

# 長崎市バリアフリーマスタープラン

(令和 8 年 4 月改定)

## 長崎市第 3 期バリアフリー基本構想

(令和 8 年 4 月策定)

～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～

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本市の現状 ..... 7

2-1. 本市の現状 ..... 7

2-2. 旧基本構想の評価 ..... 31

2-3. まち歩き点検とワークショップ ..... 39

2-4. 高齢者、障害者へのヒアリング ..... 44

2-5. 本市のバリアフリーに関する課題 ..... 45

#### 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 ..... 47

3-1. 基本理念 ..... 47

3-2. 基本方針 ..... 48

#### 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 ..... 49

4-1. 移動等円滑化促進地区の要件 ..... 49

4-2. 移動等円滑化促進地区 ..... 50

4-3. 生活関連施設設定の考え方 ..... 51

4-4. 生活関連経路設定の考え方 ..... 56

4-5. 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 ..... 57

4-6. 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 ..... 66

#### 第5章. バリアフリーに関するソフト施策の取組み ..... 71

5-1. 心のバリアフリーとは ..... 71

5-2. 心のバリアフリーに関する取組み ..... 71

5-3. バリアフリーマップについて ..... 73

#### 第6章. 行為の届出に関する事項 ..... 77

6-1. 届出制度の概要 ..... 77

6-2. 届出の対象 ..... 77

### 第2編. 長崎市第3期バリアフリー基本構想 ..... 79

#### 第1章. 長崎市第3期バリアフリー基本構想の策定にあたって ..... 79

1-1. 基本構想の位置づけ .....	79
1-2. 計画期間 .....	80
<b>第2章. 重点整備地区及び生活関連施設・生活関連経路 .....</b>	<b>81</b>
2-1. 重点整備地区の要件 .....	81
2-2. 重点整備地区 .....	82
2-3. 生活関連施設及び生活関連経路設定の考え方 .....	82
2-4. 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 .....	83
2-5. 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 .....	87
<b>第3章. 実施すべき特定事業 .....</b>	<b>88</b>
3-1. 特定事業とは .....	88
3-2. 特定事業の種類 .....	88
3-3. 特定事業の実施予定期間の分類 .....	89
3-4. 特定事業の設定 .....	90
<b>第3編. バリアフリーの推進にあたって .....</b>	<b>96</b>
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 .....	96
第2章. スパイラルアップによるバリアフリーの推進 .....	97
<b>資料編 .....</b>	<b>98</b>
1. アンケート調査 .....	98
(1) 市民意向調査【令和7年度】 .....	98
(2) 市政モニターアンケート【令和元年度】 .....	115
2. 長崎市移動等円滑化推進協議会委員 .....	133
3. 計画策定の経過 .....	134
4. 用語解説 .....	135

# 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

我が国は、これまで経験したことのない本格的な高齢社会を迎えており、今後も更なる高齢化が進行することが見込まれている中、長崎市（以下「本市」という。）においては、全国を上回る早さで高齢化が進行しています。

このような状況の下、高齢者や障害者をはじめ、すべての人が安全・安心・快適に移動し、生活できる環境づくりの重要性が一層高まっています。また、観光客や外国人来訪者の増加、都心部を中心とした都市拠点整備や公共交通を取り巻く環境の変化などにより、誰もが円滑に移動できる都市空間の整備が求められています。

本市では、こうした課題に対応するため、平成12年11月に施行された「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」等を踏まえ、平成14年8月に「長崎市交通バリアフリー基本構想」を、平成16年10月には「長崎市交通バリアフリー特定事業計画」を策定し、公共交通施設や道路等を中心としたバリアフリー化に取り組んできました。

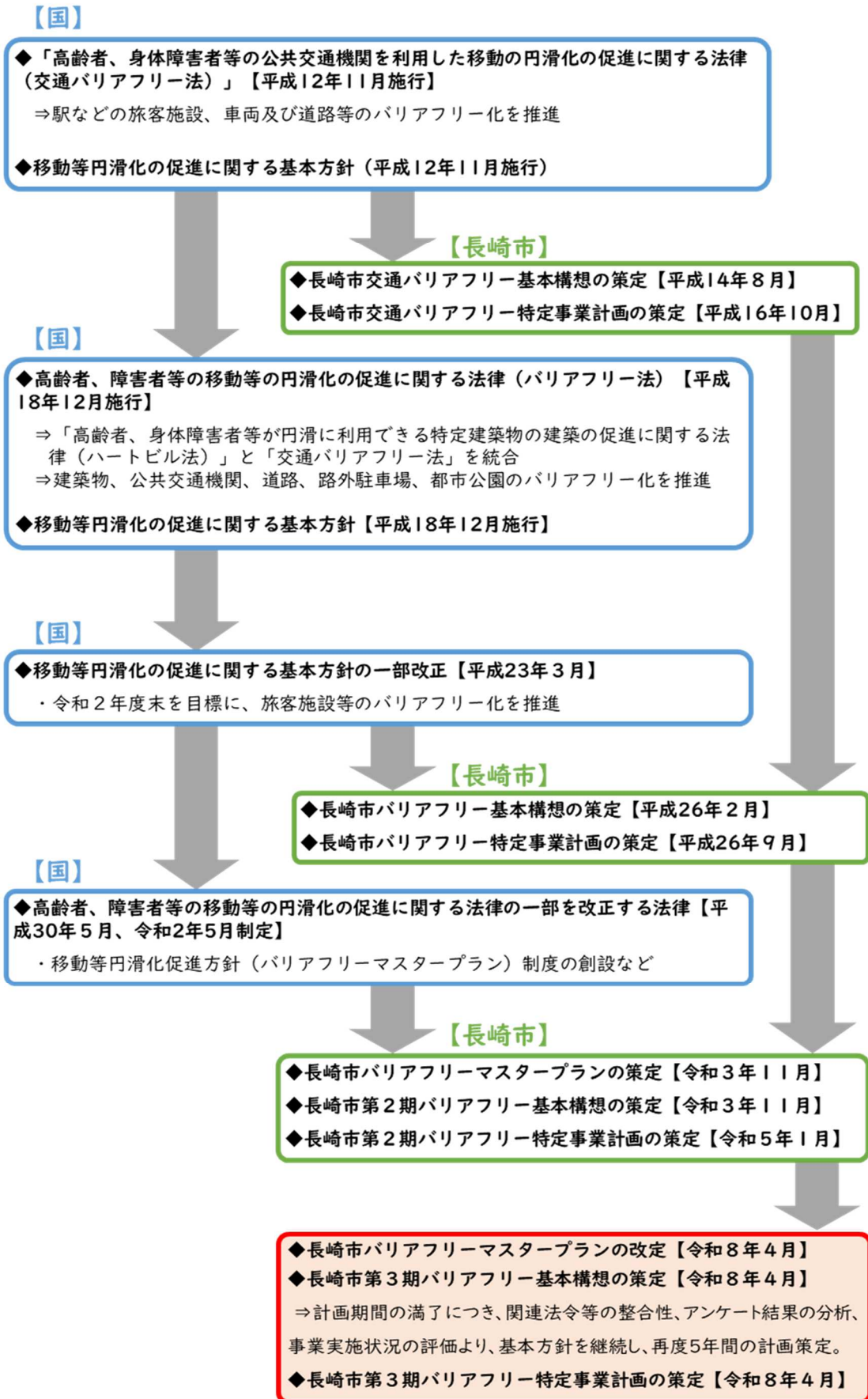
その後、平成18年12月に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「バリアフリー法」という。）」が施行されたことを受け、平成26年2月には「長崎市バリアフリー基本構想（以下「旧基本構想」という。）」を、同年9月には「長崎市バリアフリー特定事業計画」を策定し、建築物や都市公園なども含めた、より幅広い分野におけるバリアフリー施策を関係機関と連携・協働しながら推進してきました。

さらに、障害者差別解消法の施行や、ユニバーサル社会の実現に向けた国の動き、バリアフリー法の改正により市町村が面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すバリアフリーマスタープラン制度が創設されたことを踏まえ、本市においても、市全体を見据えた計画的なバリアフリー施策の推進が必要となりました。このため、令和3年11月に「長崎市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。）」及び「長崎市第2期バリアフリー基本構想（以下「第2期基本構想」という。）」を策定し、ハード・ソフト両面におけるバリアフリー化を総合的に推進してきました。

しかしながら、これら両計画が計画期間の満了を迎えることから、社会情勢の変化や関係法令との整合性、市民意向調査による優先すべき課題の分析を行った上で、引き続き本市のバリアフリー施策を計画的かつ継続的に推進していくことが求められています。

このような状況を踏まえ、本市では、これまでの取組や基本理念を継承しつつ、「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」の実現を目指し、新たに「長崎市バリアフリーマスタープラン」及び「長崎市第3期バリアフリー基本構想」を策定するものです。

<経緯>



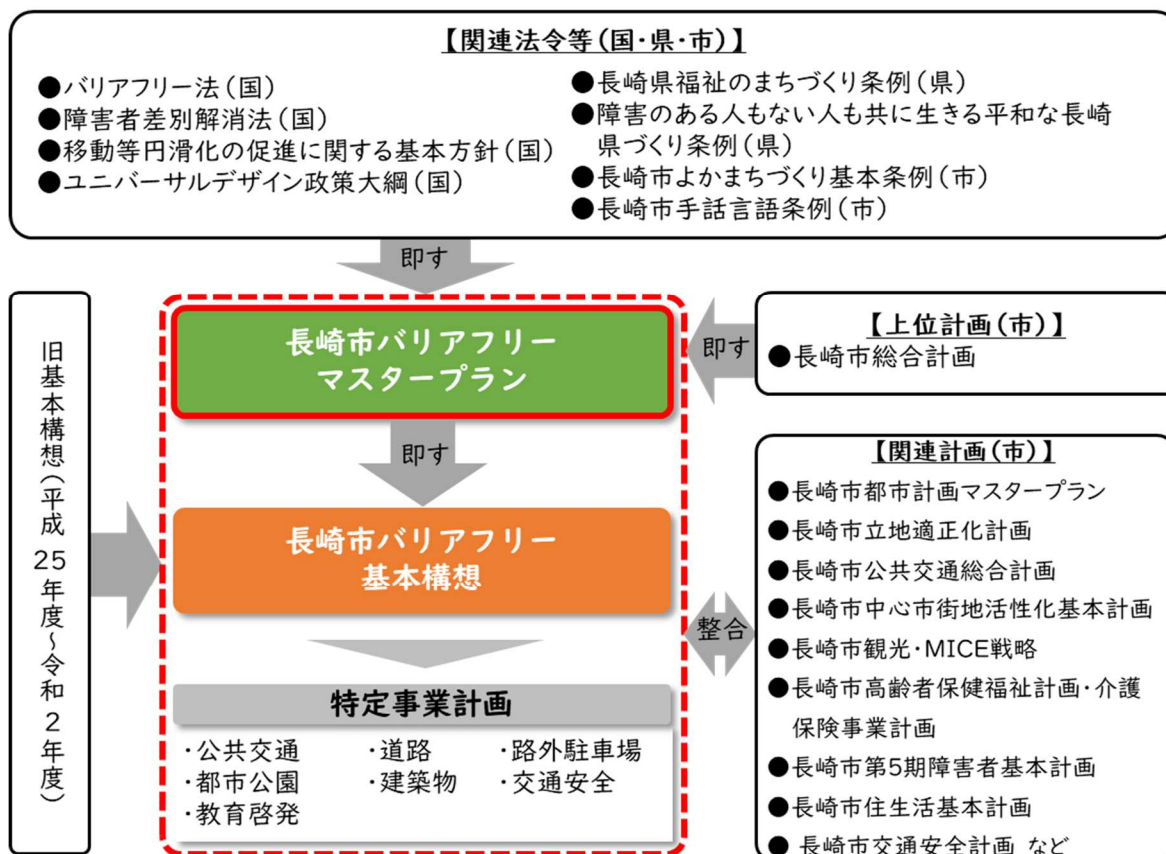
## 1-2. マスタープランの位置づけ

「マスタープラン」とは、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、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2月に策定した旧基本構想により、関係機関と連携・協働しながら、ハード・ソフト面における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きます。

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「長崎市総合計画」などに即すほか、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>



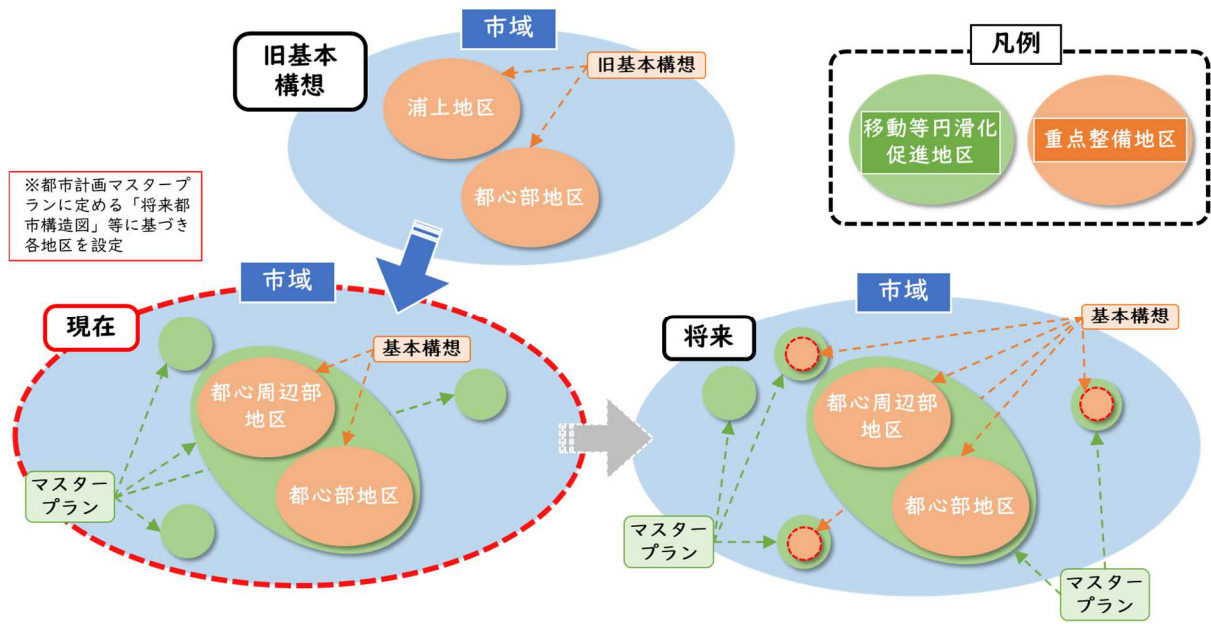
### <参考 バリアフリー法(抜粋)>

(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。

2～10 略

<マスタープランと基本構想の対象地区（イメージ）>



地区	移動等円滑化促進地区	重点整備地区
概要	バリアフリー法第2条第1項第23号の要件に該当する地区で、バリアフリー化を促進することが特に必要であると認められるなどの地区のこと。	バリアフリー法第2条第1項第24号の要件に該当する地区で、バリアフリー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などの地区のこと。

1-3. 計画期間

計画期間は、令和3（2021）年度から令和12（2030）年度までの10年間とします。

## 1-4. 上位・関連計画

マスタープランは、上位計画等に即すとともに、関連計画と整合を図り策定します。ここでは、マスタープランに関連する主な上位・関連計画を整理します。

### <上位・関連計画一覧>

上位・関連計画	計画概要
長崎市総合計画 【所管：都市経営室】	・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。
長崎市都市計画マスタープラン 【所管：都市計画課】	・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、少子高齢化の進行においても、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】	・「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】	・「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】	・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、市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】	・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】	・「人にやさしく、地域でいきい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するため策定された計画。

上位・関連計画	計画概要
長崎市第5期障害者基本計画 【所管：障害福祉課】	・障害者基本法に基づく計画で、長崎市の障害者施策にかかわる理念や基本的な方針を定め、障害者施策の方向性を示す計画。
長崎市住生活基本計画 【所管：住宅政策室】	・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行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。
長崎市交通安全計画 【所管：自治振興課】	・交通安全対策基本法に基づき、市内における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等について定めた計画。

## 第2章. バリアフリーを取り巻く本市の現状

### 2-1. 本市の現状

#### (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。長崎市は西側、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、住宅が丘陵をは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し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>

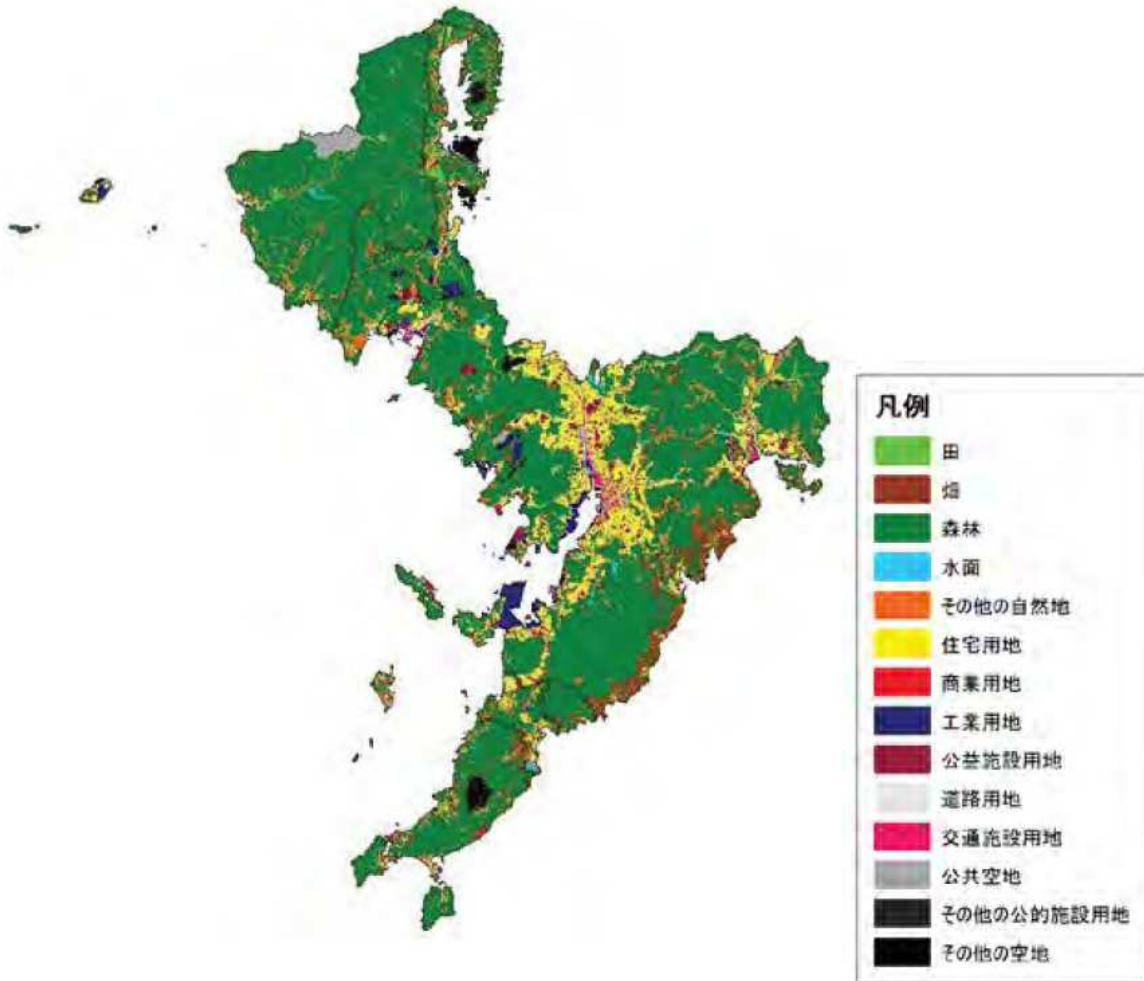


(出典：長崎市都市計画マスタープラン)

## (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)

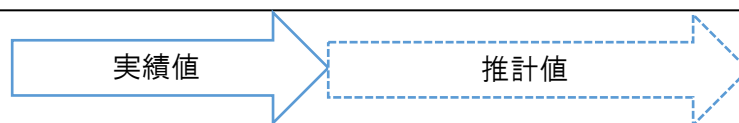
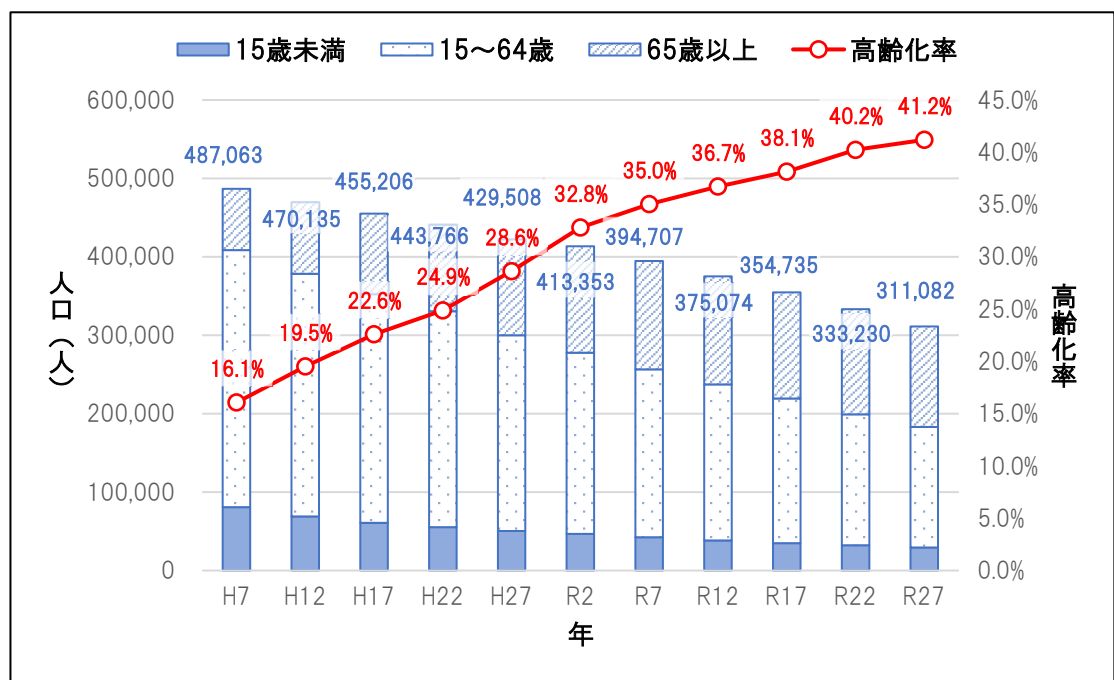
### (3) 人口動向等

#### ア 人口と高齢化の状況

本市の人口は、昭和 60 年をピークに年々減少しており、平成 27（2015）年で 429,508 人（国勢調査）です。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計によると、本市の人口は今後も減少し、令和 27（2045）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（2015）年は 28.6%で、将来推計によると令和 27（2045）年には 41.2%に達するなど、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ます。

<人口の推移と高齢化率>



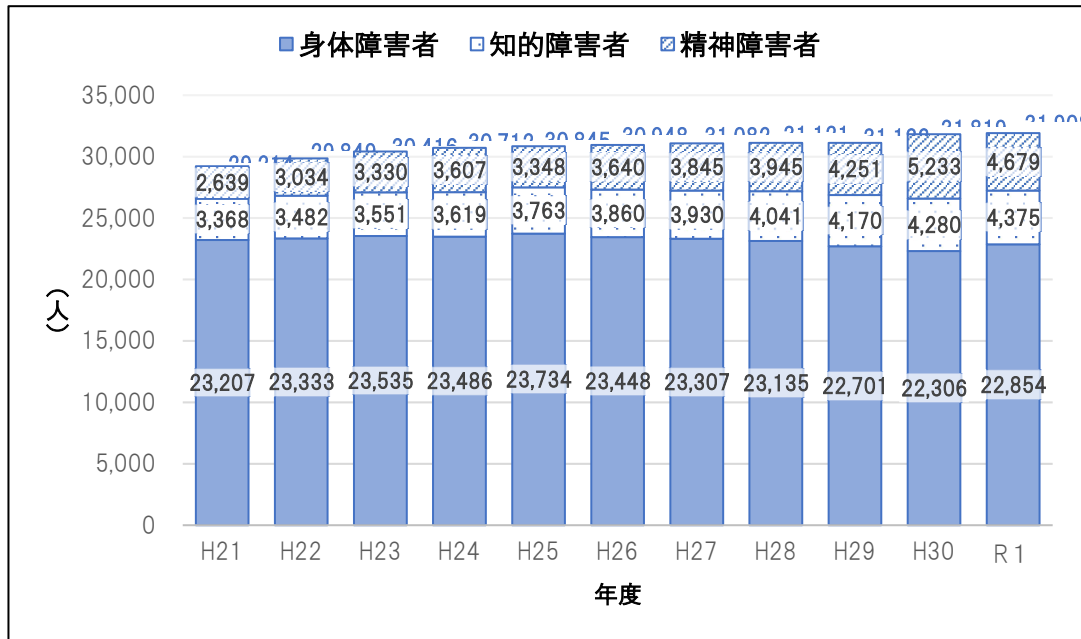
（資料：日本の地域別将来推計人口（平成 30 年推計）国立社会保障・人口問題研究所）

## イ 障害者の状況

障害者数は、年々増加傾向にあり、身体障害者が最も多く約7割を占めています。

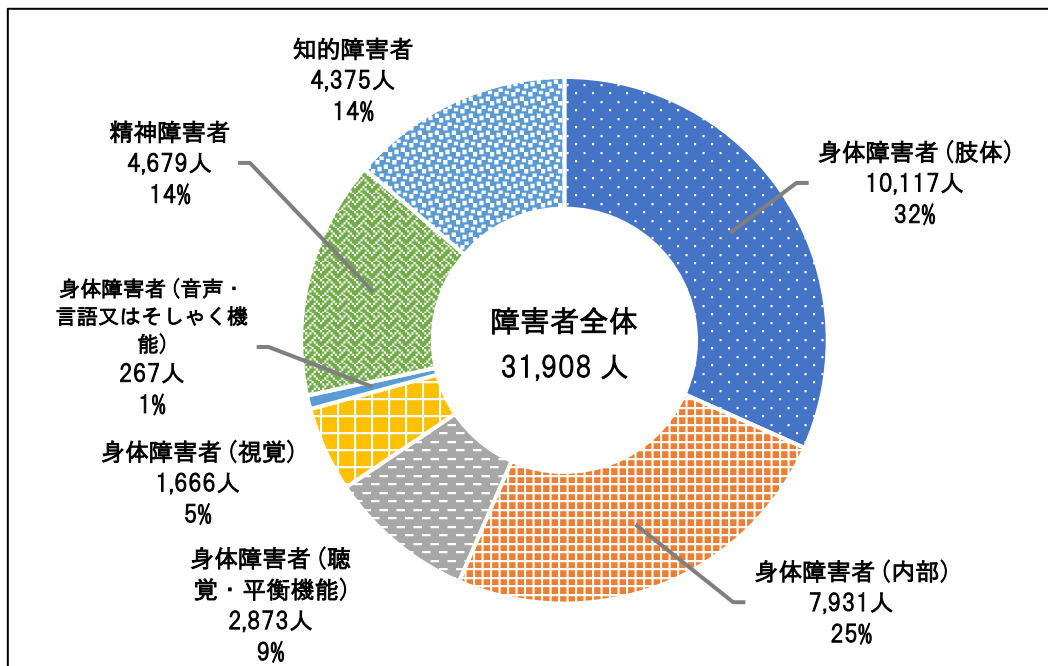
令和元年度の障害者の内訳は、肢体不自由が10,117人(32%)、内部障害が7,931人(25%)、聴覚・平衡機能障害が2,873人(9%)、視覚障害が1,666人(5%)、音声・言語又はそしゃく機能障害が267人(1%)、精神障害者が4,679人(14%)、知的障害者が4,375人(14%)です。

＜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）＞

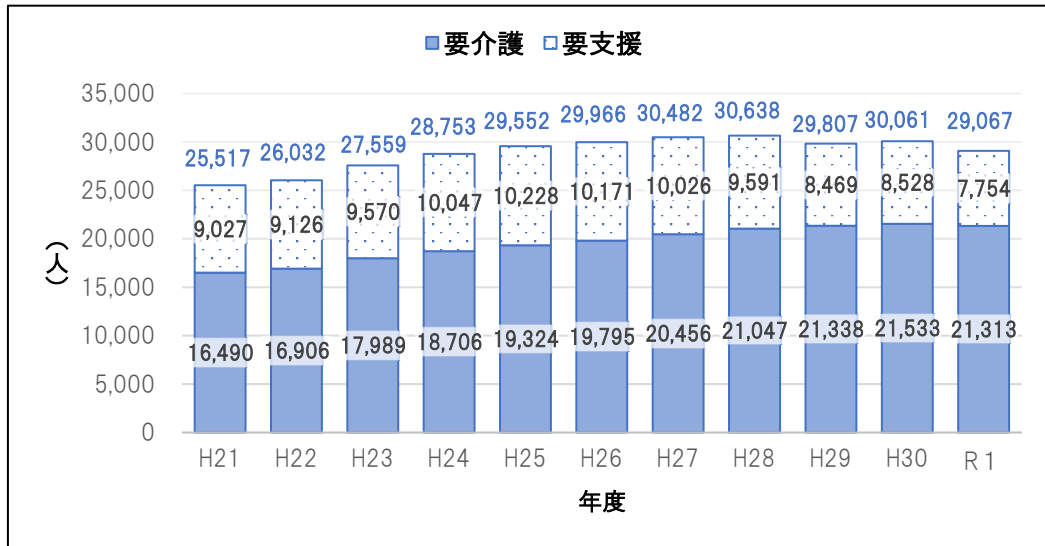


(資料：長崎市障害福祉課)

### ウ 要支援・要介護認定者の状況

要支援・要介護認定者数は増加傾向にあり、平成21年度の25,517人に対し、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＞



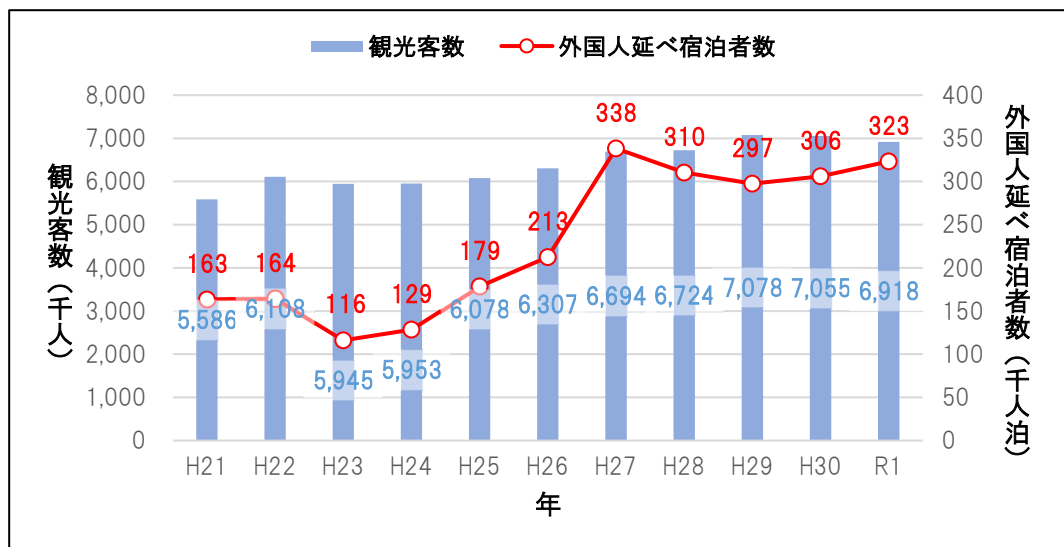
(資料：長崎市統計年鑑)

