

<大野城市バリアフリー基本構想>

～すべての人にやさしい

バリアフリーまちづくり～



平成30年3月

福岡県 大野城市

はじめに

本市は、昭和47年に市制を施行して以来、市民の皆さんと協働しながら、住んでみたい、住んでよかったと思えるまちづくりに取り組んできました。

その結果、平成28年に人口が10万人を突破し、平成29年にはシティブランド・ランキング「住みよい街2017」で1位の評価をいただき、名実ともに中堅都市の仲間入りを果たすことができました。



一方で、本市においても、65歳以上の高齢者の増加は確実であり、障がい者などの移動に配慮を要する人の増加も続くことから、すべての人の安全・安心に応える、バリアフリーが行き届いたまちづくりを急ぐ必要があります。

このため、平成15年に「大野城市交通バリアフリー基本構想」を策定し、歩きやすい歩道の整備など、道路を中心としたバリアフリー化を進めてきましたが、国は平成18年にバリアフリー新法、平成28年には障害者差別解消法を施行し、新しいバリアフリーの考え方が示されてきています。

本市では、この新しいバリアフリーの考え方を取り入れつつ、鉄道駅等の公共交通機関から目的地となる建物内部までの移動を一連と捉えた「移動経路の総合的なバリアフリー化」のほか、障がいなどを理由とする差別の解消、いわゆる「心のバリアフリー化」などを目標とした、新たな「大野城市バリアフリー基本構想」を策定しました。

この基本構想では、本市が目指すべきバリアフリーのまちづくりの姿と、実現に向けた基本的な考え方をまとめましたので、今後はこの基本構想に沿って、すべての人にやさしいバリアフリーのまちづくりを一層推進してまいります。

最後に、本計画の改正にあたり、ご尽力いただきました大野城市交通バリアフリー改正協議会の委員各位、各施設等においてはバリアフリー事業について検討をいただきました施設管理者の皆様にご心よりお礼申し上げます。今後とも、本基本構想の実現に向けて、さらなるご指導とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

大野城市長 井本宗司

【目 次】

第1章. はじめに	1
1-1. 背景と目的	1
1-2. バリアフリー新法	2
1-3. 本構想の位置づけ	5
1-4. 基本構想の構成	6
第2章. 大野城市の概況	7
2-1. 地域の現状	7
2-2. 大野城市のまちづくり	16
第3章. バリアフリーに関するこれまでの取り組み	19
3-1. 交通バリアフリー基本構想における取り組み	19
3-2. 事業者の取り組み	21
3-3. 高齢者・障がい者などの意見	23
3-4. 市民満足度アンケート	26
第4章. バリアフリー化の基本的な考え方	27
4-1. バリアフリーの課題	27
4-2. 基本理念	28
4-3. 基本方針	29
4-4. バリアフリーまちづくりの進め方	30
第5章. 重点整備地区における基本的な考え方	32
5-1. 重点整備地区の位置づけ	32
5-2. 生活関連施設・生活関連経路の設定	34
5-3. 重点整備地区の設定	40
5-4. 重点整備地区の課題	41
5-5. バリアフリーまちづくりに向けた事業	49
第6章. ソフト面の取り組み	72
第7章. その他の取り組み	75
第8章. 推進体制	76
8-1. 市民・事業者・行政の役割	76
8-2. 推進体制	77

第 1 章. はじめに

1-1. 背景と目的

我が国の総人口は 2015（平成 27）年 10 月 1 日現在、1 億 2660 万人であり、そのうち 65 歳以上の高齢者人口は 3,395 万人と、総人口に占める 65 歳以上人口の割合（高齢化率）は 26.8%になっています。

今後、総人口が減少する中で、総務省の「人口推計」によると、2025 年には高齢化率が 3 割を超えることが予想されています。本市においても高齢化が進み、高齢者にとって安心して住みやすいまちづくりが求められています。

このような中、本市では、道路、旅客施設、公共施設等のバリアフリー化について定めた「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（交通バリアフリー法）」に基いて、平成 15 年 3 月に『すべての人に やさしいまちづくりに向けて』を基本理念とした「大野城市交通バリアフリー基本構想」（旧基本構想）を策定し、JR 鹿児島本線及び西鉄天神大牟田線の鉄道駅を中心とする地区のバリアフリー整備を進めてきました。また、建築物についても、「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（ハートビル法）」に基づき、バリアフリー整備を進めてきました。

この間、平成 18 年 12 月に更なる高齢者への対応や障がい者の社会進出等への対応に向けて、前述の 2 つの法律を統合した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」が施行され、建物や経路をはじめとする地域一体となった整備を進めていくこととなりました。

旧基本構想の計画期間が平成 26 年で終了したことや、バリアフリー新法などの法体系が見直されたこと、さらには西鉄天神大牟田線の連続立体交差事業の完了などを見据える必要があることから、新たに大野城市バリアフリー基本構想を策定しました。

1-2. バリアフリー新法

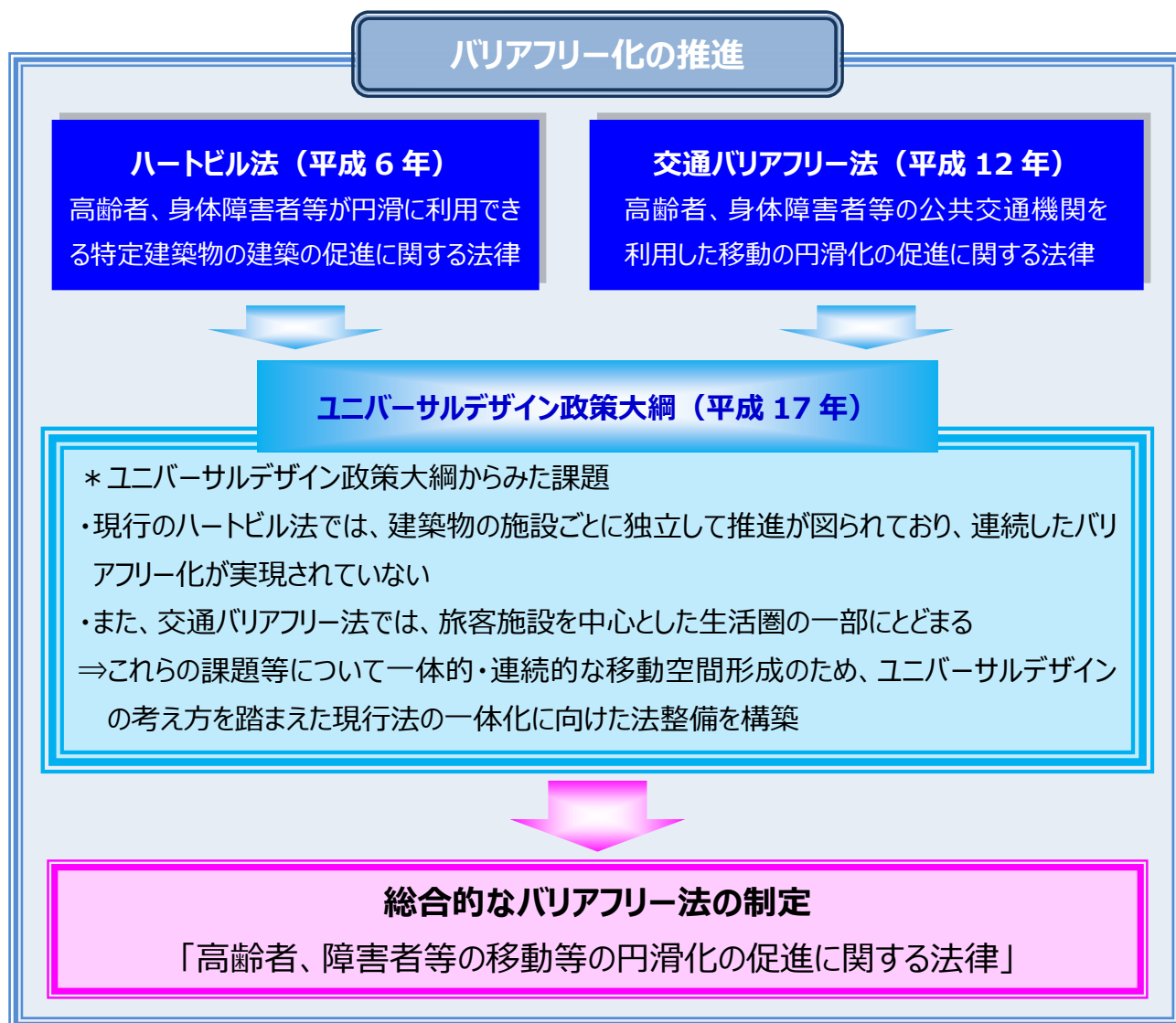
1) バリアフリー新法制定までの経緯

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

交通バリアフリー法は鉄道などの旅客施設や道路などの公共施設において、歩道の段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置、鉄道駅のエレベーターの設置など高齢者や身体障がい者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。

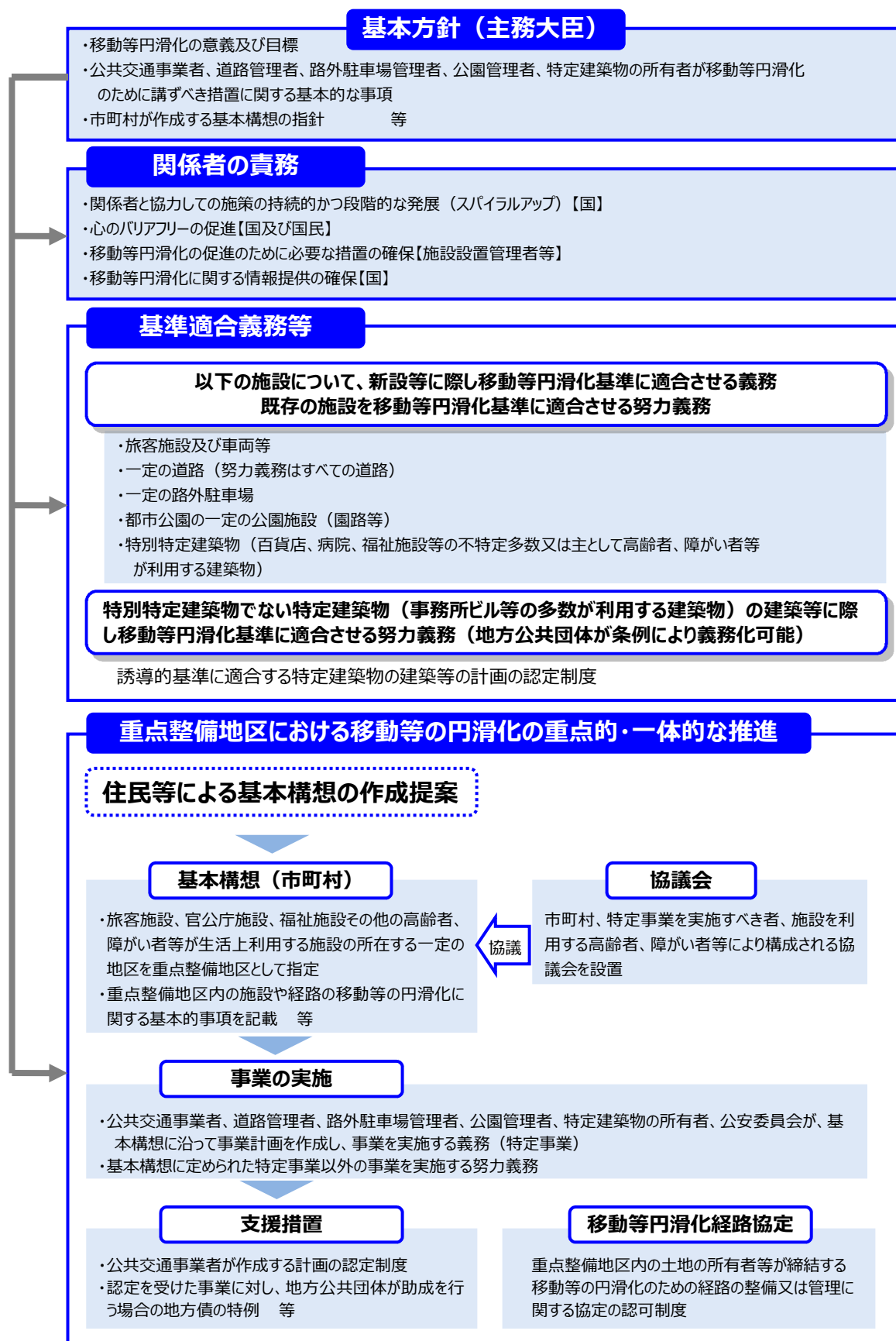
一方、ハートビル法は段差のない出入り口、多目的トイレの設置など、建築物のバリアフリー化を目指した法律です。

その後、平成 17 年にバリアフリー施策の指針となる「ユニバーサルデザイン政策大綱」が策定、この考え方を踏まえ、旅客施設及び車両、道路、建築物、都市公園、路外駐車場などにおいて総合的・一体的なバリアフリーを推進するために、平成 18 年 12 月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。



2) バリアフリー新法の枠組み

バリアフリー新法は、主務大臣により定められる「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、「関係者の責務」、「基準適合義務等」、「重点整備地区における移動等の円滑化の重点的・一体的な推進」からなっています。



3) バリアフリー新法で拡充された事項

バリアフリー新法では、主として「対象者」、「対象施設」、「基本構想の対象エリア」、「基本構想策定の際の当事者参加」、「ソフト施策」といった事項が拡充されています。

①対象者の拡充

身体障がい者のみならず、知的・精神・発達障害など、全ての障がい者が対象となりました。

なお、子ども連れや外国人など、全ての人に配慮したユニバーサルデザインの考え方を踏まえることも望まれています。

知的障害者：知的障害者とは、厚生労働省が実施している「知的障害児（者）基礎調査」において、「知的機能の障害が発達期（概ね 18 歳まで）にあらわれ、日常生活に支障が生じているため、何らかの特別の援助を必要とする状態にあるもの」と定義されています。

精神障害者：精神障害者とは、「精神保健及び精神障害者福祉に関する法律」において、「統合失調症、精神作用物質による急性中毒又はその依存症、知的障害、精神病質その他の精神疾患を有する者」（第 5 条）と定義されています。

発達障害者：「発達障害者支援法」によれば、発達障害とは、「自閉症、アスペルガー症候群その他の広汎性発達障害、学習障害、注意欠陥多動性障害その他これに類する脳機能の障害であってその症状が通常低年齢において発現するものとして政令で定めるもの」（第 2 条第 1 項）と定義されており、発達障害者とは、「発達障害を有するために日常生活又は社会生活に制限を受ける者」（第 2 条第 2 項）と定義されています。

②対象施設の拡充

これまでの旧ハートビル法で対象となっていた建築物と旧交通バリアフリー法で対象となっていた公共交通機関及び道路に加え、新たに路外駐車場・都市公園などについて追加されました。



建築物
(ハートビル法)



公共交通機関
(交通バリアフリー法)



道路
(交通バリアフリー法)



路外駐車場
(バリアフリー新法により拡充)



都市公園
(バリアフリー新法により拡充)

③基本構想の対象エリアの拡充

バリアフリー化を重点的に進める対象エリア（重点整備地区）が旅客施設を含まない地域にまで拡充されました。

④基本構想策定の際の当事者参加

基本構想策定時に、高齢者、障がい者などの当事者参加を図るため、協議会制度が法定化されました。また、住民などからの基本構想の作成提案制度が創設されました。

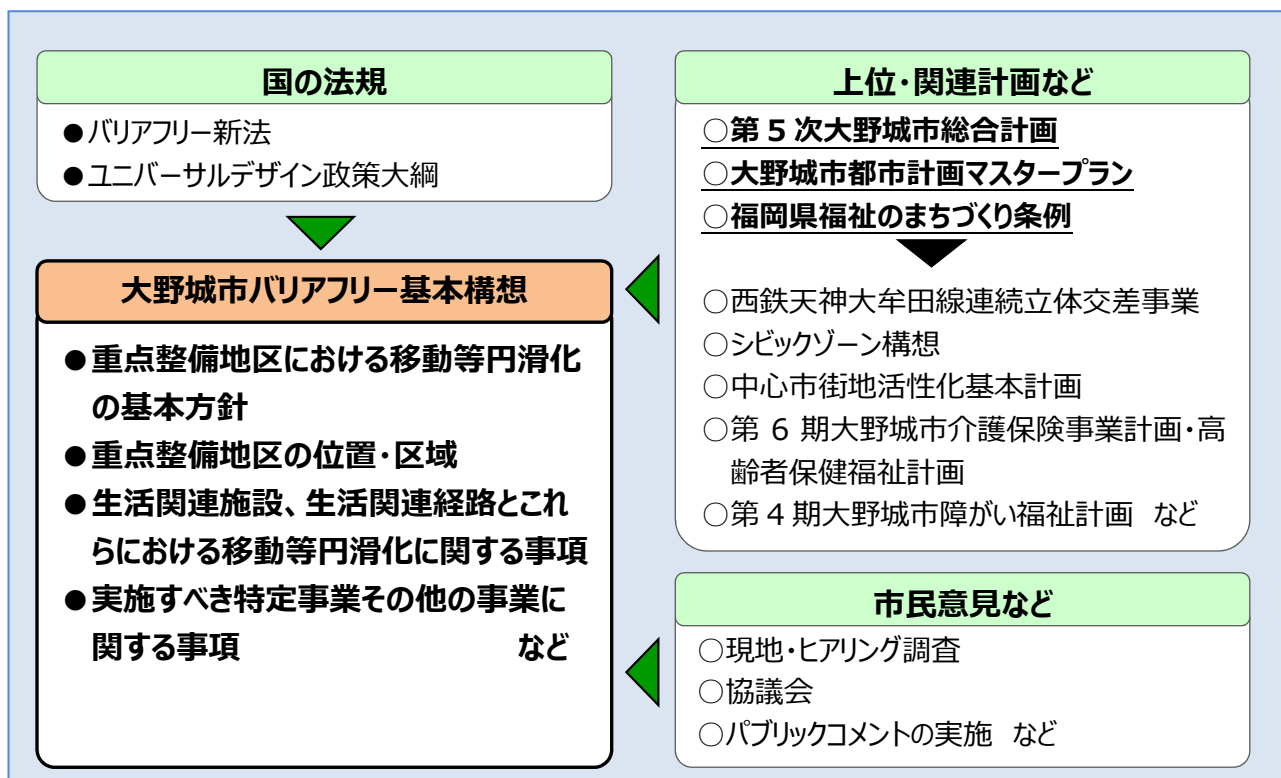
⑤ソフト施策の充実

関係者と協力してバリアフリー施策の持続的・段階的な発展を目指す「スパイラルアップ」の考え方が導入されました。また、国民一人ひとりが高齢者や障がい者などが感じている困難を自らの問題として認識する「心のバリアフリー」を促進します。

1-3. 基本構想の位置づけ

本基本構想は、国で定められているバリアフリー新法やユニバーサルデザイン政策大綱に基づくとともに、本市の目指すべき姿を定めた「第5次大野城市総合計画」や「大野城市都市計画マスタープラン」、「福岡県福祉のまちづくり条例」などを踏まえて策定します。

さらに、市のまちづくりに関する施策や事業と連携して、大野城市におけるバリアフリーまちづくりの実現に向けた基本構想策定をします。



◆ユニバーサルデザイン政策大綱（平成17年7月 国土交通省）

【基本的考え方】

・「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、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していく。

【5つの基本的考え方】

- (1) 利用者の目線に立った参加型社会の構築
- (2) バリアフリー施策の総合化
- (3) だれもが安全で円滑に利用できる公共交通
- (4) だれもが安全で暮らしやすいまちづくり
- (5) 技術や手法等を踏まえた多様な活動への対応

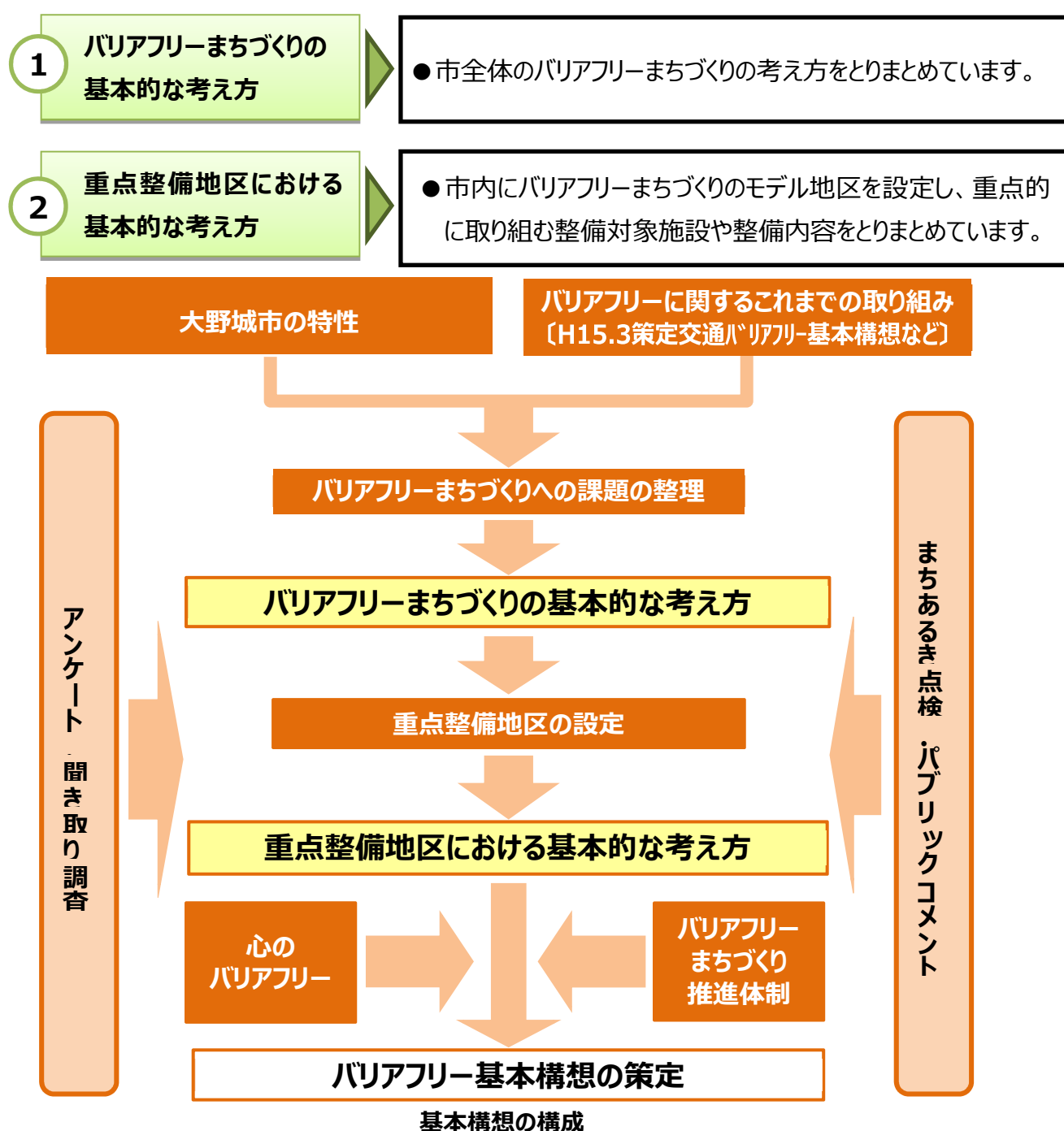
1-4. 基本構想の構成

本基本構想は、「バリアフリーまちづくりの基本的な考え方」と「重点整備地区における基本構想」で構成しています。

まず、「バリアフリーまちづくりの基本的な考え方」は、本市全体のバリアフリーに関する基本理念や基本方針を定めています。

次に、「重点整備地区における基本的な考え方」は、本市におけるバリアフリーの重点整備地区を選定し、当該地区における基本方針、バリアフリーに関する事業などを定めています。

なお、策定にあたっては、高齢者や障がい者の方のヒアリング調査を行うとともに、まちあるき点検を実施して、課題の把握をしました。また、この基本構想は、多様な団体の代表者で構成する「協議会」の場で検討を重ねました。



