大分市
バリアフリー
基本構想

概要版

平成26年 3月

大分市

大分市バリアフリー基本構想（概要版）

目　　次

１　大分市バリアフリー基本構想策定の背景と目的 1
２　大分市におけるバリアフリーの現状 2
３　バリアフリーの基本理念と方針 3
４　大分駅周辺地区基本構想（重点整備地区） 4
５　心のバリアフリーの推進 9
６　基本構想の推進に向けた取組 9
（参考資料）　基本構想策定の経過 11

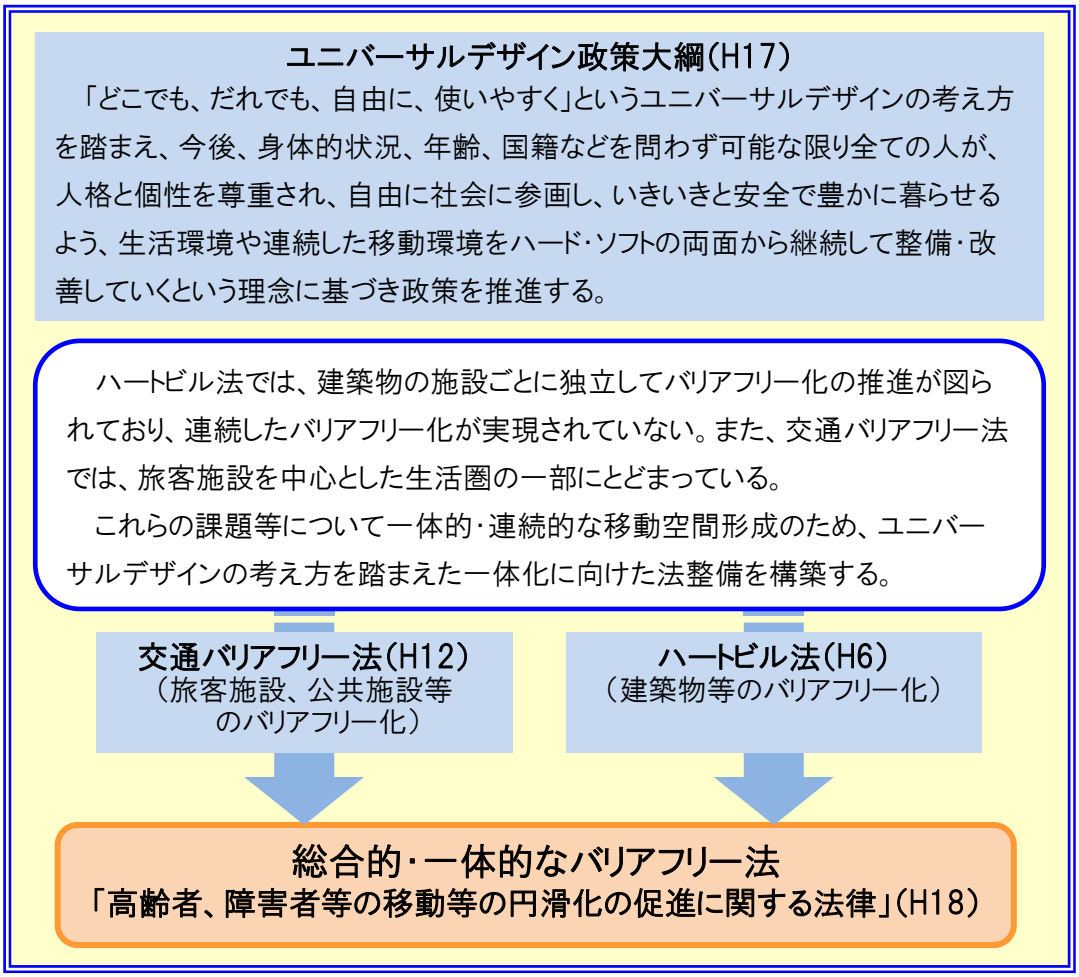
1　大分市バリアフリー基本構想策定の背景と目的

本編第１章

全国的に少子高齢化が進む中、大分市においても高齢化率が平成 42 年に 30%以上になると予想されています。あわせて、平成 24 年 3 月にＪＲ大分駅の全線高架開業、さらにホルトホール大分のオープンや県立美術館、大分駅ビルなどの大型集客施設の整備が進み、大きくまちが変わろうとしています。

