

長崎市バリアフリーマスタープラン・ 第2期バリアフリー基本構想（素案）

～住む人も訪れる人も、だれもが安全・安心・快適にすごせるまちを目指して～

令和 3 年 ● 月策定
長崎市



《目次》

第1編. 長崎市バリアフリーマスタープラン	1
第1章. 長崎市バリアフリーマスタープランの策定にあたって	1
1-1. 策定の背景と目的	1
1-2. マスタープランの位置づけ	3
1-3. 計画期間	4
1-4. 上位・関連計画	5
第2章. バリアフリーを取り巻く長崎市の現状	7
2-1. 長崎市の現状	7
2-2. 旧基本構想の評価	32
2-3. まち歩き点検とワークショップ	36
2-4. 高齢者、障害者へのヒアリング	42
2-5. バリアフリーに関する課題	43
第3章. バリアフリーの推進に関する基本理念・基本方針	46
3-1. 基本理念	46
3-2. 基本方針	47
第4章. 移動等円滑化促進地区	48
4-1. 移動等円滑化促進地区の要件	48
4-2. 移動等円滑化促進地区	49
4-3. 地区の特性を踏まえたバリアフリー化の基本的な考え方	50
第5章. 生活関連施設、生活関連経路	62
5-1. 生活関連施設設定の考え方	62
5-2. 生活関連経路設定の考え方	68
5-3. 生活関連施設・生活関連経路	68
5-4. 生活関連施設・生活関連経路のバリアフリー化に関する事項	74
第6章. バリアフリーに関するソフト施策の取組み	78
6-1. 心のバリアフリーとは	78
6-2. 心のバリアフリーに関する取組み	78
6-3. バリアフリーマップについて	80
第7章. 行為の届出に関する事項	84
7-1. 届出制度の概要	84
7-2. 届出の対象行為	84
第2編. 長崎市第2期バリアフリー基本構想	86
第1章. 長崎市第2期バリアフリー基本構想の策定にあたって	86
1-1. 基本構想の位置づけ	86
1-2. 計画期間	88
第2章. 重点整備地区	89

2-1. 重点整備地区の要件.....	89
2-2. 重点整備地区.....	91
2-3. 地区の特性を踏まえたバリアフリー化の基本的な考え方.....	92
第3章. 生活関連施設、生活関連経路.....	98
3-1. 生活関連施設・生活関連経路の設定及びバリアフリー化に関する事項.....	98
第4章. 実施すべき特定事業.....	101
4-1. 特定事業とは.....	101
4-2. 特定事業の実施予定期間.....	101
4-3. 特定事業の種類.....	101
4-4. 実施すべき特定事業.....	102

第3編. バリアフリーの推進にあたって..... 106

第1章. 市民及び行政、施設設置管理者等との連携・協働による推進.....	106
第2章. スパイラルアップによるバリアフリーの推進.....	107

資料編..... 108

1. 市政モニターアンケート.....	108
(1) 調査の概要.....	108
(2) 調査結果の概要.....	108
(3) 調査結果の見方.....	108
(4) 調査結果.....	109
2. 長崎市移動等円滑化推進協議会委員.....	126
3. 用語解説.....	127

第1編. 長崎市バリアフリーマスタープラン

第1章. 長崎市バリアフリーマスタープランの策定にあたって

1-1. 策定の背景と目的

我が国においては、世界のどの国もこれまで経験したことのない本格的な高齢社会を迎え、今後更なる高齢化が進行すると見込まれており、高齢者の自立と社会参加による、健全で活力ある社会の実現が求められています。また、障害者が障害のない者と同等に生活し活動する社会を目指す、ノーマライゼーションの理念の社会への浸透が進み、自立と共生の理念の下、障害の有無にかかわらず誰もが相互に人格と個性を尊重し支え合う「共生社会」の実現が求められています。

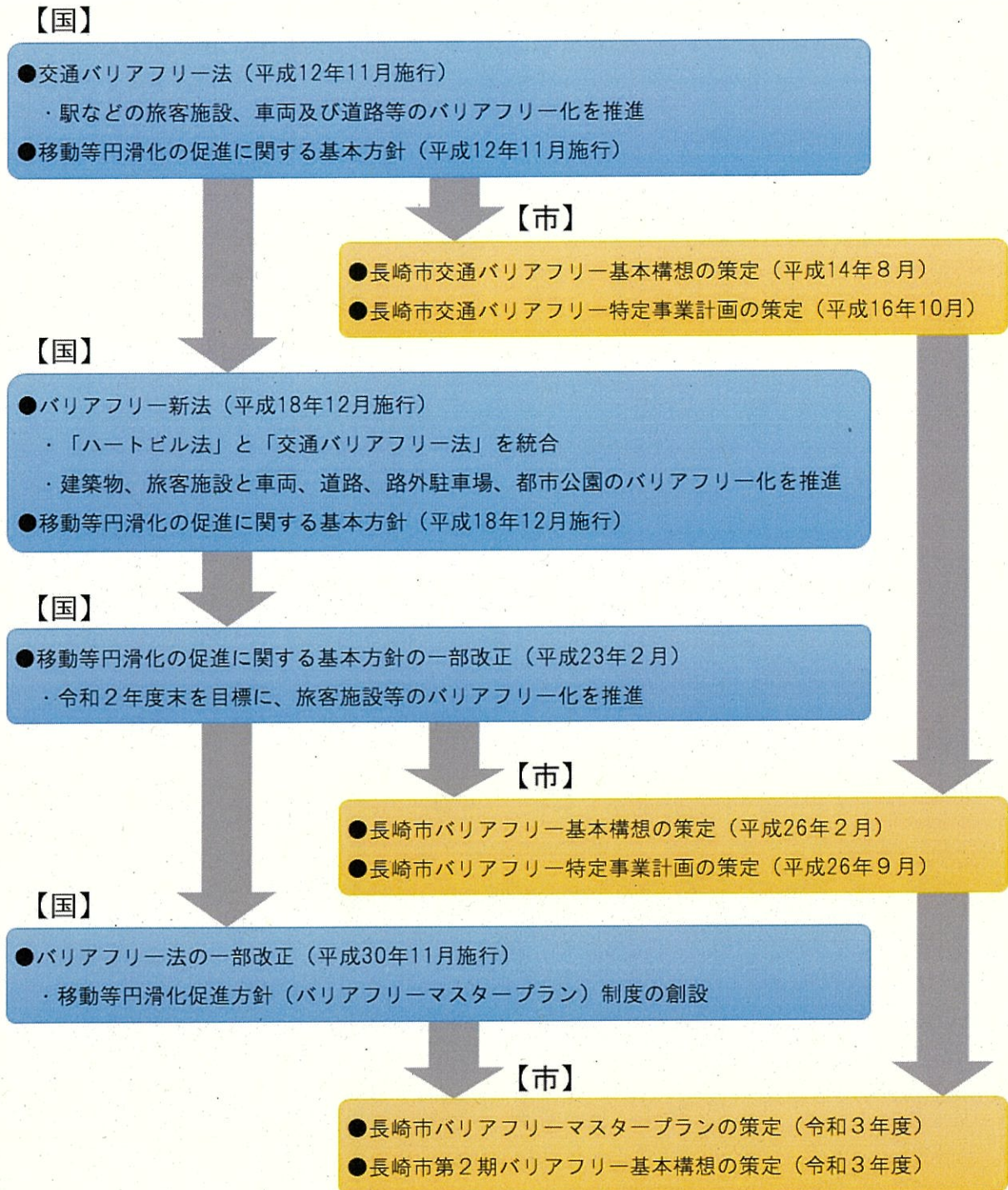
本市においては、平成12年5月に制定された「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）」に基づき、平成14年8月に「長崎市交通バリアフリー基本構想」を策定し、その後、平成18年6月に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「バリアフリー法」という。）」が制定されるとともに、平成23年3月には「移動等円滑化の促進に関する基本方針」が一部改正されたことなどを受け、平成26年2月に「長崎市バリアフリー基本構想（以下「旧基本構想」という。）」を策定し、令和2年度を目標として、旧基本構想で定める重点整備地区を対象に、関係機関とともに既存施設等のバリアフリー整備に取り組んできました。

一方、本市の総人口は昭和60年をピークに減少しており、今後も減少していくことが予測されています。また、高齢化率は着実に増加しており、65歳以上の人口が占める割合は、全国よりも早いスピードで増加することが予測されています。

このような中、平成30年5月には「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」が公布され、移動等円滑化促進方針（バリアフリーマスタープラン）制度が創設されるなど、より一層のバリアフリー化の推進が求められています。

このようなことから、本市においては、移動等円滑化促進方針制度に基づく「バリアフリーマスタープラン（以下「マスタープラン」という。）」と、これまでの「バリアフリー基本構想（以下「基本構想」という。）」の2つの計画により、市民の皆様や関係機関と連携しながら、「住む人も訪れる人も、誰もが安全・安心・快適にすごせるまち」を目指していきます。

<経緯>



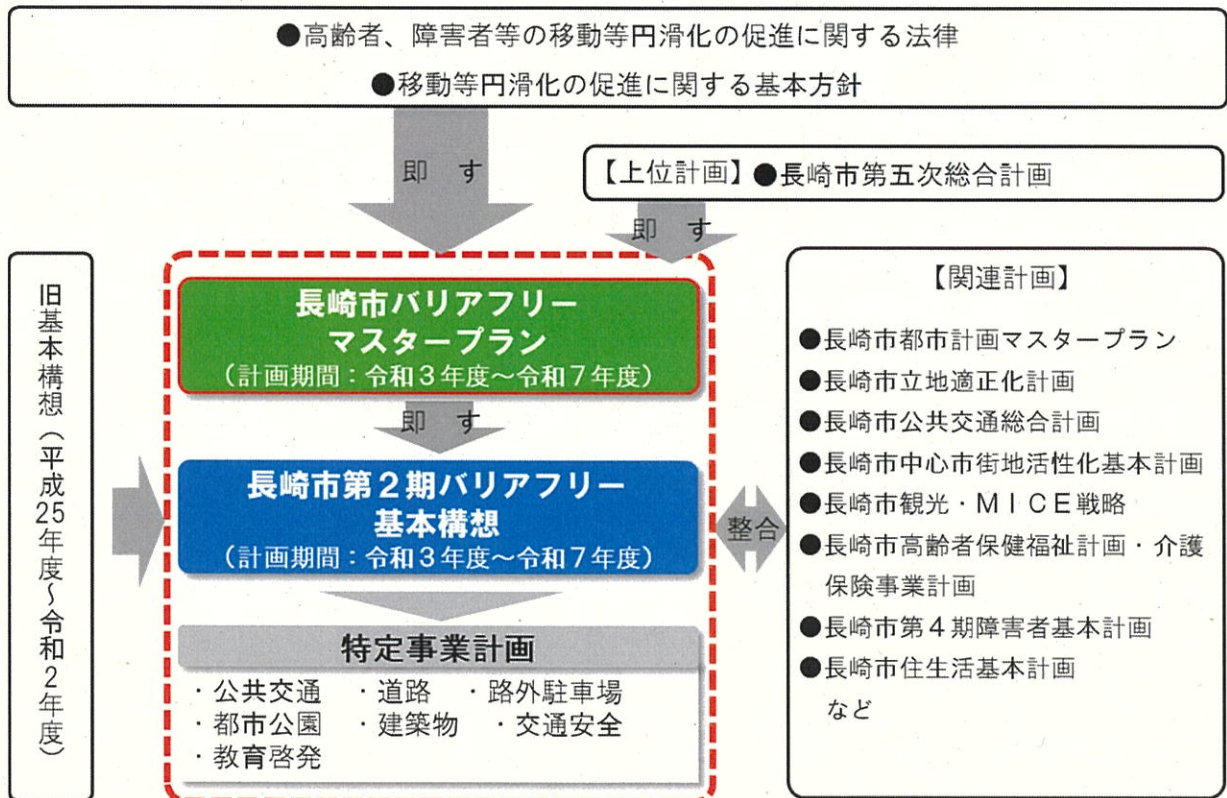
1-2. マスタープランの位置づけ

「マスタープラン」とは、バリアフリー化を促進することが特に必要と認められる地区（移動等円滑化促進地区）を定め、主に地区内のバリアフリー化を促進するため、市町村が面的・一体的なバリアフリー化の考え方を示すものです。

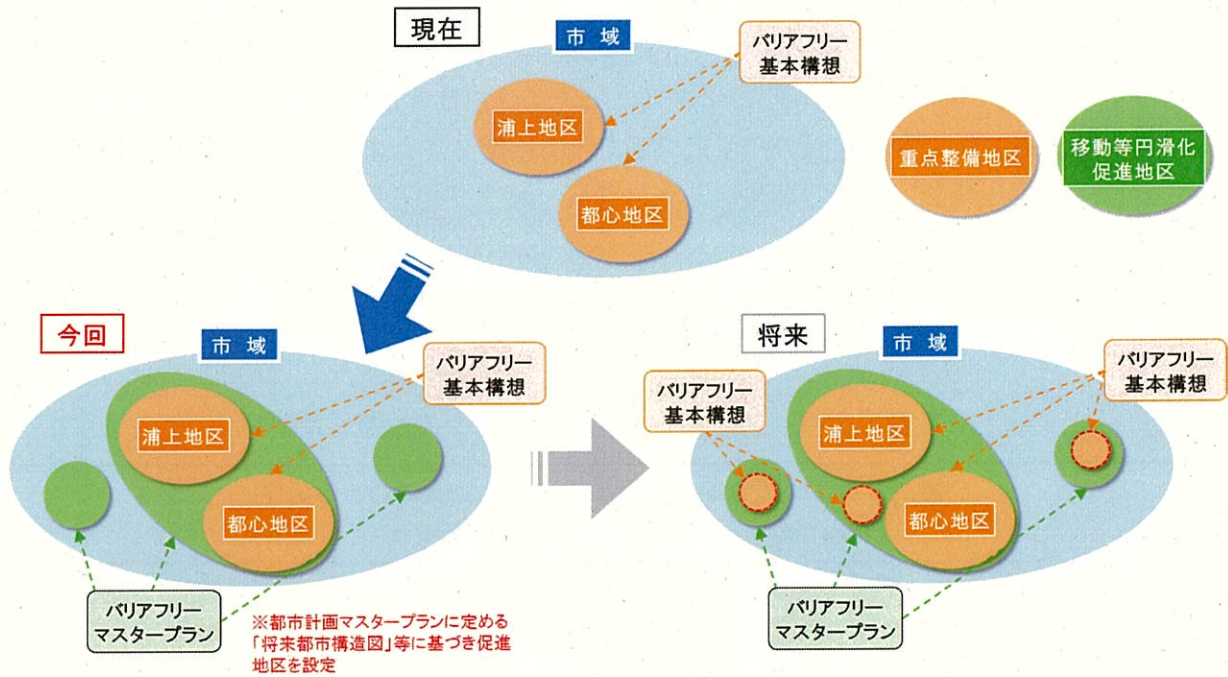
これまで、本市では、平成26年2月に策定した旧基本構想に基づき、関係機関と連携しながら、主に既存施設のバリアフリー化を推進してきましたが、今後は、マスタープランと基本構想の2つの計画により、より一層のバリアフリー化を推進していくこととします。

なお、マスタープランは、バリアフリー法や上位計画である「長崎市第五次総合計画」に即すほか、関連計画との整合を図り策定します。

＜長崎市バリアフリーマスタープランの位置づけ＞



<マスタープランと基本構想の対象地区（イメージ）>



<参考 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律>

(移動等円滑化促進方針)

第24条の2 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移動等円滑化促進地区について、移動等円滑化の促進に関する方針（以下「移動等円滑化促進方針」という。）を作成するよう努めるものとする。

1-3. 計画期間

計画期間は、令和3（2021）年度から令和7（2025）年度までの5年間とします。

1-4. 上位・関連計画

マスタープランの策定に当たっては、上位・関連計画などと連携・整合した計画とする必要があります。

ここでは、マスタープランに関連する上位・関連計画を整理します。

関連計画	計画概要
長崎市第五次総合計画 (策定中) 【所管：都市経営室】	<ul style="list-style-type: none"> ・ これからの長崎市がめざす将来の都市像を掲げ、その実現に向けた基本的な姿勢や道筋を明らかにしたもので、すべての市民と行政にとって共通のまちづくりの指針となるもの。 ・ 現在、令和4年度からを計画期間とする第五次総合計画策定に取り組んでいる。
長崎市都市計画マスタープラン 【所管：都市計画課】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画法に基づき策定する将来の都市づくりの基本的な考え方を示すもの。 ・ 人口減少・超高齢化社会の進行を踏まえ、持続可能な都市構造の実現を目指すため、長崎らしい集約連携型の将来都市構造として、「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」を掲げている。
長崎市立地適正化計画 【所管：都市計画課】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の都市づくりを具体的に進めていくため策定された、主に集約（コンパクト）を担う計画。
長崎市公共交通総合計画 【所管：公共交通対策室】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の都市づくりを具体的に進めていくため策定された、主に連携（ネットワーク）を担う計画。
長崎市中心市街地活性化基本計画 【所管：まちなか事業推進室】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 急速な少子高齢化の進行、社会経済情勢の変化に対応して、中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進するため策定された計画。
長崎市観光・MICE戦略 【所管：観光政策課】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光を取り巻く社会情勢の変化や多様化する訪問客のニーズに対応するため、従来の「長崎市観光戦略（平成20年策定）」及び「長崎市観光振興計画2020（平成28年策定）」を統合するとともに、観光のみならず「出島メッセ長崎」を中心としたMICEによる振興を図ることを目的として策定された計画。
長崎市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画 【所管：福祉総務課】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「人にやさしく、地域でいききと住み続けられるまち」をめざし、高齢者が暮らしやすい地域づくりや自らすすめる健康づくりを推進していくもの。

関連計画	計画概要
<p>長崎市第4期障害者基本計画 【所管：障害福祉課】</p>	<p>・ 障害者基本法に基づく計画で、障害の有無にかかわらず相互に人格と個性を尊重し支え合う共生社会の実現に向け、本市が掲げる障害者施策の基本的な方向性（生活支援、居住支援、雇用・就労支援、地域理解・社会参加促進、権利擁護・差別解消）のもと、基本方針を定めたもので、長崎市の障害者の実態やニーズに即した障害者施策を総合的・計画的に推進していくもの。</p>
<p>長崎市住生活基本計画 【所管：住宅課】</p>	<p>・ 少子高齢化の深刻化や空き家の急増への対応に加え、住宅セーフティネット機能の強化、住まいの質（耐震化、バリアフリー、省エネルギー化など）の向上、マンションの適正管理、市営住宅の老朽化と高齢化の進展などが重要な課題となっており、このような住生活を取り巻く状況の変化や上位・関連計画に対応するため策定された計画。</p>

第2章. バリアフリーを取り巻く長崎市の現状

2-1. 長崎市の現状

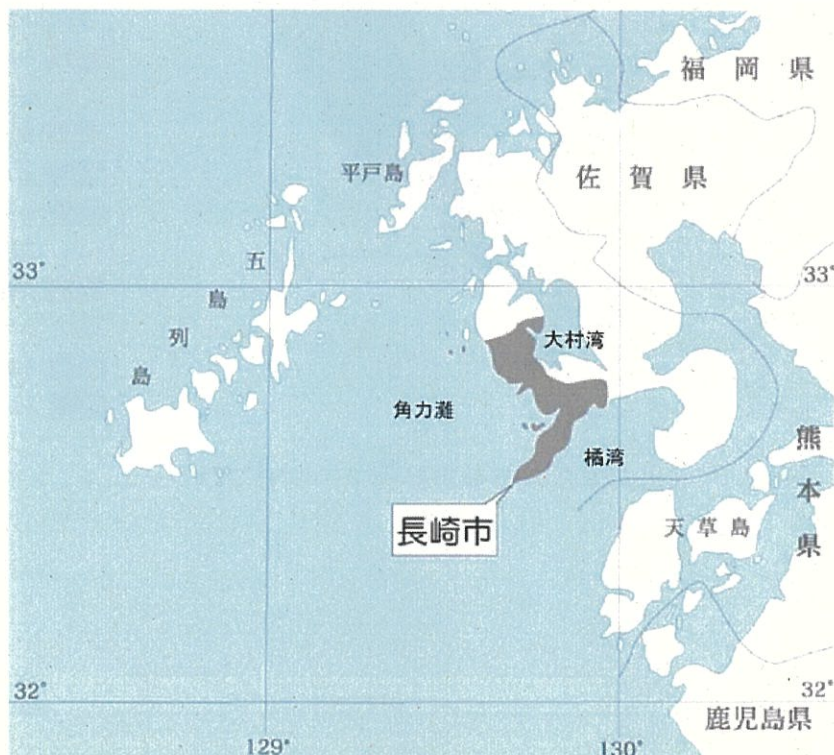
(1) 位置・地勢

本市は、九州の西端、長崎県の南部に位置し、長崎半島から西彼杵半島の一部を占めています。長崎市の西側、南側、東側は海に面し、角力灘、橘湾、大村湾が広がっています。

長崎港内港部の造成地とそこに注ぐ中島川周辺や、浦上川沿いの南北に細く連なる比較的平坦な地域に、商業・業務機能が集積しています。平坦地が少ないため、周辺の斜面地の宅地化により、住宅が丘陵をほうような独特な景観を呈し、住宅地はさらに丘陵の外縁部に広がり、新しい市街地を形成しています。また、周辺地域の入り江や河口部にも、総合事務所や地域センターなどを中心に古くから市街地が形成されています。

本市は、県都として高次の都市機能が集積されているばかりではなく、数多くの歴史文化遺産や独特の異国情緒を有するとともに、平和の発信など、国際交流の拠点となっています。

<長崎市の位置>

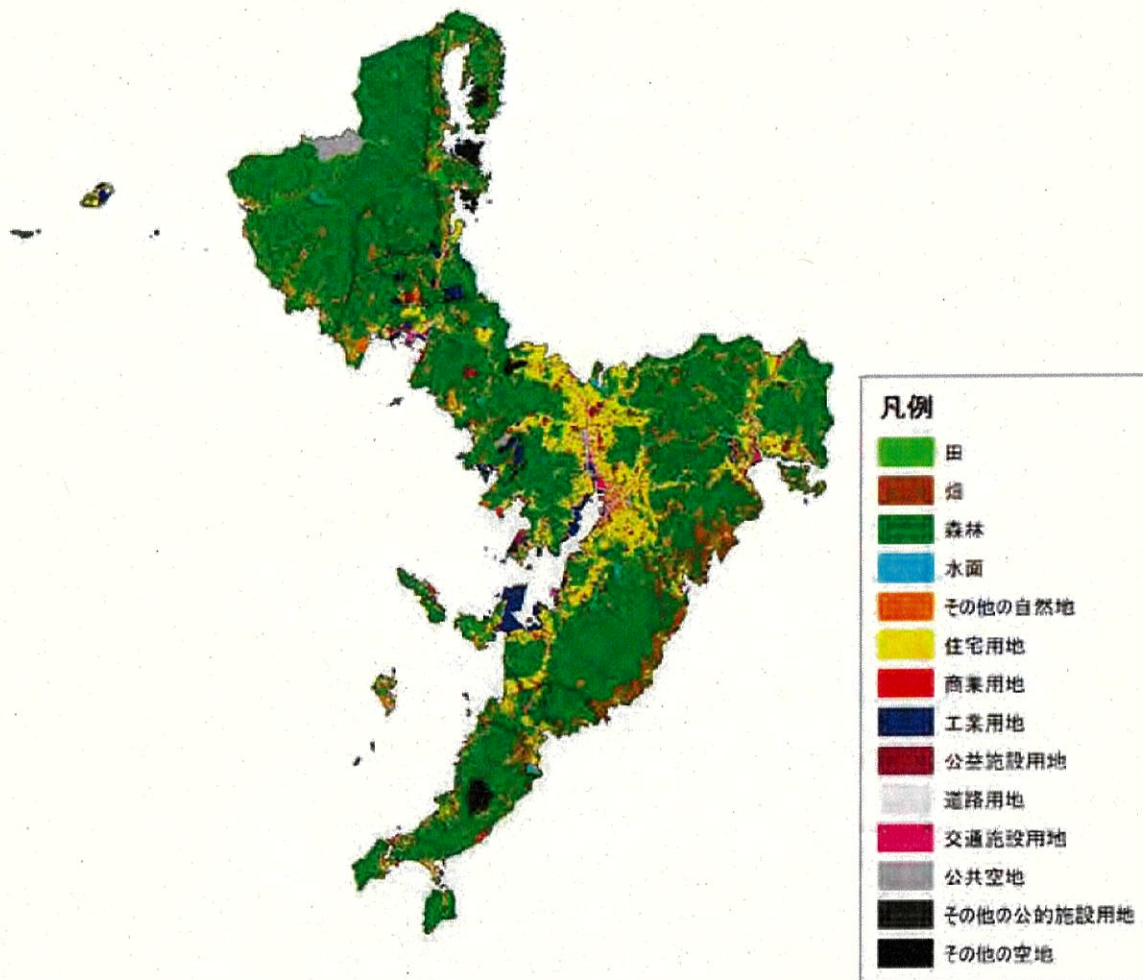


(出典：長崎市都市計画マスタープラン)

(2) 土地利用

本市は、ほとんどが山に囲まれており、自然的土地利用が市域の約78%を占め、都市的土地利用は約22%にとどまっています。自然的土地利用のうち、田が0.5%、畑が6.8%で農地の占める割合は小さく、大半が森林(64.9%)です。また、市街化区域内においては、都市的土地利用が約81%と高い割合での利用がなされています。

<土地利用現況図>



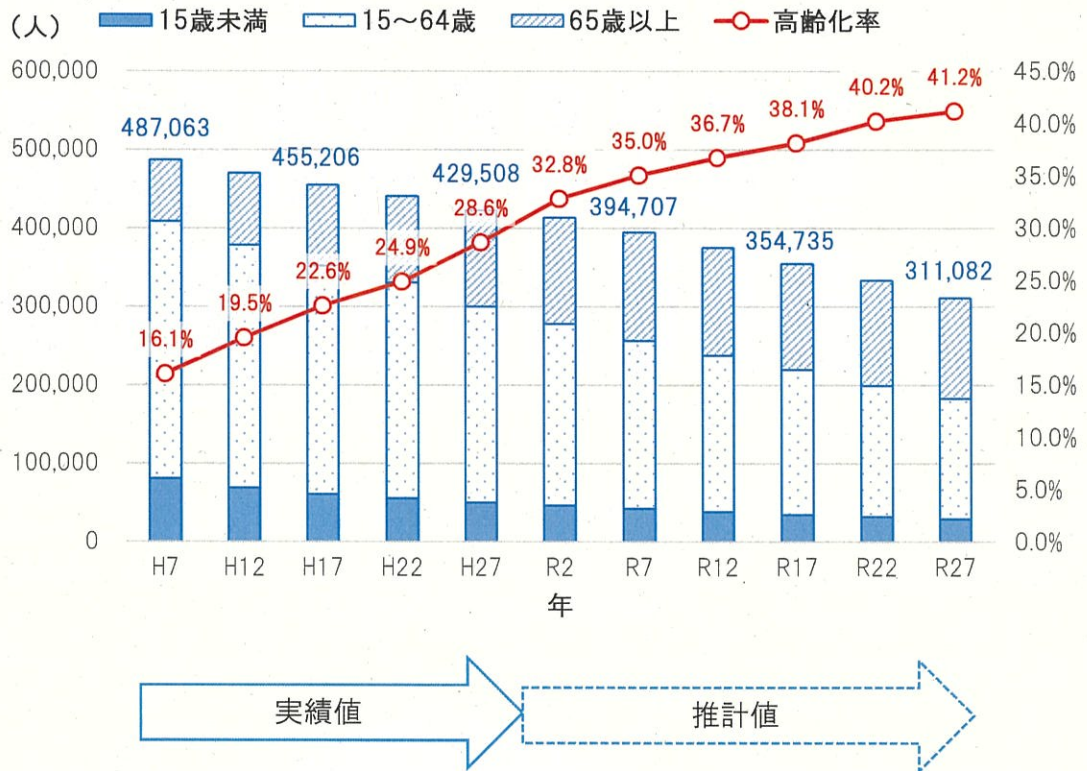
(出典：長崎市都市計画マスタープラン)

(3) 人口動向

ア 本市の人口と高齢化の状況

本市の人口は、年々減少しており、平成27年で429,508人（国勢調査）となっています。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計によると、今後も減少していくことが予想されており、令和27年には311,082人まで減少することが予測されています。また、高齢化率は、年々増加しており、平成27年では28.6%となっています。将来推計によると令和27年には41.2%に達することが予測されています。

＜人口の推移と高齢化率＞



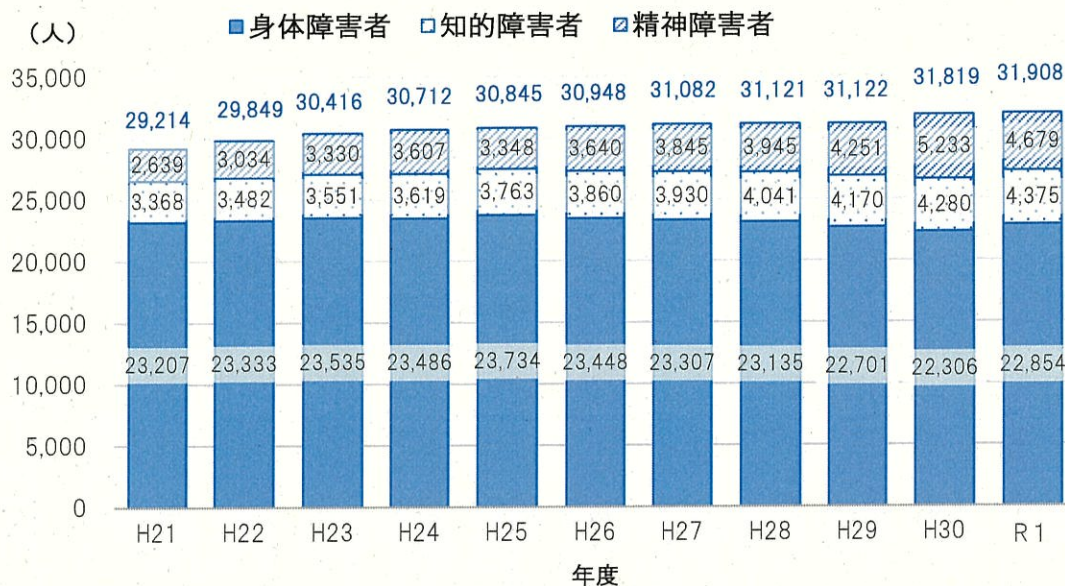
(資料：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）社会保障・人口問題研究所)

イ 障害者の状況

障害者数は近年増加傾向にあり、身体障害者が約7割を占めています。

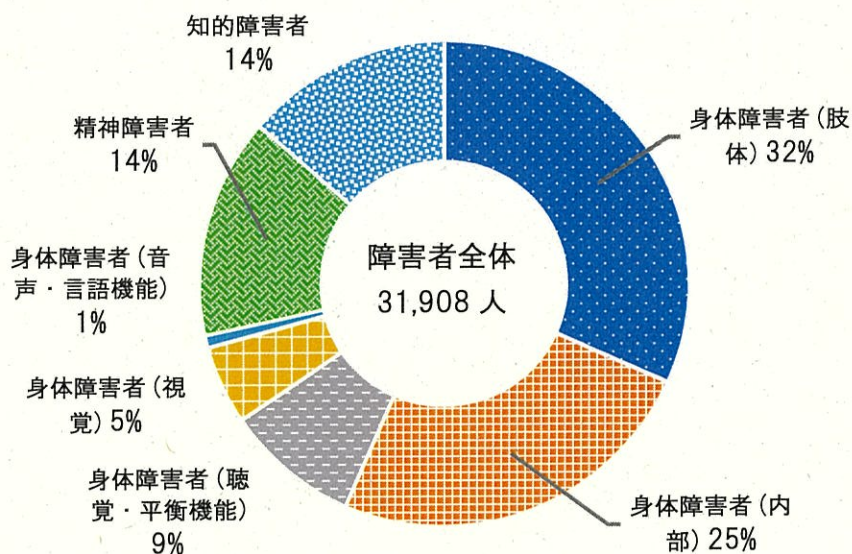
令和元年度の障害者の内訳は、肢体不自由者が10,117人（32%）、内部障害が7,931人（25%）、聴覚・平衡機能障害が2,873人（9%）、視覚障害が1,666人（5%）、音声・言語機能障害が267人（1%）、精神障害者が4,679人（14%）、知的障害者が4,375人（14%）となっています。

＜障害者数の推移＞



（資料：長崎市統計年鑑）

＜障害者の内訳（令和元年度）＞

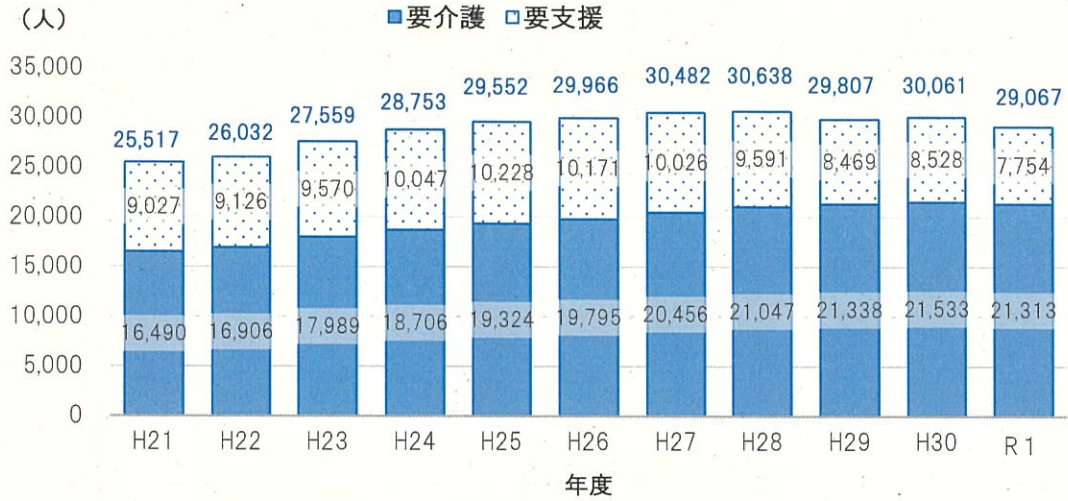


（資料：長崎市障害福祉課）

ウ 要支援・要介護認定者の状況

要支援・要介護認定者数も増加傾向にあり、平成21年度で25,517人であったのに対し、令和元年度は29,067人と約3,600人増加しています。

<要支援・要介護認定者数の推移>



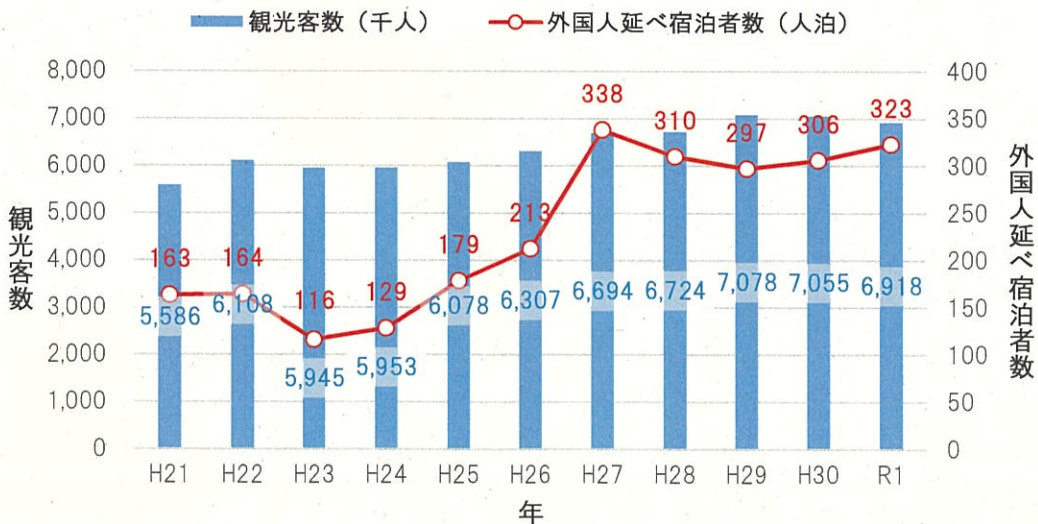
(資料：長崎市統計年鑑)

