

## 第1章 交通バリアフリー基本構想の策定にあたって

---

---

### 1.1 交通バリアフリー法の概要

急速な高齢化の進展による本格的な高齢社会の到来と、障害のある人と障害のない人が同じように生活し活動する社会を目指すノーマライゼーションの理念の浸透に伴い、高齢者、身体障害者等が自立した日常生活と社会生活を営むことができる環境の整備が求められている。

このような中、高齢者や身体障害者等の公共交通機関を利用した移動に係る身体の負担を軽減し、その移動の利便性及び安全性の向上を図るため、平成12年11月に「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（平成12年5月公布）」（通称「交通バリアフリー法」）が施行された。

この交通バリアフリー法では、公共交通事業者に対し、鉄道駅等の旅客施設の新設・大改良、車両等の新規導入の際、バリアフリー化を義務付けている。また、市町村が一定規模の旅客施設を中心とした地区において基本構想を作成し、この基本構想に基づき、公共交通事業者、道路管理者、都道府県公安委員会等が、旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進することとしている。

### 1.2 基本構想策定の目的

小田原市では、これまで、本市の総合計画である「ビジョン21おだわら」、総合計画の個別計画として位置づけられた「小田原市都市計画マスタープラン」や「小田原市障害者福祉計画」等に基づき、福祉のまちづくりを推進してきた。こうした中、交通バリアフリー法が施行され、高齢者や身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上が求められている。

これを受け、本市では、旅客施設を中心とした地区において、旅客施設、道路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進することを目的として「小田原市交通バリアフリー基本構想」を策定し、これまで進めてきた福祉のまちづくりを一層推進していくこととする。

# 「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」の概要(平成12年5月17日公布、11月15日施行)

## 法律の趣旨

高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を促進するため、  
鉄道駅等の旅客施設及び車両について、公共交通事業者によるバリアフリー化を推進する。

鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、周辺の道路、駅前広場等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進する。

## 法律の概要

### 基本方針

国は、公共交通機関を利用する高齢者、身体障害者等の移動の利便性及び安全性の向上を総合的かつ計画的に推進するため、基本方針を策定。その内容は以下の通りである。

- ・移動円滑化(バリアフリー化)の意義及び目標  
意義：高齢者、身体障害者等が自立した日常生活、社会生活を営むことができる社会の実現  
：全ての利用者に利用しやすい施設・設備の整備の推進  
：移動円滑化を進めるに当たっては、高齢者、身体障害者等の意見の反映が重要  
目標：平成22年までに、1日平均利用者数5千人以上の旅客施設及び鉄軌道車両の約30%、乗合バスの約20%~25%をバリアフリー化する
- ・移動円滑化のために公共交通事業者が講ずべき措置に関する基本的事項
- ・市町村が作成する基本構想の指針(重点整備地区の主要な特定経路を構成する道路、駅前広場、通路等について原則として平成22年までにバリアフリー化を実施する) など

### 公共交通事業者が講ずべき措置

公共交通事業者に対し、鉄道駅等の旅客施設の新設・大改良、車両の新規導入の際、この法律に基づいて定められる「移動円滑化基準(バリアフリー基準)」への適合を義務付ける。

また、既存の旅客施設・車両については努力義務とする。

### 重点整備地区におけるバリアフリー化の重点的・一体的な推進

市町村が、基本方針に基づき、一定規模の旅客施設を中心とした一定の地区において旅客施設、道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するため、基本構想を作成。

一定規模の旅客施設：鉄道駅については、1日の利用者数が5,000人以上であること又は相当数の高齢者、身体障害者等の利用が見込まれること等

地区の範囲：旅客施設から徒歩圏内(概ね旅客施設から500m~1kmと考えられる)

基本構想の内容：

- ・目標時期
- ・重点的に整備すべき地区(鉄道駅及び周辺の福祉施設、病院、官公庁等を含む地域)
- ・整備を行う経路、整備の概要 など

公共交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会が、基本構想に従ってそれぞれ具体的な事業計画を作成し、バリアフリー化のための事業を実施。

### 事業の例

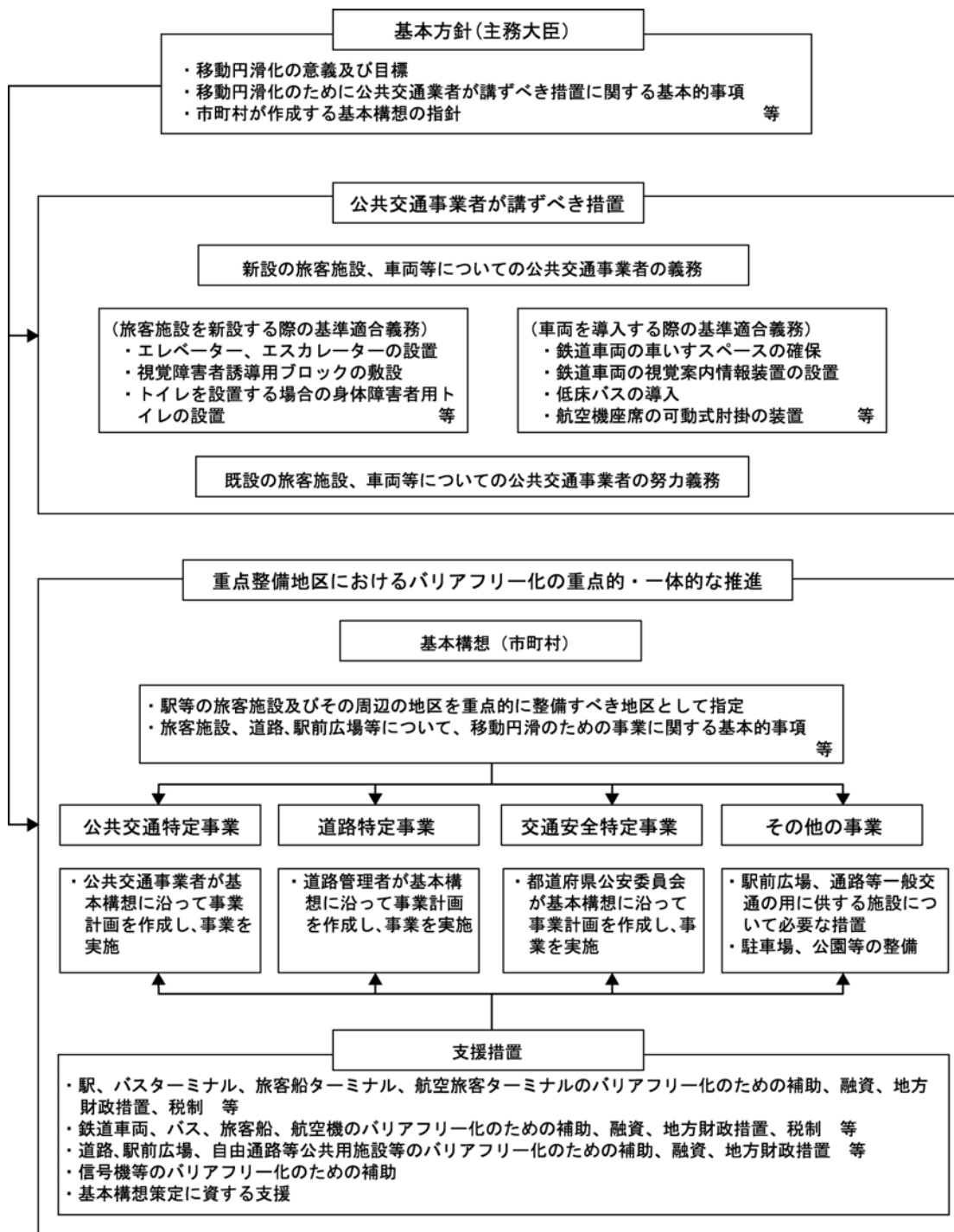
- ・エレベーター、エスカレーター等の設置、使いやすい券売機の設置、低床バスの導入
- ・歩道の段差解消
- ・視覚障害者用信号機の設置 など

地方公共団体等は、駅前広場、通路、駐車場等について、基本構想に従ってバリアフリー化を実施。

### その他

国、地方公共団体の支援措置や、必要な情報の提供等。

図 1-1 交通バリアフリー法の仕組み



出典)「都市交通のユニバーサルデザイン」

(国土交通省都市交通調査室監修)

### 1.3 基本構想策定の方針

#### (1) 基本的な考え方

本基本構想は、旅客施設を中心とした地区における旅客施設、道路等のバリアフリー化の重点的かつ一体的な推進を目的としている。これらの推進には、公共交通事業者、道路管理者、県公安委員会など関係者が多岐にわたることから、各々のバリアフリー化に向けた取り組みについて、整合性をとりつつ効果的な整備を実現していくことが望まれる。そのため、旅客施設、道路等のバリアフリー化の重点的かつ一体的な推進に取り組む地区を重点整備地区として定め、その地区の旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化に関する基本構想を作成することとする。

小田原市内には、交通バリアフリー法に基づく基本構想を作成することができる1日の利用者数が5,000人以上の駅が6駅（小田原駅、鴨宮駅、国府津駅、蛍田駅、富水駅、栢山駅）ある。これら6駅を対象に、駅の利用状況、駅周辺の公共施設や福祉施設の立地状況、駅及び駅周辺のバリアフリー化の状況等について現況調査を行い、その結果をもとに重点的かつ一体的なバリアフリー化が必要な地区を重点整備地区として選定することとする。

#### (2) 基本構想の位置づけ

小田原市交通バリアフリー基本構想は、本市の総合計画である「ビジョン21おだわら」の部門別計画に位置づけるとともに、関連計画との調和に配慮した構想とする。

図 1-2 基本構想の位置づけ

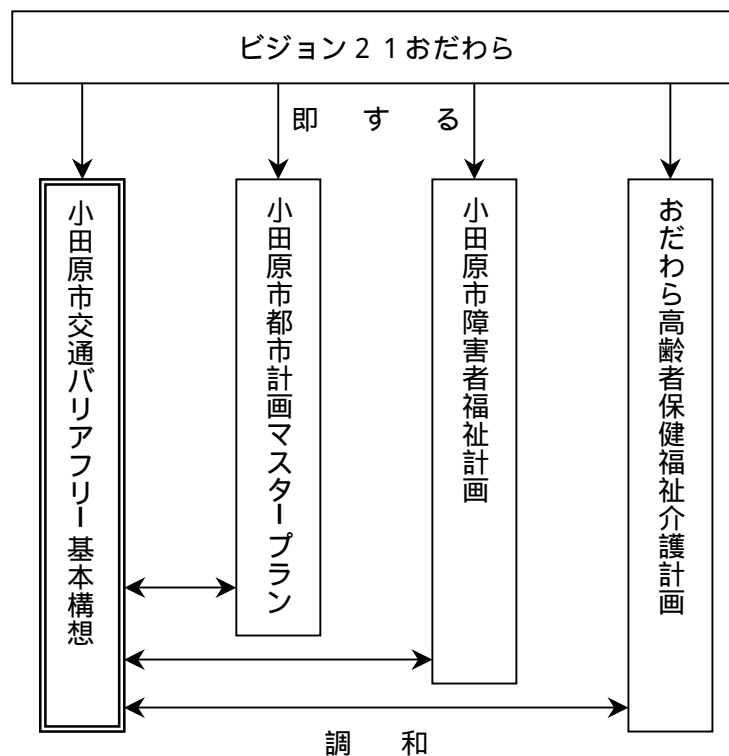
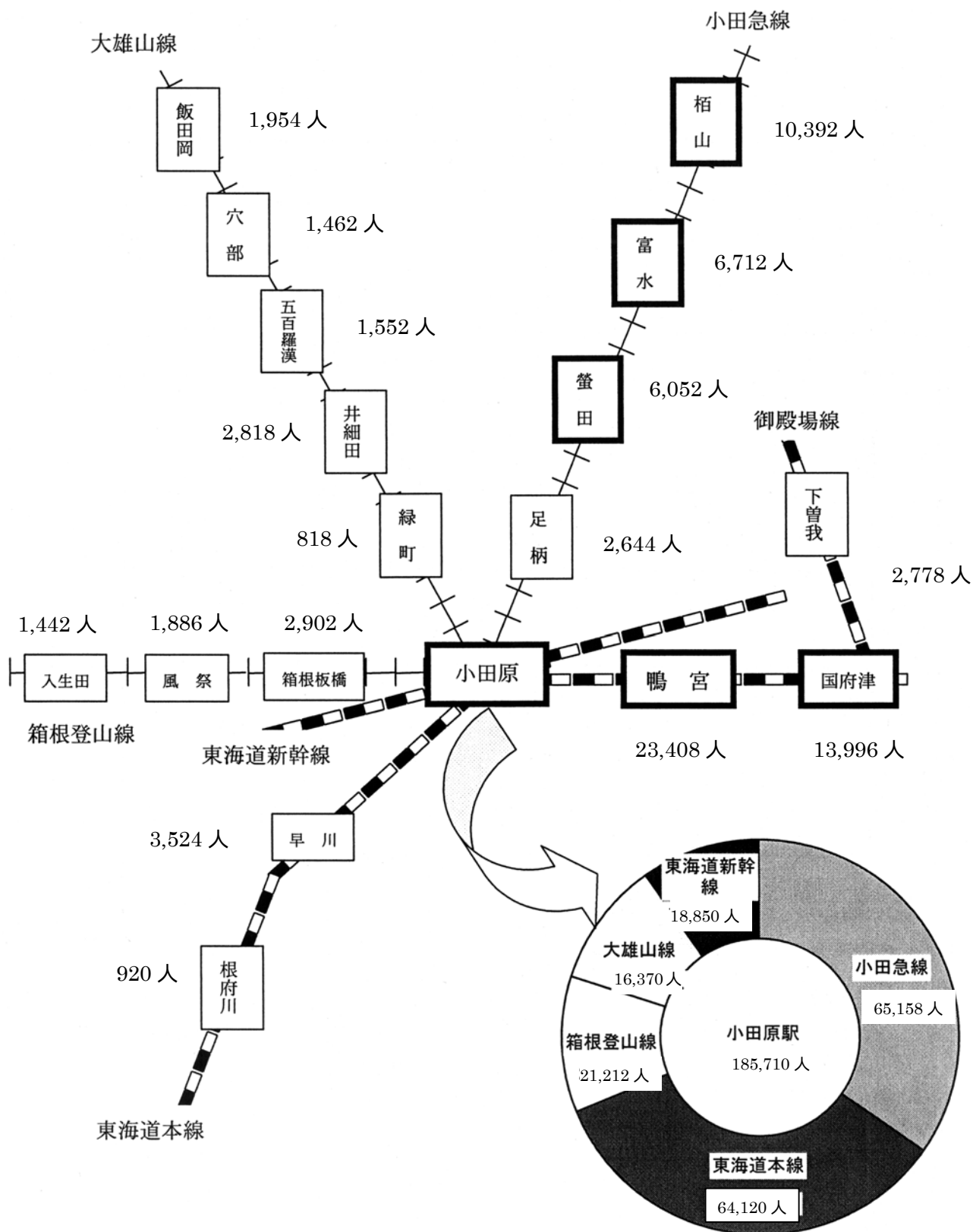


