

# 戸田市移動等円滑化促進方針 (バリアフリー促進方針)

令和3年3月

戸 田 市



だれもが

認めあい、話しあい、支えあい、

安全・安心に暮らせるまち

を目指していきます



都心から約30分という便利さの中にあっても緑豊かで自然に恵まれている本市は、住みよく、活気あるまちとして成長しています。市民の平均年齢は41.4歳と26年連続で県内ナンバー1であり、人口も増加し続け、特に若い世代から「暮らしやすい街」として選ばれ続けております。

一方で、全国的に進行している少子高齢化の傾向は本市においても例外ではなく、子育て世代や高齢者、障害のある方などが安全、安心、快適に生活し続けることができる社会環境を整えていかなければなりません。

さらに、東京オリンピック、パラリンピック競技大会の開催を契機に、全ての人にとっての社会の障壁（バリア）を取り除き、誰もが不自由なく生活、活動ができるようなまちづくりに取り組む必要があります。

本市では、これまでも法令などにに基づき、道路や施設の整備などのハード面、教育の情報発信などといったソフト面の両面から「バリアフリー」の取組を進めてきましたが、社会情勢の変化や市民ニーズに対応していくためには、市民や事業者の御理解、御協力を頂きながら、より一体的に取り組んでいくことが重要となります。

そこで本市では、平成30年5月に改正された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、市の特徴をふまえた総合的なバリアフリー推進の考え方を示す「戸田市移動等円滑化促進方針（バリアフリー促進方針）」を新たに策定しました。

この方針では、基本目標を「だれもが 認めあい、話しあい、支えあい、安全・安心に暮らせるまち」とし、それを達成するための6つの基本方針を設定しています。

今後はこの方針に基づき、住民・事業者・行政が一体となり、それぞれの立場からハード・ソフト両面のバリアフリー化に取り組んでいくこととなりますので、皆様の一層の御理解、御協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びとなりますが、本方針の策定に当たり御尽力を頂いた戸田市移動等円滑化促進方針策定協議会の皆様をはじめ、貴重な御意見や御協力を頂いた市民、事業者の皆様へ、心からお礼を申し上げます。

令和3年3月

戸田市長

菅原文仁

# 目次

第1章	はじめに	1
1-1	促進方針策定の目的	1
1-2	促進方針の位置づけ	6
1-3	検討の進め方	8
第2章	市の概況	14
2-1	統計データ等	14
2-2	地域の特性	19
第3章	バリアフリー化の基本目標と基本方針	32
3-1	本市におけるバリアフリー化の現状と課題	32
3-2	基本目標と基本方針	33
第4章	移動等円滑化促進地区の設定	35
4-1	移動等円滑化促進地区の設定	35
4-2	生活関連施設・生活関連経路の設定	35
第5章	移動等円滑化促進地区におけるバリアフリー化の促進	38
5-1	促進地区におけるバリアフリー化のポイント	38
5-2	バリアフリー化に関する主な基準等	39
5-3	バリアフリー化の促進に向けた配慮事項	40
5-4	関連施策と連携したバリアフリー化の促進	49
第6章	心のバリアフリーの促進	50
6-1	心のバリアフリーとは	50
6-2	心のバリアフリー促進のための取組	51
第7章	バリアフリーに関する情報提供の促進	52
7-1	本市における情報のバリアフリーの現状	52
7-2	情報のバリアフリー促進のための取組	53
第8章	届出制度	54
8-1	届出制度の概要	54
8-2	届出の対象となる範囲	55
第9章	市全域におけるバリアフリー化の促進	56
9-1	施設整備に伴うバリアフリー化の促進	56
9-2	学校及び避難所におけるバリアフリー化の促進	57
9-3	ソフト施策の充実によるバリアフリー化の促進	59
9-4	地域における取組の促進	60

第 10 章 促進方針の実現に向けて .....	61
10-1 市民及び関係事業者への促進方針の周知・啓発 .....	61
10-2 基本構想の策定による重点整備地区の設定 .....	61
10-3 事業実施段階での市民意見の反映及び相互理解の促進 .....	62
10-4 促進方針の段階的かつ継続的な見直し .....	62

## 参考資料

参考 1 戸田市移動等円滑化促進方針策定協議会 要綱 .....	63
参考 2 戸田市移動等円滑化促進方針策定協議会 委員名簿 .....	67
参考 3 市民アンケート調査の結果（抜粋） .....	68
参考 4 まち歩きワークショップの実施概要と主な意見 .....	79

# 第1章 はじめに

## 1-1 促進方針策定の目的

### (1) バリアフリー法に関する社会的背景と経緯

#### ● ハートビル法と交通バリアフリー法

今日の我が国では、本格的な高齢社会の到来や、ノーマライゼーションの理念の浸透、ユニバーサルデザインの考え方の導入により、あらゆる人の利用を念頭に置いた環境づくりが求められています。

このような背景の中、平成6年（1994年）に、不特定多数の人たちが利用し、又は、主に高齢者、身体障がい者等が利用する建築物のバリアフリー化を進めるため、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（以下「ハートビル法」という。）が制定されました。

さらに、平成12年（2000年）には、公共交通機関と駅などを中心とした地区のバリアフリー化を目標として「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（以下「交通バリアフリー法」という。）が制定されました。

#### ● バリアフリー法

平成18年（2006年）には、対象者を拡大するとともに、より一体的・連続的な移動空間を形成するための総合的なバリアフリー施策の推進を目的として、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合し、新たに「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー法」という。）が制定されました。

#### ● 改正バリアフリー法

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）」などを受け、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ています（令和2年6月一部施行、令和3年4月全部施行）。

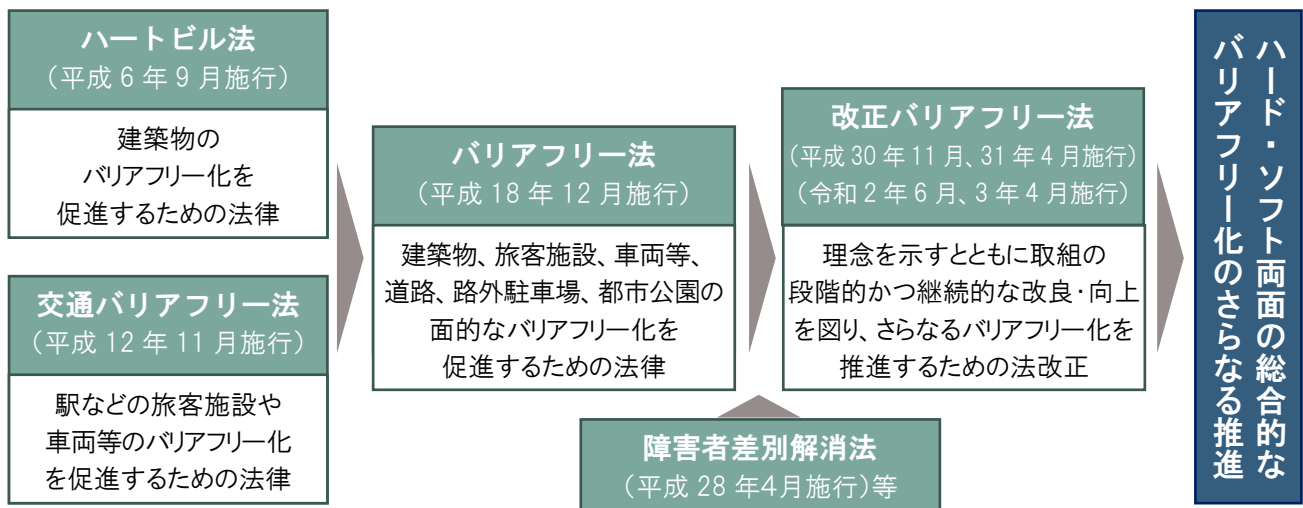


図 バリアフリー法の経緯

## (2) 改正バリアフリー法の概要

### ① 目的

改正バリアフリー法では、高齢者、障がい者等<sup>※1</sup>の、移動や施設利用の利便性や安全性向上を促進するために、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、本法律では、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まった地区（移動等円滑化促進地区（以下「促進地区」という。）・重点整備地区）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（以下「促進方針」という。）や、移動等円滑化基本構想（以下「基本構想」という。）を規定しています。

※1 高齢者、障がい者等：

高齢者、全ての障がい者、妊産婦、けが人等、日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者



図 促進方針・基本構想のイメージ

（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  
（平成31年3月 国土交通省総合政策局安心生活政策課）

### ② 法律の枠組み

改正バリアフリー法では、基本理念を示すとともに、旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物について、新設時の基準適合義務や既存施設への基準適合の努力義務を定めています。

また、促進方針及び基本構想制度によって、バリアフリー化事業の重点的かつ一体的な推進を図る枠組みを定めています。合わせて、心のバリアフリー<sup>※2</sup>の推進や当事者による評価を行うこととしています。

※2 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とり、支え合うこと（ユニバーサルデザイン2020行動計画より）

# 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概要

※法改正の内容について、赤字は平成30年11月1日、平成31年4月1日施行  
 橙字は令和2年6月19日施行  
 青字は令和3年4月1日施行

## 1. 基本理念

バリアフリー法に基づく措置は、「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」に資することを旨として行われなければならないことを基本理念として明記

## 2. 国が定める基本方針

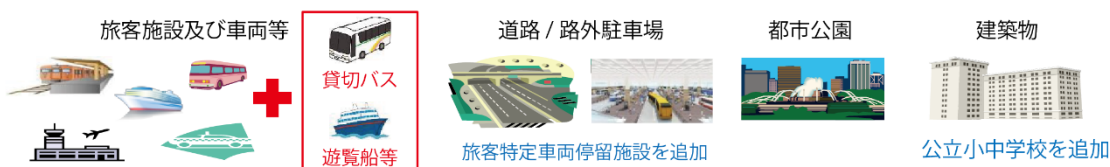
- 移動等円滑化の意義及び目標
- 国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
- 施設設置管理者が講ずべき措置
- 情報提供に関する事項
- 移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の指針
- その他移動等の円滑化の促進に関する事項
- 基本構想の指針

## 3. 国、地方公共団体、施設設置管理者、国民の責務

## 4. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

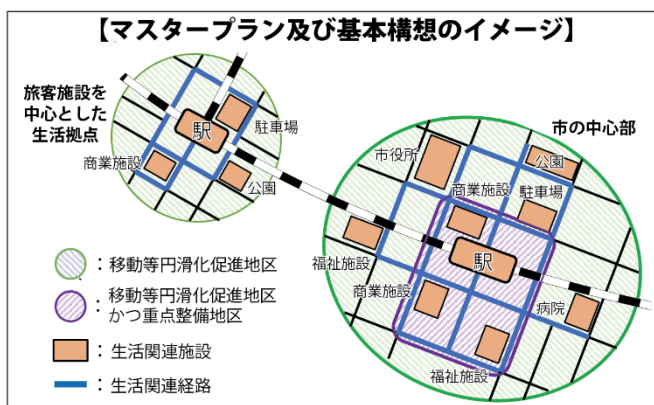
- ハード面の移動等円滑化基準の適合については、新設等は義務、既存は努力義務
- 新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、整備推進
- 各施設設置管理者に対し、**情報提供**、**優先席**、**車椅子用駐車施設等の適正利用推進のための広報・啓発活動の努力義務**
- 公共交通事業者等に対し、以下の事項を義務・努力義務化
  - ・旅客施設等を使用した役務の提供の方法に関するソフト基準の遵守(新設等は義務、既存は努力義務)
  - ・他の公共交通事業者等からの協議への応諾義務
  - ・旅客支援、職員に対する教育訓練の努力義務
  - ・**ハード・ソフト取組計画の作成・取組状況の報告・公表義務**(一定規模以上の公共交通事業者等)

【バリアフリー化基準適合義務の対象施設】



## 5. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

- ・市町村が作成する**マスタープラン**や基本構想に基づき、**地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進**
- ・基本構想には、ハード整備に関する各特定事業及び「**心のバリアフリー**」に関する**教育啓発特定事業**を位置づけることで、関係者による事業の実施を促進(マスタープランには具体的な事業について位置づけることは不要)
- ・**定期的な評価・見直しの努力義務**



## 6. 当事者による評価

- ・高齢者・障害者等の関係者で構成する会議を設置し、定期的に、**移動等円滑化の進展の状況を把握・評価**(移動等円滑化評価会議)

(国土交通省資料を基に作成)



### ③ 促進方針及び基本構想で定める事項

市町村は、「国が定める移動等円滑化の促進に関する基本方針（以下「国の基本方針」という。）」に基づき、促進地区・重点整備地区について、促進方針及び基本構想を策定するよう努めることとされています。

促進方針及び基本構想で定めるべき事項は重複するものもありますが、基本構想では、重点整備地区において、面的・一体的なバリアフリー化を推進するために必要な事業を特定事業として定めることとしています。

表 促進地区・重点整備地区の要件

移動等円滑化促進地区（法2条20の2）	重点整備地区（法2条21）
イ 生活関連施設 <sup>※1</sup> の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の <u>移動が通常徒歩で行われる地区</u> であること。（共通）	
ロ 生活関連施設及び生活関連経路 <sup>※2</sup> を構成する一般交通用施設 <sup>※3</sup> について <u>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</u> であること。	ロ 生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について <u>移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区</u> であること。
ハ 当該地区において移動等円滑化を <u>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</u> であると認められる地区であること。	ハ 当該地区において移動等円滑化のための <u>事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切</u> であると認められる地区であること。

※1 生活関連施設：高齢者、障害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

※2 生活関連経路：生活関連施設相互間の経路

※3 一般交通用施設：道路、駅前交通広場、通路その他の一般交通の用に供する施設

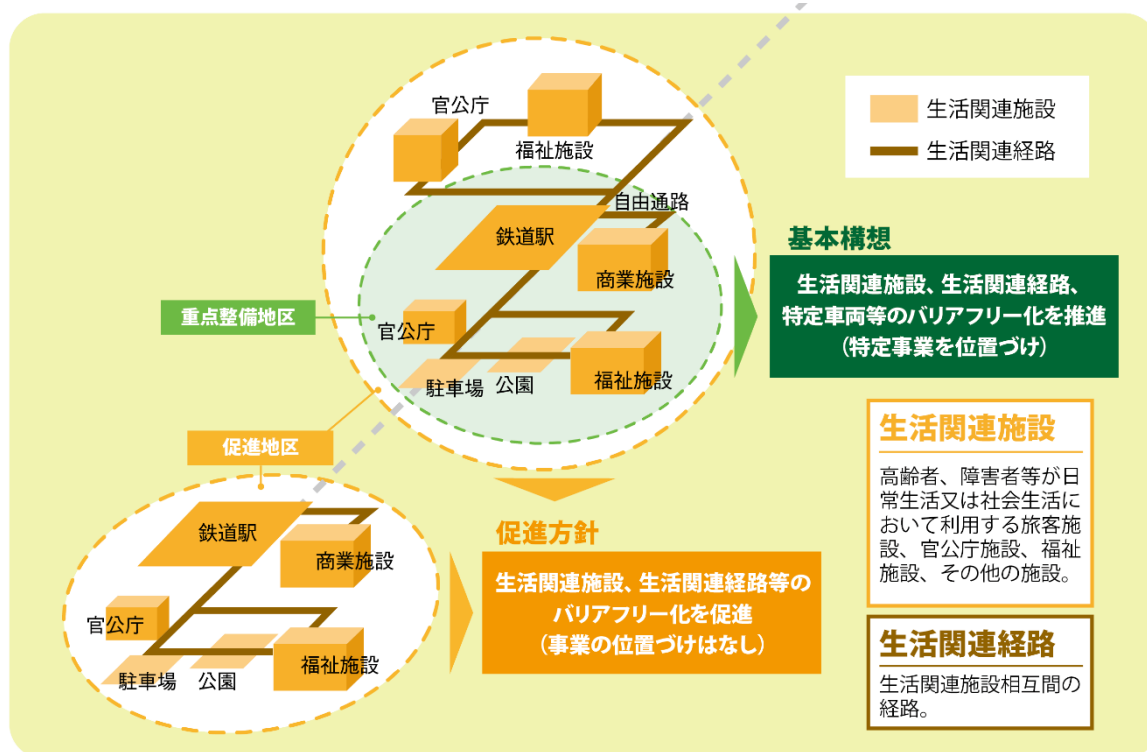


図 促進地区及び重点整備地区におけるバリアフリー化のイメージ  
(国土交通省資料を基に作成)

表 促進方針・基本構想で定める事項

促進方針で定める事項（法 24 条）	基本構想で定める事項（法 25 条）
1 移動等円滑化促進 <u>地区の位置及び区域</u>	1 重点整備 <u>地区の位置及び区域</u>
2 生活関連施設及び生活関連経路 <u>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</u>	2 <u>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</u>
3 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	3 移動等円滑化のために実施すべき <u>特定事業その他の事業に関する事項</u>
4 その他移動等円滑化促進地区における <u>移動等円滑化の促進のために必要な事項</u>	4 その他重点整備地区における <u>移動等円滑化のために必要な事項</u>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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 <u>基本的な方針</u> について定める <u>よう努める</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>重点整備地区における移動等円滑化に関する <u>基本的な方針</u> について定める <u>よう努める</u></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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 <u>情報の収集、整理及び提供に関する事項</u> を定めることができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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 <u>情報の収集、整理及び提供に関する事項</u> を定めることができる</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>移動等円滑化の促進に <u>支障を及ぼすおそれのあるものの届出</u> について定める</li> </ul>	—

### （3） 策定の目的

本市は、全国的に人口減少・少子高齢化が進んでいる状況の中でも、市民の平均年齢が県内でも若く、人口増加の一途を辿っていますが、いずれは人口減少・少子高齢化が進行していくため、現段階から、高齢者、障がい者等をはじめ、誰もが日常生活で不自由なく生活ができるバリアフリーのまちづくりを進めていく必要があります。

市ではこれまで、バリアフリー法や埼玉県福祉のまちづくり条例等に基づき、それぞれの道路や施設の整備を進めていますが、市としてのバリアフリーの取組の方向性や、行政・住民・事業者等が一体となった具体的なバリアフリー化の進め方について示した計画等は作成していません。

改正バリアフリー法が施行され、市町村における促進方針・基本構想の策定が努力義務となったことを踏まえ、市の特色を踏まえたバリアフリー推進の考え方を示すため、戸田市移動等円滑化促進方針を定めます。

また、促進方針を踏まえ、特に優先度が高く、効果的な事業の推進が期待される地区を重点整備地区とした基本構想の策定を検討していきます。

## 1-2 促進方針の位置づけ

### (1) 国の定める移動等円滑化の目標

国の基本方針では、移動等円滑化の目標として、令和7年度末（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。

表 各施設等の移動等円滑化の目標（船舶及び航空に関するものは省略）

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"> <li>3,000人以上/日及び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%</li> <li>利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化</li> <li>大規模駅ではバリアフリールート複数化</li> <li>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</li> </ul>	
	ホームドア・可動式ホーム柵	<ul style="list-style-type: none"> <li>全体で3,000番線</li> <li>10万人/日以上のは800番線</li> </ul>	
	鉄軌道車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>約70%</li> </ul>	
バス	バスターミナル	<ul style="list-style-type: none"> <li>3,000人以上/日及び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%</li> <li>利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化</li> </ul>	
	乗合バス	ノンステップバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>約80%（リフト付きバス等を除く）</li> </ul>
		リフト付きバス等	<ul style="list-style-type: none"> <li>適用除外認定車両の約25%</li> <li>指定空港への路線のバリアフリー車両導入50%</li> </ul>
貸切バス	リフト付きバス等	<ul style="list-style-type: none"> <li>約2,100台</li> </ul>	
タクシー	福祉タクシー車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>約90,000台</li> <li>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</li> </ul>	
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"> <li>約70%</li> </ul>	
都市公園	特定公園施設（園路・広場）	<ul style="list-style-type: none"> <li>2ha以上の施設の約70%</li> <li>利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化</li> </ul>	
	駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>2ha以上の施設の約60%</li> <li>利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化</li> </ul>	
	便所	<ul style="list-style-type: none"> <li>2ha以上の施設の約70%</li> <li>利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化</li> </ul>	
路外駐車場	特定路外駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>約75%</li> </ul>	
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"> <li>約67%</li> <li>床面積の合計が2000㎡未満の施設のバリアフリー化促進</li> <li>※公立小学校等は文部科学省の目標に沿ってバリアフリー化を実施</li> </ul>	
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"> <li>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）</li> </ul>	
基本構想等	促進方針の作成	<ul style="list-style-type: none"> <li>約350自治体</li> </ul>	
	基本構想の作成	<ul style="list-style-type: none"> <li>約450自治体</li> </ul>	
心のバリアフリー		<ul style="list-style-type: none"> <li>「心のバリアフリー」の用語の認知度を約50%</li> <li>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%</li> </ul>	

（「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）」を基に作成）

## (2) 計画期間

実施状況の調査・分析・評価をおおむね5年ごとに行うよう努める必要があることを踏まえ、令和3年度～令和12年度（2021年度～2030年度）を促進方針の計画期間とします。

## (3) 位置づけ

促進方針は、バリアフリー法や国の基本方針に基づき策定します。

策定にあたり、市の上位計画である戸田市総合振興計画に基づいて、バリアフリーのまちづくりに関わるハード系・ソフト系の各種計画や都市基盤整備事業等と連携し、バリアフリー化を進めていきます。

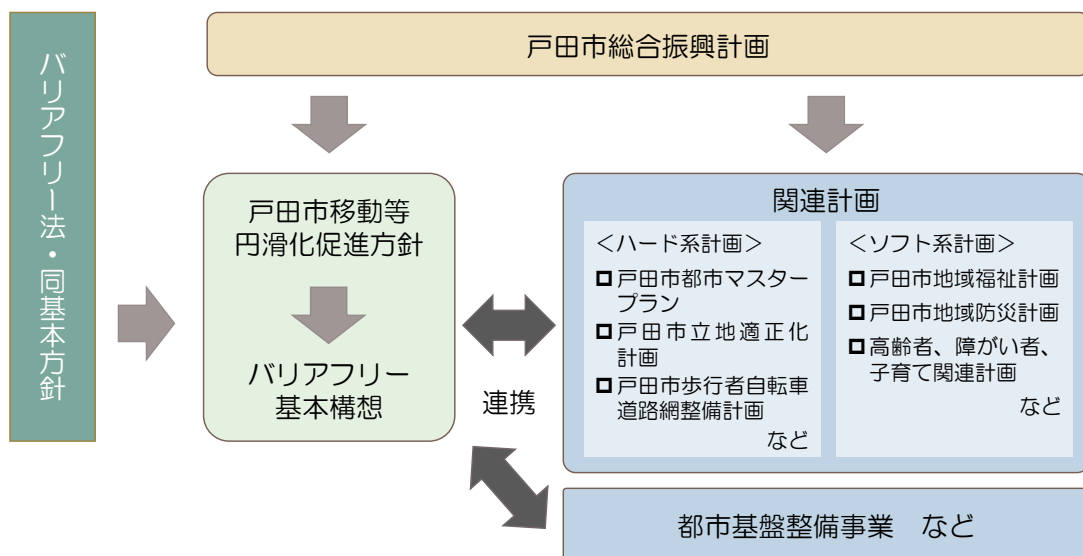


図 促進方針の位置づけ

### 1-3 検討の進め方

#### (1) 検討の流れ

令和元年度（2019年度）は、上位関連計画に基づく背景や促進方針の位置づけの整理及びアンケート調査を踏まえ、促進方針の策定に向けた現状と課題を整理し、策定における基本的な考え方を整理しました。

令和2年度（2020年度）は、基本的な考え方に基づき、市の基本目標や基本方針、促進地区、生活関連施設・生活関連経路の設定、バリアフリー化の促進に関する事項の検討等を行い、パブリック・コメントを経て、令和3年（2021年）4月に促進方針を策定しています。

なお、促進方針の策定にあたっては、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、全ての協議会を書面で開催しました。必要に応じて個別に資料説明を行い、項目ごとの意見収集を行っています。

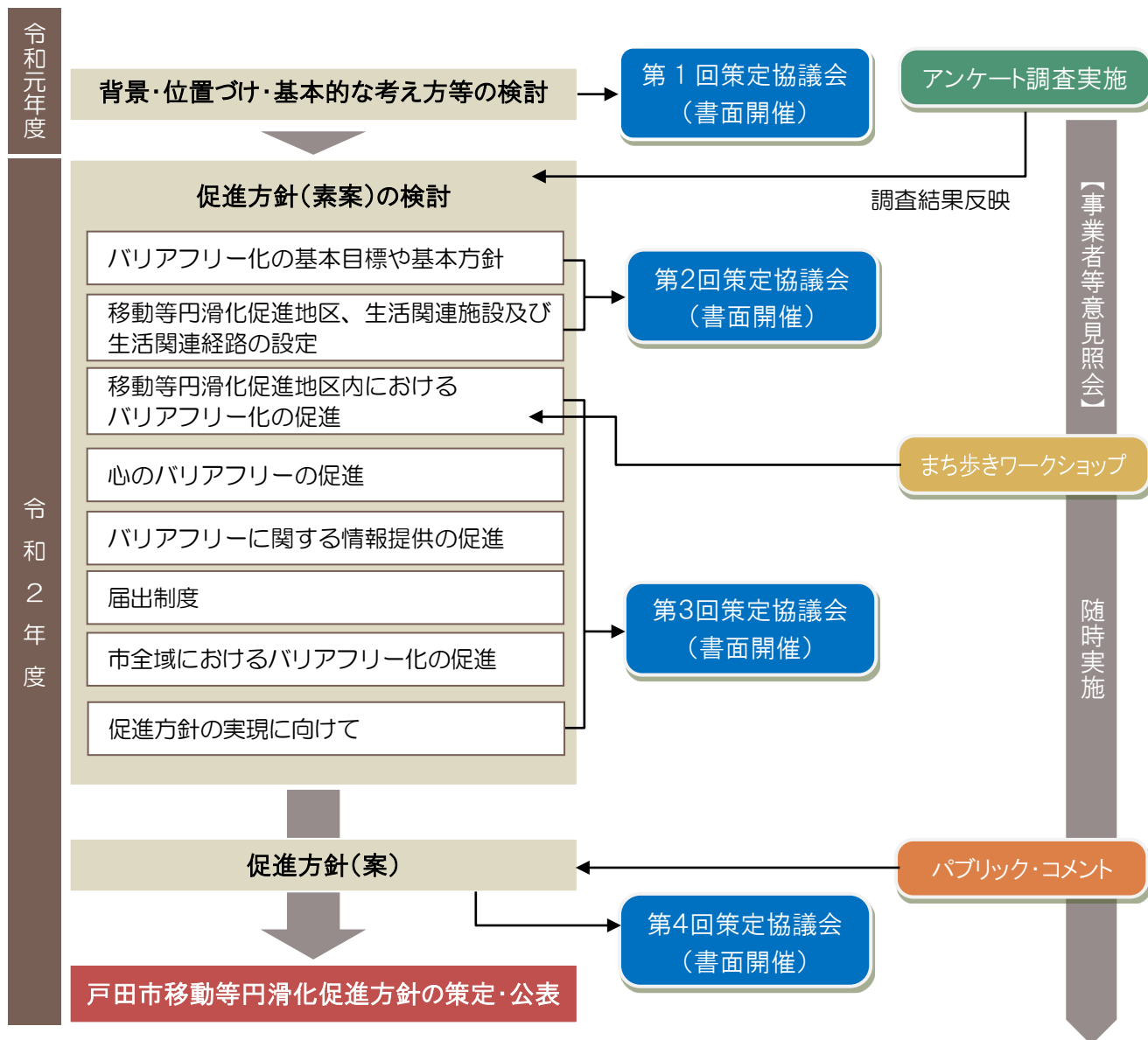


図 検討の流れ

## (2) 検討体制

促進方針の策定にあたり、策定協議会を中心に、下記の体制で高齢者・障がい者等や施設設置管理者等、広く市民の意見を収集する機会を設けて検討を進めました。

組織・活動	活動目的	参加者の構成
策定協議会	促進方針に関する協議・調整や合意形成を行う母体。法に基づいて設置する。	学識経験者・障がい者団体・高齢者団体・子育て支援団体・施設設置管理者・関係行政機関等
まち歩きワークショップ	多様な主体の参画による現地確認・意見交換を行い、バリアフリーに関する意識の共有を図る。	市に在住の高齢者・障がい者等視察施設の管理者（現地協力）
事業者等意見照会	協議会検討内容について、施設設置管理者等に事前調整・報告し、随時意見を把握する。	施設設置管理者・行政関係者（庁内）
パブリック・コメント	促進方針（案）を広く周知し、意見を把握する。	市民等全般

図 検討体制

### (3) 市民の意見

#### 1) アンケート調査（令和元年度（2019年度））

##### ① 調査概要

高齢者、障がい者等の多様な主体の意向を把握するため、施設の利用状況やバリアフリーに関する意識についてアンケート調査を実施しました。調査概要を以下に示します。

表 アンケート調査の概要

対象者	◆ 一般市民 住民基本台帳よりランダム抽出	◆ 関係団体 障がい者支援団体・高齢者団体・子育て支援団体・乳幼児健診参加者
配付	郵送配付・郵送回収：1,000票	団体配付・団体又は郵送回収：300票
調査期間	令和元年11月30日から12月16日まで	
回収	484票（回収率37.2%）	
	300票（回収率30.0%）	184票（回収率61.3%）
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・個人属性</li> <li>・主要な交通手段、よく利用する施設・経路</li> <li>・駅・バス・タクシー・道路などのバリアフリー状況への満足度</li> <li>・移動や施設の利用時の困りごと</li> <li>・避難場所の認知度、災害時のバリアフリー上の不安、災害時への対策</li> <li>・心のバリアフリーの認知度、意識、行動、施策、意見</li> <li>・情報のバリアフリー・バリアフリーマップの認知度</li> <li>・公共サインの満足度・困りごと</li> <li>・その他自由意見</li> </ul>	

