

第2期
大分市
バリアフリー
マスタープラン



大分市

令和7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. 計画の位置付け…………… 5
 - 2-1. バリアフリー法の経緯…………… 5
 - 2-2. 改正バリアフリー法の経緯及び概要…………… 7
 - 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…………… 17
4. バリアフリーを取り巻く大分市の状況…………… 18
5. マスタープランの評価と課題（取組方策）の整理…………… 27
 - 5-1. 主要な施設のバリアフリー化の状況…………… 28
 - 5-2. 生活関連施設のバリアフリー整備の取組状況…………… 31
 - 5-3. バリアフリーに関するソフト施策の実施状況…………… 33
 - 5-4. 特定事業の進捗状況…………… 38
 - 5-5. 住民アンケート調査…………… 42
 - 5-6. ヒアリング調査…………… 45
 - 5-7. マスタープランの評価と課題（取組方策）の整理…………… 49



第2章 バリアフリーの推進に関する基本理念、基本方針…………… 55

1. 基本理念及び基本方針…………… 56
 - 1-1. 基本的な考え方…………… 56
 - 1-2. 基本理念…………… 58
 - 1-3. 基本方針…………… 59
 - 1-4. 関係者の役割…………… 60
2. 移動等円滑化促進地区の選定…………… 61



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…………… 63

1. 移動等円滑化促進地区の設定における条件整理…………… 64
 - 1-1. 移動等円滑化促進地区の区域設定…………… 64
 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…………… 67
 - 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…………… 67
 - 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…………… 72
 - 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…………… 76
 - 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…………… 80
 - 2-5. 大分市全域におけるバリアフリー整備に向けて…………… 84
-

	第4章 バリアフリーに関するソフト施策	85
1.	心のバリアフリーの考え方.....	86
1-1.	心のバリアフリーとは.....	86
1-2.	心のバリアフリーの施策.....	88
2.	バリアフリーに関するソフト施策の推進方策.....	97
2-1.	心のバリアフリーの取組.....	97
2-2.	心のバリアフリーの取組方策.....	98
	第5章 計画の実現に向けて	99
1.	行為の届出に関する事項.....	100
1-1.	届出制度の概要.....	100
1-2.	届出制度の対象の指定.....	101
2.	これからの移動等円滑化促進地区の在り方.....	103
3.	バリアフリーマスタープランの推進体制.....	105
3-1.	大分市におけるバリアフリー推進のための考え方.....	105
3-2.	バリアフリー推進体制の継続.....	106
	資料編	107
1.	住民アンケート調査結果.....	108
2.	基本理念を表すフレーズの抽出について.....	166
3.	届出対象範囲.....	167
4.	大分市バリアフリーマスタープラン推進協議会委員.....	171
5.	大分市バリアフリーマスタープラン推進協議会 マスタープラン及び基本構想改訂の経過.....	172
6.	用語解説.....	173

は じ め に



本市では、2014（平成 26）年に「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まちづくりを進めてきました。

また、2018（平成 30）年には、「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。）の改正により、移動等円滑化促進方針（マスタープラン）を定める制度の創設などが定められました。

さらに、同年、車いすマラソン強豪国のスイス連邦を交流相手国とする共生社会ホストタウンとして国の認定を受け、共生社会の実現に向けた取組が求められていた本市では、2020（令和 2）年 4 月に、「大分市バリアフリーマスタープラン」とともに、大分駅周辺地区と鶴崎駅周辺地区において「大分市バリアフリー基本構想」を策定し、道路や都市公園、建築物や交通安全等の具体的なバリアフリー化事業とともに、「ユニバーサルデザインのまちづくり」や「心のバリアフリー」のソフト面の取組みによる総合的なバリアフリーのまちづくりを進めてきました。

このようななか、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改正バリアフリー法において、学校教育との連携等による「心のバリアフリー」の更なる推進など、啓発に関する取組を強化する改正がされ、また、「大分市バリアフリーマスタープラン」が計画期間を迎えたことから、これまでの基本理念を受け継ぎ、ハード面・ソフト面の取組みに加えて、教育活動や啓発・広報活動により「心のバリアフリー」の取組を強化し、更なるバリアフリーのまちづくりを推進するため「第 2 期大分市バリアフリーマスタープラン」に改訂いたしました。

今後とも、市民の皆様や関係機関と連携しながら、誰もが支え合い、住み慣れた地域で安心して暮らしていける地域共生社会の実現を目指してまいりますので、皆様のより一層のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びに、本マスタープランの策定に当たりまして、大分市バリアフリーマスタープラン推進協議会の委員の皆様をはじめ、障がい者関係団体並びに関係事業者の皆様、貴重なご意見やご提言をいただきました市民の皆様に厚く御礼申し上げます。

2025（令和 7）年 4 月

大分市長 足立 信也



第1章 計画策定の背景と目的



1. 背景と目的

本市では、2000（平成 12）年に施行された「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」に基づき、2004（平成 16）年 3 月「大分駅を中心とする交通バリアフリー基本構想」を策定しています。

また、2006（平成 18）年に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー法」という。）に基づき、「大分市バリアフリー基本構想」（以下「旧基本構想」という。）を 2014（平成 26）年 3 月に策定し、市内全域において、高齢者や障がいのある人を含むすべての人が安全・安心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、具体的なバリアフリー化事業に取り組んできています。

2018（平成 30）年には、「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。）が施行されました。

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や障がいのある人など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。

本市では、2020（令和 2）年 4 月に改正バリアフリー法に基づき、「だれもが自由にどこへでも豊かさあふれる大分市」を基本理念に掲げた、「大分市バリアフリーマスタープラン」と、大分駅周辺地区と鶴崎駅周辺地区において「大分市バリアフリー基本構想」を策定して、バリアフリーのまちづくりを進めてきましたが、計画の目標期間を迎えました。

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、障がいのある人が障がいのない人と同等に生活し、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。高齢者や障がいのある人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、「第 2 期大分市バリアフリーマスタープラン」を改訂いたします。

第 2 期バリアフリーマスタープランでは、2020（令和 2）年 6 月及び 2021（令和 3）年 4 月に施行された改正バリアフリー法を受けて、共生社会の実現に向け、ハード対策に加え、「心のバリアフリー」の観点からの取組を充実するものとします。

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きます。

【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、高齢者や障がいのある人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や障がいのある人などとの意見交換等を行い、市民協働による整備に取り組みます。

4 心のバリアフリーの推進

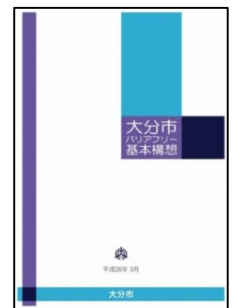
高齢者や障がいのある人などが安心・安全に社会生活ができるようにするためには、物理的整備だけでなく、市民一人ひとりがバリアフリーについて理解を深め、お互いに協力し、助け合うことにより、心のバリアを取り除くことが必要です。市民一人ひとりが高齢者や障がいのある人への理解と意識の醸成を図ることが重要です。

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。





第 1 期大分市バリアフリーマスタープラン

第 1 期大分市バリアフリー基本構想（大分駅・鶴崎駅周辺地区）

【2020（令和 2）年 4 月】

【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」

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、高齢者や障がいのある人をはじめ誰もが、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や障がいのある人など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。

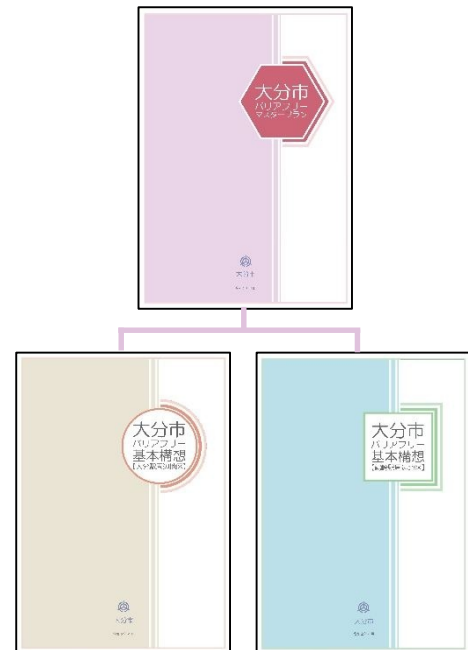
5 心のバリアフリーの推進

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や障がいのある人など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、高齢者や障害のある人などに対して、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。



2. 計画の位置付け

2-1. バリアフリー法の経緯

(1) バリアフリー法

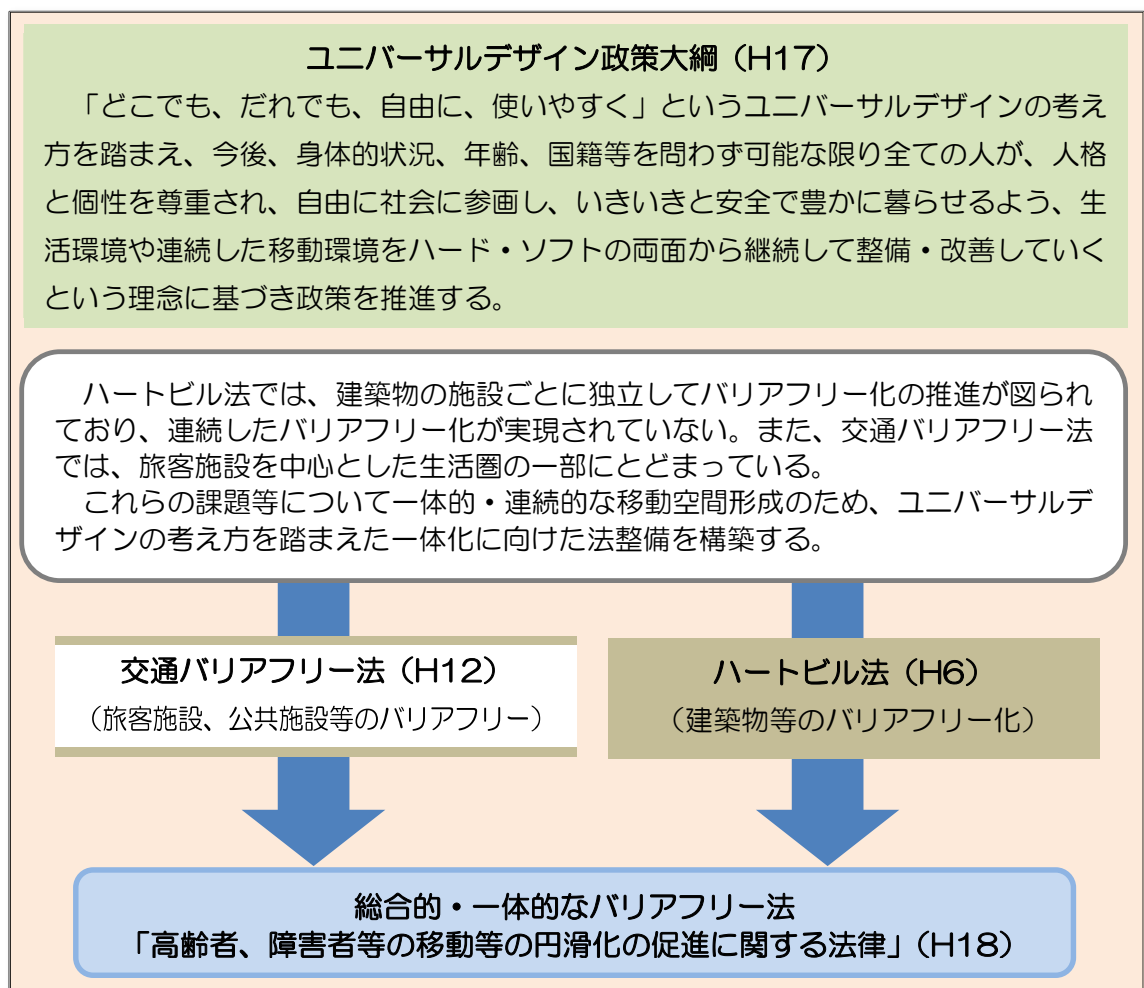
バリアフリーに関する法制度として、1994（平成 6）年に「ハートビル法」、2000（平成 12）年に「交通バリアフリー法」が制定されました。

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がい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のある人など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。

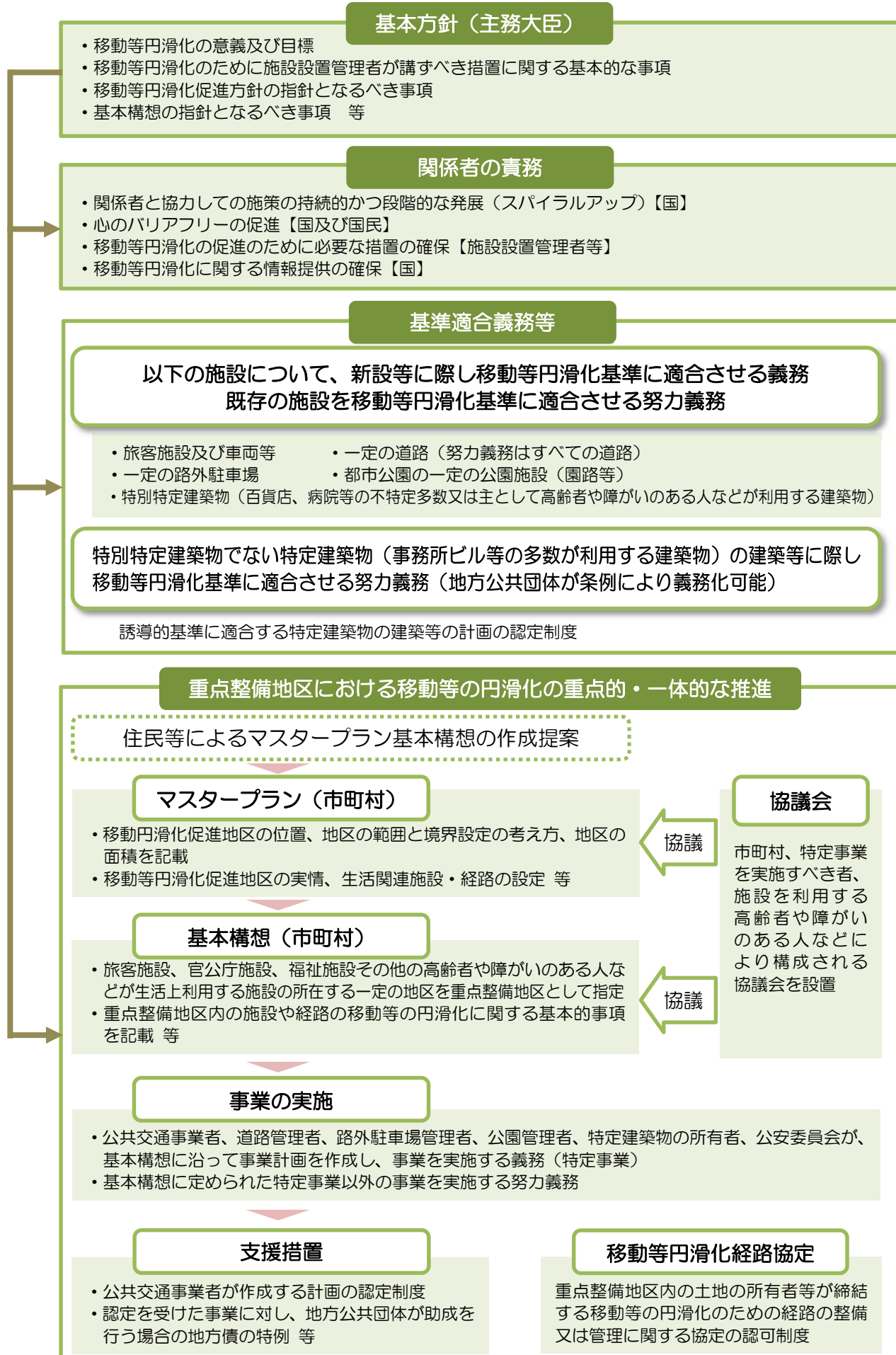
その後、2005（平成 17）年にバリアフリー施策の指針となる「ユニバーサルデザイン政策大綱」が策定され、2006（平成 18）年 12 月には旅客施設及び車両、道路、建築物、都市公園、路外駐車場等において総合的・一体的なバリアフリー化を推進するために、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充するなどして「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「バリアフリー法」という。）が施行されました。

(2) バリアフリー法の経緯





(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及び概要

(1) 改正バリアフリー法

東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機とした共生社会等の実現を図り、全国におけるバリアフリー化を一層推進するため、2018（平成30）年に法改正が行われました。2018（平成30）年の改正では、理念規定が設けられ「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」が明確化された他、「心のバリアフリー」として、高齢者や障がいのある人などに対する支援が明記されています。また、道路や駅等の旅客施設、建築物等の具体的な施設のバリアフリー化事業の調整が難しい段階においても、バリアフリー基本構想の作成に繋がるよう、市町村が面的・一体的なバリアフリー化の方針を定めることができるマスタープラン（移動等円滑化促進方針）制度が創設されました。

2020（令和2）年6月及び2021（令和3）年4月に施行された改正バリアフリー法では、2020年オリパラ東京大会のレガシーとして共生社会の実現に向け、ハード対策に加え、「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフトの対策を強化することから、以下の内容が示されています。

1）公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化

- ・公共交通事業者等に対するソフト基準遵守義務の創設（乗降用スロープ板の適切な操作、明るさの確保等）
- ・公共交通機関の乗継円滑化のため、他の公共交通事業者等からのハード・ソフト（旅客支援、情報提供等）の移動等円滑化に関する協議への応諾義務を創設
- ・障がいのある人などへのサービス提供について国が認定する観光施設（宿泊施設・飲食店等）の情報提供を促進

2）国民に向けた広報啓発の取組推進

①優先席、車いす使用者専用駐車施設等の適正な利用の推進

- ・国、地方公共団体、国民、施設設置管理者の責務等として、「車両の優先席、車いす使用者専用駐車施設、障がい者用トイレ等の適正な利用の推進」を追加
- ・公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載項目に「上記施設の適正な利用の推進」等を追加

②市町村等による「心のバリアフリー」の推進（学校教育との連携等）（主務大臣に文科大臣を追加）

- ・目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の記載事項や、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、「心のバリアフリー」に関する事項を追加
- ・心のバリアフリーに関する「教育啓発特定事業」を含むハード・ソフト一体の基本構想について、作成経費を補助
- ・バリアフリーの促進に関する地方公共団体への国の助言・指導等

③バリアフリー基準適合義務の対象拡大

- ・公立小中学校及びバス等の旅客の乗降のための道路施設（旅客特定車両停留施設）を追加



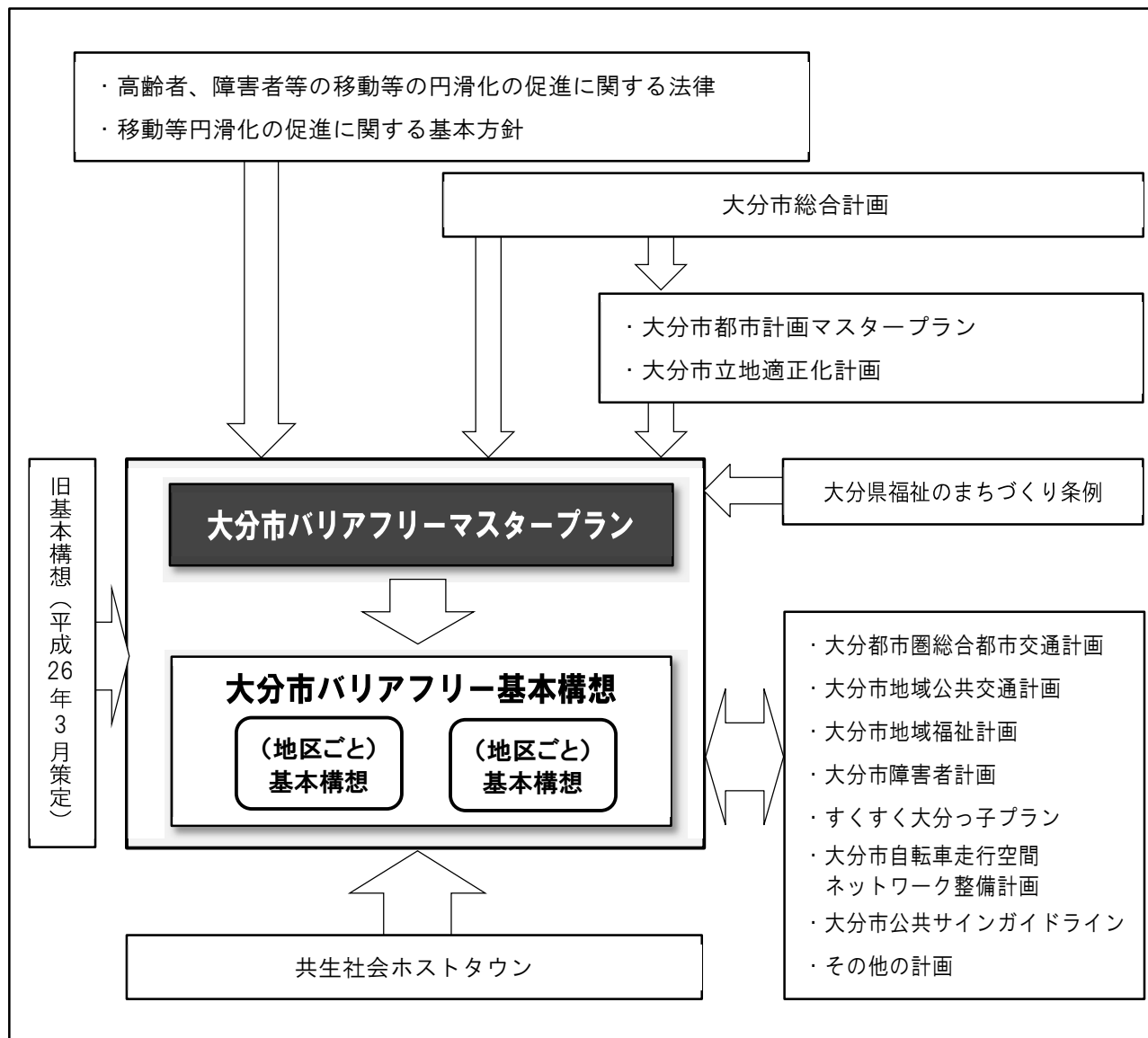
2-3. 大分市バリアフリーマスタープランの役割

(1) 大分市バリアフリーマスタープランの位置付け

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、バリアフリー法に基づいて2020（令和2）年に策定しました。

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ています。

図 - バリアフリーマスタープランの位置付け

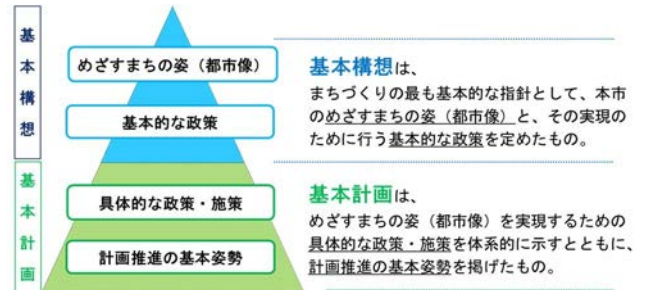


上位関連計画及び関連事業の位置付けについて整理します。

(2) 上位計画

大分市総合計画【2025（令和7）年3月】

大分市総合計画は、2012(平成24)年に制定した「大分市まちづくり自治基本条例」において定めることとしており、本市のめざすまちの姿（都市像）やそれを実現するための基本的な政策を示した「基本構想」と、具体的な政策・施策の体系や計画推進の基本姿勢を示した「基本計画」の2層で構成された市の最上位計画である。



【目指すまちの姿（都市像）】

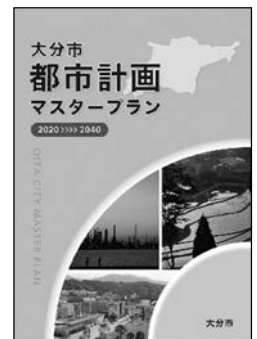
誰もが“幸せ”を実感できるまち OITA

関連する施策として、「第2部第3章第3節 障がい者（児）福祉の充実」、「第3部第7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【2021（令和3）年3月】

大分市都市計画マスタープランは、将来像及び都市づくりの目標を明確にすること、都市計画の基本的な方針を定めること、土地利用や都市施設整備などとの相互調整を図ること、官民協働の都市づくりの基盤をつくることなどを目的としています。

将来都市像として「笑顔が輝き夢と魅力あふれる未来創造都市」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。



基本方針	バリアフリー化に係る整備方針
土地利用	・ 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などの共同化、中高層化を促進します。
交通施設	・ 歩道の設置、自転車道との区分などにより、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、行政などが一体となって推進します。 ・ 1日の乗降客数が3,000人を超える JR 駅においては、段差解消や駅へのエレベーター、手すりの設置などのバリアフリー化とともに、休憩施設、多目的トイレ、授乳スペースなどの整備によるユニバーサルデザインの導入を促進します。その他駅については、国の基本方針に基づきバリアフリー化に努めます。 ・ 高齢者や障がいのある人など、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に向けた取組を進めます。
環境保全・整備	・ だれ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ります。
その他都市施設等	・ 公共施設などの公共空間では、だれ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、誘導表示などを設置します。



大分市立地適正化計画【2024(令和6)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です。

【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	都市マスの位置付け	都市マスのまちづくり方針 (土地利用・市街地整備)	交通体系上の位置付け	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・業務機能の強化により拠点性を高めつつ、新たな機能の集積により都市の魅力を伸展させ、集客力のある商業・業務地の形成を図る。	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、文化交流機能や情報系業務機能、都市型居住機能などの集積を図り、情報文化都心の形成を図る。		
鶴崎地区 拠点	地区拠点	交通結節機能の強化、施設整備と各施設間の連携等により、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	交通結節機能を強化し、市街地整備に向けた取組を進め、大南地区の交流拠点となる南部地区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、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	文化・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などの業務施設の集積を図り、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・業務施設の集積を誘導し、坂ノ市市民センターなど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	文化・商業・業務施設や生活サービス施設など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

(3) 関連計画

大分都市圏総合都市交通計画【2021(令和3)年3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都市交通体系

- ・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

- ・交通施設などのバリアフリー化



地区ごと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	○鉄道沿線の地区拠点等との連携強化 ○鉄道駅周辺及びホーバークラフト発着地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	○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 ○ホーバークラフト発着地の二次交通の充実 ○地区内の回遊性を高める循環バスの導入
鶴崎地区	○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 ○大分地区への効率的な交通システムの検討	○沿岸工業地帯、内陸産業拠点との連絡強化
大南地区	○中判田駅を中心とした交通結節機能の強化 ○植田、明野地区など隣接地区との連携強化 ○鉄道とバスの連携強化	○公共交通不便地域における交通手段の確保
植田地区	○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	○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	○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	○沿岸工業地帯、内陸産業拠点との連絡強化
坂ノ市地区	○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	○公共交通不便地域における交通手段の確保
明野地区	○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	○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	○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	○公共交通不便地域における交通手段の確保
野津原地区	○隣接地区拠点を連絡するバス路線の充実	○公共交通不便地域における交通手段の確保
全 域	○交通系 IC カードの普及促進及び 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計画【2022(令和4)年3月(令和6年9月変更)】

【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 1 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

- ◆生活交通となる鉄道・バス路線の確保・維持を図るとともに、将来的な地域公共交通ネットワークのあり方について検討します。
- ◆交通不便地域の解消を目指します。
- ◆路線バス代替交通の運行及び見直しの検討など、移動手段の確保を図ります。
- ◆長寿応援バス事業を継続するとともに、適宜、見直しを行い、利便性の向上に努めます。

基本方針 2 風格とにぎわいのある都市拠点や地域の特性を活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

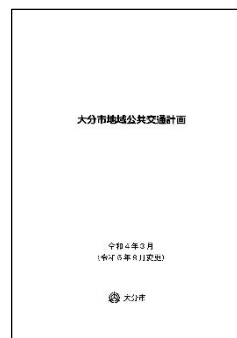
- ◆中心市街地のまちづくりと連携し、循環型交通により回遊性を高め活性化を図ります。

基本方針 3 利用者のニーズに合った効果的な公共交通ネットワークの構築

- ◆市民・交通事業者・行政が連携し、通勤をはじめとする利用者ニーズに応じた公共交通の見直しを行います。
- ◆鉄道駅の接続や、運賃、ダイヤ等の見直しを含め、鉄道事業者やバス事業者等との事業者間連携の可能性について、調査・検討します。
- ◆道路整備などバス走行空間の環境整備の促進を図り、速達性や定時性を持つバス基幹軸の構築について検討を行います。
- ◆徒歩や公共交通を中心とした交通手段を適度に利用する生活への自発的な転換を促す取組を推進します。

基本方針 4 市民や来街者、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

- ◆バスロケーションシステム及びデジタルサイネージを運用し、利便性の向上を図ります。
- ◆低床バス車両や UD タクシーの導入等、公共交通のバリアフリー化を推進し、高齢者や障がいのある人など、だれもが利用しやすい移動手段を目指します。
- ◆リアルタイム混雑状況や SNS を活用した様々な情報発信の強化を図ります。
- ◆交通事業者や観光事業者等との連携を図り、だれもが分かりやすい公共交通サービスの構築を行います。
- ◆バス停留所の上屋・ベンチ設置など、利用環境の整備を行います。



第5期大分市地域福祉計画 第6次地域福祉活動計画【2024(令和6)年3月】

【基本理念】 支え合って共に生きる ひとが主役のまちづくり

【基本目標】 1.お互いに支え合うひとづくり

2.地域で支え合う場づくり

3.誰もが安心して暮らすための体制づくり

誰もが役割を持ち、自分らしく輝ける地域社会を構築するためには、住民一人ひとりが抱える課題にしっかりと向き合い、お互いに支え合うことが大切である。また、住民同士が地域で主体的に活動できるよう、地域活動へ参加するきっかけづくりや活動の場が必要とされている。

加えて、近年多発する自然災害や多様化した生活課題への対応が求められており、誰もが安心して暮らすための体制づくりを推進する。

【施策の方向】 3-(4) 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。





第三期大分市障害者計画改訂版【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のある人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、障がいのある人が自らの能力を最大限に発揮し、自己実現できるよう、障がいのある人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】

バリアフリー社会の推進：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のある人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 障がいのある人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 障がいのある人に配慮した施設・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のある人が、安心して社会参加できるように、公共機関など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、障がいのある人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。

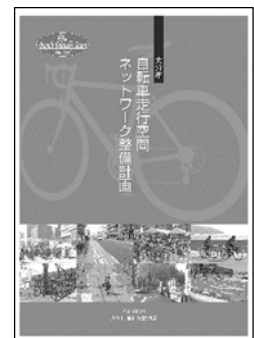


大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画【2021(令和3)年3月】

整備形態の選定

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、自転車は車両であるという原則を踏まえ、整備形態は次の3つを基本とします。ただし、その整備が当面困難な場合は、自転車歩行者道内における通行空間の分離を整備形態として選択できるものとします。自転車歩行者道については、今後の道路改良時に改めて整備手法を検討します。

自転車道	自転車通行帯 (自転車レーン)	車道滞在 (自転車専用サイン)
写真	写真	写真
資料：第1回「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」配布資料（国土交通省）	資料：旧都立門通（千代田市）	資料：注の地区幹線通（大分市）
断面図	断面図	断面図
平面図	平面図	平面図
特徴	特徴	特徴



基本的な考え方

「大分市自転車活用推進計画」の目標4に示す「思いやり」は、安全・安心な道路空間の創出にとって重要なキーワードです。車は自転車に、自転車は歩行者に、常に他者への「思いやり」を持って道路空間を分けあう意識が、交通安全や円滑な交通にとって大切です。ハード・ソフト両面において、この考え方を意識しながら取り組みます。

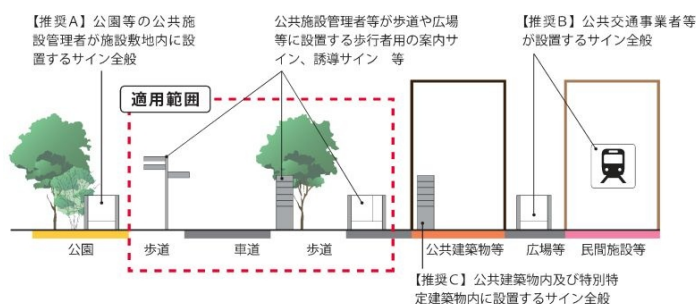


大分市公共サインガイドライン【2020(令和2年1月)】

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です。

(2021年7月13日現在で429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ます。

(登録は、2021年5月28日現在105件)

本市は、2018年5月に共生社会ホストタウンに登録しています。

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、障がいのある人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ます。

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

第2期大分市バリアフリーマスタープランの計画の期間については、2025（令和7）年度から2034（令和16）年度までの10年間とします。

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、社会情勢の変化や施策の進捗状況等を踏まえ、2029（令和11）年度（5年を目途）に中間見直しの必要性について検討を行います。

年度	2025 令和 7	2026 令和 8	2027 令和 9	2028 令和 10	2029 令和 11	2030 令和 12	2031 令和 13	2032 令和 14	2033 令和 15	2034 令和 16
大分市 バリアフリー マスタープラン	計画期間									
					中間 見直し (検討)				改訂に向けた 調査・評価・分析	

図 - 計画期間



4. バリアフリーを取り巻く大分市の状況

(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、川のすべてがそろい、自然と都市が共存する優れた都市環境を有しています。

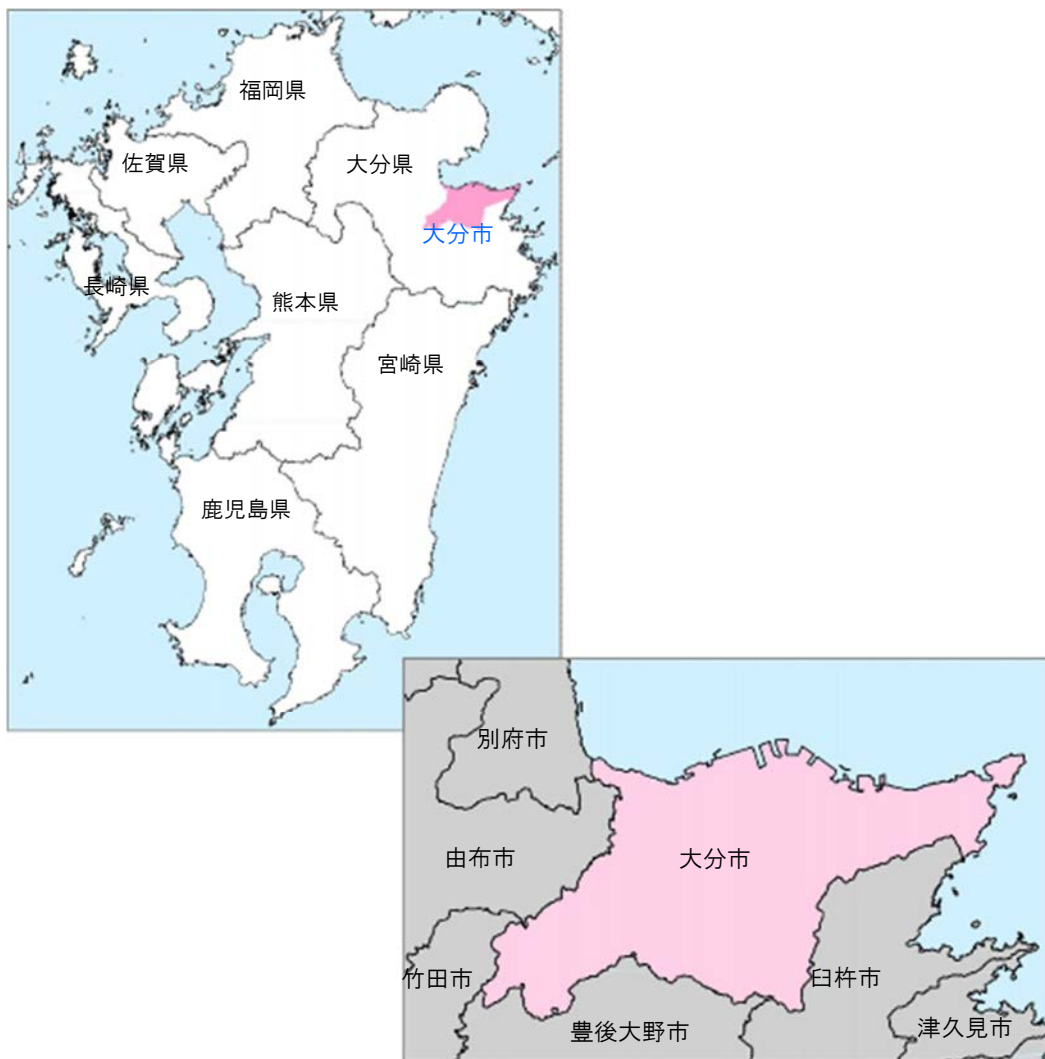


図 - 大分市の位置

(2) 人口動向

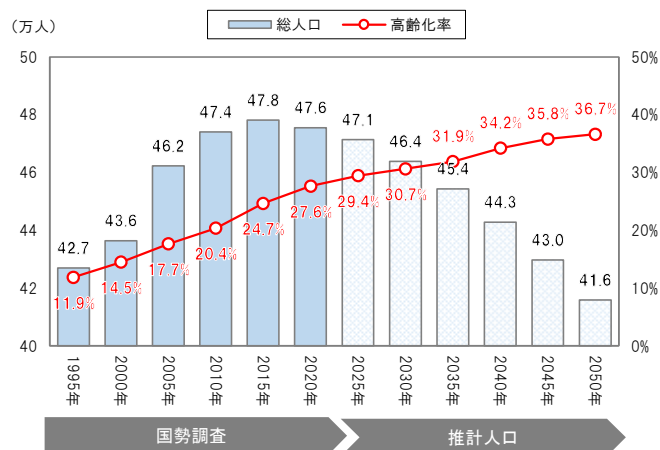
1) 大分市の人口と高齢化の状況

- 総人口は減少傾向にあり、将来はさらに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、将来はさらに増加することが予想される。

本市の人口は、2020（令和2）年で475,614人（国勢調査）となっていて、人口は前回調査から減少しています。

国立社会保障・人口問題研究所の公表によると、2030（令和12）年に463,901人、2035（令和17）年に454,389人とさらに減少することが見込まれています。

一方、高齢化率は、2020年（令和2）年で27.6%となっており、1995（平成7）年から高齢化が進行し、将来推計によると2050（令和32）年には36.7%に達することが見込まれています。

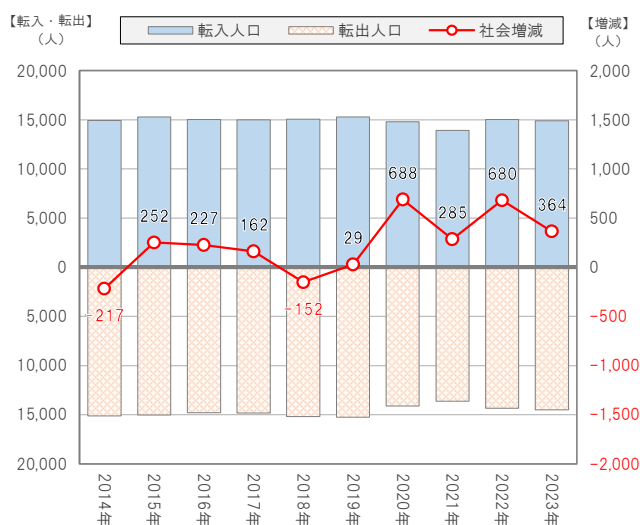


資料：国勢調査・国立社会保障人口問題研究所
※高齢化率の算出では年齢「不詳」を除く
図 - 総人口と高齢化率の推移

2) 大分市の転入・転出人口

- 人口移動は横ばいで推移しており、転入人口が上回った状況が続いている。

転入人口、転出人口ともに2021（令和3）年に減少しているが、その後回復傾向にあり、全体的に横ばいで推移しています。また、2019（令和元）年からは転入人口が転出人口を上回っています。



資料：大分県の人口推計

図 - 転入・転出人口の推移

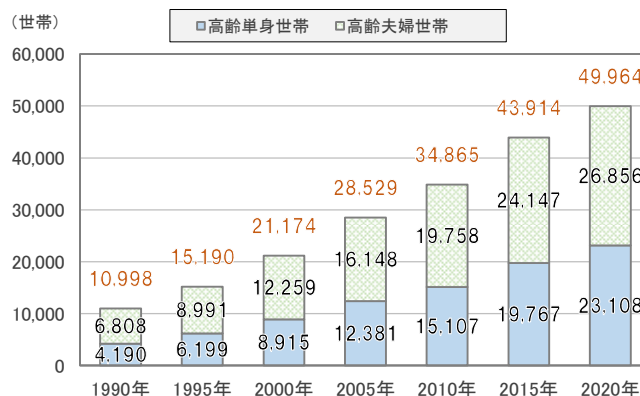


3) 高齢者世帯の状況

- 高齢単身世帯、高齢夫婦世帯数は、ともに 10 年前の約 1.4 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、2020（令和 2）年で 49,964 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

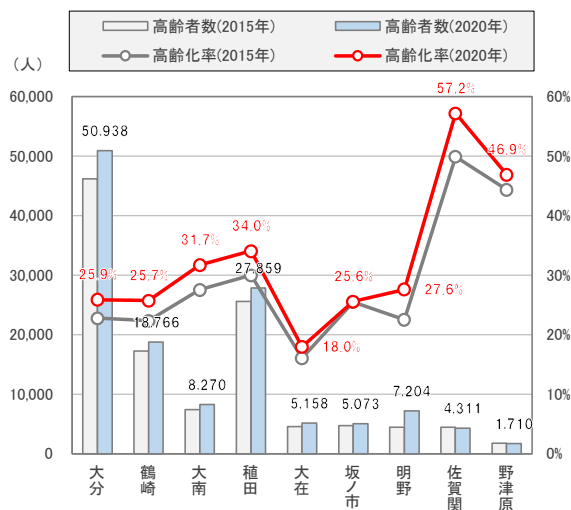
4) 地域別高齢化の状況

- 高齢者人口は、大分地域が最も多く、高齢化率は佐賀関地域、野津原地域が顕著である。

2020（令和 2）年の高齢者の人口を地域別にみると、大分地域が 50,938 人、穂田地域が 27,859 人と高齢者が多い地域があります。

一方、高齢化率でみると、佐賀関地域が 57.2%、野津原地域が 46.9%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（2020 年）

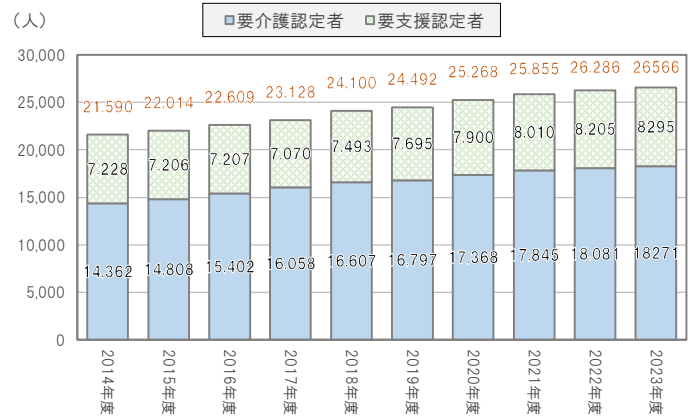
5) 要介護、要支援認定者数の推移

- 要介護、要支援認定者数は増加傾向にあり、2023 年度では 26,566 人となっている。

要介護、要支援認定者数は 2014（平成 26）年度で 21,590 人であったのに対し、2023（令和 5）年度で 26,566 人と、ここ 10 年間で約 5,000 人増加しています。

特に要介護認定者は、2023（令和 5）年度で 18,271 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

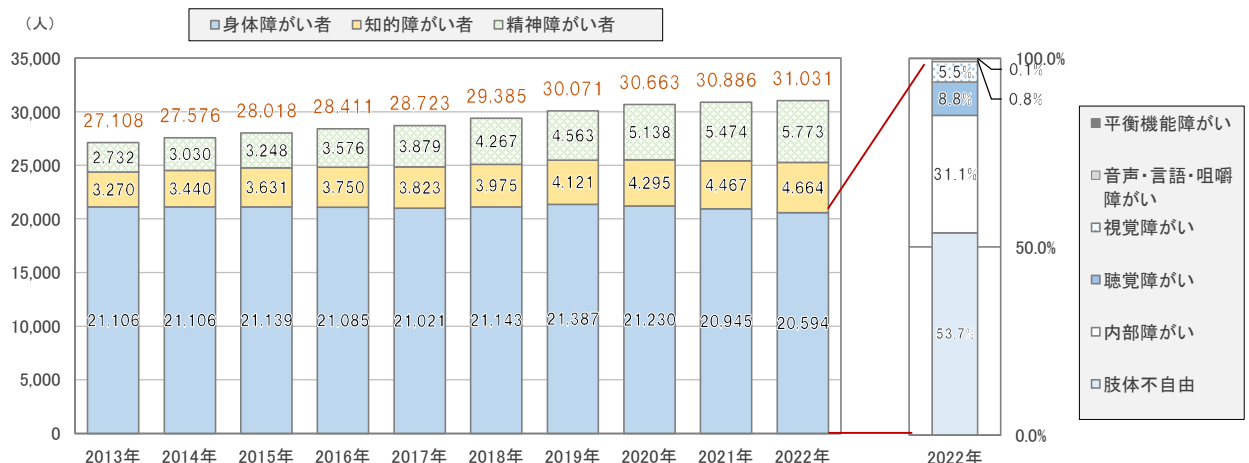
図 - 要介護・要支援認定者数の推移

6) 大分市の障がいのある人の状況

- 障がい者数は増加傾向にあり、2023（令和 5）年で 31,031 人となっている。
- 障がいのある人の中で身体に障がいのある人の割合が多く、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、障がいの種類別にみると身体に障がいのある人が約 7 割を占める状況にあります。

また、2022（令和 4）年度の身体に障がいのある人の内訳は、肢体不自由が 11,064 人（53.7%）と半数以上を占めており、内部障がい（31.1%）、聴覚障がい（8.8%）、視覚障がい（5.5%）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



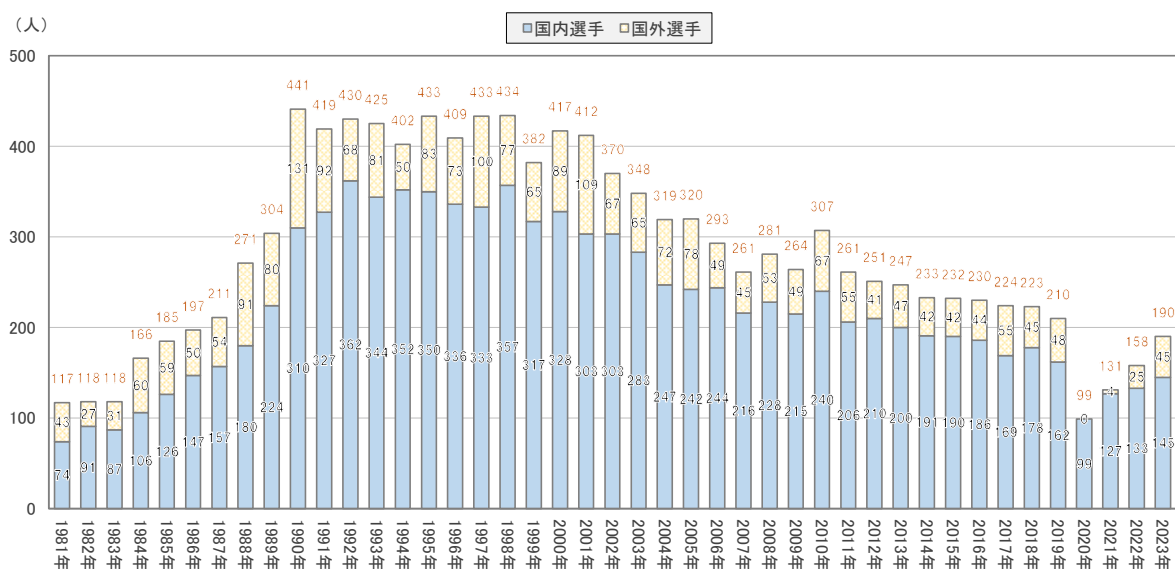
7) 大分国際車いすマラソンの参加者数の推移

●大分国際車いすマラソンは、国内外の車いすの選手が 190 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は、1981（昭和 56）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。

1990（平成 2）年から 2002（平成 14）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、現在でも国内選手と国外選手が合計 190 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

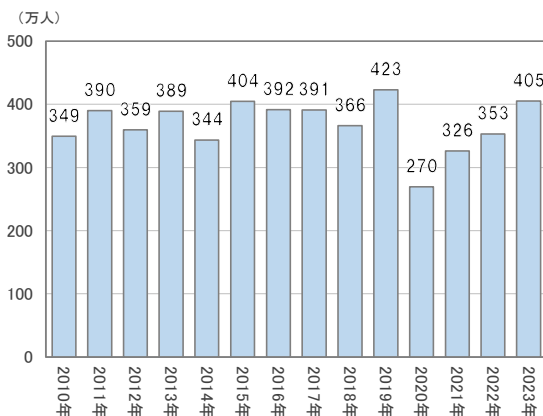
- コロナ禍で観光客数は減少したものの、2023(令和 5)年は約 405 万人となっており、回復傾向で推移している。

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。

2015(平成 27)年には急激な増加を見せ、2016(平成 28)年から2018(平成 30)年にかけて減少を示しているものの、2019(平成 31)年には 423 万人となっており、高い観光客数で推移しています。

コロナ禍の影響で 2020(令和 2)年には急激に減少したものの、近年は回復傾向となっています。

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

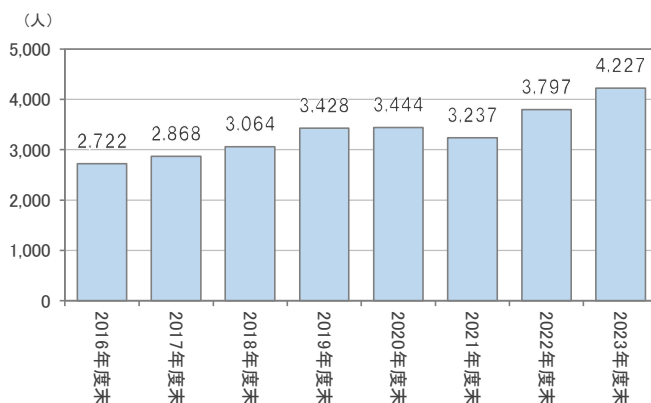
図 - 観光客数の推移

9) 外国人住民数の推移

- 外国人住民数は、2023 年度末に 4200 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(平成 28)年度末～2023(令和 5)年度末において、増加傾向を示しており、2023(令和 5)年度末には 4227 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

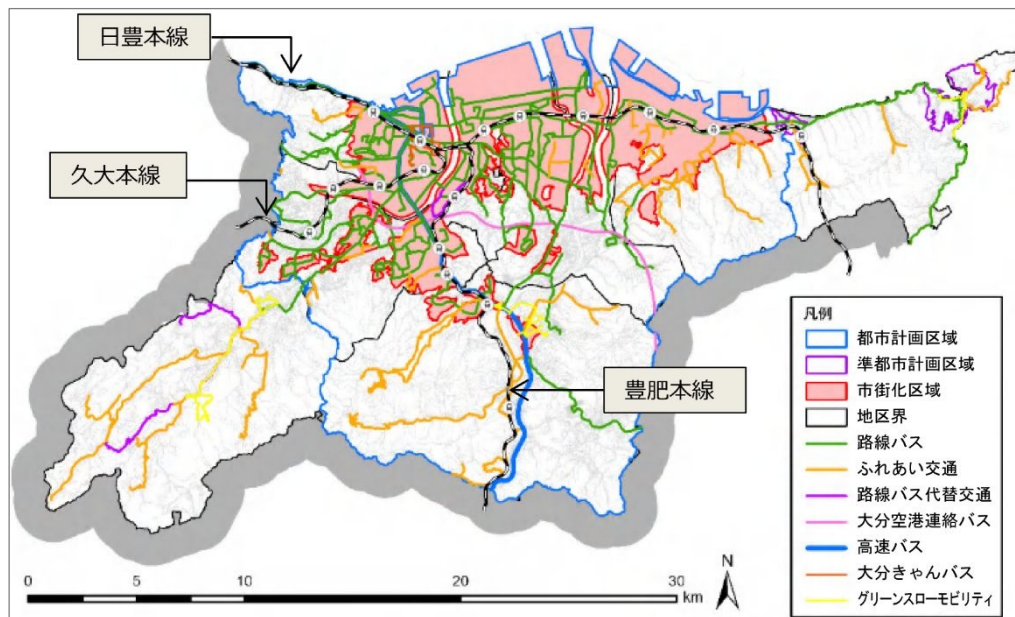
1) 交通体系

- 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。

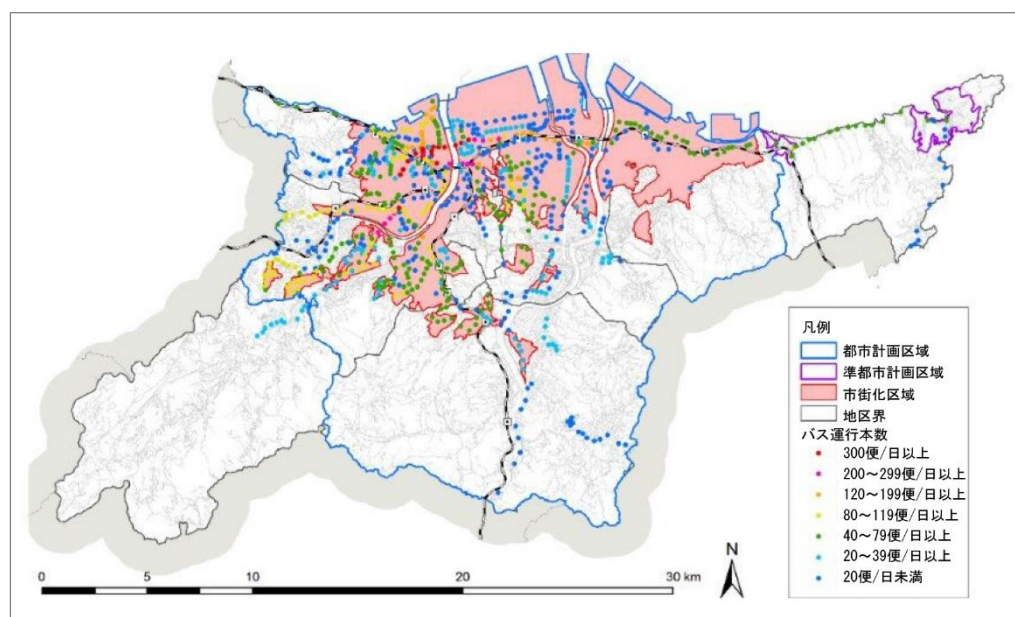
路線バスは、鉄道網の間をカバーするように各地を結んでいます。佐賀関と野津原は、主に路線バスで連絡しています。

