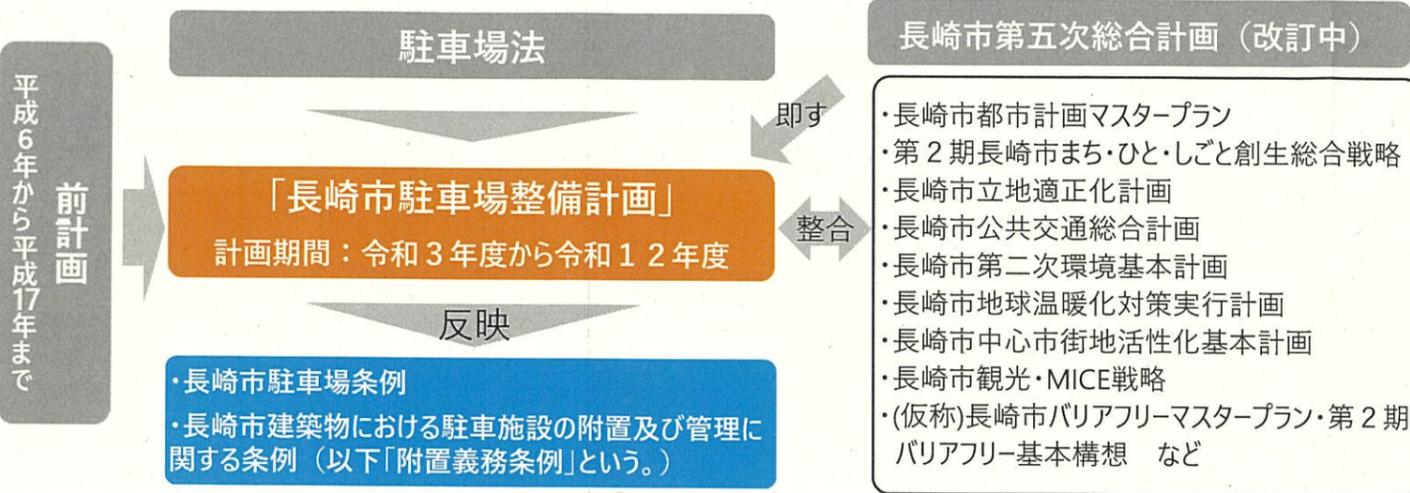


## 所管事項調査に関する資料③

目次	ページ
1 長崎市駐車場整備計画（素案）について・・・・・・・・・・	1～10
※別冊あり（別冊1）	
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（素案）について・・・・・・・・	11～20
※別冊あり（別冊2）	

(1) 駐車場整備計画の位置付け



(2) 駐車場整備計画の設立趣旨

全国において、自動車の急激な増加等により、中心部では渋滞の悪化が問題となっている中で、建築物の密集により早期の道路拡幅が困難である一方、違法路上駐車が蔓延し、さらに渋滞を悪化させるという悪循環が発生。

このため  
幹線道路の計画的な整備に加え、**駐車需要に応じた駐車場整備が必要**  
平成3年の法改正により

駐車場整備地区※1を定める市町村に対し、当該地区における駐車場の整備に関するマスタープランとして「**駐車場整備計画**」の策定を義務化（※H18年法改正により義務ではなくなった）

※1 商業・近隣商業地域などにおいて、自動車交通が著しく輻輳する地区で、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、都市計画に定める地区。

(3) 長崎市駐車場整備計画の変遷

本市では、昭和42年に駐車場整備地区を都市計画に定め、都市の発展に合わせ順次区域を拡大し、平成6年に現在の駐車場整備地区の範囲としている。この地区を対象に、平成6年に「長崎市駐車場整備計画」を策定し、交通施策の一環として、駐車場整備に取り組んできた。これにより、駐車場供給量は充足し、路上駐車車両は減少するなど一定の成果があがっている。

策定時（H6）の社会情勢

- 1点集中型幹線道路網により、都心部において**慢性的な交通混雑**が発生
- **モータリゼーションの進展**により自動車交通の集中が増加
- 観光客の多くが自動車により来訪し、**観光施設集積地周辺において道路混雑**
- 駐車需要の過多や駐車マナーの問題も相まって、**路上駐車が発生**
- 交通渋滞が慢性化し、**交通の安全性が低下するなど円滑な都市活動の阻害**

計画策定前における取組内容

- **放射環状型幹線道路網の整備**
- **駐車場整備地区の都市計画決定**  
○S42年 都心部地区 ○S49年 松が枝地区 ○H6年 住吉・浦上地区
- **附置義務条例の制定**  
○S45年 附置義務条例の制定 ○H5年 附置義務強化と適用地区拡大
- **公による普通車駐車場の整備**  
○S46年 桜町駐車場 ○S49年 市民会館地下駐車場
- **公による観光地周辺でのバス・普通車駐車場の整備**  
○S51年 松が枝町駐車場 ○H2年 松が枝町第2駐車場 ○H6年 平和公園駐車場
- **駐車場案内システムの導入（H4年）** ※H25年度末に廃止し、固定標示板に移行
- **違法駐車等の防止に関する条例の制定（H4年）**

「長崎市駐車場整備計画」（平成6年策定、平成14年最終改訂）

<基本方針>

① 公的セクターによる駐車場整備の推進	地方公共団体等において、民間との適正な役割分担の下、一時預かり駐車場の整備を推進する。
② 民間セクターによる駐車場整備の推進	駐車需要に対応した民間による路外駐車場※2の整備を推進する。
③ 既存路外駐車場の有効活用の推進	駐車場案内システムの拡充等により既存路外駐車場の有効活用を進める。
④ 原因者負担の原則に基づく附置義務制度の充実	附置義務制度※3の充実と適切な運用を図る。

<路外駐車場の整備目標>

■ 目標年次 平成17(2005)年

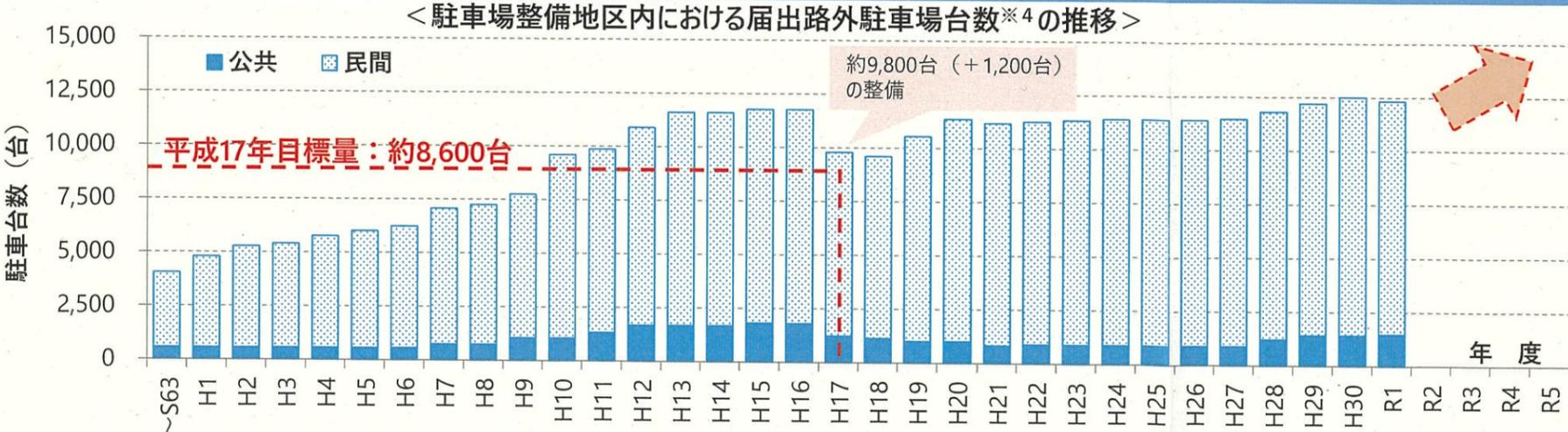
整備量(H5年度)	約6,500台
整備目標量(H17年)	約8,600台
内訳	公的セクター600台 民間1,500台

+2,100台

※2 道路の路面外に設置される駐車場で、不特定多数の利用者が利用する駐車場。（月極駐車場、社員専用駐車場などは除く）

※3 一定の地区内において、一定の規模以上の建築物を新築等する場合に、建築物の規模や用途に応じた駐車施設の設置を義務づける制度。駐車場法の規定に基づき、地方公共団体が条例によりこれを定めることができる。

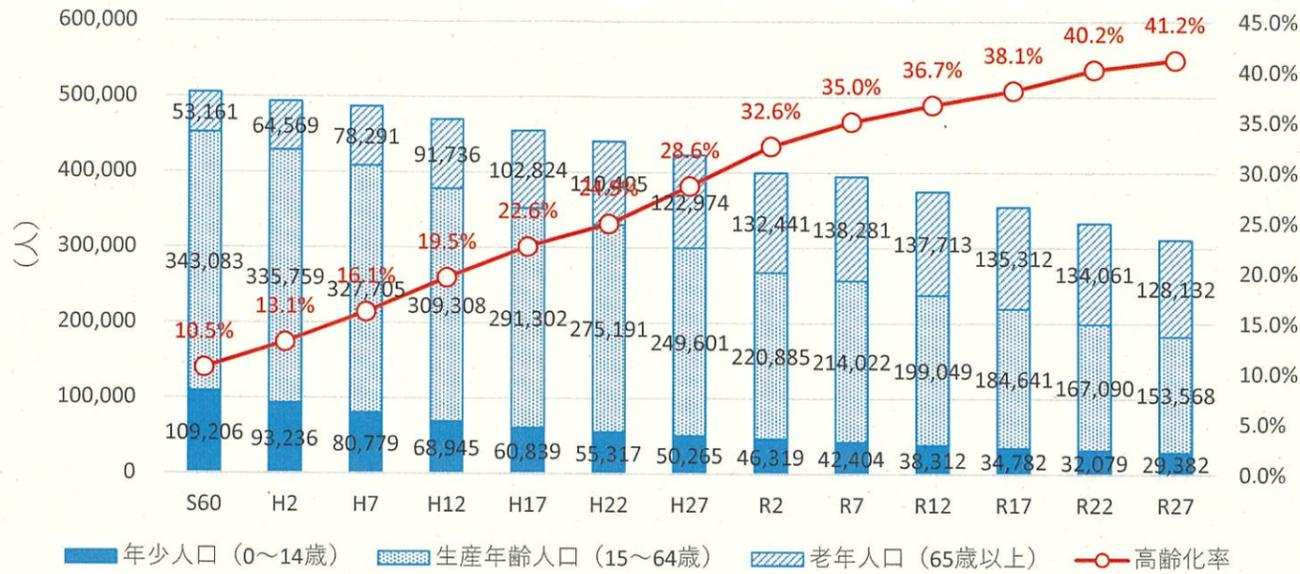
(4) 目標量の達成状況



※4 駐車ますの面積の合計が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等の小規模なものは除く。

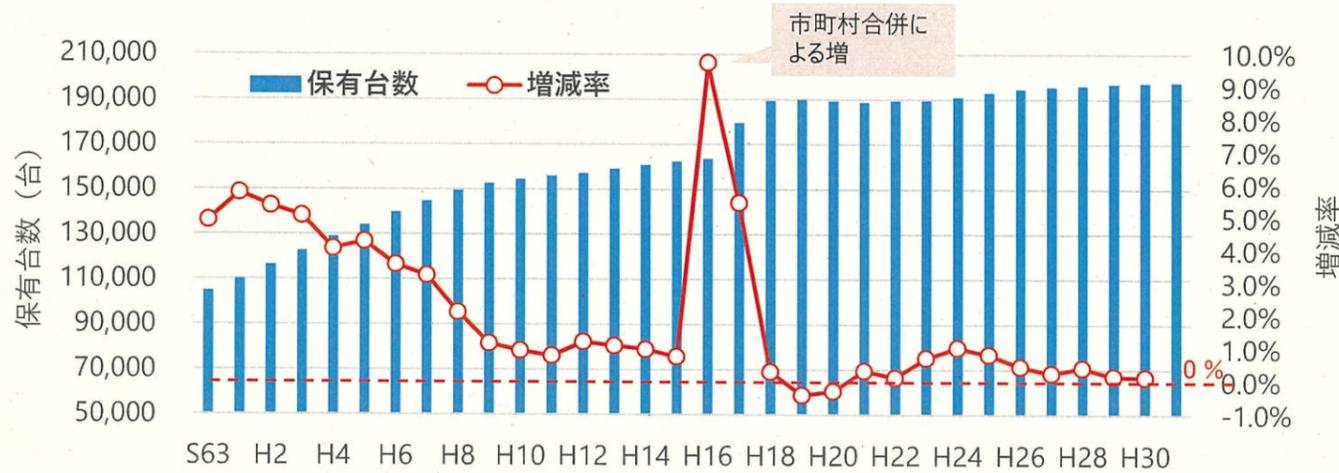
⇒ 目標量は既に達成し、今後も新長崎駅ビルや長崎スタジアムシティプロジェクトの開発などにより、約2,400台の整備が予定されている。

