

別冊



福岡市バリアフリー基本計画

(案)

福 岡 市

目 次

第1 総論

1 計画の基本事項

(1)基本計画策定の趣旨	1
(2)国の目標	4
(3)福岡市バリアフリー基本計画の位置づけ	6
(4)目標年次	6
(5)福岡市における高齢者、障がい者の現状	7

2 福岡市バリアフリー基本計画の振り返り

(1)優先的に整備が必要な旅客施設と重点整備地区	11
(2)施設毎の進捗状況	12
(3)課題	17

3 基本理念と施策体系

(1)基本理念と取組みの視点	18
(2)施策体系	19

第2 各論

1 ハード面のバリアフリー化

(1)重点整備地区のバリアフリー化	20
(2)施設のバリアフリー化	26
(3)ベンチ等休憩施設の設置推進	39

2 ソフト面のバリアフリー化

(1)「心のバリアフリー」の推進	44
(2)「情報バリアフリー」の推進	53

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)	60
(2)連携・共働	61

第 3 関連資料

1 生活関連施設候補.....	62
2 重点整備地区	69

その他の資料

1 用語解説.....	92
2 障がい者等に関するマーク	99

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

福岡市バリアフリー基本計画は、「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」に向け、ハード・ソフト一体的なバリアフリー化を計画的に推進していくために策定しているものです。

福岡市では、高齢者、障がい者等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」という。)を施行しました。この条例に基づき、平成11年4月には「福岡市福祉のまちづくり条例施行規則」(以下、「規則」という。)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。

公共交通分野では、平成14年3月に、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、特定旅客施設や重点整備地区を選定して、駅や周辺道路等のバリアフリー化を重点的に推進してきました。この「交通バリアフリー基本方針」は、その後の計画体系の整理を経て、現在の「福岡市バリアフリー基本計画」の前身となるものです。

国においては、平成6年のハートビル法、平成12年の交通バリアフリー法を経て、平成18年に「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」(以下、「国の基本方針」という。)が告示され、全国的なバリアフリー化の推進方針が示されました。その後、社会情勢の変化や新たなニーズに対応するため、この「国の基本方針」は令和7年12月に改正され、より高い水準のバリアフリー化を目指した新たな目標等が示されています。

こうした国の動向を踏まえ、福岡市では平成25年4月に「福岡市バリアフリー基本計画」(以下、「本計画」という。)を策定しました。その後、令和3年度から7年度を計画期間とする現行計画(第2次計画)においては、重点整備地区の拡充、ユニバーサルデザインの推進、ICT・デジタル技術の活用など、ハード・ソフト両面の取組みを進めてきました。

令和8年度からの次期計画では、これまでの取組状況や成果を踏まえるとともに、令和7年改正の国の基本方針改正への対応、人口構造の変化、新技術の進展、多様化する市民ニーズなどを踏まえ、福岡市におけるバリアフリー施策をさらに発展させることを目的として策定するものです。

② 計画策定の趣旨

超高齢社会の進展と平均寿命の延伸を踏まえると、ハード・ソフト一体的な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、福岡市における生活関連施設及び生活関連経路等のバリアフリー化は着実に進展してきましたが、今後も継続的な推進が必要です。

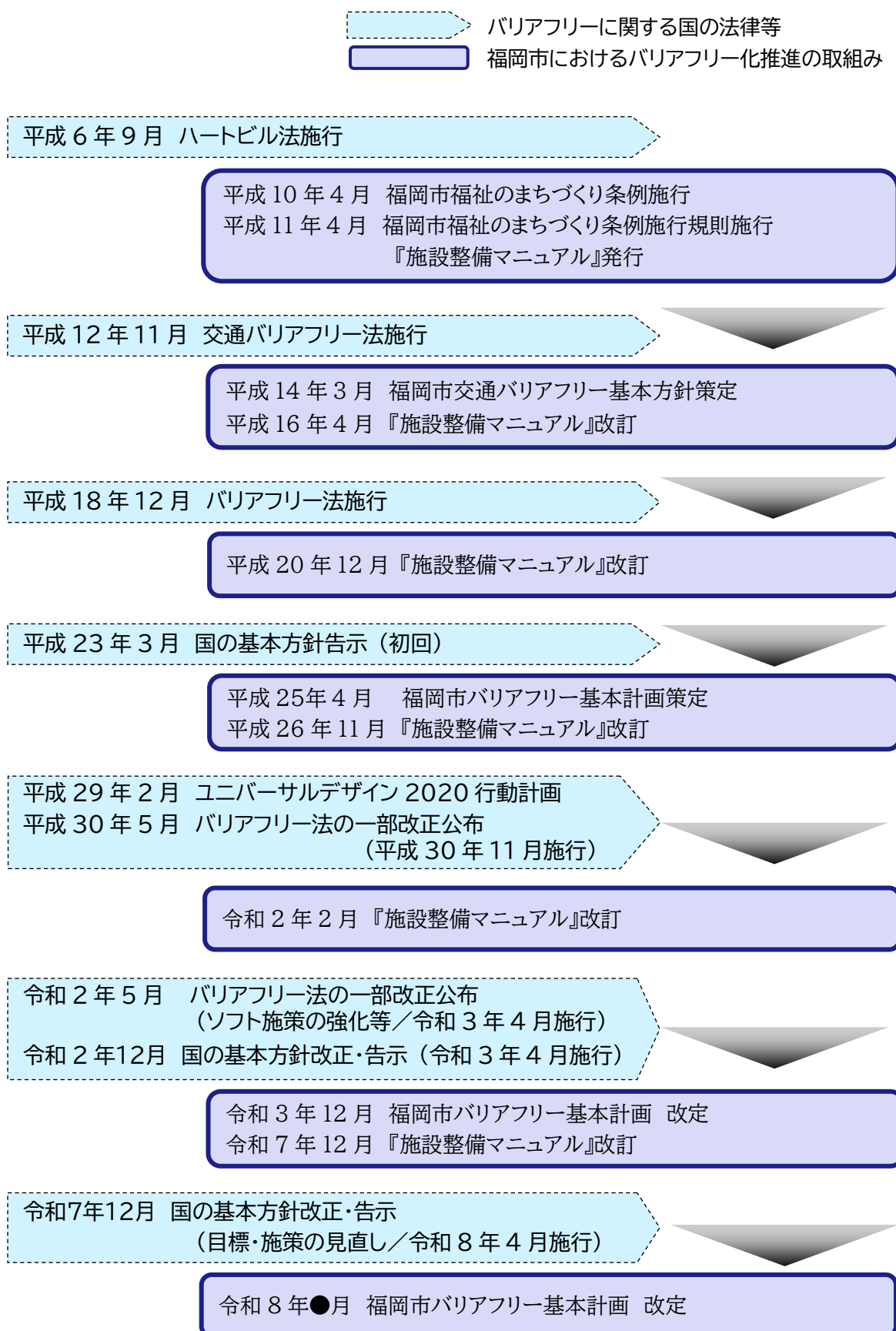
また、高齢者や障がい者等が安心して日常生活や社会生活を送るためには、ハード整備のみならず、その効果を高める「心のバリアフリー」や「情報バリアフリー」などのソフト施策を一体的に展開することが重要です。

令和7年12月に告示された「国の基本方針」に基づき、本計画を改定し、「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」という基本理念のもと、引き続き取り組むべき方向性を明らかにし、ハード・ソフト両面からバリアフリー化を計画的に推進していきます。

なお、本計画では、目標年次を定めるとともに、計画期間内に特に推進すべき事項として、国の基本方針に掲げられた整備項目等を示していますが、施設設置管理者は、これらの整備項目にとらわれることなく、施設の規模や高齢者・障がい者等の多様な利用実態に応じ、柔軟かつ合理的なバリアフリー化を検討し、推進していくことが求められます。

第1 総論

図表1 福岡市におけるバリアフリー化推進の経緯



(2) 国の目標

「国の基本方針」(令和8年4月施行)において示された、より高い水準の新たなバリアフリー化の目標は、以下のとおりです。

福岡市においても、国の基本方針を踏まえ、バリアフリー化を推進していきます。

図表 2 国が示した移動円滑化の主な目標(国の基本方針)

施設・車両等			令和 12 年度末までの目標(全国値)
鉄 道	鉄道駅		・ 3,000 人以上／日の施設及び重点整備地区内の 2,000 人以上 3,000 人未満／日の施設について、原則 100% (バリアフリー指標として、障がい者対応型券売機、拡幅改札口を追加)
		ホームドア・可動式ホーム柵	・ 全体で 4,000 番線、うち 10 万人以上／日の駅は 900 番線
		プラットホームと車両の段差・隙間を縮小	・ 全体で 4,000 番線
	鉄道車両		・ 約 80%
バ ス	バスターミナル		・ 2,000 人以上／日の施設を原則 100%
	乗 合 バ ス	ノンステップバス	・ 約 90%
		リフト付きバス等 (適用除外認定車両)	・ 約 25%をリフト付きバス、スロープ付きバスとする等、高齢者、障がい者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化
	貸切バス		・ 全体で約 2,100 台
船 舶	旅客船ターミナル		・ 2,000 人以上／日の施設を原則 100% (バリアフリー指標として、案内設備の設置を追加)
	旅客船		・ 約 70% ・ 2,000 人以上／日のターミナルに就航する船舶は、可能な限りバリアフリー化
タ ク シ ー	タクシー車両		・ 全体で福祉タクシー車両を約 90,000 台 (ユニバーサルデザインタクシーを含む) ・ 都道府県の総車両数の約 25%をユニバーサルデザインタクシー
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		・ 約 77%

