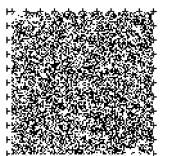
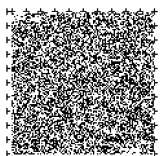


第 2 各論





1 ハード面のバリアフリー化

(1) 移動等円滑化促進地区、重点整備地区、生活関連施設、生活関連経路の設定

① 設定の必要性

地域において、高齢者、障がい者等が自立した日常生活や社会生活を営むためには、日々利用する旅客施設などの生活関連施設※1及びこれらの施設をつなぐ生活関連経路※2について、一体的なバリアフリー化に取り組む必要があります。

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、生活関連施設候補が集積し、その間の移動が通常徒歩で行われる地区を移動等円滑化促進地区や重点整備地区として定め、バリアフリー化のための各種事業を関係機関とも連携し、重点的かつ一体的に推進することが必要です。

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」と同方針を継承した「福岡市バリアフリー基本計画」において重点整備地区を設定し、重点整備地区内のバリアフリー化については一定の進捗を見たところですが、旅客施設の乗降客数の増加や新たな生活関連施設の立地等を踏まえ、引き続き着実な取り組みが必要です。

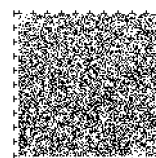
以上を踏まえて、本計画においても、バリアフリー化をさらに推進していくために、重点整備地区を追加設定し、生活関連施設や生活関連経路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に進めていきます。

※1)生活関連施設:相当数の高齢者、障がい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、病院、文化施設、商業施設、学校等の施設で移動等円滑化促進地区又は重点整備地区内に立地する施設

※2)生活関連経路:生活関連施設相互をつなぐ経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設

② 移動等円滑化促進地区と重点整備地区

バリアフリー法においては、各自治体において基本構想の策定に努め、生活関連施設候補が集積し、その間の移動が通常徒歩で行われる地区について、特に移動等円滑化の促進を図る事業を実施する地区を「重点整備地区」として位置付け、バリアフリー化を進めることとされています。



第2 各論

この基本構想の策定及び重点整備地区の設定が、全国で2割ほどにとどまることなどから、平成30年度の法改正で、重点整備地区と同様に生活関連施設候補が集積し、その間の移動が通常徒歩で行われる地区について、移動等円滑化の促進を図る必要が高い地区を「移動等円滑化促進地区」として位置付け、段階的に重点整備地区への移行を図る規定が設けられました。

福岡市においては、これまで、生活関連施設候補が集積した地区は、すべて重点整備地区として設定し、重点的かつ一体的なバリアフリー化の進捗を図っており、本計画においても、引き続き重点整備地区として設定するとともに、移動等円滑化の必要性を示す移動等円滑化促進地区も兼ねるものとします。

なお、今後、生活関連施設候補が集積し、その間の移動が通常徒歩で行われる地区について、関係者間での共通認識の醸成が十分でないことなどにより、速やかな事業実施が困難な地区が生じた場合には、まずは移動等円滑化促進地区のみの設定を行い、関係者間での共通認識の醸成に取り組み、地区内の事業実施の見込みが立ち次第、段階的に重点整備地区への移行を図ることとします。

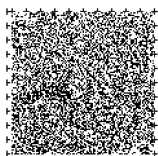
【参 考】 バリアフリー法及び国の基本方針による定義

〈 移動等円滑化促進地区とは 〉

- ・生活関連施設の所在地を含み、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(生活関連施設がおおむね3以上集積)
- ・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、移動等円滑化を促進することが特に必要な地区
- ・移動等円滑化の促進が、総合的な都市機能の増進に有効かつ適切な地区

〈 重点整備地区とは 〉

- ・生活関連施設の所在地を含み、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(生活関連施設がおおむね3以上集積)
- ・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な地区
- ・移動等円滑化のための事業の重点的かつ一体的な実施が、総合的な都市機能の増進に有効かつ適切な地区



③ 設定の考え方

●生活関連施設候補の抽出

ア 施設用途の選定

9種類の施設用途を選定

イ 生活関連施設候補の絞り込み

施設の規模や利用実態を踏まえて、相当数の高齢者、障がい者等が利用する施設に絞り込み



●移動等円滑化促進地区・重点整備地区の設定要件、設定

ア 設定要件

特定旅客施設又は生活関連施設候補が概ね直径 1kmの徒歩圏内に3つ以上集積している地区

イ 地区の設定

抽出した生活関連施設候補の分布を確認し、移動等円滑化促進地区として設定。さらに、具体の事業実施が見込まれる地区は重点整備地区にも設定



●生活関連施設の設定

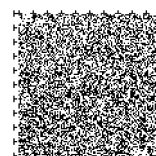
設定地区内に立地する抽出施設を生活関連施設として設定



●生活関連経路の設定

設定地区内に以下の視点から生活関連経路を設定

- ・生活関連施設相互の連絡に配慮し、地区内のネットワークを構成する
- ・利用頻度が高い経路や歩行者交通量の多い経路、特定道路指定済み経路を優先的に選定
- ・旅客船ターミナルや乗降客数が多いバス停からの経路を設定
- ・隣接する設定地区や隣接自治体との連続性を確保



第2 各論

④ 生活関連施設候補の抽出

ア 施設用途の選定

以下の9種類の施設用途を選定します。

(ア)旅客施設又は特別特定建築物※1のうち、高齢者、障がい者等が日常的に利用する施設として、旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設、特別支援学校を選定します。

(イ)福岡市独自に、市民の利用ニーズが高い公園と、観光・集客のまちづくりの観点から観光施設を追加します。

図表 9 福岡市において選定する生活関連施設の種類の種類

生活関連施設用途の選定		
A 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

※1)特別特定建築物:不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障がい者等が利用する建築物で、バリアフリー法施行令第5条に定める建築物(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 生活関連施設候補の絞り込み

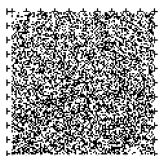
上記9種類の施設総数は膨大な数にのぼるため、施設の規模や利用実態を踏まえて、相当数の高齢者、障がい者等が利用する施設に絞り込みを行います。(参照:59～65頁)

⑤ 移動等円滑化促進地区・重点整備地区の設定要件、設定

ア 設定要件

国の基本方針等を踏まえるとともに、高齢者、障がい者等の利用状況やニーズ等、福岡市の実態も勘案して、次のとおり移動等円滑化促進地区並びに重点整備地区(以下、「設定地区」という。)の要件を設定します。