(1) 人口減少・超高齢化社会の進行



【出典】長崎市統計年鑑ほか、国立社会保障・人口問題研究所

(2) 自動車保有台数の伸びの鈍化



【出典】長崎県統計年鑑

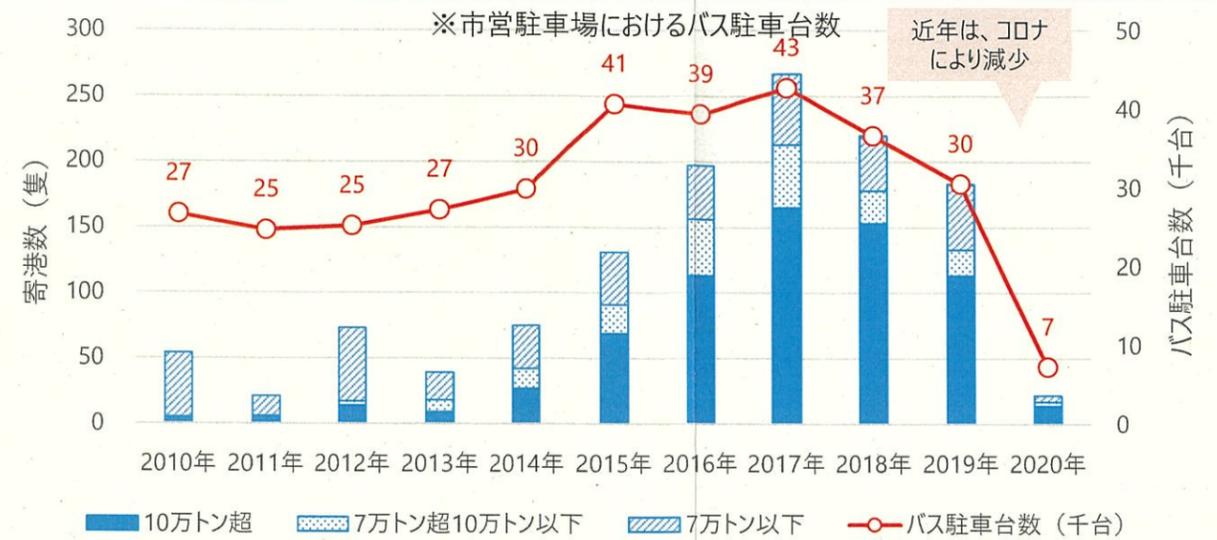
(3) 市内主要地点の交通量の減少傾向

単位：台/12時間

位置	H6年度	H17年度	H29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

【出典】道路交通センサス

(4) クルーズ客船寄港数の増加を背景としたバス駐車需要の増加



【出典】長崎港湾漁港事務所HP (クルーズ客船寄港数のみ)

(5) 「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」の都市づくりに向け、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められており、駐車場の分野においても、まちづくりの方針に沿って、民間事業者が土地利用の転換を図りやすい環境づくりや公共交通の利用促進に貢献する取組みが求められている。

(6) 環境問題の顕在化・深刻化

環境問題が顕在化・深刻化する中、長崎市地球温暖化対策実行計画において、**温室効果ガス削減**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る。また、本市においては、2050年までに温室効果ガス排出量実質ゼロをめざす**「ゼロカーボンシティ」の宣言**を行っている。

(7) ICT (情報通信技術) の発達

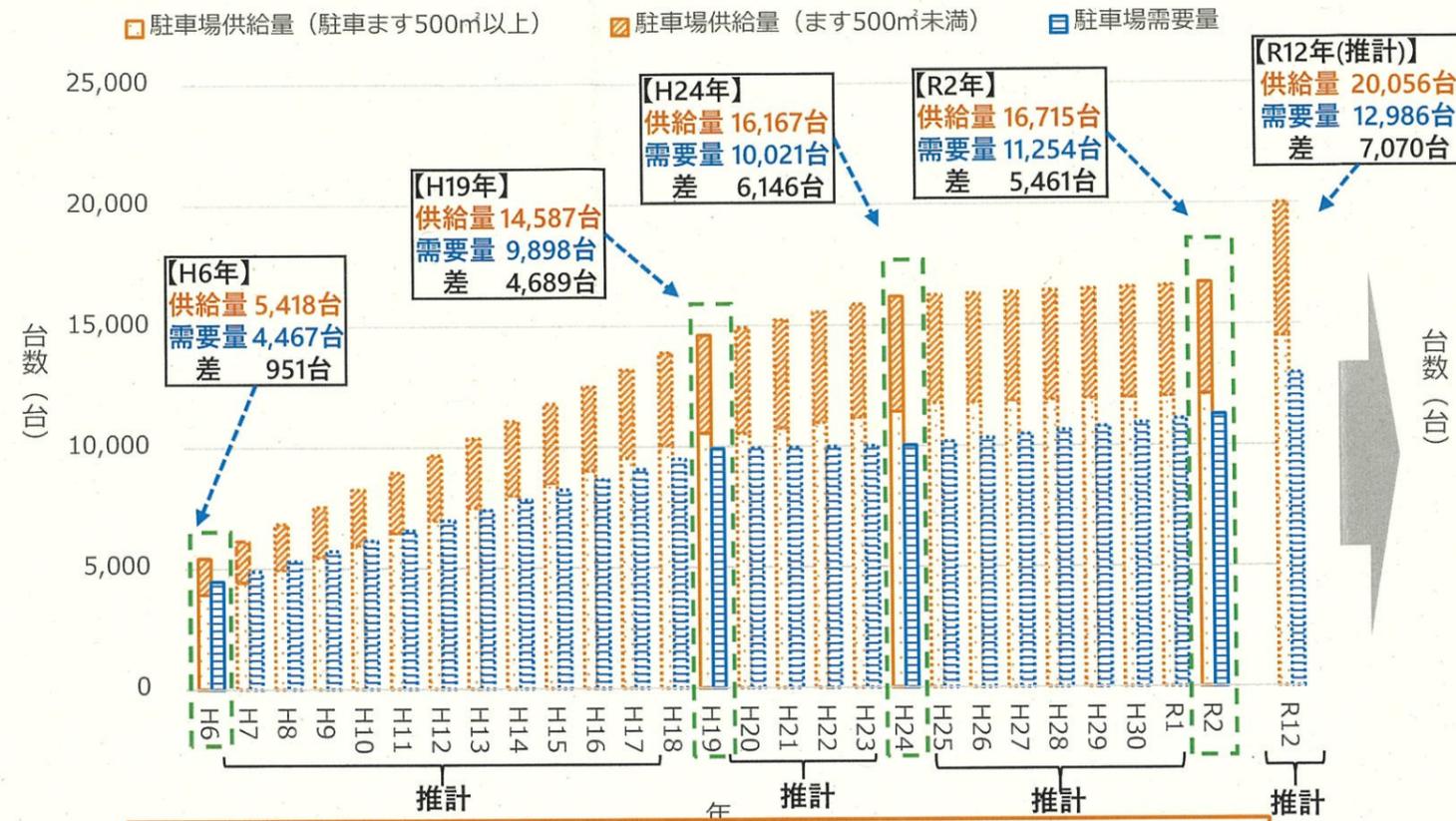
ICTの発達により、ICTを活用した駐車場運用や駐車場に求められる機能が多様化している。

(8) 近年の国の駐車場施策の動向

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**を打ち出している。具体的には、まちの将来像を踏まえた都市空間のあり方、そのために必要な駐車場の供給量の適正化、場所、配置のきめ細かなコントロールといった様々な側面から駐車場施策を展開するため、ガイドライン等により、施策の転換を促している。

