

大分市




バリアフリー マスタープラン



大分市

令和2年4月

目次

 第1章 計画策定の背景と目的	1
1. 背景と目的.....	2
2. 計画の位置づけ.....	4
2-1. バリアフリー法の経緯.....	4
2-2. 改正バリアフリー法の経緯及び概要.....	6
2-3. 大分市バリアフリーマスタープランの役割.....	8
3. 計画期間.....	16
4. バリアフリーを取り巻く大分市の状況.....	17
4-1. 大分市の特性.....	17
4-2. 旧基本構想の評価におけるバリアフリー化の推進に向けた課題.....	26
4-3. 住民アンケート調査.....	39
5. バリアフリーを取り巻く課題の整理（取組方策）.....	41
 第2章 バリアフリーの推進に関する基本理念、基本方針	45
1. 基本理念及び基本方針.....	46
1-1. 基本的な考え方.....	46
1-2. 基本理念.....	48
1-3. 基本方針.....	50
1-4. 関係者の役割.....	51
2. 移動等円滑化促進地区の選定.....	52
 第3章 移動等円滑化促進地区におけるバリアフリーに関する事項	55
1. 移動等円滑化促進地区の設定における条件整理.....	56
1-1. 移動等円滑化促進地区の区域設定.....	56
2. 移動等円滑化促進地区におけるバリアフリーに関する事項.....	59
2-1. 大分駅周辺地区におけるバリアフリーに関する事項.....	59
2-2. 高城駅周辺地区におけるバリアフリーに関する事項.....	64
2-3. 鶴崎駅周辺地区におけるバリアフリーに関する事項.....	68
2-4. 大在駅周辺地区におけるバリアフリーに関する事項.....	72



第4章 バリアフリーに関するソフト施策……………77

1. 心のバリアフリーの考え方……………78
 - 1-1. 心のバリアフリーとは……………78
 - 1-2. 心のバリアフリーの施策……………78
2. バリアフリーに関するソフト施策の推進方策……………79
 - 2-1. 心のバリアフリーの取組……………79
 - 2-2. 心のバリアフリーの取組方策……………82



第5章 計画の実現に向けて……………83

1. 行為の届出に関する事項……………84
 - 1-1. 届出制度の概要……………84
 - 1-2. 届出制度の対象の指定……………85
2. これからの移動等円滑化促進地区のあり方……………87
3. バリアフリーマスタープランの推進体制……………88
 - 3-1. 本市におけるバリアフリー推進のための考え方……………88
 - 3-2. バリアフリー推進体制の継続……………89

資料編……………91

1. 住民アンケート結果……………92
2. 大分市バリアフリー基本構想推進協議会委員……………128
3. 大分市バリアフリー基本構想推進協議会 基本構想改定の経過……………129
4. 用語解説……………130

はじめに



本市におきましては、2006（平成 18）年 12 月に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（「バリアフリー法」）に基づき、2014（平成 26）年 3 月に「大分市バリアフリー基本構想」を策定し、高齢者や障がい者を含むすべての人が安心・安全にまちを回遊できる人にやさしいまちづくりに取り組んでいるところです。

特に、鉄道の高架化や区画整理により大きく変貌を遂げようとする大分駅周辺を重点整備地区と位置づけ、道路や都市公園、建築物や交通安全など具体のバリアフリー化事業に取り組んでまいりました。

また、2018（平成 30）年 5 月に本市が「共生社会ホストタウン」として国の認定を受けたことから、「心のバリアフリー」や「ユニバーサルデザインのまちづくり」の取組を進めているところです。

このような中、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機として、共生社会の実現や一億総活躍社会の実現に向け「バリアフリー法」が改正されたことにより、本市においても更なるバリアフリー化を推進するために「大分市バリアフリーマスタープラン」を新たに策定いたしました。

今後は、本マスタープランに基づき、市民の皆様をはじめ関係機関と連携し、県都にふさわしいゆとりと豊かさが実感できるバリアフリーのまちづくりにより一層取り組んでまいります。

結びに、本マスタープランの策定にあたり、貴重なご意見、ご提言をいただきました市民の皆様や「大分市バリアフリー基本構想推進協議会」の委員をはじめ、障がい者関係団体並びに関係各位に対し、心から感謝を申し上げますとともに、本市のバリアフリー化の推進に向け、今後ともご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

2020（令和 2）年 4 月

大分市長 佐藤 樹一郎



第1章 計画策定の背景と目的



1. 背景と目的

本市は、平成 12 年 11 月に施行された「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（以下「交通バリアフリー法」という。）に基づき、平成 16 年 3 月に「大分駅を中心とする交通バリアフリー基本構想」（以下「交通バリアフリー基本構想」という。）を策定しています。交通バリアフリー基本構想では、平成 22 年度を目標として、大分駅を中心とした一定の地区において、高齢者や身体障がい者の方々が公共交通機関を利用して移動する際の利便性や安全性の向上について取り組んできました。

その後、平成 18 年 12 月には「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、それまでの駅と経路のバリアフリー化に建物、都市公園、路外駐車場等が加わり、一体的・総合的なバリアフリー施策に取り組むことになりました。これを受けて、本市では平成 26 年 3 月に「大分市バリアフリー基本構想」（以下「旧基本構想」という。）を策定し、令和 2 年度を目標として、市内全域において、高齢者や障がい者を含むすべての人が安心・安全にまちを回遊できる、人にやさしいまちづくりの推進に取り組んできており、特に大分駅周辺地区については、具体のバリアフリー化事業に取り組んできています。

この間、大分駅周辺では、大分駅が平成 24 年 3 月に高架開業し、ホルトホール大分の完成や県立美術館等の大型施設の整備が進むなど、まちのにぎわいととも、都市基盤が充実する時期を迎えています。

平成 30 年 5 月には、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」（以下「改正バリアフリー法」という。）が公布され、その後施行されました。

また、本市は同じく平成 30 年 5 月に「共生社会ホストタウン」に登録されており、共生社会の実現に向けて心のバリアフリー、ユニバーサルデザインのまちづくりに取り組んでいます。

改正バリアフリー法において作成が示されている、移動等円滑化促進方針（マスタープラン）については、旅客施設を中心とした地区や高齢者、障がい者等が利用する施設が集まった地区（移動等円滑化促進地区）において、面的・一体的なバリアフリー化の方針を示し、広くバリアフリーについて考えを共有するものです。そして、バリアフリー化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想であるバリアフリー基本構想の作成に繋げていくことが求められています。

現在、わが国は急速な高齢化が進行し、4 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者となる超高齢社会を迎えています。また、障がい者が障がいのない者と同等に生活し、活動する社会の実現を目指すノーマライゼーションの普及やユニバーサルデザインの考え方の導入等、誰もが相互に個性を尊重し、支え合う共生社会の実現が求められています。

本市における総人口は、今後減少傾向に転じることが見込まれ、高齢化は増々進行していく傾向にあります。高齢者や障がい者を含むすべての人にとってやさしいまちづくりを推進していくために、今後、市民の皆さま、関係機関と連携しながら、県都にふさわしいゆとりと豊かさが実感できるバリアフリーのまちづくりの実現を目指し、大分市バリアフリーマスタープランを策定いたします。

大分駅を中心とする交通バリアフリー基本構想【2004(平成16)年3月】

【基本方針】

歩行空間のバリアフリー：特定経路の歩道のバリア（段差・勾配等）を解消し、点字ブロック設置や車いす通行可能な構造や信号を整備することで、より安全で円滑な移動経路を形成します。

特定旅客施設等のバリアフリー：旅客施設等の移動に関連する施設のバリアを解消します。

情報のバリアフリー：特定経路のサイン計画の見直しやパンフレット、ホームページ等を用いて、安全に移動できるための情報を発信し、情報のバリア（格差）を解消します。

心のバリアフリー：市民・交通事業者・行政がそれぞれの役割を理解し、教育活動や啓発活動により市民各々の心のバリアを取り除いた「思いやり」や「やさしさ」を育みます。



大分市バリアフリー基本構想【2014(平成26)年3月】

【基本理念】 人やまち 暮らし広がる 大分市

障がいの有無や年齢にかかわらず、安心して生活ができるようにバリアフリーに対する人々の理解がさらに深まり、まちの環境整備が進むことで、暮らし（総合的なバリアフリー）が大分市全体に広がっていく。

【基本方針】

1 ユニバーサルデザインを基本としたまちづくり

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、年齢、障がいやケガの有無、性別等に関わらず、誰もが社会参加ができる安全で快適なまちづくりを推進します。

2 だれでもが円滑に移動できるバリアフリー環境の形成

本市の都市計画、公共交通ネットワークの特性を踏まえ、高齢者や障がい者をはじめとするだれもが、歩行または公共交通を利用してどこへでも円滑に移動ができるバリアフリー環境整備を推進します。

3 市民・事業者・行政の協働によるバリアフリーの推進

事業者や国・県・市の連携を図り、不特定多数の人々が利用する施設を含む、一体的かつ重点的なバリアフリー化を推進します。また、計画段階での高齢者、障がい者等との意見交換等を行い、市民協働による整備に取り組めます。

4 心のバリアフリーの推進

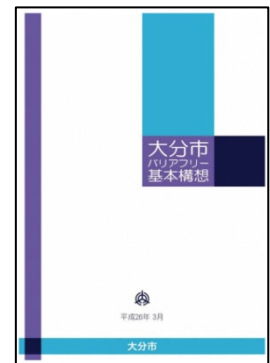
高齢者や障がい者等が安心・安全に社会生活ができるようにするためには、物理的整備だけでなく、市民一人ひとりがバリアフリーについて理解を深め、お互いに協力し、助け合うことにより、心のバリアを取り除くことが必要です。市民一人ひとりが高齢者や障がい者への理解と意識の醸成を図ることが重要です。

5 継続的、効果的なバリアフリーの推進

バリアフリー化は継続的に長期にわたる整備を行うため、緊急性や必要性を勘案したうえで優先的に整備する事業を明確にし、効果的な整備を行っていきます。また、PDCA サイクルにより検証を行い、結果に基づいた施策を講じます。

【特定事業】

2018(平成30)年度末時点で、101の事業を特定事業として位置づけ、毎年進捗管理を行っています。





2. 計画の位置づけ

2-1. バリアフリー法の経緯

(1) バリアフリー法

バリアフリーに関する法制度として、平成6年に「ハートビル法」、平成12年に「交通バリアフリー法」が制定されました。

交通バリアフリー法は鉄道等の旅客施設や道路等の公共施設において、歩道の段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置、鉄道駅のエレベーターの設置等高齢者や身体障がい者等が円滑に移動できるようにすることを目的として制定された法律です。

一方、ハートビル法は段差のない出入り口、多目的トイレの設置等、建築物のバリアフリー化を目指した法律です。

その後、平成17年にバリアフリー施策の指針となる「ユニバーサルデザイン政策大綱」が策定され、平成18年12月には旅客施設及び車両、道路、建築物、都市公園、路外駐車場等において総合的・一体的なバリアフリー化を推進するために、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充するなどして「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。

(2) バリアフリー法の経緯

ユニバーサルデザイン政策大綱（H17）

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、今後、身体的状況、年齢、国籍等を問わず可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという理念に基づき政策を推進する。

ハートビル法では、建築物の施設ごとに独立してバリアフリー化の推進が図られており、連続したバリアフリー化が実現されていない。また、交通バリアフリー法では、旅客施設を中心とした生活圏の一部にとどまっている。

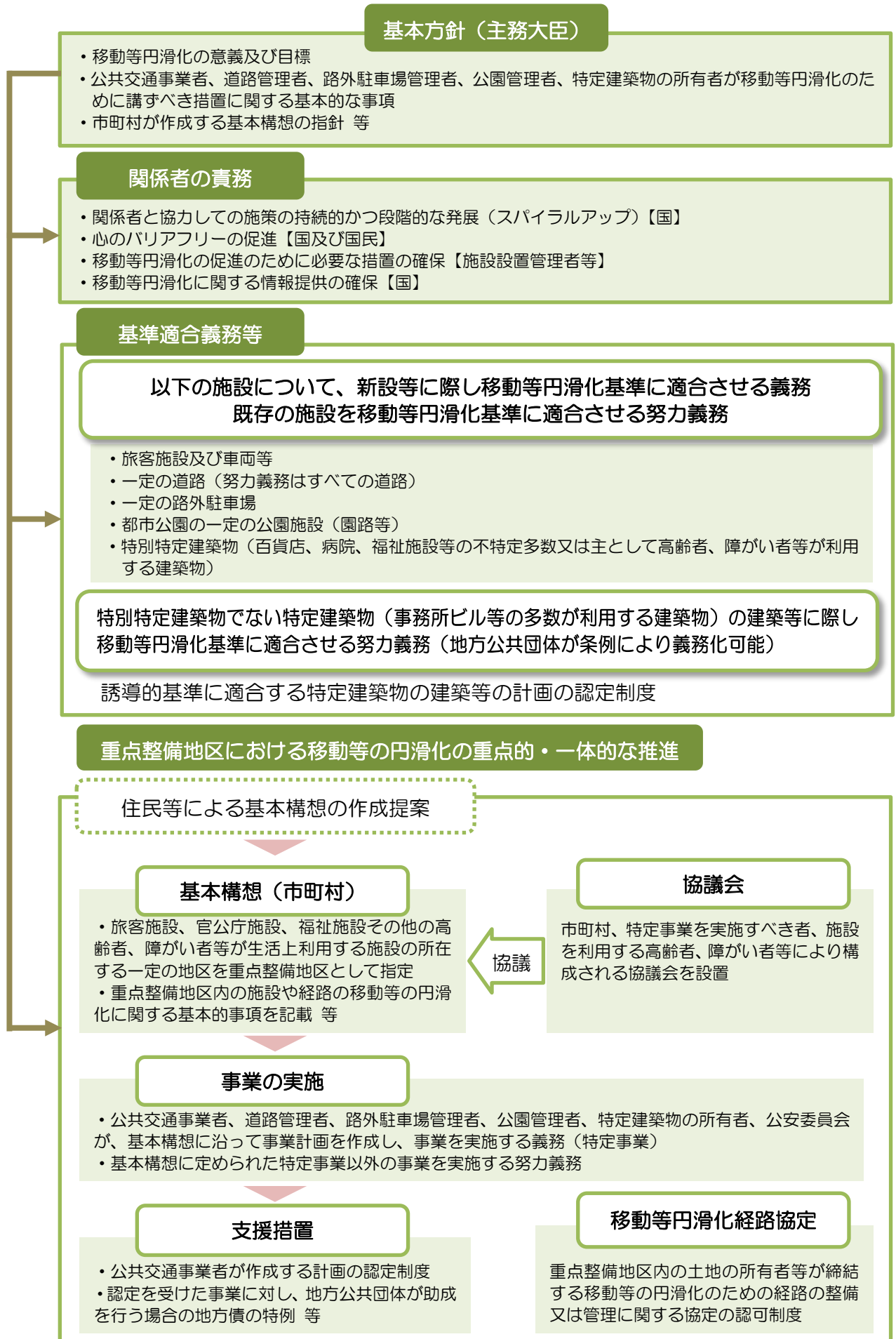
これらの課題等について一体的・連続的な移動空間形成のため、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた一体化に向けた法整備を構築する。

交通バリアフリー法（H12）
（旅客施設、公共施設等のバリアフリー化）

ハートビル法（H6）
（建築物等のバリアフリー化）

総合的・一体的なバリアフリー法
「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（H18）

(3) バリアフリー法の枠組み





2-2. 改正バリアフリー法の経緯および概要

(1) 改正バリアフリー法

「バリアフリー法」に基づく基本構想制度における課題に対応するために、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」が平成30年5月25日に公布、11月1日に施行（一部規定は平成31年4月1日）されました。

全国的にみてバリアフリー基本構想の作成が伸び悩んでいることから、バリアフリー基本構想の作成を促進するとともに、2020年東京パラリンピック競技大会の開催を契機とした共生社会の実現及び高齢者や障がい者等も含んだ一億総活躍社会の実現の必要性等から、次の2つの内容が示されています。

1) 理念規定／国及び国民の責務

バリアフリー法に基づく措置は、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」に資することを旨として行わなければならない。

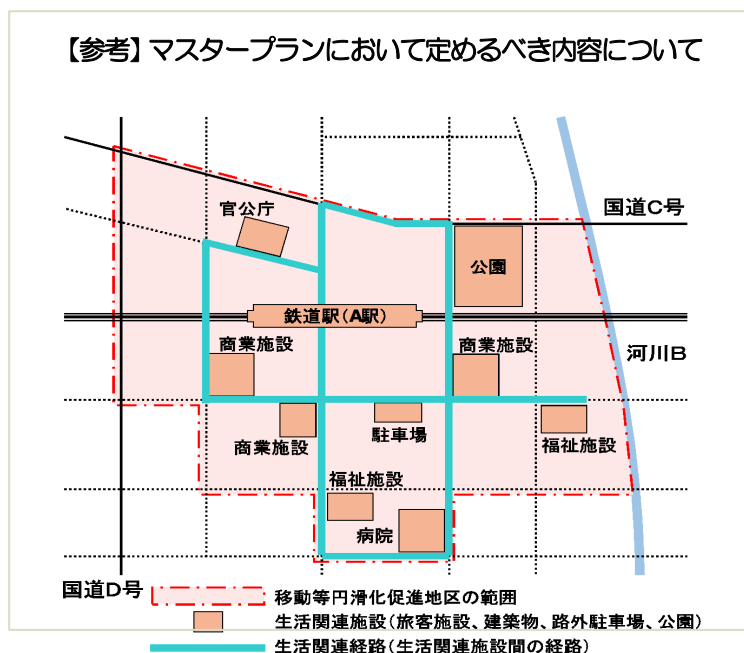
2) バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

市町村が移動等円滑化促進方針（移動等円滑化促進地区の設定等バリアフリーのマスタープラン）を策定し、各地区のバリアフリー基本構想策定を促進

①バリアフリーマスタープランの策定

○市町村による方針の作成：移動等円滑化促進方針

- 重点的に取組む対象地区の設定：移動等円滑化促進地区
- 移動等円滑化促進に関する事項
- 移動等円滑化促進に必要な事項
- 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化促進に関する基本的な方針



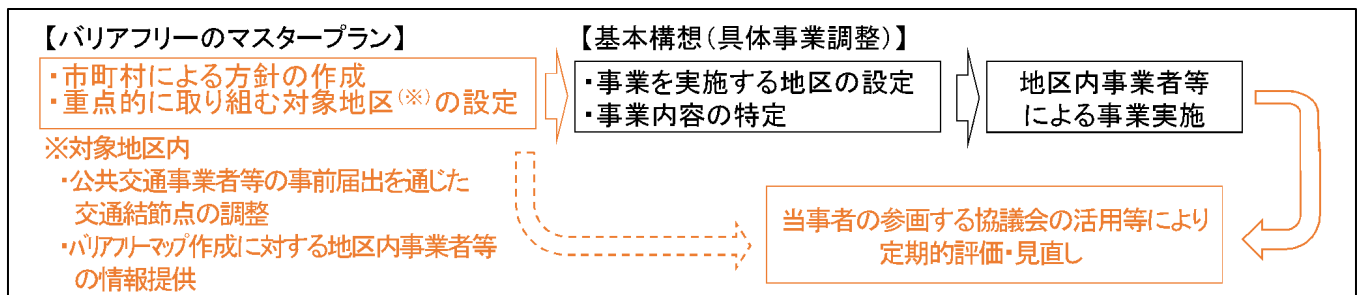
資料：国土交通省 HP

○移動等円滑化促進方針の作成において留意する事項

- ・旅客施設の構造及び配置、その他移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項
- ・都市計画に関する基本的な方針及び地域公共交通網形成計画との調和
- ・移動等円滑化促進方針の作成は、住民、生活関連施設を利用する高齢者、障害者等その他利害関係者、施設管理者、公安委員会の意見を反映する必要な措置
- ・移動等円滑化促進方針の作成後は公表

②移動等円滑化促進方針の評価等

- ・概ね5年ごと実施状況の調査、分析及び評価を実施



資料：国土交通省 HP

③公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

- ・ソフト対策である接遇や研修の計画もハード対策に加えて計画し、報告・公表
- ・事業者が、ハード・ソフト計画（施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制等）の作成・取組状況の報告・公表を行う制度を創設

④更なる利用し易さの確保に向けた様々な施策の充実

○貸切バス・遊覧船等の導入時におけるバリアフリー基準適合を義務化



資料：国土交通省 HP

○建築物等のバリアフリー情報の提供を新たに努力義務化

○障害者等の参画の下、施策内容の評価等を行う会議の開催を明記



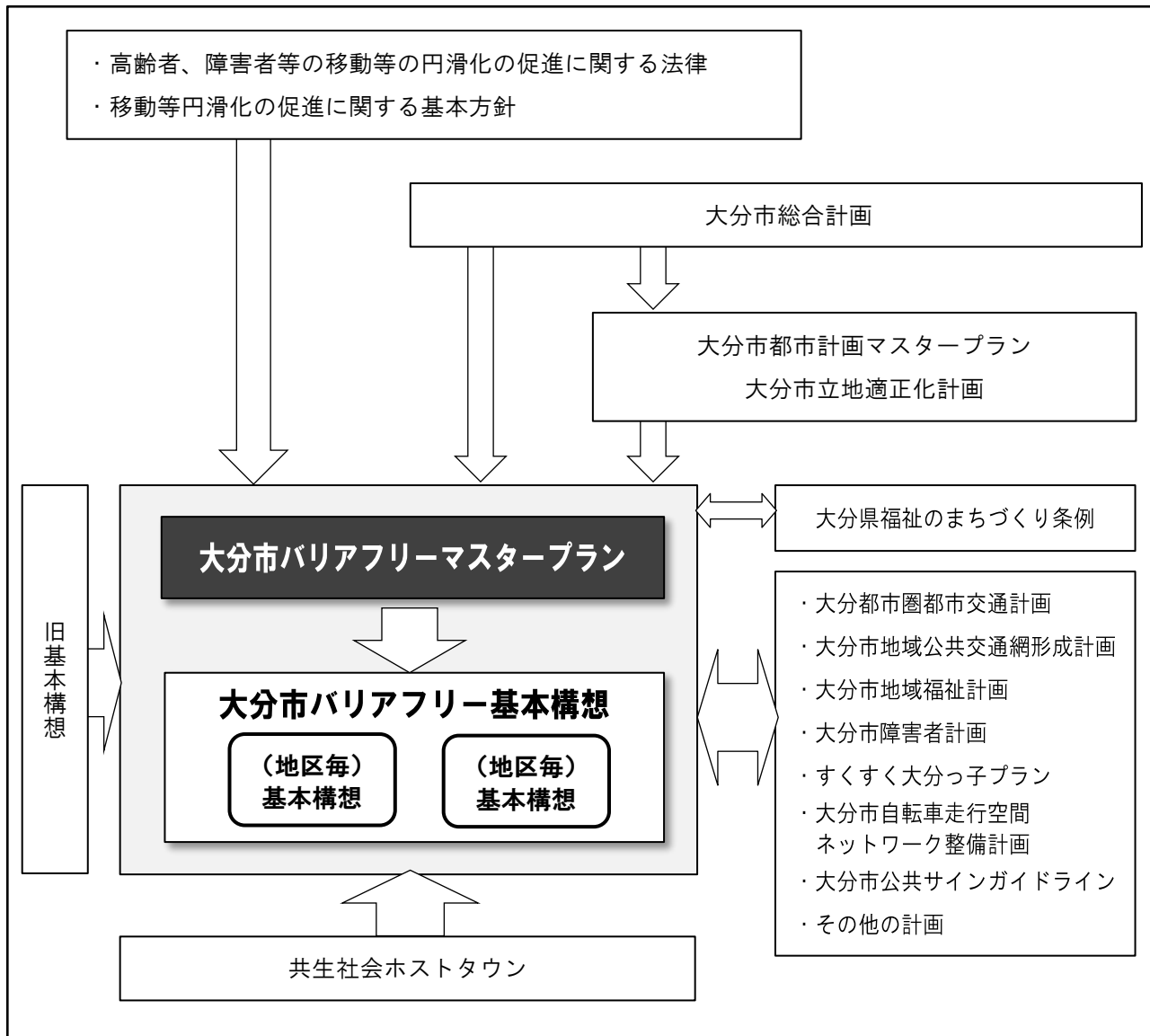
2-3. 大分市バリアフリーマスタープランの役割

(1) 大分市バリアフリーマスタープランの位置づけ

大分市バリアフリーマスタープランは、旧基本構想をもとに、改正バリアフリー法に基づいて策定します。

また、上位計画である「大分市総合計画」、「大分県福祉のまちづくり条例」等を踏まえるとともに、市のまちづくりに関する施策や事業と連携して、大分市におけるバリアフリーのまちづくりの実現に向けた施策を講じるものとしします。

表 - バリアフリーマスタープランの位置づけ



(2) 上位計画

上位関連計画及び関連事業の位置づけについて整理します。

おおいた創造ビジョン 2024（大分市総合計画）【2016（平成 28）年 6 月】

大分市総合計画は、これから本市が担っていかねばならない地位と果たすべき役割を考慮しながら、新しい時代の総合的かつ計画的な行政運営の指針を定め、新たな目標と発展の方向性を明らかにするものです。

めざすまちの姿（都市像）「笑顔が輝き夢と魅力あふれる未来創造都市」の実現を目指し、6つの「基本的な政策」を掲げ、それに沿った各種施策を展開しています。

令和元年度に現行の総合計画基本計画の最終年度を迎えることから、令和2年度から5年間を計画期間とする第2次基本計画の策定を行います。

関連する施策として、「第1部第1章第4節 障がい者（児）福祉の充実」、「第5部第1章第1節、計画的な市街地の形成」等においてバリアフリー化の推進に関する取組が示されています。



大分市都市計画マスタープラン【2011（平成 23）年 3 月】

大分市都市計画マスタープランは、市民の身近な意見をとり入れた大分市の将来像を描き出し、その実現に向けた都市計画の基本的な方針を定めることを目的としています。

将来都市像として「ともに築く希望あふれる元気都市」を掲げ、全体構想及び地区別構想としてまちづくりに関する基本的な方針を定めています。関連する施策として、「第2章2 交通施設の整備方針」等においてバリアフリー化の推進に関する方針が示されています。

【都市づくりの理念】 ともに築く 希望あふれる 元気都市



基本方針	バリアフリー化に係る整備方針
土地利用方針	・ 県庁や市役所をはじめとする行政機関や、商業・業務施設が集積している JR 大分駅北側においては、幹線道路網の再構築やバリアフリー化の推進とともに、商業・業務機能の集積や建物等の共同化、中高層化を促進する。
交通施設の整備方針（歩行者道）	・ 歩道の設置、自転車道との区分等により、歩行者が安心して通行できる安全な歩行者空間の整備を進め、バリアフリー化について、市民と交通事業者、行政等が一体となって推進する。
公園・緑地の整備方針	・ 誰もが気軽に楽しむことができるよう、バリアフリーや防犯面に配慮した公園の整備を図る。
都市環境・景観の整備方針	<p><u>a. 人が安全に通行できる道路環境の整備・充実</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道のない道路における歩道の設置、自転車道との区分等により、歩行者が安心して安全に通行できる道路環境の整備に努める。 ・ 高齢者や障がい者、ベビーカーや車いす等の通行を妨げないよう、段差の解消や障害物の除却等、バリアフリー化に配慮した歩道整備を推進する。 <p><u>b. 公共空間におけるバリアフリー化の推進</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共施設等の公共空間では、誰もが安全かつ円滑に利用できるよう、スロープや手すり、エレベーター、障がい者用トイレ、誘導表示等を設置する。 ・ 公共交通事業者との連携を図り、車輛の低床化やエスカレーター、エレベーターの設置等、公共交通機関のバリアフリー化を促進する。



大分市立地適正化計画【2019(平成31)年3月】

住宅及び都市機能増進施設（医療施設、福祉施設、商業施設、その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に寄与するものをいう。）の立地の適正化を図る計画。

【都市づくりの基本理念】 元気・安心・快適な暮らしを支える 将来にわたって持続可能な

『多極ネットワーク型集約都市』の形成

【都市づくりの基本方針】

方針1 県都にふさわしい風格とにぎわいのある大分都心拠点づくり

- ・ 中心市街地の回遊性の向上と公共交通の利用促進

方針2 地域特性を活かした個性と魅力あふれる地区拠点づくり

- ・ 地区拠点内の歩いて暮らせるまちづくりの推進

方針3 誰もが安心して暮らし続けることができる居住環境づくり

- ・ 安心して子育てができる環境の充実

方針4 交流とつながりをはぐくむ公共交通ネットワークづくり

- ・ 拠点間をつなぐ公共交通軸の維持・強化

【都市機能誘導区域の設定方針】商業・業務・医療・福祉をはじめとする高次都市機能が集積し、本市全体をけん引する役割を担う『都心拠点』に加え、歴史的に各地区のまちづくりの中心的な役割を担ってきた『地区拠点（市街化区域内）』を基本に、都市機能誘導区域の設定



拠点名称	都市マスの位置づけ	都市マスのまちづくり方針 (土地利用・市街地整備)	交通体系上の位置づけ	都市機能誘導区域の設定範囲
大分都心拠点	駅北・商業業務都心	商業・業務機能の集積と幹線道路網の再構築、交通結節機能の強化等による駅北・商業業務都心の形成を目指す。	交通結節拠点	JR 大分駅の徒歩圏で都市マスにおける「中心市街地」を含む範囲
	駅南・情報文化都心	大分駅南土地地区画整理事業の概成により、駅北・商業業務都心と連携して、駅南・情報文化都心の形成を図る。		
鶴崎地区拠点	地区拠点	商業・業務機能と都市型住宅が調和し、地域に根付いた歴史や文化を生かした地区拠点の形成を図る。	交通結節点	JR 鶴崎駅の徒歩圏
南部地区拠点	地区拠点	大南地区の交流拠点となる南部新拠点の形成を目指す。	交通結節点	JR 中判田駅の徒歩圏
戸次地区拠点	地区拠点	歴史的まちなみを生かした地区拠点の形成を図り、歩行者の安全を図るなど住みやすい市街地の形成を図る。	交通結節点	戸次バス停の徒歩圏
植田地区拠点	地区拠点	商業・業務施設を集積し、植田地区の中心となる地区拠点の形成を図る。	交通結節点	植田市民行政センターバス停の徒歩圏
大在地区拠点	地区拠点	商業施設や大在市民センター等の業務施設を集積を図り、臨海部の産業と連携した地区拠点の形成を図る。	交通結節点	JR 大在駅の徒歩圏
坂ノ市地区拠点	地区拠点	商業・業務施設を集積を誘導し、坂ノ市民センター等の公共施設を生かした地区拠点の形成を図る。	交通結節点	JR 坂ノ市駅の徒歩圏
明野地区拠点	地区拠点	商業施設や生活サービス施設等の機能強化による地区拠点の形成を図る。	交通結節点	アクロス前バス停の徒歩圏

大分都市圏総合都市交通計画【2015(平成27)年9月】

【都市圏の交通体系の将来像】

将来にわたって安心して利用でき、地域の活力と都市圏の発展を支える交通体系

基本方針1 他都市圏との活発な交流・連携を支援する広域交通体系

- ・大分駅等主要鉄道駅における交通結節機能の強化

基本方針2 拠点集約型まちづくりを支援する持続可能な交通体系

- ・鉄道と路線バスの連携強化

基本方針3 安全・安心な移動により生活を支える交通体系

- ・交通施設等のバリアフリー化



地区毎の主な公共交通施策

地区名	幹線交通網の強化策	地域内交通網の強化策
大分地区	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道沿線の地区拠点等との連携強化 ○鉄道駅周辺の交通結節機能強化 ○都市間交流を活性化する高速道路を活用した広域的バス運行の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ○大分駅周辺におけるバスターミナルの設置及び機能の充実 ○地区内の回遊性を高める循環バスの導入
鶴崎地区	<ul style="list-style-type: none"> ○鶴崎駅を中心とした交通結節機能の強化 ○大型商業施設やスポーツ施設を有する明野地区との連携強化 	<ul style="list-style-type: none"> ○沿岸工業地帯、内陸産業拠点との連絡強化
大南地区	<ul style="list-style-type: none"> ○中判田駅を中心とした交通結節機能の強化 ○植田、明野地区等隣接地区との連携強化 ○鉄道とバスの連携強化 	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通不便地域における交通手段の確保
植田地区	<ul style="list-style-type: none"> ○豊後国分駅、敷戸駅を中心とした交通結節機能の強化 ○大分地区への効率的な交通システムの検討 	<ul style="list-style-type: none"> ○周辺大型住宅団地と地区拠点を結ぶバス網の強化
大在地区	<ul style="list-style-type: none"> ○大在駅を中心とした交通結節機能の強化 ○大型商業施設やスポーツ施設を有する明野地区との連携強化 	<ul style="list-style-type: none"> ○沿岸工業地帯、内陸産業拠点との連絡強化
坂ノ市地区	<ul style="list-style-type: none"> ○坂ノ市駅を中心とした交通結節機能の強化 ○佐賀関地区との連絡強化 	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通不便地域における交通手段の確保
明野地区	<ul style="list-style-type: none"> ○地区拠点を中心としたバス結節機能の強化 ○大分地区への効率的な交通システムの検討 	<ul style="list-style-type: none"> ○大型商業施設を核とした地区内の循環機能を高めるバス網の検討
佐賀関地区	<ul style="list-style-type: none"> ○幸崎駅における交通結節機能の強化 ○鉄道とバスの連携強化 	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通不便地域における交通手段の確保
野津原地区	<ul style="list-style-type: none"> ○隣接地区拠点を連絡するバス路線の充実 	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通不便地域における交通手段の確保
全 域	<ul style="list-style-type: none"> ○ICカード利用による異なる交通機関相互の乗継利用の強化 ○低床バスの導入促進 ○運行情報等の情報提供の充実 ○バス停の快適性の向上 	



大分市地域公共交通網形成計画【2017(平成29)年4月】

【地域公共交通の基本理念】

市民・交通事業者・行政が連携し、だれもが快適に

移動できる公共交通ネットワークの構築を目指す。

基本方針2 風格とにぎわいのある都市拠点と地域の特性を生かした個性的で魅力ある地区拠点の形成を支える公共交通ネットワークの構築

- ◆中心市街地循環バス「大分きゃんバス」の本格運行に向けた取組

基本方針3 すべての人が住み慣れた場所で安心して生活できる公共交通の維持・活性化

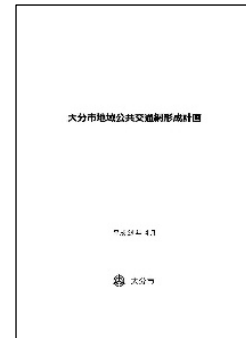
- ◆自動車運転に頼らなくても日常生活が支障なく送られるような交通体系を目指す
- ◆公共交通不便地域の解消
- ◆生活交通となるバス路線の確保・維持
- ◆高齢者ワンコインバス事業を継続・実施

基本方針4 だれもが分かりやすく利用しやすい公共交通の環境整備

- ◆拠点において交通結節機能の役割となる鉄道駅を中心に、高齢者や障がい者等、あらゆる人の円滑な移動を促進するため、公共交通における利用環境のバリアフリー化を推進
- ◆上屋・ベンチ設置等、バス停留所等の待合施設における利用環境の整備を促進
- ◆公共交通をより利用しやすくするため、ICT 技術を活用した情報発信の充実

公共交通のバリアフリー促進、取組

- ◆「ふれあい交通」の利便性の向上
- ◆生活交通となるバス路線の確保・維持
- ◆高齢者ワンコインバス事業の継続
- ◆JR 駅のバリアフリー化の推進：1 日の乗降客数が 3,000 人を超える JR 駅（高城駅、鶴崎駅、大在駅）のバリアフリー化の推進
- ◆低床バス車両導入の継続的促進
- ◆バス停留所の利用環境改善
- ◆利用しやすい公共交通とするための接遇マナーの向上



(3) 関連計画

第4期大分市地域福祉計画 第5次地域福祉活動計画【2019(平成31)年3月】

【基本理念】 支え合って共に生きる みんなが主役のまちづくり

【基本目標】 安全・安心をつくる

バリアフリーの推進、権利擁護機能の強化等ハードとソフト両面の対策を通じ、地域福祉を側面から支え、誰もが自分らしく安心して暮らせる地域づくりを進める。

【施策の方向】 安心して暮らせるための基盤づくり

安全・安心の環境整備：誰もが安心して生活できるよう、社会参加への支援、防犯体制整備、バリアフリー化の推進等を行う。

【住民や地域に望むこと】 高齢者、障がい者等が公共交通機関を利用して移動するために必要となる支援等の協力をするよう努める。



第三期大分市障害者計画【2020(令和2)年3月】

【計画の基本理念と目標】

「障害者の権利に関する条約」が示す他の者との平等を基礎とした障がい者の権利を確保するため、その権利の実現を阻む社会的障壁を除去するとともに、ノーマライゼーションの理念のもと、障がい者が自らの能力を最大限に発揮し、自己実現できるよう、障がい者の社会参加を可能にするための施策を一層推進し、障がいのある人もない人も分け隔てなく安心して暮らすことのできるインクルーシブ社会の構築

【計画の基本的な考え方】

社会のバリアフリー化の推進：障がいの有無にかかわらず、市民誰もがその能力を最大限発揮しながら、安全に安心して生活ができるよう、アクセシビリティの向上やユニバーサルデザインの普及等を促進し、建物、移動、サービス、情報、制度、慣行、心理などハード・ソフト両面にわたる社会のバリアフリー化を推進

福祉のまちづくりの推進：関係法令等を総合的かつ効果的に運用することにより障がい者や高齢者のみならず市民誰もが安全で安心に利用できるユニバーサルデザインの考え方に基づいて推進

第3章 第7節 生活環境 (1)公共施設等のバリアフリーの推進

- ① 身体に障がいのある児童生徒が、円滑に移動でき、障がいのない児童生徒と同じような学校生活を送ることができるよう、学校施設のバリアフリーの推進
- ② 障がい者の外出と積極的な社会参加を促進するため、公共交通機関や施設等、交通環境の整備を促進
- ③ 障がい者に配慮した施設・設備の紹介をする情報通信技術（ICT）を活用したバリアフリーマップを作成し、市のホームページに掲載するなどの啓発・広報に努める
- ④ オストメイトあるいは視覚障がい者の方々が、安心して社会参加できるように、公共機関等にオストメイト対応の多機能トイレや音声誘導システムの整備を促進
- ⑤ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき、高齢者、障がい者を含む全ての人の移動等円滑化を安全・速やかにかつ効果的に実現させるため関係機関と連携・協力を図り、「大分市バリアフリーマスタープラン」「大分市バリアフリー基本構想」を策定し、進捗管理を行う



第2期すくすく大分っ子プラン【2020(令和2)年3月】

【めざす姿】 すべての子どもがすこやかに育つことができる大分市

【基本理念】

I. 良質かつ適切な教育・保育・子育て支援を総合的に提供することで、子どもにとって最善の利益を目指す。

III. 関係者が連携・協力しながら、地域や社会全体で、子どもの育ちを支える環境を整え、継続的に点検・評価し、改善に努める。

分野4 社会全体での支援 目標9 子どもと子育てを支える社会づくり

基本施策③ 子どもが安心して暮らせる地域づくりの推進

③ みんなが利用できる公園整備

地域のワークショップ等を通じてそのニーズを把握しながら、公園が地域における憩いの場となるような施設・景観づくりに努める。また、多目的トイレの設置により誰もが使いやすい公園の整備を進める。

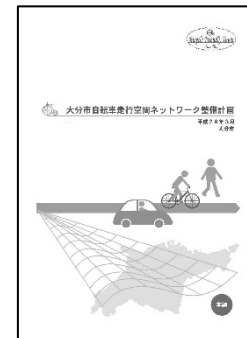


大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画【2017(平成29)年3月】

整備形態の選定

自転車は車両であるという原則に基づき、整備形態は次の3つを基本とする。ただし、やむを得ない事情がある場合に限り、自転車歩行者道内における走行空間の分離を当面の整備形態として整備する。

部分	種別	図	内容
車道	A 自転車道		構造 自転車が行き通るための空間として、縁石や柵などの構造物によって物理的に分離された道路の部分。 なお、道路構造令では、「道路の部分」とされているが、道路交通法では「車道の部分」とされている。 走行形態 相互通行が可能。自転車道がある道路を自転車で行く場合は、基本的に自転車は自転車道を通らなければならない。 幅員 2m以上 (やむを得ない場合は1.5mまで縮小可)
	(自転車専用通行帯) 自転車レーン		構造 自転車の専用通行帯を道路標示等により示したもの。 走行形態 一方通行。自転車レーンが標示されている道路を自転車で行く場合は、基本的に自転車は自転車レーンを通らなければならない。 幅員 1.5m以上 (やむを得ない場合は1.0mまで縮小可)
	(シチドレ等) 車道の共有		構造 自転車の走行するべき空間を路肩のカラー化やピクト標示等により示したもの。 走行形態 一方通行。自動車と走行空間を共有するため、自転車が走行すべき空間へ進入することは可能であるが、自動車は自転車に配慮しながら通行する必要がある。 幅員 -



ソフト施策の3つの柱

ソフト施策は、自転車ルールの周知、遵守、指導や取締りの3つの柱により浸透していくと考えられる。ガイドラインを踏まえ、それぞれの柱を実施する主体について、以下に図示する。

■ソフト施策の3つの柱 ※安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインをもとに整理

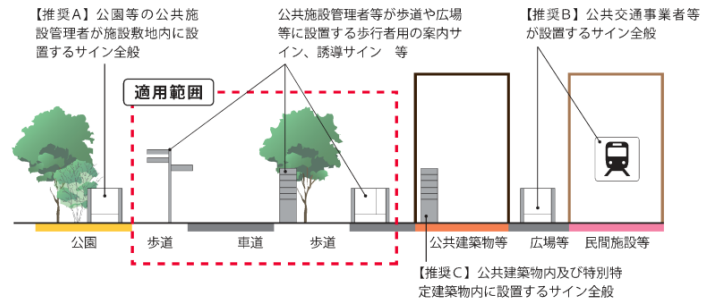
- ルールの周知・啓発 ————— 各種団体（警察・交通安全協会・行政 等）
- ルールの遵守 ————— 主に市民
- 交通違反に対する指導・取締り ————— 主に警察

大分市公共サインガイドライン【2019(平成31)年3月】

ユニバーサルデザインの考え方を基本理念として、全ての利用者にとって使いやすいものづくりを目指し、まちの景観に与える影響も配慮し、調和したサインとします。

- 基本方針**
- 1.だれでもわかるサイン
 - 2.安全・安心に使えるサイン
 - 3.デザインの統一されたサイン
 - 4.連続性の確保されたサイン
 - 5.適切に維持管理されたサイン

対象 主に歩行者を対象とします。



(4) 関連事業

共生社会ホストタウン【2018(平成30)年5月】

ホストタウンとは、2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向け、スポーツ立国、グローバル化の推進、地域の活性化、観光振興等に資する観点から、参加国・地域との人的・経済的・文化的な相互交流を図る地方公共団体を「ホストタウン」として登録する制度。

(2019年10月31日現在で365件)

「共生社会ホストタウン」は、パラリンピアンとの交流をきっかけに共生社会の実現のための、ユニバーサルデザインの街づくり及び心のバリアフリーの取組を実施するホストタウンを促進することを目的としている。

(登録は、2019年10月11日現在で37件)

大分市は、2018年5月に共生社会ホストタウンに登録。

40年近くの歴史がある世界最高レベルの大会「大分国際車いすマラソン」の開催都市という実績を活かし、障がい者に対する接遇研修とまちなか点検を行いながらバリアフリーマップを作成。また、車いすマラソンの強豪国であるスイス連邦を交流相手国として、スイス選手の学校訪問や、スイス連邦を紹介するイベントを開催し、共生社会の実現を目指すこととしている。

資料：大分市 HP 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けたホストタウン登録について



3. 計画期間

大分市バリアフリーマスタープランの計画期間は、施策の進捗状況のフォローアップを毎年実施するものとし、社会経済情勢の変化や施策の進捗状況等を踏まえ、5年を目途に見直しを行うものとし、計画の期間について、令和2年度から令和6年度までの5年間とします。

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
大分市バリアフリー マスタープラン	計画期間				
					見直し 予定

図 - 計画期間

4. バリアフリーを取り巻く大分市の状況

4-1. 大分市の特性

(1) 位置・地勢

本市は、人口約47万人、市域は東西50.8km、南北 24.4km、面積約502 km²で大分県のほぼ中央に位置し、南は臼杵市及び豊後大野市、西は別府市、由布市及び竹田市に接しています。

地勢は、高崎山をはじめ鎧ヶ岳（野津原地域）、縦木山（佐賀関地域）等の山々が連なり、市域の約半分を森林が占めるなど、豊かな緑に恵まれています。また、これらの山々を縫うように県下の二大河川である大野川、大分川が南北に貫流しながら別府湾に注いでいます。