図 1-3 小田原市内各駅の1日平均乗降客数

(平成12年度)



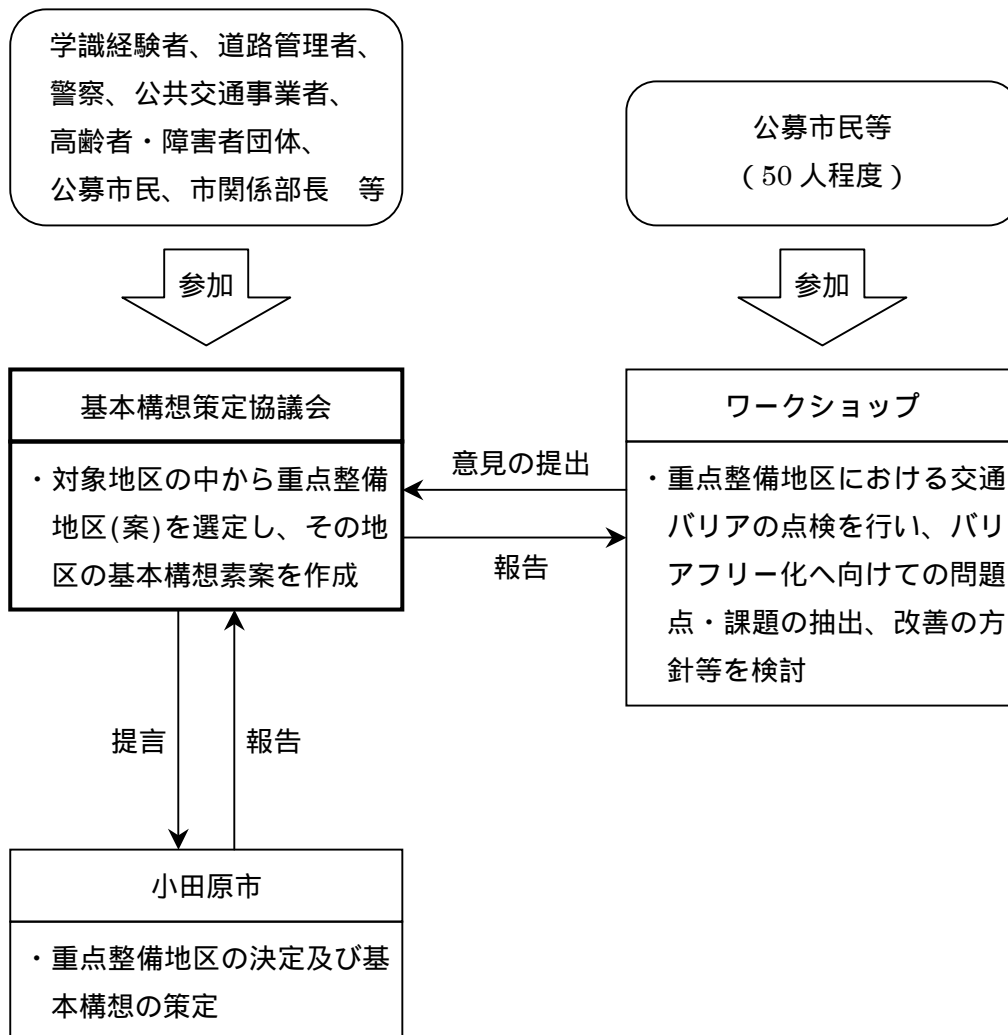
## 1.4 基本構想策定の進め方

### (1) 策定体制

本基本構想の策定にあたっては、学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者、高齢者・障害者等団体、公募による市民などから構成される「小田原市交通バリアフリー基本構想策定協議会」を設置し、重点整備地区(案)の選定、基本構想素案の作成などの検討を行う。

また、重点整備地区における基本構想の検討にあたっては、高齢者、身体障害者、地域住民などが参加したワークショップを実施し、バリアフリー化に向けての具体的な問題点や課題、改善の方針などについて意見を聞き、基本構想に反映させていく。

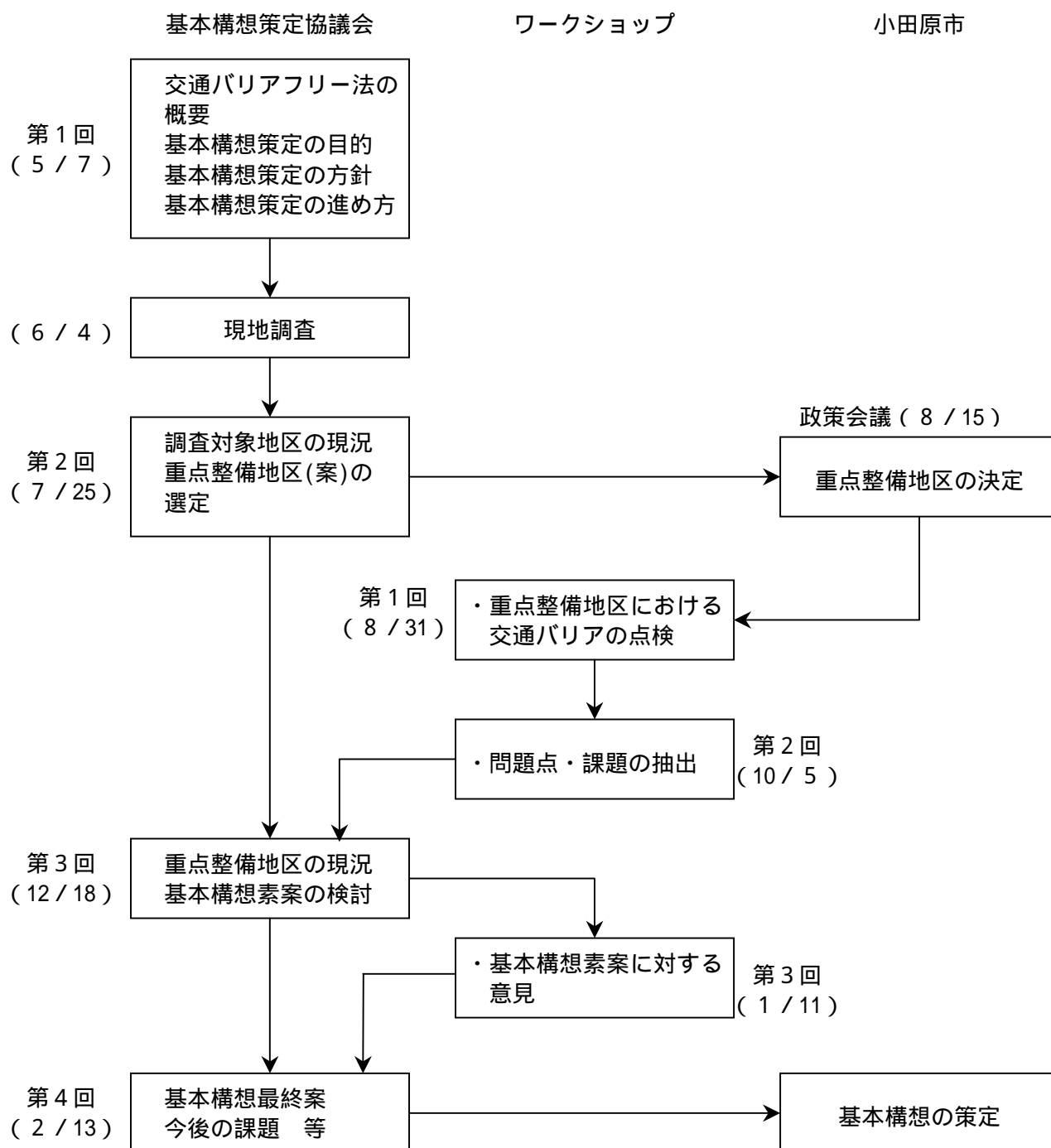
図 1-4 基本構想策定体制



(2) 検討スケジュール

本基本構想策定の検討スケジュールは、概ね次のとおりである。

図 1-5 基本構想検討スケジュール



## 第2章 重点整備地区の選定

---

---

### 2.1 調査対象地区の現況

交通バリアフリー法に基づく基本構想を作成することができるのは、1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上の駅である。小田原市内には、1日の利用者数が5,000人以上の駅として、小田原駅、鴨宮駅、国府津駅、栢山駅、富水駅、蛭田駅の6駅がある(図2-1参照)。これら6駅を対象に、駅及び駅周辺の現況等について調査を行う。

#### 【現況調査の項目】

現況調査は、以下に示す内容を把握する。

#### 1) 駅の利用状況

- ・ 駅利用者数：当該駅の1日当たりの乗降客数
- ・ 居住者数：駅を中心とする半径1km圏域の夜間人口
- ・ 高齢者数：駅を中心とする半径1km圏域の65歳以上人口
- ・ 身体障害者数：駅を中心とする半径1km圏域の身体障害者数
- ・ バス運行状況：駅前広場より発着しているバスの系統数、運行回数、主な行き先

#### 2) 主要施設の分布状況

- ・ 公共施設：駅を中心とする半径1km圏域の公共施設の分布状況
- ・ 福祉施設：駅を中心とする半径1km圏域の福祉施設の分布状況
- ・ 医療施設：駅を中心とする半径1km圏域の医療施設の分布状況
- ・ 商業・集客施設等：駅を中心とする半径1km圏域の商業・集客施設の分布状況

#### 3) 駅施設の整備状況

- ・ エレベーター、エスカレータ等による高低差解消の状況
- ・ サイン、視覚障害者誘導用ブロック、点字・音による案内等の状況
- ・ トイレ、券売機、ベンチ等の設備の状況

#### 4) 駅周辺道路の状況

- ・ 歩道整備状況：駅を中心とした半径1km圏域の歩道の設置状況

現況調査の結果は、表2-1に示すとおりである。



各駅の1日平均乗降客数（平成12年度）		
東海道本線	小田原駅	64,120人
	鴨宮駅	23,408人
	国府津駅	13,996人
	早川駅	3,524人
	根府川駅	920人
東海道新幹線	小田原駅	18,850人
御殿場線	下曾我駅	2,778人
小田急線	小田原駅	65,158人
	足柄駅	2,644人
	蛍田駅	6,052人
	富水駅	6,712人
	栢山駅	10,392人
箱根登山線	小田原駅	21,212人
	箱根板橋駅	2,902人
	風祭駅	1,886人
	入生田駅	1,442人
大雄山線	小田原駅	16,370人
	緑町駅	818人
	井細田駅	2,818人
	五百羅漢駅	1,552人
	穴部駅	1,462人
	飯田岡駅	1,954人
5線合計	小田原駅	185,710人

