

# 中岡崎駅・岡崎公園前駅周辺地区 バリアフリー基本構想

令和 7 年 3 月

岡 崎 市

## 目次

1	バリアフリー基本構想の策定について	1
	(1) 基本構想策定の背景と目的	1
	(2) バリアフリー基本構想とは	2
	◆コラム 「バリアフリーとユニバーサルデザイン」	2
	(3) バリアフリー基本構想を策定する理由	3
	(4) 基本構想の位置づけ	3
	(5) 本基本構想と岡崎市都市計画マスタープランとの連携	4
	(6) 本基本構想と岡崎市地域公共交通計画との連携	4
	(7) 本基本構想と第5次岡崎市障がい者基本計画との連携	4
	(8) 本基本構想の計画期間	5
2	現況と課題の整理	6
	(1) 本市の概況	6
	(2) 中岡崎駅及び岡崎公園前駅周辺の現況	14
	(3) 中岡崎駅及び岡崎公園前駅周辺のバリアフリーに関する課題	23
3	バリアフリー化の考え方	25
	(1) バリアフリー化の目標	25
	(2) バリアフリー化の基本方針	26
	◆コラム 「心のバリアフリーと教育啓発特定事業」	27
	(3) 整備の際に準拠する基準等	28
	◆コラム 「移動等円滑化基準と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」	29
4	重点整備地区の位置及び区域、生活関連施設及び生活関連経路の設定	30
	(1) 重点整備地区の位置及び区域の設定	30
	(2) 生活関連施設の設定	32
	(3) 生活関連経路の設定	33
	(4) 重点整備地区の位置及び区域、生活関連施設及び生活関連経路	34
5	特定事業に関する事項	36
	(1) 事業設定について	36
	(2) 特定事業及びその他の事業の内容	38
	◆コラム 「スムーズ歩道」	41
	◆コラム 「モニター付インターホン：名古屋鉄道㈱」	42
6	取組みの推進について	43
	(1) 岡崎市地域公共交通会議による進行管理	43
	(2) 今後の検討課題	43
	【参考資料】	44
	(1) 用語の説明	44
	(2) 基本構想策定の過程	47
	(3) 策定協議会名簿	48

# 1 バリアフリー基本構想の策定について

## (1) 基本構想策定の背景と目的

本市が令和4年3月に策定した岡崎市地域公共交通計画では、「第7次岡崎市総合計画」に掲げる将来都市像“一步先の暮らしで三河を拓く、中枢・中核都市おかざき”及び「岡崎市都市計画マスタープラン」の都市づくりの基本理念“自然・歴史・文化を礎に新たなくらしと活力を創造する風格ある都市 岡崎”との整合やとりまとめた課題、社会潮流等を踏まえ、“新たなくらしと活力の創造を支える交通体系”を基本理念に掲げ、基本目標、基本方針及び成果目標を定め、公共交通に関する施策を展開しています。その基本目標の一つである「人と環境にやさしい交通」を達成するため、「だれもが利用しやすく、安全・安心な交通の実現」を目指して鉄道駅のバリアフリー化を推進しています。

また、国においては、「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。）に基づき「移動等円滑化の促進に関する基本方針」が策定され、全ての鉄道駅において移動等円滑化を可能な限り実施する方針が示されており、特に1日当たりの平均利用者数3,000人以上の駅について、原則としてバリアフリー化を行う目標が掲げられています。

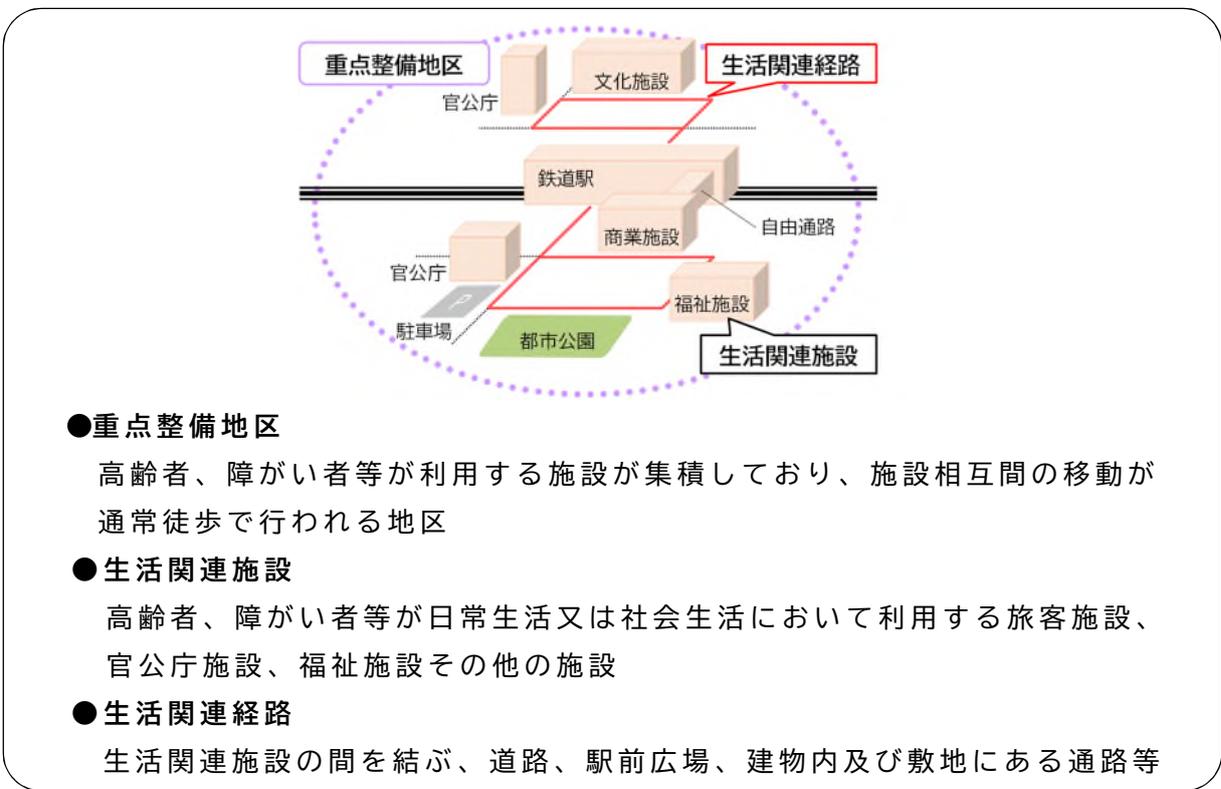
本市には17の鉄道駅があり、4駅においてバリアフリー化が行われていません。その4駅のうち、1日当たりの平均利用者数が最も多い愛知環状鉄道の中岡崎駅が位置する、中岡崎駅及び岡崎公園前駅周辺の地区においては、相互に乗換えをする2つの駅があり、名鉄名古屋本線の岡崎公園前駅は令和3年度にバリアフリー化を実現しましたが、中岡崎駅は平成25年度から1日当たりの平均利用者数が3,000人を超えているものの、バリアフリー化が進まない状況にあり、利用者の利便性の向上につながっていません。

鉄道駅のバリアフリー化は、鉄道事業者が行うものであり、実現の時期も鉄道事業者に委ねられます。しかし、バリアフリー基本構想に特定事業として掲げられた事業は、実施が事業者には義務付けられるとともに、施設の境界等でバリアフリー整備が不連続にならないよう、施設管理者相互の連携・調整を行い、面的・一体的なバリアフリー化を図ることができます。

そこで、本市では中岡崎駅及び岡崎公園前駅周辺の「中岡崎駅、中岡崎駅西口、中岡崎駅前広場、市道中岡崎10号線、岡崎公園前駅」の範囲を重点整備地区とする、「中岡崎駅・岡崎公園前駅周辺地区バリアフリー基本構想」を策定し、鉄道の乗換えを含めた地区のバリアフリー化を推進します。

## (2) バリアフリー基本構想とは

バリアフリー基本構想とは、平成18年12月に施行されたバリアフリー法に基づく計画です。高齢者、全ての障がい者（身体障がい者のみならず知的障がい者、精神障がい者及び発達障がい者を含む。）及び妊産婦等、日常生活又は社会生活において身体の機能上の制限を受ける者（以下「高齢者、障がい者等」という。）が日常よく利用する施設（生活関連施設）の集積する区域（重点整備地区）において、施設間を結ぶ経路（生活関連経路）と、旅客施設・車両等、建築物、路外駐車場、都市公園等（生活関連施設）のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進することが求められています。



図：一般的な設定イメージ

### ◆コラム 「バリアフリーとユニバーサルデザイン」

バリアフリーとは、障がいのある人が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去するという意味で、もともと住宅建築用語で登場し、段差等の物理的障壁の除去をいうことが多いが、より広く障がい者の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的な全ての障壁の除去という意味でも用いられます。

ユニバーサルデザインはあらかじめ、障がいの有無、年齢、性別、人種等に関わらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方です。

出典：障害者基本計画（平成14年12月閣議決定 内閣府）をもとに作成

### (3) バリアフリー基本構想を策定する理由

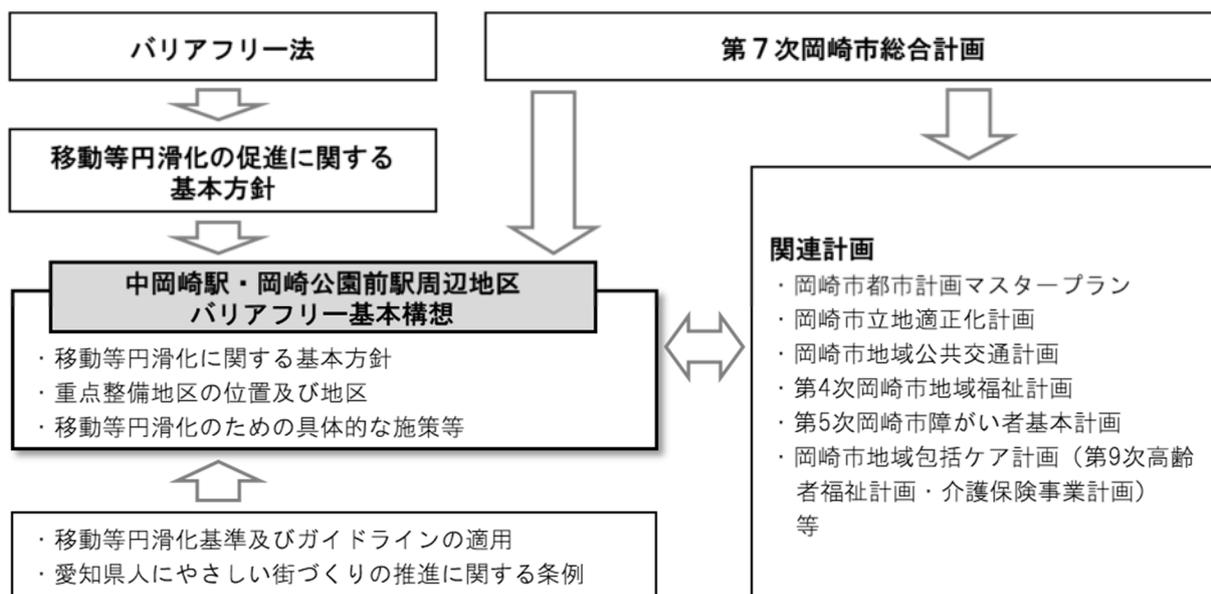
一定の施設等の新設又は新築をする際には、事業者に移動等円滑化基準に適合する義務が課されます。一方、基準への適合義務が課されない既存の施設等は、基本構想に特定事業として定めることで、特定事業を実施する者に、特定事業計画の作成とこれに基づく事業の実施義務が課せられ、バリアフリー化を図ることができます。また、施設の境界等でバリアフリー整備が不連続にならないよう、協議会等により施設管理者相互の連携・調整を行い、面的・一体的なバリアフリー化を図ることができます。

このように、基本構想は既存の施設等のバリアフリー化と、相当数の高齢者、障がい者等が利用する旅客施設、官公庁施設等多様な施設（生活関連施設）を結ぶ経路の面的・一体的なバリアフリー化を図ることを目的とするものです。

面的なバリアフリー化を図ることにより、高齢者、障がい者等が移動する際、施設を利用する際の利便性や安全性の向上が図られ、誰もが暮らしやすいまちづくりに繋がります。また、外出機会の増大により、まちの活性化も期待されます。

### (4) 基本構想の位置づけ

中岡崎駅・岡崎公園前駅周辺地区バリアフリー基本構想（以下「本基本構想」という。）は、バリアフリー法及び移動等円滑化の促進に関する基本方針に基づくとともに、上位計画である岡崎市総合計画や、関連計画である岡崎市都市計画マスタープラン、岡崎市地域公共交通計画、岡崎市地域福祉計画等と連携します。