##### ② 主な調査結果

以下に主な調査結果を示します。（※詳細な結果については「参考3」を参照）

外出状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全ての属性で外出頻度は高いが、肢体不自由者と精神障がい者では週4日以上外出している方は6割以下。</li> <li>・回答者の約6割程度が徒歩・自転車、約3割が鉄道、2割が路線バスを利用。</li> </ul>
日常的によく利用する施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日常的に利用されている施設は、市役所や大型の商業施設・病院・公園が多い。市役所・心身障害者福祉センター・戸田中央総合病院では、特に障がい者の利用割合が一般の利用者より高い傾向がある。</li> </ul>
バリアフリーの満足度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・戸田公園駅及び建築物は約半数以上が満足と感じている。</li> <li>・道路については約半数が不満を感じている。</li> </ul>
災害時のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子育て世代・障がい者の半数以上が災害時の避難に不安を感じている。</li> <li>・主な不安点は、避難する場所までの移動や避難所等のスペース、周囲の人との関係。</li> </ul>
心のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・心のバリアフリーの認知度が低い。</li> <li>・手助けに対する意欲について、普段から手助けしている方と手助けできていない方の割合は半々。</li> </ul>
情報のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全体的に「情報のバリアフリー」や「バリアフリーマップ」の認知度は低い傾向にあるが、視覚障がい者や聴覚障がい者、重複障がい者は半数以上がバリアフリーマップを認知している。</li> </ul>

## 2) まち歩きワークショップ（令和2年度（2020年度））

### ① 開催目的

促進方針の検討に際し、経路や施設等のバリアフリーについて、より具体的なイメージを持っていただけるよう、市民参加型のまち歩き・意見交換を実施しました。

施設や経路の状況、課題等を確認し、参加者同士で意見を出し合うことにより、促進方針で推進すべき内容について意識を共有することを目的としています。

### ② 開催概要

開催概要を以下に示します。

表 まち歩きワークショップの概要

日程	令和2年10月14日（水） 13:00～17:00
参加者	市民参加者：12名 事務局：10名 菅原副会長（意見共有時）、傍聴者1名（意見交換会）
内容	・資料説明（開催目的、当日の進め方など） ・現地視察（北戸田駅班、戸田駅班、戸田公園駅班の3班で実施） ・意見交換（各班で実施） ※実施場所：戸田市役所（北戸田駅班・戸田駅班）、あいパル（戸田公園駅班） ・意見共有（リモート通信で2会場を接続し、意見交換の内容を発表）



図 まち歩きワークショップの様子



### ③ 視察の視点

4つのテーマに分けて視察のポイントを設定し、施設や経路を確認しました。

表 視察のポイント

テーマ	視察のポイント	視察経路・施設等
<b>鉄道駅・周辺</b> の バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅の整備における配慮</li> <li>・案内誘導のわかりやすさ</li> <li>・駅前交通広場での配慮</li> <li>・乗換の連続性への配慮 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北戸田駅</li> <li>・戸田駅</li> <li>・戸田公園駅</li> </ul> 及び各駅の駅前交通広場
<b>道路</b> の バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道整備での配慮</li> <li>・歩道設置困難な道路での配慮</li> <li>・バス停留所の整備における配慮</li> <li>・視覚障害者誘導用ブロック（以下「誘導用ブロック」という。）の連続性、整備方法</li> <li>・沿道施設入口との連続性 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者ネットワークを構成する路線（県道・市道）</li> </ul>
<b>建築物</b> の バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多くの人々が利用する施設の整備での配慮</li> <li>・上下移動（エレベーター・階段）、トイレ、駐車場等での配慮</li> <li>・窓口での配慮や人的対応、サービスでの配慮</li> <li>・避難時を想定したバリアフリー対応の配慮</li> <li>・案内誘導のわかりやすさ 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・戸田市役所</li> <li>・戸田公園駅前行政センター</li> <li>・上戸田地域交流センター あいパル</li> <li>・民間施設</li> </ul>
<b>公園</b> の バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道と出入口との連続性、整備方法</li> <li>・誘導用ブロックの連続性、整備方法</li> <li>・出入口、上下移動（階段・スロープ）、トイレ、駐車場等での配慮</li> <li>・案内誘導のわかりやすさ 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北部公園</li> <li>・後谷公園</li> </ul>

#### ④ 主な意見

まち歩きワークショップでの主な意見を以下に示します。

表 意見の概要

テーマ	主な意見（○：良い点、△：課題点・改善点）
鉄道駅・周辺の バリアフリー	○戸田公園駅のエレベーターやトイレは車いすでも使いやすい。 △車いすやベビーカーでも通れる拡幅改札が複数あると良い。 △駅周辺地図の掲示位置が改札を出てすぐにあるため、見づらい。 ○バス停留所・タクシー乗り場に屋根があるので良い（鉄道駅から停留所等まで屋根が続いて設置されているとなお良い。）。
道路の バリアフリー	△セミフラット構造※の縁石が舗装と同系色に見えてわかりにくい。（弱視） △歩道内の障害物（電柱が車道側・民地側にあり、植栽マスもある）が多く、歩きにくい。 △車止めや誘導用ブロックが舗装と同系色でわかりにくく、つまずくことがある。 △施設入口前の道路に置いてある段差解消スロープ（乗り入れブロック）は、車いす使用者が転倒することもあるので危ない。 △駅から公共施設までの継続的な案内がない（初めて訪れる人のために案内があると良い。（特に避難所に関する案内は重要））。 △音響式信号機があると良い。 △マウントアップ構造※になっていないバス停留所がある。
建築物の バリアフリー	○商業施設の出入口に、インターホンがあり人が呼べるようになっているのは良い。 △エレベーターの床がカーペットのため車いすでは重くて移動が大変である。 △市役所西側の出入口にある玄関マットが滑りやすく、通りづらい。 △行政センター1階出入口の階段とスロープ部分は、車いすが転回するための空間が狭く、転落の危険があり。注意喚起が必要である。 ○施設内に誘導用ブロックはなかったが、困った時は職員の人に伝えるといつもすぐに対応してもらえらるため良い。 △施設の受付前の誘導用ブロック上に看板や机が置いてあり、視覚障がい者が受付まで行けないようになっていた。 △あいパルの障がい者用駐車施設は1台分しかないが、利用者が多いのもう少しあると良い。
公園の バリアフリー	○トイレの男・女や車いす使用者用トイレの機能が図記号で示されているため、わかりやすい。 △北部公園出入口はスロープ対応になっているが、段差や自転車進入防止用の柵があり、入りにくい。 △階段に手すりがないため、高齢者は怖く感じる。 ○後谷公園園路は車いすやベビーカーでも通りやすい舗装である。 △屋間はトイレの照明が点かないため暗くて怖い。防犯上あった方が良い。

※セミフラット構造：車道と歩道面の高さの差が小さく（5cm程度）、縁石が飛び出している（15cmが標準）構造。

※マウントアップ構造：車道より歩道面が高く（15cmが標準）、歩道と縁石上端の高さが同一となる構造。

## 第2章

## 市の概況

### 2-1 統計データ等

市の人口や、高齢者、障がい者等の居住状況について、公表されている統計データを基に整理しました。

#### (1) 人口・世帯

住民基本台帳によると、令和2年(2020年)10月1日現在、市の人口は140,756人(男:71,904人 女:68,852人)、世帯数は66,480世帯となっています。

地域別に見ると、鉄道駅周辺に人口が集中しており、特に団地や大型マンションのある下戸田地区の人口密度が特に高いことがわかります。

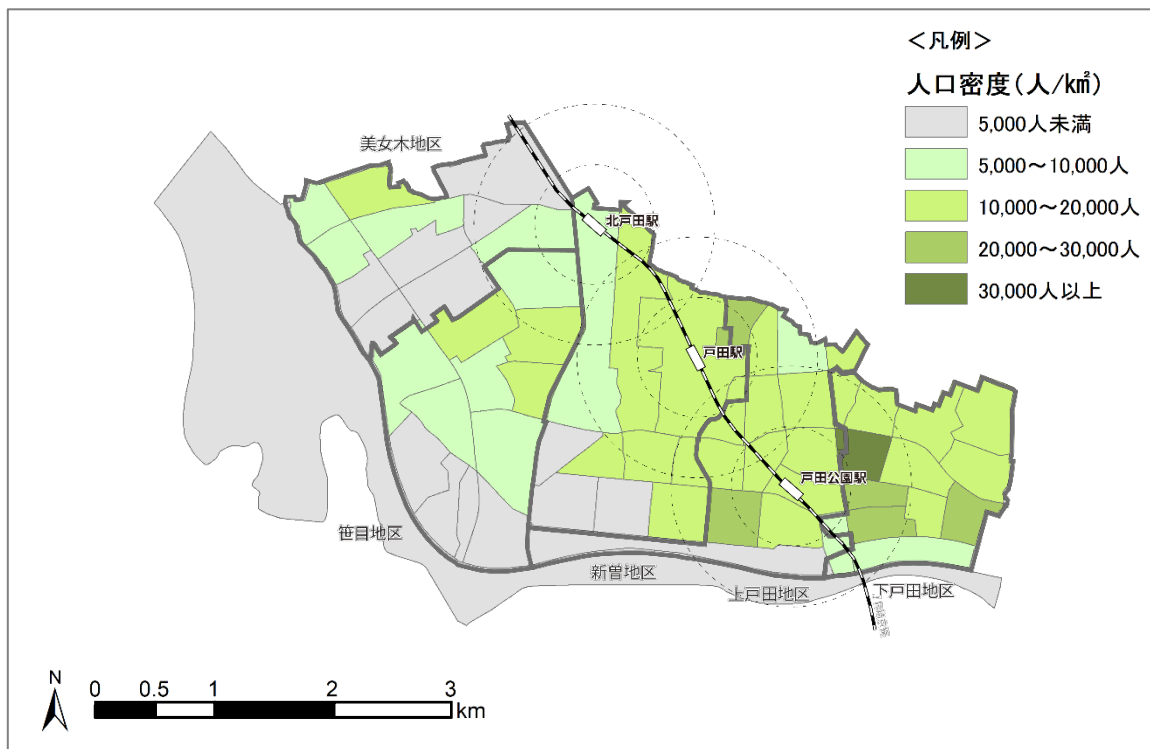


図 人口密度(町丁目別)

(平成27年国勢調査 政府統計の総合窓口(e-Stat)を基に作成)

## (2) 高齢者

住民基本台帳によると、令和2年(2020年)10月1日現在、高齢者の人口は23,310人(高齢化率16.6%)となっています。

地域別に見ると、下戸田地区で高齢者の人口密度が高いことがわかります。

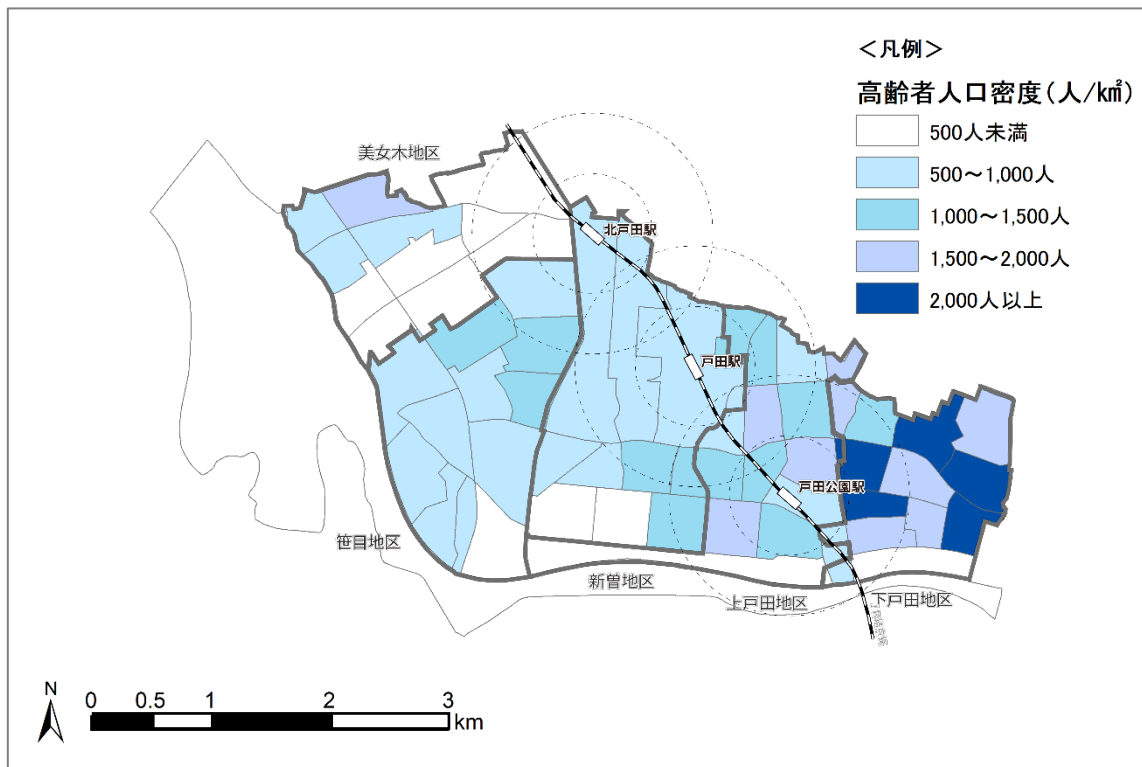


図 高齢者人口密度(町丁目別)

(平成27年国勢調査 政府統計の総合窓口(e-Stat)を基に作成)

### (3) 子ども

住民基本台帳によると、令和2年(2020年)10月1日現在、子ども(15歳未満)の人口は20,633人(年少人口率14.7%)となっています。

地域別に見ると、団地や大型マンションのある下戸田地区、上戸田地区の戸田公園駅の西側、戸田駅の東側で子どもの人口密度が高いことがわかります。

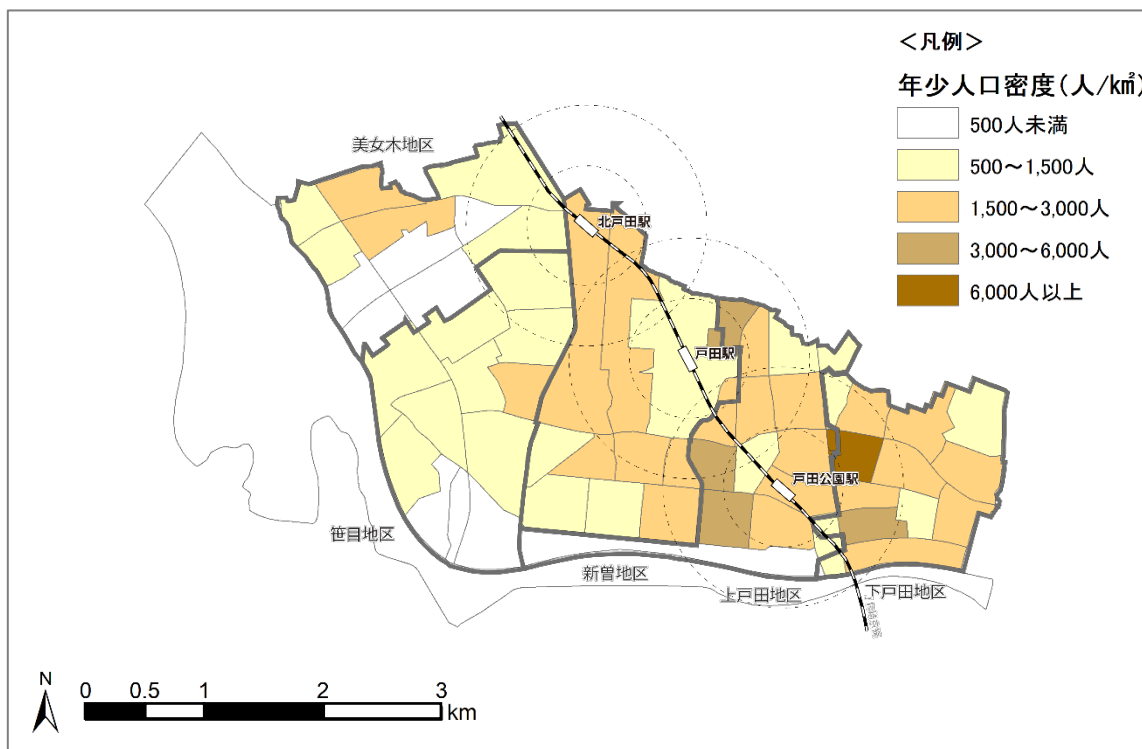


図 年少人口密度(町丁目別)  
(平成27年国勢調査 政府統計の総合窓口(e-Stat)を基に作成)

#### (4) 障がい者

令和元年度（2019年度）現在、障害者手帳所持者数を見ると、身体障がい者 2,817 人、知的障がい者 769 人、精神障がい者 863 人となっています。

近年の身体障害者手帳所持者数の増減は横ばいですが、療育手帳及び精神障害者保健福祉手帳所持者数は増加傾向にあります。

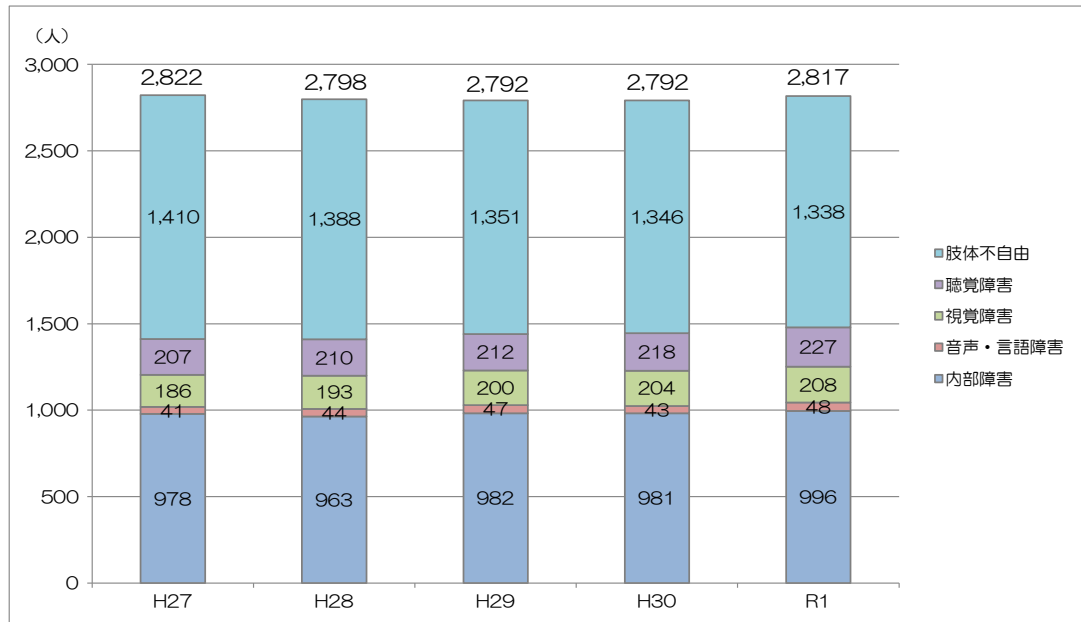


図 身体障害者手帳所持者数  
(戸田市オープンデータを基に作成)

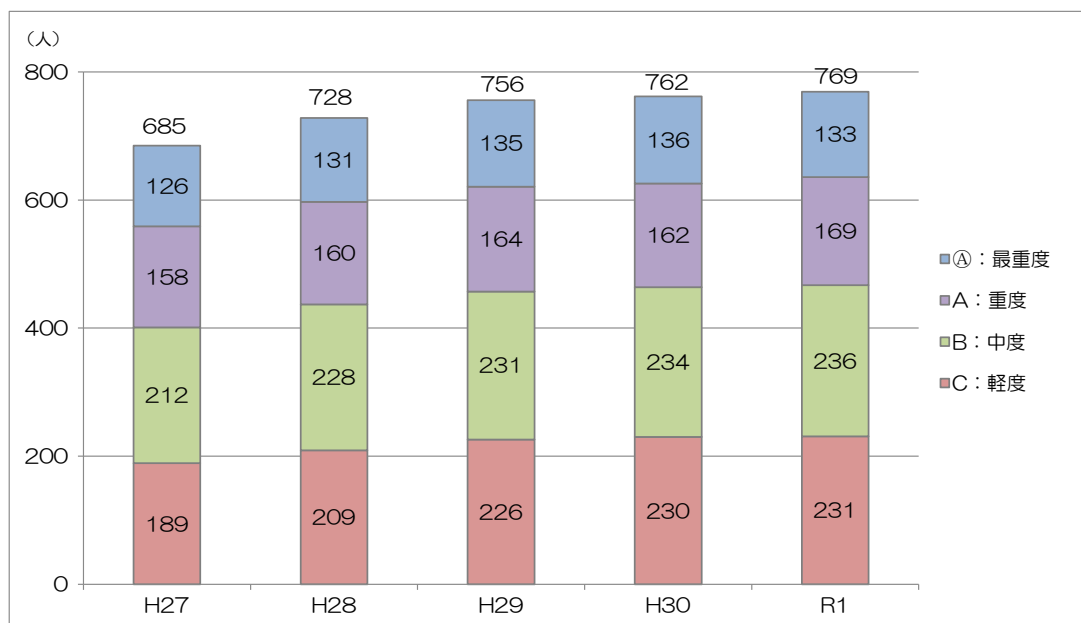


図 療育手帳所持者数（知的障がい者数）  
(戸田市オープンデータを基に作成)

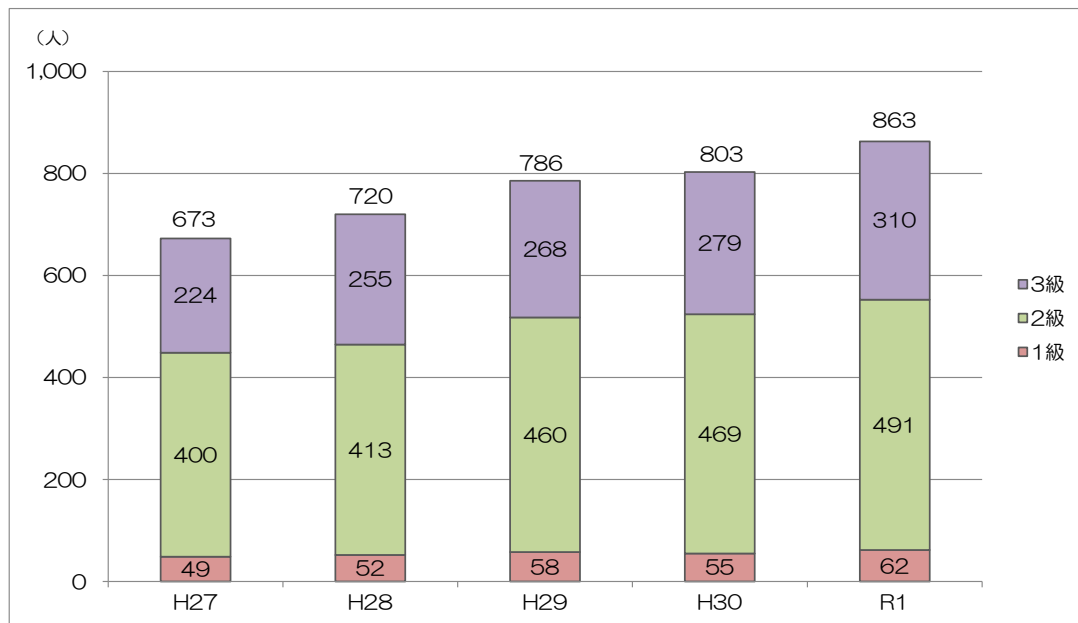


図 精神障害者保健福祉手帳所持者数  
(戸田市オープンデータを基に作成)

### (5) 外国人

住民基本台帳によると、令和2年(2020年)10月1日現在、外国人は7,399人(総人口に占める割合5.3%)となっています。

地域別に見ると、西川口駅や戸田公園駅に近い下戸田地区で外国人の人口密度が特に高いことがわかります。

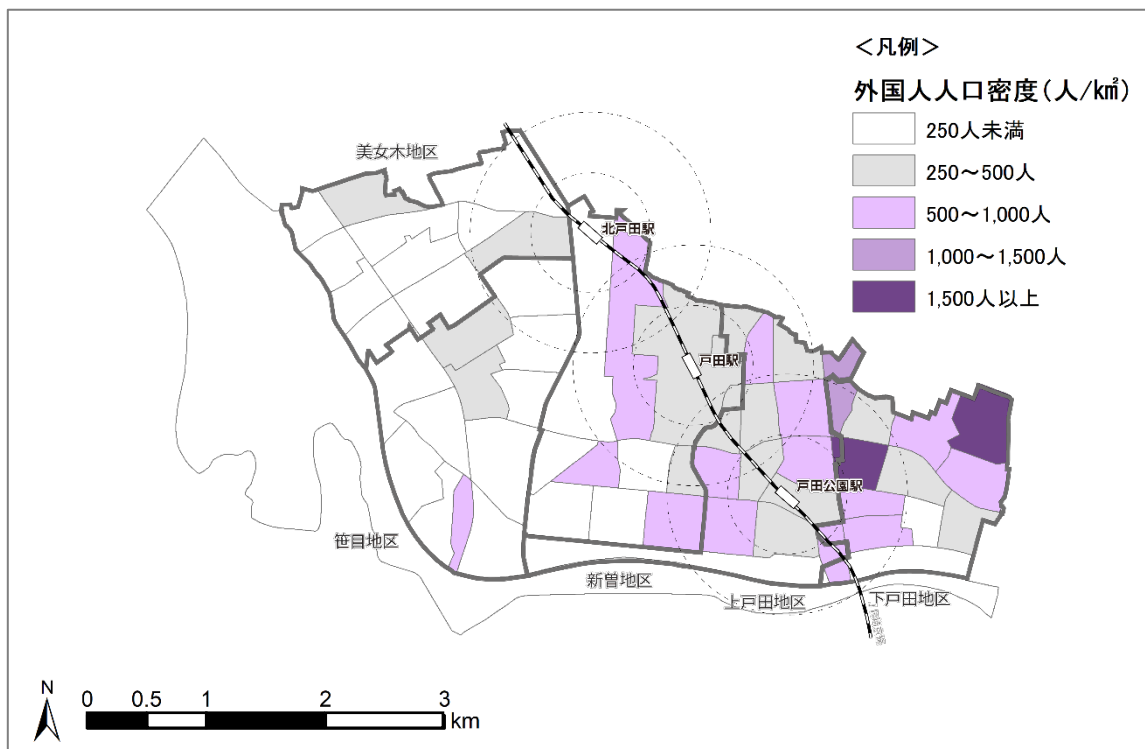


図 外国人人口密度(町丁目別)  
(平成27年国勢調査 政府統計の総合窓口(e-Stat)を基に作成)

## 2-2 地域の特性

### (1) 土地利用、地形

本市は、埼玉県の南東部に位置し、都心までの距離は 15km から 20km 程度、東は川口市、北はさいたま市・蕨市、荒川を挟んで西は朝霞市・和光市、同じく荒川を挟んで南は東京都板橋区・北区に接しています。

市域は、面積約 18km<sup>2</sup>、市街化区域面積約 13km<sup>2</sup>とコンパクトであり、その8割以上が市内の鉄道3駅から2km 圏内に位置しています。また、標高差の少ない平坦な地形となっています。

地域区分は、古くからの物理的な区分要素である笹目川や中山道（国道 17 号）による3つの区分に加え、行政区分、土地区画整理事業等による市街地整備歴、さらに、土地利用、自然条件、道路等の物理的条件、旧村、駅勢圏、学校区、町会・自治会区の社会的圏域等を踏まえた5地域を基本としており、行政運営上の区分やまちづくり推進の単位となっています。

土地利用は住居系が 28%と最も多く、次いで工業系が 17%で市北側や川沿いに立地しています。また、商業系は 8%となっており戸田駅周辺で立地が進んでいるほか、工場等からの土地利用転換が見られます。