本市は、海、山、川の全てがそろい、自然と都市が共存する優れた都市環境を有しています。

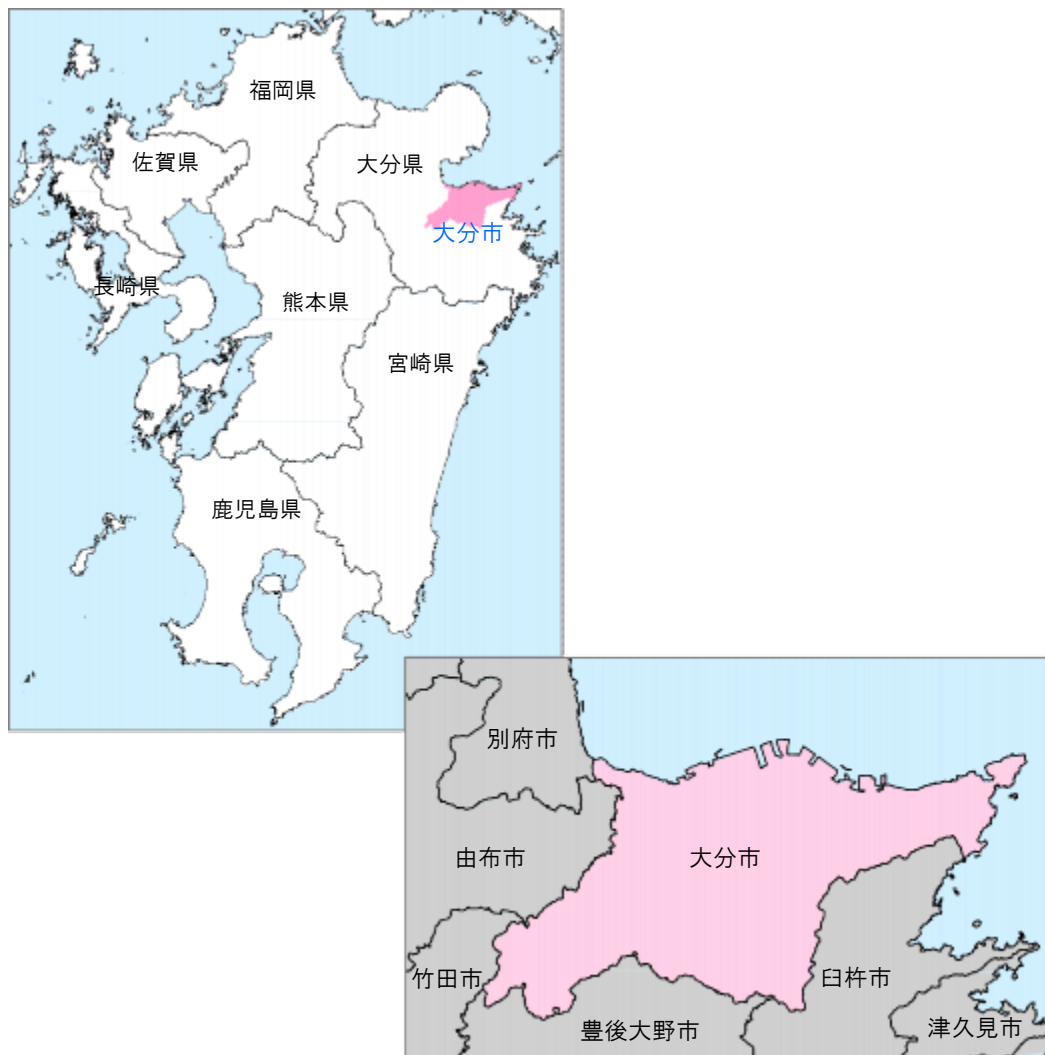


図 - 大分市の位置



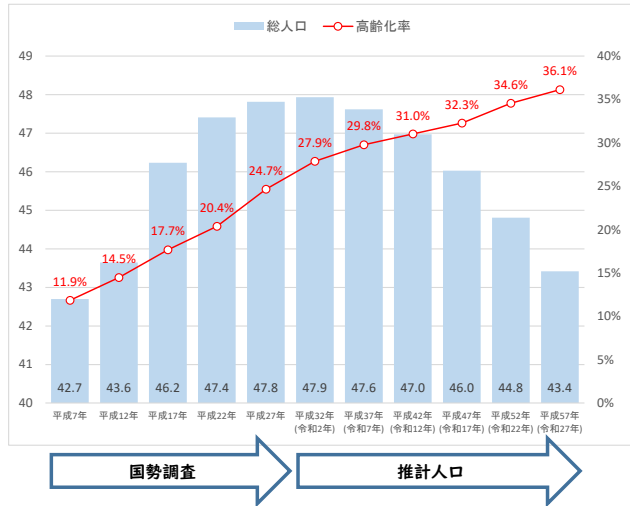
(2) 人口動向

1) 大分市の人口と高齢化の状況

- 増加傾向にある総人口は、将来には減少することが予想される。
- 総人口に対する65歳以上の人口の割合は進展し、将来には36%を越えることが予想される。

本市の人口は、平成27年で478,146人（国勢調査）となっていて、人口は増加傾向にあります。しかし、国立社会保障・人口問題研究所の公表によると、令和7年に476,205人、令和12年に469,724人と減少することが見込まれています。

また、高齢化率は、平成27年で24.7%となっており、平成7年から高齢化が進行し、将来推計によると令和27年には36.1%に達することが見込まれています。

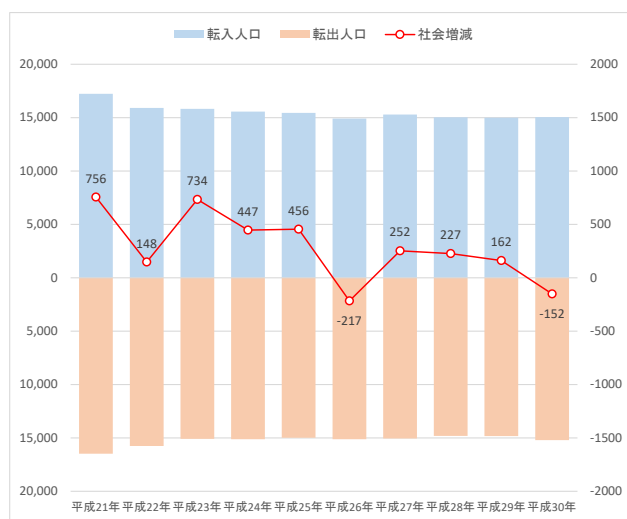


資料：国勢調査・国立社会保障人口問題研究所
※高齢化率の算出では年齢「不詳」を除く
図 - 総人口と高齢化率の推移

2) 大分市の転入・転出人口

- 移動人口は、減少しているものの、人口増減はプラス傾向から減少傾向に向かっています。

ここ10年は、転入人口、転出人口ともに減少傾向にあります。その中で、平成27年以降は、転入人口が転出人口を上回り、人口の増減はプラスが続いていましたが、平成30年に人口増加はマイナスとなり、減少傾向にあります。



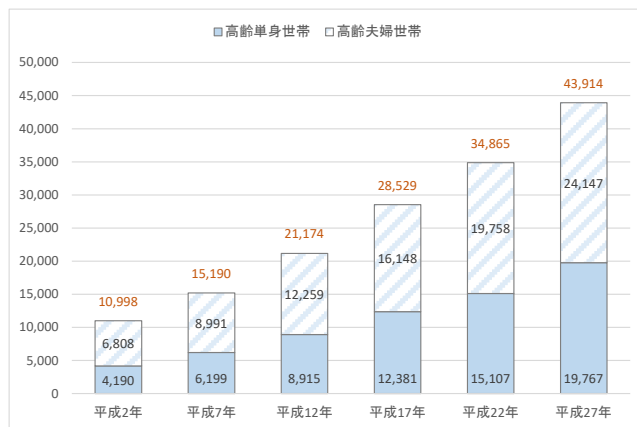
資料：大分県毎月流動人口調査
図 - 転入・転出人口の推移

3) 高齢者世帯の状況

●高齢単身世帯、高齢夫婦世帯数は、ともに10年前の約1.5倍に増加している。

高齢単身世帯、高齢夫婦世帯数は大幅に増加しており、平成27年で43,914世帯となっています。

今後も高齢化が進展することが推計されており、さらに高齢単身世帯及び夫婦世帯の増加が予想されるため、高齢者が安心して過ごすことのできる生活環境が求められます。



資料：国勢調査

図 - 高齢単身世帯・高齢夫婦世帯数の推移

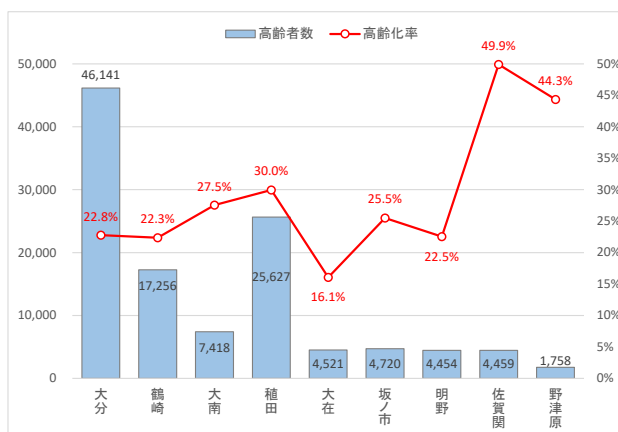
4) 地域別高齢化の状況

●高齢者人口は、大分地域が最も多く、高齢化率は佐賀関、野津原が顕著である。

平成27年の高齢者の人口を地域別に見ると、大分地域が46,141人、植田地域が25,627人と高齢者が多い地域があります。

一方、高齢化率で見ると、佐賀関が49.9%、野津原が44.3%と著しく高齢化率の高い地域があります。

これらの地域では高齢者にも配慮し、市域全体で総合的なバリアフリーを検討することが求められています。



資料：国勢調査

※高齢化率の算出では年齢「不詳」を除く

図 - 地域別高齢者数と高齢化率（平成27年）



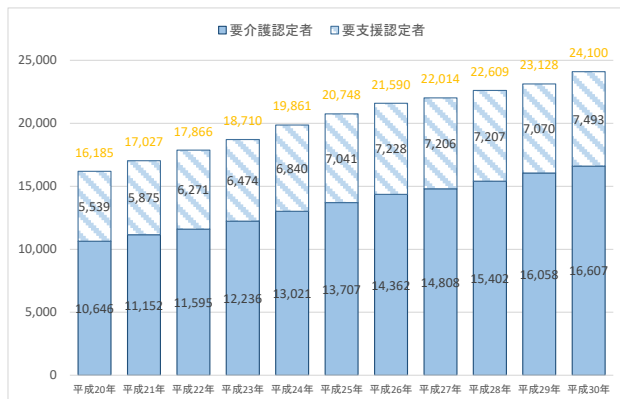
5) 要介護、要支援認定者数の推移

●要介護、要支援認定者数は増加傾向にあり、平成30年度では24,100人となっている。

要介護、要支援認定者数は平成20年度で16,185人であったのに対し、平成30年度で24,100人と、ここ10年間で約8,000人増加しています。

特に要介護認定者は、平成30年度で16,607人となっており、今後の高齢化の進行に伴い、増加していくものと考えられます。

要介護、要支援認定者とともに、介護者や支援者の状況も把握しながら、バリアフリーのまちづくりに取り組む必要があります。



資料：大分市長寿福祉課

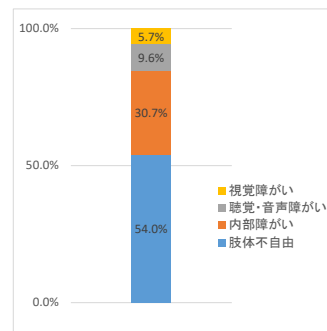
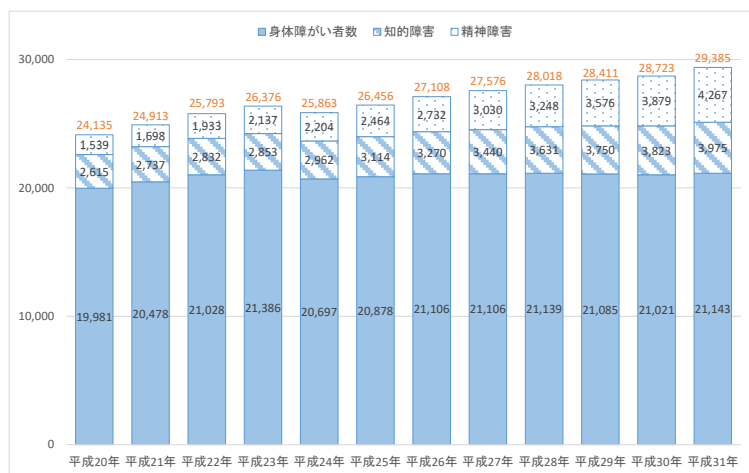
図 - 要介護・要支援認定者数の推移

6) 大分市の障がい者の状況

- 障がい者数は増加傾向にあり、平成31年で29,385人となっている。
- 障がい者の中で身体障がい者の割合が多く、中でも肢体不自由が多い。

障がい者数は近年増加傾向にあり、障がいの種類別には身体障がい者が約8割を占める状況にあります。

また、平成31年度の身体障がい者の内訳は、肢体不自由が11,414人(54.0%)と半数以上を占めており、内部障がい(6,503人(30.7%)、聴覚・音声障がい(2,021人(9.6%)、視覚障がい(1,205人(5.7%))となっています。



資料：大分市障害福祉課

図 - 障がい者数の推移

図 - 身体障がい種別内訳(平成31年)

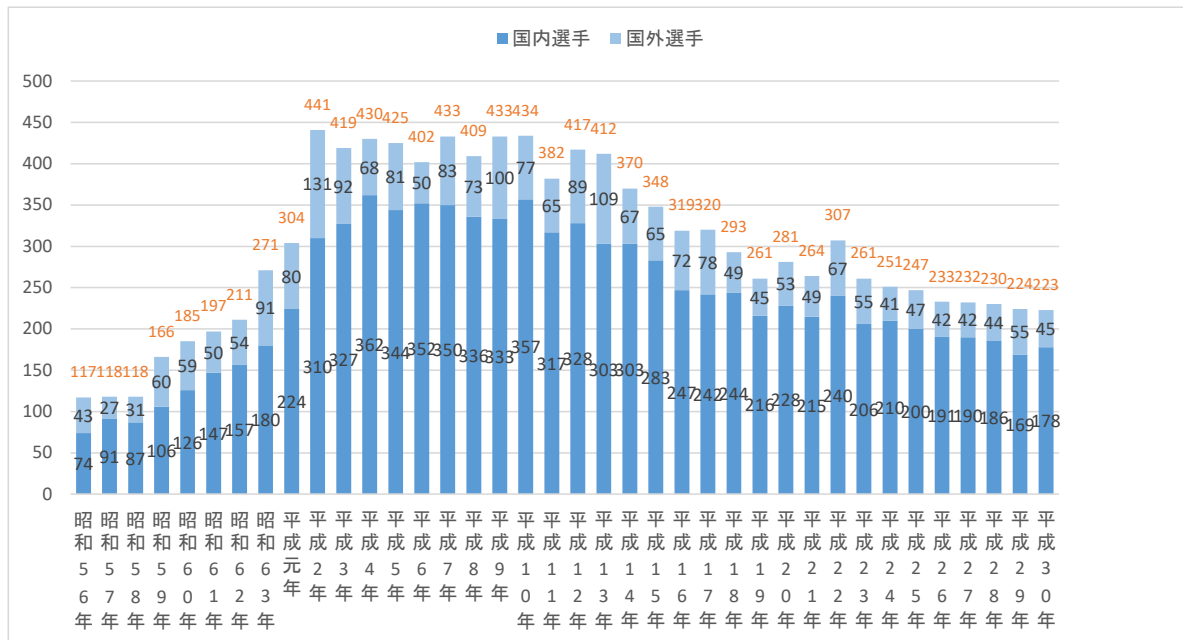
7) 大分国際車いすマラソンの参加者数の推移

●大分国際車いすマラソンは、国内外の車いすの選手が220人以上も参加する大きな大会である。

大分国際車いすマラソン大会は、昭和56年（1981年）の国際障害者年を記念して、世界で初めての「車いすだけのマラソンの国際大会」としてスタートしています。

平成2～9年にかけては、国内選手300人以上、国外選手50人以上が参加しており、平成20年以降も国内選手と国外選手が合計220人以上参加する大きな大会となっています。

今後も、世界的な大会への参加者にも配慮したバリアフリーの行き届く、まちづくりが求められます。



資料：大分国際車いすマラソン事務局

図 - 大分国際車いすマラソン参加者数の推移



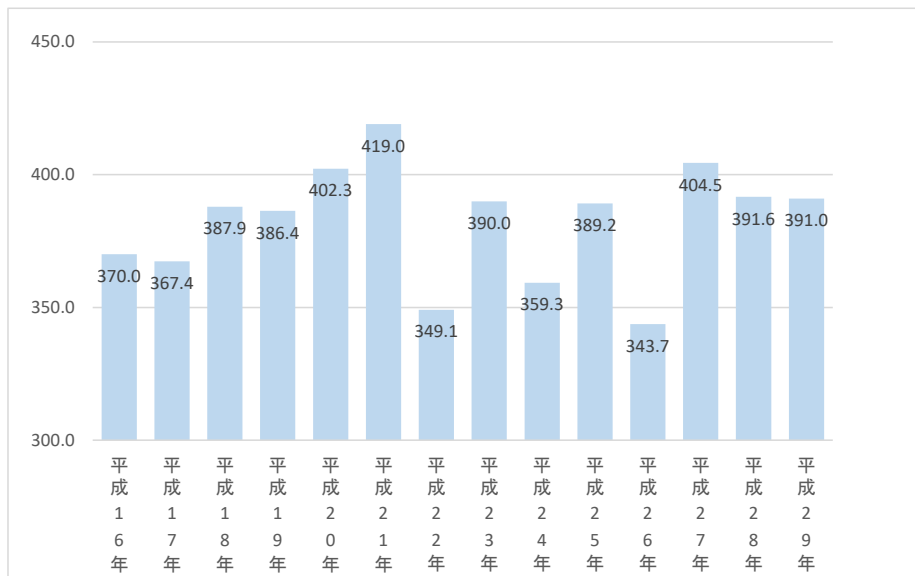
8) 観光客数の推移

●年間の観光客数は、約 390 万人台で推移している。

本市には、高崎山自然動物園、大分マリンパレス水族館「うみたまご」等の観光資源があります。

平成 19～21 年においては、観光客数が増加傾向にあります。平成 22 年以降は、国土交通省観光庁による全国統一の調査方法へ変わったため、観光客数が減少しているようにみえますが、平成 27 年には急激な増加傾向を見せ、平成 28～29 年にかけて減少を示しているものの、高い観光客数で推移しています。

旅客施設や公共交通等は、市民だけではなく、多くの来訪者が利用しており、不特定多数の利用者に配慮したバリアフリーのまちづくりが求められます。



資料：大分市観光課

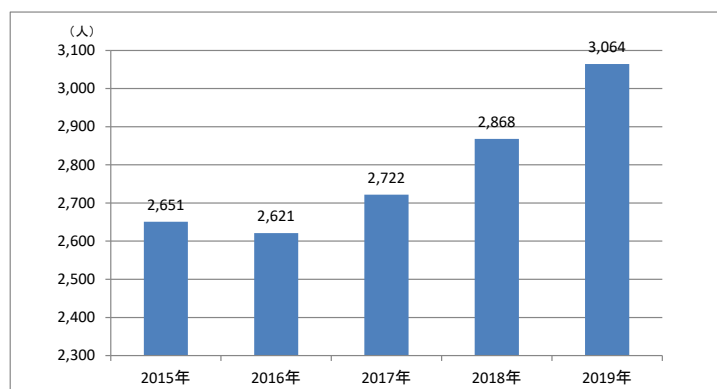
図 - 観光客数の推移

9) 外国人住民数の推移

●外国人住民数は、2019 年に 3,000 人を越え増加傾向で推移している。

本市の外国人住民数は 2016 年～2019 年において、増加傾向を示しており、2019 年には 3,064 人となっています。

今後も外国人住民数は増加していくものと考えられるため、情報提供の多言語化等によるバリアフリーのまちづくりが求められます。



資料：大分市文化国際課

図 - 外国人住民数の推移

(3) 公共交通の現状

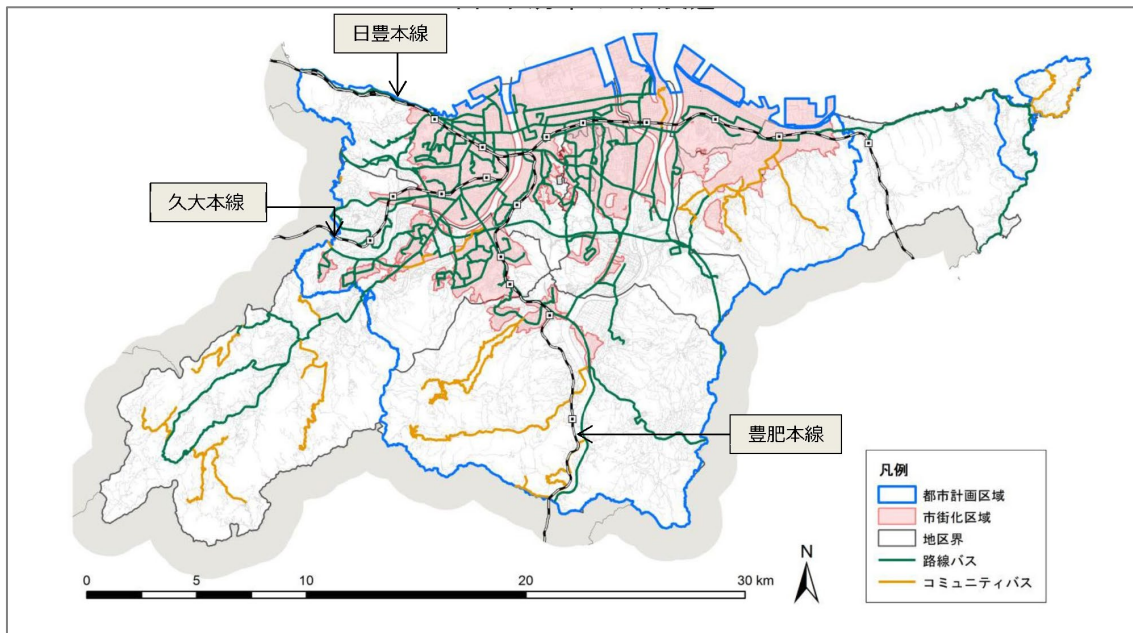
1) 交通体系

- JRの3線が市域をネットワークし、大分駅で結節している。
- 鉄道網の間を路線バスが運行している。佐賀関と野津原は主に路線バスが連絡している。

本市の交通体系は、JR日豊本線、豊肥本線、久大本線が市域をネットワークしており、すべての路線が大分駅で結節しています。

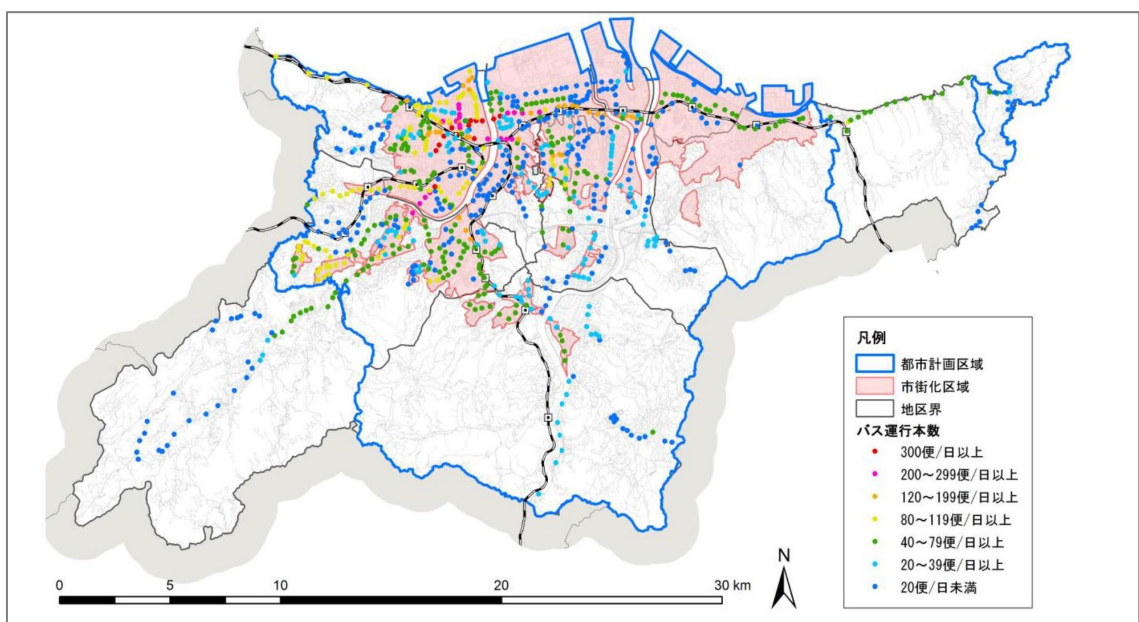
路線バスは、鉄道網の間をカバーするように各地を結んでいます。佐賀関と野津原は、主に路線バスで連絡しています。

公共交通（タクシーも含めた）のバリアフリー化を推進するため、各事業者の連携が求められています。



資料：大分市立地適正化計画（平成31年3月）

図 - 大分市の公共交通網



資料：大分市立地適正化計画（平成31年3月）

図 - 大分市の路線バスの運行本数

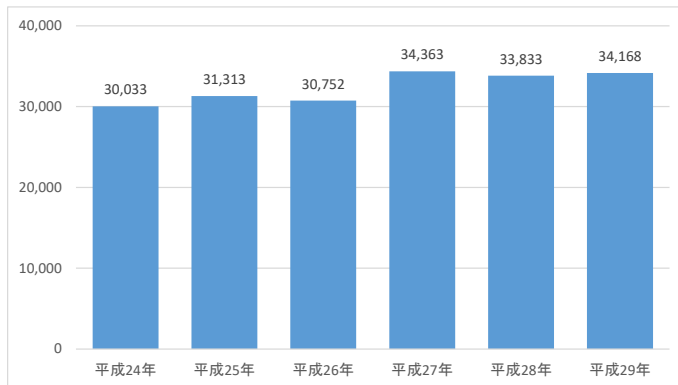


2) 鉄道駅利用者数

● 駅別の1日平均利用者数をみると、交通結節点となっている大分駅が最も多くなっている。

市内の鉄道駅の1日平均乗車人員の推移をみると、平成27年度以降、1日平均乗車人員が増加し34,000人/日台で推移しています。

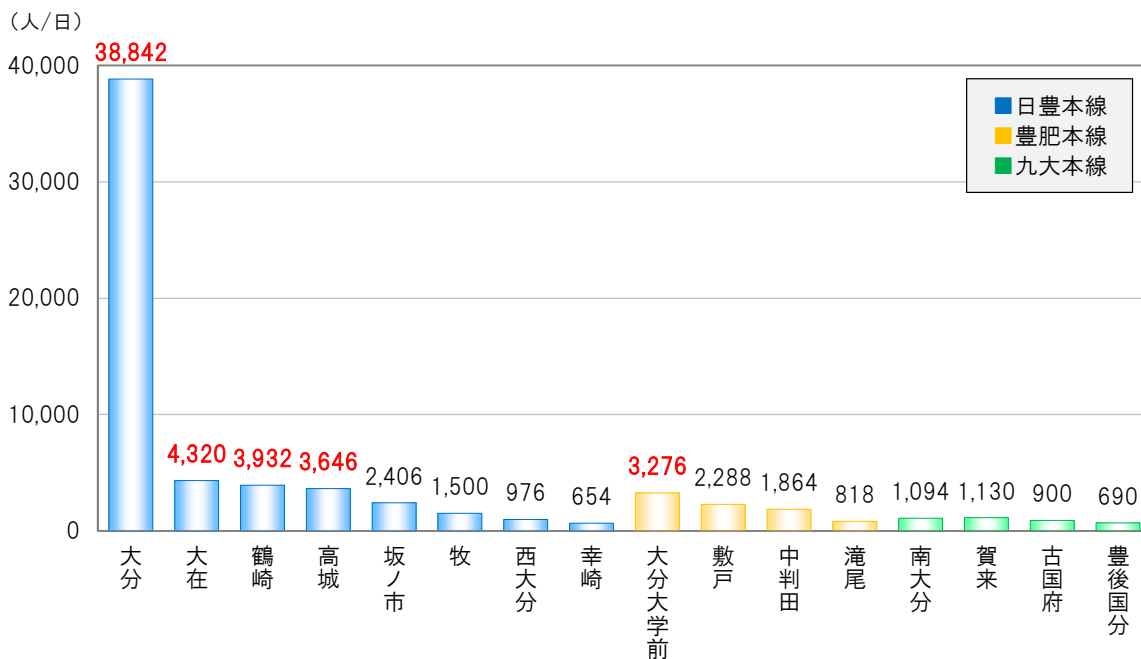
鉄道駅別の1日平均利用者数をみると、すべての鉄道が結節する大分駅は38,842人/日と、市内で最も利用者数が多く、次いで大在駅が4,320人/日、鶴崎駅が3,932人/日、高城駅が3,646人/日となっています。



資料：大分市統計年鑑（平成30年度版）

図 - 市内の鉄道の1日平均乗車人員の推移

※平成29年に関して一部の駅を除く



資料：大分市統計年鑑（平成30年度版）より

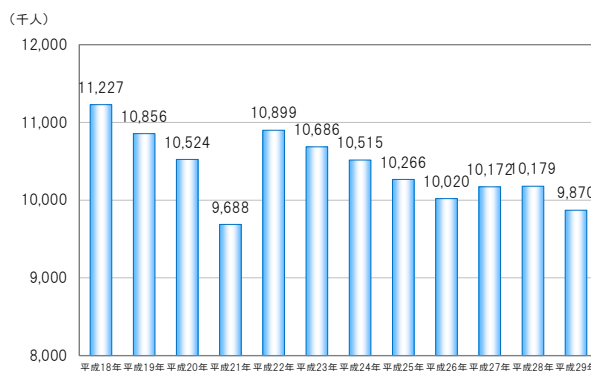
図 - 市内の駅別1日平均利用者数（平成29年度）※一部の駅を除く

3) バス

- 市内のバス乗車人員は、減少傾向にある。

バス路線は民間交通事業者2社が運行しており、市内の各地区を結んでいます。バス乗車人員の推移をみると、減少傾向にあります。

大分市では高齢者を対象とした「長寿応援バス事業」を行っていますが、利用者数はわずかに減少傾向にあります。



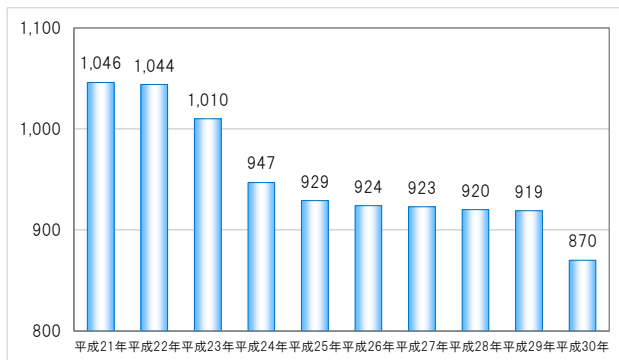
資料：大分市統計年鑑（平成30年度版）

図 - バス乗車人員

4) タクシー

- タクシーの台数は、ここ10年の間に約17%減少している。

大分市にはタクシー事業者が20社あります。市内の事業者ではタクシーの適正化に向けた計画的な減車を行っており、タクシー台数については年々減少傾向にあります。



資料：九州運輸要覧

図 - 市内のタクシー車両台数



4-2. 旧基本構想の評価におけるバリアフリー化の推進に向けた課題

(1) 旧基本構想全体の検証

1) 主要な施設のバリアフリー化の概要

①市役所・支所

市役所や支所のバリアフリー化の状況をみると、施設のエレベーターや多目的トイレ、正面玄関、車いす使用者用駐車場等、大分市役所第2庁舎と野津原支所の多目的トイレのオストメイト対応を除いて概ね整備されています。これは、旧基本構想策定時と同様の状況です。

表 - 市役所・支所の整備状況（平成30年度時点）

	建物階数	EV	多目的トイレ				正面玄関			車いす使用者用駐車場の有無
		有無	有無	車いす対応	オストメイト対応	ベビー用おむつ交換台	段差なし（スロープの有含む）	自動ドア又はスライドドア	視覚障害者誘導用ブロックの有無	
大分市役所本庁舎	9階	○	○	○	○	○	○	○	○	○
大分市役所第2庁舎	6階	○	○	○	×	○	○	○	○	○
鶴崎市民行政センター （鶴崎支所）	4階	○	○	○	○	○	○	○	○	○
大南市民センター （大南支所）	2階	○	○	○	○	○	○	○	○	○
植田市民行政センター （植田支所）	3階	○	○	○	○	○	○	○	○	○
大在市民センター （大在支所）	2階	○	○	○	○	○	○	○	○	○
坂ノ市市民センター （坂ノ市支所）	2階	○	○	○	○	○	○	○	○	○
佐賀関市民センター （佐賀関支所）	2階	○	○	○	○	○	○	○	○	○
野津原市民センター （野津原支所）	2階	○	○	○	×	○	○	○	○	○

○：対応済み、×：未対応

※明野支所は、民間商業施設内にあり、スロープや商業施設内の多目的トイレ等が整備されています。

②鉄道駅

鉄道駅のバリアフリー化の状況をみると、大分駅は、2012年の高架化に伴い、エレベーターや多目的トイレ等が整備されています。平成28年から利用者1日当たり3,000人以上の駅においてバリアフリー整備が順次進められており、鶴崎駅は平成30年度にエレベーターや多目的トイレ等が整備されています。

その他の駅では、駅出入口からホームまでのアクセスにおいて、階段や跨線橋があることから、高齢者や障がい者の移動が困難な状況にあり、バリアフリー化を進めることが求められています。

表 - 大分市内の鉄道駅の整備状況（令和元年12月末時点）

		EV	多目的トイレ				駅出入口		備考
		有無	有無	車イス対応	オストメイト対応	ベビー用おむつ交換台	（スロープの有含む） 段差なし	視覚障害者誘導用ブロックの有無	
日豊本線	西大分駅	×	×	—	—	—	×	×	1面2線 駅舎とホームを跨線橋で連絡
	大分駅	○	○	○	○	○	○	○	4面8線
	牧駅	×	×	—	—	—	×	×	1面1線 駅舎と外部を階段で連絡
	高城駅	予	○	○	予	○	予	○	1面2線 駅舎と外部を跨線橋で連絡 ※2021年にかけてバリアフリー工事実施
	鶴崎駅	○	○	○	○	○	○	○	1面2線 駅舎とホームを跨線橋で連絡 2018年度に駅のバリアフリー整備
	大在駅	予	○	○	○	○	○	○	2面3線 駅舎とホームを跨線橋で連絡 ※2021年にかけてバリアフリー工事実施
	坂ノ市駅	×	×	—	—	—	○	○	1面2線 駅舎とホームを跨線橋で連絡
	幸崎駅	×	○	○	×	○	○	○	2面3線 駅舎とホームを跨線橋で連絡
久大本線	豊後国分駅	×	×	—	—	—	×	×	2面2線 構内踏切で連絡（階段有り）
	賀来駅	—	×	—	—	—	○	×	1面1線
	南大分駅	—	×	—	—	—	○	×	2面2線 構内踏切で連絡
	古国府駅	×	×	—	—	—	×	×	1面1線 駅舎と外部を階段で連絡
豊肥本線	竹中駅	—	×	—	—	—	×	×	1面2線 構内踏切で連絡
	中判田駅	×	×	—	—	—	注	×	1面2線 駅舎とホームを跨線橋で連絡
	大分大学前駅	—	○	○	×	×	○	○	1面1線
	敷戸駅	—	×	—	—	—	○	○	1面1線
	滝尾駅	—	×	—	—	—	○	×	2面2線 構内踏切で連絡

○：対応済み ×：未整備 予：バリアフリー工事にて対応予定 注：段差解消箇所あり

資料：九州旅客鉄道(株)大分支社



③低床バス・福祉タクシー

低床バスの導入割合は、国土交通省の調査(平成 28 年度末)によると、全国平均で 63.7%、大分市は、38.8%となっています。平成 22 年度と比較すると大分市は、全国平均と同様に着実に導入が進められています。

全国の福祉タクシーは、平成 28 年度時点で約 1.5 万台あり、平成 22 年度と比較すると、1.2 倍に増加しています。大分市のユニバーサルデザインタクシーは、平成 22 年度 12 台に対して平成 30 年度は 66 台と増加しています。

表 - 低床バスの導入割合

区分	平成 22 年度			平成 28 年度		
	総車両数	導入車両数	割合	総車両数	導入車両数	割合
大分市	376 台	93 台	24.7%	392 台	152 台	38.8%
全国	59,195 台	29,216 台	49.4%	60,429 台	38,521 台	63.7%

資料：参考資料 4 全国乗合バス事業者の移動円滑基準適合車両導入状況 国土交通省 HP
大分市とは大分バス（株）、大分交通（株）の合計

表 - 福祉タクシー車両数

区分	平成 22 年度	平成 28 年度
	総車両数	総車両数
全国	12,256 台	15,128 台

※ユニバーサルデザインを含む福祉タクシーの車両数

資料：国土交通省 福祉タクシーの導入状況

表 - 大分市のユニバーサルデザインタクシー車両数

区分	平成 22 年度	平成 30 年度
	総車両数	総車両数
大分市	12 台	66 台

※ユニバーサルデザインタクシーの車両数

資料：大分市資料

2) 大分駅周辺地区の生活関連施設におけるバリアフリー整備の取組状況

①生活関連施設のバリアフリーに関する改修・整備

旧基本構想では、大分駅周辺地区について、66の生活関連施設を設定しています。そのうち建築物特定事業を設定したのは2施設です。建築物特定事業のない生活関連施設のバリアフリー化の把握と啓発のために、生活関連施設におけるバリアフリー整備の取組に関するアンケートを毎年度実施しています。

この平成27年～30年のアンケート調査結果から、バリアフリー整備の取組状況を整理しました。

整備件数は、年度毎に公共施設は2～13件、民間施設は1～4件あり、件数にばらつきがあります。整備内容は、和式から洋式トイレへの改修や多目的トイレの設置等トイレに関するものと昇降施設や案内表示等その他の整備があげられています。

音声案内装置等といった設備から多目的トイレの設置、階段をスロープに改善等、施設本体の整備を幅広く取組んでいることがわかります。このことから、次の基本構想策定時には、実現可能な内容から調整を図り、建築物特定事業の施設数を増やすことが考えられます。

表 - 生活関連施設のバリアフリーに関する改修・整備等の件数

		平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	備考（整備概要等）
公共施設 （社会福祉 法人福祉施 設も含む）	トイレ	5	1	2	0	○多目的トイレに改修 ○和式便器を洋式便器に改修 ○男子トイレ小便器に手すり設置
	その他	3	12	3	2	○有効幅の拡幅 ○EVの案内表示 ○階段をスロープに改修 ○階段に手すり設置 ○トイレへの音声誘導装置の設置 ○ホールの誘導用点字ブロック施行 ○公園の水飲み場の改修
	計	8	13	5	2	—
民間施設	トイレ	1	1	1	1	○商業施設-身障者便所の増設 ○商業施設-多目的トイレの設置 ○郵便局-和式便器を洋式便器に更新
	その他	0	2	3	1	○ホテル-車いす用昇降機の設置 ○ホテル-風呂場入口簡易スロープ、シャワーベンチの設置 ○商業施設-公道と敷地内の段差解消
	計	1	3	4	2	—
合計	トイレ	6	2	3	1	—
	その他	3	14	6	3	
	計	9	16	9	4	

注：件数は施設の重複あり



②生活関連施設のバリアフリーに関する点検状況

生活関連施設におけるバリアフリーの点検は、定期点検よりも日常的な点検が多いことがわかります。公共施設も民間施設も同様の傾向を示しています。

表 - 生活関連施設のバリアフリーに関する点検の件数

		平成27年	平成28年	平成29年	平成30年
公共施設 (社会福祉法人福祉施設も含む)	日常点検	3	10	10	9
	定期点検(毎月)	1	4	4	1
	定期点検(毎年)	3	1	2	4
	計	7	15	16	14
民間施設	日常点検	3	4	9	9
	定期点検(毎月)	1	1	5	1
	定期点検(毎年)	1	0	1	0
	計	5	5	15	10
合計	日常点検	6	14	19	18
	定期点検(毎月)	2	5	9	2
	定期点検(毎年)	4	1	3	4
	計	12	20	31	24

注：件数は施設の重複あり

③生活関連施設のバリアフリーに関する教育・研修の実施状況

66の生活関連施設のうち、研修等を行っているのは、年度毎に全体で4~8件と少なく、研修内容は、施設の設備の使い方に関するものが多く、接遇について実施している施設は少ない状況です。

改正バリアフリー法では、公共交通事業者にはバリアフリーの研修計画の提出が求められるようになったため、鉄道やバス事業者の教育・研修は計画的に進むと考えられます。

表 - 生活関連施設のバリアフリーに関する教育・研修等の件数

	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	備考(整備概要等)
公共施設 (社会福祉法人福祉施設も含む)	2	4	3	6	○福祉施設-介護研修月2回 ○美術館-貸出用車いす使用研修 ○美術館-接遇研修 ○税務署-庁舎整備に関する研修 ○税務署-障害者差別解消法の概要 ○文化施設-ユニバーサルマナー研修 ○福祉施設-入浴介助研修 ○教育施設-移動職員へバリアフリー施設、設備の使用
民間施設	2	4	2	2	○鉄道駅-カスタマーサービス研修 ○ホテル-新入社員に設備使用の研修
合計	4	8	5	8	—

注：件数は施設の重複あり

3) 大分市におけるバリアフリーに関するソフト施策の実施状況

旧基本構想では、「心のバリアフリー」について、「気づく・知る」、「理解する」、「実践する」の3つの視点から、行政を中心に事業者や市民と協働で行うこととしています。

「心のバリアフリー」取組数は、大分市全体を対象に増加しており、県や市のホームページや既存のイベントを活用するなど様々な方法で活動を進めています。今後もこのような活動を着実に継続し市民意識の向上を図ることが重要と考えます。

<主な取組>

- 【市】 ・福祉副読本「ふくしの心」を作成し、小中学校に配布、市のホームページに掲載しています。
- 【主に県】 ・ユニバーサルデザイン出前授業は、小中学校等に対して毎年 8~17 校（約 1,000 人位が参加）で開催されており、継続実施されています。
- 【バス】 ・バスの日記念イベントでは、車いす乗車体験イベントを継続開催しています。
- 【市】 ・赤ちゃんの駅を公共施設とともに民間の施設からも募集し、現在 67 件登録されています。



○出前授業の様子

上野丘高校がスーパーグローバルハイスクールの一環として、「暮らし生活」をテーマとして取り組んでいます。1年生 10 人が、フィールドワークとしてのユニバーサルデザインやバリアフリーに関する出前授業に参加しています。



○福祉副読本「ふくしの心」表紙



「赤ちゃんの駅」に登録している施設では、入り口等に専用ステッカーを貼っています

資料：大分市HP



表 - バリアフリーに関するソフト施策の実施状況

視点	基本構想記載内容	取組内容
気づく・知る	「心のバリアフリー」小冊子の作成・市民への啓発活動	福祉副読本「ふくしの心」を作成し、ホームページに掲載
	インターネット等を活用したバリアフリーマップの提供	大分バリアフリーマップ 大分市 HP にて、大分市内にある観光施設等のバリアフリー情報を主に車いすでの利用を想定記載 ことばの道案内：県内の駅やバス停から、公共施設や民間施設までの道のりを「ことば」で道案内
	イベント等にに合わせて、視覚障害者誘導用ブロック上に障害物（放置自転車、看板等）を置かない等の啓発活動	おおいた交通安全フェア等のイベント来場者に、自転車のルール・マナーの周知、啓発等
	自転車利用者への啓発活動（歩道走行時の歩行者優先、低速度走行、放置自転車禁止等）	大分市内の小学生を対象とした「おでかけ自転車マナーアップ教室」、高校生を対象とした「マナーアップ推進モデル校」の指定、一般（その他）向けのマナーアップの取組を実施 大分市中心部において、街頭啓発活動を実施し、自転車利用マナーの向上に向けたチラシ等を配布
	自動車利用者への啓発活動（車いす使用者用駐車施設の適正な利用、違法駐車等の防止等）	車いす用駐車場利用証交付者や、「あったか・はーと駐車場」を設置していただく協力施設に対しての個別説明 小中学校への「ユニバーサルデザイン出前講座」において、児童生徒に対し駐車場の適正利用について呼びかけ
理解する	バリアフリー体験・講座等の開催	福祉学習講座の実施「福祉学習の手引き」を作成して小中学校に配布し、助言、情報提供、連絡調整等のコーディネートをする中で、児童生徒を対象に、車いす、盲導犬、アイマスク、点字、手話等の体験活動等の福祉学習プログラムにより福祉学習講座を実施
		夏のボランティア体験月間の実施 大分県社会福祉協議会及び市町村社会福祉協議会の共催事業で、各種福祉施設等（大分市では 85 施設）の協力を得て、夏休み期間中に県下一斉に、生徒・学生・社会人にボランティア活動を体験
		施設ボランティア体験事業の実施 夏のボランティア体験月間が夏休み期間であるため、市内 48 施設の協力を得て、1 年間を通して体験できる
		ユニバーサルデザイン出前授業
		ユニバーサルデザイン体験空間 県が身近な場所で、ユニバーサルデザインによる文具や玩具に触れる機会を提供するため、民間事業者等の協力を得て設置する文具等の展示スペース
		バリアフリー講習会 フェリー等旅客船の乗組員を対象に高齢者疑似体験や介助体験等と講話及び障がい当事者を交えた質疑応答等の講習会を開催
		障がい者に対する接遇等の研修を開催
		「輪い笑いフェスタ！大分市福祉のつどい」を開催
		「スポーツ・オブ・ハート in 大分」を開催
		パラリンピアン等の学校訪問を開催
障がい者等の衣服制作をするファッション講座及びバリアフリーファッション・ショーの開催		
共生社会ホストタウンイベントを開催		
交通事業者による情報案内・介助の充実	車いす対スロープ付きノンステップバスを用意し、ご来場いただいた方に、車いすでのバス乗車体験	
	新入社員を対象とした社外研修を実施	
実践する	特別な支援を要する園児、児童、生徒へのサポートを行うボランティア制度	ボランティアを随時募集、登録して、特別な支援を要する園児、児童、生徒に限らず、ボランティアを必要としている人へボランティア団体を紹介
	中心市街地へ誰もが安心して外出・買物ができるように、移動困難者へ車いすの貸し出し、付添者のサポート等実施（タウンモビリティ）	重度心身障がい者（児）にタクシー利用券を交付する（障がい種別や程度に応じて①～③いずれかのタクシー利用券） ①小型タクシー利用券 ②福祉タクシー利用券 ③リフト付福祉タクシー利用券 市内に 1 カ月以上住所を有する 65 歳以上の高齢者に「ワンコインバス乗車証」を交付。乗車証を利用することで市内の一般路線バスを 1 乗車につき定額の設定金額で乗車することができる
	子育て支援市民団体等によるバリアフリー施設の情報提供	子育て世帯が利用しやすい施設・サービス等を「子育て支援サイト naana」で公開 外出中に授乳やおむつ替えが可能である等、子育て世帯の利用に配慮した施設を民間からも募集し、「赤ちゃんの駅」として登録するとともに市のホームページ等で周知
	市民の協力を得て、歩道や公園・広場、施設の空きスペース等へのベンチの設置	歩道の拡幅やオープンスペース等の事業を実施している課に対して、ベンチ設置スペースの確保や休憩所設置を検討していただくよう要望
	災害時に自力で避難することが困難な「避難行動要支援者」の避難支援に対する地域活動※	地域への情報提供に関する意思確認を行い、同意をされた方の名簿を避難支援等関係者へ提供 要支援者ごとの個別の避難計画を作成し避難支援等関係者へ提供 要配慮者に対する避難支援体制を整備した自主防災組織に対する補助制度を実施