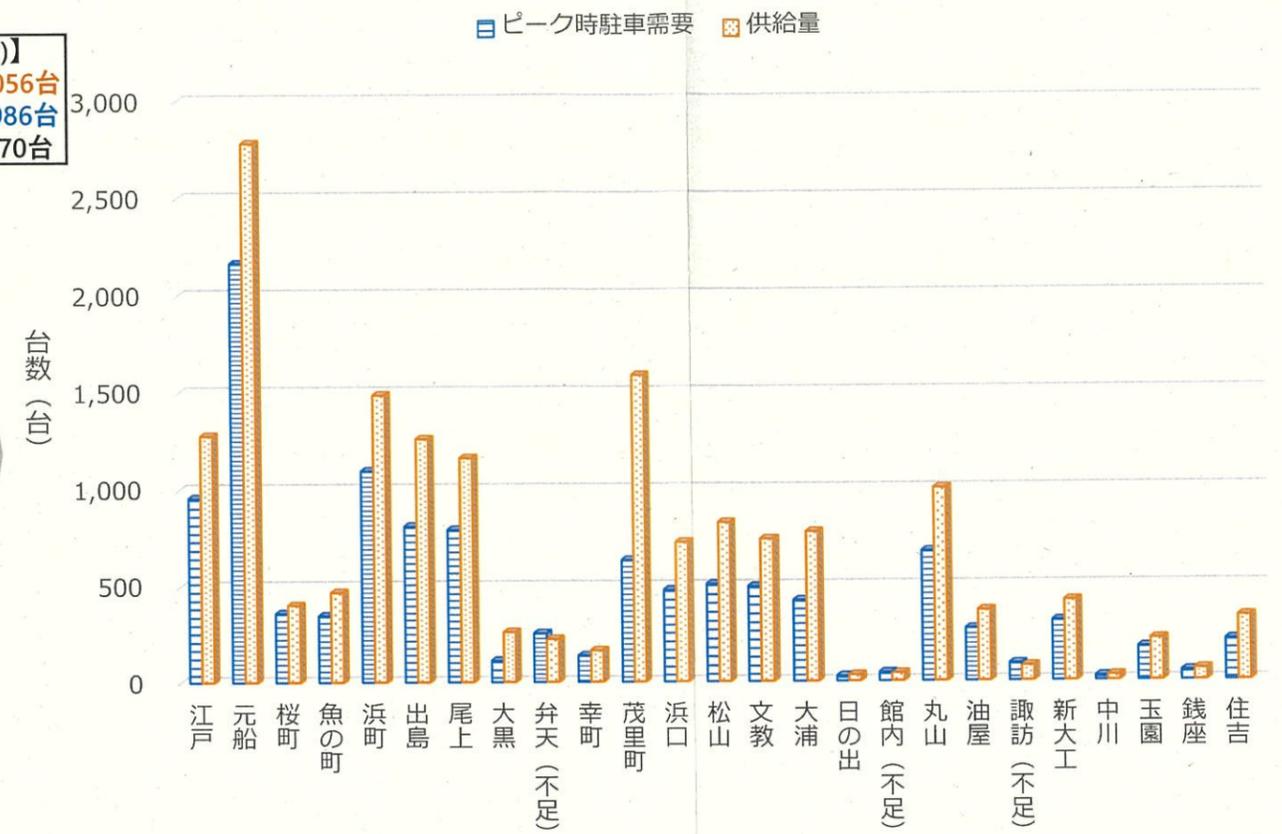
(1) 四輪車駐車場の供給量の充足

＜四輪車駐車場の需給バランス【平日】＞ 駐車場実態調査年



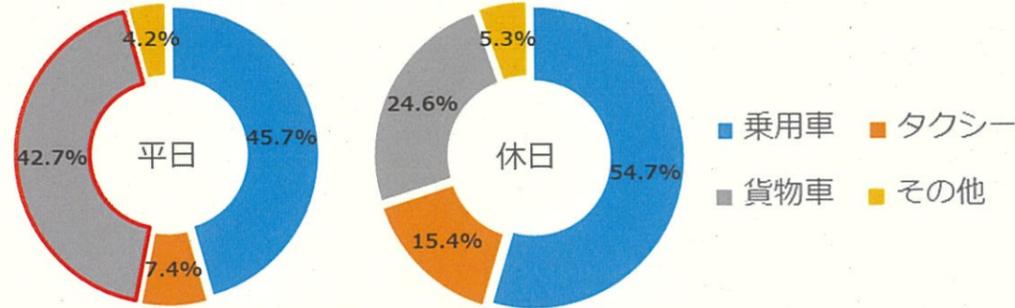
⇒ 四輪車駐車場の総供給量は充足し、地区別に見ても概ね充足している。

＜四輪車駐車場の需給バランス【令和2年平日】(地区別)＞

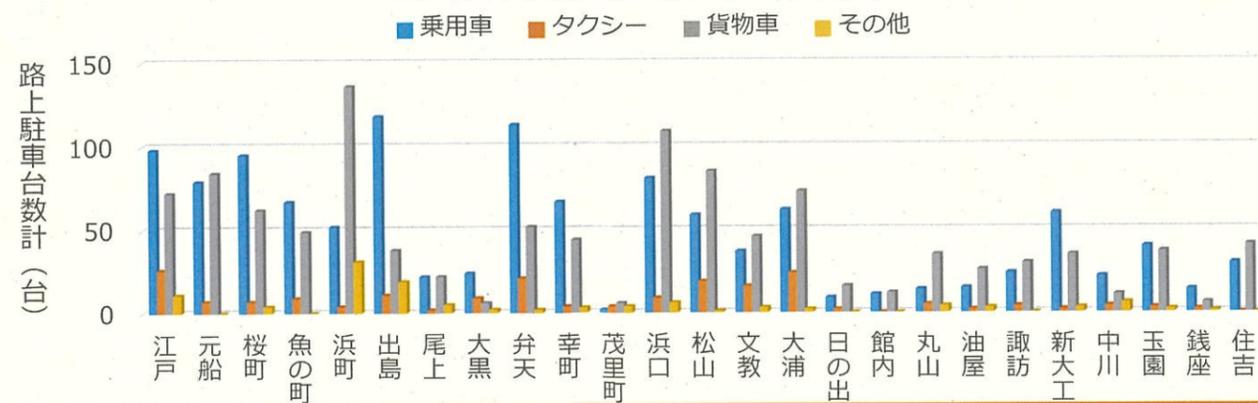


(2) 荷さばき車両の路上駐車

＜路上駐車車種別割合(令和2年)＞



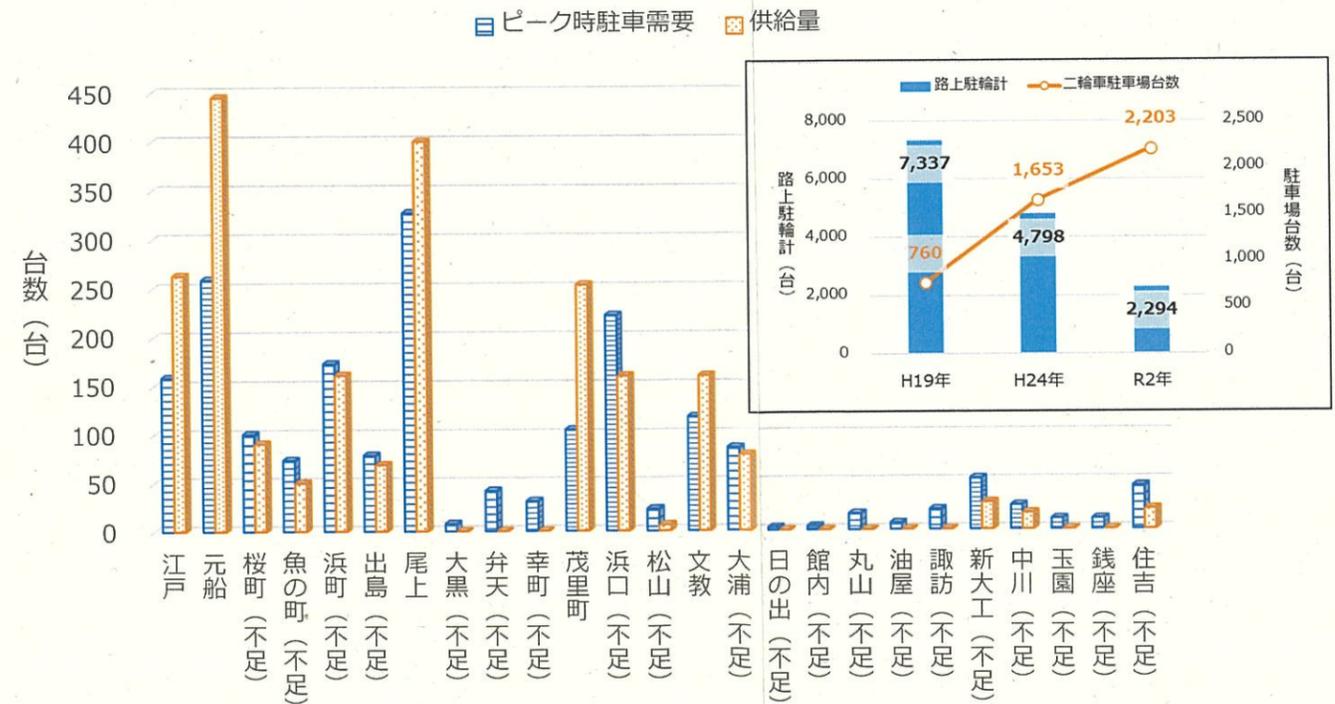
＜路上駐車台数(令和2年(平日))＞



⇒ 貨物車(荷さばき車両)の路上駐車割合が半数程度を占め、乗用車を上回る地区も多い。

(3) 二輪車駐車場の供給量不足

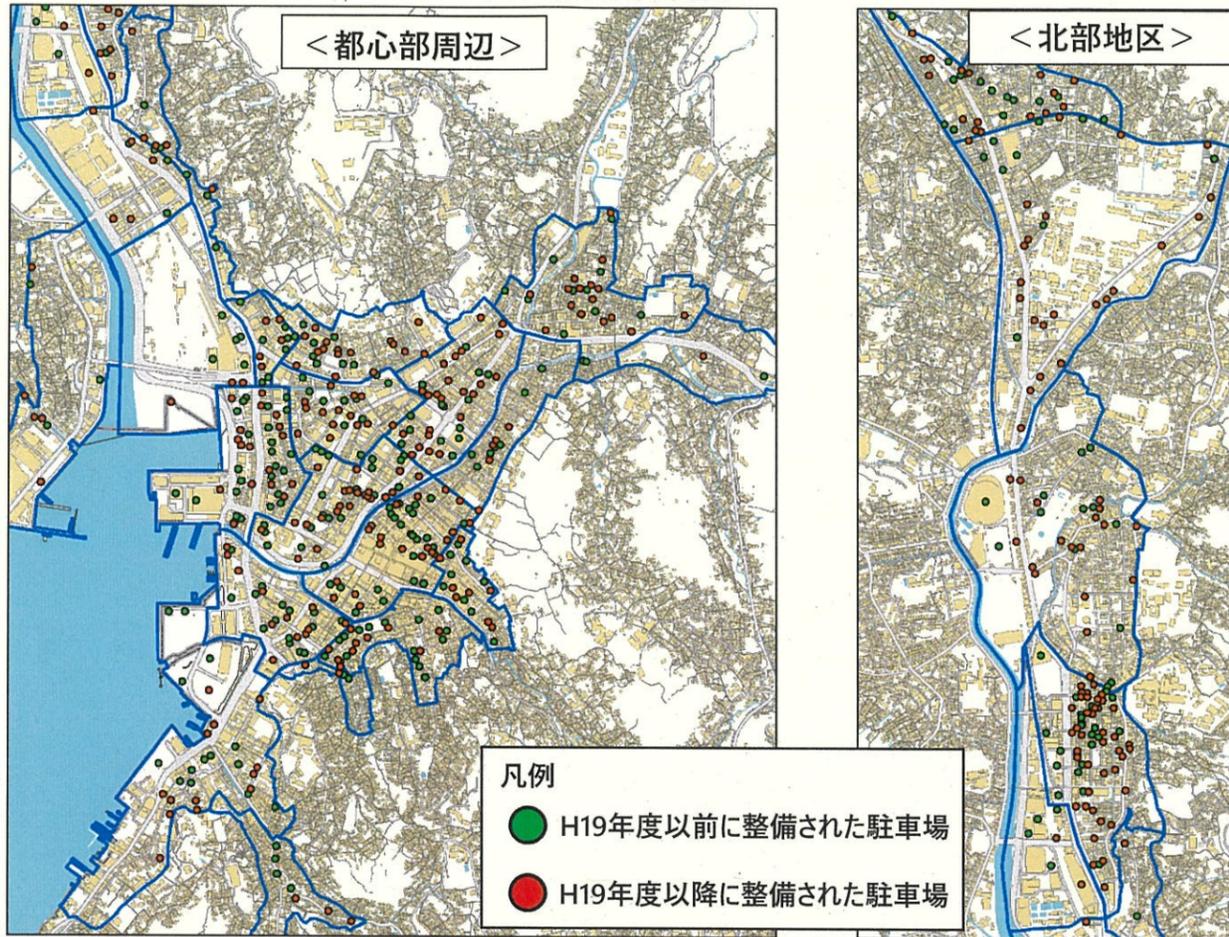
＜二輪車駐車場の供給状況(令和2年(平日))＞



⇒ 二輪車駐車場は、依然として多くの地区で不足している。

(4) 駐車場の散在

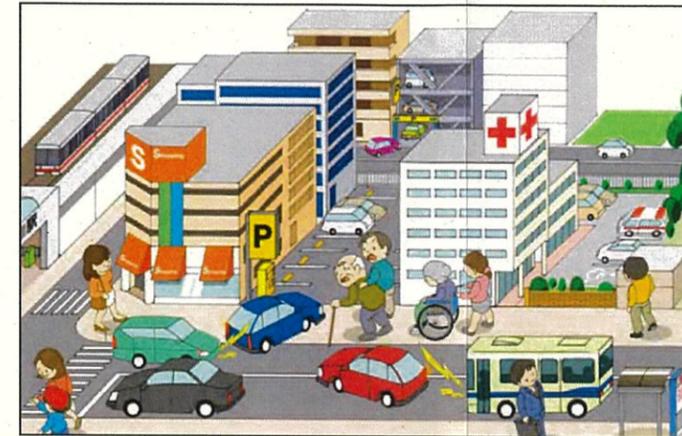
<駐車場の配置状況>



<駐車場散在の事例>

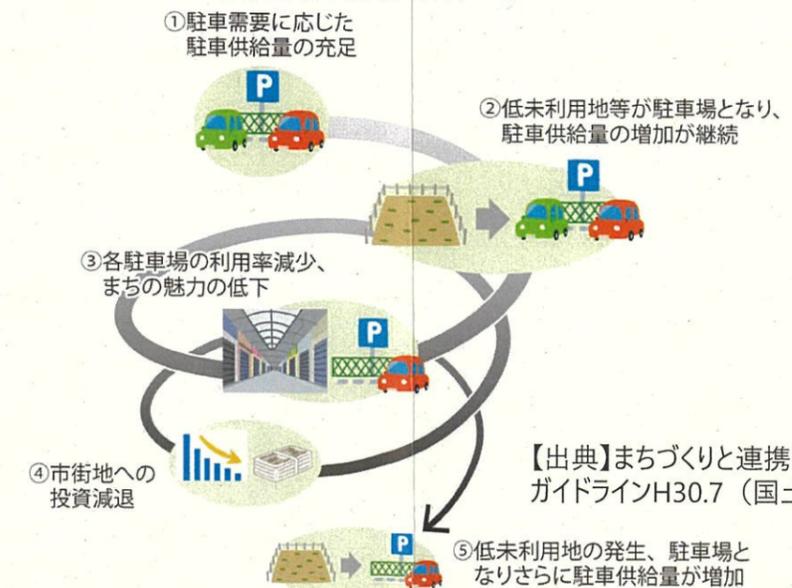


<駐車場散在による影響のイメージ>



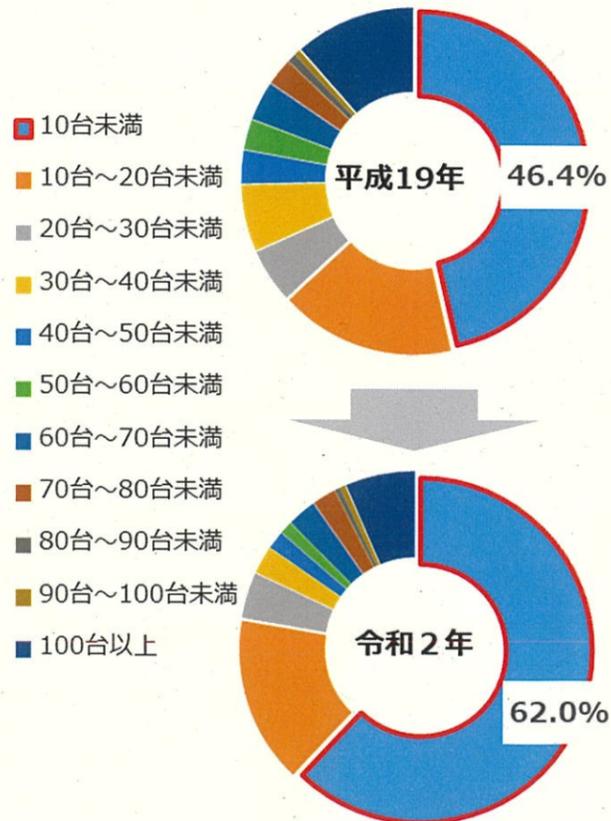
【出典】まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン H30.7 (国土交通省)

<負のスパイラルのイメージ>

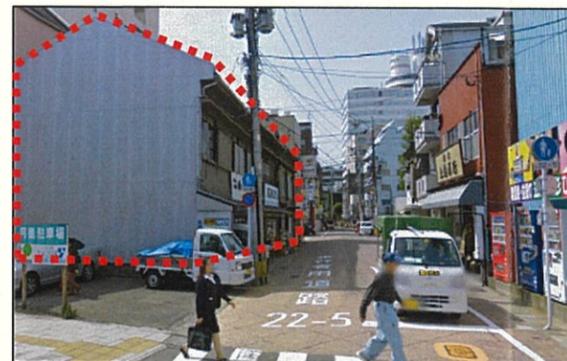


【出典】まちづくりと連携した駐車場施策ガイドラインH30.7 (国土交通省)

<駐車台数別割合>



<駐車場用地への転換事例>



● 建物毎に駐車施設の設置を求める附置義務制度や低未利用地の駐車場転換により、駐車場の散在が発生している。

● 供給量充足下における低未利用地の駐車場への転換は、個々の駐車場の稼働率低下のみならず、まちの魅力低下や市街地への投資減退により、さらなる低未利用地の駐車場への転換となる「負のスパイラル」の発生が懸念される。

長崎市第五次総合計画（前期基本計画）【令和4年度～令和7年度】（案）

基本施策	個別施策	キーワード
交流のための都市機能を高め、賑わいを創出し、観光まちづくりを進めます	■交流のための都市機能を高め、安全安心・快適な滞在環境の整備を推進します	●二次交通の充実
脱炭素社会の実現を目指します	■地球温暖化対策の取組みを進めます	●電気自動車の充電インフラの整備
暮らしやすいコンパクトな市街地の形成	■安全で暮らしやすい場所に、居住及び都市機能を誘導・維持します	●安全で暮らしやすい場所に、少しでも多くの住宅やオフィス、店舗などが立地しやすい環境を整える
車や公共交通による移動の円滑化を図ります	■公共交通を維持します	●公共交通を維持、公共交通の利便性を確保
安全・安心で快適な道路・公園をつくります	■だれもが安全・安心で快適に利用できる道路をつくります	●適正な駐車対策や駐輪場の整備

従来の基本方針

公による駐車場整備の推進	民間による駐車場整備の推進
既存路外駐車場の有効活用	附置義務制度の充実
⇒駐車場総量確保を中心とした取組み	

状況の変化

人口減少 超高齢化社会	ネットワーク型 コンパクトシティ
自動車保有台数 伸びの鈍化	環境問題 顕在化・深刻化
交通量 減少傾向	ICTの発達
観光バス 駐車需要増加	国の駐車場施策 の動向