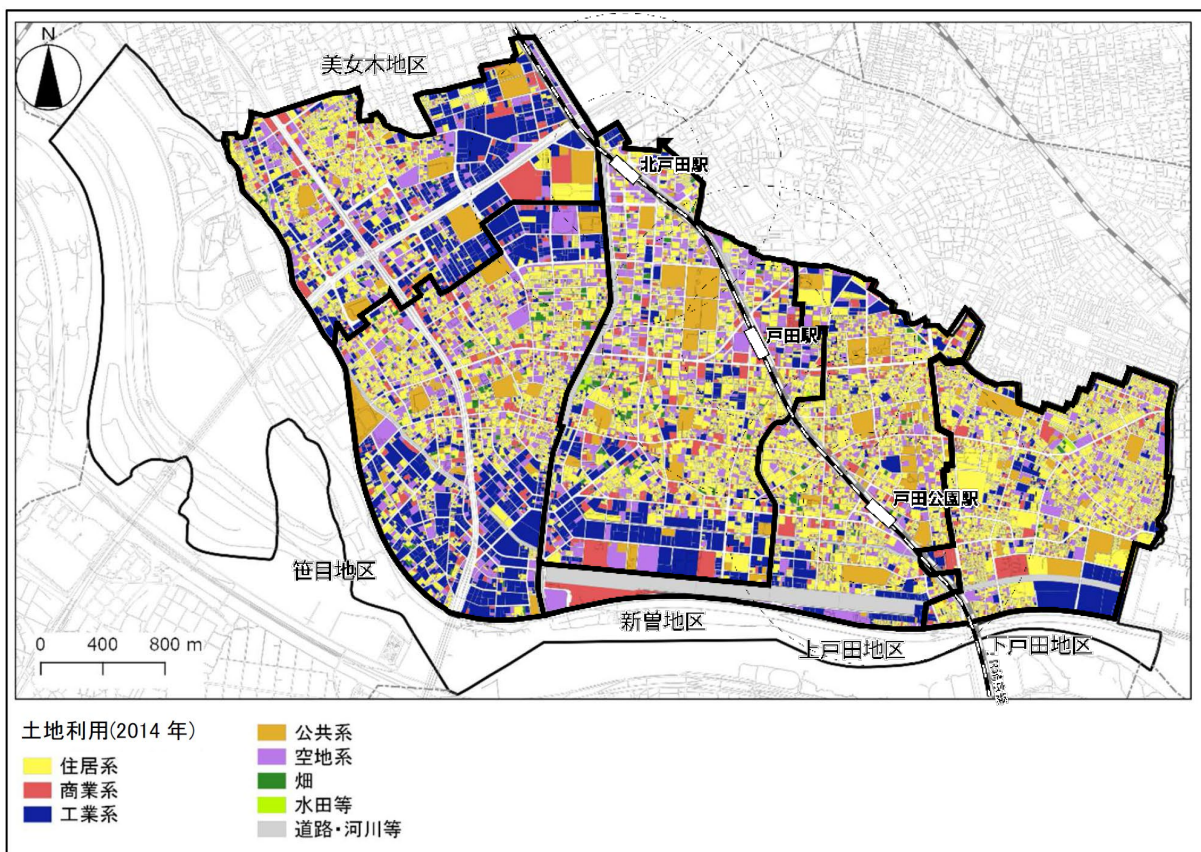


図 平成 26 年（2014 年）の土地利用状況  
(出典：第 2 次戸田市都市マスタープラン（改定版）)



## (2) 鉄道駅の状況

市内には JR 埼京線の北戸田駅・戸田駅・戸田公園駅があり、全ての駅において1日の乗降客数が40,000人以上の特定旅客施設※となっています。

※ 特定旅客施設：

旅客施設のうち、利用者が相当数（5,000人以上）であること又は相当数であると見込まれた施設のこと。



図 鉄道駅の立地（出典：第2次戸田市都市マスタープラン（改定版））

市内の全ての鉄道駅において、地上からホームまでの車いすで移動可能な経路が確保されており、車いすで使用可能なトイレ、乳幼児用設備、オストメイト対応設備も設置されています。ホームドアは全ての駅で未設置となっています。

表 鉄道駅の乗車人員・バリアフリー状況（令和元年度（2019年度））

路線	駅名	乗降客数 (人/日)	バリアフリー状況					
			改札～地上	改札～ホーム	ホームドア	トイレ		
						車いす用トイレ	乳幼児用設備	オストメイト
JR線	北戸田	44,392	—	EV・ES	×	○	○	○
	戸田	42,710	—	EV・ES	×	○	○	○
	戸田公園	68,956	EV・ES	EV・ES	×	○	○	○

（出典：鉄道駅情報（JR 東日本）、らくらくおでかけネット（交通エコロジー・モビリティ財団））

※乗降客数については、JR 東日本公表の乗車人員を2倍して算出

### (3) バスネットワークの状況

市内のバス路線図を見ると、東西南北にバス路線が設定されており、国際興業(株)及びコミュニティバス(toco)が運行されていることがわかります。主に、国際興業(株)が駅間を結び、コミュニティバスは各鉄道駅を起終点として、各地区への乗り入れを行っており、非常に利便性が高くなっています。

また、笹目地区にある下笹目停留所は 9 路線が乗り入れる国際興業(株)のターミナルであり、バス交通の結節点となっています。

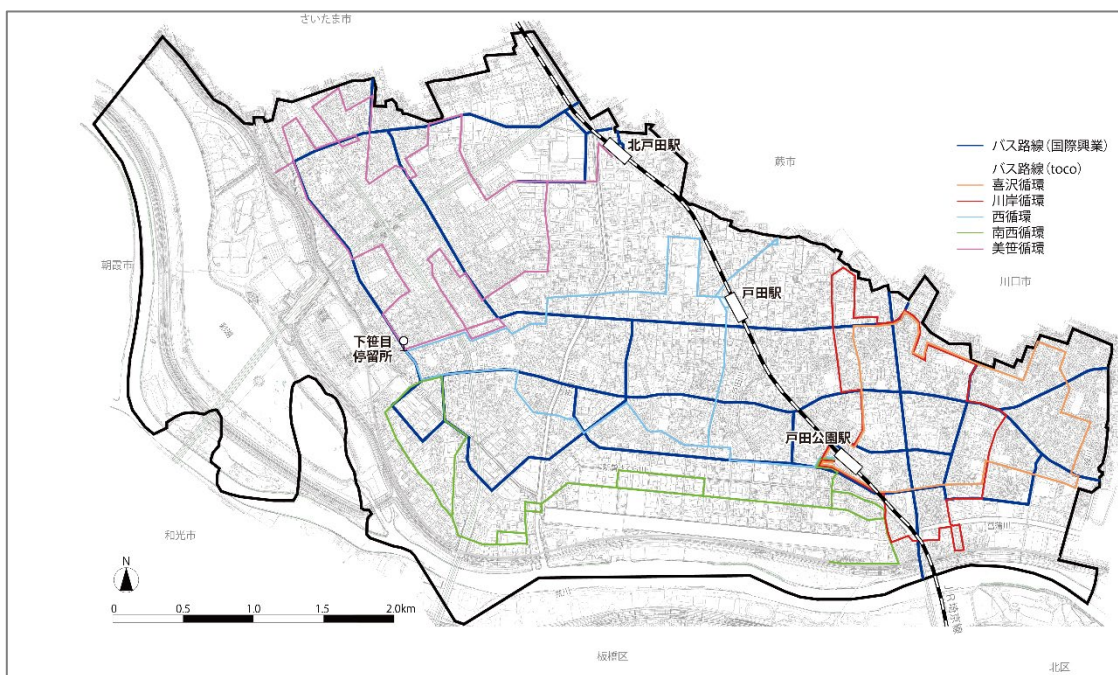


図 バス路線図(「コミュニティバス tocoのご案内(戸田市)」を基に作成)

路線別のバス利用状況については、川口駅、西川口駅、蕨駅、武蔵浦和駅など市内と周辺市の鉄道駅を結ぶ路線の利用者、コミュニティバスでは戸田公園駅発の利用者が多くなっています。

表 路線バスの路線別利用状況

令和元年10月1日～10月31日

発着駅	系統番号		運行回数	1日平均乗車人員
戸田公園駅	戸 52	戸田公園駅～氷川町三丁目～下笹目	52.5	1,272
蕨駅	蕨 50-2	蕨駅西口～法華田～戸田車庫	2.0	36
	蕨 54	蕨駅西口～戸田駅入口～笹目公園～下笹目	34.0	1,828
	蕨 55	蕨駅西口～前新田～戸田公園駅東口	48.5	1,403
	蕨 80	蕨駅西口～北戸田駅入口～戸田車庫	29.0	300
	蕨 81	蕨駅西口～市立病院入口～戸田車庫	12.5	75
川口駅	川 50	川口駅西口～前新田循環～川口駅西口	72.0	1,936
	川 52	川口駅西口～戸田公園駅～下笹目	7.0	664
西川口駅	西川 61	西川口駅西口～五差路～下笹目	36.0	1,954
	西川 62	西川口駅西口～戸田市役所～北戸田駅	25.5	1,721
	西川 63	西川口駅西口～中町二丁目～戸田公園駅	17.5	827
南浦和駅	南浦 01	南浦和駅西口～北戸田駅入口～イオン北戸田ショッピングセンター	37.0	607
	南浦 07	南浦和駅西口～北戸田駅入口～戸田車庫	1.5	19
	南浦 80	南浦和駅西口～神明台～武蔵浦和駅～戸田車庫	1.0	31
	南浦 84	南浦和駅西口～文蔵小学校～戸田車庫	2.0	67
浦和駅	浦 81	浦和駅西口～武蔵浦和駅～戸田車庫	2.0	42
武蔵浦和駅	武浦 01	武蔵浦和駅～美女木～下笹目	91.0	2,478
	武浦 80	武蔵浦和駅～美女木～戸田車庫	2.5	80
成増駅	増 14	成増駅北口～笹目橋～下笹目	24.0	611
赤羽駅	赤 72	赤羽駅西口～北赤羽駅入口～戸田公園駅	1.0	52
戸田公園駅・戸田駅	戸田 01	戸田公園駅～戸田市コミュニティバス喜沢・川岸循環	45.0	504
	戸田 02	下笹目～戸田市コミュニティバス西循環	12.0	228
戸田公園駅・戸田駅	戸田 03	下笹目～戸田市コミュニティバス美笹循環	12.0	129
北戸田駅	戸田 04	下笹目～戸田市コミュニティバス南西循環	11.0	160

(戸田市オープンデータを基に作成)

#### (4) 関連事業等

##### 【都市計画道路】

平成 31 年（2019 年）1 月現在、計画延長約 41.5km のうち約 32.7km が整備済みとなっており、未整備区間は、戸田公園駅周辺等に残っています。

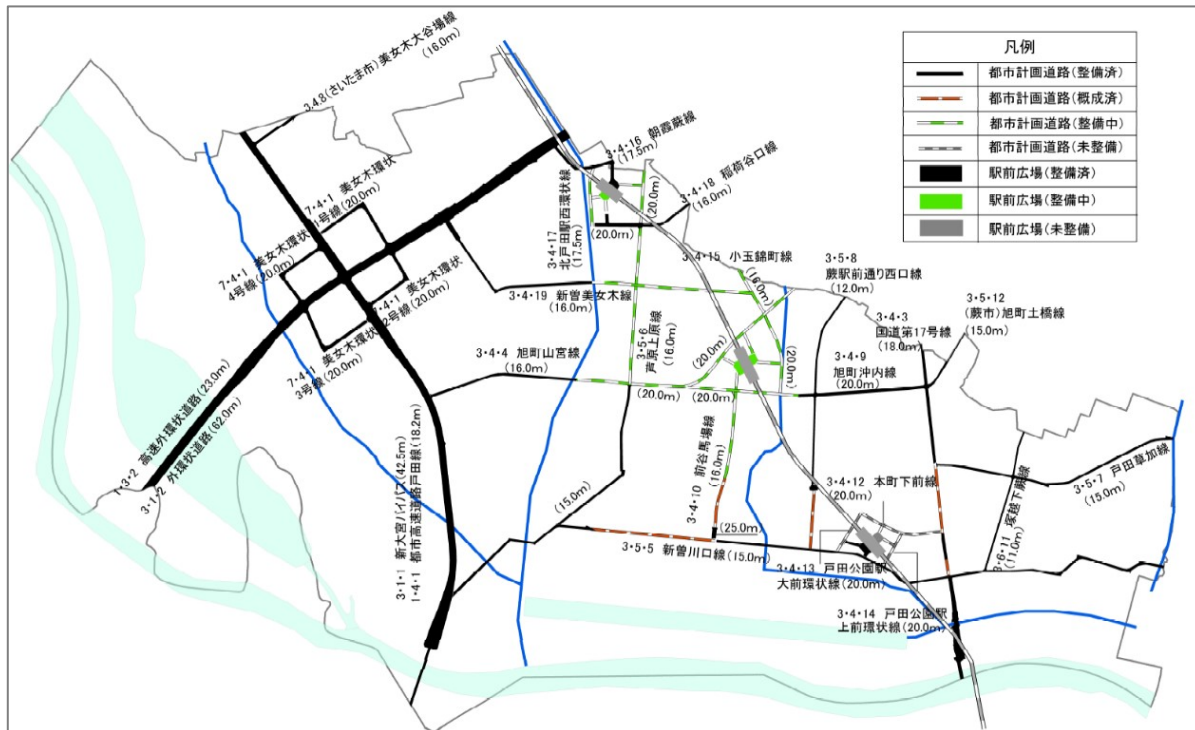


図 都市計画道路の整備状況  
(出典：第 2 次戸田市都市マスタープラン（改定版）)

##### 【土地区画整理事業】

昭和 12 年（1937 年）に戸田土地区画整理事業が着手されたのをはじめとして、市域の大部分を土地区画整理事業により整備を進めており、現在は 2 地区で施工中となっています。

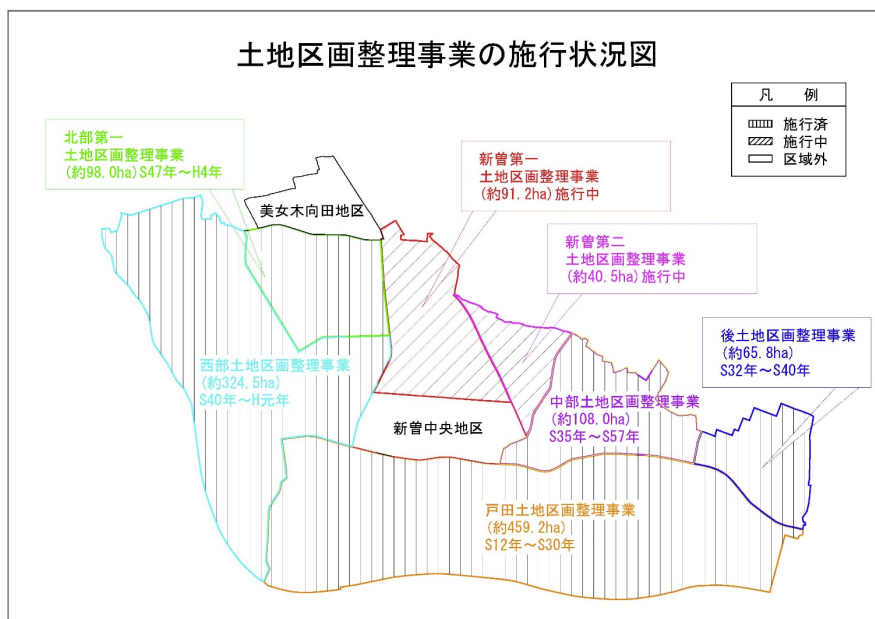


図 土地区画整理事業の施行状況  
(出典：戸田市ホームページ)

• 新曽第一土地区画整理事業

面積は91.2haで、計画期間を平成7年度（1995年度）から令和5年度（2023年度）として事業を実施しており、使用収益開始率が80.0%（令和2年（2020年）3月31日）となっています。



図 新曽第一土地区画整理事業 設計図  
(出典：戸田市ホームページ)

• 新曽第二土地区画整理事業

面積は 40.5ha で、計画期間を平成 15 年度（2003 年度）から令和 9 年度（2027 年度）までとして事業を実施しており、使用収益開始率が 25.1%（令和 2 年（2020 年）3 月 31 日）となっています。

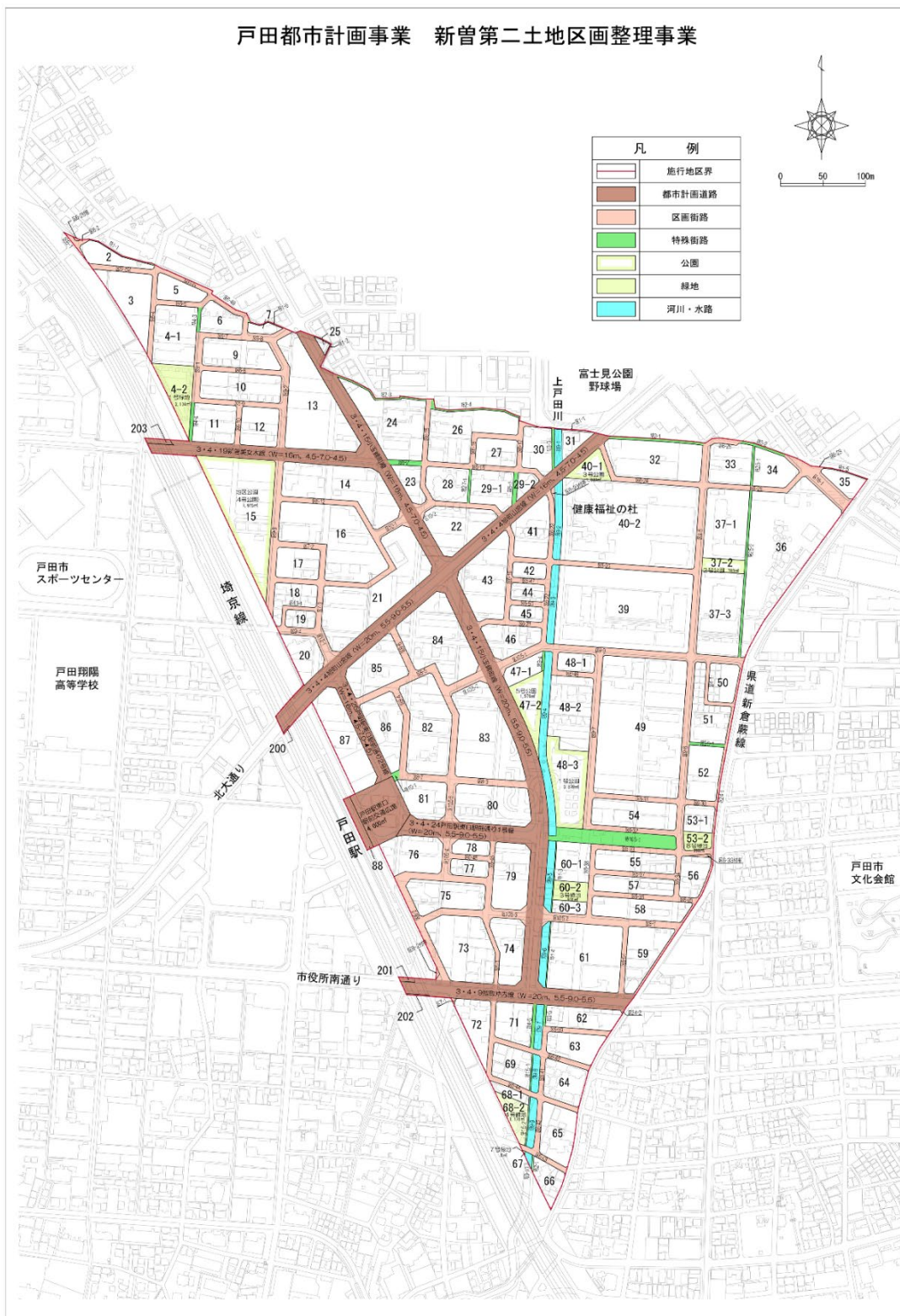


図 新曽第二土地区画整理事業 設計図  
（出典：戸田市ホームページ）

【戸田市立地適正化計画】

平成 31 年（2019 年）4 月に策定された立地適正化計画では、居住を誘導する区域である「居住誘導区域」、生活利便施設（医療・福祉・商業・行政施設等）の立地を適切に誘導・集積させ、生活サービス機能を将来にわたり維持・強化するための「都市機能誘導区域」を設定しており、これにより3駅周辺への施設集積を図るものとしています。

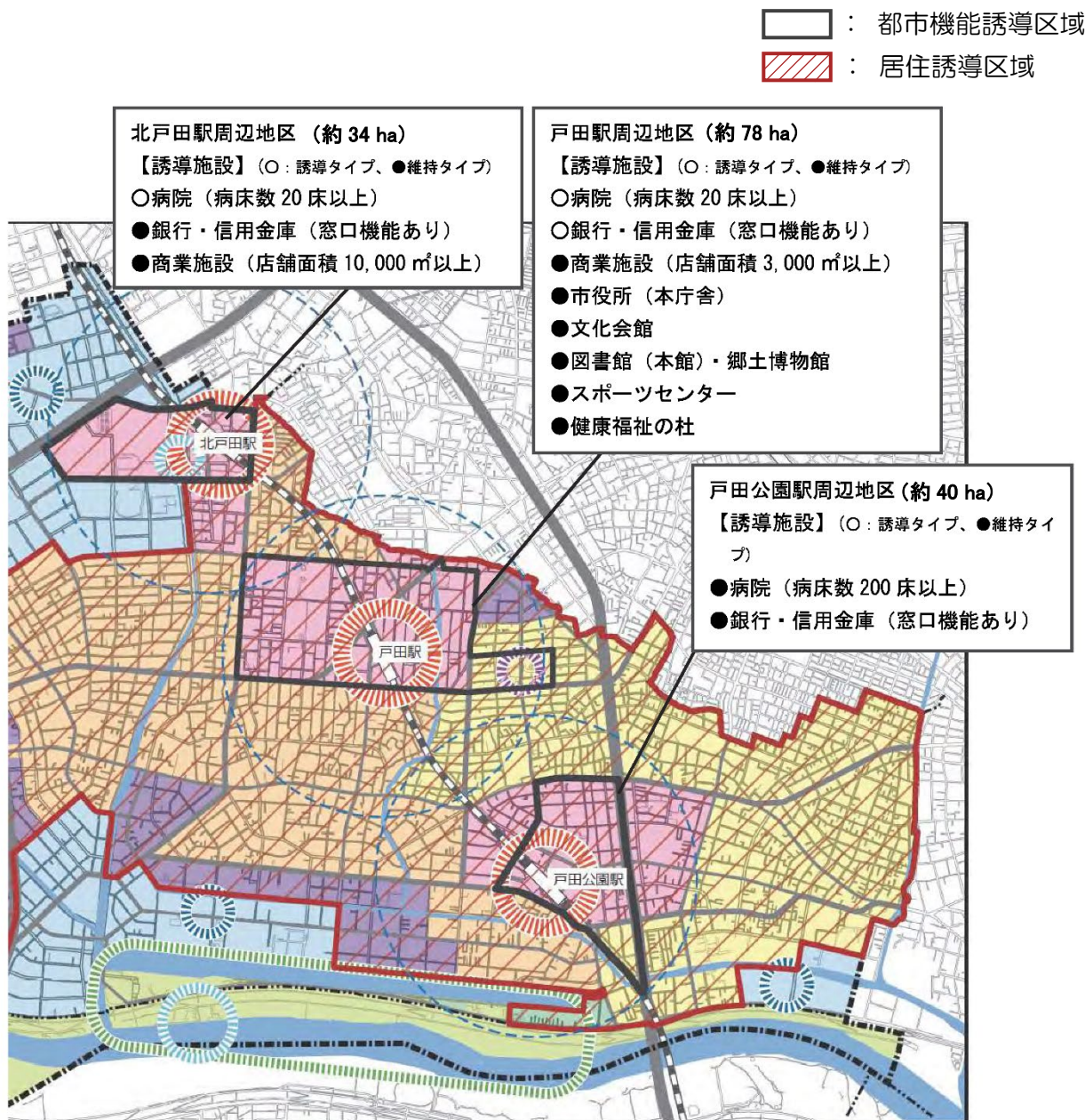
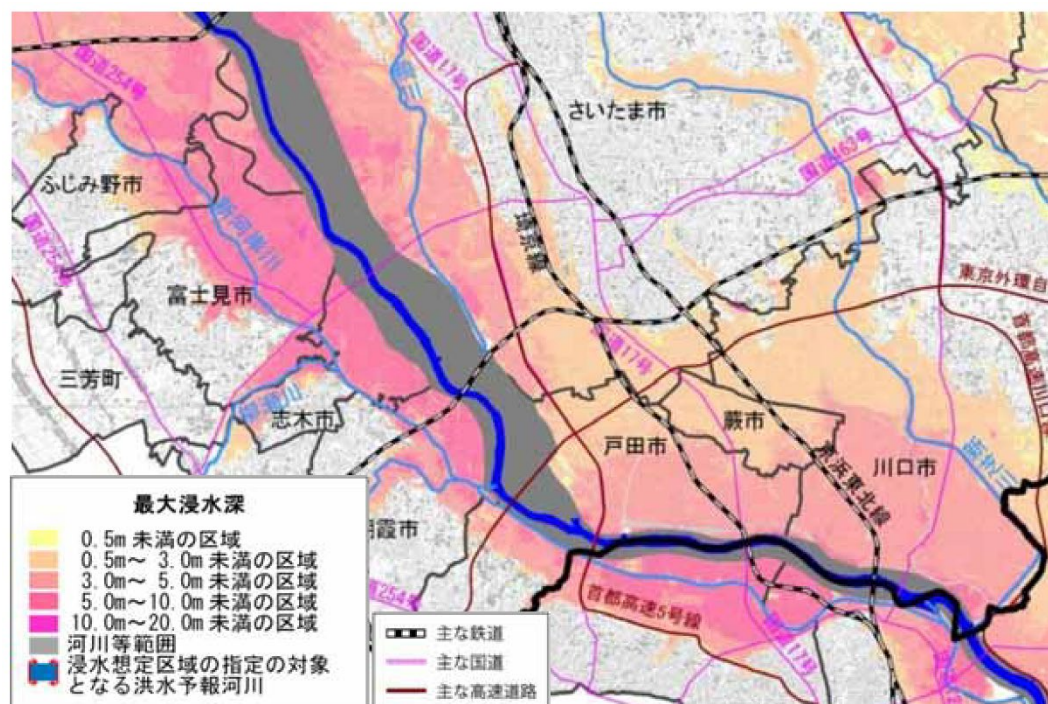


図 都市機能誘導区域の対象地区・施設  
 （出典：戸田市立地適正化計画）

## 【防災に向けた取組】

平成 29 年（2017 年）3 月に改訂された「戸田市地域防災計画」では、国土交通省が想定した 200 年に 1 回程度の確率で発生する規模の大雨及び想定される最大規模の大雨により、荒川が増水し、堤防が破堤した場合の「荒川浸水想定区域図」を公表しています。

これによると、本市は市全域が水没し、浸水深は最大 5～10m、浸水時間は 3 日～1 週間にもおよび、多数の家屋が浸水、水没するなど大きな被害が発生することが予想されています。



出典：荒川水系洪水浸水想定区域 荒川上流河川事務所

図 荒川氾濫時の浸水想定（想定される最大規模の大雨）

市では、これを踏まえ、避難所・避難場所の指定や土のうステーションの設置の他、タイムライン（事前防災行動計画）の作成、防災行政無線による放送、総合防災訓練の実施、戸田市ハザードブック「災害を『我が事』として考える本」や子ども向けの啓発ツールの提供など、多様な方法により、対策の充実や市民への啓発を図っています。

## (5) 市内の主要な施設の状況

市内の主要な施設として、「高齢者・障がい者等を含む不特定多数の利用が想定される施設」を抽出し、下記の項目別に次ページの表のとおり整理しました。

抽出条件は以下のとおりです。

表 抽出条件の設定

項目	抽出する施設	施設数
旅客施設	鉄道駅	3
公共・公益施設	市役所・支所（窓口）、福祉センター、コミュニティ施設、図書館、スポーツ施設、児童施設	14
保健・福祉施設	主に高齢者・障がい者等が利用する保健施設・福祉施設	6
医療施設	病院（病床数 20 床以上）	6
商業施設	大規模小売店舗立地法の届出施設（店舗床面積 1,000 m <sup>2</sup> 以上）	17
遊興施設	競艇場	1
宿泊施設	客室数 50 以上のホテル又は旅館	1
公園・緑地	広域的な利用が見込まれる公園・緑地 （総合公園・近隣公園・都市緑地のうち面積 1ha 以上のもの）	9
防災関連施設	上記に含まれない避難所・避難場所指定施設	20

主要な施設のバリアフリー対応状況については、基本的なバリアフリー設備（車いす使用者用駐車場、スロープ、エレベーター、車いす使用者用トイレ、乳幼児用設備、視覚障害者誘導用ブロックなど）は整備されている施設が多くなっています。

一方で、音声案内設備の設置や手話対応を実施している施設は少ない状況です。



■市内の主要な施設

項目	記号	施設名
旅客施設		JR 北戸田駅
		JR 戸田駅
		JR 戸田公園駅
公共・公益施設	①	戸田市役所
	②	戸田公園駅前行政センター（出張所・駅前配本所・駅前子育て広場・観光情報館トピック）
	③	戸田市役所新曽南庁舎（新曽南多世代交流館さくらパル）
	④	上戸田地域交流センターあいパル（図書館上戸田分室）
	⑤	笹目コミュニティセンターコンパル
	⑥	西部福祉センター（美笹支所・美笹公民館・図書館美笹分室）
	⑦	東部福祉センター（下戸田公民館・図書館下戸田分室・東部連絡所）
	⑧	新曽福祉センター（新曽公民館・勤労福祉センター）
	⑨	戸田市立中央図書館・郷土博物館
	⑩	生涯学習施設（芦原小学校内）
	⑪	文化会館
	⑫	児童センタープリムローズ
	⑬	児童センターこどもの国
	⑭	スポーツセンター
保健・福祉施設	▲1	市民医療センター（地域包括支援センター）
	▲2	心身障害者福祉センター（図書館下戸田南分室）
	▲3	福祉保健センター（社会福祉協議会・障害者生活支援センターわかば）
	▲4	健康福祉の杜（中央地域包括支援センター）
	▲5	いきいきタウンとだ（東部地域包括支援センター）
	▲6	介護老人保健施設（ろうけん戸田）