また、平成 6 年に建築物についてのハートビル法、平成 12 年に旅客施設と公共施設を結ぶ経路についての交通バリアフリー法が制定され、その後、平成 17 年にバリアフリー施策の指針となる「ユニバーサルデザイン政策大綱」が策定され、平成 18 年 12 月には、旅客施設、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」いわゆる「バリアフリー新法」が施行されました。

このような背景を受け本市では、市内全域において地域特性や社会情勢の変化などを考慮し、市民の意見を反映しながらバリアフリー化の推進に取り組むこととし、さまざまな計画との連携を図り、高齢者や障がい者を含む全ての人が安心、安全に回遊できる人にやさしいまちづくりを目的に「大分市バリアフリー基本構想」を策定いたします。



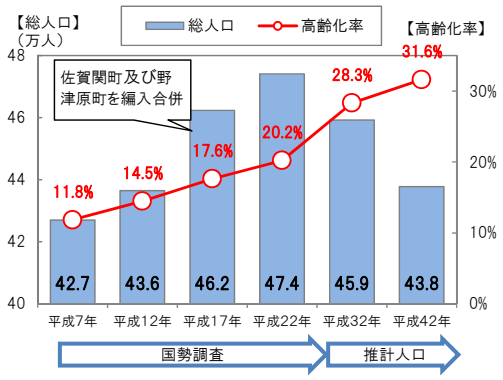
2 大分市におけるバリアフリーの現状

本編第２・３・４章

● 将来の大分市総人口に対する高齢者の割合は 30%以上の予想

■ 増加傾向にある本市の総人口は、将来には減少することが予想され、総人口に対する65 歳以上の人口の割合は増加し、将来には 30%を越えることが予想されます。

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



資料：国勢調査（平成 7 年～平成 22 年）
国立社会保障・人口問題研究所
（平成 32 年及び平成 42 年）

図-総人口と高齢化率の推移

● 交通結節点である大分駅の利用者は３万人/日以上

■ 鉄道駅別の1日平均利用者をみると、すべての鉄道が結節する大分駅は 32,937 人/日(H22)と、市内で最も利用者数が多い駅となっています。

■ バス路線は民間交通事業者2社が運行しており、市内の各地区を結んでいます。バス輸送人員は、年々減少傾向にあります。

● 主要な施設は大分駅周辺に集積

■ 高齢者、障がい者を含む多くの人々が利用する官公庁や保健・福祉施設、文化・交流施設などは、大分駅周辺の中心市街地に集中しています。また、大型商業施設や総合病院も中心市街地に立地していますが、郊外の道路沿線にも立地がみられます。

● バリアフリーの課題が数多く存在

■ 本市は、平成 16 年 3 月に「大分駅を中心とする交通バリアフリー基本構想」を策定し、大分駅と主要施設を結ぶ「特定経路」を定め、その経路のバリアフリー化と低床バスの導入等を行いました。
しかし、経路のみの整備や改善のため、建築物との一体的なバリアフリーが求められています。

■ 平成5年から「ふれ愛ロード」に取り組み、高齢者や障がい者、子供たちが参加して大分市中心部の「歩道点検」、「模擬体験」を通して、歩道の段差、視覚障がい者誘導用ブロックの破損、音響式信号機の問題などについての指摘を受け、改善を行ってきましたが、あくまでも路線ごとの整備や改善のため、面的なバリアフリーが求められています。

■ 本市では、ノーマライゼーション理念に基づく、誰もが社会参加しやすいまちになっておらず、交通や主要施設に関する課題や市民の意識に関する課題が残っていて、だれもが自由に行動、活動、参加ができるようになるためのバリアフリーのまちづくりが必要です。

3 バリアフリーの基本理念と方針

本編第５章

基本理念

人やまち　くらし広がる　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、くらし（総合的なバリアフリー）が大分市全体に広がっていく。

基本方針

1 ユニバーサルデザインを基本としたまちづくり

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、年齢、障がいやケガの有無、性別等に関わらず、だれ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 だれもが円滑に移動できるバリアフリー環境の形成

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

3 市民・事業者・行政の協働によるバリアフリーの推進

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

4 心のバリアフリーの推進

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

市民一人ひとりが高齢者や障がい者への理解と意識の醸成を図ることが重要です。

5 継続的、効果的なバリアフリーの推進

バリアフリー化は継続的に長期にわたる整備を行なうため、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、効果的な整備を行なっていきます。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。

