

## 所管事項調査に関する資料

目次	ページ
1 用地買収の推進に係る取組状況について・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1～2
＜参考＞道路建設の早期完成に係る用地買収の推進に対する申し入れについて	
2 長崎市駐車場整備計画（令和3年11月改訂）について・・・・・・・・・・	3～13
※別冊あり（別冊1）	
3 長崎市バリアフリーマスタープラン及び長崎市第2期バリアフリー 基本構想（令和3年11月策定）について・・・・・・・・・・・・・・・・・・	14～26
※別冊あり（別冊2）	
4 洪水ハザードマップの作成状況について・・・・・・・・・・・・・・・・・・	27～42

令和3年3月17日に長崎市議会議長及び建設水道委員長の連名で提出された「道路建設の早期完成に係る用地買収の推進に対する申し入れ」に係るこれまでの取組状況については次のとおりです。

## 1 人材育成

### (1) 困難案件解決策の情報共有

実際に解決した困難案件の手法について、全職員に周知及び意見交換等の研修を月1回程度行うことで、職員の能力向上に努めている。

また、その情報をデータベース化することで、全職員がいつでも活用できるようにした。

### (2) 宅地建物取引士の資格取得の奨励

宅地建物取引士の資格取得を通して、職員が用地取得業務に必要な民法等の知識を習得、また、相互に情報交換を行うことで、個々の能力向上に努めている。

## 2 民間活力の活用

### (1) 代替地やテナントなど移転先物件のあっせん強化

地権者から代替地の要望があった場合に、スムーズにあっせんできるようにするため、市内のほとんどの不動産業者が会員となっている公益社団法人 長崎県宅地建物取引業協会及び公益社団法人 全日本不動産協会長崎県本部の2団体と11月5日に「公共事業の施行に伴う代替地等情報提供及び媒介に関する協定」を締結した。

### (2) 補償説明業務の民間委託の検討

用地交渉事務をスムーズに行うため、民間活力を導入できないか関係団体と協議を行ったが、公益社団法人 長崎県宅地建物取引業協会及び公益社団法人 全日本不動産協会 長崎県支部については、受託は難しいとの回答があった。

一方、補償算定業務を受託している補償コンサルタントの団体である日本補償コンサルタント協会九州支部長崎県部会については、現在も協議を行っており、今後、試行を予定している。

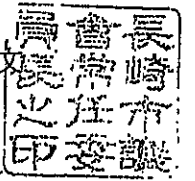
議案第365号

令和3年3月17日

長崎市長 田上 富久 様

長崎市議会議員 井上 重久

建設水道委員長 永尾 春



道路建設の早期完成に係る用地買収の推進に対する申し入れについて

令和3年2月定例会において、第11号議案「令和3年度長崎市一般会計予算」のうち、建設水道委員会に付託された部分の審査を行いました。

本予算の道路建設に係る事業については、長崎市は中長期的な計画を立て、建設を進めているものの、多くの道路が20年、30年の期間を経たにもかかわらず、完成に遠く及ばない状況です。

第11号議案は新年度に係る予算であり、本委員会に付託された部分については可決したところですが、議案審査における理事者とのやりとりの中では、道路建設において最優先事項は速やかな用地買収であり、建設推進の要であるという意見が多く出されました。

現在、土木部用地課が用地買収を進めているものの、買収がなかなか進まない現状であり、道路建設の早期完成に向けては、より速やかな用地買収の取り組みを進めていく必要があります。

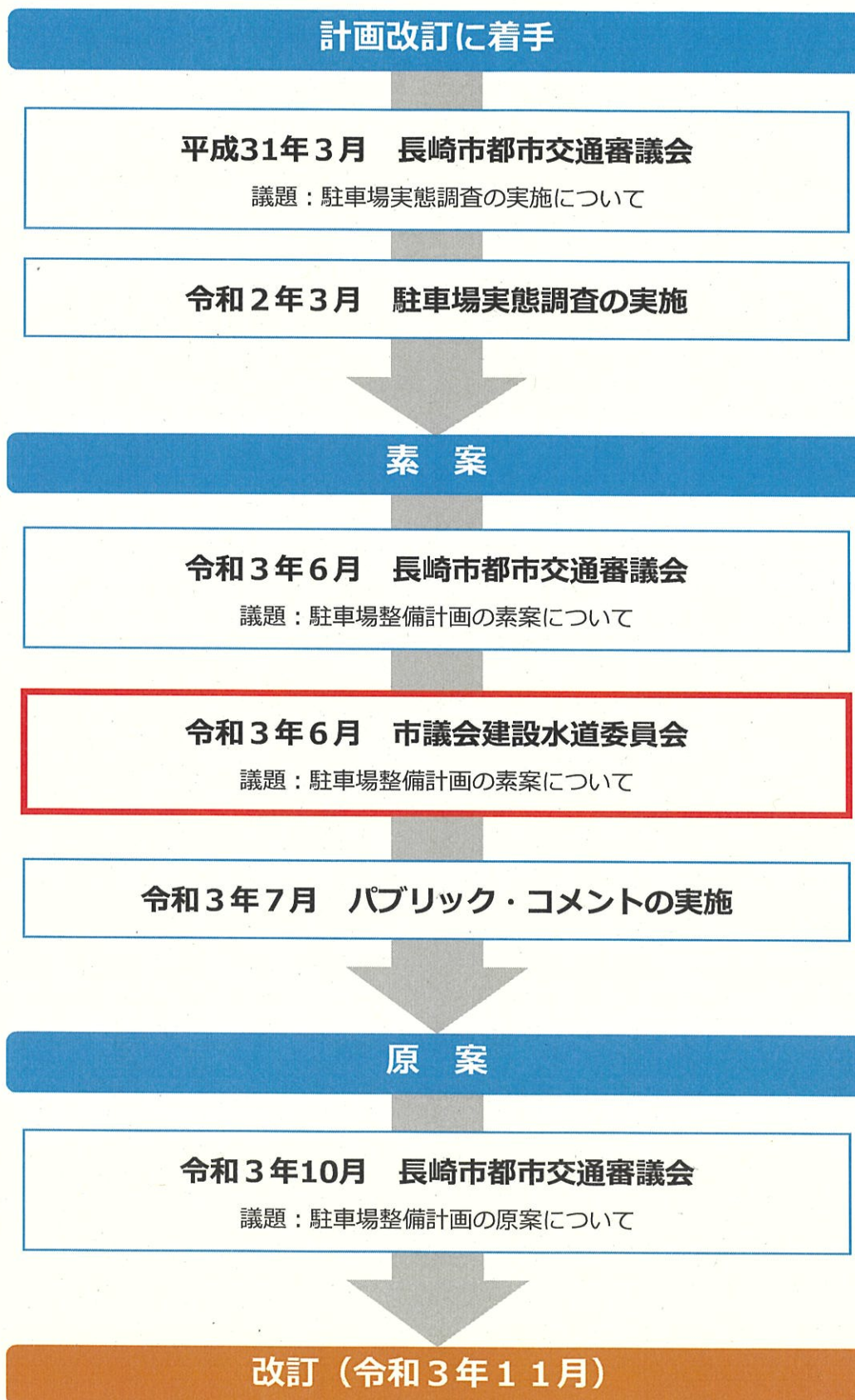
道路建設は地域住民の利便性を高める重要な施策であり、その完成によって、住環境が大きく改善し、市民の行政に対する満足度が高められます。さらに、コロナ禍の中では新しい住宅などが建設されるなど、経済振興に強く資する事が期待される重要な施策であり、人口減少対策にも大きく貢献するものと考えられることから、次の事項について強く申し入れいたします。

1. 計画された道路計画について、計画期間内の完成を目指すこと。また、その実現のため、最も重要な用地買収については、多様な経験と法令等の専門的知識を取得した職員の人材育成に努めるとともに、民間活力を活用することなどにより取り組みの改善を行い、推進すること。



## 2 長崎市駐車場整備計画（令和3年11月改訂）について

### (1) 計画改訂の経過



改訂の背景と目的

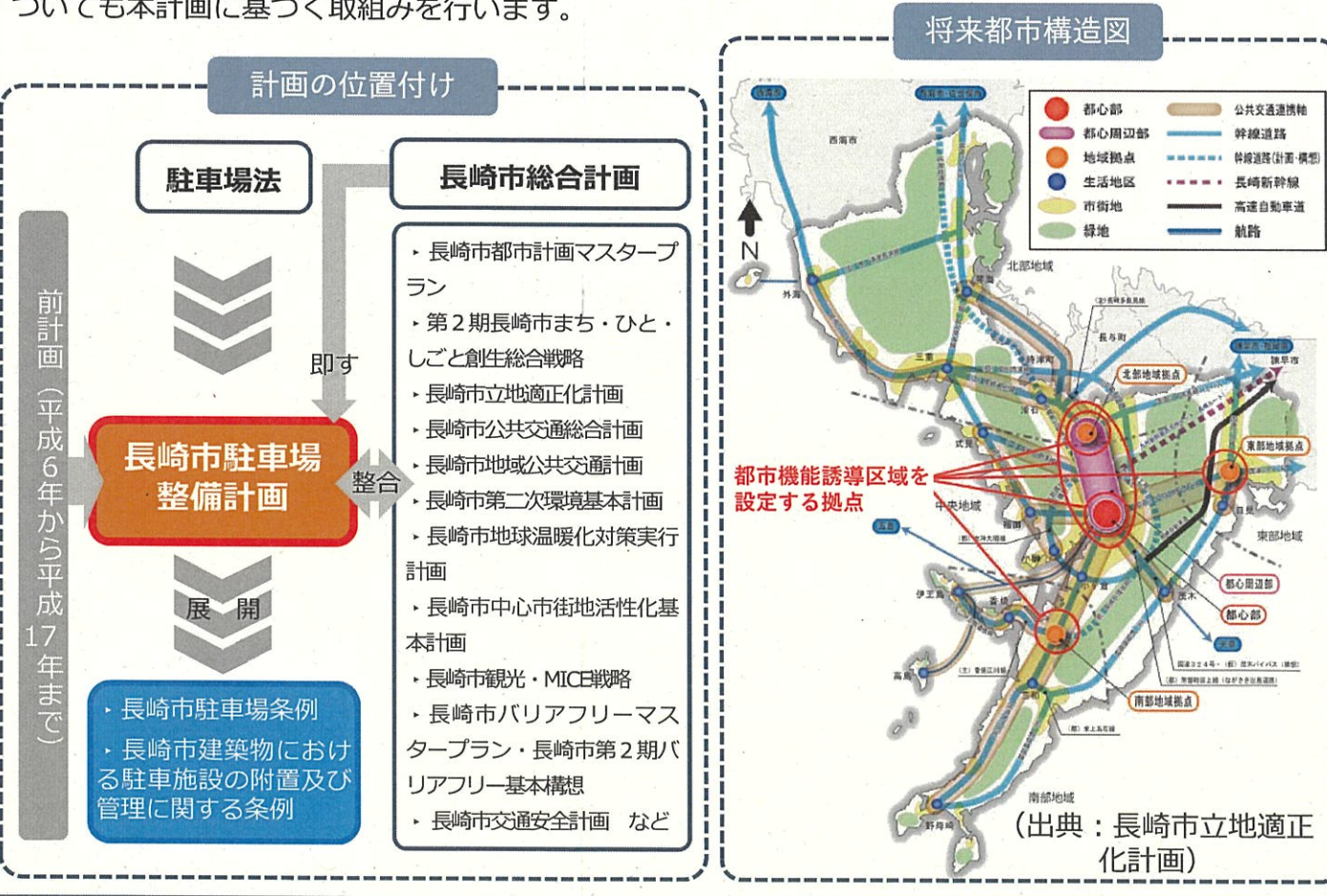
本市では、駐車場不足による路上駐車や渋滞発生を防止するため、平成6年に駐車場整備計画（最終改訂平成14年）を策定し、駐車場の総量確保に重点を置いた取組みを進めてきました。この結果、駐車場総量は着実に増加し路上駐車は減少するなど、一定の成果が上がっています。

一方、近年は自動車保有台数の伸びは鈍化傾向にあり、今後は駐車場需要量と供給量の乖離の進行が予想されるなど、駐車場施策は転換期を迎えている他、ネットワーク型コンパクトシティ長崎の実現に向けては、駐車場分野においてもまちづくりの方針に沿った取組みが求められています。

このため、これまでの「駐車場総量確保の取組み」から「まちづくりと連携した駐車場施策」への転換を行うため、本市の駐車場施策の方向性を定める駐車場整備計画の改訂を行います。

計画の位置付け

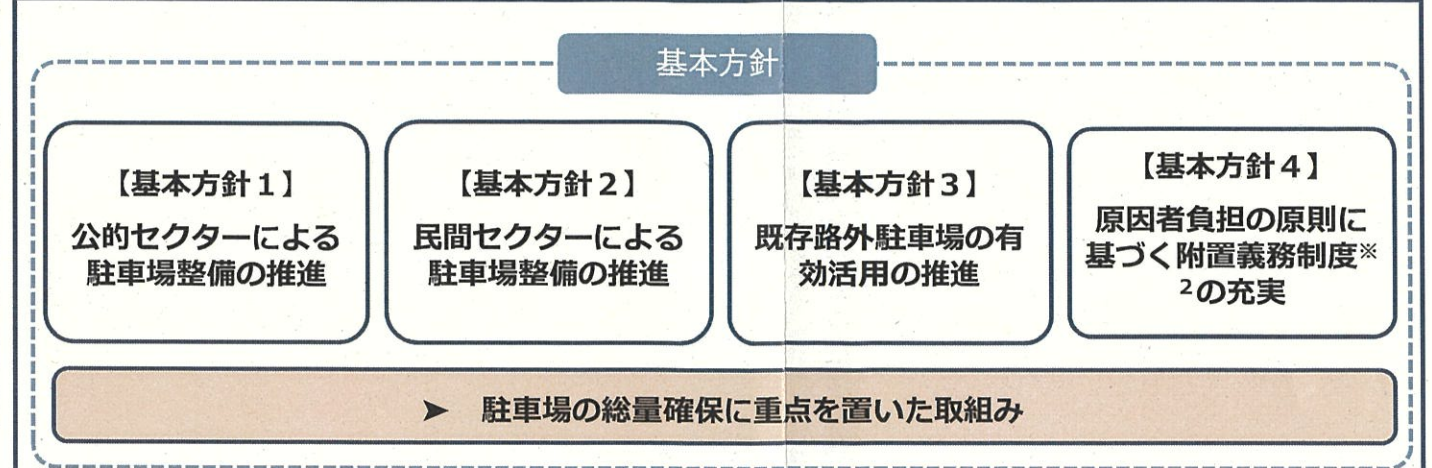
本計画は駐車場法に基づく計画で、上位計画である「長崎市総合計画」に即し、関連計画と整合を図りながら改訂を行います。なお、本計画は「駐車場整備地区※1」を対象とした計画ですが、立地適正化計画で定める都市機能誘導区域は、都市全体における各種生活サービスの効率的な提供を図る区域であり、駐車場のあり方は効率的なサービス提供の観点においても重要であることから、同区域についても本計画に基づく取組みを行います。



計画期間

計画期間は、令和3年度から令和12年度の10年間とし、中間年次の5年目を目途に計画の進捗状況等の確認を行い、必要に応じて見直しの検討を行います。

前計画に基づくこれまでの取組み

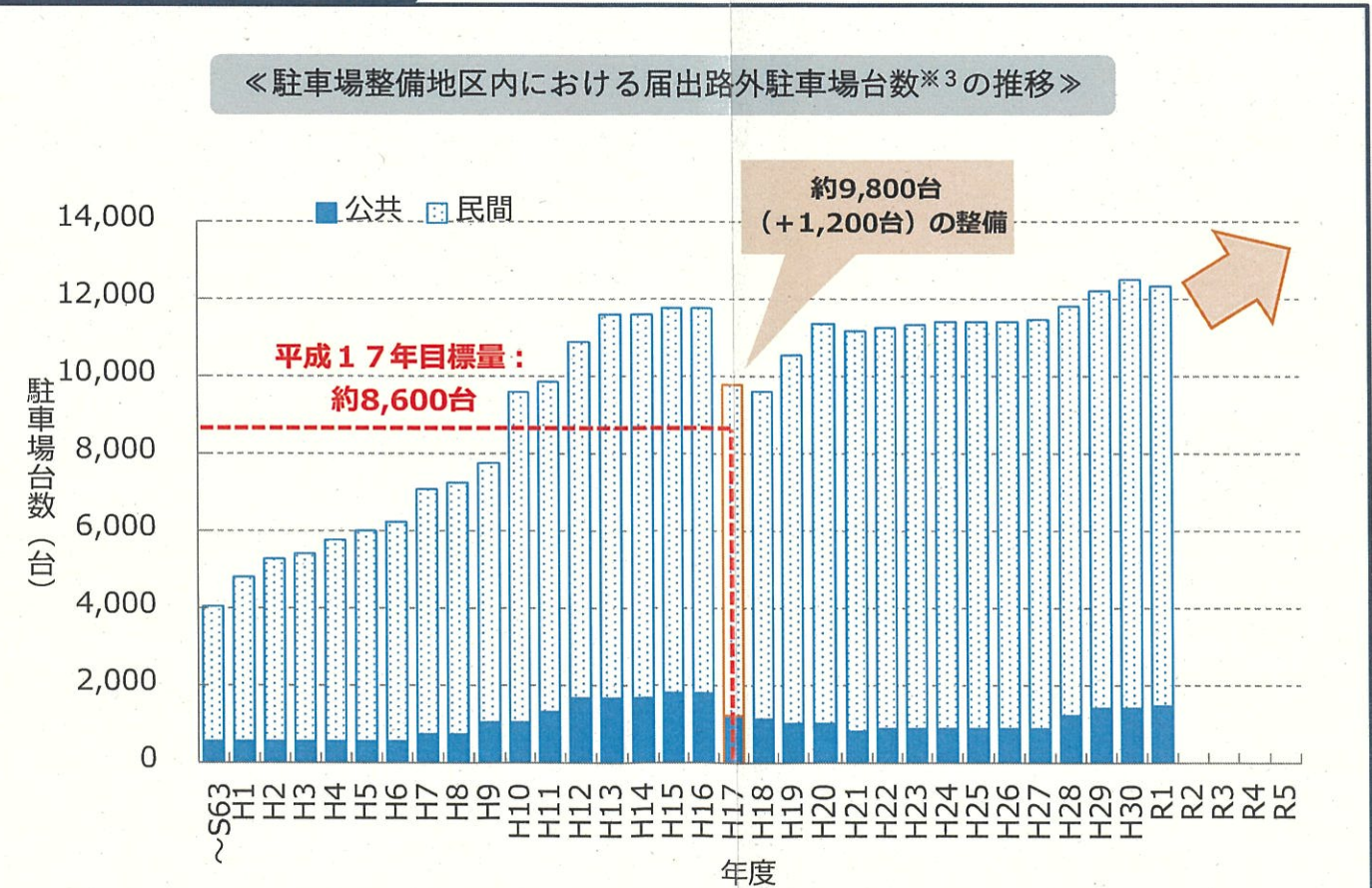


路外駐車場の整備目標量

◆目標年次：平成17（2005）年

整備量（平成5年度）	約6,500台	
整備目標量	約8,600台（+2,100台）	
内訳	公的セクター 600台	民間セクター 1,500台

整備目標量の達成状況



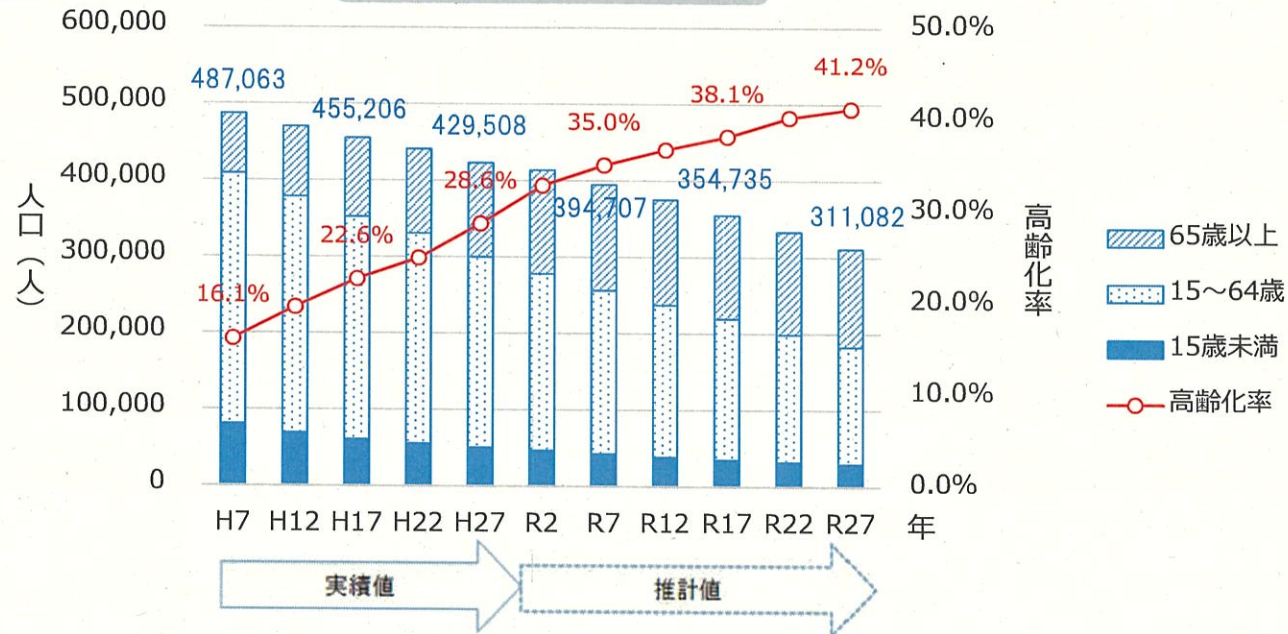
※1 商業・近隣商業地域などにおいて、自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる地区で、都市計画で定める地区のこと。  
 ※2 一定規模以上の建築物を新築・増築などする場合に、駐車施設の設置を義務付ける制度のこと。地方公共団体の条例により、対象となる施設用途や規模について定める。  
 ※3 駐車スペースの面積の合計が500m<sup>2</sup>以上（駐車台数40台程度）の有料駐車場の合計で、コインパーキングなどの小規模な駐車場は除く。

駐車場を取り巻く状況の変化

人口動向

本市の人口は年々減少し、今後も減少することが予測されています。一方、高齢化率は年々増加しており、人口減少・高齢化ともに全国を上回る早さで進行していくことが予想されています。

《人口と高齢化率の推移》

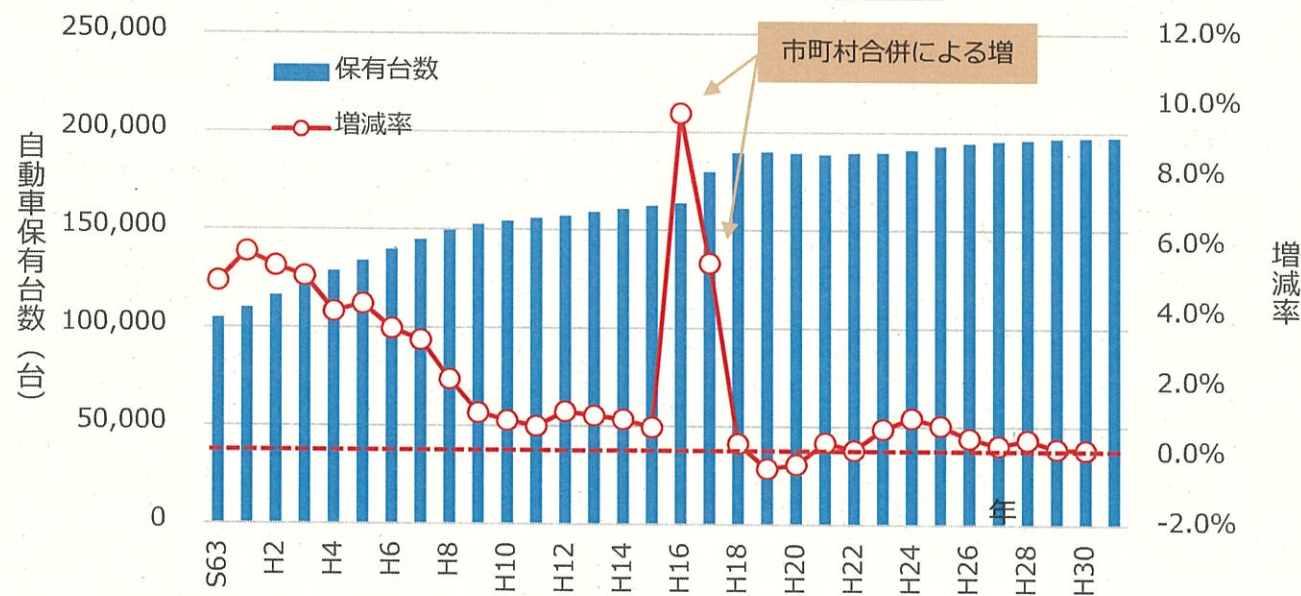


(資料：日本の地域別将来推計人口(平成30年推計) 国立社会保障・人口問題研究所)

自動車保有台数

本市の自動車保有台数の伸びは鈍化傾向にあります。

《自動車保有台数と増減率の推移》



(資料：長崎県統計年鑑)

主要地点交通量

市内主要地点における交通量は、ほとんどの箇所減少傾向を示しています。

《市内主要幹線道路における12時間交通量》

【単位：台】

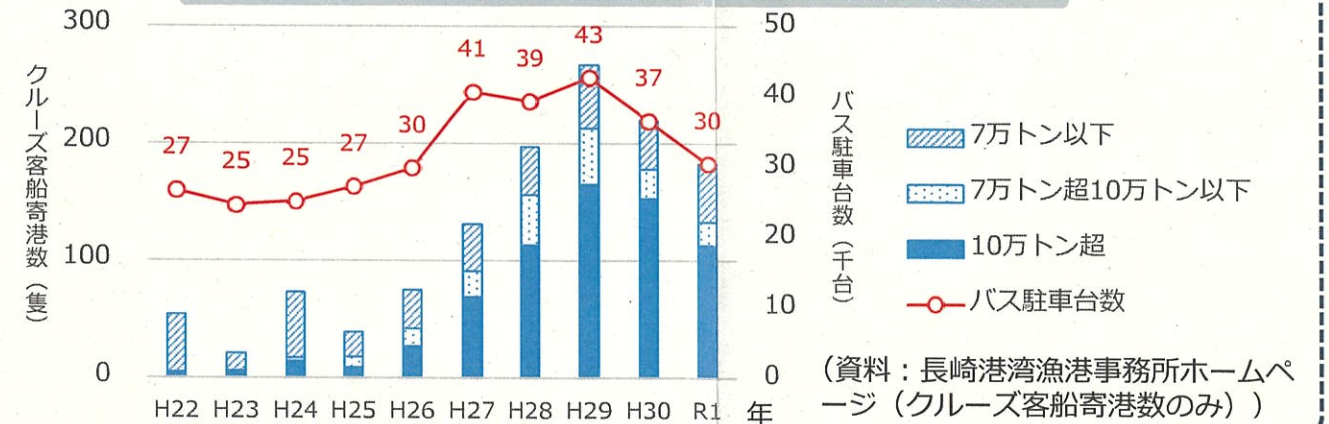
位置	平成6年度	平成17年度	平成29年度	
国道34号	新大工町	29,086	34,171	30,058
	興善町	19,686	16,670	12,754
国道202号	大黒町	56,047	54,768	42,386
	稲佐町	15,905	19,474	12,406
国道206号	赤迫町	36,883	36,751	33,553
	大橋町	32,329	35,599	39,043
国道499号	松山町	42,722	39,439	39,043
	松が枝町	37,592	37,133	27,921