図：基本構想の位置づけ

## (5) 本基本構想と岡崎市都市計画マスタープランとの連携

### 【地域ネットワークと市民が移動しやすい都市の形成】

市内各所の拠点を連動させるため、道路ネットワークの整備や公共交通網の設定に加え、市民や来訪者が円滑に目的地に移動できる環境の構築を検討します。

### 【交通結節点の利便性向上のための環境整備、ユニバーサルデザイン化の推進】

訪れる人が使いやすい駅とするため、適切な駐車施設の整備を誘導、促進します。

さらに、誰もが使いやすいユニバーサルデザインに配慮し、駅前広場や交通広場、自由通路などの交通結節点の整備や機能強化を推進します。

## (6) 本基本構想と岡崎市地域公共交通計画との連携

### 【交通バリアフリー化の推進】

「だれもが利用しやすく、安全・安心な交通の実現」を目指して鉄道駅のバリアフリー化の推進のほか、ユニバーサルデザインタクシーやノンステップバスの導入などの働きかけを実施します。

## (7) 本基本構想と第5次岡崎市障がい者基本計画との連携

### 【障がい者にやさしい公共空間の確保】

誰もが快適に施設を利用できるよう、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、公共施設の新設や大規模改修にあわせてバリアフリー化を推進するとともに、ユニバーサルデザインの考え方の普及・啓発に取り組みます。

### 【移動手段の確保】

障がい者をはじめ、誰もが円滑に移動できるよう、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、道路や公共交通施設などのバリアフリー化を推進するとともに、ユニバーサルデザインの考え方の普及・啓発に取り組み、公共交通機関のバリアフリー化を促進します。

### 【情報の取得と活用、意思疎通支援の推進】

誰もが生活に必要な情報を適切に取得し、活用できるよう、デジタル技術等の活用を含め、行政情報を充実させ、発信します。また、生活する上で適切な情報の取得や意思疎通ができるよう、手話言語や障がい者のコミュニケーションに関する条例の周知を図り、点訳・音訳サービスや手話通訳、要約筆記など、障がいの特性などに配慮した支援に取り組みます。

### 【心のバリアフリー（理解の啓発と配慮の促進・福祉教育の推進）】

障がいや障がい者に対する理解と配慮の一層の促進に向け、障がい者団体と連携して啓発活動の充実に取り組みます。また、ヘルプマークなど「障がい者に関するマーク」の正しい理解の啓発に努めるとともに、障がい者への配慮の促進を図ります。

さらに、福祉教育を推進し、障がいや障がい者に対する子どもたちの理解を深めるとともに、障がい者との交流を促進します。

### （8）本基本構想の計画期間

バリアフリー法第 25 条の 2 に「市町村は、基本構想を作成した場合には、おおむね 5 年ごとに、当該基本構想において定められた重点整備地区における特定事業その他の事業の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、基本構想を変更するものとする。」と規定されていることから、本基本構想の計画期間は「令和 7 年度から令和 11 年度まで」の 5 年間とします。

## 2 現況と課題の整理

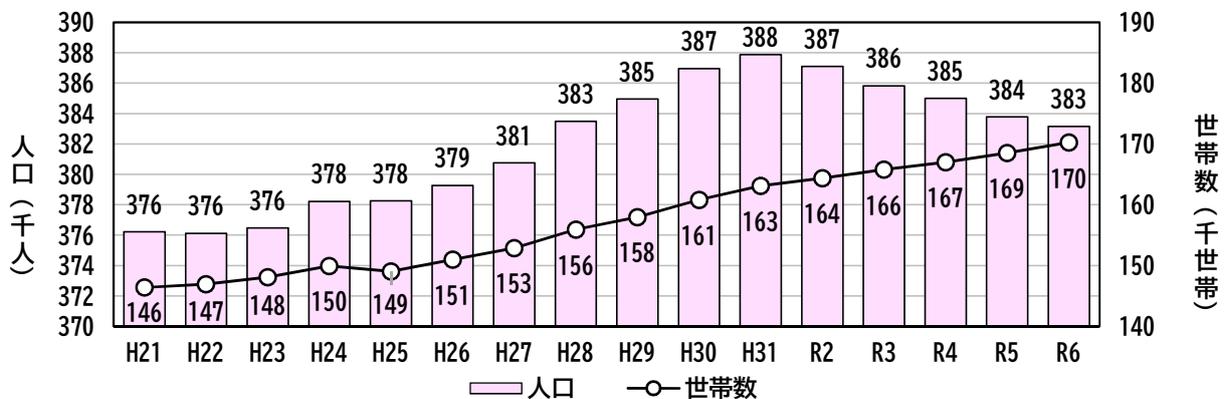
### (1) 本市の概況

#### 1) 人口の状況

##### 【人口推移】

本市の人口は、平成 21 年と平成 22 年を比較すると僅かに減少したものの、平成 23 年以降は増加に転じ、平成 31 年には 38 万 8 千人（388,000 人）でピークとなり、以降、減少に転じています。

一方で世帯数は、平成 24 年と平成 25 年を比較すると一時的な減少はみられたものの、以降は増加傾向にあります。

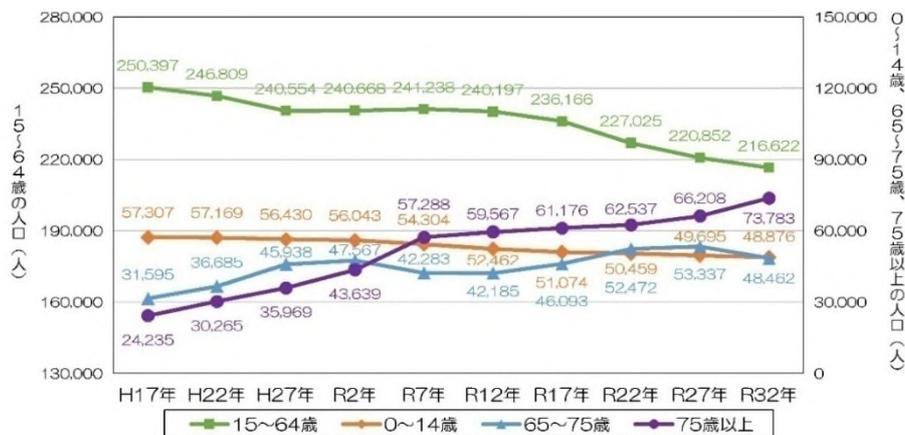


出典：岡崎市統計ポータルサイト をもとに作成

図：本市の人口と世帯数の推移

##### 【年齢別人口推移】

本市の年少人口（0～14 歳）及び生産年齢人口（15～64 歳）は減少しており、高齢化が進行する見込みです。特に 75 歳以上人口は大きく増加し、令和 27 年には 3 人に 1 人が高齢者（65 歳以上）になるものと予想されます。



出典：第7次岡崎市総合計画検討資料（令和元年）

図：年齢4階層別による人口構成の見通し

## 【障がい者の状況】

### <身体障がい者手帳所持者>

身体障がい者手帳は、「肢体や視覚、聴覚、音声、言語」等の機能のほか、「心臓や腎臓、呼吸器、ぼうこう・直腸、小腸、肝臓、免疫」等身体内部の機能の障がい者に対して、都道府県又は指定都市、中核市より交付されます。

令和5年4月1日現在、本市における身体障がい者手帳所持者は11,434人で横ばい傾向にあります。年齢階層別にみると、18歳未満は321人(2.8%)、18歳以上65歳未満は3,209人(28.1%)、65歳以上は7,904人(69.1%)で、18歳以上65歳未満は減少、65歳以上は増加しています。



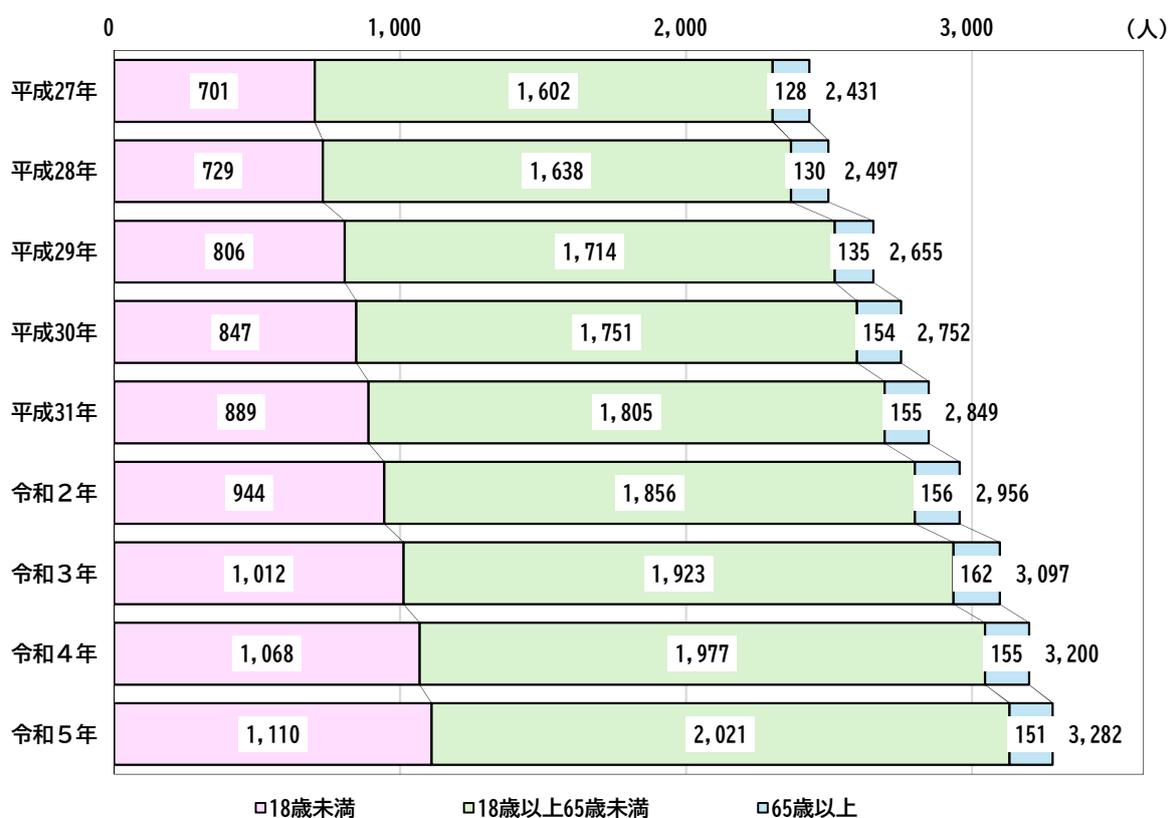
参考：岡崎市障がい福祉課 資料

図：本市の身体障がい者手帳所持者数の推移（各年4月1日）

### <療育手帳所持者>

療育手帳は、児童相談所又は知的障がい更生相談所において、知的障がいと判断された者に対して、居住地の市町村を通じて都道府県又は指定都市より交付されます。

令和5年4月1日現在、本市における療育手帳所持者は3,282人で、年々増加しています。年齢階層別にみると、18歳未満は1,110人(33.8%)、18歳以上65歳未満は2,021人(61.6%)、65歳以上は151人(4.6%)で、18歳未満と18歳以上65歳未満は増加しています。