目標年次

本基本構想の計画開始年度は平成２６年度とし、目標年度は平成３２年度とします。

4 大分駅周辺地区基本構想（重点整備地区）

● 大分駅周辺地区を重点整備地区に選定した理由

- 大分駅は本市の広域的な玄関口であり、１日平均乗降客が30，000人以上と、他の駅と比べて多くの方が利用しています。
- 周辺には市役所を含む官公庁やホルトホール大分、新たに出来るJR大分駅ビル、県立美術館などの不特定多数の利用が予想される施設の立地のほか、盲学校、聾学校など障がい者が利用する生活関連施設が多数集積しています。
- 平成16年3月策定の「大分駅周辺地区交通バリアフリー基本構想」によってバリアフリー化を実施しているが、面的なバリアフリー化が十分とは言い難い状況です。
- 「第2期大分市中心市街地活性化基本計画」、「大分都心南北軸整備事業」などのまちづくり計画と連携して効果的なバリアフリー化が推進できます。

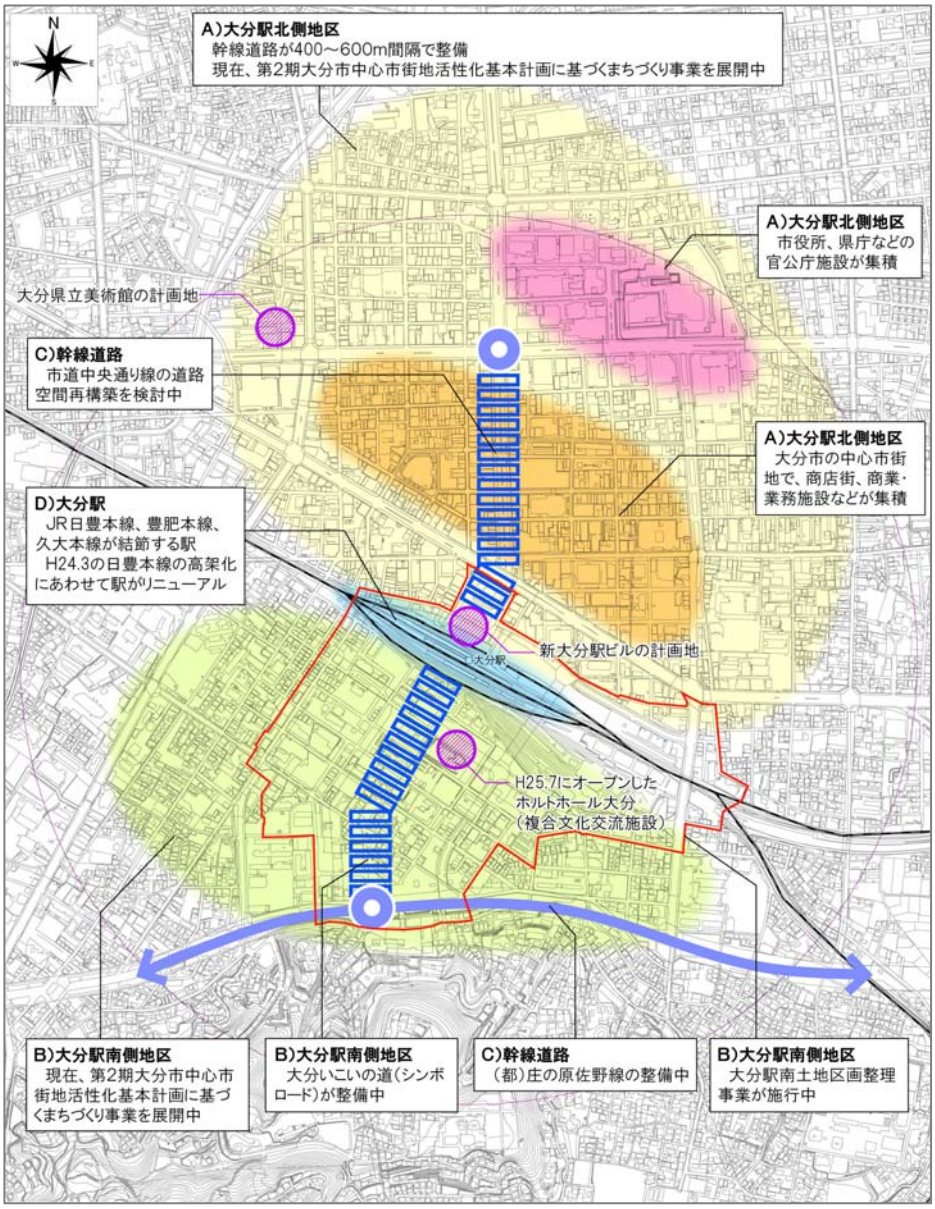


図-大分駅周辺地区の特性

● 重点整備地区の区域設定の考え方

■ 重点整備地区は、下記の考え方に基づき区域設定を行います。なお、「計画・実施・評価・改善」の継続した取組（スパイラルアップ）のなかで生活関連施設及び経路等を変更した場合、柔軟に区域の見直しを行っていきます。