※旧基本構想にはない追加項目

(2) 大分駅周辺にて設定している重点整備地区における事後評価調査

1) 特定事業計画における事業進捗状況の整理

特定事業計画の事業は、平成 30 年度末時点での完了が全体で 78%であり、都市公園、建築物、その他の特定事業は、100%となっています。道路特定事業が 53%と最も低い値です。

特定事業までの位置づけには至っていない関連事業計画の事業は、平成 30 年度進捗率が全体で 55%であり、公共交通、都市公園の事業は、100%となっています。道路事業が 41%となっています。

表 - 特定事業計画進捗状況 (平成 30 年度末)

種別	路線・施設数	事業数	完了済	予定済	検討中	未着手	H27 進捗率 (完了)	H28 進捗率 (完了)	H29 進捗率 (完了)	H30 進捗率 (完了予定)
道路	15	38	20	5	11	2	24%	41%	53%	53%
都市公園	4	12	12	0	0	0	42%	83%	92%	100%
建築物	2	6	6	0	0	0	100%	100%	100%	100%
交通安全	11	30	26	4	0	0	28%	96%	100%	*87%
その他	3	15	15	0	0	0	80%	100%	100%	100%
全体	35	101	79	9	11	2	41%	74%	80%	*78%

※交通安全特定事業追加

表 - 関連事業計画進捗状況 (平成 30 年度末)

種別	事業数	完了事業		継続中	予定済	検討中	未着手	~H29 進捗率	H30
		~H29 完	H30 完						進捗率
公共交通	5	0	0	0	5	0	0	100%	100%
道路	22	7	6	1	2	0	13	36%	41%
交通安全	16	9	9	0	4	0	3	56%	56%
都市公園	1	1	1	0		0	0	100%	100%
全体	44	17	16	1	7	4	16	50%	55%



完了した特定事業（H30年度末時点）

種別	施設・路線名	事業場所	延長/面積	内容	実施事業量	着手年度	完了年度	事業者名	
道路	国道10号[地下道]	大分駅前交差点	L=229m	地下道通路・階段部 視覚障害者誘導用ブロック改修	横断歩道設置による「アリアリ」化 L=71.5m	H26.10.28	H27.3.13	大分市(土木管理課)	
				地下道階段部 段鼻端部 識別改修		H26.10.28	H27.3.13		
				地下道通路部 視覚障害者誘導用ブロック改良		H26.10.28	H27.3.13		
				地下道通路部 手摺改良		H26.10.28	H27.3.13		
				地下道階段部 手摺改良		H26.10.28	H27.3.13		
	国道197号	寿町～大分県庁	L=1,200m	歩道橋撤去 排水施設の溝幅修正	1箇所 1箇所	H26.8 H28	H26.11 H28	大分県(土木土木事務所)	
	(都)庄の原佐野線	大分市美術館入口交差点～上野丘中学校	L=1,160m	視覚障害者誘導用ブロック設置	4箇所	H28	H28	大分市(土木管理課)	
	(県道)大分港線	昭和通り交差点～新川交差点	L=650m	排水施設の溝幅修正	3箇所	H27.6	H27.12		
	(市道)中央通り線	大分駅前交差点～昭和通り交差点	L=471m	視覚障害者誘導用ブロック改良(両側) 横断歩道接続部 段差解消	L=1,200m 7箇所	H30.2.15 H30.2.15	H30.3.15 H30.3.15	大分市(土木管理課)	
	(都)県庁前古国府線	顕徳町1丁目交差点～上野町西交差点	L=480m	視覚障害者誘導用ブロック改修 横断歩道接続部 路面排水施設改良	4箇所 1箇所	H30.2.15 H30.2.15	H30.3.15 H30.3.15	大分市(土木管理課)	
	(都)大道金池線	大道町1丁目交差点～上野町交差点	L=1,160m	視覚障害者誘導用ブロック改良(両側)	L=800m L=1,700m	H30.2.15 H30.2.15	H30.3.15 H30.3.15	大分市(土木管理課) 大分市(駅周辺総合整備課)	
	(都)末広東大道線	東大道1丁目交差点～末広町交差点	L=250m	横断歩道接続部 段差解消	8箇所	H27.7.29	H27.10.17	大分市(土木管理課) 大分市(駅周辺総合整備課)	
	(都)金池桜ヶ丘線	金池1丁目交差点～金池南1丁目交差点	L=340m	視覚障害者誘導用ブロック改良	L=250m	H29.2.15	H29.3.15	大分市(土木管理課)	
(都)金池桜ヶ丘線	金池南1丁目交差点～桜ヶ丘交差点	L=540m	視覚障害者誘導用ブロック改良	L=340m	H29.2.15	H29.3.15	大分市(土木管理課)		
(都)金池桜ヶ丘線	金池南1丁目交差点～桜ヶ丘交差点	L=540m	視覚障害者誘導用ブロック改良	L=540m	H28年度	H28年度	大分市(駅周辺総合整備課)		
(市道)中央住吉2号線	中央町入口交差点～(市道)中央町南春日線交差点	L=320m	視覚障害者誘導用ブロック改良	2箇所	H30.2.15	H30.3.15	大分市(土木管理課)		
都市公園	若草公園	大分市 中央町2丁目	約0.62ha	多目的トイレの扉改修の検討	N=1箇所	H27.9.1	H27.12.28	大分市(公園緑地課)	
				多目的トイレの扉改修	N=1箇所	H28.9.1	H29.2.28		
	ジャングル公園	大分市 都町3丁目	約0.57ha	水飲み場の改修の検討	N=1箇所	H28.9.1	H28.12.28		
				水飲み場の改修	N=1箇所	H30.12.25	H30.12.28		
大手公園	大分市 府内町2丁目	約0.24ha	多目的トイレの扉改修の検討	N=1箇所	H27.9.1	H27.12.28	大分市(公園緑地課)		
			多目的トイレの扉改修	N=1箇所	H28.9.1	H29.2.28			
			園路等の改修(スロープ表示板、転落防止柵の設置等)	-	H27.9.1	H27.12.28			
			園路等の改修(スロープ表示板、一部ベンチの撤去)	-	H28.9.1	H28.12.28			
大手公園	大分市 府内町3丁目	約0.35ha	北側出入口の改修	N=1箇所	H26.7.1	H26.10.31	大分市(公園緑地課)		
			通路(北側出入口～多目的トイレ)の改修	L=14m	H26.7.1	H26.10.31			
			男子トイレ(小便器、手摺)の改修の検討	N=1箇所	H28.9.1	H28.12.28			
			男子トイレ(小便器、手摺)の改修	N=1箇所	H29.8.22	H29.9.5			
建築物	大分県立美術館	大分市 寿町	約16,800㎡	多目的トイレ設置	4箇所	-	H27.4.24	大分県(県立美術館推進室)	
				車いす使用者用駐車施設設置	9箇所	-	H27.4.24		
JRおおいシティ(大分駅ビル)	大分市 要町	約107,000㎡	授乳室設置	2箇所	-	H27.4.24	九州旅客鉄道(株)		
			多目的トイレ設置	9箇所	-	H27.4.15			
交通安全	国道10号(生活関連経路A-1)	新町信号		視覚障害者用音響装置設置(信号あり)	1カ所	H27.6.30	H27.9.10	大分県警察	
		オアシス南先交差点		エスコートゾーン	2カ所	H28.2.20	H28.3.15		
		中央町3丁目交差点		視覚障害者用音響装置設置(信号あり)	1カ所	H28.10.22	H29.1.29		
		末広町交差点		視覚障害者用音響装置設置(信号あり)	1カ所	H28.10.22	H29.1.29		
		中央町2丁目交差点		視覚障害者用音響装置設置(信号あり)	1カ所	H28.10.22	H29.1.29		
		ニッセイ大分駅前ビル北 東交差点		エスコートゾーン	1カ所	H28.2.20	H28.3.15		
	国道210号(生活関連経路A-3)	中央町2丁目交差点		エスコートゾーン	4カ所	H28.12.27	H29.2.20		
		新町2番1号ヤマトビル先		エスコートゾーン	3カ所	H28.2.20	H28.3.15		
		末広町2丁目交差点		視覚障害者用音響装置設置(信号あり)	1カ所	H27.11.21	H28.3.20		
		大道小学校北交差点		視覚障害者用音響装置設置(信号あり)	1カ所	H27.11.21	H28.3.20		
		大道町2丁目9番 大道小学校北		エスコートゾーン	1カ所	H28.2.20	H28.3.15		
		末広町2丁目交差点		エスコートゾーン	5カ所	H28.12.27	H29.2.20		
	(都)庄の原佐野線(生活関連経路A-4)	シンボルロード入口交差点		視覚障害者用音響装置設置(信号あり)	3カ所	H27.6.30	H27.9.10		
		桜ヶ丘交差点		視覚障害者用音響装置設置(信号あり)	1カ所	H27.6.30	H27.9.10		
		上野町西交差点		視覚障害者用音響装置設置(信号あり)	1カ所	H27.6.30	H27.9.10		
		上野丘中学校		視覚障害者用音響装置設置(信号あり)	1カ所	H27.6.30	H27.9.10		
		シンボルロード入口		エスコートゾーン	1カ所	H28.2.20	H28.3.15		
		(市道)中央通り線	大分銀行本店南西		エスコートゾーン	1カ所	H28.12.28		H29.3.15
		(都)県庁前古国府線	上野町交差点		エスコートゾーン	4カ所	H28.12.27		H29.2.20
		(都)大道金池線(生活関連経路A-8)	大分駅南口交差点		エスコートゾーン	3カ所	H28.2.20		H28.3.15
	(都)末広東大道線	大道町1丁目交差点		エスコートゾーン	4カ所	H28.12.27	H29.2.20		
		末広町南交差点		エスコートゾーン	3カ所	H28年度	H29.2.20		
		(都)末広東大道線	東大道1丁目交差点		視覚障害者用音響装置設置(信号あり)	1カ所	H26.11.29		H27.2.18
		(都)大分駅 上野丘線(生活関連経路A-11)	ホルトホール西		視覚障害者用音響装置設置(信号あり)	1カ所	H26.11.29		H27.2.18
シンボルロード中央			エスコートゾーン	4カ所	H28.2.20	H28.3.15			
(都)金池桜ヶ丘線		ホルトホール南東交差点		エスコートゾーン	3カ所	H28.2.20	H28.3.15		
その他	府内中央口広場	末広町1丁目	約1.6ha	車いす使用者用駐車施設設置	2箇所	H26年度	H26年度	大分市(駅周辺総合整備課)	
				案内板設置	4箇所	H26年度	H26年度		
				視覚障害者誘導用ブロック設置	700m	H26年度	H28年度		
				低床バス等に対応したバス乗降場の整備	7ハース 60m	H24年度 H24年度	H25年度 H26年度		
				休息施設設置	11箇所	H26年度	H26年度		
				デジタルサイネージ設置(災害情報等の提供)	1箇所	H26年度	H26年度		
	上野の森口広場	東大道1丁目	約0.8ha	多目的トイレ設置	1箇所	H28年度	H28年度		
				車いす使用者用駐車施設設置	3箇所	H22年度	H23年度		
				視覚障害者誘導用ブロック設置	440m	H25年度	H25年度		
				案内板設置	1箇所	H26年度	H27年度		
				低床バス等に対応したバス乗降場の整備	2ハース	H22年度	H23年度		
				休息施設設置	8箇所	H25年度	H25年度		
大分いこいの道	東大道1.2丁目	約440m (約2.6ha)	多目的トイレ設置	1箇所	H24年度	H25年度			
			ベンチ設置	20箇所	H24年度	H25年度			
			案内板設置	1箇所	H28年度	H28年度			

2) 施設管理者と障がい者団体へのヒアリング

特定事業の各管理者を対象として、実施箇所におけるPRしたい箇所や課題について、また、旧基本構想時に協力をいただいている障がい者団体に対し、事業実施箇所の良くなった点や問題点等ヒアリングを行い、意向を把握しています。

①施設管理者ヒアリングの調査概要

目的：施設管理者が実施したバリアフリー化に関する整備や点検・研修状況の実態「心のバリアフリー」の取組状況等をヒアリング

時期：平成31年2月27日～2月28日

対象団体：国土交通省大分河川国道事務所、大分県土木建築部道路保全課、大分県警察本部交通規制課、大分中央警察署交通第一課、大分県芸術文化スポーツ振興課、株式会社JR大分シティ施設運営部、大分市都市計画部都市交通対策課、大分バス株式会社、大分交通株式会社

②障がい者団体ヒアリングの調査概要

目的：事業実施箇所について、良くなった点や問題点等をヒアリング

時期：平成31年2月8日～3月15日

対象団体：大分市身体障害者福祉協議会連合会、大分市聴力障害者福祉会、大分市視覚障害者協会、社会福祉法人幸福会、社会福祉法人シンフォニー、公益社団法人大分県精神保健福祉会、社会福祉法人大分すみれ会、naanaパートナー

③調査の実施方法

ヒアリング票を作成し、担当者へのインタビュー形式で回答を得ています。

施設管理者と障がい者団体へのヒアリングによる意向内容について、次のように整理しています。

○移動経路について

- ・道路特定事業は、令和2年までに完了する見通しです。
- ・駐輪場の整備により、歩道の放置自転車が半減しています。
- ・踏切が無くなり、車いすによる南北の移動がしやすくなりました。
- ・歩車分離式の交差点が多くなるとよいです。
- ・歩道橋が減り、歩道が安心して通れるようになりました。
- ・エスコートゾーンのない所は設置してほしいです。
- ・大分駅からオアシスに行く時、アーケードにより雨に濡れず行けるようになりました。
- ・ホルトホールの子どもルームで遊んだ後、大分駅に行くときにすごく行きやすくなったと感じます。水が出るところもあり、子ども達も楽しんでいました。

○公共交通機関について

- ・マウントアップのバス停が増えれば、車いす取扱い可能箇所が増えます。
- ・中心市街地循環バスのバス停は、バス停のマウントアップを実施しているが、要町、上野丘公園の2箇所では構造上設置できない状況です。



- ・以前はノンステップバスだと車両の底が地面に当たり傷つく可能性がありました。現在はその問題が解消し、ノンステップバスのみ導入しています。
- ・毎年数台、バス車両の更新により導入するときは、ノンステップバスにするようにしています。
- ・大分駅では障がい者自らエレベーターでホームへ上がれます。駅員は、スロープ板を持ってきてくれるので乗車しやすいです。しかし、ホームと電車の段差があるため一人での乗車は無理です。
- ・無人駅での乗車時は車掌さんが対応できるようになるとよいのではないのでしょうか。

○公園について

- ・身体障がい者にとってトイレ利用は重要な問題です。どこのトイレが利用できるかを把握して外出しますが、時間制限があるトイレは、夜、カギが閉まっているため不便です。管理上の兼ね合いもあるが利用時間等、検討してほしいです。
- ・公園のトイレがきれいであり、わかりやすく使いやすくなっています。

○公共施設について

- ・県立美術館は建物自体新しい、ユニバーサルデザインにあわせて造られています。
- ・南蛮 BVNGO 交流館はバリアフリーと外国人対応として多言語化を行っています。
- ・ホルトホールに体験施設はあるが、あまり知られていません。
- ・市役所本庁舎はトイレが狭いため、改修によるバリアフリーが求められます。

○心のバリアフリー

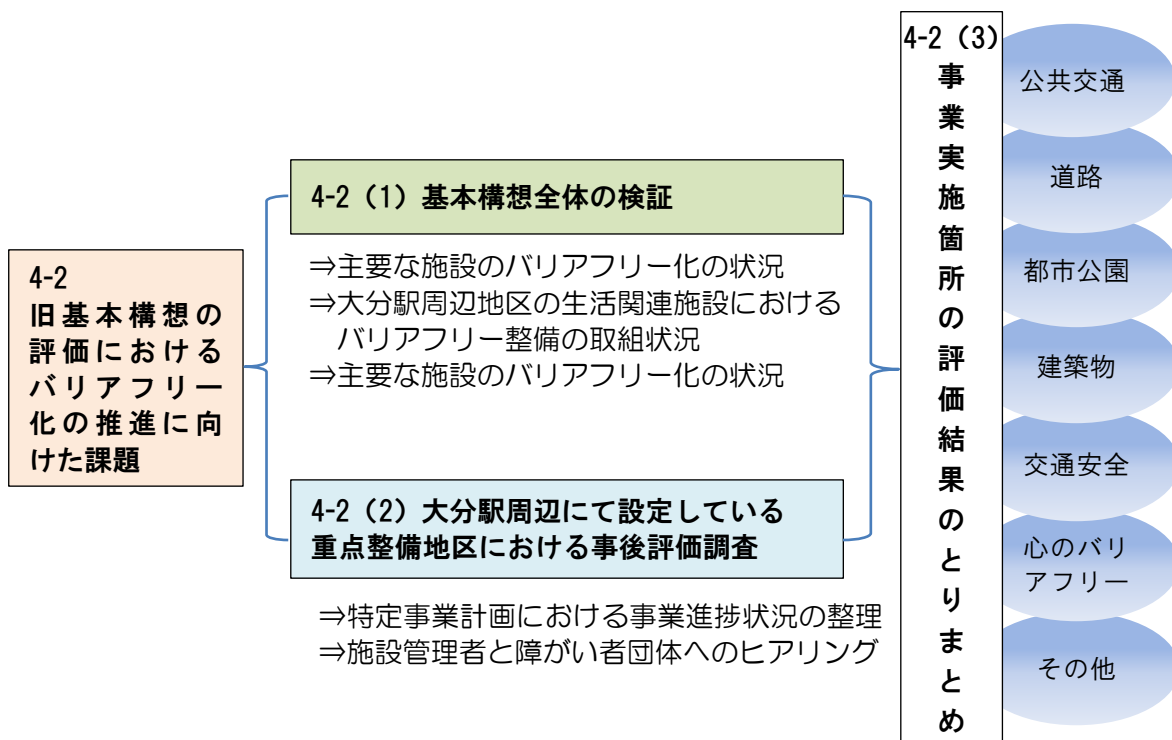
- ・バリアフリーに関して認識は向上していると感じます。
- ・県立美術館では聴覚障がい者の為にタブレット端末を使いビデオ通話で大分県聴覚障害者センターと手話で会話できます。
- ・JR 大分シティではインフォメーションで、筆談を行っています。
- ・大分バスでは視覚障がい者に対して、音声案内・系統案内を行っています。
- ・大分交通ではモニターにて2つ先のバス停を案内できます。ほぼ全ての車輛に多言語で表現されています。
- ・バス事業者の（特に運転手に対する）教育、研修等のソフト面の強化が大事です。
- ・バリアフリーが施されたトイレの表記について、障がい者が主に使うトイレだと一目で分かるような表記（例えば「バリアフリートイレ」）が望まれます。

○その他

- ・大分市が福祉に関するイベント等を主催して開催するのが望ましいです。
- ・駅が賑わい、買い物がいやしくなりました。また、駅前が整備され、イベントスペースができ、障がい者が参加しやすくなり喜んでいきます。

(3) 事業実施箇所の評価結果のとりまとめ

旧基本構想の評価におけるバリアフリー化の推進に向けた課題について、旧基本構想全体の検証及び大分駅周辺にて設定している重点整備地区における事後評価調査を踏まえて、以下に示す事業実施箇所の評価結果のとりまとめを行っています。



①公共交通による評価結果

- 路線バスのノンステップバスの導入が進んでいます。低床バス導入は、市全体では約 4 割と全国の約 6 割より低い状況です。
- 今後、車両を更新する際はノンステップバスを導入する予定です。
- 中心市街地循環バスの運用が平成 27 年より開始しています。
- 中心市街地循環バスのバス停について、バス停のマウントアップを実施しているが、要町、上野丘公園の2箇所では構造上設置できない状況です。

②道路による評価結果

- 道路特定事業は、平成 30 年度で約 5 割が完了。令和 2 年度までに完了する見通しです。
- 駐輪場の整備により、歩道の放置自転車が半減しています。
- 障がい者団体のヒアリング調査では、歩道の整備、歩道橋の撤去、地下道の代わりに横断歩道が設置されたことにより、安全に移動しやすくなったとの声が聞かれます。
- なお、横断歩道については、歩車分離式の信号の設置の要望が挙げられています。



③都市公園による評価結果

- 都市公園特定事業は、平成 30 年度で完了済です。
- 障がい者団体のヒアリング調査では、公園のトイレが整備され、車いす利用者を含め使いやすくなったとの声が聞かれます。
- なお、多目的トイレは夜間に施錠されており、障がい者が夜間にトイレを利用できず不便との意見が挙げられています。

④建築物による評価結果

- 建築物特定事業は、平成 27 年度に完了しています。
- 重点整備地区の生活関連施設には公共施設と民間施設合わせて 66 の施設があります。基本構想における特定事業を行った施設は 2 つと限られています。

⑤交通安全による評価結果

- 交通安全特定事業は、平成 30 年度で約 9 割が完了済です。
- 視覚障がい者団体のヒアリング調査では、エスコートゾーンの設置により安心して横断歩道を渡れるようになり、未設置の横断歩道にも設置してほしいとの要望が挙がっています。

⑥心のバリアフリーによる評価結果

- 「心のバリアフリー」による取組数が緩やかに増加しており、県や市のホームページ、既存のイベントを活用するなど様々な方法で活動を進めています。
- 障がい者団体のヒアリング調査でも、以前に比べると障がい者への理解は進んでいるとの評価を得られていますが、更なる活動の推進、公共交通事業者に対する教育、研修の要望が挙がっています。

⑦その他の評価結果

- 府内中央口広場、上野の森口広場、大分いこいの道の事業は、平成 26～28 年度に完了しています。
- 大分駅周辺の整備により、障がい者団体より賑わいが生まれ、イベント等に障がい者が参加しやすくなったとの声が聞かれます。

4-3. 住民アンケート調査

平成25年度に策定した「大分市バリアフリー基本構想」を改定するにあたり、バリアフリーに関する市民の意向を把握し、本計画における参考資料とするため、住民アンケートを実施しています。

〈住民アンケート調査結果概要〉

期 間：令和元年7月10日～8月2日

回 収：大分市内に在住される18歳以上の方の中から1,972人を無作為で抽出し、調査票を郵送による配布及び回収による調査を実施しました。

※配布数1,972票、回収数582票、回収率29.5%

調査について、次のような結果を得ています。

①主要な施設への移動手段について

自宅から市役所等官公庁施設・医療施設・商業施設までの移動手段について、約6割が「自動車（自分で運転）」であり、約4割は徒歩や公共交通等を活用しています。

一方、鉄道駅・バス停までの移動手段は、「自動車（自分で運転）」が3割以下となっており、徒歩や公共交通等の活用が多い結果を得ています。

また、バス停までの移動手段は「徒歩または車いす」が約8割を占めています。これらのことから、生活関連経路の整備（ハード整備）により、移動等円滑化促進に一定の効果が得られていると考えられます。

②道路利用者の傾向について

道路（歩道）利用者は、幅員や段差、傾斜についてバリアを取り除き、夜間照明や休憩施設（ベンチ）の設置を望む傾向がみられ、また、自転車と歩行者の通行空間の分離についても求められています。

生活関連経路の整備にあたり、これらを解消することにより、安全性や快適性等の効果を期待されます。

③鉄道駅利用傾向について

鉄道駅の利用状況は、「大分駅」が最も高く、次いで「大在駅」「鶴崎駅」「高城駅」となっています。これらの鉄道駅については、ベンチ等の休憩施設の設置や送迎スペースの確保が求められています。また、ホームまで階段がある駅については、エスカレーターやエレベーターの設置を望む意見がある他、トイレの使いづらさや改札の幅の解消が求められています。

各鉄道駅の利用者数や利用者のニーズを踏まえて、順次整備を進めていく必要があります。



④心のバリアフリーについて

「心のバリアフリー」について、約6割が「共感できる/好ましい」と感じています。しかしながら、研修会等への参加について約6割が「参加経験はない」と回答しています。参加経験者の内訳をみると、学校や勤務先で「心のバリアフリー」に関して学ぶ機会があったとしています。

「心のバリアフリー」の推進は、学校教育や広報活動が有効であると感じており、これらを充実させることにより、バリアフリーに対する意識の醸成が図られるものと思われます。

また、困っている人を見かけた人の約8割が「手助けをした」と回答しており、「心のバリアフリー」の取組を充実し「ソフト面」からバリアフリー化を推進することが望まれます。

⑤住民参加の推進や啓発活動について

「バリアフリーは環境整備だけでは完璧だと思いません。まずはバリアフリーを知ること理解すること、気づくことが大切だと思います。そのための教育、情報発信の工夫が必須です。人で支援できればそれもバリアフリー、物に頼るだけではなく、弱い人、困っている人に手を差し伸べる雰囲気づくりも必要です。」

このように、バリアフリーによる活動の周知や普及、住民参加の推進、啓蒙・啓発活動の必要性を望む声が多く求められています。

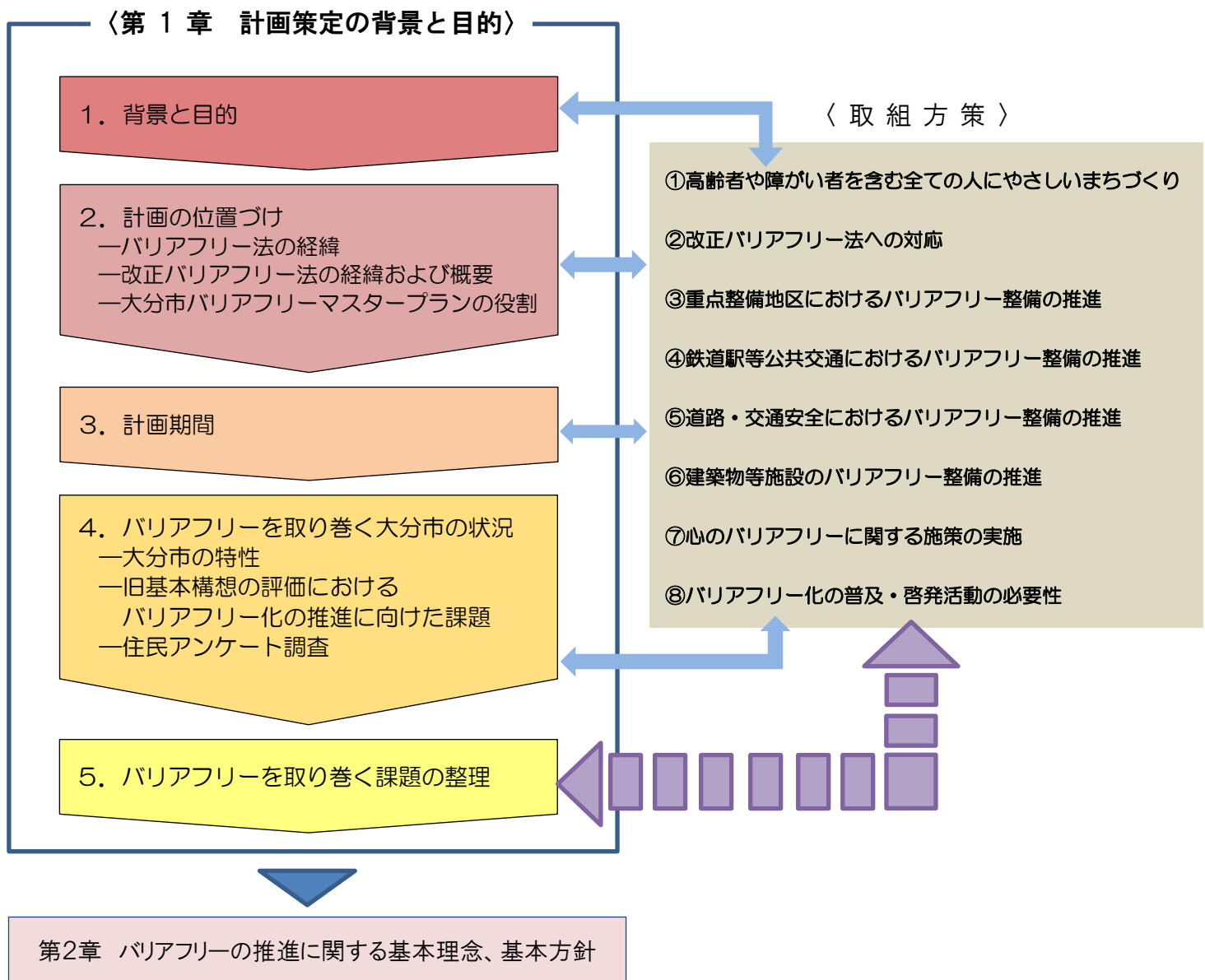
⑥その他

バリアフリーの利用について、アンケートには次のような回答者の声が見られます。「ユニバーサルデザインをもっと取り入れてもらいたい」、「障がい者のためだけでなく市民みんなが過ごしやすいまちづくりが望まれる」、「外国人向けの表示が不足している」等々、高齢者や障がい者だけでなく、広く多様な人々が利用することのできる、施設の充実を望む声が寄せられています。

5. バリアフリーを取り巻く課題の整理（取組方策）

本章「計画策定の背景と目的」では、バリアフリーに関する「背景と目的」を踏まえ、改正バリアフリー法によるバリアフリーマスタープランの目的や「計画の位置づけ」及び「計画期間」を定め、大分市の特性や旧基本構想の評価、住民アンケート調査の分析による「バリアフリーを取り巻く大分市の状況」を把握し、「バリアフリーを取り巻く課題の整理」を導いています。

バリアフリーを取り巻く課題の整理は、バリアフリー化の推進に関する基本方針を導くために、次に示す8つの取組方策について整理します。





①高齢者や障がい者を含む全ての人にやさしいまちづくり

平成 25 年度に策定している旧基本構想においては、障がいの有無や年齢にかかわらず、安心して生活できるようにバリアフリーを展開するため、「人やまち 暮らし広がる 大分市」を基本理念として掲げ、施策を展開しています。

また、住民アンケートでの調査結果では、広く多様な人々が利用することのできる施設の充実を望む声が寄せられ、賛同する声が届いています。

高齢者や障がい者を含む全ての人にやさしいまちづくりが求められています。

②改正バリアフリー法への対応

バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組を促進するために、2020 年東京パラリンピック競技大会の開催を契機とした共生社会の実現とともに、高齢者や障がい者等も含んだ一億総活躍社会の実現の必要性等から、バリアフリー法が平成 30 年に改正されています。改正では、移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の策定により、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障がい者等が利用する施設が集まった地区において、面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すものとされています。

大分市は、これまで平成 25 年度に旧基本構想を策定し、大分駅周辺地区を重点整備地区としたバリアフリー整備を推進していますが、これまでの経緯を踏まえ、改正バリアフリー法に従い、バリアフリーマスタープランの作成を行います。

③重点整備地区におけるバリアフリー整備の推進

旧基本構想策定後、目標年度（令和 2 年）の概ね中間時点に当たる平成 30 年度末には、全体の特定事業進捗率が 78%と整備が順調に進められています。障がい者団体等利用者からもこれらのハード的な整備は、一定の評価が得られています。

道路特定事業においても 53%と概ね計画通り進んでいますが、未整備な箇所もあり、生活関連経路のネットワークが形成されていない路線もあります。今後とも特定事業を進めることが重要です。

④鉄道駅等公共交通におけるバリアフリー整備の推進

鉄道駅のバリアフリー化は、大分駅、鶴崎駅、大在駅について進められていますが、その他の駅では駅出入口～ホームまで跨線橋や階段等があり、バリアフリールートは確保されていません。また、低床バス導入率も全国よりも低い状況にあります。

鉄道やバスに関する公共交通のバリアフリー化においては、改正バリアフリー法の基準を目標に、今後も努力する必要があります。

⑤道路・交通安全におけるバリアフリー整備の推進

道路特定事業は、路線や箇所数が多くなることから、事業の推進が厳しい状況にあります。しかし、旧基本構想は、生活関連経路の整備を次のように設定し、バリアフリーのネットワーク形成を促進するように考慮されています。今後もこのような考え方をもとに、利用者のニーズに対応し、かつ、実現可能な整備を実施するように進めていくことが重要です。

生活関連経路A 移動等円滑化基準に適合した歩道の整備を行う経路

生活関連経路B 移動等円滑化基準の中で実現可能なバリアフリー化の歩道の整備を行う経路

生活関連経路C 歩行者の安全性を高め、実現可能なバリアフリー化の歩道の整備を行う経路

⑥建築物等施設のバリアフリー整備の推進

旧基本構想における重点整備地区である大分駅周辺地区の生活関連施設には公共施設と民間施設合わせて66の施設があります。基本構想における特定事業を行った施設は、少数に限られています。

バリアフリー化に関する要望では、公民館等交流施設に対する整備が多く挙げられました。施設管理者のアンケート調査では、施設管理者の努力による整備も見られます。

今後の基本構想では、生活関連施設について、実現可能な整備を実施するように進めていくことが重要です。また、施設に対して、バリアフリー整備への経済的な支援も今後の課題と考えられます。

⑦心のバリアフリーに関する施策の実施

改正バリアフリー法において、「心のバリアフリー」の取組を重視することが記載されています。

本市では、「心のバリアフリー」への取組数が緩やかに増加しており、県や市のホームページや既存のイベントを活用するなど様々な方法で活動を進めています。

障がい者団体等利用者からも「心のバリアフリー」への取組は、一定の評価が得られています。今後もこのような活動を着実に継続し市民意識の向上、並びに公共交通事業者に対する教育・研修を図ることが重要と考えます。

⑧バリアフリー化の普及・啓発活動の必要性

本市は、バリアフリー基本構想を策定し、一体的・総合的なバリアフリー化を推し進めています。

その間、市域の情勢は、JR大分駅の高架開業を皮切りに、ホルトホール大分や県立美術館、大分駅ビル等の大型集客施設の整備等、時代の変遷に伴う市街化の進展とともに、バリアフリー化による施設整備が進められています。

このような実績による成果を踏まえ、多くの市民にバリアフリーの周知と、施設利用の向上及び普及を促す活動を推進していくことが重要だと考えます。



第2章 バリアフリーの推進に関する 基本理念、基本方針



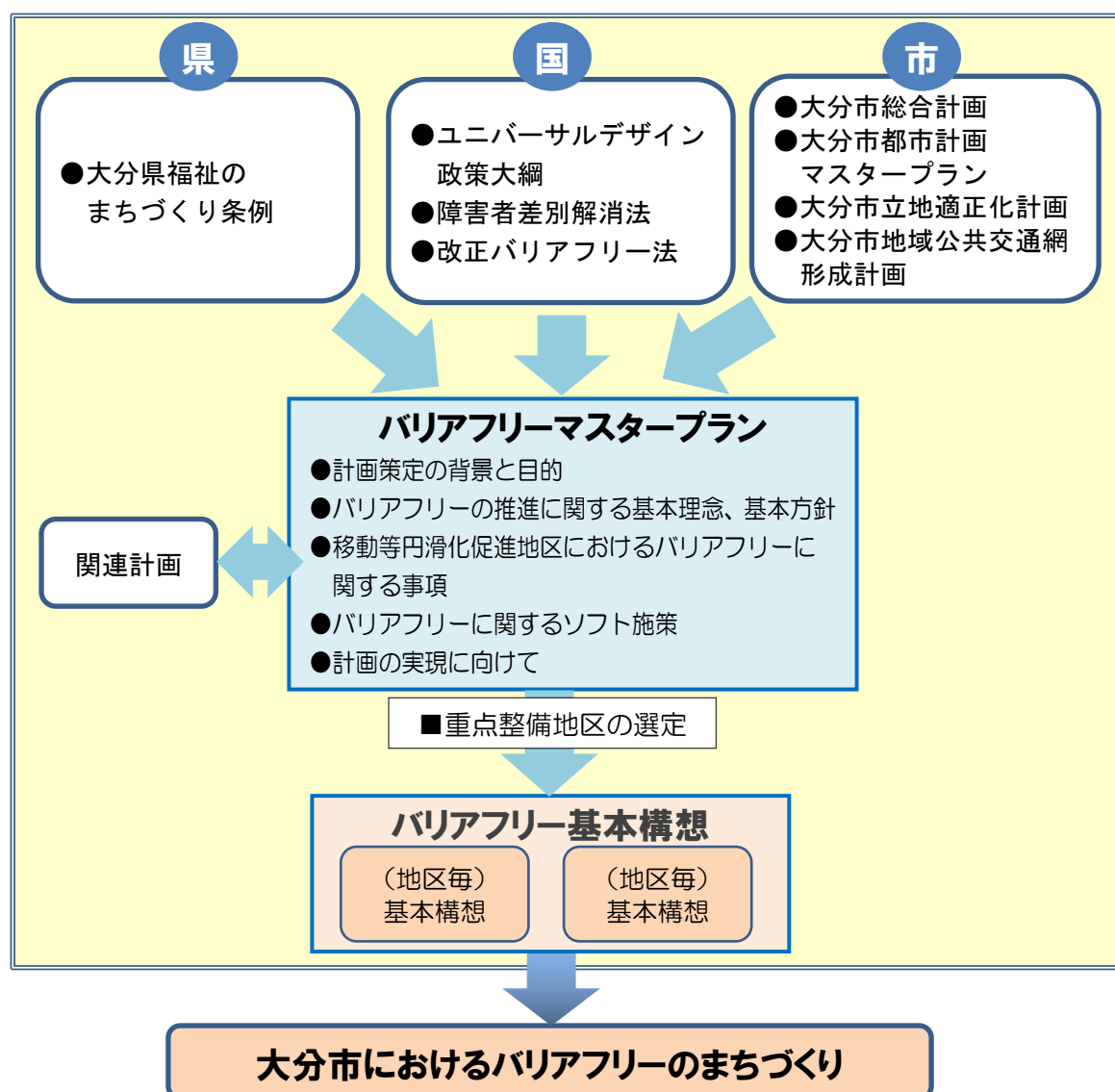
1. 基本理念及び基本方針

1-1. 基本的な考え方

(1) 大分市バリアフリーマスタープランの位置づけ

大分市バリアフリーマスタープランは、旧基本構想の成果とともに、平成30年度に公布、その後施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」（改正バリアフリー法）に則り策定します。

また、上位計画となる「大分県福祉のまちづくり条例」や「大分市総合計画」を踏まえ、市のまちづくりに関する施策や事業との連携を図りながら計画し、バリアフリーのまちづくりの実現に向けたマスタープランを策定します。



(2) 基本的な考え方

旧基本構想では、高齢者や障がい者を含む全ての人が安心・安全に回遊できる、人にやさしいまちづくりを目的としています。このことは、障がいのある人が社会生活をしていく上で障がい（バリア）となるものを除去する考えのもと、障がいの有無、年齢・性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすい都市の基盤整備や生活環境をデザイン（ユニバーサルデザイン）する姿勢に相通じます。外国人との交流についても、観光客の増加や留学生の受け入れ等による傾向を踏まえ、ユニバーサルデザインによる対応が求められます。

本計画における基本的な考え方について、高齢者や障がい者を含む全ての人を対象とするバリアフリー・ユニバーサルデザインのまちづくりを目指すものとします。

そして、バリアフリー法の改正により、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」を目指し、バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組を強化するために、バリアフリーマスタープランの作成や心のバリアフリーの推進等、新たに提起しています。

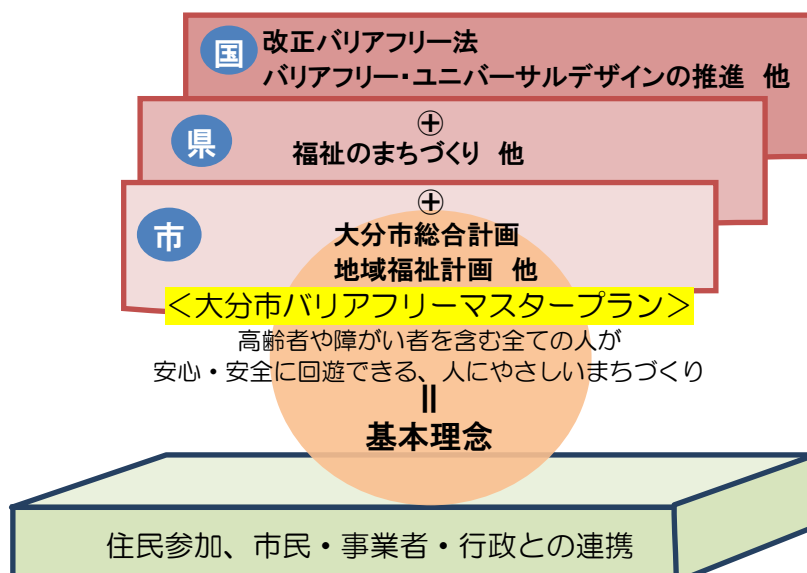
《高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律 第一条の二》

(基本理念)

この法律に基づく措置は、高齢者、障害者等にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のものの除去に資すること及び全ての国民が年齢、障害の有無その他の事情によって分け隔てられることなく共生する社会の実現に資することを旨として、行われなければならない。

本市は、大分市総合計画において、「笑顔が輝き夢と魅力あふれる未来創造都市」の実現に向け、障がいのある人が安全で快適に移動することのできる総合的な交通対策を推進するために、施設・情報のバリアフリー化を掲げています。また、大分市地域福祉計画において、「支え合って共に生きる みんなが主役のまちづくり」を基本理念としています。

これらのことを踏まえ、今後も、大分市全域において地域特性や社会情勢の変化等を考慮して、市民の意見を反映する住民参加を促進し、市民、事業者、行政との連携によるバリアフリー化に取り組めます。





1-2. 基本理念

障がいの有無や年齢にかかわらず、安心して生活ができるようにバリアフリーに対する人々の理解がさらに深まり、まちの環境整備が進むことで、バリアフリーのまちづくりが大分市全体に広がっていく、そのようなイメージが伝わる表現として、次のような基本理念を設定しています。

基本理念

だれもが自由にどこへでも豊かさあふれる大分市

○だれもが自由にどこへでも

歩行空間や公共交通機関、公共施設をはじめとするハード施設の整備とともに、心のバリアフリーの取組を推進することで、障がいの有無、年齢・性別、人種等にかかわらず、誰もが安全で安心して、円滑に行きたい場所へ自由に移動することができる生活環境を目指します。

○豊かさあふれる大分市

誰もが円滑に移動することができるためのハード面のバリアフリー、およびソフト面のバリアフリーの推進により、結果として得られるのは生活圏域の拡大です。これに伴い、多くの文化的・社会的活動への参加へ結びつけることができ、共生社会を実現します。

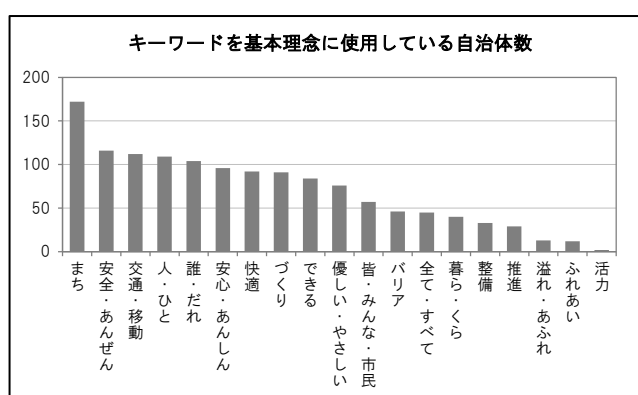
注) 基本理念を表すフレーズの抽出について

基本理念を表すキーワードを選出するにあたり、全国的な傾向によるトレンドを読み取り、表現方法等を理解するために、日本文理大学西村研究室においては、その研究成果をとりまとめています。