(資料：全国道路・街路交通情勢調査)

観光動向

本市のクルーズ客船寄港数は、平成29(2017)年に過去最高の267隻を記録し、市営駐車場におけるバスの駐車需要も増加しています。

《クルーズ客船寄港数と市営駐車場バス駐車台数の推移》



(資料：長崎港湾漁港事務所ホームページ(クルーズ客船寄港数のみ))

ネットワーク型コンパクトシティの都市づくり

ネットワーク型コンパクトシティ長崎の実現に向け、居住・都市機能を安全で利便性の高い区域に誘導するための容積率緩和や公共交通の維持・確保に向けた取組みが進んでいます。

環境問題の顕在化・深刻化

二酸化炭素削減に向け、交通分野においても積極的な取組みが求められています。

ICT(情報通信技術)の発達

ICT(情報通信技術)の発達により、駐車場分野においてもICTの活用が求められています。

国の駐車場施策の動向

国においても、人口減少や自動車保有台数の伸びの鈍化等を踏まえ、これまでの量的な駐車場施策から、まちづくりと連携した駐車場施策に転換する必要性を打ち出しています。

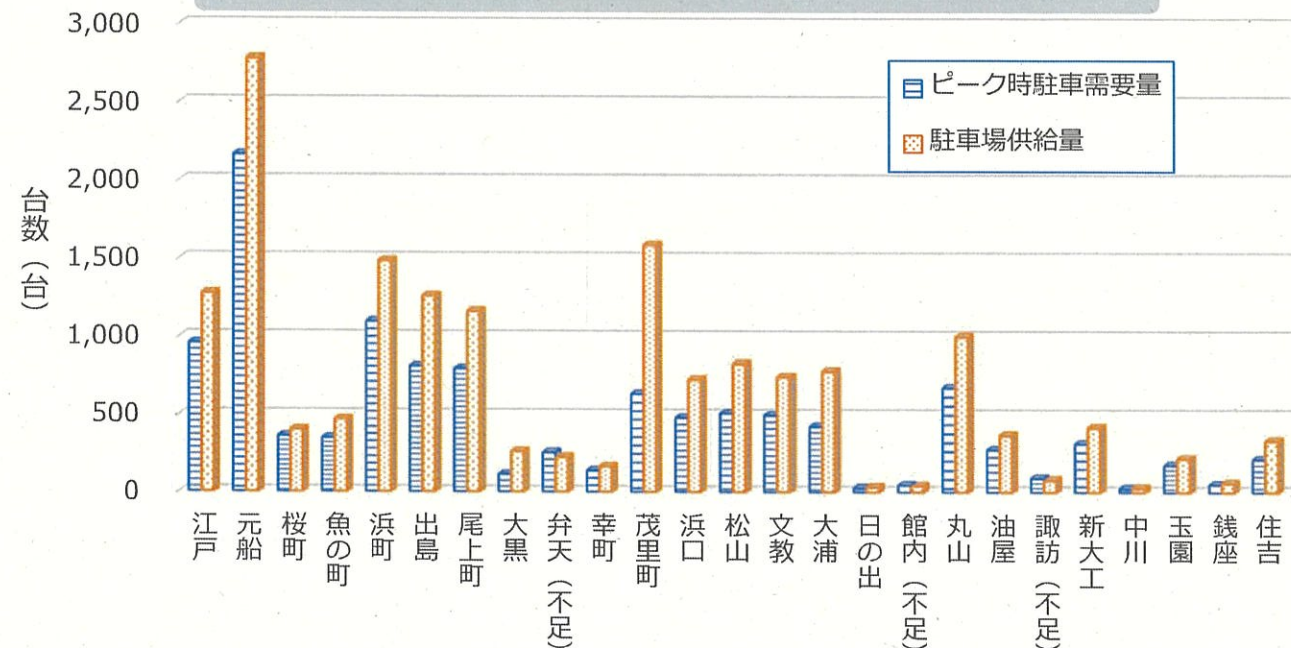
駐車場の現状

本市の駐車場の現状を把握するため、駐車場実態調査を行いました。

四輪車駐車場の需給状況

四輪車の駐車場供給量は、ほとんどの地区でピーク時の駐車需要量（駐車需要が最も大きい時間帯における駐車需要量）を上回っており、駐車場供給量は概ね充足しています。

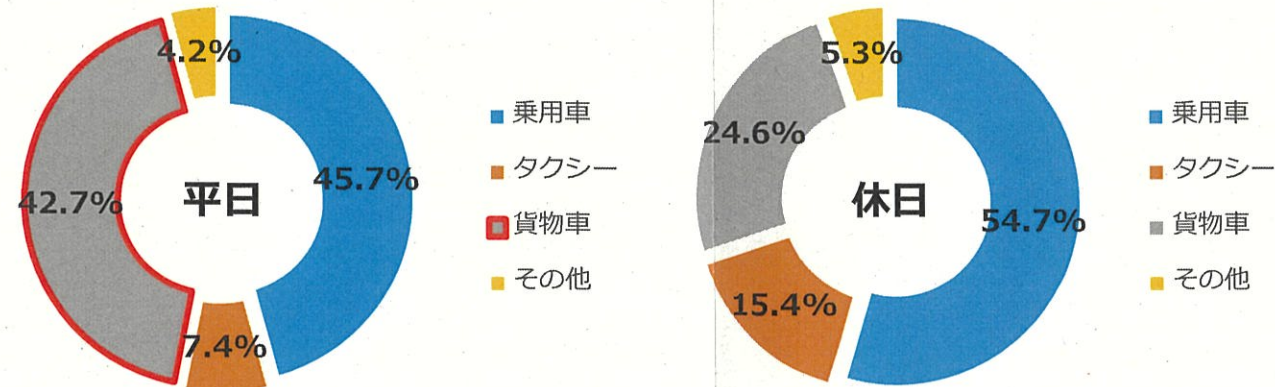
四輪車駐車場の地区別需給バランス（令和2年（平日））



路上駐車状況

路上駐車は乗用車が最も多いものの、特に平日は貨物車（荷さばき車両）の路上駐車が目立っています。

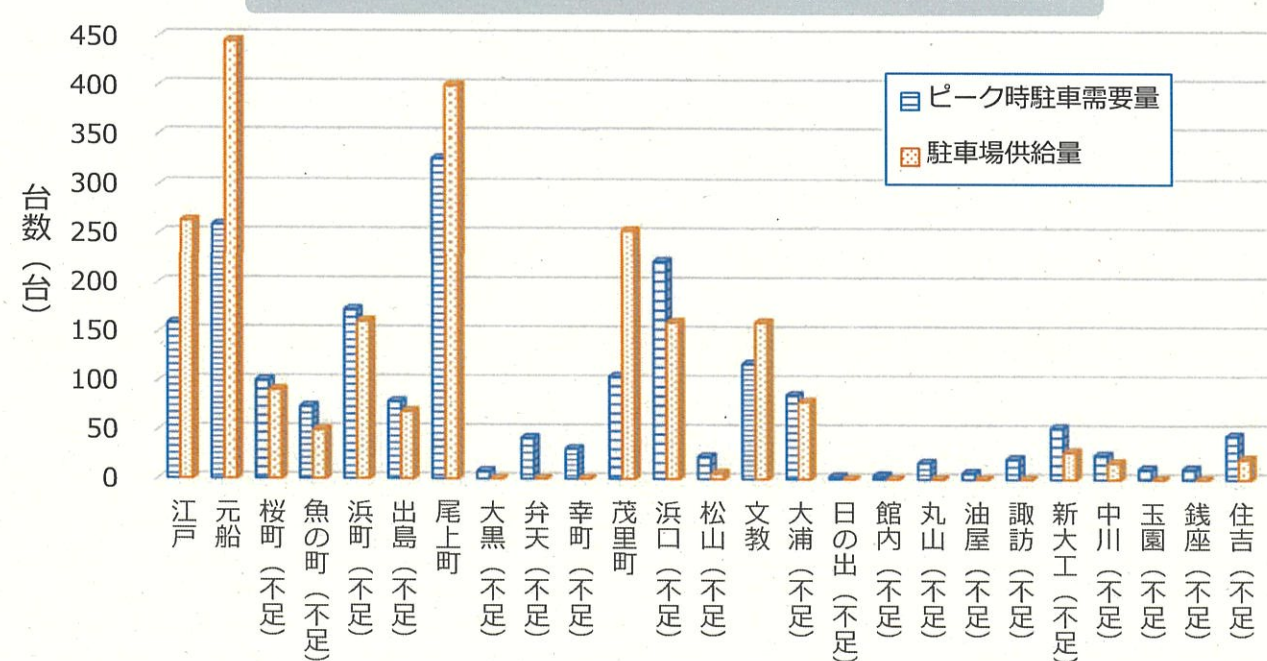
路上駐車の種類別割合（令和2年）



二輪車駐車場の需給状況

多くの地区で二輪車の駐車場供給量はピーク時の駐車需要量を下回っており、駐車場供給量は不足しています。

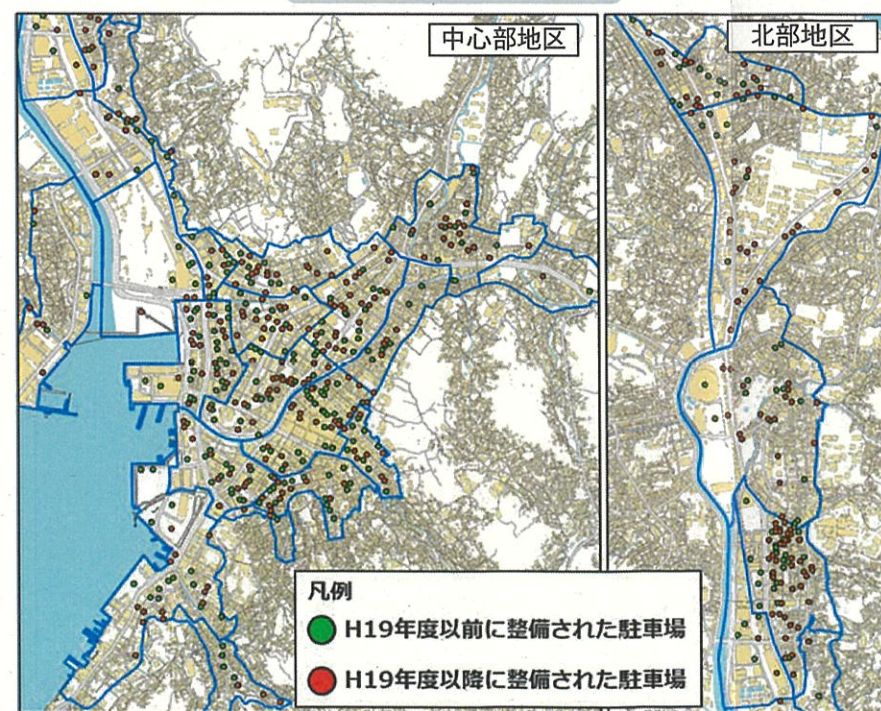
二輪車駐車場の地区別需給バランス（令和2年（平日））



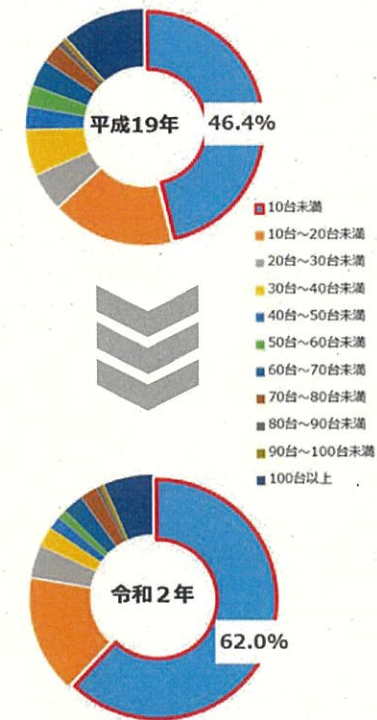
駐車場の配置状況

駐車場の散在・小規模化が進行しています。

駐車場の配置状況

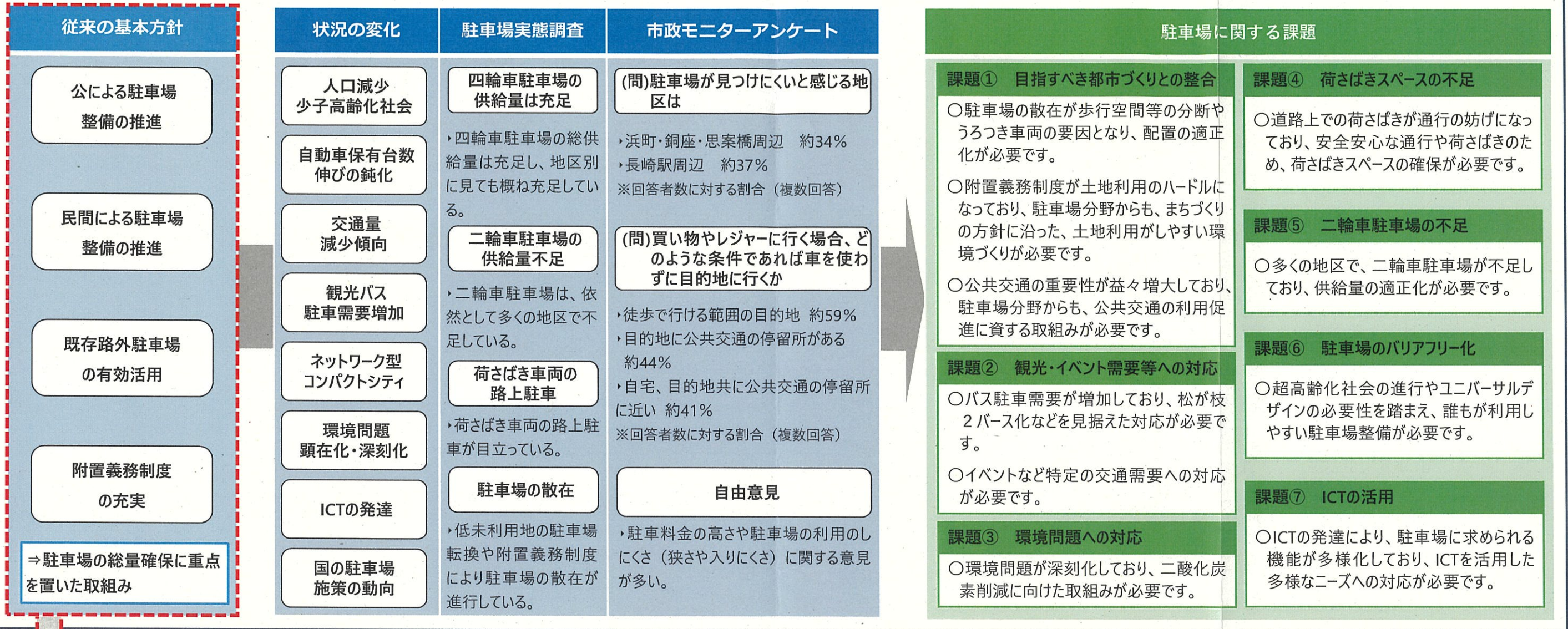


駐車台数別割合



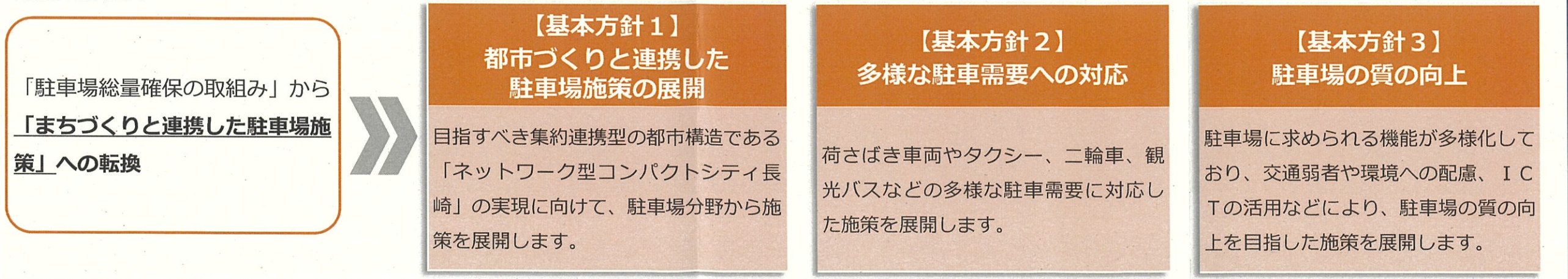
駐車場に関する課題

駐車場を取り巻く状況の変化や駐車場実態調査、市政モニターアンケートの結果を踏まえ、本市の駐車場に関する課題を次のとおり整理しました。



駐車場整備等に関する基本方針

駐車場を取り巻く状況の変化や駐車場に関する課題などを踏まえつつ、「駐車場総量確保の取組み」から「まちづくりと連携した駐車場施策」への転換をめざし、次の3つを計画の基本方針とします。





基本方針の実現に向けた施策の展開

基本方針の実現に向け、基本方針ごとに基本施策を設定し、基本施策を受けた具体的な取組みとして、以下に示す個別施策の検討を行います。

方向性：「駐車場総量確保の取組み」から「まちづくりと連携した駐車場施策」への転換

基本方針1 都市づくりと連携した駐車場施策の展開

基本施策	個別施策
① 駐車場の需給バランスの適正化	(1) 四輪車駐車場の附置義務台数算定基準の原単位の見直し
② 駐車場の配置の適正化	(1) 附置義務駐車施設の隔地設置の弾力的な運用 (2) 駐車場配置適正化区域の活用 (3) 路外駐車場配置等基準の活用
③ 公共交通との連携	(1) 商業施設駐車場等を活用した郊外型パークアンドライド等の展開 (2) 公共交通の利用促進に資する附置義務台数緩和制度の創設

基本方針2 多様な駐車需要への対応

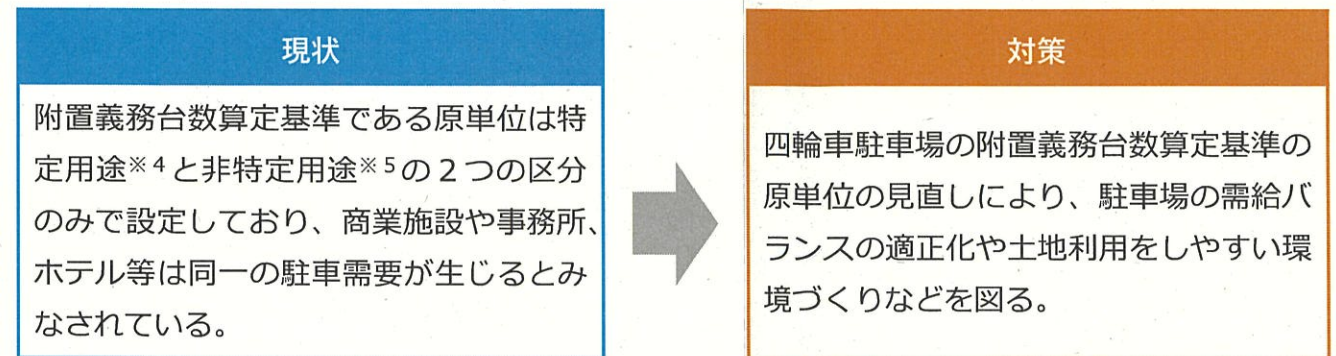
基本施策	個別施策
① 荷さばきスペース等の確保	(1) 道路空間等を活用した荷さばきスペース・タクシーベイの整備
② 二輪車駐車場の確保	(1) 道路空間等を活用した二輪車駐車場の整備 (2) 二輪車駐車場の附置義務制度の創設 (3) 四輪車駐車場の附置義務台数緩和と連携した受入環境の整備
③ 観光・イベント需要等への対応	(1) バス駐車場等の総量確保 (2) バスの駐車場利用時間の平準化 (3) イベント時等におけるパークアンドライド等の利用促進

基本方針3 駐車場の質の向上

基本施策	個別施策
① だれもが利用しやすい駐車場の普及	(1) 車いす利用者用駐車施設やダブルスペースの確保 (2) 車いす利用者用駐車施設等の適正利用に向けた啓発運動の実施
② ICTの活用等による駐車場の利便性向上	(1) 駐車場案内システム等の活用 (2) キャッシュレス決済への対応
③ 機能付加等による駐車場の有効活用	(1) 充電施設等の設置促進 (2) 駐車場へのカーシェアやシェアサイクル等の設置 (3) 災害時における駐車場の活用

個別施策の概要

《基本方針1 - 基本施策① - 個別施策(1)》  
四輪車駐車場の附置義務台数算出基準の原単位の見直し



◆【現状】本市の附置義務条例における原単位 注) 中小規模建築物に対する緩和措置等あり。

地区	駐車場整備地区、商業・近隣商業地域		周辺地区
原単位	特定用途に供する部分 150m <sup>2</sup> 毎に1台	非特定用途に供する部分 400m <sup>2</sup> 毎に1台	特定用途に供する部分 150m <sup>2</sup> 毎に1台

◆【参考】国土交通省が示す原単位の目安値

地区	駐車場整備地区、商業・近隣商業地域			周辺地区等	
原単位	百貨店その他の店舗の用途に供する部分 150m <sup>2</sup> 毎に1台	事務所の用途に供する部分 200m <sup>2</sup> 毎に1台	特定用途(左記を除く。)に供する部分 200m <sup>2</sup> 毎に1台	非特定用途に供する部分 450m <sup>2</sup> 毎に1台	特定用途に供する部分 200m <sup>2</sup> 毎に1台

注) 人口がおおむね50万人未満の都市の場合の目安値

▶ 非特定用途は、主にマンションなどの集合住宅が対象となっており、附置義務自体を対象外にすることも含め検討します。

※4 駐車需要を生じさせる程度の大きい用途のこと。百貨店その他の店舗や、事務所、病院、ホテルなど。  
※5 駐車需要を生じさせる程度の小さい特定用途以外の用途のこと。住宅、学校など。

個別施策の概要

《基本方針1 - 基本施策② - 個別施策(1)》 附置義務駐車施設の隔地設置の弾力的な運用

現状

附置義務駐車施設は、原則、建物やその敷地内に設置する必要があり、沿道の多くを駐車場が占めることで様々な問題が懸念される。

対策

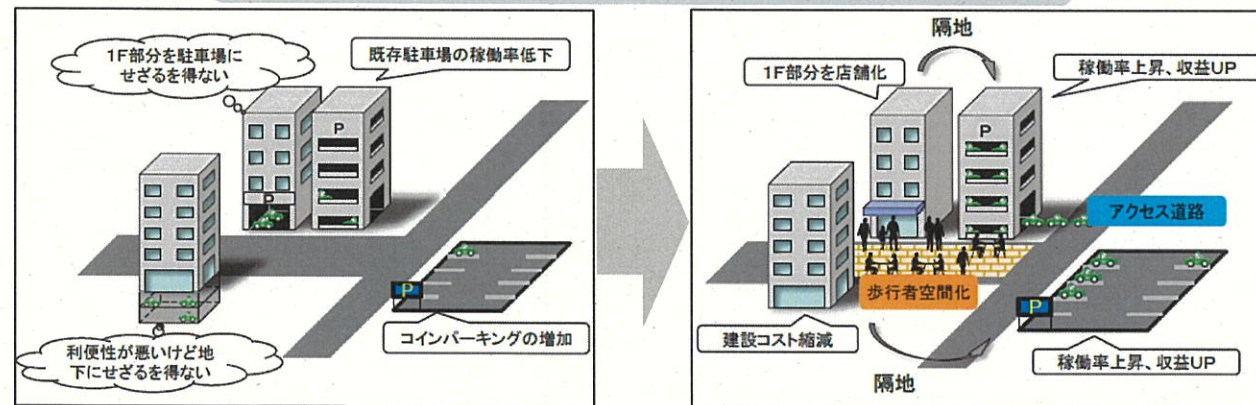
附置義務駐車施設の隔地<sup>※6</sup>設置の弾力的な運用により、交通の円滑化や安全・安心な歩行空間・まちなみの連続性の確保、土地の有効利用や土地利用がしやすい環境づくりなどを図る。

◆【参考】国土交通省が示す標準駐車場条例

(駐車附置の特例)

第30条 (前略) **交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資するもの**として市長の認定を受けて当該建築物の敷地以外の場所に駐車施設を設けたときは、当該建築物又は当該建築物の敷地内に駐車施設を附置したものとみなす。

《隔地設置の弾力的な運用による効果のイメージ》



(出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン (国土交通省))

《基本方針1 - 基本施策② - 個別施策(2)》 駐車場配置適正化区域の活用

現状

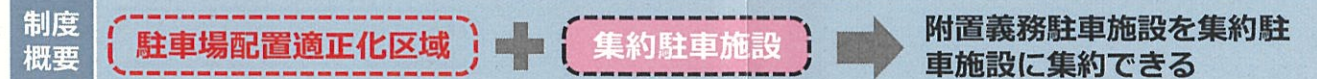
まちづくりの方向性と無関係に駐車場が配置されている。

対策

駐車場配置適正化区域の活用により、まちづくりの方向性と整合した駐車場の配置の適正化を図る。

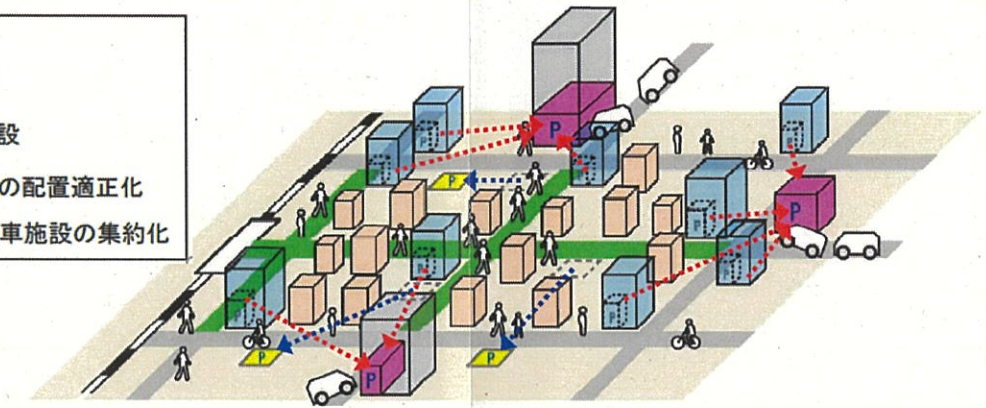
◆駐車場配置適正化区域とは

都市機能誘導区域を対象とした制度で、駐車場を適正に配置するための施策を講じ、駐車場出入口付近での**自動車と歩行者の交錯による危険や道路交通の混雑などを解消するための区域**。