項目	記号	施設名
医療施設	①	戸田病院
	②	戸田中央総合病院
	③	中島病院
	④	戸田中央産院
	⑤	公平病院
	⑥	戸田中央リハビリテーション病院
商業施設	①	イオンモール北戸田
	②	スーパーバリュー戸田店
	③	T-FRONT
	④	ベルクス戸田店
	⑤	ビーンズ戸田公園
	⑥	ロチャース戸田店
	⑦	ベルク戸田中町店
	⑧	ホームセンターコーナンドイト戸田店
	⑨	マミーマート下戸田店
	⑩	ヨークマート下前店
	⑪	オーケー北戸田店
	⑫	サミットストア戸田駅前店
	⑬	ヤオコー戸田駅前店
	⑭	＼バリュー美女木店
	⑮	ヤマダ電機テックランド戸田美女木店
	⑯	ドラッグセイムス戸田笹目店
	⑰	マルエツ戸田氷川町店
遊興施設	★	戸田競艇場
宿泊施設	①	東横イン埼玉戸田公園駅西口

項目	記号	施設名
公園・緑地	①	後谷公園
	②	新田公園
	③	惣右衛門公園
	④	笹目公園
	⑤	北部公園
	⑥	川岸運動公園
	⑦	彩湖・道満グリーンパーク（彩湖自然学習センター）
	⑧	荒川水循環センター上部公園
	⑨	戸田公園（荒川親水公園・荒川運動公園・戸田桜づつみ）
防災関連施設	①	喜沢小学校
	②	喜沢中学校
	③	戸田第二小学校
	④	戸田東小学校
	⑤	戸田東中学校
	⑥	戸田南小学校
	⑦	戸田中学校
	⑧	埼玉県戸田第一艇庫
	⑨	戸田第一小学校
	⑩	新曽小学校
	⑪	戸田翔陽高等学校
	⑫	新曽北小学校
	⑬	新曽中学校
	⑭	笹目東小学校
	⑮	笹目中学校
	⑯	笹目小学校
	⑰	美女木小学校
	⑱	南稜高等学校
	⑲	美笹中学校
	⑳	美谷本小学校



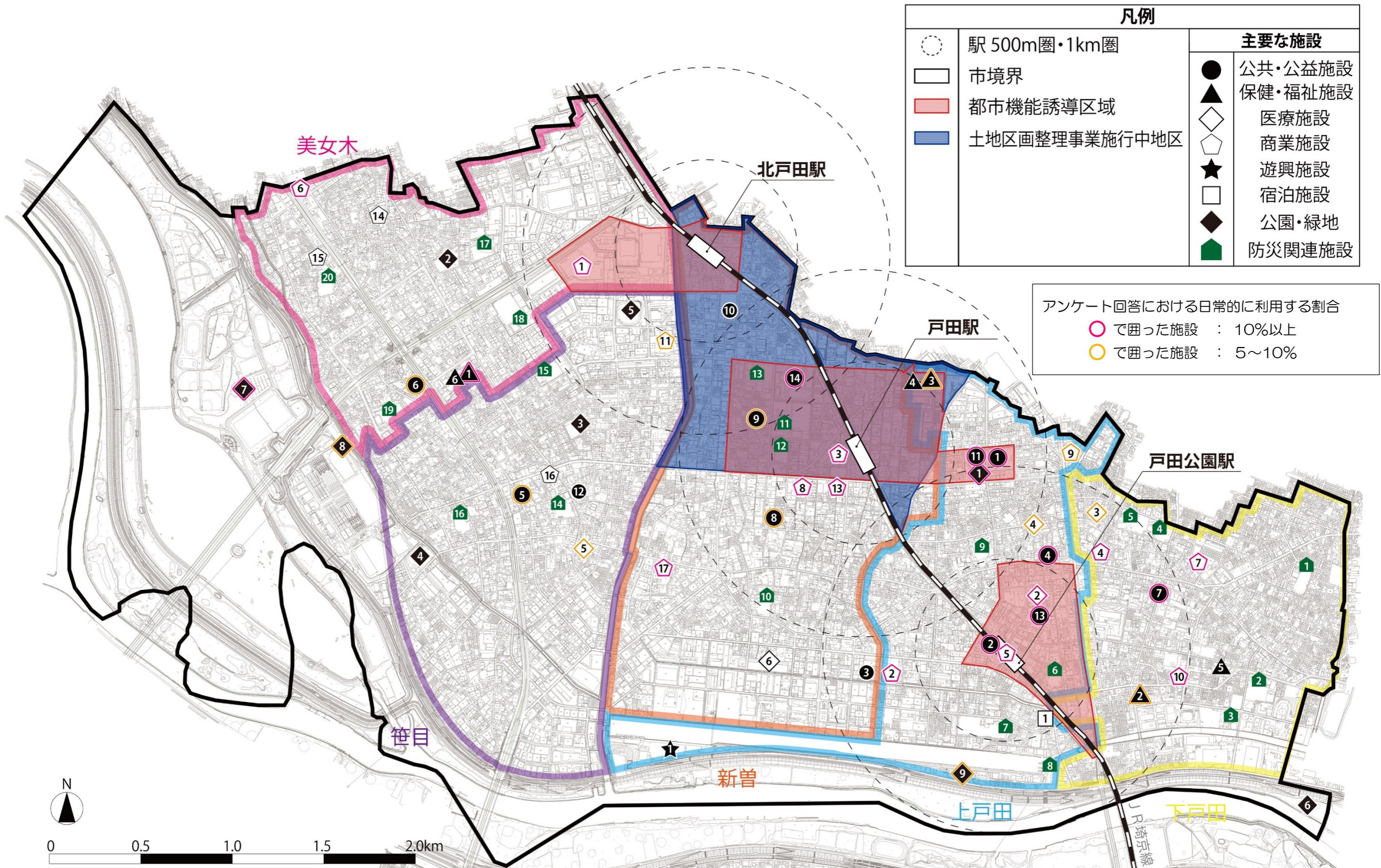


図 主要な施設の立地状況

## (6) 道路の状況

市内の道路について、「第2次戸田市歩行者自転車道路網整備計画（令和3年（2021年）4月施行）」において、

- ① 鉄道駅・学校・商業施設・公共施設等周辺で、歩行者交通量が多い路線
- ② 歩行者が関係する交通事故発生件数が比較的多い路線
- ③ 既に歩道として整備され、できるだけ連続して歩行者が通行できる路線
- ④ 「バリアフリー基本構想」において重点整備地区内の生活関連経路に位置づけられる路線
- ⑤ 歩行空間のネットワーク化を考慮すべき路線

の考え方から、歩行者ネットワークとして67.3kmを設定し、順次整備を進めていくこととしています。

歩道のバリアフリー状況については、最近整備が進んだ北戸田駅東口周辺や、市役所通り、北大通りなど、一部の幹線道路では十分な幅員が確保され、バリアフリー化されていますが、県道である五差路通りや戸田駅周辺の市役所南通り、戸田公園付近の戸田中通りなど、幅員が2.0m未滿の狭い歩道となっている区間が多くあります。また、整備時期が古いものが多く、誘導用ブロックが設置されていない、舗装と一体化して認識しにくい、歩行者動線上に水路蓋や側溝の穴があるなど、バリアフリーに配慮した整備となっていない道路が多くあります。

市内の道路の歩道幅員及び歩行者ネットワークについて次ページに示します。



図 市道の歩道幅員と歩行者ネットワーク (歩道幅員状況は「平成 23 年度ユニバーサルデザイン基礎調査業務委託成果品」を基に作成)

## 第3章

# バリアフリー化の基本目標と基本方針

### 3-1 本市におけるバリアフリー化の現状と課題

第1章の目的と位置づけや第2章の概況などを踏まえ、バリアフリー化の現状と課題を以下のとおり整理しました。

#### <現状>

まち	<ul style="list-style-type: none"><li>● JR 埼京線3駅周辺に主要な施設が分布している。</li><li>● 歩行者自転車道路網整備計画に基づき、自転車レーンやナビマーク※の導入が進んでいるが、歩道のバリアフリー化はあまり進んでいない。</li><li>● 立地適正化計画が策定されており、都市機能誘導区域が定められている。</li><li>● 都市計画道路や駅前交通広場整備を含む土地区画整理事業等が進行中。</li><li>● 駅や建築物のバリアフリー満足度が比較的高い一方、歩行空間の満足度が特に低い。</li></ul>
ひと	<ul style="list-style-type: none"><li>● 子育て世代が多いことが特徴だが、将来的には高齢化が進行する。</li><li>● 一部の地域では比較的外国人が多い。</li><li>● 心のバリアフリーの認知度が低く、困っている人を見かけても手助けの行動に移せない人が多い。</li></ul>
防災	<ul style="list-style-type: none"><li>● 市全域が荒川氾濫時の浸水想定区域であり、防災（水害対策）の先進的な取組がある。</li><li>● 多くの障がい者やその保護者・支援者、子育て世代等が、避難や避難先での生活に不安を感じている。</li><li>● 「おねがい・まかせて会員」など障がい者等の支援の仕組みがあるが、認知度が低い。</li></ul>

※ ナビマーク：自転車が行き止まり部分及び進行すべき方向を明示するもの

#### <促進方針策定に向けた課題と対応>

- ① バリアフリーのまちづくりに関する方針を示すにあたり、高齢者、障がい者だけでなく、その支援者や妊産婦、子育て世代、外国人や性的マイノリティ※の人など、全ての市民を想定して検討を進める必要がある。
- ② 共生社会の実現に向け、施設整備などのハード整備によるバリアフリー化だけでなく、心のバリアフリーなどのソフト面も推進する必要がある。
- ③ バリアフリー化を推進するにあたり、利用主体となる市民や利用者の参画を促すとともに、促進方針の検討プロセスを通じて、バリアフリーに関する意識を醸成していく必要がある。

⇒ハード・ソフト一体的な取組による、市のバリアフリー化の方向性を示す

- ④ 多くの関連事業が実施中であり、公共施設等の集積が見られる JR 埼京線3駅周辺を中心に、主要な施設、施設間の経路や交通手段の一体的なバリアフリー化を進めていく必要がある。

⇒施設配置等の状況や関連計画等を踏まえた一体的かつ連続的なバリアフリー化の推進

※性的マイノリティ：LGBT（L：レズビアン、G：ゲイ、B：バイセクシャル、T：トランスジェンダー）等、性的指向や性自認において少数者である人々のこと

## 3-2 基本目標と基本方針

### (1) 基本目標

3-1 で整理した現状と課題を踏まえ、促進方針では、バリアフリー法に定める「共生社会の実現」を目指すため、高齢者や障がい者をはじめ、その支援者、子育て世代、外国人や性的マイノリティの人など全ての市民が社会生活をしていく上での様々なバリア（社会的障壁<sup>※</sup>）の除去（＝バリアフリー）を進めていきます。

そのための基本目標を、次のように市の関連施策を踏まえ考えました。

本市は、戸田市第5次総合振興計画において、目指す将来都市像を定めています。

- 『このまちで良かった』 みんな輝く 未来共創のまち とだ

この将来都市像を軸に、本市の都市づくりの理念の一つである

- 誰もが移動しやすい「交通都市づくり」

及び、本市の地域福祉の基本理念である

- 「やわらかに響きあうー認めあい、話しあい、支えあい、ホッとする<sup>ま</sup>戸田<sup>ち</sup>」
- を踏まえ、促進方針の基本目標として以下を設定します。

#### 基本目標

だれもが 認めあい、話しあい、支えあい、安全・安心に暮らせるまち

※ 社会的障壁：「障がいがある者にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁（バリア）となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のもの」のこと

### (2) 基本方針

基本目標に沿って、促進方針の基本方針を以下に設定します。

基本方針1	だれもが移動しやすい環境づくり
基本方針2	多様な当事者参加による共生社会の実現
基本方針3	支えあいの意識啓発と心のバリアフリーの推進
基本方針4	安心して外出できるわかりやすい情報の発信
基本方針5	ハード・ソフト一体的な取組による整備効果の向上
基本方針6	段階的かつ継続的なバリアフリー化の推進

## 基本方針 1 だれもが移動しやすい環境づくり

公共施設（建築物、公園、道路）整備、駅前交通広場整備や土地区画整理事業などにおいて、必要なバリアフリー化を着実に推進することにより、高齢者や障がい者をはじめ、その支援者や妊産婦、子育て世代等のだれもが移動できる・しやすい環境をつくります。

## 基本方針 2 多様な当事者参加による共生社会の実現

段差などの物理的なバリアだけでなく、情報や制度、意識のバリアによって、移動や施設の利用に制約を受ける人がいます。知的・精神・発達障がい者や、外国人、性的マイノリティの人等、市民の多様性を理解・尊重し、だれもが移動や施設の利用に困ることがない社会を目指します。そのため、多様な当事者参加型での活動を推進し、当事者意見を収集し、施策への反映を行います。

## 基本方針 3 支えあいの意識啓発と心のバリアフリーの推進

市民や市職員、事業者に対し、手助け・声掛けの動機づけとなるための教育や啓発の機会を増やし、障がいへの正しい理解や配慮の仕方を浸透させ、心のバリアフリーの推進と意識の向上を図ります。

また、心のバリアフリーや障害の社会モデル<sup>\*</sup>の理念を浸透させるための取組を継続的に実施し、市の関連施策においてバリアフリーに配慮したまちづくりを進めます。

## 基本方針 4 安心して外出できるわかりやすい情報の発信

外出前や外出先で、移動しやすい経路やエレベーター、車いすやオストメイト対応のトイレ、大人用ベッドの有無など、バリアフリーに関する情報が適切に得られるようにすることで、安心して外出できる環境づくりを進めます。

また、市内におけるバリアフリーに関する取組について市民へ積極的に情報発信を行います。

## 基本方針 5 ハード・ソフト一体的な取組による整備効果の向上

ハード面の整備だけでは必ずしも利用しやすい施設になるとは限りません。施設の利用及びコミュニケーション等を支援する設備の導入や人による支援等のソフト施策を組み合わせ、ハード・ソフト一体的な取組により施設整備の効果を高めます。

また、駅と駅前交通広場、建築物と道路などの境界部については、移動の連続性や均一な整備を実現するため、事業者間で連携した整備を行うよう働きかけを行います。

## 基本方針 6 段階的かつ継続的なバリアフリー化の推進

令和2年度に促進方針を策定し、次の段階として、バリアフリー化の重点的、具体的な事業の推進を図るため、バリアフリー基本構想を策定します。また、バリアフリー基本構想の策定後も、事業の進捗状況や社会情勢の変化を踏まえ、バリアフリーの促進について、継続的な当事者参加や取組の評価の機会を設け、さらに移動しやすいまちとなるよう、継続的なバリアフリー化の推進と改善を図ります。

※ 障害の社会モデル：「障害」とは、個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用によって創り出されているものであり、社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという考え方のこと



## 第4章 移動等円滑化促進地区の設定

### 4-1 移動等円滑化促進地区の設定

令和元年度（2019年度）に実施したアンケート調査結果より、市民の主な移動手段である鉄道駅周辺に日常的に多く利用される施設が立地している状況（P.29 地図を参照）及び、戸田市立地適正化計画で定めている都市機能誘導区域を踏まえ、「北戸田駅・戸田駅・戸田公園駅」を一体的にとらえ、各鉄道駅から半径 1km 圏内にある主要な施設を包括する地区を移動等円滑化促進地区に設定します。

なお、戸田公園の一部は 1 km圏を超えていますが、公園区域を含む地区範囲とします。

### 4-2 生活関連施設・生活関連経路の設定

#### (1) 生活関連施設

促進地区内において、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、福祉施設などを生活関連施設に定めます。アンケート調査結果の施設利用状況等を踏まえ、以下を生活関連施設に位置づけます。

表 生活関連施設一覧

項目	生活関連施設
旅客施設	鉄道駅（1 日平均乗降者数 3,000 人/日以上）
公共・公益施設	市役所・支所（窓口）、福祉センター、コミュニティ施設、図書館、スポーツ施設、児童施設
保健・福祉施設	主に高齢者・障がい者等が利用する保健施設・福祉施設
医療施設	病院（病床数 20 床以上）
商業施設	大規模小売店舗立地法の届出施設（店舗床面積 1,000 m <sup>2</sup> 以上）
遊興施設	戸田競艇場（鉄道駅から 1km を超える施設であるが、戸田公園敷地内に所在しているため選定）
宿泊施設	客室数 50 以上のホテル又は旅館
公園・緑地	広域的な利用が見込まれる公園・緑地 （総合公園・近隣公園・都市緑地のうち面積 1ha 以上のもの）

#### (2) 生活関連経路

生活関連施設同士をつなぐ経路を生活関連経路に定めます。施設の立地状況と関連計画における位置づけを踏まえ、以下の条件に沿って生活関連経路を設定します。

- ① 歩行者ネットワーク※を基本とし、駅から生活関連施設間を結ぶ経路を設定する。
- ② 歩行者ネットワークに面していない施設については、歩行者ネットワークから分岐させた経路を設定する。
- ③ 促進地区内の歩行者ネットワークは、原則、生活関連経路として設定する。

※歩行者ネットワーク：第2次戸田市歩行者自転車道路網整備計画（令和3年（2021年）4月）に定める歩行者ネットワーク路線

移動等円滑化促進地区・生活関連施設・生活関連経路



図 促進地区及び生活関連施設・生活関連経路



黒字：生活関連施設（促進地区内の施設のうち防災関連施設を除く）  
薄字：生活関連施設の対象外

アンケート調査結果の回答における日常的に利用する割合 オレンジ：10%以上 黄色：5～10% 青：5%以下 白：調査対象外

■市内の主要な施設・生活関連施設

項目	記号	施設名
旅客施設		JR 北戸田駅
		JR 戸田駅
		JR 戸田公園駅
公共・公益施設	①	戸田市役所
	②	戸田公園駅前行政センター（出張所・駅前配本所・駅前子育て広場・観光情報館トピック）
	③	戸田市役所新曽南庁舎（新曽南多世代交流館さくらパル）
	④	上戸田地域交流センターあいパル（図書館上戸田分室）
	⑤	笹目コミュニティセンターコンパル
	⑥	西部福祉センター（美笹支所・美笹公民館・図書館美笹分室）
	⑦	東部福祉センター（下戸田公民館・図書館下戸田分室・東部連絡所）
	⑧	新曽福祉センター（新曽公民館・勤労福祉センター）
	⑨	戸田市立中央図書館・郷土博物館
	⑩	生涯学習施設（芦原小学校内）
	⑪	文化会館
	⑫	児童センタープリムローズ
	⑬	児童センターこどもの国
	⑭	スポーツセンター
保健・福祉施設	▲①	市民医療センター（地域包括支援センター）
	▲②	心身障害者福祉センター（図書館下戸田南分室）
	▲③	福祉保健センター（社会福祉協議会・障害者生活支援センターわかば）
	▲④	健康福祉の杜（中央地域包括支援センター）
	▲⑤	いきいきタウンとだ（東部地域包括支援センター）
	▲⑥	介護老人保健施設（ろうけん戸田）

項目	記号	施設名
医療施設	①	戸田病院
	②	戸田中央総合病院
	③	中島病院
	④	戸田中央産院
	⑤	公平病院
	⑥	戸田中央リハビリテーション病院
商業施設	①	イオンモール北戸田
	②	スーパーバリュー戸田店
	③	T-FRONTE
	④	ベルクス戸田店
	⑤	ビーンズ戸田公園
	⑥	ロチャース戸田店
	⑦	ベルク戸田中町店
	⑧	ホームセンターコーナンドイト戸田店
	⑨	マミーマート下戸田店
	⑩	ヨークマート下前店
	⑪	オーケー北戸田店
	⑫	サミットストア戸田駅前店
	⑬	ヤオコー戸田駅前店
	⑭	Yバリュー美女木店
	⑮	ヤマダ電機テックランド戸田美女木店
	⑯	ドラッグセイムス戸田笹目店
	⑰	マルエツ戸田氷川町店
遊興施設	★	戸田競艇場
宿泊施設	①	東横イン埼玉戸田公園駅西口

項目	記号	施設名
公園・緑地	①	後谷公園
	②	新田公園
	③	惣右衛門公園
	④	笹目公園
	⑤	北部公園
	⑥	川岸運動公園
	⑦	彩湖・道満グリーンパーク（彩湖自然学習センター）
	⑧	荒川水循環センター上部公園
	⑨	戸田公園（荒川親水公園・荒川運動公園・戸田桜づつみ）
防災関連施設	①	喜沢小学校
	②	喜沢中学校
	③	戸田第二小学校
	④	戸田東小学校
	⑤	戸田東中学校
	⑥	戸田南小学校
	⑦	戸田中学校
	⑧	埼玉県戸田第一艇庫
	⑨	戸田第一小学校
	⑩	新曽小学校
	⑪	戸田翔陽高等学校
	⑫	新曽北小学校
	⑬	新曽中学校
	⑭	笹目東小学校
	⑮	笹目中学校
	⑯	笹目小学校
	⑰	美女木小学校
	⑱	南稜高等学校
	⑲	美笹中学校
	⑳	美谷本小学校



## 5-2 バリアフリー化に関する主な基準等

各生活関連施設や生活関連経路のバリアフリー整備にあたっては、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。

表 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】 令和元年6月改正
	道 路	移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準（道路移動等円滑化基準）	国土交通省【省令】 平成24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】 平成24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】 平成18年12月
	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】 令和元年6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
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	
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2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2年10月改訂
	道 路	増補 改定版 道路の移動等円滑化整備ガイドライン	(財)国土技術研究センター 平成23年8月
	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 平成29年3月改正 平成31年3月追補版
	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 平成24年3月
条例等	公共交通 道路 建築物 公園等	埼玉県福祉のまちづくり条例	埼玉県 平成16年4月改正
		埼玉県福祉のまちづくり条例施行規則	埼玉県 令和元年9月改正
	道 路	埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例	埼玉県 平成24年12月
		戸田市移動等円滑化のために必要な市道の構造に関する基準を定める条例	戸田市 平成25年4月
	公 園	埼玉県都市公園条例	埼玉県 令和元年10月改正
		戸田市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を定める条例	戸田市 平成25年4月
建 築 物	埼玉県高齢者、障害者等が円滑に利用できる建築物の整備に関する条例	埼玉県 平成27年7月改正	

### 5-3 バリアフリー化の促進に向けた配慮事項

高齢者や障がい者等を含むだれもが「利用しやすい施設」「移動しやすい環境」の整備に向けて、アンケート調査やまち歩きワークショップ等での市民意見を踏まえた取組が求められます。

そこで、今後、バリアフリー化を促進していく対象として、公共交通、道路、交通安全、建築物（駐車場含む）、公園等の5つの項目について、5-2 で示した各種基準やガイドラインに記載されている内容及び収集した市民意見を踏まえ、バリアフリー化の促進に向けた配慮事項を整理しました。

施設整備においては、構造上の制限や財源等、様々な課題がありますが、可能な限り、これらの配慮事項を踏まえた整備が望ましいと考えます。

そのためには、市と施設設置管理者や関係機関、多様な当事者が連携して整備手法等について協議しながら、実施可能な整備を検討することが重要です。合わせて、人的対応や心のバリアフリーの促進などのソフト施策の推進を図り、ハード・ソフト一体的な取組による整備効果の向上を目指します。

なお、新型コロナウイルス感染症の影響や、今後の社会情勢等の変化により、配慮すべき事項等がさらに多様化していくことも考えられます。国の動向等を踏まえ、今後策定予定のバリアフリー基本構想では、今回整理した内容以外の取組も柔軟に取り入れ、より具体的なバリアフリー方策を検討していくこととします。

## (1) 公共交通

### ① 旅客施設

<p>バリアフリー化の現状と促進の考え方</p>	<p>市内の鉄道駅は、エレベーターや車いす使用者・オストメイト対応トイレ、内方線付き点状ブロックの整備、可変式情報装置の設置など、基本的なバリアフリー化は完了しています。</p> <p>今後は、ホームドアの整備を推進するほか、設備の更新に合わせた機能充実や、わかりやすい案内への配慮、人的対応・心のバリアフリーの取組を推進していきます。</p>
--------------------------	--

<p>配慮事項</p>	<p>通路</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>十分な明るさを確保する。</li> </ul>
	<p>ホーム</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ホームドアや可動式ホーム柵を設置する。</li> </ul>
	<p>改札口</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>有人改札口以外の自動改札機に、車いすやベビーカー利用者に配慮した拡幅改札を設置する。</li> </ul>
	<p>券売機等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>券売機等の蹴込みは、高さ 60cm 以上、奥行き 40cm 以上とし、車いすでも利用できる仕様とする（足元の奥行きを確保し、近寄りやすくする）。</li> <li>車いす使用者の角度からタッチディスプレイの画面が反射して見えにくくなることへの対策を行うことが望ましい。</li> </ul>
	<p>上下移動</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>エレベーターは、車いす使用者などが利用しやすい構造とする（利用者数や動線に応じた十分な広さや数、車いす対応操作盤、足下まで見える鏡、浮き出しボタン、音声案内、緊急時等に情報提供を行う表示装置など）。</li> <li>上り・下り双方向のエスカレーターを設置する。</li> </ul>
	<p>トイレ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車いす使用者用トイレは、車いす使用者が内部で転回したり、便器に近づくための十分な広さを確保し、便房内の設備が動線を阻害しないよう配置に留意する。</li> <li>車いす使用者でも開閉しやすく、出入りしやすい扉とする（可能な限り自動扉とし、車いす使用者が押しやすい位置にボタンを配置する）。</li> <li>オストメイト対応の流し台を設置する。</li> <li>介助が必要な大人等が利用可能な大型ベッドを設置することが望ましい。</li> <li>流すボタンや非常用呼出しボタンの配置、ペーパーホルダーなどの位置を JIS 規格に合わせて統一する。</li> <li>一般トイレの個室は、荷物が多い人や子ども連れなどでも利用しやすい大きさを確保する。</li> <li>一般トイレ（男女それぞれ）にベビーベッドやベビーチェア等の乳幼児用設備を設置したり、広めの便房を設けるなど、機能の分散を図ることにより、車いす使用者用トイレへの利用者の集中を防ぐ。</li> </ul>
	<p>案内設備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>エレベーターやトイレなどのバリアフリー設備の位置は、ピクトグラムを用いた大きくわかりやすい表示を設置する。</li> <li>トイレやエスカレーター、改札口などに音声案内を設置する。その際、それぞれの音声が聞き取りやすいよう、音量や指向性に配慮する。</li> <li>事故や遅延に関する情報などは、アナウンスと合わせて速やかに電光掲示等に表示し、聴覚障がい者でも情報を得られるように配慮する。</li> <li>改札口から見えやすい場所に、出口や市内案内図、バス乗降場、関連施設への案内をわかりやすく表示する。</li> <li>駅周辺の道路等からわかりやすい駅名表示を設ける。</li> </ul>
<p>人的対応・心のバリアフリー</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>エレベーターの優先利用やエスカレーターの 2 列利用等について、利用者へのマナー啓発を行う。</li> <li>駅員不在の時間における利用者の利便性が下がらないよう留意する（聴覚障がい者はインターホンを利用できないことや、車いすでの電車利用の際の介助に時間がかかること等への対策）。</li> </ul>	



## ②バス

バリアフリー化の現状と促進の考え方	<p>市内は路線バス（国際興業バス）及びコミュニティバス（tocoバス）が運行されており、コミュニティバスは全て車いすで使用可能な車両となっていますが、路線バスではノンステップバスとなっていない車両があります。</p> <p>駅前交通広場については、北戸田駅東口、戸田公園駅西口は整備済みであり、戸田駅西口駅前交通広場の改修が予定されています。また、バス停留所は道路構造や上屋・ベンチの設置などについて、基準に適合していないものが多いです。</p> <p>今後は、車両の更新や道路整備に合わせたバス停留所のバリアフリー化を進めるほか、駅前交通広場整備にあたっては、利用者の意見を反映させる場を設け、より利用しやすい整備となるよう検討します。</p>
-------------------	--

配慮事項	車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 車両のバリアフリー化（ノンステップバスの導入）を推進する。</li> </ul>
	乗降場・停留所 (道路管理者との連携)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 駅前交通広場では、駅出入口から各停留所まで連続した屋根又はひさしを設置することが望ましい。</li> <li>• バス停留所へのベンチ・屋根の設置や十分な待合スペースを確保する。</li> <li>• バス停留所はスロープ板を出しやすいよう、歩道の高さを車道より 15cm 高いマウントアップ構造※とする。</li> <li>• 歩道が狭く、スロープ板を出すことが難しい停留所では、沿道の民地を活用するなど、できる限り車いすで乗降できる停留所を増やすよう努める。</li> <li>• 視覚障がい者が乗車する位置に適切に誘導用ブロックを設置する。</li> </ul>
	案内設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 駅前交通広場の全体像が理解できるような総合案内板を設置する。</li> <li>• 視覚障がい者があらかじめ駅前交通広場の構造を理解できるよう配慮することが望ましい。(浮き出し形の案内図の作成・配布など)。</li> </ul>
	人的対応・心のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 車いすの乗降時にスロープ板による対応等がスムーズにできるよう、職員研修を充実させる。</li> <li>• 利用者への丁寧な声かけやベビーカー利用時の乗降支援など、心のバリアフリーに留意した乗務員の対応に努める。</li> </ul>

