

栃木市バリアフリー基本構想

【栃木駅・新栃木駅周辺地区】

平成25年3月

栃 木 市

はじめに

我が国では急速に高齢化が進展しており、2015年（平成27年）には国民の4人に1人が65歳以上の高齢者となる本格的な超高齢社会を迎えることが予測されています。

また、障がい者が障がいのない人と同等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社会への浸透が進み、障がい者が障がいのない人とともに活動し、サービスを受けることができる社会の形成が求められています。

そのため、高齢者や障がい者等が自立した日常生活や社会生活を営むことができる生活環境の整備が全国的な急務となっています。

本市においても全国同様に高齢化が進んでおり、また、移動に制約のある人も増えていることから、“ひとにやさしいまちづくり”を重視していく必要があります。

このことから、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、栃木駅及び新栃木駅周辺地区を重点整備地区とした「栃木市バリアフリー基本構想」（以下、「基本構想」という。）を策定することとしました。

この基本構想に基づき、観光都市“栃木”の特性を活かし、重点整備地区のバリアフリー化事業を進めるとともに、重点整備地区をモデルにバリアフリー化の取り組みを市内全域に広げ、安全かつ快適に移動できる環境の整備を図ってまいります。

また、高齢者、障がい者等への理解を深め、助け合う意識の向上を図るなど、心のバリアフリー化を推進し、“ひとにやさしいまち”の実現を図ってまいります。

目次

第1章	バリアフリー基本構想の主旨	
1.	バリアフリー法について	1
2.	基本構想の位置づけ	5
3.	基本構想の検討範囲	6
4.	基本構想の策定体制	7
第2章	栃木市の概況	
1.	市の概況	8
2.	まちづくりの動向	14
第3章	バリアフリー化の状況	
1.	バリアフリー化の取り組み状況	25
2.	市民の意向	30
3.	観光客の意向（来訪者の意向）	49
第4章	バリアフリー化の基本方針	
1.	バリアフリー化の基本方針	50
2.	計画期間	51
第5章	重点整備地区の設定	
1.	重点整備地区設定の方法	52
2.	生活関連施設の設定	53
3.	生活関連経路の設定	54
4.	重点整備地区の設定	56
第6章	バリアフリー化のために実施すべき事業	
1.	特定事業の概要	58
2.	施設別バリアフリー化の内容	60
3.	特定事業の設定	62
第7章	基本構想の実現に向けて	
1.	進行管理体制の構築	69
2.	重点整備地区外エリアへの取り組み	70
3.	心のバリアフリーへの取り組み	70
	資料編	
1.	検討協議会設置要綱	73
2.	検討協議会委員名簿	74
3.	策定経緯	75

第1章 バリアフリー基本構想の主旨

1. バリアフリー法について

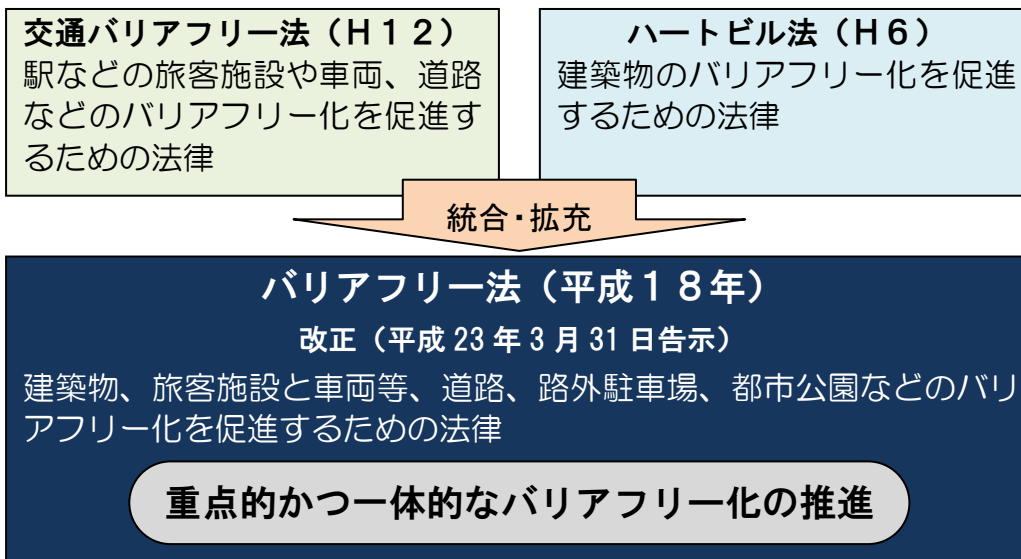
(1) バリアフリー法とは

我が国では、本格的な高齢社会の到来と、障がい者の自立と社会参加の要請を背景に、平成12年に「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（交通バリアフリー法）」が制定され、鉄道やバス等の公共交通機関と、鉄道駅等の旅客施設周辺の歩行空間のバリアフリー化が進められてきました。

一方、建築物については、平成6年に制定された「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）」により、不特定多数の人々や主に高齢者や身体障がい者が利用する一定規模以上の建築物についてバリアフリー化が進められてきました。

このように、従来は2つの法律により生活環境のバリアフリー化が進められてきましたが、より一体的・総合的なバリアフリー施策の推進を図るため、2つの法律を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」が平成18年に制定されました。

この法律の目的は、高齢者や障がい者（身体障がい者・知的障がい者・精神障がい者・発達障がい者を含む、全ての障がい者※）、妊産婦、けが人などが日常的に利用する施設（公共交通機関、建築物、都市公園、路外駐車場、道路等）の新設等の際に、バリアフリー整備の基準への適合義務を課す（既存の施設については、努力義務を課す）ことによって、これらの施設が集積している地区（重点整備地区）において、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進しようとするものです。 ※出典：「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」



注）栃木市では、人及び人の身体状況を表す場合には「障がい」と表記し、法令や身体障害者手帳などの固有名詞については「障害」と表記しています。

また、バリアフリー法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の改正が平成 23 年 3 月に行われ、新たな目標への対応が不可欠となりました。バリアフリー基本構想策定は、下記の新たな目標のもと、調査の実施と策定を行うことになっています。

基本方針の概要

《改正の背景》

- ◇ 各種施設等のバリアフリー化に関する当初の目標は平成 22 年末が期限。
- ◇ 本格的高齢社会において、バリアフリー化された生活環境は国民生活に不可欠の重要な共通社会基盤。これまでの取組により、バリアフリー化は相当程度進展したが道半ばであり、引き続き着実な取組が必要。



一. 移動円滑化の意義及び目標

- 移動等円滑化の意義
本格的高齢社会の到来や自立と共生の理念の浸透など、高齢者・障がい者等を取り巻く社会情勢の変化等に対応
- 移動等円滑化の目標
旅客施設や車両、道路、公園、建築物等について、平成 32 年度末を期限として、より高い水準の新たなバリアフリー化の目標を設定

二. 施設設置管理者が講ずべき措置

- 適切な情報提供
視覚障がい者や発達障がい者など、情報に係る障がいを持つ人への対応を含めた多様な障がい者等への対応をより具体的に推奨
- 職員等の教育訓練
施設設置管理者による職員等への教育訓練に関し、PDCA サイクルの中でマニュアル整備や研修実施への高齢者・障がい者等の意見反映や参画を推奨

三. 基本構想の指針

- 重点整備地区における移動円滑化の意義
 - ・市町村が重点整備地区について作成する基本構想の必要性を強調
 - ・作成した基本構想について、地域の高齢者・障がい者等が参加しつつ、関係事業の実施状況等を把握しながら成果の評価を行い、内容の段階的かつ継続的発展を図る「スパイラルアップ」をより強く推奨

四. 移動円滑化施策に関する基本的事項その他

- 国民の責務
国民が高齢者・障がい者等の自立した生活の確保の重要性等について理解を深める「心のバリアフリー」において、外見上わかりづらい聴覚、精神、発達障がいなど障がいに多様な特性があることに留意する必要性を明示

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における各施設等の整備目標

施設分類		現状※2 (H22年3月末)	改正前の目標 (H22年度末)	新たな目標 (H32年度末)	
鉄軌道	鉄軌道駅※1	77%	原則100%	○ 3000人以上を原則100% この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	ホームドア 可動式ホーム柵	38路線 449駅	現行目標なし	車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進	
	鉄軌道車両	46%	約50%	約70%	
バス	バスターミナル※1	88%	原則100%	○ 3000人以上を原則100% ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	乗合バス	ノンステップバス	26%	約30%	約70% (ノンステップバスの目標については、対象から適用除外車両(リフト付きバス等)を除外)
		リフト付きバス等	—	現行目標なし	約25%
船舶	旅客船ターミナル※1	100%	原則100%	○ 3000人以上を原則100% ○ 離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについて地域の実情を踏まえて順次バリアフリー化 ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	旅客船	18%	約50%	○ 約50% ○ 5000人以上のターミナルに就航する船舶は原則100% ○ その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化	
航空	航空旅客ターミナル※1	91%	原則100%	○ 3000人以上を原則100% ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	航空機	70%	約65%	約90%	
タクシー	福祉タクシー車両	11,165台	約18,000台	約28,000台	
道路	重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路	78%	原則100%	原則100%	
都市公園	移動等円滑化園路	46%	約45%	約60%	
	駐車場	38%	約35%	約60%	
	便所	31%	約30%	約45%	
路外駐車場	特定路外駐車場	41%	約40%	約70%	
建築物	不特定多数の者等が利用する建築物	47%	約50%	約60%	
信号機等	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等	92%	原則100%	原則100%	

※1 改正前の目標については1日平均利用客数5000人以上のものが対象 出典：国土交通省資料

※2 旅客施設は段差解消済みの施設の比率。また、現状欄の数値は一部速報値

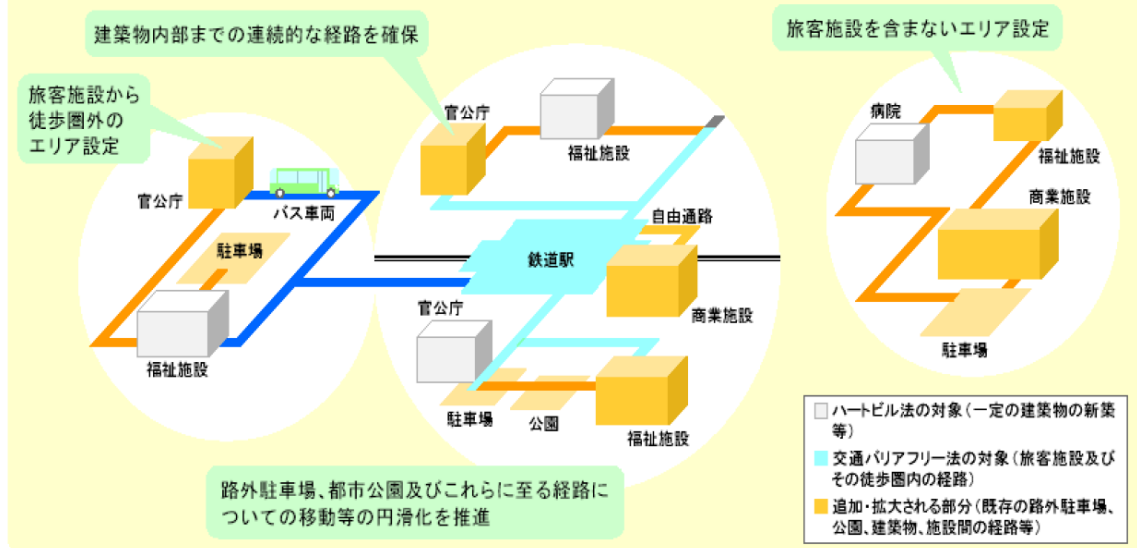
(2) バリアフリー基本構想とは

バリアフリー基本構想とは、バリアフリー法に基づき、重点整備地区を設定し、地区内の生活関連施設とそれらを結ぶ生活関連経路(道路や通路など)について、バリアフリー化を図るための特定事業の内容等を定めるものです。

【重点整備地区とは】

- 面積が概ね400ha未満であり、主な生活関連施設が概ね3以上あり、高齢者、障がい者等によるこれら施設間の移動が通常徒歩で行われる地区
- 生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設間を結ぶ移動経路）について バリアフリー化が特に必要な地区
- バリアフリー化の事業を 重点的・一体的に行うことが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区

重点整備地区における移動等の円滑化のイメージ



【生活関連施設の種類（道路は生活関連経路）】



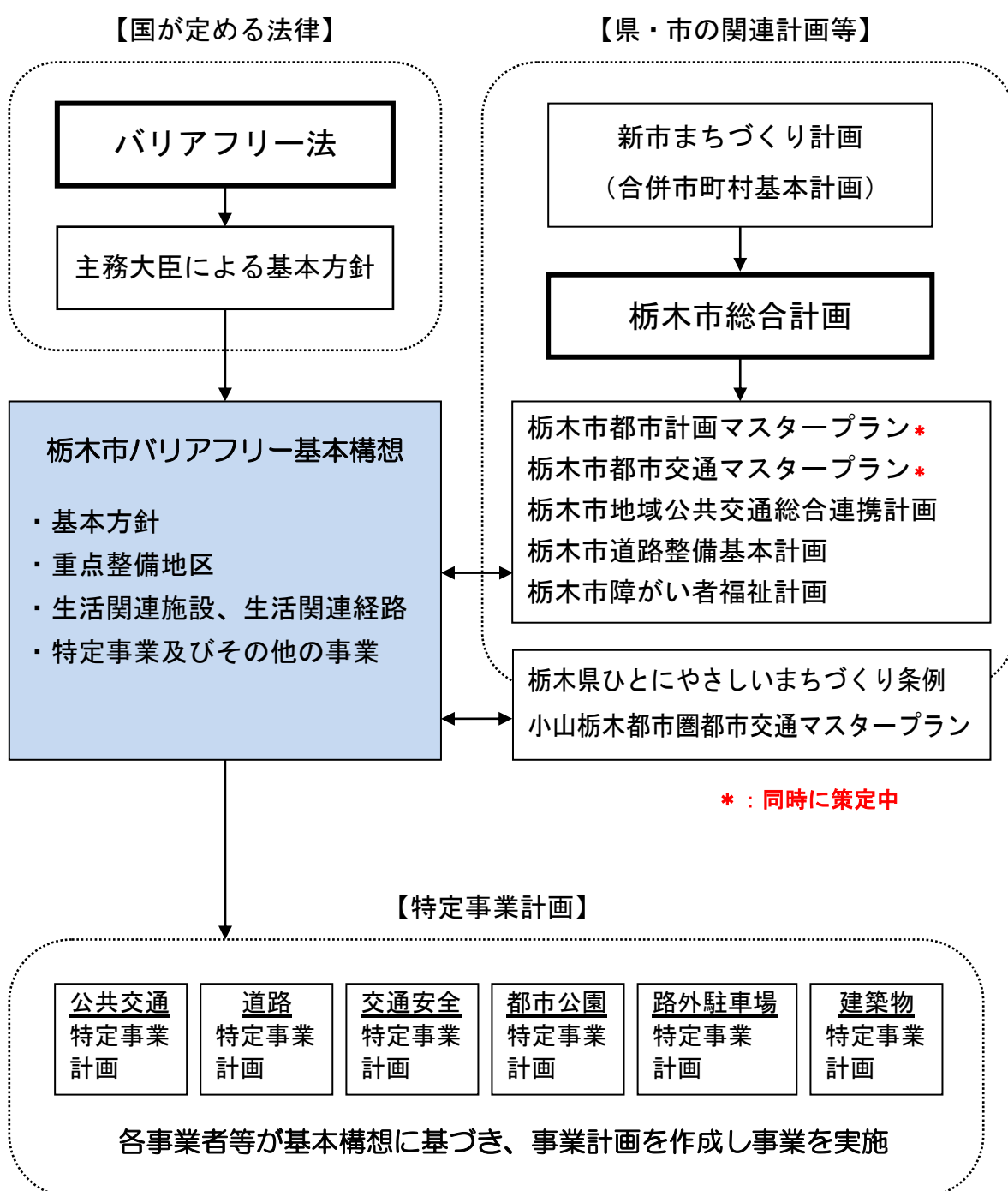
- 新しくつくる施設はバリアフリー化が義務づけ
- 既存の施設はバリアフリー化するよう努力義務づけ

2. 基本構想の位置づけ

基本構想の策定にあたっては、バリアフリー法に準拠するとともに、市の様々な関連計画等と整合を図るものとします。

基本構想策定後は、各事業者が具体的な事業計画を作成し、事業を実施することとなります。

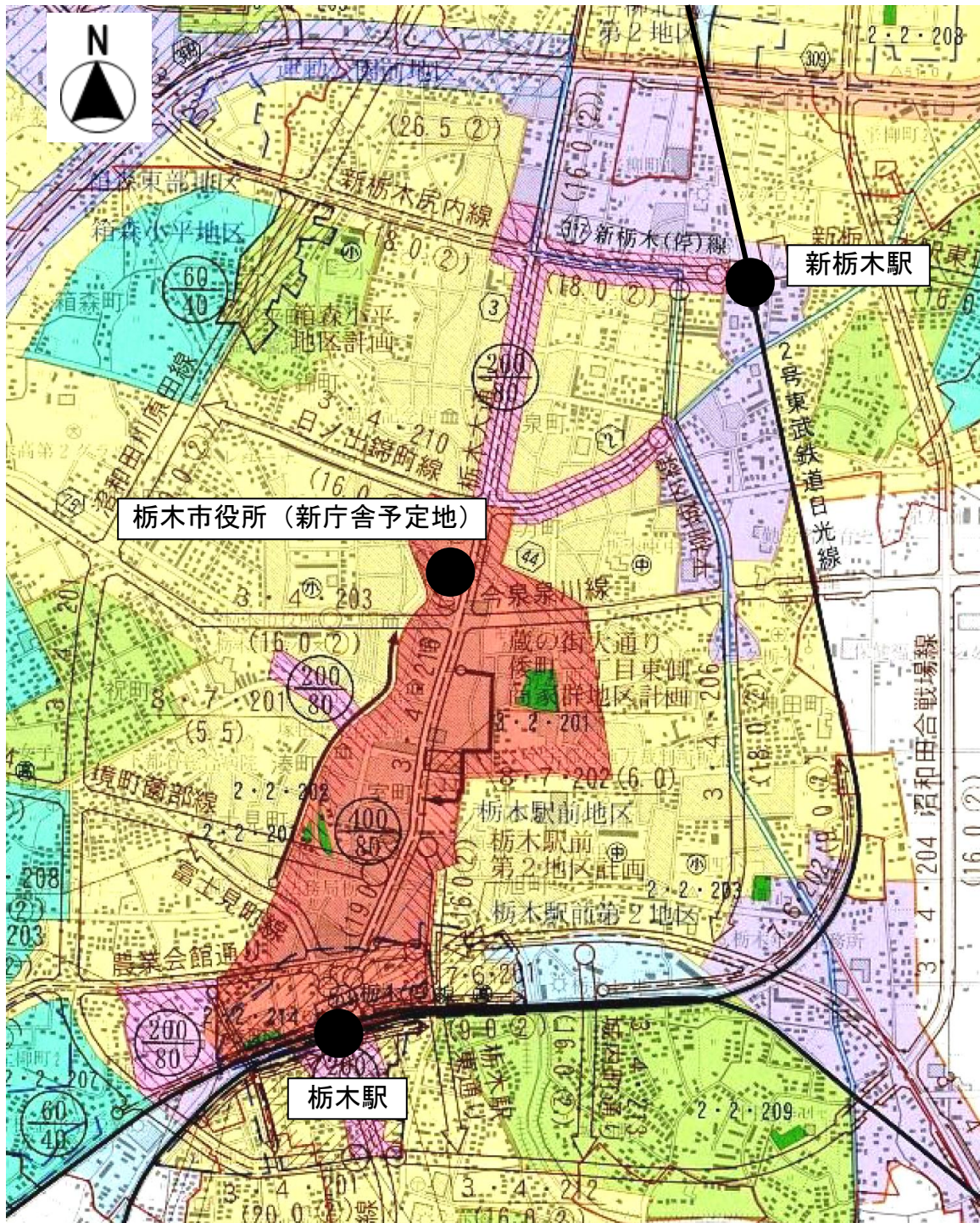
基本構想の位置づけ



3. 基本構想の検討範囲

基本構想の検討範囲は、市内でも特に高齢者・障がい者等の移動が多い中心市街地及び市内11駅のうち乗降客数が3,000人以上である栃木駅・新栃木駅を含む範囲とします。

