

令和4年度 第2回熊本市移動等円滑化推進協議会

《報告事項》

- (1) 意見聴取結果について（まちあるきワークショップ）
- (2) 崇城大学と連携した取組みについて
- (3) 生活関連施設・生活関連経路の位置付け状況について
- (4) 今後のスケジュールについて

《協議事項》

- (5) バリアフリーマスタープランの構成について
- (6) バリアフリーマスタープランの内容について
- (7) キャッチコピーについて
- (8) 新車両の車内空間・設備（案）について
- (9) 地域公共交通確保改善事業に関する事業評価の提出について

都市建設局

移動円滑推進課

健康福祉局

健康福祉政策課

(0) はじめに

■ 移動等円滑化推進協議会における協議内容

令和3年度 第1回	<ul style="list-style-type: none">● バリアフリーマスタープランの<u>全体構成</u>の共有● <u>基本理念、基本方針</u>等● 移動等円滑化促進<u>地区選定</u>の基本手順● <u>意見聴取</u>（アンケート調査等）の手法	R3.11.2
令和3年度 第2回	<ul style="list-style-type: none">● <u>意見聴取結果</u>について（アンケート調査）● バリアフリーマスタープランの<u>対象範囲</u>や<u>取組方針設定</u>の考え方● 今後の<u>機運醸成</u>（キャッチコピー等）について	R4.2.18
令和4年度 第1回	<ul style="list-style-type: none">● バリアフリーマスタープランの<u>構成</u>● <u>意見聴取結果</u>について（まちあるきワークショップ）● まちあるきワークショップを踏まえた<u>取組方針の整理</u>● <u>生活関連施設や経路の設定</u> ● <u>バリアフリーマップの作成</u>	R4.8.30
令和4年度 第2回	<ul style="list-style-type: none">● <u>意見聴取結果</u>について（まちあるきワークショップ）● <u>生活関連施設や経路の設定</u>● バリアフリーマスタープランの<u>構成・内容</u>について● <u>キャッチコピー</u>について	本日
令和4年度 第3回	<ul style="list-style-type: none">● マスタープラン（素案）について● パブリックコメントの実施について 等	R5.2月下旬

(1) 意見聴取結果について
(まちあるきワークショップ)

(2) 意見聴取結果について（まちあるきワークショップ）

■まちあるきワークショップの実施概要

- 概要：子育て世代、外国人にとってのバリアを把握するために実施。
事務局にて、事前に点検ルートを設定し、当事者に確認いただくとともに車椅子疑似体験を実施。
- 日時：令和4年11月7日（月）
- 参加者：子育て世代、外国人、道路管理者等

班構成	主な検証箇所
子育て世代	● 市民会館 ● 電停（花畑町、辛島町） ● 周辺道路の歩道等 ● 交差点
車椅子疑似体験	
外国人	● 市民会館 ● 電停（花畑町、辛島町） ● 桜町バスターミナル

【点検ルート】

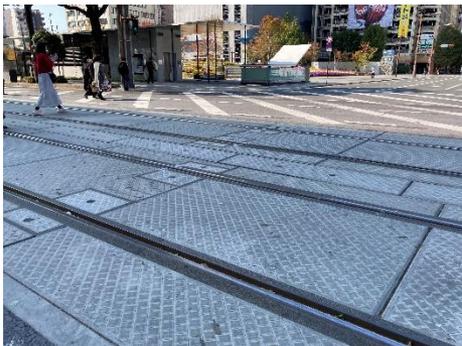


(2) 意見聴取結果について（まちあるきワークショップ）

■まちあるきワークショップの結果概要

- まちあるきでの主な意見（◎良い点、△改善点）や取組アイデアは以下の通り

		子育て世代 (ベビーカー)	車椅子使用者 (疑似体験)	外国人	取組アイデア
施設種別	道路				
	歩道	◎電停沿いの歩道は広くて歩きやすい。 △狭い歩道上にお店の看板や照明灯など障害物が多い。	◎歩道と車道の段差が少ない。 △横断勾配が急な箇所があり危ない。 △溝のがたがたがストレス。	-	<ul style="list-style-type: none"> 歩車道境界に一部でもスロープがあるとよい。 まちなかだけでも通りやすい「やさしい道」がわかるマップがあるとよい。
	横断歩道	◎辛島町周辺は軌道が新しく通りやすい。 △横断歩道橋があるため横断歩道が無い箇所がある。	△信号が短い。	-	<ul style="list-style-type: none"> 軌道がある交差点は青時間を長くする、又は島をつくる。
	その他	△案内板や案内表示がない。	-	-	-



辛島町電停周辺の軌道



歩道の照明柱

(2) 意見聴取結果について（まちあるきワークショップ）

■まちあるきワークショップの結果概要

- まちあるきでの主な意見（◎良い点、△改善点）や取組アイデアは以下の通り

		子育て世代 (ベビーカー)	車椅子使用者 (疑似体験)	外国人	取組アイデア
施設種別	電停	◎スロープに腰壁があり安心して利用できる。（辛島町） △転回やすれ違いが難しい。（花畑町）	△転回できない。（花畑町） △系統（A、B）の表示がすぐに探せない。	-	・交差点から乗り場の方面がわかりやすいように示す。
	サイン・ 運行情報	△時刻表が奥にあり利用しにくい。	-	-	-
	バスターミナル	-	-	◎ピクトグラムで補完されている。 △2階からしか行けない乗り場があることがわかりにくい。	・乗り場への案内を充実する。



電停スロープの腰壁（辛島町）



電停ホーム（花畑町）

(2) 意見聴取結果について（まちあるきワークショップ）

■まちあるきワークショップの結果概要

- まちあるきでの主な意見（◎良い点、△改善点）や取組アイデアは以下の通り

施設種別		子育て世代 (ベビーカー)	車椅子使用者 (疑似体験)	外国人	取組アイデア
市民会館	トイレ	◎広さが十分にある。 △ベビーチェアがない。 △多機能トイレの数が少ない。	◎多機能トイレ内に手すりがある。	◎ピクトグラムが統一されておりわかりやすい。	・トイレの機能分散を行う。
	案内	◎施設入口付近に案内図がある。 △授乳室がわかりにくい。 △案内図の現在位置の文字がわかりにくい。	-	△注意書き（テプラ）が日本語のみ。 △トイレの英語表記が統一されていない。	・案内表記は統一する。 ・ピクトグラムを用いてわかりやすく表示する。
	その他	-	◎会場に車椅子用スペースがある。	-	-



多機能トイレ



車椅子観覧スペース

(2) 崇城大学と連携した取組みについて

(2) 崇城大学と連携した取組みについて

■ 古賀都市計画研究室との連携

- 崇城大学古賀都市計画研究室ではICT技術等を活用した福祉のまちづくり手法を研究
- 令和5年度以降に予定している生活関連経路の調査やバリアフリーマップの作成等の取組について崇城大学と連携して検討を進める。
- 産学官連携の取組により、より広い関係者間のバリアフリー化の機運醸成を図る。

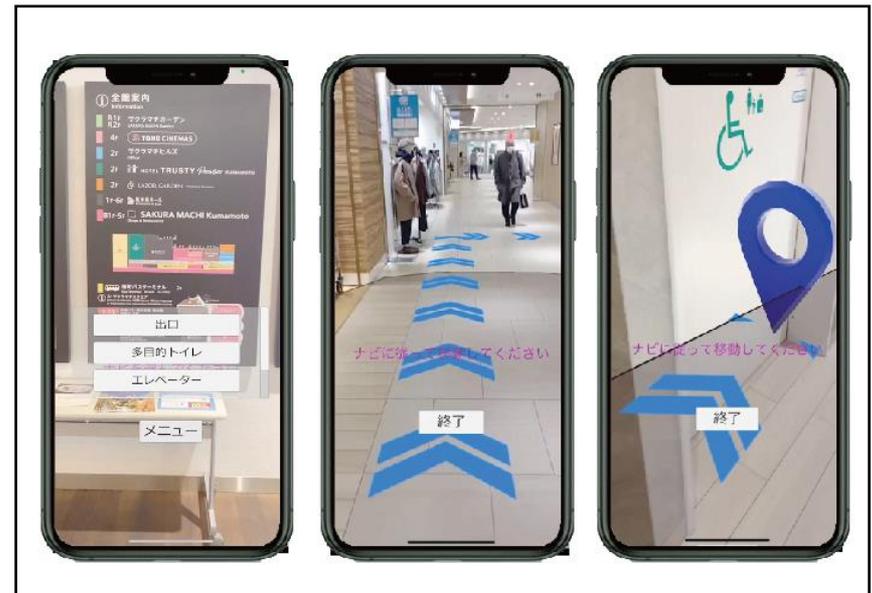
【古賀都市計画研究室における研究事例】

道路や建物に関するバリアフリー化状況の実態調査を踏まえ「車いすナビ」アプリの提供やARナビを活用したナビゲーション手法等を活用した福祉のまちづくり手法の提案等に関する研究を実施。

▼ 通りやすい経路を優先的に案内する「車いすナビ」



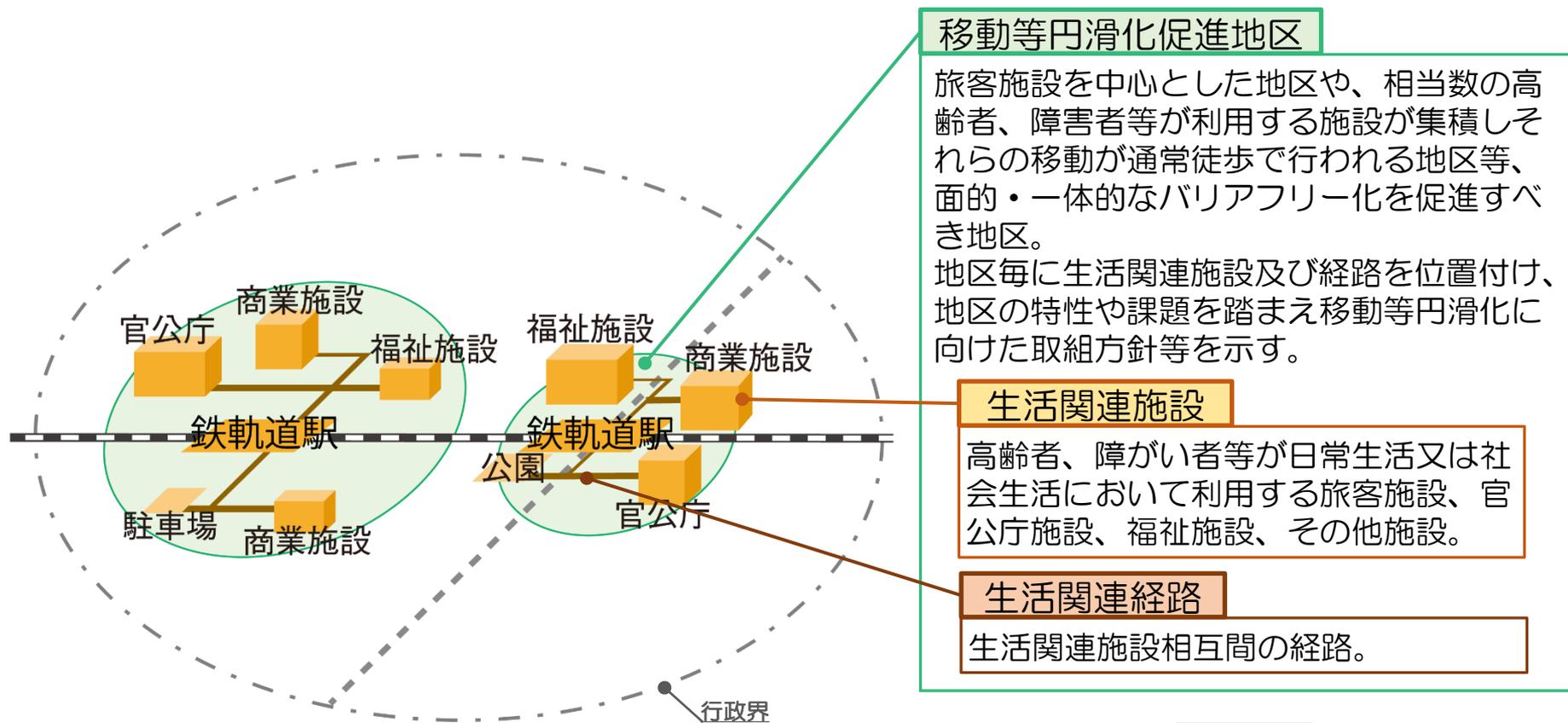
▼ ARナビを活用したナビゲーションシステムの研究



(3) 生活関連施設・生活関連経路 の位置付け状況について

(3) 生活関連施設・生活関連経路の位置付け状況について

■生活関連施設・生活関連経路とは【R3第1回協議会にて提示】



【バリアフリーマスタープラン】

⇒生活関連施設、経路等の
バリアフリー化を促進

(3) 生活関連施設・生活関連経路の位置付け状況について

■生活関連施設・生活関連経路の設定の考え方【R3第1回協議会にて提示】

- 【生活関連施設】旅客施設、官公庁、病院、商業施設など、地区内で高齢者や障害者だけでなく、妊産婦等の多様な来訪者が多い施設について、施設管理者との協議調整を図りながら関係者等からのご意見を踏まえ設定。

国交省ガイドラインで示されている生活関連施設	
区分	種類
官公庁	市役所・区役所、役場
	郵便局、銀行、ATM
	警察署（交番含む）、裁判所
	市民センター、コミセン等
教育・文化施設	図書館
	市民ホール、文化ホール
	学校（小・中・高等学校）
	博物館・美術館・音楽館、資料館
保健・医療・福祉施設	病院・診療所
	総合福祉施設、老人・障害者福祉施設等
商業施設	大規模小売店舗等
	商店街（地下街含む）
宿泊施設	ビジネスホテル、シティホテル等
公園・運動施設	公園
	体育館・武道館その他屋内施設
その他施設	結婚式場、葬祭場冠婚葬祭に関わる施設
	観光施設
	路外駐車場
旅客施設	

