# 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）。

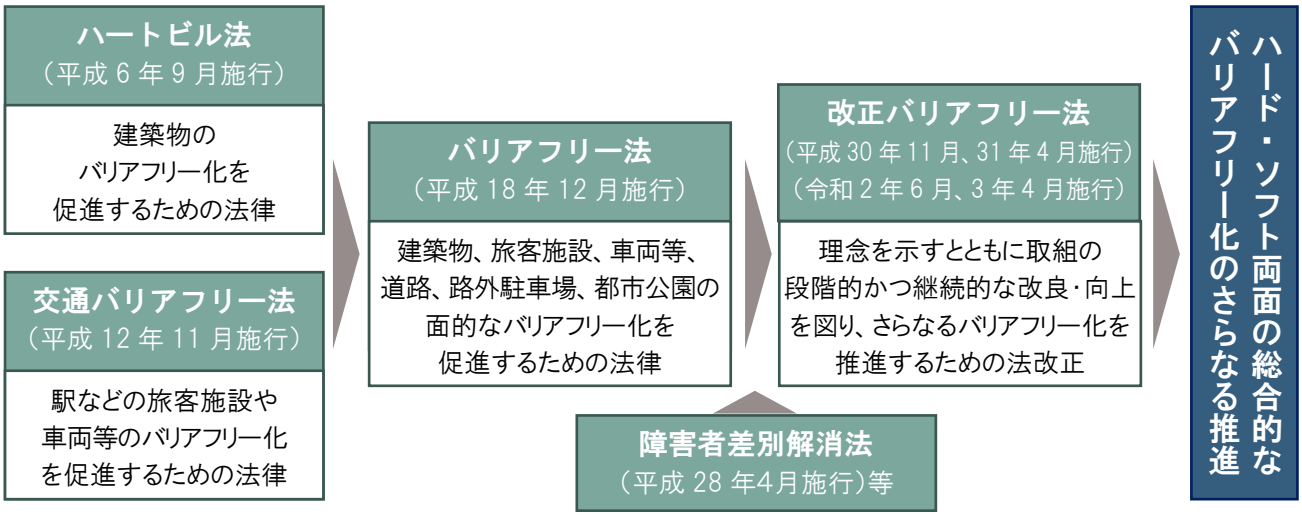



図　バリアフリー法の経緯

## （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[※1]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[※2]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

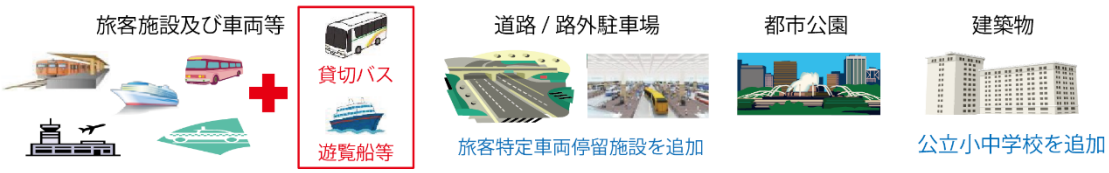
○移動等円滑化の意義及び目標
○施設設置管理者が講ずべき措置
○移動等円滑化促進方針 ( マスタープラン ) の指針
○基本構想の指針
○国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
○情報提供に関する事項
○その他移動等の円滑化の促進に関する事項

## 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）

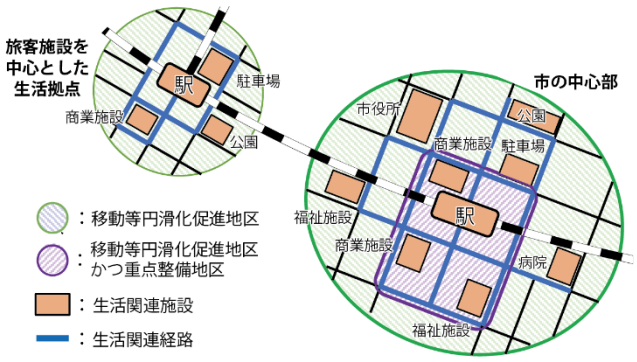
【バリアフリー化基準適合義務の対象施設】




## 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の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

**【マスタープラン及び基本構想のイメージ】**




## 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※1の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。（共通） | |
| ロ　生活関連施設及び生活関連経路※2を構成する一般交通用施設※3について移動等円滑化を促進することが特に必要であると認められる地区であること。 | 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であること。 |
| ハ　当該地区において移動等円滑化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると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