特定旅客施設又は生活関連施設候補が概ね直径 1kmの徒歩圏内に3つ以上集積している地区



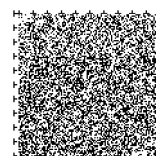
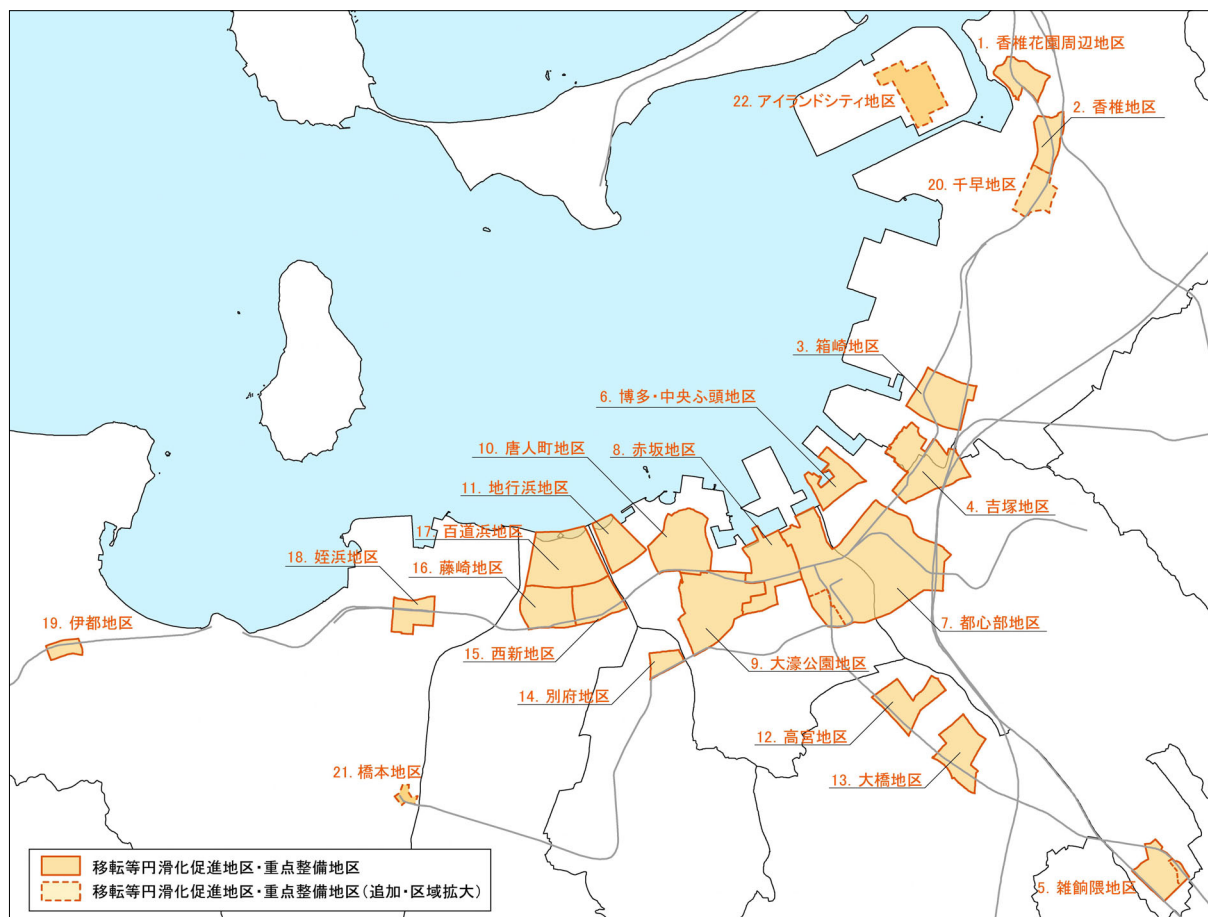
イ 地区の設定

絞り込んだ生活関連施設候補の分布を確認し、概ね直径 1kmの徒歩圏内に生活関連施設候補が3つ以上集積している地区を移動等円滑化促進地区として設定します。さらに、具体の事業実施が見込まれる地区は重点整備地区にも設定します。

設定地区の境界は、原則として、町界や道路、河川、鉄道施設等によって明確に表示可能な箇所で行います。

設定地区は、従前の重点整備地区に、千早地区、橋本地区、アイランドシティ地区の3地区を新たに加え、下図のとおり 22 地区です。また、都心部地区は薬院エリアを、雑餉隈地区は西鉄の新駅エリアを区域拡大します。

図表 10 移動等円滑化促進地区・重点整備地区



第2 各論

図表 11 移動等円滑化促進地区・重点整備地区一覧

地 区 名					
1	香椎花園周辺地区	9	大濠公園地区	17	百道浜地区
2	香椎地区	10	唐人町地区	18	姪浜地区
3	箱崎地区	11	地行浜地区	19	伊都地区
4	吉塚地区	12	高宮地区	20	千早地区★
5	雑餉隈地区☆	13	大橋地区	21	橋本地区★
6	博多・中央ふ頭地区	14	別府地区	22	アイランドシティ地区★
7	都心部地区☆	15	西新地区		
8	赤坂地区	16	藤崎地区		

※☆：区域拡大地区、★：追加地区

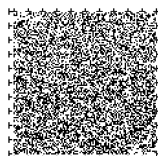
⑥ 生活関連施設の設定

設定地区内に立地する生活関連施設は、下表のとおりです。(参照:66～87 頁)

なお、生活関連施設については固定化するものではなく、社会情勢の変化等必要に応じ、追加や削除を検討します。

図表 12 福岡市において選定する生活関連施設の数

用途	生活関連施設候補 施設数	生活関連施設 施設数
A 旅客施設	75施設	40施設
B 官公庁施設	17施設	16施設
C 福祉施設	35施設	21施設
D 病院	22施設	11施設
E 文化施設	71施設	54施設
F 商業施設	35施設	27施設
G 特別支援学校	4施設	1施設
H 公園	31施設	9施設
I 観光施設	50施設	43施設
計	340施設	222施設



⑦ 生活関連経路の設定

設定地区内に以下の視点から生活関連経路を設定します。

- ・生活関連施設相互の連絡に配慮し、地区内のネットワークを構成する
- ・利用頻度が高い経路や歩行者交通量の多い経路、特定道路※1指定済み経路を優先的に選定
- ・旅客船ターミナルや乗降客数が多いバス停からの経路を設定
- ・隣接する設定地区や隣接自治体との連続性を確保

なお、既にバリアフリー化されている経路についても、生活関連施設との一体的なバリアフリー化を図る必要がある場合は経路に位置づけるほか、当面、バリアフリー化の事業実施が見込めない経路であっても、長期的展望を示す上で必要な範囲を位置づけることとします。

※1)特定道路:重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路等で国土交通大臣が指定した道路

(2) 施設のバリアフリー化

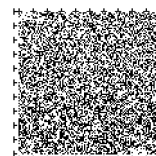
不特定かつ多数の人が利用する旅客施設や建築物等については、新設や増改築、大規模な修繕や模様替(以下、「新設や改修」とします。)を行う際に、条例等の整備基準への適合とその維持が義務付けられています。

一方で、新設や改修の計画がない既存施設については、施設の構造等の制約条件もあることから、条例等の基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めることとされています。

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、誰もが安心して利用できる施設を目指します。

① 施設のバリアフリー化に関する主な基準等

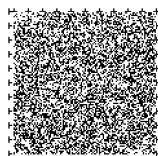
生活関連施設や生活関連経路のバリアフリー化にあたっては、下記の基準等に沿って整備を推進します。



第2 各論

図表 13 施設のバリアフリー化に関する主な基準等

種別	項目	名称	所管など/作成年月
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に関する基準(公共交通移動等円滑化基準)	国土交通省【省令】 令和3年1月改正
	道路	移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準(道路移動等円滑化基準)	国土交通省【省令】 平成24年3月改正
		移動等円滑化のために必要な道路の占用に関する基準	国土交通省【省令】 令和3年1月改正
	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(都市公園移動等円滑化基準)	国土交通省【省令】 平成24年3月改正
	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基準(建築物移動等円滑化基準)	国土交通省【政令】 令和2年10月改正
		高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために誘導すべき建築物特定施設の構造及び配置に関する基準(建築物移動等円滑化誘導基準)	国土交通省【省令】 令和元年6月改正
	交通安全	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	国家公安委員会【規則】 平成18年12月
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(路外駐車場移動等円滑化基準)	国土交通省【省令】 平成18年12月	
ガイドライン等	公共交通	公共交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バリアフリー整備ガイドライン【旅客施設編】	国土交通省 令和3年3月改訂
		公共交機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドラインバリアフリー整備ガイドライン【車両等編】	国土交通省 令和3年3月改訂
	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 平成23年8月
	公園	都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン	国土交通省 平成24年3月
	建築物	高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準	国土交通省 平成29年3月改訂 (平成31年3月追補版)
条例等	公共交通・道路 公園・建築物等	福岡市福祉のまちづくり条例	福岡市 平成10年4月
	公共交通・道路 公園・建築物等	福岡市福祉のまちづくり条例 施設整備マニュアル	福岡市 令和2年2月
	道路	福岡市移動等円滑化のために必要な道路の構造の基準を定める条例	福岡市 平成25年4月
	都市公園	福岡市公園条例	福岡市 平成25年4月
	駐車場	福岡市建築物における駐車施設の附置等に関する条例	福岡市 昭和47年4月



