

**岡崎市交通バリアフリー基本構想《岡崎駅周辺地区》
に基づく道路特定事業計画**

平成 19 年 5 月

愛 知 県 ・ 岡 崎 市

目 次

岡崎市道路特定事業計画の位置付け	1
バリアフリー化の基本方針	4
各施設の整備方針	5
道路特定事業計画	18
資料 道路特定事業計画策定における協議先	26

岡崎市道路特定事業計画の位置付け

本計画は、平成 15 年 3 月に策定した「岡崎市交通バリアフリー基本構想」において特定経路に位置付けられた道路及び一般交通用施設（駅前広場、自由通路）について、移動円滑化基準¹やガイドライン²に基づきバリアフリー整備事業を実施するため、以下の事項を定めるものである。

【 岡崎市道路特定事業計画に定める事項 】

バリアフリー化の基本方針

各施設の整備方針

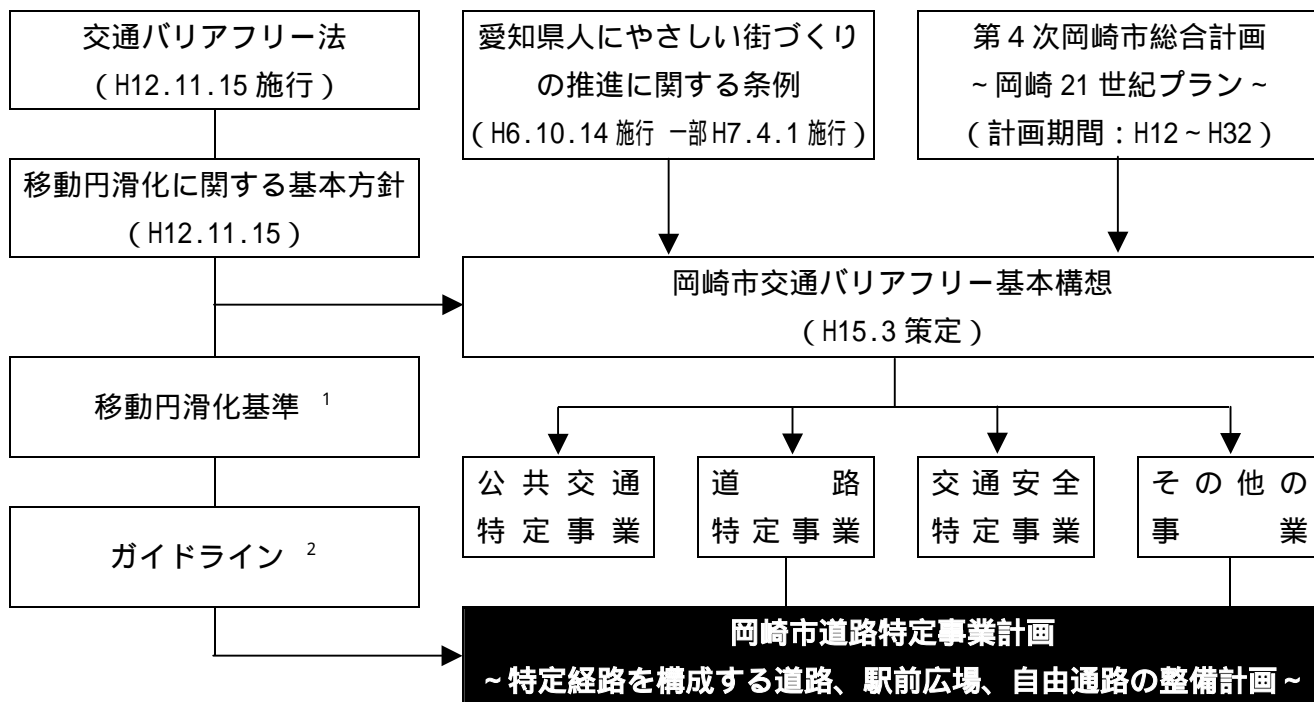
各施設のバリアフリー化計画

道路特定事業及びその他の事業を実施する道路並びに一般交通用施設の位置・区間

道路の区間及び一般交通用施設毎に実施すべき特定事業の内容並びにスケジュール

その他特定事業の実施に際し配慮すべき事項

【 岡崎市道路特定事業計画の位置付け 】



1 移動円滑化基準とは

重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準 (H12.11.15)

移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準 (H12.11.1)

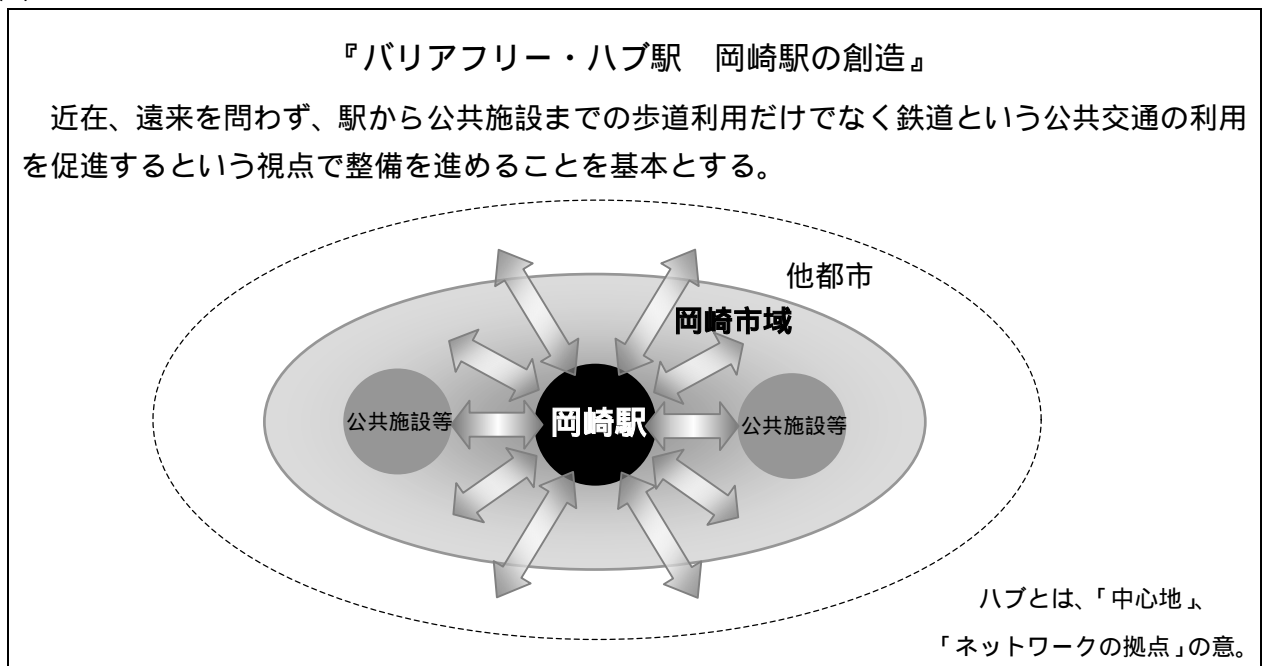
2 ガイドラインとは

道路の移動円滑化整備ガイドライン (H14.12)

公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン (H13.8)

岡崎市交通バリアフリー基本構想（岡崎駅周辺地区）の概要

(1) 基本コンセプト



(2) 整備の基本方針

ユニバーサルデザインの導入

誰もが、自分の能力に見合った移動手段を選択できる交通ターミナルの創出をめざす。
誰にとっても歩きやすく安全な道づくり、施設づくりをめざす。

快適さと安全を兼ね備えた道づくりをめざす。

既存建築物との調整を図りながらシームレス化（道路と敷地との段差解消）を推進する。

計画的なバリアフリー化事業の推進

交通バリアフリー法の趣旨に添って駅舎や道路、信号等について 2010 年までに実施するものと、岡崎市のバリアフリー施策として今後も継続的に検討しなければならないものとに区分して計画する。

岡崎駅東土地地区画整理事業は本基本構想の趣旨を踏まえ、事業の一層の推進を図るものとする。

必要に応じ、基本構想の見直しについて柔軟な対応を講じる。

案内板及び案内表示の充実

交通エコロジー・モビリティ財団の標準案内用図記号の利用を基本とし、岡崎らしさを加味した誘導標識の計画的な配置と一層の充実を図る。

障害の内容に応じた誘導方法の導入（音声、電光掲示板、香り、風等）についても検討を進める。

障害の種類及び移動能力に対応したバリアフリー化の推進

バリアフリー化の推進にあたっては、視覚・聴覚障害、車椅子対応など障害の種類に応じたバリアフリー化を進めるとともに、高齢者や身体障害者等の移動能力に応じたバリアフリー化も併せて考慮する。