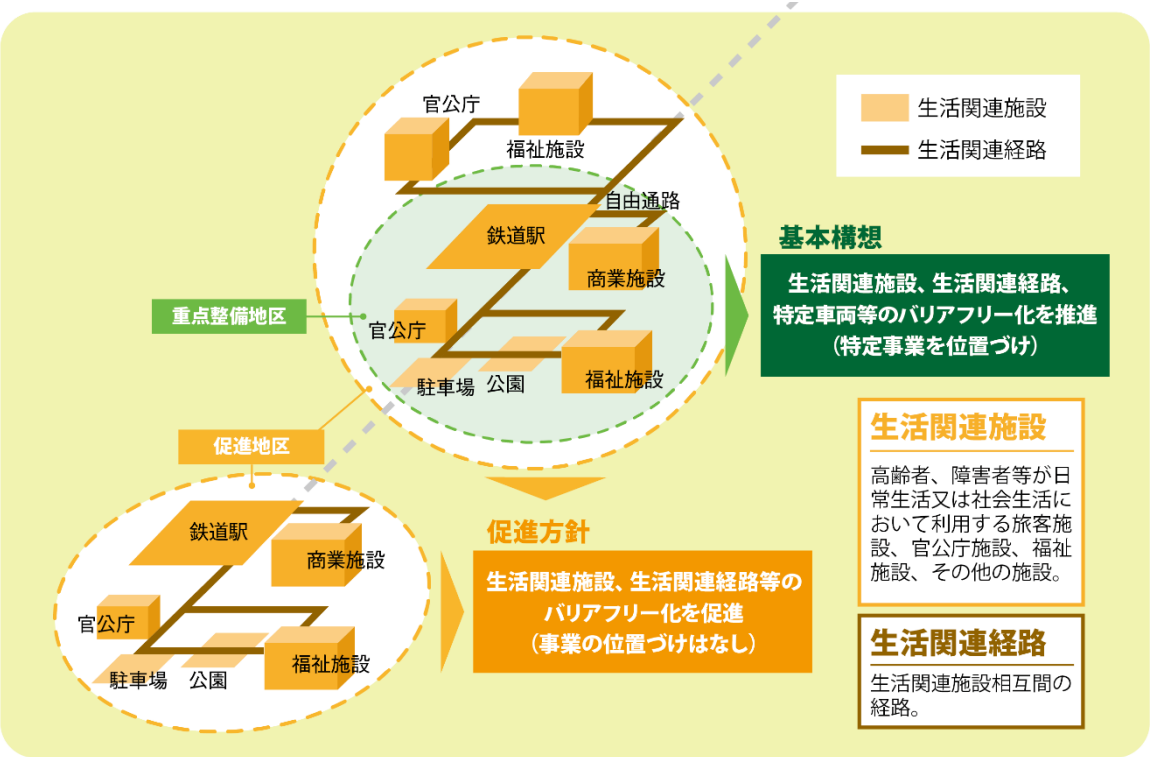



図　促進地区及び重点整備地区におけるバリアフリー化のイメージ
（国土交通省資料を基に作成）

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 地区の位置及び区域 | １重点整備 地区の位置及び区域 |
| ２生活関連施設及び生活関連経路 並びにこれらにおける 移動等円滑化の促進に関する事項 | ２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 |
| 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 特定事業その他の事業に関する事項 |
| ４その他移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進のために必要な事項 | ４その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項 |
| ・移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進に関する 基本的な方針 について定めるよう努める | ・重点整備地区における移動等円滑化に関する基本的な方針 について定める よう努める |
| ・市町村が行う移動等円滑化促進地区に所在する旅客施設の構造及び配置その他の移動等円滑化に関する 情報の収集、整理及び提供に関する事項 を定めることができる | ・市町村が行う重点整備地区に所在する旅客施設の構造及び配置その他の移動等円滑化に関する 情報の収集、整理及び提供に関する事項 を定めることができる |
| ・移動等円滑化の促進に 支障を及ぼすおそれのあるものの届出 について定める | － |