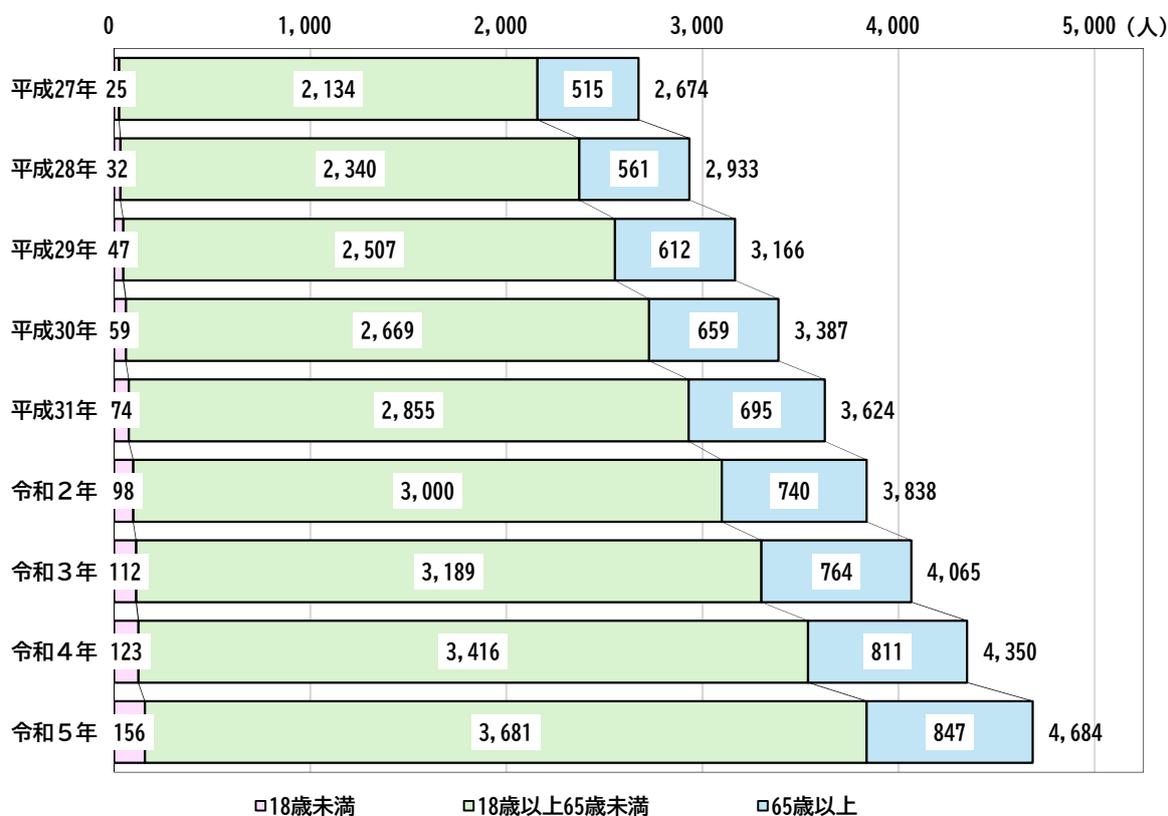
参考：岡崎市障がい福祉課 資料

図：本市の療育手帳所持者数の推移（各年4月1日）

<精神障害者保健福祉手帳所持者>

精神障害者保健福祉手帳は、一定の精神障がいの状態にあると認定された者に対して、居住地の市町村を通じて都道府県又は指定都市より交付されます。

令和5年4月1日現在、本市における精神障害者保健福祉手帳所持者は4,684人で、年々増加しています。年齢階層別にみると、18歳未満は156人(3.3%)、18歳以上65歳未満は3,681人(78.6%)、65歳以上は847人(18.1%)で、いずれも増加しています。



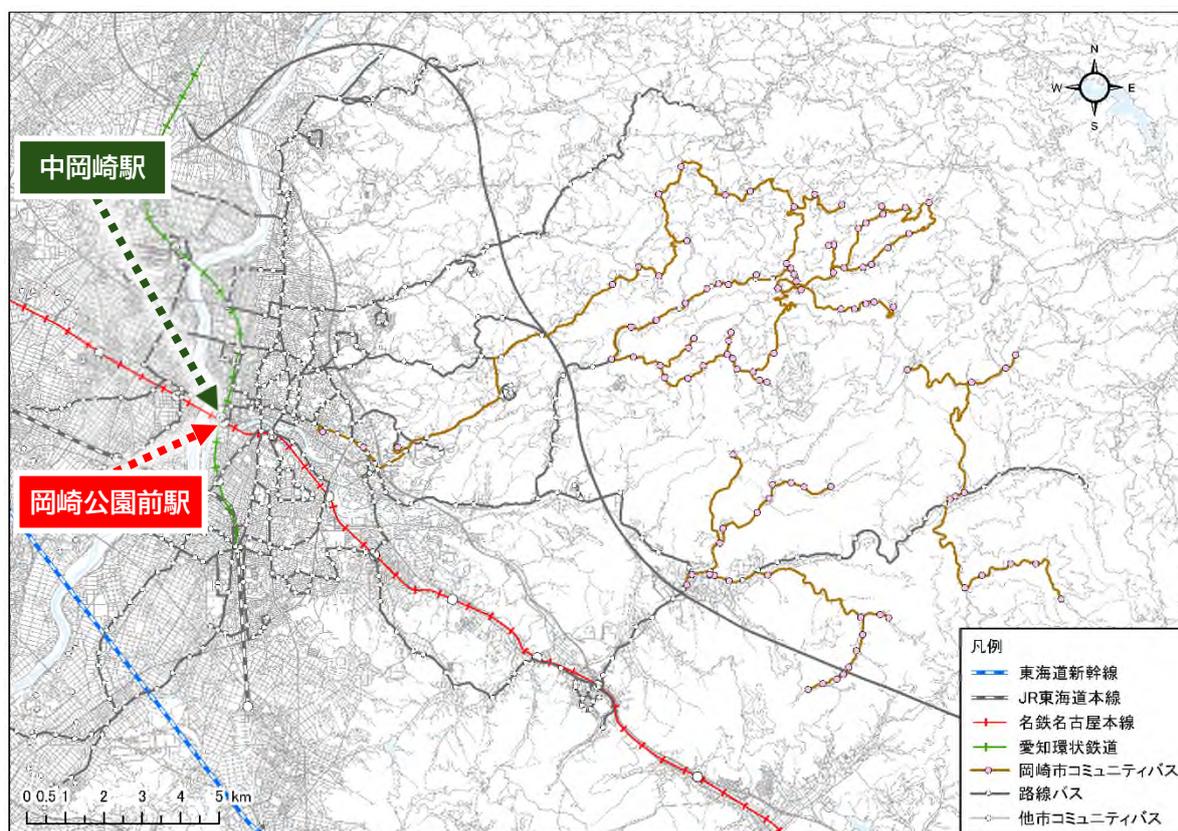
参考：岡崎市障がい福祉課 資料

図：本市の精神障害者保健福祉手帳所持者数の推移（各年4月1日）

## 2) 公共交通の状況

本市では鉄道網として、JR 東海道本線・名鉄名古屋本線・愛知環状鉄道の3路線があり、JR 東海道本線、名鉄名古屋本線は複線、愛知環状鉄道は単線（一部複線）です。鉄道駅数は17駅であり、中岡崎駅（愛知環状鉄道）に隣接して岡崎公園前駅（名鉄名古屋本線）が位置しています。

バス網としては、市中心部では名鉄バス及び名鉄東部交通により路線バスが運行されており、東岡崎駅及び岡崎駅を起終点、又は経由地とするルートを中心として運行しています。また、市東部の額田地域ではコミュニティバス（ささゆりバス・のってこバス・ほたるバス・乙川バス）を運行しています。



出典：数値地図、国土数値情報「バスルート」「バス停」及び  
岡崎市オープンデータ「岡崎市コミュニティバス」をもとに作成  
図：本市の公共交通ネットワークの状況

【鉄道】

<市内鉄道駅の利用者数>

本市における鉄道駅の1日当たりの平均利用者数の推移は、次の表のとおりです。

表：本市の鉄道駅の1日当たりの平均利用者数の推移

(人)

駅名称		H30	R1	R2	R3	R4	R5
JR	岡崎駅	36,694	37,110	27,946	28,964	30,680	32,459
	西岡崎駅	3,908	3,796	2,448	3,026	3,202	3,393
名鉄	東岡崎駅	39,645	38,918	29,148	30,862	33,193	35,057
	本宿駅	6,189	6,371	4,542	5,465	5,720	5,886
	名電山中駅	895	906	744	735	769	829
	藤川駅	5,579	6,500	5,047	5,396	5,396	5,406
	美合駅	8,254	7,371	5,609	5,930	6,350	6,772
	男川駅	4,387	4,501	3,743	4,006	4,200	4,403
	岡崎公園前駅	4,691	4,934	3,735	4,002	4,559	4,970
	矢作橋駅	6,909	7,001	5,522	5,741	6,025	6,507
	宇頭駅	3,420	3,423	2,668	2,873	3,040	3,160
愛環	岡崎駅	10,738	11,073	7,843	8,287	8,998	9,804
	六名駅	1,491	1,624	1,268	1,299	1,320	1,414
	中岡崎駅	4,068	4,170	3,078	3,365	3,865	4,229
	北岡崎駅	3,684	3,724	2,941	3,154	3,436	3,677
	大門駅	2,759	2,866	2,186	2,374	2,580	2,750
	北野柵塚駅	2,272	2,400	1,597	1,677	1,815	2,022

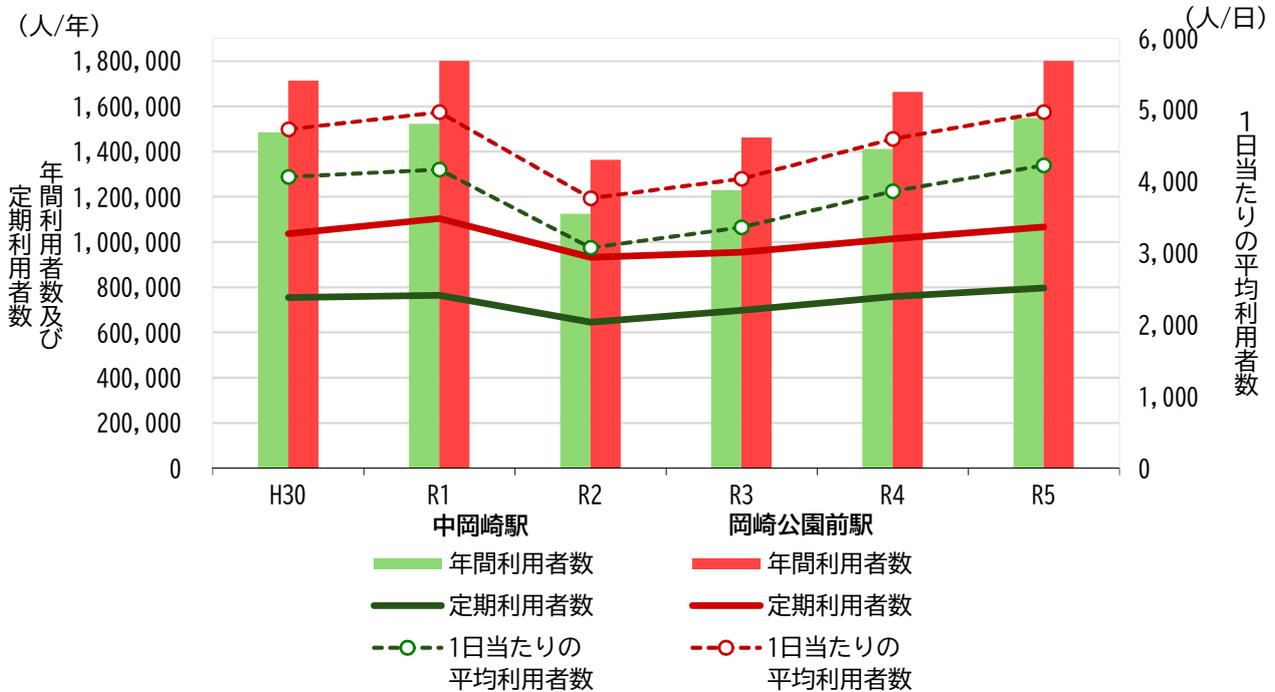
出典：岡崎市統計書 をもとに作成

中岡崎駅及び岡崎公園前駅は、国が令和7（2025）年度までにバリアフリー化を行うことを目標として掲げた、1日当たりの平均利用者数3,000人以上の鉄道駅に該当しています。

岡崎公園前駅については令和3年度にエレベーター設置等バリアフリー化が完了しましたが、中岡崎駅についてはバリアフリー化がされていません。

### <中岡崎駅及び岡崎公園前駅の利用者数>

中岡崎駅及び岡崎公園前駅における年間利用者数、定期利用者数及び1日当たりの平均利用者数の推移は次の図表のとおりです。



		H30	R1	R2	R3	R4	R5
中岡崎駅	年間利用者数	1,484,770	1,522,087	1,123,600	1,228,372	1,410,821	1,547,916
	定期利用者数	754,282	764,006	645,732	698,724	758,626	796,384
	1日当たりの平均利用者数	4,068	4,170	3,078	3,365	3,865	4,229

参考：愛知環状鉄道(株) 提供 (人)

		H30	R1	R2	R3	R4	R5
岡崎公園前駅	年間利用者数	1,712,306	1,800,937	1,363,147	1,460,910	1,664,094	1,800,874
	定期利用者数	1,036,560	1,103,880	932,280	954,780	1,014,480	1,066,680
	1日当たりの平均利用者数	4,732	4,970	3,770	4,039	4,597	4,970

参考：名古屋鉄道(株) 提供

図表：中岡崎駅及び岡崎公園前駅における年間利用者数、定期利用者数及び1日当たりの平均利用者数の推移

中岡崎駅及び岡崎公園前駅における年間利用者数及び1日当たりの平均利用者数は、令和2年度に新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け減少したものの、以降は回復傾向にあります。

