

熊本市バリアフリーマスタープラン (素案)

令和5年(2023年)●月

Ver.1.0

熊 本 市

目次

第1章	熊本市バリアフリーマスタープランについて	1
1.1	策定の背景と目的	1
1.2	改正バリアフリー法の概要	2
1.3	位置づけ	4
1.4	計画期間	4
第2章	熊本市移動円滑化基本構想の振り返り	5
2.1	熊本市移動円滑化基本構想の概要	5
2.2	旧基本構想に基づく事業の内容	7
2.3	さらなるバリアフリー推進に向けた課題	12
第3章	市のバリアフリーに関する現状と課題	13
3.1	市の概況	13
3.2	バリアフリーに関する現状	15
3.3	バリアフリーに関する課題	31
第4章	バリアフリー化の基本的な考え方	32
4.1	基本理念	32
4.2	基本方針	32
第5章	バリアフリー化に向けた取組方針	34
5.1	誰もが移動しやすく暮らしやすい多核連携都市の実現に向けたバリアフリー環境の形成強化	34
5.2	市民（地域）・事業者・行政の連携・協力によるバリアフリー化の推進	48
5.3	市民一人一人が互いに支えあう共生社会の実現に向けた“心のバリアフリー”の促進	55
5.4	継続的な進行管理と検証・反映による取組の推進やマスタープランの改善	55
第6章	移動等円滑化促進地区における取組方針	56
6.1	地区設定の考え方	56
6.2	地区別の取組方針	63
第7章	心のバリアフリーに関する取組	78
7.1	心のバリアフリーの必要性	78
7.2	心のバリアフリーの推進	79
第8章	マスタープランの推進	88
8.1	推進体制	88
8.2	評価	88
参考資料	参考-1
■	用語解説	参考-1
■	検討経緯	参考-6
■	熊本市移動等円滑化推進協議会 委員名簿	参考-7
■	アンケート調査	参考-8
■	まちあるきワークショップ	参考-19

※本計画のなかには、「障害」と「障がい」の2つの表記があります。法律の名称・用語については「障害」としてはいますが、そのほかは「障がい」と表記しています。

第1章 熊本市バリアフリーマスタープランについて

1.1 策定の背景と目的

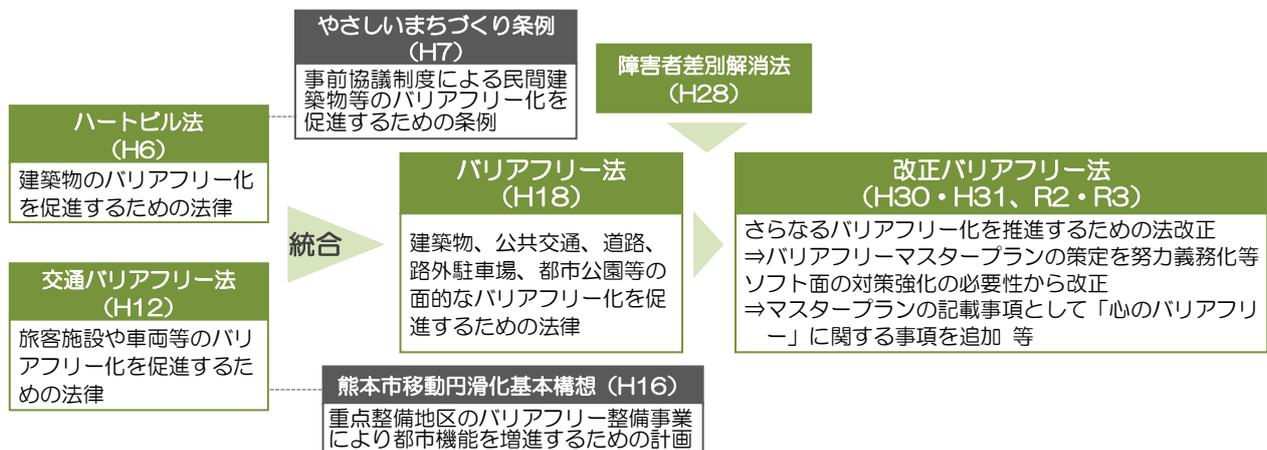
東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機に、国においてはユニバーサルデザインの街づくりを推進する取組（街づくり分野）及び国民の意識やそれに基づくコミュニケーション等個人の行動に向けて働きかける取組（心のバリアフリー分野）を「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」として平成 29 年（2017 年）にとりまとめました。

平成 30 年（2018 年）には、面的かつ一体的なバリアフリー化を目的に制定された「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。）」の改正により、「移動等円滑化促進方針（＝バリアフリーマスタープラン）」の策定が努力義務化され、その後、令和 2 年（2020 年）の法改正で「心のバリアフリー」に関する項目が追加されました。

また、平成 27 年（2015 年）9 月の国連持続可能な開発サミットでは、誰一人取り残さない持続可能で多様性と包括性のある社会の実現のため、17 の持続可能な開発目標（SDGs）が採択されました。本市では、国から「SDGs 未来都市」に選定されるなど、国際社会の一員としてグローバルな視点を持ち、さまざまな施策において SDGs の理念を踏まえた取組を行っています。バリアフリーは SDGs のうち、「3. すべての人に健康と福祉を」、「4. 質の高い教育をみんなに」、「5. ジェンダー平等を実現しよう」、「9. 産業と技術革新の基盤をつくろう」、「10. 人や国の不平等をなくそう」、「11. 住み続けられるまちづくりを」、「17. パートナースhipで目標を達成しよう」と深く関連しています。

本市においては、これまで「誰もが移動しやすく暮らしやすい多核連携都市」の実現を目指し、「熊本県やさしいまちづくり条例」や「熊本市移動円滑化基本構想（平成 16 年 3 月策定）」に基づき、個々の施設でのバリアフリー化を実施してきましたが、改正されたバリアフリー法や SDGs の理念を踏まえ、今後はより一層の建築物や道路等の連続性を確保した面的・一体的なバリアフリーのまちづくりや、全ての人々が相互に理解を深めるための「心のバリアフリー」等の推進が必要とされています。

これらの背景を踏まえ、社会的障壁（物理的障壁や人々の心にある障壁）を取り除くのは社会の責務であるという考え方を共有し、移動しやすい環境をつくり出すことで、自立と共生のまちづくりにつなげることを目的として「熊本市バリアフリーマスタープラン（以下「マスタープラン」という。）」を策定します。



マスタープラン策定の背景

1.2 改正バリアフリー法の概要

(1) 改正バリアフリー法の目的

平成 26 年（2014 年）に批准した国連の「障害者の権利に関する条約（障害者権利条約）」、平成 28 年（2016 年）に施行した「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（障害者差別解消法）」等を受け、共生社会を実現し、社会的障壁を除去する法の理念を明確に示すとともに、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たさらなる取組の推進を図るため、バリアフリー法が改正されました（平成 30 年 11 月一部施行、平成 31 年 4 月全部施行）。さらに、施設設置管理者によるソフト面の対策強化や心のバリアフリーのさらなる取組の推進を図るための法改正が行われました（令和 2 年 6 月一部施行、令和 3 年 4 月全部施行）。

改正バリアフリー法では、高齢者、障がい者等の移動や施設利用の利便性及び安全性の向上を促進するため、公共交通機関、建築物、公共施設等のバリアフリー化を促進することとされています。

また、改正バリアフリー法では、鉄道駅などの旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障がい者等が利用する施設が集積する地区において、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機等の面的・一体的なバリアフリー化を推進するために市町村が作成するものとして、「移動等円滑化促進方針」や、「移動等円滑化基本構想」を規定しています。



移動等円滑化促進方針・移動等円滑化基本構想のイメージ図

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
(平成 31 年 3 月 国土交通省総合政策局安心生活政策課)

(2) マスタープランと実施計画

マスタープランは、バリアフリー法第 24 条の 2 に規定される「移動等円滑化促進方針」として策定するものであり、移動等円滑化促進地区並びに生活関連施設、生活関連経路を定め、移動等円滑化促進地区内のバリアフリー化の方針を定めます。

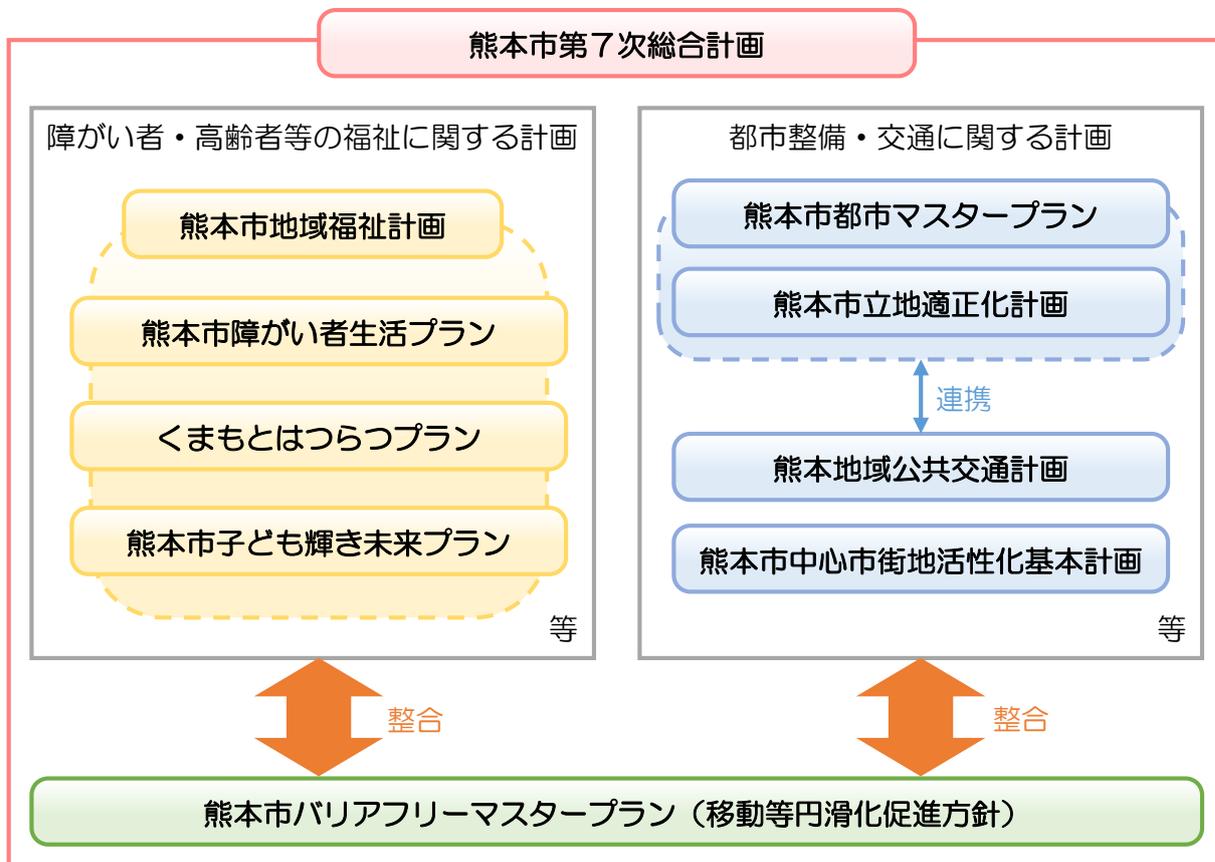
また、バリアフリー法第 25 条に規定される「移動等円滑化基本構想」としてマスタープラン策定後に策定を予定している実施計画では、重点整備地区並びに生活関連施設、生活関連経路、さらには各施設・経路等におけるバリアフリー化のために実施すべき特定事業を定め、重点整備地区内のバリアフリー化の方針を定めます。

マスタープランと実施計画の概要

	マスタープラン (移動等円滑化促進方針) 【バリアフリー法第 24 条の 2】	実施計画 (移動等円滑化基本構想) 【バリアフリー法第 25 条】
地区	移動等円滑化促進地区の設定	重点整備地区の設定
概要	<ul style="list-style-type: none"> 市町村が面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すもの 具体的な事業化の動きがなくても、方針を示すことで地域におけるバリアフリー化の考え方を共有することが可能 具体の事業計画である実施計画（移動等円滑化基本構想）作成へのステップアップに繋がる 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するため、市町村が具体的な事業を位置づけた計画を作成
定める事項	<ol style="list-style-type: none"> 移動等円滑化促進地区の位置及び区域 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化の促進に関する事項 移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保に関する事項 (心のバリアフリー) その他移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進のために必要な事項 <ul style="list-style-type: none"> 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進に関する基本的な方針について定めるよう努める 市町村が行う移動等円滑化促進地区に所在する旅客施設の構造及び配置その他の移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項を定めることができる 移動等円滑化の促進に支障を及ぼすおそれのあるものの届出について定める 	<ol style="list-style-type: none"> 重点整備地区の位置及び区域 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する事項 移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項 その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項 <ul style="list-style-type: none"> 重点整備地区における移動等円滑化に関する基本的な方針について定めるよう努める 市町村が行う重点整備地区に所在する旅客施設の構造及び配置その他の移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項を定めることができる

1.3 位置づけ

マスタープランは、本市の最上位計画である「熊本市第7次総合計画」で定める都市像「上質な生活都市」を実現していく役割を担うとともに、福祉及び都市の両分野での個別計画との整合を図ります。



マスタープランの位置づけ

1.4 計画期間

計画期間は、令和5年度（2023年度）から令和14年度（2032年度）までの10年間とします。

また、段階的かつ継続的な見直し（スパイラルアップ）を図るため年度毎の評価（バリアフリー化に関する措置の実施状況についての調査、分析及び評価）を行い、持続的なバリアフリー化の推進に努めます。

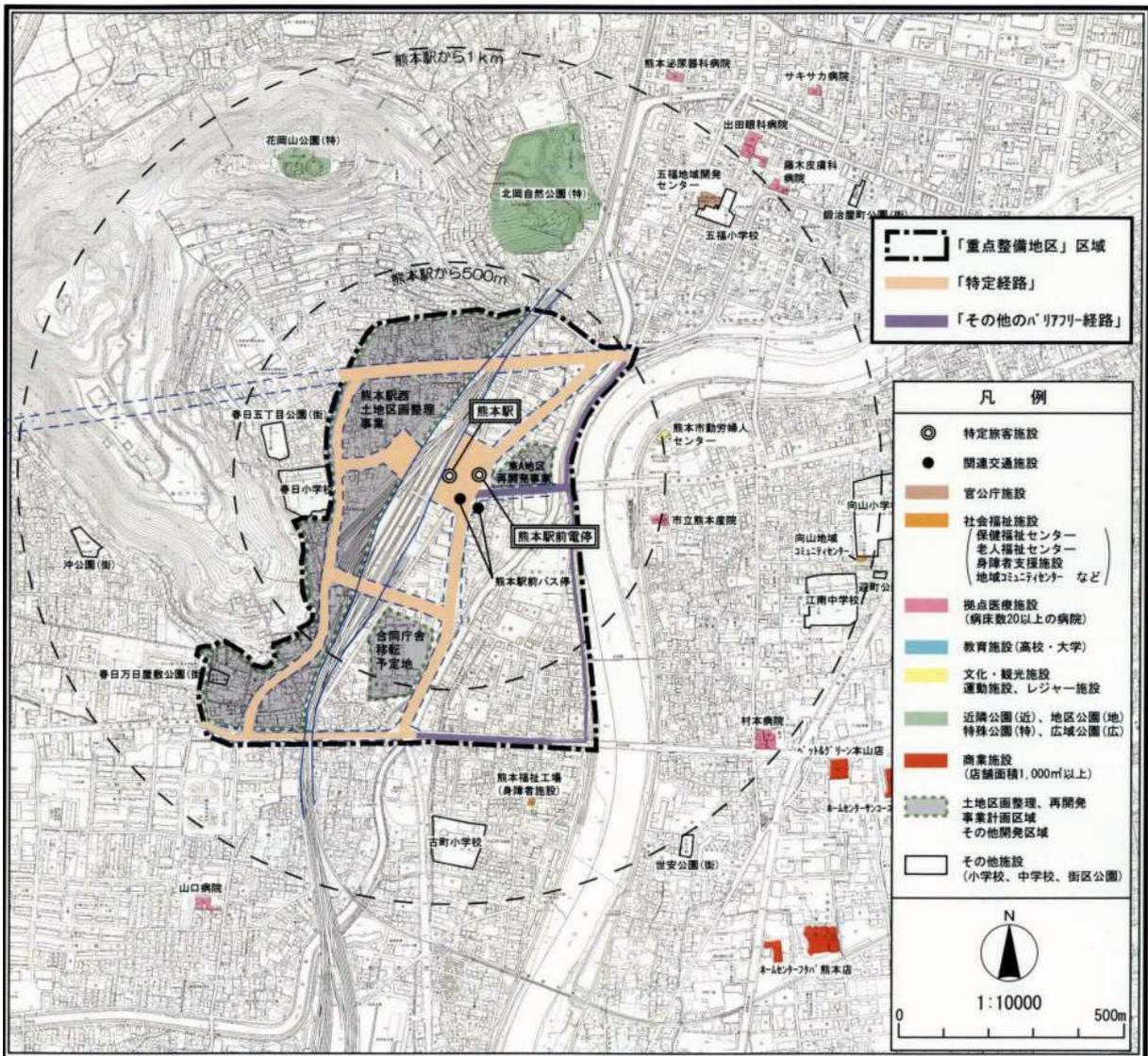
さらに、まちあるきワークショップを継続して実施し、課題への対応状況等について随時情報の更新を行うなど“成長する計画”とします。

第2章 熊本市移動円滑化基本構想の振り返り

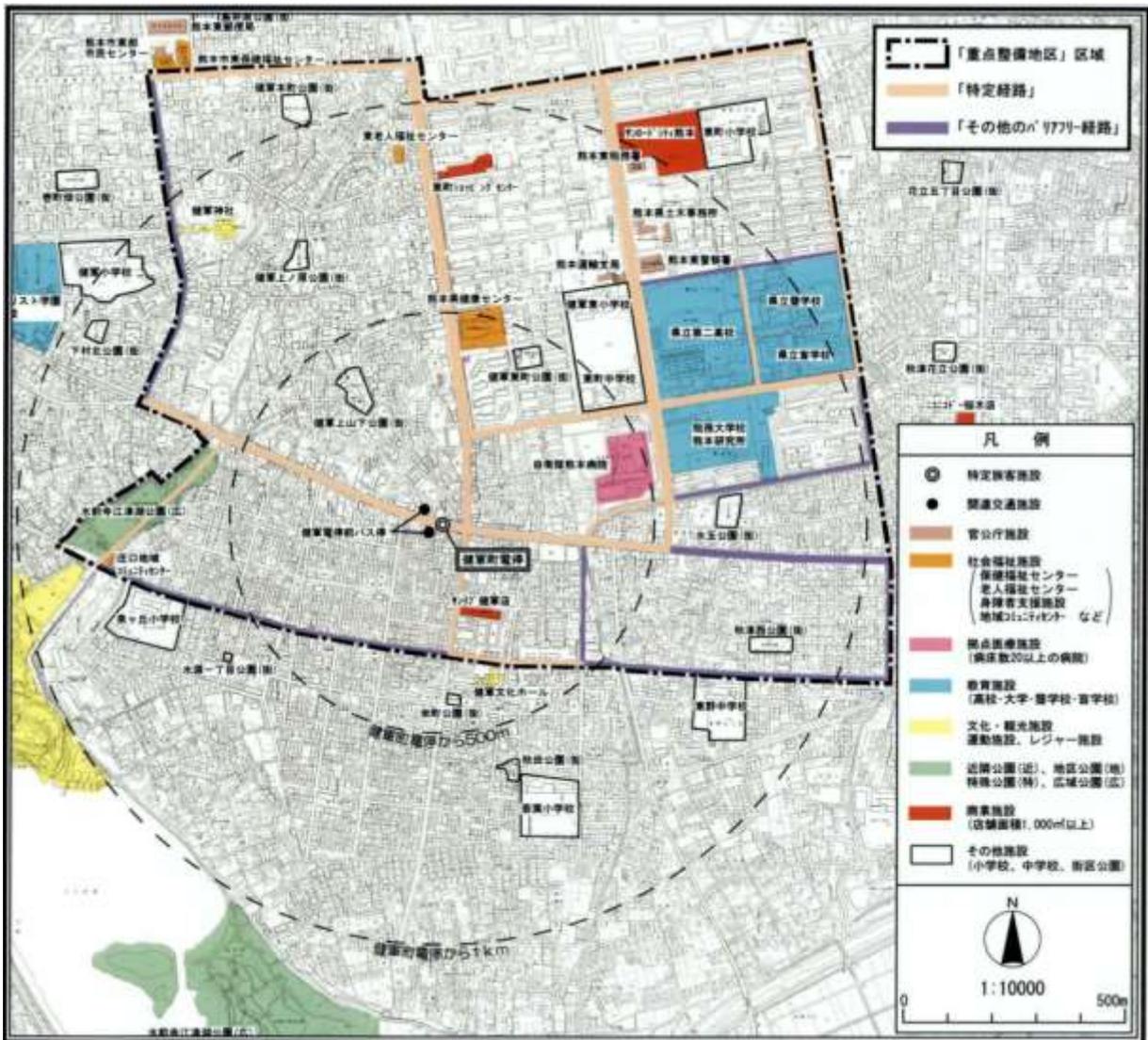
2.1 熊本市移動円滑化基本構想の概要

本市では、交通バリアフリー法に基づき平成16年（2004年）3月に熊本市移動円滑化基本構想（以下「旧基本構想」という。）を策定し、バリアフリー化の重点的・一体的な推進を図ってきました。

旧基本構想では、特定旅客施設が立地する地区のうち、重点整備地区の要件との適合性、高齢者、障がい者等への調査結果及び目標達成の可能性等を総合的に勘案した上で、「熊本駅周辺地区」及び「健軍町電停周辺地区」を移動円滑化のための重点整備地区として設定しています。



熊本駅周辺地区



健軍町電停周辺地区

2.2 旧基本構想に基づく事業の内容

(1) 旅客施設

1) 鉄道駅舎

平成31年(2019年)3月に完成した熊本駅新駅舎は、旧基本構想にて設定した整備目標に対応した形で整備が行われました。

▼熊本駅の整備目標と具体的内容

項目	整備目標	具体的内容	対応状況
移動経路	通路の有効幅員確保	<ul style="list-style-type: none"> 出入口や通路では、車椅子やベビーカー使用者が相互に無理なく通行できる幅を確保する。 	
	通路の段差解消	<ul style="list-style-type: none"> 駅舎内の通路や駅舎と歩道間の段差のない構造とする。また、段差が生じる箇所では緩いスロープを設置する。 	
移動手段	垂直移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> 改札階とホームをつなぐ垂直移動手段（エレベーター、エスカレーター）を設置する。 	
	階段の安全性確保	<ul style="list-style-type: none"> 両側に手すりを設置し、両端部には点字を表示する。また、すべりにくい仕上げとする。 	
利便施設	使いやすいトイレの確保	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者が使いやすく車椅子使用者や視覚障がい者、妊婦、こども連れに対応した構造の多機能トイレを設置する。 	
	休憩施設の確保	<ul style="list-style-type: none"> ベンチなど休憩施設を設置する。 	
情報案内施設	連続性のある視覚誘導案内確保	<ul style="list-style-type: none"> 駅舎出入り口から改札口～車両に至る経路やトイレ、昇降施設（エレベーター、エスカレーター）間に連続して視覚障害者誘導ブロックを敷設する。 規格や敷設パターン、路面との明度差を考慮する。 	

項目	整備目標	具体的内容	対応状況
	点字表示の確保	<ul style="list-style-type: none"> 券売機、運賃表、エレベーター、階段手すりや施設配置図等には点字案内を設置する。 	
	その他多様な案内表示の確保	<ul style="list-style-type: none"> 駅舎出入口～改札口～車両及びトイレ、昇降施設等の経路には、わかりやすい位置に連続して案内サインを設置する。 案内サイン、路線図、時刻表など各種表示文字の大きさや色、配置は十分配慮されたものとする。 	
個別施設	改札口、券売機のバリアフリー確保	<ul style="list-style-type: none"> 改札口や券売機については、車椅子使用者が容易に利用できるような有効幅員確保、高さの改善等を行う。 	
	ホームの安全性確保	<ul style="list-style-type: none"> 視覚障害者誘導ブロックやホーム端部に転落防止柵を設置する。 	
	ホームの段差解消	<ul style="list-style-type: none"> プラットフォームと車両の段差や隙間の解消を図るものとする。 	

2) 駅前広場及びバス停・電停

令和3年(2021年)3月に完成した熊本駅前広場は、旧基本構想にて設定した整備目標に対応した形で整備が行われました。

▼駅前広場の整備目標と具体的内容

整備目標	具体的内容	対応状況
バリアフリー経路の確保	<ul style="list-style-type: none"> 車椅子やベビーカー利用者相互に無理なく通行できる幅の確保、段差のない構造とする。また、歩行主動線には上屋を設置に努める。 駅舎、バス停、電停、その他公共施設間等の連続した視覚障害者誘導用ブロックを動線が複雑にならないように敷設する。 	

整備目標	具体的内容	対応状況
利便施設の確保 ・充実化	<ul style="list-style-type: none"> ベンチ等休憩施設やトイレ、公衆電話、照明施設、身体障害者用駐停車帯などの設置に努める。 	
多様な手段による 情報伝達確保	<ul style="list-style-type: none"> 駅舎、バス停、電停、周辺公共施設等がわかりやすい施設案内図等の設置に努める。 	

▼熊本駅前バス停、熊本駅前電停の整備目標と具体的内容

整備目標	具体的内容	対応状況						
安全で乗降 しやすい 構造確保	<table border="1"> <tr> <td>バス停</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> バス停前の歩道幅員はベンチ等の設置を考慮し、十分な幅員を確保する。 低床バスの乗降高さにあわせた歩道構造とする。 バスが停車し、車椅子使用者等が円滑に乗り降りできる構造とする。 </td> <td>  </td> </tr> <tr> <td>電停</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 車椅子使用者が無理なく乗降できるホーム幅員を確保する。 基準値以下の勾配のスロープを設置する。 車椅子使用者が低床電車に円滑に乗り降りできる構造とする。 </td> <td>  </td> </tr> </table>	バス停	<ul style="list-style-type: none"> バス停前の歩道幅員はベンチ等の設置を考慮し、十分な幅員を確保する。 低床バスの乗降高さにあわせた歩道構造とする。 バスが停車し、車椅子使用者等が円滑に乗り降りできる構造とする。 		電停	<ul style="list-style-type: none"> 車椅子使用者が無理なく乗降できるホーム幅員を確保する。 基準値以下の勾配のスロープを設置する。 車椅子使用者が低床電車に円滑に乗り降りできる構造とする。 		
バス停	<ul style="list-style-type: none"> バス停前の歩道幅員はベンチ等の設置を考慮し、十分な幅員を確保する。 低床バスの乗降高さにあわせた歩道構造とする。 バスが停車し、車椅子使用者等が円滑に乗り降りできる構造とする。 							
電停	<ul style="list-style-type: none"> 車椅子使用者が無理なく乗降できるホーム幅員を確保する。 基準値以下の勾配のスロープを設置する。 車椅子使用者が低床電車に円滑に乗り降りできる構造とする。 							
案内表示の充実	<ul style="list-style-type: none"> 路線図、時刻表は高齢者、身体障がい者等に配慮した位置や文字の大きさとする。 施設の配置図、案内サインの設置に努める。 							
利便施設の充実	<ul style="list-style-type: none"> 上屋、ベンチ、証明施設、安全柵等の設置に努める。 							
視覚障がい者の誘導確保	<ul style="list-style-type: none"> バス停や電停における視覚障害者誘導用ブロックの適正な敷設による視覚障がい者の誘導を確保する。 							

(2) 道路

道路については、道路特定事業計画（平成 19 年 3 月）に基づき事業が進められ、全て完了しています。

▼熊本駅周辺地区の実施箇所と整備内容

位置・路線名	整備内容
(都) 熊本駅北部線	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道整備 ・視覚障害者誘導用ブロック設置
(都) 熊本駅城山線	
(都) 熊本駅城山線	<ul style="list-style-type: none"> ・案内標識設置 ・ベースマップ、ピクトグラム設置
(都) 春日池上線	
(都) 熊本駅新外線	<ul style="list-style-type: none"> ・連続照明設置 ・電線共同溝
(都) 熊本駅新外線	
(都) 春日池上線	<ul style="list-style-type: none"> ・ペDESTリアンデッキ ・エレベーター、エスカレーター ・シェルター
(都) 田崎春日線	
(都) 熊本駅南線	
(都) 熊本駅西口線・西口駅前広場	
	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の透水性舗装 ・電線類地中化 ・視覚障害者誘導ブロック設置

▼健軍電停地区の実施箇所と整備内容

位置・路線名	整備内容
熊本高森線	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道段差解消、視覚障害者誘導用ブロック設置 ・ピクトマーク設置
熊本益城大津線	
湖東 2 丁目若葉 3 丁目第 1 号線	<ul style="list-style-type: none"> ・ピアクレスと健軍文化ホール間の南側に視覚障害者用誘導ブロック設置
若葉 1 丁目南町第 1 号線	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者用誘導ブロックの設置
秋津新町第 1 号線	<ul style="list-style-type: none"> ・交通バリアフリー法の道路構造基準に概ね合致して整備済み
東本町第 1 号線	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者用誘導ブロックの設置
東本町東町第 2 号線	<ul style="list-style-type: none"> ・西側歩道の拡幅及び視覚障害者誘導ブロックの設置
東町第 1 3 号線	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者用誘導ブロックの設置
東本町東町第 1 号線	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者用ブロック及びピクトマークの設置
健軍 3 丁目健軍本町第 4 号線	<ul style="list-style-type: none"> ・交通バリアフリー法の道路構造基準に概ね合致して整備済み
健軍 3 丁目健軍本町第 4 号線	<ul style="list-style-type: none"> ・カラー舗装及び視覚障害者用ブロックの設置
東町第 3 号線	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の改良及び視覚障害者誘導ブロックの設置
東町第 4 号線	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の改良及び視覚障害者誘導ブロックの設置

(3) 信号・交通規制

信号や交通規制については、交通安全特定事業計画（平成16年11月）に基づき事業が進められ、全て完了しています。

▼熊本駅周辺地区の実施箇所と整備内容

項目	交差点名	整備内容
交差点	祇園橋際	視覚障害者用付加装置
	北岡神社入口	高齢者等感応化
	熊本駅北	視覚障害者用付加装置
		高齢者等感応化
標識・標示		標識の大型化・高輝度化
交差点	熊本駅前	視覚障害者用付加装置
	二本木入口	視覚障害者用付加装置
	田崎	視覚障害者用付加装置
標識・標示		標識の大型化・高輝度化
交差点	田崎陸橋西	視覚障害者用付加装置
標識・標示		標識の大型化・高輝度化
標識・標示		自転車歩道通行可、標識の大型化
交差点	春日小学校前	高齢者等感応化
標識・標示		自転車歩道通行可、標識の大型化
標識・標示		自転車歩道通行可、標識の大型化
標識・標示		自転車歩道通行可、標識の大型化

※交差点は交通安全特定事業計画策定時の名称

▼健軍電停地区の実施箇所と整備内容

項目	交差点名	整備内容
交差点	健軍4丁目	歩行者感応化
		視覚障害者用付加装置
	健軍交番前	歩行者感応化
		視覚障害者用付加装置
	肥後銀行健軍支店前	視覚障害者用付加装置
	市電健軍終点	音響式歩行者誘導付加装置
	健軍終点東	高齢者等感応化
		視覚障害者用付加装置
	自衛隊地区病院南西	視覚障害者用付加装置
六嘉県道入口	視覚障害者用付加装置	
秋津新町	視覚障害者用付加装置	
標識・標示		標識の大型化
交差点	東部市民センター前	視覚障害者用付加装置
		高齢者等感応化
		歩行者感応化
		視覚障害者用付加装置
	錦ヶ丘中学校入口	視覚障害者用付加装置
	自衛隊正門前	音響式歩行者誘導付加装置
	自衛隊南西角	視覚障害者用付加装置
	自衛隊南東角	視覚障害者用付加装置
	自衛隊弾薬庫前	歩行者支援装置
視覚障害者用付加装置		
標識・標示		標識の高輝度化
交差点	水辺動物園前	視覚障害者用付加装置
交差点	栄団地北東	視覚障害者用付加装置

項目	交差点名	整備内容
	栄第二団地入口	視覚障害者用付加装置
	若葉団地南東角	視覚障害者用付加装置
標識・標示		標識・標示の高輝度化
標識・標示		標識の高輝度化
交差点	自衛隊地区病院前	視覚障害者用付加装置
標識・標示		標識の高輝度化
標識・標示		標識・標示の高輝度化
交差点	熊本盲学校南東角	視覚障害者用付加装置
標識・標示		標識の高輝度化
交差点	熊本盲学校前	歩行者支援装置
		視覚障害者用付加装置
標識・標示		標識の高輝度化
交差点	健軍消防署前	視覚障害者用付加装置
	熊本土木事務所前	視覚障害者用付加装置
	熊本東警察署前	視覚障害者用付加装置
	第二高校前	音響式歩行者誘導付加装置
		歩行者支援装置
		視覚障害者用付加装置
標識・標示		標識の高輝度化
交差点	公務員住宅西口	高齢者等感応化
		歩行者感応化
		視覚障害者用付加装置
	東町桜団地入口	視覚障害者用付加装置
	総合保健センター	高齢者等感応化
		歩行者感応化
		視覚障害者用付加装置
	健軍変電所南東	歩行者支援装置
		視覚障害者用付加装置
標識・標示		標識の大型化・高輝度化
交差点	東町中学校前	高齢者等感応化
		視覚障害者用付加装置
標識・標示		標識の高輝度化

※交差点は交通安全特定事業計画策定時の名称

2.3 さらなるバリアフリー推進に向けた課題

旧基本構想で位置付けた特定事業は全て完了しています。今後は改正されたバリアフリー法に基づく取組を推進するとともに、バリアフリー化を重点的に進めていく地区の拡大を図り、全市的にさらなるバリアフリー化を図っていく必要があります。