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（令和6年3月）

図 - 大分市の公共交通



資料：大分市立地適正化計画（令和6年3月）

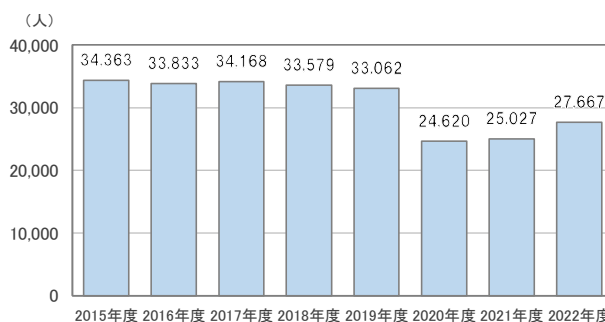
図 - 路線バスの運行本数

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。
- 1日平均利用者数が3,000人を超える駅は、大分駅、大在駅、鶴崎駅となっている。

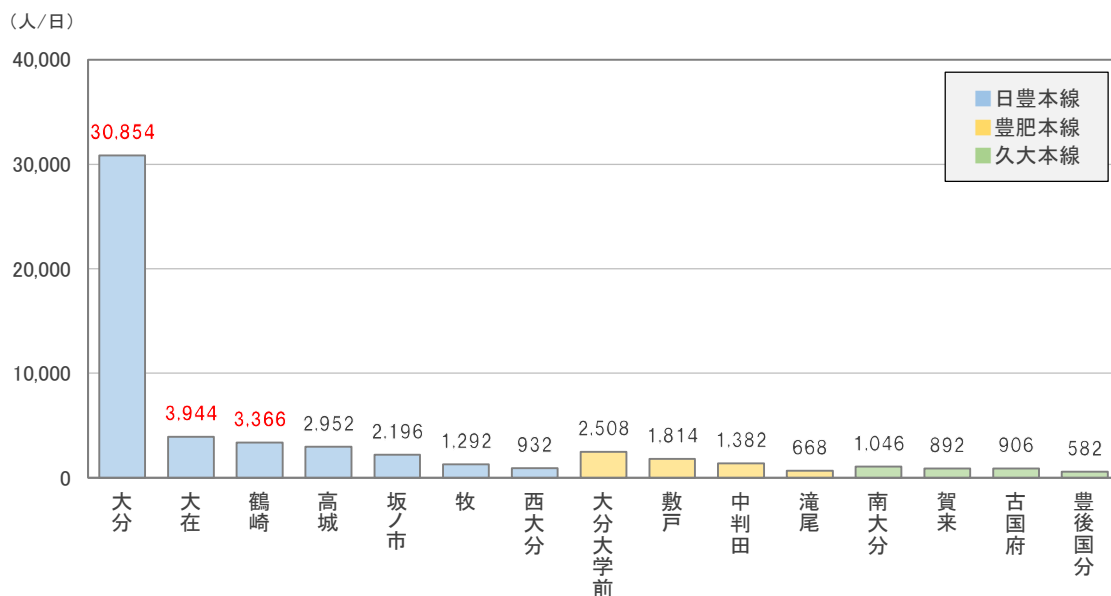
市内の鉄道の1日平均乗車人員の推移をみると、2015（平成27）年度以降は横ばいで推移しているものの、2020（令和2）年にはコロナ禍の影響で乗車人員が減少しています。

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30,854人/日と、市内で最も利用者数が多く、次いで大在駅が3,944人/日、鶴崎駅が3,366人/日、高城駅が2,952人/日となっています。



資料：大分市統計年鑑（令和5年版）をもとに加工

図 - 市内の鉄道の1日平均乗車人員の推移
（2017～2022年に関して一部の駅を除く）



資料：大分市統計年鑑（令和5年版）をもとに加工

図 - 市内の駅別1日平均利用者数（2022年度）【一部の駅を除く】

※1日平均乗車人員は、年間乗車人員を365日で除して算出

※1日平均利用者数は、年間乗車人員を降車人員を想定して2倍した上で365日を除して算出

※竹中駅は2017年以降、幸崎駅は2021年以降、駅別乗車人員数が公表されていないため、上記から除外

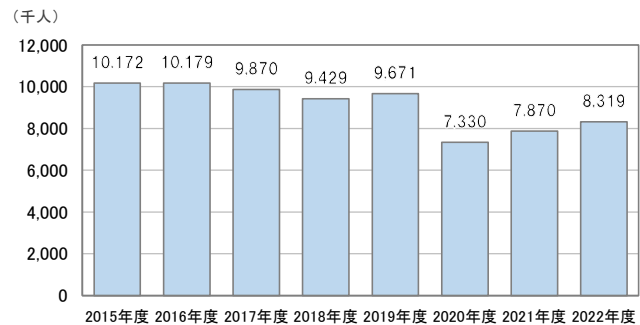


3) バス

●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。バスの乗車人員をみると、2016（平成 28）年度以降は緩やかな減少傾向にあり、2020（令和 2）年度にはコロナ禍の影響で大きく減少しています。

本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。



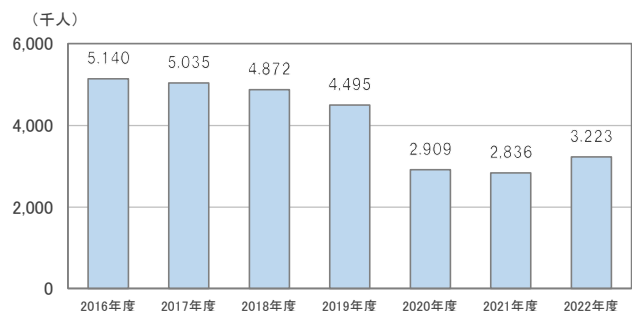
資料：大分市統計年鑑（令和 5 年版）

図 - バス乗車人員

4) タクシー

●タクシーの輸送人員は、減少傾向にある。

本市には法人タクシー事業者 23 社（タクシー協会加盟）があり、タクシーの輸送人員は 2016（平成 28）年度以降は緩やかな減少傾向にあり、2020（令和 2）年度にはコロナ禍の影響で大きく減少しています。



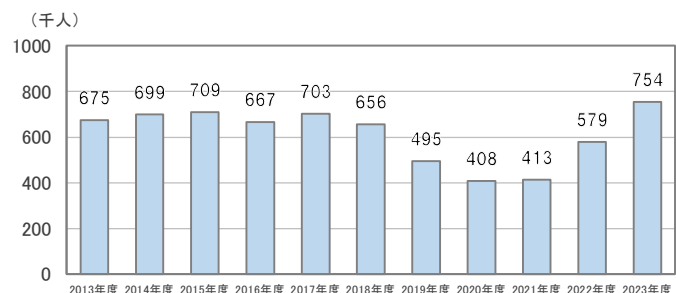
資料：九州運輸要覧

図 - タクシー輸送人員

5) 旅客船

●コロナ禍でフェリー乗降船客数は減少したものの、2023（令和 5）年度は 754 千人となっており、コロナ禍前を上回っている。

本市には旅客船事業者が 3 社あります。フェリーの乗降船客数をみると、2019（令和元）年度以降、コロナ禍の影響で減少しているものの、2023（令和 5）年度は 754 千人となっており、コロナ禍前を上回っています。



資料：大分市統計年鑑（令和 5 年版）

図 - フェリー乗降船客数

5. マスタープランの評価と課題（取組方策）の整理

「4. バリアフリーを取り巻く大分市の状況」なども踏まえて、「5-1. 主要な施設のバリアフリー化の状況」「5-2. 生活関連施設のバリアフリー整備の取組状況」「5-3. バリアフリーに関するソフト施策の実施状況」「5-4. 特定事業の進捗状況」「5-5. 住民アンケート調査」「5-6. ヒアリング調査」などの結果から、マスタープランの評価と課題（取組方策）の整理を行っています。

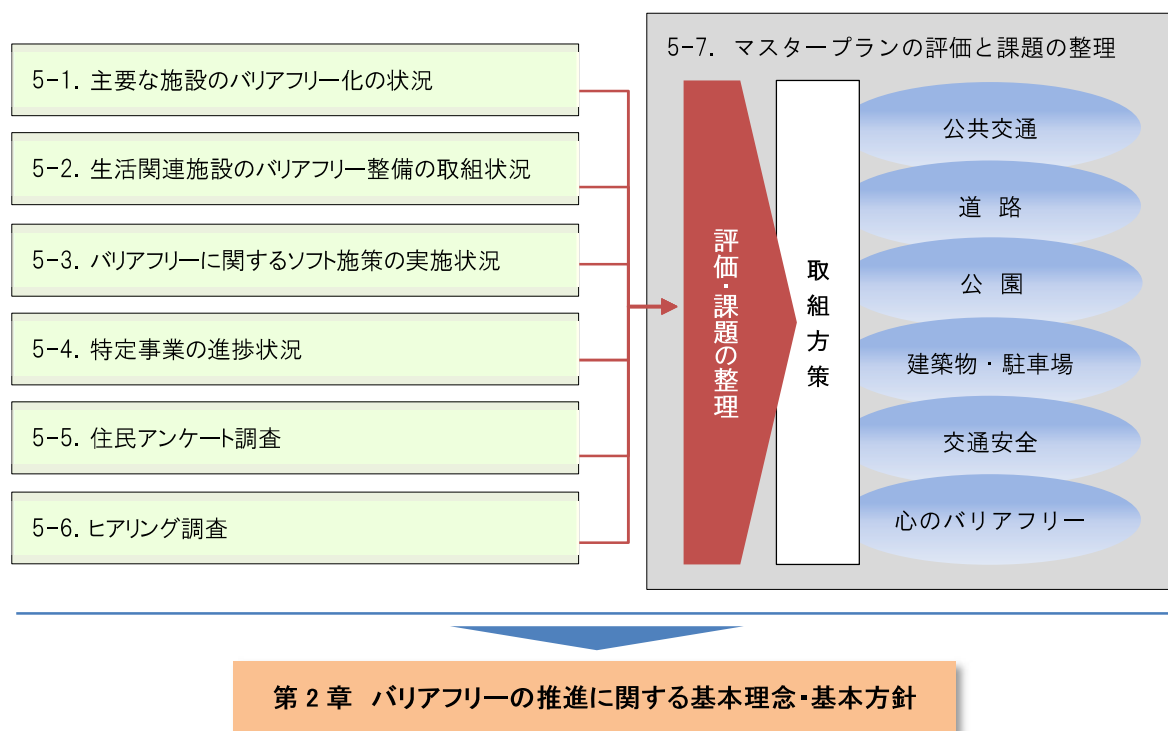


図 - マスタープランの評価と課題の整理（取組方策）の展開イメージ



5-1. 主要な施設のバリアフリー化の状況

(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、車いす使用者専用駐車施設等、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おおむ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（2025(令和7)年3月時点）

	建物階数	エレベーターの有無	多目的トイレ				正面玄関			車いす使用者専用駐車施設の有無
			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）	自動ドアまたはスライドドア	視覚障がい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	○	○	○	×	○	○	○	○	○
大分市役所別館 （荷揚複合公共施設）	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（平成24）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。2016（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2018（平成30）年度、高城駅と大在駅は2021（令和3）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。

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駅については、高齢者や障がいのある人の円滑な移動に向けて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（2023（令和5）年3月時点）

		エレベーターの有無	駅出入口		多目的トイレ				備考
			段差なし（スロープの有含む）	視覚障がい者誘導用ブロックの有無	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	
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	○	○	○	○	○	○	○	1面2線 駅舎と外部を跨線橋で連絡 2021年度に駅のバリアフリー整備
	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	○	○	○	○	○	○	○	2面3線 駅舎とホームを跨線橋で連絡 2021年度に駅のバリアフリー整備
	坂ノ市駅	-	○	○	-	-	-	-	1面2線 駅舎とホームを構内踏切で連絡
	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	-	○	○	-	-	-	-	1面2線 駅舎とホームを構内踏切で連絡
	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

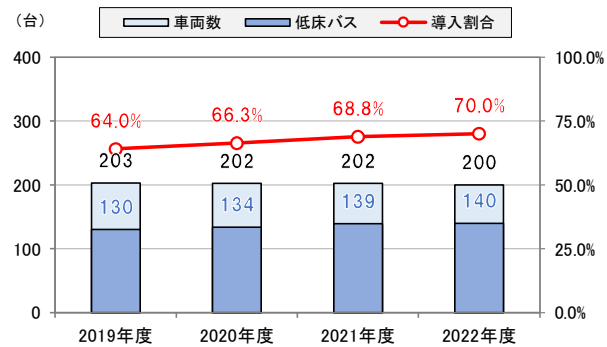
○：対応済み

資料：九州旅客鉄道(株)大分支社



(3) 低床バス

国土交通省の調査によると、2022（令和 4）年度の低床バスの導入割合は、全国平均で 75.9%、本市は、70.0%となっています。近年はコロナ禍の影響もあり導入台数は横ばいとなっています。



資料：大分市都市交通対策課

図 - 大分市の低床バス導入状況

表 - 低床バスの導入割合

年 度	全 国			大分市		
	総車両数	導入車両数	割 合	総車両数	導入車両数	割 合
2019（令和元）年	61,542 台	42,802 台	69.5%	203 台	130 台	64.0%
2020（令和 2）年	57,914 台	41,932 台	72.4%	202 台	134 台	66.3%
2021（令和 3）年	56,457 台	42,077 台	74.5%	202 台	139 台	68.8%
2022（令和 4）年	54,468 台	41,348 台	75.9%	200 台	140 台	70.0%

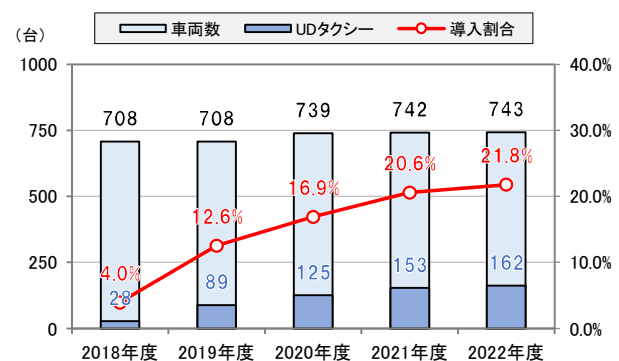
資料（全 国）：自動車交通関係移動等円滑化実績（国土交通省）

資料（大分市）：大分市都市交通対策課

(4) 福祉タクシー・ユニバーサルデザインタクシー

全国の福祉タクシーは、2022（令和 4）年度時点で約 4.5 万台あり、2018（平成 30）年度と比較すると、1.2 倍に増加しています。

本市のユニバーサルデザインタクシー（UD タクシー）は、2018（平成 30）年度 28 台に対して、2022（令和 4）年度は 162 台と増加しています。



資料：大分市都市交通対策課

図 - 大分市の UD タクシー導入台数

表 - 福祉タクシー※車両数

年 度	2018 年 (平成 30 年)	2019 年 (令和元年)	2020 年 (令和 2 年)	2021 年 (令和 3 年)	2022 年 (令和 4 年)
全 国	28,602 台	37,064 台	41,464 台	42,622 台	45,311 台

資料（全 国）：自動車交通関係移動等円滑化実績（国土交通省）

※福祉タクシー（ユニバーサルデザインタクシー含む）

5-2. 生活関連施設のバリアフリー整備の取組状況

大分市バリアフリー基本構想では、大分駅周辺地区で87、鶴崎駅周辺地区で27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大分駅周辺地区で4施設、鶴崎駅周辺地区で3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2020（令和2）年から2023（令和5）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。

(1) 生活関連施設のバリアフリーに関する改修・整備

生活関連施設の整備件数は、年度ごとに6件～12件となっており件数にばらつきがあります。整備内容は多目的トイレや車いす使用者専用駐車施設の設置、段差の解消や視覚障がい者誘導用ブロックの改修など、施設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、基本構想策定時には、実現可能な内容から調整を図り、建築物特定事業を行う施設の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

施設	地区	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	整備概要等
公共施設	大分	1	3	1	2	○和式から洋式への改修 ○トイレの洋便器化、チャイルドシートの設置 ○グレーチング蓋の改修 ○手すりの設置 ○段差の解消 ○車いす使用者専用駐車施設の設置 ○インターホンの位置を低めに改修
	鶴崎	2	-	-	1	
文化施設	大分	2	-	-	-	○トイレ荷物掛けフック補助具の取付 ○ベンチの設置 ○多目的トイレの設置 ○エレベーター・トイレ等の案内表示の設置 ○車いす使用者専用駐車施設の設置 ○バリアフリースイートの設置 ○手すりを設置
	鶴崎	-	1	3	1	
福祉施設	大分	2	2	-	-	○視覚障がい者誘導用ブロック改修 ○車いす使用者専用駐車施設の設置
	鶴崎					
商業施設	大分	1	1	-	-	○車いす使用者専用駐車施設の設置 ○段差の解消、視覚障がい者誘導用ブロックの設置、エレベーター・トイレ棟の案内表示の設置 ○多目的トイレの設置、通路や出入り口の拡幅、車いす使用者専用駐車施設の設置 ○休憩スペース及び多目的トイレの整備
	鶴崎	1	-	-	-	
医療施設	大分	-	1	1	-	○多目的トイレの設置 ○バリアフリースイートの設置
路外駐車場	大分	-	1	-	-	○車いす使用者専用駐車施設の設置
宿泊施設	大分	1	-	-	-	○段差の解消
学 校	大分	-	-	1	1	○校舎を新築。段差の解消、視覚障がい者誘導用ブロック・ベンチ・手すり・バリアフリースイート・車いす使用者専用駐車施設、エレベーター・トイレ等の案内表示の設置を行った。
公 園	大分	1	-	-	-	○タイルの剥がれを修繕
その他	大分	-	-	-	1	○段差の解消 ○視覚障がい者誘導用ブロックの設置
	鶴崎	1	1	-	-	



(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、多くの施設で毎日点検や定期点検が実施されていることがわかります。

表 - 生活関連施設のバリアフリーに関する点検の件数

	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度
毎日点検している	29	37	36	39	39
1 か月に 1 度点検している	21	11	9	13	11
半年に 1 度点検している	8	48	13	6	14
1 年に 1 度点検している	5	8	8	9	12
その他	23	21	9	8	15
点検はしていない	16	11	11	11	7
合計施設数	102	136	86	86	98

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

生活関連施設のうち、研修等を行っているのは、年度ごとに全体で 41～96 件となっており、研修内容は、接遇や介助に関する研修が多くなっています。

なお、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ているため、公共交通事業者において教育・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

研修内容	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	備考（主な内容）
接遇研修	19	14	13	34	16	○障がいのある人に対する研修を行っている。 ○障がいのある人に対する理解と対応を学ぶための研修を行っている。 ○人権問題等職場研修を行っている。 ○バリアフリーに特化した研修はないが、各種研修において障がい者配慮に関する講義等を行っている。 ○施設、設備についての苦情要望等 ○不祥事防止研修 ○障がい者差別解消について
介助研修	5	3	10	25	8	
マナー研修	6	10	9	14	12	
施設の設備についての研修	6	14	8	18	14	
その他	5	7	6	5	3	
合計	41	48	46	96	53	—

注：件数は施設の重複あり

5-3. バリアフリーに関するソフト施策の実施状況

(1) バリアフリーに関するソフト施策

マスタープランでは、「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、大分市全体で増加しており、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さまざま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】・市民への啓発活動として、福祉副読本の作成や「心のバリアフリー研修」の開催、イベント等での啓発活動を行った。
- 【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89件登録されています。



○人権啓発センター（ヒューレおおいた）での様子

児童生徒の人権尊重意識の醸成を図るため、小・中学校及び義務教育学校の児童生徒を対象とした人権講話や体験学習を実施しています。



○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	心のバリアフリーの取組	実施状況 2023(令和 5)年度						
気づく・知る	□市民への啓発活動	・「心のバリアフリー研修」として、障がいとは何かを正しく理解し、どのような配慮が必要かを知り、実際にサポートできるようになることを目的とした研修を実施。 ・福祉副読本を作成し、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	・JR 九州ホームページにて、利用者が駅のバリアフリー化の状況が確認できるよう、継続して努めている。 ・大分バリアフリーマップにより大分市内の各施設を紹介（令和 5 年 10 月末現在 769 施設登録。県全域では 3,292 施設） ・NPO 法人自立支援センターおおいたへの補助により事業実施 ・同法人が運営する HP、別府・大分バリアフリースターセンター(https://barifuri-oita.com/)をリニューアルし、おおいたユニバーサルデザインマップとして令和 6 年 1 月に公開						
	□イベント等にあわせて、視覚障がい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	・バリアフリーに関するアンケート調査（対象：3,500）、生活関連施設アンケート調査（対象：163）において、心のバリアフリーについてのチラシを配布した。						
	□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）	【大分駅】 ・大分駅コンコースにおいて、「自転車の通行の際は押して通行頂くよう」スポット放送を活用し啓発活動を行っている。 ・大分駅 8 か所に「自転車の通行の際は押して通行頂く」内容のポスターを掲出している。 ・「おでかけ自転車マナーアップ教室」を小学校 13 校、中学校 3 校で実施した。 ・「マナーアップ推進モデル校」として高校 3 校を指定し、警察と連携して各校 2 回の街頭啓発を実施した。 ・自転車ルール・マナーの周知・啓発に向けた街頭啓発を 16 回実施した。 ・60 歳以上の高齢者を対象に自転車安全講習会を 3 回実施した。 ・自転車のルール・マナーに対する理解を深めてもらうため、「自転車が似合うまちおおいた」をテーマとした標語コンクールを実施した。（上記はいずれも令和 5 年 11 月 27 日現在）						
	□自動車利用者への啓発活動（車いす使用者専用駐車施設の適正な利用、違法駐車防止等）	・「あったか・はーと駐車場」協力施設・区画数(令和 5 年 10 月末現在) (大分市)378 施設・721 区画 (大分県)1,308 施設・2,481 区画 ・「あったか・はーと駐車場利用証」交付枚数(令和 5 年 10 月末現在) (大分市)令和 5 年度 1,702 件 (大分県)令和 5 年度 3,032 件 ・ホームページ等を通じての制度周知と適正利用の啓発を実施						
	□バリアフリー体験・講座等の開催	(1) 心のバリアフリー研修を 6 回開催（11 月末時点） (2) 10 月 21 日に大分いこいの道広場で開催。 (3) 衣服に悩みを持つ障がいのある人やその家族を支援するため、服飾デザイナーを講師に迎え、障がいのある人向けの服づくり等の講座を 6 月 24 日に開催。 (4) 大分市のバリアフリーの取組やスイスの文化等を紹介するイベント「スイスフェア」を 11 月 18 日にガレリア竹町ドーム広場で開催。						
理解する		福祉学習講座 令和 5 年度（11 月末現在） <table> <tr> <td>小学校</td> <td>24 校</td> <td>2,440 人</td> </tr> <tr> <td>中学校</td> <td>4 校</td> <td>733 人</td> </tr> </table>	小学校	24 校	2,440 人	中学校	4 校	733 人
小学校	24 校	2,440 人						
中学校	4 校	733 人						

視点	心のバリアフリーの取組	実施状況 2023(令和5)年度
理解する	□交通事業者による情報案内・介助の充実	・エリア別2回、業種別6回開催予定。
		・空港バスにリフト付き車両を導入 ・乗務員への車イス乗降訓練を実施 ・乗務員教育での一般救急講座を実施 ・附属小学校、春日町小学校にてバスの乗り方教室を実施（車イス乗車体験含む）
		参加者 4月：4名（事務職4名） 6月：5名（乗務員4名・整備職1名） 10月：1名（乗務員1名） 大分市立三佐小学校 9/14 4年生 1クラス 大分市立田尻小学校 10/19 2年生 2クラス 大分市立横瀬小学校 10/27 3年生 2クラス 大分市立川添小学校 10/31 1～3年生 3クラス 大分市立日岡小学校 11/14 2年生 2クラス 大分市立東植田小学校 11/21 5年生 2クラス スロープ付き車両で車いすによる乗車体験を行った。
		・お身体の不自由なお客さまやご高齢のお客さまなどへの介助・接遇に関する知識・技術の習得を目的として、サービス介助士資格取得講座を開催している。 ・視覚・聴覚各障がい当事者団体にご協力いただき、目の不自由な方への手引き方法や、手話の勉強会を実施した。
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	・高城駅を活用して障がい当事者団体のバリアフリー体験会を実施した。
	□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）	（1）心のバリアフリー研修を6回開催（11月末時点） （2）10月21日に大分いこいの道広場で開催。 （3）衣服に悩みを持つ障がいのある人やその家族を支援するため、服飾デザイナーを講師に迎え、障がいのある人向けの服づくり等の講座を6月24日に開催。 （4）大分市のバリアフリーの取組やスイスの文化等を紹介するイベント「スイスフェア」を11月18日にギャラリー竹町ドーム広場で開催。
	□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	・「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。 （R5.11.16時点での登録数84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	・まちなかの道路空間にベンチ設置を行う社会実験を行った（9基設置）
	□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	・コーディネーター2名を大分県社会福祉協議会に配置 ・市町村職員向けの研修会の開催や市町村が主催する地域向け説明会での説明等実施 ・計画作成支援者が要配慮者への説明に使用できる動画の作成 ・避難行動要支援者（情報提供同意者）数 令和5年度（10月末現在） 5,333人 ・避難に関する個別計画の作成 令和5年度（10月末現在） 5,128人 ・補助金申請件数 令和5年度（10月末現在） 184防災会（225自治区）



(2) マスタープラン策定後に実施した「心のバリアフリー」を推進するための取組

1) 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

○バリアフリーに関する講演会を開催（令和2年11月5日実施）

「だれもが自由にどこへでも行けるまちづくり～バリアフリーから見る大分市の現在（いま）～」と称し、まちづくり情報カフェの一環として、バリアフリーに関する講演会を開催

○「大分国際車いすマラソン選手学校交流事業」の実施（令和4年11月21日実施）

共生社会ホストタウンとしての交流相手国であるスイス連邦の大使館職員の講話や、車いすマラソン出場選手との交流により、共生社会を学ぶことを目的に開催



図 - 講演会の開催チラシ

○「輪い笑い（わいわい）フェスタ！大分市福祉のつどい」を開催（令和4年10月22日実施）

「広げよう！心のバリアフリー」をテーマに、ふれあいを通して、障がいのある人もない人も相互に理解を求めるとともに、障がいのある人の自立と社会参加の促進を目的に開催

2) 理解を深めるための啓発・広報活動

○「ベビーカーマークについてのお知らせ」（更新日：令和4年8月29日）

大分市のHPでベビーカーマークについて情報発信



図 - ベビーカーマーク

○「ヘルプマーク・ヘルプカードを知っていますか？」（更新日：令和5年5月25日）

大分市のHPでヘルプマーク・ヘルプカードについて情報発信するとともに、ヘルプマークとヘルプカードを配布



図 - ヘルプマーク・ヘルプカード

【参考】国土交通省の「心のバリアフリー」を推進するための取組事例

○高齢者障がい者等用施設等の適正利用推進キャンペーン（令和4年12月3日～令和5年1月9日）

- ・バリアフリースイレ、車いす使用者専用駐車施設等、旅客施設等のエレベーター、車両等の優先席等の適正な利用の推進に向けて、キャンペーンを実施
- ・「障がいの社会モデル」の考え方を普及させ、「心のバリアフリー」を推進



図 - 適正利用推進キャンペーンポスター

○ベビーカー利用に関するキャンペーン（令和5年5月1日～5月31日）

- ・公共交通機関等でベビーカーを利用しやすい環境作りに向けて、ベビーカー使用者及び周囲の方の相互の理解を深めるため、「こども家庭庁」とも共有するなど連携して、キャンペーンを実施
- ・キャンペーンを通じて、ベビーカーマークの認知度の向上にも努める



図 - ベビーカーキャンペーンポスター



5-4. 特定事業の進捗状況

(1) 特定事業計画における事業進捗状況の整理

1) 大分駅周辺地区

大分駅周辺地区の特定事業計画の進捗率は、2024（令和6）年度末で94%となっています。種別では、道路特定事業が100%、建築物特定事業が78%、交通安全特定事業が100%となっています。

特定事業までの位置付けには至っていない関連事業計画の事業は、2024（令和6）年度末の進捗率が全体で13%となっています。

表 - 特定事業計画進捗状況（2024年度末）

種 別	事業数	未着手	実施中	完 了	2024(R6) 進捗率
道 路	15	0	0	15	100%
建 築 物	9	2	0	7	78%
交通安全	11	0	0	11	100%
全 体	35	2	0	33	94%

表 - 関連事業計画進捗状況（2024年度末）

種 別	事業数	未着手	実施中	完 了	2024(R6) 進捗率
公共交通	4	0	4	0	0%
道 路	11	8	1	2	18%
交通安全	1	1	0	0	0%
全 体	16	9	5	2	13%

完了した特定事業（2024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	着手年度	完了年度	事業者名
道路	国道 10 号	東大道 1 丁目交差点 ～末広町交差点	L=1,500m	視覚障がい者誘導ブロックの改良	L=290m	2020 (R2)	2022 (R4)	国土交通省 (大分河川国道事務所)
				立体横断施設(横断歩道橋)の補修	1 箇所	2021 (R3)	2022 (R4)	
	国道 197 号	寿町～大分県庁	L=1,200m	路面補修	1 箇所	2022 (R4)	2022 (R4)	大分県 (大分土木事務所)
				排水施設の溝幅補修	1 箇所	2021 (R3)	2021 (R3)	
	国道 210 号	新町～大道	L=900m	歩道橋撤去	1 箇所	2020 (R2)	2020 (R2)	
				排水施設の溝幅補修	7 箇所	2021 (R3)	2023 (R5)	
	(主要地方道) 大分臼杵線	大道～上野	L=1,100m	点字誘導の設置	1 箇所 (40m)	2021 (R3)	2021 (R3)	
				排水施設の溝幅補修	3 箇所	2021 (R3)	2022 (R4)	
	(県道)大分港線	昭和通り交差点～新川	L=600m	排水施設の溝幅補修	5 箇所	2022 (R4)	2023 (R5)	
	(市道) 中央通り線	国道 10 号大分駅前交差点 ～国道 197 号昭和通り交差点	L=500m	擦り付け舗装の補修	10 箇所	2022 (R4)	2022 (R4)	大分市
				視覚障がい者誘導ブロック塗直し (退色・剥がれ箇所)	L=425m	2022 (R4)	2024 (R6)	
	(市道) 大道金池線	国道 210 号大道町 1 丁目交 差点 ～県庁前古国府線上野町交差点	L=1,200m	バス停部視覚障がい者 誘導ブロック敷設(アプローチ部)	4 箇所	2024 (R6)	2024 (R6)	
	(市道) 末広町大道線	国道 10 号末広町交差点 ～大分臼杵線美術館入口交差点	L=1,000m	バス停部視覚障がい者 誘導ブロック敷設(アプローチ部)	2 箇所	2024 (R6)	2024 (R6)	
建築物	(市道) 中央住吉 2 号線	国道 10 号中央町入口交差点 ～中央町南春日線交差点	L=350m	集水樹グレーチングの取替	1 箇所	2022 (R4)	2022 (R4)	国土交通省 (大分河川国道事務所)
	(市道) 金池桜ヶ丘線	要町交差点～金池南 1 丁目交 差点間の横断歩道	L=1,200m	擦り付け舗装の設置(段差解消)	L=10m	2021 (R3)	2021 (R3)	大分市
	大分市役所	大分市 荷揚町	延床面積 約 42,048 m ²	本庁舎東側トイレ改修工事	3 箇所	2020 (R2)	2021 (R3)	大分市
	大分市保健所	大分市 荷揚町	延床面積 約 5,147 m ²	和式便所から洋式便所への改修	3 箇所	2020 (R2)	2020 (R2)	
	大分市立 金池小学校	大分市 金池町	延床面積 約 13,000 m ²	多目的トイレの設置	5 箇所	2021 (R3)	2022 (R4)	
				エレベーターの設置	2 箇所	2021 (R3)	2022 (R4)	
				車いす使用者用駐車施設設置	2 箇所	2021 (R3)	2022 (R5)	
	大分市立 かないけ 認定こども園	大分市 金池町	-	多目的トイレの設置	1 箇所	2021 (R3)	2022 (R4)	
				車いす使用者用駐車施設設置	1 箇所	2021 (R3)	2022 (R4)	
交通安全	国道 10 号	末広町交差点	1 箇所	エスコートゾーン補修	3 本	2021 (R3)	2021 (R3)	大分県警察
		顕徳町一丁目交差点	1 箇所	エスコートゾーン補修	2 本	2020 (R2)	2020 (R2)	
		顕徳町二丁目交差点	1 箇所	エスコートゾーン設置(新設)	2 本	2020 (R2)	2020 (R2)	
	国道 197 号	二の井橋西	1 箇所	音響式信号機設置	1 箇所	2022 (R4)	2022 (R4)	
		城址公園先交差点	1 箇所	エスコートゾーン補修	1 本	2020 (R2)	2020 (R2)	
	(主要地方道) 大分臼杵線	大分いこいの道南交差点	1 箇所	エスコートゾーン補修	1 本	2022 (R4)	2022 (R4)	
	(市道) 中央通り線	祝祭の広場西側交差点	1 箇所	エスコートゾーン補修	2 本	2020 (R2)	2020 (R2)	
	(市道) 末広町大道線	さくらの杜高等支援学校西側	1 箇所	エスコートゾーン補修	1 本	2021 (R3)	2021 (R3)	
		東大道一丁目 12 番南西交差点	1 箇所	エスコートゾーン補修	4 本	2021 (R3)	2021 (R3)	
		末広町一丁目 6 番南西交差点	1 箇所	エスコートゾーン補修	4 本	2021 (R3)	2021 (R3)	
	(市道) 要町東西線	大分駅前交番南側	1 箇所	エスコートゾーン補修	1 本	2021 (R3)	2021 (R3)	



2) 鶴崎駅周辺地区

鶴崎駅周辺地区の特定事業計画の進捗率は、2024（令和 6）年度末で 100%となっています。しかし、国道 197 号の拡幅事業など、主要な道路事業が完了していないため検討中の事業があります。

特定事業までの位置付けには至っていない関連事業計画の事業は、2024（令和 6）年度末の進捗率が全体で 33%となっています。

表 - 特定事業計画進捗状況（2024 年度末）

種 別	事業数	未着手	実施中	完 了	2024(R6) 進捗率
道 路	5	0	0	5	100%
都市公園	4	0	0	4	100%
建 築 物	10	0	0	10	100%
交通安全	6	0	0	6	100%
全 体	25	0	0	25	100%

表 - 関連事業計画進捗状況（2024 年度末）

種 別	事業数	未着手	実施中	完 了	2024(R6) 進捗率
道 路	12	8	0	4	33%
全 体	12	8	0	4	33%

完了した特定事業（2024年度末時点）

種別	施設・路線名	事業場所	延長/面	内容	実施事業	着手年度	完了年度	事業者名
道路	国道 197 号	東鶴崎～ 乙津橋東交差点	L=1,200m	支障となるストリートファニチャー などの撤去・移設	2 箇所	2021 (R3)	2021 (R3)	大分県 (大分土木事務所)
				排水施設の溝幅補修	3 箇所	2021 (R3)	2022 (R4)	
	(県道) 鶴崎大南線	鶴崎駅入口交差点～ 皆春	L=800m	歩道の改修・点字誘導の設置	L=170m	2023 (R5)	2024 (R6)	
				排水施設の溝幅修正	3 箇所	2023 (R5)	2023 (R5)	
	鶴崎駅前広場	鶴崎駅前広場	L=120m	集水柵グレーチングの取替	2 箇所	2022 (R4)	2022 (R4)	大分市
建築物	鶴崎公民館	大分市 東鶴崎	延床面積 2,859 ㎡	エレベーター設置	1 箇所	2020 (R2)	2021 (R3)	大分市
				多目的トイレ設置	2 箇所	2020 (R2)	2020 (R2)	
				車いす使用者専用駐車施設の設置	1 箇所	2022 (R4)	2022 (R4)	
				エスぺランサ・コレジオ (社会教育施設)の集約	236 ㎡	2020 (R2)	2020 (R2)	
				鶴崎老人いこいの家の集約	169 ㎡	2023 (R5)	2023 (R5)	
	鶴崎公民館 (集会室棟)	大分市 東鶴崎	延床面積 2,395 ㎡	エレベーター設置	1 箇所	2021 (R3)	2022 (R4)	
				多目的トイレ設置	2 箇所	2021 (R3)	2022 (R4)	
				車いす使用者専用駐車施設の設置	2 箇所	2021 (R3)	2022 (R4)	
				スロープ設置	1 箇所	2021 (R3)	2022 (R4)	
	毛利空桑記念館	大分市 鶴崎	改修面積 約 20.3 ㎡	トイレバリアフリー化改修	1 箇所	2021 (R3)	2021 (R3)	
都市公園	鶴崎公園	大分市東鶴崎1丁目	200m	園路の改良	L=200m	2022 (R4)	2024 (R6)	大分市
			1 箇所	ベンチの設置	1 箇所	2023 (R5)	2023 (R5)	
			1 箇所	水飲み場の改修	1 箇所	2024 (R6)	2024 (R6)	
			2 箇所	車いす使用者専用駐車施設の設置	2 箇所	2024 (R6)	2024 (R6)	
交通安全	国道 197 号	西鶴崎 3 丁目	1 箇所	音響式信号機設置	1 箇所	2023 (R5)	2024 (R6)	大分県警察
		鶴崎駅入口	1 箇所	音響式信号機設置	1 箇所	2021 (R3)	2021 (R3)	
		中鶴崎 2 丁目	1 箇所	音響式信号機設置	1 箇所	2023 (R5)	2024 (R6)	
	(県道) 鶴崎停車場線	鶴崎駅前	1 箇所	音響式信号機設置	1 箇所	2022 (R4)	2022 (R4)	
		鶴崎駅前交差点	1 箇所	エスコートゾーン新設	2 本	2021 (R3)	2021 (R3)	
		鶴崎駅ロータリー	1 箇所	エスコートゾーン補修	1 本	2020 (R2)	2020 (R2)	



5-5. 住民アンケート調査

2020（令和2）年度に策定した「大分市バリアフリーマスタープラン」を改訂するに当たり、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ました。

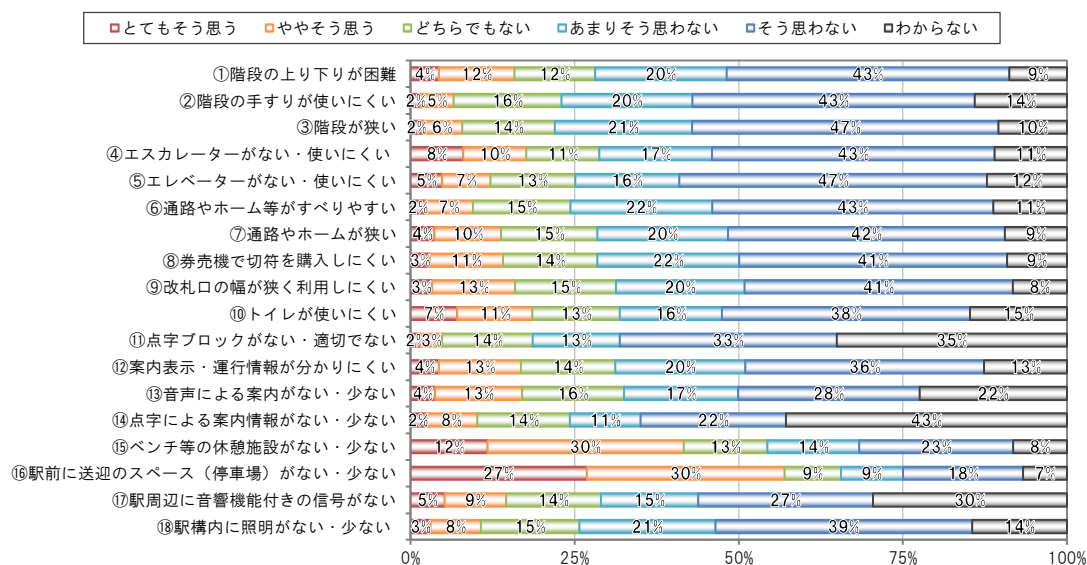
（1）アンケート調査概要

- 調査期間：2023（令和5）年10月20日～2023（令和5）年11月30日
- 調査対象：大分市居住の15歳～79歳の市民から3,500人を無作為抽出（障がいのある人、高齢者等に限定しない）
- 調査方法：郵送配布、郵送及びWEB回収
- 回収率：32.9%（有効回答数：1147人、有効発送数：3,483人）

（2）調査結果（抜粋）

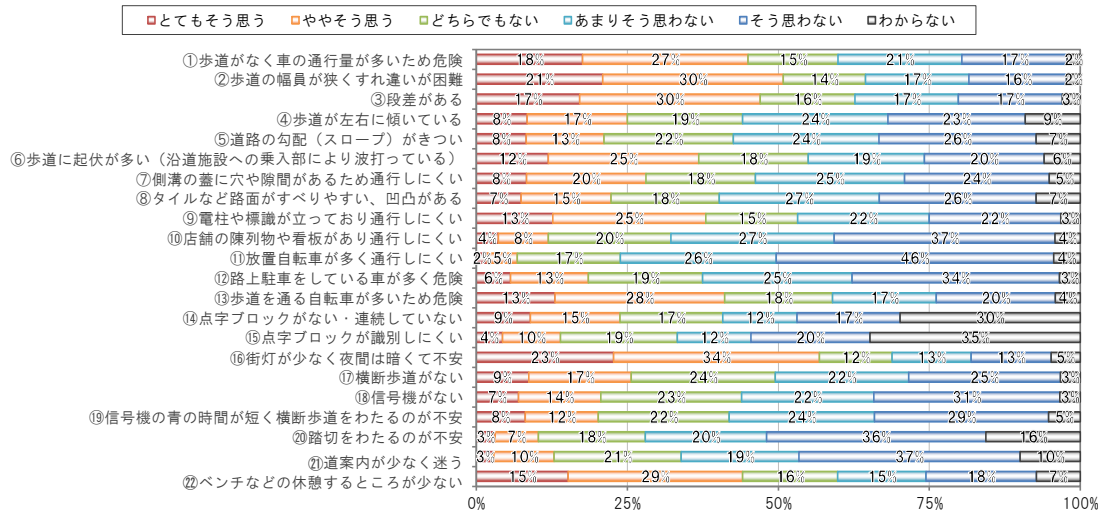
問8：もっとも利用する駅で困ること、気づくこと

「⑯駅前に送迎のスペースがない・少ない」が最も多く、次いで「⑮ベンチ等の休憩施設がない・少ない」「④エスカレーターがない・使いにくい」「⑩トイレが使いにくい」となっている。また、「⑭点字による案内情報がない・少ない」「⑪点字ブロックがない・適切でない」「⑰駅周辺に音響機能付きの信号がない」など、視覚に障がいのある人に関連する施設については約3割が「わからない」と回答している。



問10：よく利用する道路で困ること、気づくこと

「⑯街灯が少なく夜間は暗くて不安」が最も多く、次いで「②歩道の幅員が狭くすれ違いが困難」「③段差がある」「⑫ベンチなどの休憩するところが少ない」となっている。また、「⑮点字ブロックが識別しにくい」「⑭点字ブロックがない・連続していない」など誘導ブロックの設置状況については約3割が「わからない」と回答している。



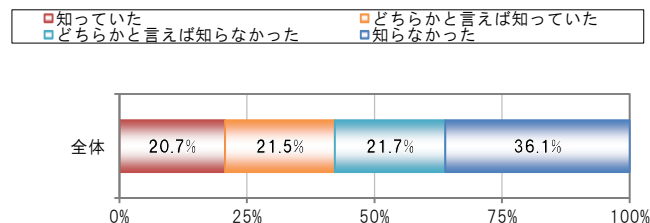
問12：「心のバリアフリー」の認知度

心のバリアフリーの認知度について「知っていた」「どちらかと言えば知っていた」が42.2%、「どちらかと言えば知らなかった」「知らなかった」が57.8%となっている。

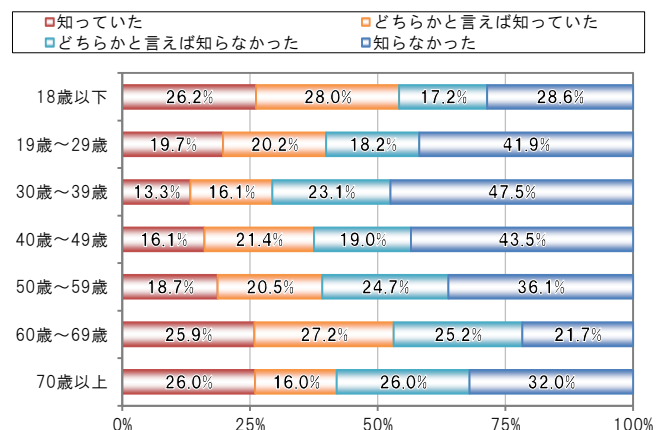
年齢別に「知っていた」「どちらかと言えば知っていた」の割合についてみると、「18歳以下」が54.2%と最も多く、次いで「60～69歳」が53.1%、「70歳以上」が42%となっている。

若い世代と高齢世代で心のバリアフリーの認知度が高い傾向となっている。

【全体】



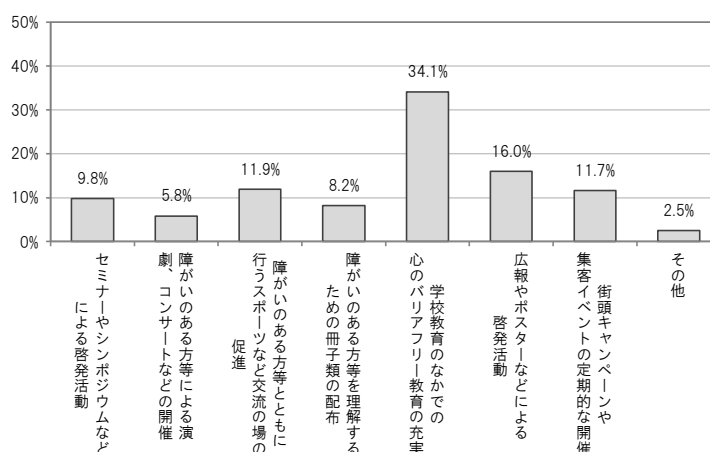
【年齢別】





問 15：「心のバリアフリー」推進のために必要な取組

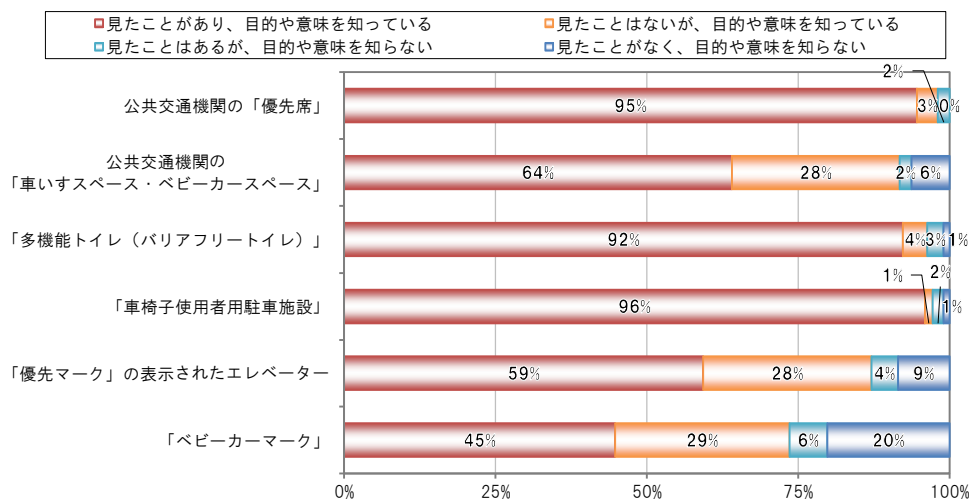
「学校教育のなかでの心のバリアフリー教育の充実」が34.1%と最も多く、次いで「広報やポスターなどによる啓発活動」の16.0%となっている。



問 20：シンボルマークの認知度

「見たことがあり、目的や意味を知っている」の割合をみると、「優先席」「多機能トイレ（バリアフリートイレ）」「車椅子使用者用駐車施設」では90%以上、「車いすスペース・ベビーカースペース」「優先マーク」「ベビーカーマーク」では約4～6割となっている。

「目的や意味を知らない」と回答した割合は、「ベビーカーマーク」26%と最も多く、次いで「優先マーク」の13%、「車いすスペース・ベビーカースペース」8%となっている。



5-6. ヒアリング調査

障がい者団体や、特定事業の各管理者を対象に、事業実施箇所の良くなった点や問題点等についてヒアリングを行い、意向を把握しています。

(1) 調査概要

○実施期間：2023（令和5）年11月10日～2023（令和5）年12月8日

○対象機関：32 機関【障がい者団体関係：8 機関 交通事業者関係：6 機関
施設管理者関係：18 機関】

(2) 障がい者団体関係（抜粋）

- ・公共交通の利用に当たっては、準備があることは理解しているが、時間通りに必ず乗るとは限らないのでいつでも乗れるとよい。
- ・公共交通の利用は周りとのコミュニケーションが必要なので、乗車する機会（外出する機会）は重要だと考えている。
- ・学校やイベントなどで障がいに触れる機会も大事だが、（形式的なコミュニケーションでなく）実生活の中で触れ合う機会が重要。障がい者側も相手が拒否感を示しても、一歩踏み込むことでコミュニケーションが生まれると思う。
- ・（バスの）運転手でスロープの操作ができない人もいる。操作ができないから降りてこない場合もある。
- ・スマートサポートステーション（SSS）への音声案内が必要。初めて利用する人にはわからない。
- ・点字ブロックは設置だけでなく（不陸の解消や更新などの）維持管理が必要。
- ・エスコートゾーンの要望をした際、交通管理者と道路管理者の連携不足を感じた。
- ・トキハ前のバス停は誘導ブロックの前に停車しないので乗車できないことがある。
- ・大分駅では改札までの誘導ブロックしかない。トイレまで案内してほしい。改札前は混雑するので、離れた位置に通り抜けのための誘導ブロックがほしい。
- ・駅員がいないのは困る。知的障がい者は聞ける人がいると助かる。
- ・犯罪防止とはいえ、大分駅前のトイレの施錠は困る人がいると思う。
- ・目に見えない障がいを持つ人を助けるのは、ハード整備ではなく「人」。社会全体が障がいへの理解や、声をかけやすい環境をつくることが大事。
- ・ピクトグラムは大きさも考える必要がある。あわせて矢印などで誘導することも必要。文字は平仮名しか読めない人もいる。
- ・駅は無人化になったが少しずつ慣れている。
- ・大分駅北口のロータリーにはバスの時刻表がたくさんあってわかりにくい。乗り場と行き先を色やマークでわかりやすくしてほしい。
- ・鶴崎駅では駐輪場の利用マナーが悪い。
- ・行き先を伝えておけば助けてくれる。
- ・公共交通の乗車時は、ドライバーや周りの気遣いがありがたい。
- ・障がいをもっている人を良くみかけるようになった。障がいに対する理解は進んでいると思うが、まだ啓蒙活動は必要。



- ・知的障がい者の方は、練習をして、公共交通機関で通っている。公共交通の維持にもつながる。
- ・タクシーは、知的障がいのことを理解してくれている。慣れている人は普段使いもできる。
- ・周りのサポートを当たり前にとすると、相手の負担が大きくなる。緊急時以外は、利用者側も予約をするなどの協力が必要。
- ・軽度な知的障がい者は、大きなハード整備でなくとも少しのサポートで公共交通を利用できる。
- ・（見た目ではわからない）精神障がい者等への社会的配慮について、こどもの時からの教育があるとよい。

