

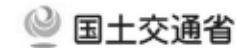


資料編

資料 1 : バリアフリー法の概要

(1) 「移動等円滑化促進方針（第24条の2）」の概要

移動等円滑化促進方針(マスタープラン)とは



旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等*が利用する施設が集積している地区において、市町村が面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すもの。

具体的な事業化の動きがなくても、市町村全域にわたる方針を示すなど、地域におけるバリアフリー化の考え方を共有することが可能。

*高齢者、障害者等：高齢者、全ての障害者（身体障害者のみならず知的障害者、精神障害者、及び発達障害者を含む。）及び妊産婦等、日常生活又は社会生活において身体の機能上の制限を受ける者は全て含まれる。

○ 移動等円滑化に係る基本的な方針

- ・ マスタープランの位置づけ、マスタープラン作成の背景、移動等円滑化促進地区の特性、マスタープランの計画期間等を記載。

◎ 移動等円滑化促進地区

● 移動等円滑化促進地区の位置・区域

- ・ 移動等円滑化促進地区の位置、地区の範囲、地区の境界設定の考え方を記載。

● 生活関連施設・生活関連経路

- ・ 生活関連施設、生活関連経路を位置づけ。
- ・ 生活関連施設、生活関連経路に関するバリアフリー化の促進に関する事項を記載。

● 移動等円滑化の促進に関する事項

- ・ 移動等円滑化促進地区におけるバリアフリー化の促進に関する事項を記載。

● 移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保に関する事項 [R2.6.19追加]

- ・ 住民その他の関係者における障害の理解や協力の必要性・重要性を記載。
- ・ 住民その他の関係者が取り組むべき「心のバリアフリー」に関する取組を記載。



◎ 行為の届出に関する事項

- ・ 旅客施設、道路の新設等の際に届け出る事項を記載。

○ バリアフリーマップの作成等に関する事項

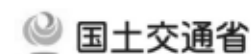
- ・ 市町村の求めに応じて提供すべき情報の内容等を記載。

6

(出典：国土交通省ホームページ)

(2)「移動等円滑化基本構想（第25条）」の概要

バリアフリー基本構想とは



旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集積している地区において、公共交通機関、道路、路外駐車場、都市公園、建築物等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するために、市町村が作成する具体的な事業を位置づけた計画。基本構想の作成を通じて施設管理者相互の連携・調整を行い、移動の連続性の観点から面的・一体的なバリアフリー化が可能となる。

○ 移動等円滑化に係る基本的な方針

- 基本構想の位置づけ、作成の背景、重点整備地区の特性、計画期間等を記載。

○ バリアフリーマップの作成等に関する事項

- 市町村の求めに応じて提供すべき情報の内容等を記載。

◎ 重点整備地区

● 重点整備地区の位置・区域

- 重点整備地区の位置、地区の範囲、地区の境界設定の考え方を記載。

● 生活関連施設・生活関連経路

- 生活関連施設（3以上）、生活関連経路を位置づけ。
- 生活関連施設、生活関連経路に関するバリアフリー化に関する事項を記載。

● 実施すべき特定事業に関する事項

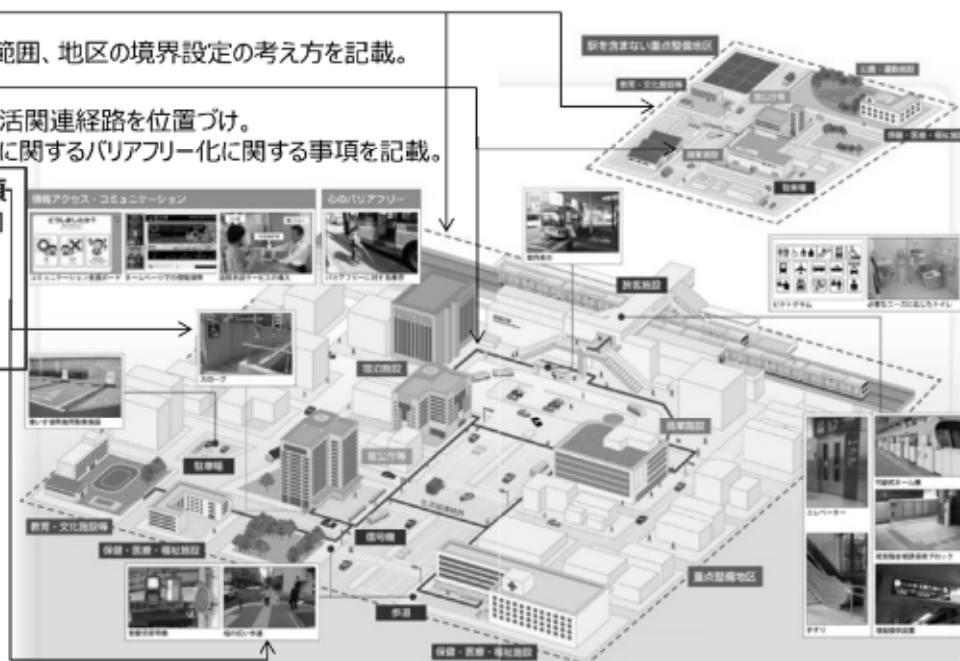
[R2.6.19「教育啓発特定事業」追加]

- 事業内容 ・ 対象施設
 - 事業者 ・ 整備内容
 - 事業実施時期
- 等を記載。

● 移動等円滑化のために必要な事項

- 重点整備地区におけるバリアフリー化に関する事項を記載。

- ☆市街地開発事業との調整
 - ☆駐輪施設の整備等の市街地改善
 - ☆交通手段の充実
 - ☆ソフト施策
- 等



(出典：国土交通省ホームページ)