駐車場実態調査

<b>四輪車駐車場の供給量は充足</b> ⇒四輪車駐車場の総供給量は充足し、地区別に見ても概ね充足。
<b>荷さばき車両の路上駐車</b> ⇒貨物車の路上駐車が多い。
<b>二輪車駐車場の供給量不足</b> ⇒二輪車駐車場は、依然として多くの地区で不足。
<b>駐車場の散在</b> ⇒建物毎に駐車施設の附置を求める附置義務制度や低未利用地の駐車場転換により、駐車場が散在。

市政モニターアンケート

<b>【問】駐車場が見つけにくいと感じる地区は</b> ・浜町・銅座・思案橋周辺 約34% ・長崎駅周辺 約37% ※回答者数に対する割合（複数回答）
<b>【問】買い物やレジャーに行く場合、どのような条件であれば車を使わずに目的地に行くか</b> ・徒歩で行ける範囲の目的地 約59% ・目的地に公共交通の停留所がある 約44% ・自宅、目的地共に公共交通の停留所に近い 約41% ※回答者数に対する割合（複数回答）
<b>自由意見</b> ・「駐車料金の高さ」や「駐車場の利用のしにくさ（狭さや入りにくさ）」に関する意見が多い。

本市の駐車場に関する課題

- 課題① 目指すべき都市づくりとの整合**
- 駐車場の散在が歩行空間等の分断やうろつき車両の要因となり、配置の適正化が必要。
  - 附置義務制度が土地利用のハードルになっており、駐車場分野からも、まちづくりの方針に沿った、土地利用がしやすい環境づくりが必要。
  - 公共交通の重要性が益々増大しており、駐車場分野からも、公共交通の利用促進に資する取組みが必要。
- 課題② 観光・イベント需要等への対応**
- バス駐車需要が増加しており、松が枝2パース化などを見据えた対応が必要。
  - イベントなど特定の交通重要への対応が必要。
- 課題③ 環境問題への対応**
- 環境問題が深刻化しており、温室効果ガス削減に向けた取組みが必要。
- 課題④ 荷さばきスペースの不足**
- 道路上での荷さばきが通行の妨げになっており、安全安心な通行や荷さばきのため、荷さばきスペースの確保が必要。
- 課題⑤ 二輪車駐車場の不足**
- 多くの地区で、二輪車駐車場の不足しており、供給量の適正化が必要。
- 課題⑥ 駐車場のバリアフリー化**
- 超高齢化社会の進行やユニバーサルデザインの必要性を踏まえ、誰もが利用しやすい駐車場整備が必要。
- 課題⑦ ICTの活用**
- ICTの発達により、駐車場に求められる機能が多様化しており、ICTを活用した多様なニーズへの対応が必要。

駐車場の総量確保からまちづくりと連携した駐車場施策への転換

長崎市駐車場整備計画（改訂版）の基本方針と検討施策

【基本方針1】 都市づくりと連携した駐車場施策の展開

○「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現に向けて、駐車場分野から施策を展開します。

基本施策A	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の弾力化 (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

○多様な駐車需要に対応した施策を展開します。

基本施策B	個別施策
1 荷さばきスペース等の確保	(1) 道路空間を活用した荷さばきスペース・タクシーベイの確保
2 二輪車駐車場の確保	(1) 二輪車駐車場の総量確保 (2) 二輪車駐車場の附置義務制度の創設 (3) 四輪車附置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) 観光バス駐車場の総量確保 (2) バス受入れ時間の平準化 (3) イベント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

○交通弱者や環境への配慮、ICTの活用等により、駐車場の質の向上を目指した施策を展開します。

基本施策C	個別施策
1 だれもが利用しやすい駐車場の普及	(1) 車いす駐車施設やダブルスペースの確保 (2) 車いす駐車施設の適正利用に向けたマナーアップ運動の実施
2 ICTの活用等による利便性の向上	(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 新たな機能付加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

【基本方針1】 都市づくりと連携した駐車場施策の展開

○「ネットワーク型コンパクトシティ」の都市づくりと連携した駐車場施策を展開します。

【基本施策A-1】  
駐車場の需給バランスの適正化

【個別施策】  
(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

【現状】  
■附置義務台数の算定基準である原単位は、「特定用途<sup>※5</sup>」と「非特定用途<sup>※6</sup>」の2つの区分で設定しており、商業施設や事務所、ホテルは同一の駐車需要が生じるとみなされている。

【対策】  
■建物用途ごとに異なる駐車需要を適切に反映した原単位の見直しを検討し、建物用途に見合った供給量の適正化を図り、土地利用がしやすい環境づくり等を図る。

※5 駐車需要を生じさせる程度の大きい用途のことで、百貨店その他の店舗、事務所、ホテルなど。  
※6 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。

【基本施策A-2】  
駐車場の配置の適正化

【個別施策】  
(1) 附置義務駐車施設の隔地の弾力化

【現状】  
■附置義務制度は、原則、建物ごとに設置する必要があり、結果として、沿道の多くを駐車場が占めてしまう。

【対策】  
■交通の安全や円滑化、土地の有効利用に資する場合にも隔地駐車場<sup>※8</sup>を認めるなど、隔地駐車場の弾力的な運用を検討し、駐車場の集約化や建設コストの縮減、にぎわい創出等を図る。

※8 建築物又は敷地内に駐車施設を設置することが困難と認められ、当該建築物の敷地からおおむね300m以内に設置した駐車施設のこと。

＜現在の本市の附置義務条例<sup>※7</sup>の原単位（荷捌き駐車施設は除く）＞

地区	駐車場整備地区、商業・近隣商業地域	周辺地区				
対象となる建築物の規模	特定用途延べ面積 + 非特定用途延べ面積 × 0.5 > 1,000m <sup>2</sup>	特定用途延べ面積 > 2,000m <sup>2</sup>				
原単位	<table border="1"> <tr> <td>特定用途に供する部分</td> <td>非特定用途に供する部分</td> </tr> <tr> <td>150m<sup>2</sup>毎に1台</td> <td>400m<sup>2</sup>毎に1台</td> </tr> </table>	特定用途に供する部分	非特定用途に供する部分	150m <sup>2</sup> 毎に1台	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
特定用途に供する部分	非特定用途に供する部分					
150m <sup>2</sup> 毎に1台	400m <sup>2</sup> 毎に1台					

※7 一定の地区内において、一定の規模以上の建築物を新築等する場合に、建築物の規模や用途に応じた駐車施設の設置を義務づける条例。

＜参考 国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				周辺地区又は自動車ふくそう地区
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 150m <sup>2</sup> 毎に1台

⇒ 非特定用途については、附置義務制度自体を対象外にすることも含め検討する。

＜現在の本市の隔地駐車場の条件＞

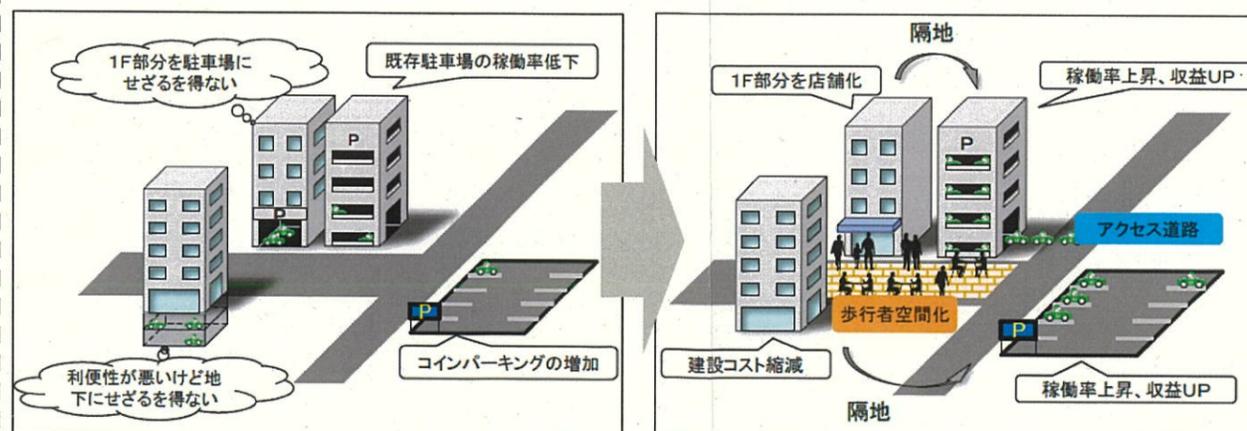
条件	建物の構造または敷地の状態その他特別の理由により、建物または建物の敷地内に駐車施設を設置することが困難と認められる場合
隔地距離	建築物の敷地からおおむね300m以内に設置

＜国の標準駐車場条例（平成30年7月）＞

第30条（駐車施設の特例）

（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。

＜隔地による附置義務駐車場集約化のイメージ＞



【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）

【基本施策A-2】  
駐車場の配置の適正化

【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や将来像とは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」や「路外駐車場配置等基準」を活用を検討し、まちづくりと連携した駐車場の配置の適正化や歩行環境の改善を図る。

＜駐車場配置適正化区域とは＞

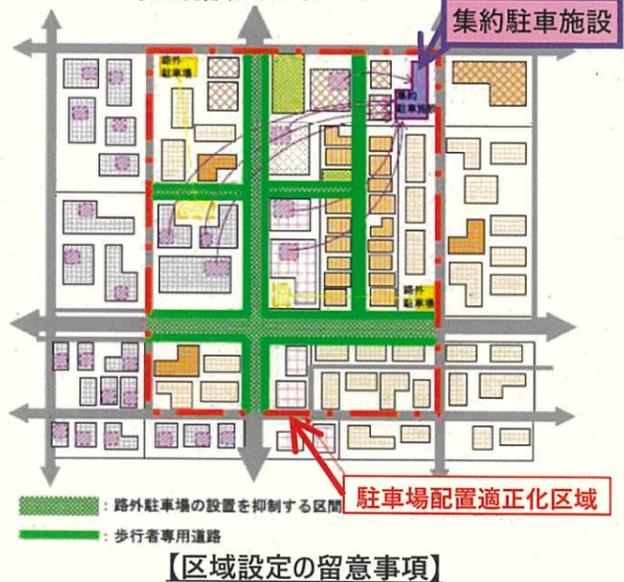
制度目的  
■立地適正化計画に定める、都市機能誘導区域を対象とした制度  
■駐車場の集約化により、自動車交通を整理し歩行者の安全性等を確保することを目的としている。

制度概要  
駐車場配置適正化区域  
(駐車場の配置適正化・集約化を図る区域) + 集約駐車施設  
 ⇒建物毎に設けることとされている附置義務駐車施設を集約駐車施設に集約できる

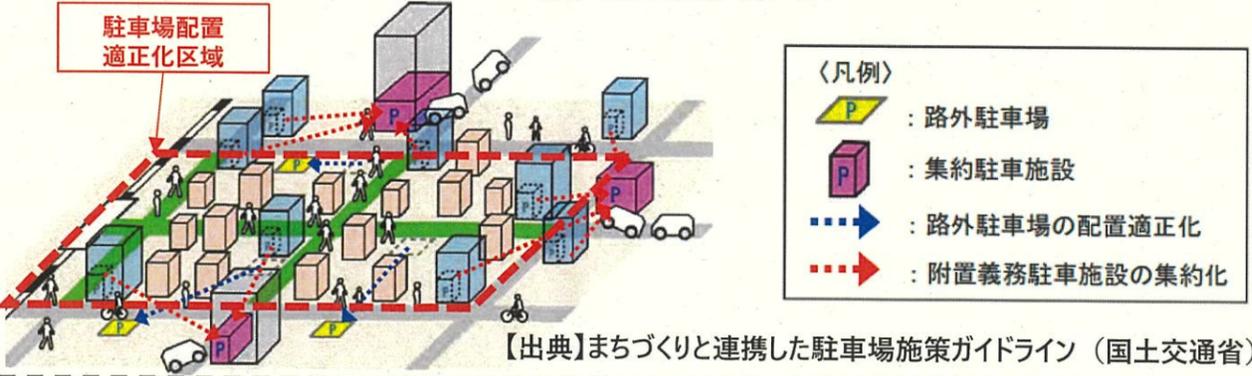
＜将来都市構造図＞



＜区域設定のイメージ＞



＜配置適正化のイメージ＞



【基本施策A-2】  
駐車場の配置の適正化

【個別施策】  
(3) 路外駐車場配置等基準の活用

＜路外駐車場配置等基準とは＞

制度概要  
駐車場配置適正化区域  
(駐車場の配置適正化・集約化を図る区域) + 路外駐車場配置等基準  
 ⇒従来、届出対象でなかった小規模駐車場や無料駐車場に、駐車場設置前に届出を課すことができるようになり、「路外駐車場配置等基準」に適合しない場合は、勧告を行うことができる。

＜路外駐車場配置等基準による届出対象駐車場＞

駐車場の規模※9	路外駐車場	
	有料駐車場	無料駐車場
～ 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		新たな届出対象
500m <sup>2</sup> 以上	従来の届出対象 ※駐車場法に基づく届出	

※9 駐車のために供する部分（駐車ます）の面積のこと。

＜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以内には出入口を設置しないこと。
- 歩行者交通の多い横断歩道や交差点の近傍に出入口を設置しないこと。
- ハーモニカ型構造の駐車場は設けないこと。 など

【出典】和歌山市駐車場配置適正化条例

【基本施策A-3】公共交通との連携

【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

【現状】

■平和公園・松山地区の公営駐車場を活用したパークアンドライドの取組みを行っている。

【対策】

■郊外部の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実施を検討し、公共交通機関の利用促進や交通渋滞の緩和、温室効果ガスの削減を図る。

＜現在のパークアンドライド施策＞



＜商業施設駐車場を活用したパークアンドライド＞

AEON MALL 伊オンモール筑紫野 駐車場をご利用いただけます。 Includes details on parking fees and bus services.