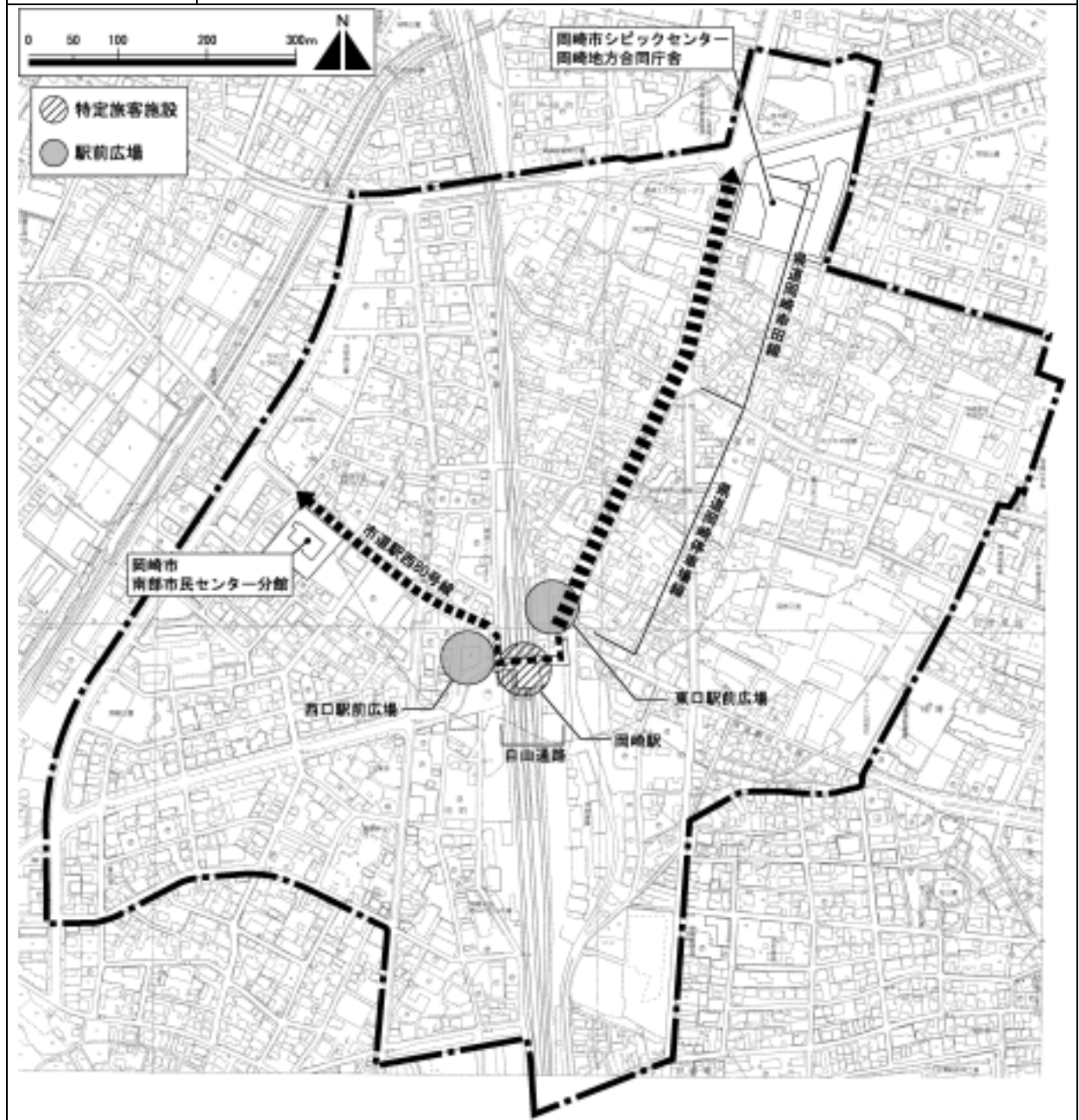
「バリアフリーアドバイザー」の設置と活用

利用のしやすさ等に配慮した経済的・効率的なバリアフリー化を進めるために、身体障害者団体等に計画・設計に関する相談やアドバイスを受けられるようなシステムを構築する。

(3) 基本構想の目標年次
2010年（平成22年）

(4) 重点整備地区と特定経路等

重点整備地区	岡崎駅（JR及び愛知環状鉄道岡崎駅）を中心とする約74.3haの区域
特定経路等	県道岡崎停車場線（都市計画道路岡崎駅平戸橋線） 県道岡崎幸田線の一部 市道駅西80号線 岡崎駅東口駅前広場 岡崎駅西口駅前広場 岡崎駅自由通路



バリアフリー化の基本方針

誰もが安全かつ円滑に利用できるバリアフリー整備

基本構想で位置付けられた特定経路について、移動円滑化基準やガイドラインに基づき、誰もが安全かつ円滑に利用できるバリアフリー整備を実施する。また、段差解消や勾配の緩和だけでなく、夜間の安全で円滑な歩行空間を確保するため、街路灯等の設置を行う。さらに、道路や駅前広場等の交通用施設だけでなく、既存建築物との調整を図りながら道路と敷地との段差の解消を図る。

当事者の意見を取り入れたバリアフリー整備の推進

バリアフリー整備にあたっては、各種基準を満たすだけでなく、高齢者や身体障害者等の意見を聴取し、利用者の立場に立ったバリアフリー整備を推進する。

交通結節点としての機能の充実・強化

基本構想のコンセプトである「バリアフリー・ハブ駅 岡崎駅の創造」の実現に向けて、徒歩や自転車、バス、タクシー、自家用車での送迎といった多様な利用手段に対応した乗換機能及び情報機能の充実・強化により、岡崎駅利用者の安全性、利便性及び快適性の向上を図る。

効率的かつ効果的なバリアフリー整備

優先的に実施する事業を明確にし、基本構想の目標年次である 2010 年までに一定のバリアフリー整備を実施するとともに、その後もより質の高いバリアフリー整備を進める。また、バリアフリー化された経路を利用して円滑に公共施設等へ移動できるよう適切に案内誘導を行う。なお、既存施設については極力活用し、修繕・改良等による改善が可能なものについては、既存ストックの有効活用を図る。

まちづくりと一体となったバリアフリー整備

岡崎駅東土地区画整理事業における各種施設の整備との整合を図るとともに、良好な街並み景観の形成など、まちづくりと一体となった快適な歩行空間の整備を目指す。

心のバリアフリーの推進

沿道店舗の看板や陳列物、放置自転車の解消等のマナーの向上、及び高齢者や身体障害者等に対するサポート意識の高揚に向けて、バリアフリーに関する広報・啓発活動に取り組み、心のバリアフリーを推進する。

岡崎市全域のバリアフリー化の推進

基本構想に位置付けられた岡崎駅を中心とした重点整備地区のみならず、市全域において道路や駅前広場等の新設や改修等を行う際には、本計画の整備方針に基づいた整備を行い、将来に向けて岡崎市全域のバリアフリー化を目指す。

各施設の整備方針

道路の整備方針

歩車分離

特定経路を構成する道路には、歩道または自転車歩行者道（以下「歩道等」という。）を設ける。

歩車道境界は、高さ 15cm 以上の縁石により区分するとともに、自動車の交通量が多く歩行者の安全性を確保する必要がある場合は、植樹帯や並木、横断防止柵、車止め等を設置する。

【 重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準 】

第3条 法第2条第7項第2号の特定経路を構成する道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）には、歩道を設けるものとする。

第7条 歩道等には、車道若しくは車道に接続する路肩がある場合の当該路肩（以下「車道等」という。）又は自転車車道に接続して縁石線を設けるものとする。

2 歩道等（車両乗入れ部及び横断歩道に接続する部分を除く。）に設ける縁石の車道等に対する高さは15センチメートル以上とし、当該道路の構造及び交通の状況並びに沿道の土地利用の状況等を考慮して定めるものとする。

3 歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため必要がある場合においては、歩道等と車道等の間に植樹帯を設け、又は歩道等の車道等側に並木若しくはさくを設けるものとする。

歩道等の型式

歩道等は、車道に対して5cm程度高いセミフラット型式を基本とする。

ただし、現状がマウントアップ型式の歩道において、車両乗り入れ部での幅員1m以上の平坦部の確保、交差点周辺での擦り付け勾配の緩和や車いすが転回可能な平坦部の確保が可能な場合は、移動円滑化基準の経過措置に基づき、暫定的にマウントアップ型式のままバリアフリー化を行う。

【 歩道等の型式 】



【 重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準 】

第8条 歩道等（縁石を除く。）の車道等に対する高さは、5センチメートルを標準とするものとする。ただし、横断歩道に接続する歩道等の部分にあっては、この限りでない。

2 前項の高さは、乗合自動車停留所及び車両乗入れ部の設置の状況等を考慮して定めるものとする。

附則 3 地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ないため、第8条の規定による基準をそのまま適用することが適当でないと認められるときは、当分の間、この規定による基準によらないことができる。

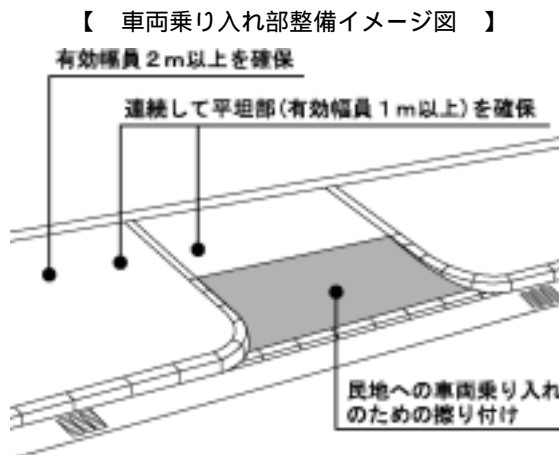
幅員

車いすでのすれ違いが可能なように、歩道等の有効幅員は2m以上（歩道の場合：2m以上、自転車歩行者道：3m以上）とする。

ただし、マウントアップ型式の歩道等における車両乗り入れ部については、移動円滑化基準の経過措置に基づき、暫定的に平坦部の幅員を1m以上とする。

官民境界に側溝がある場合は、平坦で段差のない蓋、あるいは目が細かく滑り止め対策を施したグレーチングを設置する。

安全で円滑な歩行空間を確保するため、電線類の地中化、並びに電柱や標識柱、信号柱、照明柱等の集約化、民地部分への移設を検討する。



【 歩道幅員の考え方 】

	歩行者交通量の多い道路	その他の道路
歩道	<p>3.50m</p>	<p>2.00m</p>
自転車歩行者道	<p>4.00m</p>	<p>3.00m</p>

【 重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準 】

- 第4条 歩道の有効幅員は、道路構造令第11条第3項の表に掲げる道路の区分に応じてそれぞれ同表の歩道の幅員の欄に定める値以上とするものとする。
- 2 自転車歩行者道の有効幅員は、道路構造令第10条の2第2項の表に掲げる道路の区分に応じてそれぞれ同表の自転車歩行者道の幅員の欄に定める値以上とするものとする。
- 3 歩道又は自転車歩行者道（以下「歩道等」という。）の有効幅員は、当該道路の高齢者、身体障害者等の交通の状況を考慮して定めるものとする。