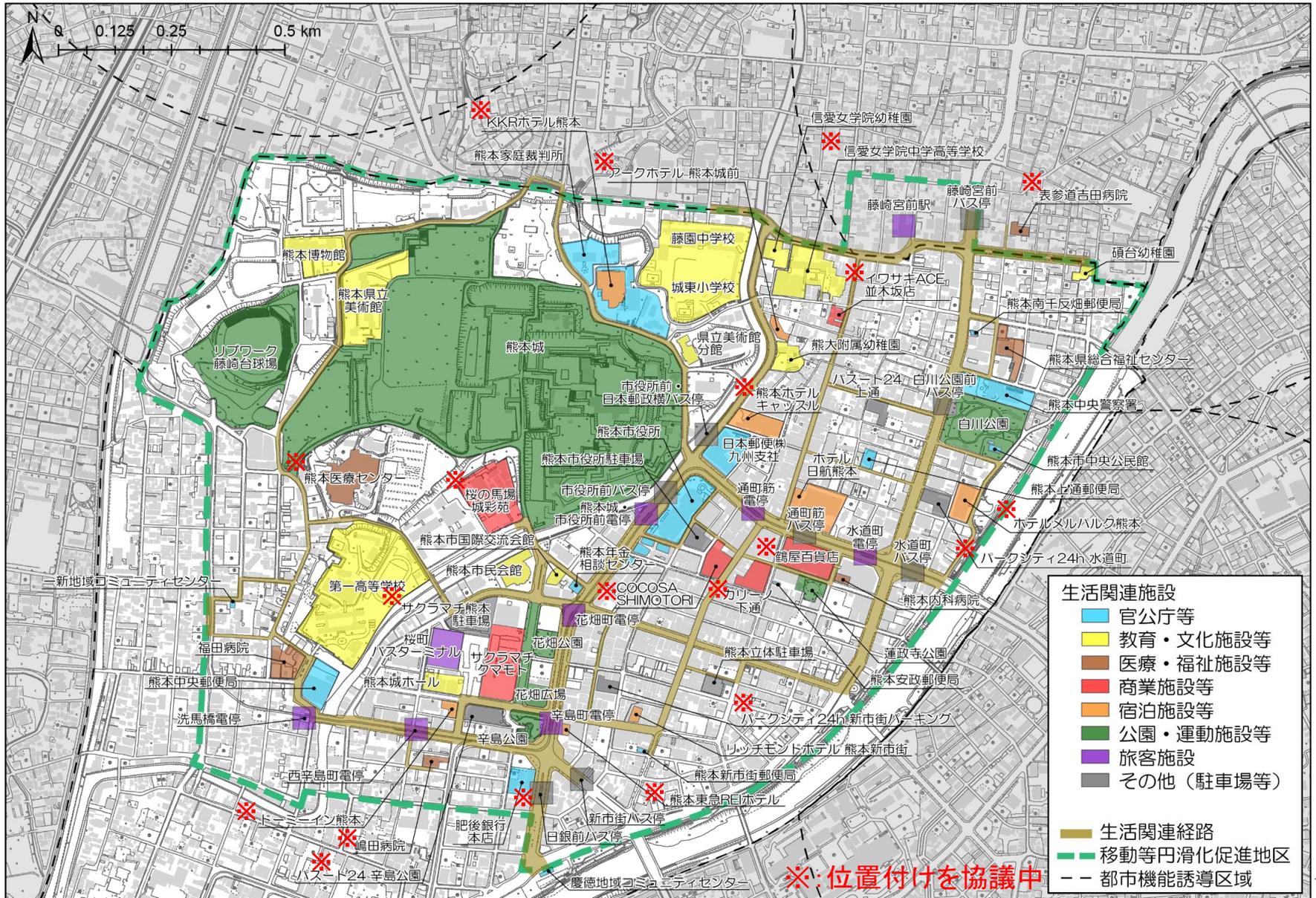


熊本市バリアフリーマスタープラン 【生活関連施設 設定の考え方】			
区分	種類	対象規模の目安	施設の例
官公庁	市役所・区役所、役場	全施設	<ul style="list-style-type: none"> 市庁舎 熊本森都心プラザ 小中高大学校
	郵便局、銀行		
	警察署（交番含む）、裁判所		
	市民センター、コミセン等		
教育・文化施設	図書館	全施設	<ul style="list-style-type: none"> 熊本医療センター 福田病院 熊本県総合保健センター
	市民ホール、文化ホール		
	学校（小・中・高等学校）、特別支援学校等		
	博物館・美術館・音楽館、資料館		
保健・医療・福祉施設	病院・診療所	延床面積1,000㎡以上	<ul style="list-style-type: none"> 熊本医療センター 福田病院 熊本県総合保健センター
	総合福祉施設、老人・障がい者福祉施設等		
商業施設	大規模小売店舗等	延床面積1,000㎡以上	<ul style="list-style-type: none"> アミュプラザ 鶴屋・城彩苑
	複合施設 等	延床面積合計1,000㎡以上	<ul style="list-style-type: none"> イオン熊本中央店
宿泊施設	ビジネスホテル、シティホテル等	延床面積2,000㎡以上	<ul style="list-style-type: none"> ホテルキャッスル
公園・運動施設	公園	都市公園 (街区公園を除く)	<ul style="list-style-type: none"> 熊本城 水前寺成趣園
	体育館・武道館その他屋内施設		
その他施設	結婚式場、葬祭場冠婚葬祭に関わる施設	延床面積2,000㎡以上	<ul style="list-style-type: none"> パークシティ24h 通町バス停
	観光施設	全施設	
	特定路外駐車場	面積500㎡以上	
	バス停	平均乗降客数100名以上/日	
旅客施設	旅客施設 (鉄道駅、鉄軌道駅、バスターミナル)	平均乗降客数100名以上/日	<ul style="list-style-type: none"> 熊本駅 桜町バスターミナル

