

福岡市バリアフリー基本計画

福岡市

はじめに

近年、少子高齢化をはじめとする社会経済情勢の急激な変化により、市民の意識やニーズはますます多様化するとともに、障がいのある人とない人が等しく社会の一員としてともに生活し活動する社会の構築がますます重要になっています。また、高齢者や障がいのある人をはじめ、全ての市民が生きがいを持って生活していくには、日常生活における自立や社会参加が必要です。

このような時代の変化や課題に対応し、誰もが安全で快適に暮らせるまちづくりを推進するための方向性を定めるものとして「福岡市バリアフリー基本計画」を策定いたしました。

本計画では、「いつでも、誰でも、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、「誰もが思いやりを持ち、すべての人にやさしいまちづくり」を基本理念に掲げ、ハード・ソフト一体の取組みによる総合的なバリアフリーのまちづくりを進めてまいります。

最後に、福岡市バリアフリー推進協議会の委員の皆様をはじめ、計画策定にご尽力いただきました多くの方々、並びに多数の貴重なご意見やご提言を寄せていただきました市民、関係団体の皆様に深く感謝申し上げます。

平成 25 年 4 月

福岡市長 高島 宗一郎



第1 総論

1 計画の基本事項.....	2
(1) 基本計画策定の趣旨.....	2
① 福岡市におけるバリアフリー化推進の経緯	
② 計画策定の趣旨	
(2) 福岡市バリアフリー基本計画の位置づけ.....	4
(3) 目標年次.....	4
(4) 福岡市における現状と課題.....	5
① 福岡市における高齢者数等の推移	
② 福岡市における障がい者数等の推移	
③ バリアフリー推進に関する現状と課題	
(5) 基本理念と取組みの視点.....	8
① 基本理念	
② 取組みの視点	
(6) 施策体系.....	9
2 福岡市交通バリアフリー基本方針の振り返り.....	10
(1) 優先的に整備が必要な特定旅客施設と重点整備地区.....	10
(2) 進捗状況.....	11
① 特定旅客施設のバリアフリー化	
② 特定経路のバリアフリー化	
③ 交通安全事業：信号機のバリアフリー化	
(3) 現・重点整備地区の課題.....	12

第2 各論

1	ハード面のバリアフリー化	14
(1)	重点整備地区の設定	14
①	重点整備地区設定の必要性	
②	重点整備地区の設定要件	
③	生活関連施設の選定と絞り込み	
④	重点整備地区の設定	
⑤	生活関連経路の設定	
⑥	重点整備地区における取組みの進め方	
(2)	施設のバリアフリー化	18
①	旅客施設	
②	車両等	
③	道路	
④	公園	
⑤	路外駐車場	
⑥	建築物	
2	ソフト面のバリアフリー化	28
(1)	「心のバリアフリー」の推進	28
①	現状と課題及び取組みの方向性	
②	啓発・育成・実践のための取組み	
③	バリアフリー情報発信のための取組み	
(2)	移動支援の推進	32
①	現状と課題	
②	取組みの方向性	

3	バリアフリー化の支援と進行管理	34
(1)	インセンティブ	34
(2)	スパイラルアップ	35

第3 関連資料

1	福岡市交通バリアフリー基本方針における特定経路整備状況図	38
2	生活関連施設	50
3	重点整備地区	58

その他の資料

1	計画策定の経緯	78
2	用語解説	82
3	障がい者に関するマーク	88

第 1 総論

1 計画の基本事項

(1) 基本計画策定の趣旨

① 福岡市におけるバリアフリー化推進の経緯

福岡市では、高齢者や障がいのある人をはじめとする、すべての市民が一人の人間として尊重され、地域社会において相互に支え合い、生きがいのある生活が保障され、様々な社会活動に参加することができる福祉のまちづくりを推進するため、平成10年4月に「福岡市福祉のまちづくり条例」（以下、「条例」とします。）を施行しました。

条例に基づいて、平成11年4月に「福岡市福祉のまちづくり条例施行規則」（以下、「規則」とします。）を施行し、不特定かつ多数の人が利用する建築物等の施設のバリアフリー整備に関する基本的な事項を定めました。特に、施設の新設や増改築、大規模な修繕を行う際には、規則に定める整備基準に適合させる義務を課すことにより、施設のバリアフリー化を進めています。

また、平成14年3月には、平成22年度を目標年次とする「福岡市交通バリアフリー基本方針」を策定し、高齢者や障がいのある人、妊産婦やベビーカーを使用する人などが、公共交通機関を利用して自由かつ安全に移動できるよう、優先的に整備が必要な特定旅客施設と重点整備地区を選定し、特定旅客施設における段差解消や重点整備地区内の道路等のバリアフリー化を促進してきたところです。

一方、国においては、平成6年9月のハートビル法※1、平成12年11月の交通バリアフリー法※2を経て、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」とします。）を施行し、バリアフリー施策を推進してきました。

平成23年3月には、バリアフリー法に基づき、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（平成23年3月31日告示第一号。以下、「国の基本方針」とします。）が告示され、より高い水準の新たなバリアフリー化の目標設定等が行われています。

※1) ハートビル法：「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」のこと。バリアフリー法の施行に伴い、平成18年12月に廃止。

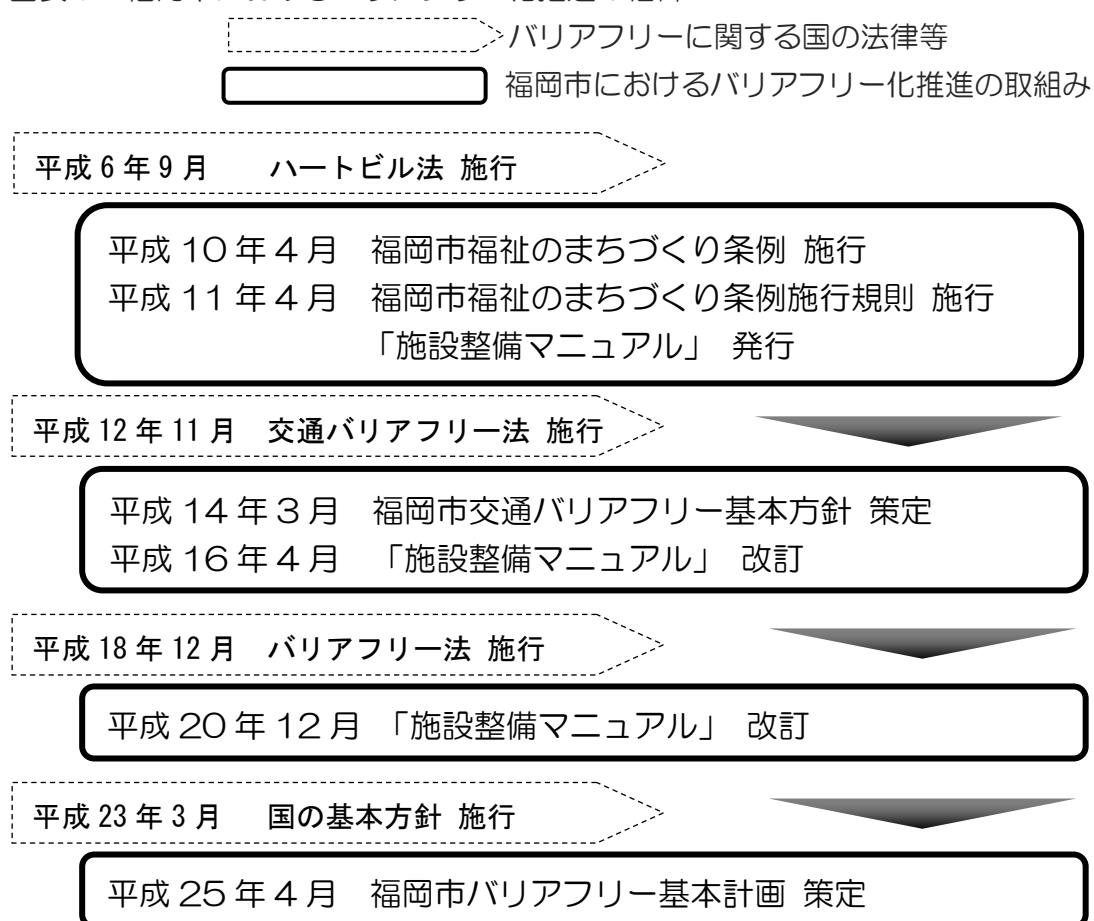
※2) 交通バリアフリー法：「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」のこと。バリアフリー法の施行に伴い、平成18年12月に廃止。

② 計画策定の趣旨

本格的な高齢社会の到来などを踏まえると、バリアフリー化された生活環境は市民生活において不可欠の重要な社会基盤です。これまでの取組みにより、福岡市におけるバリアフリー化は一定程度進展していますが、道半ばであり、引き続き着実な取組みが必要です。「福岡市バリアフリー基本計画」（以下、「本計画」とします。）においては、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの理念によるまちづくりを推進していくための取組みの方向性等を明らかにして、バリアフリー化を計画的に推進していきます。