<中岡崎駅及び岡崎公園前駅の乗換利用者数>

第 12 回大都市交通センサス調査結果集計表の初乗り・最終降車駅間経路別人員より、中岡崎駅及び岡崎公園前駅の利用者抽出調査結果は次の表のとおりです。

表：第 12 回大都市交通センサス調査結果

調査対象者利用駅	利用人数	割合
中岡崎駅利用者	930 人	-
うち中岡崎駅⇄岡崎公園前駅乗換利用者	634 人 (484+150)	68%
岡崎公園前駅利用者	973 人	-
うち中岡崎駅⇄岡崎公園前駅乗換利用者	634 人 (484+150)	65%

出典：第 12 回大都市交通センサス調査結果集計表\_初乗り・最終降車駅間経路別人員 をもとに作成

平成 28 年度に実施された第 12 回大都市交通センサス調査では、中岡崎駅と岡崎公園前駅それぞれの利用者の 6 割以上が乗換利用者であることが示されており、さらに定期利用者数は年間利用者数の半数以上を占めていることから、日常的な通勤や通学での利用者が多いと考えられます。

## (2) 中岡崎駅及び岡崎公園前駅周辺の現況

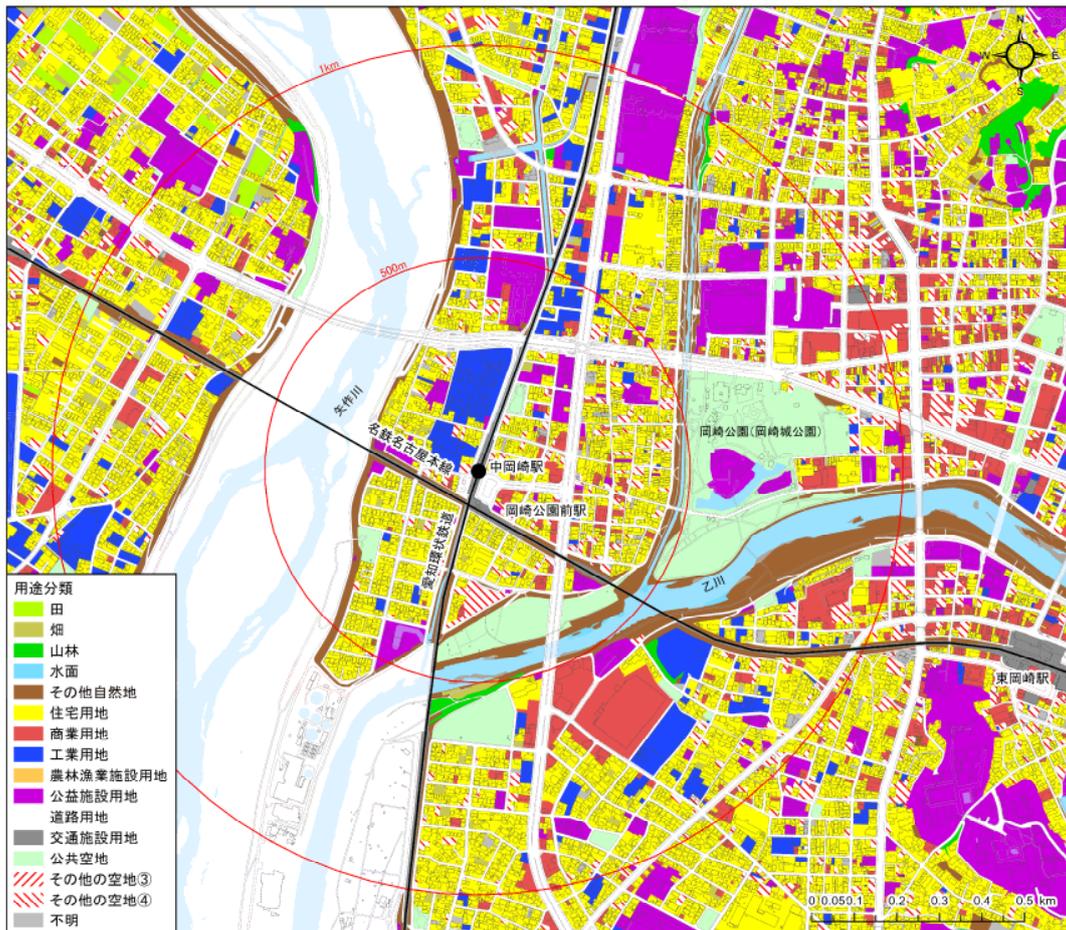
### 1) 中岡崎駅及び岡崎公園前駅周辺の概要

中岡崎駅及び岡崎公園前駅は本市中心部の連尺学区に位置しており、その周辺は、南側を乙川、西側を矢作川が流れており、中岡崎駅及び岡崎公園前駅を中心とした 500m 範囲においては住宅用地が多く、北側には八丁味噌製造所等の工業用地や医療機関等の公益施設用地が点在しています。また、大規模な商業用地はないものの、東側の一般国道 248 号の沿道には、小規模な店舗や宿泊施設等が立地しています。

連尺学区の年齢別 3 区分人口は、65 歳以上の割合が 26.6%と、本市全体と比較すると 1.8% 高い割合となっており、市内でも比較的高齢化が進んでいる地域といえます。

表：連尺学区の年齢別 3 区分人口（令和 6 年 10 月 1 日現在）

	0～14 歳	15～64 歳	65 歳以上	合計
連尺学区	1,244 人 (11.9%)	6,413 人 (61.5%)	2,771 人 (26.6%)	10,428 人
本市全体	50,262 人 (13.1%)	237,959 人 (62.1%)	94,800 人 (24.8%)	383,021 人

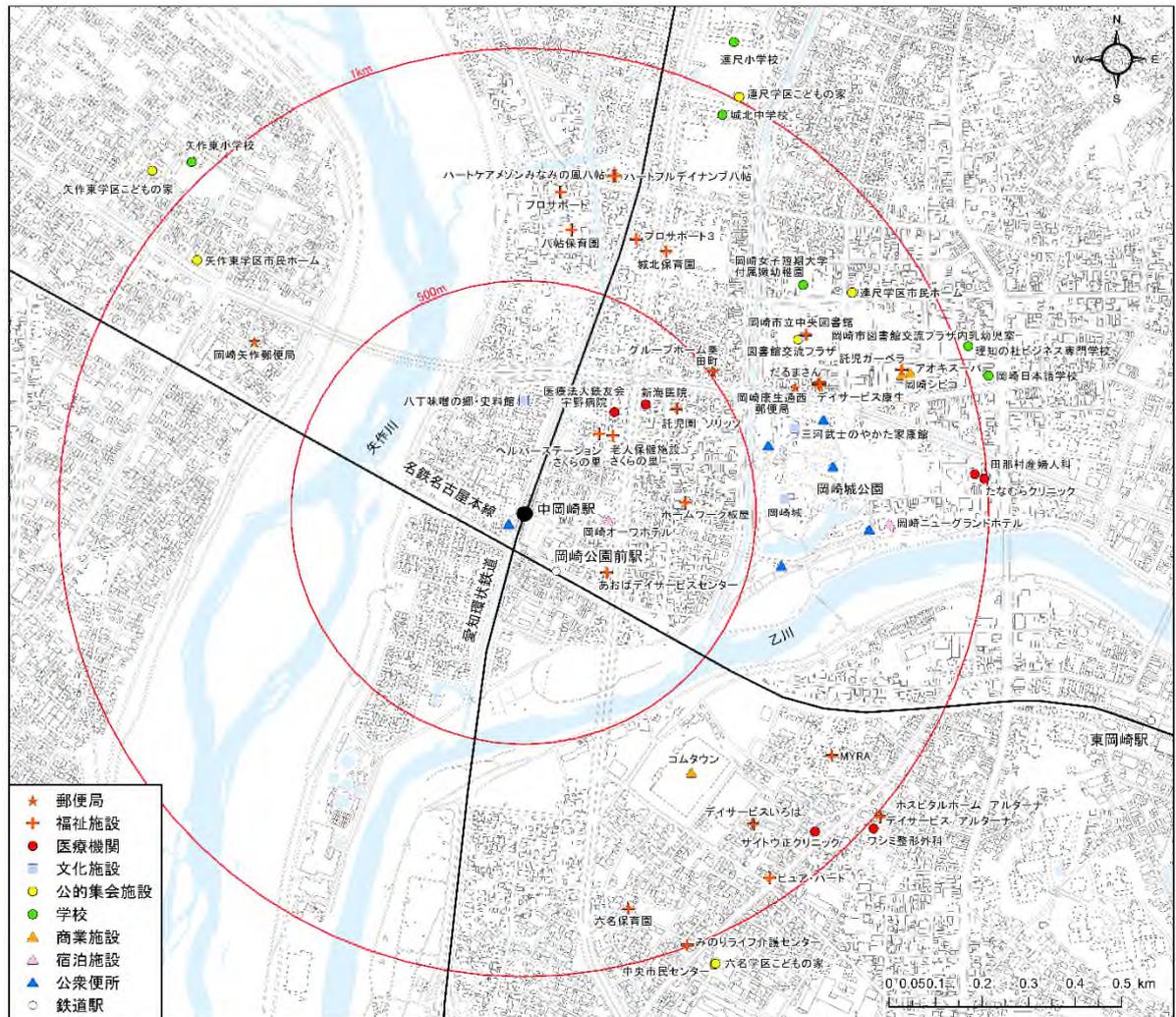


出典：令和 5 年度 都市計画基礎調査 をもとに作成

図：土地利用現況

## 2) 主要施設の立地

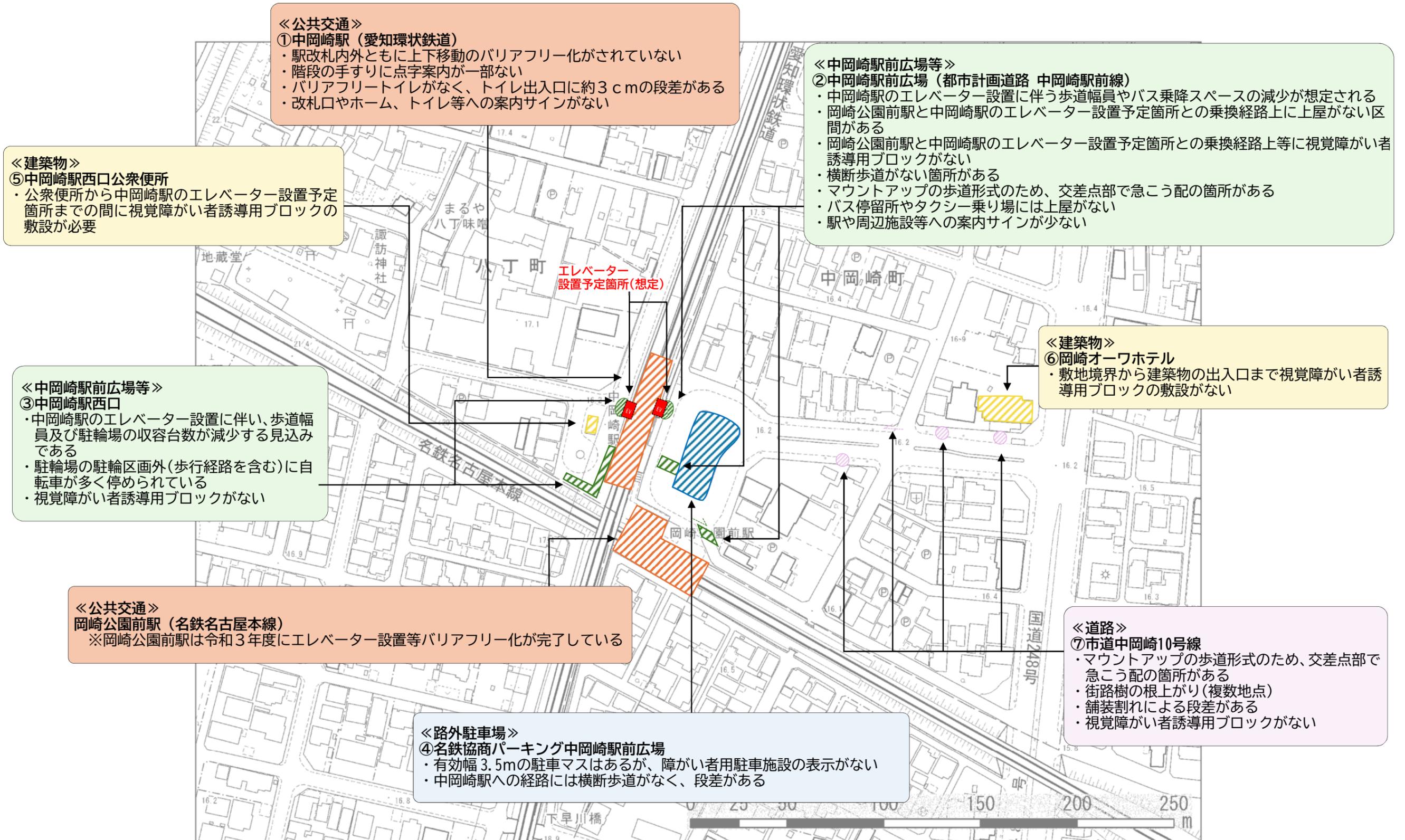
中岡崎駅及び岡崎公園前駅周辺における市民等が利用する主要施設の立地状況は、次の図のとおりです。愛知環状鉄道の東側、名鉄名古屋本線の北側のエリアに多くの主要施設が立地しています。