基本構想の検討範囲

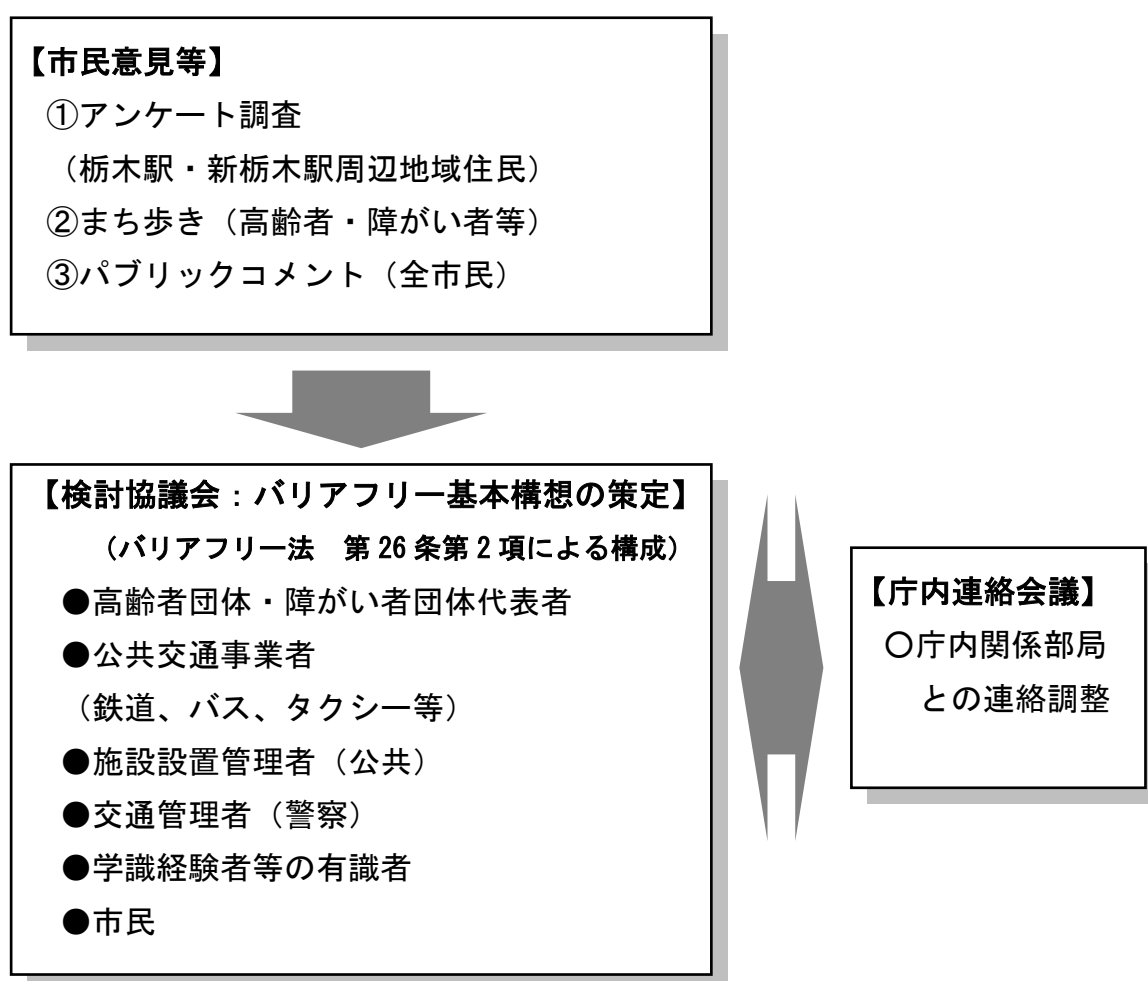


4. 基本構想の策定体制

バリアフリー法では協議会制度が規定されており、協議会の設置により関係事業者及び利用者間の協議・調整や合意形成の円滑化・効率化が図れるとともに、基本構想策定後の特定事業等の進行管理や事後評価なども円滑に行うことが期待できます。

本基本構想も検討協議会により策定しました。また、策定にあたっては各種の市民意見等を参考にしています。

基本構想の策定体制



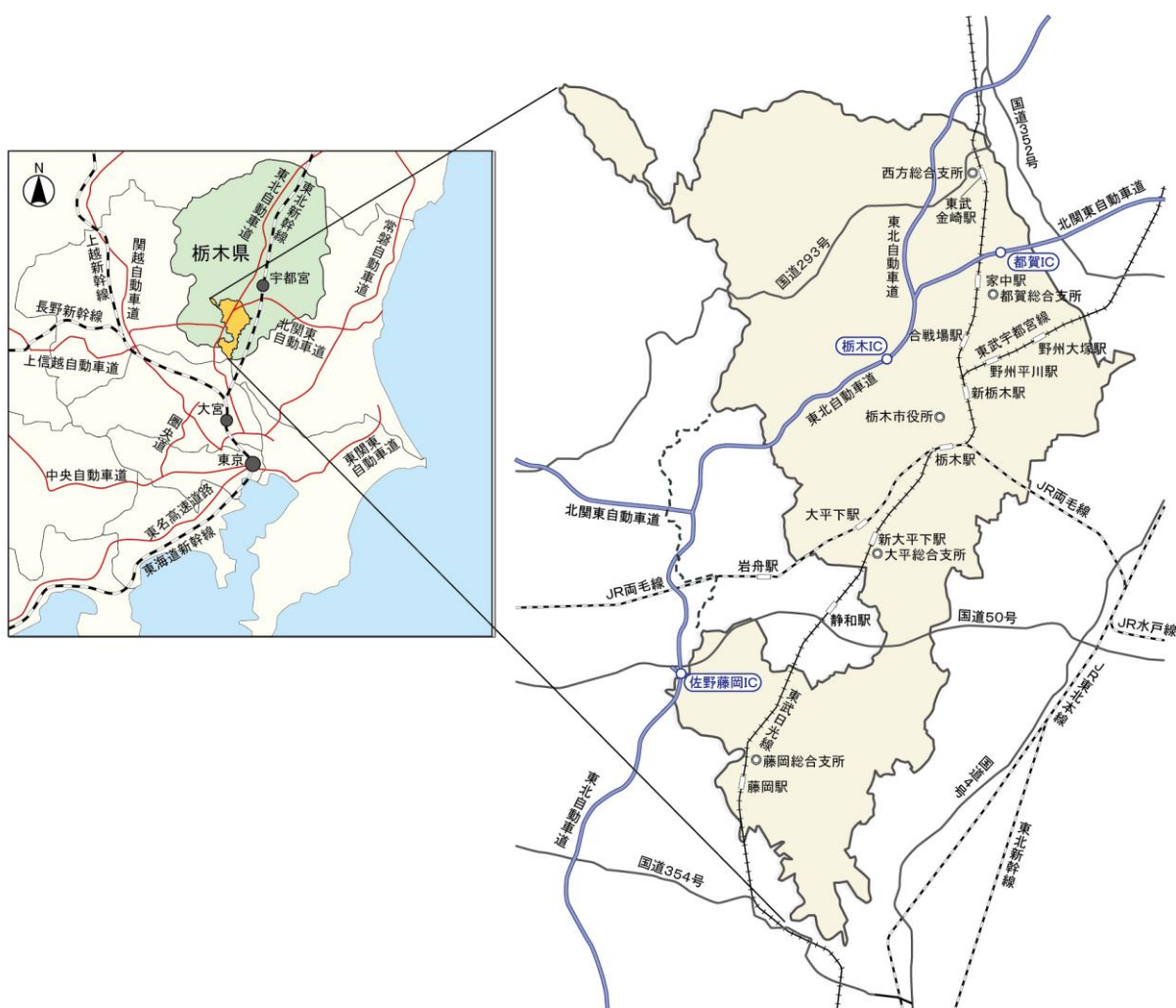
第2章 栃木市の概況

1. 市の概況

(1) 位置等

本市は、栃木県の南部に位置し、東京から鉄道でも、高速道路でも約1時間の距離にあります。また南北には東北自動車道が通り、市内に栃木 IC、佐野藤岡 IC を有し、東西には平成 23 年度に全線開通した北関東自動車道が通り、都賀 IC を有しているなど、住むにも訪れるにも便利なまちへと発展してきました。

位置等

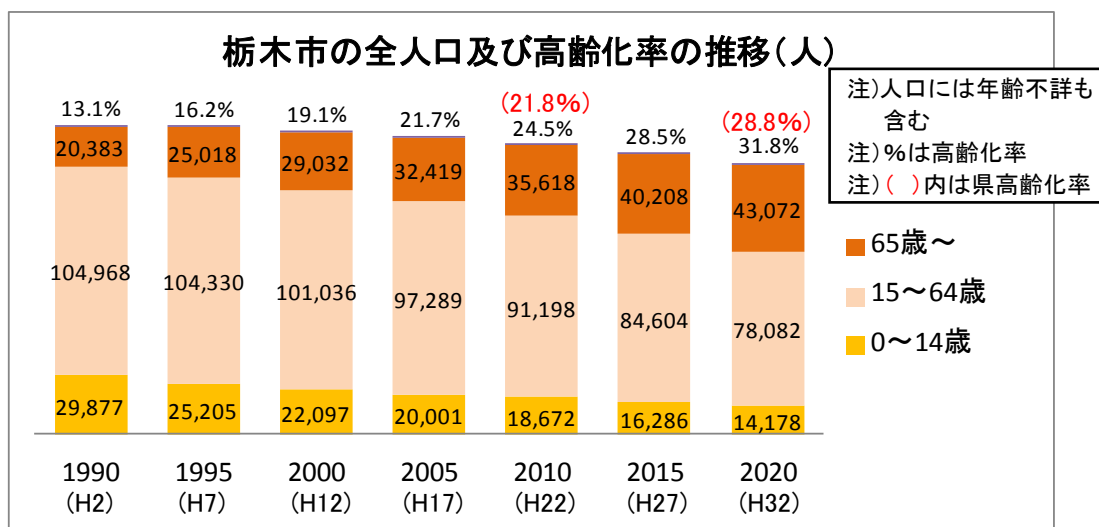


(2) 人口及び高齢者、障がい者の状況

①人口及び高齢化の状況

本市の人口は、全国的な傾向と同様に人口減少及び少子高齢化が進行しつつあります。特に、高齢化率（65歳以上の人口割合）については1990年から20年間で約2倍近くになっており、2010年（H22）において県全体の高齢化率21.8%よりも高い数値24.5%となっています。

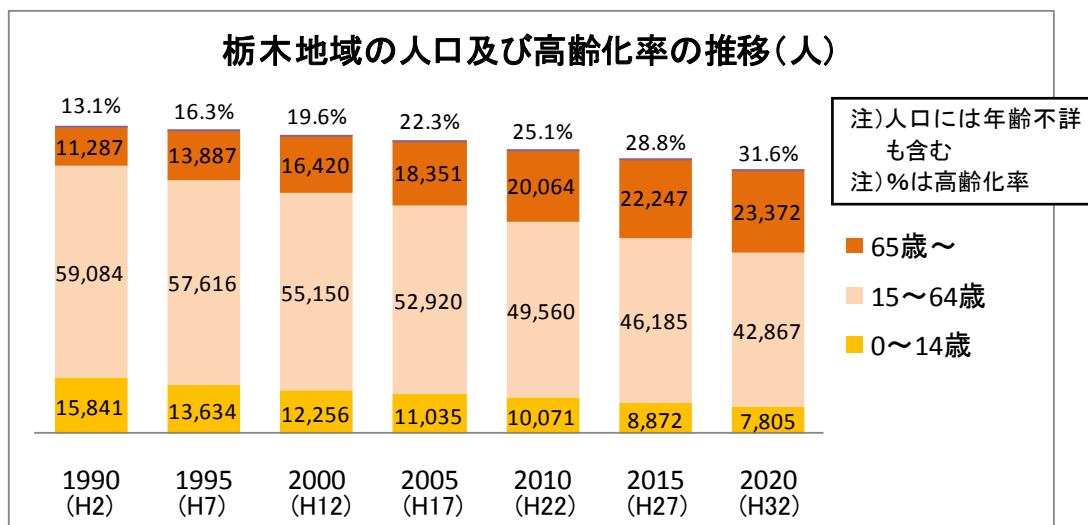
また、国では2020年（H32）時点の高齢化率を31.8%（県全体では28.8%）と推計しています。



(資料) 2010 までは国勢調査、2015 と 2020 は国立社会保障・人口問題研究所の推計値

注) 市全体の人口推移を示すため、便宜上、2005年（H17）以前の人口には合併以前の大平町、藤岡町、都賀町、西方町の人口を加えています。

また、栃木地域（旧栃木市）のみの高齢化率をみると、県全体よりもやや高い数値となっています。

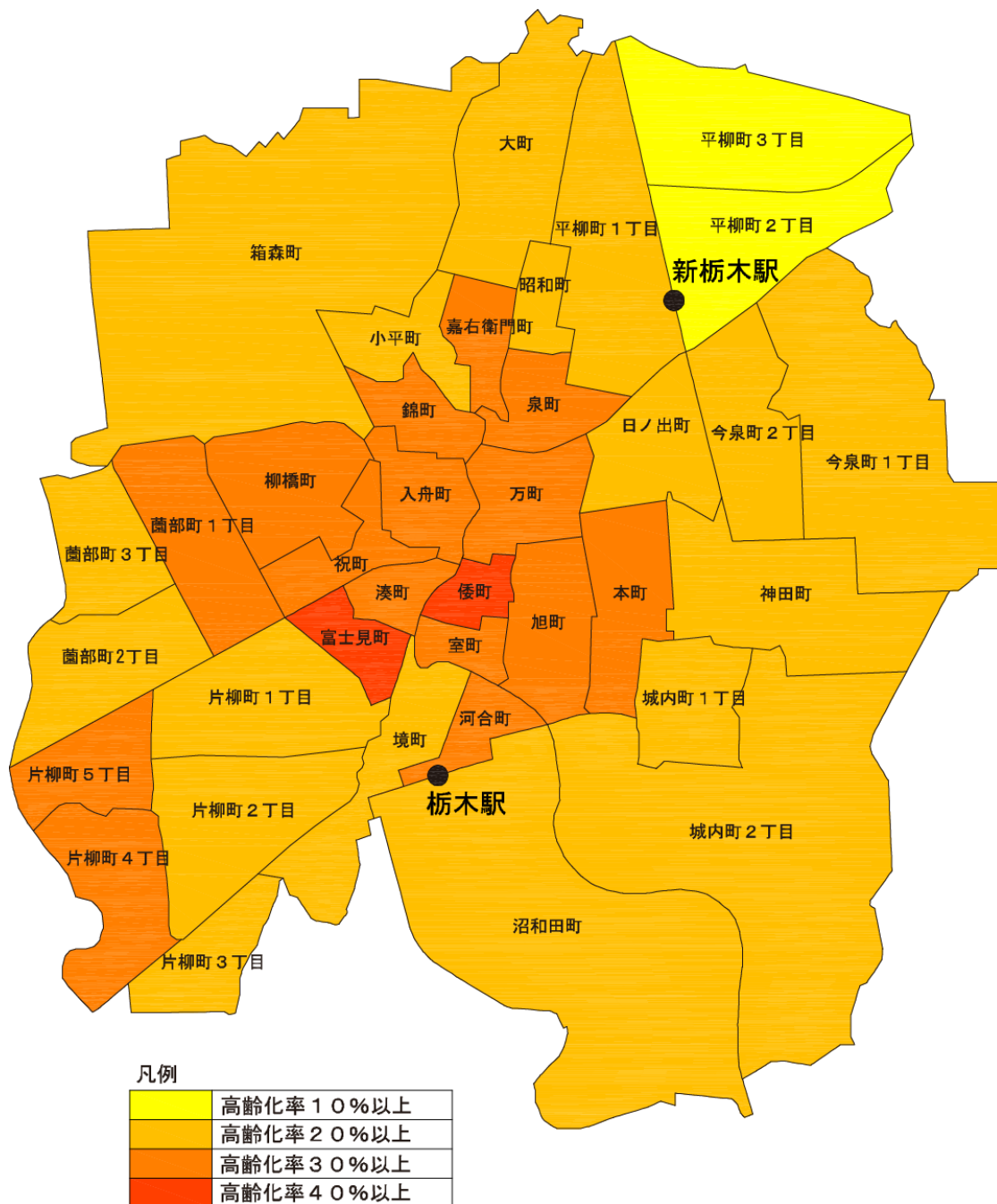


(資料) 2010 までは国勢調査、2015 と 2020 は国立社会保障・人口問題研究所の推計値

② 中心市街地の町内別高齢化率

検討範囲に概ね属する町内別の高齢化率をみると、2 駅周辺の中心市街地において高齢化率が高くなっています。

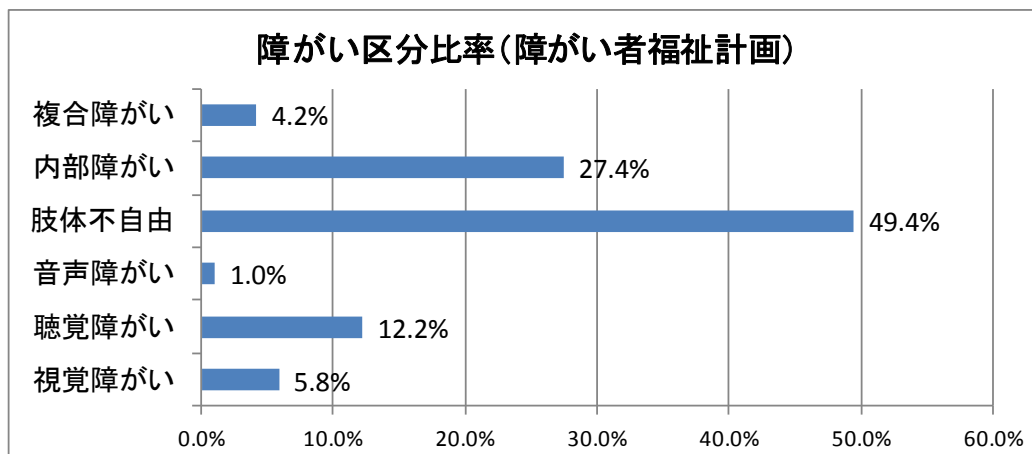
中心市街地の町内別高齢化率（平成24年3月31日現在、住民基本台帳）



③障がい者の状況（平成23年10月1日現在）

市全体の身体障害者手帳の所持者は、5,539人で全市人口の3.7%となっており、その7割近くが65歳以上の高齢者となっています。障がいの区分比率は、肢体不自由が約5割、次いで内部障がい、聴覚障がい、視覚障がいの順となっています。