第2章. 大野城市の概況

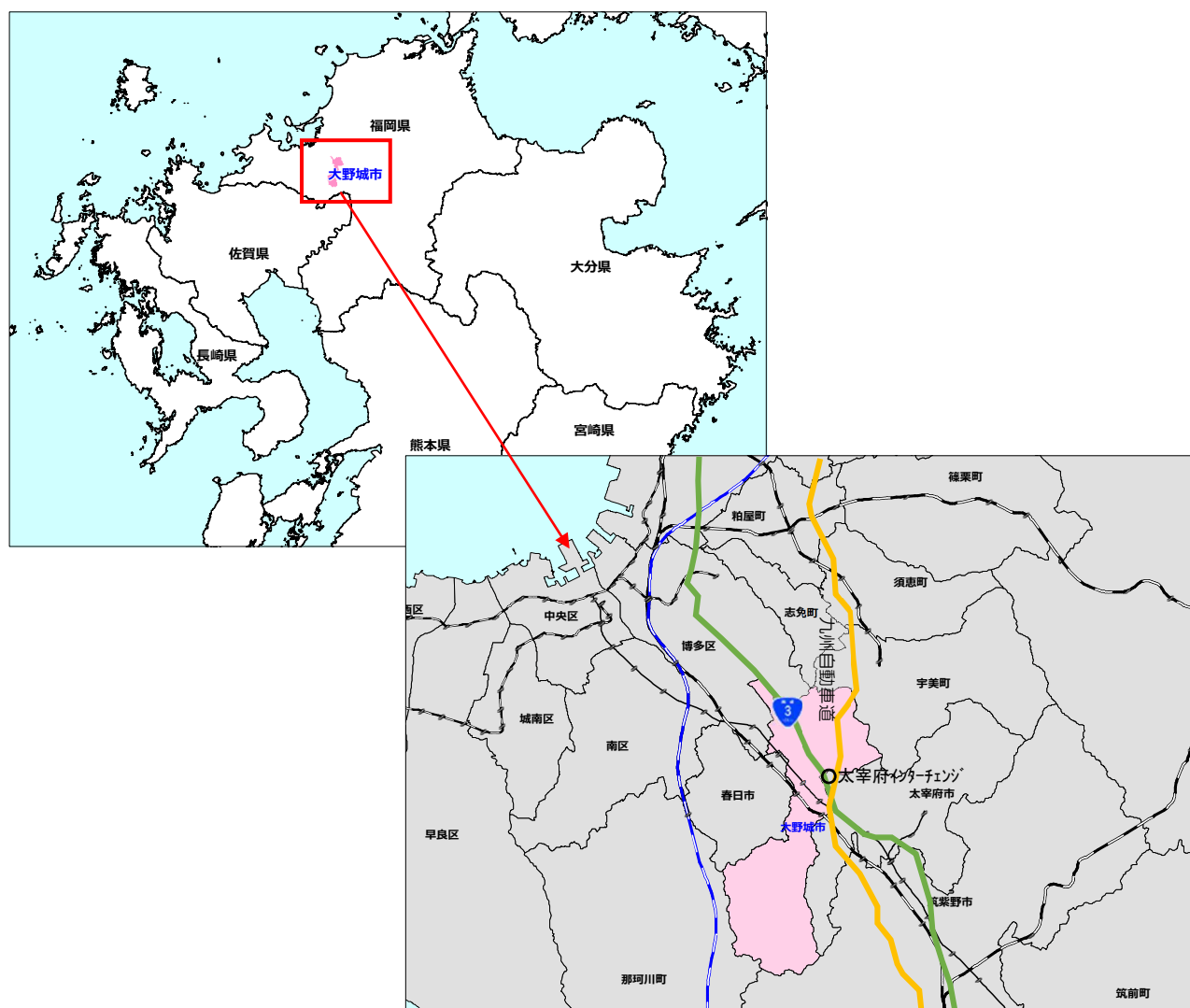
2-1. 地域の現状

1) 位置・地勢

大野城市は東経 130 度 28 分、北緯 33 度 32 分で、福岡市の南に位置しています。市域は東西約 6km、南北約 8.5km で面積は 26.89 平方キロメートルです。市の中心部の幅は約 1km しかなく、ひょうたん型をしています。

北東部には井野山、四王寺山や乙金山、南部と南西部には背振山地の牛頸山を中心とする小連山があり、都市部としては貴重な緑がまだまだ残されています。中心部は平坦で市域の 50% を占め、そこでは牛頸川と御笠川が合流し、やがて博多湾へ注いでいます。

市域内には九州の交通動脈である国道 3 号、JR 九州の鹿児島本線、西鉄天神大牟田線などが南北に貫通するとともに、九州自動車道太宰府インターチェンジ、それに接続されている福岡都市高速道路や福岡空港にも近接していることから、福岡都市圏で最も交通の便に恵まれた地域となっています。



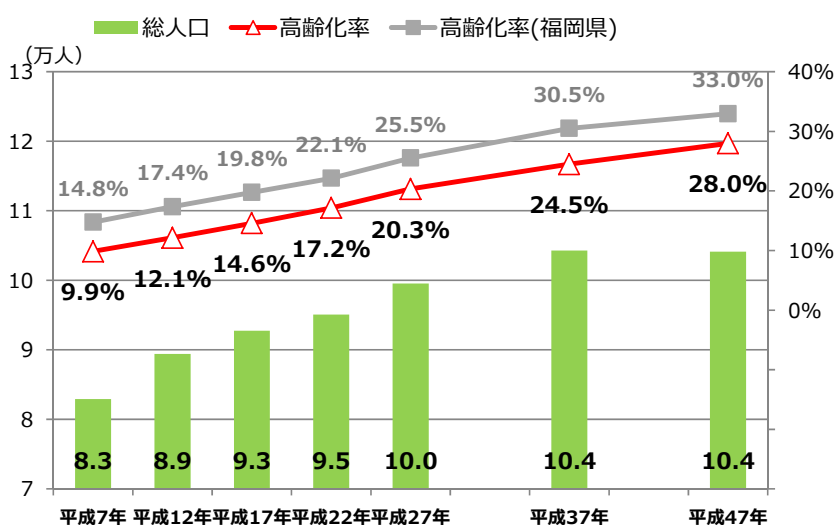
大野城市の位置

2) 人口特性

①人口・高齢化の推移

平成 29 年 9 月末現在の本市の人口は 100,372 人となっており、将来的にも増加することが見込まれています。

ただし、高齢化率も年々増加しており、平成 27 年は 20.3%と、およそ 5 人に 1 人が高齢者となっており、10 年後の平成 37 年にはおよそ 4 人に 1 人の割合に到達、その後も上昇していくことが見込まれることから、高齢者が安心して外出できる環境の整備に取り組む必要があります。



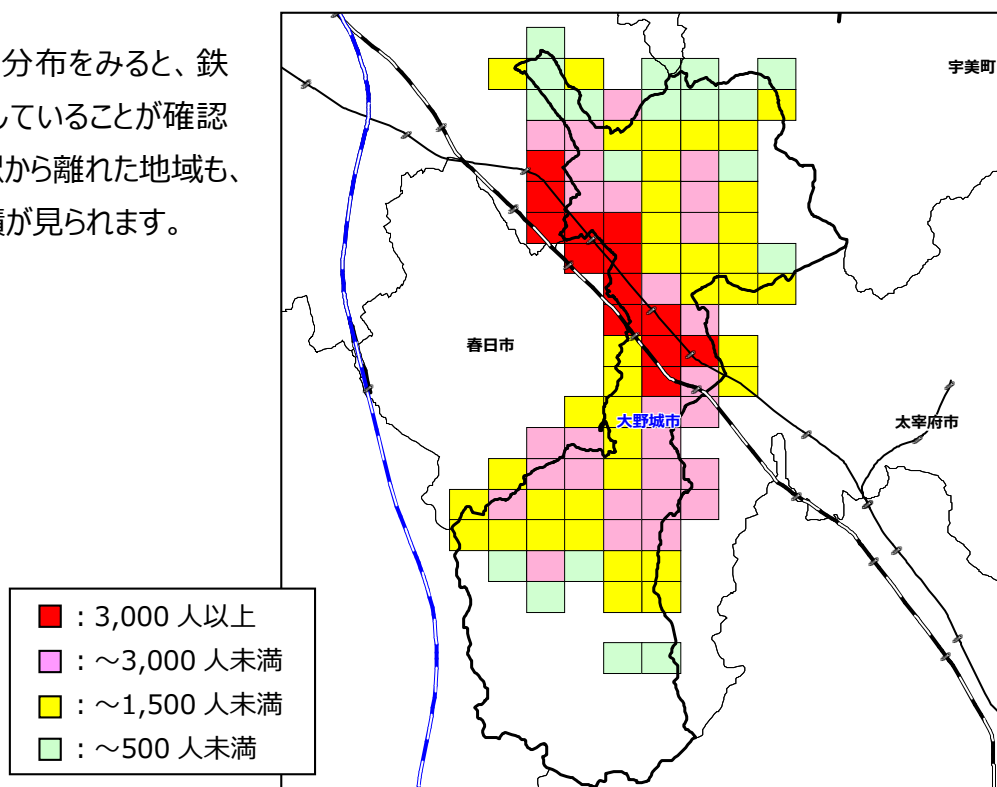
資料：国勢調査（平成 7 年～平成 27 年）
大野城市人口ビジョン（平成 37 年～平成 47 年）
福岡県人口ビジョン（平成 37～平成 47 年）

総人口と高齢化率の推移

②分布特性

<人口>

本市における人口の分布をみると、鉄道沿線に人口が集積していることが確認できます。一方、鉄道駅から離れた地域も、一定程度の人口の集積が見られます。



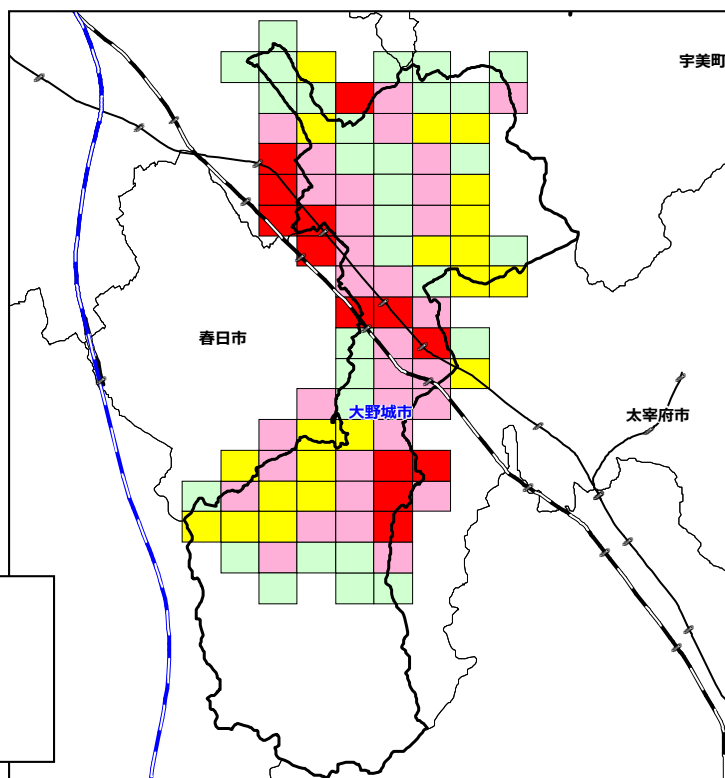
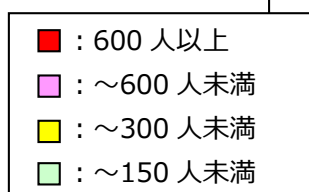
資料：平成 27 年国勢調査

本市における人口の分布

<高齢者>

本市における高齢者の分布をみると、総人口と同様に鉄道沿線に集積が見られます。

一方、鉄道駅から離れた地域においても鉄道沿線と同様の高齢者数が見られる地域が存在していることから、市全域で高齢者が安心して外出できる環境の整備に取り組む必要があります。



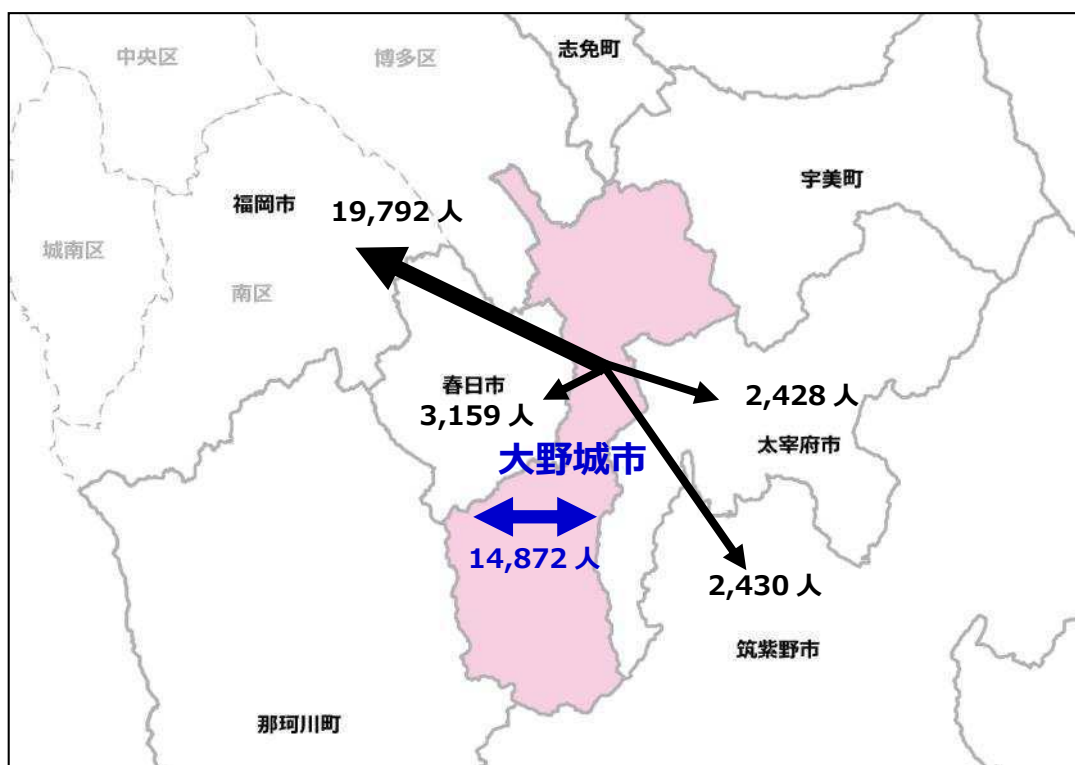
資料：平成 27 年国勢調査

本市における高齢者の分布

③流動特性

本市における人の動きを通勤通学の視点からみると、本市内での動き（14,872 人）とともに、福岡市への動き（19,792 人）が多くなっています。

このため、本市内での移動はもちろんのこと、福岡市への移動にも配慮する必要があると考えられます。



* 1,000 人以上の流動を抽出

資料：平成 27 年国勢調査

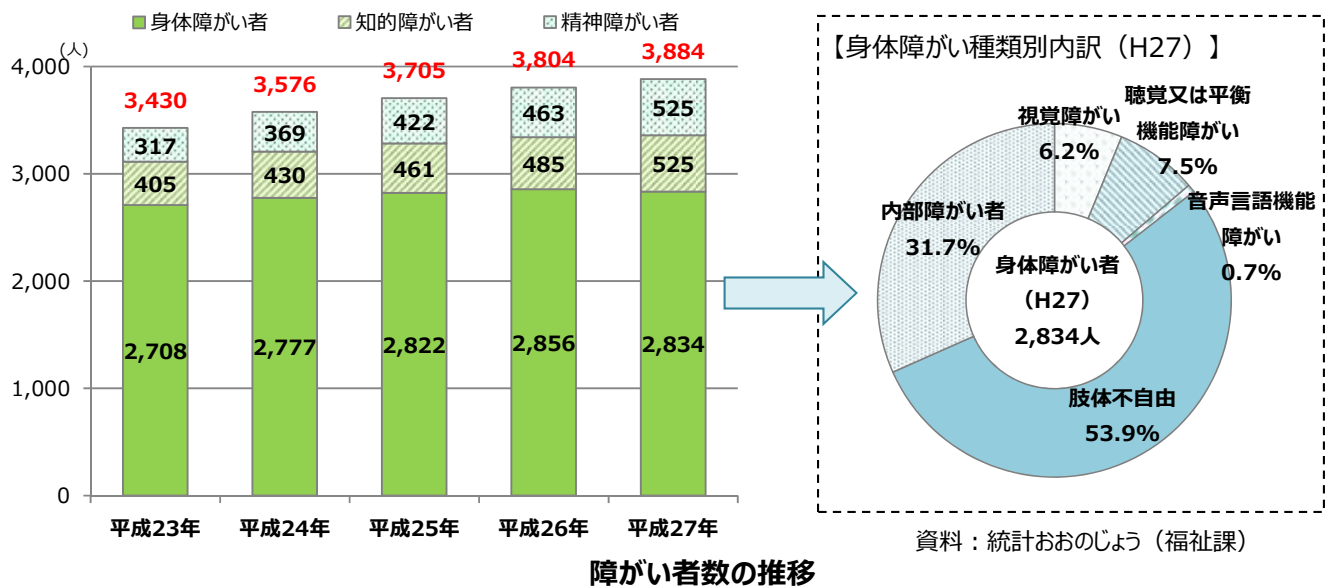
本市における人の動き（通勤通学流動）

④障がい者数の推移

本市における平成 27 年度の障がい者数は 3,884 人で、近年は増加傾向にあります。障がいの種類別では、身体障がい者が最も多く、全体の 7 割を占めています。

この身体障がい者の内訳をみると、肢体不自由が 1,527 人（54%）と最も多く、内部障がい 897 人（32%）と続いています。

高齢者と同様、障がい者についても、今後、増加することが見込まれますので、安心して外出できるよう、バリアフリーのまちづくりに取り組む必要があります。

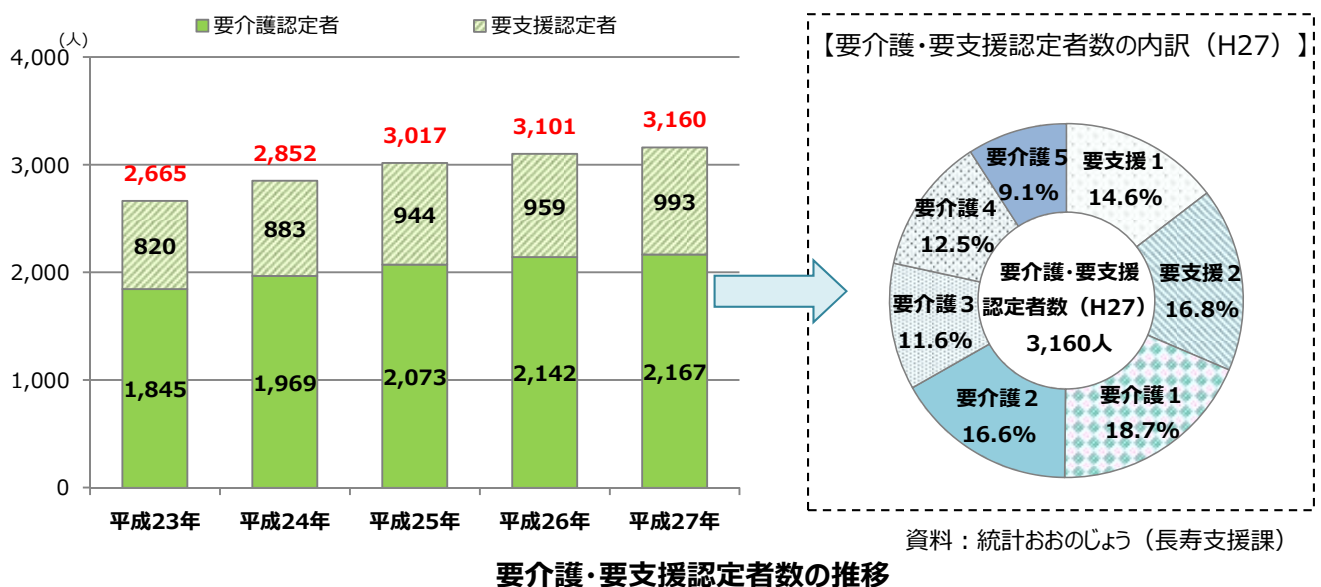


⑤要介護・要支援認定者数の推移

本市における平成 27 年度の要介護・要支援認定者数は 3,160 人で、近年は増加傾向にあります。介護・支援別では、要介護認定者が全体の 7 割を占めています。

要介護・要支援の内訳をみると、排泄や身の回りの世話、立ち上がり等が自分でできないとされる要介護 3 以上も全体の 3 割を占めています。

要介護、要支援認定者に加えて、介護者や支援者の活動状況も想定した、バリアフリーのまちづくりに取り組む必要があります。



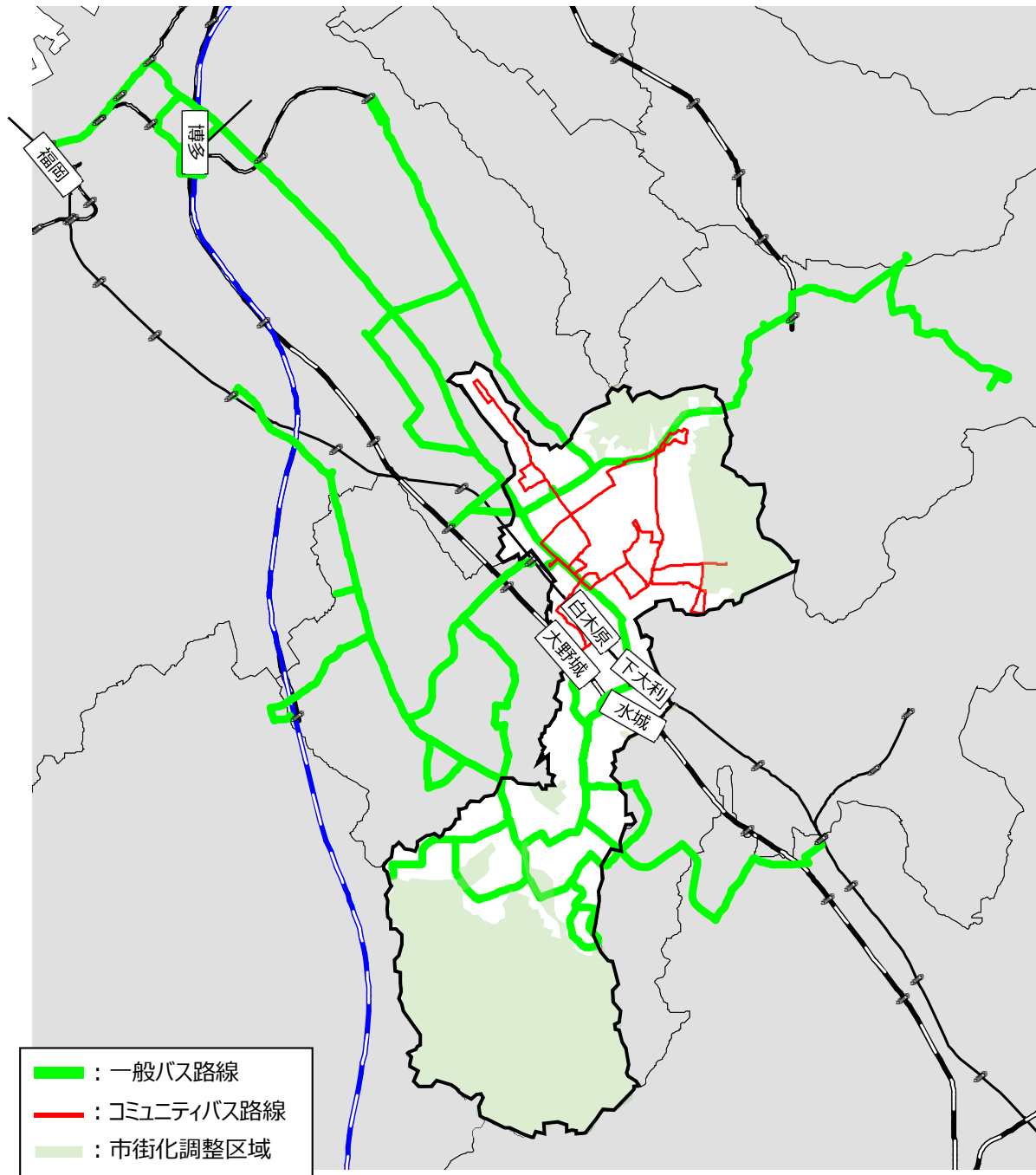
3) 公共交通の特性

①交通体系

本市の交通体系は、JR 鹿児島本線、西鉄天神大牟田線が中心部に位置し、福岡市をはじめ南北方向をネットワークしています。

市南部方向は一般路線バスがネットワークしており、中心部及び鉄道駅等にアクセスできる状況にあります。また、路線バスを利用することで、直接、福岡市にもアクセスできる状況にあります。

なお、市北東部はコミュニティバス「まどか号」がネットワークしています。



大野城市の公共交通網

②鉄道

バリアフリー新法では駅のバリアフリー化について、バリアフリー化をしなければならない駅を従来の1日あたり乗降客数5,000人以上の駅から3,000人以上の駅に引き下げています。

(1)九州旅客鉄道

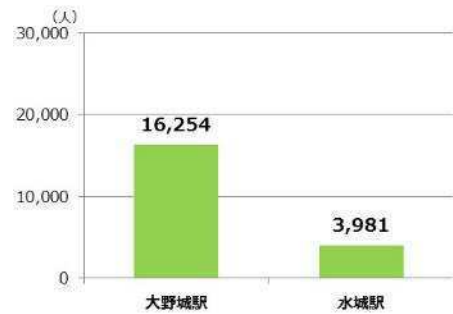
本市における平成28年度の乗降客数は約739万人で、近年は増加傾向にあります。

駅別に1日あたりの乗降客数をみると、大野城駅は16,254人、水城駅は3,981人といずれも3,000人以上の利用がみられます。

鉄道は本市において主要な交通機関であり、多くの方が利用される状況にあることから、誰でも安心・安全に利用できる環境を整える必要があります。



九州旅客鉄道 乗降客数の推移



九州旅客鉄道
駅別の1日あたりの乗降客数
(平成28年度)

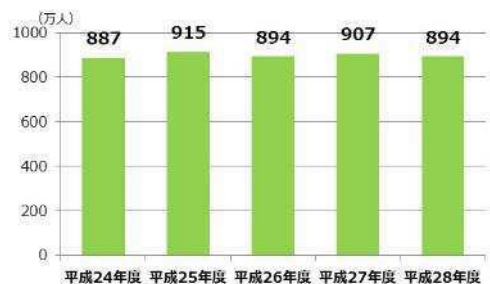
(2)西日本鉄道

本市における平成28年度の乗降客数は約894万人で、近年は概ね横ばいの傾向にあります。

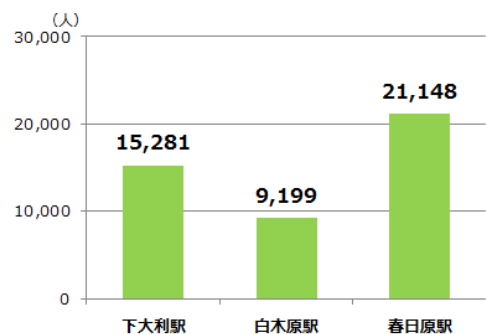
駅別に1日あたりの乗降客数をみると、下大利駅は15,281人、白木原駅は9,199人といずれも3,000人以上の利用がみられます。