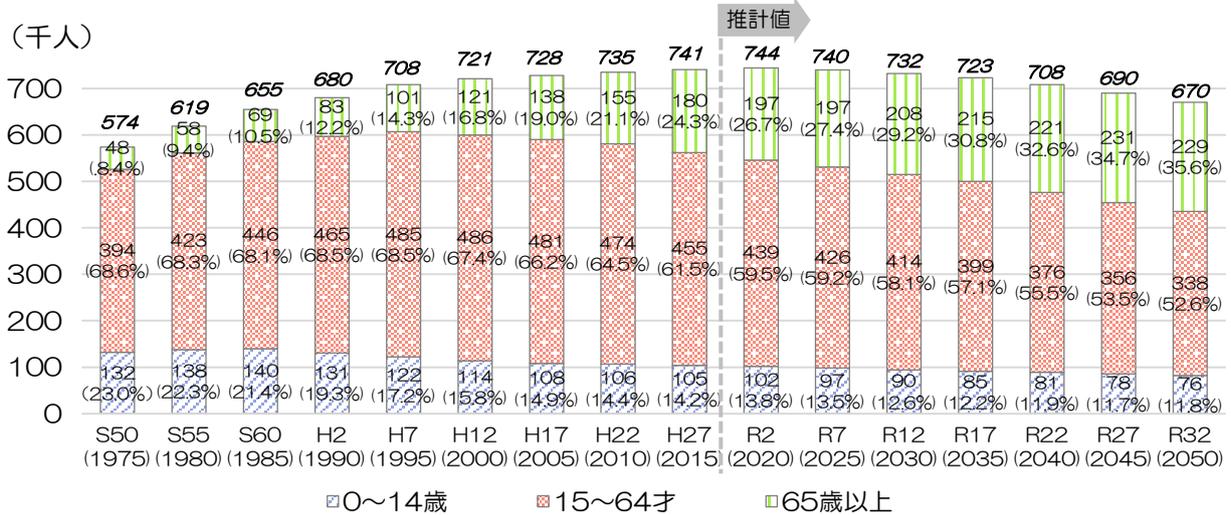
第3章 市のバリアフリーに関する現状と課題

3.1 市の概況

(1) 人口推移と将来推計

「熊本市人口ビジョン（令和2年3月）」では、本市の人口は、平成28年（2016年）以降減少に転じ、令和32年（2050年）には約67万人となることが予測されています。

一方、65歳以上人口は増加を続け、高齢化率が大幅に上昇していく見込みとなっています。

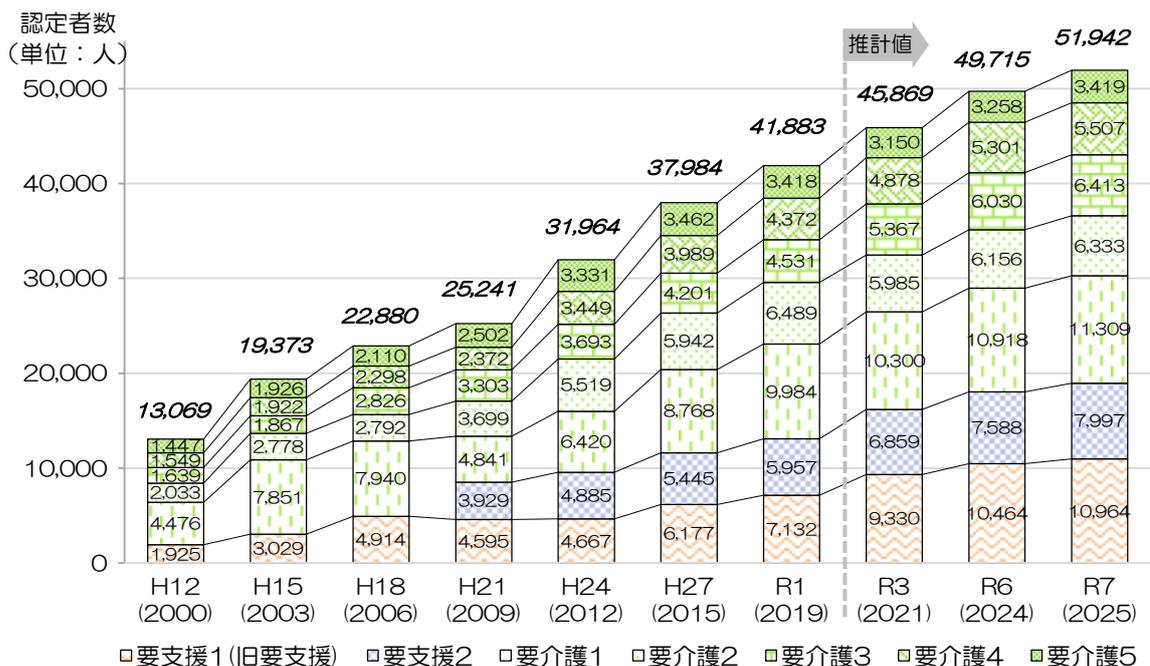


人口推移と将来推計

出典：国勢調査、令和2年以降は熊本市人口ビジョン（令和2年3月）

(2) 要介護認定者数の推移と将来推計

要介護認定者数については、制度開始当初の平成12年（2000年）から令和元年（2019年）にかけて約3.2倍に増加しており、今後も引き続き増加していく見込みとなっています。

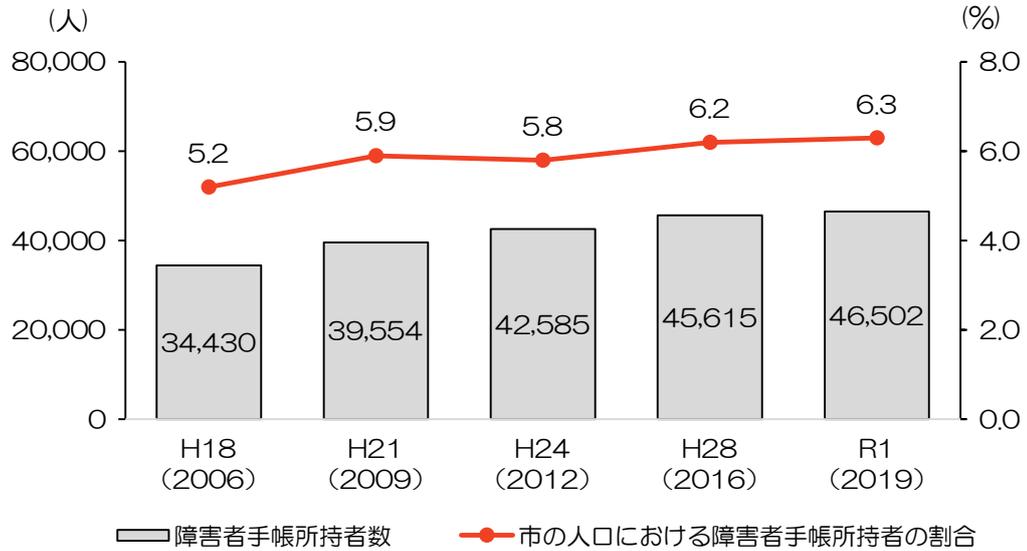


要介護認定者数の推移と将来推計

出典：第4次熊本市地域福祉計画・地域福地活動計画（令和2年3月）

(3) 障害者手帳保持者数と対人口比の推移

令和元年度（2019年度）末で、市民の6.3%が、身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳のいずれかを所持している状況であり、所持者数は年々増加傾向にあります。



年度	H18 (2006)	H21 (2009)	H24 (2012)	H28 (2016)	R1 (2019)
身体障害者手帳	26,727	29,562	30,661	30,814	29,820
療育手帳	4,042	4,999	5,686	6,600	7,260
精神障害者保健福祉手帳	3,721	4,993	6,238	8,201	9,422
合計	34,430	39,554	42,585	45,615	46,502

障害者手帳保持者数と対人口比の推移

出典：第6期熊本市障がい福祉計画第2期熊本市障がい児福祉計画（令和3年3月）

3.2 バリアフリーに関する現状

(1) バリアフリー化の取組事例等

1) 公共交通等

① 鉄道駅

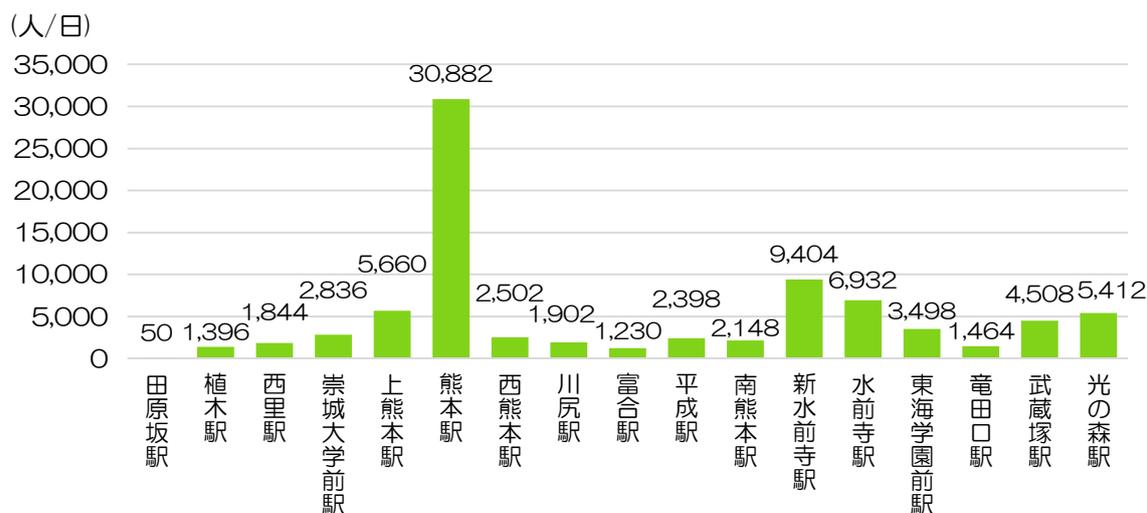
本市では、南北方向に JR 鹿児島本線、東西方向に JR 豊肥本線が通っており、市内には 17 駅が位置しています。

また、北東方面には隣接する合志市を結ぶ熊本電気鉄道が通っており、市内には 11 駅が位置しています。



熊本市鉄道路線図

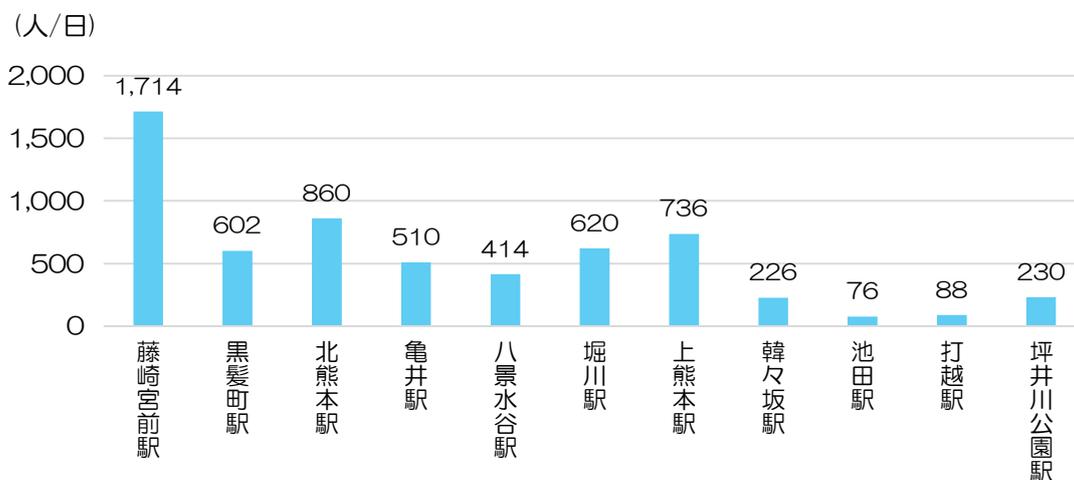
九州旅客鉄道については、令和元年度（2019年度）の日平均乗降客数は、熊本駅が3万人以上と最も多く、次いで新水前寺駅、水前寺駅となっています。



九州旅客鉄道：駅別日平均乗降客数（令和元年度）

※熊本地域公共交通計画（令和3年4月）を基に乗車人員を2倍にして算出

熊本電気鉄道については、令和元年度（2019年度）時点の日平均乗降客数は、藤崎宮前駅が最も多く、次いで北熊本駅、上熊本駅となっています。



熊本電気鉄道：駅別日平均乗降客数（令和元年度）

※熊本地域公共交通計画（令和3年4月）を基に乗車人員を2倍にして算出

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標において、鉄軌道駅については、日平均利用者数 3,000 人以上及び実施計画（移動等円滑化基本構想）の生活関連施設に位置付けられた日平均利用者数 2,000 人以上の施設は原則として全て、段差の解消、視覚障がい者の転落を防止するための設備の整備、運行情報提供設備その他の案内設備の設置等のバリアフリー化を行うこととされています。

本市の日平均利用者数が 3,000 人以上の駅においては、乗降客数が多い駅を中心にバリアフリー化が進められている状況となっています。

各駅のバリアフリー状況（日平均利用者数 3,000 人以上の駅）

駅名	段差解消	転落防止	視覚障害者誘導用ブロック	車椅子使用者用トイレ	障害者対応型券売機	幅広改札口	案内表示		
							運行情報(文字)	運行情報(音声)	施設案内(ピクト)
上熊本駅	○	○	○	○	○	○	○	○	○
熊本駅	○	○	○	○	○	○	○	○	○
新水前寺駅	○	○	○	○	○	○	○	○	○
水前寺駅	○	○	○	○	○	○	○	○	○
東海学園前駅	×	○	×	×	×	×	×	○	×
武蔵塚駅	×	×	○	×	×	○	×	○	×
光の森駅	○	○	○	○	○	○	○	○	○

○：対応済み、×：未対応

② 電停

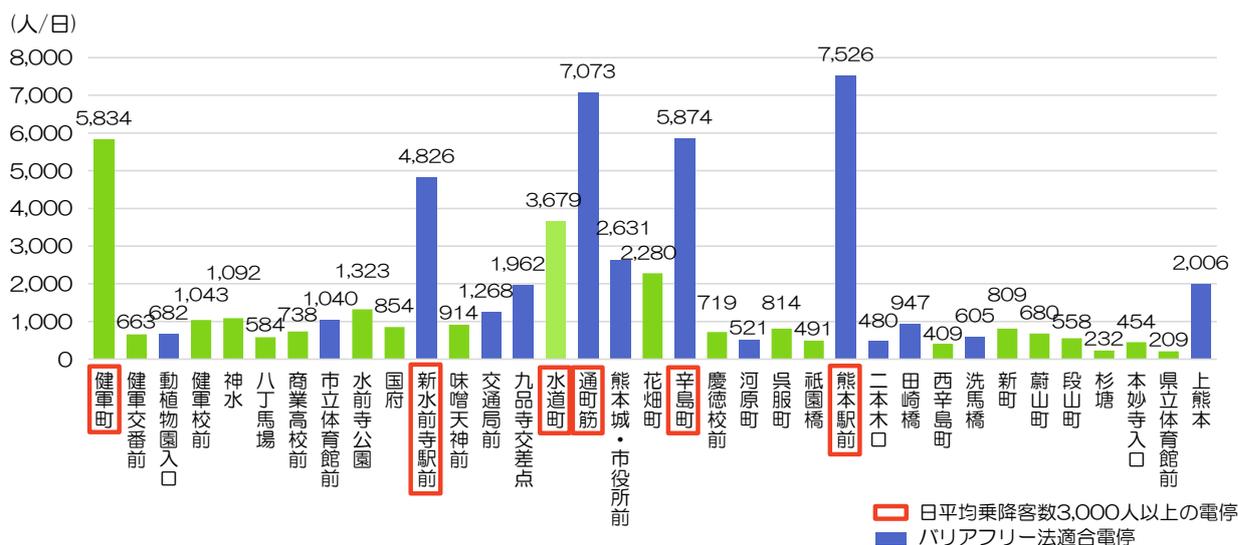
本市では、熊本駅周辺及び上熊本駅から健軍町を結ぶ熊本市電が通っており、市内には 35 箇所の電停が位置しています。

令和元年度（2019 年度）時点の日平均乗降客数は、熊本駅前電停が最も多く、次いで通町筋電停、辛島町電停となっています。



熊本市電路線図

出典：熊本市交通局ホームページ



電停別日平均乗降客数 (令和元年度)

出典：熊本市交通局経営計画（2021～2028）（令和3年3月）

電停については、これまでも整備方法や周辺条件、優先順位等を考慮したうえでバリアフリー化を着実に推進してきており、日平均乗降客数が3,000人以上でバリアフリー化の努力義務が課されている6電停（熊本駅前、通町筋、辛島町、健軍町、新水前寺駅前、水道町）のうち、4電停（熊本駅前、辛島町、通町筋、新水前寺駅前）がバリアフリー法に適合している電停となっています。また、バリアフリー法に適合していない2電停のうち健軍町電停は上りのみバリアフリー法に適合しており、水道町電停についても車椅子での乗降は可能な状況です。

なお、日平均乗降客数が3,000人未満の電停を含めると令和3年度（2021年度）末時点で全35電停のうち14電停がバリアフリー法に適合しています。

車両については、全45編成（54両）のうち、バリアフリー法に適合している車両は超低床車両8編成（16両）のみで、車両全体に占める割合は約30%に留まっています。

各電停のバリアフリー状況（日平均利用者数 3,000人以上の電停）

駅名	乗降場幅員 1.5m以上	段差解消	転落防止柵	上屋	ベンチ	視覚障害者誘 導用ブロック
健軍町	△	△	△	△	△	△
新水前寺駅前	○	○	○	○	○	○
水道町	×	△	△	○	×	△
通町筋	○	○	○	○	○	○
辛島町	○	○	○	○	○	○
熊本駅前	○	○	○	○	○	○

○：対応済み、△：一部対応済み、×：未対応



河原町電停（改良前後）



超低床車両「COCORO」



電停のバリアフリー化

出典：熊本市交通局経営計画（2021～2028）（令和3年3月）

③ バス

市内には、熊本都市バス、九州産交バス、産交バス、熊本電鉄バス、熊本バスの5事業者の路線バスが運行しています。

各バス事業者においてノンステップバスの導入が進められており、令和3年（2021年）4月時点におけるノンステップバスの導入率は、平均して約65%となっています。

ノンステップバス導入率（令和3年4月）

バス事業者	車両数	低床車数	導入率
都市バス	159	112	70.4%
九州産交※	189	107	56.6%
熊本電鉄	83	55	66.3%
熊本バス	84	62	73.8%
合計	515	336	65.2%

※九州産交の数値については、九州産交バス及び産交バスを合算した数値



熊本都市バス

④ タクシー

ユニバーサルデザインタクシーとは、高齢者、車椅子使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいタクシー車両です。

熊本県内におけるユニバーサルデザインタクシーの導入状況は、全国ハイヤー・タクシー連合会の調査によると、令和2年(2020年)3月時点で57台(25事業者)となっています。

2) 建築物等

① 熊本城天守閣のバリアフリー化

熊本城においては、出入口等へのスロープの設置により天守閣までの段差解消を行うとともに、建物内にエレベーターを設置しました。また、階段においては2段手すりへの改修や、段差の明確化による転倒防止策等を実施しています。

さらに、多目的トイレの大天守内への設置や、触れる展示や多言語対応の展示解説等の導入により、誰もが利用しやすい空間づくりを進めています。



天守閣のバリアフリー化

② 市立小中学校のバリアフリー化

学校施設内は、多くの児童生徒が過ごす学習・生活の場であるとともに、災害発生時には一時避難所として不特定多数の方の利用が想定されることから、施設内の段差解消やトイレの洋式化及び車椅子使用者用トイレの整備等のバリアフリー化の取組を行っています。



スロープ



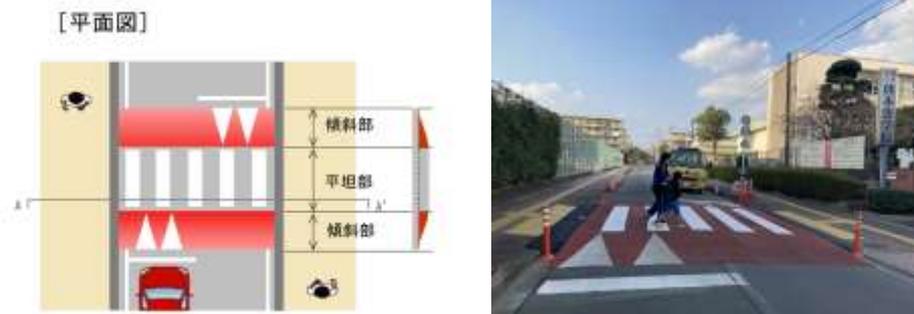
車椅子使用者用トイレ

3) 道路等

① スムーズ横断歩道の設置

人優先の安全・安心な通行空間の整備を目指し「スムーズ横断歩道」の設置を行っています。

「スムーズ横断歩道」とは、路面にハンプを設置することで歩道と横断歩道の段差を解消するもので、車両速度抑制や横断者の視認性向上による横断歩行者優先の遵守にもつながります。



スムーズ横断歩道の整備例

② 特定道路のバリアフリー化

特定道路とは、多数の高齢者、障がい者等の移動が通常徒歩で行われるものであって国土交通大臣がその路線及び区間を指定するものであり、熊本市内全 28.14km の特定道路のうち 27.21km (97%) において、視覚障害者誘導用ブロックの設置等のバリアフリー化整備が完了している状況です。



視覚障害者誘導用ブロックの整備状況

③ 放置自転車対策による歩行空間の確保

平成 24 年 (2012 年) から実施している「放置自転車ゼロ作戦」により、放置自転車が多い中心市街地や交通結節点周辺において、駐輪場への誘導案内、指導啓発、放置禁止区域の指定、放置自転車の撤去などの取組を行うことで、放置自転車の解消による快適な歩行空間の確保を行っています。



放置自転車対策のイメージ

④ 無電柱化による通行空間の確保

安全かつ円滑な交通の確保に向けて道路の無電柱化事業に取り組んでおり、熊本市無電柱化推進計画に基づいた整備を進め、歩行空間の確保を行っています。



歩行空間確保のイメージ

4) 都市公園

① インクルーシブ公園の整備

都市公園においては、バリアフリーやユニバーサルデザインに配慮した整備を進めており、平成中央公園にて、障がいの有無等に関わらず子ども達と一緒に遊べる（インクルーシブな）遊具広場を整備しました。

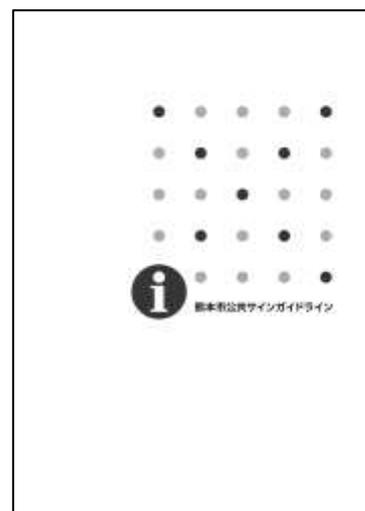


インクルーシブ遊具の整備例

5) 案内施設

① 公共サインガイドラインによるサインの視認性向上

「熊本市公共サインガイドライン」及び「熊本市屋外広告物ガイドライン」を策定し、高齢者、障がい者、外国人旅行者等、全ての人々が容易に理解できるよう、サインの設置位置や大きさ、あるいは文字の形や太さ、色彩等、あらゆる視認要素においてユニバーサルデザインに配慮することによるサインの視認性向上に取り組んでいます。



熊本市公共サインガイドライン

6) その他官民連携の取組

① MOBILE LEGO RAMP PROJECT

公民連携のまちづくり団体「WeDo くまもと」が主催し、スロープ制作実証実験を行いました。「MOBILE LEGO RAMP PROJECT」と称した実証実験はワークショップ形式で行い、LEGO ブロックを活用したスロープ制作及びまちなかでの体験会を実施しました。多くの方が参加し段差解消の重要性を改めて認識する機会となりました。



MOBILE LEGO RAMP PROJECT の様子

② 桜町地区市街地再開発事業

誰もが利用しやすい施設整備を目指して、桜町地区第一種市街地再開発事業の施行者である桜町再開発株式会社と熊本市が連携し、ユニバーサルデザイン意見交換会を実施しました。

バスターミナルや熊本城ホール等について、利用者の視点からいただいた様々なご意見を踏まえて、見やすくわかりやすい施設案内や使いやすいトイレ等の整備に配慮しました。



ユニバーサルデザイン意見交換会の様子

③ 熊本駅周辺整備事業

熊本駅周辺整備事業においては、旧基本構想に基づき九州旅客鉄道(株)やバス会社等の公共交通事業者等と連携し、熊本駅周辺地区の施設及び経路に関する一体的なバリアフリー化を図りました。



熊本駅前広場の整備状況

(2) アンケート調査

1) 実施概要

バリアフリーに関する意識やご要望、施設の利用状況などを把握するため、アンケート調査を実施しました。調査の概要は以下のとおりです。

アンケート調査の概要

対 象	熊本市在住の高齢者や障がいのある方、子育て世帯などを中心に 2,000 人
時 期	令和 3 年 (2021 年) 12 月 26 日 ~ 令和 4 年 (2022 年) 1 月 17 日
回 収 数	709 票 (うち郵送回答 519 票、WEB 回答 190 票)
調査項目	ご自身のことについて / バリアフリーに関する市民意識について / 市内での移動手段や利用する施設について / 市内のバリアフリーに関する課題について / 災害時のバリアフリーの課題について

2) 結果概要

以下に主な結果を示します。

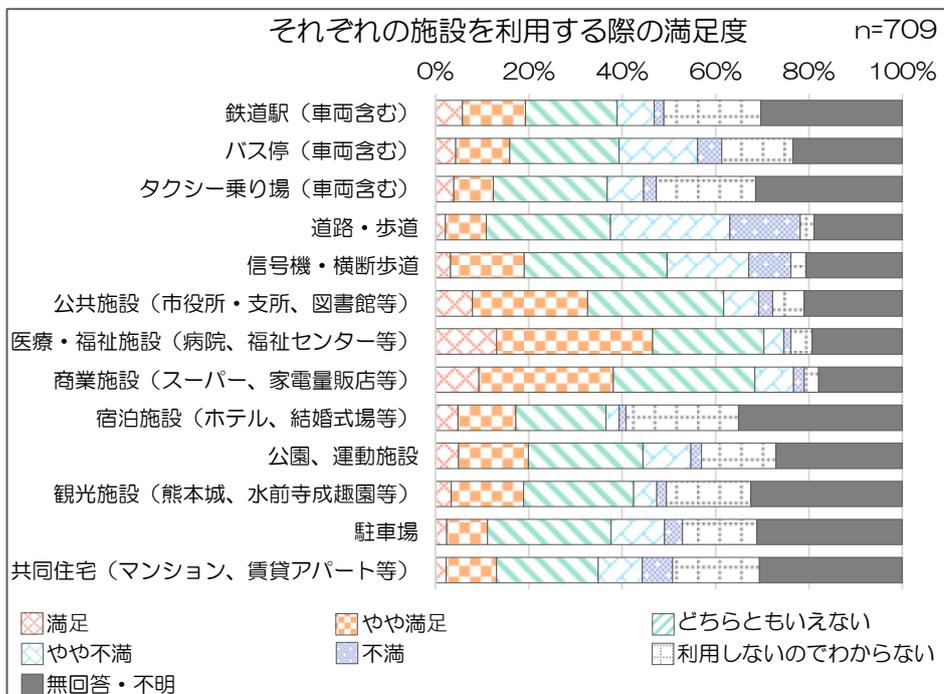
アンケート結果概要 (1/2)

<p>バリアフリーに関する市民意識について</p>	<ul style="list-style-type: none"> 障がいがある方や高齢者の方、妊婦の方の移動に対して、手助けや席を譲る等のサポートを行ったことがある市民の割合は約7割となっている。 心のバリアフリーについては、「よく知っている」が約1割、「聞いたことはある」が約4割、「知らない」が約5割となっている。 <div data-bbox="475 1048 1428 1232"> <p>「心のバリアフリー」の認知状況</p> <table border="1"> <tr> <th>認知状況</th> <th>割合</th> </tr> <tr> <td>よく知っている</td> <td>12.0%</td> </tr> <tr> <td>聞いたことはある</td> <td>38.6%</td> </tr> <tr> <td>知らない</td> <td>49.1%</td> </tr> <tr> <td>無回答・不明</td> <td>0.3%</td> </tr> </table> <p>n=709</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> 共生社会の実現に向けた市の啓発活動に関する所感については、「十分取り組んでいる」及び「どちらかといえば十分取り組んでいる」が合わせて約2割、「どちらかといえば不十分である」及び「不十分である」が合わせて約4割となっている。 障がいがある方や高齢者の方、妊婦の方等に対する偏見、不当な取扱い等については、「偏見を感じない」、「感じる時もあるが、改善されてきている」が約7割となっている。 	認知状況	割合	よく知っている	12.0%	聞いたことはある	38.6%	知らない	49.1%	無回答・不明	0.3%								
認知状況	割合																		
よく知っている	12.0%																		
聞いたことはある	38.6%																		
知らない	49.1%																		
無回答・不明	0.3%																		
<p>市内での移動手段や利用する施設について</p>	<ul style="list-style-type: none"> よく利用する施設は、商業施設（スーパー等）が特に多く、次いで医療・福祉施設（病院等）、公共施設が多くなっている。 <div data-bbox="475 1624 1428 1937"> <p>よく利用する施設</p> <table border="1"> <tr> <th>施設</th> <th>割合</th> </tr> <tr> <td>商業施設（スーパー、家電量販店等）</td> <td>78.8%</td> </tr> <tr> <td>公共施設（市役所・支所、図書館等）</td> <td>54.4%</td> </tr> <tr> <td>医療・福祉施設（病院、福祉センター等）</td> <td>60.8%</td> </tr> <tr> <td>観光施設（熊本城、水前寺成趣園等）</td> <td>21.6%</td> </tr> <tr> <td>その他（駐車場 等）</td> <td>18.1%</td> </tr> <tr> <td>公園、運動施設</td> <td>39.9%</td> </tr> <tr> <td>宿泊施設（ホテル、結婚式場等）</td> <td>15.9%</td> </tr> <tr> <td>旅客施設（駅・バス停等）</td> <td>44.7%</td> </tr> </table> <p>n=709</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> よく利用する施設の配置をみると、中心市街地（通町筋電停周辺）が特に多く、次いで水前寺・九品寺地区、健軍地区となっている。 	施設	割合	商業施設（スーパー、家電量販店等）	78.8%	公共施設（市役所・支所、図書館等）	54.4%	医療・福祉施設（病院、福祉センター等）	60.8%	観光施設（熊本城、水前寺成趣園等）	21.6%	その他（駐車場 等）	18.1%	公園、運動施設	39.9%	宿泊施設（ホテル、結婚式場等）	15.9%	旅客施設（駅・バス停等）	44.7%
施設	割合																		
商業施設（スーパー、家電量販店等）	78.8%																		
公共施設（市役所・支所、図書館等）	54.4%																		
医療・福祉施設（病院、福祉センター等）	60.8%																		
観光施設（熊本城、水前寺成趣園等）	21.6%																		
その他（駐車場 等）	18.1%																		
公園、運動施設	39.9%																		
宿泊施設（ホテル、結婚式場等）	15.9%																		
旅客施設（駅・バス停等）	44.7%																		

アンケート結果概要 (2/2)

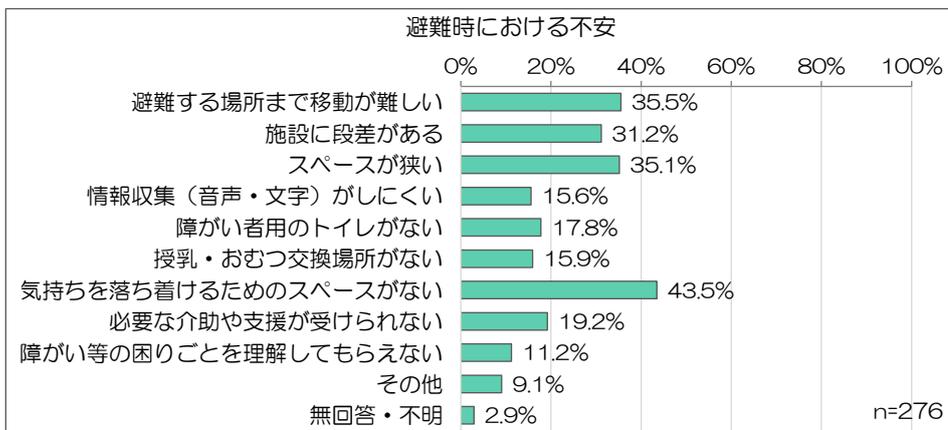
市内の
バリアフリーに
関する満足度について

- 施設種別のバリアフリーに関する満足度について、医療・福祉施設や商業施設、公共施設などの建築物については「満足」、「やや満足」の割合が高くなっている。一方、公共交通機関（バス停）、道路・歩道、信号機・横断歩道などの歩行環境については「やや不満」、「不満」の割合が「満足」、「やや満足」の割合を上回っている。



災害時の
バリアフリーに
ついて

- 災害時の避難場所の認知状況は、「知っている」が約8割と高くなっており、市民意識の高さがうかがえる。
- 避難時のバリアフリー上の不安があると回答した方の不安の内容は、「気持ちを落ち着けるためのスペースがない」が最も多くなっており、次いで「避難する場所まで移動が難しい」、「スペースが狭い」、「施設に段差がある」となっている。



(3) まちあるきワークショップ

1) 実施概要

バリアフリーにおける機運醸成や課題の共有を図るとともに、施設ごとのバリアやそれぞれの視点での感じ方について確認するため、まちあるきワークショップを実施しました。

障がいがある方等による確認はもとより、資機材（車椅子、アイマスク、ベビーカー等）を用いて様々な立場での利用を疑似体験しながら、普段は気づかないまちの中でのバリアを見つけました。

まちあるきワークショップの概要

	中心市街地地区	水前寺・九品寺地区	健軍地区
日程	<ul style="list-style-type: none"> ・まちあるき（第1回） ：令和4年3月22日 ～令和4年3月24日 ・ワークショップ（第1回） ：令和4年3月29日 ・まちあるき ワークショップ（第2回） ：令和4年11月7日 	<ul style="list-style-type: none"> ・まちあるき ワークショップ ：令和4年7月22日 	<ul style="list-style-type: none"> ・まちあるき ワークショップ ：令和4年7月29日
参加者	第1回：熊本市在住の障がい当事者、子育て世代の方など計16名 第2回：子育て世代の方、外国人、道路管理者など	熊本市在住の障がい当事者、子育て世代の方など計9名	熊本市在住の障がい当事者、子育て世代の方など計9名
点検ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・桜町～新市街周辺 ・通町～上通・下通周辺 ・熊本城～市役所周辺 	<ul style="list-style-type: none"> ・九品寺交差点周辺 ・熊本市保健福祉センター周辺 	<ul style="list-style-type: none"> ・健軍文化ホール～ピアクレス周辺 ・健軍町電停周辺
当日の様子			

※感染症拡大防止の観点から、少人数に分かれてまちあるきを行い、中心市街地地区の第1回のワークショップは後日対面とオンライン形式の併用で実施しました。

2) 結果概要

ワークショップでは、まちあるきで感じた良い点や改善点を共有するとともに、今後進めていきたい取組のアイデアをいただきました。具体的な指摘箇所については次頁以降に示します。