第1 総論

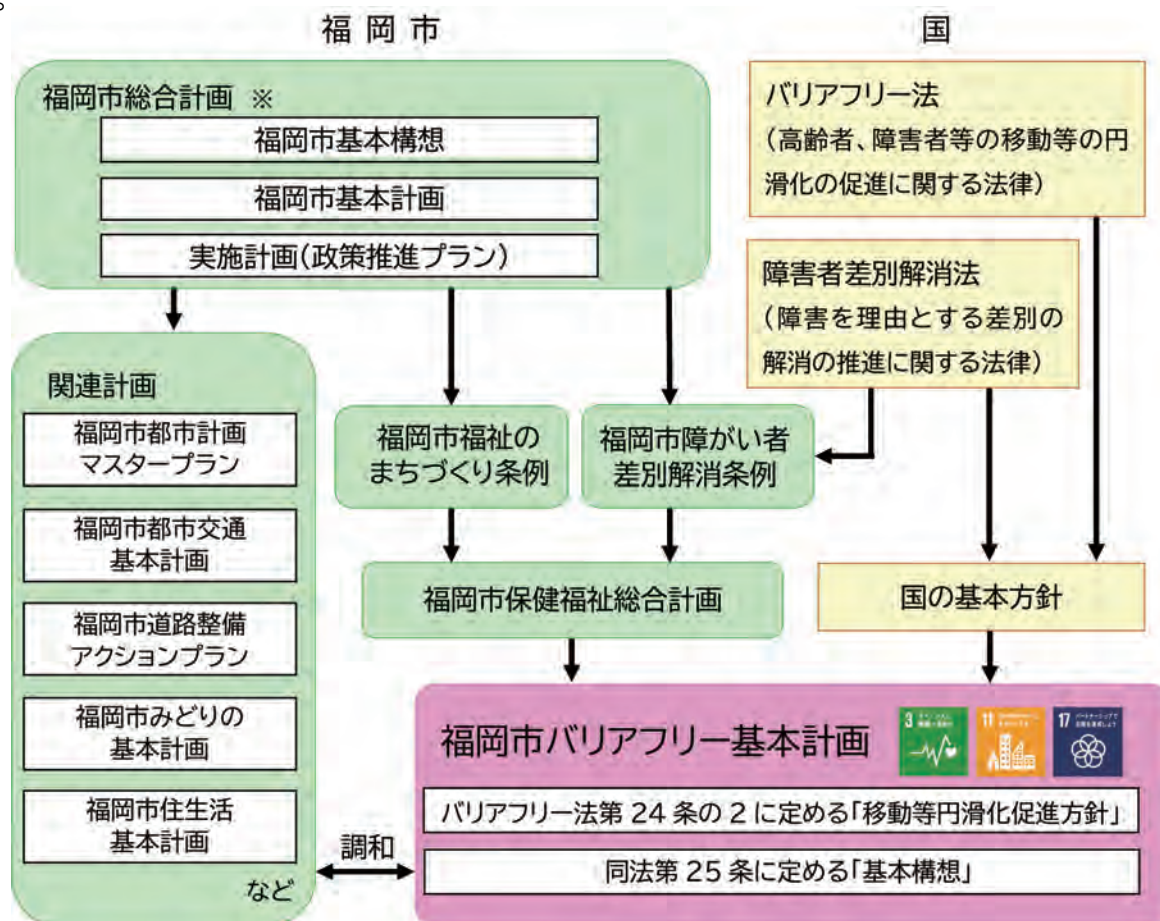
施設・車両等		令和12年度末までの目標(全国値)
都市公園	園路・広場	・ 概ね 2ha 以上の都市公園を約 70%
	駐車場	・ 概ね 2ha 以上の都市公園を約 60%
	便所	・ 概ね 2ha 以上の都市公園を約 70%
駐車場	特定路外駐車場	・ 約 35% (令和 7 年 6 月施行の新たな基準への適合状況を踏まえて目標を設定)
建築物	2,000 m ² 以上の特別特定建築物	・ 2,000 m²以上の特別特定建築物を約 70% ・ 2,000 m²未満の特別特定建築物等についても、地方公共団体における条例整備の働きかけ、ガイドラインの作成及び周知により、バリアフリー化を促進 ・ 公立小学校等については、文部科学省において目標を定め、バリアフリー化を促進
	当該年度に着工した 2,000 m ² 以上の国等の公共特別特定建築物の建築工事	・ 着工前の段階（基本構想～実施設計）で当事者参画を実施した工事の割合を原則 100%
信号機等	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	・ 原則 100% (その他、基本構想等の作成状況や地域の実情に鑑み、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化)
	音響機能付加信号機	・ 主要な生活関連経路のうち、道路又は交通の状況に応じ必要な部分の信号機は、原則 100%
	エスコートゾーン	・ 主要な生活関連経路のうち、道路又は交通の状況に応じ必要な部分の道路標示は、原則 100%
「心のバリアフリー」		・ 「障がいの社会モデル」の理解度を約 60% ・ 障がいのある人へ支援をしようとする人の割合を原則 100% ・ 多様な他者と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を原則 100%

※ 本表に示す数値目標は、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(令和 7 年 12 月改正、令和 8 年 4 月施行)に基づく全国目標であり、地域の実情や施設の構造条件等を踏まえ、可能な限りの取組みを行うこととされています。

(3) 福岡市バリアフリー基本計画の位置づけ

本計画は、バリアフリー法第 24 条の2に定める「移動等円滑化促進方針(いわゆるマスタープラン)」として、福岡市全体におけるバリアフリー化推進の基本的な考え方や「心のバリアフリー」を含む施策の方向性を示すものです。

あわせて、同法第 25 条に定める「基本構想」として、バリアフリー化の必要性が特に高い重点整備地区を定め、当該地区内の移動等円滑化に関する施策の内容を示しています。



※福岡市では、総合計画に基づく各施策の推進により、SDGsの達成に取り組んでいます。

(4) 目標年次

本計画は、国の基本方針に合わせ、整備目標の目標年次を令和 12 年度とします。

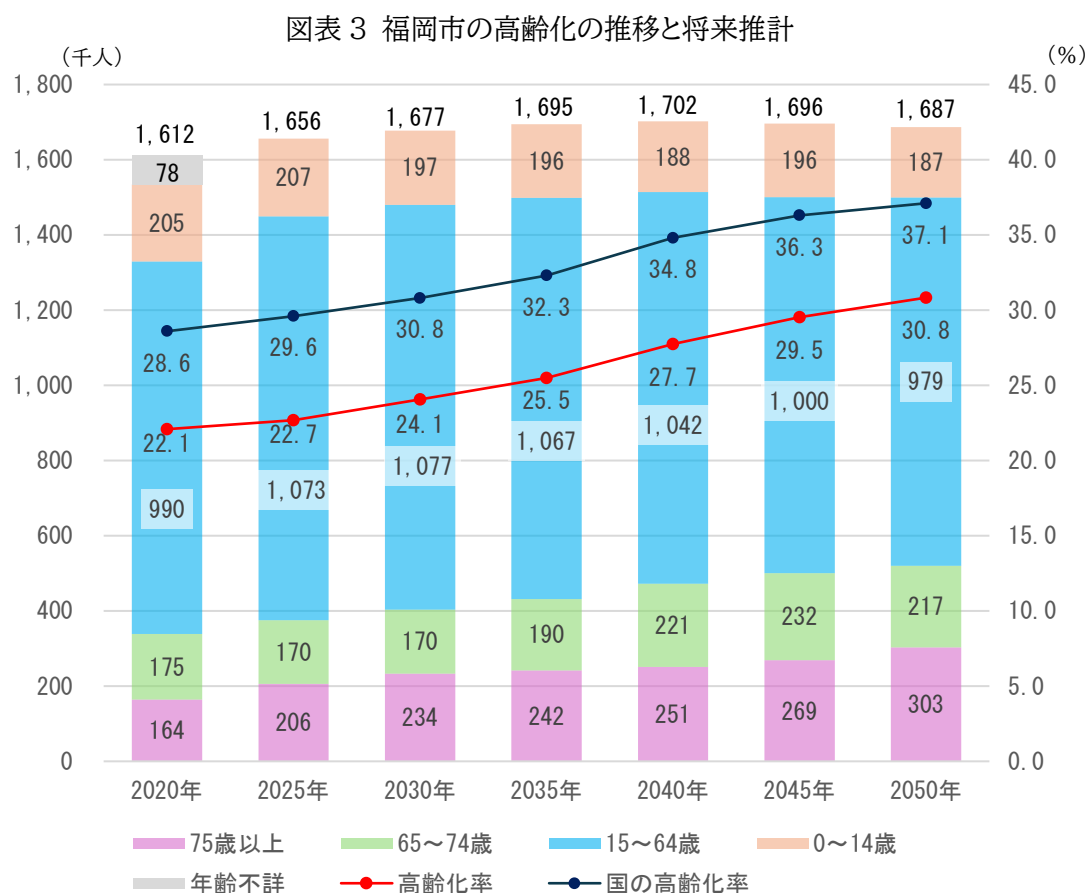
また、バリアフリー施策の基本的な考え方や方向性については、令和 13 年度以降も見据えて段階的・継続的に取り組みます。

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、新技術の開発など予見し難い状況の変化が生じた場合には、必要に応じて計画内容の見直しを行うものとします。

(5) 福岡市における高齢者、障がい者の現状

①高齢者及び高齢化率の推移

福岡市における65歳以上の高齢者人口は、2020年(令和2年)には33万8,900人で、高齢化率は22.1%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、2050年(令和32年)には高齢者人口が51万9,900人で、高齢化率が30.8%となり、高齢化が一層進展していきます。



出典:「国勢調査(2020年度)」(総務省)、「福岡市の将来人口推計(令和6年4月)」(福岡市)

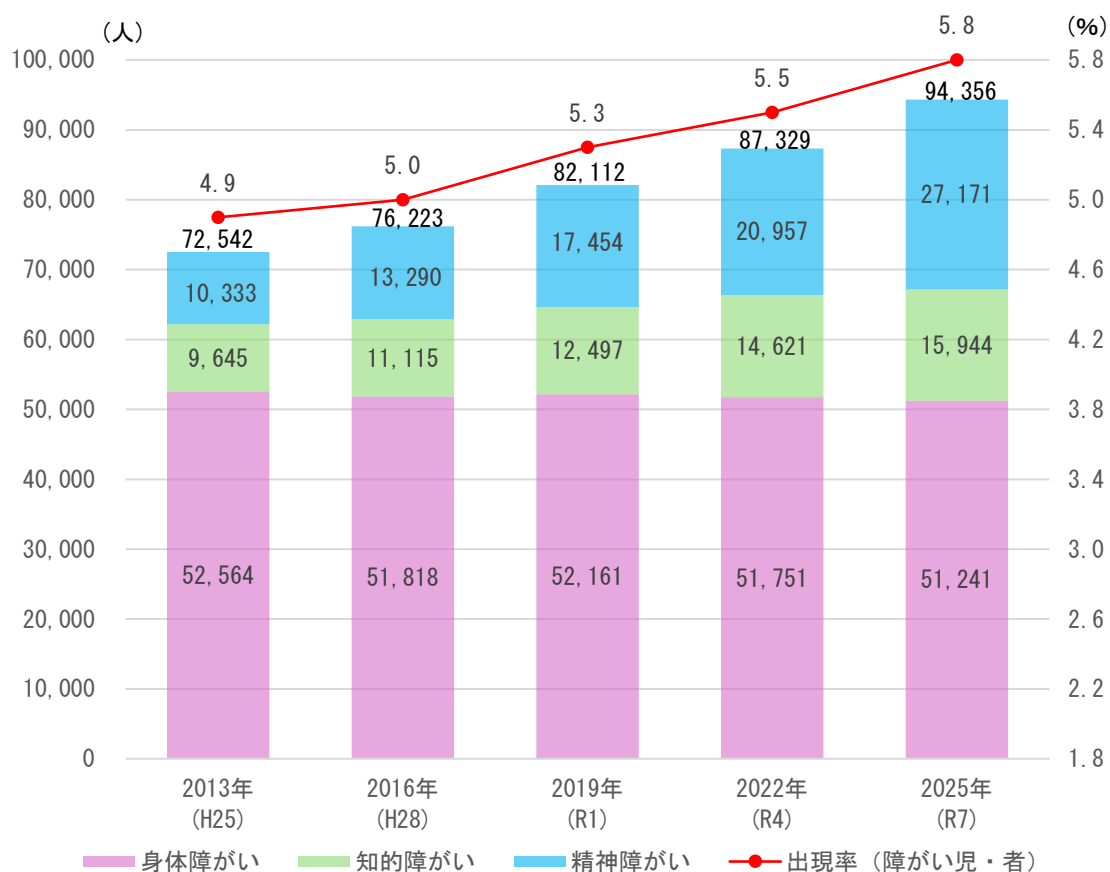
注1)国勢調査の高齢化率(人口割合)算出にあたっては、総数から年齢不詳を除外している。

②障がい者数等の推移

福岡市の障がい児・者の手帳所持者数(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数の合計、重複含む)は、令和8年3月31日現在で94,356人、人口に対する障がいのある人の割合は5.8%であり、市民の約17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。

人口に対する障がいのある人の割合は増加傾向にあり、特に精神障がい者の割合は、高い伸び率を示しています。精神障害者保健福祉手帳の所持者数は27,171人であり、平成25年度から令和7年度までの12年間で、約2.6倍となっています。