エ 観光客数の状況

本市の観光客数は、増加傾向にあり、平成29年度は過去最高を更新し、令和元年度は692万人となっています。

また、外国人宿泊客数も大きく増加しており、平成21年度で約16万人であったのに対し、令和元年度で約32万人と2倍程増加しています。

<観光客数と外国人宿泊客数の推移>



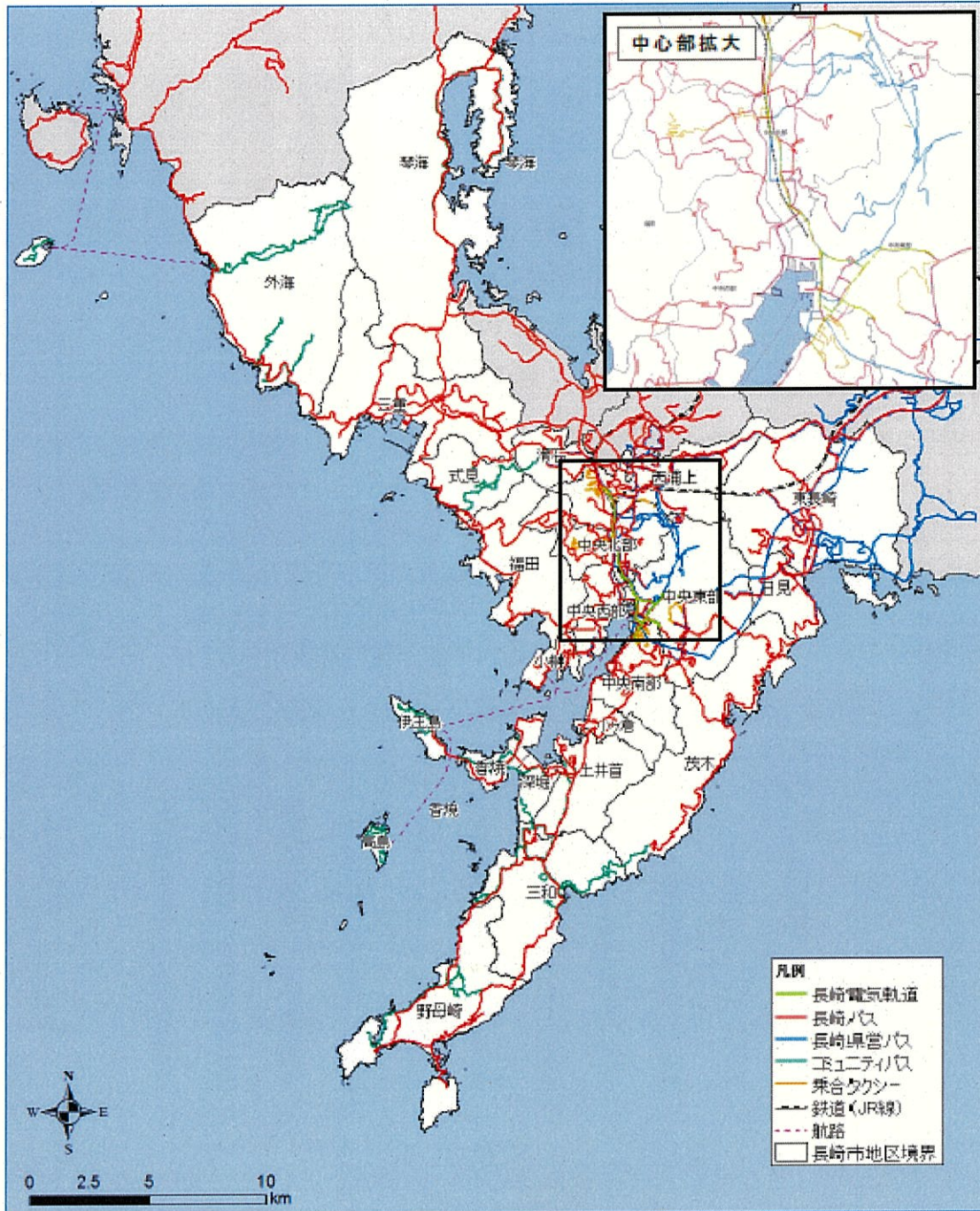
(資料：長崎市統計年鑑)

(4) 公共交通

ア 公共交通路線網

本市では、「路線バス」、「路面電車」、「鉄道」、「コミュニティバス」、「乗合タクシー」、「船舶（離島航路）」で公共交通路線網が形成され、北部地域の琴海地区では「デマンド交通」を運行していますが、特に、路線バスは、市域一帯をカバーし、本市の主要な公共交通機関となっています。

＜長崎市の公共交通路線網＞



(出典：長崎市公共交通総合計画)

イ 公共交通カバー率

本市全域の公共交通路線の徒歩圏人口カバー率[※]は80%で、全国平均の55%を大きく上回り、一定の公共交通サービスは行き届いている状況にあるといえます。

※ 徒歩圏人口カバー率

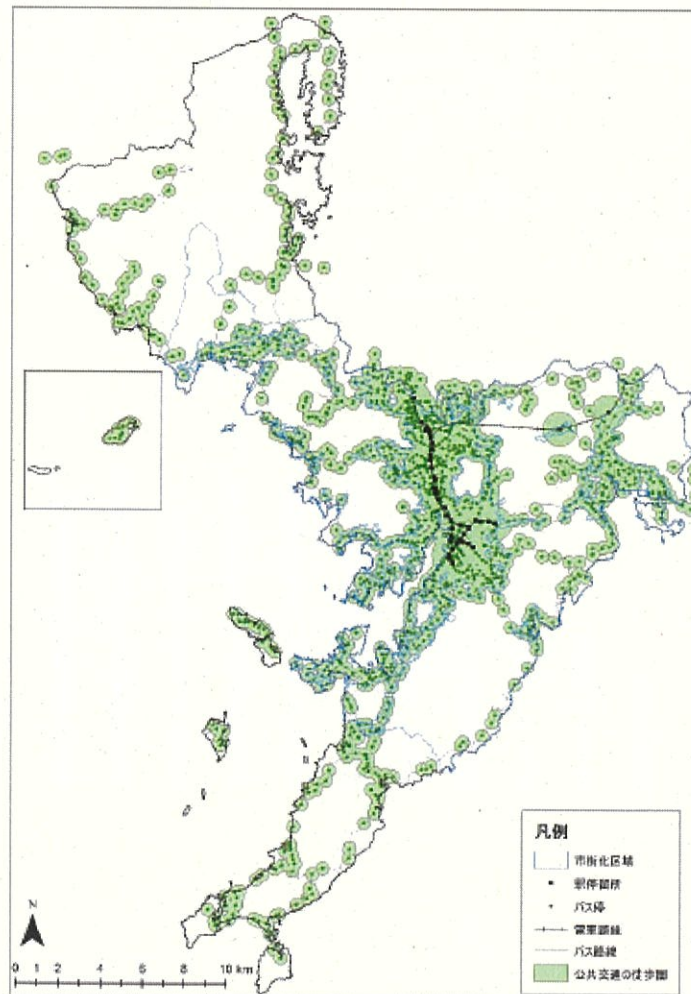
30本以上/日の運行がある鉄道・バス路線において、鉄道駅から800m以内、又はバス停から300m以内に居住する人口を、都市の総人口で除した値。

＜公共交通路線の徒歩圏人口カバー率（H26）＞

区分		カバー率（%）
全国平均		55
地方都市圏	政令市	72
	概ね50万人	58
	概ね30万人	40
長崎市		80

（出典：「都市構造の評価に関するハンドブック」（国交省））

＜公共交通機関のカバー状況＞



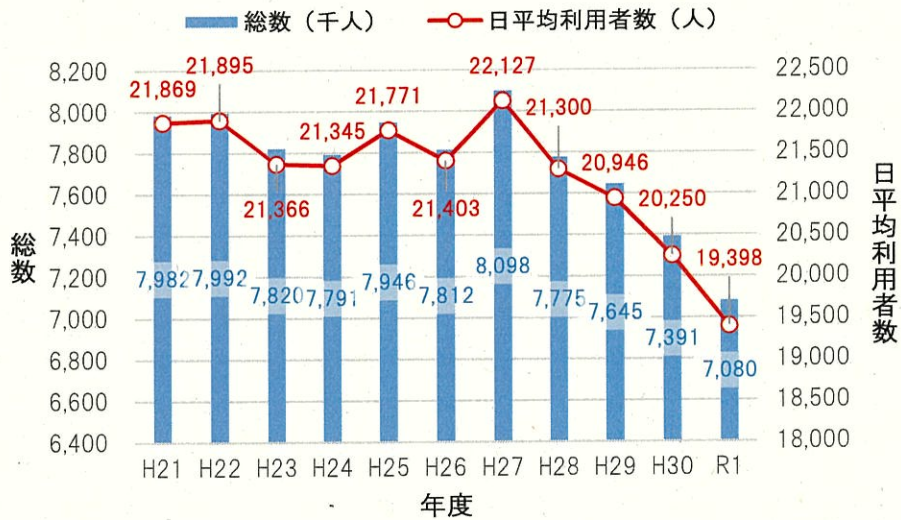
（出典：長崎市公共交通総合計画）

ウ 鉄道

(ア) 利用者数

- ・長崎駅の1日平均利用者数は、近年減少傾向にありますが市内の駅で最も利用者数が多く、令和元年度は19,398人/日となっています。

<長崎駅利用者数の推移>



(資料：長崎市統計年鑑)

- ・浦上駅の1日平均利用者数は、横ばい傾向にあり、令和元年度は5,180人/日となっています。

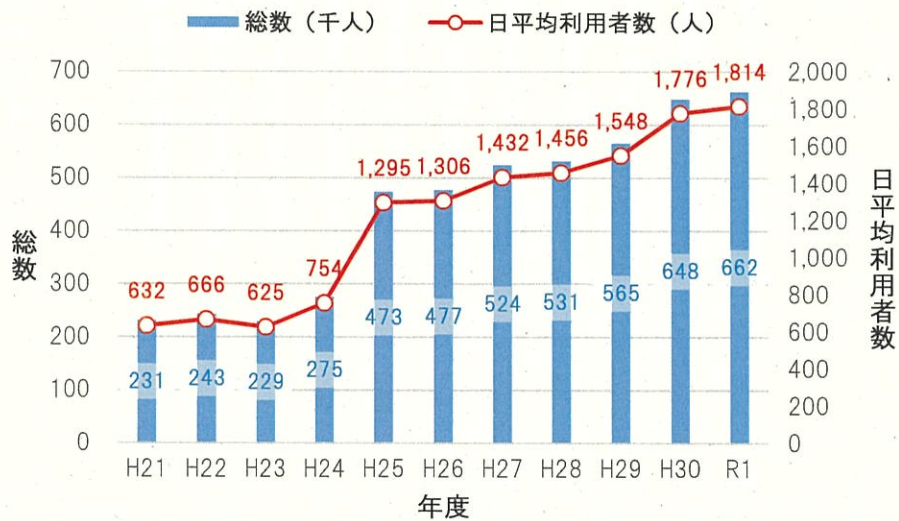
<浦上駅利用者数の推移>



(資料：長崎市統計年鑑)

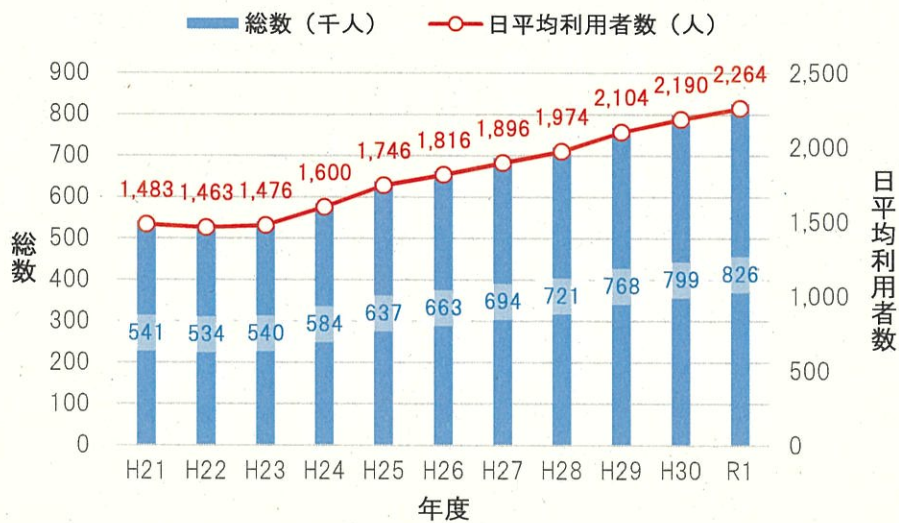
- ・西浦上駅、道ノ尾駅、現川駅の1日平均利用者数は、3駅とも増加傾向にあり、令和元年度は、各駅で1,814人/日、2,264人/日、1,438人/日となっています。

＜西浦上駅利用者数の推移＞



(資料：長崎市統計年鑑)

＜道ノ尾駅利用者数の推移＞



(資料：長崎市統計年鑑)

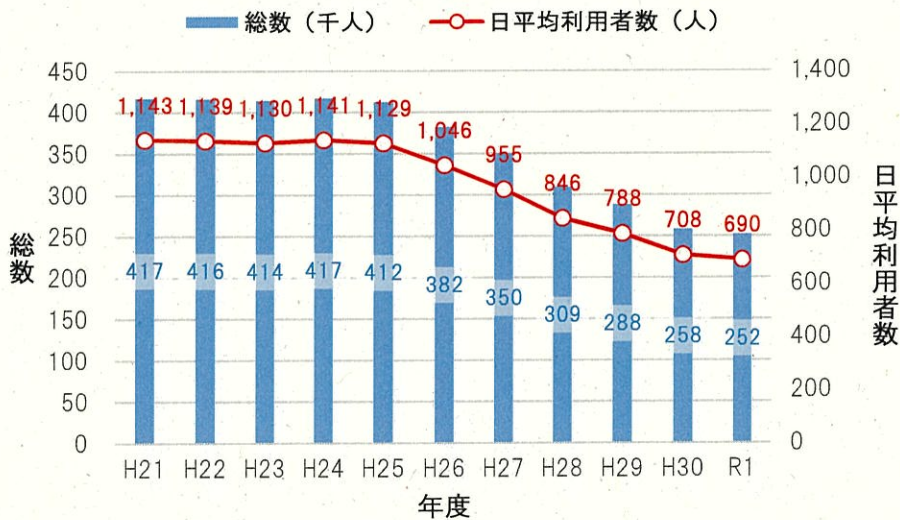
＜現川駅利用者数の推移＞



(資料：長崎市統計年鑑)

- ・肥前古賀駅の1日平均利用者数は、年々減少しており、令和元年度は690人/日となっています。

＜肥前古賀駅利用者数の推移＞



(資料：長崎市統計年鑑)

注) 平成28年度以降は、公表値が1日平均乗車人数のみの公表であるため、1日平均乗車人数を2倍し、年間日数を乗じることで利用者数を算出した。

(イ) 車両

平成 30 年度現在、J R 九州長崎支社所属の車両総数は 66 両でこのうち移動等円滑化基準適合車両数は 26 両と車両総数の約 4 割です。

< J R 九州長崎支社所属車両数 >

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
総車両数 (両)	67	67	67	67	64	64	66	66	
移動等円滑化基準適合車両数 (両)	24	24	24	24	24	26	26	26	
導入率	36%	36%	36%	36%	38%	41%	39%	39%	

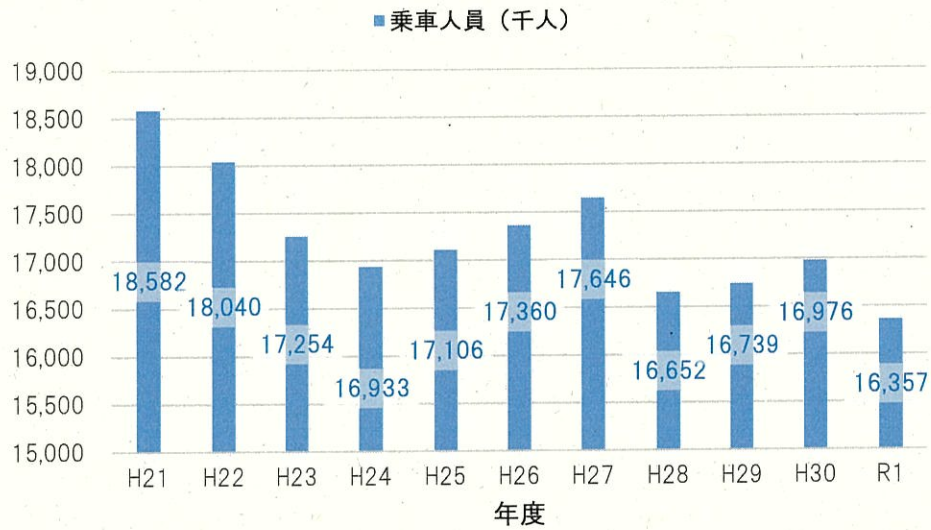
(資料：J R 九州)

エ 路面電車

(ア) 利用者数

- ・路面電車の利用者数は、平成 21 年度から平成 24 年度にかけて減少し、平成 25 年度から平成 27 年度まで増加しましたが、再び平成 28 年度に減少しその後は横ばい傾向にあります。

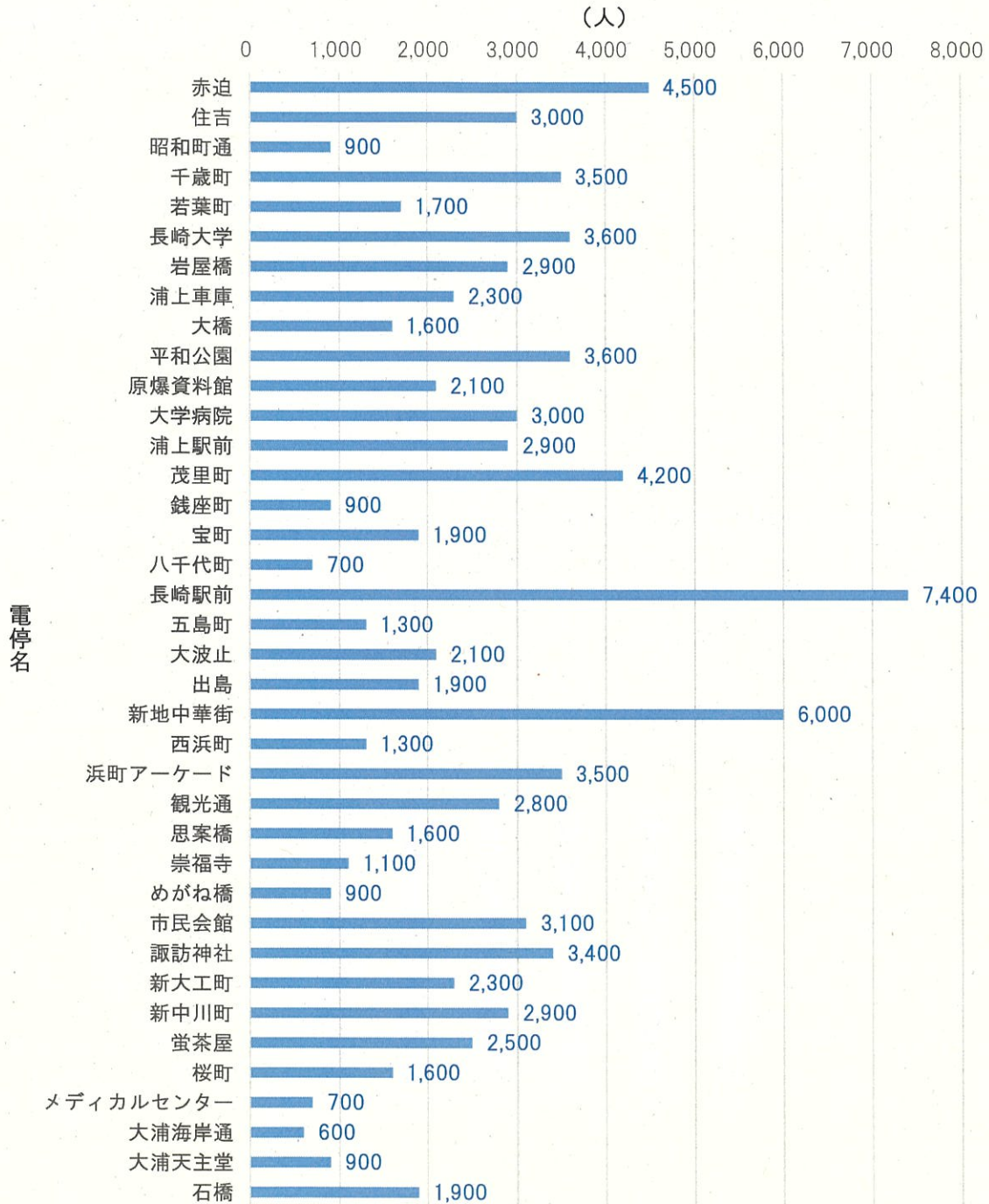
<乗車人員の推移>



（資料：長崎市統計年鑑）

- ・電停の1日当たりの平均利用者数は、長崎駅前が最も多く7,400人/日、次いで新地中華街の6,000人/日、赤迫の4,500人/日の順となっています。

＜電停の1日当たり利用者数（平成30年度）＞



（資料：長崎電気軌道（株））

注）市民会館停留場は、3号系統（長崎署跡地側）及び2・4・5号系統（市民会館側）に分かれているが、一つの停留場として集計している。

(イ) 車両

- ・令和元年度現在、路面電車の車両総数は74両でこのうち移動等円滑化基準適合車両数は6両と車両総数の約1割です。

＜路面電車車両数＞

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
総車両数 (両)	79	78	75	74	74	74	74	73	
移動等円滑化基準適合車両数 (両)	5	5	5	5	5	5	5	6	
導入率	6%	6%	7%	7%	7%	7%	7%	8%	

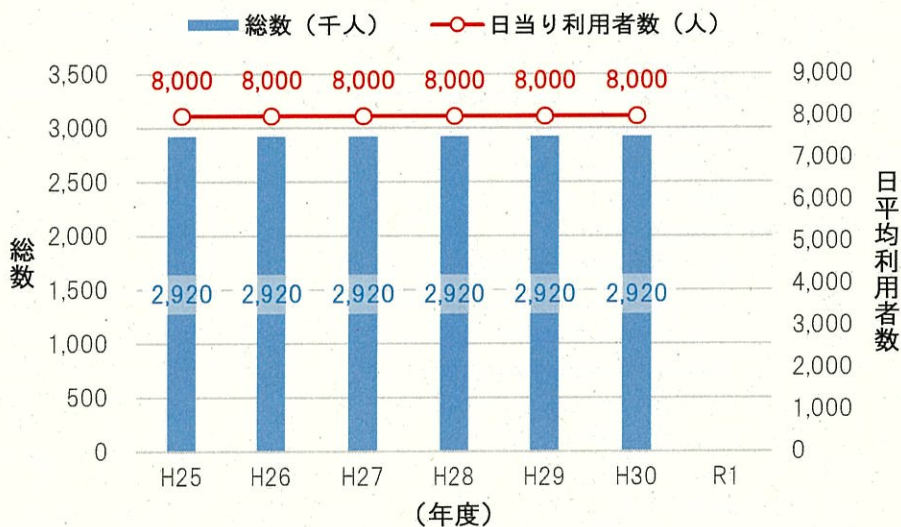
(資料：長崎電気軌道(株))

オ バス

(ア) ターミナル利用者数

- ・バスターミナルの利用者数は、長崎新地ターミナルが最も多く、約8,000人/日(平成30年度)が利用しており、近年はほぼ横ばいの状況で推移しています。

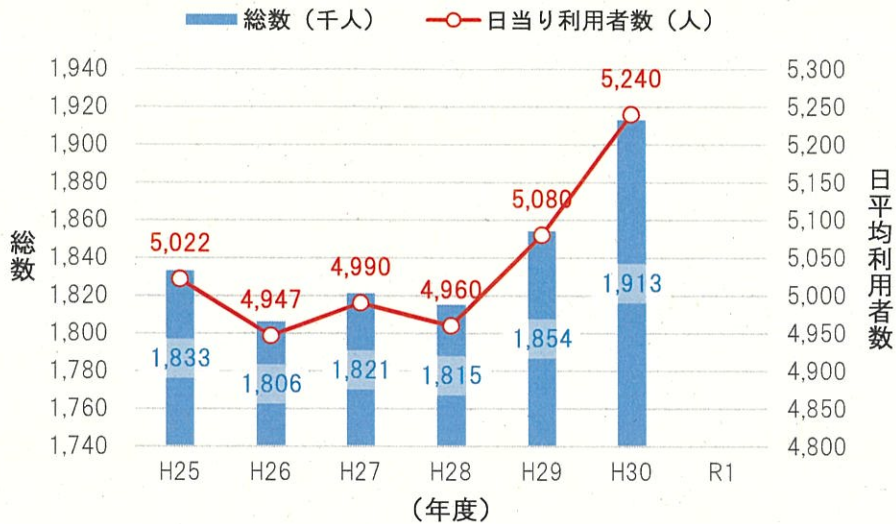
＜長崎新地ターミナル利用者数の推移＞



(資料：長崎自動車(株))

- ・長崎駅前ターミナルの利用者数は、5,240人/日（平成30年度）で、近年はやや増加傾向にあります。

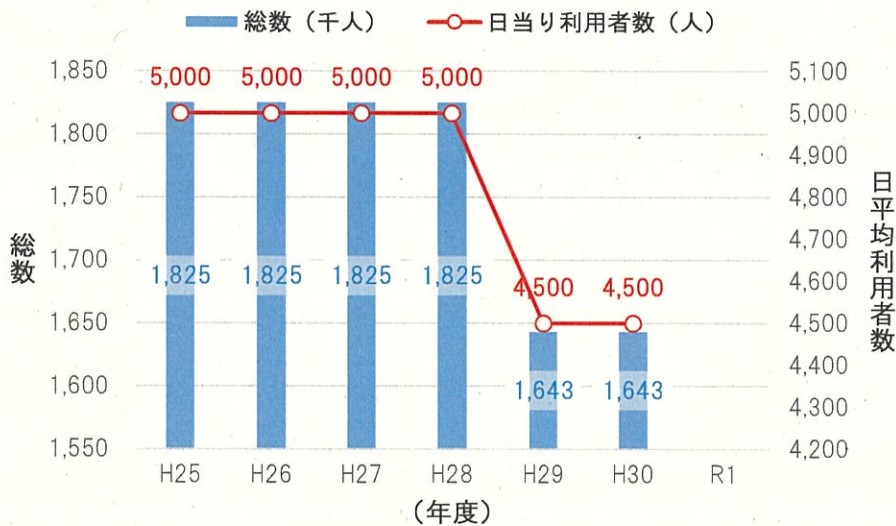
＜長崎駅前ターミナル利用者数の推移＞



（資料：長崎自動車株、県交通局、九州急行バス株）

- ・ココウォークバスセンターの利用者数は、平成21年度から平成28年度までは5,000人/日でしたが、平成29年度と平成30年度はで4,500人/日に減少しています。

＜ココウォークバスセンター利用者数の推移＞



（資料：長崎自動車株）

(イ) 車両数

- ・令和元年度現在、長崎自動車株式会社の車両総数は557両でこのうち、低床車両数は約6割、ノンステップ車両数は約3割です。

<長崎自動車株式会社>

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
全車両数(台)	582	582	584	585	587	572	
ノンステップ車両(台)	118	118	118	128	148	148	
導入率	20%	20%	20%	22%	25%	26%	

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
基準適用除外認定車両数(台)	48	48	18	18	18	14	
リフト又はスロープを備えた車両(台)	0	0	0	0	0	0	
導入率	0%	0%	0%	0%	0%	0%	

(資料：関係各社ヒアリングによる市調べ)

- ・令和元年度現在、長崎県交通局の車両総数は167両でこのうち、低床車両数は約7割、ノンステップ車両数は約3割です。

<長崎県交通局>

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
全車両数(台)	158	162	162	161	165	165	
ノンステップ車両(台)	6	13	29	36	47	47	
導入率	4%	8%	18%	22%	28%	28%	

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
基準適用除外認定車両数(台)	3	3	3	3	3	3	
リフト又はスロープを備えた車両(台)	0	0	0	0	0	0	
導入率	0%	0%	0%	0%	0%	0%	

(資料：関係各社ヒアリングによる市調べ)

注) 長崎市内を運行する車両に限定。県外高速車・リムジン等の特殊車両を除く

＜さいかい交通株式会社＞

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
全車両数（台）	34	34	34	34	34	34	
ノンステップ車両（台）	0	0	0	0	0	0	
導入率	0%	0%	0%	0%	0%	0%	

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
基準適用除外認定車両数 （台）	0	0	0	0	0	0	0
リフト又はスロープを備 えた車両（台）	0	0	0	0	0	0	0
導入率	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

（資料：関係各社ヒアリングによる市調べ）

カ タクシー

(ア) 利用者数

利用者数は、年々減少しており、令和元年度においては11,054千人まで減少しており、平成22年度と比較すると約3割減少しています。

＜乗車人員の推移＞



(資料：長崎市統計年鑑)

(イ) 車両数

- ・タクシー車両数は年々減少しています。
- ・福祉車両の導入状況は、大型車で4台、普通車で8台と平成30年のタクシー総車両数の1%未満です。

＜タクシー車両数＞

年度		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
総車両数 (台)		1,791	1,747	1,740	1,728	1,649	1,601	1,466	1,448	
福祉タクシー車両数 (台)	大型	6	6	6	6	4	4	4	4	
	普通	30	31	36	33	26	22	9	8	
	小計	36	37	42	39	30	26	13	12	
UD タクシー (台)		-	-	-	-	-	-	-	-	50
適合率		2%	2%	2%	2%	2%	2%	1%	1%	

(資料：長崎市タクシー協会)

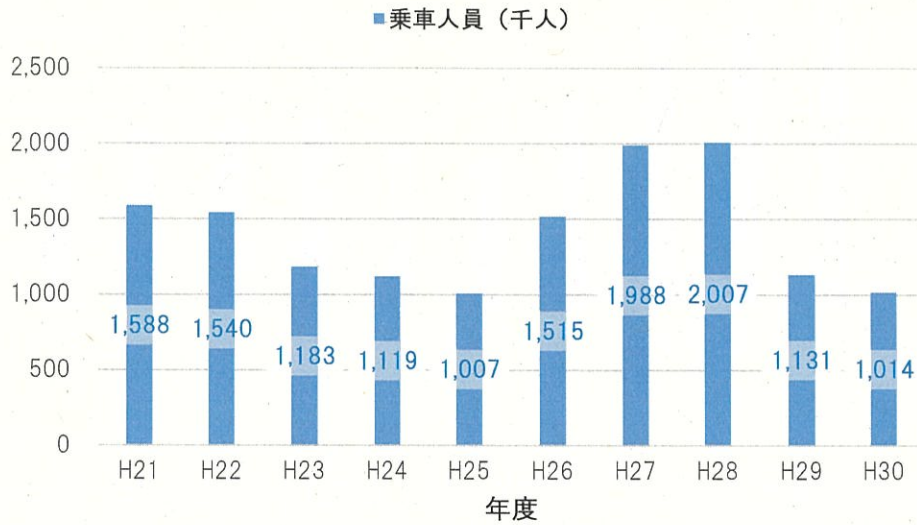
注) UD (ユニバーサルデザイン) タクシーとは、健康な方はもちろんのこと、高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用者の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいタクシー車両のこと。

キ 船舶

(ア) 利用者数

- ・長崎港ターミナルの利用者数は、平成 25 年度に一旦落ち込みが見られましたが、その後、平成 28 年度は 5,499 人/日まで増加したが平成 29 年度には急激に減少しています。

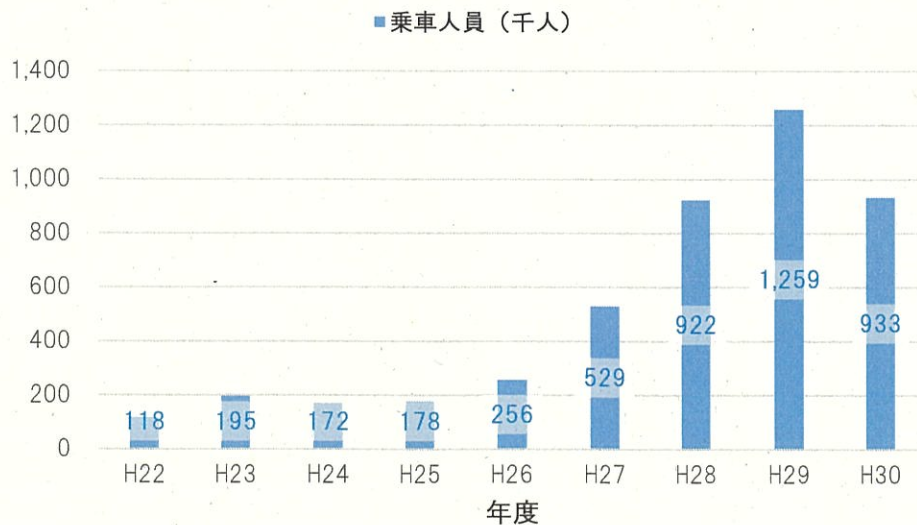
<長崎港ターミナル利用者数の推移>



（資料：長崎市統計年鑑）

- ・松ヶ枝国際ターミナル（平成 22 年 3 月開業）の利用者数は平成 29 年度まで一貫して増加傾向で推移していましたが、平成 30 年度は減少に転じています。なお、これはクルーズ客船の寄港隻数が減少したことによるものと考えられます。

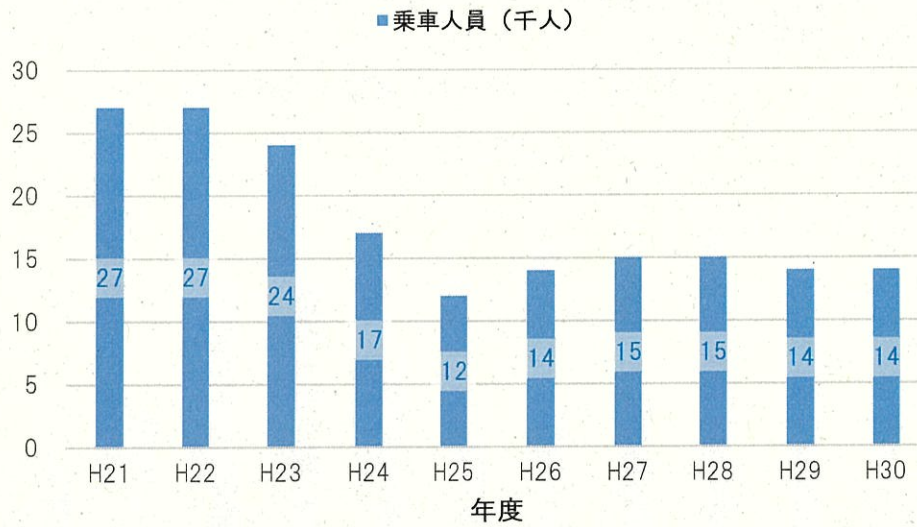
<松が枝国際ターミナル利用者数の推移>



（資料：長崎港湾漁港事務所）

- ・茂木港ターミナルの利用者数は、平成 25 年度まで年々減少していましたが、平成 26 年度以降は 40 人/日程度で推移し近年では減少気味です。

＜茂木港ターミナル利用者数の推移＞



（資料：長崎市統計年鑑）

(イ) 船舶数

市内主要ターミナルを発着する船舶の移動円滑化基準への適合状況は、平成30年度末時点で長崎港ターミナルが63.6%、茂木港ターミナルは0%となっています。

<市内主要ターミナル発着の船舶数と移動円滑化基準適合状況>

(平成31年3月末時点)

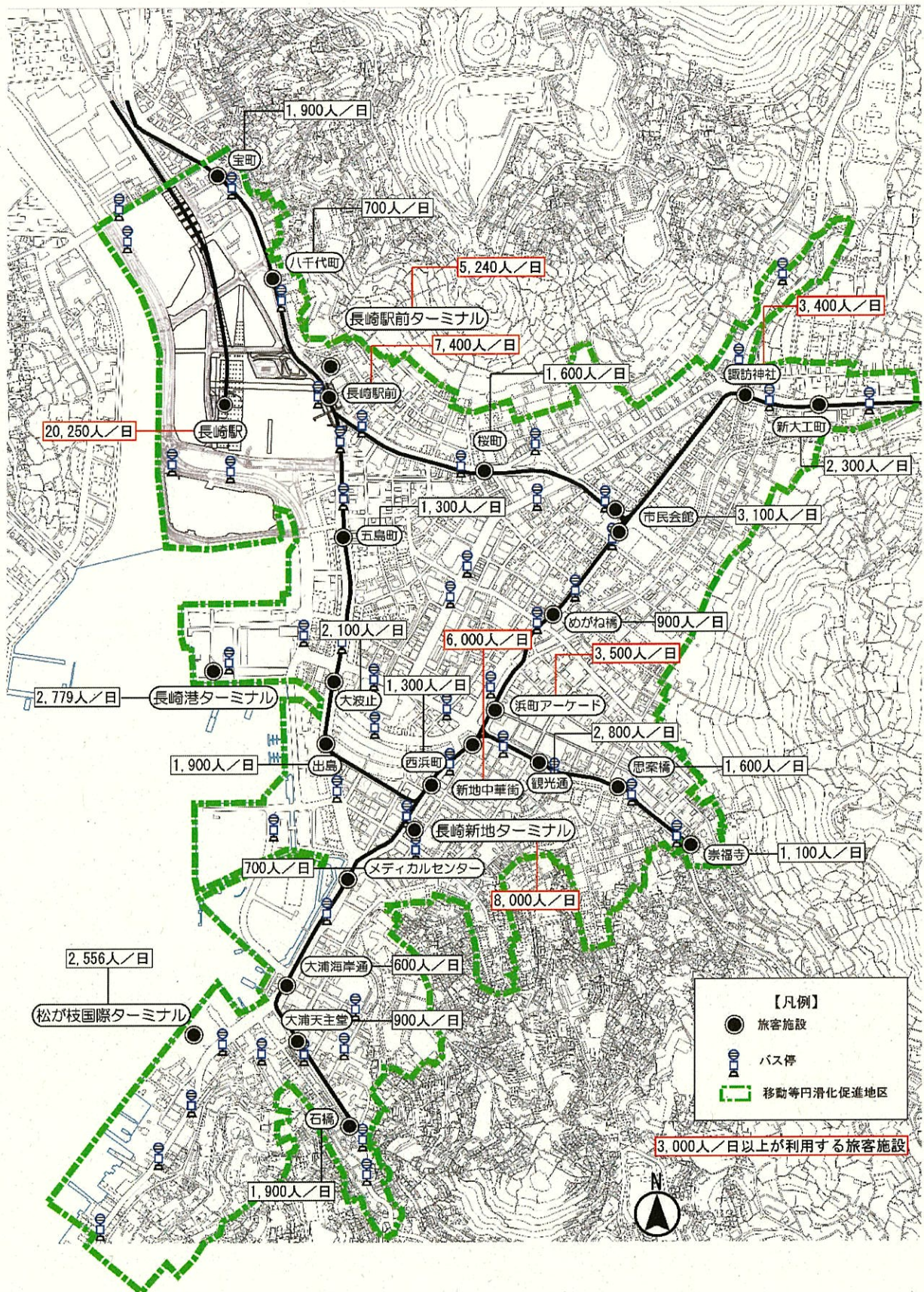
発着ターミナル・航路		船舶数	移動等円滑化 基準適合船舶数	移動円滑化 基準適合率
長崎港 ターミナル	長崎～五島	4	2	50%
	長崎～有川	2	2	100%
	長崎～伊王島～高島	2	1	50%
	長崎～上五島	2	2	100%
	長崎～香焼	1	0	0%
	合計	11	7	64%
茂木港 ターミナル	長崎～天草(富岡)	1	0	0.0%
合 計		12	7	58.3%