研究室では、全国の各自治体で策定しているバリアフリー基本構想における悉皆調査を行い、文章表現、文字数、副題の有無、キーワード抽出等、調査結果をまとめています。

キーワードの選定においては、「まち」「安全」「安心」「バリア」等上位に占めるワードとともに、大分市に類似した自治体（人口、高齢化率）による文章の表現方法等、全国的傾向を理解し、本市の理念の設定について、調査結果を活用しています。

表 - 日本文理大学西村研究室による実態調査



都道府県	市町村	理念	人口(万人)	高齢化率(%)
福島県	いわき市	<ul style="list-style-type: none"> ●地域特性を活かしたまちづくりに即したバリアフリー化を実現します。 ●市民の利用形態に即したまちの利便性を向上させます。 ●市民との協働によるバリアフリー化を展開していきます。 	35.02	28.4
群馬県	高崎市	誰もが心豊かに暮らしの楽しみを実感できるまちづくり	37.09	26.5
千葉県	松戸市	みんなでつくろう バリアのないまち まつど	48.35	25.6
	柏市	「街にでかけよう」－いつでも、どこへでも－	41.4	24.4
東京都	八王子市	『人とひと、人と自然が共生し、だれもが生き生きするまち』（基本計画）	57.75	25.0
	町田市	駅周辺地区ごとに理念あり	43.23	25.6
大阪府	高槻市	人にやさしいまち、人がやさしいまち	35.18	27.7
	枚方市	『だれもが安全・快適に安心して移動できる魅力と活気にあふれるまちづくり』	40.42	27.0
兵庫県	姫路市	『だれもが安全で安心して快適に移動できる共生のまちづくり』	53.57	25.2
奈良県	奈良市	だれもがいきいきくらし、気軽に出かけられる古都奈良 ～安全・安心で快適な生活と観光の共生を目指して～	36.03	28.6
岡山県	倉敷市	ひと、輝くまち 倉敷。	47.71	26.7
広島県	福山市	安心、安全、快適な住みよいまちの実現 ～交通バリアフリーの視点から～	46.48	26.9
香川県	高松市	人にやさしく、楽しく、安全で快適に生活できる高松づくり	42.07	27.0
大分県	大分市	人やまち 暮らし広がる 大分市	47.81	24.7



1-3. 基本方針

基本理念に基づき、バリアフリー化の推進に向けた課題の解決に向けて、これまでの基本方針をより一層発展させるために、バリアフリーマスタープランの基本方針を次のように定めます。

基本理念…だれもが自由にどこへでも豊かさあふれる大分市

基本方針

1. バリアフリー・ユニバーサルデザインを基本としたまちづくりの大分市全域への拡大

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、年齢、障がいやケガの有無、性別等に関わらず、誰もが社会参加ができる安全で快適なまちづくりを推進します。バリアフリーマスタープランの策定により、移動等円滑化促進地区の選定及び重点整備地区を設定し、バリアフリー・ユニバーサルデザインを基本としたまちづくりにおける大分市全域への拡大を推進します。

2. 誰もが円滑に移動できるバリアフリー環境の形成強化

本市の都市計画、公共交通ネットワークの特性を踏まえ、高齢者や障がい者をはじめ誰もが、歩行または公共交通を利用してどこへでも円滑に移動ができるバリアフリー化の環境整備を推進します。不特定多数の人々が利用する施設において、バリアフリーの取組を進めます。

3. 市民・事業者・行政の協働による住民参加の取組

事業者や国・県・市の連携を図り、不特定多数の人々が利用する施設を含む一体的かつ重点的なバリアフリー化を推進します。また、計画段階での高齢者、障がい者等との意見を交わすなど、住民参加によるバリアフリー化に取組みます。

4. 継続的なバリアフリー化の進行管理と検証

バリアフリー化は単発的な整備で完了するものではなく、また、費用面や整備内容によって短期的に整備を完了することが難しい場合もあることから、面的かつ一体的な整備を継続的に取組むことが必要です。

継続的な取組を行うにあたっては、取組の進行管理を行いながら、PDCA サイクルによる検証を行い、結果に応じて見直しや新たな取組を行います。

5. 心のバリアフリーの推進

安全・安心に社会生活ができるようにするために、物理的な整備だけでなく、市民一人ひとりがバリアフリーについて理解を深め、お互いに協力し、助け合うことにより、心のバリアを取り除くことが必要です。

市民一人ひとりが高齢者、障がい者等への理解と意識の醸成を図るために、これまでの取組を継続して進めていくことが重要です。

6. 計画立案から周知へ、バリアフリーの普及・啓発活動の推進

施設のバリアフリー化によるハード整備の充実とともに、高齢者、障がい者等に対して、市民一人ひとりがやさしさや思いやりを持って接するために、バリアフリー化に関する本市の取組状況を共有し、各種の啓発・広報活動に取組みます。

基本理念を網羅した6つの基本方針は、バリアフリーを取り巻く課題の解決を導くための原動力です。

バリアフリー・ユニバーサルデザインを基本としたまちづくりの市内への広がり、高齢者や障がい者を含む全ての人々が利用しやすい都市や生活環境をデザインします。

誰もが円滑に移動できるバリアフリー環境の形成を強化することにより、重点整備地区におけるバリアフリーの施策を整備し、公共交通や道路、建築物等施設整備を推進します。

また、継続的なバリアフリー化の進行管理と検証を実行し、結果に基づく施策を評価します。

市民・事業者・行政の協働による住民参加の取組の実行により、不特定多数の人々が利用する施設を含む一体的かつ重点的なバリアフリー化を推し進めます。

また、心のバリアフリーの推進は、市民一人ひとりの相互理解を深め、協力し助け合うことを醸成し、心のバリアを取り除きます。

これらの住民参加の取組は、バリアフリーの普及・啓発活動を強化することにより、広く周知され、バリアフリーのまちづくりの向上に発展します。

1-4. 関係者の役割

本市では、これまでと同様に、市民、事業者、行政が連携をとりながら取組むことによって、総合的かつ一体的なバリアフリー化を推進します。そのため、互いに役割を持ち、協力してバリアフリー化を進めていくことを目指します。

	主な内容
市民の役割	<ul style="list-style-type: none"> ○バリアフリー化に対する点検・評価への積極的な参加 ○日常生活におけるバリアフリーへの心がけと行動 ○各事業者のバリアフリー化に対する理解と協力
事業者の役割	<ul style="list-style-type: none"> ○段階的なバリアフリー事業の実施 ○バリアフリー化にあたっての市民意見の把握 ○従業員に対するバリアフリー教育の推進
行政の役割	<ul style="list-style-type: none"> ○公共施設における多様なバリアフリー化の推進 ○バリアフリー化に関する市民意見の把握と情報提供 ○バリアフリーに関する啓発と教育の推進 ○関係機関との連携によるバリアフリー化による推進体制の確立



2. 移動等円滑化促進地区の選定

移動等円滑化促進地区（重点整備地区候補）は、国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における移動等円滑化促進地区の選定要件とバリアフリー法の改正で追加された大分市地域公共交通網形成計画との調和の視点から、次の条件に該当する地区をバリアフリー化の必要性が高いと位置づけて選定します。

<選定条件>

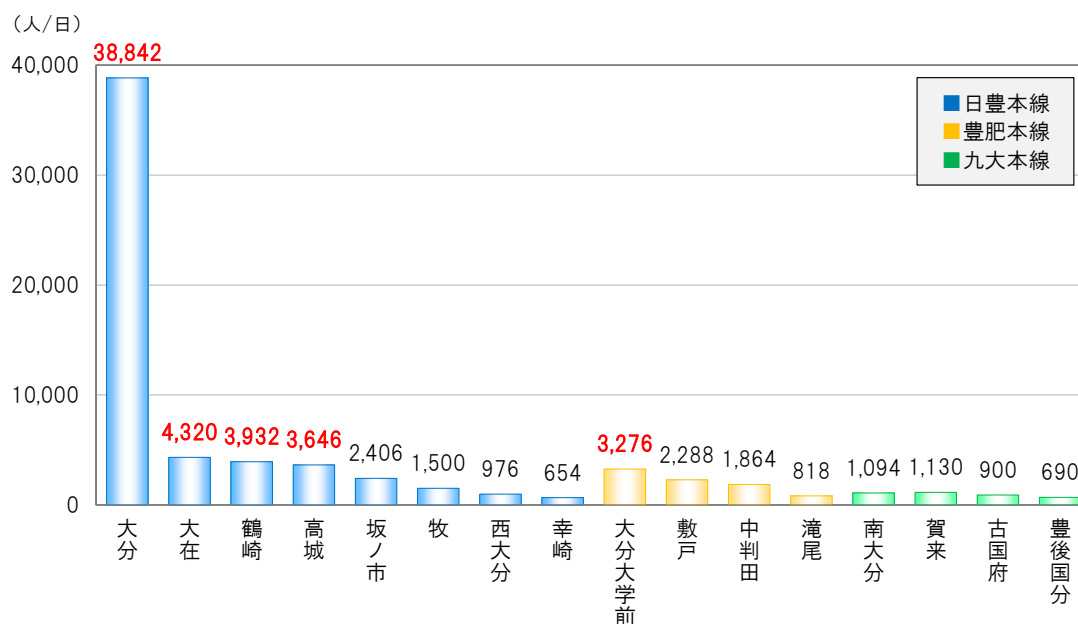
A. 1日平均利用客数が3,000人以上の旅客施設（国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」を参考としている）を中心とした地区

- ・ 1日平均利用客数が3,000人以上の旅客施設を中心とした地区

B. 大分市地域公共交通網形成計画においてバリアフリー整備に関する計画を設定した地区

- ・ 中心市街地循環バス「大分きゃんバス」の運行エリアのある地区
- ・ JR駅のバリアフリー化推進の対象駅がある地区

A条件では、JR大分駅、JR大在駅、JR鶴崎駅、JR高城駅、JR大分大学前駅の5駅周辺地区が存在します。



資料：大分市統計年鑑（平成30年度版）より

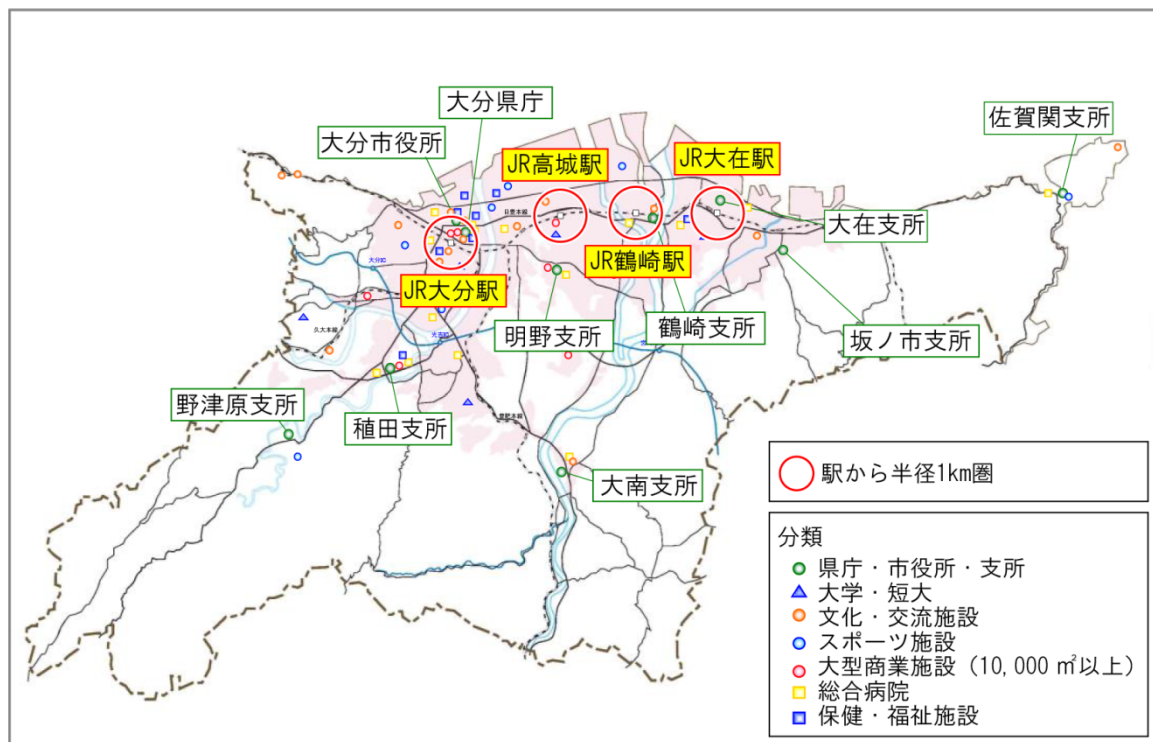
図 - 市内の駅別1日平均利用者数（平成29年）※一部の駅を除く

B条件では、JR大分駅、JR大在駅、JR鶴崎駅、JR高城駅が存在します。

2つの条件が当てはまるJR大分駅、JR大在駅、JR鶴崎駅、JR高城駅の周辺地区を移動等円滑化促進地区（重点整備地区候補）と選定します。

第2章 バリアフリーの推進に関する基本理念、基本方針

視点	JR 大分駅	JR 大在駅	JR 鶴崎駅	JR 高城駅	JR 大分 大学前駅
A条件 1日平均利用者数が3,000人以上の旅客施設を中心とした地区	○	○	○	○	○
B条件 「大分キャンパス」の運行エリアのある地区、またはJR駅のバリアフリー化推進の対象駅がある地区	○	○	○	○	



資料：中心市街地公有地利活用基本構想（2019年3月）より

図 - 移動等円滑化促進地区（重点整備地区候補）の位置



第3章 移動等円滑化促進地区における バリアフリーに関する事項



1. 移動等円滑化促進地区の設定における条件整理

移動等円滑化促進地区である大分駅、高城駅、鶴崎駅、大在駅の各周辺地区の区域設定に関する条件について整理します。

1-1. 移動等円滑化促進地区の区域設定

移動等円滑化促進地区の区域を設定するにあたり、要件を踏まえ生活関連施設及び生活関連経路における選定の考え方については、以下の通りです。

(1) 移動等円滑化促進地区の要件

バリアフリーマスタープランの移動等円滑化促進地区では、旧基本構想に基づく下記の考え方に従い、区域設定を行います。

ただし、大分駅周辺地区は、生活関連施設が旧基本構想の区域外に多くみられたため、追加修正される生活関連施設の位置を考慮して、区域を設定しています。

○旧基本構想における区域設定の考え方

- ・ 鉄道駅を中心とした半径約1 kmの区域（施設間の移動が通常徒歩で行える範囲）とする。
- ・ 高齢者や障がい者を含む多くの方が利用する生活関連施設を含む。
- ・ 主要な道路、鉄道、河川等の地形地物を区域界に設定する。
- ・ 明確な地形地物がない場合は、字界、町丁目界等を考慮する。
- ・ 市街地整備計画やその他関連する事業計画がある場合は、整合性等を考慮する。
- ・ 地区の面積は400ha未満とする。

(2) 生活関連施設の抽出

1) 生活関連施設の位置づけ

バリアフリー法の生活関連施設は、「不特定多数の高齢者や障がい者等が利用する施設であること」と既定されています。旅客施設、官公庁施設、福祉施設、医療施設、文化施設、商業施設等多様な施設を位置づけることができます。特定事業の実施は、義務づけられていません。しかし、施設のバリアフリー化を実現可能な限り推進するように努めることが求められています。

○生活関連施設の考え方

- 常に多数の人が利用する施設
- 高齢者や障がい者等が常時利用する施設
- 鉄道駅から通常徒歩による移動範囲（半径約1 kmを想定）の施設

2) 生活関連施設の選定の考え方

移動等円滑化促進地区における生活関連施設の選定の基準となる基本的な考え方は、多くの高齢者・障がい者等を含む不特定多数の利用が見込める施設とします。

大分駅周辺地区以外の3地区は、都市機能が集中している大分駅周辺地区と地域特性が異なるため、旧基本構想において設定した生活関連施設の選定基準を参考に、各種施設数と既存データの状況を考慮して、下表の内容を設定しています。

また、大分駅周辺地区は、旧基本構想における生活関連施設の選定基準を使用し、旧基本構想策定時に調整できなかった施設と策定後に移転した施設および新設した施設を対象としました。

半径約1kmの区域境界付近の施設は、利用圏域の大きさや主要な道路、鉄道、河川等の地形地物の区域界を考慮して選定しています。

表 - 生活関連施設の選定基準

(上段：大分駅周辺地区、下段：その他地区)

施設分類	候補選定の基準
①公共施設	・対象施設すべてを候補とする
②文化施設	・同上
③福祉施設	・同上
④商業施設	・店舗面積 1,000 m ² 以上の施設 ※
⑤医療施設	・病床数（ベッド数）が 20 以上の施設 ※
⑥路外駐車場	・駐車収容台数が 250 以上の施設
	・対象施設すべてを候補とする
⑦宿泊施設	・宿泊部屋数が 100 以上の施設
	・対象施設すべてを候補とする
⑧学校	・聾学校・盲学校及び小・中学校
⑨公園	・不特定多数の利用者が見込まれ、面積が 10,000 m ² 以上の公園、 または、イベント会場となっている公園
	・不特定多数の利用者が見込まれ、面積が 5,000 m ² 程度以上の公園、 または、イベント会場となっている公園

※既存データで把握できる範囲



(3) 生活関連経路の選定の考え方

生活関連経路は、旧基本構想と同様の考え方として、生活関連施設相互を連絡する経路として選定します。

生活関連施設の出入口が面する道路状況を判断しながら生活関連経路を選定します。

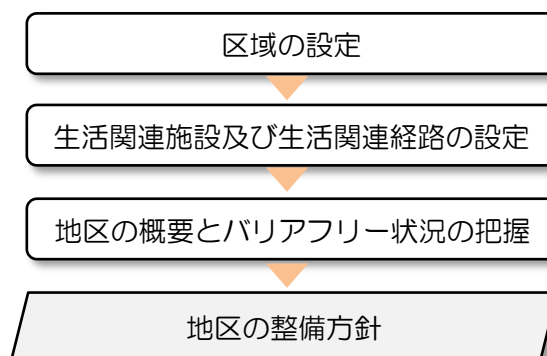
表 - 旧基本構想における生活関連経路の区分

区分	経路の位置づけ
生活関連経路A	歩道を有する又は歩行者優先道路であり、地区の骨格を形成する主要な生活関連経路。なお、この位置づけの経路は、移動等円滑化基準に適合したバリアフリー整備を行う経路になります。
生活関連経路B	歩道を有する又は歩行者優先道路であり、生活関連経路Aを補助してネットワークする生活関連経路。なお、この位置づけの経路は、移動等円滑化基準の中で、実施可能なバリアフリー整備を行います。
生活関連経路C	歩道が無い、十分な幅員が無い道路であるが、主要な生活関連施設を連絡するため歩行者の安全性を高める必要がある経路。なお、この位置づけの経路は、歩行者の安全性を高め、実施可能なバリアフリー整備を行います。

(4) 地区整備の方向性について

移動等円滑化促進地区における整備方針について、バリアフリーに係る方針検討及び主な問題・課題に関して、施設利用者の立場である障がい者団体と主な施設利用者にヒアリングを行っています。

地区の整備方針として、ヒアリングで述べられている意見を4つの整備項目（道路、公園、建築物・施設、公共交通機関）に分類し、その傾向を整理します。



2. 移動等円滑化促進地区におけるバリアフリーに関する事項

2-1. 大分駅周辺地区におけるバリアフリーに関する事項

(1) 区域の設定

生活関連施設の分布状況や移動経路の状況等を考慮し、北側は大分税務署から県立美術館まで、南側は（主要地方道）大分臼杵線までとしています。

ただし、大分赤十字病院は半径1kmの区域に入りませんが、ヒアリング結果等から高齢者や障がい者等の利用が多く、バリアフリー化の要望が高いこと、病院までの経路をバリアフリー化することで効果が見込まれるため、地区内に含めています。

以上の区域設定によって、面積約245haを大分駅周辺の移動等円滑化促進地区として設定します。

(2) 生活関連施設及び生活関連経路の設定

本計画において施設管理者の合意を得られた87施設を生活関連施設として位置づけます。また、相当数の高齢者や障がい者等が利用する旅客施設、官公庁施設等多様な施設を結ぶ経路を考慮した生活関連経路を配置しています（図-施設位置参照）。



表 - 施設リスト（大分駅周辺）

番号	施設	名称	番号	施設	名称
1	旅客施設	大分駅	45	商業施設	トキハ本店
2	公共施設	大分県庁	46	商業施設	トキハ会館
3	公共施設	大分市役所	47	商業施設	OASISひろば21
4	公共施設	大分税務署	48	商業施設	マルシヨク東大道店
5	公共施設	大分中央警察署	49	商業施設	トキハインダストリー若草公園店
6	公共施設	大分地方裁判所	50	商業施設	マルミヤストア金池南店
7	公共施設	大分中央郵便局	51	商業施設	豊後にわさき市場
8	公共施設	ハローワーク大分	52	商業施設	メロン
9	公共施設	大分地方法務局	53	商業施設	豊の国健康ランド
10	公共施設	大分市保健所	54	商業施設	アミュプラザおおいた
11	公共施設	ライフパル	55	商業施設	スーパーセンタートライアル大道店
12	公共施設	大分県庁（別館）	56	商業施設	大分オーバ
13	公共施設	祝祭の広場	57	公園	大分城址公園
14	文化施設	アートプラザ	58	公園	大手公園
15	文化施設	コンパルホール	59	公園	ジャングル公園
16	文化施設	ホルトホール大分	60	公園	若草公園
17	文化施設	大分県立美術館	61	公園	ふないアクアパーク
18	文化施設	南蛮 BVNGO 交流館	62	路外駐車場	JRおおいたシティ第1駐車場
19	福祉施設	井野辺府内クリニック通所リハビリテーション	63	路外駐車場	JRおおいたシティ第2駐車場
20	福祉施設	大分市在宅福祉サービスセンターさざんか	64	路外駐車場	トキハ会館駐車場
21	福祉施設	清明あけぼの学園	65	路外駐車場	大分オアシスタワーホテル駐車場
22	福祉施設	障害者支援施設うえの園	66	路外駐車場	大手町駐車場
23	福祉施設	ふれあいのもり（金池保育所）	67	路外駐車場	ホルトホール大分駐車場
24	福祉施設	みやびのもり	68	路外駐車場	コンパルホール駐車場
25	福祉施設	金池幼稚園	69	路外駐車場	JR大分駅要町東立体駐車場
26	福祉施設	桜町こども園	70	路外駐車場	吉村モータープール
27	福祉施設	桜ヶ丘保育所	71	路外駐車場	グランドパーキング大分駅南
28	福祉施設	中央町保育園	72	その他	北口駅前広場
29	福祉施設	ゆめのほし保育園	73	その他	南口駅前広場
30	福祉施設	愛保育園	74	その他	シンボルロード（大分いこいの道）
31	福祉施設	そらいる保育園	75	宿泊施設	ダイワロイネットホテル大分
32	福祉施設	かがやきの森保育園	76	宿泊施設	コモドホテル大分
33	福祉施設	カトリック海星幼稚園	77	宿泊施設	東横イン大分駅前
34	学校	盲学校	78	宿泊施設	大分オアシスタワーホテル
35	学校	聾学校	79	宿泊施設	大分センチュリーホテル
36	学校	金池小学校	80	宿泊施設	グリーンリッチホテル大分都町
37	学校	大道小学校	81	宿泊施設	グリーンリッチホテル大分駅前
38	学校	上野ヶ丘中学校	82	宿泊施設	JR九州ホテルブラッサム大分
39	医療施設	大分赤十字病院	83	宿泊施設	アートホテル大分
40	医療施設	大分中村病院	84	宿泊施設	ホテルフォルツァ大分
41	医療施設	永富脳神経外科病院	85	宿泊施設	法華クラブ大分
42	医療施設	膳所病院	86	宿泊施設	ホテルルートイン大分駅前
43	医療施設	大川産婦人科医院	87	宿泊施設	レンブラントホテル大分
44	医療施設	整形外科八木病院			

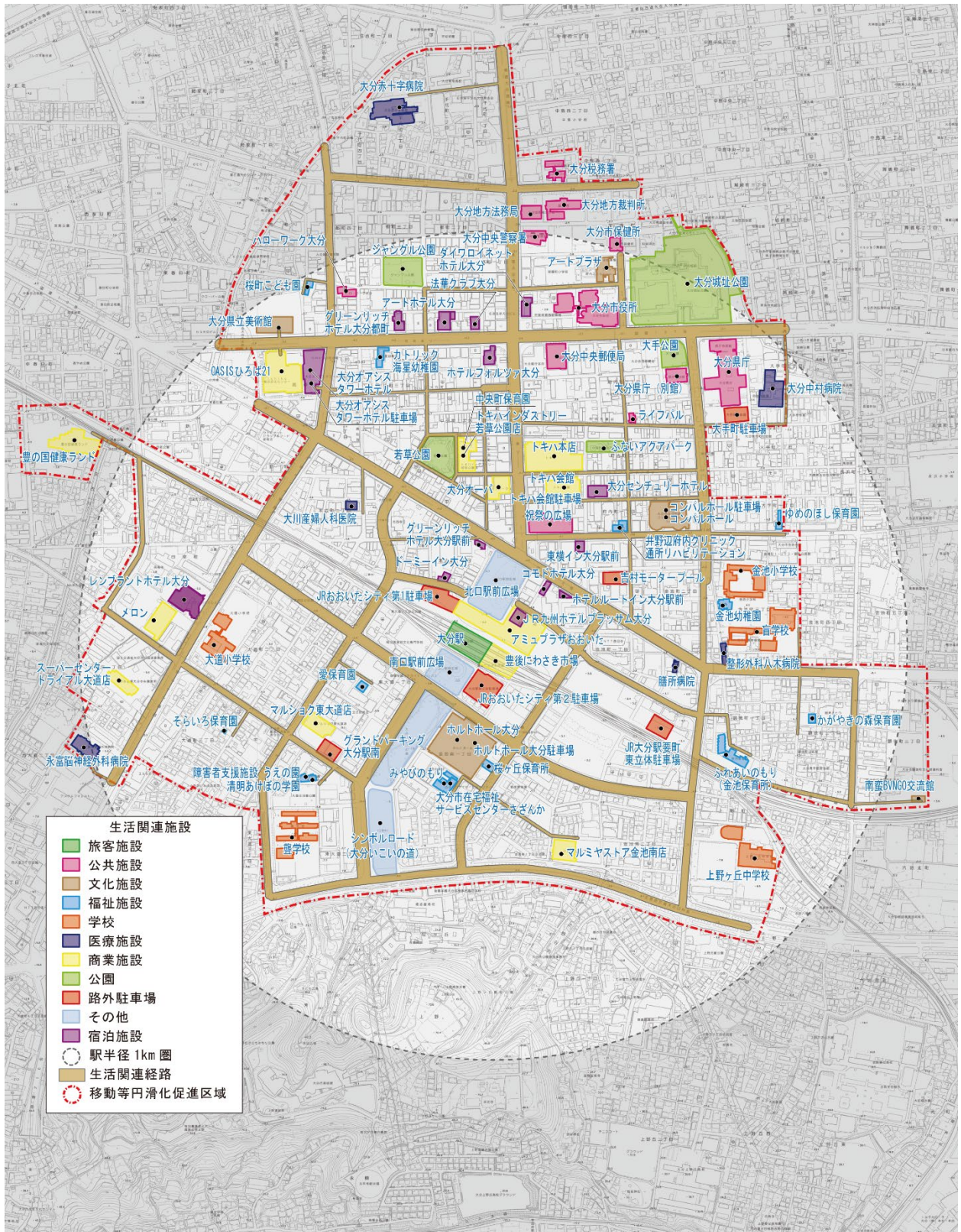


図 - 施設位置 (大分駅周辺)



(3) 大分駅地区の概要とバリアフリー状況の把握

1) 地区の概況整理

地区の中央にある大分駅は、1日平均利用者数が38,842人(平成29年時点)であり、九州内では新幹線の通る博多・小倉・鹿児島中央に次ぐ乗車人数を擁しています。周辺に広がる中心市街地には大分県庁や大分市役所等の官公庁、百貨店、商店街等商業施設が集中し、県都の中心としてのにぎわいが見られます。

2) バリアフリーの整備状況

以下に現地踏査の結果を踏まえた、大分駅周辺地区のバリアフリーの課題箇所を示します。

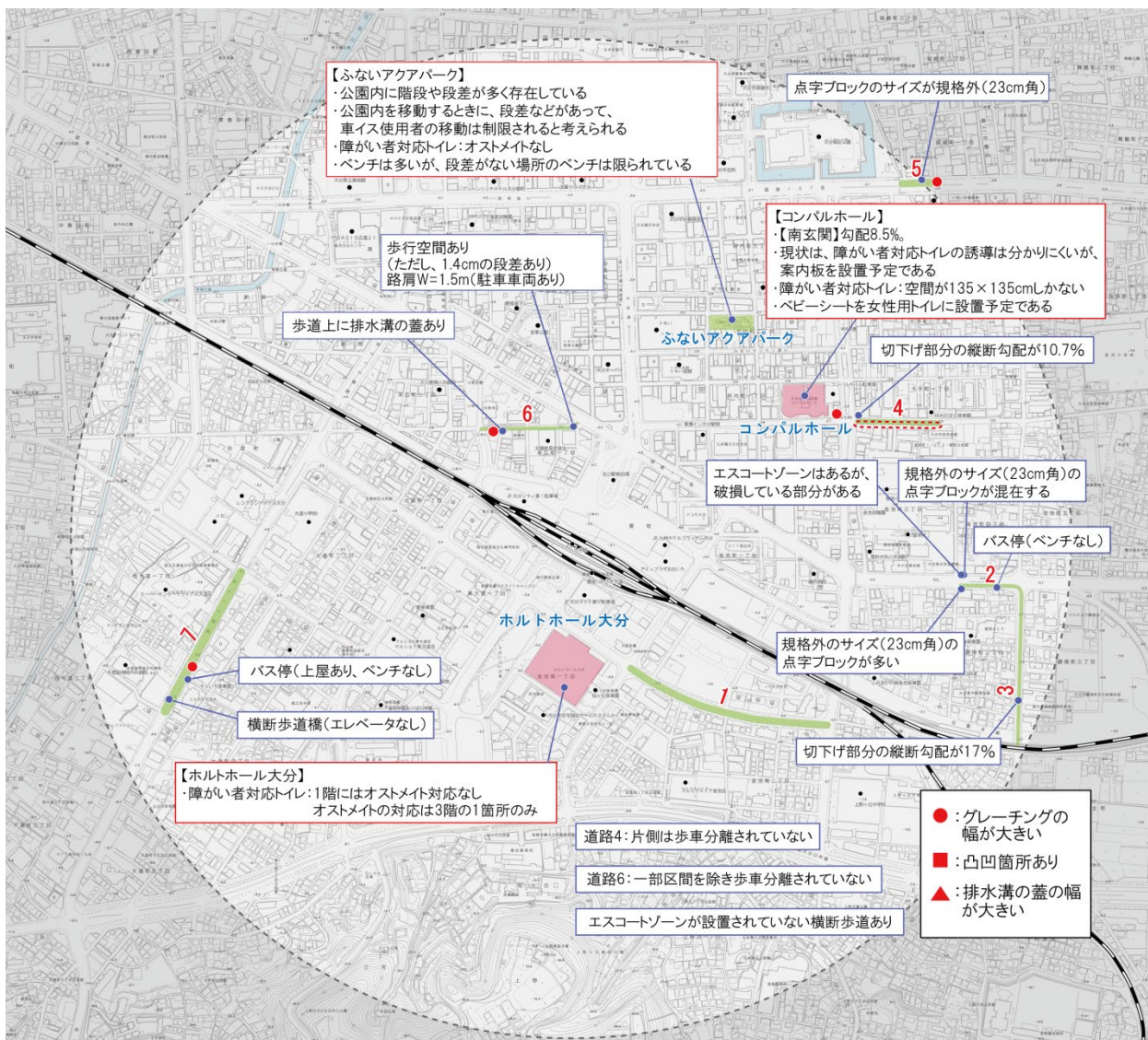


図 - 大分駅周辺バリアフリー課題箇所

(4) 整備の方向性

大分駅周辺地区の整備方針について、障がい者団体によるヒアリングでの意見に基づき、4つの整備項目（道路、公園、建築物・施設、公共交通機関）に分類し、傾向を整理します。

以下、図に示すように「道路」に関する意見が最も多く、全体の68%を占めています。次いで、「公共交通機関」に関する意見の20%、「建築物・施設」に関する意見の7%、「公園」に関する意見の5%となっており、バリアフリーに関する方針や主な問題・課題に関し、それぞれ4つの課題項目に占める割合について違いがみられます。

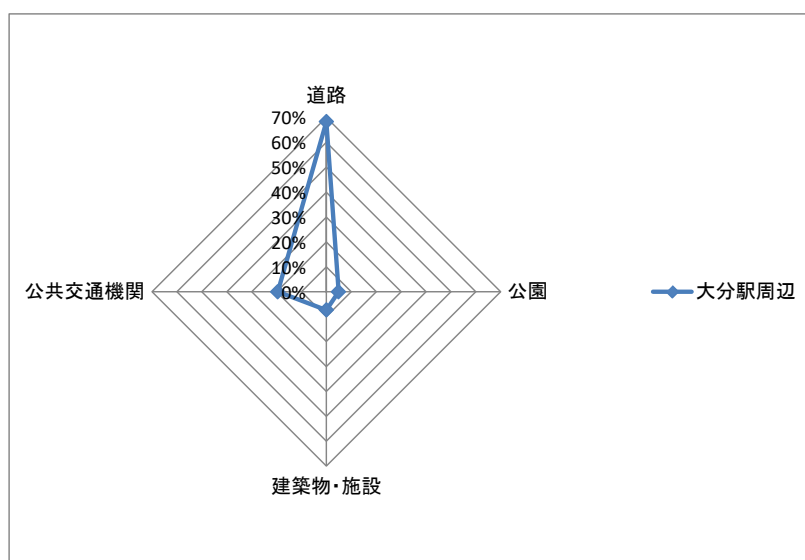
旧基本構想において重点整備地区となっている大分駅周辺地区では、バリアフリー化に向け、着実に整備が進められています。

しかし、障がいのある方や高齢者及び行政機関、学生等の参加のもと令和元年に実施したまち歩きにて、公共交通、あるいは県立美術館等の建築物、国道197号や市道中央通り線他の道路等について、誘導ブロックの配置や段差の解消、案内表示等の細部も含む更なるバリアフリー化が課題として挙げられています。

また、同じく令和元年に実施した意見交換会における「バリアフリーに関する重みづけ」の結果からは、公共交通や建築物のバリアフリー整備の推進とともに、普及・啓発活動などの心のバリアフリーに関する取組の推進を望む傾向も見て取れました。

今後は、特定事業の実施とともに、ソフト対策の充実により、市民意識の向上を図るための市民との協働による施策の展開が求められます。

表 - 整備の傾向把握（大分駅周辺）





2-2. 高城駅周辺地区におけるバリアフリーに関する事項

(1) 区域の設定

旅客施設である高城駅を中心にほぼ半径1 km 内にエリアを設定しています。

生活関連施設の分布状況や移動経路等を考慮して、北側は公園施設や商業施設まで、南側は(市道)牧・高城西町線、東側は福祉施設である、しらとり子ども園、西側は学校施設である城東中学校までとしています。

以上の区域設定によって、面積約201haを高城駅周辺の移動等円滑化促進地区として設定します。

(2) 生活関連施設及び生活関連経路の設定

高城駅周辺地区では、鉄道路線より北側にあたる土地区画整理事業によって整備されたエリアを中心として、本計画において施設管理者の合意を得られた24施設を生活関連施設として位置づけます。また、相当数の高齢者や障がい者等が利用する旅客施設、官公庁施設等多様な施設を結ぶ経路を考慮した生活関連経路を配置しています(図-施設位置参照)。

表一施設リスト(高城駅周辺)

番号	施設	名称	番号	施設	名称
1	旅客施設	高城駅	13	商業施設	イオン高城店
2	公共施設	大分高松郵便局	14	商業施設	ベスト電器高城店
3	公共施設	大分千才郵便局	15	商業施設	ホームワイド高城店
4	公共施設	高城交番	16	商業施設	新鮮市場花高松店
5	文化施設	大分東部公民館・図書室	17	商業施設	マルキョウ新貝店
6	福祉施設	原川地域包括支援センター	18	商業施設	マルシヨク高城店
7	福祉施設	たかじょうえん。	19	公園	新貝平和公園
8	福祉施設	しらとり子ども園	20	公園	高松西公園
9	福祉施設	大分どんぐりのもり保育園	21	公園	高松児童公園
10	学校	日岡小学校	22	公園	西原公園
11	学校	原川中学校	23	その他	高城駅北口駅前広場
12	学校	城東中学校	24	その他	高城駅南口駅前広場

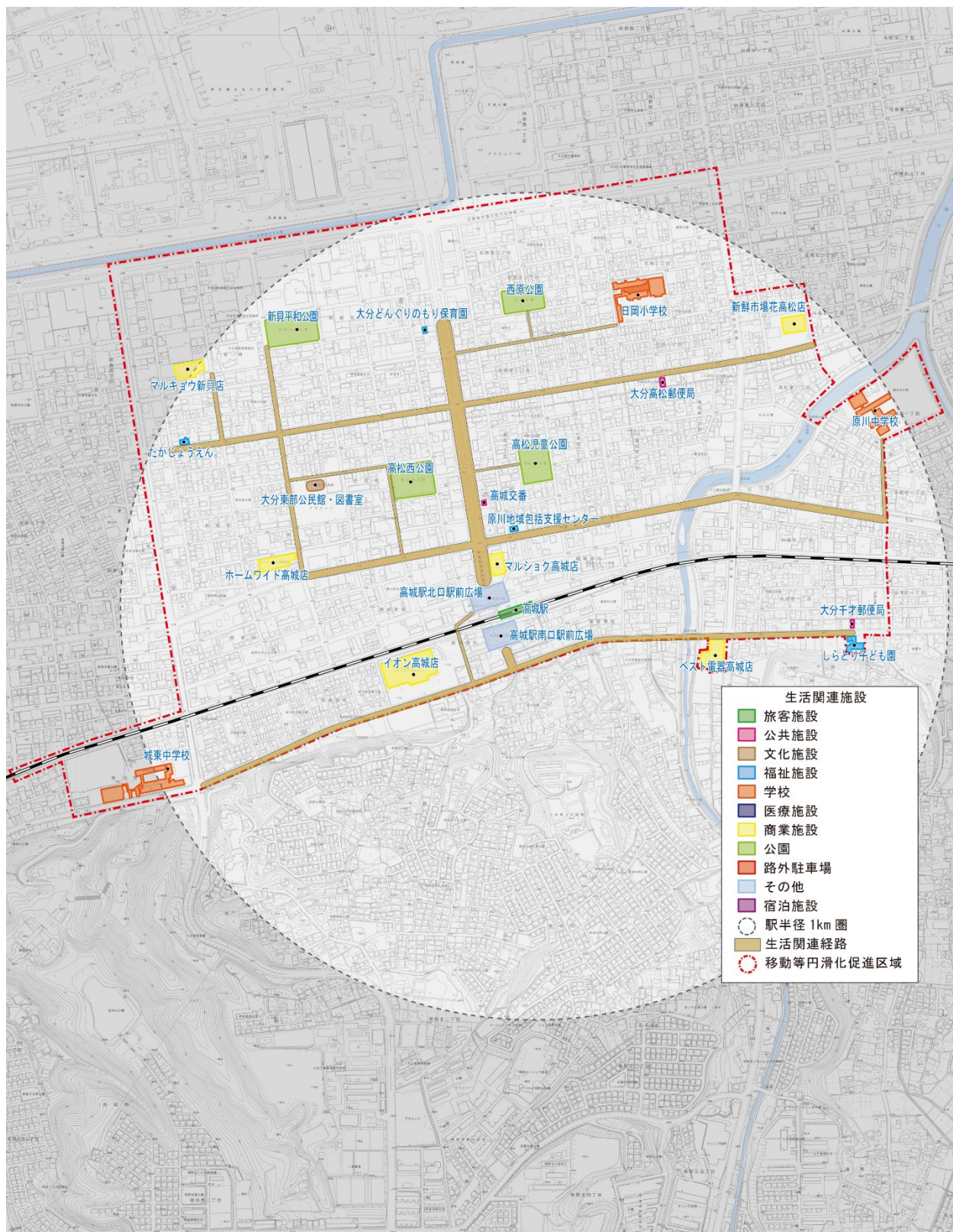


図 - 施設位置（高城駅周辺）



(3) 高城駅地区の概要とバリアフリー状況の把握

1) 地区の概況整理

地区北側には、日本製鉄(株)大分製鐵所が立地しており、東に乙津川が流れています。地区内の大部分が、土地区画整理事業によって整備されており、公園をはじめ多くの施設が設置されています。

JR高城駅は、1日平均利用者数が3,646人(平成29年時点)となっています。

2) バリアフリーの整備状況

以下に現地踏査の結果を踏まえた、高城駅周辺地区のバリアフリーの課題箇所を示します。

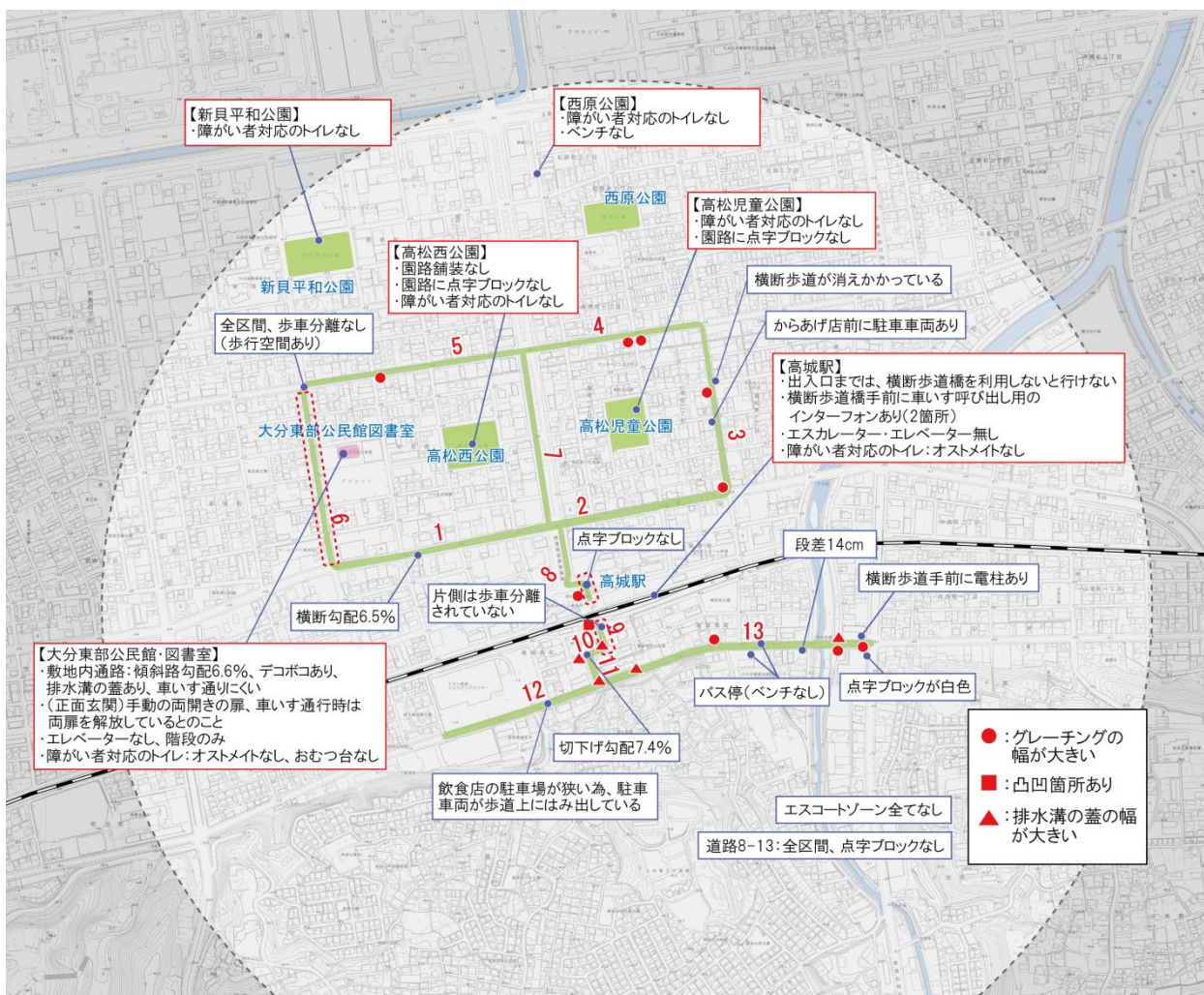


図 - 高城駅周辺バリアフリー課題箇所

(4) 整備の方向性

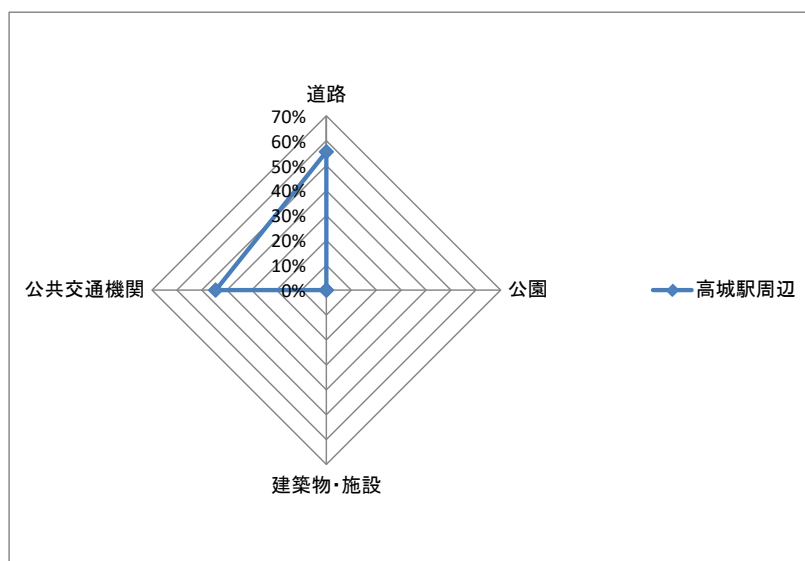
高城駅周辺地区の整備方針について、障がい者団体によるヒアリングでの意見に基づき、4つの整備項目（道路、公園、建築物・施設、公共交通機関）に分類し、傾向を整理します。