図表4 障がい児・者数及び人口に占める割合の推移



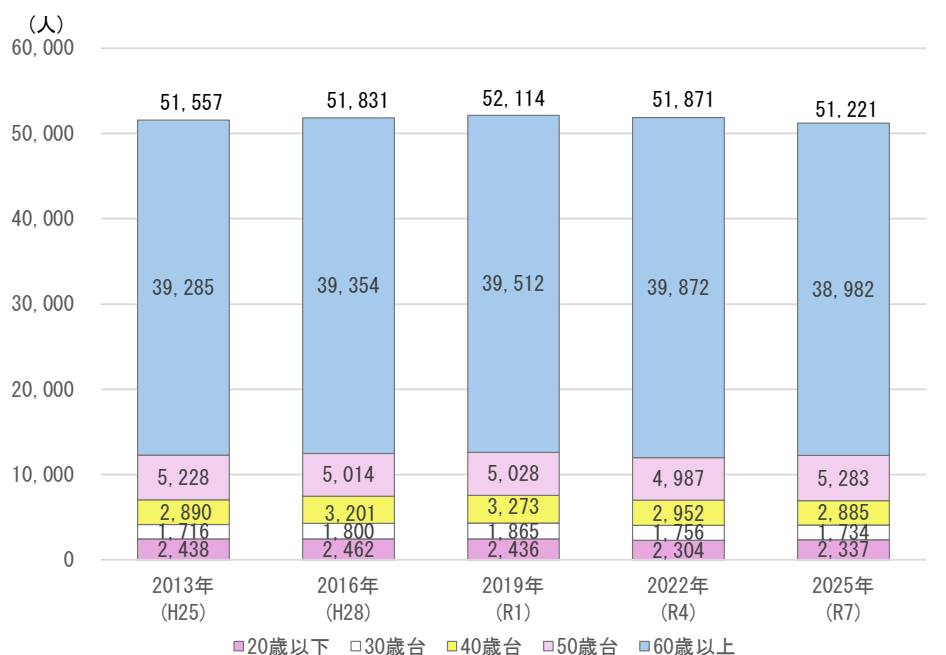
出典:福岡市

※各年3月末時点

第1 総論

年齢構成別の推移としては、令和 7 年6月 30 日現在の身体障がい児・者数(身体障害者手帳所持者数)は 51,221 人で、20 歳代以下 2,337 人に対して、60 歳代以上は 38,982 人となっており、60 歳代以上の割合が 76.1%と高い割合を占めています。

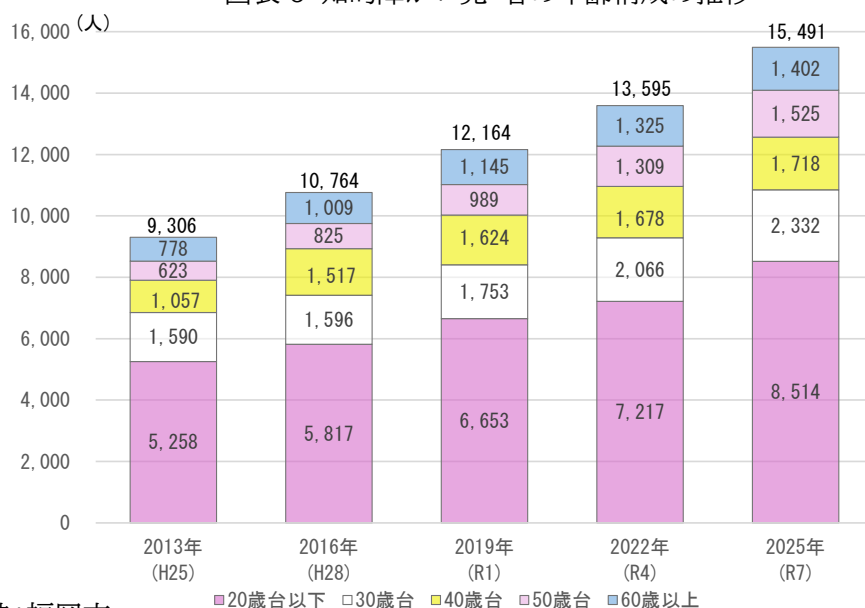
図表 5 身体障がい児・者の年齢構成の推移



出典:福岡市

一方、知的障がい児・者数(療育手帳所持者数)は 15,491 人で、このうち 20 歳代以下が 8,514 人(約 55%)と大半を占めています。

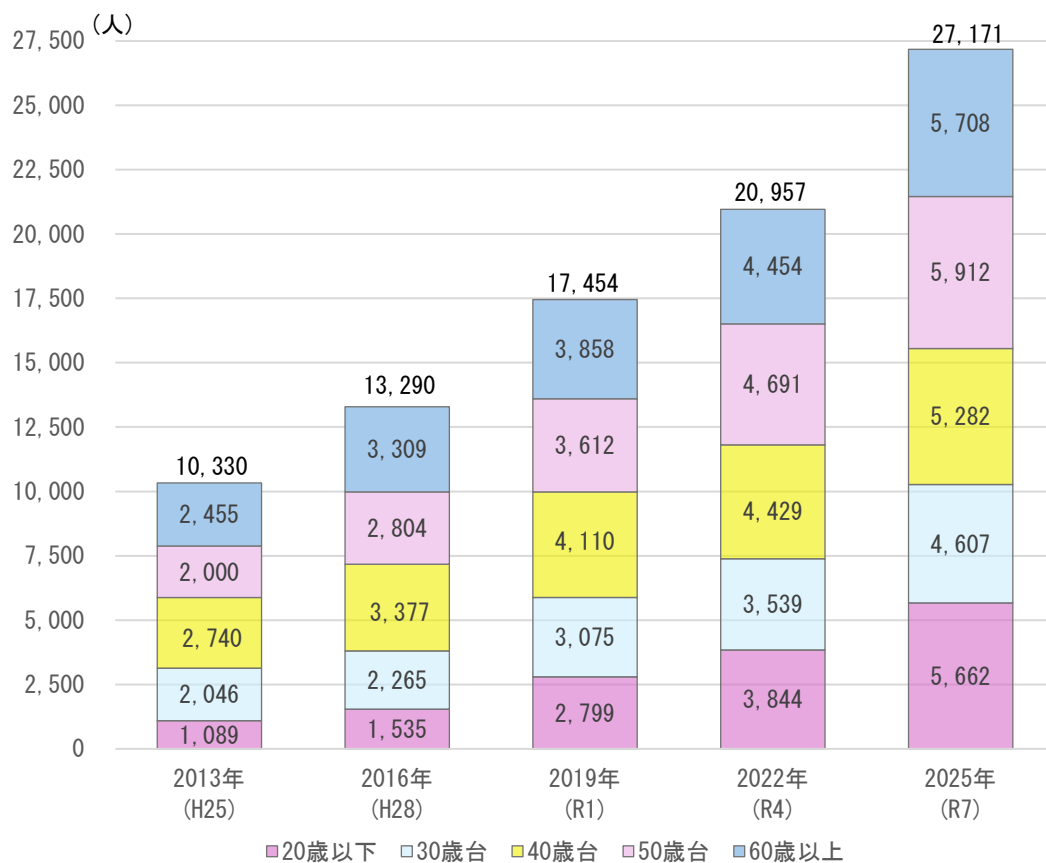
図表 6 知的障がい児・者の年齢構成の推移



出典:福岡市

また、精神障がい児・者数(精神障害者保健福祉手帳所持者数)は 27,171 人で、どの年代もほぼ同じ割合となっています。

図表 7 精神障がい児・者の年齢構成の推移



出典:福岡市

2 福岡市バリアフリー基本計画の振り返り

(1) 優先的に整備が必要な旅客施設と重点整備地区

令和3年12月に改定した「福岡市バリアフリー基本計画」に基づき、特定旅客施設を含む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(鉄道駅、バスターミナル等)および重点整備地区内の2,000人以上3,000人未満の旅客施設を優先的に整備が必要な施設として選定し、バリアフリー化に取り組みました。

また、生活関連施設を相互に接続する生活関連経路について、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(22地区)として選定し、優先的にバリアフリー化に取り組みました。

図表 8 優先的に整備が必要な旅客施設及び重点整備地区



優先的に整備が必要な旅客施設(75施設)	
福岡市地下鉄 (35→36)	姪浜(※1)、室見、藤崎、西新、唐人町、大濠公園、赤坂、天神、中洲川端、祇園、博多(※1)、東比恵、福岡空港、呉服町、千代県庁口、馬出九大病院前、箱崎宮前、箱崎九大前、貝塚、 <u>櫛田神社前</u> 、天神南、渡辺通、薬院、薬院大通、桜坂、六本松、別府、茶山、金山、七隈、福大前、梅林、野芥、賀茂、次郎丸、橋本、
JR (16→17)	福工大前、九産大前、香椎、千早、箱崎、吉塚、博多(JR 九州)、博多(JR 西日本)、竹下、笹原、南福岡、和白、 <u>土井</u> 、下山門、今宿、九大学研都市、周船寺、
西鉄 (14→15)	福岡(天神)、薬院、平尾、高宮、大橋、井尻、雑餉隈、 <u>桜並木</u> 、貝塚、名島、西鉄千早、香椎宮前、西鉄香椎、香椎花園前、三苫
バスターミナル (3)	西鉄天神高速バスターミナル、博多バスターミナル、藤崎バス乗継ターミナル
空港旅客ターミナル (2)	福岡空港国内線旅客ターミナルビル、福岡空港国際線旅客ターミナルビル
旅客船ターミナル (2)	箱崎ふ頭ターミナル、福岡クルーズターミナル

※1)地下鉄と JR 筑肥線が相互乗入している姪浜駅は、地下鉄の駅としてカウントしています。地下鉄七隈線博多駅は、空港線博多駅としてカウントしています。

(2) 施設毎の進捗状況

① 旅客施設

ア 鉄道駅

「段差の解消」、「転落防止設備の整備」、「視覚障がい者誘導用ブロックの整備」、「障がい者対応型便所の設置」のほか、令和2年12月に告示された国の基本方針において新たな整備項目として追加された「案内設備の設置」に取り組みました。

	令和3年度	令和7年度
整備対象施設数	65	68
整備済み施設数	32	54
整備率	49%	79%

第1 総論

イ バスターミナル

既整備内容に係る利用状況に留意しつつ、適切な維持・保全に努めました。

	令和3年度	令和7年度
整備対象施設数	3	3
整備済み施設数	3	3
整備率	100%	100%

ウ 空港旅客ターミナル

全空港旅客ターミナルで整備済み。

	令和3年度	令和7年度
整備対象施設数	2	2
整備済み施設数	2	2
整備率	100%	100%

エ 旅客船ターミナル

全旅客船ターミナルで整備済み。

	令和3年度	令和7年度
整備対象施設数	8	8
整備済み施設数	8	8
整備率	100%	100%

② 生活関連経路

歩道の段差解消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53.9kmのうち令和7年度までに52.1kmの整備が完了しました。

	令和3年度	令和7年度
整備対象延長	53.9km	53.9km
整備済み延長	49.8km	52.1km
整備率	92.4%	96.6%

③ 信号機

重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する交差点に設置された信号機について、高齢者や障がい者等の安全な横断を確保するために、音響式付加信号や高齢者感応式信号等のいずれかの機能を付加するなど、令和7年度までに全てのバリアフリー化された信号機全242箇所、特に必要な部分に整備する音響式信号機全78箇所の整備が完了しました。

	令和3年度	令和7年度
バリアフリー化された 信号機 整備済み箇所	222	242
特に必要な音響式 信号機 整備済み箇所	64	78

④ その他道路関係

ア エスコートゾーン

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ついて、エスコートゾーン設置に努めた結果、大幅に増加しました。