(参考)基本構想に位置づけられる特定事業

公共交通特定事業

ノンステップバスの導入



ホームドアの設置等



道路特定事業

視覚障害者誘導用
ブロックの設置



車道との段差解消



路外駐車場特定事業

車椅子使用者用駐車区画
の整備等



都市公園特定事業

園路の段差解消
障害者対応型トイレの整備等



建築物特定事業

建築物内のエレベーター
設置等の段差解消



障害者対応型トイレの
整備

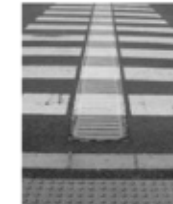


交通安全特定事業

音響式信号機
残り時間のわかる信号機



エスコートゾーンの設置



✚ R2バリアフリー法改正により、従来のハード整備に関する事業に加え、新たにソフト事業を創設

教育啓発特定事業

(想定される事業)

- ・小中学校におけるバリアフリーに関する教育（バリアフリー教室）
- ・公共交通事業者における接遇の向上に向けた研修の実施
- ・障害者用トイレ、鉄道・バスの優先席、鉄道駅等のエレベーターの適正利用に関する広報啓発の集中的な実施
- ・高齢者、障害者等が公共交通機関等を利用する際に直面する困難や必要とする支援について理解するための講演会 等

【教育啓発特定事業のイメージ】



小学生による公共交通の
利用疑似体験



タクシー事業者における
ユニバーサルマナー研修

10

(出典：国土交通省ホームページ)

(3) バリアフリー法第3条の基本方針の目標（令和3年4月改正）について

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（最終とりまとめ）（概要）

背景

- 現行の基本方針におけるバリアフリー化の目標は令和2年度までの期限となっていることから、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」において、学識経験者、高齢者・障害者等団体、事業者団体の方々から専門的・具体的なご意見をいただきながら、新型コロナウイルス感染症による影響等の状況も踏まえ、次期目標をとりまとめ。

（第8回検討会：令和元年11月15日、第9回検討会：令和2年1月16日、第10回検討会：令和2年6月17日、第11回検討会：令和2年11月18日）

次期目標の設定に向けた見直しの視点

- ・現行目標においては、施設等の種別ごとにバリアフリー化の目標を設定し、国、地方公共団体、施設設置管理者等が連携してバリアフリー化に取り組み、一定程度の進捗がみられるが、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。
- ・次期目標については、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進していく観点から、以下の点に留意。

- 各施設等について地方部を含めたバリアフリー化の一層の推進
（平均利用者数^{※1}が2,000人以上3,000人未満/日であって基本構想に位置付けられた旅客施設等に関する目標を追加）
- 聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化
（旅客施設のバリアフリー指標として、案内設備（文字等及び音声による運行情報提供設備、案内用図記号による標識等）を明確に位置付け）
- マスタープラン・基本構想の作成による面的なバリアフリーのまちづくりの一層の推進
- 移動等円滑化に関する国民の理解と協力、いわゆる「心のバリアフリー」^{※2}の推進

※1：新型コロナウイルス感染症のような特殊な外的要因により、年度によっては前年度に比べ著しく増減する可能性があることから、適切に補正した結果（例えば、過去3年度における平均値を用いる）も考慮したうえで、取組む

※2：「ユニバーサルデザイン2020行動計画」（平成29年2月ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定）において、「心のバリアフリー」を体现するためのポイントとして、「障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル」を理解すること」、「障害のある人（及びその家族）への差別（不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供）を行わないよう徹底すること。」及び「自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。」が挙げられている

目標期間

- ・現行目標期間：平成23年度（2011年度）から令和2年度（2020年度）までの10年間
- ・次期目標期間：社会資本整備重点計画等の計画期間、バリアフリー法に基づく基本構想等の評価期間、新型コロナウイルス感染症による影響への対応等を踏まえ、時代の変化により早く対応するため、**おおむね5年間**^{※3}

※3：新型コロナウイルス感染症による更なる影響、新技術の開発など予見し難い状況の変化が生じた場合には、次期目標期間内であっても、必要に応じて目標の見直しに努める

（出典：国土交通省ホームページ）

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(最終とりまとめ)(概要)

(赤字下線: 実行目標からの追加・変更)

		2019年度末 (現状(速報値))	2025年度末までの目標
鉄軌道	鉄軌道駅 (※1)	段差の解消	92%
		視覚障害者誘導用ブロック	95%
		案内設備(※2)	74%
		障害者用トイレ(※3)	89%
	ホームドア・可動式ホーム柵	858駅	○駅やホームの構造・利用実態、駅周辺エリアの状況などを勘案し、優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指し、全体で3,000番超 ○うち、10万人/日以上は800番超
	鉄軌道車両(※4)	75%	○約70% ※令和2年4月に施行された新たなバリアフリー基準(鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを1列車につき2箇所以上とすること等を義務付け)への適合状況(50%程度と想定)を踏まえて設定 ※新幹線車両について、車椅子用フリースペースの整備を可能な限り進める
バス	バスターミナル(※1)	段差の解消	95%
		視覚障害者誘導用ブロック	98%
		案内設備(※2)	76%
		障害者用トイレ(※3)	84%
	ノンステップバス	61%	約80%
	乗合バス車両(※4)	5%	○約25%をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化 ○1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設(指定空港)へのバス路線を運行する乗合バス車両における適用除外の認定基準を見直すとともに、指定空港へアクセスするバス路線の運行系統の総数の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする
	貸切バス車両(※4)	1,081台	約2,100台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入する等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化
タクシー	福祉タクシー車両(※4)	37,064台	○約90,000台 ○各都道府県における総車両数の約25%について、ユニバーサルデザインタクシーとする
船舶	旅客船ターミナル(※1)	段差の解消	100%
		視覚障害者誘導用ブロック	100%
		案内設備(※2)	54%
		障害者用トイレ(※3)	100%
	旅客船(旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。)(※4)	48%	○約60% ○2,000人以上/日のターミナルに就航する船舶は、構造等の制約条件を踏まえて可能な限りバリアフリー化 ○その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化