### エ 観光客の状況

観光客数は増加傾向にあり、平成29(2017)年に過去最高の約708万人を記録し、令和元(2019)年は約692万人となっています。

また、外国人延べ宿泊者数は、平成21(2009)年の約16万人に対し、令和元(2019)年は約32万人と2倍程度増加しています。

＜観光客数と外国人延べ宿泊者数の推移＞



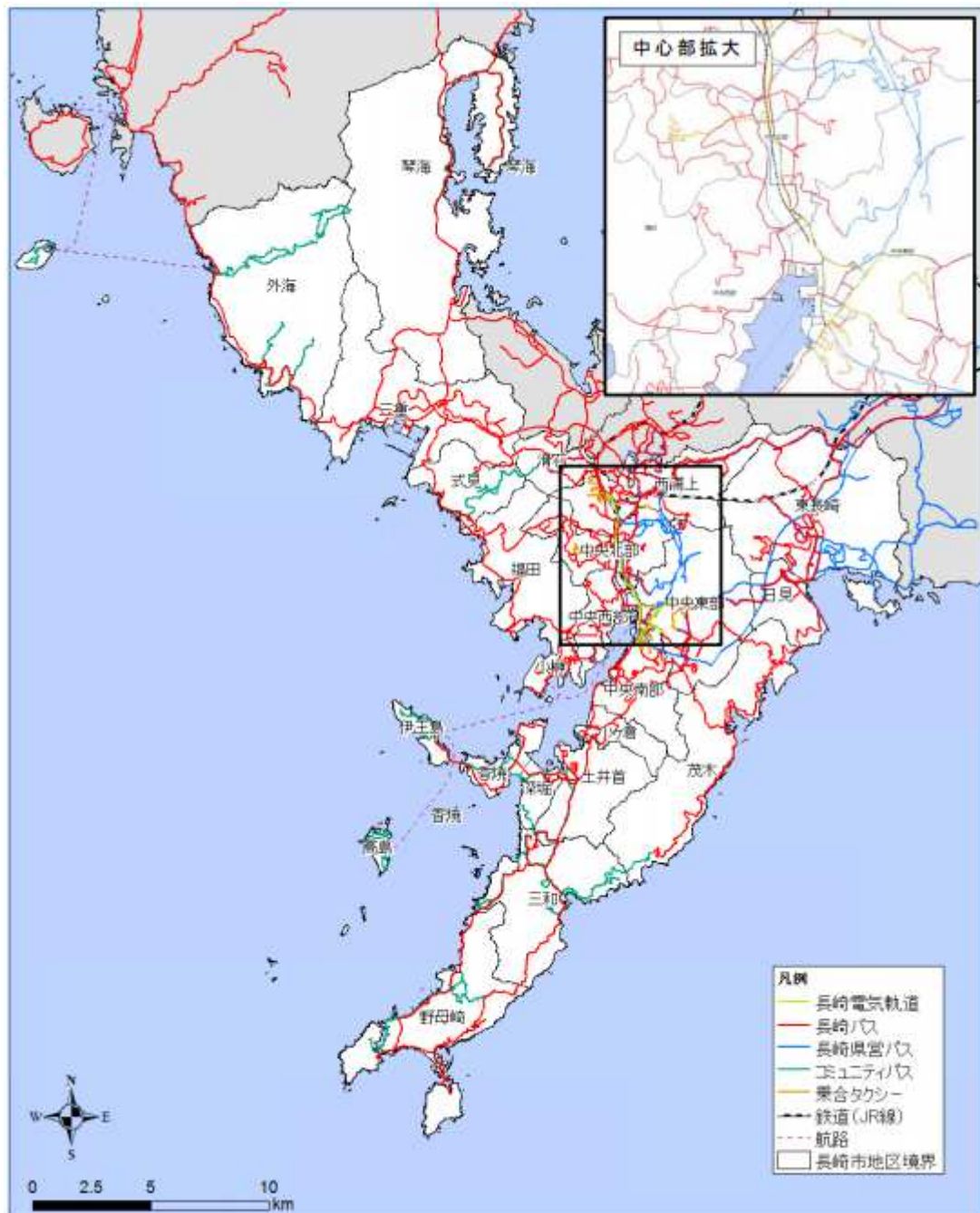
(資料：長崎市観光統計)

#### (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。

注) 徒歩圏人口カバー率

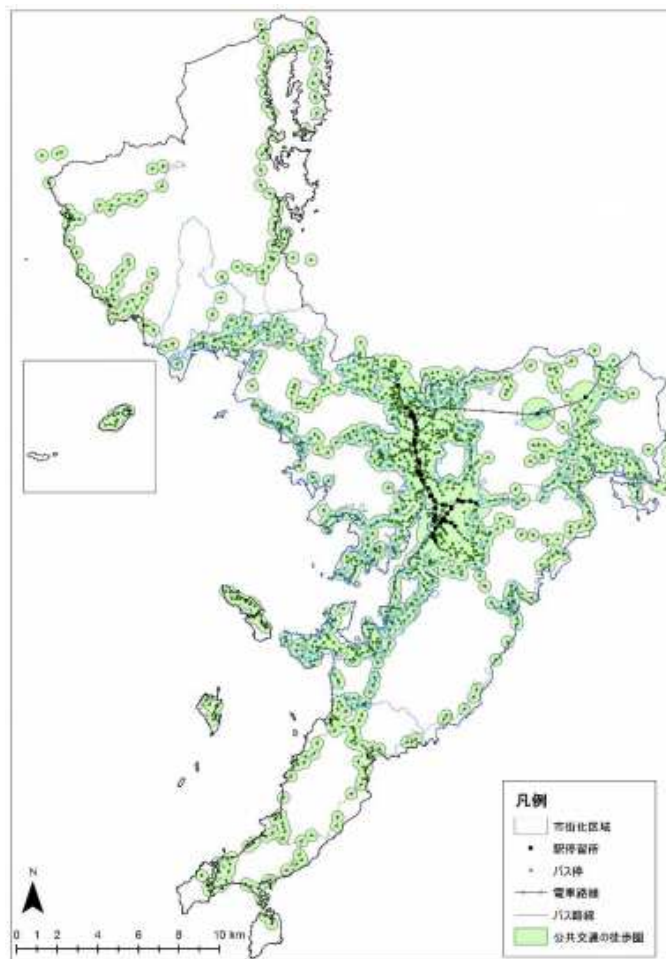
30本以上/日の運行がある鉄道・バス路線において、鉄道駅から800m以内、又はバス停から300m以内に居住する人口を、都市の総人口で除した値。

＜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」(国土交通省))

＜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)

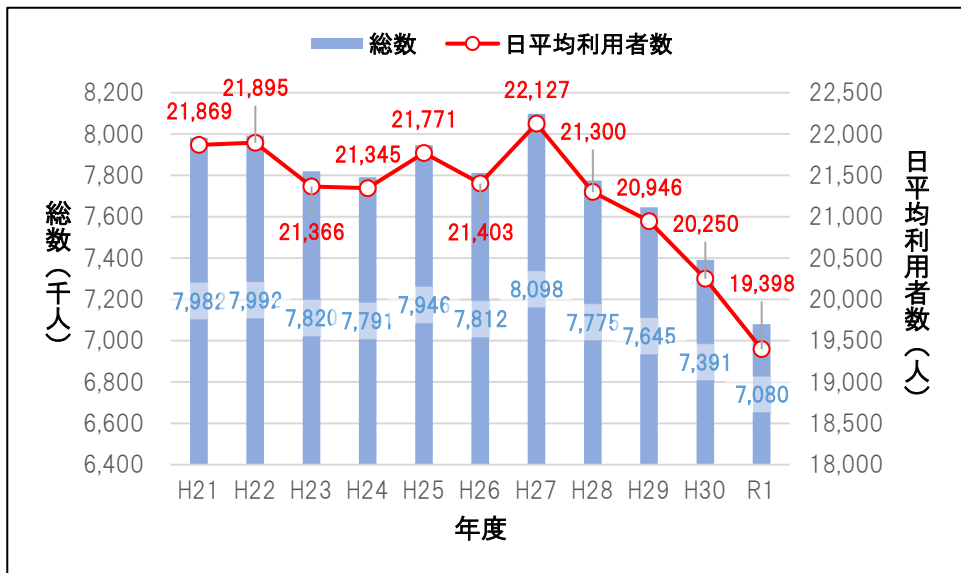
ウ 鉄道

(ア) 利用者数

・長崎駅

長崎駅の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、令和元年度の利用者数は約710万人、1日の平均利用者数は約19,400人です。

<長崎駅利用者数の推移>

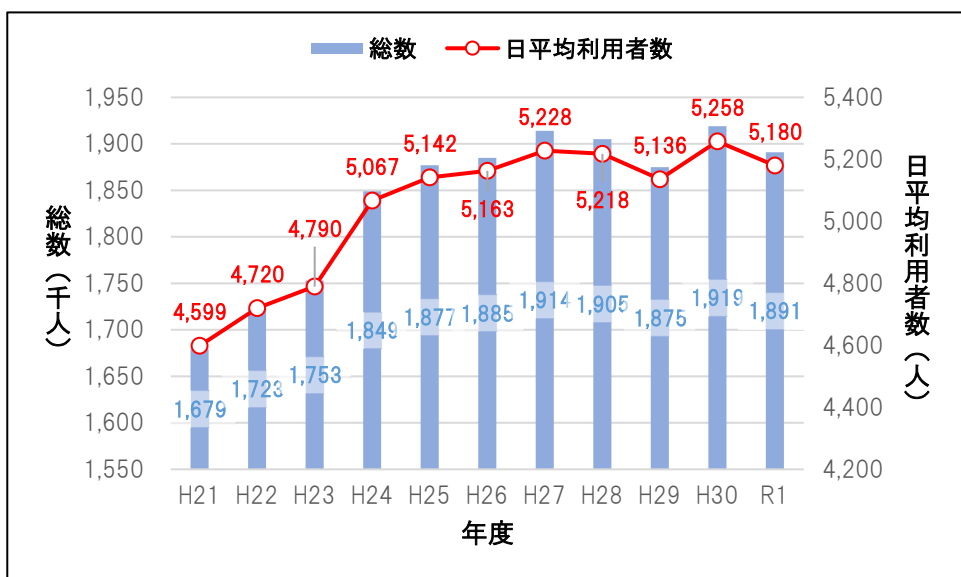


(資料：長崎市統計年鑑)

・浦上駅

浦上駅の利用者数は近年横ばい傾向にあり、令和元年度の利用者数は約190万人、1日の平均利用者数は約5,200人です。

<浦上駅利用者数の推移>

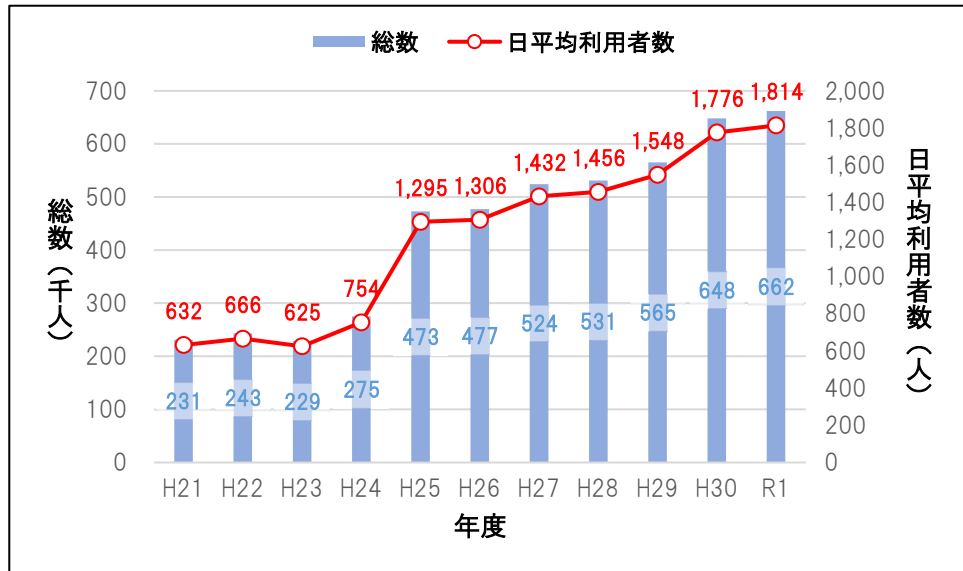


(資料：長崎市統計年鑑)

・西浦上駅

西浦上駅の利用者数は増加傾向にあり、令和元年度の利用者数は約 66 万人、1 日の平均利用者数は約 1,800 人です。

<西浦上駅利用者数の推移>

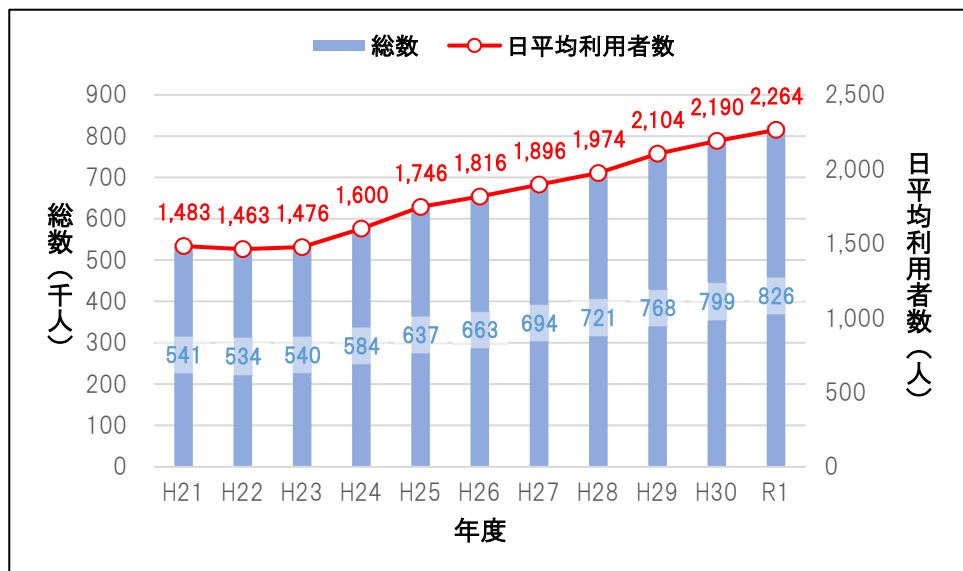


(資料：長崎市統計年鑑)

・道ノ尾駅

道ノ尾駅の利用者数は増加傾向にあり、令和元年度の利用者数は約 83 万人、1 日の平均利用者数は約 2,300 人です。

<道ノ尾駅利用者数の推移>

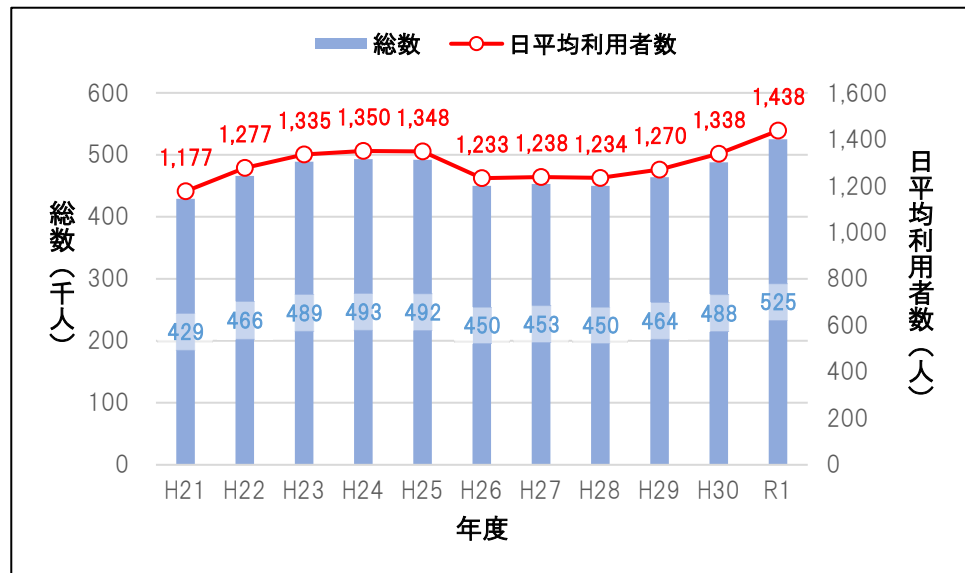


(資料：長崎市統計年鑑)

・現川駅

現川駅の利用者数は近年増加傾向にあり、令和元年度の利用者数は約 53 万人、1 日の平均利用者数は約 1,400 人です。

<現川駅利用者数の推移>

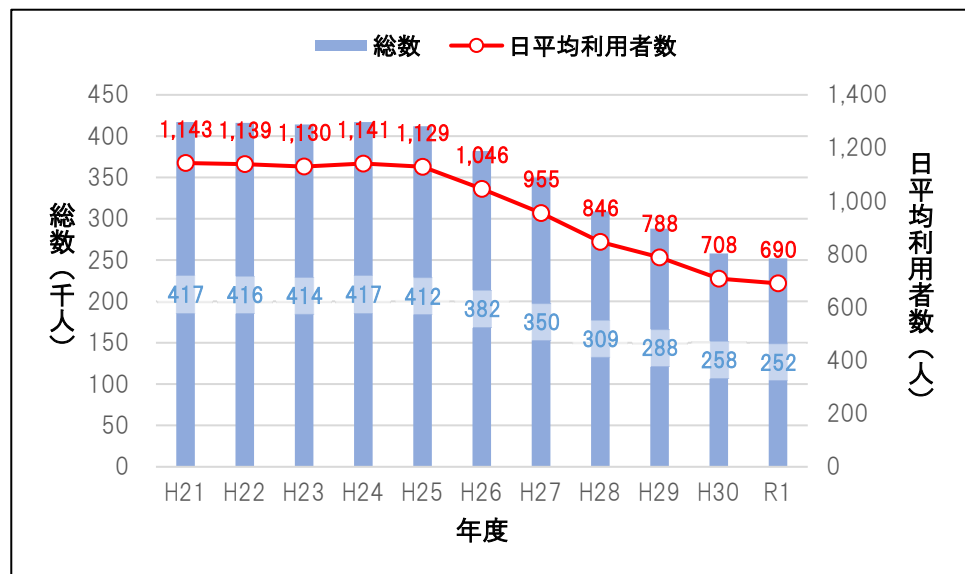


(資料：長崎市統計年鑑)

・肥前古賀駅

肥前古賀駅の利用者数は減少傾向にあり、令和元年度の利用者数は約 25 万人、1 日の平均利用者数は約 700 人です。

<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 年度以降の公表値は 1 日平均乗車人数のみであるため、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) 車両数

九州旅客鉄道(株)長崎支社の令和元年度末時点における車両総数は 64 両で、このうち移動等円滑化基準適合車両数は 30 両(適合率 47%)です。

<鉄道車両の現状>

年度	令和元年度末時点
車両総数	64 両
移動等円滑化基準適合車両数	30 両
適合率	47%

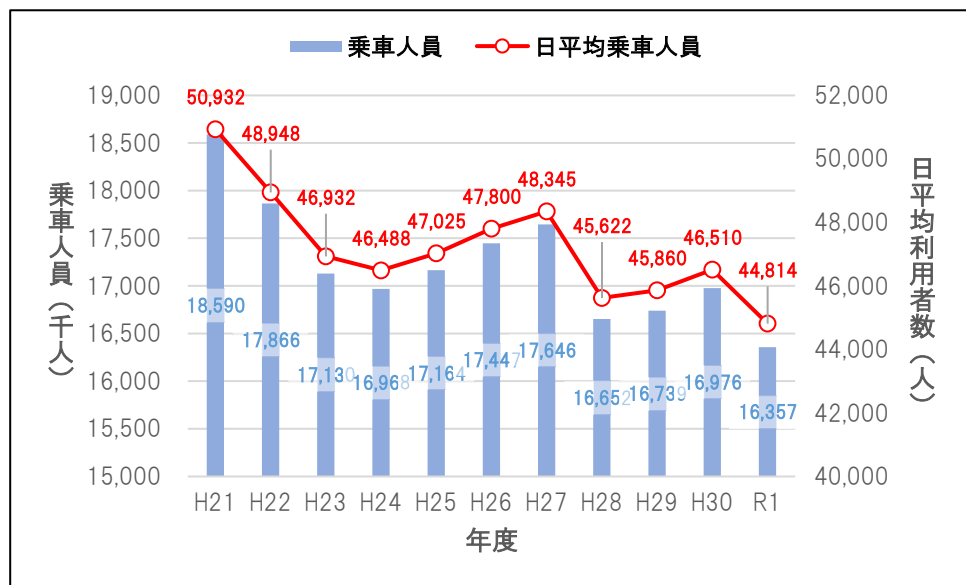
(資料：九州旅客鉄道(株)長崎支社)

エ 路面電車

(ア) 利用者数

・路面電車の利用者数は、平成 24 年度までの減少傾向から一転、平成 25 年度から平成 27 年度まで増加傾向にありましたが、平成 28 年度は再び減少に転じ、その後は横ばい傾向にあり、令和元年度の利用者数は約 1,640 万人、1 日の平均乗車人数は約 45,000 人です。

<乗車人員の推移>

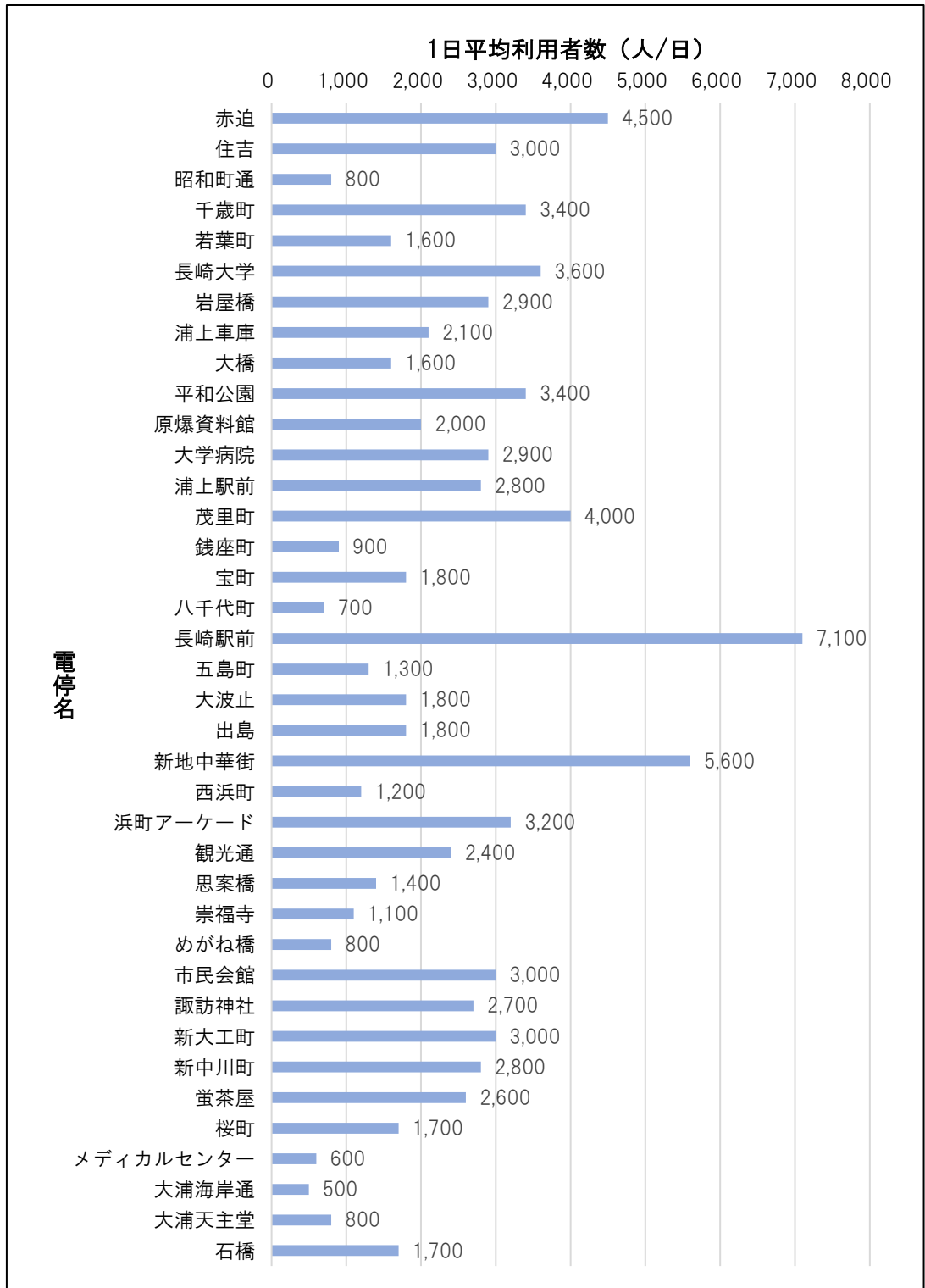


(資料：長崎電気軌道株)

注) 乗車人員を年度日数で割り 1 日平均乗車人数を算出した。

・各電停の1日の平均利用者数は、長崎駅前電停が最も多い7,100人で、次いで新地中華街電停の5,600人、赤迫電停の4,500人の順となっています。

<各電停の1日平均利用者数（令和元年度）>



（資料：長崎電気軌道株）

注）市民会館は、3号系統（長崎署跡地側）と4・5号系統（市民会館側）に分かれているが、1つの停留場として集計している。

(イ) 車両数

長崎電気軌道(株)の令和元年度末時点における車両総数は71両で、このうち移動等円滑化基準適合車両数は6両(適合率8%)です。

<路面電車車両の現状>

年度	令和元年度末時点
車両総数	71両
移動等円滑化基準適合車両数	6両
適合率	8%

(資料：長崎電気軌道(株))

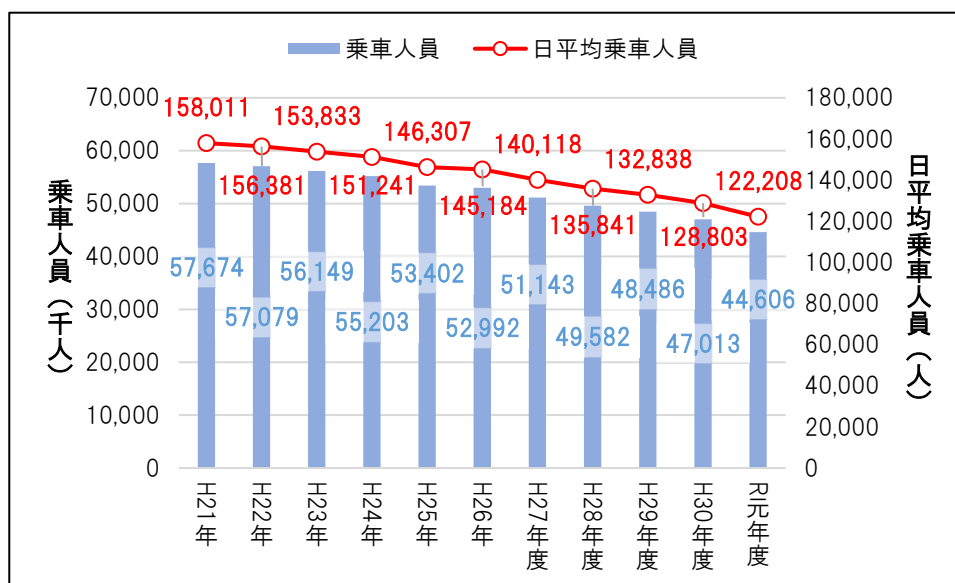
オ バス

(ア) 利用者数

・乗合バス

乗合バスの利用者数は減少傾向にあり、令和元年度の利用者数は約4,461万人、1日の平均乗車人数は約122,000人です。

<乗合バス利用者数の推移>



(資料：長崎市統計年鑑)

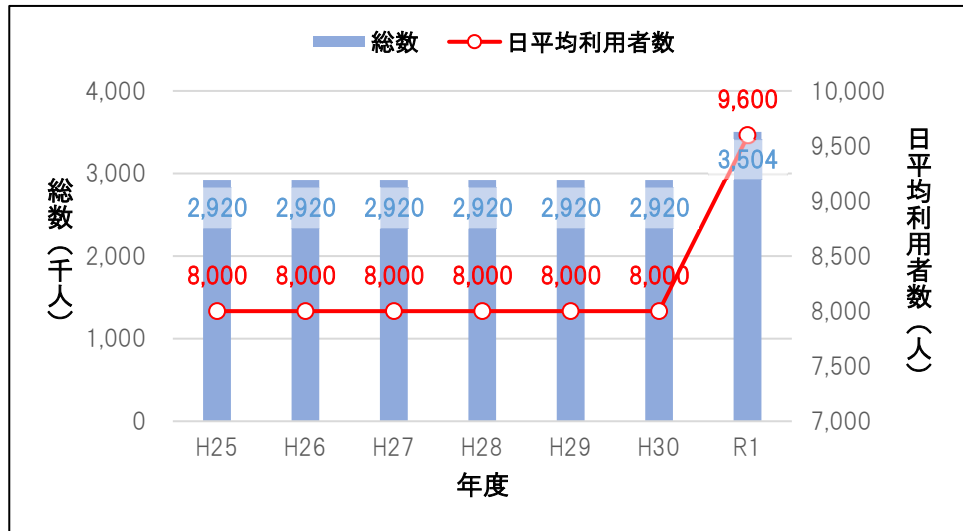
注1) 平成26年までは年毎に、平成27年度以降は年度毎で集計している。

注2) 乗車人員を年度日数で割り1日平均乗車人数を算出した。

・長崎新地ターミナル

長崎新地ターミナルの利用者数は横ばい傾向にありましたが、令和元年度は増加し、令和元年度の利用者数は約 350 万人、1日の平均利用者数は 9,600 人です。

<長崎新地ターミナル利用者数の推移>

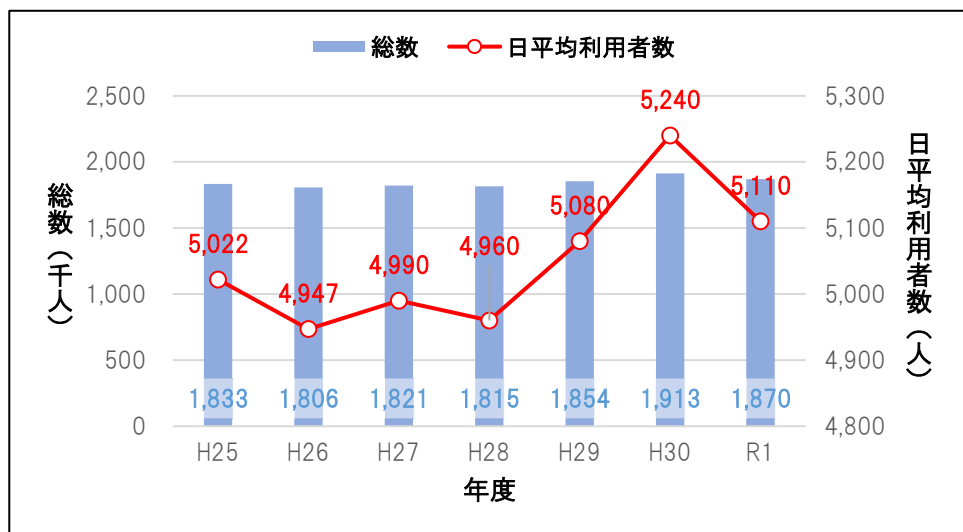


(資料：長崎自動車株)

・長崎駅前ターミナル

長崎駅前ターミナルの利用者数は平成 30 年度に増加しましたが、令和元年度は再び減少し、令和元年度の利用者数は 187 万人、1日の平均利用者数は 5,110 人です。

<長崎駅前ターミナル利用者数の推移>

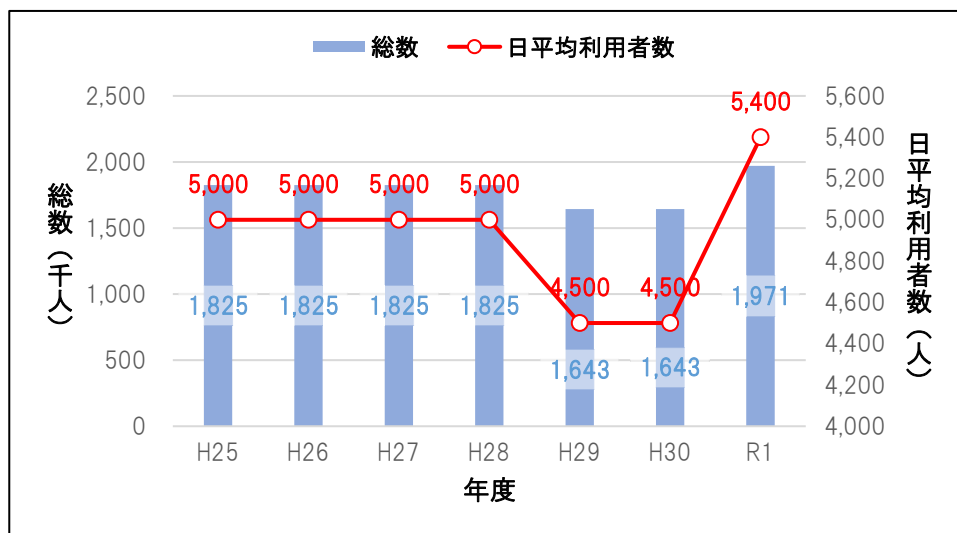


(資料：長崎県交通局)

・ココウォークバスセンター

ココウォークバスセンターの利用者数は平成 29 年度に減少しましたが、令和元年度は増加し、令和元年度の利用者数は約 197 万人、1 日の平均利用者数は 5,400 人です。

＜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

- ・長崎自動車株式会社の令和元年度末時点における車両総数は 557 台で、このうち低床車両数は 304 台（適合率 55%）です。
- ・長崎県交通局の令和元年度末時点における車両総数は 167 台で、このうち低床車両数は 118 台（適合率 71%）です。
- ・さいかい交通株式会社の令和元年度末時点における車両総数は 34 台で、このうち低床車両数は 6 台（適合率 18%）です。