	令和3年度	令和7年度
整備済み箇所	21	145

第1 総論

イ バス停部歩道のマウントアップ

ノンステップバス導入路線を中心として、マウントアップによるバス乗降口と歩道の段差解消を行い、バス利用環境の改善に取り組みました。

	令和 3 年度	令和 7 年度
整備済み箇所	206	223

ウ バス停の上屋やベンチの設置

広幅員歩道等において、バス停の上屋やベンチの設置を積極的に行い、バス利用環境等が大幅に改善されました。

	令和 3 年度	令和 7 年度
整備済み箇所	上屋 34 ベンチ 174	上屋 50 ベンチ 737

⑤ 車両等

ア 福岡市地下鉄車両

車両の大規模改修の際に、国の車両の移動等円滑化基準への適合に取り組みました。
現状は、運行情報案内設備(文字及び音声)の整備を進めています。

	令和 3 年度	令和 7 年度
車両の移動等円滑化 基準への適合率	100%	100%

イ 乗合バス

車両の買い換え等の際に、ノンステップバスの導入促進に取り組みました。

	令和3年度	令和7年度
ノンステップバス の導入	台数 545 台 導入率 45%	台数 596 台 導入率 49%

※国の移動円滑化基準に適合する低床バス(ノンステップバス及びワンステップバス)の令和7年度末時点の導入率は99.8%です。

ウ ユニバーサルデザインタクシー

車両の買い換え等の際に、ユニバーサルデザインタクシー導入促進に取り組みました。

	令和3年度	令和7年度
ユニバーサルデザイン タクシーの導入	台数 666 台 導入率 15%	台数 1,285 台 導入率 28%

⑥ 公園

公園の新設及び再整備の機をとらえて、園路及び広場、駐車場のバリアフリー化、障がい者対応型便所の設置等に取り組みました。

		令和3年度	令和7年度
整備済み 施設数※	園路及び広場	57%	67%
	駐車場	100%	100%
	バリアフリースイレ	64%	68%

※対象:規模の大きい概ね1ha以上の都市公園。なお、国が示した目標(概ね2ha以上の都市公園)については、達成済み。

⑦ 「心のバリアフリー」

「第2 各論、2 ソフト面のバリアフリー化」(P47)に記載のとおり、啓発・育成・実践の3つの区分に応じた取組みを進めました。

(3)課題

① ハード面

鉄道駅などの旅客施設、車両、道路、公園などのハード面のバリアフリー化は着実に進展していますが、令和7年12月に告示された「国の基本方針」に基づき、今後も継続的な取り組みが必要です。

取り組みにあたっては、福岡市だけでなく、より一層、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する必要があります。

② ソフト面

ソフト面については、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よう、より一層、「心のバリアフリー」に関する市民一人ひとりの理解の増進と協力の確保を図っていく必要があります。

加えて、「障害者による情報の取得及び利用並びに意思疎通に係る施策の推進に関する法律」(以下、「障害者情報アクセシビリティ・コミュニケーション施策推進法」という。)が令和4年5月に施行され、全ての障がい者が、あらゆる分野の活動に参加するためには、情報の十分な取得利用(アクセシビリティ)・円滑な意思疎通(コミュニケーション)の重要性が示されるとともに、 国のマスタープラン及びバリアフリー基本構想作成に関するガイドラインにおいて、視覚障がい者、聴覚・言語障がい者等にとって、日常生活の場面における情報アクセス・コミュニケーションの支援は十分とはいえず、より一層の支援の充実が求められています。

このことから、すべての人にやさしいまちづくりに向け、ハード・ソフト両面からのバリアフリー化を進めていくことが重要です。

3 基本理念と施策体系

(1) 基本理念と取組みの視点

① 基本理念

超高齢社会の進展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、すべての人が障がいの有無、年齢等にかかわらず、等しく基本的人権を享有するかけがえのない個人として尊重されるものであるという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目指し、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

基本理念を実現していくために、次に掲げる 3 つの視点で、バリアフリー化を推進していきます。

ハード面：一体的なバリアフリー化の推進

高齢者、障がい者等、誰もが安全かつ快適に暮らしていけるように、日常生活や社会生活において利用する旅客施設、生活関連施設及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設について、一体的なバリアフリー化を推進します。また、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の設置を官民連携しながら推進します。

ソフト面①：相互に理解を深め支え合う「心のバリアフリー」の推進

ソフト面②：すべての人が必要な情報を円滑に得られるよう、「情報バリアフリー」の推進

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、市民の理解と協力が当たり前の社会となるよう、広報活動や啓発活動等を推進します。

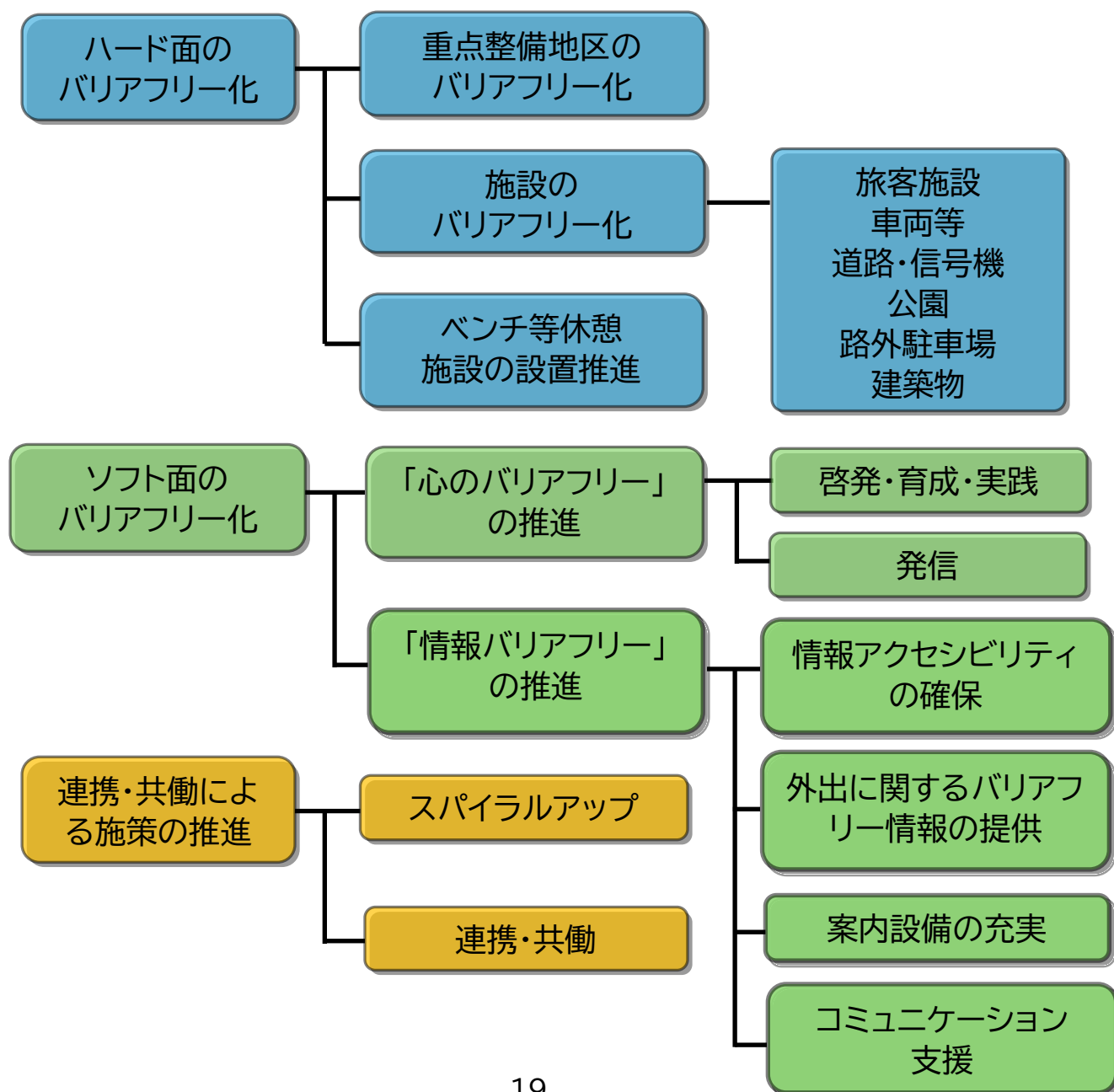
また、「情報バリアフリー」について、情報アクセシビリティの確保、外出に関するバリアフリー情報の提供、案内設備の充実及びコミュニケーション支援の4つの取組みを中心に、高齢者や障がいのある人に限らず、すべての人が必要な情報を円滑に得られるよう推進します。

連携・共働の推進

福岡市、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。

(2) 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」「情報バリアフリー」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」、「連携・共働による施策の推進」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。



第 2 各論

1 ハード面のバリアフリー化

(1) 重点整備地区のバリアフリー化

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、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、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

※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。

平成30年度のバリアフリー法改正で、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ています。

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×選定

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



■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

重点整備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

重点整備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、重点整備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

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

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

※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:62～68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 重点整備地区の設定要件

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、福岡市の実態を勘案して、次のとおり移動等円滑化促進地区・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

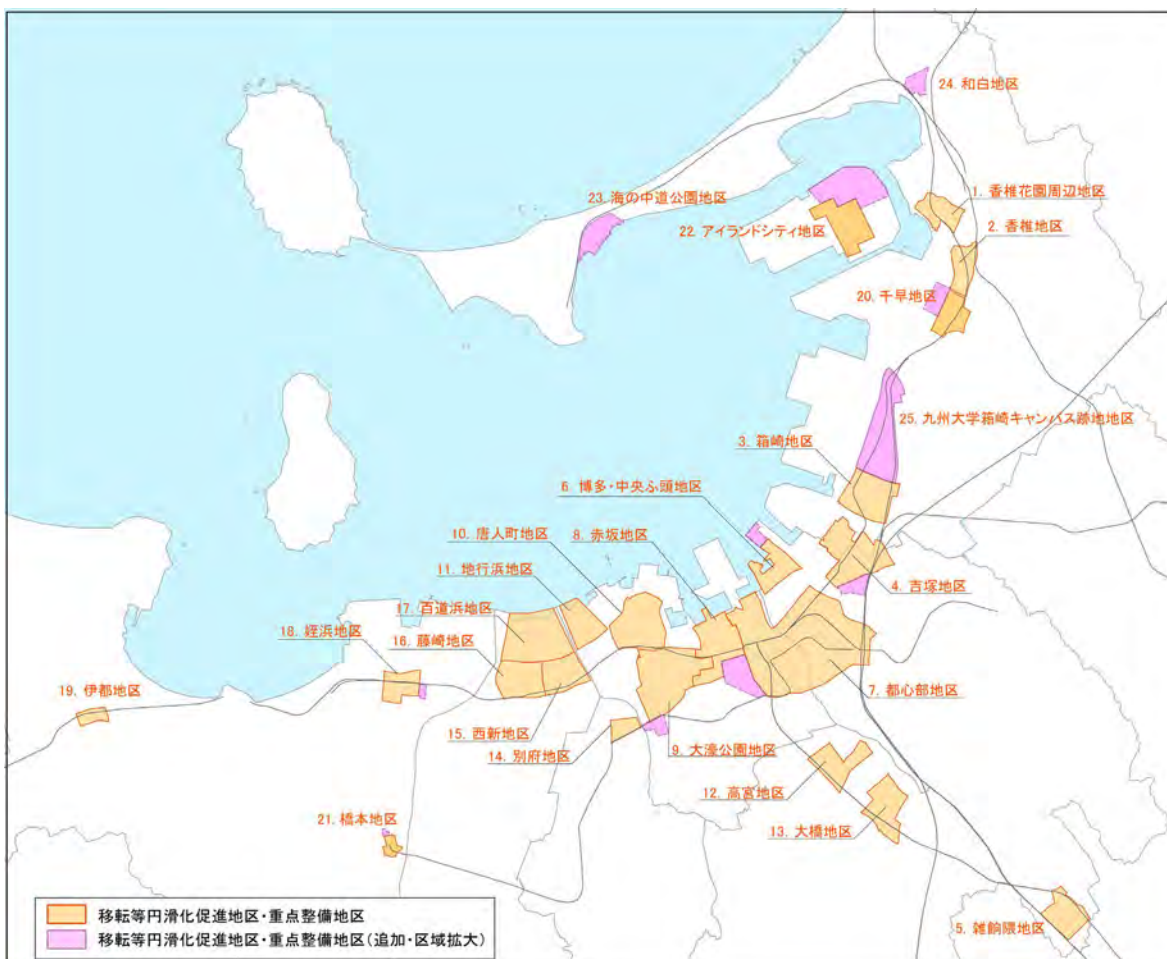
第2 各論

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定めます。設定地区は、従前の重点整備地区に、海の中道公園地区、和白地区、九州大学箱崎キャンパス跡地地区の3地区を新たに加え、下図のとおり 25地区です。また、従前の重点整備地区についても、新たな生活関連施設の立地した8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