＜重点整備地区の区域設定の考え方＞

- 鉄道駅を中心とした半径約1km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、障がい者を含む多くの方が利用する生活関連施設を含む。
- 主要な道路、鉄道、河川等の地形地物を区域界に設定する。
- 明確な地形地物がない場合は、字界、町丁目界等を考慮する。
- 市街地整備計画やその他関連する事業計画がある場合は、整合性などを考慮する。
- 地区の面積は 400ha 未満とする。

● 生活関連施設の設定

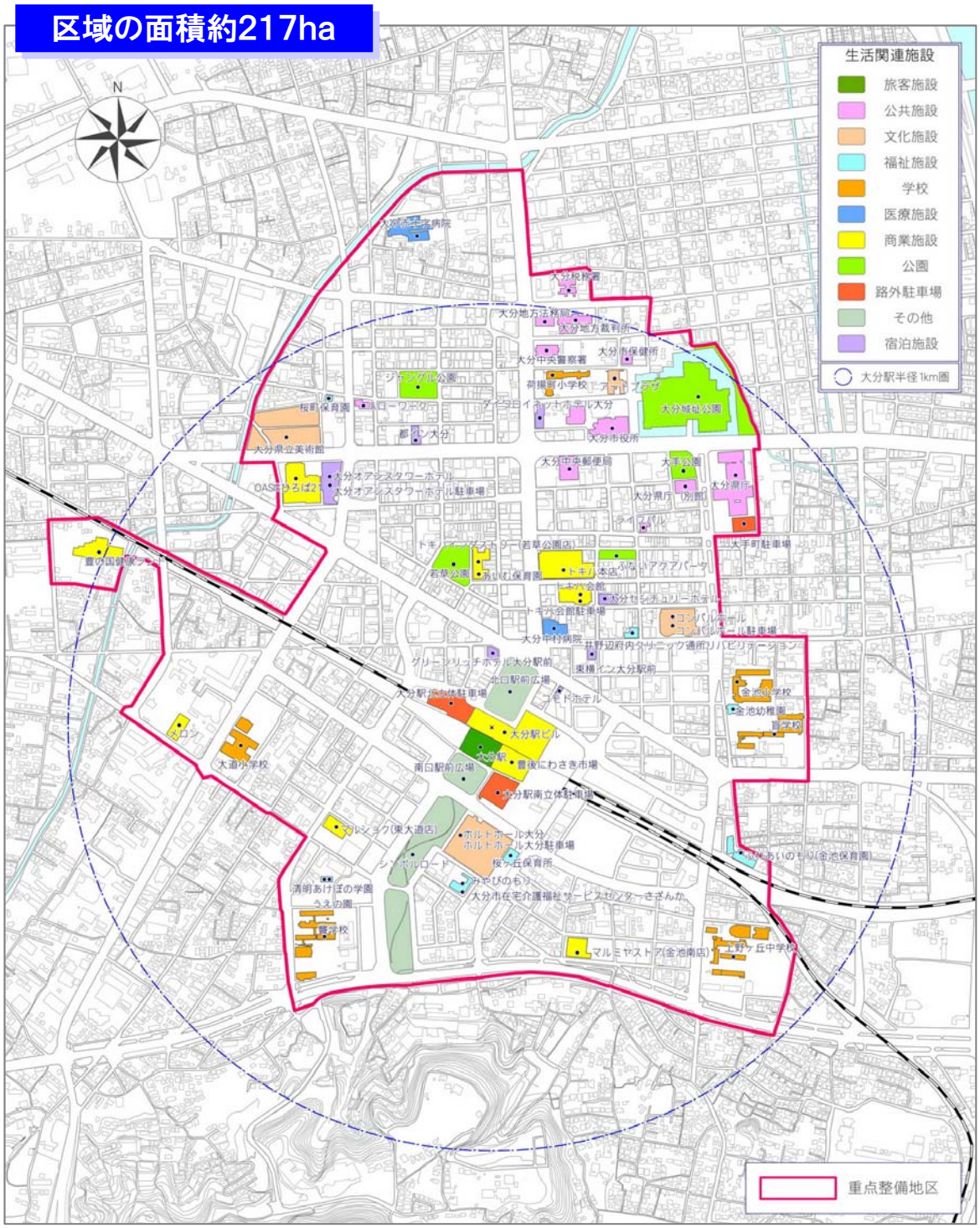
■ 生活関連施設には、相当数の高齢者、障がい者等が利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、医療施設、文化施設、商業施設など多様な施設を位置づけることができます。また、特定事業の実施は義務づけられていません。ただし、施設のバリアフリー化を可能な限り推進するように努めることが求められます。