＜バス車両の現状＞

【基準適用除外認定車両以外（令和元年度末時点）】

		長崎自動車株	長崎県交通局	さいかい交通株	計
車両総数		557 台	167 台	34 台	758 台
低床車両	ノンステップ	148 台	50 台	0 台	198 台
	ワンステップ	156 台	68 台	6 台	230 台
	計	304 台	118 台	6 台	428 台
適合率		55%	71%	18%	56%

(資料：関係各社ヒアリングによる長崎市調べ)

注) 長崎県交通局は長崎市内を運行する車両に限定し、県外高速車・リムジン等の特殊車両は除く。

【基準適用除外認定車両（令和元年度末時点）】

	長崎自動車㈱	長崎県交通局	さいかい交通㈱	計
車両総数	14台	3台	0台	17台
リフト又はスロープを備えた車両数	0台	0台	0台	0台
適合率	0%	0%	0%	0%

（資料：関係各社ヒアリングによる長崎市調べ）

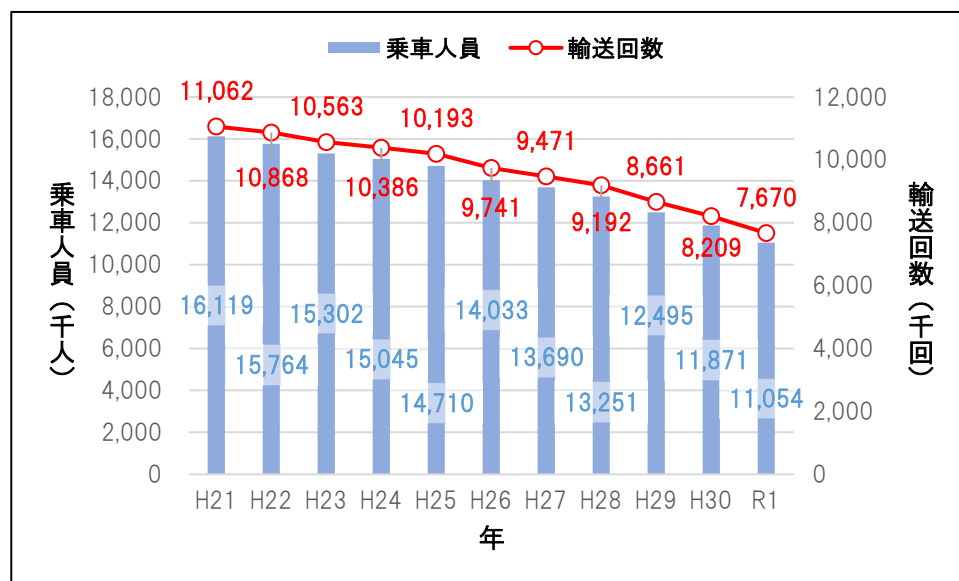
注）基準適用除外認定車両とは、地形上の理由等により移動等円滑化基準に適合することが困難と認められた車両のこと。

カ タクシー

（ア）利用者数

タクシーの利用者数は減少傾向にあり、令和元年度の利用者数は約1,105万人です。

<乗車人員の推移>



（資料：長崎市統計年鑑）

(イ) 車両数

令和元年度末時点における車両総数は 1,399 台で、このうち福祉タクシー車両とユニバーサルデザインタクシーの合計は 69 台（適合率 5%）です。

<タクシー車両の現状>

年度		令和元年度末時点
車両総数		1,399 台
福祉タクシー 車両	大型	4 台
	普通	6 台
	小計	10 台
UDタクシー		59 台
合計		69 台
適合率		5%

(資料：長崎市タクシー協会)

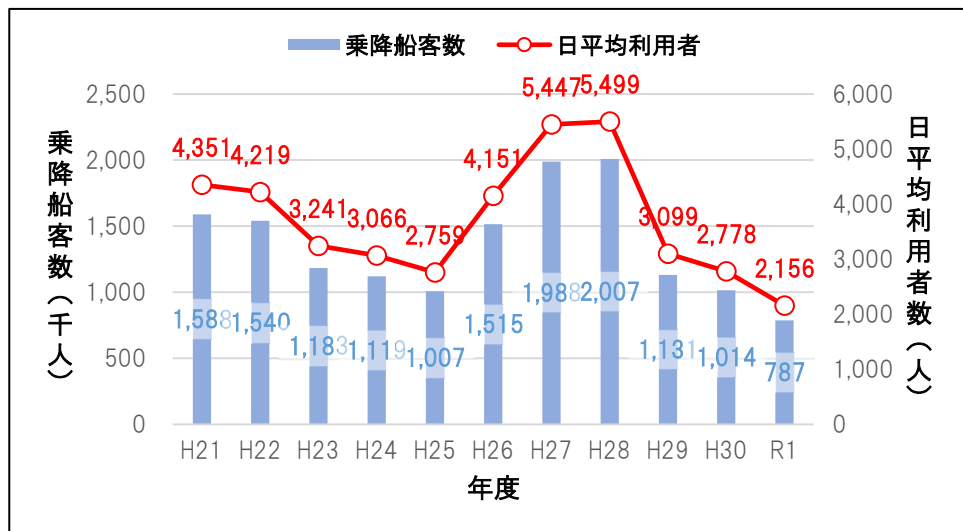
キ 船舶

(ア) 利用者数

・長崎港ターミナル

長崎港ターミナルの利用者数は、平成 25 年度までの減少傾向から一転、平成 26 年度から平成 28 年度まで増加傾向にありましたが、平成 29 年度からは再び減少に転じ、令和元年度の利用者数は約 79 万人、1 日の平均利用者数は約 2,200 人です。

<長崎港ターミナル利用者数の推移>

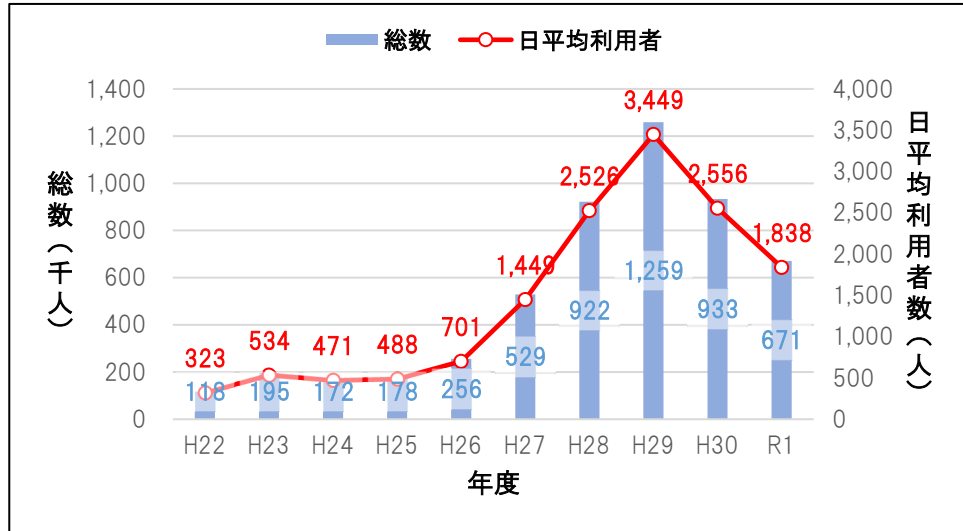


(資料：長崎市統計年鑑)

・長崎港松が枝国際ターミナル

長崎港松が枝国際ターミナルの利用者数は、訪日外国人観光客の増加を背景に平成 29 年度まで大きく増加しましたが、平成 30 年度からは減少に転じ、令和元年度の利用者数は約 67 万人、1 日の平均利用者数は約 1,800 人です。

<長崎港松が枝国際ターミナル利用者数の推移>

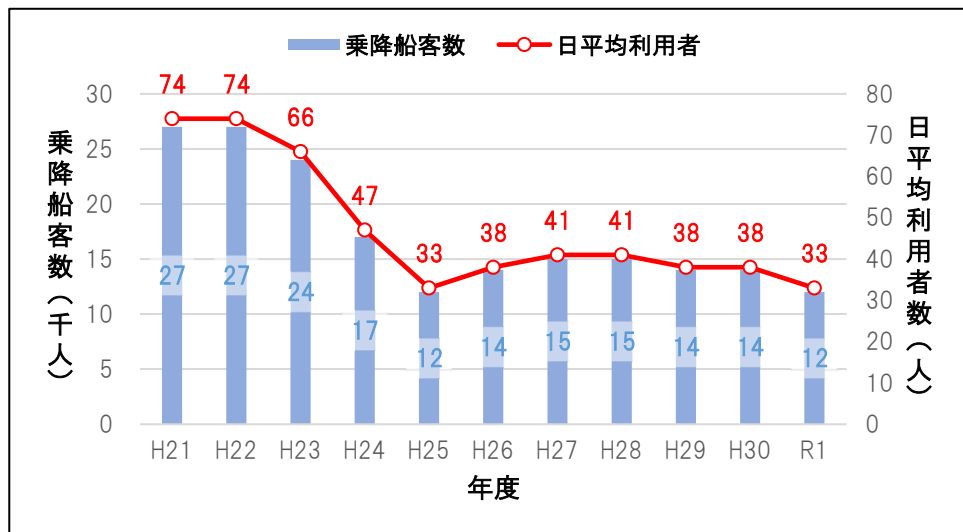


(資料：長崎港湾漁港事務所)

・茂木港ターミナル

茂木港ターミナルの利用者数は平成 25 年度まで減少傾向でしたが、平成 26 年度以降は横ばい傾向にあり、令和元年度の利用者数は約 1 万人、1 日の平均利用者数は約 30 人です。

<茂木港ターミナル利用者数の推移>

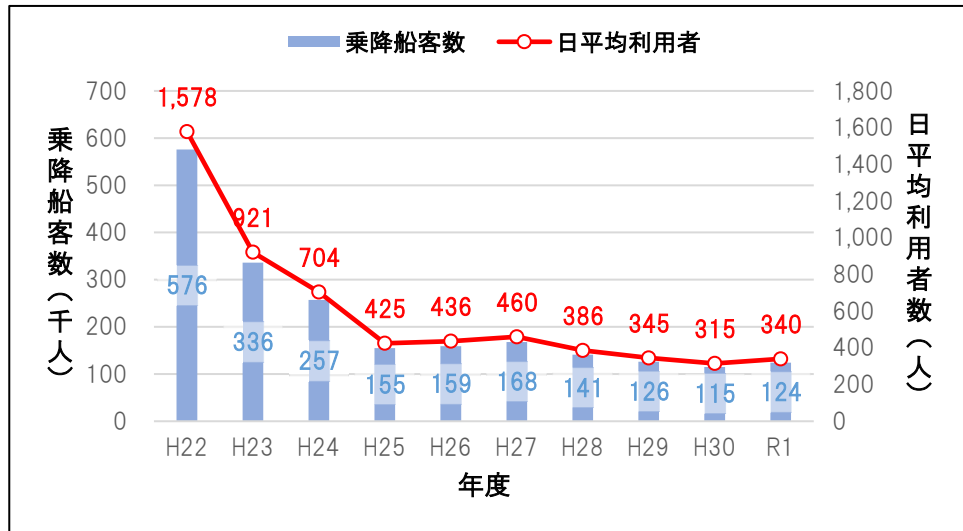


(資料：長崎市統計年鑑)

・伊王島港ターミナル

伊王島港ターミナルの利用者数は伊王島大橋の開通により減少傾向にありましたが近年は横ばい傾向にあり、令和元年度の利用者数は約 12 万人、1 日の平均利用者数は 340 人です。

<伊王島港ターミナル利用者数の推移>

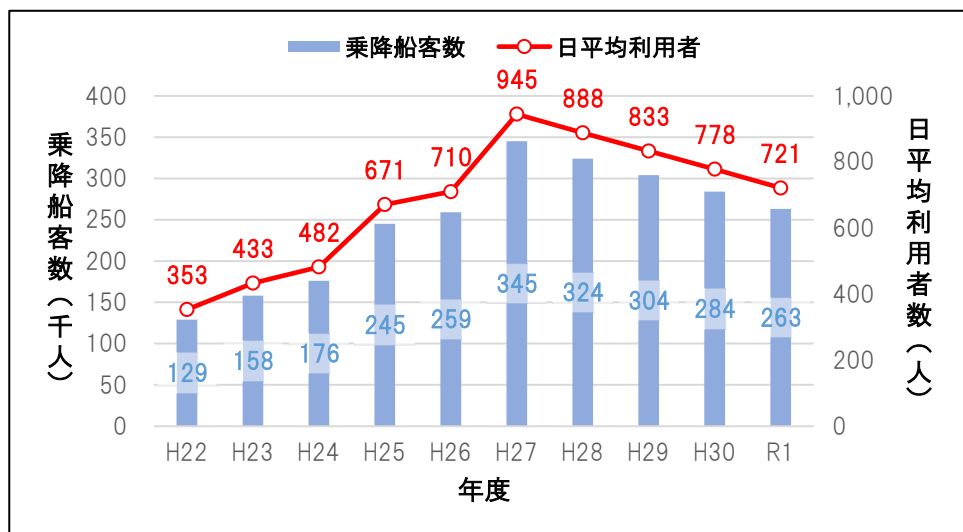


(資料：長崎市都市計画課)

・高島港ターミナル

高島港ターミナルの利用者数は平成 27 年度まで増加傾向にありましたが、平成 28 年度から減少に転じ、令和元年度の利用者数は約 26 万人、1 日の平均利用者数は約 720 人です。

<高島港ターミナル利用者数の推移>

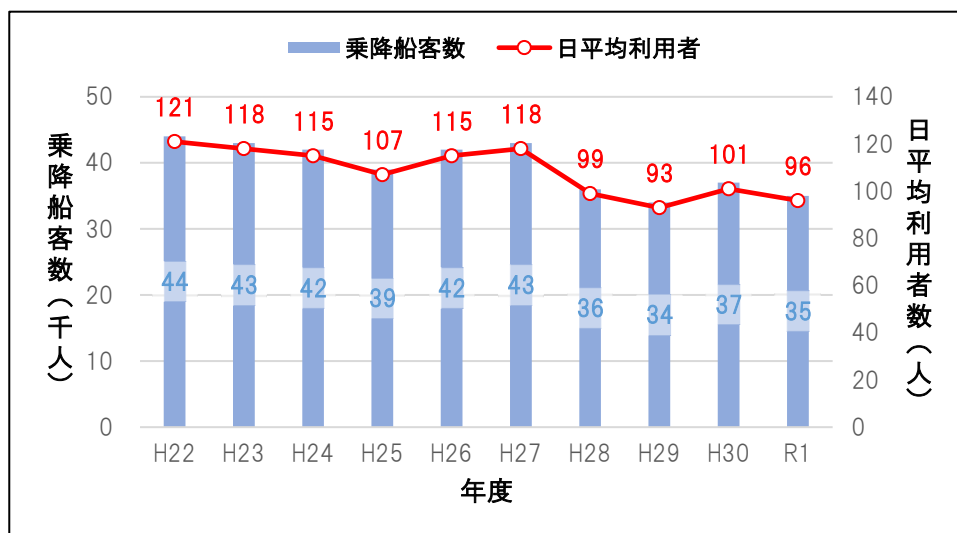


(資料：長崎市都市計画課)

・池島港ターミナル

池島港ターミナルの利用者数は徐々に減少傾向にあり、令和元年度の利用者数は約4万人、1日の平均利用者数は約100人です。

<池島港ターミナル利用者数の推移>



(資料：長崎市都市計画課)

(イ) 船舶数

市内主要ターミナルを発着する、令和元年度末時点における船舶総数は11隻で、このうち移動等円滑化基準適合船舶数は7隻(適合率64%)です。

<船舶の現状>

(令和元年度末時点)

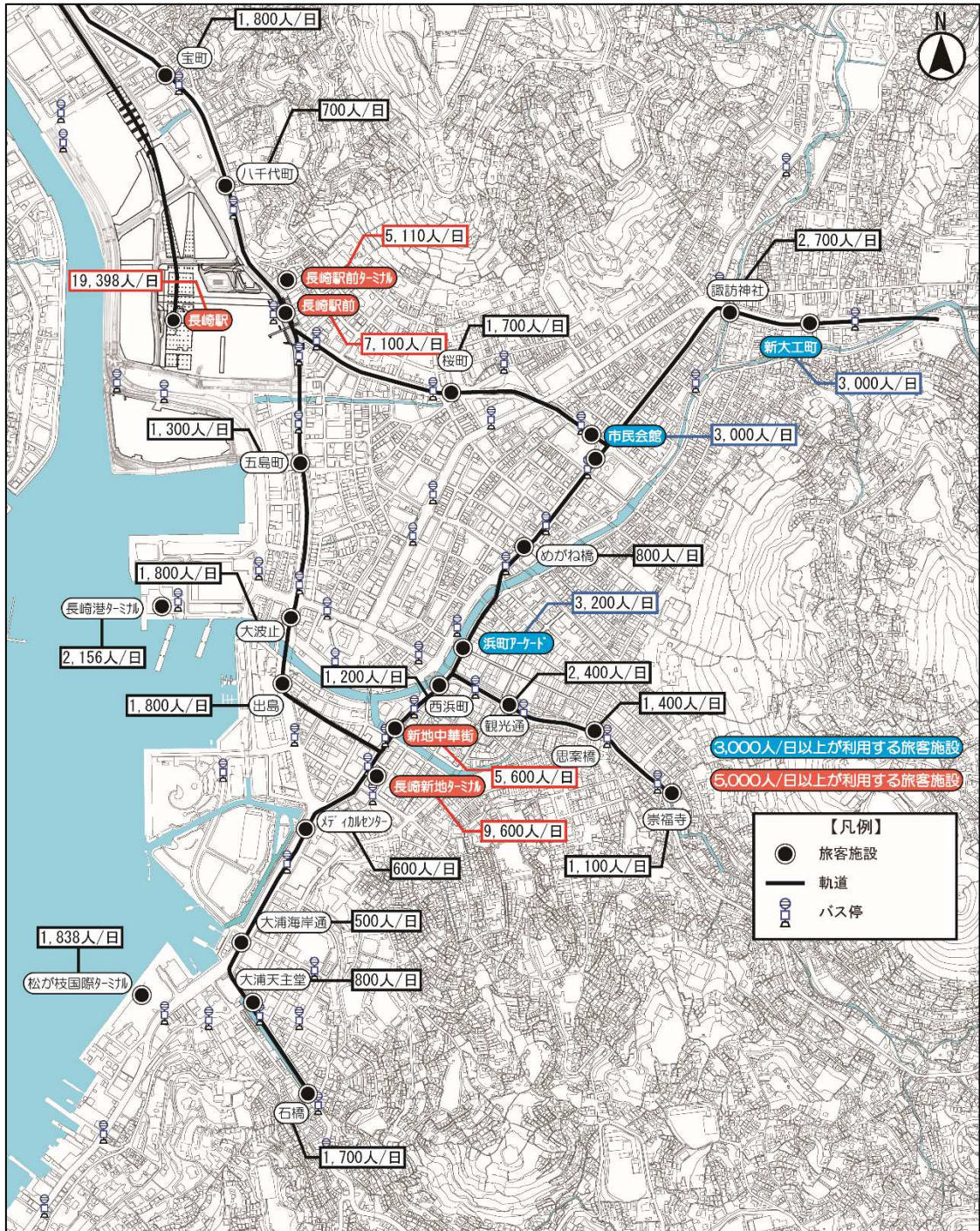
発着ターミナル・航路		船舶総数	移動等円滑化基準適合船舶数	適合率
長崎港ターミナル	長崎～五島	4隻	2隻	50%
	長崎～有川	2隻	2隻	100%
	長崎～伊王島～高島	2隻	1隻	50%
	長崎～上五島	2隻	1隻	50%
	小計	10隻	6隻	60%
茂木港ターミナル	長崎～天草	1隻	1隻	100%
	小計	1隻	1隻	100%
合計		11隻	7隻	64%

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

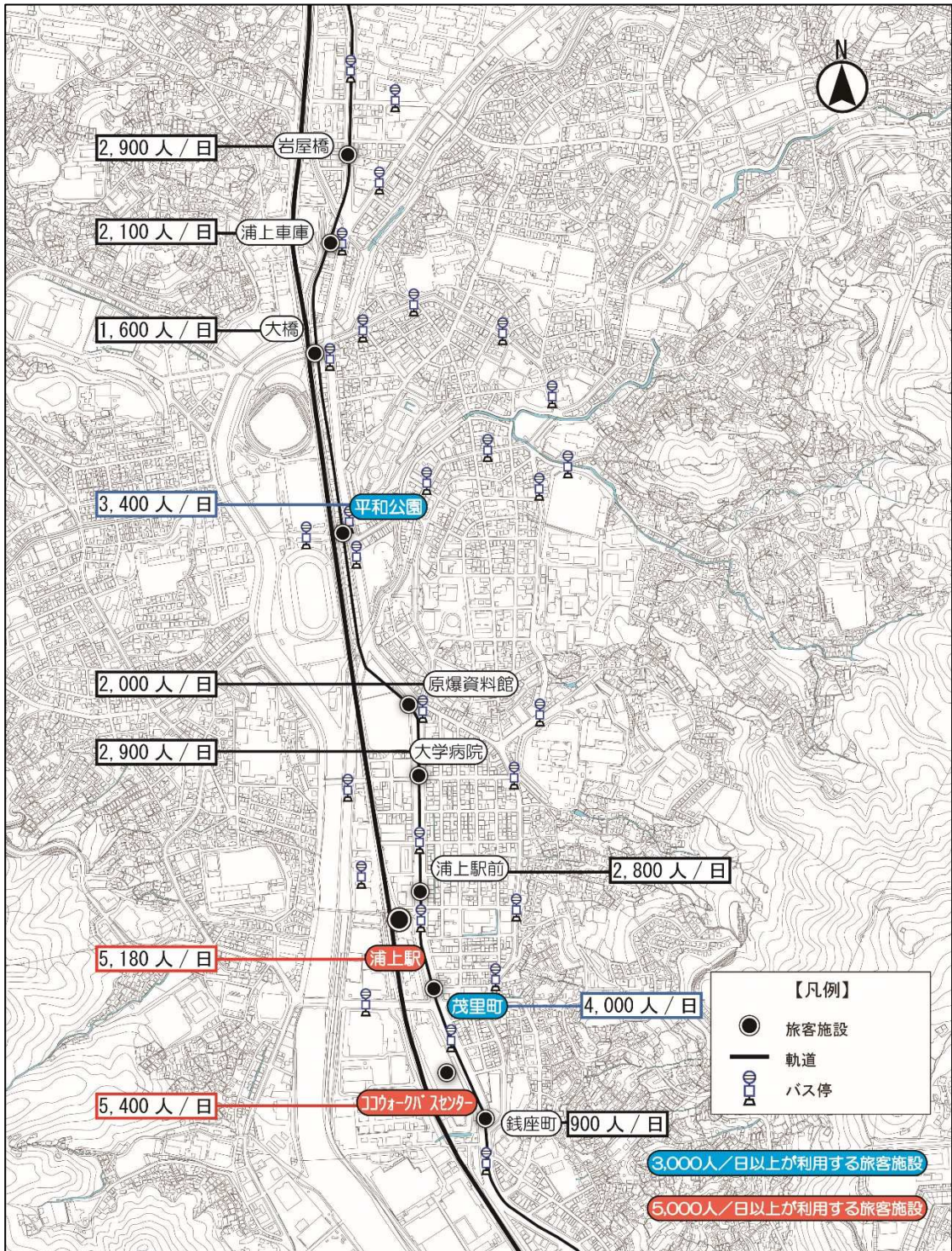
## ク 旅客施設の利用者数

令和元年度における、旅客施設の1日当たり平均利用者数を以下に示します。

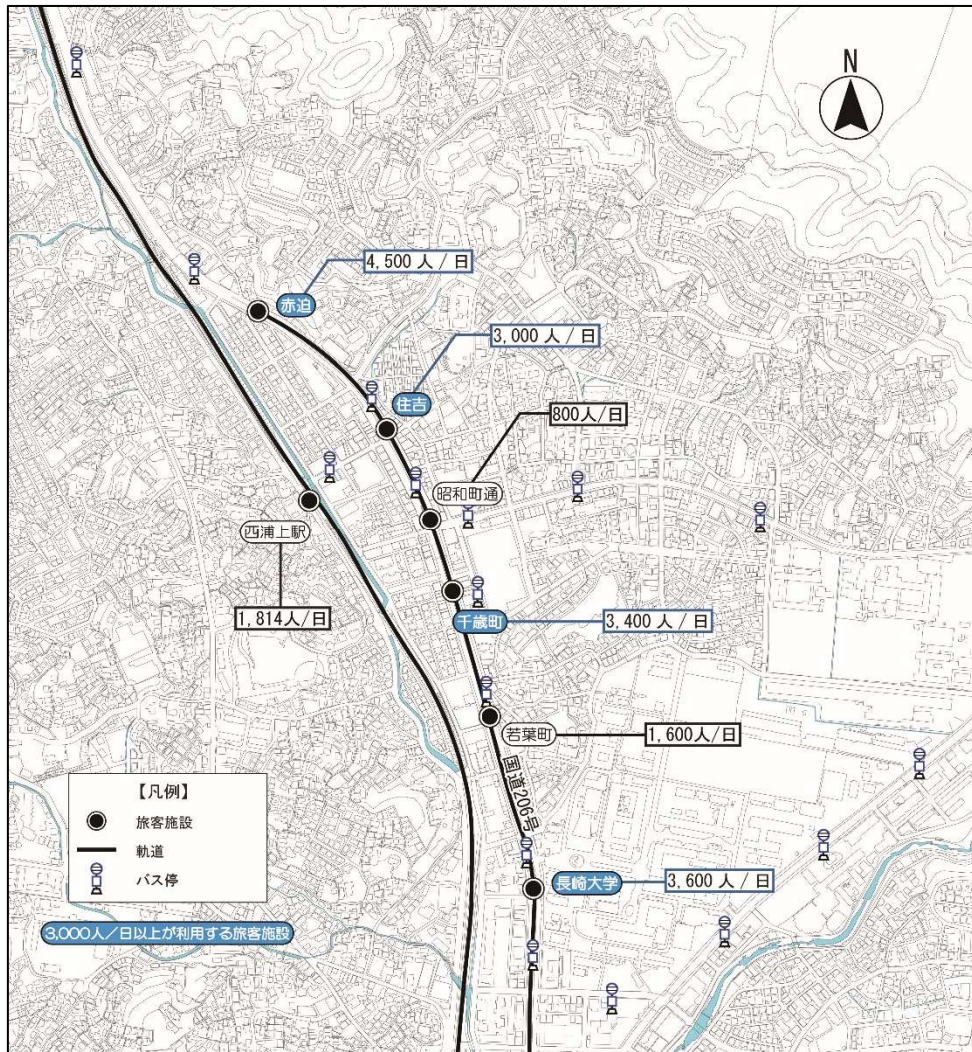
### < 中心部地区 >



<浦上地区>



<北部地区>



## (5) 各種プロジェクト

本市都心部やその周辺部では、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

### (I) 特定事業進捗状況

これまで実施してきた特定事業と長崎市バリアフリー特定事業計画（平成 26 年 9 月策定）で位置付けた特定事業を合わせた全体の進捗率は、令和 2 年度末時点で 75.4%です。

以下に、長崎市バリアフリー特定事業計画（平成 26 年 9 月策定）で位置付けた事業の概要と特定事業ごとの進捗率を示します。

#### ア 公共交通特定事業

- ・主な事業は、JR 駅構内の段差解消やバスターミナル内におけるサインの整備、電停の有効幅員の確保、低床車両の導入で、進捗率は 72.1%です。
- ・このうち、施設関連の進捗率は、JR 九州の駅施設関連は 62.1%、バスターミナルは 100.0%です。一方、電気軌道電停（長崎駅、新地中華街電停）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進んでいない状況です。
- ・低床車両導入関連の進捗率は、長崎電気軌道は 85.7%、長崎自動車は 99.0%、長崎県交通局は 95.4%です。

#### イ 道路特定事業

- ・主な事業は、道路の勾配や段差の改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置で、進捗率は 60.2%です。
- ・このうち、直轄国道は 87.5%、県管理国道は 87.4%です。一方、市道は 46.9%と事業全体の半分程度で、予算確保等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

- ・主な事業は、視覚障害者用付加装置やエスコートゾーンの設置で、進捗率は 94.1%です。

#### エ 都市公園特定事業

- ・対象事業は、歩道設置や視覚障害者誘導用ブロックの設置で、進捗率は 0%と、関係機関との調整が必要なことなど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

- ・主な事業は、エレベーター設置や障害者・車椅子対応トイレの設置で、進捗率は 100.0%です。

#### カ 建築物特定事業

- ・主な事業は、視覚障害者誘導用ブロックの設置や段差解消で、進捗率は 60.0%です。

<進捗状況総括表>

(令和2年度末時点)

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	J R九州	6	2	1.73	2	62.1%	
	電停(長崎駅前、新地中華街)	2	0	0	2	0.0%	
	バスターミナル (長崎駅前、長崎新地、ココウォーク)	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%
		長崎県交通局	1	0	0.95	0	95.4%
	小計	16	7	4.53	4	72.1%	
道路	直轄国道	4	3	0.5	0	87.5%	
	県管理国道	16	13	0.98	2	87.4%	
	市道	41	15	4.22	19	46.9%	
	小計	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(長崎・大浦警察署、長崎振興局税務課、馬町公衆便所、湊・丸山公園便所)		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。