また、療育手帳の所持者（知的障がい者）は、1,008名で人口の約0.7%となっています。



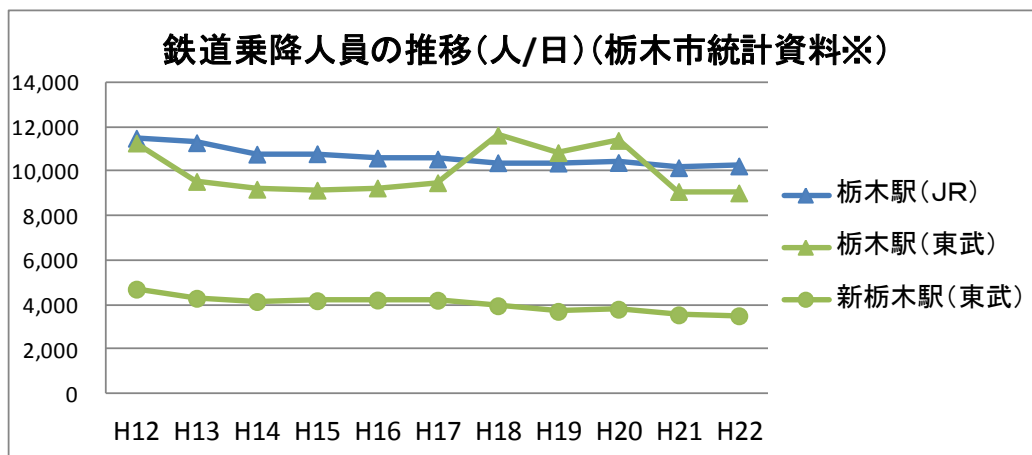
(2) 公共交通網の状況

①鉄道路線網

市内には、JR 両毛線、東武日光線及び東武宇都宮線が通っており、11の駅があります。市の中心部に位置する栃木駅及び新栃木駅は、各路線の乗り換え拠点として機能しています。

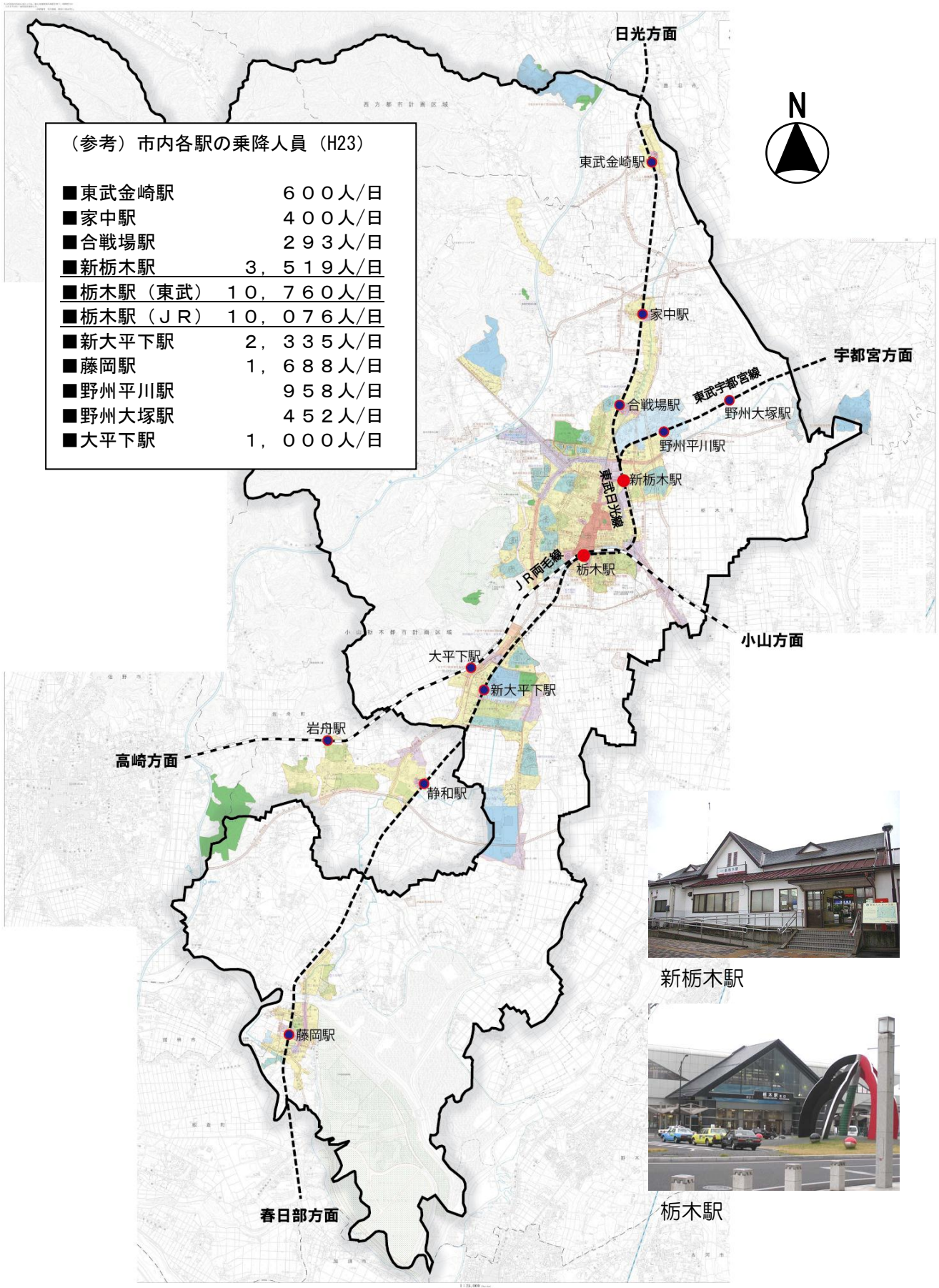
栃木駅については平成12年に東武日光線が高架化し、さらに平成15年にはJR両毛線も高架化されました。

約10年間における新栃木駅及び栃木駅の乗降人員は、緩やかな減少傾向となっています。



注) 当該資料に記載されている「乗車人員」を2倍した数値を乗降人員としています。

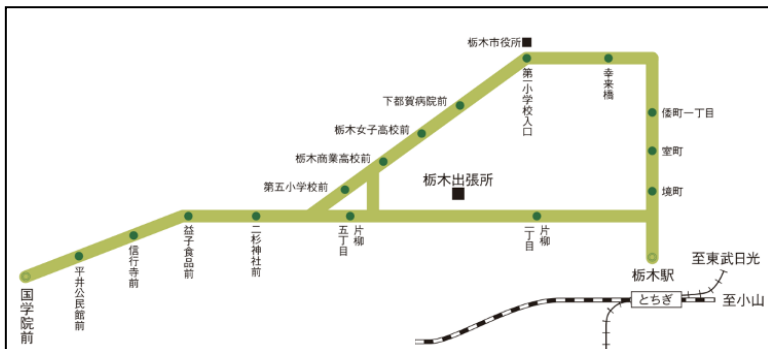
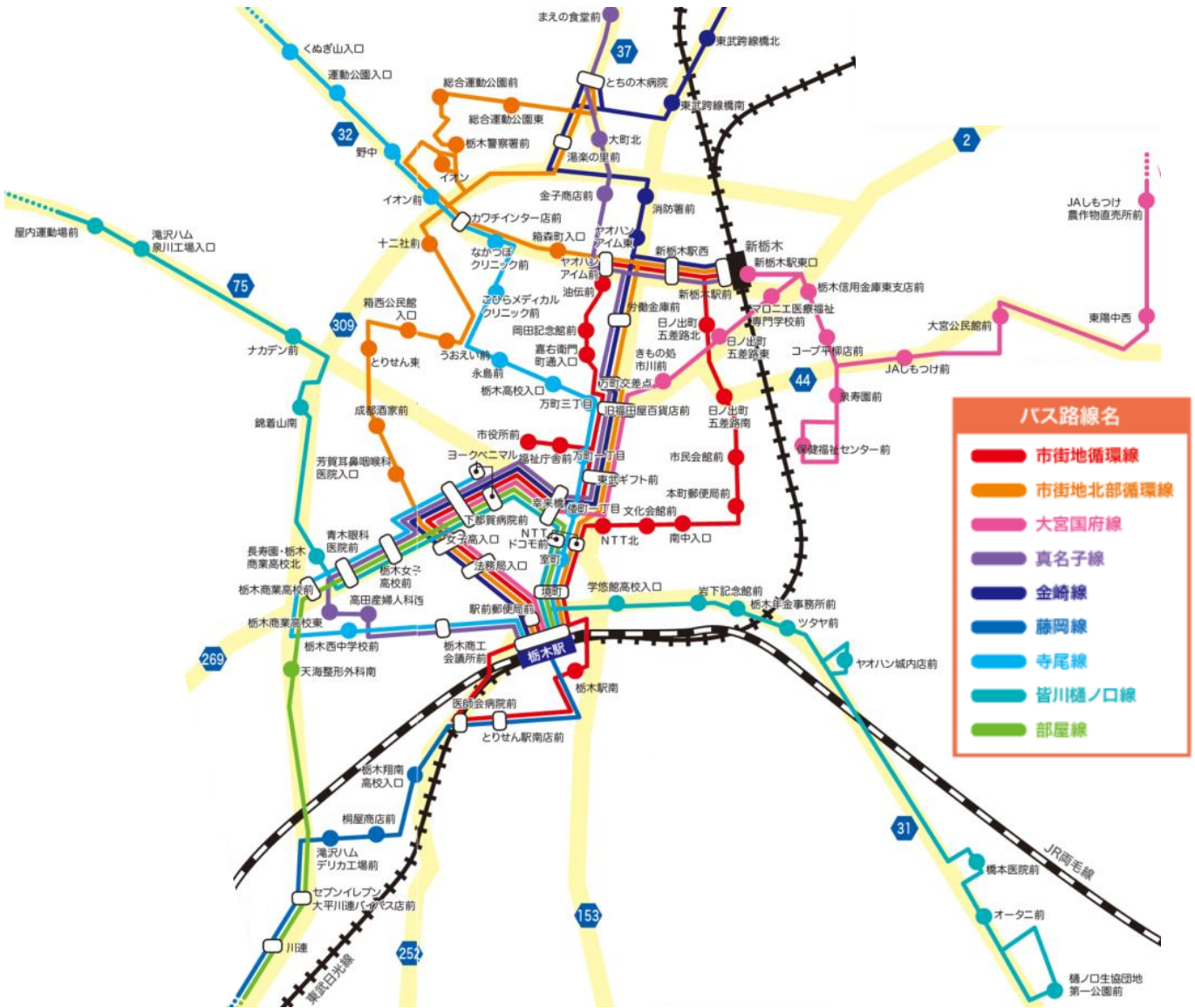
鉄道路線網



②バス路線網

平成24年4月1日現在におけるバス路線網は、栃木駅北口と國學院大學栃木学園を結ぶ路線バス（関東自動車（株））が1路線あるほか、市が運営するコミュニティバス「ふれあいバス」が9路線運行（試行運行中、平成26年4月本格運行予定）しており、栃木駅を中心に市内各地域を結んでいます。

ふれあいバス路線網（市資料、平成24年4月1日現在）



路線バス路線図
（関東自動車（株）資料
平成19年10月1日現在）

2. まちづくりの動向

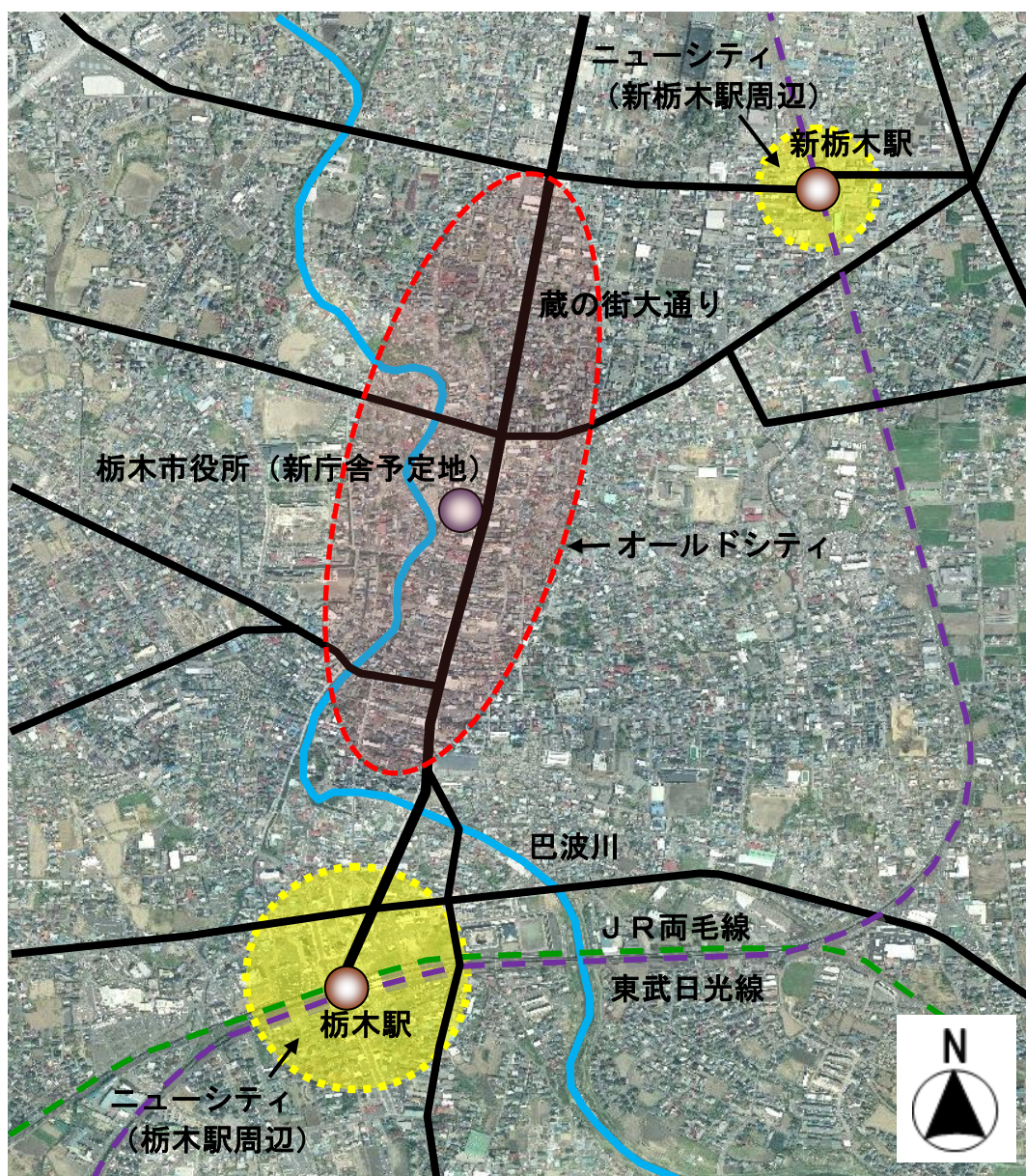
(1) まちの概況

検討範囲である中心市街地は、主要地方道栃木藤岡線（蔵の街大通り）をはじめとした県道などにより骨格軸が形成され、その沿道には様々な生活利便施設が集積しています。

栃木駅、新栃木駅を中心とした都市機能の充実するニューシティと、市街地の蔵の街並みや巴波川の舟運など、伝統的な文化が息づくオールドシティの特徴を併せ持つまちとなっています。

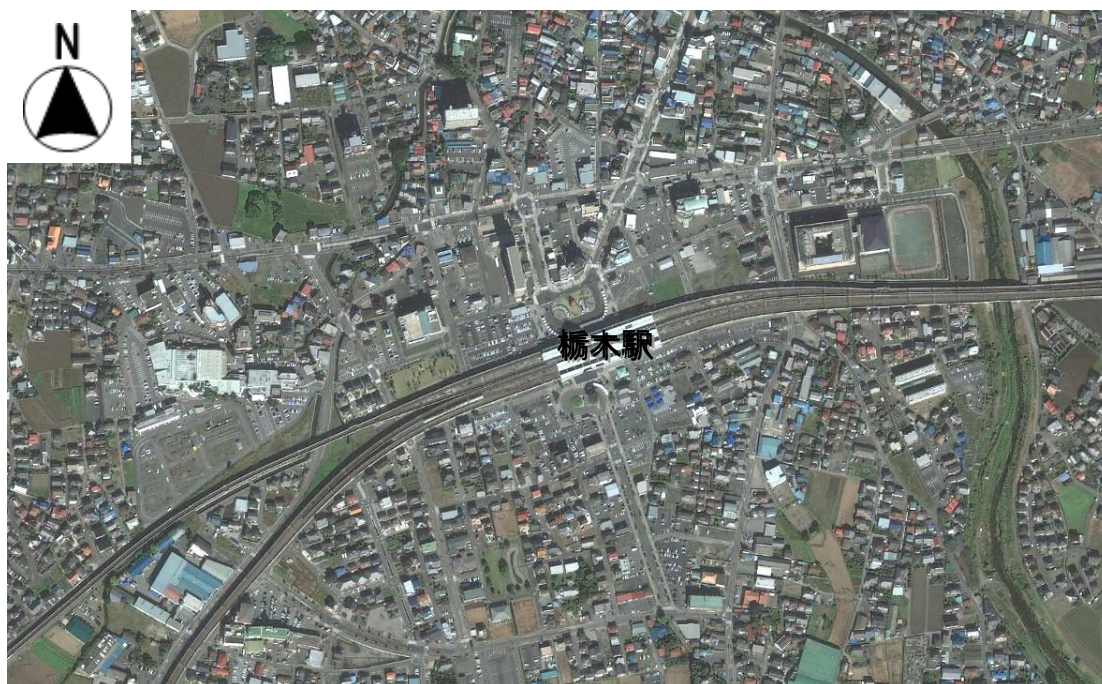
市街地の大部分は平坦地であるため、徒歩や自転車で移動しやすい環境となっています。

まちの概況（黒線は県道その他の主要な骨格道路）



① 栃木駅周辺の状況

栃木駅周辺については、土地区画整理事業、連続立体交差事業等の実施によって市の表玄関にふさわしい快適な都市空間が形成されています。



② 新栃木駅周辺の状況

新栃木駅周辺については、駅西側は比較的道路が整備されており、商業施設や住宅が建ち並んでいます。駅東側は駅前広場とアクセス道路が整備されていますが、住宅を中心とした土地利用が進んでいます。