② 旅客施設 ※1

ア 国が示した目標等

国が示した目標	<ul style="list-style-type: none"> ●3,000 人以上/日及び重点整備地区内の 2,000 人以上 3,000 人未満/日の鉄道駅、バスターミナルは、原則 100%バリアフリー化 ●2,000 人以上/日の旅客船ターミナル、空港旅客ターミナルは、原則 100%バリアフリー化 ●上記以外の施設についても、可能な限りバリアフリー化 ●鉄道駅のホームドアまたは可動式ホーム柵については 全体:3,000 番線に整備 10 万人以上/日の駅:800 番線に整備
新たな整備内容	●バリアフリー指標として、案内設備の設置を追加

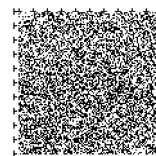
イ 現状と課題

- 福岡市の 1 日当たりの平均的な利用者数が 3,000 人以上の旅客施設については、69 施設全てのバリアフリー化が完了しています。
- ホームドア・可動式ホーム柵については、福岡市地下鉄全線及び JR 筑肥線の市内全駅で整備が完了しています。
- 引き続きバリアフリー化に取り組むとともに、国の基本方針において、新たな指標として追加された案内設備の設置に取り組む必要があります。

※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

ウ 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、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上である鉄道駅・バスターミナル及び重点整備地区内の2,000人以上3,000人未満の鉄道駅・バスターミナルにおいては、国の基本方針に掲げられた次の項目に取り組みます。



第2 各論

また、今後、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上になった旅客施設については随時優先的にバリアフリー化に取り組みます。さらに、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、高齢者や障がい者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。なお、鉄道駅のホームドア・可動式ホーム柵の整備については、国の基本方針を踏まえて、鉄道駅の構造や利用実態等を勘案し、可能な限り取り組みます。

・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・可動式ホーム柵の設置等)

※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

・案内設備の設置(例:運行情報提供設備の設置等)

・便所がある場合には、障がい者対応型便所の設置 など

(ウ)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2,000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。

(エ)旅客施設については、福岡市が管理する施設以外の施設に関しても、各公共交通事業者に対し、本計画の周知及び理解、協力を求め、連携・共働のもとバリアフリー化を推進します。

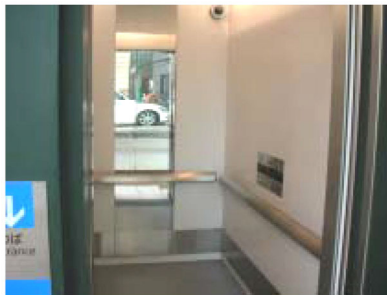
■写真1

駅新設によるバリアフリー化



■写真2

エレベーターの設置(段差解消)



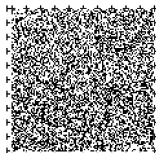
■写真3

運行情報提供設備



■写真4

可動式ホーム柵、視覚障がい者誘導用ブロックの設置(転落防止)



③ 車両等

ア 国が示した目標等

国が示した目標	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄軌道車両については、総車両数のうち約70%をバリアフリー化 ●旅客船については、総隻数のうち約60%をバリアフリー化 ●乗合バスについては、総車両数のうち約80%をバリアフリー化(ノンステップバス) ●貸切バスについては、可能な限りバリアフリー化 ●ユニバーサルデザインタクシーを含む福祉タクシーを約9万台導入 <ul style="list-style-type: none"> ・各都道府県における総車両数の約25%をユニバーサルデザインタクシーとする
新たな整備内容	<ul style="list-style-type: none"> ●新幹線車両については、可能な限り車椅子用フリースペースの整備

イ 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、福岡市地下鉄七隈線は、ホームとの段差や隙間が小さいなど、よりバリアフリー化が進んでいます。
- バス車両については、これまでも低床バスの導入を精力的に進めてきましたが、更なるバリアフリー化推進のため、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、車両等の買い替え等の際に、順次ノンステップバスの導入を進めています。

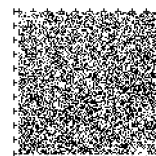
ウ バリアフリー化推進の方向性

(ア)車両等の買い換え等の際に、順次移動等円滑化基準 ※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)高齢者や障がい者等にとって重要な移動手段である乗合バス車両については、国の基本方針を踏まえ、引き続きノンステップバスの導入促進に取り組みます。



第2 各論

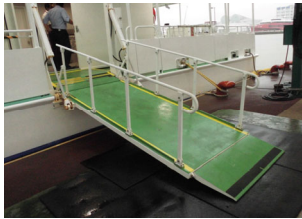
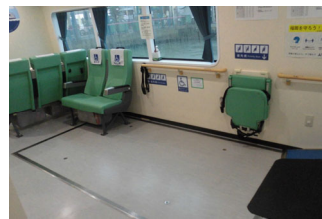
(エ)ユニバーサルデザインタクシーについては、国の基本方針を踏まえ、引き続き導入促進に取り組みます。

(オ)車両等については、福岡市が管理する車両以外の車両等に関しても、各公共交通事業者に対し、本計画の周知及び理解、協力を求め、連携・共働のもとバリアフリー化を推進します。

■写真5 鉄道車両のバリアフリー化(車いすスペース、手すりなど)



■写真6 福岡市営渡船(車いすスペース、乗船スロープ)

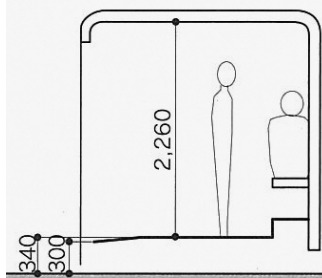


■写真7 路線バスの外観

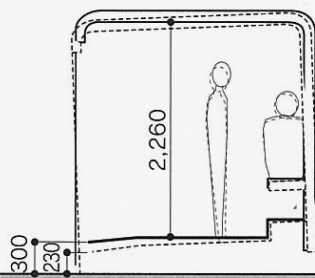


■ノンステップバス

バスに乗り込むとそこがフロアになるタイプ

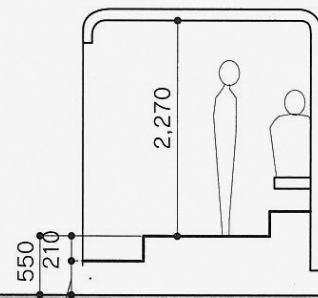


バスに乗り込む際に車体が傾くタイプ



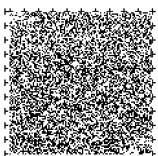
■ワンステップバス

バスに乗り込み、さらにもう1段上がるとフロアになるタイプ



※この他に、バスの前方が傾くものもあります。

単位：mm
※寸法は参考値



④ 道路

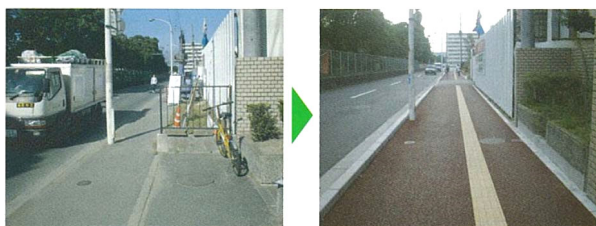
ア 国が示した目標等

国が示した目標	<ul style="list-style-type: none"> ●重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路等で国土交通大臣が指定した特定道路(約 4,450km)の約70%をバリアフリー化 ●重点整備地区内の主要な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を全てバリアフリー化 ●重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ必要な部分に設置されている、 <ul style="list-style-type: none"> ・信号機は、原則として全て音響機能付加信号機とする ・道路標示は、原則として全てエスコートゾーンとする
新たな整備内容	<ul style="list-style-type: none"> ●音響機能付加信号機とエスコートゾーンの設置促進箇所を明確化