※対象規模の目安のほか、各関係者等からのご意見を踏まえ適宜生活関連施設として位置づけ

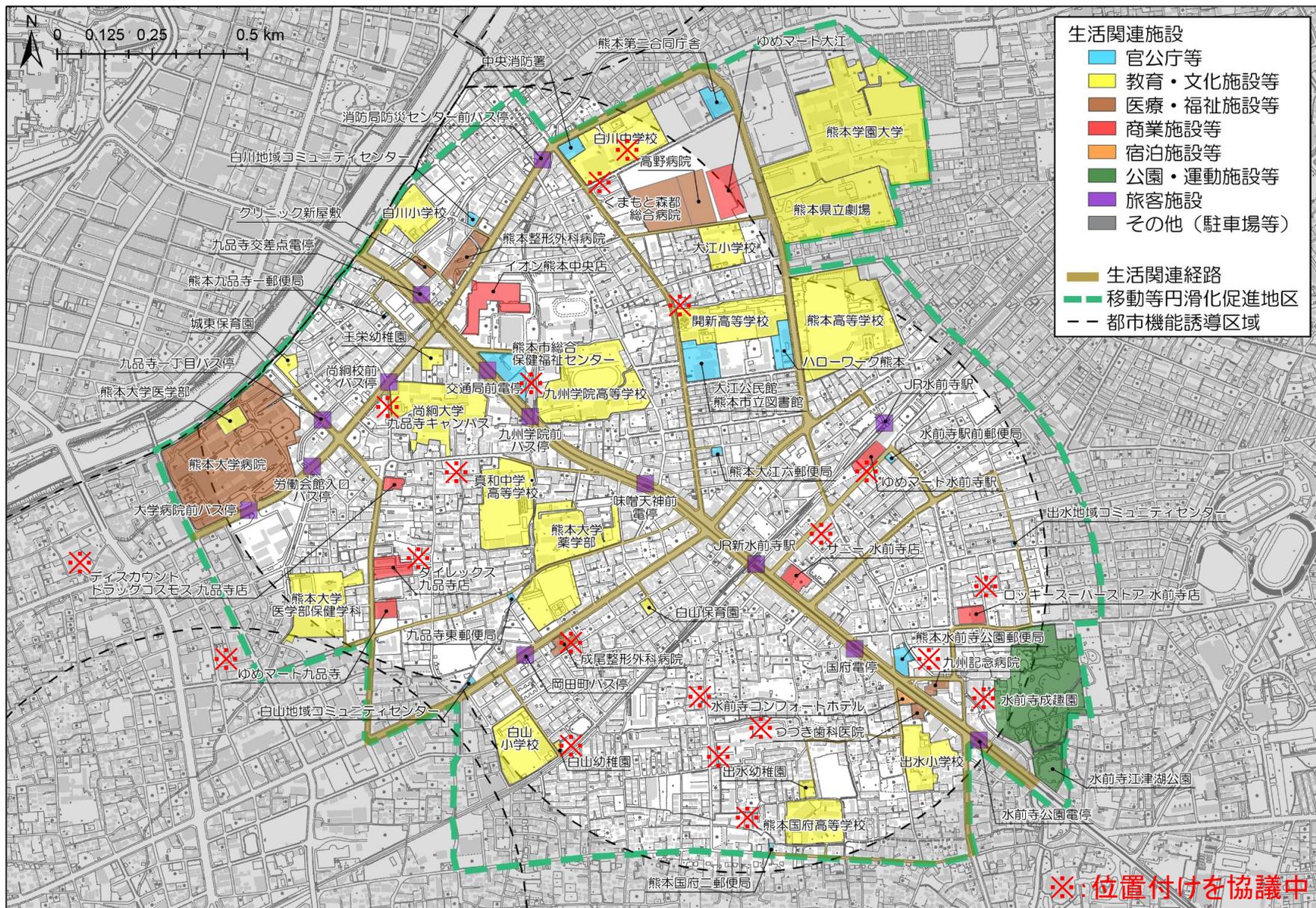
(3) 生活関連施設・生活関連経路の位置付け状況について

【中心市街地地区（通町筋周辺）】生活関連施設・生活関連経路



(3) 生活関連施設・生活関連経路の位置付け状況について

【水前寺・九品寺地区】生活関連施設・生活関連経路

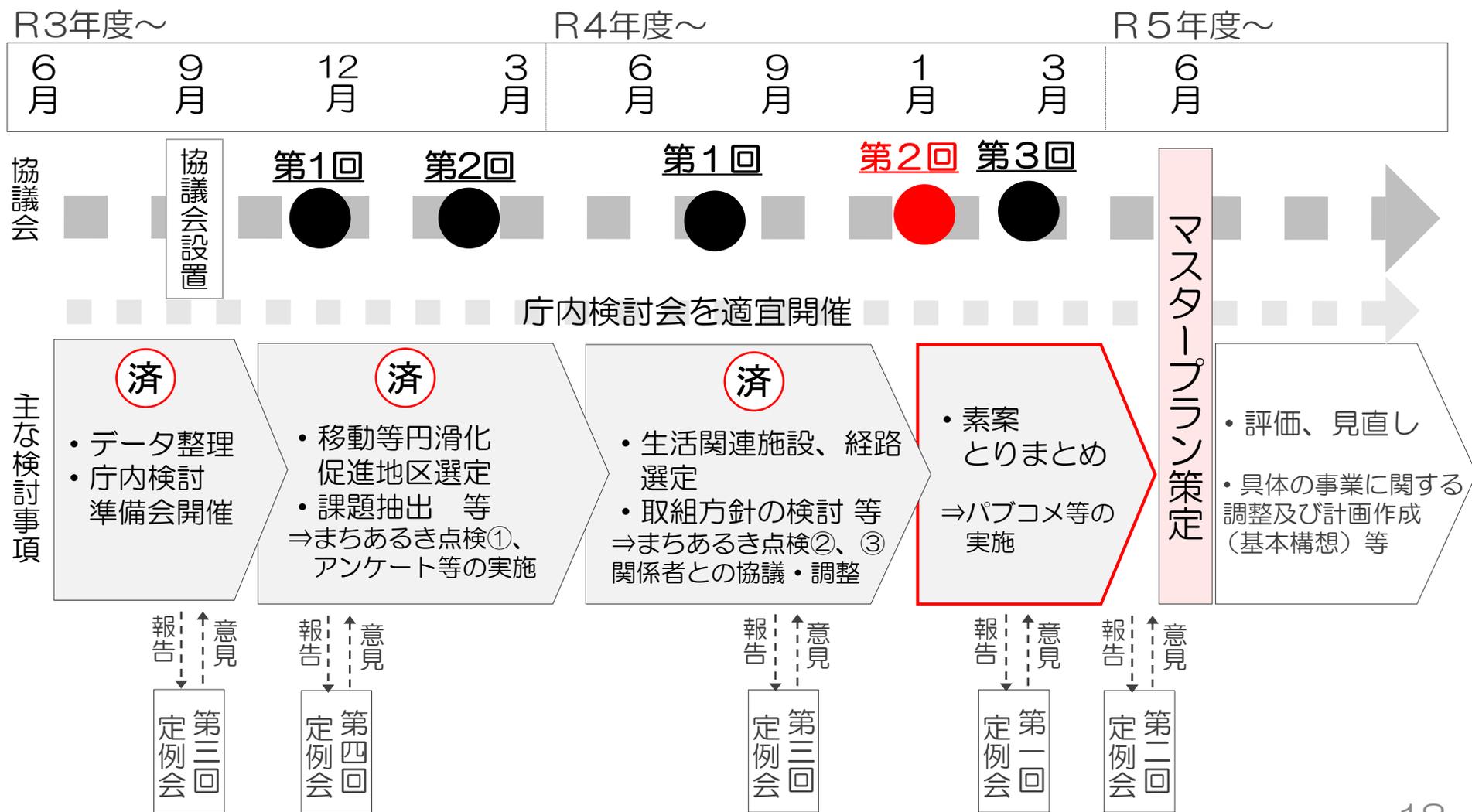


(4) 今後のスケジュールについて

(4) 今後のスケジュールについて

■移動等円滑化促進地区における今後の進め方

- 令和5年2月末ごろ第3回協議会を開催し、4月中にパブリックコメントの実施を予定。
- まちあるきワークショップは今後も継続して実施。



(5) バリアフリーマスタープラン
の構成について

(5) バリアフリーマスタープランの構成について

■ バリアフリーマスタープランの目次構成

目次構成（第1回協議会にて提示）	目次構成（第1回協議会から変更後） ※青字は変更箇所
第1章 熊本市バリアフリーマスタープランについて 1.1 策定の背景と目的 1.2 改正バリアフリー法の概要 1.3 位置づけ 1.4 計画期間	第1章 熊本市バリアフリーマスタープランについて 1.1 策定の背景と目的 1.2 改正バリアフリー法の概要 1.3 位置づけ 1.4 計画期間
第2章 市のバリアフリーに関する現状と課題 2.1 市の概況 2.2 バリアフリーに関する現状 2.3 バリアフリーに関する課題	第2章 熊本市移動円滑化基本構想の振り返り 2.1 熊本市移動円滑化基本構想の概要 2.2 基本構想に基づく事業の内容 2.3 さらなるバリアフリー推進に向けた課題
第3章 バリアフリー化の基本的な考え方 3.1 基本理念 3.2 基本方針	第3章 市のバリアフリーに関する現状と課題 3.1 市の概況 3.2 バリアフリーに関する現状 3.3 バリアフリーに関する課題
第4章 マスタープランの対象範囲や取組方針 4.1 マスタープランの枠組み 4.2 設定の考え方 4.3 バリアフリー化の促進 4.4 地区別バリアフリー方針	第4章 バリアフリー化の基本的な考え方 4.1 基本理念 4.2 基本方針
第5章 バリアフリー化に関するソフト施策 5.1 心のバリアフリーの推進 5.2 ソフト施策の展開	第5章 バリアフリー化に向けた取組方針 5.1 市民（地域）・事業者・行政の連携・協力によるバリアフリー化の推進 5.2 誰もが移動しやすく暮らしやすい多核連携都市の実現に向けたバリアフリー環境の形成強化 5.3 市民一人一人が互いに支えあう共生社会の実現に向けた“心のバリアフリー”の促進 5.4 継続的な進行管理と検証・反映による取組の推進やマスタープランの改善
第6章 届出制度 6.1 届出制度の概要 6.2 届出制度の対象	第6章 移動等円滑化促進地区における取組方針 6.1 地区設定の考え方 6.2 地区別の取組方針 6.3 届出制度
第7章 マスタープランの推進 7.1 推進体制 7.2 評価	第7章 心のバリアフリーに関する取組 7.1 心のバリアフリーの必要性 7.2 心のバリアフリーの推進
第8章 マスタープランの推進 8.1 推進体制 8.2 評価	第8章 マスタープランの推進 8.1 推進体制 8.2 評価

(5) バリアフリーマスタープランの構成について

■ バリアフリーマスタープランの目次構成

目次構成（第1回協議会からの変更箇所）	変更理由
第2章 熊本市移動円滑化基本構想の振り返り 2.1 熊本市移動円滑化基本構想の概要 2.2 基本構想に基づく事業の内容 2.3 さらなるバリアフリー推進に向けた課題	<ul style="list-style-type: none">本市のこれまでのバリアフリー化に関する取組として、熊本市移動円滑化基本構想（H16.3）の概要や取組内容を新たに章立てて記載
第5章 バリアフリー化に向けた取組方針 5.1 市民（地域）・事業者・行政の連携・協力によるバリアフリー化の推進 5.2 誰もが移動しやすく暮らしやすい多核連携都市の実現に向けたバリアフリー環境の形成強化 5.3 市民一人一人が互いに支えあう共生社会の実現に向けた“心のバリアフリー”の促進 5.4 継続的な進行管理と検証・反映による取組の推進やマスタープランの改善	<ul style="list-style-type: none">基本方針に応じた取組方針となるよう章立てを変更
第6章 移動等円滑化促進地区における取組方針 6.1 地区設定の考え方 6.2 地区別の取組方針 6.3 届出制度	<ul style="list-style-type: none">考え方や取組の対象エリアがわかりやすいよう、第5章で取組方針を示し、第6章で促進地区に関する内容を記載するよう章立てを変更
第7章 心のバリアフリーに関する取組 7.1 心のバリアフリーの必要性 7.2 心のバリアフリーの推進	<ul style="list-style-type: none">心のバリアフリーは重要項目であるため、具体的取組等を新たに章立てて記載 ※第5章（5.3）では第7章で示す旨記載

(6) バリアフリーマスタープラン
の内容について

(6) バリアフリーマスタープランの内容について

■ 前回までの協議会でいただいたご意見について

- まちあるきワークショップの結果の反映に関するご意見と対応は以下の通り。

ご意見

まちあるきワークショップの結果が、具体箇所の話ではなく総論としてまとめられていたため、意見の出た箇所を改修の対象として管理者に届けてほしい。



対応

【3章】

- まちあるきワークショップの結果の項目において地図上に問題点を記載するように整理しました。(右図参考)
- また、11月のまちあるきワークショップにおいては道路管理者や市民会館の職員の方にも同席していただきました。今後とも管理者に声が届くような仕組みづくりを行ってまいります。

【交差点】
・視覚障害者誘導用ブロックが小刻みに曲げられていると方向がわからなくなり混乱する
・エスコートゾーンが破損していると白杖がつかえる
・横断歩道の凹凸で車椅子が通行しづらい

【道路（歩道）】
・視覚障害者誘導用ブロックは直角に2回曲げるよりも斜めや曲げて誘導した方がよい（ガイドラインでは直角に曲げることが基本とされているが、直角に曲げない方がよいこともある）

【道路（歩道）】
・歩道上の電線共同溝の機器の蓋による凹凸で車椅子が通行しづらい
・タイルの歩道は全体的に凹凸があり通行しづらい

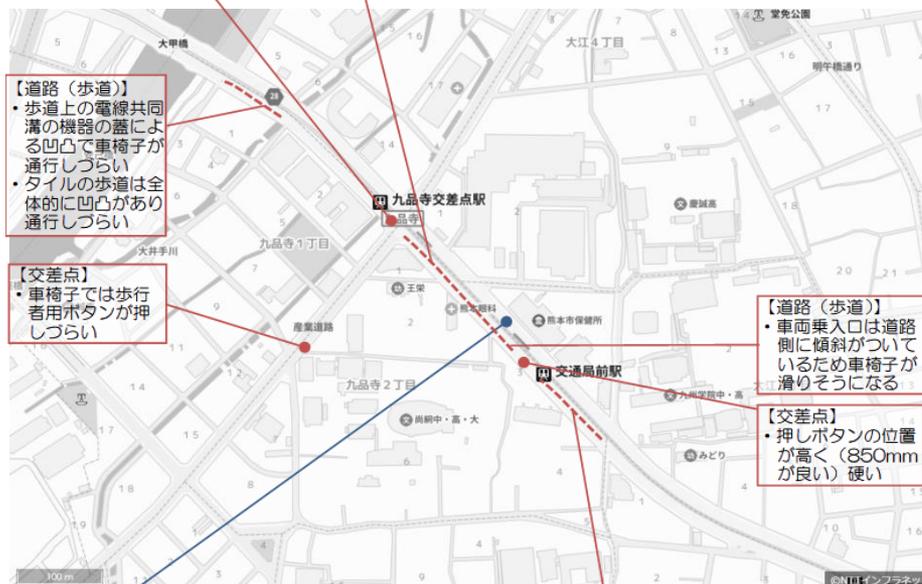
【交差点】
・車椅子では歩行者用ボタンが押しづらい

【道路（歩道）】
・車両乗入口は道路側に傾斜がついているため車椅子が滑りそうになる

【交差点】
・押しボタンの位置が高く（850mmが良い）硬い

【バス停】
・バスロケーションシステムのモニターが高すぎて見えにくい
・バス停の点字ブロックと横断歩道を間違えることがある
・視覚障害者はバスの待機場所がわからない
・バスの方面別のアルファベットがわかりにくい
・運転手の行先アナウンスがないことがある
・バスの時刻表がバス会社でまちまちで見にくい
・時刻表の文字が小さい
・バスを歩道にできる限り寄せてほしい
・ベンチより前にいないと運転手に気づかれない

【道路（歩道）】
・聞こえないと自転車後ろから来ると怖い、とっさに避けられない
・段差や穴がある
・車両乗入部の傾斜が大きく車椅子やベビーカーの通行の支障になる
・街路樹で歩道が盛り上がりおり車椅子の通行に支障がある
・工事車両が歩道の視覚障害者誘導用ブロック上に停車している



(6) バリアフリーマスタープランの内容について

■ 前回までの協議会でいただいたご意見について

- 生活関連施設・生活関連経路に関するご意見と対応は以下の通り。

ご意見	対応
建築物のバリアフリー化に関する助成制度等による移動円滑化推進をお願いしたい。	【5章】 ・建築物補助に関する取組内容を記載。
施設のバリアフリー化のみならず、その施設までの経路のバリアフリー化が重要。 ルート設定後に、経路の問題を検証していくことが必要。	【5章】 ・生活関連経路の優先的なバリアフリー化について記載。 ・継続したまちあるきワークショップの実施により経路の問題を点検していくことを記載。
障がい者の生活の基盤となる住宅の確保をお願いしたい。	【5章】 市全域での取組方針として住環境面のバリアフリー化推進を記載。
自宅から公共交通を利用して目的地まで移動することを想定し、「バスに乗るまで」又は「バスを降りてから」の経路のバリアフリー化が重要である	【6章】 ・駅やバス停等を生活関連施設として設定し、駅やバス停から他の生活関連施設までの経路を生活関連経路として設定。

(6) バリアフリーマスタープランの内容について

■ 前回までの協議会でいただいたご意見について

- 公共交通に関するご意見と対応は以下の通り。

ご意見	対応
<u>公共交通利用の際には、車両自体のバリアフリー化だけでなく、停留所等も含め乗るまでの検証が必要。</u>	【5章】 ・公共交通に関するバリアフリー方針を記載
<u>雨天時は車椅子や杖を使用していると傘が使えない、タイルが滑るなどのご意見があると思う。雨天時の公共交通利用にも配慮してほしい。</u>	【5章】 ・公共交通に関するバリアフリー化方針にて上屋（屋根）の設置について記載。
<u>公共交通利用者の利便性向上のために、夜間のスロープ付き車両や運行時間の固定化についても取り組んでほしい。</u>	【5章】 ・居住誘導区域共通の取組方針にて、対応方針を記載。
<u>雨の日や体調が悪い日はどうしてもタクシーが必要となる。UDタクシーの導入の促進も進めてほしい。</u>	【5章】 ・タクシーに関するバリアフリー方針を記載

(6) バリアフリーマスタープランの内容について

■ 前回までの協議会でいただいたご意見について

- バリアフリーマップに関するご意見と対応は以下の通り。

ご意見	対応
誰もがアクセスしやすい利用環境が重要。	【5章】 ・バリアフリーマップについて取組内容等について記載。
施設だけでなく経路の情報も提供してほしい。	
市民意見を受け付けて反映出来るような仕組みが望ましい。	
バリアフリー情報の蓄積が重要。	
バリアフリーマップの更新にかかる労力が簡素化されるような方法を検討してはどうか。	
更新の方法を具体化しておくことが重要	
既存のオープンデータやシステムと連携することで便利になるのではないか。	
多様なご意見を踏まえ、「ここは段差に引っかかりやすいので注意が必要」などの注意点もマップに示してはどうか。	・バリアフリーマップの詳細な仕様を検討する際の項目とします。
化学物質過敏症等の方に配慮して、バリアフリーマップ上に喫煙所の位置を示してほしい。	

(6) バリアフリーマスタープランの内容について

■ 前回までの協議会でいただいたご意見について

- 心のバリアフリーに関するご意見と対応は以下の通り。

ご意見	対応
<u>心のバリアフリーという考え方を普及して、実現に繋げてほしい。</u>	
<u>心のバリアフリー認定制度（観光庁）の活用推進をしてほしい。</u>	<u>【7章】 心のバリアフリーの取組内容を記載。</u>

(6) バリアフリーマスタープランの内容について

■バリアフリーマスタープランと基本構想の関係性

- 今回策定する、バリアフリーマスタープランは新たに移動等円滑化促進地区を設定し、面的・一体的なバリアフリー化の方針を設定。

- 令和5年度以降に策定予定の基本構想においては、重点整備地区を設定し、地区内における具体事業の内容を設定。



● バリアフリーマスタープラン

今回策定

地区	移動等円滑化促進地区の設定
概要	面的・一体的なバリアフリー化の方針
定める事項	<ul style="list-style-type: none"> ■ 促進地区の位置及び区域 ■ 生活関連施設及び経路 ■ 心のバリアフリーに関すること ■ 促進地区内における基本的な方針

中心市街地地区、水前寺・九品寺地区、健軍地区

● 基本構想

令和5年度以降

地区	重点整備地区の設定
概要	重点的・一体的にバリアフリー化を推進するための具体的な事業を位置づけた計画
定める事項	<ul style="list-style-type: none"> ■ 重点整備地区の位置及び区域 ■ 生活関連施設及び経路 ■ バリアフリー推進のために実施すべき特定事業に関する事項 ■ 重点整備地区における基本的な方針