【出典】福岡市HP

【基本施策A-3】公共交通との連携

【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

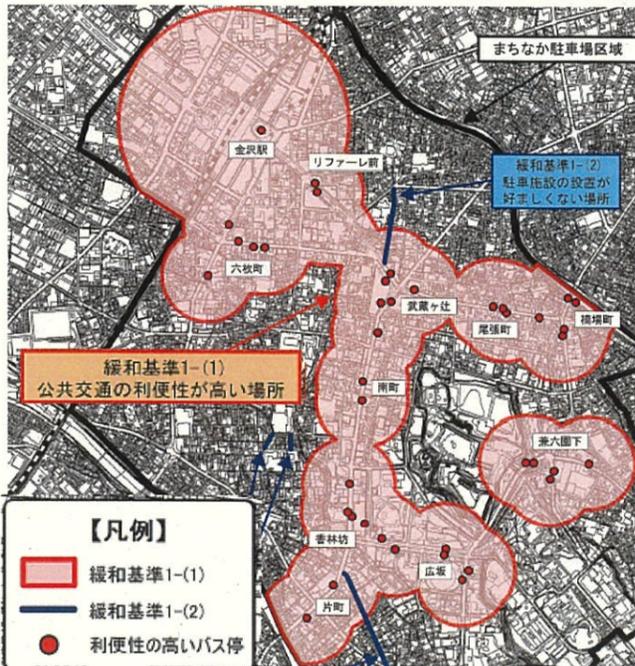
【現状】

■本市の附置義務条例は、適用地区内で一律の原単位により附置義務台数を算定し、附置義務駐車施設の設置を課している。

【対策】

■公共交通の利用を促進する取組み等が行われる場合には、附置義務台数を緩和するなどを検討し、建物の立地特性を反映した駐車場の供給を図る。

＜公共交通と連携した附置義務台数緩和の事例(金沢市)＞



概要: 公共交通の利便性が高いエリアでの新築で、施設利用者への公共交通利用促進等の取組みが行われる場合に、駐車施設の附置義務台数を緩和。 緩和要件: 公共交通の利用促進等を図る取組み (バス待ち環境の整備、バス券・タクシー券の配付、施設専用バスによる送迎、施設入居者のマイカー通勤の原則禁止等)

※10 公共交通の利便性が高いバス停から半径約200mおよび駅から半径約500mの範囲内

【基本方針2】多様な駐車需要への対応

○多様な駐車需要に対応した駐車場施策を展開します。

【基本施策B-1】

荷さばきスペース等の確保

【個別施策】

(1) 道路空間を活用した荷さばきスペース・タクシーベイの確保

【現状】

■荷さばき駐車施設の附置義務制度を設けているものの、荷さばき車両の駐車は既存建物によるものも多く、依然として荷さばき車両の路上駐車が目立っている。

【対策】

■廃止されたパーキングメーター・チケットを荷さばきスペース等に転換するなど、道路空間を活用した荷さばきスペース等の確保を検討する。

＜道路空間を活用した荷さばきベイ等＞



中央橋付近での事例

＜パーキングメーター・チケットの廃止箇所＞



令和2年度末をもって全て廃止

【基本施策B-2】

二輪車駐車場の確保

【個別施策】

(2) 四輪車附置緩和と連携した受入環境の整備

【現状】

■二輪車駐車場の整備台数は増加し、路上駐輪は減少しているものの、依然として多くの地区で二輪車駐車場の供給量が不足している。

【対策】

■二輪車駐車場の新たな附置義務制度導入も視野に入れつつ、駐車場設置者の負担軽減などから、様々な事例を参考に受入環境の整備促進を検討する。

＜四輪車の附置緩和により、二輪車の受入環境整備を促進する事例＞

【東京都の事例】

- 平成14年に附置義務条例を改正 - 地域ルールに関する特例を新設 (※現在、銀座・大丸有・渋谷・新宿において地域ルールが適用)
平成26年に附置義務条例を改正 - 附置義務の緩和 (300㎡→350㎡につき1台 (区部の共同住宅) 等)
既存建築物についても附置義務を緩和し、備蓄倉庫や駐輪場等への転用を可能に

【那覇市の事例】

4. 附置義務台数の緩和について

Q 自動二輪車、自転車等の附置をした際の自動車付置義務台数の緩和について教えてください。
⇒自動二輪車を附置する場合は、自動二輪車5台につき自動車2台が緩和され、自転車等を附置する場合は自転車等6台につき自動車2台が緩和されます。

【基本施策B-3】  
観光・イベント需要等への対応

【個別施策】  
(1) 観光バス駐車場の総量確保  
(2) バス受入れ時間の平準化

【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、ピーク時には駐車待ちが発生している。また、駐車場利用時間には偏りが発生している。

【対策】

■郊外部の道路残地等を活用した、バス駐車場の総量確保や、駐車料金上限金額の見直しや駐車場予約システムの導入等による、受入時間の平準化を検討する。

＜バス駐車場の稼働状況（平成29年度）＞

○平和公園駐車場 H29.10.19（木）

	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
駐車台数①	バス駐車まず 32台												
入庫	0	10	33	29	11	2	5	5	12	23	4	4	0
出庫	4	0	8	9	11	2	5	5	33	36	24	1	4
在庫②	0	10	35	55	55	55	55	55	34	21	1	4	0
②/① (%)	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 H29.10.25（水）

	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
駐車台数①	バス駐車まず 16台											
入庫	0	12	13	5	7	5	6	4	6	5	5	0
出庫	1	1	18	1	1	3	7	4	6	17	10	0
在庫②	0	11	6	10	16	18	17	17	17	5	0	0
②/① (%)	0.0	68.8	37.5	62.5	100.0	112.5	106.3	106.3	106.3	31.3	0.0	0.0

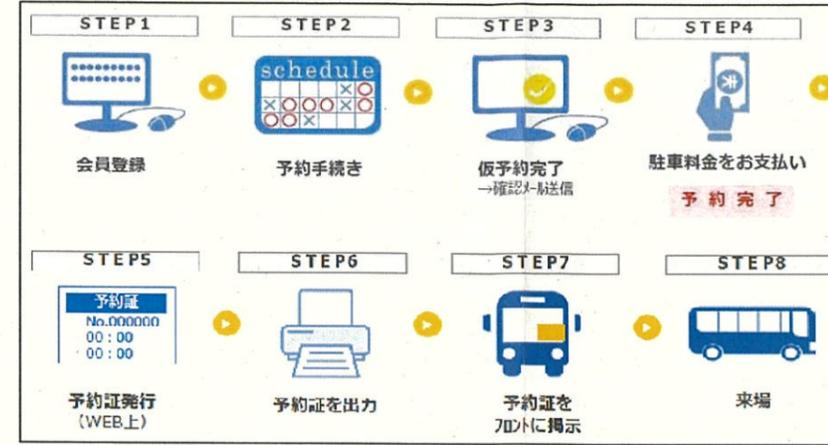
＜駐車時間の割合（平成29年度）＞

	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%

＜バス対応公営駐車場の概要＞

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	県営常盤(南側)
バス駐車台数	32	10	16	12	98
入出庫時間	7時～20時	7時半～22時	7時～19時	7時～20時	24時間
駐車料金	最初の1時間 1,500円 1時間超 2,090円(上限)	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	30分毎 600円 2時間超 2,400円(上限)
備考	-	-	入出庫時間は時期により変動あり	-	クルーズ客船入港日は、クルーズ客船のバス専用駐車場

＜駐車場予約システムによる受入れ時間の平準化＞



【出典】台東区HP

【基本方針3】 駐車場の質の向上

○交通弱者への配慮やICTの活用等により、駐車場の質の向上を目指した駐車場施策を展開します。

【基本施策C-1】  
だれもが利用しやすい駐車場の普及

【個別施策】  
(1) 車いす駐車施設やダブルスペースの確保  
(2) 車いす駐車施設の適正利用に向けたマナーアップ運動

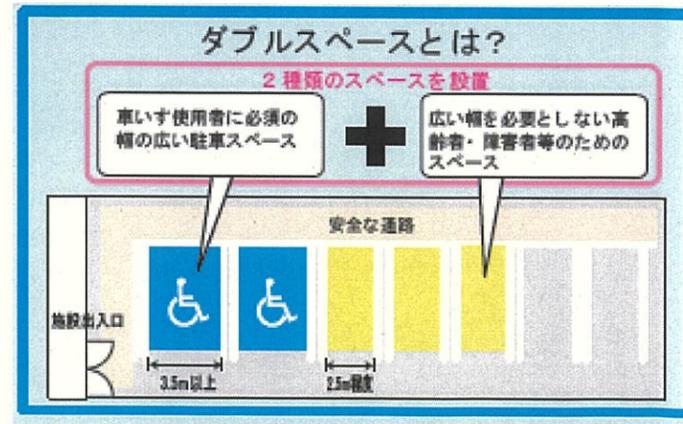
【現状】

■バリアフリー法や附置義務条例により、要件に該当する駐車場を新たに設置する場合には、車いす使用者用駐車施設の設置が義務付けられている。

【対策】

■車いす使用者用駐車施設と併せて「ダブルスペース」の設置促進に向け検討を行う。また、要件に該当しない駐車場や既存駐車場に対しても、車いす使用者用駐車施設等の設置促進や、車いす使用者用駐車施設等の適正利用のためマナーアップ運動の実施に向け検討する。

＜ダブルスペースとは＞



【出典】国土交通省パンフレット

＜マナーアップ運動＞



【出典】国土交通省パンフレット

【基本施策C-2】  
ICTの活用等による利便性の向上

個別施策  
(1) 駐車場案内システム等の活用

【現状】  
■ 駐車場が散在し、駐車できる駐車場が見つけにくい。

【対策】  
■ 駐車場案内システムである「とむ〜で.com」や長崎駐車場マップ等により、適切な案内を図る。

< 駐車場案内システム >

【出典】長崎サービスアンドディベロップメントHP

< 長崎駐車場マップ >

【出典】長崎サービスアンドディベロップメントHP

【基本施策C-3】  
新たな機能付加による駐車場の有効活用

【個別施策】  
(1) 充電施設等の設置促進

【現状】  
■ 環境問題の顕在化・深刻化により次世代自動車※11を普及させるための取組みが推進されている。

【対策】  
■ 次世代自動車の普及を見据え、駐車場への充電施設等の設置など、駐車場分野からも環境問題に貢献する取組について検討する。

※11 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、燃料電池自動車等のこと。

< 充電設備の種類 >

普通充電器		急速充電器	
電源	電源に単相交流200Vまたは100Vを使用	電源	電源に三相交流200Vを使用
充電	5～8時間程度※で満充電が可能	充電	30分で80%程度の充電が可能
設置場所	住宅や事務所や宿泊施設・商業施設など長時間駐車する場所での利用にオススメ	設置場所	高速道路のSA等、短時間で充電する必要がある場所への設置が想定される
特徴	急速充電器に比べて設備導入費用の負担が少ない	特徴	普通充電器に比べて設備導入費用の負担が大きい

※車種によって異なります。

【出典】(一社)電動車両用電力供給システム協議会HP

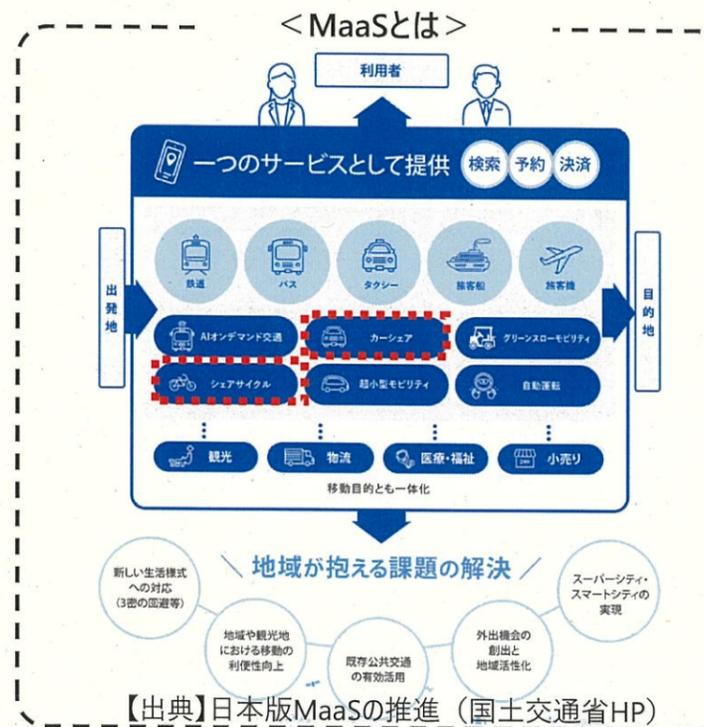
【基本施策C-3】  
新たな機能付加による駐車場の有効活用

【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

【現状】  
■ ICTの発達により、全国的にMaaS（Mobility as a Service）※12の導入が推進されており、MaaSの実現による地域課題の解決が目指されている。

【対策】  
■ 駐車場へのカーシェアやシェアサイクル等の設置などにより、駐車場分野からもMaaS導入に貢献する取組について検討する。

※12 ICTを活用し、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。利用者はスマートフォンのアプリを用いて、交通手段やルートを検索、利用し、運賃等の決済を行う例が多い。



