

## 1.はじめに

- 1.1 策定の背景および目的
- 1.2 改正バリアフリー法およびマスタープランの概要
- 1.3 マスタープランの位置づけと計画期間

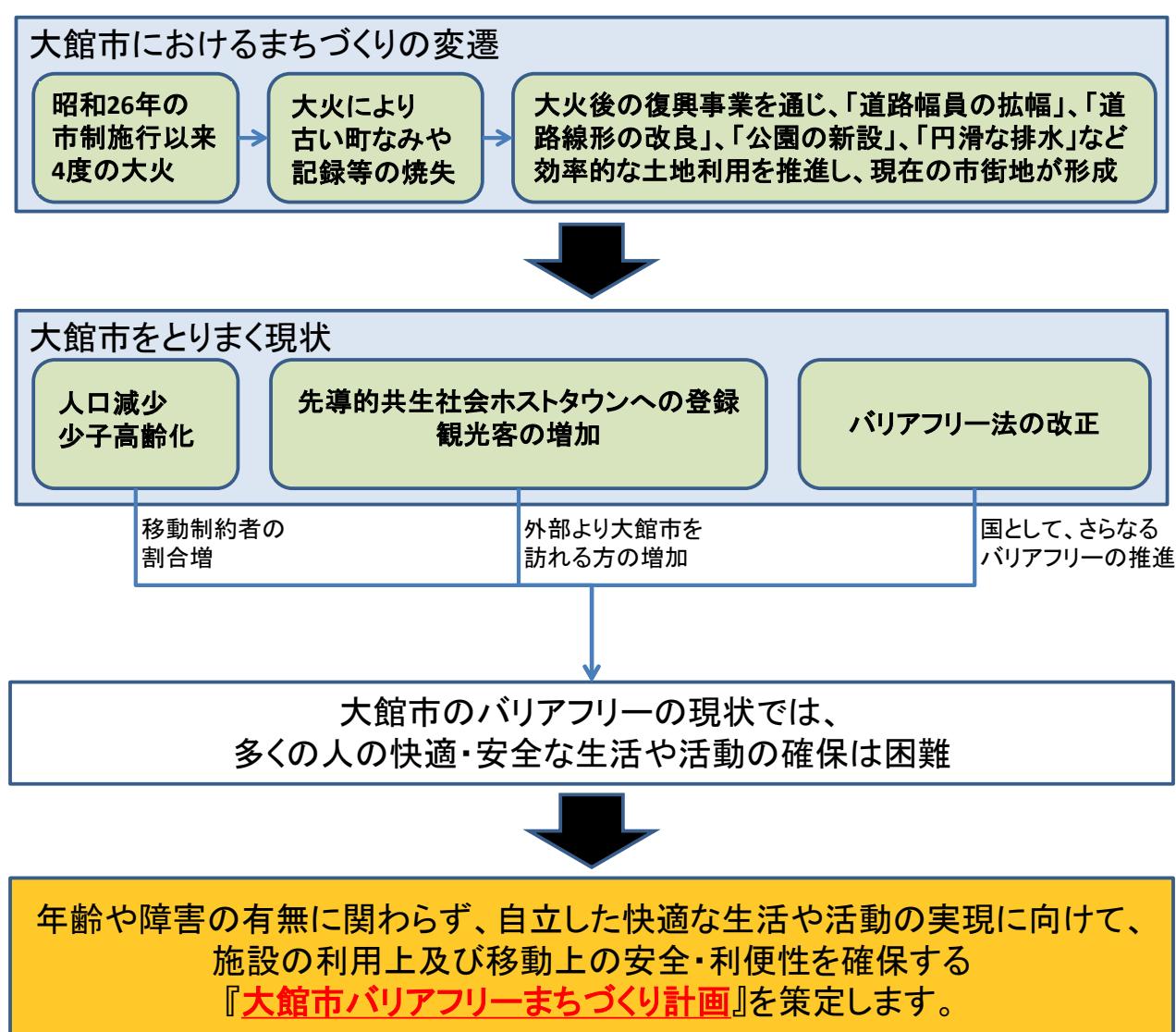
## I. はじめに

### I.1 策定の背景および目的

バリアフリーに関するまちづくりの施策が進められている中、高齢者や障害者等を含めた誰もが住みよいまちである“健康福祉都市”を実現するため、移動等円滑化促進方針及びバリアフリー基本構想の策定による面的かつ一体的なバリアフリー化に向けた具体的な取り組みの行動指針の策定が求められます。

これにより、将来あるべきまちづくりの方針を示した「都市再興基本計画」と連携しながら、高齢者や障害者等の暮らしやすい環境を整備し、心のバリアフリーの取り組みを含む移動等の円滑化に資する計画を策定します。

#### ▼バリアフリーまちづくり計画の経緯と目的



## 1.2 改正バリアフリー法およびマスタープランの概要

### (1) 改正バリアフリー法の概要

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、全ての国民が共生する社会、いわゆる「共生社会」の実現を目指し、全国において更にバリアフリー化を推進するとともに、「一億総活躍社会」の実現に向けた取り組みを進めることができます。

こうした背景から、平成30年5月（施行日：平成30年11月、平成31年4月）及び令和2年5月（施行日：令和2年6月、令和3年4月）にバリアフリー法が改正されました。その概要については以下のとおりです。

#### ① 理念規定／国及び国民の責務

- ・理念規定を設け、バリアフリーの取り組みの実施にあたり、共生社会の実現、社会的障壁の除去について留意すべき旨を明確化
- ・国及び国民の責務に、高齢者、障害者等に対する支援（鉄道駅利用者による声かけ等）を明記し、「心のバリアフリー」の取り組みを推進

※共生社会とは、全ての人々が共にお互いの人格や個性を尊重して、支え合って、活き活きとした生活を送ることができる社会のことです。

#### ② 公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取り組みの推進

- ・エレベーター、ホームドアの整備等のハード対策に加え、駅員による旅客の介助や職員研修等のソフト対策のメニューを国土交通大臣が新たに作成
- ・公共交通事業者等に対し、自らが取り組むハード対策及びソフト対策に関する計画の作成、取り組み状況の報告及び公表を義務付け

※「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（平成28年4月施行）」に基づき策定された、「障害を理由とする差別の解消の推進に関する基本方針（平成27年2月閣議決定）」において、事業者に対し障害の社会モデルを踏まえた合理的配慮の提供義務が課せられています。

#### ③ バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取り組み強化

- ・市町村が、駅、道路、公共施設等の一体的・計画的なバリアフリー化を促進するため、個別事業の具具体化を待たずにあらかじめバリアフリーの方針を定める「マスタープラン制度」を創設
- ・近接建築物との連携による既存地下駅等のバリアフリー化を促進するため、協定（承継効）制度及び容積率特例制度を創設
- ・バリアフリー基準への適合を義務化する特定建築物に小中学校を新たに追加

#### ④ 更なる利用し易さ確保に向けた様々な施策の充実

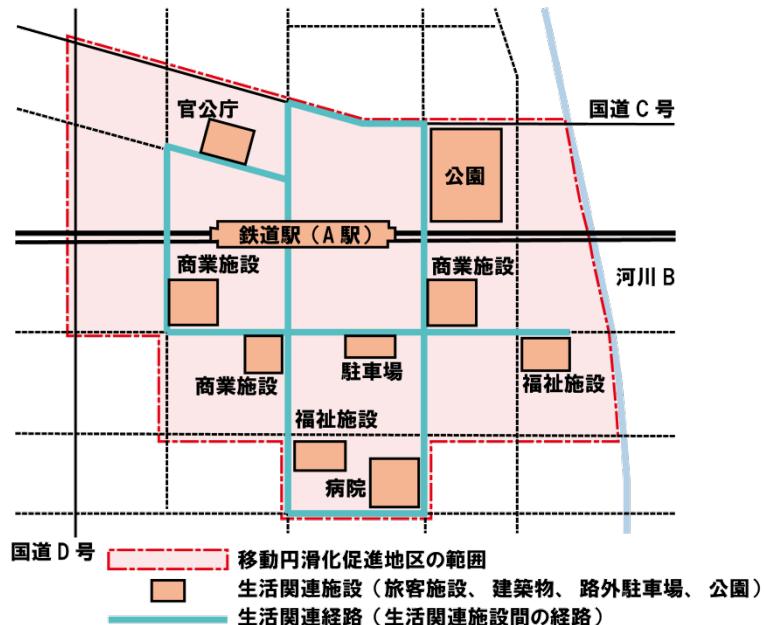
- ・従来の路線バス、離島航路等に加え、新たに貸切バス・遊覧船等の導入時におけるバリアフリー基準適合を義務化
- ・従来の公共交通機関に加え、新たに道路、建築物等のバリアフリー情報の提供を努力義務化
- ・バリアフリーの取り組みについて、障害者等の参画の下、評価等を行う会議を設置

## (2) マスタープランの概要

バリアフリー法では、高齢者、障害者等の移動や施設利用の利便性や安全性向上を図るために、公共交通機関、建築物、公共施設のバリアフリー化を推進することとされています。

本法律で想定された移動等円滑化促進方針（以下「マスタープラン」という）は、旅客施設（駅など）を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する生活関連施設が集まった地区（以下「移動等円滑化促進地区」という）において、面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すものです。

### ▼移動等円滑化促進地区のイメージ



出典：移動等円滑化促進に関する基本方針の一部改正について（国土交通省）

## ■マスタープラン策定のメリット

### ① 事業に関する調整の容易化

- ・一定のバリアフリー化の方向性を示すことで、複数の関係者間で認識が共有され、事業者に事業化に向けた準備期間を設けることができます。

### ② 届出制度による交通結節点における施設間連携の推進

- ・旅客施設と道路の境目等において施設改修等を行う場合には、事前に市町村に届け出てもらうことでの改修内容を変更する等の要請を行うことができるなど、施設間の連携を図ることができます。

### ③ バリアフリーマップ作成の円滑化

- ・バリアフリーマップの作成について明記した場合、各施設の管理者等は、バリアフリーの状況について、情報提供に努めなければならない旨を規定しており、円滑な情報収集が可能となります。

### ④ 道路や公園等のバリアフリー化に関する交付金の重点配分

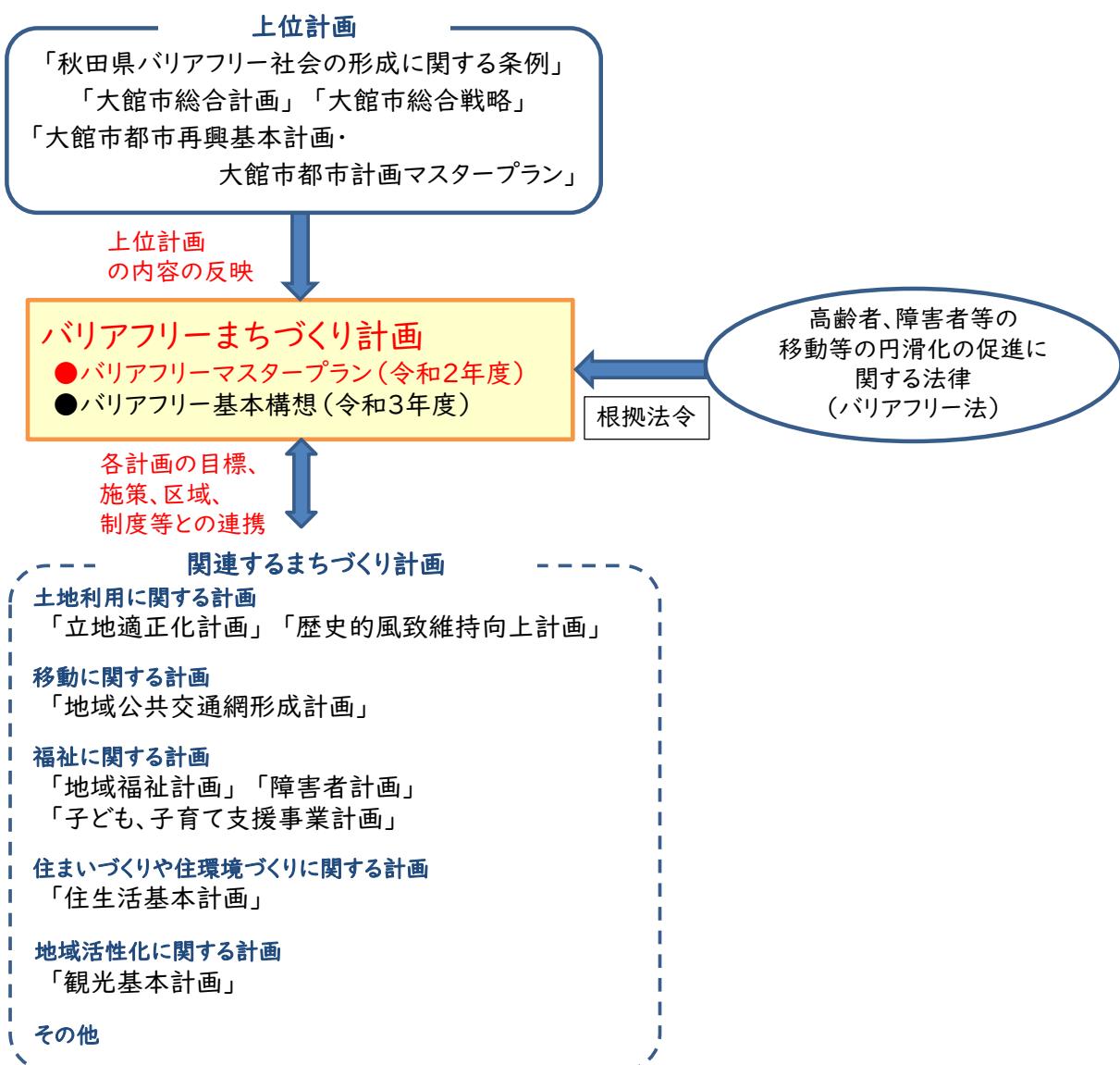
- ・道路事業や市街地整備事業、都市公園・緑地等事業等において歩行空間の整備や公園のユニバーサルデザイン化を図る場合、社会資本整備総合交付金の重点配分の対象となります。

### 1.3 マスタープランの位置づけと計画期間

大館市移動等円滑化促進方針(マスタープラン)は、「秋田県バリアフリー社会の形成に関する条例」、「大館市総合計画」、「大館市総合戦略」、「大館市都市再興基本計画・大館市都市計画マスタープラン」を上位計画として位置づけ、根拠法令や関連計画との連携も踏まえて、本計画を策定します。

なお、マスタープランは、毎年、施策の進捗状況のフォローアップを実施しつつ、國の方針やバリアフリーをとりまく動向等を踏まえ5年を目途に見直しを行うこととし、令和3年度から令和7年度までの5年間を計画期間とします。

#### ▼計画の位置づけ





## 2. 大館市のバリアフリーをとりまく環境

- 2.1 大館市の概況
- 2.2 上位・関連計画
- 2.3 関連計画における取り組み、事業計画

## 2. 大館市のバリアフリーをとりまく環境

### 2.1 大館市の概況

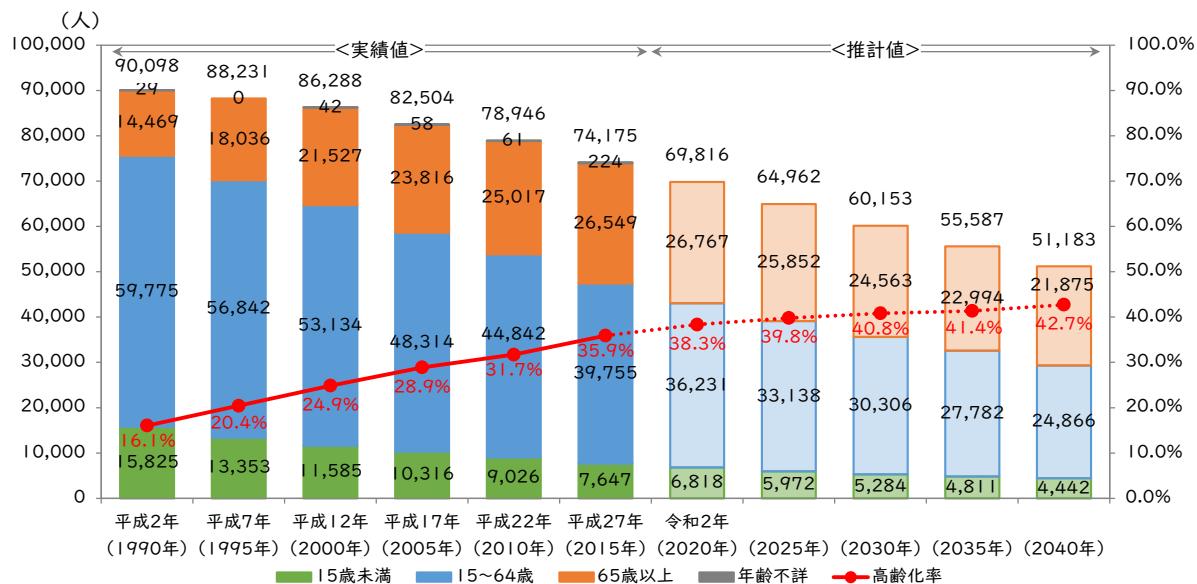
#### (1) 人口動向

##### ① 人口及び高齢化率の推移

本市の人口は、平成27年で 74,175 人となっており、人口は継続して減少傾向にあります。将来推計によると、2040年には 51,183 人まで減少すると見込まれています。

また、高齢化率（総人口に対する65歳以上の人口の割合）は、平成27年で 35.9% となっています。今後も高齢化が進行し、2040年には 42.7% に達することが見込まれています。

#### ▼人口と高齢化率の推移



資料:平成2年(1990年)～平成27年(2015年)国勢調査

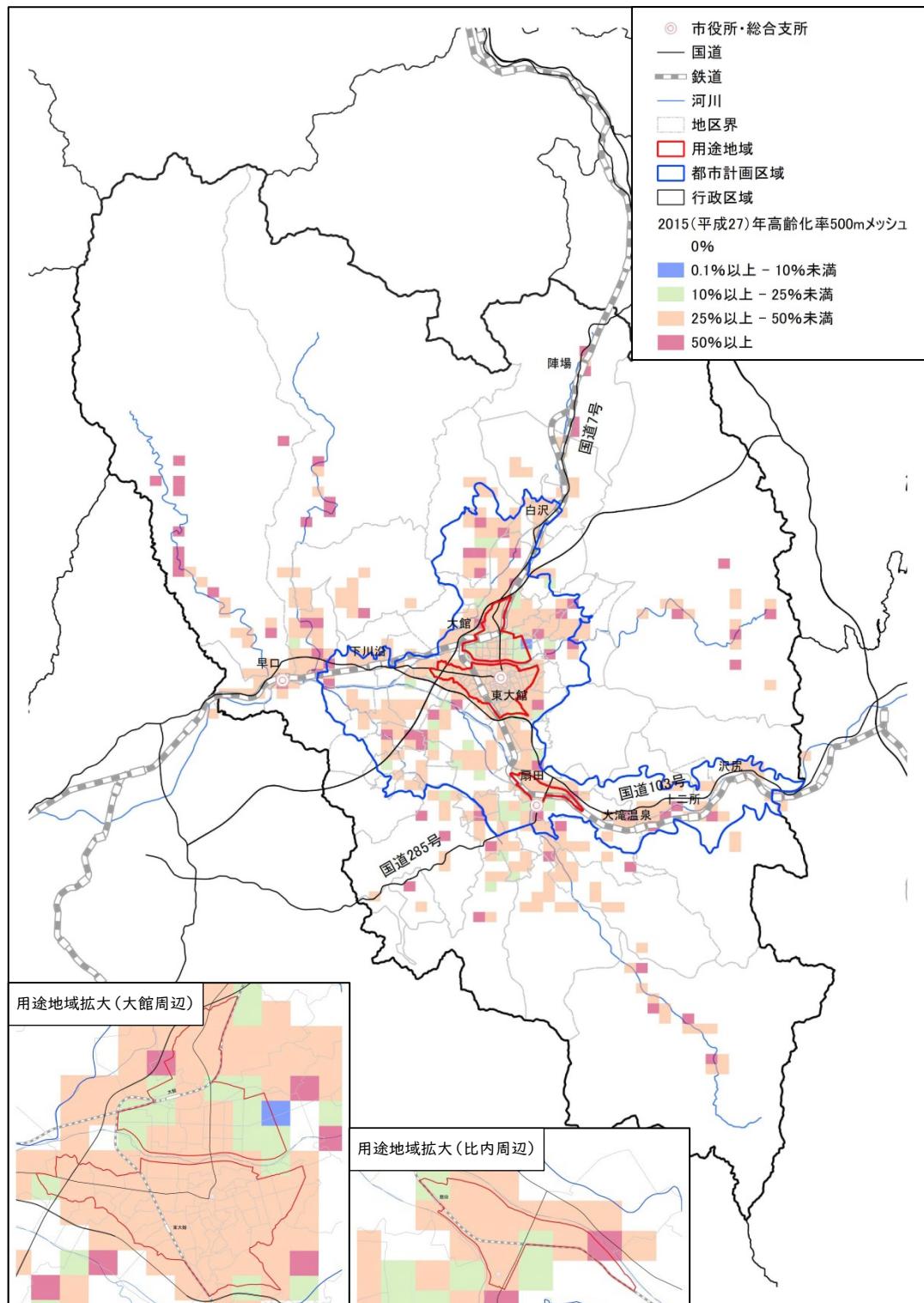
国立社会保障人口問題研究所推計の将来人口 2020年～2040年

※高齢化率=65歳以上人口/(総人口-年齢不詳人口)