《駐車場の配置の適正化のイメージ》

- 〈凡例〉
- P : 路外駐車場
- P : 集約駐車施設
- (blue dashed) : 路外駐車場の配置適正化
- (red dashed) : 附置義務駐車施設の集約化



(出典：都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化に関する手引き (国土交通省))

《基本方針1 - 基本施策② - 個別施策(3)》 路外駐車場配置等基準の活用

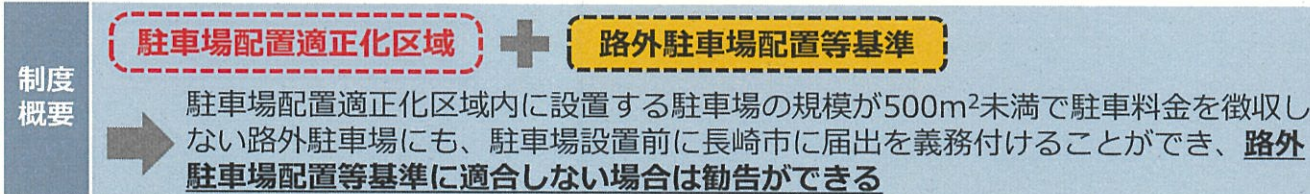
現状

まちづくりの方向性と無関係に駐車場が配置されている。

対策

路外駐車場配置等基準の活用により、まちづくりの方向性と整合した駐車場の配置の適正化を図る。

◆路外駐車場配置等基準とは



◆路外駐車場配置等基準の例

- 歩行者交通量の多い道路に面して出入口を設けないこと。
- 交差点や横断歩道の側端から5m以内に出入口を設置しないこと。
- 駐車場で転回することができず、後退して入庫または出庫する必要がある駐車場は設けないこと等

《路外駐車場配置等基準による届出対象駐車場》

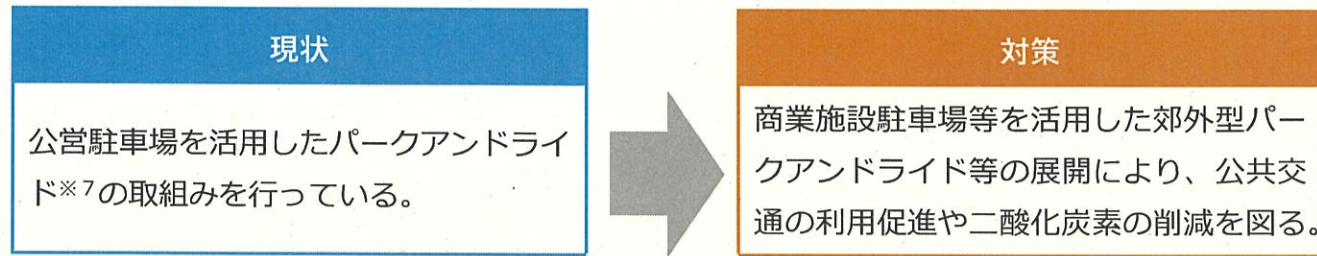
駐車場の種類	路外駐車場	
	有料駐車場	無料駐車場
駐車場の規模		
～ 条例で定める規模未満		
条例で定める規模以上 ～ 500m <sup>2</sup> 未満		
500m <sup>2</sup> 以上	従来の届出対象 ※駐車場法に基づく届出	新たな届出対象

注) 駐車場の規模とは、駐車のために供する部分の面積のこと。

※6 建物及びその敷地以外の場所のこと。

個別施策の概要

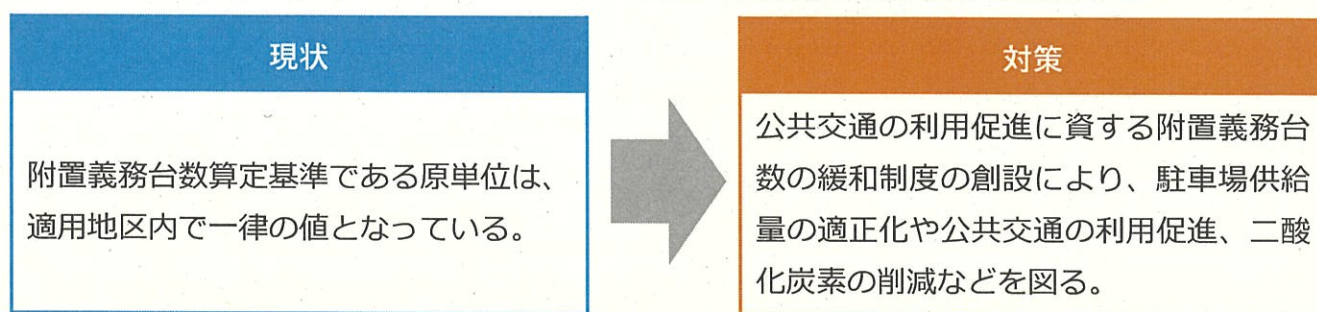
《基本方針1 - 基本施策③ - 個別施策(1)》  
商業施設駐車場等を活用した郊外型パークアンドライド等の展開



《平和公園・松山地区におけるパークアンドライド》



《基本方針1 - 基本施策③ - 個別施策(2)》  
公共交通の利用促進に資する附置義務台数緩和制度の創設

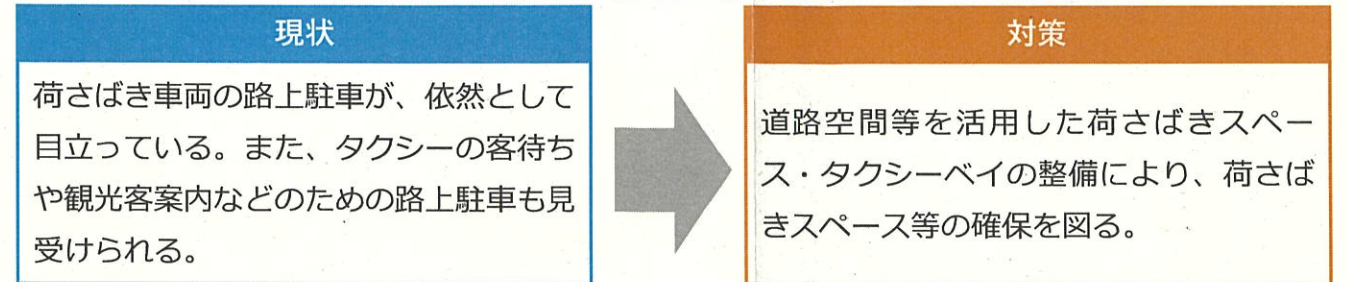


◆【現在】本市の附置義務条例における原単位

地区	駐車場整備地区、商業・近隣商業地域		周辺地区
	特定用途に供する部分	非特定用途に供する部分	特定用途に供する部分
原単位	150m <sup>2</sup> 毎に1台	400m <sup>2</sup> 毎に1台	150m <sup>2</sup> 毎に1台

注) 中小規模建築物に対する緩和措置等あり。

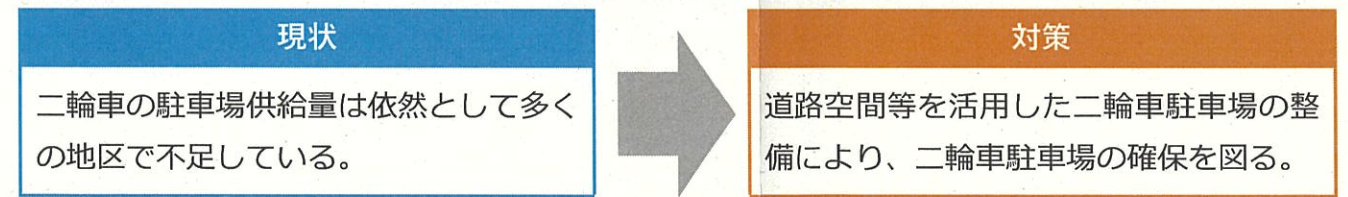
《基本方針2 - 基本施策① - 個別施策(1)》  
道路空間等を活用した荷さばきスペース・タクシーベいの整備



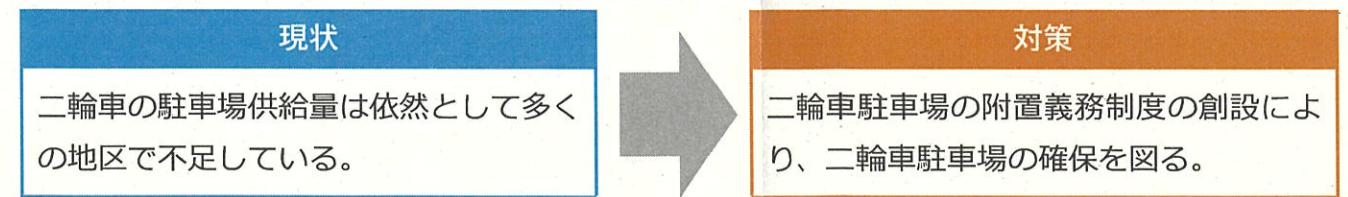
《道路空間を活用し荷さばきスペース等を確保した事例（中央橋付近）》



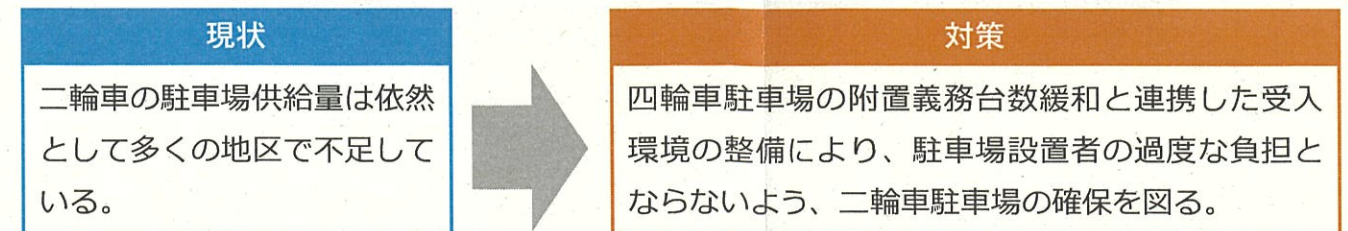
《基本方針2 - 基本施策② - 個別施策(1)》 道路空間等を活用した二輪車駐車場の整備



《基本方針2 - 基本施策② - 個別施策(2)》 二輪車駐車場の附置義務制度の創設



《基本方針2 - 基本施策② - 個別施策(3)》  
四輪車駐車場の附置義務台数緩和と連携した受入環境の整備



※7 市街地への自動車の流入を抑制するための対策で、市街地周辺部に駐車し、市街地では公共交通機関を利用する取組みのこと。公共交通機関の利用促進や交通渋滞の緩和、二酸化炭素削減等の効果がある。

個別施策の概要

《基本方針2 - 基本施策③ - 個別施策(1)》 バス駐車場等の総量確保

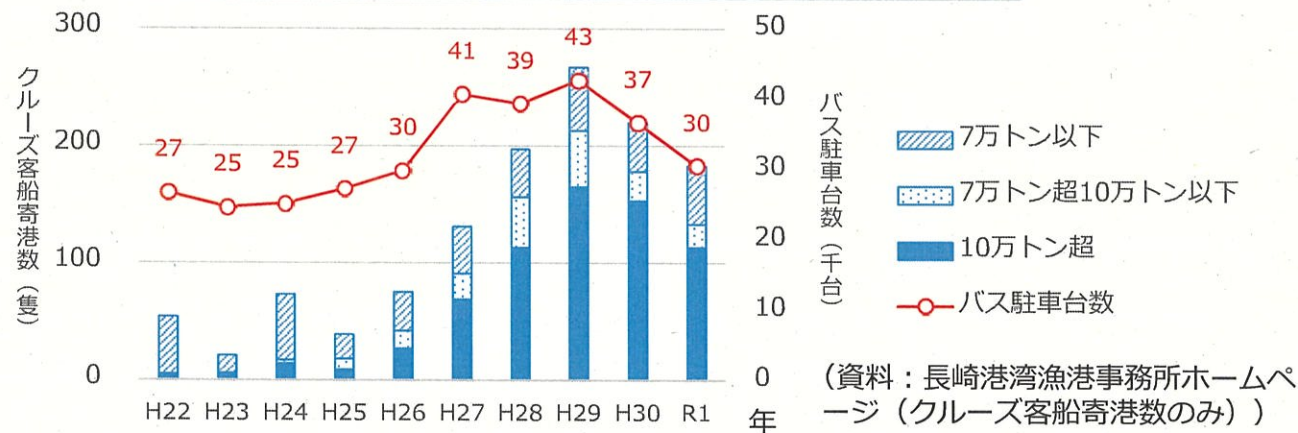
現状

クルーズ客船寄港数の増加に伴いバス駐車需要が増加しており、今後は松が枝埠頭2バース化等を見据えた、バス駐車需要への対応が求められる。

対策

バス駐車場等の総量確保により、松が枝埠頭2バース化等を見据えた、バスの駐車需要への対応を図る。

《クルーズ客船寄港数と市営バス駐車台数の推移【再掲】》



《バス駐車場の稼働状況(平成29年度)》

◆平和公園駐車場(H29年10月19日(木)) ※バス駐車枠32台に対する駐車率

	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時
入庫台数		10	33	29	11	2	5	5	12	23	4	4	
出庫台数	4	0	8	9	11	2	5	5	33	36	24	1	4
駐車台数	0	10	35	55	55	55	55	55	34	21	1	4	0
駐車率(%)	0.0	31.3	109.4	171.9	171.9	171.9	171.9	171.9	106.3	65.6	3.1	12.5	0.0

◆松が枝町駐車場(H29年10月25日(水)) ※バス駐車枠16台に対する駐車率

	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
入庫台数	0	12	13	5	7	5	6	4	6	5	5	0
出庫台数	1	1	18	1	1	3	7	4	6	17	10	0
駐車台数	0	11	6	10	16	18	17	17	17	5	0	0
駐車率(%)	0.0	68.8	37.5	62.5	100.0	112.5	106.3	106.3	106.3	31.3	0.0	0.0

《基本方針2 - 基本施策③ - 個別施策(2)》 バスの駐車場利用時間の平準化

現状

市営駐車場のバスの駐車場利用時間には偏りが発生している。

対策

バスの駐車場利用時間の平準化により、バス駐車場の効率的な利用を図る。

《駐車時間の割合(平成29年度)》

	平和公園駐車場 H29.10.19(木)	松が枝町駐車場 H29.10.25(水)
1時間未満	34.5%	55.1%
1時間以上2時間未満	17.6%	20.3%
2時間以上3時間未満	7.0%	4.3%
3時間以上	40.8%	20.3%
計	100%	100%

《市営駐車場のバス駐車料金》

駐車場名	市営平和公園	市営松山町	市営松が枝町	市営松が枝町第2
バス駐車枠	32	10	16	12
駐車料金	◆最初の1時間 1,500円 ◆1時間超 <b>2,090円(上限)</b>	◆30分毎 750円 ◆1時間超 2,090円(上限)	◆最初の1時間 1,500円 ◆その後30分毎 750円	◆最初の1時間 1,500円 ◆その後30分毎 750円

《基本方針2 - 基本施策③ - 個別施策(3)》 イベント時等におけるパークアンドライド等の利用促進

現状

イベント開催時や大型商業施設等においては、駐車待ち等による道路混雑が発生している。

対策

イベント時等におけるパークアンドライド等の利用促進により、観光・イベント需要等への対応を図る。

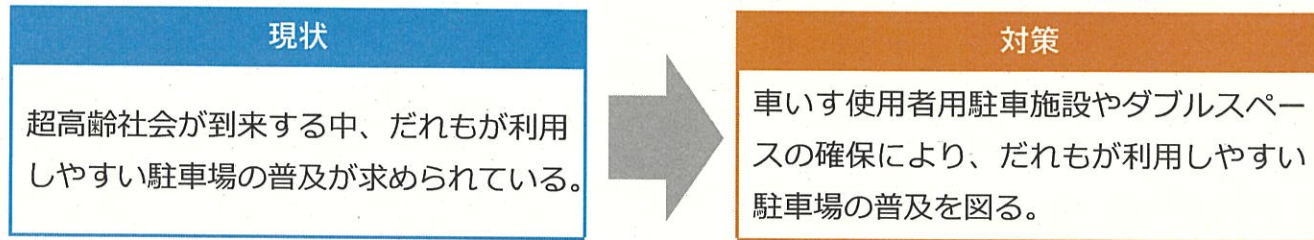
《長崎スタジアムシティプロジェクト イメージパース》



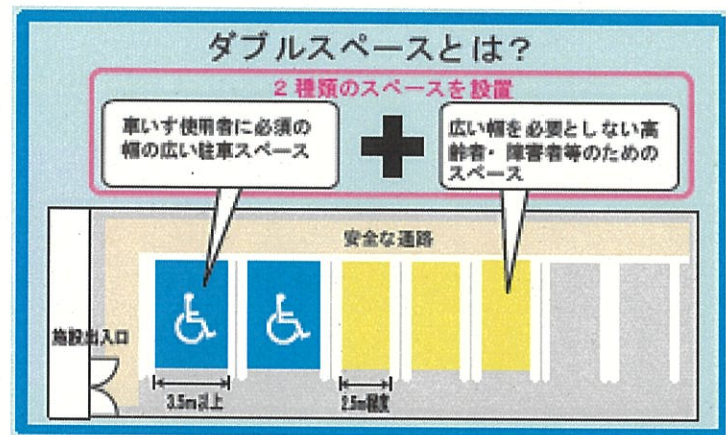
※構想段階のため、今後デザイン含め変更の可能性があります。(出典：ジャパネットホールディングス)

個別施策の概要

《基本方針3 - 基本施策① - 個別施策(1)》  
車いす使用者用駐車施設やダブルスペースの確保



《ダブルスペースとは》



(出典：国土交通省)

《基本方針3 - 基本施策① - 個別施策(2)》  
車いす使用者用駐車施設等の適正利用に向けた啓発運動の実施

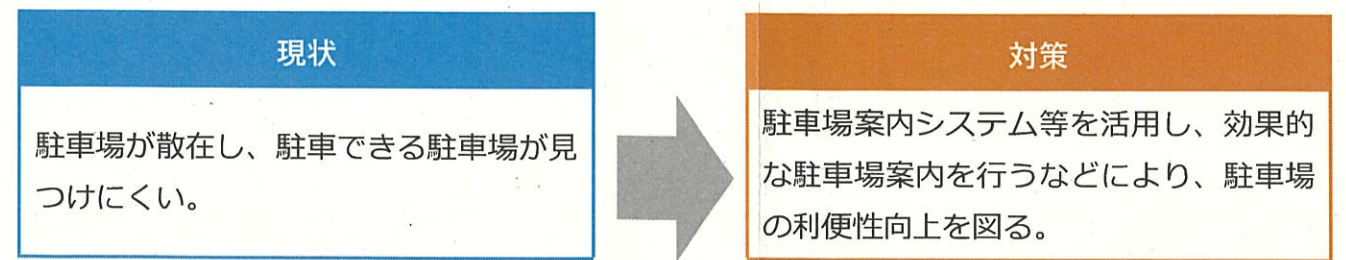


《パンフレットによる啓発活動》



(出典：国土交通省)

《基本方針3 - 基本施策② - 個別施策(1)》 駐車場案内システム等の活用



《駐車場案内システム「とむ〜で.com」※8》



(出典：(一社)長崎サービスアンドディベロップメント)

《基本方針3 - 基本施策② - 個別施策(2)》 キャッシュレス決済への対応



《基本方針3 - 基本施策③ - 個別施策(1)》 充電施設等の設置促進

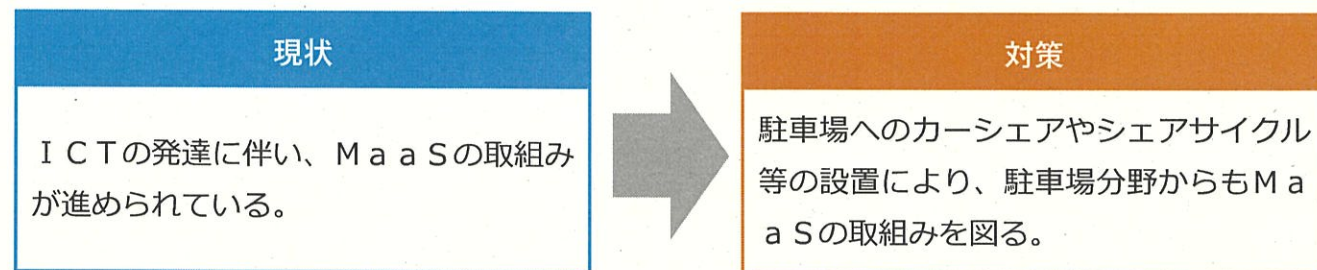


※8 (一社)長崎サービスアンドディベロップメントが運営管理するシステムで、スマートフォンなどにより、登録されている駐車場の位置や満空情報などをリアルタイムで確認することができる。

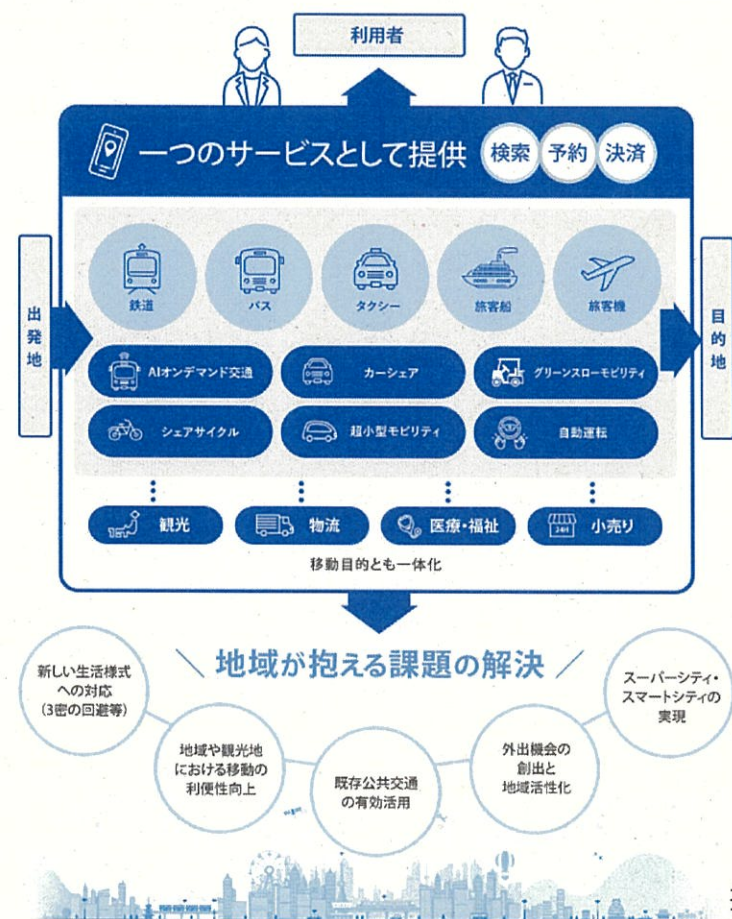
※9 ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車のこと。

個別施策の概要

《基本方針3 - 基本施策③ - 個別施策(2)》  
 駐車場へのカーシェアやシェアサイクル等の設置



《MaaS (モビリティ・アズ・ア・サービス) とは》

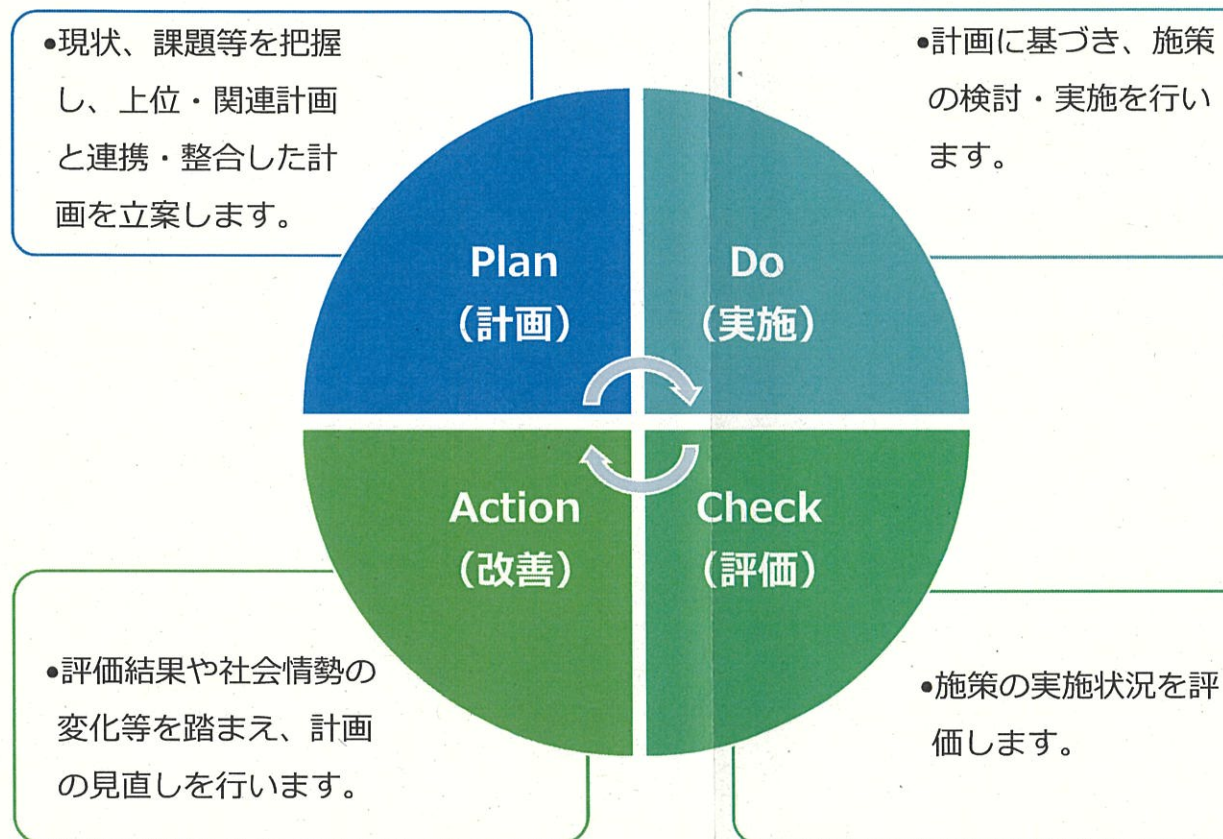


《基本方針3 - 基本施策③ - 個別施策(3)》 災害時における駐車場の活用



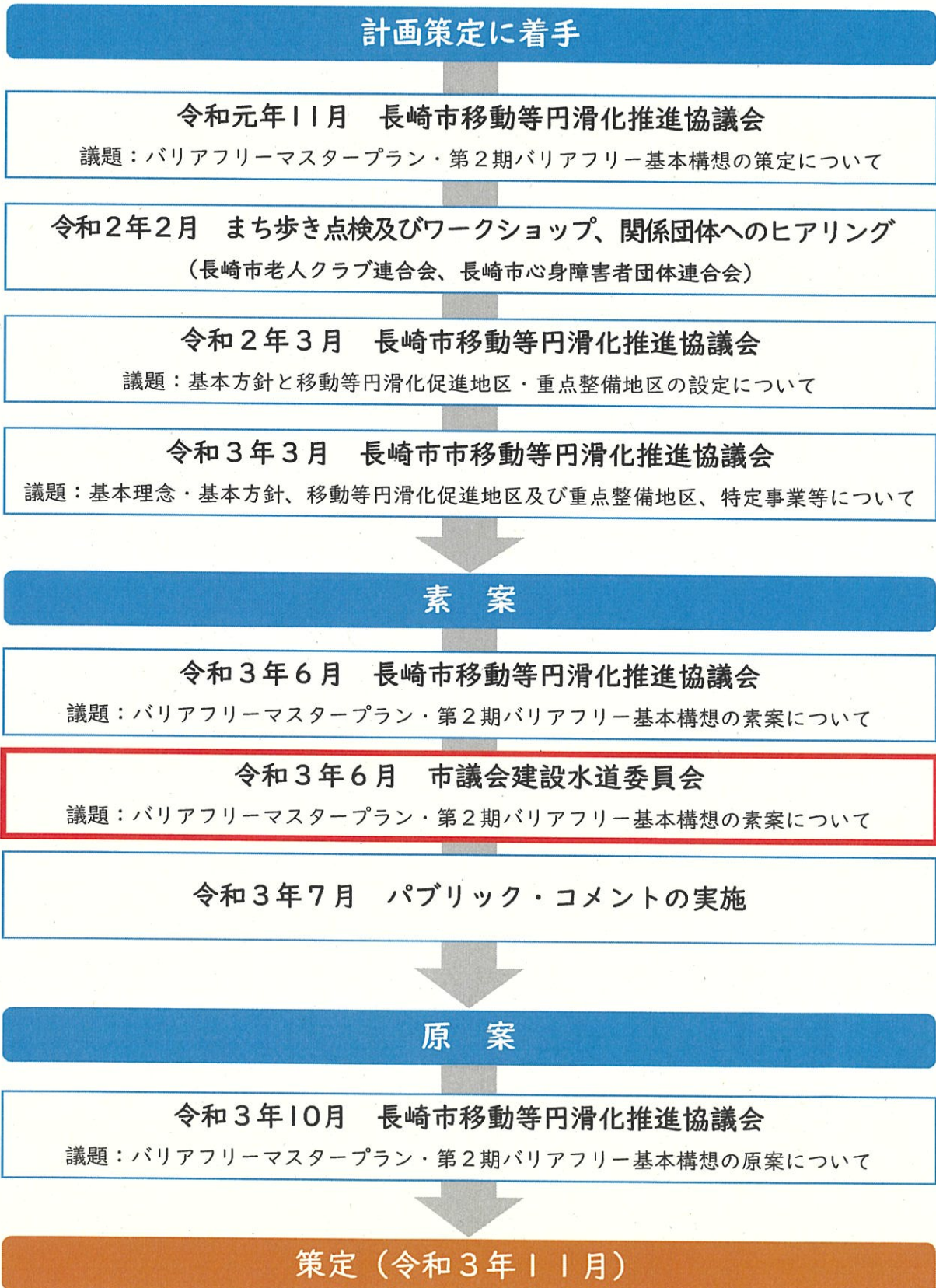
施策の評価方法等

長崎市駐車場整備計画の推進に当たっては、本計画に掲げた個別施策の実施に向け、駐車場の利用者である市民、駐車場を管理運営する事業者および行政等が一体となって検討・協議していきます。また、計画の評価はPDCA (計画・実施・評価・改善) サイクルを取り入れ、概ね5年を1サイクルとし、関係者等の意見を踏まえつつ計画の評価検証を実施します。