(2) まちづくりの動向

① 栃木市総合計画による栃木地域のまちづくり方向

栃木市総合計画において、栃木地域のまちづくり方向を下図のとおり定めています。



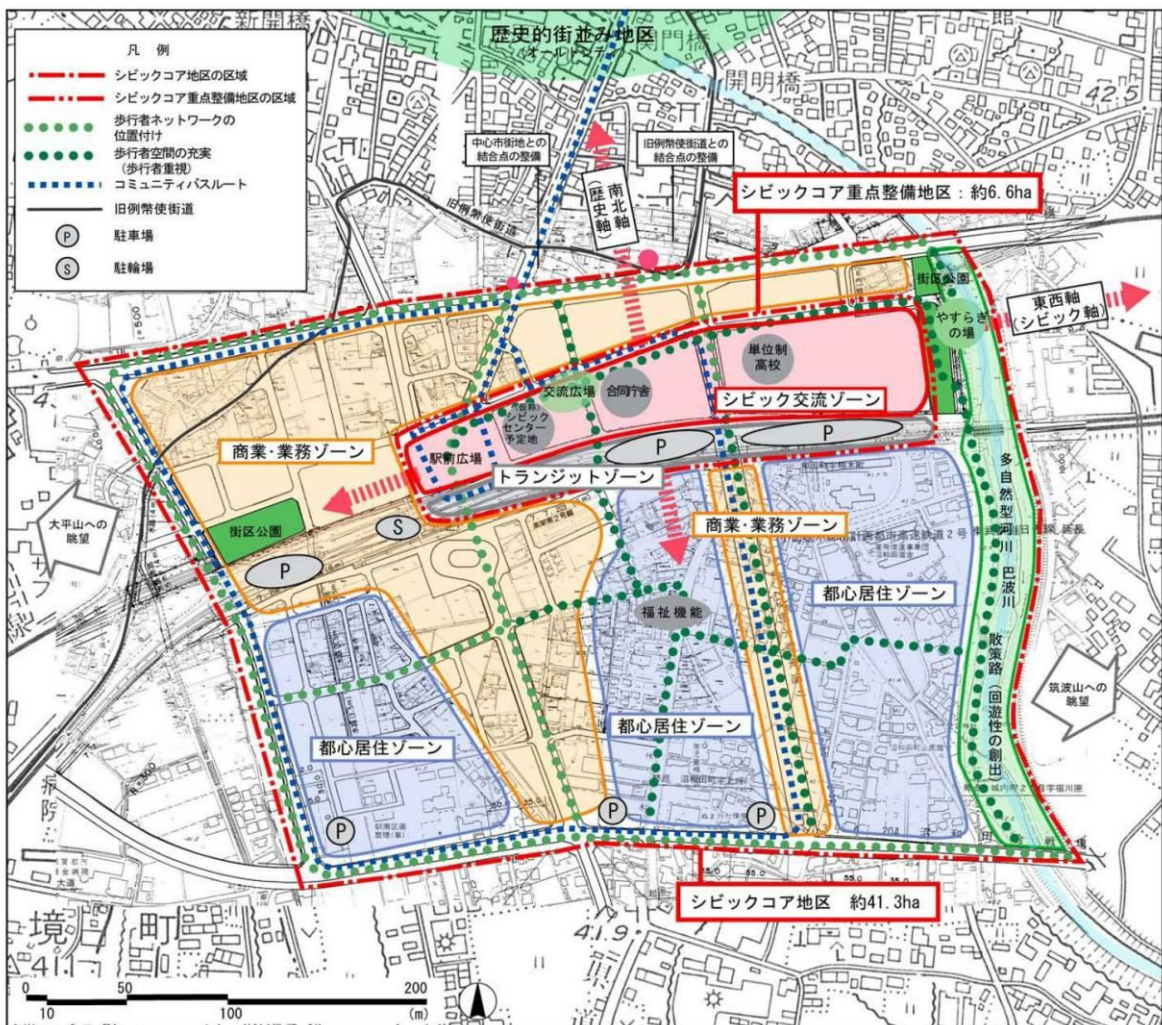
②シビックコア地区整備計画

JR両毛線・東武日光線が乗り入れている栃木駅は、本市の交通拠点であり、駅周辺地区は、都市拠点としての役割を担っています。

そこで、土地区画整理事業などの都市基盤整備と併せて、シビックコア地区整備計画による官公庁施設の整備や民間建築物の誘導を総合的かつ一体的に促進し、本市の新たな拠点として整備するものです。

シビックコア地区の核となる「シビック交流ゾーン」では、「賑わいの創出」「地域社会のコミュニティの強化」「環境の共生」を整備のキーワードとしており、平成17年4月に開校した県立学悠館高等学校のほか、市内に点在する国の出先機関を集約する合同庁舎及び市のシビックセンター（仮称）等を一体的に配置する予定です。

シビックコア地区形成方針図（出典：シビックコア地区計画整備計画）

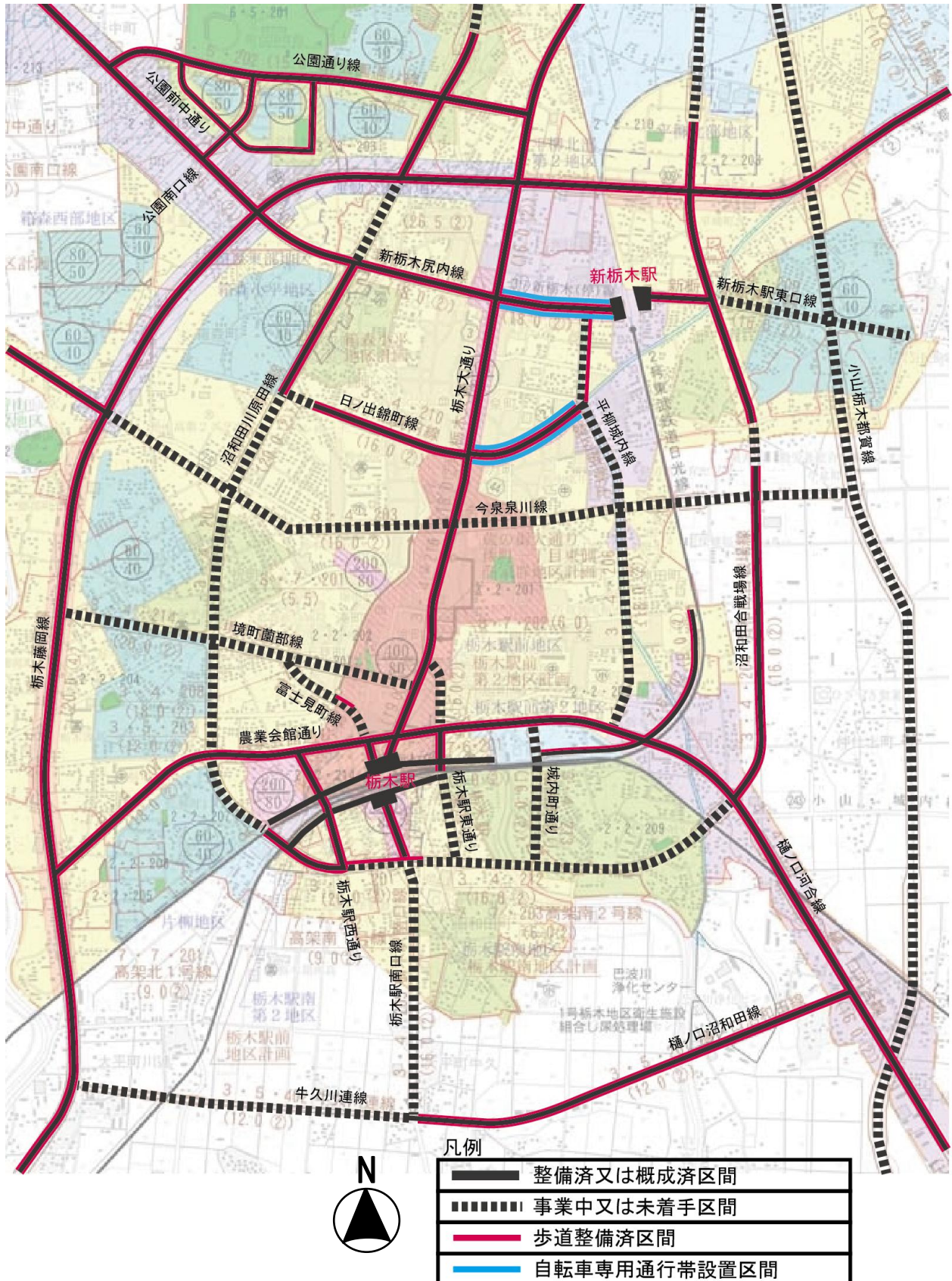


③都市計画道路網

検討範囲には環状及び放射状の都市計画道路が計画決定されており、県や市、地元の協力のもとに順次整備を進めています。

また、新栃木駅西口周辺の県道には自転車専用通行帯を設置しています。

都市計画道路の整備状況（平成24年7月現在）



「自転車専用通行帯（通称：自転車レーン）」とは、近年増加しつつある自転車と自動車及び、自転車と歩行者の接触事故を背景とし、自転車専用の通行スペースを確保する目的で国が検討してきました。平成20年6月の道路交通法改正により、自転車は原則として車道の左側を通行することが義務づけられたことから、自転車専用通行帯は全国的に普及してきています。

自転車専用通行帯は、主に路肩や停車帯として計画された1.5mの幅員を活用して整備されている例が多くみられます。

ただし車道の一部であることから、自動車と同じ一方通行規制となり、逆走することはできませんが、正しく利用していただければ歩行者などの安全性は確保されます。



自転車専用通行帯のイメージ
(国土交通省資料)



県道新栃木停車場線



主要地方道宇都宮栃木線



④主要施設の整備計画

【新市庁舎整備計画】

現在の市庁舎は老朽化・狭あい化が進んでおり、施設の更新が必要なことから建替え等について検討してきましたが、パブリックコメント（平成24年2月実施）による市民意見も踏まえた結果として、旧福田屋百貨店栃木店の建物をリニューアルし、新庁舎として利活用することとしました。

市民意見の中には、「機能の集約や、バリアフリー施設になるなど利便性が向上する」、「バリアフリーの施設にしてほしい」といった内容がありました。



現市役所庁舎



新庁舎予定建物（旧福田屋百貨店）

【栃木地区メディカルセンター第1病院（仮称）整備計画】

下都賀総合病院、下都賀郡市医師会病院、とちの木病院の3病院を統合再編し、栃木駅から南へ約1 kmの大平町川連・牛久地内に栃木地区メディカルセンター第1病院（仮称）を建設する計画を進めています。



整備イメージ

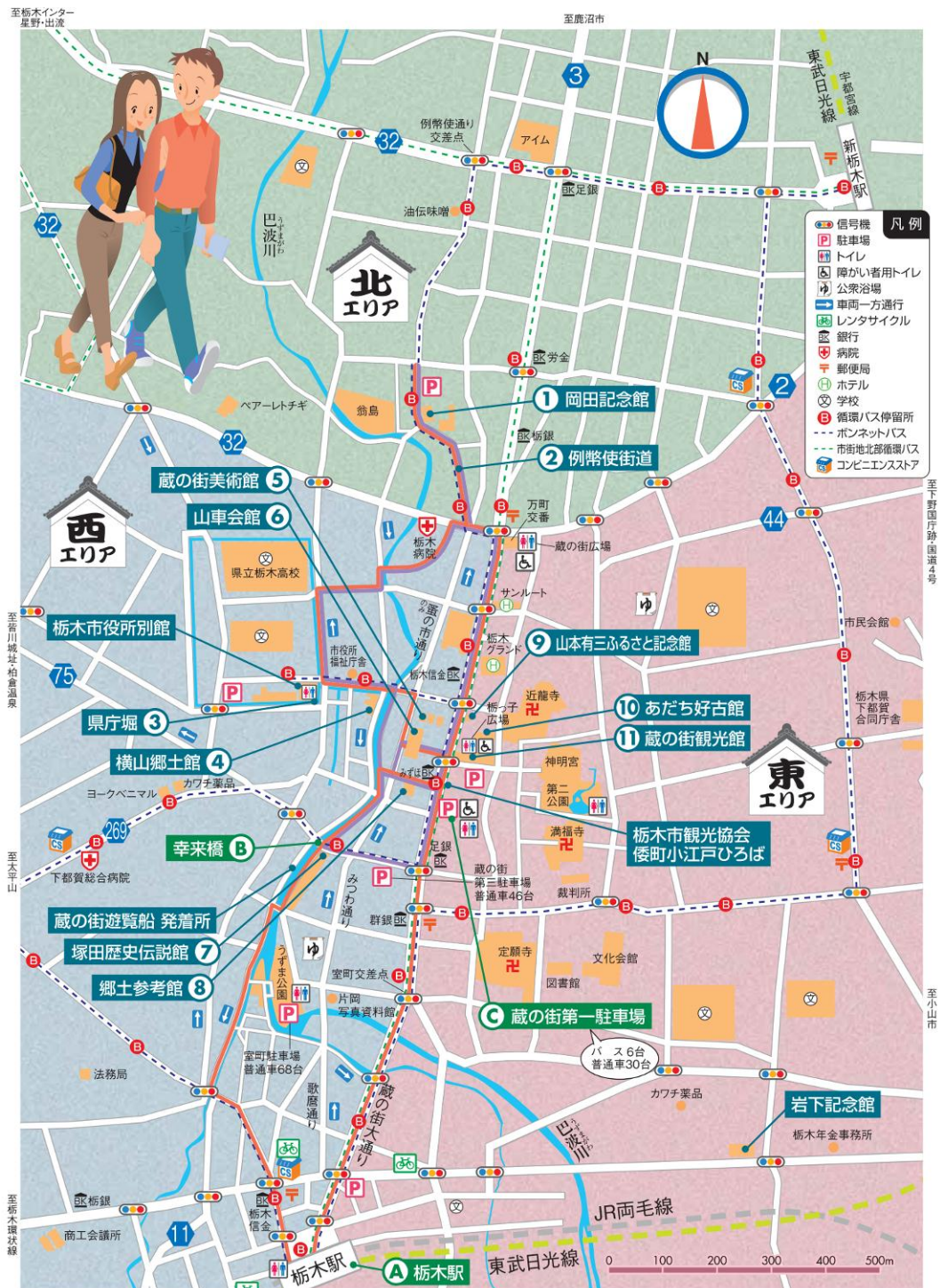
出典：（栃木地区メディカルセンター（仮称）基本構想
2012年3月／栃木地区病院統合再編協議会）

⑤賑わいづくり

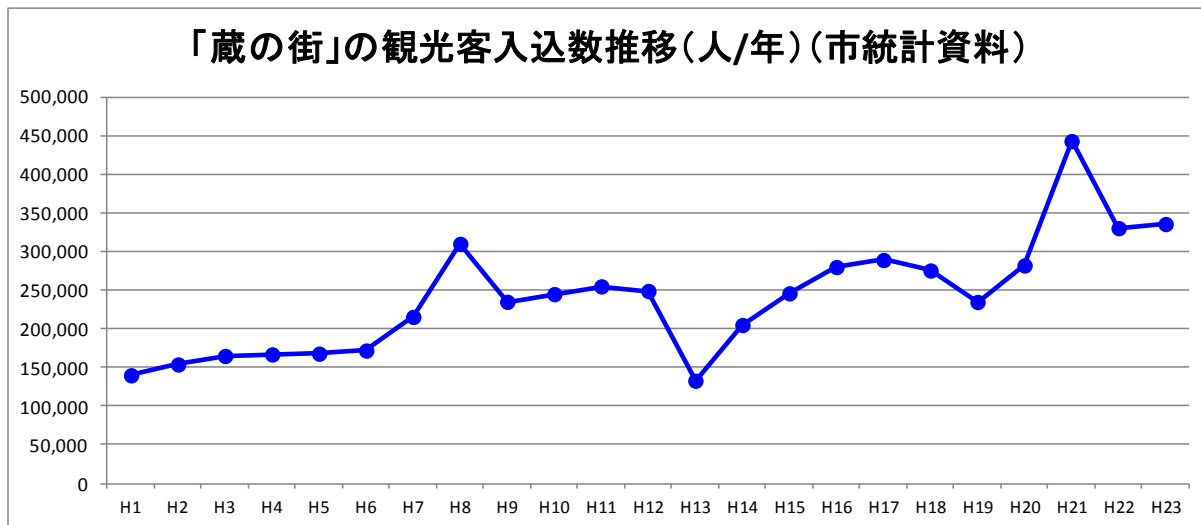
中心市街地である「蔵の街」は、栃木駅北口からつながる「蔵の街大通り」や「銀座通り」「みつわ通り」を軸に商店街が形成されており、また「とちぎ山車会館」や「とちぎ蔵の街美術館」などの観光施設が立地し、栃木駅からの散策ルートも提供されており、地域住民や観光客により賑わっています。

また、「とちぎ秋まつり」や「蔵の街サマーフェスタ」をはじめ数々のイベントが開催され、大勢の観光客が訪れます。

出典：蔵の街のんびり散策マップ



「蔵の街」への観光客入込数は増加傾向にあり、平成23年時点において、平成初期の2倍以上となっています。



「蔵の街」の代表的な観光施設やイベント



とちぎ蔵の街美術館



とちぎ山車会館



とちぎ秋まつり



蔵の街サマーフェスタ

⑥歴史的町並みづくり

栃木市では、栃木市歴史的町並み景観形成要綱において、旧日光例幣使街道、巴波川周辺約48haを「栃木市歴史的町並み景観形成地区※」に指定し、歴史的な町並みづくりを行っています。

※地区内で建築物を新築、増築、改築、外観を変更、あるいは看板等の工作物の新設、改修の際は届出をしていただき、修景基準により指導、助言を行っています。

平成24年3月23日に「栃木市嘉右衛門町伝統的建造物群保存地区（約9.6ha）」を都市計画決定し、平成24年7月9日「重要伝統的建造物群保存地区」に選定されました。地区内には、伝統的建造物として76件の建築物、34件の工作物、5件の環境物件があり、今後も住民の方々とともに、これら伝統的な町並みを保存、活用したまちづくりを進めていきます。

歴史的町並みづくりの動向



第3章 バリアフリー化の状況

1. バリアフリー化の取り組み状況

(1) 鉄道車両

① JR両毛線

主力車両は107系、115系及び211系の通勤用車両が導入されています。
115系には車いす用スペースのある車両も導入されています。



107系車両



211系車両



115系車両



115系車いす用スペース

② 東武日光線・東武宇都宮線

主力車両は6050系と30000系が導入されています。6050系はトイレが付いており、30000系車両には車いす用スペースが1編成あたり2箇所設けられています。



6050系車両



6050系トイレ



30000系車両



30000系車いす用スペース

(2) 民間バス車両

栃木駅北口から國學院大學栃木学園間を結ぶ路線バス車両は、16両のうち5両がバリアフリー対応車（ワンステップバスを含む）となっています。

運行事業者である関東自動車（株）では、イベントの時などに段差がなく、車いすの乗降に対応したノンステップ車両を展示し、試乗体験を行うなど、バリアフリー化に取り組んでいます。



従来の車両



最新型のノンステップ車両

(3) コミュニティバス「ふれあいバス」車両

ワンステップバス、ノンステップバスなどの低床車両や車いす対応車両の導入を進めています。また、障がい者割引や運転免許返納者に対する回数券の交付を行っています。



レトロバスとボンネットバス



小型バス（補助ステップ搭載）



(4) 一般タクシー車両

中心市街地には複数のタクシー事業者があり、各事業所をはじめ、栃木駅、新栃木駅などを乗車拠点としてサービスを展開しています。

車両については、大人数で利用できるジャンボタクシーや、車いす又はストレッチャーが搭載できる福祉車両、助手席回転シート車両、後席左側回転シート車両などが導入されています。