(資料：九州商船(株)、野母商船(株)、長崎汽船(株)、(株)五島産業汽船、苓北観光汽船(株))

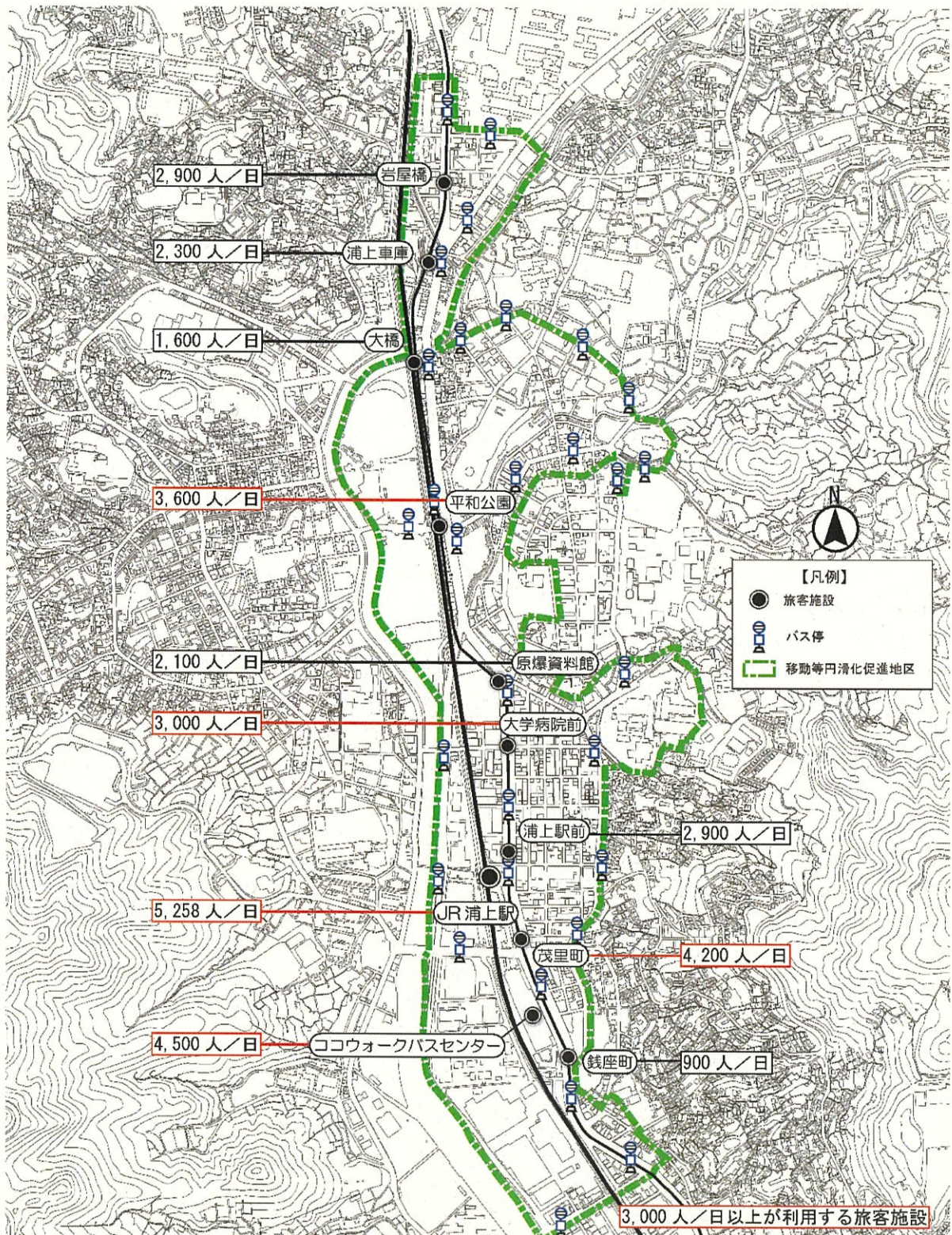
ク 主な旅客施設の利用者数(平成30年度)

移動等円滑化促進地区内における主な旅客施設の1日当たりの利用者数を以下に示します。

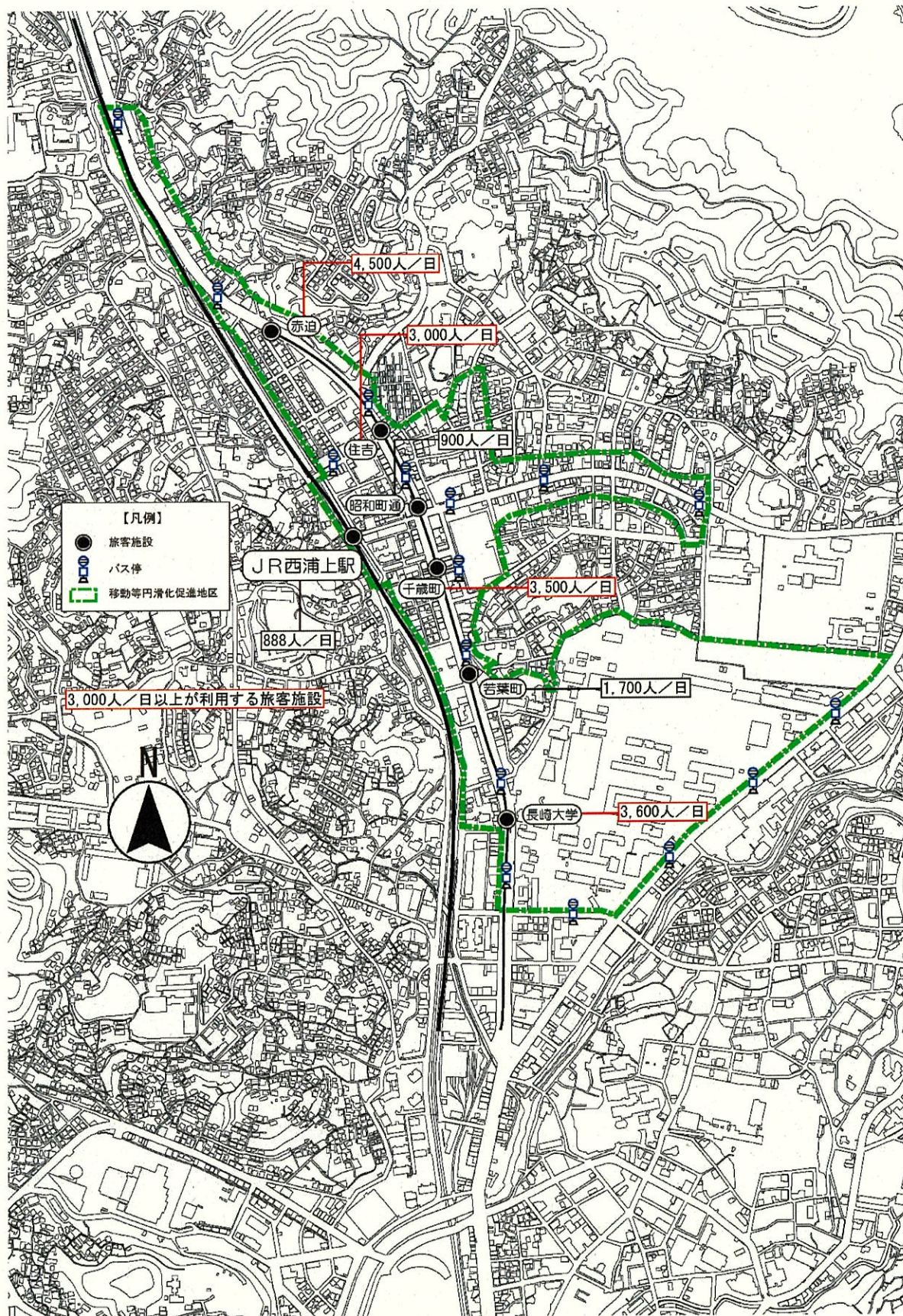
<主な旅客施設の利用者数（都心部地区）>



<主な旅客施設の利用者数（都心周辺部地区）>



<主な旅客施設の利用者数（北部地域拠点地区周辺）>

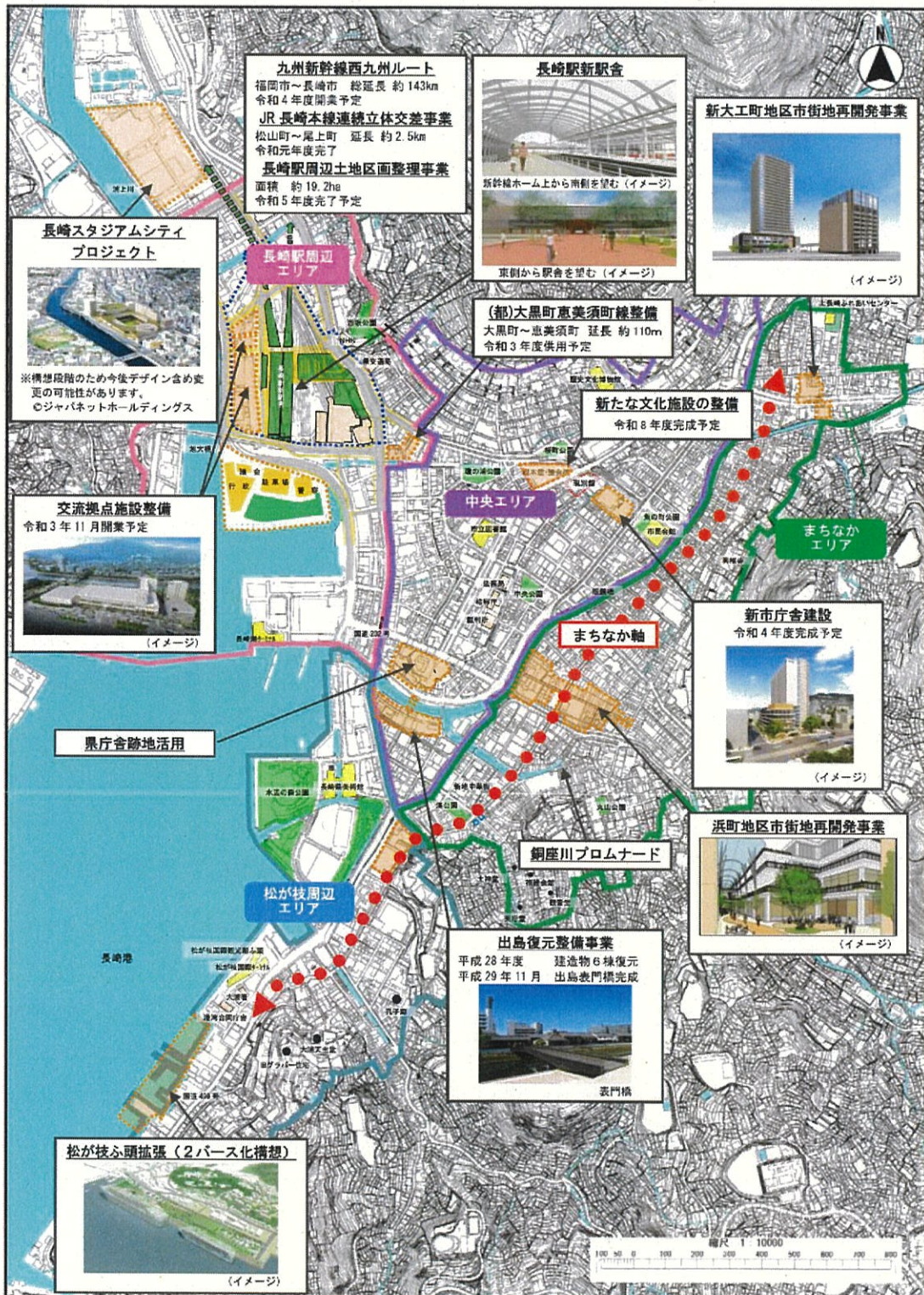


※東部・南部地域拠点には該当する旅客施設はない

(5) 各種プロジェクト

本市中心部では、令和4年秋の新幹線開業に向け、長崎駅の新幹線駅舎や出島メッセ長崎などの整備が進んでいるほか、松が枝埠頭の2バース化など「100年に一度」と称されるまちづくりが進んでおり、移動の流れも変化することが想定されます。

<都心部・都心周辺部における主要事業>



2-2. 旧基本構想の評価

(1) 旧基本構想における特定事業の取組み状況

平成26年2月に策定した「長崎市バリアフリー基本構想（旧基本構想）」に基づく、長崎市バリアフリー特定事業計画の取組状況を特定事業別に整理します。

ア 公共交通特定事業

- ・公共交通特定事業のうち、施設関連の進捗率について、JR九州の駅施設関連では62.1%、バスターミナルが100.0%となっています。しかしながら、電気軌道電停（長崎駅、新地中華街電停）については、道路管理者との調整が必要なこともあり、現状ではバリアフリー化がなされていない状況です。
- ・低床車両導入関連の進捗率について、長崎電気軌道が85.7%、長崎自動車が99.0%、県交通局95.4%です。

イ 道路特定事業

- ・歩道部の段差や勾配の解消など道路特定事業の進捗率については、直轄国道（1路線）が87.5%、県管理国道（4路線）が87.4%の状況です。一方、市道（19路線）では46.9%と事業全体の半分程度で、予算確保の面などの要因により整備が進んでいない状況です。

ウ 交通安全特定事業

- ・信号設備における視覚障害者用付加装置やエスコートゾーンの設置など72事業が対象となっており、94.1%の設置が終了しています。

エ 都市公園特定事業

- ・都市公園特定事業については、「水辺の森公園」「長崎公園」「平和公園」の3か所が事業対象ですが進捗率は0.0%で、関係機関との調整が必要なこともあり、整備が進んでいない状況です。

オ 路外駐車場特定事業

- ・路外駐車場特定事業については、「市営松が枝町駐車場」の4事業が対象となっており進捗率は100.0%で完了しています。

カ 建築物特定事業

- ・建築物特定事業については、「長崎警察署」、「長崎振興局」、「公園便所」などの施設について15事業が対象となっており、このうち9事業が完了していますが、長崎警察署の建替えに伴い実施を見送った事業が生じたことなどから、進捗率は60.0%となっています。

キ 特定事業進捗状況総括

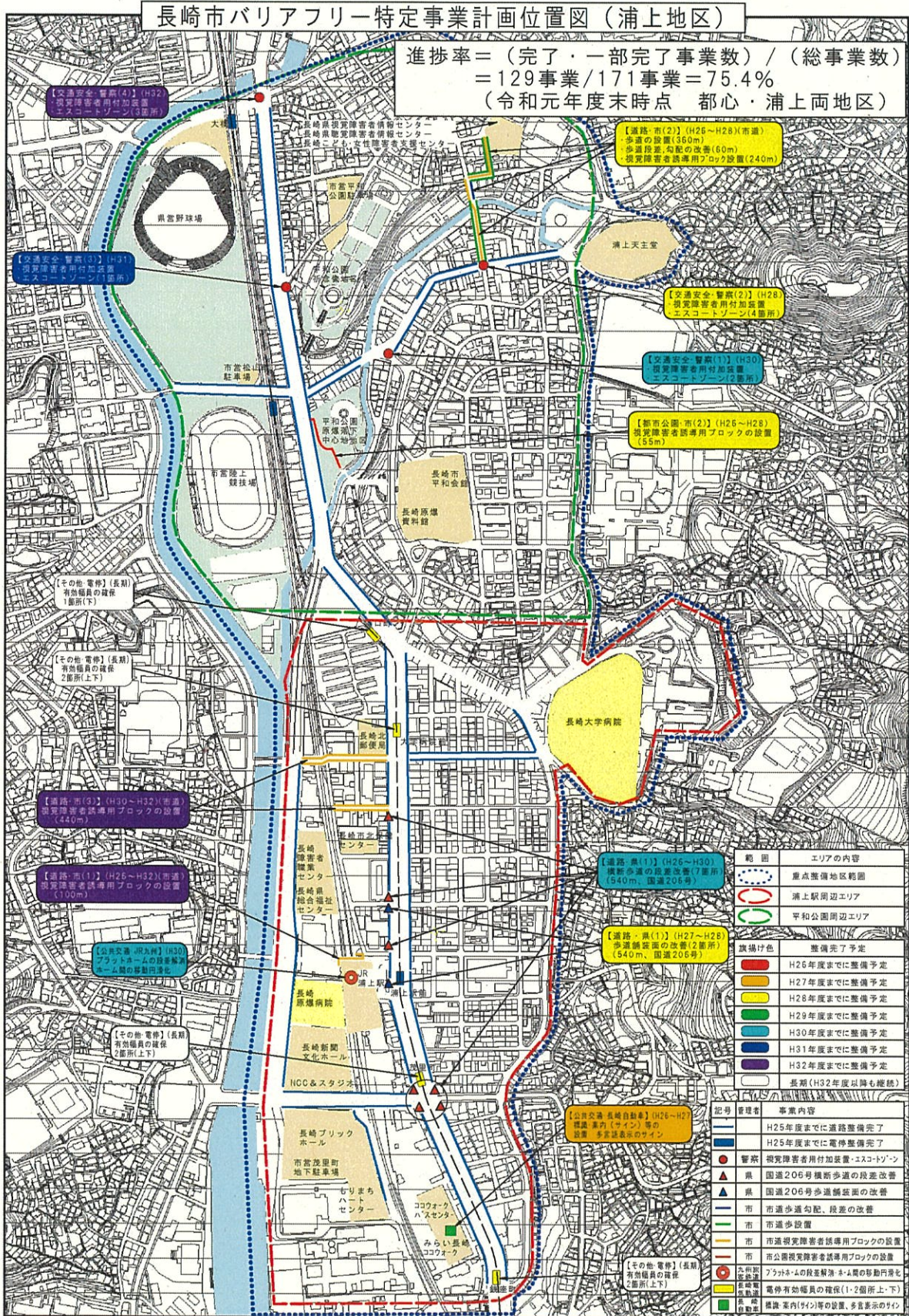
- ・旧基本構想（平成26年2月策定）に基づく、特定事業の全体進捗率は75.4%です。

＜長崎市バリアフリー特定事業計画 進捗状況総括（令和2年3月末時点）＞

特定事業	関連・所管など	総事業数	完了事業数	未完了の事業数		進捗率	
				一部完了(※)	未実施		
公共交通	JR九州	6	2	1.73	2	62.1%	
	電気軌道電停	2	0	0	2	0.0%	
	バスターミナル	5	5	0	0	100.0%	
	低床車両導入	長崎電気軌道	1	0	0.86	0	85.7%
		長崎自動車	1	0	0.99	0	99.0%
		県交通局	1	0	0.95	0	95.4%
小計	16	7	4.53	4	72.1%		
道路	直轄国道（1路線）	4	3	0.5	0	87.5%	
	県管理国道（4路線）	16	13	0.98	2	87.4%	
	市道（19路線）	41	15	4.22	19	46.9%	
	小計（24路線）	61	31	5.70	21	60.2%	
交通安全		72	66	1.78	0	94.1%	
都市公園（水辺の森・長崎・平和公園）		3	0	0	3	0.0%	
路外駐車場（市営松が枝町駐車場）		4	4	0	0	100.0%	
建築物		15	9	0	6	60.0%	
合計		171	117	12.01	34	75.4%	

注）一部完了の数値については、1事業当たりの進捗割合を算出したもの。

(3) 特定事業計画位置図（浦上地区）



※特定事業計画には長期的な対応が必要となる事業も位置付けているため、計画期間内に進捗率100%を達成するものではありません。
 ※本図面は平成26年度に策定した長崎市バリアフリー特定事業計画の図であるため、施設名等が現在と異なります。

2-3. まち歩き点検とワークショップ

マスタープラン及び基本構想の策定にあたり、高齢者や障害者のニーズの把握と課題意識の共有を図るため、高齢者・障害者団体とまち歩き点検とワークショップを実施しました。

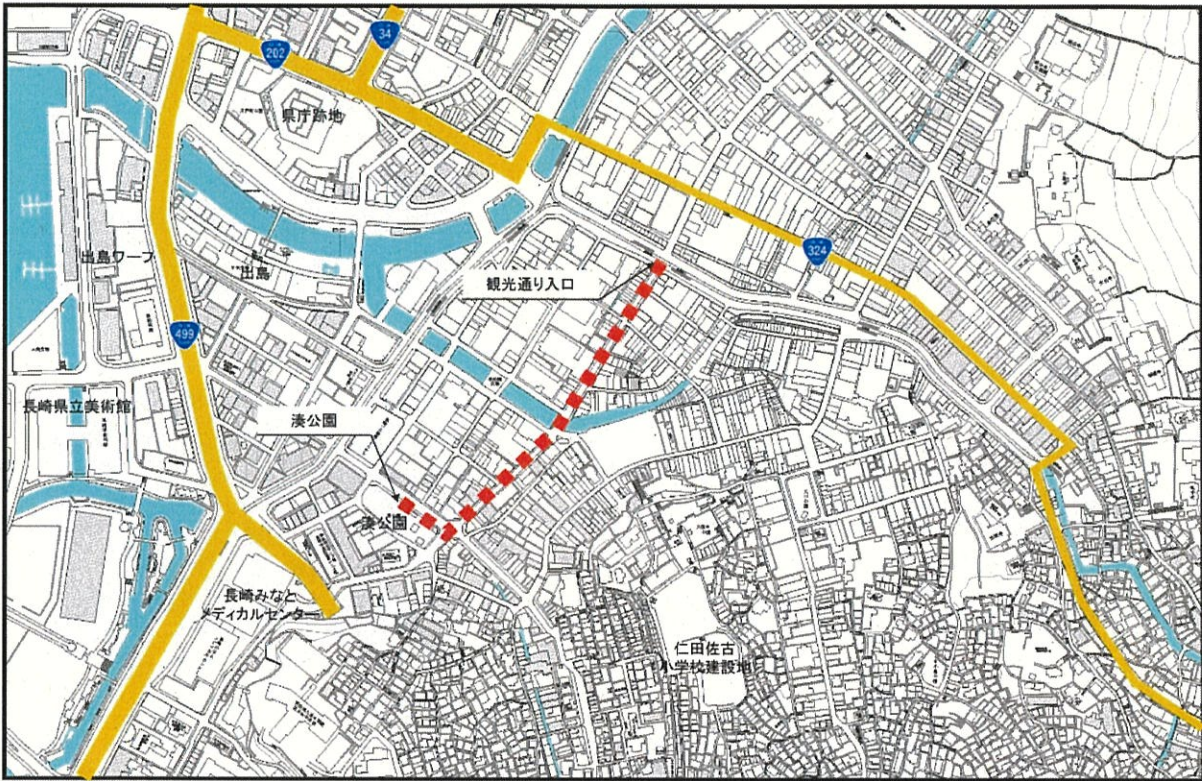
(1) まち歩き点検実施概要

バリアフリー未整備路線である「都心部ルート」とバリアフリー整備済路線である「都心周辺部ルート」の2ルートを設定し、実施しました。

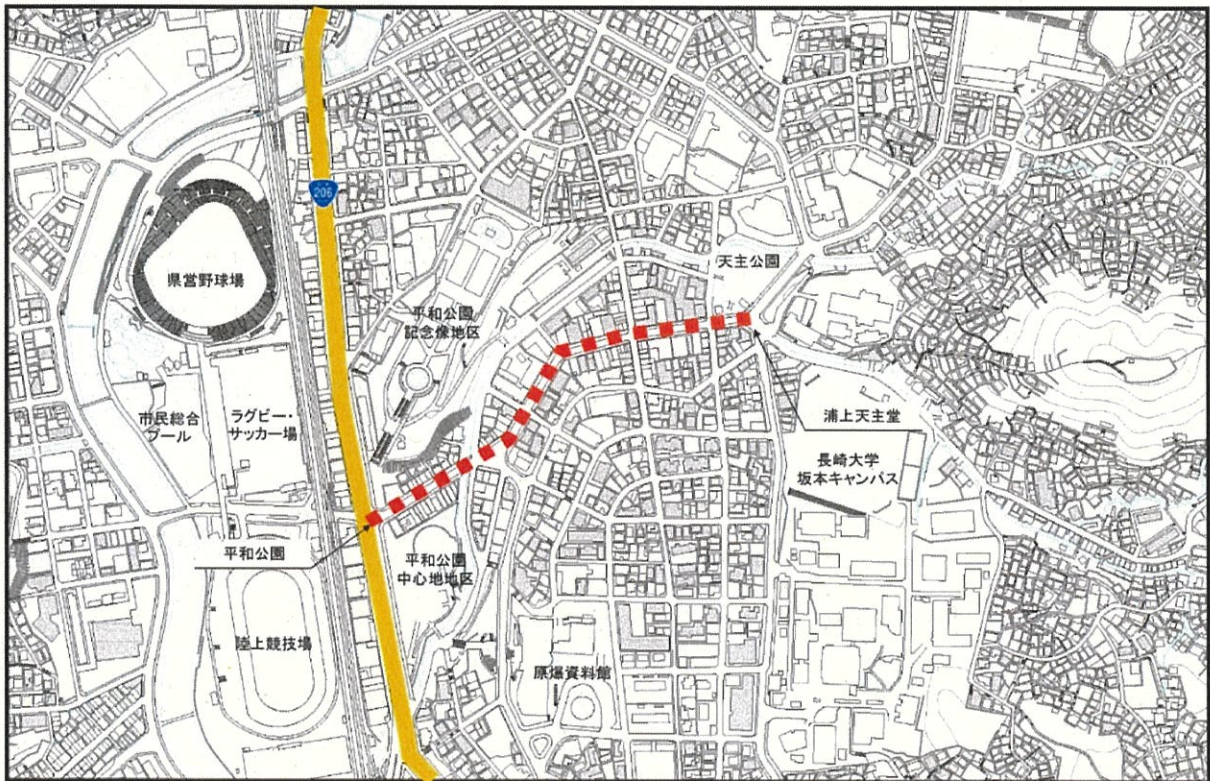
<まち歩き点検実施概要>

開催日時	令和2年2月13日(木) 13:30~16:30
会議場所	もりまちハートセンター2階研修室
ルート	①都心部ルート(港公園~観光通り入り口) ※バリアフリー未整備 ②都心周辺部ルート(平和公園~浦上天主堂) ※バリアフリー整備済

<都心部ルート>



<都心周辺部ルート>



(2) まち歩き点検とワークショップの流れ

①事前説明

まち歩き点検やワークショップの実施に先立ち、まち歩き点検のルート確認や見るべき問題点（バリアの内容）を確認しました。



②まち歩き点検の実施

まち歩き点検ではルート上にあるバリア（段差、勾配、路上設置物等それぞれの立場で通行に支障を感じることを）を確認していきました。



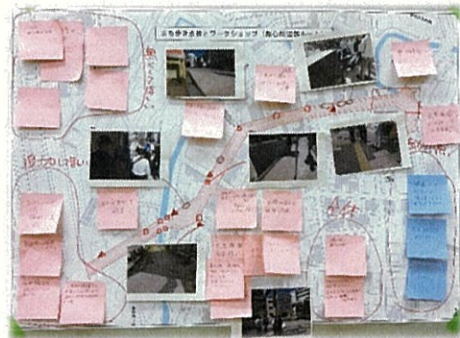
③ワークショップの実施

まち歩き点検で把握したバリアについて整理し、ルートの状況や感じた問題点を班内で話し合いました。






④問題点の整理・発表

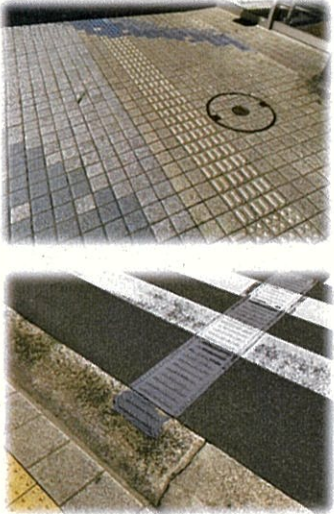

整理した問題点を発表し、班内や参加した職員で情報共有しました。








(3) 点検結果概要

ア 都心部ルート（港公園～観光通り入り口）※バリアフリー未整備

項目	概要	
幅員	<p>●歩道幅が約2mで狭く、歩きづらい。</p>	
舗装面	<p>●ルート全体について、石畳舗装で凹凸があり歩きづらい。</p> <p>●側溝のグレーチングについて、グレーチングの穴が大きく白杖がひっかかることがある。</p>	
路上設置物・路上駐車	<p>●電柱や標識等の路上設置物が多く、また設置位置に統一性がなく、通行しづらい。</p> <p>●歩道上への看板やベンチ、植木等の設置や路上駐車により、歩行しづらい。</p>	

項目	概要	
点字ブロック・エスコートゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ●点字ブロックの色が、周辺の路面の色と同系色、低コントラストの区間があり、弱視の方は利用しづらい状況にある。 ●エスコートゾーンと歩道の点字ブロックが不連続であり、利用しづらい。 ●点字ブロックを極力設置して欲しい。 	
段差や傾斜	<ul style="list-style-type: none"> ●車道と歩道で5 cm程度の段差があり、車椅子での利用がしづらい。 ●横断歩道がある箇所は、歩道の横断勾配が急で通行しづらい。 ●マンホールと路面とのすりつけ部に段差が生じており、つまずく等通行に支障がある。 	

イ 都心部周辺ルート（平和公園～浦上天主堂）※バリアフリー整備済

項目	概要	
舗装面	<ul style="list-style-type: none"> ●歩道舗装の路面が歩きやすかった。 	
路上設置物・路上駐車	<ul style="list-style-type: none"> ●バス停の標柱を一つにして欲しい。 ●歩道上に荷物を置いたり、路上駐輪しないで欲しい。 	  
点字ブロック・エスコートゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ●信号機が設置されている歩道には、点字ブロックを設置して欲しい。 ●エスコートゾーンを設置して欲しい。 	

2-4. 高齢者、障害者へのヒアリング

まち歩き点検ワークショップと併せて高齢者や障害者に対し、バリア（障害や使いづらさ）で困っていることやバリアフリーを求める施設や内容についてヒアリングを実施しました。

主なヒアリング結果は次のとおりです。

<施設整備に関すること>

公共交通

- ・低床車両を増やして欲しい。
- ・歩道橋でしかアクセスできない施設について、平面横断でもアクセスできるようにして欲しい
- ・乗換えが必要な施設は利用しない。

道路

- ・点字ブロックをしっかりと整備して欲しい。
- ・ちょっとした段差につまづいてしまうため、段差がないようにして欲しい。
- ・歩道と車道の段差やスロープの急こう配を解消して欲しい。

交通安全

- ・音響式信号を必ず付けて欲しい。

路外駐車場

- ・駐車場が狭く、駐車しにくい。
- ・車いす駐車施設に屋根が無く、雨天時に利用できない。
- ・車いす駐車施設に一般車が駐車していることがあり、対策が必要である。

建築物

- ・トイレの表示が上にあり、探しにくい。
- ・案内マークがわかりにくく、統一して欲しい。
- ・施設の出入口等のスロープが急こう配で自力で利用することが考えられていない。
- ・バリアフリーされた施設を選んでいく。

<心のバリアフリーに関すること>

共通

- ・困っているときに、気軽に声をかけて欲しい。
- ・バリアフリー整備で改善された箇所の情報を伝えて欲しい。

公共交通

- ・高齢者や障害者等に席を譲るアナウンスをして欲しい。
- ・行先案内をしっかりとって欲しい。

道路

- ・置き看板など、路上設置物を無くして欲しい。
- ・点字ブロック上で立ち止まったり、駐車をしないで欲しい。

2-5. バリアフリーに関する課題

本市の動向や関係団体等からの意見、市政モニターアンケートの結果などを踏まえ、本市のバリアフリーに関する現況を整理し、課題を次のとおり抽出しました。

＜バリアフリーに関する現況＞

(1) 市の動向

- ・人口減少・超高齢化社会の進行
- ・「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の都市づくりの取組み
- ・「100年に一度」と称されるまちづくりの変革期
- ・訪日外国人を含めた観光客の増加

(2) 長崎市移動等円滑化推進協議会

- ・ソフト施策の充実 ⇒ソフト施策について、具体的に盛り込む必要
- ・バリアフリーに関する知識 ⇒事業実施者のバリアフリーに関する知識向上が必要

(3) 高齢者、障害者団体

- ・公共交通機
 - ・低床車両を更に導入して欲しい ・立体横断施設を平面化して欲しい
 - ・乗換えが必要な施設は利用しない
- ・歩道
 - ・点字ブロックの輝度比を確保して欲しい、極力設置して欲しい
 - ・段差を改善して欲しい ・石畳舗装の凹凸は歩きにくい
 - ・グレーチングの溝が広く白杖が引っかかる
- ・交通安全
 - ・音響式信号を付けて欲しい
 - ・エスコートゾーンを設置して欲しい
- ・建築物
 - ・スロープが急こう配で車いすでは使いにくい ・看板の内容がわかりにくい
 - ・サインマークが統一されていない
- ・心のバリアフリー
 - ・道路上への置き看板等をやめて欲しい ・困っている時に声をかけて欲しい
 - ・点字ブロック上で立ち止まったり、駐車しないで欲しい
 - ・公共交通車内で席を譲るアナウンスをして欲しい
 - ・車いす使用者駐車施設を適正に利用して欲しい
- ・バリアフリー情報の発信
 - ・バリアフリー箇所を積極的に情報発信して欲しい
 - ・バリアフリーされた施設を選んで行く

(4) 市政モニターアンケート

- ・歩道
 - ・○歩道のバリアフリー化が進んでいないと感じる市民が多い
- ・心のバリアフリーの認知度
 - ・○「心のバリアフリー」という言葉を知らない市民が多い

(5) その他

- ・特定事業の着実な実施
 - ・○特定事業の着実な実施が図られていない

＜バリアフリーに関する課題＞

課題①

まちづくりの方向性を
踏まえたバリアフリー
化の推進

課題②

歩道のバリアフリー化
の推進

課題③

心のバリアフリーの
認知と取組みの強化

課題④

ソフト施策の取組み
強化

課題⑤

バリアフリー事業の
着実な実施

第3章. バリアフリーの推進に関する基本理念・基本方針

3-1. 基本理念

旧基本構想では、高齢者、障害者を含む誰もが安心して施設の利用や生活などができるよう、施設整備等の推進を図ってきました。

このような中、平成30年には、ユニバーサル社会の実現に向けた諸施策を総合的かつ一体的に推進することを目的とし「ユニバーサル社会の実現に向けた諸施策の総合的かつ一体的な推進に関する法律」が施行されるなど、ユニバーサルデザインによる対応が求められています。

これまで、旧基本構想には、バリアフリーに関する基本理念を定めていませんでしたが、マスタープランの策定を契機とし、本市のバリアフリーの推進に関するイメージを市民の皆様をはじめ、施設管理者や関係機関等と共有するため、新たに基本理念を定めることとします。

基本理念は、バリアフリー・ユニバーサルデザインのまちづくりにより、高齢者や障害者はもちろんのこと、本市を訪れる来訪者を含めだれもが安全・安心・快適にすごせるまちとなるイメージが伝わるよう、次のとおり定めます。

<基本理念>

住む人も訪れる人も、だれもが安全・安心・快適にすごせるまち

3-2. 基本方針

基本理念の実現に向け、旧基本構想に定める基本方針や本市のバリアフリーに関する課題を踏まえつつ、バリアフリーの推進に関する基本方針を次のとおり定めます。

基本方針1 ユニバーサルデザインを基本としたバリアフリー化の推進

- ・「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、各種施設等の整備を推進します。
- ・特に、多くの市民や観光客などの来訪者が利用する施設や観光地などのバリアフリー化と、これらをつなぐ歩行空間のバリアフリー化については、まちづくりの方向性との整合を図りながら重点的・一体的に推進します。
- ・また、既にバリアフリー化が図られた箇所においても、利用者の意見を聞きながら、定期的な修繕・改良に努めます。

基本方針2 公共交通のバリアフリー化の推進

- ・多くの市民や観光客の移動を支える路線バスや路面電車、タクシーなどの公共交通車両のバリアフリー化を推進します。
- ・主要な旅客施設においては、交通結節点としての機能を強化し、円滑に乗り継ぎができる環境を整えます。

基本方針3 みんなが支え合い、つながる心のバリアフリーの推進

- ・市民一人ひとりがバリアフリーに対する理解を深めるため、啓発・広報活動などの取組みを推進します。
- ・手助けや声かけなど具体的な行動につなげていくため、幅広い教育活動などの取組みを推進します。
- ・長崎を訪れる多様な人々を含め、だれもが不自由なくすごせるように市民や事業者などと協働して心のバリアフリーを推進します。

基本方針4 バリアフリー情報の充実と発信

- ・バリアフリーに関する情報の充実を図るとともに、どこでも、だれでも、自由に、必要な情報を受け取ることができる環境を整え、情報発信を行います。

基本方針5 連携と協働による段階的・継続的なバリアフリー化の推進

- ・バリアフリー化は、関係機関が多岐にわたり、費用や整備内容の面でも短期間で完了することが難しい場合もあることから、関係機関が連携・協働し、段階的・継続的な取組みによるスパイラルアップを行いながら、バリアフリー化を推進します。
- ・バリアフリー化事業を着実に実施していくため、移動等円滑化推進協議会などによる定期的な進行管理や検証を行うとともに、必要に応じて見直しや新たな取組みを行います。