図 2-1 小田原市内の鉄道

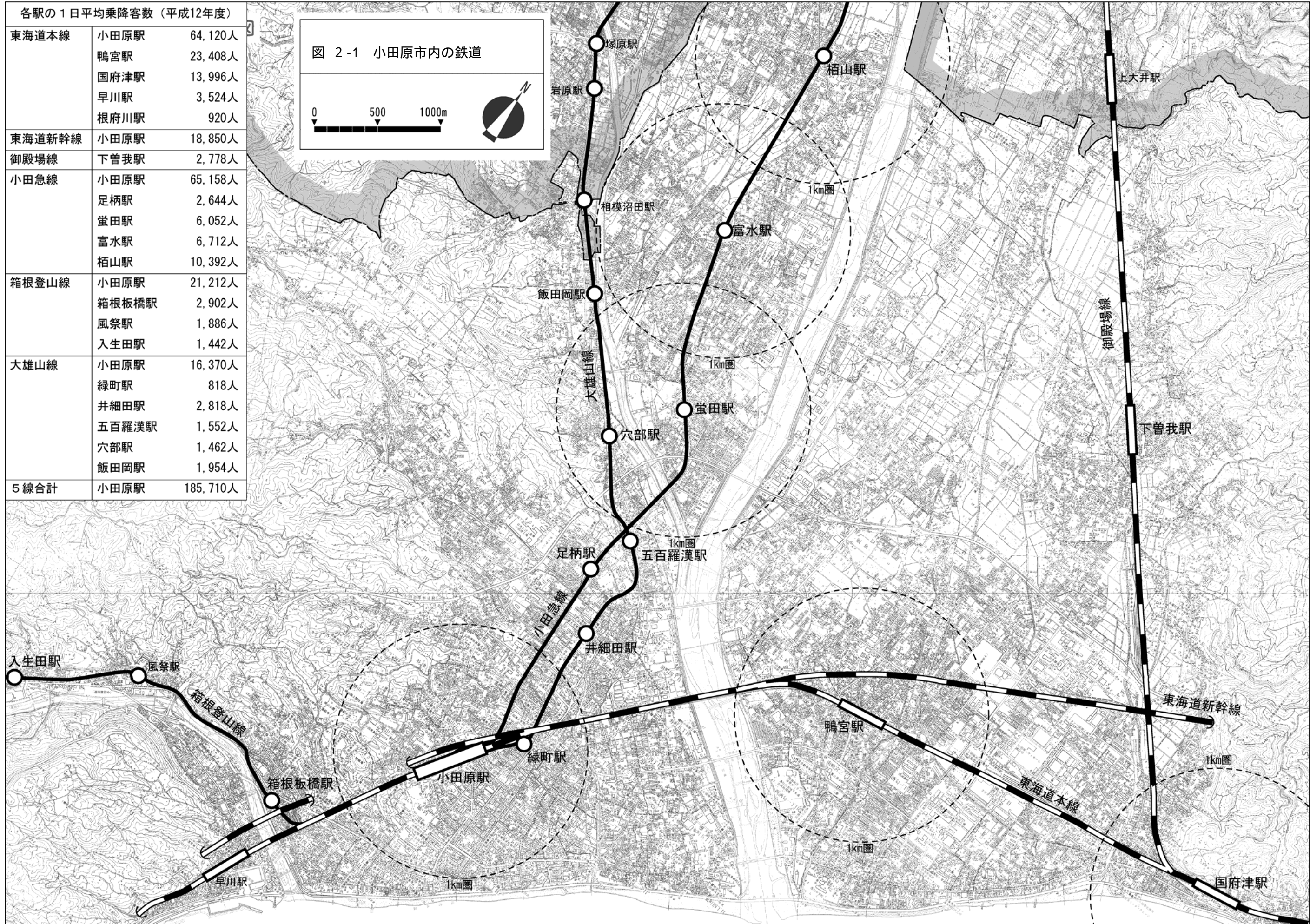


表 2-1 現況調査の結果・総括表

調査項目	小田原駅	鴨宮駅	国府津駅	栢山駅	富水駅	蛭田駅
駅の利用状況						
駅利用者数 <sup>1</sup> (人/日)	185,710	23,408	13,996	10,392	6,712	6,052
居住者数 <sup>2</sup> (人)	17,590	20,220	6,750	10,140	13,910	15,580
高齢者数 <sup>3</sup> (人)	4,180	3,090	1,140	1,550	2,170	2,500
身体障害者数 <sup>4</sup> (人)	560	390	170	210	360	380
バス運行回数 <sup>5</sup> (回/日)	604	53.5	257.5	5.0	-	-
主要施設の分布状況 <sup>6</sup>						
公共施設(箇所)	20	6	2	2	4	2
福祉施設(箇所)	2	3	1	0	0	2
医療施設(箇所)	6	1	1	0	0	0
商業集客施設等(箇所)	9	9	0	3	2	2
駅施設の整備状況 <sup>7</sup>						
高低差の解消	(エレベーター)	×	×	(スロープ)	(リフト)	(スロープ)
視覚障害者誘導用 ブロックの設置						
サイン・運行情報 表示装置の設置						
点字・音による案内						
障害者対応券売機 の設置	(点字・音声)	(点字・音声)	(点字・音声)	(点字)	(点字)	(点字)
車いす対応トイレ の設置		×	×		×	
駅周辺道路の整備状況						
歩道整備状況 <sup>8</sup>	参考資料4 . 各駅周辺現況図参照					

注) 小田原駅の「駅施設の整備状況」は整備計画をもとに掲載

- 資料) 1 平成12年度、交通関係資料集(神奈川県鉄道輸送力増強促進会議作成)  
2 平成14年5月1日現在、字別世帯人口集計表  
3 平成13年11月現在、小田原市介護保険における第1号被保険者及び要介護認定被保険者等の地域別分布状況  
4 平成14年4月1日現在、身体障害者統計表  
5 平成14年4月現在、バス時刻表を基に市直営による調査  
6 平成14年4月現在、市直営による調査  
7 平成14年4月現在、市直営による調査  
8 平成14年4月現在、市直営による調査

## 2.2 重点整備地区の選定

小田原市内には、基本構想が作成可能な重点整備地区の候補となる駅が6駅あるが、交通バリアフリー法に定める目標年次（平成22年）までに駅及び駅周辺のバリアフリー化を確実に実現するために、これら6駅の中から、駅及び駅周辺の現況調査結果を踏まえ、優先的にバリアフリー化の整備を行うべき地区を重点整備地区として選定する。

### (1) 選定の考え方

交通バリアフリー法における「重点整備地区」とは、以下のように定めることとされている。

- ・ 駅と間の移動が通常徒歩で行われ、かつ高齢者や身体障害者等が日常生活・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を含む地区であること。
- ・ 駅と前述の公共施設との間の経路を構成する道路等及び駅又は一般交通用施設と一体利用される駐車場等の施設について移動円滑化のための事業が実施されることが必要であると認められる地区であること。
- ・ 当該地区において移動円滑化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。

以上のような法の趣旨を踏まえ重点整備地区の選定を行う。

### (2) 6駅の現況比較

#### 1) 比較評価の項目

上記の法の趣旨を踏まえ、重点的かつ一体的に整備する必要のある地区の指標として、6駅の現況調査の結果をもとに、バリアフリー化に対する必要性を比較評価し選定するものとする。比較評価の項目は、表2-2のように設定する。

表 2-2 比較評価の項目

評価項目	判断基準
a. 駅利用者数	駅利用者が多いほど、整備の必要性が高い
b. バス運行回数	バス利用者が多いほど、整備の必要性が高い
c. 居住者数	圏域の居住者が多いほど、整備の必要性が高い
d. 高齢者数	圏域の高齢者が多いほど、整備の必要性が高い
e. 身体障害者数	圏域の身体障害者が多いほど、整備の必要性が高い
f. 主要施設の分布（施設数）	日常生活又は社会生活において利用される施設が多いほど、整備の必要性が高い

## 2) 6 駅の比較評価

評価項目ごとに、6 駅の中での最大値を 100 として点数化を行い、全項目の点数の合計により整備の必要性の客観的な評価を試みる。

比較評価の結果は表 2-3 に示す通りである。小田原駅が、6 項目のうち 5 項目で 100 点となり、全項目合計の点数でも最大となった。このように現況調査の結果をもとにした比較によると、小田原駅が最もバリアフリー化の必要性が高く、優先的にバリアフリー化の整備を行うべき地区と考えられる。

表 2-3 6 駅の比較評価

	小田原駅	鴨宮駅	国府津駅	栢山駅	富水駅	蛭田駅
a . 駅利用者数 (人 / 日)	185,710	23,408	13,996	10,392	6,712	6,052
最大を100として点数化	100	13	8	6	4	3
b . バス運行回数 (回 / 日)	604	53.5	257.5	5.0	0	0
最大を100として点数化	100	9	43	1	0	0
c . 居住者数 (人)	17,590	20,220	6,750	10,140	13,910	15,580
最大を100として点数化	87	100	33	50	69	77
d . 高齢者数 (人)	4,180	3,090	1,140	1,550	2,170	2,500
最大を100として点数化	100	74	27	37	52	60
e . 身体障害者数 (人)	560	390	170	210	360	380
最大を100として点数化	100	70	30	38	64	68
公共施設 (施設数)	20	6	2	2	4	2
福祉施設 (施設数)	2	3	1	0	0	2
医療施設 (施設数)	6	1	1	0	0	0
商業・集客施設等 (施設数)	9	9	0	3	2	2
f . 主要施設の分布 (上記の合計)	37	19	4	5	6	6
最大を100として点数化	100	51	11	14	16	16
全項目の点数の合計	587	317	152	146	205	224

- a . 駅利用者数 (平成 12 年度): 平成 13 年度交通関係資料集 (神奈川県鉄道輸送力増強促進会議作成)
- b . バス運行回数 (平成 14 年 4 月現在): バス時刻表を基に市直営による調査
- c . 居住者数 (平成 14 年 5 月 1 日現在): 字別世帯人口集計表
- d . 高齢者数 (平成 13 年 11 月現在): 小田原市介護保険における第 1 号被保険者及び要介護認定被保険者等の地域別分布状況
- e . 身体障害者数 (平成 14 年 4 月 1 日現在): 身体障害者統計表
- f . 主要施設の分布 (平成 14 年 4 月現在): 市直営による調査

### ( 3 ) 重点整備地区の選定

( 2 ) における比較評価の結果を踏まえるとともに、以下のような小田原駅の特徴を踏まえ、小田原駅を中心とした地区を重点整備地区として選定することとする。

- i) 小田原駅は、鉄道 5 路線が乗り入れ、また、駅前広場からは多くの路線バス（東口：48 系統、平成 14 年 4 月現在）が発着しており、公共交通の結節点となっている。
- ii) 小田原駅では、現在、東西自由連絡通路整備と駅舎の橋上化等による駅の再整備が進められており、今後は、駅前の再開発事業や東西駅前広場等の整備が計画されている。
- iii) 小田原駅周辺地区は、上位計画においても「広域交流拠点」と位置付けられており、市民のみならず観光客も非常に多いことから、来訪者にとっても快適で利便性の高い交流機能の整備が求められている。
- iv) 小田原駅周辺地区は、中心市街地活性化施策に基づき、広域交流人口を促進するための整備、歩行者・車利用者のアメニティ性を高める交通環境の改善、歴史・文化的資源を生かした回遊性の向上を図るための拠点整備が求められている。
- v) 小田原駅は、「交通バリアフリー化に関するアンケート調査」において、利用率の最も高い駅であり、かつ、優先的なバリアフリー化の要望が最も多い駅となっている。

## 第3章 重点整備地区の基本構想

---

---

### 3.1 重点整備地区の概況

重点整備地区に選定された小田原駅周辺地区の概況は、以下に示すとおりである（P19、図 3-1 参照）。

#### （1）駅の利用状況

- ・ 小田原駅は、JR 東海道本線、JR 東海道新幹線、小田急線、伊豆箱根鉄道、箱根登山鉄道の5つの鉄道が乗り入れ、5線合計で1日当たり約185,000人の駅利用者がある。
- ・ また、駅前からは48系統の路線バスが発着しており、広域的な交通ターミナルとなっている。

#### （2）駅周辺の施設分布

- ・ 小田原駅の東側には、商業施設が集積している。また、北側には城址公園があり、その東側に市民会館等の公共施設が立地している。
- ・ 駅から約500mの範囲に、病院や社会福祉センターが立地している。