また、障がい者割引、運転免許返納者割引などを実施しており、乗務員にはホームヘルパー2級資格者がいます。



ジャンボタクシーの例



福祉車両の例

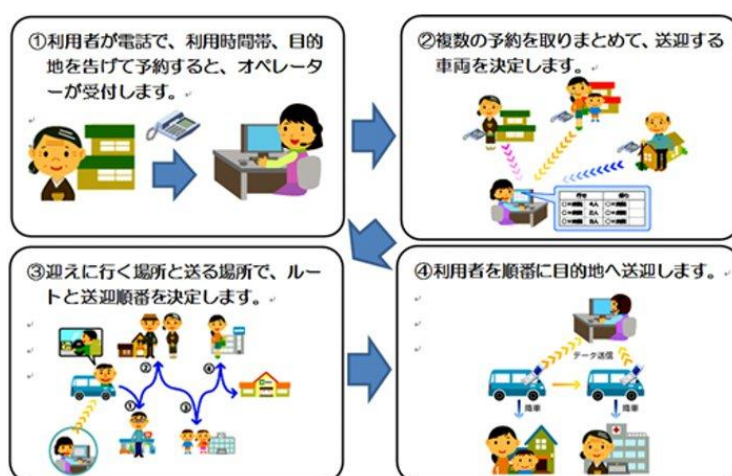
(5) デマンドタクシー「蔵タク」

高齢社会の進展に伴う交通弱者の増大や、地域の移動ニーズの多様化に対応するため、平成23年10月から市内全域でデマンドタクシー「蔵タク」の試行運行を開始しています。

「蔵タク」は、事前に利用登録をし、利用時間帯や目的地を告げて予約することにより、自宅から目的地まで直接行くことができる便利な公共交通機関として、利用の増加と本格運行への移行（平成26年4月予定）を目指しています。車いすでの利用も可能です。



また、障がい者割引や運転免許返納者に対する回数券の交付を行っています。



(6) 移送サービス等

車いす利用者等の移動を支援する移送サービスについては、市が社会福祉協議会に委託して実施している「障がい者等移送サービス（有料、登録制）」があります。また、社会福祉協議会では、車いすのまま乗降できる車両の無料貸出も行っています（燃料費は利用者負担）。

さらに、NPO（特定非営利活動法人）等による「福祉有償運送※」も実施されています。

※NPO法人等が、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自家用自動車を使用して当該法人等の会員に対して行う原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送サービスをいいます。



障がい者等移送サービス用車両

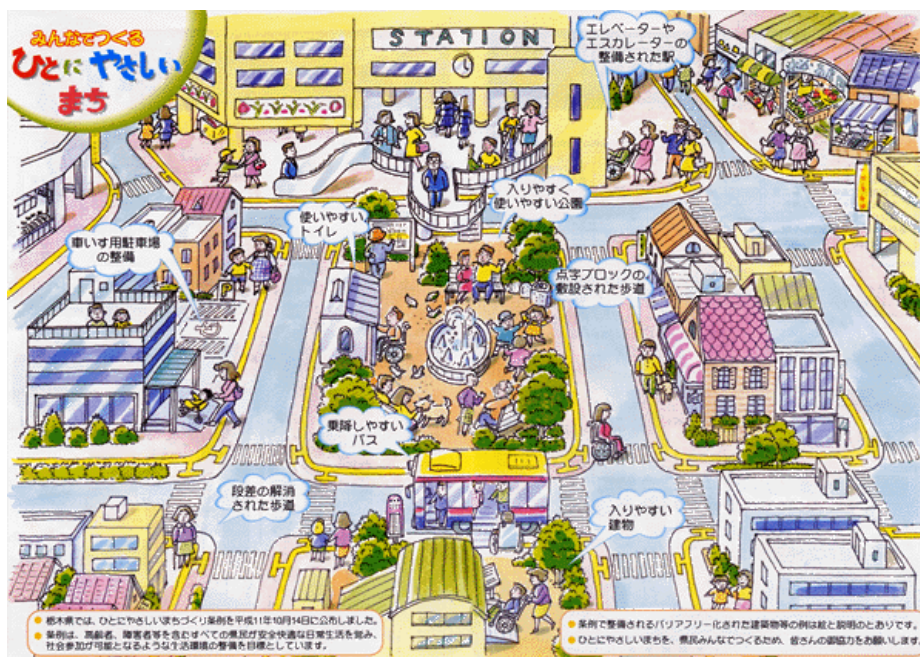


貸出用車両

(7) ひとにやさしいまちづくり条例（県）

県では、平成12年10月に「ひとにやさしいまちづくり条例」を施行しました。この条例では、県民・事業者及び国・県・市町村の責務を明文化するとともに、特定の要件を満たす公共的施設を新築・改築するときに適合させなければならない整備基準を定めています。

これにより、さらなるバリアフリー化を促進し、高齢者や障がい者を含むすべての県民が安全で快適な日常生活を営むとともに、積極的に社会参加ができる「ひとにやさしいまちづくり」が実現されるものと期待しています。



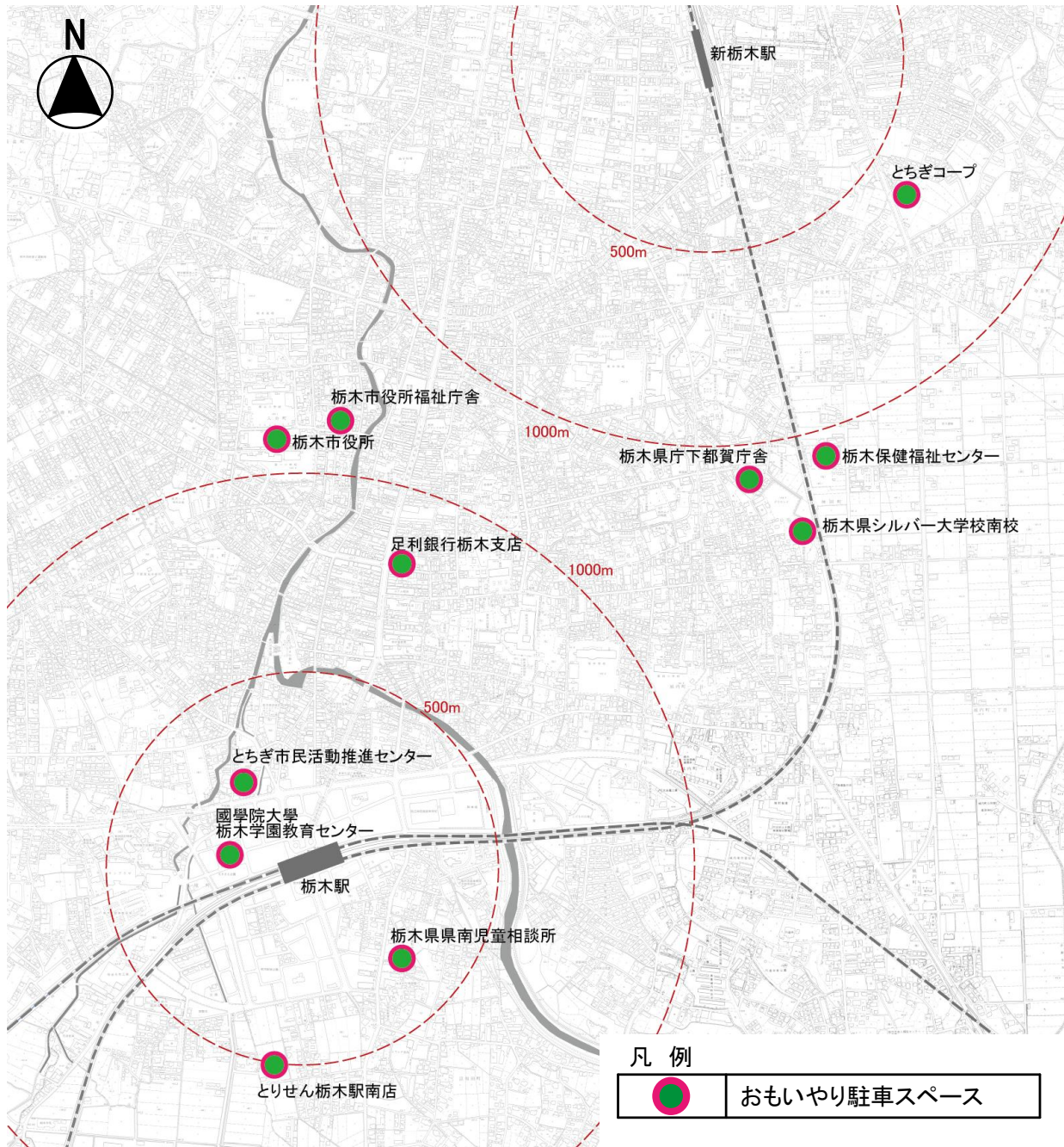
(8) おもいやり駐車スペースつぎつぎ事業（県）

多くの方が利用する店舗や病院などの施設には、身体に障がいのある方のための駐車スペースが設けられるようになりました。一方この駐車スペースを確保しておくための統一ルールがなかったため、県内に共通する利用証を交付することにより、障がい者用の駐車場を利用できる方を明らかにし、本当に必要な人のために駐車スペースを確保する「おもいやり駐車スペースつぎつぎ事業」を平成20年9月から実施してきました。

駐車スペースのさらなる確保と周知を図るため、平成24年4月1日から駐車スペースの増加を目的とした「おもいやり駐車スペース『倍増』プロジェクト」を実施しています。



おもいやり駐車スペースの状況（県公表資料、平成24年6月現在）



おもいやり駐車スペースの設置事例（利用証がある人のみ利用可能）

2. 市民の意向

市民アンケート、まち歩き及びワークショップを通じ、検討範囲におけるバリアフリー化に関する市民の意向を整理しました。

【市民意見等の収集方法に関する概要】

①アンケート調査（栃木駅・新栃木駅周辺地域住民）

- ◆実施時期：平成24年6月下旬～7月上旬
- ◆対象者：栃木駅周辺及び新栃木駅周辺地区住民1000名（障がい者含む）
- ◆回収率：38.6%
- ◆質問内容：よく利用する施設、移動手段、バリアフリーに関する意見等

②まち歩き（高齢者・障がい者及びボランティア）

- ◆実施時期：平成24年8月2日（木）
- ◆実施箇所：栃木駅及び市役所までの経路、新栃木駅及び市役所までの経路についてバリアフリーに関する課題を点検（一部区間はタクシーで移動）
まち歩き終了後に市役所にて点検結果を報告（ワークショップ形式）



③パブリックコメント（全市民）

- ◆実施時期：平成25年1月～2月（約30日間）
- ◆実施内容：バリアフリー基本構想（素案）に関する意見をホームページ上で公募

注）市民意向の整理については、専門家（コンサルタント）や交通事業者の意見による補足も行っています。

注）写真等は、“まち歩き”及び現況調査時に撮影したものです。

(1) 鉄道駅について

① JR 栃木駅

- トイレが不便
 - ・ 多機能トイレ（回転ドア式）の説明をもっとわかりやすくしてあるとよい。
 - ・ 多機能トイレの構造については車いす利用者にとって便利である。
- ホームに柵があるとよい。
- エレベーターのドアが閉まるのが早い。
- エレベーターを降りるときの音声案内が遅い。
- 改札前と改札内にベンチがほしい。
- 車いすを常備してほしい。
- 音声案内が少ない。
- 改札口に案内係員がいて大変よい。



回転ドア式多機能トイレ



ホーム



エレベーター



改札内

②東武栃木駅

- パスモチャージ用券売機が1台しかなく混雑時困る。
- トイレが遠くてわかりにくい（改札内が広く）。和式が多くて使いづらい。
- 音声案内が少ない。
- 改札前にもベンチがほしい（改札内にはベンチあり）。
- 階段脇にラックがあるのは通行の邪魔である。



改札内



トイレ案内図



改札内のベンチ



階段脇のラック

③栃木駅南北連絡通路（コンコース）

- 自転車を押して入るときに滑りやすい。
- ベンチがないので待ち合わせに不便。
- 駅構内に入ったことを知らせる音声案内がほしい。
- 案内所の周りが暗い。



南北連絡通路内



南北連絡通路案内所付近

④東武新栃木駅

- 車いすでは改札幅が狭い。
- エレベーターがないため車いすの昇降を駅員が手伝っており大変そう。
- ホームにエレベーターやエスカレーターがほしい。
- 跨線橋の階段には手すりがあるが、橋上部分にはない。
- ホームに柵があるとよい。
- ホームの点字ブロックが直線でないため利用しづらい。
- トイレ出入口の段差が気になる。
- 多機能トイレと洋式トイレがほしい。
- 車いす用スロープのポール下の角を削ったほうがスムーズに曲がれる。
- 車いすを常備してほしい。
- 駅前に公衆トイレがない。



改札口



跨線橋の階段手すり



跨線橋の橋上部



ホームの点字ブロック



トイレ出入口



車いす用スロープ

⑤新栃木駅東西自由通路

- エレベーターの案内板が小さくわかりづらい（東西とも）。
- 階段及び通路が広い中央にも手すりがほしい。
- 西口はエレベーターのボタンまで手すりが続いていたほうがよい。
- ホームに降りるエレベーターと改札口を設置してほしい。



西口側エレベーターへの通路
(右側に小さい案内板)



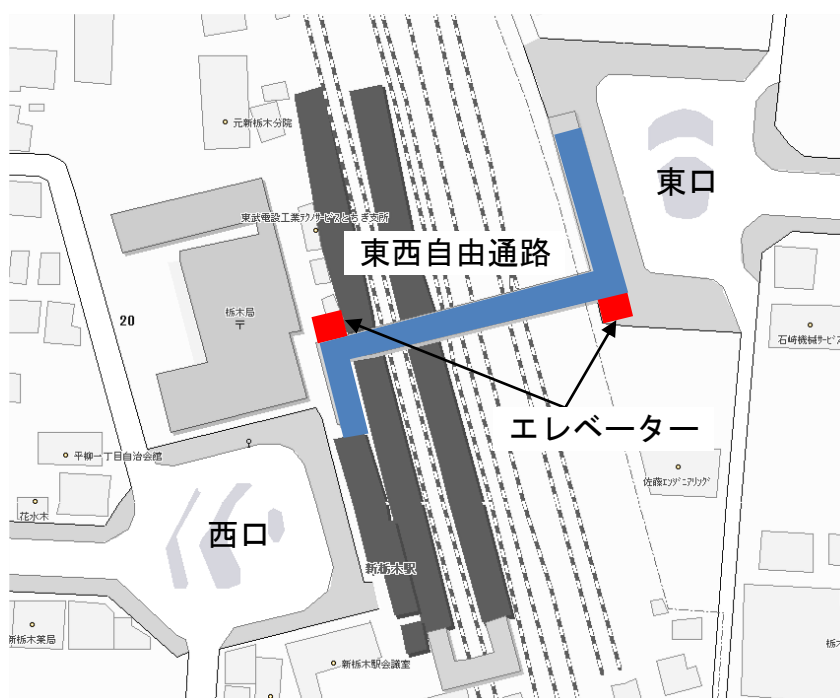
東口側エレベーター
(左側に小さい案内板)



自由通路階段



自由通路橋上部



(2) 駅前広場について

① 栃木駅北口駅前広場

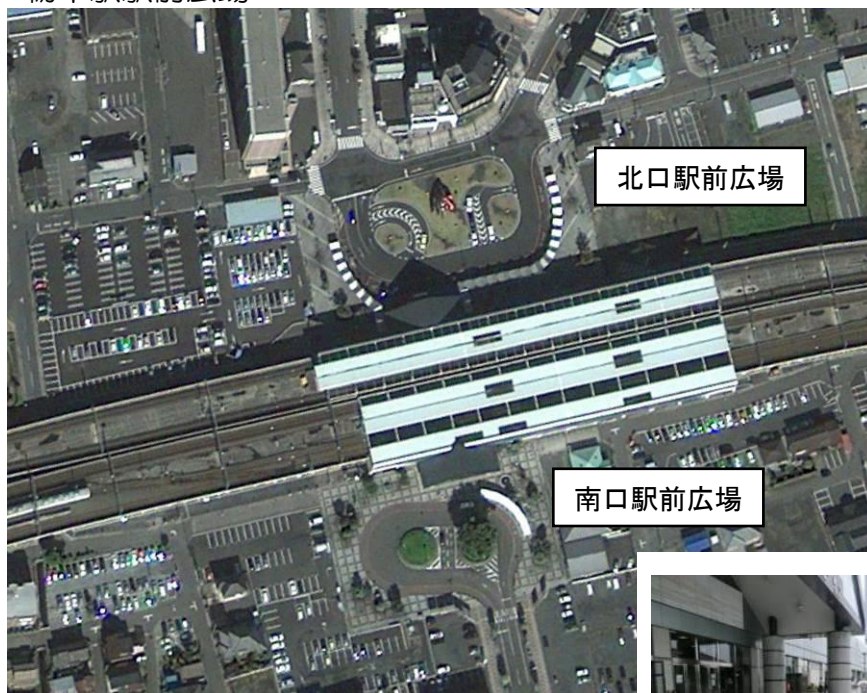
- 駅出口から北口周辺案内図（触地図）までの点字ブロックが遠回りである。
- バス乗り場の標識が複数あり、字も小さくわかりづらい。
- サークルベンチは木陰になって気持ちがよい。



② 栃木駅南口駅前広場

- 歩道と車道の段差が大きい。
- バス乗降場まで点字ブロックが連続していない。

栃木駅駅前広場



③新栃木駅西口駅前広場

- 郵便局側歩道との段差が気になる。
- バス停が路面表示されていないため一般車が駐停車し、ふれあいバスがバス停に着けられないことがある。



④新栃木駅東口駅前広場

- 点字ブロックが変色して認識しづらい（ブロックの幅を広くしてほしい）。
- 歩道の段差が大きく車いすの乗り上げが困難（排水溝の影響もあり）。
- 障がい者用乗降場のスロープがきつい。
- 自転車が違法駐輪しており歩行の支障となっている。
- 小さい舗装タイルは車いすの走行に振動が生じる。
- 車を降りてから雨に濡れないようアーケードなどがほしい。
- 広場南側の市道から来る車が見えづらい。



新栃木駅駅前広場



(3) 道路・信号機等について

①排水側溝の溝が大きいなど危険な箇所（主な箇所）

- 1-1 新栃木駅東口周辺市道の排水溝（市道 A186 他）（網目幅 3 cm）
- 1-2 万町交差点部歩道の排水溝
- 1-3 市役所通りの側溝蓋（市道 106）
- 1-4 銀座通りとみつわ通り交差部のマンホール



②歩道がない、または歩道が狭い箇所（主な箇所）

- 2-1 県道南小林栃木線（栃木駅南側）
- 2-2 栃木駅北口～栃木女子高（市道 105、203）
- 2-3 今泉町 1 丁目交差点～泉寿園（市道 102）
- 2-4 第 4 小学校の通学路（市道 107）
- 2-5 巴波川西側の綱手道（市道 A47）

「視覚障がい者とボランティアは並列で歩くため車に気を使う」



③歩道の段差が大きく車いす等の通行が困難な箇所（主な箇所）

- 3-1 栃木駅北口駅前広場
- 3-2 新栃木駅東口駅前広場
- 3-3 銀座通りの横断歩道部の歩道（切り下げなし）
- 3-4 旧第1小学校西側（市道106）