また、本市の市民も多く利用されている春日原駅（春日市）についても1日あたりの乗降客数が21,148人と、3,000人以上の利用となっています。

なお、現在、「西鉄天神大牟田線（春日原～下大利）連続立体交差事業」が平成33年度の完成に向けて進められています。駅前広場整備事業との一体的な実施により駅周辺における移動手段の乗り換え利便性や快適性の向上が期待されます。



西日本鉄道 乗降客数の推移



西日本鉄道
駅別の1日あたりの乗降客数
(平成28年度)

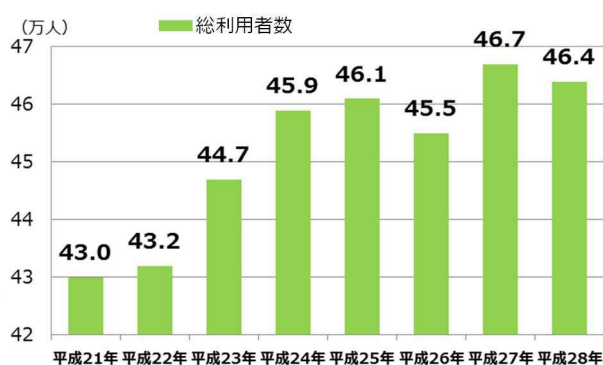
③バス

(1)コミュニティバス

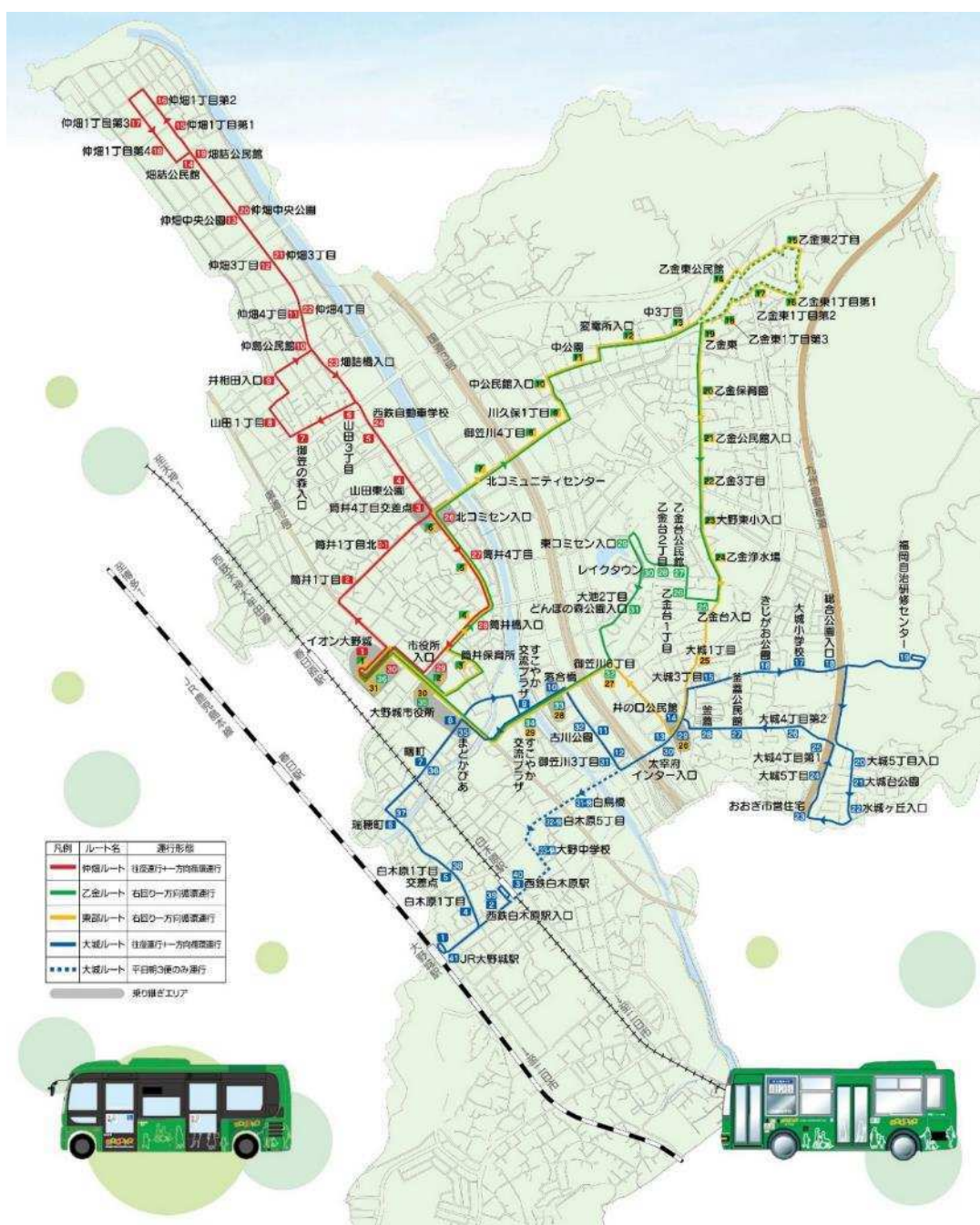
市内 4 路線で運行しているコミュニティバス「まどか号」の平成 28 年度の利用者数は約 46 万人で、近年は微増傾向にあります。

また、1 日あたりの利用者数をみると 1,271 人で、概ね横ばいの傾向となっています。

市北東部の交通ネットワークは主として「まどか号」が担っていることから、「まどか号」の利用環境についても高齢者や障がい者に配慮した環境とすることが求められます。



利用者数の推移

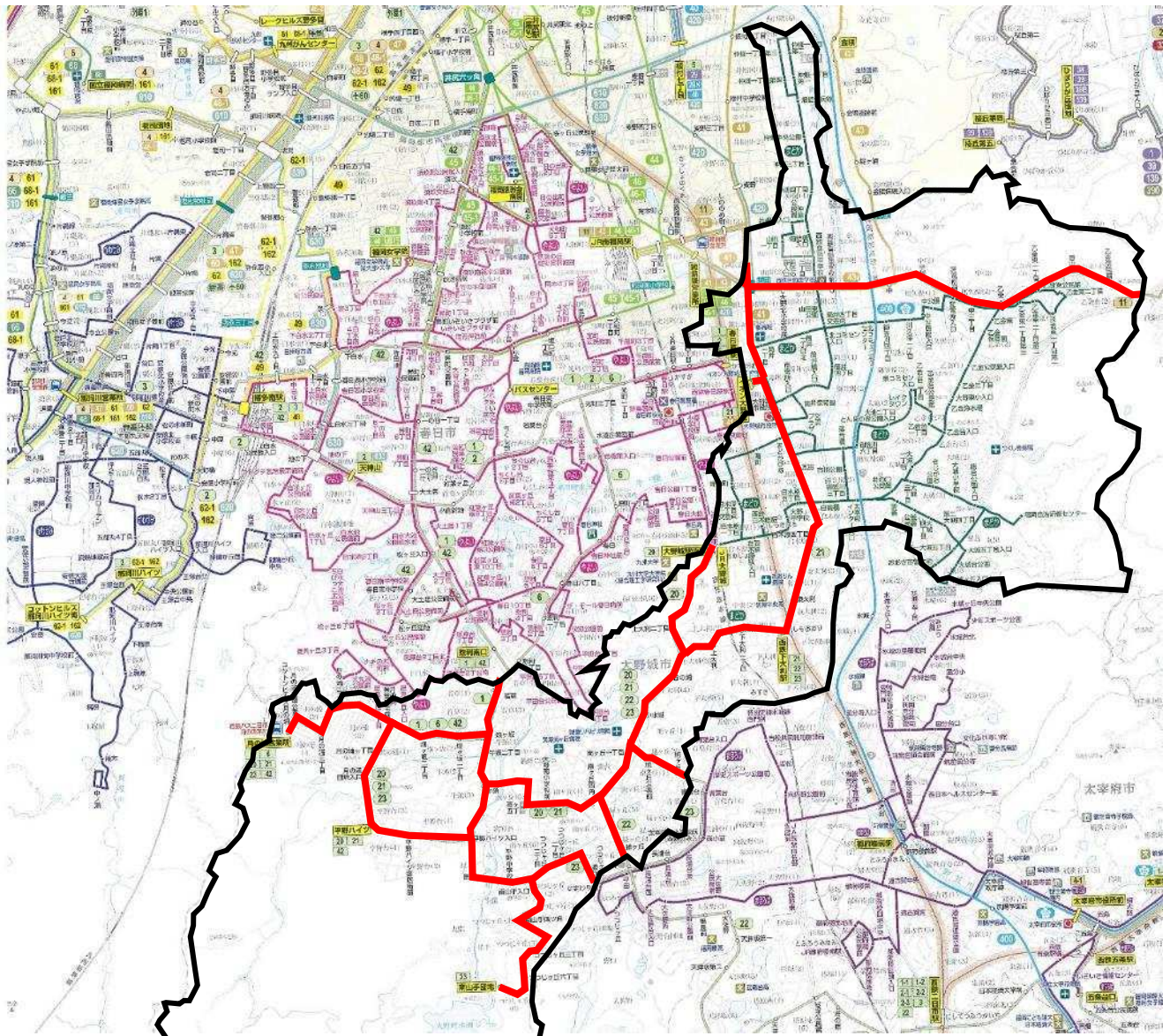


まどか号運行ルート

(2)一般路線バス

市内には、市南部方面と駅を結ぶ路線を中心に、一般路線バスが6系統運行されています。

市南部方面には4系統、市の中心から福岡市方面が1系統、市の北東部を東西に1系統走っており、市の南地区においては、古くからある住宅地で高齢化が進んでいること、坂道も多いことなどから、路線バスが重要な公共交通となっています。このため、路線バスにおいて高齢者や障がい者などへ配慮した環境の構築が求められています。

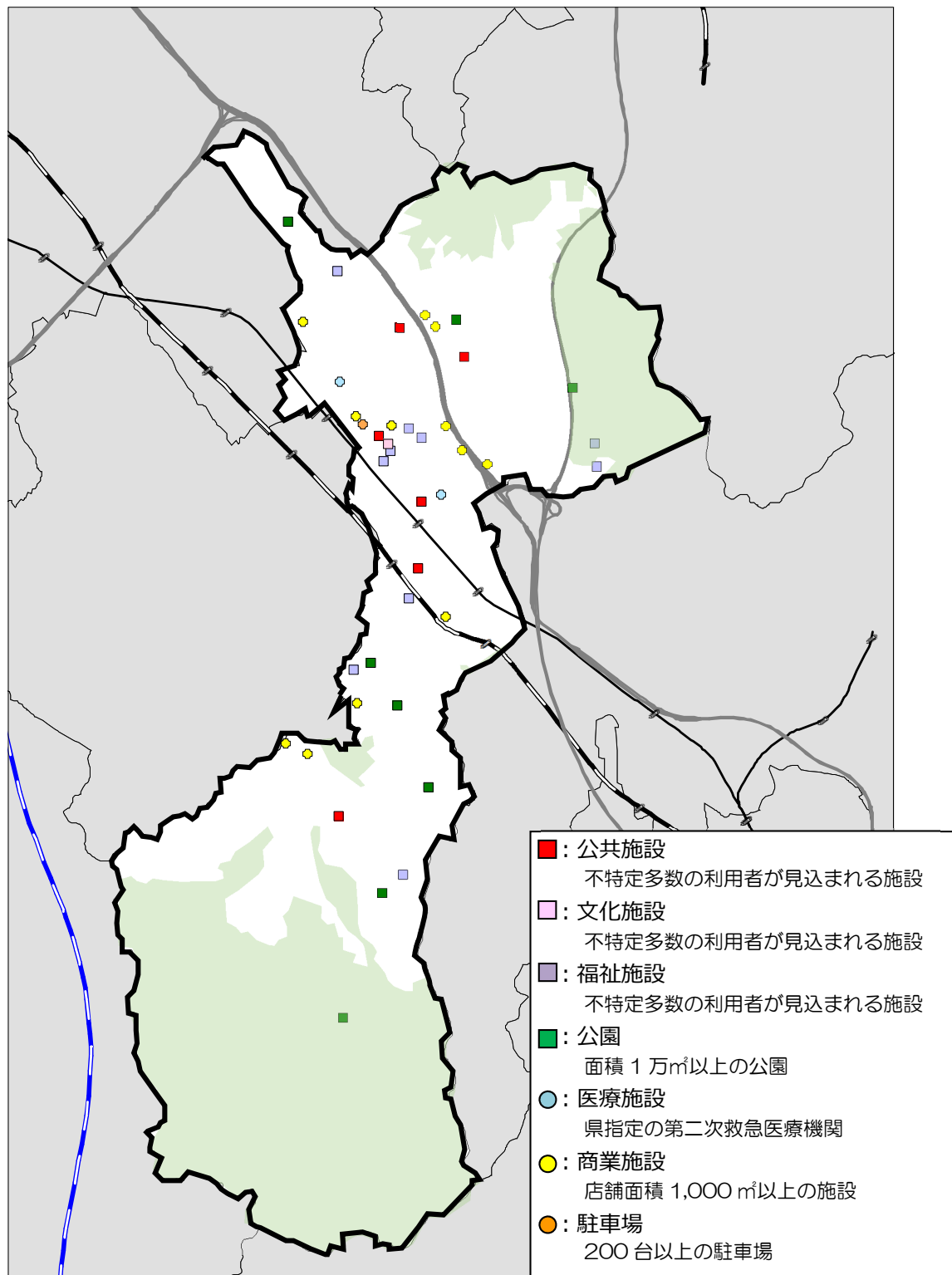


一般路線バス運行ルート

4) 主要施設の特徴

行政施設や福祉施設をはじめ主要施設は、主に鉄道駅が集中している大野城市中心部に集中しています。

これらの施設が集積した地域を中心に、施設単体だけではなく、施設間を円滑に移動できる一体的なバリアフリー化が求められています。



本市における主要な施設立地状況

2-2. 大野城市のまちづくり

本市におけるまちづくりは、「第5次大野城市総合計画基本構想」や「大野城市都市計画マスタープラン」などにに基づき実施しています。

また、上記計画を踏まえ、「西鉄天神大牟田線連続立体交差事業」や「第6期大野城市介護保険事業計画・高齢者保健福祉計画」などの計画を策定しております。

本基本構想はこれらの計画と整合・連携を図りつつ、バリアフリーまちづくりを実現します。

1) 上位計画

①第5次大野城市総合計画基本構想（平成21年3月 大野城市）

都市（まち）の将来像	ともに創る 個性輝く やすらぎの新コミュニティ都市
将来像の実現に向けた基本的な考え方	ともに創る 個性輝く市民に身近なまち
	ともに創る やすらぎのあるまち
	ともに創る 新たな時代にふさわしいまち

■バリアフリーに関する主な内容

「リーディング・プロジェクトⅢ くらしやすらぎプロジェクト～安心して快適に暮らせるまち～」

《プロジェクトの方向性》

＜テーマ1＞ 健康づくりと福祉の充実

- ・すべての人が住み慣れた場所で、暮らしていくために、必要な福祉サービスが充実し、生涯を通じて安心して、心豊かに暮らすことができる“やすらぎのまち”をめざします。

《プロジェクトが達成されたまちの姿》

- ・地域での支え合いをはじめ、保健・医療・福祉のセーフティネットが充実しており、障がいの有無や年齢などに関わらず、すべての人が安心して暮らしています。

②大野城市都市計画マスタープラン（平成24年3月 大野城市）

都市（まち）の将来像	ともに創る 個性輝く やすらぎの新コミュニティ都市
都市づくりの目標	機能的で潤いのある都市空間の創出（まちのかたち）
	円滑な道路交通網の形成（交通体系）
	緑豊かで快適な空間の創出（やすらぎ）
	誰もが安心して快適に過ごせる環境づくり（快適な住環境）

■バリアフリー等に関する主な内容

整備方針	具体的な取り組み
人にやさしい駅・駅周辺の整備	・駅及び商店街周辺の歩行者空間の確保 ・駅及び駅周辺のバリアフリー化
市民ニーズに対応した公園づくり	・子どもから高齢者まで楽しめる公園づくり ・防犯やバリアフリーに配慮した公園づくり
安全・安心な道路環境の整備	・段差の解消及び誘導ブロックの設置 ・交通安全施設及び街路灯の整備 ・中心線を消去するなど歩行者の安全確保を優先した道路の整備
路線バス	・低床バスの運行要望 ・バス停におけるシェルター及びベンチ等の設置要望

③福岡県福祉のまちづくり条例（平成 19 年 2 月改定 福岡県）

- この条例は、高齢者や障がい者等が他の人々と同じように生活できる社会を目指す「ノーマライゼーション」の考え方を基に、社会生活をしていく上での障壁（バリア）となるものを取り除いていこうという「バリアフリー」の考え方を基本理念としています。
- この基本理念に基づき、高齢者、障害者、妊産婦、乳幼児をつれた人等をはじめすべての県民が日常生活、社会活動をしていく上でのバリアとなるものを取り除き、社会、文化、経済等あらゆる分野の活動に自らの意思で参加できる、いきいきとした地域社会を築くことを目的としています。
- この条例では、不特定かつ多数の人が利用する建築物、道路、公園、路外駐車場など整備対象となる施設を「まちづくり施設」、「特定まちづくり施設（用途や規模に応じて設定）」と位置づけ、「整備基準」や「望ましい基準」を定めています。

◆整備基準・望ましい基準

整備基準	だれもがまちづくり施設を安全かつ快適に利用するための必要な基準です。まちづくり施設の新築、増改築などの場合は適合させなければなりません。また、整備基準に適合させた後は適切に維持管理をしなければなりません。既存施設等で整備基準に適合していない部分については、適合するよう努める必要があります。
望ましい基準	将来達成すべき目標をあらかじめ示し、より高い水準での取り組みを期待して設定する基準です。

2) 関連計画

①西鉄天神大牟田線連続立体交差事業（平成 16 年 2 月事業認可 福岡県）

- 踏切による慢性化した交通渋滞等の改善を図るため、福岡県が事業主体となり、西鉄天神大牟田線の春日原駅から下大利駅約 3.3km を連続的に高架化する連続立体交差事業を進めています。
- なお、本市では、連続立体交差事業と並行して、「西鉄沿線まちづくり計画」として、駅及びその周辺を快適で魅力ある街とするために、都市計画道路や駅前広場の整備、土地区画整理等を進めています。

【西鉄沿線まちづくり計画の主な事業】

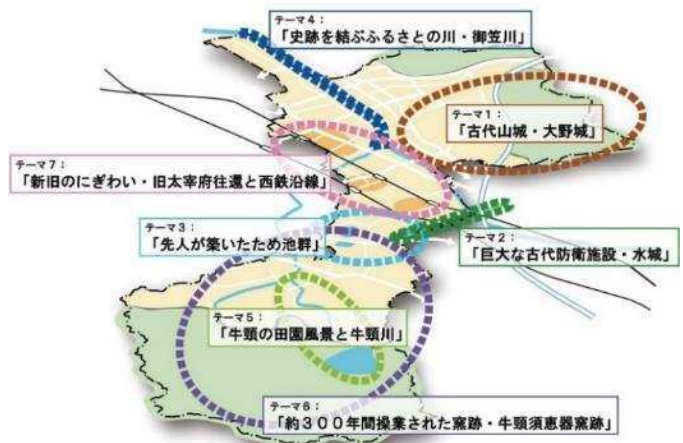
生活幹線道路の整備事業・・・都市計画道路の整備、歩道の段差解消

駅周辺拠点整備事業・・・歩行者や車いすに対応した歩道整備や歩行者ネットワークの整備 等



②大野城トレイル～自然と歴史の散策路～基本計画（平成 27 年 3 月 大野城市）

- 本計画は、にぎわいとやさしさをもったまちづくりを推進するとともに、市民のふるさと意識の醸成にも貢献する「ふるさと大野城の個性を輝かせるトレイルの形成」を目的としています。
- 本市固有の自然・文化・歴史を結び、生涯学習、教育、健康増進、観光交流等の多方面に活かされるトレイルの形成に向けては、子どもや高齢者の利用にも配慮し、歩いて回遊しやすい環境を整えるとともに、ふるさと大野城の魅力に関する情報を広く提供していきます。



③第 4 次大野城市障がい福祉計画（平成 27 年 3 月 大野城市）

- すべての障がい者に対して、基本的人権の享有主体である個人の尊厳にふさわしい日常生活または社会生活を営むことができるよう必要な支援を行うことにより、障がいの有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合う共生社会をつくることを基本理念に、以下の 4 つの視点から取り組みを進める計画です。

相談支援体制の充実

施設入所、入院から地域生活への移行の推進

地域生活を継続していくための支援の推進

就労支援体制の充実

④第 6 期大野城市介護保険事業計画・高齢者保健福祉計画 （平成 27 年 3 月 大野城市）

- 本計画は「住み慣れた地域で支え合い 安心して暮らせる共働きのまちづくり」を基本理念に、在宅医療・介護連携や要支援者などの高齢者の多様な生活支援のニーズを地域全体で支える仕組みなど、様々な取り組みを本格化し、地域包括ケア実現のための基礎を構築するため、以下の 5 つの目標に向けた取り組みを実施する計画です。

地域ケア体制の強化

認知症支援策の充実

介護予防・健康づくり関連事業の推進

高齢者の社会参加の促進

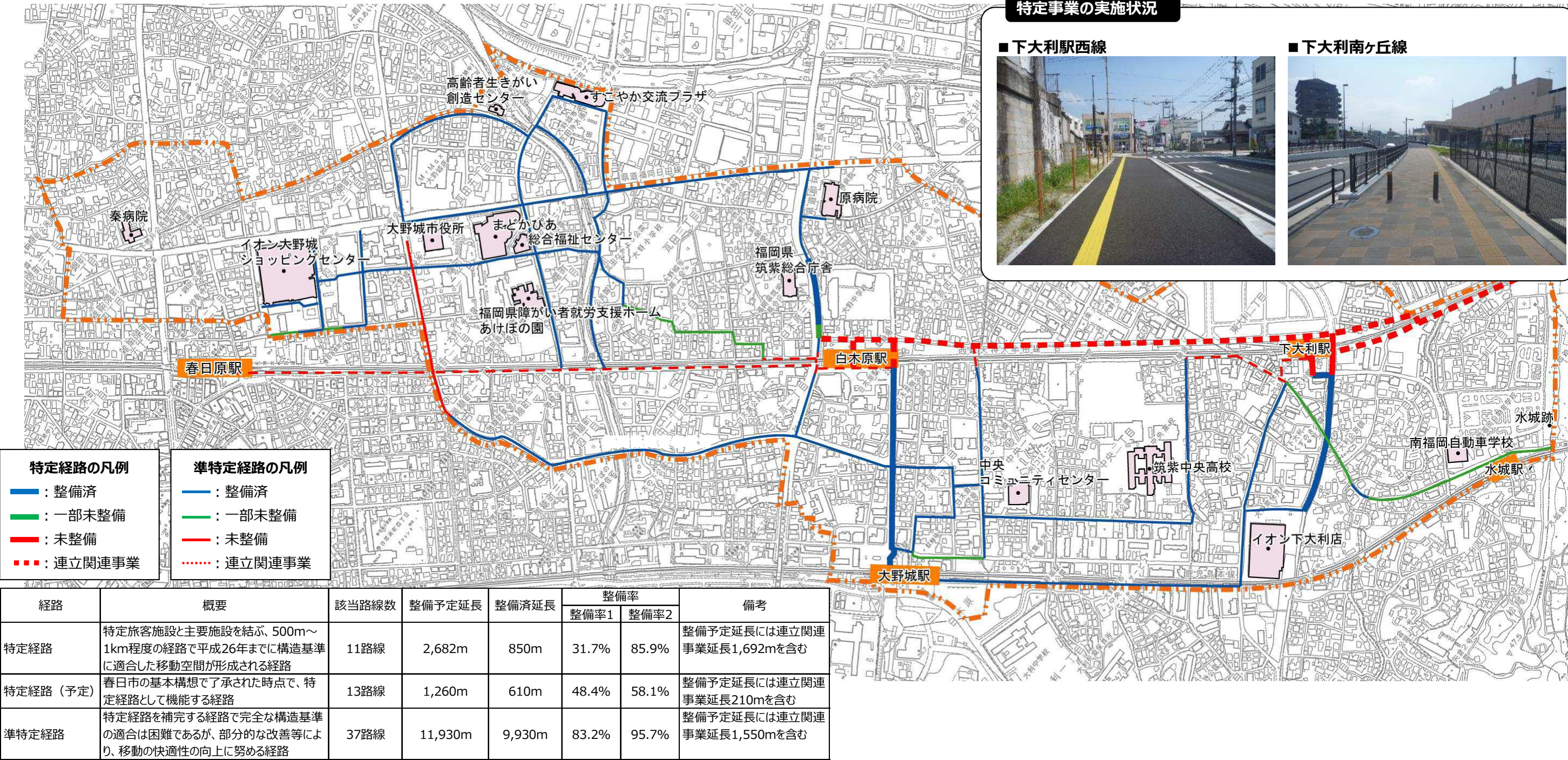
介護保険制度の運営推進

第3章 バリアフリーに関するこれまでの取り組み

3-1. 交通バリアフリー基本構想における取り組み

1) 道路におけるバリアフリー化

本市では、西鉄白木原駅、西鉄下大利駅、JR 大野城駅を中心とした地区におけるバリアフリー化を促進するため、平成 15 年 3 月に「大野城市交通バリアフリー基本構想」を策定しました。
当計画において、上記 3 拠点と主要施設を結ぶ経路について、特定経路、特定経路（予定）、準特定経路と位置づけ、バリアフリー化を実施してきました。
西鉄天神大牟田線連続立体交差事業に関連した経路以外は、概ね整備が完了している状況にあります。