＜選定の考え方＞
①常に多数の人が利用する施設を選定
②高齢者、障がい者等が常時利用する施設を選定
③大分駅から通常徒歩による移動範囲（半径約１キロメートルを想定）

■ 本基本構想における生活関連施設設定の基準となる基本的な考え方は、以下の表のように多くの高齢者・障がい者等を含む不特定多数の利用が見込める施設と考え、特に市役所等の公共施設などは、誰もが利用する施設としてすべての施設を候補対象としました。

施設分類	候補選定の基準
①公共施設	・対象施設すべてを候補とする
②文化施設	・同上
③福祉施設	・同上
④商業施設	・店舗面積 1,000 ㎡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
⑦宿泊施設	・宿泊部屋数が 100 以上の施設
⑧学校	・聾学校・盲学校及び小・中学校
⑨公園	・不特定多数の利用者が見込まれ、面積が１万㎡以上の公園、または、イベント会場となっている公園

● 大分駅周辺地区の重点整備地区及び生活関連施設



（構成：日本文理大学西村研究室）

図-重点整備地区の区域

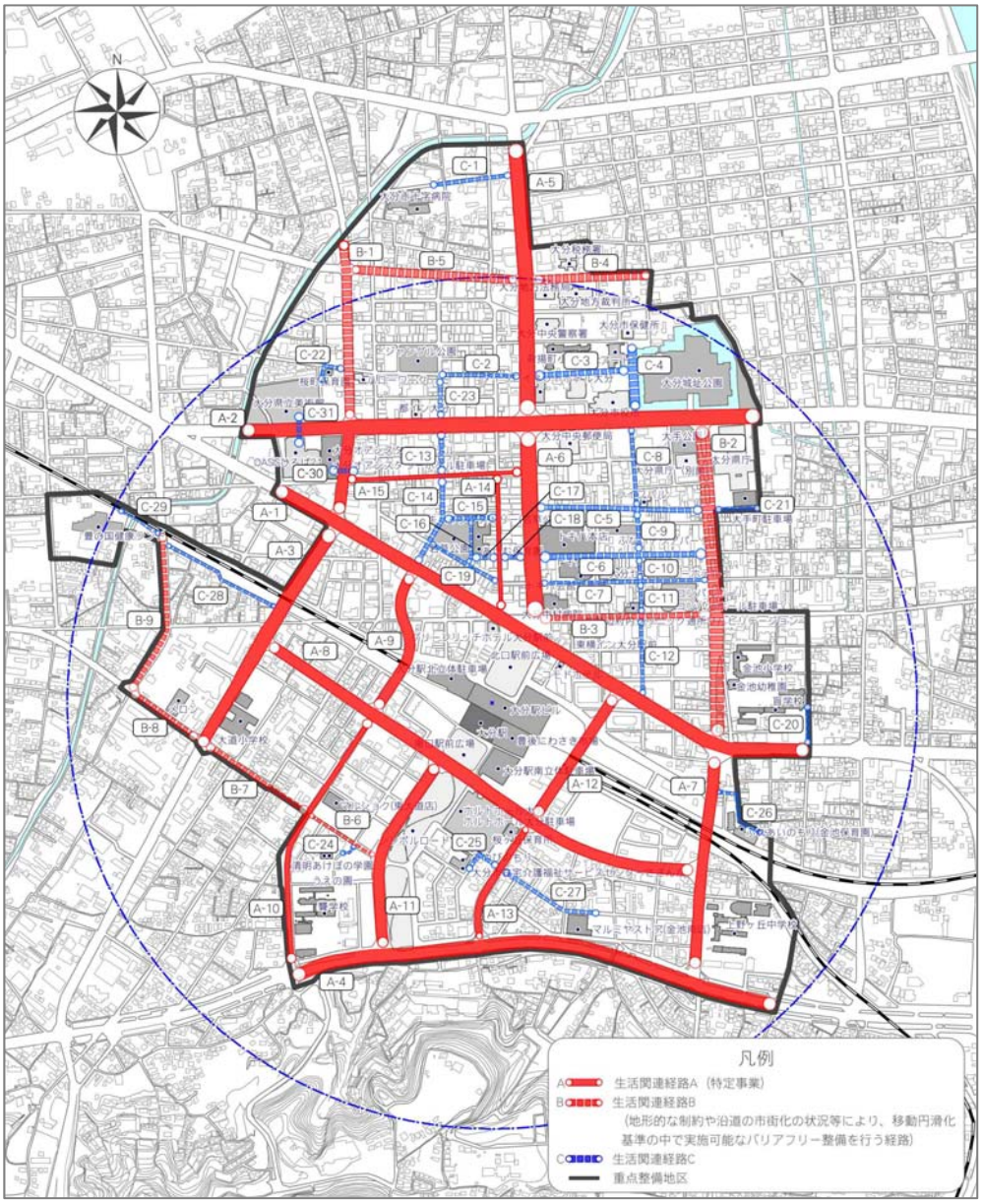
● 生活関連経路の設定

■ 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最低1経路を選定するものとします。

■ また、生活関連施設が面する道路状況を判断しつつ生活関連経路を選定し、さらに中心市街地のまちづくり事業が実施される道路についてもバリアフリー化を図る経路として設定することで、全体的にネットワークの形成をめざして計画を行います。

■ 以上の考え方とともに、下表に示すように、生活関連経路を『生活関連経路A』、『生活関連経路B』、『生活関連経路C』の3つに区分して設定します。

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



（構成：日本文理大学西村研究室）

図-生活関連経路の区分

● 重点整備地区の整備目標

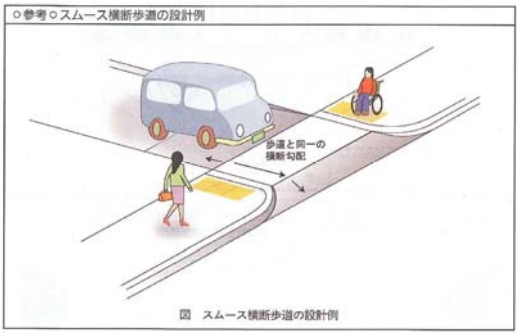
<table>
<tr><td>生活関連経路</td><td>■ 生活関連経路は、原則として車両と歩行者を分離するよう整備します。ただし、やむを得ず歩道の整備が不可能な場合は、自動車の走行速度を落とし、車いす使用者や障がい者をはじめとする歩行者の通行を優先とする措置を行います。