道路構造令

第10条の2第2項 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては4メートル以上、その他の道路にあつては3メートル以上とするものとする。

第11条第3項 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては3.5メートル以上、その他の道路にあつては2メートル以上とするものとする。

第10条 第4条の規定にかかわらず、車両乗入れ部のうち第6条第2項の規定による基準を満たす部分の有効幅員は、2メートル以上とするものとする。

附則 4 地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、当分の間、第10条中「2メートル」とあるのは「1メートル」と読み替えて同条の規定を適用することができる。

舗装

舗装材は、平坦で滑りにくく、雨水を地下に浸透させることができる構造とする。

舗装の色は、周辺の街並み景觀に配慮するとともに、視覚障害者誘導用ブロックとの輝度比2.0程度を確保する。

自転車歩行者道については、舗装材や色彩により歩行者と自転車の通行帯を区分するとともに、歩行者及び自転車の通行帯であることを示すサインを設置する。この際、歩行者の通行帯については、車いすでのすれ違いが可能なように、有効幅員は2m以上を確保する。

【 重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準 】

第5条 歩道等の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とするものとする。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 歩道等の舗装は、平坦で、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとするものとする。

勾配

横断勾配については1%、縦断勾配については5%以下を目標に勾配を緩和する。

ただし、マウントアップ型式の歩道等において民地や車道との高さの調整等が困難な場合は、横断勾配については2%以下、縦断勾配については8%以下とする。

横断勾配は路面排水のために設けるものであることから、縦断勾配が2%以上の区間については原則として横断勾配は設けない。

【 重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準 】

第6条 歩道等の縦断こう配は、5パーセント以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とすることができる。

2 歩道等（車両乗入れ部を除く。）の横断こう配は、1パーセント以下とするものとする。ただし、前条第1項ただし書に規定する場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、2パーセント以下とすることができる。

交差点周辺の構造

車いすでの移動の円滑化を図るため、擦り付け勾配を緩和するとともに、横断歩道接続部の手前に車いすが転回することが可能な平坦部を確保する。

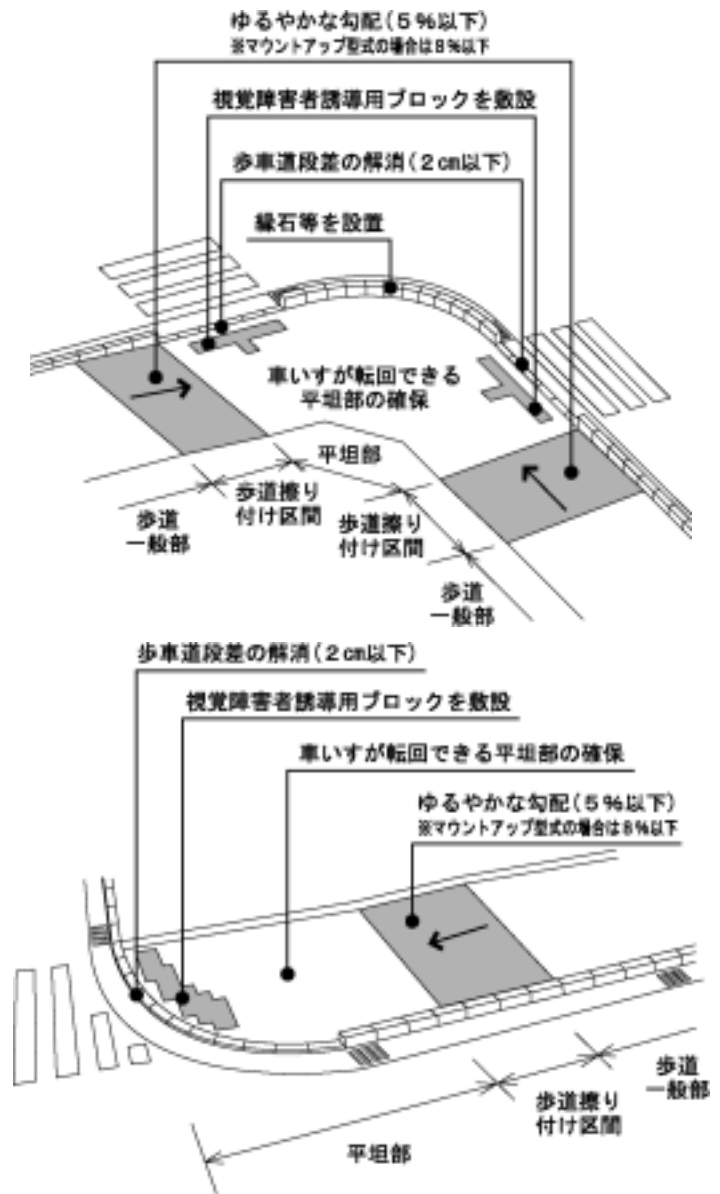
交差点における横断歩道接続部等の歩車道段差は2cm以下とし、視覚障害者が歩車道境界を認識できるよう、縁石の色彩や形状等に配慮する。

横断歩道接続部等の手前には、視覚障害者への注意喚起のため、視覚障害者誘導用ブロックを敷設する。

横断歩道接続部以外の車両巻き込み部には、視覚障害者が誤って車道に飛び出さないよう、縁石や横断防止柵、車止め等を設置する。

歩行空間上には、原則としてグレーチングは設けないものとし、やむを得ず設置する場合には、目が細かく滑り止め対策を施す。

【 交差点整備イメージ図 】



【 重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準 】

- 第9条 横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、当該車道等の部分より高くするものとし、その段差は2センチメートルを標準とするものとする。
- 2 前項の段差に接続する歩道等の部分は、車いすを使用している者（以下「車いす使用者」という。）が円滑に転回できる構造とするものとする。

【 他都市における交差点の歩車道段差解消事例 】

段差を解消した区間を設置



車いすでの通行用に、段差を解消した区間を設置している。(長崎県佐世保市)

段差の解消した溝を設置



車いすでの通行用に、歩車道境界ブロックの一部に段差を解消した溝を設置している。(埼玉県熊谷市、東京都板橋区、東京都小平市)

歩車道境界に視覚障害者注意喚起用ブロックを設置



車いすの通行に配慮して歩車道段差の解消を図るとともに、視覚障害者が交差点を認識できるように、歩車道境界全体に視覚障害者注意喚起用ブロックを設置している。(長崎県佐世保市)

段差を解消した歩車道境界ブロック



車いすの通行に配慮して歩車道段差の解消を図るとともに、視覚障害者が交差点を認識できるように、歩車道境界ブロックの表面に黄色の突起物を設置している。

視覚障害者誘導用ブロック

視覚障害者誘導用ブロックの色は黄色を基本とし、周辺の舗装面と輝度比2.0程度を確保する。

歩道等の横断歩道接続部等の手前には、視覚障害者への注意喚起のため、点状ブロックを敷設するとともに、通行の方向を示すため、線状ブロックを部分的に敷設する。

特定旅客施設から公共施設等への視覚障害者の誘導のため、歩道等の適切な箇所に線状ブロックを連続的に敷設することを基本とする。

ただし、歩道等の幅員が狭く視覚障害者誘導用ブロックが車いす等の通行に支障をきたす場合には、歩車分離等が適切に行われており安全上支障がないことを条件に、当事者間における意見調整を図りながら視覚障害者誘導用ブロックのあり方について検討する。

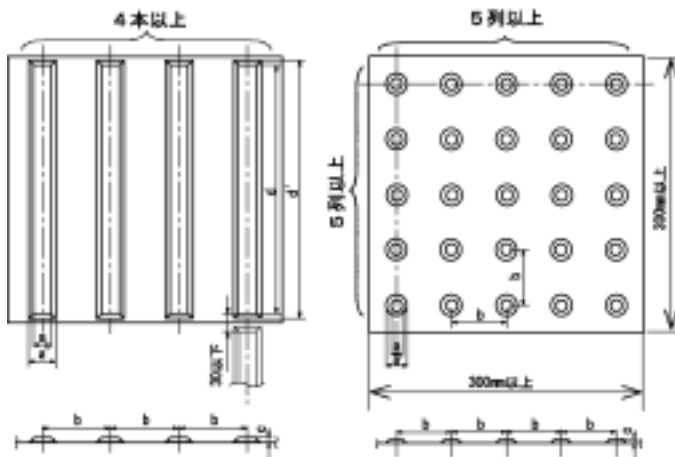
また、マンホール等により視覚障害者誘導用ブロックを連続して敷設することが困難な場合は、視覚障害者の意見を聞いたうえで、その敷設方法を検討する。

【 マンホール周辺の敷設例 】



【 視覚障害者誘導用ブロックの形状・寸法及び配列 】

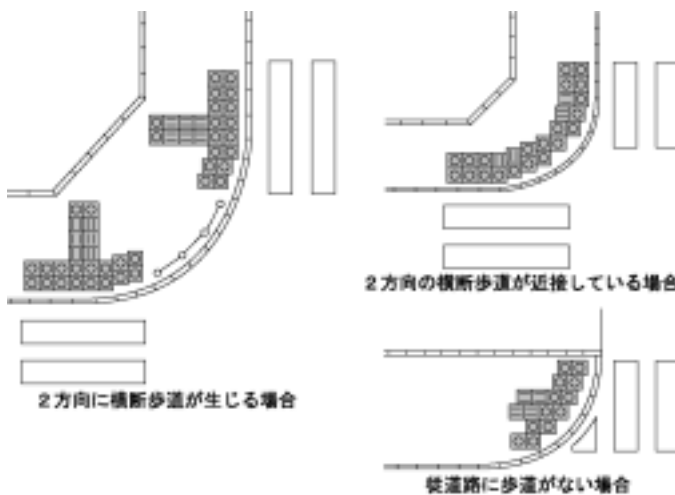
- 線状ブロック - - 点状ブロック -



記号	寸法	許容差
a	17	+1.5 0
a'	a + 10	
b	75	+1.0 0
c	5	
d	270 以上	
d'	d + 10	

記号	寸法	許容差
a	12	+1.5 0
a'	a + 10	
b	55 ~ 60	+1.0 0
c	5	

【 交差点の視覚障害者誘導用ブロックの敷設イメージ 】



【 重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準 】

第34条 歩道等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所、路面電車停留場の乗降場及び自動車駐車場の通路には、視覚障害者の移動の円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。