(2) 事業別進捗状況

バリアフリー特定事業計画(平成26年9月)に掲げる事業別進捗状況を示します。

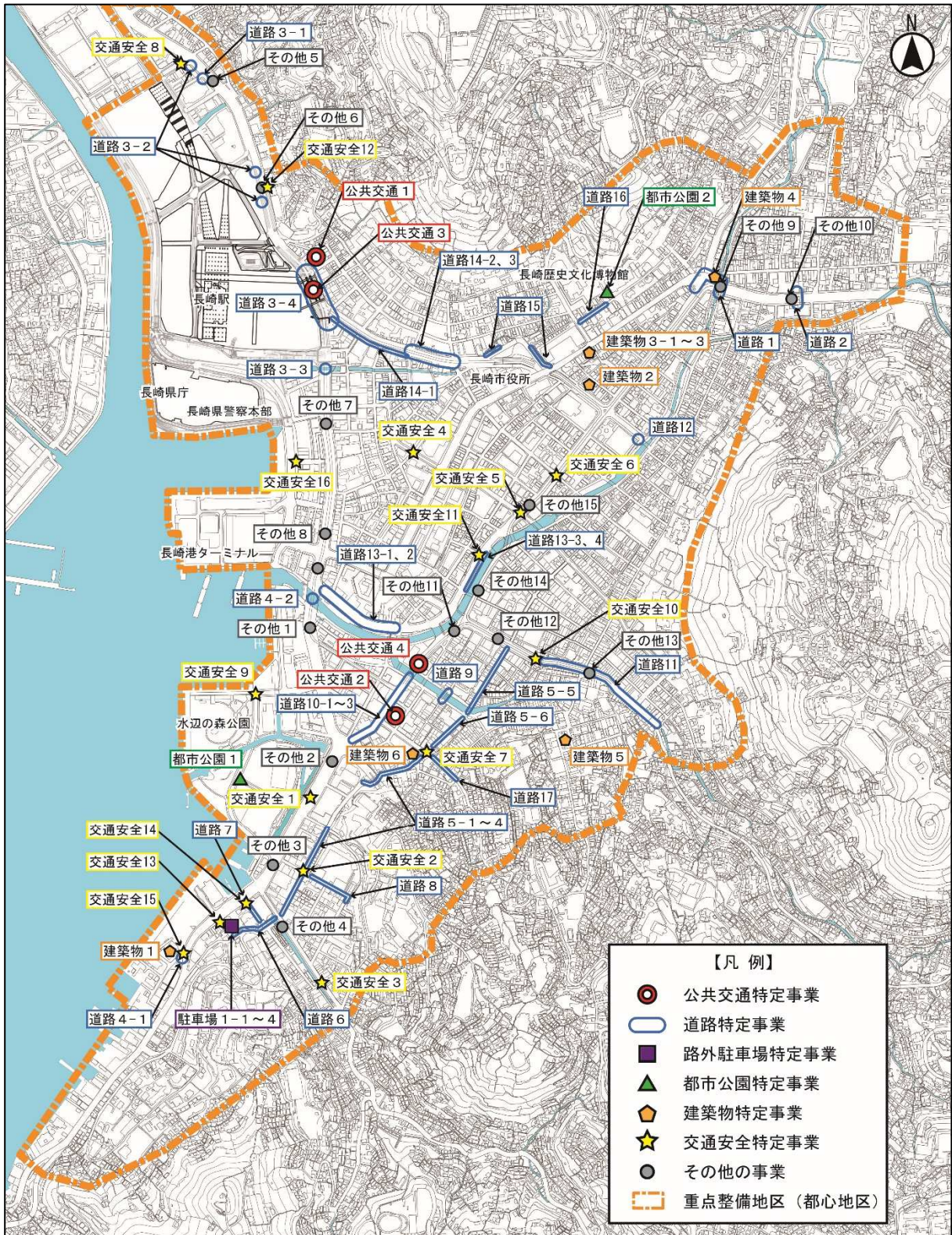
ア 都心地区

種別	No	事業対象	事業箇所詳細	事業内容	実施年度(上段:予定 下段:実績)								管理者		
					H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	長期			
公共交通	1	長崎駅前ターミナル	—	床面の誘導ライン等の改修	○	●									長崎県交通局
	2	長崎新地ターミナル	—	標識、案内等の設置、多言語表示	○	○									長崎自動車
	3	長崎駅前電停	—	スロープ設置(上下)										○	長崎電気軌道
	4	新地中華街電停	—	有効幅員の確保(上下)										○	長崎電気軌道
道路	1	国道34号	新大工町～馬町交差点	地下歩道平面化(馬町)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	国	
	2			横断平面化(新大工町)	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○
	3-1	国道202号	宝町～長崎駅前	歩道舗装面の改善		○	○	●						長崎県	
	3-2			歩道勾配の緩和(大和橋以外)	○	○	○	○	○						
	3-3			歩道勾配の緩和(大和橋)					●				○		
	3-4			立体横断施設の改良									○		
	4-1	国道499号	大浦警察署前	横断歩道の段差解消		○	●							長崎県	
	4-2		玉江橋	歩道の勾配改善									○		
	5-1	市道伊勢町大浦町線	湊公園～大浦天主堂下交差点	舗装の改善		○	○							長崎市	
	5-2			歩道勾配、段差の改善		○	○								
	5-3			車両乗入れ部の勾配改善		○	○								
	5-4			視覚障害者誘導用ブロック設置		○	○								
	5-5		春雨交差点～銅座橋	視覚障害者誘導用ブロック設置									○		
	5-6		(都)銅座町松が枝町線	歩道整備、視覚障害者誘導用ブロック設置									○		
	6	市道松が枝町南山手線ほか1線	大浦天主堂下交差点～国道499号	視覚障害者誘導用ブロック設置				○					長崎市		
	7	市道松が枝町1号線	松が枝橋交差点～市営松が枝町第2駐車場横	視覚障害者誘導用ブロック設置				○					長崎市		
	8	市道大浦町1号線	大浦町～梅香崎中学校	視覚障害者誘導用ブロック設置				○					長崎市		
	9	市道浜町新地町1号線	西浜町～新地中華街南門	橋梁部付近の道路縦断勾配改善									○	長崎市	
	10-1	市道銅座町新地町1号線	メディカルセンター～西浜町	視覚障害者誘導用ブロック設置	○	●								長崎市	
	10-2			歩道勾配、段差の改善											○
10-3	車両乗入れ部の勾配改善												○		
11	市道浜町油屋町1号線	観光通アーケード入口～正覚寺下	視覚障害者誘導用ブロック設置				○	○					長崎市		
12	市道大黒町麴屋町線ほか1線	旧公会堂横～市民会館横	歩道勾配、段差の改善		○	○							長崎市		
13-1	市道出来大工町江戸町線	玉江橋～西浜町電停	舗装の改善		○	○	○	○	○	○	○		長崎市		
13-2			歩道勾配、段差の改善		○	○	○	○	○	○	○				
13-3		旧公会堂～玉江橋	歩道幅員の確保		○										
13-4			視覚障害者誘導用ブロック設置		○										

種別	No	事業対象	事業箇所詳細	事業内容	実施年度（上段：予定 下段：実績） ○：実施（一部実施含む） ●：完了								管理者		
					H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	長期			
道路	14-1	市道大黒町麴屋町線	長崎駅前交差点～桜町	舗装の改善				○	○	○				長崎市	
	14-2			歩道勾配、段差の改善				○	○	○					
	14-3			車両乗入れ部の勾配改善				○	○	○					
	15	市道勝山町1号線	市役所前交差点～桜町	歩道勾配の改善					○	○				長崎市	
	16	市道西山八百屋町1号線	日本銀行長崎支店～桜町小学校	視覚障害者誘導用ブロック設置			○							長崎市	
	17	市道籠町稲田町1号線	(都)新地町稲田町線	歩道整備、視覚障害者誘導用ブロック設置	○	○								長崎市	
路外駐車場	1-1	市営松が枝町駐車場	-	階段への手すりの設置	○									長崎市	
	1-2			敷地内の段差解消		○									
	1-3			障害者、車いす対応のトイレ設置、トイレ出入口段差解消			●		○						
	1-4			エレベーターの設置			●		○						
都市公園	1	水辺の森公園	-	歩道設置	○	○								長崎市	
	2	長崎公園	日本銀行長崎支店前～長崎県立図書館跡	視覚障害者誘導用ブロック設置	○	○	○								
建築物	1	大浦警察署	-	視覚障害者誘導用ブロック設置		○								大浦警察署	
				手すりの設置		●									
				案内設備の設置		○									
				段差解消		●									
	2	長崎警察署	-	視覚障害者誘導用ブロック設置		○								長崎警察署	
				手すりの設置		○									
				案内設備の設置		○									
	3-1	長崎振興局税務課	-	案内板の改善	○									長崎県	
	3-2			車いす使用者用駐車施設の設置		○									
	3-3			車いす使用者用便房へのオストメイト設置				○							
4	馬町公衆便所	-	車いす使用者用便房をオストメイト対応にし、設備改修を行う									○	長崎市		
5	丸山公園便所	-	車いす使用者用便房をオストメイト対応にし、設備改修を行う	○											
6	湊公園便所	-	多機能便房を増設し、オストメイトなどの設備改修を行う		○										
交通安全	1	大浦町1番2号	-	視覚障害者用付加装置の設置、エスコートゾーンの設置			○		●					警察本部	
	2	大浦町2番5号	-	視覚障害者用付加装置の設置、エスコートゾーンの設置				○							
	3	大浦町9番29号	-	音響式歩行者誘導装置の設置		○									
	4	金屋町3番5号	-	視覚障害者用付加装置の設置、エスコートゾーンの設置		○									
	5	栄町4番18号	-	視覚障害者用付加装置の設置、エスコートゾーンの設置		○			○						
	6	栄町6番7号	-	視覚障害者用付加装置の設置、エスコートゾーンの設置	○					○					

種別	No	事業対象	事業箇所詳細	事業内容	実施年度（上段：予定 下段：実績） ○：実施（一部実施含む） ●：完了								管理者	
					H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	長期		
交通安全	7	新地町7番10号	—	視覚障害者用付加装置の設置、 エスコートゾーンの設置		○		○	●					警察本部
	8	宝町6番1号	—	視覚障害者用付加装置の設置、 エスコートゾーンの設置				○		○				
	9	出島町268番13	—	視覚障害者用付加装置の設置、 エスコートゾーンの設置	●							○		
	10	銅座町16番1号	—	視覚障害者用付加装置の設置、 エスコートゾーンの設置				○	●					
	11	賑町7番12号	—	視覚障害者用付加装置の設置、 エスコートゾーンの設置			○	●						
	12	西坂町2番7号	—	視覚障害者用付加装置の設置、 エスコートゾーンの設置				○		○				
	13	松が枝町4番33号	—	音響式歩行者誘導装置の設置		○								
	14	松が枝町5番1号	—	視覚障害者用付加装置の設置、 エスコートゾーンの設置			○	○						
	15	松が枝町6番1号	—	視覚障害者用付加装置の設置、 エスコートゾーンの設置		○		○						
	16	元船町9番14号	—	視覚障害者用付加装置の設置、 エスコートゾーンの設置							○	○		
その他	1	出島電停	—	有効幅員確保（上下）		○								長崎電気 軌道
	2	メディカルセンター 電停	—	有効幅員確保（上下）		●							○	
	3	大浦海岸通電停	—	有効幅員確保（上下）									○	
	4	大浦天主堂電停	—	有効幅員確保（下）									○	
	5	宝町電停	—	スロープ設置（上下）									○	
	6	八千代町電停	—	有効幅員確保（上下）									○	
	7	五島町電停	—	有効幅員確保（上下）									○	
	8	大波止電停	—	有効幅員確保（上下）									○	
	9	諏訪神社電停	—	スロープ設置（上下）									○	
	10	新大工町電停	—	スロープ設置（上下）					●				○	
	11	西浜町電停	—	有効幅員確保（上下）									○	
	12	観光通電停	—	有効幅員確保（上下）									○	
	13	思案橋電停	—	有効幅員確保（上下）									○	
	14	浜町アーケード電停	—	有効幅員確保（上）									○	
	15	めがね橋電停	—	有効幅員確保（上下）									○	

<特定事業位置図（都心地区）>



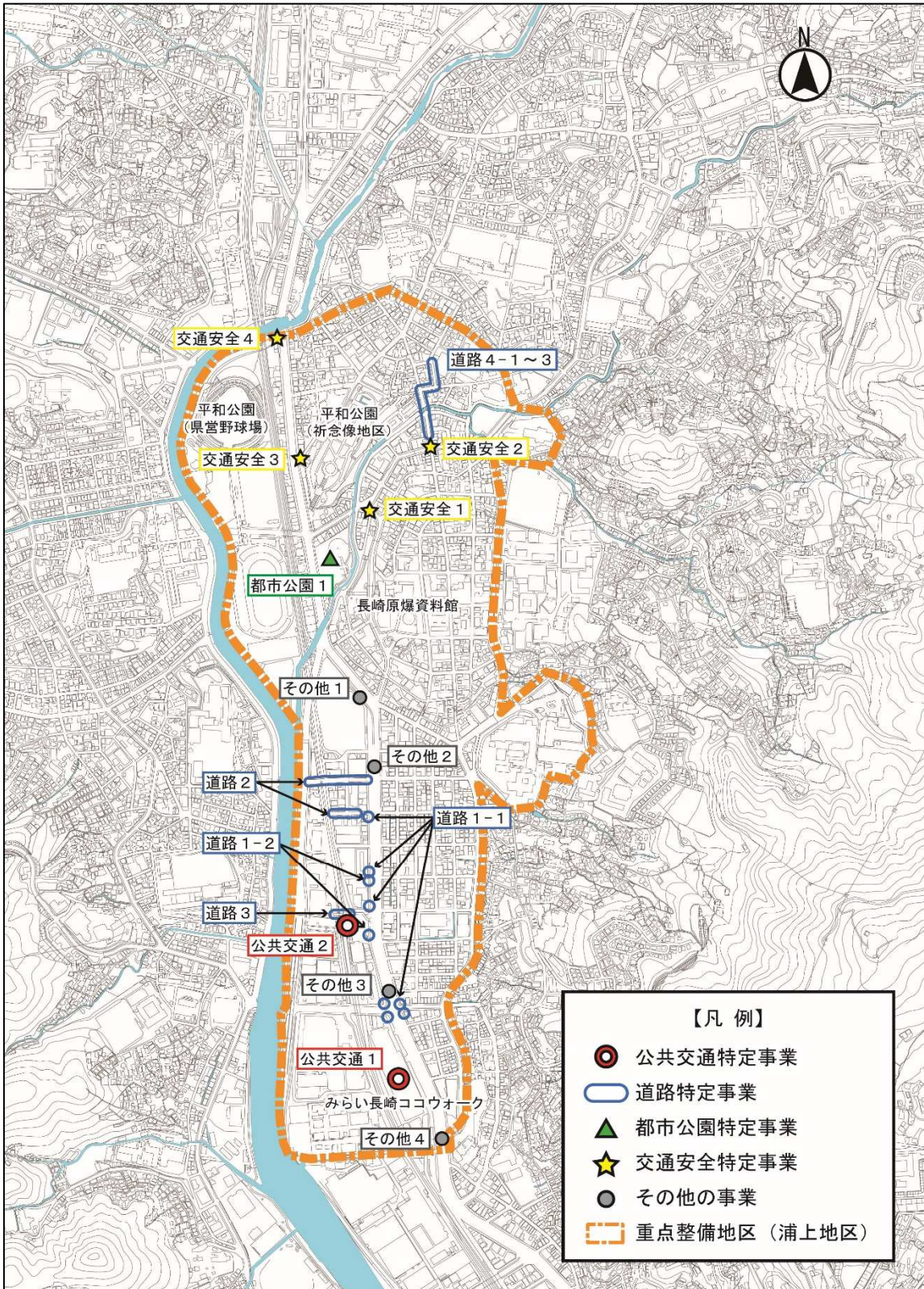
注1) 図中の引出枠内は、特定事業名と通し番号を示す。

注2) 重点整備地区は、旧基本構想における範囲を示す。

イ 浦上地区

種別	No	事業対象	事業箇所詳細	事業内容	実施年度（上段：予定 下段：実績） ○：実施（一部実施含む） ●：完了								管理者	
					H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	長期		
公共交通	1	ココウォークバスセンター		標識・案内等の設置、多言語表示	○	○								長崎自動車
	2	JR浦上駅		プラットホームの段差解消、ホーム間の移動円滑化		●			○		●			九州旅客鉄道
道路	1-1	国道206号	北郵便局～茂里町交差点	横断歩道の段差解消	○	○	○	○	○					長崎県
	1-2			歩道舗装面の改善		○	○							
	2	市道川口町茂里町線ほか1線	長崎北郵便局～竹岩橋	視覚障害者誘導用ブロック設置					○	○	○			長崎市
	3	市道竹の久保町川口町1号線	浦上駅前電停～原爆病院横	視覚障害者誘導用ブロック設置	○	○	○	○	○	○	○			
	4-1	市道平野町橋口町2号線ほか2線	市道松山町大橋町線との交差点～こども女性障害者支援センター	歩道の設置	○	○	○							
	4-2			視覚障害者誘導用ブロック設置	○	○	○		○					
	4-3			歩道勾配、段差の改善	○	○	○							
都市公園	1	平和公園	中心地地区入口～長崎原爆資料館	視覚障害者誘導用ブロック設置	○	○	○						長崎市	
交通安全	1	平和町1番9号	—	視覚障害者用付加装置の設置、エスコートゾーンの設置					○	○	●			警察本部
	2	平和町11番14号	—	視覚障害者用付加装置の設置、エスコートゾーンの設置	○		●							
	3	岡町1番2号	—	視覚障害者用付加装置の設置、エスコートゾーンの設置				○		○	●			
	4	岡町5番8号	—	視覚障害者用付加装置の設置、エスコートゾーンの設置		○	●					○		
その他	1	原爆資料館電停	—	有効幅員確保（下）									○	長崎電気軌道
	2	大学病院電停	—	有効幅員確保（上下）									○	
	3	茂里町電停	—	有効幅員確保（上下）									○	
	4	銭座町電停	—	有効幅員確保（上下）									○	

<特定事業位置図（浦上地区）>



注1) 図中の引出枠内は、特定事業名と通し番号を示す。

注2) 重点整備地区は、旧基本構想における範囲を示す。

### 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。

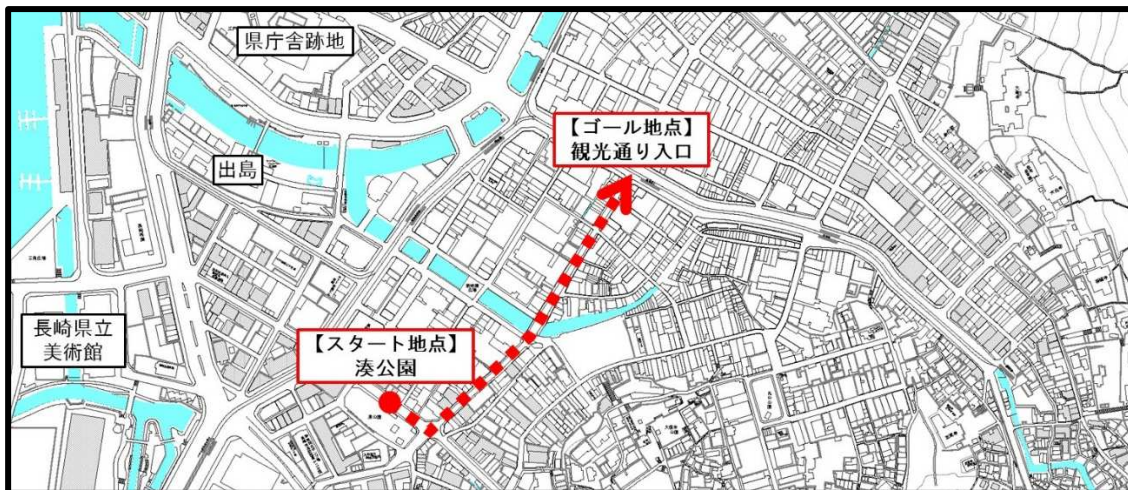
#### (1) まち歩き点検実施概要

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、まち歩き点検を実施しました。

#### <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
点検ルート	①都心部ルート(湊公園~観光通り入口) ※バリアフリー未整備 ②都心周辺部ルート(国道206号~浦上天主堂前) ※バリアフリー整備済




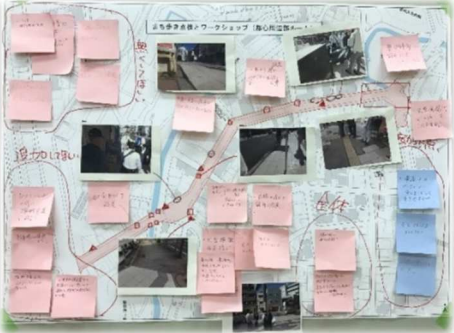
#### <都心部ルート>



#### <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

<p><b>①事前説明</b></p> <p>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。</p>	
<p><b>②まち歩き点検の実施</b></p> <p>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。</p>	
<p><b>③ワークショップの実施</b></p> <p>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。</p>	
<p><b>④問題点の整理・発表</b></p> <p>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。</p>	




(3) 点検結果概要

ア 都心部ルート（湊公園～観光通り入口）※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、歩きにくい。</p>	
舗装	<p>●石畳舗装は凹凸があり、歩きにくい。</p> <p>●側溝のグレーチングの溝が広く、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、通行しにくい。</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、歩行しにくい。</p>	  

項目	概要	
視覚障害者誘導用ブロック・エスコートゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>●視覚障害者誘導用ブロックの色が、周辺の路面の色と同系色(低コントラスト)の区間があり、弱視の方は利用しにくい。</li> <li>●エスコートゾーンと歩道の視覚障害者誘導用ブロックが不連続であり、利用しにくい。</li> <li>●視覚障害者誘導用ブロックを極力設置して欲しい。</li> </ul>	
段差や勾配	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車道と歩道に5センチ程の段差があり、車椅子で通行しにくい。</li> <li>●横断歩道がある箇所は、歩道の横断勾配が急で通行しにくい。</li> <li>●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。</li> </ul>	

イ 都心部周辺ルート（国道 206 号～浦上天主堂前）※バリアフリー整備済

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

## 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、高齢者や障害者に対し、普段からバリア（障害や使いづらいこと）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

- 視覚障害者誘導用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改善して欲しい。

#### 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。
- 車椅子駐車施設に屋根が無く、雨天時に利用できない。
- 車椅子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車椅子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

- 置き看板などの路上設置物を無くして欲しい。
- 視覚障害者誘導用ブロック上で立ち止まったり、駐車をしないで欲しい。

## 2-5. 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
  - ・視覚障害者誘導用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

- 歩道及び公共交通 ⇒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>

○「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の実現に向けた都市づくりが進められていることや、「100年に一度」と称されるまちづくりの変革期を迎えていることなどから、まちづくりの方向性を踏まえたバリアフリー化の推進が必要であること。

### 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

○市政モニターアンケートの結果、歩道及び公共交通のバリアフリー化が進んでいないと感じる市民が多く、高齢者、障害者団体からもバリアフリー化に関する意見が多くあることから、歩道及び公共交通のバリアフリー化の一層の推進が必要であること。

### 課題2 歩道及び公共交通のバリアフリー化の推進

○市政モニターアンケートの結果、心のバリアフリーという言葉を知らない市民が多く、高齢者、障害者団体からも心のバリアフリーを求める意見が多くあることから、心のバリアフリーの認知と取組みの強化が必要であること。

### 課題3 心のバリアフリーの認知と取組みの強化

○ソフト施策の充実が求められており、高齢者、障害者団体からもバリアフリー情報の積極的な発信といったソフト施策に関する意見があることから、ソフト施策の取組み強化が必要であること。

### 課題4 ソフト施策の取組み強化

○旧基本構想に位置付けた特定事業の着実な実施が図られていないことから、特定事業の着実な実施が必要であること。

### 課題5 バリアフリー事業の着実な実施

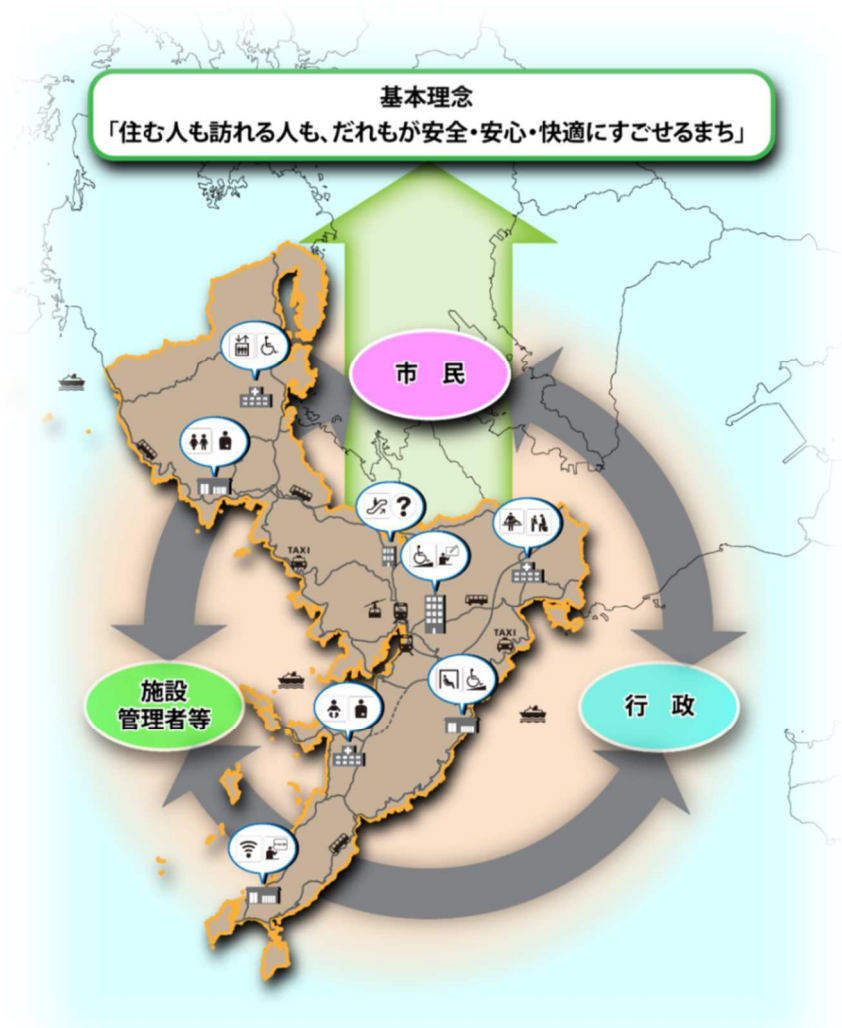
## 第3章. 本市のバリアフリーの推進に関する基本理念・基本方針

### 3-1. 基本理念

本市においては、平成14年8月に策定した「長崎市交通バリアフリー基本構想」をはじめ、平成26年2月には「長崎市バリアフリー基本構想」を策定するなどにより、ハード・ソフト面におけるバリアフリーを推進してきました。

一方、これまでの基本構想においては、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、今回の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。



(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)

## 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。

## 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であると認められるなどの地区のことで、「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 国土交通省）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 バリアフリー法（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。

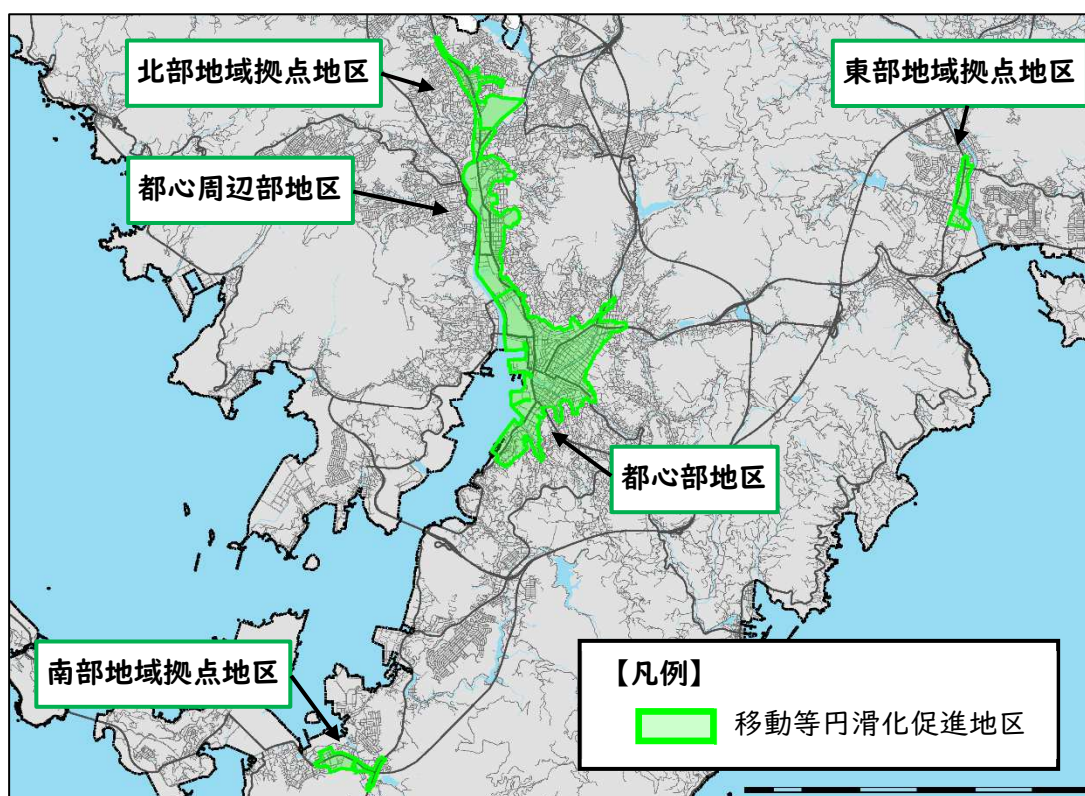
## 4-2. 移動等円滑化促進地区

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	都市機能誘導区域により設定する。
東部地域拠点	
南部地域拠点	

### 4-3. 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>



#### (1) 生活関連施設（旅客施設）

旅客施設は、多くの市民や観光客など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が進む中、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。

#### <都心部地区>

種別	生活関連施設
鉄道施設	●長崎駅
軌道施設	●地区内の全ての電停 スタジアムシティサウス、八千代町、長崎駅前、五島町、大波止、出島、新地中華街、西浜町、観光通、思案橋、崇福寺、桜町、市役所、諏訪神社、新大工町、めがね橋、浜町アーケード、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 ●長崎港松が枝国際ターミナル

**<都心周辺部地区>**

種別	生活関連施設
鉄道施設	●浦上駅
軌道施設	●地区内の全ての電停 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、スタジアムシティノース
バスターミナル	●ココウォークバスセンター

**<北部地域拠点地区>**

種別	生活関連施設
鉄道施設	●西浦上駅
軌道施設	●地区内の全ての電停 赤迫、住吉、昭和町通、千歳町、若葉町、長崎大学

**<東部地域拠点地区・南部地域拠点地区>**

該当施設なし

**(2) 生活関連施設（旅客施設以外）**

旅客施設以外の生活関連施設は、以下に示す設定基準により設定します。

**<生活関連施設（旅客施設以外）の設定基準>**

施設区分	設定基準
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）商業施設は既存資料で分かる範囲で設定

生活関連施設（旅客施設以外）の設定基準に基づき設定する生活関連施設は、次のとおりです。

＜都心部地区＞

施設区分		生活関連施設
官公庁等	行政施設	長崎県庁、長崎市役所、長崎税務署、長崎振興局万才町庁舎、長崎警察署、大浦警察署、長崎労働局、長崎地方法務局、長崎税関、長崎南年金事務所、長崎県警察本部長崎地方裁判所、長崎家庭裁判所・簡易裁判所
	郵便局	長崎中央郵便局（移転）
教育・文化施設等	図書館	長崎市立図書館、県立長崎図書館郷土資料センター
	市民会館・文化ホール・公民館等	長崎市民会館、（仮称）NBC 長崎放送本社跡地開発計画（建設予定）、長崎市市民生活プラザホール、出島メッセ長崎、新文化施設（建設予定）、中央公民館、大浦地区公民館、桜馬場地区ふれあいセンター
	公立小中学校	桜町小学校、諏訪小学校、梅香崎中学校
	博物館・美術館・資料館	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
保健・医療・福祉施設	病院	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、昭和会病院、長崎掖済会病院、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、小林病院、ながさきハートクリニック
	福祉施設	長崎市社会福祉会館（仮移転）
商業施設	店舗	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、長崎出島ワーフ、新大工町ファンスクエア
公園・運動施設	公園	長崎水辺の森公園、中島川公園、出島表門橋公園、魚の町公園、桜町近隣公園（建設予定）
	体育館その他屋内施設	長崎市民体育館
観光施設	観光施設	出島、グラバー園、大浦天主堂
路外駐車場	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、長崎港松が枝国際ターミナル駐車場、出島メッセ長崎駐車場、県営常盤駐車場
その他の施設	避難所	中央公民館（再掲）、大浦地区公民館（再掲）、桜馬場地区ふれあいセンター（再掲）、桜町小学校（再掲）、諏訪小学校（再掲）、梅香崎中学校（再掲）、長崎市立図書館（再掲）
	結婚式場、葬祭場	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長崎、ホテルニュー長崎、公善社

＜都心周辺部地区＞

施設区分		生活関連施設
官公庁等	行政施設	長崎合同庁舎
	郵便局	長崎北郵便局
教育・文化施設等	図書館	—
	市民会館・文化ホール・公民館等	長崎ブリックホール、長崎新聞文化ホール、長崎市平和会館、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
	公立小中学校	—
	博物館・美術館・資料館	長崎原爆資料館、長崎歴史民俗資料館
保健・医療・福祉施設	病院	長崎大学病院、長崎原爆病院、井上病院、長崎県歯科医師会、HCS長崎ビル
	福祉施設	長崎市障害福祉センター、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・障害者支援センター、長崎障害者職業センター、児童発達支援センターさくらんぼ園
商業施設	店舗	みらい長崎ココウォーク、プラットモール長崎、長崎スタジアムシティ（商業施設）
公園・運動施設	公園	平和公園（中心地地区、祈念像地区、陸上競技場移転、ラグビー・サッカー場、県営野球場、市民総合プール、庭球場、ソフトボール場移転、弓道場）、中下部下水処理場跡地
	体育館その他屋内施設	長崎スタジアムシティ（スタジアム・アリーナ）
観光施設	観光施設	—
路外駐車場	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、市営茂里町駐車場、長崎原爆資料館駐車場
その他の施設	避難所	江平地区ふれあいセンター（再掲）、大橋地域コミュニティ消防センター
	結婚式場、葬祭場	法倫會館、大橋メモリードホール

<北部地域拠点地区>

施設区分		生活関連施設
官公庁等	行政施設	西浦上地域センター、長崎県長崎振興局
	郵便局	—
教育・文化施設等	図書館	—
	市民会館・文化ホール・公民館等	長崎市チトセピアホール、北公民館
	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	老人福祉センターすみれ荘
商業施設	店舗	チトセピア、ダイレックス若葉町店
公園・運動施設	公園	—
	体育館その他屋内施設	—
観光施設	観光施設	—
路外駐車場	路外駐車場	—
その他の施設	避難所	北公民館（再掲）
	結婚式場、葬祭場	—

<東部地域拠点地区>

施設区分		生活関連施設
官公庁等	行政施設	東長崎地域センター
	郵便局	—
教育・文化施設等	図書館	—
	市民会館・文化ホール・公民館等	東公民館
	公立小中学校	東長崎中学校
	博物館・美術館・資料館	—
保健・医療・福祉施設	病院	千綿病院
	福祉施設	—
商業施設	店舗	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	公園	—
	体育館その他屋内施設	—
観光施設	観光施設	—
路外駐車場	路外駐車場	—
その他の施設	避難所	東公民館（再掲）、東長崎中学校（再掲）
	結婚式場、葬祭場	東長崎斎場