以下、図に示すように、「道路」に関する意見が最も多く、全体の56%を占めています。次いで、「公共交通機関」に関する意見の44%となっており、バリアフリーに関する方針や主な問題・課題に関し、課題項目に占める割合について違いがみられます。

高城駅周辺地区は、移動等円滑化促進地区（重点整備地区候補）として位置づけられています。

今後は、移動等円滑化促進地区が有する特性として本市における地区の位置づけや交通の状況、施設の集積状況からみた拠点性等を把握し、高齢者や障がい者等の方が円滑に移動できるバリアフリー環境の整備を推進します。

表 - 整備の傾向把握（高城駅周辺）





2-3. 鶴崎駅周辺地区におけるバリアフリーに関する事項

(1) 区域の設定

旅客施設である鶴崎駅を中心にほぼ半径1 km 内にエリアを設定しています。

生活関連施設の分布状況や移動経路等を考慮して、北側及び南側は日常において相当数の高齢者や障がい者等が利用する商業施設まで、東側は介護老人保健施設コスモス苑やオアシス第二病院等の医療施設及び公園施設である鶴崎公園まで、西側は既設の福祉施設までとしています。

以上の区域設定によって、面積約 85ha を鶴崎駅周辺の移動等円滑化促進地区として設定します。

(2) 生活関連施設及び生活関連経路の設定

鶴崎駅周辺地区では、鉄道路線より南側にあたる駅及び国道 197 号、(県道) 鶴崎・大南線、(県道) 鶴崎港線沿線に立地し、本計画において施設管理者の合意が得られた 27 施設を生活関連施設として位置づけます。また、相当数の高齢者や障がい者等が利用する旅客施設、官公庁施設等多様な施設を結ぶ経路を考慮した生活関連経路を配置しています(図-施設位置参照)。

表一施設リスト(鶴崎駅周辺)

番号	施設	名称	番号	施設	名称
1	旅客施設	鶴崎駅	15	医療施設	大分岡病院
2	公共施設	鶴崎支所(鶴崎市民行政センター)	16	医療施設	オアシス第一病院
3	公共施設	エスペランサ・コレジオ	17	医療施設	オアシス第二病院
4	公共施設	鶴崎駅前郵便局	18	商業施設	ホームプラザナフコ鶴崎店
5	公共施設	大分東警察署	19	商業施設	マルショク鶴崎店
6	公共施設	鶴崎駅前交番	20	商業施設	CO-OPふらいる
7	文化施設	鶴崎公民館・図書室	21	商業施設	アタックス鶴崎店
8	文化施設	毛利空桑記念館	22	商業施設	ヤマダ電機テックランド皆春店
9	福祉施設	鶴崎老人いこいの家	23	公園	鶴崎公園
10	福祉施設	鶴崎地域包括支援センター	24	その他	鶴崎駅前広場
11	福祉施設	鶴崎保育園	25	宿泊施設	グッドイン西鶴崎
12	福祉施設	鶴崎同光園	26	宿泊施設	ニューグロリア鶴崎ホテル
13	学校	鶴崎小学校	27	宿泊施設	グッドイン鶴崎
14	学校	鶴崎中学校			

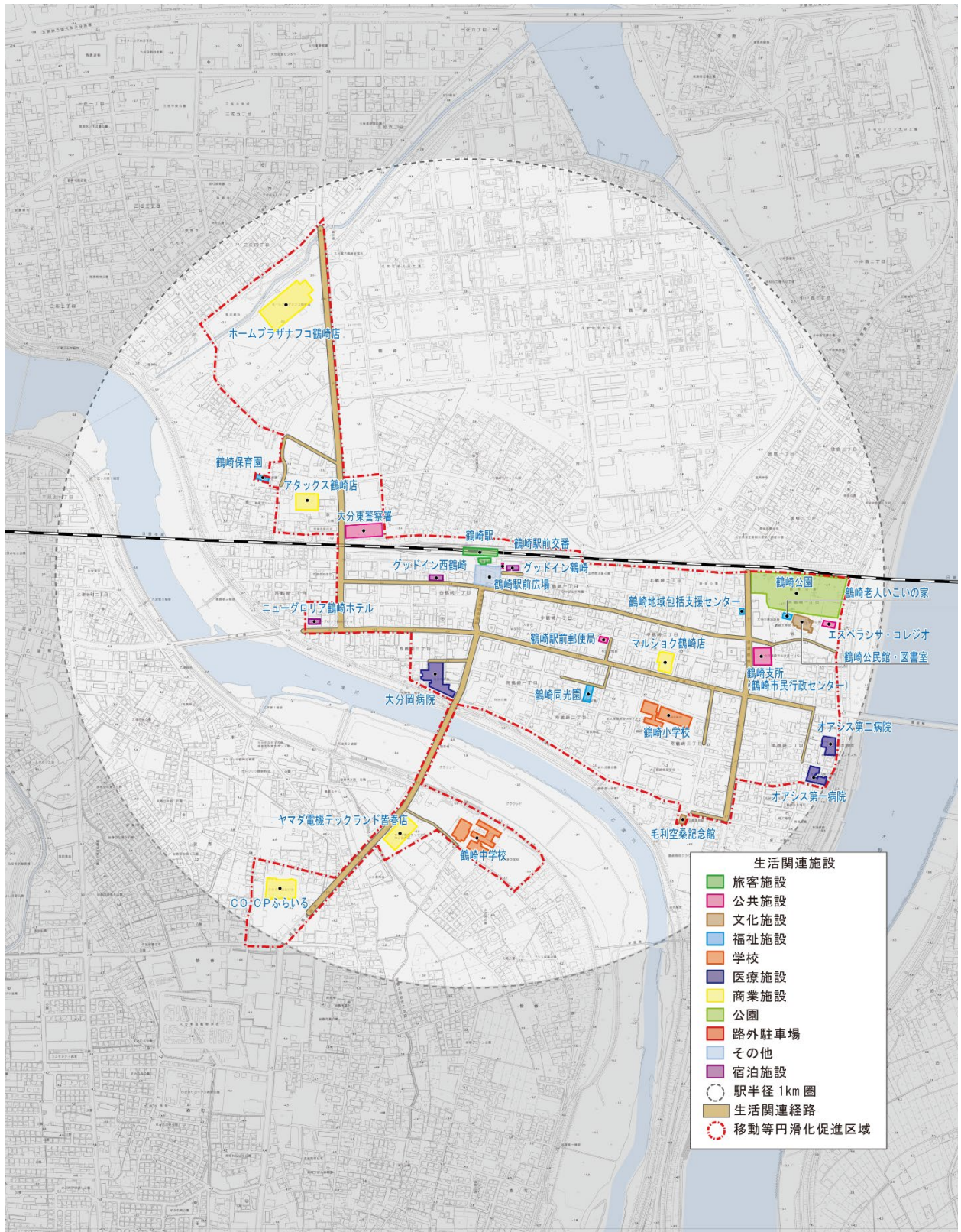


図 - 施設位置 (鶴崎駅周辺)



(3) 鶴崎駅周辺地区の概要とバリアフリー状況の把握

1) 地区の概況整理

海岸部は重化学工業等の工場等が多数立地しています。駅周辺の土地区画整理事業や団地開発等により住宅地が形成されています。主な幹線道路沿いにはロードサイド型の商業施設が多く立地しています。

JR鶴崎駅は、1日平均利用者数が3,932人（平成29年時点）となっています。

2) バリアフリーの整備状況

以下に現地踏査の結果を踏まえた、鶴崎駅周辺地区のバリアフリーの課題箇所を示します。

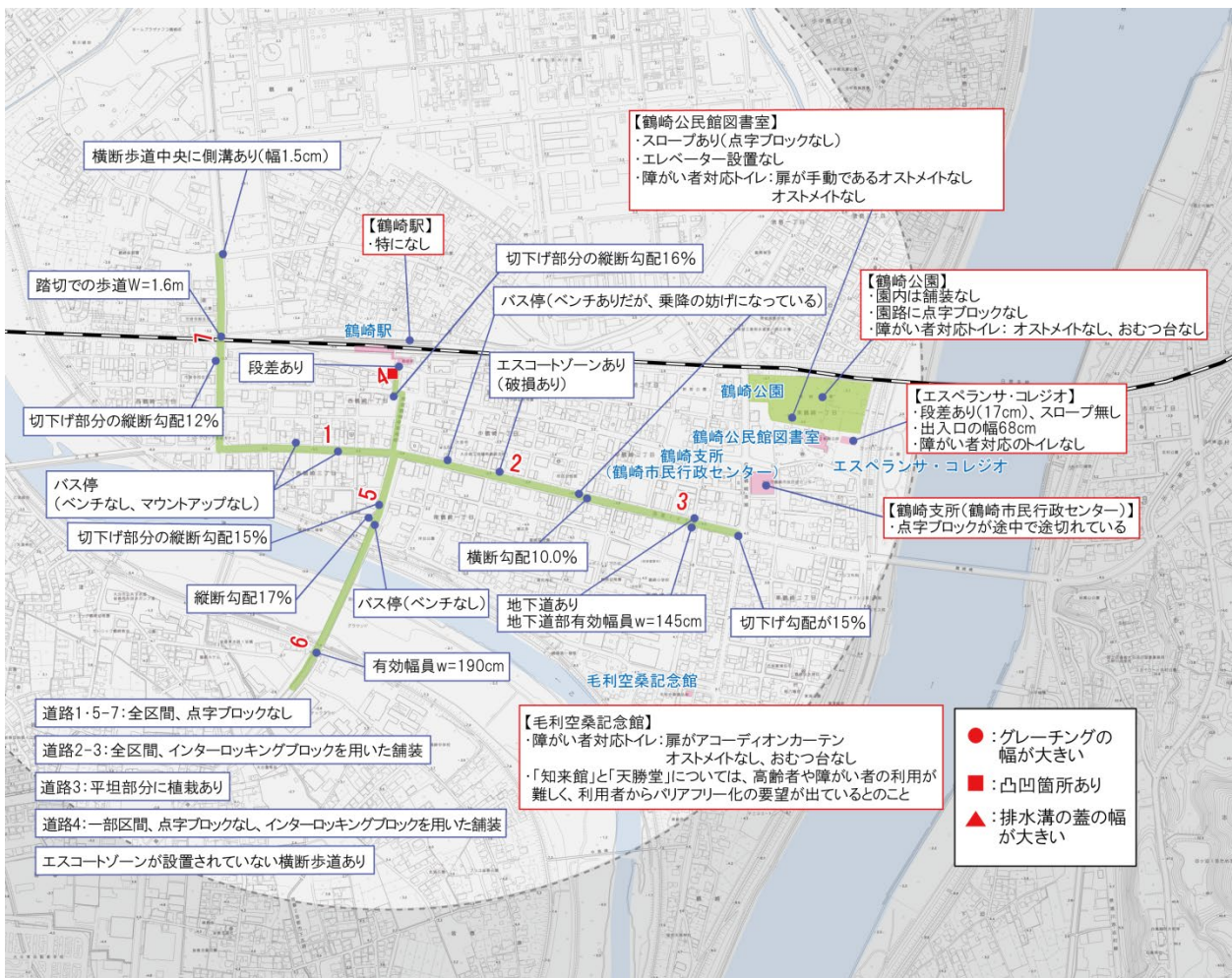


図 - 鶴崎駅周辺バリアフリー課題箇所

(4) 整備の方向性

鶴崎駅周辺地区の整備方針について、障がい者団体によるヒアリングでの意見に基づき、4つの整備項目（道路、公園、建築物・施設、公共交通機関）に分類し、傾向を整理します。

以下、図に示すように、「道路」に関する意見が最も多く、全体の43%を占めています。次いで、「公共交通機関」に関する意見の37%、「建築物・施設」に関する意見の19%、「公園」に関する意見の2%となっており、バリアフリーに関する方針や主な問題・課題に関し、課題項目に占める割合について違いがみられます。

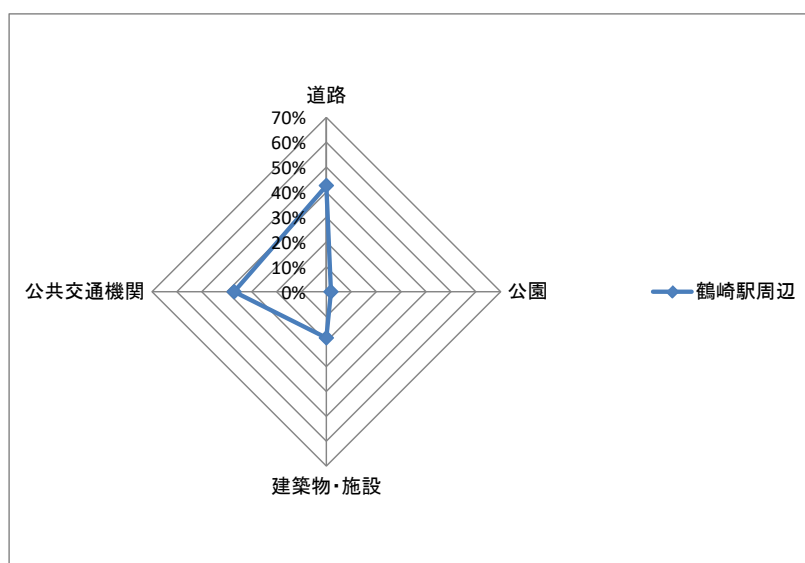
鶴崎駅周辺地区は、移動等円滑化促進地区（重点整備地区候補）として位置づけられ、バリアフリー法の基本方針に基づく鉄道駅のバリアフリー化については、平成30年度に実施済みです。

しかし、障がいのある方や高齢者及び行政機関、学生等の参加のもと令和元年に実施したまち歩きにおいて、鶴崎駅から接続する駅前広場のバリアフリー化などが課題として挙げられています。

また、同じく令和元年に実施した意見交換会における「バリアフリーに関する重みづけ」からも、道路や公共交通等のバリアフリー整備の推進を望む傾向が見取れました。

今後は、移動等円滑化促進地区が有する特性として本市における地区の位置づけや交通の状況、施設の集積状況からみた拠点性等を把握し、高齢者や障がい者等の方が円滑に移動できるバリアフリー環境の整備を推進します。

表 - 整備の傾向把握（鶴崎駅周辺）





2-4. 大在駅周辺地区におけるバリアフリーに関する事項

(1) 区域の設定

旅客施設である大在駅を中心にほぼ半径1 km 内にエリアを設定しています。

生活関連施設の分布状況や移動経路等を考慮して、北側は公園施設である大在公園、南側は既設の福祉施設、東側は商業施設、西側は公園施設である北公園までとしています。

以上の区域設定によって、面積約140haを大在駅周辺の移動等円滑化促進地区として設定します。

(2) 生活関連施設及び生活関連経路の設定

大在駅周辺地区では、鉄道路線より北側にあたる土地区画整理事業によって整備されたエリアを中心として、本計画において施設管理者の合意を得られた26施設を生活関連施設として位置づけます。また、相当数の高齢者や障がい者等が利用する旅客施設、官公庁施設等多様な施設を結ぶ経路を考慮した生活関連経路を配置しています(図-施設位置参照)。

表 - 施設リスト (大在駅周辺)

番号	施設	名称	番号	施設	名称
1	旅客施設	大在駅	14	医療施設	大分医療センター
2	公共施設	大在支所(大在市民センター)	15	商業施設	トキハインダストリーアムス大在店
3	公共施設	大在郵便局	16	商業施設	ホームワイド大在店
4	公共施設	大分角子原郵便局	17	商業施設	マックスバリュ大在店
5	公共施設	大在交番	18	公園	大在公園
6	文化施設	大在公民館・図書室	19	公園	北公園
7	福祉施設	大在老人いこいの家	20	公園	大在浜公園
8	福祉施設	大在地域包括支援センター	21	公園	寺園公園
9	福祉施設	大在幼稚園	22	公園	緑の森公園
10	福祉施設	ゆめのね保育園	23	路外駐車場	大分医療センター駐車場
11	福祉施設	よいこの森こども園分園(角子原園舎)	24	路外駐車場	大在駅南駐車場
12	福祉施設	大在愛育保育園	25	その他	大在駅北口駅前広場
13	学校	大在小学校	26	その他	大在駅南口駅前広場

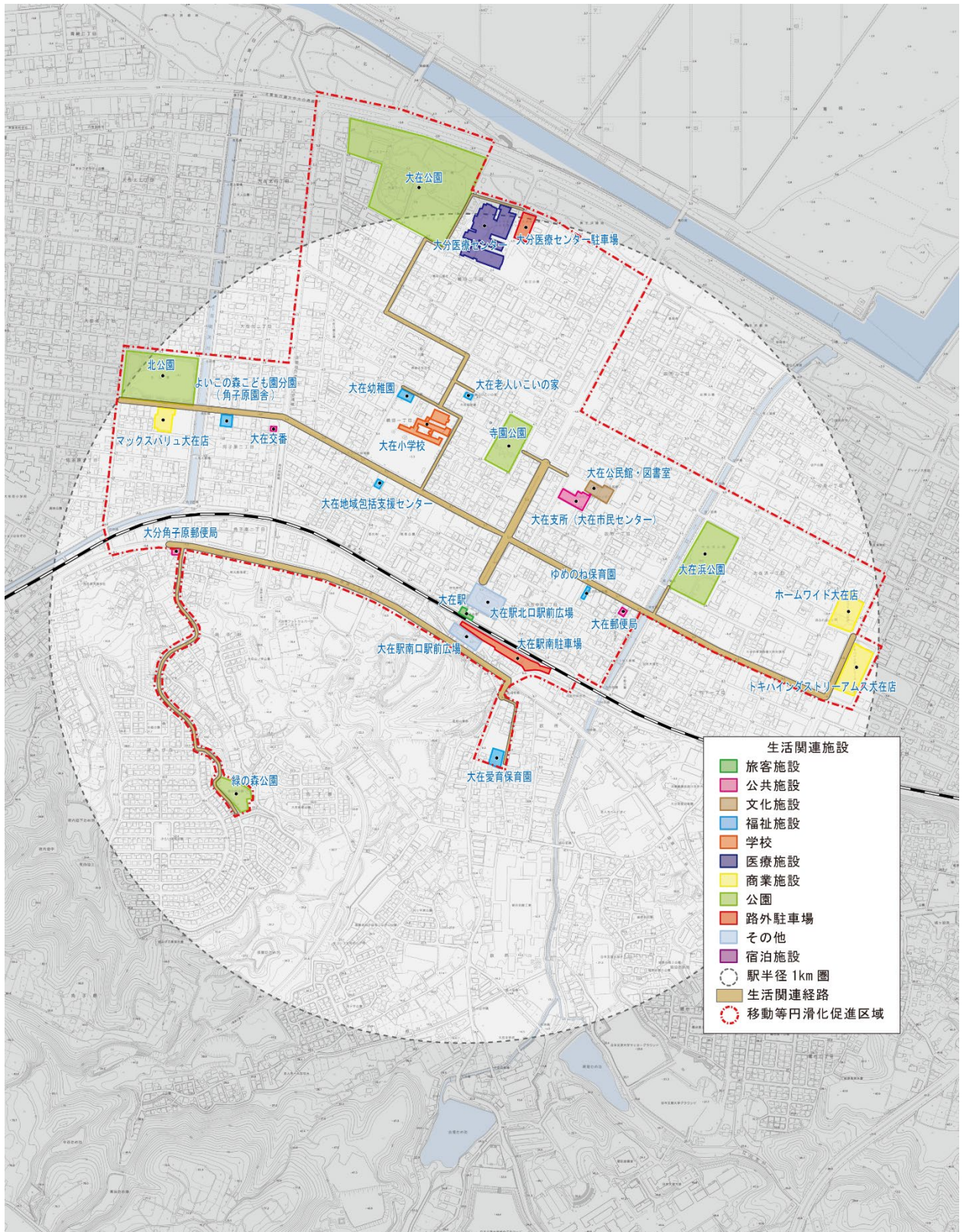


図 - 施設位置（大在駅周辺）



(3) 大在駅地区の概要とバリアフリー状況の把握

1) 地区の概況整理

地区内には、日豊本線が東西に横断しており、線路の北側が海拔の低い平地、南側が比較的高い丘陵地となっています。昭和49年から平成10年にかけて実施した土地区画整理事業による住環境の整備や丘陵地に造成された団地開発により住宅地が形成されています。

JR大在駅は、1日平均利用者数が4,320人（平成29年時点）となっています。

2) バリアフリーの整備状況

以下に現地踏査の結果を踏まえた、大在駅周辺地区のバリアフリーの課題箇所を示します。

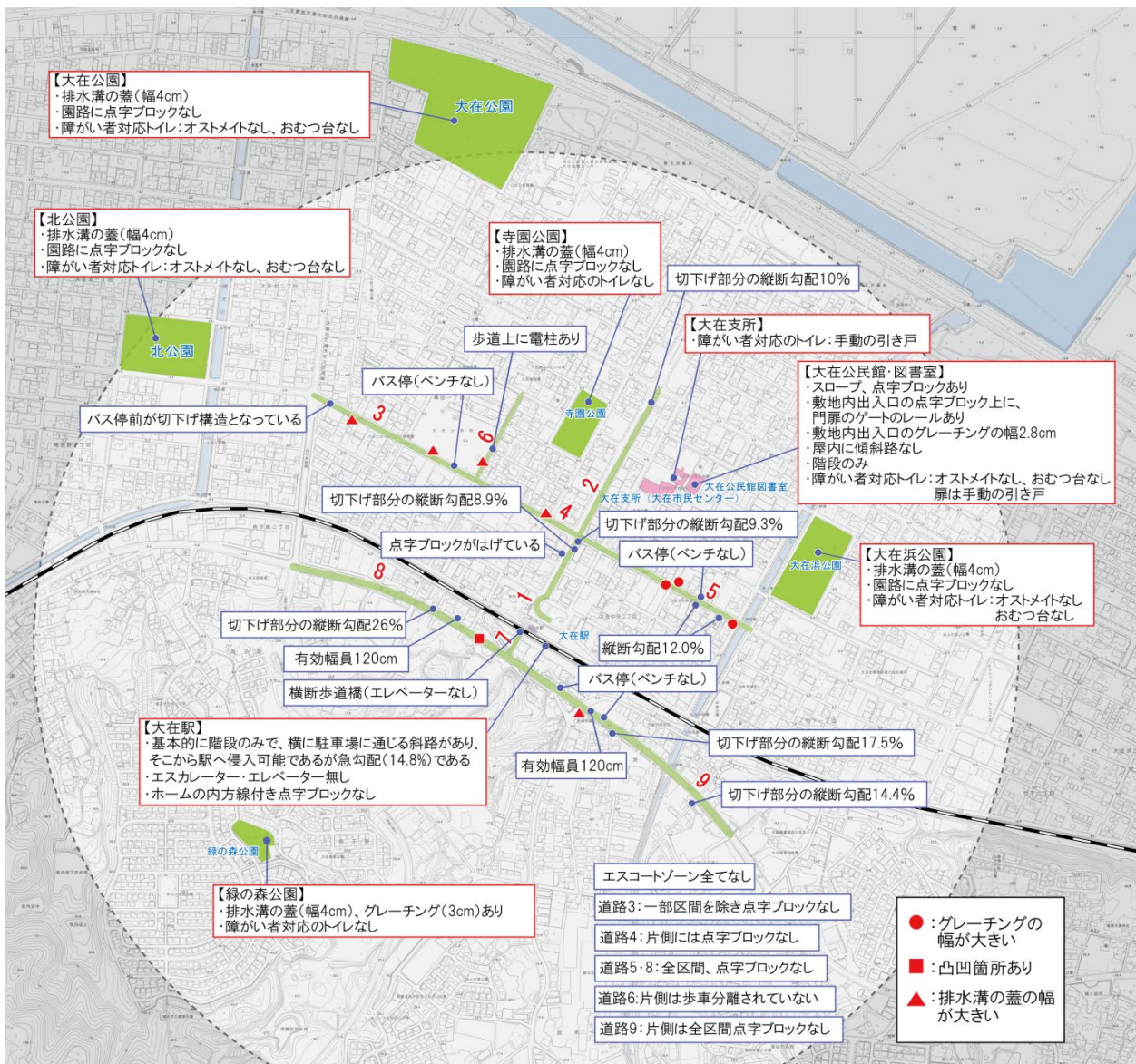


図 - 大在駅周辺バリアフリー課題箇所

(4) 整備の方向性

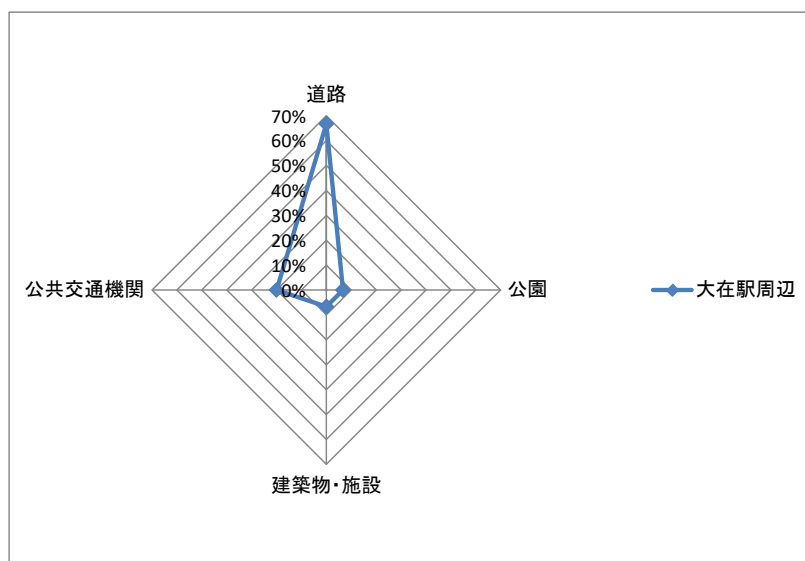
大在駅周辺地区の整備方針について、障がい者団体によるヒアリングでの意見に基づき、4つの整備項目（道路、公園、建築物・施設、公共交通機関）に分類し、傾向を整理します。

以下、図に示すように、「道路」に関する意見が最も多く、全体の67%を占めています。次いで、「公共交通機関」に関する意見の20%、「公園」および「建築物・施設」に関する意見の7%となっており、バリアフリーに関する方針や主な問題・課題に関し、課題項目に占める割合について違いがみられます。

大在駅周辺地区は、移動等円滑化促進地区（重点整備地区候補）として位置づけられています。

今後は、移動等円滑化促進地区が有する特性として本市における地区の位置づけや交通の状況、施設の集積状況からみた拠点性等を把握し、高齢者や障がい者等の方が円滑に移動できるバリアフリー環境の整備を推進します。

表 - 整備の傾向把握（大在駅周辺）





第4章 バリアフリーに関するソフト施策



1. 心のバリアフリーの考え方

1-1. 心のバリアフリーとは

施設のバリアフリー化に代表されるハードの整備が進んでも、高齢者や障がい者等に対し市民一人ひとりがやさしさや思いやりを持って接することができなければ、真の意味でのバリアフリーが実現することにはなりません。

高齢者や障がい者等の自立した日常生活や社会生活を確保することの重要性について関心を持ち、理解を深め、自然に支え合うことのできる大分市となるために、各種の啓発・広報活動及び様々な機会を活用した幅広い教育等が求められます。

また、近年では、高齢者や障がい者、そして外国人住民数が増加傾向にあることも踏まえ、ユニバーサルデザインによる対応とともに、心のバリアフリーの施策に取り組んでまいります。

1-2. 心のバリアフリーの施策

心のバリアフリーの施策について、「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン（平成31年3月）」では、以下のように施策の推進が示されています。

(1) 理解を深めるための啓発・広報活動による推進

- 誰もが国や市等の関連情報にアクセスし、必要な情報をいつでも取り出すことができるよう、情報を提供します。
- バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進に関して、功績のあった方に対する表彰等による優れた取組の普及・啓発を促進します。
- 障がい者が利活用する器具や補助犬に加えて、各種障がいを対象としたマーク・高齢運転者標識・マタニティマーク等の普及を通じた、障がい者、高齢者、妊婦や子ども連れの人等の抱える困難やそのニーズの理解を促進します。
- 市民の正しい理解を深めるための啓発・広報活動を実施します。

(2) 実際に行動につなげるための支援となる幅広い教育活動の推進

- 支援を必要とする方を実際に誰もが手助けできるようにするため、その方法等を解説した一般市民向けのマニュアルの作成・普及を行います。
- 児童生徒と障がい者、高齢者や幼児等との交流の促進や、車いす、アイマスクを用いた体験活動等小学校・中学校・高等学校における教育活動を推進します。
- 実際に公共交通機関等を活用しながら、障がい者や高齢者等の移動の困難さを疑似体験し、サポートの方法等について学ぶ「バリアフリー教室」を開催します。
- 障がい者、高齢者や子ども連れの人々の移動や切符購入のサポート等を行うボランティア活動に対する取組を支援します。
- 当事者参加型の教育プログラム（ブラインドサッカーやフロアバレー等）等を通して、健常者が当事者と関わりを持つことで障がい者の特性を得られる取組を推進します。
- マニュアルや教育プログラムの普及・啓発等を通じて、行政機関や企業等の職員が様々な人の多様なニーズに対応したきめ細やかな配慮と対応をできるように取組を推進します。

2. バリアフリーに関するソフト施策の推進方策

2-1. 心のバリアフリーの取組

本市では、「心のバリアフリー」について、表に示される施策に取り組んでいます。

また、国が示すガイドラインによる施策を踏まえ、引き続きこれまで通り施策に取り組みます。なお、取組は行政を中心として事業者や市民と協働で行います。

視点	心のバリアフリーの取組	概要
気づく・知る	<input type="checkbox"/> 「心のバリアフリー」小冊子の作成 <input type="checkbox"/> 市民への啓発活動	・高齢者や障がい者についての理解を深めることができるよう、大分市で「心のバリアフリー」小冊子を作成します。 ・障がいのある人もない人もお互いを尊重しあいながら自然に交流ができるまちづくりを進めるために活用できる小冊子を作成し、様々な機会を通して障がいに対する理解の推進を図ります。 ・まちに「合理的な配慮」が浸透するように図ります。
	<input type="checkbox"/> インターネット等を活用したバリアフリーマップの提供	高齢者、障がい者、子ども連れの方が多く利用する施設や経路のバリアフリー化の状況を確認できるように取組めます。
	<input type="checkbox"/> イベント等に合わせて、視覚障害者誘導用ブロック上に障害物（放置自転車、看板等）を置かない等の啓発活動	多くの人が集まるイベント等に合わせ、バリアフリーに対する認知度を高めていくためにチラシ等を配布していきます。
	<input type="checkbox"/> 自転車利用者への啓発活動（歩道走行時の歩行者優先、低速度走行、放置自転車禁止等）	小学校等で安全な自転車利用やルール・マナーの周知のため啓発活動を行います。自転車利用マナーの向上に向けたチラシ等を配布していきます。
	<input type="checkbox"/> 自動車利用者への啓発活動（車いす使用者用駐車施設の適正な利用、違法駐車防止等）	自動車ドライバーに対し、車の駐車や走行について障がい者等への配慮を促すポスター等を作成し、駐車場等へ掲示していきます。
理解する	<input type="checkbox"/> バリアフリー体験・講座等の開催	地域の方からのご要望で、市内のどこへでも出かけて講座を行います。車いすや白杖での移動を実際に体験します。「心のバリアフリー」小冊子をテキストとして使用します。学校と協力して小中学校の総合学習にも活用できるようにプログラムを組みます。
	<input type="checkbox"/> 交通事業者による情報案内・介助の充実	交通事業者の職員に高齢者、障がい者への対応及び介助法を習得してもらうため、バリアフリー研修を実施します。
実践する	<input type="checkbox"/> 特別な支援を要する園児、児童、生徒へのサポートを行うボランティア制度	心身の発達に遅れがあるなど、特別な支援を必要とする子供たちが、地域との交流を図り、その持てる力を高め、活動できるように、お手伝いするボランティア活動の仕組みを作ります。
	<input type="checkbox"/> 中心市街地へ誰もが安心して外出・買物ができるように、移動困難者へ車いすの貸し出し、付添者のサポート等実施（タウンモビリティ）	中心市街地への外出や買物を支援することで、高齢者や障がい者等に対するまちの魅力向上を目指します。
	<input type="checkbox"/> 子育て支援市民団体等によるバリアフリー施設の情報提供	子育て中の親とその子どもの利用に配慮した設備やサービスを備える施設を市のホームページ等で公表していきます。
	<input type="checkbox"/> 市民の協力を得て、歩道や公園・広場、施設の空きスペース等へのベンチの設置	高齢者や障がい者が休憩できるベンチを設置することで、外出や買物の機会を作るという趣旨に理解をいただいた事業者、市民から、ベンチ設置スペースの提供、ベンチ設置費の寄付等で整備を進めていくことを検討します。
	<input type="checkbox"/> 災害時に自力で避難することが困難な「避難行動要支援者」の避難支援に対する地域活動※	「避難行動要支援者」の犠牲を最小限に抑えるため、地域において災害時に実効性のある避難支援が行える体制づくりを推進します。

※旧基本構想にはない追加項目



視点	心のバリアフリーの取組	実施状況 平成30年度
気づく・知る	□「心のバリアフリー」小冊子の作成 □市民への啓発活動	福祉副読本「ふくしの心」を大分市ホームページに掲載。 福祉副読本「ふくしの心」を小学校の校務システムに掲載依頼。
	□インターネット等を活用したバリアフリーマップの提供	大分バリアフリーマップに748施設を登録。県全域では3,048施設（平成30年11月現在） 平成29年度に新たに大分市HPにて、市内にある観光施設等のバリアフリー情報を記載 「ことばの道案内」をホームページで公開
	□イベント等に合わせ、視覚障害者誘導用ブロック上に障害物（放置自転車、看板など）を置かない等の啓発活動	平成30年10月13日・14日にOITAサイクルフェス2018の会場で実施 放置自転車の防止・自転車の押し歩きの呼びかけを行った。 「自転車が似合うまちおおいた標語コンクール表彰式」や子ども向け自転車教室である「ウィラースクール」を実施
	□自転車利用者への啓発活動（歩道走行時の歩行者優先、低速度走行、放置自転車禁止等）	「おでかけ自転車マナーアップ教室」について小学校9校、中学校2校を実施、「マナーアップ推進モデル校」として高校3校を指定、一般・その他のマナーアップの取組を各校2回以上実施（平成30年11月時点） 自転車利用マナーの向上に向けたチラシ配布等の街頭啓発を4回実施（平成30年11月時点）
	□自動車利用者への啓発活動（車いす利用者用駐車施設の適正な利用、違法駐車防止等）	「あったか・はと駐車場利用証」交付枚数 （大分市）平成30年度900件 （平成30年10月末、県全域では1,766件）
		ユニバーサルデザイン出前授業を開催 （大分市）平成30年度9校857人 （県全域では49校 2,499人）
	理解する	□バリアフリー体験・講座等の開催
2018夏のボランティア体験月間の実施（ボランティア活動） 平成30年度 602名		
施設ボランティア体験事業の実施 平成30年度（11月末まで） 45名		
ユニバーサルデザイン体験空間を設置 大分市：8箇所（平成30年10月末時点） 県全域では13箇所		
9月21日～23日に「スポーツ・オブ・ハート2018in大分」を開催。パラリンピックメダリストの学校訪問、高橋尚子氏の陸上教室、障がい者ファッションショー等を実施		
第38回大分国際車いすマラソン大会開催に合わせて来市するスイス選手が11月16日に大分市の学園を訪問し児童と交流		
障がい者向けの服づくり等の講座を5月から毎月2回（全20講座）開催		
第38回大分国際車いすマラソン大会開催に合わせてスイスの車いすや義手等の最新技術や文化を紹介する「スイスフェア」を11月17日に開催		
□交通事業者による情報案内・介助の充実		9月バスの日記念イベント「バスフェスタ2018in おおいた（大分駅北口広場）にて車いす乗車体験イベント開催 新入社員を対象とした社外研修を実施 参加者 4月15名、6月2名、9月5名

視点	心のバリアフリーの取組	実施状況 平成30年度
実践する	□特別な支援を要する園児、児童、生徒へのサポートを行うボランティア制度	ボランティアを必要としている人へボランティア団体を紹介 平成30年度（11月末まで） 174件
	□中心市街地へ誰もが安心して外出・買物ができるように、移動困難者へ車いすの貸し出し、付添者のサポート等を実施（タウンモビリティ）	重度心身障がい者（児）にタクシー券を交付 平成30年度交付状況（10月末時点） ①小型タクシー 2,112人 ②福祉タクシー 587人 ③リフト付福祉タクシー 488人 市内に一月以上住所を所有する65歳以上に「ワンコイン乗車証」交付 新規交付：3,172人（平成30年度4月から10月末） 実交付者数：96,943人（平成30年10月末時点）
	□子育て支援市民団体等によるバリアフリー施設の提供	・市内の施設・サービス等を保護者目線で取材したものを「子育て支援サイトnaana」内のブログに掲載（平成28年度） ・「子育て支援サイトnaana」内のnaanaマップにて、市内の施設の多目的トイレやオムツ替えスペース等の有無を公開 「赤ちゃんの駅」を募集するとともに、市ホームページ及び「子育て支援サイトnaana」で登録施設をお知らせした （平成30年11月30日時点での登録数68件）
	□市民の協力を得て、歩道や公園・広場、施設の空きスペース等へのベンチ設置	歩道の拡幅やオープンスペース等の事業を実施している課に対して、ベンチ設置スペースの確保や休憩所の設置を検討していただくよう要望
	□災害時に自力で避難することが困難な「避難行動要支援者」の避難支援に対する地域活動※	地域への情報提供に関する意思確認を行い、同意をされた方の名簿を避難支援等関係者へ提供 平成30年度（10月末時点） 5,727人 要支援者毎の個別の避難計画を作成し避難支援等関係者へ提供 平成30年度（10月末時点） 5,180人 要配慮者に対する避難支援体制を整備した自主防災組織に対する補助制度を実施 平成30年度（10月末まで） 166防災会（207自治区）

※旧基本構想にはない追加項目



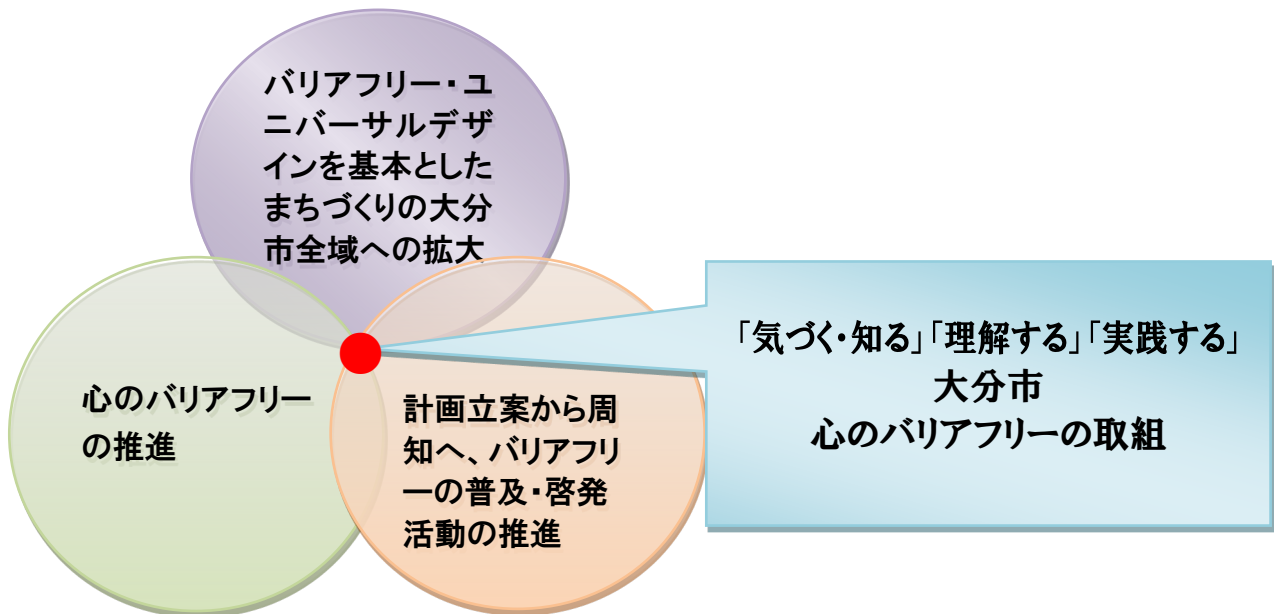
2-2. 心のバリアフリーの取組方策

本市は、旧基本構想の策定により、重点整備地区に指定された大分駅周辺地区を中心とした生活関連施設及び生活関連経路を設定し、バリアフリー事業を進めてまいりました。また、これまでの心のバリアフリーに関する取組は、県・市のホームページや既存のイベントを活用するなどして活動しており、実践に伴い一定の評価が得られています。

しかしながら、心のバリアフリーの施策で求められる「理解を深めるための啓発・広報活動による推進」及び「実際に行動につなげるための支援となる幅広い教育活動における推進」を実行するには、より一層、これまでの成果を市民一人ひとりに伝え、周知し、普及していかなければなりません。

これからも「心のバリアフリー」に対し、市民等が高齢者や障がい者のことを知って理解し、誰もが安心して暮らせる社会を実践していくことが求められます。

心のバリアフリーの取組は、バリアフリーの推進に関する基本方針に掲げている、「バリアフリー・ユニバーサルデザインを基本としたまちづくりの大分市全域への拡大」、「心のバリアフリーの推進」、「計画立案から周知へ、普及・啓発活動の推進」における活動を展開するため、「気づく・知る」、「理解する」、「実践する」をモットーとして、心のバリアフリーへの取組を推進します。





第5章 計画の実現に向けて



1. 行為の届出に関する事項

1-1. 届出制度の概要

公共交通事業者等又は道路管理者は、マスタープランの区域において、旅客施設や道路の改良等、他の施設と接する部分の構造の変更等を行う場合、当該行為に着手する 30 日前までに市に届け出なければなりません。

届出制度は、市による届出に係る行為がバリアフリー化を図る上で、支障があると認める際には、行為の変更等の必要な措置を要請できることとした制度です。

※旅客施設は生活関連旅客施設に限られます。また、道路は、生活関連経路である道路法による道路に限ります。

《法第 24 条の 6 より》

(行為の届出等)

移動等円滑化促進方針において定められた移動等円滑化促進地区の区域において、旅客施設の建設、道路の新設その他の行為であって当該区域における移動等円滑化の促進に支障を及ぼすおそれのあるものとして政令で定めるものを行う公共事業者等又は道路管理者は、当該行為に着手する日の三十日前までに、主務省令で定めるところにより、行為の種類、場所、設計又は施行方法、着手予定日その他主務省令で定める事項を市町村に届け出なければならない。ただし、非常災害のため必要な応急措置として行うについては、この限りでない。

2 前項の規定による届出をした者は、その届出に係る事項のうち主務省令で定める事項を変更しようとするときは、当該事項の変更に係る行為に着手する日の三十日前までに、主務省令で定めるところより、その旨を市町村に届け出なければならない。

3 市町村は、前二項の規定による届出があった場合において、その届出に係る行為が移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進を図る上で支障があると認めるときは、その届出をした者に対し、その届出に係る行為に関し旅客施設又は道路の構造の変更その他の必要な措置の実施を要請することができる。

4 市町村は、前項の規定による要請を受けた者が当該要求に応じないときは、その旨を主務大臣に通知することができる。

5 主務大臣は、前項の規定による通知があった場合において、第三項の規定による要請を受けた者が正当な理由がなく同項の措置を実施していないと認めるときは、当該要請を受けた者に対し、当該措置実施を実施すべきことを勧告することができる。