■ 歩道等は、だれもが可能な限り円滑にアプローチできるように必要な幅員を確保し、移動上の支障となるこう配や段差の改善を進め、平坦で滑りにくい路面を確保するようにします。
■ 排水施設の溝蓋は、車いすのキャスター、白杖の先及びハイヒール等が落ち込まない構造とします。
■ 視覚障がい者誘導用ブロックの形状・寸法は、全て JIS 規格で連続して設置し、適切に誘導できるようにします。
■ 交差道路にハンプ構造を採用することが可能な場合（細街路との交差部に限る）、安全性が確保されるよう周辺の交通状況等に配慮した上で、<u>段差のない横断歩道（スムース横断歩道）</u>の採用を検討します。
 

図-スムース横断歩道の設計例
■ 視覚障がい者のための音響式信号の設置や音響式信号の夜間延長、歩行者青時間の適正時間化、信号待ち時間表示、エスコートゾーン（視覚障がい者用横断帯）設置等を行い、横断の利便性と安全性の向上を図ります。
■ 重要な施設へ連絡する経路には、商店街のアーケードの連続性確保、経路区間に上屋の設置など、雨にぬれずに移動できる空間を確保します。</td></tr>
<tr><td>公園</td><td>■ 出入口は、車いす使用者や障がい者等が通過しやすいよう十分な幅の確保、段差解消やゆるやかなこう配を確保します。
■ 多目的トイレは、高齢者、乳幼児を連れた方等が安心して外出するために不可欠な、利用しやすい便所として整備します。</td></tr>
<tr><td>生活関連施設（公園以外）</td><td>■ 生活関連施設の更新及び建替え時には、「大分県福祉のまちづくり条例」に基づき、高齢者、障がい者等が安全かつ容易に利用できる施設整備を行います。
■ 施設出入口のバリアフリー化については、特に指導を強化するとともに、公共施設の出入口については、すべての施設においてバリアフリー化を図ります。</td></tr>
<tr><td>公共交通に関する移動円滑化</td><td>■ 低床バスの導入を推進します。
■ バス停は、高齢者、障がい者等に配慮した構造とします。
■ 高齢者や障がい者の方にも、わかりやすく低床バスの時刻や、バスが来ている位置がわかるような情報提供を行います。
■ 中心市街地を循環する低床バスに合わせ、バス停のバリアフリー化を整備することで、大分駅周辺のバリアフリー化を向上させることを検討します。</td></tr>
</table>