### （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）

<table>
<tr><th colspan="3">施設・車両等</th><th>令和７年度末までの目標（全国値）</th></tr>
<tr><td rowspan="3">鉄軌道</td><td colspan="2" rowspan="2">鉄軌道駅</td><td>・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%<br>・利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化<br>・大規模駅ではバリアフリールートの複数化<br>・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</td></tr>
<tr><td>ホームドア・<br>可動式ホーム柵</td><td>・全体で 3,000 番線<br>・10 万人/日以上の駅は 800 番線</td></tr>
<tr><td colspan="2">鉄軌道車両</td><td>・約 70%</td></tr>
<tr><td rowspan="4">バス</td><td colspan="2">バスターミナル</td><td>・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%<br>・利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化</td></tr>
<tr><td rowspan="2">乗合バス</td><td>ノンステップバス</td><td>・約80%（リフト付きバス等を除く）</td></tr>
<tr><td>リフト付きバス等</td><td>・適用除外認定車両の約 25%<br>・指定空港への路線のバリアフリー車両導入 50%</td></tr>
<tr><td>貸切バス</td><td>リフト付きバス等</td><td>・約 2,100 台</td></tr>
<tr><td>タクシー</td><td colspan="2">福祉タクシー車両</td><td>・約 90,000 台<br>・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</td></tr>
<tr><td>道路</td><td colspan="2">重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路</td><td>・約 70%</td></tr>
<tr><td rowspan="3">都市公園</td><td colspan="2">特定公園施設（園路・広場）</td><td>・2ha 以上の施設の約 70%<br>・利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化</td></tr>
<tr><td colspan="2">駐車場</td><td>・2ha 以上の施設の約 60%<br>・利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化</td></tr>
<tr><td colspan="2">便所</td><td>・2ha 以上の施設の約 70%<br>・利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化</td></tr>
<tr><td>路外駐車場</td><td colspan="2">特定路外駐車場</td><td>・約 75%</td></tr>
<tr><td>建築物</td><td colspan="2">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）</td><td>・約 67%<br>・床面積の合計が 2000 ㎡未満の施設のバリアフリー化促進<br>※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</td></tr>
<tr><td>信号機等</td><td colspan="2">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</td><td>・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）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">基本構想等</td><td colspan="2">促進方針の作成</td><td>・約 350 自治体</td></tr>
<tr><td colspan="2">基本構想の作成</td><td>・約 450 自治体</td></tr>
<tr><td colspan="3">心のバリアフリー</td><td>・「心のバリアフリー」の用語の認知度を約 50%<br>・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%</td></tr>
</table>

（「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。

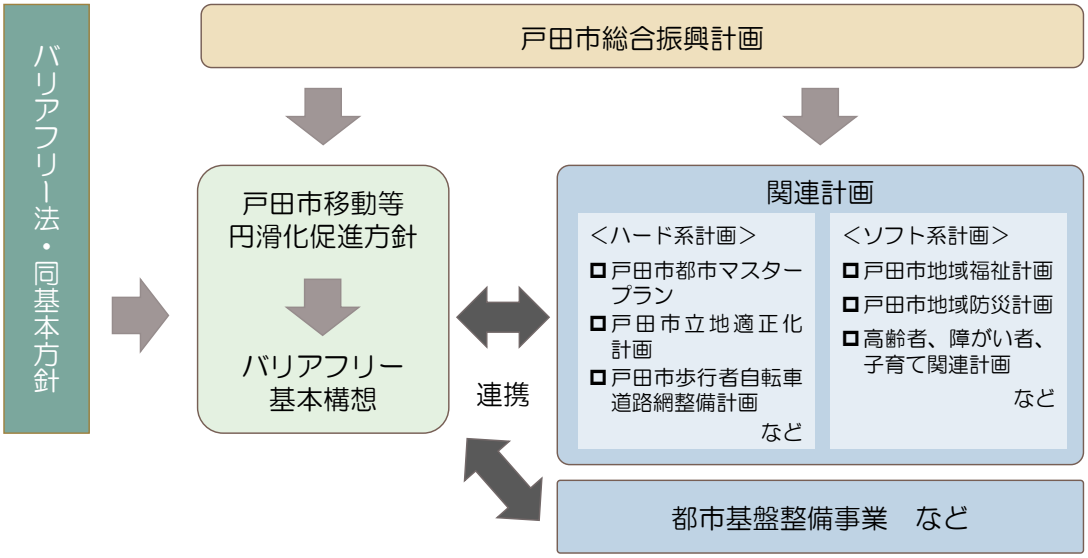



図　促進方針の位置づけ

## 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）3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、新型コロナウィ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。