④歩道のわずかな高低差が弱視者にはわかりづらい箇所（主な箇所）

- 4-1 みつわ通りの車道と歩道の境界部分（市道A51）



⑤歩道の勾配が大きく車いす等が直進しにくい箇所（主な箇所）

5-1 銀座通り～幸来橋（（主）栃木佐野線）

5-2 旧福田屋百貨店北側市道（市道 A1）

5-3 常盤橋

5-4 巴波川東側の遊歩道

※その他の歩道で車が入りする切り下げ箇所多数



⑥点字ブロックが認識しにくい（主な箇所）

6-1 新栃木駅東口駅前広場及び周辺道路（劣色による）

6-2 みつわ通り（色が舗装タイルと同じ）

6-3 旧福田屋百貨店北側の市道（市道 A1）（県道との色違い）

6-4 市役所通り（市道 106）（色が茶系）

（注）点字ブロック：正式名称は「視覚障害者誘導用ブロック」という。



⑦点字ブロックがない（主な箇所）

- 7-1 蔵の街大通り万町交差点から栃木駅方面（（主）栃木藤岡線）
- 7-2 蔵の街大通りヤオハンプラザの交差点から北側（（主）宇都宮亀和田栃木線）

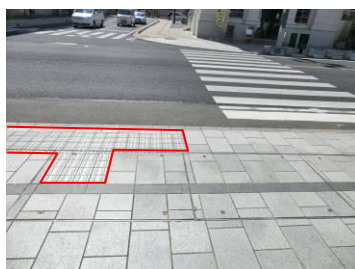


7-1

7-2

⑧点字ブロックと横断歩道の位置が不整合（主な箇所）

- 8-1 蔵の街大通りの旧福田屋百貨店前交差点



⑨夜暗い（主な箇所）

- 9-1 蔵の街大通りの万町交番から北側（（主）宇都宮亀和田栃木線）
- 9-2 栃木駅南口駅前通り（市道 104）



9-1

⑩電柱などの支障物があり危険（主な箇所）

- 10-1 旧福田屋百貨店北側の市道（市道 A1）
- 10-2 下都賀庁舎付近交差点
- 10-3 文化会館前交差点



10-1



10-3

⑪木の枝などが道路にはみ出しており通行に支障（主な箇所）

11-1 市役所通り（市道106）ほか



⑫信号時間が長いため歩行者が赤横断して危険（主な箇所）

12-1 栃木駅北口の交差点



⑬音響式信号にしてほしい箇所（主な箇所）

13-1 山車会館前の交差点

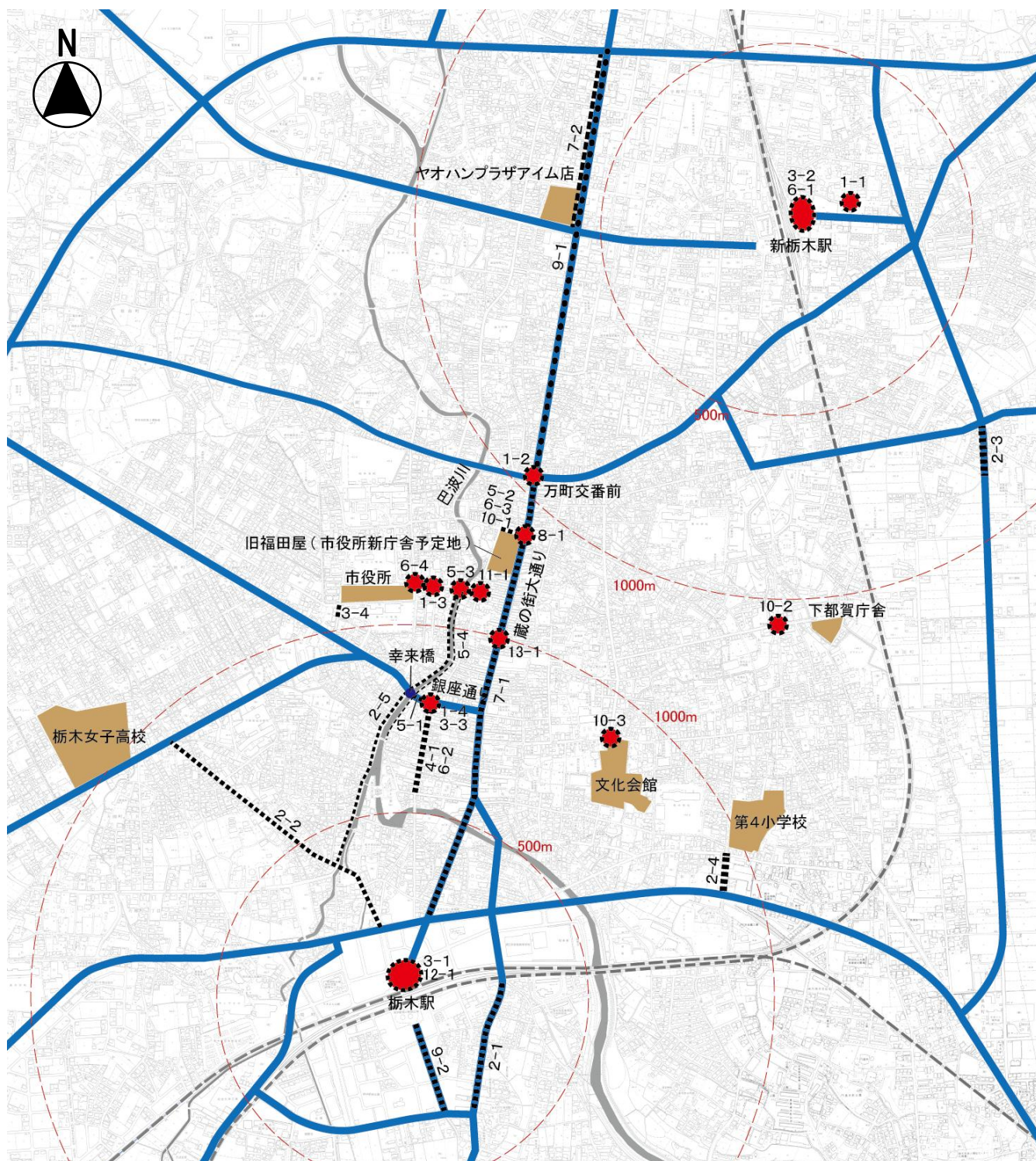


⑭その他意見・感想等

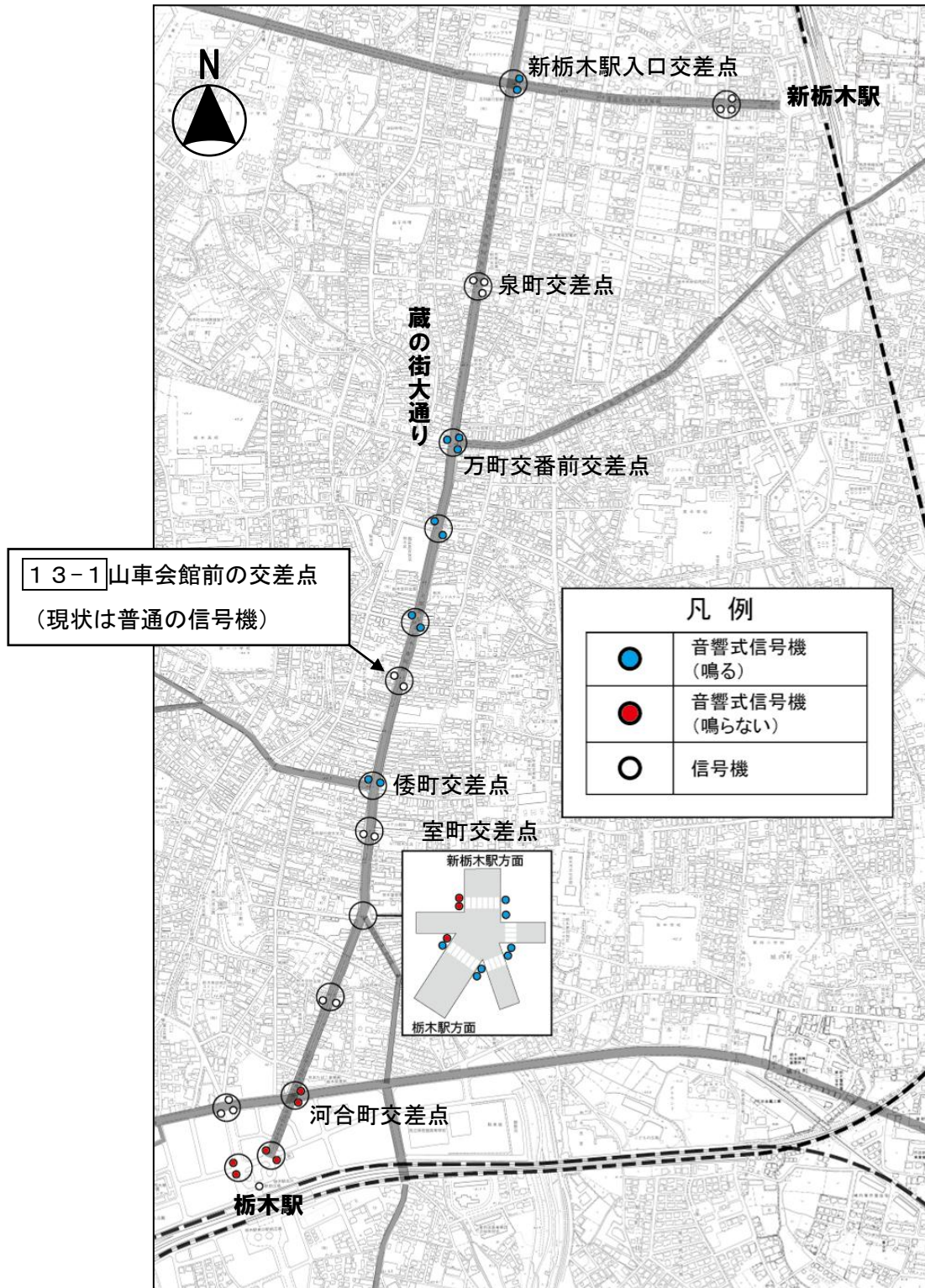
- 自転車、電動車いす用の通路の確保と明示を進めてほしい。
- インターロッキングは小さな段差や木の根による盛り上がり気になる。
- 微妙な段差はつまづきの原因になるので段差の有無を明確にしたほうがよい。
- 点字ブロックは黄色が原則である。
- 点字ブロックの必要性について再考すべき。視覚障がい者にとって、点字ブロックを設けるよりもガイドボランティアを充実させたほうがよい。
- 点字ブロックは杖が引っ掛かる。
- 点字ブロックは車いすに揺れが生じる。
- 歩道の整備をお願いしたい。道幅が狭い道路は一方通行にするべきである。
- 信号機のある横断歩道には両側に柵を立ててほしい。

- 街中で転んで立上がる時に掴まれるポールなどがあるとよい。
- 少しの段差や勾配でも車いすの通行は困難になる。
- 標識の看板にひらがな表記やイラストがあるとわかりやすい。
- 電柱が地中化してあると歩道が広く感じる。
- 観光都市なのに観光コースの中に休憩施設（ベンチや上屋）が少ない。

道路に関する主な課題箇所（箇所番号と対応）



栃木駅から新栃木駅における信号機の状況図



(4) 路外駐車場について

①蔵の街第1 駐車場

- 障がい者用駐車場がない。
- 公衆トイレあり（多機能トイレ、小便器手すり等あり）



②蔵の街第3 駐車場

- 障がい者用駐車場がない。
- 砂利敷きのため車いすの通行が困難である。



③蔵の街第5 駐車場

- 障がい者用駐車場がない。
- 第1 駐車場と第3 駐車場は蔵の街大通りに面しているが、第5 駐車場は場所が奥まっている上、進入路も狭いため来街者にはわかりづらい。うずま公園に隣接しているため、公園用駐車場としての利便性はよい。



④その他の意見

- 新栃木駅にも24時間対応の駐輪場がほしい（民間駐輪場は閉鎖時間がはやいため）。
- 栃木駅周辺の民間駐車場に障がい者用駐車場がない。

(5) 都市公園等について

①蔵の街広場

- 広場内だけでなく道路側にもベンチがほしい。
- 多機能トイレが使えない（いたずら防止のため）。



②第二公園

- 酔っ払いや大声を出す人が多く利用しづらい。
- 多機能トイレが使えない（いたずら防止のため）。
- 小便器に手すりがない。
- 水飲み場2カ所のうち1カ所が車いす対応ではない。



③瀬戸河原公園・うずま公園

- 公園間の橋の勾配がきつい（車いす利用が困難）。
- ベンチが劣化している。
- 小便器に手すりがない。
- 多機能トイレがない。
- 瀬戸河原公園の水飲み場が車いすに対応していない。



④栃木駅南公園

- 3カ所の出入口のうち2カ所に1.5mの水平面（車いす用）がない。
- トイレの小便器に手すりがない。多機能トイレが使えない。
- 出入口と水飲み場の周囲が芝生のため車いすで利用しにくい。



(6) 建築物等について

①公共公益施設

【栃木市役所】

- 一部に自動扉でないものがあり、高齢者や車いすの方は不便だと思う。
- 市役所はベビーカーで利用するには狭い。
- 福祉庁舎の駐車場マナーが悪い（車いす用駐車場に一般車が停めている）。

【栃木図書館】

- 点字ブロックの色がグレーのため認識しづらい。

【栃木文化会館】

- エレベーターの乗り場がわかりにくい。
- 1階のトイレは便器数が少ない。
- 駐車場が舗装されていない。
- 正面玄関にタクシー乗り入れができない。

②病院・福祉施設

- 下都賀総合病院、とちの木病院、西方病院の廊下が狭いので、車いすがすれ違える広さがほしい。
- 保健福祉センターの階段手すりが数段分足りない。

③公衆トイレ

- 栃木駅前の公衆トイレは和式ばかりで使いづらい（公衆トイレ共通事項）。
- 観光用のトイレが少ない。案内も少ない。
- 多機能トイレが施錠されていて使えない所が多い（いたずら防止のため）。

④建築物等全般

- ピロティ（雨に濡れずに車の乗降ができる屋根）があると便利である。
- 杖置き場があるとよい。
- 出入口に音声案内があるとよい。
- 雨の日は床が滑りやすい。
- 階段の傾斜がきつい。
- 使いづらい場所にスロープが設置されていたり、多機能トイレの場所がわかりにくいなど、改善すべき点が多くある。
- 高齢者や障がい者にとって、施設が点在していることが不便なので、できるだけまとめて用事が済ませられればよい。

(7) バス・タクシーについて

①バス

- 駅前及び街中のバス停には複数の標識が立っており、時刻表も小さくわかりにくい。高齢者でもコース（路線）がわかるようにしてほしい。
- バスの本数が少ない。主要な停留所を何カ所か設け、乗り換えてどの方面へも行けるようにしてほしい。
- バスで栃木駅に11時15分に到着するが、乗り換えるバスが11時15分に発車してしまうので余裕がない。
- 手を上げた場所でバスに乗れたらよい。
- バス利用者が少なくもったいない面もみられる。自治会などを通じて意見をもらったらどうか。
- 回送時なのか、路地のような細い道を通っていることがしばしば見られる。
- ふれあいバスの運転手は高齢者の荷物を手伝ったり親切である。
- レトロバスは乗降が楽である。
- バス停にはベンチがほしい。



②タクシー

【一般タクシー】

- 福祉タクシーについて、施設ごとに職務に従事しながら運転手も兼務する人がいて、利用者が頼んだ時点でタクシーを出してくれるシステムになれば大変便利かと思う。
- 高齢のため外出はタクシーしか利用できない。一定区間のみでよいからタクシーの無料乗車券か割引乗車券を発行していただくと有難い。
- 一般タクシーは料金が高くて利用しづらい。
- 一般タクシーの運転手はみな親切である。
- タクシー運転手にも観光案内ができるよう指導してほしい。

【蔵タク】

- 片柳1丁目はバスが利用しにくいいため蔵タクを土日も走らせてほしい。
- 蔵タクを利用している人から“随分待たされる”と聞いたことがある。
- 予約が1時間前からでなく、30分刻みになると便利である。
- 蔵タクは便利だが、帰りが出先から電話できず困る。
- 蔵タクは車いすでも利用できるとよい（実際は可能）。

(8) 全般的な意見

- 今はまだ丈夫だが、これからバリアフリーの大切さがわかる時が必ずくる。
- 今はまだ50代だが、10年後、20年後のことを考えるとバリアフリー化は必要だと思う。
- 困っている人を見かけたら手を貸してあげるなど、心のバリアフリーが大事である。
- 歩行者がいるときは車が速度を落とすなど、心のバリアフリー教育も子供のうちから行うことが必要である。
- バリアフリー以前の問題として、車や自転車の交通マナーがなっていない。
- 栃木駅や公園など、治安の悪さが問題であることを肝に銘じるべきである。
- 公共トイレなどにAEDを設置してほしい。
- 高齢者だけでなく、乳幼児や子供に対しても眼を向けてほしい。
- 観光地図は、地元住民の目線ではなく来訪者の目線でつukらないとわかりにくい。他の観光地を勉強すべきである。
- 交通事故データを分析して安全な施設づくりをしてほしい。
- 普段は車移動だが、去年の大震災のあと、少しの間だが自転車生活をしてみてバリアフリーのありがたみを思い知った。

3. 観光客の意向（来訪者の意向）

平成22年度に市が実施した「栃木市観光基礎調査／平成23年3月」において、観光で「蔵の街」を訪れる人のバリアフリー等に関する意向は以下のとおり整理されます。特に、「わかりやすさ」、「トイレ」、「駐車場」などの充実に関する意向が伺えます。

「蔵の街」を訪れる人のバリアフリー等に関する意向（抽出）

- 市内バスの運転手が街のガイドを行ってくれてよかった。
- 地図等の案内が about すぎて困った。
- 案内板が少ない。
- 街はキレイでよいが、案内版や標識が不足している。
- 道路標識等の設置が少ないように感じた。
- 標識、マップなど充実していてわかりやすい。
- 車のスピードが速くて怖い。
- 落ち着いた街でよかった。
- 駐車場とトイレが少ない。
- 駐車場が広がり、もっと便利になってほしい。
- 道幅が広くて歩きやすい。
- 歩道から車道が危なく渡りづらい。
- お店などで手作りのマップを作っているのは初心者には嬉しい。
- 蔵の街のホームページを充実させてわかりやすくするとよい。
- パンフレットを見ながら歩いていると、“こんな所に車が”と思うことが何度もあって危なかった。

