、航空旅客ターミナルについては0%であり、平成15年度はバスターミナルについては72.1%、旅客船ターミナルについては75.0%である。航空旅客ターミナルについては5.0%であるが、エレベーター等は、100%設置済みである。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置について、平成14年度の実績値はバスターミナルについては57.8%、旅客船ターミナルについては36.4%、航空旅客ターミナルについては33.3%であり、平成15年度はバスターミナルについては60.5%、旅客船ターミナルについては50.0%、航空旅客ターミナルについては45.0%である。事業者によっては、輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、旅客施設のバリアフリー化設備整備は進捗してきている。

さらにバスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルの段差解消について、平成14年度の実績値はバスターミナルについては71.1%、旅客船ターミナルについては55.6%、航空旅客ターミナルについては0%であり、平成15年度はバスターミナルについては72.1%、旅客船ターミナルについては75.0%である。航空旅客ターミナルについては5.0%であるが、エレベーター等は、100%設置済みである。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置について、平成14年度の実績値はバスターミナルについては57.8%、旅客船ターミナルについては36.4%、航空旅客ターミナルについては33.3%であり、平成15年度はバスターミナルについては60.5%、旅客船ターミナルについては50.0%、航空旅客ターミナルについては45.0%である。事業者によっては、輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、旅客施設のバリアフリー化設備整備は進捗してきている。

さらにバスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルの段差解消について、平成14年度の実績値はバスターミナルについては71.1%、旅客船ターミナルについては55.6%、航空旅客ターミナルについては0%であり、平成15年度はバスターミナルについては72.1%、旅客船ターミナルについては75.0%である。航空旅客ターミナルについては5.0%であるが、エレベーター等は、100%設置済みである。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置について、平成14年度の実績値はバスターミナルについては57.8%、旅客船ターミナルについては36.4%、航空旅客ターミナルについては33.3%であり、平成15年度はバスターミナルについては60.5%、旅客船ターミナルについては50.0%、航空旅客ターミナルについては45.0%である。事業者によっては、輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、旅客施設のバリアフリー化設備整備は進捗してきている。

(注) 1 国土交通省の資料による。

2 下線は当省が付した。

表 2-③ 旅客施設の移動円滑化の目標と現状

国土交通省は、毎年度、公共交通事業者等から提出された移動円滑化実績等報告書を取りまとめており、旅客施設については、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの設置及び身体障害者対応型便所の設置状況を公表している。

a 段差の解消

(単位：施設、%)

区 分	総施設数				旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第4条（段差の解消）に適合している施設数				「社会資本整備重点計画」（平成15年閣議決定）に定める平成19年度までの達成目標	基本方針（平成12年国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省告示第1号）に定める平成22年までの達成目標
	平成13年度	14年度	15年度	16年度	13年度	14年度	15年度	16年度		
鉄軌道駅	2,742	2,739	2,735	2,758	902 (32.9)	1,068 (39.0)	1,200 (43.9)	1,343 (48.7)	7割強	原則として100%
バスターミナル	44	45	43	43	30 (68.2)	32 (71.1)	31 (72.1)	33 (76.7)		
旅客船ターミナル	8	9	8	9	3 (37.5)	5 (55.6)	6 (75.0)	7 (77.8)		
航空旅客ターミナル	21	21	20	22	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (5.0)	7 (31.8)		
合 計	2,815	2,814	2,806	2,832	935 (33.2)	1,105 (39.3)	1,238 (44.1)	1,390 (49.1)		

- (注) 1 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。
 2 対象は、1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設である。
 3 ()内は、総施設数に対する旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第4条に適合している施設数の割合(%)を示す。
 4 網掛け部分は平成15年度実績を示す。

b 視覚障害者誘導用ブロックの設置

(単位：施設、%)

区 分	総施設数				旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第8条（視覚障害者誘導用ブロックの設置）に適合している施設数				「社会資本整備重点計画」（平成15年閣議決定）に定める平成19年度までの達成目標	基本方針（平成12年国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省告示第1号）に定める平成22年までの達成目標
	平成13年度	14年度	15年度	16年度	13年度	14年度	15年度	16年度		
鉄軌道駅	2,742	2,739	2,735	2,758	1,776 (64.8)	1,988 (72.6)	2,048 (74.9)	2,222 (80.6)	8割強	原則として100%
バスターミナル	44	45	43	43	24 (54.5)	26 (57.8)	26 (60.5)	28 (65.1)		
旅客船ターミナル	8	9	8	9	3 (37.5)	4 (44.4)	4 (50.0)	5 (55.6)		
航空旅客ターミナル	21	21	20	22	7 (33.3)	7 (33.3)	9 (45.0)	18 (81.8)		
合 計	2,815	2,814	2,806	2,832	1,810 (64.3)	2,025 (72.0)	2,087 (74.4)	2,273 (80.3)		

- (注) 1 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。
 2 対象は、1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設である。
 3 ()内は、総施設数に対する旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第8条に適合している施設数の割合(%)を示す。
 4 網掛け部分は平成15年度実績を示す。

c 身体障害者対応型便所の設置

(単位：施設、%)

区 分	総施設数				旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第12条、13条及び14条 (身体障害者対応型便所の設置)に適合している施設数				「社会資本整備重点計画」(平成15年閣議決定)に定める平成19年度までの達成目標	基本方針(平成12年国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省告示第1号)に定める平成22年までの達成目標
	平成13年度	14年度	15年度	16年度	13年度	14年度	15年度	16年度		
鉄軌道駅	2,601	2,607	2,605	2,631	64 (2.5)	326 (12.5)	540 (20.7)	858 (32.6)	定めなし	原則として100%
バスターミナル	25	34	35	35	3 (12.0)	14 (41.2)	15 (42.9)	15 (42.9)		
旅客船ターミナル	7	8	8	9	0 (0.0)	1 (12.5)	3 (37.5)	4 (44.4)		
航空旅客ターミナル	21	21	20	22	3 (14.3)	5 (23.8)	8 (40.0)	16 (72.7)		
合 計	2,654	2,670	2,668	2,697	70 (2.6)	346 (13.0)	566 (21.2)	893 (33.1)		

- (注) 1 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。
 2 対象は、1日当たりの平均利用者数が5,000人以上で、かつ、便所を設置している旅客施設である。
 3 ()内は、総施設数に対する旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第12条、13条及び14条に適合している施設数の割合(%)を示す。
 4 網掛け部分は平成15年度実績を示す。

表 2-④ 移動円滑化実績等報告書の根拠規定

公共交通事業者等は、毎年5月31日までに、国土交通省に対し、移動円滑化実績等報告書を提出することとされている。

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（平成12年法律第68号）（抜粋）

（報告及び立入検査）

第22条 主務大臣は、この法律の施行に必要な限度において、主務省令で定めるところにより、公共交通事業者等に対し、移動円滑化のための事業に関し報告をさせ、又はその職員に、公共交通事業者等の事務所その他の事業場若しくは車両等に立ち入り、旅客施設、車両等若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

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施行規則（平成12年11月1日運輸省、建設省令第9号）（抜粋）

（移動円滑化実績等報告書）

第7条 公共交通事業者等は、毎年5月31日までに、次の表の上欄に掲げる公共交通事業者等の区分に応じ、同表の中欄に掲げる地方支分部局の長に、同表の下欄に掲げる様式による移動円滑化実績等報告書1通を提出しなければならない。

（以下略）

（注） 下線は当省が付した。

表 2-⑤ 調査対象旅客施設における旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準への適合状況（平成15年度末現在）

公共交通事業者等から提出された平成15年度移動円滑化等実績報告書において、段差解消済みと報告されている45特定旅客施設の8.9%（4施設）、視覚障害者誘導用ブロック設置済みと報告されている61特定旅客施設の8.2%（5施設）、身体障害者対応型便所の設置済みと報告されている27特定旅客施設の3.7%（1施設）で、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準を満たしていないにもかかわらず、同基準に適合しているとして報告されている。

（単位：施設、%）

区 分	調査対象施設数	旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第4条（段差の解消）に適合していると報告されている施設数		旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第8条（視覚障害者誘導用ブロックの設置）に適合していると報告されている施設数		旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第12条、13条及び14条（身体障害者対応型便所の設置）に適合していると報告されている施設数	
			うち、上記の基準を満たしていない施設数		うち、上記の基準を満たしていない施設数		うち、上記の基準を満たしていない施設数
鉄軌道駅	80	41	3	58	5	25	0
バスターミナル	7	4	1	3	0	2	1
旅客船ターミナル	0	—	—	—	—	—	—
航空旅客ターミナル	4	0	0	0	0	0	0
合 計	91	45	4 (8.9)	61	5 (8.2)	27	1 (3.7)

（注） 1 当省の調査結果による。

2 ()内は旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準に適合していると報告されている施設数に対する構成比（%）を示す。

表2-⑥ 旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準（段差の解消）を満たしていないにもかかわらず、同基準に適合しているとして報告し、身体障害者の利用に支障が生じている例

番号	旅客施設の種別	施設・設備名	旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準（抜粋）	事例の概要
1	鉄道駅 (D1 駅： 24,000 人)	エレベーター (C3 事業者)	<p>(移動円滑化された経路) 第4条 7 移動円滑化された経路を構成するエレベーターは、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 二 かが内法幅は140センチメートル以上であり、内法奥行きは135センチメートル以上であること。(以下略)</p>	<p>C3事業者は、D1駅の段差解消の状況に関して、平成13年度、14年度及び15年度の移動円滑化実績等報告書において、いずれも旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第4条に適合済みであるとして、国土交通省に対し報告している。 しかし、当該旅客施設に設置されているエレベーター（平成8年度に設置）は、かが内の幅105cm、奥行き160cmとなっており、移動円滑化基準第4条第7項第二号に定められた基準に幅が適合していない。このため、車いすのかが内での転回が困難な状況となっている。 このことについて、C3事業者は、当該施設は交通バリアフリー法施行以前に設置された施設であるため、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準に従って把握しなかったことが原因であるとしている。</p>
2	鉄道駅 (D2 駅： 6,000 人)	エレベーター (C4 事業者)	<p>(移動円滑化された経路) 第4条 7 移動円滑化された経路を構成するエレベーターは、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 六 かが及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を有したものであること。</p>	<p>C4事業者は、D2駅の段差解消の状況に関して、平成13年度、14年度及び15年度の移動円滑化実績等報告書において、いずれも、1基のエレベーターが、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第4条に定められた基準に適合済みであるとして、国土交通省に対し報告している。 しかし、当該エレベーターは、かが及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する操作が、エレベーター内からのみ可能で、エレベーター乗り場側からは操作できず、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第4条第7項第六号に定められた基準に適合していない。このため、車いすでの出入りに支障が生じている。 このことについて、C4事業者は、当該施設は交通バリアフリー法施行以前に設置されたものであるため、移動円滑化実績等報告書を作成する際、既に旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準に適合していると誤解し、細部まで確認せず報告したことが原因であるとしている。</p>
3	鉄道駅 (D3 駅： 22,000 人)	エスカレーター (C5 事業者)	<p>(移動円滑化された経路) 第4条 8 移動円滑化された経路を構成するエスカレーターは、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。ただし、第七号及び第八号については、複数のエスカレーターが隣接した位置に設けられる場合は、そのうちのみが適合していれば足りるものとする。 一 上り専用のものと下り専用のものをそれぞれ設置すること。ただし、旅客が同時に双方向に移動することがない場合については、この限りでない。 二 踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。 三 昇降口において、三枚以上の踏み段が同一平面上にあること。 四 踏み段の端部とその周囲の部</p>	<p>C5事業者は、D3駅の段差解消に関して、平成15年度の移動円滑化実績等報告書において、3基のエスカレーターが旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第4条に定められた基準に適合済みであるとして、国土交通省に対し報告している。 しかし、これらのエスカレーターは、すべて上り専用のエスカレーターとなっており、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第4条第8項第一号に適合していない。このため、階段の昇降が困難な身体障害者、高齢者等の利用に支障が生じている。 このことについて、C5事業者は、エスカレーターが上り専用であっても、職員が操作することにより上下に動作することが可能であり、かつ、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第4条第8項第二号以下に定める基準を満たしていたため、基準に適合していると誤解したとしている。</p>

番号	旅客施設の種類	施設・設備名	旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準（抜粋）	事例の概要
			<p>分との色の明度の差が大きいこと等により踏み段相互の境界を容易に識別できるものであること。</p> <p>五 くし板の端部と踏み段の色の明度の差が大きいこと等によりくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものであること。</p> <p>六 エスカレーターの上端及び下端に近接する通路の床面等において、エスカレーターへの進入の可否が示されていること。ただし、上り専用又は下り専用でないエスカレーターについては、この限りでない。</p> <p>七 有効幅は、八十センチメートル以上であること。</p> <p>八 踏み段の面を車いす使用者が円滑に昇降するために必要な広さとすることができる構造であり、かつ、車止めが設けられていること。</p>	
4	バスターミナル（E1バスターミナル：10,000人）	傾斜路（C6事業者）	<p>（移動円滑化された経路）</p> <p>第4条</p> <p>6 移動円滑化された経路を構成する傾斜路は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。</p> <p>一 有効幅は、120センチメートル以上であること。ただし、段に併設する場合は、90センチメートル以上とすることができる。</p> <p>二 こう配は、12分の1以下であること。ただし、傾斜路の高さが16センチメートル以下の場合、8分の1以下とすることができる。</p> <p>三 （略）</p>	<p>C6事業者は、E1バスターミナルの段差解消に関して、平成13年度、14年度及び15年度の移動円滑化実績等報告書において、いずれも傾斜路（1箇所）は、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第4条に定められた基準に適合済みであるとして、国土交通省に対し報告している。</p> <p>しかし、当該傾斜路は、幅が100cm、こう配が11%（9分の1）となっており、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第4条第6項第一号及び第二号に定められた基準に適合していない。このため、当該傾斜路は車いすの円滑な通行に支障が生じている。</p> <p>このことについて、C6事業者は、当該施設は交通バリアフリー法施行以前に整備したものであり、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準に適合していると誤解し報告したものであるとしている。</p>

(注) 1 当省の調査結果による。
2 「旅客施設の種類」欄の（ ）内の数値は、平成15年度における1日当たりの旅客施設の平均利用者数を示す。

表 2-⑦ 旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準（視覚障害者誘導用ブロックの設置）を満たしていないにもかかわらず、同基準に適合しているとして報告し、身体障害者の利用に支障が生じている例

番号	旅客施設の種別	施設・設備名	旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準（抜粋）	事例の概要
1	鉄道駅（D 4 駅：7,000 人）	視覚障害者誘導用ブロック（C 7 事業者）	<p>（視覚障害者誘導用ブロック等）</p> <p>第 8 条 通路その他これに類するもの（以下「通路等」という。）であって公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成するものには、視覚障害者誘導用ブロックを敷設し、又は音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けなければならない。ただし、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する二以上の設備がある場合であって、当該二以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該二以上の設備間の経路を構成する通路等については、この限りでない。</p> <p>2 前項の規定により視覚障害者誘導用ブロックが敷設された通路等と第 4 条第 7 項第十号の基準に適合する乗降ロビーに設ける操作盤、第 11 条第 2 項の規定により設けられる設備（音によるものを除く。）、便所の出入口及び第 15 条の基準に適合する乗車券等販売所との間の経路を構成する通路等には、それぞれ視覚障害者誘導用ブロックを敷設しなければならない。ただし、前項ただし書に規定する場合は、この限りでない。</p> <p>3 階段、傾斜路及びエスカレーターの上端及び下端に近接する通路等には、点状ブロックを敷設しなければならない。</p>	<p>C 7 事業者は、D 4 駅の視覚障害者誘導用ブロックの設置に関して、平成14年度及び15年度の移動円滑化実績等報告書において、いずれも、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第 8 条の基準に適合済みであるとして、国土交通省に対し報告している。</p> <p>しかし、下図のとおり、移動円滑化経路を構成する傾斜路と駅前広場との間の経路に視覚障害者誘導用ブロックが設置されておらず、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第 8 条に定められた基準に適合していない。このため、視覚障害者が安全に移動するのに支障が生じている。</p> <p>図</p>  <p>写真中央部が、視覚障害者誘導用ブロックが未設置の箇所である。</p> <p>このことについて、C 7 事業者は、誤って報告したものであり、当該箇所については、地方自治体と 50% ずつ管理しているため、早急に地方自治体との協議を開始したいとしている。</p>
2	鉄道駅（D 5 駅：26,000 人）	視覚障害者誘導用ブロック（C 8 事業者）	同上	<p>C 8 事業者は、D 5 駅の視覚障害者誘導用ブロックの設置に関して、平成13年度、14年度及び15年度の移動円滑化実績等報告書において、いずれも旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第 8 条の基準に適合済みであるとして、国土交通省に対し報告している。</p> <p>しかし、下図のとおり、コンコース階（2階）にある便所への視覚障害者誘導用ブロック（線状ブロック）が設置されておらず、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第 8 条に定められた基準に適合していない。このため、視覚障害者が便所を利用することが困難な状況となっている。</p>

番号	旅客施設の種別	施設・設備名	旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準（抜粋）	事例の概要
				<p style="text-align: center;">☒</p>  <p style="text-align: center;">写真奥に便所の入口があるが、その入口まで視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。</p> <p>このことについて、C8事業者は、当該施設は平成3年ころに設置したものであり、その後に制定された旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準に定められた「便所の出入口（中略）との間の経路を構成する通路」（8条第2項）の解釈を誤り、現状のままでも当該基準を満たすものと考えていたとしている。</p>
3	鉄道駅（D6駅：140,000人）	視覚障害者誘導用ブロック（C4事業者）	同上	<p>C4事業者は、D6駅の視覚障害者誘導用ブロックの設置に関して、平成15年度の移動円滑化実績等報告書において、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第8条の基準に適合済みであるとして、国土交通省に対し報告している。</p> <p>しかし、①視覚障害者誘導用ブロックが設置された通路から便所（ホーム側3箇所）の出入口に至るための視覚障害者誘導用ブロック（線状ブロック）が設置されていない、②1番ホームへの上りエスカレーターの上端及び下端に近接する通路部分にエスカレーターの存在を視覚障害者に警告するための視覚障害者誘導用ブロック（点状ブロック）が設置されていないことから、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第8条に定められた基準に適合していない。</p> <p>このため、視覚障害者が便所を利用することが困難な状況となっていることに加え、視覚障害者がエスカレーターを安全に利用することが困難な状況となっている。</p>
4	鉄道駅（D7駅：16,000人）	視覚障害者誘導用ブロック（C9事業者）	同上	<p>C9事業者は、D7駅の視覚障害者誘導用ブロックの設置に関して、平成13年度、14年度及び15年度の移動円滑化実績等報告書において、いずれも、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第8条の基準に適合済みであるとして、国土交通省に対し報告している。</p> <p>しかし、駅舎内の2箇所に設置された便所の出入口から通路に至る通路部分には、視覚障害者誘導用ブロックが設置されておらず、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第8条に定められた基準に適合していない。このため、視覚障害者が便所を利用することが困難な状況となっている。</p> <p>このことについて、C9事業者は、視覚障害者誘導用ブロックは、主要な経路・箇所に整備済みであると認識していたことから、移動円滑化実績等報告書において適合済みと報告したとしている。</p>
5	鉄道駅（D8駅：6,000人）	視覚障害者誘導用ブロック（C9事業者）	同上	<p>C9事業者は、D8駅の視覚障害者誘導用ブロックの設置に関して、平成13年度、14年度及び15年度の移動円滑化実績等報告書において、いずれも旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第8条の基準に適合済みであるとして、国土交通省に対し報告している。</p> <p>しかし、駅舎内の2箇所に設置された通路から便所の出入口に至る部分及び乗車券販売所に至る部分には視覚障害者誘導用ブロックが設置されておらず、旅客施設及び車両等に関</p>

番号	旅客施設の種類	施設・設備名	旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準（抜粋）	事例の概要
				<p>する移動円滑化基準第8条に定められた基準に適合していない。このため、視覚障害者がこれらの施設を利用することが困難な状況となっている。</p> <p>このことについて、C9事業者は、視覚障害者誘導用ブロックは、主要な経路・箇所に整備済みであると認識していたことから、移動円滑化実績等報告書において適合済みと報告したとしている。</p>

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 「旅客施設の種類」欄の（ ）内の数値は、平成15年度における旅客施設の1日当たりの平均利用者数を示す。

表2-⑧ 旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準（身体障害者対応型便所の設置）を満たしていないにもかかわらず、同基準に適合しているとして報告し、身体障害者の利用に支障が生じている例