出典：令和4年度 都市計画基礎調査 をもとに作成

図：中岡崎駅及び岡崎公園前駅周辺の主要施設の立地状況

### 3) 中岡崎駅及び岡崎公園前駅周辺のバリアフリー状況



## 公共交通

### <①中岡崎駅（愛知環状鉄道）>

#### 【経路】

- ・ 駅改札内外ともに上下移動のバリアフリー化がされていない。
- ・ 階段の手すりに点字案内が一部ない。

#### 【トイレ】

- ・ バリアフリートイレがなく、トイレ出入口に約3cmの段差がある。

#### 【情報案内】

- ・ 改札口やホーム、トイレ等への案内サインがない。



▲中岡崎駅前広場から2階改札口への階段



▲中岡崎駅前広場から2階改札口への階段



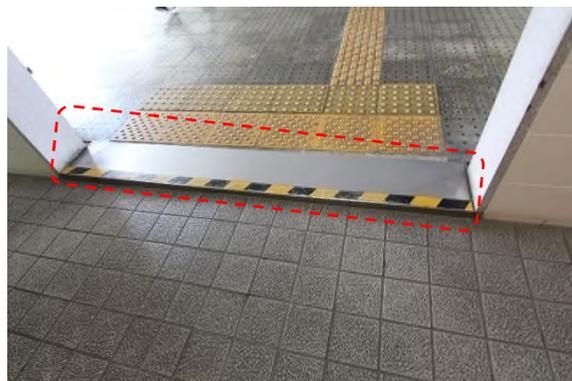
▲2階改札口付近の階段



▲2階改札口付近の階段の手すり



▲3階ホームから2階改札口への階段



▲トイレ出入口の段差

## 中岡崎駅前広場等

### <②中岡崎駅前広場（都市計画道路 中岡崎駅前線）>

#### 【通路】

- ・中岡崎駅のエレベーター設置に伴う歩道幅員やバス乗降スペースの減少が想定される。
- ・岡崎公園前駅と中岡崎駅のエレベーター設置予定箇所との乗換経路上に上屋がない区間がある。
- ・岡崎公園前駅と中岡崎駅のエレベーター設置予定箇所との乗換経路上等に視覚障がい者誘導用ブロックがない。
- ・横断歩道がない箇所がある。
- ・マウントアップの歩道形式のため、交差点部で急勾配の箇所がある。



▲中岡崎駅東口のエレベーター設置箇所  
(想定)



▲岡崎公園前駅と中岡崎駅エレベーター設置予定箇所との乗換経路 (想定)



▲横断歩道がない箇所



▲交差点部で急勾配の箇所

### 【バス停留所・タクシー乗り場】

- ・バス停留所やタクシー乗り場には上屋がない（バス停留所近くの待合所には上屋が設置されている）。



▲バス停留時の様子



▲バス停留所付近の待合所



▲バス停留所とタクシー乗り場の様子



▲タクシー乗り場の様子

### 【情報案内】

- ・駅や周辺施設等への案内サインが少ない。



▲中岡崎駅周辺の様子

### <③中岡崎駅西口>

#### 【通路】

- ・中岡崎のエレベーター設置に伴い、歩道幅員及び駐輪場の収容台数が減少する見込みである。
- ・駐輪場の駐輪区画外（歩行経路を含む）に自転車が多く停められている。
- ・視覚障がい者誘導用ブロックがない。



▲駐輪場の駐輪区画外での駐輪



▲中岡崎駅西口のエレベーター設置箇所  
(想定)

#### 路外駐車場

### <④名鉄協商パーキング中岡崎駅前広場>

- ・有効幅 3.5mの駐車マス（1台分）はあるが、障がい者用駐車施設の表示がない。
- ・中岡崎駅への経路には横断歩道がなく、段差がある。



▲障がい者用駐車施設の表示がない



▲駐車場から中岡崎駅への経路

## 建築物

### <⑤中岡崎駅西口公衆便所>

- ・公衆便所から中岡崎駅のエレベーター設置予定箇所までの間に視覚障がい者誘導用ブロックの敷設が必要。



▲公衆便所（全景）



▲視覚障がい者誘導用ブロックの敷設が必要

### <⑥岡崎オーワホテル>

- ・敷地境界から建築物の出入口まで視覚障がい者誘導用ブロックの敷設がない。  
(歩道上に視覚障がい者誘導用ブロックの整備がないため)



▲岡崎オーワホテル入口

## 道路

### <⑦市道中岡崎 10 号線>

- ・マウントアップの歩道形式のため、交差点部で急こう配の箇所がある。
- ・街路樹の根上がり（複数地点）、舗装割れによる段差がある。
- ・視覚障がい者誘導用ブロックがない。



▲交差点部で急こう配の箇所



▲街路樹の根上がり（歩道部）

### (3) 中岡崎駅及び岡崎公園前駅周辺のバリアフリーに関する課題

中岡崎駅及び岡崎公園前駅周辺のバリアフリーに関する主な課題を以下に整理します。

#### 課題1：中岡崎駅のバリアフリー化による早期の環境改善

本市において、バリアフリー化が行われていない駅は4駅あり、そのうち、1日当たりの平均利用者数が最も多いのは中岡崎駅です。中岡崎駅については、高架駅であることから上下移動が必須であるものの、段差解消（エレベーター設置等）がされておらず、また、構内にバリアフリースイールの整備もされていないため、中岡崎駅のバリアフリー化による早期の環境改善が求められます。

表：本市における鉄道駅のバリアフリー化の状況

駅名称		令和5年度 1日当たりの 平均利用者	1日当たりの 平均利用者数 3千人以上の 鉄道駅	バリアフリー化の 状況 (段差解消)
JR	岡崎駅	32,459	●	整備済
	西岡崎駅	3,393	●	整備済
名鉄	東岡崎駅	35,057	●	整備済
	本宿駅	5,886	●	整備済
	名電山中駅	829		整備済
	藤川駅	5,406	●	整備済
	美合駅	6,772	●	整備済
	男川駅	4,403	●	整備済
	岡崎公園前駅	4,970	●	整備済
	矢作橋駅	6,507	●	整備済
	宇頭駅	3,160	●	整備済
	愛環	岡崎駅	9,804	●
六名駅		1,414		未整備
中岡崎駅		4,229	●	未整備
北岡崎駅		3,677	●	整備済
大門駅		2,750		未整備
北野柵塚駅		2,022		未整備

出典：令和5年度 移動等円滑化取組報告書(鉄道駅)をもとに作成

## 課題2：交通結節点としての移動の円滑化

中岡崎駅は、定期券利用者が全体利用者の半数以上を占めており、隣接する岡崎公園前駅との乗換駅になっています。岡崎公園前駅は令和3年度にバリアフリー化を完了している一方で、中岡崎駅はバリアフリー化がされていないことや、中岡崎駅と岡崎公園前駅との相互移動における経路上の案内設備の不足等がみられることで、2駅間の円滑な移動が困難な状況にあります。そのため、中岡崎駅のバリアフリー化、案内設備の充実による2駅間の移動の円滑化が求められます。

また、中岡崎駅前広場においては、バス、タクシー、一般車、自転車等多様な移動手段による利用があるため、中岡崎駅のエレベーター設置に伴う歩行空間やバス、タクシーの乗降場所等への影響も考えられます。「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、複数の事業者間又は鉄道及びバス等複数の交通機関間の継ぎ目となる交通結節点における移動等円滑化にも十分配慮し、中岡崎駅前広場内の施設配置の見直しを含めた交通結節点の環境改善による乗継機能の円滑化が求められます。

## 課題3：安全、安心かつ快適に移動できる歩行空間の構築

中岡崎駅及び岡崎公園前駅の周辺道路では、高齢者や障がい者を含む全ての利用者が安心、安全かつ快適に移動するための歩行環境が十分ではない箇所があります。特に、駅周辺の宿泊施設から中岡崎駅前広場までの歩行空間は交差点部の急こう配や街路樹の根上がり等により段差が生じています。中岡崎駅のバリアフリー化にあわせて、主要経路への視覚障がい者誘導用ブロックの設置が求められます。

## 課題4：誰もがやさしくサポートできる環境づくり

バリアフリー化の推進には、ハード面の施設整備だけでなく、市民一人ひとりが助けあい精神を持つ環境づくりが必要です。そのためには、ソフト面の取り組みを通じて、市民一人ひとりがバリアフリーについて理解を深めることが求められます。

### 3 バリアフリー化の考え方

#### (1) バリアフリー化の目標

岡崎市総合計画及び岡崎市都市計画マスタープラン、岡崎市地域公共交通計画、岡崎市地域福祉計画、岡崎市障がい者基本計画を踏まえ、本基本構想の目標を設定します。

##### ◇ 第7次岡崎市総合計画

『一步先の暮らしで三河を拓く 中枢・中核都市おかざき』

- 暮らしを支える都市づくり（駅周辺部にて居心地がよく歩きたくなるまちなかの形成）
- 拠点をつなぐネットワークの構築（鉄道駅バリアフリー化）

##### ◇ 岡崎市都市計画マスタープラン

『自然・歴史・文化を礎に新たなくらしと活力を創造する風格ある都市 岡崎』

- 安全で快適な歩行者、自転車通行空間の確保
- 鉄道やバス、次世代モビリティ等の連携による公共交通ネットワークの構築
- 交通結節点の利便性向上のための環境整備、ユニバーサルデザイン化の推進

##### ◇ 岡崎市地域公共交通計画

『新たなくらしと活力の創造を支える交通体系』

- 人と環境にやさしい交通（誰もが利用しやすく、安全・安心な交通の実現）
- 交通バリアフリー化の推進（鉄道駅のバリアフリー化）

##### ◇ 第4次岡崎市地域福祉計画

『みんなで築く ホットなまち 生き生きと暮らせる 支えあいのまち』

- 安全で安心して暮らせる地域をつくりましょう
- こころ豊かに暮らす地域社会をめざしましょう

##### ◇ 第5次岡崎市障がい者基本計画

『思いやり つながりあって 自分らしく生きる都市（まち）岡崎』

- ともに「思いやり」とともに生きるまちづくり  
（情報や意思疎通、施設、移動のバリアフリー化等、ユニバーサルデザインの推進）



<中岡崎駅・岡崎公園前駅周辺地区バリアフリー基本構想の基本目標>

誰もが利用しやすく、安全・安心で人にやさしい移動を支える  
ユニバーサルデザイン的环境づくり

## (2) バリアフリー化の基本方針

中岡崎駅及び岡崎公園前駅周辺のバリアフリーに関する課題をもとに取り組むべき方針を設定します。

### ☑ 課題1：中岡崎駅のバリアフリー化による早期の環境改善

#### 基本方針1：中岡崎駅のバリアフリー化の早期実現

- ・中岡崎駅構内の移動の円滑化を早期に図ることで、全ての人が快適に利用できるよう環境改善を図ります。

### ☑ 課題2：交通結節点としての移動の円滑化

#### 基本方針2：多様な移動手段に対応した乗継機能の円滑化

- ・中岡崎駅と岡崎公園前駅、その他の移動手段との円滑な乗継経路の確保、わかりやすい案内設備の充実を図り、交通結節点として乗継機能の円滑化を図ります。

### ☑ 課題3：安全、安心かつ快適に移動できる歩行空間の構築

#### 基本方針3：誰もが安心して移動できる歩行空間の構築

- ・中岡崎駅のバリアフリー化にあわせて、その鉄道駅から各拠点施設を結ぶ経路において、安全に安心して歩ける歩行空間の整備を推進します。

### ☑ 課題4：誰もがやさしくサポートできる環境づくり

#### 基本方針4：心のバリアフリーの推進

- ・情報提供や意思疎通におけるバリアフリー化や教育啓発活動を強化することで、高齢者、障がい者等に関する理解を深めます。
- ・放置自転車の解消等、マナーの向上に向けた一層の啓発活動を促進します。

## ◆コラム 「心のバリアフリーと教育啓発特定事業」

### 「心のバリアフリー」

「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全ての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことです（「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画（2017年2月ユニバーサルデザイン 2020 関係閣僚会議決定）」より）。そのためには、一人一人が具体的な行動を起こし継続することが必要です。各人がこの「心のバリアフリー」を体現するためのポイントは、「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」では、以下の3点とされています。