### 3 長崎市バリアフリーマスタープラン及び長崎市第2期バリアフリー基本構想（令和3年11月策定）について

#### (1) 計画策定の経過



# (2) 長崎市バリアフリーマスタープラン及び長崎市第2期バリアフリー基本構想 (令和3年11月策定) 【概要版】

## 第1編 長崎市バリアフリーマスタープラン

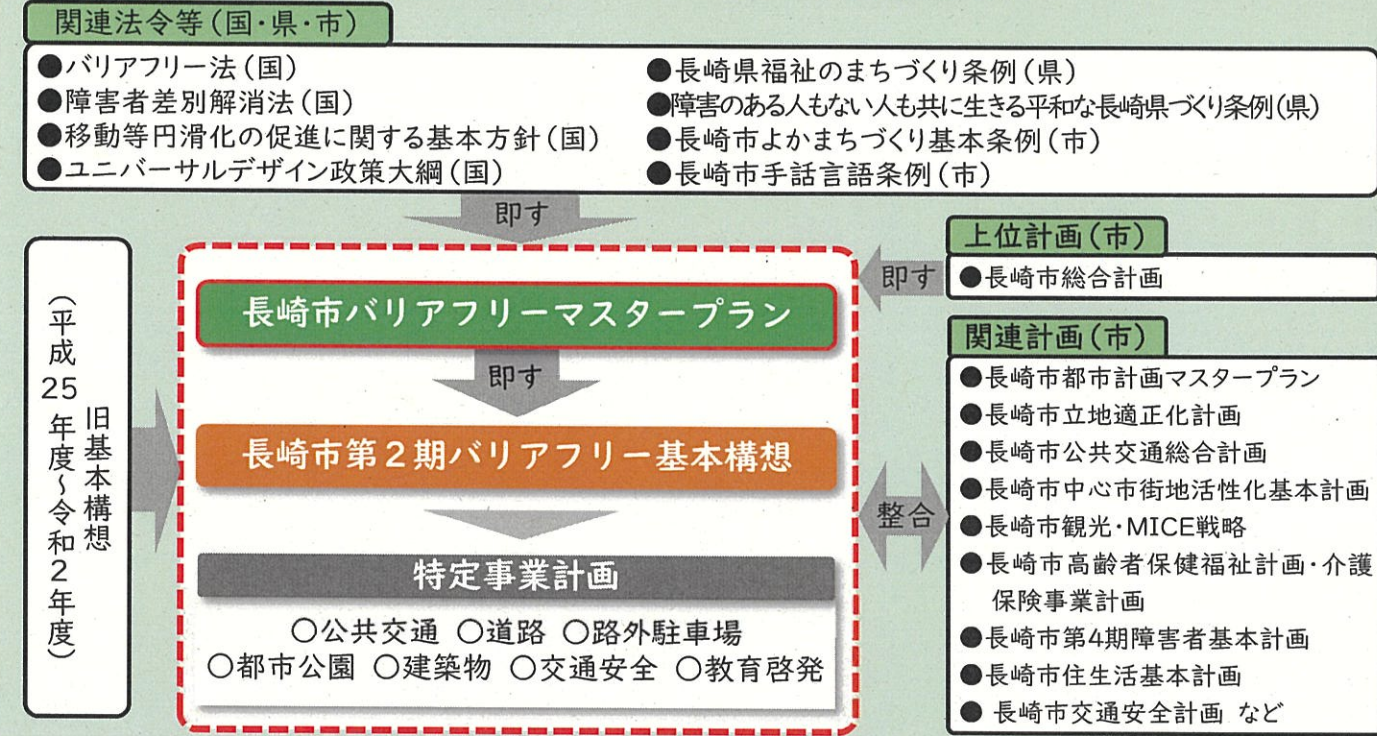
### 第1章. 長崎市バリアフリーマスタープランの策定にあたって

#### 1-1. マスタープランの位置づけ

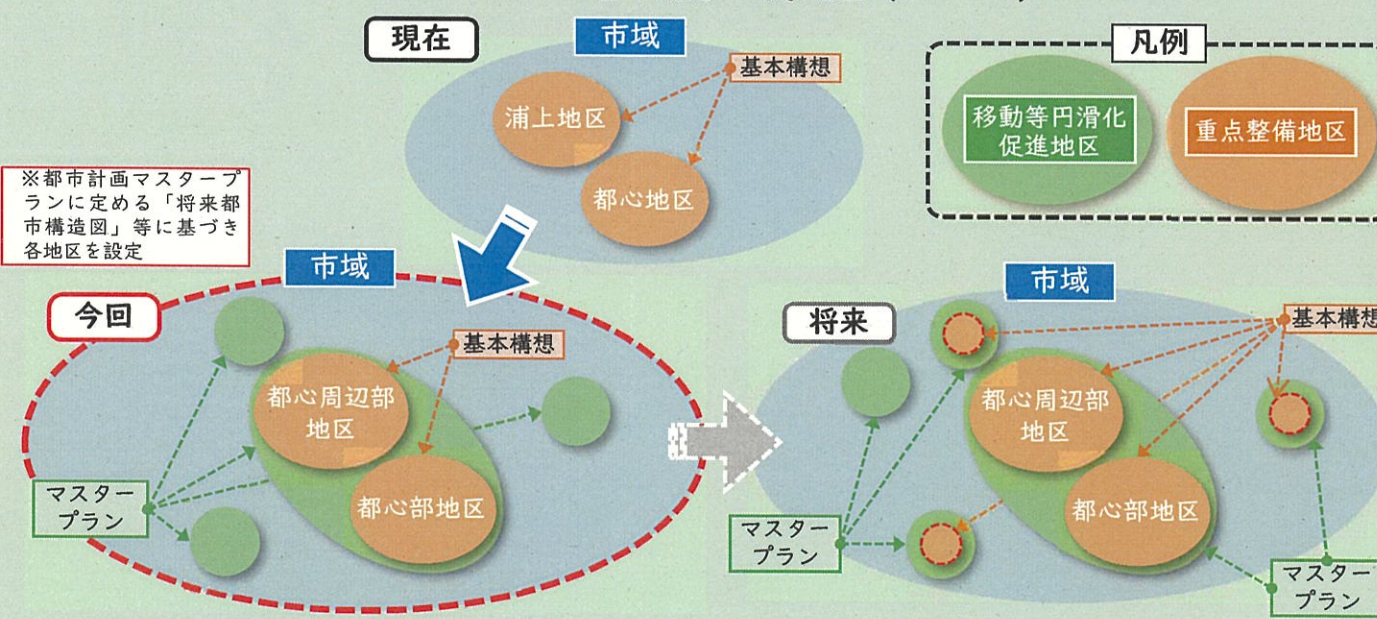
マスタープランとは、移動等円滑化促進地区※1を定め、主に地区内のバリアフリー化を促進するため、本市が面的・一体的なバリアフリー化の考え方を示すものです。

これまで本市では、平成26年に策定したバリアフリー基本構想により、関係機関と連携・協働しながら、ハード・ソフト面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)>



#### 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. バリアフリーを取り巻く本市の現状

#### 2-1. 本市のバリアフリーに関する課題

本市の動向や関係団体からの意見、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・少子高齢化の進行 ●「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の都市づくりの取り組み
- 「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

- 公共交通機関
  - 低床車両※2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
  - 視覚障害者誘導用ブロック※3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※4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椅子では使いにくい ○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
  - 視覚障害者誘導用ブロック上で立ち止まったり、駐車をして欲しい
  - 公共交通車内で席を譲るアナウンスをして欲しい
  - 車椅子利用者用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
-------------------------------------	--------------------------	-------------------------------	------------------------	---------------------------

※1 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などのこと。高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)で地区の要件が定められている。

※2 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。

※3 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。 ※4 道路側溝などに設けられる鋼製の蓋のこと。



第3章. 本市の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

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ます。基本理念は、バリアフリー・ユニバーサルデザイン※5のまちづくりにより、市民はもちろんのこと、本市を訪れる来訪者も含め、だれもが安全・安心・快適にすごせるまちを目指すため、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バリアフリーに関する課題を踏まえつつ、本市全体の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

- ◇ユニバーサルデザインを踏まえた施設整備の推進  
「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。
- ◇まちづくりの方向性と整合したバリアフリー化の推進  
多くの市民や観光客が利用する施設や観光地、それらをつなぐ経路については、まちづくりの方向性との整合を図りつつ、重点的・一体的なバリアフリー化を推進します。
- ◇定期的な修繕と改良の推進  
既にバリアフリー化が図られた箇所についても、利用者の意見を聞きながら、定期的な修繕と改良を推進します。

基本方針2 公共交通のバリアフリー化の推進

- ◇公共交通車両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。
- ◇交通結節機能の強化と乗り継ぎ環境の向上  
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

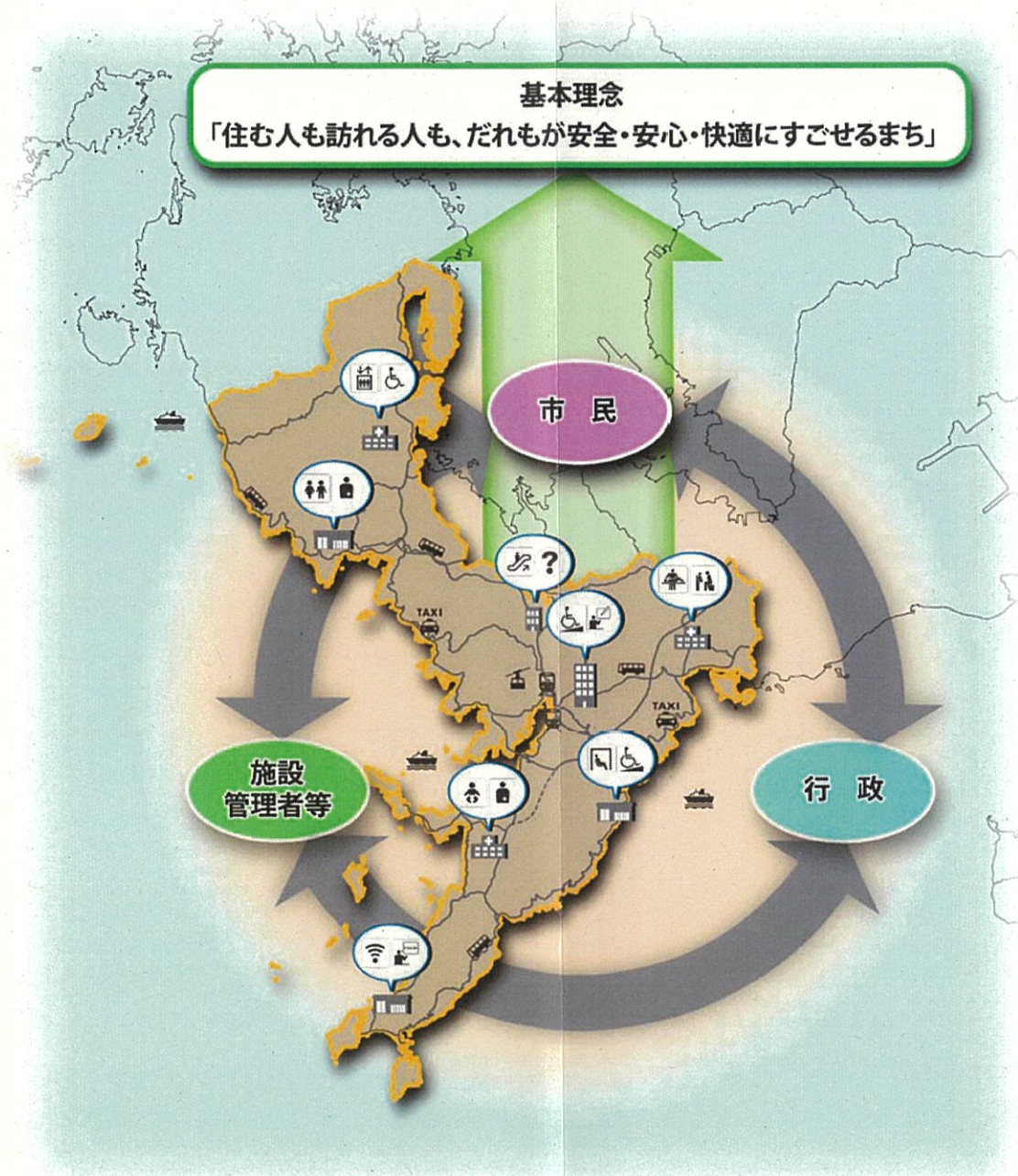
- ◇バリアフリー理解向上に向けた啓発・広報活動の取組みの推進  
市民一人ひとりがバリアフリーに対する理解を深めるため、啓発・広報活動などの取組みを推進します。
- ◇積極的な行動に向けた教育活動の取組みの推進  
手助けや声かけなど積極的な行動につなげるため、幅広い教育活動などの取組みを推進します。
- ◇協働による心のバリアフリーの推進  
長崎を訪れる多様な人々を含め、だれもが不自由なくすごせるように市民や事業者などと協働して心のバリアフリーを推進します。

基本方針4 バリアフリー情報の充実と発信

- ◇バリアフリー情報充実と環境整備  
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

- ◇連携・協働とスパイラルアップによる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は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・協働するとともに、段階的・継続的な取組みによるスパイラルアップを推進します。
- ◇移動等円滑化推進協議会による進行管理や検証の実施  
バリアフリー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、必要に応じて計画の見直しや新たな取組みについて検討を行います。



出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団（標準案内用図記号に限る）

※5 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。

第4章 移動等円滑化促進地区及び生活関連施設・生活関連経路

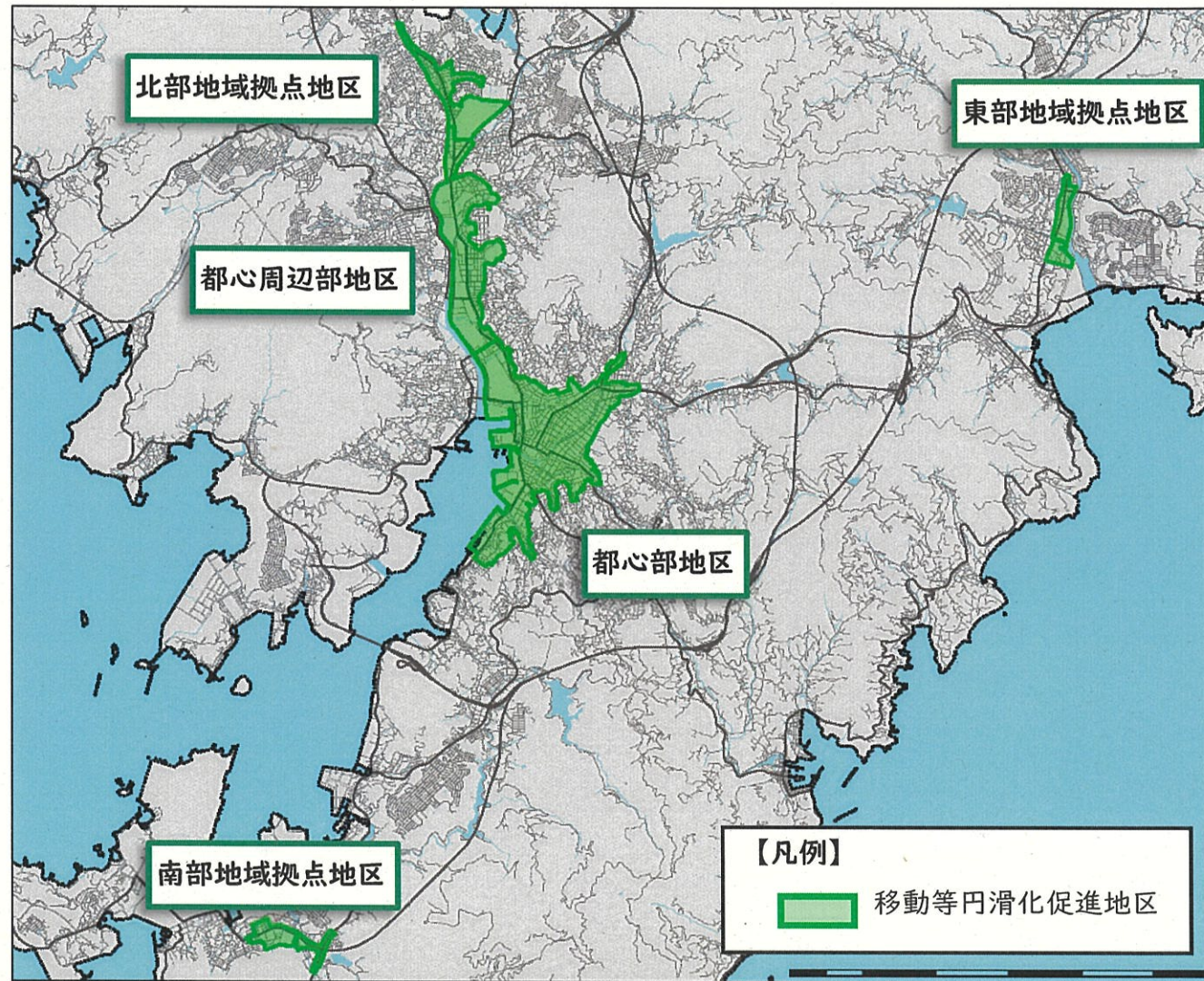
4-1. 移動等円滑化促進地区

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※6」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します。

また、都心部地区の松が枝地区では、松が枝国際観光船埠頭の2バース化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、同事業の区域も含めることとします。

<移動等円滑化促進地区>



地区名	区域設定方法
都心部	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、さらに松が枝国際観光船埠頭の2バース化事業区域を含め設定する。
都心周辺部	都市機能誘導区域に、旧基本構想の重点整備地区のうち、浦上天主堂から大橋電停に至る区域を含め設定する。
北部地域拠点	
東部地域拠点	都市機能誘導区域により設定する。
南部地域拠点	

4-2. 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国が示すガイドラインなどを踏まえ、以下に該当する施設を設定します。

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>

◆常に多数の人が利用する施設 ◆高齢者、障害者等の利用が多い施設

<生活関連施設の設定基準>

施設区分	設定基準
旅客施設	移動等円滑化促進地区内の全ての旅客施設
官公庁等	行政施設（行政サービス窓口となる施設）、郵便局（ゆうゆう窓口がある施設）
教育・文化施設等	図書館、市民会館・文化ホール・公民館等、公立小中学校、博物館・美術館・資料館
保健・医療・福祉施設	病院、福祉施設（老人福祉施設、障害児入所施設・児童発達支援センター、障害者支援施設等）
商業施設	店舗（店舗面積が2,000m <sup>2</sup> 以上の施設）
公園・運動施設	公園（近隣公園以上等の施設）、体育館その他屋内施設（大規模大会や市内大会が開催される施設）
観光施設	観光施設（長崎市観光・MICE戦略に記載されている主要な施設等）
路外駐車場	路外駐車場（駐車枠の面積が500m <sup>2</sup> 以上で料金を徴収し、公共が管理する施設）
その他の施設	避難所（行政が管理する施設）、結婚式場、葬祭場

注1) 下線部は、旧基本構想から新たに追加した施設 注2) 商業施設は既存資料で分かる範囲で設定

4-3. 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します。

<生活関連経路設定の考え方>

◆より多くの人々が利用する経路 ◆生活関連施設相互のネットワークを確保  
◆市の関連計画との整合や地形制約の考慮

※6 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。

4-4. 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



注) 特定道路とは、生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、移動等円滑化が特に必要な道路として国土交通大臣が指定したものを、特定道路の新設や改築を行う場合、条例で定める基準への適合義務が生じる。

イ 地区の概要

- ◆本市の中心部として様々な都市機能が集積しています。
- ◆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をはじめ、公共交通機関が集積しています。
- ◆さらに、世界文化遺産に登録された「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の大浦天主堂や「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」の旧グラバー住宅をはじめ、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。

人口(令和元年)	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、居住誘導区域、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	鉄道施設	長崎駅
	軌道施設	長崎駅前電停、新地中華街電停
	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
	旅客船ターミナル	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"> <li>・九州新幹線西九州ルート整備事業</li> <li>・長崎駅周辺土地区画整理事業</li> <li>・長崎港松が枝地区旅客船ターミナル整備事業</li> <li>・市街地再開発事業(新大工町・浜町)</li> <li>・県庁舎跡地整備</li> <li>・桜町近隣公園整備事業(市庁舎別館跡地)</li> <li>・JR長崎本線連続立体交差事業</li> <li>・交流拠点施設整備事業</li> <li>・新市庁舎建設事業</li> <li>・都市計画街路整備事業</li> <li>・新文化施設整備事業(市庁舎本館跡地)</li> </ul>	

注1) 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  
 注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

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再整備や海の玄関口である松が枝国際観光船埠頭の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

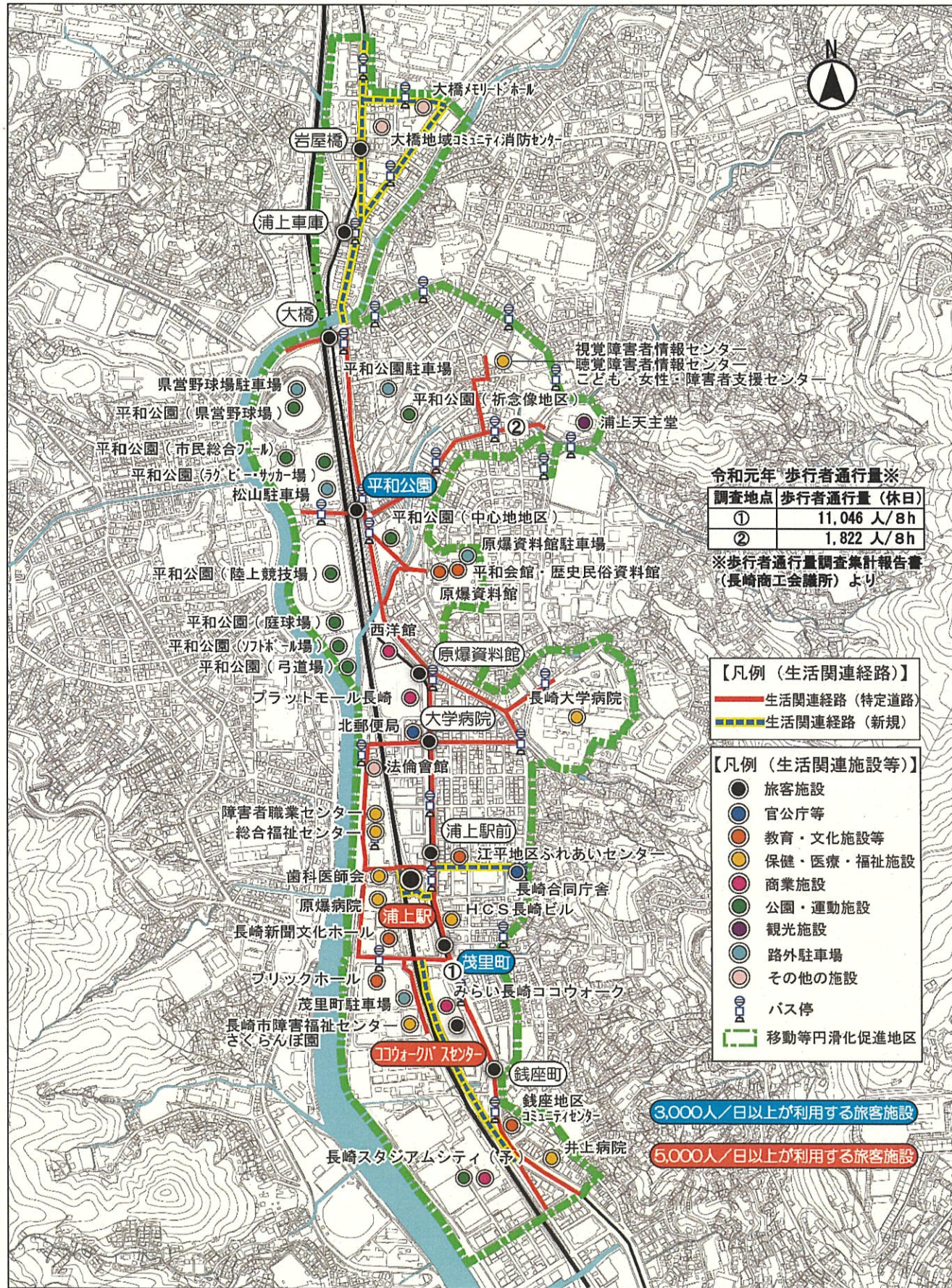
◆本市の中心部として、多くの市民が利用する官公庁施設をはじめ、商業、医療、文化施設など様々な都市機能が集積しています。このため、これら生活関連施設はもとより、多くの観光客が訪れる大浦天主堂やグラバー園など観光施設のバリアフリー化を推進するとともに、施設と公共交通機関を結ぶ経路のバリアフリー化を推進します。さらに、ハード整備のみならず、市民一人ひとりが高齢者、障害者等の特性を理解し支え合う「心のバリアフリー」につながる取組みを推進します。