旅客施設の種類	施設・設備名	旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準（抜粋）	事例の概要
バスターミナル（E2バスターミナル：5,000人）	身体障害者対応型便所（A8市）	<p>第13条</p> <p>2 第12条の2第一号の便所は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>四 高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適した構造を有する水洗器具が設けられていること。</p>	<p>A8市は、E2バスターミナルの身体障害者対応型便所に関して、平成13年度、14年度及び15年度の移動円滑化実績等報告書において、いずれも、身体障害者対応型便所を設置済みであるとして、国土交通省に対し報告している。</p> <p>しかし、当該便所には、オストメイト等身体障害者に配慮した水洗器具が設置されておらず、旅客施設及び車両等に関する移動円滑化基準第13条第2項第4号に定められた基準に適合していない。このため、オストメイトによる便所の利用に支障が生じている。</p> <p>このことについて、A8市は、当該施設は、交通バリアフリー法制定以前に整備された施設であり、設置当時の整備基準には適合していたため、これをもって適合済みとして報告したことが原因であるとしている。</p>

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 「旅客施設の種類」欄の（ ）内の数値は、平成15年度における旅客施設の1日当たりの平均利用者数を示す。

表2-⑨ 道路のバリアフリー化率調査の概要

国土交通省は、道路管理者に対し、事務連絡により、道路のバリアフリー化率の提出を求めているが、その際、バリアフリー化された道路についての基準を示しておらず、さらに、道路のバリアフリー化率を正確に把握し調査票を提出することの重要性を道路管理者に周知していない。

「アウトカム指標等を用いた事業執行について」（主要指標現況値算出マニュアル（案））
（平成14年6月18日国土交通省道路局事務連絡）（抜粋）

1 定義

(1) 「バリアフリー化率」「バリアフリー化地区整備率」

急速な高齢社会を迎えるなかで、高齢者・身体障害者等を含む誰もが、安全に安心して活動し、社会参加するために、交通バリアフリー法の基本方針等に基づき、主要な旅客施設周辺において、安心して歩ける快適な歩行空間を整備する必要がある。

そこで、当該施策におけるアウトカム指標として『バリアフリー化率』、『バリアフリー化地区整備率』を採用することとする。なお、本指標は、地区、道路延長に対するバリアフリー化率、バリアフリー化地区整備率を「都道府県別」、「地方ブロック別」及び「全国」について算出する。

$$\text{バリアフリー化率} = \frac{\text{うちバリアフリー化された道路延長}}{\text{主要な旅客施設周辺における主要道路の全延長}}$$

$$\text{バリアフリー化地区整備率} = \frac{\text{うち周辺の主な道路がバリアフリー化された数}}{\text{主要な旅客施設の数}}$$

特定旅客施設すべてについて記入してください。
市町村において基本構想の作成の有無によらないことに注意してください。

(2) 「主要な旅客施設」

交通バリアフリー法※1に基づく特定旅客施設※2

※1 交通バリアフリー法：「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（平成12年5月17日法律第68号）」

※2 特定旅客施設：

交通バリアフリー法で定める旅客施設（鉄道駅、軌道停留所、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナル）のうち、以下の要件に該当するもの。

- ① 1日あたりの平均的な利用者数が5,000人/日以上である旅客施設。
- ② 当該旅客施設が所在する市町村の高齢者等の割合からみて、高齢者等の利用人数が①の旅客施設と同程度以上であると認められる旅客施設。

$$\left[\begin{array}{l} \text{当該施設の1日あたりの高齢者} \\ \text{等の利用者数(推定)(注1)} \end{array} \geq \begin{array}{l} \text{利用者数5千人/日の1日あたりの高} \\ \text{齢者等の利用者数(推定)(注2)} \end{array} \right]$$

注1： 当該旅客施設の利用者数/日×当該旅客施設が所在する市区町村の高齢者割合（当該市区町村の高齢者人口/当該市区町村人口）

注2： 5,000×全国の高齢者割合（16.2%）

- ③ その他、市町村において当該旅客施設周辺を優先的に実施する必要が高いと認めた旅客施設。

現段階において
基本構想未策
定の場合は、仮
想の重点整備
地区および特定
経路を設定して
ください。

- (3) 「主要な旅客施設周辺における主要道路」
交通バリアフリー法に基づく重点整備地区※3における特定経路※4。

※3 重点整備地区：交通バリアフリー法第2条第7項に基づく地区。

特定旅客施設との間の移動が通常徒歩で行われ、かつ、高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設、その他の施設の所在地を含む地区、及び特定旅客施設と各施設の経路となる道路、駅前広場等（「一般交通用施設」という。）の整備が必要な地区。

※4 特定経路：交通バリアフリー法第2条第7項第2号に基づく経路。

当該特定旅客施設と特定旅客施設との間の移動が通常徒歩で行われ、かつ、高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設、その他の施設との間の経路。

2 算出方法

(1) 必要なデータ

① 主要な旅客施設の数

交通バリアフリー法に基づく特定旅客施設数

② うち周辺の主要道路がバリアフリー化されている数

交通バリアフリー法に基づく特定経路を構成する道路がバリアフリー化されている数

③ 主要な旅客施設周辺における主な道路の全延長

交通バリアフリー法に基づく特定経路を構成する道路の全延長

④ うちバリアフリー化された道路延長

交通バリアフリー法に基づく特定経路を構成する道路のうちバリアフリー化されている道路の延長

①～④の調査は、交通バリアフリー法に基づく特定旅客施設が存在する市区町村及び政令市において実施する。調査内容は、「様式4. 1 実施箇所一覧表の作成」を参照のこと

(2) 算出方法

①主要な旅客施設の数、②うち周辺の主な道路がバリアフリー化されている数、③主要な旅客施設周辺における主な道路の全延長、④うちバリアフリー化された道路延長を各々取りまとめて集計し、以下の計算式により、都道府県別、ブロック別及び全国の「バリアフリー化地区整備率」、「バリアフリー化率」を算出し、調査票に記入する。

なお、調査票の記入方法は、「様式4. 2 状況総括票の作成」を参照のこと

【計算式】

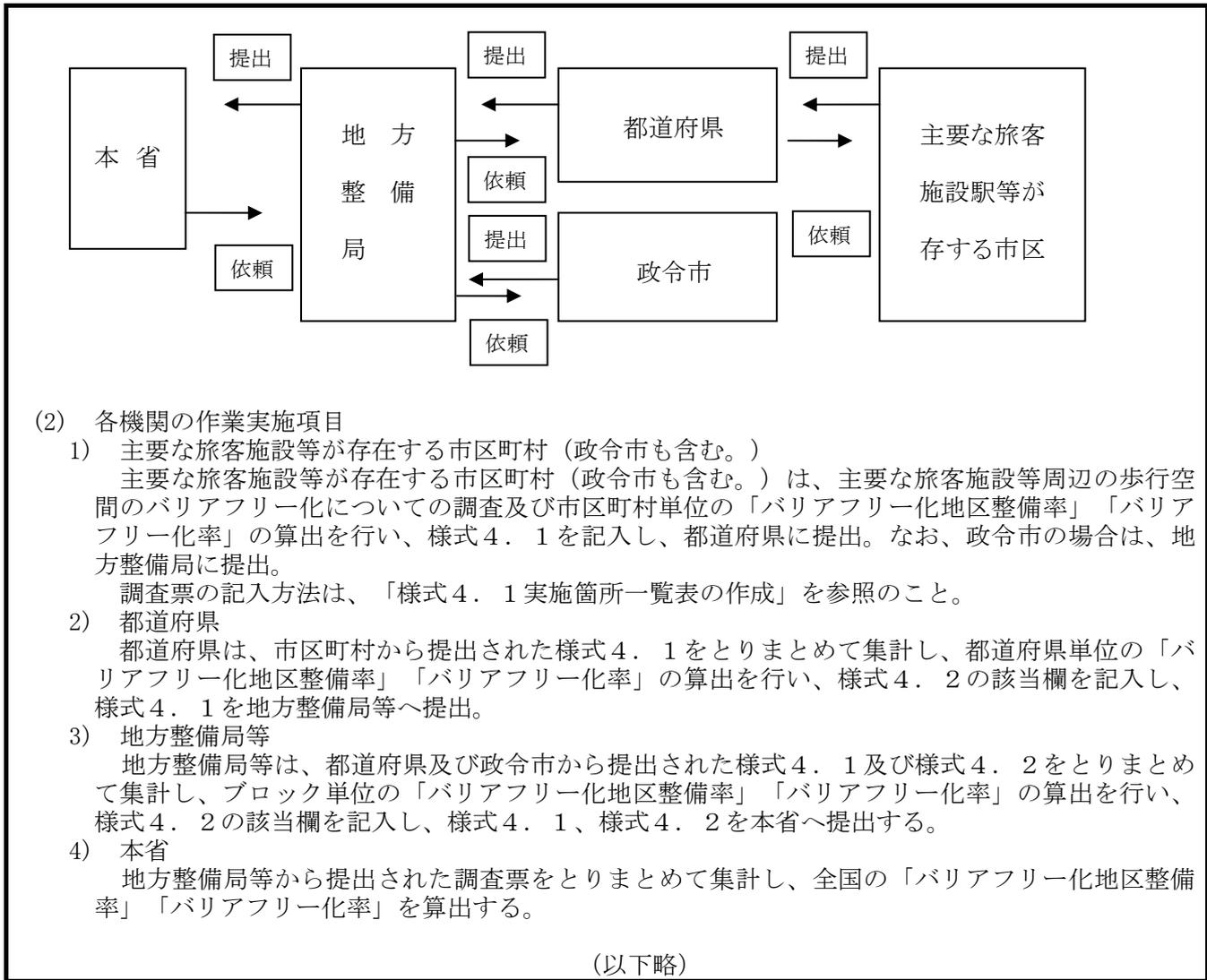
$$\text{バリアフリー化地区整備率} = \frac{\text{うち周辺の主な道路がバリアフリー化された数}}{\text{主要な旅客施設の数}}$$

$$\text{バリアフリー化率} = \frac{\text{うちバリアフリー化された道路延長}}{\text{主要な旅客施設周辺における主要道路の全延長}}$$

3 算出体制等

(1) 算出フロー

「バリアフリー化地区整備率」「バリアフリー化率」の算出フローは以下のとおりとする。



(注) 国土交通省の資料による。

表2-⑩ 道路のバリアフリー化率の算出の判断基準及び国土交通省への提出の状況

(単位：市町村、%)

バリアフリー化された道路の基準		適用市町村数
提出済みの市町村	①重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（平成12年建設省令第40号）	30 (40.5)
	① 道路の新設・改良又は段差や勾配の解消等歩道の整備を行った区間としているもの	19 (25.7)
	① 以外の基準 地方公共団体が制定したバリアフリーの推進に関する条例又は指針に基づく整備基準	5 (6.8)
	歩道における段差及び勾配等に関する基準（平成11年9月10日付け建設省都街発第57号道企発第78号、都市局長・道路局長連名通知）	1 (1.4)
	その他の基準	15 (20.3)
小 計		40 (54.1)
未提出の市町村		4 (5.4)
合 計		74 (100.0)

(注) 1 当省の調査結果による。
 2 () 内は構成比 (%) を示す。

表2-⑪ 道路に関する移動円滑化基準によりバリアフリー化された道路であるか否かを判断したとする場合であっても、視覚障害者誘導用ブロック未設置の箇所をバリアフリー化済みとしている例

市町村名（人口、高齢化率）	基本構想作成の有無（作成年度）	事例の概要
A9市 (887,000人、12.6%)	有 (平成13年度)	<p>A9市では、バリアフリー化された道路の基準について、道路特定事業計画に基づく整備事業が完了、すなわち道路に関する移動円滑化基準に適合した場合にバリアフリー化された区間として取り扱うこととしており、平成15年度においては、同市内の特定経路6経路5,320mについて、2,290m(43.0%)をバリアフリー化された区間として国土交通省に対して提出している。</p> <p>しかしながら、当省が、バリアフリー化されたとしている2,290mの区間について、道路に関する移動円滑化基準への適合状況を調査した結果、このうちの約230mの区間については、視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない、歩道の有効幅員が2m以上確保されていないなど、当該基準に適合しておらず、身体障害者の安全かつ円滑な移動に支障が生じている箇所があり、当該区間を除くとバリアフリー化された区間は2,060m(38.7%)となっている。</p> <p>このことについて、同市では、当該経路については、民有地との関係で歩道の拡幅が当面望めないため、視覚障害者誘導用ブロックを設置しなかったが、道路特定事業計画に基づく整備事業が完了していること、比較的傾斜が緩く安全な歩行が可能と判断したことから、バリアフリー化された区間として取り扱うこととしたとしている。</p>

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「市町村名（人口、高齢化率）」欄の人口については平成12年国勢調査結果により、また、高齢化率は平成12年国勢調査結果における当該市町村の総人口に占める満65歳以上の人口の割合を示す。

表2-⑫ 歩道の整備を行った区間をバリアフリー化された道路としている市町村について、道路に関する移動円滑化基準に基づき算出した結果、国土交通省に提出した道路のバリアフリー化率に比べ低いもの

番号	市町村名（人口、高齢化率）	基本構想作成の有無（作成年度）	事例の概要																																		
1	A10市 (118,000人、9.6%)	有 (平成14年度)	<p>A10市では、平成15年度の道路（市町村道）のバリアフリー化率について、「歩道が整備されている区間」をバリアフリー化された区間として、下表の①欄のとおり国土交通省に対し提出している。</p> <p>しかしながら、当省の調査を契機として、同市が、道路に関する移動円滑化基準に基づき道路のバリアフリー化率を算出した結果、下表の②欄のとおり、国土交通省に対して提出した道路のバリアフリー化率が44.1%であるのに対し、上記基準による道路のバリアフリー化率は3.1%（視覚障害者誘導用ブロック等の未設置箇所あり）と著しく低い状況がみられた。</p> <p>表 道路（市町村道）のバリアフリー化率の状況</p> <p style="text-align: right;">(単位：km、%)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">地区名</th> <th rowspan="2">特定経路延長(a)</th> <th colspan="2">①国土交通省に提出した道路のバリアフリー化率</th> <th colspan="2">②道路に関する移動円滑化基準による道路のバリアフリー化率</th> </tr> <tr> <th>うちバリアフリー化済み(b)</th> <th>バリアフリー化率(b/a)</th> <th>うちバリアフリー化済み(c)</th> <th>バリアフリー化率(c/a)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>D9 駅周辺</td> <td>5.9</td> <td>2.5</td> <td>42.4</td> <td>0.4</td> <td>6.8</td> </tr> <tr> <td>D10 駅周辺</td> <td>1.0</td> <td>0.5</td> <td>50.0</td> <td>0.0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>D11 駅周辺</td> <td>5.8</td> <td>2.6</td> <td>44.8</td> <td>0.0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>12.7</td> <td>5.6</td> <td>44.1</td> <td>0.4</td> <td>3.1</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 市町村の資料に基づき当省が作成した。</p> <p>なお、同市では、平成16年度の道路のバリアフリー化率については、道路に関する移動円滑化基準に従って適切に算出し提出したいとしている。</p>	地区名	特定経路延長(a)	①国土交通省に提出した道路のバリアフリー化率		②道路に関する移動円滑化基準による道路のバリアフリー化率		うちバリアフリー化済み(b)	バリアフリー化率(b/a)	うちバリアフリー化済み(c)	バリアフリー化率(c/a)	D9 駅周辺	5.9	2.5	42.4	0.4	6.8	D10 駅周辺	1.0	0.5	50.0	0.0	0	D11 駅周辺	5.8	2.6	44.8	0.0	0	合計	12.7	5.6	44.1	0.4	3.1
地区名	特定経路延長(a)	①国土交通省に提出した道路のバリアフリー化率				②道路に関する移動円滑化基準による道路のバリアフリー化率																															
		うちバリアフリー化済み(b)	バリアフリー化率(b/a)	うちバリアフリー化済み(c)	バリアフリー化率(c/a)																																
D9 駅周辺	5.9	2.5	42.4	0.4	6.8																																
D10 駅周辺	1.0	0.5	50.0	0.0	0																																
D11 駅周辺	5.8	2.6	44.8	0.0	0																																
合計	12.7	5.6	44.1	0.4	3.1																																

2	A11市 (180,000 人、8.9%)	有 (平成 13 年度)	<p>A11 市では、バリアフリー化された道路の基準について、「歩道における段差及び勾配等に関する基準」(平成 11 年 9 月 10 日付け建設省都街発第 57 号道企発第 78 号、都市局長・道路局長連名通知)において示されている「平坦部(幅員 1m 以上)が連続する区間」をバリアフリー化された区間として取り扱うこととしており、平成 15 年度においては、下表の①欄のとおり道路のバリアフリー化率 47.9% として国土交通省に提出している。</p> <p>しかしながら、当省が、道路に関する移動円滑化基準に基づき、当該区間を調査した結果、幅員が 2m 未満となっていたり、歩道と車道の区分がないなど当該基準に適合しておらず、身体障害者、特に車いす利用者にとって安全かつ円滑な移動に支障が生じている区間があり、これらの区間を除いた道路のバリアフリー化率は 3.6% と国土交通省に提出したバリアフリー化率と比較して著しく低い状況がみられた。</p> <p>表 道路のバリアフリー化率の状況</p>																																																																																		
			<p>(単位：m、%)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">対象路線(管理者名)</th> <th rowspan="2">特 定 路 延 長 (a)</th> <th colspan="2">①国土交通省に提出した道路のバリアフリー化率</th> <th colspan="2">②道路に関する移動円滑化基準による道路のバリアフリー化率</th> </tr> <tr> <th>うちバリアフリー化済み(b)</th> <th>バリアフリー率(b/a)</th> <th>うちバリアフリー化済み(c)</th> <th>バリアフリー率(c/a)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A11 市 G 1 (県) 路線</td> <td>1,350</td> <td>1,150</td> <td>85.2</td> <td>210</td> <td>15.5</td> </tr> <tr> <td>〃 G 2 (県) 路線</td> <td>640</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>〃 G 3 (県) 路線</td> <td>740</td> <td>740</td> <td>100.0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>〃 G 4 (県) 路線</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100.0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>〃 G 5 (市) 路線</td> <td>160</td> <td>160</td> <td>100.0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>〃 G 6 (市) 路線</td> <td>600</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>〃 G 7 (市) 路線</td> <td>890</td> <td>370</td> <td>41.6</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>〃 G 8 (市) 路線</td> <td>320</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>〃 G 9 (市) 路線</td> <td>240</td> <td>240</td> <td>100.0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>〃 G 10 (市) 路線</td> <td>620</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>〃 G 11 (市) 路線</td> <td>100</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>合 計</td> <td>5,760</td> <td>2,760</td> <td>47.9</td> <td>210</td> <td>3.6</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 1 「国土交通省に提出した道路のバリアフリー化率」は、市町村の資料に基づき当省が作成した。 2 「道路に関する移動円滑化基準による道路のバリアフリー化率」は、当省の調査結果による。</p>				対象路線(管理者名)	特 定 路 延 長 (a)	①国土交通省に提出した道路のバリアフリー化率		②道路に関する移動円滑化基準による道路のバリアフリー化率		うちバリアフリー化済み(b)	バリアフリー率(b/a)	うちバリアフリー化済み(c)	バリアフリー率(c/a)	A11 市 G 1 (県) 路線	1,350	1,150	85.2	210	15.5	〃 G 2 (県) 路線	640	0	0	0	0	〃 G 3 (県) 路線	740	740	100.0	0	0	〃 G 4 (県) 路線	100	100	100.0	0	0	〃 G 5 (市) 路線	160	160	100.0	0	0	〃 G 6 (市) 路線	600	0	0	0	0	〃 G 7 (市) 路線	890	370	41.6	0	0	〃 G 8 (市) 路線	320	0	0	0	0	〃 G 9 (市) 路線	240	240	100.0	0	0	〃 G 10 (市) 路線	620	0	0	0	0	〃 G 11 (市) 路線	100	0	0	0	0	合 計	5,760	2,760
対象路線(管理者名)	特 定 路 延 長 (a)	①国土交通省に提出した道路のバリアフリー化率		②道路に関する移動円滑化基準による道路のバリアフリー化率																																																																																	
		うちバリアフリー化済み(b)	バリアフリー率(b/a)	うちバリアフリー化済み(c)	バリアフリー率(c/a)																																																																																
A11 市 G 1 (県) 路線	1,350	1,150	85.2	210	15.5																																																																																
〃 G 2 (県) 路線	640	0	0	0	0																																																																																
〃 G 3 (県) 路線	740	740	100.0	0	0																																																																																
〃 G 4 (県) 路線	100	100	100.0	0	0																																																																																
〃 G 5 (市) 路線	160	160	100.0	0	0																																																																																
〃 G 6 (市) 路線	600	0	0	0	0																																																																																
〃 G 7 (市) 路線	890	370	41.6	0	0																																																																																
〃 G 8 (市) 路線	320	0	0	0	0																																																																																
〃 G 9 (市) 路線	240	240	100.0	0	0																																																																																
〃 G 10 (市) 路線	620	0	0	0	0																																																																																
〃 G 11 (市) 路線	100	0	0	0	0																																																																																
合 計	5,760	2,760	47.9	210	3.6																																																																																