(6) バリアフリーマスタープランの内容について

■第1章 熊本市バリアフリーマスタープランについて

位置付け

- マスタープランは、バリアフリー法第24条の2に規定される「移動等円滑化促進方針」として策定。
- 「熊本市第7次総合計画」で定める都市像「上質な生活都市」を実現していく役割を担うとともに、福祉及び都市の両分野での個別計画との整合を図る。

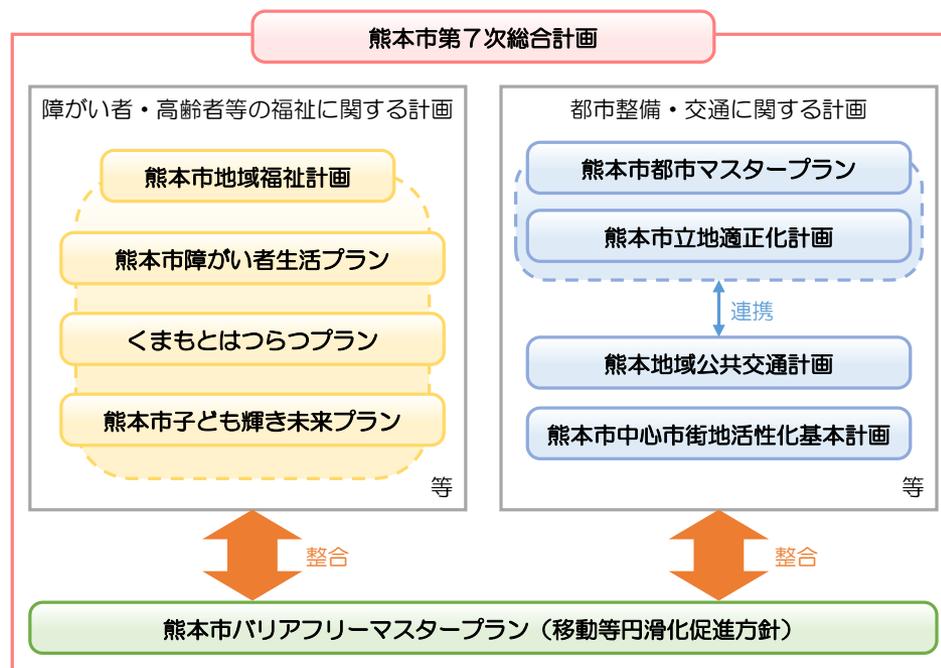


図1-3 マスタープランの位置づけ

計画期間

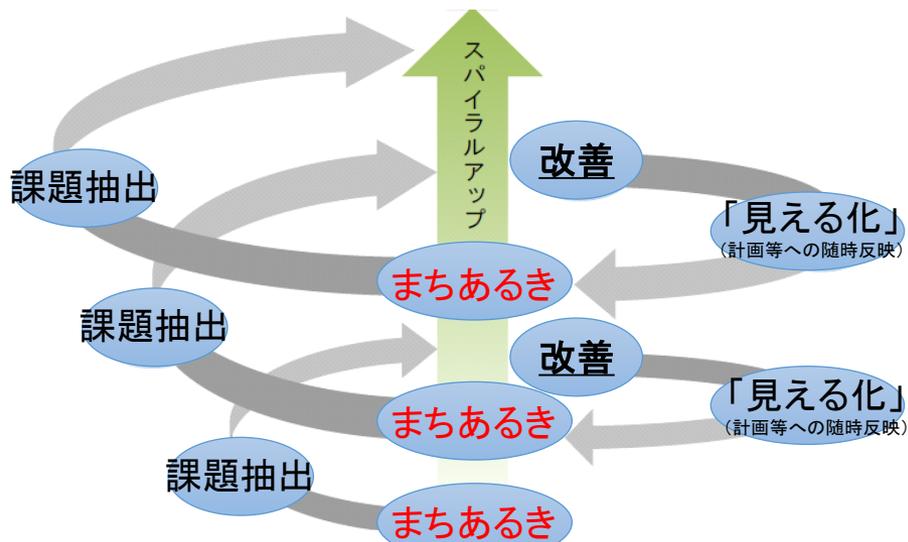
- 計画期間は、令和5年度（2023年度）から令和14年度（2032年度）までの10年間。
- 令和9年度（2027年度）に中間評価を行う。
- まちあるきワークショップを継続して実施し、課題への対応状況等について随時情報の更新を行うなど成長する計画とする。

(6) バリアフリーマスタープランの内容について

■本市におけるバリアフリーマスタープランの特徴①

- まちあるきワークショップを継続実施し、施設や経路に関する問題点や改善状況について随時更新することで「見える化」し、成長する計画とする。

まちあるきワークショップの継続実施による
バリアフリー化推進のイメージ



多様な参加者による
まちあるきワークショップ

参加者の例①

- ・ 障がい者団体等
- ・ 商店街関係者 (疑似体験)
- ・ 市関係部署

参加者の例②

- ・ 障がい者団体等
- ・ 小中学校
- ・ 大学
- ・ 市関係部署

参加者の例③

- ・ 障がい者団体等
- ・ その他市民
- ・ 市長
- ・ 市関係部署

まちあるきワークショップの結果
(水前寺・九品寺地区の例)

The map shows several key locations and their associated issues:

- 【道路（歩道）】**
 - ・ 歩道上の電線共同溝の機器の蓋による凹凸で車椅子が通行しづらい
 - ・ タイルの歩道は全体的に凹凸があり通行しづらい
- 【交差点】**
 - ・ 視覚障害者誘導用ブロックが小刻みに曲げられていると方向がわからなくなり混乱する
 - ・ エスコートゾーンが破損していると白杖がつかえる
 - ・ 横断歩道の凹凸で車椅子が通行しづらい
- 【道路（歩道）】**
 - ・ 視覚障害者誘導用ブロックは直角に2回曲げるよりも斜めや曲げて誘導した方がよい (ガイドラインでは直角に曲げることが基本とされているが、直角に曲げない方がよいこともある)
- 【道路（歩道）】**
 - ・ 車両乗入口は道路側に傾斜がついているため車椅子が滑りそうになる
- 【交差点】**
 - ・ 押しボタンの位置が高く (850mmがよい) 硬い
- 【バス停】**
 - ・ バスロケーションシステムのモニターが高すぎて見えにくい
 - ・ バス停の点字ブロックと横断歩道を勘違いすることがある
 - ・ 視覚障害者はバスの待機場所がわからない
 - ・ バスの方面別のアルファベットがわかりにくい
 - ・ 運転手の行先アナウンスがないことがある
 - ・ バスの時刻表がバス会社でまちまちで見にくい
 - ・ 時刻表の文字が小さい
 - ・ バスを歩道にできる限り寄せしてほしい
 - ・ ベンチより前にないと運転手に気づかない
- 【道路（歩道）】**
 - ・ 聞こえないと自転車が後ろから来ると怖い、とっさに避けられない
 - ・ 段差や穴がある
 - ・ 車両乗入部の傾斜が大きく車椅子やベビーカーの通行の支障になる
 - ・ 街路樹で歩道が盛り上がりおもり車椅子の通行に支障がある
 - ・ 工事車両が歩道の視覚障害者誘導用ブロック上に停車している

バリアフリーマスタープランの内容について

■本市におけるバリアフリーマスタープランの特徴②

- バリアフリー化に向けた具体事業を推進
- 心のバリアフリー推進に向けて、新たに関係者の連携体制を構築

具体事業の例①

- バリアフリーマップの作成
各施設のバリアフリー情報や、各施設を接続する経路に関する情報を集約したバリアフリーマップを作成（既存アプリベンダーへの施設・経路情報提供）により、誰もが自立した日常生活及び社会生活を送ることを効果的に支援する。



バリアフリーマップのイメージ

具体事業の例③

- バス停ベンチ等の設置推進
誰もが移動しやすく暮らしやすいバリアフリー環境をつくるため、バス停等においてベンチ等の休憩施設の設置を官民連携して推進する。
また、通行者の動線や歩道の幅員を確保するとともに、安全性を確保します。



ベンチのイメージ

具体事業の例②

- 誰もが安全に移動できるアーケード環境の整備
視覚障害者誘導用ブロックの設置に関しては、許可車両進入時の安全性確保等の課題を抱えていることから、商店街等と連携し課題解決に向けた検討など、誰もが安全に移動できるバリアフリー環境の整備を推進。



下通の状況



他都市の事例

具体事業の例④

- 商店街（事業者等）と連携した心のバリアフリー推進
「社内研修等への出前講座（障がい者・認知症サポーター制度等）の活用」、「まちあるきワークショップへの参加」や「心のバリアフリー認定制度の周知・認定勧奨」等により、商店街と連携した心のバリアフリーを推進する。



観光施設における心のバリアフリー認定制度（観光庁）

■第2章 熊本市移動円滑化基本構想の振り返り

熊本市移動円滑化基本構想の概要

交通バリアフリー法に基づき、平成16年（2004年）3月に熊本市移動円滑化基本構想を策定し、バリアフリー化の重点的・一体的な推進を実施。

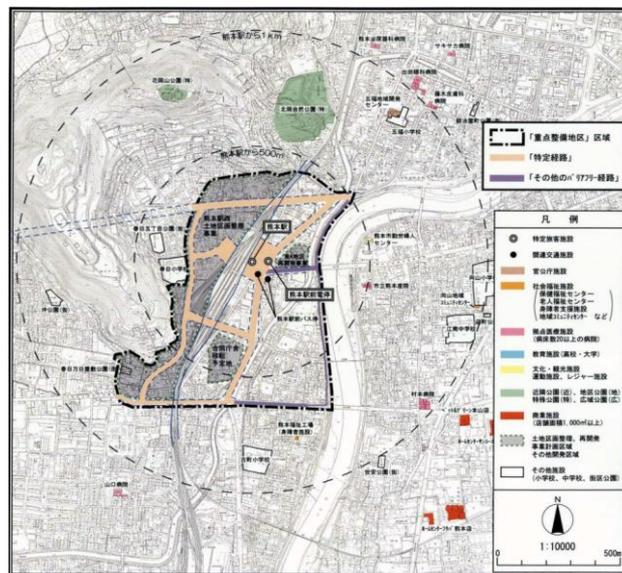
旧基本構想では、「熊本駅周辺地区」及び「健軍町電停周辺地区」を移動円滑化のための重点整備地区として設定。

基本構想に基づく事業の内容

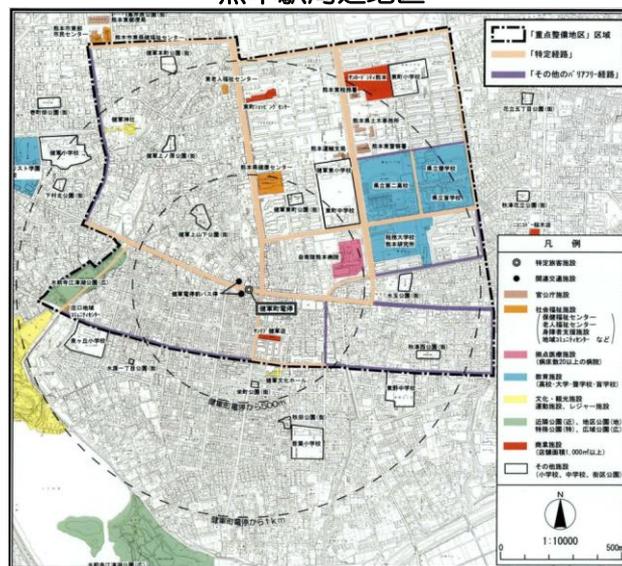
基本構想に基づき計画した熊本駅前広場、駅舎、道路整備事業、信号機等のバリアフリー化事業は全て完了。

さらなるバリアフリー推進に向けた課題

今後は改正されたバリアフリー法に基づく取組を推進するとともに、バリアフリー化を重点的に進めていく地区の拡大を図り、全市的にさらなるバリアフリー化を図っていく必要がある。



熊本駅周辺地区



健軍町電停周辺地区

■第3章 市のバリアフリーに関する現状と課題

市の概況

- ・ 人口減少、高齢化率上昇。
- ・ 要介護認定者数の増加。
- ・ 障がい者手帳保持者数の増加。



電停のバリアフリー化

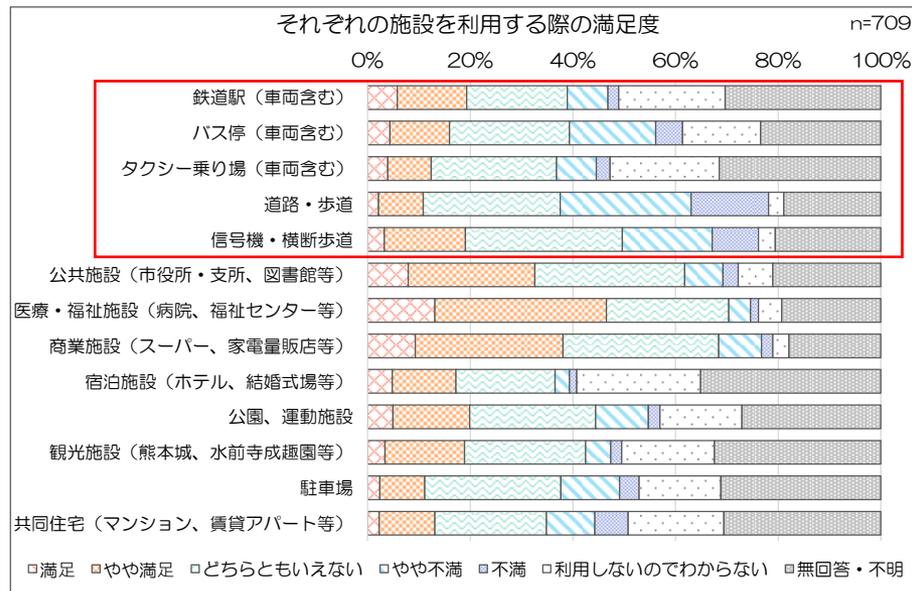
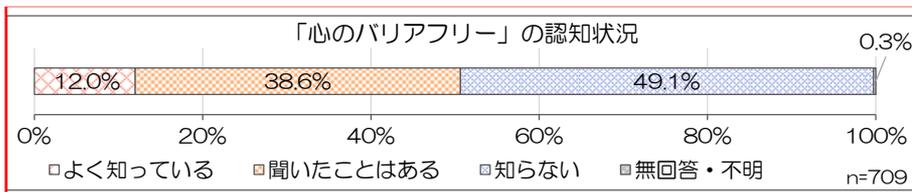