第4章. 移動等円滑化促進地区

4-1. 移動等円滑化促進地区の要件

移動等円滑化促進地区とは、バリアフリー化を促進することが特に必要と認められる地区のことで、「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」（令和3年3月 国交省）では、移動等円滑化促進地区の要件が以下のとおり示されています。

<移動等円滑化促進地区の要件>

- (1) 生活関連施設があり、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区
- (2) 生活関連施設及び生活関連経路についてバリアフリー化の促進が特に必要な地区
- (3) バリアフリー化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区
- (4) 境界の設定等

<参考 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（抜粋）>

(定義)

第2条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

23 移動等円滑化促進地区 次に掲げる要件に該当する地区をいう。

イ 生活関連施設（高齢者、障害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、福祉施設その他の施設をいう。以下同じ。）の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。

ロ 生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。以下同じ。）を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。以下同じ。）について移動等円滑化を促進することが特に必要であると認められる地区であること。

ハ 当該地区において移動等円滑化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。

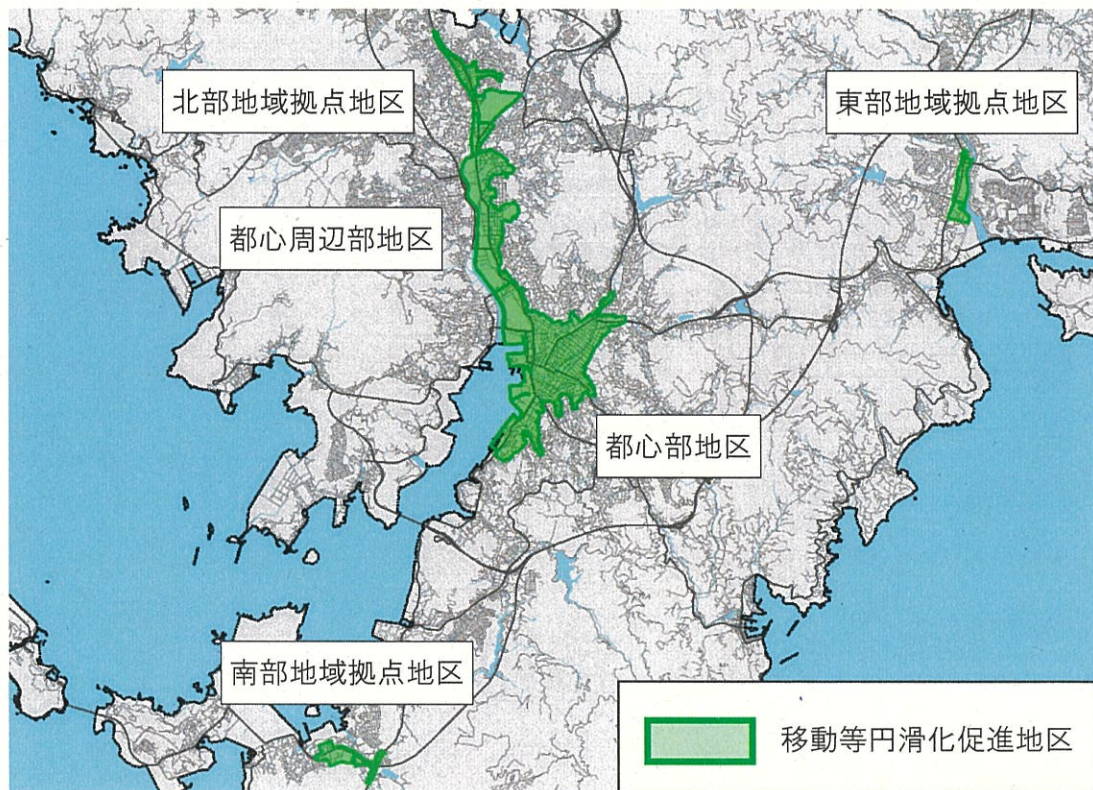
4-2. 移動等円滑化促進地区

移動等円滑化促進地区は、バリアフリー法に定める要件を踏まえるとともに、長崎市立地適正化計画の「都市機能誘導区域」を基本として、主に商業系用途地域などの公共交通の利便性が高く、徒歩圏内に都市機能が集積する5地区（都心部、都心周辺部、北部地域拠点、東部地域拠点、南部地域拠点）を設定します。

なお、都心部地区については、長崎市中心市街地活性化基本計画（第2期）に定める「第2期長崎市中心市街地活性化基本計画区域」を重ね合わせ、区域が広い方で設定することとします。

また、都心部地区における松が枝地区では、岸壁延伸（2バース）事業が進められており、現在は海域となっていますが、一体的なバリアフリー化を図るため、同事業の区域を追加することとします。

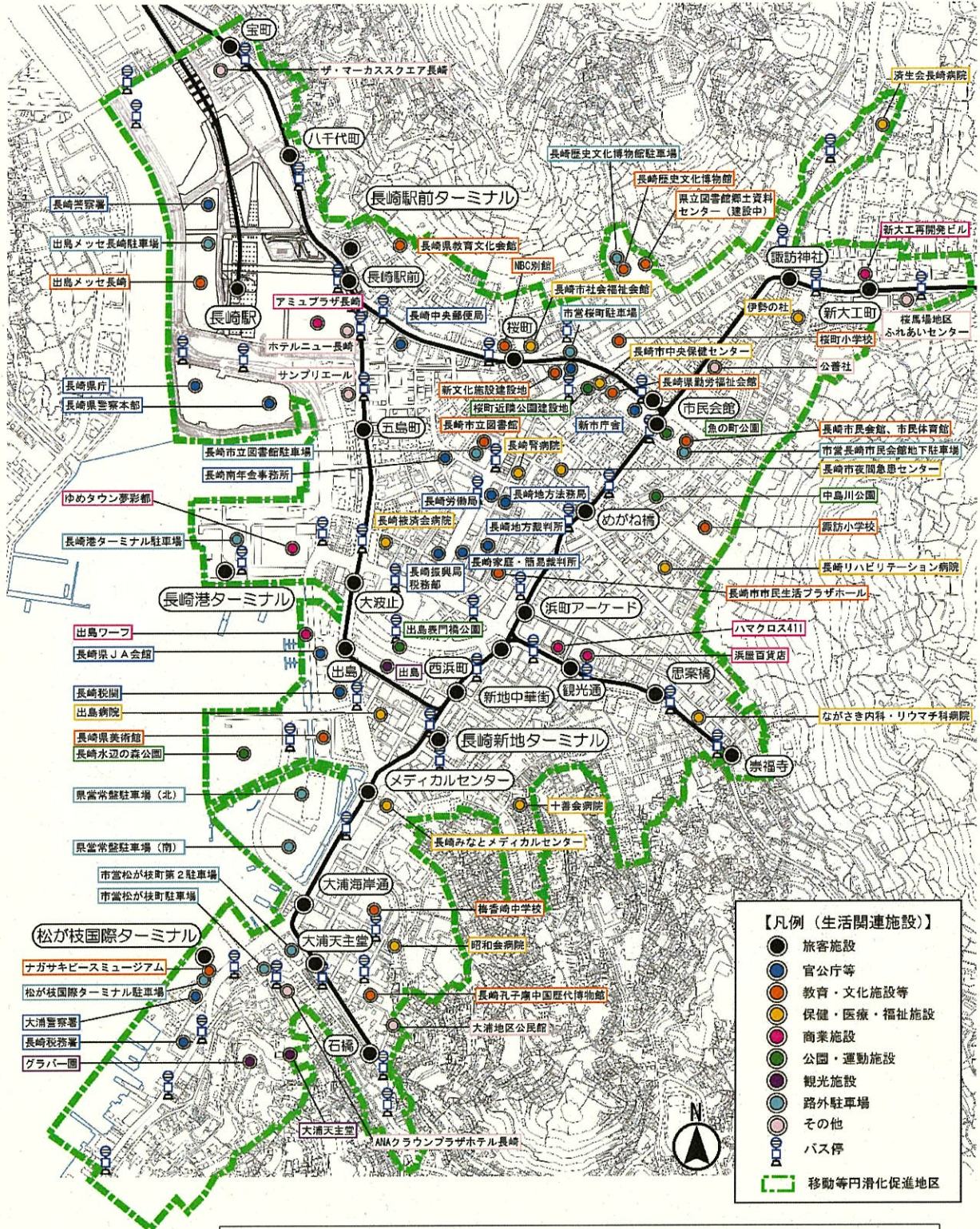
<移動等円滑化促進地区>



4-3. 地区の特性を踏まえたバリアフリー化の基本的な考え方

(1) 都心部地区

ア 位置・範囲



※区域は「都市機能誘導区域」と「第2期長崎市中心市街地活性化基本計画区域」を重ね合わせ、区域が広い方で設定。
 ただし、地区の北側は「都市機能誘導区域」の境界部で設定。

イ 地区の概要

- ・都心部地区は、本市の中心部として様々な都市機能が点在しています。
- ・陸の玄関口である長崎駅や海の玄関口である長崎港ターミナル、さらには海の国際玄関口である松が枝国際ターミナルをはじめ、多様な公共交通機関が集積しています。
- ・さらには、世界文化遺産に登録された大浦天主堂や旧グラバー住宅をはじめ、国指定史跡出島和蘭商館跡など、歴史的な文化遺産や観光施設が多く存在しています。
- ・また、「100年に一度」と称されるまちづくりの変革期を迎えています。

<地区の概要>

人口（令和元年）※1		24,550人
地区の面積		約298ヘクタール
地区の位置付け		都市機能誘導区域、第2期長崎市中心市街地活性化基本計画区域
主な公共交通機関※2	鉄道施設	長崎駅
	軌道施設	長崎駅前電停、新地中華街電停、浜町アーケード電停、諏訪神社電停
	バスターミナル	長崎新地ターミナル、長崎駅前ターミナル
	船舶ターミナル	長崎港ターミナル、長崎港松が枝国際ターミナル
主な関連事業		<ul style="list-style-type: none"> ・九州新幹線西九州ルート整備事業 ・JR長崎本線連続立体交差事業 ・長崎駅周辺土地区画整理事業 ・交流拠点施設整備事業 ・松が枝国際観光船ふ頭2バース化 ・新市庁舎建設事業 ・市街地再開発事業（新大工町・浜町） ・都市計画街路整備事業 ・県庁舎跡地整備 ・新文化施設整備事業（市庁舎本館跡地） ・桜町近隣公園整備事業（市庁舎別館跡地）

※1：人口（令和元年）は、立地適正化計画で示されている各都市機能誘導区域内人口（H28）の構成比を用いて按分した数値である。

※2：バリアフリー法の旅客施設に該当する施設を記載

ウ バリアフリー化の基本的な考え方

地区の特性を踏まえ、都心部地区のバリアフリー化の基本的な考え方を以下のとおり設定します。

① 「100年に一度」と称されるまちづくりと連携したバリアフリー化の推進

・都心部地区では、陸の玄関口である長崎駅周辺の整備や海の国際玄関口である松が枝国際観光船ふ頭の2バス化、さらには新市庁舎建設など「100年に一度」と称されるまちづくりの変革期を迎えており、これらまちづくりと連携したバリアフリー化を推進します。

② 生活関連施設及びこれら施設と公共交通機関を結ぶ経路のバリアフリー化の推進

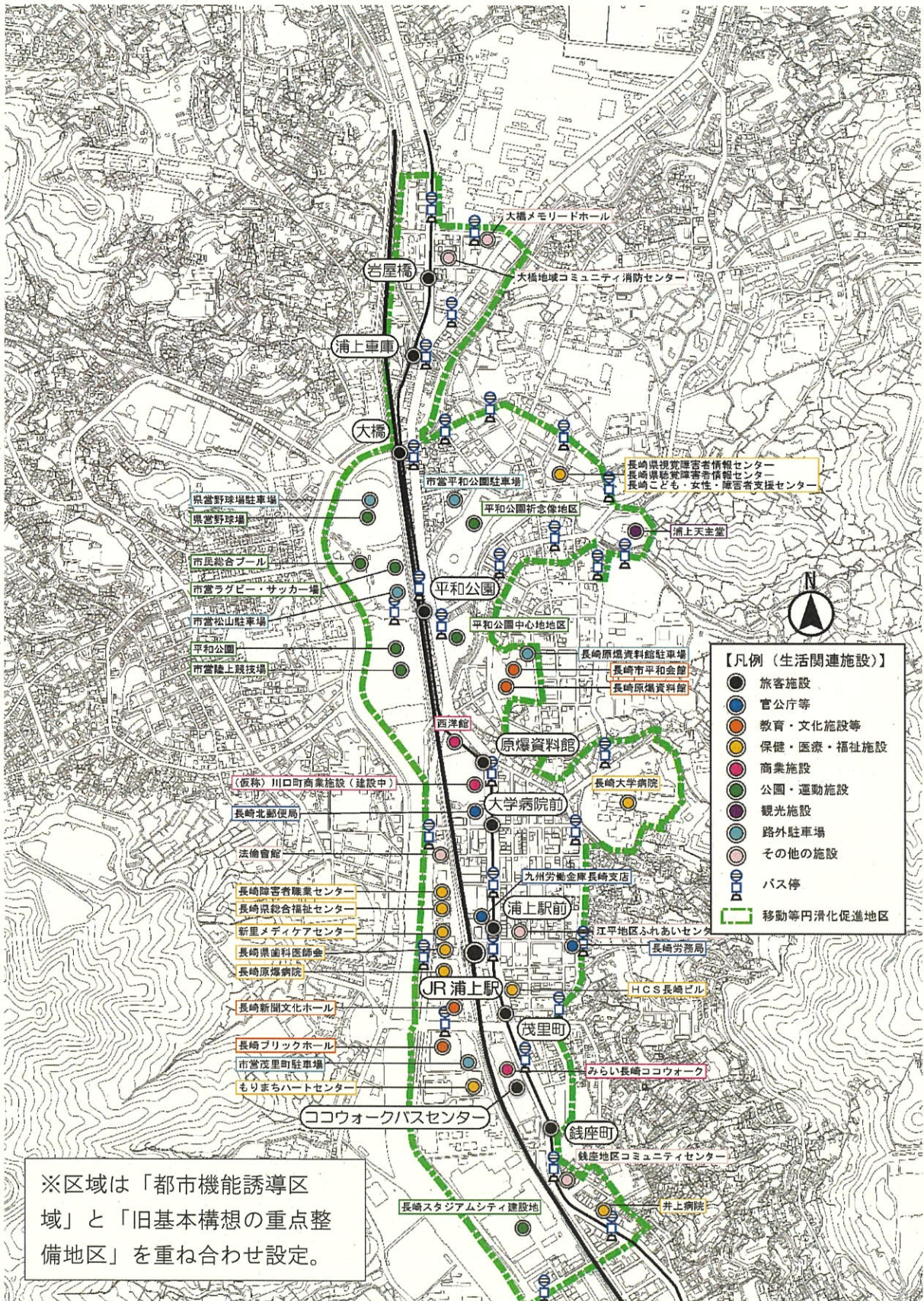
・本市の中心部として、多くの市民が利用する官公庁施設をはじめ、商業、医療、文化施設など様々な都市機能が集積していることから、これら施設はもとより、多くの観光客が訪れる大浦天主堂やグラバー園など観光施設のバリアフリー化を推進します。また、これら施設と公共交通機関を結ぶ経路のバリアフリー化を推進します。なお、地形的制約などによりバリアフリー化が困難な場合もあることから、「心のバリアフリー」につながる取組みを推進します。

③ まちなか及び観光地周辺における回遊性の向上

・歴史的な文化や伝統に培われた長崎の中心部である「まちなか」や、グラバー園や出島などの「観光地周辺」においては、ユニバーサルデザインによるわかりやすい案内の充実などにより、訪日外国人観光客を含めた回遊性の向上を図ります。

(2) 都心周辺部地区

ア 位置・範囲



イ 地区の概要

- ・都心周辺部地区は、都心部地区の北部に位置し、地区内ではＪＲ、路面電車、路線バスが運行しています。
- ・浦上駅やココウォークバスセンター周辺を中心に、大型商業施設や文化施設、医療・福祉施設といった都市機能が集積しており、平和公園、原爆資料館、浦上天主堂といった国内外から多くの観光客が訪れる施設も立地しています。
- ・現在、浦上駅周辺においては、ＪＲ長崎本線連続立体交差事業による鉄道施設の高架化に伴う再整備が進んでいます。
- ・また、三菱重工業幸町工場跡地においては、サッカースタジアムを中心とした商業施設、ホテル、オフィスなどの複合開発である「長崎スタジアムシティプロジェクト」が進行しています。
- ・さらに、長崎南北幹線道路が平和公園（西地区）内の複数のスポーツ施設上空を通過する計画であることから、平和公園（西地区）のあり方やスポーツ施設の再配置などの検討が進められています。

<地区の概要>

人口（令和元年）※1		7,588 人
地区の面積		約 132 ヘクタール
地区の位置付け		都市機能誘導区域
主な公共交通機関※2	鉄道施設	浦上駅
	軌道施設	茂里町電停、平和公園電停、大学病院前電停
	バスターミナル	ココウォークバスセンター
	船舶ターミナル	—
主な関連事業		<ul style="list-style-type: none"> ・ ＪＲ長崎本線連続立体交差事業 ・ 長崎スタジアムシティプロジェクト ・ （仮称）平和公園再整備事業 ・ 川口アパート建替事業

※1：人口（令和元年）は、立地適正化計画で示されている各都市機能誘導区域内人口（H28）の構成比を用いて按分した数値である。

※2：バリアフリー法の旅客施設に該当する施設を記載

ウ バリアフリー化の基本的な考え方

地区の特性を踏まえ、都心周辺部地区のバリアフリー化の基本的な考え方を以下のとおり設定します。

① 浦上駅周辺の再整備や長崎スタジアムシティプロジェクトと連携したバリアフリー化の推進

・都心周辺部地区では、浦上駅周辺の再整備や三菱重工業幸町工場跡地におけるサッカースタジアムを中心とした複合開発である「長崎スタジアムシティプロジェクト」が進行しており、これらまちづくりと連携したバリアフリー化を推進します。

② 生活関連施設及びこれら施設と公共交通機関を結ぶ経路のバリアフリー化の推進

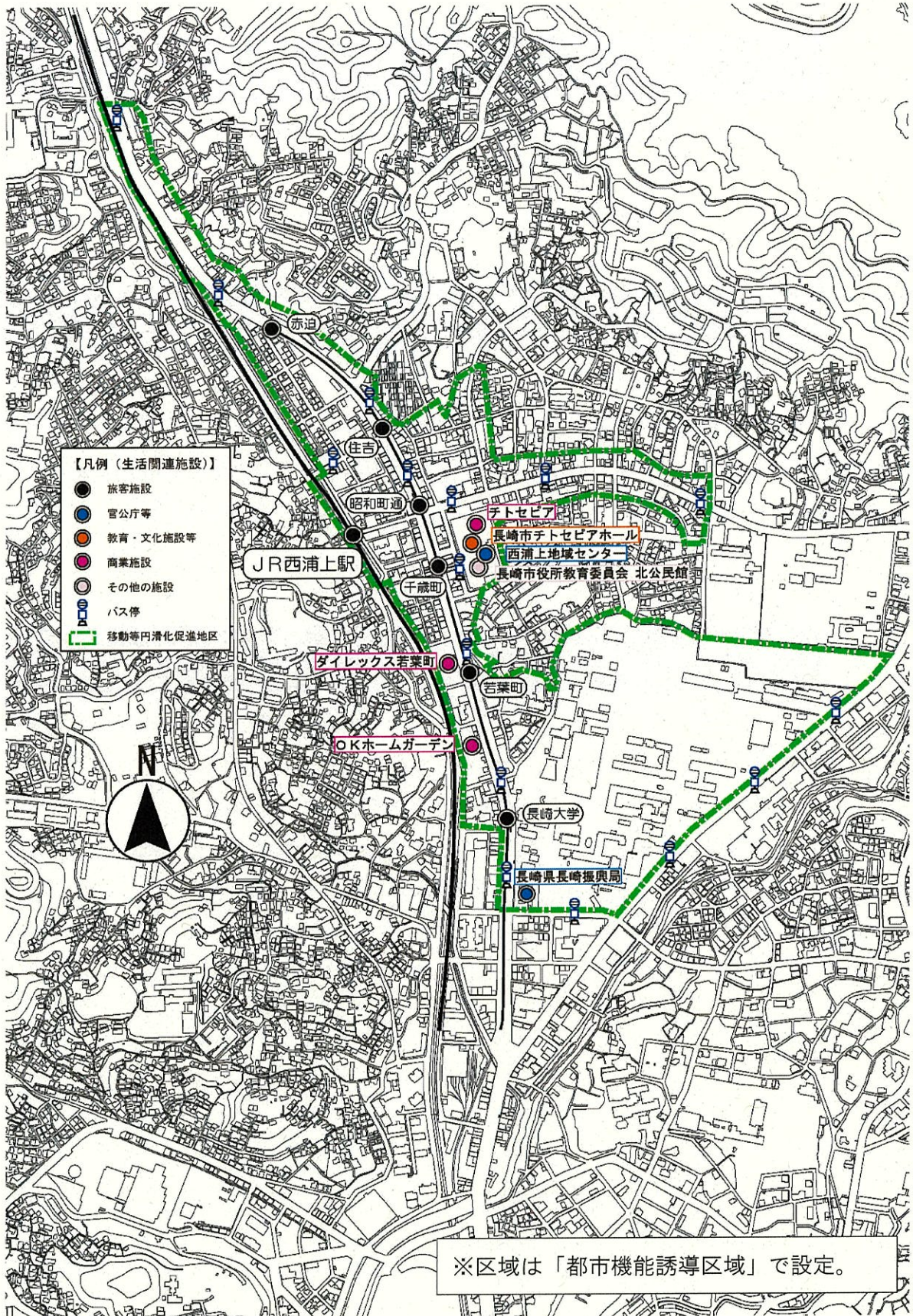
・浦上駅やココウォークバスセンター周辺には、障害福祉センターをはじめとした医療・福祉施設や文化施設、大型商業施設など多くの市民が利用する生活関連施設が集積していることから、これら施設のバリアフリー化や施設と公共交通機関を結ぶ経路のバリアフリー化を推進します。なお、地形的制約などによりバリアフリー化が困難な場合もあることから、「心のバリアフリー」につながる取組みを推進します。

③ 平和公園周辺における回遊性の向上

・平和公園周辺には、多くの市民や国内外からの観光客が訪れる本市の重要な施設が多く存在することから、ユニバーサルデザインによるわかりやすい案内の充実などにより、訪日外国人観光客を含めた回遊性の向上を図ります。また、長崎南北幹線道路の事業化（予定）に伴う、平和公園（西地区）の再整備に当たっては、平和公園周辺の回遊性の確保に配慮した検討に努めます。

(3) 北部地域拠点地区

ア 位置・範囲



イ 地区の概要

- ・北部地域拠点地区は、長崎市の北部に位置し、地区内ではJRや路面電車、路線バス、乗合タクシーなどが運行しています。
- ・国道206号沿いに都市機能が集積しており、特に西浦上地域センターがあるチトセピアには大型商業施設をはじめ文化施設などの施設が集積しています。

<地区の概要>

人口（令和元年）※1	4,713人	
地区の面積	約53ヘクタール	
地区の位置付け	都市機能誘導区域	
主な公共交通機関※2	鉄道施設	西浦上駅
	軌道施設	赤迫電停、長崎大学電停、千歳町電停、住吉電停
	バスターミナル	—
	船舶ターミナル	—
主な関連事業	—	

※1：人口（令和元年）は、立地適正化計画で示されている各都市機能誘導区域内人口（H28）の構成比を用いて按分した数値である。

※2：バリアフリー法の旅客施設に該当する施設を記載

ウ バリアフリー化の基本的な考え方

地区の特性を踏まえ、北部地域拠点地区のバリアフリー化の基本的な考え方を以下のとおり設定します。

① 生活関連施設及びこれら施設と公共交通機関を結ぶ経路のバリアフリー化の推進

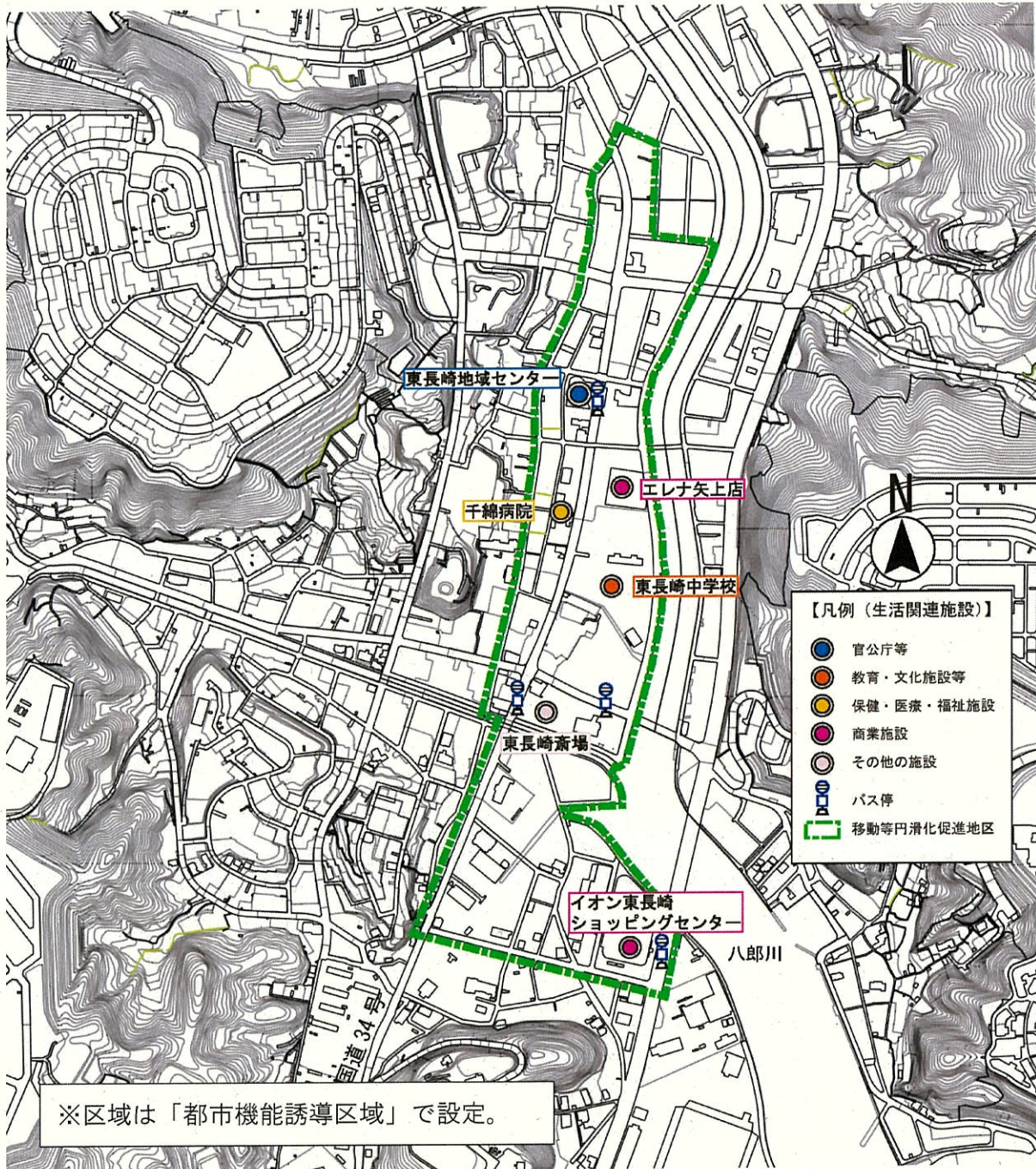
- ・北部地域拠点地区では、一般国道206号周辺に大型商業施設や文化施設などが立地しており、JRや路面電車、路線バス、乗合タクシーなどが運行していることから、生活関連施設のバリアフリー化や、これら施設と公共交通機関を結ぶ経路のバリアフリー化を推進します。
- ・なお、地形的制約などによりバリアフリー化が困難な場合もあることから、「心のバリアフリー」につながる取組みを推進します。

② 商業地区での安全な移動と回遊性の向上

- ・西浦上地域センター周辺においては、大型商業施設と連続し、地域に密着した商店街が形成されていることから、安全な移動と回遊性の向上を図ります。

(4) 東部地域拠点地区

ア 位置・範囲



イ 地区の概要

- ・東部地域拠点地区は、長崎市の東部に位置し、国道 34 号沿道に、大型商業施設や医療施設などが立地しており、路線バスが主要な公共交通機関となっています。

<地区の概要>

人口（令和元年）※ ¹	948 人	
地区の面積	約 24 ヘクタール	
地区の位置付け	都市機能誘導区域	
主な公共交通機関※ ²	鉄道施設	—
	軌道施設	—
	バスターミナル	—
	船舶ターミナル	—
主な関連事業	・東長崎土地区画整理事業	

※1：人口（令和元年）は、立地適正化計画で示されている各都市機能誘導区域内人口（H28）の構成比を用いて按分した数値である。

※2：バリアフリー法の旅客施設に該当する施設を記載

ウ バリアフリー化の基本的な考え方

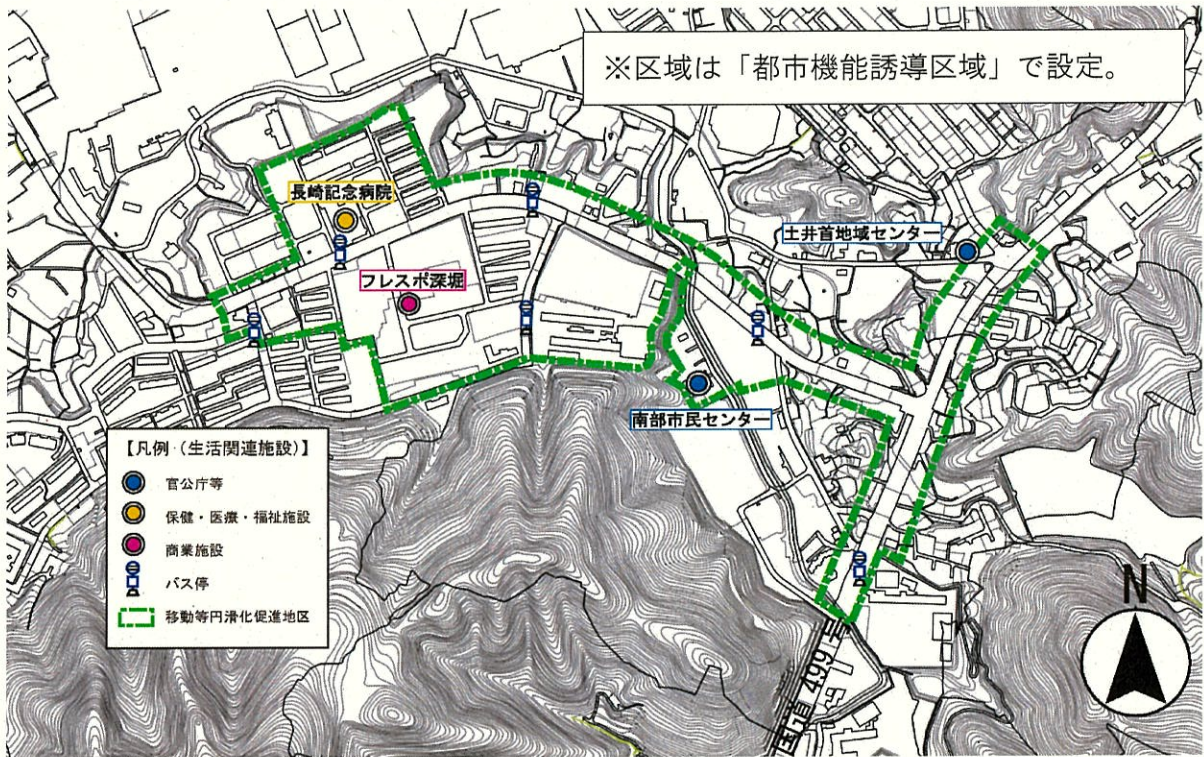
地区の特性を踏まえ、東部地域拠点地区のバリアフリー化の基本的な考え方を以下のとおり設定します。

① 生活関連施設及びこれら施設と公共交通機関を結ぶ経路のバリアフリー化の推進

- ・東部地域拠点地区では、国道 34 号周辺に大型商業施設や医療施設などが立地しており、路線バスが主要な公共交通機関となっています。このため、生活関連施設や主要なバス停から施設に至る経路のバリアフリー化を推進します。なお、地形的制約などによりバリアフリー化が困難な場合もあることから、「心のバリアフリー」につながる取組みを推進します。

(5) 南部地域拠点地区

ア 位置・範囲



イ 地区の概要

- ・南部地域拠点地区は、長崎市の南部に位置し、県道香焼江川線沿道に、大型商業施設や医療施設などが立地しており、路線バスが主要な公共交通機関となっています。

<地区の概要>

人口（令和元年）※1		1,472人
地区の面積		約26ヘクタール
地区の位置付け		都市機能誘導区域
主な公共交通機関※2	鉄道施設	—
	軌道施設	—
	バスターミナル	—
	船舶ターミナル	—
主な関連事業		—

※1：人口（令和元年）は、立地適正化計画で示されている各都市機能誘導区域内人口（H28）の構成比を用いて按分した数値である。

※2：バリアフリー法の旅客施設に該当する施設を記載

ウ バリアフリー化の基本的な考え方

地区の特性を踏まえ、南部地域拠点地区のバリアフリー化の基本的な考え方を以下のとおり設定します。

① 生活関連施設及びこれら施設と公共交通機関を結ぶ経路のバリアフリー化の推進

南部地域拠点地区では、県道香焼江川線周辺に大型商業施設や医療施設などが立地しており、路線バスが主要な公共交通機関となっています。このため、生活関連施設や主要なバス停から施設に至る経路のバリアフリー化を推進します。なお、地形的制約などによりバリアフリー化が困難な場合もあることから、「心のバリアフリー」につながる取組みを推進します。

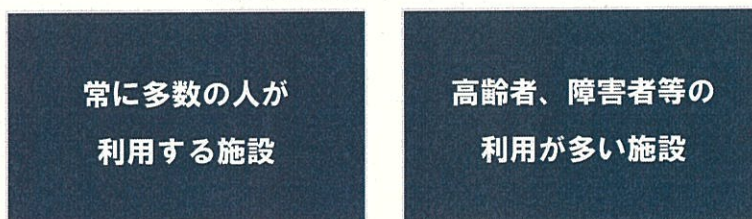
第5章. 生活関連施設、生活関連経路

5-1. 生活関連施設設定の考え方

生活関連施設とは、「高齢者、障害者等が日常生活または社会生活において利用する旅客施設や官公庁施設、福祉施設など」のことで、バリアフリー化を進めることが重要な施設です。この生活関連施設には、公共・民間を問わず、様々な施設が該当することから、設定に当たっては、高齢者・障害者団体へのヒアリングや市政モニターアンケート、国が示すガイドラインを踏まえ、以下に該当する施設を設定することとします。

なお、生活関連施設は、特定事業の実施義務までは課されていませんが、長期的な展望に立ち、段階的な整備を検討するなどの取組みが求められます。

<生活関連施設設定の考え方>



5-1-1. 旅客施設

旅客施設は、多くの市民や観光客の移動を支える重要な施設であり、「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の都市づくりにおいても、その重要性は益々増加しています。

このため、旅客施設については利用者数等に関わらず、全ての施設を生活関連施設に設定します。

<旅客施設>

施設区分	対象
旅客施設	JR駅、電停、バスターミナル、旅客船ターミナル

<都心部地区>

項目	生活関連施設
JR駅	● JR長崎駅
電停	● 地区内の全電停 宝町、八千代町、長崎駅前、五島町、大波止、出島、新地中華街、西浜町、浜町アーケード、観光通、思案橋、崇福寺、桜町、市民会館、諏訪神社、新大工町、めがね橋、メディカルセンター、大浦海岸通、大浦天主堂、石橋
バスターミナル	● 長崎新地ターミナル ● 長崎駅前ターミナル
旅客船ターミナル	● 長崎港ターミナル ● 松が枝国際ターミナル

<都心周辺部地区>

項目	生活関連施設
J R 駅	● J R 浦上駅
電停	● 地区内の全電停 長崎大学、岩屋橋、浦上車庫、大橋、平和公園、原爆資料館、大学病院、浦上駅前、茂里町、銭座町
バスターミナル	● ココウオークバスセンター

<北部地域拠点地区>

項目	生活関連施設
J R 駅	● J R 西浦上駅
電停	● 地区内の全電停 赤迫、住吉、昭和町通、千歳町、若葉町

<東部地域拠点地区・南部地域拠点地区>

該当施設なし

5-1-2. 旅客施設以外の生活関連施設

旅客施設以外の生活関連施設については、以下に示す考え方にに基づき、設定します。

<生活関連施設（旅客施設除く）の設定の考え方>

施設区分	対象
官公庁等	県庁、市役所、県税事務所、税務署、警察署、裁判所、主要な郵便局（集配業務を行う施設）
教育・文化施設等	図書館、市民会館、文化ホール、 <u>公立小中学校</u> 、博物館、美術館、資料館
保健・医療・福祉施設等	病院、総合福祉施設、老人・障害者福祉施設
商業施設等	店舗（店舗面積が2,000m ² 以上）※
公園・運動施設等	公園（近隣公園以上）、体育館その他屋内施設で主要なもの（一般公共に解放されているものに限る）
観光施設	市内外からの多くの利用者が見込まれる施設
路外駐車場	路外駐車場（駐車ますの面積が500m ² 以上で有料のもの）
その他の施設	<u>避難所（官公庁が管理する施設に限る）</u> 結婚式場、葬祭場