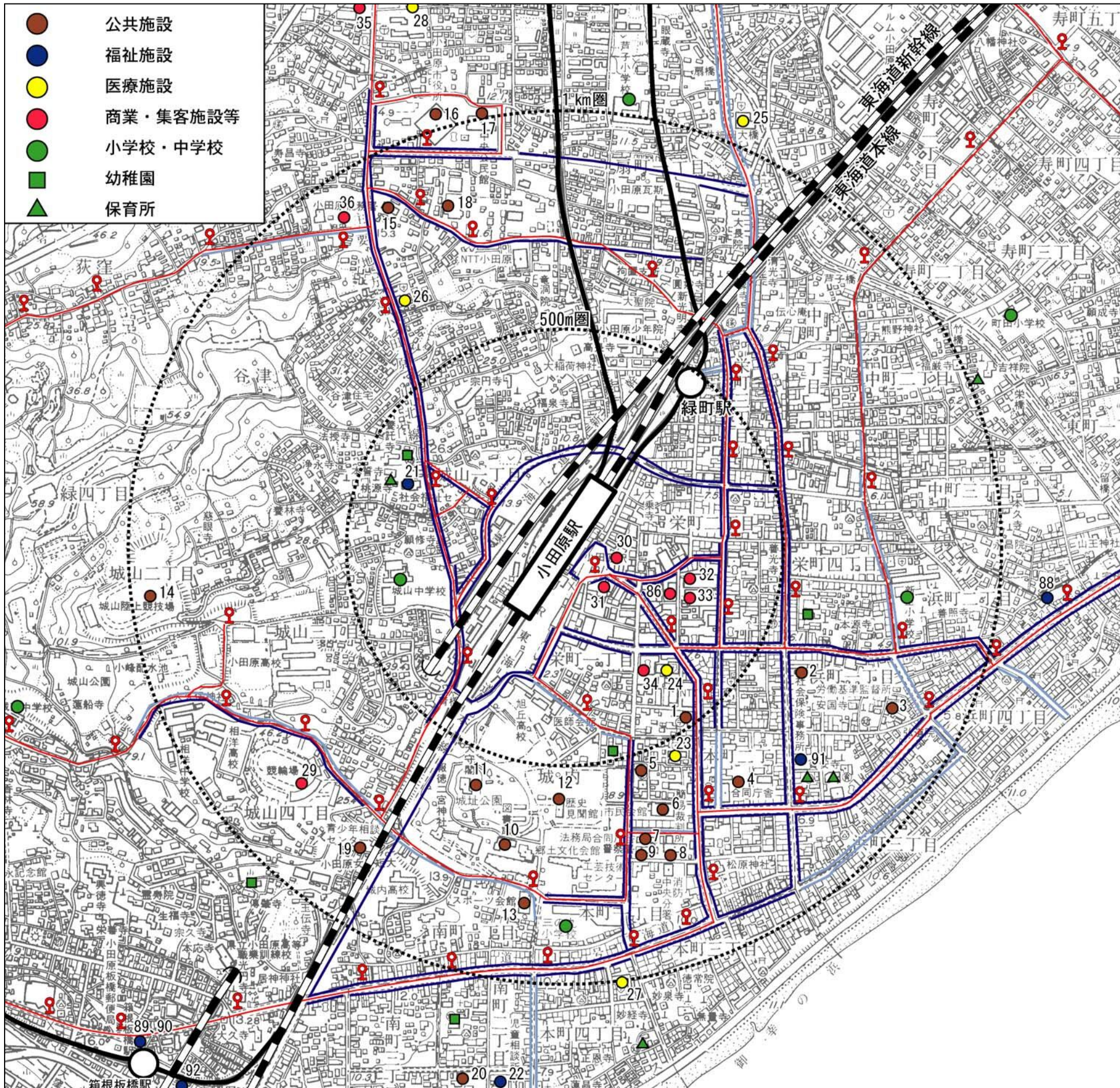
#### （3）歩道等の整備状況

- ・ 駅周辺の主要な道路には、歩道が設置されている。
- ・ 商店街の道路には、歩道が設置されていない歩車共存道路が一部区間ある。

#### （4）小田原駅の再整備

- ・ 小田原駅では、現在、東西自由連絡通路整備と駅舎の橋上化等による駅の再整備が進められている。
- ・ また、自由通路整備に合わせ、東口及び西口駅前広場の再整備が計画されている。

図 3-1 小田原駅周辺現況図



駅利用者数：185,710人/日（5社合計）

1 km圏域の施設		
●	<b>公共施設</b> 1. 小田原郵便局 (7) 2. 小田原社会保険福祉事務所 3. 小田原労働基準監督署 4. 神奈川県合同庁舎 5. 小田原公共職業安定所 (5) 6. 市民会館 (6) 7. 法務局合同庁舎 8. 裁判所 9. 小田原警察署 10. 市立図書館 (2) 11. 城址公園 12. 歴史見聞館 13. スポーツ会館 (1) 14. 城山陸上競技場 15. 小田原税務署 16. 小田原市役所 (29) 17. 中央公民館 (7) 18. 神奈川県新合同庁舎予定地 19. 青少年相談センター 20. 文学館	
●	<b>福祉施設</b> 21. 社会福祉センター (26) 22. 小田原保健福祉事務所 (2) 88. ありんこホーム作業所 89. かもめの家作業所 90. かもめ 91. ほうあん生活ホーム 92. 第2かもめホーム	
●	<b>医療施設</b> 23. 小沢病院 (1) 24. 小林病院 (3) 25. 西湘病院 26. 丹羽病院 27. 間中病院 (1) 28. 小田原市立病院 (29)	
●	<b>商業・集客施設等</b> 29. 競輪場 (1) 30. ベルジュ (2) 31. 旧丸井 (3) 32. アプリ (21) 33. EPO (28) 34. ナック (4) 35. スーパーヤオマサ (14) 36. スーパーヤオハン (10) 86. 長崎屋 (13)	
施設名称の後に示した( )内の数字は、「交通バリアフリー化に関するアンケート調査」(平成14年3月実施)において「よく利用する施設」として回答された件数を示している。		
歩道	幅員2.5m以上 幅員2.5m未満	
バス	48系統, 運行回数:604回/日 主な行き先: 箱根町, 国府津駅, 新松田	
1 km圏域の人口	居住者数	17,590人
	高齢者数	4,180人
	身体障害者数	560人
0 100 500m 1:10,000		

## 3.2 基本的な方針

### (1) バリアフリー化の目標

だれもが安全、安心、快適に活動できる中心市街地の形成

小田原駅周辺地区を、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区として、駅や道路などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に進め、高齢者、障害者、妊産婦、けが人など、誰もが安全で、安心して、快適に活動できる中心市街地の形成を目指す。

また、小田原駅周辺地区は、バリアフリー整備のモデル地区として、今後の小田原市におけるバリアフリーのまちづくりのあり方を示す地区とする。

### (2) 整備の基本方針

#### 1) 小田原市の玄関口としてすべての人にやさしい駅の整備

小田原駅は、日常的に利用する市民にとって安全であり利用しやすいことが求められる。また、本市を訪れる来訪者にとっては、初めての利用でもわかりやすく、親しみやすいことが求められる。

小田原駅は、本市の玄関口として、誰もが安全で快適に利用できる全ての人にやさしい駅を目指す。

#### 2) 中心市街地の面的なバリアフリー環境の整備

小田原駅周辺地区では、駅と主要な施設を結ぶ道路等の移動経路をバリアフリー化することにより、中心市街地における面的なバリアフリー環境の整備を目指す。

#### 3) ユニバーサルデザインを配慮した整備

ユニバーサルデザインとは、障害の有無や年齢、性別等にかかわらず、誰もが使いやすい施設、製品、環境等のことである。

小田原駅周辺地区のバリアフリー化にあたっては、ユニバーサルデザインの視点を取り入れ、誰もが安全で使いやすい施設や設備の整備に配慮する。



### 3.3 重点整備地区の区域の設定

#### (1) 区域設定の方針

重点整備地区の区域は、小田原駅を中心として、次の条件を考慮し設定を行う。この区域内においては、交通バリアフリー法に基づき、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進するものとする。

- i) 小田原駅から徒歩で移動できる範囲（概ね 500m ~ 1 km 以内）
- ii) 高齢者、障害者等が日常生活または社会生活において利用すると考えられる施設（主要施設）を含む範囲
- iii) 来街者を含む多くの人々が交流する商店街、観光施設を含む範囲

#### (2) 重点整備地区の区域

重点整備地区の区域は、小田原駅を中心とした徒歩圏内で、小田原市民会館、社会福祉センター、（仮称）城下町ホール、城址公園などを含む範囲（約 67.7ha）を設定する。

#### 【参考：重点整備地区の要件等】

重点整備地区の要件（交通バリアフリー法 第2条7）

特定旅客施設を中心として設定される次の要件に該当する地区

- ・ 特定旅客施設から徒歩で移動できる範囲
- ・ 高齢者、身体障害者等が日常生活また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、病院、文化施設、商業施設等を含む地区
- ・ バリアフリー化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
- ・ バリアフリー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

重点整備地区設定の留意事項（移動円滑化の促進に関する基本方針 三・2・(2)）

#### 《基本的な考え方》

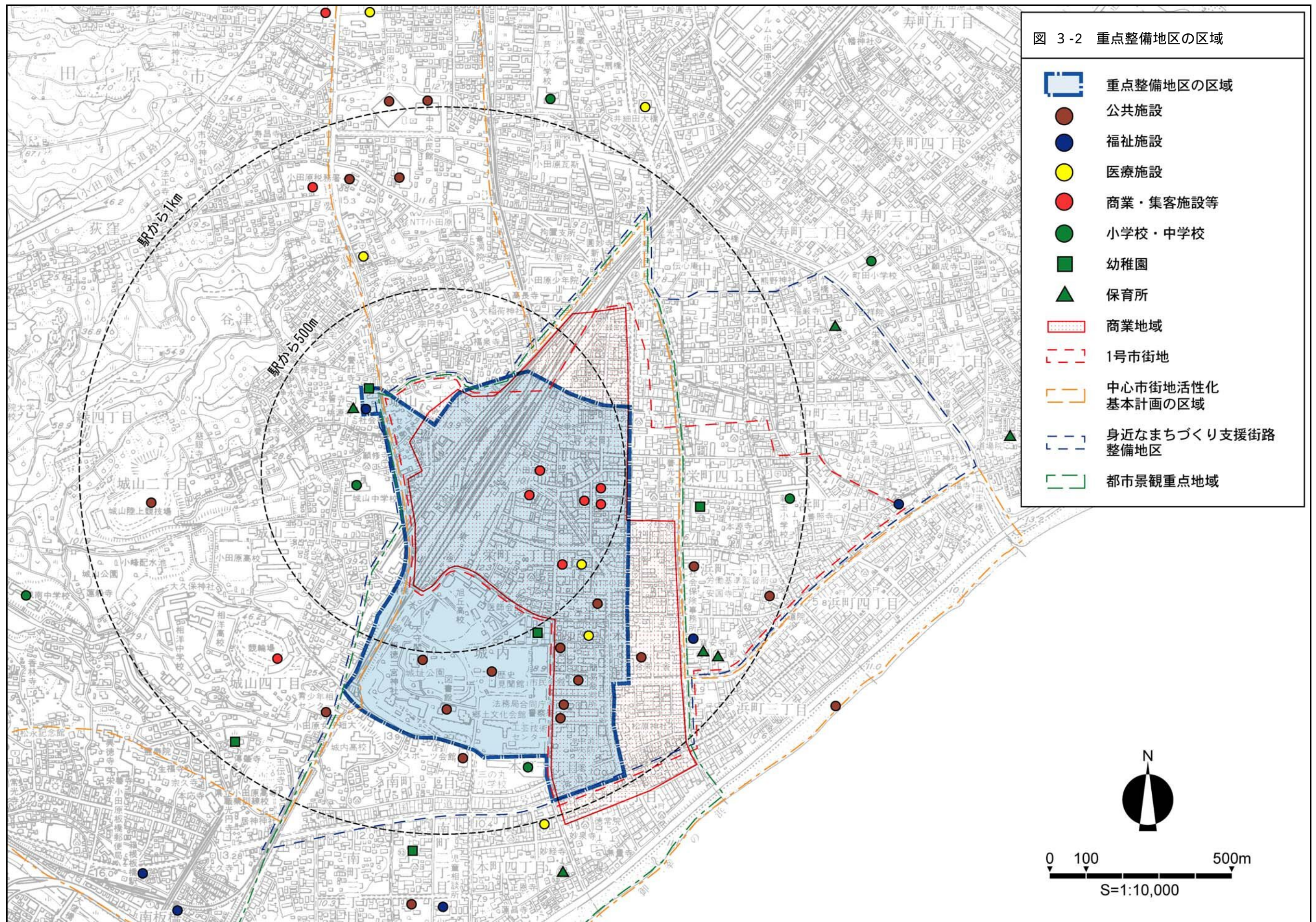
高齢者、身体障害者等の徒歩又は車いすによる移動の状況、土地利用や諸機能の集積の実態及び将来の方向性、想定される事業の実施範囲、実現可能性等の観点から、一体性があり、集中的・効果的な取り組みが可能となるような地区とすることが必要である。

#### 《重点整備地区の範囲》

重点整備地区は、特定旅客施設からの徒歩圏内であることを要件としており、特定旅客施設からおおむね 500m から 1 km 以内の範囲であると想定されるが、具体的な区域の設定は、高齢者、身体障害者等の特定旅客施設からの移動の状況、施設の分布状況等、地域の実情に応じて判断する必要がある。

#### 《重点整備地区の境界》

重点整備地区の境界は、できる限り市町村の区域内的の町境・字境、道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって、明確に表示して定めることが必要である。