避難所のバリアフリー化

バリアフリー化に関する現状・課題

公共交通、建築物、道路、都市公園等のそれぞれの施設管理者がバリアフリー推進に関する取組を実施しているが医療・福祉・商業施設・公共施設等については「満足・やや満足」の傾向がある一方、公共交通機関や道路等については「不満・やや不満」の傾向がある。

また、「心のバリアフリー」については「よく知っている」が約1割、「聞いたことはある」が約4割、「知らない」が約5割と認知度が低い。



視覚障害者誘導用ブロック設置



インクルーシブ遊具整備



官民連携の取組（Wedoくまもと）



■第4章 バリアフリー化の基本的な考え方

基本理念

だれもが 移動しやすく 暮らしやすい
「おたがいさま」で支えあう 上質な生活都市

基本方針

基本方針①

市民（地域）・事業者・行政の
連携・協力によるバリアフリー化の推進

基本方針②

誰もが移動しやすく暮らしやすい
多核連携都市の実現に向けたバリアフリー環境の形成強化

基本方針③

市民一人一人が互いに支えあう
共生社会の実現に向けた“心のバリアフリー”の促進

基本方針④

継続的な進行管理と検証・反映による
取組の推進やマスタープランの改善

■第5章 バリアフリー化に向けた取組方針

基本方針①について

市民（地域）・事業者・行政の連携・協力によるバリアフリー化の推進

面的・一体的なバリアフリー化の推進においては、市民（地域）・事業者・行政の三者が互いに連携、協力し、総合的に取組を展開していくことが重要。市民の自発的な活動の支援や、事業者等との連携や協力による民間建築物等のバリアフリー化を促進。

【具体的内容】

●建築物のバリアフリー化促進

- やさしいまちづくり条例に基づく建築計画の事前協議、審査、検査（特定建築物・特別特定建築物）
- 促進地区内における既存建築物のバリアフリー改修支援の検討
- 促進地区内における建築物と道路の段差解消の仕組み検討

●まちあるきワークショップ等の実施

- まちあるきワークショップを継続して実施し、ハード整備と心のバリアフリーの両方を推進

●バリアフリー情報の集約と提供

- バリアフリーマップ等の情報提供施策により、自立した生活を支援。

【具体的な事業の例】

●バリアフリーマップの作成

大学や民間事業者と連携し、各施設に横断するバリアフリー情報や各施設を接続する経路も含めた情報を一元的に収集・整理し、バリアフリーマップの作成・提供を行います。



バリアフリーマップイメージ

■第5章 バリアフリー化に向けた取組方針

基本方針②について

誰もが移動しやすく暮らしやすい多核連携都市の実現に向けたバリアフリー環境の形成強化

- 市全域においては、面的・一体的なバリアフリー化を推進。特に防災面・交通安全面・住環境面のバリアフリー化を推進
- 居住誘導区域においては、特に、公共交通のバリアフリー化を推進
- **移動等円滑化促進地区においては、生活関連施設及び生活関連経路の優先的にバリアフリー化を推進**

市全域＝マスタープラン対象範囲

市民やあらゆる関係者が、理念や基本方針のもと、考え方を共有し、自立と共生のまちづくりに向けバリアフリー化を促進。

基本理念 基本方針

市域共通の取組方針

防災面・交通安全面・住環境面におけるバリアフリー化など

居住誘導区域（都市機能誘導区域＋公共交通沿線）

多くの方が日常的に訪れる地域拠点や、それらを結ぶ利便性の高い公共交通沿線においては、多核連携都市づくりの基幹である公共交通面でのバリアフリー化が重要。

居住誘導区域共通の取組方針

公共交通面におけるバリアフリー化

移動等円滑化促進地区

地区特性やアンケート結果等から、多くの方が利用する施設が集積し市民ニーズも高く、取組による効果が特に高い。

地区特性を踏まえた取組事項

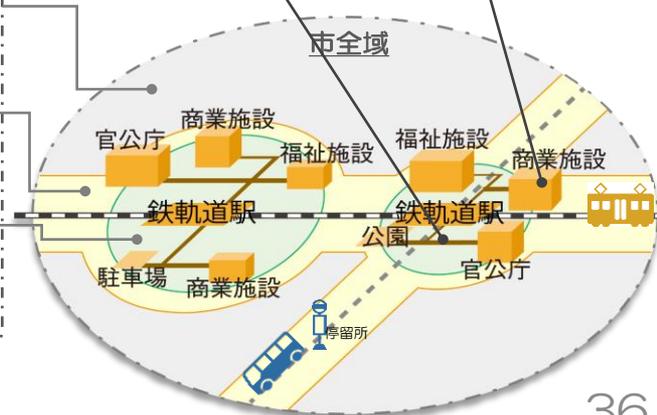
地域特性、生活関連施設・経路、取組方針、法定の届出に関する事項等

《生活関連施設》

高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、その他施設。

《生活関連経路》

生活関連施設相互間の経路。



■第5章 バリアフリー化に向けた取組方針

基本方針②について

誰もが移動しやすく暮らしやすい多核連携都市の実現に向けたバリアフリー環境の形成強化

【具体的内容】

●市民意見等を踏まえた取組方針に基づく整備の推進

各生活関連施設や生活関連経路のバリアフリー化の促進に向け、国の移動等円滑化基準や移動等円滑化整備ガイドライン、収集した市民意見等を踏まえて、施設種別のバリアフリー方針を整理。

道路（歩道等）のバリアフリー方針の例

- 歩道の段差やがたつき、傾きを解消。
- 移動の連続性に配慮した視覚障害者誘導用ブロックを敷設。
- 植栽や電柱等の再配置、電線類地中化などにより必要な幅員の確保に努める。等



道路の整備事例

建築物のバリアフリー方針の例

- 道路と建築物の移動の連続性に配慮し、段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置等による移動の円滑化を図る（道路管理者と連携）
- 主要な出入口は、自動ドアなどの通行しやすい扉とし、十分な幅を確保する（80cm以上）
- 多様な利用者への適切な対応について、職員の教育を実施し、案内やサポート等の対応を充実する。

■第5章 バリアフリー化に向けた取組方針

基本方針②について

誰もが移動しやすく暮らしやすい多核連携都市の実現に向けたバリアフリー環境の形成強化

【具体的な事業の例①】

●ベンチ等の休憩施設の設置推進

バス停等においてベンチ等の休憩施設の設置を官民連携して推進します。

また、通行者の動線や歩道の幅員を確保するとともに、安全性を確保。



ベンチのイメージ

【具体的な事業の例②】

●誰もが安全に移動できるアーケード

上通・下通・新市街・健軍等のアーケード内において誰もが安全に移動できるバリアフリー環境の整備を推進。

視覚障害者誘導用ブロックの設置に関しては、許可車両の進入等安全面の課題を抱えていることから、商店街等の関係者と連携し課題解決に向けた検討を進めます。

さらには、グリーンスローモビリティの検討など新たな移動手段の創出も視野に入れ検討を推進。



上通の様子



グリーンスローモビリティ

■第5章 バリアフリー化に向けた取組方針

基本方針②について

誰もが移動しやすく暮らしやすい多核連携都市の実現に向けたバリアフリー環境の形成強化

【具体的な事業の例③】

●熊本市電停改良計画の整備優先度の見直しについて

- これまで平成22年3月策定「熊本市電停改良計画」に基づき電停のバリアフリー化を推進。
- 計画策定から約13年が経過しており、バリアフリー法の改正や各電停の利用者数等が変動。
- マスタープラン策定を契機として、電停改良事業の整備優先度見直しを行うもの。
- 下記の評価項目と配点（100点満点）により評価を行った。

評価項目Ⅰ：過去3年間の平均電停利用者数（1日当りの乗降者数）【50点】

- ◆ バリアフリー新法に基づく基本方針における次期目標として、鉄軌道駅においては、2025年度（R7年度）までに「3,000人以上/日の施設及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の施設を原則100%」と設定されていることから、評価項目とした。
- ◆ 2,000人以上、3,000人以上でラインを設定し、5,000人以上を50点として5点刻みとした。
- ◆ 2,000人未満の電停については、2,000人以上の40点を基準に、人数比で案分し、電停ごとに点数を設定した。

評価項目Ⅱ：現況での車いす利用【20点】

- ◆ 現時点で車いす利用ができない電停を優先的に整備していく必要があると考え、評価項目とした。
※バリアフリー基準の有効幅員1.5m以上を満たしていなくても、有効幅員1.0m以上は車いすの通行は可能であるものとして取り扱う。

評価項目Ⅲ：移動等円滑化促進地区内外【30点】

- ◆ バリアフリーマスタープランにおける移動等円滑化促進地区は、面的、一体的なバリアフリー化を推進すべき地区として位置付けられており、その地区内にある電停は、生活関連施設への起点となり、特にバリアフリーへの配慮が必要であることを考慮し、評価項目とした。

■第5章 バリアフリー化に向けた取組方針

基本方針②について

誰もが移動しやすく暮らしやすい多核連携都市の実現に向けたバリアフリー環境の形成強化

【具体的な事業の例③】

●熊本市電停改良計画の整備優先度の見直しについて

- 前頁の評価項目と配点を踏まえ、評価点の合計点数が高い順に、(A、B、C、D)の4段階にランク分けを行った。

【Ⅰ:50点、Ⅱ:20点、Ⅲ:30点】

整備優先度 配点表		評価項目						評価点数 [点]	順位 [位]	整備優先度ランク	
電停 番号	電停名称	Ⅰ. 過去3年間の平均 電停利用者数(人/日)		Ⅱ. 現況での車いす利用		Ⅲ. 移動等円滑化促進地区内外					
		利用者数	配点	可否	配点	箇所数	配点				
26	健軍町	5,236	50	○	0	○	30	80.0	1	A	早期に整備の実現性について別途検討を行い、優先的に整備に取り組むもの。
12	水道町	3,155	45	○	0	○	30	75.0	2		
15	味噌天神前	810	16.2	×	20	○	30	66.2	3		
17	国府	742	14.8	×	20	○	30	64.8	4		
9	花畑町	1,597	31.9	○	0	○	30	61.9	5		
25	健軍交番前	560	11.2	×	20	○	30	61.2	6	B	上記以降に整備の実現性について別途検討を行うもの。
18	水前寺公園	984	19.6	○	0	○	30	49.6	7		
22	神水交差点	934	18.6	×	20	×	0	38.6	8		
4	祇園橋	403	8.0	○	0	○	30	38.0	9		
B9	西辛島町	334	6.6	○	0	○	30	36.6	10	C	計画の進捗状況を考慮しながら整備の実現性について別途検討を行うもの。
5	呉服町	722	14.4	×	20	×	0	34.4	11		
7	慶徳校前	629	12.5	×	20	×	0	32.5	12		
B5	段山町	578	11.5	×	20	×	0	31.5	13		
B6	蔚山町	551	11.0	×	20	×	0	31.0	14		
21	八丁馬場	472	9.4	×	20	×	0	29.4	15	D	上記以降に取り組むもの。
B3	本妙寺入口	385	7.7	×	20	×	0	27.7	16		
B4	杉塘	201	4.0	×	20	×	0	24.0	17		
B2	県立体育館前	162	3.2	×	20	×	0	23.2	18		
B7	新町	722	14.4	○	0	×	0	14.4	19		

※整備優先度については、その後の予備設計による実現性検討や関連事業の進捗に応じ、調整を図るものとする。

※現在14電停整備済。商業校前・健軍校前の2電停は計画中。

■第5章 バリアフリー化に向けた取組方針

基本方針③について

市民一人一人が互いに支えあう共生社会の実現に向けた“心のバリアフリー”の促進

- 基本方針③「市民一人一人が互いに支えあう共生社会の実現に向けた“心のバリアフリー”の促進」に向けて、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、お互いに理解を深め支え合い、自然に生活できるよう、心のバリアフリーについての啓発事業等を推進。
- 心のバリアフリーに関する具体的内容については「第7章 心のバリアフリーに関する取組」に示す。

基本方針④について

継続的な進行管理と検証・反映による取組の推進やマスタープランの改善

- 基本方針④「継続的な進行管理と検証・反映による取組の推進やマスタープランの改善」を実現するため、社会情勢や市民ニーズの変化、関連計画の見直し等を踏まえ、計画的・継続的なマスタープランの改善を図る。
- マスタープランの改善に関する具体的内容については「第8章 マスタープランの推進」に示す。