※整備率 1 は整備予定延長に対する整備済み延長の割合
※整備率 2 は連立関連事業延長を除く整備予定延長に対する整備済み延長の割合
※準特定経路の整備済延長には一部未完了の事業も含む

2) その他のバリアフリー化

交通バリアフリー基本構想では、経路のバリアフリーのほか、「西鉄白木原駅、西鉄下大利駅の改札口外のトイレ設備」や、「大野城駅東西線（自由通路）へのエレベーター設置」等に取り組んでいます。

その他の事業計画

No.	事業名	主な実施事業
1	西鉄白木原駅、西鉄下大利駅の改札口外のトイレ設備	・未達成
2	大野城駅東西線（自由通路）へのエレベーター設置	・東西の階段部分にエレベーターを設置し、車いす利用者等の移動の円滑化を図った。
3	路上駐輪、路上商品陳列等の取締指導	・ルールづくりと指導、規則の周知徹底に努めた。 ・駅周辺において放置自転車禁止看板の設置。
4	建築物等のバリアフリー化	・ハートビル法、「やさしさをもった街づくり要綱」により指導を徹底。 ・主要施設に福祉対応型トイレの設置を推進。
5	啓発活動	・バリアフリーマップを作成、配布。 ・ホームページ、広報紙などで取り組みを掲載。 ・案内板やサイン、パンフレット等に使用するバリアフリーシンボルマークの公募を実施。
6	福祉教育	・福祉に関する出前講座の実施。
7	事業評価のフォローアップ	・未達成

バリアフリーシンボルマーク



バリアフリー基本構想パンフレット



3-2. 事業者の取り組み

1) 鉄道事業者

鉄道駅のバリアフリー化の状況をみると、大野城駅及び連続立体交差事業により整備が進んでいる白木原駅、下大利駅はエレベーター、多目的トイレ、視覚障害者誘導用ブロックなどが整備済み、又は整備予定ですが、水城駅では、平成 18 年の新バリアフリー法が施行されるまでは、バリアフリー化の対象駅ではなかったこともあり、多目的トイレがないことやホーム間の移動が跨線橋のみであることから、高齢者や障がい者にとって移動が困難な状況にあります。

今後、物理的な整備と運用などの取り組みの両面でバリアフリー化を進めていくことが求められています。

大野城市内の鉄道駅の整備状況

駅名		EV	多目的トイレ				駅出入口		備考
		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	スロープの有無 (段差なしの含む)	視覚障害者誘導用ブロックの有無	
JR 鹿児島本線	大野城駅	○	○	○	○	○	-	○	多目的トイレは改札内のみ コンコースが 2 階であるため、車いす利用者はエレベーター利用が必要
	水城駅	×	×	-	-	-	○	×	ホーム間の移動は跨線橋のみで車いす利用は不可 スロープは幅員が狭く、勾配もきつい
西鉄天神大牟田線	白木原駅	●	●	●	●	●	●	●	連続立体交差事業により整備中
	下大利駅	●	●	●	●	●	●	●	連続立体交差事業により整備中
	(春日原駅)	●	●	●	●	●	●	●	連続立体交差事業により整備中

○：対応済み、●：対応予定、×：未対応、-：非対象

資料：九州旅客鉄道(株)HP、西日本鉄道(株)HP、現地確認結果

2) バス事業者

国土交通省の調査（平成 27 年度末）によると、大野城市を管轄している西鉄バス二日市における低床バス^{*1}の導入割合は 75.0%と、全国平均（61.4%）を上回っている一方、ノンステップバス^{*2}の導入割合は 25.0%と全国平均（37.6%）を下回っている状況です。

*1 低床バスは床面の地上面からの高さは 65cm 以下であって、スロープ板及び車いすスペースを 1 以上、乗降口と車いすスペースとの間の通路の有効幅は 80cm 以上であること等、バリアフリー法の移動等円滑化基準に適合するバスをいう。

*2 ノンステップバスは床面の地上面からの高さが概ね 30cm 以下であって、バリアフリー法移動等円滑化基準に適合するバスをいう。

市が西鉄バス二日市に運行を委託しているコミュニティバス「まどか号」については 7 台全てにおいてノンステップバスを導入しています。また、「まどか号」の車両更新の際には、国交省認定のバリアフリー仕様を指定するとともに、全ての人が円滑に使えるよう、つり革・イスの色については、バリアフリーの観点で個別に仕様指定を行っています。

基準適合車両数（平成 27 年度末）

区分	総車両数	低床バス導入 車両数	低床バス割合	うちノンステップ バス導入 車両数	ノンステップバス 割合
西鉄バス二日市	64 台	48 台	75.0%	16 台	25.0%
まどか号	7 台	7 台	100%	7 台	100%
全国	60,352 台	37,058 台	61.4%	22,665 台	37.6%

資料：運輸局資料

3-3. 高齢者・障がい者などの意見

1) 調査目的

大野城市全体のバリアフリーに関する実感を把握するとともに、障がい者や高齢者の方々が日常的に利用する経路及び施設並びにこれらを利用する際の問題点を把握しました。

2) 調査概要

①調査対象

高齢者、障がい者及びその関連団体などの関係者

②調査期間

平成 27 年 11 月～平成 28 年 2 月

③調査項目

大野城市のバリアフリーの現状

高齢者、障がい者等がよく利用する施設・経路

施設・経路において障害とを感じる点

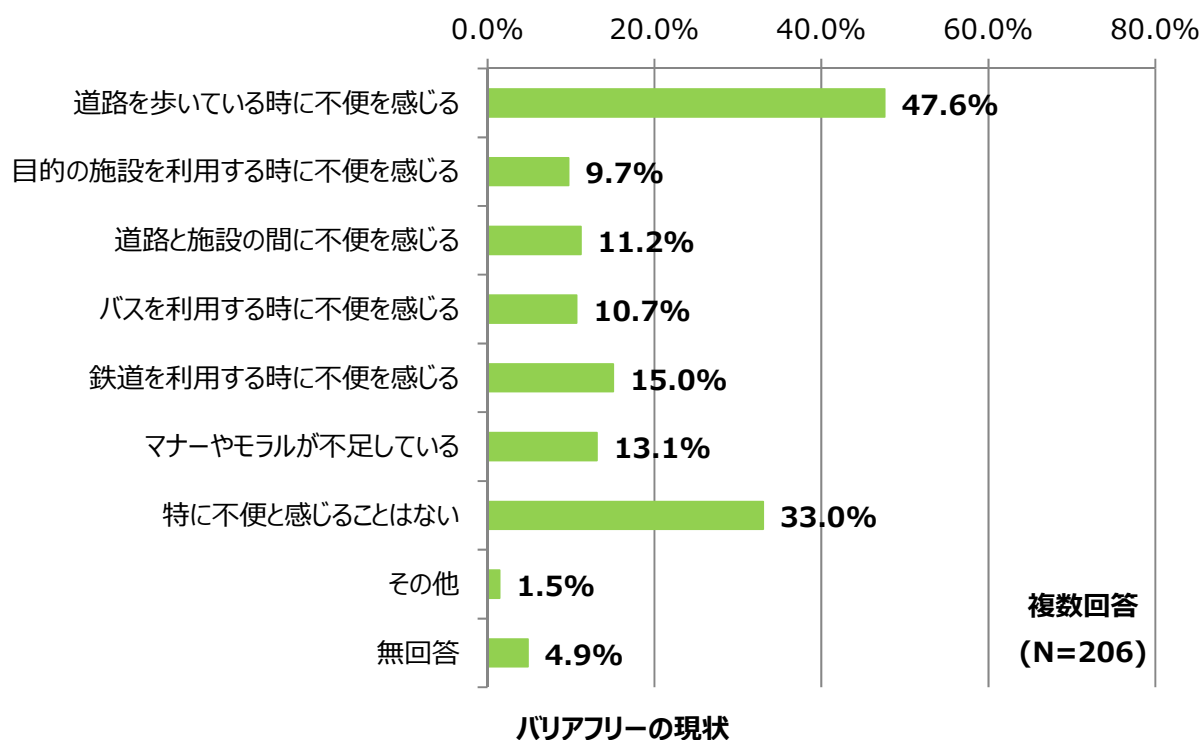


3) 調査結果

①大野城市のバリアフリーの現状

大野城市全体のバリアフリーの現状として、約 5 割の方が「道路を歩いている時に不便を感じる」と回答しています。

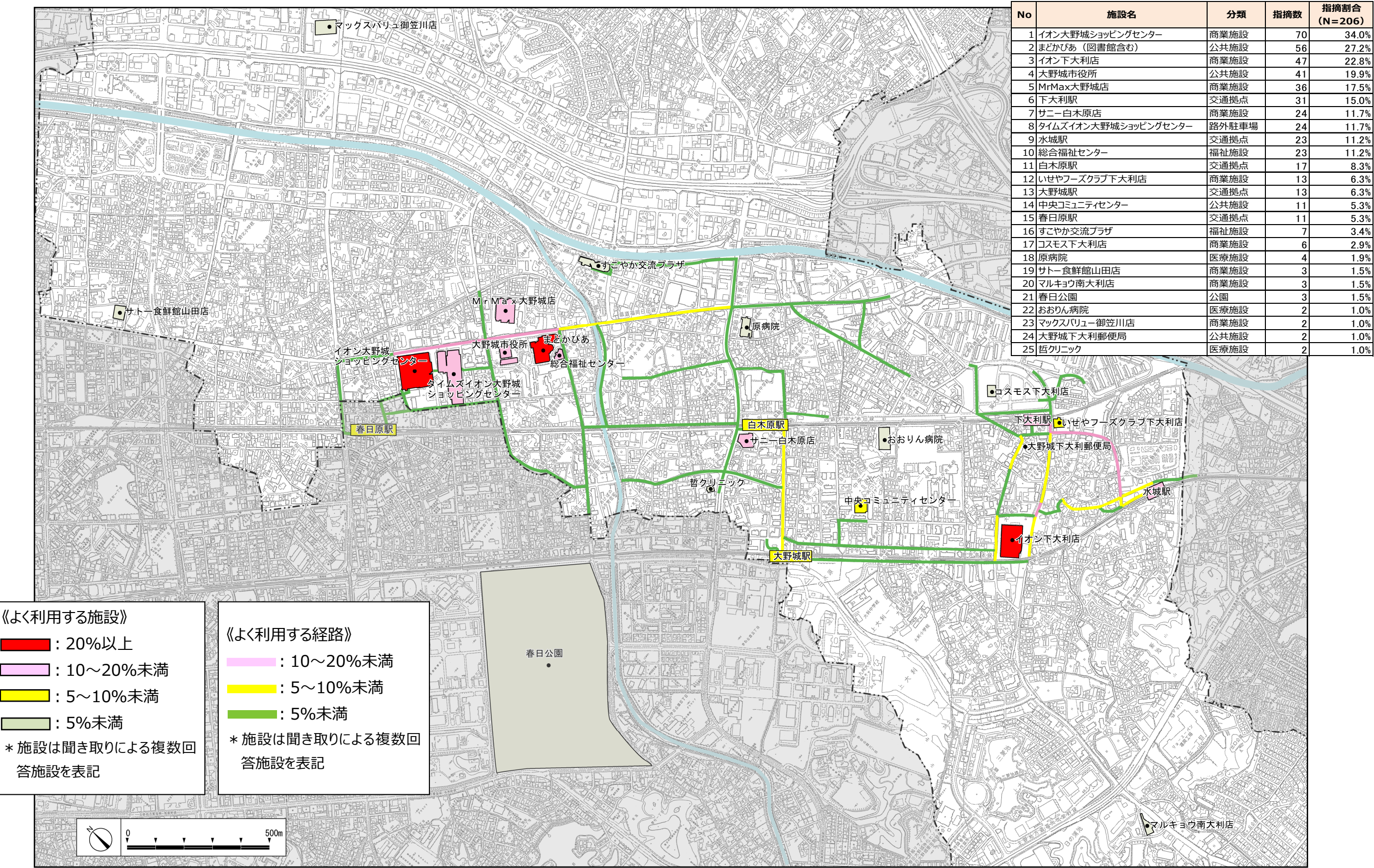
なお、3 割の方は特に不便とを感じることはないと回答しています。



②高齢者、障がい者等がよく利用する経路・施設

高齢者、障がい者等がよく利用する施設としては、「イオン大野城ショッピングセンター」が最も多くなっています。

高齢者、障がい者の方々が主に利用する経路は、市役所などの周辺や水城駅から下大利駅の間やその周辺が多くなっています。特に、水城駅から下大利駅、いせやフーズクラブ下大利店などを結ぶ経路は歩道が整備されてい



③よく利用する施設の主な問題点

施設の問題点として、特に階段やエレベーター、トイレに関する意見が多くありました。

- ✓エレベーターがない、又は少ない。エレベーターの扉にガラス窓がなく、非常時を考えると乗るのが怖い。
- ✓階段で一段の段差が大きいため、上り下りがつらい。
- ✓スロープが利用しにくい。(幅が狭い、傾斜が大きい)
- ✓エスカレーターの速度が速い。
- ✓施設内のトイレなどの案内表示がない。(どこにあるかわからない)
- ✓障がい者用のトイレがない。(少ない)
- ✓病院の待合室にイスが並べてあり、車いすで待つスペースがない。
- ✓緊急時の情報がアナウンスだけで案内されているため、わからないことがある。

④よく利用する経路の主な問題点

経路の問題点として、特に段差や車、自転車に関する意見が多くありました。

- ✓段差やでこぼこがある。
- ✓歩道の幅が狭い、又は歩道がない。
- ✓街路樹の根が盛り上がっていて、歩きにくい。
- ✓夜間ではでこぼこがわかりにくいので、街灯があると助かる。
- ✓側溝の穴やグレーチングの網目が大きい。
- ✓通路上に自転車が停まっていたり、歩きにくい。
- ✓車や自転車の通行量が多いため歩くのが危ない。

⑤今後のバリアフリー整備に望むこと

今後のバリアフリー整備に望むこととして、施設や経路のほか、公共交通機関に関する意見も多くありました。また、自転車の運転マナーに対する意見も多くみられました。

- ✓障がい者用の駐車スペースを健常者が利用するなどマナーが悪い。
- ✓駅を利用しやすくしてほしい。(エレベーターを設置してほしい)
- ✓電車とホーム、バスとバス停の隙間が大きいので配慮してほしい。
- ✓水城駅前や下大利駅周辺の道路の段差などをもっと改善してほしい。
- ✓道路などの整備だけでなく、利用者のマナー向上に努める必要がある。
- ✓障がい者やベビーカーなどへの認識を持つことが重要。
- ✓公園などに一時的に休むイスがあればよい。
- ✓自転車の運転マナーが悪い。(特に歩道部分)
- ✓学生が道路や歩道を横に広がって歩いている。

3-4. 市民満足度アンケート

1) 調査目的

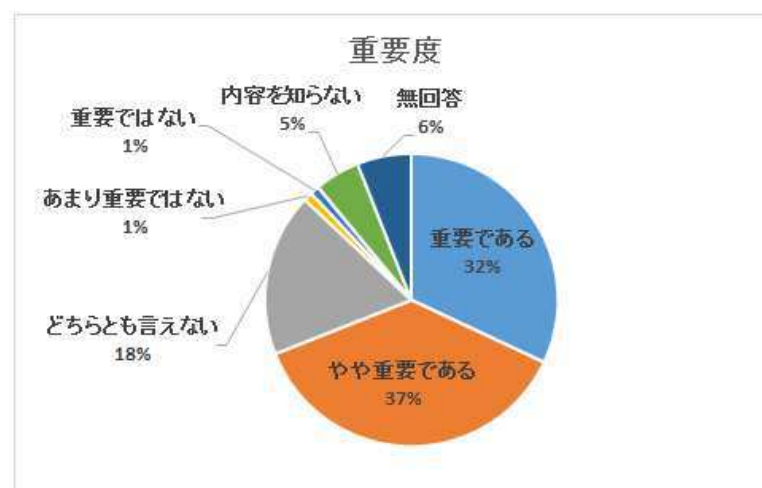
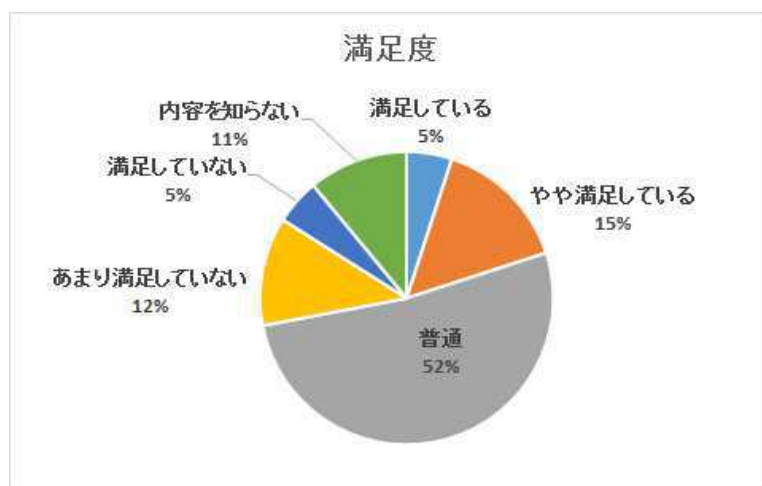
本市では第6次大野城市総合計画の策定にあたり、市民が求める市の将来像を具体的な姿として把握するとともに、現在の取り組みに対する市民評価（満足度）と今後の市民意向（重要度・優先度）を把握することにより、まちづくりの目指すべき方向性や実現方策を導き出し「市民と共有できる総合計画」策定を進めるための基礎資料とするために市民満足度アンケートを平成29年7月に実施しました。

2) 調査結果

バリアフリーに関する項目としては、「バリアフリーに配慮した公共施設の整備」について調査しています。この調査の結果では、「満足している」、「やや満足している」との回答が合わせて約20%となっている一方、「あまり満足していない」、「満足していない」との回答が合わせて約17%となっており、引き続き課題があることが示されています。

また、「バリアフリーに配慮した公共施設の整備」が、「重要である」、「やや重要である」と回答した人は約69%となっており、多くの人がバリアフリーに配慮した公共施設の整備が必要であると考えているといえます。

⑪ バリアフリーに配慮した公共施設の整備	
① 満足度	
満足している	43
やや満足している	120
普通	421
あまり満足してない	96
満足していない	37
内容を知らない	93
無回答	14
合計	824
② 重要度	
重要である	267
やや重要である	308
どちらとも言えない	147
あまり重要ではない	10
重要ではない	4
内容を知らない	40
無回答	48
合計	824



第4章 バリアフリー化の基本的な考え方

4-1. バリアフリーの課題

本市においては、高齢者、障がい者が増加傾向にあるのに対し、バリアフリー整備はいまだ十分ではない現状を踏まえると、本市が抱えるバリアフリーの課題として、「高齢化の進展などによる多様化している市民ニーズへの対応」、「旧基本構想により位置づけられた事業の推進・充実化」が挙げられます。

なお、これらの課題の解消に向けては、「バリアフリー新法への対応」、「西鉄の連続立体交差事業などの都市基盤整備による社会情勢の変化」、「各種計画との整合性」などにも配慮していく必要があります。

1 高齢化の進展などによる多様化している市民ニーズへの対応

高齢者、障がい者などが日常生活を送るにあたり、各々の状態や住んでいる地域によって、障害と感ずる内容は一つに限らず多種多様です。

本市においても、高齢者、障がい者ともに近年増加傾向にあることを踏まえると、今後も障害なく日常生活を送ることができるように生まれた新たなニーズなど、多様化する市民ニーズを適切に捉え、対応していくことが重要となります。

2 旧基本構想により位置づけられた事業の推進・充実化

平成15年に策定した旧基本構想においても道路や公共交通機関に関するバリアフリー化の事業を実施してきましたが、関係機関や関連事業との関係から、未着手の箇所も存在していることから、これらの事業実施に向けた取り組みが必要となります。

ただし、事業の実施にあたっては、新たに施行されたバリアフリー新法への対応や社会情勢の変化を踏まえることが重要です。

3 バリアフリー新法への対応

平成18年12月に施行されたバリアフリー新法は、施設のみならず施設間のネットワーク整備や経路と施設間のバリアフリーが求められているとともに、対象者や対象施設も拡充されており、新たなニーズの一つとして、新法での拡充内容を踏まえた対応が必要となります。

4 西鉄の連続立体交差事業などの都市基盤整備による社会情勢の変化

平成33年度完了予定の西鉄の連続立体交差事業をはじめ、都市基盤が整備されることで、地域の情勢も大きく変化していくことが想定されるため、これらの変化を見据えたまちづくりが必要となります。

5 各種計画との整合性

散策ルートの形成に向けた大野城トレイルなど、新たに策定された計画の将来像等と連携したまちづくりが必要となります。

4-2. 基本理念

本市においては、旧基本構想などにより、バリアフリー整備を行った結果、高齢者や障がい者の方にとって、一定程度の利便性が確保されたといえます。

ただし、課題にも示したとおり、高齢者、障がい者が今後も増加していくこと、いまだにバリアが存在していることに加え、連続立体交差事業の完了に伴い人の動きが変化することなどを踏まえると、引き続き、市全体でバリアフリーまちづくりに向けた取り組みを推進していく必要があります。

そのため、本市では、「すべての人にやさしいバリアフリーまちづくり」を基本理念に、高齢者や障がい者をはじめ、だれもが自由に多様な移動を選択できるよう、旧基本構想でも実施してきた経路などのバリアフリー化に加え、多くの方が訪れる公共施設や商業施設等についてもバリアフリー化を図ることで、地域全体のバリアの解消を図ることを目指していきます。

また、ハード面の整備だけでなく、一人ひとりがバリアフリーについて考え、一体となってまちづくりを推進していくことで、魅力的なまちの創造を目指します。

基本理念

～すべての人にやさしいバリアフリーまちづくり～

- ・こころざし高いバリアフリーを目指して
- ・みんなで進めるバリアフリーのまちづくり

4-3. 基本方針

基本理念に基づき、大野城市のバリアフリー化を実現するために5つの基本方針を定め、バリアフリーに取り組みます。

1 地域の将来像を見据えたバリアフリー化を推進

西鉄の連続立体交差事業や大野城トレイルといった地域のまちづくりと連携してバリアフリー化を進めていくとともに、主な移動先である市中心部や福岡市方面への交通手段であるコミュニティバスや鉄道などのバリアフリー化を推進、将来的な移動体系を構築していくことで、市全体のバリアフリーまちづくりに取り組みます。

2 個別施設の整備水準の向上

旧基本構想と同様に経路における段差や急勾配などについて、バリアフリー新法に基づく構造基準を踏まえて、移動におけるバリアを解消するまちづくりに取り組みます。

また、新法により追加された施設については、施設管理者と協力して、施設を利用するにあたってのバリアを解消するまちづくりに取り組みます。

3 安全で快適なネットワークの形成

個別の経路及び施設の整備水準の向上だけでなく、各施設間が安全で安心なルートでネットワーク化されることにより、誰もが円滑に移動ができるバリアフリーネットワークを形成するまちづくりに取り組みます。

また、休憩場所やトイレなど、外出するときの不安を解消するまちづくりに取り組みます。

4 協働・連携によるバリアフリーへの取り組み

本市に住んでいる人が自由に移動できる環境を整えるためには、近隣自治体や関係機関との協働・連携が必要不可欠となります。

そのため、事業の実施にあたっては、近隣自治体や関係機関との調整を図りながら、各々が果たすべき役割を理解した上で、バリアフリーまちづくりに取り組みます。

5 “やさしさ”を育むまちづくり

高齢者や障がい者を含むすべての人が不自由ない日常生活を送るためには、物理的なバリアの解消とともに、精神的なバリアの解消が必要不可欠です。

そのため、バリアフリーまちづくりに対する市民の理解を深めるため、心のバリアフリーの促進に取り組みます。

4-4. バリアフリーまちづくりの進め方

1) バリアフリーまちづくりの進め方

基本理念、基本方針の実現に向け、バリアフリー化の進め方を示します。

①重点整備地区におけるバリアフリー化

バリアフリー新法で示される重点整備地区の設定要件に基づき、旧基本構想の評価を行い、今の時代にふさわしい整備を実現するためのモデル的な取り組みを計画・実施します。

重点整備地区におけるバリアフリーについては、特定事業を明確にし、目標年次についても定めます。

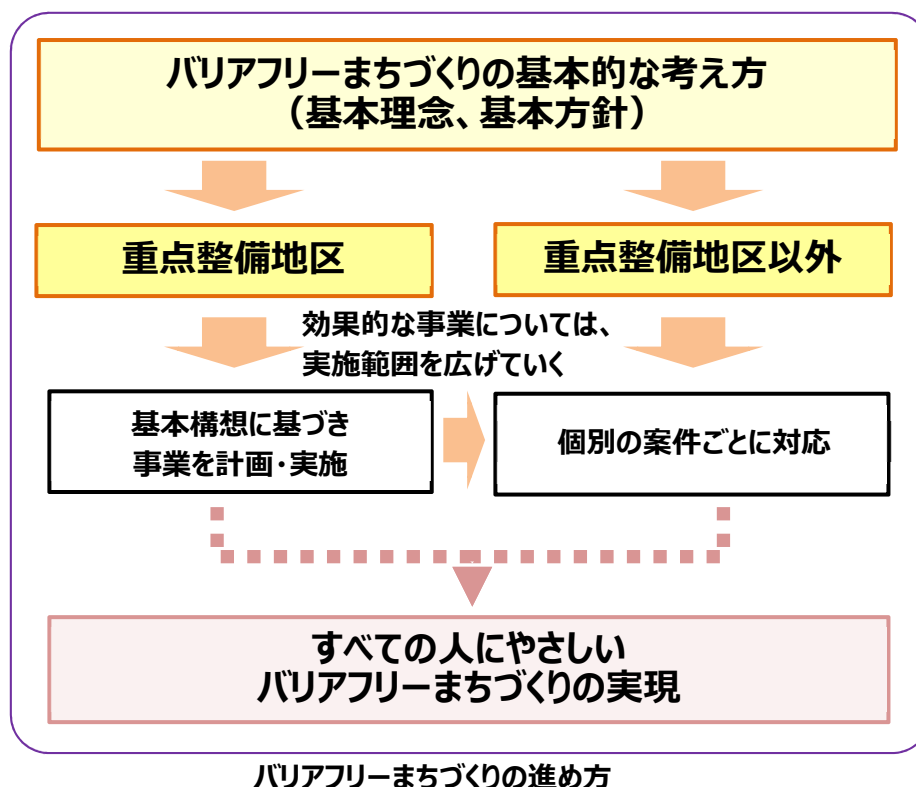
注. 重点整備地区の範囲の基本的な考え方は、「5-1. 重点整備地区の位置づけ」参照