参加者意見の概要

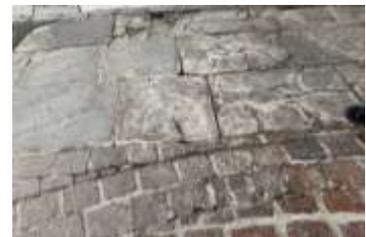
◎良い点 △改善点		視覚障がい	身体障がい (車椅子)	子連れ (ベビーカー)	聴覚障がい	知的障がい	外国人
道路	歩道	△アーケード内に視覚障害者誘導用ブロックがない。 【写真①】	△車両侵入部の横断勾配が大きい。 【写真②】	△柔らかい素材の歩道はベビーカーを押しにくい。		△歩道は二人横に並んでもすれ違えるほどの幅があるとよい。	
	舗装	△グレーチングやブロックの隙間に白杖が引っかかる。	△タイルの欠けや割れが多く、車椅子ががたがたする。 【写真③】	△タイルなどに大きな段差があると、ベビーカーを押しにくい。 【写真③】			
	交差点 (横断歩道・信号機)	△雨の日だと信号の音が聞きにくい。	△歩行者用信号の青時間が短い。	△市電の軌道にベビーカーが引っかかる。 【写真④】		△大きな交差点では自転車がスピードを出しており危険。	
建築物	トイレ	△トイレに音声案内がない。	△ドアの開閉が手動である。	△乳幼児用設備は、男女トイレ両方にあるとよい。	△個室に災害発生お知らせの緊急ランプがない。	△異性介助できるトイレがあるとよい。	△英語表記が統一されていない。
旅客施設	電停		△スロープ付きの車両が何時に来るかわからない。		◎車両到着等を知らせるランプはわかりやすい。 【写真⑤】	△電光掲示板は情報をゆっくり表示させるとよい。	
	バス停 ・バスターミナル	◎バスの運転手が声掛けをしてくれる。	△時刻表の文字が小さい。 【写真⑥】	◎屋根とベンチがある。	◎デジタルの案内板がある。	△バスの行先表示が数字やアルファベットでわかりにくい。	△乗場はスマホで調べてようやく理解できる。



①アーケード



②車両侵入部の勾配



③タイルのがたつき



④市電の軌道

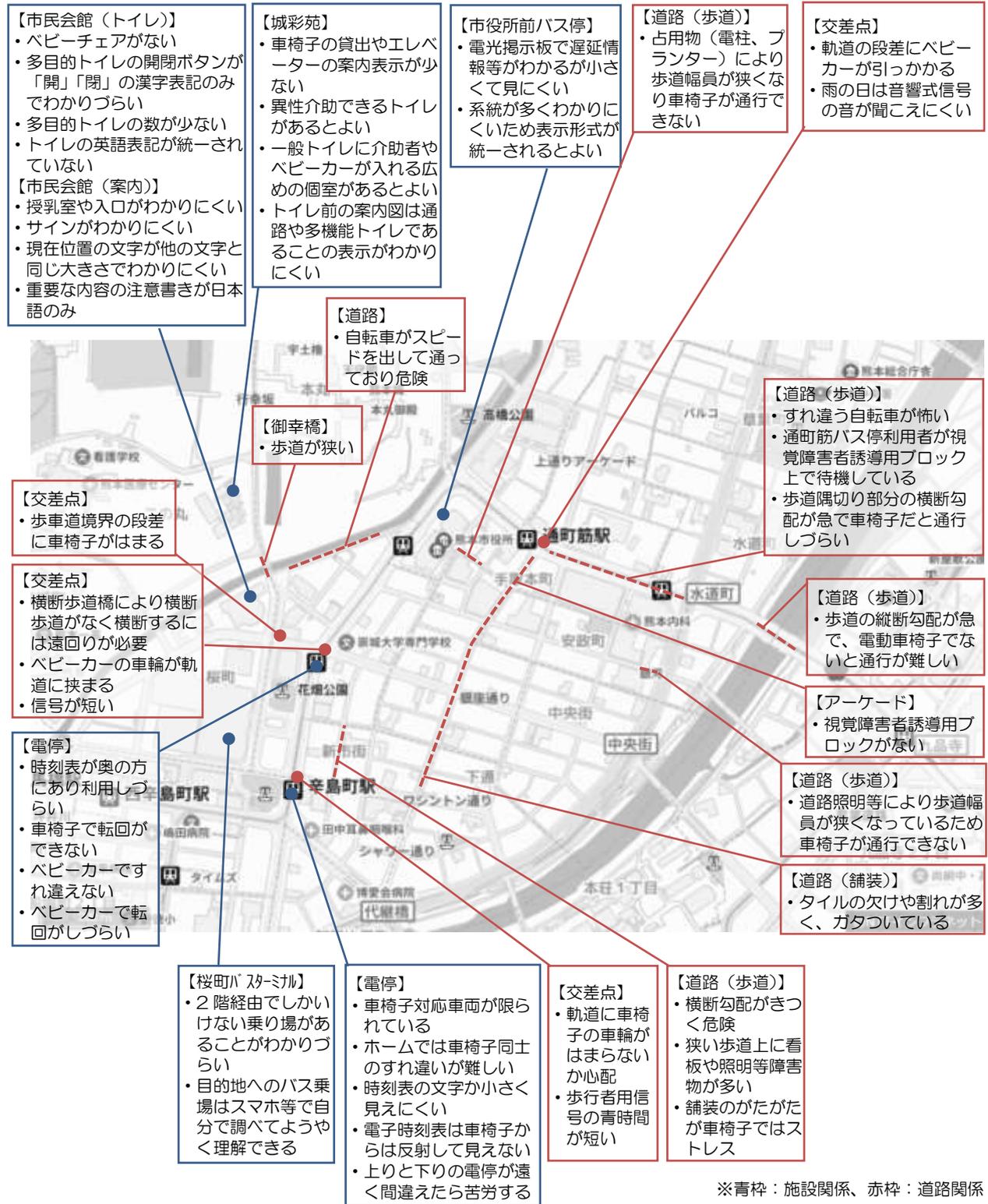


⑤電停のランプ



⑥バス停の時刻表

① 中心市街地地区



② 水前寺・九品寺地区



③ 健軍地区



※青枠：施設関係、赤枠：道路関係

3.3 バリアフリーに関する課題

前段で整理した本市の現状や市民意見等を踏まえ、本市のバリアフリーに関する主な課題を以下のとおり整理しました。

バリアフリーに関する主な課題

<p>各施設におけるバリアフリー化</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 障がいのある方は自動車での移動が多いものの、中心市街地や地域拠点への貴重な移動手段である公共交通のバリアフリー化が必要である。 • 建築物のバリアフリー状況に対しては満足度が高い傾向にあるものの、トイレや駐車場に対する指摘が多くあり、各施設においてバリアフリートイレや障がい者用駐車場の整備を推進していく必要がある。 • 道路においては、視覚障害者誘導用ブロックや舗装の維持管理に対する指摘が多くあることから、さらなるバリアフリー化の推進に加え、既存施設の適切な維持管理が必要である。 • 青時間が短く渡り切れない信号機や、横断歩道表示の劣化など、交通安全上の指摘が多くあり、交通管理者と連携を深めた交通安全対策に取り組む必要がある。 • 避難時においては、落ちつけるスペースがないことや移動が難しいことへの不安が多く、避難所の利用環境やサポートの充実を図る必要がある。
<p>心のバリアフリー</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 市民アンケートによると、障がい者等に対し手助けや席を譲るなどのサポートを行ったことがある方の割合は約7割である一方、「心のバリアフリー」をよく知っている方の割合は約1割となっているため、心のバリアフリーの概念と結び付けたうえで啓発事業等の取組を推進し、誰もが自然に支え合えるよう相互理解を深めていく必要がある。

第4章 バリアフリー化の基本的な考え方

4.1 基本理念

本市では、市民一人ひとりが、自分たちが暮らすまちに誇りを持ち、夢や希望を抱いて、いきいきと多様な生活を楽しむことができる「上質な生活都市」の実現をめざしています。

今後、超高齢社会や人口減少社会を迎える中で、熊本地震の経験等を踏まえ、障がいの有無や年齢に関わらず、だれもが安心して生活できる都市を目指し、以下の基本理念を設定します。

だれもが 移動しやすく 暮らしやすい 「おたがいさま」で支えあう 上質な生活都市

4.2 基本方針

基本理念(目指す都市像)の実現に向け、取組の方向性を以下の4つの基本方針として設定し、これらに基づくバリアフリー化の取組を推進します。

なお、これらの4つの基本方針に基づく内容は「第5章 バリアフリー化に向けた取組方針」に示します。

① 誰もが移動しやすく暮らしやすい多核連携都市の実現に向けたバリアフリー環境の形成強化

⇒熊本市立地適正化計画（平成28年4月）を踏まえ、より重点的に取り組むべき地区を明確にし、効率的・効果的な整備促進を図ります。

② 市民（地域）・事業者・行政の連携・協力によるバリアフリー化の推進

⇒市民の自発的な活動の支援や、事業者等との連携や協力によるバリアフリー化を促進します。

③ 市民一人一人が互いに支えあう共生社会の実現に向けた“心のバリアフリー”の促進

⇒様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、お互いに理解を深め支え合い、自然に生活できるよう、心のバリアフリーを促進します。

④ 継続的な進行管理と検証・反映による取組の推進やマスタープランの改善

⇒社会情勢や市民ニーズの変化、関連計画の見直し等を踏まえ、計画的・継続的なマスタープランの改善を図ります。

第5章 バリアフリー化に向けた取組方針

先に掲げた基本方針に基づき、市全域で推進するバリアフリーに関する取組について、取組方針及び具体的内容を示します。

5.1 誰もが移動しやすく暮らしやすい多核連携都市の実現に向けたバリアフリー環境の形成強化

(1) 取組方針

熊本市立地適正化計画では、人口減少、高齢化が見込まれる中でも都市の活力を維持していくため、中心市街地と15の地域拠点を利用性の高い公共交通で結ぶ「多核連携都市」を都市構造の将来像として位置づけ、その実現に向けて都市機能や居住の誘導を図る区域などを示しています。

誰もが移動しやすく暮らしやすい多核連携都市の実現に向けては、都市機能の集約や公共交通における利便性向上に加え、あらゆる場面において面的・一体的なバリアフリー化を推進することが重要です。

基本方針①「誰もが移動しやすく暮らしやすい多核連携都市の実現に向けたバリアフリー環境の形成強化」の実現に向け、協議会やアンケート調査等における市民意見を踏まえた市全域の取組方針と、15の地域拠点を含む居住誘導区域共通の取組方針を示します。

また、概ね都市機能誘導区域の中で、多くの方が利用する施設が集積し、市民ニーズが特に高い地区を「移動等円滑化促進地区」として選定し、地区特性を踏まえた取組を進めていきます。

バリアフリーマスタープランにおいては、これらの取組による重点的なバリアフリー化を推進していくことにより、誰しもの移動しやすさ、暮らしやすさを向上し、ひいては多核連携都市の実現につなげます。

市 全 域＝マスタープラン対象範囲

市民やあらゆる関係者が、理念や基本方針のもと、考え方を共有し、自立と共生のまちづくりに向けバリアフリー化を促進。

基本理念
基本方針



市域共通の取組方針

防災面・交通安全面・住環境面におけるバリアフリー化など

居住誘導区域（都市機能誘導区域＋公共交通沿線）

多くの方が日常的に訪れる地域拠点や、それらを結ぶ利便性の高い公共交通沿線においては、多核連携都市づくりの基幹である公共交通面でのバリアフリー化が重要。

居住誘導区域共通の取組方針

公共交通面におけるバリアフリー化

移動等円滑化促進地区

地区特性やアンケート結果等から、多くの方が利用する施設が集積し市民ニーズも高く、取組による効果が特に高い。

地区特性を踏まえた取組事項

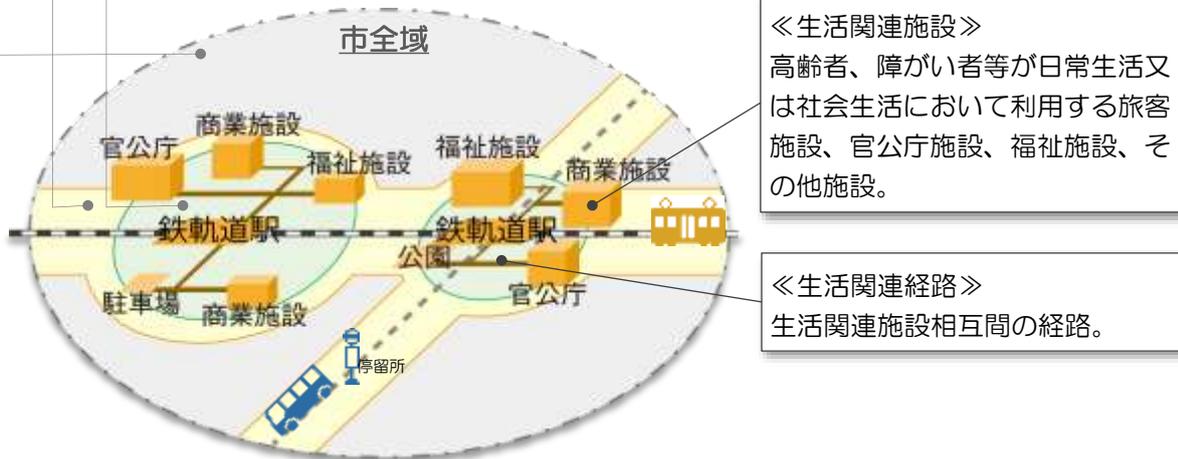
地域特性、生活関連施設・経路、取組方針、法定の届出に関する事項 等

重点整備地区

実施計画（移動等円滑化基本構想）において重点整備地区を設定し具体事業の位置付けを行うことで、重点的なバリアフリー化を推進。

具体事業の位置付け

公共交通・道路・建築物等に関する特定事業の設定



枠組み

1) 市全域での取組方針

市全域では、防災面、交通安全面、住環境面におけるバリアフリー化を推進します。

防災面においては、平成28年熊本地震の経験を踏まえ熊本市指定避難所において、段差解消等のバリアフリー化を推進するとともに、高齢者や障がい者、妊産婦等、避難所等での生活に支障がある方々に対するサポート体制の強化を行います。

交通安全面においては、道路管理者と交通管理者が連携し、通学路・生活道路等における定期的な点検の実施や必要に応じて路肩のカラー舗装化や防護柵の設置等の安全対策、バリアフリー対応型信号機等の導入等を行い、高齢者や障がい者を含めた全ての人の安全な通行を確保します。

住環境面においては、障害者住宅改造費助成事業及び高齢者住宅バリアフリー化改修費補助金等の助成事業や老朽化した市営住宅の建替えに合わせバリアフリー化を推進します。

2) 居住誘導区域共通の取組方針

居住誘導区域においては、公共交通面のバリアフリー化を推進します。

各施設設置管理者と事業者が連携し、駅やバス停留所において、ベンチ・上屋の設置等による待合環境の改善を行います。

また、電停においては拡幅やかさ上げ等のバリアフリー化を推進し、誰もが安全に利用しやすい環境を整備するとともに、乗降時間の短縮等による定時性、速達性の向上を図ります。

さらに、超低床電車やノンステップバス等のバリアフリー対応車両の導入や、バリアフリー対応車両の夜間運行や定時化等の運行管理を行います。

3) 地区特性を踏まえた取組方針

地区特性を踏まえて面的・一体的にバリアフリー化を進める移動等円滑化促進地区を設定し、本地区においては、生活関連施設・生活関連経路、バリアフリー化の取組方針、法定の届出に関する事項等を整理した上で、バリアフリー化を優先的に進めます。

各促進地区における取組方針は「第6章 移動等円滑化促進地区における取組方針」に示します。

また、実施計画（移動等円滑化基本構想）策定時には、移動等円滑化促進地区の中でもバリアフリー化のために必要な事業の位置付けが可能な地区を重点整備地区として定め、各生活関連施設、生活関連経路等における具体事業を推進することにより、重点的・一体的なバリアフリー化を図ります。

(2) 具体的内容

1) 基準等に基づくバリアフリー化の推進

各生活関連施設や生活関連経路のバリアフリー化にあたっては、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準への適合に努めるとともに、関連するガイドラインや条例等に留意した整備を推進することが基本となります。

バリアフリー化に関する主な基準等

種別	項目	名称	所管など/作成年月
移動等円滑化基準	公共交通	移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備並びに旅客施設及び車両等を使用した役務の提供の方法に関する基準（公共交通移動等円滑化基準）	国土交通省【省令】 令和3年1月改正
	道 路	移動等円滑化のために必要な道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供の方法に関する基準（道路移動等円滑化基準）	国土交通省【省令】 令和3年3月改正
		移動等円滑化のために必要な道路の占有に関する基準	国土交通省【省令】 令和3年1月改正
		熊本市移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例	熊本市【条例】 令和3年9月改正
	公 園	移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準（都市公園移動等円滑化基準）	国土交通省【省令】 平成24年3月改正
	建 築 物	移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の構造及び配置に関する基準（建築物移動等円滑化基準）	国土交通省【政令】 令和2年10月改正
		高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために誘導すべき建築物特定施設の構造及び配置に関する基準（建築物移動等円滑化誘導基準）	国土交通省【省令】 令和4年3月改正
	交通安全	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に係る信号機等に関する基準	国家公安委員会【規則】 令和2年12月改正
駐 車 場	移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準（路外駐車場移動等円滑化基準）	国土交通省【省令】 平成18年12月	
ガイドライン等	公共交通	公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン バリアフリー整備ガイドライン〔旅客施設編〕	国土交通省 令和3年3月改訂
		公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン バリアフリー整備ガイドライン〔車両等編〕	国土交通省 令和3年3月改訂
	道 路	道路の移動等円滑化に関するガイドライン	国土交通省 令和4年6月
	公 園	都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン	国土交通省 令和4年3月改訂
	建 築 物	高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準	国土交通省 令和3年3月改正

2) 市民意見等を踏まえた取組方針に基づく整備の推進

バリアフリー化の促進に向け、国の移動等円滑化基準や移動等円滑化整備ガイドライン、収集した市民意見等を踏まえて、施設種別のバリアフリー方針を整理しました。

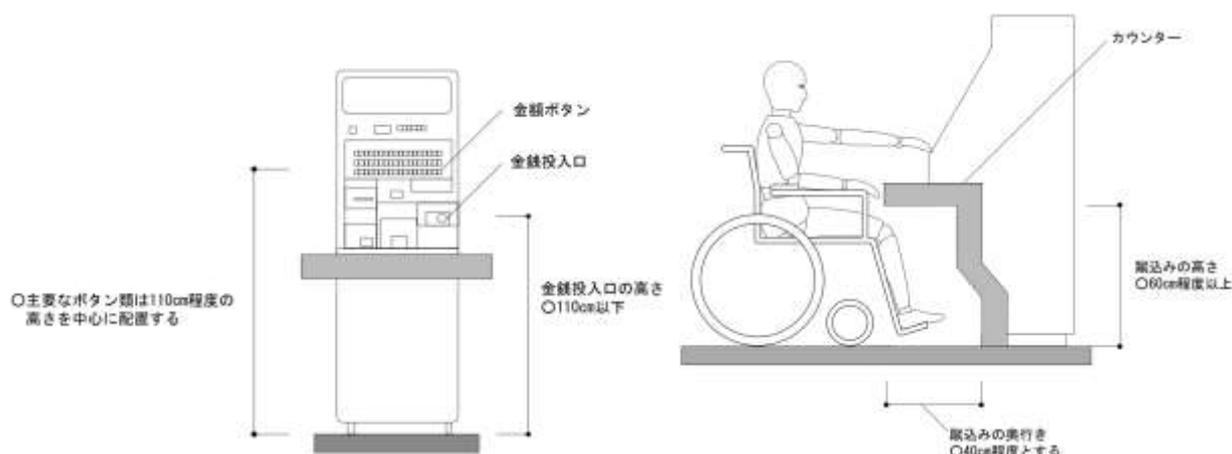
関係事業者に周知及び理解、協力を求め、これらのバリアフリー方針を踏まえた取組を実施していただけるよう、相互理解を図りながら推進していきます。

なお、施設整備においては可能な限りこれらのバリアフリー方針を踏まえた整備が望ましいですが、構造上の制限や財源等、様々な課題があることから、人的対応等のソフト施策も取り入れながら、それぞれができる取組を実施していくものとします。

① 公共交通

ア. 鉄道

項目	公共交通（鉄道）のバリアフリー方針
通路	主要な出入口からホームまでのバリアフリー化された経路を確保する。
上下移動	階段は、両側に2段手すりを設け、段鼻を識別しやすいよう強調する。
	エレベーターは、多様な利用者が円滑に利用できる構造とする（十分な広さ、車椅子利用者対応操作盤・開延長ボタン・浮き彫り表示のボタン・足元まで見える鏡・音声案内・緊急時等に情報提供を行う表示装置の設置など）。
ホーム	ホームと車両の間隙や段差は可能な限り小さくする。
トイレ	車椅子使用者等が円滑に利用できる構造のトイレを設置する（十分な広さ、可動式手すり、大型ベッド、開閉しやすい扉、蹴込みがある洗面台の設置など）。
	異性介助等に配慮し、男女共用トイレの設置を推進する。
	一般トイレは、和式便器を洋式化するほか、JIS規格に合わせた形状・配置とする。
	一般トイレは、男性用女性用それぞれに、乳幼児用設備を備えたベビーカーが入る広めの個室を設置する。
	一般トイレにオストメイト対応設備を設置し、機能分散を図る。
トイレの適切な維持管理を実施する。	
券売機等	券売機は車椅子使用者が近づきやすいよう蹴込みを設け、タッチパネルの見やすさに配慮する。
案内設備 ・情報の バリアフリー	施設出入口やトイレ、エレベーター等に音声案内を設置する。
	わかりやすい位置に多様な利用者に配慮した案内を設置する（ピクトグラム、音声案内、点字・多言語表記など）。
	筆談具やコミュニケーション支援ボード等を設置し、設置を表す案内（耳マーク等）を掲示する。
	電光掲示板は多様な色覚特性に配慮し、視認しやすい色・明るさ、表示速度とする。
	路線図や時刻表は文字の大きさや高さ、見やすさに配慮して掲示する。
	トイレには、聴覚障がい者が非常事態を把握できるよう、フラッシュライト等を設置する。
教育啓発 ・人的対応	多様な利用者への適切な対応について、職員の教育を実施し、案内やサポート等の対応を充実する。
	駅や車両利用のマナー・ルールについて、利用者への周知・啓発を行う。



バリアフリー化された券売機の例

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月 国土交通省）

イ. 軌道

項目	公共交通（軌道）のバリアフリー方針
車両	低床車両の導入を推進する。
軌道	軌道と道路の高低差はできる限り小さくし、車椅子やベビーカーの車輪等がはまらないよう軌道の隙間はできる限り狭くする。
ホーム	ホームと車両の隙間や段差は可能な限り小さくする。
	車椅子の転回やすれ違いに配慮した幅員を確保する。
	乗降や通行に支障のない位置にベンチや上屋を設置する。
	車両乗降口以外の部分に転落防止柵を設置する。
案内設備 ・情報のバリアフリー	筆談具やコミュニケーション支援ボード等を設置し、設置を表す案内（耳マーク等）を掲示する。
	電光掲示板は多様な色覚特性に配慮し、視認しやすい色・明るさ、表示速度とする。
	路線図や時刻表は文字の大きさや高さ、見やすさに配慮して掲示する。
教育啓発 ・人的対応	多様な利用者への適切な対応について、職員の教育を実施し、案内やサポート等の対応を充実する。
	駅や車両利用のマナー・ルールについて、利用者への周知・啓発を行う。

ウ. バス

項目	公共交通（バス）のバリアフリー方針
車両	ノンステップバスなどバリアフリー化された車両の導入を推進する。
バス乗降場 ・ 停留所	バスが正着しやすく車両との段差が生じない構造に改良する。 バス停留所にベンチや上屋を設置し、快適な待合環境を整備する。
案内設備 ・ 情報の バリアフリー	バス停留所や車内における案内を充実する（運行情報の点字表記・音声案内、ノンステップバス運行時間の表示など）。 筆談具やコミュニケーション支援ボード等を設置し、設置を表す案内（耳マーク等）を掲示する。 電光掲示板は多様な色覚特性に配慮し、視認しやすい色・明るさ、表示速度とする。 路線図や時刻表は文字の大きさや高さ、見やすさに配慮して掲示する。
教育啓発 ・ 人的対応	多様な利用者への適切な対応について、職員の教育を実施し、案内やサポート等の対応を充実する。 バス停留所での正着・ニーリングを徹底する。



耳マーク



バリアフリー化されたバス停留所

出典：全日本難聴者・中途失聴者団体連合会

エ. タクシー

項目	公共交通（タクシー）のバリアフリー方針
車両	福祉タクシーやユニバーサルデザインタクシーの導入を推進する。
案内設備 ・ 情報の バリアフリー	タクシー乗降場の案内をわかりやすく表示する（ピクトグラム、多言語表記など）。 筆談具やコミュニケーション支援ボード等を設置し、設置を表す案内（耳マーク等）を掲示する。
教育啓発 ・ 人的対応	多様な利用者への適切な対応について、職員の教育を実施し、案内やサポート等の対応を充実する。

② 道路

項目	道路のバリアフリー方針
歩道等	幅員の狭い歩道では、必要に応じて植栽等の再配置、熊本市無電柱化推進計画に基づく電線類地中化などにより有効幅員の確保に努める。
	歩道の段差やがたつき、傾きを解消する。
	車椅子やベビーカー使用者が円滑に通行できる舗装の平坦性を連続的に確保する。また、歩道上にマンホールの蓋等を設置する際は平坦性に配慮する。
	横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、視覚障がい者が認識でき、車椅子やベビーカー使用者が円滑に通行できる高さとする。
	移動の連続性に配慮し、周囲の舗装との輝度比を確保した視覚障害者誘導用ブロックを連続的かつ極力直線的に敷設する。
	がたつきの発生しにくい舗装材を採用する。
	透水性舗装を採用するなど、横断勾配は可能な限り小さいものとする。
	歩行者の通行が想定される場所の側溝のフタ（グレーチング）などは、目の細かいものにする。
	歩行者の安全な通行を確保するために必要がある場合は柵を設置する。
	バス停留所等にベンチや上屋の設置を推進する。
維持管理	舗装や視覚障害者誘導用ブロック、案内設備、植栽樹木などの適切な維持管理を行う。
普及・啓発	自動車・自転車運転者へのルール・マナーの啓発を推進する。

③ 交通安全

項目	信号機等のバリアフリー方針
信号機等	生活関連経路を中心に主要な信号交差点には、バリアフリー化された信号機（音響式や経過時間表示式など）を設置するとともに、押しボタンの位置に配慮する。
	高齢者や障がい者が安全に横断できるよう、歩行者用青信号の延長などにより適切な青時間を確保する。
	主要な交差点や複雑な形の交差点には、エスコートゾーンを設置する。
維持管理	横断歩道の表示等の適切な維持管理により、劣化箇所の速やかな修繕を行う。
普及・啓発	自動車・自転車運転者へのルール・マナーの啓発を推進する。



輝度比を確保した
視覚障害者誘導用ブロック



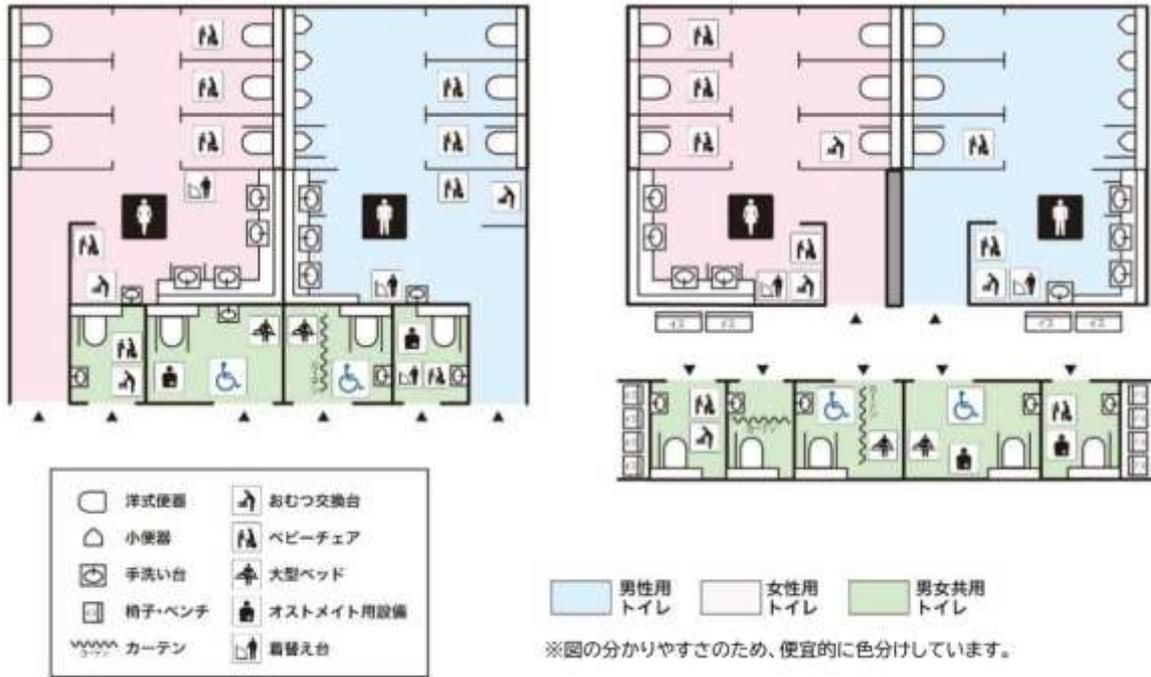
音響式・経過時間表示式信号機



エスコートゾーン

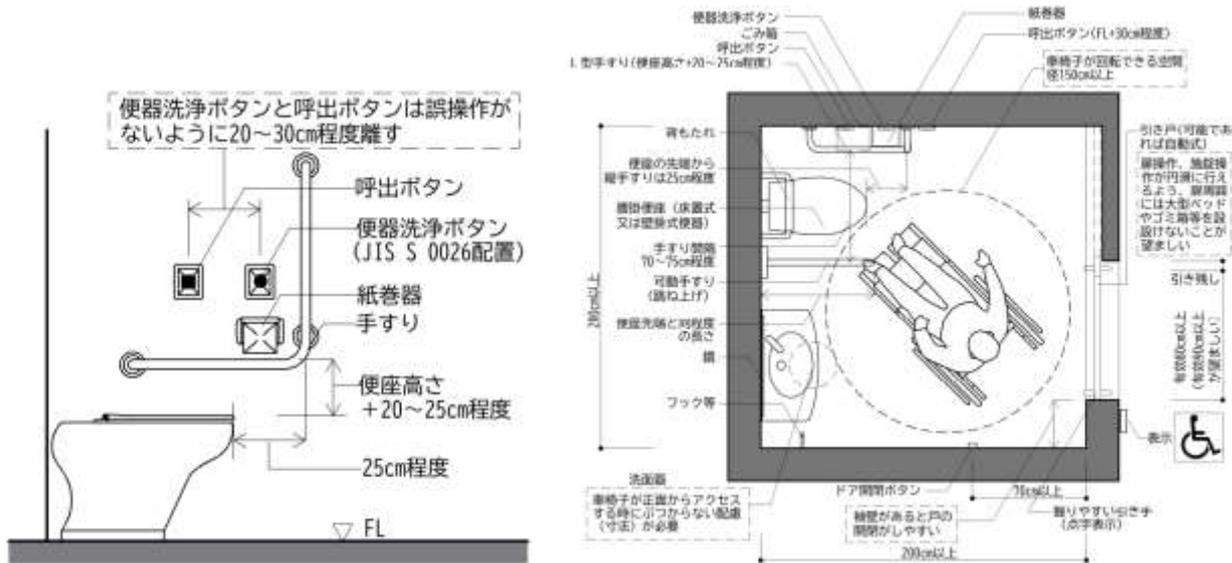
④ 建築物・駐車場

項目	建築物・駐車場のバリアフリー方針
出入口・敷地内通路（屋外）	道路と建築物の移動の連続性に配慮し、段差解消や視覚障害者誘導用ブロック若しくは音声案内の設置等を行い、円滑な移動を確保する（道路管理者と連携）。
	主要な出入口は、自動ドアなどの通行しやすい扉とし、十分な幅を確保する（80cm以上）。
建物内通路	主要な通路は、物や設備などで狭くならないように配慮する（120cm以上）。
	階段手前やエレベーター前など主要箇所に視覚障害者誘導用ブロック若しくは音声案内の設置等を行う。
	主要な通路は、段差を解消し、車椅子やベビーカーが通りやすい床材とする。
上下移動	階段は、両側に手すりを設け、段鼻を識別しやすいよう強調する。
	エレベーターは、多様な利用者が円滑に利用できる構造とする（十分な広さ、車椅子利用者対応操作盤・開延長ボタン・浮き彫り表示のボタン・足元まで見える鏡・音声案内・緊急時等に情報提供を行う表示装置の設置など）。
トイレ	車椅子利用者等が円滑に利用できる構造のトイレを設置する（十分な広さ、可動式手すり、大型ベッド、開閉しやすい扉、蹴込みがある洗面台の設置など）。
	異性介助等に配慮し、男女共用トイレの設置を推進する。
	一般トイレは、和式便器を洋式化するほか、JIS規格に合わせた形状・配置とする。
	一般トイレは、男性用女性用それぞれに、乳幼児用設備を備えたベビーカーが入る広めの個室を設置する。
	一般トイレにオストメイト対応設備を設置し、機能分散を図る。
	トイレの適切な維持管理を実施する。
案内設備・情報のバリアフリー	わかりやすい位置に多様な利用者に配慮した案内を設置する（ピクトグラム、音声案内、点字・多言語表記など）。
	筆談具やコミュニケーション支援ボード等を設置し、設置を表す案内（耳マーク等）を掲示する。
	施設出入口やトイレ、エレベーター等に音声案内を設置する。
	トイレには、聴覚障がい者が非常事態を把握できるよう、フラッシュライト等を設置する。
駐車場	施設出入口付近に雨天時の乗降に配慮した障害者用駐車施設（幅 350cm以上）を設置し、わかりやすく表示する。
その他設備	操作ボタンの高さや色彩等に配慮した自動販売機の導入を推進する。
	受付には、車椅子利用者が円滑に利用できるローカウンターを設置する。
教育啓発・人的対応	多様な利用者への適切な対応について、職員の教育を実施し、案内やサポート等の対応を充実する。
	施設利用のマナー・ルール（エレベーターの優先利用やバリアフリースイッチ・障害者用駐車施設の適正利用など）について、利用者への周知・啓発を行う。