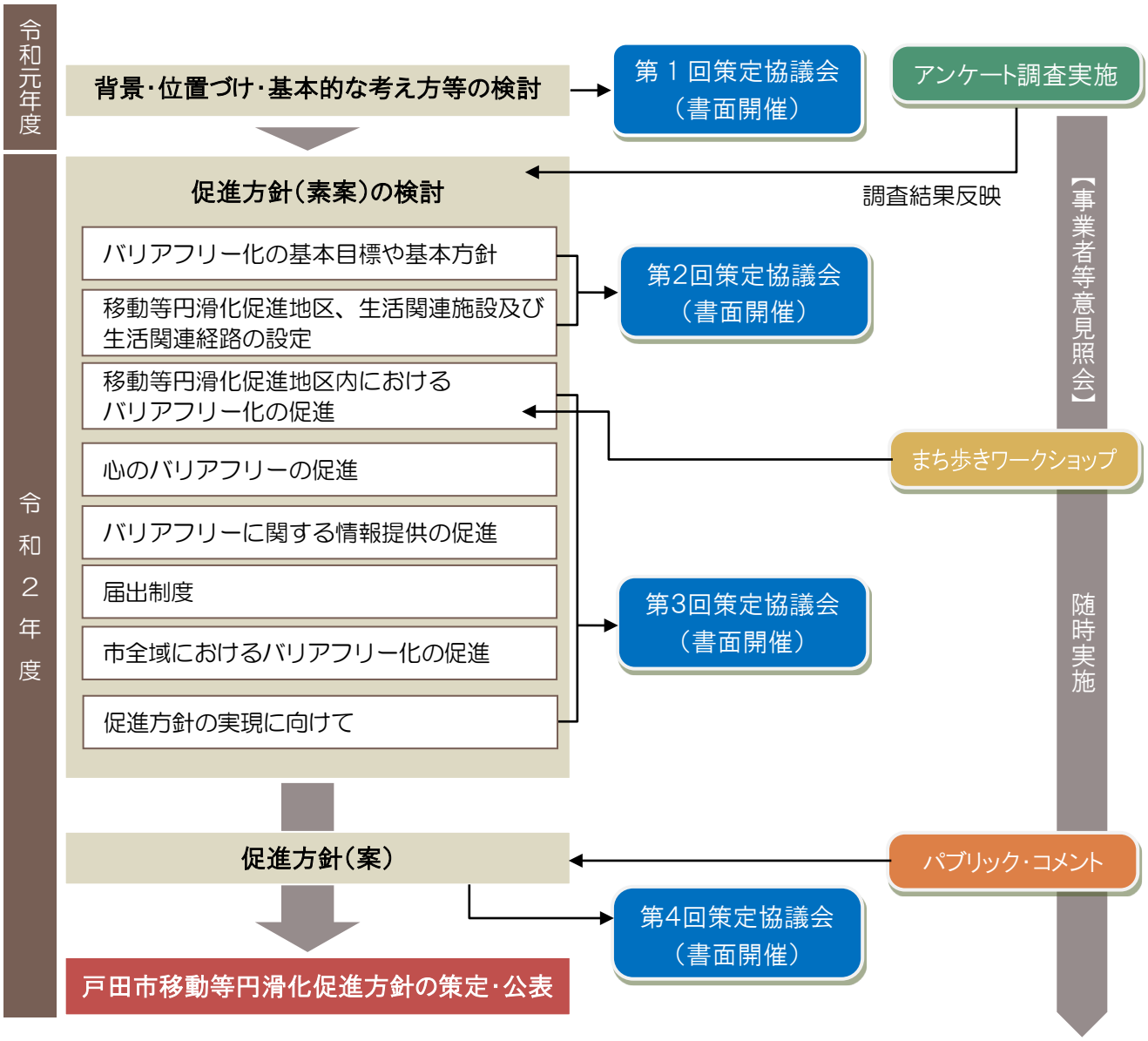



図　検討の流れ

## （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

<table>
<tr><td>対 象 者</td><td>◆ 一般市民<br>住民基本台帳よりランダム抽出</td><td>◆ 関係団体<br>障がい者支援団体・高齢者団体・<br>子育て支援団体・乳幼児健診参加者</td></tr>
<tr><td>配　　付</td><td>郵送配付・郵送回収：1,000 票</td><td>団体配付・団体又は郵送回収：300 票</td></tr>
<tr><td>調査期間</td><td colspan="2">令和元年 11 月 30 日から 12 月 16 日まで</td></tr>
<tr><td rowspan="2">回　　収</td><td colspan="2">484 票（回収率 37.2%）</td></tr>
<tr><td>300 票（回収率 30.0%）</td><td>184 票（回収率 61.3%）</td></tr>
<tr><td>調査項目</td><td colspan="2">・個人属性<br>・主要な交通手段、よく利用する施設・経路<br>・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<br>・移動や施設の利用時の困りごと<br>・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<br>・心のバリアフリーの認知度、意識、行動、施策、意見<br>・情報のバリアフリー・バリアフリーマップの認知度<br>・公共サインの満足度・困りごと<br>・その他自由意見</td></tr>
</table>

#### 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 | ・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。<br>・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。 |
| 日常的によく利用する施設 | ・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。 |
| バリアフリーの満足度 | ・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。<br>・道路については約半数が不満を感じている。 |
| 災害時のバリアフリー | ・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。<br>・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。 |
| 心のバリアフリー | ・心のバリアフリーの認知度が低い。<br>・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。 |
| 情報のバリアフリー | ・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。 |

### 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、促進方針で推進する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<br>事務局：10 名<br>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）<br>・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）<br>・意見交換（各班で実施）<br>※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）<br>・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 |
|---|---|---|
| **鉄道駅・周辺**の<br>バリアフリー | ・駅の整備における配慮<br>・案内誘導のわかりやすさ<br>・駅前交通広場での配慮<br>・乗換の連続性への配慮　等 | ・北戸田駅<br>・戸田駅<br>・戸田公園駅<br>及び各駅の駅前交通広場 |