出典:大館市都市再興基本計画をもとに作成

市街地区別の高齢化率を見ると、平成 27 年では大半で 25%を超える箇所もあります。しかし、大館駅・扇田駅周辺など市の中心地（左下の用途地域拡大図に示されている箇所）では比較的低い箇所もみられます。

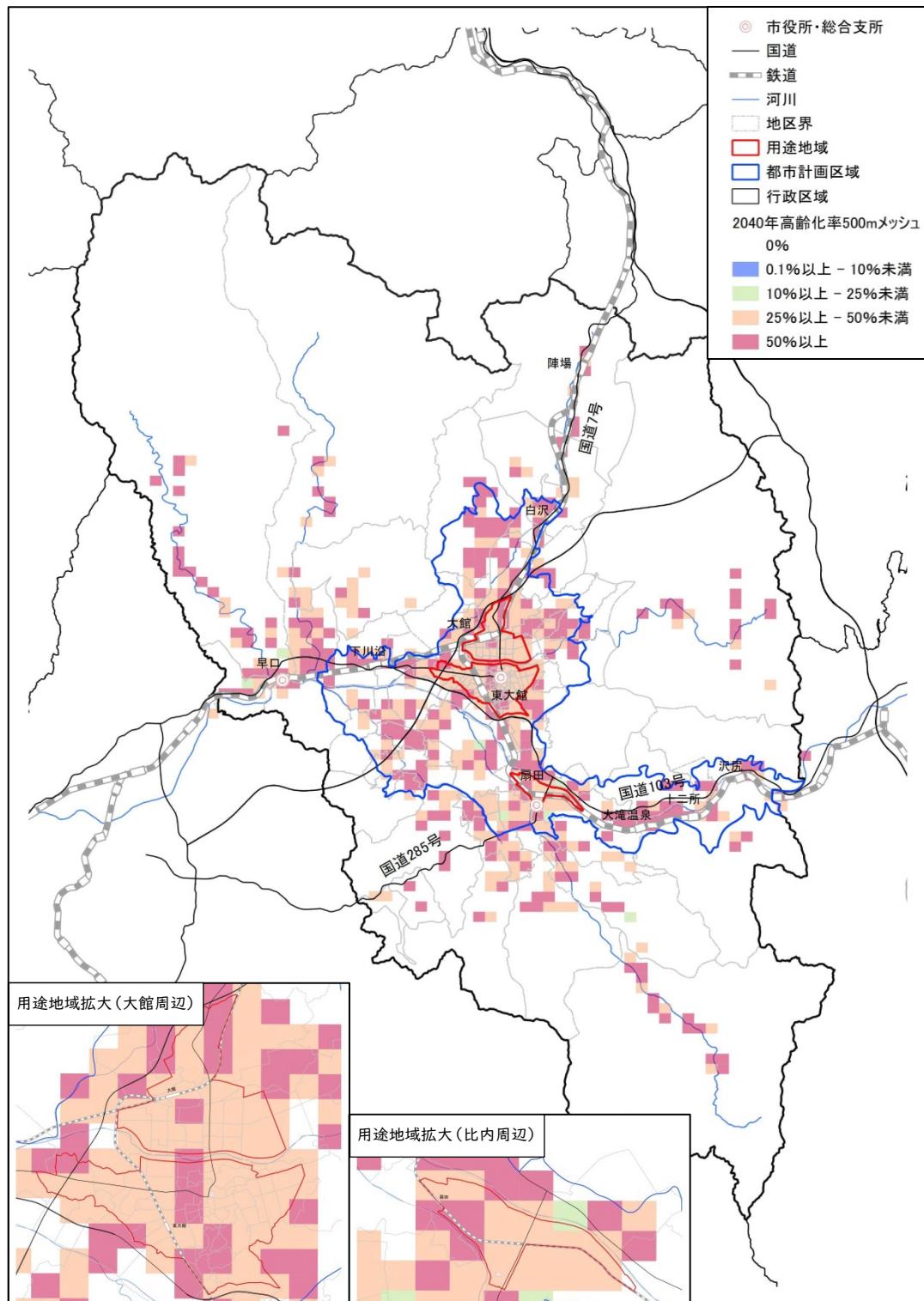
▼平成 27 年（2015 年）高齢化率の分布状況



出典：国土数値情報ダウンロードサービスをもとに作成

2040年の推計値では、高齢化率が50%を超えている箇所が増えてきており、大館駅・扇田駅周辺においても50%を超える地域が大半になるなど、中心地も含めた市全体で高齢化が進行することが見込まれています。

▼2040年高齢化率の分布状況（推計値）

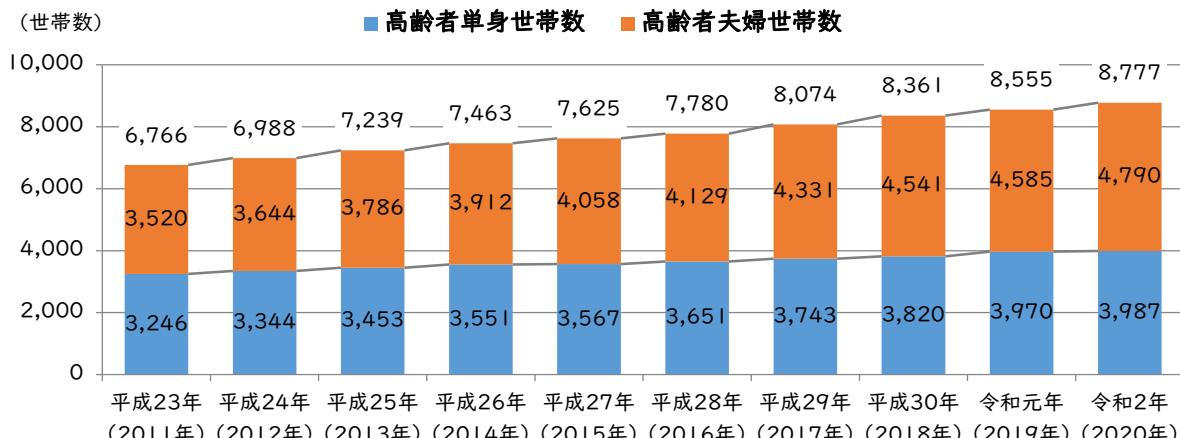


出典：国土数値情報ダウンロードサービスをもとに作成

## ② 高齢者世帯数の推移

高齢者単身世帯数、高齢者夫婦世帯数はともに増加傾向にあり、令和2年で8,777世帯となっています。10年前と比較すると、高齢者単身世帯数は約1.23倍、高齢者夫婦世帯数は約1.36倍に増加しています。

### ▼高齢者単身世帯数・高齢者夫婦世帯数の推移

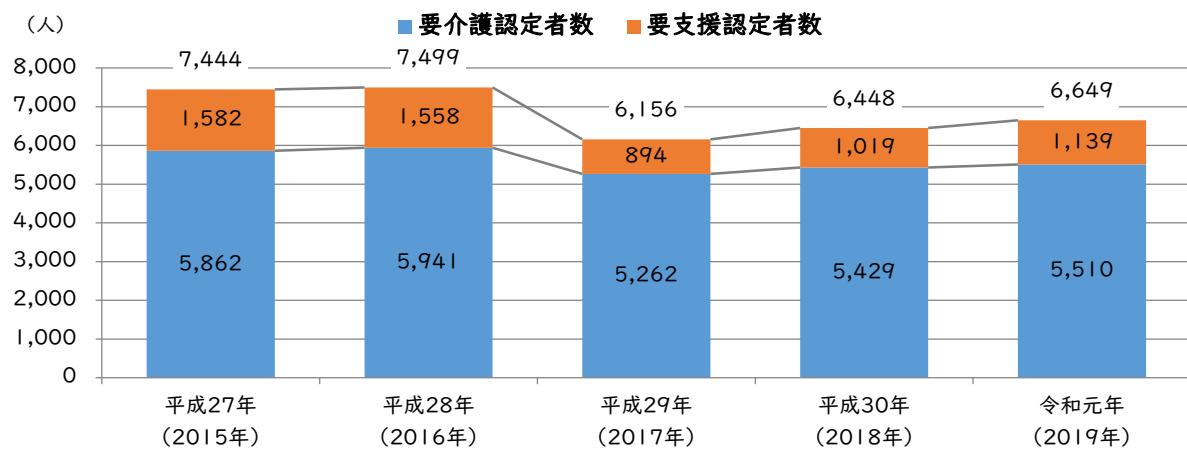


出典：秋田県老人月間関係資料をもとに作成

## ③ 要介護認定者数、要支援認定者数の推移

平成29年以降、要介護認定者、要支援認定者ともに増加傾向にあります。

### ▼要介護認定者数、要支援認定者数の推移

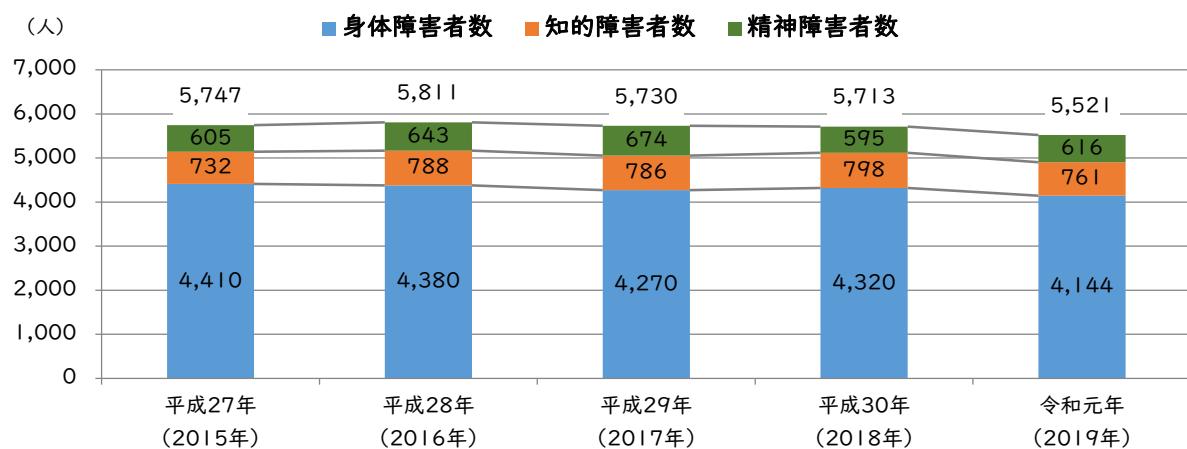


出典：大館市資料をもとに作成

#### ④ 障害者数の推移

身体障害者数、知的障害者数、精神障害者数のいずれも横ばいとなっています。

##### ▼障害者数の推移

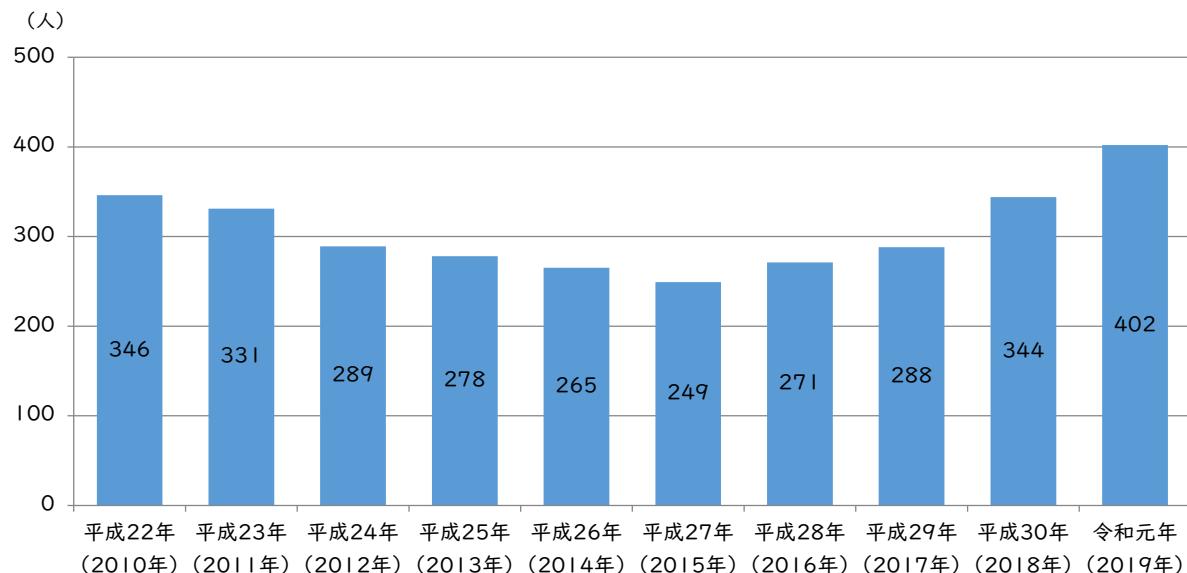


出典:大館市資料をもとに作成

#### ⑤ 外国人住民数の推移

外国人住民数は、平成27年を基点とし、減少から増加に転じています。

##### ▼外国人住民数の推移



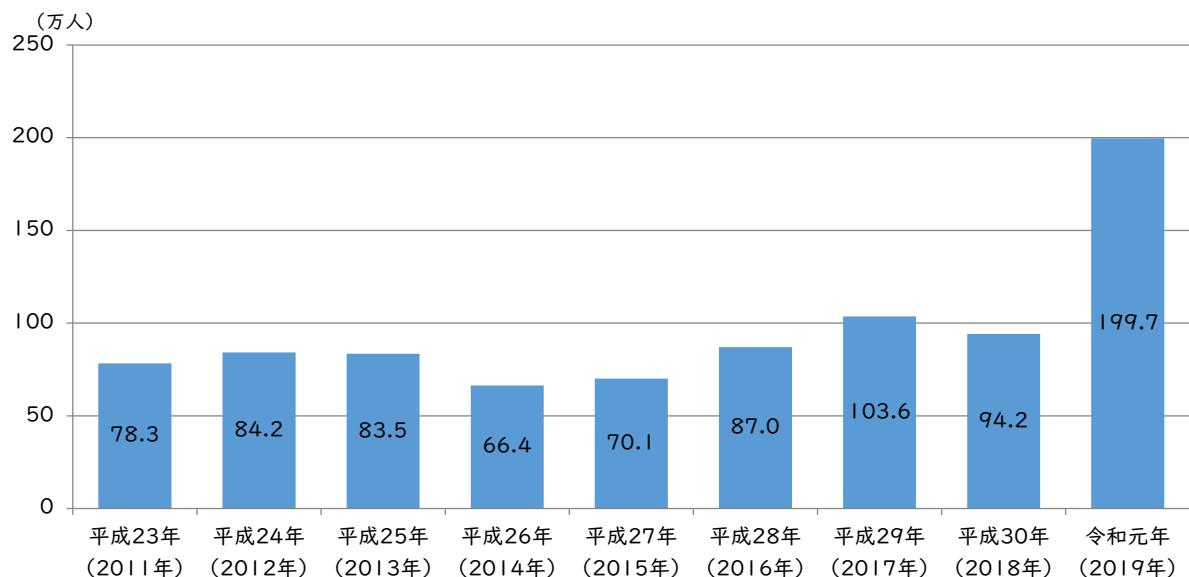
出典:秋田県資料をもとに作成

## ⑥ 観光客数の推移

観光客数は、平成30年まではおおむね微増傾向でしたが、令和元年は18年ぶりに大館市で開催された「秋田県種苗交換会」及び観光交流施設「秋田犬の里」のオープンによって大幅に増加しています。

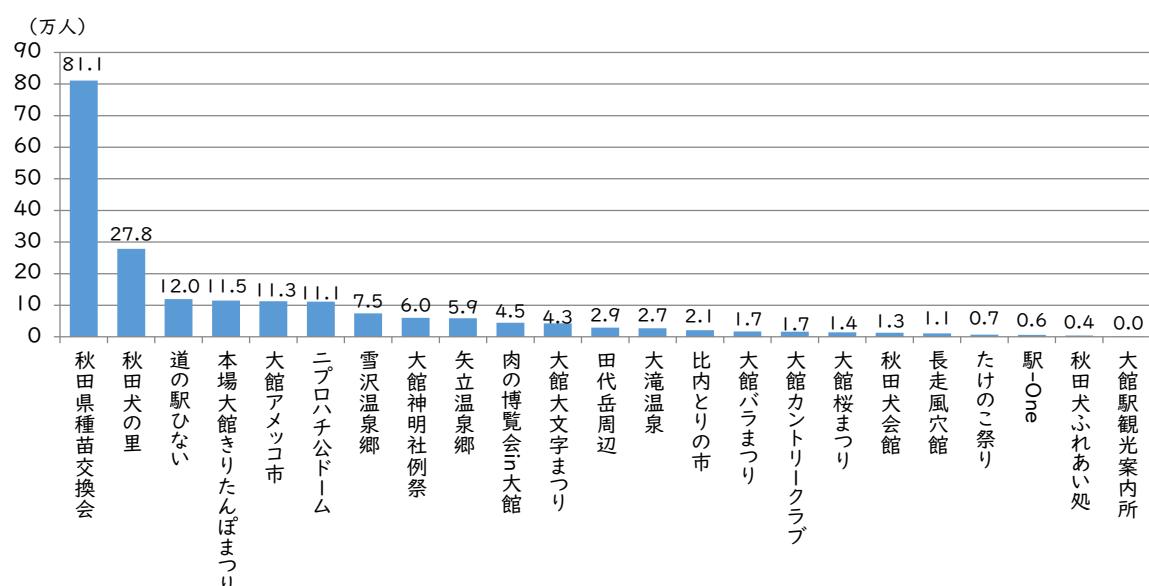
令和元年の観光地点別入込客数をみると、「秋田県種苗交換会」を除くと「秋田犬の里」が突出しており、次いで「道の駅ひない」・「本場大館きりたんぽまつり」・「大館アメッコ市」・「ニプロハチ公ドーム」の順に多くなっています。