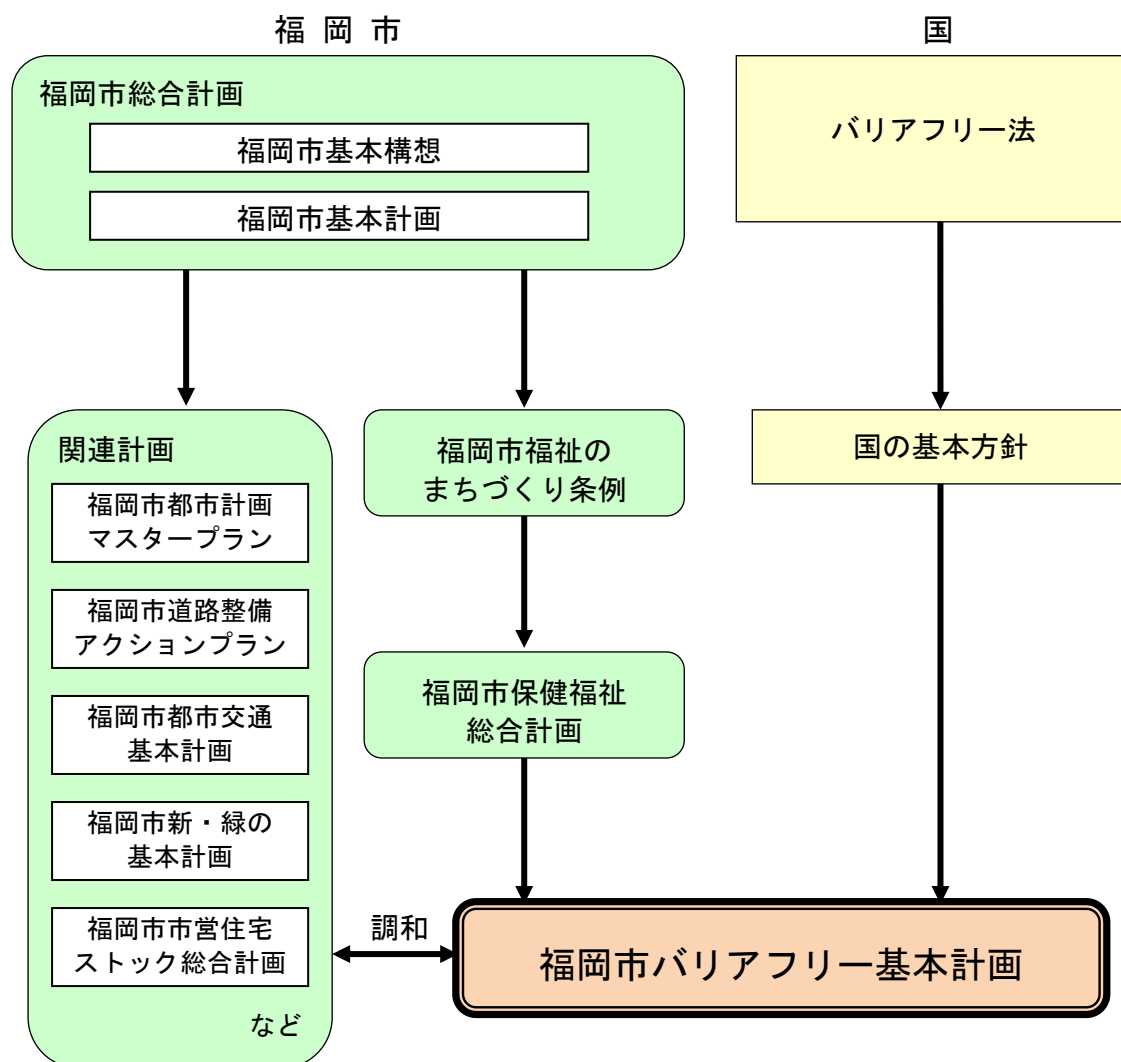
なお、本計画においては、目標年次を定めて、計画期間内において特に推進すべきものとして、国の基本方針に掲げられた整備項目などを示しているところですが、施設設置管理者は、これらの整備項目のみにとらわれることなく、施設の規模や、高齢者や障がいのある人などの多様な利用実態に応じた柔軟かつ合理的なバリアフリー化についても検討することが必要です。

図表1 福岡市におけるバリアフリー化推進の経緯



(2) 福岡市バリアフリー基本計画の位置づけ

本計画は、福岡市におけるバリアフリー化推進に関する基本的な方針を示すものであるとともに、バリアフリー法第25条に定める「基本構想」としての位置づけを持ちます。



(3) 目標年次

本計画は、国の基本方針に合わせ、平成32年度を目標年次とします。

なお、本計画策定後の施設の新設や利用者数などの著しい変化等に対応するため、必要に応じて計画内容の見直しを行うものとします。

(4) 福岡市における現状と課題

① 福岡市における高齢者数等の推移

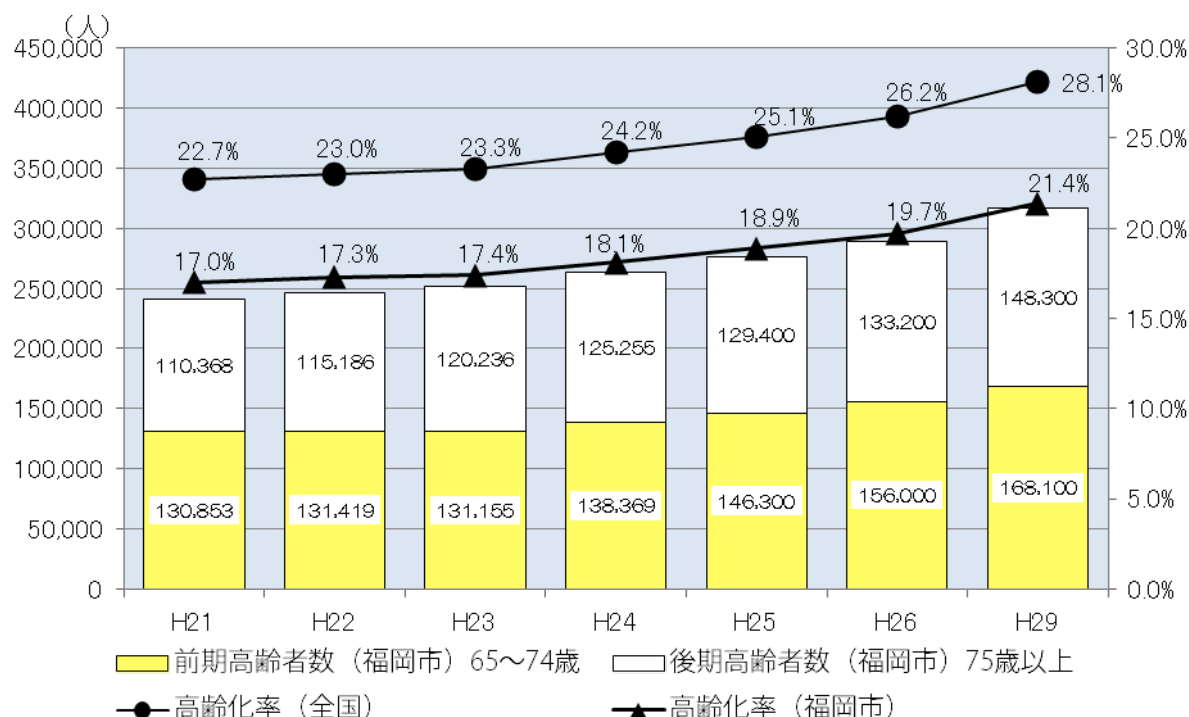
福岡市における65歳以上の高齢者人口は、平成24年9月末現在、26万3,624人で、高齢化率は18.1%となっています。全国平均に比べると低いものの、高齢化は着実に進んでいます。将来推計では、平成29年には高齢者人口が31万6,400人で、高齢化率が21.4%となり、高齢化が一層進展していきます。

図表2 高齢者数及び高齢化率の推移

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H29
総人口	1,416,960	1,428,176	1,443,866	1,456,687	1,458,100	1,464,600	1,478,100
65歳以上	241,221	246,605	251,391	263,624	275,700	289,200	316,400
内訳	65～74歳	130,853	131,419	131,155	138,369	146,300	168,100
	75歳以上	110,368	115,186	120,236	125,255	129,400	148,300
高齢化率	17.0%	17.3%	17.4%	18.1%	18.9%	19.7%	21.4%