（３）交通事業者関係（抜粋）

【鉄 道】

- ・高城駅、大在駅はエレベーターの設置等のバリアフリー整備を行っている。
- ・高城駅や鶴崎駅、大在駅等では SSS を導入しており、付近を巡回している社員が対応している。
- ・大分駅には駅員がいるのでいつでも対応可能であるが、基本的には事前予約をしていただけるとありがたい。
- ・高城、鶴崎、大在駅はホームを嵩上げをしているが、スロープなしの乗車は危険。
- ・体験会（障がい者の方に SSS や駅を利用してもらう体験）や勉強会（障がい者の方と一緒に接客のロールプレイングを行う）をそれぞれ年 2 回ずつ計 4 回行っている。（市の都市交通の担当者も参加している）
- ・体験会に参加した半数の方はサポートセンターの番号を知らなかったなので、協会に周知をお願いした。
- ・誘導ブロックを設置する上で、管理区分が異なる場所で途切れてしまうことが課題。
- ・現在はコロナ禍で収支も減っており、設備投資を抑えている状況。

【バ ス】

- ・大分市内を走行する路線バスはほとんどがノンステップあるいはワンステップバスとなっている。
- ・コロナの影響もあり近年は設備投資が抑えられており、毎年購入できていない。
- ・車両更新にあわせて、バリアフリー対応の車両を購入予定。
- ・車いすのスペースを確保する必要があるので、事前予約をしてもらいたい。もし、座席に座っている人がいれば、移動を促す必要もある。
- ・スロープの出し入れや車いすの固定などで 5 分以上かかる場合がある。他の乗客の意図しない感情も絡むケースもあるので、スムーズに乗車できるようにしたい。
- ・バス停がある歩道の高さや幅、勾配によってはスロープが設置できない場合がある。
- ・運転手が介助の資格を持っているわけでない。乗車時のケガへの責任や、女性への手助けなどの課題がある。
- ・充実した内容については関東圏・関西圏でしか実施していない。研修や教育の機会がもっと増えるとよい。

【タクシー】

- ・横から乗車するタイプの UD タクシーでは、道路の構造によってはスロープを設置できない場合がある。
- ・スロープの組み立てから乗車までは 10 分程度の時間を要する。
- ・ドライバーも不足（2 割程度減少）しており、UD タクシーの利用ニーズに答えられていない部分もある。
- ・障がい者割引（1 割）は認可制で会社が負担している。
- ・UD タクシー、介護タクシー、福祉タクシーは別物。障がい者の中でも理解されていない方もいる。
- ・資格をもっていない乗務員は、身体介護になるためお客様の体には触れられない。玄関まで迎えに来て欲しいなどの要望もあるが、基本的には対応できない。乗降時の要望があれば可能な範囲でコミュニケーションをとっていききたい。
- ・主な UD タクシーはガス燃料となっている。郊外部でのインフラ（ガススタンド）が整っていない。

（4）施設管理者関係（抜粋）**【道 路】**

- ・新たな道路整備であればバリアフリー基準に合わせた整備ができるが、現状道路の整備となると高さ調整などの課題が多い。
- ・勾配などの高さ調整には、支障物件が多く占用業者との調整が難しい。
- ・関係者が多岐にわたる場合もあるため、イニシアティブをとる機関が必要。
- ・鶴崎拡幅は、誘導ブロックの設置やバス停のマウントアップ化など、基本構想策定時のまちあるき結果なども踏まえて、バリアフリーに配慮した計画となっている。

【公 園】

- ・最新の基準はオストメイトも必要となっているため、今後整備するトイレにはオストメイトも設置する。
- ・今のトイレ内にベッドを設置するにはスペースがない。建て替え等の必要がある。
- ・公園のバリアフリー改修は予算面の課題が大きい。年間で予算が確保できる公園は 2～3 箇所。市が管理する公園は 800 以上ある。
- ・インクルーシブ遊具の体験会を行った。駐車場やトイレ、動線などの付帯施設の整備も必要で、インクルーシブ遊具の導入には課題がたくさんある。

【公共施設（市役所本庁舎）】

- ・多目的トイレはスペースや設備等の課題が大きい。整備予算の問題ではない。
- ・多目的トイレの占有に関しては、見た目だけで利用の制限や注意はできない。利用マナーを守ってほしい。
- ・車いす使用者専用駐車施設も数が少ない。「ちょっと足がいたい」「すぐ終わる」などを理由に利用される場合もある。



- ・1 階のロビーが狭いことも課題。点字ブロックもあるが、車いすや手押し車、ベビーカーが引っかかるため共存できていない。ベンチが動いてスペースを狭めてしまっていることもある。

【公共施設（荷揚町複合公共施設）】

- ・バリアフリースイレ（1 階のみ）にはユニバーサルベッドを設置している。「みんなのトイレ」がトレンドになっているが、みんなが利用すると車いす利用者が利用できない可能性があるため、1 階は身障者専用として案内する。その他の階は「みんなのトイレ」としている。
- ・既存庁舎と新施設の床高が異なるため連絡通路の設置が課題だった。内側は踊り場を設けるなど、勾配は基準値内となっている。通路幅や、踊り場の位置などは車いす利用者にも意見を聞いている。

【交通安全】

- ・顕徳町一丁目交差点と大分駅南口広場に、高度化 PICS（スマートフォンと信号の連動）を導入している。
- ・音響信号は耐用年数（19 年ほど）がある。大分駅周辺は比較的早い段階から設置しているので、更新時期を迎えている。音響信号は突然音が鳴らなくなる場合もあり、利用者の生活に関わる可能性があるため、新規の設置よりも更新を重点的に行っていきたい。（県下 299 箇所の音響信号のうち、55%が耐用年数を超えて稼働している状況）
- ・エスコートゾーンについては、舗装整備や舗装修繕との調整が必要な箇所がある。
- ・エスコートゾーンも交通量によっては 2 年 1 回更新が必要。更新費用の確保が課題。

【学 校】

- ・各フロアごとにバリアフリースイレの整備を順次進めているが、既存トイレスペースの中で整備するため、トイレの基数が減ることになるなど課題。
- ・エレベーターの設置は増築となるが、スペースの確保が課題となっている。（学校に 1 基）
- ・心のバリアフリーについては、道徳の授業を通じて勉強している。また、小学 4 年生が介護福祉センターやホルトホールで体験学習、小学 6 年生が劇団四季の「こころの劇場」を見に行くなどをしている。横断的継続的に学ぶ内容となっている。
- ・各教員内でも人権や多様性等についてさまざまな研修を行っている。（研修の内容等は学校ごとで異なる）
- ・人権等に関して保護者の方へ直接啓発も行っている。

5-7. マスタープランの評価と課題（取組方策）の整理

「5-1. 主要な施設のバリアフリー化の状況」「5-2. 生活関連施設のバリアフリー整備の取組状況」「5-3. バリアフリーに関するソフト施策の実施状況」「5-4. 特定事業の進捗状況」「5-5. 住民アンケート」「5-6. ヒアリング調査」などの結果から、マスタープランの評価と課題（取組方策）の整理をします。

（1）公共交通

バリアフリー化の状況

- ・高城駅と大在駅では 2021（令和 3）年度にエレベーターや多目的トイレ等が整備されており、バリアフリー化が進んでいます。
- ・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、事業者が保有する車両の約 7 割となっており、全国の約 7 割とほぼ同じ割合です。
- ・ユニバーサルデザイン（UD）タクシーは 2018（平成 30）年度の 66 台から、2022（令和 4）年度では 148 台となっており、導入が進んでいます。

アンケート

- ・アンケート回答者の鉄道駅利用状況は、「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、エレベーターやトイレ、車いす使用者専用駐車施設等の適正利用の推進、バリアフリー化が進んでいない駅についてトイレの改修や利便性の向上などが求められています。

ヒアリング

- ・鉄道駅で導入されている「スマートサポートステーション（SSS）」の利用方法など、鉄道駅の利用に対する不安な声があがっています。
- ・高齢者や障がいのある人などが公共交通を利用する際の、駅員や乗務員の対応は一定の評価が得られているものの、個人差があります。
- ・車両の更新時は、今後も低床バスや UD タクシーを導入する予定です。
- ・公共交通の乗客や乗務員等が減少するなか、サービスの維持が課題となっています。
- ・バスやタクシーの車両自体のバリアフリー化は進んでいますが、道路（歩道）の段差や幅員、交通状況によっては利用できません。

今後の取組方策

- 鉄道やバス、タクシーに関する公共交通のバリアフリー化においては、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。
- 公共交通はさまざまな人が利用するため、公共交通事業者・一般利用者・高齢者や障がいのある人など、それぞれの立場を理解・尊重し合い、相互のコミュニケーションを図るとともに、交通事業者による適切な接遇を行うことも重要です。



(2) 道 路

バリアフリー化の状況

- ・道路特定事業は、2024 年度に大分駅周辺地区、鶴崎駅周辺地区のすべての事業が完了しました。
- ・主な事業である（都市計画道路）県庁前古国府線では、視覚障がい者誘導用ブロックの設置や歩道の改良などのバリアフリー整備を行いました。

アンケート

- ・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す。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。

ヒアリング

- ・大分駅周辺のバリアフリー化に対する評価は高いが、高城駅、鶴崎駅、大在駅は引き続きの整備が必要です。
- ・現状の道路の段差解消などのバリアフリー化については、高さ調整などの課題が多く整備ができない場合があります。
- ・整備に当たり関係機関が多く、調整に時間を要する場合があります。

今後の取組方策

- 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、バリアフリーのネットワークを形成するには、生活関連経路の整備は重要です。経路ごとの重要度や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でネットワークの形成を促進する必要があります。また、管理者境界は連携してバリアフリー化に取り組むことも重要です。

(3) 公 園

バリアフリー化の状況

- ・大分駅周辺地区の都市公園特定事業は、2017年度にすべて完了しました。鶴崎駅周辺地区では、2024年度にすべて完了しました。
- ・主な事業である鶴崎公園では、園路の改良や車いす利用者専用駐車施設の設置などバリアフリー整備を行いました。

アンケート

- ・身近にある公園について、オストメイト設置等のバリアフリー化（トイレの多機能化）、整備中の公園の早期完成や、公園へのアクセス向上などが望まれています。

ヒアリング

- ・外出時にトイレの問題は重要です。24時間いつでも利用できるトイレがほしいです。
- ・年間2～3箇所の公園をバリアフリー基準に合わせた改修を行っています。
- ・2023（令和5）年に佐野植物公園で「インクルーシブ遊具体験会」を行っています。



今後の取組方策

- 都市公園のバリアフリー化においては、老朽化した施設の改修にあわせてバリアフリー法の基準を目標に、引き続き整備する必要があります。
- 施設の整備や改修に当たっては、こどもから高齢者や障がいのある人などのさまざまな利用者を想定したユニバーサルデザインの観点が重要です。



(4) 建築物・駐車場

バリアフリー化の状況

- ・建築物特定事業は、2024 年度に大分駅周辺地区では約 8 割、鶴崎駅周辺地区ではすべての事業が完了しました。
- ・生活関連施設では、2020～2024 年の間に 39 回のバリアフリー整備が行われています。
- ・主な事業である金池小学校は、バリアフリースイッチやエレベーターが設置され、バリアフリーに配慮した施設です。また、鶴崎公民館はエレベーターやスロープが設置され、バリアフリーに配慮した施設です。

アンケート

- ・老朽化したトイレの改修やバリアフリー化など、トイレに対する要望が多くみられます。
- ・エレベーターやトイレ、車いす使用者専用駐車施設等の適正利用に関する意見があります。

ヒアリング

- ・既存施設については、予算面だけでなく、空間など構造的な制限などからバリアフリー改修が困難な場合があります。
- ・トイレや駐車場については、適正利用に関する周知が必要です。
- ・荷揚町複合公共施設は、バリアフリー法の基準に適合した施設となっています。障がい者団体の意見も反映しています。トイレの適正利用を促すため、「身障者専用（1 階）」と「みんなのトイレ（2～6 階）」を使い分けています。

今後の取組方策

- 新たに整備する建築物・駐車場については、バリアフリー法の基準に適合した整備が必要です。特に隣接する施設の管理者と連携してバリアフリー化に取り組むことが重要です。
- 既存の建築物・駐車場のバリアフリー化においては、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。
- エレベーターやトイレ、駐車場等の適正利用の推進に取り組む必要があります。

(5) 交通安全

バリアフリー化の状況

- 交通安全特定事業は 2024 年度に大分駅周辺地区、鶴崎駅周辺地区のすべての事業が完了しました。
- 生活関連経路Aに関係する交差点などで、音響式信号機やエスコートゾーンの設置などバリアフリー整備を行っています。

アンケート

- 車や自転車に対して交通ルールの遵守、利用者のマナーを求める意見が多くみられます。特に、通行量が多い道路、狭い道路では事故の発生も懸念されています。

ヒアリング

- 顕徳町一丁目交差点と大分駅南口広場交差点に、高度化 PICS（携帯端末と信号の連動）を導入しています。
- 大分駅周辺地区に整備している音響信号やエスコートゾーンは更新時期を迎えています。
- 音響信号やエスコートゾーンの設置は道路整備とあわせて行う必要があります。

今後の取組方策

- 交通安全施設のバリアフリー化（音響信号やエスコートゾーン等の設置）は、利用者のニーズの反映や交通管理者と道路管理者の連携、維持管理を考慮した整備を行っていく必要があります。最新のデジタル技術などを取り入れることも考えられます。
- 交通安全施設の整備だけでなく、交通ルールや利用者マナーについての周知も重要です。



(6) 心のバリアフリー

バリアフリー化の状況

- ・マスタープランに掲載している「心のバリアフリー」によるさまざまな取組が継続して行われています。
- ・(気づく・知る) バリアフリーに関するアンケート調査等にあわせて「心のバリアフリー」についてのチラシを配布しました。
- ・(理解する) 小学校におけるバスの乗り方教室で、車いすでの乗車体験を行いました。
- ・(実践する) 鶴崎駅では、エレベーター等を活用して障がい当事者団体の体験会が開催されました。

アンケート

- ・「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 5 割が「参加経験はない」と回答しています。
- ・約 6 割が「参加経験はない」と回答した前回調査と比べると、バリアフリーに関する啓蒙・啓発に関する取組が進んでいると考えられます。
- ・「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。
- ・ベビーマークなどバリアフリーに関するシンボルマークの中に、認知度の低いものがあります。

ヒアリング

- ・障がいのある人に対する理解が広がっていると感じています。
- ・大分駅前のバス停は乗り場がわかりにくいと感じています。
- ・事業者等は、バリアフリーに関連したさまざまな取組を行っています。
- ・「心のバリアフリー」の推進には、学校や研修だけでなく、実生活の中で障がいのある人とふれあう機会を増やすことや、聴覚障がいや知的障がいなどの見た目でわからない障がいに対する理解を深めることが重要です。

今後の取組方策

- 一般の方、高齢者や障がいのある人などがそれぞれの立場を理解した相互のコミュニケーションを図っていく必要があります。そのためにも、さまざまな障がいに対する理解を深めることが重要です。
- これまでの「心のバリアフリー」に関する取組の継続及び充実を図る必要があります。特に、施設の適正利用の促進、分かりやすい情報発信などが重要です。



第2章 バリアフリーの推進に関する 基本理念、基本方針



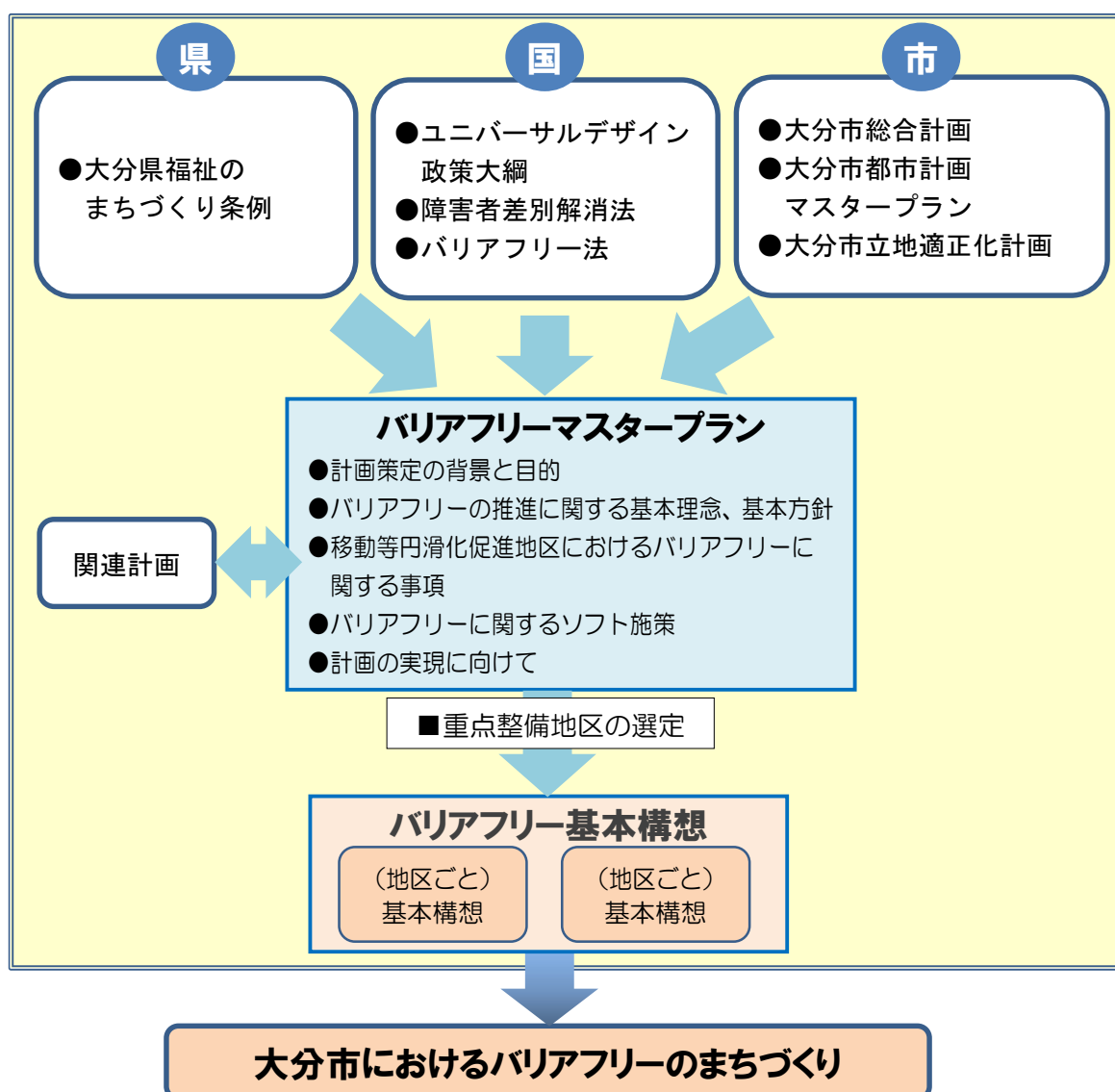
1. 基本理念及び基本方針

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付け

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、「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」（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、高齢者や障がいのある人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、高齢者や障がいのある人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。

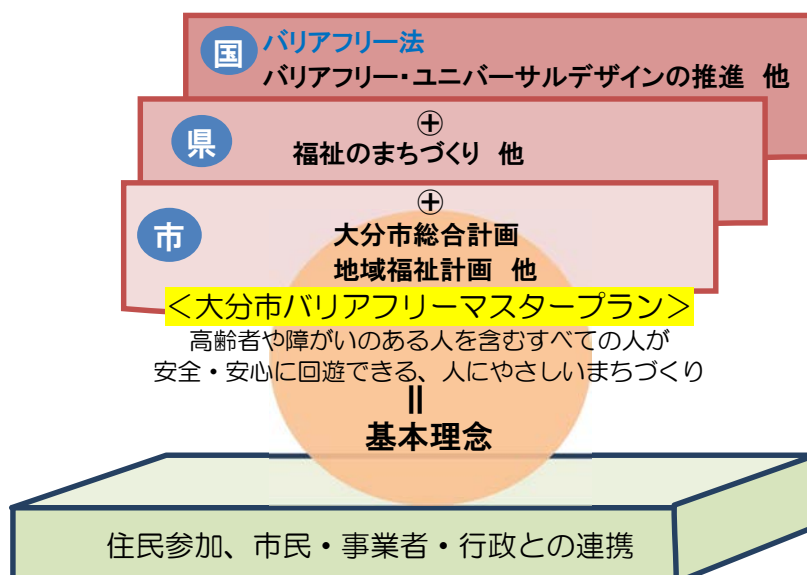
《高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律 第一条の二》

（基本理念）

この法律に基づく措置は、高齢者や障がいのある人など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、障がい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、「誰もが“幸せ”を実感できるまち OITA」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、ハード面・ソフト面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 ひと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、今後も市全域において、地域特性や社会情勢の変化等を考慮し、市民の意見を反映させるために住民参加を促進し、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みます。





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への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本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、及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。

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、性別等にかかわらず、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を市全域へ拡大します。

2. 誰もが円滑に移動できるバリアフリー環境の持続的な形成と強化

本市の都市計画、公共交通ネットワークの特性を踏まえ、高齢者や障がいのある人をはじめ誰もが、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。

バリアフリーの推進だけでなく、バリアフリー環境の持続的な形成のためにバリアフリー化を行った施設の維持管理も重要です。

3. 心のバリアフリーの推進と強化

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や障がいのある人などへの理解と意識の醸成を図るため、これまでの取組を継続して進めていくとともに、実生活の中でコミュニケーションの機会を増やすなど啓発活動の充実を図ることが重要です。

4. 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や障がいのある人など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り組めます。

バリアフリー化に当たっては、隣接する施設の管理者や占有事業者など多岐にわたる関係者同士の連携や、地域住民の理解などが重要です。

5. 継続的なバリアフリー化の進行管理を検証

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り組むことが必要です。

継続的な取組を行うに当たっては、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。

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、高齢者や障がいのある人などに対して、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、内容の充実した啓発・広報活動に取り組めます。



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を市内へ広げるため、高齢者や障がいのある人を含むすべての人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整備として、公共交通や道路、建築物等施設整備を行います。

また、継続的なバリアフリー化の実施と検証を行い、それらの結果に基づきマスタープランを評価します。

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進します。

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り組むことによって、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	○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	○段階的なバリアフリー事業の実施 ○バリアフリー化に当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	○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

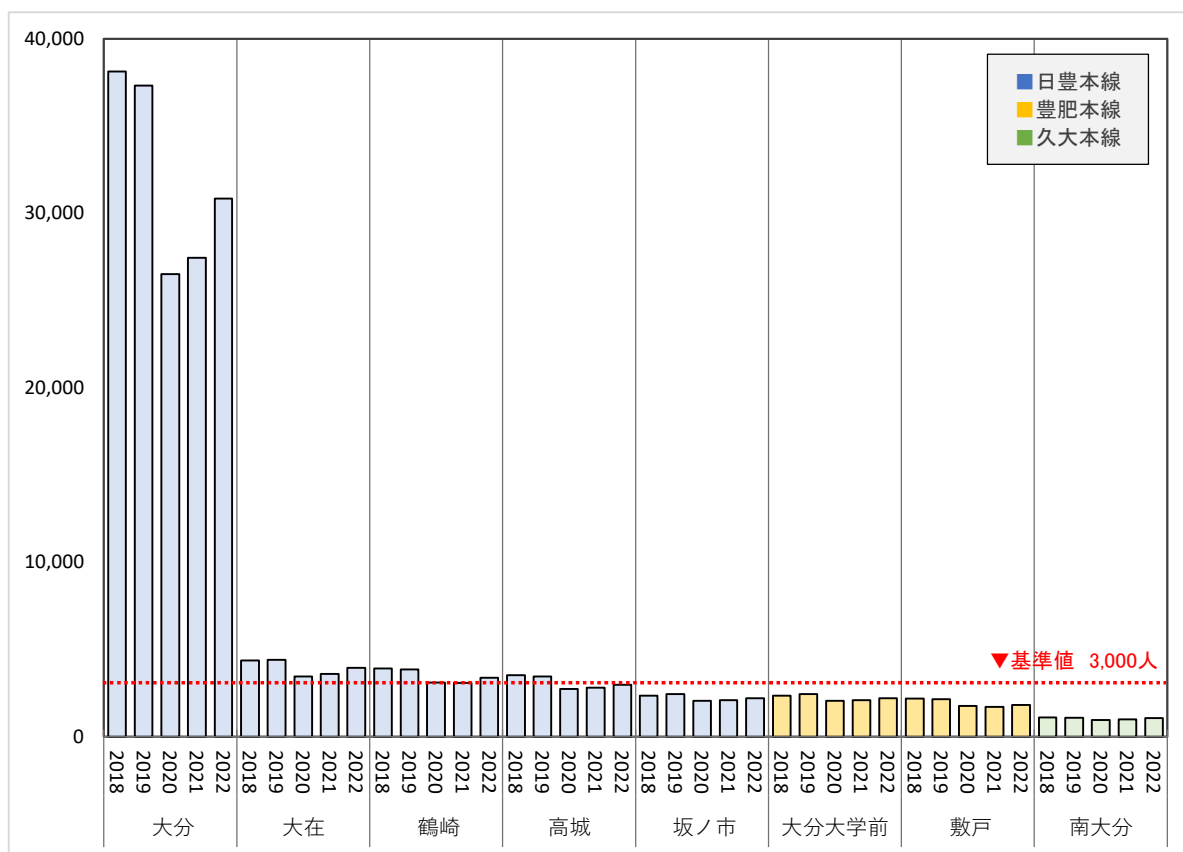
2. 移動等円滑化促進地区の選定

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や「旧基本構想」の選定方法を踏まえて、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付けて選定します。

- ・1日平均利用者が3,000人以上※の旅客施設（鉄道駅）を中心とした地区

※本計画においては、新型コロナウイルスの影響を鑑みて、2018（平成30）年度から2022（令和4）年度までの5年間の平均利用者数を用います。

※「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上である鉄道駅については、原則として移動等円滑化を実施するとされているため、基準として設定しています。

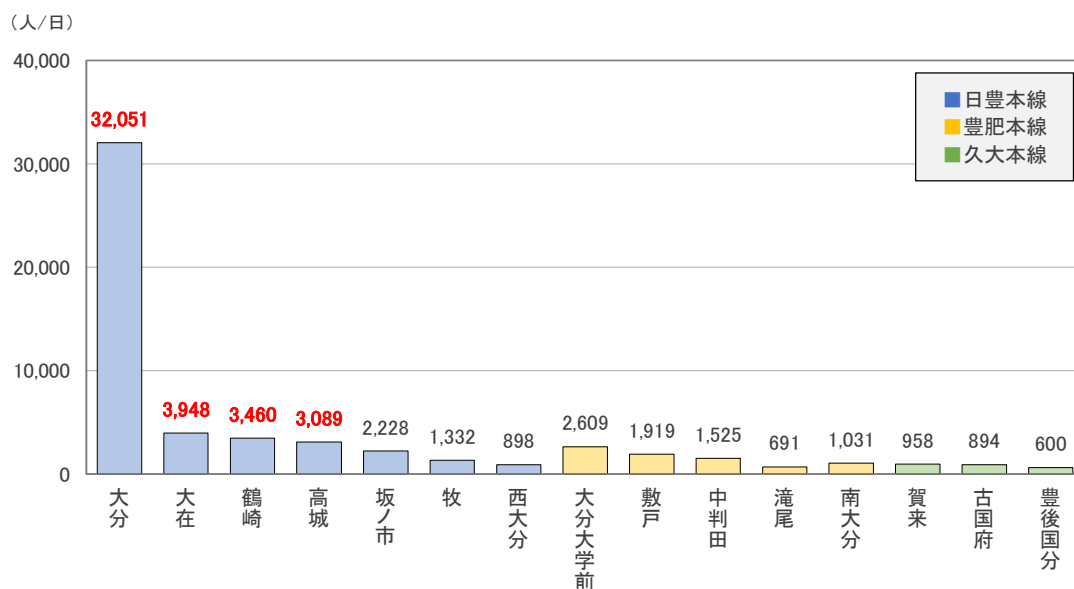


資料：大分市統計年鑑（令和5年版）より

図 - 市内の主要駅別1日平均利用者数の推移

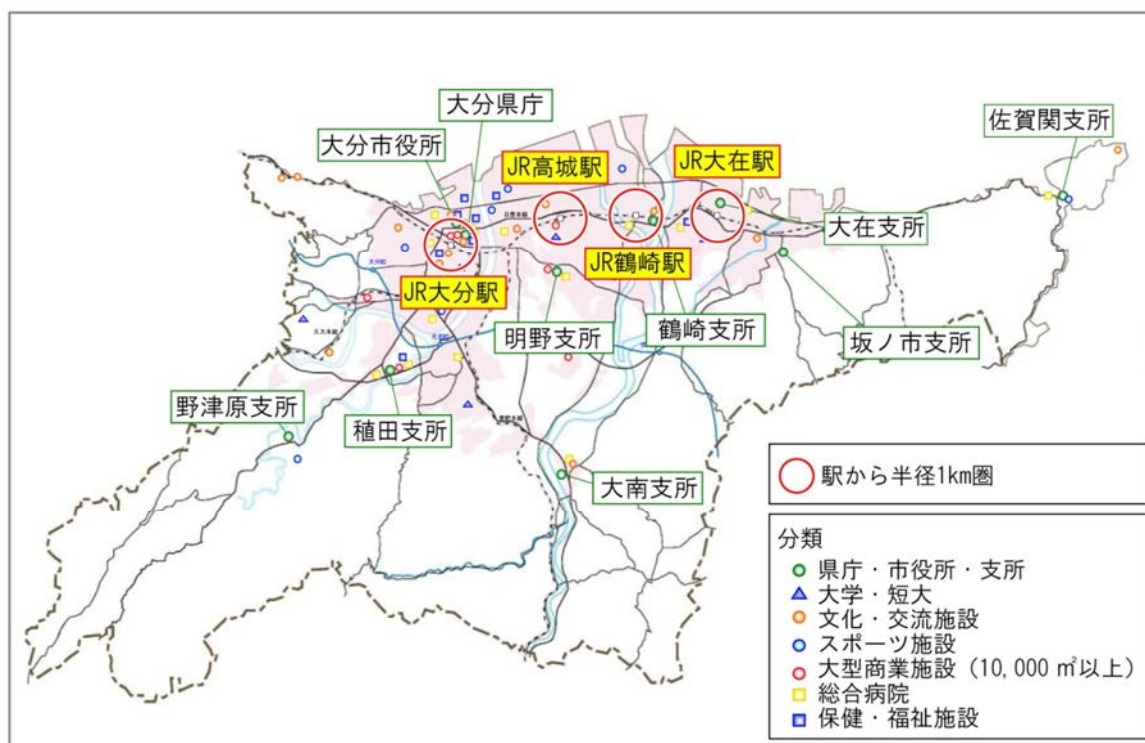


選定要件と選定条件が当てはまるＪＲ大分駅、ＪＲ大在駅、ＪＲ鶴崎駅、ＪＲ高城駅の周辺地区を移動等円滑化促進地区（重点整備地区候補）と選定します。



資料：大分市統計年鑑（令和５年版）より

図 - 市内の駅別１日平均利用者数（2018年度から2022年度の平均）※一部の駅を除く





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当たり、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条件

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、下記の考え方に従い、区域設定を行います。

○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。
- ・ 高齢者や障がいのある人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。

(2) 生活関連施設の抽出

1) 生活関連施設の位置付け

バリアフリー法の生活関連施設は、「高齢者や障がいのある人など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」と規定されています。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付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
- 高齢者や障がいのある人などが常時利用する施設

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、多くの高齢者や障がいのある人などを含む不特定多数の利用が見込め、鉄道駅から通常徒歩による移動範囲（半径約 1km を想定）の施設とします。

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。

「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、下表の内容を設定しています。

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	・常に多数の利用が見込める対象施設を候補とする
③福祉施設	・地域包括支援センター、老人いこいの家、障がい者福祉関係施設、福祉型障がい児入所施設、保育施設等
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
	・駐車収容台数が 30 以上の施設
⑦宿泊施設	・宿泊部屋数が 100 以上の施設
	・宿泊部屋数が 50 以上の施設
⑧学校	・特別支援学校及び小中学校
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



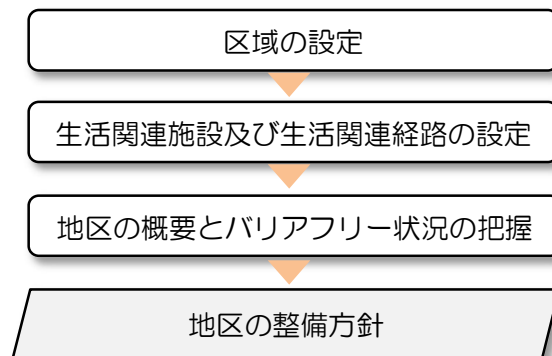
(3) 生活関連経路の選定の考え方

生活関連経路は、生活関連施設相互を連絡する経路として 1 経路以上を選定するものとします。

(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、ヒアリングの際に行った 6 つの整備項目（公共交通、道路、公園、建築物・駐車場、交通安全、教育啓発）について、必要とされる整備項目に投票してもらい、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、東側は南蛮 BVNGO 交流館、西側は国道 210 号沿いの商業施設や医療施設までとしています。

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のある人などの利用が多く、バリアフリー化の要望が多いこと、病院までの経路をバリアフリー化することで整備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 240 ha 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 84 施設を生活関連施設として位置付けます。また、相当数の高齢者や障がいのある人など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（大分駅周辺地区）

番号	施設	名称	番号	施設	名称
1	旅客施設	大分駅	43	医療施設	膳所病院
2	公共施設	大分県庁	44	医療施設	大川産婦人科医院
3	公共施設	大分市役所	45	商業施設	トキハ本店
4	公共施設	大分税務署	46	商業施設	トキハ会館
5	公共施設	大分中央警察署	47	商業施設	OASISひろば21
6	公共施設	大分地方裁判所	48	商業施設	マルシヨク東大道店
7	公共施設	大分中央郵便局	49	商業施設	トキハインダストリー若草公園店
8	公共施設	ハローワーク大分	50	商業施設	マルミヤストア金池南店
9	公共施設	大分地方法務局	51	商業施設	豊後にわさき市場
10	公共施設	大分市保健所	52	商業施設	メロン
11	公共施設	ライフパル	53	商業施設	アミュプラザおおいた
12	公共施設	大分県庁（別館）	54	商業施設	スーパーセンタートライアル大道店
13	公共施設	荷揚複合公共施設	55	商業施設	大分オーパ
14	文化施設	アートプラザ	56	公園	大分城址公園
15	文化施設	コンパルホール	57	公園	大手公園
16	文化施設	ホルトホール大分	58	公園	ジャングル公園
17	文化施設	大分県立美術館	59	公園	若草公園
18	文化施設	南蛮 BVNGO 交流館	60	公園	ふないアクアパーク
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	61	路外駐車場	JRおおいたシティ第1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	62	路外駐車場	JRおおいたシティ第2駐車場
21	福祉施設	清明あけぼの学園	63	路外駐車場	トキハ会館駐車場
22	福祉施設	障害者支援施設うえの園	64	路外駐車場	大分オアシスタワーホテル駐車場
23	福祉施設	ふれあいのもり（金池保育所）	65	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	66	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	67	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	68	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	69	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	70	その他	北口駅前広場
29	福祉施設	ゆめのほし保育園	71	その他	南口駅前広場
30	福祉施設	愛保育園	72	その他	祝祭の広場
31	福祉施設	そらいろ保育園	73	その他	シンボルロード（大分いこいの道）
32	福祉施設	かがやきの森保育園	74	宿泊施設	ダイワロイネットホテル大分
33	福祉施設	カトリック海星幼稚園	75	宿泊施設	東横イン大分駅前
34	福祉施設	上野の森口保育園	76	宿泊施設	大分オアシスタワーホテル
35	福祉施設	かないけ認定こども園	77	宿泊施設	大分センチュリーホテル
36	学校	盲学校	78	宿泊施設	グリーンリッチホテル大分都町
37	学校	聾学校	79	宿泊施設	J R九州ホテルブラッサム大分
38	学校	金池小学校	80	宿泊施設	アートホテル大分
39	学校	大道小学校	81	宿泊施設	ホテルフォルツァ大分
40	学校	上野ヶ丘中学校	82	宿泊施設	法華クラブ大分
41	医療施設	大分赤十字病院	83	宿泊施設	ホテルルートイン大分駅前
42	医療施設	永富脳神経外科病院	84	宿泊施設	レンブラントホテル大分

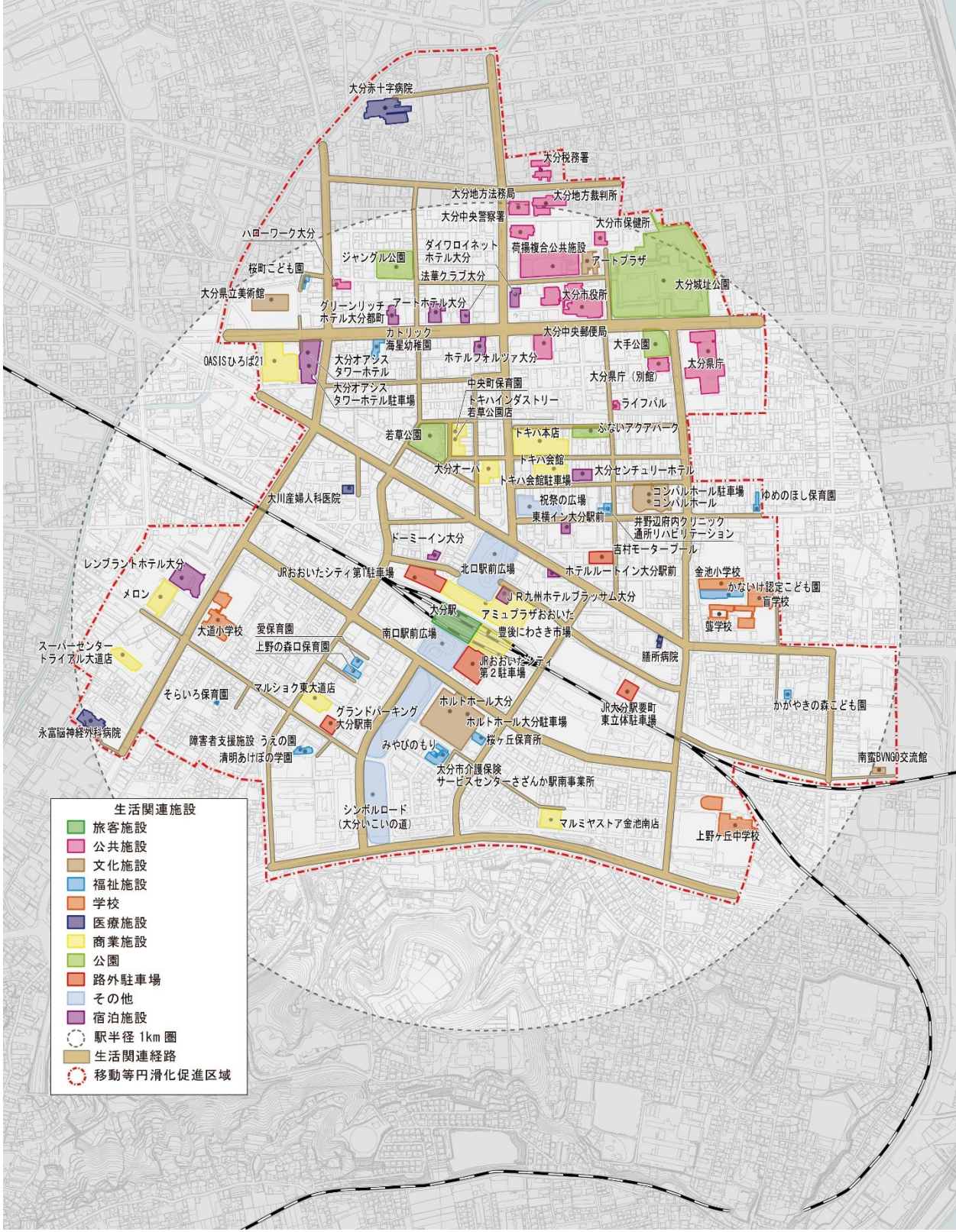


図 - 施設位置（大分駅周辺地区）



(3) 大分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

地区の中央にある大分駅は、1 日平均利用者数が 30,854 人（2022 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整備状況を示します。

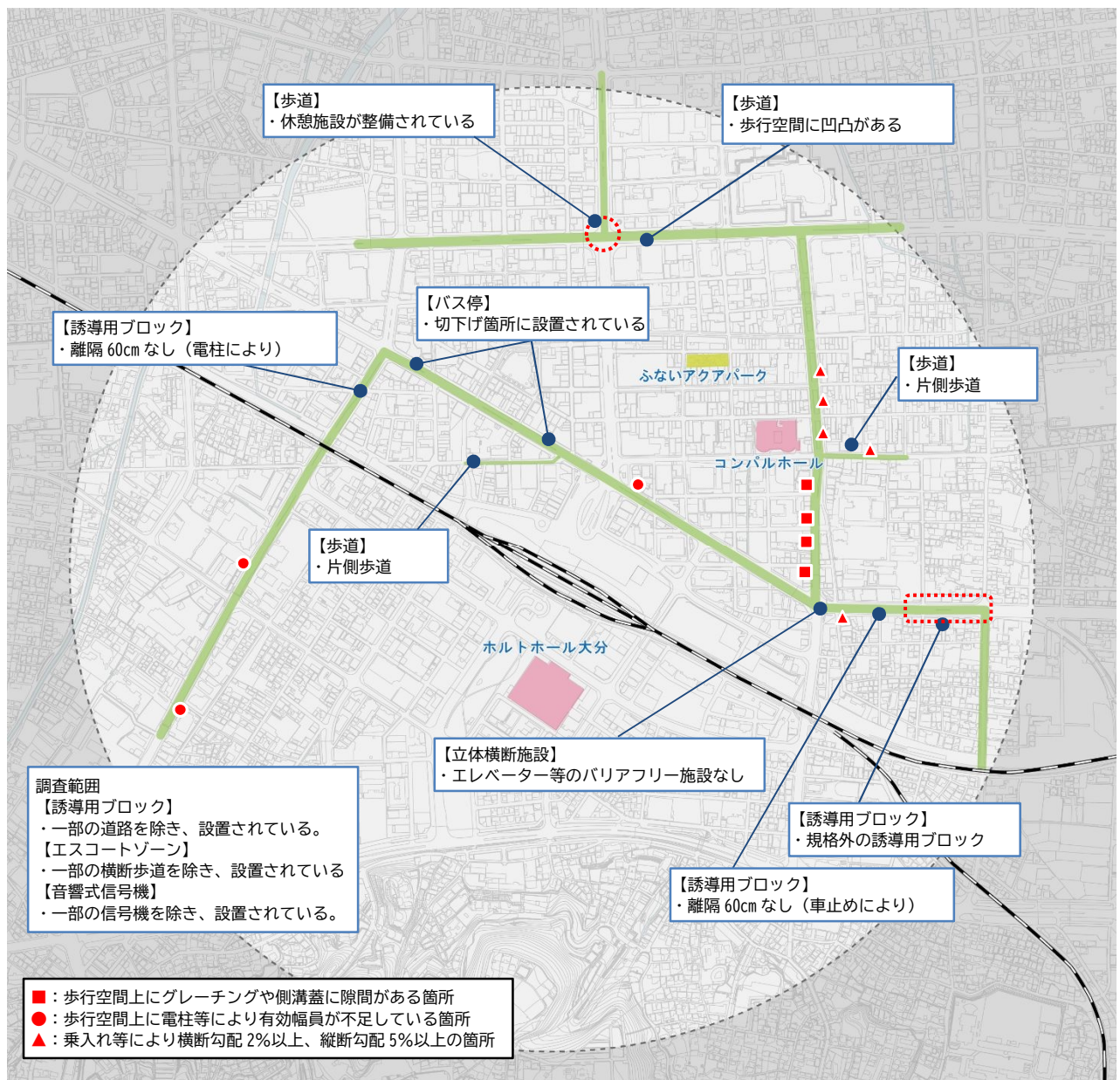


図 - 大分駅周辺バリアフリー整備状況

（４）整備の方向性

①現状

- ・「旧基本構想」から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。

②ヒアリング調査

- ・2023（令和 5）年に障がい者団体を対象に実施したヒアリング調査において、大分駅周辺地区の整備方針に関する 6 つの整備事業項目（公共交通、道路、公園、建築物・駐車場、交通安全、教育啓発）について、必要とされている事業の傾向を整理します。
- ・以下、図に示すように「教育啓発（心のバリアフリー）」に関する事業への投票が 27%と最も多く、次いで、「交通安全」に関する事業が 26%、「公共交通」「道路」に関する事業が 16%となっています。最も投票が少なかったのは、「公園」に関する事業で 3%となっています。
- ・大分駅周辺地区では、「教育啓発（心のバリアフリー）」や「交通安全」に関する事業が求められる傾向にあります。

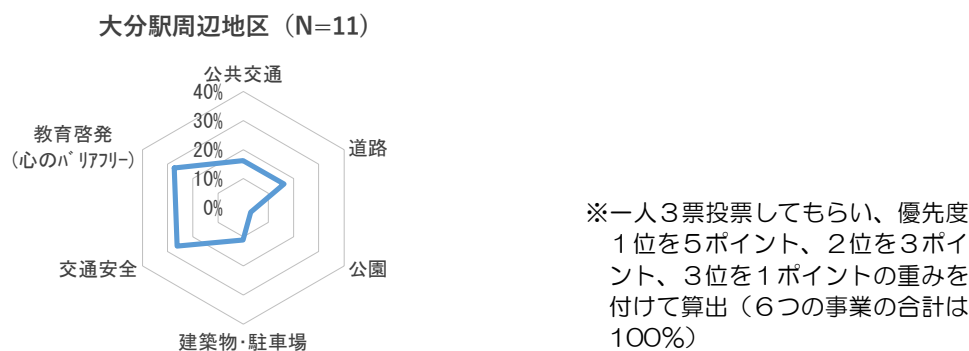


図 - 整備の傾向把握（大分駅周辺地区）

③現地調査・まち歩き点検

- ・現地調査では、地区全体では大きな課題はないものの、側溝蓋の隙間等の細部に関する整備が課題とされています。
- ・障がいのある方や高齢者及び行政機関等の参加のもと 2024（令和 6）年に実施したまち歩き点検において、アートプラザや荷揚複合公共施設のトイレや建築物、国道 197 号や市道荷揚 4 号線等の道路について、視覚障がい者誘導用ブロックの修繕や段差の解消、案内表示等の細部も含むさらなるバリアフリー化が課題として挙げられています。
- ・まち歩き点検後の意見交換会では、「道路」「公共交通」に関する取組方策が求められる傾向にあります。

④整備の方向性

- ・大分駅周辺地区においては、ハード整備に関する特定事業を実施します。
- ・老朽化している交通安全施設等のバリアフリー環境の維持修繕やバリアフリー整備を推進します。
- ・マスタープランの基本方針に基づき、心のバリアフリーに関する取組を、市民や公共交通事業者等との協働により推進するとともに、ソフト対策に関する特定事業として、心のバリアフリー教育の実施や各種施設の適正利用に関する広報、啓発活動の充実など、意識の向上を図るための施策を推進します。



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 1km 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、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付けます。また、相当数の高齢者や障がいのある人など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（高城駅周辺地区）

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

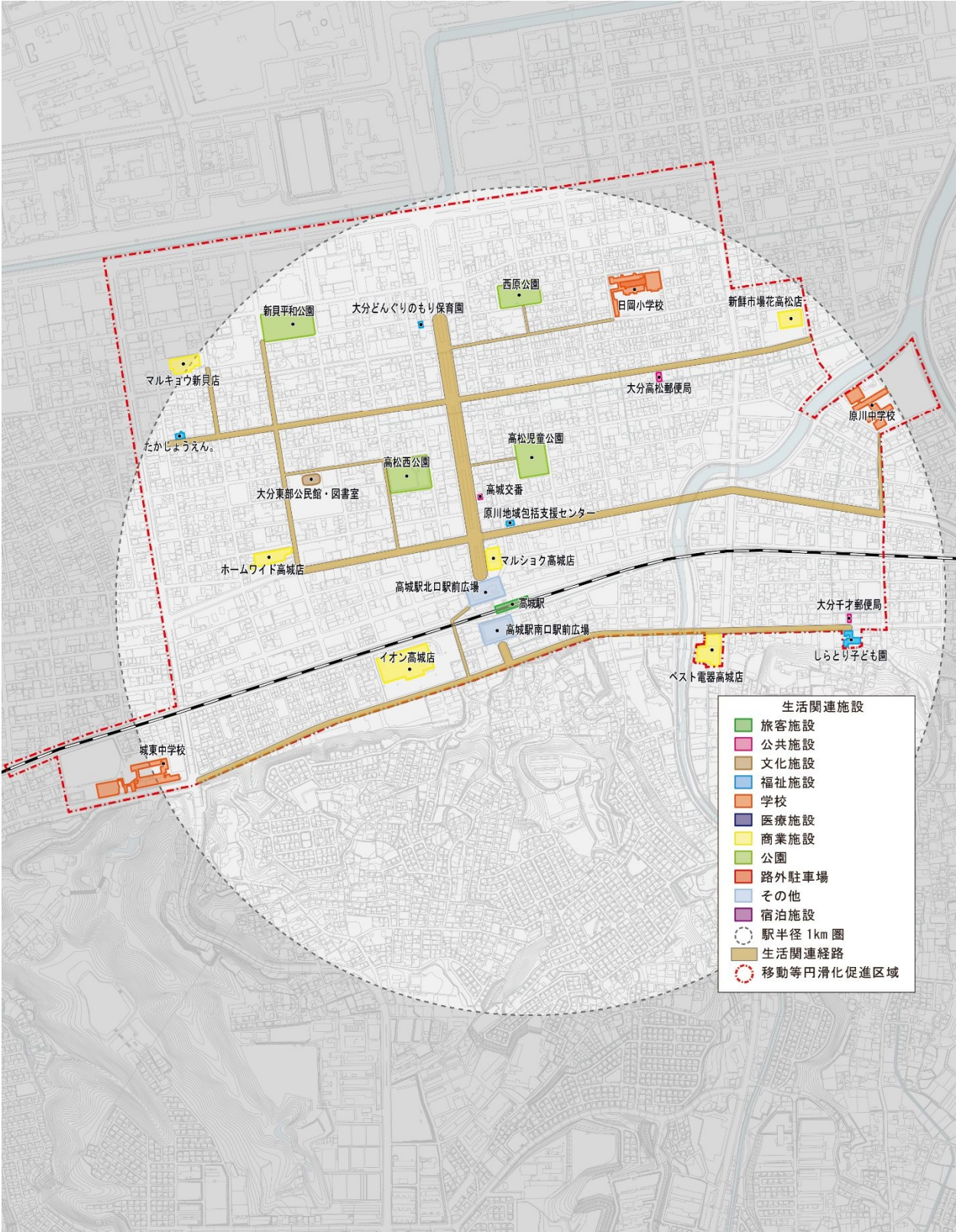


図 - 施設位置 (高城駅周辺地区)



(3) 高城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

地区北側には、日本製鉄(株)九州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日平均利用者が2,952人(2022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整備状況を示します。