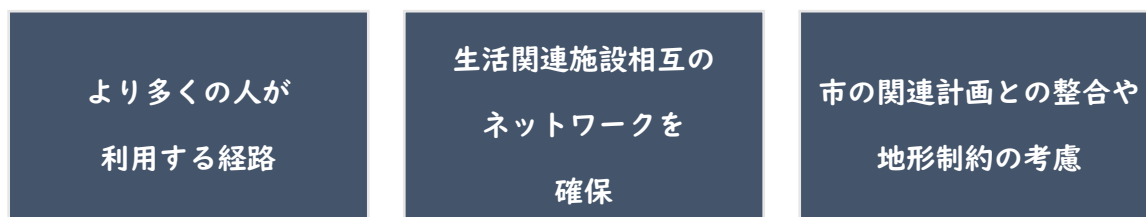
<南部地域拠点地区>

施設区分		生活関連施設
官公庁等	行政施設	土井首地域センター
	郵便局	—
教育・文化施設等	図書館	—
	市民会館・文化ホール・公民館等	南部市民センター、土井首地区ふれあいセンター
	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	長崎記念病院
	福祉施設	—
商業施設	店舗	フレスポ深堀
公園・運動施設	公園	—
	体育館その他屋内施設	—
観光施設	観光施設	—
路外駐車場	路外駐車場	—
その他の施設	避難所	南部市民センター（再掲）、土井首地区ふれあいセンター（再掲）
	結婚式場、葬祭場	—

4-4. 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>





## 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）	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	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、長崎港松が枝地区旅客船ターミナル整備事業、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）	

## 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たバリアフリー化の基本的な考え方を、次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

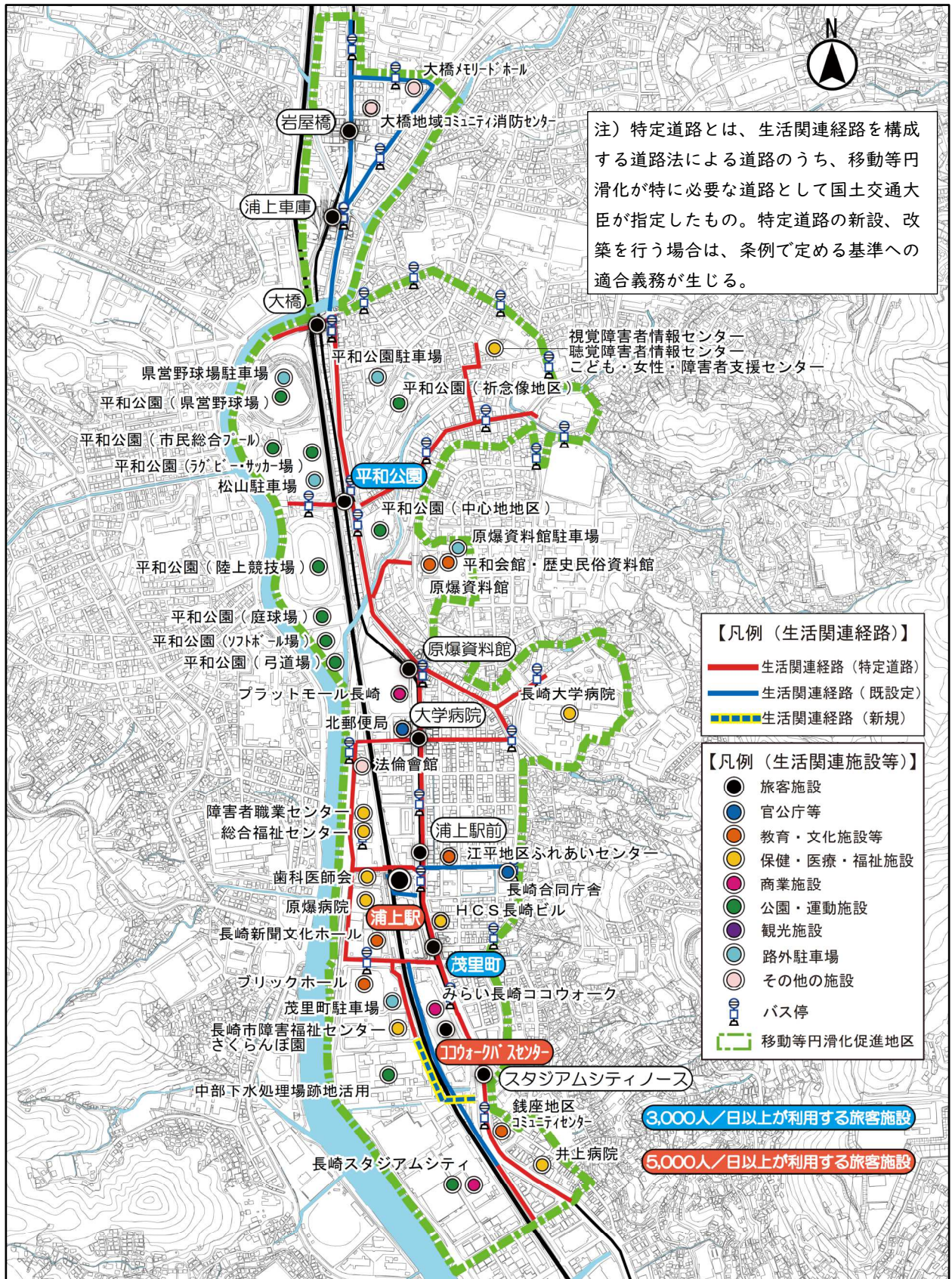
本市の中心部として、多くの市民が利用する官公庁施設をはじめ、商業、医療、文化施設など様々な都市機能が集積しています。このため、これら生活関連施設はもとより、多くの観光客が訪れる大浦天主堂やグラバー園など観光施設のバリアフリー化を推進するとともに、施設と公共交通機関を結ぶ経路のバリアフリー化を推進します。さらに、ハード整備のみならず、市民一人ひとりが高齢者、障害者等の特性を理解し支え合う「心のバリアフリー」につながる取組みを推進します。

### 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



## 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）		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		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

## 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たバリアフリー化の基本的な考え方を、次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

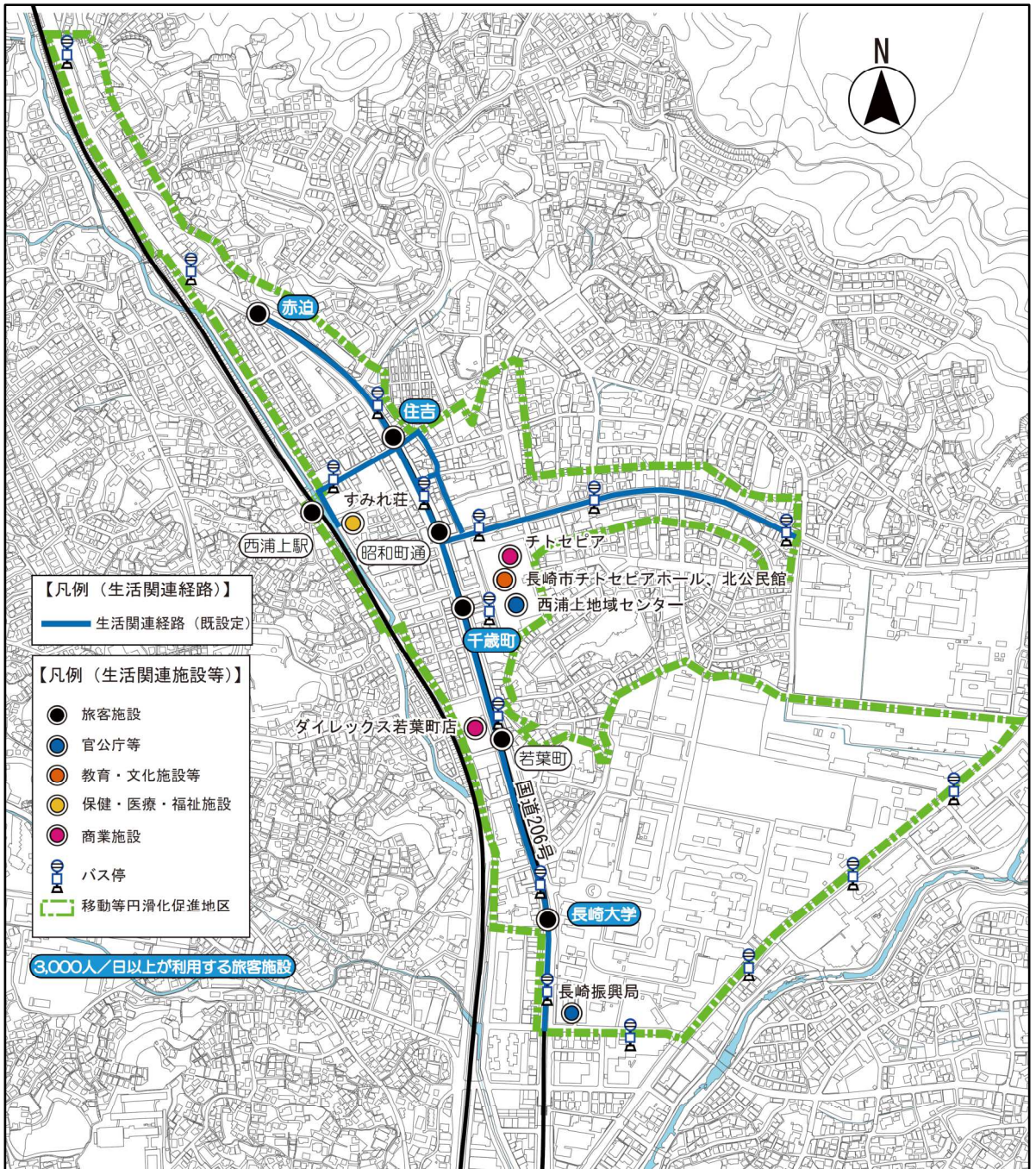
浦上駅やココウォークバスセンター周辺には、障害福祉センターをはじめとする医療・福祉施設や文化施設、大型商業施設など多くの市民が利用する生活関連施設が集積しています。このため、これら生活関連施設や施設と公共交通機関を結ぶ経路のバリアフリー化を推進します。さらに、ハード整備のみならず、市民一人ひとりが高齢者、障害者等の特性を理解し支え合う「心のバリアフリー」につながる取組みを推進します。

### 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。

(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。

### <地区の概要>

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	－	

## 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たバリアフリー化の基本的な考え方を、次のとおり設定します。

### 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。

##### <地区の概要>

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	

##### ウ バリアフリー化の基本的な考え方

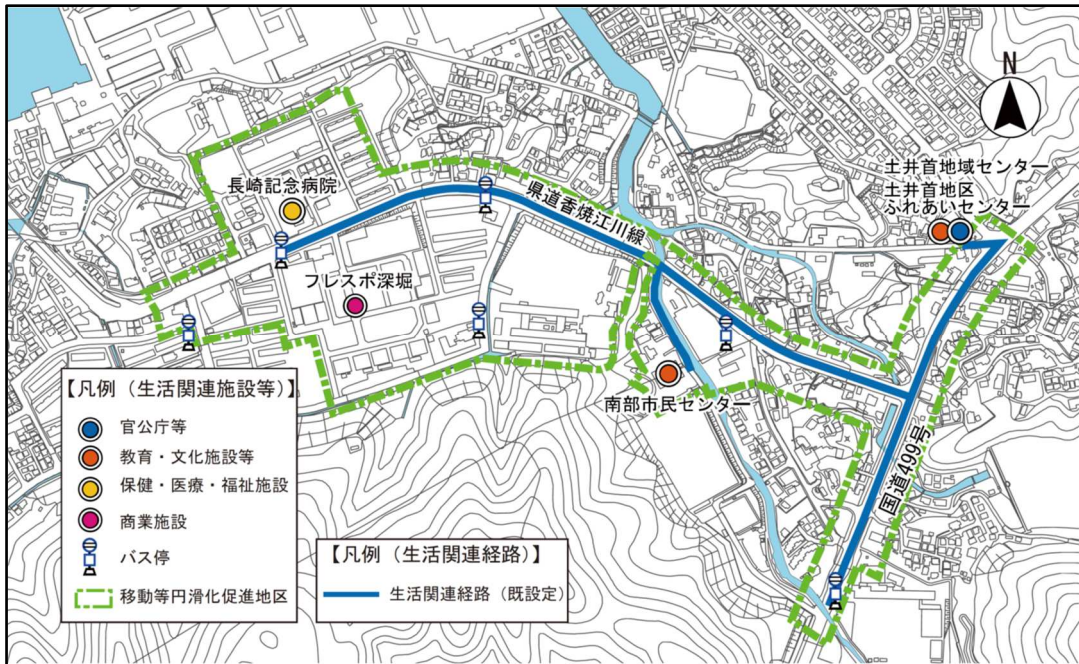
地区の特性を踏まえたバリアフリー化の基本的な考え方を、次のとおり設定します。

##### 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。

<地区の概要>

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	—	

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たバリアフリー化の基本的な考え方を、次のとおり設定します。

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。

注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。

注2) 主な公共交通機関には、バリアフリー法の旅客施設に該当する施設を記載。

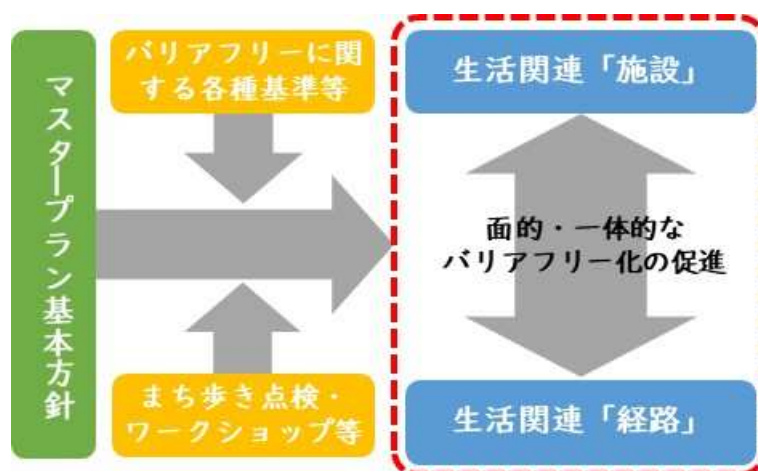
#### 4-6. 生活関連施設及び生活関連経路のバリアフリー化に関する事項

##### (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

生活関連施設及び生活関連経路のバリアフリー化に当たっては、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。

##### <生活関連施設・経路のバリアフリー化推進イメージ>



##### (2) バリアフリーに関する各種基準等

生活関連施設や生活関連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	
	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	
	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	
	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	

項目		名称	所管
ガイドライン等	公共交通	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】	
		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】	
		旅客船バリアフリーガイドライン	
	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	
	都市公園	都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン	
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
	都市公園	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	
	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	
	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	
	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	

### (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。生活関連施設や生活関連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。

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に輝度比の確保に努める。
	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。
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	・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	・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。

#### (4) ICT（情報通信技術）の活用によるバリアフリー化の推進

近年の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。

##### < ICTを活用したバリアフリー化の推進に関する事例 >

事例	概要
低床車運行情報提供サービス（長崎市LRTナビゲーション推進協議会）	スマートフォンなどにより、低床車の運行状況をリアルタイムに把握することができる。
ココシルこまえバリアフリーナビ（狛江市）	高齢者、障害者、ベビーカー利用者等に対し、それぞれのニーズに応じた最適なバリアフリールートを探検するスマートフォン向けのアプリで、狛江市の情報発信ポータルサイト「ココシルこまえ」のサービスの一つとして提供されている。
視覚障害者移動支援アプリ（豊島区）	視覚障害のある方の利便性向上を目的として、専用アプリ「shikAI※」による移動ルートの音声案内システムを運用している。 ※視覚障害者専用のナビゲーションアプリで、カメラで点字（警告）ブロックに設置したQRコードを読み取ると、現地から目的地までルートを導き出し、音声で進む方向や距離を伝えるシステム。
UDトーク（伊勢市）	UDトークとは、コミュニケーションの「UD＝ユニバーサルデザイン」を支援するためのアプリで、音声認識で声を文字化することで聴覚に障害のある方のコミュニケーションを支えるほか、外国語への自動翻訳などで、様々なコミュニケーションをサポートするアプリ。
MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）	高齢者等の外出機会の確保や交通安全などの地域課題の解決に寄与するMaaSの導入に向けた取組みが推進されている。

(5) その他、施設等の利便性向上に資する取組みの推進

その他、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。

<施設等の利便性向上に資する取組み事例>

事例	概要
地図アプリによる公共交通機関を利用した経路案内（長崎市内の公共交通事業者）	目的地までの経路案内について、車だけでなく公共交通機関を利用した経路案内（乗車時刻や利用料金等）を行うことで、公共交通機関の利便性を向上させる取組みを実施している。

## 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

施設など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。また、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。

さらに、近年は訪日外国人観光客の増加等に伴い、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。

### 5-2. 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、市民一人ひとりが、困っている高齢者や障害者等へ声かけや手助けを積極的に行うなど、具体的な行動につなげることが必要です。また、優先席や車椅子使用者用駐車施設、車椅子使用者等が利用できるトイレなど、高齢者、障害者等のための施設の適正な利用が求められています。

しかし、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」、「バス、電車の優先席を譲るアナウンスをして欲しい」、「歩道や視覚障害者誘導用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多く上がっています。

今後、だれもが安心して外出できる機会を得るためには、市民一人ひとりが心のバリアフリー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。

こうしたことから、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

**<本市の取組み事例>**

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、長崎市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、啓発を行っている。
手話通訳者・要約筆記者の養成講座 【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、通訳者等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。

取組内容	概要
障害を理由とする差別の解消の推進に関する長崎市職員対応要領 【所管：障害福祉課】	長崎市職員が障害者に対して、不当な差別的取扱いをせず、必要かつ合理的な配慮を提供できるように、対応要領及び留意事項を策定している。
公文書点字化サービス 【所管：障害福祉課】	視覚障害者の知る権利の保護と個人のプライバシーの保護を図るため、本市の公文書の内容を要約し、点字化した文書を視覚障害者に交付している。
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催している。
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。

### 5-3. 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」、「バリアフリー化された施設を選んで利用する」といった意見が上がっています。

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。

(I) 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	車椅子対応エレベーター	車椅子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
	車椅子等対応エスカレーター	車椅子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	車椅子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	車椅子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
	車椅子対応 ATM	車椅子使用者が利用しやすい ATM がある
	車椅子対応自動販売機	車椅子使用者が利用しやすい自動販売機がある
	車椅子対応公衆電話	車椅子使用者が利用しやすい公衆電話がある
	車椅子対応駐車料金精算機	車椅子使用者が利用しやすい駐車料金精算機がある
	車椅子対応試着室	車椅子で利用できる試着室がある
	車椅子対応浴室	車椅子で利用できる浴室がある
	車椅子対応客室	車椅子使用者が利用できる客室がある
	車椅子対応客席	車椅子使用者が利用できる客席がある
	車椅子対応観覧スペース	車椅子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	車椅子対応トイレ	車椅子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
	車椅子使用者駐車施設	車椅子使用者が利用できる駐車区画がある
	おもいやり駐車施設	けが人・妊産婦などが利用できる駐車区画がある
歩道	歩道幅員（2 m以上）	歩道幅員が2 m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	車椅子貸出	貸出用車椅子がある
	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	歩道幅員が2 m未満

<参考 バリアフリー法（抜粋）>

**（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6章. 行為の届出に関する事項

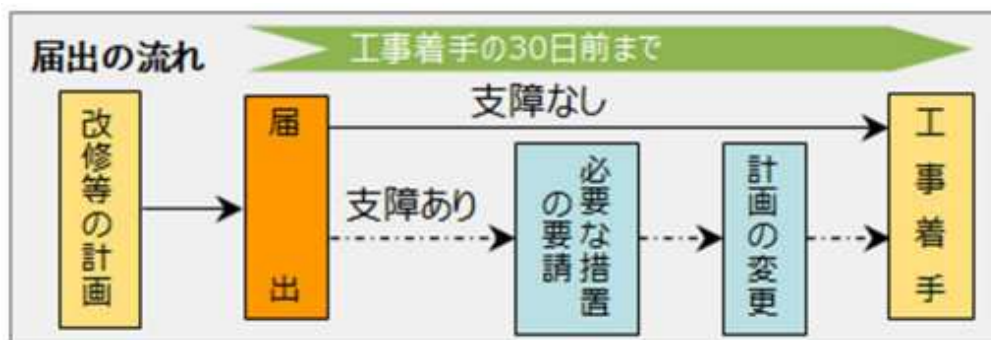
### 6-1. 届出制度の概要

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において、旅客施設や道路の改良等であって、他の施設と接する部分の構造の変更等を行う場合に、当該行為に着手する30日前までに長崎市に届け出なければなりません。

また、長崎市は届出に係る行為がバリアフリー化を図る上で、支障があると認めるときは行為の変更等の必要な措置を要請することができます。

注) 旅客施設は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。また、道路は、生活関連経路である道路法による道路に限られる。

#### <届出制度の流れ>



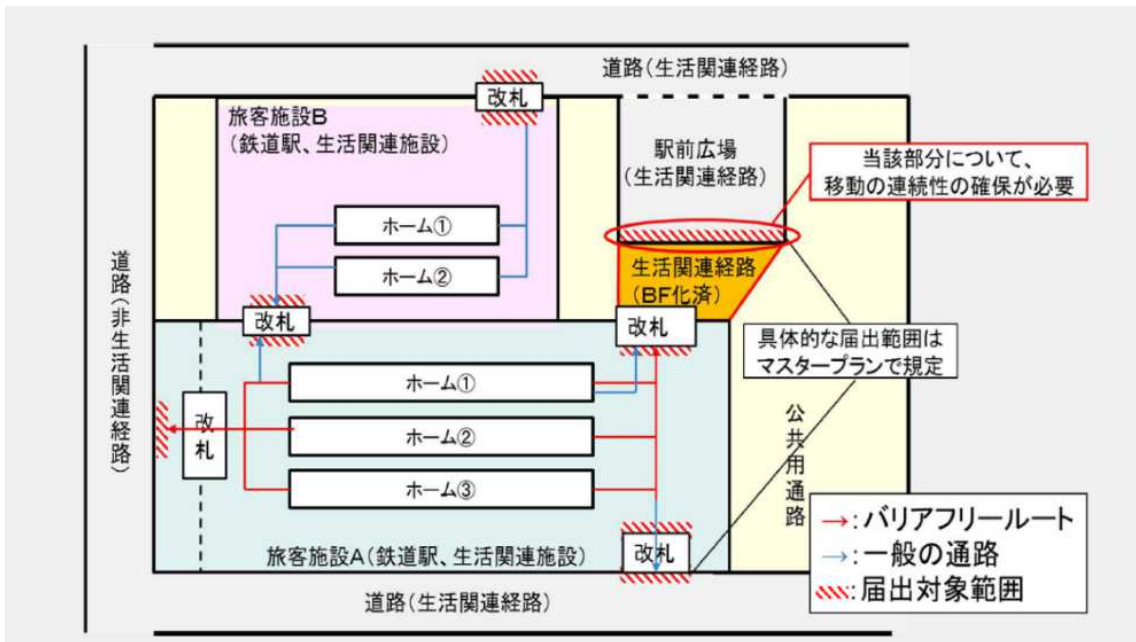
(出典：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン（国土交通省）)

### 6-2. 届出の対象

- (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	届出対象箇所
旅客施設	生活関連旅客施設のうち、下記の範囲 <ul style="list-style-type: none"> <li>・他の生活関連旅客施設との間の出入口</li> <li>・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</li> <li>・生活関連経路に指定した駅前広場との間の出入口</li> <li>・バリアフリールートとの出入口</li> </ul>
道路	生活関連経路のうち、下記の範囲 <ul style="list-style-type: none"> <li>・生活関連旅客施設の出入口</li> <li>・生活関連経路に指定した駅前広場との接続部</li> </ul>

### <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))

### <参考 バリアフリー法(抜粋)>

#### (行為の届出等)

- 第24条の6 移動等円滑化促進方針において定められた移動等円滑化促進地区の区域において、旅客施設の建設、道路の新設その他の行為であって当該区域における移動等円滑化の促進に支障を及ぼすおそれのあるものとして政令で定めるものをしようとする公共交通事業者等又は道路管理者は、当該行為に着手する日の30日前までに、主務省令で定めるところにより、行為の種類、場所、設計又は施行方法、着手予定日その他主務省令で定める事項を市町村に届け出なければならない。ただし、非常災害のため必要な応急措置として行う行為については、この限りでない。
- 2 前項の規定による届出をした者は、その届出に係る事項のうち主務省令で定める事項を変更しようとするときは、当該事項の変更に係る行為に着手する日の30日前までに、主務省令で定めるところにより、その旨を市町村に届け出なければならない。
- 3 市町村は、前2項の規定による届出があった場合において、その届出に係る行為が移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進を図る上で支障があると認めるときは、その届出をした者に対し、その届出に係る行為に関し旅客施設又は道路の構造の変更その他の必要な措置の実施を要請することができる。
- 4 市町村は、前項の規定による要請を受けた者が当該要請に応じないときは、その旨を主務大臣に通知することができる。
- 5 主務大臣は、前項の規定による通知があった場合において、第3項の規定による要請を受けた者が正当な理由がなくて同項の措置を実施していないと認めるときは、当該要請を受けた者に対し、当該措置を実施すべきことを勧告することができる。

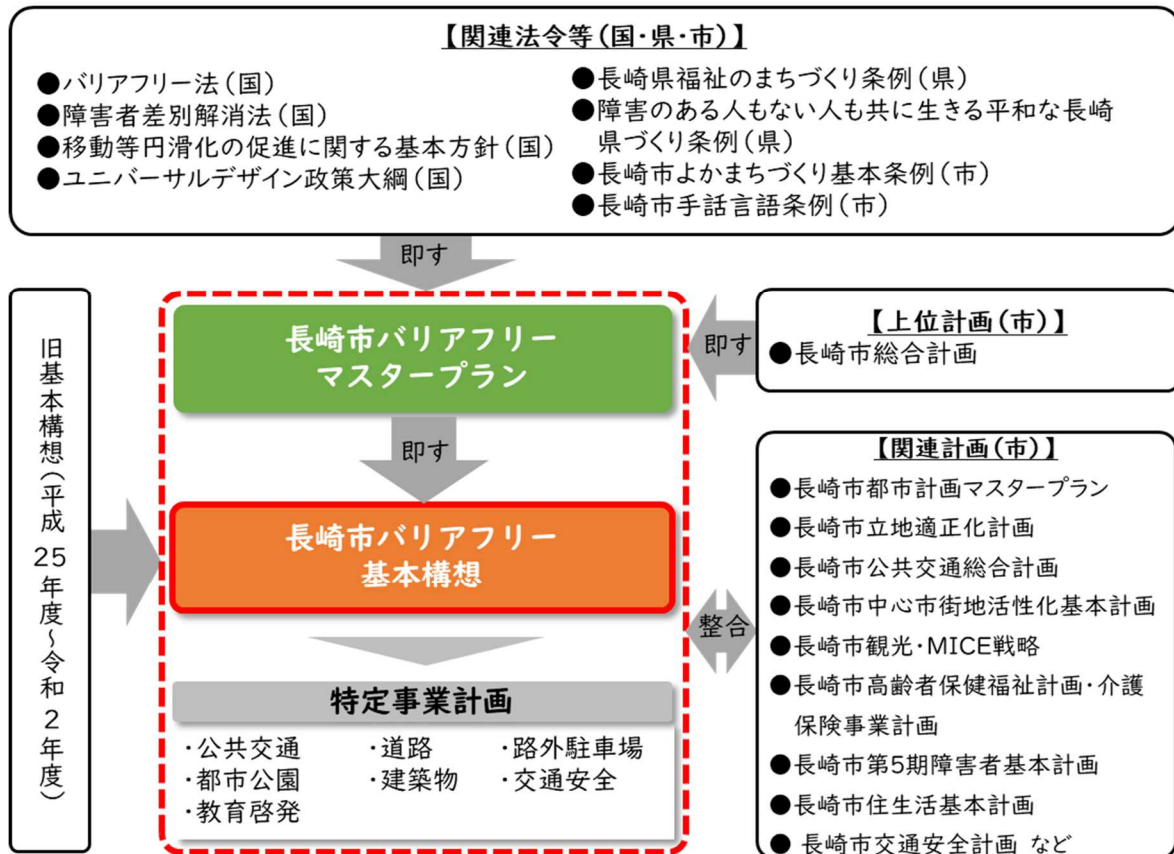
## 第2編. 長崎市第3期バリアフリー基本構想

### 第1章. 長崎市第3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。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3期バリアフリー基本構想の位置づけ>

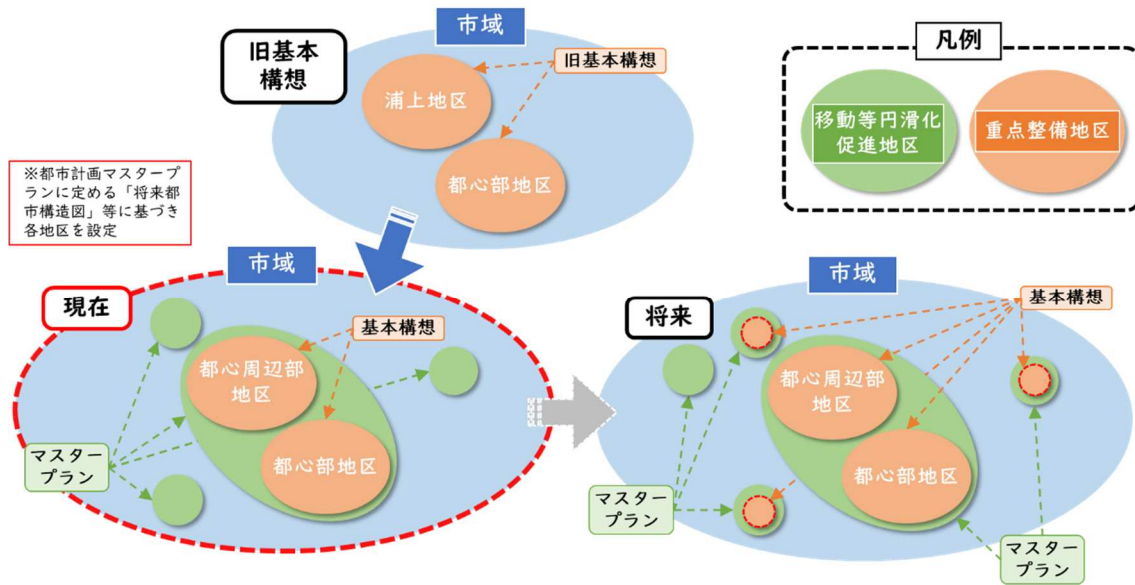


#### <参考 バリアフリー法(抜粋)>

##### (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。

<【再掲】マスタープランと基本構想の対象地区（イメージ）>



地区	移動等円滑化促進地区	重点整備地区
概要	バリアフリー法第2条第1項第23号の要件に該当する地区で、バリアフリー化を促進することが特に必要であると認められるなどの地区のこと。	バリアフリー法第2条第1項第24号の要件に該当する地区で、バリアフリー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などの地区のこと。

<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

【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）)

1-2. 計画期間

計画期間は、令和8（2026）年度から令和12（2030）年度までの5年間とします。

## 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であると認められるなどの地区のことで、「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 国土交通省）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 バリアフリー法（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

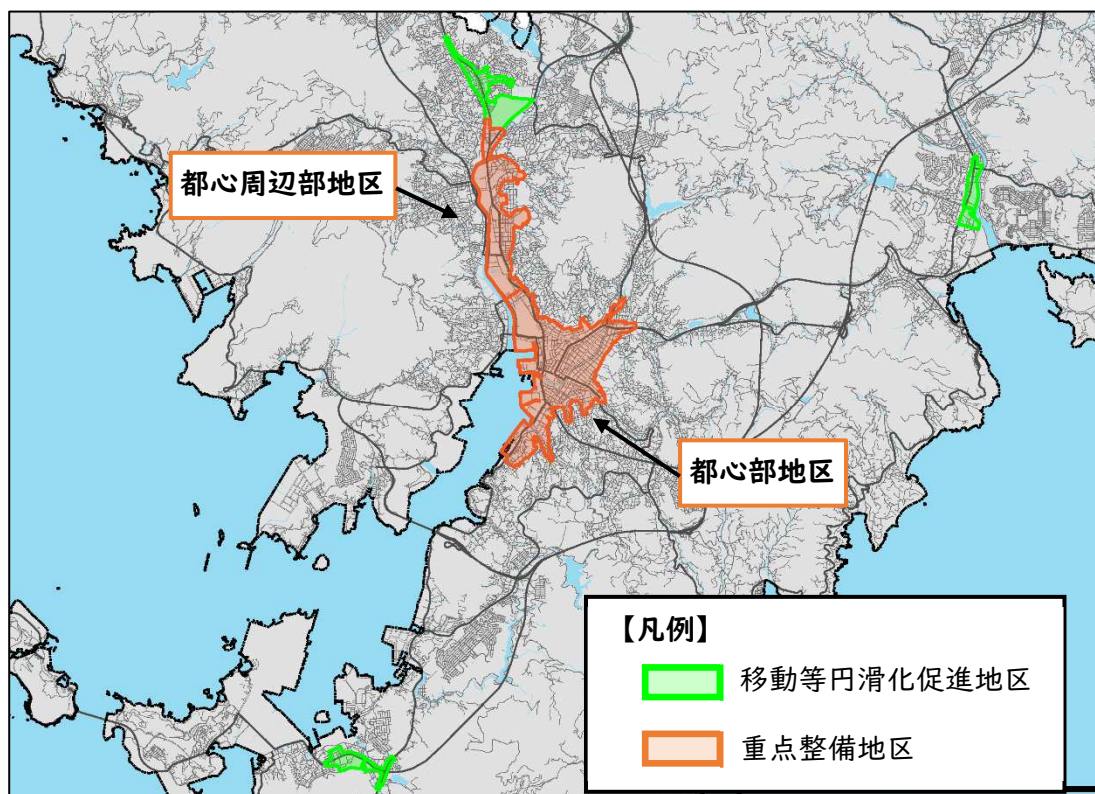
ロ 生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること。