※マウントアップ構造：車道より歩道面が高く（15cm が標準）、歩道と縁石上端の高さが同一となる構造。

## ③ タクシー

バリアフリー化の現状と促進の考え方	<p>車いすのまま乗車できるユニバーサルデザインタクシーの導入台数は、県南中央交通圏（戸田市・川口市・さいたま市・蕨市他）において 100 台程度（平成 30 年度）であり、全体の 4%程度と、導入は十分進んでいるとは言えない状況です。</p> <p>今後もユニバーサルデザインタクシー等の導入を推進します。合わせて、利用しやすい乗降場の整備や、乗務員へのユニバーサルドライバー研修の実施を推進します。</p>
-------------------	---

配慮事項	車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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。</li> </ul>
	乗降場	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 駅前交通広場では、駅出入口からタクシー乗降場まで連続した屋根又はひさしを設置することが望ましい。</li> </ul>
	人的対応・心のバリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 乗務員への接客研修を充実させる。</li> </ul>

<参考> △課題のある整備の例 ◎望ましい整備の例



◎スルー式のエレベーターは車椅子使用者等が転回する必要がなく利用しやすい



◎浮き出し文字のボタンは点字が読めない視覚障がい者でも認識できる



◎扉の開く方向を文字で表示することで聴覚障がい者でもわかりやすい



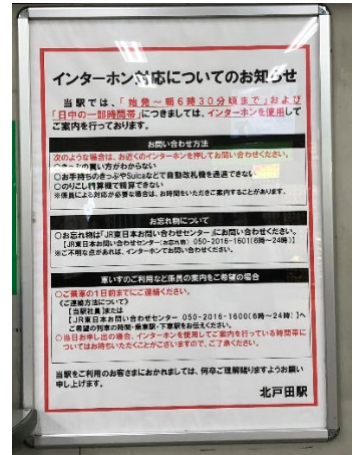
◎車いすでも使いやすい大きさが確保されている



△便器備え付けの簡易型設備であり、オストメイト対応専用流し台※が設置されていない



※参考  
オストメイト  
対応専用流し台  
(出典：TOTO)



△インターホン対応における聴覚障がい者のコミュニケーションに不便がある



△駅名表示が小さくわかりにくい



◎ピクトグラムを用いており、案内表示がわかりやすい



△エレベーターの位置を示す大きな表示がないため、存在がわかりにくい



◎駅前交通広場に連続した屋根が整備されている



◎タクシー乗り場の段差がスロープにより解消されている



△バス停留所に誘導用ブロックが過剰に設置されている

## (2) 道路

<p>バリアフリー化の 現状と促進の考え方</p>	<p>市内の歩道は整備された時期により、構造や誘導用ブロックの色・形状、歩車道境界ブロックの形式などがまちまちで統一されていません。</p> <p>側溝や水路蓋の穴が大きいものが多く、車いすの前輪や白杖がはまってしまうなど通行の支障となっています。また、植栽や電柱等により十分な幅員を確保できていない路線や、舗装のがたつき、段差や勾配が目立つ路線があります。自転車利用者が多く、歩道での歩行者との錯綜が大きな問題となっています。</p> <p>今後は、生活関連経路に設定した路線を中心に、拡幅等に合わせて道路移動等円滑化基準に基づいた整備や自転車レーン等の整備により、歩行者の安全性・快適性の向上に努めます。</p> <p>歩道のない生活関連経路においては、限られた空間の中で歩行者等の安全性を高め、交通事故の抑制を図るため、路面標示の工夫などにより、路線の現状に応じた対策を検討します。</p> <p>また、利用者マナー啓発などにより、安心して移動できる歩行者空間を構築することを目指します。</p>
-------------------------------	---

<p>配慮事項</p>	<p>歩道</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・セミフラット構造<sup>*</sup>を基本とし、横断勾配が小さい歩道を整備する。</li> <li>・がたつきの生じにくい舗装材を採用する。</li> <li>・歩車道境界は、利用者意見を聞きながら視覚障がい者・車いす使用者双方にとって利用しやすい構造のブロックを採用し、整備を進める。</li> <li>・車止めやモニュメントなどを設置する場合、歩行者動線を避ける、誘導用ブロックを連続設置するなど、視覚障がい者等の衝突防止に配慮する。</li> <li>・歩道の狭い路線では、街路樹等植栽の再配置や電柱等の移設、電線類地中化などにより有効幅員の確保に努めるほか、沿道敷地と連携して車いすのすれ違い可能な空間を設けるなど、可能な対策を検討する。</li> <li>・横断歩道接続部等、歩行者動線上に水路蓋などを設置しないよう留意する。やむを得ず設置する場合は、穴や溝の小さいものを採用する。</li> </ul>
	<p>視覚障害者 誘導用ブ ロック</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JIS規格に適合した誘導用ブロックを整備する。</li> <li>・舗装と誘導用ブロックの色の差がわかりやすいよう、濃い色の舗装材を採用するか、側帯を設ける。</li> <li>・歩道に誘導用ブロックを連続設置する場合は、生活関連施設の敷地内の誘導用ブロックと道路の誘導用ブロックが連続するように配慮する。</li> </ul>
	<p>バス停留所</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者と連携し、利用しやすい停留所を整備する（マウントアップ構造、適切な誘導用ブロックの設置、屋根・ベンチの設置等）。</li> </ul>
	<p>自転車 レーン</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車レーン等の整備により車道上に自転車の通行空間を明示し、自転車の車道利用を誘導する。</li> </ul>
	<p>案内設備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅から主要な生活関連施設まで連続的に誘導されるよう、生活関連経路上にわかりやすい案内サインを設置する。</li> </ul>
	<p>安全対策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道のない道路では、路面標示の工夫などにより自動車・自転車を減速させるなど、交通管理者と連携し、路線の現状に応じた安全対策を検討する。</li> </ul>
	<p>維持管理</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・雑草などが歩行の支障とならないよう、定期的に植栽を剪定する。</li> <li>・舗装や誘導用ブロックが劣化している箇所は、速やかに更新・修繕を図る。</li> </ul>
	<p>教育啓発・ 心のバリアフリー</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者が安心して歩道を歩けるよう、歩きスマホや路上駐輪への対策、自転車利用のルール啓発などを推進する。</li> </ul>

<sup>\*</sup>セミフラット構造：車道と歩道面の高さの差が小さく（5cm程度）、縁石が飛び出している（15cmが標準）構造。

### (3) 交通安全

<p>バリアフリー化の現状と促進の考え方</p>	<p>市内の音響式信号機は 14 基（令和 2 年 6 月）と、導入が進んでいるとは言えない状況です。</p> <p>また、歩行者用信号の青時間が短く渡り切れない信号機や、横断歩道の表示が劣化しているなど、交通安全上危険な箇所の指摘が多くあります。</p> <p>促進方針策定を契機に、交通管理者と道路管理者が連携した交通安全対策を推進し、安心して移動できる歩行者空間を構築することを目指します。</p>
--------------------------	--

<p>配慮事項</p>	<p>横断歩道・信号機</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活関連経路を構成する交差点においては、音響式信号機をはじめとしたバリアフリー対応信号機の導入を推進する。</li> <li>歩行者用信号の青時間が短い信号機では、高齢者等でも渡り切れるように時間調整をするか、青延長用押しボタンの設置を検討する。</li> <li>横断歩道（特に国道などの横断距離の長い箇所や五差路など動線が複雑な箇所）には、エスコートゾーン*の整備を推進する。</li> <li>電柱などで歩行者用信号機が見えにくい箇所は、交通管理者と道路管理者が連携し、位置の調整を図る。</li> <li>利用者意見を踏まえ、必要な箇所に歩行者用信号機の設置を検討する。</li> </ul>
	<p>維持管理</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>横断歩道の表示等が劣化している箇所は速やかに更新・修繕を図る。</li> </ul>
	<p>安全対策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路面標示の工夫などにより自動車・自転車を減速させるなど、交通管理者と道路管理者が連携し、路線の現状に応じた安全対策を検討する。</li> </ul>
	<p>教育啓発・心のバリアフリー</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者が安心して歩道を歩けるよう、歩きスマホや路上駐輪への対策、自転車利用のルール啓発などを推進する。</li> <li>路上駐車対策や横断歩道での一時停止など、自動車利用者への啓発を推進する。</li> </ul>

\*エスコートゾーン：道路を横断する視覚障がい者の安全性及び利便性を向上させるために横断歩道上に設置され、視覚障がい者が横断時に横断方向の手がかりとする突起体の列のこと。

#### <参考> △課題のある整備の例 ◎望ましい整備の例



△側溝蓋の穴が動線上にある誘導用ブロックが舗装と同色でわかりにくい



△歩車道境界の段差が大きい誘導用ブロックがなく車止め衝突のおそれがある



◎セミフラット構造の歩道で、歩車道境界にも段差がなく、平坦で歩きやすい



◎ベンチが設置されている



◎路側帯をカラー化している



△不規則な交差点は音響式信号機やエスコートゾーンが必要

#### (4) 建築物・駐車場

<p>バリアフリー化の現状と促進の考え方</p>	<p>主要な公共施設や病院、大規模商業施設等では、エレベーターや車いす使用者・オストメイト対応トイレ、障がい者用駐車ますなど、基本的なバリアフリー化が実施されていますが、古い施設では使い勝手の悪いものや配慮が不足しているものも見受けられます。改修の機会をとらえて配慮事項を踏まえたバリアフリー化を促進していきます。</p> <p>また、職員や従業員による人的対応や利用者支援により、安心して利用できる施設となるよう留意します。</p>
--------------------------	---

<p>配慮事項</p>	<p>出入口・敷地内通路</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な出入口は自動ドアとする。</li> <li>・主要な通路は車いすですれ違うことができる幅員を確保する。</li> <li>・物などで通路が狭くなったり、手すりの下や誘導用ブロック上に物が置かれることのないよう留意する。</li> <li>・送迎による利用が想定される施設では、出入口付近に屋根のある車寄せを設けることが望ましい。</li> </ul>
	<p>上下移動</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エレベーターは、車いす使用者などが利用しやすい構造とする（利用者数や動線に応じた十分な広さや基数、車いす対応操作盤、足下まで見える鏡、浮き出しボタン、音声案内、緊急時等に情報提供を行う表示装置など）。</li> <li>・階段は、連続した手すりの設置、段鼻の強調など、安心して利用できるよう配慮する。</li> </ul>
	<p>トイレ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車いす使用者用トイレは、車いす使用者が内部で転回したり、便器に近づくための十分な広さを確保し、便房内の設備が動線を阻害しないよう配置に留意する。</li> <li>・車いす使用者でも開閉しやすく、出入りしやすい扉とする（可能な限り自動扉とし、車いす使用者が押しやすい位置にボタンを配置する）。</li> <li>・オストメイト対応の流し台を設置する。</li> <li>・介助が必要な大人等が利用可能な大型ベッドを設置する。</li> <li>・流すボタンや非常用呼出しボタンの配置、ペーパーホルダーなどの位置をJIS規格に合わせて統一する。</li> <li>・一般トイレの個室は、荷物が多い人や子ども連れなどでも利用しやすい大きさを確保する。</li> <li>・一般トイレ（男女それぞれ）にベビーベッドやベビーチェア等の乳幼児用設備を設置したり、広めの便房を設けるなど、機能の分散を図ることにより、車いす使用者用トイレへの利用者の集中を防ぐ。</li> </ul>
	<p>駐車場</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車いす使用者の乗降に十分な大きさ（3.5m×5.0m以上）の駐車ますを確保する。</li> <li>・障がい者用駐車ますを屋外に設置する場合は、屋根を設置することが望ましい。</li> <li>・障がい者用駐車ますであることがわかるよう、表示板や路面への国際シンボルマークの塗装等の見やすい方法で表示する。</li> </ul>
	<p>案内設備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エレベーターやトイレなどのバリアフリー設備の位置は、ピクトグラムを用いた大きくわかりやすい表示を設置する。</li> <li>・出入口からのバリアフリールートがわかりやすいような施設の全体案内図を設置する。</li> <li>・聴覚障がい者に配慮し、緊急情報を文字情報で表示できるよう、モニターなどを設置する。</li> </ul>
<p>その他設備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貸出用車いすを用意する。</li> <li>・受付や窓口に筆談用具を設置し、設置されていることがわかるよう耳マーク等を掲示する。</li> </ul>	

<p>配慮事項</p>	<p>人的対応・ 心のバリア フリー</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>敷地出入口から案内設備や受付・窓口まで誘導用ブロックを設置し、そこから先は従業員等による支援が受けられるようにするなど、利用者への連続的な誘導に配慮する。</li> <li>窓口において呼出番号表示等を用いる場合、視覚障がい者等が困ることのないよう、人的対応によるサポートに留意する。</li> <li>車いす使用者やベビーカー利用者等がエレベーターを優先的に利用できるよう、表示等で施設利用者への啓発を行う。</li> <li>駐車場利用におけるマナー・ルール（一般利用者の障がい者用駐車スペースの利用禁止など）について、利用者への周知・啓発を行う。</li> <li>多様な利用者への適切な対応ができるよう、従業員等への接遇研修を実施する。</li> </ul>
-------------	--------------------------------	--

<参考> △課題のある整備の例 ◎望ましい整備の例



◎屋根のある車寄せがあると車いす等で乗降しやすい



◎出入口への誘導用ブロックの設置や音声案内、自動ドアにより利用しやすい



△誘導用ブロック上に物が置かれている



◎筆談対応する旨の表示がある



◎障がい者専用駐車場が複数整備されている



◎一般トイレに乳幼児用設備や広い便房が設置されている



◎床面を活用した大きなピクトグラムによる案内表示がありわかりやすい



△空間が狭く、ベビーベッドなどで車いすで便器に近づきにくい



◎総合案内に貸出用車椅子が設置されている

## (5) 都市公園等

<p>バリアフリー化の現状と促進の考え方</p>	<p>生活関連施設に設定した都市公園は、文化施設や市役所に隣接する公園、野球場を有する公園、河川堤防の一部となっている公園と、それぞれ市内でも特色のある公園となっています。各公園とも、バリアフリー化された出入口や車いす使用者・オストメイト対応トイレ等、基本的なバリアフリー対応が進められています。</p> <p>今後も舗装やトイレ、照明などの適切な維持管理に努め、安心して利用できるよう留意します。</p>
--------------------------	---

<p>配慮事項</p>	<p>出入口</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 主要な出入口は段差をなくし、車いす使用者が円滑に出入りできる構造とする。大きな公園では、歩行者動線に応じて、複数の出入口をバリアフリー化することが望ましい。</li> </ul>
	<p>園路</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 車いす使用者でも通行しやすく舗装された園路を設ける。</li> </ul>
	<p>上下移動</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 階段には手すりを設置する。</li> </ul>
	<p>トイレ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• トイレ周辺の適切な明るさを確保する。</li> <li>• 車いす使用者用トイレは、車いす使用者が内部で転回したり、便器に近づくための十分な広さを確保し、便房内の設備が動線を阻害しないよう配置に留意する。</li> <li>• 車いす使用者でも開閉しやすく、出入りしやすい扉とする（可能な限り自動扉とし、車いす使用者が押しやすい位置にボタンを配置する）。</li> <li>• オストメイト対応の流し台を設置する。</li> <li>• 介助が必要な大人等が利用可能な大型ベッドを設置する。</li> <li>• 流すボタンや非常用呼出しボタンの配置、ペーパーホルダーなどの位置をJIS規格に合わせて統一する。</li> <li>• 一般トイレの個室は、荷物が多い人や子ども連れなどでも利用しやすい大きさを確保する。</li> <li>• 一般トイレ（男女それぞれ）にベビーベッドやベビーチェア等の乳幼児用設備を設置したり、広めの便房を設けるなど、機能の分散を図ることにより、車いす使用者用トイレへの利用者の集中を防ぐ。</li> </ul>
	<p>案内設備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• エレベーターやトイレなどのバリアフリー設備の位置は、ピクトグラムを用いた大きくわかりやすい表示を設置する。</li> <li>• バリアフリールートがわかりやすいような全体案内図を設置する。</li> </ul>
<p>維持管理</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 清掃や維持管理を適切に行い、公園内の設備やトイレなどが安心して利用できるよう留意する。</li> </ul>	

### <参考> △課題のある整備の例 ◎望ましい整備の例



◎園路が舗装され通行しやすい



◎ピクトグラムが大きくわかりやすい



◎大型ベッドやオストメイト対応流し台が設置されている

## 5-4 関連施策と連携したバリアフリー化の促進

促進地区において事業機会をとらえて効果的にバリアフリー化を促進するためには、市の関連する他施策との連携が必要です。特に都市基盤整備に関する施策や、福祉関連施策との連携により、ハード・ソフト両面から取組を進めていきます。

### (1) 都市基盤整備事業との連携

本市では土地区画整理事業等を活用し、都市計画道路の整備を進めています。5-1 で掲げたとおり、都市計画道路整備においては、道路の移動等円滑化基準に適合した歩道整備が実現することが見込まれますが、その際、誘導用ブロックの設置方法や歩車道境界ブロックの形式等については、バリアフリー化促進に向けた配慮事項に留意して整備を進めます。

また、今後策定する基本構想において、道路特定事業を設定し、バリアフリー整備を推進することにより、バリアフリー化された歩行者ネットワークの充実を目指します。

### (2) 福祉関連施策との連携

戸田市障がい者総合計画では、多様な障がい理解促進のための取組や交流の促進、福祉教育の充実、ボランティア活動の充実などに取り組んでいます。促進方針に基づき心のバリアフリーに取り組む際は、関係部署の取組と連携し、市内のバリアフリー整備についての周知や利用ルールの啓発などを行っていきます。

また、戸田市社会福祉協議会で実施しているふれあいサロン等の事業との連携を図りながら、高齢者や子育て世代に対する取組の充実を図っていきます。



## 第6章 心のバリアフリーの促進

### 6-1 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。平成29年（2017年）2月に国が策定した「ユニバーサルデザイン2020行動計画」では、心のバリアフリーを市民一人ひとりが体現するためのポイントとして、以下の3点が示されています。

- 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<sup>\*1</sup>」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<sup>\*2</sup>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。

障害の社会モデルの考え方に基づき、高齢者や障がい者等も含めた全ての市民が社会活動に積極的に参加・貢献できるための「共生社会」を実現していく上で、市民や施設設置管理者、施設の従業員などのそれぞれが、障がいを理解し、協力し、互いの人権を認め合うことが重要です。そのためには、市や施設設置管理者等による教育・啓発に関する取組を充実していくことが求められます。

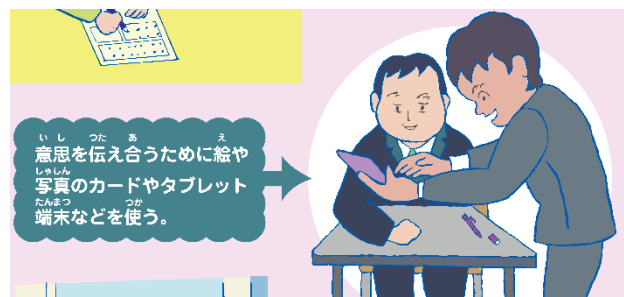
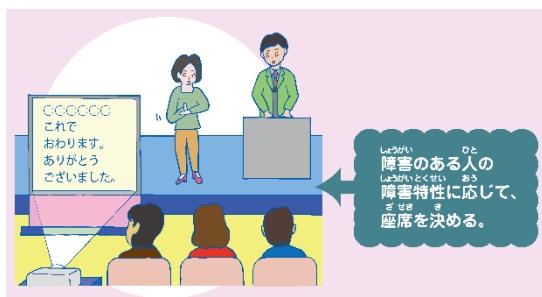
バリアフリー法に基づく基本方針では、令和2年（2020年）6月改正において、「移動等円滑化に関する住民等の理解の増進及び協力の確保に関する事項を促進方針に記載すること」が明記されました。これを踏まえ、3-2で示した「基本方針3：支えあいの意識啓発と心のバリアフリーの推進」を実現するための市の取組を次項に示します。

なお、各施設設置管理者等による取組については、5-3に示したバリアフリー化促進に向けた配慮事項を踏まえ、利用者へのマナー啓発や職員研修を実施していくことが考えられます。

※1 障害の社会モデル：「障害」とは、個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用によって創り出されているものであり、社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという考え方のこと

※2 合理的配慮：障がいのある人から社会的障壁を取り除いてほしいという意思表示があった場合に、周りの人や会社などがすべき無理のない配慮（負担が重すぎない範囲で対応）のこと。重すぎる負担がある場合でも、なぜ負担が重すぎるのか理由を説明し、別のやり方を提案することも含め、話し合い、理解を得るよう努めること

<合理的配慮の具体例>



出典：「合理的配慮」を知っていますか？（内閣府）

## 6-2 心のバリアフリー促進のための取組

市民や市職員、事業者に向けた教育や啓発の機会を充実します。これにより、障がいへの正しい理解や合理的配慮の方法を浸透させ、心のバリアフリーの推進と意識の向上を図ります。

また、心のバリアフリーや障害の社会モデルの理念を浸透させるための取組を継続的に実施し、市の関連施策においてバリアフリーに配慮したまちづくりを進めます。

### (1) 障がい理解の周知・啓発

障がいへの正しい理解や合理的配慮の方法を浸透させるため、庁内関係部署と連携し、以下の取組を充実します。

- ◆ 配慮が必要な人に関する正しい知識の啓発及び理解を促進
- ◆ 講演会や研修、ヘルプマークの普及、啓発等を通じ、聴覚障がいや知的・精神・発達障がい、内部障がいなどの「見えにくい障がい」への理解を促進
- ◆ 障がい者用駐車ますの適正な利用などを含めた交通及び設備利用に関するルールの徹底とマナー向上の促進
- ◆ 市のイベントや地域行事、スポーツ活動等への障がい者の参画や福祉コミュニティづくりの促進



ヘルプマーク



高齢者・障がい者関連イベントの実施

### (2) 体験・学習による教育啓発の機会の創出

だれもが積極的に助けあい・支えあえる社会の構築のためには、障がい者との交流や、障がいの疑似体験などにより、自分ができる行動について考える機会を持つことが重要です。体験・学習による教育啓発機会の創出として、庁内関係部署と連携し、以下の取組を充実します。

- ◆ 市民や市職員、事業者と障がい当事者や高齢者との交流の場を設け、ふれあうことによる気づきの発見、バリアフリーの意識づくりを推進
- ◆ 疑似体験、パラスポーツ体験に取り組むなど、学校教育や生涯学習等によりあらゆる世代で高齢者・障がい者等への理解を深めるための体験型の活動を推進
- ◆ 市職員等関係者に対し、障害者差別解消法に沿った研修等を実施

## 第7章 バリアフリーに関する情報提供の促進

### 7-1 本市における情報のバリアフリーの現状

市のホームページでは、年齢や身体の状態、利用する閲覧環境などに関係なく、本市の情報やサービスを提供することができるよう、ウェブアクセシビリティ※に配慮したホームページ制作に取り組んでいます。

令和元年（2019年）11月の市のホームページリニューアルでは、総務省「みんなの公共サイト運用モデル改訂版（2016年）」及びウェブアクセシビリティの基準である「JIS X 8341-3:2016」への対応を行い、適合レベルAA 準拠（一部AAA 基準を満たす）の試験結果が出ています。

これにより、障がいのある方も含め、市の発信する情報にアクセスしやすい状況を構築でき、今後も継続的に試験を実施し、対応状況に応じて見直しを図ることとしています。

バリアフリーに関する施設情報については、市のホームページで公開している「いいとだマップ（電子地図）」で掲載しており、公共施設や医療施設、店舗などを対象に主要なバリアフリー設備（車いす使用者用トイレ、誘導用ブロックなど）の有無といった情報を提供しています。

今後も継続的な施設の追加・更新が重要となります。

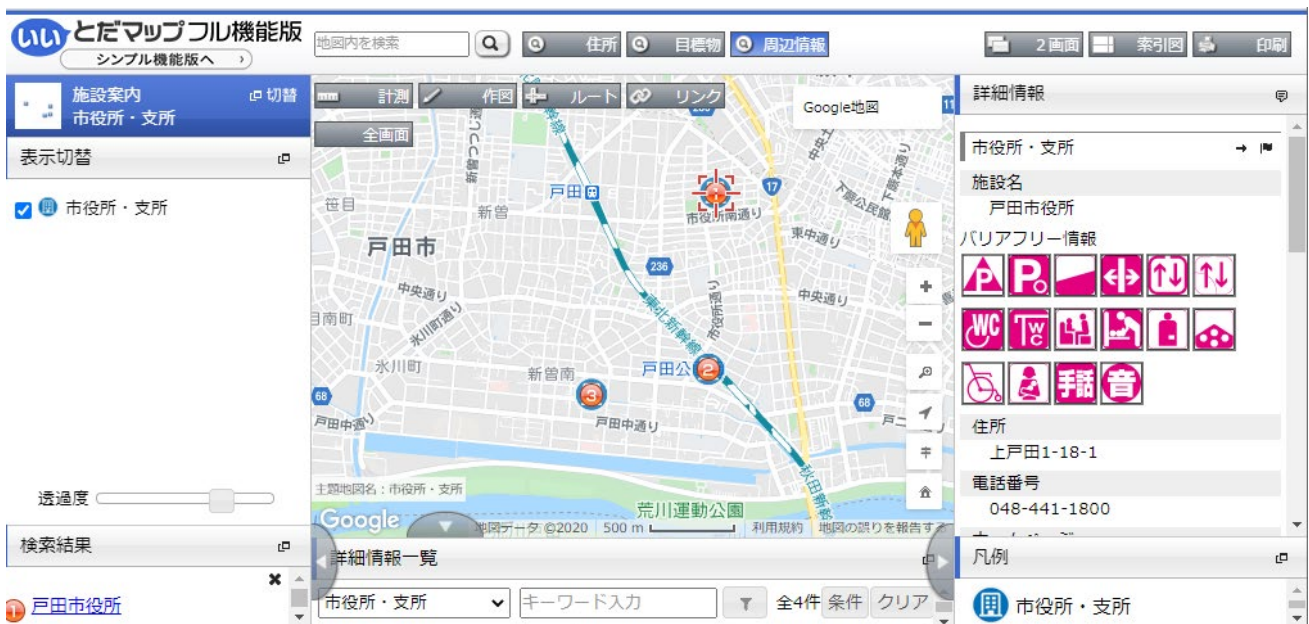


図 施設のバリアフリー情報の表示内容の例

※ウェブアクセシビリティ：高齢者や障がい者など心身の機能に制約のある人でも、年齢的・身体的条件に関わらず、ウェブで提供されている情報にアクセスし利用できること

## 7-2 情報のバリアフリー促進のための取組

### (1) いいとだマップの活用促進

促進方針において位置づけた生活関連施設のうち、現状で情報提供していない施設や、公園・道路のバリアフリーに関する情報等について、いいとだマップの掲載内容を充実していきます。特に、バリアフリー基本構想で設定する重点整備地区においては、歩道幅員や誘導用ブロックの設置状況、バリアフリー対応信号機の設置状況などの情報を提供することで、移動と施設利用に関する一体的な情報を提供することを目指します。

また、情報を管理する庁内関係部署と連携し、引き続きアクセシビリティに配慮したホームページとなるよう「JIS X 8341-3：2016」への対応を行うとともに、いいとだマップの認知度を高め、より多くの人に利用していただくための周知活動を促進します。

- ◆ 生活関連施設・公園・道路等に関する記載の充実
- ◆ アクセシビリティに配慮したページへの継続的な改善
- ◆ いいとだマップの認知度向上のための周知活動

### (2) バリアフリーに関する情報収集の仕組み

現在のいいとだマップでは、民間施設については、医療施設や金融機関、商業施設等の一部の施設のバリアフリー情報が掲載されています。この内容の充実を図ることにより、より多くの人々の利便性の向上に寄与すると考えられます。現在の情報は、バリアフリー設備の有無に関するものですが、特に生活に身近な小規模店舗や飲食店などでは、車いすやベビーカーでも利用可能な席を用意できるか、人による支援が受けられるかなど、ソフト的な対応も含めてより個別施設の状況に応じた情報発信が必要です。

現状でも掲載を希望する事業者が申請できる仕組みはありますが、より民間施設がバリアフリーや人的支援を含めたおもてなしの取組を積極的に発信し、PRに活用できるようにすることで、事業者、利用者双方にとってメリットのあるページとしていくことが望まれます。

- ◆ 民間施設からのバリアフリー情報の受け入れ・発信体制の充実
- ◆ 民間施設への情報提供の働きかけ

8-1 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、当該行為に着手する 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。

表 届出制度の概要（下線部について促進方針で指定するものとされている）

届出施設	届出対象となる行為（施行令第 26 条）
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 <ul style="list-style-type: none"> <li>ホームから生活関連経路である道路（駅前交通広場を含む道路法による道路）との間の経路</li> <li>当該施設に接する公共用通路等（道路以外）<sup>※</sup>との間の経路</li> <li>ホームから連続したバリアフリールートとなる出入口</li> </ul>
道路 （生活関連経路）	下記に接する道路（駅前交通広場を含む道路法による道路）の新設、改築又は修繕 <ul style="list-style-type: none"> <li>旅客施設（生活関連施設）の出入口</li> <li>旅客施設（生活関連施設）に接する公共用通路等（道路以外）<sup>※</sup></li> </ul>