2 視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とするものとする。

3 視覚障害者誘導用ブロックには、視覚障害者の移動の円滑化のために必要であると認められる箇所に、音声により視覚障害者を案内する設備を設けるものとする。

休憩施設

歩道等の幅員を考慮し、植樹帯部分等を活用してベンチ等の休憩施設を設ける。

ベンチ等の休憩施設を配置する場合は、高齢者等の身体特性に配慮し、100～200m間隔で設置することを基本とする。

【 重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準 】

第 35 条 歩道等には、適当な間隔でベンチ及びその上屋を設けるものとする。ただし、これらの機能を代替するための施設が既に存する場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

照明施設

夜間の安全な歩行空間を確保するため、街路灯等を設置する。

【 歩行者に対する道路照明基準 】

夜間の歩行者交通量	地域	照度 (lx)	
		水平面照度	鉛直面照度
交通量の多い道路	住宅地域	5	1
	商業地域	20	4
交通量の少ない道路	住宅地域	3	0.5
	商業地域	10	2

水平面照度は、路面上の平均照度

鉛直面照度は、歩道の中心線上で路面上から 1.5m の高さの道路軸に対して直角な鉛直面上の最小照度

出典：JIS Z 9111 道路照明基準

【 重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準 】

第 36 条 歩道等及び立体横断施設には、照明施設を連続して設けるものとする。ただし、夜間における当該路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

2 乗合自動車停留所、路面電車停留場及び自動車駐車場には、高齢者、身体障害者等の移動の円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

駅前広場の整備方針

歩行空間

車いすでのすれ違いが可能なように、歩行空間の有効幅員は2m以上とする。

歩行空間と車両の通行帯は、横断防止柵や車止め等により適切に歩車分離を行う。

舗装材は、平坦で滑りにくく、雨水を地下に浸透させることができる構造とする。

舗装の色は、周辺の街並み景観に配慮するとともに、視覚障害者誘導用ブロックとの輝度比2.0程度を確保する。

横断勾配については1%、縦断勾配については5%以下を目標に勾配を緩和する。なお、横断勾配は路面排水のために設けるものであることから、縦断勾配が2%以上の区間については原則として横断勾配は設けない。

自由通路の階段やエレベーター、バス及びタクシーの乗降場、身体障害者送迎用自家用車停車帯、並びに周辺の特定経路として指定した道路等へ視覚障害者を誘導するため、歩道等の適切な箇所に線状ブロックを連続的に敷設する。

視覚障害者誘導用ブロックの色は黄色を基本とし、周辺の舗装面と輝度比2.0程度を確保する。

乗降場

バスの乗降場は、低床バスのスロープ板の設置にあわせて、歩行空間と車道との高低差は15~20cmを基準とする。

タクシー乗降場や自家用車の送迎用停車帯は、車いすでの利用を考慮し、歩行空間と車道の段差を解消する。

自家用車の送迎用停車帯の一部に、身体障害者用の乗降スペースを設ける。

バスやタクシーの乗降場、身体障害者専用の乗降用停車帯には、文字や絵文字によるサインを設置するとともに、視覚障害者を誘導するため点状ブロックを敷設する。

バスやタクシー、一般車への乗降を行う部分以外には、横断防止柵や車止め等を設置する。

バスやタクシーの乗降場、並びに自家用車の送迎用停車帯の一部には、雨天時の円滑な利用を図るため、上屋を設置する。また、バスやタクシー乗り場付近には、乗車待ちの乗客用にベンチを設置する。

【 重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準 】

第17条 乗合自動車停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、15センチメートルを標準とするものとする。

第18条 乗合自動車停留所には、ベンチ及びその上屋を設けるものとする。ただし、それらの機能を代替する施設が既に存する場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

【 移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準 】

第22条 バスターミナルの乗降場は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

- 一 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
- 二 乗降場の縁端のうち、誘導車路その他の自動車の通行、停留又は駐車のために供する場所（以下「自動車用場所」という。）に接する部分には、さく、点状ブロックその他の視覚障害者の自動車用場所への進入を防止するための設備が設けられていること。
- 三 当該乗降場に接して停留する自動車に車いす使用者が円滑に乗降できる構造のものであること。

その他（附帯施設等）

地図や絵文字、点字（触地図）、音声等の複合的な方法により、バスやタクシーの乗降場、エレベーターやトイレ等の位置を示す案内設備を、適切な箇所に設置する。

雨天時の円滑な歩行空間を確保するため、自由通路からバスやタクシーの乗降場及び一般車の乗降用停車帯に続く上屋を設置する。また、上屋の支柱は角のない形状とする。

夜間の安全な歩行空間を確保するため、街路灯等を設置する。

オストメイト仕様、乳幼児や身体障害児のオムツ替えシート、ベビーチェア等、多様な利用を見込んだトイレの整備を行う。また、トイレの出入口付近には、男女の別やトイレ内部の設備の位置について、視覚障害者等にも配慮した分かりやすい案内を行う。

ベンチ等の休憩施設を適宜設ける。

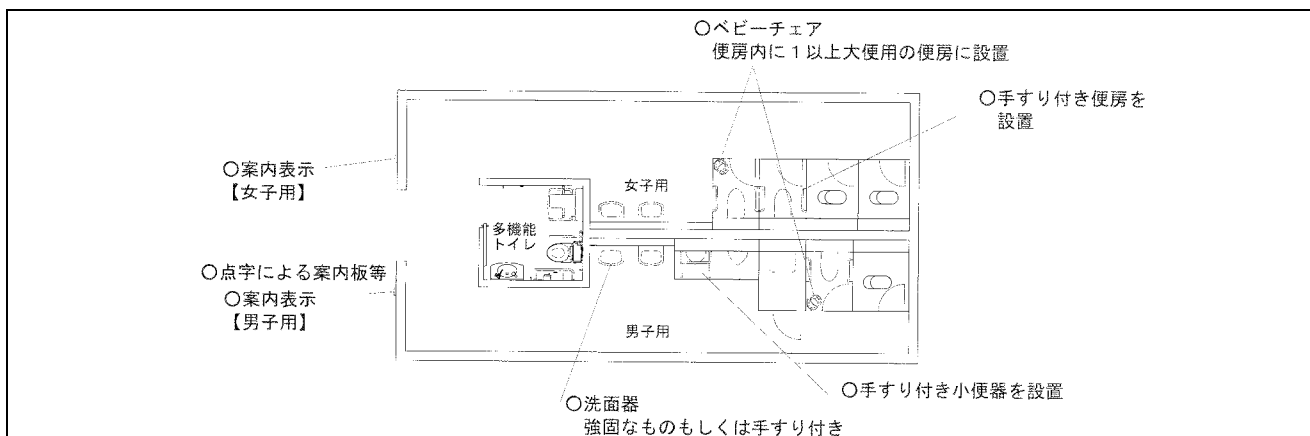
【 重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準 】

- 第 33 条 交差点、駅前広場その他の移動の方向を示す必要がある箇所には、高齢者、身体障害者等が見やすい位置に、高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設及びエレベーターその他の移動の円滑化のために必要な施設の案内標識を設けるものとする。
- 2 前項の案内標識には、点字、音声その他の方法により視覚障害者を案内する設備を設けるものとする。