< カーシェア、シェアサイクル設置事例 >



【出典】三井のリパークHP



【出典】サイカパーキングHP

～計画改訂スケジュール（予定）～

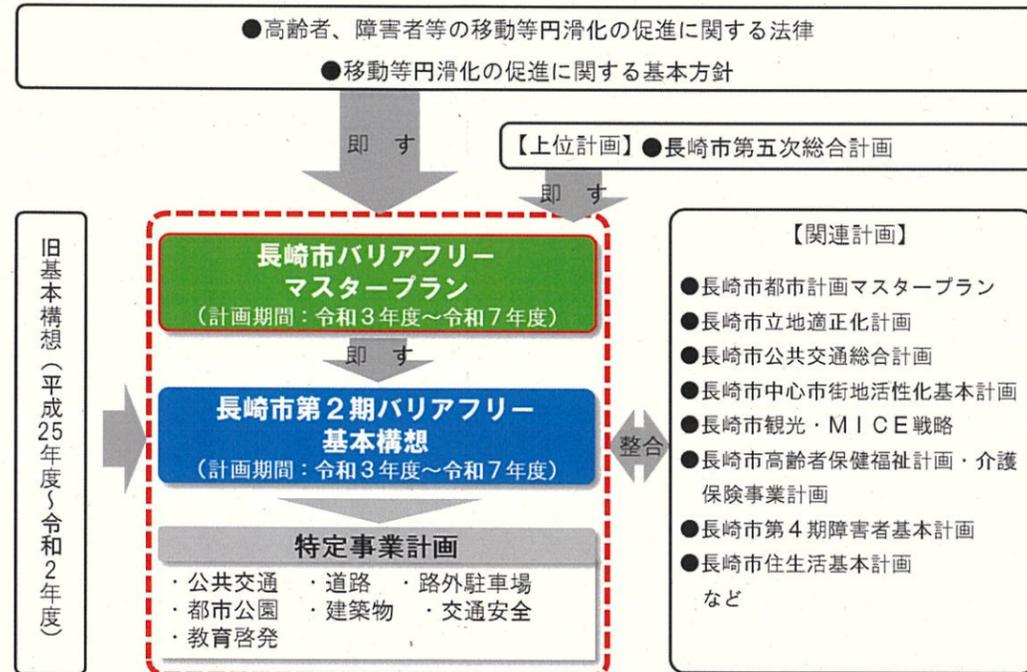
時期	内容
令和3年6月	<ul style="list-style-type: none"> <li>●都市交通審議会 長崎市駐車場整備計画&lt;改訂版&gt;の素案</li> <li>●令和3年6月市議会 所管事項調査 長崎市駐車場整備計画&lt;改訂版&gt;の素案</li> </ul>
令和3年7月	<ul style="list-style-type: none"> <li>●パブリックコメント 長崎市駐車場整備計画&lt;改訂版&gt;の素案</li> </ul>
令和3年8月	<ul style="list-style-type: none"> <li>●都市交通審議会 長崎市駐車場整備計画&lt;改訂版&gt;の原案</li> </ul>
令和3年9月	<ul style="list-style-type: none"> <li>●長崎市駐車場整備計画&lt;改訂版&gt;策定</li> </ul>

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

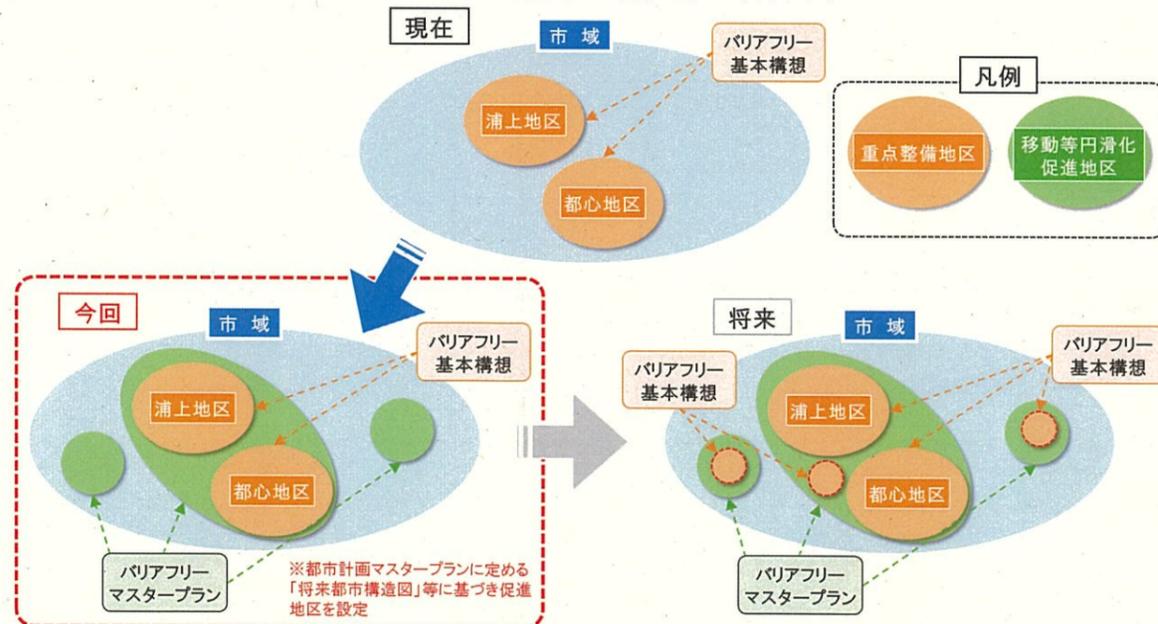
1-1. マスタープランの位置付け

「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）>



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長崎市の現状

2-1. 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

- 公共交通機関
  - ・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

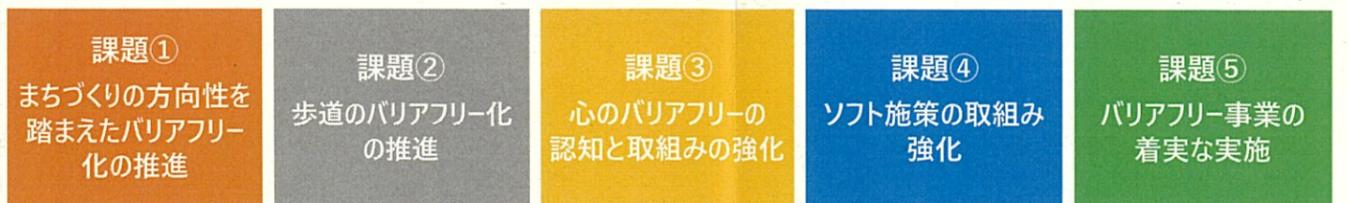
(4) 市政モニターアンケート

- 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>



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

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も含め、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

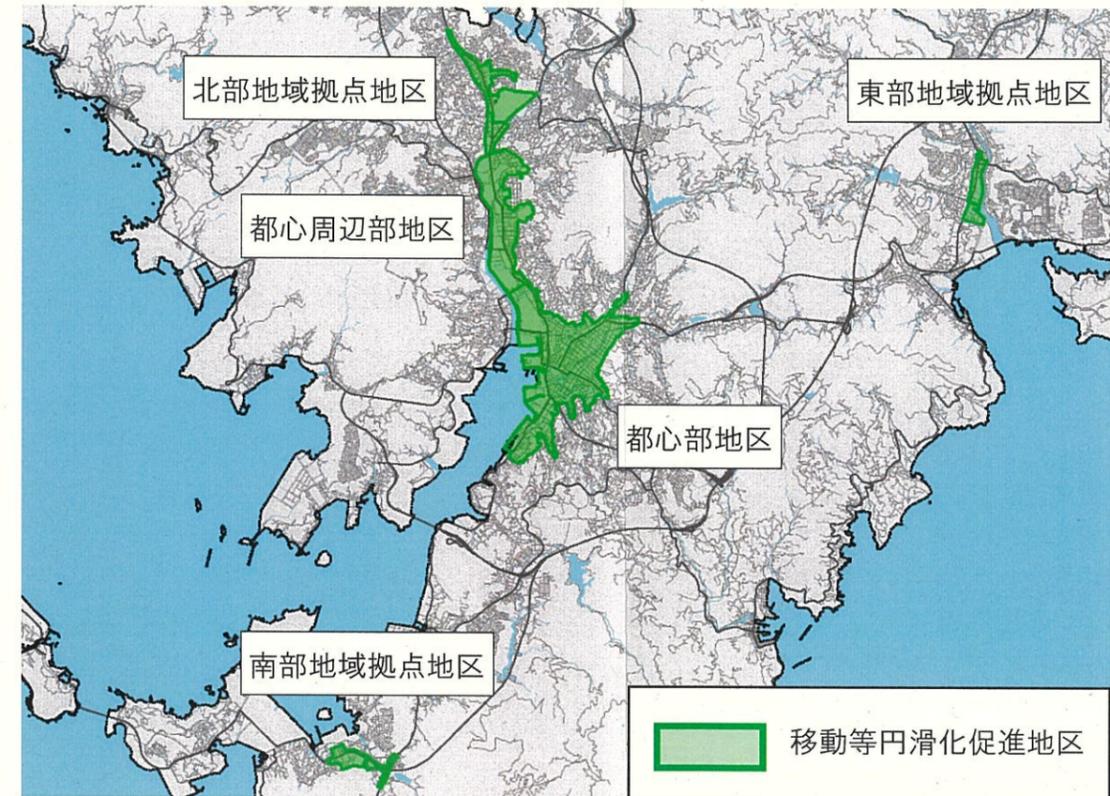
4-1. 移動等円滑化促進地区

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、同事業の区域も追加することとします。

<移動等円滑化促進地区>

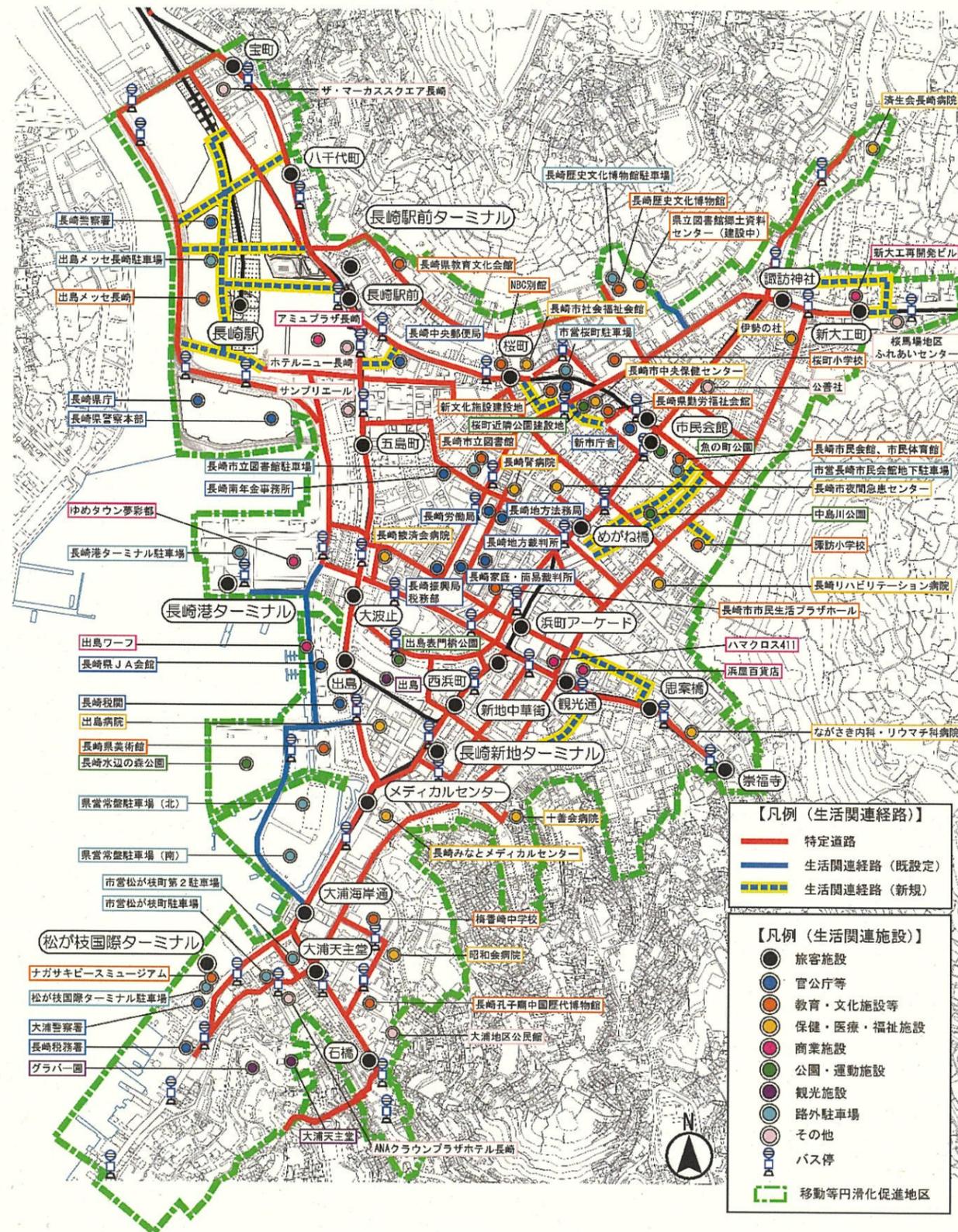


4-2. 地区の特性を踏まえたバリアフリー化の基本的な考え方

(1) 都心部地区

ア 位置・範囲

<都心部地区>



生活関連施設：高齢者、障害者等が日常・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。

生活関連経路：生活関連施設相互間の経路のこと。

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。

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"> <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>・松が枝国際観光船ふ頭2バース化</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>	