※ H21～H24 は9月末現在の住民基本台帳と外国人登録総数

※ H25～H29 は保健福祉局でコーホート要因法を用いて推計した数値



※ 全国：H21～H23 は総務省統計局による10月1日現在の推計値

H24～H29 は国立社会保障・人口問題研究所による推計値

※ 福岡市：H21～H24 は9月末現在の住民基本台帳と外国人登録総数

H25～H29 は保健福祉局でコーホート要因法を用いて推計した数値

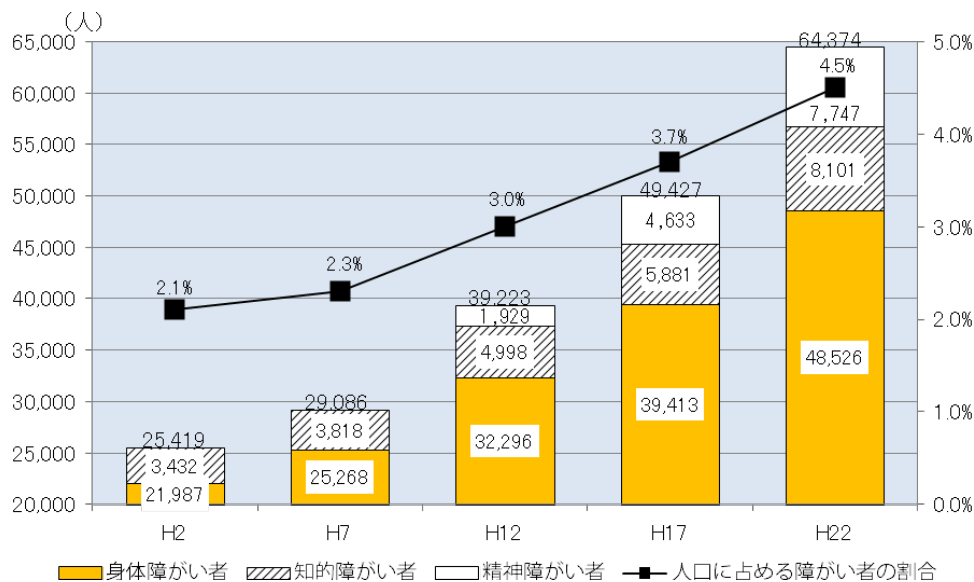
② 福岡市における障がい者数等の推移

福岡市の障がい者数（身体障害者手帳、療育手帳又は精神障害者保健福祉手帳の所持者、重複含む。）は、平成22年6月30日現在（精神障害者保健福祉手帳所持者は3月31日現在。）で、64,374人、人口に占める障がい者の割合は4.5%であり、市民の約22人に1人が身体、知的又は精神障がいがあるという状況です。

障がい者数の推移を見ると、身体、知的、精神とも増加しており、また、人口に占める割合についても上昇傾向にあります。

図表3 障がい者数及び人口に占める割合の推移

※「福岡市障がい保健福祉計画」（平成24年3月策定）より抜粋



※ 平成17年度調査までの統計は手帳未所持者を含んでいたため、未所持者を除外して再集計を行っている。

※ 精神障害者保健福祉手帳は、平成7年10月から開始。7年度は未集計。

③ バリアフリー推進に関する現状と課題

福岡市においては、これまでに条例や規則、福岡市交通バリアフリー基本方針を定めて建築物や公共交通機関などにおいてバリアフリー化を進め、一定の進捗が見られたところです。しかしながら、施設ごとにバリアフリー化が行われ、連続的なバリアフリー化が図られていない、ソフト面での対策が不十分など、次のような現状と課題があります。

現 状	課 題
<p>■施設間をつなぐ連続した切れ目のないバリアフリー化が不十分</p>  <p>歩道と建物の境界で誘導ブロックが途切れています。</p>  <p>歩道はバリアフリー化されましたが、公園の出入口への誘導ができていません。</p>	<p>■官民共働、公共施設相互の連携による取組みの推進</p> <p>○建物や道路、公園などの異なる施設設置管理者の間で、整備計画や工期の調整などを行い、効率的かつ効果的にバリアフリー化を図っていく必要があります。</p>
<p>■資金面や空間的・物理的な制約等を背景としたハード整備のみによるバリアフリー化の限界</p>  <p>ハード整備が困難なため、地域や行政、警察等が連携して、見守りや違法駐車防止などのソフト面の取組みを行っています。</p>	<p>■ハードを補うソフト面の対応など、ハード・ソフト一体となった総合的な取組みの推進</p> <p>○ハード面だけでなく、人的な対応の充実や、利用者に対する適切な情報提供などを工夫する必要があります。</p>
<p>■バリアフリー化促進に関する全市的な理解や協力は道半ば</p>  <p>違法駐車や迷惑駐輪など、交通マナーが守られていないため、通行の妨げになっています。</p>	<p>■バリアフリー化への理解と協力を求める「心のバリアフリー」の推進</p> <p>○日常生活や社会生活におけるバリアを取り除くことで、高齢者や障がいのある人などが自立した生活を確保できることの重要性について、理解を深め、協力につなげていくことが必要です。</p> <p>○多様な利用者の声を施設設置管理者に伝える等の仕組みが必要です。</p>

(5) 基本理念と取組みの視点

① 基本理念

超高齢社会の到来や誰もが安全に安心して暮らせるまちづくりへの関心の高まりなどを受け、福岡市においてもユニバーサルデザインの理念に基づいたまちづくりを進めているところです。

本計画はバリアフリーの視点に立脚するものですが、ユニバーサルデザインの理念も踏まえて、すべての人にやさしい施設の整備や、すべての人がバリアフリー化の促進について理解し協力を惜しまない社会の実現をめざし、基本理念を次のとおりとします。

誰もが思いやりを持ち、すべての人にやさしいまちづくり

② 取組みの視点

本計画の基本理念を実現していくためには、福岡市におけるバリアフリー化の現状と課題を踏まえて、次に掲げる3つの視点で、バリアフリー化を推進していく必要があります。この取組みの視点は、本計画を実施していくうえで、常に念頭に置いておくことが求められます。

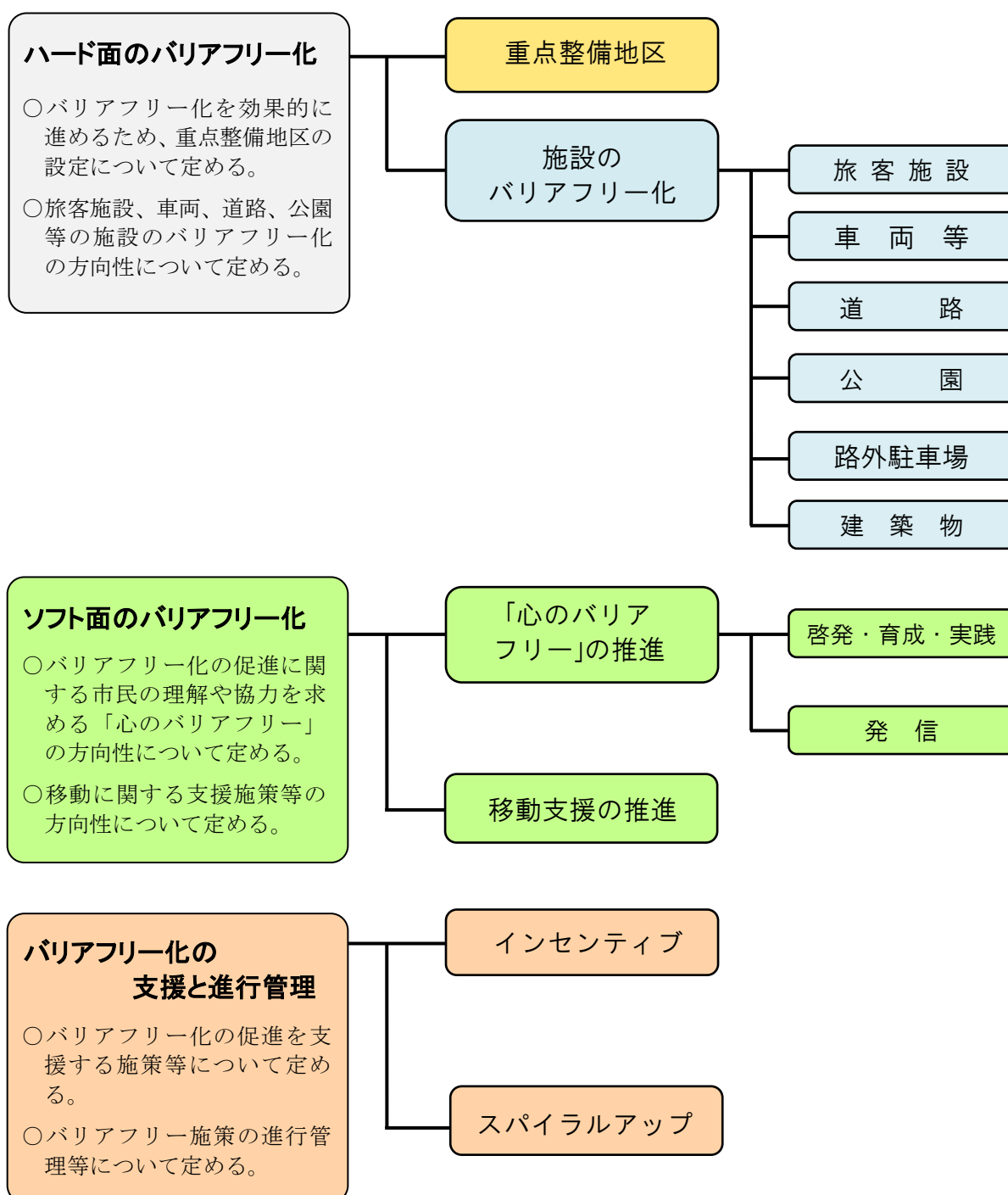
**連携・共働
の推進**

**ハード・ソフト
一体の取組み**

**福祉マインド
の醸成**

(6) 施策体系

本計画は、施設整備等のハード面の取組みを中心とする「ハード面のバリアフリー化」、「心のバリアフリー」の推進などソフト面の取組みを中心とする「ソフト面のバリアフリー化」、及び「バリアフリー化の支援と進行管理」の3つの柱で構成されます。本計画の施策体系は、以下のとおりです。