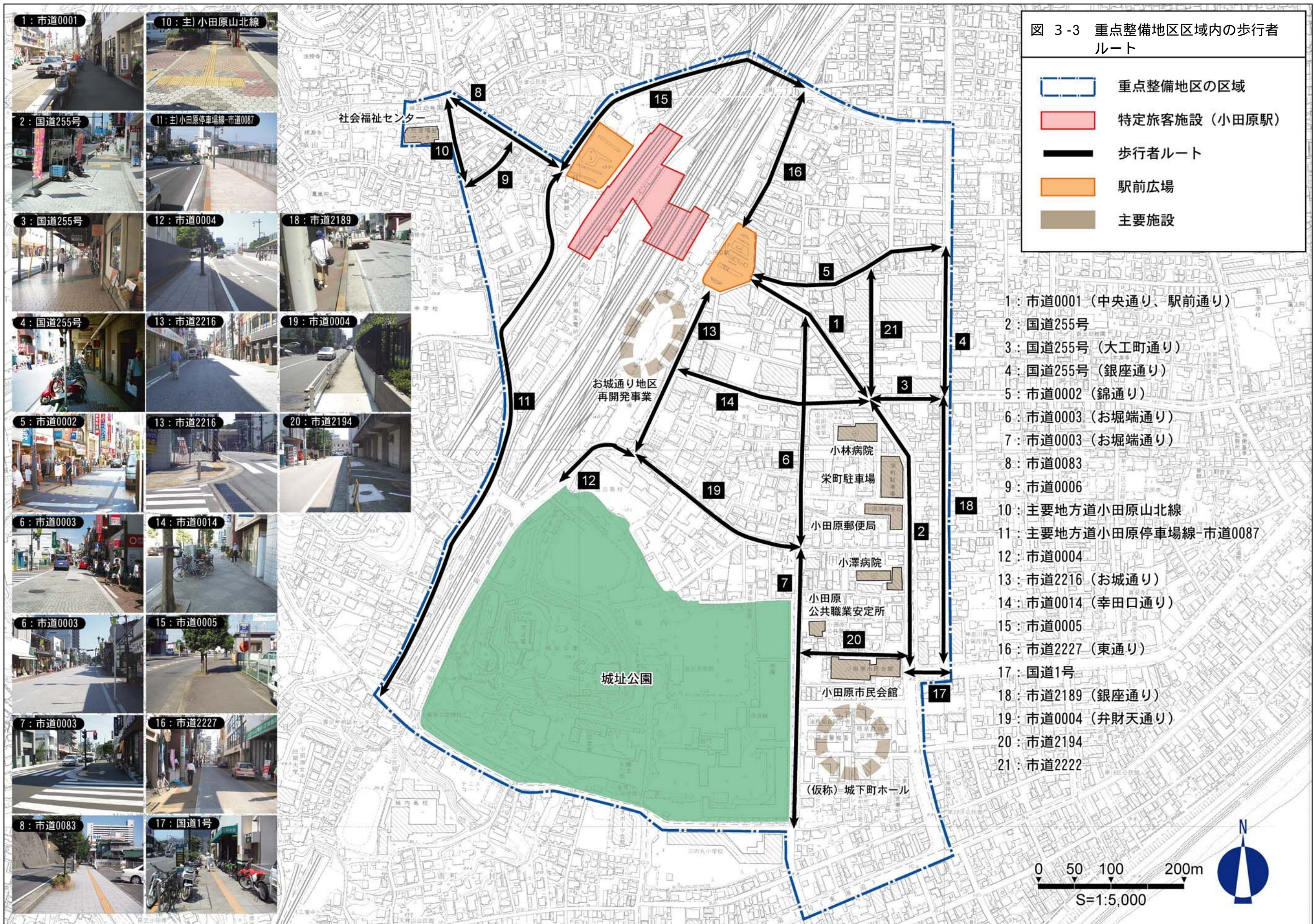


## 3.4 重点整備地区区域内の歩行者ルートの現況と課題

重点整備地区区域内の歩行者ルートの現況と課題は、ワークショップにおいて実施したまち歩き点検の結果等を踏まえると、以下に示すとおりである。

路線名	ワークショップにおける主な意見	整備課題
1：市道 0001 (中央通り、駅前通り)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地下街出入口があり歩道幅員が狭くなる</li> <li>・歩道の舗装が凸凹な箇所がある</li> <li>・視覚障害者誘導用ブロックががたついている</li> <li>・歩道上の商品陳列、看板が障害となる</li> <li>・駅前の信号が音響式でない</li> <li>・信号機の押しボタンの位置がわるい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道路面の凸凹の改善</li> <li>・視覚障害者誘導用ブロックの補修</li> <li>・歩道上の障害物の移動・撤去</li> <li>・音響式信号機の設置</li> <li>・信号機の押しボタンの位置の改善</li> </ul>
2：国道 255 号	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道の勾配がきつい箇所がある</li> <li>・歩道上の商品陳列等が障害となる</li> <li>・郵便局付近の信号が音響式でない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道の勾配の改善</li> <li>・歩道上の障害物の移動・撤去</li> <li>・音響式信号機の設置</li> </ul>
3：国道 255 号 (大工町通り)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道上の仕切弁のところに段差がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・段差の解消</li> </ul>
4：国道 255 号 (銀座通り)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道の舗装の破損がある</li> <li>・歩道上の駐輪が障害となる</li> <li>・見通しの悪い交差点がある</li> <li>・駐車場の出入口が多く危険である</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道の平坦性の確保</li> <li>・駐輪対策</li> <li>・交差点、駐車場出入口における歩行者の安全への配慮</li> </ul>
5：市道 0002 (錦通り)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道と車道の舗装の色が同じで区別がわかりにくい</li> <li>・駐車、駐輪が歩行の障害となる</li> <li>・歩道上の商品陳列、看板が障害となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道の舗装の改善</li> <li>・歩行者の安全の確保</li> <li>・駐車・駐輪対策</li> <li>・歩道上の障害物の移動・撤去</li> </ul>
6：市道 0003 (お堀端通り)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・舗装が平坦でない</li> <li>・駐車、駐輪が歩行の障害となる</li> <li>・商品陳列、看板等が歩行の障害となる</li> <li>・案内板が見にくい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路面の平坦性の確保</li> <li>・駐車・駐輪対策</li> <li>・障害物の移動・撤去</li> <li>・案内標識の整備</li> </ul>
7：市道 0003 (お堀端通り)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道幅員が狭い箇所がある</li> <li>・歩道上の電柱が障害となる</li> <li>・案内板が見にくい</li> <li>・ポケットパーク内に屋根付きの休憩施設がほしい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道の有効幅員の確保</li> <li>・案内標識の整備</li> <li>・休憩施設の整備</li> </ul>
8：市道 0083	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道の勾配が急な箇所がある</li> <li>・歩道上の電柱が障害となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道の勾配の改善</li> <li>・歩道上の障害物の移動・撤去</li> </ul>
9：市道 0006	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会福祉センターへの長い上り坂を避けた迂回経路として利用されている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者の安全の確保</li> </ul>

路線名	ワークショップにおける主な意見	整備課題
10：主要地方道小田原山北線	・歩道の勾配が急な箇所がある	-
11：主要地方道小田原停車場線 - 市道 0087	・小田原駅西口から城山公園、城山陸上競技場、周辺教育施設等へ通ずるルートであり、学生などが多く利用している	-
12：市道 0004	・歩道の舗装の目地により車いす等がガタガタする	・歩道の平坦性の確保
13：市道 2216 (お城通り)	・看板等が歩行の障害となる ・歩道の勾配が急な箇所がある ・歩道内の側溝のふたがたつく	・障害物の移動・撤去 ・歩道の勾配の改善 ・側溝のふたの改善
14：市道 0014 (幸田口通り)	・歩道の勾配がきつい箇所がある ・歩道上の駐輪が障害となる	・歩道の勾配の改善 ・駐輪対策
15：市道 0005	・歩道の勾配が急な箇所がある ・ガード下歩道の見通しが悪く危険である ・「自転車通行禁止」が守られていない	・歩道の勾配の改善 ・歩行者の安全の確保
16：市道 2227 (東通り)	・歩道上の電柱、看板等が歩行の障害となる ・駐車が歩行の障害となる	・歩道上の障害物の移動・撤去 ・駐車対策
17：国道 1号	・歩道橋階段の勾配がきつい ・歩道橋階段の手すりに行き先等の点字表示がない	・道路横断方法のバリアフリー化の検討
18：市道 2189 (銀座通り)	・グレーチングの溝が粗い ・駐車、駐輪が歩行の障害となる ・歩道上の商品陳列、看板が障害となる ・交差点の見通しが悪く危険である	・排水溝のふたの改善 ・駐車・駐輪対策 ・歩道上の障害物の移動・撤去 ・交差点における歩行者の安全への配慮
19：市道 0004 (弁財天通り)	・歩道の幅員が狭い ・歩道の勾配が急な箇所がある ・駐車が歩行の障害となる	・歩道の拡幅 ・歩道の勾配の改善 ・駐車対策
20：市道 2194	・市民会館へアクセスするルートとして利用されている ・排水溝のふたに車いすのキャスター、ハイヒールや杖等が落ち込む	・排水溝のふたの改善
21：市道 2222	・商業施設へアクセスするルートとして利用されている	



## 3.5 重点整備地区区域内歩行者ルートのバリアフリー化方針

## (1) バリアフリー経路

## 1) バリアフリー経路設定の基本的な考え方

中心市街地内の面的なバリアフリー環境の実現を図るため、以下に示す基本的な考え方に基づき、重点整備地区区域内のバリアフリー経路を設定する。

- ・ 小田原駅と主要施設（官公庁施設や福祉施設など高齢者、身体障害者等が日常的に利用する施設）を結ぶ歩行者ルートをバリアフリー経路として位置づける。
- ・ 小田原駅と観光施設、商店街を結ぶ歩行者ルートや商店街を回遊する歩行者ルートで中心市街地の回遊性を高めるものをバリアフリー経路として位置づける。

## 2) バリアフリー経路の設定

重点整備地区区域内の主要施設、商店街、観光施設等の配置を踏まえ、バリアフリー経路設定の基本的な考え方に基づき、重点整備地区区域内のバリアフリー経路を図3-4に示すとおり設定する。

表 3-1 バリアフリー経路の設定

路線名	ルートの位置づけ
市道 0001 国道 255 号 国道 1 号 (中央通り、駅前通り)	小田原駅東口と小田原市民会館、郵便局、市営駐車場、病院、(仮称)城下町ホールの主要施設を結ぶルート
市道 0003 (お堀端通り)	小田原駅東口と公共職業安定所や(仮称)城下町ホールの主要施設、城址公園を結ぶルート
市道 0083 主要地方道小田原山北線	小田原駅西口と社会福祉センターを結ぶルート
市道 0004 市道 2216 (お城通り)	小田原駅東口と城址公園を結ぶルート お城通りの商店街、再開発事業等の回遊ルート
市道 0014 国道 255 号 国道 255 号 (幸田口通り) (大工町通り) (銀座通り)	お城通り、お堀端通り、銀座通り等の商店街を結ぶ商店街の回遊ルート
市道 0002 (錦通り)	小田原駅東口から錦通りの商店街を通り、銀座通りの商店街を結ぶ商店街の回遊ルート

## (2) 整備が望まれる経路

バリアフリー経路については、原則として交通バリアフリー法の道路構造基準に基づき、平成 22 年までにバリアフリー化の整備を行う。

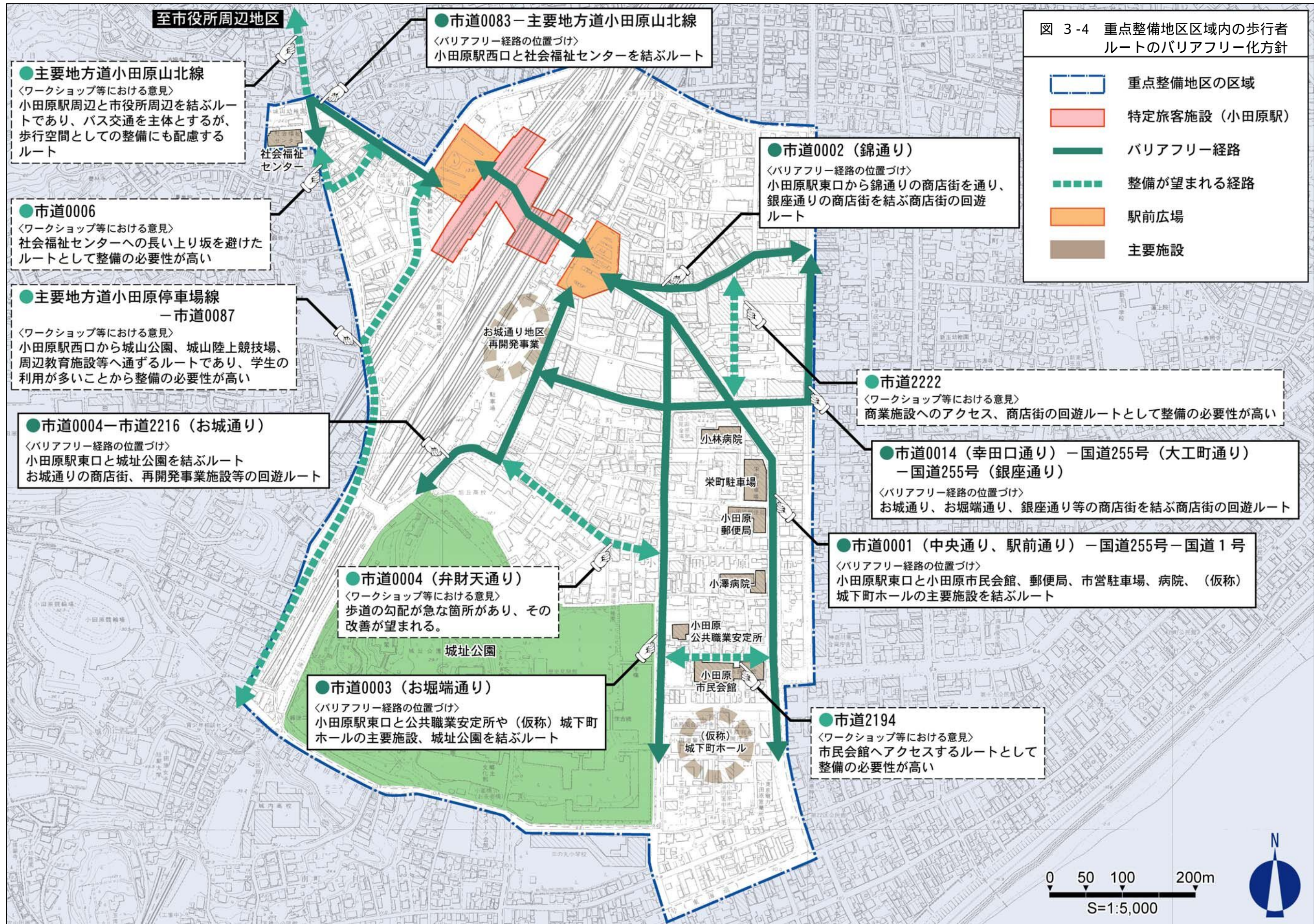
ただし、地形の状況など既存道路の現状から道路構造基準に沿った整備が困難な場合には、その基準の考え方を踏まえ、高齢者、障害者等を含むすべての利用者にとって安全で快適な空間となるようなバリアフリー化の整備を行う。