※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

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。

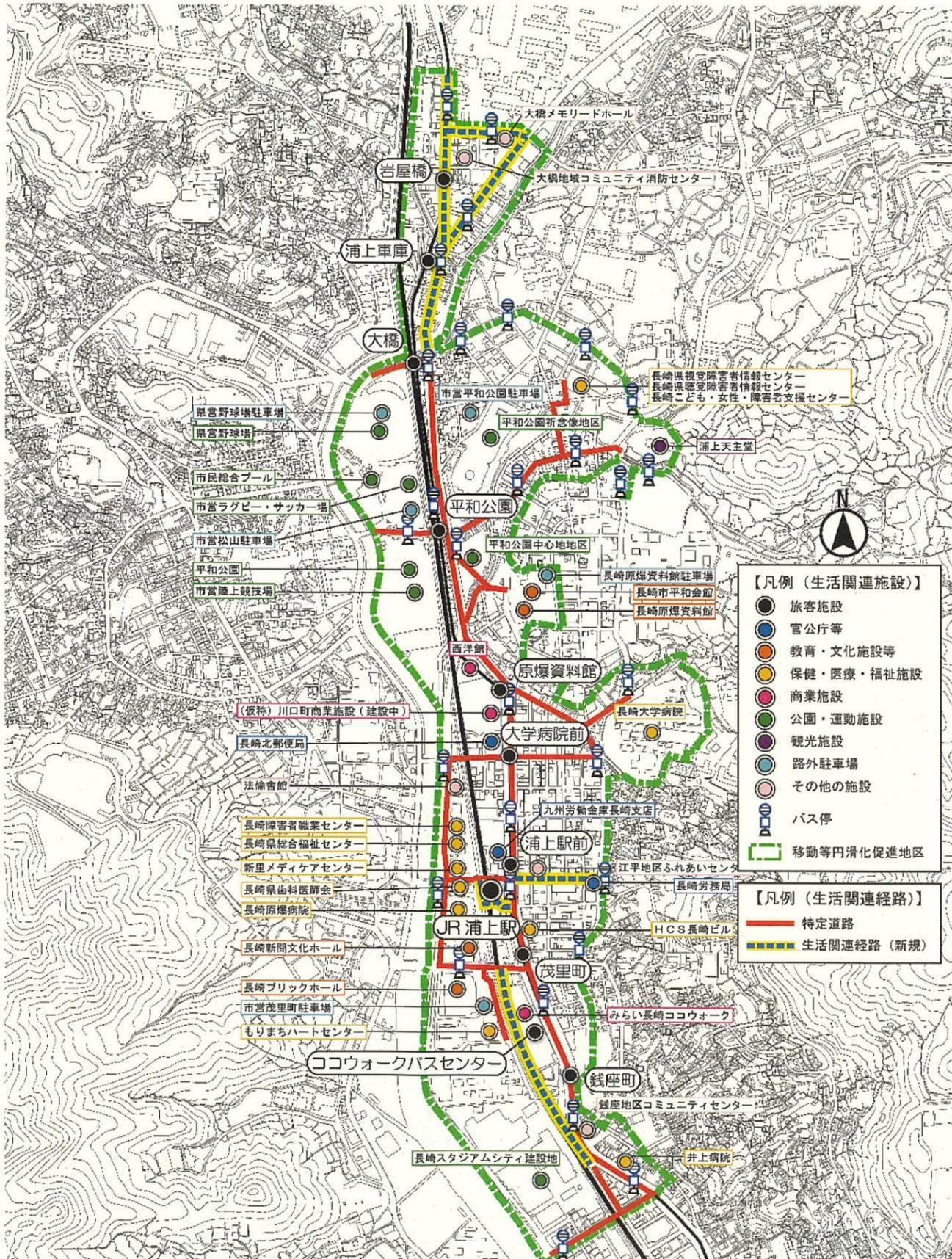
③ まちなか及び観光地周辺における回遊性の向上

- ・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

<都心周辺部地区>



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J R、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、J R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。
- さらには、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。

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	・J R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 ・川口アパート建替事業 ・（仮称）平和公園再整備事業	

※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。

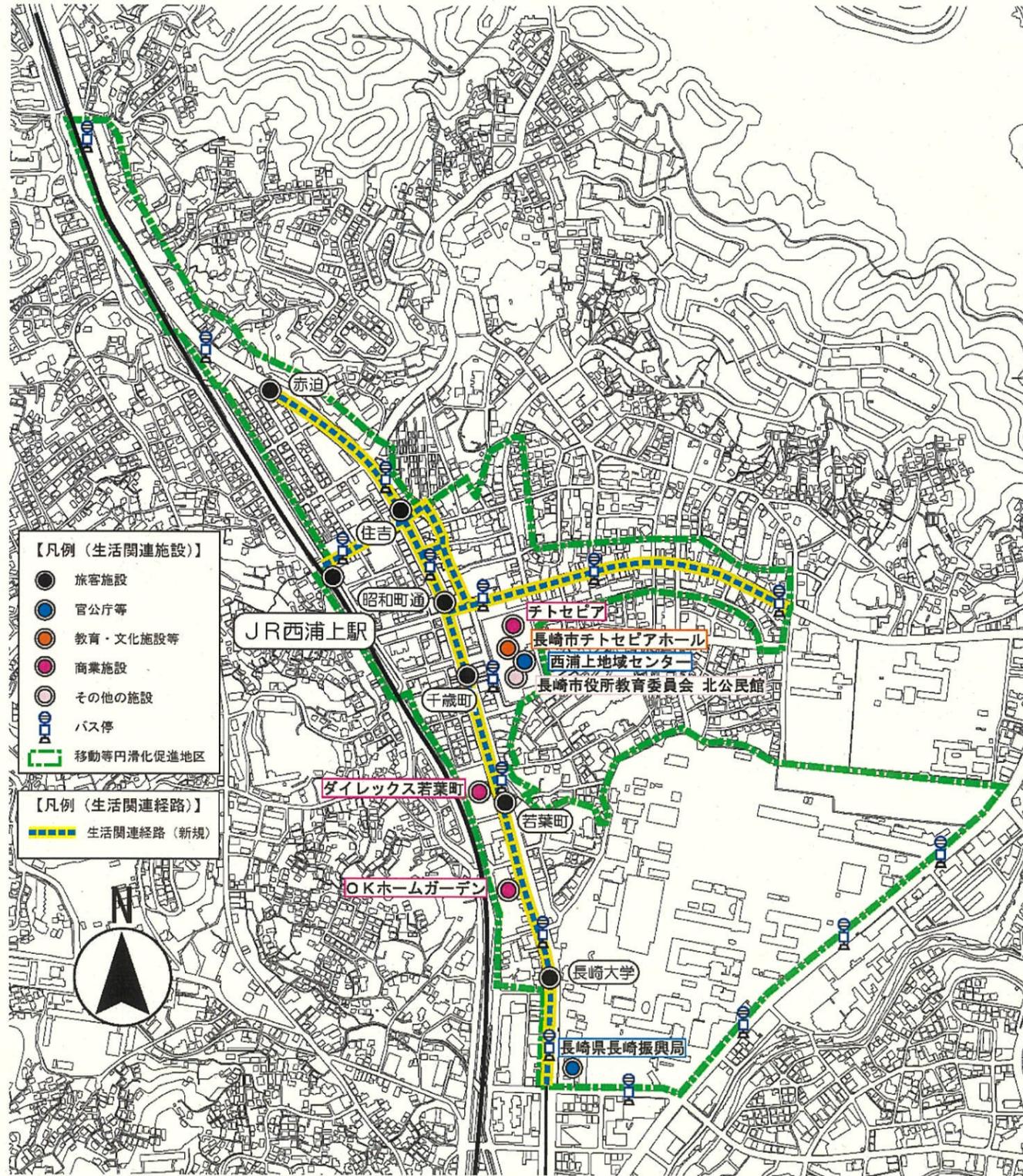
ウ バリアフリー化の基本的な考え方

- 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

<北部地域拠点地区>



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J R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。  
 ○一般国道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）※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	長崎大学電停、千歳町電停、住吉電停、赤迫電停
	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

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

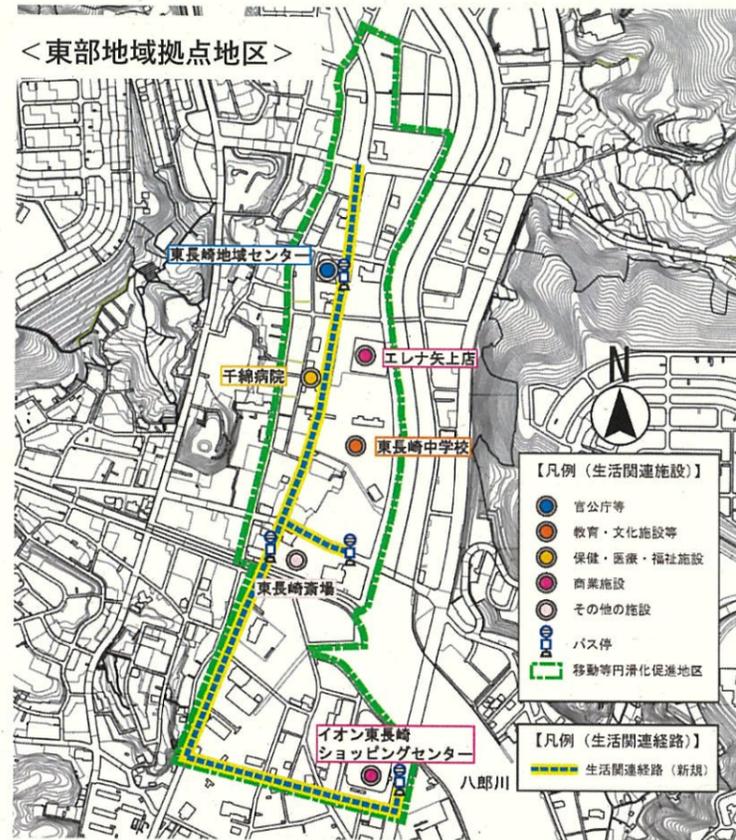
・北部地域拠点地区では、一般国道206号周辺に大型商業施設や文化施設などが立地しており、J Rや路面電車、路線バス、乗合タクシーなどが運行していることから、生活関連施設のバリアフリー化やこれら施設と公共交通機関を結ぶ経路のバリアフリー化を推進します。なお、地形的制約などによりバリアフリー化が困難な場合もあることから、「心のバリアフリー」につながる取組みを推進します。

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た広域型の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。

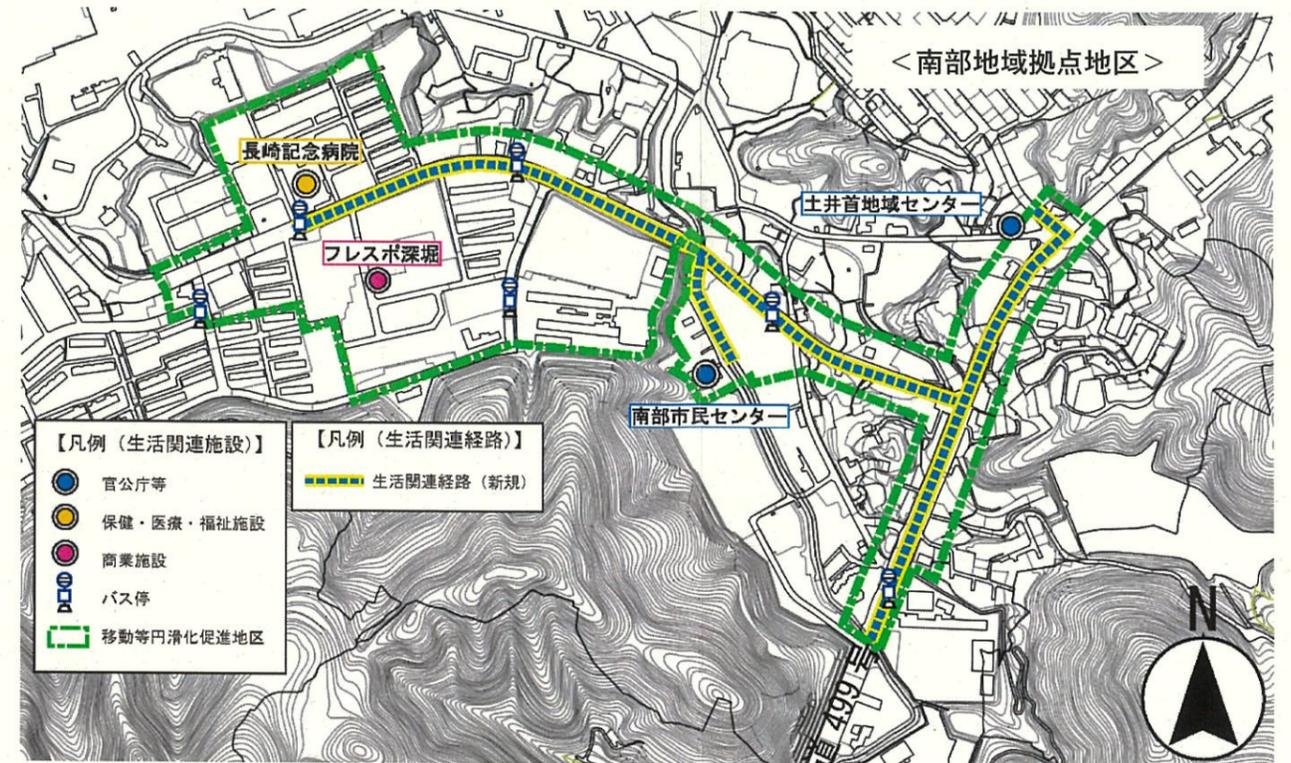
(4) 東部地域拠点地区

ア 位置・範囲



(5) 南部地域拠点地区

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、一般国道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。

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	

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。

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。

※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

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、一般国道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。

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・生活関連経路設定の考え方

(1) 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

(2) 生活関連経路設定の考え方

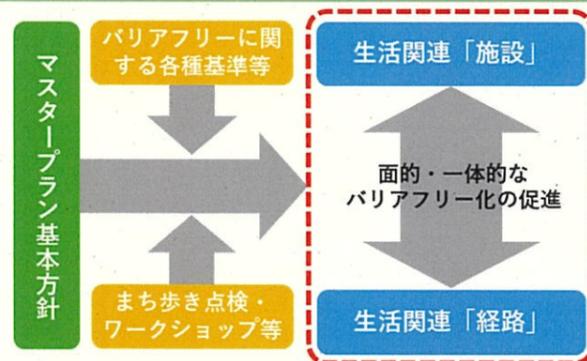
- より多くの人利用する経路
- 生活関連施設相互のネットワークを確保
- 市の関連計画との整合や地形制約の考慮