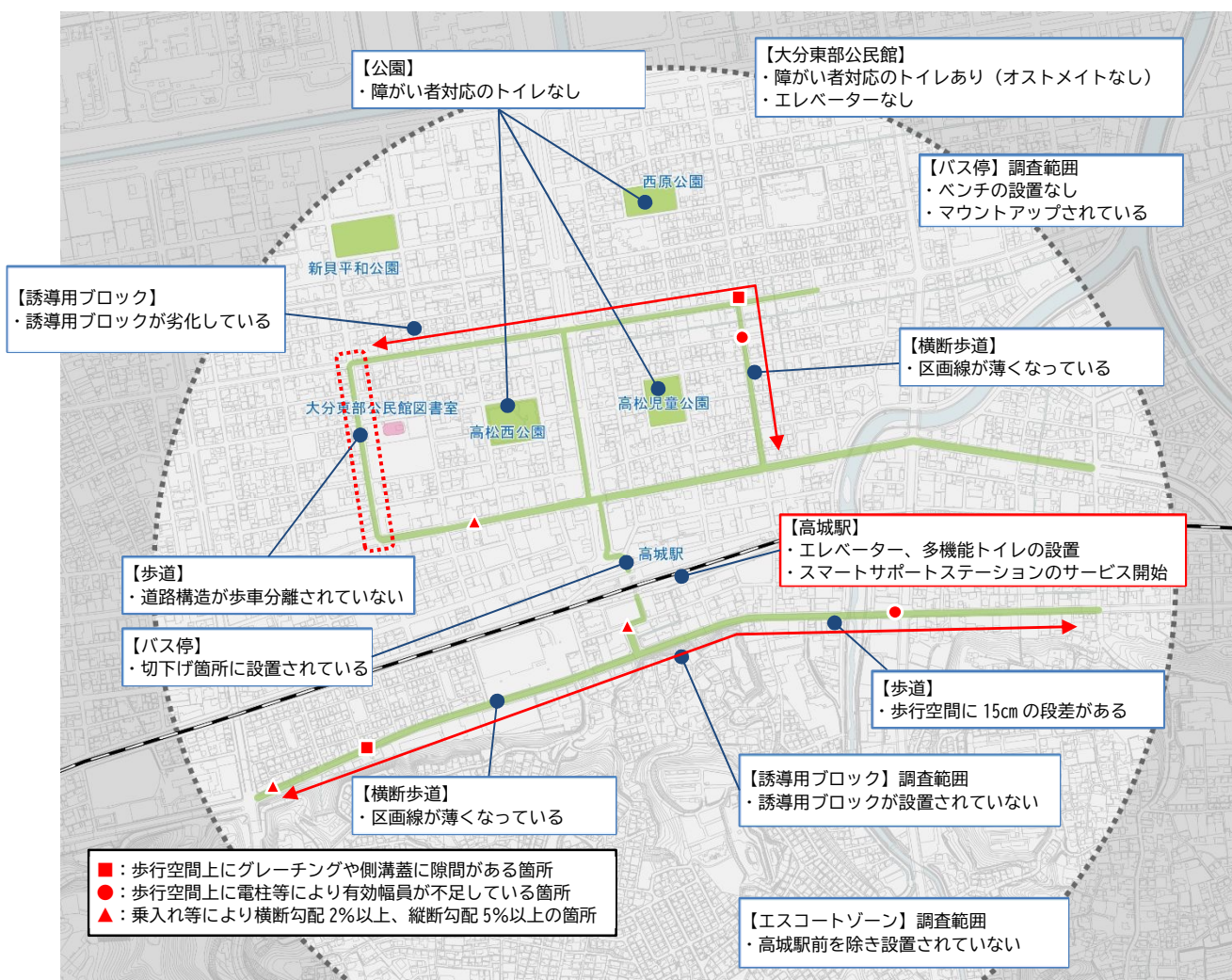


図 - 高城駅周辺バリアフリー整備状況

（４）整備の方向性

①現状

- ・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）として位置付けられています。
- ・高城駅は「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づく鉄道駅のバリアフリー化により、2021（令和 3）年度にバリアフリー対応のエレベーターによる段差解消や多機能トイレの設置等が実施されています。

②ヒアリング調査

- ・2023（令和 5）年に障がい者団体を対象に実施したヒアリング調査において、高城駅周辺地区の整備方針に関する 6 つの整備事業項目（公共交通、道路、公園、建築物・駐車場、交通安全、教育啓発）について、必要とされている事業の傾向を整理します。
- ・以下、図に示すように「道路」に関する事業への投票が 36%と最も多く、次いで、「公共交通」に関する事業が 22%、「交通安全」に関する事業が 17%となっています。最も投票が少なかったのは、「教育啓発（心のバリアフリー）」に関する事業で 3%となっています。
- ・高城駅周辺地区では、「道路」や「公共交通」に関する事業が求められる傾向にあります。

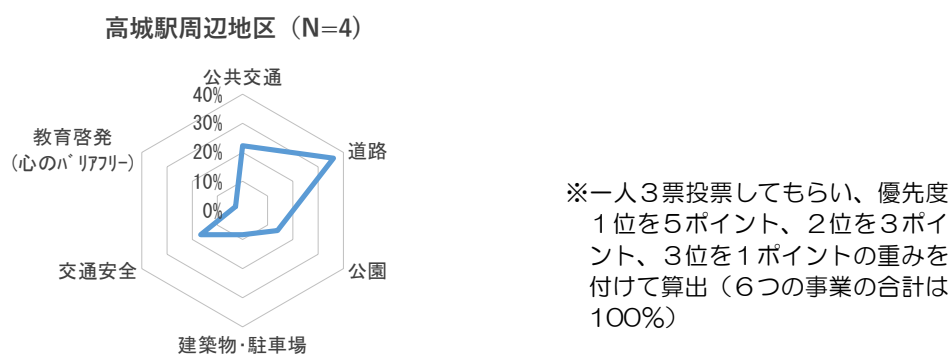


図 - 整備の傾向把握（高城駅周辺地区）

③現地調査

- ・現地調査では、区画線や視覚障がい者誘導用ブロックの修繕に加えて、休憩施設の充実や公園内のトイレ整備などが課題とされています。

④整備の方向性

- ・高城駅周辺地区においては、本市における地区の位置付けや交通の状況、施設の集積状況からみた拠点性等を把握し、高齢者や障がいのある人など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。
- ・マスタープランの基本方針に基づき、市民や公共交通事業者等との協働により心のバリアフリーに関する取組を推進します。



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 1km 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のある人などが利用する商業施設まで、東側は介護老人保健施設や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 74ha 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 26 施設を生活関連施設として位置付けます。また、相当数の高齢者や障がいのある人など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 (鶴崎駅周辺地区)

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

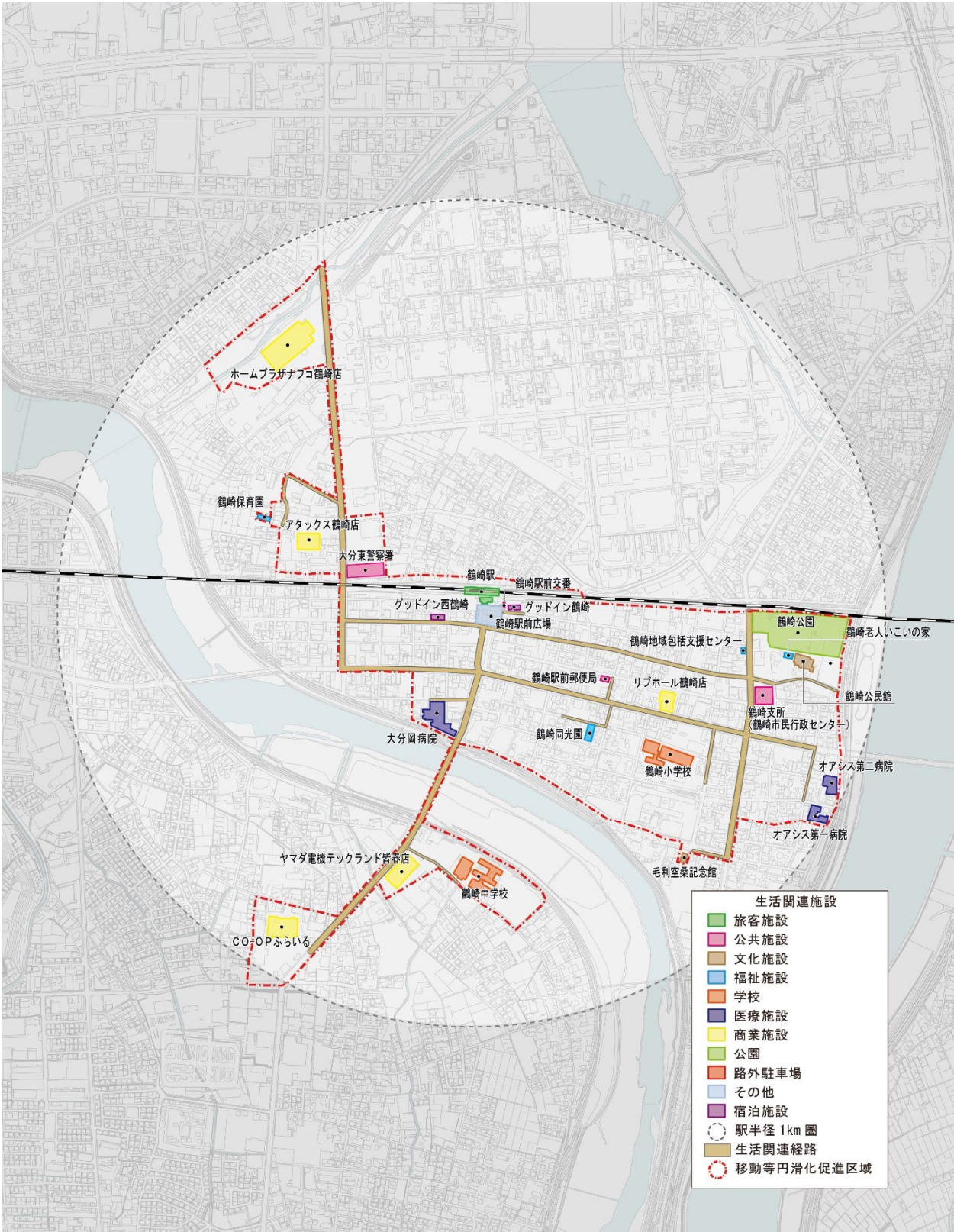


図 - 施設位置（鶴崎駅周辺地区）



(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 3,366 人（2022 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。

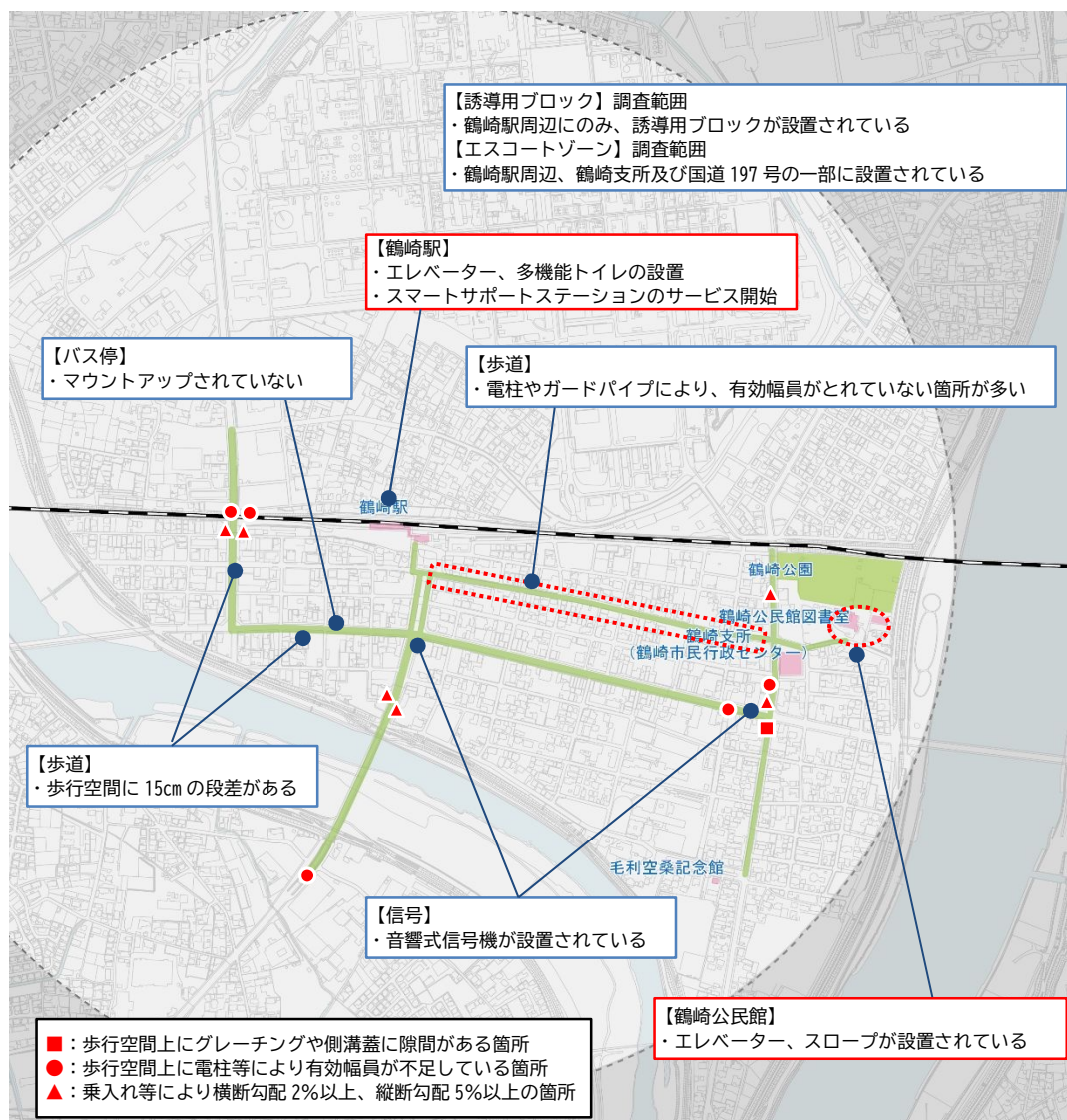


図 - 鶴崎駅周辺バリアフリー整備状況

(4) 整備の方向性

①現状

- ・鶴崎駅周辺地区は、重点整備地区にも位置付けられており、バリアフリー整備を進めています。
しかし、国道 197 号の拡幅事業など、主要な道路事業が完了していません。
- ・鶴崎駅は「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づく鉄道駅のバリアフリー化については、2018（平成 30）年度に実施されています。

②ヒアリング調査

- ・2023（令和 5）年に障がい者団体を対象に実施したヒアリング調査において、鶴崎駅周辺地区の整備方針に関する 6 つの整備事業（公共交通、道路、公園、建築物・駐車場、交通安全、教育啓発）について、必要とされている事業の傾向を整理します。
- ・以下、図に示すように「道路」に関する事業への投票が 40%と最も多く、次いで、「公共交通」に関する事業が 29%、「交通安全」に関する事業が 13%となっています。最も投票が少なかったのは、「建築物・駐車場」「教育啓発（心のバリアフリー）」に関する事業で 4%となっています。
- ・鶴崎駅周辺地区では、「道路」や「公共交通」に関する事業が求められる傾向にあります。

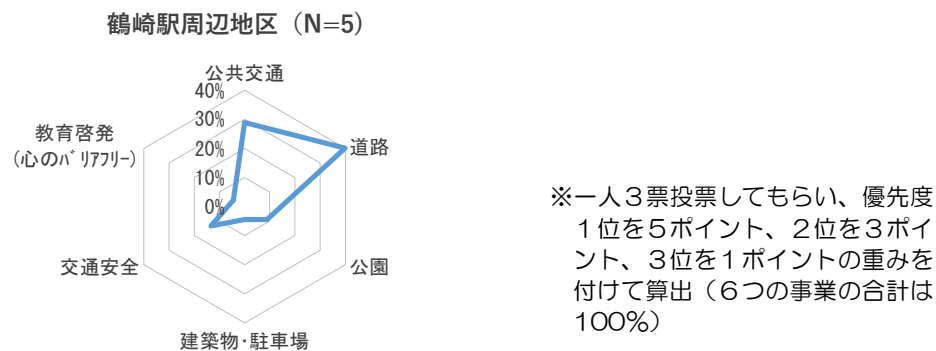


図 - 整備の傾向把握（鶴崎駅周辺地区）

③現地調査・まち歩き点検

- ・現地調査では、エスコートゾーンや視覚障がい者誘導用ブロックの未設置などが課題とされています。
- ・障がいのある人や高齢者及び行政機関等の参加のもと 2024（令和 6）年度に実施したまち歩き点検において、鶴崎駅周辺地区の道路について、段差の解消や区画線の修繕、交通安全施設の設置などバリアフリー化が課題として挙げられています。
- ・まち歩き点検後の意見交換会では、「道路」や「心のバリアフリー」に関する取組方策が求められる傾向にあります。

④整備の方向性

- ・鶴崎駅周辺地区においては、国道 197 号の拡幅事業など各種特定事業を実施し、高齢者や障がいのある人など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。
- ・マスタープランの基本方針に基づき、心のバリアフリーに関する取組を、市民や公共交通事業者等との協働により推進するとともに、ソフト対策に関する特定事業として、心のバリアフリー教育の実施や各種施設の適正利用に関する広報、啓発活動の充実など、意識の向上を図るための施策を推進します。



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 1km 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 28 施設を生活関連施設として位置付けます。また、相当数の高齢者や障がいのある人など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 (大在駅周辺地区)

番号	施設	名称	番号	施設	名称
1	旅客施設	大在駅	15	商業施設	トキハインダストリーアムス大在店
2	公共施設	大在支所 (大在市民センター)	16	商業施設	ホームワイド大在店
3	公共施設	大在郵便局	17	商業施設	マックスバリュ大在店
4	公共施設	大分角子原郵便局	18	商業施設	マルミヤストア大在店
5	公共施設	大在交番	19	商業施設	スーパーコンボ大在店
6	文化施設	大在公民館・図書室	20	公園	大在公園
7	福祉施設	大在老人いこいの家	21	公園	北公園
8	福祉施設	大在地域包括支援センター	22	公園	大在浜公園
9	福祉施設	大在幼稚園	23	公園	寺園公園
10	福祉施設	ゆめのね保育園	24	公園	緑の森公園
11	福祉施設	よいこの森こども園分園(角子原園舎)	25	路外駐車場	大分医療センター駐車場
12	福祉施設	大在愛育保育園	26	路外駐車場	大在駅南駐車場
13	学校	大在小学校	27	その他	大在駅北口駅前広場
14	医療施設	大分医療センター	28	宿泊施設	ホテルトパーズ大在駅前

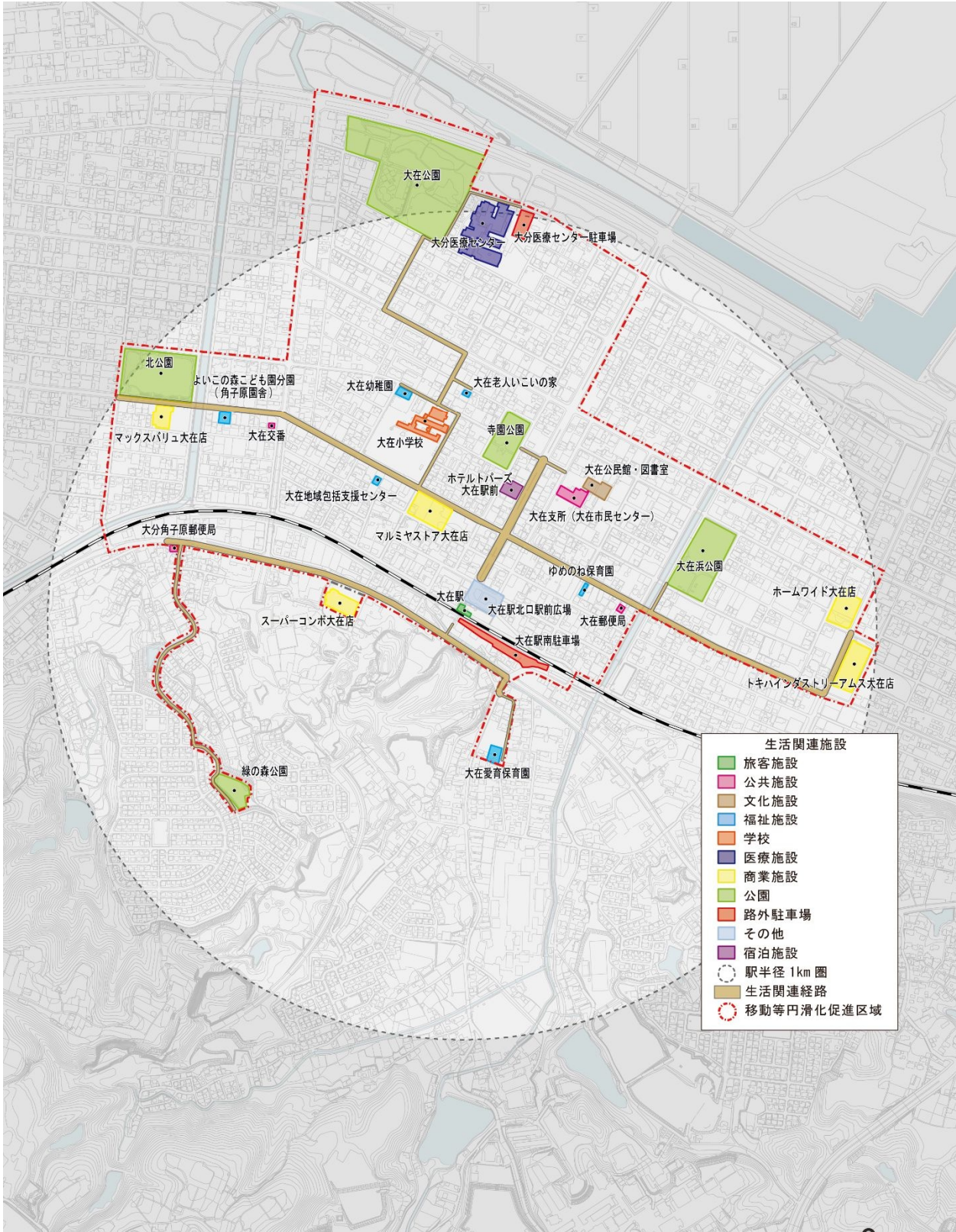


図 - 施設位置 (大在駅周辺地区)



(3) 大在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

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3,944人（2022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。

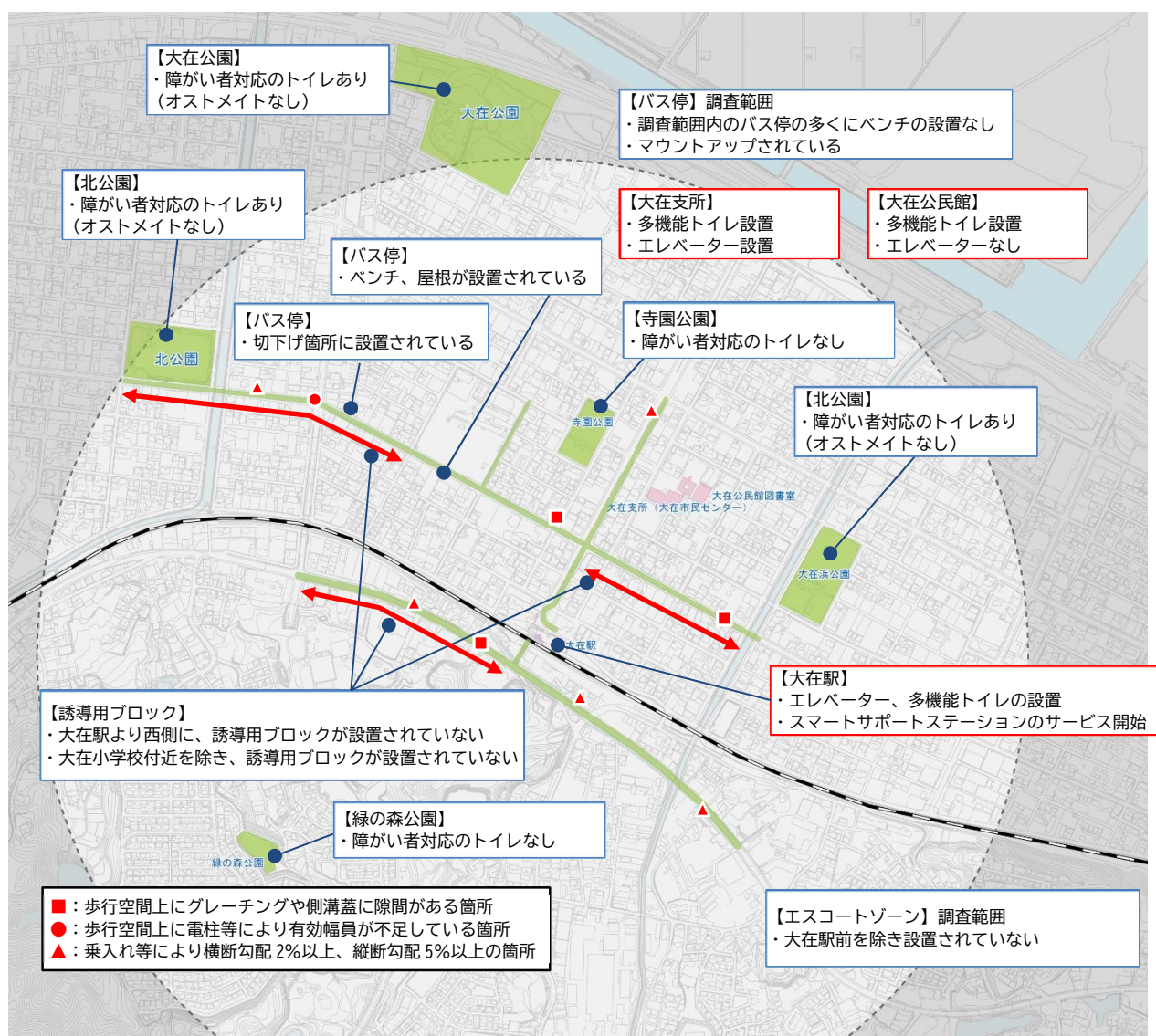


図 - 大在駅周辺バリアフリー整備状況

(4) 整備の方向性

①現状

- ・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）として位置付けられています。
- ・大在駅は、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づく鉄道駅のバリアフリー化については、2020（令和2）年度にバリアフリー対応のエレベーターによる段差解消や多機能トイレの設置等が実施されています。

②ヒアリング調査

- ・2023（令和5）年に障がい者団体を対象に実施したヒアリング調査において、大在駅周辺地区の整備方針に関する6つの整備事業（公共交通、道路、公園、建築物・駐車場、交通安全、教育啓発）について、必要とされている事業の傾向を整理します。
- ・以下、図に示すように「道路」に関する事業への投票が36%と最も多く、次いで、「公共交通」に関する事業が24%、「交通安全」「教育啓発（心のバリアフリー）」に関する事業が13%となっています。最も投票が少なかったのは、「公園」に関する事業で2%となっています。
- ・大在駅周辺地区では、「道路」や「公共交通」に関する事業が求められる傾向があります。

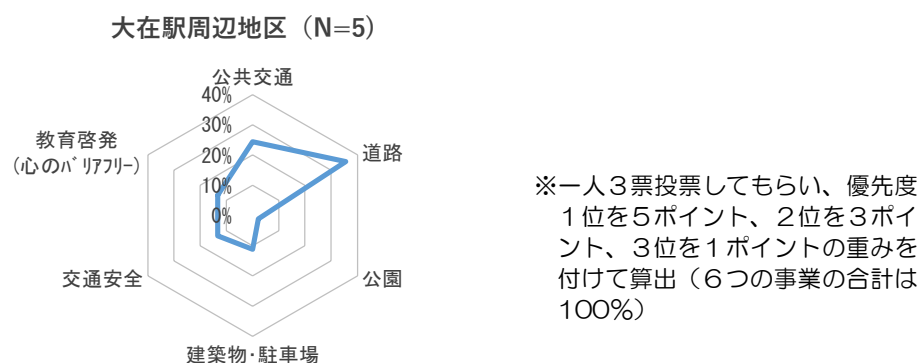


図 - 整備の傾向把握（大在駅周辺地区）

③現地調査

- ・現地調査では、エスコートゾーンや視覚障がい者誘導用ブロックの未設置等が課題とされています。

④整備の方向性

- ・大在駅周辺地区においては、本市における地区の位置付けや交通の状況、施設が集積状況からみた拠点性等を把握し、高齢者や障がいのある人など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。
- ・マスタープランの基本方針に基づき、市民や公共交通事業者等との協働により心のバリアフリーに関する取組を推進します。



2-5. 大分市全域におけるバリアフリー整備に向けて

前項で示す「大分駅周辺地区」「高城駅周辺地区」「鶴崎駅周辺地区」「大在駅周辺地区」の4つの移動等円滑化促進地区において、地区の特性やバリアフリーの整備状況を踏まえた上で、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準をもとにした面的・一体的なバリアフリー整備を推進します。

しかし、本計画で掲げている基本理念である「だれもが自由にどこへでも豊かさあふれる大分市」の実現のためには、高齢者や障がいのある人を含むすべての人が安全・安心にまちを回遊できるまちづくりを市全域で推進する必要があります。

そのため、市全域において、本計画で示す方針や「大分県福祉のまちづくり条例」等の条例をもとにバリアフリーに配慮した整備を推進します。



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、高齢者や障がいのある人など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。

高齢者や障がいのある人などの自立した日常生活や社会生活を確保する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・広報活動及びさまざまな機会を活用した幅広い教育等が求められます。

また、高齢者や障がいのある人、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。

『心のバリアフリー』とは、「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」によると、「様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うこと」とされています。

そのためには、一人一人が具体的な行動を起こし継続することが必要で、各人がこの『心のバリアフリー』を体現するためのポイントは、以下の3点とされています。

- (1) 障がいのある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障がいの社会モデル^{※1}」を理解すること。
- (2) 障がいのある人（及びその家族）への差別（不当な差別的取扱い^{※2} 及び合理的配慮の不提供^{※3}）を行わないよう徹底すること。
- (3) 自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。

※1) 障がいの社会モデル

障がいのある人が日常・社会生活で受ける制限は、社会におけるさまざまな障壁と相対することによって生ずるものという考え方を「障がいの社会モデル」といいます。

障がいのある人にとって社会にある障壁は、事物、制度、慣行、観念等のさまざまなものがあり、日常生活や社会生活において相当な制限を受ける状態をつくっており、社会の責務として、この障壁を取り除いていく必要があります。

【障がいのある人が社会で直面しているバリア】

一般に「物理的なバリア」、「制度的なバリア」、「文化情報面のバリア」、「意識上のバリア」の4つのバリアがあるといわれています。

○物理的なバリア

公共交通機関、道路、建物などにおいて、利用者に移動面で困難をもたらす物理的なバリアのことを言います。

例：路上の放置自転車、狭い通路、急こう配の通路、ホームと電車の隙間や段差、建物までの段差、滑りやすい床など。

○制度的なバリア

社会のルール、制度によって、障がいのある人が能力以前の段階で機会の均等を奪われているバリアのことを言います。

例：学校の入試、就職や資格試験などで、障がいがあることを理由に受験や免許などの付与を制限するなど。

○文化情報面のバリア

情報の伝え方が不十分であるために、必要な情報が平等に得られないバリアのことを言います。

例：視覚に頼ったタッチパネル式のための操作盤、音声のみによるアナウンス。点字・手話通訳のない講演会など。

○意識上のバリア

周囲からの心ない言葉、差別、無関心など、障がいのある人を受け入れないバリアのことを言います。障がいに対する誤った認識から生まれます。

例：精神障がいのある人は怖いといった偏見。障がいがある人に対する無理解、奇異な目で見たたりかわいそうな存在だと決めつけたりすることなど。

※2) 不当な差別的取扱い

障害者差別解消法では障がいを理由とする、財・サービス、各種機会の提供を拒否したり、それらを提供するに当たって場所・時間帯等を制限したりするなど、「障がいがない人と異なる取扱い」をすることにより障がいがある人を不利に扱うことのないようしなければなりません。

※3) 合理的配慮の提供

日常生活・社会生活において提供されている設備やサービス等については、障がいのない人は簡単に利用できても、障がいのある人にとっては利用が難しく、結果として障がいのある人の活動が制限されてしまう場合があります。

このような場合には、障がいのある人の活動などを制限しているバリアを取り除く必要があります。障害者差別解消法では、行政機関等や事業者に対して、障がいのある人に対する「合理的配慮の提供」を求めています。

合理的な配慮の提供に当たっては、障がいのある人と事業者等との間の「建設的対話」を通じて相互理解を深め、ともに対応策を検討していくことが重要です。



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(令和3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) 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住民向けのマニュアルの作成・普及
- 児童生徒と障がいのある人、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の推進
- 実際に公共交通機関等を活用しながら、高齢者や障がいのある人などの移動の困難さを疑似体験するとともに、サポートの方法等について学ぶ「バリアフリー教室」の開催
- 障がいのある人、高齢者やこ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の支援
- 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、障がいのない人が当事者と関わりを持つことで障がいのある人の特性を理解できる取組の推進
- 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

2) 理解を深めるための啓発・広報活動の推進

- 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・啓発の促進
- 障がいのある人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、障がいのある人、高齢者、妊婦やこども連れの人等の抱える困難やそのニーズの理解の促進
- 住民の正しい理解を深めるための啓発・広報活動の実施

次頁にて、理解の促進を図るため、「心身機能の障がい」と「シンボルマーク」を紹介します。

心身機能の障がいについて

心身機能の障がいは、その種類、その程度によってさまざまなものがあります。同じ人でも周囲の環境や体調によって異なりますので、明確に分類することは困難です。主な心身機能の障がいを紹介します。なお、「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参考資料編（令和3年3月）」をもとに整理しています。

■視覚に障がいのある人

全く見えない（全盲）、光が感じられる（光覚）、メガネなどで矯正しても視力が弱い（弱視）、見える範囲が狭い（視野狭さく）、色の見え方が異なる（色覚異常）などさまざまです。

【困っていること】

- ・ 声だけでは、知っている相手であっても分からないこともあります。（盲）（視）
- ・ 「あれ」「これ」などの指示語で会話されると内容が分かりません。（盲）（視）
- ・ 視覚障がい者誘導用ブロックの上に自転車等の障害物を置かれてしまうと、つまずいたり、転んだりする原因になります。（盲）（視）
- ・ 視覚障がい者誘導用ブロックが途切れていたり、敷設されていないと、方向が分からないだけでなく、とても危険です。（盲）（視）
- ・ 自動販売機や券売機等を活用する際、種類を判断することが困難です。（盲）
- ・ 電気自動車等の静音機能により、車の接近が分からず危険です。（盲）
- ・ 建物の床と壁等色分けをしている場合、見分けがつかなく衝突のおそれがあります。（色）

【配慮することやコミュニケーションについて】

- ・ 点字だけではなく、音声等を活用した情報提供をすることが重要です。（盲）（視）
- ・ やさしく声掛けをする等小さな気配りが大切です。（盲）
- ・ カラーユニバーサルデザインガイドライン等を活用し、色彩に気をつけましょう。（視）（色）

（盲）…全盲者 （視）…弱視者 （色）…色弱者



■聴覚・言語に障がいのある人

全く聞こえない人（ろう者）、聞こえにくい人（難聴者）など、聞こえ方には個人差があり、外見からは分かりにくいです。声を出して話すことが難しい人もいます。

【困っていること】

- ・ 病院などの窓口で呼ばれていても反応ができません。(聴)
- ・ 意図せず、大きい音を発している場合があっても、自分で気付かないことがあります。(聴)
- ・ 電話やインターホンでのやり取りができません。(聴)(言)
- ・ 屋外にいる時、クラクションが鳴っても分かりません。(聴)
- ・ 緊急時の音声アナウンスだけでは状況を理解できません。(聴)

【配慮することやコミュニケーションについて】

- ・ 聴覚や言語に障がいのある人との会話には、手話・指文字・筆談・口話・読話などの方法があります。
- ・ 聴覚や言語に障がいのある人と会話をする際は、顔や口の形が見える位置でゆっくり話してください。
- ・ 会議等で手話が必要な際は、手話通訳者も活用することが大切です。
- ・ 筆談やコミュニケーションボードを活用する方法もありますが、相手が望む方法で対応することが大切です。(聴)(言)
- ・ 緊急時の音声情報を可視化できるもの（電光掲示板、点滅型避難誘導灯、イラスト付き AED 等）や、音に代わって光や振動などで知らせるシステム等が整備されると便利です。(聴)(言)

(聴)…聴覚障がい者 (言)…言語障がい者

■肢体に障がいのある人

まひなどで、手や足など身体のどこかが動かない、あるいは動かしにくい状態にある人がいます。身体に力が入らなかったり、自分の意思とは関係なく動いてしまったりと、さまざまな状態があります。

【困っていること】

- ・ 落ちているものを拾ったり、ドアを開けたりすることが一人では、難しいことがあります。(車)
- ・ 急な坂道や凹凸のある道では、自力で動けないことがあります。(車)
- ・ エレベーターが混雑していると移動ができません。(車)
- ・ 多目的トイレ（スペースの広いトイレ）しか使用できません。(車)
- ・ 片手で荷物を持つことは大変です。(杖)
- ・ 傘をさすことが困難な場合があります。(杖)
- ・ 手すりを持つことやエレベーター等のボタンを押すことが困難な場合があります。(杖)

【配慮することやコミュニケーションについて】

- ・ 杖を使用していると片手が塞がってしまいます。階段の手すりは左右どちらも設置されていると非常に便利です。(杖)

(車)…車いす使用者 (杖)…杖使用者

■身体の内部に障がいのある人

心臓、腎臓、呼吸器、ぼうこう、直腸、小腸、肝臓や免疫機能など、身体の内部に障がいがあり、外見からは分かりにくいです。一般的に疲れやすかったり、長時間立っていることが難しかったり、頻繁にトイレに行く必要がある人などがいます。

【困っていること】

- ・ 外見では分かりにくく、他人に理解されないため、電車等の乗り物や会社等で「つらい、しんどい」と感じて助けを求められず、我慢している方もいます。
- ・ 多目的トイレ（オストメイト等機能つき便房、簡易型多機能便房等）しか使用できません。

【配慮することやコミュニケーションについて】

- ・ 周りからなかなか理解されず苦しんでいる方もいます。そういった方たちを理解することを心がけましょう。
- ・ 携帯酸素を使用している方の近くでは、タバコを吸わないようにしましょう。
- ・ なるべく負担をかけない対応を心がけましょう。

■知的障がいのある人

知的機能を中心とする精神の発達が幼少期から遅れていて、おおむね 18 歳までに障がいの判断を確定します。未経験なことが苦手だったり、複雑な事柄の理解や判断、社会生活の適応に困難さがあったりします。自分の考えや気持ちの表現（コミュニケーション）に困難さのある人もいるなど、大きな個人差があります。

【困っていること】

- ・ 自分に利益か不利益か判断できない方もいます。そのため、キャッチセールス等の被害に引っ掛かりやすい方もいます。
- ・ 初めての場面や初対面の人に対応するのが苦手な方もいて、困っていてもその状況を伝えられない場合があります。
- ・ 急な予定の変更や、予想しないことに対処することが難しく、戸惑ってしまう方もいます。

【配慮することやコミュニケーションについて】

- ・ 声をかける時はやさしく、ゆっくりと簡単な言葉で分かりやすく話します。また、ひらがなを添えれば、ある程度コミュニケーションできる方もいます。
- ・ イラスト等を交えたコミュニケーションボードの活用が有効な場合もあります。
- ・ 本人の年齢にふさわしい言葉で話します。（成人に対してこども扱いしない）
- ・ 声をかけるときはやさしくゆっくりと穏やかな口調で安心できるようにします。
- ・ 簡単な言葉で具体的に分かりやすく、肯定的な表現で話します。
- ・ 絵や写真、ピクトグラムなど、シンプルで分かりやすい情報提供の工夫が必要です。
- ・ 対応に困った時は、ヘルプカードなどを参考に、早めに家族や支援者と連絡をとることも必要です。



■発達障がいのある人

生まれつき言語の発達の遅れや、不注意・多動性・衝動性、読み書きや計算が苦手、感覚が過敏であるなど、症状はさまざまです。社会生活や日常生活に支障が生じていることが多くあります。反対に優れた能力が発揮されている場合もあります。

【困っていること】

- ・ 得意、不得意の差が極端にあり、得意なことを過剰に評価され、できないことを怠けていると誤解され悩む方もいます。

【配慮することやコミュニケーションについて】

- ・ 短い文章で「ゆっくり」「丁寧に」「繰り返し」説明が必要です。
- ・ 抽象的な表現は用いず、できるだけ具体的に説明しましょう。
- ・ 困っていたり、不安も感じたりしている際の対応も重要です。
- ・ パニック時の対応も大切です。

■精神障がいのある人

ストレスなど生活環境の変化により発症するなど、誰もになる可能性のある脳機能障がいです。薬や病気の影響で思考に時間がかかることがあります。生活環境の状況によって病状が変動しやすいため、周囲の人の理解やサポートが支えになります。

【困っていること】

- ・ 精神障がいのある人に対する社会の偏見が強いためどう対応すればよいか困る方もいます。
- ・ 誰かが話している（幻聴）、誰かに見張られている・嫌われている（妄想）などと感じる方や、不安感や抑うつ感があり、意欲が低下してしまうことで表現ができず誤解をされてしまうなど、一般の方より大きなストレスがかかっています。
- ・ 考えや会話がまとまらなかったり、分かってもらいたい思いが強すぎるため、結果として周りを振り回してしまう方もいます。

【配慮することやコミュニケーションについて】

- ・ 話を伝える際は、ゆっくりと、具体的な言葉を使用して話してください。
- ・ 話を聞く際は、相手の伝えたいことを丁寧に聞いてください。急かしたりせず、見守る姿勢を心がけてください。
- ・ 妄想と思われる話を聞いた際は、極力否定も肯定もしないように努めてください。
- ・ 突発的だったり攻撃的に見える言動や行動がある場合でも、一生懸命自分を守ろうとしての防御であることもあります。万一、興奮状態にある時は、なだめるのではなく、本人を尊重し、見守りながら落ち着いた状態になってから話をしてください。
- ・ こども扱いせず、年齢相応の配慮をしてください。

障がいのある人に関するマークの一例

・障がい者のための国際シンボルマーク



障がいのある人が利用できる建物、施設であることを明確に表すための世界共通のシンボルマークです。マークの使用については国際リハビリテーション協会の「使用指針」により定められています。

※このマークは「すべての障がい者を対象」としたものです。特に車椅子を利用する障がいのある人を限定し、使用されるものではありません。

・盲人のための国際シンボルマーク



世界盲人連合で 1984 年に制定された盲人のための世界共通のマークです。視覚に障がいのある人の安全やバリアフリーに考慮された建物、設備、機器などに付けられています。信号機や国際点字郵便物・書籍などで身近に見かけるマークです。

・身体障がい者標識（身体障がい者マーク）



肢体不自由であることを理由に免許に条件を付されている方が運転する車に表示するマークで、マークの表示については、努力義務となっています。

危険防止のためやむを得ない場合を除き、このマークを付けた車に幅寄せや割り込みを行った運転者は、道路交通法の規定により罰せられます。

・聴覚障がい者標識（聴覚障がい者マーク）



聴覚障がいであることを理由に免許に条件を付されている方が運転する車に表示するマークで、マークの表示については、義務となっています。

危険防止のためやむを得ない場合を除き、このマークを付けた車に幅寄せや割り込みを行った運転者は、道路交通法の規定により罰せられます。



・ほじょ犬マーク



身体障害者補助犬法の啓発のためのマークです。

身体障がい者補助犬とは、盲導犬、介助犬、聴導犬のことを言います。「身体障害者補助犬法」において、公共の施設や交通機関はもちろん、デパートやスーパー、ホテル、レストランなどの民間施設は、身体障がいのある人が身体障がい者補助犬を同伴するのを受け入れる義務があります。補助犬を同伴することのみをもってサービスの提供を拒むことは障がい者差別に当たります。

補助犬はペットではありません。社会のマナーもきちんと訓練されており、衛生面でもきちんと管理されています。

補助犬を同伴していても使用者への援助が必要な場合があります。使用者が困っている様子を見かけたら、積極的にお声かけをお願いします。

・耳マーク



聞こえが不自由なことを表すと同時に、聞こえない人・聞こえにくい人への配慮を表すマークです。また、窓口等に掲示されている場合は、聴覚に障がいのある人へ配慮した対応ができることを表しています。

聴覚に障がいのある人は見た目には分からないために、誤解されたり、不利益をこうむったり、社会生活上で不安が少なくありません。

このマークを提示された場合は、相手が「聞こえない・聞こえにくい」ことを理解し、コミュニケーションの方法等への配慮（口元を見せゆっくり、はっきり話す・筆談で対応する・呼ぶときは傍へ来て合図する・手話や身振りで表すなど）について御協力をお願いします。

・ヒアリングループマーク



「ヒアリングループマーク」は、補聴器や人工内耳に内蔵されているTコイルを使って利用できる施設・機器であることを表示するマークです。

このマークを施設・機器に掲示することにより、補聴器・人工内耳装用者に補聴援助システムがあることを知らしめ、利用を促すものです。

・オストメイト用設備／オストメイト

オストメイトとは、がんなどで人工肛門・人工膀胱を造設している排泄機能に障がいのある人のことをいいます。



このマーク（JIS Z8210）は、オストメイトの為の設備（オストメイト対応のトイレ）があること及びオストメイトであることを表しています。

このマークを見かけた場合には、身体内部に障がいのある人であること及びその配慮されたトイレであることを御理解の上、御協力をお願いします。

・ハートプラスマーク



「身体内部に障がいがある人」を表しています。身体内部（心臓、呼吸機能、じん臓、膀胱・直腸、小腸、肝臓、免疫機能）に障がいがある方は外見からは分かりにくいいため、様々な誤解を受けることがあります。

内部障がいの方の中には、電車などの優先席に座りたい、障がい者用駐車スペースに停めたい、といったことを希望していることがあります。このマークを着用されている方を見かけた場合には、内部障がいへの配慮について御理解、御協力をお願いします。

・「白杖 SOS シグナル」普及啓発シンボルマーク



白杖を頭上 50cm 程度に掲げて SOS のシグナルを示している視覚に障がいのある人を見かけたら、進んで声をかけて支援しようという「白杖 SOS シグナル」運動の普及啓発シンボルマークです。

白杖による SOS のシグナルを見かけたら、進んで声をかけ、困っていることなどを聞き、サポートをお願いします。

※駅のホームや路上などで視覚に障がいのある人が危険に遭遇しそうな場合は、白杖により SOS のシグナルを示していなくても、声をかけてサポートをお願いします。

・ヘルプマーク



義足や人工関節を使用している方、内部障がいや難病の方、または妊娠初期の方など、外見から分からなくても援助や配慮を必要としている方々が、周囲の方に配慮を必要としていることを知らせることができるマークです（JIS 規格）。

ヘルプマークを身に着けた方を見かけた場合は、電車・バス内で席をゆずる、困っているようであれば声をかける等、思いやりのある行動をお願いします。



・手話マーク



聞こえない・聞こえにくい人が手話言語でのコミュニケーションの配慮を求めるときに提示したり、役所、公共及び民間施設・交通機関の窓口、店舗など、手話言語による対応ができるところが提示できます。また、イベント時のネームプレートや災害時に支援者が身に着けるビブスなどに提示することもできます。

聞こえない・聞こえにくい人等がこのマークを提示した場合は「手話言語で対応をお願いします」の意味、窓口等が提示している場合は「手話言語で対応します」等の意味になります。

・筆談マーク



聞こえない・聞こえにくい人、音声言語に障がいのある人、知的機能に障がいのある人や外国人などが筆談でのコミュニケーションの配慮を求めるときに提示したり、役所、公共及び民間施設・交通機関の窓口、店舗など、筆談による対応ができるところが提示できます。また、イベント時のネームプレートや災害時に支援者が身に着けるビブスなどに提示することもできます。

聞こえない・聞こえにくい人等がこのマークを提示した場合は「筆談で対応をお願いします」の意味、窓口等が掲示している場合は「筆談で対応します」等の意味になります。

・ベビーカーマーク



ベビーカーを利用しやすい環境づくりに向けて作成されたマークです。公共交通機関や公共施設などのエレベーター、鉄道やバスの車両スペースなどに表示され、安全な使用方法を守った上でベビーカーを折りたたまずに利用できるなど、ベビーカーを安心して利用できる場所・設備をあらわしています。

・大分あったか・はーと駐車場



「あったか・はーと駐車場」を利用する方に利用証を交付する制度で、駐車場に設置するマークです。公共施設や店舗などの車いすマーク駐車場を適正にご利用いただくため、障がいのある方や、介護の必要な方、妊産婦の方など、車の乗降や歩行が困難な方に、県が共通の利用証を交付するものです。

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、2020（令和2）年の改正バリアフリー法において継続的かつ計画的に「心のバリアフリー」に取り組むため「教育啓発特定事業」が位置付けられたことを踏まえ、施策のさらなる推進に取り組めます。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	□市民への啓発活動	・小中学校での福祉教育を通して、人を思いやる心や誰もが安心して暮らせる社会を創造する力を育むため、「福祉副読本」を作成します。 ・「心のバリアフリー研修」として、障がいとは何かを正しく理解し、どのような配慮が必要かを知り、実際にサポートできるようになることを目的とした研修を実施。 ・まちに「合理的な配慮」が浸透するように図ります。
	□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、障がいのある人、こ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り組みます。
	□イベント等にあわせて、視覚障がい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。
	□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。
	□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のある人など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	□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。 ・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します。
	□交通事業者による情報案内・介助の充実	・交通事業者の社員に高齢者、障がいのある人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	□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こどもたちが、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。
	□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、高齢者や障がいのある人などに対するまちの魅力向上を目指します。
	□子育て支援市民団体等によるバリアフリー施設の提供	・子育て中の親とそのこ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。
	□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	・高齢者や障がいのある人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。
	□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。



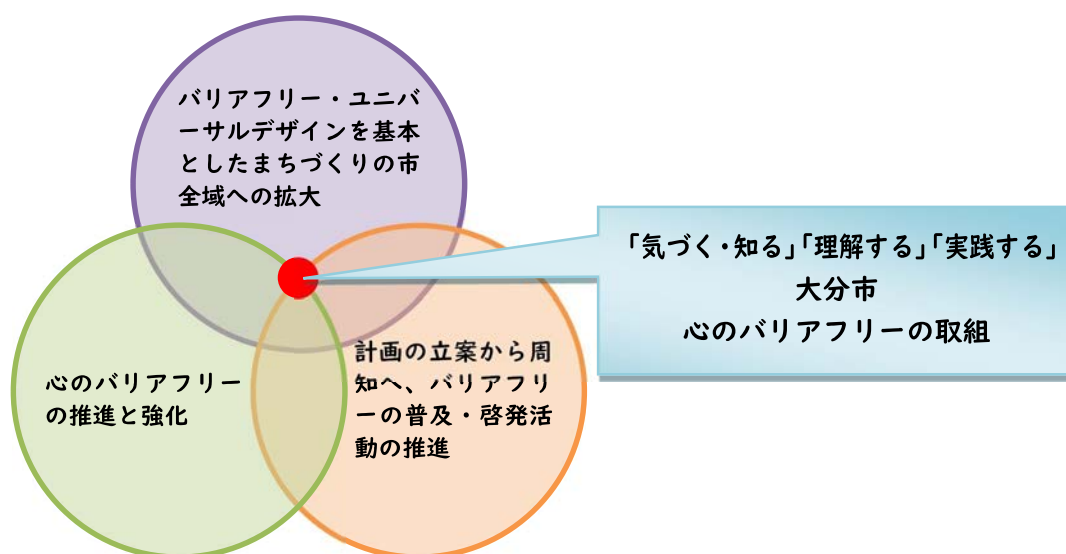
2-2. 心のバリアフリーの取組方策

本市は、バリアフリーマスタープランを策定するとともに、基本構想（大分駅周辺地区・鶴崎駅周辺地区）では、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、心のバリアフリーに関する取組については、県・市のホームページや既存のイベントを活用して実施しており、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「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」及び「理解を深めるための啓発・広報活動の推進」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、市民が高齢者や障がいのある人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現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、バリアフリーマスタープランの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市全域への拡大」、「心のバリアフリーの推進と強化」、「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」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」を方針として、心のバリアフリー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

公共交通事業者等または道路管理者は、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しようとする公共交通事業者等又は道路管理者は、当該行為に着手する日の三十日前までに、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て同項の措置を実施していないと認めるときは、当該要請を受けた者に対し、当該措置実施を実施すべきことを勧告することができる。



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
大分駅周辺地区			
大分駅（北口）	大分駅 北口駅前広場	大分駅	駅前広場と鉄道駅の連続性確保
		(国道)10号	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
		(市道)要町東西線	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	大分駅	駅前広場と鉄道駅の連続性確保
		(市道)東大道一丁目1号線	駅前広場と道路との連続性確保
		(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）	高城駅前広場	高城駅	駅前広場と鉄道駅の連続性確保
		(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 南口広場	高城駅	駅前広場と鉄道駅の連続性確保
		(市道)高城西町24号線	駅前広場と道路との連続性確保
鶴崎駅周辺地区			
鶴崎駅	鶴崎駅前広場	鶴崎駅	駅前広場と鉄道駅の連続性確保
		(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 北口駅前広場	大在駅	駅前広場と鉄道駅の連続性確保
		(市道)大在駅通り線	駅前広場と道路との連続性確保
		(市道)横田政所4号線	駅前広場と道路との連続性確保
大在駅（南口）	大在駅 南口駅前広場	大在駅	駅前広場と鉄道駅の連続性確保
		(国道)197号	駅前広場と道路との連続性確保

2. これからの移動等円滑化促進地区の在り方

本計画における移動等円滑化促進地区の選定は、1日平均利用者が3,000人以上の旅客施設（鉄道駅）を中心と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、さまざまな地域特性に配慮す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や障がいのある人など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。