■第6章 移動等円滑化促進地区における取組方針

地区設定の考え方

熊本市立地適正化計画を踏まえ、概ね都市機能誘導区域の中で以下の条件を勘案して移動等円滑化促進地区を設定する。

①地区の特性

- ・障がい者・高齢者等の人口
- ・旅客施設の乗降客数
- ・生活関連施設候補数
- ・特定道路の有無 等

②市民アンケート調査

- ・よく利用される地区・施設

③協議会でのご意見

- ・協議会での促進地区選定に関するご意見

【生活関連経路設定の考え方】

①各地区の起点となる「旅客施設」からのアクセス動線に配慮し、「旅客施設」と「旅客施設以外の生活関連施設」を結ぶ経路

②各地区内の回遊性、ネットワークに配慮し、生活関連施設間を結ぶ経路

生活関連施設の設定の考え方

熊本市バリアフリーマスタープラン 【生活関連施設 設定の考え方】

区分	種類	対象規模の目安	施設の例
官公庁	市役所・区役所、役場	全施設	<ul style="list-style-type: none"> ・市庁舎 ・熊本森都心プラザ ・小中高大学校
	郵便局、銀行		
	警察署（交番含む）、裁判所		
	市民センター、コミセン等		
教育・文化施設	図書館	全施設	
	市民ホール、文化ホール		
	学校（小・中・高等学校）、特別支援学校等		
	博物館・美術館・音楽館、資料館		
保健・医療・福祉施設	病院・診療所	延床面積1,000㎡以上	<ul style="list-style-type: none"> ・熊本医療センター ・福田病院 ・熊本県総合保健センター
	総合福祉施設、老人・障がい者福祉施設等		
商業施設	大規模小売店舗等	延床面積1,000㎡以上	<ul style="list-style-type: none"> ・アミュプラザ ・鶴屋・城彩苑
	複合施設 等	延床面積合計1,000㎡以上	<ul style="list-style-type: none"> ・イオン熊本中央店
宿泊施設	ビジネスホテル、シティホテル等	延床面積2,000㎡以上	<ul style="list-style-type: none"> ・ホテルキャッスル
公園・運動施設	公園	都市公園 (街区公園を除く)	<ul style="list-style-type: none"> ・熊本城 ・水前寺成趣園
	体育館・武道館その他屋内施設		
その他施設	結婚式場、葬祭場冠婚葬祭に関わる施設	延床面積2,000㎡以上	<ul style="list-style-type: none"> ・パークシティ24h ・通町筋バス停
	観光施設	全施設	
	特定路外駐車場	面積500㎡以上	
	バス停	平均乗降客数100名以上/日	
旅客施設	旅客施設 (鉄道駅、鉄軌道駅、バスターミナル)	平均乗降客数100名以上/日	<ul style="list-style-type: none"> ・熊本駅 ・桜町バスターミナル

※対象規模の目安のほか、各関係者等からのご意見を踏まえ適宜生活関連施設として位置づけ

■第6章 移動等円滑化促進地区における取組方針

地区別の取組方針（中心市街地地区）

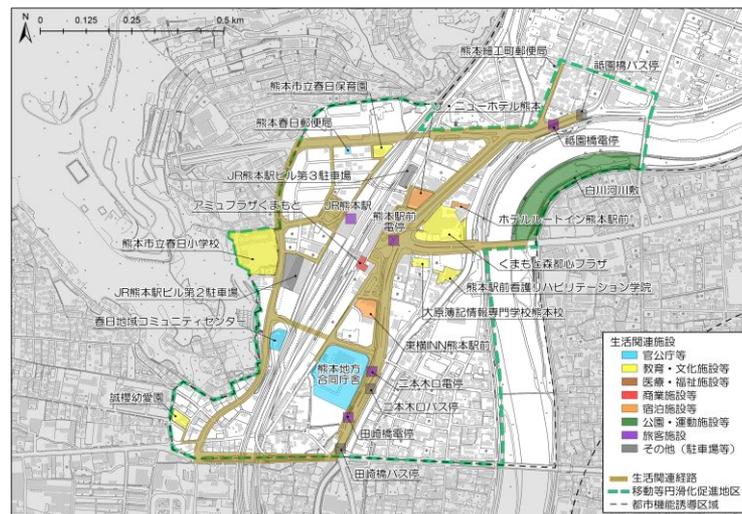
【地区の特徴と課題】

公共施設や商業施設、教育施設等が集積しており、都市機能が充実している地区。

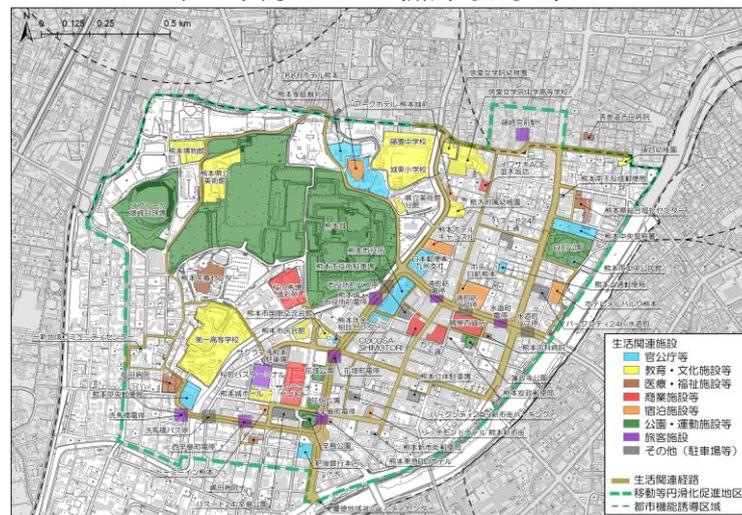
通町筋周辺では、桜町地区市街地再開発事業によりバスターミナルや周辺のバリアフリー化が完了していますが、上通、下通、新市街等の商店街において視覚障害者誘導用ブロックが未整備。

【取組方針】

- 集積する商業施設等の生活関連施設、及び公共交通機関から生活関連施設までの生活関連経路において、ハード・ソフト両面からの一体的なバリアフリー化を推進する。
- アーケード内において、誰もが安全に移動できるバリアフリー環境の整備を推進します。
- 熊本市の中心部や熊本城などの観光地周辺において、案内の充実によるさらなる賑わい創出と回遊性向上を目指す。
- 商店街と連携し、心のバリアフリーを推進。



中心市街地地区（熊本駅周辺）



中心市街地地区（通町筋・桜町）

■第6章 移動等円滑化促進地区における取組方針

地区別の取組方針（水前寺・九品寺地区）

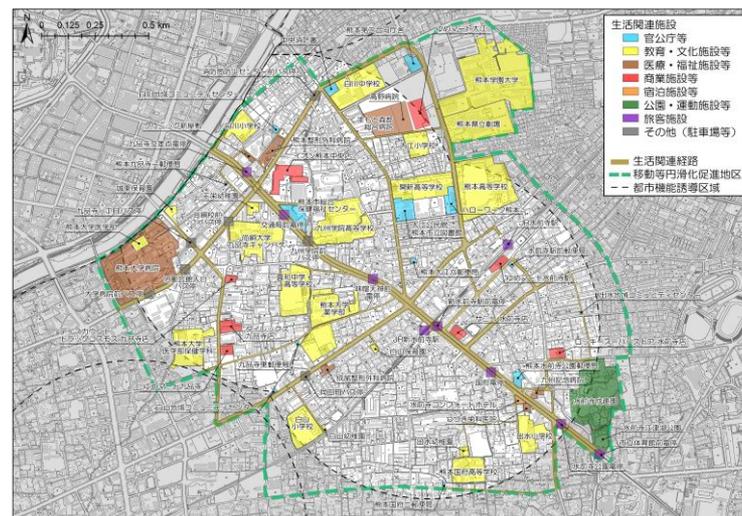
【地区の特徴と課題】

水前寺・九品寺地区は、JR新水前寺駅と熊本市電の水前寺電停を中心とした公共交通の利便性が非常に高い地区。

駅等の主な施設や幹線道路においてはバリアフリー化が進んでいるものの、歩道のない狭隘な経路等も存在。経路と施設の一体的なバリアフリー化が必要。

【取組方針】

- 商業施設や医療施設、公共施設等の生活関連施設及び公共交通機関から生活関連施設までの生活関連経路において、ハード・ソフト両面からの一体的なバリアフリー化を推進。
- 地区の軸となる公共交通におけるバリアフリー化を推進し、他地区からのアクセスにおける利便性を向上。
- 水前寺成趣園等の観光地周辺において、わかりやすい案内を行い、回遊性の向上を図る。



水前寺・九品寺地区

■第6章 移動等円滑化促進地区における取組方針

地区別の取組方針（健軍地区）

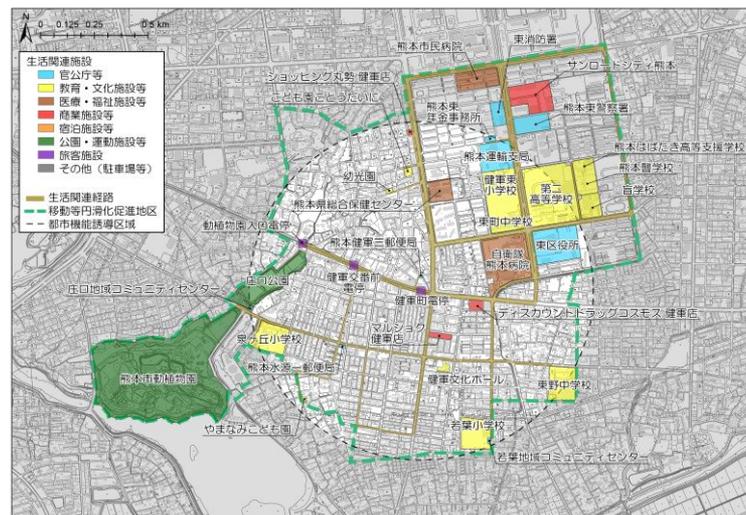
【地区の特徴と課題】

健軍商店街をはじめとする商業施設や市民病院等の医療施設、東区役所等の公共施設が立地し、多様な生物や自然環境を有する江津湖や動植物園などが隣接する、都市の利便性と自然が調和した地区。

主要な道路においては旧基本構想における特定事業に基づき概ねバリアフリー化。一部区間における視覚障害者誘導用ブロック未整備や健軍町電停の降車ホームにおいてはホームの幅が狭く車椅子使用者が利用できない状況となっていること等、施設・経路間の一体的なバリアフリー化が必要。

【取組方針】

- ・ 商業施設や医療施設、公共施設等の生活関連施設及び公共交通機関から生活関連施設までの生活関連経路において、ハード・ソフト両面からの一体的なバリアフリー化を推進。
- ・ アーケード内において、誰もが安全に移動できるバリアフリー環境の整備を推進します。
- ・ 電停におけるバリアフリー化を推進し、他地区からのアクセスにおける利便性を向上します。
- ・ 商店街と連携し、心のバリアフリーを推進。

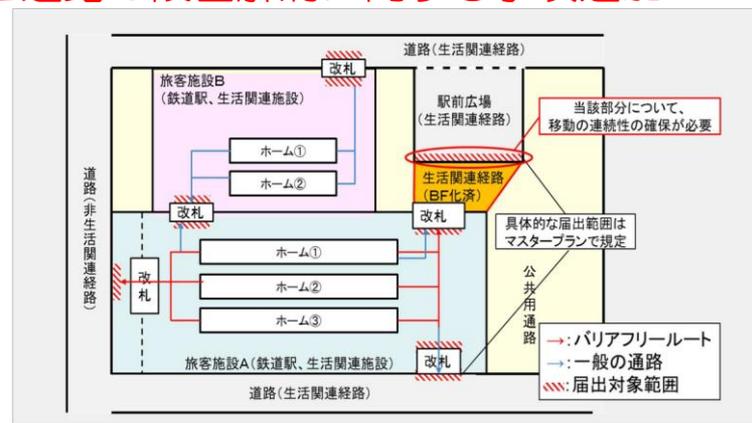


健軍地区

■第6章 移動等円滑化促進地区における取組方針

届出制度

- これまで本市においては、「熊本県やさしいまちづくり条例」に基づき一定規模以上の建築計画に対する事前協議制度によりバリアフリー化を推進。
⇒プラン策定後は、事前協議時の項目として、建築物と道路の段差解消に関する事項追加
- バリアフリー法において、移動等円滑化促進地区では旅客施設と道路が接する部分について、工事等を実施する場合は、開発行為・建築行為等に着手時に市への事前届出が義務付けられている。
⇒マスタープラン策定により新たに届出義務が発生
- 届出内容に対し、必要な措置の実施を要請行うことで、バリアフリー化に配慮した事業内容への調整を図る。



届出対象のイメージ

地区	届出の対象となる施設		届出の範囲 (接続部分)
	旅客施設	道路	
中心市街地地区 (熊本駅周辺)	熊本駅	熊本駅白川口駅前広場	駅と駅前広場
		熊本駅新幹線口駅前広場	駅と駅前広場
	熊本駅前電停	熊本駅白川口駅前広場	電停と駅前広場
	二本木口電停	熊本高森線	電停と道路
	田崎橋電停	熊本高森線	電停と道路
	祇園橋電停	河原町細工町5丁目第2号線	電停と道路

届出の対象施設及び範囲 (一部抜粋)

■第7章 心のバリアフリーに関する取組

心のバリアフリーの必要性

誰もが安心して日常生活や社会生活を送るためには、施設や設備のバリアフリー化をはじめとするハード面の整備のみならず、私たちの心や生活に存在するバリア（障壁）を取り除くための「心のバリアフリー」が不可欠。

バリアを取り除くためには、相互にコミュニケーションを取ることを通じて、どのような困りごと（バリア）が生活の中で生じているのか、そのとき周囲の人はどのように行動すべきなのかといったことを知り、お互いの理解を深め、共感し、バリアを誰もが自分事として捉える必要がある。

「障害の社会モデル」をふまえながら、ひとりひとりが「心のバリアフリー」の必要性を理解するとともに、バリアを解消していくための具体的な行動を起こし、共生社会の実現に向けて社会の側を変容していく必要がある。

【心のバリアフリーを体現するためのポイント】 （ユニバーサルデザイン2020行動計画）

1. 障がいのある人への社会的障壁（利用しにくい施設・設備、観念等）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。
2. 障がいのある人（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。
3. 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養うこと。

■第7章 心のバリアフリーに関する取組

心のバリアフリーの推進

【取組方針】

心のバリアフリーの概念や必要性が広く浸透するよう、啓発事業等の取組をさらに推進。
推進にあたっては、市民、事業者等全ての方が心のバリアフリーについて理解していただけるよう取り組むこととし、とりわけ、幼少期から心のバリアフリーの概念に触れることが重要と考えられることから、小中学校等での教育に心のバリアフリーに関する学習等をこれまで以上に取り入れる。