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「市町村名(人口、高齢化率)」欄の人口については平成 12 年国勢調査結果により、また、高齢化率は平成 12 年国勢調査結果における当該市町村の総人口に占める満 65 歳以上の人口の割合を示す。

表 2-⑬ 道路に関する移動円滑化基準を満たさない区間がある道路についてバリアフリー化率 100%として、国土交通省に提出している例

番号	市町村名 (人口、高齢化率)	基本構想作成の有無 (作成年度)	事例の概要																																																				
1	A12市 (364,000人、15.1%) A13市 (273,000人、14.6%)	いずれも無	<p>A12市では、平成15年度における道路のバリアフリー化率を算出するに当たって、「歩道縁端の段差解消工事を実施した区間」を、また、A13市では「歩道縁端の段差を解消した区間」及び「視覚障害者誘導用ブロックを設置した区間」をそれぞれバリアフリー化された区間として取り扱うこととしており、A12市及びA13市は、これらの基準に基づき、両市とも道路のバリアフリー化率を100%として国土交通省に提出している。</p> <p>しかしながら、当省が、道路に関する移動円滑化基準に基づき、A12市及びA13市の道路のバリアフリー化の状況を調査した結果、下表のとおり、当該基準に適合していない区間があり、身体障害者の安全かつ円滑な移動に支障が生じている状況がみられた。</p> <p>表 道路のバリアフリー化率の状況 (単位：m、%)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">市町村名</th> <th colspan="4">国土交通省に提出した道路のバリアフリー化率</th> <th rowspan="2">当省の調査結果 (道路に関する移動円滑化基準に適合していない状況)</th> </tr> <tr> <th>管理者区分</th> <th>延長 (a)</th> <th>うちバリアフリー化済み (b)</th> <th>バリアフリー化率 (b/a)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">A12市</td> <td>市</td> <td>400</td> <td>400</td> <td>100</td> <td>マウント式、幅員2m未満の箇所あり</td> </tr> <tr> <td>県</td> <td>800</td> <td>800</td> <td>100</td> <td>マウント式の箇所あり</td> </tr> <tr> <td>国</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td></td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>1,200</td> <td>1,200</td> <td>100</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">A13市</td> <td>市</td> <td>950</td> <td>950</td> <td>100</td> <td>マウント又はフラット方式の箇所、幅員2m未満の箇所、視覚障害者誘導用ブロック (点状ブロック) 未設置、段差未解消の箇所あり</td> </tr> <tr> <td>県</td> <td>400</td> <td>400</td> <td>100</td> <td>マウント方式、視覚障害者誘導用ブロック (点状ブロック) 未設置箇所あり</td> </tr> <tr> <td>国</td> <td>200</td> <td>200</td> <td>100</td> <td></td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>1,550</td> <td>1,550</td> <td>100</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 「国土交通省に提出した道路のバリアフリー化率」は市町村の資料に基づき当省が作成した。</p>	市町村名	国土交通省に提出した道路のバリアフリー化率				当省の調査結果 (道路に関する移動円滑化基準に適合していない状況)	管理者区分	延長 (a)	うちバリアフリー化済み (b)	バリアフリー化率 (b/a)	A12市	市	400	400	100	マウント式、幅員2m未満の箇所あり	県	800	800	100	マウント式の箇所あり	国	-	-	-		計	1,200	1,200	100		A13市	市	950	950	100	マウント又はフラット方式の箇所、幅員2m未満の箇所、視覚障害者誘導用ブロック (点状ブロック) 未設置、段差未解消の箇所あり	県	400	400	100	マウント方式、視覚障害者誘導用ブロック (点状ブロック) 未設置箇所あり	国	200	200	100		計	1,550	1,550	100	
市町村名	国土交通省に提出した道路のバリアフリー化率				当省の調査結果 (道路に関する移動円滑化基準に適合していない状況)																																																		
	管理者区分	延長 (a)	うちバリアフリー化済み (b)	バリアフリー化率 (b/a)																																																			
A12市	市	400	400	100	マウント式、幅員2m未満の箇所あり																																																		
	県	800	800	100	マウント式の箇所あり																																																		
	国	-	-	-																																																			
	計	1,200	1,200	100																																																			
A13市	市	950	950	100	マウント又はフラット方式の箇所、幅員2m未満の箇所、視覚障害者誘導用ブロック (点状ブロック) 未設置、段差未解消の箇所あり																																																		
	県	400	400	100	マウント方式、視覚障害者誘導用ブロック (点状ブロック) 未設置箇所あり																																																		
	国	200	200	100																																																			
	計	1,550	1,550	100																																																			
2	B2県 A14市 (301,000人、14.0%)	無	<p>B2県では、県内に基本構想を作成している市町村がないこともあって、道路のバリアフリー化率については、市町村に調査を依頼せず、同県が独自に仮定の重点整備地区を設定し、同地区内の道路のバリアフリー化率を算出し、国土交通省に提出している。</p> <p>同県では、平成15年度のA14市の道路のバリアフリー化率を算出するに当たって、「過去に街路事業、道路改良事業で歩道整備が完了したもので、歩道の幅員が2m以上かつ視覚障害者誘導用ブロックを連続して整備した区間」をバリアフリー化された道路として取り扱うこととしており、対象路線7路線中2路線については、バリアフリー化率100%として提出している。</p> <p>表 道路のバリアフリー化率の状況 (単位：m、%)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">地区名</th> <th rowspan="2">路線名</th> <th rowspan="2">延長</th> <th colspan="2">国土交通省に提出した道路のバリアフリー化率</th> </tr> <tr> <th>バリアフリー化された区間</th> <th>バリアフリー化率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">H1地区</td> <td>A14市G1路線</td> <td>700</td> <td>700</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td>〃 G2路線</td> <td>800</td> <td>400</td> <td>50.0</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">H2地区</td> <td>〃 G3路線</td> <td>500</td> <td>500</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td>〃 G4路線</td> <td>1,200</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">H3地区</td> <td>〃 G5路線</td> <td>600</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>〃 G6路線</td> <td>1,500</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>H4地区</td> <td>〃 G7路線</td> <td>1,400</td> <td>200</td> <td>14.3</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合計</td> <td>6,700</td> <td>1,800</td> <td>26.9</td> </tr> </tbody> </table>	地区名	路線名	延長	国土交通省に提出した道路のバリアフリー化率		バリアフリー化された区間	バリアフリー化率	H1地区	A14市G1路線	700	700	100.0	〃 G2路線	800	400	50.0	H2地区	〃 G3路線	500	500	100.0	〃 G4路線	1,200	0	0	H3地区	〃 G5路線	600	0	0	〃 G6路線	1,500	0	0	H4地区	〃 G7路線	1,400	200	14.3	合計		6,700	1,800	26.9								
地区名	路線名	延長	国土交通省に提出した道路のバリアフリー化率																																																				
			バリアフリー化された区間	バリアフリー化率																																																			
H1地区	A14市G1路線	700	700	100.0																																																			
	〃 G2路線	800	400	50.0																																																			
H2地区	〃 G3路線	500	500	100.0																																																			
	〃 G4路線	1,200	0	0																																																			
H3地区	〃 G5路線	600	0	0																																																			
	〃 G6路線	1,500	0	0																																																			
H4地区	〃 G7路線	1,400	200	14.3																																																			
合計		6,700	1,800	26.9																																																			

番号	市町村名（人口、高齢化率）	基本構想作成の有無（作成年度）	事例の概要																													
			<p>(注) 県の資料に基づき当省が作成した。</p> <p>しかしながら、当省の調査を契機として、同県が上記の対象路線のうちバリアフリー化率 100%の路線（2 路線）を対象に、道路に関する移動円滑化基準に基づき調査した結果、下表のとおり、当該基準をすべて満たした路線は皆無である状況がみられた。</p> <p>表 道路に関する移動円滑化基準への適合状況</p> <table border="1" data-bbox="513 506 1350 967"> <thead> <tr> <th rowspan="2">区 分</th> <th>H 1 地区</th> <th>H 2 地区</th> </tr> <tr> <th>G12 路線</th> <th>G14 路線</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①有効幅員 2 m以上（第 4 条）</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>②透水性舗装（第 5 条第 1 項）</td> <td>△</td> <td>△</td> </tr> <tr> <td>③縦断勾配 5 %以下、横断勾配 1 %以下（第 6 条）</td> <td>△</td> <td>△</td> </tr> <tr> <td>④縁石による区画（第 7 条）</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>⑤縁石の高さ 15 cm以上（第 7 条）</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>⑥歩道面の高さ 5 cm（第 8 条）</td> <td>×</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>⑦横断歩道との接続部 2 cm、平坦部確保（第 9 条第 2 項）</td> <td>×</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>⑧車両の乗り入れ箇所の幅員 2 m以上の平坦部確保（第 10 条）</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 1 県の資料に基づき当省が作成した。 2 「○」は基準に適合、「×」は基準に不適合、「△」はやむを得ない事由で基準に適合していない状況であることを示す。</p>	区 分	H 1 地区	H 2 地区	G12 路線	G14 路線	①有効幅員 2 m以上（第 4 条）	○	○	②透水性舗装（第 5 条第 1 項）	△	△	③縦断勾配 5 %以下、横断勾配 1 %以下（第 6 条）	△	△	④縁石による区画（第 7 条）	○	○	⑤縁石の高さ 15 cm以上（第 7 条）	○	○	⑥歩道面の高さ 5 cm（第 8 条）	×	○	⑦横断歩道との接続部 2 cm、平坦部確保（第 9 条第 2 項）	×	×	⑧車両の乗り入れ箇所の幅員 2 m以上の平坦部確保（第 10 条）	○	○
区 分	H 1 地区	H 2 地区																														
	G12 路線	G14 路線																														
①有効幅員 2 m以上（第 4 条）	○	○																														
②透水性舗装（第 5 条第 1 項）	△	△																														
③縦断勾配 5 %以下、横断勾配 1 %以下（第 6 条）	△	△																														
④縁石による区画（第 7 条）	○	○																														
⑤縁石の高さ 15 cm以上（第 7 条）	○	○																														
⑥歩道面の高さ 5 cm（第 8 条）	×	○																														
⑦横断歩道との接続部 2 cm、平坦部確保（第 9 条第 2 項）	×	×																														
⑧車両の乗り入れ箇所の幅員 2 m以上の平坦部確保（第 10 条）	○	○																														

- (注) 1 当省の調査結果による。
2 「市町村名（人口、高齢化率）」欄の人口については平成12年国勢調査結果により、また、高齢化率は平成12年国勢調査結果における当該市町村の総人口に占める満65歳以上の人口の割合を示す。

表 2-⑭ 国土交通省が公表している道路のバリアフリー化率の状況

国土交通省は、道路のバリアフリー化率の調査結果を平成 15 年度政策チェックアップ結果（評価書）において公表するとともに、平成 16 年 6 月に公表した「平成 15 年度道路行政の達成度報告書・平成 16 年度道路行政の業績計画書」においても公表している。

しかしながら、当省の調査した結果独自の基準で道路のバリアフリー化率を算出している市町村があるにもかかわらず、「平成 15 年度道路行政の達成度報告書・平成 16 年度道路行政の業績計画書」においては、「バリアフリー化された道路」を「道路の移動円滑化に関する基準（「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」）に定められた構造基準を満たし、高齢者・障害者にとっても円滑で安全に移動できる歩行空間が整備された道路」と定義付けて道路のバリアフリー化率を公表している。

平成 15 年度道路行政の達成度報告書・平成 16 年度道路行政の業績計画書（平成 16 年 6 月国土交通省）（抜粋）

指標-14 1日当たりの平均利用者数が 5,000 人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合

(1) 指標の動向

■歩行空間のバリアフリー化指標

本指標は、1日当たりの平均利用者数 5,000 人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化された道路の割合を示す。

「バリアフリー化された道路」とは、車いすがすれ違ふことが出来る幅員を有している、段差が解消されている、視覚障害者用誘導ブロックが設置されているなど、道路の移動円滑化に関する基準（「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」）に定められた構造基準を満たし、高齢者・障害者にとっても円滑で安全に移動できる歩行空間が整備された道路のことをいう。

（中略）

(2) 達成度報告（昨年度の成果）

■市区町村道におけるバリアフリー化率が低い傾向

バリアフリー重点整備地区（予定含）における特定経路延長のバリアフリー化率が国が管理する国道(31%)及び都道府県が管理する国道及び都道府県道（31%）と比較して市区町村の値（22%）が低く、市区町村の取組みが課題。

表 14-2 道路種別毎の歩行空間のバリアフリー化率

	直轄国道	補助国道・都道府県道	市区町村道	全道路
バリアフリー重点整備地区（予定含）における歩行空間のバリアフリー化率	31%	31%	22%	25%

(3) 業績計画（今後の取組み）

■引続き歩行空間のバリアフリー化を推進

平成 19 年度に約 5 割まで向上させることを目指して引続き歩行空間のバリアフリー化を推進する。平成 16 年度末の目標値を約 30%に設定。目標の実現に向けて関係部局と連携しつつ重点的な予算配分等により一層の歩行空間のバリアフリー化を推進する。

（以下略）

- (注) 1 国土交通省の資料による。
2 下線は当省が付した。

表 2-⑮ 平成 17 年度「歩行空間のバリアフリー化率等」に関する調査の概要

国土交通省は、当省の調査を契機として、平成 16 年度末現在の道路のバリアフリー化率を調査するに当たって、道路管理者に対し、事務連絡において、道路に関する移動円滑化基準に基づき整備された道路をバリアフリー化された道路と定義し、平成 16 年度政策チェックアップ結果（評価書）において、道路のバリアフリー化率 31%と公表している。

しかしながら、国土交通省は、道路管理者が、道路に関する移動円滑化基準に基づき道路のバリアフリー化率を正確に把握したかどうかの検証を行っていないため、平成 16 年度末現在の道路のバリアフリー化率が実態を反映したものとなっているかは不明である。

平成 17 年度「歩行空間のバリアフリー化率等」に関する調査（抜粋）

事務連絡
平成 17 年 5 月 17 日

各地方ブロック
交通バリアフリー担当者 殿

国土交通省道路局
地方道・環境課 課長補佐

アウトカム指標「バリアフリー化率」「バリアフリー化地区整備率」の更新について（依頼）

平素より歩行空間のバリアフリー化関連事業について、ご尽力賜り厚く御礼申し上げます。

さて、平成 14 年度より、『歩行空間のバリアフリー化』にかかる事業の効果を反映する指標（アウトカム指標）として『歩行空間のバリアフリー化率』及び『バリアフリー化地区整備率』を取り上げ、実績等について調査を実施してきたところですが、「歩行空間のバリアフリー化」の一層の推進に向けた施策検討の基礎資料とするため、昨年度同様、データの更新（平成 16 年度末実績及び平成 17 年度末整備見込）を目的として下記の通り調査を実施することとなりました。

つきましては、本調査の主旨をご理解頂き、ご協力の程よろしくお願いいたします。

記

1 今回の依頼事項

『歩行空間のバリアフリー化率』、『バリアフリー化地区整備率』について、平成 16 年度末実績及び平成 17 年度末整備見込みでのデータ更新

なお、入力の詳細については、別添調査要領参照して下さい。

2 提出期限

平成 17 年 6 月 3 日（金） 17：00 厳守

（以下略）

平成 17 年度「歩行空間のバリアフリー化率等」に関する調査要領

本調査は、事務連絡「アウトカム指標等を用いた事業執行について」主要指標現況値算出マニュアル（案）（平成 14 年 6 月 18 日）に基づき歩行空間のバリアフリー化率、バリアフリー化地区整備率を調査するものです。

（Ⅰ）平成 16 年度実績、（Ⅱ）平成 17 年度末見込みについて、別添調査票に（Ⅰ）、（Ⅱ）とも記入してください。

また、本調査結果は、「道路行政の達成度報告書」において都道府県別バリアフリー化率として公表を予定しております。

1 定義（略）

2 算出方法

（1）必要なデータ

①～②（略）

③ 主要な旅客施設周辺における主要道路の全延長

交通バリアフリー法に基づく特定経路を構成する道路の全延長。

現段階において基本構想未策定の場合は、仮想の特定経路を設定してください。

④ うちバリアフリー化された道路延長

交通バリアフリー法に基づく特定経路を構成する道路のうちバリアフリー化（「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準 平成 12 年 11 月 15 日建設省令」に基づきバリアフリー整備）された道路の延長。

（以下略）

平成 16 年度政策チェックアップ結果（評価書）（平成 17 年 7 月 29 日省議決定）（抜粋）

国土交通省政策評価基本計画（平成 14 年 3 月 22 日省議決定）及び平成 17 年度国土交通省事後評価実施計画（平成 17 年 3 月 25 日省議決定）に基づき、平成 16 年度に係る政策チェックアップ（業績測定）を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第 10 条の規定に基づき作成するものである。

1 政策チェックアップの概要について（略）

2 今回の評価結果について

今回、27 の政策目標と 117 の業績指標をもとに、国土交通省としての政策チェックアップ結果を取りまとめた。

政策チェックアップの実施にあたっては、平成 17 年 7 月 11 日に国土交通省政策評価会を実施し、委員から意見を聴取した（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載）。

関連施策の整理と、業績指標ごとの測定・評価にあたっては、以下の点に留意した。

①、②（略）

③ 社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る政策については、政策チェックアップ（業績測定）が社会資本整備重点計画の進捗状況のフォローアップの役割を担うものであることを踏まえ、重点目標に照らして評価することとした。

（中略）

政策目標 2 バリアフリー社会の実現

すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること

（1）、（2）（略）

（3）移動空間をバリアフリー化する

高齢者や障害のある人が自立して社会生活を送っていく上で、快適で生活しやすい生活環境の基盤整備は重要な課題であるため、障害者等すべての人が安全に安心して移動し、社会参加できるよう、公共交通機関、歩行空間等移動空間のバリアフリー化を推進する。

（中略）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化（道路のバリアフリー化）
 - 平成 16 年度末における歩行空間のバリアフリー化率が 31% となるとともに、国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化率が約 4 割にまで進捗したところ。
前年度のバリアフリー化率の伸び（約 8%）に対し、平成 16 年度では約 6% の伸びに留まっており、進捗度が低下している傾向にある。

（中略）

（施策の実施状況）

- 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化（道路のバリアフリー化）
 - 歩行空間のバリアフリー化については、市街地の駅、商店街、病院などの主要ルートにおいて、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道などの整備、歩道の段差解消等を実施するとともに、特に旅客施設周辺における主な道路において歩行空間のバリアフリー化を推進している。今後、各市町村の基本構想の策定が進むに従い、整備も進捗するものと考えられる。

（注）1 国土交通省の資料による。

2 下線は当省が付した。

表 2-⑯ 平成 16 年実績評価経過報告書（平成 17 年 9 月 1 日 国家公安委員会・警察庁）（抜粋）

基本目標 4 安全かつ快適な交通を確保する

業績目標 5 道路交通環境の整備の推進

（説明）

社会資本整備重点計画（平成 15 年 10 月 10 日閣議決定）に即して、交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を整備し、道路交通の安全と円滑を確保する。

[平成 15～16 年中に講じた施策]

交通安全施設等整備事業

〈特定交通安全施設等整備事業最終予算〉

15 年度 175 億円（補助金ベース）【事業費ベース 350 億円】

16 年度 164 億円（補助金ベース）【事業費ベース 327 億円】

評価期間：5 年間（15 年度から 19 年度まで）

業績指標

社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）第 2 条第 1 項に規定する社会資本整備重点計画に定められた重点目標に照らして、交通死傷事故発生件数の抑止、交通の円滑化、二酸化炭素排出量の削減等の交通安全施設の整備による効果を評価する。

現段階において集計されている、16 年度末時点における効果は次のとおりである。

- ・ 信号機のバリアフリー化率：約 51%
- ・ 信号機の高度化等による支障事故抑止件数：約 1 万 8,000 件
- ・ 信号機の高度化等による交通の円滑化効果（旅行期間の短縮）：約 0.96 億人時
- ・ 信号機の高度化等による二酸化炭素排出削減量：約 19 万 t-CO₂