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、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>



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	

## 2-3. 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、「第1編第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」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。

## 2-4. 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



## 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）		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		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、長崎港松が枝地区旅客船ターミナル整備事業、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）

## 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たバリアフリー化の基本的な考え方を、次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

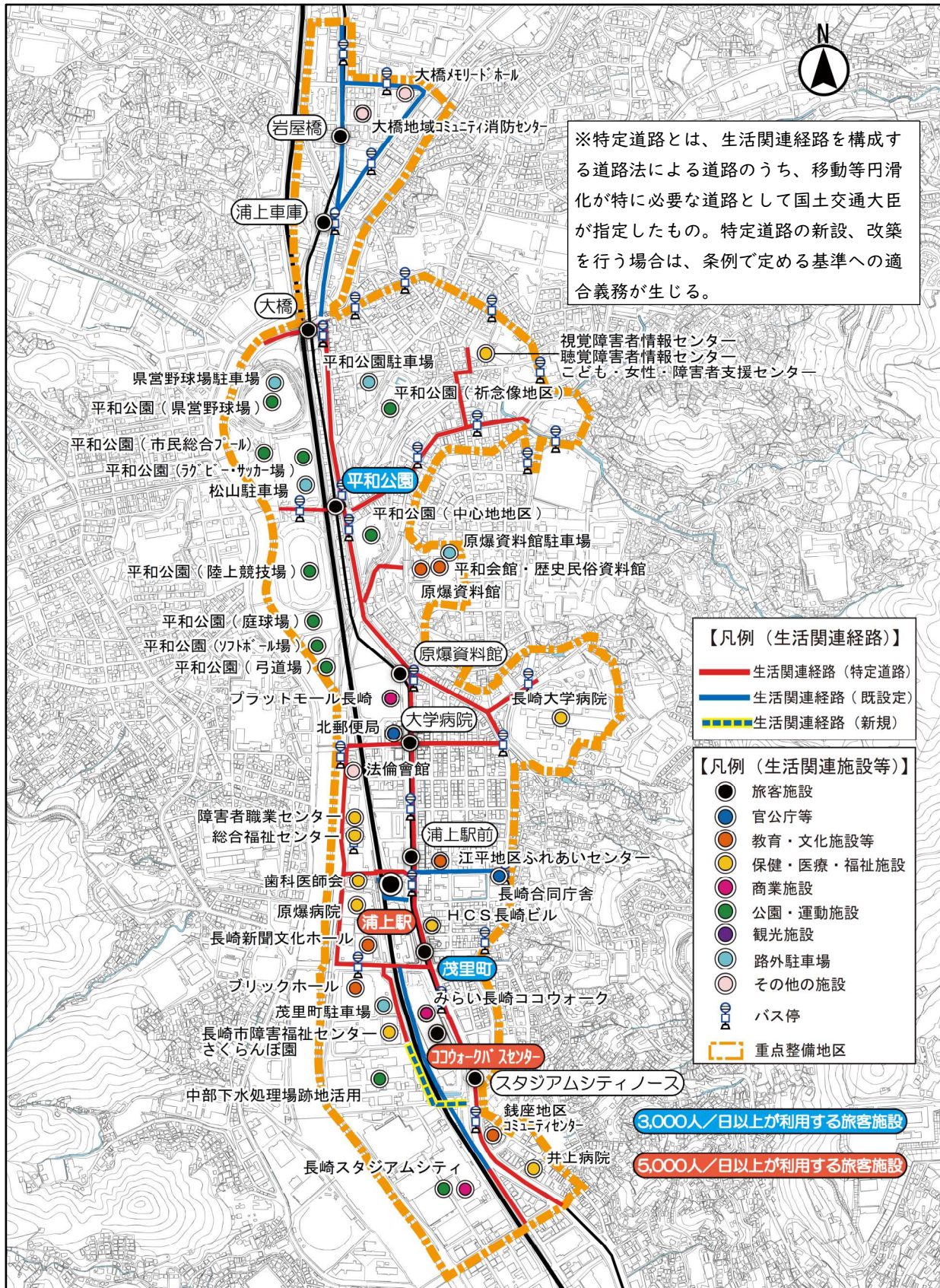
本市の中心部として、多くの市民が利用する官公庁施設をはじめ、商業、医療、文化施設など様々な都市機能が集積しています。このため、これら生活関連施設はもとより、多くの観光客が訪れる大浦天主堂やグラバー園など観光施設のバリアフリー化を推進するとともに、施設と公共交通機関を結ぶ経路のバリアフリー化を推進します。さらに、ハード整備のみならず、市民一人ひとりが高齢者、障害者等の特性を理解し支え合う「心のバリアフリー」につながる取組みを推進します。

### 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。

(3) 都心周辺部地区

ア 位置・範囲



## 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）	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	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	

## 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たバリアフリー化の基本的な考え方を、次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。

## 2-5. 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

基本構想で設定する生活関連施設及び生活関連経路は、「第1編第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」で設定する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。

## 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

特定事業の種類や内容はバリアフリー法で定められており、「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 国土交通省）」等では、次のとおり特定事業の内容が示されています。

特定事業	概要
公共交通	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 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、これに伴う特定旅客施設の構造の変更</li><li>・ 特定車両を床面の低いものとする事その他の特定車両に関する移動等円滑化のために必要な事業</li></ul>
道路	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 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等）の設置</li><li>・ 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）</li></ul>
路外駐車場	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 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（車椅子使用者が円滑に利用できる駐車施設等）の整備</li></ul>
都市公園	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 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</li></ul>
建築物	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 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</li><li>・ 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</li></ul>

特定事業	概要
交通安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>【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、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 等</li> <li>・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</li> <li>【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及び啓発活動 等</li> </ul>
教育啓発	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化の促進に関する児童、生徒また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</li> <li>【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の開催、旅客施設等におけるバリアフリー教室の開催 等</li> <li>・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また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</li> <li>【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遇研修の実施、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</li> </ul>

### 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 12 (2030) 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 13 (2031) 年度以降の実施 (完成) を目標として取り組むもの
継続	継続的な実施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、令和5年1月策定の長崎市第2期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。

#### (I) 公共交通

##### ア 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	実施予定時期	
				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	継続	
	乗合バス	●低床車両の導入	長崎自動車	継続	
	乗合・貸切バス	●車椅子スペースの確保	長崎県交通局	継続	
	タクシー	●ユニバーサルデザインタクシーの導入	タクシー事業者	継続	
	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	継続	
	旅客船	●車椅子スペースの確保 ●段差の改善	航路事業者	継続	
	スタジアムシティ サウス電停	●立体横断施設の平面化	長崎県 長崎電気軌道	事業化検討	
	長崎駅ターミナル	◆デジタルサイネージによる案内情報の充実	長崎県交通局	継続	
	乗合バス 停留所	●ベンチ及び上屋の設置検討	長崎自動車 長崎県交通局	事業化検討	

##### イ 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	◆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	継続	
	◆職員の接遇向上のための研修		継続	

(2) 道路

ア 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 (馬町)	●視線誘導ブロック設置更新 ●地下道通路手すり設置	国土交通省	事業化検討	
	国道 202 号 (大和橋・大黒町)	●歩道勾配の緩和	長崎県	事業化検討	
	(都)長崎駅東通り線 (都)長崎駅西通り線	●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	○	—
	市道諏訪町桜町 1 号線 及び桜町 3 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 ●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	○	○
	市道川口町茂里町線 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	○	○

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
	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 ●乗合自動車停留所のベンチ及び上屋の設置	各道路管理者	継続	
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 ●照明施設の設置	長崎市	○	—
	平野町平和町3号線（松山町2号線）	●視覚障害者誘導用ブロックの設置（代替え路線への設置）	長崎市	○	—

#### イ 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	◆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	継続	

### (3) 路外駐車場

#### ア 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	市営茂里町駐車場	●高齢者、障害者、妊産婦等のための駐車区画の設置（ダブルスペースの設置）	長崎市	○	—
	上記以外の生活関連施設に該当する路外駐車場	主に以下の事業の実施または検討を行う。 ●車椅子利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 ●車椅子利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	継続	
その他の事業	市営茂里町駐車場	◆思いやり駐車場協力施設への登録	長崎市	○	—
	市営駐車場	◆分かりやすい案内サイン等の設置	施設管理者	継続	
	市営駐車場 (有人施設)	◆車椅子の貸し出し	施設管理者	継続	
		◆筆談具やコミュニケーションボードの設置	施設管理者	継続	

#### イ 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	◆職員の接遇向上のための研修	施設管理者	継続	
	◆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	継続	

#### (4) 都市公園

##### ア 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	○	○
その他の事業	長崎公園	●視覚障害者誘導用ブロックの設置	長崎市	事業化検討	
	川口公園	●インクルーシブ遊具の設置	長崎市	事業化検討	
	中部下水処理場跡地	●歩道、トイレ、案内板等の整備	長崎市	事業化検討	

#### (5) 建築物

##### ア 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	長崎市新庁舎 公用車駐車場	●エレベーターの設置 (桜町3号線の代替え経路)	長崎市	○	—
	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	継続	
その他の事業	駐車場附置義務条例の対象施設	◆条例変更 (R8.10.1) 車椅子利用者用駐車施設の基準強化	長崎市	○	—

##### イ 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	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	継続	

(6) 交通安全

ア 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	継続	

イ 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	◆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	継続	

(7) 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	継続	
	◆要約筆記者養成研修事業	長崎市	継続	
	◆盲ろう者向け通訳・介助員養成研修事業	長崎市	継続	
	◆学校と連携して行う教育活動	長崎市	継続	
その他の事業	◆新規採用職員を対象として、高齢者及び障害者福祉に関する研修を実施する（視覚障害等の疑似体験研修含む）	長崎市	継続	

(8) 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	継続	
観光関連	◆施設のバリアフリー情報の提供	長崎市	継続	
	◆ユニバーサルデザインによる案内の充実	長崎市	継続	
	◆休憩用ベンチの設置	各施設管理者	継続	

## 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

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。

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、教育活動の実施等を行います。

#### <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

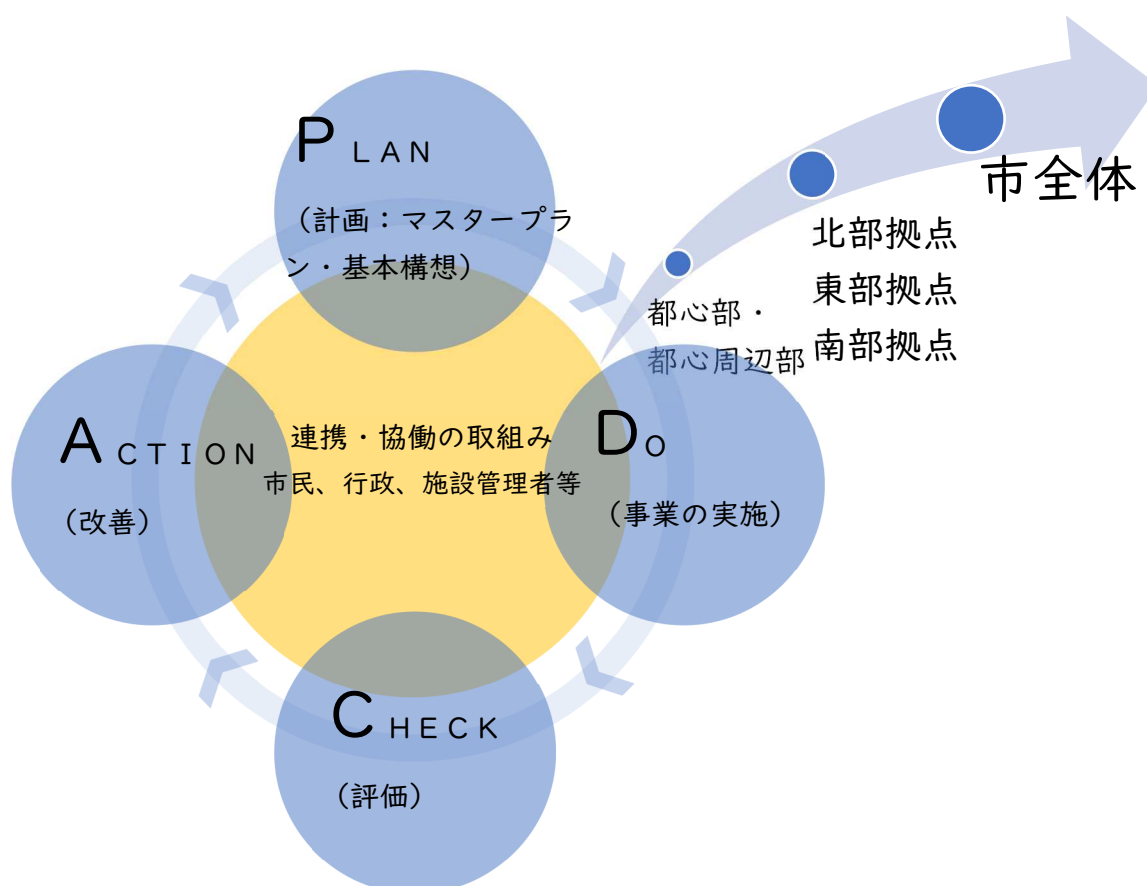
バリアフリーを取り巻く状況は日々変化しているため、社会状況や周辺状況の変化等に柔軟に対応していく必要があります。

また、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>



## 1. アンケート調査

### (1) 市民意向調査【令和7年度】

長崎市では、官民連携のもとで、多くの人が集まる都心地区や浦上地区を中心に道路や公共交通などのバリアフリー化を進めていますが、今後さらにバリアフリーを推進していくため、皆様の実感や体験に基づくご意見をいただいたものです。

#### 調査の概要

調査期間	令和7年7月22日～令和7年9月19日
送付数	577人（市政モニター269人、高齢者・障害者団体308人）
回答率	54.9%（317人）（郵送モニター231人、インターネットモニター86人）

#### 調査結果の概要

今回の調査で、特に「歩道」や「路面電車」、「バス」といった日常利用の多い移動手段においては、バリアフリー化の実感度が低い一方で期待度が多く、引き続き優先的なバリアフリー化が求められていることが明らかになった。

次に、「公園施設」のような無人施設での介助体制については、具体的なイメージがわきにくく、利用者がわかりやすく実感できるよう、案内サインや情報発信の工夫が必要であることが分かった。

また、ソフト面における「バリアフリーマップ」の認知度が低いものの、内容次第では利用したいと考える回答が多く、バリアフリー情報の充実を図ることや情報取得を容易にすることが課題であると分かった。

一方で、「行政施設」や「教育・文化施設」などは、期待度が比較的高いと同時に実感度も高く、現状で一定の水準が認められることが明らかになった。

また、歩道や路面電車等の実感度が低い項目においても、過年度の調査結果から実感度が大きく増加しており、特定事業による整備効果が一定程度認められる結果となった。

さらに、「心のバリアフリー」に関する用語の認知度は、国土交通省が掲げる「バリアフリー法に基づく基本方針」で設定された2025年度末数値目標（50%）を上回る67%となり、バリアフリーマスタープランの策定等による周知効果も一定程度認められる結果となった。

## 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。

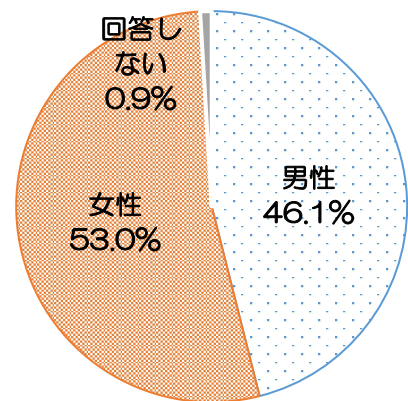
また、複数回答可とした設問においては、回答者数に対する各選択肢の有効回答数の割合であるため合計が100パーセントを上回り、各選択肢においてどれだけの方が選択したかを分析して、横棒のグラフにより示しています。

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

## 調査結果

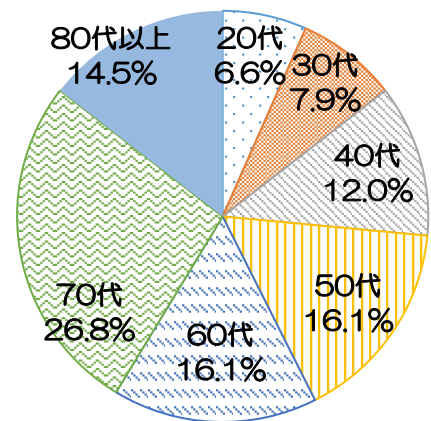
問1 あなたの性別をお答えください。

選択肢	回答数	割合
男性	146	46.1%
女性	168	53.0%
回答しない	3	0.9%
合計	317	100.0%



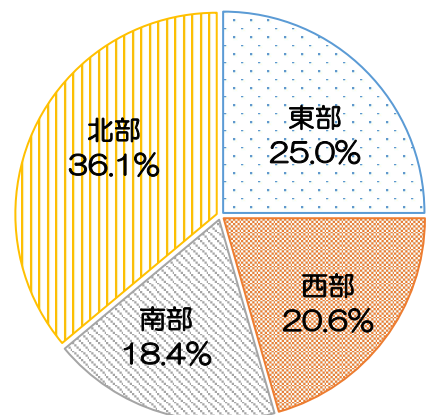
問2 あなたの年齢を選択してください。

選択肢	回答数	割合
20代	21	7.5%
30代	25	9.9%
40代	38	13.7%
50代	51	20.8%
60代	51	18.9%
70代	85	20.8%
80代以上	46	8.5%
合計	316	100.0%



問3 お住まいの町名を教えてください。

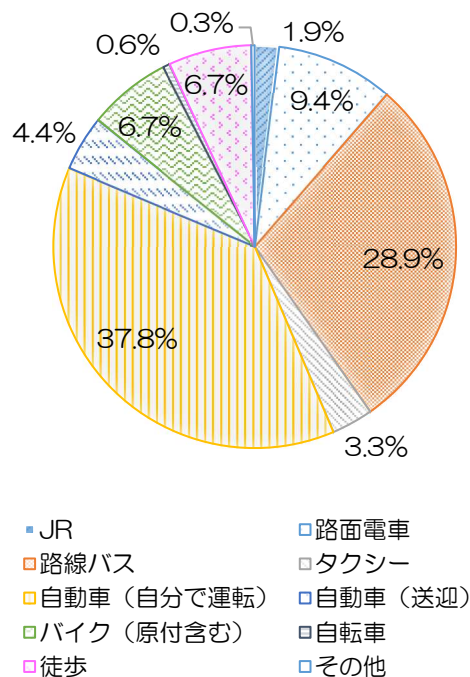
選択肢	回答数	割合
東部	79	27.0%
西部	65	18.5%
南部	58	16.6%
北部	114	37.9%
合計	316	100.0%



※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。

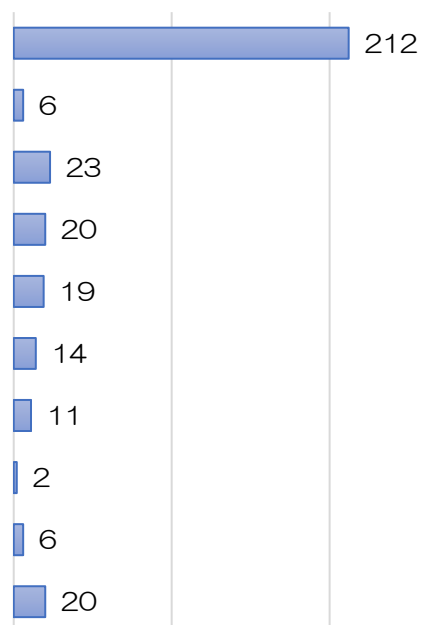
問4 あなたが日ごろ、最も多く利用している交通手段を1つ選択してください。

選択肢	回答数	割合
JR	7	2.4%
路面電車	34	11.4%
路線バス	104	24.9%
タクシー	12	3.7%
自動車（自分で運転）	136	38.4%
自動車（送迎）	16	4.1%
バイク（原付含む）	24	6.9%
自転車	2	0.4%
徒歩	24	7.3%
その他	1	0.4%
合計	245	100.0%



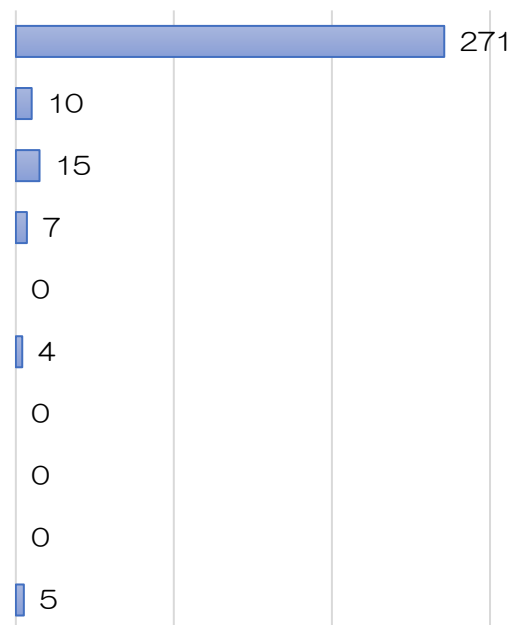
問5 あなたは、体に不自由なところがありますか。【複数回答可】

選択肢	回答数
特にない	212
妊産婦・子育て中	6
足のケガ（慢性的な関節痛含む）	23
歩行障害	20
肢体不自由	19
内部障害（臓器の障害など）	14
聴覚・平衡機能障害	11
音声・言語・そしゃく機能障害	2
視覚障害	6
その他（※高血圧、など）	20
合計	333



問6 あなたが外出時に利用する、移動や生活環境を補助する器具やサービスがあれば教えてください。

選択肢	回答数
特にない	271
車いす	10
歩行器・杖	15
補聴器・集音機	7
白杖	0
ベビーカー	4
補助犬（盲導犬・介助犬）	0
排泄補助器具	0
介助者の付き添い	0
その他	5
合計	312

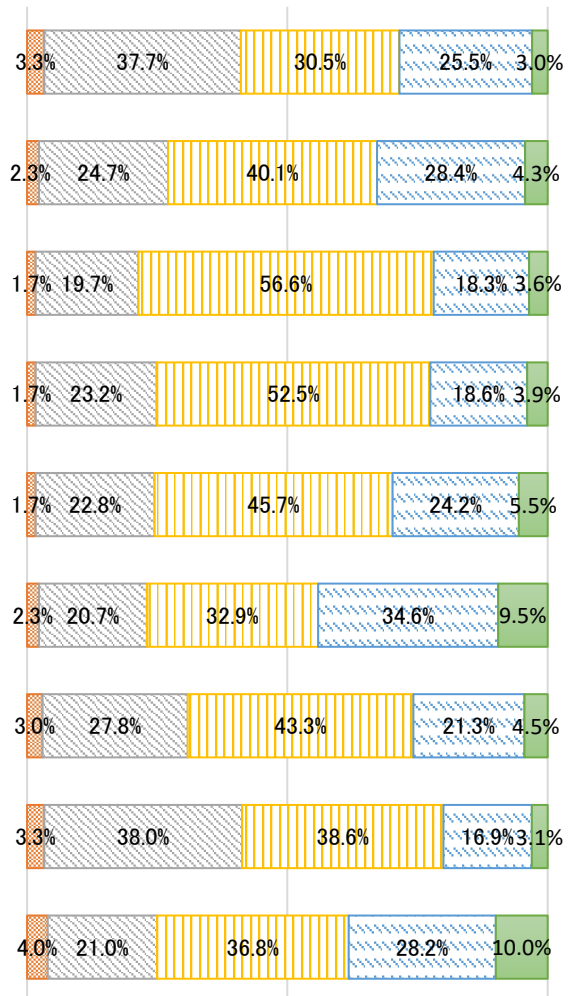


問7 あなたが長崎駅、浜町地区や浦上地区などの市内中心区を移動する際、下記の内容について、どの程度バリアフリー化（障害のある人や高齢者だけでなく、あらゆる人が生活の中で不便だと感じる事、様々な活動を行う際に障害となっているバリアをなくすこと）が進んだと思いますか。

1～5のうち該当する評価項目に○を付けてください。

		1	2	3	4	5
		十分進んだ	やや進んだ	どちらともいえない	あまり進んでいない	全く進んでいない
道路（歩道、交通安全） 市内中心地区において、歩道の設置や拡幅、視覚障害者誘導用ブロックの設置、電線の地中化などを実施しております。						
歩道	歩きやすさ （段差、勾配、水たまり）	10	114	92	77	9
	人や車いすのすれ違いやすさ （幅の広さ）	7	74	120	85	13
	杖の使用しやすさ （グレーチング）	5	55	158	51	10
	視覚障害者誘導用ブロックの利用しやすさ	5	65	147	52	11
	案内サインのわかりやすさ	5	66	132	70	16
	ベンチや休憩施設の利用のしやすさ	7	61	97	102	28
交通安全	横断歩道の通行しやすさ （エスコートゾーン※）	9	81	126	62	13
	横断歩道の通行しやすさ （音響式信号機）	10	112	114	50	9
	違法駐車・違法駐輪の防止活動	12	61	107	82	29

十分進んだ
  やや進んだ  
 どちらともいえない
  あまり進んでいない  
 全く進んでいない



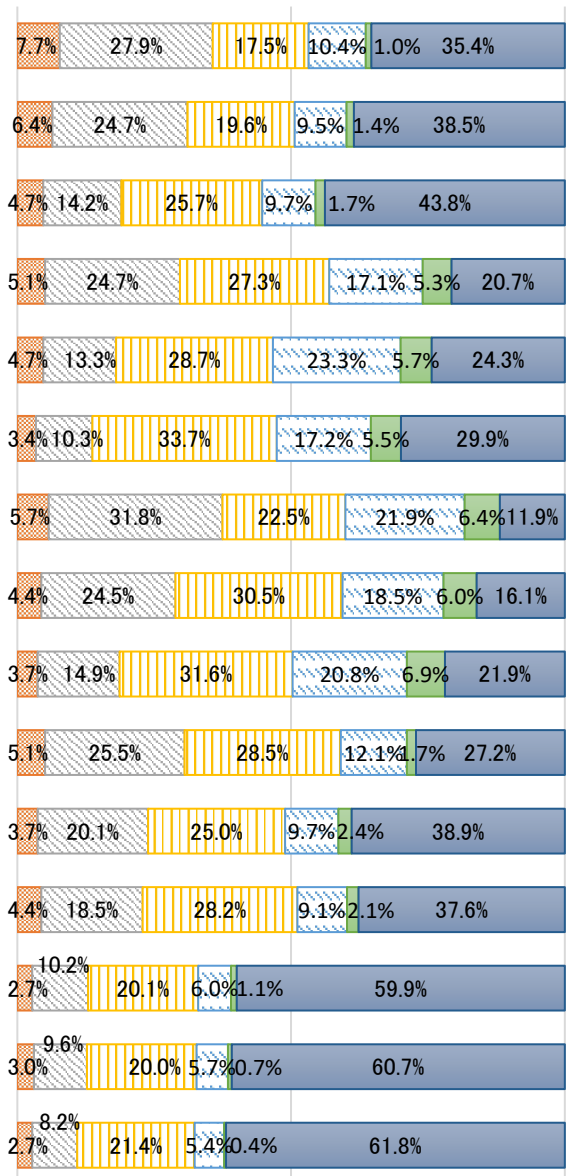
※ エスコートゾーンとは、視覚障害者の方が安全かつ正確に横断するため、横断歩道に沿って設置するブロックのこと。

問8 あなたが乗り物（電車、バス、タクシー、旅客船）を利用する際に、下記の表の内容について、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。

乗り物 (電車、バス、タクシー、旅客船)		1 十分進んだ	2 やや進んだ	3 どちらともいえない	4 あまり進んでいない	5 全く進んでいない	6 普段利用しないのでわからない
乗り物の乗り降りをしやすくするため、低床車両の導入や車いすスペースの確保など、介助の受けやすい車両の導入を実施してきました。							
電車 (JR)	車両の乗り降りのしやすさ	23	83	52	31	3	105
	優先スペースの利用しやすさ	19	73	58	28	4	114
	介助*の受けやすさ	14	41	74	28	5	126
路面電車	車両の乗り降りのしやすさ	15	75	83	52	16	63
	優先スペースの利用しやすさ	14	40	86	70	17	73
	介助*の受けやすさ	10	30	98	50	16	87
バス	車両の乗り降りのしやすさ	17	99	70	68	20	37
	優先スペースの利用しやすさ	13	73	91	55	18	48
	介助*の受けやすさ	11	43	91	60	20	63
タクシー	車両の乗り降りのしやすさ	15	76	85	36	5	81
	車いす乗車スペースの利用しやすさ	11	58	72	28	7	112
	介助*の受けやすさ	13	53	81	26	6	108
旅客船	船舶の乗り降りのしやすさ	8	29	57	17	3	170
	優先スペースの利用しやすさ	9	27	56	16	2	170
	介助*の受けやすさ	8	23	60	15	1	173

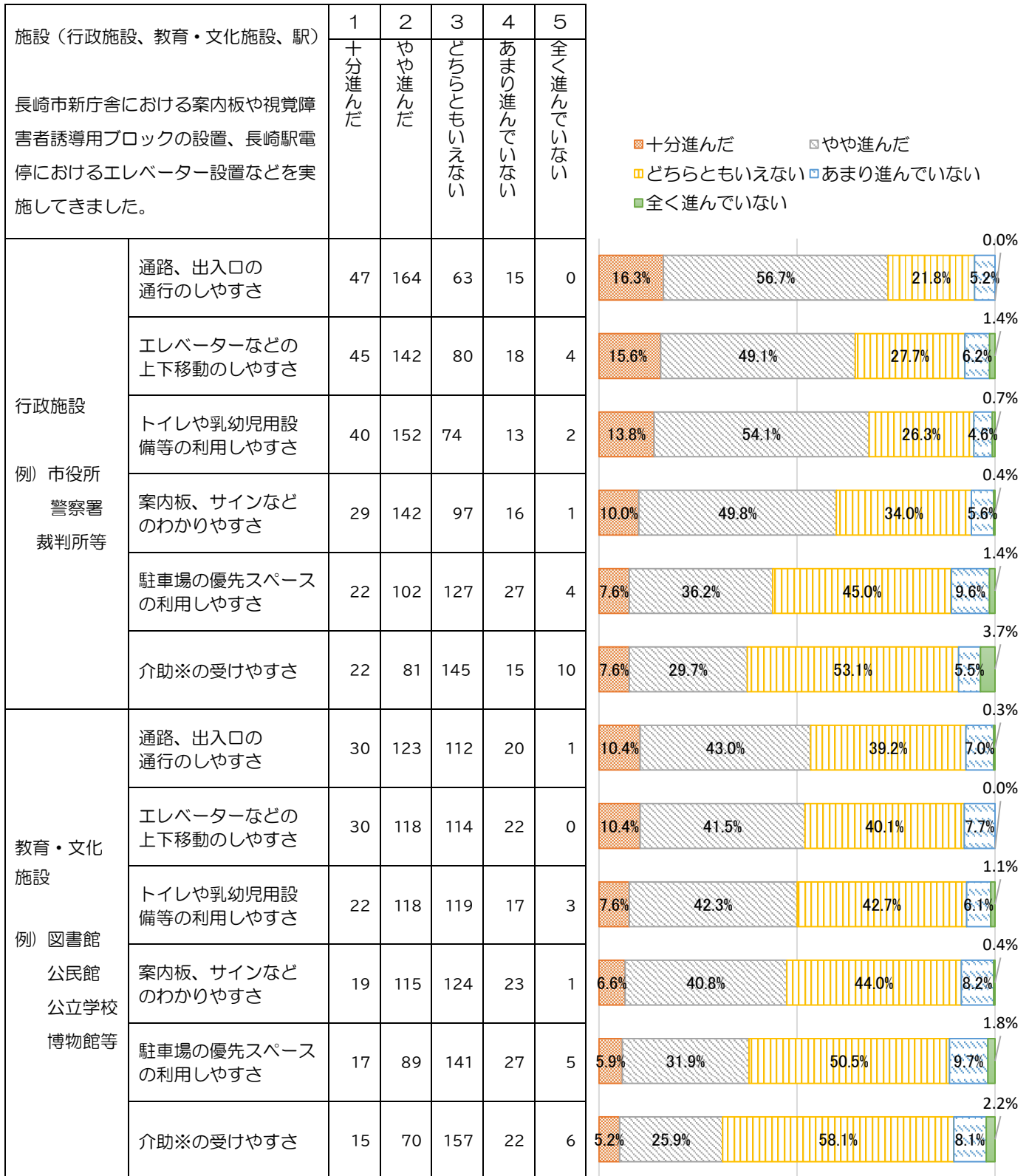
- 十分進んだ
- やや進んだ
- どちらともいえない
- あまり進んでいない
- 全く進んでいない
- 普段利用しないのでわからない