5 心のバリアフリーの推進

本編第７章

本市では、「心のバリアフリー」に対して、市民等が高齢者や障がい者のことを知って理解し、そして、だれもが暮らしやすい社会を実践していくことに取り組みます。

心のバリアフリーの取組は、「気づく・知る」「理解する」「実践する」という３つの視点から、以下のように整理します。なお、取組は行政を中心に、事業者や市民と協働で行います。

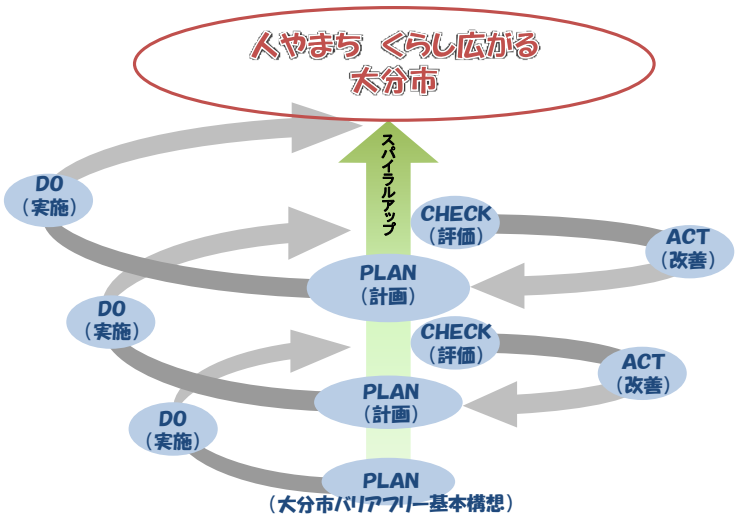
視点	心のバリアフリーの取組
気づく・知る	・「心のバリアフリー」小冊子の作成 ・インターネット等を活用したバリアフリーマップの提供 ・イベント等に合わせて、視覚障がい者誘導ブロック上に障害物（放置自転車、看板など）を置かない等の啓発活動 ・自転車利用者への啓発活動（歩道走行時の歩行者優先、低速度走行、放置自転車禁止など） ・自動車利用者への啓発活動（車いす使用者用駐車施設の適正な利用、違法駐車の防止など）
理解する	・バリアフリー体験・講座等の開催 ・交通事業者による高齢者、障がい者の対応等の研修
実践する	・特別な支援を要する園児、児童、生徒へのサポートを行うボランティア制度 ・中心市街地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、付添者のサポートなど実施（タウンモビリティ） ・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 ・市民の協力を得て、歩道や公園・広場、施設の空きスペースなどへのベンチの設置

6 基本構想の推進に向けた取組

本編第８章

● バリアフリー化推進の考え方

- ■ バリアフリー化を取り巻く環境や条件は、日々変化していることから将来的には社会状況や周辺状況の変化等に柔軟に対応していけるように必要に応じて基本構想を見直していきます。
- ■ 重点整備地区以外にもバリアフリー化が必要な旅客施設、道路、施設等は多く存在しており、これらについてもバリアフリー化の必要性について認識を持ち、バリアフリー化の推進を図り、大分市全域におけるバリアフリーのまちづくりに努めていきます。
- ■ 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いきます。特に中心市街地のまちづくりにおいて、企業や商店街をはじめ地域住民と連携し、バリアフリーを推進していきます。
- ■ 本市における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や評価等を実施する仕組みを確立します。