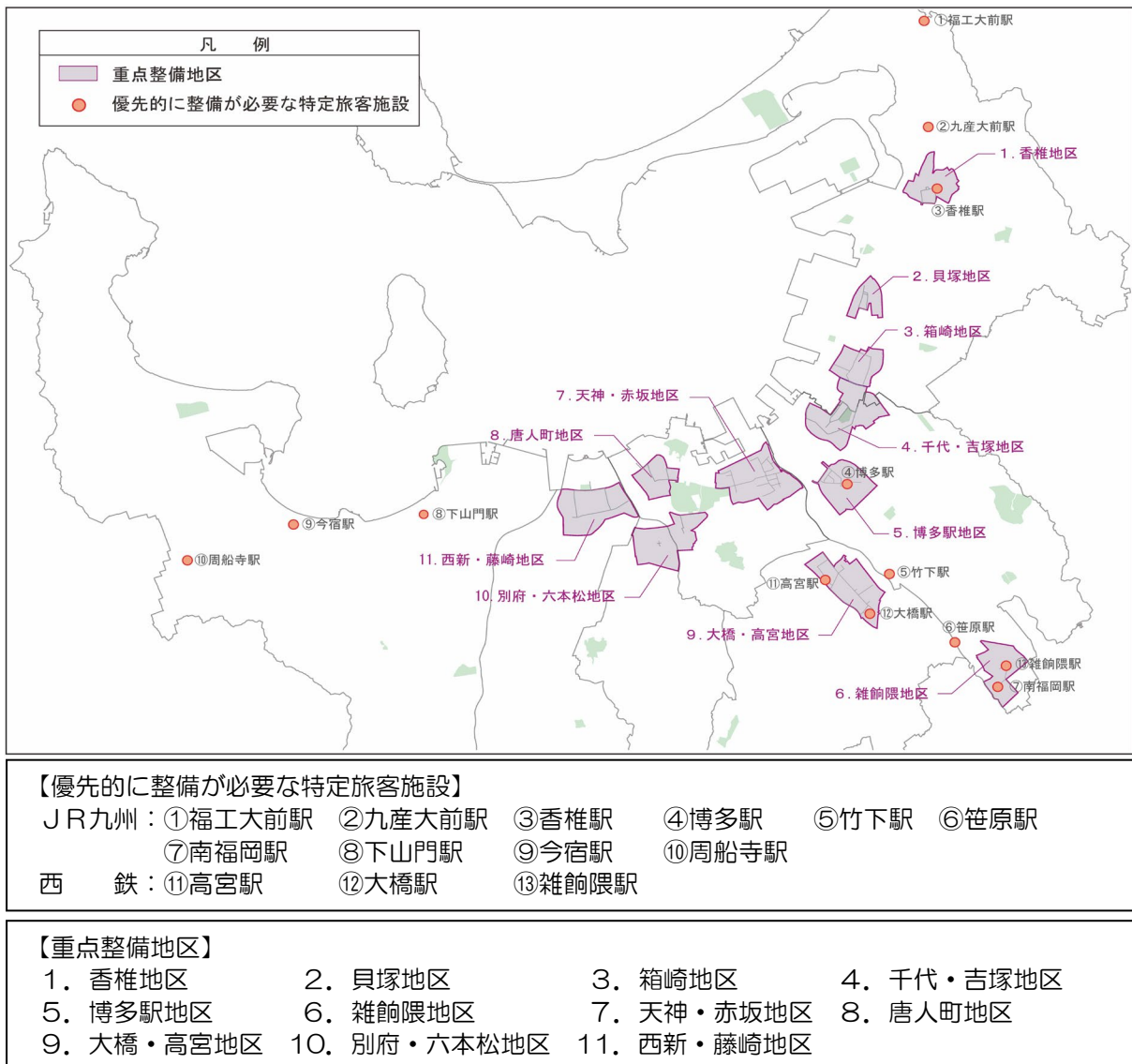
2 福岡市交通バリアフリー基本方針の振り返り

(1) 優先的に整備が必要な特定旅客施設と重点整備地区

平成14年3月に策定した福岡市交通バリアフリー基本方針において、1日当たりの平均的な利用者が5,000人以上の特定旅客施設のうち、優先的に整備が必要な13駅を選定し、バリアフリー化に取り組みました。

また、特定旅客施設とその周辺（約500m圏内）に立地する公共施設等を結ぶ特定経路について、そのバリアフリー化の必要性が高い地区を重点整備地区（11地区）として選定し、特定旅客施設及び特定経路等のバリアフリー化に取り組みました。

図表4 優先的に整備が必要な特定旅客施設及び重点整備地区



(2) 進捗状況**① 特定旅客施設のバリアフリー化**

施設の出入口から車両等への乗降口に通ずる経路について、エレベーター設置等による段差の解消を図り、13駅のうち12駅の整備が完了しました。

図表5 特定旅客施設のバリアフリー化進捗状況(平成23年度)

旅客施設名		エレベーター設置等のバリアフリー化
JR九州	① 福工大前駅	整備済
	② 九産大前駅	整備済
	③ 香椎駅	整備済
	④ 博多駅	整備済
	⑤ 竹下駅	整備済
	⑥ 笹原駅	整備済
	⑦ 南福岡駅	整備済
	⑧ 下山門駅	未整備
	⑨ 今宿駅	整備済
	⑩ 周船寺駅	整備済
西鉄	⑪ 高宮駅	整備済
	⑫ 大橋駅	整備済
	⑬ 雑餉隈駅	整備済
整備率		92.3%

② 特定経路のバリアフリー化

(参照：39～49頁 福岡市交通バリアフリー基本方針における特定経路整備状況図)

歩道の段差等の改善や視覚障がい者誘導用ブロックの敷設など、重点整備地区全体では84.0%の整備が完了しました。

図表6 特定経路のバリアフリー化進捗状況(平成23年度)

重点整備地区名	特定経路		
	対象延長(km)	整備済延長(km)	整備率
1 香椎	1.8	0.8	44.9%
2 貝塚	1.6	1.6	100.0%
3 箱崎	2.8	2.5	88.7%
4 千代・吉塚	4.2	3.5	84.4%
5 博多駅	2.5	1.9	76.9%
6 雑餉隈	1.2	0.4	34.7%
7 天神・赤坂	6.8	6.1	90.4%
8 唐人町	1.8	1.6	89.0%
9 大橋・高宮	5.7	4.7	83.4%
10 別府・六本松	1.1	0.7	67.3%
11 西新・藤崎	4.6	4.6	100.0%
合計または整備率	33.8	28.4	84.0%

③ 交通安全事業：信号機のバリアフリー化

信号機については、高齢者や障がいのある人等の安全な横断を確保するための機能を付加するなど、平成19年度までに165箇所の整備が完了しました（165箇所のうち平成14年度から平成19年度までに121箇所が整備されました。）。

図表7 交通安全事業のバリアフリー化進捗状況

重点整備地区名	特定経路		
	対象信号機数 (箇所)	整備数(箇所)	整備率
1 香椎	3	3	100%
2 貝塚	2	2	100%
3 箱崎	11	11	100%
4 千代・吉塚	21	21	100%
5 博多駅	14	14	100%
6 雑餉隈	4	4	100%
7 天神・赤坂	47	47	100%
8 唐人町	10	10	100%
9 大橋・高宮	32	32	100%
10 別府・六本松	7	7	100%
11 西新・藤崎	14	14	100%
合計または整備率	165	165	100%

(3) 現・重点整備地区の課題

特定経路は、歩道における民地との高低差や電柱など、周辺環境との調整を行いながら、可能な範囲で整備基準に適合させているところですが、関係者等の協議・調整が難航する等の影響を受け、整備が遅れている特定経路があるなど、引き続き、バリアフリー整備に努める必要があります。

第 2 各論

1 ハード面のバリアフリー化

(1) 重点整備地区の設定

① 重点整備地区設定の必要性

地域において、高齢者や障がいのある人などの自立した日常生活や社会生活を確保するために、移動や施設の利用は重要な手段となっています。移動や施設の利用に当たっては、バリアフリー法第2条第21号に定める「生活関連施設 ※1」や、これらの施設をつなぐ「生活関連経路 ※2」が、一体的にバリアフリー化されることが必要です。