1-2. 届出制度の対象の指定

具体的な届出を要する対象の範囲は下記のとおりとなります。

- 旅客施設：生活関連施設である旅客施設（以下「生活関連旅客施設」という）のうち、下記の範囲

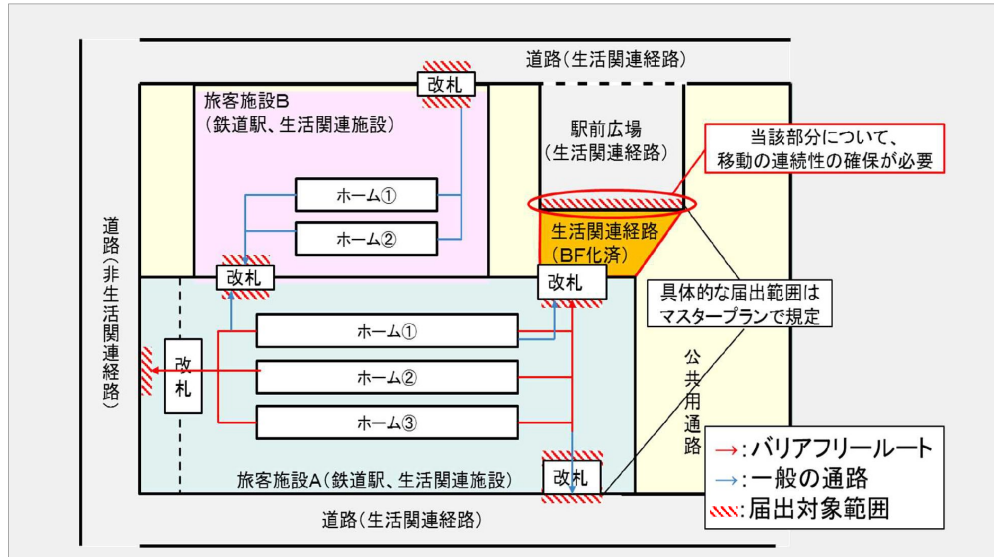
【政令第25条第1号】

- ・他の生活関連旅客施設との間の出入口
- ・生活関連経路を構成する道路法による道路又は市町村が指定する一般交通用施設との間の出入口
- ・バリアフリールート of 出入口

- 道 路：生活関連経路である道路のうち、下記の範囲

【政令第25条第2号】

- ・生活関連旅客施設の出入口又は市町村が指定する生活関連経路を構成する一般交通用施設



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

図 - 届出対象のイメージ



本市において、届出制度の対象とする旅客施設及び道路は下記のとおりとします。

表 - 届出制度の対象

届出対象箇所	届出対象施設		届出の範囲
	施設 1	施設 2	
大分駅周辺地区			
大分駅北口	北口駅前広場	(国道)10号	駅前広場と道路との連続性確保
		(市道)大分駅北口駅前広場線	駅前広場と道路との連続性確保
		(市道)末広東西線	駅前広場と道路との連続性確保
大分駅南口	大分駅	南口駅前広場	鉄道駅と駅前広場の連続性確保
		南口駅前広場	(市道)東大道一丁目1号線
	(市道)金池南一丁目1号線		駅前広場と道路との連続性確保
	(市道)大道金池線		駅前広場と道路との連続性確保
高城駅周辺地区			
高城駅北口	高城駅	高城駅前広場	鉄道駅と駅前広場の連続性確保
	高城駅前広場	(県道)高城停車場線	駅前広場と道路との連続性確保
		(市道)城東町・高城新町4号線	駅前広場と道路との連続性確保
高城駅南口	高城駅	(市道)高城西町1号線	鉄道駅と道路との連続性確保
鶴崎駅周辺地区			
鶴崎駅	鶴崎駅	鶴崎駅前広場	鉄道駅と駅前広場の連続性確保
	鶴崎駅前広場	鶴崎駅前広場	駅前広場内の歩行者通路の連続性確保
		(市道)北鶴崎3号線	駅前広場と道路との連続性確保
		(市道)西鶴崎9号線	駅前広場と道路との連続性確保
大在駅周辺地区			
大在駅北口	大在駅	大在駅前広場	鉄道駅と駅前広場の連続性確保

2. これからの移動等円滑化促進地区のあり方

本計画における移動等円滑化促進地区の選定は、1日平均利用者数が3,000人以上の旅客施設を中心とした地区及び「大分市地域公共交通網形成計画」において、バリアフリー整備に関する計画を設定した地区としています。

「だれもが自由にどこへでも豊かさあふれる大分市」を実現するため、移動等円滑化促進地区の選定には、地域特性に配慮するとともに、その特性を反映した様々な創意工夫に努めることが重要になります。

地域特性としては、日常生活に必要なサービスを提供する施設が集積する地区や高齢者・障がい者等が多い地区等が考えられます。

今後は、バリアフリー・ユニバーサルデザインのまちづくりを市全域に広げていくために、本市の地域特性を踏まえた、移動等円滑化促進地区の選定方法の検討を進めます。

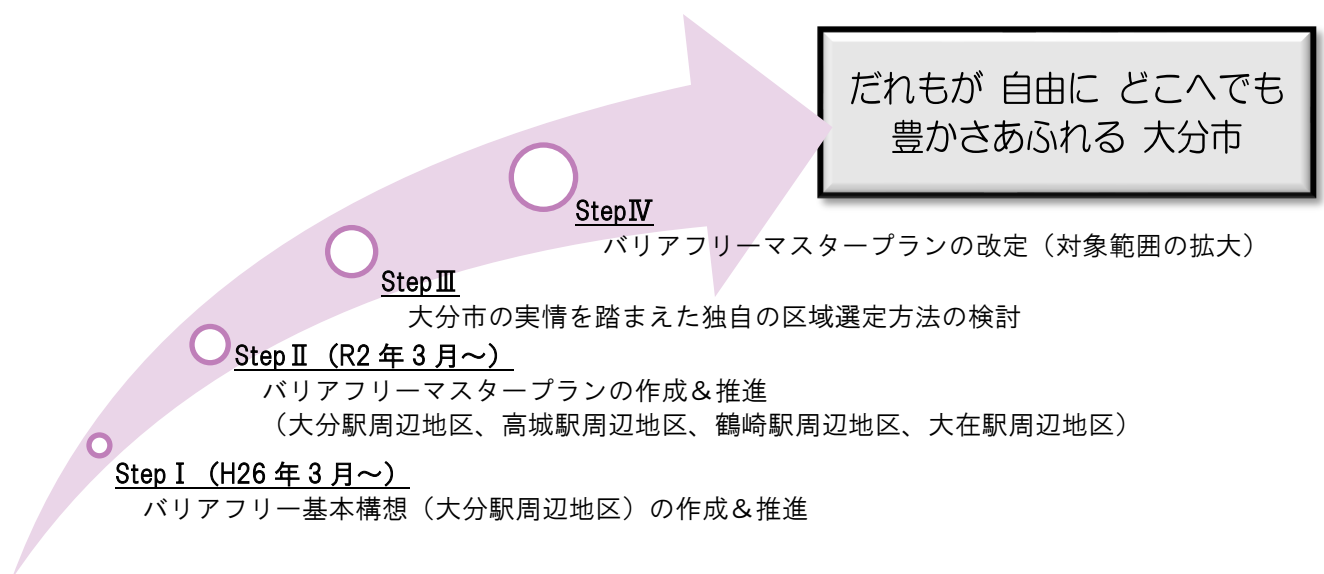


図 - 移動等円滑化促進地区の選定の展開イメージ



3. バリアフリーマスタープランの推進体制

3-1. 本市におけるバリアフリー推進のための考え方

バリアフリーマスタープランは、社会を取り巻く環境や条件が、日々変化していることを踏まえ、将来に対する社会や周辺状況の変化等へ柔軟に対応するため、必要に応じて見直します。

また、本計画では4つの地区の移動等円滑化促進地区を選定するとともに、基本構想において、面的・一体的なバリアフリー化を進めてまいります。4つの地区以外にもバリアフリー化が必要な旅客施設、道路、施設等存在しており、これらにおけるバリアフリー化の必要性について認識を持ち、地域特性を踏まえたバリアフリーのまちづくりを進めます。

さらに、ノーマライゼーションの理念のもと、全ての市民が高齢者や障がい者等のバリアに対する理解を深めることが重要です。

そのためには、バリアフリーやユニバーサルデザインへの意識を高めるための啓発活動を進めてまいります。バリアフリーのまちづくりは、計画のみならず事業実施後についても、市民・事業者・行政が協働して整備内容の点検・評価等を実施する仕組みが必要です。

そして、市民等からの意見集約を行い、「計画・実施・評価・改善」による継続した取組（スパイラルアップ）を実践してまいります。

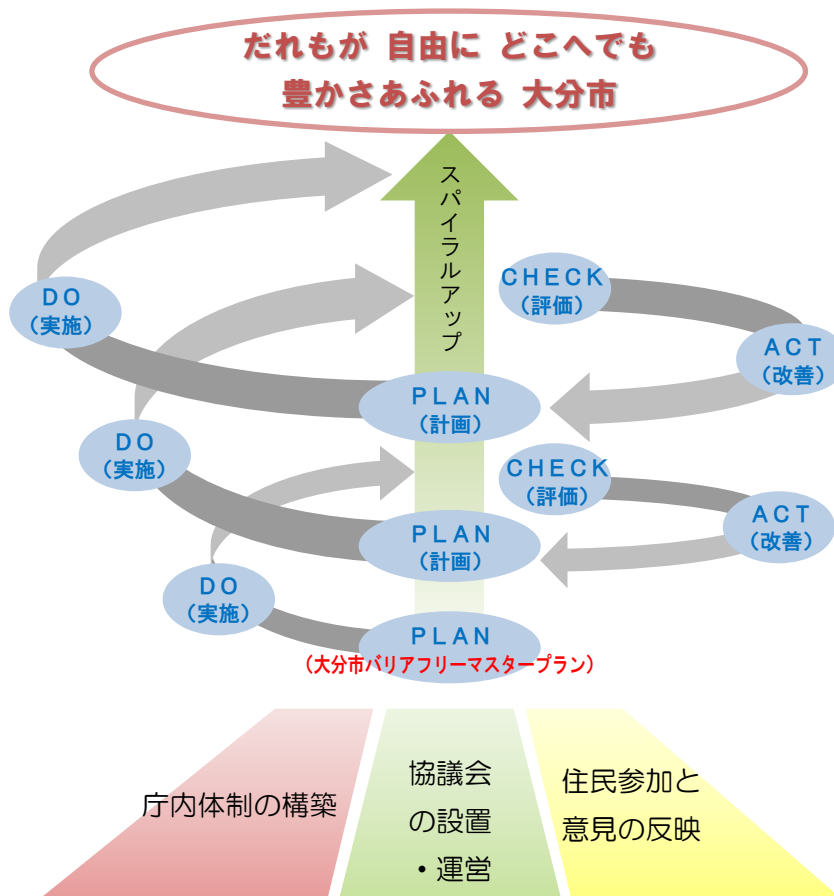


図 - バリアフリー化推進の考え方イメージ

3-2. バリアフリー推進体制の継続

今後、各施設管理者等がバリアフリーマスタープランに基づいた取組を推進していくために、定期的に事業の実施事業について検証し、見直し、改善します。

また、面的・一体的なバリアフリー化を進めていくためには、関係者の連携が重要であることから、市民・事業者・行政が連携し、大分市バリアフリー事務局が庁内体制の構築を図りながら、それぞれの役割に立ってバリアフリー化を進められるよう「大分市バリアフリー基本構想推進協議会（以下、「推進協議会」という。）」と相互に連携を図ります。

推進協議会では、基本構想に定める整備目標等の進捗確認や、面的・一体的なバリアフリー化に向けての情報交換・連絡調整を行います。また、こうした内容について、住民参加の場を提供し、広く市民との情報提供に努め、住民参加と意見の反映を促進します。

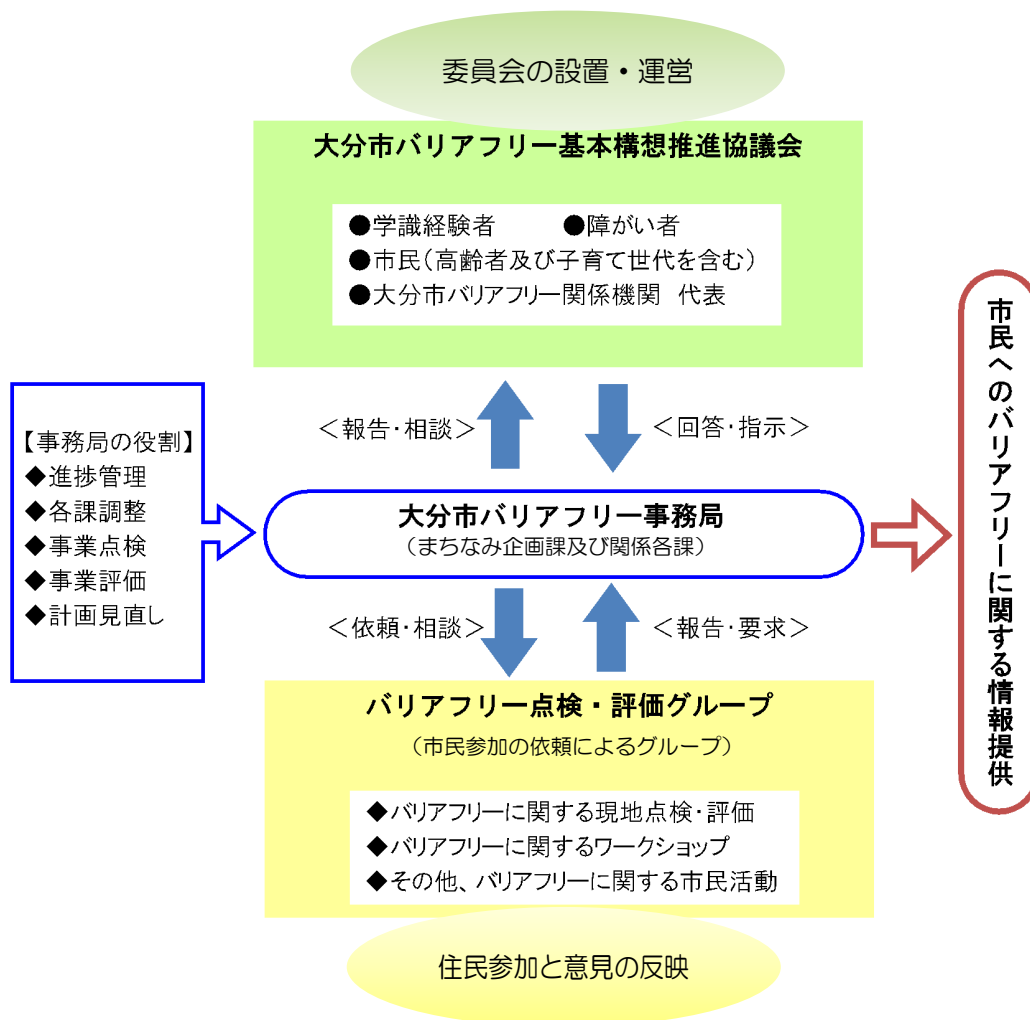


図 - バリアフリー推進体制のイメージ

資料編

1. 住民アンケート調査結果

【調査概要】

- 調査方法：郵送配布、郵送回収
- 調査対象：大分市居住の18歳以上の市民から1,972人を無作為抽出（障がい者、高齢者等に限定しない）
- 調査期間：約3週間
- 回収数：582部（回収率29.5%）

【設問項目】

■あなた自身のことについて

- 問1. 性別
- 問2. 年齢
- 問3. お住まいの地域
- 問4. 生活を送る上での制約
- 問5. 歩行補助用具等の利用

■あなたがよく利用される交通手段について

- 問6. 各施設への自宅からの主な交通手段
 - 6-1. 市役所等官公庁施設
 - 6-2. 医療施設
 - 6-3. 商業施設
 - 6-4. 鉄道駅
 - 6-5. バス停

■あなたがもっとも利用される鉄道駅のバリアフリーについて

- 問7. もっとも利用する駅
- 問8. 問7の駅で困ること、気づくこと
- 問9. その他困ること、気づくこと（自由回答）

■あなたよく利用される道路（歩道）のバリアフリーについて

- 問10. よく利用する道路で困ること、気づくこと
- 問11. その他困ること、気づくこと（自由回答）

■「心のバリアフリー」について

- 問12. 「心のバリアフリー」の認知度
- 問13. 「心のバリアフリー」という言葉の印象
- 問14. バリアフリーに関する研修会等への参加経験
- 問15. 「心のバリアフリー」推進のために必要な取組み
- 問16. 外出先で、障がい者や高齢者、妊産婦、外国人等が困っている場面を見かけたことがあるか
- 問17. 問16で「見かけた」人は手助けをしたか
- 問18. 問17で「手助けした」人のその内容
- 問19. 問17で「何もしなかった」人のその理由

■自由回答

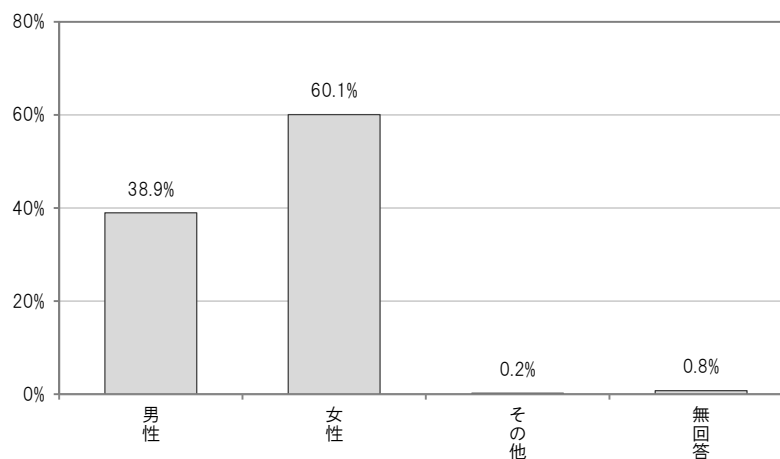
- 問20. バリアフリーについての意見、要望（自由回答）

【単純集計結果】

■「あなたご自身のこと」について

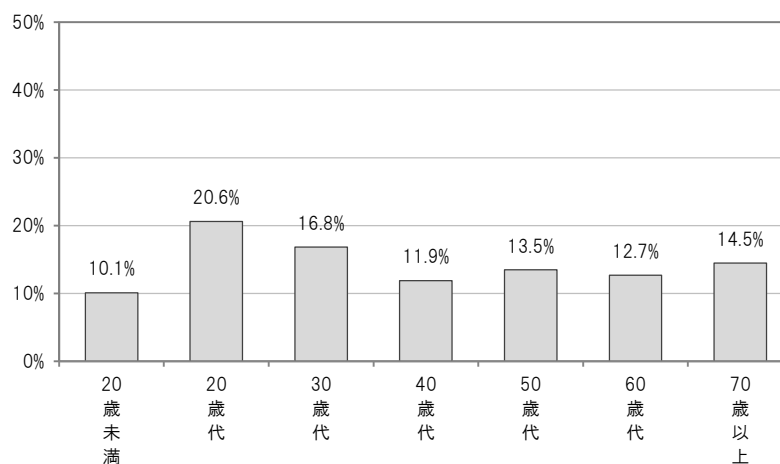
問1 あなたの性別についてお答え下さい。

「男性」が38.9%、「女性」が60.1%となっている。



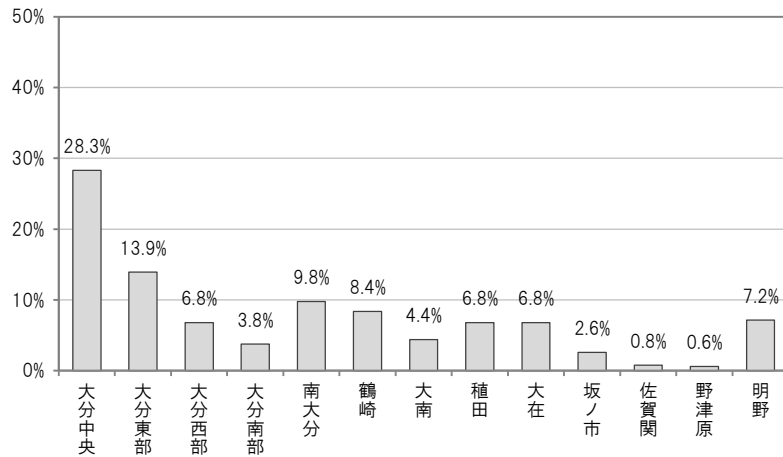
問2 あなたの年齢をお答え下さい。

「20歳代」が20.6%と最も多く、次いで「30歳代」の16.8%、「70歳以上」の14.5%となっている。



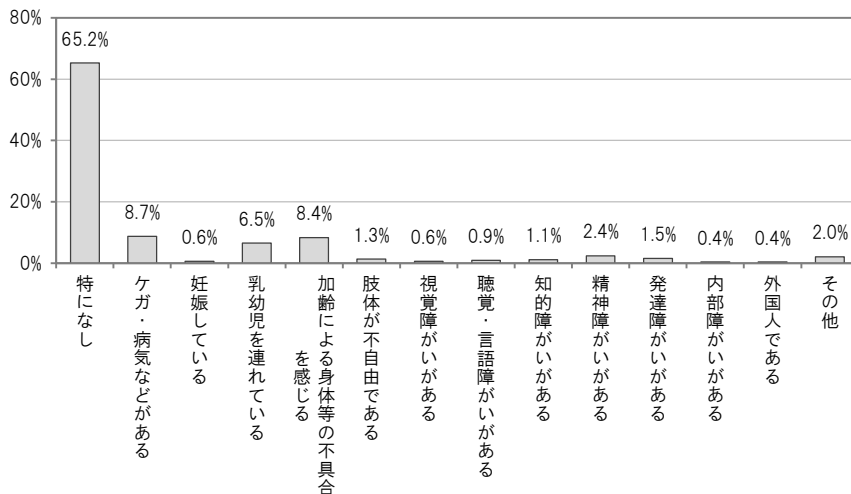
問3 あなたが現在お住まいの地域をお答えください。

「大分中央」が28.3%と最も多く、次いで「大分東部」の13.9%、「南大分」の9.8%となっている。



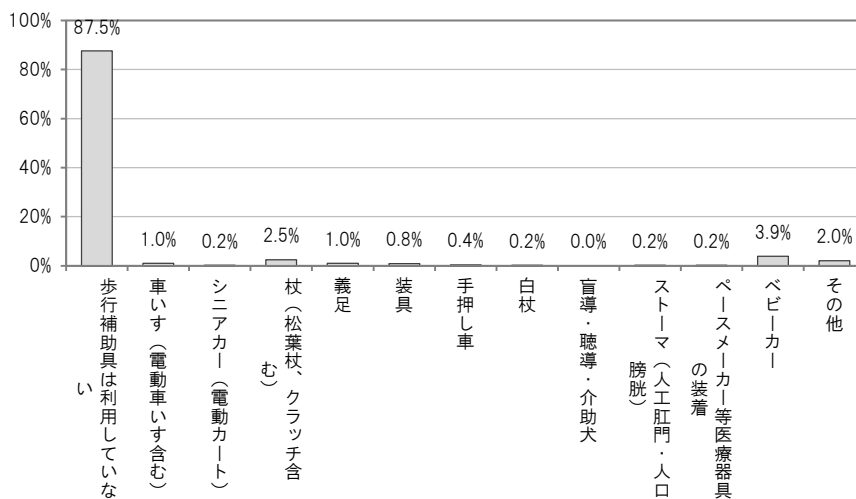
問4 あなたが普段の生活を送るうえでの制約についてお答えください。（複数回答可）

「特になし」が65.2%と最も多く、次いで「ケガ・病気などがある」の8.7%、「加齢による身体等の不具合を感じる」の8.4%となっている。



問5 あなたの普段の生活での歩行補助用具等の利用をお答えください。（複数回答可）

「歩行補助具は利用していない」が87.5%と最も多く、次いで「ベビーカー」の3.9%となっている。

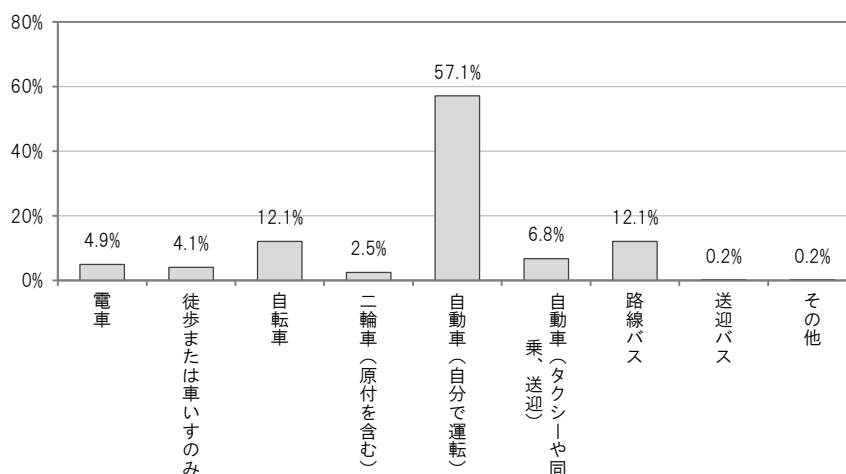


■あなたがよく利用される交通手段についてお答えください。

問6 あなたが大分市の中でよく利用される下記の施設への自宅からの主な交通手段をお答えください。

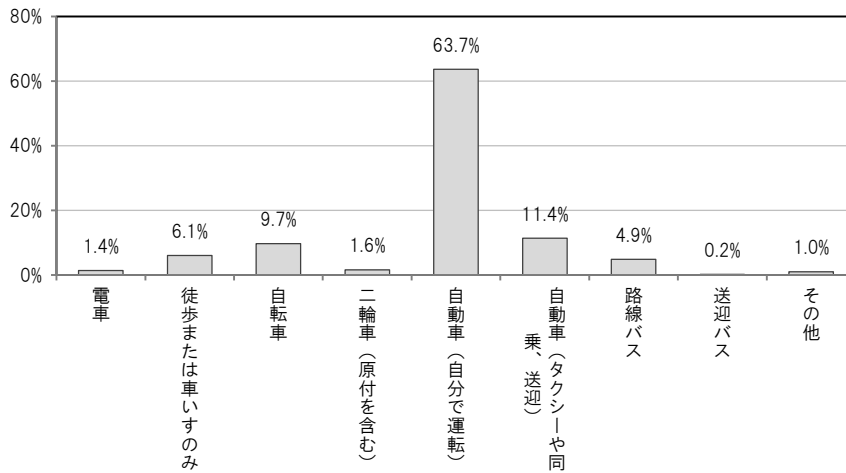
6-1 市役所等官公庁施設

「自動車（自分で運転）」が57.1%と最も多く、次いで「路線バス」の12.1%、「自転車」の12.1%となっている。



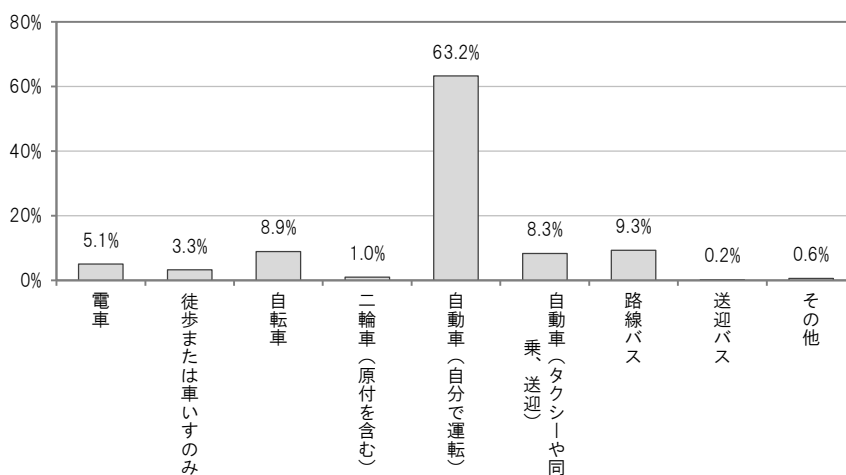
6-2 医療施設

「自動車（自分で運転）」が63.7%と最も多く、次いで「自動車（タクシーや同乗、送迎）」の11.4%となっている。



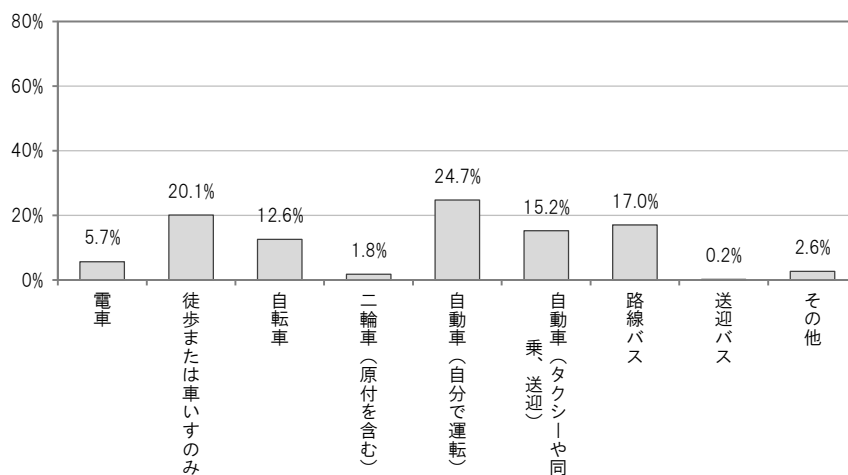
6-3 商業施設

「自動車（自分で運転）」が63.2%と最も多く、次いで「路線バス」の9.3%、「自転車」の8.9%となっている。



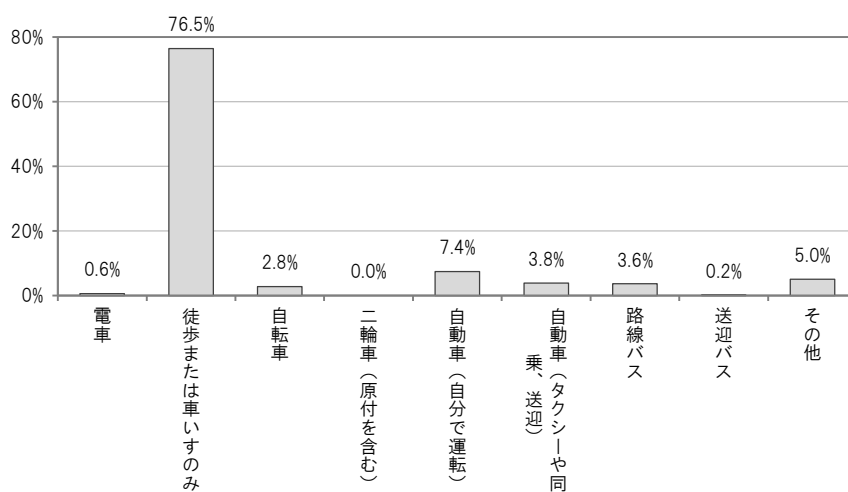
6-4 鉄道駅

「自動車（自分で運転）」が24.7%と最も多く、次いで「徒歩または車いすのみ」の20.1%となっている。



6-5 バス停

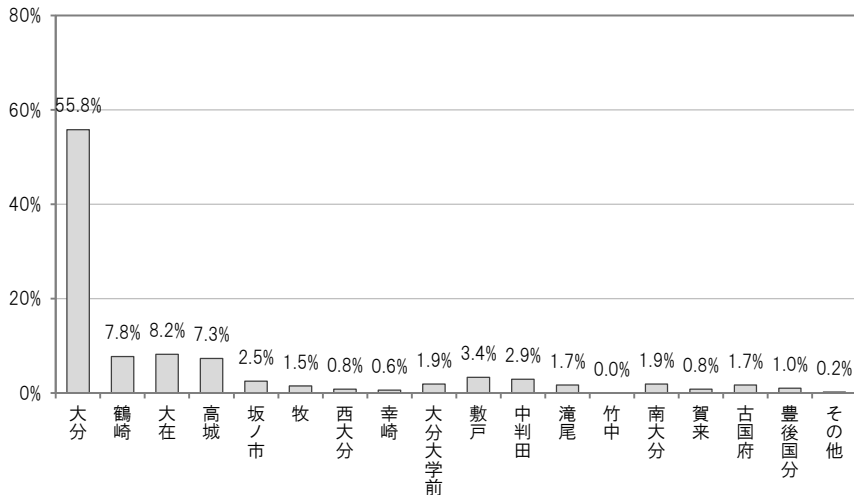
「徒歩または車いすのみ」が76.5%と最も多く、次いで「自動車（自分で運転）」の7.4%、「その他」の5%となっている。



■あなたがもっとも利用される鉄道駅のバリアフリーについてお答えください。

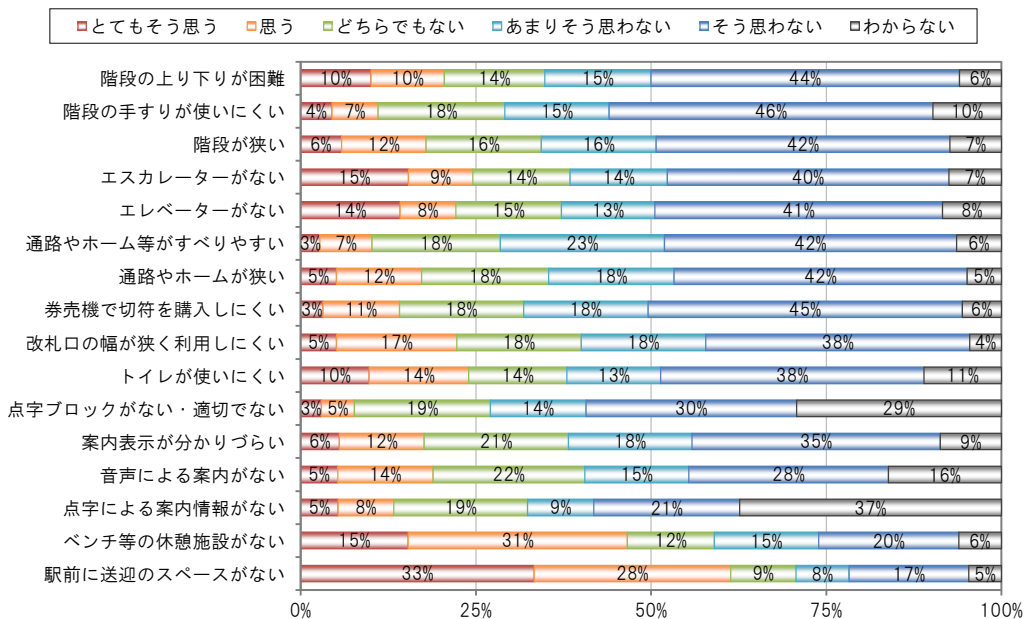
問7 あなたがもっとも利用される駅をお答えください。

「大分」が55.8%と最も多く、次いで「大在」の8.2%、「鶴崎」の7.8%となっている。



問8 問7でお答えした駅で困ること、気づくこと

「とてもそう思う」「思う」の割合をみると、「駅前に送迎スペースがない」が61%と最も多く、次いで「ベンチ等の休憩施設がない」の46%、「エスカレーターがない」「トイレが使いにくい」の24%となっている。また、「わからない」の割合をみると、「点字による誘導情報がない」が37%、「点字ブロックがない・適切でない」が29%となっている。



問8 その他にあなたがもっとも利用される駅で困ること、気づくことがあればお答えください。

- ・改札口に入るまでの空間スペースにベンチ等が少ない。
- ・お年寄りが休憩する椅子が改札前など少なすぎるのでは？
- ・改札前に人が並んでいたりする場合など、うまく通れないので誘導したほうが良いのでは。
- ・事前予約切符用の券売機が1台しかないので、不便を感じる。
- ・駅で向こうから来る人とぶつかりそうになる。
- ・遅い時間になるとトイレの使用ができなくなるのが不便。
- ・ラッシュ時や運休、遅延時に人がホームに溢れかえり、ごった返すことがあるため、入場規制などの処置が必要だと感じることもある。
- ・駅はあまり利用しない。小さな駅でも駐車場があれば利用すると思う。
- ・ネットで購入した切符を発券する際に並んだことがあるが、発券する機械が少ないので、時間がかかる。
- ・改札口が狭く、その場所に小さな子ども用の機関車があるのでとても邪魔です。
- ・ホーム内で学生さんの集団があちこちにあり、通りづらい。駅員さんを探しにくい。
- ・駅ビルや広場までのトイレが遠く、数も少ない。
- ・駅ホームの内と外、ともにトイレの数が少ないと感じます。トイレ内も狭く個数を増やしてほしいです。また改札内にコンビニを設置してほしいです。
- ・駅前の送迎スペースに停車を長時間される車がほとんどで、待っている人が止められない。車を発進させようと思うと、あとから来た車が邪魔ですぐに出られない。駐車場の利用者が多い割にスペース狭すぎます。また、車いすで利用できません（しづらい）。
- ・大分駅のトイレがもっと改札口に近い所にあるとよい。老人や小さな子どもさんが遠くて困っている。
- ・大分駅の待合のための椅子席が少なすぎる。観光案内所の設置数が少なすぎるし、観光ガイドの即時対応を充実させてほしい。
- ・駅構内の明るい場所と暗い場所の差が激しい。子ども、お年寄り、障がい者、女性にとって安心安全と言えるのか疑問。
- ・送迎スペースが少ないのでラッシュ時に溢れかえった車が通行の邪魔である。ロータリーをなくして送迎スペースをつくってはどうか。
- ・駐車場の料金が高い。
- ・高城駅は表も裏も階段を歩くしかなく、親と電車を利用する時にとても困ります。
- ・自分が障がい者であったなら階段の上り下りは大変だろうと思う（高城駅）。自分が障がい者ではなく、点字とかは気づくことが出来ず知識の無さを申し訳なく思っています。もう少し目配りしていきたいと思います。
- ・高城駅は大分県下一使いにくい。高齢者や障がい者のことは一切考えられていない。長い階段があって駅を使う気にはなれない。車いすで駅員さんと呼ぼうにも駅員はいないし、1人いたとしても、あの距離の階段を1人抱えて登るのは絶対無理。今も駅を利用しないがこれから年をとったら尚更利用しない、というか出来ないと思う。
- ・利用者が大分駅よりは少ないのでしょがないのでしょうか、階段が少し狭い気がします。

混雑する夕方などには階段部分で人々が詰まっている時がある。

- ・大分駅のトイレが少ないので困ります。ホルトホール側は特にトイレがなく、具合が悪くなった時などとても困るのでトイレをもっと増やしてほしい。
- ・駐輪場が少ない、狭い、使いにくい。
- ・今は駅員さんがいますが、無人になると介護中の父をつれて階段は使えないので電車の利用ができなくなります。現在はインターホンで駅員さんが対処してくれるので助かります。
- ・階段が多く体の不自由な方、お年寄りにとって夜間に駅員がいない場合、何かあった時は困ると思う。
- ・トイレが汚く狭い。
- ・牧駅のホームが少し狭く感じる。
- ・鶴崎駅は駅前に送迎のスペースが特に少ない。タクシーや自転車のスペースが多くて、車で迎えに行っても危ない。
- ・大分駅のホームがとても狭い。
- ・タクシー及び大学生送迎バスのスペースは確保されているが、個人の送迎スペースが少なすぎる。
- ・海外の留学生も駅を利用するので、もう少し英語表示があれば助かるのではないかな。
- ・道路などに小さい穴や凸凹してるところは、車イスの方など通りにくいと思います。
- ・階段が急で歩きにくい。
- ・よく整備されていていい環境だと思います。
- ・エスカレーター等がないため、障がい者の皆さんは利用しづらい駅だと思います。ただし、多額の経費がかかるので現状ではやむを得ないのかなと思います。安全に階段を利用せずホームに行ける手立てがあればよいと思います。
- ・外から丸見えのトイレがある。また、雨の日はホームまで降り込んでしまう。
- ・駅員さんがいなくなると困る。電車の中で車掌は対応せず、目的駅は無人駅。また、重い物（スーツケース）等を持って階段を昇降するのが困難な時がある。
- ・トイレが古い、階段が急なため、腰、膝、すべり症の為大変。
- ・駐輪場が無く、駅入口に自転車が溢れて困ってしまう。
- ・車いすを利用されている方は古国府駅が利用できるのか疑問に思う。
- ・無人の駅で捨てられるゴミが気になる。
- ・滝尾駅はトイレがなく、無人駅のため非常に不便です。大分の駅前で車を降りる時、一般の人たちが使えるような駐車スペースがあるといいなと思います。
- ・地下道が複雑でトイレが少ないことが不便。
- ・改札口前のベンチが少なく座って待つことが出来ない。また、コインロッカーが少なくて見つけづらい。
- ・大分駅のホール外での待合室（いす）が少ない。
- ・改札口前に待合室等がないのでベンチをもっと増やしてほしい。
- ・バス停からホームが遠い。動く歩道がほしい。
- ・ベンチが少なく、高齢の人が困っている所を何度も見たことが有ります。自分もこれから先人事ではないなと感じています。
- ・子ども向け電車が構内で走行しているが、走行ルートが読みづらく危なく感じる。ATMの行列が多い時は通行しにくい。

- ・自転車置場が数ヶ所にあると利用しやすい。
- ・私は障がい者なのですが、改札に着いた時、渡る時など休みたくてもベンチが空いてなくて困っています、増やしてほしいです。
- ・滝尾駅は無人駅です。とても古く屋根のスペースが少なく、特に雨天時は傘をさして待っています。しかし電車が来て乗車するまでの間、傘をさせないので濡れてしまいます。明かりも少なく虫も多いです。少しでも改善されることを願っています。
- ・数段ですが階段があるにも関わらず、スロープがない為、車いすやベビーカーを利用しづらい。高校生が多く利用するのに無人で、なおかつ周辺が暗い。道路が狭いので車イス、四肢が不自由だと利用しづらいと思う。
- ・JRは旅行に行く時くらいしか利用しませんが、荷物が重たい時エレベーターかエスカレーターがあれば良いなと思ったことがあります。最寄駅に送迎で時々行く際に、停車スペースが必要だと思います。
- ・スーツケースを持って電車から降りた時、特に利用者が多い時間帯だと自分のせいで詰まってしまう、申し訳ない気持ちになる。
- ・時間帯にもよりますが、坂ノ市駅は送迎スペースから出てくる車、送迎スペースの車の中から出てくる歩行者。込んでいる時間だけですが、少し不安になりながら運転することがあります。
- ・鶴崎駅はエレベーターが設置されて利用しやすくなりました。
- ・トイレはいつも混雑している。階段がどこにあるのかわからない。停車場に車がずっと停まっていたロータリーを周回したことがある。
- ・エレベーターが狭い。
- ・駅ビルのSHIPS近くの出口からトキハ方面に向かう時、遠回りをしないとスロープがない。ベビーカー優先のエレベーターを作してほしい。健常者ばかりで乗れない事がある。ベビーカーごと入れるトイレが少ない。
- ・大分駅上野の森口を利用する際、送迎用のスペースが少なく困ることが多い。もう少しスペースが広いとありがたい。
- ・駅前にもう少し雨に濡れないスペースがほしい。
- ・休憩施設が少ないような気がします。また、観光案内所を目立つようにした方がよい。
- ・階段を上った先の通路でホームから出てくる人とぶつかりそうになることがあるので、右側・左側通行などを明確に示してほしいです。
- ・駐車場に車を止められない。満車のことが多い。
- ・駐車場でない所で、乗り降りしている人がいて進行の妨げになっている。
- ・エレベーターが少ない。
- ・ぶんぶん号がちょっとじゃま。
- ・駅に人を迎えに行く時の車の駐車場がもっと欲しい。
- ・駅に行くためのバスが少なかったり、乗り継ぎが悪いので車での移動になる。
- ・雨を防ぐ屋根をもっと広範囲にしてほしい。通路などが狭い為、傘をさしていると他の人とかさばって危ない。
- ・ホームに屋根がなく雨の時困るし、暑い時期、高齢者や子供が熱中症になりそう。
- ・待合室にクーラーが欲しい。
- ・送迎時に車が多くなり（特に朝は）事故にも繋がりそうなので送迎用の駐車場を準備、設置