注：信号機のバリアフリー化率は事業の実施箇所数から算出。また、信号機の高度化等による効果は、11 年度から 15 年度までに

実施した特定交通安全施設等整備事業による効果を基に、部外有識者からなる「交通安全施設の効果に関する調査研究委員会」

（委員長：大藏泉横浜国立大学教授）により確立された効果測定手法を用いて評価。

分析結果 （評価期間未了）

政策所管課：交通規制課

- (注) 1 国家公安委員会・警察庁の資料による。
2 下線は当省が付した。

表 2-⑰ 平成 16 年警察改革の推進に関する総合評価経過報告書（平成 16 年 8 月国家公安委員会・警察庁）
（抜粋）

国家公安委員会・警察庁では、総合評価方式による評価において、評価に 2 年以上の期間を要する政策であって、当該期間が経過していないものについては、必要に応じて、評価の経過を記載した経過報告書を作成している。

国家公安委員会・警察庁が平成 16 年 8 月に公表した「平成 16 年警察改革の推進に関する総合評価経過報告書」には、バリアフリー化に資する主な交通安全施設の整備状況が記載されているが、バリアフリー対応型信号機の整備状況については、その整備基数については公表しているものの、社会資本整備重点計画に定める重点目標の達成状況についての記載はない。

行政課題 警察改革の推進

評価の対象とする施策の名称 第 3 新たな時代の要請にこたえる警察の構築

4 安全かつ快適な交通の確保

1 政策の内容

道路交通の IT 化、バリアフリー化の推進

道路交通の IT 化、バリアフリー化に資する特定交通安全施設等整備事業を推進することにより、交通の安全と円滑の確保、環境負担の低減を図る。

※ 本事業のうち政策評価の対象とした事業項目の名称・内容は、別添 1 のとおりである。

2 実施事項

(1) 社会資本整備重点計画法案を国会に提出。（平成 15 年 3 月 31 日公布、4 月 1 日施行）

(2) 社会資本整備重点計画を作成。（同年 10 月 10 日閣議決定）

※ 社会資本整備重点計画において設定された都道府県公安委員会が平成 19 年度までの 5 年間に実施する特定交通安全施設等整備事業に係るアウトカム目標は、別添 2 のとおりである。

(3) 特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路を指定。（同年 7 月 11 日）

(4) あんしん歩行エリア及び事故危険箇所を指定。（同年 7 月 11 日）

(5) 路側帯拡幅等による交通事故防止対策実施要領を制定。（同年 10 月 8 日）

(6) 視覚障害者用付加装置に関する設置・運用指針を制定。（同年 10 月 22 日）

3 推進状況

(1) 平成 14 年度・15 年度の特定交通安全施設等整備事業による主な交通安全施設の整備基数

ア IT 化に資する主な交通安全施設

(略)

イ バリアフリー化に資する主な交通安全施設

	平成 14 年度の整備基数	平成 15 年度の整備基数
歩行者感応化	74	70
視覚障害者用付加装置	905	838
高齢者等感応化	540	369
音響式歩行者誘導付加装置	239	150
歩行者支援装置	—	54

(注 1) 14 年度の整備基数は、13 年度 2 次補正予算による整備分を含む。

(注 2) 歩行者支援装置については、平成 15 年度から特定交通安全施設等整備事業の事業項目として加えられた。

(2) 特定交通安全施設等整備事業に係る予算額（単位：百万円）

	平成 14 年度	平成 15 年度
当初予算	34,100	35,000
補正予算	3,001	—

(注) 予算額は、事業費ベースである。

4 政策効果等の分析

(1) 効果

道路交通の IT 化、バリアフリー化に資する事業を含む特定交通安全施設等整備事業による死傷事故発生件数の防止効果、交通円滑化効果及び二酸化炭素排出量の削減効果については、「第 2 『国民のための警察』の確立、2 国民の身近な不安を解消するための警察活動の強化—b」で記載したとおりである。

(2) 必要性

道路交通の IT 化、バリアフリー化に資する事業を含む特定交通安全施設等整備事業は、道路の安全と円滑化の確保及び環境負荷の低減に高い効果を発揮しており、国民の安全で安心できる生活環境を確保するため、引き続き推進する必要がある。

5 今後の課題

交通を取り巻く状況は依然として深刻なことから、今後とも新たな長期計画である社会資本整備重点計画に即して、死傷事故の抑止や交通の円滑化等に高い効果を発揮する特定交通安全施設等整備事業を一層重点的、効果的かつ効率的に推進し、道路交通のIT化、バリアフリー化を進める。

(以下略)

(注) 1 国家公安委員会（警察庁）の資料による。

2 下線は当省が付した。

表 2-⑱ 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係る信号機等に関する基準を定める規則（平成 12 年国家公安委員会規則第 17 号）（抜粋）

バリアフリー対応型信号機の種類は、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係る信号機等に関する基準を定める規則（平成 12 年 10 月 25 日国家公安委員会規則第 17 号）において定められている。

具体的には、歩行者用信号機に特定の音響を発する機能（視覚障害者用付加装置、音響式歩行者誘導付加装置、歩行者支援装置等）を付加するとともに、高齢者等感応化又は歩行者感応化を行い歩行者用信号機に歩行者用青時間を延長する機能を付加又は信号定数の設定により、十分な歩行者用青時間を確保したもの（第 1 号）、周辺の生活環境への影響を配慮し歩行者用信号機に音響機能は付加していないが、十分な歩行者用青時間が確保されているもの（第 2 号）がある。

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（平成 12 年法律第 68 号）第 11 条第 2 項の規定に基づき、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係る信号機等に関する基準を定める規則を次のように定める。

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係る信号機等に関する基準を定める規則

（信号機に関する基準）

第一条 信号機に関する高齢者、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（以下「法」という。）第 11 条第 2 項に規定する基準は、次の各号に掲げる信号機の区分に応じ、それぞれ当該各号に定めるとおりとする。

一 歩行者に対して信号を表示するための信号機（次号に掲げるものを除く。）道路交通法施行令（昭和 35 年政令第 270 号）第 2 条第 4 項に規定する信号機（以下「歩行者用信号機」という。）であって、次のいずれにも該当するものであること。

イ 人の形の記号を有する青色の灯火の信号（以下「歩行者用青信号」という。）に従って道路を横断し、又は横断しようとしている視覚障害者に対し、歩行者用青信号の表示を開始したこと又は当該表示を継続していることを伝達するための音響（以下「特定音響」という。）を発することができるものであること。

ロ 歩行者用青信号の表示を開始した時に当該信号に従って道路の横断を始めた法第 2 条第 1 項に規定する高齢者、身体障害者等がその横断を終わるため通常要すると認められる時間内に人の形の記号を有する赤色の灯火の信号の表示を開始しないものであること。

二 歩行者に対して信号を表示するための信号機であって、当該信号機が特定音響を発することとすると周辺の生活環境が著しく損なわれるおそれがあるもの 歩行者用信号機であって、前号ロに該当するものであること。

（以下略）

（注）国家公安委員会の資料による。

表 2-⑱ 信号機のバリアフリー化に関する調査について（抜粋）

国家公安委員会・警察庁では、基本方針及び社会資本整備重点計画において信号機のバリアフリー化の目標が定められていることを踏まえ、平成 17 年 2 月に、平成 15 年度末及び平成 16 年度末現在の信号機のバリアフリー化率の調査を行っている。

しかしながら、調査に当たって、仮想特定経路の把握の手段・方法を明確に示しておらず、また、バリアフリー化の判断基準について、交差点ごとに一括してバリアフリー化されているか否かを判断することとしている。

事 務 連 絡

平成 17 年 2 月 17 日

警察庁交通局交通規制課理事官

警視庁交通部交通総務課長 殿
各都道府県警察本部交通部長
(参考送付先)
各管区警察局広域調整部広域調整第二課長

信号機のバリアフリー化に関する調査について

みだしの件については、次のとおり調査を実施するので、調査結果を別記様式に記入の上、報告されたい。

記

1 調査目的 (略)

2 調査事項

交通バリアフリー法に基づく特定経路上の信号機のバリアフリー化の状況を調査する。また、本調査の対象とする「特定経路」及び「バリアフリー化済み信号機」は次のとおりとする。

(1) 特定経路

交通バリアフリー法上、特定経路となる道路（交通バリアフリー法第 2 条第 7 項第 2 号参照。）とし、当該特定経路が含まれる重点整備地区については市町村による移動円滑化基本構想が作成されているか否かを問わない。

(2) バリアフリー化済み信号機

バリアフリー化済み信号機とは、「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係る信号機等に関する基準を定める規則」（平成 12 年国家公安委員会規則第 17 号。以下「交通バリアフリー法規則」という。）第 1 条第 1 号又は第 2 号に規定される基準を満たす信号機をいう。

上記各号の概要は、次のとおりであるが、交通バリアフリー法規則の解釈にあつては、交通局長通達「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等の施行に伴う交通警察の対応について」（平成 12 年 11 月 15 日付け警察庁丙規発第 56 号等。警察庁ホームページに掲載。）を参照すること。

「第 1 号」 下記ア及びイの要件をいずれも満たすもの。

「第 2 号」 信号機が特定音響を発することとすると周辺的生活環境が著しく損なわれるおそれがあるため、特定音響を発する装置は付加されていないが、下記イの要件を満たすもの。

ア 視覚障害者用付加装置、音響式歩行者誘導付加装置、歩行者支援装置等により特定音響を発することができるもの。

イ 歩行者感応、高齢者等感応等の延長機能の付加又は信号定数の設定により、歩行者用信号の表示を開始したときに当該信号に従って道路の横断を始めた高齢者、身体障害者等がその横断を終わるため通常要すると認められる時間内に歩行者用赤信号の表示を開始しないもの。

3 調査方法

(1) (略)

(2) 各項目は、次の記入要領による。

(中略)

「特定経路上の信号機の基数」欄

基本構想作成の有無に関わらず、特定経路上の全信号機の基数を計上すること。

「バリアフリー化済み信号機の基数」欄

交通バリアフリー法規則第1条の第1号又は第2号の別に信号機の基数を記入すること。また、第2号に該当する場合は、「延長機能付加」又は「延長機能によらないもの」の各基数を記入すること。

なお、「延長機能付加」とは、歩行者感応、高齢者等感応等が付加されている信号機をいい、「延長機能によらないもの」とは、信号定数の設定により、道路を横断する高齢者、身体障害者等が安全に横断するために通常要すると認められる歩行者用青時間及び歩行者用青点滅時間を常時確保している信号機をいう。

「バリアフリー未対応信号機の基数」欄

当該特定経路上におけるバリアフリー未対応信号機の基数を記入すること。

(以下略)

- (注) 1 国家公安委員会・警察庁の資料による。
2 下線は当省が付した。

表 2-⑳ 特定経路上の全信号機についてのバリアフリー化の状況を調査していない例

市町村名（重点整備地区名）	事例の説明																																																																																																																				
A16市（D16駅周辺地区）	<p>A16市は、平成14年3月に基本構想を作成している。</p> <p>同市の基本構想に定められた重点整備地区（D16駅周辺地区（ほか1地区）のうち、D16駅周辺地区の特定経路上の歩行者用信号機のバリアフリー化率をみると、警察庁の調査結果（交差点内に設置された歩行者用信号機の点滅時間等を管理する制御機を単位として調査。以下同じ。）では、40%（5基中2基）がバリアフリー対応型信号機となっている。</p> <p>しかしながら、当省の調査結果では、当該重点整備地区内の特定経路上の歩行者用信号機は8基設置されており、警察庁は特定経路上のすべての歩行者用信号機を調査していない。</p> <p>このため、警察庁が調査した歩行者用信号機のバリアフリー化率が40%であるのに対し、当省の調査結果では、交差点単位でみた場合37.5%（8基中3基）、灯器（人の形の記号を有する青色及び赤色の灯火を単位として調査。以下同じ。）単位でみた場合55%（40個中22個）となっている。</p> <p style="text-align: center;">表 信号機のバリアフリー化率の状況</p> <table border="1" data-bbox="363 734 1513 1153"> <thead> <tr> <th rowspan="3">事項</th> <th colspan="3">当省の調査結果（平成16年11月現在）</th> <th colspan="6">警察庁の調査結果（平成16年度末現在）</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">特定経路上の信号機数(a)</th> <th rowspan="2">うち、バリアフリー対応型信号機数(b)</th> <th rowspan="2">バリアフリー化率(%) (b/a)</th> <th rowspan="2">特定経路上の信号機数(c)</th> <th colspan="5">うち、バリアフリー対応型信号機数(d)</th> <th rowspan="2">バリアフリー化率(%) (d/c)</th> </tr> <tr> <th>1号該当信号機</th> <th colspan="2">2号該当信号機数</th> <th colspan="2">延長機能</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th>付加</th> <th>延長機能に よらない もの</th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交差点数(基)</td> <td>8</td> <td>3</td> <td>37.5</td> <td>5 (5)</td> <td>2 (2)</td> <td>2 (2)</td> <td>0 (0)</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>40.0 (40.0)</td> </tr> <tr> <td>灯器数(個)</td> <td>40</td> <td>22</td> <td>55.0</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 1 警察庁の調査結果については、警察庁の資料による。また、特定経路上の交差点に設置された制御機数(基)を計上している。</p> <p>2 「警察庁の調査結果」欄の()内は、平成15年度末現在の整備状況を示す。</p> <p>3 「1号該当信号機」とは、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係る信号機等に関する基準を定める規則（平成12年国家公安委員会規則第17号）第1条第1号の基準を満たす信号機を、また、「2号該当信号機」とは、同規則第1条第2号の基準を満たす信号機を示す。</p> <p style="text-align: center;">表 調査対象路線・交差点別バリアフリー対応型信号機数</p> <table border="1" data-bbox="343 1406 1401 1899"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>交差点名</th> <th>歩行者用信号機設置数(個) (a)</th> <th>左のうちバリアフリー対応型信号機数(個) (b)</th> <th>交差点におけるバリアフリー化率(%) (b/a)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A16市G1路線</td> <td>A16市①交差点</td> <td>8</td> <td>8</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td>〃 G2路線</td> <td>〃 ②交差点</td> <td>6</td> <td>6</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td>〃 G3路線</td> <td>〃 ③交差点</td> <td>6</td> <td>0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>〃 G4路線</td> <td>〃 ④交差点</td> <td>6</td> <td>0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>〃 G5路線</td> <td>〃 ⑤交差点</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>〃 G6路線</td> <td>〃 ⑥交差点</td> <td>8</td> <td>8</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td>〃 G7路線</td> <td>〃 ⑦交差点</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>〃 G8路線</td> <td>—</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">合計</td> <td>40</td> <td>22</td> <td>55.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 当省の調査結果による。</p>										事項	当省の調査結果（平成16年11月現在）			警察庁の調査結果（平成16年度末現在）						特定経路上の信号機数(a)	うち、バリアフリー対応型信号機数(b)	バリアフリー化率(%) (b/a)	特定経路上の信号機数(c)	うち、バリアフリー対応型信号機数(d)					バリアフリー化率(%) (d/c)	1号該当信号機	2号該当信号機数		延長機能								付加	延長機能に よらない もの			交差点数(基)	8	3	37.5	5 (5)	2 (2)	2 (2)	0 (0)	—	—	40.0 (40.0)	灯器数(個)	40	22	55.0	—	—	—	—	—	—	—	路線名	交差点名	歩行者用信号機設置数(個) (a)	左のうちバリアフリー対応型信号機数(個) (b)	交差点におけるバリアフリー化率(%) (b/a)	A16市G1路線	A16市①交差点	8	8	100.0	〃 G2路線	〃 ②交差点	6	6	100.0	〃 G3路線	〃 ③交差点	6	0	0.0	〃 G4路線	〃 ④交差点	6	0	0.0	〃 G5路線	〃 ⑤交差点	2	0	0.0	〃 G6路線	〃 ⑥交差点	8	8	100.0	〃 G7路線	〃 ⑦交差点	2	0	0.0	〃 G8路線	—	2	0	0.0	合計		40	22	55.0
事項	当省の調査結果（平成16年11月現在）			警察庁の調査結果（平成16年度末現在）																																																																																																																	
	特定経路上の信号機数(a)	うち、バリアフリー対応型信号機数(b)	バリアフリー化率(%) (b/a)	特定経路上の信号機数(c)	うち、バリアフリー対応型信号機数(d)					バリアフリー化率(%) (d/c)																																																																																																											
					1号該当信号機	2号該当信号機数		延長機能																																																																																																													
						付加	延長機能に よらない もの																																																																																																														
交差点数(基)	8	3	37.5	5 (5)	2 (2)	2 (2)	0 (0)	—	—	40.0 (40.0)																																																																																																											
灯器数(個)	40	22	55.0	—	—	—	—	—	—	—																																																																																																											
路線名	交差点名	歩行者用信号機設置数(個) (a)	左のうちバリアフリー対応型信号機数(個) (b)	交差点におけるバリアフリー化率(%) (b/a)																																																																																																																	
A16市G1路線	A16市①交差点	8	8	100.0																																																																																																																	
〃 G2路線	〃 ②交差点	6	6	100.0																																																																																																																	
〃 G3路線	〃 ③交差点	6	0	0.0																																																																																																																	
〃 G4路線	〃 ④交差点	6	0	0.0																																																																																																																	
〃 G5路線	〃 ⑤交差点	2	0	0.0																																																																																																																	
〃 G6路線	〃 ⑥交差点	8	8	100.0																																																																																																																	
〃 G7路線	〃 ⑦交差点	2	0	0.0																																																																																																																	
〃 G8路線	—	2	0	0.0																																																																																																																	
合計		40	22	55.0																																																																																																																	

(注) 当省の調査結果による。

表2-① 国土交通省が把握している仮想特定経路と異なる経路上の信号機についてバリアフリー化の状況を調査しているもの

市町村名（仮想重点整備地区名）	事例の説明																																																																																						
A17市（D17駅周辺地区）	<p>A17市（基本構想未作成）は、仮想特定経路を定めていないため、道路のバリアフリー化率を地方整備局に報告する義務がある県の道路部局が、同市の道路関係部局から聴取し、D17駅からA17市役所への経路等を仮想特定経路として設定している。</p> <p>しかしながら、警察庁は同市が仮想特定経路を設定していないため、独自に仮想特定経路を設定し、D17駅から県総合庁舎までの経路を調査対象としている。</p> <p>このため、仮想特定経路上の歩行者用信号機のバリアフリー化率は、警察庁の調査結果では19%（21基中4基）であるのに対し、当省の調査結果では47.4%（19基中9基）と大きく異なっている。</p> <p style="text-align: center;">表 信号機のバリアフリー化率の状況</p> <table border="1" data-bbox="363 622 1513 1041"> <thead> <tr> <th rowspan="3">事項</th> <th colspan="3">当省の調査結果（平成16年11月現在）</th> <th colspan="6">警察庁の調査結果（平成16年度末現在）</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">特定経路上の信号機数(a)</th> <th rowspan="2">うち、バリアフリー対応型信号機数(b)</th> <th rowspan="2">バリアフリー化率(%) (b/a)</th> <th rowspan="2">特定経路上の信号機数(c)</th> <th colspan="4">うち、バリアフリー対応型信号機数(d)</th> <th rowspan="2">バリアフリー化率(%) (d/c)</th> </tr> <tr> <th>1号該当信号機</th> <th colspan="2">2号該当信号機数</th> <th rowspan="2">延長機能付加</th> <th rowspan="2">延長機能に よらないもの</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交差点数(基)</td> <td>19</td> <td>9</td> <td>47.4</td> <td>21 (21)</td> <td>4 (4)</td> <td>4 (4)</td> <td>0 (0)</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>19.0 (19.0)</td> </tr> <tr> <td>灯器数(個)</td> <td>104</td> <td>56</td> <td>53.8</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 1 警察庁の調査結果については、警察庁の資料による。また、特定経路上の交差点に設置された制御機数(基)を計上している。</p> <p>2 「警察庁の調査結果」欄の()内は、平成15年度末現在の整備状況を示す。</p> <p>3 「1号該当信号機」とは、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係る信号機等に関する基準を定める規則（平成12年国家公安委員会規則第17号）第1条第1号の基準を満たす信号機を、また、「2号該当信号機」とは、同規則第1条第2号の基準を満たす信号機を示す。</p> <p style="text-align: center;">表 総務省と警察庁の調査対象路線・区間の比較</p> <table border="1" data-bbox="341 1330 1329 1697"> <thead> <tr> <th colspan="2">総務庁調査路線・区間（仮想特定経路）</th> <th rowspan="2">警察庁調査路線・区間</th> </tr> <tr> <th>路線名</th> <th>区間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">A17市G1路線</td> <td>A17市①区間</td> <td>未調査区間</td> </tr> <tr> <td>〃 ②区間</td> <td>調査対象区間</td> </tr> <tr> <td>〃 G2路線</td> <td>〃 ③区間</td> <td>未調査区間</td> </tr> <tr> <td>〃 G3路線</td> <td>〃 ④区間</td> <td>未調査区間</td> </tr> <tr> <td>〃 G4路線</td> <td>〃 ⑤区間</td> <td>未調査区間</td> </tr> <tr> <td>〃 G5路線</td> <td>〃 ⑥区間</td> <td>未調査区間</td> </tr> <tr> <td>〃 G6路線</td> <td>〃 ⑦区間</td> <td>調査対象区間</td> </tr> <tr> <td>〃 G7路線</td> <td>〃 ⑧区間</td> <td>調査対象区間</td> </tr> <tr> <td>〃 G8路線</td> <td>〃 ⑨区間</td> <td>未調査区間</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 1 当省の調査結果による。</p> <p>2 網掛け欄は、警察庁未調査路線・区間を示す。</p> <p>3 上記のほか、警察庁が調査した路線・区間として、A17市⑩交差点から県総合庁舎前までの区間がある。</p>										事項	当省の調査結果（平成16年11月現在）			警察庁の調査結果（平成16年度末現在）						特定経路上の信号機数(a)	うち、バリアフリー対応型信号機数(b)	バリアフリー化率(%) (b/a)	特定経路上の信号機数(c)	うち、バリアフリー対応型信号機数(d)				バリアフリー化率(%) (d/c)	1号該当信号機	2号該当信号機数		延長機能付加	延長機能に よらないもの	交差点数(基)	19	9	47.4	21 (21)	4 (4)	4 (4)	0 (0)	—	—	19.0 (19.0)	灯器数(個)	104	56	53.8	—	—	—	—	—	—	—	総務庁調査路線・区間（仮想特定経路）		警察庁調査路線・区間	路線名	区間	A17市G1路線	A17市①区間	未調査区間	〃 ②区間	調査対象区間	〃 G2路線	〃 ③区間	未調査区間	〃 G3路線	〃 ④区間	未調査区間	〃 G4路線	〃 ⑤区間	未調査区間	〃 G5路線	〃 ⑥区間	未調査区間	〃 G6路線	〃 ⑦区間	調査対象区間	〃 G7路線	〃 ⑧区間	調査対象区間	〃 G8路線	〃 ⑨区間	未調査区間
事項	当省の調査結果（平成16年11月現在）			警察庁の調査結果（平成16年度末現在）																																																																																			
	特定経路上の信号機数(a)	うち、バリアフリー対応型信号機数(b)	バリアフリー化率(%) (b/a)	特定経路上の信号機数(c)	うち、バリアフリー対応型信号機数(d)				バリアフリー化率(%) (d/c)																																																																														
					1号該当信号機	2号該当信号機数		延長機能付加		延長機能に よらないもの																																																																													
交差点数(基)	19	9	47.4	21 (21)	4 (4)	4 (4)	0 (0)		—		—	19.0 (19.0)																																																																											
灯器数(個)	104	56	53.8	—	—	—	—	—	—	—																																																																													
総務庁調査路線・区間（仮想特定経路）		警察庁調査路線・区間																																																																																					
路線名	区間																																																																																						
A17市G1路線	A17市①区間	未調査区間																																																																																					
	〃 ②区間	調査対象区間																																																																																					
〃 G2路線	〃 ③区間	未調査区間																																																																																					
〃 G3路線	〃 ④区間	未調査区間																																																																																					
〃 G4路線	〃 ⑤区間	未調査区間																																																																																					
〃 G5路線	〃 ⑥区間	未調査区間																																																																																					
〃 G6路線	〃 ⑦区間	調査対象区間																																																																																					
〃 G7路線	〃 ⑧区間	調査対象区間																																																																																					
〃 G8路線	〃 ⑨区間	未調査区間																																																																																					