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



注) 特定道路とは、生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、移動等円滑化が特に必要な道路として国土交通大臣が指定したものを。特定道路の新設や改築を行う場合、条例で定める基準への適合義務が生じる。

イ 地区の概要

- ◆都心部の北部に位置し、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、平和公園や原爆資料館など国内外から多くの観光客が訪れる施設が立地しています。
- ◆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※7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※8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。

人口 (令和元年)	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、居住誘導区域	
主な公共交通機関	鉄道施設	浦上駅
	軌道施設	茂里町電停、平和公園電停
	バスターミナル	ココウォークバスセンター
	旅客船ターミナル	-
主な関連事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR長崎本線連続立体交差事業</li> <li>・長崎スタジアムシティプロジェクト</li> <li>・(仮称)平和公園再整備事業</li> <li>・川口アパート建替事業</li> </ul>	

注1) 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  
 注2) バリアフリー法の旅客施設に該当する施設を記載。

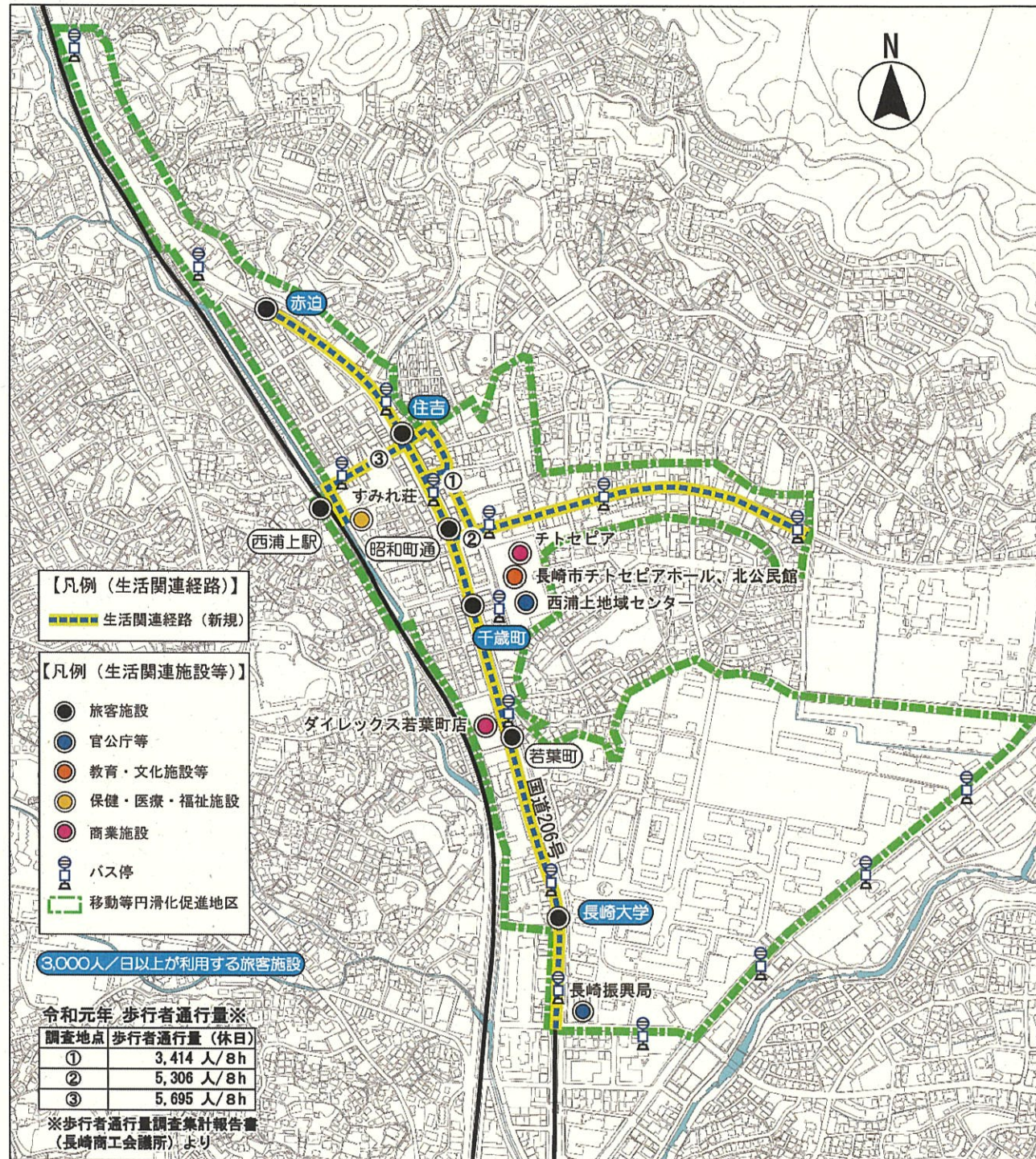
ウ バリアフリー化の基本的な考え方

- 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する医療・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ます。このため、これら生活関連施設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。さらに、ハード整備のみならず、市民一人ひとりが高齢者、障害者等の特性を理解し支え合う「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。

※7 道路と鉄道との交差部において鉄道を高架化または地下化することにより、多数の踏切を一旦に除去し、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。  
 ※8 西彼杵道路と一体となって長崎市と佐世保市を結ぶ道路。長崎南北幹線道路と西彼杵道路の整備により長崎-佐世保間が約1時間で結ばれ、国道の渋滞緩和や災害時等の代替道路の確保など様々な効果が期待される。

(3) 北部地域拠点地区

ア 位置・範囲



イ 地区の概要

◆本市の北部に位置し、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。

人口（令和元年）	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	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	-
	旅客船ターミナル	-
主な関連事業	-	

注1) 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  
 注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

① 生活関連施設及び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

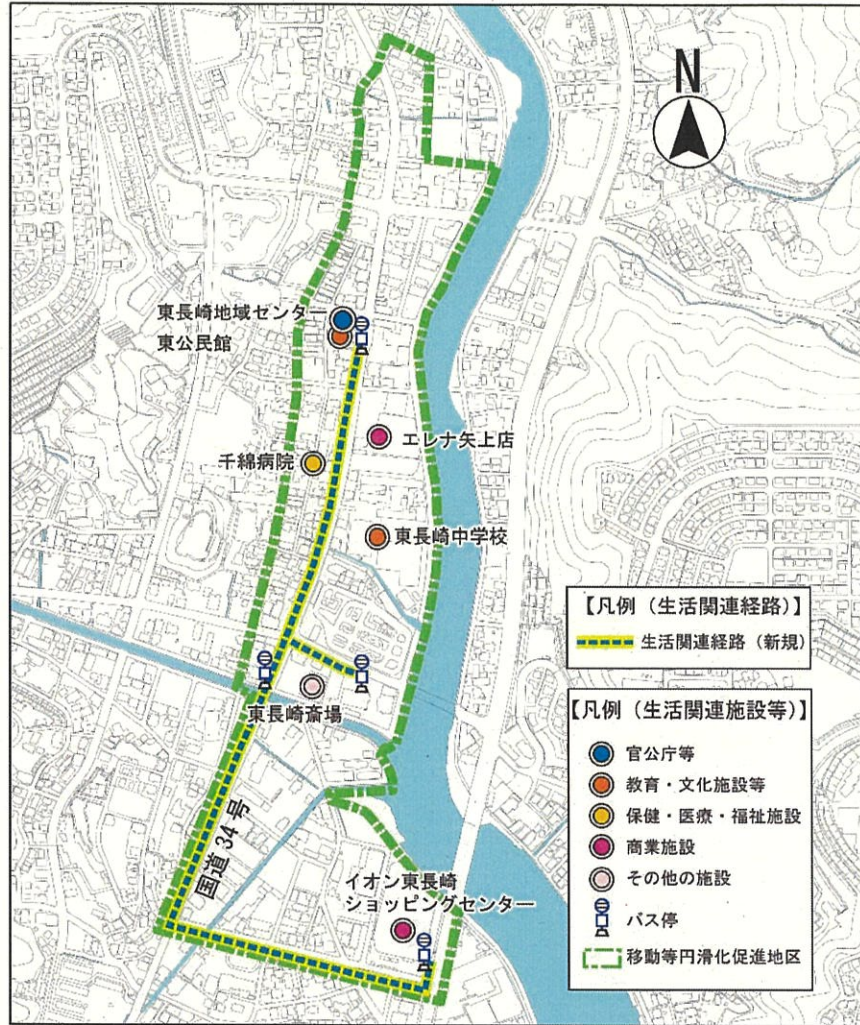
◆北部地域拠点地区では、国道206号沿いに大型商業施設や文化施設などが立地しており、JRや路面電車、路線バス、乗合タクシーなどが運行しています。このため、これら生活関連施設や施設と公共交通機関を結ぶ経路のバリアフリー化を推進します。さらに、ハード整備のみならず、市民一人ひとりが高齢者、障害者等の特性を理解し支え合う「心のバリアフリー」につながる取組みを推進します。

② 商業地区における回遊性の向上

◆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、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

◆本市の東部に位置し、国道34号沿いに大型商業施設や医療施設などが立地し、路線バスが主要な公共交通機関となっています。

人口(令和元年)	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	鉄道施設	—
	軌道施設	—
	バスターミナル	—
	旅客船ターミナル	—
主な関連事業	・東長崎土地区画整理事業	

注1) 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

注2) バリアフリー法の旅客施設に該当する施設を記載。

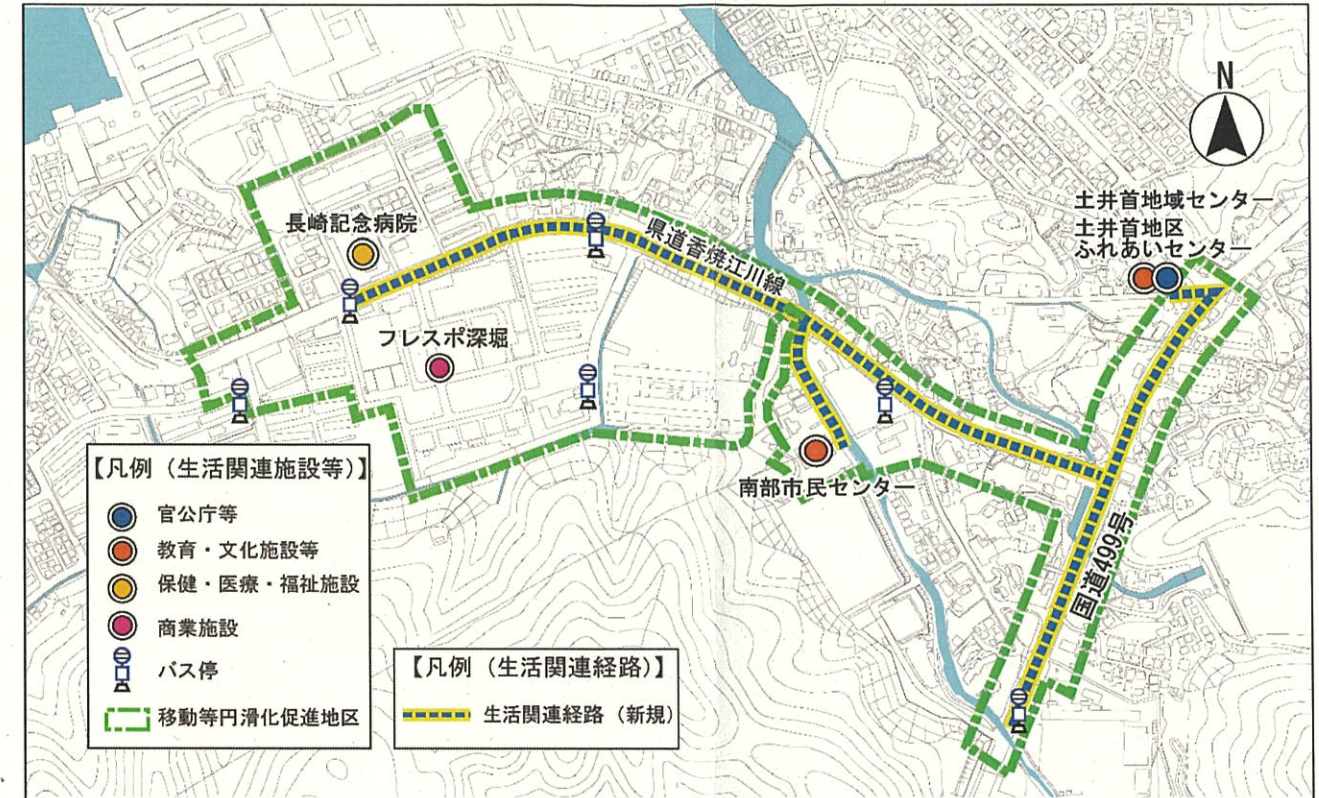
ウ バリアフリー化の基本的な考え方

① 生活関連施設及び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号沿い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、これら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。さらに、ハード整備のみならず、市民一人ひとりが高齢者、障害者等の特性を理解し支え合う「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

◆本市の南部に位置し、県道香焼江川線沿いに大型商業施設や医療施設などが立地し、路線バスが主要な公共交通機関となっています。

人口(令和元年)	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	鉄道施設	—
	軌道施設	—
	バスターミナル	—
	旅客船ターミナル	—
主な関連事業	—	

注1) 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

注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

① 生活関連施設及び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

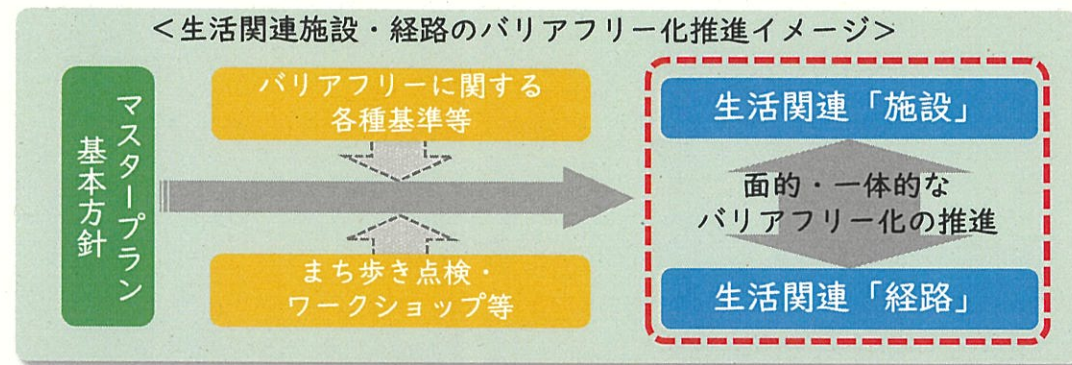
◆南部地域拠点地区では、県道香焼江川線沿いに大型商業施設や医療施設などが立地しており、路線バスが主要な公共交通機関となっています。このため、これら生活関連施設や主要なバス停から施設に至る経路のバリアフリー化を推進します。さらに、ハード整備のみならず、市民一人ひとりが高齢者、障害者等の特性を理解し支え合う「心のバリアフリー」につながる取組みを推進します。

4-5. 生活関連施設及び生活関連経路のバリアフリー化に関する事項

(1) 生活関連施設及び生活関連経路のバリアフリー化の推進に関する考え方

マスタープランで掲げる基本方針を踏まえつつ、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ながら、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推進します。

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もあることから、ソフト施策を交えながら、関係機関が連携・協働し、それぞれができる取組みを実施することとします。



(2) 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。施設や経路の整備や心のバリアフリーの取組みに当たっては、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。

＜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※9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	・車椅子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
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		・車椅子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、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※10	・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	・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、車椅子スペース等）の適正利用に努める。
公共交通	・わかりやすい乗換案内、行先案内に努める。
道路	・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。

(3) ICT（情報通信技術）の活用によるバリアフリー化の推進

ICTの発達により、スマートフォンやタブレット等の普及が進む中、バリアフリーの分野においてもICTを活用した様々な取組みが進められているなど、バリアフリー化の推進においてICTは不可欠なツールとなっています。

このため、本市のバリアフリー化の推進に当たっては、ICTを活用したバリアフリー化に関する事例の調査・研究を行い、ICTの活用によるバリアフリー化の推進について検討を行います。

(4) その他、施設等の利便性向上に資する取組みの推進

バリアフリー化に直接寄与する取組みでなくても、施設等の利便性を向上させる取組みは高齢者や障害者等の利用のしやすさにもつながることから、併せて推進していくこととします。

第5章. バリアフリーに関するソフト施策の取組み

5-1. 心のバリアフリーとは

「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。

5-2. 心のバリアフリーに関する取組み

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
- ◆車椅子、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

5-3. バリアフリーマップについて

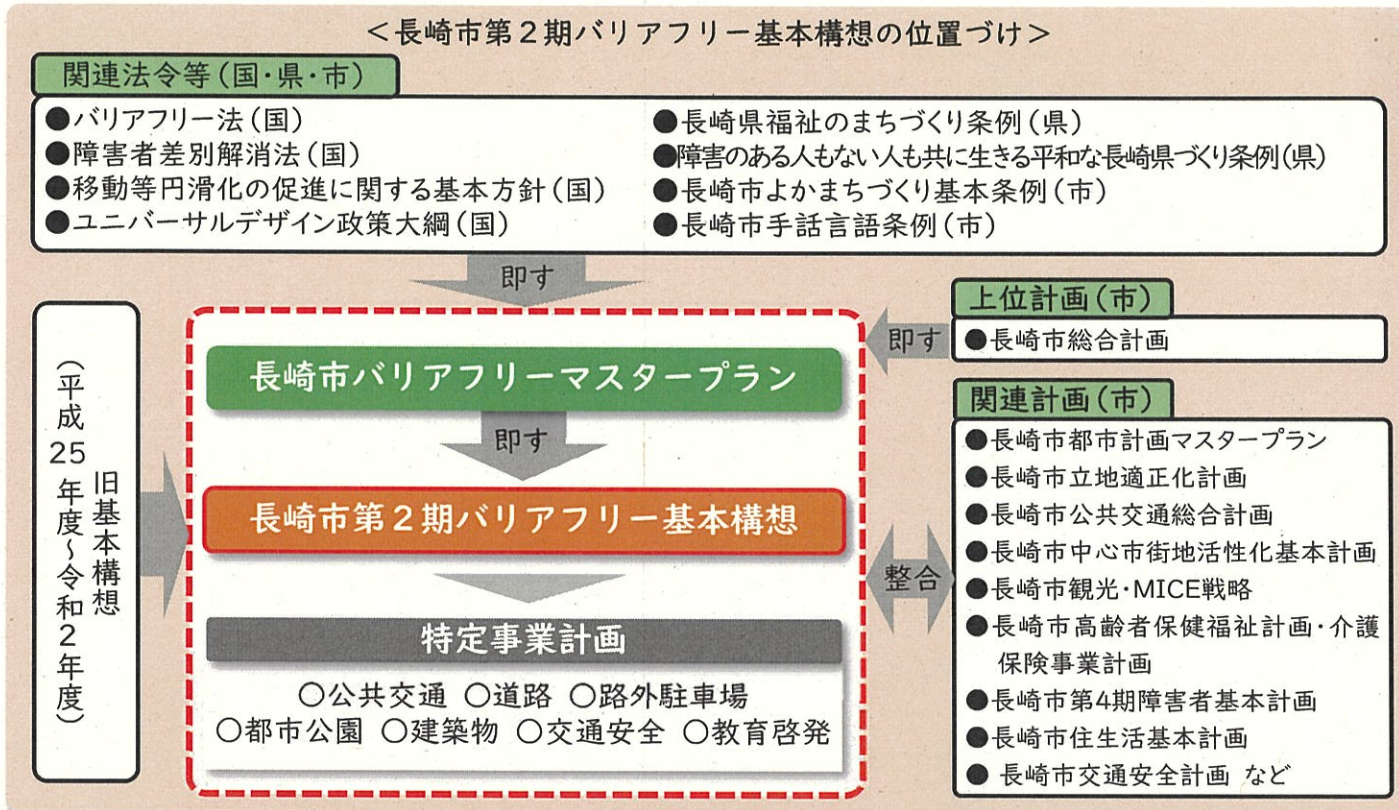
各施設管理者等と連携しながら情報収集を行い、バリアフリー情報を一元化したバリアフリーマップの作成と発信に努めていきます。

※9 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。 ※10 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。

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

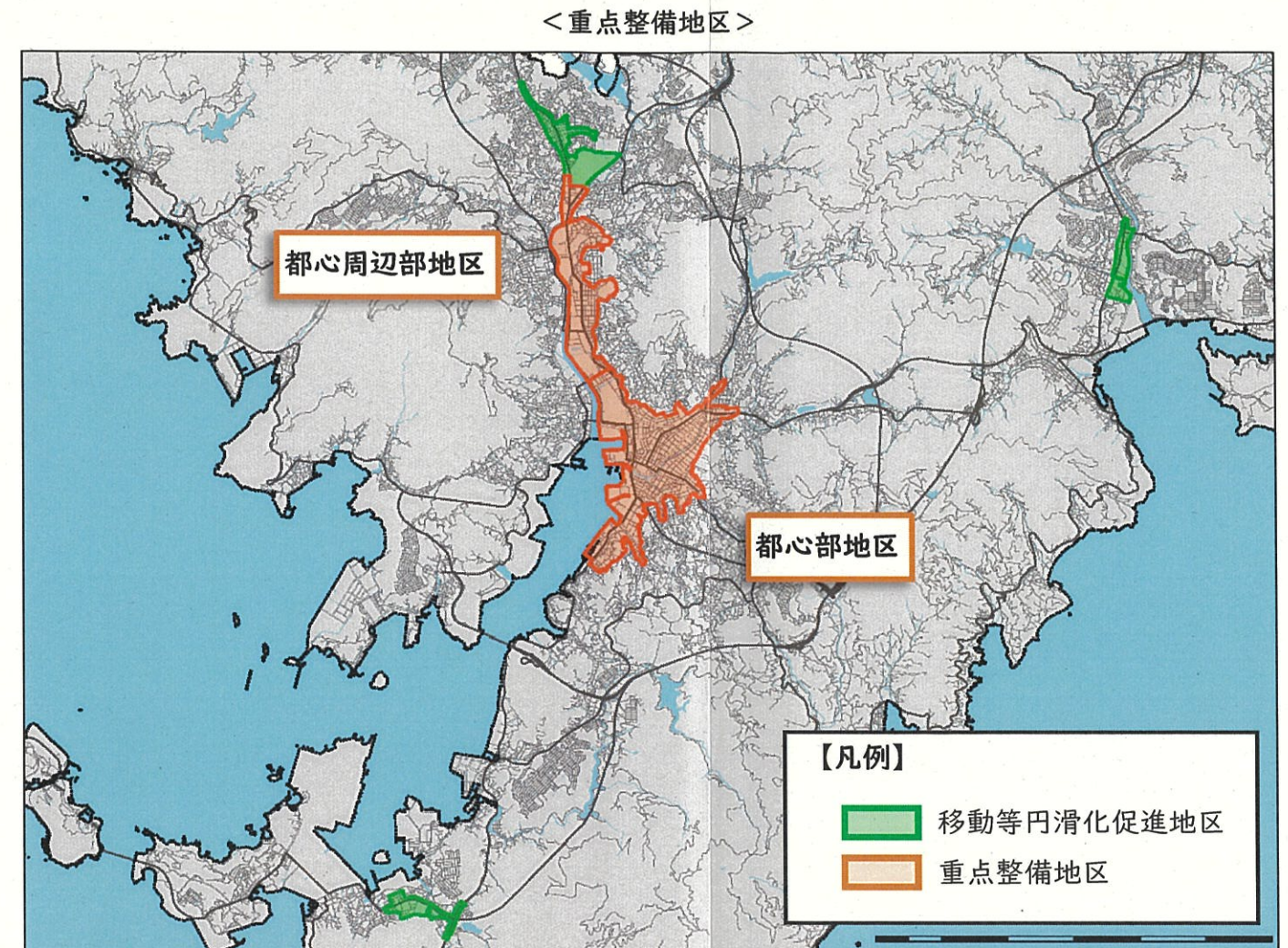
基本構想とは、重点整備地区※11を定め、主に地区内の公共交通、道路、路外駐車場、都市公園、建築物、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために本市が作成するバリアフリー化の事業計画のことです。  
基本構想には、特定事業を位置づけ、これらは計画に沿った実施義務が課せられます。



第2章 重点整備地区及び生活関連施設・生活関連経路

2-1. 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、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。



地区名	区域設定方法
都心部	移動等円滑化促進地区と同じ区域とする。
都心周辺部	

2-2. 生活関連施設及び生活関連経路設定の考え方

基本構想で設定する生活関連施設及び生活関連経路は、マスタープランで設定する生活関連施設及び生活関連経路と同様とします。

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

マスタープランで掲げる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に基づき、重点整備地区のバリアフリー化を推進します。

2-4. 生活関連施設及び生活関連経路のバリアフリー化に関する事項

基本構想で設定する生活関連施設及び生活関連経路は、マスタープランで掲げる生活関連施設及び生活関連経路のバリアフリー化の推進に関する考え方に基づき、バリアフリー化の推進を図ります。

＜特定事業イメージ＞



✦ 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客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

【教育啓発特定事業のイメージ】

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の改訂について(国土交通省)

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。

※11 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などのこと。高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)で地区の要件が定められている。



第3章 実施すべき特定事業

3-1. 特定事業とは

特定事業とは、基本構想における生活関連施設や生活関連経路などのバリアフリー化を具体化するための事業のことです。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。

3-2. 特定事業の種類

特定事業	概要
公共交通	◆特定旅客施設におけるバリアフリー設備（エレベーター、エスカレーター等）の整備等 ◆特定車両※12（路面電車、バス、タクシー等）の低床車両導入等
道路	◆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、案内標識等）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、路面構造の改善等）
路外駐車場	◆特定路外駐車場※13におけるバリアフリー化のために必要な施設（車椅子使用者が円滑に利用できる駐車施設等）の整備
都市公園	◆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※14の整備
建築物	◆特別特定建築物※15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
交通安全	◆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 【例】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、横断歩道であることを表示する道路標示の設置 等 ◆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 【例】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や啓発活動等
教育啓発	◆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 【例】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椅子サポート体験、高齢者疑似体験等）の開催 等 ◆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 【例】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客研修の実施、優先席や車椅子利用者用駐車施設の適正利用に関するポスターの掲示 等