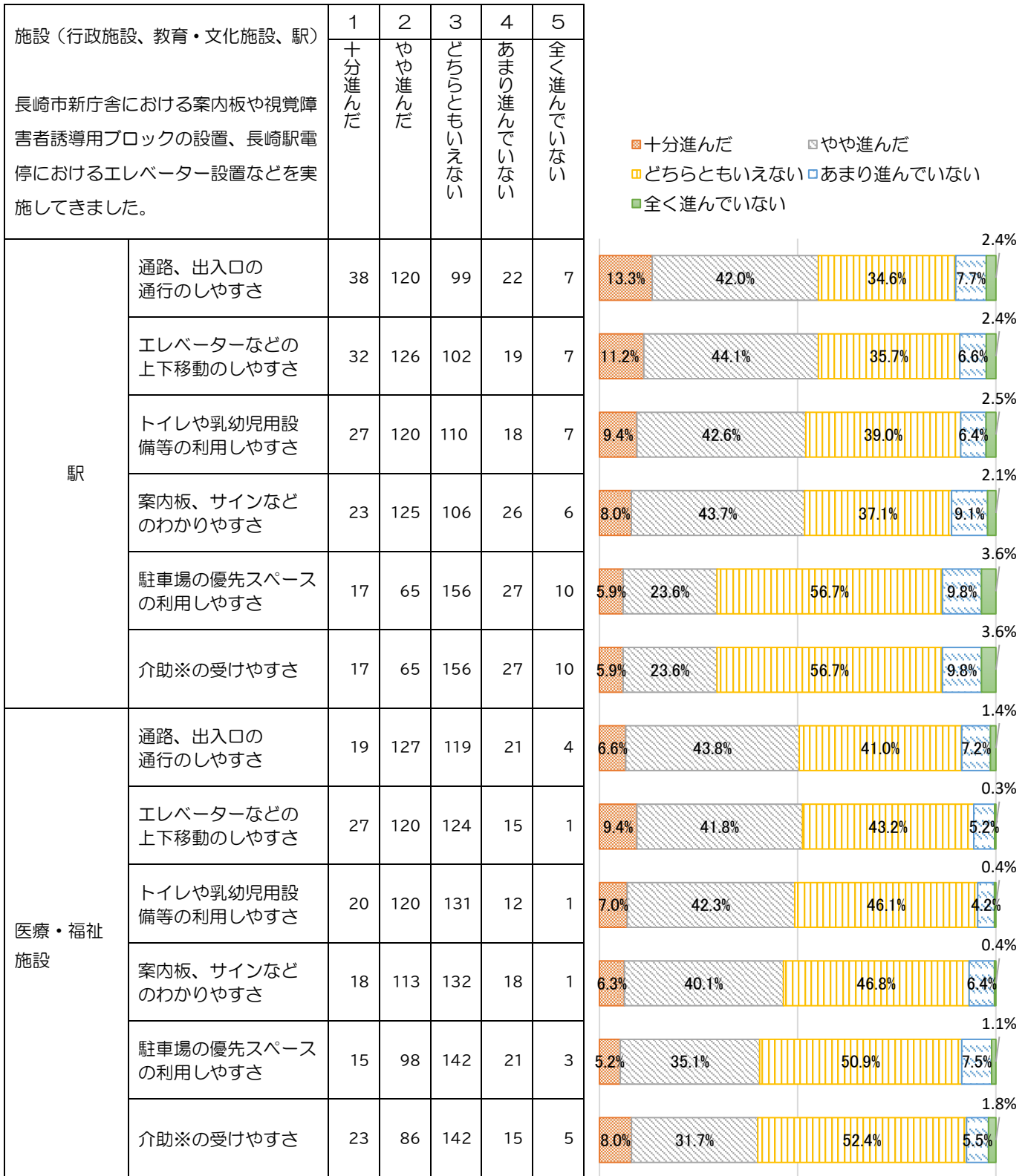
\* 介助とは、日常生活で困難を抱えている人が自立できるよう、具体的な動作を支援すること。

問9 あなたが施設（行政施設、駅など）を利用する際に、下記の表の内容について、どの程度バリアフリー化が進んだと思いますか。

1～5のうち該当する評価項目に○を付けてください。



※ 介助とは、日常生活で困難を抱えている人が自立できるよう、具体的な動作を支援すること。



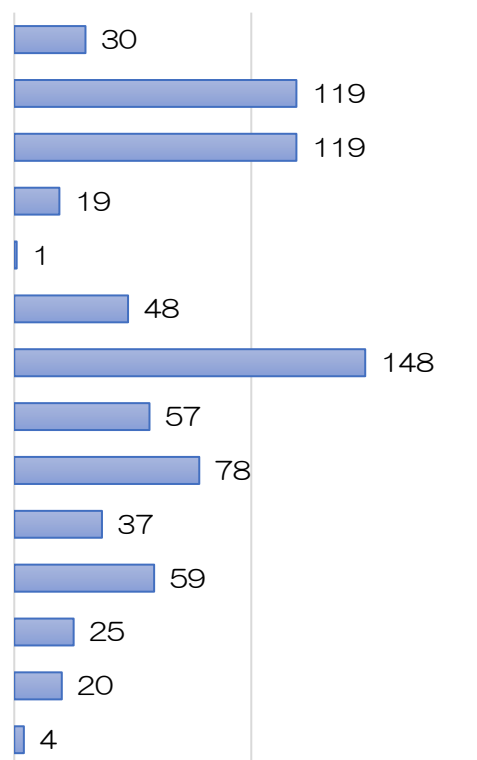
※ 介助とは、日常生活で困難を抱えている人が自立できるよう、具体的な動作を支援すること。

施設（行政施設、教育・文化施設、駅）		1	2	3	4	5					
長崎市新庁舎における案内板や視覚障害者誘導用ブロックの設置、長崎駅電停におけるエレベーター設置などを実施してきました。		十分進んだ	やや進んだ	どちらともいえない	あまり進んでいない	全く進んでいない					
例) 公共 駐車場	通路、出入口の 通行のしやすさ	9	86	148	32	4	3.2%	30.8%	53.0%	11.5%	1.4%
	エレベーターなどの 上下移動のしやすさ	12	78	156	27	4	4.3%	28.2%	56.3%	9.7%	1.4%
	トイレや乳幼児用設 備等の利用しやすさ	15	67	153	32	5	5.4%	24.6%	56.3%	11.8%	1.8%
	案内板、サインなど のわかりやすさ	10	65	157	37	5	3.6%	23.7%	57.3%	13.5%	1.8%
	駐車場の優先スペース の利用しやすさ	9	77	147	34	6	3.2%	28.2%	53.8%	12.5%	2.2%
	介助※の受けやすさ	9	38	169	36	10	3.2%	14.5%	64.5%	13.7%	3.8%
公園施設	通路、出入口の 通行のしやすさ	13	80	144	37	6	4.7%	28.6%	51.4%	13.2%	2.1%
	エレベーターなどの 上下移動のしやすさ	8	53	165	39	6	2.9%	19.6%	60.9%	14.4%	2.2%
	トイレや乳幼児用設 備等の利用しやすさ	13	51	159	41	7	4.7%	18.8%	58.7%	15.1%	2.6%
	案内板、サインなど のわかりやすさ	8	58	166	36	6	2.9%	21.2%	60.6%	13.1%	2.2%
	駐車場の優先スペース の利用しやすさ	7	61	155	39	9	2.5%	22.5%	57.2%	14.4%	3.3%
	介助※の受けやすさ	7	27	181	36	14	2.5%	10.2%	68.3%	13.6%	5.3%

※ 介助とは、日常生活で困難を抱えている人が自立できるよう、具体的な動作を支援すること。

問10 今後、特にバリアフリーを重点的に進めるべきと感じる項目を以下から最大3つまでお選びください。

選択肢	回答数
電車（JR）	30
路面電車	119
バス	119
タクシー	19
旅客船	1
行政施設	48
歩道	148
教育・文化施設	57
商業施設	78
駅	51
医療・福祉施	82
駐車場	41
公園施設	33
その他	4
合計	830



問11 問10において選択した項目について、具体的に改善して欲しい点について記述ください。（自由記述）

#### ○道路に関する意見

- ・段差や斜面があったり、幅が狭かったりするため歩きづらい
- ・歩道両側につるつるしたタイルみたいなものが設置してあり、滑ったことがある。
- ・長崎は石畳が多く、歩きにくい。
- ・石畳風な歩道は見た目はよいが挟まり歩行しにくい。
- ・歩道、車道の白線が消えている。
- ・歩道に植木、バイクなどが置いていたりするためとおりにくい。

#### ○公共交通機関に関する意見

- ・優先席がほとんどなかったり、優先スペースが利用しづらい。
- ・乗降口の段差が高い。また乗降口が狭いため、乗り降りしやすくしてほしい。

- ・バスの行き先をもう少しわかりやすくして欲しい
- ・時刻表のデジタル化
- ・車両によって降車ボタンが届きにくい場合がある。
- ・乗り降りは改善されても、車中では席位置が上下（高低）になりかえって不自由
- ・駅からバス乗り場までの距離が遠すぎる。
- ・車椅子でバスに乗るために前日に車いす対応であるかの確認が必要。違ったら、乗りたかったバスに乗れない。予約が必要なところも不便。電車もバリアフリーの本数が少ない。
- ・タクシーなど、介護向けとなる車種が他県と比較して少ない
- ・バリアフリーの小型車両乗合式等あるとより公共交通機関のバリアフリーがすすむのでは
- ・どの程度介助をしてもらえるか不安。また、介助者もみかけない。

#### ○休憩スペースに関する意見

- ・施設に休憩所が少ないので、休憩所は必ず設置して欲しい。また屋外施設にはバス停を含み、屋根付きの休憩所が欲しい。
- ・医療や福祉施設に椅子を用意し、花でも見ながら話すことができるような楽しい場所、解放的な空間を作って欲しい。
- ・小さい子供連れ向けのミニ遊び場の設置など、親子の交流の場やシニアも含めた、ふれあいと情報交換ができる場所が欲しい。

#### ○案内サインに関する意見

- ・張り紙が多い、要領をまとめて大きな画面にして欲しい。
- ・案内板、説明板を分かりやすく、目に入る位置に置いて欲しい

#### ○トイレに関するご意見

- ・公園施設のトイレ機能が使いづらい。
- ・公園施設にトイレは必ず設置して欲しい。
- ・学校のトイレを利用した際、車椅子利用に対応出来ていないところが多いと感じました。
- ・アーケード内、新地中華街にもトイレが欲しい。観光客用のお店に入らないとバリアフリー対応のトイレが無いため不便である。

#### ○公共駐車場に関する意見

- ・障害者優先駐車場に標識だけ付けて、健全者が利用している。取締り、規制、罰則を設けて標識を掲示するだけで止めさせないで欲しい。

- ・ 障害者用の駐車スペースが 1 台だけなのは少ないのではないか。障害者手帳など持っていないなくても、駐車していいか悩む

#### ○心のバリアフリーに関する意見

- ・ 90歳近い高齢者になり、時代の変化（ソフト、ハード）についていけず、不安な日々を送ることになっています。「心のバリアフリー」の実現する社会になることを願っています。
- ・ 場所もそうですが、人の教育も必要ではないかと思えます  
バスも本数が少なくなった分、人が多く優先席も変わってもらえない。年配の方が座っているのに、仕方ないと思いつつ、障害者の方が利用しづらくなったと思えます。

#### ○その他の意見

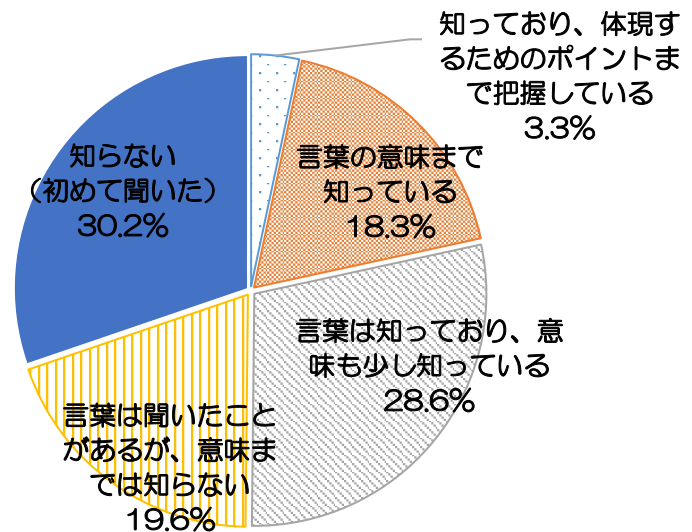
- ・ 行政施設が完璧にバリアフリーを進めれば、市民の利用意識が高まり、民間サービスも充実するはず。行政が最高のサービスを提供するよう常に先頭でいて欲しい。
- ・ 特定の学校だけが変化して多数の学校のバリアフリーが進んでいない。未だに自分が子供の頃のままで何の変化もない。ICT化は進んでいるが設備は古いまま。
- ・ 車椅子だと観光しにくい箇所がある。入り口の段差や、一応中には入れるが不便な点が多々ある。雨が降ると観光しづらいし、夜も暗くて見にくい。
- ・ 新しい施設などは整備されやすいが、以前からある分については、まだまだかなと思う。
- ・ 路面電車の囲いがじゃまで見通しが悪く運転が怖い。バスの停留所の直前、直後に横断歩道が有り停留に止まっているバスの横を通行するのが怖い。

問12 バリアフリーを進めていくには、公共交通機関や建築物などのいわゆるハードの整備を行うだけでは不十分であり、ソフト面での対応も重要である。

このソフト面対応の中核を「心のバリアフリー」（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）と定義しています。

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	回答数	割合
知っており、体現するためのポイントまで把握している	10	3.3%
言葉の意味まで知っている	55	18.3%
言葉は知っており、意味も少し知っている	86	28.6%
言葉は聞いたことがあるが、意味までは知らない	59	19.6%
知らない（初めて聞いた）	91	30.2%
合計	301	100%

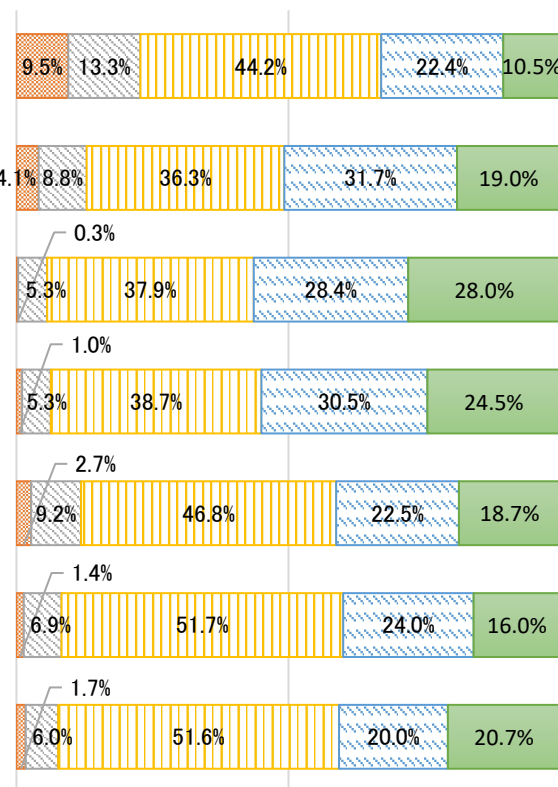


「心のバリアフリー」における用語の認知度は、国土交通省が掲げる「バリアフリー法に基づく基本方針」で設定されている2025年度末数値目標（50%）を上回る69.8%となり、バリアフリーマスタープランの策定等による周知効果が一定見られる結果となった。

問13 バリアフリーに関する取り組みとして、下記の研修や活動を実施してきました。これらの取り組みにおけるあなたの関心度について、1～5のうち該当する評価項目に○を付けてください。

		1	2	3	4	5
取り組み（交通安全啓発、教育啓発、Web サイト）		よく知っていて参加・利用したことがある	知っていて、参加・利用したいと思っている	知らないが、内容次第では参加・利用したい	聞いたことはあるが、あまり関心がない	知らないし、特に関心もない
交通安全啓発	交通安全意識の啓発活動（家庭、学校、職場など）	28	39	130	66	31
教育啓発	手話通訳者養成研修	12	25	103	90	54
	要約筆記者養成研修	1	15	107	80	79
	盲ろう者向け通訳・介助員養成研修	3	15	109	86	69
	学校と連携して行う教育活動	8	26	133	64	53
Web サイト	バリアフリーマップ（市内バリアフリー情報）	4	20	149	69	46
	travel Nagasaki（観光地のバリアフリー情報）	5	17	147	57	59

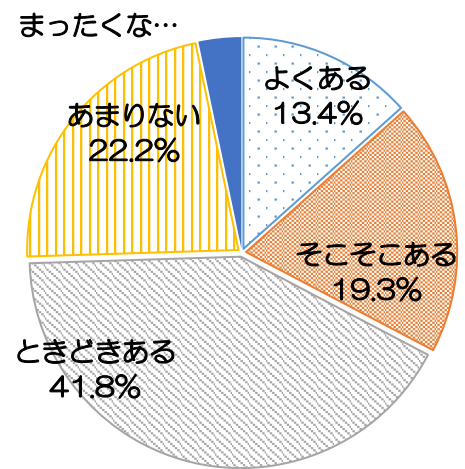
- よく知っていて参加・利用したことがある
- 知っていて、参加・利用したいと思っている
- 知らないが、内容次第では参加・利用したい
- 聞いたことはあるが、あまり関心がない
- 知らないし、特に関心もない



「バリアフリーマップ」の認知度が低いものの、内容次第では利用したいと考える回答が多く、バリアフリー情報の充実や情報取得の容易さが課題であることが明らかになった。

問14 あなたは、周囲で困っている人に対して、自ら声をかけたり、手助けした経験はありますか。

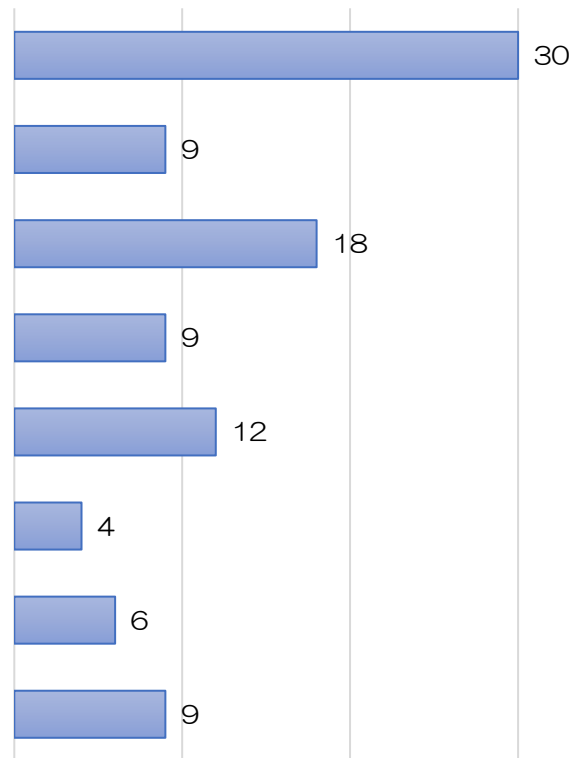
選択肢	回答数	割合
よくある	41	13.4%
そこそこある	59	19.3%
ときどきある	128	41.8%
あまりない	68	22.2%
まったくない	10	3.3%
合計	306	100%



他者とのコミュニケーションをとって行動しようとする人の割合は、原則100%を目標としているが、今回の調査で96.7%と高水準であることがわかりました。

問15 「心のバリアフリー」を広めるにあたり、どのような取り組みが必要だと思いますか。（自由記載）

選択肢	回答数
高齢者、障害者、妊産婦等の当事者との交流で理解を深める	30
メディア（政府広報、TV、WEB、広告等）での啓発	9
学校等での教育	18
社内研修・ワークショップ	9
相談や情報を取得できる場所の創出	12
施設内掲示物による啓発	4
わからない	6
その他	9
合計	97



問16 長崎市のバリアフリー施策に関し、良い点、改善すべき点、配慮して欲しい点についてお書きください。（自由記述）

#### 意見の要約

- 歩道に段差、傾斜、狭いところ、でこぼこしたところがあるため、改善して欲しい。
- 誘導ブロックのうえに車や物があるときがあるので、配慮して欲しい。
- 新しい施設ではバリアフリー化されているが、古い施設、小さな公園や普通の道、民間施設でもバリアフリー化して欲しい。
- 長崎市の施策がわからないので、広報ながさき等で発信して欲しい。
- 案内板をわかりやすくして欲しい。
- 施設や設備でバリアフリーに意識が向きすぎているところがある。
- 物を整備して終わりではなく、助け合える街の醸成が重要だと思う。
- 他者に対する優しいエピソードや考えを発信して欲しい。

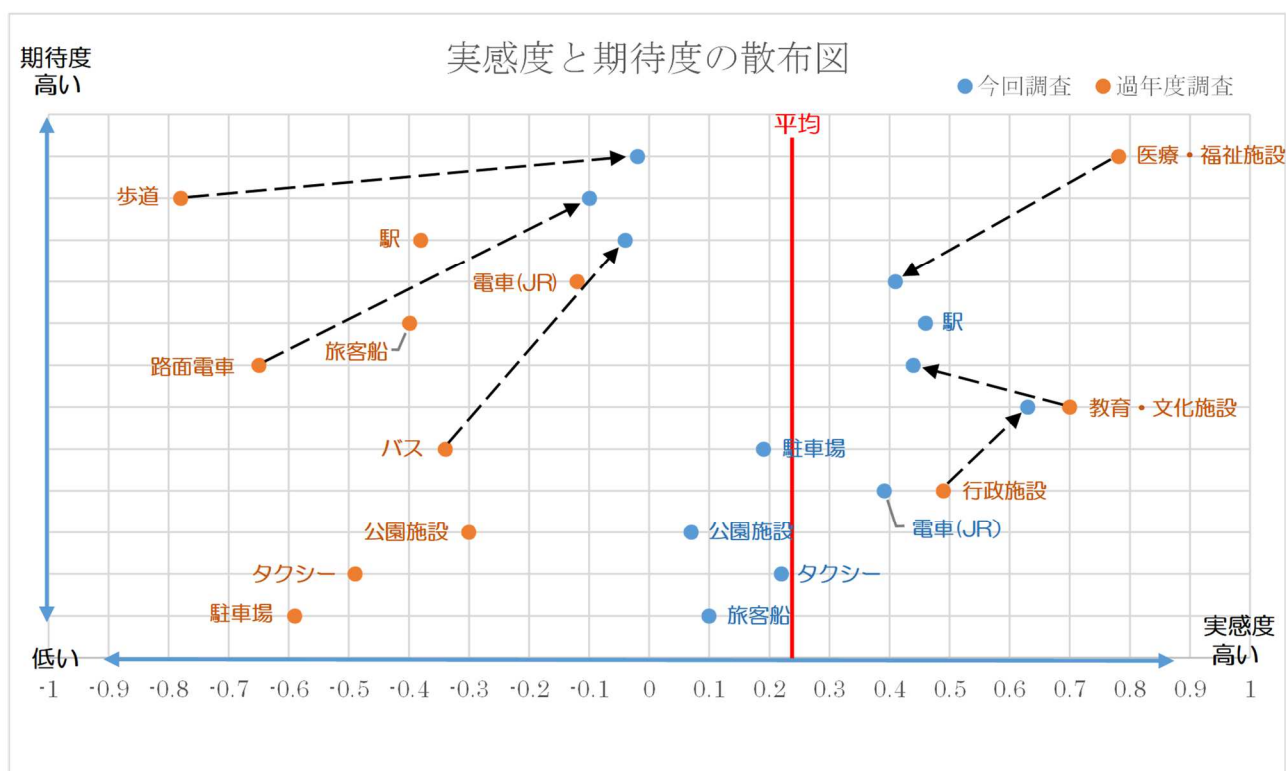
《 参考 》

「問7～問10」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」「期待度」について、散布図に表しました。

問7～問9：「どの程度バリアフリー化が進んだと感じますか」⇒「実感度」

$$\text{平均スコア} = \frac{\text{「十分進んだ」回答数} \times 2 + \text{「やや進んだ」回答数} \times 1 + \text{「あまり進んでいない」回答数} \times (-1) + \text{「全く進んでいない」回答数} \times (-2)}{\text{回答数} - \text{「普段利用しないのでわからない」}} \div \text{項目数}$$

問10：「特にバリアフリーを重点的に進めるべきと感じる項目」⇒「期待度」



全体的にバリアフリー化された実感は一定程度あるものの、特に「歩道」や「路面電車」、「バス」といった日常利用の多い移動手段においては、実感度が低い一方で期待度が高く、引き続き優先的なバリアフリー化が求められていることが明らかになった。

また、「公園施設」のような無人施設での介助体制については、具体的なイメージがわきにくく、実感度が平均を下回る結果となった。

一方、「行政施設」や「教育・文化施設」などは過去の調査結果より下がるものの、期待度が比較的高く実感度も高いことから、現状一定の水準が認められることも明らかになった。

また、歩道や路面電車等の実感度が低い項目においても、過年度の調査結果から実感度が大きく増加しており、特定事業による整備効果が一定程度認められる結果となった。

## (2) 市政モニターアンケート【令和元年度】

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。

### 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）

### 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。

### 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。

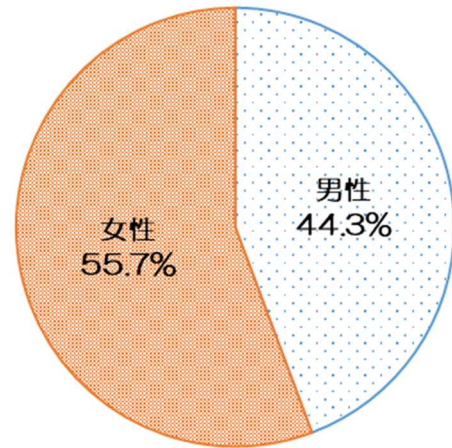
また、複数回答可とした設問においては、合計が100パーセントを上回る場合があります。

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。

## 調査結果

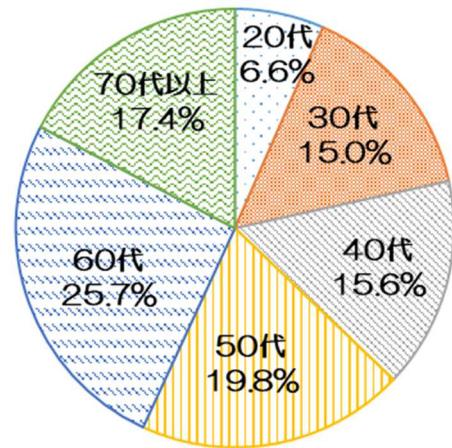
問1 あなたの性別をお答えください。

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%



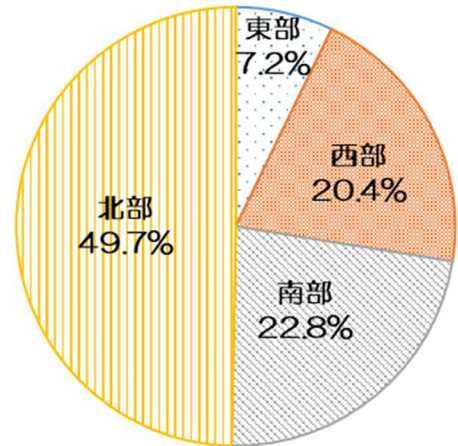
問2 あなたの年齢を選択してください。

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。

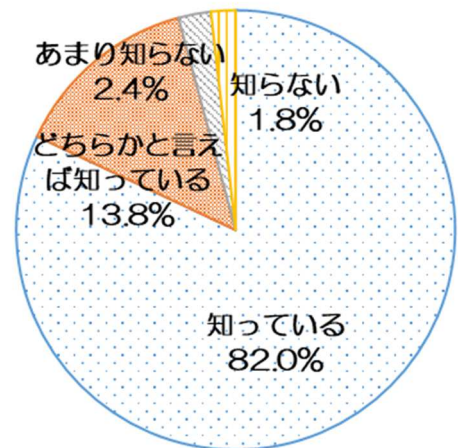
選択肢	回答者数	割合
東部	12人	7.2%
西部	34人	20.4%
南部	38人	22.8%
北部	83人	49.7%
合計	167人	100.0%



※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。

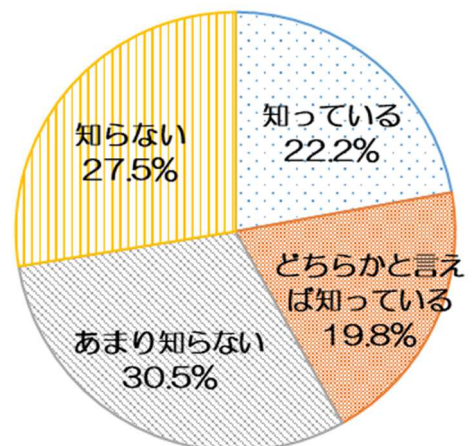
問4 あなたは、「バリアフリー」という言葉とその意味を知っていますか。

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。

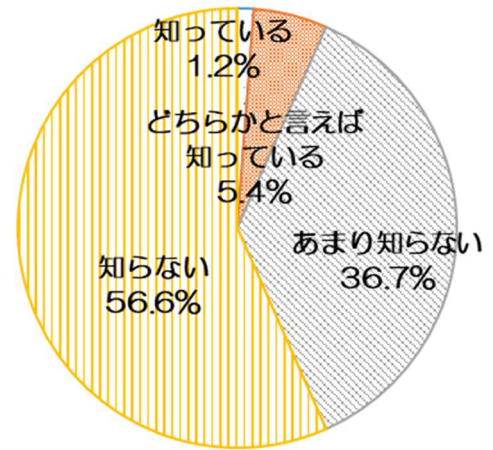
選択肢	回答者数	割合
知っている	37人	22.2%
どちらかと言え ば知っている	33人	19.8%
あまり知らない	51人	30.5%
知らない (初めて聞いた)	46人	27.5%
合計	167人	100.0%



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)

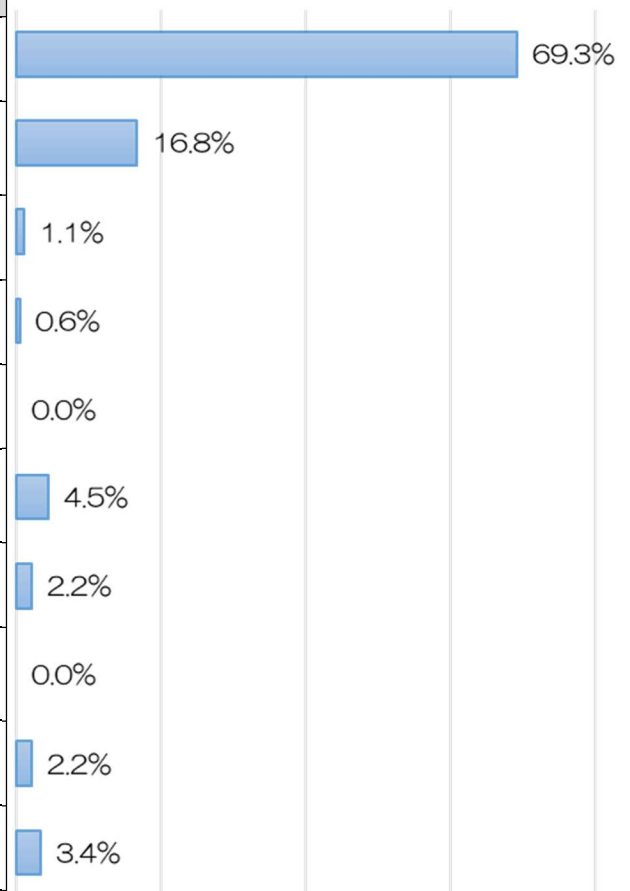


「長崎市バリアフリー基本構想」とその内容について、「知らない」又は「あまり知らない」と答えた方の割合が9割を超える結果となり、皆様にあまり認知されていないことがわかりました。

