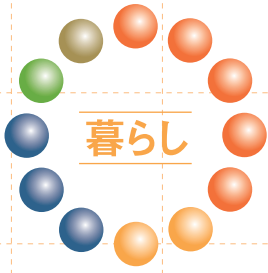


6 主要旅客施設周辺等のバリアフリー化率



■主要旅客施設周辺等のバリアフリー化率

現況値と
目標値

現況 [H15末]

32%

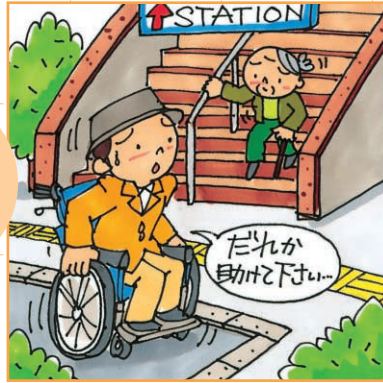
目標 [H16]

43%

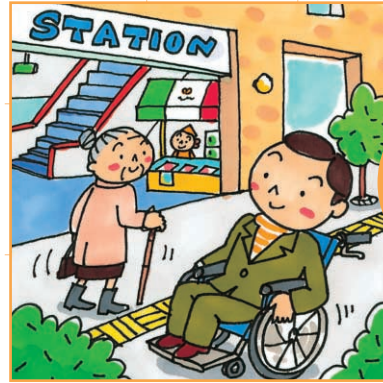
目標 [H19]

82%

現況



目標



主要駅等周辺のバリアフリー化を進めるため、
この指標を採用しました。



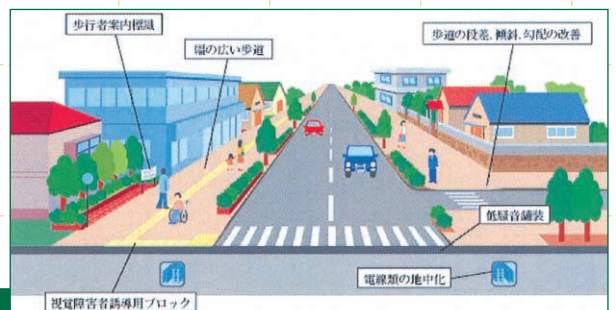
現況と課題分析

交通バリアフリー法に基づく基本構想は現在5自治体（広島市、東広島市、呉市、三原市、廿日市市）で作成され、9地区が重点整備地区に指定されており、主要な旅客施設の周辺道路等でバリアフリー化が進められています。

交通バリアフリー法に基づく重点整備地区

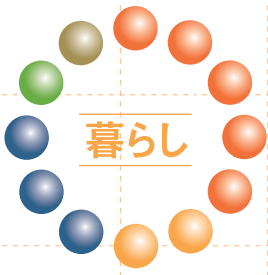
施策・事業の選定

重点整備地区における特定（移動）経路を対象に、全ての人が安全で快適に目的地まで移動できるように、歩道の幅、段差、勾配の改善や案内表示等、旅客施設から目的地までの経路について整備を進めていきます。



バリアフリー整備事例

出典:広島県新道路整備計画



アウトカム指標に基づく取り組み

7 広島市中心部における自転車利用環境の改善延長

■広島市中心部における自転車利用環境の改善延長

現況値と目標値

現況 [H15末]

5070 m

目標 [H16]

6410 m

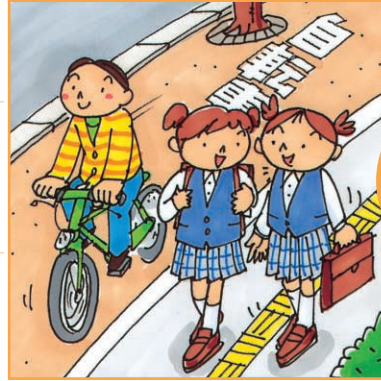
目標 [H19]

7100 m以上

現況



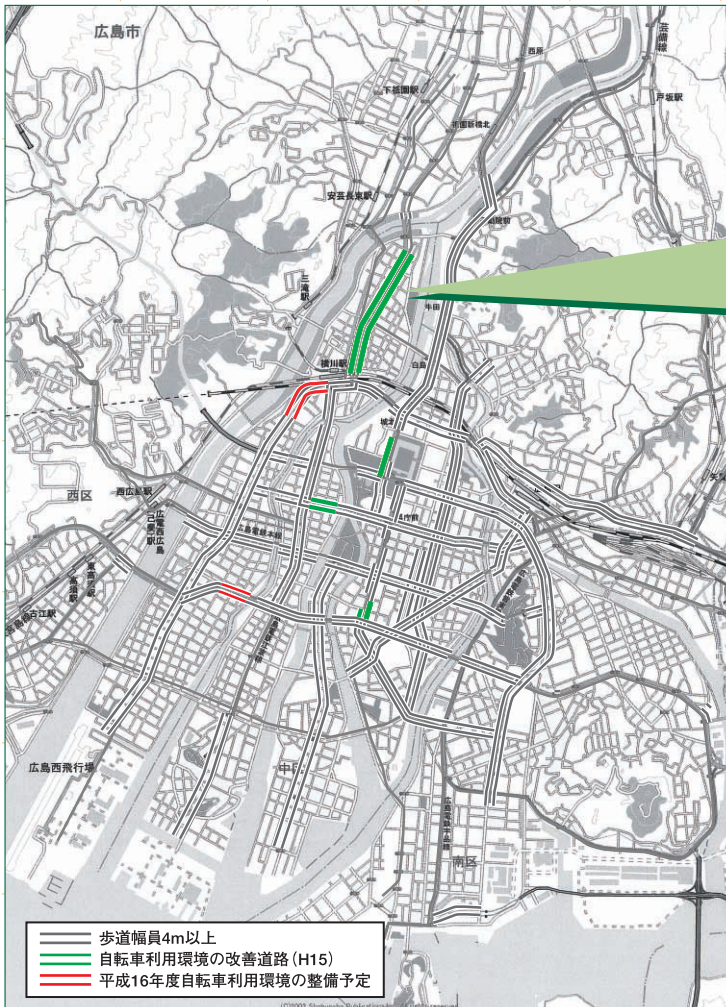
目標



**広島市は自転車を利用するのに便利なまちです。
歩行者との安全な共生を図るため、この指標を採用しました。**

現況と課題分析

広島市においては自転車と歩行者が物理的に分離された自転車道又は視覚的に分離された自転車歩行者道は国道54号などで整備されていますが、その延長は約5000mでまだまだ十分とはいえません。



国道54号の整備例

歩行者と自転車を区分することを目的に、視覚的分離による自転車通行帯を、現況幅員内で整備しました。当該地区の電線共同溝工事に合わせ、歩道の美装化を一体的に行いました。



自転車と歩行者の視角分離 ▲

出典:自転車施策先進都市の紹介 国土交通省

施策・事業の選定

現在の限られた道路空間の中では、新たに自転車専用の走行空間を創出することは困難なことから、既存の広幅員の自転車歩行者道(自歩道)を対象に自転車利用環境の改善を進めていきます。

◀ 自転車利用環境の改善道路の整備状況と予定