※既存資料でわかる範囲

下線：旧基本構想から新たに追加した施設

上記、考え方にに基づき生活関連施設に設定する施設は以下のとおりです。

<都心部地区>

項目	生活関連施設（既設定）	生活関連施設（新規設定）
官公庁等	長崎県庁、長崎市役所、長崎警察署、大浦警察署、長崎中央郵便局、長崎税務署、長崎振興局税務部	長崎税関、長崎労働局、長崎地方法務局、長崎南年金事務所、長崎地方裁判所、長崎家庭裁判所、長崎簡易裁判所、長崎県警察本部
教育・文化施設等	長崎市民会館、NBC 別館、長崎市市民生活プラザホール、長崎市立図書館、長崎県美術館、長崎歴史文化博物館	長崎孔子廟・中国歴代博物館、長崎県勤労福祉会館、ナガサキピースミュージアム、長崎県教育文化会館、桜町小学校、諏訪小学校、梅香崎中学校、大浦地区公民館、長崎県立図書館郷土資料センター、出島メッセ長崎

項目	生活関連施設（既設定）	生活関連施設（新規設定）
保健・医療・福祉施設等	長崎市中央保健センター、長崎みなとメディカルセンター、済生会長崎病院、十善会病院、昭和会病院、掖済会長崎病院、長崎市社会福祉会館	長崎リハビリテーション病院、長崎市夜間急患センター、出島病院、長崎腎病院、ながさき内科・リウマチ科病院、伊勢の杜
商業施設等	アミュプラザ長崎、ゆめタウン夢彩都、浜屋百貨店	ハマクロス411、出島ワーフ、(仮称)新大工再開発ビル
公園・運動施設等	長崎水辺の森公園	中島川公園（出島表門橋公園含む）、魚の町公園、桜町近隣公園、多目的広場
観光施設	出島、グラバー園	—
路外駐車場	市営桜町駐車場、市営長崎市民会館地下駐車場、市営松が枝町駐車場、市営松が枝町第2駐車場、長崎港ターミナル駐車場、長崎歴史文化博物館駐車場、長崎市立図書館駐車場、松が枝国際ターミナル駐車場	出島メッセ長崎駐車場
その他の施設	—	ザ・マーカススクエア長崎、サンプリエール、ANAクラウンプラザホテル、ホテルニュー長崎、公善社、桜馬場地区ふれあいセンター、大浦地区公民館

＜都心周辺部地区＞

項目	生活関連施設（既設定）	生活関連施設（新規設定）
官公庁等	長崎北郵便局	長崎労務局、九州労働金庫長崎支店
教育・文化施設等	長崎ブリックホール、長崎新聞文化ホール、NCC&スタジオ、長崎原爆資料館、長崎市平和会館、浦上天主堂	—
保健・医療・福祉施設等	もりまちハートセンター、長崎県総合福祉センター、長崎県視覚障害者情報センター、長崎県聴覚障害者情報センター、長崎こども・女性・障害	新里メディケアセンター、長崎県歯科医師会、井上病院、HCS長崎ビル

項目	生活関連施設（既設定）	生活関連施設（新規設定）
	者支援センター、長崎障害者職業センター、長崎大学病院、長崎原爆病院	
商業施設等	みらい長崎ココウォーク	西洋館、（仮称）川口町商業施設、長崎スタジアムシティ（商業施設）
公園・運動施設等	平和公園（東地区、市営陸上競技場、市営ラグビー・サッカー場、県営野球場、市民総合プール）	長崎スタジアムシティ（スタジアム、アリーナ） 平和公園（テニスコート、ソフトボール場、弓道場）
観光施設		浦上天主堂
路外駐車場	市営平和公園駐車場、県営野球場駐車場、市営松山町駐車場、長崎原爆資料館駐車場	市営茂里町駐車場
その他の施設	—	法倫會館、大橋メモリーホール、銭座地区コミュニティセンター、江平地区ふれあいセンター、大橋地域コミュニティ消防センター

<北部地域拠点地区>

項目	生活関連施設（新規設定）
官公庁等	西浦上地域センター、長崎県長崎振興局
教育・文化施設等	長崎市チトセピアホール
保健・医療・福祉施設等	—
商業施設等	チトセピア、OK ホームガーデン、ダイレックス若葉町店
公園・運動施設等	—
観光施設	—
路外駐車場	—
その他の施設	長崎市役所教育委員会北公民館

＜東部地域拠点地区＞

項目	生活関連施設（新規設定）
官公庁等	東長崎地域センター
教育・文化施設等	東長崎中学校
保健・医療・福祉施設等	千綿病院
商業施設等	エレナ矢上店、イオン東長崎ショッピングセンター
公園・運動施設等	—
観光施設	—
路外駐車場	—
その他の施設	東長崎斎場

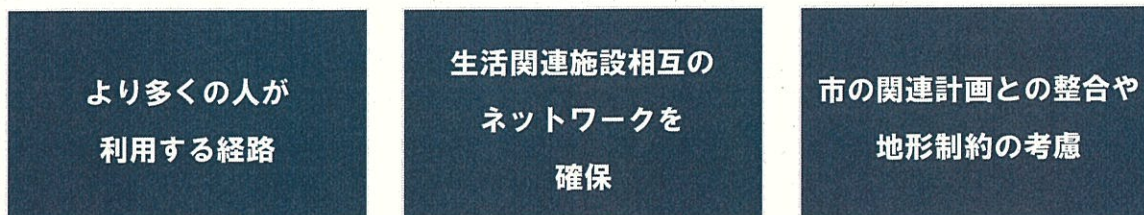
＜南部地域拠点地区＞

項目	生活関連施設（新規設定）
官公庁等	土井首地域センター、南部市民センター
教育・文化施設等	—
保健・医療・福祉施設等	長崎記念病院
商業施設等	フレスポ深堀
公園・運動施設等	—
観光施設	—
路外駐車場	—
その他の施設	—

5-2. 生活関連経路設定の考え方

生活関連経路とは、「生活関連施設相互間の経路」のことで、バリアフリー化を進めることが重要な経路です。生活関連経路の設定に当たっては、今後整備が予定されている都市計画道路なども考慮し、以下に該当する経路を設定することとします。

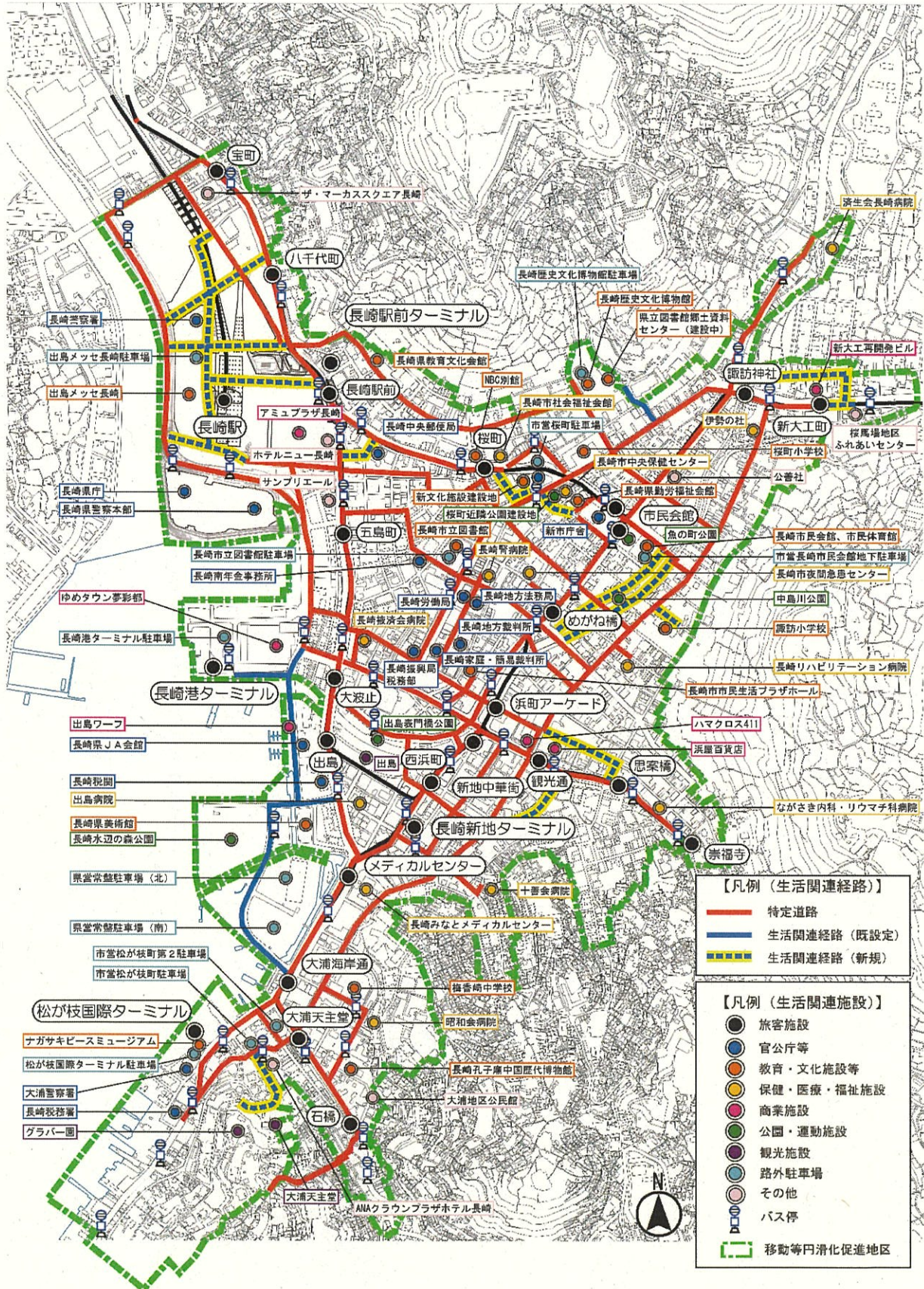
<生活関連経路設定の考え方>



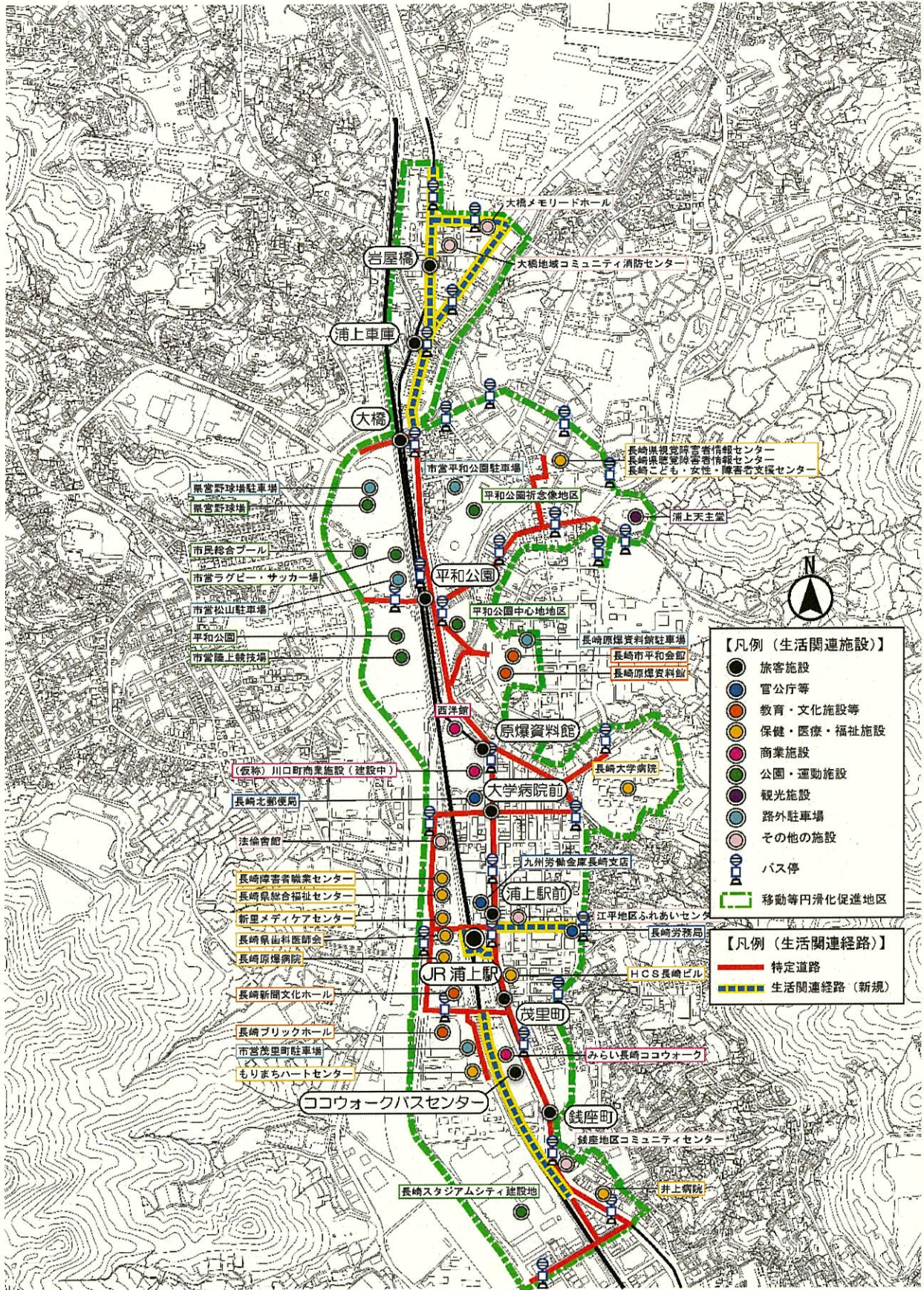
5-3. 生活関連施設・生活関連経路

上記の考え方に基づき設定した、生活関連施設及び生活関連経路の位置を以下に示します。

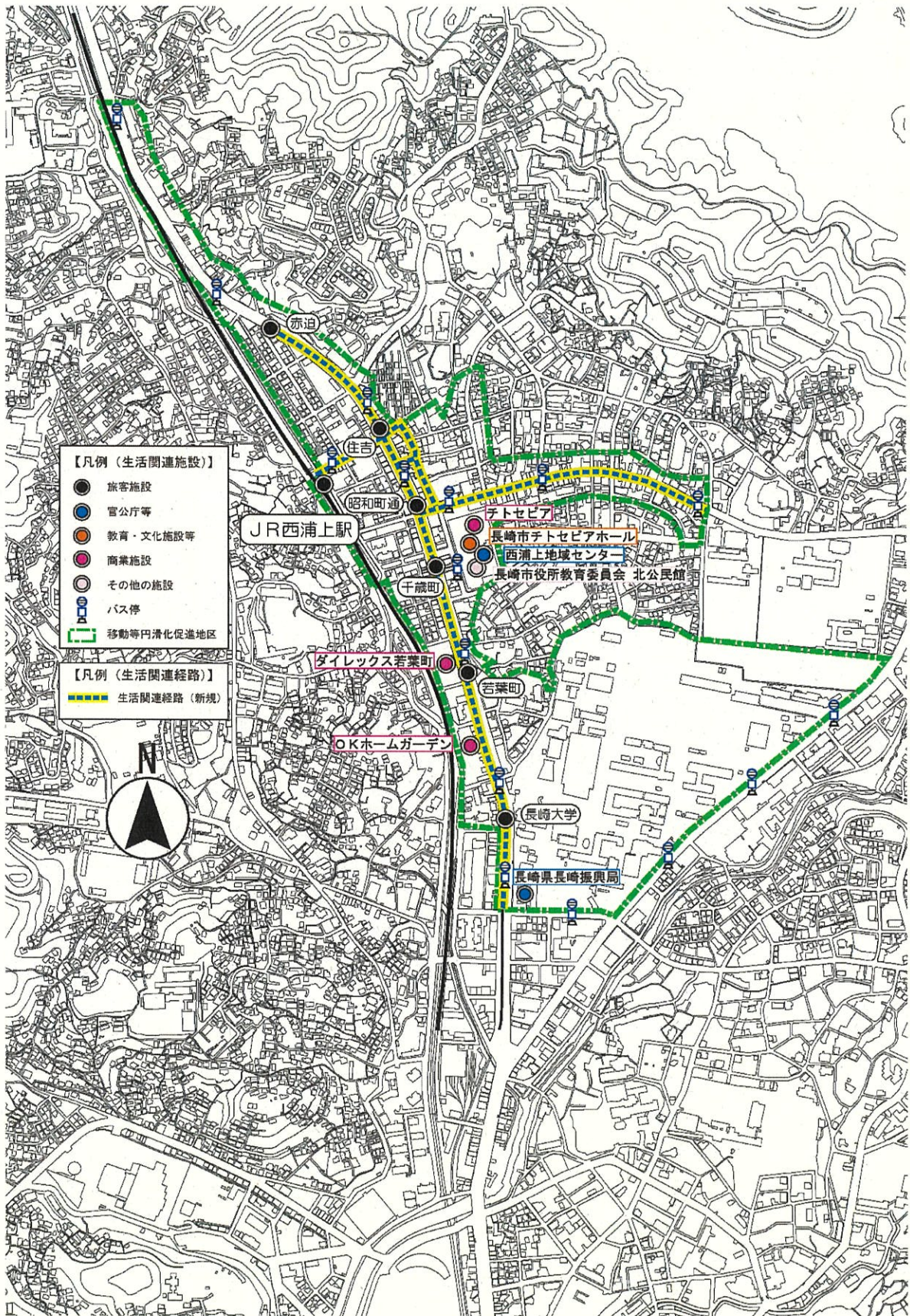
<都心部地区（生活関連施設・生活関連経路）>



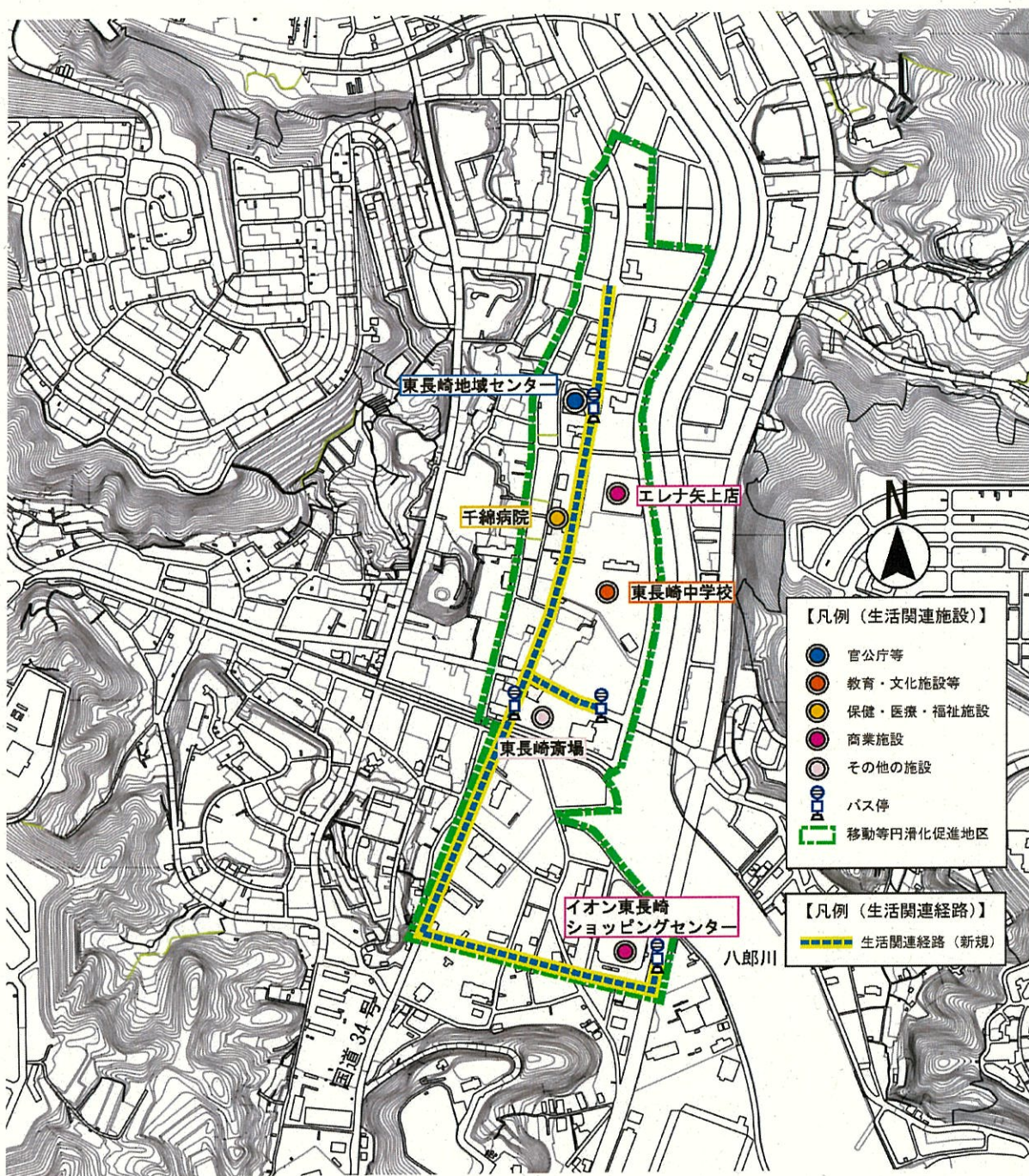
< 都心周辺部地区（生活関連施設・生活関連経路） >



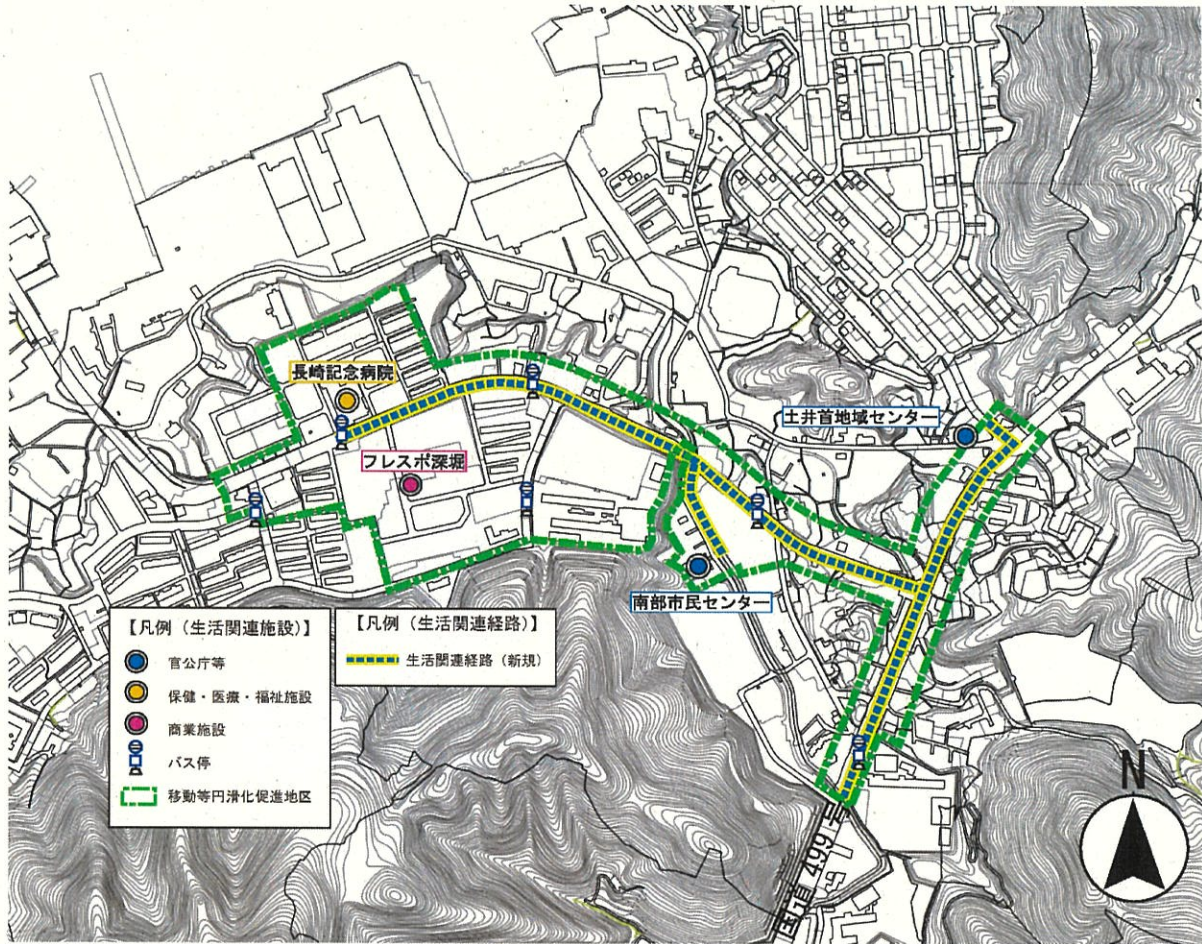
<北部地域拠点地区（生活関連施設・生活関連経路）>



< 東部地域拠点地区（生活関連施設・生活関連経路） >



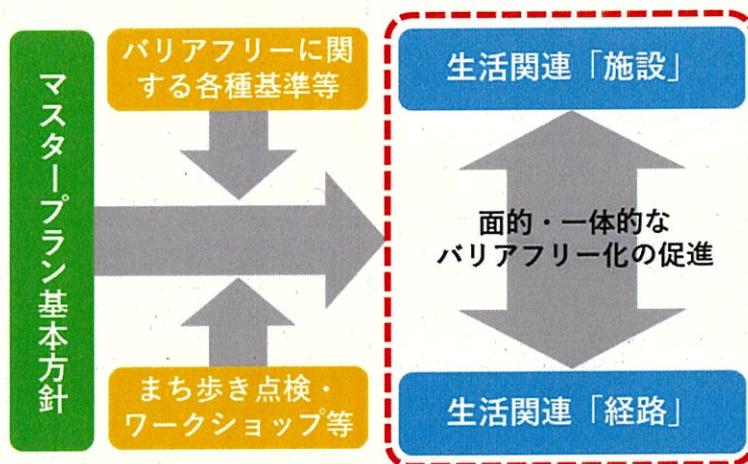
<南部地域拠点地区（生活関連施設・生活関連経路）>



5-4. 生活関連施設・生活関連経路のバリアフリー化に関する事項

(1) バリアフリー化の促進に関する考え方

基本方針を踏まえ、バリアフリーに関する各種基準等やまち歩き点検・ワークショップ等での意見に留意し、生活関連施設と生活関連経路の面的・一体的なバリアフリー化を促進します。なお、ハード整備においては、構造上の制限や財源確保など様々な課題はありますが、ソフト施策を交えながら、関係機関と連携・協働し、それぞれができる取組みを実施しながら本市のバリアフリー化を促進します。



(2) バリアフリーに関する各種基準等

施設や経路の整備に当たっては、バリアフリー法に定める移動等円滑化基準や関連ガイドライン、関連条例を踏まえ、できる限り基準に適合するよう努めることとします。

<バリアフリーに関する各種基準等>

項目	名称	所管	
移動等円滑化基準	公共交通	移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備並びに旅客施設及び車両等を使用した役務の提供の方法に関する基準	国土交通省
	路外駐車場	移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準	国土交通省
	建築物	移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の構造及び配置に関する政令で定める基準	国土交通省
	都市公園	移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準	国土交通省
	道路	移動等円滑化のために必要な道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供の方法に関する基準	国土交通省

項目	名称	所管	
ガイドライン等	公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン【旅客施設編】	国土交通省	
	公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン【車両等編】	国土交通省	
	公共交通機関の役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン【役務編】	国土交通省	
	建築物	高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準	国土交通省
	都市公園	都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン	国土交通省
	道路	【増補改訂版】道路の移動等円滑化整備ガイドライン	(財)国土技術研究センター
条例	建築物、道路、公園等、路外駐車場	長崎県福祉のまちづくり条例	長崎県
	公園	長崎県高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に係る特定公園施設の設置に関する基準を定める条例	長崎県
	道路	長崎県高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に係る道路の構造に関する基準を定める条例	長崎県
	交通安全	長崎県高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に係る信号機等に関する基準を定める条例	長崎県
	都市公園	長崎市都市公園に係る移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する条例	長崎市
	道路	長崎市移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する条例	長崎市

(3) バリアフリーに関する配慮事項

まち歩き点検やワークショップ、市政モニターアンケート、移動等円滑化推進協議会等からの意見を踏まえ、バリアフリー整備に当たっての配慮事項を次のとおり整理しました。施設や経路の整備に当たっては、可能な限り配慮事項を踏まえた整備に努めることとします。

なお、今後の社会情勢の変更等により、配慮すべき事項もさらに多様化することが想定されますので、国の動向等を踏まえ、これら以外の事項についても留意していくこととします。

<バリアフリー整備に関する配慮事項>

分野	項目	配慮事項
共通事項	段差	・ 段差解消に努める。
	傾斜路	・ 傾斜路の縦断勾配は、各種基準に適合させるよう努める。
	視覚障害者誘導用ブロック	・ 視覚障害者誘導用ブロックの適切な設置に努める。 ・ ブロック部分を容易に識別できるよう輝度比の確保に努める。
	案内板等	・ ピクトグラムの活用など、内容が容易に識別できる案内板等の設置に努める。 ・ デザインの統一に努める。
公共交通	車両・船舶	・ 低床車両などバリアフリー化された車両や船舶の導入に努める。
駐車場	駐車区画	・ 車いす使用者用の駐車施設である旨の表示に努める。 ・ 幅の広い駐車区画の確保に努める。
道路	段差	・ 横断歩道に接続する歩道の部分の縁端は、車道の部分よりも高くするものとし、その段差は2cmを標準とするよう努める。
	歩道舗装	・ 平坦で滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとするよう努める。 ・ 経年劣化や損傷による舗装の不陸やがたつきの修繕に努める。
	排水施設	・ 車いすのキャスターや白杖の先などが落ち込むことがないように、グレーチングの溝が細かいものや滑りづらさに配慮するよう努める。
交通安全	エスコートゾーン	・ 横断歩道と歩道の接続部など、エスコートゾーンの不連続が生じないように努める。

＜心のバリアフリーに関する配慮事項＞

分野	配慮事項
共通事項	<ul style="list-style-type: none"> ・声かけや手助けの実施に努める。 ・高齢者、障害者等のための施設（トイレ、駐車施設、エレベーター、優先席、車いすスペース等）の適正利用への配慮に努める。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・わかりやすい乗換案内に努める。 ・わかりやすい行先案内に努める。
道路	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者誘導用ブロック上への路上駐車や路上駐輪の防止に努める。 ・歩道上への置き看板や置き荷物などの防止に努める。

第6章. バリアフリーに関するソフト施策の取組み

6-1. 心のバリアフリーとは

施設のバリアフリー整備が進んでも、高齢者や障害者等に対して、市民一人ひとりが高齢者、障害者等の特性を理解し、接することができなければ、真の意味でのバリアフリー化は図れません。バリアフリー整備には時間を要するほか、特に本市は地形的な制約から、バリアフリー整備が困難な場合もあるなど、「心のバリアフリー」の取組みが重要となります。

また、近年は訪日外国人観光客も増加するなど、求められる心のバリアフリーも多様化しています。

「心のバリアフリー」とは

- ▶ 様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うこと。
- ▶ 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）においては、次の3点が「心のバリアフリー」を体現するためのポイントとして示されている。

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 自分とは異なる条件を持つ多様な他者との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。

6-2. 心のバリアフリーに関する取組み

心のバリアフリーの推進に当たっては、市民や施設の職員などの関係者が、困っている高齢者や障害者等への声かけや手助けなど具体的な行動につなげることが必要です。また、優先席や車いす利用者用駐車施設、車いす利用者等が利用するトイレなどは、高齢者、障害者等が安全・安心・円滑に利用できるよう配慮することが求められています。

高齢者や障害者へのヒアリングにおいては、「困っているときに気軽に声をかけて欲しい」や「バス、電車の優先席を譲るアナウンスをして欲しい」、「歩道や点字ブロック上に駐車したり物を置かないで欲しい」など、心のバリアフリーを求める意見が上がっています。

今後、誰もが安心して外出できる機会が得られるようにするためには、市民一人ひとりが心のバリアフリーへの理解と協力を深めるよう地域社会における意識啓発を推進していく必要があります。

こうした心のバリアフリーを進めていくため、次のような取組みを実施することで、障害（バリア）がどこにあるのかを「知る」、特性を「理解する」、困っている人に「気づく」、積極的に「行動する」につなげ、みんながさ支え合い、つながる心のバリアフリーを推進します。

バリアフリー理解向上やマナー意識向上に向けた取組み

- ・学校教育などによる心のバリアフリー授業の実施
- ・市民や施設の職員に対するバリアフリー体験、講座、研修等の開催
- ・パラスポーツ体験
- ・インターネットやパンフレット等による啓発活動
- ・ヘルプマークやヘルプカードの普及・啓発

サポート体制の充実

- ・手話通訳者、ボランティア等の養成
- ・観光客等に対するバリアフリーモデルコースの紹介
- ・車いす、筆談器具等の貸出

バリアフリー情報の発信

- ・市のホームページ等を活用したバリアフリーに関する情報の発信
- ・パソコン、スマートフォン等を利用した誰でも簡単に検索できるバリアフリーマップの作成

<取組み事例（長崎市）>

取組内容	概要
バリアフリー情報の発信 【所管：観光交流推進室】	一般社団法人長崎国際観光コンベンション協会による長崎市公式観光サイト「あっ！とながさき」において、観光政策課で情報収集した観光施設等のバリアフリー情報やバリアフリーモデルコースの情報発信を行っている。
パンフレットによる啓発 【所管：生涯学習課】	人権啓発に関するパンフレット等を作成し、ロビーに設置している。
手話通訳者・通訳筆記者の養成講座 【所管：障害福祉課】	障害者の生活・福祉制度の理解の促進、聴覚障害者とのコミュニケーションの向上を図るため、通訳者の養成を行っている。
中学校向け手話講座 【所管：障害福祉課】	手話への理解促進及び手話の普及を図り、ろう者が支障なく日常生活を送ることができるよう、手話を使用しやすい

取組内容	概要
	環境を整備することの一環として、中学校向けに手話通訳の講座を開講している。
ボランティア養成講座 「レクリエーションボッチャをやってみよう」の開催【所管：生涯学習課】	パラリンピック正式種目「ボッチャ」のルールをアレンジした年齢、性別、障害の有無に関係なくだれもが楽しめるレクリエーションボッチャを、「ボッチャ」の普及と地域住民、公民館利用者の健康増進及び地域の交流のコミュニケーションツールとして利用するため、今後の講座開設の準備としてレクボッチャの指導ができるボランティアを養成する講座を開講している。
レクボッチャ体験コーナーの設置【所管：生涯学習課】	パラリンピックや障害者の方への理解を深めるため、公民館に「レクボッチャ」の体験コーナーを設置し、来館者に声をかけ、パラリンピックの「ボッチャ」の説明をした上で、「レクボッチャ」を体験していただいている。
人権講演会 【所管：生涯学習課】	外部講師による人権講演会を開催している。

6-3. バリアフリーマップについて

高齢者、障害者等が利用可能な施設を選択できるようにするためには、これらの施設が所在する場所やバリアフリー情報が掲載されたバリアフリーマップを作成することが効果的です。

このため、バリアフリー法においては、マスタープランにバリアフリーマップの作成等について明記した場合、各施設の管理者等は、市町村の求めに応じて、バリアフリーの状況について、旅客施設及び道路については情報提供しなければならない旨を、建築物、路外駐車場及び公園については情報提供に努めなければならない旨を規定しています。

また、高齢者、障害者団体へのヒアリングにおいては、“バリアフリーに関する情報を積極的に発信してほしい”や“バリアフリー化された施設を選んで利用する”といった声が上がっています。

このようなことから、今後、各施設管理者等と連携しながら情報収集を行い、バリアフリー情報を一元化したバリアフリーマップの作成と発信に努めていきます。

なお、バリアフリーマップには、どこに障害（バリア）があるのかも併せて記載するよう努めます。

(1) バリアフリーマップに記載する情報

バリアフリーマップに記載するバリアフリー情報について、他都市の事例を参考にすると以下に示す内容を記載していくことが考えられます。なお、ここに記載する情報以外でも、提供すべき情報があれば、併せて発信していくこととします。

<バリアフリーマップ記載項目案>

大項目	小項目	内容
経路	車いす対応エレベーター	車いす使用者が利用できるエレベーターがある
	点字・音声付エレベーター	点字表示又は音声案内付エレベーターがある
	車いす等対応エスカレーター	車いす使用者やベビーカー利用者が利用できるエスカレーターがある
	簡易リフト、階段昇降装置	簡易リフトなどにより段差を解消している
	スロープ	車いす使用者が利用できるスロープがある
	手すり	手すりがある
	視覚障害者誘導ブロック	視覚障害者誘導用ブロックがある
	出入口幅 80 センチ以上	車いす使用者が円滑に通行できるよう出入口幅が確保されている
設備	一般エレベーター	一般用のエレベーターがある
	一般エスカレーター	一般用のエスカレーターがある
	車いす対応 ATM	車いす使用者が利用しやすい ATM がある
	車いす対応自動販売機	車いす使用者が利用しやすい自動販売機がある
	車いす対応公衆電話	車いす使用者が利用しやすい公衆電話がある
	車いす対応駐車料金精算機	車いす使用者が利用しやすい駐車料金精算機がある
	車いす対応試着室	車いすで利用できる試着室がある
	車いす対応浴室	車いすで利用できる浴室がある
	車いす対応客室	車いす使用者が利用できる客室がある
	車いす対応客席	車いす使用者が利用できる客席がある
	車いす対応観覧スペース	車いす用観覧スペースがある
	点字・音声案内 ATM	点字利用・音声案内に対応した ATM がある
	点字・音声案内自動販売機	点字利用・音声案内に対応した自動販売機がある
	公衆 FAX	公衆 FAX がある
	音量調整式公衆電話	音量調整できる公衆電話がある
	補聴設備	補聴設備がある
	ベビーシート等オムツ交換場所	乳幼児のおむつ交換台がある
	ベビーチェア	ベビーチェアがある
授乳室	授乳室がある	
キッズルーム	キッズルームがある	