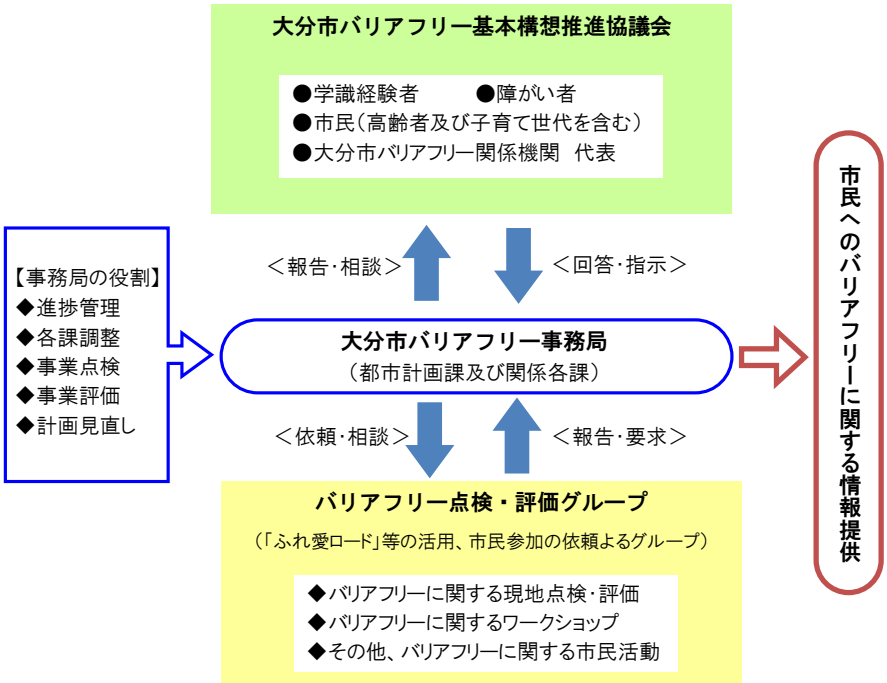
図－バリアフリー化推進の考え方イメージ

● バリアフリー推進体制の確立

■ 各施設管理者等が基本構想に基づいた取組を進めていくうえでは、事業の実施等について進捗を検証し、見直し、改善していくことが必要になります。

■ 一体性や連続性のある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となることから、市民、事業者、行政が連携し、それぞれの役割に立ってバリアフリー化を進められるよう、「大分市バリアフリー基本構想推進協議会」と相互に連携を図ります。

■ 基本構想に定める整備目標等の進捗確認や、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、広く市民への情報提供に努めます。



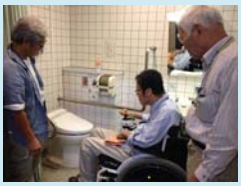
図－バリアフリー推進体制のイメージ

（参考資料） 基本構想策定の経過

本基本構想の策定にかかる協議・連絡調整を行うため、下記の構成による「大分市バリアフリー基本構想推進協議会」を設置し、平成 24 年から約 2 年間協議を行ってきました。

また、平成 24 年 12 月に高齢者・障がい者等へのヒアリング調査、平成 25 年 10 月に市民意見交換会を行うなど、利用者の意見を本基本構想へ反映いたしました。

大分市バリアフリー基本構想推進協議会	
学識経験者	● 大分大学　工学部准教授 ● 日本文理大学　工学部准教授
交通･福祉 行政関係機関	● 国土交通省大分河川国道事務所副所長 ● 九州運輸局大分運輸支局首席運輸企画専門官 ● 大分県企画振興部観光･地域局参事監兼交通政策課長 ● 大分県土木建築部道路保全整備室長 ● 大分県福祉保健部地域福祉推進室長 ● 大分県大分中央警察署交通第1課長
交通事業者	● 九州旅客鉄道㈱大分支社副支社長 ● 大分バス㈱自動車部部長 ● 大分交通㈱自動車部部長
高齢者団体 障がい者団体 商店街等	● 大分市聴力障害者福祉会福祉対策部長 ● 大分市老人クラブ連合会会長 ● 大分市身体障害者福祉協議会連合会会長 ● 大分市商店街連合会会長
大分市職員	● 大分市都市計画部長 ● 大分市企画部長 ● 大分市福祉保健部長

大分市バリアフリー基本構想策定の主な経過	
第 1 回推進協議会	平成 24 年 10 月 29 日　開催
高齢者･障がい者等へのヒアリング	平成 24 年 12 月 15 日～平成 24 年 12 月 21 日　実施 （ヒアリングの状況）
第 2 回推進協議会	平成 25 年 3 月 6 日　開催
第 3 回推進協議会	平成 25 年 8 月 27 日　開催
市民意見交換会	平成 25 年 10 月 5 日　実施 （意見交換会の状況） 
第 4 回推進協議会	平成 25 年 11 月 20 日　開催
パブリックコメント募集	平成 26 年 1 月 6 日～2 月 4 日　実施
第 5 回推進協議会	平成 26 年 2 月 19 日　開催

※基本構想策定にあたり推進協議会とあわせて、庁内の検討委員会を並行して開催しています。