また、バリアフリー経路以外の重点整備地区区域内の道路についても、高齢者や障害者等の利用者の要望への対応やスポット的な問題の改善などにより、バリアフリー化の整備に努めていく。

なお、バリアフリー経路以外の歩行者ルートのうち以下に示す経路については、利用者からの意見により「整備が望まれる経路」として指摘されている。

表 3-2 バリアフリー経路以外で「整備が望まれる経路」

路線名	ワークショップ等における意見
市道 0004 ( 弁財天通り )	・歩道のこう配が急な箇所があり、その改善が望まれる。
市道 2194	・市民会館へアクセスするルートとして整備の必要性が高い。
市道 2222	・商業施設へのアクセス、商店街の回遊ルートとして整備の必要性が高い。
市道 0006	・社会福祉センターへの長い上り坂を避けたルートとして整備の必要性が高い。
主要地方道小田原停車場線 - 市道 0087	・小田原駅西口から城山公園、城山陸上競技場、周辺教育施設等へ通ずるルートであり、学生などの利用が多いことから整備の必要性が高い。
主要地方道小田原山北線	・小田原駅周辺と市役所周辺を結ぶルートであり、バス交通を主体とするが、徒歩、自転車、電動車いす等による利用者にも配慮した整備が必要である。





(3) 特定経路・準特定経路・その他経路の設定

バリアフリー経路は、以下に示す特定経路、準特定経路、その他経路で構成する。

特定経路：小田原駅と主要施設を結ぶ経路のうち、平成22年までに、交通バリアフリー法に基づく基準等に適合した整備を実施する経路

準特定経路：小田原駅と主要施設を結ぶ経路のうち、道路構造、整備実現性等により特定経路としての整備が困難な経路で、平成22年までに、可能な限り交通バリアフリー法に基づく基準等に適合した整備を実施する経路

その他経路：上記以外のバリアフリー経路で、中心市街地の回遊性を高めるため、平成22年までにバリアフリー化の整備に努める経路

【参考：特定経路の条件】

- ・ 特定経路は、特定旅客施設と高齢者、身体障害者等が日常生活または社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設等との間の、移動が通常徒歩により行われる経路
- ・ 道路特定事業は、「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」等に適合するよう実施されなければならない。

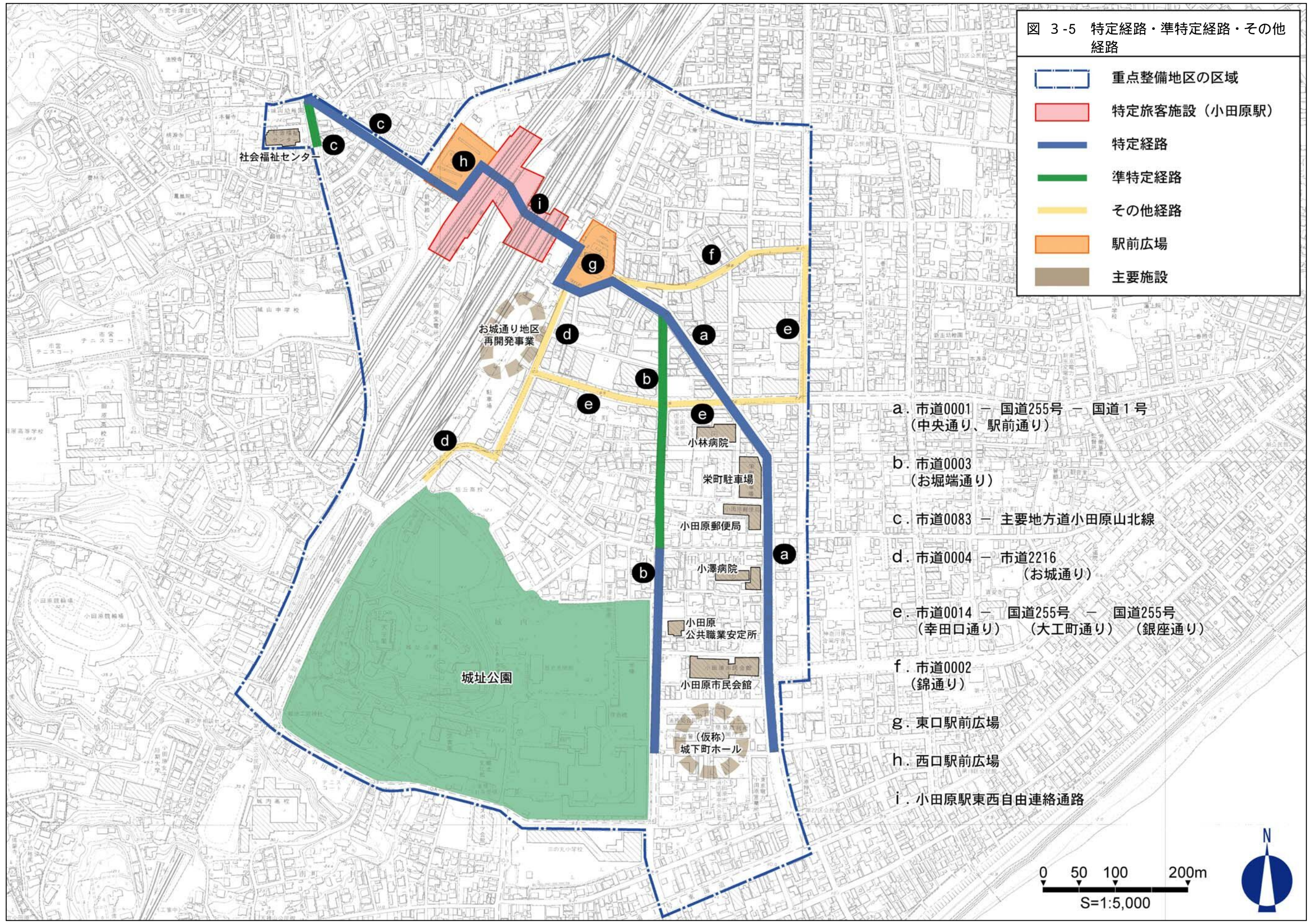
交通バリアフリー法に基づく道路構造基準

- ・ 歩道（自転車歩行者道を含む）を設置
- ・ 歩道2m以上、自転車歩行車道3m以上の有効幅員を連続して確保
- ・ 縦断勾配は5%(8%)以下、横断勾配は1%(2%)以下（地形の状況等によりやむを得ない場合）
- ・ 舗装は平坦で、滑りにくく、水はけの良い仕上げ
- ・ 横断歩道への接続部分の段差は2cmを標準 等

特定経路、準特定経路・その他経路の設定は、以下に示すとおりである。

表 3-3 特定経路・準特定経路・その他経路の設定

バリアフリー経路	路線名	ルートの位置づけ	備考
特定経路	市道 0001(中央通り、駅前通り) 国道 255 号 国道 1 号	小田原駅東口と小田原市民会館、郵便局、市営駐車場、病院、(仮称)城下町ホールの主要施設を結ぶルート	
特定経路・準特定経路	市道 0003 (お堀端通り)	小田原駅東口と公共職業安定所や(仮称)城下町ホールの主要施設、城址公園を結ぶルート	市道 0001(中央通り、駅前通り)から弁財天通りまでの区間は、現在、歩車共存道路となっており、新たに歩道を設置することは難しいことから、準特定経路とする。
	市道 0083 主要地方道小田原山北線	小田原駅西口と社会福祉センターを結ぶルート	主要地方道小田原山北線の区間は、地形の条件により道路の勾配が基準と適合しないため、準特定経路とする。
その他経路	市道 0004 市道 2216 (お城通り)	小田原駅東口と城址公園を結ぶルート お城通りの商店街、再開発事業等の回遊ルート	
	市道 0014 (幸田口通り) 国道 255 号 (大工町通り) 国道 255 号 (銀座通り)	お城通り、お堀端通り、銀座通り等の商店街を結ぶ商店街の回遊ルート	
	市道 0002 (錦通り)	小田原駅東口から錦通りの商店街を通り、銀座通りの商店街を結ぶ商店街の回遊ルート	



### 3.6 バリアフリー化の事業内容

重点整備地区におけるバリアフリー化の事業（特定事業等）は、高齢者、障害者等の円滑な移動の経路を確保するための事業であり、特定旅客施設等に関する公共交通特定事業、道路等に関する道路特定事業、信号機等に関する交通安全特定事業、その他の事業に分類される。

これらの事業については、基本構想の内容に即して、各事業者が計画を作成し、行政、事業者が一体となって事業の推進を図る。

#### （1）公共交通特定事業

公共交通特定事業は、特定旅客施設である小田原駅のバリアフリー化のための事業と乗合バス（特定車両）のバリアフリー化のための事業がある。

##### 1) 特定旅客施設（小田原駅）

（東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、小田急電鉄株式会社、箱根登山鉄道株式会社、伊豆箱根鉄道株式会社）

##### 〔垂直移動設備〕

- i) 改札口とプラットホームを結ぶ経路の高低差を解消するため、エレベーター、エスカレーター等を設置する。
- ii) 階段は、両側に2段の手すりを設置し、踏面の端部は識別しやすくする。

##### 〔案内設備〕

- iii) 運行情報を提供する表示装置を設置する。
- iv) 誘導サイン、位置サインを設置する。
- v) 改札口付近など適切な位置に障害者に配慮した構内案内図等を設置する。
- vi) プラットホームには、列車の接近を警告するための設備を設置する。

##### 〔視覚障害者の誘導〕

- vii) 視覚障害者誘導用ブロックを適切に敷設する。
- viii) 階段の手すりには、行き先を点字で表示する。
- ix) 視覚障害者のための音響案内設備等を設置する。

##### 〔施設・設備〕

- x) 身体障害者等が円滑に利用することができるトイレを設置する。
- xi) 身体障害者等の利用に適した券売機または乗車券等販売所を設置する。
- xii) ベンチ、待合室等の休憩設備を設置する。
- xiii) 拡幅改札口を設置する。
- xiv) プラットホームは、転落防止措置及び転落時の安全確保措置を講じる。