図表 11 移動等円滑化促進地区・重点整備地区一覧

重点整備地区名					
1	香椎花園周辺地区	10	唐人町地区	19	伊都地区
2	香椎地区	11	地行浜地区	20	千早地区☆
3	箱崎地区	12	高宮地区	21	橋本地区☆
4	吉塚地区☆	13	大橋地区	22	アイランドシティ地区☆
5	雑餉隈地区	14	別府地区	23	海の中道公園地区★
6	博多・中央ふ頭地区☆	15	西新地区	24	和白地区★
7	都心部地区	16	藤崎地区	25	九州大学箱崎キャンパス 跡地地区★
8	赤坂地区☆	17	百道浜地区		
9	大濠公園地区☆	18	姪浜地区☆		

※ ☆:区域拡大地区 ★:追加地区

⑥ 生活関連施設の設定

重点整備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:69～91 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 特定旅客施設	82 施設	52 施設
B 官公庁施設	37 施設	25 施設
C 福祉施設	51 施設	25 施設
D 病院	22 施設	10 施設
E 文化施設	72 施設	55 施設
F 商業施設	51 施設	39 施設
G 特別支援学校	13 施設	2 施設
H 公園	34 施設	12 施設
I 観光施設	63 施設	46 施設
計	425 施設	266 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、重点整備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
- ・乗降客数が多いバス停からの経路を設定
- ・隣接する重点整備地区(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上で必要と考えられる場合は経路に位置づけるほか、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とします。

※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」という。)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。

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7年9月改正
	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	国土交通省【省令】 令和3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7年6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7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
ガイドライン等	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
	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7年9月改訂
		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7年9月改訂
		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バリアフリー整備ガイドライン【役務編】	国土交通省 令和7年9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	国土交通省 令和6年1月改訂
	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 令和4年3月改訂
	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 令和7年5月改訂
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
		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7年12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 令和6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 令和7年7月

第2 各論

② 旅客施設 ※1

ア 国が示した目標等

国が示した目標	◆ 3,000 人以上/日の鉄道駅及び重点整備地区内の 2,000 人以上/日以上 3,000 人未満/日の鉄道駅は、原則 100%バリアフリー化 ◆ 2,000 人以上/日のバスターミナル、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・可動式ホーム柵については 全体:4,000 番線を整備 10 万人以上/日の駅:900 番線を整備 ◆ 駅施設、車両の構造に応じて、鉄道駅のプラットホームと車両乗降口の段差・隙間を縮小 全体:4,000 番線を整備
新たな整備内容	◆ 鉄道駅の障がい者対応型券売機、拡幅改札口の設置を追加

※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

イ 福岡市の現状と課題

- 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/日の鉄道駅については、整備対象の 69 駅のうち 48 駅のバリアフリー化が完了しています。
- 福岡市の一泊当たりの平均的な利用者数が 2,000 人以上のバスターミナル、旅客船ターミナル、空港旅客ターミナルについては全て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、西鉄福岡(天神)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鉄道駅の障がい者対応型券売機、拡幅改札口の設置に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)新設・改修時 : 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強力に推進していきます。
- (イ)鉄道駅・バスターミナル : 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及び重点整備地区内で 2,000 人以上 3,000 人未満の鉄道駅、1日当たりの平均的な利用者数が 2,000 人以上である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めます。

項 目	備 考
段差の解消 転落防止設備の整備	・ 例：エレベーター又はスロープの設置等 ・ 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
誘導ブロックの整備	・ 視覚障がい者用誘導ブロック
案内設備の設置	・ 例：運行情報提供設備の設置等
障がい者対応型便所の設置	・ 便所がある場合
障がい者対応型券売機の設置	・ 鉄道駅のみ
拡幅改札口の設置	・ 鉄道駅のみ

※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

また、今後、1 日当たりの平均的な利用者数が 3,000 人以上になった鉄道駅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及びプラットホームと車両の段差・隙間の縮小については、国の基本方針を踏まえて、鉄道駅や車両の構造等に応じて、可能な限り取り組みます。

■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

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)



■写真5

障がい者対応券売機



■写真6

拡幅改札口



(ウ)旅客船ターミナル：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)その他：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。

第2 各論

③ 車両等

ア 国が示した目標等

国が示した目標	◆鉄軌道車両については、総車両数のうち約 80%をバリアフリー化 ◆旅客船については、総隻数約700隻のうち約 70%をバリアフリー化 ◆乗合バスについては、総車両数約 5 万 5 千台から移動円滑化基準の適用除外認定車両約一万台を除いた約 4 万 5 千台のうち、約 90%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 ・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 ◆新幹線車両及び特急車両については、可能な限り車椅子用フリースペースの整備
新たな整備内容	新たな整備項目の追加なし

イ 福岡市の現状と課題

○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)全般

○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

○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。

(イ)バス車両

○高齢者や障がい者等にとって重要な移動手段である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。

(ウ)ユニバーサルデザインタクシー

○国の基本方針等を踏まえ、引き続き導入促進に取り組みます。

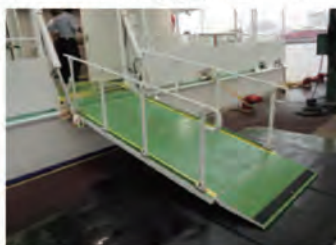
(エ)その他

○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7 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8 福岡市営渡船(車いすスペース、乗船スロープ)



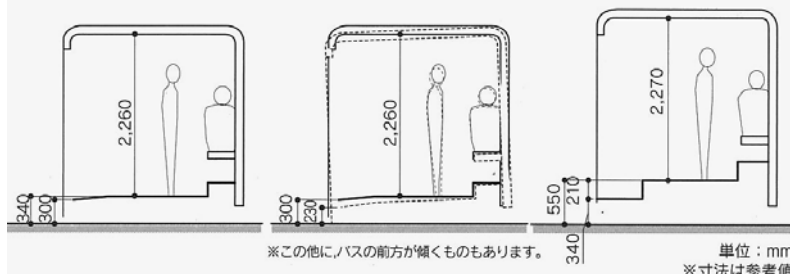
■写真9 路線バスの外観



■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



■写真10 ユニバーサル
デザインタクシー



④ 道 路

ア 国が示した目標等

国が示した目標	◆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約77%をバリアフリー化 ◆生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機など全てバリアフリー化 ◆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 ・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	新たな整備項目はなし

イ 福岡市の現状と課題

- 福岡市バリアフリー基本計画で定めた生活関連経路については、令和 7 年度までに対象延長 53.9km のうち 52.1kmのバリアフリー化が完了しています。
- 福岡市道路整備アクションプラン等において、バリアフリー化に配慮した道路整備の取組みを推進しています。
- 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。
- 生活関連経路のバリアフリー化に引き続き取り組むとともに、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、踏切部の誘導表示の設置に取り組む必要があります。

■写真 11 歩道の整備
(歩道拡幅、誘導ブロックの設置)



■写真 12 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)歩道：重点整備地区内の主要な生活関連経路は、優先的に次の項目のバリアフリー化に取り組みます。

項 目	備 考
歩道のフラット化 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	・踏切部の誘導表示含む

(イ)信号機等：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、高齢者等感应信号機、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)バス停：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)道路案内標識：外国人旅行者にもわかりやすいものとなるよう、英語表記の改善に取り組むとともに、「認知症の人にもわかりやすいデザインの手引き」に基づいた、認知症の人にもわかりやすい道案内の検討に取り組みます。

(オ)道路：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。

(オ)その他：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。

⑤ 公 園

ア 国が示した目標等

国が示した目標	◆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	新たな整備項目の追加なし

イ 福岡市の現状と課題

- 規模の大きな2ha 以上の都市公園については、令和 7 年度までに国の示した目標値をそれぞれ達成しています。
- 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す。
- 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。
- あらゆる子どもや親子が楽しめる「インクルーシブな子ども広場」を、各区 1 箇所に整備しています。

ウ バリアフリー化推進の方向性

- 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。
- 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。
- 園内サインや看板等により公園のルールを周知するなど、公園におけるモラル・マナーの向上を図ります。

○インクルーシブな子ども広場が、さらに誰もが訪れやすい広場となることを目指し、管理運営の充実に向けた取り組みを進めます。

○公園トイレについては、既設トイレの構造に応じた改修や更新により洋式化を進め、バリアフリー化と利便性の向上を図ります。

(参考)公園の新設又は再整備における主なバリアフリー化の項目

- ・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

■写真 13 松原桜公園



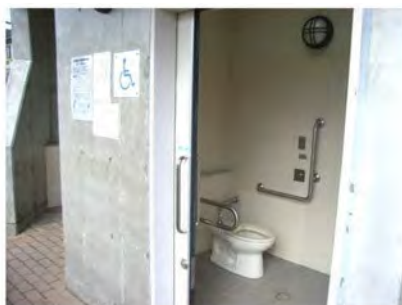
■写真 14 西南社の湖畔公園(触知図)



■写真 15 百道中央公園(スロープ)



■写真 16 障がい者対応型便所



■写真 17 駐車場(車いす使用者用駐車スペース)



■写真 18 インクルーシブな子ども広場



⑥ 路外駐車場 ※1

ア 国が示した目標等

国が示した目標	◆特定路外駐車場※2の約 35%をバリアフリー化※3
新たな整備内容	新たな整備項目の追加なし

※ 1)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。

※ 2)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 m²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)

※ 3)バリアフリー化 :令和7年に改正された移動等円滑化基準に適合した特定路外駐車場について、改修や新設を考慮して令和 12 年度末時点までに約 35%を目指す。(車椅子利用者用駐車施設の設置数の最低基準を従来の「1以上」から「駐車施設の数が 200 以下の場合は当該駐車施設の 2%以上」「200 超の場合は当該駐車施設の数の 1%+2 以上」とした。)