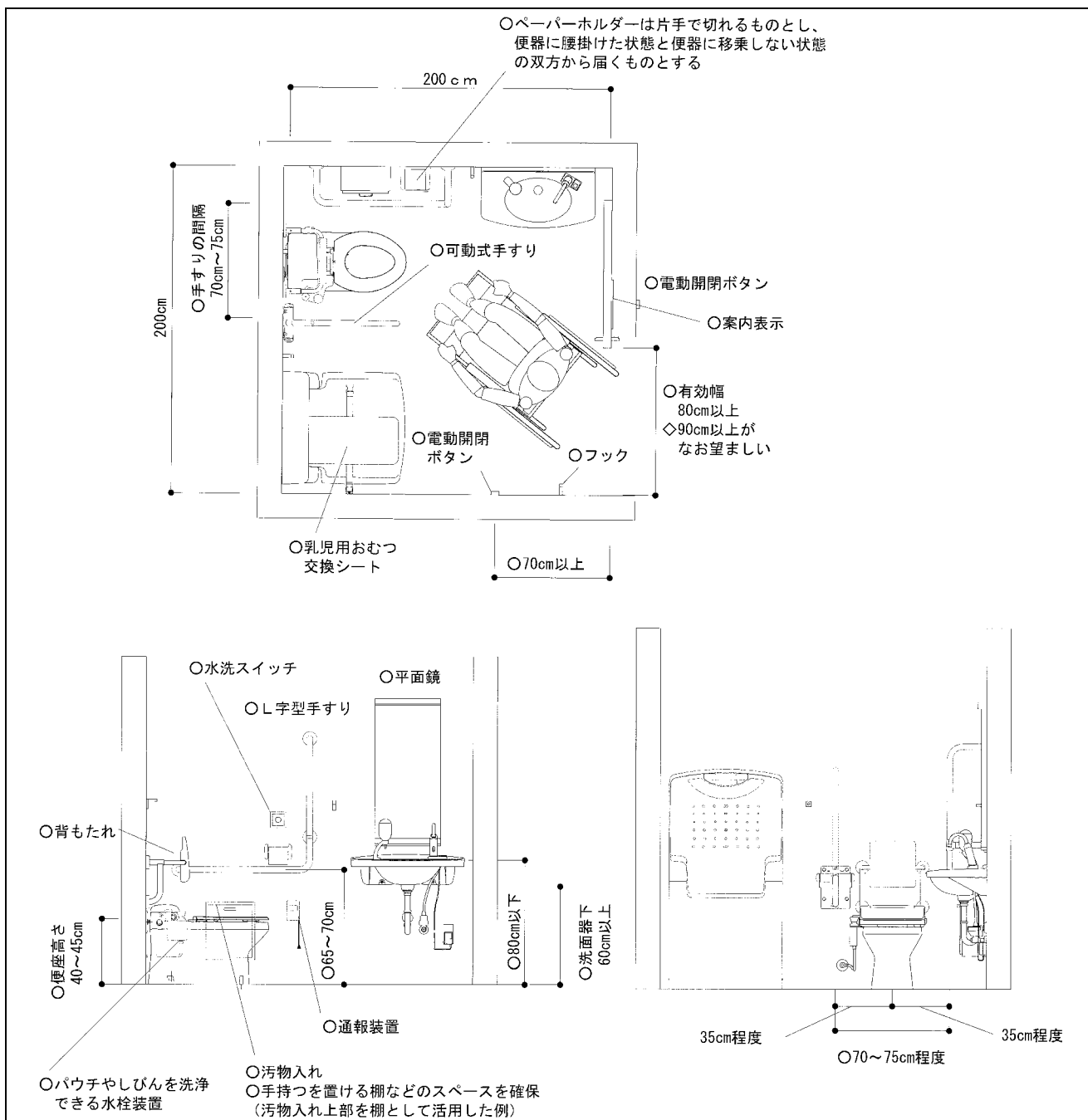
【 移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準 】

- 第 12 条 便所を設ける場合は、当該便所は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
- 一 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備が設けられていること。
 - 二 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
 - 三 男子用小便器を設ける場合は、1 以上の床置き小便器その他これに類する小便器が設けられていること。
 - 四 前号の規定により設けられる小便器には、手すりが設けられていること。
- 2 便所を設ける場合は、そのうち 1 以上は、前項に掲げる基準のほか、次に掲げる基準のいずれかに適合するものでなければならない。
- 一 便所（男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれの便所）内に車いす使用者その他の高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていること。
 - 二 車いす使用者その他の高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所であること。
- 第 13 条 前条第 2 項第 1 号の便房が設けられた便所は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
- 一 移動円滑化された経路と便所との間の経路における通路のうち 1 以上は、第 4 条第 5 項各号に掲げる基準に適合するものであること。
 - 二 出入口の有効幅は、80 センチメートル以上であること。
 - 三 出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないこと。ただし、傾斜路を設ける場合は、この限りでない。
 - 四 出入口には、車いす使用者その他の高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていることを表示する標識が設けられていること。
 - 五 出入口に戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。
 - イ 有効幅は、80 センチメートル以上であること。
 - ロ 車いす使用者その他の高齢者、身体障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。
 - 六 車いす使用者の円滑な利用に適した広さが確保されていること。
- 2 前条第 2 項第 1 号の便房は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
- 一 出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないこと。
 - 二 出入口には、当該便房が車いす使用者その他の高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適した構造のものであることを表示する標識が設けられていること。
 - 三 腰掛便座及び手すりが設けられていること。
 - 四 高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適した構造を有する水洗器具が設けられていること。
- 3 第 1 項第 2 号、第 5 号及び第 6 号の規定は、前項の便房について準用する。
- 第 14 条 前条第 1 項第 1 号から第 3 号まで、第 5 号及び第 6 号並びに同条第 2 項第 2 号から第 4 号までの規定は、第 12 条第 2 項第 2 号の便所について準用する。この場合において、前条第 2 項第 2 号中「当該便房」とあるのは、「当該便所」と読み替えるものとする。

【 トイレの整備イメージ 】



【 多機能トイレの整備イメージ 】



自由通路の整備方針

垂直移動設備

高低差が大きく円滑な移動が困難な場合は、エレベーターを設置するとともに、利便性に配慮し、エスカレーターを設置する。

エレベーターやエスカレーターの設置場所は、できる限り通常の動線に近く、分かりやすい位置とするとともに、その設置場所を知らせる案内・誘導サインを適切に設置する。

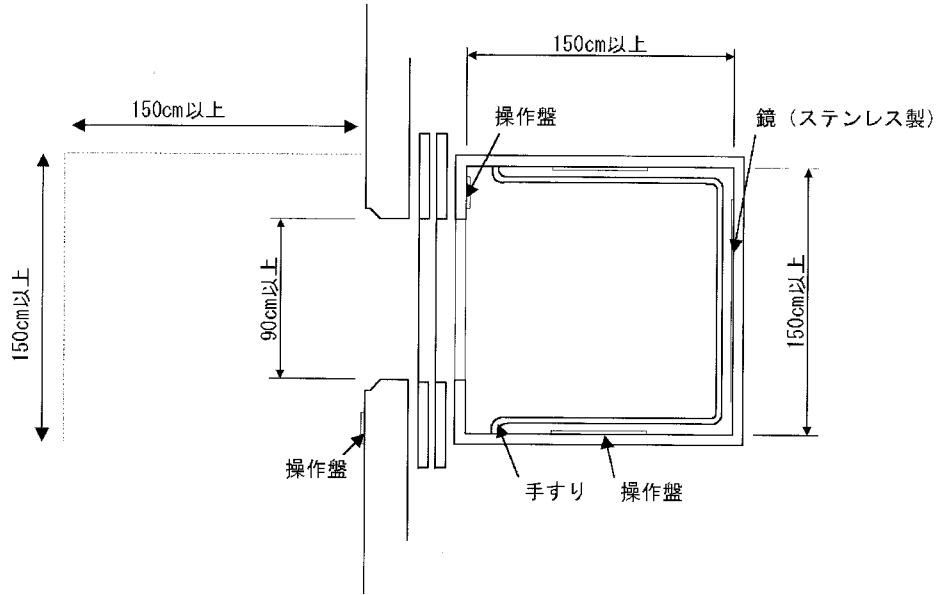
エレベーターは、かごの大きさや出入口の位置、押しボタンの高さ、点字表示、音声案内等について、車いす利用者や視覚障害者、聴覚障害者、高齢者、妊産婦、乳幼児連れ等のあらゆる移動制約者の特性に配慮する。

空間的な制約からエスカレーターが上下どちらか一方のみの設置となる場合は、時間帯による運行方向の変更や当事者の意見を集約して運行方向の検討を行う。

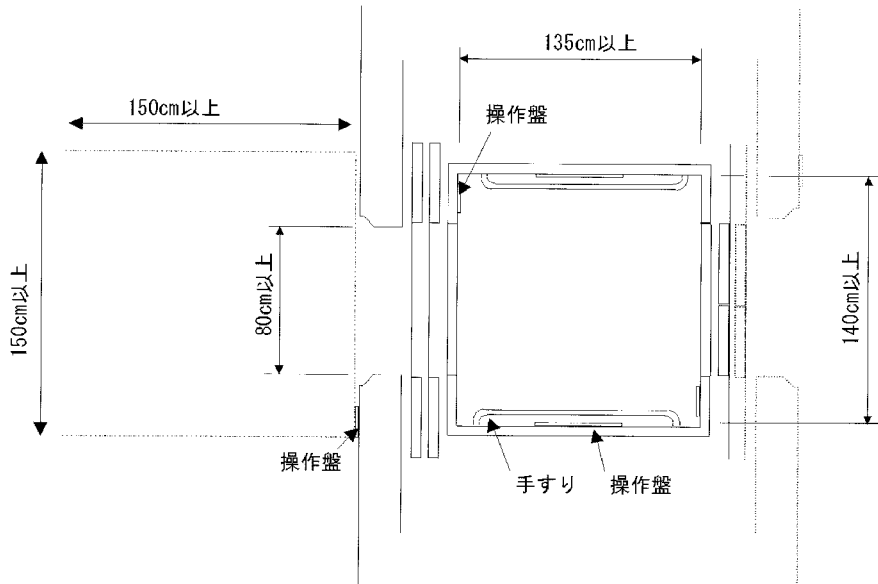
【 重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準 】

- 第 11 条 法第 2 条第 7 項第 2 号の特定経路を構成する道路には、高齢者、身体障害者等の移動の円滑化のために必要であると認められる箇所に、高齢者、身体障害者等の円滑な移動に適した構造を有する立体横断施設（以下「移動円滑化された立体横断施設」という。）を設けるものとする。
- 2 移動円滑化された立体横断施設には、エレベーターを設けるものとする。ただし、昇降の高さが低い場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。
 - 3 前項に規定するもののほか、移動円滑化された立体横断施設には、高齢者、身体障害者等の交通の状況により必要がある場合においては、エスカレーターを設けるものとする。
- 第 12 条 移動円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。
- 一 かごの内法幅は 1.5 メートル以上とし、内法奥行きは 1.5 メートル以上とすること。
 - 二 前号の規定にかかわらず、かごの出入口が複数あるエレベーターであって、車いす使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉するかごの出入口を音声により知らせる装置が設けられているものに限る。）にあつては、内法幅は 1.4 メートル以上とし、内法奥行きは 1.35 メートル以上とすること。
 - 三 かご及び昇降路の出入口の有効幅は、第 1 号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては 90 センチメートル以上とし、前号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては 80 センチメートル以上とすること。
 - 四 かご内に、車いす使用者が乗降する際にかご及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設けること。ただし、第 2 号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては、この限りでない。
 - 五 かご及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものがはめ込まれていることにより、かご外からかご内が視覚的に確認できる構造とすること。
 - 六 かご内に手すりを設けること。
 - 七 かご及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を設けること。
 - 八 かご内に、かごが停止する予定の階及びかごの現在位置を表示する装置を設けること。
 - 九 かご内に、かごが到着する階並びにかご及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる装置を設けること。
 - 十 かご内及び乗降口には、車いす使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設けること。
 - 十一 かご内に設ける操作盤及び乗降口に設ける操作盤のうち視覚障害者が利用する操作盤は、点字をはり付けること等により視覚障害者が容易に操作できる構造とすること。
 - 十二 乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の有効幅は 1.5 メートル以上とし、有効奥行きは 1.5 メートル以上とすること。
 - 十三 停止する階が 3 以上であるエレベーターの乗降口には、到着するかごの昇降方向を音声により知らせる装置を設けること。ただし、かご内にかご及び昇降路の出入口の戸が開いた時にかごの昇降方向を音声により知らせる装置が設けられている場合においては、この限りでない。