※ 各移動等円滑化促進地区における生活関連施設及び生活関連経路は、P13～P16の区域図参照

5-2. 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配慮事項

まち歩き点検やワークショップ等の意見等を踏まえ、施設や経路の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。
公共交通	案内板等	・ピクトグラムを活用など、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。
	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等の修繕に努める。
	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、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、車いすスペース等）の適正利用への配慮に努める。
公共交通	・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	・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

「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

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

6-3. 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。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。

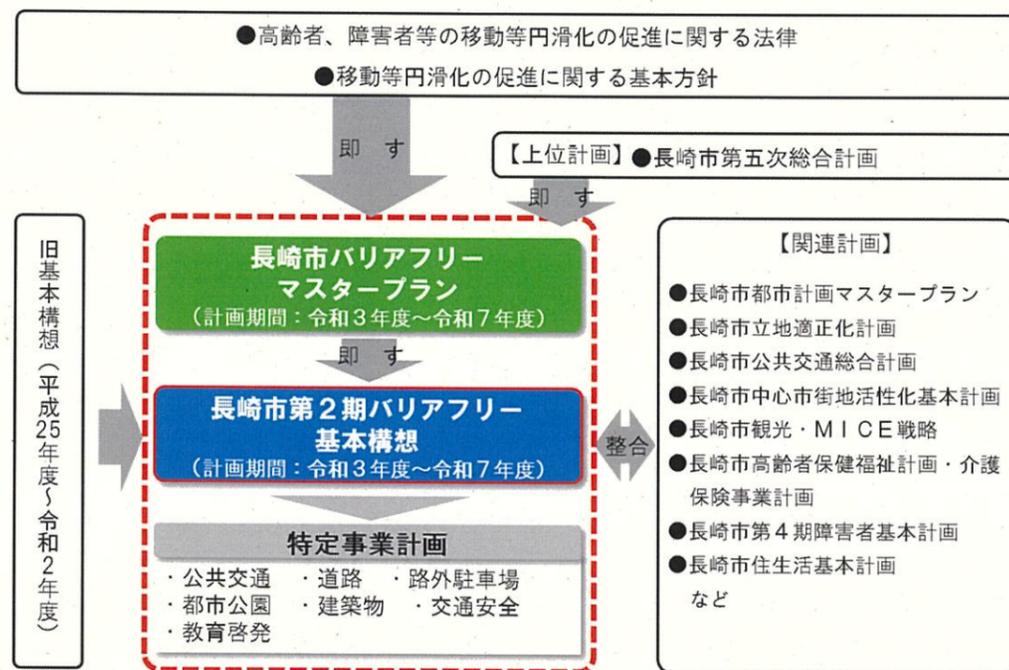
第1章 長崎市第2期バリアフリー基本構想の策定にあたって

1-1. 基本構想の位置付け

「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>



✚ 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】



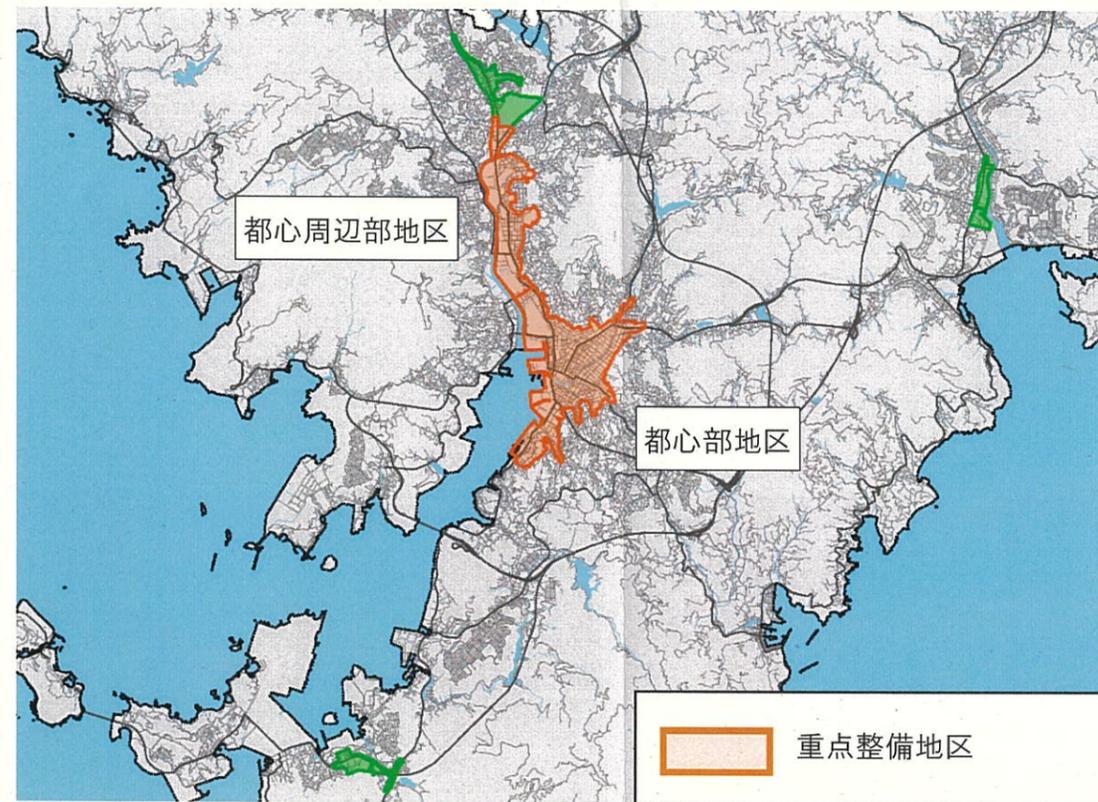
小学生による公共交通の利用疑似体験 タクシー事業者におけるユニバーサルマナー研修

第2章 重点整備地区

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、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>



2-2. 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、移動等円滑化促進地区（都心部・都心周辺部）のバリアフリー化の基本的な考え方と同様の考え方にに基づき、重点整備地区のバリアフリー化を推進します。

第3章 生活関連施設・生活関連経路

3-1. 生活関連施設・生活関連経路設定の考え方

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ます。

3-2. 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

マスタープランで掲げる考え方にに基づき、生活関連施設と生活関連経路のバリアフリー化を促進します。

第4章 実施すべき特定事業

4-1. 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り組むもの(今後5年間)
中長期	令和8年(2026)度以降も継続的に取り組むもの

4-2. 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。

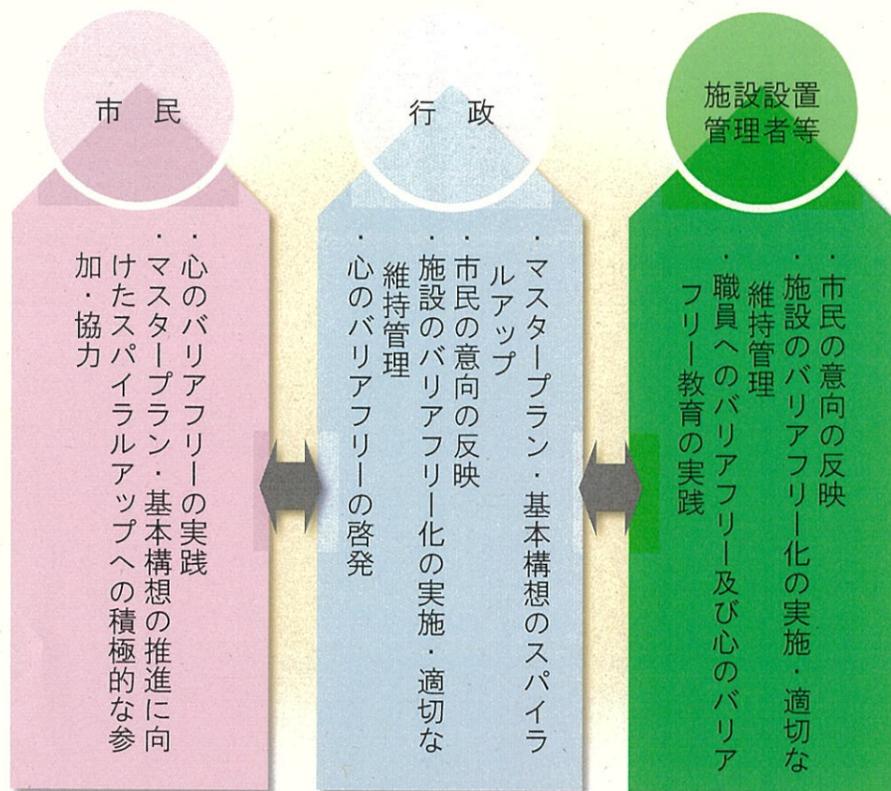
特定事業名	対象施設(整備箇所)	事業者	実施内容	実施時期
公共交通	路面電車	交通事業者	バリアフリー車両の導入	短期
			車内の車いすスペース確保	中長期
	乗合バス、貸切バス		バリアフリー車両の導入	中長期
			車内の車いすスペース確保	中長期
	タクシー		ユニバーサルデザインタクシーの導入	短期 中長期
	鉄道車両		車内の車いすスペース確保	短期 中長期
			段差の解消	短期
	旅客船		車いすスペースの確保	中長期
			長崎駅前・新地中華街電停 (5,000人/日以上)	エレベーターの設置
	有効幅員の確保			中長期
道路	重点整備地区内の特定道路・生活関連経路	道路管理者	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施設に設定した駐車場	長崎県 長崎市	障害者等駐車スペースの確保等 車いす等の対応に関する整備	短期 中長期
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	

特定事業名	対象施設(整備箇所)	事業者	実施内容	実施時期
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	重点整備地区内の特定道路・生活関連経路	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	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 公安委員会	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	
			案内サインの設置 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(※平面交差が可能となった場合：諏訪神社、宝町)		

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。

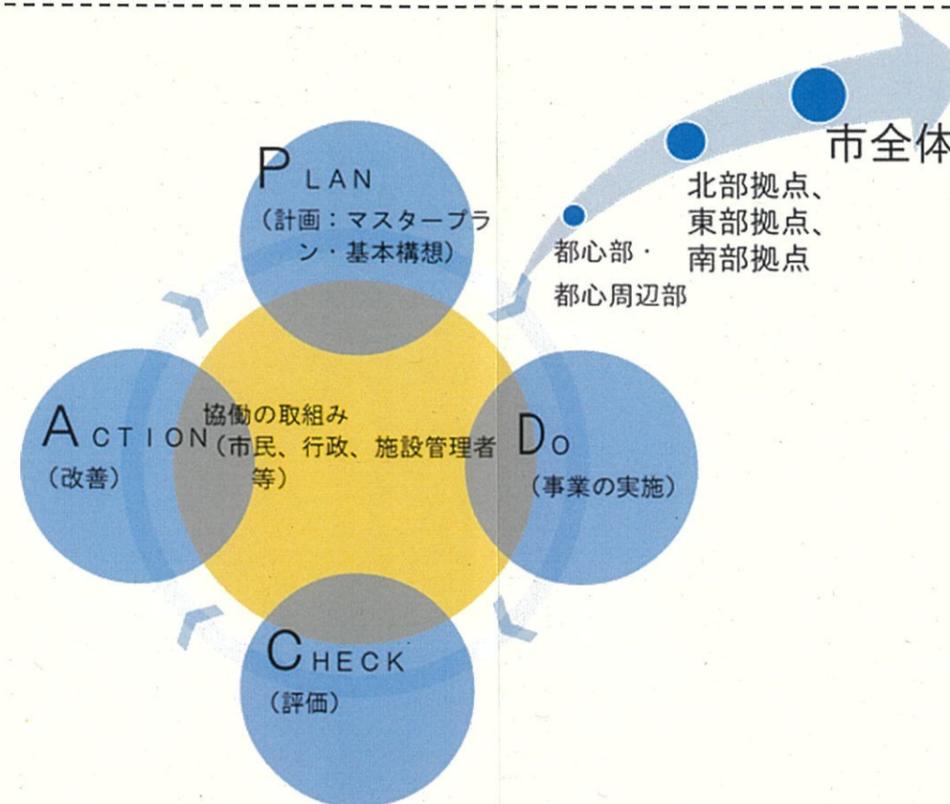
<バリアフリー化の推進に向けた役割>



第2章 スパイラルアップによるバリアフリーの推進

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P D C A（計画・実施・評価・改善）サイクルによる継続的な取組みを実践し、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。



～計画策定スケジュール (予定)～

時期	内容
令和3年6月	<ul style="list-style-type: none"> <li>●長崎市移動等円滑化推進協議会 長崎市バリアフリーマスタープラン・長崎市第2期バリアフリー基本構想の素案</li> <li>●令和3年6月市議会 所管事項調査 長崎市バリアフリーマスタープラン・長崎市第2期バリアフリー基本構想の素案</li> </ul>
令和3年7月	<ul style="list-style-type: none"> <li>●パブリックコメント 長崎市バリアフリーマスタープラン・長崎市第2期バリアフリー基本構想の素案</li> </ul>
令和3年8月	<ul style="list-style-type: none"> <li>●長崎市移動等円滑化推進協議会 長崎市バリアフリーマスタープラン・長崎市第2期バリアフリー基本構想の原案</li> </ul>
令和3年9月	<ul style="list-style-type: none"> <li>●長崎市バリアフリーマスタープラン・長崎市第2期バリアフリー基本構想策定</li> </ul>