(注) 当省の調査結果による。

表 2-② ー交差点内にバリアフリー化済みの信号機とバリアフリー化されていない信号機が混在しているにもかかわらず、交差点ごと一括してバリアフリー化済みと報告している例

番号	市町村名 (重点整備地区名)	事例の説明																																																																																																							
1	A18市 (D18駅周辺地区)	<p>A18市は、平成15年3月に基本構想を作成している。</p> <p>同市の基本構想に定められた重点整備地区(D18駅周辺地区)の特定経路上の歩行者用信号機のバリアフリー化率をみると、警察庁の調査結果(交差点内に設置された歩行者用信号機の点滅時間等を管理する制御機を単位として調査。以下同じ。)では、100%(8基中8基)となっている。</p> <p>しかしながら、当省の調査結果では、歩行者用信号機が設置されている交差点のうち、交差点内のすべての信号機がバリアフリー対応型信号機となっている交差点は12.5%(8基中1基)となっており、警察庁の調査結果は現状と大きく異なっている。</p> <p>表 信号機のバリアフリー化率の状況</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">事 項</th> <th colspan="3">当省の調査結果(平成16年11月現在)</th> <th colspan="6">警察庁の調査結果(平成16年度末現在)</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">特定経路上の信号機数(a)</th> <th rowspan="2">うち、バリアフリー対応型信号機数(b)</th> <th rowspan="2">バリアフリー化率(%) (b/a)</th> <th rowspan="2">特定経路上の信号機数(c)</th> <th colspan="4">うち、バリアフリー対応型信号機数(d)</th> <th rowspan="2">バリアフリー化率(%) (d/c)</th> </tr> <tr> <th>1号該当信号機</th> <th colspan="2">2号該当信号機数</th> <th rowspan="2">延長機能付加</th> <th rowspan="2">延長機能に よらないもの</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交差点数(基)</td> <td>8</td> <td>1</td> <td>12.5</td> <td>8 (8)</td> <td>8 (8)</td> <td>8 (8)</td> <td>0 (0)</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>100.0 (100.0)</td> </tr> <tr> <td>灯器数(個)</td> <td>62</td> <td>34</td> <td>54.8</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 1 警察庁の調査結果については、警察庁の資料による。また、特定経路上の交差点に設置された制御機数(基)を計上している。</p> <p>2 「警察庁の調査結果」欄の()内は、平成15年度末現在の整備状況を示す。</p> <p>3 「1号該当信号機」とは、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係る信号機等に関する基準を定める規則(平成12年国家公安委員会規則第17号)第1条第1号の基準を満たす信号機を、また、「2号該当信号機」とは、同規則第1条第2号の基準を満たす信号機を示す。</p> <p>表 調査対象路線・交差点別バリアフリー対応型信号機数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>交差点名</th> <th>歩行者用信号機設置数(個)(a)</th> <th>左のうちバリアフリー対応型信号機数(個)(b)</th> <th>交差点におけるバリアフリー化率(%) (b/a)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A18市G1路線</td> <td>A18市①交差点</td> <td>6</td> <td>6</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td>〃 G2路線</td> <td>〃 ②交差点</td> <td>8</td> <td>4</td> <td>50.0</td> </tr> <tr> <td>〃 G3路線</td> <td>〃 ③交差点</td> <td>8</td> <td>4</td> <td>50.0</td> </tr> <tr> <td>〃 G4路線</td> <td>〃 ④交差点</td> <td>8</td> <td>6</td> <td>75.0</td> </tr> <tr> <td>〃 G5路線</td> <td>〃 ⑤交差点</td> <td>8</td> <td>2</td> <td>25.0</td> </tr> <tr> <td>同上</td> <td>〃 ⑥交差点</td> <td>8</td> <td>2</td> <td>25.0</td> </tr> <tr> <td>同上</td> <td>〃 ⑦交差点</td> <td>8</td> <td>4</td> <td>50.0</td> </tr> <tr> <td>A18市G6路線</td> <td>〃 ⑧交差点</td> <td>8</td> <td>6</td> <td>75.0</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合 計</td> <td>62</td> <td>34</td> <td>54.8</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 当省の調査結果による。</p>								事 項	当省の調査結果(平成16年11月現在)			警察庁の調査結果(平成16年度末現在)						特定経路上の信号機数(a)	うち、バリアフリー対応型信号機数(b)	バリアフリー化率(%) (b/a)	特定経路上の信号機数(c)	うち、バリアフリー対応型信号機数(d)				バリアフリー化率(%) (d/c)	1号該当信号機	2号該当信号機数		延長機能付加	延長機能に よらないもの	交差点数(基)	8	1	12.5	8 (8)	8 (8)	8 (8)	0 (0)	—	—	100.0 (100.0)	灯器数(個)	62	34	54.8	—	—	—	—	—	—	—	路線名	交差点名	歩行者用信号機設置数(個)(a)	左のうちバリアフリー対応型信号機数(個)(b)	交差点におけるバリアフリー化率(%) (b/a)	A18市G1路線	A18市①交差点	6	6	100.0	〃 G2路線	〃 ②交差点	8	4	50.0	〃 G3路線	〃 ③交差点	8	4	50.0	〃 G4路線	〃 ④交差点	8	6	75.0	〃 G5路線	〃 ⑤交差点	8	2	25.0	同上	〃 ⑥交差点	8	2	25.0	同上	〃 ⑦交差点	8	4	50.0	A18市G6路線	〃 ⑧交差点	8	6	75.0	合 計		62	34	54.8
事 項	当省の調査結果(平成16年11月現在)			警察庁の調査結果(平成16年度末現在)																																																																																																					
	特定経路上の信号機数(a)	うち、バリアフリー対応型信号機数(b)	バリアフリー化率(%) (b/a)	特定経路上の信号機数(c)	うち、バリアフリー対応型信号機数(d)				バリアフリー化率(%) (d/c)																																																																																																
					1号該当信号機	2号該当信号機数		延長機能付加		延長機能に よらないもの																																																																																															
交差点数(基)	8	1	12.5	8 (8)	8 (8)	8 (8)	0 (0)		—		—	100.0 (100.0)																																																																																													
灯器数(個)	62	34	54.8	—	—	—	—	—	—	—																																																																																															
路線名	交差点名	歩行者用信号機設置数(個)(a)	左のうちバリアフリー対応型信号機数(個)(b)	交差点におけるバリアフリー化率(%) (b/a)																																																																																																					
A18市G1路線	A18市①交差点	6	6	100.0																																																																																																					
〃 G2路線	〃 ②交差点	8	4	50.0																																																																																																					
〃 G3路線	〃 ③交差点	8	4	50.0																																																																																																					
〃 G4路線	〃 ④交差点	8	6	75.0																																																																																																					
〃 G5路線	〃 ⑤交差点	8	2	25.0																																																																																																					
同上	〃 ⑥交差点	8	2	25.0																																																																																																					
同上	〃 ⑦交差点	8	4	50.0																																																																																																					
A18市G6路線	〃 ⑧交差点	8	6	75.0																																																																																																					
合 計		62	34	54.8																																																																																																					

2	<p>A19市は、平成14年3月に基本構想を作成している。</p> <p>同市の基本構想に定められた重点整備地区（D19 駅周辺地区）の特定経路上の歩行者用信号機のバリアフリー化率をみると、警察庁の調査結果では70%（10基中7基）となっている。</p> <p>しかしながら、当省の調査結果では、歩行者用信号機が設置されている交差点のうち、交差点内のすべての信号機がバリアフリー対応型信号機となっている交差点は14.3%（7基中1基）となっており、警察庁の調査結果は現状と大きく異なっている。</p> <p>表 信号機のバリアフリー化率の状況</p> <table border="1" data-bbox="363 383 1513 801"> <thead> <tr> <th rowspan="3">事項</th> <th colspan="3">当省の調査結果（平成16年11月現在）</th> <th colspan="6">警察庁の調査結果（平成16年度末現在）</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">特定経路上の信号機数(a)</th> <th rowspan="2">うち、バリアフリー対応型信号機数(b)</th> <th rowspan="2">バリアフリー化率(%) (b/a)</th> <th rowspan="2">特定経路上の信号機数(c)</th> <th colspan="5">うち、バリアフリー対応型信号機数(d)</th> <th rowspan="2">バリアフリー化率(%) (d/c)</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">1号該当信号機</th> <th colspan="2">2号該当信号機数</th> <th rowspan="2">延長機能付加</th> <th rowspan="2">延長機能に よらないもの</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交差点数(基)</td> <td>7</td> <td>1</td> <td>14.3</td> <td>10 (10)</td> <td>7 (7)</td> <td>4 (4)</td> <td>3 (3)</td> <td>3 (3)</td> <td>—</td> <td>70.0 (70.0)</td> </tr> <tr> <td>灯器数(個)</td> <td>48</td> <td>12</td> <td>25.0</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 1 警察庁の調査結果については、警察庁の資料による。また、特定経路上の交差点に設置された制御機数(基)を計上している。</p> <p>2 「警察庁の調査結果」欄の()内は、平成15年度末現在の整備状況を示す。</p> <p>3 「1号該当信号機」とは、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係る信号機等に関する基準を定める規則（平成12年国家公安委員会規則第17号）第1条第1号の基準を満たす信号機を、また、「2号該当信号機」とは、同規則第1条第2号の基準を満たす信号機を示す。</p> <p>表 調査対象路線・交差点別バリアフリー対応型信号機数</p> <table border="1" data-bbox="341 1088 1305 1518"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>交差点名</th> <th>歩行者用信号機設置数(個) (a)</th> <th>左のうちバリアフリー対応型信号機数(個) (b)</th> <th>交差点におけるバリアフリー化率(%) (b/a)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A19市G1路線</td> <td>A19市①交差点</td> <td>8</td> <td>2</td> <td>25.0</td> </tr> <tr> <td>同上</td> <td>②交差点</td> <td>8</td> <td>2</td> <td>25.0</td> </tr> <tr> <td>同上</td> <td>③交差点</td> <td>6</td> <td>2</td> <td>33.3</td> </tr> <tr> <td>同上</td> <td>④交差点</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td>A19市G2路線</td> <td>⑤交差点</td> <td>8</td> <td>0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>同上</td> <td>⑥交差点</td> <td>8</td> <td>4</td> <td>50.0</td> </tr> <tr> <td>同上</td> <td>⑦交差点</td> <td>8</td> <td>0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合計</td> <td>48</td> <td>12</td> <td>25.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 当省の調査結果による。</p>	事項	当省の調査結果（平成16年11月現在）			警察庁の調査結果（平成16年度末現在）						特定経路上の信号機数(a)	うち、バリアフリー対応型信号機数(b)	バリアフリー化率(%) (b/a)	特定経路上の信号機数(c)	うち、バリアフリー対応型信号機数(d)					バリアフリー化率(%) (d/c)	1号該当信号機	2号該当信号機数		延長機能付加	延長機能に よらないもの	交差点数(基)	7	1	14.3	10 (10)	7 (7)	4 (4)	3 (3)	3 (3)	—	70.0 (70.0)	灯器数(個)	48	12	25.0	—	—	—	—	—	—	—	路線名	交差点名	歩行者用信号機設置数(個) (a)	左のうちバリアフリー対応型信号機数(個) (b)	交差点におけるバリアフリー化率(%) (b/a)	A19市G1路線	A19市①交差点	8	2	25.0	同上	②交差点	8	2	25.0	同上	③交差点	6	2	33.3	同上	④交差点	2	2	100.0	A19市G2路線	⑤交差点	8	0	0.0	同上	⑥交差点	8	4	50.0	同上	⑦交差点	8	0	0.0	合計		48	12	25.0
事項	当省の調査結果（平成16年11月現在）			警察庁の調査結果（平成16年度末現在）																																																																																									
	特定経路上の信号機数(a)		うち、バリアフリー対応型信号機数(b)	バリアフリー化率(%) (b/a)	特定経路上の信号機数(c)	うち、バリアフリー対応型信号機数(d)					バリアフリー化率(%) (d/c)																																																																																		
		1号該当信号機				2号該当信号機数		延長機能付加	延長機能に よらないもの																																																																																				
交差点数(基)	7		1	14.3	10 (10)	7 (7)	4 (4)			3 (3)	3 (3)	—	70.0 (70.0)																																																																																
灯器数(個)	48	12	25.0	—	—	—	—	—	—	—																																																																																			
路線名	交差点名	歩行者用信号機設置数(個) (a)	左のうちバリアフリー対応型信号機数(個) (b)	交差点におけるバリアフリー化率(%) (b/a)																																																																																									
A19市G1路線	A19市①交差点	8	2	25.0																																																																																									
同上	②交差点	8	2	25.0																																																																																									
同上	③交差点	6	2	33.3																																																																																									
同上	④交差点	2	2	100.0																																																																																									
A19市G2路線	⑤交差点	8	0	0.0																																																																																									
同上	⑥交差点	8	4	50.0																																																																																									
同上	⑦交差点	8	0	0.0																																																																																									
合計		48	12	25.0																																																																																									
3	<p>A20市は、平成16年3月に基本構想を作成している。</p> <p>同市の基本構想に定められた重点整備地区（D8 駅周辺地区）の特定経路上の歩行者用信号機のバリアフリー化率をみると、警察庁の調査結果では41.7%（12基中5基）となっている。</p> <p>しかしながら、当省の調査結果では、歩行者用信号機が設置されている交差点のうち、交差点内のすべての信号機がバリアフリー対応型信号機となっている交差点は33.3%（12基中4基）となっており、警察庁の調査結果は現状と大きく異なっている。</p> <p>表 信号機のバリアフリー化率の状況</p> <table border="1" data-bbox="363 1805 1513 2092"> <thead> <tr> <th rowspan="3">事項</th> <th colspan="3">当省の調査結果（平成16年11月現在）</th> <th colspan="6">警察庁の調査結果（平成16年度末現在）</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">特定経路上の信号機数(a)</th> <th rowspan="2">うち、バリアフリー対応型信号機数(b)</th> <th rowspan="2">バリアフリー化率(%) (b/a)</th> <th rowspan="2">特定経路上の信号機数(c)</th> <th colspan="5">うち、バリアフリー対応型信号機数(d)</th> <th rowspan="2">バリアフリー化率(%) (d/c)</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">1号該当信号機</th> <th colspan="2">2号該当信号機数</th> <th rowspan="2">延長機能付加</th> <th rowspan="2">延長機能に よらないもの</th> </tr> </thead> <tbody> </tbody> </table>	事項	当省の調査結果（平成16年11月現在）			警察庁の調査結果（平成16年度末現在）						特定経路上の信号機数(a)	うち、バリアフリー対応型信号機数(b)	バリアフリー化率(%) (b/a)	特定経路上の信号機数(c)	うち、バリアフリー対応型信号機数(d)					バリアフリー化率(%) (d/c)	1号該当信号機	2号該当信号機数		延長機能付加	延長機能に よらないもの																																																																			
事項	当省の調査結果（平成16年11月現在）			警察庁の調査結果（平成16年度末現在）																																																																																									
	特定経路上の信号機数(a)		うち、バリアフリー対応型信号機数(b)	バリアフリー化率(%) (b/a)	特定経路上の信号機数(c)	うち、バリアフリー対応型信号機数(d)					バリアフリー化率(%) (d/c)																																																																																		
		1号該当信号機				2号該当信号機数		延長機能付加	延長機能に よらないもの																																																																																				

交差点数 (基)	12	4	33.3	12 (12)	5 (5)	5 (5)	0 (0)	—	—	41.7 (41.7)
灯器数 (個)	96	36	37.5	—	—	—	—	—	—	—

(注) 1 警察庁の調査結果については、警察庁の資料による。また、特定経路上の交差点に設置された制御機数(基)を計上している。
 2 「警察庁の調査結果」欄の()内は、平成15年度末現在の整備状況を示す。
 3 「1号該当信号機」とは、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係る信号機等に関する基準を定める規則(平成12年国家公安委員会規則第17号)第1条第1号の基準を満たす信号機を、また、「2号該当信号機」とは、同規則第1条第2号の基準を満たす信号機を示す。

表 調査対象路線・交差点別バリアフリー対応型信号機数

路線名	交差点名	歩行者用 信号機設 置数 (個)(a)	左のうち バリアフ リー対応 型信号機 数(個) (b)	交差点にお けるバリア フリー化率 (%) (b/a)
A20市G1路線	A20市①交差点	8	0	0.0
A20市G2路線	〃 ②交差点	8	0	0.0
同上	〃 ③交差点	8	8	100.0
A20市G3路線	〃 ④交差点	8	0	0.0
同上	〃 ⑤交差点	8	8	100.0
同上	〃 ⑥交差点	8	0	0.0
同上	〃 ⑦交差点	8	0	0.0
A20市G4路線	〃 ⑧交差点	8	8	100.0
同上	〃 ⑨交差点	7	4	57.1
同上	〃 ⑩交差点	8	0	0.0
同上	〃 ⑪交差点	8	8	100.0
A20市G5路線	〃 ⑫交差点	8	0	0.0
合 計		96	36	37.5

(注) 当省の調査結果による。

4 A21市
(D20
駅周辺地
区)

A21市は、平成14年3月に基本構想を作成している。
 同市の基本構想に定められた重点整備地区(D20駅周辺地区等11地区)のうち、同駅周辺地区の特定経路上の歩行者用信号機のバリアフリー化率をみると、警察庁の調査結果では68.8%(16基中11基)となっている。