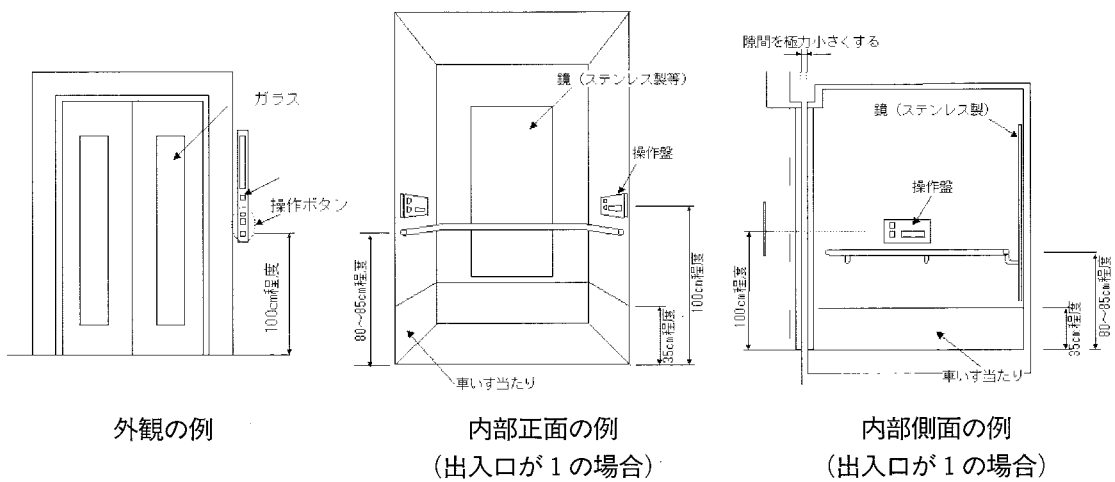
【 エレベーターの整備イメージ 】



(a) 出入口が1の場合



(a) 出入口が2の場合



通路

床材は、平坦で滑りにくいものとする。

横断勾配及び縦断勾配は、基本的に設けない。

視覚障害者誘導用ブロックは、周辺の床材と輝度比2.0程度を確保した識別しやすい色とし、通路の適切な位置に連続して敷設する。

通路の両側に二段式の手すりを設け、手すりには点字表示を行う。

ベンチ等の休憩施設を適切な位置に設置する。

地図や絵文字、点字（触地図）、音声等の複合的な方法により、駅の改札や券売機、バスやタクシー乗り場、エレベーターやトイレ等の位置を示す案内設備を、適切な箇所に設置する。

【 重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準 】

第15条 移動円滑化された立体横断施設に設ける通路は、次に定める構造とするものとする。

- 一 有効幅員は、2メートル以上とし、当該通路の高齢者、身体障害者等の通行の状況を考慮して定めること。
- 二 縦断こう配及び横断こう配は設けないこと。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合又は路面の排水のために必要な場合においては、この限りでない。
- 三 二段式の手すりを両側に設けること。
- 四 手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。
- 五 路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。
- 六 通路の両側には、立ち上がり部及びさくその他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。

階段

大きな荷物を持った人等がすれ違えるよう、階段の有効幅員は2m以上とする。

段鼻部分は滑り止め対策を施す。

両側に二段式の手すりを設ける。また、階段の幅が4m以上の場合は、中央にも手すりを設ける。なお、手すりには点字表示を行う。

階段の上下及び踊り場に、視覚障害者への注意喚起のため点状ブロックを敷設する。また、弱視者が段差を識別しやすいよう段鼻部分の色合い等を工夫する。

【 重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準 】

第16条 移動円滑化された立体横断施設に設ける階段（その踊り場を含む。以下同じ。）は、次に定める構造とするものとする。

- 一 有効幅員は、1.5メートル以上とすること。
- 二 二段式の手すりを両側に設けること。
- 三 手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字をはり付けること。
- 四 回り段としないこと。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。
- 五 踏面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。
- 六 踏面の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により段を容易に識別できるものとする。
- 七 段鼻の突き出しがないこと等によりつまずきにくい構造とすること。
- 八 階段の両側には、立ち上がり部及びさくその他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。
- 九 階段の下面と歩道等の路面との間が2.5メートル以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、さくその他これに類する工作物を設けること。
- 十 階段の高さが3メートルを超える場合においては、その途中で踊り場を設けること。
- 十一 踊り場の踏み幅は、直階段の場合にあっては1.2メートル以上とし、その他の場合にあっては当該階段の幅員の値以上とすること。

道路特定事業計画

県道岡崎停車場線（都市計画道路岡崎駅平戸橋線）

事業区間：岡崎駅東口駅前広場～羽根交差点 延長：265m		事業実施予定年度：平成 20 年度
項目	事業内容	備考
歩道型式	・セミフラット型式（車道との高低差 5cm）	
歩道等の有効幅員	・4.0m（自転車歩行者道）	・官民境界の側溝に蓋や目の細かな滑り止め対策を施したグレーチングを設置
歩車分離	・植樹帯の設置	
縦断勾配	・5%以下	
横断勾配	・1%	・車両乗入部についても、一般部と同様に横断勾配 1%とする
舗装	・滑りにくく、透水性能を有した舗装	
	・色彩により歩行者と自転車の通行帯を区分	・歩行者の通行帯として幅員 2.5mを確保（側溝蓋等を含む） ・視覚障害者誘導用ブロックと輝度比 2.0 程度を確保
	・歩行者及び自転車の通行帯の区分を示す路面サインの設置	
交差点	・歩車道段差の解消	・縁石の背面高を 3cm とし、視覚障害者の認識性を確保
	・視覚障害者の注意喚起用に点状ブロック並びに横断方向を示す線状ブロックの敷設	・公安委員会との協議により、主要交差点への音響式信号機及びエスコートゾーンの設置
	・車いすが転回可能な平坦部の確保	・1.5m × 1.5m 以上
	・車両巻き込み部への横断防止柵の設置	
視覚障害者誘導用ブロック	・連続的に視覚障害者誘導用ブロックを敷設	・色は黄色を基本とし、形状は JIS 規格に準ずる ・マンホール部分の敷設方法については、視覚障害者の意見を聞いて対応
休憩施設	・ベンチの設置	・100～200m 間隔
照明施設	・車道用（交差点）照明及び歩道照明（街路灯）の設置	・歩道上の水平面照度 5lx を確保
その他	・目の細かな滑り止め対策を施したグレーチングの設置	・横断歩道接続部等の歩行経路上には原則として集水桝は設置しない
	・電線類の地中化	
	・歩道橋の撤去	・平成 18 年度に実施
	・信号機と照明灯等の統合による歩行性及び景観の向上	
事業実施に際して配慮すべき事項		