※1 1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上のものが対象。

※2 文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、標識、案内板等。

※3 便所を設置している旅客施設が対象。

※4 車両等におけるバリアフリー化の内容として、段差の解消、運行情報提供設備(車両等の運行(運航を含む。))に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、福祉タクシーにあっては、音声による情報提供設備及び文字による意思疎通を図るための設備)の設置等が含まれる旨を明記。

※5 高齢者、障害者等については、乳幼児連れも含む。

(出典：国土交通省ホームページ)

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(最終とりまとめ)(概要)

(赤字下線: 現行目標からの追加・変更)

			2019年度末 (現状(速報値))	2025年度末までの目標
航空	航空旅客ターミナル (※1)	段差の解消	87%	○バリアフリー指標として、室内設備(文字等及び音声による運航情報提供設備、案内用図記号による標識等)の設置を追加 ○2,000人以上/日の施設を原則100% ○その他、地域の事情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック	95%	
		室内設備(※2)	95%	
	障害者用トイレ(※3)	97%		
	航空機(※4)		99%	原則100%
道路	重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路		63%(※5,※6)	約70%
都市公園	園路及び広場		57%(※6)	○規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約70% ○その他、地域の事情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	駐車場		48%(※6)	○規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約60% ○その他、地域の事情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	便所		36%(※6)	○規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約70% ○その他、地域の事情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
路外駐車場	特定路外駐車場		65%(※6)	約75%
建築物	2,000㎡以上の特別特定建築物(※7)のストック		61%	○床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物を約67% ○床面積の合計が2,000㎡未満の特別特定建築物等についても、地方公共団体における条例整備の働きかけ、ガイドラインの作成及び周知により、バリアフリー化を促進 ※公立小学校等については、文部科学省において目標を定め、障害者対応型便所やスロープ、エレベーターの設置等のバリアフリー化を実施する
信号機等	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等		99%	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等は原則100%
	音響機能付加信号機		—	主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ必要な部分に設置されている信号機については原則100%
	エスコートゾーン		—	主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ必要な部分に設置されている道路標示については原則100%
基本構想等	移動等円滑化促進方針の作成		8自治体(※8)	約350自治体(全市町村(約1,740)の約2割)
	移動等円滑化基本構想の作成		304自治体(※9)	約450自治体(2,000人以上/日の鉄軌道駅及びバスターミナルが存在する市町村(約730)の約6割に相当)
	「心のバリアフリー」		—	○移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会となるような環境を整備する ○「心のバリアフリー」の用語の認知度を約50%(現状: 約24%(※10)) ○高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができていない人の割合を原則100%(現状: 約80%(※11))

※1 1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のものが対象。

※2 文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、標識、案内板等。

※3 便所を設置している旅客施設が対象。

※4 車両等におけるバリアフリー化の内容として、段差の解消、運行情報提供設備(車両等の運行(運航を含む))に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、福祉タクシーにあっては、音等による情報提供設備及び文字による意思疎通を図るための設備)の設置等が含まれる旨を明記。

※5 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路約4,450kmが対象。

※6 2019年度末の数値は集計中であるため2018年度末の数値。

※7 公立小学校等(小学校、中学校、義務教育学校又は中等教育学校(前期課程に係るものに限る。))で公立のものは除く。

※8 2020年6月末の数値。

※9 2020年3月末の数値。

※10 2020年6月に国土交通省が実施した「心のバリアフリーに関するアンケート調査」による。

※11 2020年6月に国土交通省が実施した「心のバリアフリーに関するアンケート調査」による。

※12 高齢者、障害者等については、乳幼児連れも含む。

(出典: 国土交通省ホームページ)

資料 2 : まちの点検の実施状況

バリアフリー基本構想で位置付ける特定事業を検討する上で、市民の視点が重要になります。本基本構想の重点整備地区においては、高齢者や障がい者等を含む市民の皆様の協力を得て、次のとおりまちの点検を実施しました。