3-3. 特定事業の実施予定期間の分類

特定事業の実施予定期間を、次のとおり分類します。  
なお、ここで定める実施予定期間は目標として定め、具体的には各施設管理者が作成する特定事業計画で定めることとなります。  
また、財政状況や社会情勢の変化などから、実施時期等が変更になることがあります。

分類	実施予定期間
短期	令和7（2025）年度までの実施（完成）を目標として取り組むもの
中長期	令和8（2026）年度以降の実施（完成）を目標として取り組むもの
事業化検討	実施にあたり各種課題解決や関係機関との調整が必要であるものの、実施に向け積極的に調査・検討等を行うもの

3-4. 特定事業の設定

基本構想で位置付けた生活関連施設及び生活関連経路などのうち、特定事業を実施する施設及び特定事業の概ねの事業内容を次のとおり定めます。実施する特定事業の詳細は、以下の内容に基づき、基本構想策定後に各施設管理者で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、平成26年9月策定の長崎市バリアフリー特定事業計画に記載した事業のうち、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。

また、生活関連施設や生活関連経路などに関するバリアフリー化事業のうち、特定事業に該当しない事業を「その他の事業」として位置付けます。

<公共交通特定事業>

事業種別	対象施設等	主な事業内容 (●：ハード事業 ◆：ソフト事業)	実施主体	実施予定期間	
				短期	中長期
特定事業	路面電車	●低床車両の導入	長崎電気軌道	○	○
	乗合バス	●低床車両の導入	長崎自動車	-	○
	乗合・貸切バス	●車椅子スペースの確保	長崎県交通局	-	○
	タクシー	●ユニバーサルデザインタクシー※16の導入	タクシー事業者	○	○
	長崎駅前電停	●停留場の有効幅員の確保	長崎県 長崎電気軌道	○	-
	新地中華街電停	●停留場の有効幅員の確保	長崎市 長崎電気軌道	-	事業化検討
その他の事業	鉄道車両	●車椅子スペースの確保	九州旅客鉄道	○	○
	旅客船	●車椅子スペースの確保 ●段差の改善	航路事業者	○	○
	長崎港ターミナル	●通路段差の改善 ●洗面台蛇口の改修	長崎県	○	-
	八千代町電停	●停留場の有効幅員の確保	長崎市 長崎電気軌道	○	-
	宝町電停	●立体横断施設の平面化	長崎県 長崎電気軌道	-	事業化検討

<教育啓発特定事業（公共交通）>

事業種別	主な事業内容 (●：ハード事業 ◆：ソフト事業)	実施主体	実施予定期間	
			短期	中長期
特定事業	◆高齢者、障害者等への配慮のための車内アナウンス等の実施	公共交通事業者	○	○
	◆職員の接遇向上のための研修		○	○

※12 公共交通事業者が旅客の運送を行うために使用する車両等のこと。

※13 路外駐車場（道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設で一般公共の用に供する駐車場）で、自動車の駐車のために供する部分の面積が500㎡以上であり駐車料金を徴収するもの。

※14 移動等円滑化が特に必要な公園施設のこと。対象施設は高齢者、障害者等の移動等円滑化の促進に関する法律施行令で定められている。

※15 特定建築物（学校、病院、百貨店、ホテル、事務所、共同住宅、老人ホーム等）のうち、不特定かつ多数の方が利用し、または主に高齢者、障害者等の方が利用する建築物で移動等円滑化が特に必要な建築物。

※16 健康な方はもちろんのこと、高齢者、車椅子利用者、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。

第2編 長崎市第2期バリアフリー基本構想

<道路特定事業>

事業種別	対象施設	主な事業内容 (●:ハード事業 ◆:ソフト事業)	実施主体	実施予定時期	
				短期	中長期
特定事業	国道34号	●立体横断施設の平面化	国土交通省 長崎電気軌道	事業化検討	
	国道202号	●長崎駅前横断歩道橋へのエレベーターの設置	長崎県 長崎電気軌道	○	-
	(都)長崎駅中央通り線 (都)長崎駅東通り線 (都)長崎駅西通り線 (都)長崎駅東西線	●歩道の設置 ●視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●歩道舗装の透水性の確保 ●電線類地中化	長崎市	○	-
	市道尾上町2号線	●歩道の設置 ●視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●歩道舗装の透水性の確保	長崎市	○	-
	市道出来大工町江戸町線 市道大黒町麴屋町線	●歩道のセミフラット化 ●視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●歩道舗装の透水性の確保	長崎市	○	-
	市道興善町桜町1号線 市道諏訪町桜町1号線	●歩道の設置 ●歩道幅員の確保 ●視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●歩道舗装の透水性の確保 ●電線類地中化	長崎市	○	-
	(都)新地町稲田町線	●歩道の設置 ●視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●電線類地中化	長崎市	○	○
	(都)大黒町恵美須町線 (都)銅座町松が枝町線(銅座工区)	●歩道幅員の確保 ●視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●歩道舗装の透水性の確保 ●電線類地中化	長崎市	○	○
	(都)片淵線(新大工工区)	●歩道の設置 ●視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●歩道舗装の透水性の確保 ●電線類地中化	長崎市	○	○
	市道松が枝町南山手線 市道松が枝町2号線 市道松が枝町3号線 市道伊勢町大浦町線 市道大浦町1号線	●視覚障害者誘導用ブロックの設置	長崎市	○	○
	上記以外の生活関連経路	主に以下の事業の実施または検討を行う。 ●歩道の設置 ●十分な歩道幅員の確保 ●歩道の段差の改善や勾配の緩和 ●横断歩道や車道接続部における段差の改善や勾配の緩和 ●車両乗入れ部における勾配の緩和 ●視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●歩道舗装の平坦性や透水性の確保 ●電線類地中化 ●グレーチングの改良	各道路管理者	○	○

<道路特定事業>

事業種別	対象施設	主な事業内容 (●:ハード事業 ◆:ソフト事業)	実施主体	実施予定時期	
				短期	中長期
その他の事業	東西軸(長崎駅東口~国道202号間)	●歩道の設置 ●視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●ベンチ・上屋の設置 ●照明施設の設置	長崎市	○	-

<教育啓発特定事業(道路)>

事業種別	主な事業内容 (●:ハード事業 ◆:ソフト事業)	実施主体	実施予定時期	
			短期	中長期
特定事業	◆違法駐車・駐輪行為の防止に向けた啓発活動の実施	各道路管理者	○	○

<路外駐車場特定事業>

事業種別	対象施設	主な事業内容 (●:ハード事業 ◆:ソフト事業)	実施主体	実施予定時期	
				短期	中長期
特定事業	市営桜町駐車場	●高齢者、障害者、妊産婦等のための駐車区画の設置	長崎市	○	-
	市営松が枝町駐車場		長崎市	○	-
	市営松が枝町第2駐車場		長崎市	○	-
	市営松山町駐車場		長崎市	○	-
	市営平和公園駐車場		長崎市	○	-
	市営市民会館地下駐車場		長崎市	○	-
	上記以外の生活関連施設に該当する路外駐車場		●階段への手すりの設置 主に以下の事業の実施または検討を行う。 ●車椅子使用者用駐車施設の設置 ●高齢者、障害者、妊産婦等のための駐車区画の設置 ●車椅子使用者用駐車施設や高齢者等のための駐車区画に至る経路の段差等の改善	施設管理者	○
その他の事業	市営松が枝町駐車場	◆ピクトグラムを活用したサイン整備	施設管理者	○	-
	市営松が枝町第2駐車場		施設管理者	○	-

<教育啓発特定事業(路外駐車場)>

事業種別	主な事業内容 (●:ハード事業 ◆:ソフト事業)	実施主体	実施予定時期	
			短期	中長期
特定事業	◆職員の接遇向上のための研修	施設管理者	○	○
	◆車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に向けた広報・啓発活動の実施	施設管理者	○	○

<都市公園特定事業>

事業種別	対象施設	主な事業内容 (●:ハード事業 ◆:ソフト事業)	実施主体	実施予定時期	
				短期	中長期
特定事業	桜町近隣公園	●園路、便所のバリアフリー化	長崎市	-	○
	上記以外の生活関連施設に該当する都市公園	主に以下の事業の実施または検討を行う。 ●視覚障害者誘導用ブロックの設置 ●園路の段差の改善、勾配の緩和 ●便所のバリアフリー化	施設管理者	○	○

<建築物特定事業>

事業種別	対象施設	主な事業内容 (●:ハード事業 ◆:ソフト事業)	実施主体	実施予定時期	
				短期	中長期
特定事業	生活関連施設のうち特別特定建築物に該当する施設	主に以下の事業の実施または検討を行う。 ● 出入口や通路等の段差の改善 ● 傾斜路の勾配の緩和 ● 視覚障害者誘導用ブロックの設置 ● ピクトグラムを活用などによる案内板等の整備	施設管理者	○	○

<教育啓発特定事業(建築物)>

事業種別	主な事業内容 (●:ハード事業 ◆:ソフト事業)	実施主体	実施予定時期	
			短期	中長期
特定事業	主に以下の事業の実施または検討を行う。 ◆ 職員の接遇向上のための研修 ◆ 車椅子利用者用駐車施設等の適正利用に向けた広報・啓発活動の実施	施設管理者	○	○

<交通安全特定事業>

事業種別	対象施設	主な事業内容 (●:ハード事業 ◆:ソフト事業)	実施主体	実施予定時期	
				短期	中長期
特定事業	生活関連経路	主に以下の事業の実施または検討を行う。 ● 音響式信号機の設置 ● エスコートゾーンの設置	公安委員会	○	○

<教育啓発特定事業(交通安全)>

事業種別	主な事業内容 (●:ハード事業 ◆:ソフト事業)	実施主体	実施予定時期	
			短期	中長期
特定事業	◆ 違法駐車・駐輪行為の防止に向けた啓発活動の実施や取締りの強化 ◆ 交通安全意識の啓発	長崎市公安委員会	○	○

<教育啓発特定事業>

事業種別	主な事業内容 (●:ハード事業 ◆:ソフト事業)	実施主体	実施予定時期	
			短期	中長期
特定事業	◆ 手話通訳者養成研修事業	長崎市	○	○
	◆ 要約筆記者養成研修事業	長崎市	○	○
	◆ 盲ろう者向け通訳・介助員養成研修事業	長崎市	○	○
	◆ 学校と連携して行う教育活動	長崎市	○	○

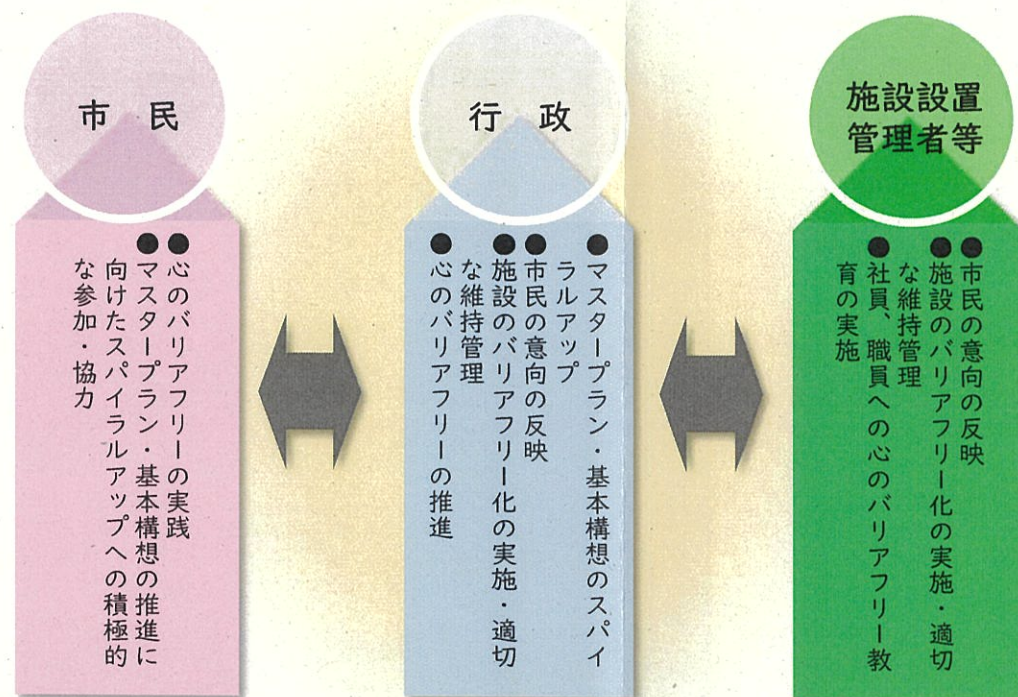
<その他の事業>

対象施設等	主な事業内容 (●:ハード事業 ◆:ソフト事業)	実施主体	実施予定時期	
			短期	中長期
各施設	◆ バリアフリーマップの作成・公表	長崎市	○	-
観光関連	◆ 施設のバリアフリー情報の提供	長崎市	○	○
	◆ ユニバーサルデザインによる案内の充実	長崎市	○	○
	◆ 休憩用ベンチの設置	各施設管理者	○	○

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

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、市民及び行政、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めます。

<バリアフリー化の推進に向けた役割>

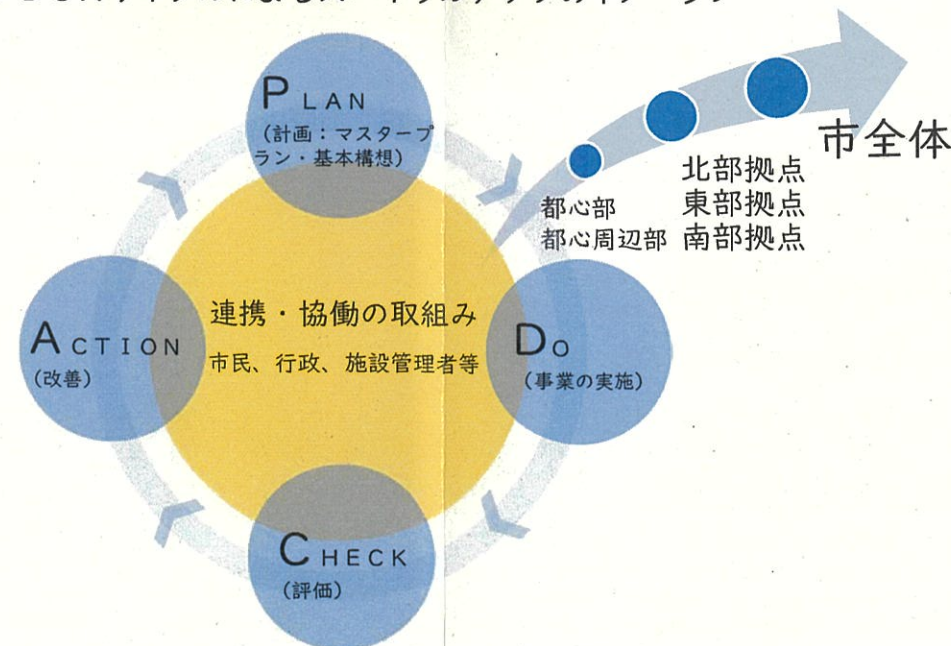


第2章. スパイラルアップによるバリアフリーの推進

バリアフリーを取り巻く状況は日々変化しているため、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、今後は、他の地区においてもバリアフリー化を展開していく必要があります。

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施し、バリアフリー化を推進します。

<PDCAサイクルによるスパイラルアップのイメージ>



#### 4 洪水ハザードマップの作成状況について

河川名	洪水浸水想定区域 告示日(長崎県)	洪水ハザードマップ 作成状況
中島川	平成30年8月31日	平成31年3月 作成済
浦上川	令和3年2月24日	令和4年3月 作成予定
八郎川	令和3年3月12日	令和4年5月 作成予定

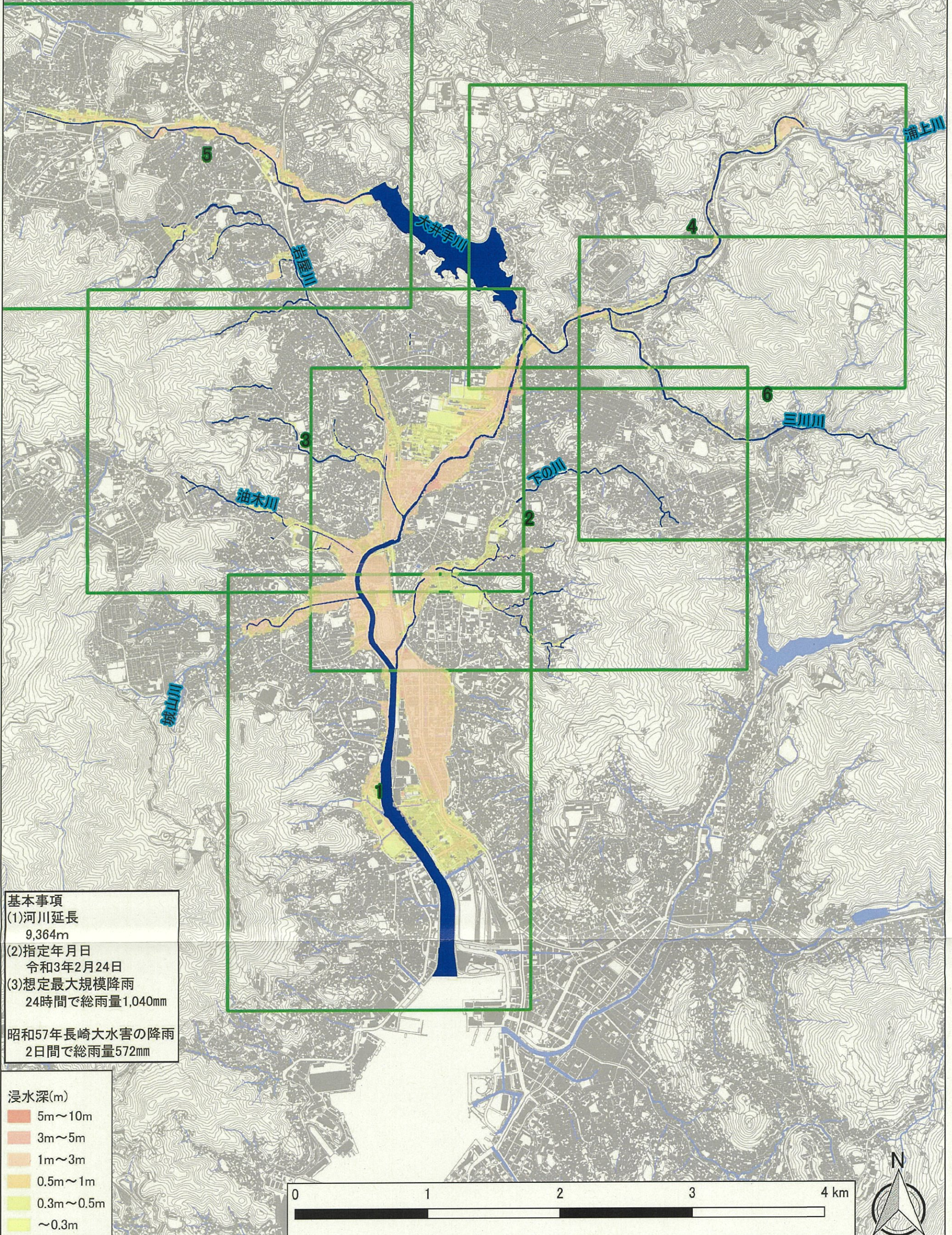
##### ○洪水ハザードマップ作成における基本的な考え方

洪水ハザードマップの作成目的である「洪水浸水情報および避難に関する情報を住民にわかりやすく提供することにより人的被害を防ぐ」ため、下記の基本的な考え方に沿って作業を進める。

- ・対象の河川区域が全てわかるように1冊に編綴する。
- ・図郭毎の縮尺は、自宅の場所が確認できる程度(約1/8,000~1/10,000)とする。
- ・図郭割は、生活圏を意識するとともに、対象とする支川が図郭内に収まるようにする。
- ・浸水が想定される区域に概ね全戸配布(事業所等を含む)とする。
- ・長崎大水害時の浸水実績を併せて記載する。

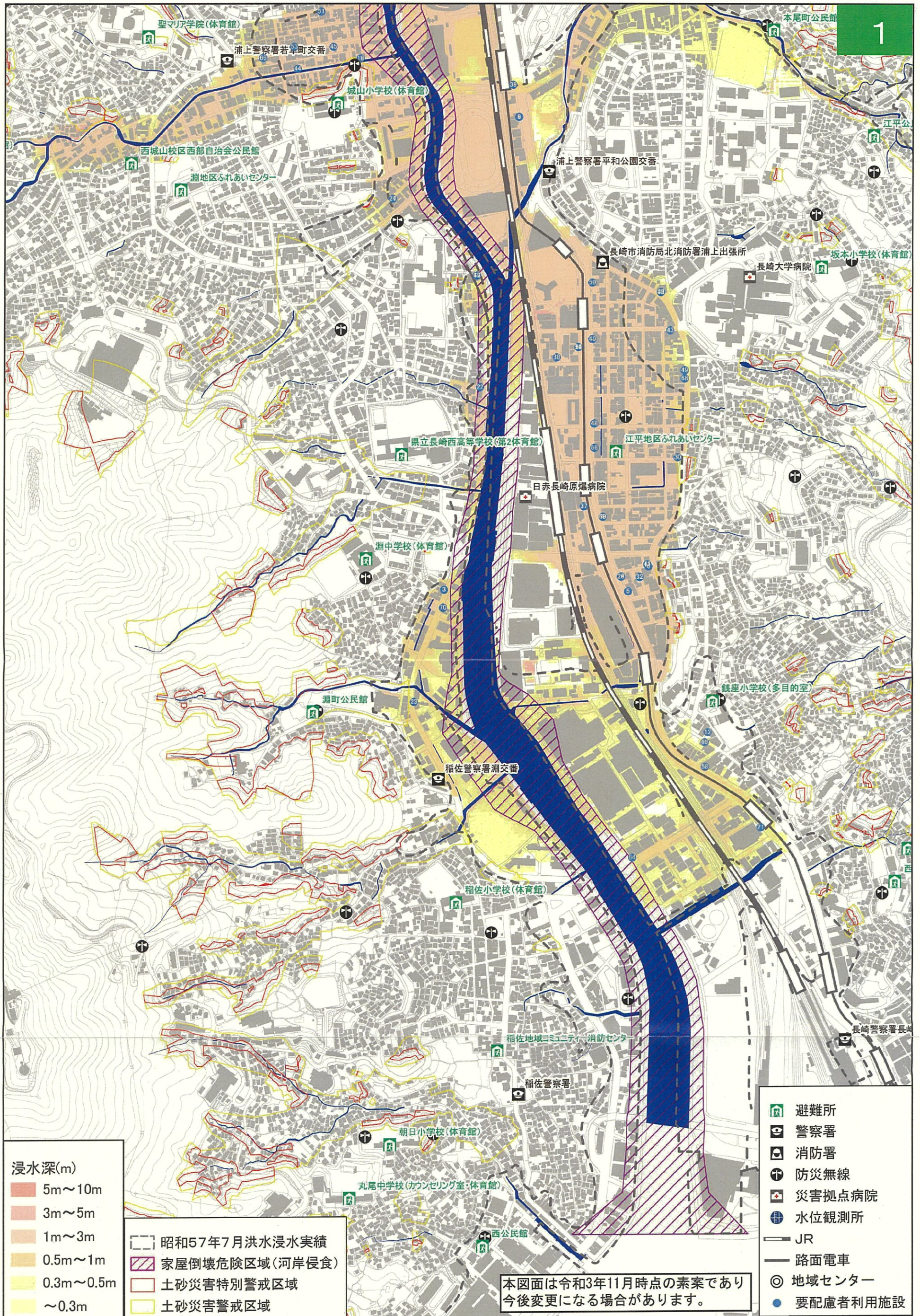
浦上川洪水ハザードマップ（素案）  
【図郭割図】

本図面は令和3年11月時点の素案であり  
今後変更になる場合があります。



基本事項  
 (1)河川延長  
9,364m  
 (2)指定年月日  
令和3年2月24日  
 (3)想定最大規模降雨  
24時間で総雨量1,040mm  
 昭和57年長崎大水害の降雨  
2日間で総雨量572mm

浸水深(m)  
 5m~10m  
 3m~5m  
 1m~3m  
 0.5m~1m  
 0.3m~0.5m  
 ~0.3m



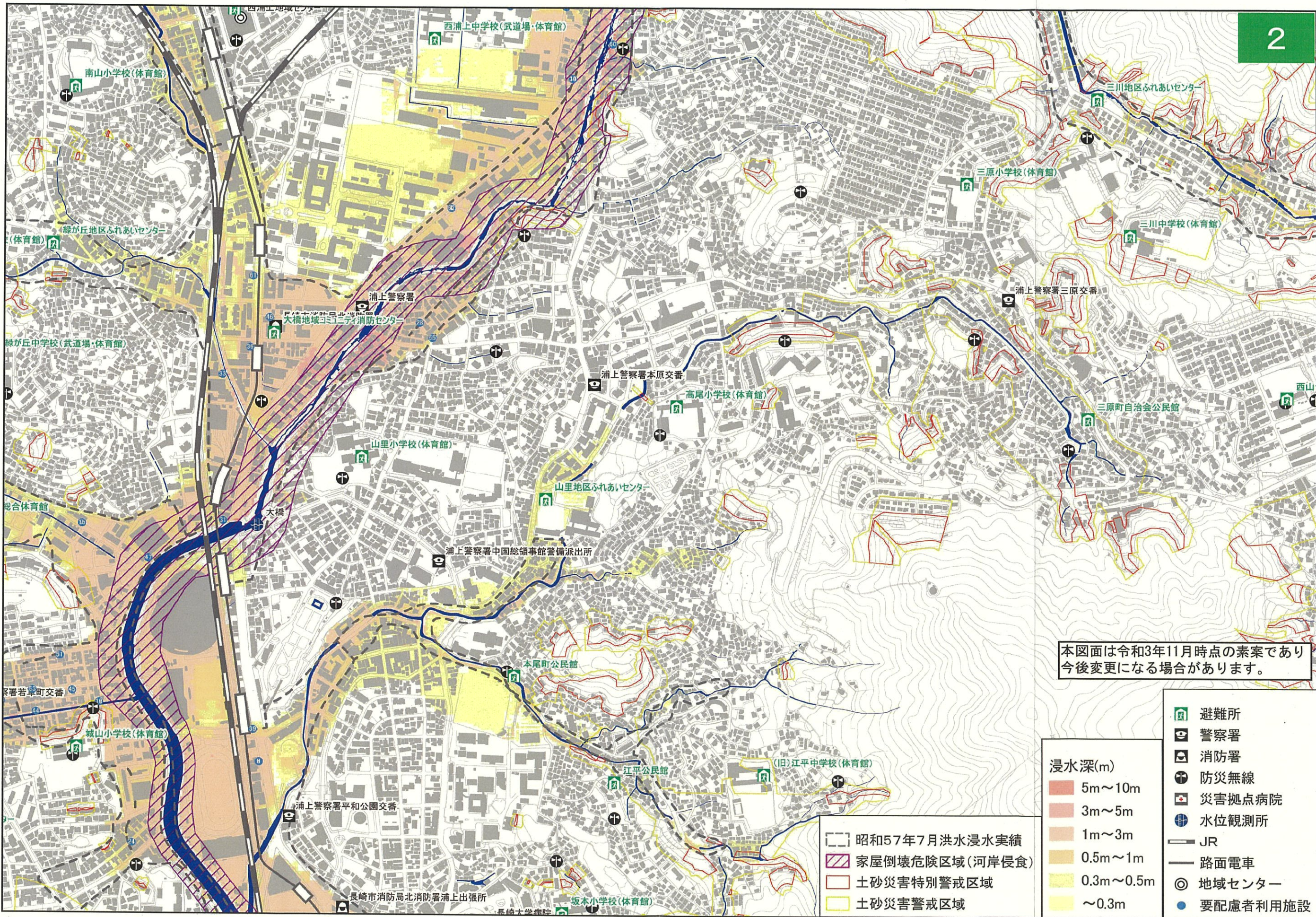
浸水深(m)