②重点整備地区以外のバリアフリー化

重点整備地区の整備を最優先に進めますが、その他の地区のバリアフリー化を妨げるものではありません。その他の地区においても、重点整備地区で得られたノウハウを市内全域に展開させます。

③継続的・永続的な取り組み

基本構想が一過性のもので終わることがないように、基本構想策定後も事業の着実な実施、評価、改善を図る PDCA サイクルの段階的・継続的な発展（スパイラルアップ）の考えをもとにした取り組みを実施します。



2) 目標年次

本基本構想の計画開始年度は平成 30 年度とし、目標年度は平成 39 年度までの 10 年間とします。

なお、バリアフリー化に向けた事業の実施にあたっては、短期間で整備可能なものもあれば、現時点において実施予定時期を明確にできない、又は実現が長期化するなど、様々な状況が考えられるため、平成 39 年度を最終目標年度に設定しつつも、計画期間の半分に当たる平成 34 年度を短期事業、平成 39 年度を中期事業、現状実施予定時期が見込めない事業については、長期事業と位置づけ、計画期間後も実現に向けて継続的に推進するものとし

ます。

短期	原則として… <u>5 年間以内（計画期間の半分に当たる平成 34 年度まで）に 事業完了が見込めるもの</u>
中期	原則として… <u>目標年度（平成 39 年度）までに事業完了が見込めるもの</u>
長期	原則として… <u>目標年度（平成 39 年度）までに事業完了が見込めないもの</u> ※ 予定時期が明記できない長期的な事業も含みます

第5章. 重点整備地区における基本的な考え方

5-1. 重点整備地区の位置づけ

1) 重点整備地区とは

重点整備地区とは、バリアフリー新法及び基本方針通知において「生活関連施設が徒歩圏に集積している地区をいい、地区全体の面積がおおむね 400ha 未満の地域であって、原則として、生活関連施設のうち特定旅客施設又は官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物に該当するものがおおむね 3 以上所在し、かつ、当該施設を利用する相当数の高齢者、障がい者等により、当該施設相互間の移動が徒歩で行われる地区」とされており、重点的かつ一体的にバリアフリー化の事業を実施する必要がある地区とされています。

2) 本市における重点整備地区の位置づけ

本市における主要施設の立地状況や公共交通のネットワーク状況をみると、鉄道駅や多くの主要施設が立地し、高齢者、障がい者を含む多くの利用が見込まれることから、次頁に示した地区を重点整備地区として位置づけることとします。

■ 重点整備地区の要件

■ 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

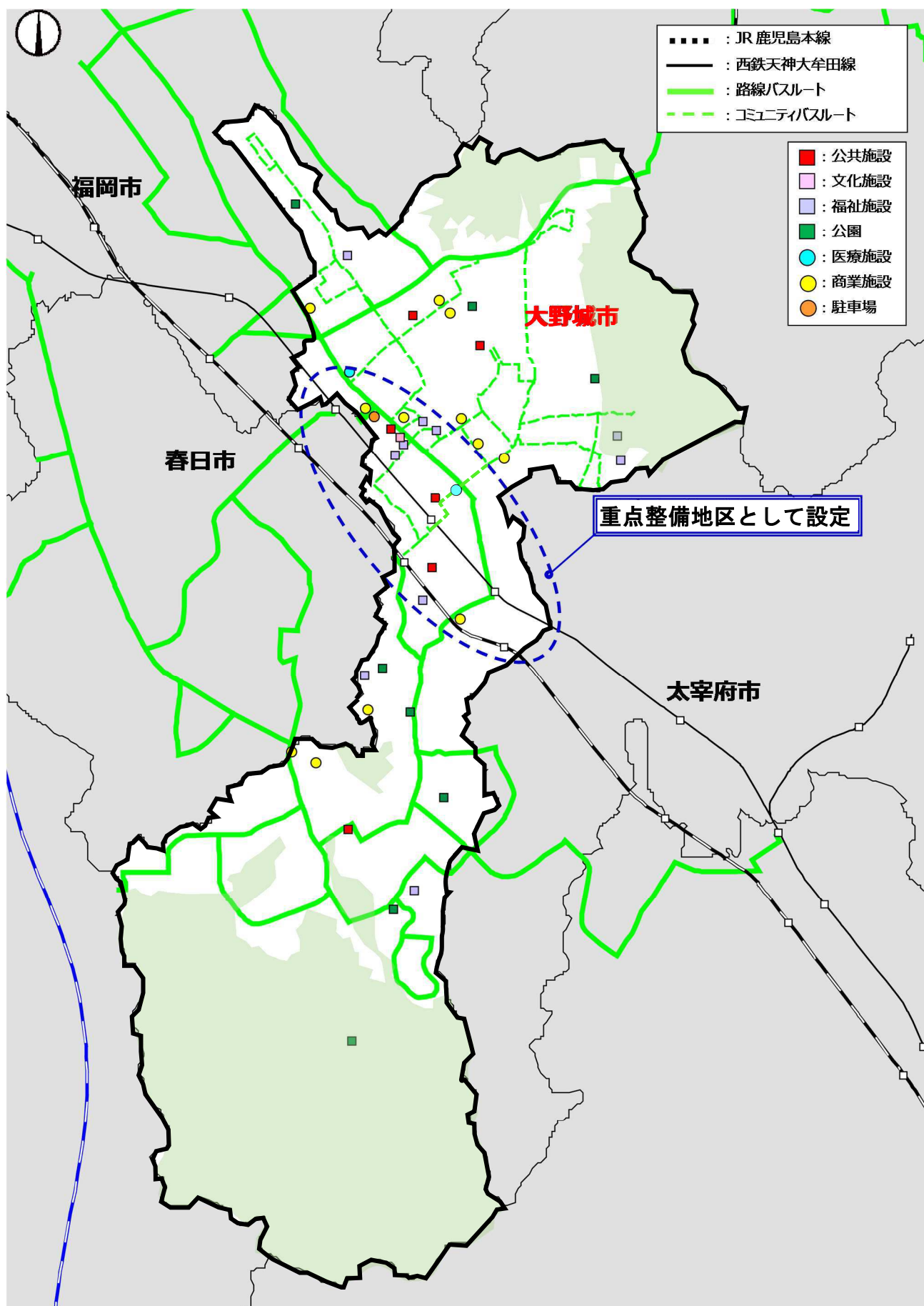
- ・基本方針では、原則として、生活関連施設のうち特定旅客施設又は特別特定建築物（官公庁施設、福祉施設等）に該当するものがおおむね 3 以上
- ・また、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区とは、生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区としており、その「徒歩圏内」の考え方の目安として、面積約 400ha 未満の地区
- ・新法では、旅客施設を含まない重点整備地区の設定が可能
 - ＊ 特定旅客施設の周辺においては、旧法の趣旨からも、引き続き重点整備地区と設定することも求められています

■ 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事業が特に必要な地区

- ・重点整備地区は、その趣旨から、バリアフリー化事業が重点的・一体的に実施される地区
- ・高齢者、障害者等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ほか、想定される事業の実施範囲、実現可能性等の観点から総合的に判断し、一体的なバリアフリー化事業が特に必要な地区

■ バリアフリー化の事業を重点的・一体的に行うことが、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

- ・高齢者、障害者等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
- ・各種バリアフリー化事業の重点的な実施が、このような様々な都市機能の増進を図るうえで有効かつ適切であると認められる地区



主要施設の立地状況と公共交通のネットワーク状況からみた重点整備地区

5-2. 生活関連施設・生活関連経路の設定

1) 生活関連施設・生活関連経路の設定の考え方

重点整備地区の具体的な範囲を設定するにあたっては、まず、高齢者や障がい者を含む多くの方がよく利用する公共施設や商業施設などの施設（生活関連施設）を選定します。

次に、生活関連施設相互を結ぶ道路を特にバリアフリーへの配慮が必要な経路（生活関連経路）として位置づけます。

最後に、その施設の立地状況も踏まえ、本市の主要な移動拠点である鉄道駅を中心に半径500m以内（概ね徒歩圏内）を目安として、重点整備地区の具体的な範囲を決定します。

STEP 1：高齢者や障がい者を含む多くの方がよく利用する公共施設や商業施設などの施設を選定（生活関連施設の設定）

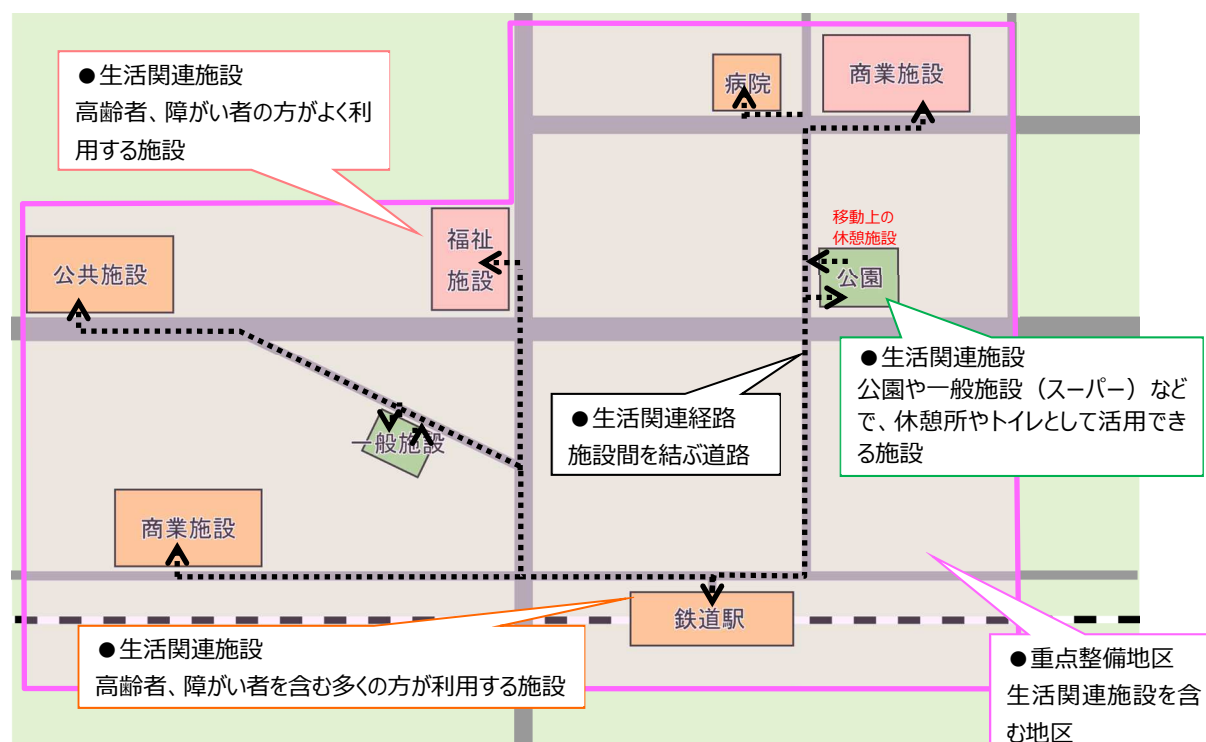
- ・旧基本構想において、主要施設（市役所やまどかぴあなど）と位置づけていた施設は、原則として生活関連施設とします。ただし、あまり利用が見込めない施設については対象外とします。
- ・また、市のバリアフリーまちづくりの基本的な考え方や聞き取り調査の結果なども踏まえて施設を選定します。

STEP 2：STEP 1で選定した施設間を結ぶ上で、特に配慮が必要な経路を選定（生活関連経路の設定）

- ・選定された施設間を結ぶ経路でよく利用する経路を生活関連経路とします。
- ・また、旧基本構想に位置づけられた経路も同様に生活関連経路とします。

STEP 3：選定した施設・経路を踏まえて重点整備地区の具体的な範囲を決定

- ・選定した施設・経路をもとに、主要な移動拠点である鉄道駅を中心に半径500m以内（概ねの徒歩圏内）を目安として、道路や河川の位置などを踏まえながら、重点整備地区の具体的な範囲を決定します。（注. 詳細は、「5-3. 重点整備地区の設定」参照）



重点整備地区の設定イメージ

2) 生活関連施設の設定

①生活関連施設の位置づけ

生活関連施設は、生活関連経路を特定するために必要であり、基本構想において、どの施設を生活関連施設に位置づけるかは大変重要となります。

生活関連施設には、多くの高齢者、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。

本市では、上記の定義並びにバリアフリーまちづくりの基本理念及び基本方針を基に高齢者、障がい者へのアンケート調査等で明らかになった、高齢者、障がい者が多く利用する施設に加え、高齢者、障がい者に限らず不特定多数の利用が見込まれる施設を生活関連施設に位置づけることとします。

さらに、地区内移動の円滑化に向けて、移動を支える上で求められると考えられる休憩場所となり得る施設についても、今後の有効活用を図っていく上で生活関連施設に位置づけることとします。

生活関連施設設定の視点

①高齢者、障がい者の方が日常生活・社会生活を行う上で重要な施設

- 高齢者、障がい者等が相当数又は常時利用すると見込まれる地域の日常生活・社会生活上重要な施設について、生活関連施設に設定。

②不特定多数の利用が見込まれる施設

- 市内だけでなく市外や県外など、不特定多数の利用が見込まれる施設については、バリアフリー化を推進する効果も大きいと考えられることから、生活関連施設に設定。
- 鉄道駅は、地域間移動の拠点であり、多くの利用者が見込まれる施設であることから、生活関連施設に設定。
- 広域的な利用が見込まれるレクリエーション上重要な公園についても生活関連施設に設定。

③高齢者、障がい者などの移動を支える施設

- 高齢者、障がい者等が地区を徒歩で移動するにあたり、経路上に休憩できる施設があることは、快適な移動を支援すること（外出機会の増加）に繋がることから、施設間に位置している比較的規模が小さい公共施設（主に公園）について、生活関連施設に設定。

②生活関連施設の設定

①の考え方に基づき、本基本構想では、施設管理者の合意を得られた 24 施設を生活関連施設として位置づけます。

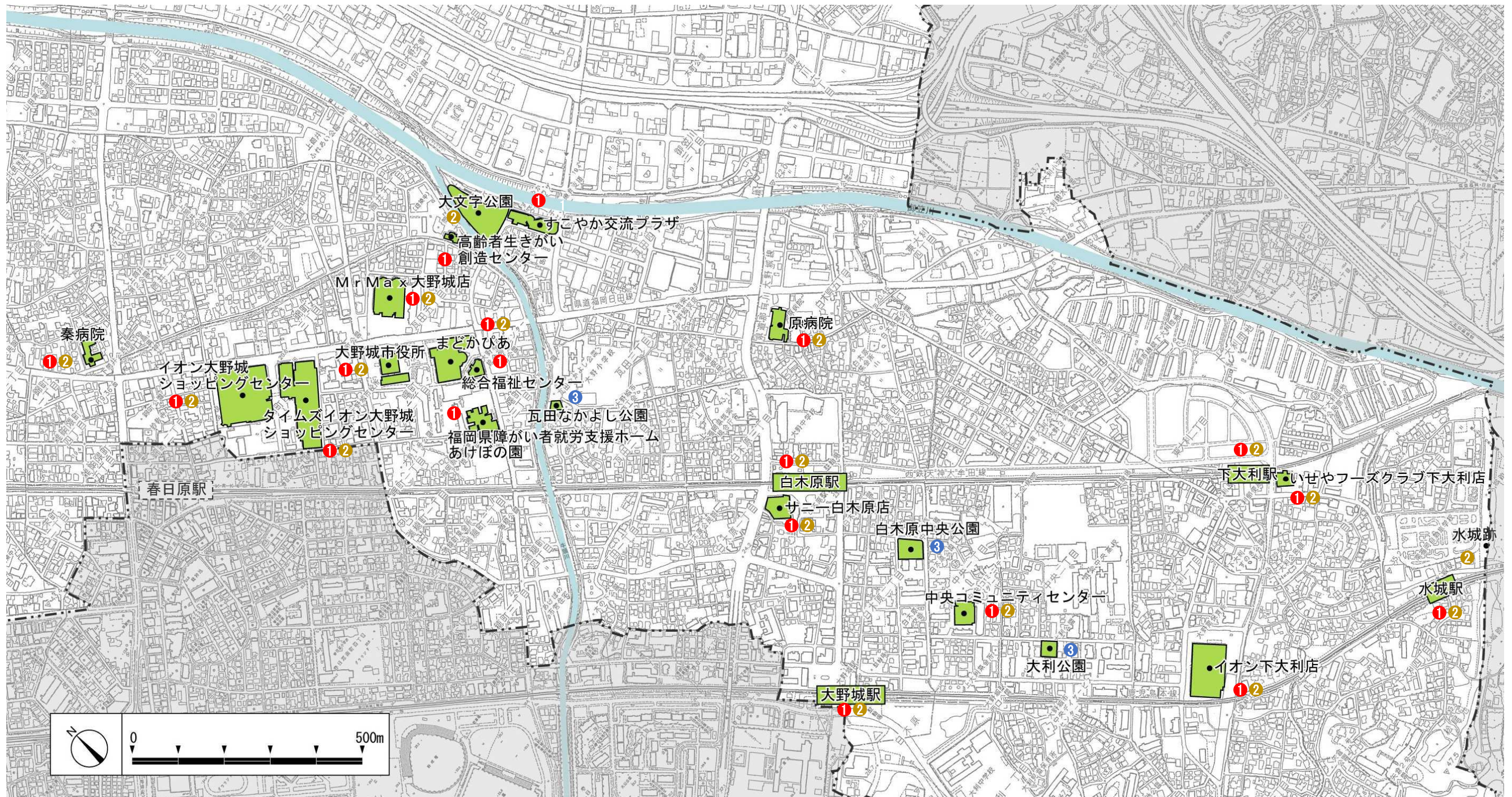
生活関連施設						
分類		No.	施設名	選定区分		
交通拠点		1	JR 大野城駅	①	②	
		2	JR 水城駅	①	②	
		3	西鉄白木原駅	①	②	
		4	西鉄下大利駅	①	②	
建築物	公共施設	5	大野城市役所	①	②	
		6	中央コミュニティセンター	①	②	
	文化施設	7	大野城まどかぴあ	①	②	
		福祉施設	8	総合福祉センター	①	
	9		高齢者生きがい創造センター	①		
	10		すこやか交流プラザ	①		
	11		福岡県障がい者就労支援ホーム あけぼの園	①		
	医療施設	12	秦病院	①	②	
		13	原病院	①	②	
	商業施設	14	イオン大野城ショッピングセンター	①	②	
		15	イオン下大利店	①	②	
		16	MrMax 大野城店	①	②	
		17	サニー白木原店	①	②	
		18	いせやフーズクラブ下大利店	①	②	
路外駐車場		19	タイムズイオン大野城ショッピングセンター	①	②	
公園		20	大文字公園		②	
		21	白木原中央公園			③
		22	大利公園			③
		23	瓦田なかよし公園			③
その他		24	水城跡		②	

注. 選定区分：①…高齢者、障がい者の方が日常生活・社会生活を行う上で重要な施設

②…不特定多数の利用が見込まれる施設

③…高齢者、障がい者等の移動を支える施設

生活関連施設



- ① …高齢者、障がい者の方が日常生活・社会生活を行う上で重要な施設
- ② …不特定多数の利用が見込まれる施設
- ③ …高齢者、障がい者等の移動を支える施設

3) 生活関連経路の設定

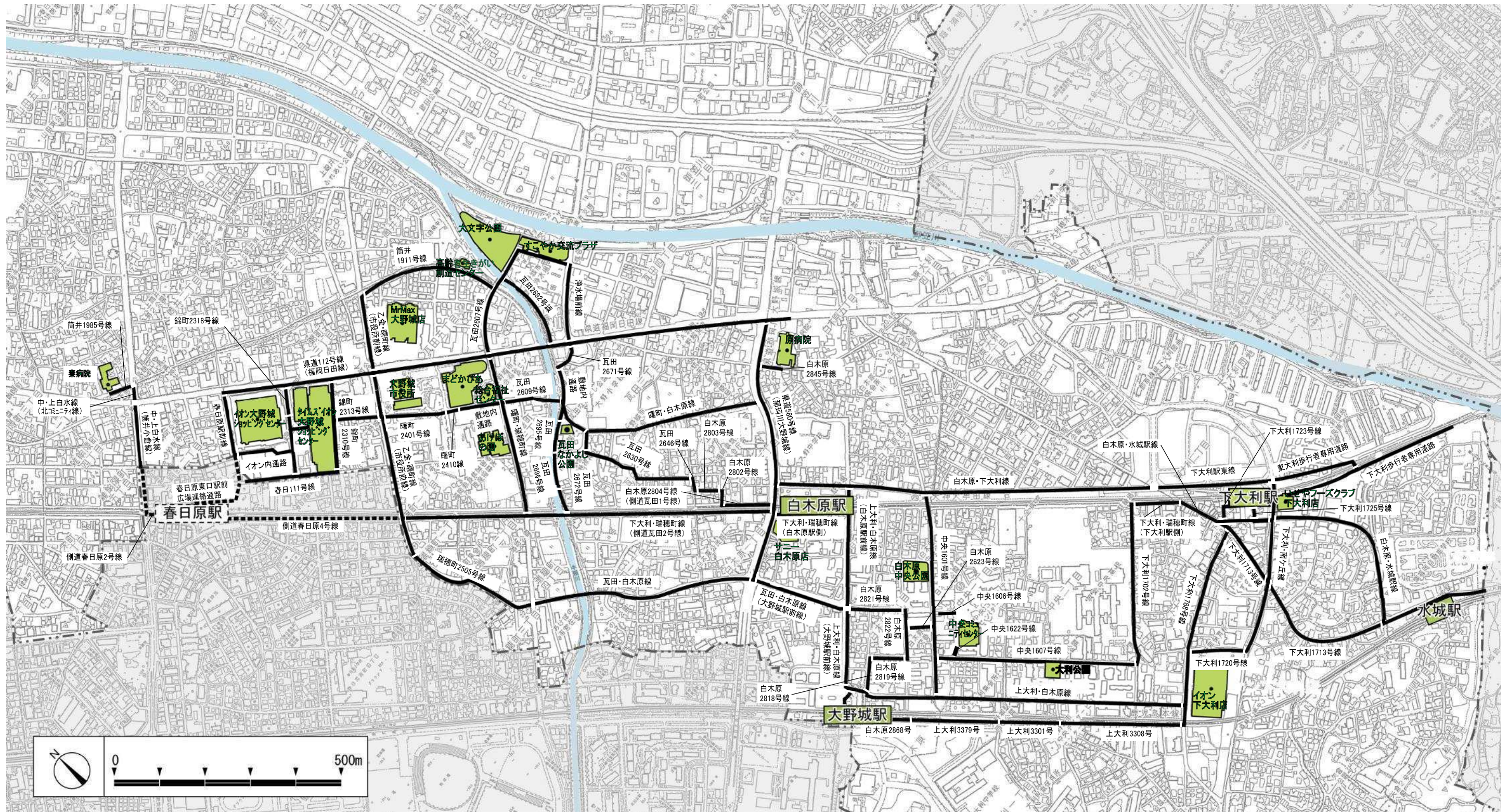
①生活関連施設の位置づけ

「生活関連経路」はバリアフリー新法において、生活関連施設相互間の経路と定義されています。

そのため、2) で位置づけた生活関連施設を踏まえ、交通拠点を含む生活関連施設相互間を結ぶ経路を「生活関連経路」として設定します。

②生活関連経路の設定

①の考え方を踏まえ、生活関連経路を以下のとおりに位置づけます。

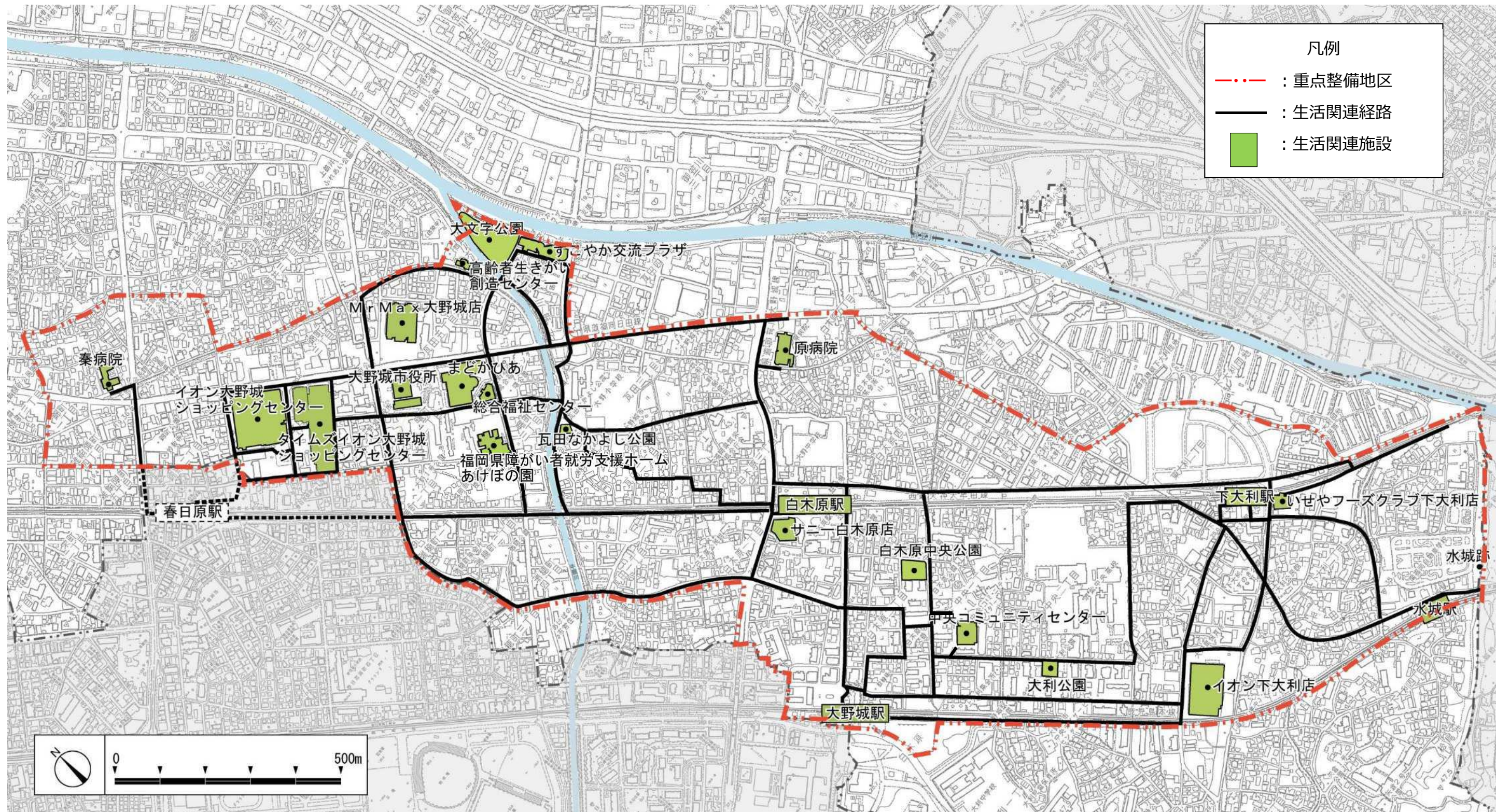


位置づけた生活関連経路

5-3. 重点整備地区の設定

重点整備地区の境界は、「可能な限り市町村の区域内的の町境・字境、道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって、明確に表示して定めるもの」とあります。