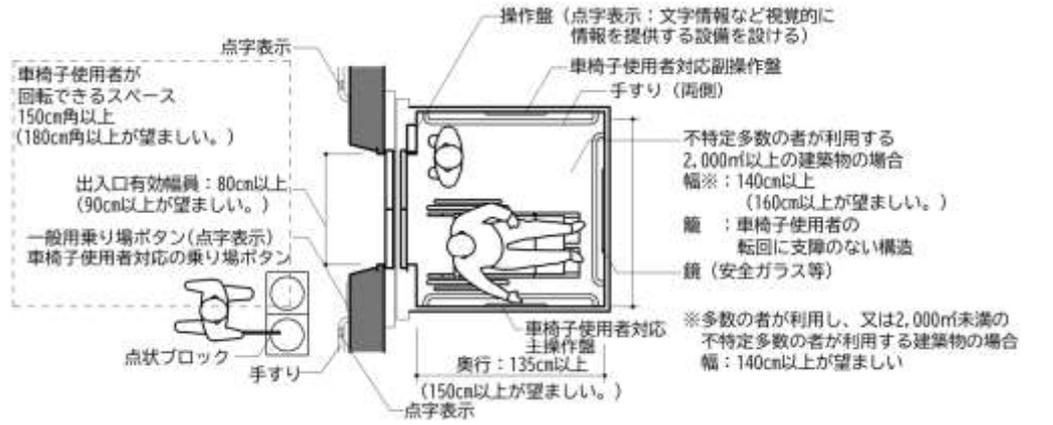
トイレの機能分散の例

出典：共生社会におけるトイレの環境整備に関する調査研究報告書（令和3年3月 国土交通省）



ボタン等の標準配置例（JIS）

車椅子使用者用便房の整備例

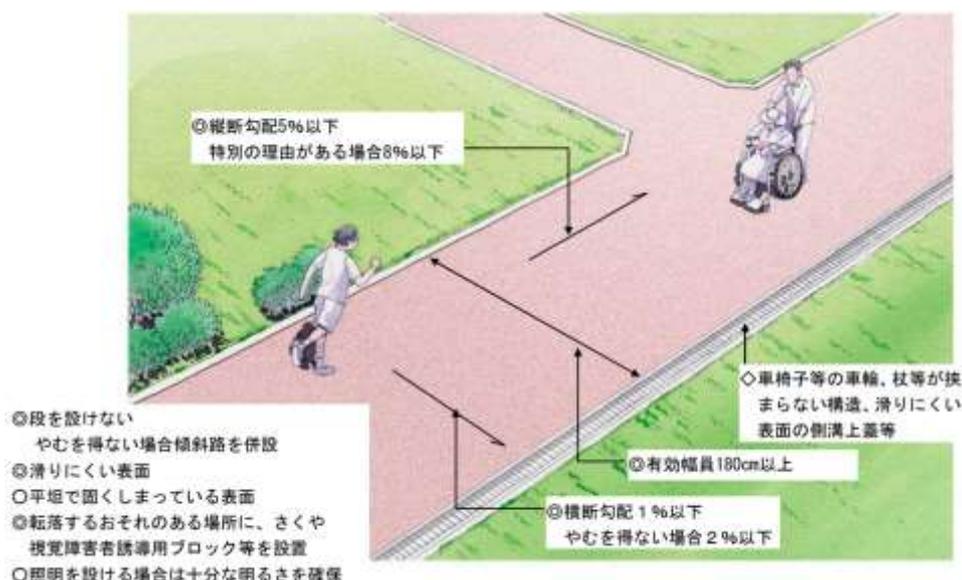


エレベーターの整備例

出典：高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準（令和3年3月 国土交通省）

⑤ 都市公園

項目	都市公園のバリアフリー方針
出入口	道路等と公園敷地の境界の段差や勾配を解消し、十分な出入口幅を確保する（90cm以上）。
園路	主要な園路は平坦で固くしまっていて滑りにくい路面とする。
	主要な園路は車椅子のすれ違いに配慮した十分な幅を確保する（120cm以上）。
遊具	障がいの有無に関わらず、こどもたちが一緒に遊べるインクルーシブ遊具を整備する。
トイレ	車椅子使用者等が円滑に利用できる構造のトイレを設置する（十分な広さ、可動式手すり、大型ベッド、開閉しやすい扉、蹴込みがある洗面台の設置など）。
	異性介助等に配慮し、男女共用トイレの設置を推進する。
	一般トイレは、和式便器を洋式化するほか、JIS規格に合わせた形状・配置とする。
	一般トイレは、男性用女性用それぞれに、乳幼児用設備を備えたベビーカーが入る広めの個室を設置する。
	一般トイレにオストメイト対応設備を設置し、機能分散を図る。
案内設備 ・情報の バリアフリー	わかりやすい位置に多様な利用者に配慮した案内を設置する（ピクトグラム、音声案内、点字・多言語表記など）。
	施設出入口やトイレ、エレベーター等に音声案内を設置する。
	トイレには、聴覚障がい者が非常事態を把握できるよう、フラッシュライト等を設置する。
維持管理	公園内の設備やトイレの清掃や維持管理を適切に実施する。
その他設備	操作ボタンの高さや色彩等に配慮した自動販売機の導入を推進する。



園路の整備例

出典：都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月 国土交通省）

⑥ 避難所

項目	避難所のバリアフリー方針
段差解消	段差解消のためのスロープ・手すりの設置を推進する。
トイレ	誰もが利用しやすいトイレやマンホールトイレの整備を行う。
その他設備	必要に応じて要介護者等への福祉避難室の確保を行う。
教育啓発 ・人的対応	多様な避難者への適切な対応について、職員の教育を実施し、案内やサポート等の対応を充実する。

(3) 取組の例

1) 電停改良計画の整備優先度の見直しとバリアフリー化の推進

マスタープランの作成を契機として、平成 22 年（2010 年）3 月に作成した「熊本市電停改良計画」について各電停の整備優先度の見直しを行い全体整備計画の変更を行いました。

なお、整備優先度の見直しにあたっては、従来の評価項目である利用者数及び車椅子の利用の可否に加え、各電停が移動等円滑化促進地区内に配置しているかどうか等を考慮しました。

引き続き、整備計画に基づく電停のバリアフリー化を推進します。

① 評価項目と配点

ア. 過去 3 年間の平均電停利用者数（1 日当りの乗降者数）【50 点】

◆バリアフリー新法に基づく基本方針における次期目標として、鉄軌道駅においては、令和 7 年度（2025 年度）までに「3,000 人以上/日の施設及び実施計画（移動等円滑化基本構想）の生活関連施設に位置付けられた 2,000 人以上/日の施設を原則 100%」と設定されていることから、評価項目としました。

◆2,000 人以上、3,000 人以上でラインを設定し、5,000 人以上を 50 点として 5 点刻みとしました。

◆2,000 人未満の電停については、2,000 人以上の 40 点を基準に、人数比で案分し、電停ごとに点数を設定しました。

イ. 現況での車椅子利用【20 点】

◆現時点で車椅子利用ができない電停を優先的に整備していく必要があると考え、評価項目としました。

車椅子利用可否の配点

番号	内訳	配点
①	車椅子の利用不可：×（1.0m未満）	20 点
②	車椅子の利用可：△（1.0m以上 1.5m未満）	0 点

ウ. 移動等円滑化促進地区内外【30 点】

◆マスタープランにおける移動等円滑化促進地区は、面的、一体的なバリアフリー化を推進すべき地区として位置付けられており、その地区内にある電停は、生活関連施設への起点となり、特にバリアフリーへの配慮が必要であることを考慮し、評価項目としました。

移動等円滑化推進地区内外の配点

番号	内訳	配点
①	移動等円滑化促進地区内：○	30 点
②	移動等円滑化促進地区外：×	0 点

② 整備優先度の決定

以下の項目に基づいて、(A、B、C、D)の4段階のランクの分類を行いました。

①「① 評価項目と配点」に定める評価点の合計点数が高い順に、(A、B、C、D)の4段階にランク分けを行います。

②各ランクによる取組内容は、以下の表のとおり。

各ランクの取組内容

ランクA	早期に整備の実現性について別途検討を行い、優先的に整備に取り組むもの。
ランクB	上記以降に整備の実現性について別途検討を行うもの。
ランクC	計画の進捗状況を考慮しながら整備の実現性について別途検討を行うもの。
ランクD	上記以降に取り組むもの。

③各ランクの電停数について、1つのランクにつき5電停以下とします。

電停改良優先度一覧表

順位 [位]	電停名称	評価項目						評価 点数 [点]	整備 優先度 ランク
		ア. 過去3年間の平均 電停利用者数(人/日)		イ. 現況での 車椅子利用		ウ. 移動等円滑化 促進地区内外			
		利用者数	配点	可否	配点	内外	配点		
1	健軍町	5,236	50	△	0	○	30	80.0	A
2	水道町	3,155	45	△	0	○	30	75.0	
3	味噌天神前	810	16.2	×	20	○	30	66.2	
4	国府	742	14.8	×	20	○	30	64.8	
5	花畑町	1,597	31.9	△	0	○	30	61.9	
6	健軍交番前	560	11.2	×	20	○	30	61.2	B
7	水前寺公園	984	19.6	△	0	○	30	49.6	
8	神水交差点	934	18.6	×	20	×	0	38.6	
9	祇園橋	403	8.0	△	0	○	30	38.0	
10	西辛島町	334	6.6	△	0	○	30	36.6	
11	呉服町	722	14.4	×	20	×	0	34.4	C
12	慶徳校前	629	12.5	×	20	×	0	32.5	
13	段山町	578	11.5	×	20	×	0	31.5	
14	蔚山町	551	11.0	×	20	×	0	31.0	
15	八丁馬場	472	9.4	×	20	×	0	29.4	
16	本妙寺入口	385	7.7	×	20	×	0	27.7	D
17	杉塘	201	4.0	×	20	×	0	24.0	
18	県立体育館前	162	3.2	×	20	×	0	23.2	
19	新町	722	14.4	△	0	×	0	14.4	

※整備優先度については、その後の予備設計による実現性検討や関連事業の進捗に応じ、調整を図るものとする。

2) ベンチ等の休憩施設の設置推進

誰もが移動しやすく暮らしやすいバリアフリー環境をつくるため、バス停等においてベンチ等の休憩施設の設置を官民連携して推進します。

なお、設置にあたっては、バス停の利用者数や生活関連施設の配置等を考慮して設置計画を作成します。

また、設置可能なスペースや利用しやすさなど周囲の状況を踏まえ通行者の動線や歩道の幅員を確保するとともに、車椅子利用者や視覚障害者誘導用ブロック使用者の通行を阻害しないよう適切な離隔を考慮するなど、安全性を確保します。

ベンチ設置実施計画

設置地区	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
移動等円滑化促進地区	毎年度100箇所設置 (令和7年度設置完了)					
その他地区				毎年度100箇所設置 (令和10年度設置完了)		



ベンチのイメージ

3) 誰もが安全に移動できるアーケード環境の整備

まちあるきワークショップ等での意見を踏まえ、上通・下通・新市街・健軍等のアーケード内に誰もが安全に移動できるバリアフリー環境の整備を推進します。

例えば、視覚障がい者が安全に歩行するための取組としては視覚障害者誘導用ブロックの設置が一般的ですが、アーケード内は夜間及び早朝の時間帯において許可車両が進入するなどの安全面の課題を抱えていることから、商店街等の関係者と連携し課題解決に向けた検討を進めます。

さらには、グリーンスローモビリティの検討など、新たな移動手段の創出も視野に入れ、誰もが安全に移動できるバリアフリー環境の整備を推進します。



下通アーケードの状況



グリーンスローモビリティ

5.2 市民（地域）・事業者・行政の連携・協力によるバリアフリー化の推進

(1) 取組方針

面的・一体的なバリアフリー化の推進においては、市民（地域）・事業者・行政の三者が互いに連携、協力し、総合的に取組を展開していくことが重要です。

基本方針②「市民（地域）・事業者・行政の連携・協力によるバリアフリー化の推進」の実現に向け、市民の自発的な活動の支援や、事業者等との連携や協力による民間建築物等のバリアフリー化を促進します。

(2) 具体的内容

1) 建築物等のバリアフリー化推進

① 特定建築物の建築に関する事前協議

多数の方が利用する特定建築物（バリアフリー法第2条第18項）については、「熊本県高齢者、障害者等の自立と社会的活動への参加に関する条例（以下「やさしいまちづくり条例」という。）」に基づき工事の内容について事前協議を行うことを義務付けており、必要に応じて設計及び施工に係る事項について指導及び助言を行うことで、バリアフリー化を推進します。

特定建築物一覧

	施設種別	事前協議の対象となる施設の規模※ ¹
1	学校	300㎡以上
2	病院又は診療所	100㎡以上
3	劇場、観覧場、映画館又は演芸場	300㎡以上
4	集会場又は公会堂	300㎡以上
5	展示場	300㎡以上
6	卸売市場又は百貨店、マーケットその他の物品販売業を営む店舗	100㎡以上 (卸売市場は300㎡以上)
7	ホテル又は旅館	300㎡以上
8	事務所	300㎡以上
9	共同住宅、寄宿舍又は下宿	300㎡以上
10	老人ホーム、保育所、福祉ホームその他これらに類するもの	300㎡以上
11	老人福祉センター、児童厚生施設、身体障害者福祉センターその他これらに類するもの	300㎡以上
12	体育館、水泳場、ボート場その他これらに類する運動施設又は遊技場	300㎡以上
13	博物館、美術館又は図書館	300㎡以上
14	公衆浴場	300㎡以上
15	飲食店又はキャバレー、料理店、ナイトクラブ、ダンスホールその他これらに類するもの	300㎡以上 (飲食店は100㎡以上)
16	理髪店、クリーニング取次店その他これらに類するサービス業を営む店舗	30㎡以上
	質屋、貸衣装屋、銀行その他これらに類するサービス業を営む店舗	100㎡以上
17	自動車教習所又は学習塾、華道教室、囲碁教室その他これらに類するもの	300㎡以上
18	工場	300㎡以上
19	車両の停車場又は船舶若しくは航空機の発着場を構成する建築物で旅客の乗降又は待合の用に供するもの	300㎡以上
20	自動車の停留又は駐車のための施設	300㎡以上

	施設種別	事前協議の対象となる施設の規模※1
21	公衆便所	30 m ² 以上
22	公共用歩廊	-
23	特定路外駐車場※2	1,000 m ² 以上

※1：1～21の施設の規模は、新築、増改築、用途変更、大規模修繕、大規模模様替に係る部分の床面積の合計

※2：次の3つの条件すべてに該当する駐車場

- ①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
(道路法第2条第2項第六号に規定する自動車駐車場、都市公園法第2条第2項に規定する公園施設、建築物又は建築物特定施設であるものを除く。)
- ②駐車のために供する部分の面積が500 m²以上であるもの
- ③料金を徴収するもの

② 特別特定建築物に関する審査及び検査

特別特定建築物（バリアフリー法第2条第19項）については、バリアフリー法及びやさしいまちづくり条例に基づき、一定規模以上の建築等を行う場合には建築物移動等円滑化基準に適合させる義務があり、当該建築計画が基準に適合しているか審査及び検査を行うことで、バリアフリー化を推進しています。

特別特定建築物一覧

	施設種別	基準適合義務の対象となる施設の規模※1
1	小学校、中学校、義務教育学校若しくは中等教育学校（前期課程に係るものに限る）で公立のもの又は特別支援学校 ※下記について、やさしいまちづくり条例で定める 小学校、中学校、義務教育学校及び中等教育学校（これらのうち公立小学校等を除く）、並びに高等学校、大学、高等専門学校、専修学校及び各種学校	1,000 m ² 以上 (公立小学校等、児童厚生施設その他これに類するものは2,000 m ² 以上)
2	病院又は診療所	1,000 m ² 以上
3	劇場、観覧場、映画館又は演芸場	2,000 m ² 以上
4	集会場又は公会堂	2,000 m ² 以上
5	展示場	2,000 m ² 以上
6	百貨店、マーケットその他の物品販売業を営む店舗	2,000 m ² 以上
7	ホテル又は旅館	2,000 m ² 以上
8	保健所、税務署その他不特定多数の者が利用する官公署	1,000 m ² 以上
9	老人ホーム、福祉ホームその他これらに類するもの（主として高齢者、障がい者等が利用するものに限る）	1,000 m ² 以上
10	老人福祉センター、児童厚生施設、身体障害者福祉センターその他これらに類するもの	1,000 m ² 以上
11	体育館（一般公共の用に供されるものに限る）、水泳場（一般公共の用に供されるものに限る）、ボーリング場又は遊技場	1,000 m ² 以上 (ボーリング場及び遊技場は2,000 m ² 以上)
12	博物館、美術館又は図書館	1,000 m ² 以上
13	公衆浴場	2,000 m ² 以上
14	飲食店	2,000 m ² 以上
15	理髪店、クリーニング取次店、質屋、貸衣装屋、銀行その他これらに類するサービス業を営む店舗	2,000 m ² 以上
16	車両の停車場又は船舶若しくは航空機の発着場を構成する建築物で旅客の乗降又は待合いの用に供するもの	2,000 m ² 以上
17	自動車の停留又は駐車のための施設（一般公共の用に供されるものに限る）	2,000 m ² 以上
18	公衆便所	50 m ² 以上
19	公共用歩廊	2,000 m ² 以上

※1：増築・改築・用途の変更の場合は、当該増築・改築・用途の変更に係る部分の床面積の合計

③ 既存建築物のバリアフリー改修支援（移動等円滑化促進地区の取組）

既存建築物のバリアフリー改修にあたっては構造や費用負担面等の様々な課題があります。移動等円滑化促進地区における生活関連施設等のバリアフリー化推進に向けて、それぞれの建築物における課題の把握を行い、課題を踏まえた支援策の検討を進めていきます。

④ 建築物と道路の段差解消（移動等円滑化促進地区の取組）

建築物と道路がそれぞれバリアフリー化を進めても、互いの境界に段差があってはバリアフリー化ができていないとは言えません。

移動等円滑化促進地区においては建築物と道路の段差解消に向けて、建築物の新築・建替・改修や道路改良計画等に合わせて官民連携してバリアフリー化を推進します。

2) 届出制度

① 届出制度の概要

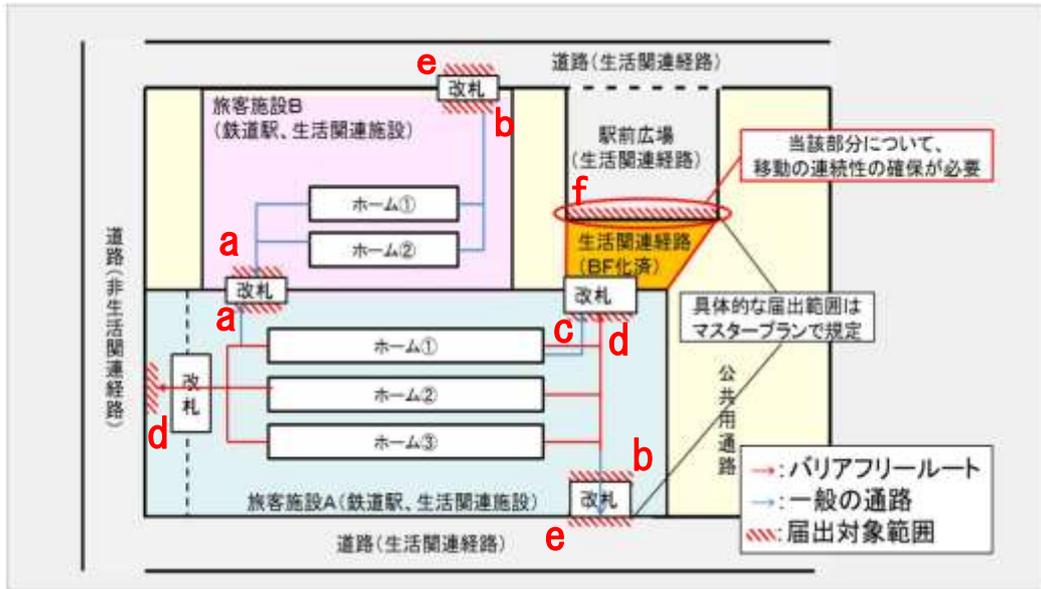
バリアフリー法において、移動等円滑化促進地区では「旅客施設の建設、道路の新設等であって、他の施設と接する部分について、移動等円滑化に支障を及ぼすおそれのあるものをしようとする公共交通事業者等又は道路管理者は、開発行為、建築行為等に着手する30日前までに市町村に届け出ること」とされています。

市は、届出に係る行為が移動等円滑化の促進を図る上で支障があると考えられる場合、届出者に対し必要な措置の実施を要請できることとなっており、これによりバリアフリー化に配慮した事業内容への調整を図ります。

届出対象となる施設及び行為は次のとおりです。

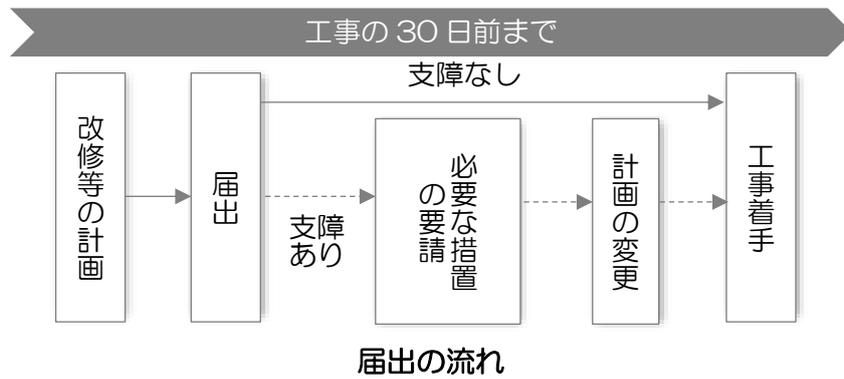
届出の対象

届出施設	届出対象となる行為 ※下線部についてマスタープランにて指定するものとされている
旅客施設 (生活関連施設)	下記の部分の新設又は構造若しくは配置の変更 a. 他の旅客施設（生活関連施設）との間の出入口 b. 生活関連経路である道路（駅前広場を含む道路法による道路）との間の出入口 c. <u>公共用通路等（道路以外）</u> との間の出入口 d. ホームから連続したバリアフリールートとなる出入口
道路 (生活関連経路)	下記に接する部分の新設、改築又は修繕 e. <u>旅客施設（生活関連施設）の出入口</u> f. <u>旅客施設（生活関連施設）に接する公共用通路等（道路以外）</u>



届出対象のイメージ

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



② 届出制度の対象

本市において、届出制度の対象とする旅客及び道路は下記のとおりです。

届出の対象施設及び範囲

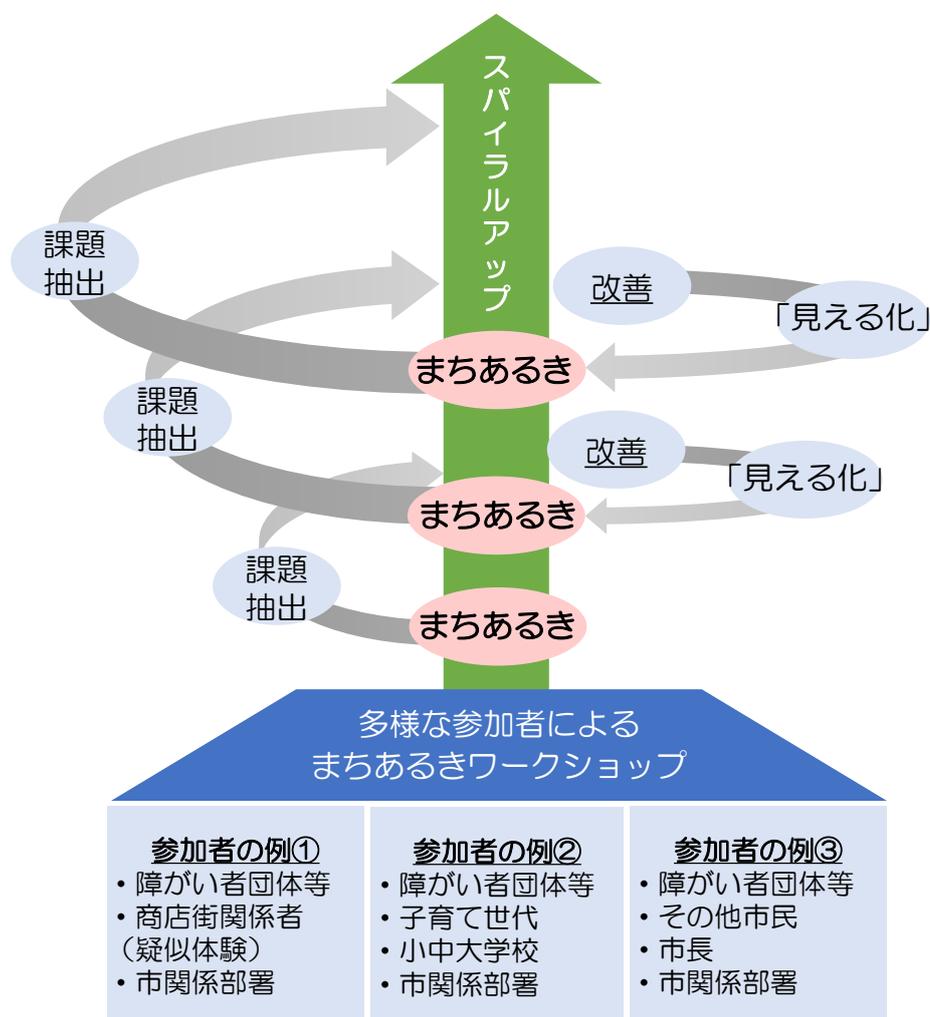
地区	届出の対象となる施設		届出の範囲 (接続部分)	
	旅客施設 (生活関連施設)	道路 (生活関連経路)		
中心市街地地区 (熊本駅周辺)	熊本駅	熊本駅白川口駅前広場	駅と駅前広場	
		熊本駅新幹線口駅前広場	駅と駅前広場	
	熊本駅前電停	熊本駅白川口駅前広場	電停と駅前広場	
	二本木口電停	(主要地方道) 熊本高森線	電停と道路	
	田崎橋電停	(主要地方道) 熊本高森線	電停と道路	
	祇園橋電停	(市道) 河原町細工町5丁目第2号線	電停と道路	
中心市街地地区 (通町筋 ・桜町周辺)	桜町バスターミナル	(主要地方道) 熊本高森線	バスターミナルと道路	
		(市道) 辛島町第1号線	バスターミナルと道路	
	洗馬橋電停	(主要地方道) 熊本高森線	電停と道路	
	西辛島町電停	(市道) 紺屋今町辛島町第1号線	電停と道路	
	辛島町電停	(市道) 紺屋今町花畑町第1号線	電停と道路	
	花畑町電停	(市道) 紺屋今町花畑町第1号線	電停と道路	
	熊本城・市役所前電停	(主要地方道) 熊本高森線	電停と道路	
	通町筋電停	(主要地方道) 熊本高森線	電停と道路	
	水道町電停	(主要地方道) 熊本高森線	電停と道路	
	藤崎宮前駅	(主要地方道) 熊本玉名線	駅と道路	
九品寺 ・水前寺地区	九品寺交差点電停	(主要地方道) 熊本高森線	電停と道路	
	交通局前電停	(主要地方道) 熊本高森線	電停と道路	
	味噌天神前電停	(主要地方道) 熊本高森線	電停と道路	
	新水前寺駅	ペDESTリアンデッキ	駅とペDESTリアンデッキ	
		ペDESTリアンデッキ	電停とペDESTリアンデッキ	
	新水前寺駅前電停	(主要地方道) 熊本高森線	電停と道路	
		水前寺駅	(市道) 新大江1丁目第15号線	電停と道路
			(一般県道) 熊本空港線	電停と道路
	国府電停	(主要地方道) 熊本高森線	電停と道路	
水前寺公園電停	(主要地方道) 熊本高森線	電停と道路		
市立体育館前電停	(主要地方道) 熊本高森線	電停と道路		
健軍地区	動植物園入口電停	(主要地方道) 熊本高森線	電停と道路	
	健軍交番前電停	(主要地方道) 熊本高森線	電停と道路	
	健軍町電停	(主要地方道) 熊本高森線	電停と道路	

3) まちあるきワークショップ等の実施

まちあるきワークショップは、地域住民や施設設置管理者と障がい者等が一体となり、障がいの有無にかかわらず、参加者全員がバリアフリーについて考え、理解を深める参加型のイベントです。

当事者と同じ目線で、現地において実際にバリアを体験し、当事者が日常生活を営む上でのまちの具体的問題・課題を点検・共有するとともに、課題解決のための実践方法を考えることで「心のバリアフリー」の推進に繋がることから、今後とも継続してまちあるきワークショップを実施します。

また、まちあるきワークショップにおいて把握した問題・課題や改善状況等について熊本市HP等にて情報公開し「見える化」することで、ハード・ソフト両面からバリアフリー化を推進します。さらには、まちあるきワークショップにおいて産学官連携のICT技術の体験会等を企画するなど、より広い関係者間のバリアフリー化の機運醸成を図ります。



まちあるきワークショップの継続実施によるバリアフリー化推進のイメージ

4) バリアフリー情報の集約と提供

障がい者等の自立した日常生活及び社会生活を支えるためには、各施設のバリアフリー情報等の集約を行い、使いやすい形式で提供することが重要です。

バリアフリー情報等を提供することで、どの施設が利用可能なのか（若しくは利用できないのか）、どの経路が移動可能なのか（若しくは移動できないのか）といった情報を事前に把握できるようになり、外出の際の心理的負担が軽減されるだけでなく、移動経路や利用可能な施設を自らの意志で選択して利用することが可能になることから、バリアフリーマップ等による情報の集約と提供によるバリアフリー化を推進します。

(3) 取組の例

1) バリアフリーマップ

各施設に横断するバリアフリー情報や各施設を接続する経路も含めた情報を一元的に収集・整理し、バリアフリーマップの作成・提供を行います。

なお、バリアフリーマップの作成にあたっては、民間事業者等が提供するサービスとの連携等を視野に入れ、必要な情報が必要な人に届く仕組みを構築します。

また、必要な情報の絞り込みや効果的な情報提供及び更新に係る方法等について熊本市移動等円滑化推進協議会等にて意見を聞くことで、障がい者等の自立した日常生活及び社会生活をより効果的に支援します。

【バリアフリーマップ作成の効果】

○利用者

- ・さまざまな人が、外出前や外出先で、必要な情報を入手できる
- ・安心して外出ができるようになり、社会参加につながる

○施設設置管理者など

- ・利用者からの問い合わせに対して、ホームページ等を示しながら案内ができる



民間事業者等が提供するサービス（崇城大学 車いすナビ）

5.3 市民一人一人が互いに支えあう共生社会の実現に向けた“心のバリアフリー”の促進

(1) 取組方針

基本方針③「市民一人一人が互いに支えあう共生社会の実現に向けた“心のバリアフリー”の促進」に向けて、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、お互いに理解を深め支え合い、自然に生活できるよう、心のバリアフリーについての啓発事業等を推進します。

心のバリアフリーに関する具体的内容については「第7章 心のバリアフリーに関する取組」に示します。

5.4 継続的な進行管理と検証・反映による取組の推進やマスタープランの改善

(1) 取組方針

基本方針④「継続的な進行管理と検証・反映による取組の推進やマスタープランの改善」を実現するため、社会情勢や市民ニーズの変化、関連計画の見直し等を踏まえ、計画的・継続的なマスタープランの改善を図ります。

マスタープランの改善に関する具体的内容については「第8章 マスタープランの推進」に示します。

第6章 移動等円滑化促進地区における取組方針

6.1 地区設定の考え方

(1) 移動等円滑化促進地区の設定

1) 基本的な考え方

移動等円滑化促進地区の要件は、バリアフリー法で以下のとおり定められています。

【移動等円滑化促進地区の要件（バリアフリー法第2条20の2）】

- ①高齢者、障がい者が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設やその他の施設があり※、かつ施設間の移動が通常徒歩で行われる地区
※生活関連施設が概ね3以上所在
- ②生活関連施設及び生活関連経路（道路、広場、通路等）について移動等円滑化を促進することが特に必要であると認められる地区
- ③移動等円滑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であると特に認められる地区

上記の設定要件を踏まえるとともに、マスタープランにおける10年間の計画期間の中で効果的かつ効果的なバリアフリー化を推進するため、本市では以下の考え方に基づき、移動等円滑化促進地区を設定します。