5m~10m
3m~5m
1m~3m
0.5m~1m
0.3m~0.5m
~0.3m

	昭和57年7月洪水浸水実績
	家屋倒壊危険区域(河岸侵食)
	土砂災害特別警戒区域
	土砂災害警戒区域

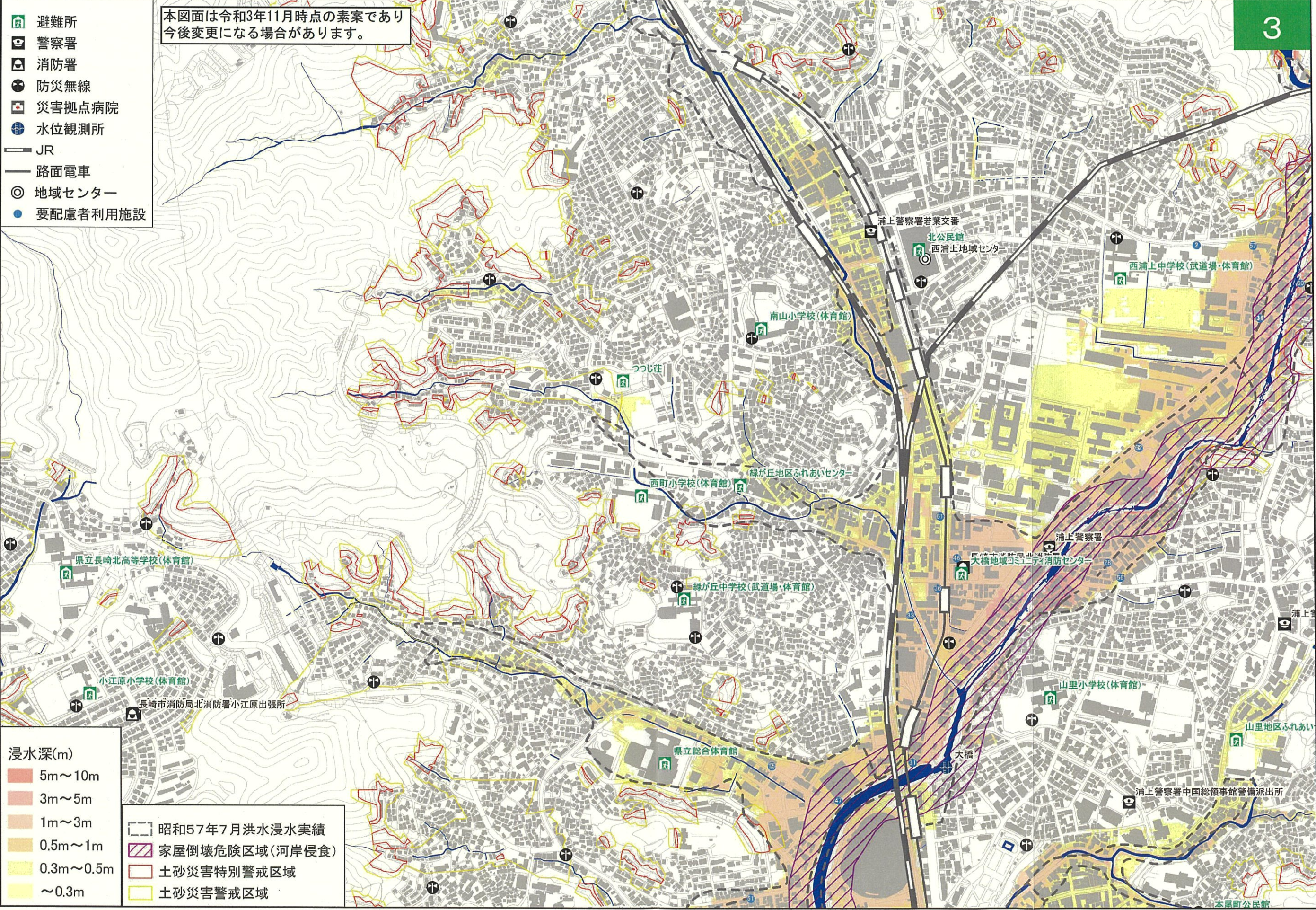
本図面は令和3年11月時点の素案であり  
今後変更になる場合があります。

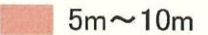

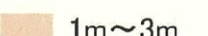
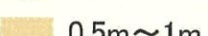
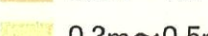
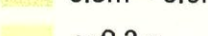
	避難所
	警察署
	消防署
	防災無線
	災害拠点病院
	水位観測所
	JR
	路面電車
	地域センター
	要配慮者利用施設



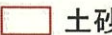



-  避難所
-  警察署
-  消防署
-  防災無線
-  災害拠点病院
-  水位観測所
-  JR
-  路面電車
-  地域センター
-  要配慮者利用施設

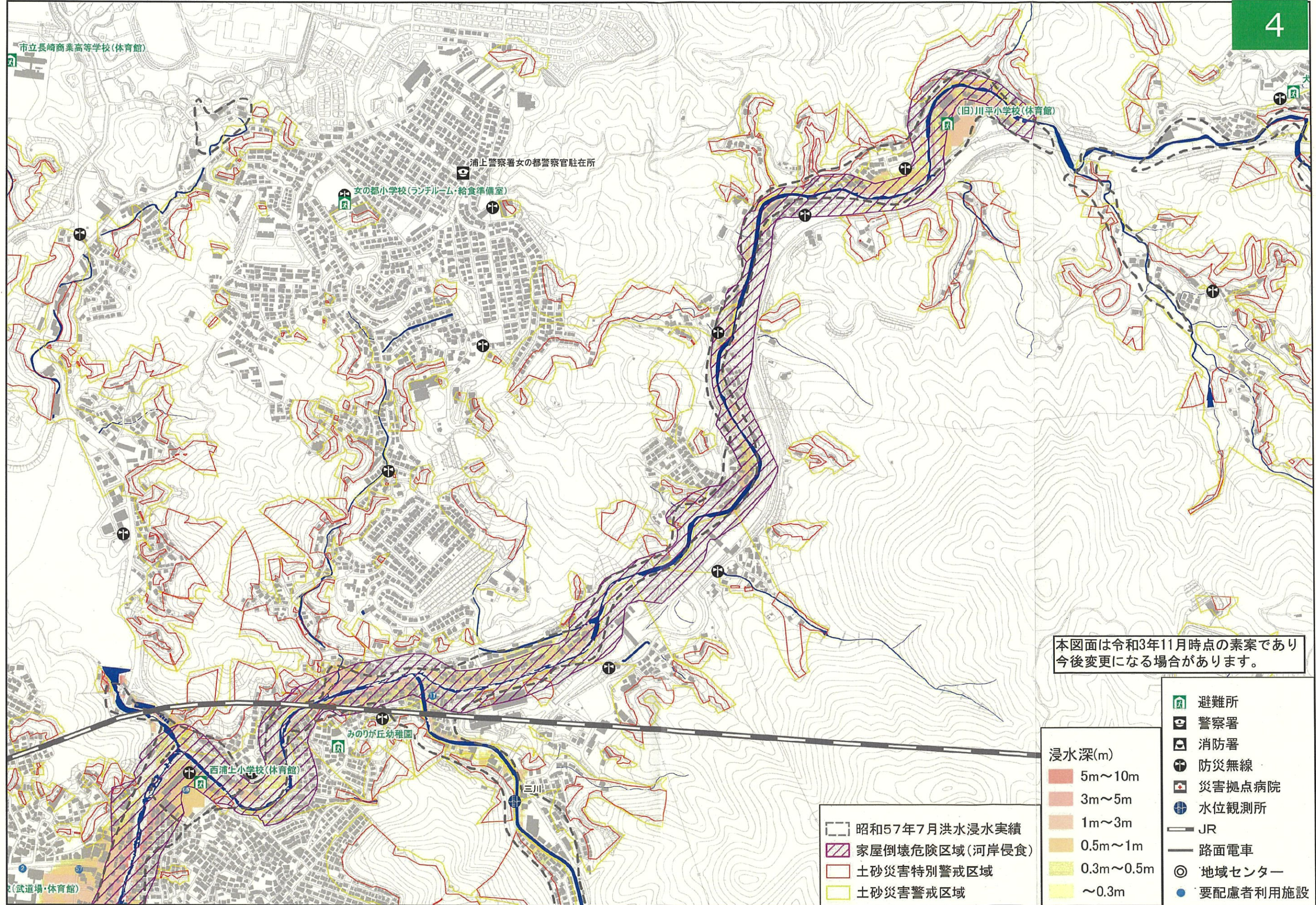
本図面は令和3年11月時点の素案であり  
今後変更になる場合があります。



- 浸水深(m)
-  5m~10m
  -  3m~5m
  -  1m~3m
  -  0.5m~1m
  -  0.3m~0.5m
  -  ~0.3m

-  昭和57年7月洪水浸水実績
-  家屋倒壊危険区域(河岸侵食)
-  土砂災害特別警戒区域
-  土砂災害警戒区域





本図面は令和3年11月時点の素案であり  
今後変更になる場合があります。

- 昭和57年7月洪水浸水実績
- 家屋倒壊危険区域(河岸侵食)
- 土砂災害特別警戒区域
- 土砂災害警戒区域

- 浸水深(m)
- 5m~10m
  - 3m~5m
  - 1m~3m
  - 0.5m~1m
  - 0.3m~0.5m
  - ~0.3m

- 避難所
- 警察署
- 消防署
- 防災無線
- 災害拠点病院
- 水位観測所
- JR
- 路面電車
- 地域センター
- 要配慮者利用施設

市立長崎商業高等学校(体育館)

浦上警察署女の都警察官駐在所

女の都小学校(ランチルーム・給食準備室)

(旧)川平小学校(体育館)

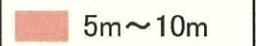
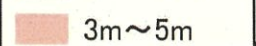

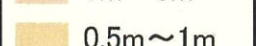
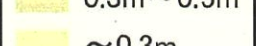
みのりが丘幼稚園





西浦上小学校(体育館)

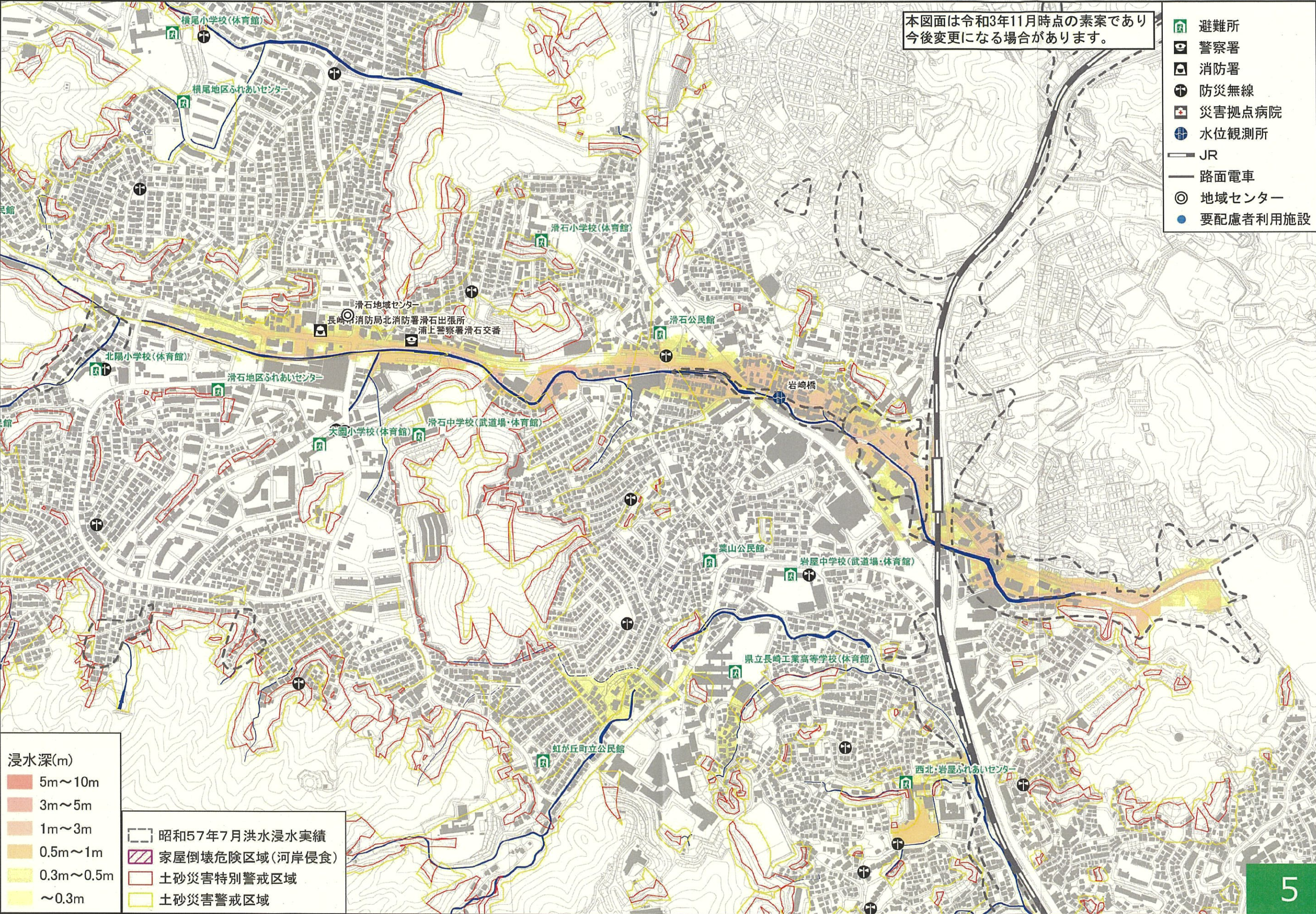
(武道場・体育館)

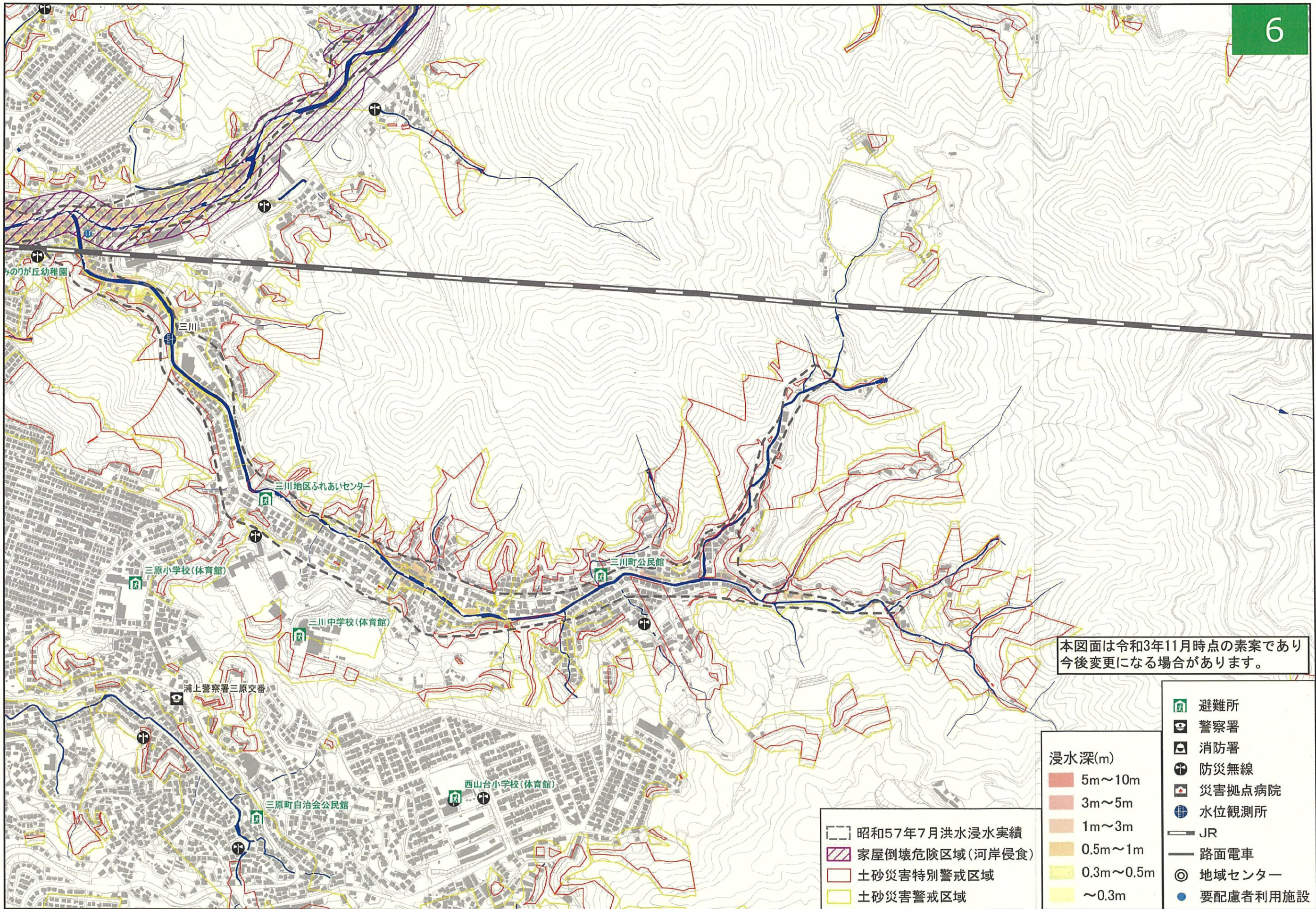
本図面は令和3年11月時点の素案であり  
今後変更になる場合があります。

-  避難所
-  警察署
-  消防署
-  防災無線
-  災害拠点病院
-  水位観測所
-  JR
-  路面電車
-  地域センター
-  要配慮者利用施設

- 浸水深(m)
-  5m~10m
  -  3m~5m
  -  1m~3m
  -  0.5m~1m
  -  0.3m~0.5m
  -  ~0.3m

-  昭和57年7月洪水浸水実績
-  家屋倒壊危険区域(河岸侵食)
-  土砂災害特別警戒区域
-  土砂災害警戒区域





本図面は令和3年11月時点の素案であり  
今後変更になる場合があります。

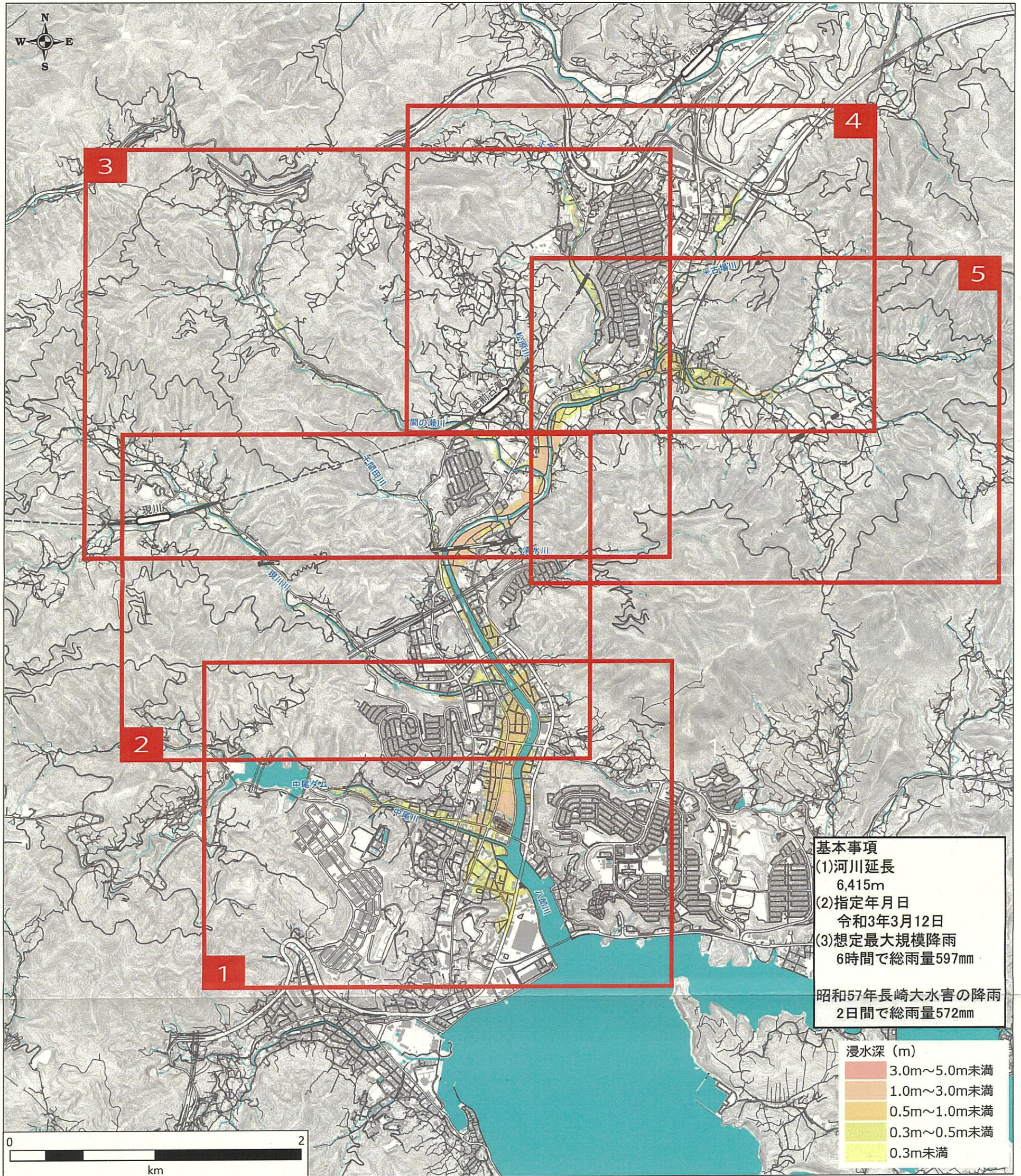
- 昭和57年7月洪水浸水実績
- 家屋倒壊危険区域(河岸侵食)
- 土砂災害特別警戒区域
- 土砂災害警戒区域

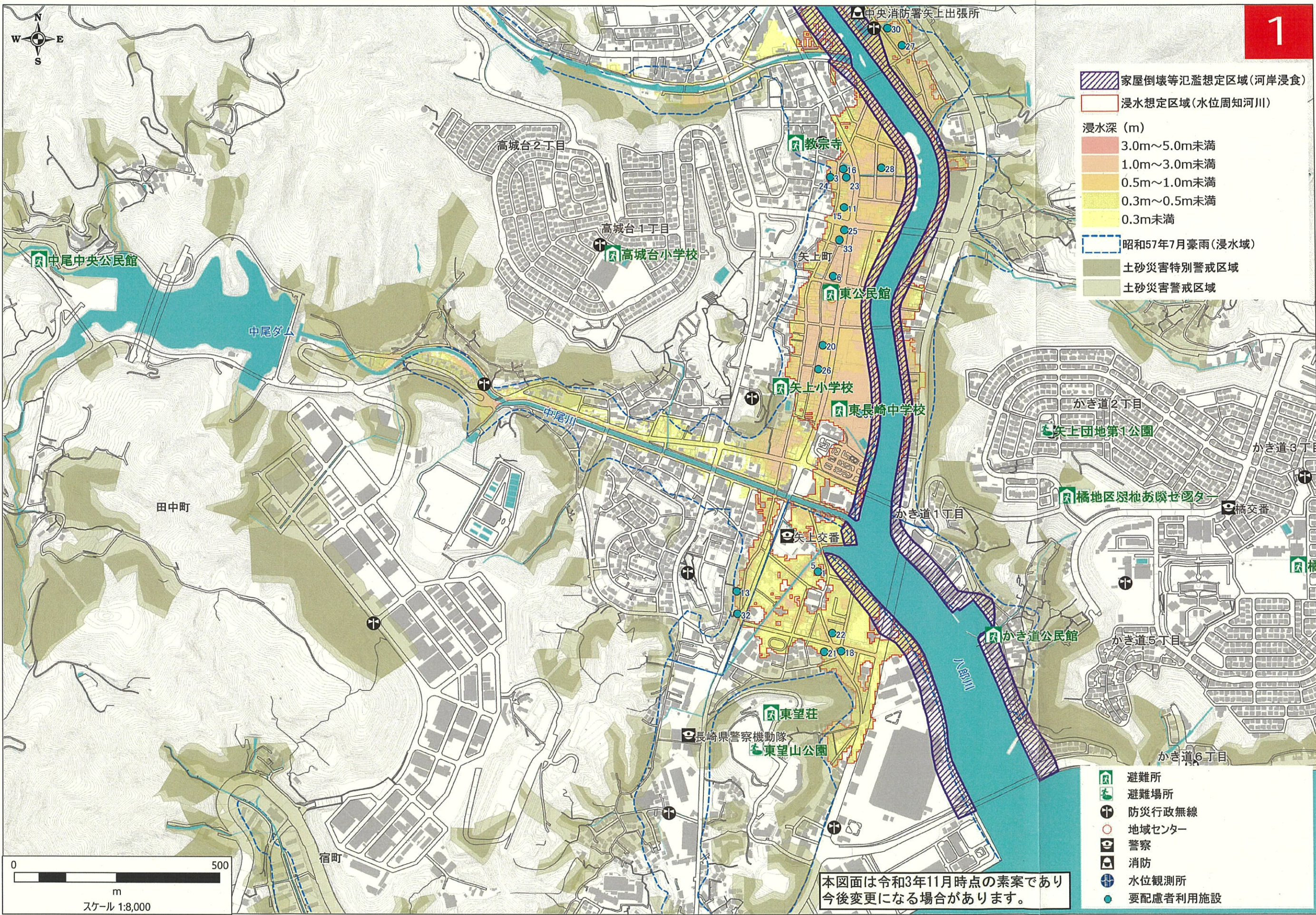
- 浸水深(m)
- 5m~10m
  - 3m~5m
  - 1m~3m
  - 0.5m~1m
  - 0.3m~0.5m
  - ~0.3m