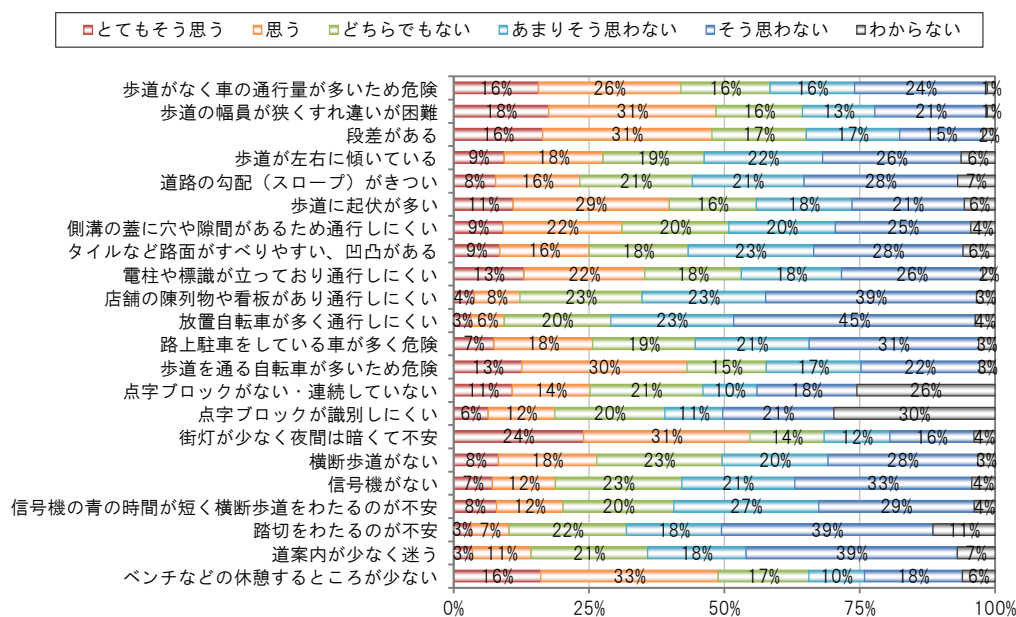
してほしい。

- ・エレベーターを作ってほしいです。食品などたくさん買い物をした時、足腰が悪いのであると便利だと思います。お年寄りの方もつらそうに上っています。
- ・ホーム上、施設内を全面禁煙をお願いしたいです。
- ・鶴崎駅の公衆トイレについて、和式トイレから皆さんが使いやすいように洋式トイレにしてほしいです。
- ・鶴崎駅は車が止めにくい。送迎車が多く邪魔なことが多いのでロータリーに止めないように改善して欲しいです。
- ・自転車置き場を探すのに時間がかかります。
- ・保安上の理由も有るのですが、特に改札前の空間にベンチ等の少なさが気になります。
- ・車いすを利用している方は改札口から遠いホームへの移動が大変だと思う。
- ・以前、車いすの知人と利用したが、スロープもなく大変でした。まわりの人にかかえてもらった。ホームも車イス利用にはせまい。
- ・(料金案内板での)行き先を見つけにくい。3つの線の色分けしたら見つけやすくなる、そしてホームの案内(何番線)も番号だけでなく3つの線の色をつけてくれたら楽になる。また、エスカレーターに乗っている横をかけ下りる人が非常に多い。次から次に下りてくる。荷物がぶつかることもあったので怖いです。
- ・滝尾駅のベンチを増やしてほしい。
- ・土日の駐車料金を平日と同じにしてほしい。
- ・高齢者や障がい者のためにはぜひ無人にはしないで欲しいと要望しましたが、無人駅になりました。
- ・券売機、改札が片方にしかないので、路線を渡る必要があり手間がかかる。また電車が来てしまうと路線を渡れないので乗る前にICカードがタッチできない事がある。
- ・停車場、駐車場がないので、送迎の車が路駐していて困る。
- ・駅前のスペースが狭く、送迎車で混雑する。歩行者がいると非常に危険を感じる。階段を使わないとホームに渡れないので、体の不自由な方にとっては優しくない駅なのではと感じる。
- ・駅周辺の道路幅がせまいのが不便である。
- ・階段(歩道橋)がかなり急。体調が悪いときには厳しい。また、スーツケースを持っている時はとても大変だった。電車が通常通りの運行でなかった時に駐車場の払い戻しができず、5分もとめてないのに400円料金を払わねばならなかったこと、運行中止の時はもっとわかりやすく周知して欲しい。
- ・送迎の為、路上停車が多く車が通りにくい。
- ・喫煙所が欲しい。
- ・滝尾駅などの無人駅でICカードのチャージができるようにしてほしい。
- ・改札からホームまでの歩道橋に屋根がないので、雨の時不便。
- ・駐輪場がデコボコしているので自転車を置きにくい。
- ・お年寄りが多い地域なので、ベンチも増やしてほしいけど、無人駅にはしないでほしい。
- ・駅を利用したくても、駐車場がなく自家用車で行けません。駅の利用を断念しています。
- ・大荷物の上り下りが大変です。階段が老朽化して水が溜まりやすくなっていたり、段と段の間に穴が空いたりしているのが気になります。
- ・大分駅とアミュプラザの境界がわからない。しっかりとわかりやすい案内を出してほしい。

- ・送迎スペースがとても狭く、また道中も狭いため、送迎を頼みにくい。家から駅まで徒歩 1 時間と遠く、駅や電車を利用したくても出来ない。障がいを持った方は私以上に大変なこともあるでしょうが、車を持たない人達へのバリアフリーも考えたほうが良いと思う。

問 10 あなたが普段よく利用される道路について困ること、気づくこと

「とてもそう思う」「思う」の割合をみると、「街灯が少なく夜間は暗くて不安」が55%と最も多く、次いで「歩道の幅員が狭くすれ違いが困難」の49%、「ベンチなどの休憩するところがない」の49%となっている。また、「わからない」の割合をみると、「点字ブロックが識別しにくい」が30%、「点字ブロックがない・連続していない」が26%となっている。



問 11 その他にあなたがもっとも利用される道路で困ること、気づくことがあればお答えください。

- ・道路と歩道間の電柱に大きな求人看板があり見通しが悪い（197号線、警察に通知済）。
- ・錦町郵便局前の歩道は片側しかないの不便。新しく道路が出来たことで車が増えている。
- ・歩行者が少ない場所で時差式信号になってるので待ち時間が長い（滝尾の裏通りセブンイレブンの所 etc）。
- ・一方通行が多いところを逆走している車を最近よく見かける。意外にも運転手は若い女性が多い。怖いので、もっとわかりやすくしてほしい。
- ・南大分の後藤学園の敷地や幼稚園、楊志館高校の野球場から住宅地に溢れた水が道路に流れ、通行不能。通勤の方は遠回りしている。
- ・車が急に飛び出して来たら反応しづらい。
- ・渡っている横断歩道のギリギリまで車が進入してきて、時々歩行者が危険なときがある。（大分は車を運転する方のマナーがあまり良くないと聞くため、その点での改善も必要かと思えます）
- ・歩行者が多いのに歩道がない所が多いので運転していて危ないと思う。

- ・雨が降ると水がすごくたまっている所を見かける。車を運転する側にとっては車道を走る自転車が怖いと感じる。歩道と車道、自転車専用の道ができるといいなと思うことがある。
- ・歩道が狭い、脇道から人が出てくる為、カーブミラーの設置を推奨してほしい。
- ・自転車のマナーが悪くぶつかりそうになる。二台並走が多い。
- ・道路（特に大分駅近く）に設置されている喫煙所を撤廃してほしいです。子供や妊婦も通る道なので受動喫煙防止を徹底してほしいです。
- ・自転車が歩道を通ると進行方向や速度を考えず通るので歩行者が危ない。
- ・雨が降るとすぐ大きな水たまりができ水はけが悪く歩くのが困難。雨がひどいと歩道とは思えない状態になる。大分駅近くの舗装された道なのに歩けなくなるのでどうかしてほしい。
- ・大雨の時排水が悪く、運転中対面交通の際離合する時に水がかかり、怖い事が何度もありました。
- ・歩道を通る自転車を度々見かけるので改善してほしい。
- ・工事をする度に段差がついたり穴が空いたりして歩いて歩みにくく、転倒したり足をくねったりしているが、どこに申し入れすればいいかわからない。
- ・昭和電工ドーム回りの道路事情が悪く、イベントやサッカー等の試合などが有る時ものすごく混雑する。良い交通アクセスを考えてもらいたい。
- ・歩道表面に植栽の根が浮き上がって隆起しており、高齢者、歩行不自由者にとっては危険を感じる。
- ・碩田町に住んでいますが、大通り以外の小道が意外と外灯が少なく暗い。女性のひとり歩きは不安になると聞いています。
- ・車の通りが多いので、夜自転車で帰る時に車の光で目の前の歩行者が見えづらく、それが危険だと思います。
- ・学生の通学路なのだが車の通りも多く危険。ガードレールが茶色で分かりづらい。カーブミラーがない、出会い頭の車の事故が多い箇所がある。
- ・線が消えているところが多い。中央通りの大分銀行からトキハマまでは線がなくて雨の日は危ないし、豊海は線がなくなっている所が多い。
- ・犬のフンがあり、犬を飼っている人のマナーが悪い。カラスがゴミを荒らし汚れているのは、前日にゴミを出したりとマナーの悪い人が多いので、ゴミ袋に名前を書くなどの対処が必要ではないか。
- ・歩道がない所が多く、自転車とかもスピードを出している。
- ・時々自転車に乗ることがありますが意外とデコボコ道が多い。
- ・自動車が交差点で止まらないで走行することがあるから、横断歩道を歩いていても左右確認して渡る。
- ・とにかくベンチがない。休憩するのに座る場所がない。大分県は車社会だと思うが、渋滞を減らしたいのならもっと道を整備して駅を改装してみんなが歩きやすく、交通機関を使いやすく整えるべきだと思う。特にバリアフリーは絶対だし、点字ブロックも整えるべき。
- ・家の近くに街灯が少なく感じる場所があります。夜になると見えづらいと感じます。
- ・街灯が少ないのが本当に困ります。暗いし、危ないので早急にどうかしてほしいです。
- ・狭い歩道の中央に点字ブロックがあり、傾いてもいるので自転車で通過する時は十分に気をつけている。通路自体が傾いていると、高齢者はバランスが悪いのでよるけることも多い。
- ・縁石の段差が大きいため、自転車で歩道に上がりたい時、こけてケガをする。

-
- ・小学校が近いので子供達の飛び出しが少し怖いです。
 - ・時差式の信号で車の方が赤になったことに気づくのが遅れることがあり、横断歩道なのに安心して渡れない。見通しが悪く通りづらい。道が狭く歩道がなくて歩きづらい。
 - ・小学校の近くはガードレールがあるが、近くのスーパー等にはガードレールがない。
 - ・歩道の起伏が多く、車いすでは利用しにくい。
 - ・犬の散歩が歩道を占拠している時、犬が吠えかかることがあり怖い思いをする。歩道と犬の散歩道の分離を検討する必要がある。
 - ・道路が傷んでいる箇所が多く自転車で通る時に危険を感じることもある。
 - ・歩行者の安全を守るための標識が少ない。
 - ・大在は街灯が少なく部活帰りの生徒たちは困っているのではないかと思う。自転車の明かりだけでは不十分である。
 - ・子どもが多い所は横断歩道はあるが信号機が少ない所も多いかと思います。
 - ・国道 197 号の街路樹は車を運転する時（右折、左折の際）見えにくい。
 - ・街灯が少なく何かあった時に逃げ込める店（コンビニ等）もなく、夜 1 人で徒歩で帰るのが怖い。
 - ・自転車が住宅から道路に出る際、危険な時が多くあります。
 - ・横断する道路に信号がなく危ない。信号機を置く間隔もあると思うが、老人、子どもの横断が多い場所には設置して欲しいと思う。
 - ・歩道に植栽がありますが、雑草がはえている状態が多々見受けられます。そういうところは植栽をコンクリートで覆い、歩きやすくしたらどうでしょうか。
 - ・カーブミラーが少ない。
 - ・交通量が少ない時間帯に大型車がスピードを出すので、通る度に家が揺れて困ってます。大型車のスピード規制をしてほしいです。
 - ・停車禁止枠内に信号待ちの車が停車している事が多く、通過できないことがある（八幡→かたん交差点）。
 - ・道路が狭く、自動車や自転車の通行が多くて危ないと思うことがある。
 - ・ひび割れや穴があいているところがあり、又、工事をしている所が多くスムーズに歩きにくいです。
 - ・別大国道沿いに住んでいるが、車いすの人はよく利用しているようだ。点字ブロックが少し傷んできている。
 - ・東口にいるのか西口なのか分かりづらい。地面にも室内表示してほしい。
 - ・自転車が車道を走行する際、タイヤが取られそうな段差がある。歩道を通ることが出来ないのならせめて段差をなくしてほしい。
 - ・一方通行等の規制について、大幅な見直しが必要（長期的な検討と関係住民等との協議が必要と思う）。
 - ・大分西高校と駄の原球技場の前（間）の交差点で、歩者分離信号の歩行者用の信号に反応して車が赤信号なのに発進してしまうことが多く（頻繁に。特に夜）、私も轢かれそうになった。怖いのでどうかしてほしいです。
 - ・以前は路側帯がコンクリートでしたが、今はフラットになっていて自動車や自転車がスピードを上げてくるのでとても怖いです。
 - ・地区内の道路幅が狭くて危険。歩く所にある電柱にぶつかる。車道側に出なくてはならず危

険。

- ・自転車マナーの悪さが目立つ（スマホ操作をしながら、イヤフォンをつけながら、歩行者を避けず等）。高齢者や幼い子どもも多く、通る道なので何とかならないか。
- ・自転車の逆走は特に学生に多い。イヤフォンをしながら危険。本人は全く意識していない。
- ・田中五差路より県病裏口へ抜ける道が道幅の割にスピードを出す車が多く、脇道からの合流も多い。また、「新鮮市場南大分店」より道へ合流する際、カーブで見通しが悪く危険（小さいカーブミラーが2つあるが、夕方の時間は逆光で見辛い。たまにお年寄りがイチかバチかで合流して危険）、対応してください。
- ・横断歩道はありますが、8割以上が消えているのでほとんどわかりにくいです。
- ・水たまりが多い。雨のない日は気になりませんが、雨のあとは少しの凸凹で水がたまる所が多くあると思います。
- ・横断歩道で車が前に進みきれず、横断歩道上にいつも停止しているため、とても困っています。
- ・夜は車の通りも少ない道路の街灯をぜひお願いしたいです。
- ・ベビーカーで通りづらい道が多く、車イスを自分で操作する方や耳が不自由な方はなおの事不安があると思う。
- ・道路の白線が消えている所があり、停車位置が分かりづらい。通勤の時、横断歩道を渡る学生が多く右折出来ずに困る。矢印信号をつけてほしい。団地内の歩道が波打って歩きづらい。
- ・臨海産業道路（40m道路）に大きな落下物を発見し警察へ連絡したことがあります。40m道路で落下物は多く見ます。
- ・県道鶴崎線の車の往来がいつも多いので、脇道が出来ると良いですが。
- ・まわりの田畑がどんどん住宅となり、車の通行が増えたにも関わらず道路が全く広がりません。自分が生まれた30年近く前とほとんど変わっていない。
- ・坂が急で狭いのに、車の通行が多く、子供にとって危険だなと感じる。雨上がりなど滑りやすい。
- ・道路の舗装がされていない所が多くて、自転車が走りにくい。
- ・大分は道が広くて通りやすいと思います。
- ・歩道のアスファルトは透水性にした方が良い。大分市役所前の国道197号の歩道は整備されたが、街路樹がケヤキでは大分市の特色が出せないと思います。
- ・交差点（寿1丁目）があるが斜めに渡れない。また時間が短いので縦横で渡れない（いつも最後は点滅する）。
- ・大道の旧道入口から旧道の方へ上がる横断歩道の幅が狭くて（ゴミステーションが幅をとっている）、通学や通勤時間帯は自転車がスピードを出して通るのでとても怖い。路側帯が狭く、登り坂で30Km規制を誰も守らないためとても歩くのがこわい。
- ・歩道橋のあるところの歩道が狭い。見通しが悪いため危険。
- ・側溝の蓋に穴や隙間があるため、車椅子の人は危険。
- ・歩いている人をみていると、春日神社の横の道（フレスポへ向かう歩道）が狭くて少し危険そうに感じる。
- ・狭い道の多くは傾斜が急だったり、デコボコが多く歩行に障がいのある方は歩き辛いと思われる。
- ・横断歩道を渡ろうとしても、車は止まってくれないのでなかなか渡れない。

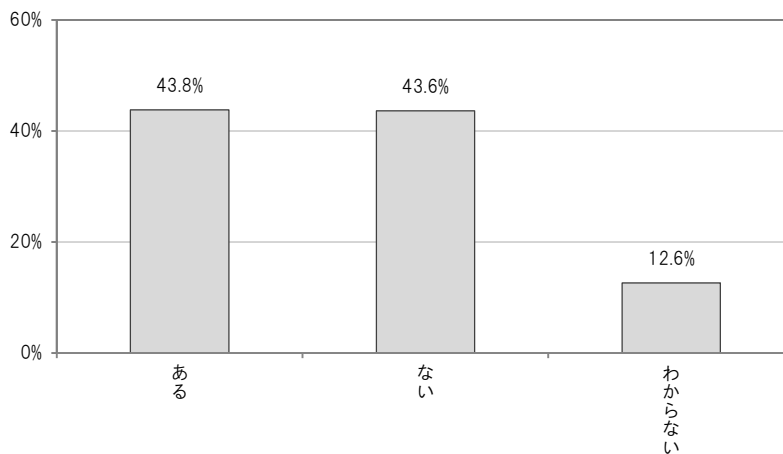
- ・ 猛スピードの自転車が怖い。「スピード落とせ」の看板だけでも役に立つと思います。
- ・ 歩道の段差、短いスパンでデコボコしているので夜歩いていてケガをした。
- ・ 自転車レーンのある横断歩道で歩行者の横断歩道を通る自転車が多い。県庁前や市役所前の広い歩道をほとんどの自転車がスピードを出し、歩道の中央付近を通るので危険、歩道内の外側付近（自転車レーン）を通ってほしい。歩道で前方からきた歩行者とすれ違う時、一歩外側に踏み出すのですが、その時に後方から自転車がきてないか確認しないと危険です。
- ・ 田室～南春日へ向かう道の整備。学生の通学自転車も多く車との距離も近くて、車、自転車で通る時危険を感じる。
- ・ ①消防署から中島十条までの間、乗り上げブロックが邪魔。歩道も狭く自転車だと車道も歩道も通りづらい。②歩道の狭い道は雑草が伸びるとさらに通れないので優先して除草してほしい。ベビーカーのときに困る。
- ・ 歩道に自転車道の区別をしているところがあるが、色別が分かりづらいので区別するなら色をハッキリわかりやすくすると良いと思う。雨の日に歩道の水はけが悪いところがあると歩きづらい。歩道と道路の段差がある。
- ・ 豊府高校と JA の間の歩道が一部大変狭く、登下校の時間帯は学生が多くなかなか通れません。
- ・ 一旦停止で停まらない車が多い。信号が少ないので「抜け道」として通っている人の車のスピードの出し過ぎがひどい。
- ・ 歩道をよく自転車が通っているので危険です。
- ・ 大通り以外の小道は街灯が少ない。
- ・ 車道より歩道は高くなっており、すりつく部分は斜面となっている。ベビーカー、車いすはその斜面でバランスを崩しそうになるので高さは変えないといけないのか検討してほしい。
- ・ 高校生の自転車マナーを良くして欲しい。すれ違う時に怖い（スピード出しすぎ）。
- ・ 車の交通量が多い所、自転車が車道を走っているのでとても怖いです。
- ・ 道路の勾配がきつく凸凹がある。点字ブロックもなく障がい者にとって不便。
- ・ 大分駅はとても良くなった、利用しやすい。
- ・ 他県に比べて信号の間隔の時間が短い。スピードは出せないが衝突が心配。幹線道路で信号に引っかかるのは大分ぐらい。
- ・ 障がい者専用駐車場に平気で一般者が車を止めているので、取締り等で対応して欲しい。
- ・ 大在は道幅が広いので利用しやすく良いと思う。
- ・ 道路の補修箇所が必要以上に盛り上がっている所が多く、つまづくことがある。
- ・ 中央町にある自転車と歩行者の通路の色分けを守っている人が少ないです。特に高校生（東明高校）が守っていない。
- ・ 元町石仏の上野の旧道をよく車で通るのですが、車も結構スピードを出すので高校生や芸短生、お年寄りの方々が危なくて気の毒だなと思います。歩行者専用をグリーンの幅で書いてあげるだけでも安全が守れるのではないのでしょうか。
- ・ 路面が、舗装の関係でしようがデコボコ状態になっているときがあります。躓いて転ぶリスクがありますので特に点検をお願いしたいと思います。それと、夜間街灯のない区間は歩道と道路に段差がある状態は危険です。
- ・ 自宅の近所に死亡事故が数件発生している、信号機なしの横断歩道があります。怖くて子供を歩かせることができません。

- ・道路脇に雑草が茂り、見通しが悪い時がある。
- ・道路脇の樹木が道路にはみ出していて（雨のときなど垂れていて）危ない。個人の敷地でもどうにかしてほしい。
- ・週末の渋滞が改善されない。
- ・道路のアスファルトが剥がれたり、隆起しているところがあったりで凸凹があり、歩きにくい所があります。市道なのか私有地なのかわからない場合があり、どこに相談したらよいのでしょうか。
- ・賀来郵便局の裏の道路によく路上駐車があり、車の陰から子供や自転車が飛び出し、車にひかれそうになっているのをよく見る。
- ・信号機のシステムが変更した為、押しボタンを押しても信号が変わらない為不便になった。押しボタンの意味がない。
- ・ミラーがあるとよい場所があります（車の運転で）。
- ・ゴミ箱の設置等はとても有り難いのですが、溢れている時もあり衛生面でもあまり良くないといつも思います。
- ・白線が薄くなっていて、雨降時見えない事がある。
- ・横断歩道が消えていて、車からも見えなくなっていて危ない所があります。
- ・街灯は車道側を明るくするのではなく、歩道側を明るくするよう設置するよう配慮してはどうですか。
- ・路上駐車が非常に多い。
- ・片側しか歩道がない道路では反対側に渡りたいけど横断歩道がなく、車もスピードを出して走行するので危ないと思います。車がスピードを出さないように注意喚起してほしいです。
- ・旧国道 10 号（中判田）は電柱が車道（4m～4.5m）の両脇に建柱されている。歩道はグリーンベルト舗装されているが、生徒さんが危険にさらされている（一度パトロールして頂きたい）。
- ・バス停などにベンチが少なく感じる。道路のタイルが剥がれている所が目立つ。

■心のバリアフリーについてお答えください。

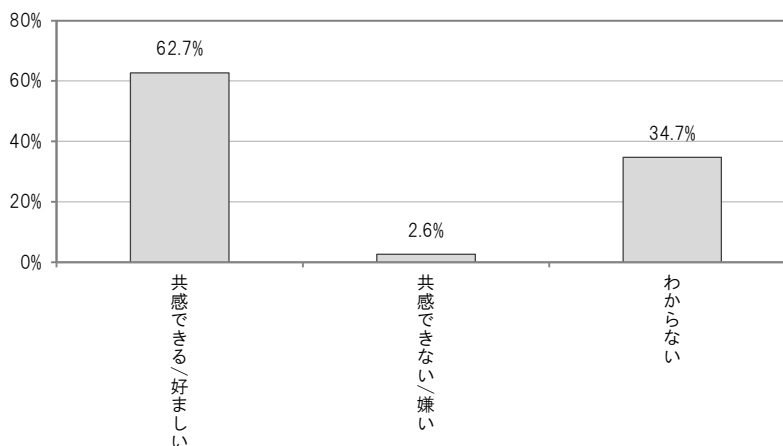
問 12 「心のバリアフリー」という言葉を聞いたことがありますか。

「ある」が43.8%、「ない」が43.6%となっている。



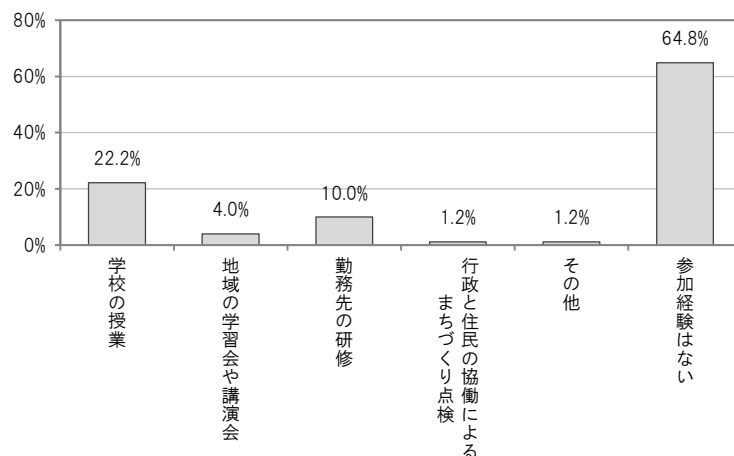
問 13 「心のバリアフリー」という言葉にどんな印象を持っていますか。

「共感できる/好ましい」が62.7%と最も多く、次いで「わからない」の34.7%、「共感できない/嫌い」の2.6%となっている。



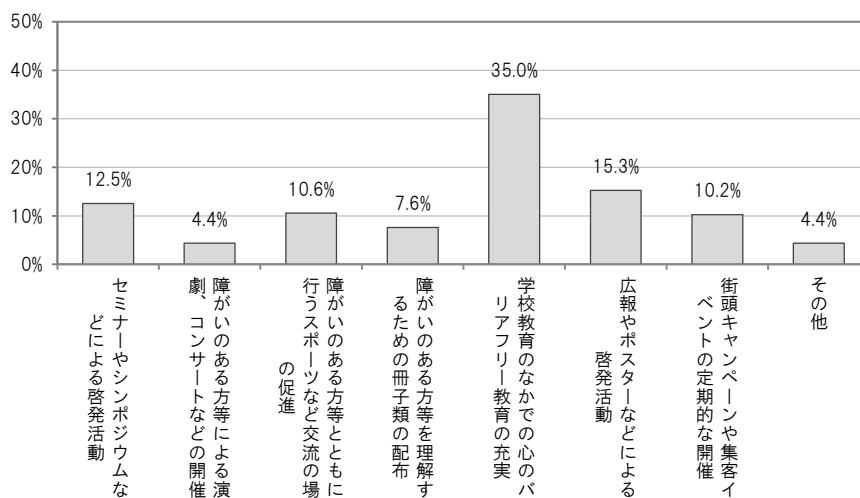
問 14 これまでバリアフリーやユニバーサルデザインに関する研修会や講演会等へ参加したことがありますか。

「参加経験はない」が64.8%と最も多く、次いで「学校の授業」の22.2%、「勤務先の研修」の10.0%となっている。



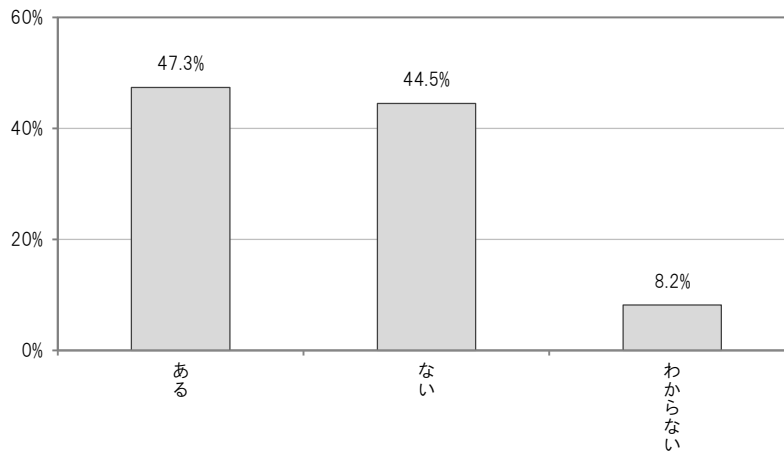
問 15 あなたは「心のバリアフリー」推進のための取り組みとして何が必要だと思いますか。

「学校教育のなかでの心のバリアフリー教育の充実」が35%と最も多く、次いで「広報やポスターなどによる啓発活動」の15.3%、「セミナーやシンポジウムなどによる啓発活動」の12.5%となっている。



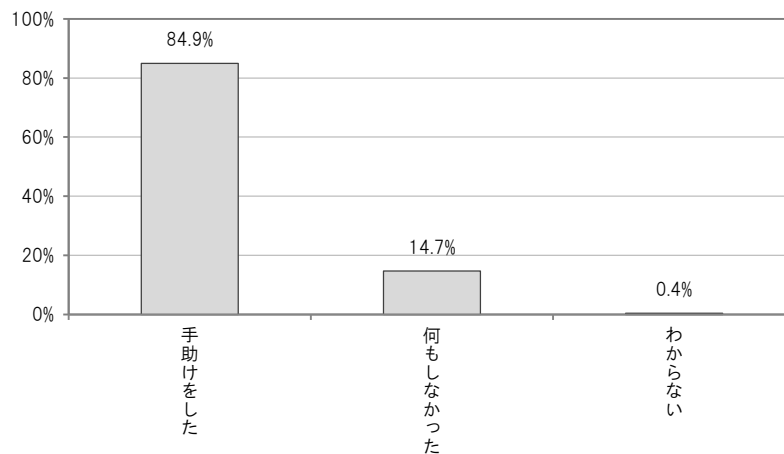
問 16 ここ5年くらいの間に、外出先で、障がい者や高齢者、妊産婦、外国人等が困っている場面を見かけたことがありますか。

「ある」が47.3%、「ない」が44.5%となっている。



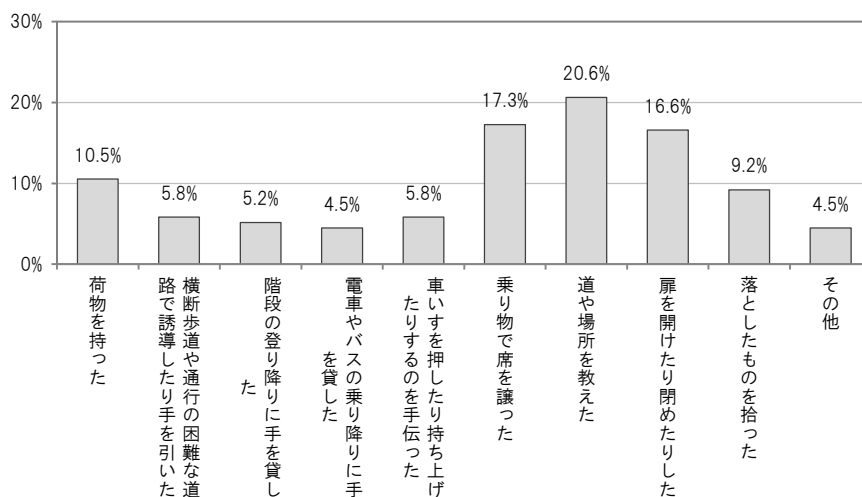
問 17 「ある」と答えた方にお聞きします。その時あなたはどのようにしましたか。

「手助けをした」が84.9%、「何もしなかった」が14.7%となっている。



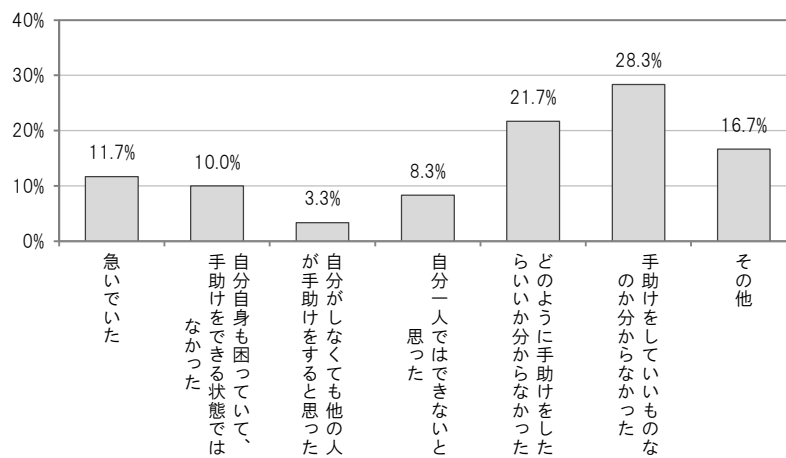
問 18 「手助けをした」と答えた方にお聞きします。具体的にどのような手助けをしましたか。

「道や場所を教えた」が 20.6%と最も多く、次いで「乗り物で席を譲った」の 17.3%、「扉を開けたり閉めたりした」の 16.6%となっている。



問 19 「何もしなかった」と答えた方にお聞きします。その理由は何ですか。

「手助けをしていいものなのか分からなかった」が 28.3%と最も多く、次いで「どのように手助けをしたらいいか分からなかった」の 21.7%、「急いでいた」の 11.7%となっている。



問20 自由回答

- ・【女性 20歳代】「心のバリアフリー」はお金を使わないで、人々で支え合うことにより行き届いていないバリアフリー化の穴埋めをさせる為に広めようとしているようだが、大分市においては中心部等人通りが多いところにお年寄りや歩くことが困難な方を見かける機会がほぼない。心のバリアフリーを発揮したくてもする機会がないというのが私の印象。
- ・【女性 60歳代】自転車に乗っている人は我が物顔で好き勝手に道路、歩道を使っているのに車いすの人は町中を通るのはとても難しいなあといつも思う。あと何十年か経てば変わっているのだろうか？変わってないかも？心のバリアフリーはもっと大変。とても難しいことだと思います。
- ・【女性 40歳代】障がい者のためと言っても、障がい者も様々で全てにおいて自分で出来る方、介護が必要な方等等。一律に車いすだから、など決めるのではなくもう少し臨機応変に対応すべきではないかと思う。車いすだからエレベーターでと言っても遠くの場所だと、ロス時間になる。
- ・【男性 70歳以上】私立の幼稚園、各種学校、グラウンド等からの排水に問題あり。個人で役所に相談しても住民の不満に対して、そういう事に公でなく私であるということで逃げていく。地域の人は常に泣き寝入り、逃げるのではなく対応を協議できる人が公人にほしい。故にかたちだけのバリアフリーが出来ても小手先に終わる。
- ・【女性 60歳代】普段の生活の中で障がいがある人に出会うことがほとんどありません。どうしてでしょうか。バス（路線）に毎日乗りますがバスで車いすを使っている人を見たことがありません。せっかくのバスなのに。バス停までの道とか、降りてからとかを考えると車で動く人が多いのじゃないでしょうか。もっと気軽に乗れたらいいのと思います。言うのは簡単だけど住みやすい世の中って難しいですね。障がいがある人が前に出にくいように感じます。
- ・【男性 50歳代】車いすに乗って歩道を通行するなど実際に自分で体験しなければ知識だけだと心底理解するのは難しいと思います。このような体験する場を数多く設けてほしい。
- ・【女性 50歳代】今住んでいる団地にはスーパーなど買い物ができる商業施設がなく、車の運転ができる人は近くのスーパーに買物に行けますが、高齢者は行けないというのが現状です。それなのにバス運行の回数は減っていて、こういう状態の中でとても困っていると思います。高齢者にやさしいまちづくりを行ってほしいと思います。買い物等に困っている人にサポートしていく方法はあると思います。ぜひ検討していただきたいと思います。
- ・【男性 70歳以上】バス等に乗る身体の不自由な方や老人に席を譲りたい気持ちはあるが、自分自身が不自由な体（以前よりも）になった今、心の余裕がなくなった。若い方もなかなか席を譲り合ったりないのがさみしいです。
- ・【女性 20歳代】たまに歩道橋などで最後（降りるとき）の二段のみ色が違っていたり、高さが違ったりコンクリートで出来ていて道路と同化して踏み外しそうになったことがあります。片目がほとんど見えなくなってからそういった小さなことが障がいとなることに気づきました。何が不便で何が障がいになるかは人それぞれなので、こういったアンケートは重要なことだと思います。
- ・【男性 20歳代】人が密集する所や利用の多い所（例えば大分市街や大分駅）に優先してバリアフリーを施すのではなく、利用の少ない所や人の少ない所こそバリアフリーを早めに実施し

ていくべきではないかと思います。密集地や利用の多い地域ではその分手助けできる人々がいますが、過疎地域などではそういったサポートが手薄になる分、バリアフリー等の実施が必要だと思います。大多数の方の支援に力を入れるだけでなく、少数の方々に支援を行っていくことで、平等な支援が可能になっていくのではないかと思います。

- ・【女性 70 歳以上】日常生活の中でほとんど意識せず暮らしてきたように思いますが、これを機に関心を持ちたいと思います。
- ・【男性 50 歳代】障がいはないが、体力が衰えてきたのでユニバーサルデザインをもっと取り入れてもらえるとありがたい。
- ・【男性 70 歳以上】スーパーなどの障がい者用の駐車スペースにマークの付いていない車が多くの停車しているので障がい者や妊婦さんは困ると思う。商業施設など広いお店は大変だと思うことがあります。
- ・【女性 20 歳代】歩道橋を上がれない高齢者の方が多いと思う（横断歩道だったら遠回りせず済む場所もある）。高齢者だけでなくベビーカーに乗るお子様を持つ人達にも助かると思う。
- ・【女性 50 歳代】自転車が歩道を走るのをなんとかしてほしい、マナーが悪すぎる特に学生。
- ・【女性 30 歳代】まだバリアフリーが必要な年齢ではないので不便だとかはあまり感じませんが、前よりも障がいを持っている方や年配の方にやさしくなってるように感じます。色々な改善点、色々な方々と意見交換、共有できる場所、機会等が増えていけばよりよいバリアフリー社会が目指していけると思います。
- ・【女性 20 歳未満】先日バスを利用した時、知的障がい者の利用者がうまく料金を払えず（いくら払っていいのかわからず）迷ってました。その時の運転手の方の対応がとても不快に感じられました。その方の後ろにも降車する方が多く並んでいたのが増々焦って少々パニックにもなったのですが、いくら払えばいいという事も伝えてあげず不親切でした。今はカード払いでチャージさえしていれば大丈夫なのですが、障がい者は交通手段としてバスを利用することが多いと思います。運転手さんももう少し気遣いをしてあげることが出来るような対応の仕方も学んでほしいと思いました。
- ・【男性 60 歳代】盲人図書館周辺に歩道をつくるべき（車の量が多くなった）。
- ・【男性 70 歳以上】県、市の建物が古く、バリアフリーを進めると言っていますが、行政が使用している関係建物から早く、少しでも多く優先的に取り組む必要があるのではないですか。
- ・【女性 60 歳代】地方駅でのバリアフリーの駅の整備について、難しい面もあるかと思いますが、身体障がい者や高齢者、マタニティの方、小さなお子様連れなどにやさしい環境作りをお願いしたいです。
- ・【女性 20 歳代】もっとバリアフリーが必要な人にアンケートをとるべきだと思う。「あなたがよく利用されている道路（歩道）」はどこに設定すればいいのかわからず曖昧で答えにくかった。アンケートの結果をぜひ活かして、より住みやすい大分市にしてほしいです。
- ・【女性 20 歳代】誰にとっても暮らしやすい町づくりをよろしくおねがいします。施設のみならず、人々の心の育成も大切ですね。
- ・【女性 40 歳代】他県に比べると大分は、バス等手助けがないと一人で利用できないことや場所が多いように思います。もっといろんな人にやさしい街づくりをしてほしいです。
- ・【女性 50 歳代】このアンケートを受け取ったことを機会に自分になにか出来ることはないかと考えさせられました。何も資格は持っていませんが、小さなお手伝い・協力が必要な時は何かを通して発信していただけたらと思います。

- ・【女性 70 歳以上】障がい者はもちろん高齢者も多くなっているので、歩道や横断歩道がスムーズに歩行できるようにしてほしいです。
- ・【男性 70 歳以上】「もしも自分が・・・」と常に考え、本能的に手助けや対応ができるように努力したいと思う。弱者が「平穏な日常生活」をされる世の中ができることを願っている。
- ・【男性 50 歳代】バリアフリーと聞いても具体的に思い浮かぶ物は段差のないスロープや点字ブロック程度しか思い浮かぶ物が少ない。自身や周りに障がい者がいないとわからない気がします。まずはどのような事や物が必要なのか勉強する必要があると思いました。大分市の取り組みもあまり理解していないなあと反省しております。市民としてもっと意識向上したいと思います。ぜひイベント等のアナウンスをお願いいたします。
- ・【女性 60 歳代】心のバリアフリーという言葉は初めてです。高齢化が問題になっている昨今、高齢者の交通事故が増えている、気になります。施設のバリアフリー化、まちなみバリアフリー化、駅の無人化等、いろいろなところで時代の流れを感じます。みなさんが気持ちよく暮らしていける社会になってくれるとよいですね。
- ・【女性 20 歳未満】車の光がまぶしすぎて自転車で走る際、人とぶつかりかけたことがあるので、街灯をもっとつける等工夫をしていただけると嬉しいです。
- ・【女性 20 歳代】バリアフリーは環境整備だけでは完璧だと思わない。まずはバリアフリーを知ること、理解すること、気づくことが大切だと思う。そのための教育、情報発信の工夫が必須と思う。人で支援できればそれもバリアフリー。物に頼るだけではなく、弱い人、困っている人に手を差し伸べる雰囲気づくりも欲しい。
- ・【女性 30 歳代】公共施設などの駐車場で、マークが付いていない車（恐らく普通の車）が平気で車いすマークのスペースに駐車しているのをよく見かけます。本当にそこに車を停めた障がい者の方が困っていたらと考えると悲しくなります。少しずつで良いのでそういったマナー違反の車を取り締まってもらえると良いです。
- ・【男性 20 歳代】バリアフリーは障がい者のためにするという意識ではなく、市民みんなが過ごしやすいまちを創るという基準でまちづくりが出来たら全員が喜ぶまちになると思います。
- ・【女性 40 歳代】大分駅みたいに他の駅もお年寄りにやさしいバリアフリーを作ってもらいたいです。
- ・【女性 20 歳代】他人事ではなく自分が障がい者になるかわからない時代。食べ物にしても今は自然なものが減ってって薬品を使ったり、冷凍物も多く、目もいつ見えなくなるかもわからず、周りの人にも市政にも頼らなくてはならない時が来るような気がする。明日は我が身か、助けてもらわなくてはならない時が来ると思うと、もう少し知識をつけておかなければいけないと感じました。
- ・【女性 30 歳代】バリアフリーについて考える時、一番良いのは当事者に聞くことだ。なぜなら私のような健常者が考えてみても、当事者からすれば迷惑だったり、的はずれな手助けだったりするからだ。障がい者を持つ家族を含め、どのような街づくりをすれば外に出掛けられるか、また障がい者だけでなく、高齢者の方が何をどんな街づくりを希望しているのか意見交換なり、聞き取り調査なり出向いていきなり、積極的に意見を取り入れるべきだ。
- ・【女性 20 歳未満】大分駅周辺の歩道では、赤から青に変わった時音になる仕組みになっている歩道があり、とても便利で分かりやすく良いなと思いました。私はそのような信号機をもっと増やしたら良いのではないかと思います。そうすることで、誰もが便利に感じると思います。目が見えない方や、色が変わったのに気が付かない人でも音が耳に届くだけで少しでも助かる

のではないかと思います。あと、私は普段バスをととてもよく利用しているのですが、スロープ付きのバスが来る時間がとても限られていると思いました。少なくとも1時間おき、早い時間からスロープ付きバスの時間が消えているバス停もあります。確かに利用客が少ない為、しょうがないとは思いますが、せめて大分駅や利用者が多いバス停はあと少しでもスロープ付きバスの運行を増やしてみてもいいでしょうか。

- ・【女性 20 歳代】全体的に大分市内の歩道はでこぼこで歩きにくかったり、車いすを使う場合など進みにくくて困るのでは？と思います。また、休憩スペースも少ないので増えるといいなと思っています。ベンチがあっても屋根がなく常に使えるわけではないので、簡易的なものでもいいのであればもっと大分が住みやすいし、優しい県になるのではないかと思います。
- ・【女性 70 歳以上】自転車で活動することが多いが、歩道に上る時段差がある所が多いのでタイヤが痛みやすくパンクすることが多い。
- ・【女性 30 歳代】施設に入れば貸出用車いすがある所が多いが、お年寄りのいる一般家庭に貸出が気軽に出来るシステムがあれば良いと思う。
- ・【女性 60 歳代】今の小学生はホルトホールに行って車椅子等の体験をさせてもらっているので良いと思います。私の地域にも盲目の方がいますのでその方と話す時は手を握ったり、体を触らせてもらったりしています。私はスーパーに勤めていますので、車いすを使って来る方は車に乗せてもらって買い物に来ることが多いと思いますが、時々障がい者の方が歩いて来ている所を見かけますので手すりのようなガードレールがあると良いと思います。
- ・【女性 40 歳代】障がいのある方はこんな事に困っているとか、こんな風にしてほしいとか教えてもらえたら何か協力できることを探せるのではないかと思います。
- ・【女性 40 歳代】中心部はバリアフリーに整備されているところが増えてるように思いますが、郊外はまだまだ改善しなければいけないところが多いと思う。郊外にももっと目を向けてほしい。
- ・【男性 20 歳未満】できるだけ階段のあるところにスロープを作ってほしい。自転車走行車の道路を中心部でなく地方にも行ってほしい。
- ・【女性 20 歳未満】歩道などでも起伏が激しかったり、道が悪くデコボコしている所が多く、車いすや視覚障がいのある方、小さな子ども、お年寄りの方々などからしたら大変危険だと思うので、そういう場所の道路をきれいに通りやすいようにしたほうがいいと思います。
- ・【女性 60 歳代】いろんな障がい者の方々に理解を示して、やさしい目であたたかく見守ってあげてほしい。世間は少し変わった所があると差別をしてしまいます。1つの障がいであっても、他人や人に白い目で見られたりしたら心の障がいが1つ身体の障がいに付いてしまいます。皆が理解して協力し合う世の中であってほしいです。
- ・【男性 50 歳代】皆が利用する公共、商業施設や公共交通機関などはまずスムーズに活動、移動ができるスペースを確保することが大事と思う。
- ・【男性 20 歳代】正直身近に困っていると言う人を見ないので、どれほど必要とされているのかがわからない。逆にどの場所が必要なのかを知っておくべきなのかもしれない。でなければ、バリアフリーを必要としない人々はそのまでの関心を抱かないのではないかと思います。
- ・【女性 20 歳代】バリアフリーという言葉を知っていても、実際にどのようなことが不自由なのかどうかは知らない人が多くいると思う。私自身大学の授業でブラインドウォーク等を経験することでほんの少しではあるが理解することが出来た。街中にバリアフリーの建物等を増やすことはとても良いことだと思うが、どうしてこの造りがバリアフリーにあたるのかどうか等

をその部分に解説のような形で記載すると良いのではないかと思う。エレベーターやエスカレーター、電車の中などにあればふとした時間などでそういったことに考えを巡らせることができるのではないだろうか。