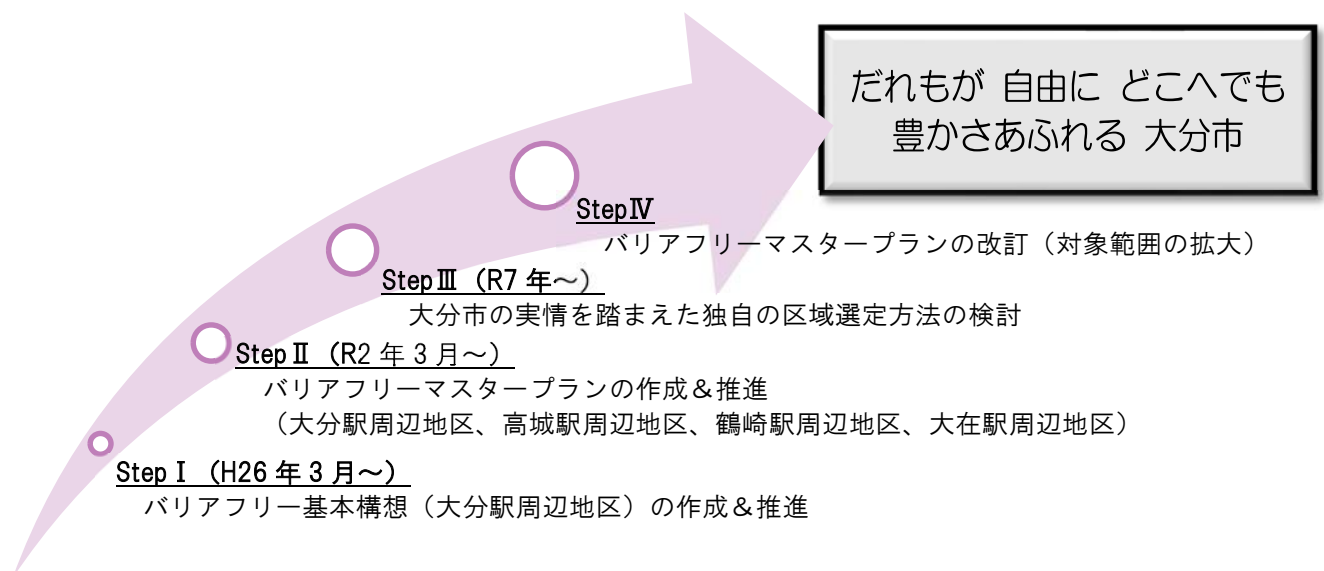


図 - 移動等円滑化促進地区の選定の展開イメージ



移動等円滑化促進地区の選定方針（案）

移動等円滑化促進地区の要件

（１）生活関連施設があり、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区

基本方針では、原則として生活関連施設が概ね 3 以上あることとしています。また、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区とは、生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区としています。なお、旅客施設を含まない移動等円滑化促進地区の設定も可能です。

（２）生活関連施設及び生活関連経路についてバリアフリー化の促進が特に必要な地区

移動等円滑化促進地区は、その趣旨から、バリアフリー化を促進すべき地区であることが求められます。基本方針では、高齢者や障がいのある人などの移動や施設利用の状況、土地利用や諸機能の集積の状況や、これらの将来の方向性の観点から総合的に判断し、一体的なバリアフリー化の促進が特に必要な地区であることを求めています。

（３）バリアフリー化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区

都市機能としては、高齢者や障がいのある人などに交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能等があげられます。

地区におけるバリアフリー化の促進が、このような様々な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であることが求められます。

出典：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン

（令和 3 年 3 月 国土交通省 総合政策局 安心生活政策課）

上位関連計画との整合を図りながら、市全域のバリアフリーを推進するため、「大分市立地適正化計画」における『地区拠点（都市機能誘導区域）』から、居住人口や公共交通の利用状況、今後のまちづくりの動向などを考慮して移動等円滑化促進地区の設定を検討します。各地区の主要な施設や道路についてバリアフリー化を推進します。

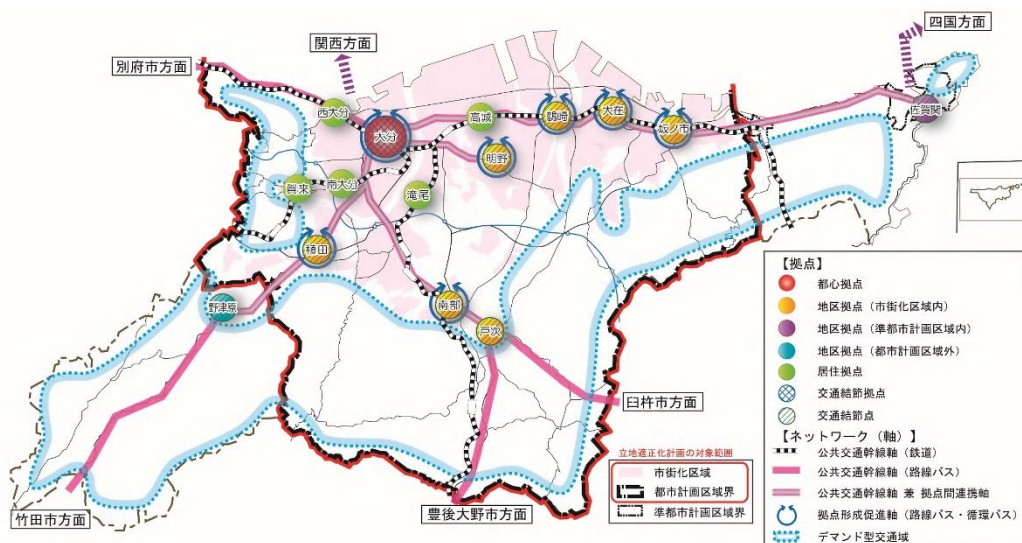


図 - 目指すべき将来都市構造イメージ（大分市立地適正化計画）

3. バリアフリーマスタープランの推進体制

3-1. 大分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、本計画を第2期計画とするなかで、4つ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、障がいのある人でも地域社会で普通に暮らせるように、すべての市民が高齢者や障がいのある人など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。

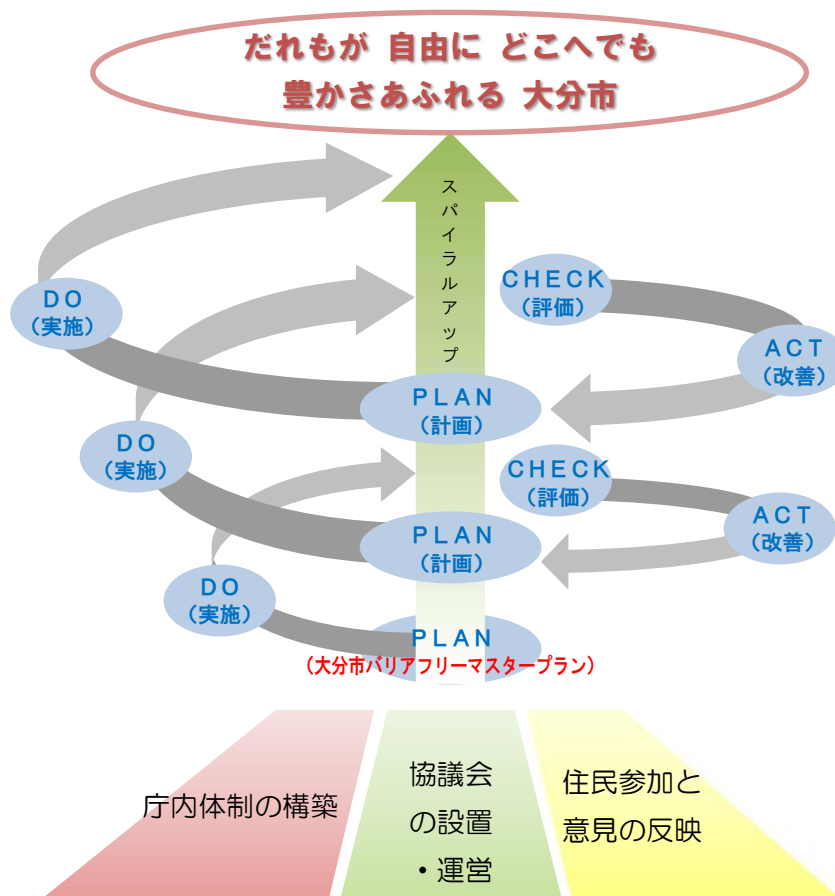


図 - バリアフリー化推進の考え方イメージ



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マスタープラン推進協議会（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。

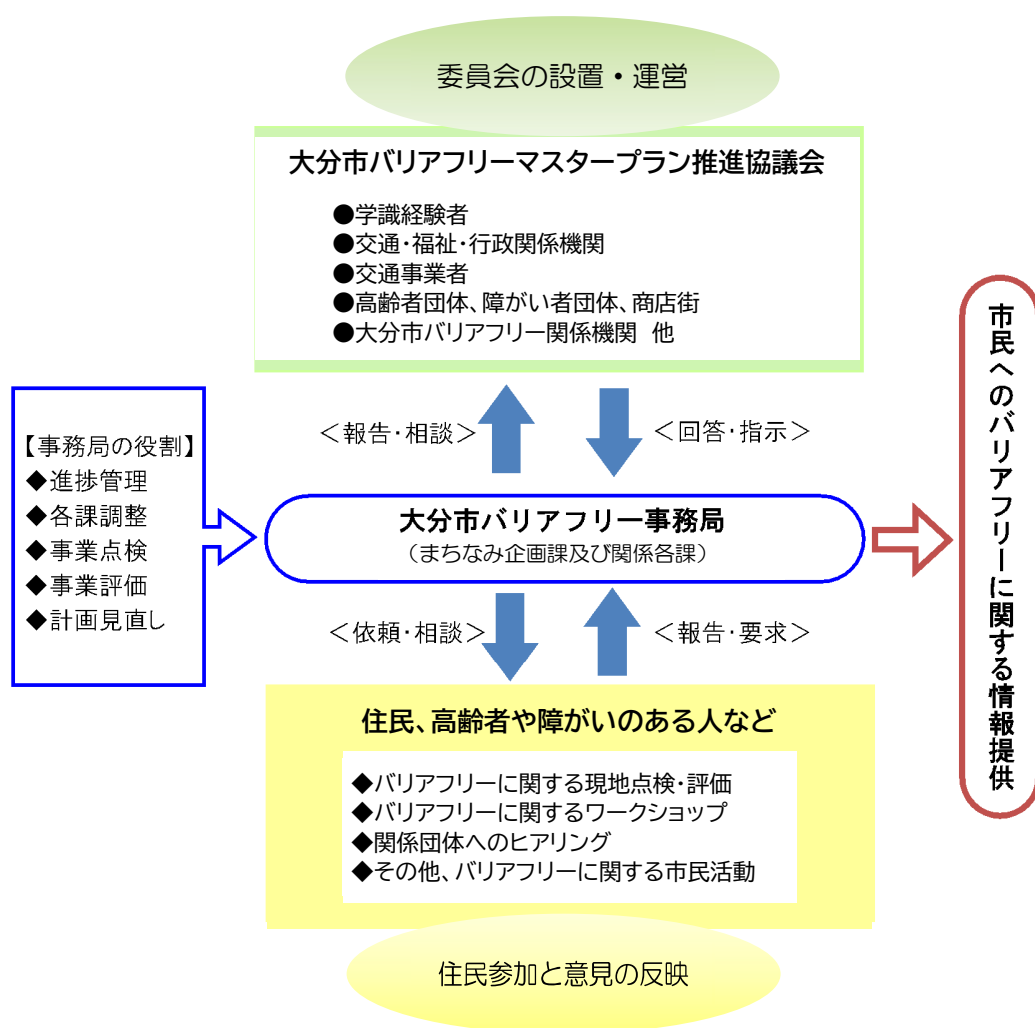


図 - バリアフリー推進体制のイメージ

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、郵送及びWEB回収

○調査対象：大分市居住の15歳～79歳の市民から3,500人を無作為抽出（障がいのある人、高齢者等に限定しない）

○調査期間：令和5年10月20日～令和5年11月30日

○回収数：1147部（回収率32.9%）

【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. 生活を送る上での特性

問5. 福祉用具等の利用

■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、公民館等の官公庁施設 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）

■あなたが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. バリアフリー等に関する学ぶ機会への参加経験

問15. 「心のバリアフリー」推進のために必要な取り組み

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

問20. シンボルマークの認知度（※）

問21. 優先施設の利用方法（※）

問 22. 優先施設の優先利用促進に必要な取組（※）

問 23. 障がい者や高齢者等の立場の理解（※）

■その他 大分市のバリアフリーについて

問 24. バリアフリー施策の満足度（※）

■自由回答

問 25. バリアフリーについての意見、要望（自由回答）

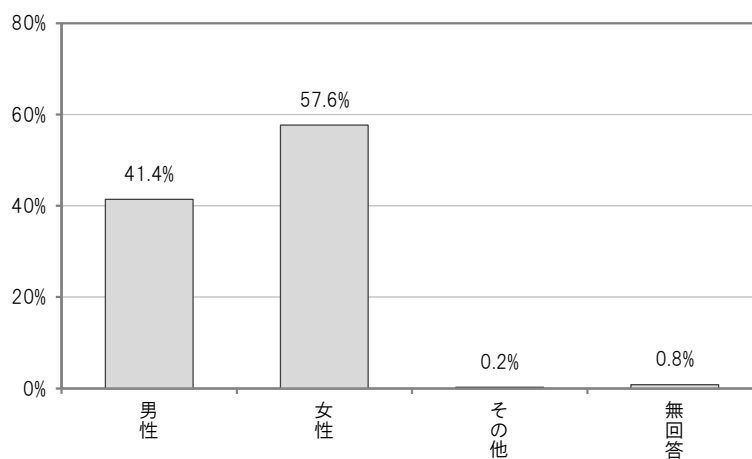
（※）：今回調査で新たに追加した設問

【単純集計結果】

■「あなたご自身のこと」について教えてください。

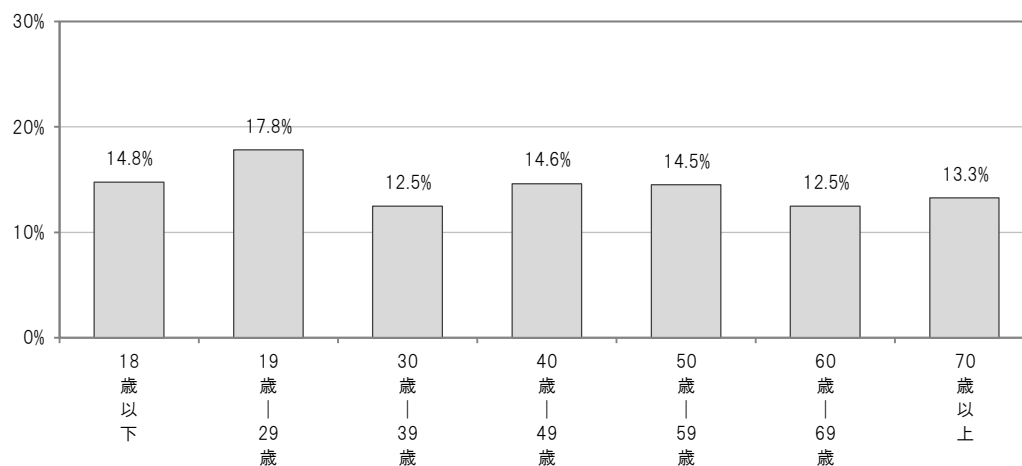
問1 あなたの性別について教えてください。（どれか1つに○）

「女性」が57.6%と最も多く、次いで「男性」の41.4%となっている。



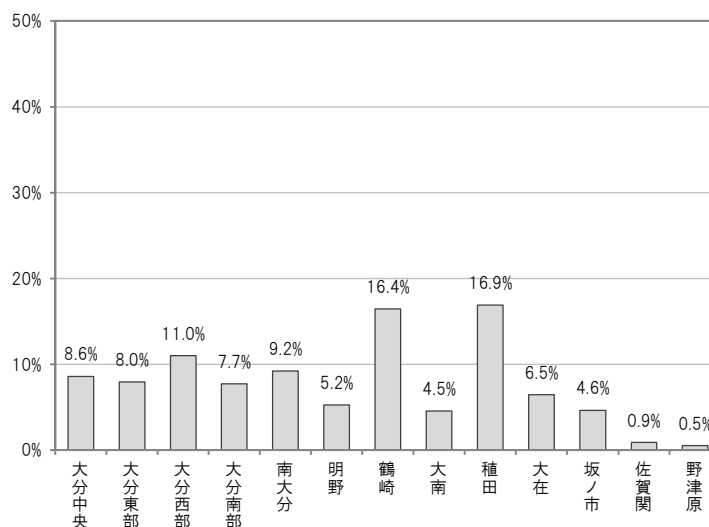
問2 あなたの年齢を教えてください。（どれか1つに○）

アンケート回答者の年齢は「19歳～29歳」が17.8%と最も多く、次いで「18歳以下」の14.8%、「40歳～49歳」の14.6%となっており、年齢に大きな偏りがない。



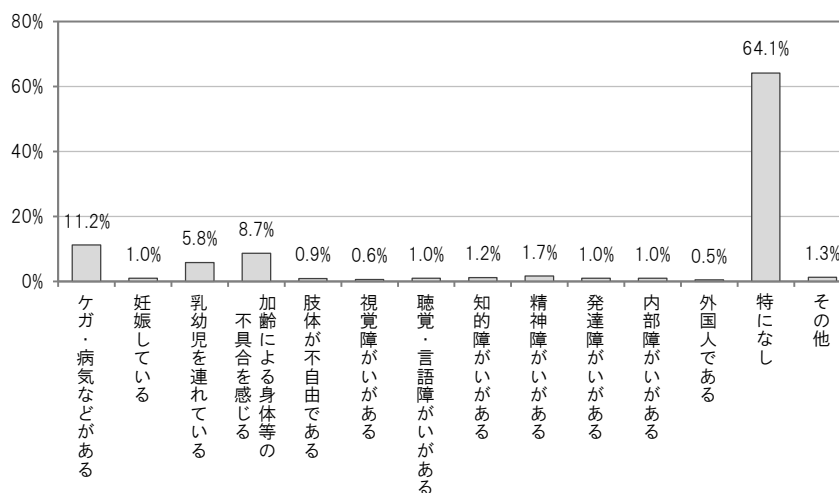
問3 あなたが現在お住まいの地域を教えてください。（どれか1つに○）

「植田」が16.9%と最も多く、次いで「鶴崎」の16.4%、「大分西部」の11.0%となっている。



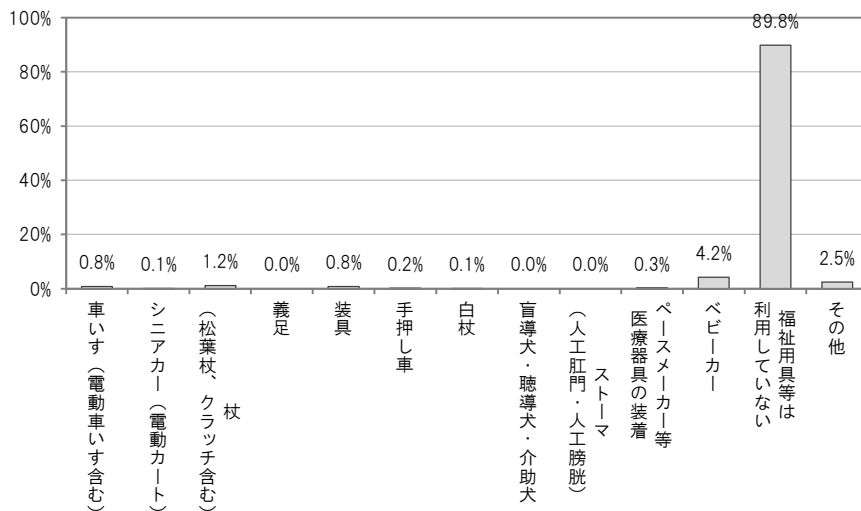
問4 あなたが普段の生活を送るうえでの特性を教えてください。（該当するものすべてに○）

生活を送る上で特性「特になし」が64.1%、何らかの特性「あり」が34.6%となっている。



問5 あなたの普段の生活で利用している福祉用具等を教えてください。（該当するものすべてに○）

「福祉用具等を利用していない」が89.8%と最も多く、次いで「ベビーカー」の4.2%となっている。

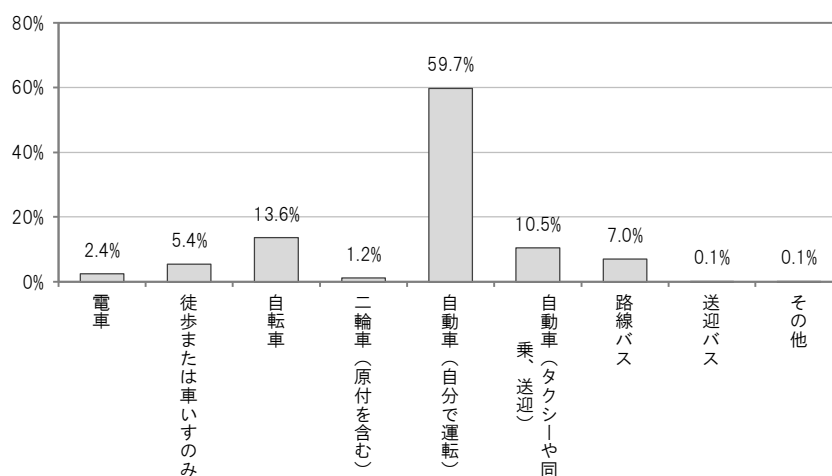


■あなたがよく利用される交通手段について教えてください。

問6 あなたが大半市の中でご利用になる下記の施設への自宅からの主な交通手段を教えてください。

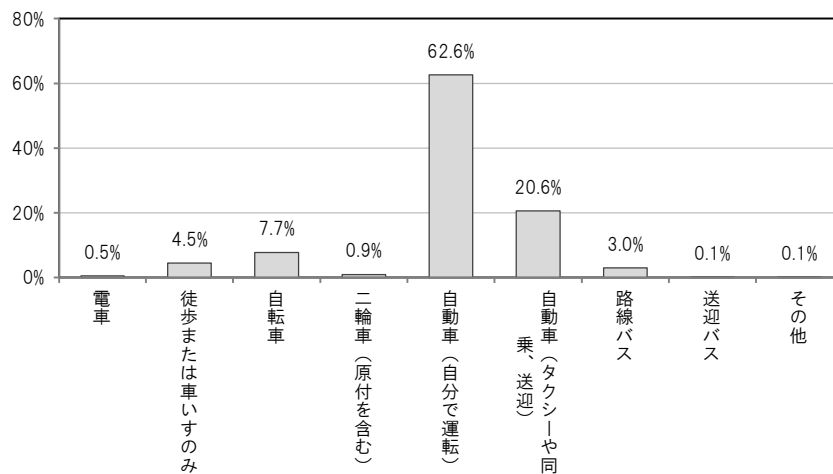
6-1 市役所、公民館等の官公庁施設（どれか1つに○）

「自動車（自分で運転）」が59.7%と最も多く、次いで「自転車」の13.6%、「自動車（タクシーや同乗、送迎）」の10.5%となっている。



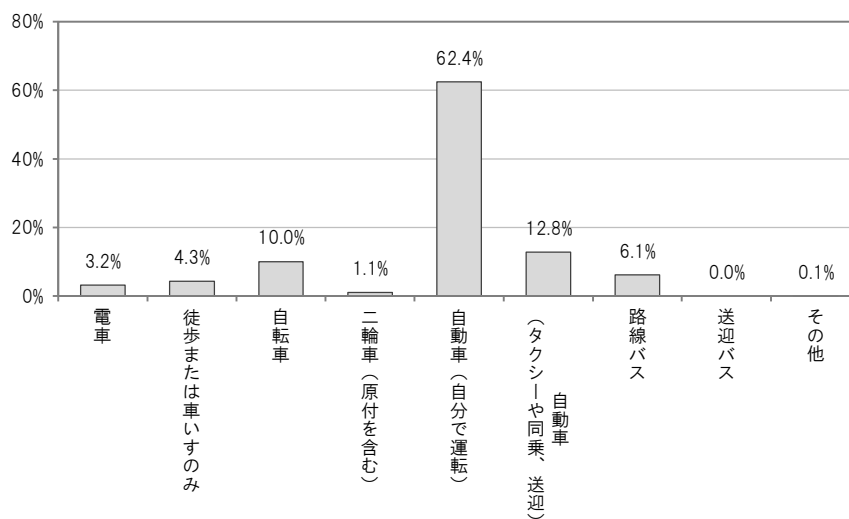
6-2 医療施設（どれか1つに○）

「自動車（自分で運転）」が62.6%と最も多く、次いで「自動車（タクシーや同乗、送迎）」の20.6%となっている。



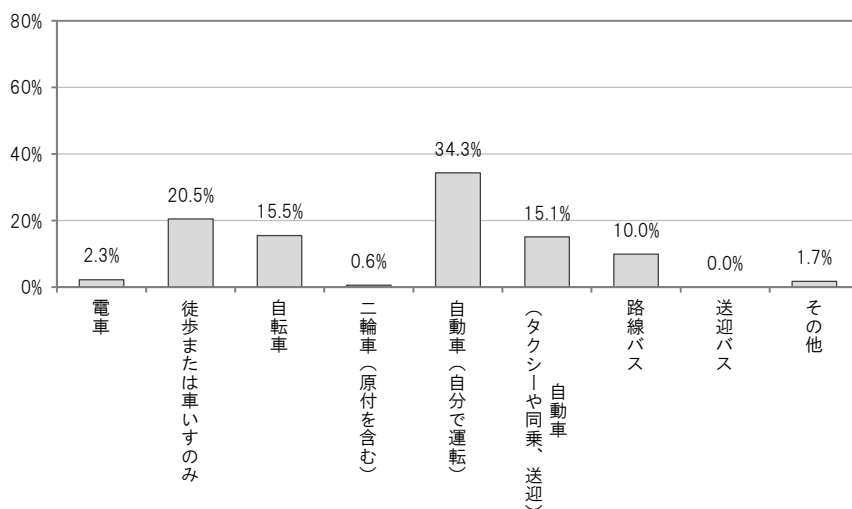
6-3 商業施設（どれか1つに○）

「自動車（自分で運転）」が62.4%と最も多く、次いで「自動車（タクシーや同乗、送迎）」の12.8%、「自転車」の10.0%となっている。



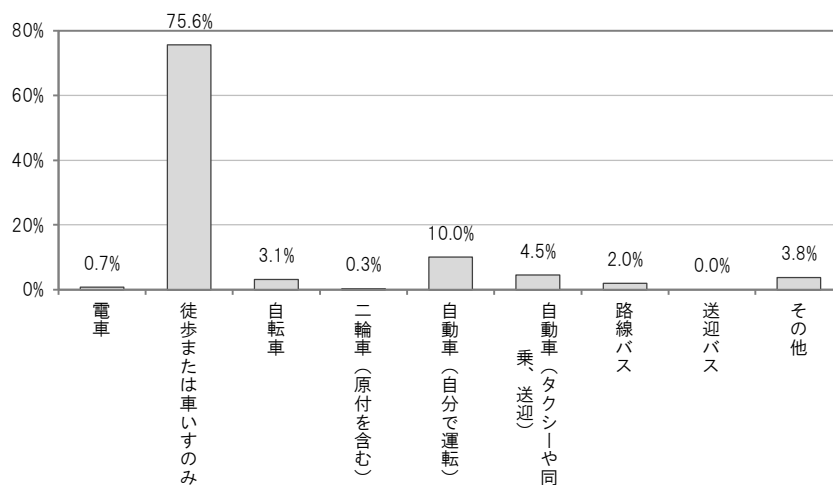
6-4 鉄道駅（どれか1つに○）

「自動車（自分で運転）」が34.3%と最も多く、次いで「徒歩または車いすのみ」の20.5%となっている。



6-5 バス停（どれか1つに○）

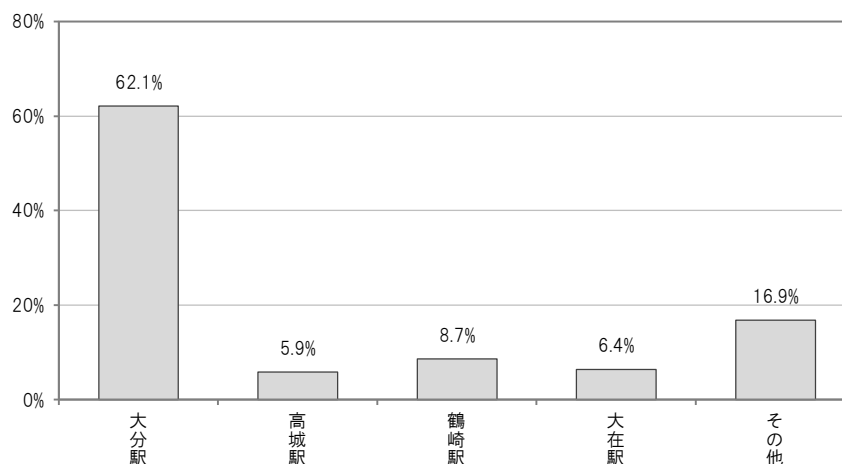
「徒歩または車いすのみ」が75.6%と最も多く、次いで「自動車（自分で運転）」の10.0%、「自動車（タクシーや同乗、送迎）」の4.5%となっている。



■あなたがもっともご利用になる鉄道駅のバリアフリーについて教えてください。

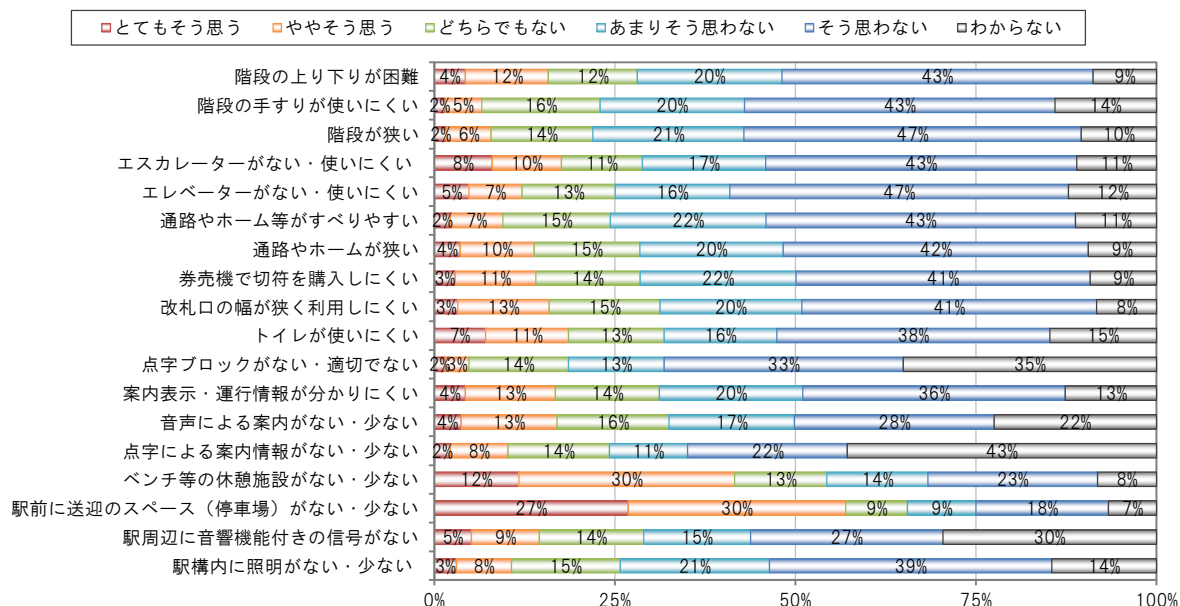
問7 あなたがもっともご利用になる駅を教えてください。(どれか1つに○)

「大分駅」が62.1%と最も多く、次いで「鶴崎駅」8.7%、「大在駅」6.4%、「高城駅」5.9%となっている。



問8 問7でお答えした駅周辺で困ること、気づくことを項目ごとに、当てはまる番号に○をつけてください。

「駅前に送迎のスペースがない・少ない」が最も多く、次いで「ベンチ等の休憩施設がない・少ない」「エスカレーターがない・使いにくい」「トイレが使いにくい」となっている。また、点字による案内情報や、誘導ブロックの設置状況、音響付き信号や音声案内など、視覚に障がいのある人に関連する施設については約3割が「わからない」と回答している。



問9 その他に問7でお答えした駅周辺で困ること、気づくことがあれば教えてください。

- ・大分駅が市役所から遠いのでホルトホール内に支所的機能を作れば利便性アップするのでは
- ・1時間あたりのバスの本数が少ない。
- ・休憩する所（座るイス）が少ないので親や高齢者が困っている。
- ・バス乗り場がわかりにくい気がします。行先表示
- ・ちょっと腰を下ろす所なし 周辺のコンクリート段差に座る。低いところが多い為、今度、腰をあげるのが大変。
- ・大分駅の立体駐車場をよく利用するのですが、入口がわかりづらく歩行者とぶつかりそうになった事があったので、もう少しわかりやすくして欲しいです。ホルトホール側の身障者用一般駐車場に駐車している車を見かけて困っている方がいたので何とかできれば良いなと思いました。駅周辺で気が付いたことですが、大分駅構内に仮眠スペースがあれば仕事帰り、ちょっと疲れた時とか利用したいと思いました。
- ・ベンチ 増やすべき。
- ・深夜でも電気（灯り）がついているのがいいなと思いました。座れる所が沢山あるけど大体人がいてベンチは埋まっているから、もう少し増えたらうれしいです。いつもありがとうございます。
- ・駅での送り迎え時に、車をなかなか止めるスペースがない。
- ・駅南側のロータリーがソニックの到着時刻にとっても混む。家族の迎えに来ている人が多いのだと思う。何か解決方法があると嬉しい。（少し離れた所を案内するなど）
- ・ベビーカー+2歳の子供を連れて行くと、人の多さで通れず道を譲る事がありました。エレベーターも何度か譲りました。手荷物とか、エスカレーターの利用ができる人はそちらを積極的に使用してほしいなと思います。
- ・上野側の駅には降車のみなのに、買い物に行ったり、乗ったまま駐車している人がいて、本当に困っている。SNSでも大分駅のことは動画があがって、大分県民として情けないと思う。何かしら対処したほうがいいと思う。
- ・地面が凸凹で歩きにくい。
- ・駅北側に送迎スペース（駐車場）がもっとあるといい
- ・駐車場がとめにくい、イベントがあっているときに混雑している。ゴミ箱がない。
- ・改札口前に人が多く通りづらさがある。ベンチを他の柱に置いてほしい。
- ・人が多い
- ・バス乗り場がわかりにくい。
- ・送迎時の自家用車の停車スペースは少ないと思う。有料駐車場に停める程の時間でも無い場合も悩むことがある。
- ・改札口で出る人と入る人がどっちも多くて急いでいるとき困ることがあるから出口だけ入口だけがあれば良いと思った。
- ・点字案内はよく目にしますし、知人の外国人からは多いと思うしきちんと保守されていると思う。さすが日本はおもてなしの国だと聞いたこともあります。ただ、障がいをお

- 持ちの方と接する機会がほとんど無いので充分か少ないかはわかりません
- ・送迎スペースが少ないので車が身体障がい者の所で止まっていることがある。
 - ・特にないが、喫煙スペースの全廃は少し不便か？列車の完全喫煙のため余裕を持ってホーム（構内）に入るのに躊躇してしまう。
 - ・外のトイレがもう少しあって欲しい。
 - ・点字ブロックが続かない横断歩道がある。
 - ・大分駅で買い物をする際に、貸出のベビーカーがあると助かります。
 - ・ベンチがかなり少ないので、待ち時間が困る。
 - ・駅を利用した時、迎えの車を止めておく駐車場があると便利。ロータリーがいつも混んでいて困る
 - ・バリアフリーとはあまり関係ないかもしれませんが、環境として、大分駅北口、南口周辺でイベントが開催されるが、マイク音（？）が住んでいる家の中までかなり大きく聞こえる（仕方なく窓を閉めるが・・・）周辺に及ぼす音の大きさ、終了時刻等配慮を、開催主体へ注意喚起して頂けるとありがたい。
 - ・トイレが少ない。
 - ・送迎スペースがあまりないので困る時がある。
 - ・自分はまだ関係ないというか利用しないけれど足が不自由な人等はやはり不自由に感じる人が多いだろうと思います。
 - ・音があふれていて非常にうるさい。日陰がなさすぎる。駅構内にベンチ島が無さすぎる。店がおおすぎる。甲板島の広告が多すぎて汚くて下品。洗練・センスさが全く無くて田舎くさい!!おしゃれなカフェが皆無。ほかにもたくさんありますが書ききれません。
 - ・駅と商業施設が同じ建物にあるので博多駅のようにホームと商業施設が直結していれば便利だと思った。改札口が今の場所だと不便。せつかく人の集まる所なので建物からの利便性を考慮してほしかったです。
 - ・大分駅北口にある時計の文字盤が夜は見えにくいです。
 - ・たまにですが、タクシーが1台もない時がありました。
 - ・駅前の身障者用等の駐車スペースが少ないと思います。いつもいっぱいに入れません。
 - ・自動車と歩行者が近すぎる場所がある。大分駅のわさき市場から出て東側の高架下あたり。駐輪場周辺を歩こうとすると自動車が近すぎて危険。(駅の駐車場の出入りのため)
 - ・駅の閉店が早い。
 - ・路線バスのバス停に並ぶスペースが少なく、列が分らない。地下道の段差がすべりやすい。(雨天時)
 - ・高齢者の方に改札口がどこかわからず、聞かれた事がある。
 - ・大分駅の改札口を入れば大きなトイレがあるが、その手前周辺には商業施設の奥に小さなトイレしか無く、人が並んでいて混雑する。
 - ・県外、海外からも人が集まる駅だと思うので駅周辺がもう少しきれいに日々清掃されていると障がい者の方はもちろんのこと歩きやすいと思います。そうなりといいなあ 助かるなあと思います。
 - ・時間帯によって送迎の車が多いので駅周辺に車を停車できるスペースがあるとよいと思う。事故やイライラ、マナーが減ると思う。
 - ・テーブル、イスがたくさんほしい

-
- ・音声アナウンスについて。多重のアナウンスのため不便だと思う。もう少しわかるようにしないと分かりにくい。
 - ・市外の人が気軽に行ける案内所がわからない
 - ・雨宿りできる場所、座る場所が少ない。高齢者が夏歩くのにネックなイメージ（影が欲しい）アートラボ出来たら面白そう。
 - ・改札口あたりが夏場暑い。
 - ・道路のまん中で立ち止まったままや、大きな荷物を置いて通行の邪魔になっています
 - ・改札近くのベンチが少ない
 - ・スマホながら歩行、自転車
 - ・エレベーターが少なく、子供を連れていても優先の意識が低く、ひどい方は無理をしても入ってきます。まだ大分は子育てしにくい環境にあると感じます。トイレも狭い場所が多く、改札口や切符を購入する際もスムーズにいかないようにできていると思います。道もガタガタしている所が多く、大変困ります。
 - ・ホームに安全柵があっていいのではと思う。
 - ・台風の日ソニックの運行状況がわかりにくい。
 - ・駐輪場が分らない。
 - ・長期（4日以上）止められる駐車場が無い。
 - ・駅を利用する事がほとんどなく、あまり行くこともないため、よく分かりません。送迎はよくしますが、駐車場の台数を増やして欲しい。
 - ・駅周辺で停車禁止区域なのに（タクシー、バスを除く）停車する人が時々見うけられます。もう少し駐車場を増やしてみてもいいと思います。また案内の音量より駅内の人々の声の音量が大きいので、案内音量を大きくしてもらいたい。
 - ・もっと駐車場を増やしてもらいたい。
 - ・歩道の段差が気になります。（横断歩道を間に、その前後のななめにはなっているが、フラットではないこと。）
 - ・子供が走りまわる為、ベンチで座ってまたせたい時に座れない事が多いです。
 - ・待合場所等のベンチが少ないと思う。
 - ・ベンチが少ない。花の設置が少ない。
 - ・イベント時 人が多い
 - ・大分駅周辺は便利で困ることないけど一番の最寄りが豊後国分駅で道がガタガタだし、ライトなくて夜は見えない。
 - ・外から大分駅に入る場所に敷かれている黒い石（床に）が雨に濡れると滑りやすい
 - ・大分駅のホームのトイレに石鹸がなくて困りました。
 - ・車椅子スペースの駐車場などもあり、いいと思う
 - ・ベンチが少ないです。待ち合わせ場所にもなりますし、もう少しベンチがあればいいなと思います。
 - ・自家用車使用しており、細かいことはわかりません。少しの発言でも訴えがあれば、変えていただきたいと思います。
 - ・駅北側の歩道、広場が広すぎるが、ロータリー周辺に駐車場、停車場が少ない。
 - ・ロータリーに駐停車している車が多すぎる。駅前に短時間駐車できるスペースが少ない（裏口にしかない）

- ・送迎時に停車する場所が少ない。近くに駐車場が少ない。
- ・運転・歩行者マナーが悪い
- ・JRがエスカレーター手前にしか車両を停めないため階段までが遠く、エスカレーターが異様に混雑して歩く人間が後を絶たない。これにより各ホームに一か所しかないエレベーターも健常者が利用しがちで本当に必要な人を無視している。
- ・コンコースにて、北と南を行き来すると思うが、各出入り口（透明の扉）が狭く、すれ違う際に気を使うことが多い。特に朝夕のラッシュ事に思う。アミュプラザの従業員口が途中にある？ことから扉の枚数自体も多く、声には出さないがストレスなのでは？と思う。開き扉1枚ではなく、3〜4枚分が開くような構造にはできないだろうか。
- ・北口のロータリーで乗用車が送迎のために停車してバスの走行の妨げになる場面をたまに見かけます。バス停留所やタクシーの停留所と送迎用のロータリーを分けてみたらどうでしょうか。例）駅東側にあるバス停留所(終点)の一部に送迎専用スペースをつくり正面ロータリーはバスとタクシーの乗り降りのみにする等
- ・車のことについてですが、北口のロータリーに入って左折して入る道に信号がありません。バスや乗用車が多々入っていくのですが歩行者も多いためなかなか通過できず後ろに列ができている場面が見受けられます。福岡の博多駅のバスターミナルの横にはかなり短いですがそれを解消するために信号付き横断歩道があったと思うのであのようにしてみたら歩行者、車共により安全になるのではないのでしょうか
- ・第2立体駐車場の階段の扉が重たい。車で駐車券で先に支払いをしてるのにバーが上がらなく、結局駐車券を入れる事になる。
- ・休憩スペースがなく、ベビーカーや子どもを歩かせるとなると不便。妊娠中、切迫早産になり、あまり歩けないときに少し休めるスペースがあればと感じた。また、そういった子連れや妊婦でも休んでもいいといったような市民のバリアフリーへの考え方も変わればいいと思った。(大分駅周辺を歩いている時に学生さんから「妊婦の腹って気持ち悪い」と言われたり、「子どもうるさいなら産むなよ」とひそひそ話されたりした経験があるため)
- ・健常人としては十分
- ・西側の駐輪場が狭い、大分駅前の国道沿いの歩道が段差が多いため整備してほしい
- ・障がい者スペースの健常者利用
- ・バス乗り場がわかりにくい
- ・時間帯にもよるが、駅の改札前に人だかりがすごい。
- ・タクシーが少ない。
- ・無人駅は困る。
- ・車イスの人など切符を買いにくい高さにあると思います。(鶴崎駅)
- ・駐停車ゾーンが少ない。
- ・ロータリーに学生の送迎の車が平日の朝多いので改善出来たら嬉しいなと思います。
- ・トイレが汚い。ゴキブリが出た。
- ・(有料・無料にかかわらず)駐車場が少ない。
- ・駅員が常駐していないこと！
- ・海側から鶴崎駅へ行ける歩道橋みたいなのを作って欲しい
- ・駅の北側に出入り口がない

-
- ・市道に接している土手の除草をしっかりと 特に民の前だけでなく、公園や人の住んでない家の前や休耕地の対面側の土手を草で道幅が狭くなるのでよろしくお願いします。
 - ・自転車置き場に使ってなさそうな自転車がある。
 - ・駅の前での乗り降りがしにくいです。障がい者用スペースが欲しいです。ゆっくり乗り降りできない状況なので。障がい者で半額になるという切符の購入は、駅員さんがいなくても機械で障がい手帳を見せたら反応するのかわからない為、駅員さんが少なくなるのは困ります。
 - ・鶴崎駅が暗く夜はひとけがないため危険。隣の交番も暗い。人を乗降するスペースはほとんどないため雨の日はごった返す
 - ・駐輪場に、自転車と原付バイクの置き場を分けてほしい狭くて原付バイクを置きづらい
 - ・自宅周辺にバス停がないため、駅まで（駅から）の交通手段に困る。
 - ・無人化で人ごと。ゴミが散乱しているのが目につくのですが。
 - ・大在駅にエレベーターができたので非常に便利になった。
 - ・駅周辺に購買施設がなく、飲み物を購入する場所が遠い。ベンチや休憩するスペースも少なく、憩いの場、待ち合わせ等しづらい為、目印となりにくい駅周辺です。
 - ・この2〜3年コロナ禍で遠出していませんが最近大在駅にエレベーターを設置したよう
で利用してみたいです。
 - ・利用者が多いのに狭く、高齢の方や障がいのある方は利用しづらいと思う。
 - ・朝は通勤通学の方が多いため、階段の上り下りがスムーズではない時があります。券売機には新500円玉が使えないため、不便だなと思います。
 - ・駅が無人になってからか、構内のトイレの洗面所に嘔吐物があり、朝9時から夜の11
過ぎまで清掃されずに放置されていた。土曜日で対応出来なかった可能性もあるが…JR
九州には衛生管理について情報提供して欲しいです。
 - ・大在→大分へ行く際、のりばがわかりにくい。1度アナウンスがあったのですが聞き逃し
乗り過ごしてしまいました。（私の他に数名いました）日ごろ電車を利用しないので勝手が
わからず困りました。他の人に聞いたけどその人も間違っていました。
 - ・駅員さんがいない時間帯等あるため、電光掲示板で分かりやすく表示して欲しい
 - ・子どもは階段の手すりに届かない
 - ・駅員さんが常駐していない事
 - ・高城駅で電車を待っている時凍えそうです。四方を囲むような部屋があるだけでも良い
と思うのでほしいです。（できれば）
 - ・ホームが狭く人が多い時かなり危ないと思う。
 - ・駅前に送迎スペースが少ない。
 - ・雨天時、水たまり、滑りやすい。
 - ・私は高城駅前に駐車場を借りているのですが、朝と夕方に駅前に送迎車がたくさん停車
しており自分の駐車スペースに入りづらいです。ほぼ毎日そのような状況なのでストレ
スを感じます。改善をお願いいたします。
 - ・駅の裏にも送迎エリアを作ってほしい。
 - ・療育手帳での切符購入がやりづらく、窓口でなく券売機で購入したい。ロータリーがなく
送迎場所の確保が困る。そのため、福祉施設の車両が高城駅にはなく鶴崎駅まで行か
なくてはならず不便である。

- ・足があまり良くないので階段が多いのは困ります。歩くのが不自由という事ではないのですが…
- ・ホーム内とホーム端に電気がなく暗い。見えにくい。
- ・照明が少ないため夜間あやしい人がいる。学生も多く利用しているので照明をもっと多くして頂きたい
- ・牧駅もよく利用しますが夜は暗くてさみしいので怖いです。
- ・イオンの近くにある踏切が、交通量が多くて渡りづらいです。
- ・駅の乗り降り区画以外での、乗り降りがあり、迷惑を感じる時がある。これはモラルの問題だと思えますが。
- ・ロータリーで、たまにはありますが逆走している車があるので、道路に矢印を書くようにしてほしいです。
- ・ホームまで行くのに階段を使用しないとイケない。老体には大変。ましてや車いすの人などのことを考えると大変だろうと思う。
- ・階段の上に屋根がない。
- ・坂ノ市駅前は車の駐車場がない。『ゼロ』大分に行く時等は大在駅まで行く。
- ・SUGOCA の定期の更新が最寄り駅でできない。階段以外でホームに行く際に線路を通らなければならないので近くて便利ではあるが危険。
- ・駅裏からも行ける階段が欲しい
- ・道路に面しているので、送迎バスのスペースがしっかりと危険だと感じることもある。
- ・駅が古く、照明、ベンチが少なくトイレも使えない。
- ・敷戸駅が無人化になってから、周囲が草ぼうぼうで荒れはてた景観になっている。以前は花など植えて美しくしていた。線路にも草がはびこっていて、安全なのか？と不安になる。ホームはホームドアが無いのでこれも不安。止まる電車は決まっているから、ホームドアを設置してほしい。
- ・無人駅なので手帳の使い方がわからない。誰も助けてくれる人がいない。
- ・原付を使うので駐輪場を使いにくい。Uターンしなくちゃいけないが10号線は車の通行が多い為、原付でいけなくて徒歩が多いので不便。
- ・無人駅なので、電車内で手を挟まれ困った時、助けを呼べる人がいなかった。
- ・駅員さん不在なので質問したい件があるとき不便に思います。
- ・駅前に送迎のスペースが少ないため、走行の邪魔になっているように思う
- ・駅の前の歩道が少し狭いと感じます。割りと自転車も通るので少し歩きにくいです。
- ・道が狭い
- ・中判田駅の構内のホームと電車との間が足の歩幅よりかなり空くので(26~27cm 程度)気をつけてはいますがとても恐いです。目の不自由な方やお子さん方の為にもどうかならないものなのでしょうか。
- ・無人駅の為、聞いて見たいことが叶わない。
- ・駅への道路が狭いので混雑している時は、車の離合がしにくく（仕方ないことですが）駅前の駐車スペースが少なく、雨降りの時など大変。雨よけの屋根があると送り迎えに助かると思います。
- ・駅員を置いて欲しい。トイレが入りづらい。送迎のスペースが危険、事故が起きた。

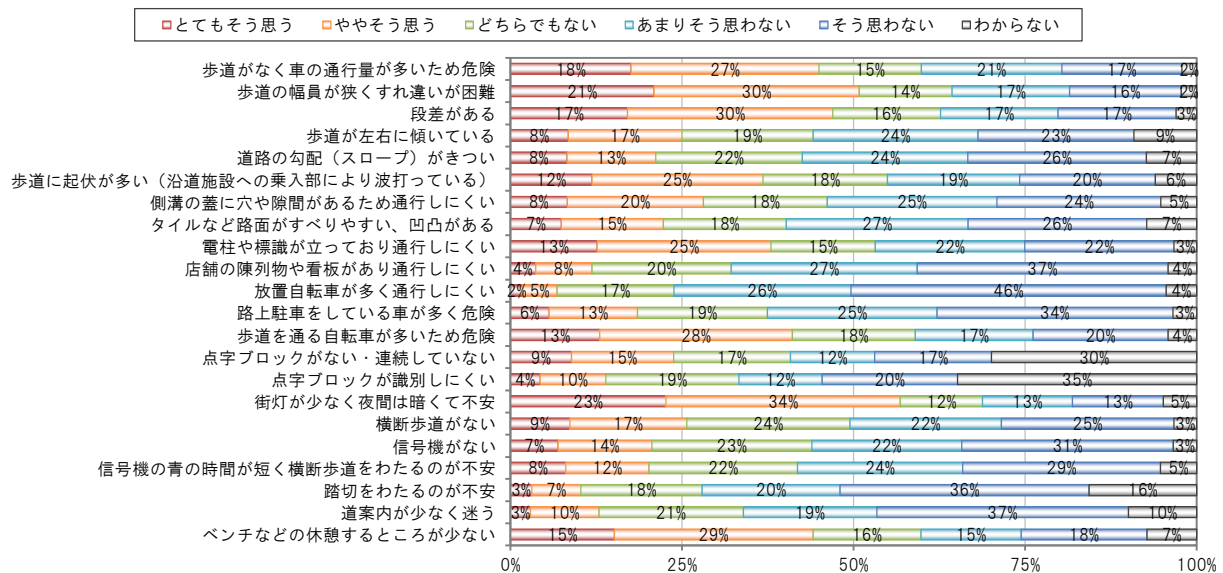
-
- ・ 駅に行くまでの道が狭すぎるので、離合が難しい、せまいくせに交通量が多い、非常になぜあんな所にあるのか疑問です。
 - ・ 周辺にお店が少ない。何か飲食ができる施設があったらいいと思う。
 - ・ 駅周辺の道が狭すぎる
 - ・ 送迎車の路地駐車や自転車が多くまた、駅前の道が抜け道となっているため速度が出ている車や時間帯によっては歩道に乗り上げて車があり大変危険を感じる
 - ・ 電車に乗るまでの道のりが長い
 - ・ 電車に乗る時の幅が広すぎて落ちそうになる。
 - ・ 入口からホームまでが遠すぎます
 - ・ 目の前が道路ですが、一旦停止などなく車通りは意外と多いです。送迎の車も多く見かけるので、停車スペースが決められていたら良いと思いました。学校が近くにあるので駐輪場も少ないイメージです。
 - ・ 牧駅では、入口からホームまで、そんなに高くないからスロープを設置したら助かります。使用していない敷地があるので有効利用すればよいね。
 - ・ 駅まで通じる道が狭い。車の通りが多く危険、歩道もないから歩行者は危ないし、小学生なども見えて怖い。
 - ・ 電車の本数が少ない
 - ・ 車イスや歩行困難の人にとったら不便だと思う。
 - ・ 道が狭い
 - ・ 無人駅に変わったので障がいを持っている方は困るのではないかと考えています。目から耳からの情報は大切だと思うのでそこかなと考えています。
 - ・ 以前は駅の南側からもホームに入れたのですが、現在はその出入口があった所はフェンスが張られて、ぐるっと北側へ迂回しなければならなくなっている。安全管理をうまくできる方法が見つけられれば南側から出入りできるようにできるとありがたいのですが。
 - ・ 駅前の駐車が狭い 放置自転車がも多く駐輪できない。
 - ・ 段差が多い。駅舎前の自転車が乱雑、歩道が歩きにくい。
 - ・ トラック等の出入りがあるので、子供を連れて歩くと怖い時がある。トイレが和式しかない。階段しかないで足の悪い方が辛そう。
 - ・ 乗降客数が少ないとは思いますが、バリアフリーにはなっていない。
 - ・ 老朽化しているので、建て替えてほしい
 - ・ 駐車場の台数が少ない。家族を駅に迎えに行くとき貨物列車が駐車するまで待たないといけない。
 - ・ 自転車が乱雑に駐輪されている。朝、高校生の子の送りの際、送迎者が多いので危ない時がたまにある。待合室のイス、周辺によくゴミが散乱している。
 - ・ エレベーター、エスカレーターがなく、高齢の方や妊婦の方、小さい赤ちゃんがいる人など、よく目にしますが、階段の上り下りが大変そうです。見た時には手をかしていますが、やはりエレベーターはあった方がいいと思います。
 - ・ タバコが吸えない。
 - ・ 送迎の車がいつも連なっている。
 - ・ 駐車が遠い
 - ・ 私自身駅利用はありませんが母の立場からするとバリアフリーは必要だと思います。私

もいずれ歩行困難になる事を想えば!?