【移動等円滑化促進地区の設定の考え方】

熊本市立地適正化計画を踏まえ、概ね都市機能誘導区域の中で、以下の条件を勘案して設定する。

①地区の特性

- ・障がい者・高齢者等の人口
- ・旅客施設の乗降客数
- ・生活関連施設候補数
- ・特定道路の有無 等

②市民アンケート調査

- ・よく利用される地区・施設

③協議会でのご意見

- ・協議会での移動等円滑化促進地区選定に関するご意見

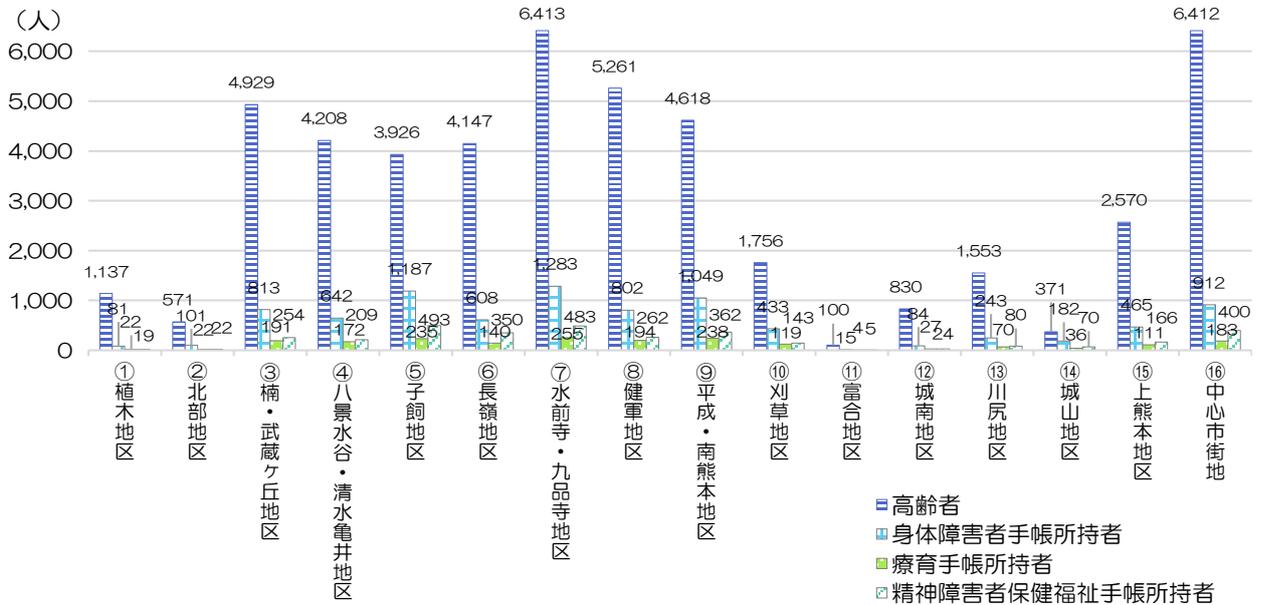
2) 優先度の評価

前段に示した移動等円滑化促進地区の設定の考え方にに基づき、地区の優先度を評価するため、地区別に特性等を整理しました。

① 地区の特性

ア. 高齢者、障がい者等の人口

高齢者、障がい者等の人口は、水前寺・九品寺地区で最も多く、次いで中心市街地地区、健軍地区となっています。



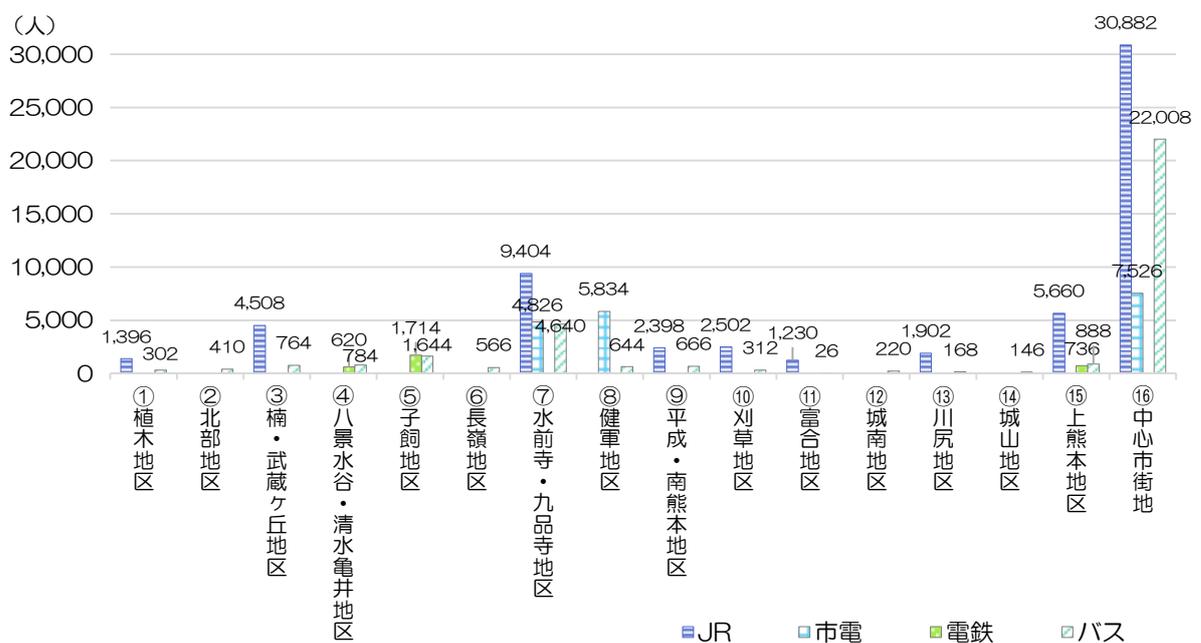
地区別高齢者・障がい者数

出典：高齢者は住民基本台帳（令和3年5月時点）

※身体障害者手帳保持者・療育手帳保持者は令和3年5月時点、精神障害者保健福祉手帳保持者は令和3年4月時点

イ. 旅客施設の乗降客数

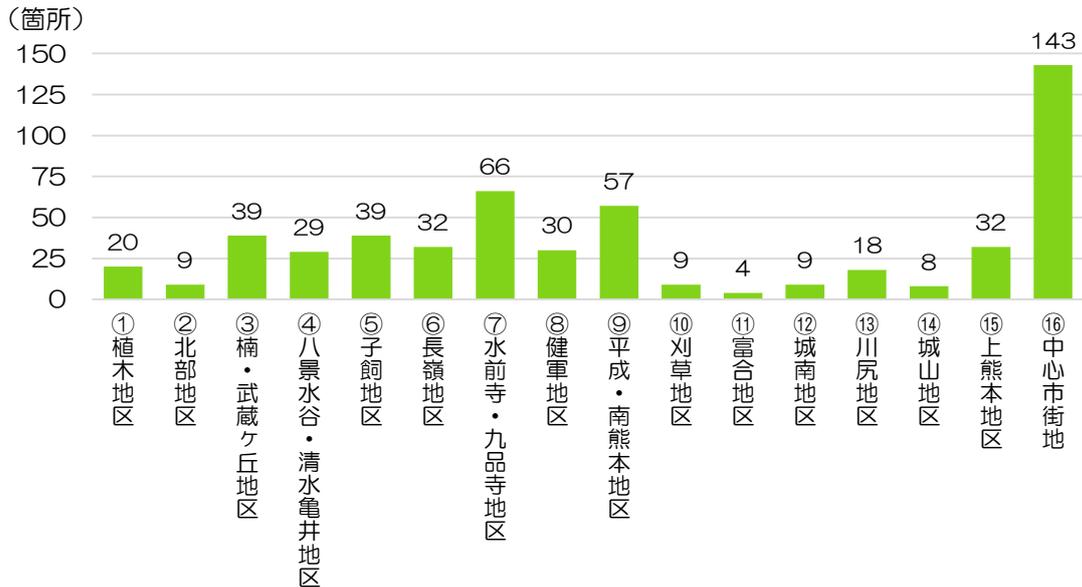
各地区の主要な旅客施設の乗降客数は、中心市街地地区が特に多く、次いで水前寺・九品寺地区、健軍地区となっています。



地区別主要旅客施設乗降客数

ウ. 生活関連施設候補数

各地区における生活関連施設となり得る施設の数、中心市街地地区が突出して多く、次いで水前寺・九品寺地区、平成・南熊本地区となっています。



地区別生活関連施設候補数

※都市計画基礎調査（平成 28 年）を基に整理

エ. 特定道路の有無

本市では、中心市街地の熊本駅周辺や桜町バスターミナル周辺、新水前寺駅周辺、健軍町電停周辺の一部路線について、バリアフリー化が特に必要な『特定道路』として指定しています。

※特定道路：道路法による道路のうち、多数の高齢者、障がい者等の利用が見込まれる道路で、国土交通大臣が指定するもの。

【熊本駅周辺】



【桜町バスターミナル周辺】



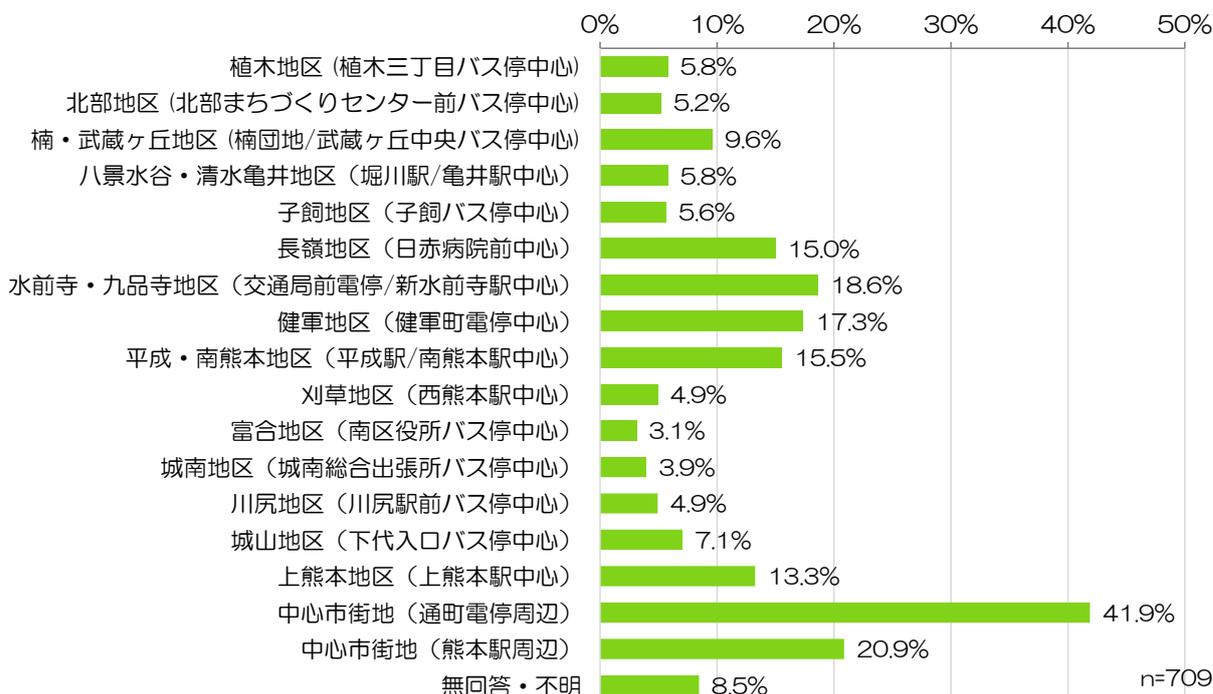
特定道路凡例
 整備済み
 未整備

その他、新水前寺駅周辺、健軍電停周辺の一部路線について指定済

本市の特定道路

② 市民アンケート調査

令和3年（2021年）12月に実施した市民アンケート調査においては、中心市街地地区の利用が特に多く、次いで水前寺・九品寺地区、健軍地区となっています。



地域拠点のうち日頃よく利用している地域（市民アンケート）

③ 協議会でのご意見

本マスタープランの策定にあたっては、バリアフリー法に基づき学識経験者や障がい者団体、関係行政機関等からなる熊本市移動等円滑化推進協議会を設置し、マスタープランに関する協議や調整を行いました。

移動等円滑化促進地区の選定に関しては、以下のご意見が挙げられました。

移動等円滑化促進地区選定に関する協議会でのご意見

意見内容
● <u>中心市街地については、ウォークアブルの取組と整合を図ることで相乗的な効果を生むことにつながる。</u>
● <u>県外からも含め来訪者の多い中心市街地はもちろん、高齢者や障がい者が多く、旅客施設の利用者も多い水前寺地区や健軍地区を促進地区とすべきではないか。その他、障がい者の方が多いらっしゃる長嶺地区についても、その他の地区として考えてみてはどうか。</u>
● <u>旅客施設の利用者が多く、障がいのある方も含め多くの方が利用する中心市街地でのバリアフリー化が重要であるとともに、多核連携都市の実現に向けては、その他の地区においてもなにかしら考えていかなければならない。</u>
● <u>障がいがある方等にとっても大きな役割を果たしている公共交通については、タクシーも含め、引き続き利用環境の向上に努めることが重要である。</u>
● <u>地域によっては、地域住民の通行が多い通学路でも、幅員が狭く交通量も多い道路がある。色分けしている歩道も小学校の前だけという地域もあり、まだまだ見えて怖いと感じる通学路は多く存在している。</u>
● <u>市民がお互いに理解し支えあうことによってバリアフリー化を進めていくということは、都市の魅力向上につながる。</u>

3) 地区の選定結果

アンケート結果より、よく利用される施設が集積し、市民ニーズが高いことが伺える中心市街地地区、水前寺・九品寺地区、健軍地区については、高齢者・障がい者の人口や旅客施設の利用者数等が多く、取組による効果が特に高いことが想定されます。

また、協議会では、ウォークアブルの取組との連携により相乗効果が見込まれる中心市街地地区や、高齢者や障がい者、旅客施設利用者が多い水前寺地区、健軍地区に対して、移動等円滑化促進地区の選定に関するご意見が挙げられました。

以上を踏まえ、移動等円滑化促進地区として中心市街地地区（通町筋・桜町周辺、熊本駅周辺）、水前寺・九品寺地区、健軍地区を設定します。

各地区の特性や市民アンケート結果

	市民アンケート		地域特性			特定道路の有無	来訪者数 ≡ 宿泊施設数 (人)
	よく利用される地区	高齢者・障がい者等の人口(人)	主要な旅客施設の平均乗降客数(人/日)	生活関連施設候補数(箇所)			
①植木地区	51	1,259	JR植木駅	1,396	20		0
②北部地区	22	716	北部まちづくりセンター前バス停	410	9		0
③楠・武蔵ヶ丘地区	78	6,187	JR武蔵塚駅	4,508	39		0
④八景水谷・清水亀井地区	107	5,231	堀川駅	620	29		1
⑤子飼地区	45	5,841	藤崎宮前駅	1,714	39		0
⑥長嶺地区	86	5,245	県立大通バス停	566	32		3
⑦水前寺・九品寺地区	221	8,434	JR新水前寺駅	9,404	66	有	23
⑧健軍地区	189	6,519	健軍町電停	5,834	30	有	1
⑨平成・南熊本地区	78	6,267	JR平成駅	2,398	57		2
⑩刈草地区	30	2,451	JR西熊本駅	2,502	9		1
⑪富合地区	18	124	JR富合駅	1,230	4		0
⑫城南地区	20	965	城南バス停	220	9		1
⑬川尻地区	17	1,946	JR川尻駅	1,902	18		0
⑭城山地区	70	659	城山下代バス停	146	8		0
⑮上熊本地区	71	3,312	JR上熊本駅	5,660	32		2
⑯中心市街地 (通町筋・桜町周辺、熊本駅周辺)	629	7,907	JR熊本駅	30,882	143	有	48

(2) 生活関連施設の設定

生活関連施設とは、高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、その他の施設のことです。

マスタープランでは、旅客施設、官公庁、病院、商業施設など、高齢者や障がい者だけでなく、妊産婦等の多様な来訪者が多い施設について、施設設置管理者との協議調整を図りながら関係者等からのご意見を踏まえ、生活関連施設として設定します。

生活関連施設の設定の考え方

区分	種類	対象規模の目安	備考
官公庁	市役所・区役所	全施設	左記の対象規模の目安のほか、各関係者等からのご意見を踏まえ、 適宜生活関連施設として位置づけ
	郵便局、銀行		
	警察署（交番含む）、裁判所		
	まちづくりセンター、コミュニティセンター等		
教育 ・文化施設	図書館	全施設	
	市民ホール、文化ホール		
	学校（小・中・高等学校）、特別支援学校等		
	博物館・美術館・音楽館、資料館		
保健・医療 ・福祉施設	病院・診療所	延床面積 1,000 m ² 以上	
	総合福祉施設、老人・障がい者福祉施設等		
商業施設	大規模小売店舗等	延床面積 1,000 m ² 以上	
	複合施設 等	延床面積合計 1,000 m ² 以上	
宿泊施設	ビジネスホテル、シティホテル等	延床面積 2,000 m ² 以上	
公園 ・運動施設	公園	都市公園 (街区公園を除く)	
	体育館・武道館その他屋内施設		
その他施設	結婚式場、葬祭場冠婚葬祭に関わる施設	延床面積 2,000 m ² 以上	
	観光施設	全施設	
	特定路外駐車場	面積 500 m ² 以上	
	バス停	平均乗降客数 100 名以上/日	
旅客施設	旅客施設 (鉄道駅、軌道駅、バスターミナル)	平均乗降客数 100 名以上/日	

(3) 生活関連経路の設定

生活関連経路とは、生活関連施設相互間の経路のことを言います。

本マスタープランでは、バリアフリーへの配慮が特に必要な経路として、下記の考え方に基
づき生活関連経路を設定します。

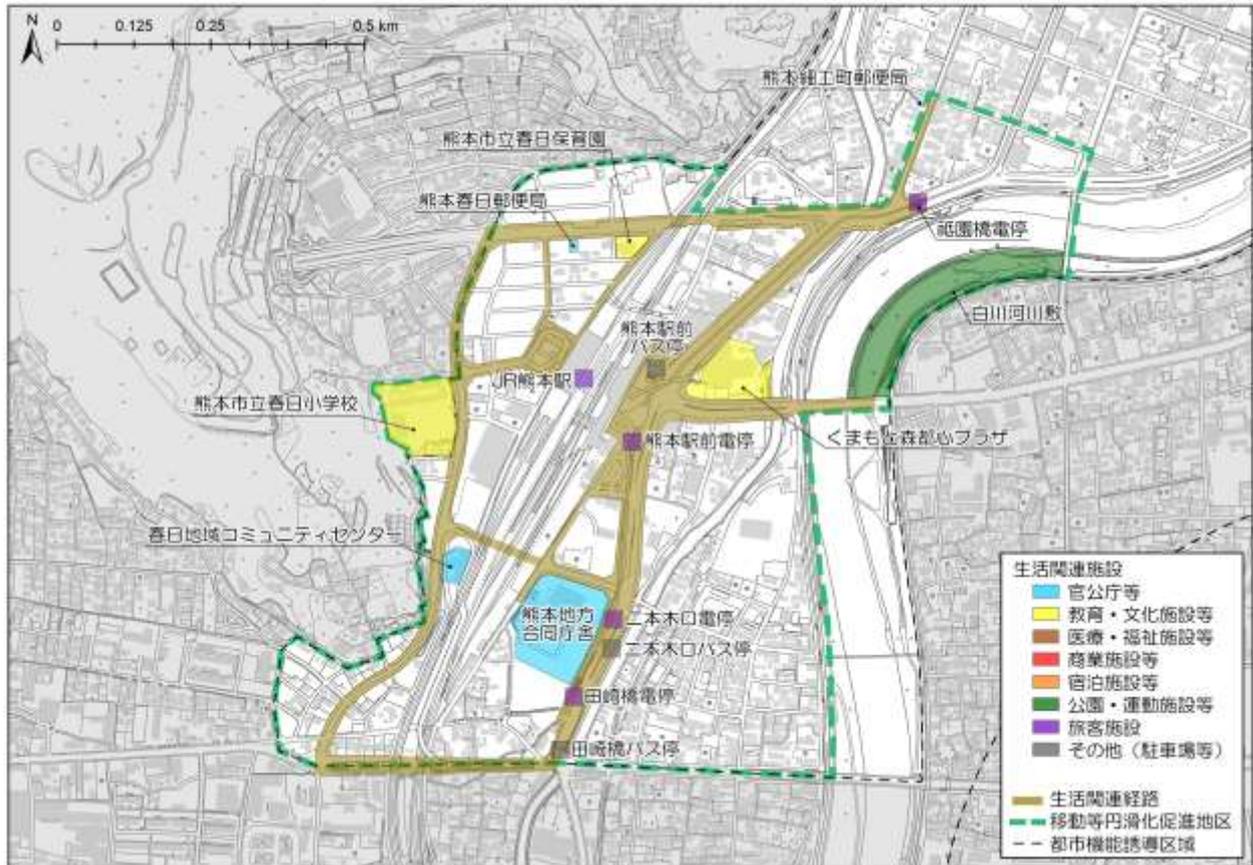
【生活関連経路設定の考え方】

- ① 各地区の起点となる「旅客施設」からのアクセス動線に配慮し、「旅客施設」と「旅
客施設以外の生活関連施設」を結ぶ経路
- ② 各地区内の回遊性、ネットワークに配慮し、生活関連施設間を結ぶ経路
- ③ 生活関連施設を訪れる人の利用頻度が高い経路や歩行者交通量の多い経路、路線バス
等の公共交通が運行する路線 等

※本市で既に指定されている「特定道路」については、優先的に生活関連経路に位置づけ
るものとします。

6.2 地区別の取組方針

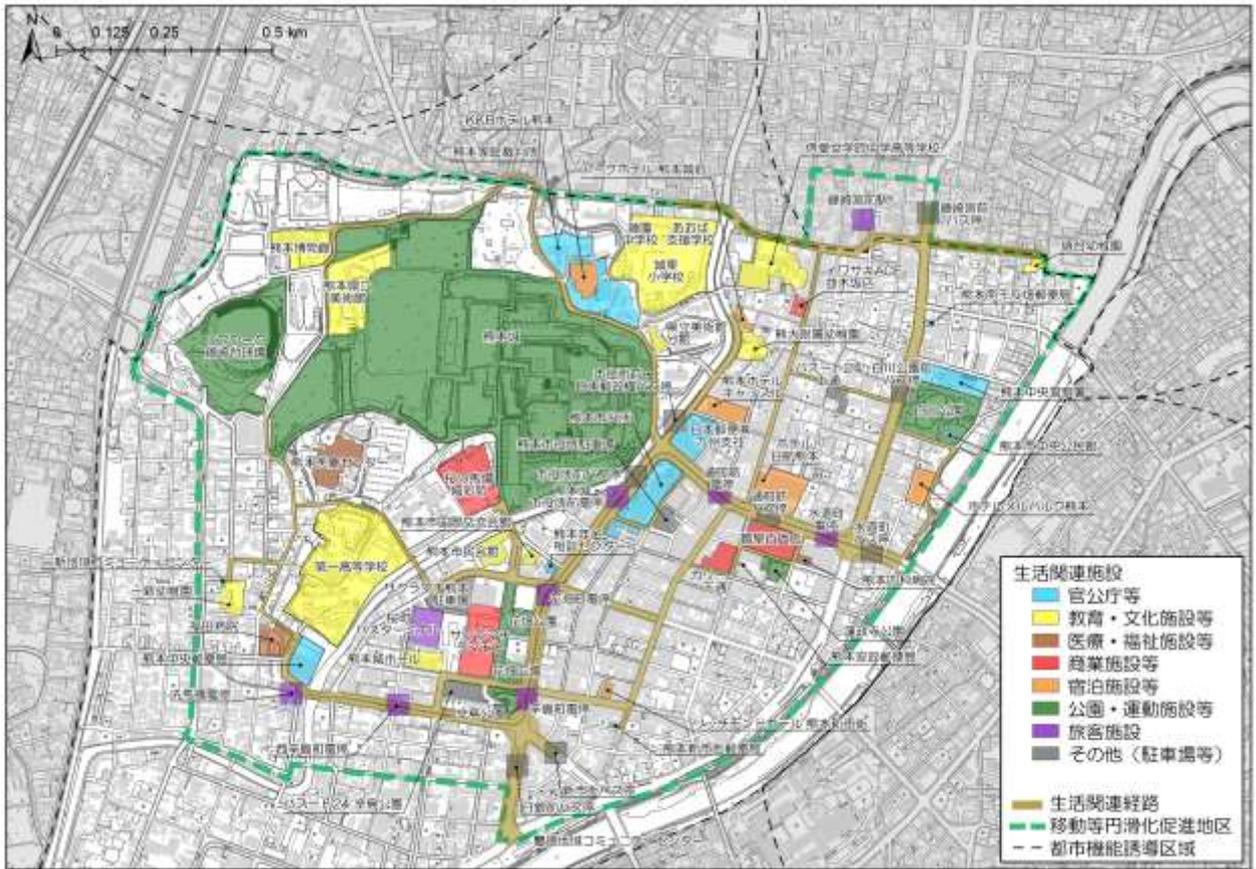
(1) 中心市街地地区



中心市街地地区（熊本駅周辺）

生活関連施設一覧（熊本駅周辺）

分類	施設名称	分類	施設名称
官公庁等	熊本地方合同庁舎	旅客施設	JR熊本駅
	熊本春日郵便局		祇園橋電停
	熊本細工町郵便局		熊本駅前電停
	春日地域コミュニティセンター		二本木口電停
くまもと森都心プラザ	田崎橋電停		
教育・文化施設等	熊本市立春日小学校	その他（駐車場等）	二本木口バス停
	熊本市立春日保育園		田崎橋バス停
	白川河川敷左岸緑地帯		熊本駅前バス停



中心市街地地区（通町筋・桜町周辺）

生活関連施設一覧（通町筋・桜町周辺）

分類	施設名称	分類	施設名称
官公庁等	熊本市役所	宿泊施設等	KKRホテル熊本
	熊本上通郵便局		熊本ホテルキャッスル
	熊本中央郵便局		ホテル日航熊本
	熊本新市街郵便局		ホテルメルパルク熊本
	熊本南千反畑郵便局		リッチモンドホテル熊本新市街
	熊本安政郵便局		アークホテル熊本城前
	日本郵便株式会社九州支社	公園・ 運動施設等	熊本城
	熊本中央警察署		白川公園
	熊本家庭裁判所		蓮政寺公園
	熊本市中央公民館		花畑公園
	慶徳地域コミュニティセンター		辛島公園
	一新地域コミュニティセンター		花畑広場
	街角の年金相談センター熊本		リブワーク藤崎台球場
教育・ 文化施設等	市民会館シアーズホーム夢ホール （熊本市民会館）	旅客施設	水道町電停
	熊本市国際交流会館		通町筋電停
	熊本城ホール		熊本城・市役所前電停
	熊本市立城東小学校		花畑町電停
	熊本市立藤園中学校		辛島町電停
	熊本信愛女学院中学高等学校		西辛島町電停
	熊本県立第一高等学校		洗馬橋電停
	熊本市立あおば支援学校		藤崎宮前駅
	熊本県立美術館		熊本桜町バスターミナル
	熊本県立美術館分館		その他 （駐車場等）
	熊本博物館	市役所前バス停	
	熊本大学教育学部附属幼稚園	水道町バス停	
	熊本市立碩台幼稚園	藤崎宮前バス停	
熊本市立一新幼稚園	白川公園公園前バス停		
医療・ 福祉施設等	一般財団法人杏仁会 熊本内科病院	市役所前・日本郵政横バス停	
社会医療法人愛育会 福田病院	新市街バス停		
商業施設等	イワサキACE 並木坂店	日銀前バス停	
	鶴屋百貨店	パスト24上通	
	カリーノ下通	パスト24辛島公園	
	サクラマチクマモト	サクラマチ熊本駐車場	
	桜の馬場 城彩苑	熊本市役所駐車場	

1) 地区の概要

地区の位置づけ	中心市街地（熊本市第7次総合計画）
移動等円滑化促進地区面積	熊本駅周辺：約76ha 通町筋・桜町周辺：約241ha
生活関連施設数	熊本駅周辺：16 通町筋・桜町周辺：68
生活関連経路延長	熊本駅周辺：約5.8km 通町筋・桜町周辺：約11.5km
主要な旅客施設の日平均乗降客数	JR熊本駅：30,882人/日（令和元年度） 通町筋電停：7,073人/日（令和元年度）

2) 地区の特徴と課題

中心市街地地区は、熊本市の玄関口であるJR熊本駅をはじめとして公共施設や商業施設、教育施設等が集積しており、都市機能が充実している地区です。

近年、桜町地区再開発施設の開業をはじめ、花畑広場や熊本駅白川口駅前広場の整備が完了するなど、拠点におけるバリアフリー化が進められるとともに、新たな賑わいと回遊の拠点が誕生しています。

熊本駅周辺においては、駅及び駅前広場、特定道路に指定されている主要な道路を中心に、バリアフリー化が進められています。通町筋周辺では、桜町地区市街地再開発事業によりバスターミナルや周辺のバリアフリー化が進んでいますが、上通、下通、新市街等の商店街においては、夜間及び早朝の時間帯において許可車両が進入するなどの安全面の課題を抱えていることから視覚障害者誘導用ブロックが未整備となっています。

3) バリアフリー方針

- 集積する商業施設等の生活関連施設、及び公共交通機関から生活関連施設までの生活関連経路において、ハード・ソフト両面からの一体的なバリアフリー化を推進します。
- アーケード内において、誰もが安全に移動できるバリアフリー環境の整備を推進します。
- 熊本市の中心部や熊本城などの観光地周辺において、案内の充実によるさらなる賑わい創出と回遊性向上を目指します。
- 商店街と連携し、心のバリアフリーを推進します。

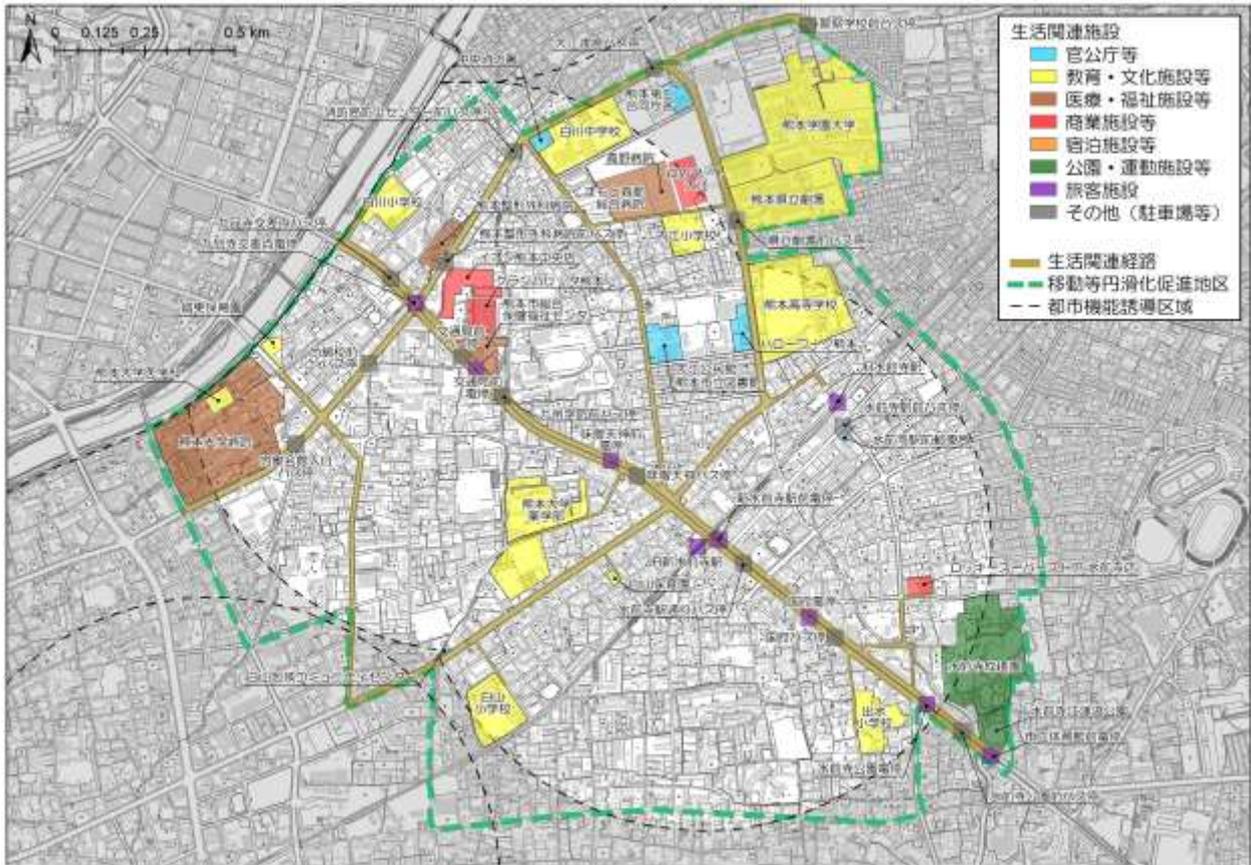
4) 具体的課題と対応

以下に、まちあるきワークショップで参加者から挙げられた主な課題と対応の考え方を示します。

施設種別	課題	対応の考え方	国のガイドライン等における望ましい対応
電停	転落防止策がない	車両乗降口以外の部分に転落防止柵を設置する。	ホームドア、可動式ホーム柵、内方線付き点状ブロックその他の転落を防止するための設備を設ける。
	車椅子対応車両が限られている	低床車両の導入を推進する。	-
	ホームでは車椅子同士のすれ違いが難しい	車椅子の転回やすれ違いに配慮した幅員を確保する。	片側を使用する乗降場の有効幅員は、1.5m以上とする。
	時刻表の文字が小さく見えにくい	路線図や時刻表は文字の大きさや高さ、見やすさに配慮して掲示する。	時刻表などの掲出高さは、歩行者及び車椅子使用者が共通して見やすい高さとする。
	電子時刻表は車椅子からは反射して見えない	電光掲示板は多様な色覚特性に配慮し、視認しやすい色・明るさ、表示速度とする。	外光、照明の逆光や光の反射により、見にくくならないよう配慮する。
	交差点の軌道に車椅子の車輪がはまらないか心配	軌道と道路の高低差はできる限り小さくし、車椅子やベビーカーの車輪等がはまらないよう軌道の隙間はできる限り狭くする。	軌条面と道路面との高低差は、できる限り小さくするものとする。
	交差点の軌道の段差にベビーカーが引っかかる		
バス停	電光掲示板で遅延情報等がわかるが小さくてみにくい	電光掲示板は多様な色覚特性に配慮し、視認しやすい色・明るさ、表示速度とする。	-
	系統が多くわかりにくいいため表示形式が統一されるとよい		
道路	自転車スピードを出して通っており危険	自転車利用者へのルール・マナーの啓発を推進する。	自転車通行のルールを周知・徹底する。
	すれ違う自転車が怖い		
	通町筋バス停利用者が視覚障害者誘導用ブロック上で待機している	市民や事業者への周知・啓発を行い、心のバリアフリーを推進する。	-
	占有物（電柱、プランター）により歩道幅員が狭くなり車椅子が通行できない	幅員の狭い歩道では、必要に応じて植栽等の再配置、熊本市無電柱化推進計画に基づく電線類地中化などにより有効幅員の確保に努める。	有効幅員はできるだけ連続して幅広く確保するとともに、植樹ますや車止め等は通行の支障とならないよう設置する。
	道路照明等により歩道幅員が狭くなっているため車椅子が通行できない		
	歩道隅切り部分の横断勾配が急で車椅子だと通行しづらい	歩道の段差やがたつき、傾きを解消する。	歩道等又は自転車歩行者専用道路等の縦断勾配は、5%以下とする（やむを得ない場合は8%以下）。横断勾配は1%以下とする（やむを得ない場合は2%以下）。
	歩道の縦断勾配が急で、電動車椅子でないと通行が難しい		
	アーケードに視覚障害者誘導用ブロックがない	移動の連続性に配慮し、周囲の舗装との輝度比を確保した視覚障害者誘導用ブロックを連続的かつ極力直線的に敷設する。	歩道等、自転車歩行者専用道路等には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設する。
タイルの欠けや割れが多く、ガタついている	がたつきの発生しにくい舗装材を採用する。	舗装は平たんで、滑りにくく、かつ水はけの良い仕上げとするものとする。	