- (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」を理解すること。
- (2) 障害のある人（及びその家族）への差別（不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供）を行わないよう徹底すること。
- (3) 自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。

出典：国土交通省ウェブサイト

([https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei\\_barrierfree\\_tk\\_000014.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000014.html))

### 「教育啓発特定事業」

「教育啓発特定事業」とは、移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」を推進するため、市町村又は施設設置管理者等が行う次のいずれかの事業で、市町村が作成するバリアフリー基本構想に位置付けて実施するものです。

**○ 学校連携教育事業（イ号事業） 文部科学省共管**

- ・ 移動等円滑化の促進に関する児童、生徒又は学生の理解を深めるために学校と連携して行う教育活動の実施に関する事業

☆ 学校の場を活用した市町村等によるバリアフリー教室（障害当事者によるセミナーや車椅子サポート体験、高齢者疑似体験等）の開催  
☆ 旅客施設におけるバリアフリー教室の開催 等

※ 学校の教育活動との調和や教職員への過大な業務負担の防止を図るため、連携対象である学校と十分に事前に協議することが重要

小学生へのトイレ利用マナーに関するバリアフリー教室

小学生による公共交通の利用疑似体験

**○ 理解協力啓発事業（ロ号事業）**

- ・ 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又は移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保のために必要な啓発活動の実施に関する事業

☆ 障害当事者を講師とした住民向けバリアフリー講習会やセミナーの開催  
☆ 公共交通事業者等の従業員を対象とした接遇研修の実施  
☆ 優先席や車椅子使用者用駐車施設の適正利用に関するポスターの掲示 等

タクシー事業者におけるユニバーサルマナー研修

車椅子使用者用駐車施設等の適正利用啓発ポスター

出典：教育啓発特定事業の実施に関するガイドライン（令和4年3月 国土交通省）

(<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001494599.pdf>)

### (3) 整備の際に準拠する基準等

「公共交通移動等円滑化基準」は、公共交通事業者等が旅客施設及び車両等を新たに整備・導入等する際や、旅客施設及び車両等を使用して役務の提供をする際に義務基準として遵守しなければならない内容を示したものです。

一方で、「公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン」は、公共交通事業者等が、旅客施設及び車両等を新たに整備・導入等する際や、旅客施設及び車両等を使用して役務の提供をする際に、高齢者、障がい者等をはじめとした多様な利用者の多彩なニーズに応えるための整備のあり方を具体的に示した指針です。

施設等のバリアフリー化にあたっては、これらに基づき整備を推進する必要があります。

移動等円滑化基準等
<ul style="list-style-type: none"><li>公共交通移動等円滑化基準（平成 18 年 12 月 15 日制定/国土交通省令第 111 号）</li><li>建築物移動等円滑化基準（平成 18 年 12 月 8 日制定/政令第 379 号第 10 条）</li><li>建築物移動等円滑化誘導基準（平成 18 年 12 月 15 日制定/国土交通省令第 114 号）</li><li>都市公園移動等円滑化基準（平成 18 年 12 月 18 日制定/国土交通省令第 115 号）</li><li>路外駐車場移動等円滑化基準（平成 18 年 12 月 15 日制定/国土交通省令第 112 号）</li><li>道路移動等円滑化基準（平成 18 年 12 月 19 日制定/国土交通省令第 116 号）</li><li>道路移動等円滑化占用基準（平成 18 年 12 月 19 日制定/国土交通省令第 117 号）</li><li>旅客施設及び車両等の移動等円滑化の促進に関する公共交通事業者等の判断の基準（平成 31 年 3 月 8 日制定/国土交通省告示第 317 号）</li><li>バリアフリー信号機等基準規則（平成 18 年 12 月 8 日制定/国家公安委員会規則第 28 号）</li></ul>

ガイドライン等
<ul style="list-style-type: none"><li>公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和 6 年 3 月/国土交通省）</li><li>駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン（令和 4 年 7 月/国土交通省）</li><li>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（令和 2 年度改正/国土交通省）</li><li>都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン【改訂第 2 版】（令和 4 年 3 月/国土交通省）</li><li>道路の移動等円滑化に関するガイドライン（令和 6 年 1 月/国土交通省）</li></ul>

愛知県条例等
<ul style="list-style-type: none"><li>人にやさしい街づくりの推進に関する条例・同施行規則（平成 6 年 10 月 14 日/愛知県条例第 33 号）</li><li>人にやさしい街づくり 望ましい整備指針（平成 26 年度改正/愛知県）</li></ul>

## ◆コラム 「移動等円滑化基準と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」

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では各整備箇所に関して、整備にあたっての考え方を示した上で、義務となる移動等円滑化基準及び具体化にあたって考慮すべき整備の内容を「移動等円滑化基準に基づく整備内容」、社会的な変化や利用者の要請に合わせた整備内容のうち標準的な整備内容で、積極的に整備することが求められる「標準的な整備内容」、さらに高い水準を求める「望ましい整備内容」の3段階に分けて記載しています。

### 【例 昇降機（エレベーター）：かごの大きさ（抜粋）】

#### 【移動等円滑化基準に基づく整備内容】

移動等円滑化された経路を構成するエレベーターのかごの内法幅は、140cm以上、内法奥行き135cm以上（11人乗り程度）とする。ただし、スルー型など出入口が複数あるエレベーターで、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造と開閉するかごの出入口を音声で知らせる設備が設けられているものにあつては、この限りでない。

#### 【標準的な整備内容】

旅客施設においてエレベーターを設置する場合には、当該旅客施設の高齢者、障害者等の利用状況を考慮し、適切な輸送力を確保するよう、設置台数並びに、かごの内法幅及び内法奥行きを検討する。

※公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」（開催地に求められるアクセシビリティに関する指針を示したもの）では、「幅170cm×奥行き150cm又は同等水準のサイズ」（標準）、「幅210cm×奥行き150cm又は同等水準のサイズ」（推奨）とされている。

#### 【望ましい整備内容】

緊急時の対応等に配慮し、可能な箇所には、ストレッチャーを乗せることができる、奥行きのあるエレベーターを導入することが望ましい。

なお、実際の整備においては、構造上の制約等から本整備ガイドラインに沿った整備が困難な場合も考えられます。

各公共交通事業者等が、地域性、施設利用状況等の特性、整備財源等を勘案し、「移動等円滑化整備の基本的な考え方」をはじめとするガイドラインに示された考え方や根拠を理解のうえ、整備水準を主体的に判断し、利用者等の意見も十分勘案したうえで、より多くの利用者のニーズに対応できる移動環境としての公共交通インフラの実現を通じて、広く社会活動を支える有効な基盤となることを念頭に置いた移動等円滑化の促進が望まれます。

出典：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 をもとに作成  
（令和6年3月 国土交通省）  
(<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001734087.pdf>)

## 4 重点整備地区の位置及び区域、生活関連施設及び生活関連経路の設定

### (1) 重点整備地区の位置及び区域の設定

#### 1) 重点整備地区の定義

重点整備地区の要件について、バリアフリー法において次のように定義されています。

【バリアフリー法第2条第24号より抜粋】
次に掲げる要件に該当する地区
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 生活関連施設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</li><li>・ 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</li><li>・ 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</li></ul>

#### 2) 重点整備地区の範囲

中岡崎駅及び岡崎公園前駅周辺においては、中岡崎駅における上下移動のバリアフリー化が喫緊の課題です。また、一般国道248号については、国が指定した特定道路としてバリアフリー化は完了しています。この一般国道248号と中岡崎駅、岡崎公園前駅及び中岡崎駅前広場を結ぶ「市道中岡崎10号線」のバリアフリー化が重要と考えられます。

このため、中岡崎駅、中岡崎駅西口、中岡崎駅前広場、市道中岡崎10号線の整備を最優先事項として、重点整備地区を「中岡崎駅、中岡崎駅西口、中岡崎駅前広場、市道中岡崎10号線、岡崎公園前駅」の範囲（以下「中岡崎駅・岡崎公園前駅周辺地区」という。）に定め、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進します。

また、将来的には、岡崎城公園等への動線を考慮した観光視点でのバリアフリー化について検討します。

### 3) 重点整備地区の選定理由

中岡崎駅・岡崎公園前駅周辺地区を重点整備地区として選定する理由及び該当する要件は次のとおりです。

**生活関連施設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**

中岡崎駅及び岡崎公園前駅は、日常的な通勤通学等といった乗換経路として多数の徒歩移動があります。また、中岡崎駅・岡崎公園前駅周辺地区には生活関連施設に該当する（詳細は後述）路外駐車場や、バリアフリートイレ及び宿泊施設といった建築物といった通常徒歩で移動する施設が位置しています。

**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**

中岡崎駅は本市のバリアフリー化がされていない鉄道駅のうち、1日当たりの平均利用者数が最も多い駅であり、上下移動について喫緊の課題となっています。また、中岡崎駅及び岡崎公園前駅周辺の生活関連施設に該当する施設を結ぶ経路には、交差点部での急勾配や舗装割れによる段差、視覚障がい者誘導用ブロックがない箇所などがあり、円滑な移動に課題があり、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す。

**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**

交通結節点である中岡崎駅・岡崎公園前駅周辺地区の岡崎公園前駅については令和3年度にエレベーター設置等バリアフリー化が完了しましたが、中岡崎駅についてはバリアフリー化がされていません。また、地区内には宿泊施設が位置しており、さらにその周辺には岡崎城公園や図書館交流プラザなどの都市機能が位置しています。中岡崎駅・岡崎公園前駅周辺地区のバリアフリー化を重点的かつ一体的に実施することで、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者にやさしく、誰もが快適に公共交通を利用できる環境を整えることが、本市の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す。

## (2) 生活関連施設の設定

### 1) 生活関連施設の定義

生活関連施設に関して、バリアフリー法では次の定義がされています。

【バリアフリー法第2条第23号イより抜粋】
・ 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

※このうち、具体的にどの施設を生活関連施設とするかについては、施設の利用の状況等地域の実情を勘案して、基本構想を策定する市町村が定めるものとされています。(移動等円滑化の促進に関する基本方針三2(1)①)

### 2) 生活関連施設設定の考え方

- 重点整備地区内で、高齢者、障がい者等が日常的に利用する施設を選定します。
- 通勤や通学の利用者が多い点を踏まえて、誰もが利用しやすい公共交通を目指すべく、適切な施設を選定します。

### 3) 生活関連施設の一覧

区分	対象施設	事業者
旅客施設	中岡崎駅	愛知環状鉄道(株)
	岡崎公園前駅	名古屋鉄道(株)
路外駐車場	名鉄協商パーキング中岡崎駅前広場	岡崎市
建築物	中岡崎駅西口公衆便所	岡崎市
	岡崎オーワホテル	(株)オーワ