大項目	小項目	内容
	介護ベッド	大人も利用できる介護ベッドがある
	自動ドア	自動ドアがある
	電光掲示板	電光掲示板等の文字による案内がある
	インターフォン	インターフォンなどによる呼び出し機能がある
トイレ	車いす対応トイレ	車いすで利用できるトイレがある
	オストメイト対応設備	オストメイト対応トイレがある
	親子トイレ	親子で利用できるトイレがある
	小児用便器	小児用の便器がある
	温水洗浄便座	温水洗浄便所（ウォシュレット等）がある
	洋式トイレ	洋式トイレがある
駐車場	一般駐車場	駐車場がある
	車いす利用者駐車施設	車いす利用者が利用できる駐車区画がある
歩道	歩道幅員（2m以上）	歩道幅員が2m以上ある
	音響装置付き信号機	音響装置付き信号機がある
	視覚障害者誘導ブロック	視覚障害者誘導用ブロックがある
	エスコートゾーン	横断歩道にエスコートゾーンがある
	エレベーター付き歩道橋	歩道橋にエレベーターがある
その他	車いす貸出	貸出用車いすがある
	ベビーカー貸出	貸出用ベビーカーがある
	手話対応	手話で対応できるスタッフまたはシステムがある
	筆談対応	筆談対応の表示をしている
	お子様、お子様連れの方への割引	子ども又は子ども連れの人への割引制度がある
	障害のある方、高齢者の方への割引	障害のある人や、高齢者への割引制度がある
	お子様用メニュー	子ども用のメニューがある
	お子様用食器	子ども用に食器を貸し出している
	介添えサービス	介助や付き添いなどの介添えサービスがある
	受付案内	受付案内所がある
	AED	AED（自動体外式除細動器）を設置している
多言語対応	多言語に対応している	
バリア	段差・階段	段差や階段がある
	開き戸（手動）	開き戸がある
	歩道幅員が狭い（2m未満）	

<参考 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律>

(市町村による情報の収集、整理及び提供)

第24条の7 第24条の2第4項の規定により移動等円滑化促進方針において市町村が行う移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項が定められたときは、市町村は、当該移動等円滑化促進方針に基づき移動等円滑化に関する事項についての情報の収集、整理及び提供を行うものとする。

(施設設置管理者による市町村に対する情報の提供)

第24条の8 公共交通事業者等及び道路管理者は、前条の規定により情報の収集、整理及び提供を行う市町村の求めがあったときは、主務省令で定めるところにより、高齢者、障害者等が旅客施設及び特定道路を利用するために必要となる情報を当該市町村に提供しなければならない。

- 2 路外駐車場管理者等、公園管理者等及び建築主等は、前条の規定により情報の収集、整理及び提供を行う市町村の求めがあったときは、主務省令で定めるところにより、高齢者、障害者等が特定路外駐車場、特定公園施設及び特別特定建築物を利用するために必要となる情報を当該市町村に提供するよう努めなければならない。

第7章. 行為の届出に関する事項

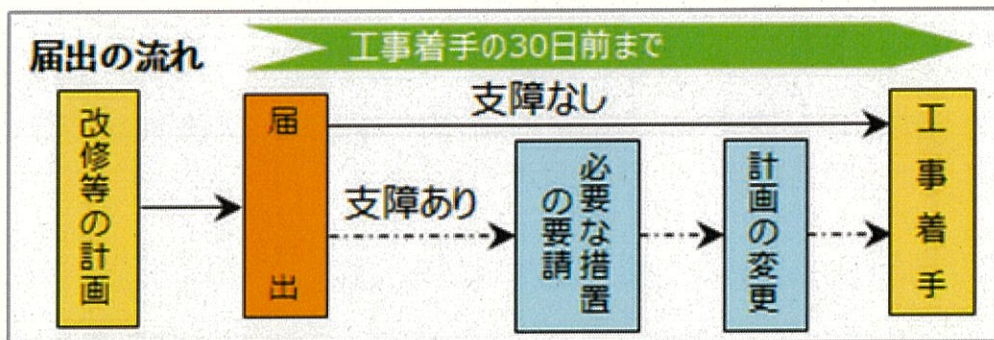
7-1. 届出制度の概要

届出制度はバリアフリー法に基づく制度で、公共交通事業者等や道路管理者は、移動等円滑化促進地区の区域内において、旅客施設[※]や道路の改良等であつて、他の施設と接する部分の構造の変更等を行う場合は、当該行為に着手する30日前までに市町村に届け出なければなりません。

また、市町村は届出に係る行為がバリアフリー化の促進を図る上で、支障があると認めるときは、届出をした者に対し行為の変更等の必要な措置を要請することができます。

※ 生活関連施設である旅客施設（以下「生活関連旅客施設」という。）に限られる。

＜図 届出制度の流れ＞



【出典】移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン（国土交通省）

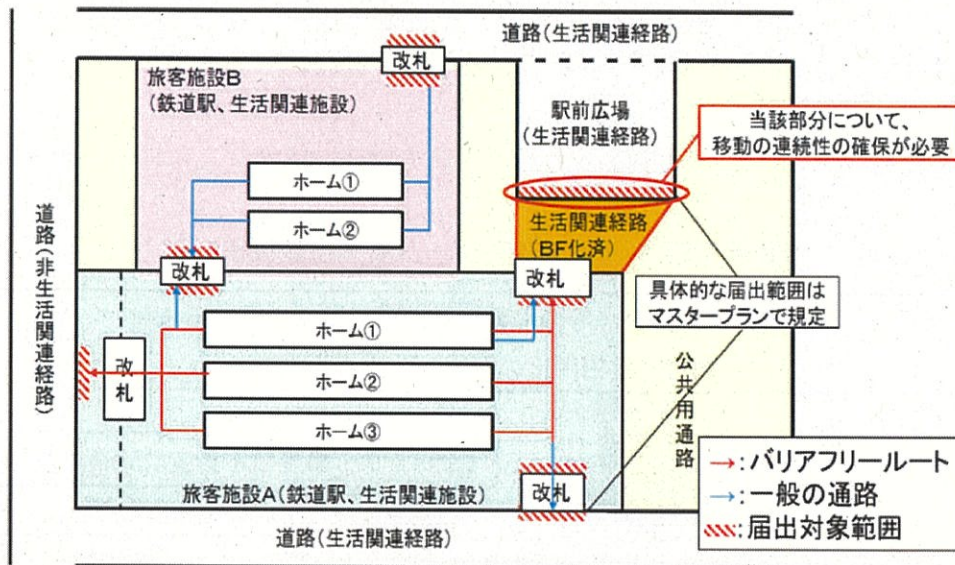
7-2. 届出の対象行為

- (1) 対象エリア : 移動等円滑化促進地区
- (2) 届出対象者 : 公共交通事業者等、道路管理者
- (3) 届出対象箇所 :

対象施設	届出対象となる行為
生活関連旅客施設	生活関連施設に指定した旅客施設のうち、下記の範囲 <ul style="list-style-type: none"> ・他の生活関連旅客施設との間の出入口 ・生活関連経路に指定した道路（道路法の道路）との間の出入口 ・生活関連経路に指定した駅前広場との間の出入口 ・バリアフリールートとの出入口

対象施設	届出対象となる行為
道路 (生活関連経路)	生活関連経路である道路のうち、下記の範囲 ・生活関連旅客施設の出入口 ・生活関連経路に指定した駅前広場との接続部

＜図 届出対象のイメージ＞



【出典】 移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン (国土交通省)

第2編. 長崎市第2期バリアフリー基本構想

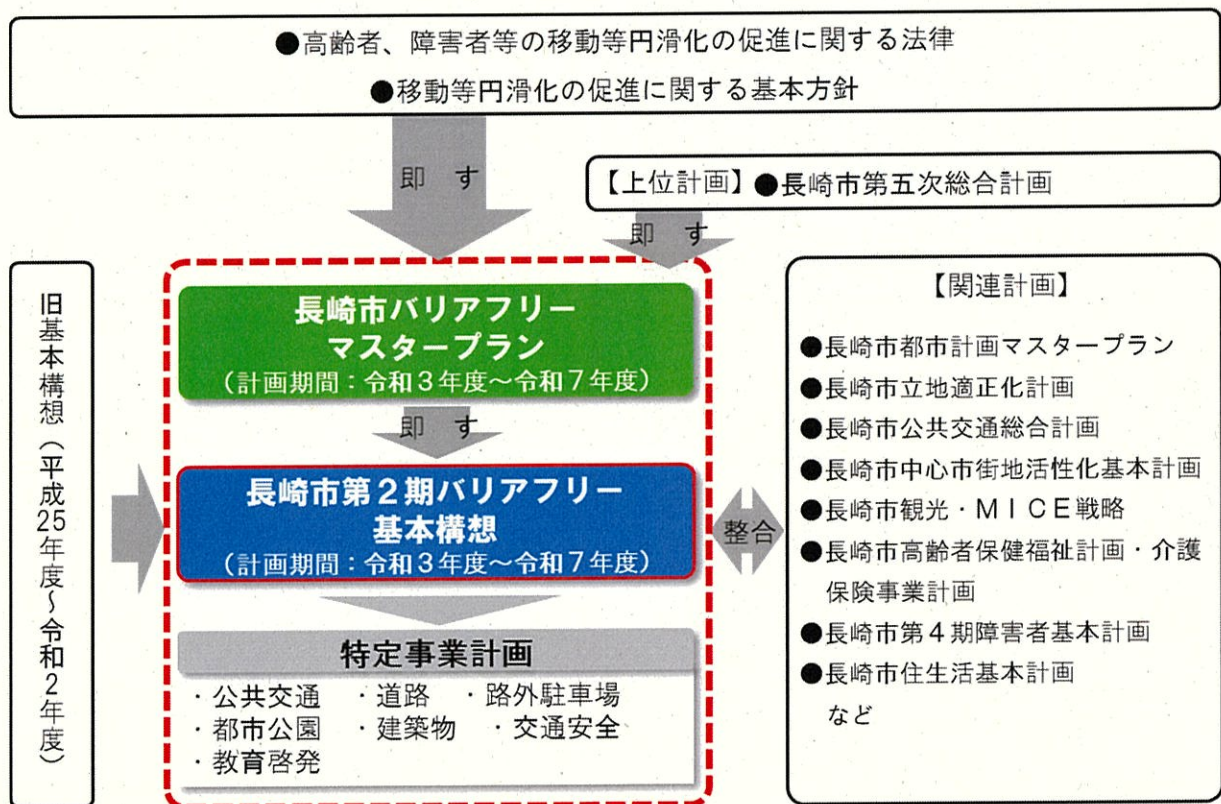
第1章. 長崎市第2期バリアフリー基本構想の策定にあたって

1-1. 基本構想の位置づけ

「基本構想」とは、バリアフリー化事業を実施することが特に必要と認められる地区（重点整備地区）を定め、主に地区内の既存施設等を対象としたバリアフリー化の事業計画のことです。基本構想には、以下に示す特定事業を位置づけることとなり、これらは計画に沿った実施義務が課せられることから、重点的・計画的なバリアフリー化を推進することができます。

なお、基本構想は、「長崎市バリアフリーマスタープラン」に即し、策定します。

<長崎市第2期バリアフリー基本構想の位置づけ>



＜特定事業イメージ＞

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】



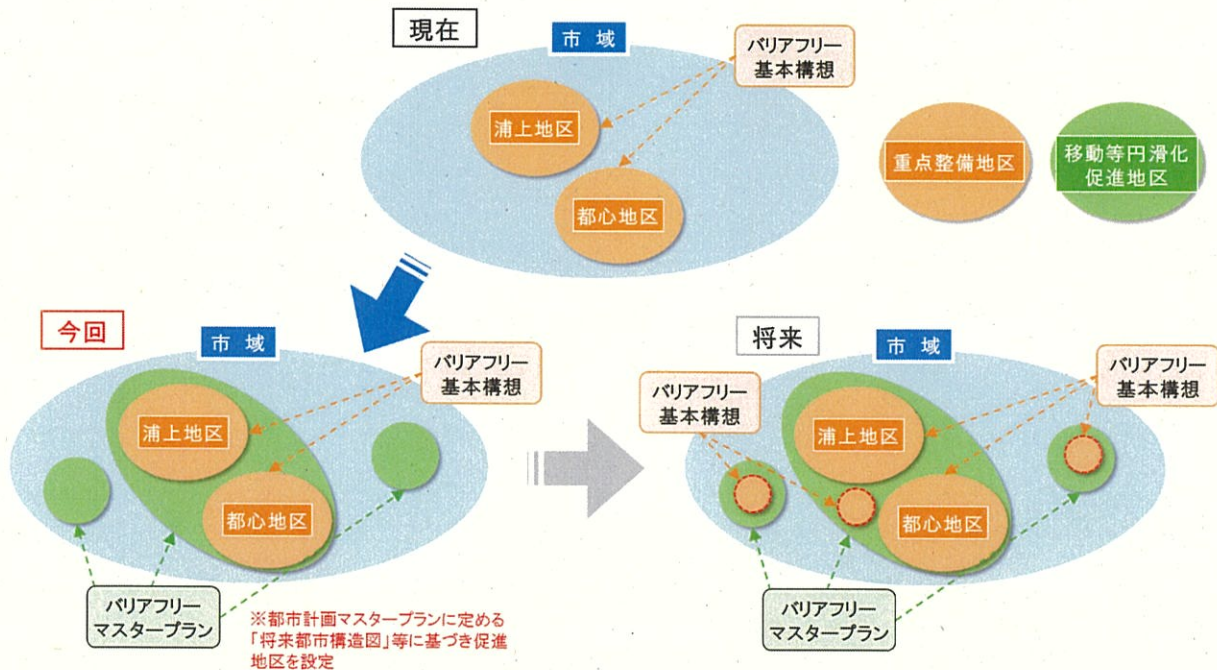
小学生による公共交通の
利用疑似体験



タクシー事業者における
ユニバーサルマナー研修

(出典：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドラインの改訂について（国土交通省）)

＜マスタープランと基本構想の対象地区（イメージ）＞



<参考 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律>

(移動等円滑化基本構想)

第25条 市町村は、基本方針（移動等円滑化促進方針が作成されているときは、基本方針及び移動等円滑化促進方針。以下同じ。）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、移動等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。）を作成するよう努めるものとする。

1-2. 計画期間

計画期間は、令和3（2021）年度から令和7（2025）年度までの5年間とします。

第2章. 重点整備地区

2-1. 重点整備地区の要件

重点整備地区とは、バリアフリー化事業を実施することが特に必要と認められる地区のことで、「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」（令和3年3月 国交省）では、重点整備地区の要件が以下のとおり示されています。

<重点整備地区の要件>

- (1) 生活関連施設があり、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区
- (2) 生活関連施設及び生活関連経路についてバリアフリー化事業が特に必要な地区
- (3) バリアフリー化の事業を重点的・一体的に行うことが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区
- (4) 境界の設定等

<参考 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（抜粋）>

（定義）

第2条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

23 移動等円滑化促進地区 次に掲げる要件に該当する地区をいう。

イ 生活関連施設（高齢者、障害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、福祉施設その他の施設をいう。以下同じ。）の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。

ロ 生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。以下同じ。）を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。以下同じ。）について移動等円滑化を促進することが特に必要であると認められる地区であること。

ハ 当該地区において移動等円滑化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。

24 重点整備地区 次に掲げる要件に該当する地区をいう。

イ 前号イに掲げる要件

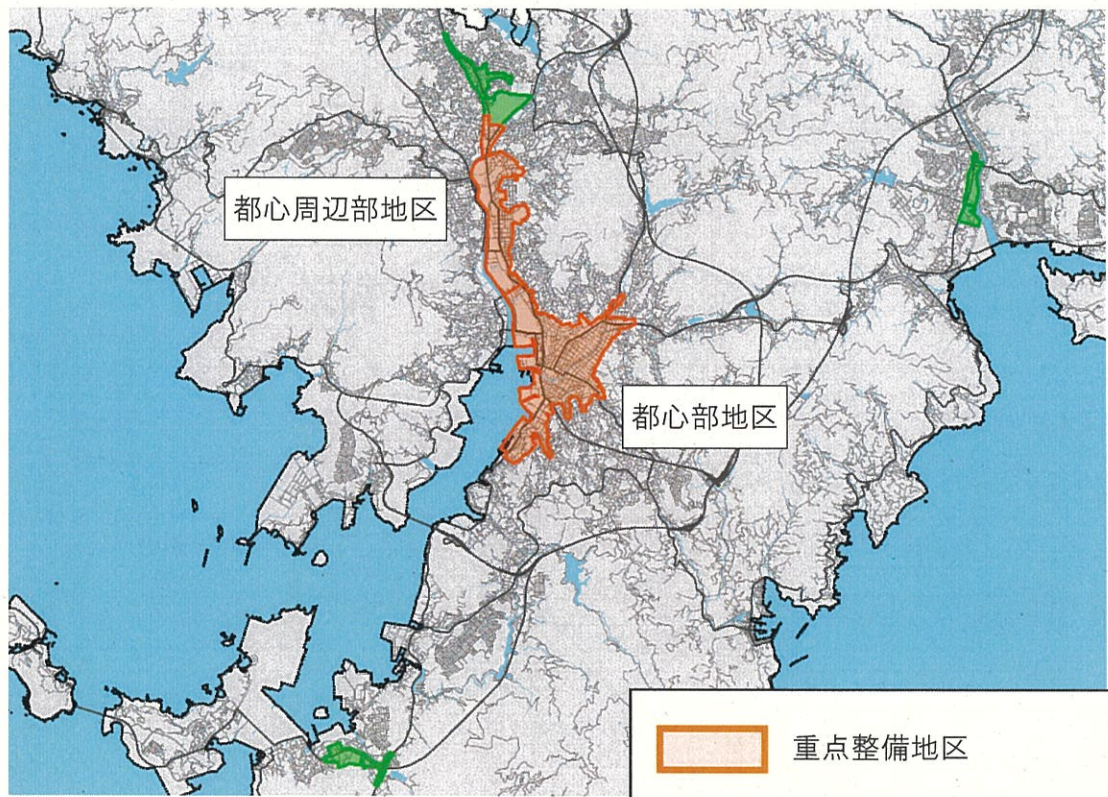
ロ 生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること。

ハ 当該地区において移動等円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。

2-2. 重点整備地区

重点整備地区は、バリアフリー法に定める要件を踏まえるとともに、長崎市バリアフリーマスタープランで「移動等円滑化促進地区」に位置付けた5つの移動等円滑化促進地区のうち、日平均利用者数が5,000人を超える旅客施設（特定旅客施設）があり、かつ生活関連施設が高密度に集積している、「都心部地区」と「都心周辺部地区」の2地区を設定します。

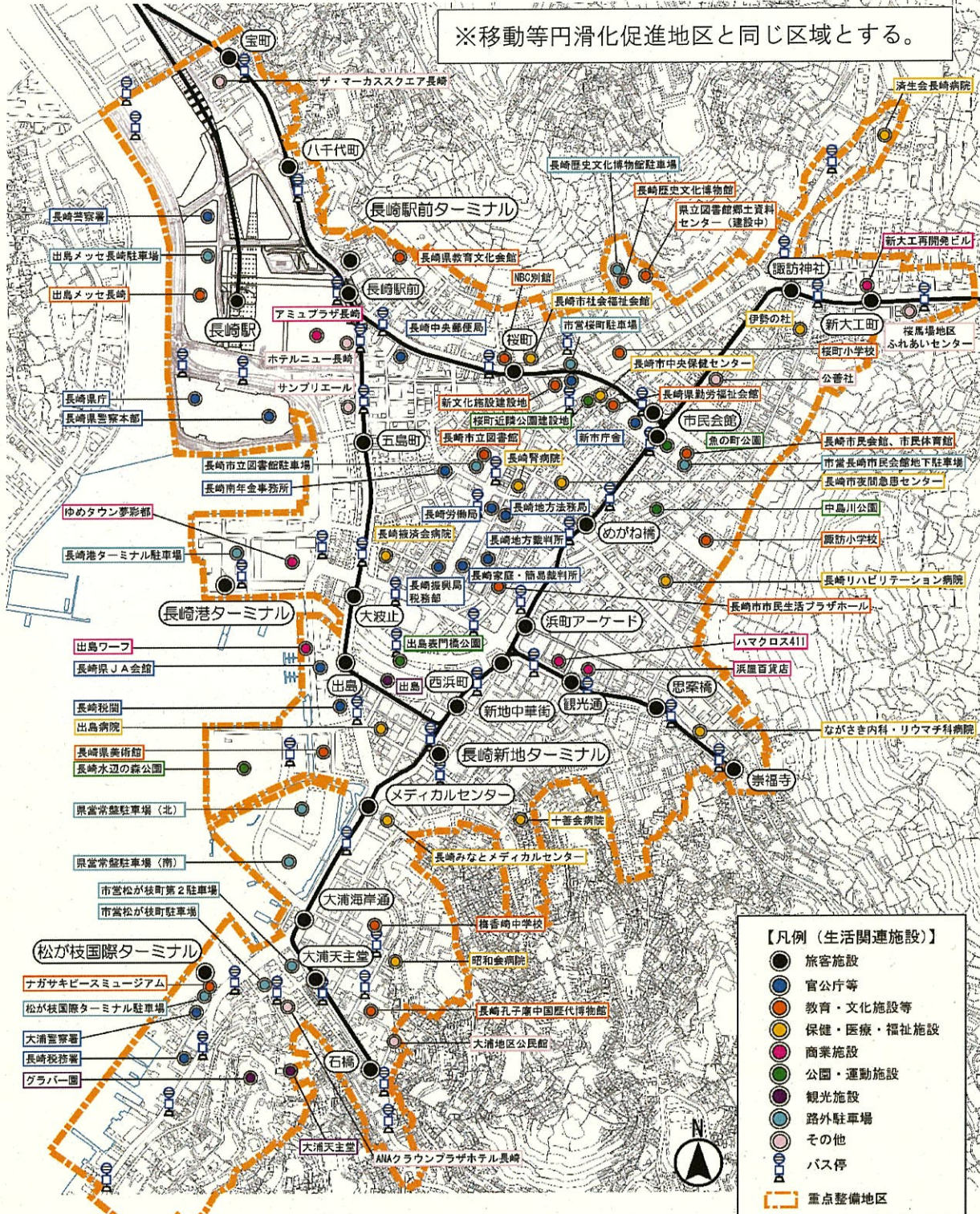
<重点整備地区>



2-3. 地区の特性を踏まえたバリアフリー化の基本的な考え方

(1) 都心部地区

ア 位置・範囲



イ 地区の概要

- ・都心部地区は、本市の中心部として様々な都市機能が点在しています。
- ・陸の玄関口である長崎駅や海の玄関口である長崎港ターミナル、さらには海の国際玄関口である松が枝国際ターミナルをはじめ、多様な公共交通機関が集積しています。
- ・さらには、世界文化遺産に登録された大浦天主堂や旧グラバー住宅をはじめ、国指定史跡出島和蘭商館跡など、歴史的文化遗产や観光施設が多く存在しています。
- ・また、「100年に一度」と称されるまちづくりの変革期を迎えています。

<地区の概要>

人口（令和元年）※1		24,550人
地区の面積		約298ヘクタール
地区の位置付け		都市機能誘導区域、第2期長崎市中心市街地活性化基本計画区域
主な公共交通機関※2	鉄道施設	長崎駅
	軌道施設	長崎駅前電停、新地中華街電停、浜町アーケード電停、諏訪神社電停
	バスターミナル	長崎新地ターミナル、長崎駅前ターミナル
	船舶ターミナル	長崎港ターミナル、長崎港松が枝国際ターミナル
主な関連事業		<ul style="list-style-type: none"> ・九州新幹線西九州ルート整備事業 ・JR長崎本線連続立体交差事業 ・長崎駅周辺土地区画整理事業 ・交流拠点施設整備事業 ・松が枝国際観光船ふ頭2バース化 ・新市庁舎建設事業 ・市街地再開発事業（新大工町・浜町） ・都市計画街路整備事業 ・県庁舎跡地整備 ・新文化施設整備事業（市庁舎本館跡地） ・桜町近隣公園整備事業（市庁舎別館跡地）

※1：人口（令和元年）は、立地適正化計画で示されている各都市機能誘導区域内人口（H28）の構成比を用いて按分した数値である。

※2：バリアフリー法の旅客施設に該当する施設を記載

ウ バリアフリー化の基本的な考え方

地区の特性を踏まえ、都心部地区のバリアフリー化の基本的な考え方を以下のとおり設定します。

① 「100年に一度」と称されるまちづくりと連携したバリアフリー化の推進

・都心部地区では、陸の玄関口である長崎駅周辺の整備や海の国際玄関口である松が枝国際観光船ふ頭の2バース化、さらには新市庁舎建設など「100年に一度」と称されるまちづくりの変革期を迎えており、これらまちづくりと連携したバリアフリー化を推進します。

② 生活関連施設及びこれら施設と公共交通機関を結ぶ経路のバリアフリー化の推進

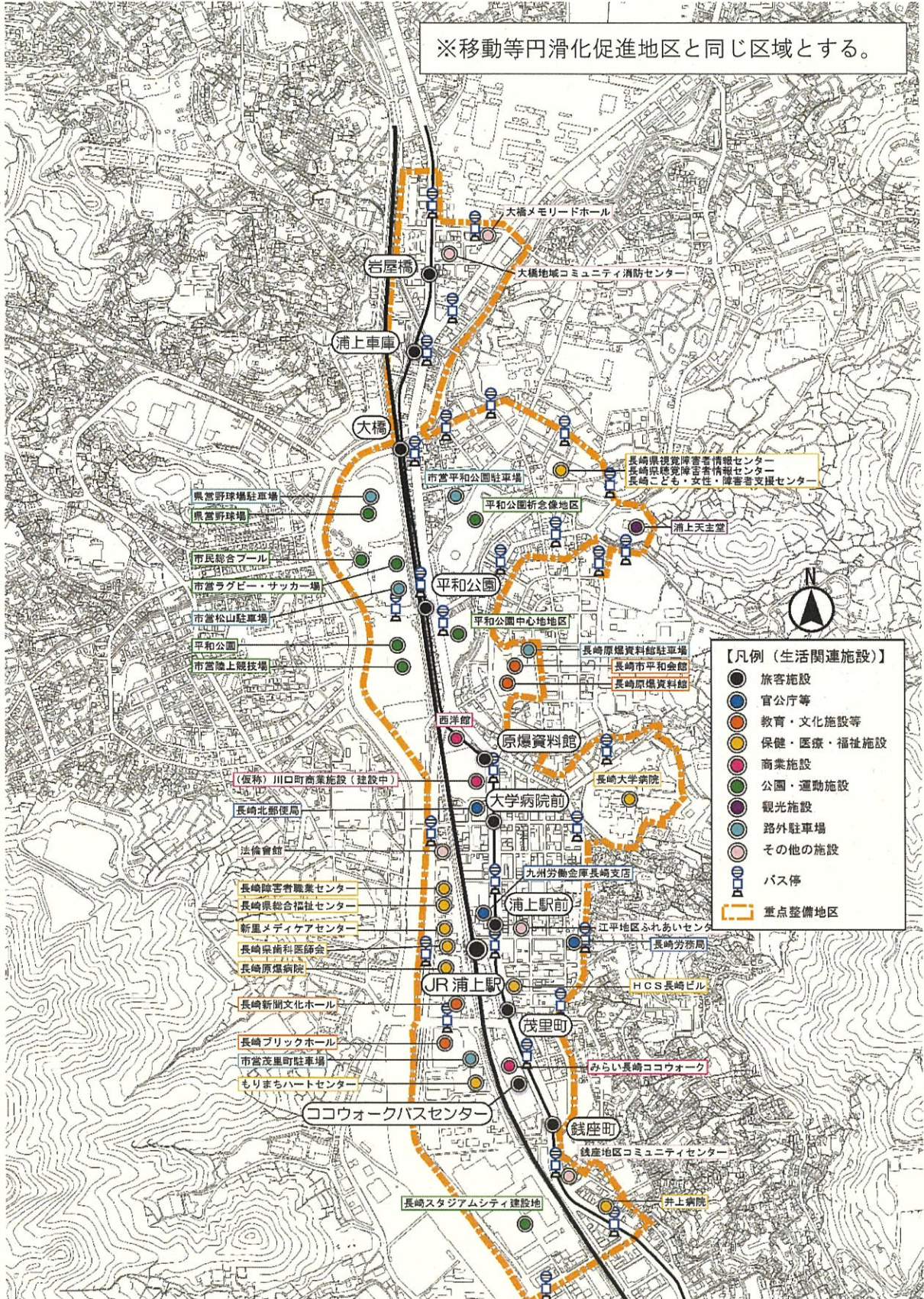
・本市の中心部として、多くの市民が利用する官公庁施設をはじめ、商業、医療、文化施設など様々な都市機能が集積していることから、これら施設はもとより、多くの観光客が訪れる大浦天主堂やグラバー園など観光施設のバリアフリー化を推進します。また、これら施設と公共交通機関を結ぶ経路のバリアフリー化を推進します。なお、地形的制約などによりバリアフリー化が困難な場合もあることから、「心のバリアフリー」につながる取組みを推進します。

③ まちなか及び観光地周辺における回遊性の向上

・歴史的な文化や伝統に培われた長崎の中心部である「まちなか」や、グラバー園や出島などの「観光地周辺」においては、ユニバーサルデザインによるわかりやすい案内の充実などにより、訪日外国人観光客を含めた回遊性の向上を図ります。

(2) 都心周辺部地区

ア 位置・範囲



イ 地区の概要

- ・都心周辺部地区は、都心部地区の北部に位置し、地区内ではＪＲ、路面電車、路線バスが運行しています。
- ・浦上駅やココウオークバスセンター周辺を中心に、大型商業施設や文化施設、医療・福祉施設といった都市機能が集積しており、平和公園、原爆資料館、浦上天主堂といった国内外から多くの観光客が訪れる施設も立地しています。
- ・現在、浦上駅周辺においては、ＪＲ長崎本線連続立体交差事業による鉄道施設の高架化に伴う再整備が進んでいます。
- ・また、三菱重工業幸町工場跡地においては、サッカースタジアムを中心とした商業施設、ホテル、オフィスなどの複合開発である「長崎スタジアムシティプロジェクト」が進行しています。
- ・さらに、長崎南北幹線道路が平和公園（西地区）内の複数のスポーツ施設上空を通過する計画であることから、平和公園（西地区）のあり方やスポーツ施設の再配置などの検討が進められています。

<地区の概要>

人口（令和元年）※1		7,588 人
地区の面積		約 132 ヘクタール
地区の位置付け		都市機能誘導区域
主な公共交通機関※2	鉄道施設	浦上駅
	軌道施設	茂里町電停、平和公園電停、大学病院前電停
	バスターミナル	ココウオークバスセンター
	船舶ターミナル	—
主な関連事業		<ul style="list-style-type: none"> ・ ＪＲ長崎本線連続立体交差事業 ・ 長崎スタジアムシティプロジェクト ・ （仮称）平和公園再整備事業 ・ 川口アパート建替事業

※1：人口（令和元年）は、立地適正化計画で示されている各都市機能誘導区域内人口（H28）の構成比を用いて按分した数値である。

※2：バリアフリー法の旅客施設に該当する施設を記載

ウ バリアフリー化の基本的な考え方

地区の特性を踏まえ、都心周辺部地区のバリアフリー化の基本的な考え方を以下のとおり設定します。

① 浦上駅周辺の再整備や長崎スタジアムシティプロジェクトと連携したバリアフリー化の推進

・都心周辺部地区では、浦上駅周辺の再整備や三菱重工業幸町工場跡地におけるサッカースタジアムを中心とした複合開発である「長崎スタジアムシティプロジェクト」が進行しており、これらまちづくりと連携したバリアフリー化を推進します。

② 生活関連施設及びこれら施設と公共交通機関を結ぶ経路のバリアフリー化の推進

・浦上駅やココウォークバスセンター周辺には、障害福祉センターをはじめとした医療・福祉施設や文化施設、大型商業施設など多くの市民が利用する生活関連施設が集積していることから、これら施設のバリアフリー化や施設と公共交通機関を結ぶ経路のバリアフリー化を推進します。なお、地形的制約などによりバリアフリー化が困難な場合もあることから、「心のバリアフリー」につながる取組みを推進します。

③ 平和公園周辺における回遊性の向上

・平和公園周辺には、多くの市民や国内外からの観光客が訪れる本市の重要な施設が多く存在することから、ユニバーサルデザインによるわかりやすい案内の充実などにより、訪日外国人観光客を含めた回遊性の向上を図ります。また、長崎南北幹線道路の事業化（予定）に伴う、平和公園（西地区）の再整備に係る検討に当たっては、平和公園周辺の回遊性の確保に配慮した検討に努めます。

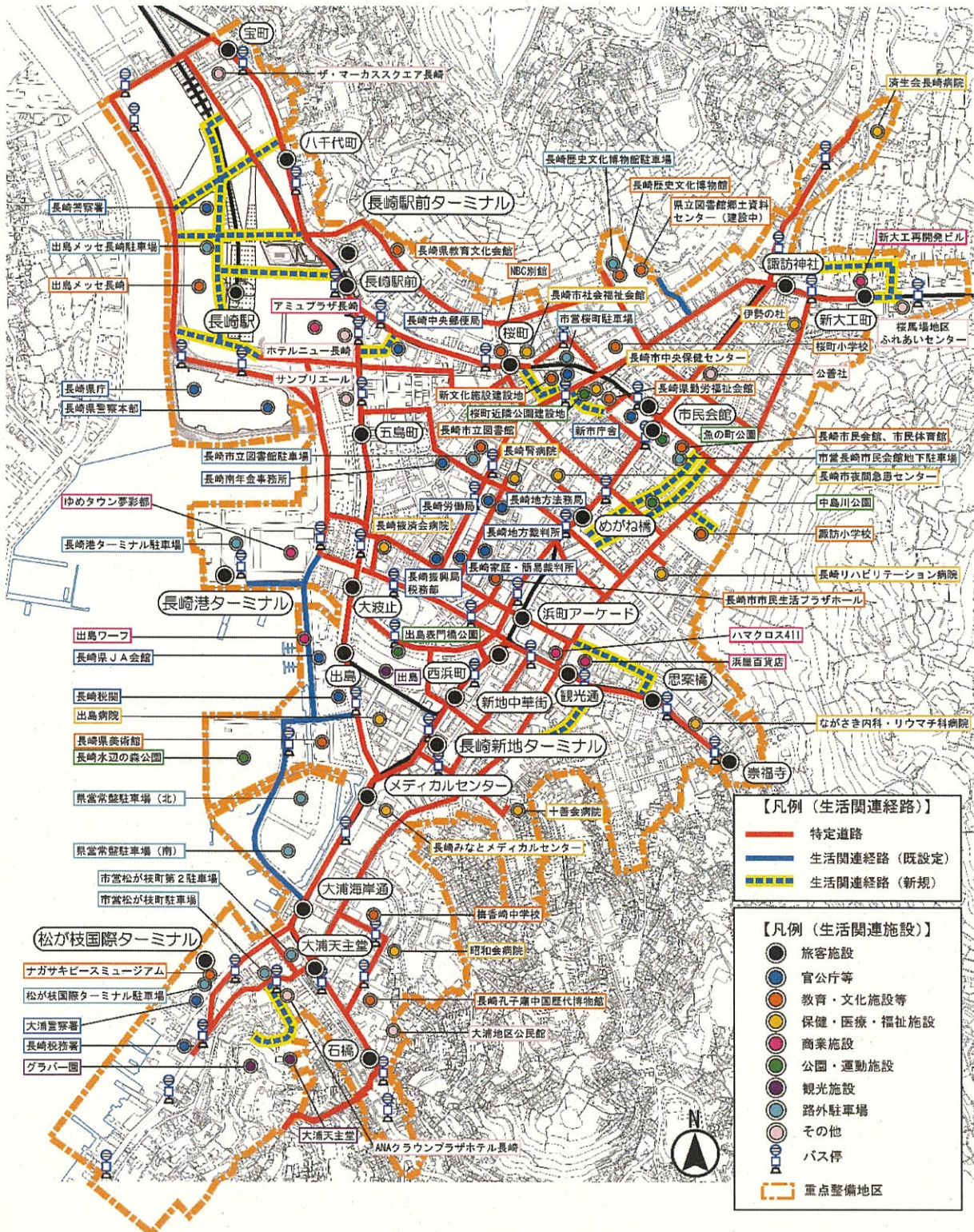
第3章. 生活関連施設、生活関連経路

3-1. 生活関連施設・生活関連経路の設定及びバリアフリー化に関する事項

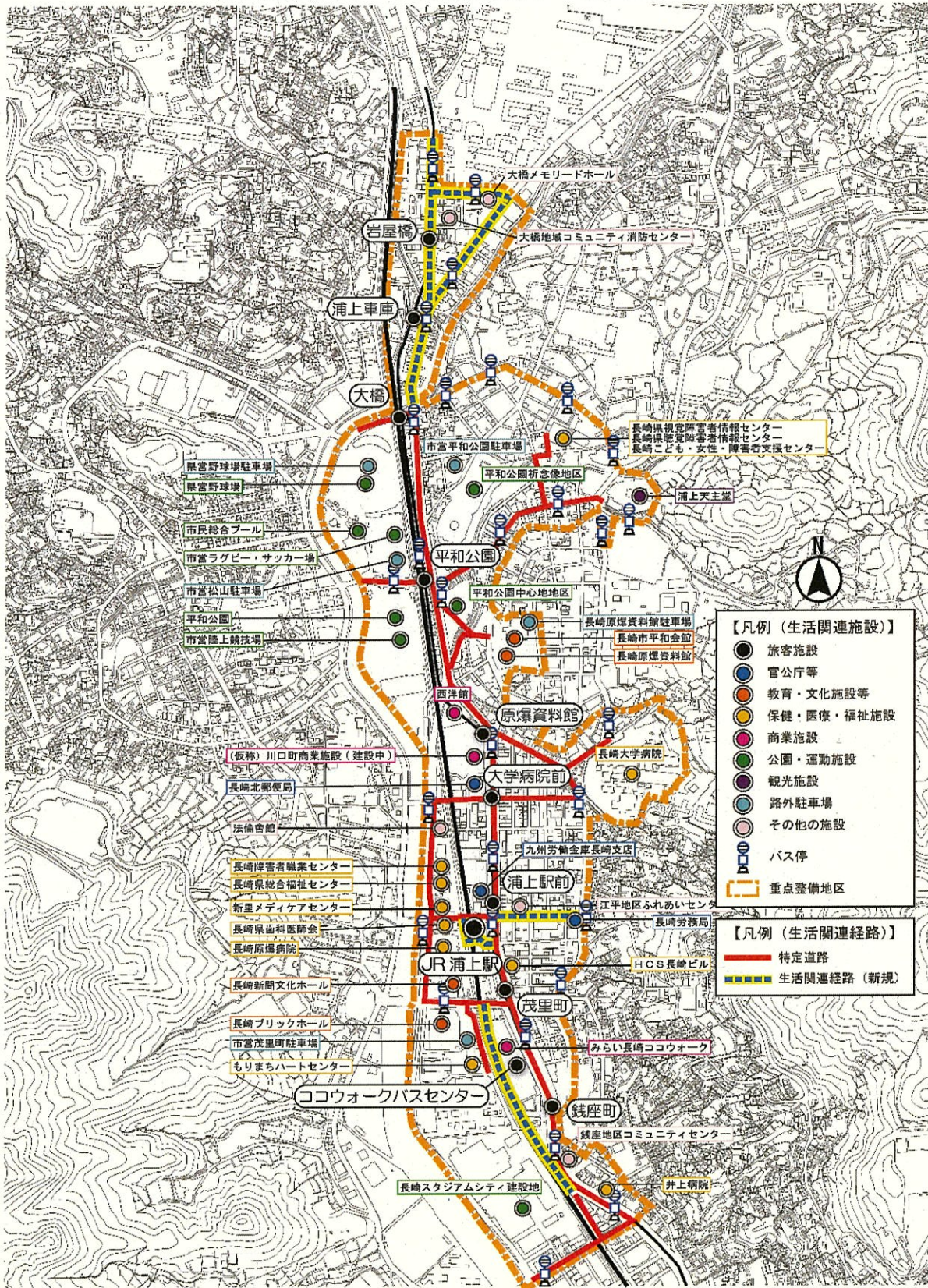
マスタープランで設定している生活関連施設・生活関連経路を基本構想に位置付けることとします。