施設種別	課題	対応の考え方	国のガイドライン等における望ましい対応
交差点	歩行者用信号の青時間が短い	高齢者や障がい者が安全に横断できるよう、歩行者用青信号の延長などにより適切な青時間を確保する。	高齢者、障害者等が横断を終わるため通常要すると認められる時間内に赤色の灯火の信号の表示を開始しないものとする。
	雨の日は音響式信号の音が聞こえにくい	生活関連経路を中心に主要な信号交差点には、バリアフリー化された信号機（音響式や経過時間表示式など）を設置するとともに、押しボタンの位置に配慮する。	-
建築物	車椅子の貸出やエレベーターの案内表示が少ない	わかりやすい位置に多様な利用者に配慮した案内を設置する（ピクトグラム、音声案内、点字・多言語表記など）。	建築物又はその敷地内のエレベーターその他の昇降機又は便所の配置を点字、文字の浮き彫り、音による案内、その他これらに類する方法により視覚障害者に示すための設備を設ける。／表示板は、ピクトグラム等の表示すべき内容が容易に識別できるものとする。
	トイレ前の案内図は通路や多機能トイレであることの表示がわかりにくい		
	トイレに音声案内がない		
	多機能トイレのサインがわかりにくい		
	トイレの個室に緊急ランプがついていない	トイレには、聴覚障がい者が非常事態を把握できるよう、フラッシュライト等を設置する。	便所及び便室内では聴覚障害者に非常警報がわかるよう、フラッシュライト等の光警報装置を設ける。
	多機能トイレが手動ドアとなっている	車椅子使用者等が円滑に利用できる構造のトイレを設置する（十分な広さ、可動式手すり、大型ベッド、開閉しやすい扉、蹴込みがある洗面台の設置など）。	自動的に開閉する構造その他の車椅子使用者が容易に開閉して通過できる構造とする。
	異性介助できるトイレがあるとよい	異性介助等に配慮し、男女共用トイレの設置を推進する。	1 以上の車椅子使用者用便所は大型ベッド付きとし、男女が共用できる位置に設ける。
	一般トイレに介助者やベビーカーが入れる広めの個室があるとよい	一般トイレは、男性用女性用それぞれに、乳幼児用設備を備えたベビーカーが入る広めの個室を設置する。	ベビーカーとともに入れる広さを備えた、乳幼児椅子、乳幼児用おむつ交換台、着替え台等を備えた乳幼児設備を有する便所を設ける。
	一般トイレにベビーチェアがある個室があるがベビーカーが入れない広さになっている		
	エレベーターに鏡があると車椅子で出入りしやすい	エレベーターは、多様な利用者が円滑に利用できる構造とする（十分な広さ、車椅子利用者対応操作盤・開延長ボタン・浮き彫り表示のボタン・足元まで見える鏡・音声案内・緊急時等に情報提供を行う表示装置の設置など）。	籠入口正面壁面の床上 40 cm から 150 cm 程度の範囲に、出入口状況確認用の鏡を設ける。
出入口のマットが視覚障害者誘導用ブロック上に置かれている	多様な利用者への適切な対応について、職員の教育を実施し、案内やサポート等の対応を充実する。	-	

(2) 水前寺・九品寺地区



水前寺・九品寺地区

生活関連施設一覧

分類	施設名称
官公庁等	熊本第二合同庁舎
	水前寺駅前郵便局
	熊本市消防局 中央消防署
	大江公民館
	白山地域コミュニティセンター
	ハローワーク熊本
教育・文化施設等	熊本市立図書館
	公益財団法人 熊本県立劇場
	熊本市立白山小学校
	熊本市立出水小学校
	熊本市立大江小学校
	熊本市立白川小学校
	熊本市立白川中学校
	熊本県立熊本高等学校
	熊本大学薬学部
	熊本大学医学部
	学校法人熊本学園 熊本学園大学
	熊本市立城東保育園
熊本市立白山保育園	
医療・福祉施設等	社会医療法人社団高野会
	大腸肛門病センター高野病院
	医療法人創起会 くまもと森都総合病院
	社会医療法人 令和会 熊本整形外科病院
	熊本大学病院
	熊本市総合保健福祉センター

分類	施設名称
商業施設等	ゆめ마트大江
	イオン熊本中央店
	ロッキースーパーストア 水前寺店
	グランパレット熊本
公園・運動施設等	水前寺成趣園
	水前寺江津湖公園
旅客施設	九品寺交差点電停
	交通局前電停
	味噌天神前電停
	新水前寺駅前電停
	国府電停
	水前寺公園電停
	市立体育館前電停
	JR新水前寺駅
JR水前寺駅	
その他 (駐車場等)	消防局防災センター前バス停
	尚綱校前バス停
	労働会館入口バス停
	九州学院前バス停
	九品寺交差点バス停
	熊本整形外科病院前バス停
	大江渡鹿バス停
	警察学校前バス停
	交通局前バス停
	県立劇場前バス停
	味噌天神バス停
	水前寺駅前バス停
	水前寺駅通りバス停
	国府バス停
	水前寺公園前バス停

1) 地区の概要

地区の位置づけ	地域拠点（熊本市第7次総合計画）
移動等円滑化促進地区面積	約 372ha
生活関連施設数	54
生活関連経路延長	約 11.5 km
主要な旅客施設の日平均乗降客数	JR 新水前寺駅：9,404 人／日（令和元年度）

2) 地区の特徴と課題

水前寺・九品寺地区は、JR 新水前寺駅と熊本市電の新水前寺駅前電停を中心とした公共交通の利便性が非常に高い地区です。

公共交通の沿線を中心として、熊本市のシンボルのひとつである水前寺成趣園をはじめとした観光・業務機能のほか、教育・学術研究施設も多く立地しており、水前寺成趣園をはじめとした熊本らしさを感じることのできる風格ある都市空間づくりや、水と緑・歴史・文化と触れ合える公共交通等による回遊ネットワークの形成、観光・レクリエーションの拠点としての整備など、更なる賑わいの創出を図っていくことが求められます。

駅等の主な施設や幹線道路においては基本的にバリアフリー化されていますが、ゆめマート水前寺駅店や九品寺東郵便局前等は歩道のない狭隘な道路であり、バリアフリー化が困難な状況です。また、JR 水前寺駅北側の道路など視覚障害者誘導用ブロックが未整備となっている箇所があり、経路と施設の一体的なバリアフリー化が求められます。

3) バリアフリー方針

- 商業施設や医療施設、公共施設等の生活関連施設及び公共交通機関から生活関連施設までの生活関連経路において、ハード・ソフト両面からの一体的なバリアフリー化を推進します。
- 地区の軸となる公共交通におけるバリアフリー化を推進し、他地区からのアクセスにおける利便性を向上します。
- 水前寺成趣園等の観光地周辺において、わかりやすい案内を行い、回遊性の向上を図ります。

4) 具体的課題と対応

以下に、まちあるきワークショップで参加者から挙げられた主な課題と対応の考え方を示します。

施設種別	課題	対応の考え方	国のガイドライン等における望ましい対応
バス停	バスロケーションシステムのモニターが高すぎて見えにくい	路線図や時刻表は文字の大きさや高さ、見やすさに配慮して掲示する。	時刻表などの掲出高さは、歩行者及び車椅子使用者が共通して見やすい高さとする。
	バスの時刻表がバス会社でまちまちで見にくい		-
	時刻表の文字が小さい		-
	バスを歩道にできる限り寄せてほしい	バス停留所での正着・ニーリングを徹底する。	-
	運転手の行先アナウンスがないことがある	多様な利用者への適切な対応について、職員の教育を実施し、案内やサポート等の対応を充実する。	乗合バス車両内に、当該バス車両の運行に関する情報を音声により提供するための設備が備えられた場合には、当該情報を音声により提供する。
道路	歩道上の電線共同溝の機器の蓋による凹凸で車椅子が通行しづらい	歩道上にマンホールの蓋等を設置する際は、平坦性に配慮する。	マンホール等による段差等により平坦性が侵されないよう配慮することが望ましい。
	車両乗入部は道路側に傾斜がついているため車椅子が滑りそうになる	歩道の段差やがたつき、傾きを解消する。	歩道等又は自転車歩行者専用道路等の縦断勾配は、5%以下とする（やむを得ない場合は 8%以下）。横断勾配は 1%以下とする（やむを得ない場合は 2%以下）。
	車両乗入部の傾斜が大きく車椅子やベビーカーの通行の支障になる		
	街路樹で歩道が盛り上がり車椅子の通行に支障がある		
	段差や穴がある	がたつきの発生しにくい舗装材を採用する。	舗装は平たんで、滑りにくく、かつ水はけの良い仕上げとするものとする。
	タイルの歩道は全体的に凹凸があり通行しづらい		
	聞こえないと自転車が後ろから来ると怖い、とっさに避けられない	自転車利用者へのルール・マナーの啓発を推進する。	自転車通行のルールを周知・徹底する。
工事車両が歩道の視覚障害者誘導用ブロック上に停車している	市民や事業者への周知・啓発を行い、心のバリアフリーを推進する。	-	
交差点	視覚障害者誘導用ブロックが小刻みに曲げられていると方向がわからなくなり混乱する	移動の連続性に配慮し、周囲の舗装との輝度比を確保した視覚障害者誘導用ブロックを連続的かつ極力直線的に敷設する。	視覚障害者の歩行動線を考慮して、最短距離で目的地に辿り着けるよう誘導するために連続的かつ極力直線的に敷設する。
	エスコートゾーンが破損していると白杖がつかえる	横断歩道の表示等の適切な維持管理により、劣化箇所の速やかな修繕を行う。	-
	横断歩道の凹凸で車椅子が通行しづらい		

施設種別	課題	対応の考え方	国のガイドライン等における望ましい対応	
	車椅子では歩行者用ボタンが押しづらい	生活関連経路上の信号交差点には、バリアフリー化された信号機（音響式や経過時間表示式など）を設置するとともに、押しボタンの位置に配慮する。	-	
	押しボタンの位置が高く（850mmが良い）硬い			
建築物	売り場の案内をイラストにしてほしい	わかりやすい位置に多様な利用者に配慮した案内を設置する（ピクトグラム、音声案内、点字・多言語表記など）。	表示板は、ピクトグラム等の表示すべき内容が容易に識別できるものとする。	
	トイレのマークがモノクロでわかりにくい		エレベーターその他の昇降機、便所又は駐車施設の付近には、それぞれ、当該エレベーターその他の昇降機、便所又は駐車施設があることを表示する表示板（標識）を設ける	
	エレベーターの案内が見つからない			
	エスカレーター付近にエレベーターの案内が欲しい		建築物又はその敷地内のエレベーターその他の昇降機又は便所の配置を点字、文字の浮き彫り、音による案内、その他これらに類する方法により視覚障害者に示すための設備を設ける	
	トイレ入口に音声案内がないと男女の別がわからない			
	視覚障害者が一人で買い物することは難しい		多様な利用者への適切な対応について、職員の教育を実施し、案内やサポート等の対応を充実する。	-
	個室トイレの流す方法（ボタンの場所）がわからないときがある		一般トイレは、和式便器を洋式化するほか、JIS規格に合わせた形状・配置とする。	腰掛便座の横壁面に、紙巻器、便器洗浄ボタン、呼出ボタンを設ける場合は、JIS S 0026に基づくものとする。
	多目的トイレのベビーベッドが大きく車椅子で入りにくい		車椅子利用者等が円滑に利用できる構造のトイレを設置する（十分な広さ、可動式手すり、大型ベッド、開閉しやすい扉、蹴込みがある洗面台の設置など）。	車椅子使用者が円滑に利用することができるよう十分な空間を確保する。
車椅子ではトイレのドアの開閉・施錠が難しい	自動的に開閉する構造その他の車椅子使用者が容易に開閉して通過できる構造とする。			
施設の上屋と駐車場が連続していない箇所がある	施設出入口付近に雨天時の乗降に配慮した障害者用駐車施設（幅350cm以上）を設置し、わかりやすく表示する。	車椅子使用者の乗降に必要なスペースは屋内に設ける、又は屋外の駐車施設に屋根若しくは庇を設ける。		

1) 地区の概要

地区の位置づけ	地域拠点（熊本市第7次総合計画）
移動等円滑化促進地区面積	約 279ha
生活関連施設数	29
生活関連経路延長	約 10.2 km
主要な旅客施設の日平均乗降客数	健軍町電停：5,834 人／日（令和元年度）

2) 地区の特徴と課題

健軍地区は、熊本市電の終点である健軍町電停を中心とした地区です。健軍商店街をはじめとする商業施設や市民病院等の医療施設、東区役所等の公共施設が立地し、多様な生物や自然環境を有する江津湖や動植物園などが隣接する、都市の利便性と自然が調和した地区となっています。

主要な道路においては旧基本構想における特定事業に基づき概ねバリアフリー化されていますが、一部区間において視覚障害者誘導用ブロックが未整備となっている箇所が見受けられます。また、地区の中心に位置する健軍町電停の乗降ホームにおいて、ホームの幅が狭いため、車椅子利用者が上り側ホームから降車していることや、生活拠点となる商店街内は視覚障害者誘導用ブロックが整備されていないことなどが課題となっており、施設・経路間の一体的なバリアフリー化が求められます。

3) バリアフリー方針

- 商業施設や医療施設、公共施設等の生活関連施設及び公共交通機関から生活関連施設までの生活関連経路において、ハード・ソフト両面からの一体的なバリアフリー化を推進します。
- アーケード内において、誰もが安全に移動できるバリアフリー環境の整備を推進します。
- 電停におけるバリアフリー化を推進し、他地区からのアクセスにおける利便性を向上します。
- 商店街と連携し、心のバリアフリーを推進します。

4) 具体的課題と対応

以下に、まちあるきワークショップで参加者から挙げられた主な課題と対応の考え方を示します。

施設種別	課題	対応の考え方	国のガイドライン等における望ましい対応
電停	ホームがとても狭く車椅子利用ができない、車両にぶつかりそうで怖い	車椅子の転回やすれ違いに配慮した幅員を確保する。	片側を使用する乗降場の有効幅員は、1.5m以上とする。
バス停	バス停の時刻表が片面のみだが両面の方が見やすい	路線図や時刻表は文字の大きさや高さ、見やすさに配慮して掲示する。	案内サイン類の表示面は、動線と対面する向きに掲出する。
道路	植樹帯に何も植えられおらず水たまりになっている	舗装や視覚障害者誘導用ブロック、案内設備、植栽樹木などの適切な維持管理を行う。	-
	視覚障害者誘導用ブロック近くまで中木が伸びてきており歩行に支障がある		
	グレーチングの幅(穴)が大きく杖がはまる	歩行者の通行が想定される場所の側溝のフタ(グレーチング)などは、目の細かいものにする。	-
	店舗前の横断勾配が大きい	歩道の段差やがたつき、傾きを解消する。	歩道等又は自転車歩行者専用道路等の縦断勾配は、5%以下とする(やむを得ない場合は8%以下)。横断勾配は1%以下とする(やむを得ない場合は2%以下)。
	バス停に傾斜がある		
	歩道の傾斜が急で通行しづらい		
	歩道の勾配の付け方が悪く水がたまっている		
	段差・穴がある	舗装は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとするものとする。	
ブロック舗装ががたつきしている	がたつきの発生しにくい舗装材を採用する。		
視覚障害者誘導用ブロックが下水蓋により途切れている箇所がある	移動の連続性に配慮し、周囲の舗装との輝度比を確保した視覚障害者誘導用ブロックを連続的かつ極力直線的に敷設する。	視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とする。	
舗装の色がカラフルで視覚障害者誘導用ブロックが認識しづらい			
交差点	歩行者用青信号時間が短い	高齢者や障がい者が安全に横断できるよう、歩行者用青信号の延長などにより適切な青時間を確保する。	高齢者、障害者等が横断を終わるため通常要すると認められる時間内に赤色の灯火の信号の表示を開始しないものとする。
	エスコートゾーンがあるが劣化してつぶれている	横断歩道の表示等の適切な維持管理により、劣化箇所の速やかな修繕を行う。	-
商店街	買い物カートが雑然と置かれている	市民や事業者への周知・啓発を行い、心のバリアフリーを推進する。	-
	歩道にはみ出して商品を陳列しており通行しづらい箇所がある		
建築物	多目的トイレのドアは自動ドアが使いやすい	車椅子使用者等が円滑に利用できる構造のトイレを設置する(十分な広さ、可動式手すり、大型ベッド、開閉しやすい扉、蹴込みがある洗面台の設置など)。	自動的に開閉する構造その他の車椅子使用者が容易に開閉して通過できる構造とする。/車椅子使用者が円滑に利用することができるよう十分な空間を確保する。
	多目的トイレは車椅子で転回するには狭い		

施設種別	課題	対応の考え方	国のガイドライン等における望ましい対応
	舞台袖出入口のスロープが急でクランクになっていて狭い	主要な通路は、物や設備などで狭くならないように配慮する(120cm以上)。	主要な経路上の廊下の幅は、120cm以上とする。
	おむつ交換場所がない	一般トイレは、男性用女性用それぞれに、乳幼児用設備を備えたベビーカーが入る広めの個室を設置する。	ベビーカーとともに入れる広さを備えた、乳幼児椅子、乳幼児用おむつ交換台、着替え台等を備えた乳幼児設備を有する便所を設ける。
	エレベーターはストレッチャーが乗る広さが欲しい	エレベーターは、多様な利用者が円滑に利用できる構造とする(十分な広さ、車椅子利用者対応操作盤・開延長ボタン・浮き彫り表示のボタン・足元まで見える鏡・音声案内・緊急時等に情報提供を行う表示装置の設置など)。	主要な経路上のエレベーターの籠の奥行きは、135cm以上とする。
	エレベーターの鏡に全身が映らないため安全確認しづらい		籠入口正面壁面の床から40cmから150cm程度の範囲に、出入口状況確認用の鏡を設ける。
	エレベーターのボタンの位置が悪く押しづらい		車椅子利用者対応操作盤の設置高さは床から100cm程度とする
	エレベーターのボタンが押したかどうかわかりにくい		点字、文字等の浮き彫り、音による案内、その他これらに類するものにより、視覚障害者が円滑に操作することができる構造とする。
	カウンターが車椅子利用者には高い		受付には、車椅子利用者が円滑に利用できるローカウンターを設置する。
	カウンター上に物を置きすぎており受付の開放感が乏しい		
	男女トイレの別を音声でわかりやすくしてほしい	わかりやすい位置に多様な利用者に配慮した案内を設置する(ピクトグラム、音声案内、点字・多言語表記など)。	建築物又はその敷地内のエレベーターその他の昇降機又は便所の配置を点字、文字の浮き彫り、音による案内、その他これらに類する方法により視覚障害者に示すための設備を設ける。/表示板は、ピクトグラム等の表示すべき内容が容易に識別できるものとする。
	トイレのサインが見えづらい		
	施設内案内板がなく目的施設がどこにあるかわかりにくい		
	敷地内通路の舗装にがたつきがある	道路と建築物の移動の連続性に配慮し、段差解消や視覚障害者誘導用ブロック若しくは音声案内の設置等を行い、円滑な移動を確保する(道路管理者と連携)。	主要な経路上及び車椅子利用者用駐車施設から建築物の出入口までの敷地内の通路は、原則として段を設けない。
	駐車場からのルートに段差がある		
	歩道から施設出入口まで視覚障害者誘導用ブロックがない		
	車椅子用の屋根付き駐車場がない	施設出入口付近に雨天時の乗降に配慮した障害者用駐車施設(幅350cm以上)を設置し、わかりやすく表示する。	車椅子利用者の乗降に必要なスペースは屋内に設ける、又は屋外の駐車施設に屋根若しくは庇を設ける。

第7章 心のバリアフリーに関する取組

7.1 心のバリアフリーの必要性

障がい者等（障がい者（身体、知的、精神、発達障がい者）、高齢者、妊産婦など、日常生活又は社会生活において身体の機能上の制限を受ける人全てを含みます。）が安心して日常生活や社会生活を送るためには、施設や設備のバリアフリー化をはじめとするハード面の整備のみならず、私たちの心や生活に存在するバリア（障壁）を取り除くための「心のバリアフリー」が不可欠です。

「心のバリアフリー」とは、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことをいいます。

バリアを取り除くためには、私たちが相互にコミュニケーションを取ることを通じて、どのような困りごと（バリア）が生活の中で生じているのか、そのとき周囲の人はどのように行動すべきなのかといったことを知り、お互いの理解を深め、共感し、バリアを誰もが自分事として捉える必要があります。

また、「障害者の権利に関する条約」で提示された「障害の社会モデル」の考え方にあるとおり、社会に様々なバリアが生じる原因は、障がい者等の個人の心身機能にあるのではなく、障がい者等の利用しやすさ、暮らしやすさを考慮せずに作られた社会の仕組みそのものにあると理解することも重要です。

すべての人々がお互いの人権や尊厳を大切にし、支え合い、誰もが生き生きとした人生を享受することのできる共生社会を実現するということは、あらゆる面において障がい者等という「区切り」がなくなることを意味します。障がいの有無等に関係なく、誰もが自然に生活するために、私たちひとりひとりが「心のバリアフリー」の必要性を理解するとともに、「区切り」から生じるバリアを解消していくために具体的な行動を起こし、社会の側を変容していかなければなりません。

【心のバリアフリーを体現するためのポイント（ユニバーサルデザイン 2020 行動計画）】

1. 障がいのある人への社会的障壁（利用しにくい施設・設備、観念等）を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル」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及び合理的配慮の不提供）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養うこと。

7.2 心のバリアフリーの推進

(1) 関係者の基本的な役割

国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、国、地方公共団体（市）、施設設置管理者、市民のそれぞれについて、「心のバリアフリー」を推進するにあたって担うべき基本的な役割が以下のように示されています。

関係者の基本的な役割

実施主体	基本的な役割
国	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広報活動、啓発活動、教育活動等を通じて、関係者の連携及び国民の理解を深めるとともに、その実施に関する国民の協力を求めるよう努める。
市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国の取組に準じ、広報活動、啓発活動、教育活動等を通じて市民の「心のバリアフリー」の推進に努める。
施設設置管理者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施設の職員等に対し、障がい者等と適切なコミュニケーションを取りながら積極的に声かけや支援を行うよう促す。 ・ 職員等のみならず一般の施設利用者の「心のバリアフリー」を推進するための広報活動及び啓発活動等を行うよう努める。
市民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 障がい者等の自立した生活を確保することの重要性及び円滑な移動等を実現することの必要性について理解を深めるよう努め、そのために必要な支援に積極的に協力する。 ・ 「心のバリアフリー」を推進する啓発活動等に積極的に参加する。 ・ 多目的トイレ、障がい者等用駐車場、エレベーター、車椅子スペース、車両の優先席などの施設等について、障がい者等の円滑な利用が確保されるよう適正な配慮に努める。

これらの役割をそれぞれが理解し、一体となって「心のバリアフリー」の取組を推進していく必要があります。

(2) 心のバリアフリーに関する取組内容

1) 取組状況

① 熊本市の取組

熊本市では、心のバリアフリーの推進に関して、次のような取組を行っています。

ア. 障がい者サポーター制度【障がい保健福祉課】

「障がい」について知る機会がなかった方や、障がいのある方と接する機会がなかった方に、サポーターの活動を通して障がいへの理解を深めてもらい、障がいのある方への支援につなげる取組です。

障がいへの正しい知識と理解に関する障がい者サポーター研修・出前講座を実施し、その受講者を障がい者サポーターとして認定するほか、障がい者サポーターワークショップ、障がい者施設商品販売会（おとなりマルシェ）の開催、「障がい者サポート企業・団体」の認定を行っています。



障がい者サポーター研修・出前講座の様子



障がい者施設商品販売会（おとなりマルシェ） 障がい者サポーター制度シンボルマーク

イ. ヘルプマーク・ヘルプカード【障がい保健福祉課】

ヘルプマークは、内部障がいや発達障がい、難病の方など、外見からわからなくても支援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ためのマークです。

熊本市では、ヘルプマークの周知・啓発を図るとともに、ヘルプカードやヘルプマークストラップの配付を行っています。



ヘルプカード・ヘルプマークストラップ

ウ. 認知症サポーター制度【高齢福祉課】

認知症サポーターとは、認知症サポーター養成講座を受講された方で、認知症を正しく理解し、認知症の方やその家族をあたたく見守り応援する人のことをいいます。

認知症サポーター養成講座では、認知症の症状や対応時の心構え、認知症の予防等の基礎的な知識を学びます。この取組を通じて、認知症になった人が地域の中で安心して暮らすことのできる社会の実現を目指します。



認知症サポーター養成講座の様子



認知症サポーターカード・マーク

エ. 妊産婦、子育て中の方にやさしい環境づくり【子ども政策課】

妊娠中の方、特に妊娠初期にある方は、外見からは妊娠中であることの見分けがつかないのに加え、つわり等のつらい症状が出る場合があり、交通機関での座席のゆすりあい、受動喫煙防止等周囲の配慮が必要な場面があります。

熊本市では、親子（母子）健康手帳を交付する際に、マタニティマークキーホルダーを配布しており、熊本市ホームページや公式ラインでも、このマークをつけている妊婦や子育て中のお母さんへの、思いやりのある行動について啓発しています。

また、施設の所在地等とともに授乳スペースやおむつ交換シートなどの環境があるかを示す「親子にやさしいお出かけマップ」を作成し、こどもと一緒に安心してお出かけできるよう情報を発信しています。



マタニティマーク、キーホルダー



親子にやさしいお出かけマップ



ベビーカーマーク

オ. 人権教育・啓発の取組【人権政策課、教育委員会 人権教育指導室】

熊本市では、一人ひとりの人権が尊重される豊かで暮らしやすい社会を実現するため、「第2次熊本市人権教育・啓発基本計画」において、高齢者や障がいのある人に関する人権問題を含む20の分野別人権問題について基本方針を掲げ、人権教育・啓発に取り組んでいます。

取組にあたっては、民間企業、各種団体等で構成される熊本市人権啓発市民協議会（現在約150団体）と一体となって実施しており、講演会、映画会、各種イベントの開催や啓発冊子・市政だより等への掲載などにより、人権についての理解促進を図っています。



人権マスコットキャラクター ラブミン



人権啓発作品募集事業

カ. 熊本市立小中学校特別支援学級・特別支援学校児童生徒作品展

～ハッピースマイル・アートギャラリー～ 【教育委員会 総合支援課】

熊本市では、特別支援教育を総合的・計画的に推進していくため、「第2次熊本市特別支援教育推進計画」を策定し、共生社会の実現に向けた教育の推進に努めています。取組の一つに、ハッピースマイル・アートギャラリーがあります。ハッピースマイル・アートギャラリーは、熊本市立小中学校特別支援学級・特別支援学校に在籍している児童生徒の作品展示等の学習成果の発表を行うもので、この取組を通じて、参加者相互の交流を深めるとともに、特別支援教育への理解を図っています。



ハッピースマイル・アートギャラリーの様子

キ. 熊本市電における取組【交通局】

熊本市交通局では、お客様が市電を安心・快適にご利用いただけるよう、事故防止やマナーアップについて啓発活動を行っています。平成30年度（2018年度）からは、学校法人未来創造学園熊本デザイン専門学校の協力をいただき、市電を利用するうえでのマナー啓発ポスターを作成し、市電車内や電停などに掲示しています。

乗務員に対しては、高齢者や障がい者等のお客様への対応について研修を実施しており、誰もが安心して市電をご利用いただけるようサービス向上を図っています。

また、熊本市電ナビ、電停に設置したデジタルサイネージ等のICTを活用した情報発信により利便性の向上に努めています。



マナーアップ（啓発）ポスター



ヘルプマーク等の車内掲示



熊本市電ナビ



電停に設置したデジタルサイネージ



乗務員研修の様子

② 国の取組

国では、心のバリアフリーの推進に関して、次のような取組を行っています。

ア. 心のバリアフリー認定制度【観光庁】

観光庁では、バリアフリー対応や情報発信に積極的に取り組む姿勢のある観光施設を対象とした「観光施設における心のバリアフリー認定制度」を設けており、認定された観光施設には、観光庁が定める認定マークを交付しています。認定を受けた施設は、認定マークを広報・PRのために使用することができます。

【様式1】



【様式2】



認定マーク

出典：国土交通省観光庁ホームページ

イ. バリアフリー教室【国土交通省】

国土交通省では、地方運輸局の主催により、全国各都市において「バリアフリー教室」を開催し、擬似体験、介助体験、バリアフリー化された施設の体験等をしていただく場を提供しています。また、学校、地方公共団体、NPO、ボランティア団体、障がい者団体、福祉施設など多様な主体が行う同様の取組に対して、情報提供等の支援を行っています。



バリアフリー教室の様子

出典：国土交通省ホームページ

③ 民間事業者（施設設置管理者）等の取組

民間事業者等では、心のバリアフリーの推進に関して、次のような取組を行っています。

ア. おとなりマルシェの開催等【第一生命株式会社】

熊本市が実施している障がい者施設商品販売会「おとなりマルシェ」の出張版を独自で開催しているほか、障がい者施設にて制作された商品を買取り、お客様へ配布する活動を行っています。



おとなりマルシェ in 第一生命

イ. 疑似体験研修の実施等【熊本電気鉄道株式会社】

視覚障がい者の方々と鉄道職員との相互理解を深めるための体験会を開催し、ホームの高さや線路内の状況など駅施設の形状を確認いただくとともに、職員によるアイマスクを付けた疑似体験研修を実施しています。

その他、駅窓口におけるほじょ犬マーク掲示や、全車両へ搭載した車椅子用スロープによる電車への乗降介助を実施しています。



視覚障がい疑似体験の様子



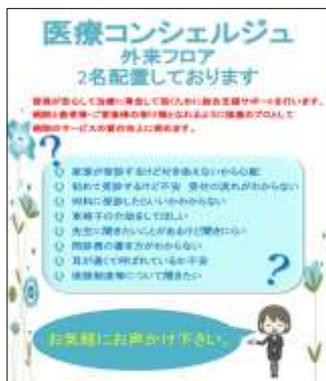
ほじょ犬マークの掲示



乗降介助の様子

ウ. 誰もが安心して受診できる環境の整備【熊本整形外科病院】

誰もが安心して受診していただけるよう、受診時の総合的な支援を行う医療コンシェルジュ（手話通訳可能）を受付に配置してサービスの質の向上に努めているほか、外国人の方のために専任の通訳担当者も配置しています。また、補助犬同伴での診察が可能であり、そのための犬用ケージを常備するとともに院内に案内を掲示しています。



医療コンシェルジュの配置



補助犬ケージの設置・院内掲示



エ. ユニバーサルツーリズムの推進

ユニバーサルツーリズムとは、すべての人が楽しめるよう創られた旅行のことで、高齢であることや障がいの有無等にかかわらず、誰もが気兼ねなく旅行に参加できることを目的としています。具体的には、旅行者の心身の特性などのニーズに応じた旅行の企画や支援のほか、観光地や宿泊施設等におけるバリアフリー情報の提供などの取組が行われています。



【写真提供：旅のよろこび株式会社】

（参考）障がい者サポート企業・団体について

熊本市では、障がいのある方々の暮らしや就労を応援している企業や団体を「障がい者サポート企業・団体」として認定しています。障がい者サポート企業・団体では、各分野のノウハウやスキルを活かして以下のような取組が行われています。

- 障がい者雇用、雇用における配慮（業務分担やマニュアルなど）
- 事業所のユニバーサルデザイン化、接客研修
- 障がい者アートや余暇活動の支援
- 障がい理解につながる活動やイベントの開催など

2) 今後の取組方針

熊本市では、今後も心のバリアフリーの概念や必要性が広く浸透するよう、これらの啓発事業等の取組を推進します。

推進にあたっては、市民、事業者（施設設置管理者）等全ての方が心のバリアフリーについて理解していただけるよう取り組むこととし、とりわけ、幼少期から心のバリアフリーの概念に触れることが重要と考えられることから、小中学校等での教育に心のバリアフリーに関する学習等をこれまで以上に取り入れていきます。

【取組の例】

○学校における心のバリアフリーに関する学習等

教育委員会との新たな取組、総合的な学習の時間等での出前講座（障がい者・認知症サポーター制度等）の活用、手話の理解促進と普及に向けた機会の創出・パンフレットの配布等

○商店街ほか事業者（施設設置管理者）等に対する啓発等

社内研修等での出前講座（障がい者・認知症サポーター制度等）の活用、障がい者サポート企業・団体認定制度の周知、観光施設における心のバリアフリー認定制度（観光庁制度）の周知・認定勧奨 等

○その他

市政だよりほか広報媒体を通じた啓発、職員研修、地域・学校・事業者（施設設置管理者）・行政参加によるまちあるきワークショップ（疑似体験含む）、バリアフリーマップの作成 等

第8章 マスタープランの推進

8.1 推進体制

継続した取組の推進（スパイラルアップ）を図るため、学識経験者、施設設置管理者及び住民等で構成する「熊本市移動等円滑化推進協議会」にて関係団体とも意見交換を行いながら検討を進めます。

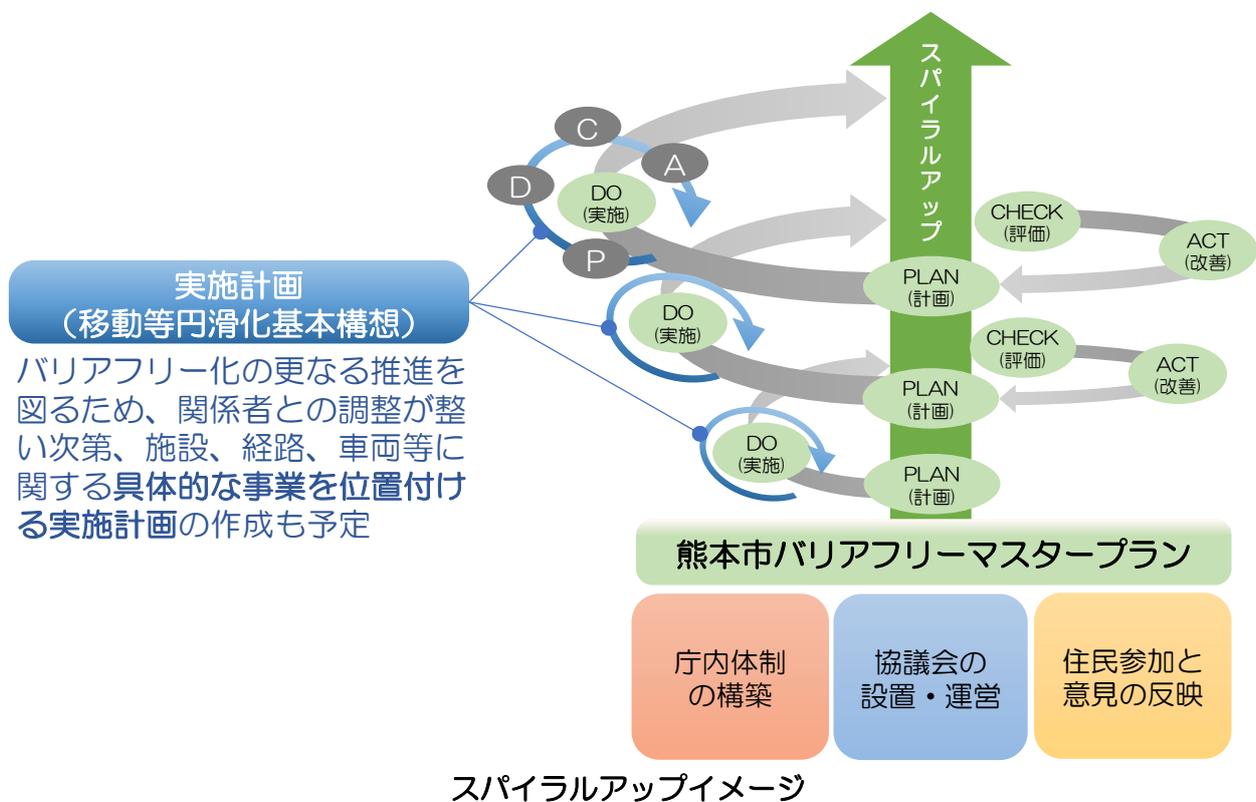
8.2 評価

マスタープランは、計画策定（Plan）後のバリアフリー化の実施（Do）を受けて、その結果を評価（Check）し、必要に応じて改善（Action）を行うといったPDCAサイクルにより、現状に即した計画となるよう継続的に見直しを行っていきます。

