

## 第3章 移動円滑化のために実施すべき特定事業

### 1. 公共交通特定事業について

#### (1) 駅舎

JR東日本

#### 【エレベーター・エスカレーター】

改札口内では各ホームに対してエレベーターとエスカレーターを整備し、改札口から駅前広場との間は既存施設を活用して整備します。

- ・ 現在、JR東日本では「生活サービス事業におけるステーションルネッサンスの取り組み」を進めており、1日当り乗降人数20万人以上の駅や県庁所在都市の主要ターミナル駅において大幅な駅舎の再整備を検討しています。
- ・ JR宇都宮駅は、この取り組みに該当しており、駅空間の抜本的な見直しとともに、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化ガイドライン(\*1)」(平成13年8月 交通エコロジー・モビリティ財団)に沿って施設を整備します。  
\*1) 以下、「公共交通ガイドライン」という。
- ・ 垂直移動施設については、在来線及び新幹線の各ホームに対してエレベーターとエスカレーター(上り・下りの両方向)を整備します。
- ・ また、改札口と駅前広場を結ぶルートには、2基のエスカレーター(いずれも上り方向)と、ペDESTリアンデッキ上にエレベーターが設置されていることから、エスカレーターの片方を下りに切り替えるなど、既存施設を活用することを検討します。