(1) 平塚市バリアフリー研究会「まちの点検」

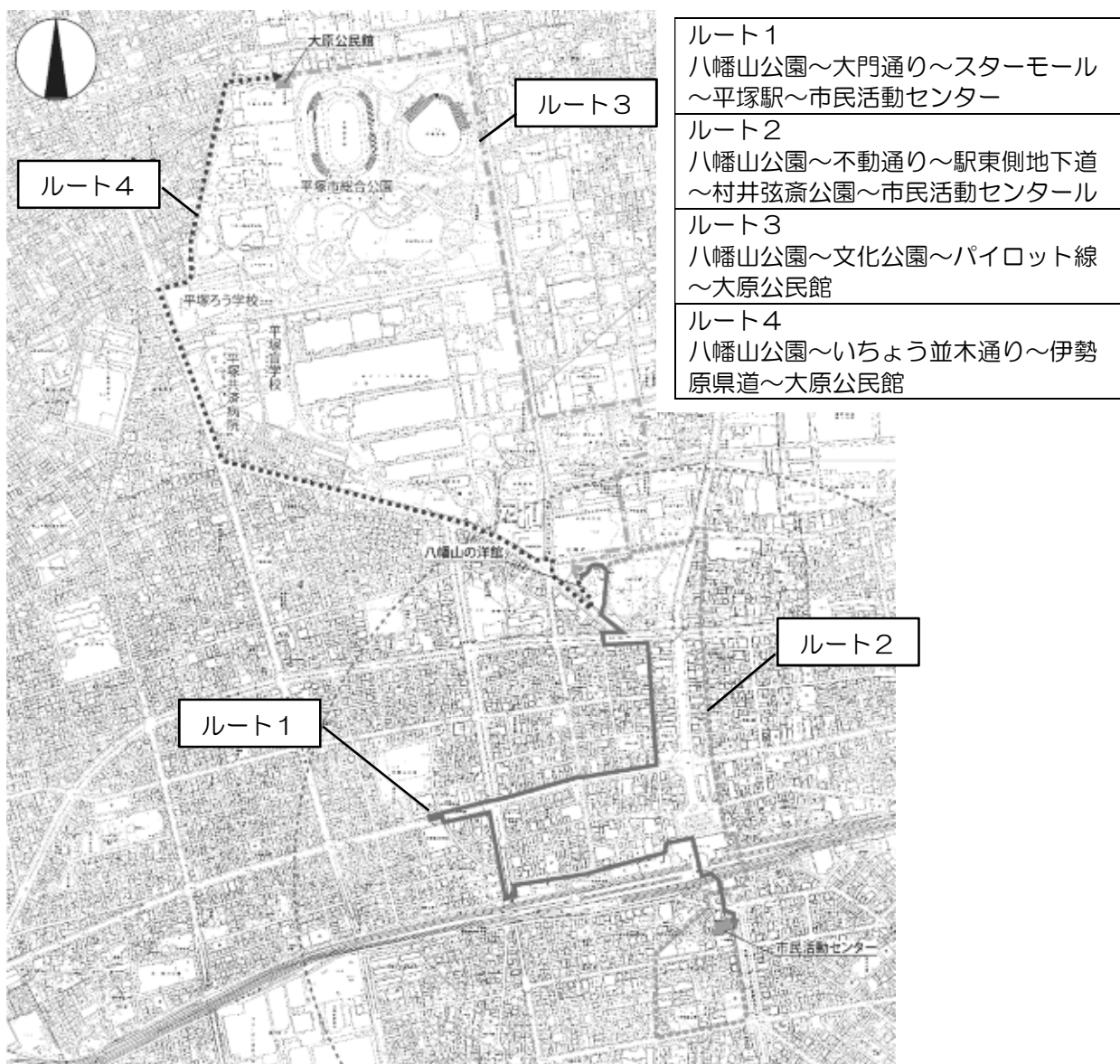
ア 平塚市バリアフリー研究会

日 時 平成 24 年 11 月 29 日 (木) 13 時～16 時 30 分

場 所 八幡山公園～市民活動センター又は大原公民館

概 要 旧基本構想の「重点整備地区」の設定に係る「まちの点検」

イ まちの点検ルート





ウ 実施状況 高齢者団体、障がい者団体等の各所属が混成するよう8名前後で班編成し、班ごとにまちを歩きながらバリアを確認し、点検結果のとりまとめを行った。



まちの点検ルートの確認



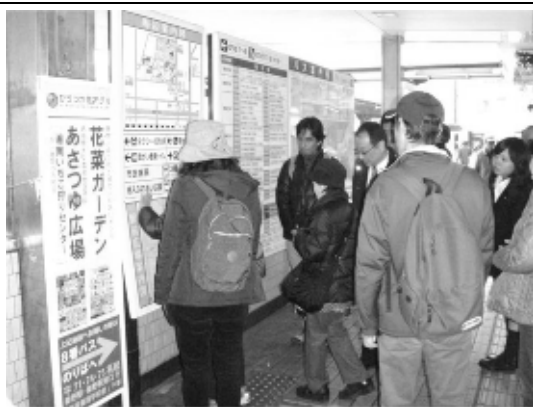
歩道の障害物（電柱、自転車、商品）



歩道の障害物（自転車）



誘導ブロックの不連続



案内がわかりにくい



点検結果のとりまとめ

エ 実施結果

①道路の問題点

【路面、勾配、幅員 等】	
歩道に凸凹がある	勾配（縦方向、横方向）が悪い
歩道の幅が狭い	車道と歩道の段差が大きい
「歩行者優先」などの標示がほしい	歩道が滑りやすい
セーフティブロックがない	グレーチングの目が粗い、蓋の隙間が広い
歩車道の分離をした方がよい	植栽の背が高くて見えづらい
【誘導ブロック】	
誘導ブロックが設置されていない、つながっていない	
既設誘導ブロックの問題（複雑、色、設置ルール）	
誘導ブロックの破損	
【障害物】	
障害物（看板、自転車、車両、商品、プランター等）がある	
障害物（電柱、標識、車止め、カーブミラー）がある	
【交差点・横断歩道】	
音響式信号機がない	音響式信号機の音が小さい
青信号の時間が短い	信号機がない
押しボタンと点字が離れすぎている	横断歩道にエスコートゾーン*がほしい
路面表示が消えかけている（止まれ、外側線）	
夜間押しボタン式になることが案内されていない	
【利用面】	
歩道混雑時の配慮がほしい（自転車利用者）	

②北口駅前広場の問題点

【利用面】
案内がわかりにくい（点字 広場案内、バス路線・運行状況、バス乗り場）
エスカレーターへの誘導が悪い

③施設の問題点

【バス停】	
バス停のベンチの問題（破損、誘導ブロック上）	
【生活関連施設】	
歩道～施設入口の誘導ブロックがない	
施設地内の背の高い植栽で、出庫車両からの視認性が悪い	
【公園】	
園路が凸凹	スロープの勾配が急
公園内の誘導ブロックがない	公園と道路の接続が悪い
公園内の階段の見切りがない	
公衆電話ボックスの中で車いすが回転できない	

④その他

【サイン】
地名案内に地図がほしい

※エスコートゾーンとは、横断歩道上の点字ブロックのことをいいます。

オ 課題の整理（資料編参照）

問題点から課題を設定し、各課題に対する対応者を次のように整理した。

課 題	対応者
歩道の構造を移動等円滑化基準に適合	道路管理者
不法占用物に対する道路管理者による取締り	
歩道の適切な維持管理	
自転車と歩行者の分離	道路管理者、交通管理者
信号機等を移動等円滑化基準に適合	交通管理者
ユニバーサルデザインを取り入れたサインの設置	関係事業者
公園施設を移動等円滑化基準に適合	公園管理者
生活関連施設を移動等円滑化基準に適合	施設管理者
歩行空間に商品、看板、自転車等を置かない	使用者（占有者）
自転車利用マナーの理解・遵守	自転車利用者
心のバリアフリーの理解・協力	全ての人