### (3) 生活関連経路の設定

#### 1) 生活関連経路の定義

生活関連経路に関して、バリアフリー法では次のように定義されています。

【バリアフリー法第2条第23号ロより抜粋】
・ 生活関連施設相互間の経路

#### 2) 生活関連経路設定の考え方

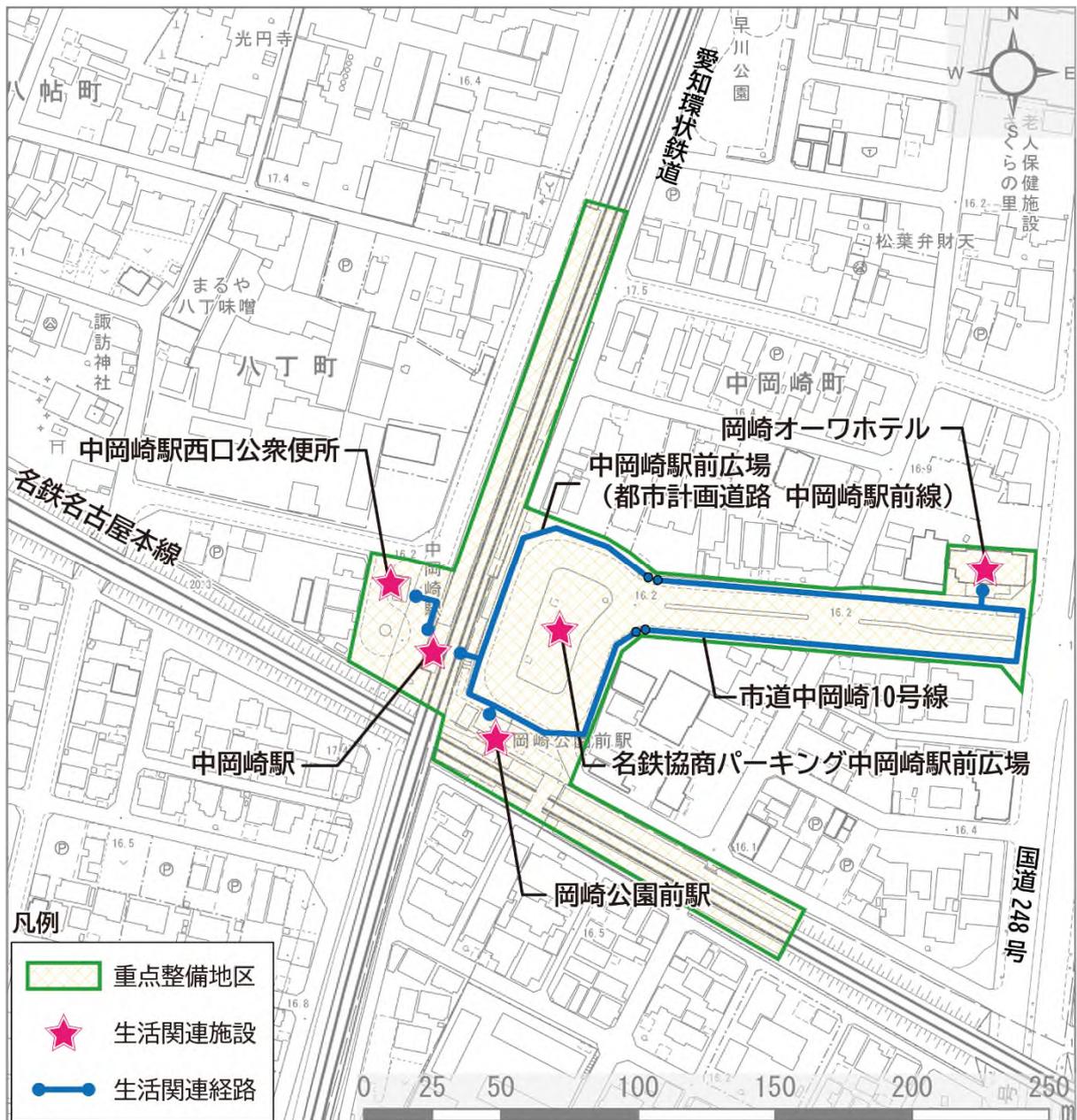
- 原則、生活関連施設の相互間の経路を選定します。

#### 3) 生活関連経路の一覧

路線名	延長	設置管理者
中岡崎駅前広場（都市計画道路 中岡崎駅前線）	約 250m	岡崎市
市道中岡崎 10 号線	約 140m	岡崎市

#### (4) 重点整備地区の位置及び区域、生活関連施設及び生活関連経路

中岡崎駅・岡崎公園前駅周辺の重点整備地区の位置及び区域、生活関連施設及び生活関連経路は次の図のとおりです。



図：重点整備地区の位置及び区域、生活関連施設及び生活関連経路



## 5 特定事業に関する事項

### (1) 事業設定について

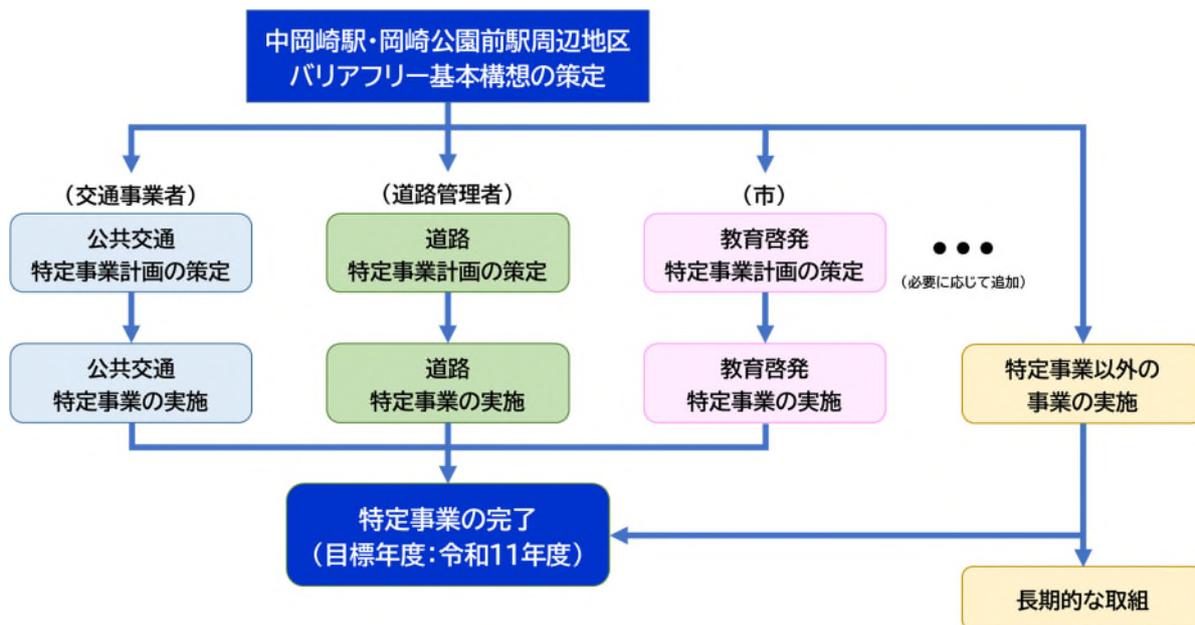
#### 1) 重点整備地区における整備

重点整備地区内の生活関連施設及び生活関連経路において、それぞれの事業者が特定事業を実施することによって重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進していきます。

なお、事業設定にあたっては、行政（市）と事業者との協議によって実施内容の調整を行います。

#### 2) 事業の区分

バリアフリー基本構想に定める事業の区分として特定事業・その他の事業（バリアフリー法第25条第2項第3号）があります。このうち、特定事業を基本構想に定めた場合、その特定事業を実施すべき事業者には、特定事業計画の作成とこれに基づく事業実施が義務付けられます。



図：基本構想策定後の事業実施の流れ

本基本構想において、整備項目は以下のように区分します。

#### <整備項目の区分>

● (黒丸)	:	特定事業 (ハード事業)
◆ (黒ダイヤ)	:	特定事業 (ソフト事業)
○ (白丸)	:	その他のハード事業
◇ (白ダイヤ)	:	その他のソフト事業

### 3) 整備時期の区分

整備時期は以下のとおり、基本構想の目標年次である令和 11 年度までを「短期」とし、令和 12 年度以降の事業完了を目標とするものは「長期」、継続的な取り組みが必要なソフト事業や維持管理事業等は「継続」として整理します。なお、目標時期に関わらず、具体的な事業計画を検討する中で、可能な限り早期の実現を図ります。

区 分	内 容
短 期	令和 7 年度から令和 11 年度までの事業完了を目標とするもの
長 期	令和 12 年度以降の事業完了を目標とするもの
継 続	令和 12 年度以降も継続して取り組む事業

また、主なバリアフリー法における特定事業の内容は次の表のとおりである。

種 類	内 容 (要約)
公共交通特定事業 (第 2 条第 26 号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特定旅客施設において実施するバリアフリー設備（エレベーター、エスカレーター等の整備）、これに伴う特定旅客施設の構造の変更</li> <li>・特定車両（軌道車両、乗合バス、タクシー等）のバリアフリー化（低床化等）</li> </ul>
道路特定事業 (第 2 条第 27 号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路におけるバリアフリー化のための施設・工作物（歩道、道路用エレベーター、通行経路の案内標識等）の設置</li> <li>・バリアフリー化のために必要な道路構造の改良（歩道の拡幅、路面構造の改善等）</li> </ul>
路外駐車場特定事業 (第 2 条第 28 号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特定路外駐車場におけるバリアフリー化のために必要な施設（車いす使用者が円滑に利用できる駐車施設等）の整備</li> </ul>
都市公園特定事業 (第 2 条第 29 号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市公園におけるバリアフリー化のために必要な特定公園施設（園路、障がい者用トイレ、休憩所等）の整備</li> </ul>
建築物特定事業 (第 2 条第 30 号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特別特定建築物におけるバリアフリー化のために必要な建築物特定施設の整備</li> <li>・全部又は一部が生活関連経路である特定建築物における生活関連経路のバリアフリー化のために必要な建築物特定施設の整備</li> </ul>
交通安全特定事業 (第 2 条第 31 号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー化のために必要な信号機、道路標識又は道路標示の設置</li> <li>・バリアフリー化のために必要な生活関連経路を構成する道路における違法駐車行為の防止（違法駐車取締り強化、違法駐車行為の防止についての広報活動及び啓発活動等）</li> </ul>
教育啓発特定事業 (第 2 条第 32 号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー化の促進に関する児童、生徒又は学生の理解を深めるために学校と連携して行う教育活動の実施に関する事業</li> <li>・バリアフリー化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進又は移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保のために必要な啓発活動の実施に関する事業</li> </ul>

## (2) 特定事業及びその他の事業の内容

### 1) 公共交通

施設名称	中岡崎駅			
	事業の内容	事業時期	実施主体	備考
経路	●段差解消（エレベーター設置等）	短期	愛知環状鉄道㈱	※1
	●視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	短期	〃	
ホーム	●ホームの改修	短期	〃	※2
トイレ	●バリアフリートイレの設置	短期	〃	※3
情報案内	●案内サインの設置	短期	〃	
全体	○移動円滑化された経路の維持管理	継続	〃	
その他	◇駅員に対するバリアフリー教育、研修の実施	継続	〃	

※1 エレベーターサイズや動線は、利用者ニーズや車いす等での乗り入れを踏まえた検討が必要です。

※2 階段周辺等のホーム狭窄部においては、利用者の落下防止に対する検討が必要です。

※3 利用者のニーズに応じた広さや設備の検討が必要です。

施設名称	岡崎公園前駅			
	事業の内容	事業時期	実施主体	備考
全体	○移動円滑化された経路の維持管理	継続	名古屋鉄道㈱	
その他	◇駅員に対するバリアフリー教育、研修の実施	継続	〃	

### 2) 路外駐車場

施設名称	名鉄協商パーキング中岡崎駅前広場			
	事業の内容	事業時期	実施主体	備考
経路	○車いす使用者用駐車施設から周辺施設へ至る円滑な経路の確保	短期	岡崎市	
車いす使用者用駐車場	○車いす使用者用駐車施設の表示	短期	〃	

### 3) 建築物

施設名称	中岡崎駅西口公衆便所			
	事業の内容	事業時期	実施主体	備考
敷地内通路	●設置予定のエレベーターまでの視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	短期	岡崎市	

施設名称	岡崎オーフホテル			
	事業の内容	事業時期	実施主体	備考
敷地内通路	○出入口の視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	長期	(株)オーフ	※4
その他	◇従業員に対するバリアフリー教育、研修の実施	継続	〃	

※4 前面道路に視覚障がい者誘導用ブロックの敷設された際、設置について検討が必要です。

### 4) 道路

施設名称	市道中岡崎10号線			
	事業の内容	事業時期	実施主体	備考
道路構造	●段差の解消	短期	岡崎市	
勾配	●勾配の解消	短期	〃	
舗装	●凸凹の解消	短期	〃	
視覚障がい者誘導用ブロック	●視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	短期	〃	

## 5) その他（中岡崎駅前広場）

施設名称	都市計画道路 中岡崎駅前線 (中岡崎駅前広場及び西口)			
	事業の内容	事業時期	実施主体	備考
全体	●エレベーター設置に伴うバスやタクシー等の乗降場の配置、歩行空間確保の検討	短期	岡崎市	
通路	●段差解消（名鉄協商パーキング中岡崎駅前広場への経路）	短期	〃	
	●歩行者通行空間の確保（エレベーター設置予定付近）	短期	〃	
	●上屋の設置（中岡崎駅エレベーター設置予定付近から岡崎公園前駅間）	短期	〃	
	○横断歩道の設置検討	短期	岡崎市 愛知県公安委員会	
視覚障がい者誘導ブロック	●視覚障がい者誘導用ブロックの敷設	短期	岡崎市	
情報案内	●案内サインの設置・検討	短期	〃	
バス停留所	●待合所の配置見直し・検討	短期	〃	
その他	○エレベーター設置に伴う駐輪場の収容台数減少への対応	短期	〃	
	◇放置自転車への対応	継続	〃	

## 6) 教育啓発

施設名称	全て			
	事業の内容	事業時期	実施主体	備考
教育・啓発活動	◆出前講座や講演会等の啓発活動	継続	岡崎市	
	◆市内の小中学校と連携したバリアフリーに関する出前講座			