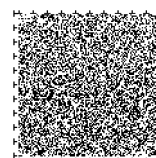
イ 現状と課題

- 前基本計画で定めた生活関連経路については、令和2年度までに対象延長43.6kmのうち39.1kmのバリアフリー化が完了しています。
- バスは、高齢者、障がい者等にとって身近な移動手段として高いニーズがあるため、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も推進しています。
- 整備未了箇所のバリアフリー化に引き続き取り組むとともに、国の基本方針において整備内容が拡充された、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する横断歩道に設置された信号機のバリアフリー化、エスコートゾーンの設置に取り組む必要があります。

■写真8 歩道の整備
(歩道拡幅、誘導ブロックの設置)



■写真9 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)



ウ バリアフリー化推進の方向性

(ア)重点整備地区内の生活関連経路は、優先的に次の項目のバリアフリー化に取り組みます。

- ・歩道の段差等の解消
- ・歩道の有効幅員2メートル以上の確保
- ・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

(イ)重点整備地区内の主要な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、高齢者等感応信号機、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のバリアフリー化に取り組みます。

また、道路又は交通の状況に応じ、視覚障がい者の移動上の安全性を確保することが特に必要であると認められる部分に設置している信号機等については、音響信号機やエスコートゾーン※1の設置に取り組みます。

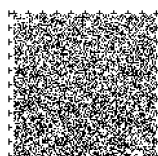
※1)エスコートゾーン:視覚に障がいのある人が道路を横断する際の安全性及び利便性を向上させるために、横断歩道上に設置され、横断時に横断方向の手がかりとする突起体の列のこと

(ウ)重点整備地区内のバス停について、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、官民連携による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特定道路や幹線道路等についても、バリアフリー化に努めます。

(オ)道路については、福岡市のみならず、国道の道路管理者や福岡県警、各公共交通事業者に対し、本計画の周知及び理解、協力を求め、連携・共働のもとバリアフリー化を推進します。



⑤ 公園

ア 国が示した目標等

国が示した目標	<ul style="list-style-type: none"> ●規模の大きな概ね2ha以上の都市公園について ・園路及び広場の約70%をバリアフリー化 ・駐車場の約60%をバリアフリー化 ・便所の約70%をバリアフリー化
新たな整備内容	—

イ 現状と課題

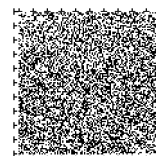
- 公園については、新規整備や再整備等に合わせて、条例等の整備基準への適合を図ることによりバリアフリー化を進めています。
- 公園の駐車場については、整備対象公園全てのバリアフリー化が完了していません。
- 園路及び広場や障がい者対応型トイレの整備については、公園の新規整備や再整備等にあわせて、取り組みを進めています。
- 整備未了施設のバリアフリー化に引き続き取り組む必要があります。

ウ バリアフリー化推進の方向性

- (ア)公園の新設などを行う際には、引き続き、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。
- (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(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(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



第2 各論

■写真 10

アイランドシティ中央公園



■写真 11 千早中央公園



■写真 12 東領公園（再整備）



■写真 13 障がい者対応型便所



■写真 14 駐車場(車いす使用者用駐車スペース)



⑥ 路外駐車場

ア 国が示した目標等

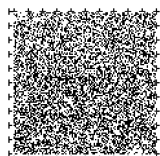
国が示した目標	●特定路外駐車場※1の約75%をバリアフリー化
新たな整備内容	—

※1)特定路外駐車場: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、その利用にあたり駐車料金を徴収するもの(道路法第2条第2項第7号に規定する自動車駐車場、都市公園法第2条第2項に規定する公園施設、建築物又は建築物特定施設を除く)

イ 現状と課題

○駐車場法第12条による届出が必要な路外駐車場※2を新たに設置する場合には、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。

※2)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あって一般の用に供されるもの。

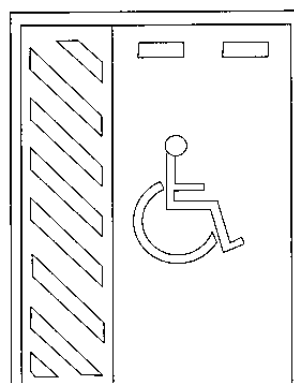


ウ バリアフリー化推進の方向性

(ア) 駐車場法第 12 条による届出が必要な路外駐車場を新たに設置する場合には、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バリアフリールート
の確保に努めます。

■ 駐車スペースの設置例



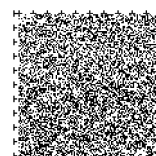
⑦ 建築物 ※1

ア 国が示した目標等

<p>国が示した目標</p>	<p>●2,000 m²以上の特別特定建築物の総ストックの約67%をバリアフリー化</p>
<p>新たな整備内容</p>	<p>●床面積の合計が 2,000 m²未満の特別特定建築物等についても、条例整備の働きかけ、ガイドラインの作成及び周知によりバリアフリー化を促進</p> <p>●公立小学校等※2については、文部科学省において目標を定め、バリアフリー化を促進</p>

※1) 建築物: 福岡市福祉のまちづくり条例で定める特定施設で、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

※2) 公立小学校等: 小学校、中学校、義務教育学校又は中等教育学校(前期課程に係るものに限る)で公立のもの



第2 各論

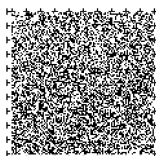
イ 現状と課題

- 新設や改修を行う場合は、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、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が、様々な機会を捉え、段階的に改善に努めています。

ウ 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、バリアフリー化を進めていきます。
- (イ)床面積の合計が 2,000 m²未満の不特定かつ多数の人が利用する建築物等についても、引き続き、施設設置管理者に対して条例等の整備基準への適合の働きかけや啓発・情報発信に努めます。
- (ウ)重点整備地区内の生活関連施設や福岡市が施設設置管理者である施設については、必要に応じて、高齢者、障がい者等の利用者や施設設置管理者等の参加による「まち歩き」の実施や、多様な利用者の声も踏まえて、バリアフリー化の推進の方向性や整備内容等を検討していきます。

■写真 15 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



(3) ベンチ等休憩施設の設置推進

福岡市では、すべての人が安全で快適に利用できるバリアフリーのまちを実現するための施策の一つとして、高齢者や障がい者、妊産婦や子ども連れの人などの休憩需要に応えるため、平成28年度から、歩道上や市有地・民有地の道路沿いの場所へのベンチ等休憩施設の設置推進に取り組んでいます。

休憩施設を必要としているのは、高齢者や身体障がい者だけではなく、内部障がい者は、臓器の働きが原因でとても疲れやすく、また、知的障がい、精神障がい及び発達障がい等の人は、知覚面や心理面の働きが原因で、疲れやすさや喉の渇き等を発現するため、外出する際の大きな負担や制約になっています。

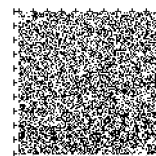
様々な人に必要とされる場所に休憩施設が整備されることにより、外出や目的地間の移動が容易になり、運動時間や目的地滞在時間が延びることで、市民の健康増進にも繋がるほか、休憩施設が持つたまり機能により、新たな交流や賑わいが生まれ、市民生活の活性化も期待できます。

高齢者、障がい者をはじめとしたすべての人が安心して日常生活や社会生活を送ることができる環境を整えるために、歩道上や市有地・民有地の道路沿いの場所へのベンチ等休憩施設の設置を推進します。

① 現状と課題

○福岡市では、バス事業者や道路管理者によるバス停への上屋・ベンチの設置のほか、バス停付近やウォーキングコース沿いなどの市有地へのベンチ設置や、地域や企業、団体等が民有地の道路沿いの場所に設置するベンチへの購入費補助等により、市民が気軽に休憩できるスペースの設置推進に取り組んでいます。

○一方で、高齢者・障がい者等が望む休憩施設の設置間隔は100mから200m程度※1と言われており、また、令和元年度に実施した福岡市高齢者実態調査においては、高齢者が徒歩や公共交通機関で外出する際、「バス停に屋根やベンチなどの待合い施設が少ない(18.9%)」、「歩道にベンチなどの休息施設が少ない(12.7%)」ことに困っているとの意見が依然として多くなっているなど、ベンチ等休憩施設のより一層の増設が求められています。