しかしながら、当省の調査結果では、歩行者用信号機が設置されている交差点のうち、交差点内のすべての信号機がバリアフリー対応型信号機となっている交差点は35.7%(14基中5基)となっており、警察庁の調査結果は現状と大きく異なっている。

表 信号機のバリアフリー化率の状況

事 項	当省の調査結果(平成16年11月現在)			警察庁の調査結果(平成16年度末現在)						
	特 定 経 路 上 の 信 号 機 数 (a)	うち、 バリア フリー 対応型 信号機 数(b)	バリ ア フ リー 化 率 (%) (b/a)	特 定 経 路 上 の 信 号 機 数(c)	うち、バリアフリー対応型信号機数(d)				バリ ア フ リー 化 率 (%) (d/c)	
					1号 該 当 信 号 機	2号該当信号機数				
交差点数 (基)	14	5	35.7	16 (16)	11 (11)	9 (9)	2 (2)	2 (2)	—	68.8 (68.8)
灯器数 (個)	106	48	45.3	—	—	—	—	—	—	—

(注) 1 警察庁の調査結果については、警察庁の資料による。また、特定経路上の交差点に設置された制御機数(基)を計上している。
 2 「警察庁の調査結果」欄の()内は、平成15年度末現在の整備状況を示す。
 3 「1号該当信号機」とは、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係る信号機等に関する基準を定める規則(平成12年国家公安委員会規則第17号)第1条第1号の基準を満たす信号機を、また、「2号該当信号機」とは、同規則第1条第2号の基準を満たす信

号機を示す。

表 調査対象路線・交差点別バリアフリー対応型信号機数

路線名	交差点名	歩行者用 信号機設 置数 (個) (a)	左のうち バリアフ リー対応 型信号機 数(個) (b)	交差点に おけるバ リアフ リー化率 (%) (b/a)
A21 市G 1 路線	A21 市①交差点	8	8	100.0
A21 市G 2 路線	" ②交差点	8	4	50.0
同上	" ③交差点	8	4	50.0
同上	" ④交差点	8	0	0.0
A21 市G 3 路線	" ⑤交差点	8	0	0.0
A21 市G 4 路線	" ⑥交差点	10	2	20.0
同上	" ⑦交差点	8	8	100.0
同上	" ⑧交差点	4	0	0.0
A21 市G 5 路線	" ⑨交差点	8	8	100.0
A21 市G 6 路線	" ⑩交差点	8	8	100.0
同上	" ⑪交差点	2	2	100.0
同上	" ⑫交差点	8	4	50.0
同上	" ⑬交差点	12	0	0.0
A21 市G 7 路線	" ⑭交差点	6	0	0.0
合 計		106	48	45.3

(注) 当省の調査結果による。

(注) 当省の調査結果による。

3 新たな視点からの移動円滑化基準の充実

勧告	説明図表番号
<p>(1) 制度の概要</p> <p>交通バリアフリー法の対象者とされている「高齢者、身体障害者等」の範囲について、国土交通省は、知覚機能や運動機能といった身体の機能の面で日常生活や社会生活に制限を受ける者と解釈している。具体的には、加齢により知覚機能や運動機能が低下した高齢者、視覚障害者や聴覚障害者などの身体障害者のほか、妊産婦、けが人等が含まれるとしている。</p> <p>しかし、赤、緑及び青を感じる錐体細胞のいずれかの機能が損なわれているため、赤と緑、濃い赤と黒等の色の組合せによっては、ほとんど色の区別がつかない者（以下「色覚障害者」という。）については、交通バリアフリー法の対象者として想定されていないため、移動円滑化基準において、色覚障害者の円滑な利用に適する設備の整備に関する基準は設けられていない。</p>	<p>表3-①、②</p> <p>表3-③</p>
<p>(2) 調査結果</p> <p>色覚障害者は、日本人の場合、男性は20人に1人、女性は500人に1人の割合で存在すると言われており、この割合を我が国の推計人口（平成16年10月1日現在、1億2,769万人）に適用して色覚障害者数を推計すると、男性312万人、女性13万人の合計325万人となる。その数は、我が国の在宅身体障害者数（平成13年6月1日現在、325万人）と同数である。</p> <p>今回、91 特定旅客施設の時刻表、路線図等の整備状況について、色覚障害者の円滑な利用の観点から調査するとともに、色覚障害者及びその団体から意見・要望を聴取した結果、次のとおり、色覚障害者が識別困難な表示がみられた。</p>	<p>表3-④</p>
<p>① 調査対象 91 特定旅客施設の5%（5施設）において、オレンジと黄緑の組合せ等の色覚障害者に区別が困難な色面の組合せのみにより時刻表、路線図等の表示が行われているものがあり、これら特定旅客施設においては、色覚障害者が目的駅に停車する列車や休日に運休となる列車を識別することが困難であるなど色覚障害者の移動の利便性が損なわれている。</p>	<p>表3-⑤</p>
<p>② 色覚障害者及びその団体から、旅客施設における時刻表、路線図、券売機、列車の運行情報等について、a) 黒い背景に濃い赤の色面の組合せのみで券売機の</p>	<p>表3-⑥</p>

金額、列車の運行情報等が表示されている場合は分かりにくいので、色の組合せを変えてほしい、b)色分けのみで路線や料金、「特急」、「急行」等列車の区分等が表示されている場合、色の組合せによっては色覚障害者にとって表示内容が読み取りにくい場合があるので、色の組合せを変えるほか、文字や図を用いて色覚障害者にも分かりやすく表示してほしいなどの意見・要望があった。

- ③ 公共交通事業者の中には、独自に路線名や駅名に固有のアルファベットや番号を併記するなど、外国人等にも分かりやすい表示を行うことに努めており、色覚障害者にとってもこれらの方法が有効な情報伝達手段となっているものがみられた。

以上のとおり、旅客施設における時刻表、路線図、運行情報等の表示は、色の組み合わせによっては、色覚障害者が識別困難であり、日常生活や社会生活に制限を受けている状況にある。

(3) 所見

したがって、国土交通省は、高齢者・身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性の一層の向上を図る観点から、色覚障害者にも識別可能な色面の組合せでの表示又は色の組合せ以外の方法による表示を行うことを定めるなど基本方針、移動円滑化基準等の充実を図る必要がある。

表3-⑦～⑨

(説明)

表3-① 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
(平成12年法律第68号) (抜粋)

(定義)

第2条 この法律において「高齢者、身体障害者等」とは、高齢者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるもの、身体障害者その他日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者をいう。

表3-② 「わかりやすい交通バリアフリー法の解説」(交通バリアフリー政策研究会編著 運輸省・建設省・警察庁・自治省監修) (抜粋)における身体障害者等の定義

Q24 「高齢者、身体障害者等」とは何ですか。「等」とは何ですか。

A 知覚機能や運動機能といった身体の機能の面で日常生活又は社会生活に制限を受ける者をいいます。具体的には、加齢により知覚機能や運動機能が低下した高齢者、視覚障害者や聴覚障害者などの身体障害者のほか、「等」として、妊産婦、けが人等が含まれます。

(参考) 身体障害者福祉法(昭和24年法律第283号) (抄)

(身体障害者)

第四条 この法律において、「身体障害者」とは、別表に掲げる身体上の障害がある18歳以上の者であつて、都道府県知事から身体障害者手帳の交付を受けたものをいう。

別表

一 次に掲げる視覚障害者で、永続するもの

- 1 両眼の視力(万国式試視力表によって測ったものをいい、屈折異常がある者については、矯正視力について測ったものをいう。以下同じ。)がそれぞれ0.1以下のもの
- 2 一眼の視力が0.02以下、他眼の視力が0.6以下のもの
- 3 両眼の視力がそれぞれ10度以内のもの
- 4 両眼による視野の2分の1以上が欠けているもの

二 次に掲げる聴覚又は平衡機能の障害で、永続するもの

- 1 両耳の聴力レベルがそれぞれ70デシベル以上のもの
- 2 一耳の聴力レベルが90デシベル以上、他耳の聴力レベルが50デシベル以上のもの
- 3 両耳による普通和声の最良の語音明瞭度が50%以下のもの
- 4 平衡機能の著しい障害

三 次に掲げる音声機能、言語機能又はそしゃく機能の障害

- 1 音声機能、言語機能又はそしゃく機能の喪失
- 2 音声機能、言語機能又はそしゃく機能の著しい障害で、永続するもの

四 次に掲げる肢体不自由

- 1 一上肢、一下肢又は体幹の機能の著しい障害で、永続するもの
- 2 一上肢のおや指を指骨間関節以上で欠くもの又はひとさし指を含めて一上肢の二指以上をそれぞれ第一指骨間関節以上で欠くもの
- 3 一下肢をリスフラン関節以上で欠くもの
- 4 両下肢のすべての指を欠くもの
- 5 一上肢のおや指の機能の著しい障害又はひとさし指を含めて一上肢の三指以上の機能の著しい障害で、永続するもの
- 6 1から5までに掲げるもののほか、その程度が1から5までに掲げる障害の程度以上であると認められる障害

五 心臓、じん臓又は呼吸器の機能の障害その他政令で定める障害で、永続し、かつ、日常生活が著しい制限を受ける程度であると認められるもの

(注) 1 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。

2 下線は当省が付した。

表3-③ 色覚障害について

○ 色覚障害とは

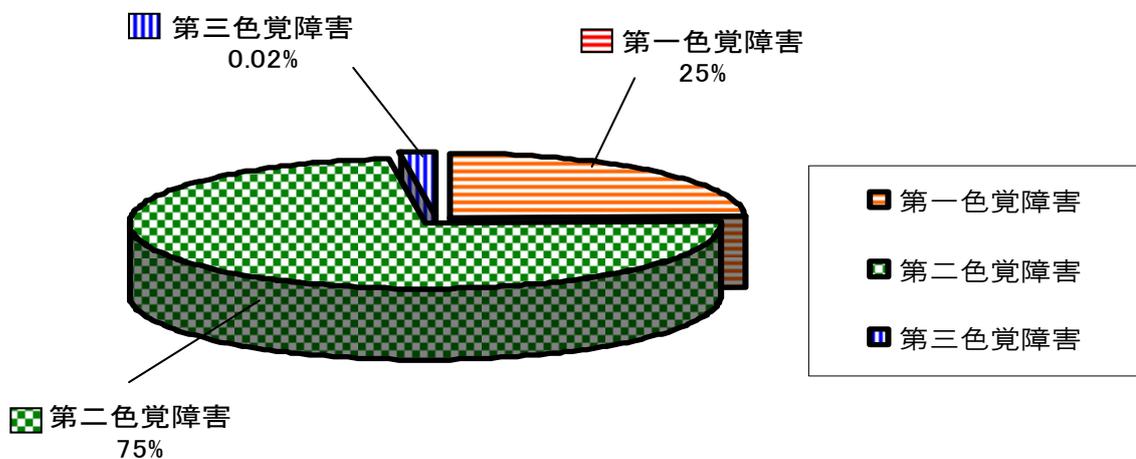
人間の目の網膜には3種類の^{すい}錐体細胞があり、それぞれ赤、緑、青を感じる視物質を持っている。このうちどれかの機能が損なわれた状態が「色覚障害」である。

色覚障害の人の大多数は、赤感受性の視物質の遺伝子に変異を生じた「第一色覚障害」（色覚障害全体の約25%）か、緑感受性の視物質の遺伝子に変異を生じた「第二色覚障害」（色覚障害全体の約75%）である。赤と緑の視物質はどちらが失われても似た症状になり、赤～緑の波長域で色の差を感じにくくなるため「赤緑色覚障害」と総称されている。

青感受性の視物質の遺伝子に変異を生じた「第三色覚障害」は色覚障害全体の約0.02%とまれで、黄～青の波長域で色の差を感じにくくなるため「青黄色覚障害」と呼ばれている。

2つ以上の視物質に変異を生じた人は色を見分けることができないので、「全色盲」と呼ばれているが、「全色盲」も「第三色覚障害」同様にまれである。

色覚障害者全体に占める種類別割合



○ 色覚障害のある人の割合

色覚障害の人の割合は、日本人の場合、大体、男性の20人に1人、フランスや北欧の男性ではもっと多く10人に1人、逆にアフリカ系の人では2～4%と少なくなっている。女性でも、日本では500人に1人、欧米では200人に1人くらいの割合で存在する。全世界の人口を65億人と仮定すると色覚障害をもつ人は約2億人、A B型の血液型の男性が世界では約2億人で大体その数に匹敵する。また、小中学校の40人学級（男子20人）の各クラスに必ず1人、男女100人の講演会場では2～3人、色覚障害の方がいるという計算になる。色覚障害がこのように珍しくはない現象であることを理解しておく必要がある。

○ 色覚障害がある人の見え方（大多数を占める赤緑色覚障害（第一色覚障害、第二色覚障害）の特徴）

- ・ 第一色覚障害では、最も長波長側の視物質に変異があるため、赤が暗く感じられる。そのため「濃い赤」はほとんど「黒」に見える。
- ・ 彩度の高い色に比べ、彩度の低い色ではさらに識別が難しくなる。「水色とピンク」「灰色と薄い水色、薄緑」などがそれぞれ同じように見える。
- ・ 赤と緑の一方の視物質がない分、色の識別において青視物質に依存する度合いが高いため、青色への感度はむしろ高い面がある。赤と緑や黄色と黄緑はほとんど同じ色に見えるが、緑と青緑は全然違う色に見える。

(注) 1 神奈川県資料（「カラーバリアフリー 色使いのガイドライン（平成16年3月）」）に基づき当省が作成した。

2 下線は当省が付した。

表3-④ 日本の色覚障害者及び身体障害者の数

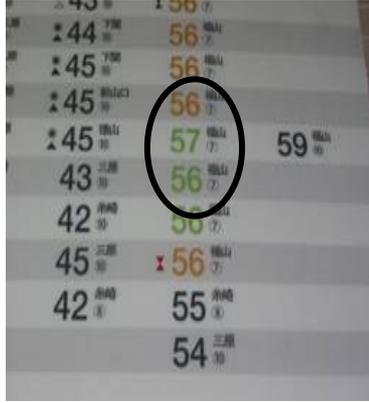
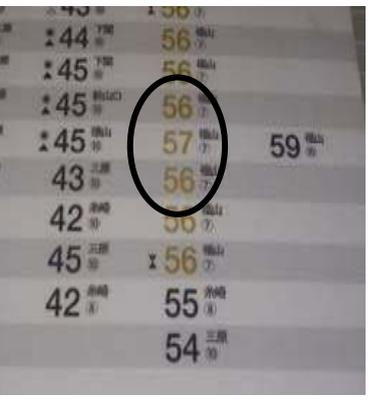
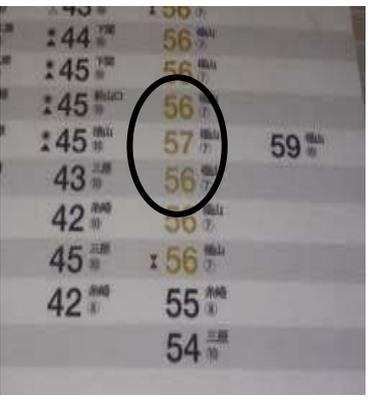
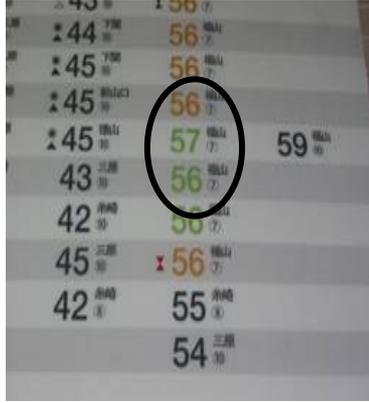
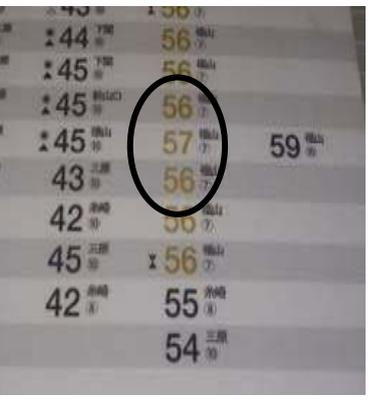
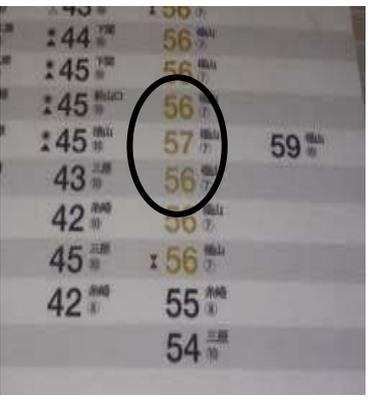
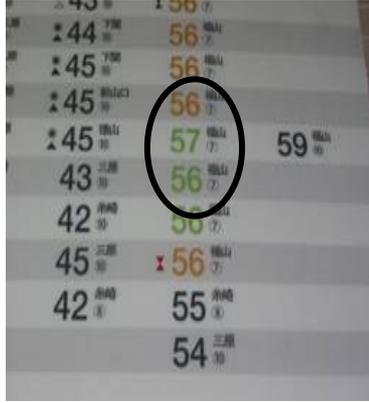
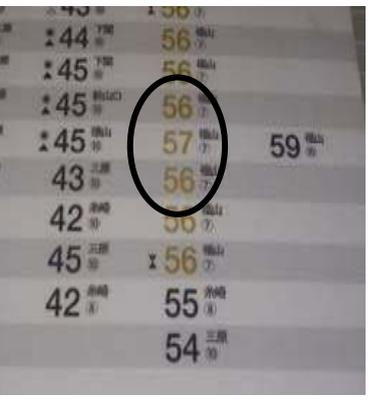
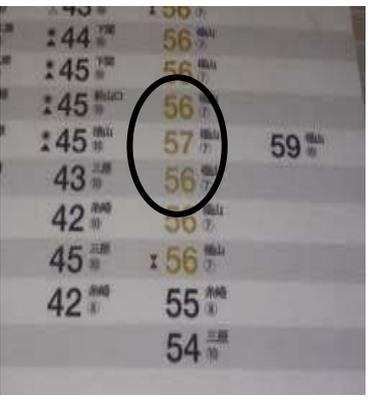
我が国の推計人口（平成16年10月1日現在、1億2,769万人）に適用して色覚障害者数を推計すると、男性312万人、女性13万人の合計325万人となる。その数は、我が国の在宅身体障害者数（平成13年6月1日現在、325万人）と同数である。

（単位：千人、％）

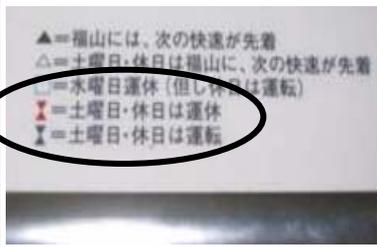
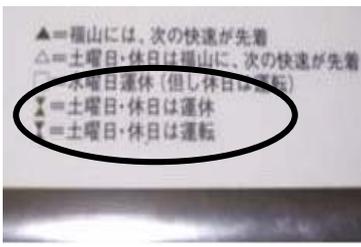
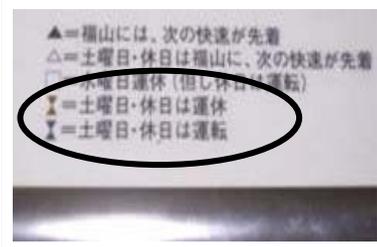
区 分	男 性	女 性	計
人 口	62,295	65,392	127,687
色覚障害者数（推計）	3,115 (5%)	131 (0.2%)	3,246 (2.5%)
身体障害者数(在宅)	-	-	3,245

- (注) 1 人口は、総務省統計局の「平成16年10月1日現在推計人口」による。
 2 身体障害者数(在宅)は、厚生労働省の「身体障害児・者実態調査」(平成13年)結果による。
 3 「色覚障害者数」欄の()内は、色覚障害者数の割合を示す。

表3-⑤ 旅客施設において、オレンジと黄緑色の組合せ等の色覚障害者に区別が困難な色面の組合せのみにより時刻表、路線図等の表示が行われ、色覚障害者の移動の利便性が損なわれている例

設備名	旅客施設名(事業者名)	説明									
時刻表	D12駅 (C4事業者)	<p>i D12駅の構内に設置されている時刻表は、快速電車の出発時刻が停車駅の違いによりオレンジ色又は黄緑色で表示されているが、色覚障害者にとっては、二つの色が同色に見えるためその区別がつかず、どの列車が目的駅に停車するのかの判断が困難な状況となっている。</p> <p>このような状況について、C4事業者では、「時刻表や路線図等については、色覚障害者に配慮して整備するような基準等がないため、その作成に当たって色覚障害者の利用については特段考慮していない。」と説明している。</p>									
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="323 488 727 651">色覚障害者でない人</th> <th data-bbox="734 488 1121 651">第一色覚障害者</th> <th data-bbox="1128 488 1516 651">第二色覚障害者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="323 660 727 1131">  </td> <td data-bbox="734 660 1121 1131">  </td> <td data-bbox="1128 660 1516 1131">  </td> </tr> <tr> <td data-bbox="323 1140 727 1453">  </td> <td data-bbox="734 1140 1121 1453">  </td> <td data-bbox="1128 1140 1516 1453">  </td> </tr> </tbody> </table>	色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者						
色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者									
											