## ◆コラム 「スムーズ歩道」

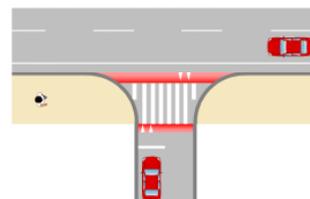
スムーズ歩道とは、交差点の横断歩道部の路面を盛り上げて、車両の流入抑制や速度低減を図るものです。歩道と車道の段差が小さくなるため、歩行者の通行が円滑になりバリアフリー化が図られるという効果もあります。

### 凸部

○凸部とは、車道に設置した凸型の路面で、その部分を通る車両を押し上げるものであり、運転者が事前にこれを視界の中で確認して減速させる道路構造。



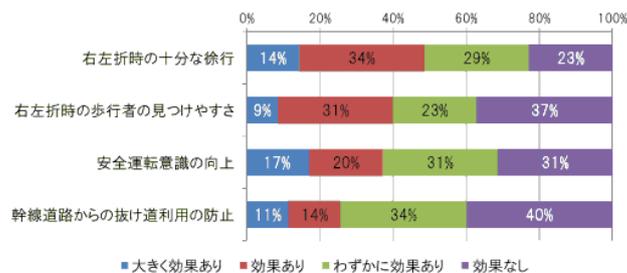
凸部のイメージ



スムーズ歩道のイメージ

### ■スムーズ歩道に対するドライバーのアンケート調査

【質問】スムーズ歩道には、どのような効果があると思いますか。  
(選択形式による回答)



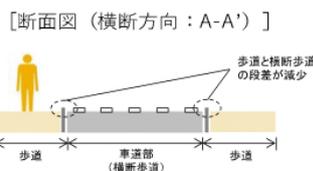
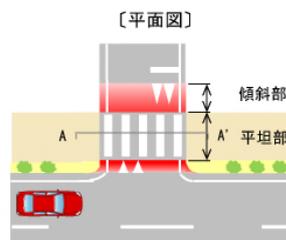
※小数点以下を四捨五入しているため、合計が100%にならないものがある  
国土技術政策総合研究所調査結果(速報値)

出典：第1回生活道路における物理的デバイス等検討委員会 をもとに作成  
(平成27年3月 国土交通省) ([https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/life\\_road/pdf01/8.pdf](https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/life_road/pdf01/8.pdf))

## 【例 スムーズ歩道の設置事例】

車両の進入速度の高い生活道路の入り口にスムーズ歩道を設置 (神奈川県 藤沢市)

○対策後



出典：通学路・生活道路の安全確保に向けた道路管理者による対策実施事例 をもとに作成  
(平成31年1月 国土交通省) (<https://kobe-journal.com/images/a-jirei.pdf>)

### ◆コラム 「モニター付インターホン：名古屋鉄道㈱」

名古屋鉄道㈱では、駅員無配置駅等においてお客さまが遠隔駅の係員と互いの様子を視覚的に確認しながら通話するために設置している「モニター付インターホン」に、新たなチャット機能を搭載し、9月30日より一部駅で使用を開始しています。

これまでお客さまと係員が筆談する際は、双方が手書きのメモ等をインターホンのカメラに映し出すことでコミュニケーションを取っていましたが、新たなチャット機能では、インターホンのモニター上で電子筆談が可能となり、より正確に互いの情報を伝達することができます。



出典：MEITETSU NEWS RELEASE  
(令和5年9月 名古屋鉄道㈱)

## 6 取組みの推進について

### (1) 岡崎市地域公共交通会議による進行管理

今後、バリアフリー化を進めていくうえで、事業の実施等について進捗を評価し、事業の進行を管理していくことが必要です。そのため、市内だけでなく、当事者を含む市民や事業者（施設設置管理者等）、関係機関等が連携し、それぞれの役割に立ってバリアフリー化を進められるよう「岡崎市地域公共交通会議」において、年1回程度の頻度でバリアフリー化事業の進捗確認や一体的なバリアフリー化に向けての情報交換や連絡調整を行います。

### (2) 今後の検討課題

本基本構想では、中岡崎駅における上下移動や中岡崎駅前広場等の整備が周辺の土地利用や歩行者動線等へ大きな影響をもたらすものと判断し、重点整備地区を「中岡崎駅・岡崎公園前周辺地区」とし、早期的なバリアフリー施策を展開していくこととしました。

一方で、今後は中岡崎駅及び岡崎公園前駅周辺の土地利用や歩行者動線、交通量の変化を見極めつつ、駅からの徒歩圏内における生活関連施設及び生活関連経路を設定し、面的かつ一体的なバリアフリー化を推進していくことが重要であり、継続的な基本構想の見直し・更新を行っていく必要があります。

将来的には、岡崎城公園等への動線に配慮した観光視点でのバリアフリー化についても検討が必要です。

## 【参考資料】

### (1) 用語の説明

#### あ行

##### 移動等円滑化基準

バリアフリー法に基づき、高齢者、障がい者等の移動及び施設の利用を円滑にするために必要な構造や設備に関して国が定めたもので、「公共交通移動等円滑化基準」、「道路移動等円滑化基準」、「建築物移動等円滑化基準」、「路外駐車場移動等円滑化基準」等があります。

#### か行

##### 結節点

複数あるいは異なる交通手段を相互に連絡する乗換え、乗継ぎが行われる場所や施設のことです。交通結節点の具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、自由通路や階段、駅前交通広場、歩道等が挙げられます。

##### 勾配（こうばい）

傾きのことをいい、道路勾配の表示には一般的に「%」表示が用いられます。パーセント表示は、水平距離に対する垂直距離の割合を示したもので、例えば、水平距離1 mに対して5 cmの高低差が生じている場合に、勾配は5%となります。

#### さ行

##### 視覚障がい者誘導用ブロック

###### （点字ブロック）

視覚に障がいのある人が杖や足の裏の触感覚でその存在や大まかな形状を確認できるような突起をつけたブロックのことで、一般に点字ブロックとも呼ばれます。注意喚起のための点状ブロックと、行く先を誘導するための線状ブロックがあります。視覚障がい者誘導用ブロックは、各製造者により様々な形状のものが販売されていますが、平成13年にJIS規格化されており、ガイドラインではJIS規格の使用が推奨されています。

##### 身体障がい者手帳

身体の機能に一定以上の障がいがあると認められた方に交付される手帳です。原則、更新はありませんが、障がいの状態が軽減される等の変化が予想される場合には、手帳の交付から一定期間をおいた後、再認定を実施することがあります。

##### 生活関連経路

生活関連施設の間を結ぶ、道路、駅前広場、建物内及び敷地にある通路等のことです。

## 生活関連施設

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、福祉施設その他の施設をいいます。

## 精神障害者保健福祉手帳

精神障害者保健福祉手帳は、一定程度の精神障がいの状態（精神疾患により、日常生活や社会参加に困難をきたしている状態）にあることを認定するものです。

## た行

### 点訳・音訳サービス

印刷物等の活字を点字や録音に変換するサービスをいいます。

### 特定建築物

多数の者が利用する建築物で、法令に定められたものを指します。主に学校や病院又は診療所、集会場等があります。

### 特定旅客施設

旅客施設のうち、利用者が相当数（1日平均5,000人以上）であること又は相当数であると見込まれること等政令で定める要件に該当するものをいいます。

## 特定路外駐車場

路外駐車場は、駐車場法第2条第2号に定義されており、道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であって一般公共の用に供されるものをいいます。このうちバリアフリー法の対象となるものを特定路外駐車場といい、一般公共の用に供し、駐車マスの部分の合計面積が500㎡以上のものであって、利用の際、駐車料金を徴収するといった要件を備える駐車場を指します。

## 特別特定建築物

特定建築物のうち、不特定多数の者が利用するもの及び主として高齢者、障がい者等が利用するものを指します。主に盲学校や聾学校又は養護学校、病院又は診療所、集会所等があります。

## な行

### 根上がり

街路樹の生長によって根が太くなり、歩道の縁石や舗装を持ち上げ、歩道に凹凸ができることをいいます。

### ノンステップバス

地上面から床面までの高さが、おおむね30cm以下であり、バリアフリー法の移動等円滑化基準に適合するバスのことをいいます。

## は行

### バリアフリー

高齢者や障がい者、妊産婦等の移動等に制約を受けやすい人の妨げとなる障壁（バリア）を除去することです。広義には、段差解消等の物理的環境の改善だけでなく、人間の心理的なバリアや社会的な制度のバリアを除去することも含みます。

### バリアフリースイレ

車いす利用者だけでなく、オストメイト（人工肛門や人工ぼうこうの保持者）、乳幼児連れの家族、妊婦、高齢者等が利用可能な複数の機能を有したトイレです。

## 幅員

道路・橋・船等の幅のことです。

## ヘルプマーク

外見からはわからない援助や配慮を必要としている方々が、周囲の方に配慮を必要としていることを知らせることで、援助を得やすくなるよう、作成されたマークのことです。

## ま行

### マウントアップ

歩道面を車道面より 15 c m程度高くすることで、車道と分離した形式の歩道構造のことです。

## や行

### ユニバーサルデザイン

「みんなにやさしいデザイン」のことで、年齢、性別、文化、身体状況等々人々がもつ様々な個性や違いを超えて、一人ひとりが互いに多様性を認め合い、はじめから誰もが利用しやすいように、まちや建物、製品、環境、サービスづくりを行っていかうという考え方をいいます。

### ユニバーサルデザインタクシー

広い開口部と可動式のステップ（スライドステップ）を備え、車いすのまま乗車できる等、障がい者や高齢者に配慮した一般タクシー車両をいいます。

## (2) 基本構想策定の過程

会議名等	開催日等	概要
第1回作業部会	令和6(2024)年 8月2日(金)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー基本構想の概要説明</li> <li>・当該駅周辺の課題把握</li> </ul>
第1回策定協議会	令和6(2024)年 8月7日(水)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー基本構想の概要説明</li> <li>・当該駅周辺の課題把握</li> <li>・各事業者への意見聴取</li> </ul>
第2回作業部会	令和6(2024)年 10月2日(水)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本基本構想(素案)の報告</li> </ul>
第2回策定協議会	令和6(2024)年 10月11日(金)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本基本構想(素案)の報告</li> <li>・各事業者への意見聴取</li> </ul>
令和6年度第3回岡崎市 障がい者自立支援協議会 (当事者ヒアリング)	令和6(2024)年 10月22日(火)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当事者への意見聴取</li> </ul>
第3回作業部会	令和6(2024)年 12月16日(月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本基本構想(案)の確認</li> <li>・概要版の報告</li> </ul>
令和6年度第4回岡崎市 障がい者自立支援協議会 (当事者ヒアリング)	令和6(2024)年 12月17日(火)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当事者への本基本構想策定状況の報告</li> </ul>
第3回策定協議会	令和6(2024)年 12月27日(金)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本基本構想(案)の確認</li> <li>・概要版の報告</li> </ul>
パブリックコメント	令和7(2025)年 1月7日(火)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本基本構想(案)の公表</li> </ul>
第4回作業部会	令和7(2025)年 2月12日(水)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パブリックコメント結果の確認</li> <li>・本基本構想の審議</li> </ul>
第4回策定協議会	令和7(2025)年 2月19日(水)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パブリックコメント結果の確認</li> <li>・本基本構想の審議</li> </ul>
	令和7(2025)年 3月24日(月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本基本構想の策定及び公表</li> </ul>

### (3) 策定協議会名簿

区分	団体名・所属名・役職	氏名
学識経験者	名城大学 理工学部社会基盤デザイン工学科 教授	松本 幸正
	豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系 准教授	松尾 幸二郎
交通事業者	名古屋鉄道(株) 地域活性化推進本部 地域連携部 交通サービス担当課長	高井 勇輔
	愛知環状鉄道(株) 運輸部 次長	寺澤 秀樹
	名鉄バス(株) 運輸本部 首席交通企画官	後藤 泰之
	愛知県タクシー協会岡崎支部 支部長 (岡陸タクシー(株))	浅岡 林平
市民代表	岡崎市総代会連絡協議会 会長	長坂 秀志
	岡崎市老人クラブ連合会 会長	鷲山 幸男
	岡崎市障がい者福祉団体連合会 理事 岡崎肢体不自由児・者父母の会 副会長	加藤 歩
関係行政機関	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 バリアフリー推進課長	杉山 兼一
	愛知県 都市・交通局交通対策課 担当課長	小川 克信
	愛知県 西三河建設事務所 維持管理課長	能登谷 敦
	愛知県警察 岡崎警察署 交通課長	山口 幸治
岡崎市	岡崎市 総合政策部長	岡田 晃典
	岡崎市 福祉部長	阿部田 洋
	岡崎市 土木建設部長	神谷 秀樹
	岡崎市 都市政策部長	松澤 耕
	岡崎市 教育監	小田 英宣



中岡崎駅・岡崎公園前駅周辺地区 バリアフリー基本構想

令和7（2025）年 3 月

岡崎市 総合政策部 地域創生課  
電 話 0564-23-6486