第2 各論

※1) 休憩施設の設置間隔: 財団法人国土技術研究センター編集・発行「増補改訂版 道路の移動等円滑化整備ガイドライン」(2011年8月)において、高齢者等が望む設置間隔が「100~200m程度」であるとの研究例が示されています。

○ベンチ等休憩施設の設置にあたっては、歩道上は歩行者が安全に通行するためにスペースが限られており、休憩施設を単独で設置することが困難な場合が多いため、植栽柵とベンチの兼用等により限られた道路空間を有効に活用するほか、道路に隣接する市有施設や市有地、民有地への設置など、官民連携しながら進めていく必要があります。

② 取組みの方向性

高齢者、障がい者等、誰もが安心して外出できる環境をつくるため、バス停付近をはじめ市内全域でベンチ等休憩施設の設置を官民連携しながら推進します。

なお、設置にあたっては、地域から望まれる、より需要が高い場所として、バス停付近及びバリアフリー重点整備地区内の生活関連経路を優先し、市が設定したウォーキングコースや、生活関連施設候補、公民館、老人いこいの家などの人が集まる施設及びその周辺についても、設置可能なスペースや利用しやすさなど周囲の状況を踏まえ、歩道、市有地、民有地いずれかの敷地において設置を推進します。

また、ベンチ等休憩施設を設置する際には、道路法などの関係法令や関係条例を遵守しながら、人の動線や歩道の幅員を確保するとともに、車いす使用者や視覚障がい者誘導用ブロック使用者の通行を阻害しないよう適切な離隔を確保するなど、周囲の安全性を確保します。

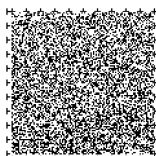
■写真 16 広報用プレートの例



■写真 17 標準的な設置例(公園)



■写真 18 標準的な設置例(歩道)



■写真 19

植栽柵を座れる形で整備した例



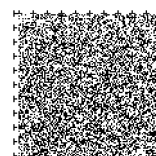
■写真 20

植栽の間に設置されたベンチの例

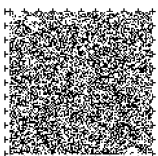
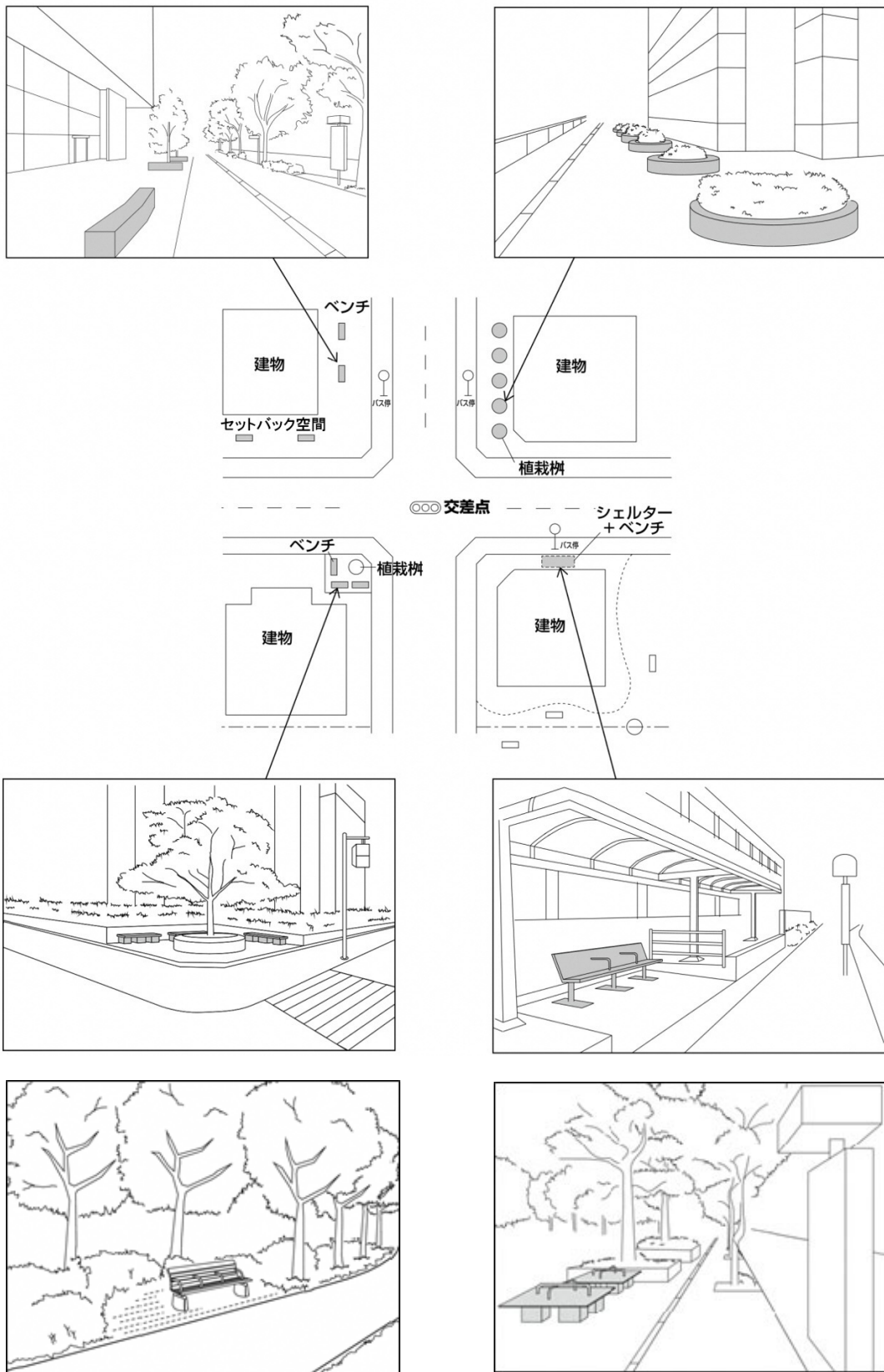


③ 設置場所別の取組み

- (ア) 公共建築物や公園等の市有施設においては、各施設設置管理者が、施設等の新設や改修を行う際に、施設の用途・設置目的や利用者属性を踏まえて、道路沿いにベンチ等休憩施設の設置を検討し、安全性や周辺状況に配慮の上設置に取り組みます。
- (イ) 緑道、遊歩道等の市有地においては、各施設設置管理者が、地域からの要望等を踏まえて、改修等を行う際に、ベンチ等休憩施設の設置を検討し、安全性や周辺状況に配慮の上設置に取り組みます。
- (ウ) 歩道においては、「福岡市道路整備アクションプラン 2024」に基づき、バス停付近やバリアフリー重点整備地区内の生活関連経路などへの設置について、バス事業者と道路管理者が連携しながら、安全性や周辺状況に配慮の上設置に取り組みます。
- (エ) 民間開発により新設・改修されるセットバック空間等が休憩施設、たまり空間等としても機能するよう、市が民間事業者等と連携・共働し、民間事業者等による設置の促進に取り組みます。
- (オ) その他、地域団体等が民有地の道路沿いの場所やバス停付近の歩道に設置する場合においては、市がベンチ購入費を補助し、賠償責任保険を付保することなどによって、官民一体となって設置の促進に取り組みます。なお、バス停付近の民有地については、バス事業者と共同で補助するなど、連携して設置を促進します。



図表14 ベンチ等休憩施設の設置例



2 ソフト面のバリアフリー化

高齢者、障がい者等が安心して日常生活や社会生活を送ることができる環境を整えるためには、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のみならず、施設の運営に従事する職員や市民の理解と協力、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必要です。

障がいの特性は様々であり、視覚障がいについては、障がいの程度によって求められるバリアフリー化の内容が異なることもあります。また、身体の機能上の制限については、知的障がい、精神障がい、発達障がい等の知覚面又は心理面が原因で発現する疲れやすさ、喉の渇き、照明への反応、表示の分かりにくさ等の負担にも留意する必要があります。