### ▼観光客数の推移



出典：秋田県観光統計をもとに作成

### ▼観光地点別入込客数（延べ人数）（令和元年）



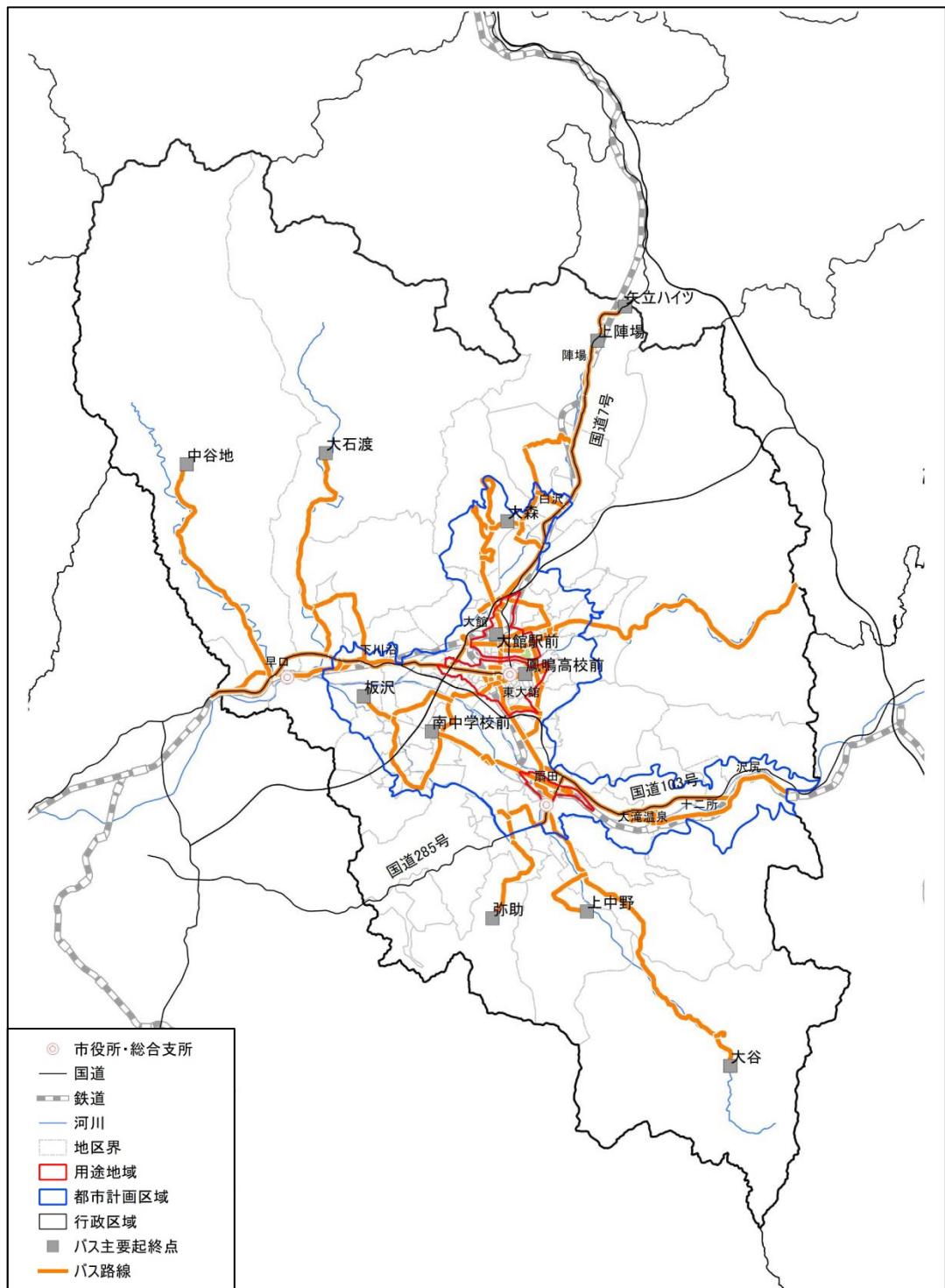
出典：秋田県観光統計をもとに作成

## (2) 公共交通の現状

### ① 交通体系

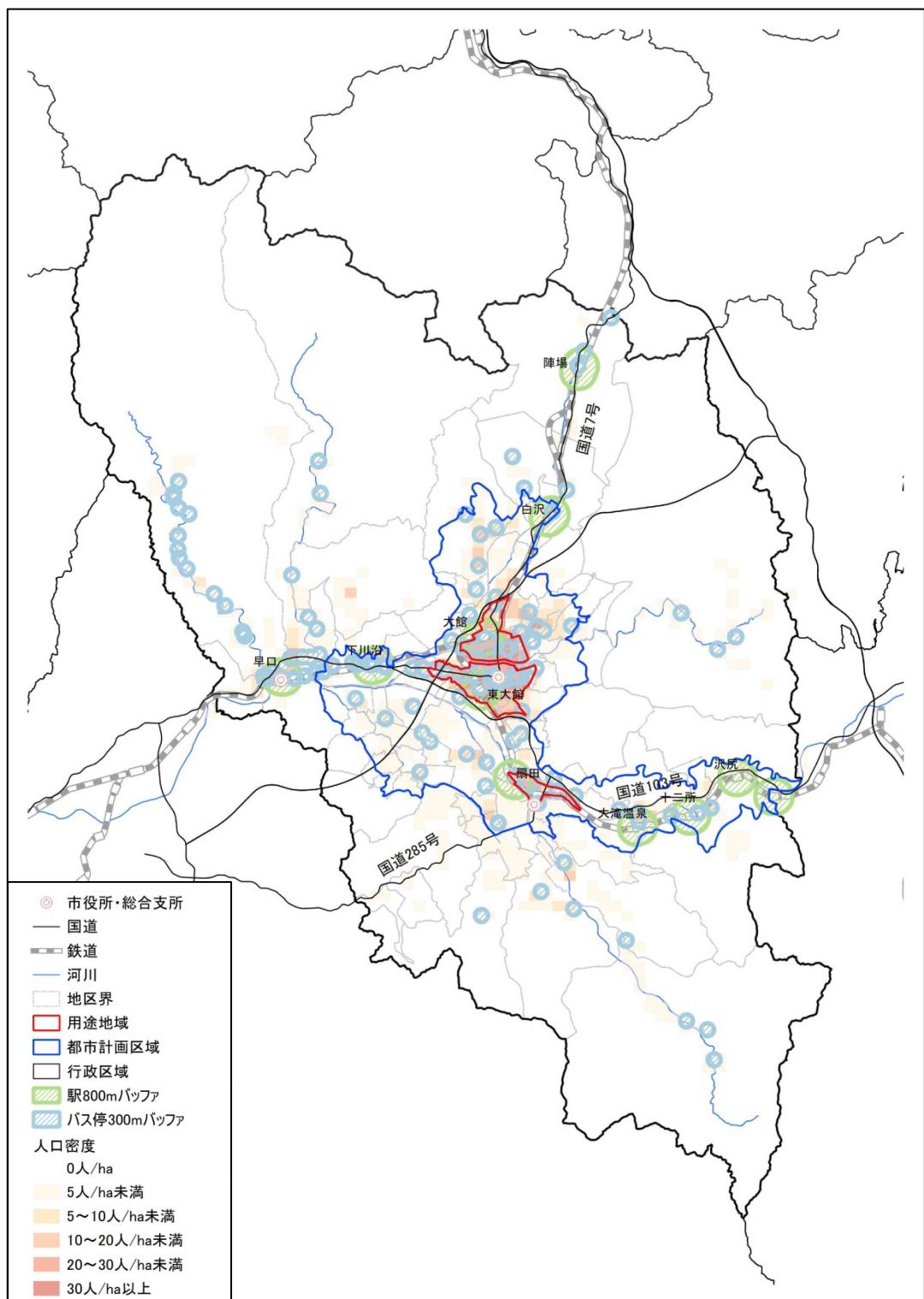
市内には、大館駅を中心に各方面に鉄道、路線バスが走っています。しかし、市中心部から離れた場所では、公共交通不便地域もあります。

▼公共交通体系図（鉄道、路線バス）



出典：国土数値情報ダウンロードサービスをもとに作成

▼平成 27 年公共交通及び人口密度の分布状況

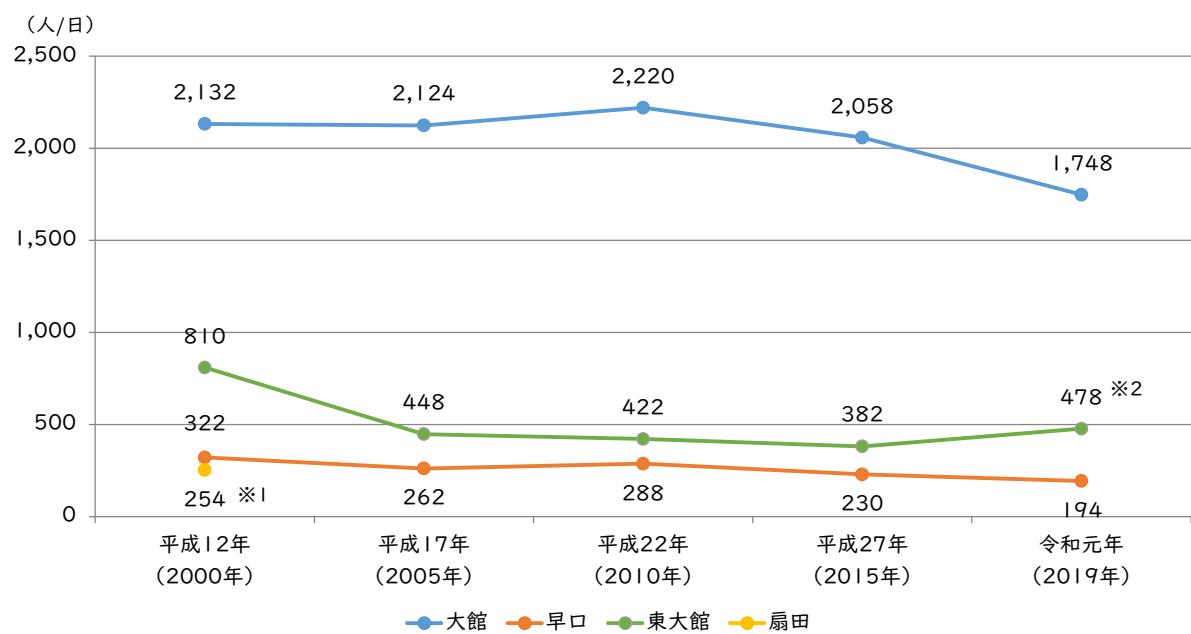


出典：国土数値情報ダウンロードサービスをもとに作成

## ② 鉄道利用者数の推移

主要駅の1日平均の乗降人員は、大館駅は減少傾向、早口駅、東大館駅は横ばいとなっています。

### ▼鉄道利用者数（主要駅の日平均乗降人員）の推移



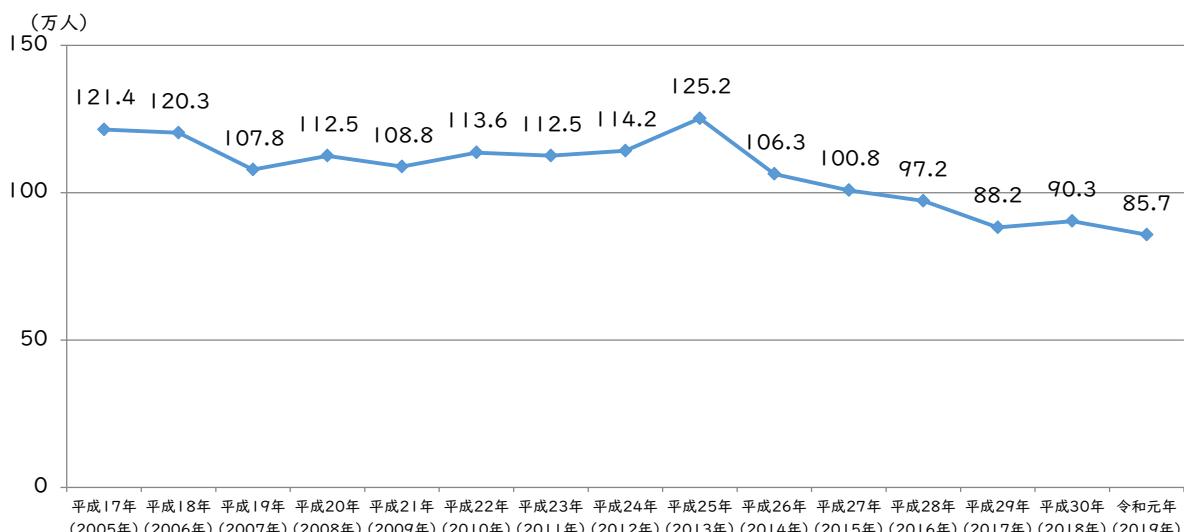
※1 扇田駅は平成14年以降のデータ公表無し ※2 東大館駅は平成30年データ

出典:JR 東日本ホームページをもとに作成

## ③ 路線バス利用者数の推移

路線バス全体の利用者数は、平成25年以降減少傾向にあり、平成28年には100万人を下回りました。

### ▼路線バス利用者数の推移

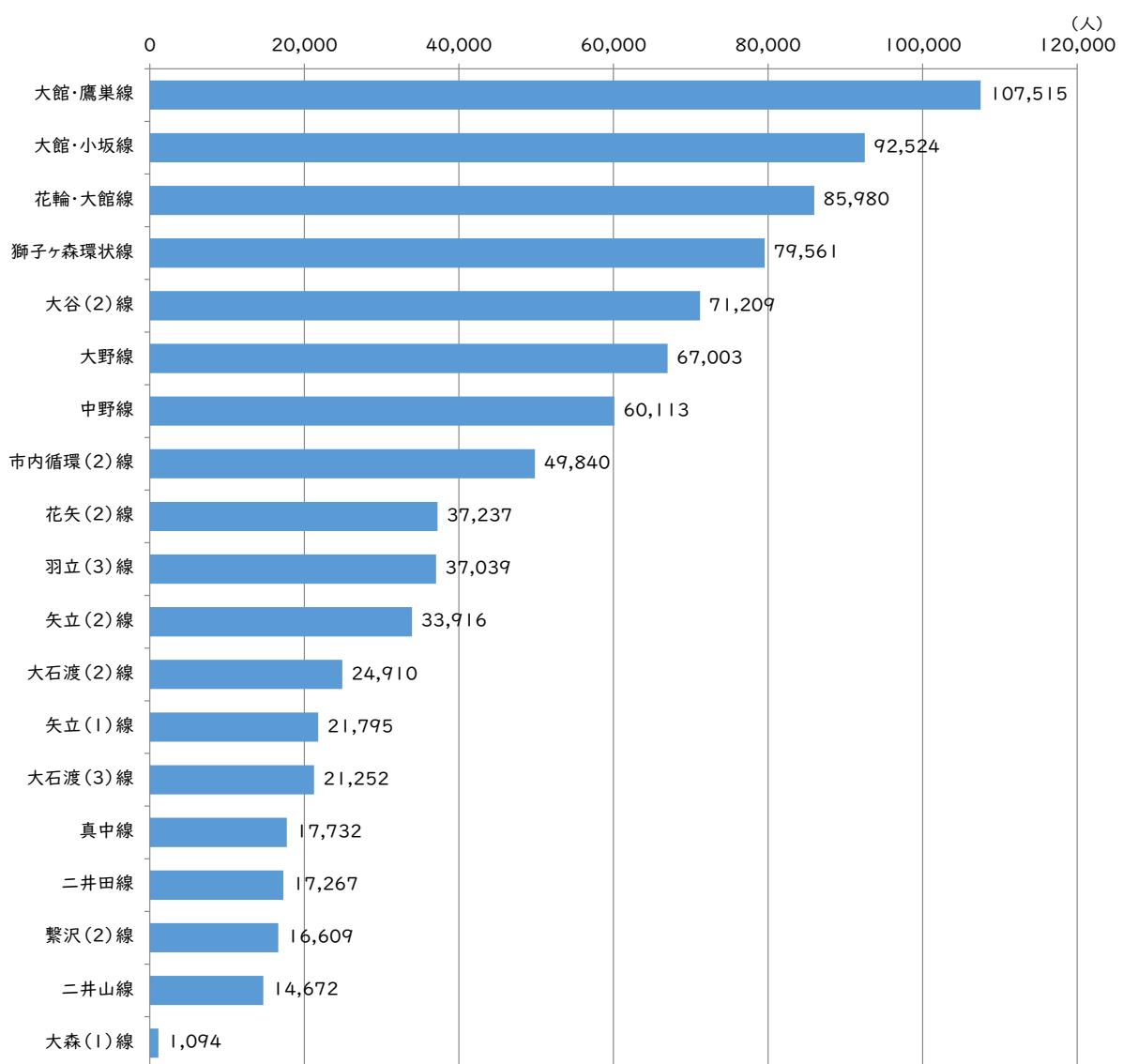


※1 各年10月1日～9月30日(二井田・真中地区は、平成29年度まで4月1日～3月31日)

出典:大館市資料をもとに作成

令和元年の路線別の利用者数は、地域間幹線系統である大館・鷹巣線、大館・小坂線、花輪・大館線は8万人以上となっていますが、地域内を結ぶ路線では2万人前後と少なくなっています。

▼令和元年路線バス利用者数（路線別）



出典：大館市資料をもとに作成

## 2.2 上位・関連計画

### (1) 国のバリアフリーに関する計画等

国では、バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標（令和3年度から5年間）について、以下の点に留意して見直しを行っています。

- ・各施設等について地方部を含めたバリアフリー化の一層の推進
- ・聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化
- ・マスタープラン・基本構想の作成による面的なバリアフリーのまちづくりの一層の推進
- ・移動等円滑化に関する国民の理解と協力、いわゆる「心のバリアフリー」の推進

### (2) 秋田県バリアフリー社会の形成に関する基本計画（第4次基本計画）

「誰もが安全で快適に生活できるバリアフリー社会の形成」を実現するため、福祉、教育、建設、交通、観光などの分野における各種取り組みをバリアフリーの視点から再構築し、「こころ」のバリアをはじめとする「すまい」、「交通・移動」、「まち」、「もの」、「情報」、「社会」、「雪」の8つのバリアを解消するための施策として、体系的に示されています。

### (3) 大館市の上位関連計画

#### ① 第2次新大館市総合計画（後期基本計画）

基本目標として‘健康で、互いのつながりを大切に支え合う“健康福祉都市”’を目指し、‘男女共同参画・人権’や‘地域福祉’といった高齢者や障害者等を含めた『未来創造都市』の実現に向けた施策の取り組み方針が示されています。

#### ② 大館市都市再興基本計画

下記の3つの計画の総称であり、まちなかや集落、田園地帯等における方向性を定め、各地域が連携したよりよいまちづくりを推進するための計画です。

##### ▼都市計画マスタープラン

既存ストックの有効活用、道路、公共交通、住環境等の様々な分野でバリアフリー化やユニバーサルデザインの推進に関する基本方針が示されています。

##### ▼立地適正化計画

大館駅をはじめとして、交通結節点の拠点機能向上による都市づくりを目指すとともに、効率的な日常サービスの提供が図られるよう都市機能の維持・誘導を図る“都市機能誘導区域”と居住空間を持続的に保つ“居住誘導区域”を設定し、若者を中心に多世代が快適な暮らしづくりに取り組んでいます。

##### ▼地域公共交通網形成計画

“「もっと活用し、もっとつながる暮らし」を支える公共交通ネットワークの形成”を本市の公共交通の将来像として掲げ、多様な交通手段の確保や交通結節点における乗り継ぎ環境の向上、公共交通の促進等の施策・事業に取り組んでいます。

### ③ 歴史的風致維持向上計画

市民がふるさと大館に、自信と誇りを持って暮らしていただくため、先人から受け継いできた「歴史・文化・伝統」を基軸に、歴史的風致を守り育て、文化財の保全や良好な景観形成を図るハードとソフトの施策を積み重ね、「住んでよし・訪れてよし」のまちづくりを推進しています。

### ④ 地域福祉計画

地域社会を公的な枠組みの中に位置づけ、これまでの福祉の概念を超えた取り組みを可能にするために、令和2年度策定中の計画の中では、生活・健康・福祉・医療の情報やサービス格差解消のための施策としてバリアフリーの推進も掲載する予定です。