（参考）「蔵の街」の案内サインの現状例



第4章 バリアフリー化の基本方針

1. バリアフリー化の基本方針

第3章までの整理を踏まえ、バリアフリー化の基本方針を以下に設定します。

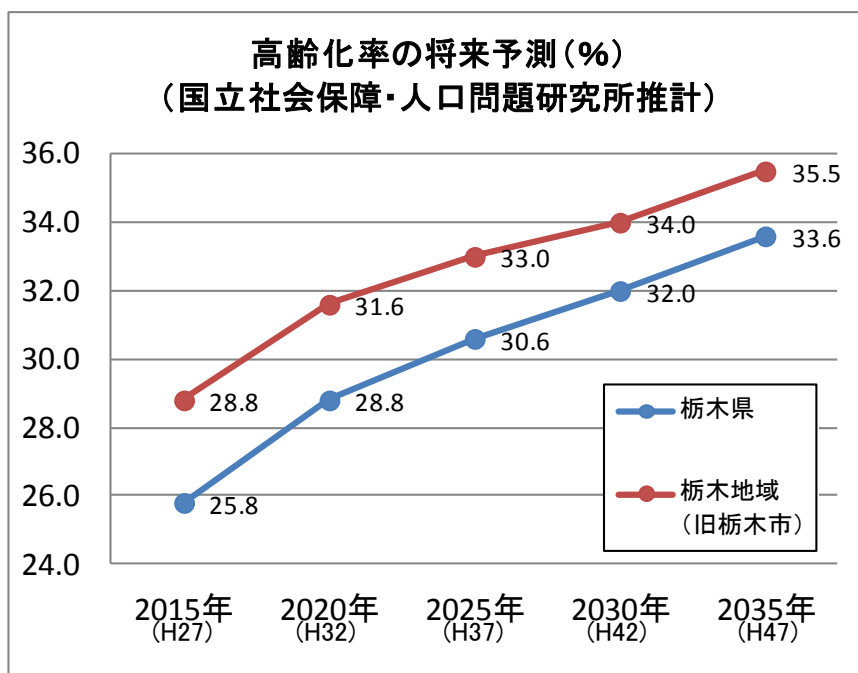
【基本方針1】将来においても安全・安心に移動できるまちづくりの推進

高齢者や障がい者等をはじめ、妊産婦やけが人、乳幼児連れや大きな荷物を持った人など、あらゆる人が安全かつ安心して移動できるまちづくりをめざします。

国の予測では、栃木地域（旧栃木市）の高齢化率（65歳以上の人口割合）は、将来も県全体の平均を上回りながら進行していくこととなるため、10年後、20年後の将来社会を見据えたバリアフリーのまちづくりをめざしていきます。

<推進方策>

- 鉄道駅、道路、公園等の公共空間の一体的かつ面的なバリアフリー化の推進
- 公共建築物等のバリアフリー化の推進
- 国、県をはじめ、関係機関におけるバリアフリーへの取り組みとの連携強化
- 民間施設との連携によるバリアフリーのまちづくりの推進



【基本方針2】来訪者も快適にアクセスかつ移動できる空間づくりの推進

水や緑、歴史的資源等を活かした観光都市としての魅力とにぎわいの向上を図るため、市民だけでなく、観光客などの来訪者が快適にアクセスかつ移動でき、さらに交流と賑わいが向上されるような、わかりやすく魅力的な空間の形成（おもてなしの空間づくり）をめざします。

また、外国人観光客が、円滑に安心して移動できるように言語バリアフリー化に努めます。

<推進方策>

- わかりやすい案内サービスの充実
- 観光施設や観光ルート上における休憩施設の充実

【基本方針3】心のバリアフリーの推進

高齢者や障がい者等が安心して日常生活や社会生活が送れるようにするため、施設整備（ハード面）だけではなく、高齢者や障がい者等の困難を自らの問題として認識し、困っている人をみかけたら積極的に協力する心のバリアフリーについても啓発に努めていきます。

また、単に物理的なバリアフリーのみではなく、現在の情報社会に生きる40代、50代の人々（将来の高齢者）のライフスタイルや、情報技術の進化を考慮したソフト面からのバリアフリーの姿を確立していくことも重要となります。

<推進方策>

- バリアフリーに関する情報の提供
- 高齢者や障がい者等の移動に関する理解を深める周知、啓発活動
- バリアフリーに関する教育の推進
- 地域における協力体制づくり

2. 計画期間

基本構想の計画期間は、平成25年度から平成34年度までの10年間とします。その間、各種事業者と調整が整った事業について、随時実施します。

計画期間の考え方

計画期間（10年間）	平成25年度～34年度
前期（5年間）	平成25年度～29年度
後期（5年間）	平成30年度～34年度

第5章 重点整備地区の設定

1. 重点整備地区設定の方法

バリアフリー法に示された“重点整備地区”設定の考え方にもとづき、以下の手順で重点整備地区を設定します。

【手順1】生活関連施設の設定

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施設で、施設相互間を徒歩や車いすで移動することが考えられる施設を「生活関連施設」として設定します。

<生活関連施設>…旅客施設、官公庁、病院、大規模商業施設等

【手順2】生活関連経路の設定

「生活関連施設」間を連絡する主要な経路を「生活関連経路」として設定します。なお、経路については、歩行者、車いす等がなるべく安全に移動できる経路を選定します。

<生活関連経路>…道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設

【手順3】重点整備地区の設定

設定した「生活関連施設」と「生活関連経路」を包括する区域を「重点整備地区」として設定します。

なお、区域の境界線は、道路、河川、敷地境界線などの明確な地形地物に沿って設定します。

【重点整備地区とは】（再掲）

- 面積が概ね400ha未満であり、主な生活関連施設が概ね3以上あり、高齢者、障がい者等によるこれら施設間の移動が通常徒歩で行われる地区
- 生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設間を結ぶ移動経路）についてバリアフリー化が特に必要な地区
- バリアフリー化の事業を重点的・一体的に行うことが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区

2. 生活関連施設の設定

本基本構想では、徒歩や車いすで移動できる距離を概ね半径 500m程度と想定し、徒歩の起点となる栃木駅、新栃木駅、旧福田屋百貨店前バス停（市役所新庁舎前（予定））から概ね半径 500m圏にある高齢者、障がい者等が多く利用する施設を生活関連施設として設定します。

また、地域住民のみではなく、「蔵の街」として来訪者をおもてなしするという観点から、主要な観光施設についても生活関連施設として設定します。

○生活関連施設（順不同）

種別	施設名	備考
鉄道駅	JR栃木駅	H23 乗降客数 10,076 人／日
	東武栃木駅	H23 乗降客数 10,760 人／日
	東武新栃木駅	H23 乗降客数 3,519 人／日
公共公益施設	栃木市役所（新庁舎）	旧福田屋百貨店へ移転予定
医療施設	下都賀郡市医師会病院	病床数 112
	栃木地区メディカルセンター-第1病院(仮称)	建設予定
商業施設	ヤオハンプラザアトム店	店舗面積約 5,200 ㎡
	とりせん栃木駅南店	店舗面積約 2,020 ㎡
観光施設	とちぎ山車会館	H23 入場者数約 24,800 人／年
	とちぎ蔵の街観光館	
路外駐車場	蔵の街第1駐車場	小型 30 台、バス 6 台

3. 生活関連経路の設定

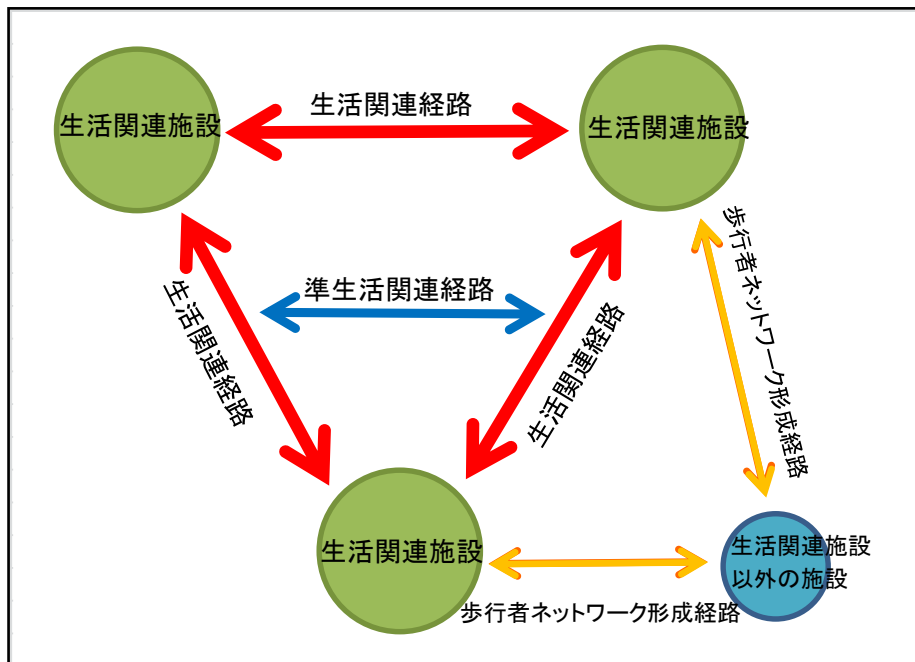
生活関連施設相互を連絡する経路で、利用頻度が高い経路及び歩行者交通量の多い経路を「生活関連経路」として設定します。

また、道路ネットワークを考慮し、生活関連経路を補完する経路を「準生活関連経路」として設定します。

さらに、「蔵の街」としての散策コースや伝統的建造物群保存地区における「旧日光例幣使街道」などについては、「歩行者ネットワーク形成経路」として設定します。

- ※ 準生活関連経路、歩行者ネットワーク形成経路は、バリアフリー法に基づく生活関連経路とは別に、市独自に設定するものです。
- ※ 準生活関連経路については、生活関連経路に準じたバリアフリー化事業の実施に努めるものとします。
- ※ 歩行者ネットワーク形成経路については、観光客が通行する散策路が多いことから、分かりやすい案内板の設置等に努めるものとします。

《生活関連経路等のイメージ図》



※生活関連施設以外の施設とは、主に公園、民間の観光施設等を指します。

○生活関連経路（順不同）

種別	番号	名称	備考
自由通路	1	栃木駅南北連絡通路	幅員 10m
	2	新栃木駅東西自由通路	幅員 4m
駅前広場	3	栃木駅北口駅前広場	面積約 6,900 m ²
	4	栃木駅南口駅前広場	面積約 4,000 m ²
	5	新栃木駅西口駅前広場	面積約 2,450 m ²
	6	新栃木駅東口駅前広場	面積約 3,150 m ²

種別	番号	名称	区間
道路	7	市道 104 号線	栃木駅南口～市道 103 号線
	8	市道 103 号線	市道 104 号線～下都賀郡市医師会病院
	9	市道 O152 号線	市道 103 号線～栃木地区庁 功地庁-第 1 病院（仮称）
	10	市道 105 号線	栃木駅北口～境町交差点
	11	県道栃木停車場線	栃木駅北口～河合町交差点
	12	（主）栃木藤岡線	境町交差点～河合町交差点
	13	（主）栃木藤岡線	河合町交差点～万町交差点
	14	市道 A1 号線	（主）栃木藤岡線～県立栃木 高等学校
	15	県道新栃木停車場線	新栃木駅西口～新栃木駅入口 交差点
	16	（主）栃木粕尾線	新栃木駅入口交差点～市道 A 15 号線
17	（主）宇都宮亀和田栃木線	新栃木駅入口交差点～万町交 差点	

（主）＝主要地方道

○準生活関連経路（順不同）

種別	番号	名称	区間
道路	18	（主）栃木藤岡線、市道 201、A275 号線	境町交差点～市道 103 号線
	19	（主）栃木小山線、県道南小林栃木線	河合町交差点～室町交差点
	20	市道 107 号線、（主）宇都宮栃木線	県道新栃木停車場線～万町交 差点

（主）＝主要地方道

○歩行者ネットワーク形成経路（順不同）

種別	番号	名称	区間
道路	21	市道 105、A47、106、206 号線	境町交差点～県立栃木高等学校
	22	市道A51 号線	（主）栃木藤岡線～市道A1 号線
	23	市道A51、A4 号線、（主）栃木粕尾線	市道A1 号線～市道A15 号線
	24	市道A47、A70、A274 号線	市道A1 号線～万町交差点
	25	市道A221、A32、A12、A34、A31 号線	とちぎ蔵の街観光館前交差点～定願寺入口交差点
	26	市道A62 号線	市道A51 号線～（主）栃木藤岡線
	27	（主）栃木佐野線	市道A47 号線～（主）栃木藤岡線

（主）＝主要地方道

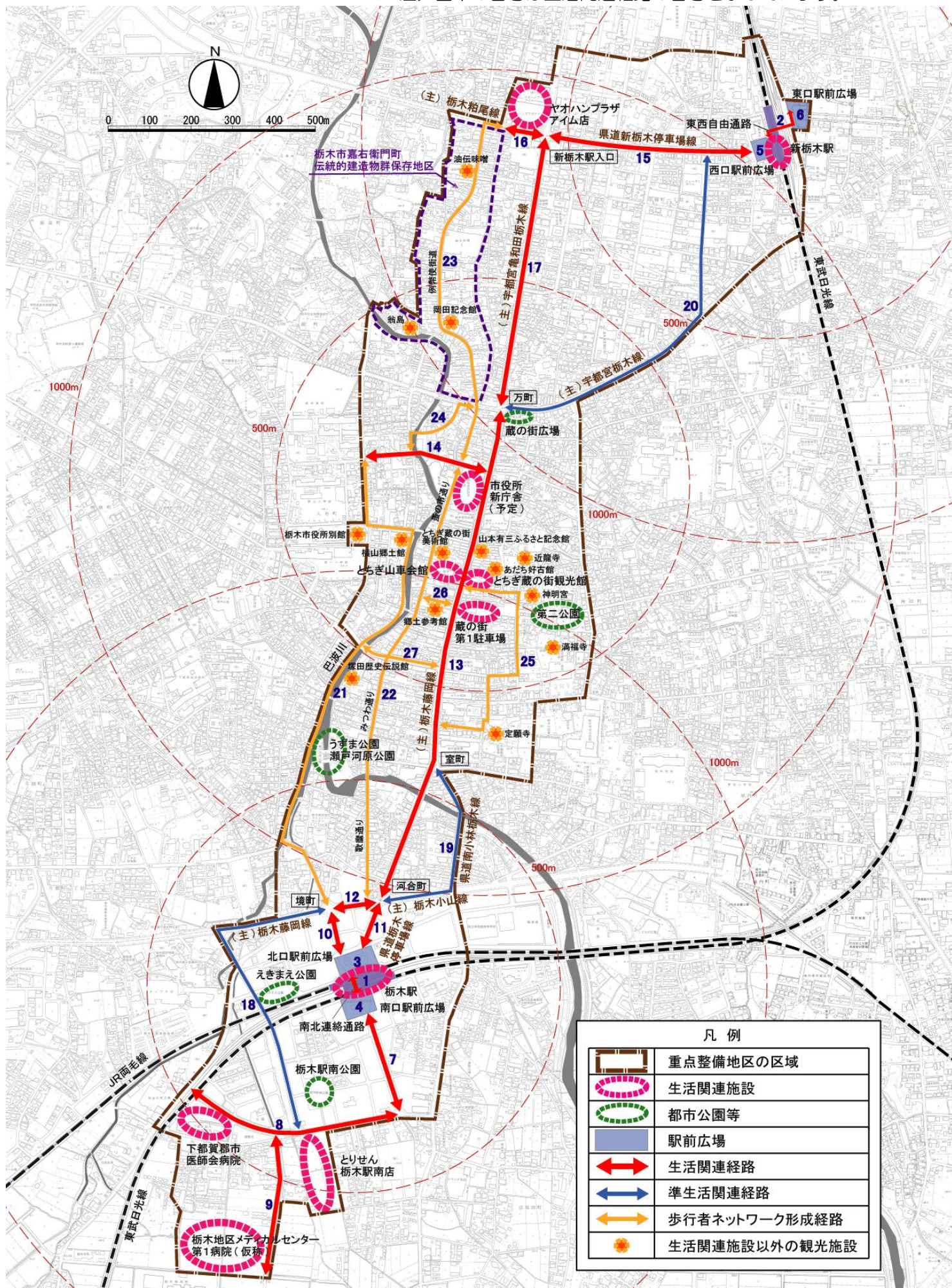
4. 重点整備地区の設定

栃木駅、新栃木駅、市役所をはじめとした公共公益施設、医療機関等を含む約 170ha を重点整備地区として設定します。

この地区は、「蔵の街大通り」を中心軸としてニューシティ（栃木駅、新栃木駅周辺）と、オールドシティ（中心市街地、歴史的町並み）のネットワークを形成し、地域住民の日常生活及び観光客など来訪者の移動に配慮した交流空間として醸成していくことをめざします。

重点整備地区の設定（区域面積約170ha）

注）図中の番号は生活関連経路の番号を示しています。



第6章 バリアフリー化のために実施すべき事業

1. 特定事業の概要

バリアフリー法においては、重点整備地区におけるバリアフリー化のための具体事業である「特定事業」として、以下の事業が位置づけられています。

また、事業ごとに整備基準（移動等円滑化基準及びガイドライン等）が定められており、実施においては当該基準に沿った整備を行うこととなります。

①公共交通特定事業

- 特定旅客施設※におけるバリアフリー設備（エレベーター、エスカレーターなど）の整備、これに伴う構造の変更
 - 特定車両（軌道車両、乗合バス）のバリアフリー化（低床化など）
- ※1日の乗降客数が3,000人以上の鉄道駅等

②道路特定事業

- 道路におけるバリアフリー化のための施設及び工作物（歩道、道路用エレベーター、通行経路の案内標識など）の設置
- 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、路面構造の改善など）

③交通安全特定事業

- 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（高齢者、障がい者等による道路の横断の安全を確保するための機能を付加した信号機、歩行者用道路であることを表示する道路標識、横断歩道であることを表示する道路標示の設置など）
- 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（違法駐車行為に係る車両の取締りの強化、違法駐車行為の防止についての広報活動及び啓発活動など）

④路外駐車場特定事業

- 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など）の整備
- ※道路の付属物である駐車場、公園施設である駐車場、建築物及び建築物に付属する駐車場を除く路外駐車場であって、駐車のために供する部分の面積が500㎡以上であり、かつ駐車料金を徴収するもの

⑤都市公園特定事業

- 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※の整備

※出入口、駐車場、園路、広場、屋根付広場、休憩場、野外劇場、野外音楽堂、
便所、水飲場、管理事務所、掲示板、標識など

⑥建築物特定事業

- 全部又は一部が生活関連経路である特定建築物※1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

- 特別特定建築物※2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※3の整備（新築の場合は延床面積が2,000㎡以上のものが対象）

※1：学校、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店、ホテル、事務所、
共同住宅、老人ホーム等の多数の者が利用する建築物

※2：不特定かつ多数の者又は主として高齢者、障がい者等が利用する特定建築物
物であって、移動等円滑化が特に必要なもの

※3：出入口、廊下、階段、エレベーター、便所、敷地内の通路、駐車場その他
の建築物又はその敷地に設けられる施設

2. 施設別バリアフリー化の内容

各施設におけるバリアフリー化の内容については、各施設の整備基準を踏まえ、次のとおり設定します。

施設別バリアフリー化の内容

施設	整備内容
鉄道駅	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 駅施設の利用について、わかりやすい情報提供に努める。 ◆ 昇降設備やトイレなど旅客サービス施設の利便性向上に努める。 ◆ 列車への乗降について、より一層の安全対策に努める。 ◆ 待合いのための休憩スペースの充実に努める。
道 路	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 歩道と車道の段差や勾配をできるかぎり小さくし、車いす等が快適に通行できる構造とする。 ◆ 歩道と車道の段差を小さくしても、視覚障がい者等が歩道と車道の境界がわかるような構造とする。 ◆ 夜でも安全に移動できる明るさを確保する。 ◆ 点字ブロック（視覚障害者誘導用ブロック）は黄色を原則とし、舗装材の色とのコントラストに配慮する。 ◆ 点字ブロックは施設間の連続性（公共側（歩道など）のブロックと民間施設側のブロックがつながっていること）に配慮する。 ◆ 点字ブロックを設置する際には、設置位置や範囲について、車いす利用者と視覚障がい者双方に配慮する。 ◆ 電柱や植栽のはみ出しなどの障害物をできるかぎり無くす。 ◆ 歩行者や車いす等の安全を確保するため、整備にあたっては、自転車、歩行者の分離にできるかぎり配慮する。
信 号	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 音響式信号機や青延長ボタンなどの設置については、地域住民の生活環境（騒音問題など）も考慮し、できるかぎり地域住民との対話等を図りながら慎重に検討する。