											
		<p>(注) 上図は、調査で撮影した写真を基に、シミレーションソフト(vischeck)を使用して、第1色覚障害者及び第2色覚障害者の見え方を再現したものである。(以下、同じ。)</p>									
		<p>ii D12駅の構内に設置されている時刻表は、土曜日と休日における運転及び運休の別が同じ記号で黒色(運転)と赤色(運休)に分けて表示されているが、文字が小さい上、色覚障害者にとっては、黒色と赤色が同色に見えるため、その区別がつかず、どの列車に乗車してよいか判断が困難な状況となっている。</p> <p>このような状況について、C4事業者では、「時刻表や路線図等については、色覚障害者に配慮して整備するような基準等がないため、その作成に当たって色覚障害者の利用については特段考慮していない。」と説明している。</p> <p>なお、当該旅客施設内にある他の時刻表の中には、休日運転(青色で星マーク)と土曜・休日運転(赤色で二重丸)の表示方法を明確に区別し、色覚障害者にとっても見やすいものがある。</p>									

設備名	旅客施設名(事業者名)	説明
-----	-------------	----

色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者
		
		

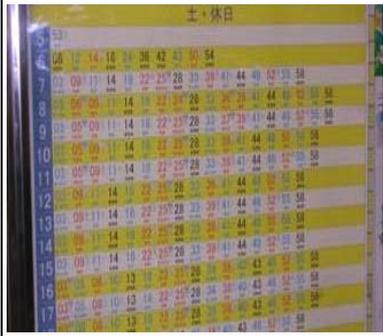
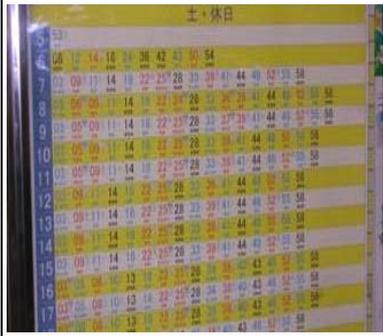
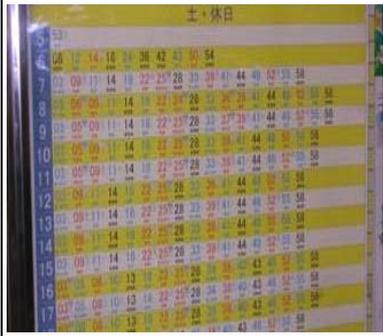
iii D12駅の構内に設置されている時刻表は、列車の発車時刻が灰色の背景にオレンジ色の文字で表示されている箇所があり、色覚障害者にとっては、数字が背景に沈みこんでいるため、列車の発車時刻が分かりにくい状況となっている。

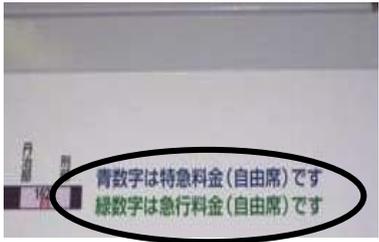
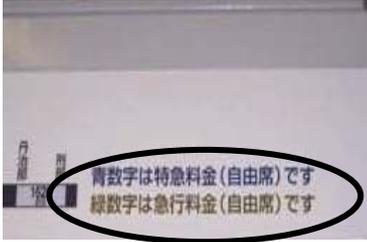
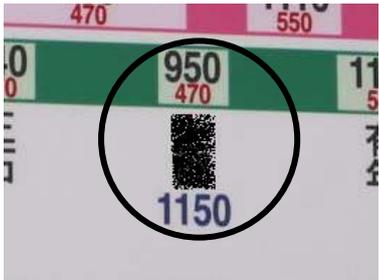
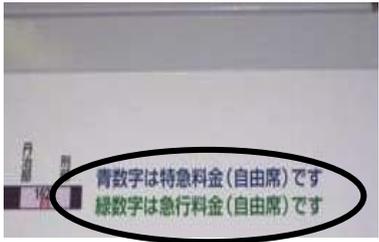
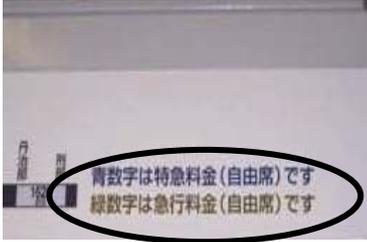
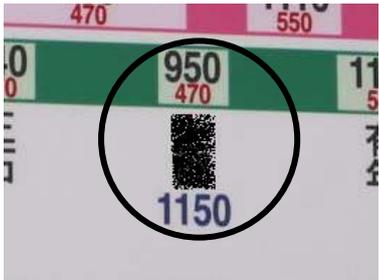
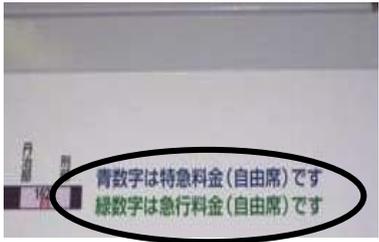
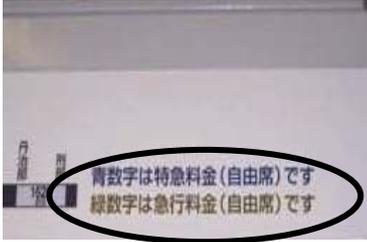
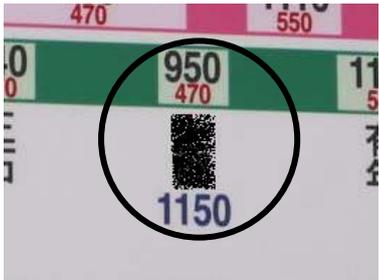
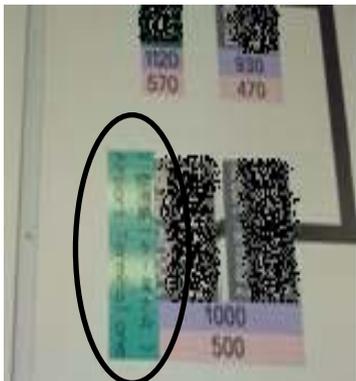
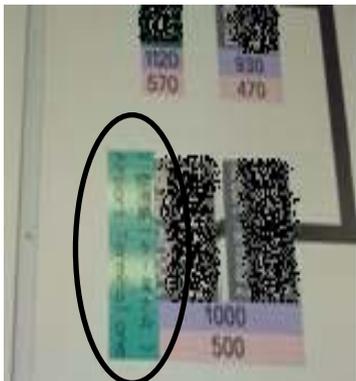
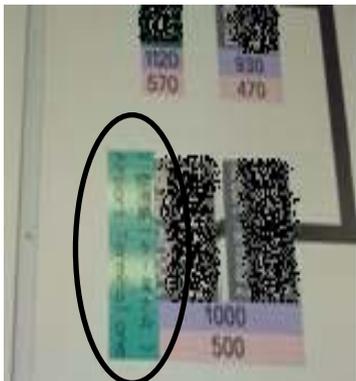
このような状況について、C4事業者では、「時刻表や路線図等については、色覚障害者に配慮して整備するような基準等がないため、その作成に当たって色覚障害者の利用については特段考慮していない。」と説明している。

色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者
		

vi D12駅の構内に設置されている照明器具が内蔵された時刻表は、照明器具の配置等によって、裏側から表示された文字が照らされる部分は見えやすいが、十分に照明が行き渡らない部分については背景が暗いため、色覚障害者にとっては、表示内容が背景に沈み込んで見えにくく、列車の発車時刻が分かりにくい状況となっている。

このような状況について、C4事業者では、「時刻表や路線図等については、色覚障害者に配慮して整備するような基準等がないため、その作成に当たって色覚障害者の利用については特段考慮していない。」と説明している。

設備名	旅客施設名 (事業者名)	説明									
	D13駅 (C7事業者)	<p>D13駅の構内に設置されている時刻表は、特急列車は赤色、急行列車は青色、普通列車は黒色でそれぞれ表示されているが、文字の併記がないため、色覚障害者にとっては、これらの列車の区別がつかず、目的駅に停車する列車がどれか判断が困難な状況となっている。</p> <p>このような状況について、C7事業者は、「A15市が基本構想を作成する段階で、当該旅客施設の施設・設備に関して、高齢者・身体障害者等からの意見を聴取しているが、色覚障害者に係るバリアフリー化への対応については特段の要望・意見が出されていなかったため、特段の取組はしていない。基準やマニュアルの見直しがあれば今後検討する。」と説明している。</p> <table border="1" data-bbox="320 595 1501 981"> <thead> <tr> <th>色覚障害者でない人</th> <th>第一色覚障害者</th> <th>第二色覚障害者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者						
色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者									
											
	D14駅 (C10事業者)	<p>D14駅の構内に設置されている時刻表は、停車駅が異なる特急、通勤特急、快速等電車の種類を色の違いのみで表示しているが、使用されている色が赤色、オレンジ色、桃色と類似色となっていることから、色覚障害者にとっては、列車の種類が区別しにくい状況となっている。</p> <p>このような状況について、C10事業者は、「表示に関する基準等があればこれに従うが、現在は独自の判断で色を決めている。色覚障害者への配慮という観点については、近年話題になってきているので承知しているが、具体的な改善方法が分からず、独自に実施する場合には十分な検討が必要である。」と説明している。</p> <table border="1" data-bbox="320 1339 1501 1980"> <thead> <tr> <th>色覚障害者でない人</th> <th>第一色覚障害者</th> <th>第二色覚障害者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者						
色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者									
											
											

設備名	旅客施設名 (事業者名)	説明									
路線図	D12駅 (C4事業者)	<p>D12駅の構内に設置されている路線図は、料金が併記されており、特急料金として「1150」と濃い青色で表示されているが、色覚障害者にとっては、黒色で表示された普通料金「950」との区別がつかず、また、凡例部分の「青数字は特急料金(自由席)です」の記載と特急料金表示が離れているため関連性が分からず、「1150」が何を示しているか不明なため、誤って切符を購入してしまうおそれがある。</p> <p>このような状況について、C4事業者では、「時刻表や路線図等については、色覚障害者に配慮して整備するような基準等がないため、その作成に当たって色覚障害者の利用については特段考慮していない。」と説明している。</p> <table border="1" data-bbox="308 577 1508 1220"> <thead> <tr> <th>色覚障害者でない人</th> <th>第一色覚障害者</th> <th>第二色覚障害者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者						
色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者									
											
											
	D14駅 (C10事業者)	<p>D14駅の構内に設置されている路線図は、緑色の背景に黒色で文字が表示されているが、色覚障害者にとっては記載されている内容が識別しにくい状況となっている。</p> <p>このような状況について、C10事業者は、「表示に関する基準等があればこれに従うが、現在は独自の判断で色を決めている。色覚障害者への配慮という観点については、近年話題になってきているので承知しているが、具体的な改善方法が分からず、独自に実施する場合には十分な検討が必要である。」と説明している。</p> <table border="1" data-bbox="308 1541 1508 2056"> <thead> <tr> <th>色覚障害者でない人</th> <th>第一色覚障害者</th> <th>第二色覚障害者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者						
色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者									
											

設備名	旅客施設名 (事業者名)	説明									
案内図	D12駅 (C4事業者)	<p>D12駅の構内に設置されている1階中央口のコインロッカーには、各ロッカーを色分けで表示した案内板(コインロッカーの設置場所を表示し、その横に色分けされただ円形のプラスチックカードを貼付した表形式のもの)と当該旅客施設内のコインロッカー案内図(構内の地図にコインロッカーの設置場所を色のみで表示したもの)が並べて設置されており、それらを対比させることで、コインロッカーの場所が特定できるようになっている。</p> <p>しかし、案内板は、色覚障害者にとって区別しにくい色が使用されており(案内板の黄色と黄緑色、赤色とオレンジ色は区別がつかない)、また、2枚の案内板が離れて設置されているため、コインロッカーの場所が分かりにくい状況となっている。</p> <p>このような状況について、C4事業者では、「時刻表や路線図等については、色覚障害者に配慮して整備するような基準等がないため、その作成に当たって色覚障害者の利用については特段考慮していない。」と説明している。</p>									
<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="308 790 703 835">色覚障害者でない人</th> <th data-bbox="703 790 1099 835">第一色覚障害者</th> <th data-bbox="1099 790 1497 835">第二色覚障害者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="308 835 703 1167">  </td> <td data-bbox="703 835 1099 1167">  </td> <td data-bbox="1099 835 1497 1167">  </td> </tr> <tr> <td data-bbox="308 1167 703 1491">  </td> <td data-bbox="703 1167 1099 1491">  </td> <td data-bbox="1099 1167 1497 1491">  </td> </tr> </tbody> </table>			色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者						
色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者									
											
											

設備名	旅客施設名(事業者名)	説明									
誘導サイン	F空港 (C11事業者)	<p>F空港の出発便ロビー内の天井部分に設置された搭乗口を示す表示(搭乗口番号)は、灰色の背景に緑色(当該空港において出発便ロビーを示す共通色として使用)の文字が使用されており、色覚障害者にとっては、表示が背景に沈み込んでしまい案内情報が見にくく、搭乗口への方向が分からない状況となっている。</p> <p>このような状況について、C11事業者では、「施設内に投書箱を設置し、施設・設備や職員の接客態度等に関する苦情・意見等を受け付けているが、これまで色使い等に関して苦情・意見等を受け付けたこともないため、特段問題とは認識していなかった。」と説明している。</p> <table border="1" data-bbox="331 629 1522 1008"> <thead> <tr> <th data-bbox="331 629 724 674">色覚障害者でない人</th> <th data-bbox="729 629 1121 674">第一色覚障害者</th> <th data-bbox="1126 629 1522 674">第二色覚障害者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="331 680 724 1008"></td> <td data-bbox="729 680 1121 1008"></td> <td data-bbox="1126 680 1522 1008"></td> </tr> </tbody> </table>	色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者						
色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者									
											
券売機	D14駅 (C10事業者)	<p>D14駅の構内に設置されている券売機は、金銭を投入すると購入できる金額のボタンが点灯する仕組みのものであるが、点灯する文字の色が暗赤色のため、色覚障害者にとっては、どのボタンが点灯しているかが分からず、金額が読み取りにくい状況となっている。</p> <p>このような状況について、C10事業者では、「色使いについては特段の基準がないため、赤を使っている。色使いに関する基準等があれば、今後これに従って整備するよう努めたい。」と説明している。</p> <table border="1" data-bbox="331 1272 1522 2058"> <thead> <tr> <th data-bbox="331 1272 724 1317">色覚障害者でない人</th> <th data-bbox="729 1272 1121 1317">第一色覚障害者</th> <th data-bbox="1126 1272 1522 1317">第二色覚障害者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="331 1323 724 1675"></td> <td data-bbox="729 1323 1121 1675"></td> <td data-bbox="1126 1323 1522 1675"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 1682 724 2058"></td> <td data-bbox="729 1682 1121 2058"></td> <td data-bbox="1126 1682 1522 2058"></td> </tr> </tbody> </table>	色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者						
色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者									
											
											

設備名	旅客施設名 (事業者名)	説明						
可変式情報表示装置	D12駅 (C4事業者)	<p>i D12駅の構内に設置されている可変式情報表示装置は、特定の列車名、特急等電車の種類、注意喚起のための文字情報が表示されているが、黒の背景に暗赤色で表示されており、色覚障害者にとっては、表示が背景に沈み込んでしまい、目的駅に停車する列車かどうか単独での判断が困難な状況となっている。</p> <p>このような状況について、C4事業者では、「時刻表や路線図等については、色覚障害者に配慮して整備するような基準等がないため、その作成に当たって色覚障害者の利用については特段考慮していない。」と説明している。</p> <table border="1" data-bbox="320 602 1522 943"> <thead> <tr> <th data-bbox="320 602 751 651">色覚障害者でない人</th> <th data-bbox="751 602 1134 651">第一色覚障害者</th> <th data-bbox="1134 602 1522 651">第二色覚障害者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="320 651 751 943"></td> <td data-bbox="751 651 1134 943"></td> <td data-bbox="1134 651 1522 943"></td> </tr> </tbody> </table>	色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者			
色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者						
								
	D15駅 (C2事業者)	<p>ii D15駅の構内に設置されている可変式情報表示装置は、「快速電車当駅通過」等の文字情報が表示されているが、黒の背景に暗赤色のLEDで表示されており、色覚障害者にとっては、表示された文字情報が分かりにくい状況となっている。</p> <p>このような状況について、C2事業者では、「多くの人にとって視認性が高い赤文字で表示するLEDが最も一般的な形であること、フルカラーのLEDはコストが高いこと等の理由から、このような施設の整備を行っている。」と説明している。</p> <p>(注) LEDとは、発光ダイオード(電流を流すと発光する半導体素子の一種)である。</p> <table border="1" data-bbox="320 1308 1522 1738"> <thead> <tr> <th data-bbox="320 1308 724 1357">色覚障害者でない人</th> <th data-bbox="724 1308 1107 1357">第一色覚障害者</th> <th data-bbox="1107 1308 1522 1357">第二色覚障害者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="320 1357 724 1738"></td> <td data-bbox="724 1357 1107 1738"></td> <td data-bbox="1107 1357 1522 1738"></td> </tr> </tbody> </table>	色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者			
色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者						
								

設備名	旅客施設名(事業者名)	説明									
	D14駅 (C10事業者)	<p>iii D15駅とD14駅との連絡通路に設置されている可変式情報表示装置の中には、列車の運行情報を表示しているものがあるが、黒の背景に暗赤色のLEDで表示されており、色覚障害者にとっては、文字情報が読み取りにくい状況となっている。</p> <p>このような状況について、C10事業者では、「色使いに関する基準等がないため、赤を使っているが、基準等ができれば、これに従って整備するよう努めたい。」と説明している。</p> <table border="1" data-bbox="320 510 1509 1167"> <thead> <tr> <th data-bbox="320 510 722 562">色覚障害者でない人</th> <th data-bbox="722 510 1125 562">第一色覚障害者</th> <th data-bbox="1125 510 1509 562">第二色覚障害者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="320 562 722 920">  </td> <td data-bbox="722 562 1125 920">  </td> <td data-bbox="1125 562 1509 920">  </td> </tr> <tr> <td data-bbox="320 920 722 1167">  </td> <td data-bbox="722 920 1125 1167">  </td> <td data-bbox="1125 920 1509 1167">  </td> </tr> </tbody> </table>	色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者						
色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者									
											
											

設備名	旅客施設名(事業者名)	説明									
	F空港(C11事業者)	<p>iv F空港の空港ロビー内に設置された可変式情報表示装置(出発便名、出発時刻、到着地等を表示)は、「満席(FULL)」や時間変更の表示等重要な文字情報については濃い赤色で強調され表示されているが、黒の背景に濃い赤色で表示されているため、色覚障害者にとっては、当該部分が黒く沈んでしまい、重要な情報が読み取りにくい状況となっている。</p> <p>また、同空港の旅客施設内に設置された可変式情報表示装置(世界主要都市の現在時刻及び気温を表示)には、黒色の背景に濃い赤色の文字が使用されているため、色覚障害者にとっては、表示内容が黒く沈んでしまい、表示された時刻等が見えにくい状況となっている。</p> <p>このような状況について、C11事業者では、「施設内に投書箱を設置し、施設・整備や職員の接客態度等に関する苦情・意見等を受け付けているが、これまで色使い等に関して苦情・意見等を受け付けたこともないため、特段問題とは認識していなかった。」と説明している。</p> <table border="1" data-bbox="320 734 1509 1518"> <thead> <tr> <th data-bbox="320 734 715 786">色覚障害者でない人</th> <th data-bbox="715 734 1109 786">第一色覚障害者</th> <th data-bbox="1109 734 1509 786">第二色覚障害者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="320 786 715 1151">  </td> <td data-bbox="715 786 1109 1151">  </td> <td data-bbox="1109 786 1509 1151">  </td> </tr> <tr> <td data-bbox="320 1151 715 1518">  </td> <td data-bbox="715 1151 1109 1518">  </td> <td data-bbox="1109 1151 1509 1518">  </td> </tr> </tbody> </table>	色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者						
色覚障害者でない人	第一色覚障害者	第二色覚障害者									
											
											