### ⑤ 障害者計画

障害有無に関わらず、地域でいきいきとした自立生活と積極的な社会参加ができるよう、ユニバーサルデザインのまちづくりを推進し、ハード・ソフト両面のバリアフリー化について取り組んでいきます。

### ⑥ 子ども・子育て支援事業計画

「子どもを安心して生み、すこやかに育てられるまち キッズデザインのまち」を基本理念に高水準の教育・保育環境の確保、切れ目なく子育てに寄り添う重層的サービスの確保、あらゆるリスクに対応したセーフティネットの構築を目標とした施策に取り組んでいます。

### ⑦ 住生活基本計画

安全で安心して暮らせる住まいづくり・まちづくりの推進、少子高齢化への対応の充実、既存住宅ストックの維持管理や活用、移住・定住促進のための魅力ある居住環境整備の実現のために、より効果的かつ持続可能な住環境整備の施策に取り組んでいます。

### ⑧ 観光基本計画

基本方針として、「交流人口の拡大」による様々な交流が生まれる活力あるまち、「観光の産業化」で観光振興と地域産業の連携による輝くまち、「広域連携の促進」による国内外からの観光客を積極的に受け入れる連携のまち、という三つの要素を取り入れた施策を推進しています。

### ⑨ 先導的共生社会ホストタウン

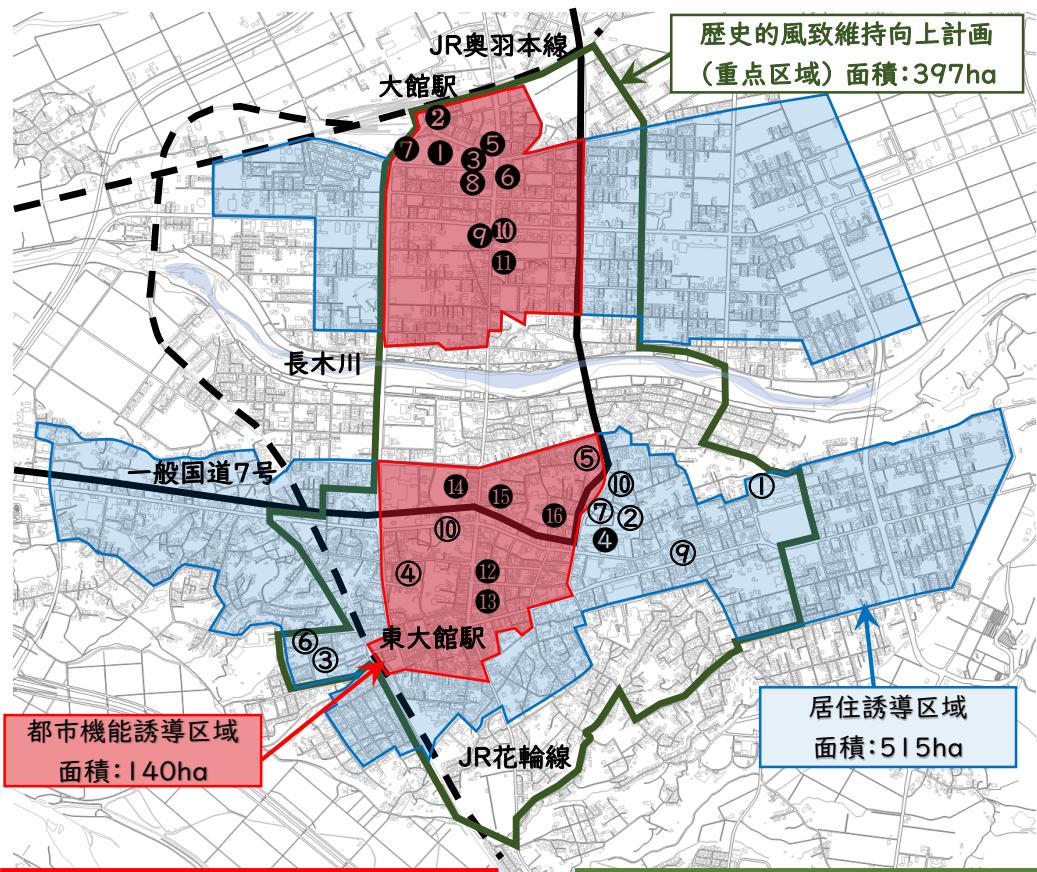
JR大館駅でのバリアフリーに対応したトイレの設置等のハード整備に加え、パラスポーツ体験、展示体験教室等を通じた障害理解といった心のバリアフリーの取り組みを実施しており、ハード・ソフト両輪でバリアフリーまちづくりを推進しています。

## 2.3 関連計画における取り組み、事業計画

大館駅周辺から御成町を経て、大町・市役所周辺に都市機能誘導区域（立地適正化計画）、歴史的風致維持向上計画の重点区域が設定されており、下記の事業が計画されています。

その中には、道路の美装化や無電柱化など、バリアフリーに関する事業もあります。

### ▼都市機能誘導区域および歴史的風致維持向上計画の重点区域内で計画されている事業



#### 都市機能誘導区域

##### ◎事業内容(ハード)

- ① 観光交流施設整備(秋田犬の里)
- ② 駅前広場・駅舎整備(大館駅)
- ③ 駅前排水対策事業(大館駅)
- ④ 市庁舎建設工事
- ⑤ 交流拠点リノベーション事業(わっぱビルディング)
- ⑥~⑦ 電線共同溝・融雪等整備
- ⑧ 市営住宅建替え検討(御成町住宅)
- ⑨ 民間開発の支援検討(※ジャスコ跡地)
- ⑩ 土地区画整理事業(御成町南地区)
- ⑪~⑬ 公的資産の活用検討
- ⑭ 電線共同溝整備(国道7号)
- ⑮ 総合福祉拠点の整備検討

##### ◎事業内容(ソフト)

- ・ 空き店舗等利活用事業
- ・ 創業支援事業
- ・ リノベーションスクール、セミナー開催支援
- ・ 商店舗承継支援
- ・ ふるさと就業奨励事業
- ・ 住宅リフォーム支援事業
- ・ 危険空き家の除却支援
- ・ 情報提供・待合環境整備
- ・ 公共交通結節点における待合環境・情報提供施設整備
- ・ 市内循環バス「ハチ公号」の充実
- ・ 景観計画策定
- ・ 雪捨て場提供用地に対する固定資産税減免措置
- ・ 地域ふれあい除雪支援事業

#### 歴史的風致維持向上計画の重点区域

##### ◎事業内容(ハード)

- ① 大館八幡神社(重要文化財) 保存補修
- ② 桜櫻館(登録有形文化財) 保存補修
- ③ 大館神明社 保存補修
- ④ 道路の美装化
- ⑤ 三ノ丸周辺環境整備
- ⑥ 神明社周辺環境整備
- ⑦ 桂城公園(大館城本丸跡)の修景整備
- ⑧ 大館城下町名標柱整備
- ⑨ 電線電柱類の占用物件の統合
- ⑩ 大館城跡周辺の土居・緑地保全

##### ◎事業内容(ソフト)

- ・ 歴史的町なみ調査(歴史的建造物実態調査)
- ・ 歴史案内人育成
- ・ 無形民俗文化財活動支援
- ・ 歴史的資源多言語表示案内板整備
- ・ まち歩きマップ作成
- ・ 趣のある風景・建造物ガイドブック作成
- ・ 小中学校社会科副読本作成
- ・ 地域づくり協働推進支援(地域応援プラン)
- ・ 天然記念物(秋田犬)保存及び育成支援
- ・ 伝統的工芸品(大館曲げわっぱ)活動支援
- ・ 歴まち散歩(まち歩きイベント)の充実

### 3. バリアフリーの現況と課題

- 3.1 バリアフリーに関する地域ニーズ
- 3.2 まち歩き点検
- 3.3 現況のまとめ・バリアフリーの課題の整理

### 3. バリアフリーの現況と課題

#### 3.1 バリアフリーに関する地域ニーズ

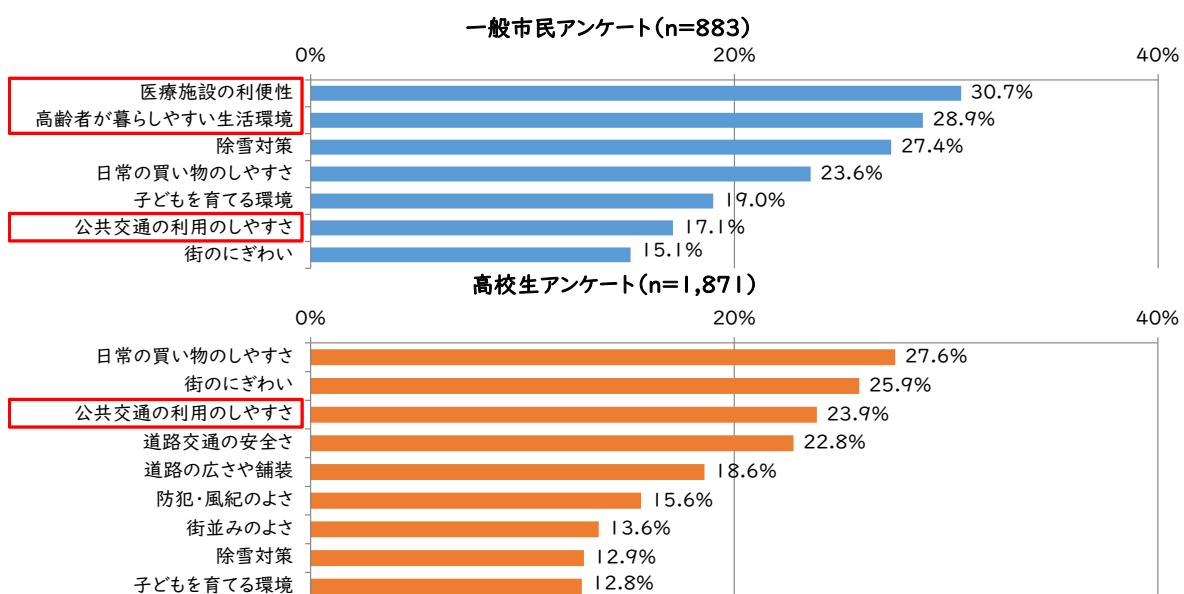
##### (1) 大館市都市再興基本計画策定のための住民アンケート調査

平成29年に大館市都市再興基本計画の策定にあたり実施した住民アンケート調査(一般市民、高校生)のうち、まちづくりに関連する調査結果を抜粋して次に示します。

###### ① 重視する暮らしやすさ

重視する暮らしやすさでは、一般市民アンケート・高校生アンケート共に「公共交通の利用のしやすさ」が比較的上位になっています。また、一般市民アンケートでは「医療施設の利便性」や「高齢者が暮らしやすい生活環境」が上位2項目になっています。

###### ▼重視する暮らしやすさ (いずれも上位の項目のみ抜粋)

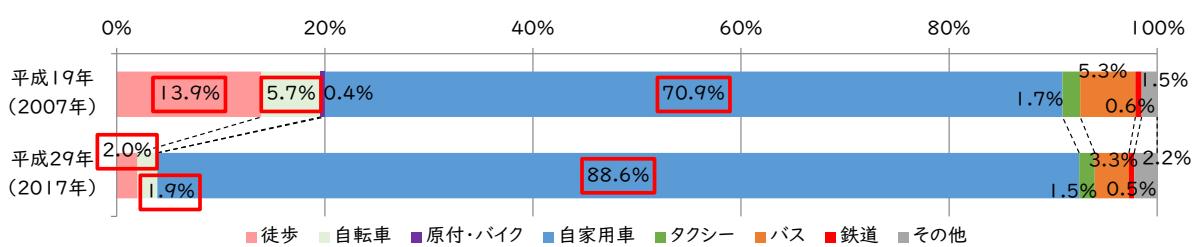


###### ② 日常生活等の移動手段

「自家用車」の利用割合をみると、10年前の平成19年は70.9%でしたが、平成29年は88.6%と全体の90%近くに増加しています。

一方、「徒歩」が13.9%から2.0%、「自転車」が5.7%から1.9%にそれぞれ減少しています。

###### ▼日常生活等で利用する移動手段についてのアンケート結果

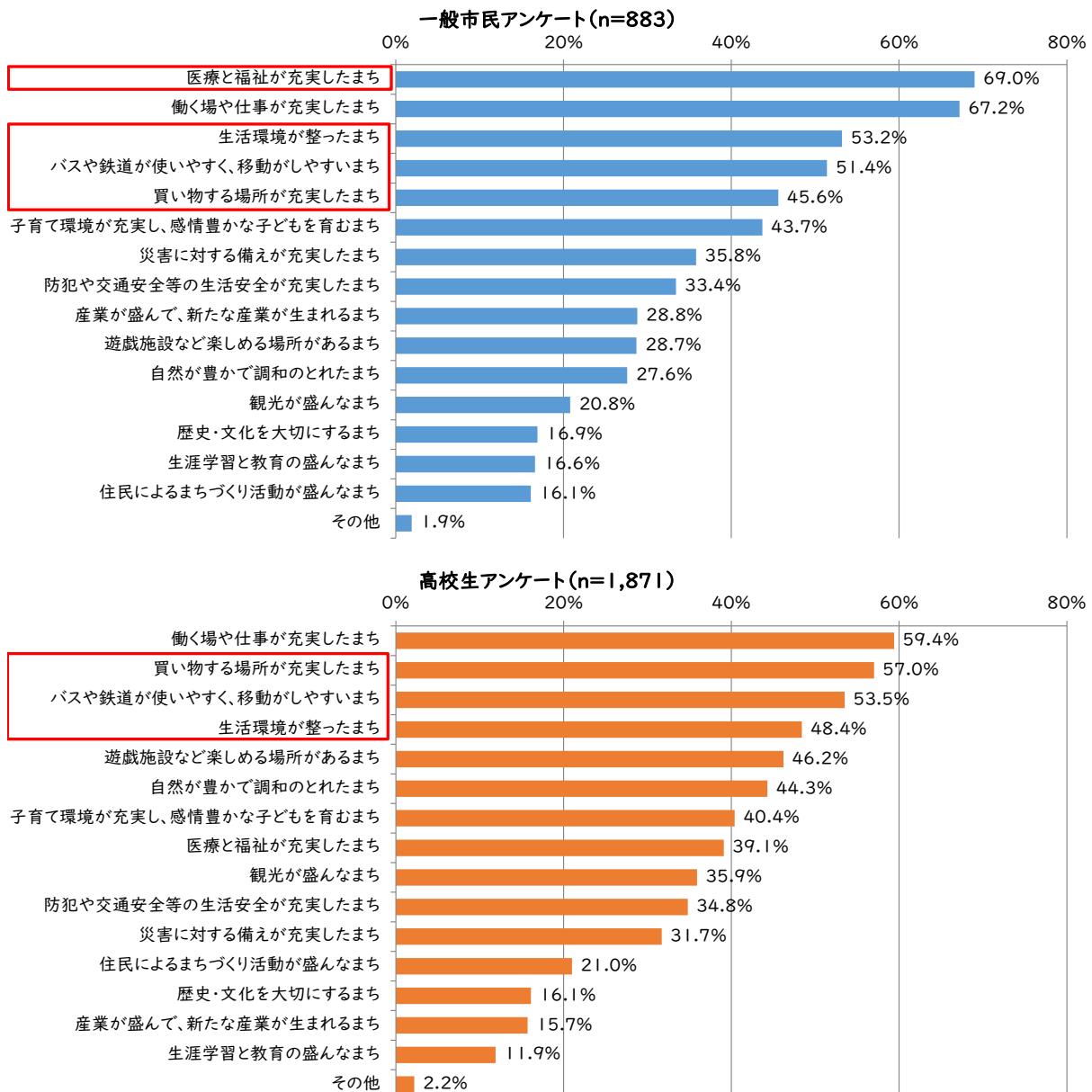


### ③ 市へ期待するまちづくり

平成29年に実施した市民アンケート調査結果を見ると、一般市民アンケートでは、「医療と福祉の充実」が約7割で最も高くなっています。

また、一般市民アンケート・高校生アンケート共に、「生活環境」や「買い物する場所」、「移動のしやすさ」の充実を求める声が約5割近くと比較的高くなっています。

#### ▼市へ期待するまちづくりについてのアンケート結果



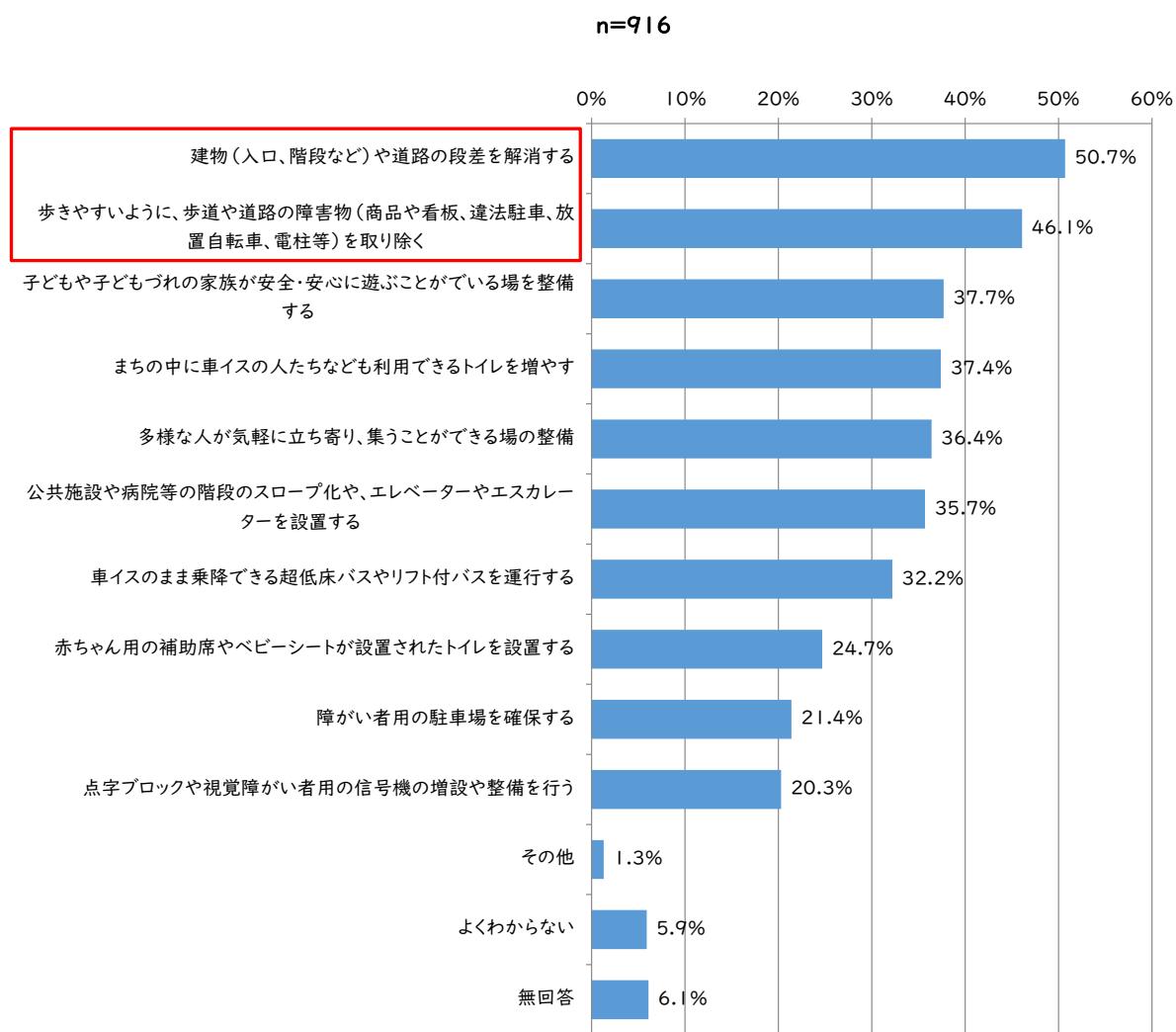
## (2) 地域福祉計画策定のためのアンケート

令和2年に実施した大館市地域福祉計画策定のための市民アンケート調査のうち、まちづくりに関連する調査結果を抜粋して次に示します。

### ① 外出しやすいまちづくりの推進において必要なこと (P.27 施策 10 及び 11 に関連)

障害のある人や妊婦、子ども連れ、高齢者等が外出しやすいまちづくりを進めるために必要なこととしては、「建物(入口、階段など)や道路の段差を解消する」や「歩きやすいように、歩道や道路の障害物(商品や看板、違法駐車、放置自転車、電柱等)を取り除く」が約50%と回答の割合が高くなっています。その他、「まちの中に車いすの人たちなども利用できるトイレを増やす」「公共施設や病院等の階段のスロープ化や、エレベーターやエスカレーターを設置する」「車イスのまま乗降できる超低床バスやリフト付バスを運行する」も約30%程度の回答になっています。