高齢者や障がい者等へのアンケート・ヒアリング調査の結果、設定した生活関連施設及び生活関連経路は、旧基本構想で定めていた重点整備地区内にあることが確認できました。このことから、本基本構想における重点整備地区については、旧基本構想と同じ区域を設定することとしました。



重点整備地区

5-4. 重点整備地区の課題

1) まちあるき点検結果概要

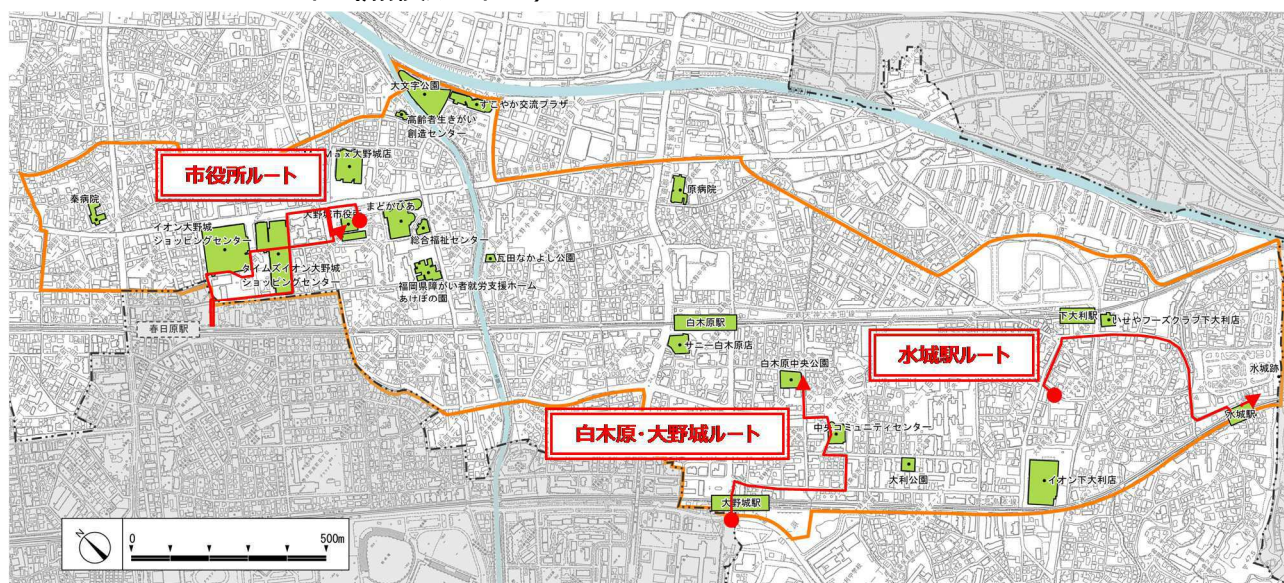
①点検目的

重点整備地区における経路（歩道など）、鉄道駅などの交通施設、主要な施設等について、高齢者や障がい者の方が具体的にどのような点を不便と感じるのかを把握すること。

②点検日時及び点検場所

日時：平成 28 年 6 月 11 日（土） 13:00～17:00

点検ルート：市役所ルート（点検ルート1）、大野城駅ルート（点検ルート2）、水城駅ルート（点検ルート3）



③参加者

高齢者、車いす使用者、視覚障がい者、聴覚障がい者、協議会委員等、計 61 人

<事前説明>



<点検状況>



<意見交換>



<点検結果発表>



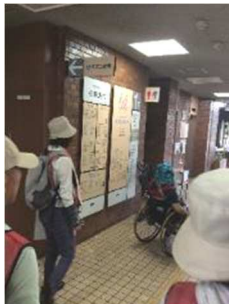
④点検結果

道路等、 移動経路	幅	○駐輪場前～イオン間は歩道がない又は狭く、自動車との接触の危険性がある。 ○車両の通行、人、自転車も多いにも関わらず、歩道が狭い。 ○歩道の幅が狭い。歩いている時、後ろから自転車が来て危ない。 ○水城駅前の道路に歩道が欲しい。点滅信号も欲しい。 ○道路標識が歩行空間の真ん中にあり、歩きづらい。 ○道路上に設置されたボールの間隔が狭い。 ○歩道がない箇所には白線だけでなくグリーンの着色があればよい。 ○歩行者と自転車のスペースが分かれていない。
	勾配・段差・ 平坦性	○勾配がきつい。 ○歩道と車道の段差が大きく、ベビーカーでは上がるのが難しい。 ○グレーチングと道路の段差が大きい。 ○道路が凹んでいる（水たまりがある）箇所がある。 ○歩道が狭いことに加え、アップダウンが多い。
	側溝・ グレーチング	○グレーチングの網目は細い方がよい。 ○側溝の蓋がガタガタしている。
	視覚障害者 誘導用ブロック	○市役所やバス停へ誘導されていない。 ○白木原中央公園へ誘導されていない。 ○一部を除いてブロックが設置されていない。 ○周囲とコントラストがあった方がよい。
	横断環境	○横断歩道（交差点部）の段差（勾配）がきつい。 ○横断歩道をまっすぐ渡るために、突起物や切込み等があれば安全に横断できる。 ○横断歩道がない。数が少ない。
	情報提供	○駅等から市役所までの表示案内板などが欲しい。 ○駅に障がい者にもわかる中央コミュニティセンターまでの案内があるとよい。
バス利用		○バス停の屋根が広いと雨が降っているときに助かる。 ○大野城駅東口におけるバスの乗降場所の位置をわかりやすくしてほしい。 ○バス停に点字案内板がないので視覚障がい者には利用しづらい。 ○視覚障害者誘導用ブロック上にベンチが置いてあるため、ぶつかる可能性がある。
鉄道利用（水城駅）		○スロープが狭いことに加え、直角に曲がっていて通りにくい。 ○スロープの勾配がきついことに加え、手すりがない。 ○エレベーターがなく、階段だけであるため、車いすでは利用できない。 ○ホームにいすをもっと設置してほしい。 ○車いすではトイレが利用できない。 ○トイレに緊急時のボタンが設置されていない。 ○駅の敷地と道路の間に段差がある。 ○筆談ボード(ホワイトボード)がない。
施設	スロープ	○傾斜がきつくて車いすでは上がりにくい。
	エレベーター	○エレベーターに身障者優先等の表示がない。
	トイレ	○シートが高すぎて使いにくい。 ○子供用のいすがトイレから遠くて不安である。 ○おむつ交換台の幅が狭いため、寝返りをうった時に落ちる恐れがあるとともに、荷物を置くスペースもない。 ○多目的トイレのスイッチ類がわかりにくい。
	情報提供	○音声案内又は点字表示が必要と感じる。 ○中央コミュニティセンターへの案内表示がない。 ○コミュニティセンターの入口からイベント室までの行き方がわからなかった。
	その他	○自動販売機の前にゴミ箱が置いてあり、車いす利用者には使いづらかった。
公園（白木原中央公園）		○公園の入り口にベンチを設置してほしい。 ○公園内に既存のベンチはあるが屋根がない。 ○トイレが設置されていない。 ○白木原中央公園の表示がない。
駐車場		○料金精算機の表示が車いすから見えにくい。 ○自動車に歩行者の接近を知らせるため、歩行者に反応するパトライト(回転灯)が欲しい。 ○一般車が駐車しないように車いす用駐車場にコーンが置いてあるが、利用する際に不便。
マナー等		○車いす用駐車場に一般車が駐車している。 ○視覚障害者誘導用ブロック上に自転車が駐輪してあるので危ない。 ○自転車横を通る時にベルを鳴らさないで怖い。

■点検ルート1（市役所ルート）

点検ルート

点検箇所	現場状況等	指摘事項
大野城市役所 バス停		・バス停に点字案内板がないので視覚障がい者には利用しづらい
県道 112 号		・歩道の幅が狭い。歩いている時、後ろから自転車が来て危ない ・自転車が横を通る時にベルを鳴らさないのが怖い ・横断歩道をまっすぐ渡るために、突起物や切込み等があれば安全に横断できる ・傾斜がひどい ・看板の位置が高い
錦町 2313 号		・一人で歩く時には視覚障害者誘導用ブロックがある大通りを通る方が安全 ・歩道の幅が狭い ・横断歩道に入る際、出る際の段差(勾配)がきつい ・信号が欲しい

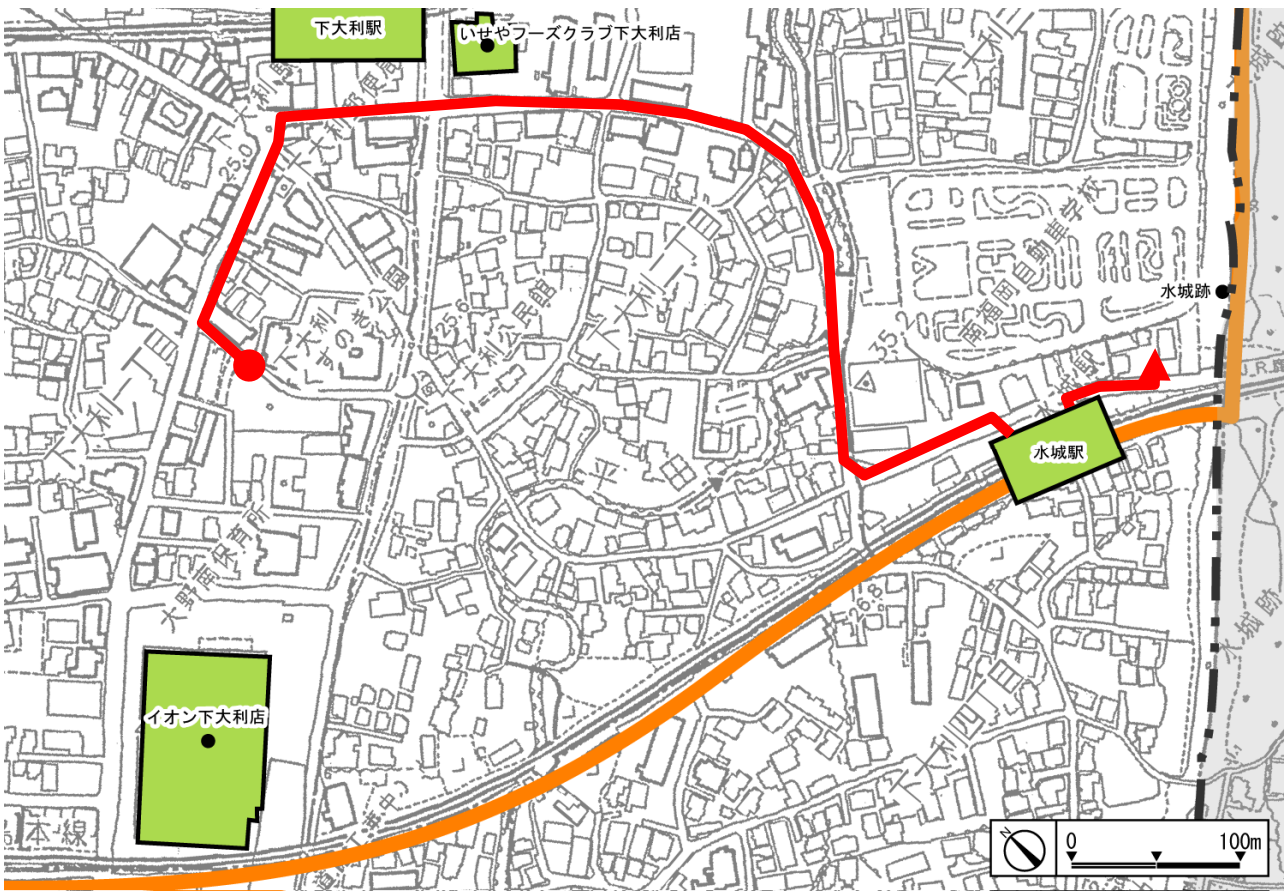
点検箇所	現場状況等	指摘事項
タイムズ イオン大野城 ショッピングセンタ ー		・スロープの勾配がきつい ・歩行者に反応するパトライト(回転灯)が欲しい ・車いす用駐車場に一般車が駐車している ・一般車が駐車しないように車いす用駐車場にコーンが置いてあるが、利用する際に不便 ・コーンが通行の妨げになっている ・イオンに向かって右下がりになっている。自転車とのすれ違いが怖い
イオン大野城 ショッピングセンタ ー 周辺		・歩道と車道との段差（勾配）がきつい
春日原駅前線		・設置されたポールの間隔が若干狭い ・ベビーカーが上がるのが難しい(歩道と車道の段差) ・イオンに向かって左下がりの勾配になっている ・視覚障害者誘導用ブロックの上に自転車が乗っていて危ない
春日原市道 111 号線		・側溝が破損していて危険 ・側溝蓋の穴に注意が必要 ・段差がきつい
錦町 2310 号		・歩道の幅が狭い ・木の根部分がボコボコしてて歩きにくい ・街灯が少ない
大野城市役所		・イラスト付きの点字板があると良い

■点検ルート2（大野城駅ルート）

点検ルート		
点検箇所	現場状況等	指摘事項
料金精算機		・料金精算機の表示が車いすから見えにくい ・料金精算機の屋根が短いので雨が降る際に困る ・コイン入れの文字が小さい
大野城駅西口周辺		・視覚障害者誘導用ブロックは周囲とコントラストがあった方がよい ・道路がへこんでいる（水たまりがたまっている）箇所がある ・料金精算所周辺が暗いため照明や防犯カメラが必要
大野城駅構内		・エレベーターの優先表示がない ・切符売り場の窓口は子供用の踏み台を設けてほしい ・点字の料金表が1か所だけであるため増やしてほしい ・赤ちゃんのスペースがないため、身障者用のトイレを利用することが多い ・駅から中央コミュニティセンターまでの案内があると良い

点検箇所	現場状況等	指摘事項
大野城駅東口周辺		・段差がある ・視覚障害者誘導用ブロックが多くて道路がガタガタする ・バス停の屋根が広いと雨が降っている時に良い ・バスの乗降場所の位置をわかりやすくしてほしい
上大利・白木原線		・グレーチングの溝はなるべく細い方がよい ・白線だけでなくグリーンの着色があればよい ・歩道が狭い（105cm） ・アップダウンが多い ・歩道がない箇所がある ・側溝にタイヤが引っ掛かる ・電柱が通行の妨げになる ・歩道がないという情報が欲しい ・歩道がガタガタする
中央コミュニティセンター敷地内通路		・段差がある ・中央コミュニティセンターの案内表示がない ・勾配がきつい(15%) ・樹木が伸びてサインが見えにくい ・通路に自転車をとめてある ・通路の幅が狭い ・物が置いてある
中央コミュニティセンター内		・中央コミュニティセンターの看板表示位置が高い ・子供用椅子がトイレから遠い ・ベビーベッドが狭い、荷物を置くスペースもない ・自動販売機のごみの入れ方が車いすだと利用しづらい ・多目的トイレのスイッチ類が分かりにくい ・入口からイベント会場が分かりにくい ・棚の上のパンフレットや資料が見えない ・ロビーに色々あり受付が分かりにくい ・エレベーターの位置が分かりにくい
中央コミュニティセンター出入口		・出入口の看板が色が暗くて分かりにくい ・横断歩道がない ・勾配がきつい(6%) ・グレーチングの段差が大きい ・駐車場との段差は色を変えるなどして目立たせると良い
白木原中央公園内		・ベンチはあるが屋根がない ・トイレを設置して欲しい ・白木原中央公園の表示がない ・公園の入り口が視覚障害者誘導用ブロックではわからない

■点検ルート3（水城駅ルート）

点検ルート		
		
点検箇所	現場状況等	指摘事項
下大利 1718 号線		・グレーチングと道路の段差大きい ・傾斜板が妨げになる ・側溝の穴があって歩きにくい ・側溝の蓋のガタツキがある ・緑のゾーンは歩きやすい ・路側帯が狭い感じがする ・一部を除いて視覚障害者誘導用ブロックが設置されていなかった ・縁石とアスファルト部の間に隙間がある ・車用スロープがあると良い ・勾配がきつい ・スロープの勾配
市道 白木原水城駅線		・グレーチングの穴が大きい ・車用スロープがあると良い ・道路標識の柱が歩行者スペースの真ん中にあり、歩きにくい ・グレーチングの隙間が 5cm、3cm ・側溝の蓋がない ・自転車専用の道が欲しい ・段差が 3cm

点検箇所	現場状況等	指摘事項
市道 白木原水城駅線		・勾配がきつい ・側溝の蓋のガタツキがある ・側溝の蓋の段差がある ・路肩が凸凹している ・店舗ののぼりが道路にはみ出している ・排水溝のキャップがない(2箇所) ・車道と側溝の段差 3cm 以上 ・道路にひび割れがある ・路側帯が連続していない ・電柱が通行の妨げになる ・グレーチングと道路の段差が大きい ・ガードレールがない ・街灯が少ない
市道 白木原水城駅線		・街灯が老朽化している ・横断歩道がない ・標識が老朽化している ・車用スロープがあると良い ・道路にひび割れがある
市道 白木原水城駅線		・車道と側溝の段差 ・見通しが悪い ・人感センサーの照明灯があると良い ・道路が狭い ・歩道が狭い
水城駅構内		・駅スロープが狭く直角に曲がっていて通りにくい ・筆談ボードがない(ホワイトボード) ・トイレに緊急ベルが設置されていない ・椅子がもっとほしい ・エレベーターがなく、階段のため車いすが使えない ・トイレは車いすが使えない ・スロープの幅が狭く勾配もきつい ・敷地内縁石の段差あり ・駅や道路からのアプローチで勾配がきつい

2) 重点整備地区の課題

まちあるき点検での指摘や現地確認等によって、重点整備地区におけるバリアフリーに関する問題及び課題について整理しました。

①公共交通機関の問題点・課題

＜鉄道＞

- ◆西鉄天神大牟田線の下大利駅、白木原駅は、現在、福岡県が主体となった西鉄天神大牟田線（春日原～下大利）連続立体交差事業が進められており、駅舎等についてはバリアフリー基準への適合が求められています。
- ◆また、JR 鹿児島本線に位置している大野城駅は、旧基本構想に基づいて、出入り口にエレベーターを設置したことで、一定程度のバリアフリー環境は整っているといえますが、水城駅については、以下の問題点・課題があり、車いす利用者をはじめとした障がい者等の利用が困難な状況にあるため、バリアフリー対応が求められています。
 - ・駅構内において、上り方面のホームへの移動に際し、エレベーターが未設置で階段しかありません。
 - ・トイレや発券機等の駅の設備は誰もが利用しやすいものとなっていません。
 - ・誘導案内設備も不足しています。
 - ＊誘導案内設備の不足については、大野城駅においても一部意見が挙がっています。
 - ・車両とホーム間の隙間の存在や線路への転倒の可能性等、誰もが安全に利用できるホームとなっていない状況です。
 - ・なお、駅の入り口についても、道路と駅入り口における段差の存在、スロープの幅や勾配といった問題があります。

＜バス＞

- ◆低床バス、ノンステップバス等今後も誰もが利用しやすいバス車両の導入を進めていくことが求められます。
- ◆また、バス停は、バスの乗降位置の案内や時刻表の点字案内等、誰もが利用しやすいよう誘導案内設備の設置や、バス停における屋根の設置が求められています。
- ◆なお、バス停への停車の際、バス停と車両の隙間が大きくなっている状況もあり、多様な利用者への配慮が求められます。

②道路の問題点・課題

＜歩道の設置状況＞

- ◆県道 112 号（福岡日田線）、県道 580 号（那珂川大野城線）といった幹線道路には、歩車分離による歩道が設置されています。
- ◆一方、下大利駅と水城駅を結ぶ白木原・水城駅線等は、自動車交通量が多いにも関わらず、歩道が未設置の状況にあることから、路肩へのグリーンベルトの設置も含めて、誰もが安全・安心に通行できる環境の整備が求められます。
- ◆なお、可能な限り自転車と歩行者の分離も求められています。

＜幅員＞

- ◆歩道が設置されていても、幅員が 2.0m 以上確保されている経路は一部であることに加え、電柱等の道路占有物により、歩道幅が有効に活用できない箇所も存在していることから、幅員を確保する取り組みを今後も進めていくことが求められています。

＜勾配・段差・平坦性＞

- ◆歩道と車道の段差、交差点擦りつけ部の急勾配、マウントアップ型の歩道など、円滑な移動の障害になっている部分がみられることから、これらの改善が求められます。

＜側溝・グレーチング＞

- ◆側溝に大きな穴があるコンクリート蓋や網目が粗いグレーチングによって、車いすの車輪や白杖が挟まりやすくなっています。特に、視覚障がい者の白杖は折れやすく、グレーチングの目などに挟まって折れてしまうと移動ができなくなる恐れがあることから、これらの改善が求められます。

＜視覚障害者誘導用ブロック＞

- ◆経路の中には視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない箇所があります。
- ◆また、視覚障害者誘導用ブロックが設置されている箇所でも、舗装用タイルと同系色で区別がつかにくい箇所や、施設へ適切に誘導されていない箇所も存在していることから、視覚障がい者に配慮したブロックの設置、改良が求められます。

＜情報提供＞

- ◆目的施設までの案内表示がない等、情報提供が不足している状況にあることから、サインの設置等、情報提供の充実が求められます。

③都市公園の問題点・課題

＜トイレ＞

- ◆来訪者等が自由に利用できるよう、車いすが回転できるスペースの確保、オストメイト対応やベビー用おむつ交換台を兼ね備えた多目的トイレの設置が求められています。

＜ベンチ＞

- ◆公園には地区内を移動する方が休憩できるベンチの設置が求められています。
- ◆また、既にベンチが設置されている場合でも、屋根がない、老朽化したベンチもみられることから、これらの改善も必要となります。

＜情報提供＞

- ◆公園の名称がわからない等、案内表示が不足している状況にあることから、サインの設置等、情報提供の充実が求められます。

④建築物の問題点・課題

＜道路から施設入口までの経路＞

- ◆施設入り口までが急勾配である施設や自動扉となっていない施設、道路から施設へ誘導する部分に視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない施設がある等、施設入り口までの円滑な移動が求められています。

＜屋内の経路＞

- ◆上下移動が階段のみ、施設内の急勾配箇所の存在、視覚障害者誘導用ブロックの規格不適合等、施設入り口までの経路と同様に、屋内においても円滑な移動が求められています。

＜トイレ＞

- ◆来訪者等が自由に利用できるよう、車いすが回転できるスペースの確保、オストメイト対応やベビー用おむつ交換台を兼ね備えた多目的トイレの設置が望まれています。
- ◆ただし、おむつ交換台の幅がせまいものや使い方が煩雑なものが存在する等、利用者の利便性への配慮も求められています。