※公共用通路（道路以外）：旅客施設の営業時間内において、常時一般交通の用に供されている一般交通用施設（道路以外）であって、旅客施設の外部にあるもの（自由通路など）

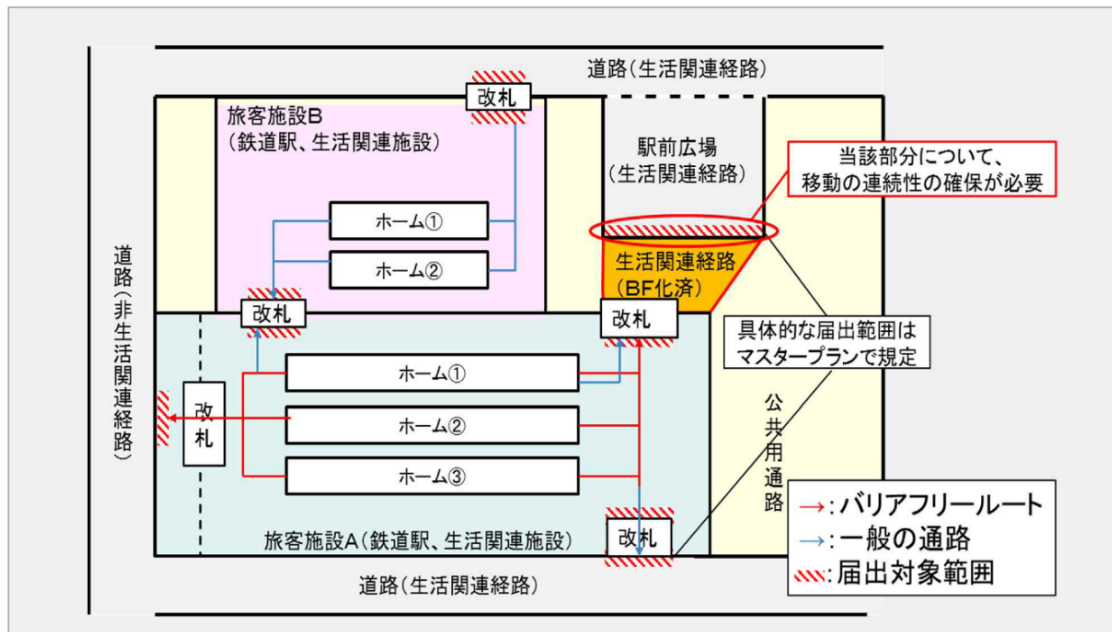


図 届出対象範囲のイメージ

（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（平成 31 年 3 月 国土交通省総合政策局安心生活政策課））

## 8-2 届出の対象となる範囲

本市においては、下記の場合において届出の対象となります。

### 旅客施設

- ・ 出入口（改札）の新設や改変を行う場合

### 道路・駅前交通広場

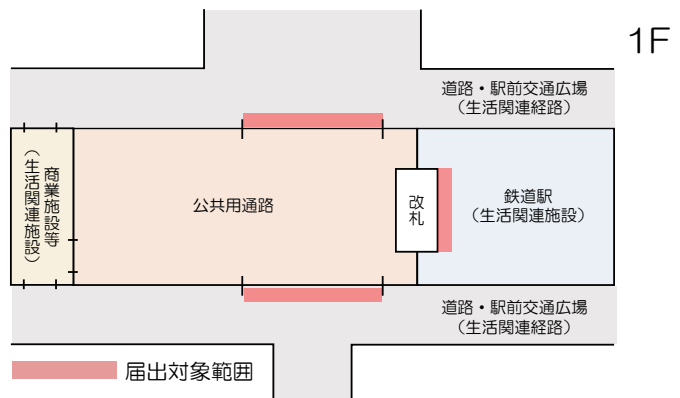
- ・ 駅出入口（改札）へ向かうための上下移動施設や、鉄道高架下の公共用通路と接する部分の新設や改築、修繕を行う場合
- ※鉄道駅及び鉄道高架下の公共用通路に接する道路、駅前交通広場は、道路法による道路（市管理）であり、届出の対象となる

なお、届出対象となることが想定される事業の計画が明らかになった段階で、促進方針に記載した配慮事項等を踏まえた整備がされるよう、関係者との調整や、必要に応じて市民意見の反映の機会の設定に努めるものとします。

#### ① 北戸田駅・戸田駅

北戸田駅及び戸田駅では、改札口が1階の1箇所のみであり、公共用通路により東口・西口に接続する単純な構造となっています。

改札及び公共用通路に接する道路の部分が届出の対象となります。



#### ② 戸田公園駅

戸田公園駅は2階に改札口があり、公共用通路を経由して上下移動した上で東口・西口に接続します。

また、1階も公共用通路により東西の移動が可能となっています。

改札、1階公共用通路及び改札口へ向かうための上下移動施設に接する道路の部分が届出の対象となります。

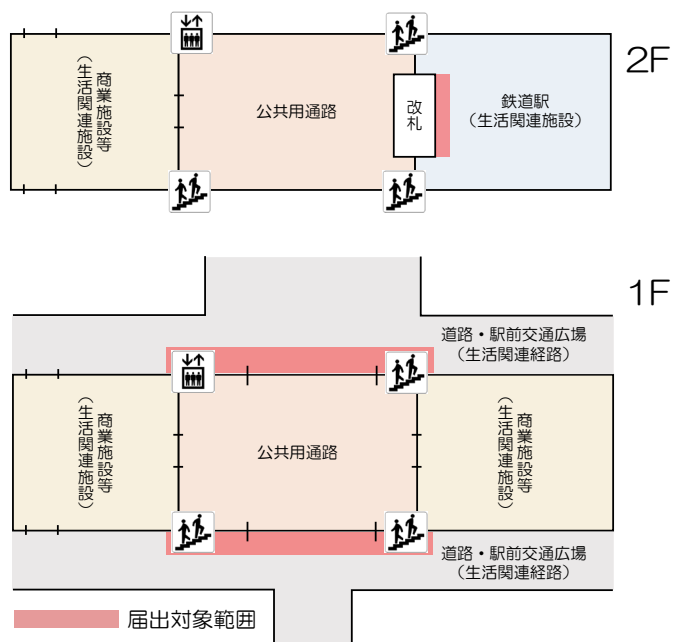


図 届出対象範囲

## 第9章

# 市全域におけるバリアフリー化の促進

促進地区において面的・一体的なバリアフリー化を促進していくと同時に、市全域においても、関連する本市の各事業と連携し、ハード・ソフト両面からバリアフリー化を進める必要があります。

第6章で示した心のバリアフリーや第7章で示した情報のバリアフリーは全市的に継続的な取組を進めていくものですが、その他、バリアフリー化の促進のために必要な市全域での取組について以下に示します。

### 9-1 施設整備に伴うバリアフリー化の促進

本市では、「戸田市公共施設等総合管理計画及び公共施設再編プラン」や「戸田市公共施設中長期保全計画」等を元に、公共施設の更新や長寿命化に取り組んでいます。また、市全域において、「第2次戸田市歩行者自転車道路網整備計画」に基づき、歩行者・自転車ネットワークの整備を進めています。

これらに基づき、市内の公共施設や道路等の改修を行う際は、促進地区の内外に関わらず、第5章に掲げた配慮事項に留意した取組やだれにとっても分かりやすい案内表示（ひらがなの併記等）を検討するよう、施設設置管理者や道路管理者へ働きかけていきます。

また、施設の新築等に当たっては、原則としてバリアフリー基準に適合したものとなりますが、利用者にとってより使いやすい施設となるよう、当事者意見を反映する機会を持つことが望ましいと考えます。

市内では、令和2年度（2020年度）に文化会館の改修工事が行われています。整備が完了した施設の状況確認を行い、今後整備する施設へのフィードバックを行うなど、当事者参加の取組により整備水準の改善・向上が図られるよう、促進方針の推進に合わせた段階的かつ継続的な取組を実施していきます。

- ◆ 公共施設や道路等の改修に伴う配慮事項を踏まえた事業の実施
- ◆ 大規模改修に合わせた当事者参加による整備水準の改善・向上



図 戸田市文化会館（改修工事前）

## 9-2 学校及び避難所におけるバリアフリー化の促進

令和2年（2020年）6月の改正バリアフリー法では、バリアフリー基準適合義務の対象を拡大し、新たに「公立小中学校等」が特別特定建築物に設定されました。

本市では以前から、埼玉県福祉のまちづくり条例にて、学校がバリアフリー基準適合義務の対象となっており、法改正により大きく位置づけが変わるものではありませんが、インクルーシブ教育<sup>\*</sup>の進展や避難所・投票所等のバリアフリー化の必要性の高まりなどにより、学校及び周辺道路のバリアフリー化の必要性が広く認識されてきている状況にあります。

アンケート調査からも、多くの障がい者やその保護者等が、「避難所でのバリアフリー対策が十分でないこと」や「災害時に1人で避難できないこと」への不安があることがわかっています。

これを踏まえ、以下の取組を促進していきます。

※インクルーシブ教育：障がいのある子どもと障がいのない子どもが共に教育を受けること

### (1) 小・中学校へのバリアフリー設備の設置推進

本市の小・中学校18校のうち、構造上の問題からエレベーター未設置などバリアフリー化が進んでいない学校については、大規模改修や建替えに合わせて整備を進めていきます。

また、国が示す公立小中学校のバリアフリー化の整備基準・目標を踏まえ、バリアフリー基本構想の策定に合わせた取組の検討を行っていきます。

### (2) 避難所のバリアフリー環境整備の推進

本市では、小・中学校を中心に避難所を31箇所、避難場所を25箇所、福祉避難所を2箇所指定しています。校舎がバリアフリー化されていても、避難生活を想定する体育館への通路などに段差がある、車いす使用者用トイレが校舎内にしかなく遠いなどといった被災時の具体的な状況を想定し、現在のバリアフリー環境が十分かを検討していきます。

### (3) 通学路整備計画に基づく整備推進による学校周辺の安全で歩きやすい歩行環境の構築

通学路は、概ね5年ごとに通学路安全総点検を実施しています。現在は、埼玉県第4期通学路整備計画（平成29年度から令和3年度（2017年度から2021年度））に基づき、県、市、教育委員会、警察が連携して歩道の整備、区画線や路面標示、横断歩道等の設置・修繕、電柱や障害物の移設・撤去等を実施しています。

また、歩行者ネットワークには、小・中学校の通学路に指定されている区間もあり、整備を進めることで通学路のバリアフリーの確保にも寄与します。こうした取組により、児童・生徒だけでなく、高齢者や障がい者等にとっても安全で歩きやすい歩行環境を構築していきます。



#### (4) 歩行者ネットワークのバリアフリー化推進による安全な避難経路の確保

防災面からは、荒川氾濫時に市全域の浸水が想定されていることから、想定浸水深や避難所の案内等の防災関連情報を市内各所に表示するなど、水害対策の先進的な取組を行っています。

水害時は市外へ避難することが求められますが、歩行者ネットワークのバリアフリー化を進めることにより、安全な避難経路の確保にも寄与するものと考えます。



図 交通規制やガードレール設置等による通学路の安全対策

### 9-3 ソフト施策の充実によるバリアフリー化の促進

誰もが安心して外出でき、移動や施設の利用ができるためには、経路や施設のバリアフリー整備だけでは十分とは言えません。それらの使い方への配慮や設備・機器等を活用した利便性の向上、人的支援、各種の制度や仕組みの整備など多様なソフト施策の充実が求められます。

新型コロナウイルス感染症の拡大により、視覚障がい者等が声かけや人的支援を得にくくなっていたり、聴覚障がい者がマスクによって会話を読み取れず困っていたりするなど、新たな問題への対応にも留意する必要があります。

第6章で示した心のバリアフリーや第7章で示した情報のバリアフリーを含め、バリアフリー整備の効果をより高め、不足している部分を補うソフト施策として、関連する庁内や地域の施策と連携して以下の取組を進めていきます。

#### (1) 施設利用を支援する設備・人的対応の充実

- ◆ 各施設において、施設利用にあたって困りごとがある人への積極的な人的支援・案内の実施（新型コロナウイルス感染症対策等により、障がい者等が不便に感じないような配慮を含む）
- ◆ 各施設において、コミュニケーション手段の充実を図っていく
- ◆ 貸出用車いすやベビーカーの設置、老眼鏡や翻訳機の用意など、利用者特性を踏まえた施設利用支援設備の導入
- ◆ 上記の取組内容の対応に関する表示（耳マーク、手話マークなど）の掲示



図 聴覚障がい者対応を実施していることを示す耳マーク・手話マーク・筆談マーク

#### (2) 地域福祉活動の充実

- ◆ NPOの育成・活動支援の推進や地域コミュニティ活動への参画促進・交流事業の支援
- ◆ すべての市民を対象としたボランティア活動の支援や新規ボランティアの育成

#### (3) 公共空間の運用・維持管理・利用者啓発

- ◆ 投票所等のバリアフリー化の推進
- ◆ 違法駐車解消と放置自転車の撤去
- ◆ 交通安全対策の推進と交通弱者保護の啓発
- ◆ ドライバーへの安全運転、自転車の安全走行の啓発

## 9-4 地域における取組の促進

### (1) 災害時の避難支援体制の強化と合わせた障がい理解の機会の充実

災害発生時に一人で避難することが困難な方の避難支援対策として、本市では「避難行動要支援者避難支援制度」を、自主防災会（町会・自治会）では「おねがい・まかせて会員避難支援制度」を設けていますが、アンケート結果では、これらの制度について7割以上の方が知らないと回答しており、十分に認知されているとは言えない状況です。

支援を希望する人がより安心して制度を活用できるように働きかけるとともに、日頃からの地域における障がい理解・心のバリアフリーの促進につなげていきます。

### (2) 小規模店舗等におけるバリアフリー化の促進

商店や飲食店など、生活に密着した小規模店舗等について、出入口の段差解消や車いすで利用できる席の確保、子育て世代が利用しやすい店づくり、道路に面した休憩スペースの設置など、バリアフリーに配慮した取組を奨励、周知するとともに、道路に看板や利用者の自転車を出さないようにするなどのマナー啓発を行います。

## 第10章 促進方針の実現に向けて

以下に示す推進の枠組みにより、促進方針の実現を促進していきます。

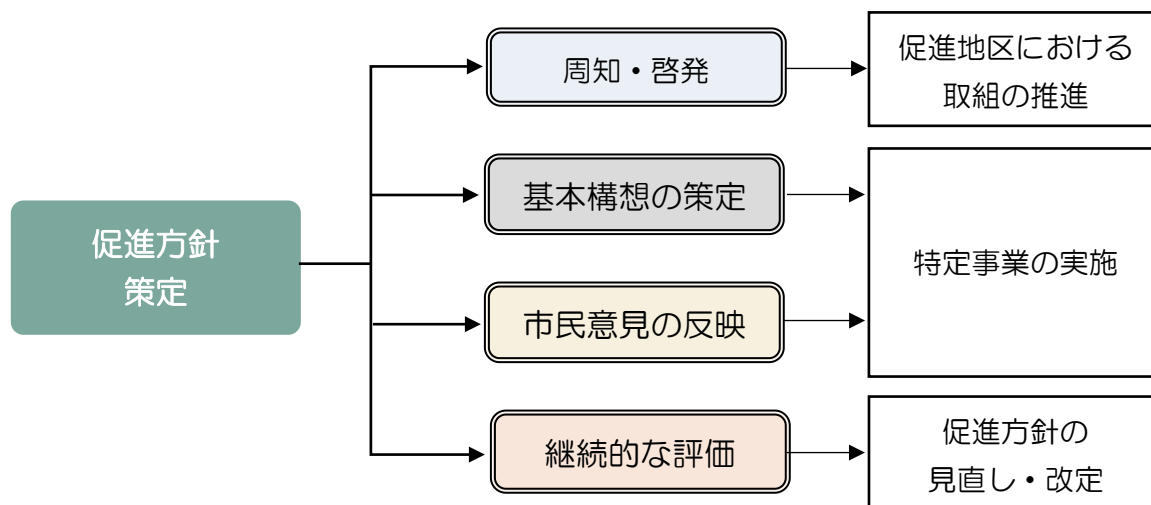


図 促進方針の推進の枠組み

### 10-1 市民及び関係事業者への促進方針の周知・啓発

促進方針を周知し、取組を推進するため、促進方針案の取りまとめに際し、パブリック・コメント及び施設設置管理者等への意見照会を行いました。今後も引き続き、生活関連施設の施設設置管理者をはじめ、関係する事業者や市内の関係部署へ促進方針の内容を周知し、バリアフリーに配慮した取組の推進を働きかけていきます。また、促進方針の進捗状況や、今後作成予定の基本構想、特定事業計画の内容など、バリアフリー施策の推進に関する情報をまとめ、市民に提供できるように本市のホームページ等において情報公開を行います。

### 10-2 基本構想の策定による重点整備地区の設定

今後、バリアフリー化の実現に向けて、面的整備が進められている駅周辺等を重点整備地区として定めるため、基本構想を策定していきます。

バリアフリー化の事業主体となる公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、建築物や公園、路外駐車場の施設設置管理者等及び教育啓発を行う主催者は、具体的なバリアフリー化に向けた事業（以下「特定事業等」という。）及び事業推進のための特定事業計画を設定し、ハード・ソフト両面でバリアフリー化を推進していきます。

また、定期的にバリアフリー化の進捗状況を確認していきます。

### 10-3 事業実施段階での市民意見の反映及び相互理解の促進

重点整備地区における特定事業等の実施段階においては、駅前交通広場整備等、特に重要性の高い事業について、多様な当事者の参加による意見交換等を実施し、市民意見の反映や相互理解の促進を図るよう働きかけていきます。取組の推進にあたっては、促進方針の検討にあたった戸田市移動等円滑化促進方針策定協議会の体制を活用し、協議会など新たな組織を立ち上げ、結果の取りまとめや公表を行うことが考えられます。

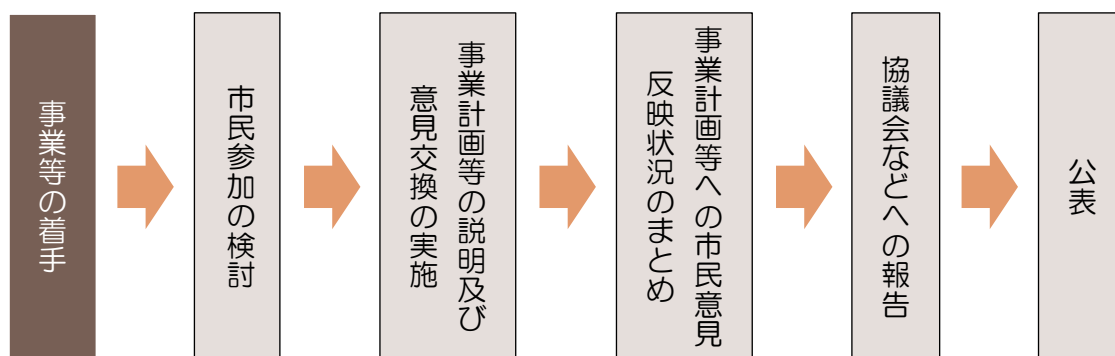


図 市民参加を踏まえた意見収集の流れのイメージ

また、特定事業に基づき実際に施設整備等が実施された際には、必要に応じて当事者参加による現場確認を行い、市民意見を踏まえた改善を働きかけたり、好事例を他施設の整備に活かすなど、事後評価と合わせてさらなる取組への展開を図ります。

### 10-4 促進方針の段階的かつ継続的な見直し

促進方針については、方針の策定（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、社会経済情勢や市民ニーズの変化等を踏まえ、必要に応じて方針の見直し（Act）といったPDCAサイクルにより、現状に則した計画となるよう段階的かつ継続的な見直しを行っていきます。

そのため、10-3 で述べた新たな組織による管理などにより、継続的に促進方針の推進及び進捗状況の確認などを行い、促進方針の着実な実行を進めます。また、おおむね5年ごとに事業の実施状況などについて効果検証等を行い、必要に応じて方針の見直しを行います。

## 參考資料

## 戸田市移動等円滑化促進方針策定協議会 要綱

令和 2 年 1 月 2 1 日市長決裁

## (設置)

第 1 条 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 1 8 年法律第 9 1 号）第 2 4 条の 2 に基づく戸田市移動等円滑化促進方針（以下「促進方針」という。）を策定するため、同法第 2 4 条の 4 に規定する戸田市移動等円滑化促進方針策定協議会（以下「協議会」という。）を置く。

## (所掌事務)

第 2 条 協議会は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 促進方針の策定に関すること。
- (2) その他促進方針の策定に関し必要な事項

## (組織)

第 3 条 協議会の委員は、別表第 1 の委員をもって組織し、市長が委嘱又は任命をする。

## (任期)

第 4 条 委員の任期は 1 年とし、再任を妨げない。

- 2 委員に欠員が生じた場合の補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

## (会長及び副会長)

第 5 条 協議会に会長及び副会長を置く。

- 2 会長及び副会長は、学識経験者の中から選出する。
- 3 会長は委員の互選によるものとし、副会長は会長が指名する。
- 4 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

## (会議)

第 6 条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、その議長となる。ただし、会長が選出される前に招集する会議は、市長が招集する。

- 2 会議は、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

- 4 別表第1の2の項から9の項までに規定する委員が会議に出席できないときは、当該委員が委任状（別記様式）にて指名する者が代理として出席できるものとし、同表の10の項に規定する委員が会議に出席できないときは、当該委員の指名する職員（同じ所属の職員とする。）が代理として出席できるものとする。
- 5 会長は、必要があると認めるときは、会議に関係者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

（協議結果の報告）

第7条 会長は、第2条に掲げる事項の協議を完了したときは、その結果を市長に報告するものとする。

（謝金）

第8条 会長及び副会長の謝金として、別表第2に定める額を予算の範囲内で支払うものとする。

（庶務）

第9条 協議会の庶務は、都市整備部まちづくり推進課において処理する。

（その他）

第10条 この要綱に定めるもののほか必要な事項は、会長が定める。

## 附 則

（施行期日）

1 この要綱は、令和2年1月21日から施行する。

（この要綱の失効）

2 この要綱は、促進方針を策定した日限り、その効力を失う。



別表第1（第3条関係）

団体・組織名		人数	
1	学識経験者	2	
2	障害者団体	戸田市身体障害者福祉会	2
		戸田市心身しょうがい児（者）を守る会	1
		戸田市聴力障害者協会	1
3	高齢者団体	戸田市老人クラブ連合会	1
4	子育て支援団体	ぴあママ	1
5	地域活動団体	社会福祉法人戸田市社会福祉協議会	1
		戸田市町会連合会	1
		戸田市商工会	1
		戸田市民生委員・児童委員	1
6	関係行政機関	国土交通省関東運輸局交通政策部消費者行政・情報課	1
		埼玉県企画財政部交通政策課	1
		埼玉県県土整備部道路環境課	1
		埼玉県都市整備部都市計画課	1
7	施設設置管理者	国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所	1
		国土交通省関東地方整備局北首都国道事務所	1
		埼玉県さいたま県土整備事務所	1
8	公共交通事業者	東日本旅客鉄道株式会社大宮支社	1
		国際興業株式会社	1
		一般社団法人埼玉県乗用自動車協会	1
9	公安委員会	埼玉県蕨警察署	1
10	市		6

別表第2（第8条関係）

役職等	金額（円）
会長	14,000
副会長	13,500

別紙（第6条関係）

# 委 任 状

年 月 日

(宛先)

戸田市移動等円滑化促進方針策定協議会会長

団体・

組織名 \_\_\_\_\_

氏 名 \_\_\_\_\_ 印

※自署の場合は、押印不要

私は、同団体・組織の（代理人の職・氏名） \_\_\_\_\_  
を代理人と定め、下記事項について代理人へ委任します。

## 記

- ・ 第 回戸田市移動等円滑化促進方針策定協議会における議決について

## 参考 2

## 戸田市移動等円滑化促進方針策定協議会 委員名簿

No	区分	所属	氏名
1	学識経験者	埼玉大学大学院 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門	久保田 尚
2		東洋大学 ライフデザイン学部 人間環境デザイン学科	菅原 麻衣子
3	障害者団体	戸田市身体障害者福祉会(身体障害)	猫本 力
4		戸田市障害者施策推進協議会 戸田市身体障害者福祉会(視覚障害)	青木 真由美
5		戸田市心身しょうがい児(者)を守る親の会	内海 靖美
6		戸田市聴力障害者協会	永住 晶子
7	高齢者団体	戸田市老人クラブ連合会	金子 一雄
8	子育て支援団体	ぴあママ	萩原 ゆかり
9	地域活動団体	社会福祉法人 戸田市社会福祉協議会	飯田 直子
10		戸田市町会連合会	細井 幸雄
11		戸田市商工会	横田 秀子
12		戸田市民生委員・児童委員	小山 昌彦
13	関係行政機関	国土交通省 関東運輸局 交通政策部 消費者行政・情報課	遠藤 幸
14		埼玉県 企画財政部 交通政策課	浪江 治
15		埼玉県 県土整備部 道路環境課	落合 誠
16		埼玉県 都市整備部 都市計画課	鳴海 太郎
17	施設設置管理者	国土交通省 関東地方整備局 大宮国道事務所	田中 倫英
18		国土交通省 関東地方整備局 北首都国道事務所	佐藤 眞平
19		埼玉県さいたま県土整備事務所	金子 勉
20	公共交通事業者	東日本旅客鉄道株式会社大宮支社	佃 晋太郎
21		国際興業株式会社	小平 隆宏
22		一般社団法人 埼玉県乗用自動車協会	藤田 茂
23	公安委員会	埼玉県蕨警察署	中村 裕嗣
24	市	財務部	駒崎 稔
25		市民生活部	櫻井 聡
26		環境経済部	吉野 博司
27		福祉部	久川 理恵
28		こども青少年部	松山 由紀
29		都市整備部	小森 敏

## 1. 調査の概要

市内のバリアフリー対策を推進するにあたり、施設の利用状況やバリアフリーに関する意識を把握するためのアンケート調査を実施しました。

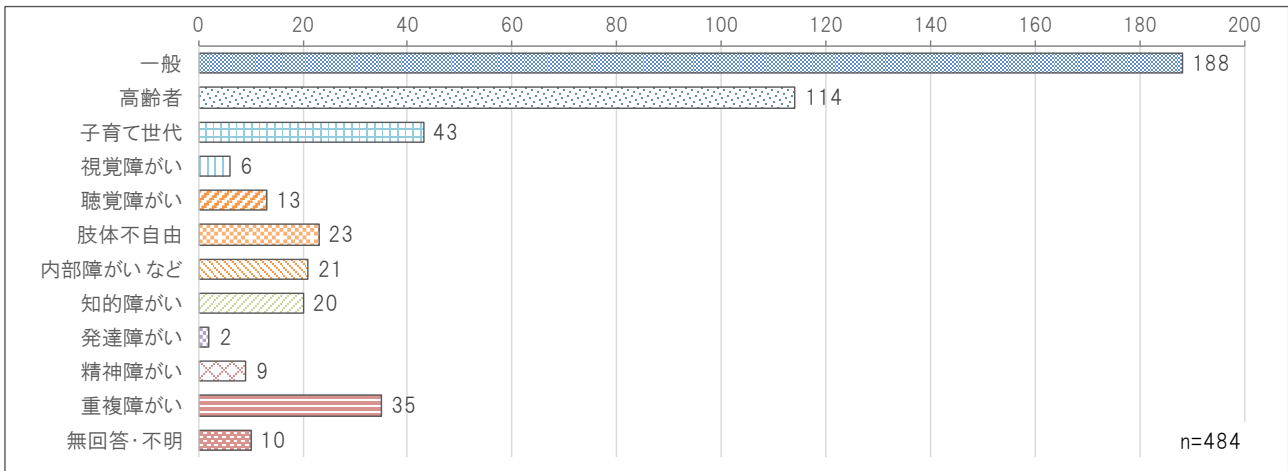
表 アンケート調査の概要

対象者	◆ 一般市民 住民基本台帳よりランダム抽出	◆ 関係団体 障がい者支援団体・高齢者団体・ 子育て支援団体・乳幼児健診参加者
配付	郵送配付・郵送回収：1,000 票	団体配付・団体又は郵送回収：300 票
調査期間	令和元年 11 月 30 日から 12 月 16 日まで	
回収	484 票（回収率 37.2%）	
	300 票（回収率 30.0%）	184 票（回収率 61.3%）
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・個人属性</li> <li>・主要な交通手段、よく利用する施設・経路</li> <li>・駅・バス・タクシー・道路などのバリアフリー状況への満足度</li> <li>・移動や施設の利用時の困りごと</li> <li>・避難する場所の認知度、災害時のバリアフリー上の不安、災害時への対策</li> <li>・心のバリアフリーの認知度、意識、行動、施策、意見</li> <li>・情報のバリアフリー・バリアフリーマップの認知度</li> <li>・公共サインの満足度・困りごと</li> <li>・その他自由意見</li> </ul>	