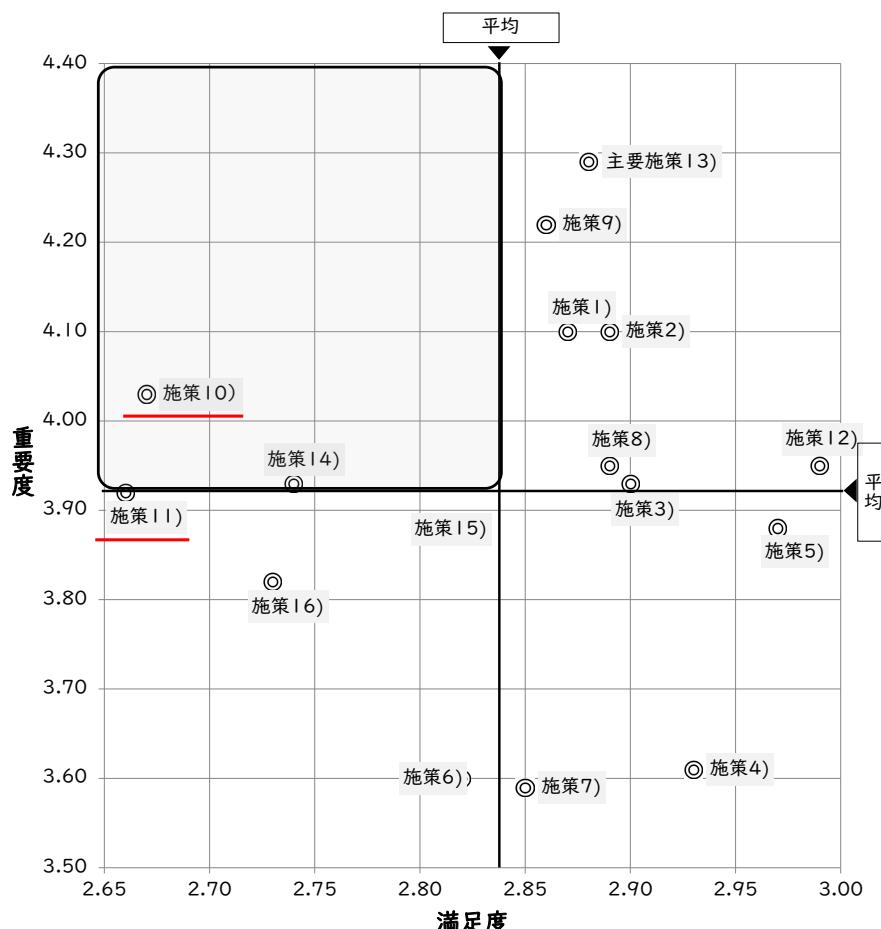
### ▼外出しやすいまちづくりの推進において必要な項目についてのアンケート結果



## ② 地域福祉推進にかかる取り組みの満足度と重要度

地域福祉に関する主な施策について満足度と重要度の関係をみると、重要度が高いにもかかわらず、満足度が低い施策として、「施策10 道路・公共施設等のバリアフリー化の推進」、「施策11 移動への支援」が挙げられています。

### ▼地域福祉推進に関する取り組みの満足度と重要度のプロット図



※満足度と重要度について、各回答を上記のように得点化し、横軸に満足度の平均得点、縦軸に重要度の平均得点を使用して、主要施策ごとの満足度と重要度の関係を整理。

### ▼地域福祉に関する主な施策一覧

施策1	情報提供体制の充実	施策9	緊急時の支援
施策2	相談・支援体制の充実	施策10	道路・公共施設等のバリアフリー化の推進
施策3	サービスの質の向上	施策11	移動への支援
施策4	権利擁護の充実	施策12	心身の健康の維持・増進
施策5	福祉意識の向上	施策13	保健・医療の充実
施策6	交流の場の拡充	施策14	就労への支援
施策7	ボランティア・NPO活動の拡充	施策15	社会的自立への支援
施策8	日常の支援	施策16	引きこもり者及び家族への支援・対策

### (3) ワークショップ結果の整理

平成29年11月3日(金・祝)に実施した、第1回ワンだフル!おおだて(市民ワークショップ)で、市内の移動や公共交通に関する現状と課題、今後の方向性について議論しています。

現在の市内の移動や公共交通について、本市は車社会で車がないと生活できない(高齢者が生活しにくい)のが現状であること、バスの時刻や料金などの分かりにくさ、利用したい時間帯に便がないなどの課題が分かりました。そこで、今後の方向性として、「市とともに、歩きやすく楽しく生活できるまちづくり」を進めることができます。

その他にも、バスの乗り降りの段差が大きく不便、除雪が車道優先で融雪設備もごく一部しかなく歩きにくい、比較的移動しやすい国道7号や花輪線沿線から離れた場所の移動しやすさの確保が重要、などの意見が挙げられました。

#### ▼第1回ワークショップ結果全体のとりまとめ

##### <大館市で暮らすなかで、移動について感じること>

- 車がないと、仕事・子育て・買い物が難しく、生活できない。
- 車による子供の送迎が、親の負担になっている。
- 地域によって買い物難民が発生している。店舗もどんどん減っており、車を運転しない高齢者等が歩いて買い物にいけるお店が少ない。
- まちを歩く人が少なく、歩いていると目立ってしまう。
- 移動販売車や、病院・いとく等をまわるバスに助けられている。

●車社会の現状をうけ、公共交通の利用についてみてみると…

##### <公共交通について感じること>

- そもそも電車・バスを利用している人が少ない。
- バスの運行時間が生活に合わない。飲み会帰りに利用できる便があると助かる。
- バスの料金や発着時刻、路線、ホームページがわかりにくい。バスターミナルがなくなり、情報収集がしづらい。
- 乗る前にバスの料金がわかる・前払いシステム等があれば便利。
- バス停が寒い、遠い。地域でバス停に囲いをつくる案もある。
- バスが細やかに各エリア、お店に寄ってくれると助かる。ただし時間はかかる。

●公共交通の課題をうけ、自分にできる【覚悟】を考えると…

##### <今後の方向性、みなさんの覚悟>

- いつまでも自分で運転し続けることは難しい。「75歳になったら」等、免許を返納することを具体的に考える。
- 免許返納後も安全に暮らしていくために、市とともに、歩きやすく楽しく生活できるまちづくりを進めていく。
- まず、意識してバスに乗ってみることから始める。
- 現代のニーズを把握し、小・中型バス等、求められている形で運行することが重要。
- バスの運行情報をこまめに発信し、バックアップの体制も整えることが重要。
- 買い物バスツアーや運行・乗り合いバスの株主になる・NPO化等、「誰がやるのか?」の課題はあるが、様々なアイデアを検討する。

##### <これからの暮らしで意識すること>

地域を支える公共交通・大館市の次の世代を守る覚悟を決め、  
人任せにせず、自分でできることは自分で実践していく。  
交通に限らず、地域から始まるイベント・情報発信を推進することで  
人を呼び込み、まちを元気にする仕組みをつくる。

### 3.2 まち歩き点検

障害への理解を深める契機とするため、中心市街地における「バリアフリーまち歩き点検」を実施し、点検後にグループワークを行いました。

#### (1) 実施概要

大館市障害者自立・差別解消支援協議会委員、地域に居住する障害者及び市職員等が5班に分かれバリアフリーに関する課題を抽出し、心のバリアフリーに関する説明を受けた後、聖火リレー通過予定ルート周辺について「バリアフリーまち歩き点検」を行い、その結果を振り返り、発表を行いました。

#### ▼バリアフリーまち歩き点検実施概要

実施日	令和2年10月23日(金) 天候:雨
参加者・数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大館市障害者自立・差別解消支援協議会委員</li> <li>・地域に居住する障害者</li> <li>・大館市職員等 計40人</li> </ul>

#### ▼実施内容

##### ①心のバリアフリーの説明

障害当事者の体験談



##### ②まち歩き点検



##### ③グループワーク



##### ④グループワーク結果の発表



▼まち歩き点検範囲



まち歩き点検チェック項目	
施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>扉、入口付近</li> <li>受付</li> <li>施設内通路</li> <li>多目的トイレ</li> <li>駐車場、自動販売機 など</li> </ul>
道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道の幅</li> <li>勾配</li> <li>段差</li> <li>グレーチング</li> <li>点字ブロック</li> <li>横断歩道</li> <li>信号 など</li> </ul>

▼市民が作成したバリアフリーマップ例



※市民が作成したバリアフリーマップは参考資料(P81~P85)に掲載

## (2) 点検結果

### ▼点検中の状況

歩道と車道の間に段差あり。

側溝の穴が大きく、車いすの車輪がはまってしまう



点字ブロックの劣化や途切れがあり、

視覚障害者の移動に支障がある



### ▼ワークショップでの意見

調査箇所	点検結果
大館駅～御成町～有浦交差点 (1班)	<ul style="list-style-type: none"> <li>若草ロードのエレベーターや手すりに点字での表記があった。</li> <li>点字ブロックの途切れや破損個所があった。</li> <li>マンホールの周りに点字ブロックが敷設されていた。</li> <li>歩道にアートのタイルが敷設されて点字ブロックが途切れてしまっていた。</li> </ul>
秋田犬の里～御成町～大館駅 (2班)	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道に段差や亀裂があった。</li> <li>所々水溜まりがあり車いすで通るのが厳しい。</li> <li>点字ブロックが劣化している。</li> <li>観光施設はバリアフリーになっていたが、車イス用駐車場の近くの扉が自動ドアではなかった。</li> <li>グレーチングの隙間が狭いため、白杖がはさまらず安全。</li> </ul>
福祉総合センター～長倉～栄町～御成町 (3班)	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道には傾斜があり、歩道と車道には段差があるなど車イスでの移動が困難。</li> <li>点字ブロックが剥がれている箇所が多い。</li> <li>急に歩道の幅が狭くなる箇所があり、車いすですれ違うのは困難だと思った。</li> <li>橋には歩道が片側にしかないと渡る前に反対側に移動しなければならない。</li> </ul>
清水町～御成町 (4班)	<ul style="list-style-type: none"> <li>グレーチングの幅が大きく白杖や車いすのタイヤがはまり危険な箇所があった。</li> <li>車道と歩道の段差が大きい箇所があった。</li> <li>点字ブロックが途切れている箇所があった。</li> <li>青信号の時間がもっと長いと渡りやすい。</li> </ul>
秋田犬会館～長倉～市立総合病院～大町 (5班)	<ul style="list-style-type: none"> <li>公園へ渡る橋は、車イスでは通れない。スロープの幅が狭く勾配もきつい。</li> <li>桂城公園内は、障害があっても遊歩道を使える。</li> <li>みんなのトイレの入口が狭い。手洗い場は車いす対応になっている。</li> <li>車イスだと自動販売機の一番上に手が届かない。</li> </ul>

### (3) バリアフリーまち歩き点検 参加者アンケート結果

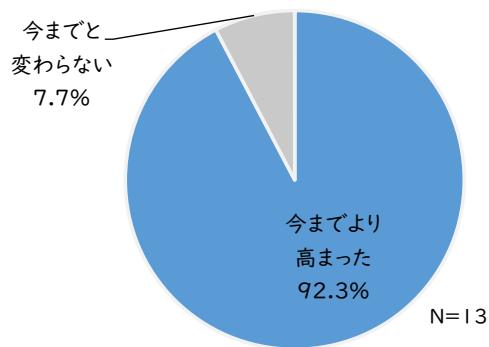
「バリアフリーまち歩き点検」の実施後に参加者へアンケート調査を行い、心のバリアフリーや共生社会等への意識についての調査を行いました。

Q1.障害のあるかたの体験談を聞いてどう感じましたか？また、心のバリアフリーを広めるためどんなことを行ってみたいですか？

- 今まで気にならなかったこと（点字ブロックがすべりやすい等）もバリアになり得ることに初めて気がついた。
- 物理的バリアフリーを行うことは必要だが、限界があると思う。心のバリアフリーを広めるため、市民向け（小中高生向け）に今回のまち歩き点検のような企画があるとよいと思う。
- 障害のある方にどのようにアプローチ（声掛けなど）したらよいのかを学ぶ機会が必要。

Q2.まち歩き点検に参加して、障害や共生社会への理解・関心は高まりましたか？

#### ▼参加後の意識の変化



#### ▼具体的に変わった点

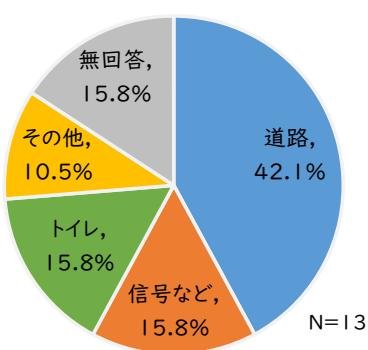
- あらためて自分が住む街を見直す機会となり、障害者にとって暮らしやすい道路とは、施設とはどうなのか目が向くようになった。
- 普段なら見過ごすようなことにも目を向けられたと思う。
- バリアフリーになっていると思い込んでいた場所（病院など）もまだ気づかないバリアがあった。

Q3.車いすに乗ってみて、感じたことをお聞かせください。（体験した方のみ）

- 目線が低く恐怖を感じた。
- 大町の歩道はウェーブしていて進みにくかった。
- 一人で乗るのは怖いと思った。

Q4.今回の点検で特に印象に残っている箇所がありましたらお聞かせください。

#### ▼印象に残っている箇所



#### ▼具体的な箇所

##### 【道路】

- 歩道がきれいに舗装されておらず車いすが通りにくい。
- 斜めになっている歩道が多かった。

##### 【信号など】

- 視覚障害者用の押しボタン信号がない。

##### 【トイレ】

- ドアの幅がせまい、解放されていない。

##### 【その他】

- 歩道の点字。

### 3.3 現況のまとめ・バリアフリーの課題の整理

#### (I) 大館市をとりまくバリアフリーの動向と現況のまとめ

これまで整理した本市をとりまくバリアフリーの動向や概況から対応すべきバリアフリーの課題を以下のとおりとしました。

##### バリアフリーの動向、地域の概況

###### ●国のバリアフリー政策

- ・改正バリアフリー法への対応
- ・官民連携によるバリアフリーまちづくりの推進
- ・ハード・ソフト一体的な取り組みの推進
- ・心のバリアフリーの推進

###### ●地域概況

- ・人口減少、少子高齢化
- ・移動制約者の増加
- ・公共交通の利便性の低下
- ・積雪寒冷地としての対応

###### ●関連計画

- ・総合計画の基本目標“健康福祉都市”の実現
- ・共生社会ホストタウンを契機とした  
バリアフリーまちづくりの推進
- ・既存ストックの有効活用、道路等のバリアフリー化  
への対応（「大館市都市再興基本計画」）
- ・「立地適正化計画」等に基づく、  
区域や事業との連携

##### バリアフリーに関する地域ニーズ、現況

###### ●地域ニーズ（アンケート結果）

- ・「医療施設の利便性」や「高齢者が暮らしやすい  
生活環境」、「公共交通の利用しやすさ」へのニ  
ーズが高い
- ・日常生活等の移動手段は自家用車の利用が  
約90%を占める
- ・市へ期待するまちづくりでは「医療と福祉の充  
実」や「移動のしやすさ」を求める声が多い
- ・外出しやすいまちづくりには、「建物や道路の段差  
を解消する」、「歩きやすいように、歩道や道路の  
障害物を取り除く」の必要性が高い
- ・「道路・公共施設等のバリアフリー化の推進」、  
「移動への支援」は重要度が高いが、満足度が  
低い

###### ●地域ニーズ（ワークショップ結果）

- ・今後の方向性として、「市とともに、歩きやすく楽し  
く生活できるまちづくり」を進める

###### ●まち歩き点検

- ・歩道に段差や亀裂、急こう配の箇所がある
- ・歩道が狭い箇所やトイレの入口が狭い箇所など、  
車いすの方が利用しづらい箇所がみられる
- ・点字ブロックの途切れや破損などがみられる
- ・まち歩き点検は障害の理解を深める機会となる

##### 対応すべきバリアフリーの課題

- 人口減少、少子高齢化など本市の実態に応じた課題への対応
- 公共交通の利便性の向上
- 他のまちづくり政策、事業との整合
- 心のバリアフリーの推進

## (2) 対応すべきバリアフリーの課題

高齢者・障害者の増加や公共交通の現状、バリアフリーに関するアンケートやワークショップの結果、まちあるき点検の結果などからバリアフリーまちづくりを進めるにあたり、取り組むべき課題を以下の4つに整理しました。

### 《課題①》 人口減少、少子高齢化など本市の実態に応じた課題への対応

- ◆ 本市の人口は減少傾向にありますが、高齢者や障害者等の人口が年々増加していることからバリアフリーまちづくりのニーズは今後さらに高まることが予想されます。
- ◆ 地域のにぎわいづくりの観点から、市の玄関口としてのポテンシャルを活かし、交通結節点としての機能向上が求められている「大館駅」を拠点とした面的なバリアフリー化の取り組みが求められています。
- ◆ 特に、本市は積雪の多い地域のため、積雪時にも移動しやすい環境づくりが求められています。

### 《課題②》 公共交通の利便性の向上

- ◆ 日常的な移動は自動車が中心となっていますが、車を運転できない高齢者や学生等にとっては、歩くや自転車、公共交通による移動が主となります。
- ◆ アンケート、ワークショップにおいても、公共交通の利用しにくさ、わかりづらさ、冬期のバス待ち環境の改善が指摘されており、サービス充実に向けた利用促進や柔軟な運行形態の検討に関する意見が挙がっています。
- ◆ 「大館駅」をはじめとする乗り換えの結節点となる地区を中心に、公共交通ネットワークやサービスの充実、施設（駅舎、バス停、車両等）のバリアフリー化が求められます。

### 《課題③》 他のまちづくり政策、事業との整合

- ◆ 『立地適正化計画』で定められている、各地区の賑わいの拠点や、医療・福祉等の日常のサービスを維持・誘導する「都市機能誘導区域」、居住空間を確保する「居住誘導区域」を考慮しつつ、高齢者や障害者等が暮らしやすい環境の整備が必要です。
- ◆ 重要文化財や歴史的建造物が残る街並みを守りつつ、駅等の拠点施設の整備や無電柱化の事業と連動したバリアフリーが求められます。

### 《課題④》 心のバリアフリーの推進

- ◆ バリアフリー化の整備や関連する取り組み、情報発信が進んでいますが、誰もが安心・安全・快適に暮らせるようにするには、ハード面の整備にとどまらず、市民一人一人の高齢者・障害者等への理解と意識の醸成により、心のバリアを取り除く“心のバリアフリー※”の推進が重要です。

※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、支え合うことで、「障害の社会モデル」を理解すること、差別を行わないよう徹底すること、困難や痛みを想像し共感する力を培うこととされています。（「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」より）