特に、情報提供に当たっては、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。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していく必要があります。

本章では、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「心のバリアフリー」について、市民一人ひとりの理解の増進と協力の確保へ向けた取組みや、円滑な移動や施設利用にかかる支援推進について、取組みの方向性を定めます。

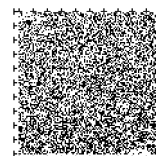
(1) 「心のバリアフリー」の推進

① 現状と課題

ア 市民アンケート結果

《障がい者支援として地域社会や企業に望むこと》

令和元年度に実施した「福岡市障がい児・者等実態調査」において、「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、身体障がい者では「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最も多くなっています。また、障がい児や知的障がい者、精神障がい者、発達障がい者、難病患者では「障がいに対する理解を深める」と回答した人の割合が最も高くなっています。



第2 各論

図表15 障がい者支援として地域社会や企業に望むこと

	身体障がい者 (N=760)	知的障がい者 (N=563)	身体・知的障がい児 (N=543)	精神障がい者〔通院〕 (N=701)	発達障がい児・者 (N=258)	難病患者 (N=661)
1位	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 (45.0%)	障がいに対する理解を深める (55.4%)	障がいに対する理解を深める (71.6%)	障がいに対する理解を深める (43.7%)	障がいに対する理解を深める (76.0%)	障がいに対する理解を深める (44.2%)
2位	障がいに対する理解を深める (39.1%)	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 (34.6%)	企業で障がい者を積極的に雇用する (48.6%)	一般企業で働ける(働き続ける)ための支援 (29.1%)	企業で障がい者を積極的に雇用する (54.3%)	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 (43.9%)
3位	企業で障がい者を積極的に雇用する (23.2%)	企業で障がい者を積極的に雇用する (31.5%)	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 (39.6%)	企業で障がい者を積極的に雇用する (23.7%)	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 (27.5%)	企業で障がい者を積極的に雇用する (25.6%)
4位	障がい者等を支える地域活動やボランティア活動を活発にする (18.8%)	障がい者等を支える地域活動やボランティア活動を活発にする (25.2%)	障がい者等を支える地域活動やボランティア活動を活発にする (24.1%)	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 (22.3%)	障がい者等を支える地域活動やボランティア活動を活発にする (17.4%)	障がい者等を支える地域活動やボランティア活動を活発にする (16.9%)
5位	地域の行事やイベントに障がい者が参加しやすいように配慮する (9.1%)	障がい者施設などで作ったものを購入する (15.3%)	地域の行事やイベントに障がい者が参加しやすいように配慮する (16.4%)	障がい者等を支える地域活動やボランティア活動を活発にする (13.1%)	地域の行事やイベントに障がい者が参加しやすいように配慮する (15.1%)	地域の行事やイベントに障がい者が参加しやすいように配慮する (8.9%)

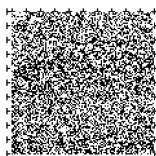
※複数回答

出典:「令和元年度福岡市障がい児・者等実態調査」(福岡市)

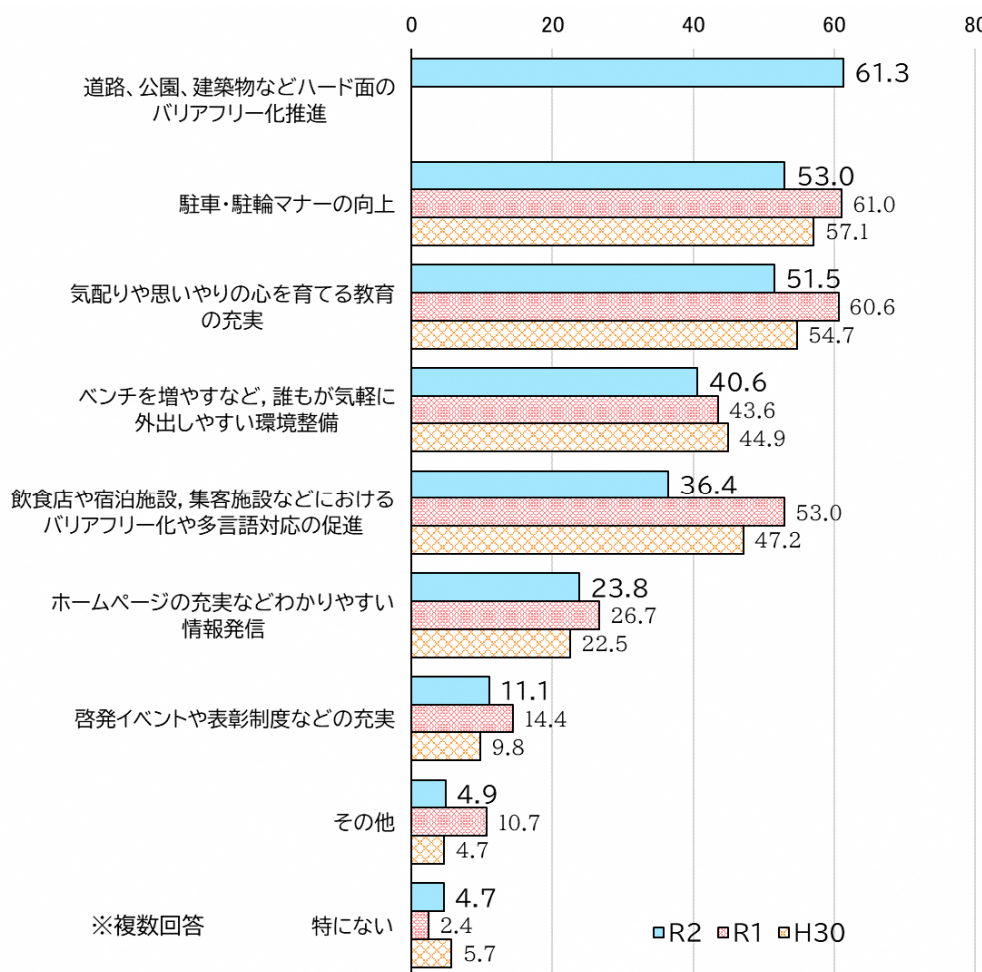
《「ユニバーサル都市・福岡」を実現するため、より充実させる必要があると思う取り組み》

令和2年度に実施した「福岡市 市政アンケート調査」において、「『ユニバーサル都市・福岡』を実現するため、より充実させる必要があると思う取り組みについて」との設問について、回答した人の割合が多い項目は「道路、公園、建築物などハード面のバリアフリー化推進」、「駐車・駐輪マナーの向上」、「気配りや思いやりの心を育てる教育の充実」、「ベンチを増やすなど、誰もが気軽に外出しやすい環境整備」、「飲食店や宿泊施設、集客施設などにおけるバリアフリー化や多言語対応の促進」の順となっています。

また、平成30年度からの推移をみると、「駐車・駐輪マナーの向上」、「気配りや思いやりの心を育てる教育の充実」は、継続して上位にあります。



図表16 「ユニバーサル都市・福岡」を実現するため、より充実させる必要があると思う取り組み

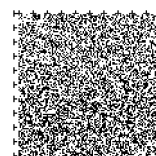


出典:福岡市市長室「市政アンケート調査」

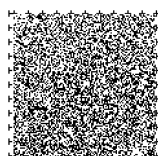
イ 「心のバリアフリー」に関する取組みにあたっての役割と留意事項

令和2年12月に告示された「国の基本方針」では、「心のバリアフリー」に関する取組みにあたっての留意事項と役割として、以下の内容が示されています。

<p>「心のバリアフリー」を体現するためのポイント</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●障がい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 ●障がいのある人(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 ●自分とは異なる条件を持つ多様な他者と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
-------------------------------	---