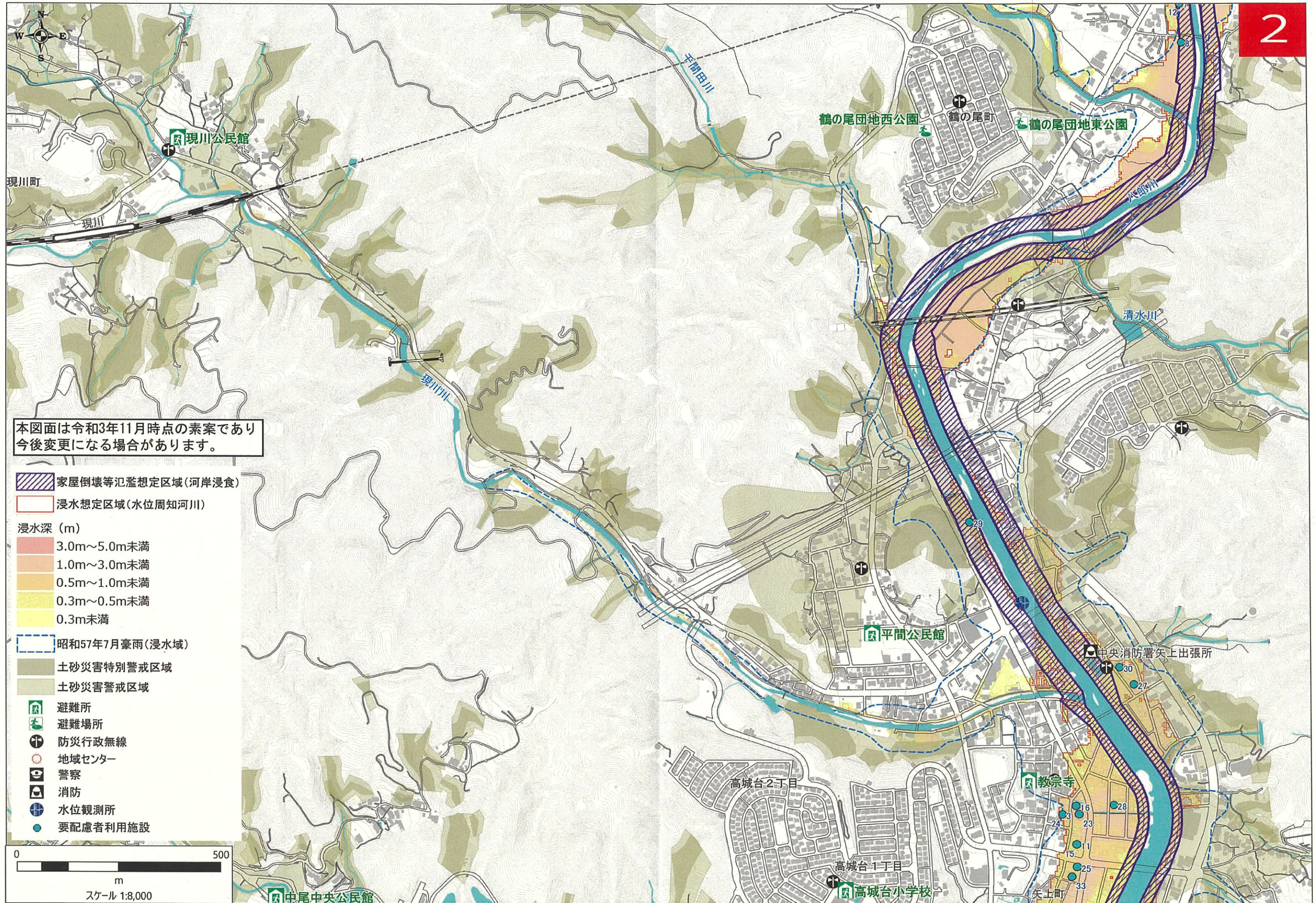
- 避難所
- 警察署
- 消防署
- 防災無線
- 災害拠点病院
- 水位観測所
- JR
- 路面電車
- 地域センター
- 要配慮者利用施設

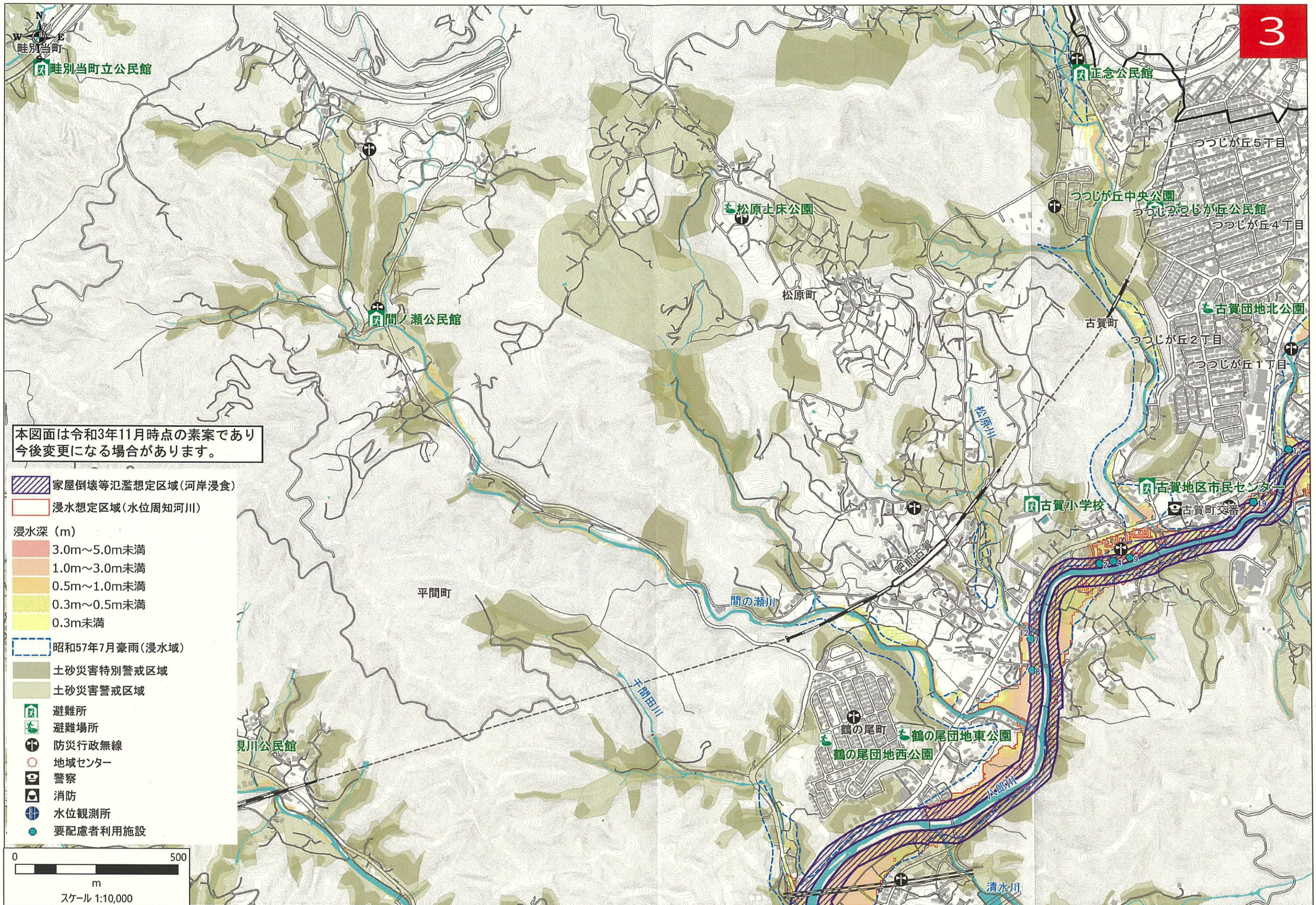
八郎川洪水ハザードマップ（素案）  
【図郭割図】

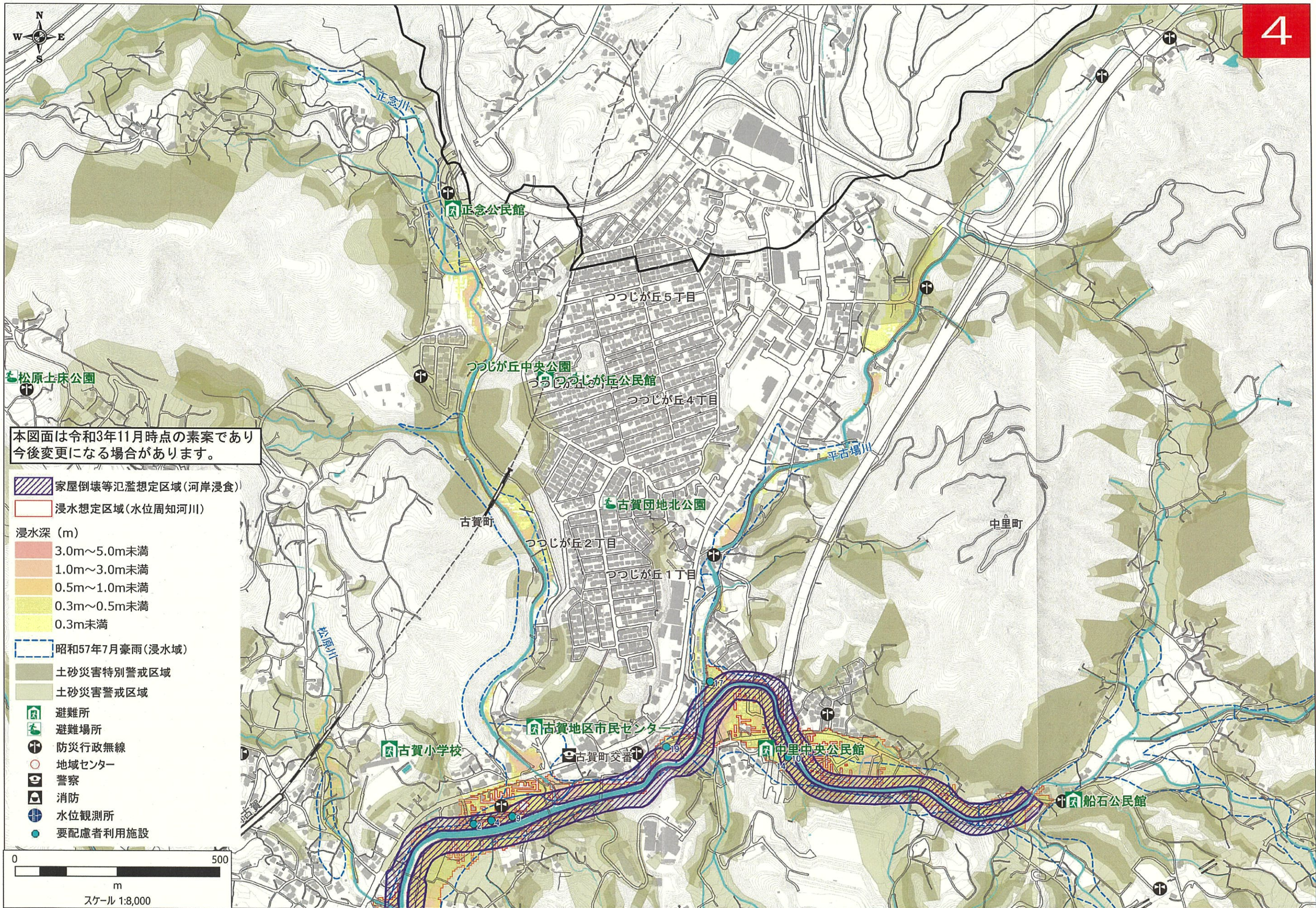
本図面は令和3年11月時点の素案であり  
今後変更になる場合があります。









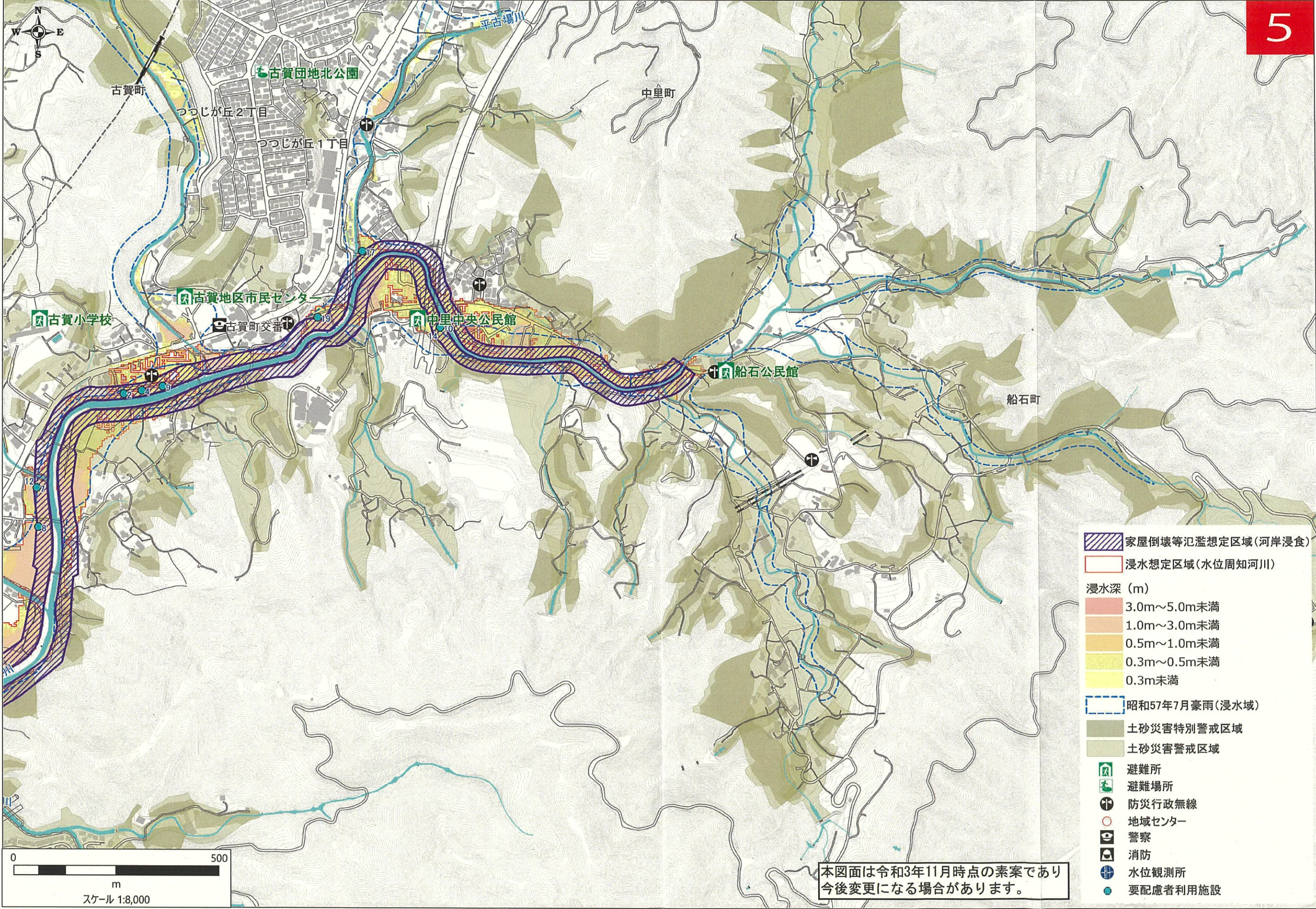


本図面は令和3年11月時点の素案であり  
今後変更になる場合があります。

- 家屋倒壊等氾濫想定区域(河岸浸食)
- 浸水想定区域(水位周知河川)
- 浸水深 (m)
- 3.0m~5.0m未満
- 1.0m~3.0m未満
- 0.5m~1.0m未満
- 0.3m~0.5m未満
- 0.3m未満
- 昭和57年7月豪雨(浸水域)
- 土砂災害特別警戒区域
- 土砂災害警戒区域
- 避難所
- 避難場所
- 防災行政無線
- 地域センター
- 警察
- 消防
- 水位観測所
- 要配慮者利用施設

0 500  
m  
スケール 1:8,000





- 家屋倒壊等氾濫想定区域(河岸浸食)
- 浸水想定区域(水位周知河川)
- 浸水深 (m)
- 3.0m~5.0m未満
- 1.0m~3.0m未満
- 0.5m~1.0m未満
- 0.3m~0.5m未満
- 0.3m未満
- 昭和57年7月豪雨(浸水域)
- 土砂災害特別警戒区域
- 土砂災害警戒区域
- 避難所
- 避難場所
- 防災行政無線
- 地域センター
- 警察
- 消防
- 水位観測所
- 要配慮者利用施設

0 500  
m  
スケール 1:8,000

本図面は令和3年11月時点の素案であり  
今後変更になる場合があります。

# 長崎市 中島川 洪水ハザードマップ

長崎市ウェブサイト内  
ハザードマップページ  
QRコード

避難所・避難場所に関するお問い合わせ  
長崎市防災危機管理室 095-822-0480

- 避難所（建物）**  
災害により自宅で生活できない場合、一時的に滞在できる建物
- 避難場所（広場）**  
災害の危険から一時的に逃げるための広場など

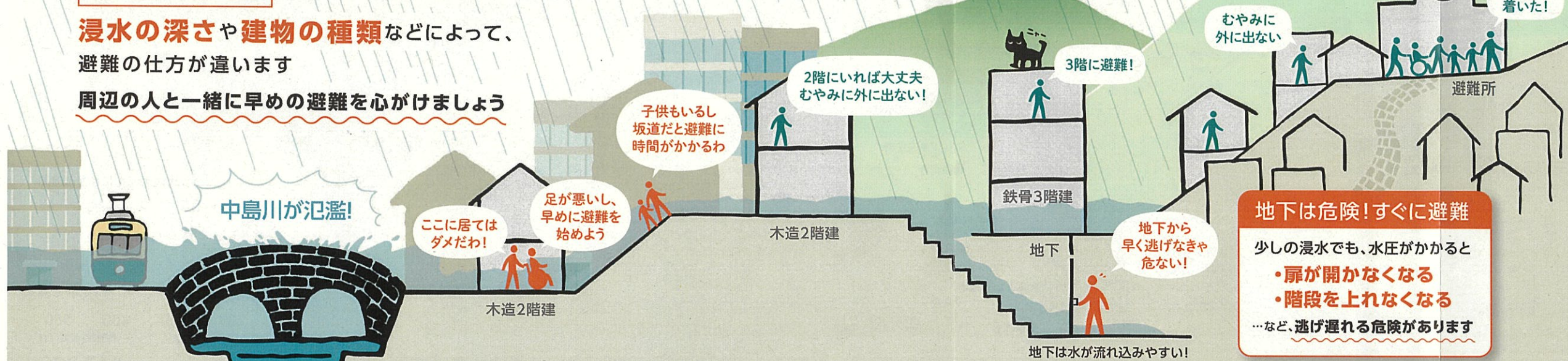
避難所へ  
早めに避難しましょう！  
逃げ遅れた場合は、浸水想定よりも  
高い2階以上に避難しましょう

## 日頃の備えが大切！

- ① 非常持ち出し品の準備**  
非常時に必要なものは、いつでも持ち出せるように準備しましょう（水、食べ物、貴重品など）
- ② 情報収集**  
インターネットやテレビ（データ放送）など、天気や災害に関する情報の入手方法を知っておきましょう
- ③ 避難先までの道順**  
避難所・避難場所への道順は事前に調べておきましょう

## 洪水時の避難行動

浸水の深さや建物の種類などによって、  
避難の仕方が違います  
周辺の人と一緒に早めの避難を心がけましょう



## 長崎市と洪水の関係

### 長崎市の弱点は風水害

地形の特徴

平坦地が少ないから  
斜面地に住宅が多い

集中豪雨になると...

風水害の被害を受けやすい

河川の溢水  
市街地の冠水  
斜面の崩壊

### 7.23長崎大水害

昭和57年(1982年)7月23日に長崎市を襲った集中豪雨は3日間で573mmもの降水量を記録。257人(当時の長崎市)の尊い命と多くの財産を奪い、経済活動・都市機能に甚大な被害を与えました。

死者 257人

住家被害  
全壊棟数 447棟  
半壊棟数 746棟

23日午後7時~午後8時  
111.5mmの雨量を記録

被災水位  
157cm  
1982年7.23長崎大水害での思案橋の浸水水位

だから備えが必要!

## 情報をもとに避難しよう

避難の決め手となる3つの情報

気象情報  
注意報・警報など

雨の降り方  
周囲の状況

市からの  
避難情報

情報を確認して、自主的に早めの行動を心がけましょう

川の水位が高くなった場合、下記のように  
市から「呼びかけ避難情報」を発令します

地域の防災訓練に参加しよう!

避難準備・高齢者等避難開始

避難準備  
避難に時間のかかる方は、早めに避難を開始



避難勧告

速やかに避難開始



避難指示(緊急)

ただちに避難開始



避難情報の伝達 様々な手段で住民のみなさんに避難情報をお伝えします

- 防災行政無線
- 市防災メール
- インターネット・SNS
- 緊急速報メール
- テレビ・ラジオ

住民のみなさん

防災行政無線 ▶▶  
気象情報と避難情報をお知らせします  
テレビや電話でも内容を確認できます  
NBCテレビ dボタン→自治体情報→防災・防犯情報  
電話 0180-999-002

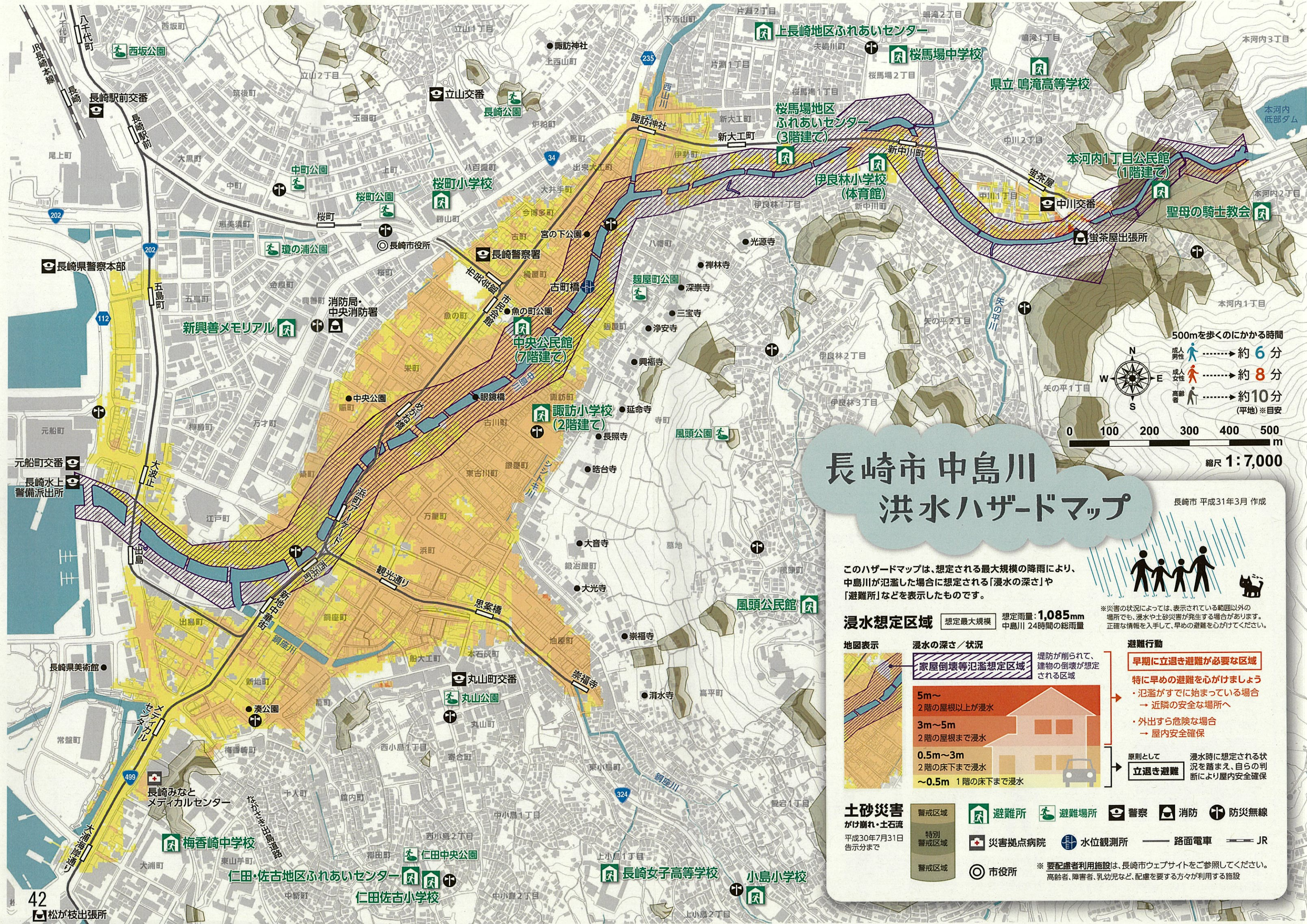
防災メール 登録制

防災行政無線の放送内容をメールでお届けします

- 登録方法は2種類
- ① 右上のQRコードを読みとり登録する
  - ② 下記のメールアドレスに空メールを送る  
bousai.nagasaki-city@raidenn.ktaiwork.jp  
その後、返信されるメールにて登録する

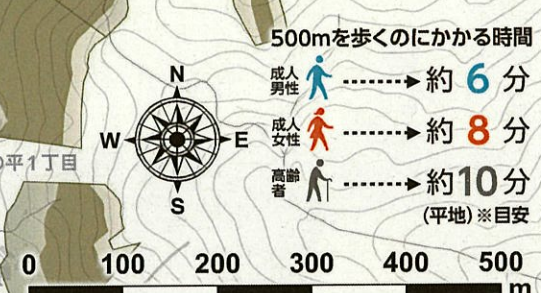
困ったときの対応・連絡先  
長崎市役所(代表) 095-822-8888  
消防(災害・救急) 119 / 警察(事件・事故) 110

長崎市では、土砂災害のハザードマップも作成し、市役所で配布しています



# 長崎市 中島川 洪水ハザードマップ

長崎市 平成31年3月作成



このハザードマップは、想定される最大規模の降雨により、中島川が氾濫した場合に想定される「浸水の深さ」や「避難所」などを表示したものです。

**浸水想定区域** 想定最大規模 想定雨量: 1,085mm 中島川 24時間の総雨量

地図表示	浸水の深さ/状況	避難行動
	家屋倒壊等氾濫想定区域	堤防が削られて、建物の倒壊が想定される区域
	5m~ 2階の屋根以上が浸水	<b>早期に立退き避難が必要な区域</b> 特に早めの避難を心がけましょう ・氾濫がすでに始まっている場合 → 近隣の安全な場所へ ・外出すら危険な場合 → 屋内安全確保
	3m~5m 2階の屋根まで浸水	
	0.5m~3m 2階の床下まで浸水	
	~0.5m 1階の床下まで浸水	
		原則として 浸水時に想定される状況を踏まえ、自らの判断により屋内安全確保 <b>立退き避難</b>

- 土砂災害** 平成30年7月31日告示分まで
- 警戒区域
  - 特別警戒区域
  - 警戒区域
  - 避難所
  - 避難場所
  - 警察
  - 消防
  - 防災無線
  - 災害拠点病院
  - 水位観測所
  - 路面電車
  - JR
  - 市役所
- ※要配慮者利用施設は、長崎市ウェブサイトをご参照してください。高齢者、障害者、乳幼児など、配慮を要する方々が利用する施設