## 4. 移動等円滑化の基本的な考え方

### 4.1 基本理念

### 4.2 移動等円滑化の目標と基本方針

基本的な考え方の  
移動等円滑化

## 4. 移動等円滑化の基本的な考え方

### 4.1 基本理念

本市では、今後も高齢化が見込まれておりバリアフリーのニーズはさらに高まります。特に、自動車への依存度の高い本市において、車を運転できない高齢者や学生等の外出を促進し、地域での活動を下支えするための移動のバリアフリー化が重要になります。

そのような環境下で地域の活力を維持・向上するためには、本市の歴史や文化等の魅力の強化や、都市機能を効率化するための適切な施設配置、地区間の連携を強化する移動支援が求められます。また、令和2年12月に本市が「先導的共生社会ホストタウン」として国の登録を受けたことから、「心のバリアフリー」の浸透など、共生社会の実現に向けた取り組みを進めています。

そこで、高齢者や障害者、学生など本市に関わる多様な方々が、安全・安心に外出し快適に暮らすことができ、さらに市民が活き活きと交流し互いに支え合えるようなまちとなることを目指します。

### 4.2 移動等円滑化の目標と基本方針

4.1の基本理念にもとづき、本市のバリアフリーまちづくり推進にあたっての目標、基本方針を以下のように定めます。

#### 移動等円滑化の目標（キーワード）

誰もが、安全・安心・快適に暮らし、活き活きと地域とつながり、支え合う

共生のまち大館

#### 基本方針

- 《基本方針①》 官民連携による利用者目線でのバリアフリー環境の提供
- 《基本方針②》 市民、事業者、行政の連携による、ハード・ソフト両輪での暮らしやすい環境づくり
- 《基本方針③》 未来を担う若者も巻き込んだ、心のバリアフリーの推進
- 《基本方針④》 繼続的なバリアフリー化の評価と改善によるスパイラルアップ

## 《基本方針①》 官民連携による利用者目線でのバリアフリー環境の提供

移動等円滑化に向けた整備にあたっては、個々の施設のバリアフリー法等の基準への適合はもとより、「どこでもだれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、現地の環境や利用実態等に応じた利用者にとっての使いやすさに留意するとともに、利用者にとって移動の連続性を確保するため、各道路管理者、施設管理者間で情報共有するなど、施策間の連携を図ることとします。

## 《基本方針②》 市民、事業者、行政の連携による、

### ハード・ソフト両輪での暮らしやすい環境づくり

道路や施設、公共交通等の基準に基づくハード整備はもちろんのこと、バリアフリー法の移動等円滑化の促進に関する基本方針に準じ、公共交通事業者等による高齢者や障害者等の接遇に係る教育訓練の充実により、公共交通利用時の適切なサポートや声かけの推進を図ります。

また、施設やサービスに関するバリアフリー情報についても、市民だけでなく、観光客などの来訪者も含め必要な方に適切に情報が届くよう、情報の内容、形式等について事業者等と情報共有を進めます。

さらに、市民に対しても、放置自転車や安全な歩行区間を阻害する行為等への対策やマナー向上に向けた啓発を推進します。

基本的な考え方の  
移動等円滑化

## 《基本方針③》 未来を担う若者も巻き込んだ、心のバリアフリーの推進

本市では、「先導的共生社会ホストタウン」の登録を受け、「心のバリアフリー」の浸透など、共生社会の実現を進めています。そこで、高齢者や障害者等が安心して日常生活や社会生活を送ることができるように、市民一人一人がバリアフリー化の重要性や高齢者や障害者等への理解を深め、積極的に必要な支援や対応をとることができるようにします。取り組みにあたっては、特に、未来を担う若者に対して積極的に、障害のある方や高齢者、妊娠婦や乳幼児連れといった移動制約者との交流、体験や、市広報・HP等を通じた障害に対する教育活動・学習機会の提供を行います。

## 《基本方針④》 継続的なバリアフリー化の評価と改善によるスパイラルアップ

「大館市バリアフリーまちづくり推進協議会」により、定期的に移動等円滑化促進地区における取り組みの進捗を管理します。また、市民に対しても取り組み成果をアンケート等で検証し、新たな課題、ニーズが確認された場合には、国や県、他自治体の動向やバリアフリーに関する新たな知見等にも留意しながら、本方針や計画の見直しと改善を行います。



## 5. 移動等円滑化促進地区の設定

### 5.1 移動等円滑化促進地区の抽出

### 5.2 生活関連施設、生活関連経路および移動等円滑化促進地区の設定

移動等円滑化  
促進地区の設定

## 5. 移動等円滑化促進地区の設定

### 5.1 移動等円滑化促進地区の抽出

国のガイドラインに基づき、現地の状況や利用実態等を踏まえ、生活関連施設、生活関連経路および移動等円滑化促進地区の設定を行います。

効果的なバリアフリー化の推進にあたっては、地域の拠点となるエリアを移動等円滑化促進地区として設定することが望ましいことから、①人口の分布状況、②駅等の拠点施設の利用者数、③まちづくりにおける地区の位置づけの3つの観点から地区を抽出することとします。

#### ①人口の分布状況、②駅等の拠点施設の利用者数

本市の人口分布状況をみると、人口は大館駅、扇田駅、早口駅の周辺に集中しています。特に、大館駅周辺では 25haあたりの人口が 750 人以上のところも複数みられ、市域の中で最も人口が集中したエリアとなっています。

また、主要駅の日平均乗降人員では、大館駅が 1,748 人/日(令和元年)と最も多く、他の駅は 500 人以下となっています。

▼平成 27 年総人口の人口分布



▼主要駅の日平均乗降人員

	平成12年 (2000年)	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)	令和元年 (2019年)
大館	2,132	2,124	2,220	2,058	1,748
早口	322	262	288	230	194
東大館	810	448	422	382	478※2
扇田※1	254	-	-	-	-

※1 扇田駅は平成14年以降のデータ公表なし

※2 東大館駅は平成30年データ  
出典:JR 東日本ホームページをもとに作成

出典:国土数値情報ダウンロードサービスをもとに作成

### ③まちづくりにおける地区の位置づけ

立地適正化計画において、「大館地域」は市の中心として行政中枢機能、高次医療機能、商業機能といった施設が集積し、高次の都市機能を市民に提供することもできる“**中心拠点**”に位置付けられています。また、「比内地域」・「田代地域」は、支所をはじめとする行政機関や商業施設、医療機能等の日常的な生活サービス施設が集積し、周辺の地域における日常生活に寄与する“**中核拠点**”に位置づけられています。

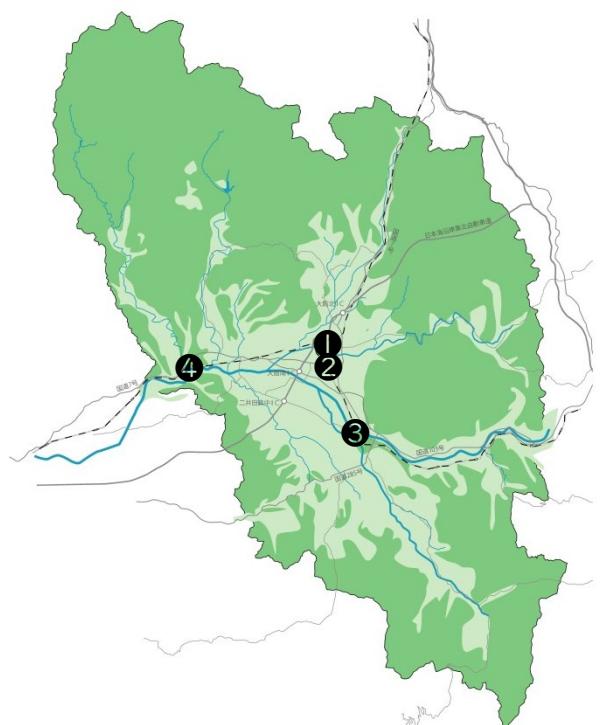
## ▼目指すべき都市の骨格構造図



出典:立地適正化計画

これらの結果から、「立地適正化計画」における**中心拠点の大館地域(大館駅周辺、大館市役所周辺)、中核拠点の比内地域(扇田地区)、田代地域(早口地区)**を移動等円滑化促進地区とし、各地区的拠点施設(駅や支所等)を中心とした徒歩圏内(500m~1kmの範囲)を目安に、施設の配置状況や利用実態を踏まえ地区の設定を行います。

### ▼移動等円滑化促進地区の位置



- ① 大館駅周辺地区
  - ② 大館市役所周辺地区
  - ③ 扇田地区
  - ④ 早口地区

## 移動等円滑化 促進地区の設定

## 5.2 生活関連施設、生活関連経路および移動等円滑化促進地区の設定

5.1で抽出した移動等円滑化促進地区(①大館駅周辺地区、②大館市役所周辺地区、③扇田地区、④早口地区)について、以下の要件、考え方に基づき区域の設定を行います。

### ▼移動等円滑化促進地区の要件

- (1) 生活関連施設があり、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区
- (2) 生活関連施設及び生活関連経路についてバリアフリー化の促進が特に必要な地区
- (3) バリアフリー化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区

出典:バリアフリー法第2条第20の2号及び基本方針の三の2

### ▼生活関連施設・生活関連経路の考え方

生活関連施設	旅客施設、官公庁、郵便局、病院、文化施設、大規模商業施設や公園等、常に多数の人が利用する施設や、老人ホーム、障害者支援施設等の高齢者、障害者等の利用が多い施設を定めます。 ※具体的な対象施設を次ページに示す。
生活関連経路	生活関連施設相互の経路で、生活関連施設へのアクセス動線や地区的回遊性に配慮する必要があります。

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

移動等円滑化促進地区は、拠点施設から徒歩圏における移動の目的施設を含む範囲を設定することとし、徒歩圏内の施設の立地状況とあわせ、関連計画における指定区域との整合性も確認しながら以下の条件で区域を設定します。

#### 条件① 徒歩圏の設定

拠点施設(鉄道駅や官公庁)から500m~1kmの範囲を徒歩圏として設定

#### 条件② 移動の目的となる施設(生活関連施設)の選定基準の設定

施設の特性、利用状況、来訪者属性から、対象地区の生活関連施設の選定基準を設定

##### ▼生活関連施設の対象

施設区分	施設種類(選定基準)
旅客施設	・鉄道駅(全て)
官公庁・金融機関等	・市役所、支所(全て) ・郵便局、銀行(全て) ・警察署、交番、裁判所(全て) ・コミュニティセンター(全て)
教育・文化施設等	・図書館、市民会館、資料館(全て) ・学校(全て)
保健・医療・福祉施設	・病院(20床以上) ・総合福祉施設、老人・障害者福祉施設、デイサービス (19人以上の通所型) ・幼稚園、保育園、こども園
商業施設	・大規模小売店舗、スーパー(1,000m <sup>2</sup> 以上)
宿泊施設	・ビジネスホテル、シティホテル、旅館(50室以上)
公園・運動施設	・公園(全て) ・体育館(全て)
その他の施設	・観光施設(全て) ・路外駐車場(月極のぞく) ・結婚式場、葬祭場 ・神社、仏閣 (大館市歴史的風致維持向上計画の歴史的風致形成建造物)

#### 条件③ 徒歩圏内の生活関連施設の立地状況の確認、生活関連経路の設定

- ・徒歩圏内で、生活関連施設の集積があり、それらの間の移動が通常徒歩で行われる区域を移動等円滑化促進地区の区域として設定(境界は、町界、道路、河川等により設定)
- ・生活関連施設相互を結び、その移動が主に徒歩で行われる路線を生活関連経路として設定(建物正面までアクセスし、かつ、より多くの人が利用する路線を選定)

#### 条件④ 関連計画との整合性の確認

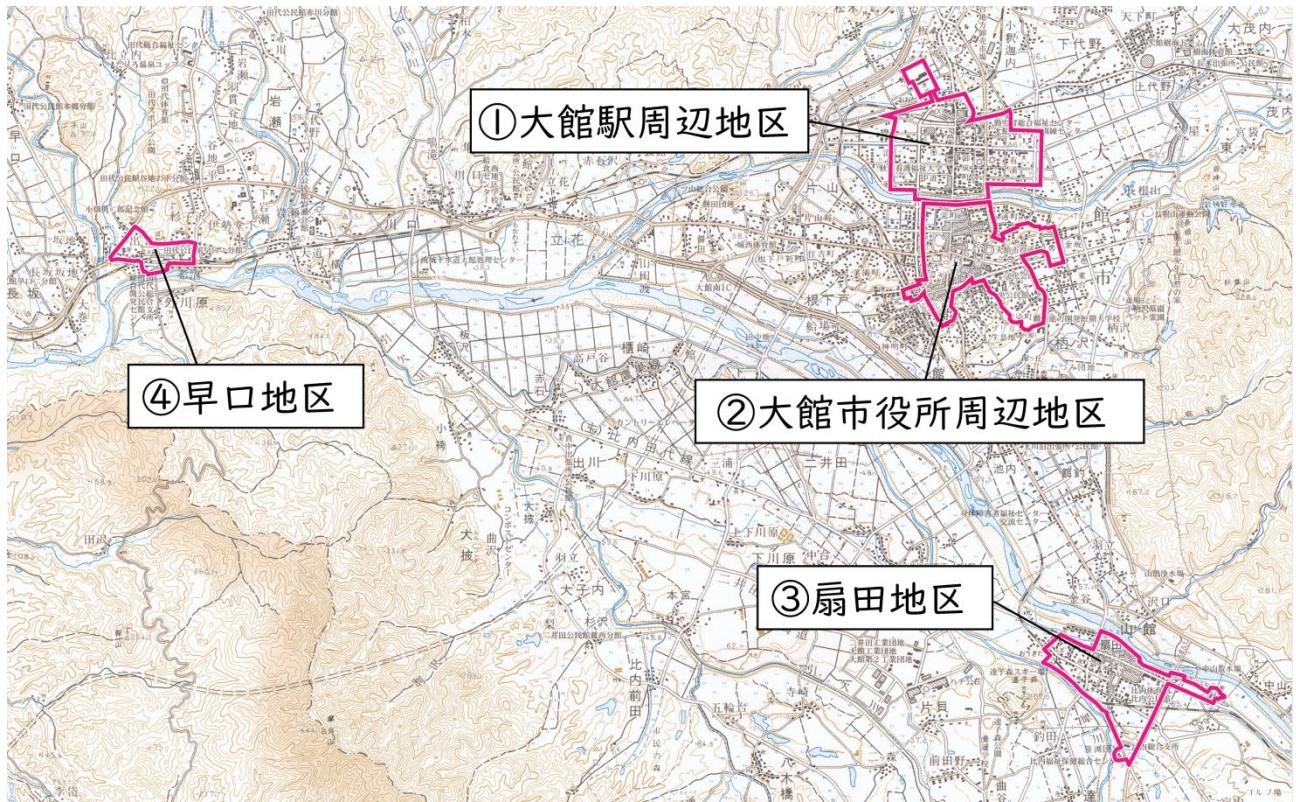
「立地適正化計画」や「歴史的風致維持向上計画」における区域との整合性を確認  
※ただし、上記計画区域内で生活関連施設のないエリアは除外

## 移動等円滑化促進地区の区域設定

次頁より、各地区の移動等円滑化促進地区の区域、生活関連施設・経路図を示します。

▼移動等円滑化促進地区の位置及び区域

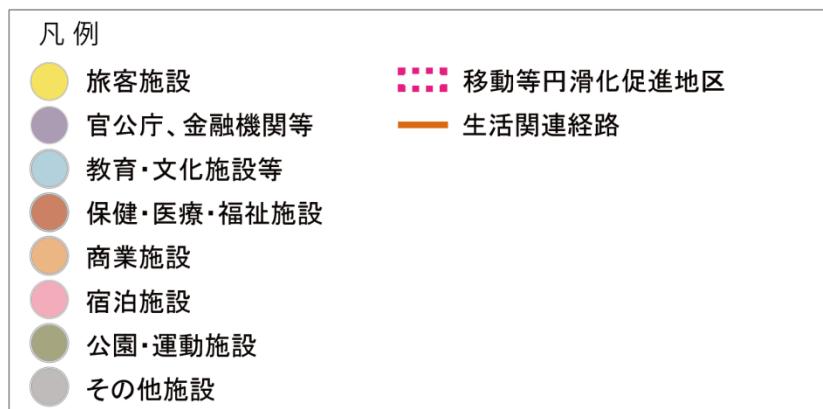
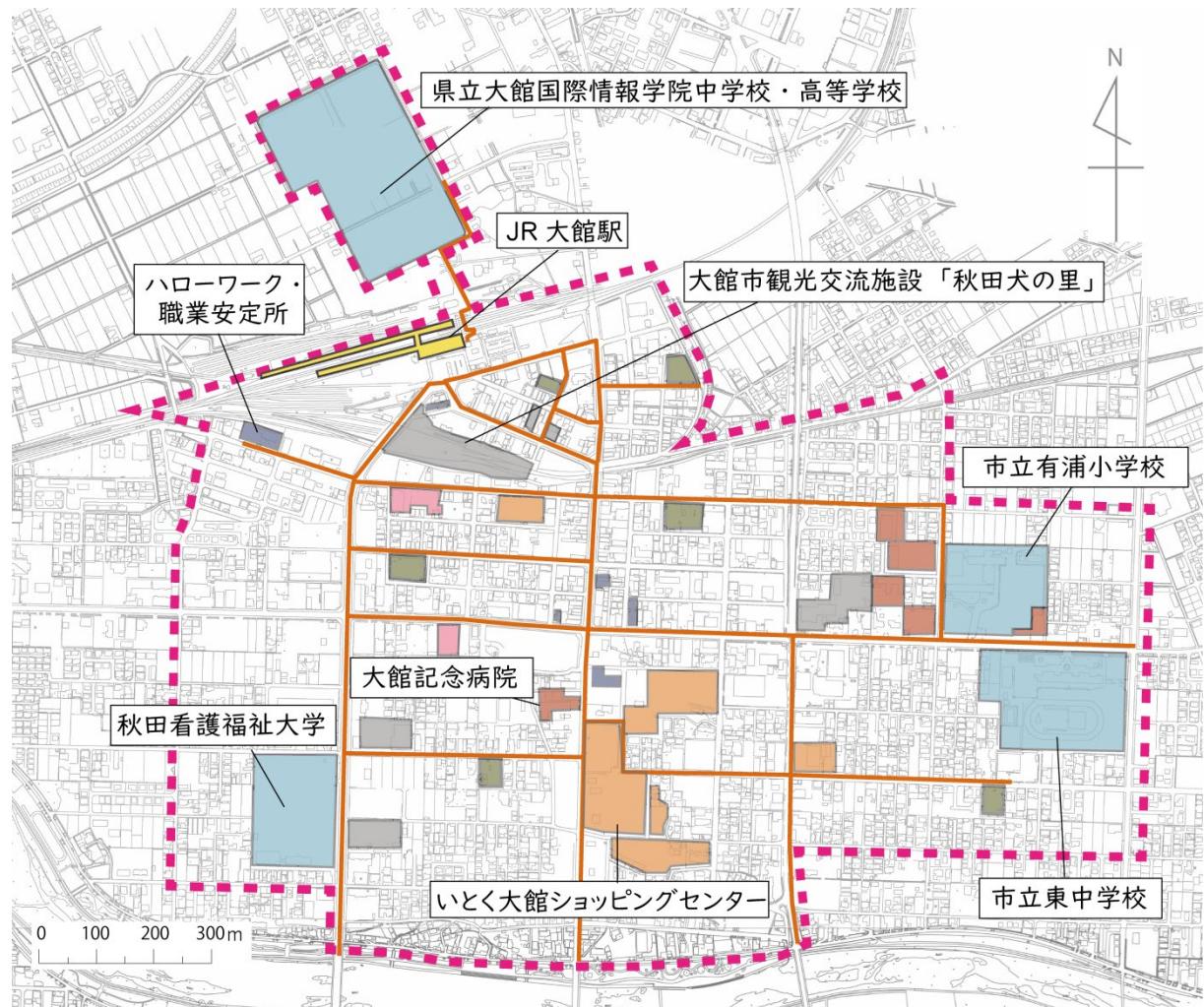
区域名	面積	備考
①大館駅周辺地区	約 166ha	中心拠点の大館地域
②大館市役所周辺地区	約 193ha	中心拠点の大館地域
③扇田地区	約 126ha	中核拠点の比内地域
④早口地区	約 22ha	中核拠点の田代地域