- ・ 以前駅を利用した際は階段が多かったり通路が狭く感じた。
- ・ 車イス利用者だから、自分で乗れるかわからないし、乗るかもわからない
- ・ 電車を利用する事はありませんが駅前を通る時に学生の自転車の止め方のマナーが良くない時があります
- ・ 車での送迎が多いのにスペースが狭すぎる

問 10 あなたがよくご利用になる道路について困ること、気づくことを項目ごとに、当てはまる番号に○をつけてください。

「街灯が少なく夜間は暗くて不安」が最も多く、次いで「歩道の幅員が狭くすれ違いが困難」「段差がある」「ベンチなどの休憩するところが少ない」となっている。また、誘導ブロックの設置状況については約 3 割が「わからない」と回答している。



問 11 その他にあなたがよくご利用になる道路で困ること、気づくことがあれば教えてください。

- ・ トキハ前のスクランブル交差点を渡る杖をついた方や高齢者が青になったと同時に渡りはじめても赤になってしまう場面を時々見かける、この交差点の青信号の時間を少し長くしてもらいたい。
- ・ 自転車と車道が一緒になっているところが多く危ない。
- ・ 塾の送り迎えで、停車している車が多く通行しにくい。
- ・ 上野丘 1 丁目に住んでいますが、マンションヒルサイドの前の道、道幅が広く「車のスピード」表示がなく、住宅地ですがスピードを出す。車が多い。夜間も車が多い（オートバイ等）墓地公園に登る道も。
- ・ 赤の点滅信号は「とまれ」のはずなのに止まらない車にヒヤリします。ベビーカーを押していると、小さな段差がとても走行しづらいです。逆にフラットな大友公園辺りはお散歩にいいなと思います。
- ・ 足が悪く保護車で歩くのですが道がでこぼこで歩きづらいです。
- ・ 自転車が車道を走っているときたまに逆走しているので怖い。
- ・ 夜中にトラックが通ると道路の段差で大きな音が出て困っている。
- ・ 広瀬橋ですが古国府に向かう方の右折用道路がガタガタして道路のへこみがあり、水が溜まったり、車がかなり揺れる。上野丘高等学校の下り坂で自転車が 2 列走行、歩行者と自転車で話ながらだったり、かなりスピードも出ているのに道が狭くて危ない。（ちなみに週 3～4 は通ります。）夕方 16:00 と夜 19:30 頃、実際、目の前で車と自転車との

事故があり危ないと思った。

- ・点字ブロックの内側の道路幅が狭いため、点字ブロックの上を歩いてしまうことが多い。曲がり角が急な為、自転車と接触しそうになることがある。中央通りの「4℃」付近の地下道入口で自転車道がなくなるため、歩道に自転車が流入してくるため歩道が狭くなり走行が危険です。朝の時間帯。
- ・車道を自転車が走行していますが、ヘルメットをかぶらないし、ふらついている人もいるので危ないです。歩道をスケボーが走ってて注意したら交通手段なのではないかと言われました。小学生が道でスケボーしているのもよく見かけます。
- ・六坊南町バス停付近で、芸短大北交差点の手前で 10 号線から来た道路に合流するところがあります。信号待ちの車がいつも停車しているので、とても合流しにくいです。白い斜線を引いて停車できないようにしていただきたいです。お願いします。
- ・タイルの凸凹で自転車やベビーカー等が通りにくそう。
- ・横断歩道など道路の白いペイントが薄くなっていて（消えかかって）見えない場所がある。車のドライバーが気付きにくい為、はっきり塗り直してほしい。
- ・盲導犬と一緒に歩いている方を時々見かけます。歩道のバリアフリーではありませんが道が日々清掃されてきれいにされているといいのになあと思います。バリアフリーはもちろんのことそれ以前になってしまいましたが手が入るとありがたいなあと思います。
- ・一方通行が多いが、標識が紛らわしく、よく逆走している車にでくわすが、改善されたことはない。通学路なのに。
- ・公園でタバコを吸っている人が多くて困る。一応喫煙すべき場所ではいるが、いつも前を通るとき、臭いがすごすぎて、煙がすごくて副流煙が心配である。
- ・高校生の自転車のマナーが悪い。スピードの出しすぎ。並んで通行している。
- ・道がガタガタしているところが多い
- ・通勤通学時間帯、自転車や歩行者を優先しない車がいる
- ・ベビーカーが動きやすく、子育てしやすい環境作りをしていただきたいです。がたがたの道や段差が多く、街中で子育てするにはとても大変です。歩道も狭い所が多く、歩行者や自転車とぶつかりそうになります。また、横断歩道で段差があり（渡りきった所など）何度もひやひやしました。
- ・歩道がなく通行量が多く危険
- ・消防署～中島十条の間のクリーニング店（中島東）からひまわり幼稚園（中島中央）方面に渡る際、横断歩道はあるが、街路樹が邪魔になり少し前に出て車にアピールしないと車が停まってくれない為危険。ひまわり幼稚園の園児もよく使うのでなおさら。
- ・自宅（マンション）前の道に路上駐車がが多く困ることがある。大型施設の周りはタイル張りが多く、歩道との境目辺りで滑ったことがある。
- ・街中で路面の店舗の駐車場をとびだして点字ブロックの上に駐車している車を見かけることが多々ある。
- ・自転車乗り入れ禁止区域での自転車通行（商店街）・点字ブロックをまたいでの車や自転車の駐車・スマホの「ながら」あるき
- ・長浜小の前の新しい道路をよく利用しますが、歩道がタイル敷きで、景観はよいのかもしれませんが、車が通行したり、タイルの下に雑草が生えていてタイルが波打っており、2度ほどつまりました(まだ 20 代です)点字ブロックも波打って段差ができています。

雨の日も滑りやすく、子どもや高齢者の多い地区ですので心配です。除草も近くの方がご好意でしていただいているようにあり、雑草がそのままになっているところもあります。これなら普通のアスファルトのままのほうがよいと思います。模様をつけるなら市役所の近くの歩道（茶色い道でれんがみたいな模様が入っているところ）のようにしたらよいのではないのでしょうか。今のままですと危険だと思います。

- ・ 南大分周辺などをよく利用するが道が狭いののに電柱が出ていて邪魔、事故しそうになる夜は暗く危ない。他の狭い道もそうだが、狭い通りこそミラーが欲しい
- ・ 道路の舗装の仕方がバラバラで通行するのに支障があったりします。場所によってはガタガタの所がありバリアフリーどころではないです。業者の舗装技術の均一化が必要かと思います。特に生活道路は見直す必要があるのでは。
- ・ 自転車が自転車の通る場所を守っていなかったりして、ぶつかりそうになったりすることがたまにある。
- ・ 歩道がすべりやすい、歩道が汚く、街が汚く見える。
- ・ 歩道が狭い
- ・ 信号が短いため自動車がつっこんで来て横断歩道を渡るのが危ない。
- ・ 踏切が下りたらとにかく長い。もう少し短くならないのか。
- ・ 三川地区は歩道が狭く交通量が多い。歩道部分は線だけなので朝通勤ラッシュ時は車が歩道部分まではみ出して走行しているのでとても怖いです。場所によっては 30～40cm 程の歩道部分があり、よそ見をして運転していた車とあたりそうになった時もあります。歩行者に優しい道路に改善して頂きたいです。
- ・ 白線が消えている所があり危険と思う。
- ・ 路面がヒビ割れて、盛り上がっている所があります。予算の都合があるのでしょうか。でも 5～6 年もそのまま？ 夜道は怖いね。
- ・ 駅前、府内町で自転車のスピードが早く、ぶつかりそうになった事が複数回ある。歩道と自転車と分けるべき。
- ・ 40m道路 海拔 0m地帯→水がたまる。車が故障する。信号機がほしいところに信号機がない。よく見てほしい。(市、県)、店舗(道路沿い)に入る際入口の歩道に低い部分を削ってほしい。(タイヤがあたる)そもそも大分川、大野川を渡る車道がない。(橋が少ない)
- ・ 標識や電柱が道路にせり出しているため、歩行者や自転車が道路側を通行するのでとても危険です。車も反対車線に飛び出してしまうので危険です。
- ・ メイン道路からちょっと入ると狭い道が多すぎる
- ・ 白線が消えている所が多いと思います。
- ・ 道の舗装がはげている。
- ・ 歩道脇の街路樹、植樹帯、歩道に面した民間の駐車場などの植木が歩道にかかっている箇所やバス停があり、夏は蚊や虫がたくさんいて利用しづらいです
- ・ 岩田学園前の歩道が狭くてガタガタなので、車道を歩くようになってしまう。
- ・ 夜間道路にいるゴキブリが異常に多い。
- ・ 自転車専用道路が少ない。
- ・ 歩道なのに整備されていなく、カタカタになっている。街灯が少ない。
- ・ 千代町「かんいち」横の建物の駐車場の車が点字ブロックまで飛び出して、とめられない事が多い。杖を使っている人を近くで見るので危ないと思う。

- ・デコボコしていて つまずきやすい。
- ・中央通り 3 丁目の信号の歩道信号が早く赤になりすぎる（車用との差が大きい）全般的に自転車用道路が狭すぎる、車道が側を走るのも逆に危険。自転車のルール違反が多すぎる。
- ・オアシスタワー周辺の歩道がタイルのため、自転車だととても滑る。また朝の通勤通学時間に学生さんが危険運転をしおり、高齢者や子供連れが困惑しているので改善してほしい。
- ・自分の家は末広町ですが、大分駅まで徒歩で行く時、信号機があれば良いなと思うところがあります。（バリアフリーに関係ないのですが、すみません）
- ・生垣（医療施設）が路側帯にはみ出している。歩道がないため車が行き過ぎる迄、とどまって待つことがしばしばある。若草公園の外沿いに喫煙所があり、12～13 時の時間帯は多くの人が集まり喫煙しているのを見かけるが歩道を歩く人や子供等々、多くの人利用する公園にはそぐわず、迷惑だと通る毎に感じる。路上喫煙や吸い殻のポイ捨て等々、今時のマナーを遵守して欲しいな～ 自転車の逆走や、ある時は車という感じの自転車もいる。
- ・右折車等多いのに信号機がなく危ない。優先道路がわかりにくく事故が起こりやすい。
- ・自転車（大人が乗っているタイヤの細いもの）が車道を通るのでバリアフリーとは関係ないが困っている。
- ・大道旧道は歩道がない。又は狭くて危険。自転車と歩行者がすれ違う距離がない。道がでこぼこしている。水はけが悪い。横断歩道の白線や中央線などがかすれている。
- ・西大分駅近くの踏切は高架になってなくて危険です。
- ・通勤時の渋滞の緩和（朝の渋滞時、通勤、通学者以外の者へのオフピーク移動の啓発）バリアフリーよりも優先度は高い。
- ・自転車通学をしています。朝は車道に車が多く、はしを走ってますがとても怖いです。車道は狭く、歩道は小中学生が登校しているので使えません。なるべく大きな道に出て通学するほかありません。
- ・夜間に狭い道路を法定速度を超えたスピードで走る車が多くて大変危険である。
- ・植え込みの植栽の手入れが出来ておらず、見通しが悪い（除草必要）
- ・道路から歩道の段差がありすぎると思う。自転車に乗っていてパンクや、子供を乗せていて怖がる。年寄はつまずかないのでしょうか。
- ・歩道が斜めになっていて歩きにくい。（大道小学校より大道 5 丁目の方に行く）（地面もでこぼこ）
- ・点字ブロックは弱視の方が利用されているので、視認しやすい色が良いと思います。（景観への配慮から薄い色のものを見る事があります。）
- ・交差点を渡っているときに左折車がスピードを緩めずに突っ込んでくるので危ない。
- ・自転車が通れる歩道（歩行者と自転車に分かれている）をもっと増やしてほしい。自転車で交通量の多い車道を走るのが怖いです
- ・幼稚園から高校まで学校が多く、登下校時に徒歩のものは横に広がって歩くし、自転車はそこを掠めるように走るし、通勤の車は多いし、危険がいっぱいだと思う
- ・横断歩道が赤から青になり渡り始めるとき、信号無視の自動車が横断歩道に突入してくることがしばしばある。おそらく自動車はひとつ先の信号を見ているものと思われ、当

該の横断歩道や歩行者の存在に全く気付いていないと思います。

- ・住宅街の中の道路で、複数の子どもが自転車でぐるぐる回ったりジャンプしたりして集まっていた。(小学校高学年か中学生)小さい子どもがいるので、とても危ないと感じた。
- ・大道6丁目から丸山墓地方面へ上がる際のT字路の見通しがとても悪く、道も細い為離合も難しいので、毎回通る度にヒヤヒヤしています。鏡の設置があれば事故防止になるかと思います。是非ご検討お願いします。
- ・中春日町から田室の方面にかけて高架下にちょっとした広場が作られていますが、あのような場所は地域住民のコミュニティの場などにもなると思うので、もっと地域全体に増えていけば良いと思います。今はまだ田室公園の辺りまででおわってしまっているのだからもっと先が出来ることを期待しています。
- ・車で天海の湯から下り賀来方面に向かうとき、(オレンジの鳥居)右折するとき別府方面からくる車見えにくい。車で天海の湯から下り大分方面に向かうとき、右折するとき直進の車見えにくい。
- ・車道も歩道も狭い道路に自転車走行帯を作っていますが、車が離合や信号待ちするには自転車走行帯に必ず車がかかってしまい、自転車は歩道を通らざるを得ません。無理矢理、自転車走行帯を作る必要はあるのでしょうか？その前に道幅を広くする、もしくは電柱を地中に埋める対処が必要であると思います。
- ・自転車が車道を通るようになってから学生年配の方の運転がとても危険、事故を起こせば自動車側の方が責任が重いというのはおかしい。自転車側にも罰則を設けるべきでは？
- ・中央分離帯や付近にある草が伸びすぎて左右確認がしにくい 信号機の無い交差する道などに確認のためのミラーがあると助かる。またミラーが汚れていて見えづらい、物が多い。よろしく願いいたします。
- ・広い歩道が片側にしかなく、片側は自転車が通りにくい。歩道を自転車が通れるようにしてほしい。
- ・住宅地でもあるため、道幅狭く、歩道もガードレールもない。小学生や歩行者は危ない
- ・大分駅内、アミュプラザの座る所が少ないので増やしてほしい。
- ・道幅が狭く十字路や角が多い。
- ・現在の事ではないので参考になるか分かりませんが、育児真っ最中の頃はベビーカーを押して歩くようになって、普段何でもなかった段差や溝等々(歩道の真中に植えられた木なども)本当に大変で、きっと車イスの方もこんな思いをしているのだろうと感じた事もあります。今は随分バリアフリーが進んで公共施設などは便利になったと思いますが、目で見て頭で考えるより、実際、体験して不便さを実感してみる事も大切なのではないのでしょうか。
- ・一時停止やとまれの道路標示が消えてるところが多く危険。
- ・道路が狭いのに車道を自転車が走行
- ・道路の電柱が無ければ、もう少し車も人も、交通しやすい気がする。
- ・自転車は車道を通ることになっているが、車の通行が多い時は身の危険を感じます。そんな時は一時的に歩道を通りたい(歩行者がいなくて)けど、段差が大きくて歩道に上がれません。ずっと前に作られた道路は今だにそういう状態です。
- ・踏切周辺で、車が一旦停止しない車が多過ぎて困ります。

- ・考えてみると上記の項目に当てはまるものもあるかもしれないが あまり意識しないのでわからない。障がいのある方からすると不便な所は多い所もある気はする。
- ・横断歩道がない（遠い）
- ・抜け道になっており、交通量が多い。富岡交差点から滝尾駅側や富岡交差点から曲へ行くルートともに交通量が多くスピードを出している車が多い、通学路でもありいつ事故がおきないかと不安である。
- ・雑草が多く、歩きにくい。歩道が狭くなっている。
- ・交差点に信号機が無く、よく事故が起きる所がある。信号機を設置して、朝夕の交通量の多い時間だけでも作動させてほしい。
- ・歩道に草が生えてて通行に支障がある
- ・幅が狭く通りづらい
- ・自転車で走っていると歩道と車道の段差が邪魔でしようがない（車道は危なくて自転車なんかでは走れない）。車椅子の人にとってもあの段差は邪魔なので盲人のためにはもっと別の設備を考えるべきではないか。
- ・夕方混雑すると信号の先頭で待っていて青になっても、進行先の道路で信号停車で待っている車が多く進めないことがある。（信号の変わるタイミングによって解消が出来るのではないかと思う）
- ・新に工事した道路とこれまでの道路と、道の凸凹が直されていないこと。
- ・道幅が狭いののに路駐して通りにくい。横断歩道が少ないので道路渡る歩行者が多くて危険。
- ・片側2車線の大きな道路を高齢者が走ったり、自転車で横断歩道の無い所で渡ろうとしているのをよく見る。少し行けば横断歩道があるのに、体力的なものだと思うが危ないので、県、市として注意してほしい。
- ・自転車で乗っているのに車道と歩道がどっちを走っていいのかわからない道がある。
- ・学校の登校時に、とばしてくる車が多く小学生や中学生、高校生すら危ないため時間帯通行にしてほしい。
- ・ホルトホールから大分駅へ行く際の横断歩道の青の時間が短く、歩行者用の信号が赤になった瞬間に車用の信号が青になる為、歩くのが遅い自分にとっては車にはねられないか不安
- ・朝の時間帯は車が多く、スピードを出して走る車が多く歩道も区別がないのでいつも危険を感じています。
- ・歩道に電柱があり自転車で通行しにくいと思うことが県病裏や田中町周辺で気になります。通れない所で車道に出る時怖いです。
- ・店の出入りの車とぶつかりそうになる。
- ・道路を通る自転車が危険。狭いので自転車で車道を通るのが怖いので仕方ないと思う。
- ・かつて医大バイパスと呼ばれていた通りのバス停、賀来入口あたりは朝夕の交通量が多い割に歩道がすごく狭いと思います。人と自転車がすれ違うのも困難を感じます。
- ・自転車のマナーが悪いので危ない。
- ・直線道路をスピード出して走る車が多い（横切りにくい）
- ・わさだ方面→大分駅方面へ向かうとき明礪橋をすぎた最初の信号を右折し、県病へ向か

うときがとてもこわい。逆走する形で右折となる。何とかしてほしい。日中の青信号が短い。県病方面から大通りへでるときの夕方がすごい。

- ・ 雑草が邪魔で歩きにくい。
- ・ 自転車通行路のマークが路面にあるが道幅が狭い。(上野) 古国府のバス通りは歩道がガタガタで狭く、自転車も(歩行者)も1人が走行(歩いていたら)していたら対面から来た人とすれ違えないので道路に降りてしまう。
- ・ 歩道で後ろから自転車が急に来ると、どちらによけたらいいのかこまる
- ・ 大道小学校前の交差点の歩行者専用の信号が短い。障がいのある方や高齢者が渡りきれない時がある
- ・ 道路に自転車が通れるところがない
- ・ 車イス、ベビーカーが通りやすいよう舗装されると良い。夜、高齢者が横断歩道でない所を横切り危険。
- ・ 羽屋バイパス、器館、たなか眼科入口に信号をつけて欲しい。直進ができない。車の量が多いので直進できず、少し前に出て止まっていると歩行者に迷惑がかかってしまう。
- ・ 家の前が県道 601 号の為、歩道側に渡る時は非常に危険。道幅も狭く車の離合時、車が縁石に乗り上げたり、我が家のブロック壁に接触してミラー等が落ちていたり、過去からずっとレッカー車等が来たり、自宅に渡る為に歩道で立っているのも不安な事があります。夜は賀来方面からの車がカーブしている為、見えづらくて縁石に乗り上げる車が多くあります。賀来から途中迄道路の拡張をしたため交通量が非常に多くなりました。家から1歩出る事も危険だし、子育てのできない場所に感じます。私共も年を重ねていく中で、とても困っています。ずっとこのままでしょうか？
- ・ バス専用通行帯を守れていない車が後を絶ちません。特に大道入口、中央町3丁目辺りの所、朝7:00くらいから違反車が次々と。違反車を見ない日はないくらいです。もっと県警が取り締まることって出来ないんですか？また市役所側も「バス専用通行帯です」などと運転手に見えるようなポスターみたいなものを飾ったらどうですか？後、街灯とか電柱とかじゃまです。私は城南に住んでいますが城南北町に続く電柱じゃま以外の何物でもありません。少しずつ位置を変えるなり出来たら嬉しいです。少しでいいんです。とにかく「道路に出すな」です。最後に自転車の専用レーンとかをもう少し増やしてほしいです。自転車事故は大大県多いイメージですし……ヘルメットとかもできればしてほしいな。
- ・ 県道 422 号の田中町ですが歩道に街路樹があり狭くなっている所が多く歩きにくい。
- ・ 車移動の際、脇道に入るとすぐに道幅が狭くなる。狭いだけならなんとかなるが、困っているのは、電柱や標識が道に出過ぎている事と、左右で同じポイントに電柱や標識が立っている事が多く、より道幅が狭くなっているところが多い事。また、狭い道での対面交通時、逃げ場が無く、バックするしかない場所も多々ある。
- ・ 羽屋のバイパスの眼科横の四叉路は結構混雑するので車側も歩行者も渡りにくいです。
- ・ 古国府駅の近辺は駅の利用者がある上に、車もよく通る。夜は照明が全くないため、非常に危険に感じるし防犯的にも良くないと感じている。民家も遠いのに、なぜ照明がないのか不思議であり、不満。街中のイルミネーションに予算を使うのに生活に必要な部分に使う発想はないのでしょうか？それとも何か作れない理由があるのか知りたいです。
- ・ 自転車が多く、歩いてると怖い時がある

- ・ 自転車で道を通る時に地面が凸凹すぎて大幅に揺れたりバランスを崩したりするため少し怖いです。
- ・ 小学生が曲がり角で見えにくい
- ・ 猪野交差点の五差路で皆春から明治へ抜けるときに右折車があればほとんど次の車は通れず数回の信号待ちとなることが多くまた葛木からの割り込み車があり困っている。右折禁止等の処置を。
- ・ 時間差や右折信号がないため危険を感じる。
- ・ 家の敷地内に、よく間違って車が入ってくる。自家用車を傷つけられた事もある、道も悪い為、障がいのある方、小学生は、危険だといつも思っている。
- ・ 車やバイク、自転車の交通量は通勤の時間帯は多く危険はあると思う。車道、歩道の道幅を広くして欲しい。猪野団地入口の交差点も右折する車があると片側の車道が一杯になり、横断歩道の交差点内に侵入している。
- ・ 転居後5年以上も自宅前に路駐している人が近くにおり、迷惑している。
- ・ 通学の際に大分高専の前をよく通るのですが、自転車と自動車の接触事故が何度かあります。歩道が狭く、自転車が車道ギリギリを走っていることが原因となっている気がします。それぞれ専用の道や区切りがあるとよいなと思いました。
- ・ 車が速度を出して危ない。
- ・ 歩道がなし。通行が不安。
- ・ セブンイレブンから住宅街に上がっていくパチンコ屋が横の坂、意外と車が多くスピードを出して坂を上がってくる車が多く、見通しが悪いため、今にも事故が起こりそうで歩く時いつも怯えながら歩いている。周囲の住民の間でもそのことで話題になっている。街灯も少なすぎて、夜はさらに危険が増す。事故が多発でもしないと県は対応は難しいのだろうかとなぞです。そうなる前に対応すべきです。
- ・ 現在はそう不自由だと思わないが、年配の方には不都合な事が多いのではと思う。
- ・ バリアフリーには関係ないかもしれませんが、最近身近な道路に自転車レーン(車道に表示)ができたのですが、海外のような専用レーンではないため自転車が通る幅が狭くむしろ危険だと感じます。確かに自転車は軽車両ではありますが、歩行者に注意しながら歩道を通る方が個人的には良いと思います。近所の学生さんが自転車で車道を通行しているのを見かけますが、狭い日本ではとても酷なことで難しい問題であると思います。
- ・ 街路樹が大きく太くなりすぎ、舗道の幅を狭くしている。その上舗道脇の家の生垣等が塀よりはみ出し、自転車が避けて通るため、舗道が尚更狭く感じる。塀より生垣の枝が出ないよう出来ないものかと感じる。
- ・ 道がボコボコしている
- ・ 自転車どうしのすれ違いが困難
- ・ 歩道も狭いのにも車道も狭い車が行違うとき歩道にかけてよけるので危ない。抜け道になっているが車の通りも激しいしかもカーブが続いている。途中信号もない。高尾山公園入口から(交差点)の道のことです。
- ・ 高校の通学路等危険を感じる時が時々ある。
- ・ 夜は車のライトでまぶしく左側通行しがち。
- ・ 自分は感じてなかったが、親(70~80代)が歩道を歩いている時に後ろからくる自転車がスピードを出して追い抜いて行くのが危険だと話していました。音もなくいきなり

横をすり抜けて行くので、一歩横に踏み出していたら大事故になる。と思う事が頻繁にあるそうです。ベルを鳴らせないのなら、声かけでもして欲しい、乗る人に対策をして欲しいとも話していました。

- ・ 明治北小学校の周辺が街灯が少なく、道も狭いのである。
- ・ 河川の道路を主に利用しているが夏場の草が延びて視界となりとても危険 出来れば道路側は常に刈ってほしい。
- ・ トラックが多いのに信号の青が短いため渋滞する(鶴崎橋の交差点)
- ・ 自転車が車道を通行して車の運転に良くない(危ない) 道交法があるかもしれないが歩いている人が少ない道は歩道を自転車が通行しても良いのでは？
- ・ 道路の表面がすり減り、夜トラック等が通るとうるさい。
- ・ 歩道が狭いため車との距離が近く危ないと感じます。
- ・ 森町はお店も多くて学校も多いので、車通りが多いです。それなのに車道は片道一車線なので、自転車は歩道を通るしかありません。子供を連れているので、人通りが多い時間は歩いて外をお出かけするのは向きません。
- ・ カーブミラーが全く機能していない。
- ・ 通学生の自転車が狭い歩道をスピードを出して通る。
- ・ 明治地区は道幅が狭く危険な場所が多い
- ・ 歩道の下(横)の道路を走らせるほうが危険だし心配です。中学生の自転車通学の生徒らはほとんど歩道を運転して乗っている。
- ・ 森町バイパスから鶴崎駅の辺りを通勤で利用するのですが自転車が歩道、車道バラバラで走ったり迷走していたりで危ないので自転車専用レーンを大きい通りだけでも整備してもらえたらありがたいです。
- ・ 曲がり角が危ない。左折する車があり危ない時がある。(横断歩道を渡る時)
- ・ 歩道と車道の境目の段差がある為自転車などが歩道に移動するときにひっかかり転倒しないか心配。
- ・ 道路幅が狭く、交通事故の起きそうな場所が多々ある。
- ・ 家の前の道路が車の通行量(バス、大きなトラックなど)多い為危険、又、道路の幅が狭い。
- ・ 水はけが悪く、すぐに水溜まりが出来る。
- ・ 森町バイパスに街灯がないので、夜間は暗くて不安に感じます
- ・ 歩道を移動の際、まだまだ自転車の歩道走行が多い。衝突をさけるため、避けて歩いている
- ・ 通学路なのにデコボコで危ないので補修をしてもらいたい。
- ・ 猪野、道路狭い 歩道起伏多い
- ・ バス停が邪魔
- ・ 舗装がされていないままで、くぼみのある道路があり、車で通るたびに大きく弾む感覚がするので危ないと感じています。
- ・ ガードレールの延長が長すぎ。途中に隙間を設けて人や自転車の離合を考えてほしい(ところによると 200mも一度も切れずに続き人同士の離合でも止まらなければ離合むづかしい、草の放置で道幅が狭ればなおさら) 何年も道路(歩道)出た草や垂れ下がった枝等を切らない所は市や町内で切れるようにしてほしい。

- ・ 自転車が通れる幅をもっと広くしてほしいです。
- ・ 横断歩道の信号がなかなか変わらず待ち時間が長すぎる。(押しボタン式であるにもかかわらず)押しても 5 分位待つこともあり、何度もボタンを押してみることもある。
- ・ 水捌けの為だとは思いますが、道が平坦ではなく斜めなので足に麻痺が出ているとバランスがとれずに歩きにくいです。
- ・ 鶴工の坂道が学生が帰る時に自転車で広がっていたり信号機や横断歩道のない道路をさっと横切りとても危険。
- ・ 丸亀方面から高田小学校までのスクールゾーンの歩道が一人分の広さしかなく車の法定速度は 30km なのに、朝夕の車はほぼ 50km のスピードを出して走行しているので、とても危険です。子供や、自転車の方の命を守るため取り締まりを行ってほしい
- ・ 街路樹の雑草が伸びて通行しにくい時がある。
- ・ 歩道の路肩の高さがバラバラでとても危ない、歩いていても危険だし、車で横断するにしても危険
- ・ 地域に犬を飼っている家が多くあり、うちもその一つですが、歩道が無い道路では犬の散歩が怖いです。
- ・ 運転マナーが悪い。登校時間帯でも通勤優先。無信号横断歩道で止まってあげない。生活道路を登校者がいても 40km/h で往来・速度標識(最高速度)+15km/h はセーフだと思ってる。最高速度で運転していたら車間距離を詰められる。無理な右左折で渋滞原因。登校マナーが悪い。横に広がって登校。縁石の上を歩く。右左通行が分かってない。
- ・ 道路の端が整備されておらず自転車は車道を通れない。自動車も自転車が車道を通っていると気を使う。歩道も狭く歩行者や自転車とのすれ違いが難しい。自転車も通れるように歩道を広くして欲しい。
- ・ 道幅が狭く、小学生の登下校の時間帯は車にひかれそうで怖い。運転していて感じる。
- ・ 猪野の交差点を通勤等で利用しますが信号が変わっても突っ込んで来るので怖い時がある。交通量が多いし飛ばす車が多い。登下校時、通学路でもあるのでいつも、冷や冷やする。
- ・ 通勤時(7時半ごろ)県道 208 号の前の川の横を通るのですが、道の幅が狭く離合する時ちょっと怖いです。自転車に乗っている学生さんも、とばしてくるから川に落とそうと思いながら運転します。
- ・ 通学路がある為、朝、夕方は人、自転車、車と注意が大変です。車専用(車を乗り入れない方がよいのかも知れませんが)道や道路幅がある道路がほしいです。
- ・ 市道に私道から水が年中流れて苔ができる危険箇所が 2 ヶ所ある。
- ・ 僕が通る道は、障がい者の方々にとっては頼りになるものが少ないかなと感じました。
- ・ 道路表面の凹み、雨の日の水はけの悪さ、アスファルトの割れ、田舎は特に多く感じます。
- ・ 歩道を自転車で通っている時、道と道を区切る石が高くて通る時に振動が大きく通行しにくい。もっと低くしてほしい。
- ・ 判田中学校先信号機のところから中判田駅に向かうゾーン 30 プラスの道路は国道 10 号線に抜ける抜け道にもなっており、狭いが交通量が多いので幼児を連れて歩く時危ない。
- ・ 時間差で変わる信号機についていつ変わるのかわからないので困る。信号に変わる時間(秒)を知らせてほしい。

-
- ・歩道に草や竹が倒れかけており、通行しにくいし危険。
 - ・車道と歩道の間に柵がほしい。
 - ・歩道の幅が狭いうえに、草が生い茂り中学生や小学生など通いにくく危険。また夜は暗いので（街灯は増えたが）秋から冬にかけては特に危険。
 - ・田舎道が分りにくいで少し案内板があれば助かります。
 - ・街灯が少なく暗い。道幅が狭い所が多い
 - ・中判田駅に行くまでの道が狭すぎる。そのくせ交通量も多いし、大型の車やバスも通るので離合が困難。
 - ・中判田駅から敷戸駅間の道路を自転車で通るのが、電灯が少ない、道が狭い、車の通行量が多い、歩道がぼこぼこしていて怖い
 - ・木が生い茂って木のトンネルになっているため大きいトラックの上の部分が当たるのを避けるためセンターラインをはみだしてきて対抗する時にびっくりすることがある。
 - ・旗を立てあるお店があり、前方が見にくいところがある。敷戸駅付近が道が狭いわりに道が傾いているため通りにくくなっている。古国府駅付近の信号が短く高校生が赤信号ギリギリにわたる人が多いため車とぶつかりそうになる。宮崎の交差点の所にボールが多すぎてぶつかりそうになることがある。
 - ・10号線の渋滞
 - ・角に郵便局があるが、バス通りから入ってすぐ横断歩道の上によく車が停まって上がっている。駐車場が狭いし街路樹もあって停めにくいので駐車（路上）はしかたないが危険な所は避けてほしい。駐車禁止のゾーン表示があると良い。
 - ・生活道路に近道をするように速度を落とさず入ってくる。車が多く大変迷惑をしている通学路でもあり、特に下校時に危険である。
 - ・落石や倒木が多く、電線に木がおおいかぶさり、曇りの日などは日中でも暗い
 - ・東植田小学校近くの郵便局前に横断歩道があればいい。付近の住民は道路横切って危ない。
 - ・カーブミラーをもっと設置してほしい。自治会ななどに個人では言いにくいので回覧板とかにアンケートを入れてもらいたい。それを回収して設置してほしい。
 - ・道路の路面が古くなり、歩きにくい。
 - ・歩道をセニアカーが通行しているが危険を感じる。
 - ・自転車をよく利用しています。歩道と道路との段差にタイヤを取られそうになり、ほんとに頭に来ます、もう少し、なだらかにできないものかと思います。
 - ・大分市中心部は街がきれいだが、郊外になる程、草が生えたままや横断歩道等の線が消えかかっていたりする。同じ大分市なのに差がある。
 - ・自転車を利用するとき、端の方に砂や砂利がたまっていて、スリップすることがある。怖くて車道は走りにくい。
 - ・市道等に草が道路上にはみ出し、通行に危険を感じます。草木の剪定を願います。
 - ・年配者の歩行者で信号機の横断歩道が長くて青信号の間に渡り切れていなかった。その後足がさすっていたので足が悪そうだった。なので少しでも横断歩道の信号を延ばしてほしい。
 - ・歩道で自転車を通るときでこぼこしている部分があって困っている
 - ・市内の信号機のある交差点で時差のないところが何ヶ所かあるようです。

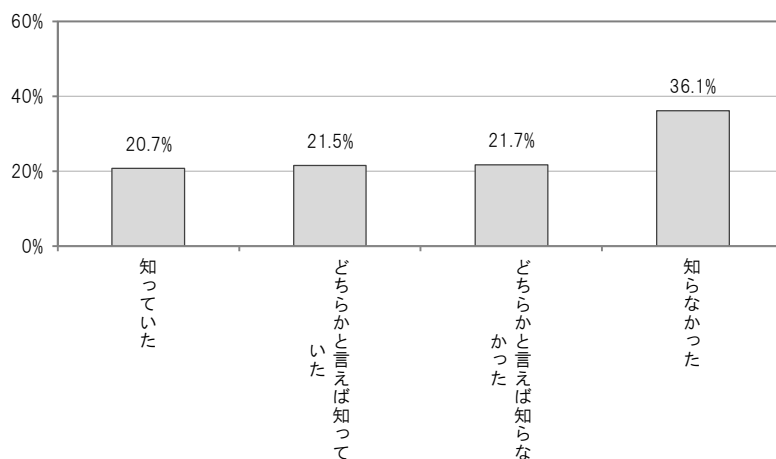
- ・ 高校生の自転車が走行する向きがバラバラで危険を感じることがあります。
- ・ わたしが歩いているとたまに障がいのある方が車椅子で道路を移動している。道路がでこぼこや段差があるのでこけたりしないか心配になります。歩道でも平らな道でないので歩きにくい。横断歩道は白い線が薄くなっているところがあったりするので濃い線で引き直してほしい。道路沿い木が大きくなりすぎて標識が見えないところがあった。大きくなる前に注意してもらいたい。
- ・ 数戸駅側の信号は時差式だが信号無視や時差式を知らない車が多く大分方面から右折しにくい。矢印の信号機にしてほしい。
- ・ 街灯が少ない為、夜間ほとんど人やベットのが見えない。
- ・ 歩道が狭く凸凹が多く、自転車等が車道に出てくる。安全と思えない。
- ・ 両側の雑草の撤去を!!
- ・ 側溝のグレーチングは雨の日、スニーカーでも滑って危険。年配の方がよくこけています。
- ・ 工事がなかなか終わらない
- ・ 車イスなので、近くは段差があるのでなるべくならよくしてほしいです！
- ・ 狭い道路を車がスピードを出して通っているのが危ない
- ・ 自転車用道路が少ない
- ・ どんな小さな横断歩道でも、歩車分離にして下さい。右折左折の車は横断歩道で絶対に止まってくれません
- ・ ホームワイド宮崎店の前の道路に止まれの標識を作ってください。宮崎地区の通り抜け。
- ・ 白線が消えている、消えかけている所が多い。
- ・ 草が道路に伸びている。車も人も草をよけるため、すれ違いが非常に危ない。
- ・ 歩道の幅が狭い為、子供と歩く時に危険を感じる。
- ・ 歩道の中が狭い。歩道3の1中に電柱が立っている。
- ・ 自分のまわりの信号や道路はキレイだけど古い信号は昼間色がわからない。目が悪いので色で青か赤を判断するので困る。
- ・ 登校の際に歩道で自転車同士がすれ違うのですが、小・中学生もいるのでぶつかりそうで怖いです。なので車道の白線の内側を通るようにしていますが、交通量も多いのでそれも少し不安です。(白線の内側がせまいので)
- ・ 歩車分離信号は通学時間帯あるいは日中のみの設定に出来ませんか?横断歩道もマークが無い(あるいは非常に分かりづらい)区間が見受けられます。
- ・ 設問が盲人のこと(点字ブロック等)を気にかけて物が多く、ちょっと疑問です。私の父は盲人でしたが、元気な頃は今よりは障がい者に優しくない時代に1人で散歩や買い物、東京福岡にも用事で出かけていました。点字ブロックがない歩道もたくさんあり怪我をして帰ってきた事もよくありましたが、慣れているのか出かけることをやめることなく健常者と同じような生活をしていました。点字ブロックの整備も大事ですが、それなら子どもたちの通学路となる道路も整備してほしいです。自転車で通るには危ない道も多く、歩道を走れないので学校までの通学路が迂回した遠い道を通っています。子どもたちのことを考えた市政にしてほしいです。
- ・ 狭い道路のうえ迂回路になるらしくスピードを出して通過する車が非常に多くて、怖い目に合う事が多い！

-
- ・とにかく通学路の道がガタガタすぎる。特に危ないのはゴルフ場入口付近の草が生い茂っていて曲がってくる車が見えない。その鉄網でスリップして怪我をしたことがあります。歩道に植物が生えすぎていて身体に当たると痛いです。とにかくかみよこせ付近の道がガタガタすぎて話になりません。
 - ・沿道に雑草が元気よく成長しています。雑草も生きる場所がなくて困っているのでしょうか。もしかしてこれも共存共栄でしょうか。
 - ・暗い部分が多く、クラブ等帰宅している子供達は、不安にならないかと、車を運転しながら目につきます。最近は声かけ自体減っているので、子供たちも黙々と歩いているようにも見えるせいかもしれませんが、街灯はほしいです。
 - ・自転車用の道路が大在には少なく、車通りも多くて、車道も走れなくて、歩道を通るしかないの、自転車も通れる車道を作してほしい。
 - ・街路樹の根が歩道を突き上げデコボコしている。
 - ・高齢者マークの車がウインカーなしで曲がるのですごく危ない。
 - ・交差点で通学する小学生や、中高生の自転車で学校に行く方も多く混雑していると他の方が通れない時もありました。(旗当番の方が声をかけたりしています。)
 - ・春、夏の雑草が歩行の妨げになることが多い。
 - ・道路より使う側の問題かと。
 - ・道路に書いてある「止まれ」など表示が消えかかっているところが多い。道路ひび割れがある。自分の家は大型車(トラック、バス)が通ると家が数年前から揺れます。とても不安です。
 - ・自転車の一旦停止がなかったり、運転や散歩が怖い
 - ・子供をベビーカーに乗せてお散歩するのですが、信号渡った後に歩道に登る時の段差が大きくてベビーカーがつかかる。道路に面した住宅が多いからか、車が入る用に歩道が下がっているところが多いせいとか少し斜めになっていてベビーカーが持っていかれそうになる。
 - ・側溝自体、とても劣化しているので不安。
 - ・信号機より横断歩道を少し増やした方がベストだと思います。
 - ・駅の近くなので、朝などは車がスピードを出して通ることがあり、小学生や中学生が危険だと感じる時がある。
 - ・路面がかまぼこ板状に舗装されている為 車が通ると端を歩く為歩行しにくい! 転ぶ不安があります!
 - ・歩道一車道一歩道の段差があって車イスの人が通りにくいのでは。また、車が多くてつい歩道を自転車で通る時この段差が非常にづらい。スロープにしてほしい。
 - ・道路の白線が消えたところも見受けられる。定期的な補修も必要と思われます。
 - ・歩道が狭い。草が生えている。木が垂れ下がっている。とにかく歩きにくい。
 - ・道が狭く、歩道を作れずやや不安。そんな細い道を近くの資材置場に出入りする大きなトラックがしょっちゅう通って怖い時がある。産業道路を佐賀関の方まで別府にある競輪場の選手らしい自転車乗りの人たちがトレーニングの為、かなりのスピードを出して車道をこいでいる事があり、ドライバーとしては怖い。
 - ・歩道に駐車している車が多く、ベビーカーで通れない

■心のバリアフリーについて教えてください。

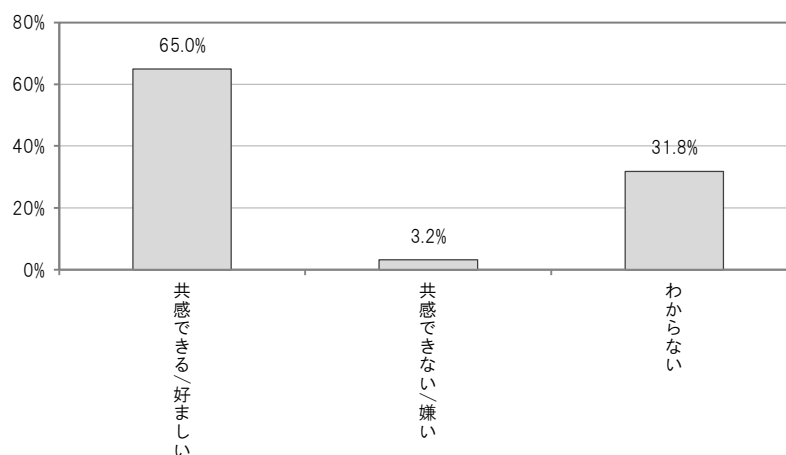
問 12 「心のバリアフリー」という言葉を知っていましたか。(どれか 1 つに○)

心のバリアフリーの認知度について「知っていた」「どちらかと言えば知っていた」が42.2%、「どちらかと言えば知らなかった」「知らなかった」が57.8%となっている。
若い世代と高齢世代で心のバリアフリーの認知度が高い傾向となっている。



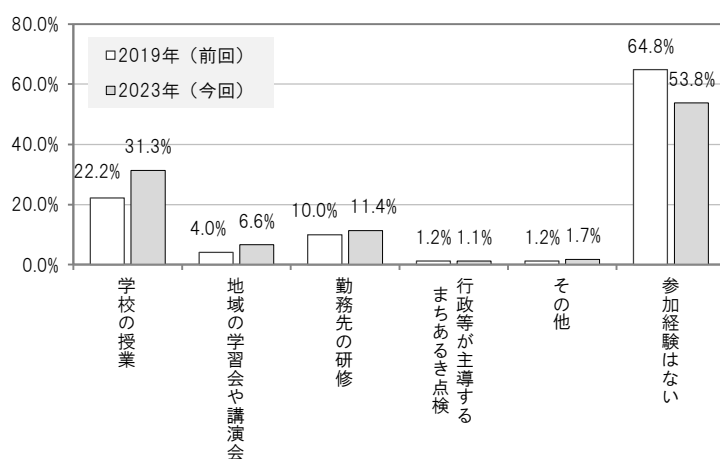
問 13 「心のバリアフリー」という言葉にどのような印象を持っていますか。(どれか 1 つに○)

「共感できる/好ましい」が65.0%と最も多く、次いで「わからない」の31.8%となっている。



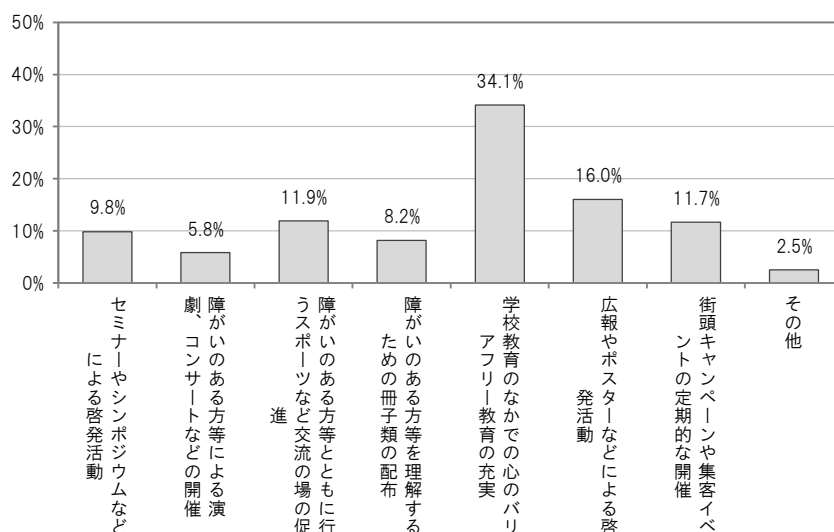
問 14 これまでバリアフリーやユニバーサルデザインに関する研修会や講演会等へ参加したことがありますか。（参加経験のあるものすべてに○）

「参加経験はない」が53.8%と最も多く、次いで「学校の授業」が31.3%、「勤務先の研修」が11.4%となっている。前回調査時と比較すると、「学校の授業」が9.1%増加し、「参加経験はない」が11.0%減少している。



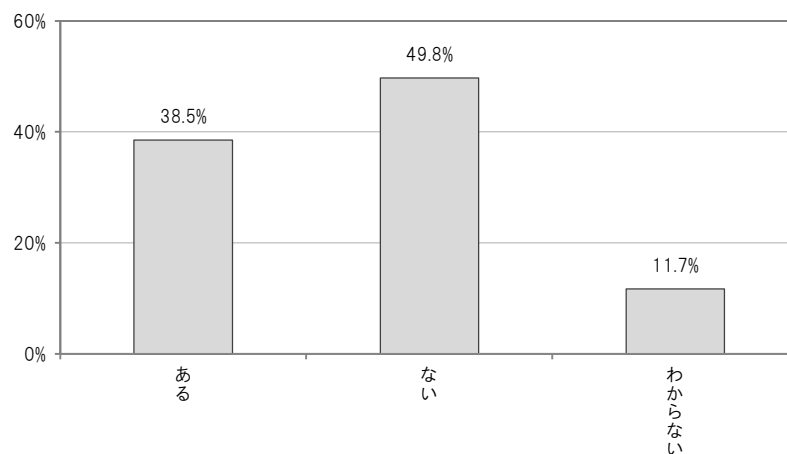
問 15 あなたは「心のバリアフリー」推進のための取り組みとして何が必要だと思いますか。（該当するものすべてに○）

「学校教育のなかでの心のバリアフリー教育の充実」が34.1%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16.0%となっている。



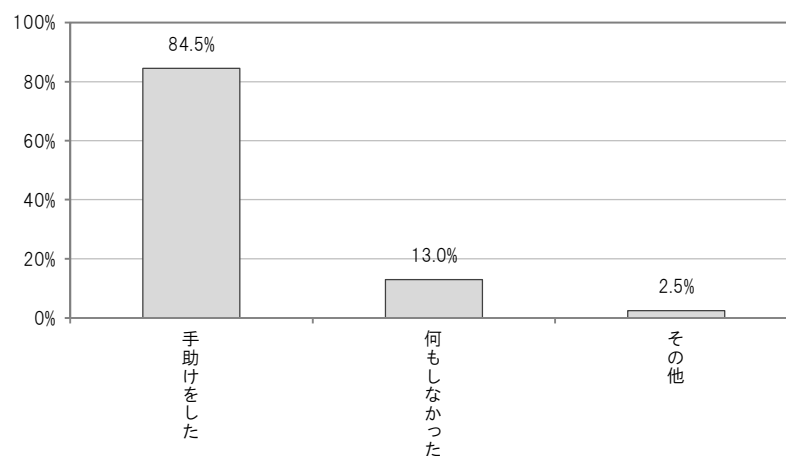
問 16 ここ 5 年くらいの間に、外出先で、障がい者や高齢者、妊産婦、外国人等が困っている場面を見かけたことがありますか。（どれか 1 つに○）

「ない」が 49.8%と最も多く、次いで「ある」の 38.5%となっている。



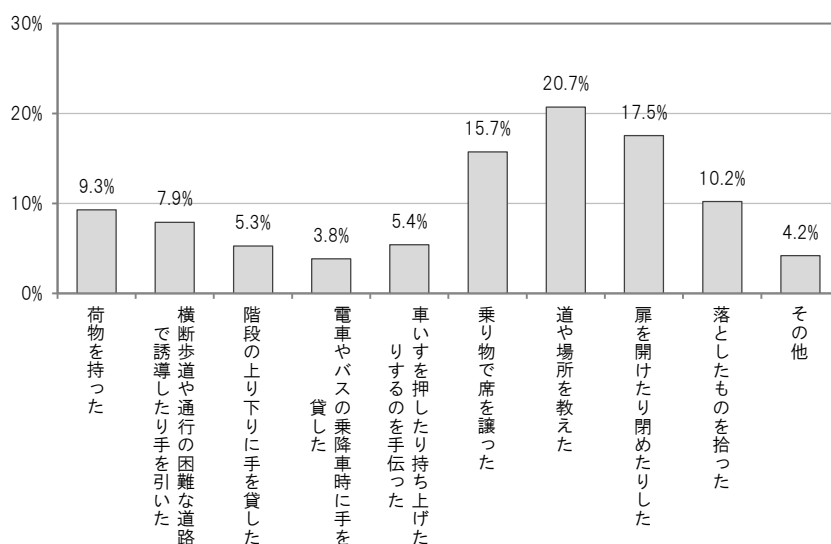
問 17 「ある」と答えた方にお聞きします。その時あなたはどのようにしましたか。（どれか 1 つに○）

「手助けをした」が 84.5%と最も多く、次いで「何もしなかった」の 13.0%となっている。



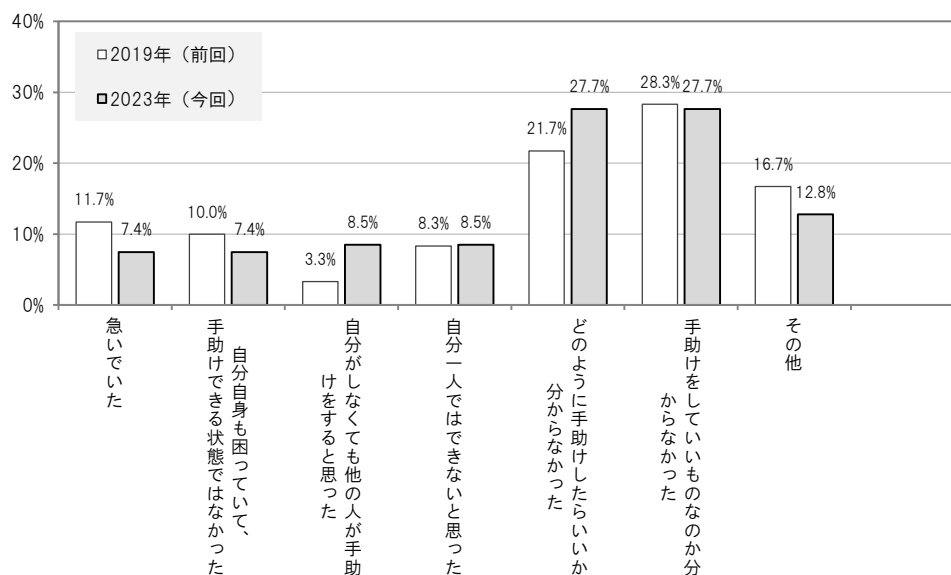
問 18 「手助けをした」と答えた方にお聞きします。具体的にどのような手助けをしましたか。（該当するものすべてに○）