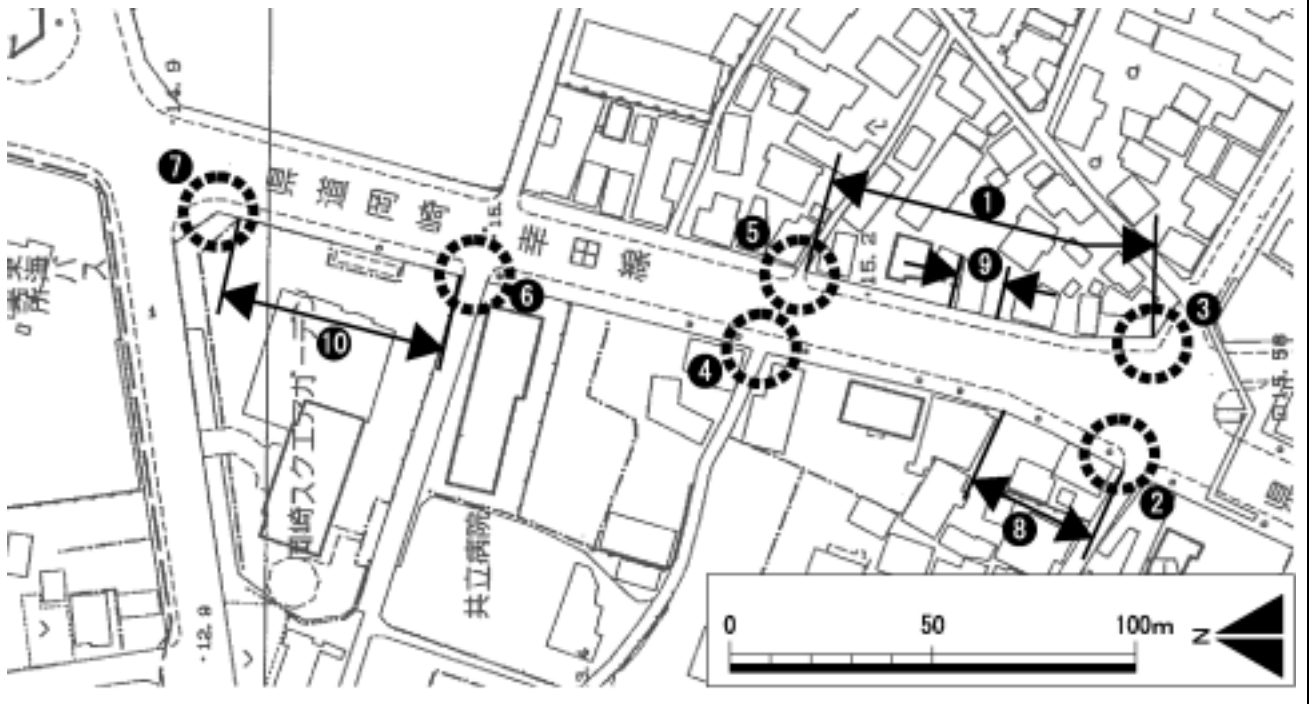
県道岡崎幸田線

事業区間：羽根交差点～羽根ガード東交差点
 延長：255m

事業の内容	事業箇所	事業量	事業実施予定年度
不陸の解消			
・舗装の打ち替え		約 270 m ²	平成 20 年度
		約 20 m ²	平成 20 年度
交差点における視覚障害者対策			
・視覚障害者誘導用ブロック（点状）の敷設		2 箇所	平成 20 年度
		4 箇所	平成 19 年度
・歩車道境界ブロックの敷設		2 箇所	平成 20 年度
		2 箇所	平成 19 年度
側溝部分の改修			
・側溝蓋及びグレーチングの改修		2 箇所	平成 20 年度
		1 箇所	平成 19 年度

事業実施に際して配慮すべき事項
 都市計画道路岡崎駅平戸橋線であるが、その整備時期が本計画の目標年次である平成 22 年度以降であるため、既存道路については問題箇所の解消を行うものとする。

事業実施箇所図

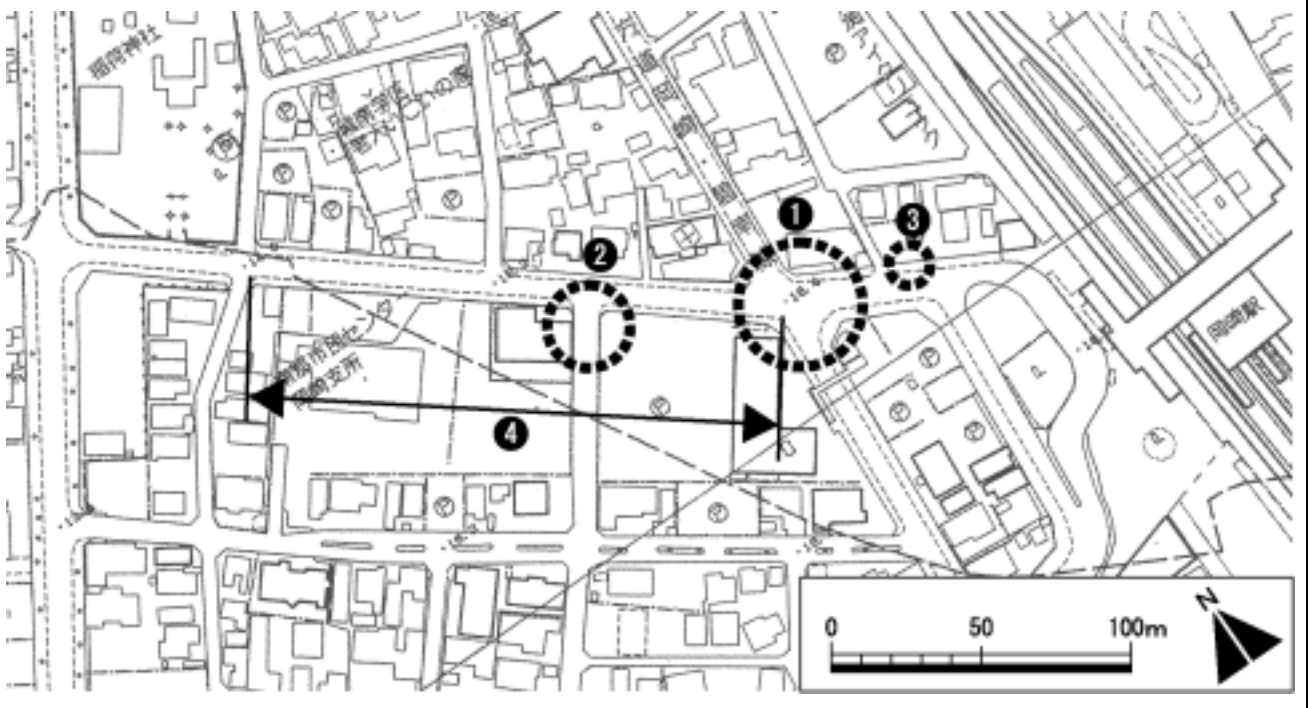


市道駅西 80 号線

事業区間：岡崎駅西口駅前広場～岡崎市南部市民センター分館西側交差点
 延 長：180m

事業の内容	事業箇所	事業量	事業実施予定年度
交差点における擦り付け勾配の緩和等			
<ul style="list-style-type: none"> ・擦り付け勾配の緩和 ・横断歩道接続部手前の平坦部の確保 ・横断歩道接続部以外の縁石・ガードパイプ等の設置 		4箇所	平成20年度
交差点における擦り付け勾配の緩和等			
<ul style="list-style-type: none"> ・擦り付け勾配の緩和 ・横断歩道接続部手前の平坦部の確保 ・視覚障害者誘導用ブロック（点状）の敷設 		2箇所	平成20年度
車両乗り入れ部の横断勾配の改修			
<ul style="list-style-type: none"> ・平坦部の確保 		1箇所	平成20年度
歩道幅員の確保			
<ul style="list-style-type: none"> ・植樹帯から植樹柵への変更 		約150m	平成22年度
事業実施に際して配慮すべき事項	連続した視覚障害者誘導用ブロック（線状）の敷設については、歩道幅員が2.5mと狭く車いす等の通行の支障となるおそれがあるため、ガードパイプ等により歩車分離を行うことを前提として、当事者間の意見調整により検討する。		

事業実施箇所図



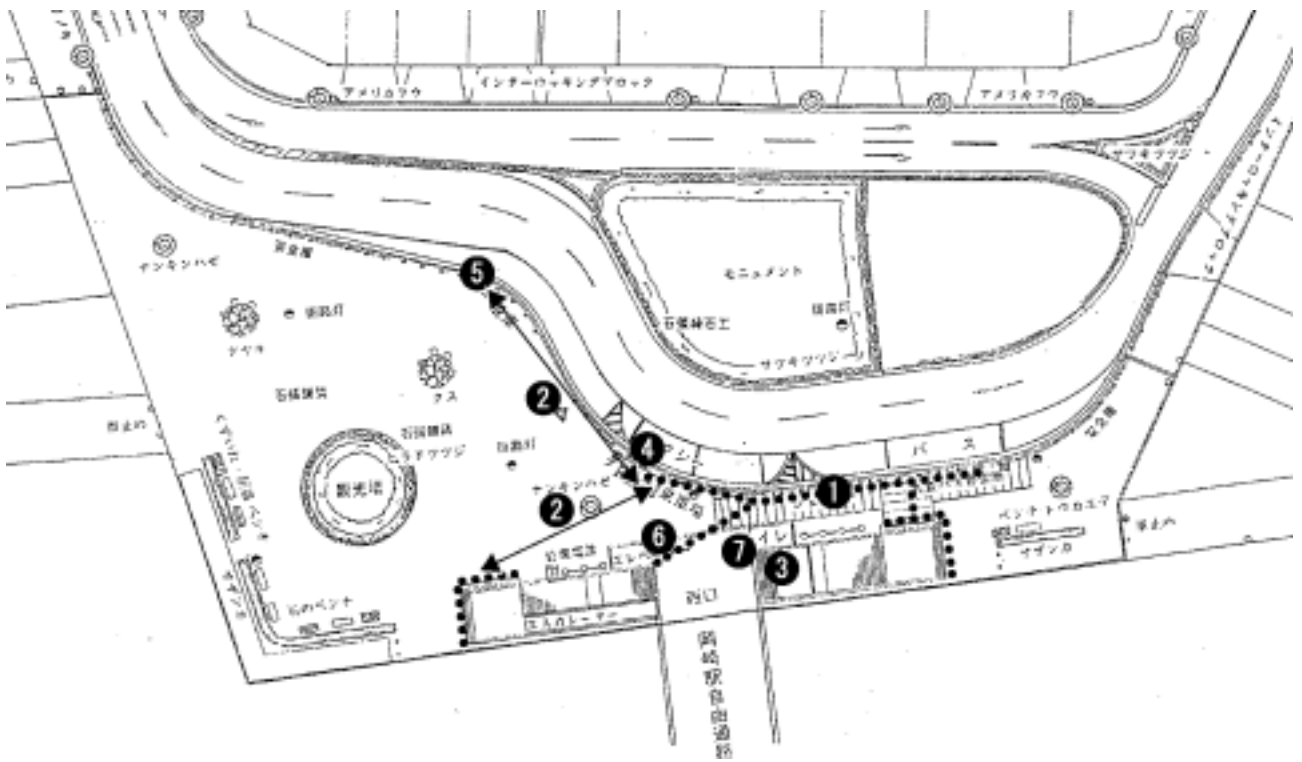
岡崎駅西口駅前広場

事業区間：岡崎駅西口駅前広場

面積：6,100 m²

事業の内容	事業箇所	事業量	事業実施予定年度
視覚障害者誘導用ブロックの整備			
・舗装面との輝度比 2.0 程度の確保		約 80m	平成 20 年度
・連続した視覚障害者誘導用ブロックの敷設		約 45m	平成 20 年度
多機能トイレの整備			
・身体障害者用トイレへのオムツ替えシートの設置		1 箇所	平成 20 年度
タクシー乗降場の整備			
・歩車道段差の解消		1 箇所	平成 19 年度
一般車送迎用駐車帯の整備			
・身体障害者用停車スペースの確保（歩車道段差の解消）		1 箇所	平成 19 年度
案内サインの整備			
・トイレ出入口への点字案内板の設置		1 箇所	平成 20 年度
・エレベーター、トイレの案内サインの再整備		1 箇所	平成 20 年度
事業実施に際して 配慮すべき事項			