## ①大館駅周辺地区

▼移動等円滑化促進地区（大館駅周辺地区）の区域、生活関連施設・経路図

【面積：166ha】

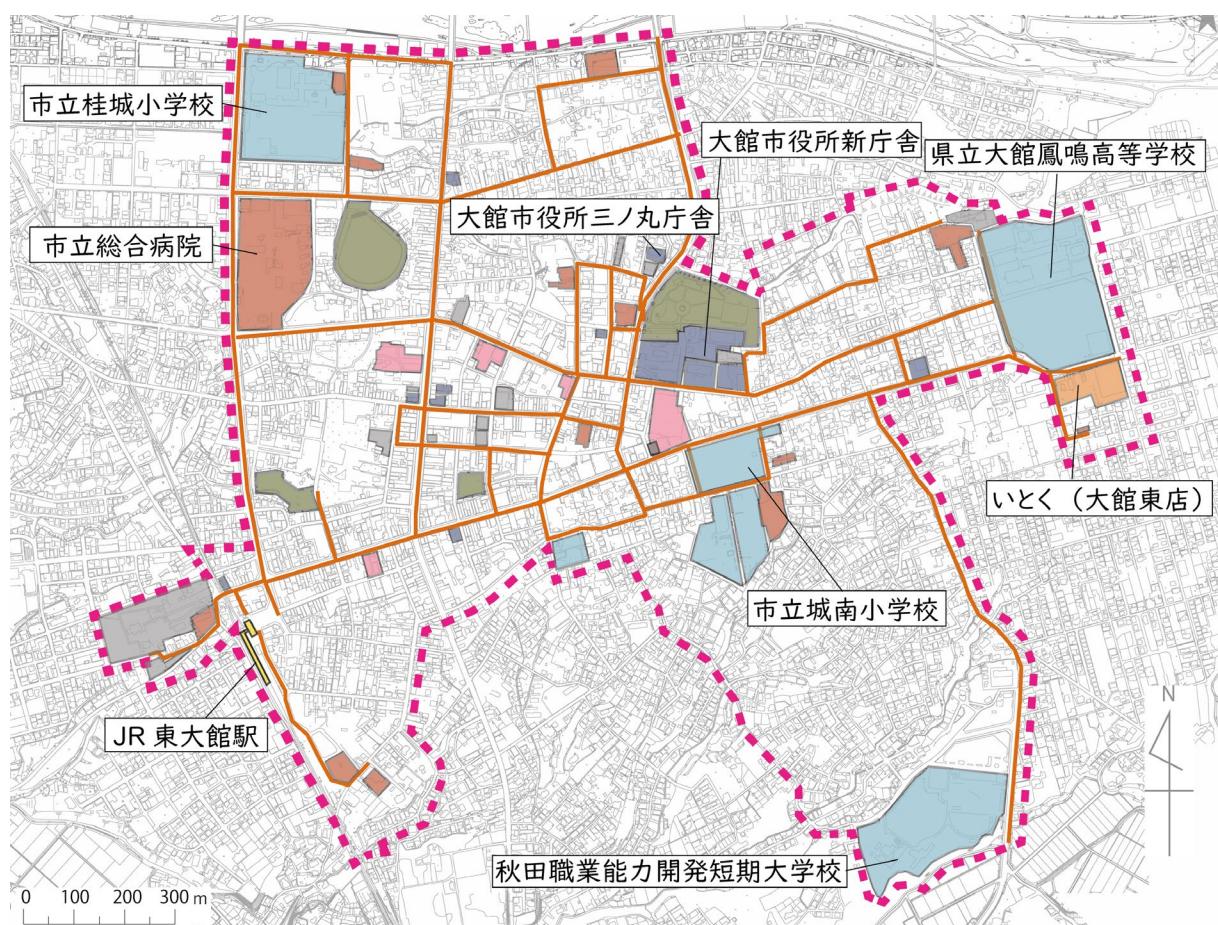


促進地区の設定  
移動等円滑化

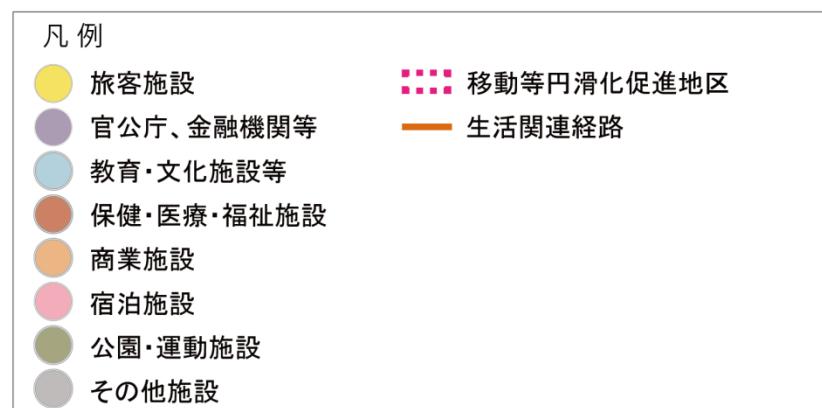
## ②大館市役所周辺地区

▼移動等円滑化促進地区（大館市役所周辺地区）の区域、生活関連施設・経路図

【面積：193ha】

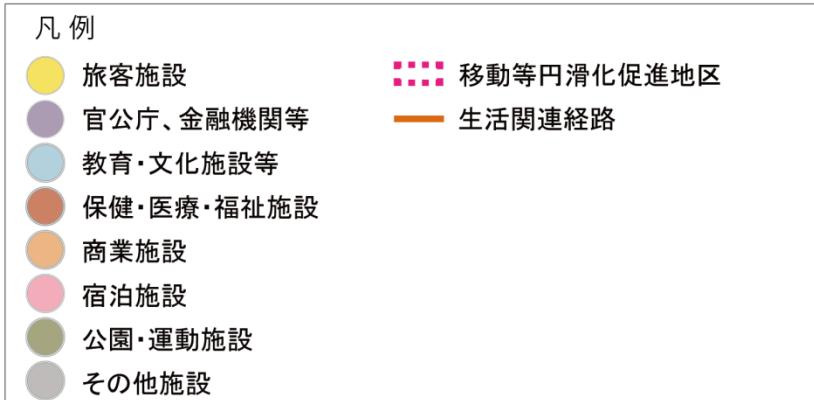
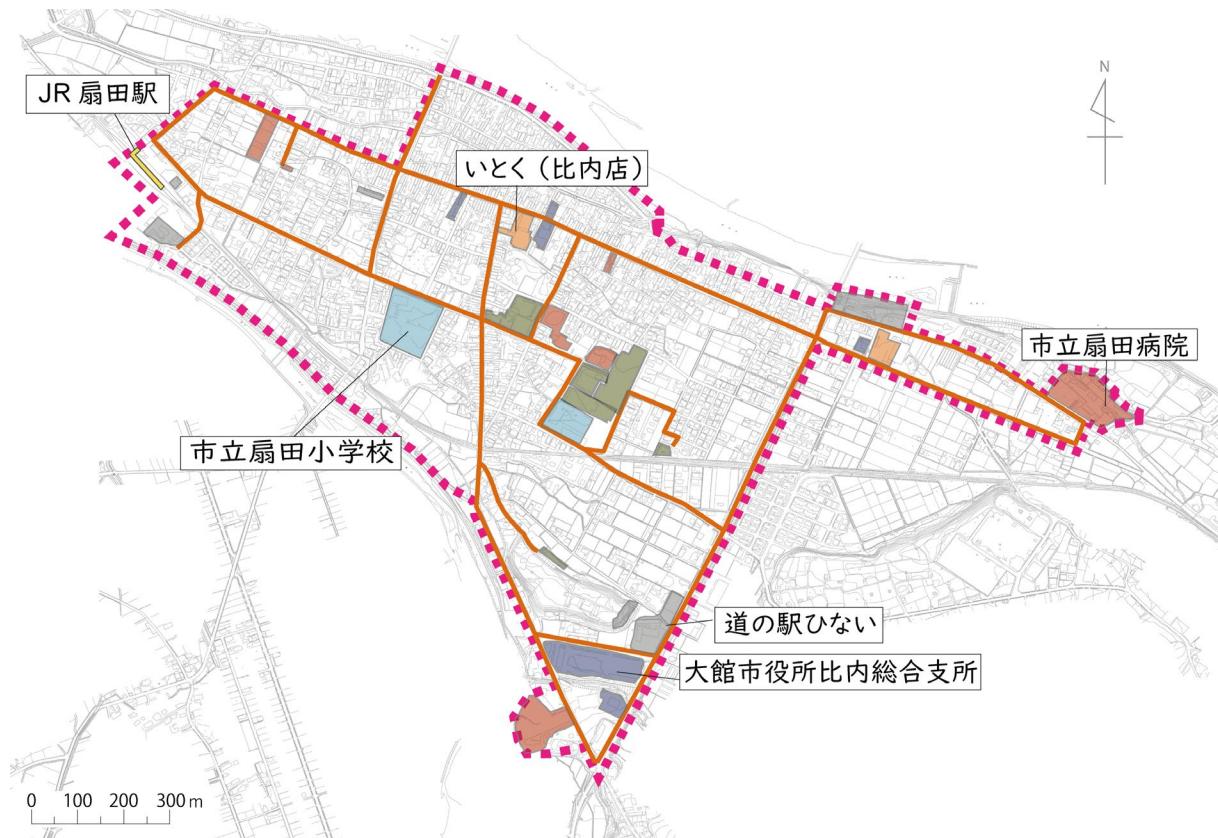


促進地区の設定  
移動等円滑化



### ③扇田地区

▼移動等円滑化促進地区（扇田地区）の区域、生活関連施設・経路図  
【面積：126ha】

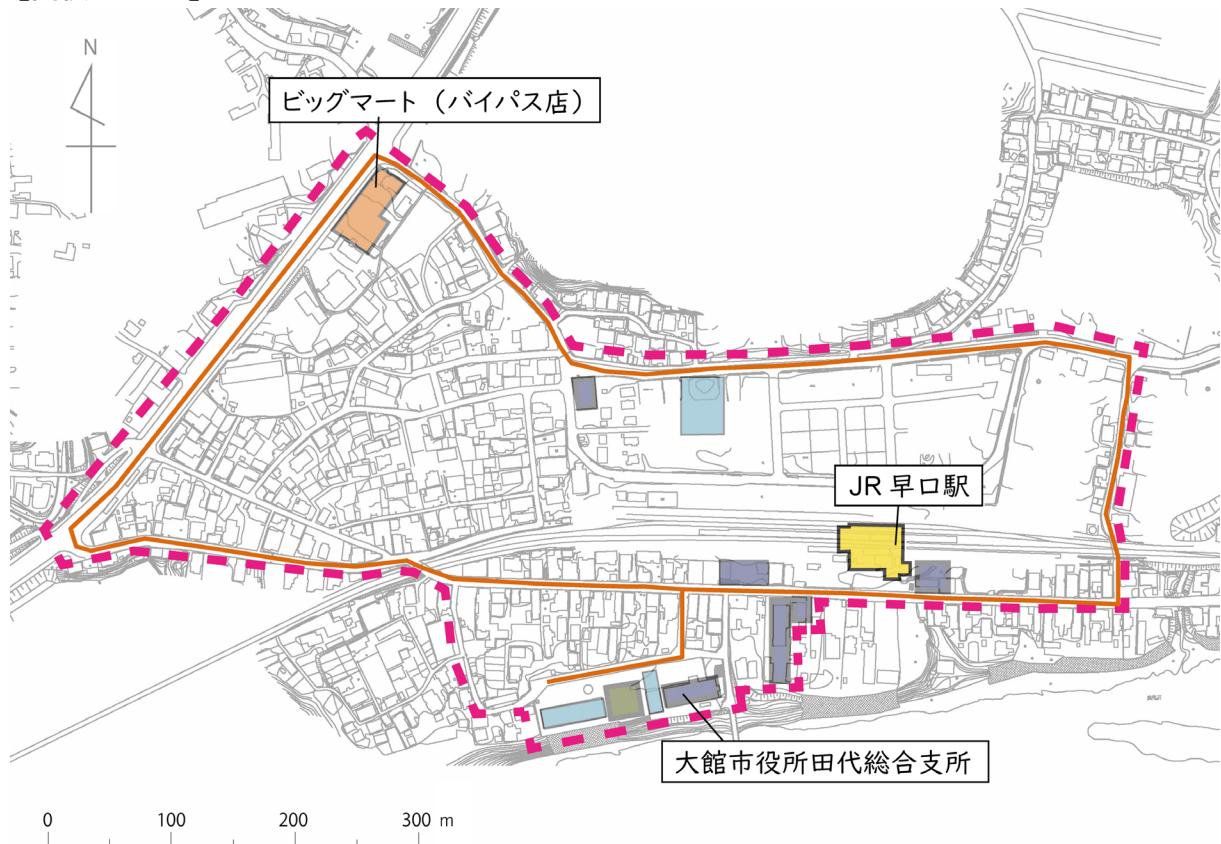


移動等円滑化  
促進地区の設定

## ④早口地区

▼移動等円滑化促進地区（早口地区）の区域、生活関連施設・経路図

【面積：22ha】



### 凡例

● 旅客施設	■ 移動等円滑化促進地区
● 官公庁、金融機関等	— 生活関連経路
● 教育・文化施設等	
● 保健・医療・福祉施設	
● 商業施設	
● 宿泊施設	
● 公園・運動施設	
● その他施設	

## 6. 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の取り組み

- 6.1 取り組みの基本方針（地区全体の方針、施設別の方針）
- 6.2 心のバリアフリーの取り組み
- 6.3 バリアフリー化推進に向けた制度
- 6.4 バリアフリーの推進に向けて

の取り組み  
ににおける移動等円滑化促進  
円滑化地区

## 6. 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の取り組み

### 6.1 取り組みの基本方針（地区全体の方針、施設別の方針）

移動等円滑化促進地区における取り組みの基本方針は以下のとおりです。

この基本方針とともにバリアフリー化を推進しますが、移動等円滑化促進地区外においても各種事業と併せてバリアフリーの取り組みを行うことで、市全体でのバリアフリーまちづくりを進めていきます。

#### ○地区全体の方針

- \*高齢者、障害者等、妊産婦や乳幼児連れの方、けがをしている方など、誰もが移動しやすく、活動しやすいまちを目指します。
- \*特に、日常生活で多くの方が利用する施設や高齢者、障害者等の利用が多い公共交通、道路、建物を対象に、面向・連続的なバリアフリー化を図ります。
- \*移動の拠点となる駅やバス停から、上記の各施設につながる経路や、施設間をつなぐ経路をバリアフリー化し、まちの回遊性に配慮したバリアフリーネットワークを構築します。
- \*駅やバス停のバリアフリー化を推進し、公共交通の利便性を高めます。
- \*施設の適切な管理や利用を促すため、事業者や地域住民へのバリアフリーに関する周知・啓発を行い、バリアフリーに関する意識の向上につなげます。あわせて、住民一人ひとりが支えあう地域づくりを推進するため、地域協働の仕組みやボランティア活動等を通じた助け合い、交流の場の創出を図ります。

#### 《大館市バリアフリーマップ》

まち歩き点検を通じて障害や障害の特性について理解を深めてもらいつつ、その結果をバリアフリーマップとしてとりまとめ、周知することで「住みやすく優しいまちづくり」を目指します。



## ○施設別の方針

### 《公共交通》

- ▶駅では、高齢者や障害者等の利用状況を踏まえ、施設や設備等のバリアフリー化を推進します。
- ▶公共交通結節点への上屋やベンチの設置等の待合環境・情報提供施設整備による冬期や雨天時におけるバスの待合環境の改善を図り、公共交通の利便性を高めます。
- ▶車両や施設等のバリアフリー整備（ハード整備）と合わせて、高齢者や障害者等に対する適切な支援や声掛けを行うための職員の教育訓練の実施等を推進し、高齢者や障害者等の公共交通の利便性を向上させます。
- ▶駅前広場や拠点となるバス停をバリアフリー化し、異なる事業者間の連携を図ることで、移動の連続性を確保します。

### ▼参考:公共交通に対するバリアフリー化の事例（バス停）

- ・公共交通の待合環境向上のために、上屋やベンチの整備に加え、市有地や民地の空きスペース、バス停周辺施設、店舗等の協力により、バス停待合所の整備に取り組んでいます。

（写真:大館市大町のハチ公プラザ）



出典:大館市地域公共交通網形成計画をもとに整理

### ▼参考:公共交通に対するバリアフリー化の事例（駅前広場）

- ・歩道の高さまで路面を持ち上げたり、乗降場所から歩道までスロープでつなぐことによって、車いす使用者や高齢者等がバスやタクシー等を利用する際に乗降しやすい環境を整備します。
- 駅前広場の整備により、連続性のある快適な移動空間を提供することができます。



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

移動等円滑化促進方針  
における移動等円滑化促進地区  
の取り組み

## 《道路》

- ▶歩道の設置や無電柱化等による有効幅員の確保など、高齢者や障害者等が安全に移動できる道路を目指します。
- ▶冬期の歩道の有効幅員を確保するため、融雪歩道の設置に加え、生活関連経路を中心としたきめ細やかな除雪を行います。
- ▶視覚障害者が安全に外出できるよう、視覚障害者誘導用ブロックを設置するとともに、その適切な維持管理に努めます。
- ▶街路樹や舗装の状況など適切に管理することで、車いす使用者やベビーカーなどが円滑に通行できる環境を維持します。
- ▶歩道の歩行空間を確保するため、「自転車や看板・商品等」の歩道上の障害物を適切に管理します。また、横断歩道やバス停付近における違法駐車等の指導に努めます。

### ▼参考:道路に対するバリアフリー化の事例(有効幅員の確保)

#### ●有効幅員の確保の事例

- ・高齢者や障害者等が安全に移動できる道路のためには、有効幅員の確保等によるバリアフリー化が求められます。本市内の主要道路においては、歩道の整備や無電柱化による歩道のバリアフリー化を進めています。



〈御成町南地区土地区画整理事業完成イメージ〉

出典:大館市資料をもとに整理

### ▼参考:道路に対するバリアフリー化の事例(積雪・寒冷地)

#### ●積雪・寒冷地の事例

- ・積雪寒冷地では、冬期に道路の有効幅員の確保等によるバリアフリー化が求められます。本市の主要道路においては、ロードヒーティング等の設置による融雪促進や歩道や道路の除排雪を優先的に実施することで、有効幅員の確保によるバリアフリー化を図っています。



出典:能代河川国道事務所大館国道出張所資料をもとに整理(写真左は大館市資料)

## 《建筑物》

- ▶高齢者や障害者等が安全かつ快適に施設を利用できるように、道路から敷地、施設内まで連続的なバリアフリー経路を確保します。
  - ▶トイレなど施設内の設備についてバリアフリー化の促進に努め、施設利便性の向上を図ります。
  - ▶施設内のバリアフリー設備について、現地の案内やホームページなどでわかりやすく提供します。

## ▼参考:建築物に対するバリアフリー化の事例(商店街)

## ● 商店街を対象とした事例<東京都世田谷区>

- ・世田谷区の松陰神社通りでは、店舗のバリアフリーを推進することをルールとして定め、多くの店舗で段差が解消されました。また、道路上の看板・商品を自粛することや、駐輪スペースを設けて歩行者の妨げにならないようにすること等を定め、地域住民が安心して買い物ができる空間を作り出しています。