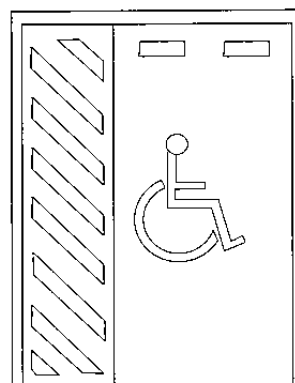
イ 福岡市の現状と課題

○駐車場法第 12 条による届出が必要な路外駐車場を新たに設置する場合においては、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。

ウ バリアフリー化推進の方向性

- 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。
- 既存の福岡市営駐車場については、条例等の整備基準への適合に努めます。

■駐車スペースの設置例



⑦ 建築物 ※1

ア 国が示した目標等

国が示した目標	◆2,000 m²以上の特別特定建築物の総ストックの約 70% をバリアフリー化 ◆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、条例に適合した整備の働きかけ、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 ◆公立小学校※2については、文部科学省において目標を定め、バリアフリースイレやスロープ、エレベーターの設置などバリアフリー化を実施
新たな整備内容	◆当該年度に着工した 2,000 m²以上の国等※3 の公共特別特定建築物の建築工事のうち、着工前の段階(基本構想～実施設計)で当事者参画を実施した工事の割合 ・原則 100%

※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

※3)国等：国、都道府県、政令市

イ 福岡市の現状と課題

- 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、床面積の合計が 2,000 m²未満の特別特定建築物等も含め、バリアフリー化を推進しています。
- 条例等に基づくバリアフリー整備を促進するため、当事者や学識経験者等からの意見を踏まえた「施設整備マニュアル」を作成・活用しており、令和7年度に改訂を行っています。
- 新設や改修時を除く既存建築物のバリアフリー化については、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。
- 延床面積が 2,000 m²以上の公共特別特定建築物を新築・改築する際、着工前の段階(基本構想～実施設計)で当事者からの意見を聴取し、相互理解を深め、多様なニーズに配慮した施設整備を進める必要があります。
- 公立小学校等については、文部科学省の目標に基づきバリアフリー化に努めています。

ウ バリアフリー化推進の方向性

- (ア)新設・改修時 : 引き続き、条例等の整備基準に適合させるとともに、公共建築物においては可能な限り誘導基準を適用した施設整備を図り、新たに追加された「認知症の人にもやさしいデザイン」をはじめ、更なるバリアフリー化を進めていきます。
- (イ)2,000 m²未満の建築物 : 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)事業者参画 : 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。
- (エ)2,000 m²以上の建築物 : 延床面積が 2,000 m²以上の公共特別特定建築物については、令和7年5月に国において示された「建築プロジェクトの当事者参画ガイドライン」を参考に、高齢者や障がい当事者の参画の場を設け、全ての利用者にとって使いやすい施設整備を進めていきます。
- (オ)学校 : 小学校等について、バリアフリースロープによる段差解消を進めるとともに、要配慮児童生徒等※4が在籍している学校において、エレベーターの設置を進めていきます。
- ※4)要配慮児童生徒等:円滑な移動等に配慮が必要な児童生徒及び教職員
- (カ)既存建築物 : バリアフリー化の推進を図るため、バリアフリー改修工事に係る支援についての検討を進めていきます。

■写真 19 認知症の人にもやさしいデザインを導入したバリアフリースロープ



■写真 20 小学校でのバリアフリー化



(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ありません。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 福岡市の現状と課題

○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7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(16.5%)」、「歩道にベンチなどの休息施設が少ない(12.0%)」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。

※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。

第2 各論

○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、植栽樹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い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 21 広報用プレートの例



■写真 22 標準的な設置例(バス停付近の公園)



■写真 23 標準的な設置例(歩道)



■写真 24 植栽樹を座れる形で整備した例



■写真 25 植栽の間に設置されたベンチの例



■写真 26 補助金を活用し、民有地に設置されたベンチの例



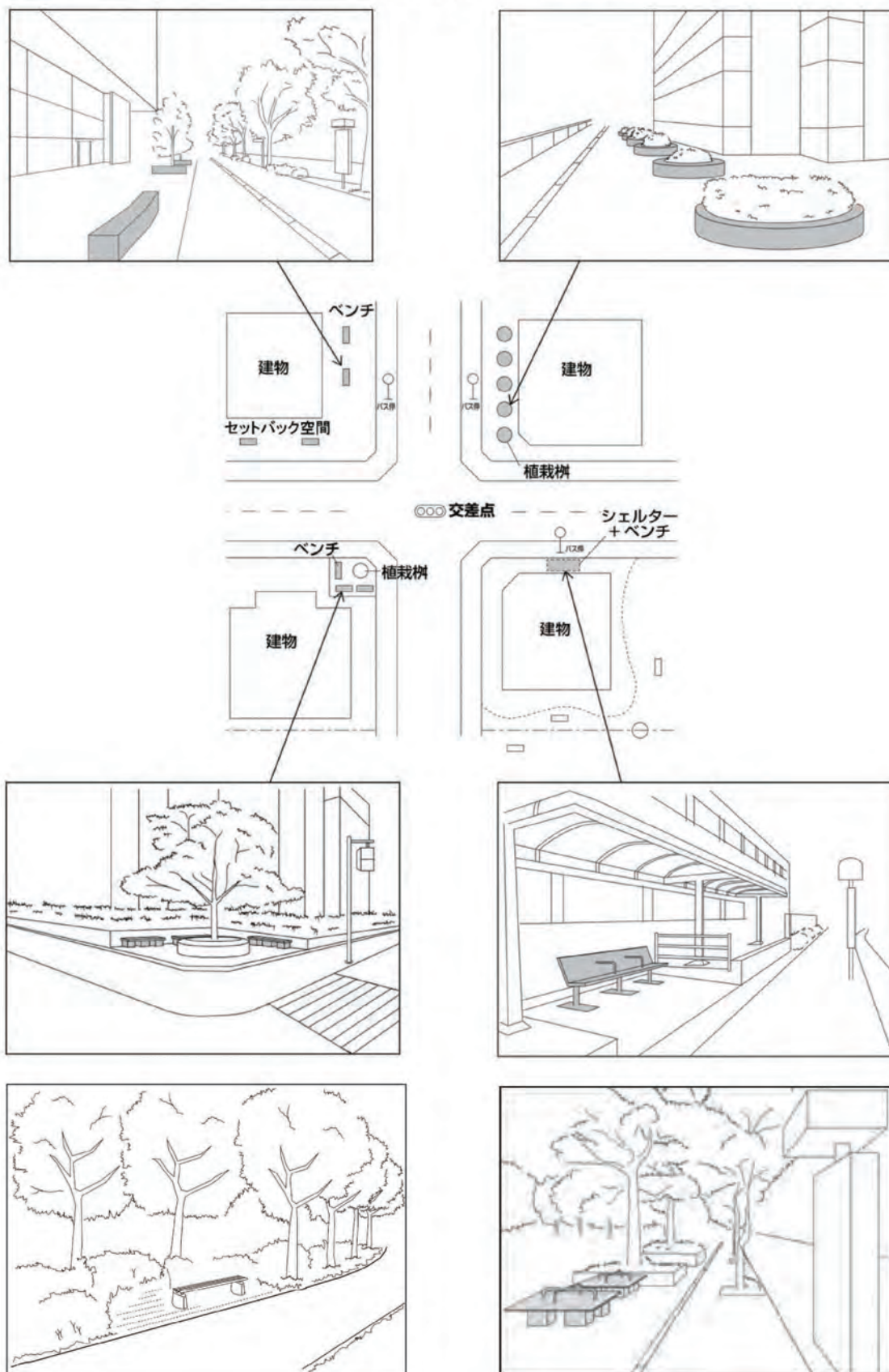
■写真 27 交差点ベンチの例



③ 設置場所別の取組み

- 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めます。
- 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めます。
- 歩道においては、「福岡市道路整備アクションプラン 2028」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の横断距離・信号待ち時間が長い交差点への設置について、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めます。
- 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めます。
- 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めます。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り組みが必要です。

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少なくありません。このため、情報は一つの手段に限らず、音声、文字、手話、ピクトグラム、触知など様々な手段を組み合わせ提供することが重要であり、情報の分かりやすさや受け取りやすさに配慮した「情報バリアフリー」の推進が求められます。

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り組みや、誰もが必要な情報に確実にアクセスでき、安心して移動や施設利用が行えるようにするための「情報バリアフリー」の視点をあわせて強化し、円滑な移動や施設利用にかかる支援推進について、取り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7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。

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=768)	知的障がい者 (N=483)	身体・知的 障がい児 (N=495)	精神障がい者 (N=487)	発達障がい児・者 (N=231)	難病患者 (N=591)
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 (47.8%)	障がいに対する 理解を深める (58.8%)	障がいに対する 理解を深める (71.7%)	障がいに対する 理解を深める (58.3%)	障がいに対する 理解を深める (75.8%)	障がいに対する 理解を深める (47.9%)
2位	障がいに対する 理解を深める (40.7%)	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 (36.2%)	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 (45.5%)	企業で障がい者を積 極的に雇用する (43.1%)	企業で障がい者を積 極的に雇用する (48.5%)	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 (47.5%)
3位	企業で障がい者を積 極的に雇用する (23.9%)	企業で障がい者を積 極的に雇用する (29.7%)	企業で障がい者を積 極的に雇用する (42.0%)	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 (33.9%)	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 (32.9%)	企業で障がい者を積 極的に雇用する (23.4%)
4位	障がい者をはじめ、 困っている人を支え る地域活動やボラン ティア活動を活発に する (18.6%)	障がい者をはじめ、 困っている人を支え る地域活動やボラン ティア活動を活発に する (23.5%)	障がい者をはじめ、 困っている人を支え る地域活動やボラン ティア活動を活発に する (21.4%)	障がい者をはじめ、 困っている人を支え る地域活動やボラン ティア活動を活発に する (16.8%)	障がい者をはじめ、 困っている人を支え る地域活動やボラン ティア活動を活発に する (22.1%)	障がい者をはじめ、 困っている人を支え る地域活動やボラン ティア活動を活発に する (15.7%)
5位	地域の行事やイベント に障がい者が参加し やすいよう配慮する (10.9%) わからない (10.9%)	わからない (16.0%)	地域の行事やイベント に障がい者が参加し やすいよう配慮する (21.0%)	わからない (9.9%)	地域の行事やイベント に障がい者が参加し やすいよう配慮する (21.0%)	わからない (15.4%)