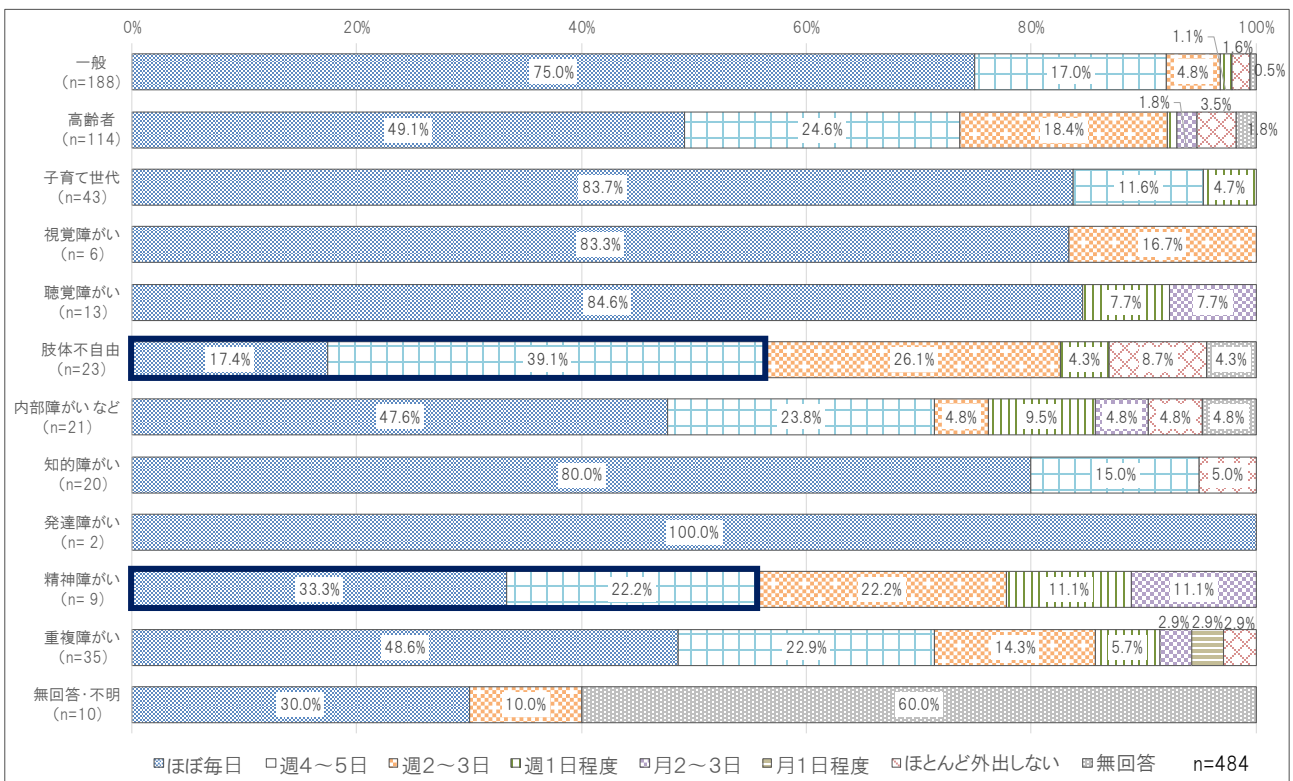
## 2. 調査結果

### 設問1 ご自身のことについて

1) あなたもしくは同居者の属性／障がい等の種類を教えてください。



2) どのくらいの頻度で外出しますか。

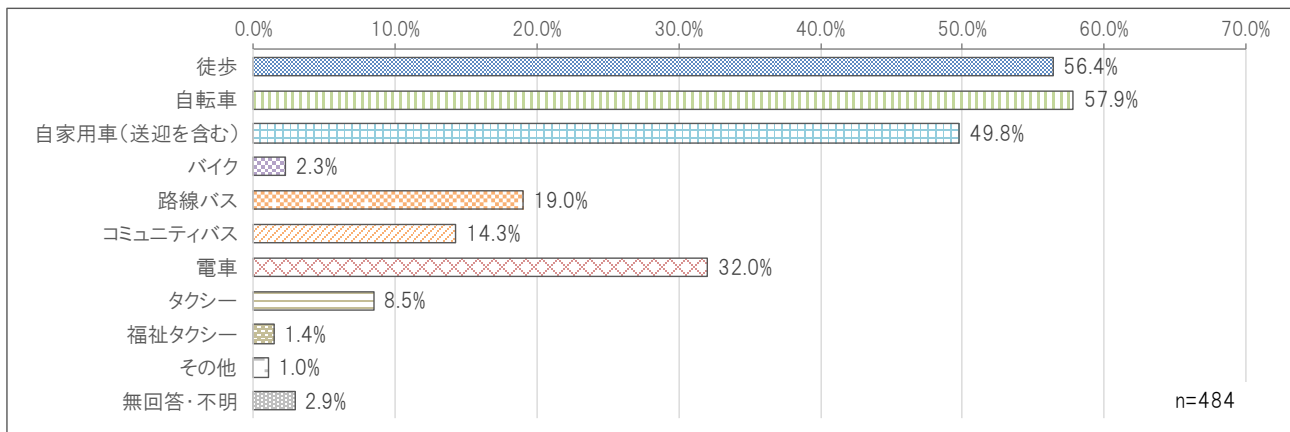


#### 回答の傾向

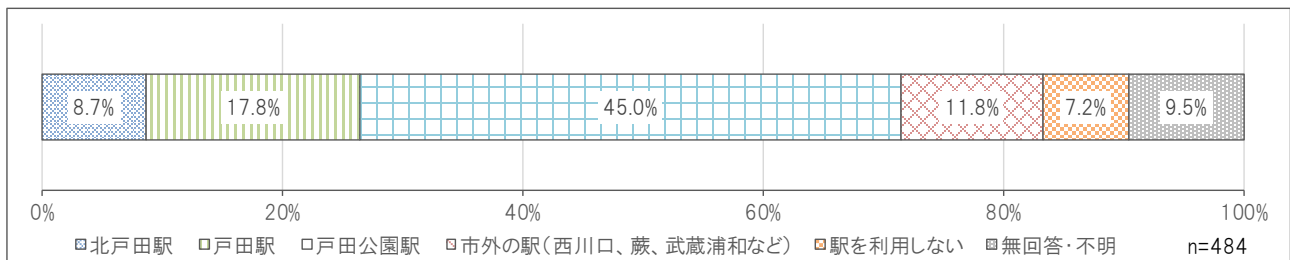
- 回答者は、一般の方（他の属性に当てはまらない方）が約4割、障がい者が約3割、高齢者が約2割、子育て世代が約1割。
- 全ての属性で外出頻度は高いが、肢体不自由者と精神障がい者では週4日以上外出している方は6割以下である。

## 設問2 市内での移動手段や利用する施設について

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)



2) 日頃、最も利用する駅を教えてください。

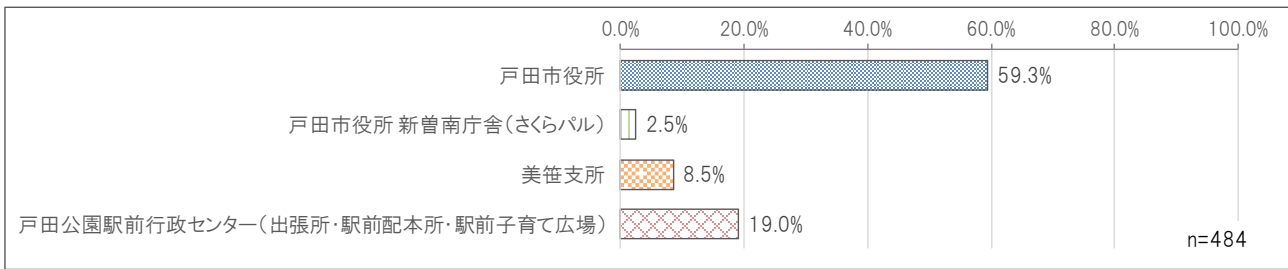


### 回答の傾向

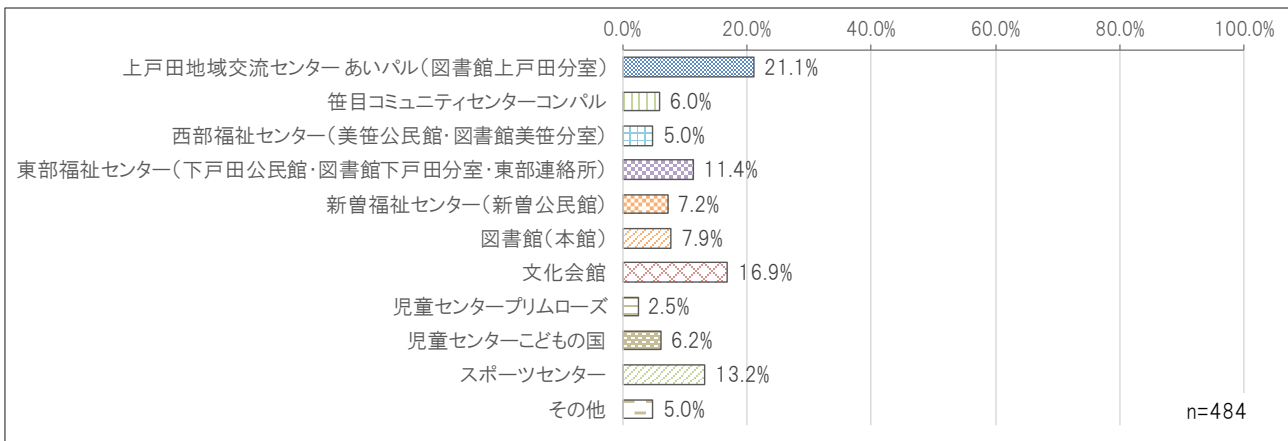
- 回答者の約6割程度が徒歩・自転車、約3割が鉄道、2割が路線バスを利用している。
- 回答者の約5割が戸田公園駅、約2割が戸田駅を最も日常的に利用している。

3) 日常的に利用する施設名を教えてください。(それぞれ3つまで〇)

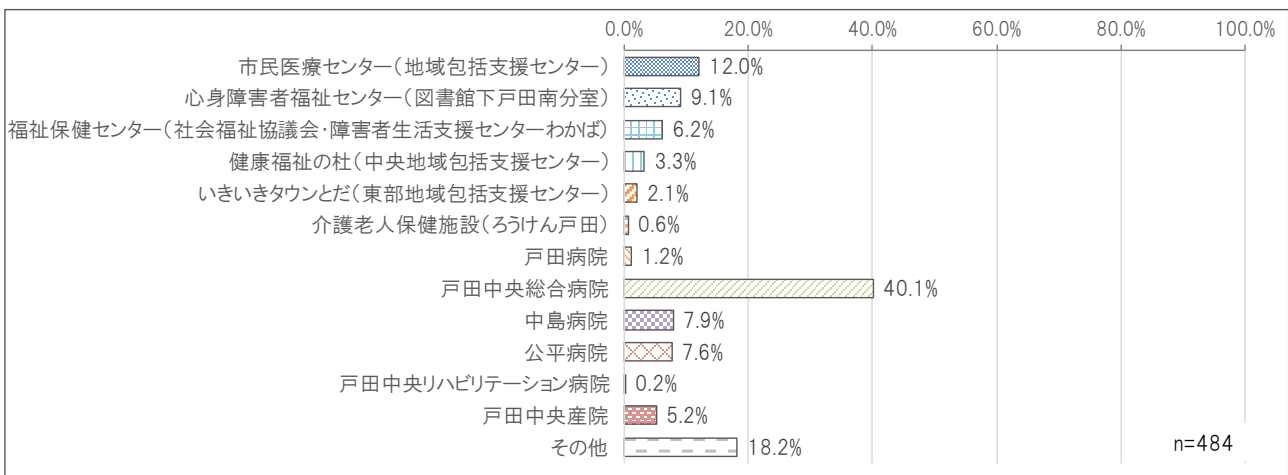
■ 公共施設：市役所・支所（窓口）



■ 公共施設：文化・教養・スポーツ施設



■ 医療・福祉施設

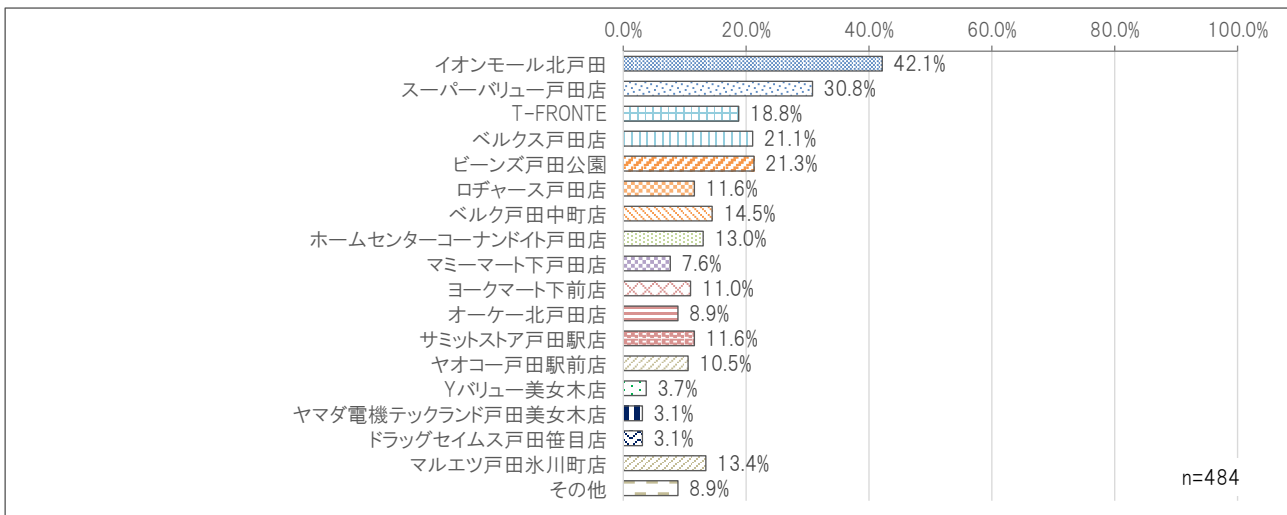


■ 障がい別に見たよく利用されている施設（公共施設、医療・福祉施設）

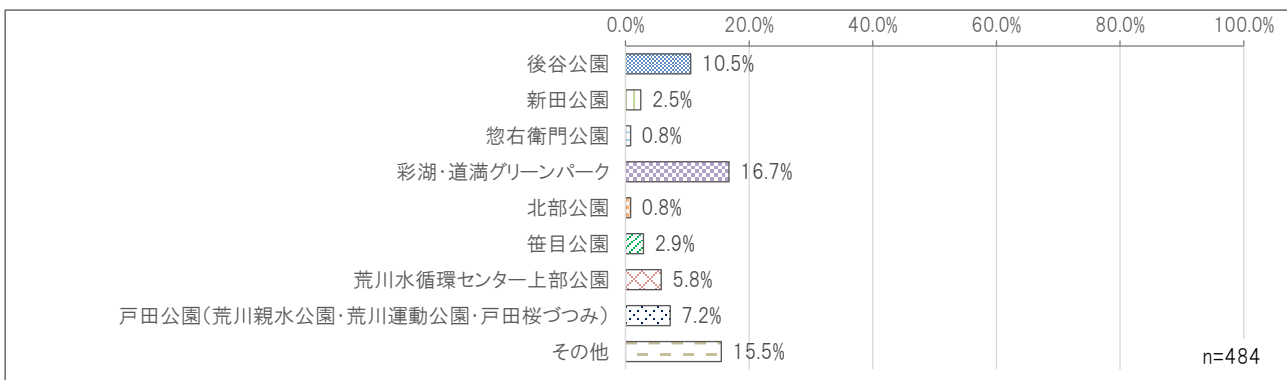
	戸田市役所	戸田公園駅前行政センター	上戸田地域交流センター あいパル	文化会館	市民医療センター	心身障害者福祉センター	戸田中央総合病院
一般 (n=188)	59.0%	23.9%	17.6%	15.4%	9.0%	5.3%	38.3%
高齢者 (n=114)	59.6%	14.9%	19.3%	21.1%	13.2%	1.8%	43.0%
子育て世代 (n=43)	51.2%	32.6%	37.2%	2.3%	16.3%	9.3%	27.9%
視覚障がい (n=6)	83.3%	0.0%	33.3%	33.3%	33.3%	16.7%	50.0%
聴覚障がい (n=13)	69.2%	30.8%	46.2%	0.0%	0.0%	53.8%	53.8%
肢体不自由 (n=23)	52.2%	17.4%	8.7%	26.1%	21.7%	30.4%	52.2%
内部障がいなど (n=21)	47.6%	4.8%	9.5%	23.8%	9.5%	4.8%	61.9%
知的障がい (n=20)	70.0%	10.0%	30.0%	30.0%	15.0%	20.0%	30.0%
発達障がい (n=2)	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%
精神障がい (n=9)	88.9%	0.0%	11.1%	11.1%	22.2%	11.1%	11.1%
重複障がい (n=35)	68.6%	11.4%	25.7%	20.0%	14.3%	14.3%	48.6%
無回答・不明 (n=10)	30.0%	10.0%	30.0%	10.0%	0.0%	10.0%	10.0%
全体の割合	59.3%	19.0%	21.1%	16.9%	12.0%	9.1%	40.1%

※赤色セル：全体の割合より利用率が5%以上高いもの

## ■ 商業施設



## ■ 公園



## ■ 障がい別に見たよく利用されている施設（商業施設、公園）

	イオンモール 北戸田	スーパーバリュー 戸田店	T-FRONTE	ベルクス戸田店	ビーンズ戸田公園	彩湖・道満 グリーンパーク	荒川水循環センター 上部公園
一般 (n=188)	46.8%	35.1%	21.3%	20.2%	27.7%	18.6%	2.7%
高齢者 (n=114)	39.5%	33.3%	9.6%	22.8%	14.0%	14.9%	8.8%
子育て世代 (n=43)	48.8%	39.5%	39.5%	23.3%	34.9%	25.6%	14.0%
視覚障がい (n=6)	66.7%	33.3%	33.3%	33.3%	16.7%	16.7%	16.7%
聴覚障がい (n=13)	7.7%	30.8%	15.4%	46.2%	38.5%	7.7%	7.7%
肢体不自由 (n=23)	39.1%	17.4%	4.3%	30.4%	4.3%	8.7%	4.3%
内部障がいなど (n=21)	28.6%	14.3%	4.8%	4.8%	9.5%	19.0%	4.8%
知的障がい (n=20)	45.0%	20.0%	15.0%	20.0%	20.0%	15.0%	5.0%
発達障がい (n=2)	50.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%
精神障がい (n=9)	33.3%	11.1%	11.1%	22.2%	11.1%	0.0%	0.0%
重複障がい (n=35)	45.7%	25.7%	31.4%	11.4%	17.1%	20.0%	2.9%
無回答・不明 (n=10)	10.0%	10.0%	10.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全体の割合	42.1%	30.8%	18.8%	21.1%	21.3%	16.7%	5.8%

※赤色セル：全体の割合より利用率が5%以上高いもの

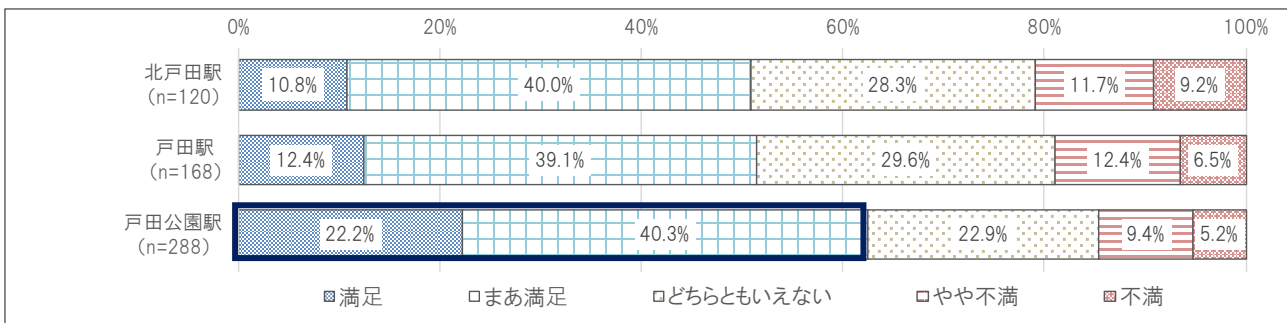
### 回答の傾向

- ・回答者の約4割以上が利用している施設は、戸田市役所・戸田中央総合病院・イオンモール北戸田。
- ・回答者の約3割が利用している施設はスーパーバリュー戸田店、約2割が利用している施設は、戸田公園駅前行政センター・上戸田地域交流センター あいパル・文化会館・T-FRONTE・ベルクス戸田店・ビーンズ戸田公園・彩湖・道満グリーンパーク。
- ・日常的に利用されている施設は、市役所や大型の商業施設・病院・公園が多い。戸田市役所・心身障害者福祉センター・戸田中央総合病院では、特に障がい者の利用割合が一般の利用者より高い傾向がある。

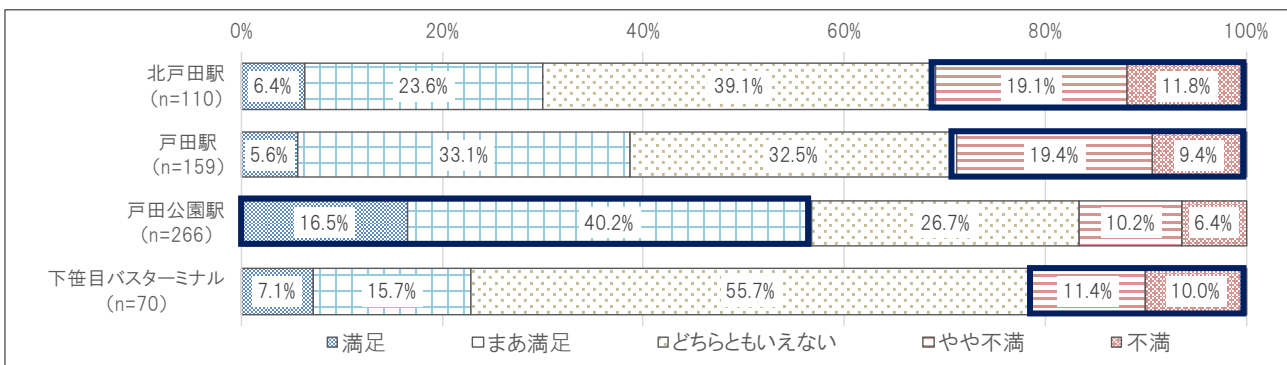


### 設問3 市内のバリアフリー状況に関する満足度について（無回答・不明を除いて集計）

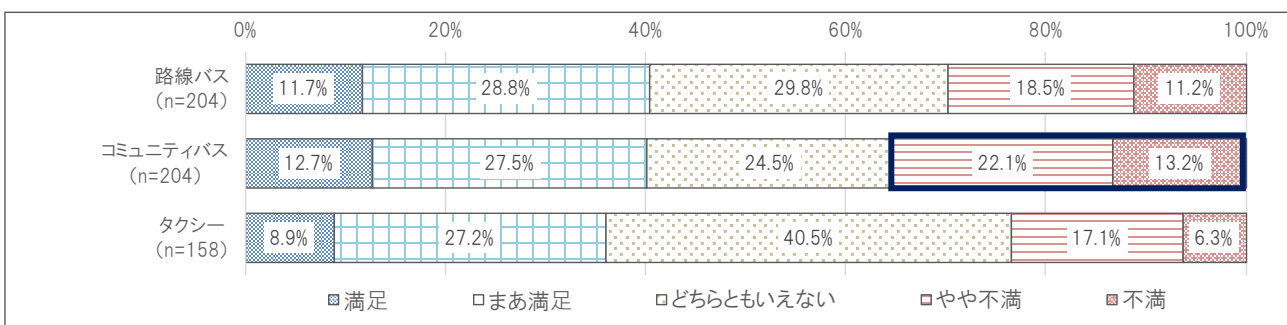
#### ■ 鉄道駅



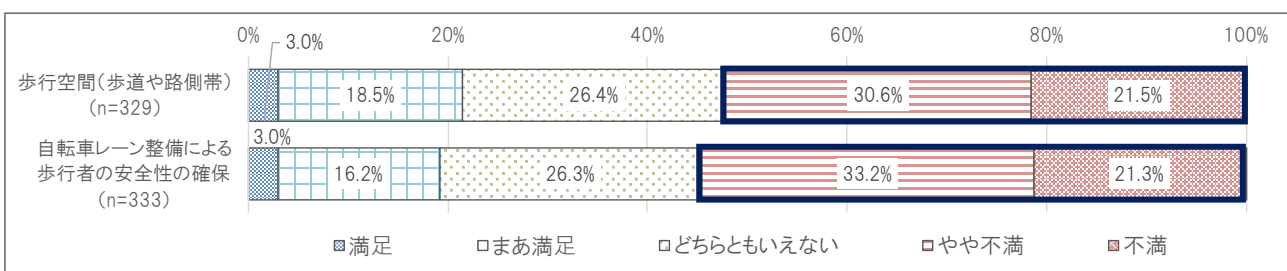
#### ■ 駅前交通広場等（バス停・タクシー・乗降場なども含む）



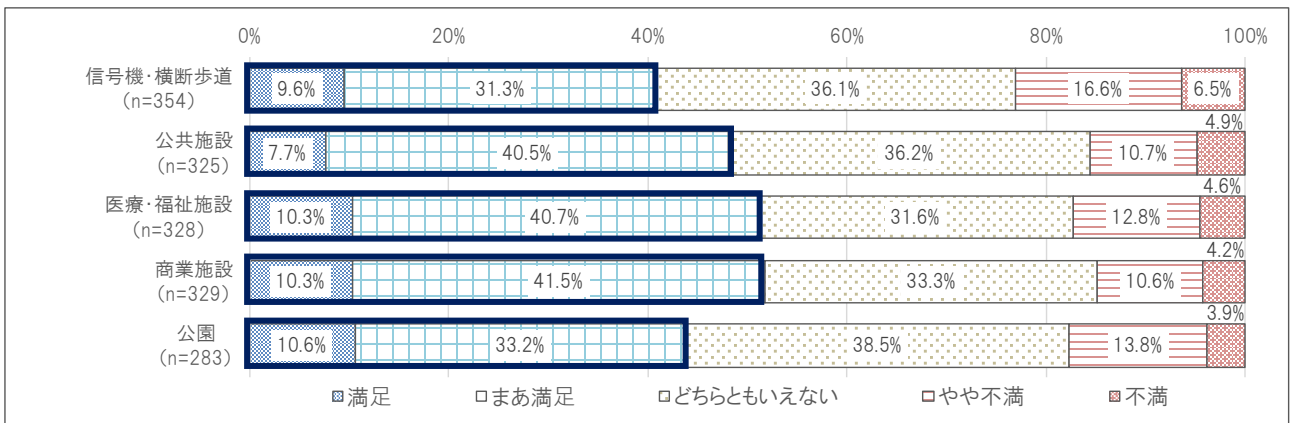
#### ■ 車両



#### ■ 道路



■ 信号機・横断歩道、建築物、公園



回答の傾向

- ・戸田公園駅は駅前交通広場も含めて約 6 割と満足度が高いが、北戸田駅前交通広場・戸田駅前交通広場・下笹目バスターミナルの満足度は 2 割～3 割と満足度が低い。
- ・車両は、全体的に約 4 割は満足しているが、コミュニティバスについては約 4 割が不満を感じている。
- ・道路は回答者の約半数以上が不満を感じている。
- ・建築物は約 5 割、信号機・横断歩道、公園については約 4 割が満足と感じている。