| **道路**の<br>バリアフリー | ・歩道整備での配慮<br>・歩道設置困難な道路での配慮<br>・バス停留所の整備における配慮<br>・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<br>・沿道施設入口との連続性　等 | ・歩行者ネットワークを構成する路線（県道・市道） |
| **建築物**の<br>バリアフリー | ・多くの人が利用する施設の整備での配慮<br>・上下移動（エレベーター・階段）、トイレ、駐車場等での配慮<br>・窓口での配慮や人的対応、サービスでの配慮<br>・避難時を想定したバリアフリー対応の配慮<br>・案内誘導のわかりやすさ　等 | ・戸田市役所<br>・戸田公園駅前行政センター<br>・上戸田地域交流センターあいパル<br>・民間施設 |
| **公園**の<br>バリアフリー | ・歩道と出入口との連続性、整備方法<br>・誘導用ブロックの連続性、整備方法<br>・出入口、上下移動（階段・スロープ）、トイレ、駐車場等での配慮<br>・案内誘導のわかりやすさ　等 | ・北部公園<br>・後谷公園 |

### 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（〇：良い点、△：課題点・改善点） |
|---|---|
| **鉄道駅・周辺**の<br>バリアフリー | 〇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。<br>△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。<br>△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。<br>〇バス停留所・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<br>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）<br>△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。<br>△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。<br>△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。<br>△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））。<br>△音響式信号機があると良い。<br>△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<br>バリアフリー | 〇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。<br>△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。<br>△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。<br>△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。<br>〇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るため良い。<br>△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。<br>△あいパルの障がい者用駐車施設は１台分しかないが、利用者が多いのでもう少しあると良い。 |
| **公園**の<br>バリアフリー | 〇トイレの男・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。<br>△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。<br>△階段に手すりがないため、高齢者は怖く感じる。<br>〇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。<br>△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。 |

※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。