「道や場所を教えた」が 20.7%と最も多く、次いで「扉を開けたり閉めたりした」の 17.5%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。（該当するものすべてに○）

「どのように手助けしたらいいか分からなかった」、「手助けをしていいものなのか分からなかった」が 27.7%と最も多くなっている。また、前回調査時から、「どのように手助けしたらいいか分からなかった」が 6.0%増加し、「自分がしなくても他の人が手助けすると思った」が 5.2%増加している。

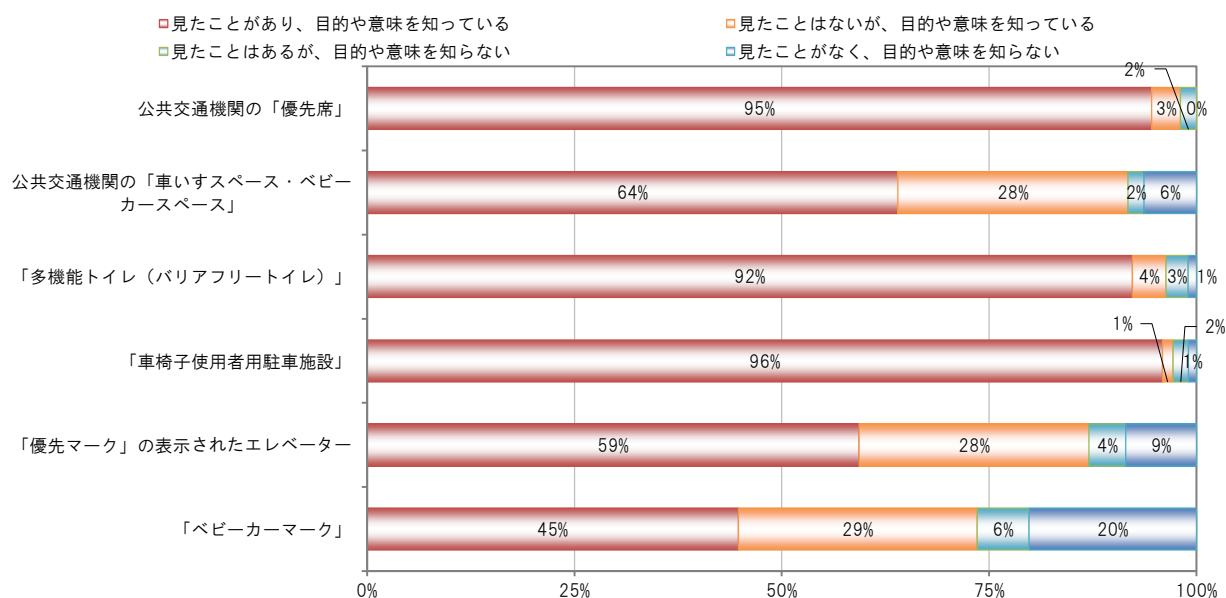


問 20 障がい者や高齢者、妊産婦等へ配慮した「施設や設備」、それぞれの障がいについてわかりやすく表示するための「シンボルマーク」があります。これらの施設や設備、シンボルマークについて、設置されている目的や意味を知っていますか。



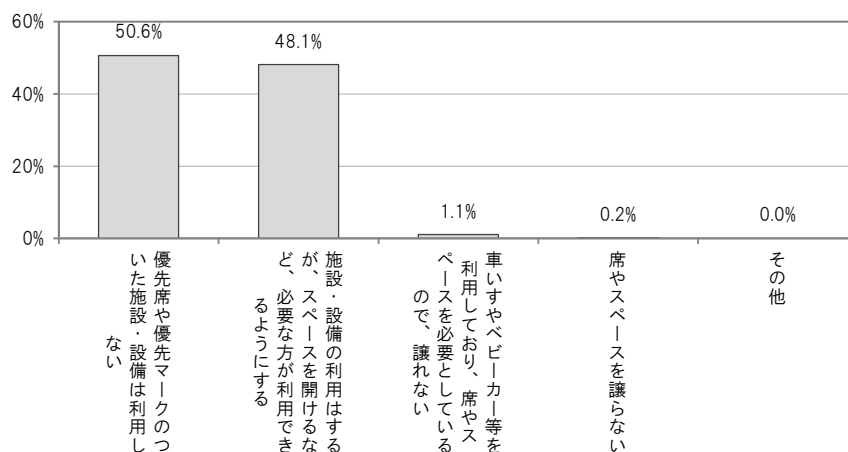
「見たことがあり、目的や意味を知っている」の割合をみると、「優先席」「多機能トイレ（バリアフリースイール）」「車椅子使用者用駐車施設」では90%以上、「車いすスペース・ベビーカースペース」「優先マーク」では約4～6割となっている。

「目的や意味を知らない」と回答した割合、「ベビーカーマーク」26.0%と最も多く、次いで「優先マーク」の13%、「車いすスペース・ベビーカースペース」8.0%となっている。



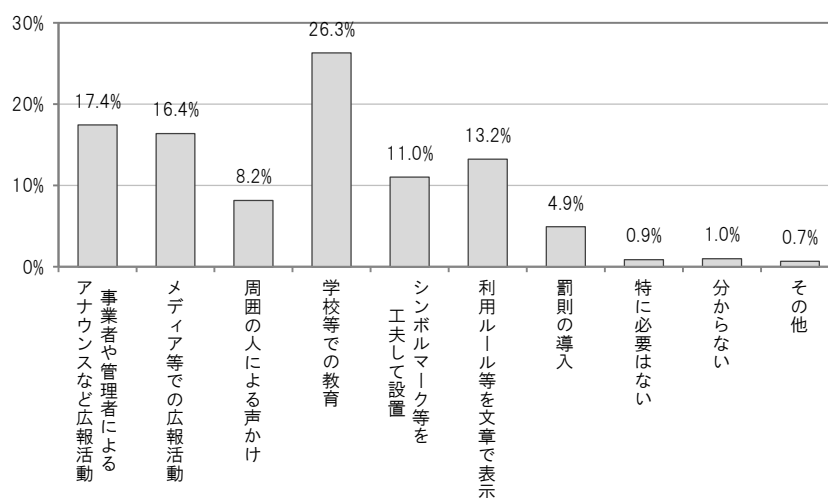
問 21 問 20 に示す優先席や優先マークのついたエレベーター等の施設を利用時に、席やスペースを必要とする方が乗車してきたら、どのような行動をとるか教えてください。（どれか 1 つに○）

優先席や優先マークのついた施設・設備は利用しない」が 50.6%と最も多く、次いで「施設・設備の利用はするが、スペースを開けるなど、必要な方が利用できるようにする」の 48.1%となっている。



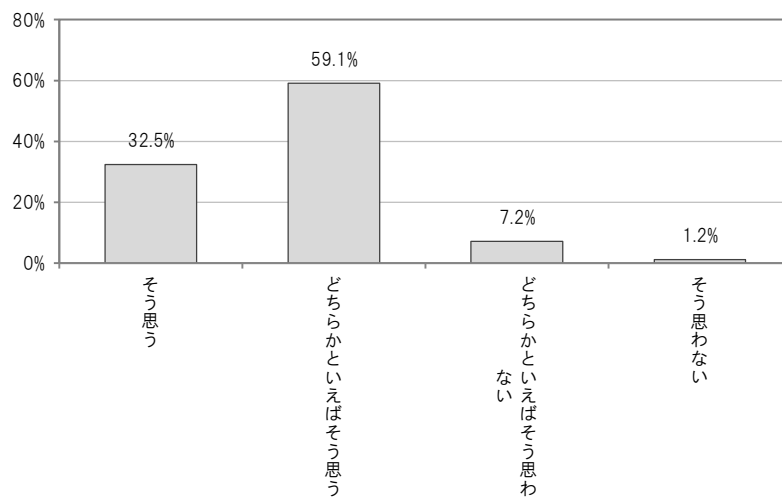
問 22 問 20 に示す施設（多機能トイレ、優先席、駐車場等）が真に必要な方に利用されるために、今後どのような取り組みが必要だと思いますか。（該当するものすべてに○）

「学校等での教育」が 26.3%と最も多く、次いで「事業者や管理者によるアナウンスなど広報活動」の 17.4%となっている。



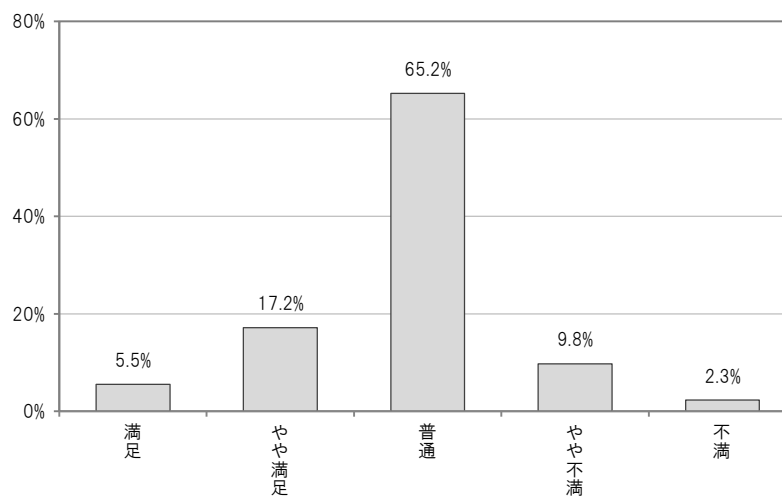
問 23 あなたは、障がい者や高齢者、妊産婦等の立場を理解して行動ができていると思いますか。（どれか 1 つに○）

「そう思う」「どちらかといえばそう思う」が 91.6%、「どちらかといえばそう思う」「そう思わない」が 8.4%となっている。



問 24 大分市のバリアフリー施策の満足度について教えてください。（どれか 1 つに○）

「満足」「やや満足」が 22.7%、「やや不満」「不満」が 12.1%となっており、どちらかといえば満足している傾向にある。



問 25 自由回答

- ・【女性 18 歳未満】幼稚園、小学校、中学生の周囲に対する認識を育てるのに一番大切な時に多くの経験をさせて、多様性の大切さを教えてあげてほしい。
- ・【女性 50 歳代】敷戸駅前が送迎のスペースが狭いと思います。今までバリアフリーについて、あまり気にとめた事が正直ありませんでした。障がいがある方が住みやすい町にするためにも今後は道路だったり、駅だったり、改善する所がないか、私も気にかけてみようと思います。
- ・【女性 60 歳代】買い物に行くには階段（大変急です）を上り下りしなければなりません。住居もエレベーターがなく今後は心配です。歩道の段差傾き、元気な頃とは違い年齢を重ねるとつらく塞ぎます。タクシーのるような増えた年寄は 20 分待つのは普通です。タクシー運転手さんの手取りが上がれば自然とドライバーさんも増えて行くのでは…収入が上がってしっかり生活できれば、危険度の増す高齢のドライバーを雇用しなくてもよくなるかと。利用する方としても不安です。今頃タクシーのドライバーさんの運転に危険を感じる事が多いです。
- ・【男性 70 歳以上】施設等の充実にはコストも時間がかかり大変だが高校生～小学生を教育指導して社会が障がい者とともにあり互いに助けあっていく事の大事さをお推し進めて欲しい心のバリアフリーはまだ世間では知られていない浸透していない。
- ・【女性 60 歳代】歩道をスピードを上げて走る自転車はいかがなものか？
- ・【女性 50 歳代】中心部はバリアフリーになっていると思います。中心から離れていくとどうかな？と思う時があります。
- ・【男性 60 歳代】行政のこうした取り組みは歓迎です。加えて行政のトップを先頭に、行政機関が率先して活動することが大事と考えます。時間も手間のかかる大変な作業となりますが、老大国、日本の将来を決める取り組みですから大いに期待しています。よろしくお願いいたします。
- ・【女性 50 歳代】大友公園が出来上がったなら車イスで通り抜けると病院や美容院カットなどの生活に大変助かると楽しみに待っています。私の家は錦町 3 丁目公園ができるとすぐそばですので歯医者にも病院にも駅の方まで車イスで行けそうですので、公園内を車イスで散歩や通り抜けるようお願いします。今は家からどこにも車イスでいけませんので家から出ることはありません。
- ・【男性 60 歳代】バリアフリー先進地を視察して施策に生かす事も大事と考えます。1 年前浜松市に行ったら自転車専用路をマナーを守りルール通り自転車走行していました。都会ほどちゃんと人と住み分けができていて見てて気持ち良かったです。
- ・【男性 70 歳以上】個人が思ったり、感じる事は多いと思う。私も病気になり体力の変化、無理ができなく。体力はそれなりにあった方、体の変化は誰でも、いつかはそうなると思った。
- ・【女性 70 歳以上】市の公民館やコンパルホール等、トイレが狭く様式も少なく障がい者や妊婦、高齢者、は不自由だと思います。大分市はまだバリアフリーの（市民に優しい）道路や施設の整備が遅れていると思います。これからよろしくお願いします。
- ・【女性 60 歳代】市が掲げています「心のバリアフリー」を体現するための 3 つのポイント大いに賛同です。介護なので日々実践しながら学習しています。障がいを自分の事としてとらえ理解していき、身近に実践していくことだと思います。（ささいなことから関わりあっていく）
- ・【女性 50 歳代】ホルトホール地下駐車場の管理をしている方に車の前ガラスに張り紙をされた。障がい者を同乗させていたので優先駐車場に止めた、車の中に「ふだ」をかけないとダメだと

言われたが、車の所有者である私は持っていない。その旨を申し出たがダメだった。見たら障がい者である事はすぐにわかるはずなのに。映画、音楽会、アニメ上映会、着ぐるみショー、障がいのある方が周りの方に迷惑をかけても良い空間の中で楽しめる機会があると良いのでは。無料じゃなくて良いと思う。子供だけでなく障がいのある大人も楽しめるように、心のバリアフリーはなかなか難しい、そうなければいいなと思い10年20年経つ。それならば障がい者がゆっくり楽しめるように、そしてその親たちのためにも、貸し切りしてほしい、アンパンマン、しまじろう、ミッキーも見たい。

- ・【女性 60 歳代】森町バイパス通りの歩道の上下りが大変多い。森町の旧道は狭いのに車のスピード、歩行者の側を歩く等の事が守られていない。
- ・【男性 40 歳代】福祉の専門職の介入が必要（公務員より高収入は必須）行政では無理
- ・【女性 30 歳代】バリアフリーとは違うかと思いますが、今回母の介護ベッドやイスのクッションを借りたりしたのですが、病院もケアマネさんもこちらから尋ねないと色々教えてくれませんでした。もう少し寄り添って欲しかったなと思いました。大分市がいい市になるとうれしいです。
- ・【男性 60 歳代】まだまだ一部地域にかたよっている。本気で取り込んでほしい。
- ・【男性 19～29 歳】障がい者や高齢者などがもっと活躍できる場所を作してほしい。
- ・【女性 50 歳代】まだ身近にそういった方がいない為、ここをどうしたらいい等の改善策は分かりませんが、感じたことがあることとして、駐車場の優先スペースが一番、目につきます。本当に障がいがある方等でない方が止めている時もあるので、調べて見ると利用証の発行という仕組みも良いと思ったので、そういった分かりやすいものがあるといいと思いました。またアナウンス等の案内により浸透、意識付けが大事だと思います。
- ・【女性 19～29 歳】大分の特にホルトホールや大分駅の辺りは点字ブロックやスロープなど充実していて、いいなと思います。
- ・【女性 60 歳代】行動できる人が少ないと思う。本音とたてまえ、頭でわかっていても行動できない。役所や学校現場、それに関わる人の積極的な行動が少ないように思います。言ってる事と行動が伴ってない。残念ながら近くで見ていると思います。
- ・【無回答 18 歳未満】認知度がまだまだ低い。大分市の人は障がい者（児）に対して対応が冷たい。自分が良ければ良い考えの人が多くてこまる。他県の素晴らしい取り組みを学習してもっと住みやすい所にして欲しい。
- ・【女性 70 歳以上】まだ高齢者、障がい者を理解してほしい。
- ・【女性 40 歳代】以前、車イスの方が歩道と車道の間の段差に引っかかって横断歩道を渡りづらそうにしていました。グレーチングの穴の1つあたりの幅が広くて車イスの前輪がはまって困っている方がいました。
- ・【女性 40 歳代】店舗や自宅等、バリアフリー化するために補助をお願いします。
- ・【男性 70 歳以上】現在、妻に障がいがあり、歩行が杖や介護が必要となり障がい者の立場が良く判るようになった。関係者となる事で今までの自分を恥ずかしく思うことがある。
- ・【女性 60 歳代】市街地では政策が進んでいるかも知れないが、郊外はまだまだですね。
- ・【女性 60 歳代】主線道路は（街の中心部）などは歩道の段差は少ないと思います。少し離れた場所に行くほど段差が多いと感じています。もし、自分が車イスなどを使用する事になると出かけることが、億劫になるかも知れないな～と思うことがあります。
- ・【女性 40 歳代】言葉は悪いけど、自分は健常者なのに優先席や駐車場等を使う人は「色々な事

をなめている」人なのだと思う。罰則を積極的にとることで自分のやっていることを良くない行動であると認識させて欲しい。学校の教育については、大分の子供たちは優しい良い子が多いと嬉しい気持ちで見守っています。今の教育を続けてほしいと思います。

- ・【男性 50 歳代】過剰にやりすぎる必要なし。負担者の負担を減らす事も考えるべき。
- ・【女性 70 歳以上】歩道の狭い所が多く段差が多い
- ・【女性 30 歳代】仕事柄、障がいの方と接しますが、道が狭かったり、道路が凸凹したり、気になる所は沢山あります。駐車スペースに停めている健常の方がいても誰も注意はできないと思います。施設の整備も必要ですが、歩道の整備も進めてほしいです。車イスを押してる側が不快に思うので乗っている方はより不快だと思います。
- ・【男性 19～29 歳】ホルトホールや大分スポーツ公園等へのアクセスを良くしてほしい。公園などへのアクセスが可能になれば、市民の交流や、いろんな方と触れ合いができと思う。
- ・【男性 70 歳以上】自転車など散乱して困る。もっと考えて止めるべきです。
- ・【女性 19～29 歳】大分市内の駅に近い場所にバリアフリー対応の入浴施設を作してほしいです。祖父母は足が悪く昔ながらの銭湯には手すりなどがなく危険を感じております。交通手段も限られるため駅の近くのスーパー銭湯などがあると嬉しいなと思います。おんせん県おおいと、うたっているの銭湯を増やしてほしいと強く思います。
- ・【女性 30 歳代】大分駅など中心地は、バリアフリー等がよく整備されていると思うが、少し郊外になると、階段がある駅や歩道橋があったりしてエレベーター等がない。子供連れや車イス利用の方たちは不便していると思う。
- ・【女性 40 歳代】義母が車イスを使用していますが、街中はまだまだ歩きづらいです。車イス用の駐車場に止めたいけど、止められない事も多くあります。健常者はエレベーターを使うとは言えませんが 4 回もエレベーターを見送るようなことが減ればもう少し車イスでも外出しやすくなるのかなと思います。最近の買い物での出来事です。
- ・【女性 19～29 歳】大分駅のすぐはずれに行ったら道は狭く、道がぼこぼこしているのは、通りにくいし歩きづらいためなんとかしてほしい。
- ・【女性 50 歳代】大分市は酷くないですが、都市圏では、優先席でも率先し着席している人を見かけました。かたちよりも、一人の人間性の質にもよると思われます。色々な事がありいつもは、そういう事をしない人も、できない時もありますので、休憩スペース、健康な人は、歩けるような地域作りをすることも、助け合える環境に成りやすいと思います。コミュニケーションが一番の思いやりの近道ではないでしょうか。
- ・【男性 50 歳代】障がい者用駐車場への一般の方の駐車を 2 日に 1 回は見る。罰則導入すべきと強く思う。
- ・【女性 18 歳未満】目の悪い人への配慮をもう少しするのと、駅などのアナウンスを増やす。点字ブロックの上に自転車など置いている人がいれば注意をすることが大切だと思います。体の不自由の方や子供や使いやすいトイレや施設を増やした方がより良い市になるのではないかと思います。
- ・【男性 40 歳代】車イスやベビーカーを使用している人を良く見かけます。皆がゆずり合いながらお互い安楽に過ごせたら良いと思う。
- ・【男性 70 歳以上】整備中と思うが一日も早い完成を待っています。
- ・【女性 50 歳代】シンボルマークだけでは分からないものもあるので、マークの下部に簡単に意味（言葉）を書くとかわりやすいかも。

- ・【女性 40 歳代】デパートや役所、子供ルームなどはちゃんと整備されているが、そこに行くまでの普通の道路が整備されていないので困る人が多いと思う。子供が小さい時のベビーカーも道路は通りにくく、今も自転車通勤で子供も自転車だが、道も凸凹で、電信柱もある。障がいのある人やお年寄りの方は私以上に困っているのでは、と思っています。
- ・【男性 40 歳代】バリアフリー以前に障がい者に対する認知、知識が足りてない。高齢者は次第にはあるが、周知されてきているが身近に接する機会が出来るよう取り組んで頂きたい。
- ・【男性 60 歳代】年齢に関わりなく自分事として捉える人間教育が大切だと思います。互いに指摘し合える社会づくり（優しさをもって）
- ・【女性 50 歳代】スーパーなどの駐車場で、混雑している時、足の不自由な方用のスペースを使用している車を見かけます。
- ・【男性 50 歳代】買い物難民や足腰が不自由な人や目耳など不自由な人や自転車やバス停など、イスを置いて休憩場など作ってほしい。私はヘルニアを持っていて病院や市役所まで自転車で通っているので途中休憩するイスがある所を作ってほしい。今でもやっと病院や市役所や銀行や買い物も何とか頑張っていますが、例えば 60 歳以上はタクシーの割引も作ってほしいです。
- ・【男性 40 歳代】よくわかりませんが私の個人的な意見は「障がい者」という呼び名が、なんとなく我々と同じ人間じゃない人を指しているようで嫌です。
- ・【その他 19～29 歳】自分があまり利用しないので勉強になりました。昔とは違うので学校より多くの学びの場を作れば、差別は次第になくならないと思います。
- ・【男性 60 歳代】列車やバスを利用していないので、現状はどうなっているのかよくわからませんでした。車の駐車スペースについては、専用スペースにそれが必要ない方が駐車しているのを見かけます。もっと積極的な啓蒙活動が必要だ。
- ・【女性 60 歳代】街灯が少ない場所がある。年をとると夜の視界がさらに悪くなるので事故にならないか不安。大分市は車社会で道路や橋などばかり作っている。市営のバスや電車、地下鉄もない。その分もう少し電車の利便性や運賃への補助をしてほしい。
- ・【女性 18 歳未満】自分に障がいを持っているわけではないけど、自転車で通学する際などに、歩道が波打っていて走行しにくかったり、かと言って車道を通ったら、車通りが多い所が多くて通れないのが困っている。また、極端に青信号が短い所などがあるのでもっと長くしてほしい。
- ・【男性 19～29 歳】マークを書いても一般の人が優先して使うことが多く見受けられるので、もっと一般の人が少し考えるような広報活動をすべきだと思う。
- ・【男性 19～29 歳】道路や信号など交通の円滑化、利便化を目指してもっと改善してほしい。新幹線の開通を願っている。
- ・【女性 70 歳以上】大分市は全国と比べるとまだまだ遅れていると思います。大分県の名前を全国に知らせる為に色々もっと考えてほしいと思います。
- ・【女性 40 歳代】大分市の中央の改善だけでなく 町はずれの道路等を見直して頂きたいです。同じ場所を何度も掘ったり埋めたりして歩きづらくなってる部分もあります。街ではなく町を見て改善してください。お願いします。
- ・【男性 60 歳代】できる範囲内でやるべき 全てバリアフリーは不可能 中心部だけなのでメインは充実しているのは健常者の方が少しでも協力していくべきだと思う。この時代 人のかかわりがやりにくい!!頭にくる!!
- ・【女性 60 歳代】自分自身の車いすなどを利用していないので細かな不自由さが今はわからない

が、やはり当事者の意見や不満などを随時吸い上げることができるようになることが大事だと思う。

- ・【女性 40 歳代】私たちの世代で意識を変えていくのはとてもむづかしいことだと思います。しかし、意識を帰る努力をしないといけないしその動機づけとなるものを提供することも必要だと思います。子供たちへの教育が一番の近道で力を入れる必要があると思います。育った環境により子供たちそれぞれの意識のさが出てこない様学校教育で取り入れるべきだと思います。
- ・【男性 18 歳未満】今のままで充実している。
- ・【男性 70 歳以上】障がいの方が安心して外出できる町になる様願います。
- ・【女性 40 歳代】2011 年の出来事です。ハワイに行った際、路線バスに乗っているとだんだんと車内が混んできてとあるバス停から乗ってきた妊婦さんが立って乗らなければならない状況になりました。するとバスの運転手さんはバスを一旦停めてイスに座っている乗客につめるよう(スペースをあけるよう)手でジェスチャーをしました。わざわざ運転席から立って乗客の席の所まで来てそのようなことをしました。お国柄なのかわかりませんがそこまでできる意識の持ち方を私たちも普段からできたら良いなと思います。大分の路線バスや大分交通の運転は荒い方も多々いらっしゃるって怖いです。
- ・【女性 70 歳以上】障がい者にはマークなどで優先(駐車場など)ありますが足の悪い高齢者マークがないので杖を突いて遠くに駐車する。雨降りは大変。このようなことをやってくれること感謝します。より良いバリアフリーができますよう願っています。ありがとう!
- ・【女性 30 歳代】臼杵の総合運動公園のようなオストメイト用トイレが今後必要になってくと思う。男女の区別より先に実用的なトイレを求めている方のために設置して欲しいと思う。
- ・【女性 50 歳代】このようなアンケートを実施されるのはとても良い試みだと思います。広く市民の声を集めるだけでなく、今一度考えるきっかけを頂けたと思います。ただきつと回収率は高くは無いと懸念致しております。それでも是非、継続して頂けたら嬉しいです。よりよい大分市の未来の為、今後ともどうぞよろしくお願いします。
- ・【男性 18 歳未満】駅の無人化をしない方が良いと思います。
- ・【女性 18 歳未満】公立中学校に在籍時、身体障がいを持つ同級生の身のまわりサポートをしていた。他の同級生や先生方は自分が手伝っているのを当たり前のように扱い、手助けをしてくれなかった。彼女の荷物を持ち階段をサポートしながら昇り降りしたり、トイレに連れていき、ドアノブの開閉を手伝ったり、移動ごとに介助を行っていた。学校にはエレベーターやエスカレーターは設置されていないので人的補助が必要なことから、誰かの善意のみに頼らず気が付いた人が皆で手を差し伸べるのが当たり前になるようにもっと学校等での教育周知をはかってほしい。善意と言う名の個人への押しつけではバリアフリーは成り立たない。
- ・【女性 50 歳代】お店などの入口が狭かったり、階段があったりして、自由に出入りできない。大型店はよいが。
- ・【男性 60 歳代】障がいごとにバリアフリーが異なる(目の不自由な方は要段差、車イスは逆等が、コストやスペース確保が必要。ソフトとハードのバランスを取りながら、着実に進める必要があるが、教育の中で、しっかり取り組む事が最も必要と思う。しっかり頑張ってください。
- ・【女性 30 歳代】「支え合う」とありますが例えば障がいを持った方が健常者をどのように支えているのでしょうか。具体的に取り組みや数字で表せば、少なくとも健常者の持つ障がい者への不公平感は小さくなるような気がします。健常者が障がい者を理解しようとする試みはあらゆる場面で行われている気がします。障がい者が健常者を理解しようとする試みはされている

のでしょうか。誰でも障がい者になる可能性を踏まえ、行動したいと思います。

- ・【女性 18 歳未満】スロープは楽しいです。
- ・【女性 18 歳未満】カーブミラーを増やして衝突を防ぐ事が出来たらいいなと思います。
- ・【女性 60 歳代】年齢に伴って外出する機会が少なくなってくるので、久しぶりに外出した時に対応に戸惑わないようにしてほしい。
- ・【男性 19～29 歳】大分市は、ハンデある方への配慮、環境調整は良く出来ていると思う。大分駅もエレベーター、エスカレーター、音声案内、電光掲示板などあり案内も親切である。パラスポ（障がい者スポーツ）も盛んに取り組まれており、協力者も多いと思う。陸上競技場、野球場、テニスコート、体育館などの施設にも恵まれており、スポーツにも寛大な市である。故中村裕 Dr の意思が根強くパラスポも今後ますます発展して頂きたい。
- ・【男性 40 歳代】無造作に送られたアンケートかと思いますが、普段バリアフリーについて意識することなく生活しています。また、障がいやハンデのある方への配慮は常識的に持っているつもりです。ですので、この手のアンケート結果はあまり意味がないと思います。対象の方へ直接お話をうかがった方が、真のニーズを拾えるのではないのでしょうか。このアンケートでは、あたりさわりのないデータを集めるだけにすぎず、特に改善に活きないと思います。
- ・【女性 19～29 歳】お買い物をする際、結構な確率で車イスマークがついている駐車場に、今は困っていない方がスペースからはみ出る勢いで停めている場面にでくわします。困った事がある立場にならないと、そのスペースが本当に必要としている人の事を考えられないのかなと悲しくなりました。そう言う人が減るような、考えてくれるようになるような、取締とまではいいかない何かがあったらいいなと思いました。お買い物や通院等、まだまだ大変な事は多いですが寄り添ってくれる方が多いと頑張れます。
- ・【女性 50 歳代】私は車で移動が多い為、駐車する際、身障者マークのスペースは避けて駐車していますが、スペースが空いているにも関わらず、平気な顔で身障者スペースに車を止めている光景をよく目にします。市販されている車イスマークを付けた車が（公共機関で発行されているものではないかも）堂々と止めて車を置いてスタスタと歩いて行く姿もよく見ます。もう少し皆への周知と施設管理側の活動（アナウンス、声掛け）など必要なのではないのでしょうか。
- ・【男性 19～29 歳】別保の周りは小学生が多いし高校生、中学生も自転車を使っているので歩道の確保とカーブミラーの見直しと、横断歩道の量も、もっとあっていいと思う。このままだと人が死んでもおかしくないと思う。自分の足で見に行ってください。
- ・【男性 70 歳以上】個室トイレの空間を広く。現在のトイレは日本人向けに出来ているものではない。狭い窮屈。そして便器のサイズは大きく、高く外国人向けに（本人身長 180cm です。）
- ・【男性 60 歳代】市街地中心部の道路は、ずいぶん整備が進んでいると思いますが、少し中心地から離れた南大分では、道路がほとんど一車線で、なおかつ歩道が狭いと思います。特に荏隈小学校前あたり～バス停賀来入口の道路の南側は歩道整備が必要だと感じています。意見を申し出る場所（担当）が違うのかもしれませんが、一応書かせてもらいました。
- ・【女性 40 歳代】私は車の利用が多いので、困っている人を見かける機会が少ない気がします。なので、バリアフリーの必要生を感じる事があまり無いのですが、大分市のバリアフリーは比較的充実していると思う。
- ・【女性 70 歳以上】かなり良くなっていると思いますが、まだまだですね。高城駅を利用することが多いですが、エレベーターは最高です。JR に感謝です。今後は街灯もですが、防犯カメラ設置等が増えていくと良いと思います。

- ・【女性 70 歳以上】自分がその立場になれば関心は大になると思うが、今のうちに外に目を向け意識する様 努力する。関心を大にしたい。
- ・【男性 70 歳以上】障がい者の駐車場に置かれている車への表示板を常に車に張付けするものにすれば、明確化出来ると思います。
- ・【男性 50 歳代】高齢者の中に、健常者なのに優先的に利用しているケースによく出会う。どちらかと言えば高齢者に対してマナーを指導する必要があるのではと時々思います。今は若者は割とマナーは良いと思います。
- ・【女性 60 歳代】シンボルマークについて。首都圏の公共機関では利用する方々のマナーが素晴らしいと感じる。大分市内で公共機関を利用する事が余りないので比べられないが大分市内では、まだまだマークの意味あい等が理解されていないと思う。美術館などの展示説明について字が小さくてとても見えにくく困る事が多々ある。展示スペースの関係のあると思うが、高齢者や視力に困難のある人等々にも見えやすい字の大きさ太さにして頂けたら、美術館の楽しみももっと増える。大分市は広く、JR1 つとってもホームへの階段の昇り降りが大変な駅が多いが、収益が多くないであろう事業者にバリアフリーを求めすぎても…と思う所はある。今はまだ不自由なく歩けているが、この先どうなるのか不安もある。横断歩道を渡る際には、車を運転する方々の優しさに頼る事が多くなっていくんだろうな、なんて思ったりしている。
- ・【女性 60 歳代】バスから降りる時に段差があり、高齢者等、乗る時より降りる時の方が転倒があると思う。先に降りた人が自然と介助できたりすると良いと思う。歩道はデコボコしており杖をついても母はふらふらしてしまう。
- ・【女性 30 歳代】マナーを守らない方がいますが、すべての人々が不自由なく暮らせる大分市にして下さい。
- ・【男性 50 歳代】お店などは良いが歩道の段差等で苦労している車イスの方をよく見るので、対策が必要だと思う。
- ・【男性 40 歳代】大分市内にある商業施設（パーク、トキハわさだ、アミュプラザ）などで「心のバリアフリー」の活動内容を広めていけば皆の理解も深まると思う。
- ・【女性 30 歳代】このようなアンケートに取り組まれている姿勢がとてもステキだと思います。改善すべき点はたくさん出てくると思いますが市民のみなで取り組むものだと考えています。
- ・【男性 70 歳以上】歩道が広すぎる場所が多く、逆に車道が狭くて、老人や子供通行時に（歩道に）突っ込む、行政の異状と思うレベルが低い。大分市の異状を異状と思う職員のレベル高い人が少ない。住民の意見を聞く。コミュニケーション。
- ・【女性 60 歳代】今は自分自身や身の回りに障がいありなどの不便を感じる事がなく過ごしています。これから歳をとり、体がどうなるかわからない、その時にバリアフリーなどが充実していれば安心感は増えます。高齢者が多くなるので、やはり優しい社会がいいですね。今は自分も出来るだけ色々な所で意識してバリアフリーの実態を見てみます。
- ・【女性 70 歳以上】私は 73 歳になります。自身では若いと思っていますが、暗くなると見えづらく車の運転は控えるようにしています。バスを利用して席を譲られると「ありがとう」と言って座るようにしています。小さな段差につまずくようになり気を付けます。小さな文字は読みにくく説明も無視しがちです。でも家にこもっていてもつまらないので、ボランティア等に出掛けて、何か誰かの役に立てたらいいなと励んでいます。
- ・【女性 50 歳代】自転車の駐車場に関しては商業施設等ではどう見ても健常に見える方々が利用しているのをよく見かける。だからと言ってトラブりたくないのでも声かけはしないが。

- ・【女性 19～29 歳】森町のお店をよく利用するのですが歩道も高さがあるのでどなたでも利用しやすいバリアフリーとは程遠いと感じています。普段は自家用車を利用しているので公共交通機関を使う頻度は少ないですが見た目でわかる障がいのある方々だけでなく、ヘルプマークをつけている人たちも安心して優先席を利用できるようになればいいと思っています。
- ・【女性 50 歳代】バリアフリーを導入しているお店や施設は少ないと思う。公共トイレなどはバリアフリーであれば表示してわかりやすくすると良いと思う。
- ・【女性 70 歳以上】判田局前(戸次方面行き)のバス停がとても立派なのですが横に立橋があるせいか、バスの運転手の方が気づきにくく(道路よりかなり奥の方にベンチがある為)乗客も老人が多いので直前までバスが来るのに気づきにくく乗りそびれてしまう人が時々あります。バス停のすぐ横に小さな椅子を一つでも設置してもらえたらと思います。
- ・【女性 40 歳代】バリアフリーの支援は十分満足しています。現役世代や子育て世代の支援に予算を充てる事を強く望みます。
- ・【男性 19～29 歳】ひとりひとりが優先席などの利用について対象者への思いやりを持って対応できるようになるとよいと思う。対象者も遠慮をせずに堂々と利用すればよいと思う。
- ・【女性 50 歳代】小さいお子さんを一人のお母さんが二人連れてお買い物してるときは買い物袋に入れてあげるサービスがどの店舗でも取り入れられたら子育て中のお母さんたちの負担軽減となると思う。ドラッグストアコスモスさんは以前してくれ、車まで運んでくれた。以後、そこへ行こうと思った。子育ては孤独になりがちだ。子育てしやすい環境が必要。便利すぎる現在、何事も思うようにいかない育児はいかなるどの仕事よりもハードだ。父親も一度 24 時間 1 人で育児と家事を体験すればいいと思う。それができないのであれば奥さんへの気配りや常にことばにだし、奥さんががんばろうと思える環境を作るべきだ。これは会社でも同じ。人にやる気をださせる雰囲気を作るのが代表だ。それもできず部下にいろいろなのはおかど違いだ。
- ・【男性 70 歳以上】わたしは自家用車を使用しているのですが普通の人の車がマークもない車が車椅子使用者用施設に駐車している者が見受けられます。残念です。もっと知らせる様な活動をお願いします。
- ・【男性 18 歳未満】電車の優先席には誰も座っていないことが多く、普通の席に高齢者がすわり高校生が座れず立っている場面を見ると高齢者が座ってくれたら高校生が座れるのにといます。
- ・【女性 50 歳代】歩道に植えられている街路樹の根が歩道を突き破り、デコボコしている。健常者でも歩きにくく高齢の方などは特に歩きにくいのではないかと思います。植えっぱなしではなく管理してほしい。
- ・【女性 40 歳代】未来を担う子どもたちのために心のバリアフリー教育を充実させてほしい。高齢者や障がい者、妊娠婦の方々と子供たちが直接触れ合い、理解を深める機会を増やしてほしい。
- ・【女性 40 歳代】久原北の老人や障がい者が坂ノ市駅へ向かう際大廻りしないといけないので大変と思う。駅への陸橋があれば便利になる。
- ・【女性 60 歳代】体が不自由になってくるといろいろと気づく点もあるかと思いますが今の辞典では大分のバリアフリーが充実しているのか認識できていません。今回のアンケートで街のあちこちに目を向ける良い機会となりまして。大分がさらに住みよい街となりますようにお祈りいたします。
- ・【女性 60 歳代】自分が健康でいる為か今はあまり気にしないままの日々を過ごしています。数

年前に幼い孫が重度障がい者で娘と対応していた事を思うと…自分は年齢的なこともあり今は仕事ができていることにありがたさを感じます。他の孫の学校生活の件が気になり、今の世代の子供はこれから先どうなるか不安の背の中です。仕事柄人生の先輩に文句を言いたいこともありますか？（食べたくても食べれない人間がいることを）孫を思い出してそんな気持ちになる自分がいます。

- ・【男性 19～29 歳】田舎にある無人駅では多くの高齢者が利用すると考えられるので高齢者に配慮できるようにスロープや手すりの整備を行うべきだと思う。
- ・【女性 70 歳以上】杖を 2 本必要とする生活を送っています。病院等どうしても自身で出向かなければならない場所は現在 83 才の夫の運転する車で連れて行ってもらっています。たまにスーパーに買い物に行きますが店内にちょっと座れるベンチがあると行くたびに感じています。
- ・【男性 50 歳代】まず 弱者という先入観を持つ前提に立つという事をやめましょう！誰でも何らかの障がいを持っています。誰だってそういう目でみられるのは嫌です。それよりも社会の一員として役に立っている、参画しているという自覚が重要です。今の社会の風潮としてすぐに弱者扱いして守るという感じです。これではいつまで経っても自立できず自信がもてません。自立できて自信持っていれば自然と周囲の見る目や接する態度も変わります。社会が活躍の場を用意することが何より重要です！！セミナーやパンフやマークやマスコットなどはやるふりにしかありません！！よろしく！！
- ・【女性 40 歳代】高齢者がこれからも増えてくるというわりには設備や施設環境が後回しになっていると感じる。大分駅 市の中心部でもそれを感じることがありもう少し車椅子利用の方が利用しやすい通路幅の確保や周辺近隣の商業施設などにも取り組みや理解を促すのはどうでしょうか？別府のゆめタウンの一部陳列ケースの低さなどはどなた方にも手に取りやすい努力があり、お店(商業施設の取り組みまたは市の取り組みかはわかりませんが)利用される方たちへのバリアフリーだと思いました。車椅子利用者が立ち寄り GS のトイレなども車椅子利用マークがあっても利用が困難では？と思うところがあります。
- ・【女性 19～29 歳】今ではオムツ替えができるトイレやスペースが増えたり、子供も座らせておけるお手洗いが増えましたがやはり数が少なく子供も一緒に連れて入らなければいけない時に空いてなかったりするのなのでなるべくそのお手洗い以外の所に行くなど他の方の立場になって考えられるように妊産婦を経験していない学生さんなどにも理解してもらえる場や機会があるといいなと思います。
- ・【女性 40 歳代】大分市中心部のみならず、郊外の判田地区の団地も高齢化が進んでいるのでそのような地区にも目を向けてほしい。
- ・【男性 70 歳以上】坂ノ市駅に現在未使用の陸橋がありますがこの物を改造して北側(浜中地区)から南改札口へ渡れる陸橋にしていきたいと思う次第です。坂ノ市駅ではこの陸橋を渡らず歩道が出来ましたね。
- ・【男性 70 歳以上】今のところ健康で特に不自由なく暮らして来ましたので注意深く見ていませんでした。今後もう少し見て考えて生活していきたいと思いました。
- ・【女性 60 歳代】JR 各駅(大分駅以外)で駅員さんが不在のところも多くなっていますが乗客同士の助け合いなどしやすい環境作り、たとえばこういうふうに援助しましょうと表示するなど見本があればと思います。
- ・【女性 50 歳代】街中は整っていきそうだが街中から離れるとバリアフリーは整っておらず、障がいのある方は大変だと思う。高齢者も増えてきているので安心して外へ出かけられる環境であれ

ばいいなあと思う。

- ・【男性 40 歳代】バリアフリーの必要性を知ってもらうために身体障がい者の体験ができる場などで当事者の気持ちを知る事で認知が広がると思う。
- ・【男性 19～29 歳】大分駅周辺はバリアフリー対応として整っているが、駅から離れると車の通りは多いのに歩道が狭かったりとまだまだ改善する所は多いと思う。車椅子マークの駐車場などに本当に必要な家族を載せてきてはいるが入口近くで降ろして元気な家族がマークを車につけて車を停めているのを見ると車椅子の駐車場に停める必要ないのではないかなと思う。
- ・【女性 40 歳代】駅のホームでの事故のニュースを聞くと心が痛みます。障がいのある方も不自由のない方も危険な行動は取らない、心がけが必要なのではないでしょうか。
- ・【男性 70 歳以上】歩道傾きがあり歩きにくい。歩道と車道に段があり自転車で通りにくい。側溝の蓋が鉄で雨より滑る（スリップ止め要）。歩道に店の旗がはみ出して通りにくい（特に風の時）。歩行者、歩道の自転車の事はあまり考えられていない。
- ・【男性 19～29 歳】妻が妊娠出産を経てスーパーやショッピングモールの授乳室の少なさに困っていました。あったとしても数が少なく（2 個とか）利用したい時にできていないのが現実でした。
- ・【女性 70 歳以上】私の家族にも身体障がい者がおりますが、大分市は障がい者に対してとても優しいと思っています。これからも障がい者に優しい町づくりを続けていって下さい。よろしくお願いします。
- ・【女性 40 歳代】今後もよりバリアフリーが充実し住みよい都市になれば良いと思う。
- ・【女性 50 歳代】道路の点字等、もっと整備すべき。「心のバリアフリー」とっても難しいです。障がい者のバリアフリー整備において健常者が違った方向にストレスを感じる事のないよう望みます。
- ・【女性 40 歳代】そもそも障がいのない方でも使いやすい歩道、鉄道駅の充実が無いと、障がいのある方は、もっと生活しづらいと思います。バリアフリーのシンボルマークは 3 つ知らないマークがありました。もっと認知されるよう、知ろうとする様、いろんな場所で使用する方が理解してもらいやすいと感じました。
- ・【女性 19～29 歳】いまだ他人に関心を寄せない（心に余裕がない？）人は多くみられます。「その場面を過ぎてしまえば私には関係ない」と思っているのだと思います。ただ、あまり手助けが過剰なのも不自然です。さりげない優しさが生まれる社会を学校教育から醸成するのがいいと思います。（長い時間をかけても）
- ・【女性 18 歳未満】役所の方が車イスで市内を散策したり、駅を使用してみればわかると思います。未来の気分のために……
- ・【女性 60 歳代】介護の仕事をして、目の見えない人とかの外出も有り、バリアフリートイレを一般の方が利用している事もあり、時々困る事があります。
- ・【女性 18 歳未満】アンケートを通して、自分がバリアフリー等について、分かったつもりでいたことに気付いたため、私のような人への理解を深められると良いのかなと感じました。
- ・【女性 19～29 歳】信号手前の段差などが、気になる時があります。障がい者に対しての接し方が冷たい気がします。車イスに乗り、自ら、道路を走ってみるとか取り入れたらいいと思います。
- ・【女性 30 歳代】小さい子供が一人で排泄できるトイレを増やして欲しい。
- ・【男性 18 歳未満】まだまだ段差などが多いと思います。

- ・【女性 60 歳代】自分の生活エリアの中で特に気なることがないので、おそらく気が付いていないのではないと思う、気が付かないと言うのは、大分市はバリアフリーが進んでいるのではないと思う。
- ・【男性 40 歳代】高齢者社会に向けて、1 人ひとりが自分自身や家族、当事者意識をもって考えて行かなければと思いました。良いアンケートと思います。
- ・【女性 50 歳代】主要都市各々特性や違いもあります。大分市らしい独特の取組みに今後期待しています。
- ・【女性 30 歳代】バリアフリーの設備を増やしたり、公園などのトイレに導入して欲しい。大型商業施設では、同じ場所のトイレに多機能トイレを複数にしておいた方が良いと思う。混雑時に苦勞されている。
- ・【男性 30 歳代】知らない事が多い。交通ルールを守らない、高齢者を見守るのが心のバリアフリー？免許返納しても、生活出来る社会を作るのが心のバリアフリー？
- ・【女性 70 歳以上】信号機がついた横断歩道からちょっと離れた横断歩道に、人が立っているのに一時停止せずに通り過ぎす車が結構ある。
- ・【女性 50 歳代】4 年程、関東で生活して大分に帰ってきた時にバスを利用したが、高校生が 2 人席を当然のように荷物を置き 1 人で座り、横に立っている人に席を譲る事もないのを見て驚いた。とても意識が低い。
- ・【女性 40 歳代】(バリアフリーのことかは微妙ですが)高齢者が増加するので自動車がなくても移動しやすいようにタクシーチケットや駅にいけるコミュニティバスなど何かしらの対策がもっとできればいいなと思います。
- ・【男性 70 歳以上】バリアフリーは積極的に行ってください。
- ・【女性 70 歳以上】横断歩道の線引きの際、付近の住民に確認して欲しい! 【例 ごみ集積場の前の横断歩道を手前の方が利用者が多いのに(すべての人)過ぎた所に引いてある。】
- ・【男性 60 歳代】大分市が全国レベルでバリアフリーに取り組んでいるという印象がない。もっと市、県、自治体レベルでもバリアフリーの増設 広報を多くすべき 他の県、市と比べてみよう。
- ・【女性 40 歳代】近くの公園にてトイレの手洗いの水流が激しいので困る。ドシャールと出てきますので小さなお子さんは顔にビシャとかかります。また、子供が遊ぶのでよく利用するので手洗い場の高さが大人用で高すぎる。子供の高さに合わせて作ってほしいです。
- ・【男性 60 歳代】広報活動しても興味ない人は取り組みに対しては無関心。学校教育で子供の頃から活動教育を行う事で認知させる。子供は大人と違い、ピュアなところがある。
- ・【女性 19~29 歳】別府市よりも劣っていると思う。
- ・【男性 19~29 歳】信号機のメロディーを流す。(歩行者時) 点字ブロックが市内の所要部だけであるため、郊外にも普及を進めてほしい。歩行者用の幅の狭さ 道路の両側に高い草が生えているため、車いすで道路に出る時は前より出ないと車の確認ができず、事故につながる。
- ・【女性 50 歳代】バリアフリーのことを考えて先日改めて歩いてみました。思ってた以上にデコボコ(道)がしていて改善されるといいのになあと思いました。大分駅は水戸岡鋭治氏のデザインということで本当に美しいです。障がい者を含むすべての人が肌で感じる美しさと 1 人でも普通に出かけられる環境になるといいのになあ願ってます。
- ・【女性 40 歳代】私の住んでいる地域では、歩道の形式が古く段差が多い為、非常に歩きにくい。たまに高齢者が車道を歩いていて危険。歩道の本来の意味を成していないと感じます。また、

別保小学校周辺や、猪野地区は特に道が狭く、通学路においては交通量が多いにも関わらず道が狭い為危険箇所が多いです！！みんなが安心して生活できるように道の整備をしてもらいたい！

- ・【男性 50 歳代】義母が車いすになって気づいたのですが、車いすで利用できる飲食店が少なすぎると感じました。車いすで移動する時に介護タクシーを使うのですが、その利用料も高い！！仕方ないと思いますが、介護者を連れての移動は大変だと感じました。
- ・【女性 19～29 歳】バリアフリーのある生活を早く望みたい。福祉の仕事をしているから、尚改善をお願いしたいです。
- ・【女性 50 歳代】父が後期高齢の身体障がい者で少しは歩けますが、外出時は車椅子を使っています。住所が大分市の外れという事もあり、歯科その他の小さな医療クリニックや飲食店など、バリアフリーになっている所を見つけるのがかなり大変で困っています。新しい建物は最初から対応させて作っている所が多いですが「バリアフリー」という概念ができる前の建物はほぼ対応していません。（仕方ない事です）玄関に階段が 1 段でもあるとう行けません。後ろからスロープを付けてくださっている所もスロープが短くて角度が急だったりすると本人が怖がって使えません。今後新しく作られる建物にはバリアフリーに対応している事を期待しています。
- ・【女性 30 歳代】どっちも感謝しあえる教育。良かれと思ってしたことが相手や自身のケガになった時の対応とか対処方法とか。ベビーカーを持って腰を駅員がいためたとか。席を妊婦にゆずったのにお礼もないとか。どっちかだけが負担を強いるとつづかないし、関わらない。関わりたくなくなる。障がい関係なく人と人が人らしくつながり、会話できたらなと感じます。合わない人間同士は無理して併せなくても良いと思う。人権ポイント？
- ・【女性 18 歳未満】母が車イスユーザーです。段差、階段の凸凹、側溝のフタの穴 etc 困っていることはまだまだたくさんあります。障がい者の人が介助なしで行きたいところに行けること、そのためにバリアになっていることをとりのぞいていただきたいです。広い駐車場（コーンが置いてあると×、コンパルがそうで困ります）屋根あり、ゆるやかな勾配 etc が当たり前になってくれたらもっと行動範囲が広がります。学校にエレベーターもほしい！！
- ・【女性 30 歳代】乳幼児を連れていると、みなさんととても親切に対応してくださるので、とても助かっています。先日も、高校生が電車の席を譲ってくれました。とてもありがたいです。
- ・【女性 19～29 歳】声が出ない人に筆談対応してほしい
- ・【女性 18 歳未満】自転車に乗りながらタバコを吸っているおじさんをよく見ます。
- ・【男性 70 歳以上】行政等が頑張っているのは感じられるが、直接利用していないのでわからない
- ・【女性 60 歳代】整備というより、人の教育。ルール。
- ・【男性 19～29 歳】・他県に比べ大分市は点字ブロックが多いと思う。・駅北口地下道の階段が滑りやすい。・駅ビル駐車場の入庫待ちの車の数が多すぎ。
- ・【女性 60 歳代】段差が多く歩道が狭い。ヒビ割れや小さな穴が多く歩きにくい
- ・【男性 18 歳未満】もっと耐震度を高める
- ・【女性 40 歳代】バリアフリーのイメージは、道路の段差や手すりの設置くらいしか思い浮かびませんでした。最近親が介護認定を受け、知らないことばかりに直面して困惑することばかりです。公共機関などの設備、どうすれば障がいがある方が生活しやすいか、外に出て行きやすいか、なども大事なことです。私の場合今後親を見るにあたって色々情報が知りたいです。包括やケ

アマネさんのことなど、初めましてではなくこんなサービスがある、これからどういう風にすむなど知っておきたいです。

・【男性 50 歳代】私自身、シンボルマークはよく見てきて、出来る限りのことは今までしてきたつもりですが、現在家族が車イスを利用するようになり、今まで以上に過敏になったように思います。健常者にも関わらず、優先駐車場に車を停めているため、たくさん歩く駐車場に車を停めないといけなかったり、車イスを押して道路を通っていても冷たい目で見られ、こちらが道をあけないといけなかったりと、実際その立場になってよく理解できることも多いです。

・【女性 50 歳代】今までは年齢的にそんなに意識せず生活してきましたが、バリアフリーはとても大切なことですね。目に見える改善も大切ですが、皆の心、意識を変えていくことが一番大事だと思います。

・【女性 60 歳代】私は車イスなので、近くを散歩するとき、やっぱり道路がデコボコなので、少し良くしてほしいですね。多目的トイレもベッドが前はあったのがなくなったので、オムツ替えの時困るので又置いて下さい！