<p>国の役割</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 広報活動、啓発活動、教育活動等を通じて、関係者の連携及び国民の理解を深める ● 「高齢者、障がい者等」には、高齢者、全ての障がい者(身体障がい者のみならず知的障がい者、精神障がい者及び発達障がい者を含む。)及び妊産婦等、日常生活又は社会生活において身体の機能上の制限を受ける者は全て含まれることについて、改めて周知
<p>地方公共団体の役割</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 国の取組みに準じ、広報活動、啓発活動、教育活動等を通じて、市民の「心のバリアフリー」の推進に努める
<p>施設設置管理者の役割</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 継続的な教育訓練を通じ、職員等が、高齢者、障がい者等と適切なコミュニケーションを取りながら積極的に声かけや支援を行う ● 施設の一般利用者が、困っている高齢者、障がい者等を手助けすることや、車両の優先席、車椅子利用者用駐車施設等の利用について配慮を求める広報活動や啓発活動等に努める
<p>国民の役割</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者、障がい者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性並びにそのために円滑な移動と施設の利用を実現する必要性について、理解を深める ● 高齢者、障がい者等用施設等の適正な利用 <ul style="list-style-type: none"> ・ 視覚障がい者誘導用ブロック上への駐輪、車椅子利用者用駐車施設への駐車により、高齢者、障がい者等の施設の利用を妨げない ・ 鉄道駅等の利用にあたり、必要に応じ、高齢者、障がい者等を手助け ・ 福祉便房、車椅子利用者用駐車施設、エレベーター、車椅子スペースや優先席が設置された車両等の利用にあたっては、体調不良その他やむを得ない場合を除き、当該施設の利用を控え、高齢者、障がい者等に譲る等適正な配慮をするよう努めなければならない



② 取組みの方向性

ア 啓発

高齢者、障がい者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性や、そのために高齢者、障がい者等用施設等の適正な利用に努める必要性について、市民の理解を深めるために、各種の広報、啓発、交流活動を実施していきます。

障がい者等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、精神障がいなどの障がいの状態により様々です。さらに、視覚障がい者の見え方は多様で、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。

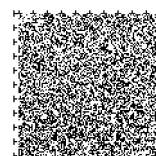
また、外見からは障がいがあることが分かりにくい人もいます。内臓機能の障がいのある人は、外見からは分からないため、電車やバスの優先席に座っても周囲の理解が得られないなど、心理的なストレスを受けやすく、知的障がい、発達障がい、精神障がい者は、対人的なコミュニケーションが苦手であるといった特徴があるなど、障がいの多様性についての理解を深めることも重要です。

イ 育成

また、高齢者や障がいのある人をはじめ、妊産婦やベビーカーを使用する人など様々な立場の人が抱える困難や支援のニーズについて、障がいの多様性を踏まえたより具体的な知識を身に付け、実際に経験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、多くの人を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研修などを通じて、バリアフリー化促進を担う人材の育成をめざします。

ウ 実践

「啓発」と「育成」の取組みを通じて、様々な立場の人が抱える困難や支援のニーズについて理解を深めた人同士が、実際に協力し支え合う社会の実現を目指します。



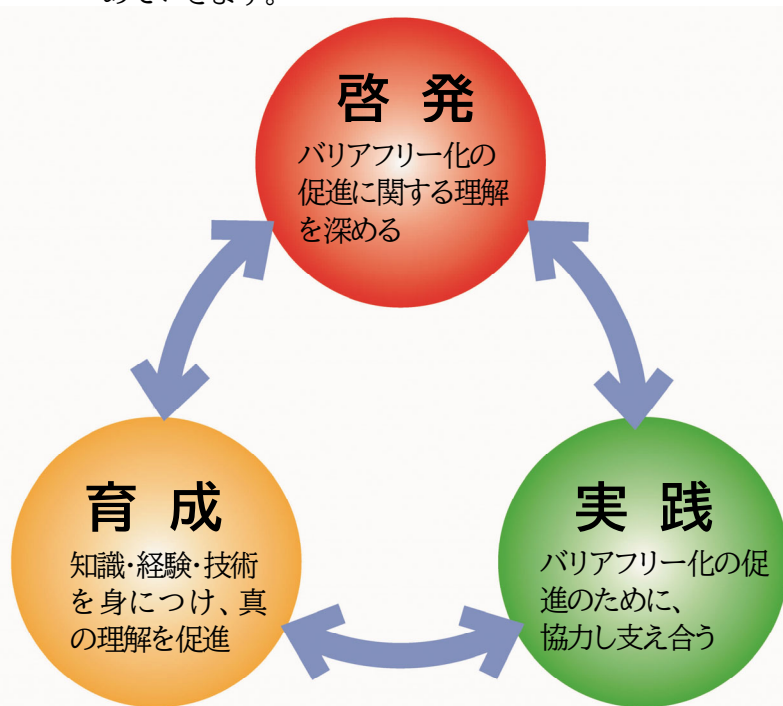
第2 各論

また、高齢者、障がい者等が、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、高齢者、障がい者等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、障がい者等の力を引き出し、自立した日常生活の確保に努めます。

工 発信

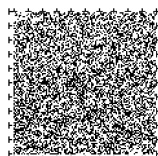
さらに、ハードとソフトが一体となった取組み等の成果について、その優良事例の情報を積極的に発信し、関係者の連携と市民の理解を深めていきます。

日常生活や社会生活におけるバリアを軽減することで、高齢者や障がい者等が自立した生活を確保できることの重要性について、理解を深めていきます。



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、バリアフリー化推進のための知識や経験、技術を身につけ、真の理解を促進します。

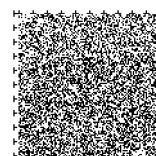
市民参加の仕組みづくり




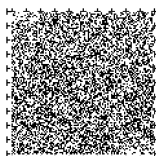
③ 啓発・育成・実践のための取組み

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つの区分に応じた取組みを推進します。

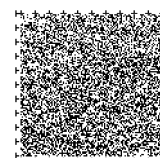
区分	対 象	これまでの取組み	今後の取組み
啓発	幅広い 市民一般	<p>●既存行事と連携した啓発イベント等の開催</p> <p>障がい者週間(12月3～9日)、世界自閉症啓発デー(4月2日)・発達障がい啓発週間(4月2～8日)、精神保健福祉啓発交流事業「ハートメディア」、ユニバーサル都市・福岡フェスティバル など</p>  <p>障がい者週間記念の集い 2018</p>  <p>ユニバーサル都市・福岡賞 2019 受賞者</p>	引き続き、様々な機会を捉え、啓発イベント等を実施




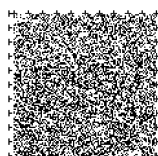
区分	対象	これまでの取組み	今後の取組み
啓発	幅広い 市民一般	<p>●「ユニバーサル都市・福岡」公式インスタグラムの開設</p> <p>福岡市内の身近にあるユニバーサルデザイン(場所、サービス)、多様な主体の取組みなどについて、クイズ形式で紹介</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">投稿イメージ</p>	<p>引き続き、様々な方への配慮やユニバーサルデザインの事例等、楽しみながら、「ユニバーサル都市・福岡」について学びの機会を提供</p>
		<p>●分かりやすく、親しみやすい啓発資料の作成・配布</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー入門小冊子 ・支援、手助けのポイントや方法を解説した広報紙「心のバリアフリー」 ・障がい者に関するマークのPR ・既設小規模店舗等向けバリアフリー改修の手引き ・すべての人にやさしい社会を目指す「福岡市障がい者差別解消条例」の啓発リーフレット <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="496 1843 770 1917"> <p>広報紙 「心のバリアフリー」</p> </div> <div data-bbox="842 1843 1145 1917"> <p>障がい者差別解消条例 啓発チラシ</p> </div> </div>	<p>引き続き、啓発行事や出前講座、研修会などにおいて啓発資料を活用し、配布・啓発</p>