＜情報提供＞

- ◆エレベーターへの案内表示がない等、案内誘導が不足している状況にあることから、サインの設置等、情報提供の充実が求められます。

⑤路外駐車場の問題点・課題

- ◆路外駐車場には、地区計画で設定された歩行者用通路が設定されていることから、この通路を円滑に利用できるよう適切な誘導が求められます。

⑥交通安全施設の問題点・課題

- ◆幹線道路以外の経路に横断歩道、信号機が少ないことから、横断歩道、信号機の設置が求められています。
- ◆また、横断歩道、信号機が設置されている箇所においては、視覚障がい者の道路横断を支援するエスコートゾーン、音響信号機の設置について検討する必要があります。

⑦利用マナーの問題点・課題

- ◆車いす用駐車場における一般車の駐車、視覚障害者誘導用ブロック上に駐輪している自転車の存在等、利用マナーの改善が求められます。

5-5. バリアフリーまちづくりに向けた事業

ここでは、重点整備地区において確認された問題点・課題を踏まえ、これらの解消に向けた事業を位置づけます。その際には、事業者が作成する特定事業計画により、具体的な実施内容などを定めて、着実に実施していく「特定事業」と、各事業者等が実施に努めていく「その他事業」とに分けた上で位置づけます。

なお、ここに示されていない事業であっても、重点整備地区の移動等の円滑化を図るために必要な事業については、「事業の基本方針」を踏まえ、バリアフリー化を推進します。

1) 公共交通のバリアフリー

① 鉄道駅のバリアフリー

＜事業の位置づけ＞

鉄道駅における事業は、「公共交通特定事業」として位置づけます。



＜事業の基本方針＞

鉄道駅は地区内外における主要な移動拠点であるため、今後の高齢社会への対応に備えて、利用しやすい拠点を目指します。バリアフリー新法では駅のバリアフリー化について、バリアフリー化をしなければならない駅を、従来の1日あたり乗降客数5,000人以上の駅から3,000人以上の駅に引き下げていることから、JR水城駅を新たに事業対象駅とします。

まず、西鉄天神大牟田線に位置している白木原駅及び下大利駅は、連続立体交差事業に伴い、駅舎等も新設されるため、本基本構想で求めるバリアフリー化の水準を確保します。

また、JR鹿児島本線の大野城駅及び水城駅については、交通事業者と調整を図りながら、積極的な整備を推進します。

■ 事業の実施方針

- 駅の入り口から改札口を経てプラットフォームなどへ通ずる経路については、全ての人が可能な限り単独で移動できるよう、バリアフリー化された経路(移動等円滑化された経路)を1ルート以上確保するよう努めます。
- ホームからの転落や列車との接触を防ぐため、内方線付き点状ブロックの設置等による転落防止措置に努めます。
- トイレや券売機等は、全ての人が利用しやすいものとし、トイレについては、多目的トイレの整備に努めます。

＜バリアフリー事業内容＞

鉄道駅については、以下の事業を「公共交通特定事業」として位置づけ整備を進めます。

○JR 大野城駅

- ・橋上駅であることから電車の運行状況の案内を、広場に表示することを検討します。
- ・ホームにおいて視覚障がい者が安全に移動できるように内方線付き点状ブロックを整備します。



○JR 水城駅

- ・駅周辺整備を含め、まちづくりと一体の中でバリアフリー化への対応を検討協議していきます。



○西鉄白木原駅

- ・連続立体交差事業において基準に則った駅舎を整備します。

○西鉄下大利駅

- ・連続立体交差事業において基準に則った駅舎を整備します。

②バスのバリアフリー

＜事業の位置づけ＞

バスにおける事業は、「公共交通特定事業」として位置づけます。



＜事業の基本方針＞

鉄道とともに本市の主要な移動手段であるバスについては、高齢者や障がい者等が利用しやすい車両の導入を進めるとともに、安全で快適なバス待ち空間の構築に努めます。

■事業の実施方針

（交通事業者が行う事業）

- バリアフリーに対応したバス車両の導入に努めます。

（道路管理者等が行う事業）

- 高齢者、障がい者等全ての人が円滑に乗り降りできるよう、バスが停車しやすいバス停の設置に努めます。
- 高齢者、障がい者等全ての人が利用しやすいバス停留所に向けて、空間が確保できる場合、防風及び雨天を考慮した上屋の設置について検討します。
- また、利用者が多いバス停の案内板には、点字による表示を併せて行うことに努めます。
- 交通事業者から新規のバス停の設置申請があった場合は、バリアフリーに配慮したバス停とするよう協議します。

＜バリアフリー事業内容＞

バスについては、以下の事業を「公共交通特定事業」として位置づけ整備を進めます。

（交通事業者が行う事業）

事業箇所	課題	実施事業	事業期間		
			短期	中期	長期
バス車両	ノンステップバスの導入割合が低い	車両更新時におけるノンステップバス、低床バスの導入検討		○	

（道路管理者等が行う事業）

事業箇所	課題	実施事業	事業期間		
			短期	中期	長期
バス停	バス停の利便性の向上	高齢者や障がい者等が利用しやすいバス待ち空間構築に関する検討			○

2) 道路等のバリアフリー

＜事業の位置づけ＞

今後、街路事業として整備する路線については、「道路特定事業」とし、それ以外の路線については「道路その他事業」として位置づけを行います。



＜事業の基本方針＞

生活関連経路は、全ての人が円滑に移動できるよう、経路上の段差や隙間の改善、電柱等の道路占有物の設置位置の再検討を図るとともに、既に整備されている施設についても、その機能が維持できるよう配慮します。また、夜間の移動についても、不自由がないように配慮します。経路と経路の接続又は経路と生活関連施設との接続を行うことにより、連続的なバリアフリー環境の整備に努めます。

■事業の実施方針

「道路特定事業」

- 街路事業として新規に整備する道路のうち、生活関連経路に指定したものについては、バリアフリーの基準を満たした道路整備とします。

「道路その他事業」

- 生活関連経路に指定された道路においては、車いす使用者のすれ違いを考慮した幅員が確保された歩道を連続的に整備するよう努めます。なお、一定の区間において歩道幅員が広く確保されている区間については、引き続き歩行者と自転車の整列通行に努めます。
- 用地の制約により、歩道の確保が難しい経路については、グリーンベルトの設置による歩行空間の確保に努めます。
- 歩道の構造は、勾配・段差を改善し、平坦性の確保等に努めます。
- 排水施設の蓋は、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設備に努めます。
- 視覚障害者誘導用ブロックは、生活関連施設との接続の確保に努めます。なお、既存の視覚障害者誘導用ブロックは輝度の維持を図ります。
- 道路の性格に応じて、道路照明灯、防犯灯の整備を検討します。
- 駅周辺や歩行者が多い歩道については、必要に応じて電線の地中化について検討します。

＜バリアフリー事業内容＞

道路等については、以下の事業を「道路特定事業」又は「道路その他事業」として位置づけ整備を進めます。

「道路特定事業」

道路名	距離	事業方針	事業期間		
			短期	中期	長期
下大利・瑞穂町線 (下大利駅側)	110	※連立関係街路事業の中で整備。		○	
下大利 1725 号線 (下大利駅西線)	30	※連立関係街路事業の中で整備。 駅からタクシー乗り場まで連続して屋根を設置すること検討する。		○	
下大利駅東線	300	※連立関係街路事業の中で整備。		○	
白木原・下大利線 (西側歩道)	810	※連立関係街路事業の中で整備。		○	
下大利・瑞穂町線 (側道瓦田 2 号線)	820	※連立関係街路事業の中で整備。 電柱の移設についても検討 (NTT 西日本)		○	
白木原 2804 号線 (側道瓦田 1 号線)	120	※連立関係街路事業の中で整備。		○	
春日原駅前線	150	※連立関係街路事業の中で整備。		○	
下大利歩行者専用道路	410	※連立関係街路事業の中で整備。		○	
東大利歩行者専用道路	190	※連立関係街路事業の中で整備。		○	
側道春日原 2 号線	50	※西鉄春日原駅周辺整備事業の中で整備。		○	
春日原東口駅前広場 連絡通路	40	※西鉄春日原駅周辺整備事業の中で整備。		○	
側道春日原 4 号線	450	※西鉄春日原駅周辺整備事業の中で整備。		○	

「道路その他事業」

道路名	距離 (m)	課題	事業方針	事業期間		
				短期	中期	長期
白木原 2868 号線、上大利 3379・3301・3308 号線	720	側溝蓋やグレーチングの目が荒い	細目に取り替える。	○		
下大利 1788 号線 (北側)	440	歩道が一部しかない	バスルート変更の後、設置を検討する。		○	
		歩道の凸凹(マウントアップ)	バスルート変更の後、歩道をセミフラット化する。		○	
		側溝の穴が大きい	側溝の床版化。	○		
		歩行空間が狭い箇所に電柱(NTT 西日本) 3 柱	道路改良等に併せて、電柱の移設を検討する。		○	
下大利・南ヶ丘線 (南側)	370	視覚障害者誘導用ブロックの輝度が低い	色の改善を行う。	○		
		視覚障害者誘導用ブロックが未接続(いせや)	接続する。	○		
上大利・白木原線 (東側)	200	歩道なし	グリーンベルトを設置する。		○	
		歩道の凸凹(マウントアップ)	みなし歩道の検討。		○	
		グレーチングの目が荒い	細目に取り替える。	○		
上大利・白木原線 (新規追加部分・東側)	530	歩道が一部しかない	フラットの箇所はグリーンベルトを設置する。		○	
		歩道の凸凹(マウントアップ)	歩道側を下げてセミフラット化する。		○	
		グレーチングの目が荒い	細目に取り替える。	○		
上大利・白木原線 (大野城駅前線 北側歩道)	170	歩道まきこみ部の縁石の段差	縁石をフラットタイプに変更する。	○		
		視覚障害者誘導用ブロックの輝度が低い	色の改善を行う。	○		
白木原 2818 号線	70	歩道が一部しかない	水路を蓋掛けし、グリーンベルトを設置する。		○	
		グレーチングの目が荒い	細目に取り替える。	○		
白木原 2819 号線	75	グレーチングの目が荒い	細目に取り替える。	○		
白木原 2821 号線	115	グレーチングの目が荒い	細目に取り替える。	○		

道路名	距離 (m)	課題	事業方針	事業期間		
				短期	中期	長期
白木原 2822 号線	100	歩道なし	水路を蓋掛けし、グリーンベルトを設置する。 (H29 道路改良予定のため水路の床版化を見据えた改良を行う。)		○	
白木原 2823 号線	55	グレーチングの目が荒い	細目に取り替える。	○		
中央 1607 号線	435	歩道幅員が狭い	車止めを外し、歩道幅員を拡幅する。		○	
		視覚障害者誘導用ブロックが未設置	1601 号交差点～1622 号線交差点まで設置する。	○		
中央 1622 号線	15	視覚障害者誘導用ブロックが未設置	1601 号交差点～中央コミまで設置する。	○		
下大利 1702 号線	350	歩道が一部しかない	東側歩道未設置部分にグリーンベルトを設置する。	○		
		グレーチングの目が荒い	細目に取り替える。	○		
下大利 1713 号線	470	歩道が一部しかない	4m 以上の幅員が確保できる、郵便局～老松神社前にグリーンベルトを設置する。	○		
		歩道が一部しかない	水路の床版化。	○		
白木原・水城駅線	440	歩道なし	街路整備を検討する。			○
		歩行空間が狭い箇所に電柱（九州電力 1 柱、NTT 西日本 1 柱）	道路改良等に併せて、電柱の移設を検討する。		○	
白木原・水城駅線 (新規追加部分) (東側)	410	歩道が一部しかない	街路整備を検討する。			○
		歩道が一部しかない	側溝を床版化し、グリーンベルトを設置する。	○		
		歩道の凸凹(マウントアップ)	舗装を改良する。	○		
下大利 1723 号線	80	歩道なし	外側線を引いて、グリーンベルトを設置する。	○		
		歩道なし	水路の床版化。	○		
		グレーチングの目が荒い	細目に取り替える。	○		
上大利・白木原線 (白木原駅前線) (北側)	260	歩道まきこみ部の縁石の段差	縁石をフラットタイプに変更する。	○		
		視覚障害者誘導用ブロックの輝度が低い	色の改善を行う。	○		
中央 1601 号線	420	※特になし				

道路名	距離 (m)	課題	事業方針	事業期間		
				短期	中期	長期
中央 1606 号線	50	歩道なし	グリーンベルトを設置する。 (隅切りの確保も長期的に検討。)	○		
瓦田・白木原線 (東側歩道)	465	橋梁部の歩道の凸凹(マウントアップ)	擦り付け部を改良する。		○	
		視覚障害者誘導用ブロック が一部未設置	設置する。		○	
		視覚障害者誘導用ブロック の輝度が低い	色の改善を行う。	○		
瑞穂町 2505 号線	260	視覚障害者誘導用ブロック が一部未設置	瑞穂町三丁目交差点～瑞穂町 2508 号線交差点まで設置する。	○		
		視覚障害者誘導用ブロック の輝度が低い	色の改善を行う。	○		
		グレーチングの目が荒い	細目に取り替える。	○		
乙金・曙町線	410	歩道が一部未設置	踏切市役所側～瑞穂町線 2505 号 交差点まで連立側道の街路事業の 中で検討する。		○	
		側溝の穴が大きい	側溝の床版化。	○		
		視覚障害者誘導用ブロック が一部のみ設置	歩道の設置に併せて検討する。		○	
白木原 2802・2803 号線	80	歩道なし	側溝を床版化し、グリーンベルトを設 置する。	○		
		歩道なし	側溝の床版化。	○		
		グレーチングの目が荒い	細目に取り替える。	○		
瓦田 2646・2630 号 線	290	歩道なし	側溝を床版化し、グリーンベルトを設 置する。	○		
		歩道なし	側溝の床版化。	○		
		グレーチングの目が荒い	細目に取り替える。	○		
曙町・白木原線 (新規追加部分含む)	430	※特になし				
瓦田 2609 号線	100	歩道なし	外側線を引いて、グリーンベルトを設 置する。	○		

道路名	距離 (m)	課題	事業方針	事業期間		
				短期	中期	長期
曙町・瑞穂町線	350	歩道の凸凹(マウントアップ)	車道部分を嵩上げし、歩道のフラット化を検討する。		○	
		視覚障害者誘導用ブロックが未誘導(まどかぴあ、総合福祉センター)	接続する。	○		
瓦田 2607 号線(北側歩道)	350	石ヶ町橋部分の歩道の凸凹(マウントアップ)	マウントアップを解消する。		○	
		視覚障害者誘導用ブロックの輝度が低い	色の改善を行う。	○		
		視覚障害者誘導用ブロックが未誘導(すこやか交流プラザ)	接続する。	○		
浄水場前線	170	浄水場前線と瓦田 2607 号線の交差部分の歩道勾配が基準以上	勾配の改善を行う。		○	
筒井 1911 号線	320	歩道が一部未設置	いきがいセンター～瓦田 2607 号線まで整備する。		○	
		視覚障害者誘導用ブロックが未設置	いきがいセンター～瓦田 2607 号線まで設置する。		○	
		視覚障害者誘導用ブロックが未誘導(高齢者生きがい創造センター)	接続する。		○	
		グレーチングの目が荒い	細目に取り替える。	○		
乙金・曙町線 (市役所前線)(南側)	170	歩道の凸凹(マウントアップ)	車道部分を嵩上げし、歩道のフラット化を検討する。			○
		視覚障害者誘導用ブロックの輝度が低い	色の改善を行う。	○		
錦町 2310 号線・イオン敷地内歩道	200	歩道が木の根で盛り上がっている	改善について検討する。			○
錦町 2313 号線	100	※特になし				
曙町 2401・2410 号線	250	歩道なし	外側線を引いて、グリーンベルトを設置する。	○		
		グレーチングの目が荒い	細目に取り替える。	○		
中・上白水線 (北コミュニティ線)	40	視覚障害者誘導用ブロックの輝度が低い	色の改善を行う。	○		
		グレーチングの目が荒い	細目に取り替える。	○		

道路名	距離 (m)	課題	事業方針	事業期間		
				短期	中期	長期
筒井 1985 号線	50	歩道幅員が狭い	移動式ガードレールを移動させ、歩道を拡幅する。		○	
		歩道の凸凹(マウントアップ)	歩道を下げるか、車道を上げることにより、歩道をセミフラット化する。		○	
		視覚障害者誘導用ブロックが未設置	設置する。	○		
		視覚障害者誘導用ブロックが未誘導(秦病院)	接続する。	○		
瓦田・白木原線(大野城駅前線)	210	歩道まきこみ部の縁石の段差	縁石をフラットタイプに変更する。	○		
		視覚障害者誘導用ブロックの輝度が低い	色の改善を行う。	○		
		グレーチングの目が荒い	細目に取り替える。	○		
白木原 2845 号線	50	歩道なし	側溝を床版化し、グリーンベルトを設置する。		○	
中・上白水線 (筒井小倉線)	130	グレーチングの目が荒い	細目に取り替える。	○		
大野城駅東西線	60	エレベーターに優先表示がない	表示をする。	○		
瓦田 2692 号線	180	※特になし				
下大利 1720 号線	130	視覚障害者誘導用ブロック未誘導(イオン下大利)	接続する。	○		
錦町 2318 号線	60	縦断勾配が基準以上	勾配の改善を検討する。			○
瓦田 2672 号線	40	歩道が未設置	外側線を引いて、グリーンベルトを設置する。	○		
瓦田 2695 号線	75	※特になし				
瓦田 2696 号線	75	※特になし				
下大利・瑞穂町線 (白木原駅側)	160	視覚障害者誘導用ブロック未誘導(サニー白木原店)	接続する。	○		

道路名	距離 (m)	課題	事業方針	事業期間		
				短期	中期	長期
県道 580 号線 (那珂川大野城線)	590	横断勾配の改良の必要性 (白木原駅東側)	沿道の建築物の建て替えがある際は、横断勾配の改善について検討を行う。			○
		視覚障害者誘導用ブロックの輝度が低い	色の改善を行う。	○		
		視覚障害者誘導用ブロック未誘導(サニー白木原店)	接続する。	○		
県道 112 号線 (福岡日田線)	1250	歩道幅員が狭い	道路改良がある際は、白木原交差点の隅切りにある電柱の移設を検討する。			○
			道路改良がある際は、幅員の確保について検討する。			○
		横断勾配の改良の必要性 (白木原交差点～原病院)	道路改良がある際は、勾配の改良について検討する。			○
		視覚障害者誘導用ブロックの設置(白木原交差点～原病院)	道路改良がある際は、設置について検討する。			○
		視覚障害者誘導用ブロックの輝度が低い	色の改善を行う。	○		
		視覚障害者誘導用ブロック未誘導(Mr.MAX、まどかぴあ、市役所)	接続する。	○		
春日 111 号線	210	歩行空間が狭い箇所に電柱 (九州電力)	道路改良(側溝改良)が予定されていることから、改修にあわせ電柱の移設を検討する。			○
		歩道なし	道路改良(側溝改良)が予定されていることから、改修にあわせ側溝を床版化し、グリーンベルトを設置する。		○	
筒井小倉線	100	※西鉄春日原駅周辺整備事業の中で整備について検討する。				
イオン内通路	370	横断勾配の改善の必要性	大規模改装を行う際に、改修を検討する。			○

3) 都市公園のバリアフリー

＜事業の位置づけ＞

重点整備地区内にある公園におけるバリアフリー化のための事業については、「都市公園特定事業」として位置づけます。また、地区内の移動支援に関する機能強化については、公園にとって補完的な役割であることから「都市公園その他事業」として位置づけします。



＜重点整備地区内にある公園における事業の基本方針＞

移動等円滑化基準、福岡県福祉のまちづくり条例及び本市のやさしさをもった街づくり要綱に沿った整備を行うとともに、地区内の移動を支援する役割を考慮した、利用環境の向上に努めます。

■事業の実施方針

「都市公園特定事業」

- 利用者が多い公園については、既存トイレのオストメイト対応に努めます。
- 公園内を円滑に移動できるよう園路の整備に努めます。
- 高齢者、障がい者が円滑に休憩できるよう、公園内のベンチ改修に努めます。
- 利用者が迷うことなく利用できるよう、点字案内板や見やすいサインの設置に努めます。

「都市公園その他事業」

- 地区内を移動する高齢者、障がい者等の移動支援のために、公園に高齢者、障がい者等が円滑に利用できるトイレを設置することについて検討します。
- 同様に、経路に面した箇所へのベンチの設置を検討します。

＜バリアフリー事業内容＞

都市公園については、以下の事業を「都市公園特定事業」「都市公園その他事業」として整備を進めます。

「都市公園特定事業」

事業箇所	課題	実施事業	事業期間		
			短期	中期	長期
大文字公園	オストメイト未対応	オストメイト設備の設置			○
	点字案内板未設置	点字案内板の設置	○		

事業箇所	課題	実施事業	事業期間		
			短期	中期	長期
瓦田 なかよし公園	安全な園路の確保	園路の確保	○		
	ベンチの高さが基準外	ベンチの高さの改良		○	
	点字案内板未設置	点字案内板の設置	○		
白木原 中央公園	ベンチの高さが基準外	ベンチの高さの改良		○	
	点字案内板未設置	点字案内板の設置	○		
大利公園	ベンチに肘掛けが無い	ベンチの改良	○		
	案内板の文字が見づらい 点字案内板未設置	案内板の改善 点字案内板の設置	○		
新川緑地	生活関連経路の一部として 活用の必要性	経路の一部として整備		○	

「都市公園その他事業」

高齢者、障がい者等が円滑に利用できるトイレの設置、生活関連経路に面した箇所へのベンチの設置について検討します。

4) 建築物（生活関連施設）のバリアフリー

＜事業の位置づけ＞

建築物におけるバリアフリー化については、率先してバリアフリー化を進めるべき施設である公共施設においては「建築物特定事業」とします。民間施設においては既存施設のバリアフリー化についてはバリアフリー新法においては努力義務の規定にとどまることから、「建築物その他事業」として位置づけます。

＜事業の基本方針＞

生活関連施設に位置づけた建築物については、建替えや増改築時において、移動等円滑化基準及び福岡県福祉のまちづくり条例に沿った整備を行うとともに、既存建築物においても可能な限りバリアフリー化に努めます。

■事業の実施方針

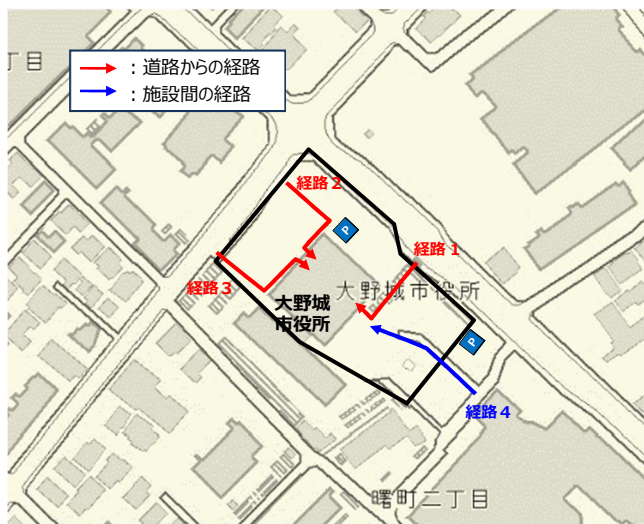
- 全ての人が安全かつ円滑に目的の施設を利用できるよう道路など敷地の外部から施設内までの移動経路を確保するよう努めます。
- 施設内においては、高齢者、障がい者等全ての人が円滑に水平・垂直移動できるよう努めます。
- 一定時間滞在する施設においては、高齢者、障がい者等が利用しやすいトイレの設置に努めます。
- 駐車場がある施設においては、障がい者等全ての人が利用しやすい駐車場とするよう努めます。
- 利用者が迷うことなく利用できるよう、必要に応じて点字案内板やサインの設置に努めます。

＜バリアフリー事業内容＞

建築物については、以下の事業を「建築物特定事業」又は「建築物その他事業」として位置づけ、整備を進めます。

「建築物特定事業」

○大野城市役所

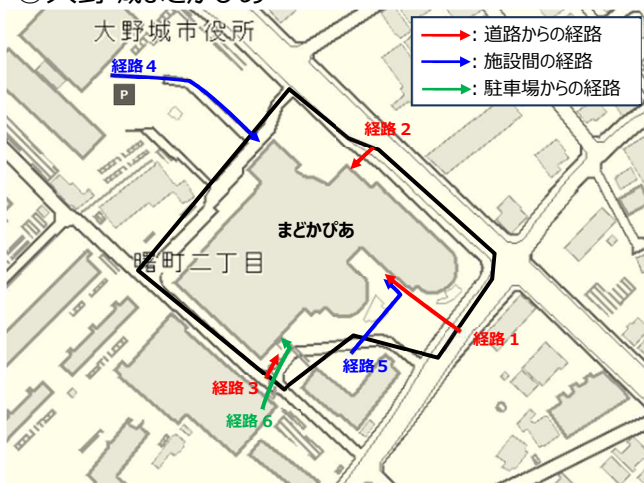


整備基本方針

バス停から市役所への経路である経路 1 について、一部急勾配の箇所を改善するとともに、視覚障害者誘導用ブロックを整備し、全ての人が円滑に移動できる経路として整備します。

施設内においては、視覚障がい者が利用しやすいよう、点字案内板への誘導について、視覚障害者誘導用ブロックの整備等を行います。

○大野城まどかぴあ



整備基本方針

生活関連経路に接している経路 2 や他の公共施設を結んでいる経路 4、5 を中心に、全ての人が円滑に移動できるよう、視覚障害者誘導用ブロックの整備や段差の解消等を実施します。