##### 〔その他〕

- xv) バリアフリー設備以外にも人的介助等に努める。

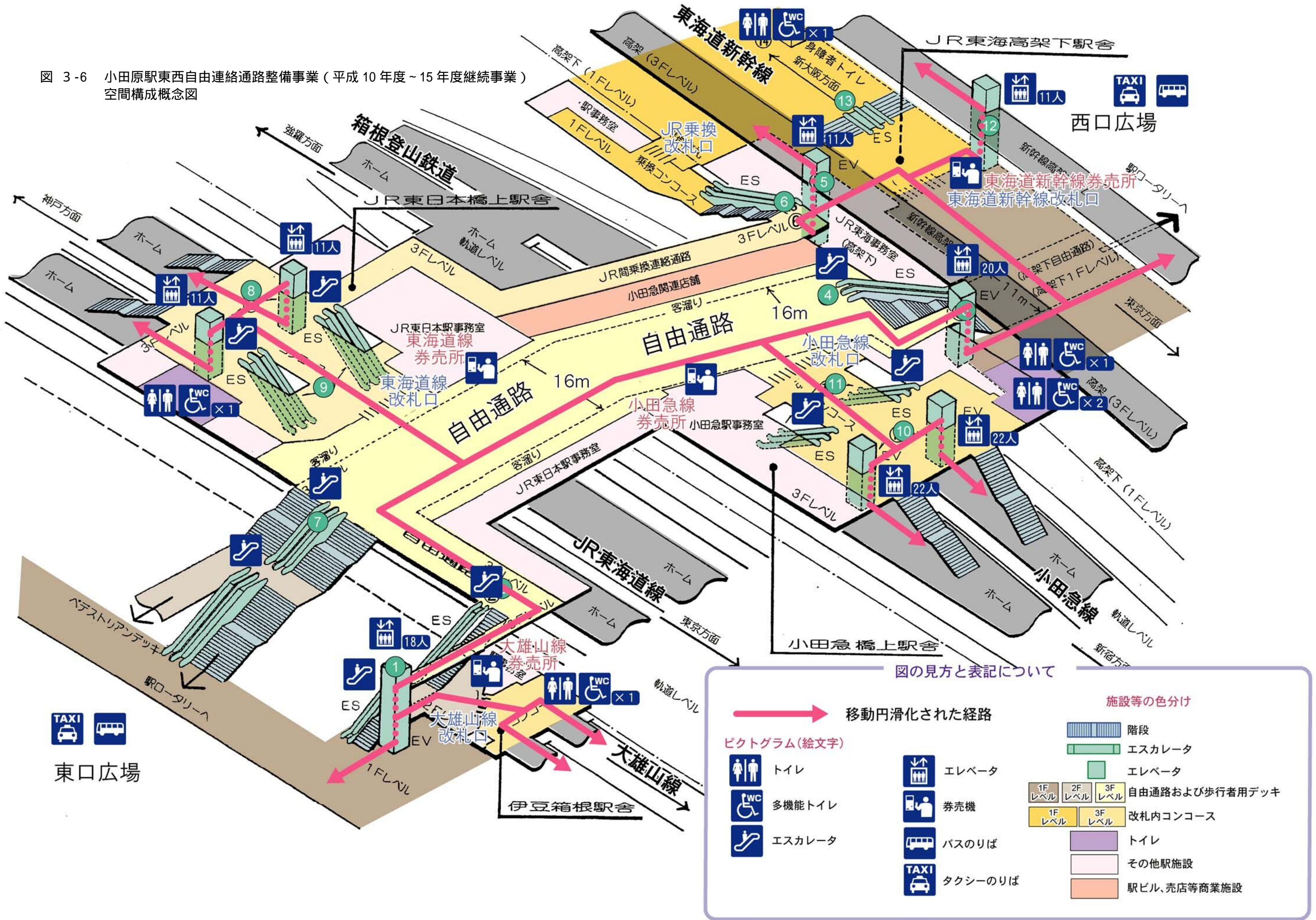
## 2) 特定車両（乗合バス）

（神奈川中央交通株式会社、箱根登山バス株式会社、富士急湘南バス株式会社、伊豆箱根鉄道株式会社）

〔バス車両〕

- i) 低床バスの導入を推進する。

図 3-6 小田原駅東西自由連絡通路整備事業（平成10年度～15年度継続事業）  
空間構成概念図



(2) 道路特定事業

道路特定事業は、重点整備地区内のバリアフリー経路として位置づけた歩道等において、バリアフリー化された歩行空間を確保するために実施する事業である。

1) 特定経路

a. 市道 0001 (中央通り、駅前通り) 国道 255 号 国道 1 号

(事業内容)

- ・ 歩道の勾配、路面の凸凹等を改善し、平坦性を確保する。
- ・ バス停留所の歩道は、高齢者、身体障害者等が低床バスに円滑に乗降できる構造とする。
- ・ 交差点等において、主要施設等の位置や方向等の情報をわかりやすく提供する案内標識を整備する。
- ・ バス停留所や歩道幅員に余裕のある箇所には、必要に応じてベンチや上屋を備えた休憩施設を整備する。

b. 市道 0003 (お堀端通り)

(事業内容)

- ・ 電線類の地中化等により、歩道の有効幅員を確保する。
- ・ 交差点等において、主要施設等の位置や方向等の情報をわかりやすく提供する案内標識を整備する。
- ・ 歩道幅員に余裕のある箇所等については、必要に応じてベンチや上屋を備えた休憩施設を整備する。
- ・ 準特定経路の区間については、路面の凸凹を改善し平坦性を確保するとともに、安全な歩行空間の確保を検討する。

c. 市道 0083

(事業内容)

- ・ 歩道の段差、勾配、路面の凸凹等を改善し、歩道の平坦性を確保する。
- ・ バス停留所の歩道は、高齢者、身体障害者等が低床バスに円滑に乗降できる構造とする。
- ・ 交差点等において、主要施設等の位置や方向等の情報をわかりやすく提供する案内標識を整備する。

## 2) 準特定経路

b. 市道 0003 (お堀端通り)

(事業内容)

- ・ 路面の凸凹を改善し平坦性を確保するとともに、安全な歩行空間の確保を検討する。
- ・ 交差点等において、主要施設等の位置や方向等の情報をわかりやすく提供する案内標識を整備する。

c. 主要地方道小田原山北線

(事業内容)

- ・ 交差点等において、主要施設等の位置や方向等の情報をわかりやすく提供する案内標識を整備する。

## 3) その他経路

d. 市道 0004 市道 2216 (お城通り)

(事業内容)

- ・ 歩道の勾配、路面の凸凹等を改善し、平坦性を確保する。
- ・ 歩道が設置されていない区間については、安全な歩行空間の確保を検討する。

e. 市道 0014 (幸田口通り) 国道 255 号 (大工町通り)

国道 255 号 (銀座通り)

(事業内容)

- ・ 歩道の勾配、路面の凸凹等を改善し、平坦性を確保する。
- ・ バス停留所の歩道は、高齢者、身体障害者等が低床バスに円滑に乗降できる構造とする。

f. 市道 0002 (錦通り)

(事業内容)

- ・ 歩道の舗装材の改善及び安全な歩行空間の確保を検討する。



### (3) 交通安全特定事業

交通安全特定事業は、特定経路におけるバリアフリー化のために必要な信号機等の設置に関する事業及び違法駐車行為の防止のための事業である。

#### (事業内容)

- ・ 交通規制を実施する。
- ・ 標識・標示の視認性を確保する。
- ・ 音響式信号機等を設置する。
- ・ 違法駐車取締りを強化する。
- ・ 違法駐車防止に対する広報・啓発活動の推進を図る。

### (4) その他の事業

その他の事業は、バリアフリー経路を構成する駅前広場及び通路等のバリアフリー化のための事業である。

#### 1) 駅前広場

##### g. 東口駅前広場

#### (事業内容)

- ・ 歩車分離を図り、歩行者のスムーズな流動を確保する。
- ・ 歩道は、歩きやすい透水性舗装とし、段差の解消を始め、歩行路面を含めた平坦性を確保する。
- ・ 東西自由通路と駅前広場を結び、ペDESTリアンデッキなどの手法を検討し、歩行者の安全で快適な歩行空間の創出を図る。
- ・ 視覚障害者誘導用ブロックは、東西自由連絡通路に整備される黄色に統一し、通路から連続的に設置する。
- ・ タクシー等の乗降場における段差の改善を図る。
- ・ バス乗降場の歩車道段差は、低床バス運行に対応できるようにする。
- ・ 高齢者、身体障害者等を含め誰もが安全で快適に利用できる施設づくりを行う。
- ・ 歩行者動線上にやむを得ず設置する取水枡は、杖等が落ち込まないように細めのグレーチングを使用する。
- ・ わかりやすい歩行系案内標識を設置する。

## h . 西口駅前広場

### (事業内容)

- ・ 歩車分離を図り、歩行者のスムーズな流動を確保する。
- ・ 歩道は、歩きやすい透水性舗装とし、段差の解消を始め、歩行路面を含めた平坦性を確保する。
- ・ 視覚障害者誘導用ブロックは、東西自由連絡通路に整備される黄色に統一し、通路から連続的に設置する。
- ・ 路線バス及びタクシー乗降場までの歩行経路にシェルターを設置する。
- ・ 身体障害者用乗降場を駅舎側に整備する。
- ・ バス乗降場の歩車道段差は、低床バス運行に対応できるようにする。
- ・ 身体障害者用乗降場、タクシー乗降場は、歩道部を切り下げ、段差の改善を図る。
- ・ 歩行者動線上にやむを得ず設置する取水枡は、杖等が落ち込まないように細めのグレーチングを使用する。
- ・ わかりやすい歩行系案内標識を設置する。

## 2) 自由通路

### i . 東西自由連絡通路

### (事業内容)

- ・ エレベーター、エスカレーターの設置により、高低差を解消する。
- ・ 階段の両側には、2段の手すりを設置する。また、踏面はすべりにくい仕上げにするとともに、端部は色の明度差をつけ識別しやすくする。
- ・ 見やすく、わかりやすい誘導サイン、位置サインを設置する。
- ・ 自由通路内の設備等の配置を示す案内表示板と、視覚障害者用の触知式案内表示板を設置する。
- ・ 駅周辺の主要な施設の位置などを示す駅周辺案内図を設置する。
- ・ JIS 規格に合わせた視覚障害者誘導用ブロックを適切に敷設する。
- ・ 階段の手すりには、行き先を点字で表示する。
- ・ 音声による歩行支援設備の設置を検討する。
- ・ 案内所には、車いす対応用カウンターを設置する。

### 3.7 重点整備地区の基本構想の推進

#### (1) 事業の実施に合わせ考慮すべき事項

##### 1) 道路管理

歩道上の商品陳列や看板等の放置により歩行者の円滑な通行に支障が生じないように、日常の点検や市民の協力により適切な管理を行う。特に、特定経路及び準特定経路については重点的な管理を行う。

##### 2) 放置自転車対策

放置自転車については、地域住民との協力によるPR活動や撤去等による対策を強化する。また、自転車利用者に対しては、放置自転車に対するモラルの啓発に努める。特に、特定経路及び準特定経路については重点的な対策を行う。

##### 3) 建築物のバリアフリー化の推進

重点整備地区の基本構想により、駅や道路等のバリアフリー化は実現することになるが、目的地となる施設自体もバリアフリー化がされていなければ、施設を利用することが困難となる。

本市においては、「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(ハートビル法)」や「神奈川県福祉のまちづくり条例」に基づき、建築物のバリアフリー化が進められてきたが、公共施設などを含め既存の建築物やその設備のバリアフリー化は十分とは言えない状況にある。

したがって、駅や道路等のバリアフリー化にあわせ、重点整備地区の区域内の建築物についてもバリアフリー化を推進していく必要がある。

特に、バリアフリー経路として位置づけられた道路沿道の建築物については、出入口の段差解消や有効幅員の確保など、バリアフリー経路から建築物へのアクセスについて、バリアフリー化の誘導に努めるものとする。

##### 4) 中心市街地のモビリティ向上

中心市街地を循環するコミュニティバスやタウンモビリティ\*の導入など、小田原駅周辺の中心市街地の回遊性を高めるための交通施策を検討する。

\*大規模な小売店や商店街の施設などをバリアフリー化し、高齢者など移動に困難がある人に対して電動車いす・電動三輪車を貸し出して利用を助けるサービス

## (2) 基本構想の推進体制

### 1) 特定事業計画の策定・事業の実施

重点整備地区の基本構想に定められた特定事業を実施していくため、各事業者は本構想に従って特定事業計画を策定し、事業を実施する。

なお、特定事業計画の立案にあたっては、利用者にとって最も使いやすい整備を実現するため、高齢者や障害者等から具体的な整備内容や配慮すべき事項等についての意見を聞き、反映させるように努める。

### 2) 進行管理

基本構想策定後、特定事業計画の策定・事業の実施については、事業者が各々進めていくことになるが、基本構想の実効性を高め、効果的なバリアフリー化を推進していくためには、事業の適切な進行管理を行う必要がある。

そのために、事業内容や事業実施スケジュール等の連絡調整等を行う基本構想の総合的な推進体制を整備する。

また、事業の進捗にあわせ、市の広報やホームページ等を活用し、市民にその進捗状況を公表する。

なお、小田原駅周辺地区の再開発事業の進展や社会状況の変化等にあわせ、必要に応じて基本構想の見直しを検討する。

## 第4章 交通バリアフリーの推進に向けて

---

---

本構想では、小田原駅周辺地区を重点整備地区として指定し、優先的にバリアフリー化を図ることとしたが、その他の地区についても、重点整備地区の整備をモデルとして、以下に示す方針によりバリアフリー化の推進に努める。

### 4.1 施設のバリアフリー化

#### (1) 鉄道駅のバリアフリー化

本市には、1日の平均的な利用者数が5,000人以上である鉄道駅が、小田原駅以外に、鴨宮駅、国府津駅、栢山駅、富水駅、蛭田駅と5駅ある。これらの5駅については、エレベーターの設置等の段差解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、多機能トイレの設置等により、平成22年までにバリアフリー化の実現を図る。

特に、鴨宮駅については、昇降施設の設置に関して市民からの要望が強いため、優先的な取り組みを検討する。

また、その他の駅については、周辺にある施設の状況や高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえ、可能な限りバリアフリー化の実現に努める。

#### (2) 道路のバリアフリー化

道路については、改修等の整備に合わせ、小田原駅周辺地区における特定経路または準特定経路の整備の方法にしたがい、順次バリアフリー化の実現に努める。

#### (3) 建築物のバリアフリー化

建築物については、「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（ハートビル法）」や「神奈川県福祉のまちづくり条例」に基づき、バリアフリー化を進める。