- ・【女性 30 歳代】 どんどんバリアフリーにして行って良いと思う。誰もが使いやすい環境ができれば私達健常者にもよりよい環境だと思う。
- ・【男性 20 歳代】 車道を自転車が走りやすいように幅を広げてほしい。自転車が車道を走るように促し、歩道を利用する人の安全を確保するため。
- ・【男性 50 歳代】 シニアカーを見ることが少しずつ多くなりましたが、歩道の乗り入れ部分が波打っているため、転びそうになったり、走行に困ることがあるように思います。
- ・【男性 60 歳代】 問 17~18 に関してはその時々々の心理状態や物理的な状態で変わってくる。できる時もあるればできない時もある。たった 1 回手助けをしたから出来たと回答させるところに問題があるのでは？同じ人間が常に同じ行動をとるわけではない。その辺も理解した上でバリアフリー化、ユニバーサルデザインを進めて下さい。
- ・【男性 20 歳未満】 何が不便でどうしたらいいのかなど正直わかりません。理解を深めるためにも一人でも多くの人に関心をもつことでバリアフリーにいい影響をもたらすと思います。この場でなにか意見したいですが、できないのが現状です。ですから理解する場があると良いと思いました。私自身も関心を持ちできることをしていこうと思います。
- ・【女性 20 歳代】 点字ブロックの上に自転車を置いている方や点字ブロックを歩いている方などが気になります。その取り組みをした方がいいと思います。
- ・【男性 30 歳代】 障がいのある人や高齢者が困っていることを手伝ったり、交流してみたい。手伝ってほしい人と手伝いたい人（ボランティア）を募集してほしい。そこでやりがいや楽しみを感じたら福祉の仕事に就こうと思う人もいると思うし、孤独な人が減ると思う。接点がないと（心の）距離は埋まらないと思う。
- ・【女性 70 歳以上】 外出の際には段差はもとよりスロープのところでも怖い思いをすることがあります。手すりがあるとうれしく思います。
- ・【女性 50 歳代】 バリアフリーは大いに進めるべきだと思います。又、バスに乗ることがあるのですが、ワンステップバスがもっとあると助かります。大分市（大分県）ももっと人にやさしい障がいを持っている人にやさしい市であってほしいです。
- ・【女性 40 歳代】 それぞれ個人の意識が一番大切だと思う。地方ならではの取り組みが必要だと思う。もっと簡単に参加出来る方法が欲しい。人助けをしたい人はたくさんいらっしゃる。
- ・【女性 60 歳代】 私自身も母が車イスでの移動を介護しています。公共の場所ではバリアフリー等が普及しているように感じますが、その他の場所ではまだまだの様な気がします。特に飲食店等に感じています。家族で食事に行きたい時など行く所がない、となったことがあります。全部を、となるとなかなか難しいでしょうが、市が補助金などで街全体をバリアフリー化していくという考えがあっても良いと思います。高齢化が進む中バリアフリー化はとても大事だと思います。
- ・【女性 40 歳代】 別府のゆめタウンに行った時、車いすの利用の方が沢山買い物をしていて、ここは通路も広く、障がいがある方に優しい建物だと思いました。
- ・【女性 70 歳以上】 あまりバリアフリーにこだわると頭の働きが悪くなる（体も）。楽なことばかりしていると県外に出た時に動けないのではないのでしょうか？リハビリもはっきりしないと悪いと思います。

- ・【男性 50 歳代】義務教育過程での教育が必要である。
- ・【女性 50 歳代】高校の下校時のマナーが悪すぎます。歩道が広いこともあるのですが、歩道いっぱいに横に七列ぐらいで並んで帰っており、自転車道も分けてあるのに無視して、何度か危険な目に合いました。下校指導は学校を出た所までしかしていないようなので、もう少し先までは指導して欲しいと思います。自転車での事故も多発しているので、高校生とはいえ自覚を持って欲しいです。
- ・【女性 60 歳代】大分中央部だけのバリアフリーではなく、少し離れた所まで広がって歩きやすく人にやさしい街、大分市になってほしいです。
- ・【女性 20 歳代】設備も大切ですが、基本的な“横断歩道は歩行者優先”や、“横断歩道に車を停車させない”などを徹底してほしいです（県警に呼びかけをしてほしい）。障がいがないでも困るのに、視覚障がいの方はもっと困ると思います。
- ・【女性 40 歳代】難しいテーマであると思います。皆に理解を求めてもなかなか簡単ではないですが、こういったアンケートを含め、提案し続けることが大事だと思います。私自身このアンケートを記入することで忘れがちなことを考えるきっかけになりました。
- ・【女性 30 歳代】90 歳になる祖母と私自身の妊娠、出産、育児をする生活の中でよく思うのは「事前に下調べせずどこへでも行けるって幸せだな」と言うことです。足が弱い祖母でも歩けるか、休憩できるか、ベビーカーで通れるか、授乳やおむつ替えスペースはあるか、下見をしてから出かける事もあります。全ての道路、全ての施設が全ての人に使いやすく、そんなに理想的な事はなかなか難しいですが、できるだけ多くの人が不安や心配から外出を控えてしまうような事のない街になればと思います。
- ・【女性 20 歳未満】以前、外国人観光客に要町のバス停について聞かれた。自分はコミュニケーションをとるのが好きなので、その場所まで会話をしながら案内できたが、聞く限り大分市に住んでいる友人でさえ要町のバス停を知らない人がいるというくらいなので、何かわかりやすい標識などを設置したほうが良いと思う。
- ・【女性 30 歳代】全てを「優先席」にしても良いくらいだと思っています。そうでしょうか？もしくは“優先席”なんて書かなくてもそれがなくなっても良い程気遣いが当たり前ものになると良いですね。
- ・【女性 50 歳代】障がい者になったらどんな場所が不自由に思うかをみんなで体験し、意見交換をするという案が浮かぶと思います。市報などでお知らせして開催したら良いと思います。
- ・【女性 70 歳以上】バリアフリーについて多くの利用者がある駅はなるべく無人駅にしないでください！
- ・【女性 20 歳未満】公共施設のエレベーターの数が少なく、車椅子利用者は移動が大変だと思う。
- ・【女性 40 歳代】セミナーシンポジウム等参加は出来ていませんが、困っている人がいたら手助けは（出来る範囲）する様心掛けています。
- ・【女性 30 歳代】ベビーカーだとエスカレーターが使えずエレベーターばかりになる、でもわざわざタウンやパークプレイスのような大きな商業施設でもまだまだエレベーターが狭く、不便である。妊婦の時、町なかを歩いていると、どうしても座りたくなる時があったのでなんでもないような道路にもベンチがあるとありがたい。
- ・【女性 50 歳代】長年続いている車イスマラソンへの理解、車イスで本当に通れる街並、道路か。まずそこからではないでしょうか。

- ・【男性 50 歳代】障がい者の方には歩道、公共施設等いまだにバリアが多いと思います。これからはバリアフリーの施設整備を進めると共に、子供の時期からの心の教育や学習などソフト面からのバリアフリーが大切だと思います。
- ・【女性 50 歳代】もう少し国の補助金があれば、高齢者の自宅のバリアフリーが出来るのではないかと考えています。
- ・【男性 40 歳代】バリアフリーの本当の目的が分かっていないと駐車場に平気で健康な人が止めたり、点字ブロック上に自転車をとめたりすると思います。私は友人に車椅子の人がいるので、どんなサポートが必要なのかわかりますが、接点のない人にしたら、理解したくてもできないのかもしれないかもしれません。様々な人がいることを心が柔軟な小さいうちから学習したり、サポートする経験が必要だと思います（大人は興味のある人しか講演会に参加しないし、冊子も読まないでしょうから）。バリアフリー＝障がい者のイメージが早く消え去り、みんなにとって幸せな社会になることをわかってもらいたいです。自転車専用レーンをよく見かけますが、歩道を半分に区切っている場合は歩道と道路の段差をなくすと、皆自然にそちらを走ります（ガタガタしないから）。色分けもいいですが、走りやすい道にする方が心理的に負担を感じずに皆にやさしい安全な歩道になると思います。宮崎駅前の高千穂通りの歩道が大変使いやすかったです（段差がないのでベビーカーも押しやすかった）。駅前周辺の歩道もぜひそのように作ってほしいです。
- ・【女性 60 歳代】行政担当が意見要望などを踏まえて現場を見る事が重要だと思います。
- ・【女性 70 歳以上】義母を 100 歳まで看取りました。外出は無理でしたが、室内のバリアフリー施設に短期間いた時のヘルパーさん達の優しい接し方に感謝しています。心のケアが一番です。
- ・【男性 70 歳以上】歩行者優先の街づくり、高齢者、障がい者が利用しやすい街づくりを進めていただきたい。
- ・【女性 40 歳代】心のバリアフリーは、互いを知ることからはじまると思います。そのためには、他者への関心を持つことが必要ですが、事件、事故が多発する中、なかなか難しい課題だと思います。まずは地域や学校、職場や違った環境の人々が交わる場から改善していただきたいと思います。
- ・【女性 20 歳代】福岡から引っ越してきましたが、大分中心部は福岡より住みやすいです（丁度いい感じ）。ゆっくり幅をとってある階段とか、道とか、段差を減らすとか、みんなにやさしい街になるといいなと思います。
- ・【女性 40 歳代】歩道等、デザインに拘りがあると思うのですが、タイル敷の道は痛みやすいので修繕を適切に行なって欲しい。危ないです。道路のひずみ、凸凹も（田舎バス停近くの信号の所）早めに対処して下さい。
- ・【女性 40 歳代】小さなお子さんを連れた若い女性がスーパーで重い荷物を持っていたので「お手伝いしましょうか？」と声を掛けましたが「大丈夫です、すみません」と断られてしまったことがあります。不審なおばさんに思われたのかも知れませんが、もう少し甘えてくれてもいいのになと思います。外国の方で足の不自由な方にお会いした時、階段で手を差し伸べると手を取って一緒に歩きました。言葉は通じませんでしたが、とても自然な感じでした。障がいの有無だけでなく手助けができると良いなと思います。
- ・【男性 20 歳代】飲食店にスロープがない所があって、車いすの人とか困ると思った。駅の無人化はバリアフリーに反している。エレベーター設置は JR 全駅にすべき。ノンステップバス

- を増やしてほしい。大分市の映画館にエレベーターがなく、階段だけのところがある。車いすを抱えてあがっているご夫婦を見かけた。早くエレベーターを作してほしい。
- ・【女性 40 歳代】公共施設より、市内の商業施設のバリアフリー化が全然進んでいない様に感じます。
 - ・【女性 20 歳代】バリアフリーについて考える機会があまりないので、機会がもっと増えたら良いと思う。(大在) 駅などは、高齢者や障がい者が利用しているのをよく見るので、2 番のりばに行く時、階段を使わず行ければ良いと思う。バス停でよくバスを待っている高齢者を見かけるが、夏などは暑いため、屋根つきのバス停があったらもっと利用しやすいと思う。
 - ・【女性 50 歳代】私は健康なので特に不便はないが、よく見ると駐車場や道は平らではなく、段差や歪みはよくあり、横断歩道も渡ってから歩道へ入る時に 2cm 程の段差がある。荷物が重たくなったり、子どもも 1 人以上になると重くなり、そんな小さな段差でもスムーズに上れない。信号も変わると思うと焦る。まずは段差をなくし、かつ、車が歩道へ飛び込んでくる(逆に子どもが車道へ飛び出す) ことがないようにしっかり区切られた道の設計を望みます。
 - ・【男性 60 歳代】心のバリアフリー、ユニバーサルデザイン等、恥ずかしいことですが初めて聞きました。私みたいな人がまだまだいると思います。街頭キャンペーン、イベント等行い、幅広く浸透することを願います。
 - ・【女性 50 歳代】バスをよく利用するのですが、バス停にイスを 1 つでもよいので置いてほしいです。時間通りバスは来ないので 5 分、10 分は待たされます。バスを利用するのはお年寄りの方がとても多いので、歩道の邪魔にならないような小さいイスでよいと思います。
 - ・【男性 60 歳代】年配者やお年寄りの増加が目立つ昨今、歩道や公共施設において随分と優しさの気遣いが見られるようになりました。特に JR 大分駅周辺の再開発に伴い、すっきりとした街並みと共にノーマライゼーションが進んだ結果であります。ここで 2 つ提案したく思います。郊外では難しいところでありましょうが、市中心部、電柱の地中化を促進されればと思うところです。すでに進行中でありましょうが、外国の方も多く見られるようになり、良い印象を与える一つかもしれせん。もう一つは県庁前の遊歩公園の改善を求めたいです。ずばり使い勝手が悪い。利用者、歩行者が少ないのが現状です。この緑地帯、いつそのこと縮小させ、車の通りも多いこともあり一車線でも増やす方向で検討することを願うところです。
 - ・【女性 30 歳代】バリアフリーはあまりよく知りませんが、☆5 だったら☆3 を付けたいです。心がやさしくない方はたくさんいらっしゃいます。顔だけではなく心をやさしくしてほしいです。外国人の私ですが、大分市民として心も生活も頑張っています。皆さん共に頑張ってください。
 - ・【男性 30 歳代】水害、地震による災害があると、避難するのが無理な箇所が多くある。橋の拡張などにより、避難経路の確保をお願いしたい。特にお年寄り、障がい者にとっては重要問題である。
 - ・【男性 20 歳代】まず、公衆トイレを和式から洋式に変えてほしいです。そして、全部の駐輪場では枠の外に駐輪している自転車を撤去してほしいですし、もしくは駐輪場を増やしてほしいです。
 - ・【女性 20 歳代】困っている人がいれば手を貸すなどの手助けをする人がもっといれば良いのになと思います。妊婦さん、小さな子供が居る子連れに電車内で席を譲るなどして欲しいと思います。
 - ・【男性 20 歳代】点字ブロックの破損が気になる。修理をすること無く放置している場所が多

く見受けられる。「点字ブロック」の意味がわかっていない人が多いのでは？白杖を使って点字ブロックの上を歩いている人がいても、平気で健常者が点字ブロックの上を歩いて避けようとしなない場面をよく見かける。

- ・【女性 20 歳代】私は実際に障がい者や高齢者が困っている場面に遭遇したことはまだありませんが、1 人である時、そのような状況にあっても行動できるかわかりません。それは”本当に困っているのだろうか””勘違いかもしれない””余計なお世話だったらどうしよう”という感情があるからです。これは多くの日本人達が抱えている葛藤かとも思います。なので、普段から何気無く周囲に気を配るのが”当たり前”、助けを必要としている人たちが周囲を頼るのも”当たり前”に感じるようなポスターなどが目につくところにあると、考え方が変わっていく人も少しずつ増えていくのではないかなと思います。もちろん”助けられて当たり前”という考え方をされる方もいるとは思うので、一概には言えないのですが、どのような立場であっても相手を思いやる想像力が必要だと思います。
- ・【男性 30 歳代】私は視力が低く、眼鏡によって補助していますが、一般的にそれはハンディキャップと思われていない。それはメガネ、コンタクトレンズさえ有れば何も不自由無い為当然なのですが、今後はこの感覚を手足が無かろうが、耳が聞こえなからうが、皆が持つことができるようなインフラを整えば理想と思います。例えば個人的には、義足の陸上選手や車いすレースなどは、ハイテクの塊でとてもエキサイティングであり、障がい者スポーツという意識はあまり無くなっています。このような感覚をもっと拡げて行ければ理想へ近づけるのではないかと感じています。
- ・【女性 40 歳代】日本人はバリアフリーについて意識が低いように思う。子供の頃から学校で教育することが大切なのではないか。
- ・【男性 20 歳未満】家の近くからコミュニティバスなど高齢者だけでなく、障がい者も利用できるような乗り物があれば、もっと楽になる。コミュニティバスは大分駅周辺がメインで走っているの坂ノ市でも走ってくれと、とてもありがたい。
- ・【男性 50 歳代】勤務地（別府、中津）に比べて大分市内は外国人向けの表示が少ないように感じます。
- ・【男性 20 歳代】バリアフリーを多くの人に理解してもらうために、多くの人を招き入れて、その道の人に講演、演説してもらい、多くのバリアフリーが必要な人との交流会を政府や、行政主導で開催してもらいたい。
- ・【女性 70 歳以上】歩道から道、また歩道にかかる時の段差が大きいので段差をなくして自転車や車椅子の方達が楽に通れるように工事の時等に気を配って欲しいと思います。
- ・【男性 70 歳以上】①仲西陸橋南（交）から明野方面への歩道は広くて申し分ないのですが、区間によっては起伏があります。素人的には水はけか、他の目的でそうしているのかと思ったりしますが、注意しないとつまづきかけるときがあります。②新貝、高松地区の小歩道は狭くて起伏があり、歩きにくい箇所が多い。③直接バリアフリーと関係ありませんが、横断歩道に人が近づいている、立っているのに停止しない車が多いのが目に付きます。中には親切に停止してくれる車もあります。本来であれば当然のことかもしれませんが、それが嬉しく思われまです。大分県におけるマナーは他県に比べて相当低いようです。
- ・【女性 30 歳代】私たち精神障がい者は、薬のために車を運転することはほぼできません。両親が今は車で連れて行ってくれますが、両親がいなくなったら私は外出難民です。バスも減り、タクシーは高く、将来はどこにも行けなくなってしまいます。精神に限らず、車の運転ができ

ない者にタクシーの半額券を交付して頂けないでしょうか。私の年金は二ヶ月で13万円です。暮らしていくだけでもやっとなんです。病院にタクシーで行くと行きだけで1500円です。そんなお金はうちにはとてもありません。どうかバリアフリーと言うならば、車の運転ができない障がい者たちに光を当てて頂けないでしょうか。精神の病気なのに、無理に運転している知人もいますが、彼が事故を起こさないかととても心配です。どうかお力をお貸し下さい。

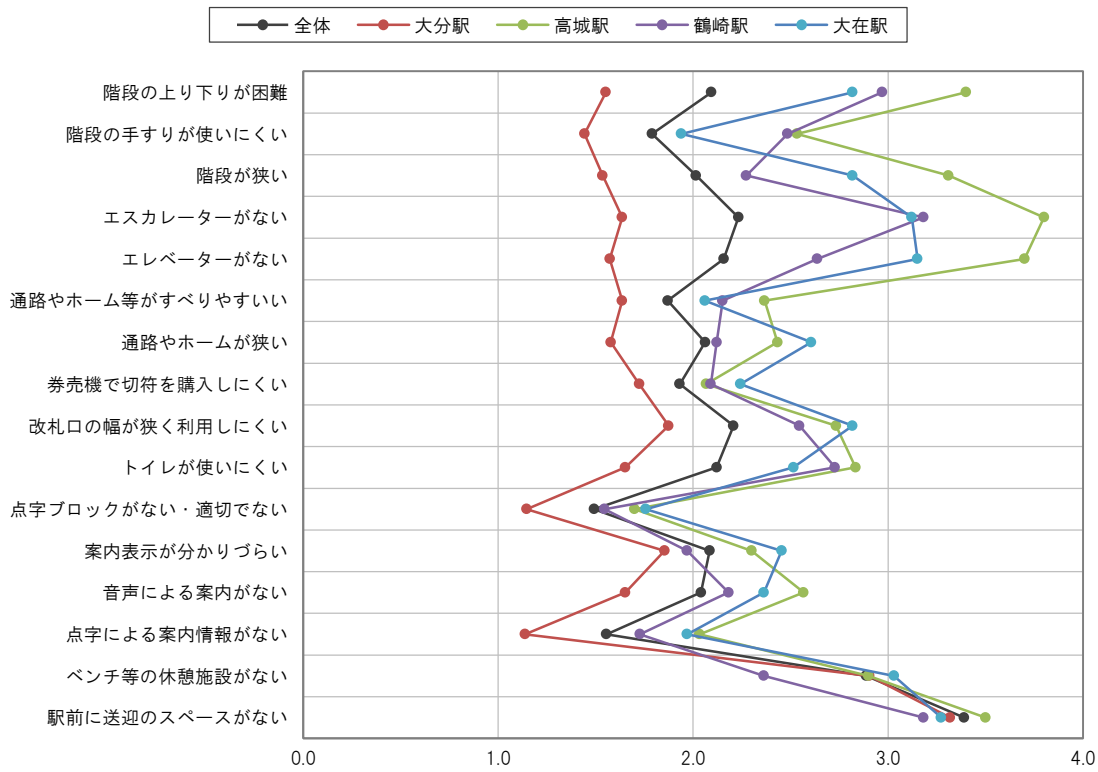
- ・【無回答 30歳代】歩道や施設の入口、通路などの段差を無くすと良いのでは（現在も既に促進中であるかと思うが、施設なども視察して声掛けをすべき）。
- ・【女性 20歳代】バリアフリーは増やすべき、学校など、スロープもつけたり、誰もが利用出来るように。スーパーで思うのが、車椅子の人は一番上の段は届かないし、見えない。声も掛けきれないと思う。一人で生活している人も多い。あとは、皆が助けてあげようと思う気持ちが求められます。
- ・【女性 30歳代】道路のボコボコした所（つぎはぎみたいで見苦しい）を躓きそうになっている高齢者の方を見たことがあります。夜道に高齢者の方のウォーキングが見えづらくて危ないので街灯を増やしてほしい。
- ・【男性 30歳代】障がい者だから優しくする特別な目線ではなく、勉強が苦手な人には教え、力が弱い人の手伝いをし、お互いに優しくする心のバリアフリーを醸成していくのがいいと思います。
- ・【女性 20歳代】大分駅南口のタクシー付近にある駐車場を半分程、身体障がい者用にしてほしい。長時間駐車時は他の場所は遠く不便なので。大分駅、改札前の椅子は何時も満席で立っているお年寄りを見かける。増やしたほうが良い（優先席などで対策を）。
- ・【女性 40歳代】公共の職にいる方達が駅や公共の場所でボランティア活動で声掛け運動などを率先して行い続けることによって、一般の人たちにも浸透すると良いと思います。（例）警察官、県職員、市職員 etc
- ・【女性 70歳以上】道路のバリアフリーについて、高齢者社会になり、道路の横断歩道の間隔を短くしてほしい。横断歩道までが遠いので、つい横断歩道でないところを横断している人を見かける。
- ・【男性 50歳代】交通のバリアフリーについては、市の中心部に力を入れているのか、住宅地等には行き届いているとは思えない。中心部は交通網も発展していてそれほど重要ではない部分もある。
- ・【男性 60歳代】自分の心を健康に保つことが人にやさしくできる一番の大切さであると思います。
- ・【女性 20歳代】障がい者だけでなく、高齢者に優しいと思う。様々な危険を取り除き、少しでも安心して暮らせる世の中になれば良いなと願っています。
- ・【女性 30歳代】誰もが自由に行動でき、どんな障がい者でも、公園の遊具、乗り物も気兼ねなく使用できること。飲食店などにもいつでも利用。
- ・【女性 20歳未満】道路の段差が危ない所があるのでそこを解消してほしい。
- ・【女性 60歳代】公民館や学校などの公共施設にエレベーターがないと、利用に困ることがある。せめて階段に手すりがあり、足が不自由な方にも安全につかまれるものであってほしい。トイレも和式から洋式になっているところもあるが、せまくて利用しにくい。バリアフリーのトイレも1箇所は設置してほしい。自分がかもって高齢になっても安心して出歩ける街になってほしいです。

- ・【男性 20歳未満】町の方はバリアフリー等充実しているが、田舎は何もされなくて不自由。
- ・【男性 60歳代】啓蒙活動により知識を広める事が大切だと思います。
- ・【女性 50歳代】問16について。みんな心に余裕のあるときと無い時があるので（私も赤ちゃんが乗っているステッカーの車に信号の待ちのとき、青になっても動かなかったのでブザーと鳴らしたこともあって後悔しました）、出来る時に手助けするので良いと思います。
- ・【女性 20歳代】全ての人と考え方を共有する場を設け、知ることはとても大切だと思いますが、理解し合うことは少し難しいのかなと思います。ただ、何も知らず過ごすよりは、何かを発信し、知らない世界を知り、自分の殻を破るという意味では、いろんなイベントや講習会等を行い、ひとりでも多くの人に自分を知ってもらえたらと思います。私は今現在は何不自由なく暮らしていますが、いつ何が起こるかわかりませんし、もしかしたら明日という日が来ないかもしれない。自分の幸せが幸せと感じる程、とてつもない不安に襲われることもあるので、そういった苦しみ、悲しみと戦い、今を幸せに生きている方々がいるならば貴重なお話を是非聞いてみたいなと思いました。そうすることで私もそうですが”毎日を大切に生きよう”と思う人が増えると思います。
- ・【女性 60歳代】今、元気な人もいつどうなるかわからないので、車いすの人、視覚障がい者、聴覚障がい者とかの区別なく（特別な人としての扱いではなく）、誰でもが普通に外出出来るような町並みの整備をしてほしいと思います。困っている人を自然に手助け出来るサポーターの育成にも力を入れて欲しいです。小学生や中学生の頃から障がいがある人と、関わる時間をもち、思いやりのある人に成長してほしいと思います。
- ・【女性 20歳代】近年、駅の駅員削減等がニュースで報道されていますが、削減するのであれば駅のバリアフリー化を行ってからでないといけません。駅で障がい者の方をあまり見かけません。でもそれは駅を”利用しない”ではなく”利用できない”からなのではないかと思います。バリアフリーというのであれば、全ての人が使えそうな整備を行っていただければと思います。
- ・【男性 70歳以上】物理的なバリアフリーを完全なものにするのは難しいかと思いますが、心のバリアフリーを進めることで物理的なバリアフリーの不十分なお互いに補完する社会が望ましいと思いますので、心のバリアフリーの啓発をさらに推進してもらいたい。
- ・【男性 20歳代】もう少し障がい者用のトイレが増えてほしい。旧道の道の整備をしてほしい。バス停が多いが、待合所が狭く、高齢者や障がい者が利用しにくいのではないかと思います。
- ・【女性 40歳代】障がい者が住みやすい町づくりは大事だと思います。実際に障がいを持たないと細かい点での住みにくさは分からないのかもしれませんが。障がい者の声を大切に推進して頂けたらと思います。私達健常者ができる事は、高齢者、障がい者、妊婦など困っている人を見かけたら見て見ぬふりをせず、声をかけ手助けする事だと考えます。
- ・【男性 60歳代】歩道の段差をなくし、歩行者、自転車が安全、快適に通行できる広さに改良を進めてほしい。
- ・【女性 40歳代】車いすが通れる幅があればいいというのではおかしい。押している人にも押されている人にも、途中休んでいる人にもすれ違うのに苦がない作りであるべき。屋根や雨があたらないようにしてほしい。室内でも厚生年金病院みたいなスロープ階段があってもいいと思う。年配者のためにベンチなど道路に作ってほしいが、休んだ人たちのゴミが増える。それを持って帰るなどの啓発を「マイバックなどと一緒に2つ持つ」とかで広めてほしい。
- ・【男性 70歳以上】テレビ、ラジオの番組を取り入れた方がよい。

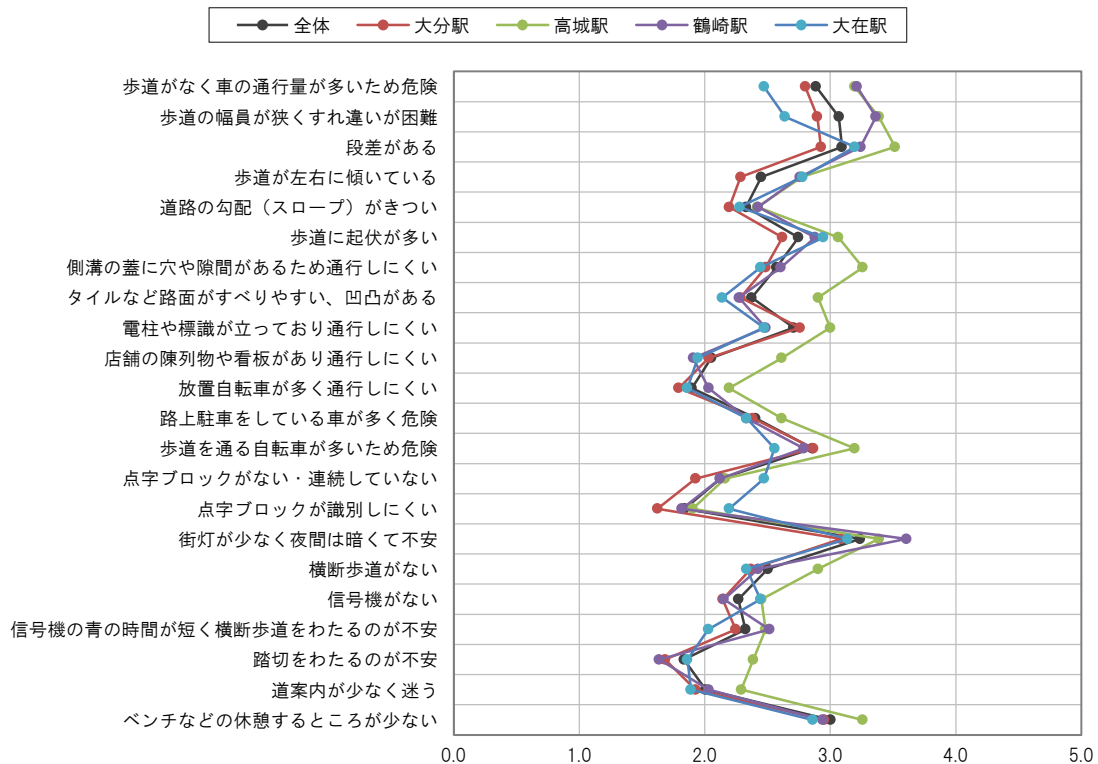
- ・【女性 60 歳代】駅の無人化は、バリアフリーと相反することだと思います。大きな構想もちろん大切ですが、小さいことを切り捨てての構想はダメだと思います。駅の無人化で困る人たちをどのようにフォローしていくのか、そんな小さな事が積み重なって大きな構想につながっていくと思います。
- ・【男性 30 歳代】記入したのが本人ではないので（本人は肢体不自由）必ずしも本人の意見では有りません。外出した時に紙おむつを使っていますが、トイレが使えないことが多いです。仕方がないので車に戻ってから替えています。今使っている車は大きいので社内で替えることは出来ませんが、介護者も年齢がかさむと小型車の方が便利になると思うのですが、そうすると気軽に外出は無理かなと思います。ベッド形式のトイレがあると嬉しいと思います。

【クロス集計結果】

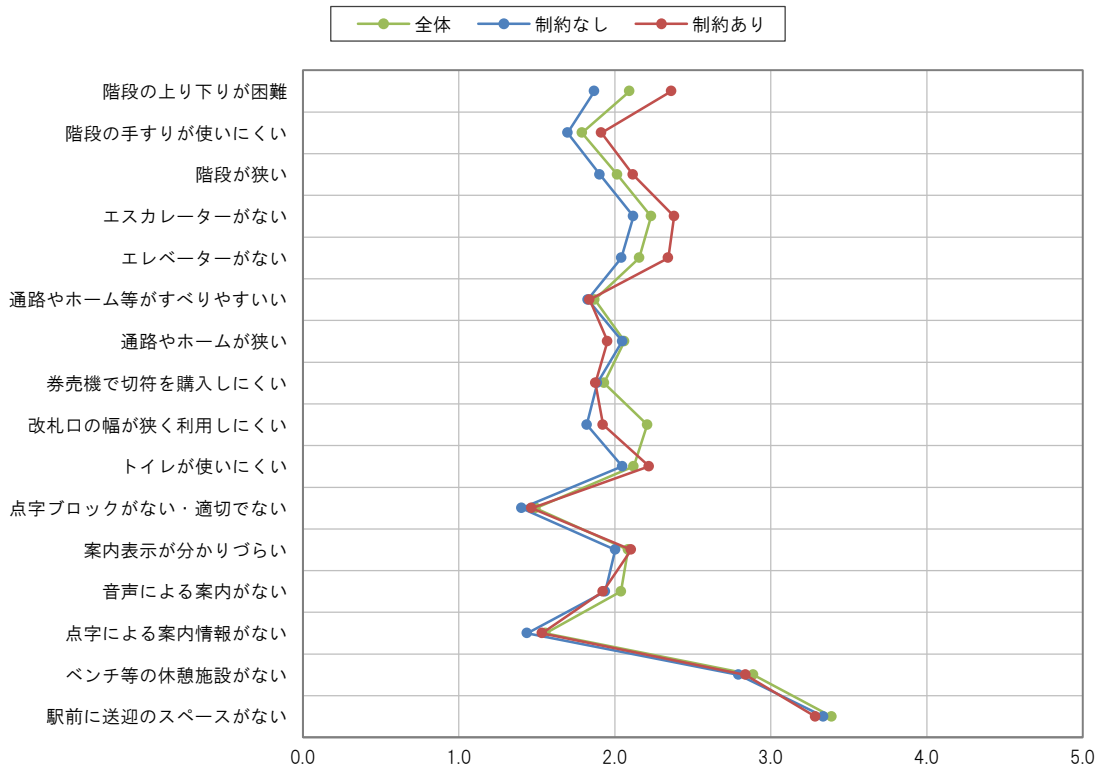
■利用駅 × 駅の困ること



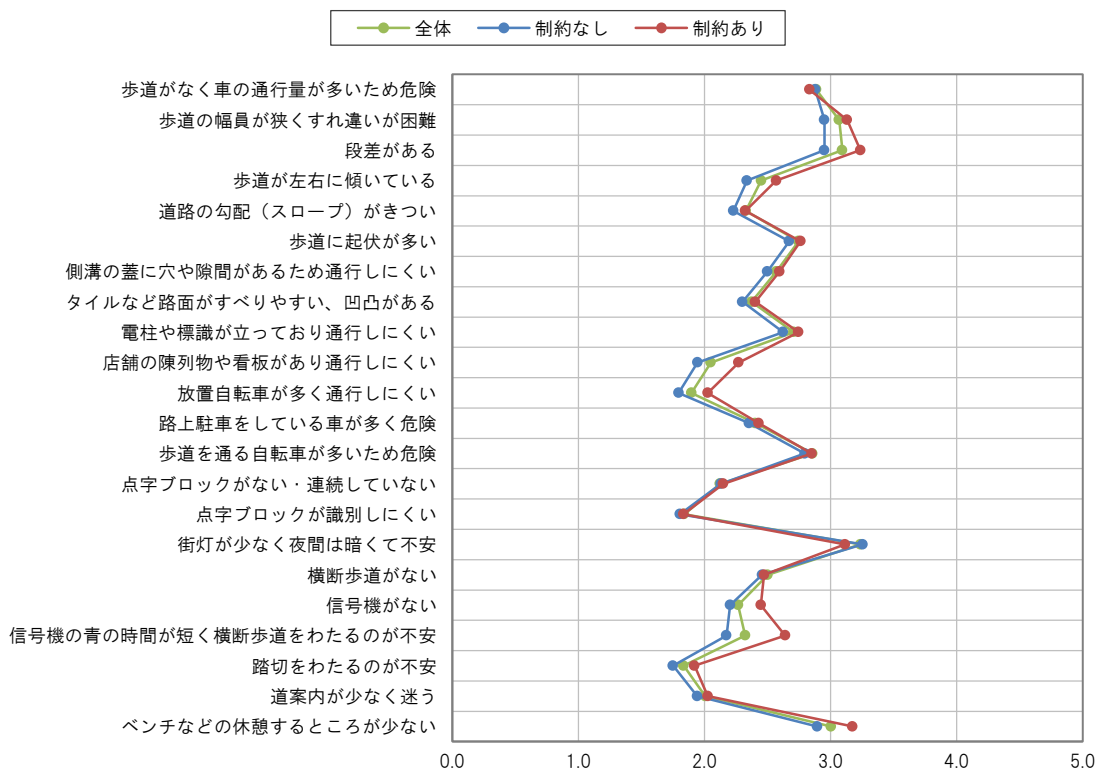
■利用駅 × 道路の困ること



■移動時の制約 × 駅の困ること



■移動時の制約 × 道路の困ること



2. 大分市バリアフリー基本構想推進協議会委員

(令和元年5月7日時点)

No.	区分	氏名	所属・役職	備考
1	学識経験者	鈴木 義弘	大分大学 理工学部教授	委員長
2		西村 謙司	日本文理大学 工学部教授	副委員長
3	交通・福祉 行政関係機関	藤原 史武	国土交通省大分河川国道事務所副所長	
4		天野 重信	九州運輸局大分運輸支局 首席運輸企画専門官	
5		遠藤 健人	大分県企画振興部観光・地域局 交通政策課長	
6		藤崎 裕司	大分県土木建築部 参事監兼道路保全課長	
7		幸 清二	大分県福祉保健部 福祉保健企画課	
8		藤澤 幸児	大分県大分中央警察署 交通第一課長	
9		交通事業者	川地 修司	九州旅客鉄道(株)大分支社 副支社長
10	佐藤 浩典		大分バス(株) 執行役営業本部 自動車部長	
11	安部 喜代治		大分交通(株) 常務取締役 自動車部長	
12	高齢者団体 障がい者団体 商店街等	松崎 誠治	大分市老人クラブ連合会 会長	前任
		牧 達夫 ^{※1}		後任
13		加藤 順子	大分市聴力障害者福祉会 常任理事	前任
		佐藤 厚子 ^{※2}	大分県聴覚障害者協会 評議員	後任
14		衛藤 良憲	大分市視覚障害者協会 監事	
15		豊田 昭知	大分市身体障害者福祉協議会連合会 スポーツ部会副会長	
16		小橋 雅治	大分市商店街連合会 会長	
17	大分市職員	江藤 郁	大分市企画部長	
18		小畑 裕之	大分市福祉保健部長	
19		清水 剛	大分市都市計画部長	

役職交代に伴い、第11回大分市バリアフリー基本構想推進協議会から委員として参画

※1：大分市老人クラブ連合会 会長 (前任) 松崎 誠治 → (後任) 牧 達夫

※2：(前任) 大分市聴力障害者福祉会 常任理事 加藤 順子

→ (後任) 大分県聴覚障害者協会 評議員 佐藤 厚子

3. 大分市バリアフリー基本構想推進協議会 基本構想改定の経過

第10回 大分市バリアフリー基本構想推進協議会

日時：平成31年2月14日（木）10：00～

場所：大分市保健所6階 大会議室

- 議事：1. 平成30年度の取組状況
2. 第9回協議会における意見について
3. バリアフリーに関する要望について
4. バリアフリー基本構想の改定について
5. 今後のスケジュールについて
6. 意見交換

第11回 大分市バリアフリー基本構想推進協議会

日時：令和元年7月31日（水）10：00～

場所：J:COM ホルトホール大分 302・303 会議室

- 議事：1. 令和元年度におけるバリアフリー基本構想推進協議会の展開（案）
2. バリアフリーマスタープラン作成の方向性
3. 今後のスケジュールについて
4. 意見交換

第12回 大分市バリアフリー基本構想推進協議会

日時：令和元年度11月18日（月）10：00～

場所：J:COM ホルトホール大分2階 セミナールームL

- 議事：1. まち歩き・意見交換会の報告
2. 大分市バリアフリーマスタープラン（素案）について
3. 意見交換

第13回 大分市バリアフリー基本構想推進協議会

日時：令和元年12月24日（火）15：00～

場所：大分市保健所6階 大会議室

- 議事：1. 大分市バリアフリーマスタープラン（案）について
2. 大分市バリアフリー基本構想【大分駅周辺地区】（素案）について
3. 大分市バリアフリー基本構想【鶴崎駅周辺地区】（素案）について
4. 意見交換

第14回 大分市バリアフリー基本構想推進協議会

日時：令和2年3月3日（火）10：15～

場所：大分市役所8階 大会議室

- 議事：1. パブリックコメントの結果について
2. 大分市バリアフリーマスタープラン（最終案）について
3. 大分市バリアフリー基本構想【大分駅周辺地区】（最終案）について
4. 大分市バリアフリー基本構想【鶴崎駅周辺地区】（最終案）について
5. 意見交換

4. 用語解説

見出し	語句	解説
あ行	移動等円滑化基準	高齢者や障がい者等が円滑に移動または利用できるようにするため、国や地方自治体が定めるバリアフリー化の基準のことで、車両や施設などの新設または改良時に義務づけられるバリアフリー化の措置を規定したもの。公共交通移動等円滑化基準、路外駐車場移動等円滑化基準、建築物移動等円滑化基準、都市公園移動等円滑化基準、道路移動等円滑化基準がある。
	移動等円滑化促進方針（マスタープラン）	事業の具体化を待たずに基本構想の前段として、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（移動等円滑化促進地区）において、バリアフリー化の方針を示す。
	エスコートゾーン	視覚障がい者が安全に、最短距離で横断歩道を渡ることができるように、横断歩道の中央付近に敷設した突起体の列（点字ブロック）のこと。
	オストメイト	大腸がんや膀胱がん等が原因で、人工肛門や人工膀胱を使用している人のこと。
か行	協働	複数の主体が、目標を共有し、ともに力を合わせて活動すること。
	協議会	基本構想の作成に関する協議及び基本構想の実施に係る連絡調整を行うため、市町村、事業者、高齢者・障がい者等、学識経験者等により構成された法定の組織。
	基準適合義務	一定の公共交通機関の施設（駅、車両等）や道路、路外駐車場、都市公園、建築物について、新設又は改良時に移動等円滑化基準へ適合させる義務があること。また、既存のこれらの施設については、基準適合の努力義務等が生じること。
	基本構想	市町村が作成する移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想
	共生社会	国民一人ひとりが豊かな人間性を育み生きる力を身に付けていくとともに、国民皆で子どもや若者を育成・支援し、年齢や障がいの有無等にかかわらず安全に安心して暮らせる社会。
	交通弱者感应式信号	押ボタンを押したり、視覚障がい者等が携帯するペンダント型の発信機を操作したときに、歩行者の青時間が長くなる機能のついた信号機。
	交通バリアフリー法	平成12年に制定された「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」の通称で、駅・鉄道車両・バスなどの公共交通機関と、駅などの旅客施設周辺の歩行空間のバリアフリー化を進めることを目的とした法律である。 平成18年には、ハートビル法と統合され、バリアフリー新法が施行された。

見出し	語句	解説
	国勢調査	<p>総務省統計局が行う全国一勢の国勢に関する調査。10年ごとに行われ、その中間の5年目には簡易な方法による調査が実施されている。</p> <p>国勢調査は、社会福祉、雇用、環境整備、交通など各種行政上の諸施設の企画・立案のための基礎資料を得ることを主たる目的として国内のすべての居住者について行われるものである。</p>
	心のバリアフリー	高齢者や障がい者等が自立した生活を送るための必要性について理解を深めるとともに、意識上の障壁（心の壁）を取り除き、自らの問題として思いやり、行動につなげること。
	コミュニティ道路	歩行者が安全・快適に歩けるように、歩道と車道を区分せず、自動車の速度を抑制した歩行者優先の道路。
さ行	視覚障害者誘導用ブロック	視覚障がい者を安全に誘導するために床面、路面等に敷設されている、点状または線状の突起をもったブロック。
	重点整備地区	重点的かつ一体的なバリアフリー化を図るための事業を推進する区域のこと。
	スパイラルアップ	具体的な施策などの内容について、高齢者、障がい者等の参加の下で検証し、その結果に基づいて新たな施策や措置を講ずることによって、段階的・継続的な発展を図っていくこと。
	生活関連経路	生活関連施設相互間の経路をいう。
	生活関連施設	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、福祉施設その他の施設をいう。市役所、老人福祉施設、障がい者福祉施設、病院、百貨店、公園、駐車場、ホテル等。
た行	多目的トイレ	「多機能トイレ」等と呼ばれているもので、車いす対応設備、乳幼児対応設備、オストメイト対応設備など、様々なニーズに対応できるよう複数の機能が整備されたトイレ。
	低床バス（ワンステップバス、ノンステップバス）	車いす使用者や足の不自由な人、お年寄りなどが容易にバスの乗降ができるよう配慮した、床の高さを低くしたバスのこと。
	特定建築物	学校、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店、ホテル、事務所、共同住宅、老人ホームその他の多数の者が利用する政令で定める建築物又はその部分等。
	特定道路	多数の高齢者・障がい者等の移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定める道路法による道路。
	特定事業	移動等円滑化のために必要な施設の整備等に関する事業をいう。公共交通特定事業、道路特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、建築物特定事業及び交通安全特定事業がある。

見出し	語句	解説
	特定事業計画	基本構想策定後、各施設設置管理者が特定事業を実施するために作成する計画。公共交通特定事業計画、道路特定事業計画、路外駐車場特定事業計画、都市公園特定事業計画、建築物特定事業計画及び交通安全特定事業計画がある。
	特定旅客施設	旅客施設（鉄道施設、バスターミナル、航空旅客ターミナル施設等）のうち、利用者が相当数（概ね3,000人/日以上）であること又は相当数であると見込まれる施設。
	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特定建築物であって、移動円滑化が特に必要なものとして政令で定めるもの。
な行	ノーマライゼーション	障がいを持つ人も持たない人も社会の一員として、お互いに尊重し支え合いながら、ともに生活し、活動することが社会の本来あるべき姿であるという考え方。
は行	ハートビル法	平成6年に制定された「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」の通称で、誰もが利用しやすい建物をつくる事を目的として、多数の人が利用する建物について整備基準等を定めた法律である。平成18年には、交通バリアフリー法と統合され、バリアフリー法が施行された。
	バリアフリー法	平成18年施行「高齢者、障害者等の移動円滑化の促進に関する法律」であり、一体的・連続的なバリアフリー化を促進するために、建築物のバリアフリーに関する「ハートビル法」と「道路や公共交通に関する交通バリアフリー法」とを一体化している。また、2020年東京オリンピック・パラリンピックを契機として、移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」の観点から、施策の充実によるソフト対策の強化等、平成30年に一部改正し、拡充している。
	福祉タクシー	買い物や通院など、車いすや寝台に横になったまま利用できるよう配慮されたタクシーのこと。
	ペDESTリアンデッキ	歩行者と自動車の通行を分離するため、高架になっている歩行者専用の通路。
や行	ユニバーサルデザイン	障がいの有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすい都市や生活環境をデザインする考え方。
	ユニバーサルデザインタクシー	車いすの利用者に限らず、足腰の弱い高齢者、妊娠中の女性、ベビーカー使用者を含むすべての人が利用できるように対応したタクシー。
	要介護、要支援認定者	市が介護を必要とする状態や日常生活に支援が必要であると認定した者。
ら行	路外駐車場	駐車場法に規定する路外駐車場で、駐車のに供する部分の面積が500㎡以上であり、かつ駐車料金を徴収するもの。