バリアフリー化の取組状況の確認にあたっては、本市で毎年実施している「熊本市第7次総合計画市民アンケート」のバリアフリーに関する項目等を評価指標とします。

【7総市民アンケートのバリアフリーに関する項目】

- ・ 障がいや病気の有無に関わらず、健やかでいきいきと暮らしていると感じる市民の割合
- ・ 中心市街地が安全で快適に歩行し滞在できると感じる市民の割合



また、国土交通省や文部科学省において、バリアフリー化の目標として、令和7年度（2025年度）末までに全国で以下の事項を達成することを目標としています。

本市においてはこれらの目標を踏まえ、実施計画（移動等円滑化基本構想）作成時に施設管理者と協議の上で熊本市の目標を設定し、バリアフリー化を推進していきます。

国の定める各施設等の移動等円滑化の目標

施設・車両等		令和7年度末までの目標（全国値）	
鉄軌道	鉄軌道駅	<ul style="list-style-type: none"> 3,000人以上/日及び実施計画（移動等円滑化基本構想）の生活関連施設に位置づけられた2,000人以上/日の施設を原則100% 利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化 大規模駅ではバリアフリールートの複数化 可能な限りプラットホームと車両乗降口の段差・隙間の縮小 	
	ホームドア・可動式ホーム柵	<ul style="list-style-type: none"> 全体で3,000番線 10万人/日以上以上の駅は800番線 	
	鉄軌道車両	<ul style="list-style-type: none"> 約70% 	
バス	バスターミナル	<ul style="list-style-type: none"> 3,000人以上/日及び実施計画（移動等円滑化基本構想）の生活関連施設に位置づけられた2,000人以上/日の施設を原則100% 利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化 	
	乗合バス	ノンステップバス	<ul style="list-style-type: none"> 約80%（リフト付きバス等を除く）
		リフト付きバス等	<ul style="list-style-type: none"> 適用除外認定車両の約25% 指定空港への路線のバリアフリー車両導入50%
	貸切バス	リフト付きバス等	<ul style="list-style-type: none"> 約2,100台
タクシー	福祉タクシー車両	<ul style="list-style-type: none"> 約90,000台 各都道府県における総車両数の25%をユニバーサルデザインタクシーとする 	
道路	重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路	<ul style="list-style-type: none"> 約70% 	
都市公園	特定公園施設（園路・広場）	<ul style="list-style-type: none"> 2ha以上の施設の約70% 利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化 	
	駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 2ha以上の施設の約60% 利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化 	
	便所	<ul style="list-style-type: none"> 2ha以上の施設の約70% 利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化 	
路外駐車場	特定路外駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 約75% 	
建築物	不特定多数の者等が利用する建築物（2000㎡以上の特別特定建築物）		<ul style="list-style-type: none"> 約67% 床面積の合計が2000㎡未満の施設のバリアフリー化促進
	公立小中学校等施設	バリアフリースロープ等による段差解消	避難所に指定されている全ての学校に整備する
		エレベーター	全ての学校に整備する
			要配慮児童生徒等が在籍する全ての学校に整備する
信号機等	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等	<ul style="list-style-type: none"> 道路・交通の状況に応じ必要な部分について原則100%（音響式・エスコートゾーン） 	
心のバリアフリー		<ul style="list-style-type: none"> 「心のバリアフリー」の用語の認知度を約50% 高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合を原則100% 	

※「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（最終とりまとめ）（国土交通省）」及び「公立小中学校等のバリアフリー化に関する整備目標（文部科学省）」を基に作成
 ※船舶及び航空に関する内容は省略

参考資料

■ 用語解説

あ行		
あ	ICT	Information and Communication Technology（情報通信技術）の略。コンピューターやインターネットといった情報技術（Information technology）を活用し、人と人、人とモノが通信する応用技術。
い	移動等円滑化	高齢者、障がい者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること。（＝バリアフリー化）
い	移動等円滑化基準	旅客施設、車両、道路、信号機、建築物、路外駐車場、都市公園などのバリアフリー法による適合基準。
い	移動等円滑化基本構想	バリアフリー法に基づき、重点整備地区において、公共交通機関、道路、路外駐車場、都市公園、建築物等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために、市区町村が作成する具体的事業を位置付けた実施計画。（＝バリアフリー基本構想）
い	移動等円滑化促進地区	移動等円滑化促進方針に定める、バリアフリー化を促進することが特に必要である地区。
い	移動等円滑化促進方針	バリアフリー法に基づき、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市区町村が示すもの。（＝バリアフリーマスタープラン）
い	インクルーシブ	「包含性、すべてを含む」という意味で、都市公園においては、障がいのある子どもが排除されず、障がいがない子どもたちと共に活動できるような状態を表す意味で使われる。
う	ウォークアブル	「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語で、「歩きやすい」、「歩きたくなる」、「歩くのが楽しい」といった語感をもつ。車中心の都市から、歩くことが中心の都市へシフトするための都市戦略用語として使われる。
え	エスコートゾーン	視覚障がい者が安全に横断歩道を渡れるよう、横断歩道の中央部に突起物を敷設したもの。
お	オストメイト	腹部等に排泄のためのストーマ（人工肛門・人工膀胱）を造設した人。
お	オストメイト対応設備	トイレ等でオストメイトが排泄物の処理やストーマ装具の交換・装着などをするための設備。
お	音響式信号機	<p>信号機が青色であることを視覚障がい者に知らせるため、誘導音を出す装置がついている信号機。</p> <p>誘導音は以下の2種類。</p> <p>（1）メロディ式…「とおりゃんせ」や「故郷の空」等の音楽が流れる方式。</p> <p>（2）擬音式…「ピヨピヨ」や「カッコウ」等の音が流れる方式。</p>



出典：内閣府 HP

か行		
か	ガイドライン	国や自治体などが、関係者らが取り組むことが望ましいとされる指針や、基準となる目安などを示したものを。
き	輝度	<p>ものの明るさを表現したものであり、単位面積当たり、単位立体角当たりの放射エネルギー（発散する光の量）を比視感度（電磁波の波長毎に異なる感度）で計測したもの。</p> <p>視覚障害者誘導用ブロックの色は、周囲の路面との輝度比が大きいこと等により用意に識別できる色とすることが必要。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>輝度比が大きい事例</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>輝度比が小さい事例</p> </div> </div>
く	グリーンスローモビリティ	時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。
く	グレーチング	道路の排水施設（側溝や排水柵）等の路面部分における、鋼材等を格子状に組んだ蓋。
け	経過時間表示式信号機	<p>信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する歩行者用灯器。</p> <div style="text-align: right;">  </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">出典：内閣府 HP</p>
こ	公共交通	路線バス、鉄道、地下鉄、都市モノレール、路面電車など不特定の人々を大量、かつ、効率的に運ぶことのできる交通手段のこと。
こ	交通結節点	鉄道の乗り継ぎ駅、道路のインターチェンジ、鉄道からバス・タクシーへと乗り換えが行われる駅前広場など、交通が集中的に結ばれている地点のこと。
こ	合理的配慮	障がい者から何らかの配慮を求める意思の表明があった場合に、配慮を求められた人が負担になりすぎない範囲で、社会的障壁を取り除くために行う配慮のこと。
こ	高齢化率	総人口に対する 65 歳以上の人口の割合。
こ	心のバリアフリー	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取ることを通じて、バリアを感じている人の身になって考え、思いやり支え合うこと。
こ	コミュニケーション支援ボード	話し言葉でのコミュニケーションが困難な人たちや、日本語がわからない外国人とのコミュニケーションを支援するための絵記号や写真等を用いたボード。

さ行		
さ	サイン	道路や鉄道駅、建築物などに設置される誘導表示や案内図。
し	視覚障害者 誘導用ブロック	視覚障がい者を安全に誘導するために、地面や床面に敷設されている点状又は線状の突起のあるブロック（プレート）。 （＝点字ブロック）
し	JIS	日本の産業製品に関する規格や測定法などが定められた日本の国家規格のこと。（＝日本産業規格）
し	施設設置管理者	公共交通事業者等、道路管理者、路外駐車場管理者等、公園管理者等、建築主等、施設のバリアフリー化を行う事業者。
し	社会的障壁	障がい者にとって、日常生活や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。
し	重点整備地区	実施計画（移動等円滑化基本構想）に定める、バリアフリー化のための事業を行うことが特に必要である地区。
し	障害者差別解消法	「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」（平成 25 年 6 月制定、平成 28 年 4 月 1 日施行）の略称。全ての国民が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いながら共生する社会の実現に向け、障がいを理由とする差別の解消を推進することを目的として制定された。
す	スパイラルアップ	計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→改善（Action）の PDCA サイクルに基づき取組を進めながら理想に向かっていくプロセス。
せ	生活関連施設	高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設のこと。
せ	生活関連経路	生活関連施設相互間の経路のこと。
せ	生活道路	日常生活に利用される道路のこと。
せ	（バスの）正着	バスの乗降口と停留所の隙間を小さくして停車すること。
そ	ソフト	人、システム、制度など主に運用に関するもの。
た行		
た	多核連携都市	高次な都市機能が集積する中心市街地を市域及び都市圏全体の拠点とし、周辺では、郊外部も含めた広域的な地域生活圏の核となる地域拠点に、商業・医療などの日常生活サービス機能を維持・確保することで、地域拠点を核とした複数の地域生活圏の形成を図り、それら中心市街地と地域拠点が利便性の高い公共交通で結ばれるとともに、中心市街地や地域拠点及び利便性の高い公共交通沿線に一定の人口密度が維持された、持続可能で誰もが移動しやすく暮らしやすい都市。
た	段鼻 <small>たんはな</small>	階段の踏み面の先端部。
て	低床車両	路面電車やバスなどで、床面を低く作り、出入口の段差を小さくして乗降しやすくした車両のこと。
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、老人ホーム等、多数の人が利用する政令で定める建築物。
と	特定公園施設	移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定める公園施設。

と	特定事業	バリアフリー法に基づく実施計画（移動等円滑化基本構想）に定める事業で、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、教育啓発特定事業をいう。
と	特定事業計画	特定事業の具体的内容について、バリアフリー法に基づく実施計画（移動等円滑化基本構想）に即して関係する事業者等が作成する計画。
と	特定道路	移動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のこと。
と	特定路外駐車場	道路の附属物である駐車場、公園施設である駐車場、建築物及び建築物に附属する駐車場を除く路外駐車場であって、駐車のために供する部分の面積が500㎡以上であり、駐車料金を徴収するもの。
と	特別支援学校	障がいのある幼児児童生徒に対して、幼稚園、小学校、中学校又は高等学校に準ずる教育を施すとともに、障がいによる学習上又は生活上の困難を克服し自立を図るために必要な知識技能を授けることを目的とする学校。
と	特別特定建築物	主に高齢者、障がい者等の不特定多数の人が利用する特定建築物であり、移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定めるもの。
と	都市機能	都市に必要とされる様々な働きやサービスのことで、居住、商業、業務、工業、交通、政治、行政、教育、福祉、医療などの諸活動によって担われる。
と	都市機能誘導区域	商業・医療等の日常生活サービス機能を都市の拠点で維持・確保することにより、必要なサービスを受けることができる区域のこと。
な行		
に	ニーリング	バスのエアサスペンションの空気を抜いて車体を傾け、乗り降りをしやすくする装置のこと。
の	ノンステップバス	すべての方が乗り降りしやすいよう床面を低くし、乗降口の段差をなくしたバス。
は行		
は	ハード	道路や建築物、設備など主に施設に関するもの。
は	バリアフリー	障がいのある人が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去するという意味で、もともと住宅建築用語で登場し、段差等の物理的障壁の除去をいうことが多いが、より広く障がい者の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的なすべての障壁の除去という意味でも用いられる。
は	バリアフリートイレ	高齢者、障がい者等が利用する各種便所の総称。機能分散し個別機能を備えた便所（車椅子利用者用便所、オストメイト用設備を有する便所、乳幼児用設備を有する便所）、個別機能を組み合わせた便所がある。 （＝高齢者障害者等用便所）
は	バリアフリー法	「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の通称。一体的・総合的なバリアフリー施策を促進するために、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充した法律。

は	ハンプ	自動車の走行速度を抑制するため、車道の表面を部分的に盛り上げたもの。
ひ	PDCAサイクル	「Plan（計画）→Do（実施）→Check（評価）→Action（改善）」の4つの段階を順次行っていき、最後のAction（改善）を次のPlan（計画）につなげ継続的に業務を改善していく仕組みのこと。
ひ	ピクトグラム	不特定多数の人々が利用する公共交通機関や公共施設、観光施設等において、文字・言語によらず対象物、概念又は状態に関する情報を提供する図形。
ほ	ホームドア	ホームからの転落や列車との接触事故防止等の安全対策として、プラットフォームを壁面で囲い、ドアを取りつけて、列車の乗降に合わせて開閉させるもの。
や行		
ゆ	ユニバーサルデザイン	あらかじめ、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よう都市や生活環境をデザインする考え方。
ゆ	ユニバーサルデザインタクシー	足腰の弱い高齢者、車椅子使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいタクシー車両のこと。
ら行		
り	療育手帳	おおむね18歳までに、知的発達遅延（知的障がい）が認められた方に交付される手帳で、福祉サービスの利用や相談を受けやすくするためのもの。
わ行		
わ	ワークショップ	一方的な情報提供ではなく、参加者が自ら参加・体験し、グループの相互作用の中で議論や問題解決、創造を行う場、又はその活動手法のこと。

■ 検討経緯

年度	月	内容
令和3年度 (2021年度)	11月	令和3年度 第1回 熊本市移動等円滑化推進協議会 <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリーマスタープランの全体構成の共有 ・基本理念、基本方針等 ・移動等円滑化促進地区選定の基本手順 ・意見聴取（アンケート調査等）の手法
	12月 ～1月	市民アンケート調査
	2月	令和3年度 第2回 熊本市移動等円滑化推進協議会 <ul style="list-style-type: none"> ・意見聴取結果について（アンケート調査） ・バリアフリーマスタープランの対象範囲や取組方針設定の考え方 ・今後の機運醸成等について
	3月	まちあるきワークショップ（中心市街地地区）
令和4年度 (2022年度)	7月	まちあるきワークショップ（水前寺・九品寺地区、健軍地区）
	8月	令和4年度 第1回 熊本市移動等円滑化推進協議会 <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリーマスタープランの構成について ・意見聴取結果について（まちあるきワークショップ） ・生活関連施設・生活関連経路の選定について ・今後のスケジュールについて ・取組方針の検討について ・バリアフリーマップの作成について
	11月	まちあるきワークショップ（中心市街地地区）
	1月	令和4年度 第2回 熊本市移動等円滑化推進協議会 <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリーマスタープラン（素案）について

■ 熊本市移動等円滑化推進協議会 委員名簿

氏名（敬称略）	所属
○相藤 絹代	熊本学園大学非常勤講師
井坂 智徳	九州旅客鉄道(株)熊本支社 副支社長
伊藤 幸喜	熊本市交通局 次長
岩永 謙二	熊本県バス協会乗合業務委員会 委員（九州産交バス(株)営業部長）
植田 洋平	熊本障害フォーラム事務局
オノユリ	子育てネットワーク「縁側 moyai」代表
黒木 三奈子	(一財)熊本国際観光コンベンション協会 事業推進課長
坂口 美果	公募委員
佐藤 哲	熊本県立大学環境共生部 准教授
白石 勇人	九州運輸局熊本運輸支局 主席運輸企画専門官
高梨 沙織	熊本市 PTA 協議会 市 P 担当副会長 部会長
竹内 久美	(公社)熊本県理学療法士協会 理事
堤 信二	熊本県警察本部交通部交通規制課長
長江 浩史	WeDO くまもと 代表
中野 育生	熊本電気鉄道(株) 鉄道事業部 副部長
福井 克典	熊本市中央区土木センター維持課 技術主幹
福島 英隆	(一社)熊本市タクシー協会 専務理事
増永 創	熊本駐車場協会 事務局長
安田 二郎	熊本市商店街連合会 会長
◎八幡 彩子	熊本大学大学院教育学研究科 教授

※令和4年度の委員、五十音順、◎会長、○副会長

■ アンケート調査

(1) 調査の概要

バリアフリーに関する意識やご要望、施設の利用状況などを把握することを目的に、アンケート調査を実施しました。

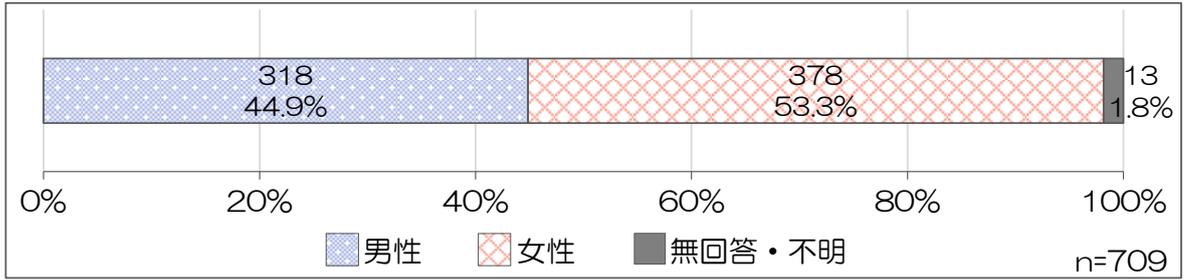
表 アンケート調査の概要

対象	熊本市在住の高齢者や障がいのある方、子育て世帯等を中心に 2,000 人
調査方法	郵送配布、郵送・WEB 回答
実施時期	令和 3 年 12 月 26 日 ～ 令和 4 年 1 月 17 日
回収数	709 票（うち郵送回答 519 票、WEB 回答 190 票） 回収率 35%
調査項目	<u>1.ご自身のことについて</u> 性別、年齢、お住まい、外出頻度、障がいの有無・種類
	<u>2.バリアフリーに関する市民意識について</u> サポートの経験、心のバリアフリーの認知状況、心のバリアフリーを広めるために重要な取組、マタニティマークの認知状況、障がい者サポーターシンボルマークの認知状況、障がい者サポーター制度の認知状況、ヘルプカードの認知状況、認知症サポーター制度の認知状況、共生社会の実現に向けた市の啓発活動への所感、偏見等についての所感
	<u>3.市内での移動手段や利用する施設について</u> よく利用する交通手段、地域拠点のうちよく利用する地区、よく利用する施設
	<u>4.市内のバリアフリーに関する課題について</u> 施設種別のバリアフリーに関する満足度、施設種別のバリアフリーに関するお困りごと
	<u>5.災害時のバリアフリーの課題について</u> 避難時に手助けが必要な方の有無、災害時の避難場所の認知状況、避難時のバリアフリー上の不安、熊本市災害時要援護者避難制度の認知状況
	<u>自由意見</u>

(2) 調査結果

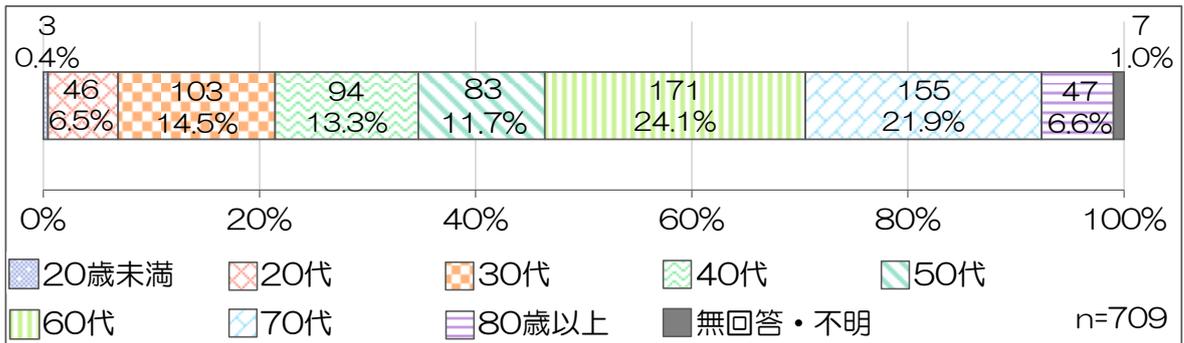
【設問1】ご自身のことについて

- 設問1.1 性別を教えてください。

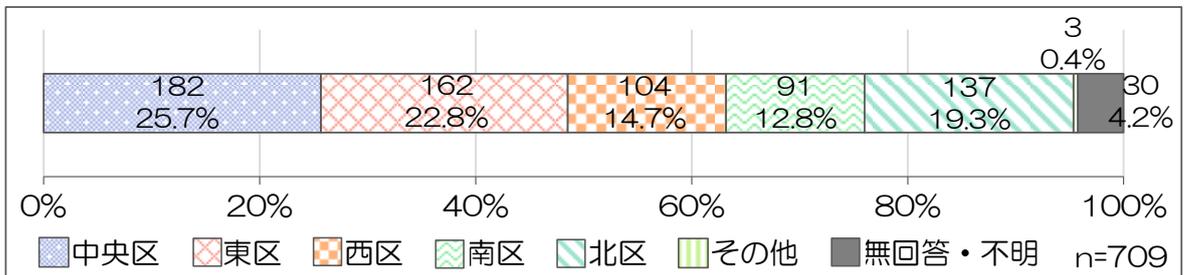


※グラフ内数値の上段：回答数、下段：回答割合（以下同様）

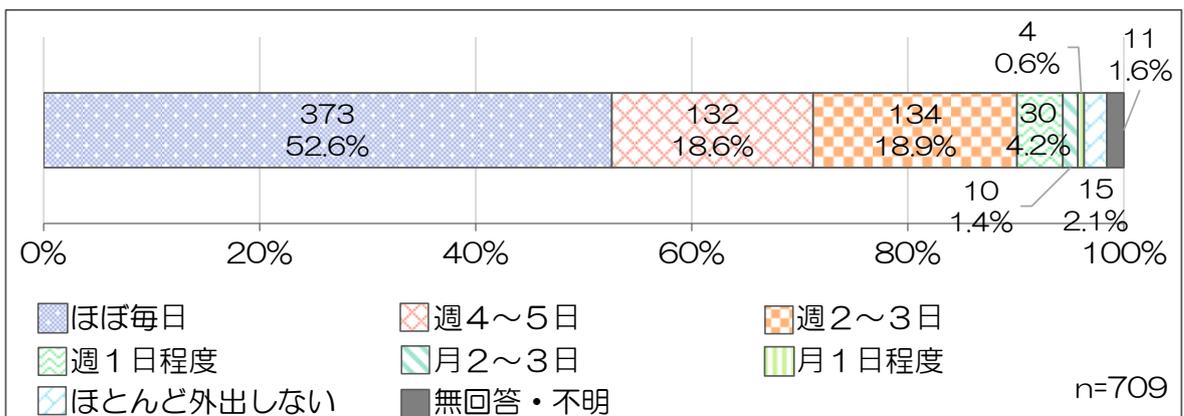
- 設問1.2 年齢（令和3年12月1日現在）を教えてください。



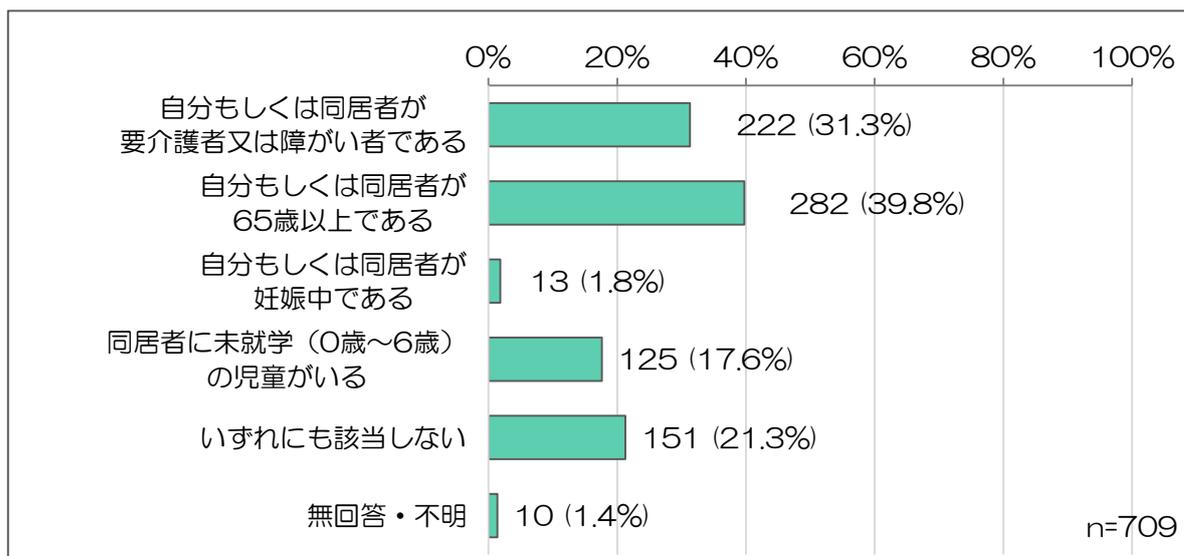
- 設問1.3 お住まいを教えてください。



- 設問1.4 どのくらいの頻度で外出しますか。

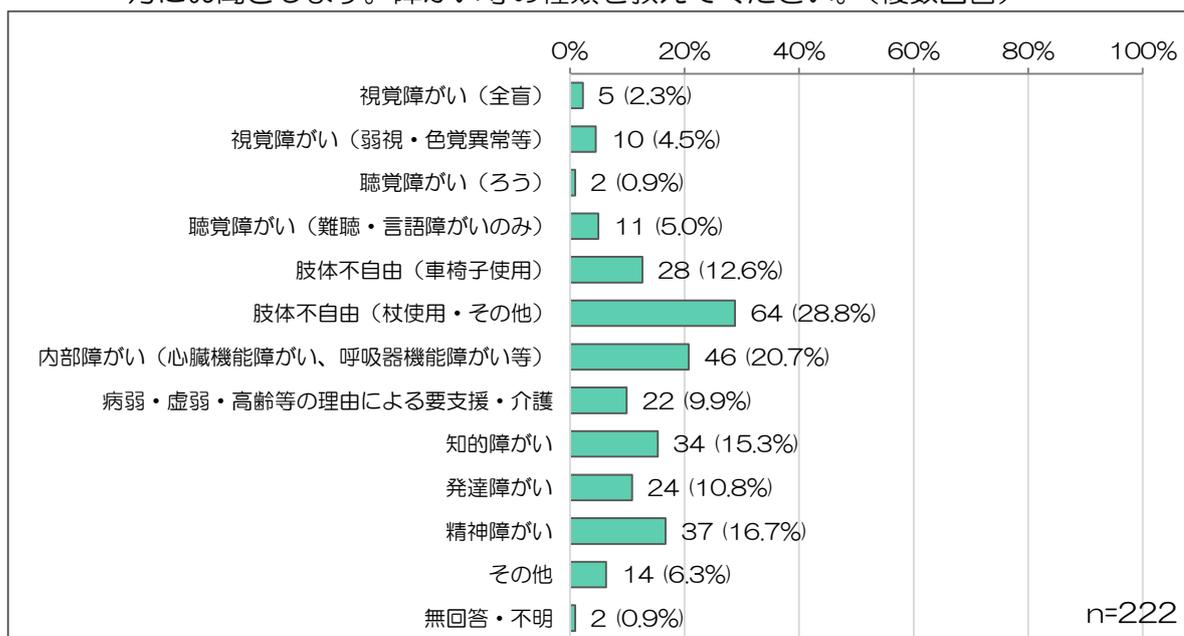


- 設問1.5 あなたもしくは同居者がいずれに該当するか教えてください。(複数回答)



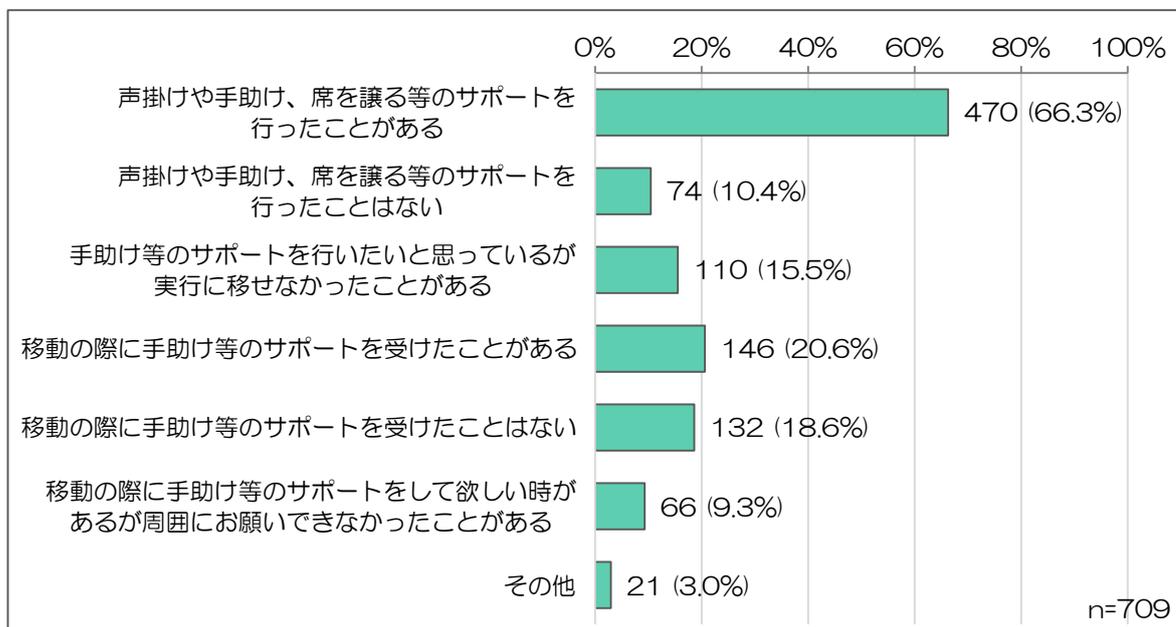
※グラフ内数値は【回答数(回答割合)】(以下同様)

- 設問1.6 設問1.5で「自分または同居者が要介護者または障がい者である」とお答えの方にお聞きします。障がい等の種類を教えてください。(複数回答)

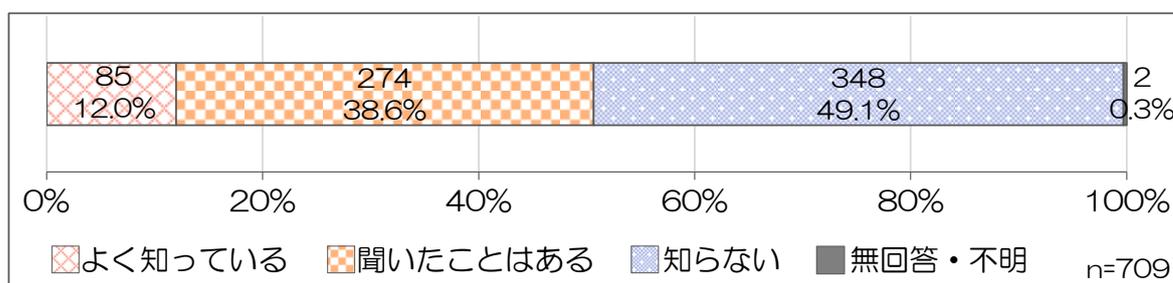


【設問2】バリアフリーに関する市民意識について

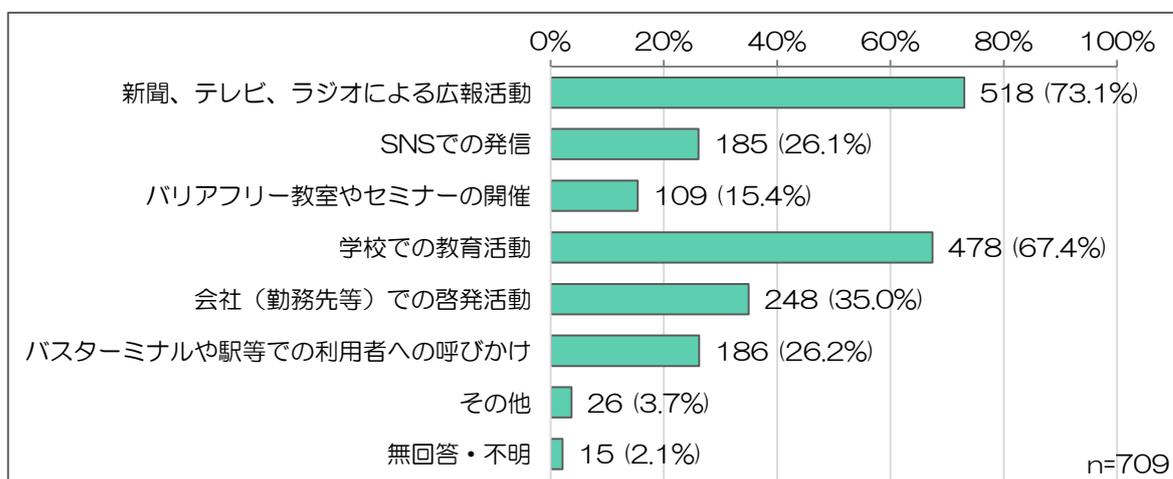
- 設問2.1 障がいがある方、高齢者の方、妊婦の方の移動に対して、手助けや席を譲る等のサポートを行ったことはありますか。若しくは、サポートを受けたことはありますか。また、サポートを実行に移せなかったことや、周囲にお願い出来なかったこと等がありますか。(複数回答)



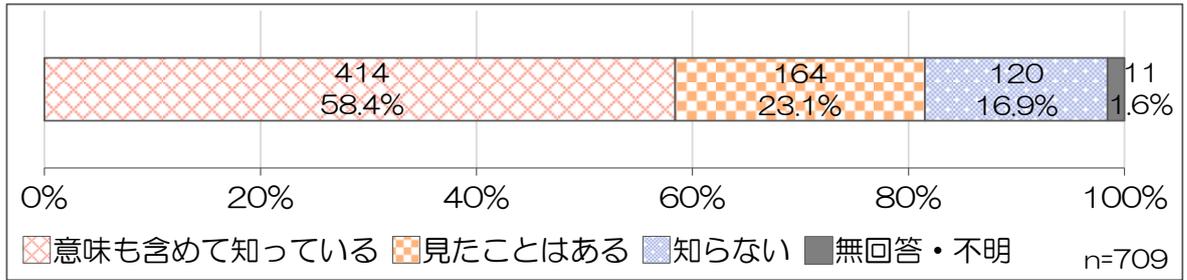
- 設問2.2 本市では、バリアフリーを進めるためにも「心のバリアフリー」の推進に取り組むことにしています。「心のバリアフリー」について知っていますか。