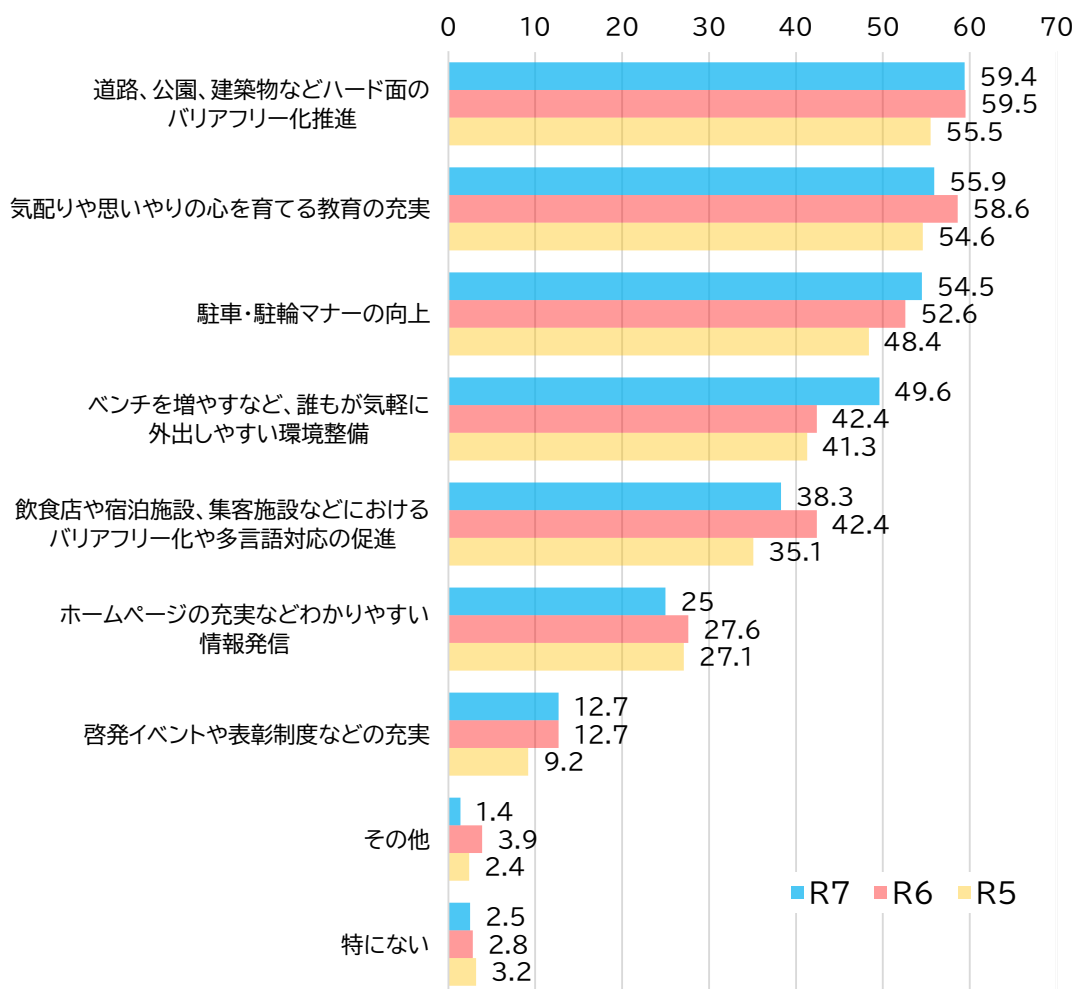
※複数回答

出典:「令和7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組み»

令和 7 年度に実施した「市政アンケート調査」における「『ユニバーサル都市・福岡』を実現するために、今より充実させる必要があると思う取組みは何ですか」との設問では、「道路、公園、建築物などハード面のバリアフリー化推進」と回答した人の割合が最も高く、次いで「気配りや思いやりの心を育てる教育の充実」、「駐車・駐輪マナーの向上」、「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。

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

各人がこの「心のバリアフリー」を体現するためのポイントは、「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」では、以下の内容が示されています。

「心のバリアフリー」を体現するためのポイント	●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「障がいの社会モデル」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
国の役割	●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
地方公共団体の役割	●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
施設設置管理者の役割	●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、車椅子使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
国民の役割	●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 ・視覚障がい者誘導用ブロック上への駐輪、車椅子使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、車椅子使用者用駐車施設、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

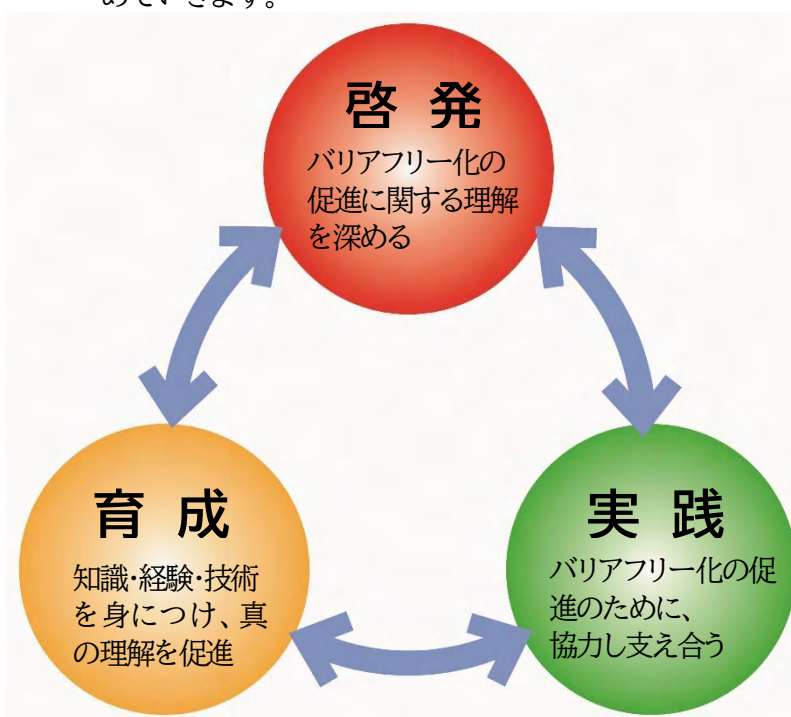
② これまでの取組みと今後の方向性

ア 全 般

「心のバリアフリー」を推進するためには、市民一人ひとりの理解を深める「啓発」、必要な知識や対応力を身に付ける「育成」、そして実際の行動や支え合いにつなげる「実践」を相互に連携させながら進めていくことが重要です。

これら3つの取組を一体的に推進するとともに、その成果や優良事例を広く発信することで、市民の理解と協力のさらなる拡大を図ります。

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

イ 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。

○ これまでの取組み

- ・「ユニバーサル都市・福岡」公式 SNS による発信



■写真1 投稿イメージ

- ・ 啓発資料の作成・配布
- ・ 既存行事と連携した啓発イベントの開催



■写真2 広報紙
「心のバリアフリー」



■写真3 障がい者週間記念の集い

○ 今後の取組みの方向性

- ・様々な方への配慮やユニバーサルデザインの事例など、楽しみながら、「ユニバーサル都市・福岡」について学べる機会を提供していきます。
- ・啓発行事や出前講座、研修会の開催や、心のバリアフリーに関する資料を配布し啓発していきます。
- ・様々な機会を捉え、イベントを実施していきます。

イ 育 成

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ていくため、教育、普及、促進活動を実施していきます。

実際に経験する研修等の教育を障がい当事者と共働しながら、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。

○ これまでの取組み

- ・小学校等での「心のバリアフリー」に関する教育の実施



■写真 4 小学校でのバリアフリー体験教室



■写真5 小学生向け啓発リーフレット

- ・バリアフリー出前講座の実施



■写真6 事業所での出前講座

第2 各論

- ・市職員向け研修の実施、
施設整備マニュアルの改訂



■写真7 施設整備マニュアル改訂版 2025

- ・ユマニチュードの普及・啓発



■写真8 ユマニチュード出前講座

○ 今後の取組みの方向性

- ・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みます。
- ・様々な機会を捉え、出前講座等を実施していきます。実施にあたっては、関係機関とも連携し共働していきます。
- ・福祉のまちづくり条例に基づく施設整備の重要性について研修等を通じてバリアフリー化を促進していきます。

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すため共働、支援事業に取り組めます。

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。

○ これまでの取組み

- ・利用者の声や意見交換等による共働(まちづくりサポーター制度)



■写真 9 現地での意見交換状況

- ・障がい者 110 番・障がい者差別解消相談窓口の設置



○ 今後の取組みの方向性

- ・「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していきます。必要に応じてエリアマネジメント組織等と連携した「まち歩き」を実施していきます。
- ・具体的に行動ができているかを評価する方が重要であることから、「高齢者、障がい者等の立場を理解して行動ができている人の割合」について評価・指標のあり方を今後検討していきます。

③ バリアフリー情報発信

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	●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。 ・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	●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。
福岡市バリアフリー基本計画の進捗状況の公表	●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。

(2)「情報バリアフリー」の推進

① 現状と課題

福岡市では、誰もが思いやりを持ち、すべての人にやさしいまち「ユニバーサル都市・福岡」の実現に向け、年齢や性の違い、国籍、障がいの有無などにかかわらず、誰もが必要な情報を取得し、円滑に意思疎通を図ることができる環境づくりを進めています。

また、「福岡市障がい福祉計画」では国が定める基本方針に即して、障がい福祉サービスの提供体制を計画的に整備しており、地域生活支援事業等により手話通訳の派遣や同行援護を通じて、円滑な意思疎通等の支援や移動に必要な情報の提供を行っています。

近年、障害者情報アクセシビリティ・コミュニケーション施策推進法の施行やデジタル技術の進展により、情報の取得利用(アクセシビリティ)及び円滑な意思疎通の重要性が高まっています。また、視覚障がい者、聴覚障がい者、知的障がい者、精神障がい者、発達障がい者、高齢者、外国人など、多様な利用者に応じた情報提供やコミュニケーション支援が求められています。

情報へのアクセスに不利が生じないように、音声、点字、字幕、手話、多言語対応など、多様な手法を適切に組み合わせるとともに、利用者の特性に応じた分かりやすい表現や構成による情報提供が重要です。

また、デジタル技術の進展に伴い、ウェブアクセシビリティの確保や新たな支援技術の活用など、情報バリアフリーを取り巻く環境は大きく変化しています。こうした変化に対応するとともに、障がいの有無や言語の違い等にかかわらず、誰もが円滑に意思疎通を図ることができるよう、多様なコミュニケーション手段の確保や支援の充実を図る必要があります。

これらを踏まえ、すべての人が必要な情報を円滑に取得し、主体的に行動できる環境の確保に向け、情報バリアフリーの推進を計画に位置づけ、「情報アクセシビリティの確保」「外出に関するバリアフリー情報の提供」「案内設備の充実」「コミュニケーション支援」の4つの視点から、情報バリアフリーの取組みを推進していくことが求められています。

第2 各論

○利用者特性に基づく現状と課題と望ましい配慮

対象	現状・課題	望ましい配慮
全利用者	・情報提供が単一手段に依存する場合がある ・デジタルとアナログの連携が不十分	・音声・文字・ピクト・触知の複線提供 ・デジタル(Web・サイネージ)＋アナログ(掲示・紙・点字)の一体運用
全盲 ロービジョン 色覚特性	・連続的な誘導の不足 ・点字が使えない人もいる ・見え方に個人差 ・危険箇所の注意喚起不足 ・タッチパネル操作が困難 ・読み上げ困難な情報の提供	・触覚＋音声の併用 ・高コントラスト表示 ・点状ブロック＋音による注意喚起 ・照度・距離変化への配慮 ・ボタン操作も可能な機器 ・読み上げを考慮した情報の提供
ろう・難聴	・音声依存の案内 ・視覚警報にばらつき ・電話中心の手続き ・発話困難な人もいる	・文字・ピクト・字幕の常設化 ・視覚警報標準化 ・手話・文字等の非電話手段の整備 ・手話によるコミュニケーション
発話困難・他言語	・音声前提対応 ・説明が難解	・筆談・チャット等による対応の整備 ・やさしい日本語・多言語・図解
知的障がい 精神障がい (発達障がい含む)	・情報過多や複雑な動線 ・不安による質問の繰り返し ・感覚刺激への配慮不足	・簡潔・段階的な情報提示 ・一貫したナビゲーション ・カームダウン・クールダウンスペースの活用 ・センサリーマップ・ソーシャルガイドの整備
車いす・杖等	・操作部の高さや角度不適切 ・視認性と可読性の両立不足	・到達性と操作性の両立 ・遠方視認＋近接可読の確保
てんかん等	・点滅が発作誘因	・JIS 閃光安全基準遵守 (3回/秒以下等)
高齢者	・視覚・聴覚・認知・体力低下への配慮不足	・大きな文字や高コントラスト ・シンプルなサイン ・読み上げ案内
認知症	・記憶や見当識、理解・判断力の低下により状況把握が困難 ・周辺刺激により不安感や混乱を生じやすい	・明度差を活かした視認性を高める工夫 ・記憶に頼らず行動できるわかりやすいサイン
妊娠中の方	・急な体調変化や疲れやすさ ・移動負担や混雑によるストレスを感じやすい ・休憩施設の情報不足	・休憩設備可視化 ・混雑情報の提供 ・EV 案内
乳幼児・ベビーカー	・段差・狭さ・長距離移動が負担、ルート不明確 ・子ども目線高さの配慮不足 ・周辺刺激に影響されやすい	・EV や連続ルート案内 ・子ども目線での表示 ・休憩空間(カームダウン・クールダウンスペースの確保)