・【女性 50 歳代】近所の足が不自由な高齢者に、病院に行くのにタクシーを利用するが、バリアフリー？乗り場が低い車が少ないので乗ることが出来ず困っていると聞きました。専用タクシーもあると思うのですが、そういう車が増えると良いと思いました。道は広くて、歩道はあるけれど草や木がのびていて通りづらいのを良く見ます。市や県ではまにあわなければ自治会が積極的にとり組めると良いと思います。

・【女性 19～29 歳】大分市民が精神障がい（者）についての理解をもっと深めていけたらいいなと思う。

・【女性 19～29 歳】・エレベーターなどのマークを見ただけじゃ理解しづらく文字でも表現すべきだと思う・子連れで道を歩く際、街灯が少ないと車との接触事などが起こる為、賀来地域で確認を行うべき・オムツ替えスペースがないトイレが多くある。各地域で確認を行うべき。

・【女性 60 歳代】見た目ではわかりづらい心に傷があったり、生きづらさを抱えている方へのバリアフリーは本当に難しいと思いますが、少しずつでも人々の意識が変わっていくことを願っています

・【無回答 30 歳代】街中の道路のがたがたする場所を、ベビーカーや子供連れでも通りやすくして欲しいです。バリアフリーとは違うかもしれませんが、子供連れでも外食やカフェに入りやすいようにして欲しいです。おもちゃでトントンしていたとき、横にいた方から「うるせえ！」と怒鳴られたことがあり、赤ちゃんや子供に対して怖い思いをさせました。対策を考えて欲しいです。宜しくお願いします。

・【女性 50 歳代】車がなければ病院や買い物全てにおいて不便。公共交通機関もなく、タクシーも運転手不足でつかまりません

・【女性 60 歳代】障がい者の方との交流の場が少なく、接する機会がない人が多い気がするので、そういう場が増えるといいなと思います。また、高齢者に対しても田舎に行けばいくほど買い物に出にくかったり、1 日誰とも話さず寂しい思いをしている人がいたり、何か工夫はできないかいつも思っています。高齢者の気持ちが明るく楽しくなり、外に出たくなるような企画があるといいのですが。

・【女性 40 歳代】・歩道が狭く、大人が一人通れる程度、歩行器や車イスなどでは通行できない。車イス使用者用駐車施設に車イスマークをつけた車が駐車するが、乗車している人が健常者に見えることが多い。親のものを使っているのかな？と思ってしまう。ちゃんと確認してほしい。

- ・【女性 50 歳代】共生社会と言っているが、現実には感染予防対策等で更につながりは希薄となり、壁が高くなっているのでは
- ・【女性 19～29 歳】バリアフリーの問題もあるが、大分県内では車に乗っている人のマナーが悪いと思う。横断歩道に人がいてもとまらない人が多いので、そういう小さな気づきからバリアフリーの関心につながると思う。歩道や横断歩道が少ないことも気になります。
- ・【女性 40 歳代】まだまだ確実に普及されているとは思わないので、出来る範囲でバリアフリーが広がってくれれば良いと思います。
- ・【女性 18 歳未満】大分市中心部ではバリアフリーが充実していると思うけれど、自分が住んでいる周りでは、整備されているとはいえずらいし、単純に道が狭く危ない
- ・【女性 30 歳代】困っている人の声かけができるかがポイントだと思います。自分はそれが苦手なのでどうすれば声かけにつながっていくかが今後の課題ではないかと思う
- ・【男性 60 歳代】高齢化が進んでおり、今後さらなる施策が必要になってくると思う。歩みを止めない取り組みが必要である
- ・【男性 70 歳以上】外出の頻度は少ないですが、たまにバスで移動する時、ノンステップバスがあればと思っています。
- ・【女性 60 歳代】幸崎駅を利用しているが、障がい者の為にはまだまだ不十分だと思います。私は足が悪いので階段は危険な部分があります。エレベーター、エスカレーターは経費の問題があり、階段を通らない方法を教えて下さい
- ・【男性 30 歳代】大分県が「平和都市」になるのを祈っています
- ・【女性 40 歳代】車イスユーザー、高齢者が外出しやすい状況にはないと思う。バス停はどこも乗り降りしづらい、公園などの施設も使いにくい。子供から高齢者まで、どんな人でも外出しやすく、町を歩きやすくなる環境があればと願う。
- ・【女性 50 歳代】道路脇の側溝の段差や穴をふさぐ小さい蓋のズレ等、時々気になります。歩道を通行する自転車のマナー、ベビーカーを押してど真ん中を歩いてくる妊婦、車イスの方が住んでいるのに専用エレベーターボタンのついていないマンション、車イス専用駐車場に堂々と駐車する健常者等、考えたらきりがありませんが地道に努力を重ねて頑張ってください。
- ・【男性 60 歳代】大分地区は人口も増えてます。バリアフリーも含めて、高齢者対策をもう少し検討して頂きたい。
- ・【男性 50 歳代】車イス利用者が観光できるように、ホームページなどで、車椅子利用できる場所を教えてください。後、ホテルや旅館なども。
- ・【女性 70 歳以上】駅や商業施設その他でトイレの個室の荷物かけフックの位置がとても高い事がよくあります。加齢やけが、病気で腕が高く上げられない人も多いと思うし、何より、フックをそんな高い位置につける必要があるかと常々思っています。市の施設や公共施設に限らず、あらゆる場所で、こういう所にも利用者に優しい施設になればと思います。
- ・【女性 60 歳代】日頃、障がい者や高齢者で困っている人には、接したりしないので大分市の様子はわからないけど、バス（県外も含め）優先席に座っている若者を見ると情けなくなります。皆で助け合って行けるようにしたいものです。
- ・【男性 70 歳以上】高齢化はまだまだ続きます。高齢者がその人らしく健康に過ごせる街づくりをして下さい。川添地区は交通手段がバス、タクシー、自家用車 バスの本数は今後増やしてもらうか、コミュニティバスの利用を検討して頂きたい。
- ・【男性 18 歳未満】バリアフリーは体感、今の私たちのような世代は教育が出来ていると感じま

す。ですがバス停の位置が遠くタクシーも来ないいわゆる過疎地域への配慮が不足していると感じます。街灯も少ないし、明かりがないし。私の住んでいる城南はいい例です。山の方なんか街灯ないですし、地方税のことも考えながら道路にはみ出ないように街灯を設置したり、バス停を配慮のいきにくい地域に増やしたり、そのようなことができるとさらにくらしやすくなると思います。

- ・【女性 50 歳代】年度末の道路工事がやたらに目立つが何が改善されたのか、一般市民はわからず道路の修復が行われることなく、税金ばかり無駄に使われていると感じる。
- ・【女性 40 歳代】大型施設ではできている部分も多いですが、狭い道、昔からある地域の公園等では導入できていない所もたくさんあるように思います。近所には点字ブロックのない危険な通路もたくさんあります。少しずつでも危険を回避できるような策を考えていただけたらと思います。
- ・【女性 60 歳代】まず一番に学校教育から行っていく事が大事なのではないのでしょうか。市立の学校ではいじめも多いと聞きます。弱い人達に対する心の持ち方を子供の頃からきちんと教えていく事もバリアフリー化に必要だと思います。それと明野地区は市の中心部に比べるとキッズルーム等色々な施設が少ないように思います。
- ・【女性 40 歳代】「バリアフリー」という言葉で壁を感じる。いつか、その言葉も壁もなくなれば良いなと願います。
- ・【女性 70 歳以上】バリアフリーでも駐車場等でも平気で止めている人が多い、市民の認識が低い。
- ・【女性 60 歳代】自分の子育て時代に歩道等の段差に悩まされ、今は当時と比べ、かなり改善されたが、車イスやセニアカーの増えつつある時代、もっとバリアフリー化されても良いのではと思う。自転車の歩道走行は仕方ない事だと思う。もっとスマホの制限を若い人に行ってもらいたい。学校教育でも、もっとスマホ等の危険性について色々な教育（親にも子にも対して）してもらいたい。
- ・【女性 40 歳代】方針は示しているが行動が伴っていない。各企業に責任を押し付けている。議会と市民どちらが大切ですか？
- ・【女性 19～29 歳】障がい者の方や高齢者の方など本当にバリアフリーを必要としている方にもっと調査や意見など声を聞いて改善していくべきだと思う。今回この調査を通して考える点はあったが、実際生活を思い返してみてもバリアフリーが身近に感じていない立場からすると駅や道路の問題点がよくわからなかった。バリアフリー施設を本当に利用したい方に使っていただくために意識の低い方への取り組みが必要だと思う。
- ・【女性 18 歳未満】過疎化が進んでおり、利用客の少ない駅に駅員さんがいない、などということとは仕方がない事かもしれませんが、私が利用している駅には外国人の方、高齢者の方、妊婦の方など様々な人がいます。エレベーターを設置してくれるだけでも助かります。どうかよろしくお願いします。
- ・【女性 18 歳未満】ホルトホールきれい、いい匂い、優しい、使いやすい、すごい、こういうアンケートは初めてで新しいことが知れて楽しかった。
- ・【女性 70 歳以上】大変勉強になりました。知らない人たちも、ともに学び住み良い大分県、市町になれる事を願いながら、心の勉強、運動等して年をとって行こうと思います。良い返事ができなかったけど、ありがとうございました。
- ・【男性 70 歳以上】団地の歩道が狭く、しかも電柱が立っており、また古い団地は特に問題が多

いと思う。

- ・【女性 70 歳以上】バリアフリーが全体的に狭くもう少しゆとりをもって。
- ・【女性 50 歳代】団地内の灯りが少ない。時間で灯りがつくのではなく暗くなったらつくようにしてほしい、冬場は早く暗くなる為。電柱の灯りがつかなくなっているのに変更がされていない。
- ・【無回答 18 歳未満】点字ブロックが崩れてしまっていて、点字ブロックの役割を果たせていない。点字ブロックの破片が転がっている危険な場所が見受けられます。ぜひ改善頂けると嬉しいです。
- ・【女性 40 歳代】もう 30 年以上前になりますが、高校生の時、身体障がい者に関する授業(希望者のみ)を受けたことが今でも役立っています。視覚障がいの体験(アイマスクをして誘導してもらう、点字など)聴覚障がいに関する事(主に手話)車イスの扱い(自身が乗って見る、押してもらう、押すなど)社会に出て自主的に受ける機会が少ないのが残念、授業などで、皆一度は体験するべきと思っています。
- ・【女性 30 歳代】聴覚、発達など一見して分かりにくい障がいの方への理解、心のバリアフリーが不十分だと思う。自転車のイヤホン禁止では、聴覚の方はどうなるのか、イヤホンと補聴器の勘違いなどある。又、補聴器は高齢者だけのものではないことへの理解がない。本などで大人の発達障がいに対する誤った理解の払拭が大切。カサンドラ症候群で苦しんでいる人への社会的フォローも必要。
- ・【女性 19~29 歳】年齢が上の方に多い。お店の前の車イスマークの駐車場に止める(平気で)電車バスでもお構いなしに座る。
- ・【女性 60 歳代】大分駅のバリアフリーは大きな問題はないと思うが、無人化されている駅はいろいろと不便であると感じる。例えば精算時電話で通話するようにしているが 目や耳の不自由な方、声を出せない方などはどうしているのだろうか。また最寄りのバス停さえ車で送迎が必要な地域に在住する者には免許証の返納など考えられない。コミュニティタクシーより利便性のある割引クーポン利用タクシーなどあれば有難い。
- ・【その他 19~29 歳】植田地区でバリアを感じたことはない。キレイに過ごしやすい環境だと思います。高齢者がよく利用する道や人がたくさんいる道のバスは段差が低くなるバスをたくさん通してあげてほしいです。あと道路にポツンとある待つスペースがきちんとなないバスストップは危ないかなと思います。あと学校をもっとバリアフリーにした方が良いと思います。毎日行くところだし、もっと金かける優先順位を考えてください。
- ・【女性 50 歳代】全ての人が安全に快適に過ごせるように少しずつ、少しずつ改善する必要があることを探して誰かのためにではなく、すべての人のためになる『バリアフリー化』をしていけるといいですね。
- ・【女性 50 歳代】点字の部分がかけていたり、色がはげている所があるので、知らずに点字の所を健常者が踏んでいたりするので早く直したら良いのでは
- ・【女性 18 歳未満】私の住んでいる大南地区では、2~3 年で多くの場所が改善されとても良くなりました。私の知らない所でも良くなった所や事がたくさんあると思います。できれば SNS などにより手軽に改善された事が分かるようになったらいいなと思います。もしすでにあるようでしたら広報してたくさんの方が見れるようになったらうれしいです。私たちがもっと暮らしやすくなるようにして下さってありがとうございます。
- ・【男性 18 歳未満】祖母が車イスを使っていますが、いまだに車イスでは入れない(段差があっ

たりして）施設が多い気がします。出かける前に車イスで入れるトイレがあるか、エレベーターがあるかなど確認しなければならず不便です

- ・【男性 30 歳代】車いすの方への配慮がちょっと足りない気がします
- ・【女性 19～29 歳】景観やデザイン性だけでなく、実際に利用される方の視点に立ったインフラ整備であってほしいと思います
- ・【女性 60 歳代】大きい道路や新しいものについては、いろいろ工夫がされているが、既存のところだったり狭い道路などは改善の必要が多々あると思う
- ・【男性 30 歳代】五体満足の私には回答しかねる設問が多数あり、役に立っているかは甚だ疑問である。心のバリアフリーに関しては教育やセミナーで効果があるのか?とも思う。
- ・【男性 50 歳代】今は身体に不自由がないが、予算の許す限り、今後の高齢化社会にも備えてバリアフリーに配慮してほしいです。
- ・【男性 40 歳代】歩道に段差が多すぎる。
- ・【男性 18 歳未満】昔に比べたら、学校などでも運動会に参加できるか、とアンケートなどをとってくれるし、障がい者に無理に参加させようとしない点は時代の流れとしてよいと思います。しかし、それは学校で生徒に向けてであり、地域、自治体、PTA は一切昔と変わらないです。母も同じ障がい者ですが、PTA 役員は公開処刑のように病気の説明をさせられて、更に多数決で免除に賛成が過半数いないと役員をさせられました。自治体の班長なども半強制で巡ってきます。自治体や PTA も、障がい者免除を市役所や県庁が指導し、素人の多数決ではなく、免除されるように取り組んでほしいです。
- ・【女性 30 歳代】大きな道にはしっかりと歩道があるが、少し中に入ると歩道がない場所が多い。車道も狭いため車 2 台通るともちろん歩行者は怖いと思うし、子供は危険。優先席や優先席駐車場を理解していない人が多く、とくに優先駐車場に我が物顔でとめる高齢者が多い。当たり前にとめていいと思っている。もっと警備員の人や、店の人は声掛けをしてほしい。罰則も必要と思う
- ・【女性 40 歳代】『障がい者』はそれほど引け目を負っていないと思います。私の父がそうだったので。それなら教育にお金をかけてほしいです。私は第 2 子の妊娠で地元の大分に帰ってきましたが、帰ってきてまず思ったのが不親切です。妊婦が立っていてもバスの席を譲らない・そもそも優先席に人が座っている・妊婦にぶつかっても謝らない・ベビーカーにも道を開けない。大阪の電車バスにも優先席がありましたが、普通は極力座らないし、座っても譲るべき人がいると必ず席を譲っていました。普通の席でも席を譲る人をよく見ましたし、それが日常でした。変えるのは難しいと思いますが前市長の時に比べ色々な場所（学校アンケート等）で大分市民の声を聞いてくれるようになり、市政が変わりそうで楽しみです。
- ・【女性 19～29 歳】県外の大学に行っていたので、大分に帰ってきた時にバリアフリーのインフラ整備が進んできてるなあと実感します。ただ、市民の無感心と、マナーの悪さに情けなくなります。特に中年の女性の方々です。
- ・【女性 50 歳代】三佐地区の歩道は、とても汚れている。雑草が生えて、景観も悪く児童が通学するにも関わらず整備されていない。
- ・【女性 50 歳代】今は車での移動が多いですが、公共交通機関が充実すれば、通院や駅、官公庁へはそちらを使いたいと思っています。利用者数との兼ね合いだとは思いますが、減便で通勤時の乗り換え時間が長くなりバスを利用しなくなったり、会食後の帰宅にタクシーを使わざるを得なくなったりと、バスを選択できる場面が減っているので充実すると嬉しいです。また、

レンタサイクルポートの範囲を広げてほしいです。リバースタジアムか大洲運動公園に欲しいです！

- ・【女性 18 歳未満】もっとエレベーターエスカレーターの普及や点字ブロックを新しくするなど過ごしやすいまちづくりが大切だと思います。
- ・【男性 60 歳代】シンボリックなところと本当に必要な処にはバランス良く対策してほしい。
- ・【男性 30 歳代】誰もが住みやすい暮らしやすいおおいの環境整備に向けて引き続き宜しくお願い致します。
- ・【男性 40 歳代】高齢者や障がい者の事故を防ぐ資料とするため、防犯カメラをたくさん設置して、なおかつ、それらのカメラ映像を市や県、警察などに簡単に素早く提供するようにするとういと思う。
- ・【女性 60 歳代】車椅子を使用する家族がいます。一般道路は歩道などの段差が多く通りにくいです。
- ・【女性 19～29 歳】健常者なのに車椅子マークなどを使っている人などを見かける。それを与えられるのはどういう基準なのか知りたいし、家族に車椅子を利用する人がいるのかもしれないがその場に居ない場合も利用していいのかが分からない。むしろそのマークを利用すればそこに駐車できるからつけているように見えるのでそれはおかしいと思う。健常者の私たちは駐車場が無くて長い時間探すこともあるので、そういった場合のルールの特明確化をして欲しい。道に案内を増やしたり手話を利用している方への配慮がまだ足りていないと感じる
- ・【女性 30 歳代】入院を経験し、病院内で車椅子や階段の大変さは知っていますが、外の世界で車椅子に乗る機会がないため、どのくらい大変かのリアルな声はイメージできませんでした。そういった目線なら持ち合わせていますが、何をどうすればその方にとって良い手助けなのかは未だわかりません。手伝って怒る方もいれば、感謝してくれる方もいる。偽善者で動いているわけではないが、双方の理解が必要だと思います。
- ・【男性 50 歳代】県道 422 号セントラルから明礪橋の間整備していただきたいです。
- ・【男性 18 歳未満】まだエスカレーターの設置されていない場所や案内表示が少ない部分が多いため、大分に住んでいる人にも他県・海外から来られた人にもバリアフリーであるとは言えないと思う。今回のアンケートだけではわからないことも多いと思うので、全員を対象にアンケートを行ってもいいと考える。
- ・【男性 40 歳代】大分市も結局は車社会であり、自動車運転者のマナーの悪さがそもそものバリアの源となっている例が多い。(車椅子スペースへの無思慮な駐車など)「思いやり運転」などというふわっとした標語では響かないので条例などで罰則を定めるのもやむを得ないと思う。そうすれば自動車学校でもバリアフリーを意識した運転を指導するのではないか。
- ・【男性 30 歳代】中心部以外のエリアもしっかりと調査して、必要な部分を回収して欲しい。必要じゃないところをやっているのがいつも目につく。
- ・【男性 40 歳代】歩道が狭いまたは歩道が無い箇所が多い印象。そもそも道幅が狭い箇所が多いゆえだとは思いますが、なんとかしたい。起伏が激しい土地であることは理解するが時に角度が急すぎる歩道がある(南大分駅、改札をでて目の前の道を右に行ったすぐにある歩道など)。大道トンネルは特にひどく、朝夕時、学生が自転車で行き来しているがトンネル内の歩道幅が狭すぎる。またあまり換気できていない気がせず、同じ朝夕に車が渋滞するところから空気が悪い歩道を常に移動しなければならないのは問題がある。最優先としては大道トンネルの歩道の改善と提案したい。歩いている人もいるので考慮してあげてほしい。

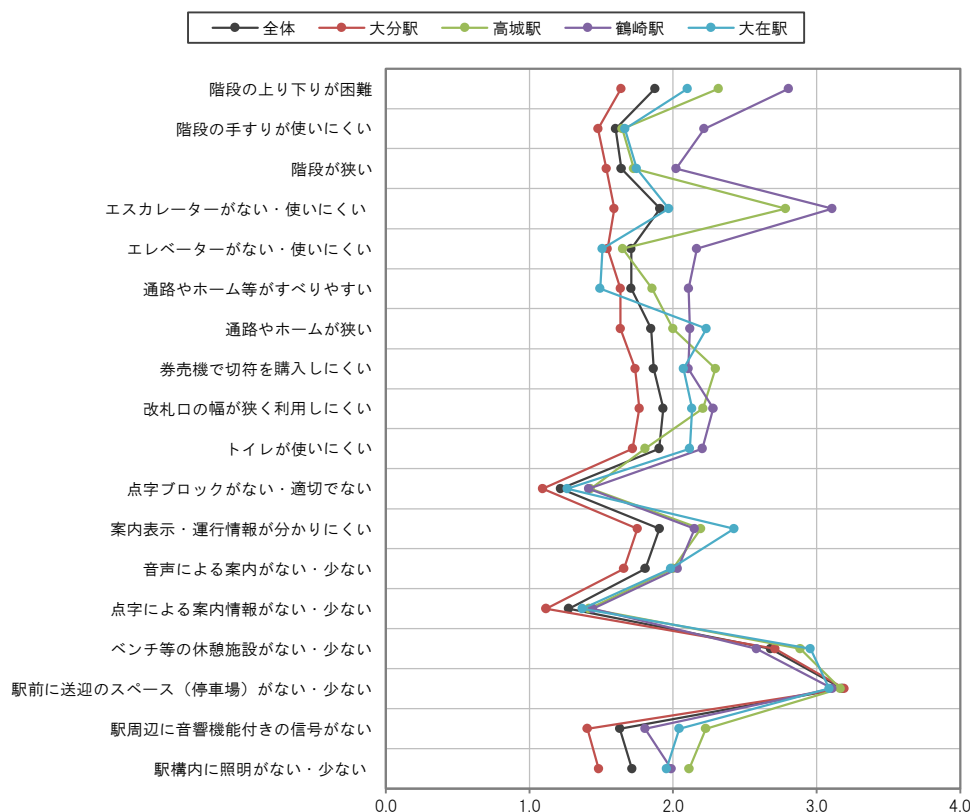
- ・【男性 19～29 歳】大分駅周辺はかなりバリアフリー化が進んできたと思います。しかし、その隣の地区などはまだ歩道がない所もあり、段差が多いためバリアフリーとは言いきれないと思います。駅周辺だけではなく大分市全体に広がっていけば誰でも住みやすい県になると思います。
- ・【男性 19～29 歳】中央町から金池認定子ども園までの通園路が道路がベビーカーでの歩行がしにくい場所があります。
- ・【無回答 18 歳未満】駅のあたりや、大きな施設の間に、車の通る道ばかり整っていて、車が多く走り、家がある地域には、道が狭く、歩道がない道がばかりです。歩行者を優先にした道を整えてほしいです。
- ・【女性 19～29 歳】車椅子マークの駐車場にあきらかに違う人が止めて必要とする人が止められないことはおかしいと思います。
- ・【男性 40 歳代】親族の誰かが車椅子や身体的障がい者で車にマークを掲げて障がい者、車椅子優先のスペースの駐車場に堂々と止めて健常者の人しか降りない風景をよくよく見ます。病院、商業施設のそういったスペースは各地に配置するのでは無く一つの場所にまとめて健常者の時の時に入りにくくするべきだと思います。
- ・【女性 19～29 歳】他にも古国府駅と豊後国分駅を利用していますが、そちらはスロープが無いためベビーカーだと少し大変です。古国府駅は駅のホームが狭く時間によっては利用客が多くてホームに入っていないためもう少しホームを広くして欲しいです。
- ・【男性 60 歳代】他の地域との比較等が必要かと思います。その中で大分市の現況を報告すべきでは。アンケートではそれが知らされていないので、回答的に無理な所があるかと思います。
- ・【女性 30 歳代】バリアフリーは全ての人に対して平等であるべきだと思います。仕事で疲れてる人が優先席にすら座れないこともある。どこかで聞いたことありませんか。その人が健常者であるために優先席が座れないのはバリアなんです。高齢者が過ごしやすい街をつくるのなら、高齢者に話を聞けば早いと思います。心のバリアフリーとはすべての人を対象にしているため、障がい者も高齢者も妊婦の方も健常者といわれている人のバリアについても知る必要があると思います。
- ・【女性 50 歳代】自分自身が内部障がいを持っており、一番症状がひどかったとき（両杖使用でやっと歩ける程度）、どうしても必要な買い物のために車を優先スペース（優先プラカード有）に置こうとしてもあきらかに健常者が使用していて使えなかったことが何度かあります。軽い気持ちでちょっと、だと思おうのですが、各店舗でアナウンスをきちんとして頂くのが大切だと思いました。妊婦さんや具合の悪い人の為に私自身も両脚の調子の良い時は優先スペースは使用しないように心がけています。
- ・【女性 19～29 歳】結構優遇していると思う
- ・【女性 40 歳代】都市部ばかりでなく郊外にも目を向けて下さい。危険な通学路まだまだあります
- ・【女性 70 歳以上】自分自身が未だ必要としてないので、現実的ではない。しかしこれから年齢を重ねるに当たり、心の準備、知識は持つておくべきと思う。大切なアドバイスになると思います。「行く道」の私達にとって、優しい施設が増えつつ有る事は、喜ばしい。必要とする日が少しでも先になればと思わずにはいられない。
- ・【男性 19～29 歳】バリアフリーに関するアンケートや活動は良いと思いますが、しっかり事務事業評価を行って、効果があまりないのに、大量の税金が使われるということがないように願

いします

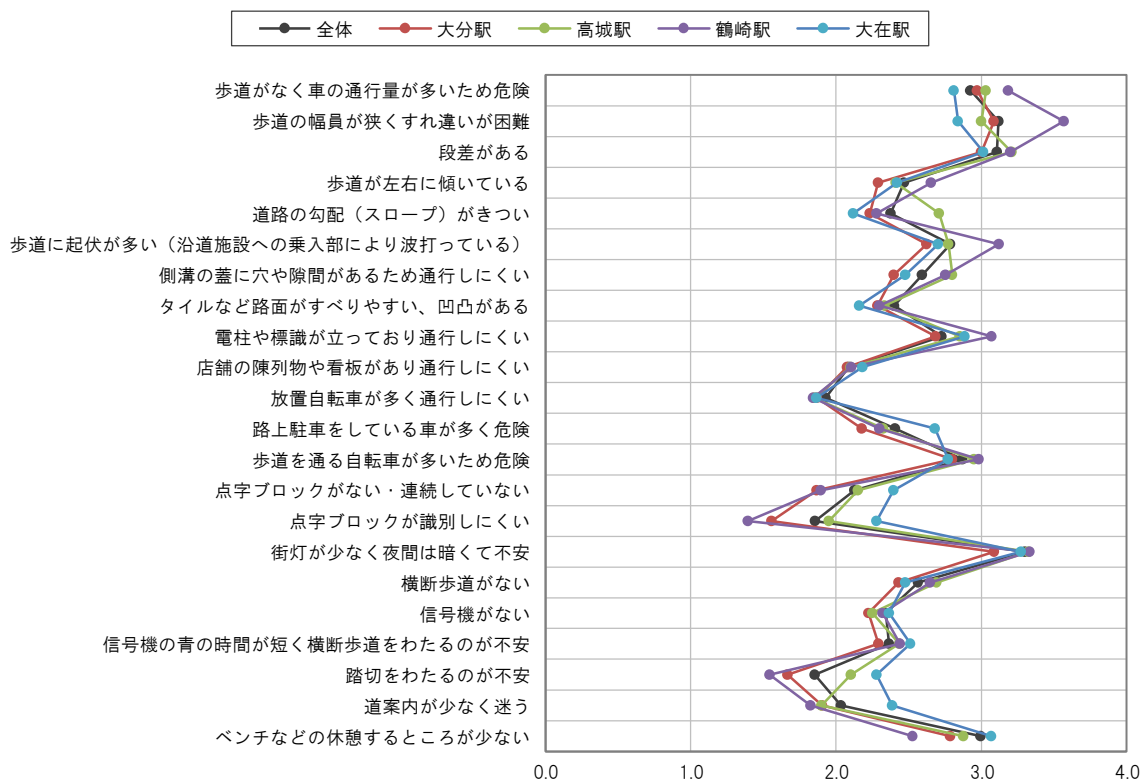
- ・【男性 19～29 歳】駐車場で車椅子専用や妊婦専用などは、公共の有無を問わず、民間の施設でも守るよう、罰則を設ける条例案。
- ・【女性 19～29 歳】大分市内の県立の高校で、階段に手すりがないところがあり、ケガをした際に登るのがきつかった。
- ・【男性 40 歳代】障がい者の方への支援も重要な事だと思います同じように全ての市民にとっての対応も重要だと考えています。
- ・【女性 18 歳未満】商業施設や駅付近などしかあまり見かけない
- ・【女性 18 歳未満】私は、高校生ですがまだまだバリアフリーについて知らないことがたくさんあります。私たち学生がもっと理解して小さい子に教える機会があったら私たちも体の不自由な人のことについて理解でき、また子どもも知ることができるので良いと思います。
- ・【女性 50 歳代】私の子どもは自閉スペクトラムです。小学生ですが人が気にならない事をとても気にします。学校でも良く泣きます。これからの学校生活が楽しく出来れば傷つく事なく送っていけるように学校教育の中からも理解して頂ければ嬉しいです。そして、発達障がいの子の進路に関してももっとこんな学校があるよとかアナウンスがあれば良いなと思います。
- ・【男性 50 歳代】当事者でなければ分からないことが多いと思います。

【クロス集計結果】

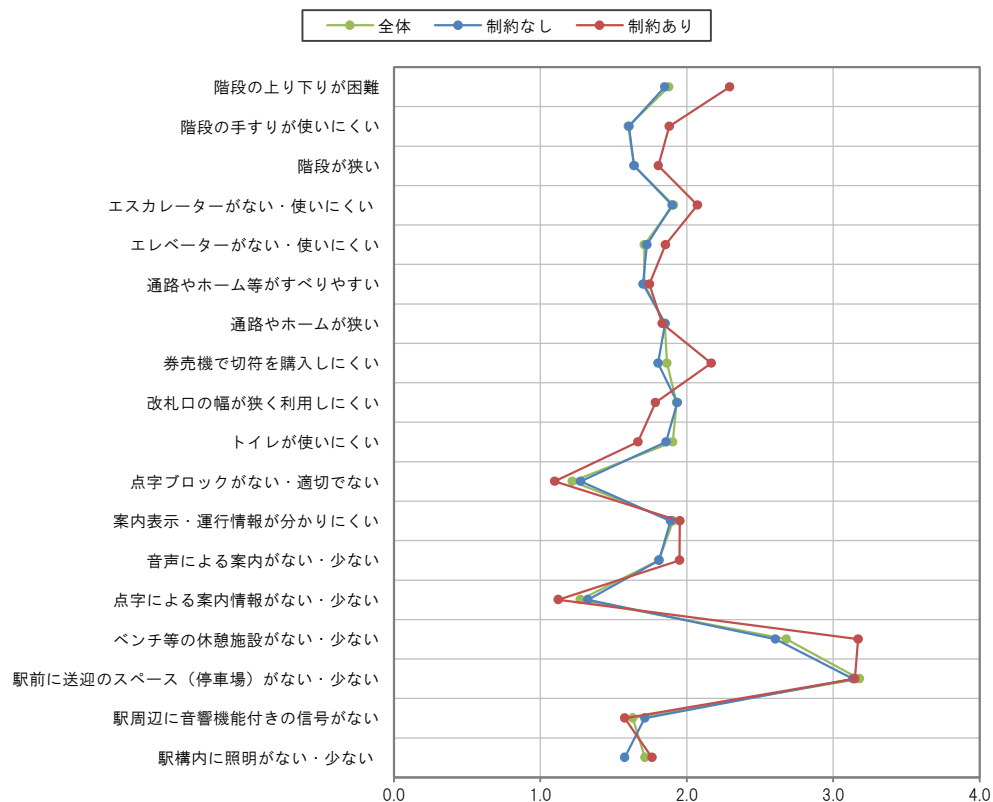
■利用駅 × 駅の困ること



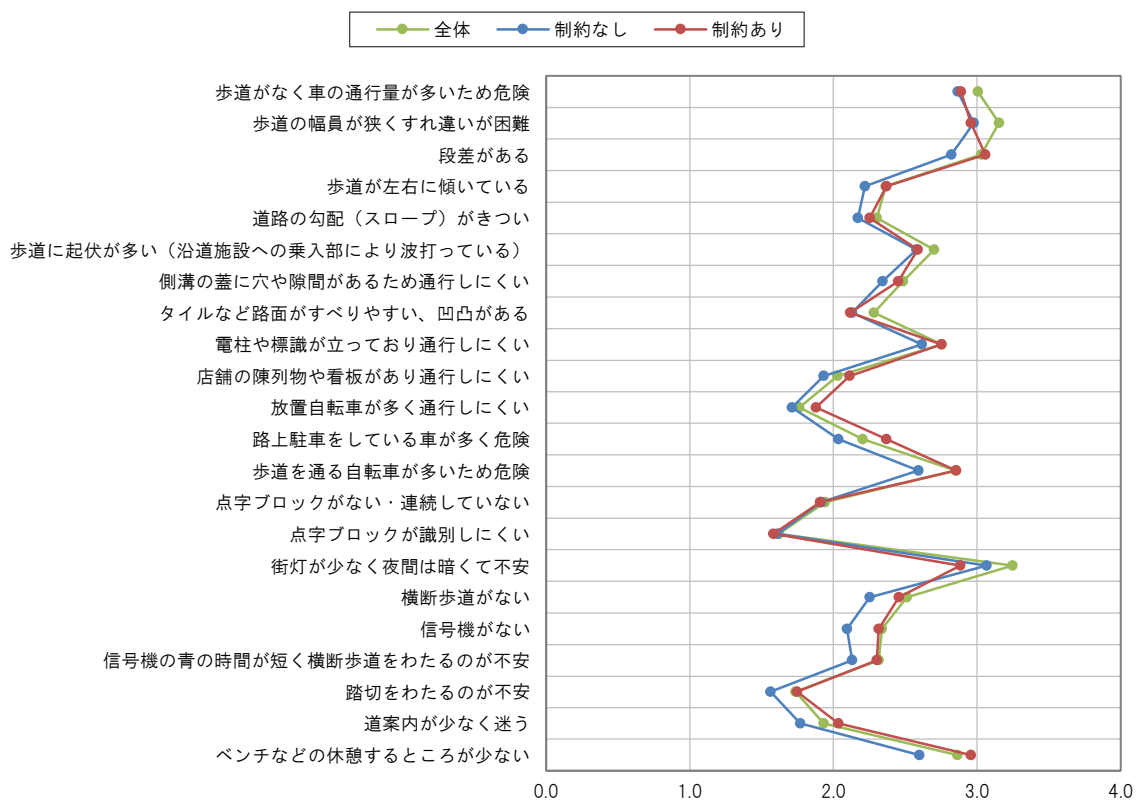
■利用駅 × 道路の困ること



■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



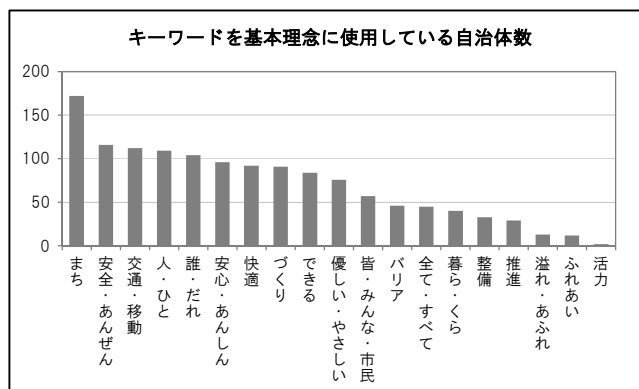
2. 基本理念を表すフレーズの抽出について

基本理念を表すキーワードを選出するに当たり、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、全国の傾向を理解し、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（2018 年度）



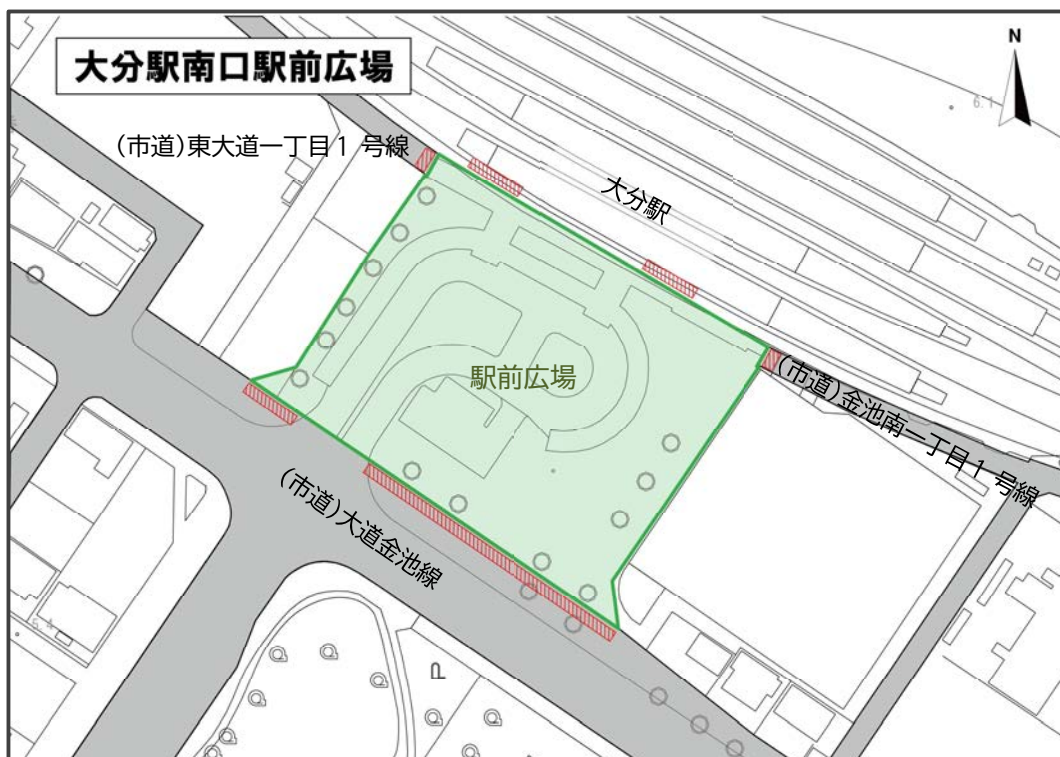
都道府県	市町村	理念	人口（万人）	高齢化率（％）
福島県	いわき市	●地域特性を活かしたまちづくりに即したバリアフリー化を実現します。 ●市民の利用形態に即したまちの利便性を向上させます。 ●市民との協働によるバリアフリー化を展開していきます。	35.02	28.4
群馬県	高崎市	誰もが心豊かに暮らしの楽しみを実感できるまちづくり	37.09	26.5
千葉県	松戸市	みんなでつくろう バリアのないまち まつど	48.35	25.6
	柏市	「街にでかけよう」ーいつでも、どこへでもー	41.4	24.4
東京都	八王子市	『人とひと、人と自然が共生し、だれもが生き生きするまち』（基本計画）	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

3. 届出対象範囲

本市では、下図に示す範囲を届出対象範囲とします。

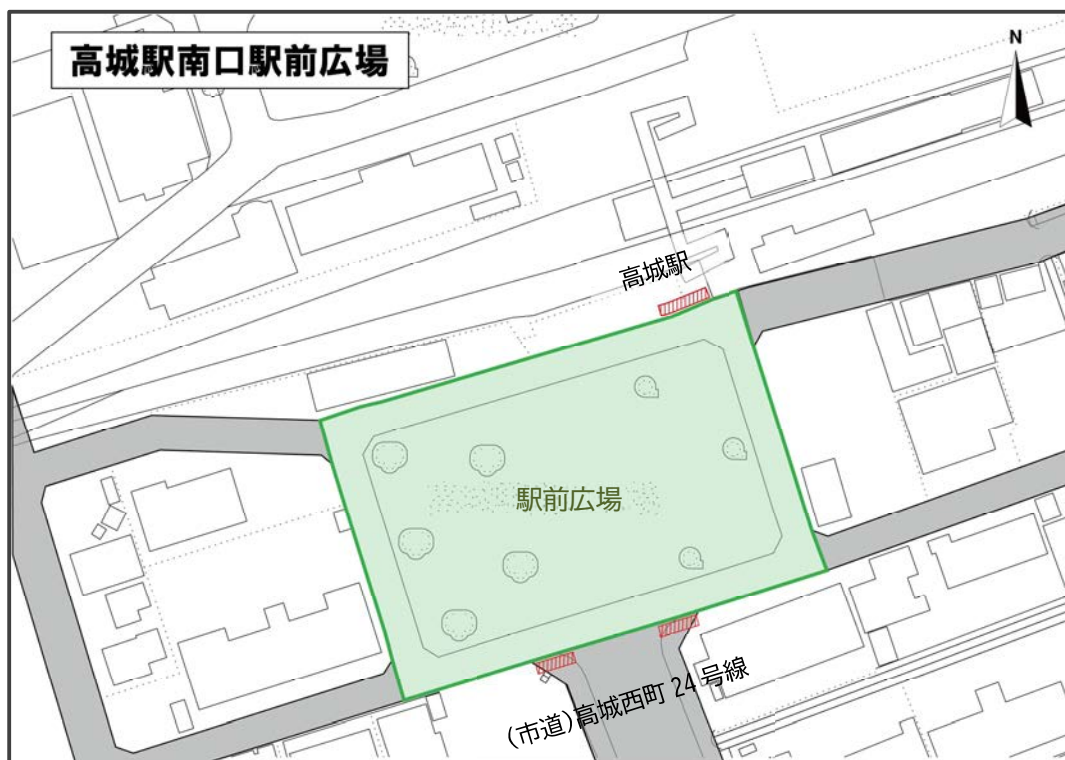
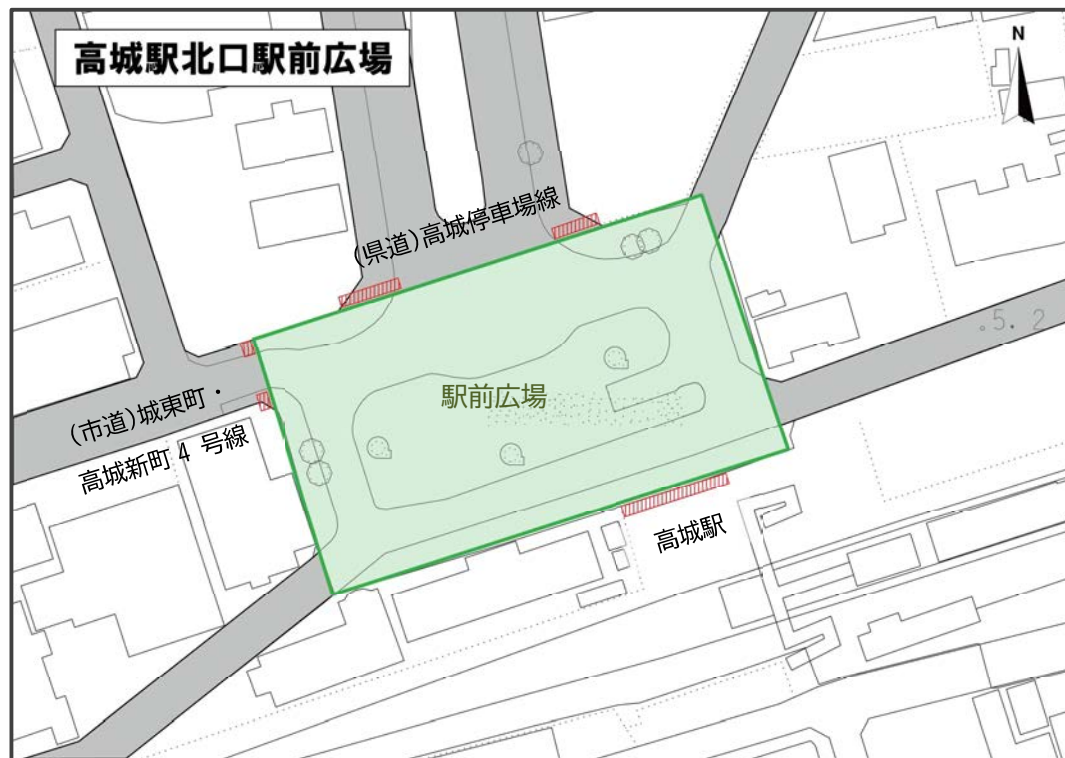
なお、届出制度の対象は旅客施設及び歩道を有する生活関連経路とし、駅前広場（一般交
通用施設）については都市計画決定の範囲とし、移動等円滑化の措置がとられている、また
はとられると見込まれるものとしします。

大分駅周辺地区



 : 届出対象範囲

高城駅周辺地区

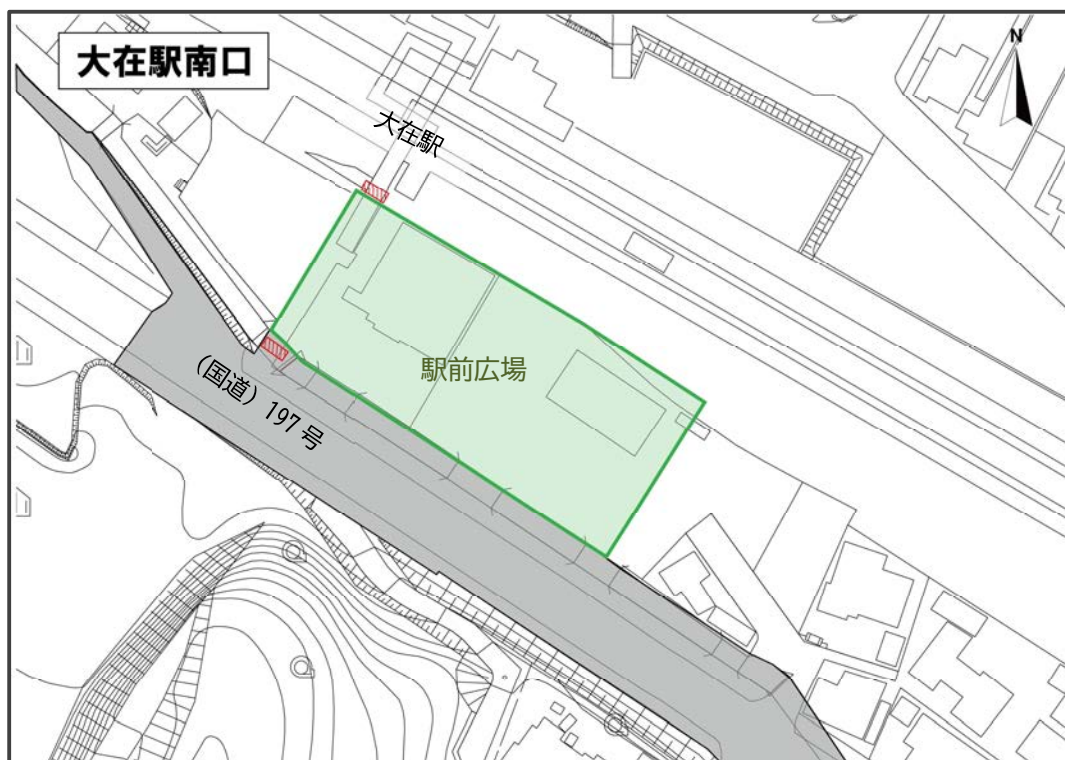


 : 届出対象範囲

鶴崎駅周辺地区



大在駅周辺地区



 : 届出対象範囲

4. 大分市バリアフリースタートプラン推進協議会委員

(令和6年11月29日時点)

No.	区分	氏名	所属・役職	備考
1	学識経験者	河村 裕次	日本文理大学 経営経済学部准教授	委員長
2		永家 忠司	大分工業高等専門学校准教授	副委員長
3	交通・福祉 行政関係機関	甲斐 猛	国土交通省大分河川国道事務所技術副所長	
4		本田 勝司	九州運輸局大分運輸支局首席運輸企画専門官	
5		田原 裕之	大分県企画振興部交通政策課長	
6		田中 修	大分県土木建築部大分土木事務所長	
7		難波 功	大分県福祉保健部 福祉保健企画課 地域共生社会推進監	
8		渡邊 隆行	大分県大分中央警察署交通第一課長	
9	交通事業者	藤井 秀一郎	九州旅客鉄道(株)大分支社副支社長	
10		岡本 征晃	大分バス(株) 乗合営業部 取締役乗合営業部長	
11		林 征志	大分交通(株) 取締役自動車部長	
12		早瀬 勇治	大分市タクシー協会 会長	
13		伊澤 弘行	大分個人タクシー協同組合 理事長	
14	高齢者団体 障がい者団体 商店街等	佐藤 厚子	大分県聴覚障害者協会 評議員	
15		牧 達夫	大分市老人クラブ連合会 会長	
16		木村 幸二	大分市視覚障害者協会 会長	
17		豊田 昭知	大分市身体障害者福祉協議会連合会 スポーツ部会理事	
18		小林 裕二	大分市商店街連合会 会長	
19	大分市職員	斉藤 修造	大分市福祉保険部長	
20		高田 隆秀	大分市教育委員会教育部長	
21		姫野 正浩	大分市土木建築部長	
22		後藤 哲秀	大分市都市計画部長	

5. 大分市バリアフリーマスタープラン推進協議会

マスタープラン及び基本構想改訂の経過

令和5年度 第1回 大分市バリアフリーマスタープラン推進協議会

日 時：令和5年8月17日（木）10：00～

場 所：大分市保健所6階 大会議室

議 題：①現計画（大分市バリアフリーマスタープラン及び基本構想）の概要説明
②バリアフリー法改正の流れ
心のバリアフリーについて（大分市の取り組み）
③大分市バリアフリーマスタープラン及び基本構想の改訂方針
④今後のスケジュールについて

令和5年度 第2回 大分市バリアフリーマスタープラン推進協議会

日 時：令和6年2月28日（水）9：30～

場 所：大分市保健所6階 大会議室

議 事：（1）改訂について
1.バリアフリーを取り巻く大分市の状況
2.アンケート調査結果
3.ヒアリング結果
4.現マスタープランの評価と課題の整理（取組方策）
5.改訂マスタープランの基本理念・基本方針、目次（案）
6.大分市バリアフリーマスタープラン及び基本構想の改訂の流れ
（2）意見交換

令和6年度 第1回大分市バリアフリーマスタープラン推進協議会

日 時：令和6年度11月29日（金）13：30～

場 所：大分市第2庁舎6階 大研修室

議 事：1. マスタープランの改訂
2. 基本構想の改訂
3. 大分市バリアフリーマスタープラン及び基本構想の改訂の流れ

令和6年度 第2回大分市バリアフリーマスタープラン推進協議会

日 時：令和7年度2月27日（木）10：00～

場 所：大分市本庁舎8階 大会議室

議 事：1. パブリックコメントについて
2. 大分市バリアフリーマスタープラン（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】（素案）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】（素案）について

6. 用語解説

見出し	語句	解説
あ行	移動等円滑化基準	高齢者や障がいのある人など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	視覚に障がいのある人が安全に、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（視覚障がい者誘導用道路横断帯）のこと。
	大分市立地適正化計画	少子高齢化の進展、人口減少社会の到来など社会情勢が変化するなか、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面および経済面において持続可能な都市経営を行うこと、公共交通等の効率化により低炭素型の都市構造を実現すること、災害から人命を守ることなどを推進していくため、都市の基本構造の在り方の見直しを行い、暮らしやすさの確保とともに地域の魅力づくりを一体的に推進する計画。 ※立地適正化計画は都市計画マスタープランの一部とみなされる。 (都市再生特別措置法第82条)
	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、ともに力をあ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、高齢者や障がいのある人など、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、新設また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はぐくみ生きる力を身に付けていくとともに、国民皆でこどもや若者を育成・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。

見出し	語句	解説
	交通弱者感應式信号	押ボタンを押したり、視覚に障がいのある人など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。
	合理的配慮	障がいのある人から、社会の中にあるバリアを取り除くために何らかの対応を必要としているとの意思が伝えられたときに、負担が重すぎない範囲で対応することが求められるものです。 障害者差別解消法が改正され、令和6（2024）年4月1日から事業者による障がいのある人への「合理的配慮の提供」が義務化されました。
	国勢調査	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。 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。
	心のバリアフリー	高齢者や障がいのある人などが自立した生活を送ること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	視覚障がい者誘導用ブロック	視覚に障がいのある人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、高齢者や障がいのある人などの参加のもとで検証し、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	高齢者や障がいのある人などが日常生活また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。

見出し	語句	解説
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、さまざま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またはその部分等。
	特定道路	多数の高齢者や障がいのある人など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、交通安全特定事業及び教育啓発特定事業がある。
	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、交通安全特定事業計画及び教育啓発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（鉄道駅においてはおおむね3,000人／日以上）であることまた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、または主として高齢者や障がいのある人など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。
	都市機能誘導区域	都市の居住者の共同の福祉または利便のため必要な施設など都市機能の増進に著しく寄与するもの（都市機能増進施設）の立地を誘導すべき区域。
な行	ノーマライゼーション	障がいがある人も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。

見出し	語句	解説
	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に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	道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であって一般公共の用に供されるものをいう。（なお、駐車のため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を特定路外駐車場という。）