【取組の例】※赤字は新規取組

○学校における心のバリアフリーに関する学習等

教育委員会との新たな取組、総合的な学習の時間等での出前講座（障がい者・認知症サポーター制度等）の活用、**手話の理解促進と普及に向けた機会の創出・パンフレットの配布** 等

○商店街ほか事業者（施設設置管理者）等に対する啓発等

社内研修等での出前講座（障がい者・認知症サポーター制度等）の活用、障がい者サポート企業・団体認定制度の周知、**観光施設における心のバリアフリー認定制度（観光庁制度）の周知・認定勧奨** 等

○その他

市政だよりほか広報媒体を通じた啓発、**市職員研修、地域・学校・事業者（施設設置管理者）・行政参加によるまちあるきワークショップ（疑似体験含む）、バリアフリーマップの作成** 等



障がい者サポーター研修・出前講座の様子

■第8章 マスタープランの推進

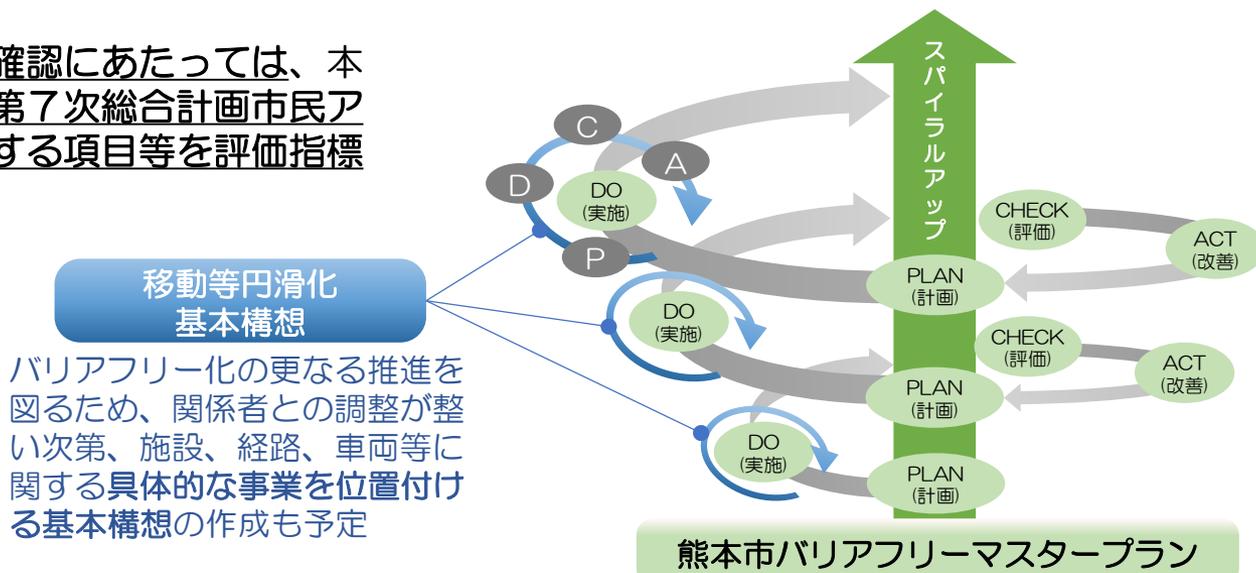
推進体制

継続した取組の推進（スパイラルアップ）を図るため、学識、施設管理者及び住民等で構成する「熊本市移動等円滑化推進協議会」にて関係団体とも意見交換を行いながら検討を進める。

評価

計画策定（Plan）後のバリアフリー化の実施（Do）を受けて、その結果を評価（Check）し、必要に応じて改善（Action）を行うといったPDCAサイクルにより、現状に即した計画となるよう継続的に見直し。

バリアフリー化の取組状況の確認にあたっては、本市で毎年実施している「熊本市第7次総合計画市民アンケート」のバリアフリーに関する項目等を評価指標とする。



【7総市民アンケートのバリアフリーに関する項目】

- ✓ 障がいや病気の有無に関わらず、健やかでいきいきと暮らしていると感じる市民の割合
- ✓ 中心市街地が安全で快適に歩行し滞在できると感じる市民の割合

庁内体制
の構築

協議会の
設置・運営

住民参加と
意見の反映

■第8章 マスタープランの推進

評価

前頁の定性的な評価に加え、国の基本方針に示されたバリアフリー化目標を踏まえ、本市の進捗状況を定量的に評価。

▼国が示した各施設等の主な目標

施設・車両等		令和7年度末までの目標(全国値)	施設・車両等		令和7年度末までの目標(全国値)	
鉄道	鉄軌道駅	・3,000人以上/日の施設及び重点整備地区内の2,000人以上3,000人未満/日の施設を原則100%（バリアフリー指標として、案内設備の設置を追加）	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等で国土交通大臣が指定した特定道路	・約70%	
	ホームドア・可動式ホーム柵	・全体で3,000番線、うち10万人以上/日の駅は800番線		都市公園	園路・広場	・概ね2ha以上の都市公園を約70%
	鉄軌道車両	・約70%		駐車場	・概ね2ha以上の都市公園を約60%	
バス	バスターミナル	・3,000人以上/日の施設及び重点整備地区内の2,000人以上3,000人未満/日の施設を原則100%（バリアフリー指標として、案内設備の設置を追加）		便所	・概ね2ha以上の都市公園を約70%	
	乗合バス	ノンステップバス	・約80%	駐車場	特定路外駐車場	・約75%
		リフト付きバス等（適用除外認定車両）	・約25%をリフト付きバス、スロープ付きバスとする等、高齢者、障がい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	建築物	2,000㎡以上の特別特定建築物	・2,000㎡以上の特別特定建築物を約67% ・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、バリアフリー化を促進
	貸切バス	・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、障害者の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化	信号機等	重点整備地区内の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	・原則100%	
船舶	旅客船ターミナル	・2,000人以上/日の施設を原則100%（バリアフリー指標として、案内設備の設置を追加）		音響機能付加信号機	・主要な生活関連経路のうち、道路又は交通の状況に応じ必要な部分の信号機は、原則100%音響機能付加信号機とする	
	旅客船	・約60% ・2,000人以上/日のターミナルに就航する船舶は、可能な限りバリアフリー化		エスコートゾーン	・主要な生活関連経路のうち、道路又は交通の状況に応じ必要な部分の道路標示は、原則100%エスコートゾーンを促進	
タクシー	福祉タクシー車両	・約90,000台（ユニバーサルデザインタクシーを含む） ・都道府県の総車両数の約25%をユニバーサルデザインタクシー	「心のバリアフリー」		・「心のバリアフリー」の用語の認知度を約50% ・高齢者、障がい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%	

(7) キャッチコピーについて

(7) キャッチコピーについて

■ キャッチコピーについて

- 全69件応募があったキャッチコピーのうち、各部門における優良作品は以下のとおり。
- 今後、市民投票を経て優秀作品を選定。受賞者は熊本市長による表彰を予定。

【募集要項】

1. 募集作品

バリアフリーのまちづくりを市民全員で一緒になって進めていくことを簡潔かつ印象的に表現したもの。

2. 応募資格

市内に住むか通勤・通学をする方

3. 審査

「小学生の部」、「中学生の部」、「一般の部」3つの部門ごとに、優秀作品を選ぶ。

小学生の部

- いつでも どこでも 「いき」 やすく
- ほんの少しの優しさで
みんなが笑顔になる街 くまもと市

中学生の部

- 「楽しもう」 好きなときに やりたいことを
- 協力しよう 豊かな未来へ つなぐため
- 助けあい 支えあい 笑いあえる街
- みんなで作り、守ろう住みやすい街
- バリアフリーで当たり前前に生活できる街づくり

一般の部

- 街も心も躓きなし！
- 「この街、バリアフリー」
- 支え愛、どこでも心に バリアフリー
- 思いやりの 心で住み良い まちづくり
- 支えあう みんながやさしい ぼくの町

(8) 新車両の車内空間・設備（案）について

(8) 新車両の車内空間・設備(案) について

交通局運行管理課
令和5年1月

目次

- 【Ⅰ】 当局事業について
- 【Ⅱ】 車内空間・設備の設計(案)について

1 目的

現在当局では、保有する電車車両の老朽化に起因する不具合の頻発に対応するため計画的な車両更新を実施する計画である。車両更新にあたり、新規にバリアフリーに対応し、朝夕ラッシュ時の満車で乗車できない状態の解消に寄与できる、超低床形で輸送力のある多両編成車両を導入するもの。

☞ R6年度・R7年度に多両編成車両を各2台(計4台)導入予定。

(R5-R6の2カ年かけて2台製造、R6-R7の2カ年かけて2台製造の計4台)

2 設計業務委託の実施(R4年度の進捗)

■設計事業者の選定

民間事業者の高い技術や経験を活かせるようプロポーザル方式にて受託事業者を選定。

☞ アルナ車両(株)に決定 ※当局では既存の単車両12台(低床形ではない)の導入実績あり。

■快適で使いやすい車内空間・設備の設計

『公共交通移動円滑化基準』や『公共交通機関の車両等に関する移動円滑化整備ガイドライン』等の基準に沿うことは勿論、これまでの交通局・設計事業者の知見及びR3年度に実施した『市電に関するアンケート調査』の結果等を踏まえ設計に反映中。

本協議会にて案を提案し、委員の皆様からのご意見を頂戴し反映することで

☞ 誰もが快適に利用でき、使いやすい車内空間・設備としたい。

■市電に関するアンケート調査

車両の新規導入にあたり利用者の意見を参考にするため、「市電車両について重視すること」や「今後配慮してほしいユニバーサルデザイン」等、車両に関するアンケート調査を実施した。(調査期間:令和3年11月1日~11月30日、回答数:5,048件)

▶ (例1) 市電車両について重視すること

項目	「重視する」+ 「やや重視する」	「重視しない」+ 「あまり重視しない」
定員数	59.1%	19.4%
座席のすわりやすさ	67.7%	14.7%
ユニバーサルデザイン	62.7%	15.7%
車両のデザイン	38.9%	33.8%
乗り心地	75.3%	9.6%
車両設備	57.5%	19.4%
省エネ	62.4%	13.3%

▶ (例2) 今後配慮してほしいユニバーサルデザイン

項目	割合
身長に応じた高さの異なる吊革の設置	9.5%
立っている人がつかまりやすい手すりの設置	28.1%
車イスやベビーカー利用者が共有で使えるスペースの設置	23.7%
キャリーバックや大きな荷物を置けるスペースの設置	14.2%
荷物棚の設置	4.1%
通路幅の拡張	13.4%
特になし	6.2%
その他	0.8%

◎ アンケート結果

▶ 市電車両について重視すること
「ユニバーサルデザイン」については、全項目のうち3番目に重視度の高い結果となった。

▶ 今後配慮してほしいユニバーサルデザイン
最も多い回答結果は、「立っている人がつかまりやすい手すりの設置」であり、次いで、「車イスやベビーカー利用者が共有で使えるスペースの設置」であった。



可能な限り設計に反映

■新車両イメージ及び仕様(案)



項目	新車両(案)	既存COCORO号(H26運行開始)
定員	110~120人程度 (44~48人程度)	86人(38人)
構成	1編成3車体	1編成2車体
車両長さ	21m程度	18.46m
座席	全箇所ロングシート	対面式クロスシート (一部)ロングシート
最小通路幅	1,200mm程度	710mm



既存COCORO号

■ 主な設備基準と対応1

(移動円滑化基準第3章第1節鉄道車両関係)

項目	基準	対応
(旅客用乗降口) 第三十一条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。		
一	旅客用乗降口の床面の縁端とプラットホームの縁端との間隔は、鉄道車両の走行に支障を及ぼすおそれのない範囲において、 <u>できる限り小さいものであること。</u>	乗降口縁端からホームまでの距離は24.5mm (既存車両は26.5～42.5mm程度)
二	旅客用乗降口の床面とプラットホームとは、 <u>できる限り平らであること。</u>	乗降部床面は330または360mmであり、空車で40～80mmの段差 (現在のバリアフリー対応電停改良高さ基準:280mm)
三	旅客用乗降口のうち一列車ごとに一以上は、幅が八十センチメートル以上であること。 ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。	乗降口有効開口幅は1000または1200mm
四	旅客用乗降口の床面は、 <u>滑りにくい仕上げがなされたものであること。</u>	乗降口部床には防滑性の床敷物を採用 (客室全体に防滑性床敷物を使用)
五	旅客用乗降口の戸の開閉する側を音声により知らせる設備が設けられていること	各乗降口では開閉動作時にブザーが鳴動
六	車内の段の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより、 <u>車内の段を容易に識別できるものであること。</u>	段差端部には黄色の滑り止め又は黄色の床敷物を使用

■ 主な設備基準と対応2

項目	基準	対応
(客室)		
第三十二条	客室の用に供するには、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを一列車ごとに二以上(三両以下の車両で組成する列車にあっては、一以上)設けなければならない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。	A、B車に各1カ所(計2カ所)の車いすスペースを設置
一	車いす使用者が円滑に利用するために十分な広さが確保されていること。	車いすスペースは乗降口近傍に設置し、推奨寸法の1300mm×750mmを確保
二	車いす使用者が円滑に利用できる位置に手すりが設けられていること。	車いすスペースには専用の握り棒を設置
三	床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。	車いすスペース床には防滑性の床敷物を採用(客室全体に防滑性床敷物を使用)
四	車いす利用者が利用する際に支障となる段が無いこと。	乗降口から車いすスペースに至るまでに段差はない
五	車いすスペースである旨が表示されていること。	車いすスペース部の側窓及び床面に車椅子銘板を設置
第三十二条3	客室に優先席を設ける場合は、その付近に、当該優先席における優先的に利用することが出来る者を表示する標識を設けなければならない。	優先席付近に優先席利用者を表示した標記を設ける
第三十二条4	通路及び客室内には、手すりを設けなければならない。	出入台部横、通路部、貫通路部等に手すりを設置