(注) 当省の調査結果による。

表3-⑥ 旅客施設における路線図、時刻表、券売機等の表示に関する色覚障害者及びその団体等からの意見・要望（要旨）

事 項	主な意見・要望
路線図（料金が表示されているものを含む。）	<ul style="list-style-type: none"> ○ 首都圏の地下鉄の路線図は、色覚障害者にとっては相当見づらい。また、路線図等で使用されている色の表示は、複雑になると分かりにくく、目的駅に停車する列車に乗車してよいか判断が困難なため、文字や図を効果的に使用して分かりやすく必要な情報を提供してほしい（1団体）。 ○ 料金を表示している路線図には多くの色が使用されており、どの列車が目的駅に停車するのか判断が困難である。色に意味がない場合には、多くの色を使用せず、意味を持たせる場合には、模様を併用してほしい（5人）。 ○ 離れた位置に凡例を書かず、色分けした路線ごとに説明をつければ、色が分かりにくくても線をたどることができる。また、色の面積が広いほうが分かりやすいので太めに表示してほしい（4人）。
時 刻 表	<ul style="list-style-type: none"> ○ 色分けのみで「特急」、「急行」などの区分や、「運転」、「運休」などの情報が表示されている場合、区別が困難なため、字体を変化させたり、電車の区分ごとに行（段）を分けて表示する等してほしい（7人）。 ○ 「赤と緑」、「ピンクとグレー」は同じ色に見えるので表示方法を工夫してほしい。
券 売 機	<ul style="list-style-type: none"> ○ 黒い背景に濃い赤いLED（発光ダイオード）で金額等が表示されている券売機のボタンは、何が書いてあるかよく分からないので、間違えて切符を購入してしまうことがある（1団体、5人）。
可変式情報表示装置	<ul style="list-style-type: none"> ○ 重要な情報は濃い赤で表示される傾向があるが、黒い背景に赤く表示されているものは、表示が背景に沈み込んで分かりにくく、目的駅に行く列車の運行状況がよく分からない（2人）。 ○ 文字が暗い赤で表示されているため、目的駅に行く列車の運行状況が分からない。文字の色に黄、オレンジ又は明るい赤を使用してほしい（3人）。 ○ 可変式情報表示装置の「赤」と「緑」の表示はほとんど同じ色にしか感じられないため、列車の運行状況が分かりにくい。特に、緊急を要する内容の表示については、白、あるいは赤を使用する場合は明るさを強く点滅させるなど配慮してほしい。
その他の案内表示（駅構内）	<ul style="list-style-type: none"> ○ 駅構内に掲示されている構内案内図等の中には、濃い緑地に黒い文字で表示されているものがあるが、このような表示は文字が背景に沈み込んで分かりにくいいため、背景は薄い色でもよいのではないかと。

（注）1 当省の調査結果による。

2 意見・要望を聴取した色覚障害者・団体は、赤緑色覚障害者 15 人、全色盲者 1 人、団体 1 である。

表3-⑦ 独自に路線名や駅名に固有のアルファベットや番号を併記するなど外国人等にも分かりやすい表示を行うことに努めるなどの方法が、色覚障害者にとって有効な情報伝達手段となっている例（その1）

東京地下鉄株式会社では、外国人旅行者を始めとして、誰にでもわかりやすく東京の地下鉄を利用してもらうため、地下鉄の路線名や駅名に固有のアルファベットや番号を併記した「駅ナンバリング」表示を平成16年4月1日から開始しており、結果として、この表示方法は色覚障害者にとって有効な情報伝達手段となっている。

1 駅ナンバリング



- 路線記号を下記アルファベット1文字で表示
 東京メトロ 銀座線:G、丸の内線:M(方南町～中野新橋駅間はm)、日比谷線:H、東西線:T、千代田線:C、有楽町線:Y、半蔵門線:Z、南北線:N
 都営地下鉄 浅草線:A、三田線:I、新宿線:S、大江戸線:E
- 駅番号は、2桁の数値で表す
- 原則として西または南から順に01、02・・・とナンバリング

2 路線図の工夫例



複数の路線が重なる箇所については、白い縁取りをすることにより、路線の区分をわかりやすく表示

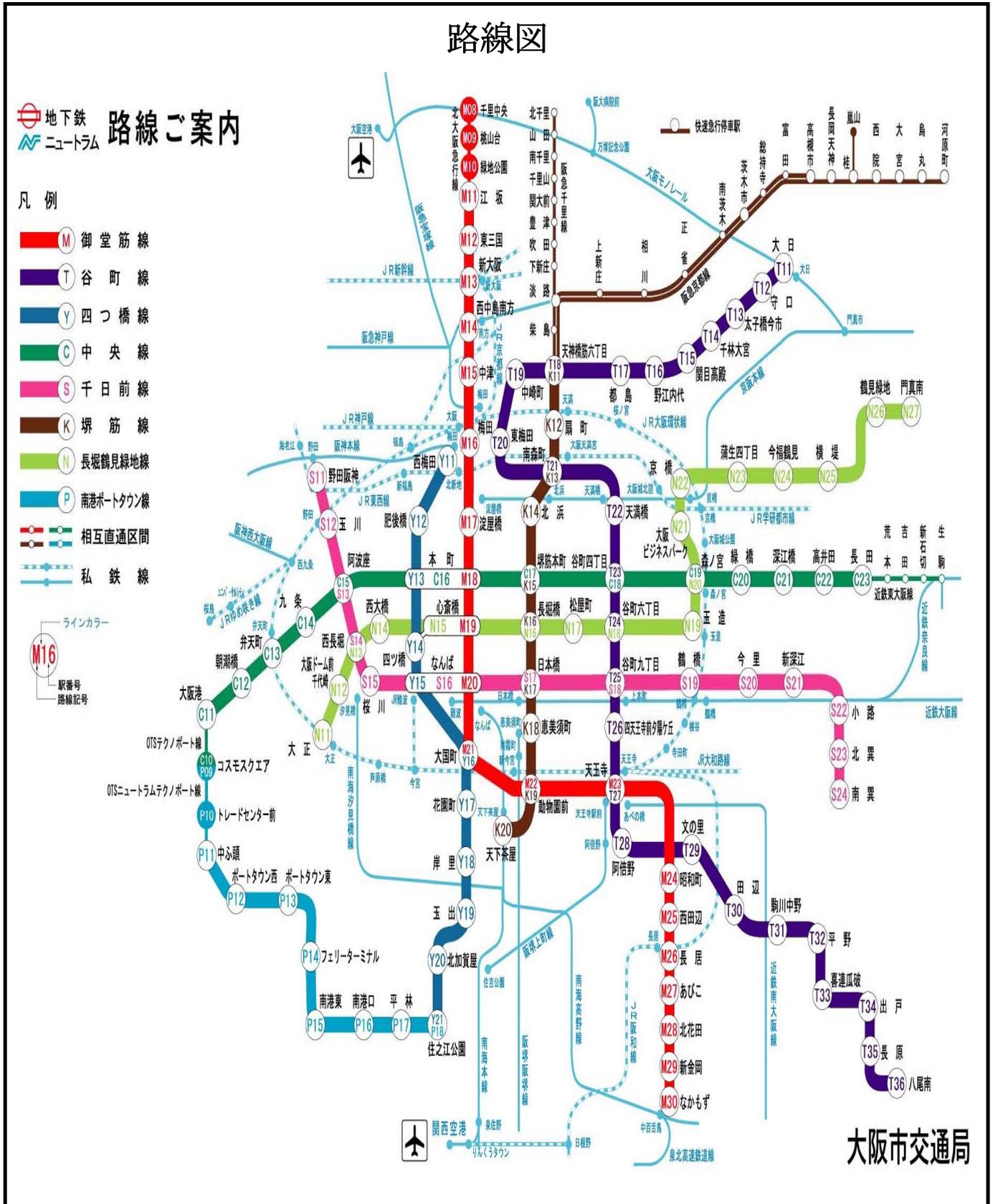
複数の路線が乗り入れる駅についてもナンバリング表示

凡例表示

(注) 当省の調査結果による。

表3-⑧ 独自に路線名や駅名に固有のアルファベットや番号を併記するなど外国人等にも分かりやすい表示を行うことに努めるなどの方法が、色覚障害者にとって有効な情報伝達手段となっている例（その2）

大阪市交通局では、地下鉄の路線図に、外国人への案内を目的として、路線記号及び駅番号を記載しており、結果として、この表示方法は色覚障害者にとって有効な情報伝達手段となっている。



(注) 当省の調査結果及び大阪市交通局のホームページによる。

表3-⑨ 路線図等の表示について、背景色と文字の配色を工夫するなど色覚障害者に配慮した表示を行っている例

名古屋市交通局では、地下鉄4号線（名城線）の環状化工事の完成（平成16年10月6日）に備え、路線・料金表等の改定を行った。

その際、名古屋市が作成した「色覚特性に関する印刷物等作成上の配慮について（依頼）」（平成15年7月23日 名古屋市健康福祉局長通知）を踏まえ、主要な情報を色により表示している地下鉄全線案内図、地下鉄路線図式料金表、市バス路線案内標示板及び地下鉄車内全線案内図の4種の情報案内設備については、色覚バリアフリーに対応するため、各情報案内の設備の図中の路線の脇に路線名を併記したり、凡例に各路線の色名を併記し、背景色と文字の配色にも工夫するなどの表示を行っている。

地下鉄路線図式料金表



凡例（拡大図）



図中の路線の脇に路線名を入れることにより、凡例に頼ることなく路線名を確実に知ることができる。

各路線の色を明記している。その際、文字が背景に沈んでしまい判読できないといったことがないように、背景色と文字の配色を工夫（黄色の背景に黒文字、白抜き文字等）している。

（参考）

色覚特性に関する印刷物等作成上の配慮について（依頼）
（平成15年7月23日 名古屋市健康福祉局長通知）（抜粋）

1 趣旨

本市提供による各種資料や行政情報のカラー化、また、カラーライドによるプレゼンテーション機会が増加している現在、色覚特性を有する市民への配慮として、その情報理解における不便を解消するため、図版作成段階において以下の点について留意する必要がある。

2 対象

以下に示すもののほか、視覚情報を媒介とする本市提供のすべての行政情報。

- カラー刷り印刷物
- 屋外掲示板
- スライド等のカラー映像
- 市ホームページ上のコンテンツ画面

3 図版作成上の留意事項

- (1) 隣り合う図や線、また凡例を用いた図版の図や線においては色の明度差をつける。
- (2) （明度差がつかない場合は）輪郭線やハッチングを施したり、破線、波線などを併用することで、色以外の情報による区別を図る。
- (3) スペースの許す範囲で図中に文字情報を添えることが望ましい。

（以下略）

（注）当省の調査結果による。

表3-⑩(参考) 色覚障害者に配慮した国の取組例(その1)

各省庁は、ホームページへの情報掲載にあたって、「行政情報の電子的提供に関する基本的考え方(指針)」の「インターネットにおけるアクセシブルなウェブコンテンツの作成方法に関する指針」及び「ウェブコンテンツ(掲載情報)に関する日本工業規格(JIS X 8341-3)」を踏まえ、色だけに依存したものとならないよう色覚障害者に配慮した取組を行ってきている。

行政情報の電子的提供に関する基本的考え方(指針)(平成13年3月29日、平成14年7月30日改定、行政情報化推進各省庁連絡会議了承)(抜粋)

情報通信技術を用い、行政機関の諸活動に関する透明性を高め、開かれた行政の実現を図るとともに、行政情報を有効活用し国民、企業等の社会・経済活動に有益な情報資源の充実に資する観点から、行政機関に蓄積されている行政情報を電子的手段により提供することを積極的に推進することとする。

このため、各省庁は、以下の指針に沿って、行政情報の電子的提供に関する措置を総合的かつ計画的に実施する。

I 電子的に提供する情報の内容(略)

II 電子的提供に関する留意事項等

1~2(略)

3 情報提供のわかりやすさと利便性の向上等

(1)~(4)(略)

(5) 各省庁のホームページの掲載情報については、バリアフリーなアクセスを可能とするため、音声や画像等で表示されるコンテンツには代替手段を提供し、色の情報だけに依存しないこと等、別紙3の「インターネットにおけるアクセシブルなウェブコンテンツの作成方法に関する指針」を考慮したものとする。

(以下略)

(別紙3)

インターネットにおけるアクセシブルなウェブコンテンツの作成方法に関する指針(抜粋)

目的

ウェブのコンテンツ制作者(ページの作成者、ページデザイナー)及び作成ツールの開発者向けに、バリアフリーなウェブコンテンツを作成する方法を提示し、障害のある人がインターネットのウェブへ容易にアクセスできるようにすること

指針

【様々な形式に適切に変換できるコンテンツを作成するための指針】

1 音声や画像で表示されるコンテンツには代替手段を提供すること

2 色の情報だけに依存しないこと

(以下略)

行政情報の電子的提供に関する基本的考え方(指針)(平成16年11月12日 各府省情報化統括責任者(CIO)連絡会議決定)(抜粋)

情報通信技術を用い、行政機関の諸活動に関する透明性を高め、開かれた行政の実現を図るとともに、行政情報を有効活用し国民、企業等の社会・経済活動に有益な情報資源の充実に資する観点から、行政機関に蓄積されている行政情報を電子的手段により提供することを積極的に推進することとする。

このため、各省庁は、以下の指針に沿って、行政情報の電子的提供に関する措置を総合的かつ計画的に実施する。

I 電子的に提供する情報の内容(略)

II 電子的提供に関する留意事項等

1~2(略)

3 情報提供のわかりやすさと利便性の向上等

(1) 高齢者・障害者にも利用しやすいものとするため、ウェブコンテンツ(掲載情報)に関する日本工業規格(JIS X 8341-3)を踏まえ、各府省は、コンテンツを同規格に沿ったものとするため、必要な修正及び作成を行う。(略)

(以下略)

(参考)

高齢者・障害者等配慮設計指針—情報通信における機器、ソフトウェア及びサービス—
第3部:ウェブコンテンツ(JIS X 8341-3)(平成16年6月20日 経済産業大臣制定)(抜粋)

4. 一般的原则

- 4.2 基本的要件 ウェブコンテンツの情報アクセシビリティを確保し、向上させるための基本方針を次に示す。
- a) 視覚による情報入手が不自由な状態であっても、ウェブコンテンツを操作又は利用できる。
 - 3) 色の識別が難しい又はできない場合でも、ウェブコンテンツを操作又は利用できる。
5. 開発及び制作に関する個別要件
- 5.5 色及び形 色及び形は、次による。
- a) ウェブコンテンツの内容を理解・操作するのに必要な情報は、色だけに依存して提供してはならない。
参考 視覚障害がある場合、色だけで情報を提供していると提供されていることが認識できず、その内容も理解できない。また、色覚障害がある場合、色だけで情報を提供していると提供されていることが認識できなかつたり、その内容が理解できなかつたりする可能性がある。ただし、色による情報提供は、認知又は記憶に障害がある場合は有効な手段なので、色及びテキスト情報を併用する。利用者の色覚特性、照明環境などによって、色の違いを区別しにくい場合がある。
 - c) 画像などの背景色と前景色とは、十分なコントラストを取り、識別しやすい配色にすることが望ましい。
参考 弱視の場合、色覚障害がある場合、及び高齢者の場合は、背景色と前景色との間のコントラストが十分でないで識別しにくい。背景が白地であると眩しく前景の文字情報などが読みにくい場合は、オペレーティングシステムのハイコントラスト機能を用いて、画面を反転表示させることがある。

(注) 下線は当省が付した。

表 3-⑪ (参考) 色覚障害者に配慮した国の取組例 (その 2)

中国四国管区行政評価局等は、平成 14 年 12 月から 15 年 5 月まで「道路の維持管理等に関する行政評価・監視」を実施し、その結果に基づき、15 年 5 月、中国地方整備局及び日本道路公団中国支社に対し、道路における色覚障害者のためのバリアフリーを推進する観点から必要な措置を講ずるよう通知している。

道路の維持管理等に関する行政評価・監視—一般国道（指定国道）、高速自動車国道等を中心として—（平成 14 年 12 月～同年 15 年 5 月 中国四国管区行政評価局、鳥取行政評価事務所、岡山行政評価事務所）の結果に基づく改善意見及び回答の要旨（抜粋）

機関名及び 通知年月日	改善意見要旨	回答要旨
中国地方整備局（平成 15 年 5 月 30 日通知）	<p>1 道路利用の利便性の確保</p> <p>(1) 道路における色覚バリアフリーの推進</p> <p>色覚障害者のためのバリアフリーを推進する観点から、道路工事で使用される信号機の灯火の配列・色彩について基準を示し、工事発注時に、工事施行業者に対しこれを遵守するよう指導する必要がある。</p> <p>なお、このような問題について全国的な改善を図る観点から取り組みを行う必要がある。</p>	<p>① 管内の事務所に対し通知文書を発出し、工事用信号機を使用する場合は、工事施行者に対して、工事用信号機の形態及び灯火の配列・色彩の原則並びに代替措置を示し、その適正な運用を図るよう指導した。</p> <p>② 本課題について、国土交通省内の道路管理関係課長を集めた会議において、中国地方整備局より提案し、課題意識を喚起するとともに、その改善を図ることについて申し合わせを行った。</p>
日本道路公団中国支社（15 年 5 月 30 日通知）	<p>2 道路利用の利便性の確保</p> <p>(1) 道路における色覚バリアフリーの推進</p> <p>色覚障害者のためのバリアフリーを推進する観点から、LED式の道路情報板の赤の表示色については、日本道路公団本社等と協議し、色覚障害者が見やすい色とするよう検討する必要がある。</p>	<p>日本道路公団本社と対応策について協議し、的確な対策を実施していく方針である。</p>

(注) 当省の資料に基づき作成した。

表3-⑫(参考) 色覚障害者に配慮した地方公共団体の取組例

地方公共団体の中には、印刷物の作成や公共施設の案内表示等の施設・設備の整備に当たって、色覚障害者に配慮したガイドラインや指針を作成しているところがある。

カラーバリアフリー(色使いのガイドライン)

(平成16年3月神奈川県) (抜粋)

巻頭言

目次

- 1 はじめに
- 2 色覚障害とは
- 3 色覚障害のある人の割合
- 4 色覚障害のある人はどのように色が見えるのか
- 5 不自由な場面
- 6 見分けやすい色使いの方法
- 7 色づかい以外の工夫・配慮
- 8 さまざまな事例
 - (1) 県の刊行物
 - (2) 県施設における展示
 - (3) 県施設の案内表示
- 9 色づかいのチェックポイント

※「色覚障害」の呼称について

色の識別がしにくい、いわゆる「色盲」の方の呼称については、「色盲」「色弱」「色覚異常」「色覚障害」など、様々な言葉が用いられています。どの呼称を用いるかについては意見の分かれるところですが、本ガイドラインでは原則として「色覚障害」を使用しております。

(本文)

1 はじめに

近年、日常生活の様々なところで、見やすさ、分かりやすさなどの利便性の観点から、色による表示が多くなされています。しかし、色の識別をしにくい方がいらっしゃることについての意識は、行政においてもこれまであまり高いとはいえませんでした。

一方、行政からは多くの情報を分かりやすく確実に伝達することが求められています。

そこで情報を提供する立場の方々に、カラーバリアフリーについてのご理解をいただき、誰にでも分かりやすいユニバーサルな色彩表現を行っていただきたいと思います。

2～8 (略)

9 色使いのチェックポイント

印刷物、展示等で配慮すべきこと

(略)

施設整備等で配慮すべきこと

色覚障害の人は、色は見分けられても色の名前が分からないことがある

受付を色分けする場合には番号等も併記する。色分けしたパネルには色名を併記する

案内板の表示は、おおきく分かりやすい平易な文字、図等を使い、これらの色は地色と対比効果があり、明暗のコントラストのはっきりした色を使用する

案内図では、「現在地」が目立つよう、背景の色を工夫したり白で囲ったりする

- 絵記号を使う場合には文字表示も併せて行う
 - 階段の段鼻は他と識別しやすい色を使用する
 - 視覚障害者誘導用ブロックは黄色を使用する。この際、床とブロックの色とのコントラストがつくよう配慮する
- 学校、塾、カルチャースクール等で配慮すべきこと
- (以下略)

三島市色覚バリアフリー指針（平成16年8月三島市役所）

目次

- 色の知覚メカニズム
- 色弱者とは
- 色弱者の数・特性
- 色弱者の4つの困難
- 色弱者が見分けやすい色・見分けにくい色
- 色覚バリアフリーへの心構え4箇条
- 図版やグラフの作成4つのポイント
- 図版等の作成(参考例)
- 色の組合せの選び方3原則
- 色の選び方6つのポイント
- 説明会等における留意事項
- 色覚バリアフリーホームページの活用
- 指針策定に関して
- 参考資料

(以下略)

(注)神奈川県及び三島市の資料による。