カ 研究会委員へのアンケート

まちの点検、駅周辺等でよく利用する施設及び徒歩利用経路について、アンケートを行った。

配布数31 回答数21

Q1：今回実施した「まちの点検」および「その結果」について意見、気付いた点

内容	場所	回答数
歩道がない（歩車分離が出来ていない）	不動通り、駅東口～西口	3
違法駐輪が邪魔になっている	不動通り、南口	3
点字ブロックの設置が不十分		3
歩道に障害物がある		3
平塚駅から離れるにつれてバリアフリー化が進んでいない印象があった。		2
点滅信号がある	不動通り	1
破損した点字ブロックがある	横浜ゴム前等	1
歩道の幅が不適切		1
歩道の勾配が不適切		1
歩道の拡幅のため既存の土地のセットバックも検討してほしい		1
スロープの勾配が急		1
一箇所に問題点が集中しているところがあった	ルート3	1
追分地下道の勾配が急であり、車いすの方が利用できない事について、事前に障がい者団体と協議が出来なかったのか。	追分地下道	1
自転車のマナーが悪い		1
歩道に段差がある	スターモール等	1
市民病院の点検がしたい		1
平塚養護学校の点検がしたい		1
湘南養護学校の点検がしたい		1

Q2：第1回、第2回研究会の感想

内容	回答数
研究会を通じて、障がい者の視点に立つことで再発見する要素があった	10
普段、意識していない場所でも実際に歩いてみると気付くことがあった	5
まち歩きはもう少し時間がほしかった	3
まち歩きはもう少し暖かい時期にやってほしかった。	2
健常者、障がい者の区別なく意見交換が出来て良かった	1
第1回研究会で図面を見ながらルート説明されていたが、分かりにくかった	1
研究会の趣旨に沿うならば、市の構想や見通しについて先に知識を得ることに抵抗を感じたが、同時にバリアフリーについて話を深めるためにはやむを得ないと感じた。	1
まち歩きは4ルートすべて回りたいかった。	1
幅広い委員構成は評価できる	1
基本構想の「交通」がとれユニバーサルデザインを意識した方向に進んだことがよかった。	1
まち歩きの範囲が広すぎた。	1
点検時の班員全員がルート周辺以外に居住していたため、問題点の洗い出しが難しかった。	1
事務局の準備等がよかった	1
ルート1に車いすの方がいなかったため意見集約が不十分だと感じた	1
視覚、肢体障がい者の方の意見が中心になってしまい他の観点で意見が言いにくかった。	1

Q3：平塚駅周辺等でよく利用する施設

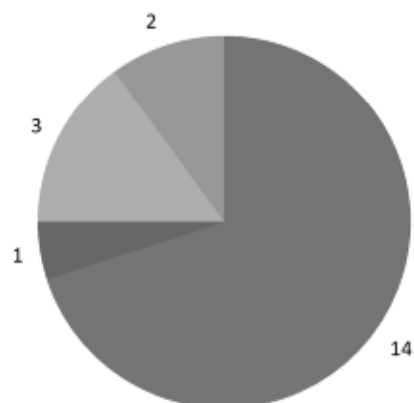
内容	回答数
ラスカ	14
市役所	12
総合公園	9
福祉会館	8
中央郵便局	8
中央公民館	8
市民プラザ	6
市民活動センター	5
図書館	4
平塚駅	4
市民センター	3
南口郵便局	2
横浜銀行	1
美術館	1
ハローワーク	1
グランドホテル神奈中	1
勤労会館	1
オリンピック	1
MNビル	1
JAビル	1

Q4：平塚駅周辺等で徒歩でよく利用する経路

経路、道路	回答数
平塚駅～高浜高校	5
紅谷町周辺	3
弦斎通り	2
平塚駅～市民活動センター	2
平塚駅～MNビル	2
MNビル前バス停～平塚駅	1
明石町周辺	1
平塚駅～オリンピック	1
国道129号	1
平塚駅～郵便局	1
総合公園外周	1
総合公園園路	1
図書館～市役所	1
福祉会館～市役所	1
平塚駅～ふれあいホスピタル	1
ふれあいホスピタル～オリンピック	1
MNビル～郵便局	1
郵便局～福祉会館	1
平塚駅～市役所	1
平塚駅～福祉会館	1
御殿～市役所	1
共済病院前～総合公園	1
平塚駅～市民センター	1
新仲通り	1