#### 【その他の施設】

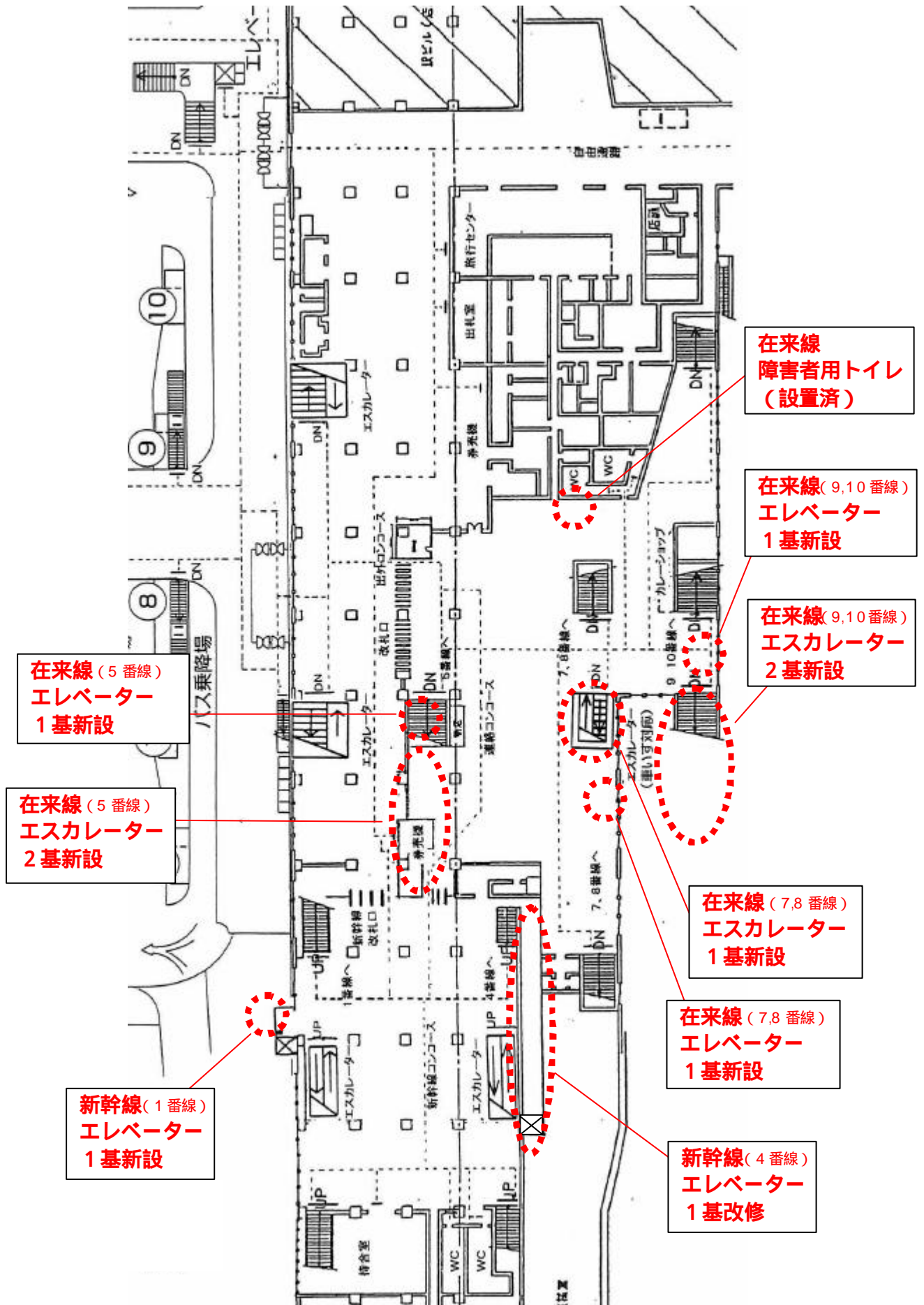
移動を円滑化する各種の施設を整備します。

- ・ 公共交通ガイドラインに沿って、障害者用トイレ(段差解消を含む)、拡幅改札口、視覚障害者誘導用ブロック、券売機、各種のサインなどを整備します。
- ・ 音による移動支援については、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化ガイドライン追補版(\*2)」(平成14年12月)に沿って施設を整備します。  
\*2) 以下、「公共交通ガイドライン追補版」という。
- ・ ホームと車両の段差解消については、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」(平成14年3月)に準じて、車両の更新並びにプラットホームの改良に取り組みます。
- ・ ホームからの転落防止(ホームドアやホーム柵の設置など)については、現在、国レベルで検討が進められていることから、この動向を踏まえるものとします。

)「ペDESTリアンデッキ」、「ホームドア」は、用語の説明(P52、P50)を参照。

## J R宇都宮駅での整備計画（案）

注）ここでは、現在の施設配置をベースとして、垂直移動施設の整備内容を主体として記載しています。



## 東武鉄道

### 【エレベーター】

**西口広場側～改札口を移動円滑化された経路として位置づけ、エレベーターを整備します。**

- ・ 東武宇都宮駅と周辺地域を結ぶ経路は東口と西口がありますが、西口側にはバスやタクシーの乗降場が設置されており、鉄道と他の公共交通機関の間の移動円滑化された経路を確保するため、西口側と改札口（ホーム）を結ぶ経路を移動円滑化された経路として位置づけ、エレベーターを整備します。