事業実施箇所図



岡崎駅東口駅前広場

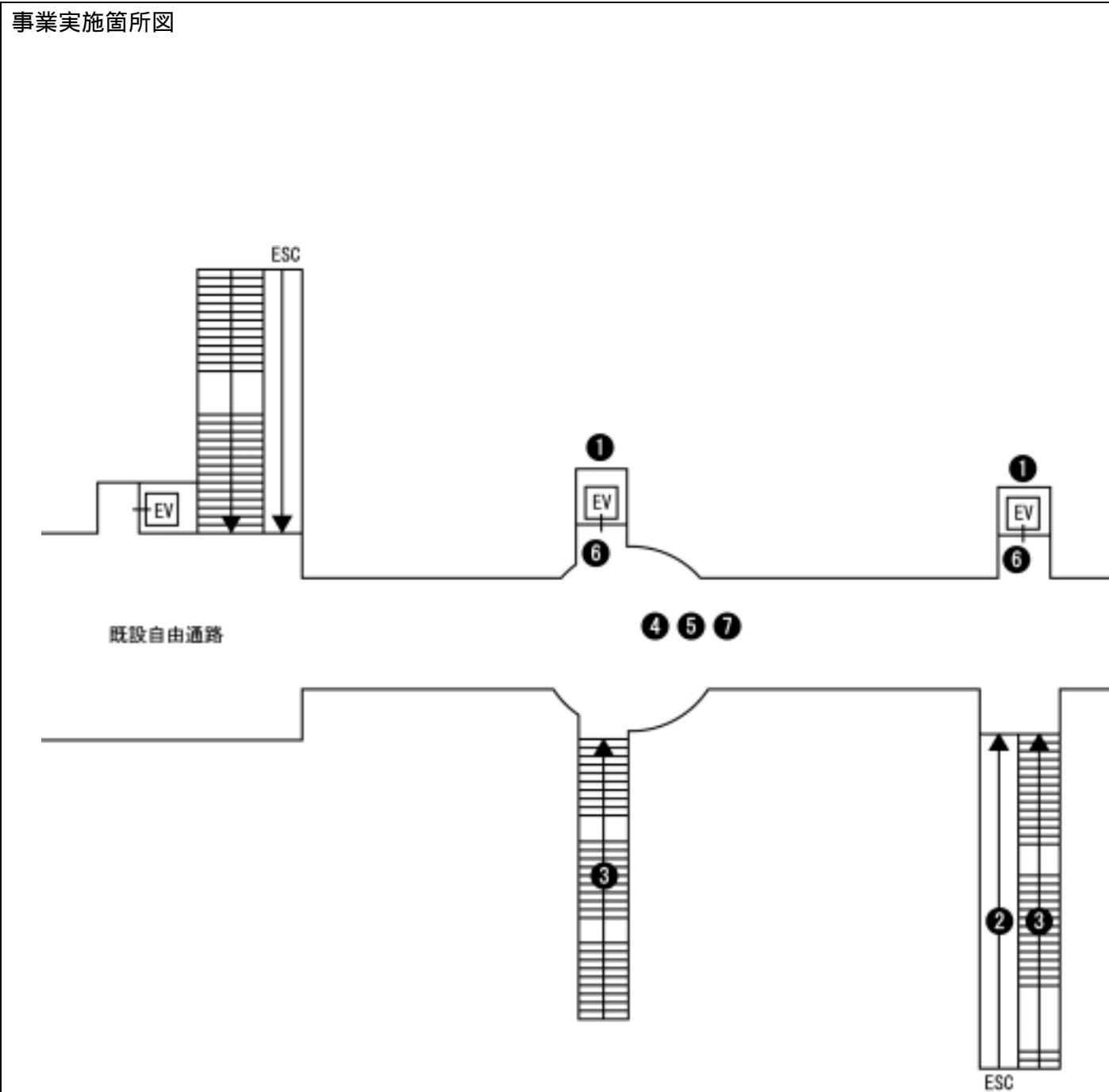
事業区間：岡崎駅東口駅前広場		事業実施予定年度：平成 20 年度
面 積：7,860 m ²		
項目	事業内容	備考
歩行空間の高さ	・セミフラット型式（車道との高低差 5cm）	・バス乗降場：15～20cm ・タクシー乗降場：2cm 以下 ・自家用車送迎用停車帯：2cm 以下
歩行空間の有効幅員	・2.0m以上	
歩車分離	・横断防止柵あるいは車止めの設置	
縦断勾配	・5%以下	
横断勾配	・1%以下	
舗 装	・滑りにくく、透水性能を有した舗装	・視覚障害者誘導用ブロックと輝度比 2.0 程度を確保
視覚障害者誘導用ブロック	・連続的に視覚障害者誘導用ブロックを敷設 自由通路 ←→バス・タクシー乗降場 (階段、EV) 身体障害者送迎用停車帯、 県道岡崎停車場線 等 ・バス・タクシー乗降場及び身体障害者送迎用自家用車停車帯には点状ブロックを敷設	・色は黄色を基本とし、形状は JIS 規格に準ずる ・マンホール部分の敷設方法については、視覚障害者の意見を聞いて対応
上 屋	・バス・タクシー乗降場、自家用車送迎用停車帯の一部に、自由通路の階段及びEVと連続して上屋を設置	・上屋の支柱は角のないもの
案内サイン	・駅前広場の総合案内サインの設置	・バス・タクシー乗降場、EV、トイレ等の位置を表示 ・点字(触地図)、車いすへの対応
	・文字及び絵文字(ピクトグラム)によるサインの設置	・バス・タクシー乗降場、身体障害者送迎用停車帯、EV、トイレ等
ト イ レ	・多機能トイレの設置	
休憩施設	・ベンチの設置	
照明施設	・車道用照明及び歩道照明の設置	・歩道上の水平面照度 20lx を確保
そ の 他	・目の細かな滑り止め対策を施したグレーチングの設置	
	・電線類の地中化	
事業実施に際して配慮すべき事項		

岡崎駅自由通路（既存部分）

事業区間：岡崎駅自由通路（既存部分）			
事業の内容	事業箇所	事業量	事業実施予定年度
階段の改修			
・ 段鼻部分の改修 （踏面と対比した色の滑り止めの設置）		3箇所	平成19年度
・ 西口エスカレーター下部へのスロープの設置		1箇所	平成20年度
・ 西口北側階段中央部への手すりの設置		1箇所	平成19年度
視覚障害者誘導用ブロックの整備			
・ 床面との輝度比2.0程度の確保		約190m	平成20年度
案内サインの整備			
・ エレベーターの案内サインの再整備		2箇所	平成20年度
・ 東西駅前広場等、駅周辺の案内サインの再整備 （視覚障害者に対応した触地図の設置等）		1箇所	平成20年度
事業実施に際して 配慮すべき事項	バリアフリー整備とあわせて、既存自由通路の耐震改修を実施する。		
事業実施箇所図			

岡崎駅自由通路（延伸部分）

事業区間：岡崎駅自由通路（延伸部分）		事業実施予定年度：平成 19 年度	
項目	事業箇所	事業内容	備考
エレベーター		・奥行き 1.5m以上 × 幅 1.5m以上	・貫通型の場合は、奥行き 1.35m × 幅 1.4m以上 ・ガラス等、内部が見える構造
		・手すり及びドア正面に鏡の設置	・貫通型の場合は不要
		・車いすに配慮した操作盤の高さ及びボタンへの点字の設置	
		・音声案内装置の整備	
エスカレーター		・有効幅員 60cm 以上	・上下どちらか一方の場合は、当事者意見を集約して運行方向を検討
		・エスカレーターの上端及び下端部分への視覚障害者誘導用ブロック（点状）の敷設	
階 段		・有効幅員 2.0m以上	
		・両側への二段式手すりの設置	・方向を示す点字表示
		・段鼻部分の滑り止め対策	・段差を識別できるように段鼻部分の色合いの工夫（踏み面との対比）
		・階段上下及び踊り場部分への視覚障害者誘導用ブロック（点状）の敷設	
通 路		・平坦で滑りにくい床材	・視覚障害者誘導用ブロックと輝度比 2.0 程度を確保
		・両側への二段式手すりの設置	
視 覚 障 害 者 誘 導 用 ブ ロ ッ ク		・連続的に視覚障害者誘導用ブロックを敷設 自由通路 ←→ 駅改札、券売機（階段、EV）	・色は黄色を基本とし、形状は JIS 規格に準ずる
案 内 サ イ ン		・文字及び絵文字（ピクトグラム）によるサインの設置	・EV等
照 明 施 設		・照明施設の設置	・路面上の水平面照度 20lx を確保
事業実施に際して配慮すべき事項			



資料 道路特定事業計画策定における協議先

1 当事者団体

(1) 高齢者団体

岡崎市老人クラブ連合会

(2) 障害者団体

岡崎市障害者福祉団体連合会

2 事業者・関係機関等

(1) 愛知県岡崎警察署

交通課

(2) 愛知県西三河建設事務所

建設第一課

維持管理課

(3) 岡崎市

土木建設部 道路維持課

” 土木用地課

” 公園緑地課

環境部 ごみ対策課 八帖クリーンセンター

企画政策部 政策推進課

市民文化部 安全安心課

都市整備部 区画整理課（事務局）