Q5：第1回研究会で提示した重点整備地区について

①今回配布した案の区域で良い	14
②もっと別の区域も追加した方がよい	1
③前回のままでよい（平成17年基本構想の区域）	3
④その他	0
無回答	2



(2) 平塚市バリアフリー推進協議会「まちの点検」①

ア 平塚市バリアフリー推進協議会「まちの点検」

日時 平成29年5月24日(水) 13時30分～15時40分

場所 公園通りほか

概要 旧基本構想の「事業計画」の修正・見直しに係る「まちの点検」

イ まちの点検ルート



ウ 実施状況 高齢者団体、障がい者団体等の各所属でまちを歩きながらバリアを確認し、点検結果のとりまとめを行った。



「銀座通り」バス停 《行き先音声案内》



誘導ブロックの不連続



公園通り歩道 《歩道の切下げ勾配調査》



公園通り歩道 《歩道の切下げ勾配調査》



公園通り歩道 《歩道の切下げ勾配調査》



音響式信号機 《交通弱者用押しボタン》

オ 実施結果

A	<p>「銀座通り」バス停 《途中バス停での「行き先音声案内」確認》</p> <ul style="list-style-type: none"> 録音された行き先案内は聞き取れなかった。3台のバスを確認したが、1台目だけが辛うじて乗務員の案内で二宮行きと聞き取ることができた。
B	<p>公園通り歩道 《歩道の切下げ勾配調査》</p> <ul style="list-style-type: none"> 東側の歩道は西側より横断勾配がキツイと感じた。 勾配を改修するには地形的に難しいことが理解できた。簡単な改修方法は無いように思う。最終的には交差点を上げる大規模な方法となってしまう。 車いすは、前後左右両方にねじれている勾配は苦手である。 巻込み、段差改善改修により、以前に比べて通行しやすくなった。 歩道面を少し下げ、すりつけしやすく改修はできないか。 表面の素材が複数種類あるのはなぜか。補修が必要な時期に同じ材料が製造されていたため、なくなってしまう。
C	<p>横断歩道 《音響式信号機の設置状況・聞こえ方調査》</p> <ul style="list-style-type: none"> 今回の調査箇所ではないが、平塚駅前交差点の音響式信号機が、どちらが青なのかわからなかった。 信号機が発信器対応になれば、利用者がある時だけ音が鳴ることになるので、騒音の問題は解消されるのではないか。 「(ピンポーン) 青になりました」のピンポーンが聞こえやすくなったと感じた。 一回だけ「青になりました」だと方向がとりづらく、渡りきることが難しい。青点滅になった時に何も案内がない為わからない。
D	<p>平塚市役所 《自動ドア上部に設置されている「入口音声案内」確認》</p> <ul style="list-style-type: none"> 市役所に設置されていることは知らなかった。 風が強い日など、正面のドアを閉鎖しているが、その場合、別の内容で案内をするのか。
<p>その他</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> 交通弱者用押しボタンの役目、機能が初めてわかった。知らない人も多いと思うので宣伝してはどうか。

(3) 平塚市バリアフリー推進協議会「まちの点検」②

ア 平塚市バリアフリー推進協議会「まちの点検」

日時 令和3年7月13日(火) 午前9時30分～12時00分

場所 海岸南中線ほか

概要 基本構想に基づく「生活関連経路」の追加に係る「まちの点検」

イ まちの点検ルート



点検箇所	点検項目
① 東海道本通り線 (南側歩道)	B
② 市民プラザ前交差点	B、C
③ 海岸南中線 (東側歩道、車道横断部)	A、B
④ 崇善小学校前交差点	A、B、C
⑤ 横浜ゴム前交差点	C
⑥ 浅間町南原線 (北側歩道)	B
⑦ 郵便局前交差点 (※各 10 分)	B、C

※点検項目：A歩道勾配、B誘導ブロック、C音響式信号機



ウ 実施状況 高齢者団体、障がい者団体等の各所属が混成するよう8名前後で班編成し、班ごとにまちを歩きながらバリアを確認し、点検結果のとりまとめを行った。



海岸南中線《調査箇所③-1》



国道1号《調査箇所④》



郵便局前交差点《調査箇所⑦》



点検結果取りまとめ《市役所会議室》

オ 実施結果

点検項目：A歩道勾配、B誘導ブロック、C音響式信号機、Dその他

箇所	項目	意見
①	B	<ul style="list-style-type: none"> 東西方向に誘導ブロックを繋げたほうがよい。 バスを降車して文化ホールまでの動線として誘導ブロックが必要である。
	C	<ul style="list-style-type: none"> 文化ホール前交差点に音響式信号機「青になりました」を設置してほしい。
②	B	<ul style="list-style-type: none"> 誘導ブロックが剥がれている箇所がある。
	C	<ul style="list-style-type: none"> 北側東西方向の音響式信号機の音が小さい。 スピーカーの角度を変えることで聞こえやすくなるのではないか。 方向がわかるようにメロディーを変えたほうがよい。 4方向全てに音響式信号機を設置してほしい。(現況2方向：北側と東側)
	D	<ul style="list-style-type: none"> 交差点内東西方向の横断歩道にエスコートゾーンを設置してほしい。 歩道たまり部分に樹木があり、車いすの通行に支障がある。
③ 共通	A	<ul style="list-style-type: none"> 歩道勾配は問題ない。
	B	<ul style="list-style-type: none"> 南北方向に誘導ブロックを繋げたほうがよい。
	D	<ul style="list-style-type: none"> 歩道内は中央の白線によって歩行者と自転車の通行区分があるが、自転車マークや青いライン等を設置し、通行区分をさらに明確にしたほうがよい。
③-1	B	<ul style="list-style-type: none"> 横断歩道の前後に誘導ブロックとセーフティーブロックがない。
	D	<ul style="list-style-type: none"> 車止めの位置が良くない。車止めは視認性が高いほうがよい。
③-2	D	<ul style="list-style-type: none"> 看板が出ていて歩きにくい。
③-3	D	<ul style="list-style-type: none"> グレーチングの溝が粗いので細めにしたほうがよい。
③-4	A	<ul style="list-style-type: none"> 道路が凸凹している。
③-5	B	<ul style="list-style-type: none"> 横断歩道の前後にセーフティーブロックがない。 一部の誘導ブロック(線状)が、自転車の通行区分側にある。
④	A	<ul style="list-style-type: none"> 交差点北東角の歩道勾配が急である。国道と市道のすり付けが課題。 現状ではあまり車いすの利用はない。
	B	<ul style="list-style-type: none"> 誘導ブロックが直角に設置されていて歩きにくい。(最短距離ではない。)
	C	<ul style="list-style-type: none"> 東側南北方向の横断歩道では、北側のみ音響式信号機が設置されている。 横断歩道の南側では、音響式信号機の音が小さくて聞こえづらい。 音が出ているのはスタート時のみ。
⑤	B	<ul style="list-style-type: none"> 誘導ブロックが剥がれている箇所がある。
	C	<ul style="list-style-type: none"> 押しボタンの位置が植栽の中で使いづらい。
⑥	B	<ul style="list-style-type: none"> 車両出入口で誘導ブロックが剥がれている箇所がある。エスコートゾーンを設置すれば破損しにくく、出入口としても分かりやすいのではないか。 ⑤の交差点方面から横浜ゴムまでは歩道中央に、横浜ゴムから郵便局までは民地側に誘導ブロックが設置されている。 誘導ブロックに沿って歩いている際に郵便局の駐輪場付近では、駐車中の自転車にバックが引っ掛かってしまうことがある。
	D	<ul style="list-style-type: none"> 郵便局付近では歩道中央の白線があり、通行区分を明確にしたほうがよい。
	B	<ul style="list-style-type: none"> 誘導ブロックに沿って歩いている際に市役所側から郵便局側への通行は問題ないが、郵便局側から市役所側への通行はわかりにくい。 横断歩道の前後にある一部の誘導ブロックの向きを調整したほうがよい。
⑦	C	<ul style="list-style-type: none"> 音響式信号機の音は良い。
	D	<ul style="list-style-type: none"> 八幡山公園のプランターの一部が通行の支障になっている。
	B	<ul style="list-style-type: none"> 誘導ブロックに沿って歩いている際に市役所側から郵便局側への通行は問題ないが、郵便局側から市役所側への通行はわかりにくい。 横断歩道の前後にある一部の誘導ブロックの向きを調整したほうがよい。