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※	6人	3.4%



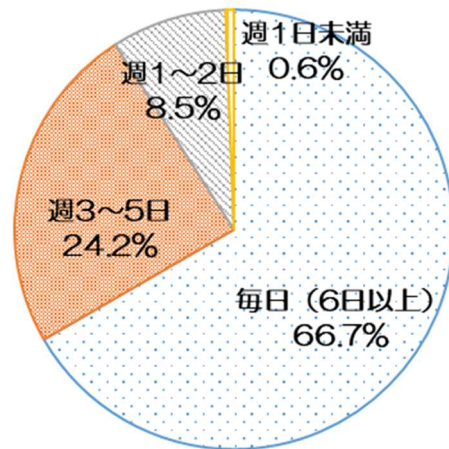
回答者数 167人、有効回答数 179

※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%

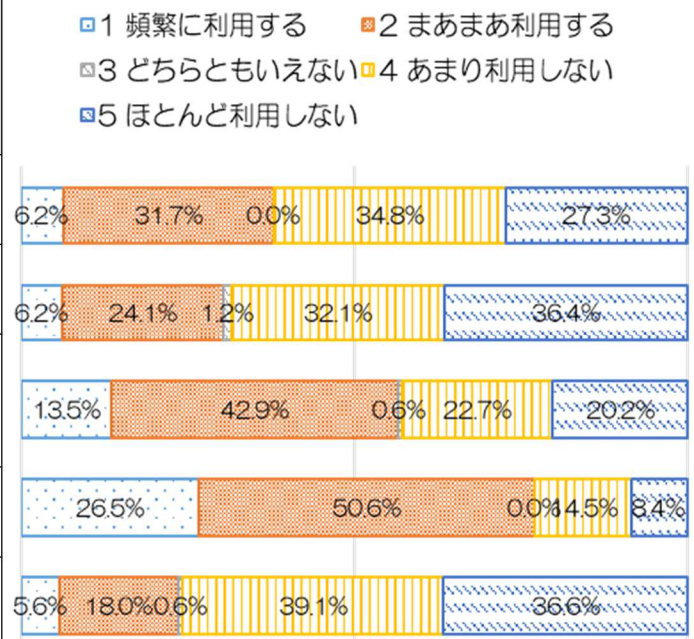
(無回答 2人)



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）

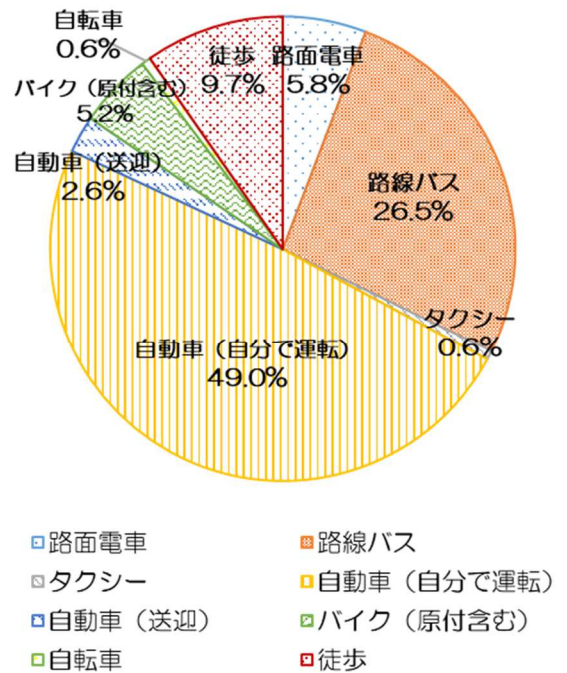
	1	2	3	4	5
	頻繁に利用する	まあまあ利用する	どちらともいえない	あまり利用しない	ほとんど利用しない
問9 行政施設 (n=161)	10	51	0	56	44
問10 文化施設 (n=162)	10	39	2	52	59
問11 医療・福祉施設 (n=163)	22	70	1	37	33
問12 商業施設 (n=166)	44	84	0	24	14
問13 公園 (n=161)	9	29	1	63	59



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。

選択肢	回答者数	割合
J R	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%

（無回答 12 人）

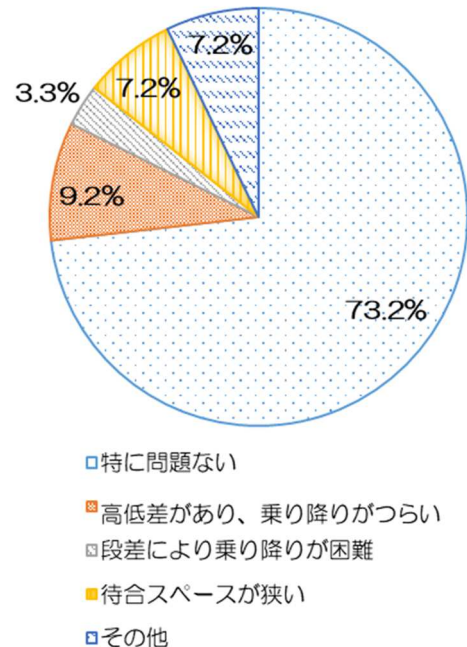


問 15 問 14 で答えた交通手段への乗り降りについて、どのような点が不便と感じますか。【複数回答可】

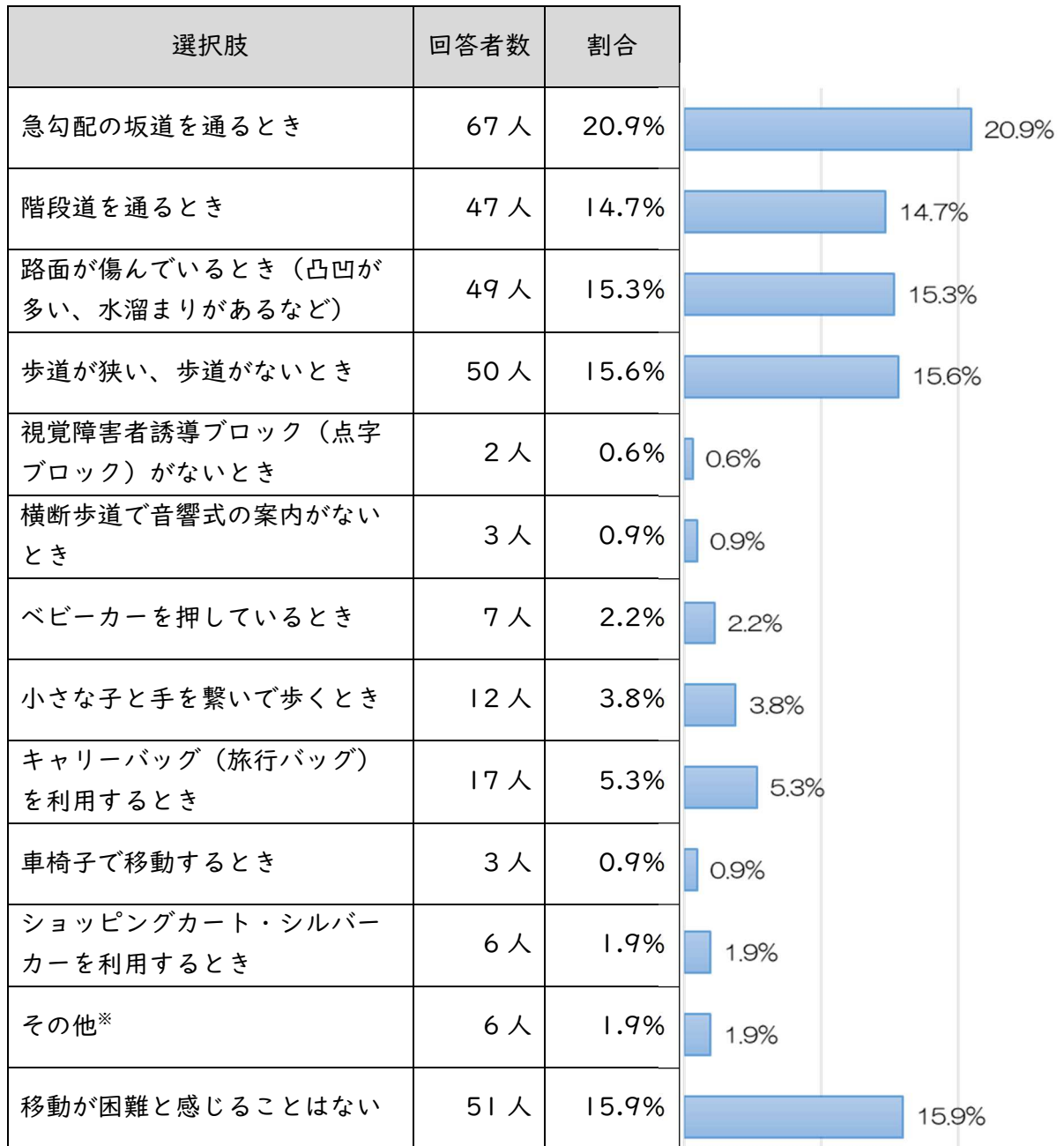
選択肢	回答者数	割合
特に問題ない	112 人	73.2%
高低差があり、乗り降りがつらい	14 人	9.2%
段差により乗り降りが困難	5 人	3.3%
待合スペースが狭い	11 人	7.2%
その他*	11 人	7.2%

回答者数 145 人、有効回答数 153

※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。



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。

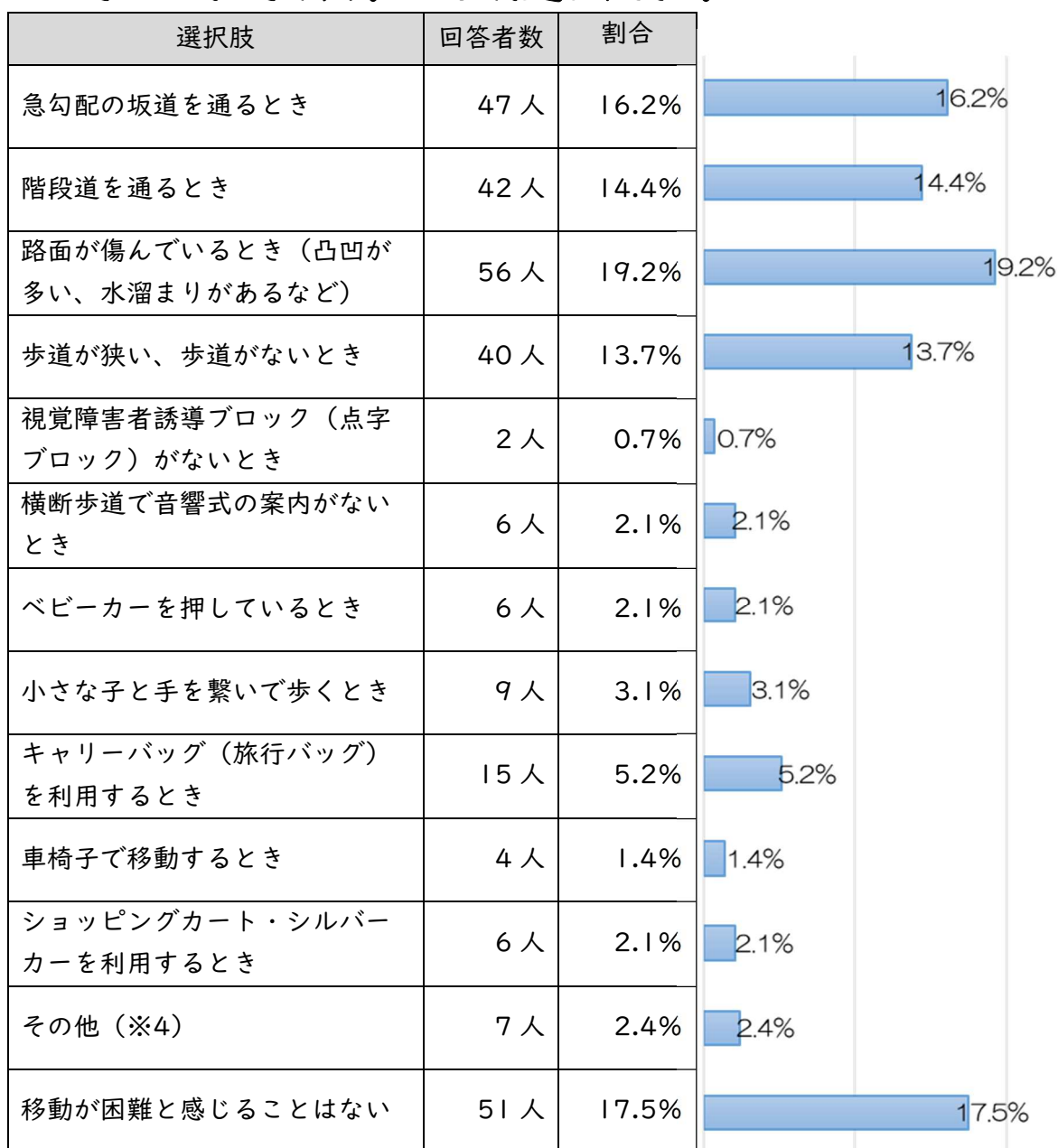


回答者数 164人、有効回答数 320（無回答3人）

※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）

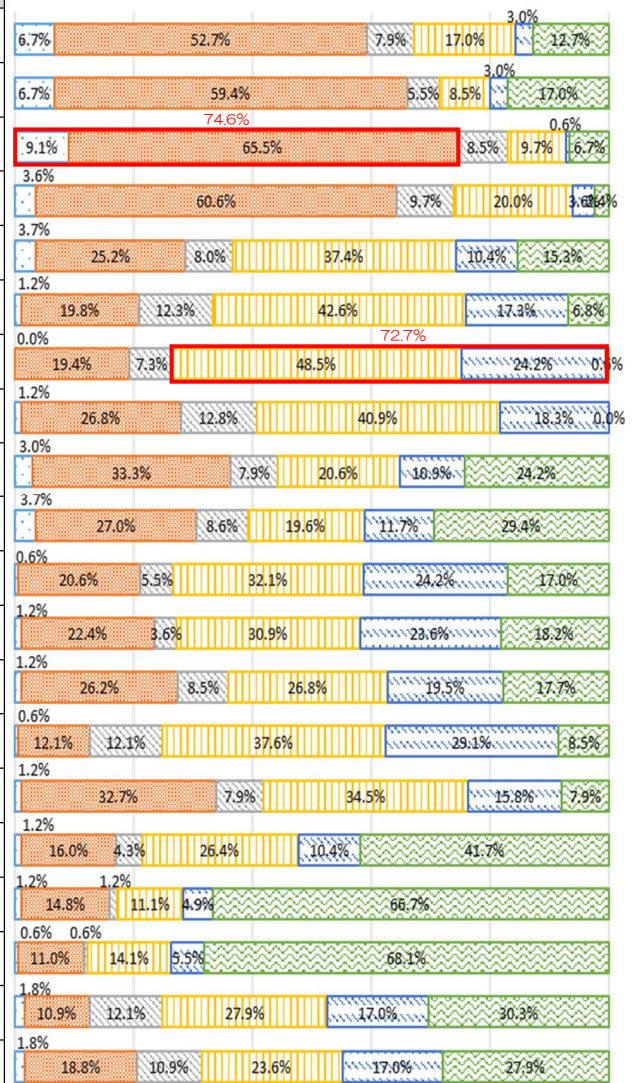
- ・歩道で話し込む人がいるとき
- ・歩行者信号のない道を渡るとき
- ・エレベーターがない・・・など

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」が多い結果となりました。

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。

	1	2	3	4	5	6
	十分進んだ	まあまあ進んだ	どちらともいえない	あまり進んでいない	ほとんど進んでいない	利用しないので分からない
行政施設では、 n=165	11	87	13	28	5	21
文化施設では、 n=165	11	98	9	14	5	28
医療・福祉施設では、 n=165	15	108	14	16	1	11
商業施設では、 n=165	6	100	16	33	6	4
公園では、 n=163	6	41	13	61	17	25
駐車場では、 n=162	2	32	20	69	28	11
歩道では、 n=165	0	32	12	80	40	1
横断歩道では、 n=164	2	44	21	67	30	0
JR の駅では、 n=165	5	55	13	34	18	40
JR の車両では n=163	6	44	14	32	19	48
路面電車の電停では、 n=165	1	34	9	53	40	28
路面電車の車両では、 n=165	2	37	6	51	39	30
バスターミナルでは、 n=164	2	43	14	44	32	29
バス停では、 n=165	1	20	20	62	48	14
路線バスの車両では、 n=165	2	54	13	57	26	13
高速バスの車両では、 n=163	2	26	7	43	17	68
旅客船ターミナルでは、 n=162	2	24	2	18	8	108
旅客船では、 n=163	1	18	1	23	9	111
タクシー乗り場では、 n=165	3	18	20	46	28	50
タクシーでは、 n=165	3	31	18	39	28	46

■ 1 十分進んだ      ■ 2 まあまあ進んだ  
■ 3 どちらともいえない      ■ 4 あまり進んでいない  
■ 5 ほとんど進んでいない      ■ 6 利用しないので分からない



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」であることがわかりました。

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。

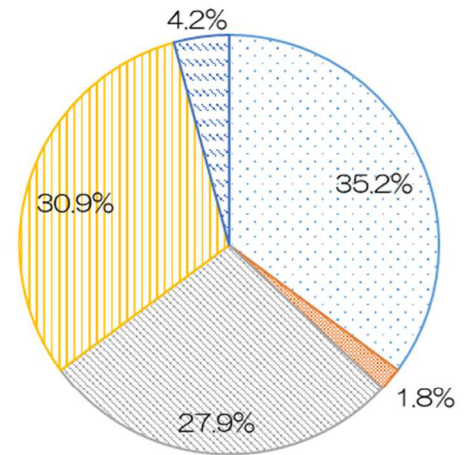
選択肢	回答者数	割合
超低床式路面電車が 増え、乗り降りしや すくなったと感じる	58 人	35.2%
従来型の方が良かった	3 人	1.8%
導入台数が少なく乗 る機会が少ないた め、わからない	46 人	27.9%
路面電車に乗る機会 がない	51 人	30.9%
その他*	7 人	4.2%
計	165 人	100.0%

(無回答 2 人)

※低くなった分つまり等々の心配は減ったが、  
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。乗り降りはしやすいが、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。

一方で、「導入台数が少なく乗る機会が少ない」と答えた方が約 28% いました。

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。

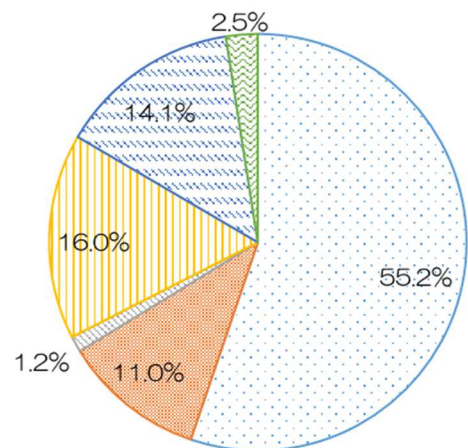
選択肢	回答者数	割合
ワンステップバスやノンステップバスの普及により、乗り降りしやすくなった	90 人	55.2%
ワンステップバス、ノンステップバスも従来型とあまり変わらない	18 人	11.0%
従来型の方が良かった	2 人	1.2%
導入台数が少なく乗る機会が少ないため、わからない	26 人	16.0%
路線バスに乗る機会がない	23 人	14.1%
その他*	4 人	2.5%
計	163 人	100.0%

(無回答 4 人)

※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。



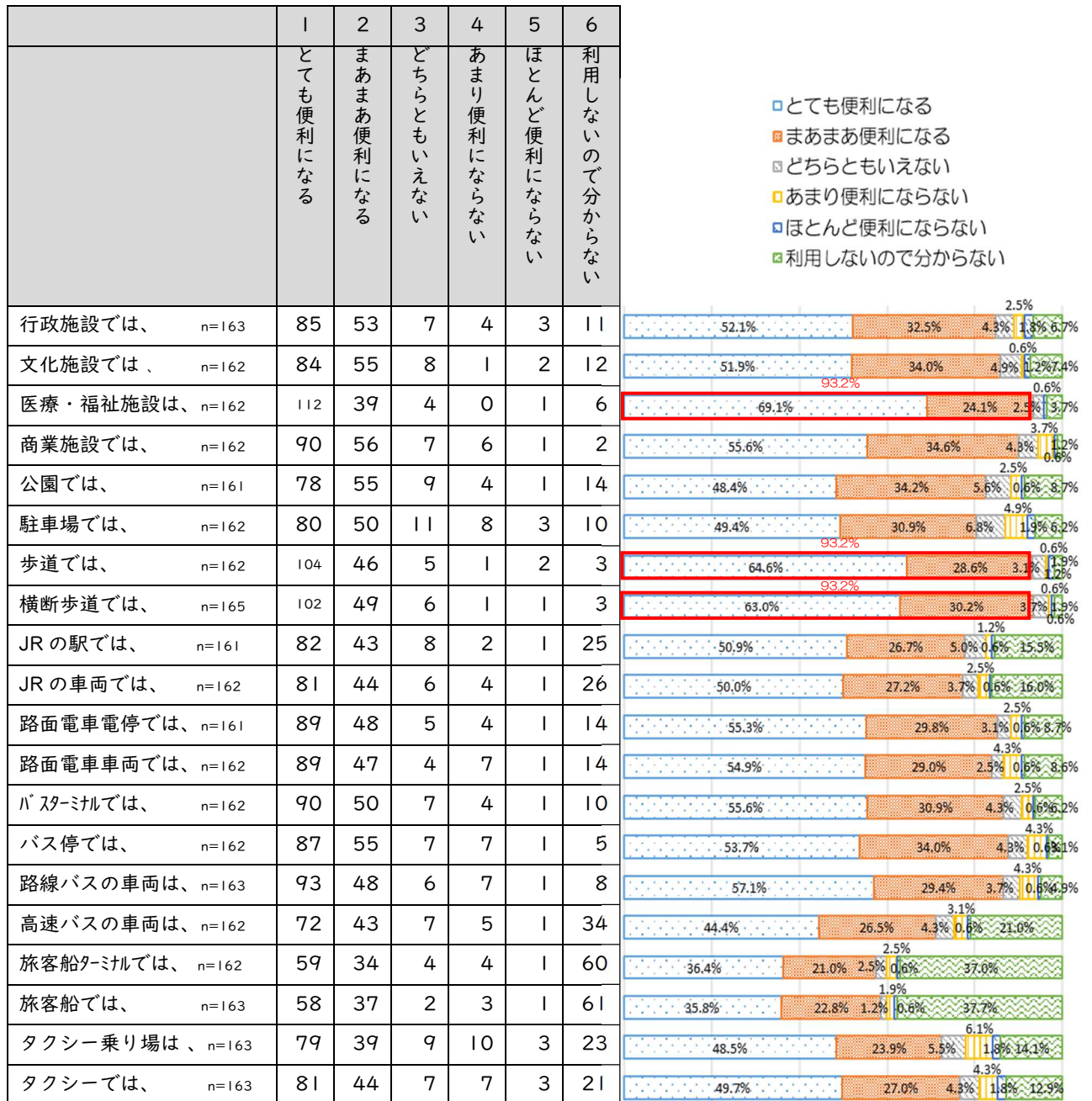
ノンステップバス



- 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

- ・ 車椅子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)を車椅子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もある。「それでもないよりはずいぶんましだ」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、車椅子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、電動車椅子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、外出がづらい。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、車椅子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づく。
- ・ 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。車椅子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勞した。
- ・ 車椅子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、あまり周り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ある。

- ・ 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、老人へのセンファア貸与など、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」

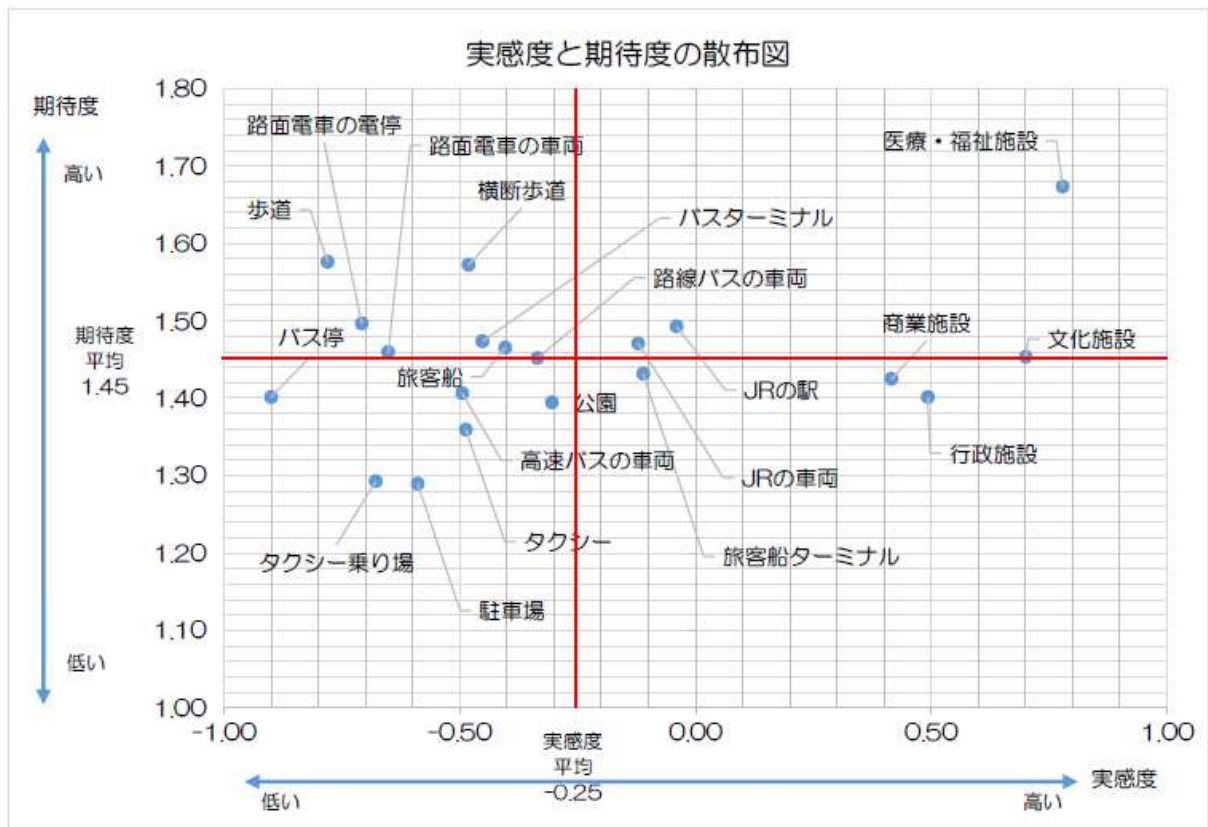
上記の問 18～問 37 について、次のとおり「平均スコア」を算出する。

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

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。

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



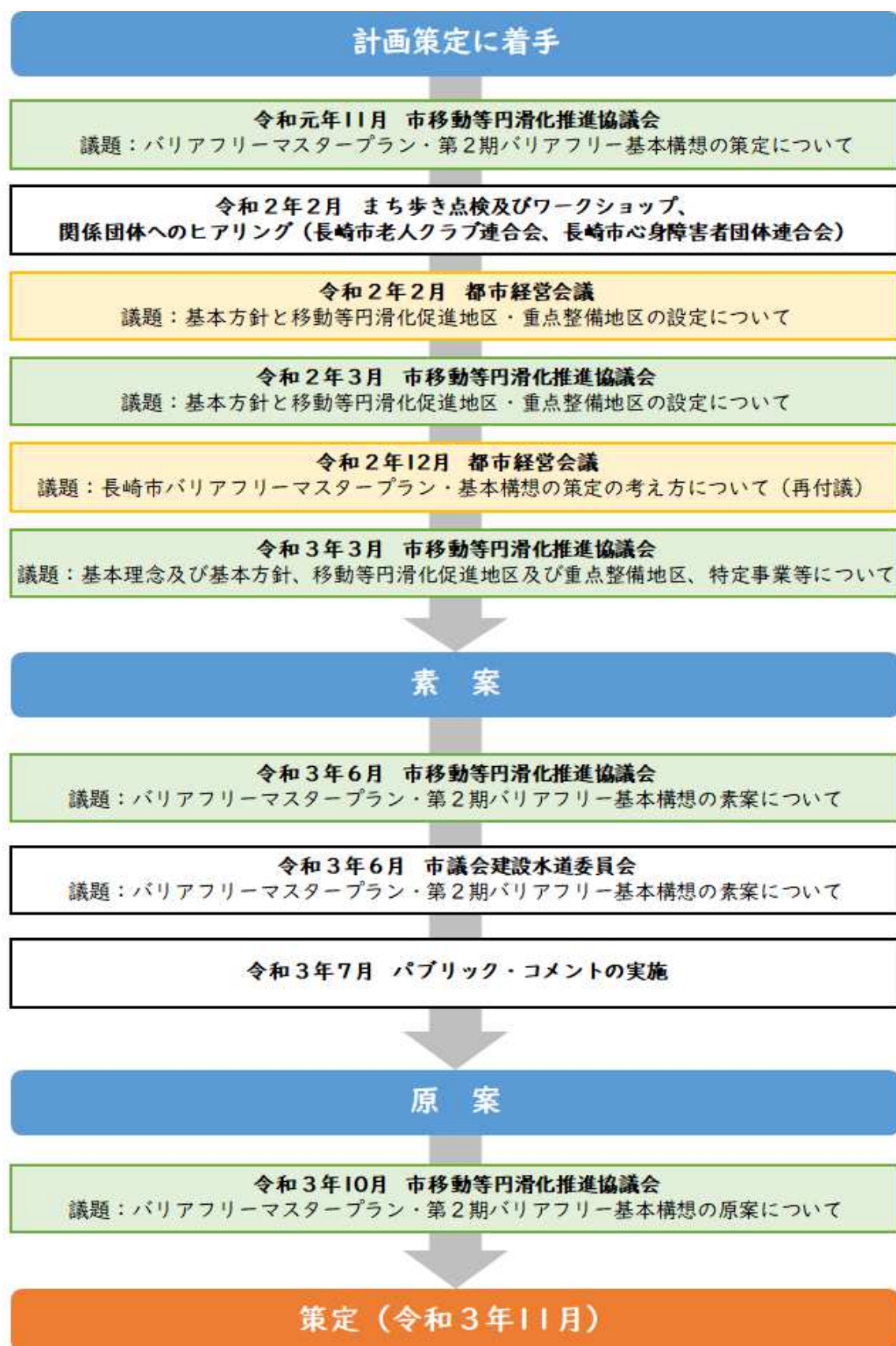
平均スコア散布図から、期待度が平均を大きく上回る施設は「医療・福祉施設」、「横断歩道」、「歩道」であることがわかりました。このうち、実感度が最も高い施設は「医療・福祉施設」、最も低い施設は「歩道」となっています。

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

区分	出身母体
学識経験のある者	長崎大学大学院工学研究科
	長崎純心大学人文学部
	(一社)長崎県建築士会
施設設置管理者を代表する者	(一社)長崎市タクシー協会
	長崎旅客船協会
	九州旅客鉄道株式会社長崎支社
	長崎電気軌道株式会社
	長崎自動車株式会社
	長崎県交通局
	国土交通省九州地方整備局 長崎河川国道事務所
	長崎県
	長崎県公安委員会を代表する者
高齢者団体を代表する者	長崎市老人クラブ連合会
障害者団体を代表する者	(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	長崎市社会福祉協議会
観光関係団体を代表する者	(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	国土交通省九州運輸局長崎運輸支局
土木部長	長崎市

### 3. 計画策定の経過



## 4. 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。
グレーチング	道路側溝などに設けられる鋼製の蓋のこと。
建築物特定施設	出入口、廊下、階段、エレベーター、便所、敷地内の通路、駐車場などで、バリアフリー法施行令で定めるもの。
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。

用語	説明
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。
特定建築物	学校、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店、ホテル、事務所、共同住宅、老人ホームなどの建築物等で、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（以下「バリアフリー法施行令」という。）で定めるもの。
特定公園施設	移動等円滑化が特に必要な公園施設のこと。対象施設はバリアフリー法施行令で定められている。
特定車両	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。
特定旅客施設	旅客施設のうち、1日当たりの平均的な利用者数の人数が5千人以上等の施設のこと。特定旅客施設の要件は、バリアフリー法施行令で定められている。
特定路外駐車場	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。
特別特定建築物	特定建築物のうち、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。
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8km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。

用語	説明
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  原則2：使う上で自由度が高いこと  原則3：使い方が簡単ですぐわかること  原則4：必要な情報がすぐに理解できること  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  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  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。

用語	説明
MaaS（モビリティ・アス・ア・サービス）	移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスで、地域が抱える様々な課題解決に寄与することが期待されている。
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、車椅子使用者、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。