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

#### ▼参考:建築物に対するバリアフリー化の事例(公共施設)

## ●大館市役所新庁舎

- ・大館市役所新庁舎では、バリアフリー基準を基に、バリアフリートイレに「オストメイト対応設備」「ベビーチェア」等を設置しています。また、入口から窓口までの経路に「障害者誘導用プロック」や「車いす対応の窓口」を設置し、バリアフリー化を図ることで、様々な人が安心して利用できるようにしています。



### 〈窓口まで障害者誘導用ブロックの設置〉



### 〈バリアフリートイレの設置〉

出典:大館市資料をもとに整理

## 《その他》

上記の他、課題解決に向けた施策の実施にあたっては、これまでの実施体制の枠を超えた横断的な取り組みや先進技術の活用も検討しながら、より効果的、効率的な課題解決を目指します。

## 6.2 心のバリアフリーの取り組み

施設や道路のバリアフリー整備が進んでも、高齢者や障害者等が外出しやすい環境は十分ではありません。道路、施設管理者、公共交通事業者に限らず、広く市民一人一人が高齢者や障害者等の自立した日常生活や社会活動を確保することの重要性について理解を深め、具体的な支援の行動につながる“心のバリアフリー”の推進が重要です。

心のバリアフリーを推進するため、行政を中心として事業者や市民と協働で、理解を深めるための啓発・広報活動や、行動につなげるための教育活動に取り組みます。

### ○理解を深めるための啓発・広報活動の例

- \* 各種障害に関するマーク・高齢者運転標識・マタニティマーク等に関する広報や啓発活動の実施
- \* 事業者や市民団体等と連携したバリアフリーマップの作成と周知
- \* 学校等における障害者等との交流やバリアフリートラベルの機会の提供
- \* イベント等にあわせたマナーアップ活動（視覚障害者誘導用ブロック上の障害物や違法駐輪等）

### ○行動につなげるための教育活動の例

- \* 障害者サポーター養成講座の開催
- \* 事業者等における接遇マニュアルや当事者参加型の教育プログラムの整備
- \* 施設のバリアフリー点検の実施

### ▼心のバリアフリーとは

「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、支え合うことです（「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画（2017年2月ユニバーサルデザイン 2020 関係閣僚会議決定）」より）。

そのためには、一人一人が具体的な行動を起こし継続することが必要であり、そのためのポイントは以下の3点となります。

- (1) 障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「**障害の社会モデル**」を理解すること。
- (2) 障害のある人（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培うこと。**

出典：首相官邸ホームページをもとに整理

### ▼障害の社会モデルとは

障害者が日常・社会生活で受ける制限は、**社会における様々な障壁と相対することによって生ずるもの**という考え方を「**障害の社会モデル**」と言います。

障害者にとって社会にある障壁は、事物、制度、慣行、観念等の様々なものがあり、日常生活や社会生活において相当な制限を受ける状態をつけており、**社会の責務として、その障壁を取り除いていく必要があります。**

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

## ▼参考:心のバリアフリーの事例

### ●ヘルプカード、ヘルプマークの活用<秋田県>

- ・「ヘルプマーク」とは、援助や配慮を必要としていることが外見からは分からない方のために、周囲の方に知らせることで援助が得やすくなるよう、作成したマークです。
  - ・「ヘルプカード」とは、障害の方が困ったときに支援を求めるためのもので、「支援が必要な人」と「支援できる人」を結ぶカードです。緊急連絡先や支援内容が記載されています。
  - ・県内で統一的な取り組みを図るため、秋田県では様式を定め、普及啓発に取り組んでおり、本市でも市役所本庁舎・比内支所・田代支所で配布しています。
- <ヘルプカードの意義> <ヘルプカードを身につけた方を見かけたら>
- ・本人にとっての安心
  - ・電車やバスの中で、席をお譲りください。
  - ・家族や支援者によっての安心
  - ・駅や商業施設等で、声をかけるなどの配慮をお願いします。
  - ・情報とコミュニケーションを支援
  - ・災害時は、安全に避難するための支援をお願いします。



〈ヘルプカード(表面)〉

ふりがな 名前	連絡先 □自宅 □勤務先・通学先 □その他 ( )
住所	□自宅 □勤務先・通学先 □その他 ( )
性別 男・女	□自宅 □勤務先・通学先 □その他 ( )
血液型 A・B・O・AB	年月日
大切な連絡 (このカードをご覧になった方へ)	
医療機関 (かかりつけ) 連絡先	

〈ヘルプカード(裏面)〉



〈ヘルプマーク〉

出典:秋田県HPをもとに整理

### ●教育活動の事例<秋田市>

- ・平成 26 年度よりバリアフリーへの理解を深めてもらおうと、秋田市内の小学校を対象にバリアフリー教室を開催しています。車いす体験や高齢者擬似体験と介助体験(視覚障害者への介助)等を通して、高齢者や障害者が感じる大変さを学びます。また、このような学習からバリアフリー化の必要性を理解してもらうことを目的としています。



移動等円滑化促進地区における取り組み

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(国土交通省)

## 《本市の心のバリアフリーの取り組み》

### □大館市ホストタウン事業

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会におけるホストタウン登録(平成28年12月)及び共生社会ホストタウン登録(令和元年10月)、先導的共生社会ホストタウン登録(令和2年12月)に伴い、先導的・先進的な心のバリアフリーのシンポジウム、研修等を実施・計画しています。

具体的には、タイ王国パラリンピックチーム(パラ陸上・ボッチャ)の事前キャンプ受け入れの決定を受け、パラスポーツ体験会の開催(月1~2回のボッチャ体験会の開催や出前講座の実施)により、障害者スポーツや障害への理解を深めてもらう機会を設けています。

東京パラリンピック以降も、タイ王国パラアスリートを招いてのパラスポーツ交流会を継続して開催する予定としており、パラスポーツの普及と技術向上とともに、心のバリアフリーを醸成する機会とする予定です。さらに、本市ホストタウン事業の推進に理解をいただき、企業が駅舎に設置したボッチャコートを活用した研修会やボランティア育成などを実施予定です。

このように、障害者と健常者が協力して体験を楽しめる場を提供することで、障害への理解を深めてもらうとともに、障害者の社会参加を促す機会としています。

#### ►宿泊・競技施設のバリアフリー対応状況の確認(平成30年2月、平成30年7月)



日本ボッチャ協会の確認(平成30年2月)



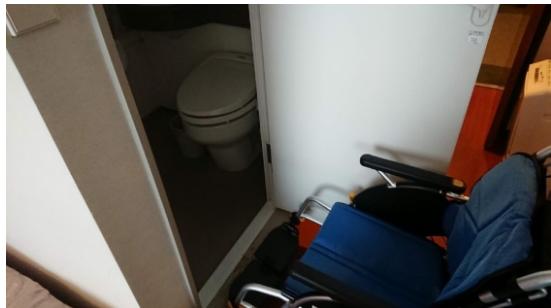
タイ王国パラリンピック委員会の視察(平成30年7月)

#### ►タイ王国パラ陸上・ボッチャチームのキャンプの実施(令和元年9月25日~10月5日)

キャンプを通じて宿泊施設のバリアフリー状況の確認を行い、本大会時に向けた課題を把握しました。



ボッチャチームのキャンプ(タクミアリーナ)



宿泊施設のバリアフリー状況  
(浴室入口の段差、多目的トイレの状況の確認)

#### ▶大館市障がい者サポート養成講座(令和元年11月、令和2年11月)



▶ 交流会(陸上、ボッチャ)(平成30年9月28日)



## 陸上競技



ボツチヤ



#### ▶オンライン交流(令和2年4月、令和2年5月)

令和2年3月に、相手国であるタイ王国のパラリンピック委員会会長やボッチャチームから応援メッセージを頂き、そのお礼として、市内小学生をはじめとした市民からのメッセージをまとめた動画を送信しました（令和2年4、5月）。また、タイ王国脳性まひスポーツ協会会長とのオンラインミーティングを実施しました。

このように、新たな形での交流が生まれ、タイ王国と本市の絆が強化されています。



タイ王国からの応援メッセージ



僕らの気持ちは君たちと一緒にます。



大館市市民からのお礼のメッセージ

## 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の取り組み

## 6.3 バリアフリー化推進に向けた制度

### (I) 届出制度（大館市の制度）

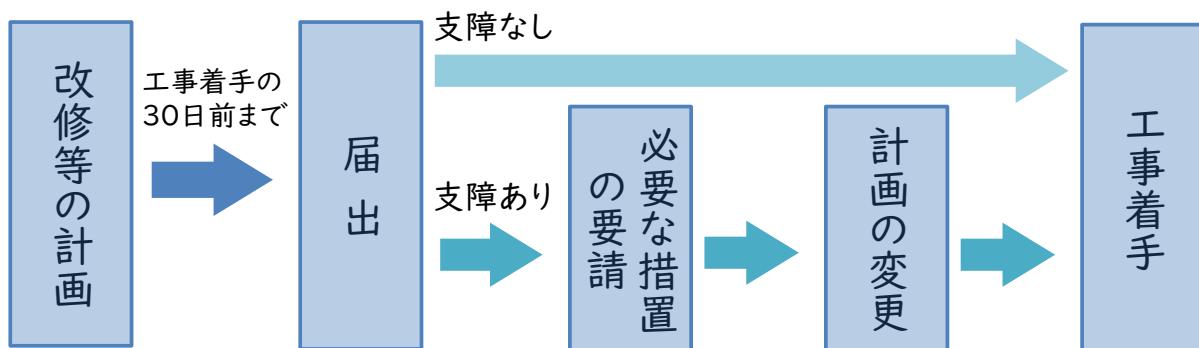
#### ○制度の概要

公共交通事業者又は道路管理者は、移動等円滑化促進区域において、旅客施設や道路の改良等で、他の施設と接する部分の構造の変更等を行う場合、当該行為に着手する 30 日前までに市に届け出る必要があります。

市は届出に係る行為がバリアフリー化を図る上で、支障があると認めるときは行為の変更等の必要な措置を要請することができ、施設間の移動の連続性を確保することが可能となります。

※旅客施設は生活関連旅客施設に限られます。また、道路は、生活関連経路かつ道路法による道路。または本市が指定する一般交通用施設とします。

#### ▼届出制度の流れ



#### ○届出行為の対象の指定

本市において、届出行為の対象とする駅及び道路は下表に示すとおりです。

#### ▼届出制度の対象

地区名	旅客施設	道路	届出の範囲
大館駅周辺地区	JR 大館駅	大館駅南側駅前広場	駅と駅前広場との接続部分
		大館駅南北自由通路	大館駅南側駅前広場と自由通路との接続部分
大館市役所周辺	JR 東大館駅	東大館駅前広場	駅と駅前広場との接続部分
		14586 常盤木町6号線	駅前広場と道路との接続部分
扇田地区	JR 扇田駅	県道扇田停車場線	駅前広場と道路との接続部分
田代地区	JR 早口駅	30003 早口川口線	駅前広場と道路との接続部分

## 《参考:届出を要する対象の範囲》

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

### 【政令第25条第1号】

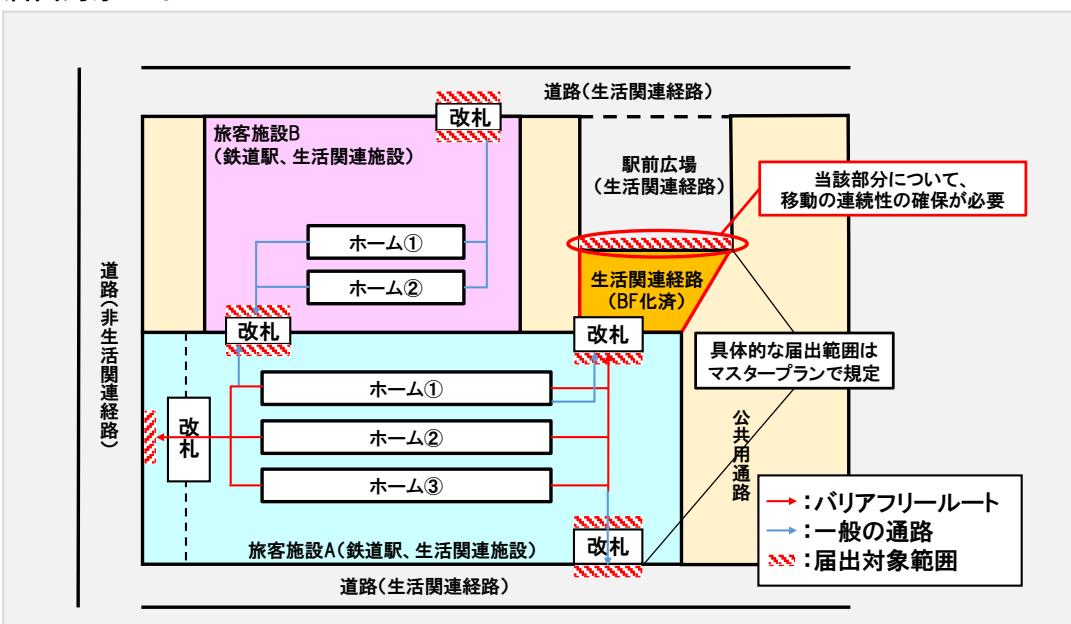
- ・他の生活関連旅客施設との間の出入口
- ・生活関連経路を構成する道路法による道路又は市町村が指定する一般交通用施設との間の出入口
- ・バリアフリールートの出入口

- 道路:生活関連経路である道路のうち、下記の範囲

### 【政令第25条第2号】

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

## ▼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(国土交通省)

## (2) 障害者等用駐車区画利用制度（秋田県の制度）

### ○制度の概要

公共施設・商業施設等に設置されている「障害者等用駐車区画」の利用対象者に対して利用証を交付し、利用対象者を明らかにすることにより、同駐車区画の適正な利用を促進するものです。

### ○利用対象者

歩行が困難な障害者や要介護者、妊娠婦、けが人など、移動に配慮が必要な方

### ○全国相互利用

利用者の利便性を図るため、同様の制度(パーキングパーミット制度)を実施する自治体(39府県・1市)と、利用証の相互利用に関して合意しています。

これにより、秋田県が発行している「障害者等用駐車区画利用証」や、これらの府・県・市が発行している利用証が相互して秋田県内で使用できるようになっています。

の  
に  
移  
動  
等  
円  
滑  
化  
促  
進  
地  
区  
の  
取  
り  
組  
み

## 6.4 バリアフリーの推進に向けて

本マスタープランの目標を実現するため、今後バリアフリー基本構想や具体的な事業計画である特定事業計画を策定するとともに、バリアフリー基本構想や特定事業計画に基づいたハード・ソフト事業の検討を進めていきます。

### (1) 推進体制

本マスタープランで定める基本方針に基づきバリアフリーまちづくりを推進していくためには、高齢者や障害者、子供等の移動制約者をはじめ、市民、施設設置管理者、その他市内事業者を含めた多様な人々との連携・協働が欠かせません。そのため、引き続き「大館市バリアフリーまちづくり推進協議会」での活発な情報共有や協議を図り、まち全体で移動等円滑化に向けた取り組みを推進していきます。

### (2) バリアフリー基本構想及び特定事業計画の策定

本マスタープランでは、移動等円滑化促進地区を定め、各地区の生活関連施設及び生活関連経路を示しました。これに基づき具体的な整備を推進していくためには、バリアフリー基本構想及び特定事業計画の策定が必要になります。

令和3年度には、より重点的・一体的にバリアフリー化を推進する地区や施設、経路を設定するとともに、具体的な事業計画等を策定することで確実なバリアフリー化の実現を目指します。

#### ●検討事項

- ・重点整備地区及び地区内の生活関連施設、経路の設定
- ・バリアフリー化を推進するための具体的な事業計画(特定事業計画)の設定

#### ▼具体的な事業のイメージ



出典:国土交通省資料

### (3) バリアフリーの推進に向けた取り組み

バリアフリーの推進に向け、主に下記に示す取り組みを進めています。バリアフリーの推進状況を見ながら、下記以外にも様々な施策を検討してまいります。

#### ○詳細な地域ニーズ・課題の把握

バリアフリー基本構想及び特定事業計画の策定にあたり、地域の特性や生活実態に即した意見や課題を把握するために、令和3年度策定予定の「障害者計画」において、障害者を対象としたアンケート調査や日常のライフスタイル等を意識したまち歩き点検を実施していきます。

#### ○補助制度等によるバリアフリー化の支援

官民連携でのバリアフリーまちづくりを推進していくために、民間の事業者等のバリアフリー化に対して、各種支援事業等を検討していきます。

- ・企業版バリアフリーリフォーム支援事業（中小店舗のバリアフリー化への補助）
- ・特定旅客施設や特定建築物への補助制度活用に対する助言や支援
- ・利用料金補助等による公共交通利用促進、バリアフリー車両の導入支援

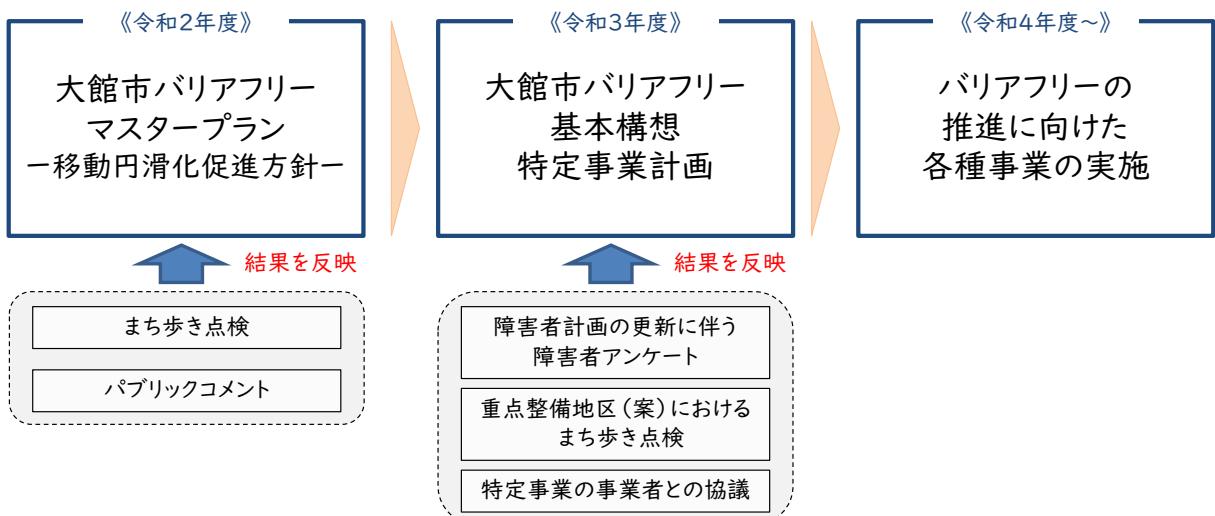
#### ○住民一人一人が支えあう地域づくり

ハード整備のみではなく、心のバリアフリーの根付いた地域を実現するための広報活動やバリアフリー教室等のソフト事業を実施していきます。

- ・障害理解を深めるためのバリアフリー教室の開催
- ・障害支援サポーター養成の更なる推進
- ・パラスポーツ等を通じた健常者、障害者の垣根を越えた交流の場の創出
- ・ボランティア活動の働きかけ等を通じた地域の除排雪の支援

### (4) 今後の事業の流れ

下記のスケジュールに基づき、バリアフリー化に向けた事業を推進します。



## (5) マスタープランの評価・見直し

移動等円滑化促進地区におけるバリアフリー化に向けた取り組みを効果的に遂行するため、PDCA サイクルに基づいた継続的な計画の見直しが必要となります。また、事業の推進にあたっては、経済状況や新たな技術の進展などの変化やニーズの変化といった流動的な要因により新たな課題も生じます。

このため、今後継続的に「大館市バリアフリーまちづくり推進協議会」を開催し、取り組みの進捗管理や課題の洗い出し等の状況の共有と課題に対する改善案の検討を行います。さらには、上位関連計画や関連するまちづくり事業の状況を踏まえ、概ね5年ごとにマスタープランの見直しを行います。

### ▼バリアフリー化推進のイメージ