また、施設内においては、視覚障がい者が円滑に利用できるよう点字案内板の設置等の改善を図ります。

○すこやか交流プラザ

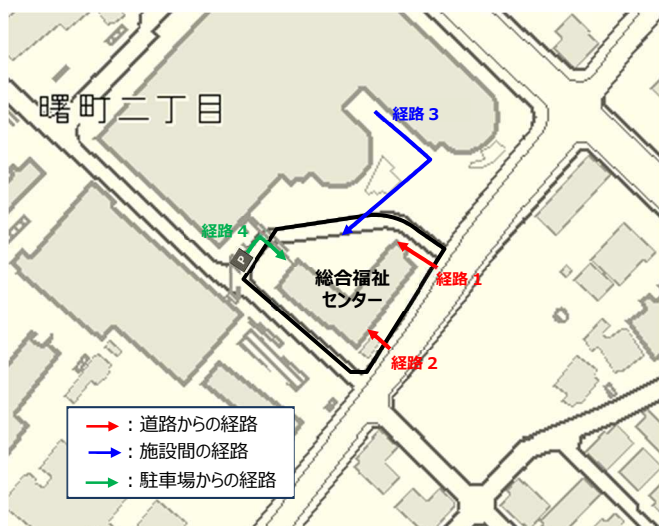


整備基本方針

全ての人が円滑に移動できるために、建築物内の視覚障害者誘導用ブロックを規格に基づくブロックにし、車いす等の通行にも考慮した設置になるよう改修します。また、障がい者用駐車場から施設までの経路にある段差部分を改良します。

トイレのサインについて、利用者にとって分かりやすいように改善を図ります。

○総合福祉センター



整備基本方針

まどかぴあと総合福祉センターを結ぶ経路 3 に、視覚障害者誘導用ブロックを整備し、全ての人が円滑に移動できる経路として整備します。

施設内においては、視覚障害者誘導用ブロックでの受付への誘導を行います。

○高齢者生きがい創造センター

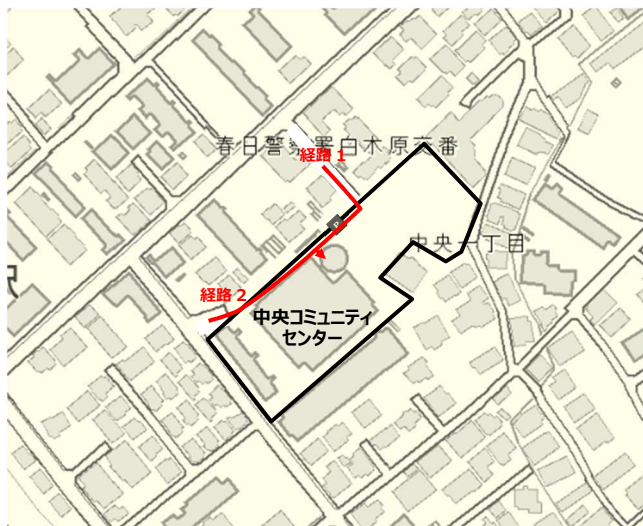


整備基本方針

生活関連経路に接している経路2を中心に、全ての人々が円滑な移動ができるよう視覚障害者誘導用ブロックの設置や、自動扉の整備を大規模改修の中で検討します。

また、施設内においては、視覚障がい者が円滑に利用できるよう、点字案内板等への誘導等について改善を図ります。

○中央コミュニティセンター



整備基本方針

生活関連経路側に歩道が確保できている経路2において、一部急勾配の箇所を改善するとともに、視覚障害者誘導用ブロックの整備等を行い、全ての人々が円滑に移動できる経路として整備します。

施設内においては、視覚障がい者が利用しやすいよう、点字案内板への誘導について、視覚障害者誘導用ブロックの整備を行います。

○福岡県障がい者就労支援ホームあけぼの園



整備基本方針

全ての人が道路から施設まで円滑に移動できるよう、適切な誘導を行います。

障がい者用駐車場スペース表示の改善を行います。

施設利用が円滑となるよう、適切な施設案内を行います。

「建築物その他事業」

○ミスターマックス 大野城店



整備基本方針

県道 112 号線から店舗までの導線確保と適切な誘導を行います。

店舗利用が円滑となるよう、適切な施設案内を行います。

全ての人が利用できる多目的トイレの機能の充実化を行います。

○いせやフーズクラブ下大利店



整備基本方針

建築物の老朽化に伴い、改修・改築を検討中であることから、その際には全ての人が円滑に利用できる整備を行います。

○サニー白木原店



整備基本方針

経路 1 と 3 において、全ての人が道路から店舗まで円滑に移動できるよう、適切な誘導を行います。
 店舗利用が円滑となるよう、適切な施設案内を行います。
 全ての人が利用できる多目的トイレの機能の充実化を行います。

○イオン大野城ショッピングセンター

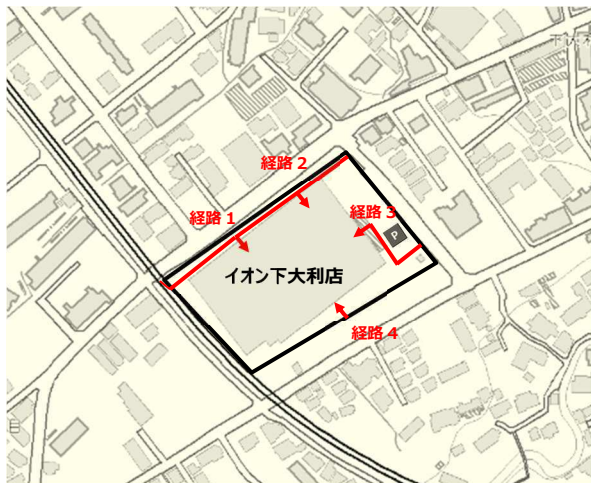


整備基本方針

視覚障がい者の円滑な移動のために、各経路においては、視覚障害者誘導用ブロックの輝度を改善するとともに、誘導ブロック付近にある障害物の除去を行います。

また、大規模な改修等の際には、全ての人が利用できる多目的トイレの機能の充実化を行います。

○イオン下大利店



整備基本方針

経路 2 と 3 において、全ての人が道路から店舗まで円滑に移動できるよう、適切な誘導を行います。
店舗利用が円滑となるよう、適切な施設案内を行います。
全ての人が利用できる多目的トイレの機能の充実化を行います。

○秦病院

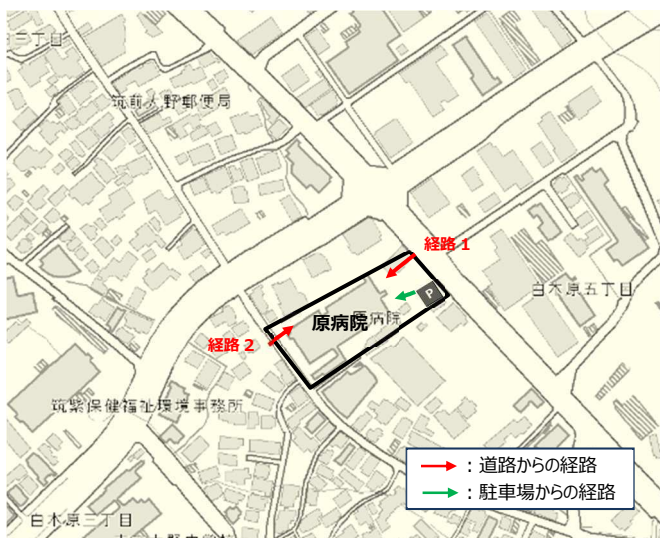


整備基本方針

全ての人が、敷地の外から施設内までを円滑に移動できるように、経路の確保と適切な誘導を行います。また、障がい者用駐車場スペースの設置を行います。

また、建築物の老朽化に伴う大規模な改修を検討中であることから、その際には全ての人が円滑に利用できる整備を行います。

○原病院



整備基本方針

全ての人がより円滑に施設を利用できるよう、適切な案内を行います。

また、利用しやすい障がい者用駐車場スペースの設置を行います。

5) 路外駐車場のバリアフリー

＜事業の位置づけ＞

路外駐車場におけるバリアフリー化については、事業者が今後の改修の中で実施を検討していくことから「路外駐車場その他事業」として位置づけします。

＜事業の基本方針＞

路外駐車場は、全ての人が使いやすい設備の設置に努めます。

また、路外駐車場の通路部分が生活関連経路の一部を形成している場合は、視覚障がい者の利用にも配慮した通路とします。

■ 事業の実施方針

- 高齢者、障がい者をはじめとした利用者が円滑に利用できる設備の設置に努めます。

＜バリアフリー事業内容＞

路外駐車場については、以下の事業を「路外駐車場その他事業」として位置づけ整備を進めます。

○タイムズイオン大野城ショッピングセンター



整備基本方針

駐車場内にある、歩行者用通路について、この通路を全ての人が円滑に利用できるよう適切な誘導を行います。

6) 交通安全施設のバリアフリー

＜事業の位置づけ＞

交通安全施設におけるバリアフリー化については、将来の交通量変化も考慮しながら、事業の実施を検討していくべき事項であることから「交通安全施設その他事業」として位置づけします。



＜事業の基本方針＞

生活関連経路上の交通安全施設は、必要に応じて、既存の横断歩道や信号機におけるバリアフリー化対応を検討します。

■事業の実施方針

- 生活関連経路上の信号機について、その必要性に応じて音響式信号機への変更を検討します。
- 横断距離の長い横断歩道については、視覚障がい者が横断する方向をわかりやすくするため、横断歩道中央部におけるエスコートゾーン（視覚障がい者用横断帯）の設置を検討します。

＜バリアフリー事業内容＞

交通安全施設については、以下の事業を「交通安全施設その他事業」として位置づけ整備の検討を進めます。

事業箇所	課題	事業方針	事業期間		
			短期	中期	長期
大野城まどかぴあ前交差点	音響式信号未設置	信号機の音響式信号機への変更を検討			○
瓦田橋交差点	音響式信号未設置	信号機の音響式信号機への変更を検討			○
瑞穂町3丁目交差点	音響式信号未設置	信号機の音響式信号機への変更を検討			○
大野中前交差点	音響式信号未設置	信号機の音響式信号機への変更を検討			○
白木原1丁目交差点	音響式信号未設置	信号機の音響式信号機への変更を検討			○
白木原・水城駅線 下大利・南ヶ丘線 交差点	音響式信号未設置	信号機の音響式信号機への変更を検討			○
下大利 1788 号線 下大利 1720 号線 交差点	音響式信号未設置	信号機の音響式信号機への変更を検討			○

第6章 ソフト面の取り組み

高齢者や障がい者等が不自由なく生活できるようにするためには、ハード面の整備だけでなく、ソフト面での取り組みも必要となります。

高齢者・障がい者へのヒアリングの結果、特に、本市においても自転車、自動車の迷惑駐輪・駐車等の「マナーに関する問題」や、障がいに関する特性（身体障がい、知的障がいなど）に基づく行動を理解していない、視覚障害者誘導用ブロックの設置者が、景観重視で目立ちにくい色で整備するなど本来の設置の意味を理解していない等、「理解不足による問題」が確認されましたので、「啓発や教育等の活動を通じた心のバリアフリー」推進が重要です。

以上のことから、本市においても、ソフト面でのバリアフリーにも取り組み、「すべての人にやさしいバリアフリーまちづくり」を目指します。

【高齢者・障がい者等への取り組み】

相談員や相談会及びバリアフリーアドバイザー等、既存支援制度の継続実施

- ・現在、本市においては心身に障がいのある人の日常生活上の様々な問題について、障がい者の立場に立つて相談に応じる相談員の配置や相談会の開催、福岡県が実施している手すりの取付位置や形状など身体状況に合わせた住宅改造を助言するバリアフリーアドバイザーの派遣等、高齢者、障がい者の方へ様々な支援を行っています。
- ・これらの取り組みについては、これまでの実績を活かし、ニーズに応じた見直しを図りつつ、今後も継続的に実施していきます。

情報提供の充実、取り組みの周知

- ・施設における多目的トイレや車いす使用者用駐車場の設置状況をはじめとしたバリアフリー環境を知ることは、高齢者や障がい者の人にとって、外出する上での不安を取り除くために重要なものとなります。
- ・本市では、社会福祉協議会により、「おおのじょうバリアフリーマップ」が平成 15 年に作成され、これらの情報を提供する役割を担っていますが、作成されてから 10 年以上経過していることから、このバリアフリーマップと連携して、新たな情報を追加・更新し、高齢者、障がい者等の外出を支援する情報提供の充実を図ります。
- ・なお、これらの情報については、当事者の目に届くものでなければ意味がないため、情報提供の充実とともに、広報紙等を活用して取り組みそのものの周知にも努めます。

おおのじょう バリアフリーマップ

はじめに

このページに掲載されている情報は、大野城市社会福祉協議会がバリアフリーマップ調査員が作成した「このまち大好き！おおのじょう！」をもとに制作しています。
建物の建物の情報とことなる場合がありますので、あらかじめご了承ください。

発行日：2003年3月

誰が活用したの？
どんな活用をしたの？
給食の配達と食事
大野城市の全住民

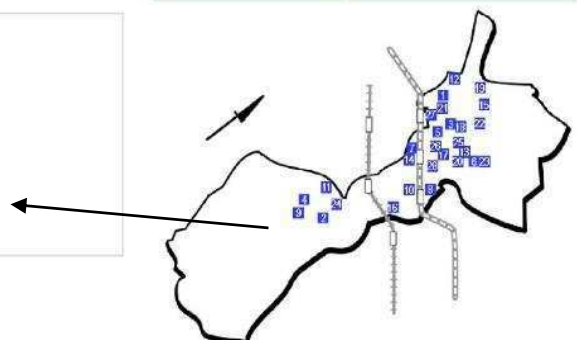
電車で乗ってでかけよう！ 【西鉄線】 【JR線】	ひろびろ・らくらく・ショッピング(工事申)
おいしいお菓子を買いに行こう！	生活用品・食品を買いに行こう！
美味しい物を食べに行こう！	趣味を楽しもう！

大野城

■大野城駅 FAX 092-581-4502

上り下り共にスロープがあり下り側のスロープ入り口にはインターホンがあります。

■快速列車も止まります。快速列車で博多駅まで約10分



【その他の取り組み】

担当課と連携した出前講座の充実

- ・本市では、リクエストに応じて、市職員が講師となり、市の仕事や社会の仕組み、公共施設の様子などについて分かりやすく説明や実習を行う出前講座に取り組んでいますが、これまでは出前講座における福祉に関する内容は、サービスや制度の紹介等、関係者が関わる内容に留まっていました。
- ・そのため、今後は、担当課と連携を図り、バリアフリー教室や体験学習といった市民全体が関わる内容を含んだ出前講座の新設を検討し、高齢者や障がい者等に対する理解の促進に努めます。



出前講座実施風景

職員に対する適切な教育訓練の実施

- ・本市の職員はもちろんのこと、鉄道・バスといった交通事業者及び施設等の関連事業者の職員においても、高齢者、障がい者等に対して、適切な対応や必要な介助を行うために、計画的・継続的な教育訓練を行うことが重要となります。
- ・特に、本基本構想の中で生活関連施設と位置づけた施設は、多くの高齢者や障がい者の方等が利用することから、障がい者等への対応を通して得られた知見を反映した対応マニュアルの作成、計画的な研修等、職員に対する適切な教育訓練の実施が求められます。また、市においては既に対応マニュアルを作成しているため、今後は対応マニュアルの見直しを図りつつ、研修等を継続的に実施していきます。

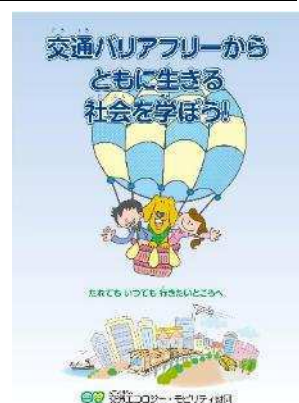


市実施の職員研修風景

小中学校におけるバリアフリー教育の充実

- ・高齢者や障がい者等への対応は、大人が率先して行動することが重要ですが、大野城市の将来を担う子どもたちに対し、年少の頃からバリアフリーに関して理解し、そして、自然に行動に移せるように、聞いたり、考えたりする機会を設けることも重要となります。
- ・そのため、市内の小中学校においては、子ども放課後教室として行っているランドセルクラブにおいてバリアフリーに関する項目を取り入れるなど、バリアフリー教育に積極的に取り組みます。

小学校児童バリアフリー教育に関する冊子事例→
(交通エコロジー・モビリティ財団)



マナーの向上に向けた啓発活動の実施

- ・本市においても、視覚障害者誘導用ブロック上にはみ出して駐輪する自転車の存在や、車いす使用者用駐車場の利用可能な人に該当しない人が駐車しているなど、高齢者、障がい者等の移動の妨げになっていることが確認されています。
- ・市では、市広報やホームページにおいて、放置自転車をなくす呼びかけを行っているほか、主要な駅前で自転車駐輪場利用のマナーアップの啓発ティッシュを配布するなど啓発活動を行っています。これらの運動を引き続き行い、違法な駐輪・看板等が高齢者、障がい者等の移動の妨げになっていることを理解してもらったり、車いす使用者等の身体に障がいのある人、怪我をしている人、妊産婦の人、小さなお子さんを連れた人が利用できる駐車施設に該当者以外は駐車しないように呼びかけたりするなど、マナー向上のための啓発活動を推進していきます。



↑ 配布した啓発ティッシュ



↑ ふくおか・まごころ駐車場と表示看板

第7章. その他の取り組み

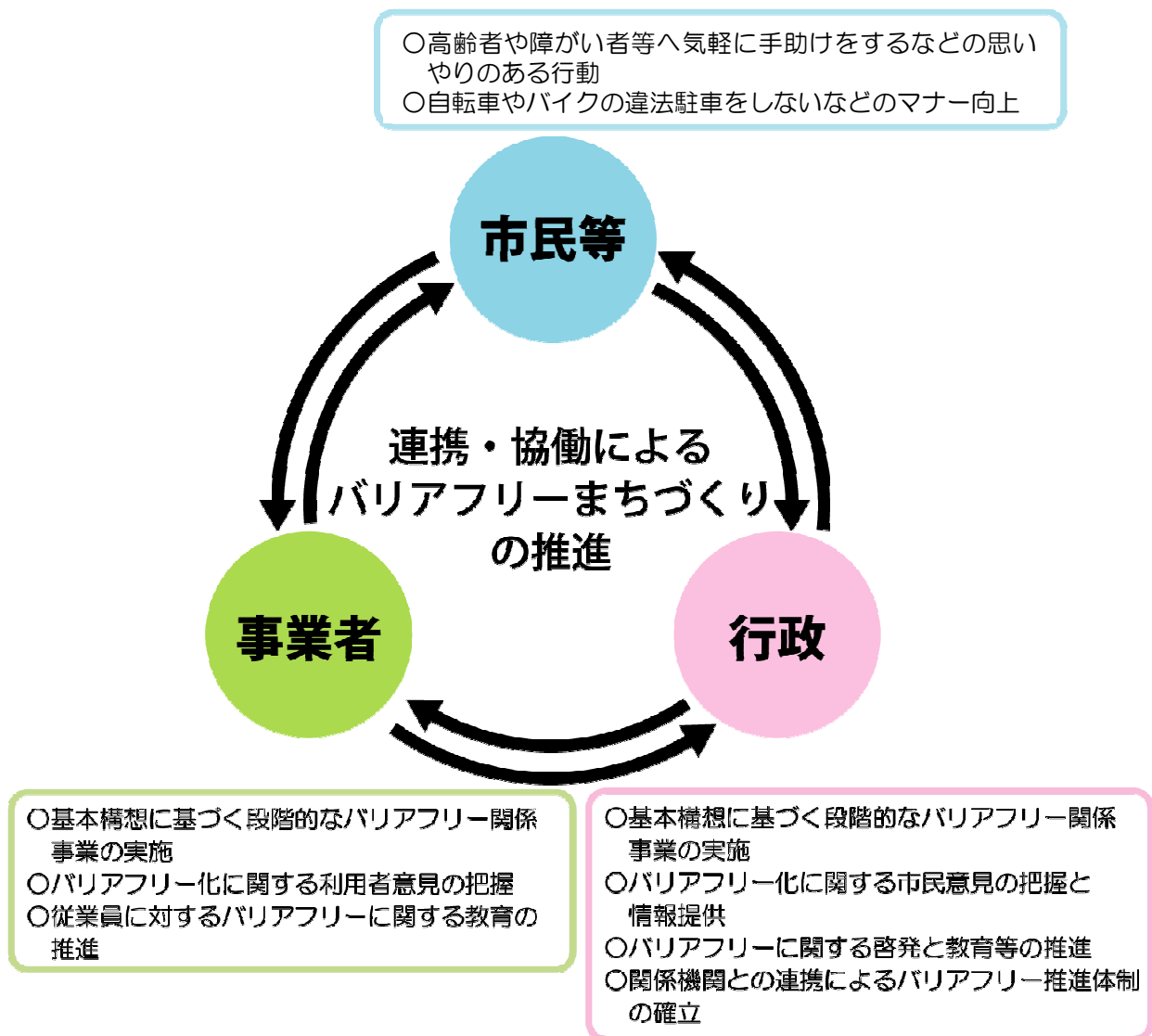
【やさしさをもった街づくり要綱の見直し】

やさしさをもった街づくり要綱は、道路、公園及び公共的建築物について、高齢者・障がい者等をはじめ、すべての市民が安全かつ快適に、容易に利用できるよう、施設整備に関する基準及び一定規模以上の建築物の新築等について市との事前協議を定めています。平成6年に定められた要綱であり、施設整備の基準が、現在の関係法令に定める基準と整合していない箇所が生じていることなど課題があることから、市内におけるバリアフリー化を一層推進するため、要綱に定める整備基準等について、見直しを行います。

第8章. 推進体制

8-1. 市民・事業者・行政の役割

本基本構想を実効性の高いものにするためには、市民や関係事業者、そして行政が、それぞれの果たすべき役割を十分に理解し、協働して取り組むことが重要です。

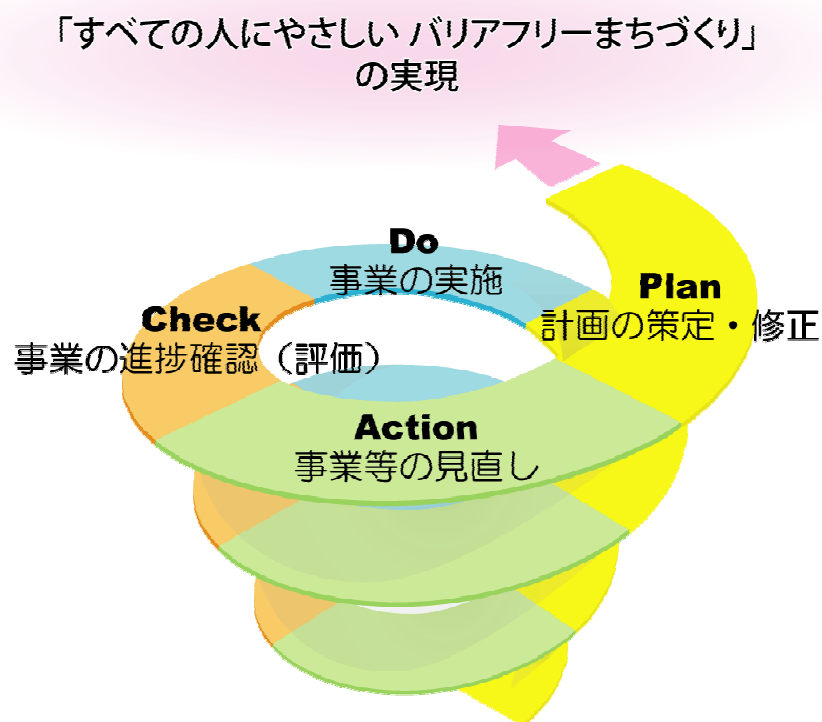


8-2. 推進体制

本基本構想の基本理念である「すべての人にやさしいバリアフリーまちづくり」を実現するためには、事業の進捗状況の把握や関係機関との調整等を定期的かつ継続的に実施し、本基本構想の着実な推進を図る必要があります。そのために、本基本構想に位置づけている各事業について、進捗状況を管理していきます。

また、社会経済情勢や市民のニーズの変化、関連計画の見直し等を踏まえ、必要に応じて事業の見直しや新たな提案を行うなど、時勢に即応した弾力的な運用を図り、段階的・継続的に発展（スパイラルアップ）していくことが重要です。

そのため、本基本構想の進捗状況の把握などを行う推進体制を築くとともに、市民への積極的な情報発信や市民ニーズの把握に取り組みます。



PDCAサイクルによる段階的・継続的な発展（スパイラルアップ）

<進捗状況の評価の方法>

短期事業の完了予定時期である５年後と本基本構想の計画期間である１０年後において各事業の進捗状況进行评估します。進捗状況については、下記のとりの指標を用いて評価します。

評価項目		評価方法	
		特定事業	その他事業
公共交通	鉄道	バリアフリー事業が完了した駅数で評価を行います。	
	バス	低床バス・ノンステップバスの導入台数で評価を行います。また、事業を実施したバス停数で評価を行います。	
道路		バリアフリー事業が完了した路線数で評価を行います。	バリアフリー事業が完了した路線数で評価を行います。
都市公園		事業が完了した公園数で評価を行います。	事業が完了した公園数で評価を行います。
建築物		個別の施設のバリアフリー事業ごとの完了数により評価を行います。また、敷地から施設までの点字誘導ブロックの整備完了数や、オストメイト設備の設置など、事業の種類ごとにも完了数を評価します。	個別の施設のバリアフリー事業ごとの完了数により評価を行います。また、事業に取り組んだ施設数によっても評価を行います。
路外駐車場			バリアフリー事業ごとの完了数により評価を行います。
交通安全施設			バリアフリー事業の完了数により評価を行います。