特に、高齢者、障害者等の利用が多い公共施設については、バリアフリー化の推進に努める。

### 4.2 移動手段のバリアフリー化

市域全体の移動の円滑化を進めていくためには、鉄道駅や道路等の施設のバリアフリー化だけでなく、移動の手段についても整備していく必要がある。

#### (1) 鉄道車両のバリアフリー化

鉄道車両については、車両の更新時に、移動円滑化基準に合った車両を導入することによりバリアフリー化を進めるとともに、既存車両についても、可能な限り改善を図る。

## (2) 路線バスのバリアフリー化

市内を運行する路線バスのうち主要な路線（例えば、小田原駅から市役所・市立病院、鴨宮駅から川東タウンセンターマロニエ・郊外型大型店等）については、ノンステップバス、ワンステップバス等のバリアフリー対応車両への更新を順次進めていくとともに、主要なバス停のバリアフリー化についても整備を進める。

## (3) STサービス（スペシャル・トランスポート・サービス）\*の強化

鉄道やバスによる移動が困難な高齢者や障害者等に対しても円滑な移動を確保するため、既存の福祉施設等による送迎サービスやリフト付タクシーの充実を図り、誰もが移動しやすい交通システムの実現に努める。

\*高齢者、障害者など移動に困難を伴う層に限定して送迎サービス等を行う交通システム

## 4.3 ソフト面の取り組み

高齢者、障害者等の移動円滑化を推進するためには、ハード面の整備とともに、ソフト面の取り組みが重要である。

### (1) 市民への普及・啓発

高齢者や障害を持つ人が安心して街の中を移動でき自立した日常生活を送るためには、ハード面の整備に合わせ、市民の高齢者、障害者等に対する理解と協力が必要である。そのためには、「困っているときにどのように手助けをすればよいのか」など、高齢者、障害者等への接し方や手助けの方法に関するパンフレットの作成、講習会・交流イベント等の開催、小中学校における教育などを行うことにより、広く市民への普及・啓発に努める。

### (2) 市民参画によるバリアフリーの実現

歩道がバリアフリー化されていても、歩道上の駐車や駐輪があると、歩行者の通行の障害となることから、市民一人ひとりの配慮が必要である。また、ハードの整備が十分でない場合でも、ほんの少しの手助けや心配りがハード整備を補うことから、市民一人ひとりができることから始めることが重要である。

そのためには、高齢者や障害を持つ人の移動の制約となるバリアの体験や学習の場に参加したり、ボランティア活動等に積極的に参加するなど、市民一人ひとりが自発的にバリアフリーへの取り組みに努める。

### (3) 交通機関・公共施設等の職員教育

高齢者や障害者を含む多くの市民が利用する鉄道・バス・タクシーなどの交通機関や、病院・福祉施設・公共施設等においては、移動の手助けを実践するための知識や技術を身につける研修の実施など職員教育の充実を図る。

(4) 商業者等のバリアフリー化への取組み

小田原駅周辺の中心市街地の回遊性を高め、商業・観光等の活性化を図るためには、来街者が安全で快適に買い物や観光を楽しめる環境づくりが重要であり、歩道の平坦性確保等のハード整備とともに、歩行者の障害となる歩道上の商品陳列・看板設置等の解消や店舗前の自転車整理、店員・観光ガイド等による介助体制の整備など、商業者等は、小田原駅周辺のバリアフリー化へ向けたソフト面の取組みに努める。

(5) 情報の提供・ボランティアによる支援

高齢者、障害者等の安全で安心な公共交通機関を利用した移動を実現していくためには、必要な情報を適切に提供するというソフト面の対応が重要であることから、バリアフリーマップの作成等により、バリアフリー化している経路や内容等の情報を積極的に提供する。

また、小田原駅などの人が集まるところで、ボランティア等が常駐し、高齢者、障害者など移動に不便を感じている人に対し駅構内や駅周辺の案内や移動の支援を行う案内施設の設置を検討する。

## 資料 1 . 交通バリアフリー基本構想策定に係る主な取組み経緯

### 1 . 交通バリアフリー懇談会

#### < 懇談会の目的 >

交通バリアフリー基本構想の策定をする前段として、身体障害者や高齢者の方々から公共交通機関や道路等の公共施設についての率直な意見を聴き取り、構想策定に係る組織化や作業への円滑な着手ができるよう意見交換を行うものとする。

- 平成 13 年 5 月 30 日 交通バリアフリー懇談会  
開始場所：小田原市社会福祉センター  
参加人員：身体障害者等 15 名  
内 容：公共交通機関や公共施設における交通バリアについて  
基本構想の策定に係る進め方について
- 平成 13 年 11 月 16 日 交通バリアフリー懇談会  
開催場所：小田原市役所会議室  
参加人員：身体障害者等 16 名  
内 容：公共交通機関や公共施設における交通バリアについて  
基本構想の策定に係る進め方について
- 平成 13 年 12 月 20 日 交通バリアフリー懇談会  
開催場所：小田原市 中央公民館  
参加人員：高齢者等 14 名  
内 容：公共交通機関や公共施設における交通バリアについて  
基本構想の策定に係る進め方について
- 平成 14 年 2 月 20 日 交通バリアフリー懇談会  
開催場所：小田原市役所会議室  
参加人員：身体障害者等 14 名  
内 容：公共交通機関や公共施設における交通バリアについて  
基本構想の策定に係る進め方について

### 2 . 交通バリアフリーアンケート調査

#### < アンケート調査の目的 >

交通バリアフリー化に関する身体障害者の方々の意見や考え方を幅広く聞き取るとともに公共交通機関の利用状況や移動手段の実態を把握し、交通バリアフリー基本構想策定の基礎資料とするため。

- 平成 14 年 3 月 8 日 ~ 15 日  
対 象 者：市内居住の身体障害者手帳所持者  
対象人員：500 名（無作為抽出）  
調査内容：外出先、移動の交通手段、バリアフリー化の重要点  
など交通バリアフリー全般について



### 3 . 交通バリアフリー基本構想策定協議会

#### <協議会の目的>

交通バリアフリー基本構想を策定するための重点整備地区(案)の選定を始めとし、構想づくりのための調査・研究を行うとともに、学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者、高齢者、障害者、市民といった様々な立場の方の意見を集約した基本構想素案の策定を行うものとする。

平成14年 5月 7日 第1回小田原市交通バリアフリー基本構想策定協議会

開催場所：小田原市中央公民館

内 容：交通バリアフリー法の概要

基本構想策定の目的

基本構想策定の方針

基本構想の進め方

平成14年 6月 4日 交通バリアフリー基本構想策定協議会現地視察会

開催場所：乗降客数5,000人/日以上市内6駅及び駅周辺

内 容：市内6駅のバリアフリー施設の状況把握

周辺地域の現況把握

平成14年 7月25日 第2回小田原市交通バリアフリー基本構想策定協議会

開催場所：小田原市中央公民館

内 容：市内6駅のバリアフリー化について

重点整備地区(案)の選定

平成14年12月18日 第3回小田原市交通バリアフリー基本構想策定協議会

開催場所：小田原市民会館

内 容：重点整備地区の区域及び経路について

特定事業内容について

平成15年 2月13日 第4回小田原市交通バリアフリー基本構想策定協議会

開催場所：小田原市民会館

内 容：小田原市交通バリアフリー基本構想素案のとりまとめ

## 4．交通バリアフリー基本構想策定ワークショップ

### <ワークショップの目的>

高齢者、身体障害者等を含む多くの市民意見を交通バリアフリー基本構想へ反映できるよう、まち歩き点検の実施による意見や協議会案に対する意見を協議会へ提案するものとする。

- 平成14年 8月31日 第1回小田原市交通バリアフリー基本構想策定ワークショップ  
開催場所：小田原市民会館  
参加人員：59名  
内 容：小田原駅周辺地区（重点整備地区）内のまち歩き点検
- 平成14年10月 5日 第2回小田原市交通バリアフリー基本構想策定ワークショップ  
開催場所：小田原市中央公民館  
参加人員：52名  
内 容：第1回まち歩き点検における課題等の整理  
点検結果のグループ討議・発表
- 平成15年 1月11日 第3回小田原市交通バリアフリー基本構想策定ワークショップ  
開催場所：小田原市役所会議室  
参加人員：38名  
内 容：重点整備地区の区域及び経路について  
特定事業内容について

## 5．法第6条第4項に定められている関係する機関との協議

### (1) 公共交通事業者等

東海旅客鉄道株式会社	協議成立年月日：平成15年6月 2日
東日本旅客鉄道株式会社	協議成立年月日：平成15年5月27日
小田急電鉄株式会社	協議成立年月日：平成15年5月12日
箱根登山鉄道株式会社	協議成立年月日：平成15年6月26日
伊豆箱根鉄道株式会社（鉄道部）	協議成立年月日：平成15年5月13日
神奈川中央交通株式会社	協議成立年月日：平成15年5月22日
箱根登山バス株式会社	協議成立年月日：平成15年5月 7日
富士急湘南バス株式会社	協議成立年月日：平成15年6月12日
伊豆箱根鉄道株式会社（自動車部）	協議成立年月日：平成15年5月28日

### (2) 道路管理者

国土交通省横浜国道事務所	協議成立年月日：平成15年8月 8日
神奈川県道路管理者	協議成立年月日：平成15年5月22日
小田原市道路管理者	協議成立年月日：平成15年5月26日

### (3) 公安委員会

神奈川県公安委員会	協議成立年月日：平成15年8月11日
-----------	--------------------

小田原市交通バリアフリー基本構想策定協議会設置要綱

(趣旨)

第 1 条 この要綱は、小田原市交通バリアフリー基本構想策定協議会の設置、運営等に関し必要な事項を定める。

(設置)

第 2 条 小田原市は、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（平成 12 年法律第 68 号）に基づく基本構想の作成等に関し必要な事項を検討するため、小田原市交通バリアフリー基本構想策定協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第 3 条 協議会は、次に掲げる事項を検討し、市長に提言する。

- (1) 重点整備地区の位置及び区域に関すること。
- (2) 重点整備地区における基本構想に関すること。
- (3) 前 2 号に掲げるもののほか、小田原市の交通バリアフリーに関する事項。

2 協議会は、別に定める小田原市交通バリアフリー・ワークショップの意見を聴取するものとする。

(協議会の委員)

第 4 条 協議会の委員は、次に掲げるもののうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 学識経験者
- (2) 公共交通事業者
- (3) 道路管理者
- (4) 神奈川県公安委員会
- (5) 関係行政機関の職員
- (6) 高齢者団体
- (7) 障害者団体
- (8) 商業関係団体
- (9) 観光関係団体
- (10) 公募市民
- (11) 市の部長の職にある者

2 委員の任期は、委嘱又は任命の日から平成 15 年 3 月 31 日までとする。

(委員長及び副委員長)

第 5 条 協議会に委員長及び副委員長を置き、市長がこれを指名する。

2 委員長は、協議会を代表し、会務を総括する。

3 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。

( 会議 )

第 6 条 協議会の会議は、委員長が招集し、委員長が議長となる。

2 協議会の会議は、委員の過半数の出席がなければ、これを開くことができない。

3 協議会の議事は、委員で会議に出席したものの過半数をもって決する。

4 委員長は、必要があると認めるときは、協議会の会議に委員以外の者の出席を求めることができる。

( 庶務 )

第 7 条 協議会の庶務は、都市部都市総務課において処理する。

( 委任 )

第 8 条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、別に定める。

附 則

この要綱は、公布の日から施行する。

【小田原市交通バリアフリー基本構想策定協議会委員名簿】

敬称略・( )内は前任者

	区 分	氏 名
学識経験者	横浜国立大学大学院助教授	大原 一興
	東京電機大学情報環境学部教授	野村 みどり
関係行政機関	国土交通省関東運輸局交通環境部消費者行政課長	花崎 幸一 (長崎 敏志)
	神奈川県県土整備部交通企画担当課長	堤 清
道路管理者	国土交通省関東地方整備局 横浜国道工事事務所小田原出張所長	小山 欣司
	神奈川県小田原土木事務所道路都市部長	石綿 二郎
	小田原市建設部長	菊川 秀穂
神奈川県警察	神奈川県警小田原警察署交通担当次長	野添 義秀
公共交通事業者	東日本旅客鉄道(株)横浜支社総務部企画室長	山口 保幸
	東海旅客鉄道(株)新幹線鉄道事業本部企画部長	甲坂 友昭
	小田急電鉄(株)交通企画部プロジェクトマネージャー	宮坂 正俊
	箱根登山鉄道(株)鉄道部長	伊東 明彦
	伊豆箱根鉄道(株)鉄道部技術課土木主任	金指 博人 (芹沢 定義)
	神奈川中央交通(株)運輸部計画課長	小早川 唯因
	箱根登山バス(株)常務取締役	長谷川 義明
	富士急湘南バス(株)常務取締役	舟久保 功一
	伊豆箱根鉄道(株)自動車部小田原バス営業所長	志村 明男
	神奈川県タクシー協会小田原支部 小田原報徳自動車(株)代表取締役	曾我 信之
商業関係団体	小田原商工会議所専務理事	劔持 多嘉雄
観光関係団体	小田原市観光協会専務理事	永野 攻 (津田 優)
市民代表	小田原市老人クラブ連合会	小瀬村 武二
	小田原市肢体障害者福祉会	安間 エイ子
	小田原市視覚障害者福祉会	小玉 かおる
	小田原市聴覚障害者福祉会	柳下 春男
	公募委員	太楽 勝典
	公募委員	細谷 八重
	公募委員	矢野 公代
市関係部長	企画部長	柏木 秀太
	福祉健康部長	青木 巖
	都市部長	久保田 誉