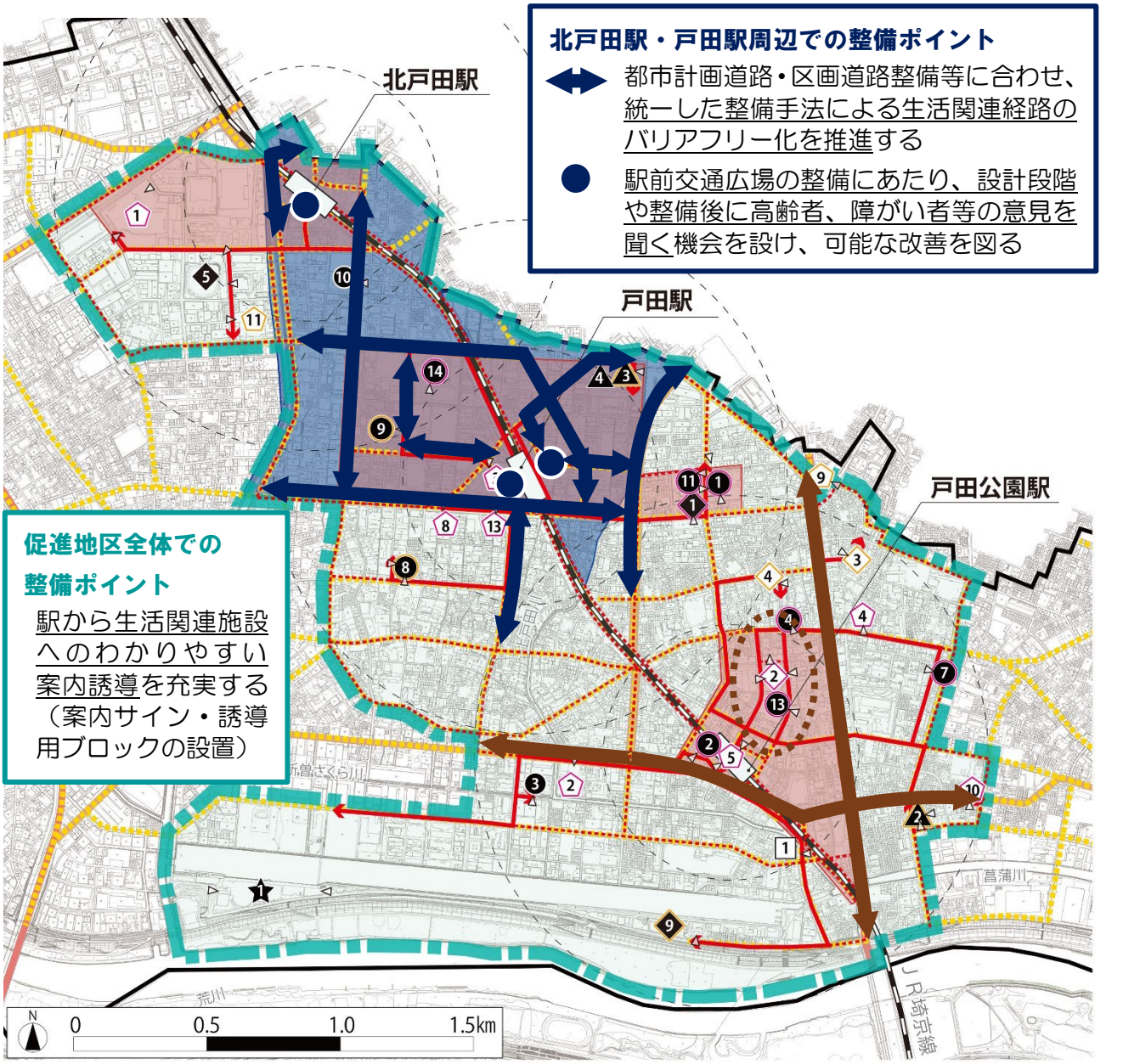
第５章　移動等円滑化促進地区におけるバリアフリー化の促進

5-1 促進地区におけるバリアフリー化のポイント

第４章で設定した生活関連施設及び生活関連経路のバリアフリー化を進めるにあたり、市の現状やアンケート調査結果、まち歩きワークショップでの意見等を基に、今後、促進地区内において進む事業との連携を踏まえ、特に重視すべき点を以下に示します。



市役所・戸田公園駅周辺での整備ポイント

- 国道 17 号、オリンピック通り等、広域・主要幹線道路のバリアフリー化、交差点の安全性向上を図る
- 戸田中央総合病院周辺は歩道のない・狭い道路の交通安全対策を検討する

図　促進地区におけるバリアフリー化のポイント

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用に関する基準	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。

（Ｉ） 公共交通

① 旅客施設

バリアフリー化の 現状と促進の考え方	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。 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。

配慮事項	通路	・十分な明るさを確保する。
	ホーム	・ホームドアや可動式ホーム柵を設置する。
	改札口	・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。
	券売機等	・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）。 ・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。
	上下移動	・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）。 ・上り・下り双方向のエスカレーターを設置する。
	トイレ	・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。 ・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）。 ・オストメイト対応の流し台を設置する。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。
	案内設備	・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・駅周辺の道路等からわかりやすい駅名表示を設ける。
	人的対応・心のバリアフリー	・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。 ・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）。

②バス

バリアフリー化の 現状と促進の考え方	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。 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くあります。 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。

配慮事項	車両	・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。
	乗降場・停留所（道路管理者との連携）	・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。
	案内設備	・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。 ・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）。
	人的対応・心のバリアフリー	・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。 ・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応対に努める。

※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	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。 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。

配慮事項	車両	・福祉タクシーやユニバーサルデザインタクシーの導入を推進する。
	乗降場	・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。
	人的対応・心のバリアフリー	・乗務員への接遇研修を充実させる。

＜参考＞ △課題のある整備の例　◎望ましい整備の例

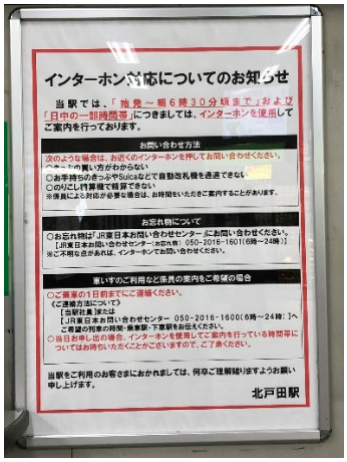
◎スルー式のエレベーターは車椅子使用者等が転回する必要がなく利用しやすい

◎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



△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

※参考
オストメイト対応専用流し台
（出典：TOTO）

△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多に設置されている