このようなバリアフリー化を効果的に進めていくためには、生活関連施設が集積し、その間の移動が通常徒歩で行われる地区を重点整備地区として定めることにより、重点的かつ一体的に取り組んでいくことが必要です。

福岡市においては、これまで「福岡市交通バリアフリー基本方針」において重点整備地区を設定し、一定程度の進捗を見たところですが、整備が進んでいない地区もあり、引き続き着実な取り組みが必要です。

以上を踏まえて、本計画においても、バリアフリー化をさらに推進していくために、重点整備地区を設定することとします。これにより、生活関連施設や生活関連経路のバリアフリー化を重点的かつ一体的に進めていきます。

※1) 生活関連施設：高齢者、障がいのある人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（バリアフリー法第2条より）

※2) 生活関連経路：生活関連施設相互間の経路（同上）

② 重点整備地区の設定要件

福岡市においては、重点整備地区設定にかかる国の基本方針等を踏まえるとともに、高齢者や障がいのある人などの実際の利用状況やニーズ等、福岡市の実態も勘案して、次のとおり重点整備地区の要件を設定します。

1 日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上の特定旅客施設又は生活関連施設が概ね直径1 km ※3の徒歩圏内に3つ以上集積している地区

※3) 直径1 km：平成21年の内閣府「歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査」によれば、日常生活で歩いて行ける範囲としては、501～1,000mの人が最も多く、1,000m以内で約6割を占めています。

③ 生活関連施設の選定と絞り込み

ア 生活関連施設の選定

重点整備地区の設定に当たり、以下の考え方にに基づき、福岡市独自に9種類の生活関連施設を選定します。

(ア) 旅客施設又は特別特定建築物 ※1のうち、「福岡市交通バリアフリー基本方針改訂に向けた外出に関するアンケート調査結果」(以下、「アンケート」とします。)等を勘案して、特定旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設、特別支援学校の7種類を選定します。

※1) 特別特定建築物：誰もが日常的に利用する官公庁施設、商業施設や主として高齢者、障がい者などが利用する福祉施設など

(イ) アンケートにおいて、利用ニーズが高い公園も生活関連施設とします。

(ウ) 福岡市は観光・集客によるまちづくりを推進していることから、観光施設も生活関連施設として選定します。

図表8 福岡市において選定する生活関連施設の種類の種類

生活関連施設の選定		
A 特定旅客施設	B 官公庁施設	C 福祉施設
D 病院	E 文化施設	F 商業施設
G 特別支援学校	H 公園	I 観光施設

イ 生活関連施設の絞り込み(参照：50～57頁 生活関連施設)

9種類の生活関連施設の総数は膨大な数にのぼるため、施設の規模やアンケートにおける市民の利用目的等の利用実態を踏まえて、絞り込みを行います。なお、生活関連施設については固定化するものではなく、今後、本計画の進行管理を行う中で、必要な議論を経て施設の追加や削除を検討します。

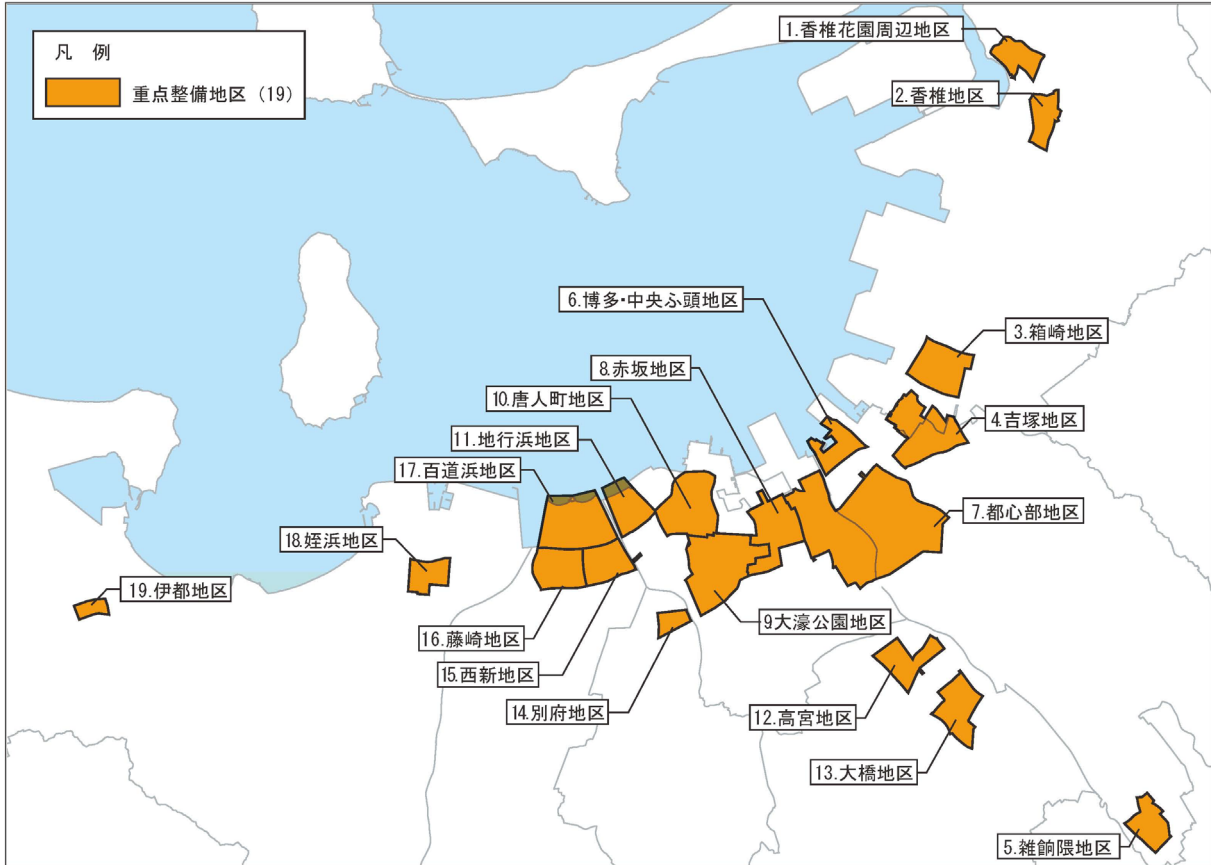
図表9 福岡市において選定する生活関連施設の数

生活関連施設	絞り込んだ施設数
A 特定旅客施設	54施設
B 官公庁施設	17施設
C 福祉施設	35施設
D 病院	24施設
E 文化施設	66施設
F 商業施設	33施設
G 特別支援学校	3施設
H 公園	31施設
I 観光施設	35施設
計	298施設

④ 重点整備地区の設定（参照：58～76頁 重点整備地区）

絞り込んだ生活関連施設を地図上に記載し、直径1kmの徒歩圏や道路、バス停の位置にも配慮しながら、道路等の明確な境界によって地区を設定します。重点整備地区は下図のとおりです。

図表 10 重点整備地区



図表 11 重点整備地区一覧

重点整備地区名		
1 香椎花園周辺地区	8 赤坂地区	15 西新地区
2 香椎地区	9 大濠公園地区	16 藤崎地区
3 箱崎地区	10 唐人町地区	17 百道浜地区
4 吉塚地区	11 地行浜地区	18 姪浜地区
5 雑餉隈地区	12 高宮地区	19 伊都地区
6 博多・中央ふ頭地区	13 大橋地区	
7 都心部地区	14 別府地区	

⑤ 生活関連経路の設定（参照：58～76頁 重点整備地区）

生活関連経路については、生活関連施設相互を結ぶ道路等を基本とし、施設利用者の視点から、施設を訪れる人がよく利用する経路を中心に設定することとします。

なお、既にバリアフリー化されている経路であっても、生活関連施設との一体的なバリアフリー化を図る上で必要と考えられる場合には生活関連経路として位置づけるほか、当面、バリアフリー化のための事業実施の見込みがない経路であっても、長期的展望を示す上で必要な範囲で位置づけることも検討します。

⑥ 重点整備地区における取組みの進め方

○必要に応じて、高齢者や障がい者のある人などの利用者や施設設置管理者等の参加によるまち歩きを行い、施設毎のバリアフリー化の推進の方向性も踏まえて、重点整備地区内の整備内容等を検討していきます。

○取組みに当たっては、施設設置管理者相互の連携や共働の視点から以下の項目にも留意し、資金面や空間的・物理的な制約等も踏まえ、可能な限りバリアフリー化に努めます。

- ・安全で切れ目のない誘導

（例：施設相互間に視覚障がい者誘導用ブロックを連続して設置するなど）

- ・ノンステップバス導入路線を中心としたバス停の利用環境改善
- ・施設相互の整備スケジュール調整による効率的なバリアフリー整備 など

○まち歩きを実施する中で、官民連携や施設相互の整備スケジュール調整のあり方、多様な利用者の声を施設設置管理者に伝える等の仕組み ※1 についての課題等を整理し、福岡市バリアフリー推進協議会 ※2 の場も活用しながら、連携・共働の推進手法を検討していくこととします。