施設	整備内容
路外駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ◆公共の路外駐車場には車いす用の駐車施設を設ける（県の「おもいやり駐車スペースつぎつぎ事業」との連携を促進する）。 ◆場内は、平坦で滑りにくい舗装とする。 ◆来訪者がわかりやすく、利用しやすい駐車場の配置に努める。
都市公園等	<ul style="list-style-type: none"> ◆車いす利用者が園内を快適に移動、出入りできる構造とする。 ◆水飲み場等の施設は、車いす利用に対応した構造とする。 ◆トイレには手すりを設置する。
建築物等	<ul style="list-style-type: none"> ◆公共、民間ともに建築物のバリアフリー化を進める（県の「ひとにやさしいまちづくり条例」との連携を促進する）。 ◆トイレは洋式を原則とする。
バス	<ul style="list-style-type: none"> ◆低床バス、車いす対応車両の導入に努める。 ◆バス停の標識や時刻表について、わかりやすくなるよう改善に努める。 ◆バス停の待合スペースについて、できるかぎり改善に努める（ベンチの設置等）。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ◆蔵タクの利便性改善や利用方法のPR促進に努める。 ◆福祉車両の充実に努める。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ◆観光施設や休憩施設の案内の充実に努める。 ◆観光コース等における休憩施設の充実に努める。

3. 特定事業の設定

重点整備地区のバリアフリー化を推進するため、各施設や車輛等に係る特定事業を次のとおり定めます。また、基本構想の策定後、各特定事業の実施者は速やかに「特定事業計画」を作成します。

(1) 特定事業の実施目標時期

特定事業の実施目標時期については、第4章で設定した計画期間のとおりに、前期（5年以内）と後期（6～10年以内）に分けて設定します。なお、事業の実施とは、各事業者が特定事業計画を策定したのち、事業に関する手続きや工事などに着手した時点を行います（事業の完了時期ではありません）。

(2) 特定事業の設定

①公共交通特定事業

【鉄道駅】

施設	事業内容	事業主体 (略称)	実施目標時期	
			前期	後期
JR 栃木駅	点字ブロックの改良（内方線の設置等）	JR	●	
	ベンチの設置（改札内）	JR	●	
東武 栃木駅	点字ブロックの改良（内方線の設置等）	東武鉄道	●	
	一般トイレの改良（洋式化）	東武鉄道		▲
東武新 栃木駅	エレベーターの設置	東武鉄道	●	
	一般トイレの改良 （洋式化、出入口段差の解消等）	東武鉄道	●	
	多機能トイレの設置	東武鉄道	●	
	点字ブロックの改良（内方線の設置等）	東武鉄道		▲
	通路の手すり、スロープ等の改良	東武鉄道	●	

注) 「視覚障害者誘導用ブロック」は便宜上「点字ブロック」と称します。

▲ … 10年以内の実施は難しいが、できるかぎり早期の事業化に努める。

<参 考>



内方線設置例

(視覚障がい者などの転落防止策として、ホーム縁端の警告ブロックの内側に沿って一文字状の点字ブロックを設置し、ホーム内側が識別できるようにしたもの)



東武栃木駅改札内コンコースのベンチ設置例

【バス・タクシー】

施設	事業内容	事業主体 (略称)	実施目標 時期	
			前期	後期
路線バス	低床バス、車いす対応車両の導入推進	バス事業者	●	
ふれあいバス	低床バス、車いす対応車両の導入推進	バス事業者	●	
	バス停標識、時刻表の改良 (文字が大きく分かりやすいもの)	市	●	
	バス停待合環境の改善 (ベンチの設置等)	市	●	
蔵タク	利用促進に向けたPRの強化	市	●	
一般タクシー	福祉タクシー車両の導入推進	タクシー事業者	●	

<参 考>



会津若松市のまちなか周遊バス

『ハイカラさん』

- 乗車定員 22名/2台
- 車椅子2脚乗車可能



バス停へのベンチ設置例

②道路特定事業

【自由通路・駅前広場】

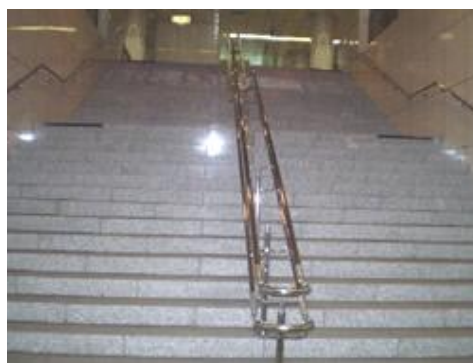
番号	施設	事業内容	事業主体 (略称)	実施目標 時期	
				前期	後期
2	新栃木駅東西自由通路	エレベーター案内板の改良 (大きく分かりやすいもの)	市	●	
		通路、階段の中央部への手すり設置	市		●
3	栃木駅北口駅前広場	点字ブロックの改良	市	●	
4	栃木駅南口駅前広場	点字ブロックの改良	市	●	
		バス停の路面表示 (一般車の駐停車防止対策)	市	●	
5	新栃木駅西口駅前広場	バス停の路面表示 (一般車の駐停車防止対策)	市	●	
		歩道部の段差の改良	市		●
6	新栃木駅東口駅前広場	上屋(シェルター)の設置	市		●
		歩道部の段差、スロープの改良	市		●
		点字ブロックの改良	市		●

注) 番号は、57頁の経路番号を示しています。

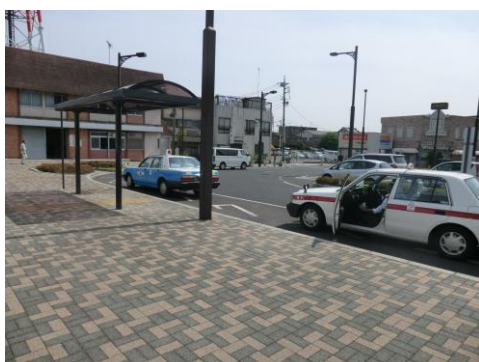
<参 考>



エレベーター案内サインの例



階段中央部の手すり設置例



新栃木駅西口の上屋(タクシーのりばのみ)



歩道の段差改善例

【県道・市道】

番号	経路	事業内容	事業主体 (略称)	実施目標 時期	
				前期	後期
7	市道 104 号線	適切な維持管理の実施	市	●	
8	市道 103 号線	道路の拡幅、歩道の整備	市		●
9	市道 O152 号線	道路の拡幅、歩道の整備	市	●	
10	市道 105 号線	適切な維持管理の実施	市	●	
11	県道 栃木停車場線	適切な維持管理の実施	県	●	
12 13	(主) 栃木藤岡線	適切な維持管理の実施	県	●	
14	市道 A1 号線	道路の拡幅、歩道の整備	市	●	
15	県道 新栃木停車場線	適切な維持管理の実施	県	●	
16	(主) 栃木粕尾線	適切な維持管理の実施	県	●	
17	(主) 宇都宮亀和田栃木線	適切な維持管理の実施	県	●	

注) 番号は、57頁の経路番号を示しています。

※ 点字ブロックの改善や歩道の段差解消などで局部的なものは、適切な維持管理を行う中で、バリアフリー化に努めるものとします。

<参 考>



側溝への改善による歩行スペースの確保例（旭町地内）



歩道へのベンチ設置例
（通行の支障とならないよう配慮している。）

点字ブロックと舗装材のコントラストの例（国土交通省資料より）
注）点字ブロックを黄色以外とした場合



良い例



悪い例

車いすに配慮した点字ブロックの設置例
（視覚障害者誘導用ブロック（点字ブロック）のための適正な設置のためのガイドブック／国際交通安全学会より）



★スロープには点字ブロックを設置しない（視覚障がい者は階段へ誘導）



★障がい者用駐停車場には点字ブロックを設置しない
（視覚障がい者が一人でこれらの施設を利用することはない）

③交通安全特定事業

施設	事業内容	事業主体 (略称)	実施目標 時期	
			前期	後期
生活関連経路上の信号機	音響装置の設置	公安委員会	●	
生活関連経路全般	センターライン、路側線等の表示 の明確化	道路管理者	●	
各駅前広場	違法駐輪の取締り	市	●	

<参 考>



音響式信号機の例

④路外駐車場特定事業

施設	事業内容	事業主体 (略称)	実施目標 時期	
			前期	後期
蔵の街第1 駐車場	障がい者用駐車スペースの設置	市	●	

<参 考>



障がい者用駐車スペースの例

⑤都市公園特定事業

施設	事業内容	事業主体 (略称)	実施目標 時期	
			前期	後期
蔵の街広場 第二公園 瀬戸河原公園 うずま公園 えきまえ公園 栃木駅南公園	園路、出入口の改良（段差の解消等） トイレの改良（小便器への手すりの設置等） 水飲場の改良（車いす対応型へ） 地域住民との協力による適切な維持管理の実施	市	●	

※その他の広場等についても、施設のバリアフリー化に努めるものとします。

<参 考>



車いすに対応した水飲場の例



小便器への手すり設置例

⑥建築物特定事業

施設	事業内容	事業主体 (略称)	実施目標 時期	
			前期	後期
新市庁舎	施設全体のバリアフリー化	市	●	
栃木地区メディカル センター第1病院（仮称）	施設全体のバリアフリー化	事業者	●	

⑦移動円滑化のためのその他の事業（重点整備地区外の事業も含む）

施設	事業内容	事業主体 (略称)	実施目標 時期	
			前期	後期
案内板	デザイン、文字の改良 (分かりやすく見やすいもの、 外国語の表記等) サイン計画の作成	市	●	

第7章 基本構想の実現に向けて

1. 進行管理体制の構築

(1) 協議会組織の継続

基本構想に示した特定事業については、特定事業計画を作成し、これに基づいて事業を実施することが、バリアフリー法において義務付けられています。このため、各事業者は基本構想作成後、速やかに特定事業計画を作成する必要があります。また、特定事業計画の作成の際、市と各事業者は相互に調整を図る必要があること、また各事業に対する継続的な進行管理を行う体制が必要です。

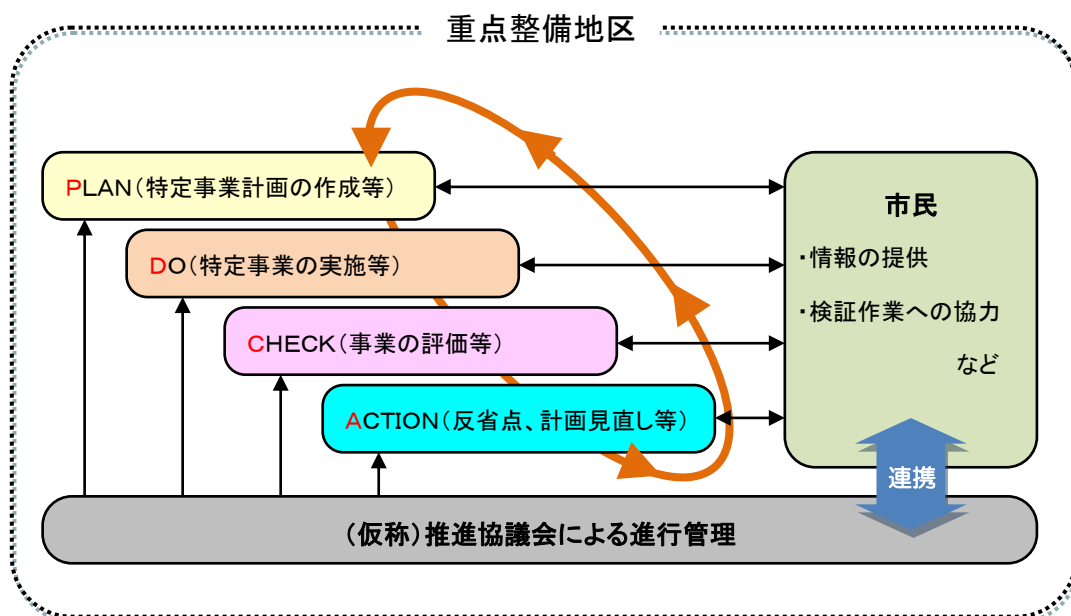
このことから、基本構想を策定した「検討協議会」を「(仮称)推進協議会」として継続し、PDCAサイクルにより各事業の進行管理を行っていきます。

PDCAサイクルとは、基本構想作成（Plan）後の事業の実施（Do）を受けて、その効果を評価（Check）し、必要に応じて見直す（Action）といったサイクルにより、事業スケジュールの適切な管理とスパイラルアップ（事業の質の向上）を図るという考え方です。

(2) 市民との連携

特定事業計画の作成及び事業の進行管理においては、協議会組織だけでは不十分であり、市民の協力（情報の提供、意見など）が不可欠となります。このことから、PDCAサイクルの各過程において市民との連携（市民への情報提供及び市民の進行管理への協力）を図ることを重視していきます。

進行管理体制のイメージ



2. 重点整備地区外エリアへの取り組み

重点整備地区以外のエリアについても、バリアフリー法に示された“重点整備地区”設定の考え方を踏まえ、施設の新設や改築時にはバリアフリー化が図られるように当該事業者への協力を求め、連続したバリアフリーのまちが市全体に広がっていくように努めていきます。

3. 心のバリアフリーへの取り組み

来訪者に安心して訪れてもらえるようバリアフリーマップの作成や、インターネットを通じたバリアフリー情報の提供などを進めます。

一方、公園その他の公共施設について、だれもが安心して快適に利用できるよう警察や地域住民と協力し、利用マナーの改善に努めていきます。

さらに、「栃木市障がい者福祉計画／平成24年3月」との連携も図りながら、心のバリアフリーへ向けたソフト施策を展開していきます。これらの施策については、地域住民、関係機関の協力のもと、機会をとらえて取り組んでいきます。

心のバリアフリーへ向けたソフト施策

●心の壁をなくす取り組み（「栃木市障がい者福祉計画」の施策目標）

- 多様なメディア媒体を活用して障がいへの理解の啓発を行う。
- 文化やスポーツ活動などの社会交流を通して、同じ地域に暮らす仲間としての相互理解や親睦を深める。
- 関係機関との連携を図りながら、ボランティア養成研修等の機会を促進する。
- 広報の活用をはじめ、「障がい者週間」等には障がいのある人と地域住民が互いに交流できる機会など、相互に理解を深めるためのふれあいの場づくりの充実に努める。

イメージイラスト（国土交通省パンフレットより）



●地域の協力による「安全・安心」確保への取り組み

- ・地域住民と市の協力によるパトロール活動などを定着させ、だれもが公園や公衆トイレを安心して利用できる環境整備に努める。
- ・広報活動などを通じ、道路にはみだしている樹木や、通行に支障する自転車などの整理を促し、視覚障がい者や車いす利用者などが安全かつ快適に移動できる空間の確保に努める。
- ・広報活動などを通じ、幅員が狭い生活道路では、自動車がスピードを落として走行するように地域住民の意識啓発に努める。
- ・障がい者用駐車場について、適正な利用がなされるよう駐車場利用者への意識啓発に努める。
- ・警察の交流活動等を活用し、治安の向上啓発に努める（イラストは栃木県警HPより）。



●バリアフリーに対する意識づくりへの取り組み

- ・交通事業者との協力により、国土交通省でも実施しているバリアフリー教室などを自治会や学校などで開催する機会を設け、子供から大人まで日頃からバリアフリーへの意識づくりができるよう努める（写真はイメージ）。



●わかりやすいまちづくりへの取り組み

- ・「蔵の街」の玄関口である栃木駅、新栃木駅を起点としたサイン計画を作成し、分かりやすいデザイン、見やすい文字に統一した案内板を設置する。
- ・また、観光施設のほかに“多機能トイレの場所”や“休憩場所”、バリアフリーで移動できる経路などを案内するバリアフリーマップを作成する（イラストはイメージ）。



●心のバリアフリーの啓発の取り組み

- ・市のホームページや広報紙、チラシ等を活用し、心のバリアフリーのより一層の啓発に努める。

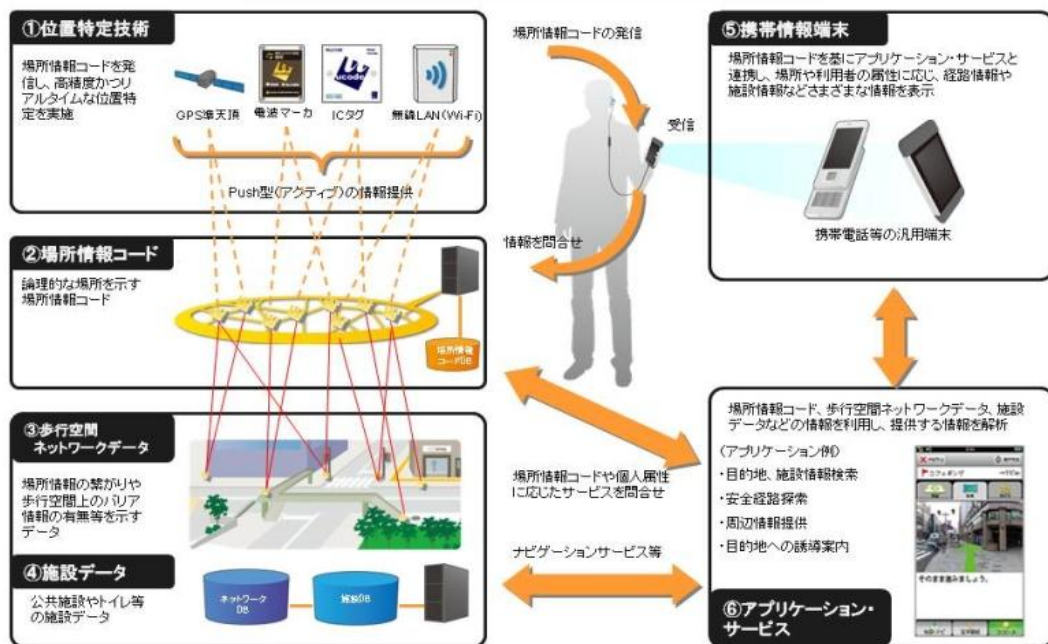
○（参考）将来のバリアフリー社会を見据えた自立移動支援への取り組み

- ・ 情報社会に生きる将来の高齢者等への対応として、通信情報技術を活用した自立移動への支援に関する検討を行う。全国的には既にユビキタス（「いつでも、どこでも、だれでも」が恩恵を受けることができるインタフェース、環境、技術）社会への取り組みが進められており、国土交通省の施策として、「ICT を活用した歩行者の移動支援の推進 ～ユニバーサル社会に対応した歩行者移動支援の推進～」が進められている。

歩行者の移動支援システムの構成（国土交通省資料）

【目的】

少子高齢化社会に向けて、ICT（情報通信技術）等を活用し、高齢者や障がい者をはじめ、誰もが必要に応じ、移動に関する情報を入手し、積極的に活動できるバリアフリー環境の構築をソフト施策の面から推進することを目的に、高齢者、障がい者等の移動制約者等に対する ICT 等を活用した歩行者移動支援サービスの普及・展開に向けた環境整備を行う。



栃木市バリアフリー基本構想

平成25年3月

発行 栃木市 都市建設部 都市整備課

〒328-8686 栃木市入舟町7-26

TEL 0282-21-2241(代表)