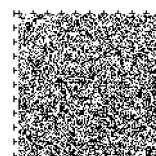
区分	対象	これまでの取組み	今後の取組み
育成	児童・生徒、地域団体、企業等	<p>●学校、公民館、民間企業等におけるバリアフリー出前講座の実施</p>  <p>学校での出前講座</p>	<p>引き続き、様々な機会を捉え、出前講座等を実施 実施にあたっては、関係機関とも連携して取り組む</p>
		<p>●福岡版ユニバーサルマナー検定の実施</p> <p>高齢者や障がい者への接し方等について、福岡市の身近なユニバーサルデザインの事例を取り入れた福岡市オリジナルの講座を実施</p>  <p>福岡版ユニバーサルマナー検定</p>	<p>引き続き実施</p>
		<p>●小中学校での「心のバリアフリー」に関する教育の実施</p>  <p>小学校でのバリアフリー体験教室</p>	<p>各学校において、児童生徒の実態に基づき、総合的な学習の時間、道徳科や特別活動などにおいて、「心のバリアフリー」につながる授業を実施し、思いやりの心や多様性を尊重する態度等を育む</p>




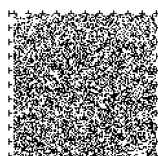
区分	対 象	これまでの取組み	今後の取組み
	<p>児童・生徒、地域団体、企業等</p>	<p>●「合理的配慮」に関する福祉教育資料の作成 小学校4年生向けに、障がいや障がいのある方に対する合理的配慮等について、イラストなどにより自分にできることなどを考え、理解してもらうための啓発リーフレットを作成</p> 	<p>令和3年度から、主に小学校4年生時に行われる福祉教育等で活用し、啓発・教育を実施</p>
<p>育成</p>	<p>整備担当者</p>	<p>●技術者向け研修 バリアフリー整備に携わる人を対象として、整備基準の考え方、利用者の声などを内容とする研修を実施</p>	<p>引き続き、研修等を実施</p>
	<p>市職員</p>	<p>●市職員向け研修等 ・市職員向け研修、バリアフリー体験講座 ・「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</p> 	<p>引き続き、研修等を実施</p>



区分	対象	これまでの取組み	今後の取組み
実践	バリアフリー化促進に協力する意志を持つ人、高齢者や障がい者等をはじめとする当事者	<p>●市民参加による「福岡市バリアフリーマップ」や「車いす利用者おでかけマップ」の作成、更新、調査</p>  <p>車いす利用者おでかけマップ</p>	引き続き、施設情報の追加・更新に努めるとともに、ウェブアクセシビリティの向上を図る
		<p>●利用者の声、意見交換等による共働</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エリアマネジメント組織等と連携した「まち歩き」の実施、ソフト面の取組み強化 ・「バリアフリーのまちづくりサポーター制度」を平成 29 年度に立上げ、運用  <p>ベビーカー貸出サービス</p>	必要に応じて「まち歩き」の継続実施 「バリアフリーのまちづくりサポーター制度」の周知、活用の働きかけを継続実施
		<p>●障がい者110番・障がい者差別解消相談窓口の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・障がいのある人の権利擁護や差別解消にかかる相談等に対応するため、常設相談窓口を設置 ・常駐の相談員による一般相談のほか、弁護士・ソーシャルワーカー等による定期相談・専門相談を実施 	引き続き実施



区分	対象	これまでの取組み	今後の取組み
実践	<p>障がい者等やその家族、地域の人々、医療や介護の関係者、設計・建築に携わる人、施設設置管理者</p>	<p>●「認知症の人にもやさしいデザインの手引き」の作成・啓発による、あらゆる方にとってわかりやすいデザインの普及促進</p> <p>認知症の人をはじめ、あらゆる方にとってわかりやすく、やさしいデザインが、まち全体に広がっていくことを目指し、普及・啓発を実施</p> 	<p>引き続き、普及・啓発を実施</p>



④ 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面の取組みの成果等を積極的に発信し、関係者の連携と市民の理解を深めていくとともに、「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。

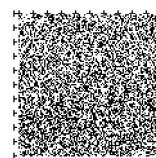
取組例	内容
バリアフリー表彰制度	<p>●バリアフリー化や「ユニバーサル都市・福岡」の推進に関して功績のあった者に対する表彰を行い、優れた取組みの普及と啓発を促進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ハード面のバリアフリー ・ソフト面のバリアフリー ・ハード・ソフト一体の取組み など
バリアフリー優良事例等の収集と公表	<p>●ハード・ソフト一体の優れた取組みや、的確なかつ普及しやすい工夫、アイデア、開発・研究成果事例などの優良事例を収集し、関係機関と連携し、情報発信する。</p>
福岡市バリアフリー基本計画の進捗状況の公表	<p>●ロードマップに基づく取組実績等について、「福岡市バリアフリー推進協議会」に報告を行うとともに、市ホームページに公表を行う。</p>

(2) 移動支援の推進

① 現状と課題

徒歩により外出する際の歩道や地下通路等には、利用者の身体的な状況によって、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、ハード面のバリアフリー化は段階的に進捗していますが、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情報発信・移動支援の推進

スマートフォンを利用した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、社会情勢の変化等に応じた必要な移動支援について、企業等と連携、共働り取り組みます。

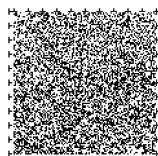
※1)デジタルサイネージ:英語で、Digital Signage。液晶やLEDのディスプレイを用いた電子看板のこと。屋外広告、交通広告、店内広告などの販促を目的とする広告以外にも、案内板や掲示板としても利用されている

イ わかりやすく、障がいの多様性も踏まえた案内表示等の推進

主要な駅等の旅客施設や官公庁施設、文化施設、商業施設等の生活関連施設とこれらの施設までの経路において、障がいの多様性も踏まえ、全ての移動者に分かりやすいサインや案内表示等の設置推進に、関係機関や企業等と連携、共働り取り組みます。

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、施設情報の追加・更新に努めます。



3 連携・共働による施策の推進

(1) スパイラルアップ(段階的・継続的な取組み)

○高齢者、障がい者などの利用者、学識経験者、行政等で構成する福岡市バリアフリー推進協議会 ※1において、本計画の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など進行管理を行いながら、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、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ロードマップ(工程表)として作成します。

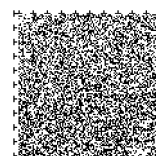
併せて、バリアフリー化推進にかかる官民連携・共働のあり方や、事業実施主体が異なる施設の継ぎ目等における整備スケジュールの調整や役割分担、利用者と施設設置管理者とが共働でバリアフリー化推進を図っていく仕組みなどについて、同協議会の場を活用して検討していきます。

※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。
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する場合は、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」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、適宜、更新を行っていきます。



(2) 連携・共働

① 関係機関との連携

○本計画の推進にあたっては、福岡市だけでなく、公共交通事業者、福岡県警、福岡国道事務所等の外部機関や市民・当事者、企業等とも適切な役割分担のもと連携・共働し、バリアフリー化を推進します。

○取組みにあたっては、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のバリアフリー化に努めます。

・安全で切れ目のない誘導

(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)

・バス停の利用環境改善(上屋やベンチなどの設置)

・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

○本計画に定めるバリアフリー化を推進するために、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実施します。

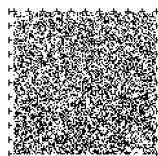
・鉄道駅のバリアフリー整備やノンステップバス導入などに要する経費の一部を支援

※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

○必要に応じて、高齢者、障がい者等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と多様な利用者の声も踏まえて、福岡市バリアフリー推進協議会の場も活用しながら、整備内容等を検討していきます。

② 届出制度

駅や駅前広場等の交通結節点では、施設管理者が異なる施設間であっても、移動の連続性を確保することが重要です。



このため、バリアフリー法では、施設間の移動の連続性を担保することを目的として、移動等円滑化促進地区内において、届出制度の対象として指定した駅と道路の境目等において改修等を行う場合、当該行為に着手する前に、市に届け出る仕組みが規定されています。

福岡市における届出制度については、今後、その対象や具体的な手続きなど、効果的なあり方を検討していきます。