資料 3 : 旧基本構想の評価等

平塚市バリアフリー推進協議会では、バリアフリー法第25条の2に基づき、旧基本構想の評価を行い、基本構想継続の必要性と改定内容を確認しました。

(1) 旧基本構想の評価（令和2年度末時点）（再掲）

- ・全体を通じて概ね計画どおり事業が実施された。
- ・一部の事業において、引き続き事業調整が必要である。
- ・心のバリアフリー等のソフト事業は、継続が必要である。

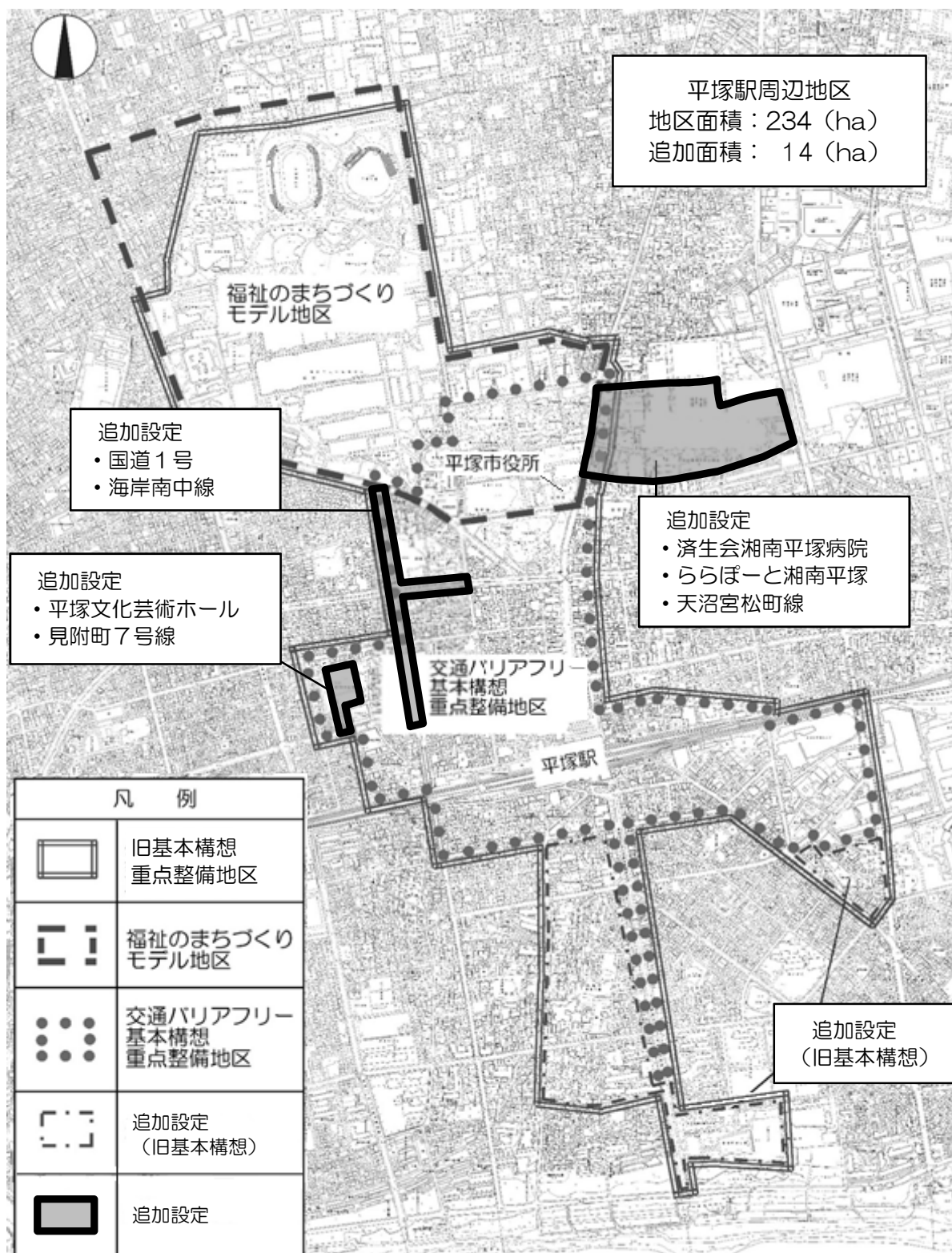
事業		事業内容	評価	
			達成状況	備考
公共交通	鉄道	バリアフリー設備の点検、勉強会、サービス介助士の資格取得の推進	達成	(継続事業)
	バス	ノンステップバスの導入	達成	—
		利用環境の向上 (バス停案内表示の改修、ベンチ設置等)	概ね達成	適宜事業実施
		社員教育の実施	達成	(継続事業)
	タクシー	UDタクシーの導入	達成	—
サービス等の情報提供、乗務員教育		達成	(継続事業)	
道路	国道 県道 市道	段差改善、誘導用ブロックの設置等	概ね達成	一部事業調整中
		維持・管理、心のバリアフリー等	概ね達成	適宜事業実施
都市公園	総合公園 湘南海岸公園	出入口、園路、トイレ、駐車場等の改善	達成	—
交通安全		交差点横断における安全性の確保 安全な歩行空間の確保	達成	(継続事業)
その他	平塚駅周辺の移動円滑化		事業中	(継続事業)
	平塚駅周辺の駐車対策		達成	(継続事業)
	歩行者の安全対策（自転車関係）		達成	(継続事業)
	心のバリアフリー		達成	(継続事業)
	公共サイン（設置・修繕）		達成	—