■ 主な設備基準と対応3

項目	基準	対応
第三十二条6	前条第三号の基準に適合する旅客用乗降口と第一項の規定により設けられる車いすスペースとの間の通路のうち一以上及び一以上の当該車いすスペースと前項の基準に適合する便所との間の通路のうち以上の幅は、それぞれ八十センチメートル以上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、この限りでない	乗降口からいすスペースとの間の通路幅は1000mm以上を確保
第三十二条7	客室には、次に停車する鉄道駅の駅名その他の当該鉄道車両の運行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を備えなければならない。	乗務員背面に次駅等の運行情報を表示し、自動放送にて音声で情報提供する
第三十二条8	客室内の旅客用乗降口の戸又はその付近には、当該列車における当該鉄道車両の位置その他の位置に関する情報を文字及び点字により表示しなければならない。ただし、鉄道車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。	各乗降口には扉位置を情報を記載した銘板を設置(標記には点字を併記)
(車体)		
第三十三条	鉄道車両の連結部(常時連結している部分に限る。)には、プラットホーム上の旅客の転落を防止するための設備を設けなければならない。ただし、プラットホームの設備等により旅客が転落するおそれのない場合は、この限りではない。	連結部の幌は車体幅近くまであり、転落防止機能を兼ねる
第三十三条2	車体の側面に、鉄道車両の行先及び車種を見やすいように表示しなければならない。ただし、行先又は種別が明らかな場合は、この限りではない。	車体側面にLED式行先表示器を設置

【概要版】市電に関するアンケート調査報告書

3-2 調査結果(市電車両について)

- 現行の超低床電車に関し最も満足度の高い項目は「車両のデザイン」であり、最も不満足度の高い項目は「座席のすわりやすさ」であった。また、「座席のすわりやすさ」の満足度は最も低い。
※満足度：「満足」+「やや満足」 不満足度：「不満」+「やや不満」
- 市電車両に関し最も重視度の高い項目は「乗り心地」であり、最も非重視度の高い項目は「車両のデザイン」であった。また、「車両のデザイン」の重視度は最も低い。
※重視度：「重視する」+「やや重視する」
非重視度：「重視しない」+「あまり重視しない」
- 現行の超低床電車の座席に関する改善点は「利用者同士が対面にならないよう、進行方向を向いて座る座席のみに変えてほしい」が最も多く、次いで、「座席の向きを、窓を背にして座る横に長い座席(ロングシート)へ変えてほしい」であった。両項目の合計は全体の6割を超えており、現行の対面式座席とは異なる形式への改善要望が多い。
- 現行の超低床電車の乗り心地に関する改善点は「特になし」が全体の4割を超えて最も多く、座席等に比べると相対的に改善点は少ない。
- 今後配慮してほしいユニバーサルデザインは「立っている人がつかまりやすい手すりの設置」が最も多く、次いで「車イスやベビーカー利用者が共有で使えるスペースの設置」であった。
- 今後導入してほしい新たな支払い方法は「QRコード(PayPay・d払い・LINEPay・楽天Pay等)」が最も多く、次いで、「特になし」であった。
- 市電を快適に利用するために必要又は充実してほしい車両設備は「空気清浄機(消臭・除菌)」が最も多い結果となった。

(1) 現在運行している超低床電車に関する満足度(N=5,034~5,041) ※無回答除く

項目	「満足」+「やや満足」	「不満」+「やや不満」
定員数	51.5%	15.6%
座席のすわりやすさ	46.4%	20.2%
ユニバーサルデザイン	64.1%	8.1%
車両のデザイン	69.3%	3.5%
乗り心地	62.2%	7.4%
車両設備	49.2%	8.1%
省エネ	56.9%	2.6%

(2) 市電車両について重視すること(N=3,129~5,040) ※無回答除く

項目	「重視する」+「やや重視する」	「重視しない」+「あまり重視しない」
定員数	59.1%	19.4%
座席のすわりやすさ	67.7%	14.7%
ユニバーサルデザイン	62.7%	15.7%
車両のデザイン	38.9%	33.8%
乗り心地	75.3%	9.6%
車両設備	57.5%	19.4%
省エネ	62.4%	13.3%

(3) 現在運行している超低床電車の座席に関する改善点(N=5,054) ※無回答除く

項目	件数	割合
座席の向きを、窓を背にして座る横に長い座席(ロングシート)へ変えてほしい	1,464	29.0%
座席の幅を広げて2人がゆったり座れる座席へ変えてほしい	565	11.2%
利用者同士が対面にならないよう、進行方向を向いて座る座席のみへ変えてほしい	1,740	34.4%
座席の生地をもっとクッション性が高いものへ変えてほしい	214	4.2%
特になし	957	18.9%
その他	114	2.3%

(4) 現在運行している超低床電車の乗り心地に関する改善点(N=5,045) ※無回答除く

項目	件数	割合
走行音を静かにしてほしい	361	7.2%
車内をいつも清潔にしてほしい	1,015	20.1%
車内の温度管理を適切に行ってほしい	795	15.8%
走行中の振動を減らしてほしい	590	11.7%
特になし	2,133	42.2%
その他	151	3.0%

【概要版】市電に関するアンケート調査報告書

(5) 今後配慮してほしいユニバーサルデザイン(N=9,640) ※ 無回答除く

項目	件数	割合
身長に応じた高さの異なる吊革の設置	915	9.5 %
立っている人がつかまりやすい手すりの設置	2,709	28.1 %
車イスやベビーカー利用者が共有で使えるスペースの設置	2,282	23.7 %
キャリアバックや大きな荷物を置けるスペースの設置	1,370	14.2 %
荷物棚の設置	398	4.1 %
通路幅の拡張	1,293	13.4 %
特になし	600	6.2 %
その他	73	0.8 %

(6) 今後導入してほしい新たな支払い方法(N=5,052) ※無回答除く

項目	件数	割合
電子マネーカード(楽天Edy・iD・QUICPay 等)	1,032	20.4 %
QRコード (PayPay・d払い・LINEPay・楽天ペイ 等)	1,838	36.4 %
クレジットカード(Visa・JCB・Mastercard 等)	424	8.4 %
特になし	1,686	33.5 %
その他	67	1.3 %

(7) 市電を快適に利用するために必要又は充実してほしい車両設備
(N=10,757) ※無回答除く

項目	件数	割合
無料Wi-Fi	2,132	19.8 %
無料充電設備	736	6.8 %
現金両替機	850	7.9 %
ICチャージ機	2,054	19.1 %
空気清浄機(消臭・除菌)	2,694	25.0 %
UV/IRカットした窓	1,713	15.9 %
特になし	501	4.8 %
その他	77	0.7 %

(9) 地域公共交通確保改善事業に関する
事業評価の提出について

(9) 地域公共交通確保改善事業に関する事業評価の提出について

■事業評価の提出について

- マスタープラン策定に関する事業実施に当たっては、国土交通省「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通バリアフリー化調査事業）」を活用している。
- 「地域公共交通確保維持改善事業実施要領」において、補助金活用事業の実施状況について本協議会にて確認及び評価を行い、国土交通省へ報告することが定められている。
⇒次頁以降の報告資料①～③にて報告予定

▼事業計画と評価（案）

実施項目	実施内容	評価
関連計画及び取組、促進地区における課題や特性の整理	「バリアフリーマスタープラン（案）」を作成するために、 <u>市の関連計画や取組、促進地区における課題や特性の整理</u> を行うもの。	A
バリアフリーマスタープラン事業に関する事項の整理	「バリアフリーマスタープラン（案）」に盛り込む <u>事業計画や心のバリアフリーに関する啓発に関する事項の整理</u> を行うもの。	A
バリアフリーマスタープラン（案）の作成	移動等円滑化推進協議会における意見や、令和3年度に実施したアンケート調査などにより明らかになったバリアフリー化に関する課題などを踏まえ移動等円滑化促進地区、生活関連施設、経路及び取組などを含む「 <u>バリアフリーマスタープラン（案）</u> 」の検討・作成を行うもの。	A
移動等円滑化推進協議会の運営	関係者間での協議・調整や合意形成の円滑化・効率化を図るため、有識者、利用者関係、公共交通事業者、行政関係者、施設設置管理者等から構成する協議会を設置し、 <u>ご意見等いただきながら策定に向けた検討</u> を行うもの。	A

【評価基準】

- A：事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された
- B：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった
- C：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった

(8) 地域公共交通確保改善事業に関する事業評価の提出について

報告資料①

発第 号
令和5年（2023年）1月 日

九州運輸局長 殿

住所 熊本市中央区手取本町1番1号
協議会名 熊本市移動等円滑化推進協議会
代表者名 会長 八幡 彩子

地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価の提出について

令和4年度地域公共交通確保維持改善事業に伴う事業評価を行いましたので、別添のとおり報告します。

事務局：熊本市 都市建設局 交通政策部
移動円滑推進課
担当者名：土肥、宮本
連絡先：096-328-2522
E-mail：miyamoto.takashiA@city.kumamoto.lg.jp

報告資料②

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画策定等に係る事業）

別添1

令和5年1月 日

協議会名：熊本市移動等円滑化推進協議会

評価対象事業名：地域公共交通バリアフリー化調査事業（移動等円滑化促進方針策定事業）

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通計画等の計画策定等に向けた方針
熊本市バリアフリーマスタープラン素案の策定 【事業内容】 ◆関連計画及び取組、促進地区における課題や特性の整理 ◆バリアフリーマスタープランにおける具体事業に関する事項の整理 ◆バリアフリーマスタープラン（案）の作成 ◆移動等円滑化推進協議会の運営	A	事業の成果であるバリアフリーマスタープラン（案）について広く市民意見を募集（パブリック・コメントの実施）し、令和5年6月のバリアフリーマスタープラン策定を目指す。 ※評価がBまたはCの場合は、理由を記載

(8) 地域公共交通確保改善事業に関する事業評価の提出について

報告資料③

熊本市移動等円滑化推進協議会

事業名: 令和4年度地域公共交通バリアフリー化調査事業
(移動等円滑化促進方針策定事業)

調査事業の概要

(1) 熊本市の移動円滑化に関する概況

本市ではこれまでバリアフリー法ややさしいまちづくり条例に基づき、ハード面の整備や民間建築の指導等を行ってきたところであるが、今後は、バリアフリー化に向けて優先的に取り組むエリア(移動等円滑化促進地区)を示すなどし、各分野の取組について連携させながら一体的に進めていくことが重要。

また、本市施策全般において、合理的配慮の提供など障害者差別解消法の理念に基づき総合的に取り組んでいるが、各種施策で社会全体の理解や行動がまだ十分とは言えず、コロナ禍などの社会情勢の変化によって新たなバリアが生じてきているなど、障がい者等の社会参加にとって依然として高い壁が存在している。

(2) 調査事業の主な内容

マスタープランの策定に向けて、関係者間での協議・調整や合意形成の円滑化・効率化を図るため、有識者、利用者関係代表、公共交通事業者、行政関係者、施設設置管理者等から構成する協議会にて協議等を行いながら検討を進めているところ。令和4年度においても引き続き協議会を開催し、アンケート調査の結果等を踏まえバリアフリーマスタープラン(案)の検討を進めていくもの。

具体項目は次の通り

- ◆ 関連計画及び取組、促進地区における課題や特性の整理
- ◆ バリアフリーマスタープランにおける具体事業に関する事項の整理
- ◆ バリアフリーマスタープラン(案)の作成
- ◆ 移動等円滑化推進協議会の運営

基礎データ

合併状況: 平成22年3月に旧植木町、旧城南町が合併
人口: 73万人(令和4年12月1日時点)
面積: 390.32平方キロメートル
高齢化率: 26.6%(令和2年時点)
協議会開催数: 協議会5回

調査前のバリアフリー化状況(Before)

(1) 調査前のバリアフリー化状況

バリアフリーに関する意識等を把握するために、アンケート調査を実施。本市の公共交通、建築物、道路、都市公園等のそれぞれの施設管理者がバリアフリー推進に関する取組を実施しているが医療・福祉・商業施設・公共施設等については「満足・やや満足」の傾向がある一方、公共交通機関や道路等については「不満・やや不満」の傾向がある。

また、「心のバリアフリー」については「よく知っている」が約1割、「聞いたことはある」が約4割、「知らない」が約5割と認知度が低いことがわかった。

調査後のバリアフリー化計画(After)

(1) バリアフリーマスタープランの基本理念

だれもが移動しやすく暮らしやすい「おたがいさま」で支えあう 上質な生活都市

(2) バリアフリーマスタープランの基本方針

① 市民(地域)・事業者・行政の連携・協力によるバリアフリー化の推進

③ 市民一人一人が互いに支えあう共生社会の実現に向けた“心のバリアフリー”の促進

② 誰もが移動しやすく暮らしやすい多核連携都市の実現に向けたバリアフリー環境の形成強化

④ 継続的な進行管理と検証・反映による取組の推進やマスタープランの改善

(3) 具体的な推進手法

「バリアフリー環境の形成強化」や「心のバリアフリー促進」に向けて、地域と連携したまちあるきワークショップを継続的に実施することで課題を抽出し、ハード・ソフト両面から改善を図る。

また、抽出した課題や改善状況について、市ホームページやバリアフリーマップ等での公開やマスタープラン更新を通じて「見える化」することで、継続的なバリアフリー化の推進体制を構築し、成長する計画(マスタープラン)とする。

まちあるきワークショップの継続実施によるバリアフリー化推進のイメージ