### 【その他の施設】

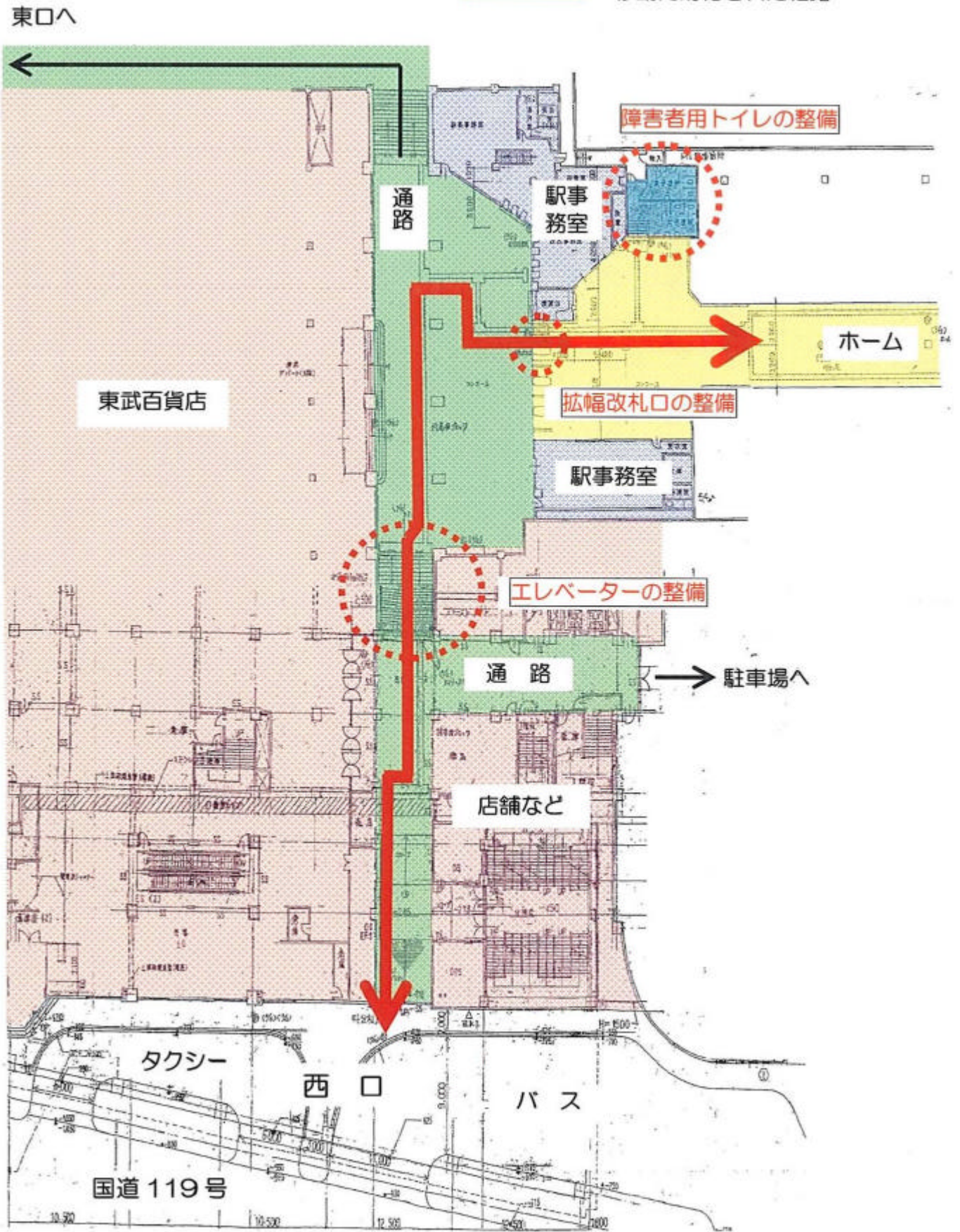
**移動を円滑化する各種施設の整備を進めます。**

- ・ 公共交通ガイドラインに沿って、障害者用トイレ（段差解消を含む）、拡幅改札口、視覚障害者誘導用ブロック、各種のサインなどを整備し、券売機は更新・改良の際に整備します。
- ・ 音による移動支援については、公共交通ガイドライン追補版に沿って施設を整備します。
- ・ ホームと車両の段差解消については、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」（平成 14 年 3 月）に準じて、車両の更新並びにプラットホームの改良に取り組みます。
- ・ ホームからの転落防止（ホームドアやホーム柵の設置など）については、現在、国レベルで検討が進められていることから、この動向を踏まえるものとします。



# 東武宇都宮駅での整備計画（案）

移動円滑化された経路



## (2) 車 両

### 車両のバリアフリー化の目標を達成するように取り組みます。

- 交通バリアフリー法では、車両のバリアフリー化に関する目標を以下のように定めています。

#### 交通バリアフリー法における車両のバリアフリー化の目標

車両等の種類	車両等の総数	バリアフリー化される車両等の数	車両の整備
鉄軌道車両	約 51,000	約 15,000 (約 30%)	<ul style="list-style-type: none"><li>車いすスペースの設置</li><li>車いす使用者が円滑に利用できるトイレの設置</li><li>列車の連結部への転落防止 など</li></ul>
乗合バス車両	約 60,000	原則として、10～15年で低床化された車両に代替 (うちノンステップバス) 約 12,000～15,000 (20～25%)	<ul style="list-style-type: none"><li>車いすスペースの設置</li><li>車外用放送装置の設置 など</li></ul>