(2) 基本構想の改定内容（再掲）

- ・バリアフリー法及同法第3条の基本方針に基づき、目標年次の設定、各事業者と調整の上、基本構想に掲げる事業の目標を変更する。
- ・バリアフリー法の改定を踏まえて、「教育啓発特定事業」を追加する。
- ・重点整備地区（生活関連施設及び生活関連経路）を拡大する。

旧基本構想の重点整備地区からの変更箇所を次のとおり示します。

<旧基本構想の重点整備地区からの変更箇所>

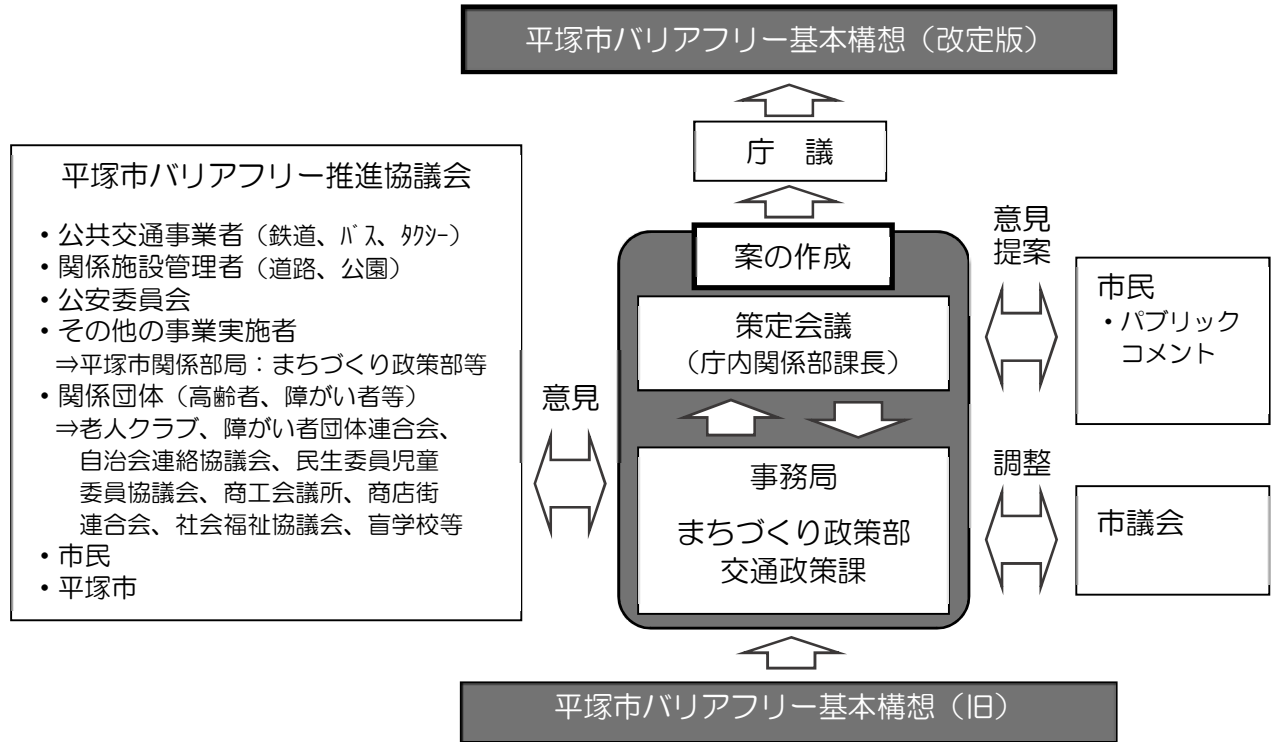


※上記のほか、旧基本構想策定後に移転した生活関連施設について、「重点整備地区・生活関連経路の方針図」に反映しています。

資料 4 : 策定体制及び策定経緯

(1) 平塚市バリアフリー基本構想（改定版）

< 策定体制 >



< 策定経緯 >

開催日、期間	会議名	主要議題
令和2年10月20日	協議会※ ¹	・旧基本構想※ ³ の評価 ・旧基本構想の改定の方向性
令和3年4月21日	策定会議※ ²	・策定会議の進め方、検討体制、要綱 ・旧基本構想に掲げる事業の変更案
令和3年5月25日	協議会	・旧基本構想に掲げる事業の変更案 ・まちの点検の実施方法
令和3年7月13日	協議会	・まちの点検（追加経路：海岸南中線）
令和3年10月8日	策定会議	・基本構想※ ⁴ 素案（案）
令和3年10月12日	協議会	

- ※1 協議会：「平塚市バリアフリー推進協議会」のことをいいます。
 ※2 策定会議：「平塚市バリアフリー基本構想（改定版）策定会議」のことをいいます。
 ※3 旧基本構想：「平塚市バリアフリー基本構想 平成26年3月」のことをいいます。
 ※4 基本構想：「平塚市バリアフリー基本構想（改定版）」のことをいいます。

平塚市バリアフリー基本構想（改定版）（素案）

編集・発行 平塚市まちづくり政策部交通政策課

〒254-8686 神奈川県平塚市浅間町9番1号

電話 0463-21-9840

FAX 0463-21-9769

ホームページ <http://www.city.hiratsuka.kanagawa.jp>