■写真1:カームダウンスペース設置例(左:福岡空港、右:九州国立博物館)(HPより引用)



■写真2:あんしんマップ(センサリーマップ)(マリンワールド海の中道)



■写真3:あんしんガイド(ソーシャルガイド)(マリンワールド海の中道)



② 取組みの方向性

(ア)情報アクセシビリティの確保

一人ひとりの特性や状況に応じた多様な情報提供を進めることで、誰もが必要な情報を円滑に取得し、活用できる環境づくりを推進します。

情報アクセシビリティの確保とは、すべての市民が障がいの有無や言語の違いにかかわらず、必要な情報を得られる環境を整えることです。

情報の取得方法は人によって異なるため、それぞれに適した支援が求められます。例えば、聴覚に障がいがある人には、手話通訳や字幕、視覚に障がいがある人には音声案内や点字案内が有効ですが、点字を読めない人も多いため、ウェブアクセシビリティの向上や墨字資料への音声コードの活用も必要です。

また、日本語を母語としない人にとっては、多言語対応に加え「やさしい日本語」による情報提供が有効です。「やさしい日本語」とは、難しい表現や専門用語を避け、短く分かりやすく伝える工夫です。これは外国人だけでなく、高齢者や認知症の人、学習障がいがある人など、幅広い市民にとって理解しやすい表現方法です。

●取組み例

項 目	内 容
多様な手段を活用した情報提供	聴覚に障がいがある方の中には文章理解が難しい方もいるため、字幕だけでなく手話通訳の準備を行います。そのほか、視覚障がい者のため、墨字資料へ音声コードを付与するなど、多様な方法で情報を得られる環境を整備します。
ウェブサイトのアクセシビリティ向上	「福岡市ホームページアクセシビリティガイドライン」に基づき、高齢者や障がいのある方を含め、誰もが利用しやすいウェブサイトとなるよう、アクセシビリティの向上を図っています。
やさしい日本語の活用	「やさしい日本語」を活用して簡潔で分かりやすい情報提供を推進するとともに、多言語対応した情報提供についても充実を図っています。
文化芸術鑑賞サポート推進事業	誰もが文化芸術を鑑賞できる環境を整備するため、字幕や手話通訳、音声ガイド等の鑑賞サポートを実施する団体に対し費用を助成するとともに、鑑賞サポートに関する研修を行います。
市政資料の子ども向け概要版作成	小中学生を中心とした子どもにも理解しやすい概要版の資料を作成し、わかりやすい情報提供を行っています。

(イ)外出に関するバリアフリー情報の提供

多様な利用者の視点に立った分かりやすいバリアフリー情報の提供を進めることで、誰もが安心して外出できる環境づくりを推進します。

外出時のバリアフリー情報の提供は、すべての人が安心して移動や活動できる環境を整えるために重要です。事前に必要な情報を入手できることで、外出時の不安を軽減し、だれもが安心して外出できるようになります。

バリアフリー情報の内容は、利用者のニーズに応じた詳細な情報が求められます。例えば、車いす利用者にとっては、施設のスロープやエレベーターの有無、車いす対応トイレ、駐車場のバリアフリースペースの有無などが重要です。視覚に障がいのある人には、点字ブロックや音声案内の設置状況が役立ちます。また、聴覚に障がいのある人には、手話対応の案内や字幕付き情報が必要となります。

さらに、日本語を母語としない人のために多言語対応も重要であり、英語・中国語・韓国語などの情報提供を行うことも求められます。

また、施設の営業時間や夜間の通行制限等により利用できない通路があるため、時間帯ごとの利用条件や通行可能な経路についても情報提供することが重要です。

●取組み例

項 目	内 容
福岡市バリアフリーマップの提供	施設のバリアフリー情報(車いす対応トイレ、エレベーター、スロープ、点字案内など)をまとめた「福岡市バリアフリーマップ」を公開し、外出前に必要な情報を得られる仕組みを整えています。
光や音等の感覚に関する情報提供	障がいがある方が日常的に施設を楽しんでいただけるよう、「あんしんマップ」(センサリーマップ)・「あんしんガイド」(ソーシャルガイド)を官民共働のもと作成しています。
公共交通機関の情報提供	福岡市地下鉄では、駅構内のバリアフリー設備の位置やバリアフリールートを開示し、事前に確認ができる環境を提供しています。またホームドアに優先スペースについての案内サインを設置し、乗車前に必要な座席位置を把握できるようにしています。
経路情報の拡充に向けた検討	「福岡市バリアフリーマップ」は施設単体のバリアフリー情報を中心としており、今後は段差がない経路情報など、施設に至る経路情報の提供の充実を検討していきます。

(ウ)案内設備の充実

分かりやすく利用しやすい案内設備の充実を図ることで、誰もが安心して移動できる環境づくりを推進します。

案内サインや移動支援の整備は、多様な利用者が安全で快適に移動できる環境をつくるために不可欠です。

視覚や聴覚に制限がある人、日本語が苦手な人、高齢者や認知症の人など、それぞれのニーズに応じた情報提供が求められます。そのため、文字だけでなく音声や視覚的なシンボルを活用し、わかりやすい案内を整備することが重要です。特に、ピクトグラムは日本語が苦手な方や認知症の方にも有効な情報提供手段です。

また、サイン類はその内容だけでなく、設ける位置や連続性も重要です。案内サインが利用者の視線の届く位置に設置され、連続的に配置されることで、スムーズな移動や情報の理解が可能となります。

障がいの種別によって、配慮や工夫の方法は異なることから、可能な限りすべての利用者が公平に情報を取得できるように配慮していくことが重要です。

●取組み例

項 目	内 容
認知症の人にもやさしいデザイン	福祉のまちづくり条例において、認知症の人にもやさしいデザインを施行規則化し幅広い施設へデザイン導入を推進しています。
特性に合わせた移動情報の提供	福岡市地下鉄の乗り換え案内は床に表示し、分かりやすく案内しており、高い位置のサインが見えにくい利用者(子ども連れ・車いす利用者等)にも分かりやすい誘導を行っています。
他都市の先進事例の共有と将来の活用検討	AI やセンサー技術を活用した移動支援やナビゲーション補助など、アクセシビリティ向上に資する先端技術の実証が進められており、これらの動向を職員研修や市民啓発で共有し、将来の活用可能性を見据えながら、福岡市における情報バリアフリーの向上に生かします。
多言語対応した案内マップ	動植物園等の施設において、日本語の案内マップとあわせて、3言語以上の多言語案内マップを設置しています。

(エ)コミュニケーション支援

誰もが地域社会で円滑にコミュニケーションを取れる環境づくりを推進します。

障がいや言語の違い、技術的な制約に関係なく、誰もが他者と効果的にやり取りできる環境を整備することが重要です。

聴覚障がい者とのコミュニケーションに手話が必要なように、特性に応じた適切な手段が求められます。特定的手段に依存せず、文字・音声・指差しボード等の視覚的なツールを組み合わせる使用することが必要です。また、コミュニケーションの課題を解決するには、設備や制度の整備だけでなく、個人の配慮や技法の習得も重要です。これにより、誰もが積極的に支援できる環境が作られます。

さらに、福岡市では認知症コミュニケーション・ケア技法「ユマニチュード®」の普及に取り組んでいます。ユマニチュードとは、「見る」「話す」「触れる」「立つ」の4つの柱を基本とした、認知症の人とのコミュニケーションをスムーズにするケアの技法です。ユマニチュードの普及により、認知症になっても住み慣れた地域で安心して自分らしく暮らせるまち、「認知症フレンドリーシティ」を目指しています。

●取組み例

項 目	内 容
手話通訳派遣事業の実施	手話を主なコミュニケーション手段とする人の円滑な意思疎通を図るため、手話通訳者派遣事業を実施しています。会議・相談・各種手続きなど、コミュニケーションが必要な場面で手話通訳を派遣する取り組みを行っています。
ユマニチュードの推進	認知症の人とのコミュニケーションをスムーズにするケアの技法「ユマニチュード」の講座を実施するとともに、国境なきユマニチュード推進本部で国内外の事例や福岡市の取組みについて情報発信を行います。
ICT を活用した支援の導入	遠隔手話通訳、タブレットによる筆談・文字表示、音声認識やAIによる翻訳及び映像通訳による多言語対応など、ICT を活用した意思疎通支援を導入しています。これにより、対面での支援が困難な場面でも必要なコミュニケーションを確保できる環境づくりを進めています。
福祉の総合相談窓口「ぬくもりの窓口」	福祉に関する様々な相談を時間をかけて傾聴し、複合化・複雑化した課題を整理するとともに、相談者の状況に応じた適切なサービスの案内や、必要に応じて各申請窓口への同行支援を行うなど、関係課・関係機関と連携して支援しています。

3 連携・共働による施策の推進

本計画は、高齢者や障がい者をはじめ、すべての人が安全かつ円滑に移動し、利用できる環境の整備を総合的に推進するものです。

その推進に当たっては、段階的かつ継続的な取組みを進めるとともに、多様な主体との連携及び共働により、実効性の高いバリアフリー化を図ります。

また、取組みの進行管理や評価・改善を通じて、社会情勢の変化や多様化するニーズに対応しながら、施策の質の向上に努めます。

(1) スパイラルアップ(段階的・継続的な取組み)

取組みの実施状況について継続的に検証及び評価を行い、その結果を踏まえた改善や新たな施策の実施につなげることで、バリアフリー化を段階的かつ継続的に発展させる「スパイラルアップ」※1の考え方にに基づき以下の項目に留意し推進します。

○福岡市バリアフリー推進協議会※2において、関係者の参画のもと取組みの検証及び評価を行い、その結果を踏まえた改善を行うなど、進行管理を行います。進行管理に当たっては、年次計画及び整備目標をロードマップ(工程表)として整理します。

○施設整備の際は、福岡市福祉のまちづくり条例施行規則に定める整備基準等を整理した「施設整備マニュアル」等に基づき実施します。当該マニュアルについては、本計画に定める方向性や社会情勢の変化等を踏まえ、適宜見直しを行います。

○設計段階において当事者参画の機会を確保し、多様な利用者の意見の反映に努めます。

※1)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

※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) 連携・共働

バリアフリー化は、多様な主体が関わることにより実現されるものであることから、本計画の推進に当たっては、福岡市のみならず、関係機関及び市民等との適切な役割分担のもと、連携及び共働により取組みを進めます。

① 関係機関との連携

○公共交通事業者、福岡県警、国(福岡国道事務所等)をはじめ、市民、当事者及び企業等と相互に連携し、バリアフリー化を推進します。

○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
- ・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

○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

○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 施設間の移動の連続性

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。

福岡市では、すべての駅等において、改修等を行う場合は福祉のまちづくり条例に基づく事前協議を必須としており移動の連続性を担保しています