#### 設問4 市内のバリアフリーの課題について

■ 移動や施設を利用する際に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。

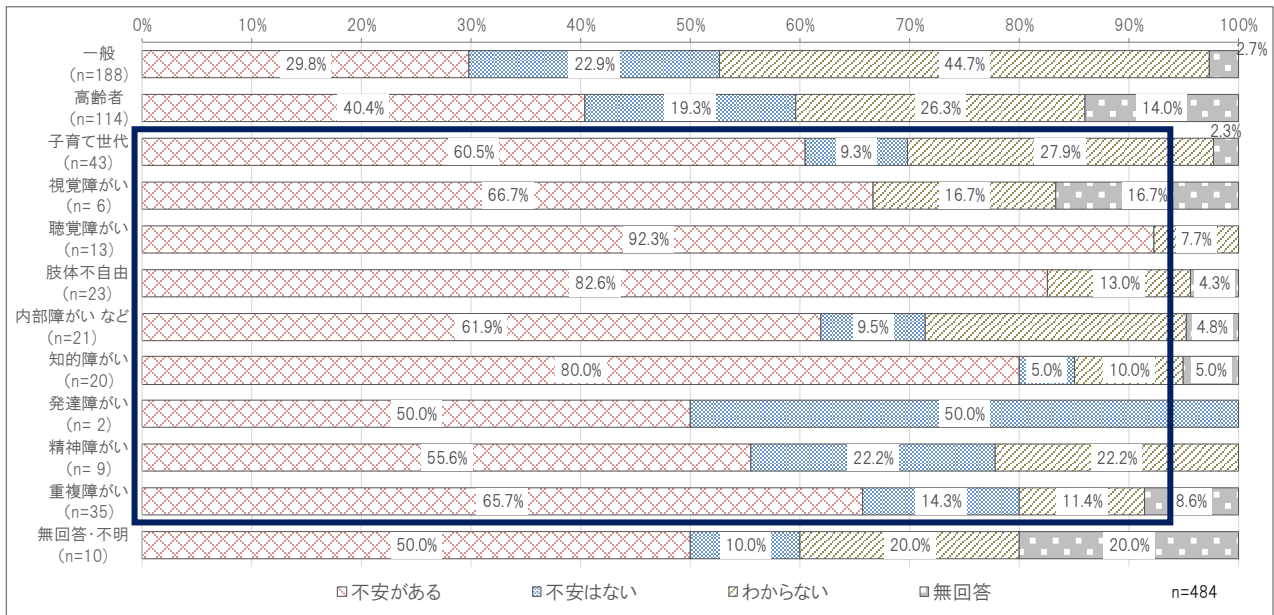
項目	主な意見
鉄道駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>ホームドアが未整備のため、設置してほしい。</li> <li>戸田公園駅の拡幅改札口が1箇所のみのため、混雑時にベビーカーが利用できないことが多い。一般改札では狭くてぶつかってしまう。</li> <li>戸田駅に下りエスカレーターがなく不便である。</li> <li>エレベーターが狭い。台数が少ない。</li> <li>文字情報が少なく、遅延や事故等の緊急情報がわからない。</li> </ul>
駅前交通広場・バスターミナル	<ul style="list-style-type: none"> <li>全ての駅前で段差が多く、歩道が狭いところがある。</li> <li>鉄道駅からバス乗降場やタクシー乗降場に向かうまでに屋根がない。</li> <li>車いす使用者専用のトイレがない。</li> <li>休憩用のベンチが少ない。</li> </ul>
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>ノンステップバスは乗降しやすいが、ノンステップバスでない車両がある。</li> <li>ベビーカーを畳みながら子どもと一緒に乗車しにくく、バス利用が不便。</li> <li>乗降口の幅が狭く、ベビーカーが入れにくい。</li> </ul>
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>出入口の段差をなくしてほしい。</li> <li>車内が狭いため、車いすやベビーカーでの利用がしにくい。</li> <li>ベビーカーで乗降する際、ベビーカーを畳んでから子どもを乗降させるため、サポートがほしい。</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>UDタクシーが少ない。一般的な車両では高齢者の乗降が大変である。</li> <li>運転手の対応に差がある。</li> </ul>
道路 (歩道、路側帯、自転車レーン等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道が狭い。</li> <li>歩道の段差や傾斜が多く、車いすやベビーカーで通行する際にがたつき、つまずいてしまう。</li> <li>自転車レーンの利用マナーが悪い。レーン上に停車している車が多い。</li> </ul>
信号機・横断歩道	<ul style="list-style-type: none"> <li>音響式信号機が少ない(特に大きな道路)。</li> <li>横断歩道と歩道に段差があり、車いすやベビーカーでつまずくことがある。</li> </ul>
建築物 (公共施設、医療・福祉施設、商業施設)	<ul style="list-style-type: none"> <li>小中学校にエレベーターがない。</li> <li>エレベーターが混雑しており、車いすやベビーカーで利用する際に待ち時間が長い。</li> <li>緊急情報に関する視覚的情報がない。</li> <li>おむつ交換台だけでなく、大人用のベッドを設置してほしい。</li> </ul>
駐車場 (一時利用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車ますの幅員や奥行きが狭い。</li> <li>障がい者専用駐車ますに一般利用者が駐車しており、利用できない。</li> <li>屋外駐車場の場合、障がい者専用駐車場には屋根をつけてほしい。</li> </ul>
公園・緑地	<ul style="list-style-type: none"> <li>出入口が狭い公園がある。</li> <li>トイレは洋式でないと高齢者や障がい者が利用しにくい。</li> <li>障がい者専用駐車場を整備してほしい。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時に安全に避難・生活できるための対策をしてほしい。</li> <li>車いす使用者が1人で利用できる施設などが少ない。</li> <li>スーパーのレジが自動化されてから使いにくい。</li> </ul>

#### 回答の傾向

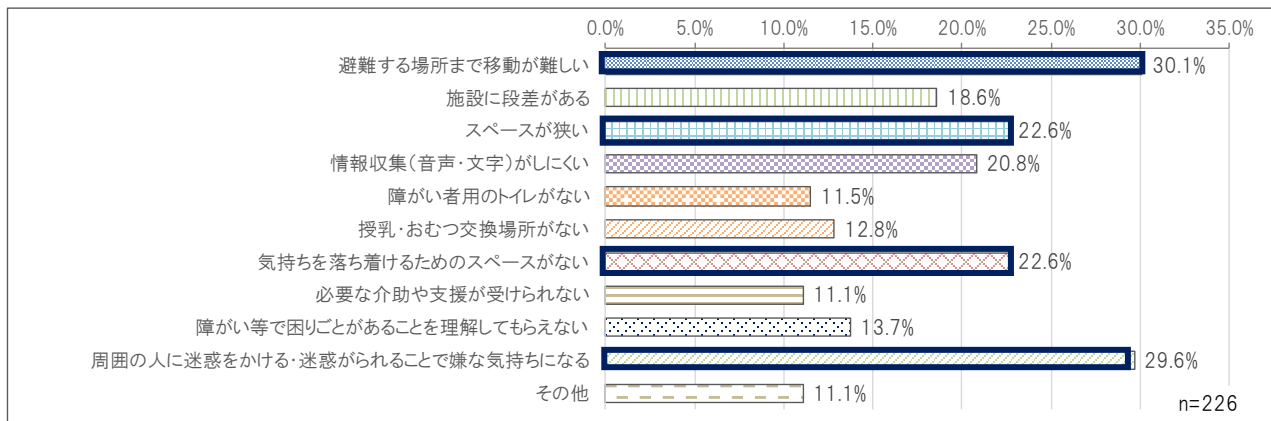
- 子育て世代は、バス乗降時の負担から利用を躊躇する傾向がある。車いす使用者と同様に、サポートを求める声がある。
- 歩道が狭く、傾斜や凸凹による移動の不便さが、道路における不満が高い要因になっている。

## 設問5 災害時のバリアフリーについて

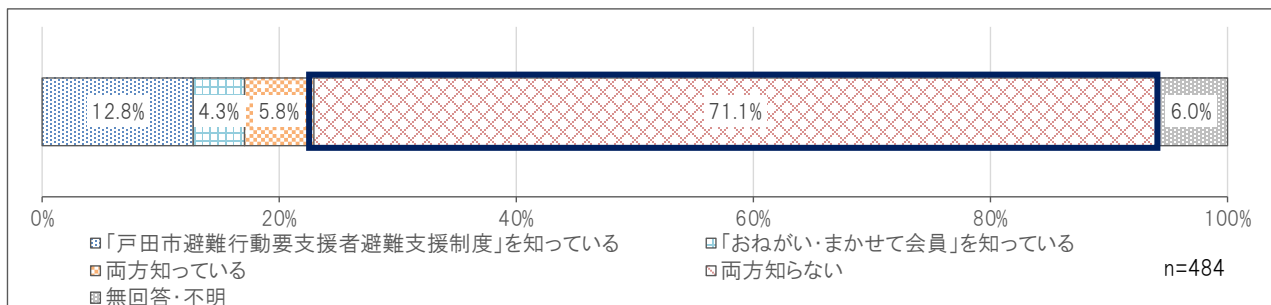
1) 災害時に避難する際、移動や避難所等での生活について、バリアフリー上の不安はありますか。



2) 1) で「不安がある」とお答えの方は、どのような点が不安か教えてください。



3) 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「戸田市避難行動要支援者避難支援制度」又は「おねがい・まかせて会員」の仕組みを知っていますか。

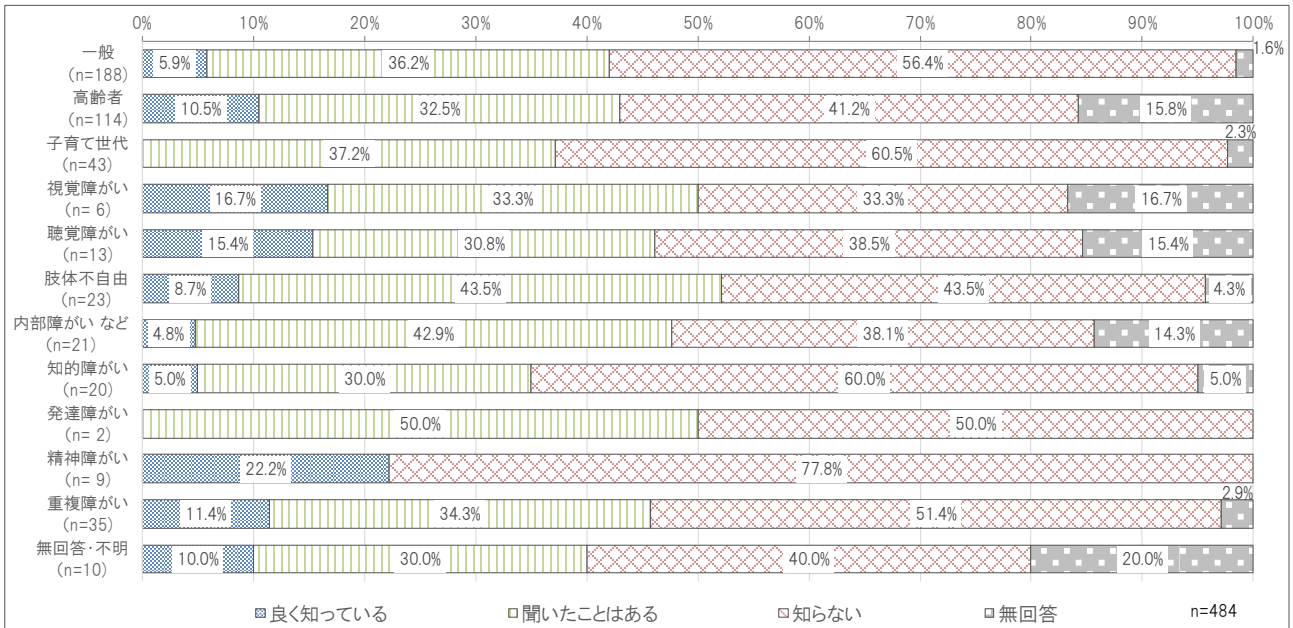


### 回答の傾向

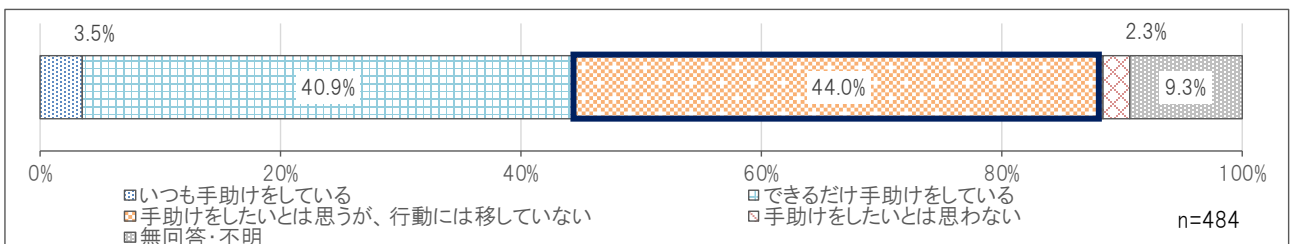
- ・ 子育て世代・障がい者の半数以上が災害時の避難に不安を感じている。
- ・ 主な不安点は、避難する場所までの移動や避難所等のスペース、周囲の人との関係である。
- ・ 災害時の市民共助に関する仕組みについては、約7割の方が認知していない。

## 設問6 心のバリアフリーについて

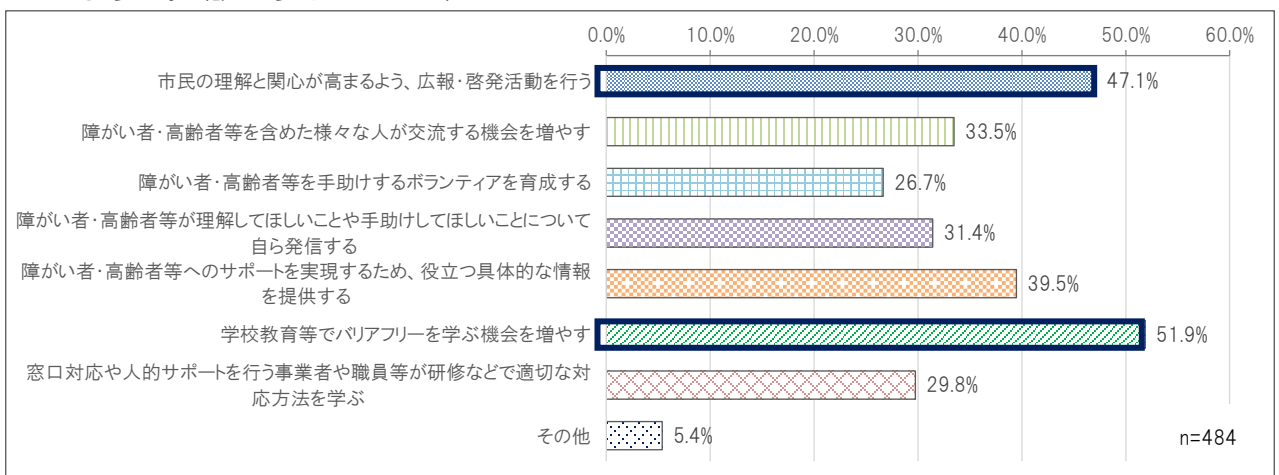
1) 「心のバリアフリー」について知っていますか。



2) あなたは、外出の際、車いすの方が段差で進めなくなっていたり、視覚障がいを持っている方が駅で迷っていたりした場合、声をかけて手助けをしていますか。



3) あなたは「心のバリアフリー」を実現していくために、これからどのようなことが必要だと思いますか。(該当するものに○)

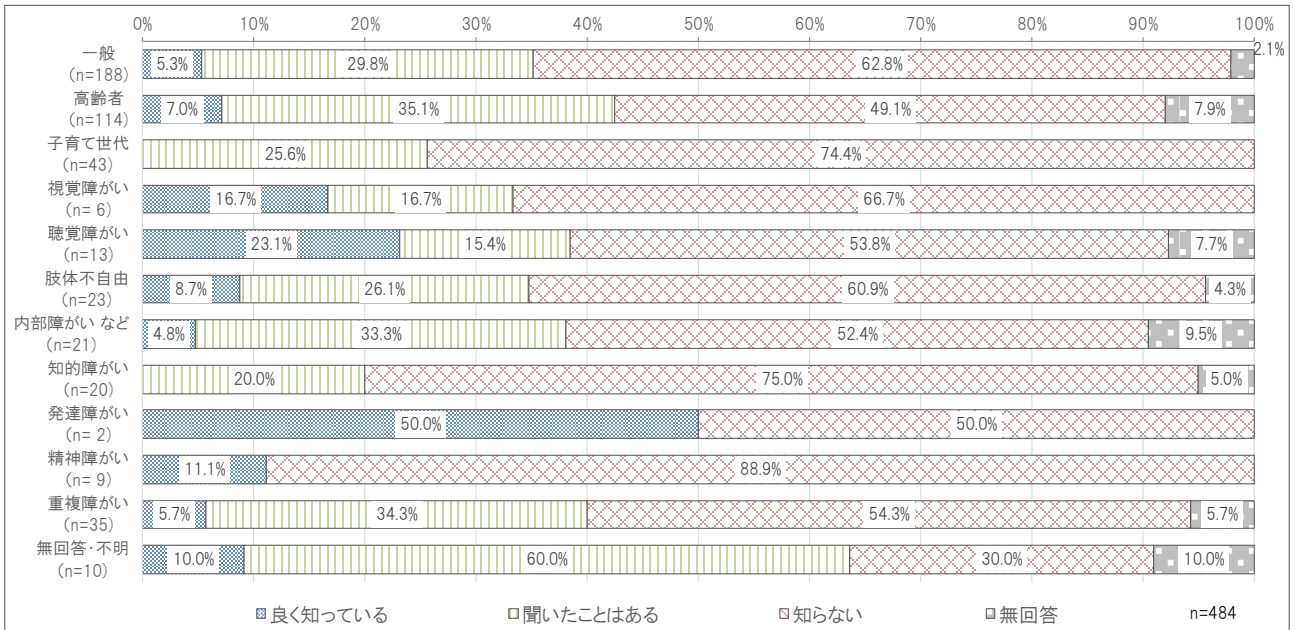


### 回答の傾向

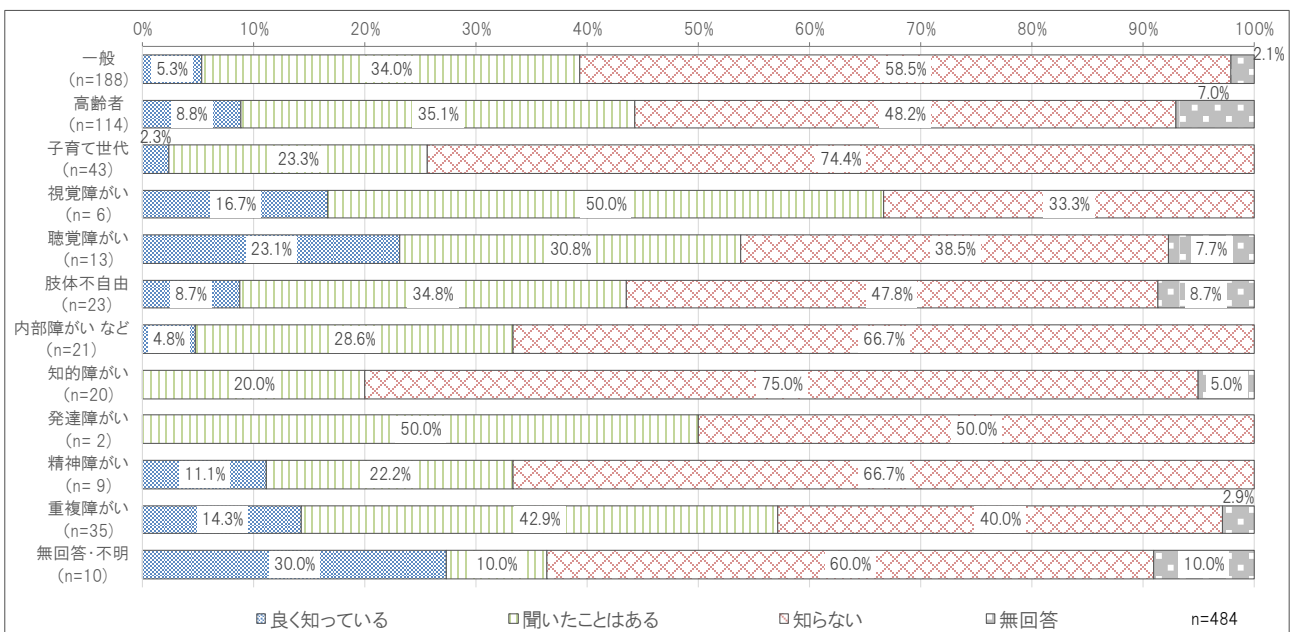
- 「心のバリアフリー」は、よく知っている方は 全体の1割以下と認知度が低い。
- 回答者のうち約4割が障がい者などへできるだけ手助けをしているが、反対に 手助けができていない方も約4割。
- 心のバリアフリーを実現するために必要と思われることは、「広報・啓発活動」や「学校教育等の学ぶ機会を増やす」が約5割。

## 設問7 情報のバリアフリーについて

### 1) 「情報のバリアフリー」について知っていますか。



### 2) バリアフリーマップについて知っていますか。



### 回答の傾向

- 全体的に「情報のバリアフリー」や「バリアフリーマップ」の認知度は低い傾向にあるが、視覚障がい者や聴覚障がい者、重複障がい者は半数以上がバリアフリーマップを認知している。

### 自由意見

- 実際に自分や両親等が障がいを持って、初めて不便さに気付いた。歩道の段差や傾斜など、安心して生活できるまちにしてほしい。
- 障がい者や高齢者、子ども連れなど、困っている方への手助けができる人とつながれる活動があると良い。共生社会として必要と考える。

## 参考4

# まち歩きワークショップの実施概要と主な意見

## 1. 実施概要

まち歩きワークショップの実施概要について、以下に示します。

日程	令和2年10月14日(水) 13:00~17:00
参加者	市民参加者：12名 事務局：10名 菅原副会長（意見共有時）、傍聴者1名（意見交換会）
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>資料説明（開催目的、当日の進め方など）</li> <li>現地視察（北戸田駅班、戸田駅班、戸田公園駅班の3班で実施）</li> <li>意見交換（各班で実施）</li> </ul> ※実施場所：戸田市役所（北戸田駅班・戸田駅班）、あいパル（戸田公園駅班） <ul style="list-style-type: none"> <li>意見共有（リモート通信で2会場を接続し、意見交換の内容を発表）</li> </ul>

### 《実施状況》

 <p>説明風景</p>	 <p>現地視察：公衆トイレ</p>	 <p>現地視察：市役所南通り</p>
 <p>現地視察：医療施設</p>	 <p>意見交換</p>	 <p>意見共有：説明風景</p>

## 2. 現地視察の対象地区

現地視察は、北戸田駅周辺、戸田駅周辺、戸田公園駅周辺の3班に分かれて実施しました。

表 視察対象施設・経路

	【A班】北戸田駅周辺	【B班】戸田駅周辺	【C班】戸田公園駅周辺
鉄道駅	北戸田駅（改札外） 駅前交通広場（東口・西口）	戸田駅（改札外） 駅前交通広場（西口）	戸田公園駅（改札内外） 駅前交通広場（西口）
道路	市道	市道	県道・市道
建築物	商業施設	戸田市役所 商業施設	上戸田地域交流センター あいパル 戸田公園駅前行政センター 医療施設
都市公園等	北部公園（野球場）	後谷公園	—

## 3. 意見の概要

意見交換における主な意見を以下に示します。

### ① 北戸田駅班【A班】

北戸田駅 （改札外）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 通路が全体的に暗い。</li> <li>• 車いすやベビーカーでも通れる拡幅改札が複数あると良い。</li> <li>• 改札口の横に案内図があるが、わかりにくい。</li> </ul>
北戸田駅前交通広場 （東口・西口）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 車いす使用者用トイレのドアの前が坂になっており、かつサインのポールがあり使いにくいと感じる。</li> <li>• バスやタクシーの乗り場に関する案内がない。（東口）</li> <li>• バス停留所・タクシー乗り場に屋根があるので良い。車道側にも少し張り出していると雨が吹き込んでこないのではなお良い。（東口）</li> <li>• ベンチが多く設置されているので良い。</li> </ul>
道路（市道）	<ul style="list-style-type: none"> <li>• セミフラットの縁石が舗装と同系色に見えてわかりにくい。（弱視）</li> <li>• 歩道内の障害物（電柱が車道側・民地側にあり、植栽マスもある）が多く、歩きにくい。（商業施設付近）</li> <li>• 車止めが舗装と同系色でわかりにくく、つまずくことがある。</li> <li>• 音響式信号機があると良い。</li> </ul>
商業施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 車いすでも顔が見える高さのカウンターになっていて良い。</li> <li>• エレベーターに鏡がついているのは良いが、もう少し大きい方が床の荷物などが見えるので良い。</li> <li>• 施設の出入口に、インターホンがあり人が呼べるようになっているのは良い。</li> </ul>
北部公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 出入口はスロープ対応になっているが、段差や自転車進入防止用の柵があり、入りにくい。</li> <li>• スロープ途中で踊り場があると良い。</li> <li>• 階段に手すりがないため、高齢者は怖く感じる。</li> <li>• トイレの男・女や車いす使用者用トイレの機能が図記号で示されているため、わかりやすい。</li> </ul>



② 戸田駅班【B班】

<p>戸田駅（改札外）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅員がいる改札口が狭く、車いすだと腕がぶつかる。</li> <li>・ 路線図は券売機の上のみではなく、目線の高さにあると良い。</li> <li>・ 東口・西口の案内表示が紙媒体でコントラストもなく見えにくく、公共・福祉施設への案内もない。</li> <li>・ 駅周辺地図の掲示位置が改札を出てすぐにあるため、ベビーカーを止めて見づらい。</li> </ul>
<p>戸田駅前交通広場（西口）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅の出入口から乗降場まで屋根が続いていると雨に濡れずに移動できるため良い。（外出意欲にも影響してしまう）</li> <li>・ 公衆トイレの開閉ボタンの位置が出入口に近すぎるため、ドア付近で押しても扉が閉まらない。中はきれいである。</li> <li>・ 駅前交通広場の開発にあたって、デザインや景観を優先するのではなく、当事者意見を反映し、ユーザビリティに配慮した事業開発してほしい。</li> </ul>
<p>道路（市道）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 戸田駅東口交差点付近に設置されている誘導用ブロックの色が黄色ではなく、歩道と同色のため見えない（気づきにくい）。</li> <li>・ 市役所南通りの歩道は広くて良いが、舗装がブロック状のため凹凸がある。</li> <li>・ 五差路通りは側溝蓋のがたつきが多く、車いす、ベビーカー、高齢者は移動しにくい。</li> <li>・ 後谷公園に向かう歩道の幅員は車いすでは通行できない狭さであり、植樹の根による凸凹や不陸が多く、つまずく危険がある。</li> <li>・ 駅から公共施設までの継続的な案内がない。初めて訪れる人のために案内があると良い。（特に避難所に関する案内は重要）</li> <li>・ マウントアップされていないバス停が散見された。車いすの乗降用スロープの勾配が急になってしまう。高齢者等の乗降にも影響する。</li> </ul>
<p>戸田市役所</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 西側の出入口にある玄関マットが滑りやすく、通りづらい。</li> <li>・ 2階にしか案内所がない。1階に案内所の案内があると良い。</li> <li>・ 東口のエレベーターが狭くて車いすの回転ができない。（障がい者用駐車スペースがあるのは東口のため、車いす使用者がよく利用するのは東口）</li> <li>・ 多機能トイレ、一般用トイレのブースが狭い。</li> </ul>
<p>商業施設</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 出入口の勾配が急である。</li> <li>・ エレベーターの床がカーペットなので車いすでは重くて移動が大変である。</li> <li>・ 子ども連れの利用が多いため、子育て用の設備がもう少しあると良い。</li> <li>・ 視覚障がい者用の介助の呼び出しボタンがあると良い。</li> </ul>
<p>後谷公園</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 園路は車いすやベビーカーでも通りやすい舗装である。</li> <li>・ 園内の案内図はわかりやすいが、出入口の名称がない。</li> <li>・ 昼間はトイレの照明が点かないため暗くて怖い。防犯上あった方が良い。</li> </ul>

③ 戸田公園駅班【C班】

<p>戸田公園駅 (改札内外)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 階段がある場所はホームが狭いので、一方通行にするなど安全に配慮できると良い。</li> <li>• エレベーターやトイレは車いすでも使いやすい。</li> <li>• 券売機の呼出しボタンに蓋が付いていて、触ってもよくわからなかった。説明を受けて使い方が理解できた。</li> <li>• 2階の通路部の西口側は、誘導用ブロックの設置位置が壁側に寄りすぎており、壁との間隔が非常に狭い。介助者が壁側になると視覚障がい者が誘導用ブロックを利用できないので、立ち位置を入れ替えなければならない。</li> </ul>
<p>戸田公園駅前交通広場(西口)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 電動車いすでは問題はないが、ブロック舗装のがたつきは、手動車いす使用者には気になるかもしれない。</li> <li>• 障がい者用乗降場は、十分な幅が確保されており屋根もあるため使いやすいそう。</li> <li>• マウントアップ形式になっていないバス停留所がある。</li> </ul>
<p>道路(県道・市道)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 歩車道境界ブロックに溝が彫ってあるタイプがあったが、白杖ではわかりにくい。</li> <li>• 誘導用ブロックと舗装の色が近い場所が多く、弱視の人はわからない。</li> <li>• 施設入口前の歩道に置いてある段差解消スロープは、車いす使用者が転倒することもあるので危ない。</li> </ul>
<p>上戸田地域交流センターあいパル</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 受付前の誘導用ブロック上に看板や高齢者用の机が置いてあり、視覚障がい者が受付まで行けないようになっていた。</li> <li>• 階段は段が低めで登りやすく、段鼻は強調され、ゴムもついており安全。</li> <li>• 多機能トイレは女性トイレ側にあることが多く、男性は入りづらいので中央にあると良い。</li> <li>• 障がい者用駐車施設は1台分しかないが、利用者が多いのもう少しあると良い。</li> </ul>
<p>戸田公園駅前行政センター</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1階出入口は階段とスロープになっているが、車いすが転回するための空間が狭く、転落の危険があるため、注意喚起が必要である。</li> <li>• 1階車いす対応トイレにベビーシートと記載があるが、ベビーチェアしかなかった。</li> <li>• 建物の入口部しか誘導用ブロックがなかったなので、建物内では案内してくれる人がいると良い。</li> </ul>
<p>医療施設</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 車いすが待機できる待合スペースがなく、それぞれ使える空間を利用している。</li> <li>• 館と館の間の移動の際バリアフリー化されているところは限られているので、移動できる箇所の案内があると良い。</li> <li>• 院内に誘導用ブロックはなかったが、困った時は職員の人に伝えるといつもすぐに対応してもらえるため良い。</li> </ul>



## 戸田市移動等円滑化促進方針（バリアフリー促進方針）

発行年月 令和3年（2021年）3月

発行 戸田市

〒335-8588 戸田市上戸田1丁目 18番1号

電話 048-441-1800（代表）

ホームページ <http://www.city.toda.saitama.jp/>

編集 戸田市都市整備部まちづくり推進課