※1）大阪府豊中市などで実施事例がある。豊中市では施設設置管理者がバリアフリー整備にかかる設計や工事を進めていく中で、整備基準にない細部の仕様を決定する必要がある場合に、障がいのある人の意見を聴くことができる。強制ではなく施設設置管理者が必要に応じて行う。福岡市においては、仕組みのあり方も含めて今後、検討を行うこととする。

※2）福岡市バリアフリー推進協議会：バリアフリー法に基づき、本計画の作成に関する協議等を行うための協議会

(2) 施設のバリアフリー化

これまで、不特定かつ多数の人が利用する建築物等の施設については、新設や増改築、大規模な修繕や模様替（以下、「新設や改修」とします。）を行う際に、条例等の整備基準への適合義務を課し、バリアフリー化を図ってきたところです。

一方で、新設や改修の計画がない既存施設のバリアフリー化については、施設の構造等の制約条件もあることから、あくまでも努力義務としており、バリアフリー化を推進していく方向性が明確ではありませんでした。

本計画においては、国の基本方針も踏まえつつ、施設毎にバリアフリー化推進の方向性を定めて、資金面や空間的・物理的な制約等にも配慮しながら、可能な限りバリアフリー化に取り組み、安心して利用できる施設をめざします。

① 旅客施設 ※1

ア 現状と課題

○福岡市交通バリアフリー基本方針において、1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上である特定旅客施設のうち、優先的に整備が必要な13駅を選定し、交通事業者等において12駅のバリアフリー化に取り組んでいます。

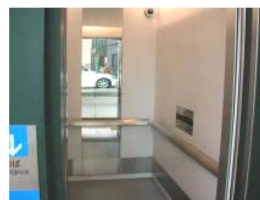
○一方で、平成23年3月の国の基本方針の整備目標においては、旅客施設の規模は、1日当たりの平均的な利用者数3,000人以上に拡大されるとともに、具体的なバリアフリー化の整備項目が示されており、福岡市においても対応を行っていく必要があります。

※1) 旅客施設：鉄道駅及び軌道停留場、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル施設のこと

■ 駅新設によるバリアフリー化



■ エレベーターの設置（段差解消）



■ ホームドア、視覚障がい者誘導用ブロックの設置（転落防止）



■ エスカレーターの設置（段差解消）



イ バリアフリー化推進の方向性

(ア) 新設や改修を行う場合は、引き続き条例等の整備基準に適合させることによりバリアフリー化を推進していきます。

(イ) 国の基本方針を踏まえ、原則として、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上である旅客施設においては、国の基本方針に掲げられた次の項目に取り組みます。また、これ以外の旅客施設についても、地域の実情を鑑みて、利用者数のみならず、高齢者や障がいのある人等の利用実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化を推進していきます。

- 段差の解消

(例：エレベーター又はスロープの設置等)

- 転落防止設備の整備 ※鉄道駅のみ

(例：内方線付点状ブロック※1 又はホームドアの設置等)

※1) 内方線付点状ブロック：4辺の1つにホームの内側を表示する線状突起（内方線）があるブロック

- 視覚障がい者誘導用ブロックの整備

- 便所がある場合には、障がい者対応型便所の設置

(ウ) 福岡市が施設設置管理者である福岡市営地下鉄駅及び福岡市有の旅客船ターミナルについては、次のとおりバリアフリー化を進めていきます。

- 福岡市営地下鉄駅については、(イ)の事項は整備済みであるため、文字情報や音サインなどの情報案内設備の整備に取り組みます。

- 福岡市有の旅客船ターミナルについては、1日当たりの平均的な利用者数は3,000人未満ですが、福岡市の重要な海上交通機関であることから、(イ)に掲げた事項の整備に取り組んでいきます。

② 車両等

ア 現状と課題

○車両等については、車両等の買い換え等の際にバリアフリー化を図っているほか、鉄道や船舶の既存車両の改善については、改修により可能な範囲でのバリアフリー化に努めています。なお、福岡市営地下鉄七隈線の車両は、すべてバリアフリー対応となっています。

○バス車両については、バリアフリー化を目的としたワンステップバスが中心ですが、更なるバリアフリー化のため、国の基本方針の整備目標においても、ノンステップバスの導入拡大が示されており、福岡市においても対応を検討していく必要があります。

■鉄道車両（車いすスペース、手すり）



■福岡市営渡船（車いすスペース、乗船スロープ）



■路線バス（車外表示）



イ バリアフリー化推進の方向性

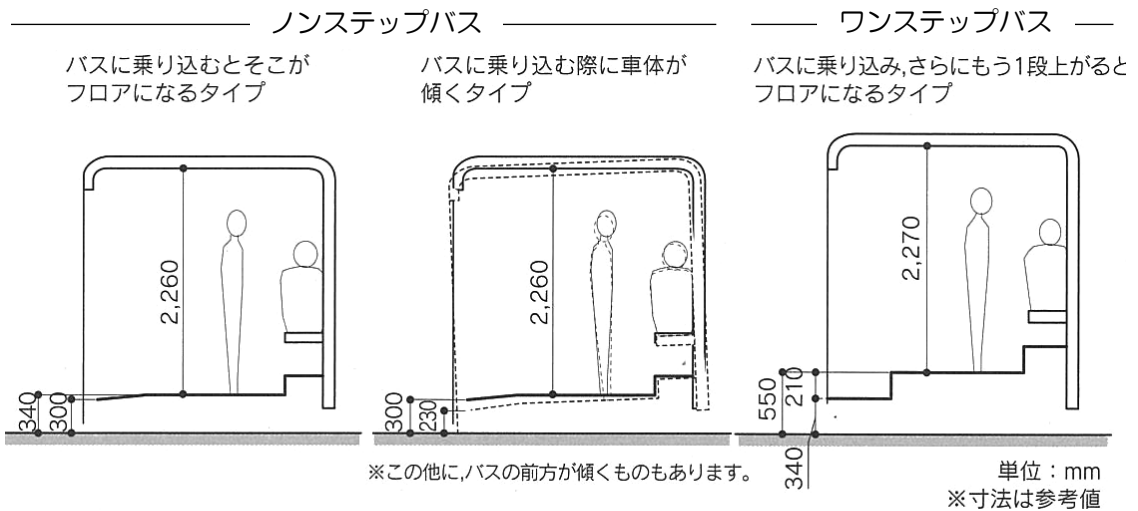
(ア) 車両等の買い換え等の際に、移動等円滑化基準 ※1への適合を図ります。

※1) 移動等円滑化基準：バリアフリー法に基づき、施設毎に省令で定められたバリアフリー化基準のこと

(イ) 既存の車両等については、車いすスペースの確保や、スロープの設置による段差の解消など、可能な範囲で改修によるバリアフリー化に取り組みます。

(ウ) 高齢者や障がいのある人などにとって重要な移動手段であるバス車両については、ノンステップバスの導入促進に取り組みます。

■ ノンステップバスとワンステップバスの違い



③ 道 路

ア 現状と課題

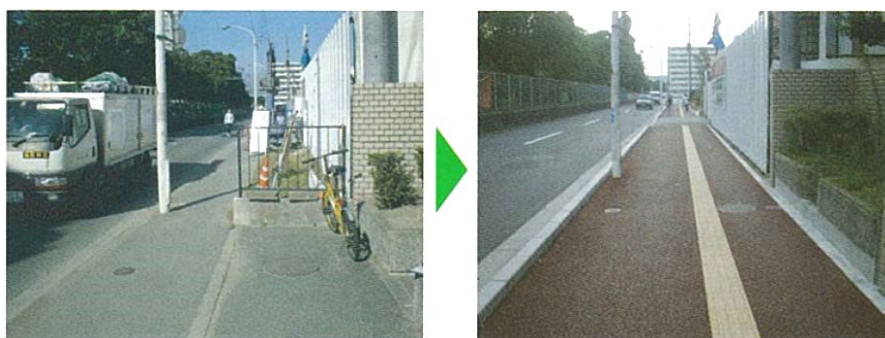
○福岡市交通バリアフリー基本方針で定めた特定経路については概成（整備率84%）しています。

○また、福岡市道路整備アクションプラン等においても、バリアフリーに配慮した道路整備の取組みを推進しています。

○生活関連経路以外の道路に関するバリアフリー化へのニーズも多くあります。

○バスは身近な移動手段として高いニーズがありますが、歩道とバス乗降口の段差の解消や、バス待ちのための上屋やベンチの整備が不十分です。

■歩道の整備（歩道拡幅、誘導ブロックの設置）



■歩道のバリアフリー化（マウントアップの改善、誘導ブロック設置）



イ バリアフリー化推進の方向性

【重点整備地区】

(ア) 生活関連経路については、歩道の段差等の解消、2メートル以上の有効幅員の確保、水はけがよく滑りにくい舗装、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設など、可能な限りのバリアフリー化に取り組みます。
また、エスコートゾーン ※1 設置の検討を進めます。

※1) エスコートゾーン：視覚に障がいのある人が道路を横断する際の安全性及び利便性を向上させるために、横断歩道上に設置され、横断時に横断方向の手がかりとする突起体の列のこと