- JR東日本ではバリアフリー対応の車両を宇都宮線で一部導入済み、東武鉄道ではバリアフリー対応の車両導入や既存車両の改修を進めており、今後も上記の目標達成に向けた取り組みを進めていきます。
- 一方、宇都宮市では、市内を走る3つのバス会社に対して、国・県とともに低床バスの導入支援を行い、ワンステップバスやノンステップバスの導入を進めています。
- 今後も、乗合バス車両について、上記目標の達成に向けて、バス事業者・県と連携して取り組んでいきます。

## (3) サポート体制など

### サポート体制の充実、駅社員等への教育やPRなどを実施します。

- 利便性や快適性などを向上させる施設整備、乗車・乗り換えに対するサポート体制の充実、駅社員等への教育やPRなどを実施します。

)「低床バス・ワンステップバス・ノンステップバス」は、用語の説明(P50)を参照。



## バリアフリー化の達成目標と事業内容の整理（鉄道）

達成目標	事業内容	事業主体	
		JR東日本	東武
各ホームに対して垂直移動施設を整備します	a) 各ホームに対する垂直移動施設の整備		-
ホーム～駅舎の出入口（改札口、周辺のデッキ、歩道）までを結ぶ経路をバリアフリー化します	a) 車いす使用者や視覚障害者などの利用に配慮した改札口の整備		
	b) 移動経路での垂直移動施設の整備		
駅構内の施設及び設備を、だれもが利用しやすいようにバリアフリー化します	a) 車いす使用者、高齢者、障害者などが利用しやすい多機能トイレの設置、段差の解消		
	b) 車いす使用者、高齢者、障害者などが利用しやすい券売機の検討・設置		
バリアフリー化された経路、駅構内の施設及び設備に対して視覚障害者誘導用設備の設置、視覚情報・聴覚情報を提供します	a) 視覚障害者を円滑に誘導するために、視覚障害者誘導用ブロックの設置（輝度比の確保）、点字などによる案内板・点字表示の設置		
	b) 適切な視覚情報の提供（案内サイン）の整備		
	c) 音響音声案内装置の検討・整備（*1）		
ホームからの転落への対応、車両との段差解消、鉄道車両のバリアフリー化を進めます	a) ホームからの転落防止（*2）		
	b) プラットホームから転落した際の緊急連絡装置の設置（一般利用者も利用可）	（設置済）	*3
	c) ホームと車両の段差解消（*4）		
	d) 車両のバリアフリー化の推進（*5）		
利便性や快適性の向上を図るハード及びソフトを充実します	a) 利便性や快適性などを向上させる施設整備、乗車・乗り換えに対するサポート体制の充実、駅社員等への教育やPRなどの実施		

（ ）：改善を必要とする項目）

- \*1) 公共交通ガイドライン追補版に沿って施設整備を検討する。
- \*2) ホームにおける転落防止（ホームドアやホーム柵の設置など）については、現在、国レベルでの検討が進められており、この動向を踏まえる。
- \*3) 転落時の緊急連絡装置の設置は、移動円滑化基準には定められていないが、ガイドラインでは「ホームドア、可動式柵を設置できない場合に、講じることがなお望ましい安全確保措置」として位置づけられていることから、今後、同装置の設置について検討する。
- \*4) 「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」（平成14年3月制定）に基づく取り組みを進める。
- \*5) 2010年までに全車両の約30%を目標（国レベルでのバリアフリー化される車両の数値目標）

## バリアフリー化の達成目標と事業内容の整理（バス）

達成目標	事業内容	事業主体
		バス事業者
バス車両のバリアフリー化に取り組みます	a) 低床バスの導入（*1）	
	b) ノンステップバスの導入（*2）	
	c) 車いすスペース、視覚情報設備、車外用放送設備の設置	
利便性や快適性の向上を図るハード及びソフトを充実します	a) 利便性や快適性などを向上させる施設整備、乗車・乗り換えに対するサポート体制の充実、乗務員教育やPRなどの実施	

（ ）：改善を必要とする項目）

- \*1) 今後、10～15年間で全車両入れ替えを目標
  - \*2) 2010年までに全車両の20～25%を目標
- } 国レベルでのバリアフリー化される車両の数値目標
- ) 「多機能トイレ」、「輝度比」は、用語の説明（P51）を参照。