また、生活関連施設・生活関連経路のバリアフリー化の促進に当たっては、マスタープランで掲げる考え方にに基づき、バリアフリー化の推進を図ります。

< 都心部地区 (生活関連施設・生活関連経路) >



< 都心周辺部地区（生活関連施設・生活関連経路） >



第4章. 実施すべき特定事業

4-1. 特定事業とは

特定事業は、基本構想における生活関連施設、生活関連経路、特定車両のバリアフリー化を具体化するための事業で、ハード整備に関する事業（公共交通、道路、路外駐車場、都市公園、建築物、交通安全）とソフト施策に関する事業（教育啓発）に分けられます。基本構想で特定事業を定めた場合、事業を実施する者には、特定事業計画の作成とこれに基づく事業実施の義務が課せられます。

なお、バリアフリー法においては、新設等を行う一定の施設等には移動円滑化基準への適合義務（基準適合義務）が課せられます。このため、特定事業は、基準適合義務が課せられない既存の施設等についてのバリアフリー化が求められます。（既存施設の基準適合は努力義務）

4-2. 特定事業の実施予定期間

特定事業の実施予定期間は、次の通りとします。

短期	令和7（2025）年度までの整備完了を目標として取組むもの （今後4年間）
中長期	令和8年（2026）度以降も継続的に取組むもの

4-3. 特定事業の種類

バリアフリー法においては、特定事業の内容は、次のように定められています。

(1) 公共交通特定事業

- ・特定旅客施設におけるバリアフリー設備（エレベーター、エスカレーターなど）の整備、これに伴う特定旅客施設の構造の変更
- ・特定車両（路面電車、バス、タクシー等）の低床車両導入など

(2) 道路特定事業

- ・道路におけるバリアフリー化のための施設・工作物（歩道、道路用エレベーター、通行経路の案内標識など）の設置
- ・バリアフリー化のために必要な道路構造の改良（歩道の拡幅、路面構造の改善など）

(3) 路外駐車場特定事業

- ・特定路外駐車場におけるバリアフリー化のために必要な施設（車いす使用者が円滑に利用できる駐車施設など）の整備

(4) 都市公園特定事業

- ・都市公園におけるバリアフリー化のために必要な特定公園施設の整備

(5) 建築物特定事業

- ・特別特定建築物におけるバリアフリー化のために必要な建築物特定施設の整備
- ・全部又は一部が生活関連経路である特定建築物における生活関連経路のバリアフリー化のために必要な建築物特定施設の整備

(6) 交通安全特定事業

- ・バリアフリー化のために必要な信号機、道路標識又は道路標示の設置（高齢者、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、歩行者用道路であることを表示する道路標識、横断歩道であることを表示する道路標示の設置など）
- ・バリアフリー化のために必要な生活関連経路を構成する道路における違法駐車行為の防止（違法駐車行為に係る車両の取締りの強化、違法駐車行為の防止についての広報活動及び啓発活動など）

(7) 教育啓発特定事業

- ・移動等円滑化の促進に関する児童、生徒又は学生の理解を深めるために学校と連携して行う教育活動の実施に関する事業（学校の間を活用した市町村等によるバリアフリー教室（障害当事者によるセミナーや車いすサポート体験、高齢者疑似体験など）の開催、旅客施設等におけるバリアフリー教室の開催 など）
- ・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又は移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保のために必要な啓発活動の実施に関する事業（上記に掲げる事業を除く。）（障害当事者を講師とした住民向けのバリアフリー講演会やセミナーの開催、公共交通事業者等の従業員を対象とした接遇研修の実施、優先席や車いす使用者用駐車施設の適正利用に関するポスターの掲示 など）

(8) その他の事業

- ・特定旅客施設以外の旅客施設におけるバリアフリー設備（エレベーター、エスカレーターなど）の整備、これに伴う特定旅客施設の構造の変更
- ・サインによる情報提供の充実

4-4. 実施すべき特定事業

本基本構想に基づき実施すべき特定事業の主な事業内容を以下のとおり定めます。実施する特定事業の詳細は、以下の内容に基づき、基本構想策定後に作成する特定事業計画に委ねられることとなります。

なお、旧基本構想における未完事業については、原則として引き続き特定事業に位置付けることとします。

＜特定事業の主な内容＞

特定事業名	対象施設 (整備箇所)	事業者	実施内容	実施時期	
公共交通	路面電車	交通事業者	バリアフリー車両の導入	短期	
			車内の車いすスペース確保	中長期	
	乗合バス、貸切バス		バリアフリー車両の導入	中長期	
			車内の車いすスペース確保		
	タクシー		ユニバーサルデザインタクシーの導入	短期 中長期	
	鉄道車両		車内の車いすスペース確保	短期 中長期	
	旅客船		段差の解消	短期 中長期	
			車いすスペースの確保		
	長崎駅前・新地中華街電停 (5,000人/日以上)		交通事業者 道路管理者	エレベーターの設置	短期 中長期
				有効幅員の確保	
スロープの設置					
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	道路管理者	歩道の設置	短期 中長期	
			十分な歩道幅員の確保		
			歩道の段差、勾配の改善		
			横断歩道又は車道接続部における段差、勾配の改善		
			車両乗入れ部の勾配の改善		
			連続性のある視覚障害者用誘導ブロックの設置		
			舗装の改善 (歩道の平坦性の改善)		
			立体横断施設や地下歩道のバリアフリー化		
			電線類地中化		
路外駐車場	重点整備地区内で生活関連	長崎県 長崎市	障害者等駐車スペースの確保等	実施済み	

特定事業名	対象施設 (整備箇所)	事業者	実施内容	実施時期
	施設に設定した駐車場		車いす等の対応に関する整備	
都市公園	重点整備地区内で生活関連施設に設定した都市公園等	長崎県 長崎市	視覚障害者用誘導ブロックの設置	短期 中長期
			歩道表示の設置(カラー舗装化)	
			園路、便所のバリアフリー化	
建築物	重点整備地区内で生活関連施設に設定した特別特定建築物	国 長崎県 長崎市	高齢者や障害者が安心・安全に利用できる出入口やトイレ、廊下等の整備等	短期 中長期
交通安全	重点整備地区内で生活関連施設に設定した道路	公安委員会	障害者対応信号機(音響装置付信号機)の設置 エスコートゾーンの設置	短期 中長期
教育啓発	ソフト事業	長崎市	学校と連携して行う教育活動 啓発活動	短期 中長期
		国 長崎県 長崎市 交通事業者	啓発活動の実施に関する事業	
その他	ソフト事業	長崎市	バリアフリーマップの作成	短期 中長期
		交通事業者	車両等内におけるアナウンスの実施、視覚・聴覚情報の提供	
		公安委員会	交通安全意識の啓発、指導	
		道路管理者	違法駐車・駐輪防止の啓発、取締りの強化	
	観光	長崎市	バリアフリーに関する情報提供	

特定 事業名	対象施設 (整備箇所)	事業者	実施内容	実施 時期
		長崎市	案内サインの設置	
		長崎市	休憩用ベンチの設置	
	その他の電停 (5,000人/日 未満)	交通事業者 道路管理者	有効幅員の確保 スロープの設置 (諏訪神社、 宝町)	

第3編. バリアフリーの推進にあたって

第1章. 市民及び行政、施設設置管理者等との連携・協働による推進

各地区のバリアフリー化の円滑な推進と実現を図るためには、一体的で連続的な取り組みを実践する必要があるため、市民および行政、施設設置管理者等が連携しつつ、各々の役割を踏まえ協働でバリアフリー化の推進に取り組みます。

市民においては、マスタープランや基本構想の推進に向けたスパイラルアップへの積極的な参加・協力や手助けが必要な方への支援など心のバリアフリーの実践に努めます。

行政、施設設置管理者等においては、各施設のバリアフリー化の推進や施設の適切な維持管理、心のバリアフリー推進に向けた啓発活動、教育活動の実践等を行います。

＜バリアフリー化の推進に向けた役割＞



第2章. スパイラルアップによるバリアフリーの推進

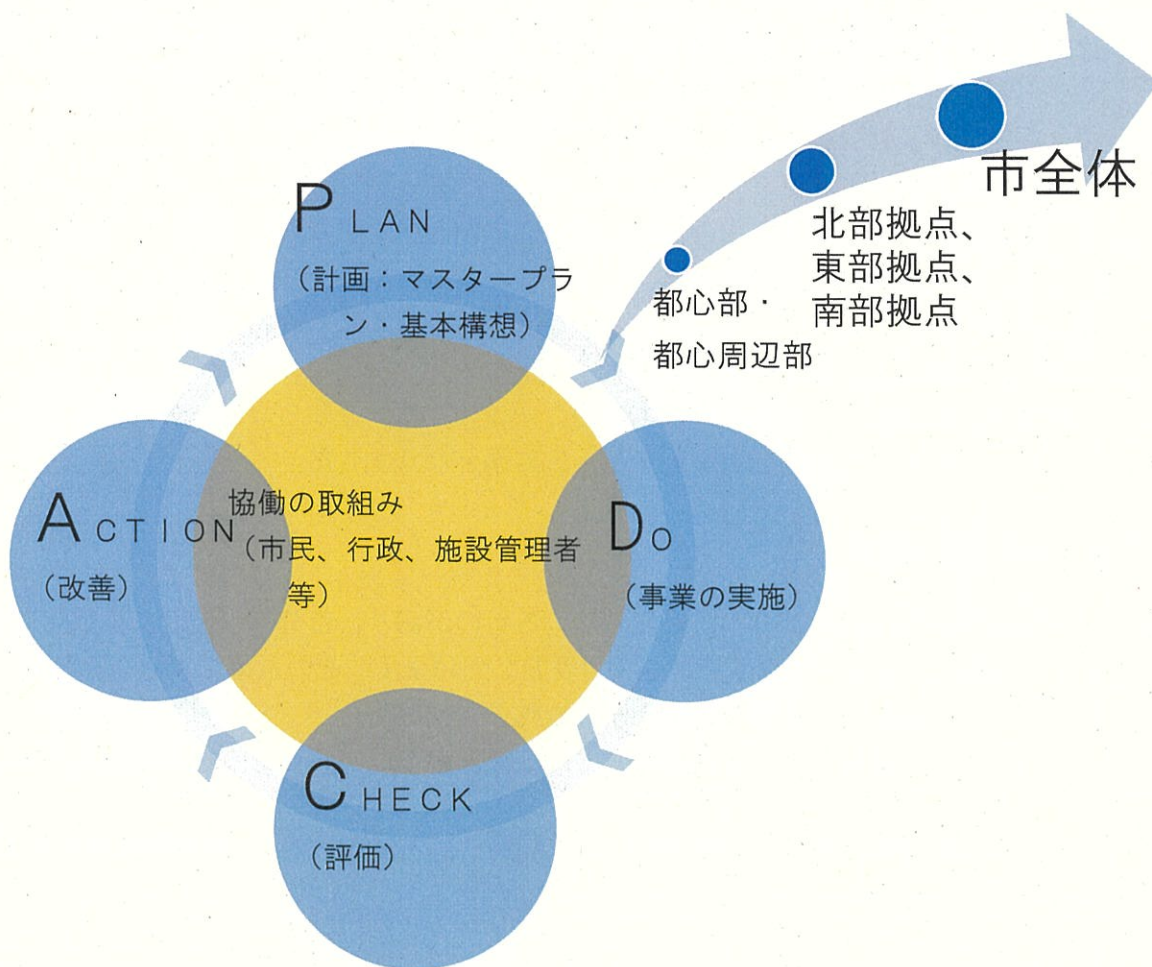
バリアフリー化を取り巻く状況は日々変化しているため、将来的にも社会状況や周辺状況の変化等に柔軟に対応していく必要があります。

また、マスタープランや基本構想では、長崎市立地適正化計画に定める都市機能誘導区域を主な対象地区とし、バリアフリー化の促進を図ることとしておりますが、今後、他の地区においてもバリアフリー化が広がっていくようにする必要があります。

このため、市民や関係者等の意見を踏まえつつ定期的に事業の進捗状況を把握、管理し、事業評価を行うPDCA（計画・実施・評価・改善）サイクルによる継続的な取り組みを実践し、バリアフリー化を推進していきます。

また、マスタープランや基本構想についても事業の進捗状況や市民意向、周辺状況の変化等を踏まえ必要に応じて見直します。

＜PDCAサイクルによるスパイラルアップのイメージ＞



資料編

1. 市政モニターアンケート

長崎市ではマスタープラン及び基本構想を策定するに当たり、市民がバリアフリーに対して感じていることや、日頃よく利用する施設などの現状を把握するため、市政モニターアンケートを実施しました。

(1) 調査の概要

調査期間	令和元年5月30日～令和元年6月13日
送付数	227人（郵送モニター186人、インターネットモニター41人）
回答率	73.6%（167人）（郵送モニター156人、インターネットモニター11人）

(2) 調査結果の概要

今回の調査で、皆様が日ごろ利用する施設のうち、バリアフリー化が最も進んでいると感じる施設は「医療・福祉施設」で、最も進んでいないと感じる施設は「歩道」であることがわかりました。また、バリアフリー化が進むと便利になると思う施設は、「医療・福祉施設」と「歩道」が一番多い結果となりました。

この結果から、バリアフリー化が望まれる「医療・福祉施設」と「歩道」のうち、特に「歩道」のバリアフリー化の進捗を図ることが重要と考えられます。

次に、公共交通機関のバリアフリー化については、近年、徐々に増えている超低床式路面電車やワンステップバス、ノンステップバスの導入により、「乗り降りがしやすくなった」と感じている方が多い結果となりました。

現在の「長崎市バリアフリー基本構想」については、「知らない」または「あまり知らない」と答えた方の割合が9割を超える結果となりました。

(3) 調査結果の見方

調査結果の数字は、百分率で表記しているものがあり、百分率の値は、小数点以下第2位を四捨五入して、小数点第1位まで表記しています。そのため、内訳を合計しても100パーセントに合致しない場合があります。

また、複数回答可とした設問においては、合計が100パーセントを上回る場合があります。

なお、回答者数の異なる間については、回答者数の数を「n=〇〇人」で表現しています。

(4) 調査結果

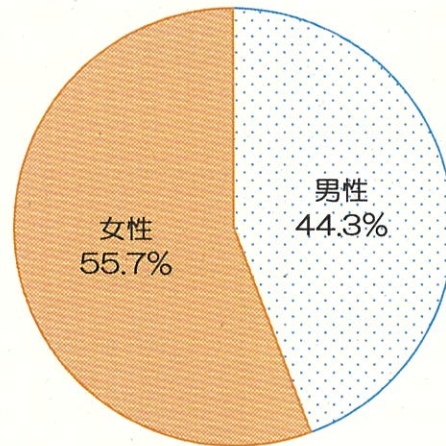
調査結果の数字は、百分率で表記しているものがあり、百分率の値は、小数点以下第2位を四捨五入して、小数点第1位まで表記しています。そのため、内訳を合計しても100パーセントに合致しない場合があります。

また、複数回答可とした設問においては、合計が100パーセントを上回る場合があります。

なお、回答者数の異なる問については、回答者数の数を「n=〇〇人」で表現しています。

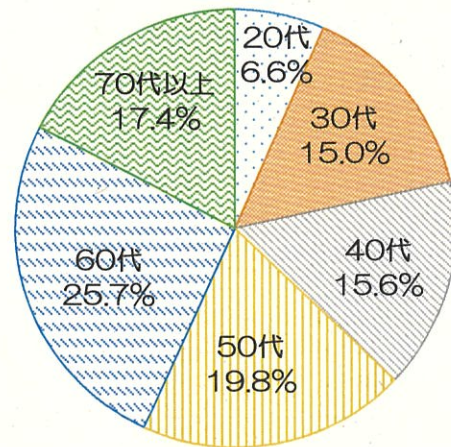
問1 あなたの性別をお答えください。

選択肢	回答者数	割合
男性	74人	44.3%
女性	93人	55.7%
合計	167人	100.0%



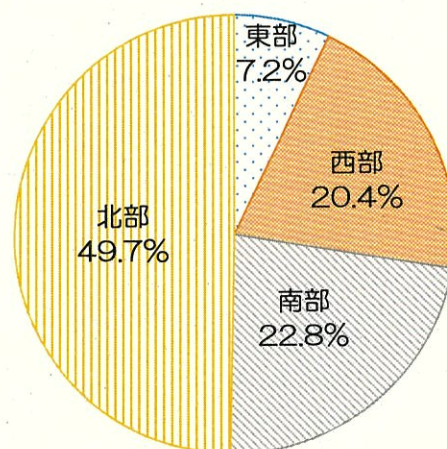
問2 あなたの年齢を選択してください。

選択肢	回答者数	割合
20代	11人	6.6%
30代	25人	15.0%
40代	26人	15.6%
50代	33人	19.8%
60代	43人	25.7%
70代以上	29人	17.4%
合計	167人	100.0%



問3 お住まいの町名を教えてください。

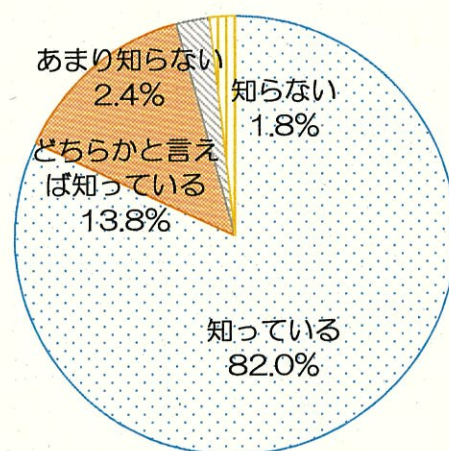
選択肢	回答者数	割合
東部	12人	7.2%
西部	34人	20.4%
南部	38人	22.8%
北部	83人	49.7%
合計	167人	100.0%



※ご記入いただいた町名をもとに、東西南北に分けて集計しています。

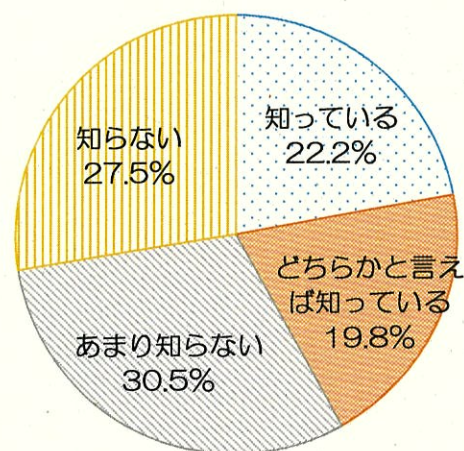
問4 あなたは、「バリアフリー」という言葉とその意味を知っていますか。

選択肢	回答者数	割合
知っている	137人	82.0%
どちらかと言えば知っている	23人	13.8%
あまり知らない	4人	2.4%
知らない (初めて聞いた)	3人	1.8%
合計	167人	100.0%



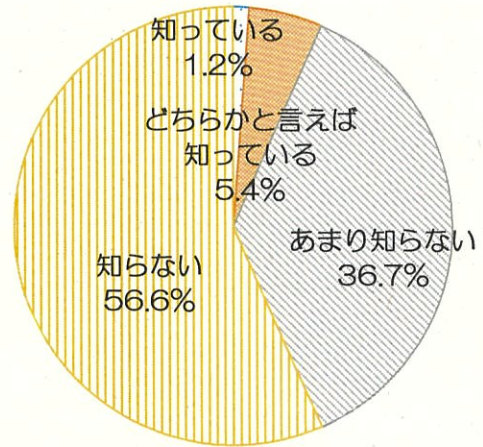
問5 あなたは、「心のバリアフリー」という言葉とその意味を知っていますか。

選択肢	回答者数	割合
知っている	37人	22.2%
どちらかと言えば知っている	33人	19.8%
あまり知らない	51人	30.5%
知らない (初めて聞いた)	46人	27.5%
合計	167人	100.0%



問6 あなたは、「長崎市バリアフリー基本構想」とその内容を知っていますか。

選択肢	回答者数	割合
知っている	2人	1.2%
どちらかと言えば知っている	9人	5.4%
あまり知らない	61人	36.7%
知らない (初めて聞いた)	94人	56.6%
合計	166人	100.0%



(無回答 1人)

「長崎市バリアフリー基本構想」とその内容について、「知らない」又は「あまり知らない」と答えた方の割合が9割を超える結果となり、皆様により認知されていないことがわかりました。

問7 あなたは、体に不自由なところがありますか。【複数回答可】

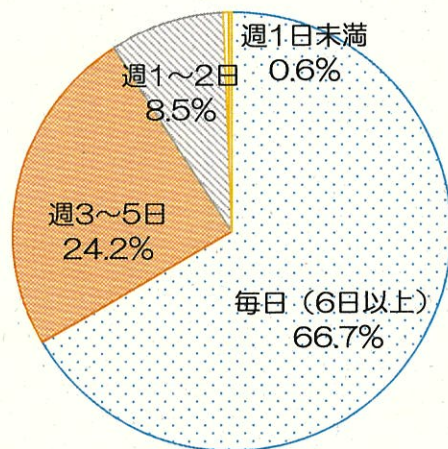
選択肢	回答者数	割合
特にない	124人	69.3%
慢性的な関節痛 (腰や膝が痛いなど)	30人	16.8%
足のケガ	2人	1.1%
歩行障害	1人	0.6%
肢体不自由	0人	0.0%
内部障害 (臓器の障害など)	8人	4.5%
聴覚・平衡機能障害	4人	2.2%
音声・言語・ そしゃく機能障害	0人	0.0%
視覚障害	4人	2.2%
その他(※1)	6人	3.4%

回答者数 167人、有効回答数 179

(※1) 高血圧、前立腺肥大、上肢・下肢機能障害など

問8 あなたの外出頻度を教えてください。

選択肢	回答者数	割合
毎日（6日以上）	110人	66.7%
週3～5日	40人	24.2%
週1～2日	14人	8.5%
週1日未満	1人	0.6%
合計	165人	100.0%

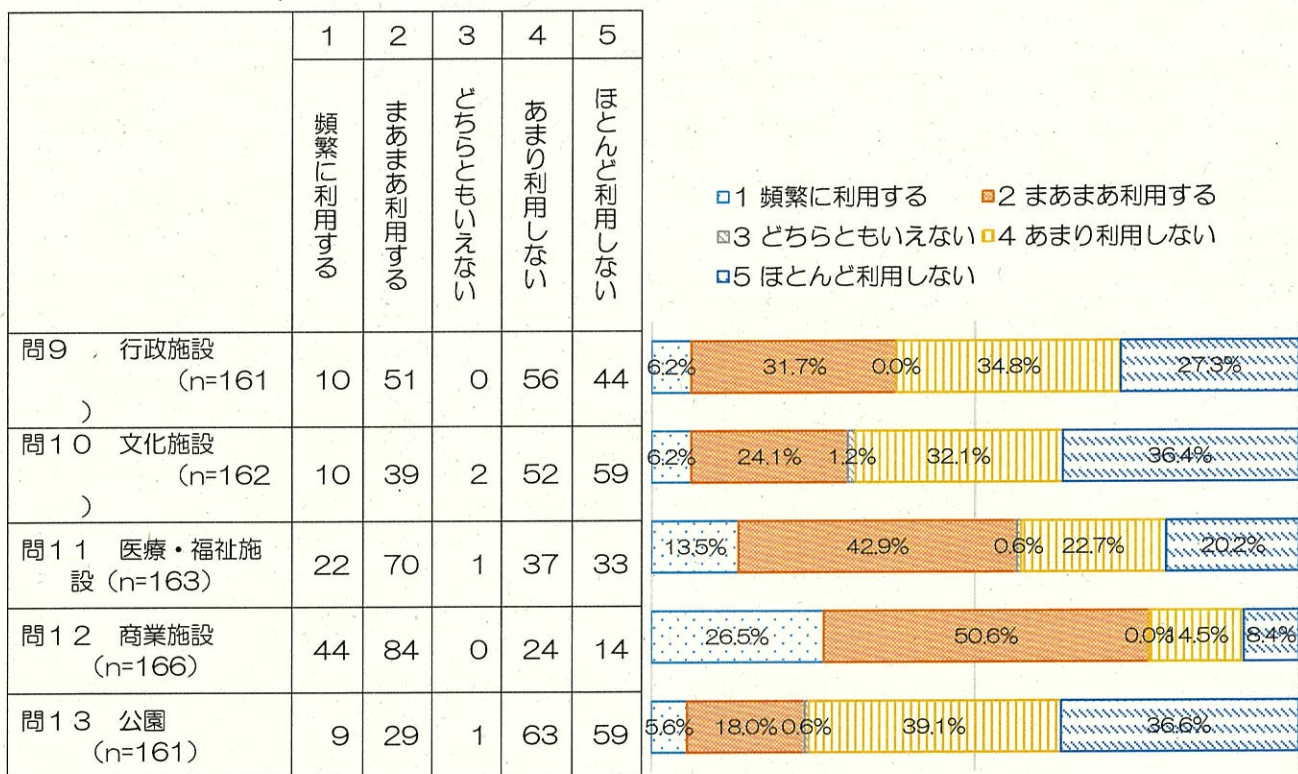


（無回答 2人）

問9～問13

次の施設をどの頻度で利用しますか。1～5のうち該当する項目に○を付けてください。

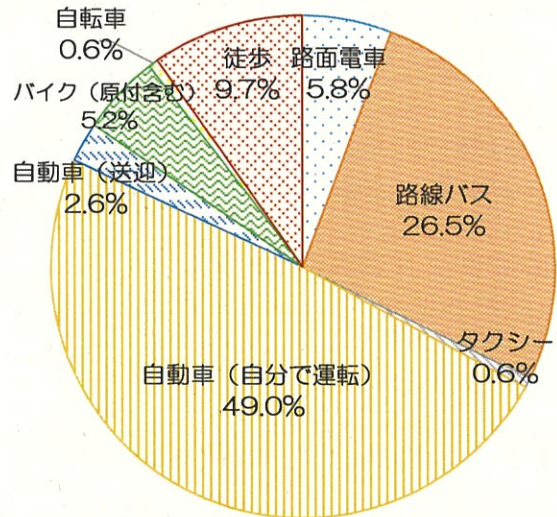
- 行政施設（県庁、市役所、警察署、郵便局、税務署など）
- 文化施設（市民会館、市立図書館、県美術館、歴史文化博物館、ブリックホール、長崎新聞社文化ホール、NCC&スタジオ、原爆資料館など）
- 医療・福祉施設（病院・診療所、老人ホーム・福祉ホーム、福祉センターなど）
- 商業施設（アミュプラザ長崎、ゆめタウン夢彩都、浜屋百貨店、みらい長崎ココウォークなど）
- 公園（長崎水辺の森公園、平和公園など）



「商業施設を利用する方」が最も多く、「公園を利用する方」が最も少ない結果となりました。

選択肢	回答者数	割合
JR	0人	0%
路面電車	9人	5.8%
路線バス	41人	26.5%
タクシー	1人	0.6%
自動車（自分で運転）	76人	49.0%
自動車（送迎）	4人	2.6%
バイク（原付含む）	8人	5.2%
自転車	1人	0.6%
徒歩	15人	9.7%
その他	0人	0.0%
合計	155人	100.0%

問14 あなたが日ごろ、最も多く利用している交通手段を1つ選択してください。



(無回答 12人)

- 路面電車
- 路線バス
- タクシー
- 自動車（自分で運転）
- 自動車（送迎）
- バイク（原付含む）
- 自転車
- 徒歩

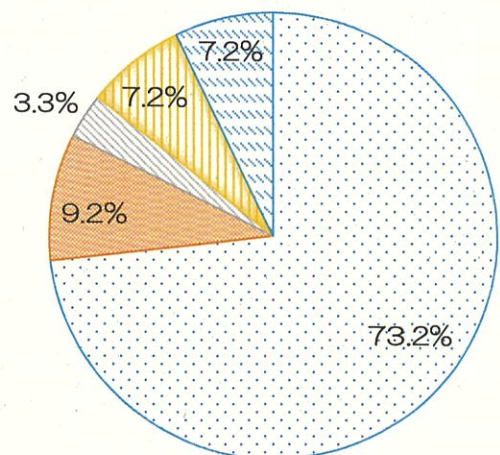
問15 問14で答えた交通手段への乗り降りについて、どのような点が不便と感じますか。【複数回答可】

選択肢	回答者数	割合
特に問題ない	112人	73.2%
高低差があり、乗り降りがづらい	14人	9.2%
段差により乗り降りが困難	5人	3.3%
待合スペースが狭い	11人	7.2%
その他※2	11人	7.2%

回答者数 145人、有効回答数 153

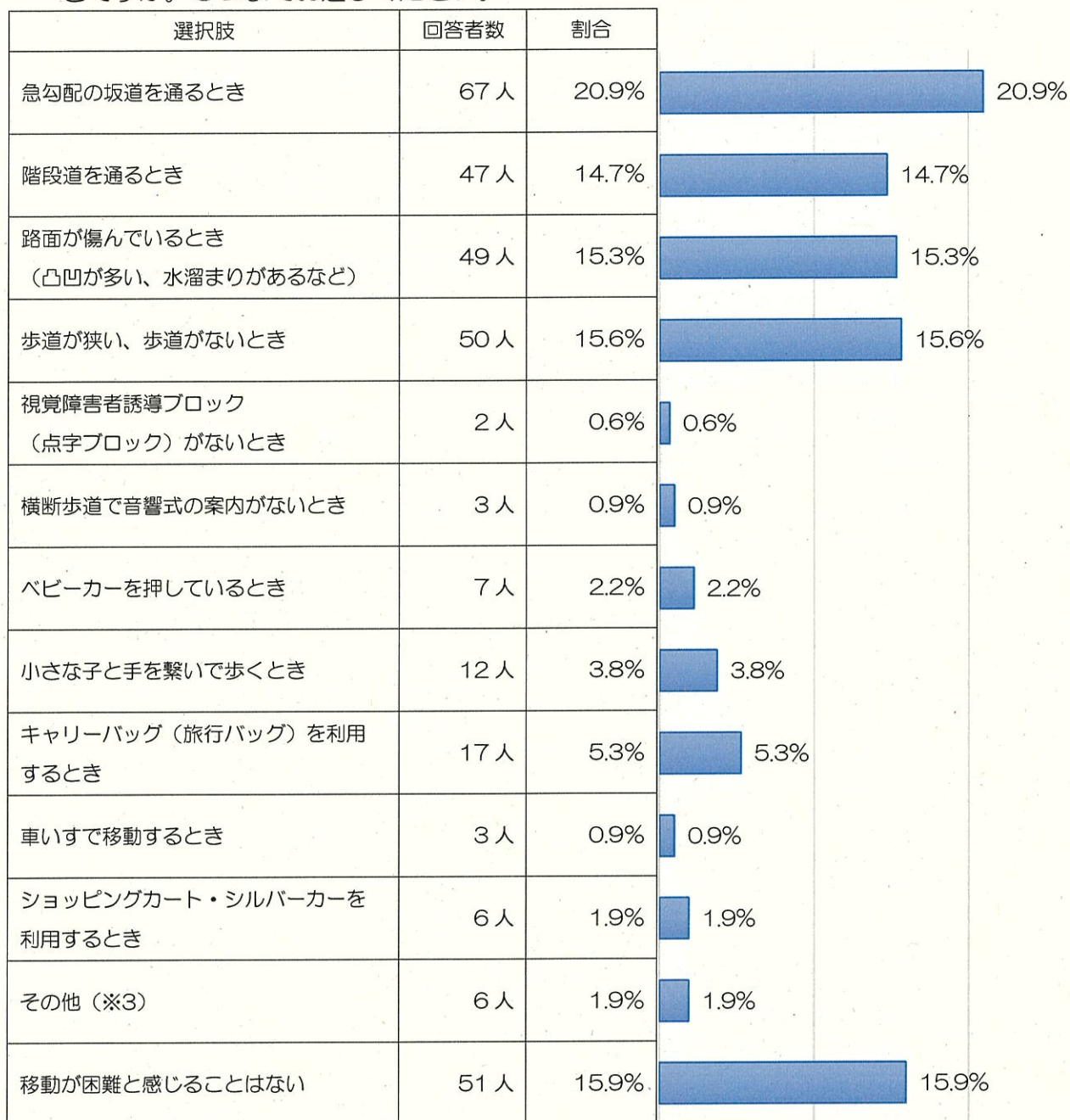
(※2)

- バス停や待合スペースにベンチが少ない。
- バス停に屋根がない。 •• など



- 特に問題ない
- 高低差があり、乗り降りがづらい
- 段差により乗り降りが困難
- 待合スペースが狭い
- その他

問16 自宅から最寄りの公共交通機関までの間、移動が不便と感じるときはどんなときですか。3つまでお選びください。



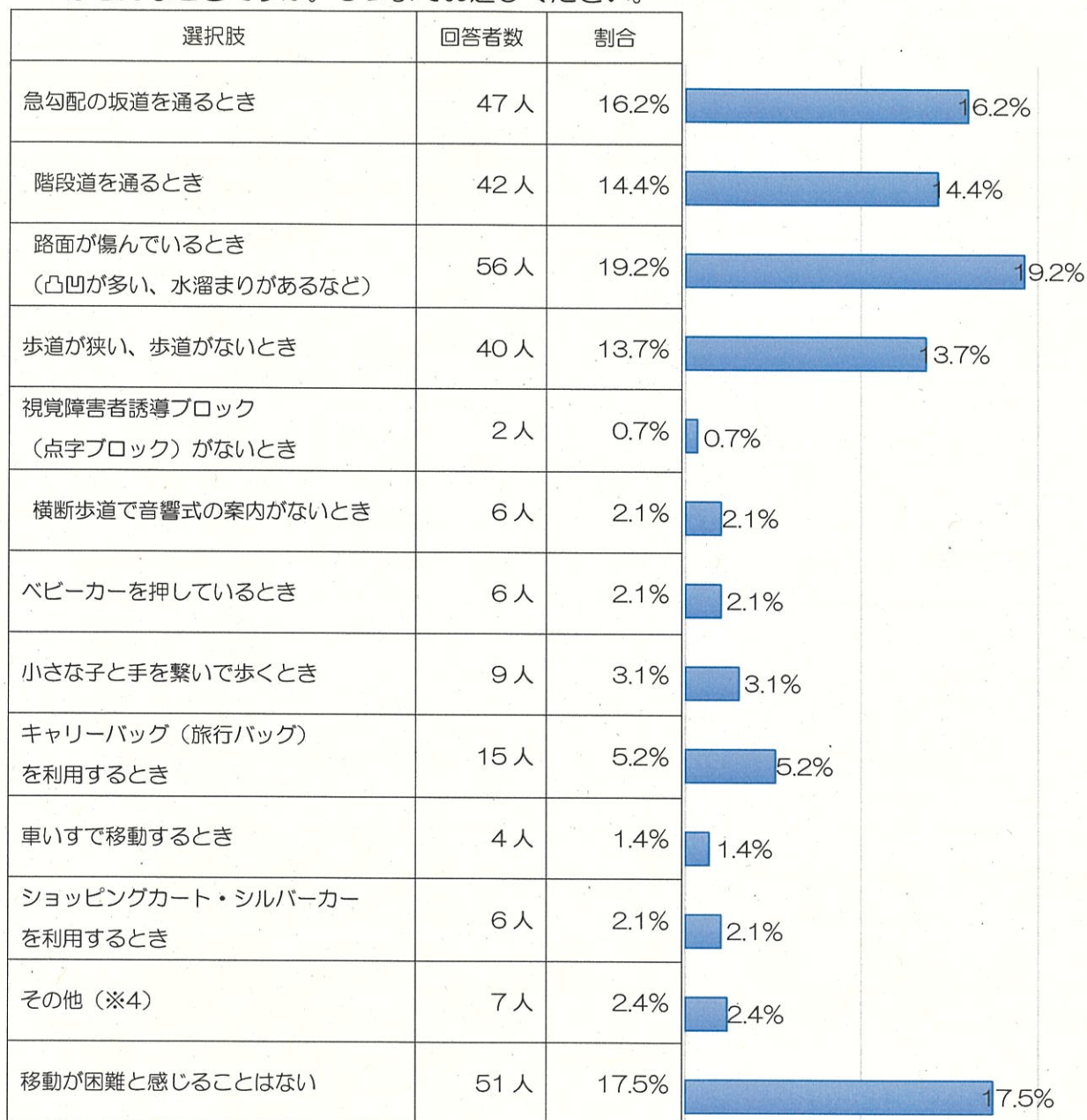
回答者数 164人、有効回答数 320 (無回答3人)