(イ) 生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等については、音響信号機の設置等のバリアフリー化に取り組みます。

(ウ) ノンステップバス導入路線を中心としたバス停について、マウントアップ※2 によるバス乗降口と歩道の段差の解消、広幅員歩道における上屋やベンチの設置など、バス停の利用環境の改善を図ります。

※2) マウントアップ：歩道が車道よりも一段（15～20 cm）高くなっていること。これにより、バス乗降口と歩道の段差が改善される。

(エ) 生活関連経路以外の幹線道路等についても、積極的にバリアフリー化を検討していきます。

【重点整備地区外】

(ア) 重点整備地区外においても、幹線道路等を中心にバリアフリー化に努めます。

第2 各論

④ 公 園

ア 現状と課題

○公園については、新設や再整備の際に、条例等の整備基準への適合を図ることによりバリアフリー化を進めており、単年度当たりで、福岡市が整備する件数は20件程度です。

○条例施行後、平成23年度末までに福岡市が設置した公園については、236公園のバリアフリー化に取り組んでいます。

■アイランドシティ中央公園（新設）



■千早中央公園（新設）



■東領公園（再整備）



イ バリアフリー化推進の方向性

(ア) 公園の新設などを行う場合は、引き続き、福岡市公園条例（平成 25 年 4 月改正）の整備基準に適合させることにより、バリアフリー化を推進していきます。

(イ) 既設の公園については、緊急性・必要性の高い公園から再整備（部分的な改修を含む。）に取り組んでいくこととし、可能な限り、福岡市公園条例の整備基準に適合させることにより、バリアフリー化を推進していきます。

■公園の新設又は再整備における主なバリアフリー化の視点

- 園路及び広場のバリアフリー化
（例：有効幅員の確保、段差の解消など）
- 駐車場がある場合は、駐車場のバリアフリー化
（例：車いすスペースの確保など）
- 便所がある場合は、障がい者対応型便所の設置

■障がい者対応型便所



■駐車場（車いす使用者用駐車スペース）



⑤ 路外駐車場 ※1

ア 現状と課題

○路外駐車場を新たに設置する際に、条例等の整備基準への適合を図ることによりバリアフリー化を進めています。

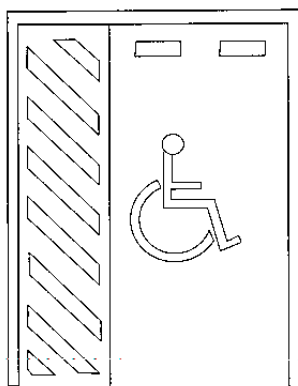
※1) 路外駐車場：駐車面積（駐車マスの部分の面積の合計）が500㎡以上の一般公共の用に供する駐車場で、その利用に当たり駐車料金を徴収するもの

イ バリアフリー化推進の方向性

（ア）路外駐車場を新たに設置する場合は、引き続き、条例等の整備基準に適合させることにより、バリアフリー化を進めていきます。

（イ）既存の福岡市営駐車場については、車いす利用者用駐車スペースから出入口までの通路の確保に努めます。

■ 駐車スペースの設置例



⑥ 建築物 ※1

ア 現状と課題

○新設や改修を行う際に、条例等の整備基準に適合させることにより、バリアフリー化を推進しています。

○新設や改修以外の場合、既存建築物にかかるバリアフリー化のための現状改善については、官民とも資金面や空間的・物理的な制約等により、全ての整備基準についての適合を図ることは困難な状況です。

※1) 建築物：本計画においては、病院、官公庁舎、スポーツ遊戯施設、教育文化施設、百貨店など、不特定かつ多数の人が利用する施設で、福岡市福祉のまちづくり条例の特定施設のこと。

■施設内のエレベーターや点字案内板に誘導する視覚障がい者誘導用ブロックの設置



イ バリアフリー化推進の方向性

【重点整備地区】

(ア) 新設や改修を行う場合は、引き続き、条例等の整備基準に適合させることにより、バリアフリー化を進めていきます。

(イ) 重点整備地区内の生活関連施設のうち、福岡市が所有する施設について、施設設置管理者の意見や施設の実態調査等も踏まえ、バリアフリー化のための現状改善の方向性を検討していきます。

【重点整備地区外】

(ア) 新設や改修を行う場合は、引き続き、条例等の整備基準に適合させることにより、バリアフリー化を進めていきます。

2 ソフト面のバリアフリー化

これまで、旅客施設や車両等の公共交通機関、道路、公園など、ハード面のバリアフリー整備を進めてきたところですが、利用者が円滑に移動し、利用しやすいものとなるためには、運営に従事する職員の対応や、わかりやすい情報提供など、ソフト面と一体となった総合的な取組みが、より一層必要となります。

特に、情報提供に当たっては、活字、音声、映像の方法により行われることがほとんどですが、視覚、聴覚、音声・言語機能等の障がいや、知的障がい、精神障がい、発達障がいなど、コミュニケーションに障がいのある人にとっては、必要な情報を容易にかつ正確に得ることや、他人に自分の意思を伝えることが困難な場合が多いことも事実です。今後の課題として、情報は、一つの手段だけでなく様々な代替手段を用いて提供するという、情報保障の考え方に留意していく必要があります。

また、日常生活や社会生活におけるバリアを取り除くことで、高齢者や障がいのある人、妊産婦やベビーカーを使用する人などが、円滑に移動したり施設の利用ができるようになることの重要性について、市民一人ひとりが理解を深め、支え合うことができるようにする「心のバリアフリー」を推進していくことが求められています。

本計画では「心のバリアフリー」の推進、円滑な移動や施設利用にかかる支援推進について、それぞれの取組みの方向性を定めます。

(1) 「心のバリアフリー」の推進

① 現状と課題及び取組みの方向性

平成22年度に福岡市が実施した「福岡市障がい児・者等実態調査」及び「福岡市精神障がい者の実態と保健医療福祉サービスに関する調査」において、65歳以上の身体障がい者及び身体障がいと知的障がいの重複障がい者では、「障がい者支援として地域社会や企業等に望むこと」との設問について、「公共交通機関や建物等を障がい者が利用しやすいようにつくる」と回答した人の割合が多いという結果が出ています。また、知的障がい者、精神障がい者、発達障がい者では、障がいに対

する理解を深めることの大切さや心理的、情報文化的バリアフリーの遅れなどを指摘する意見がありました。

ア 啓 発

このような現状を踏まえ、ハード面の整備と併せて、まずは、バリアフリー化の促進に対する理解を深めるために、幅広い市民の参加による各種の啓発、広報、交流活動を実施し、福祉マインドを醸成していくことが必要です。

イ 育 成

また、高齢者や障がいのある人、妊産婦やベビーカーを使用する人などが抱える困難やそのニーズについて、より具体的な知識を身に付け、実際に経験したりする研修や教育を児童・生徒、地域団体及び企業等を対象に進めていくほか、多くの人が利用する各種施設の管理運営者やバリアフリー整備の担当者などに対する技術研修などを通じて、バリアフリー化促進を担っていく人材の育成をめざします。

特に、障がいのある人が移動や施設の利用などの際に抱えている困難は、視覚、聴覚、脊髄損傷、肢体不自由などの身体障がい、知的障がい、精神障がい及び発達障がいなど、障がいの状態により様々です。さらに、視覚障がいのある人の見え方は多様で、全く見えない人（全盲）、見えにくい人（弱視）、特定の色が区別できない人（色覚異常）など様々な状態の人がいます。

また、外見からは障がいがあることがわかりにくい人もいます。内臓機能の障がいのある人は、外見からは分からないため、電車やバスの優先席に座っても周囲の理解が得られないなど、心理的なストレスを受けやすく、知的障がい、精神障がい、発達障がいのある人は、人とのコミュニケーションが苦手であるといった特徴があるなど、障がいの多様性についての知識を深めることも重要です。

ウ 実践

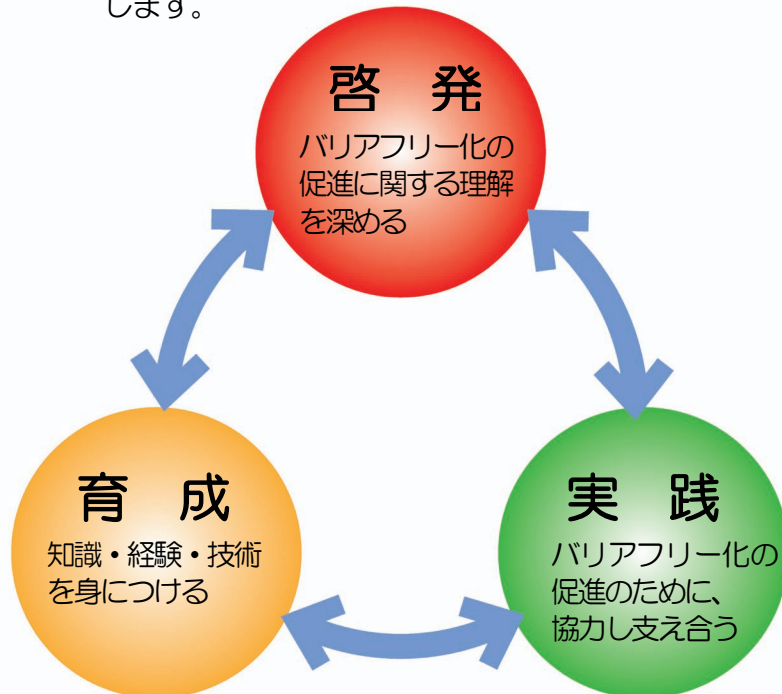
「啓発」と「育成」の取組みを通じて、バリアフリー化促進にかかる知識、経験及び技術を身につけた人同士が、実際に協力し支え合う仕組みづくりを検討していく必要があります。