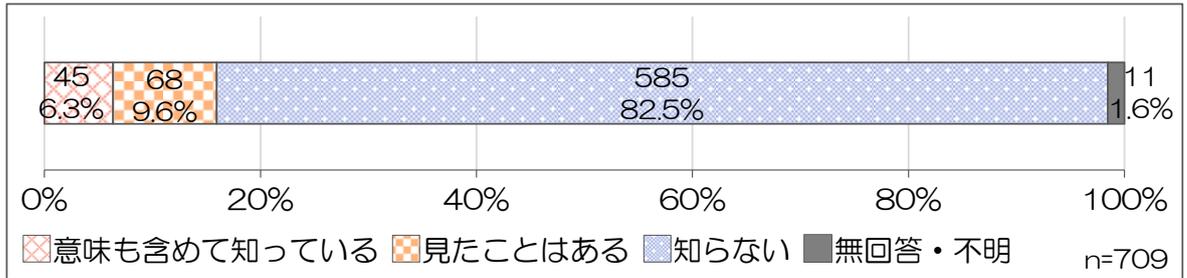
- 設問2.3 「心のバリアフリー」を広めていくためには、どのような取組が重要だと思いますか。(複数回答)



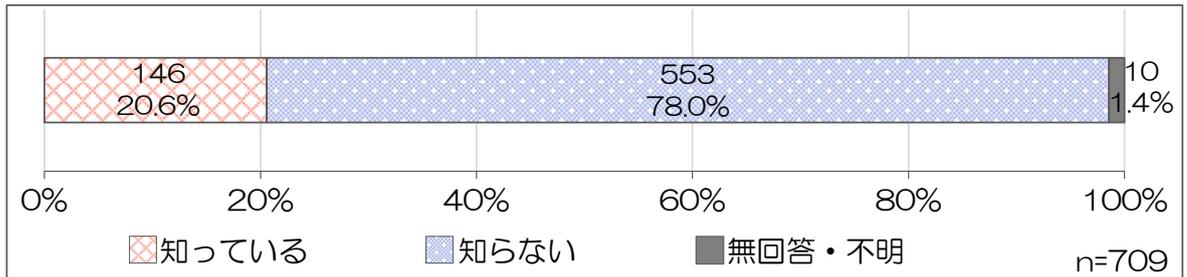
- 設問2.4 マタニティマークについて知っていますか。



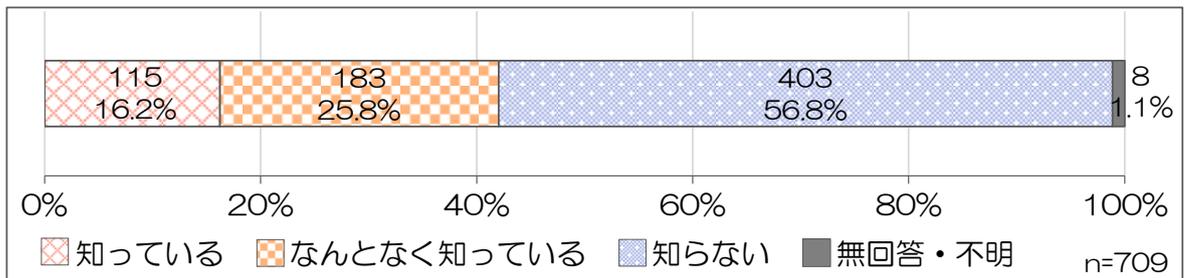
- 設問2.5 障がい者サポーターシンボルマークについて知っていますか。



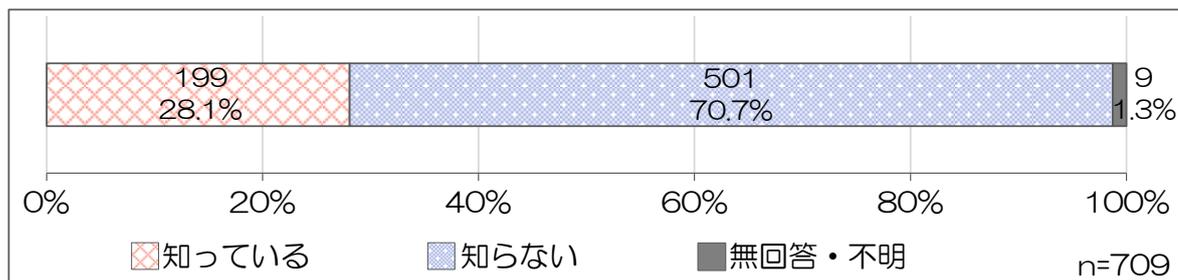
- 設問2.6 本市では、障がいの特性や必要な配慮を理解し、障がいのある方が困っているときに、必要な手助けを実践する方々の育成を目指し、「障がい者サポーター制度」を実施しています。「障がい者サポーター制度」を知っていますか。



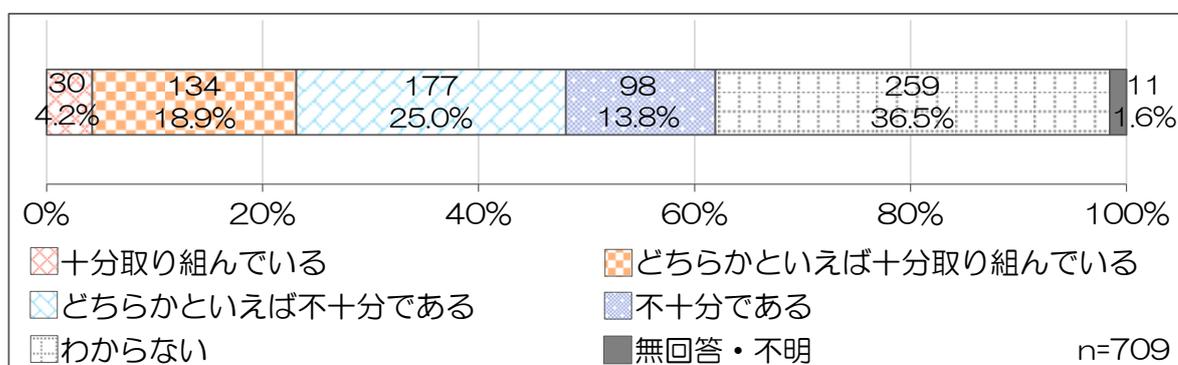
- 設問2.7 ヘルプカードは、外見からわからなくても、支援や配慮を必要としている方々が、周囲にちょっとした手助けを求める際に提示するカードです。「ヘルプカード」を知っていますか。



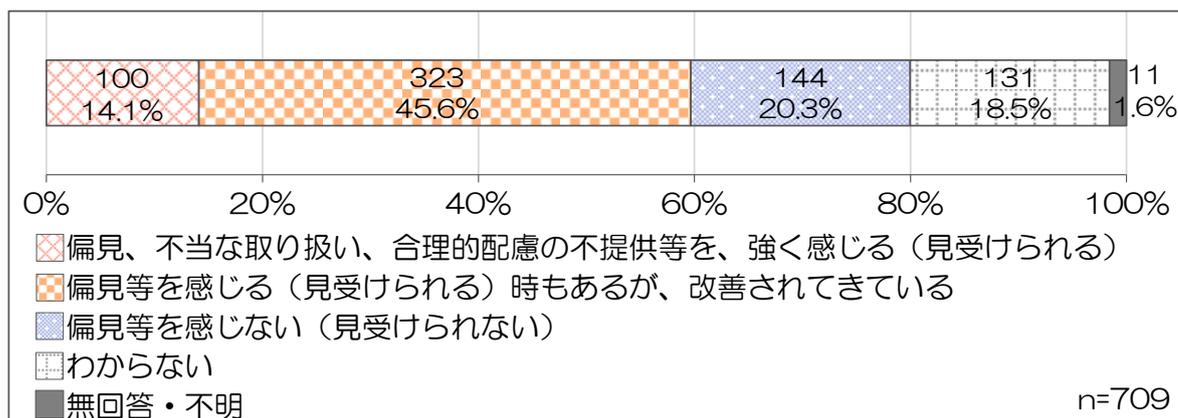
- 設問2.8 本市では、「認知症になっても地域の中で安心して暮らすことができる」社会の実現のため、認知症の方等を応援する「認知症サポーター」の養成に取り組んでいます。「認知症サポーター制度」を知っていますか。



- 設問2.9 本市では、すべての人がお互いの人権や尊厳を大切にしたい、誰もが生き生きと暮らすことのできる「共生社会」の実現を目指し、お互いの人権の尊重や、障がい者の方等に対する理解の促進のために、様々な啓発活動などに取り組んでいます。あなたは、本市の啓発活動について、どのように感じていますか。

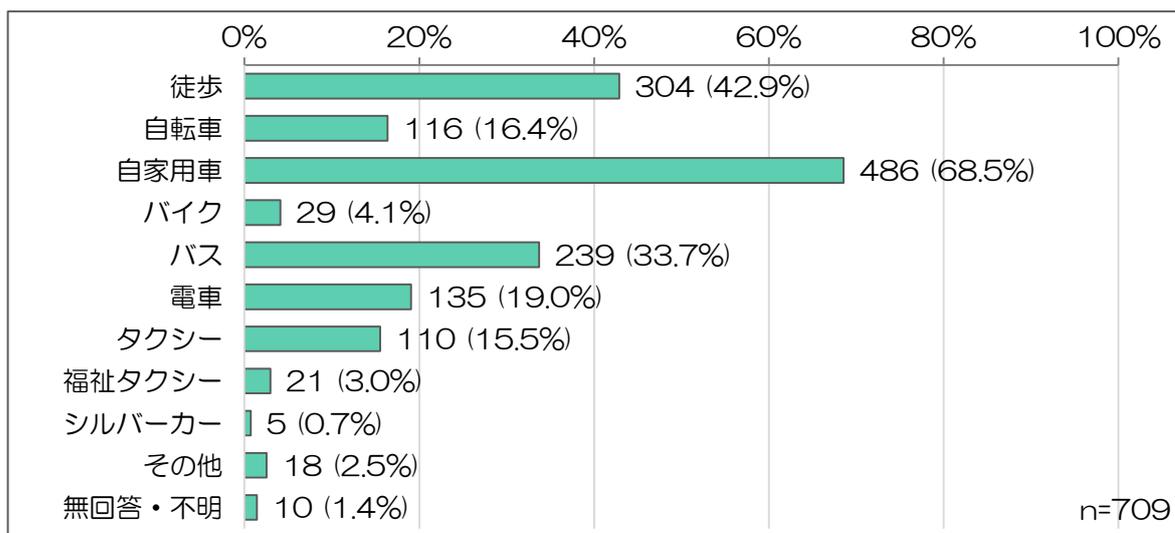


- 設問2.10 障がいをお持ちの方や高齢者の方、妊婦の方等に対する偏見、不当な取り扱い、合理的配慮の不提供等について、どのように感じておられますか。

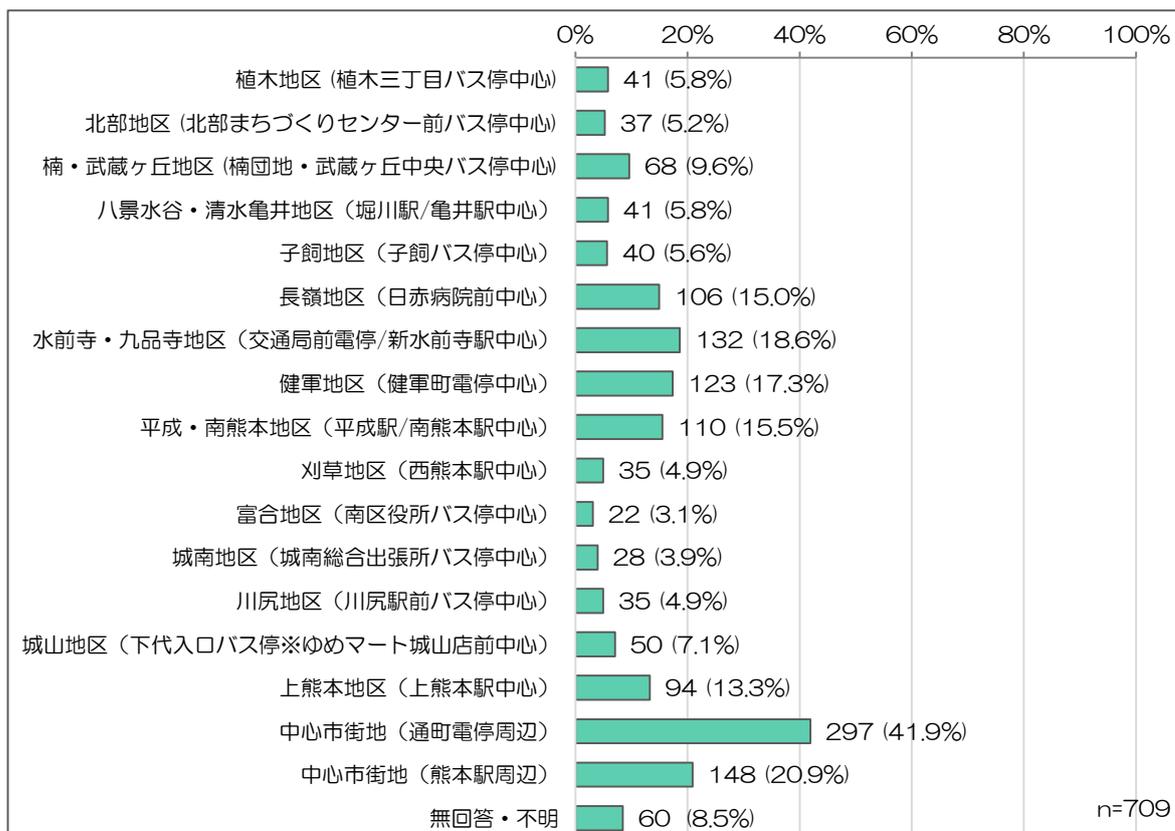


【設問3】市内での移動手段や利用する施設について

- ・設問3.1 日頃、よく利用している交通手段を教えてください。(複数回答)



- ・設問3.2 本市では、人口減少・高齢化が見込まれる中でも市民の暮らしやすさを維持するため、中心市街地や、地域拠点において“都市機能誘導区域”を設定し、商業や医療等の日常サービス機能を維持・集積することとしております。以下の地域拠点(都市機能誘導区域)のうち、日頃よく利用している地区を教えてください。(複数回答)

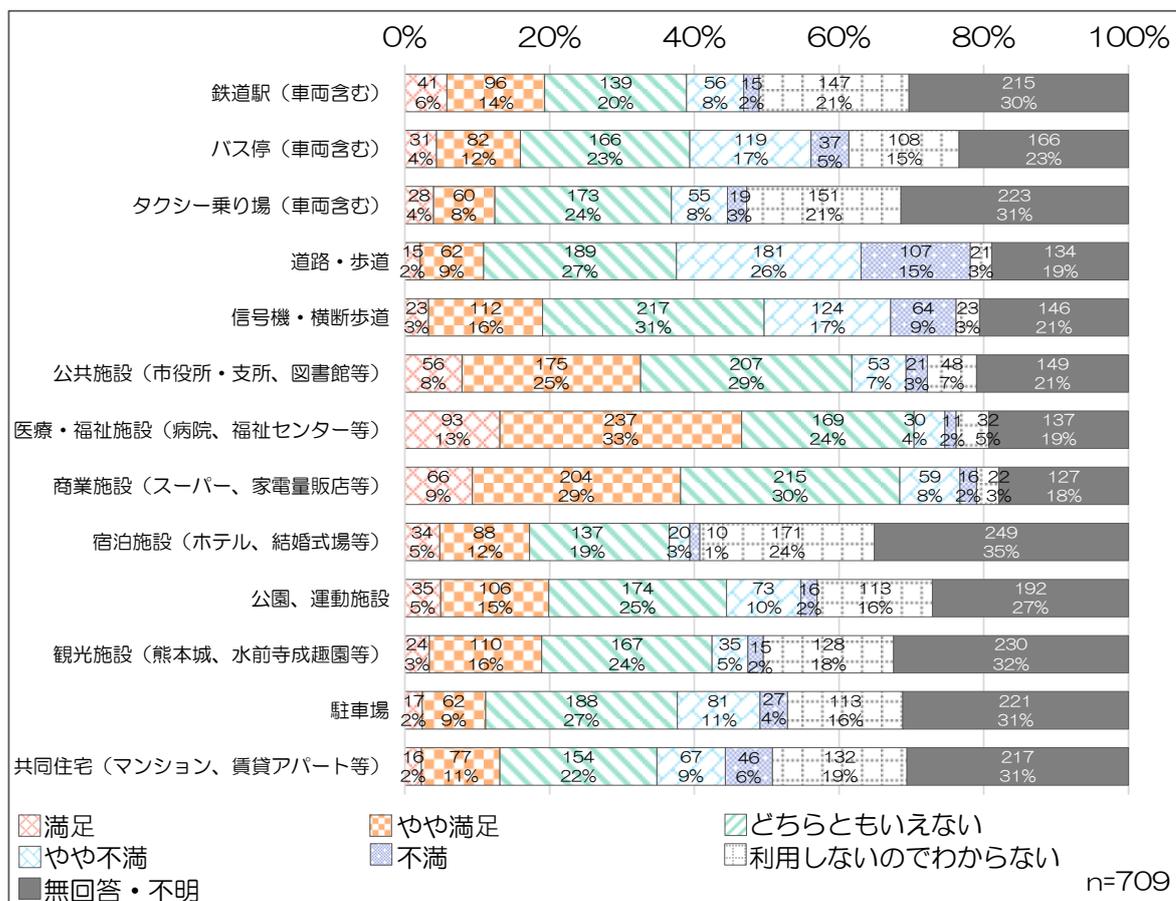


- ・設問3.3 下記の種類のうち、日頃よく利用する施設の「名称」を教えてください。

項目	主な意見
旅客施設（駅・バス停等）	<ul style="list-style-type: none"> ・熊本駅 ・桜町バスターミナル ・通町筋（電停／バス停）
公共施設（市役所・支所、図書館等）	<ul style="list-style-type: none"> ・熊本市役所 ・東区役所、西区役所、南区役所、北区役所 ・県立図書館、市立図書館
医療・福祉施設 （病院、福祉センター等）	<ul style="list-style-type: none"> ・熊本赤十字病院 ・熊本大学病院 ・熊本市民病院
商業施設（スーパー、家電量販店等）	<ul style="list-style-type: none"> ・サクラマチクマモト ・アミュプラザ熊本 ・鶴屋百貨店 ・ゆめタウン光の森
宿泊施設（ホテル、結婚式場等）	<ul style="list-style-type: none"> ・ホテル日航熊本 ・ホテルメルパルク熊本
公園、運動施設	<ul style="list-style-type: none"> ・熊本県民総合運動公園 ・水前寺江津湖公園 ・県立体育館 ・アクアドーム熊本
観光施設（熊本城、水前寺成趣園等）	<ul style="list-style-type: none"> ・熊本城 ・水前寺成趣園

【設問4】市内のバリアフリーに関する課題について

- 設問4.1 下記の種類別に、それぞれの施設を利用する際のバリアフリーに関する満足度を教えてください。



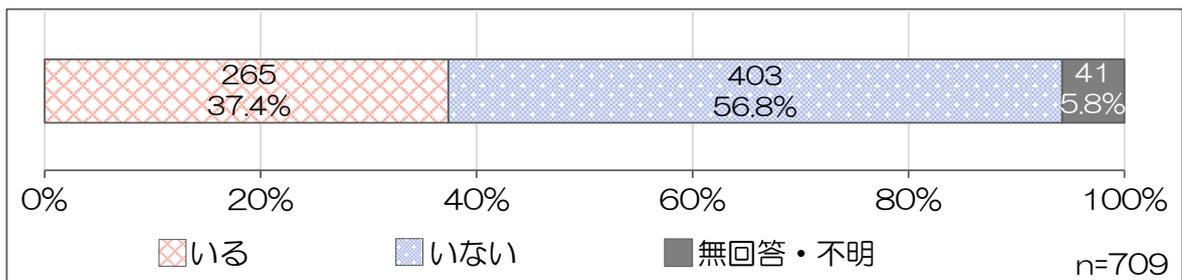
- 設問4.2 下記の種類別に、移動や施設を利用する際、バリアフリーの視点から困りごとがあれば教えてください。

項目	主な意見
鉄道駅 （車両含む）	<ul style="list-style-type: none"> 駅に階段が多く移動が困難。 乗降時の段差が高い、低床車両の運行を増やしてほしい。 電停ホームの幅が狭い。
バス停（車両含む）	<ul style="list-style-type: none"> ベンチや屋根などの待合環境の整備が不十分。 歩道とバス車両に段差があり乗降しにくい。 案内表示や時刻表がわかりにくい。
タクシー乗り場 （車両含む）	<ul style="list-style-type: none"> ベンチや屋根などの待合環境の整備が不十分。 タクシー乗り場の場所がわかりにくい。
道路・歩道	<ul style="list-style-type: none"> 道路、歩道の幅が狭い。 段差や凹凸が多く歩きにくい。 自転車が歩道を通行するため危険。 歩道がない箇所がある。
信号機・横断歩道	<ul style="list-style-type: none"> 青信号（歩行者）の時間が短く、渡り切れない。 横断歩道の白線が消えかかっている。 横断歩道や信号がなく、危険な箇所がある。

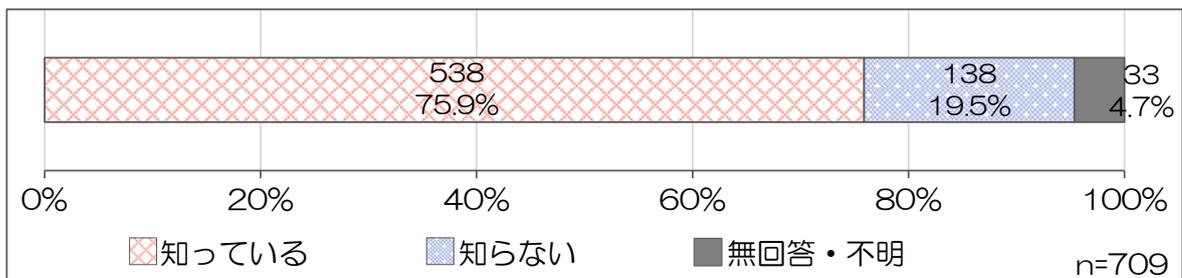
項目	主な意見
公共施設（市役所・支所、図書館等）	<ul style="list-style-type: none"> 施設内の案内がわかりにくい。 トイレがバリアフリー化されていない。
医療・福祉施設（病院、福祉センター等）	<ul style="list-style-type: none"> 出入口付近に十分な駐車場がなく、障がい者用駐車場も少ない。 エレベーターが狭い。
商業施設（スーパー、家電量販店等）	<ul style="list-style-type: none"> 通路に商品が置いてあり、幅が狭くなっている。 エレベーターの優先利用がされていない。
公園・運動施設	<ul style="list-style-type: none"> 園路に小さな段差が多く、通行しにくい。 トイレの洋式化が進んでいない。
駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 障がい者用駐車場に一般車が停車していることがある。 幅が狭く、ドアを十分に開けることができないところが多い。
共同住宅（マンション、賃貸アパート等）	<ul style="list-style-type: none"> 車椅子使用者が住むことができる物件がとても少ない。 エレベーターが完備されていないアパートが多い。

【設問5】災害時のバリアフリーについて

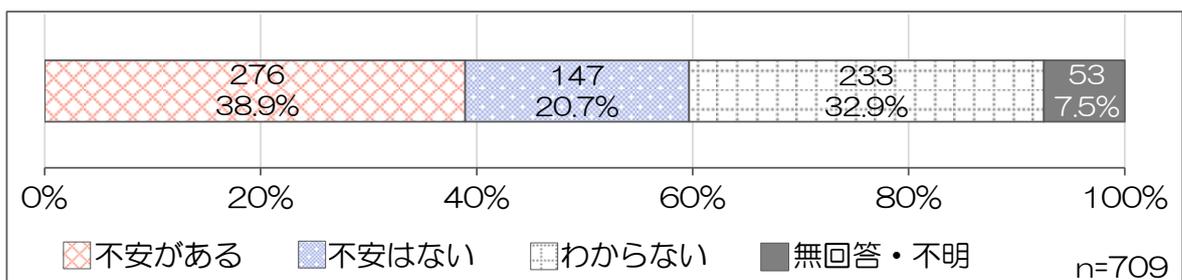
- 設問5.1 災害時に避難する際、あなたもしくは同居者に手助けが必要な人はいますか。



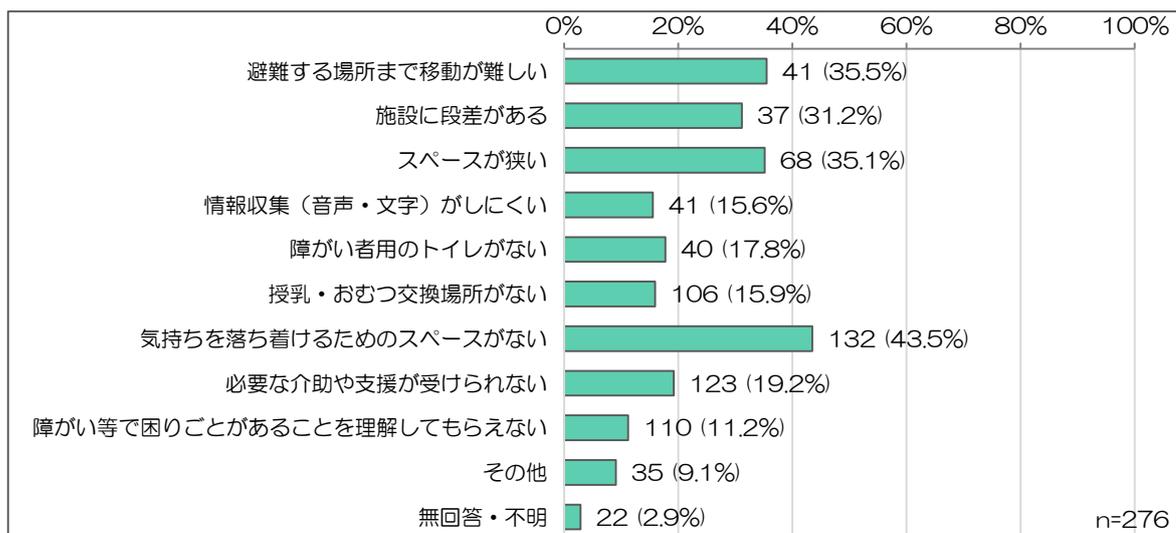
- 設問5.2 災害時に避難する場所を知っていますか。



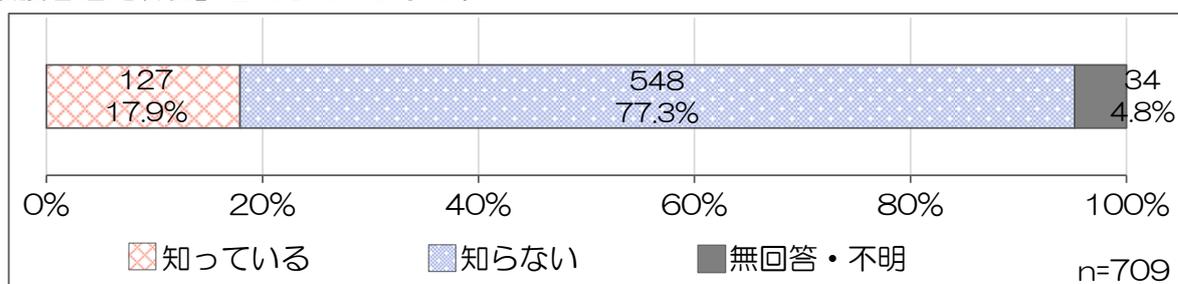
- 設問5.3 災害時に避難する際、移動や避難所での生活について、バリアフリー上の不安はありますか。



- 前問（5.3）で「不安がある」とお答えの方は、どのような点が不安か具体的に教えてください。（複数回答）



- 設問5.4 災害時にひとりで避難行動をとることが難しい人を支援する「熊本市災害時要援護者避難制度」を知っていますか。



【バリアフリーについての自由意見】

主な意見
<ul style="list-style-type: none"> 障がいのある人とのコミュニケーションの取り方などについて、年に1回程度でも研修会等を開いてほしい。 見た目ではわからない障がいのため、周囲に伝わりづらく、理解されにくい、共感されにくい。それゆえに必要な配慮が得られないことがある。 障がいのある人が身近にいない人は、バリアフリーなどについて触れたり自分で考えたりする機会が少ない。安易に学校に任せるのではなく、市として市民に啓発してほしい。 熊本市のバリアフリー化は格差が大きいと思う。古い施設でもバリアフリーを取り入れやすい制度を整えて欲しい。 支払いなどのIT化が進み迷うことが多い。アナログも最小限は必要だと思う。 バリアフリーが充実した環境は、今は不自由を感じない人たちにとっても住みやすい社会であることは間違いない。自分にとって必要性が低いことにはなかなか気づかないことが多いと思う。バリアフリーを必要としている方々にたくさん意見を聞き、まちづくりに活かしてほしい。

■ まちあるきワークショップ

(1) ワークショップでのアイデア

今後進めていきたい取組、配慮してほしい点

	地区	ハード面の取組	ソフト面の取組
すぐに できる 取組	中心市街 地地区	<ul style="list-style-type: none"> EVの開閉時間を調整する。 電光掲示板の色や見やすさを調整する。 既存施設の点検・維持管理を行う。 (清掃・呼び出しの接続確認など) 	<ul style="list-style-type: none"> 視覚障害者誘導用ブロックの上に物を置かないよう、店舗などに啓発活動(マークを貼る、市民に知ってもらうWS・機会の提供)を行う。 啓発活動の一環として、筆談ボード、点字メニューなどで日常的に目に触れる機会を増やす。 商店街組合などと協力してトイレの整備をする。 コンビニトイレやホテルなどの多目的トイレは誰でも使用可能にし、その掲示を行う。 バリアフリー設備を増設する場所の優先順位の検討を行う。
	水前寺 ・九品寺 地区	<ul style="list-style-type: none"> エスカレーター付近での売場に関する音声案内を設置する。 トイレで男女の別や流す場所に関する音声案内を設置する。 エレベーターの開閉時間は障がい者が行き先ボタンを押せる時間も考慮して設定する。 バス停にあるモニターやトイレの呼び出しボタンの位置を障がい者に配慮した高さとする。 バス停の時刻表や商業施設内サインの文字を大きくする。 劣化や破損による点字ブロックの速やかな補修を行う。 点字ブロックは極力曲がり角が多くなならないような導線で敷設する。 音響信号の音をどちらの方向に横断できる音なのか分かりやすくする。 	<ul style="list-style-type: none"> 制服や名札などスタッフが誰なのか分かりやすくする。 困っている人に対するスタッフの積極的な声かけを行う。 バス運転手による行先案内を徹底する。
	健軍地区	<ul style="list-style-type: none"> 案内サインについては様々な立場の人に配慮した内容とする。 案内サインを見やすくする。(サインや文字の大きさの配慮、文字からピクトへの変更等) 視覚障害者誘導用ブロックの速やかな補修を行う。 施設の敷地内から入口部分への視覚障害者誘導用ブロックの設置を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> まちあるきにお店や施設の管理者も参加してもらうことで、情報共有を行い課題解決や意識の向上に繋げる。 施設やお店のHPにバリアフリー状況を掲載する。

	地区	ハード面の取組	ソフト面の取組
中期で できる 取組	中心市街地地区	<ul style="list-style-type: none"> • わかりやすい場所へサインを設置する。(音声・点字・ランプなど) 	<ul style="list-style-type: none"> • 多様な端末に対応したアプリを開発し、情報提供支援(①危険場所を知らせる情報提供 ②便利な情報提供)を行う。 • スマホなどデバイスを持っていない人への対応・サポートを行う。
	水前寺・九品寺地区	<ul style="list-style-type: none"> • 売場の案内を文字だけでなくイラストも加える。 • 施設への乗り入れ口の傾斜は滑りにくい舗装の仕様とする。 • エレベーターの押しボタンを点字仕様にする。 	<ul style="list-style-type: none"> • 商業施設においてヘルプガイドを配置する。 • 視覚障がい者用字幕映画公開期間を拡充する。 • 聴覚障がい者が字幕映画を楽しむためのメガネ・ヘッドホン等を配備する。
	健軍地区	<ul style="list-style-type: none"> • 連続的な平坦な経路を部分的に整備する。 • マンホールの蓋等がある場所に視覚障害者誘導用ブロックを設置しない。 • 歩道上の休憩施設を増やす。 • カート置き場を分散することで利用しやすくする。 	<ul style="list-style-type: none"> • 商店街を利用する障がい者への人的サポート体制を構築する。 • 障がい者別の困りごとを一元化し、ITの視点を取り入れるなどのソフト対策を行う。
時間の かかる 取組	中心市街地地区	<ul style="list-style-type: none"> • 段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置など、整備不良個所の整備を行う。【短期から継続的に実施】 • 多目的トイレ、おむつ交換台、授乳室の増設を行う。 	
	水前寺・九品寺地区	<ul style="list-style-type: none"> • 自転車の通行が多い地区のため、自転車と車椅子が余裕をもってすれ違える歩道幅員を確保する。 • 複数の肢体不自由者が同時に映画を鑑賞できるスペースを確保する。 	
	健軍地区	<ul style="list-style-type: none"> • 段差も生じず維持管理もしやすいアスファルト舗装にする。 • 障がい者用の駐車場を整備する。 • 車椅子用トイレの横に車椅子を置くスペースを確保する。 • エレベーターをストレッチャーが入る広さにする。 	

(2) まちあるきワークショップの様子

中心市街地地区	
概要説明	ホテル日航（エレベーター）
	
辛島町交差点	下通アーケード（字幕付き映像）
	
パスト辛島町（精算機）	視覚障がい体験
	

水前寺・九品寺地区

概要説明



ワークショップ



健軍地区

ワークショップ



健軍文化ホール（車椅子席）



健軍町電停（乗車ホーム）



健軍町電停（降車ホーム）



熊本市バリアフリーマスタープラン

発行 / 熊本市

編集 / 熊本市 都市建設局 交通政策部 移動円滑推進課
〒860-8601 熊本市中央区手取本町 1 番 1 号
TEL : 096-328-2522

熊本市 健康福祉局 福祉部 健康福祉政策課
〒860-8601 熊本市中央区手取本町 1 番 1 号
TEL : 096-328-2340

発行日 / 令和5年●月