(※3)

- ・距離が遠い
- ・狭い道路に溝があり、高齢者の転落事故が発生している・・・など

自宅から最寄りの公共交通機関までの間、移動が不便と感じるのは、「急勾配の坂道を通るとき」が最も多く、続いて「歩道が狭いとき」や「路面が傷んでいるとき」が多い結果となりました。

問17 公共交通機関とよく利用する施設の間を移動する際、移動が困難と感じるときはどんなときですか。3つまでお選びください。



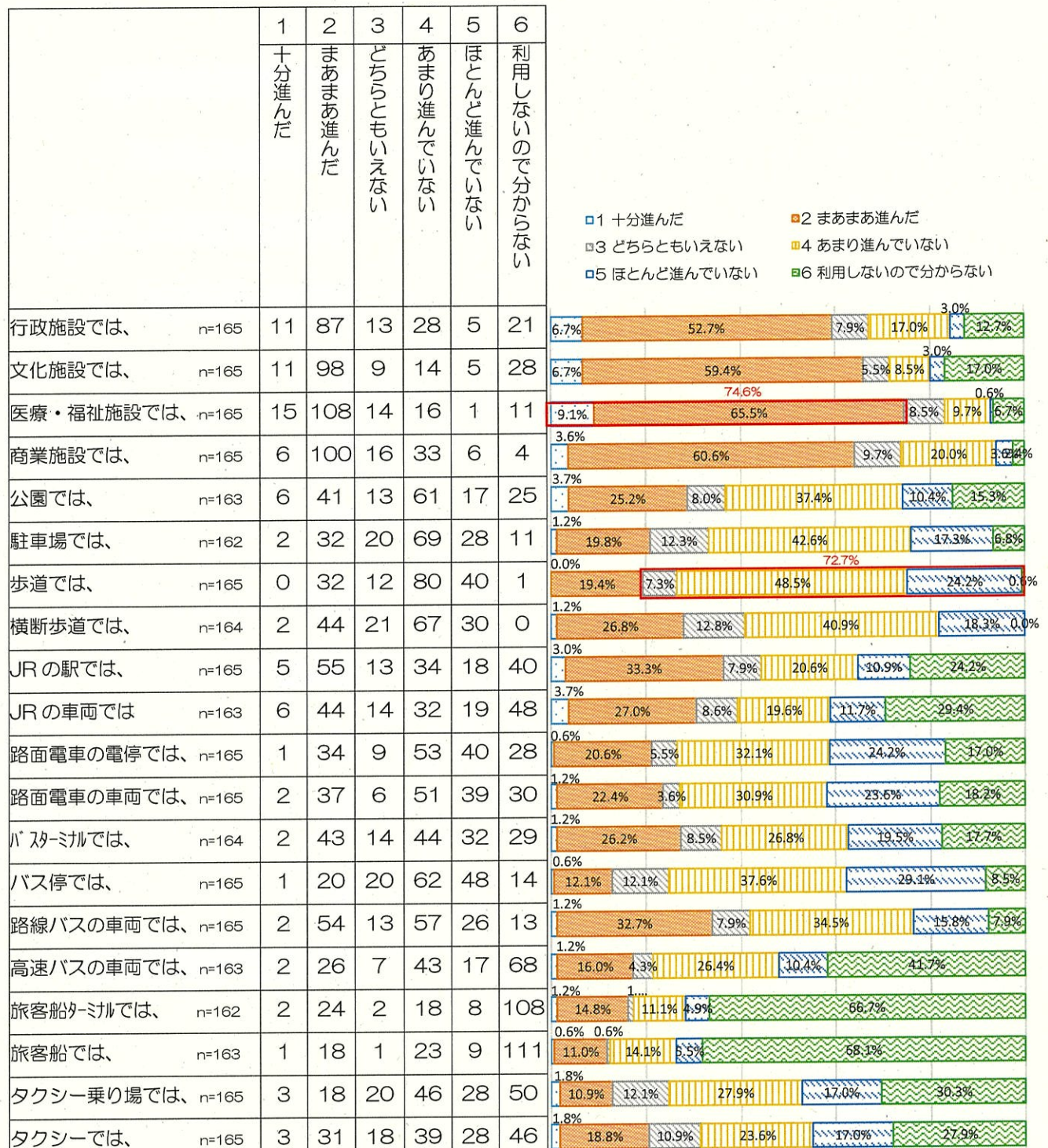
回答者数 150人、有効回答数 291 (無回答 17人)

(※4)

- ・歩道で話し込む人がいるとき
- ・歩行者信号のない道を渡るとき
- ・エレベーターがない・・・など

公共交通機関とよく利用する施設の間を移動する際、移動が不便と感じるのは、「路面が傷んでいるとき」が最も多く、続いて「急勾配の坂道を通るとき」が多い結

問18～問37 あなたは、下の表のそれぞれの施設等を利用する際に、どの程度バリアフリー化が進んだと思いますか。1～6のうち該当する評価項目に○を付けてください。



皆様が日頃利用する施設のうち、バリアフリー化が最も進んでいると感じる施設は「医療・福祉施設」で、最も進んでいないと感じる施設は「歩道」であることがわか

問38 近年、超低床式路面電車が増えましたが、路面電車が利用しやすくなったと感じますか。

選択肢	回答者数	割合
超低床式路面電車が増え、乗り降りしやすくなったと感じる	58人	35.2%
従来型の方が良かった	3人	1.8%
導入台数が少なく乗る機会が少ないため、わからない	46人	27.9%
路面電車に乗る機会がない	51人	30.9%
その他(※5)	7人	4.2%
計	165人	100.0%

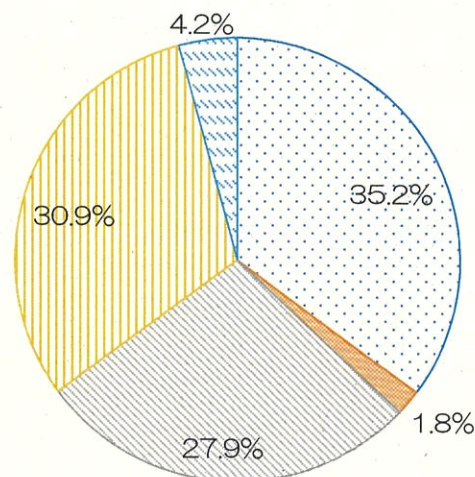
(無回答 2人)

(※5)

- 低くなった分、つまずく等の心配は減ったが、混んでいる時の車内移動は不便
- 便数を増やした方がいい
- 乗り降りしやすいが、立っていると狭く感じる
- 宝町の電停はバリアフリーに対応していない・・・など



超低床式路面電車



- 超低床式路面電車が増え、乗り降りしやすくなったと感じる
- 従来型の方が良かった
- ▨ 導入台数が少なく乗る機会が少ないため、わからない
- ▩ 路面電車に乗る機会がない
- ▤ その他

公共交通機関のバリアフリー化については、近年、徐々に増えている超低床式路面電車の導入により、「乗り降りしやすくなった」と感じている方が多い結果となりました。

問39 近年、ワンステップバス、ノンステップバスが普及しましたが、路線バスが利用しやすくなったと感じますか。

選択肢	回答者数	割合
ワンステップバスやノンステップバスの普及により、乗り降りしやすくなった	90人	55.2%
ワンステップバス、ノンステップバスも従来型とあまり変わらない	18人	11.0%
従来型の方が良かった	2人	1.2%
導入台数が少なく乗る機会が少ないため、わからない	26人	16.0%
路線バスに乗る機会がない	23人	14.1%
その他(※6)	4人	2.5%
計	163人	100.0%

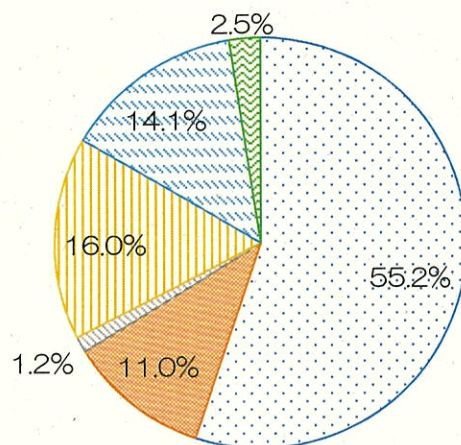
(無回答 4人)

(※6)

- 全てのバスをワンステップバスにして欲しい
- ミニバスにしか乗っていない
- 乗り降りは便利だが、高齢者や子供にとって座席の高い席は座りづらい
- 乗り降りしやすくなったが、座席数が減少した気がする・・・など



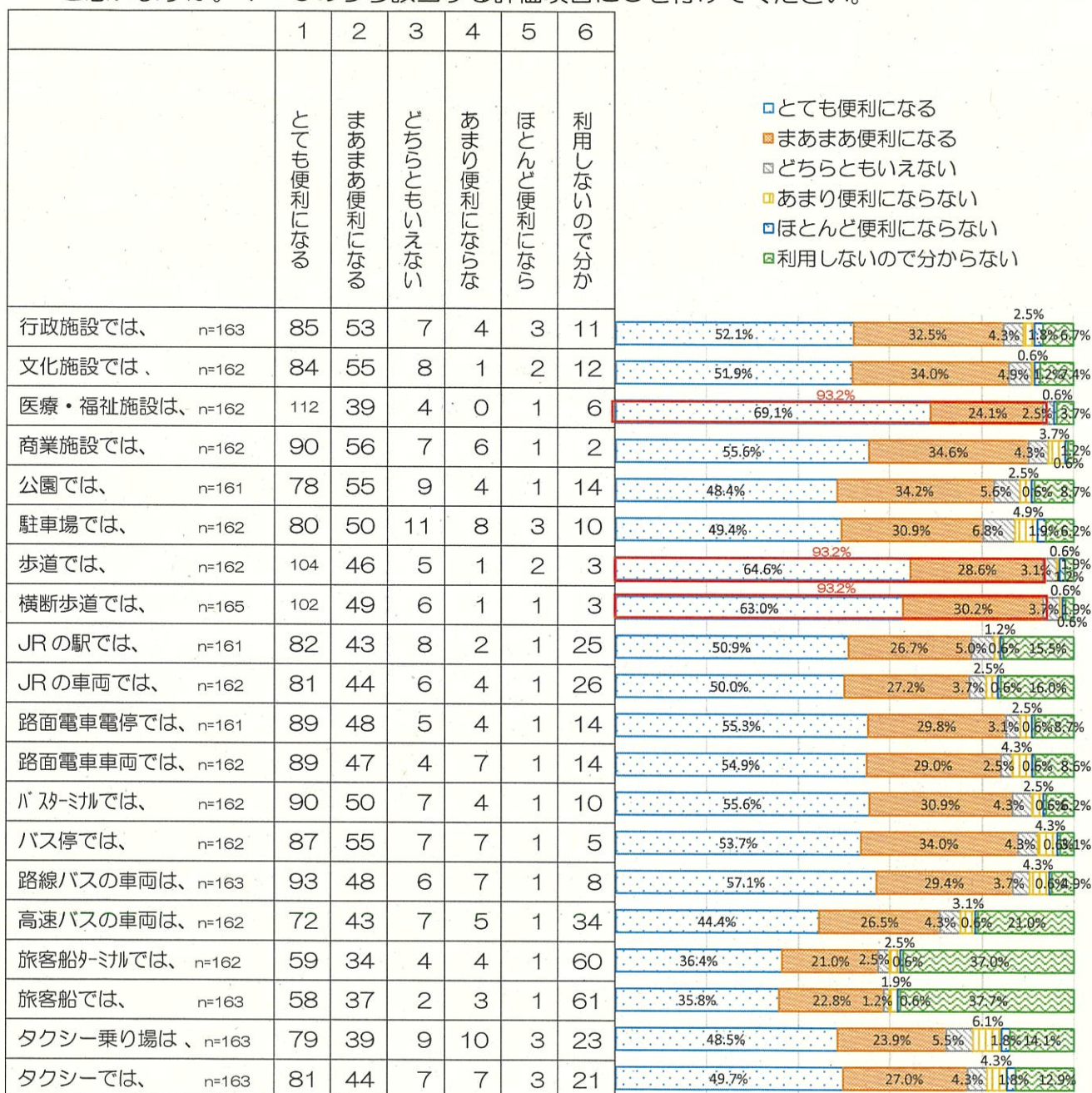
ノンステップバス



- ワンステップバスやノンステップバスの普及により、乗り降りしやすくなった
- ワンステップバス、ノンステップバスも従来型とあまり変わらない
- 従来型の方が良かった
- 導入台数が少なく乗る機会が少ないため、わからない
- 路線バスに乗る機会がない
- その他

近年、徐々に増えているワンステップバス、ノンステップバスの導入により、「乗り降りしやすくなった」と感じている方が多い結果となりました。

問40～59 あなたは、次の施設等のバリアフリー化が進むと、どの程度便利になると思いますか。1～6のうち該当する評価項目に○を付けてください。



バリアフリー化により便利になると期待される施設は、「医療・福祉施設」と「歩道」が一番多い結果となりました。

問60 長崎市のバリアフリー施策に関する意見がある場合は、記述してください。
(自由記述)

○市民意識に関する意見

- ・ 車イス利用者へのバリアフリー化はエレベーター、公共施設、公共交通など、改善されている。
- ・ 車椅子でどこでも行けるようになれば、外出が増える。
- ・ 不自由のある方でも自由に色々な場所に行ける施設があると、閉じこもりがなくなると思う。
- ・ バリアフリー化が進むことを熱望するが、それを当たり前とする気持ちが強過ぎても良くない。
- ・ バリアフリーを必要としない人にこの施策を理解していただくことが大事。私も77才、出来る限り人の手を借りないよう心掛けている。
- ・ 障害者(身内)を車いすで病院まで移動させる際、ほとんど歩道であるが、横断歩道のバリアフリー化がなされていないことを実感した。
- ・ スーパーのバリアフリーが進んでないと感じる。
- ・ スロープも勾配が急だと感じることがある。「それでもないよりはすいぶんマシだ」という年寄りの方の声を聞くとこのままでいいのかと悲しくなる時がある。
- ・ エレベーターが増えたと思うが距離が遠い。年寄りを連れて行く時にいつもエレベーターまで遠回りをさせられているように感じる。
- ・ 現在利用している施設に限っては、不便なことはほとんどない。

○バリアフリー施策に関する意見

- ・ 公共施設は特に優先してバリアフリー化すべき。
- ・ 横断歩道やエスカレーターはまだ多くのバリアフリー化が必要と思う。
- ・ 大きな施設は整備が進んでいるが、小さな施設は進んでいないように感じる。
- ・ ブリックホールの入口はスロープやエレベーターがあり、車イスの方も利用しやすいが、施設内のバリアフリー化はまだ整っていない気がする。
- ・ 『観光長崎+人にやさしい長崎』バリアフリー施策は一層進めるべきと思う。坂の多い観光地では、高齢者や障害者のため、電動車イスの貸し出しも一考を。
- ・ 高齢化が進んでいるので、もっと早く確実にバリアフリーを進めてもらいたい。
- ・ 全てのバリアフリーができていたら、住みやすくなると思う。
- ・ 個人的にも(年をとっていく)仕事のにも(介護職)バリアフリー化が進むことを望んでいる。
- ・ 長崎市のバリアフリー基本構想の計画期間が平成25年~令和2年までになっているので計画通りに、又は計画前倒しを実施し、早期の完成をしていただきたい。
- ・ 体が不自由でない人もバリアフリー化が進むと、もっと住みよい長崎になると思う。
- ・ 全てをバリアフリー化する必要はない。困っている人に声をかけ、手助けする環境づくりが大事と思う。

- ・ 高齢者は交通の便の悪い坂や階段の多い高台に住んでいるので、広い範囲を見て欲しい。
- ・ 坂道、階段の多さ、車道・歩道の狭さ、駐車場の狭さ・少なさへの対策をしてもらいたい。
- ・ バリアフリー化を進めて、住みやすい町になって欲しい。
- ・ 相手の目線に寄り添った施策を希望する。
- ・ 市の公共施設のバリアフリー化がまだまだ進んでいないと思う。
- ・ 長崎は歩道も狭く段差も多くベビーカーを使用できない場所が多い。また、路面電車も子育てする側からすると段差も高いし、入口にベビーカーをおけるスペースがないので利用しづらい。子育てしにくい町だと人口流出は続くだろうと感じる。子育て世代の意見を大切に、本腰入れて頑張ってもらいたい。
- ・ 中心部ばかりバリアフリー化するのではなく、周辺の地域もバリアフリーされれば身体が不自由な方や高齢者も外出しやすくなると思う。
- ・ 公共の道路、施設、トイレにしても、まだまだバリアフリーが進んでいないと思う。
- ・ バリアフリー化はまだまだ進んでない。中心地がどんなに便利になっても、年寄りが多く住む場所が生活の不便さを感じている。坂の町なので、外出が辛い。この町ならではのバリアフリー化を進めて欲しい。

○バリアフリー化の課題に関する意見

- ・ バリアフリーは良い事だが、老人が点字ブロックの凸凹に躓いたり、滑ったりする問題もある。
- ・ 視覚障害者のために歩道に凹凸があるが、少し歩きづらい。凹凸でなくても、地面の素材をかえれば判断がつくと聞いたことがある。
- ・ バリアフリー化は、とても良いことと思う。ただ、財政難なので、一気にやるのではなく順序立てて進めて欲しい。
- ・ これからますます高齢化が進み、車いすや杖を必要とする人が多くなると思うが、地形上の問題や財政面の問題によりバリアフリー化できないこともあると思うので、新設する際のバリアフリー化を徹底した方がいい。
- ・ 長崎の狭い道路事情の中で、バリアフリー施策に対してメリットがあるとは思えない。それよりもそこに居合わせた人が、もっと親切に対応すればよい。
- ・ バリアフリー化によって便利さは増すが、費用が問題となると思う。税金の捻出方法は慎重に検討して欲しい。

○道路に関する意見

- ・ 生活道路・通学路の凸凹を早急に直して欲しい。
- ・ 歩道の凸凹や段差がどこも多すぎる。年を取ると、わずかな段差でもつまずく。
- ・ 施設、乗り物がバリアフリー化され利用しやすくなっても、そこに行くまでの経路がバリアフリー化されていないと、役に立たない。
- ・ 歩道の階段や急勾配の坂道に手摺をつけて欲しい。

- ・ 国道 202 号の飽の浦峠から福田本町の間において車幅・歩道幅が狭くて、非常に危険である。特に、歩道を拡幅して欲しい。
- ・ 施設や施設の周辺だけでなく、家から施設までの道の見直しを、もっと進めて欲しい。
- ・ 道路に点字ブロックが少ない。
- ・ 歩道の幅を広くして欲しい。シルバーカーを利用するところが増えている。
- ・ 双子のベビーカー（横型）が通行しづらい。
- ・ 長崎は他県に比べて道路が狭く、凸凹が多い。歩道のバリアフリー化はあまり進んでないように感じる。
- ・ 長崎市は全体的に道幅が狭く、体の不自由な方はとても移動しづらいと思う。車いすの友人を連れて行ったときに、道路がガタガタでとても苦労した。
- ・ 車イスの人を介助する際に、歩道の幅が狭く凸凹道で危険と感じた。
- ・ 歩道の段差あるいは舗装の欠陥も危険。

○公共交通機関に関する意見

- ・ 年齢的に足が上がらないので、バス、電車、JR 等の乗り降りが一番気になる。ワンステップ、ノンステップは非常に助かる。
- ・ ワンステップバスやノンステップバスが増えるといい。
- ・ 新しいバスは乗り降りしやすいが、中が利用しやすくなったかどうかは疑問。
- ・ バス、電車は、とても乗りやすくなった。まだ私自身が健康で、あまり不便を感じていないので気が付かないのかもしれない。
- ・ 電車、バスなどの乗降口が高い。
- ・ バスと電車を利用するが、お年寄りや小さな子連れは大変そうである。
- ・ 東京でベビーカーと一緒に電車から降りる際、前輪が電車とホームの間にはまり、とても恐かった。
- ・ バスが満員の時、高齢者や赤ちゃんを抱えた母親がいたにも関わらず、学生さんが席を譲ることはなかった。バス運転者は、遠慮せずにマイクで言って欲しい。
- ・ 改札、エレベーターの幅が狭い。

○心のバリアフリーに関する意見

- ・ 市民が自然に接することのできる環境作りも必要。
- ・ 色んな人を理解できる場（交流会、講座、学校教育）があった方がいい。
- ・ 市民の意識（優しさ、気配り等）が変わるように啓発してほしい。

○バリアフリーの情報発信に関する意見

- ・ 長崎市の施策に触れる機会がないため、長崎市が何に取り組もうとしているのかわからない。様々な方法で情報を発信してもらいたい。

○モラルやマナーに関する意見

- ・ バリアフリー化が進んでも、使う側の理解やモラルの向上が進まないという意味が無

い。歩きスマホをする人、横に広がってダラダラ歩く人、逆走する自転車、あまり周囲を確認せずに駐車場を出入りする車、横断歩道に立っても停まらない車がいる…。

- ・ 歩きタバコも多い。中途半端に禁止区域を設けるのではなく、全区域禁止した方がいい。
- ・ バリアフリー施策の前に人としてのマナーも問題である。

○その他の意見

- ・ 母(92才)と病院帰りに浜町アーケードを歩く際に、休めるベンチがほとんどない。
- ・ アンケートにバリアフリーの意味を明確に書いて欲しかった。個人の立場と障害者等の立場を考えた場合では、評価項目が相違しそう。
- ・ 高齢化社会なのにデパートの各フロアーにベンチがなくて残念。
- ・ バリアフリー施策も必要と思うが、階段に白ペンキを塗る等の安全対策や、公園トイレの清掃等の衛生面の配慮が欲しい。
- ・ 家野町公園で不便を感じている。公園なのにボール遊びが出来ない。サッカーボールやキャッチボールができない公園って今の時代あり得るのか？
- ・ 市役所、市議会棟に洋式のトイレが少ない。
- ・ 市内に数か所残る歩道橋は撤去してもらいたい。歩道橋は障害者にとっては利用困難。
- ・ 水辺の森公園のような気持ちの良い公園を多く作ってもらいたい。
- ・ 歩道をまたいで車が駐車されていると一時的に車道を歩かないと前に進めず、特に車椅子やベビーカーの方は危険。
- ・ 市民会館の大ホールのトイレがほとんど和式であることに驚いた。その日はお年寄りが多く、一つしかない洋式トイレに長蛇の列だった。改善して欲しい。
- ・ 長崎の街は電車の都合上道路が狭いため運転しにくい。
- ・ 旧来の斜面住宅地(道路含む)を再整備すべき。古い家屋を整備し道路を拡張すれば、町が格段に活性化されると思う。
- ・ 交通が不便で老人が困っている。田舎でも住みやすい環境にすることで若者の流出を防ぐことにつながると思う。交通が悪いところへの電気自転車貸与、老人へのセニアカー貸与など、長崎独自のサービスを展開して欲しい。
- ・ 高齢者の通行が多い横断歩道の青信号が短いと感じるときがある。
- ・ 坂道にテスリを設置して欲しい。
- ・ 大学病院への道のりと駐車場が使いづらい。

参 考

「問18～問37」と「問40～59」の調査結果に基づき、項目ごとのバリアフリーに関する「実感度」と「期待度」について、散布図に表しました。

【算出方法】

問18～問37：「施設等を利用する際に、どの程度バリアフリー化が進んだと思いますか」

→バリアフリー化の「**実感度**」

上記の問18～問37について、次のとおり「平均スコア」を算出する。

$$\text{平均スコア} = \frac{\begin{array}{l} \text{「十分進んだ」回答者数} \times 2 + \text{「まあまあ進んだ」回答者数} \times 1 + \\ \text{「あまり進んでいない」回答者数} \times -1 + \text{「ほとんど進んでいない」回答者数} \\ \times -2 \end{array}}{\text{回答者総数 (n)} - \text{「利用しないので分からない」の回答者数}}$$

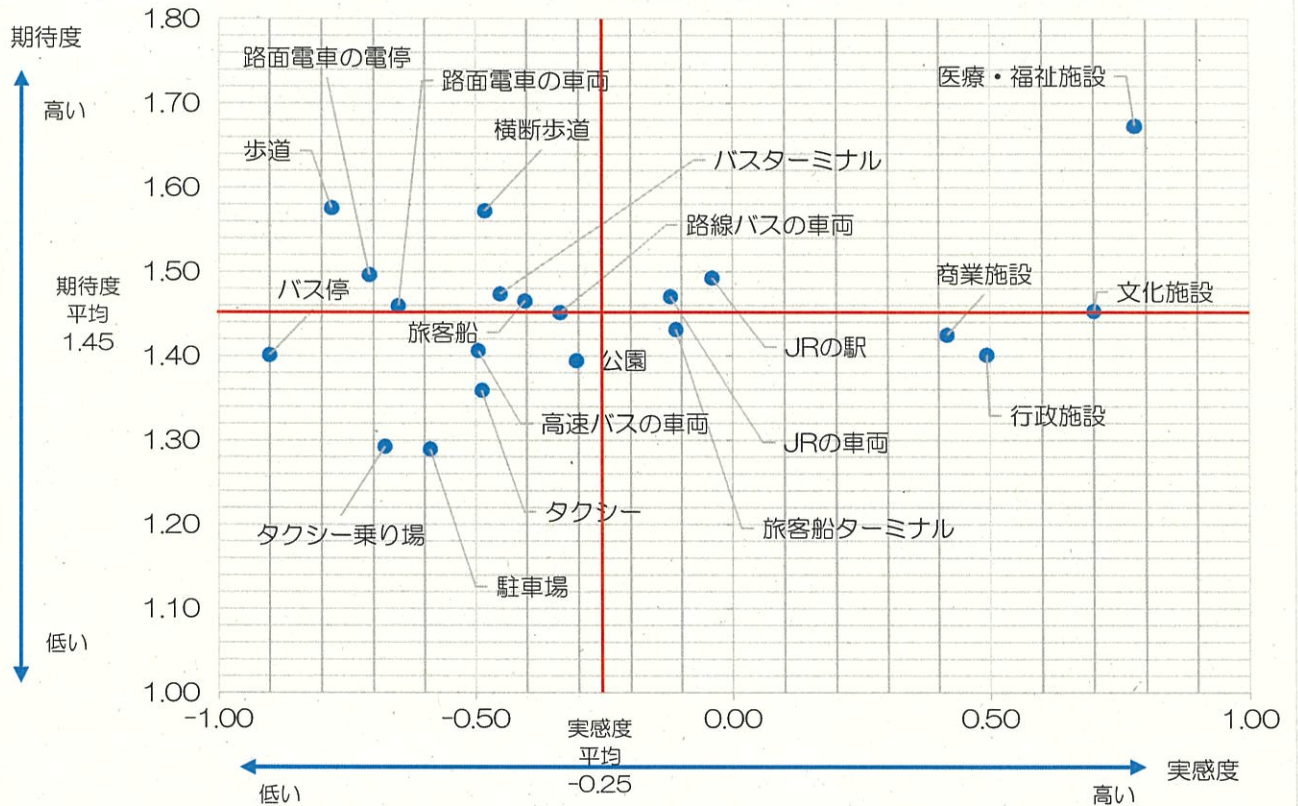
問40～問59：「バリアフリー化が進むと、どの程度便利になると思いますか」

→バリアフリー化への「**期待度**」

上記の問18～問37の場合と同様に、次のとおり「平均スコア」を算出する。

$$\text{平均スコア} = \frac{\begin{array}{l} \text{「とても便利になる」回答者数} \times 2 + \text{「まあまあ便利になる」回答者} \\ \text{数} \times 1 + \\ \text{「あまり進便利にならない」回答者数} \times -1 + \text{「ほとんど便利にならない」回答者数} \times \\ -2 \end{array}}{\text{回答者総数 (n)} - \text{「利用しないので分からない」の回答者数}}$$

実感度と期待度の散布図



平均スコア散布図から、期待度が平均を大きく上回る施設は「医療・福祉施設」、「横断歩道」、「歩道」であることがわかりました。このうち、実感度が最も高い施設は「医療・福祉施設」、最も低い施設は「歩道」となっています。

このことから、バリアフリー化が望まれる施設のうち、バリアフリー化が進んでいる施設は「医療・福祉施設」、バリアフリー化が進んでいない施設は「歩道」であることがわかりました。

2. 長崎市移動等円滑化推進協議会委員

令和3年5月時点

区分	氏名	出身母体	備考
学識経験のある者	松田 浩	長崎大学大学院工学研究科	会長
	飛永 高秀	長崎純心大学人文学部	副会長
	三好 智子	(一社)長崎県建築士会長崎支部	—
関係する施設設置管理者を代表する者	船家 和之	(一社)長崎市タクシー協会	—
	村木 昭一郎	長崎旅客船協会	—
	立川 裕司	九州旅客鉄道株式会社長崎支社	前任
	山崎 一之		後任
	松坂 勲	長崎電気軌道株式会社	前任
	向 賢治		後任
	井手 毅	長崎自動車株式会社	
	柿原 幸記	長崎県交通局	前任
	坂本 貴典		前任
	谷井 嘉明		後任
	本田 卓	国土交通省九州地方整備局	前任
	金井 仁志	長崎河川国道事務所	後任
	馬場 幸治	長崎県	—
長崎県公安委員会を代表する者	三浦 寛	長崎県公安委員会	前任
	澤村 彰		後任
高齢者団体を代表する者	中村 住代	長崎市老人クラブ連合会	—
障害者団体を代表する者	坂本 和秀	(一社)長崎市心身障害者団体連合会	—
妊産婦・子育て支援団体を代表する者	武藤 三千代	(一社)長崎市民生委員児童委員協議会	—
観光関係団体を代表する者	森下 浩昭	(一社)長崎国際観光コンベンション協会	—
関係行政機関の職員のうち、市長が定める職にある者	鶴田 忠輝	国土交通省九州運輸局	前任
	川野 一代	長崎運輸支局	後任
作成主体の市町村	吉田 安秀	長崎市	前任
	松浦 文昭		後任

3. 用語解説

用語	説明
エスコートゾーン	道路を横断する視覚障害者の安全性や利便性を向上させるため横断歩道に設置する突起体の列のこと。
オストメイト	様々な病気や事故などにより、お腹に排泄のための「ストーマ（人工肛門・人口膀胱）」を造設した方のこと。
輝度比	「輝度」とはものの明るさを表現したものであり、「輝度比」とは舗装路面の輝度と視覚障害者誘導用ブロックの輝度の比率のこと。道路の移動等円滑化整備ガイドライン（増補改訂版）によると、視覚障害者誘導用ブロックを容易に識別できるようにするためには、輝度比を2.0程度確保する必要があるとしている。
高齢化社会、高齢社会、超高齢社会	65歳以上の人口が総人口に占める割合を高齢化率といい、高齢化率が7%を超えた社会を「高齢化社会」、14%を超えた社会を「高齢社会」、21%を超えた社会を「超高齢社会」という。
交通結節点	人や物の輸送において、複数同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所のこと。
コミュニティバス	交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、交通事業者に委託して運送を行う乗合バス、もしくは市町村自らが運行する乗合バスのこと。 長崎市では、「外海線」「野母崎線」「香焼三和線」「琴海尾戸線」「高島線」「三和線」「池島線」「伊王島線」でコミュニティバスによる地域公共交通が運行されている。
視覚障害者用付加装置	視覚障害者用付加装置とは、目の不自由な方にとっての信号機の役目を果たす装置で、歩行者用信号器の青表示のタイミングに合わせて、スピーカーから「ピヨ・ピヨピヨ」や「カッコー・カカッコー」という鳥の鳴き声を模した音響を発生し、横断する方向を誘導している。
視覚障害者誘導用ブロック	視覚障害者に対する誘導、段差等の存在等の警告、注意喚起を行うために路面に敷設されるブロックのこと。
低床車両	路面電車やバスなどで、床面を低くつくり、入り口の段差を小さくして乗降しやすくした車両のこと。
デマンド交通	デマンドは「要求、要請」の意味で、利用者が電話などで乗車を予約し、乗り場や行き先はエリア内なら希望できるなど、利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通形態の一つ。 長崎市では、琴海地区で運行されている。

電線類地中化	道路の地下空間を活用して電力線や通信線等をまとめて収容すること。
都市機能	商業、医療、福祉、行政、教育、文化、交通など住民生活や企業の経済活動に対して、各種のサービスを提供する都市自体が持つ機能のこと。
都市機能誘導区域	都市全体における各種サービス（商業、医療、福祉等）の効率的な提供拠点として高次のサービスを提供する都市機能が立地、集積する区域のこと。 長崎市立地適正化計画では、都心部・都心周辺部・北部地域拠点・東部地域拠点・南部地域拠点の5地区を設定している。
長崎南北幹線道路	長崎南北幹線道路は、西彼杵道路と一体となって長崎市と佐世保市を1時間で結ぶ道路で、現在、長崎インターから長崎市茂里町付近までの約8 kmが供用されている。当該道路の整備により、交通渋滞の緩和のみならず、防災性の向上や観光・産業振興など、様々な効果が期待されている。
ネットワーク型コンパクトシティ長崎	人口減少や少子高齢化が進行する社会においても、持続可能な都市構造の実現を図るため、長崎市が目指す長崎らしい「集約（コンパクト）と連携（ネットワーク）」の都市づくりのこと。
乗合タクシー	定員10人以下の自動車により運行する定時定路線型の運行を行う公共交通の一つの形態。 長崎市では「金堀地区」「丸善団地地区」「西北地区」「北大浦地区」「矢の平・伊良林地区」で乗合タクシーによる公共交通が運行されている。
ノンステップバス	低床バスは「ワンステップバス」と「ノンステップバス」の総称で、ワンステップバスは床を低くし乗降口の階段を1段にしたもので、ノンステップバスは床を低くし乗降口の階段をなくしたもの。
ノーマライゼーション	ノーマライゼーションは「標準化、正常化」の意味で、障害のある人もない人も、互いに支え合い、地域で生き生きと明るく豊かに暮らしていける社会を目指す理念のこと。
ヘルプマーク・ヘルプカード	義足や人工関節を使用している方、内部障害の方、難病の方、発達障害の方など、援助や配慮を必要としていることが外見からはわかりにくい方が身につけることで、周囲の方に配慮を必要としていることを知らせるためのもの。
バリアフリー	障害のある人が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去するという意味で、もともと住宅建築用語で登場し、段差等の物理的障壁の除去をいうことが多いが、よ

	り広く障害者の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的なすべての障壁の除去という意味でも用いられる。
連続立体交差事業	道路と鉄道との交差点において、鉄道を高架化または地下化することによって、多数の踏切を一挙に除去し、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通を円滑化するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進する事業のこと。
路外駐車場	道路の路面外に設ける不特定多数の方が利用する駐車場のこと。
ユニバーサルデザイン	<p>バリアフリーは、障害によりもたらされるバリア（障壁）に対処するとの考え方であるのに対し、ユニバーサルデザインはあらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。</p> <p>ユニバーサルデザインには以下の7つの原則があるといわれている。</p> <p>原則1：誰にでも公平に使用できること</p> <p>原則2：使う上で自由度が高いこと</p> <p>原則3：使い方が簡単ですぐわかること</p> <p>原則4：必要な情報がすぐに理解できること</p> <p>原則5：うっかりミスや危険につながらないデザインであること</p> <p>原則6：無理な姿勢をとることなく、少ない力でも楽に使用できること</p> <p>原則7：アクセスしやすいスペースと大きさを確保すること</p>
ピクトグラム	文字・言語によらず、対象物、概念または状態に関する情報を提供する図形のこと。視力の低下した高齢者や障害のある方、外国人観光客等も理解が容易な情報提供手法として、日本を含め世界中の公共交通機関、観光施設等で広く掲示されている。
UDタクシー	UD（ユニバーサルデザイン）タクシーとは、健康な方はもちろんのこと、高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用者の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいタクシー車両のこと。