また、高齢者や障がいのある人などが、その能力を最大限発揮し社会参加していくことの重要性に鑑み、「実践」の取組みにおいては当事者参画に配慮し、その意見や実情を踏まえたバリアフリー化促進を図ることで、高齢者や障がいのある人などの力を引き出し、自立した日常生活を確保していくことが重要です。

エ 発信

さらに、ハードとソフトが一体となった取組み等の成果について、その優良事例の情報を積極的に発信し、市民の社会参加を広げていきます。

日常生活や社会生活におけるバリアを軽減することで、高齢者や障がいのある人等が自立した生活を確保できることの重要性について、理解を深め、福祉マインドを醸成します。



日常生活や仕事、学校教育などの様々な場面において、研修や学習を行うことで、バリアフリー推進のための知識や経験、技術を身につけます。

市民参加の仕組みづくり

② 啓発・育成・実践のための取組み

バリアフリー化促進にかかる理解と協力を求める「心のバリアフリー」を、市全域で発展させていくため、啓発・育成・実践の3つの課題に応じた取組みを推進します。

課題	対象	取組例	備考
啓発	幅広い市民一般	障がい者週間（12月3～9日）、世界自閉症啓発デー（4月2日）・発達障がい啓発週間（4月2～8日）、精神保健福祉啓発交流事業「ハートメディア」など	既存行事やバリアフリー表彰などに合わせたシンポジウム等の開催を検討
		バリアフリー入門小冊子の作成	啓発行事や出前講座、研修会などにおいて活用する
		障がい者に関するマークのPR	
		支援を要する人を実際に手助けするためのポイントや方法を解説したマニュアルの作成	
育成	児童・生徒、地域団体、企業等	学校、公民館、民間企業等におけるバリアフリー出前講座 など	
	整備担当者	バリアフリー整備に携わる人に対する整備基準の考え方、実際の利用者の声などを内容とする技術研修の実施	
	行政職員	公共施設整備の担当職員向け技術研修	
		新規採用職員や公共施設整備の担当職員に対するバリアフリー体験講座	バリアフリー体験施設の活用
		「ユニバーサルデザインに配慮した印刷物作成の手引き」の活用・PR	
実践	バリアフリー化促進に協力する意志を持つ人、高齢者や障がいのある人等をはじめとする利用当事者	市民参加による「福岡市バリアフリーマップ」の更新、調査	
		バリアフリー推進ボランティア制度の検討	
		ハードを補完するソフト面の取組み等を進める共働促進モデル地区の検討	エリアマネジメント組織等との連携を検討
		利用者の声を施設設置管理者に伝えるとともに、意見交換等により共働でバリアフリー化推進を図る仕組みを検討	

③ バリアフリー情報発信のための取組み

バリアフリー化に関するハード整備やソフトの取組み成果を積極的に発信し、市民の社会参加を促進するとともに、「誰もが思いやりを持ち、すべての人にやさしいまちづくり」を進める福岡市を発信していきます。

取組例	内容
バリアフリー表彰制度	○バリアフリー化の推進に関して功績のあった者に対する表彰を行い、優れた取組みの普及と啓発を促進する。 <ul style="list-style-type: none"> ・ハード面のバリアフリー ・ソフト面のバリアフリー ・ハード・ソフト一体の取組み など
バリアフリー優良事例等の収集と公表	○バリアフリー表彰制度と併せて、優れた取組みや的確な工夫、アイデアなどの優良事例を収集し、情報発信する。 <ul style="list-style-type: none"> ・ハード面の優れた整備事例 ・ソフト面の優れた活動事例 ・ハード・ソフト一体の優れた取組事例 ・ハード面やソフト面の的確かつ普及しやすい工夫やアイデア事例 ・バリアフリーに関する開発・研究成果事例など
福岡市バリアフリー基本計画の進捗状況の公表	○バリアフリー表彰に合わせたシンポジウムにおける公表を検討する。

(2) 移動支援の推進

① 現状と課題

徒歩により外出する際に利用する歩道や地下通路等には、利用者の身体的な状況やニーズによっては、通行の妨げになる段差等のバリアが多種多様にあります。これらのバリアは、エレベーターやスロープを設置することにより、ハード面でのバリアフリー化が進められていますが、これらの取組みは段階的に整備されていくものであるため、既存のハード面を補完し、移動を支援していくソフト面の取組みが課題となっています。

また、高齢者や障がいのある人、妊産婦やベビーカーを使用する人、外国人などにとって、外出先の施設におけるバリアフリー設備やサービスの情報などの必要な情報が、十分に提供され、容易に取得できるような環境を整備していくことも重要です。

② 取組みの方向性

ア 新しいツール等を活用した移動支援の研究

スマートフォン（多機能携帯電話）を利用した公衆無線 LAN（Wi-Fi）による情報提供やデジタルサイネージ ※1等を活用した移動支援の取組みなど、福岡市において必要な移動支援のあり方を研究していきます。

※1）デジタルサイネージ：英語で、Digital Signage。液晶やLEDのディスプレイを用いた電子看板のこと。屋外広告、交通広告、店内広告などの販促を目的とする広告以外にも、案内板や掲示板としても利用されている。

イ わかりやすい案内表示等の研究

主要な駅等を中心に商業施設や公園等の生活関連施設を含むエリア等を対象に、歩道や信号機のバリアフリー化にも合わせて、全ての移動者に分かりやすい案内表示のあり方等を研究していきます。

ウ 外出に関する情報の提供

安心して外出することができるように、外出先の施設のバリアフリー設備やサービス内容などの情報を「福岡市バリアフリーマップ」として提供していくほか、行事開催時におけるバリアフリー設備情報等の広報について取り組みます。

3 バリアフリー化の支援と進行管理

(1) インセンティブ

福岡市においては、本計画に定めるバリアフリー化を進めるために、必要と認められる一定の公的助成など、インセンティブ ※1 として必要な施策を検討していきます。なお、公的助成については、バリアフリー化に関する国の支援制度も活用し、必要に応じて、国や事業者と一体となってバリアフリー化の推進を図ります。

※1) インセンティブ：英語で、刺激、動機の意。この場合はバリアフリー化を奨励する公的な助成等のこと

○ 鉄道駅バリアフリー整備対象の拡大の検討

・対象施設の拡大

国の基本方針の目標にある1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の鉄道駅について優先的に補助対象とするよう検討します。

・対象設備の拡大

これまで段差の解消を目的としたエレベーター設備等の整備に対する補助としていたものを、その他のバリアフリー設備（スロープの設置、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設、障がい者対応型便所の整備、転落防止設備の設置等）の整備費についても補助対象とします。

○ ノンステップバス導入補助台数の拡大の検討

・ノンステップバスの導入促進に取り組みます。

（平成18年～現在まで、2台／年を導入。）

○ バリアフリー化に関する取組みの顕彰

・バリアフリー表彰制度の創設やバリアフリー優良事例のPRなどを検討します。

(2) スパイラルアップ

○福岡市バリアフリー推進協議会 ※1において、本計画の進行管理や取組み内容の検証等を行い、その結果に基づいて新たな取組みを講じることなどにより、段階的・継続的な発展を図っていく「スパイラルアップ」※2を図ります。なお、進行管理に当たっては、福岡市の財政フレームも踏まえて取組みの年次計画や施設等の整備目標などを4か年のアクションプラン(工程表)として作成することとします。併せて、バリアフリー化推進にかかる官民連携・共働のあり方や整備スケジュール調整のためのバリアフリー調整会議の設置、利用者と施設設置管理者とが共働でバリアフリー化推進を図っていく仕組みなどについて、同協議会の場を活用して検討していきます。

※1) 福岡市バリアフリー推進協議会：バリアフリー法に基づき、本計画の作成に関する協議等を行うための協議会

※2) スパイラルアップ：“スパイラル”は英語で、らせん（螺旋）の意。
この場合は、らせんを描くようにバリアフリー化を段階的かつ継続的に発展させていくこと。

○施設設置管理者がバリアフリー整備を実施していく場合は、福岡市まちづくり条例施行規則に定める整備基準等をまとめた「施設整備マニュアル（平成20年12月改訂）」などに基づいて取り組んでいくこととなります。同マニュアルについては、本計画に定めるバリアフリー化推進の方向性や社会情勢の変化への対応なども踏まえ、バリアフリー整備が適切に実施できるよう、適宜、更新を行っていきます。