

長岡市交通バリアフリー基本構想策定委員会第2回委員会資料(抜粋)

第1章 前提条件

1. アンケート調査結果のまとめ

(1) アンケートの概要

1) 調査の目的

本アンケートは、交通バリアフリー法に基づく基本構想で指定する「特定施設(高齢者、身体障害者等がよく利用する施設)」と、駅などの公共交通施設とその特定施設を結ぶ移動経路(特定経路)について、高齢者や障害者等の意向を反映させた、最も望ましい選定を行うための判断材料とするために実施しました。

2) 調査対象者

高齢者 市内高齢者センター等を利用する高齢者 1,100部
障害者 市内福祉団体等に属する障害者 350部
その他 市内公民館等の利用者 1,100部

3) 調査実施期間

平成13年9月初旬から9月末まで

4) 調査事項

- ・回答者の属性
- ・市街地への交通手段と長岡駅の利用状況
- ・市街地で利用する施設
- ・上記施設への移動経路
- ・まちづくり及びまちのバリアフリーに対する自由意見

(2) アンケートの集計結果概要

1) 回収率

- 総配布部数 : 2,550票
- 回収部数 : 1,066票
- 回収率 : 41.8%

2) アンケート回答者の属性

①性別構成

回答者の性別は、男性が約 40%、女性が約 60%でした。

②年齢構成

回答者の年齢構成は、高齢者等を対象としたアンケート配布を行ったため、65 歳以上が半数以上(560 人)を占める結果となりました。

③障害の有無

回答者の障害の有無について、約3割の人が「障害がある」と回答しました。そのうち身体障害者(肢体不自由、視覚障害、聴覚障害、音声言語障害)が約 55%(159 人)、その他の障害者(精神障害など)が 45%(122 人)となっています。

以上から、交通バリアフリー法で求められている、高齢者身体障害者等の意向を十分反映した結果となっています。

3)市街地への交通手段と長岡駅の利用状況

①市街地への交通手段

市街地への交通手段として最も回答が多かったものは、「自家用車」で約 35%にのぼります。また、次いで「自転車」利用も多く約 25%となっています。

②長岡駅の利用状況

市街地への交通手段としては、あまり鉄道は利用されておりましたが、何らかの形で長岡駅を利用する人は、半数以上にのぼり、そのうち、週1回以上、長岡駅を利用する人は約 40%です。

4)市街地で利用する施設

①徒歩で利用する施設

徒歩で利用する施設としては商業施設がもっとも回答が多く、全体の約 40%(1位:イトーヨーカドー、2位:セゾン、3位:ダイエー)を占めます。

行政サービス施設では、立地上長岡市役所はあまり利用されておらず、「厚生会館」、「中央図書館」などが徒歩で比較的に利用されています。

また、福祉施設として「高齢者センターけさじろ」が全体でみても4位となっており、比較的多くの方に徒歩で利用されています。

高齢者や身体障害者がよく利用されるとされる医療施設は、全体の 10%弱であり、

比較的利用が少ないと言えますが、「中央総合病院」は6%程度であり全体で見ても5位となっています。

徒歩で前項の施設を利用する場合の出発点は、自宅が最も多く、全体の半数以上をしめており、ついでバス停留所、長岡駅となっています。

交通バリアフリー法では交通ターミナルを起点とした移動経路の円滑化を図ることを目的としています。長岡の現状を見る限り、自宅からの移動経路についても検討する必要があると考えられます。

②よく利用する施設(交通手段問わず)

商業施設の割合は、徒歩の場合よりも増加し、全体の約50%(1位:イトーヨーカドー、2位:セゾン、3位:ダイエー)を占めています。

行政サービス施設、福祉施設として「社会福祉センター」、「中央図書館」などが高い割合を示しています。社会福祉センターは長岡駅から1km以上離れていますが、交通手段を問わなければ比較的多くの人が利用しています。

医療施設全体の10%弱であり徒歩の場合とあまり変わりません。

順位	歩いてよく利用する施設			よく利用する施設(交通手段問わず)		
	施設名称	回答数	回答率	施設名称	回答数	回答率
1	イトーヨーカドー	221	18.5%	イトーヨーカドー	347	20.7%
2	セゾン	125	10.5%	セゾン	227	13.6%
3	ダイエー	111	9.3%	ダイエー	176	10.5%
4	その他	79	6.6%	中央図書館	119	7.1%
5	高齢者センターけさじろ	75	6.3%	社会福祉センター	100	6.0%
6	厚生会館	69	5.8%	中央総合病院	88	5.3%
7	中央総合病院	69	5.8%	長岡市役所	82	4.9%
8	中央図書館	54	4.5%	厚生会館	80	4.8%
9	社会福祉センター	49	4.1%	高齢者センターけさじろ	80	4.8%
10	大和デパート	48	4.0%	大和デパート	72	4.3%
11	長岡市役所	41	3.4%	その他	67	4.0%
12	立川総合病院	41	3.4%	立川総合病院	66	3.9%
13	中央公民館	29	2.4%	中央公民館	51	3.0%

14	けさじろ荘	29	2.4%	けさじろ荘	37	2.2%
15	互尊文庫	13	1.1%	互尊文庫	28	1.7%
16	(旧)市民サービスコーナー	9	0.8%	(旧)市民サービスコーナー	20	1.2%
17	吉田病院	3	0.3%	吉田病院	8	0.5%
18	保健所	1	0.1%	保健所	5	0.3%
-	利用しない	130	10.9%	利用しない	22	1.3%
	合計	1,196	100.0%		1,675	100.0%

5)「徒歩で利用する施設」への移動経路

大手通、駅東のシンボルロードなど、幹線道路の利用が多く、狭い街路の利用が少ないことがわかります。また、高齢者センターけさじろや中央総合病院、吉田病院などの駅の北部の利用が比較的多く、南側は中央図書館への利用が見られます。

経路を選んだ理由をとしては、「距離が近い」という回答がもっとも多く、次に「途中に行きたい店がある」「歩道が広い」など、幹線道路の利用しやすさ、安全さが、経路選定に関わっていることがわかります。

6)まちづくりおよびまちのバリアフリーに対する自由意見

以下に本アンケートに示された交通バリアフリー基本構想策定に関わる主な自由意見を示します。

	ハード面	ソフト面 (ハード面であるが軽い修繕、設置等で対応可能なもの)
視覚障害者	【公共交通関連】	
	・エレベーター施設(駅のホーム)の設置をしてほしい。	・駅のエレベーターがわかりにくい。
車いす利用者	【交通安全関連】	
		・歩道に障害物がある。
	【道路関連】	

	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー乗り場(駅前、大手通り)は歩道に乗り入れるように段差がないようにしてほしい。 ・横断歩道から車道への段差を小さくしてほしい。 ・歩道をもっとつくってほしい。 ・道路側溝のふたをしてほしい。 ・駅周辺の歩道がタイルみたいになっておりデコボコしていて体が振動して困る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道を平坦にしてほしい。
	【設備関連】	
		<ul style="list-style-type: none"> ・最近車イス用トイレが普及し時々使用しているが、長イスなど荷物をおく場所がないので困っている。
その他 障害者	【交通安全関連】	
		<ul style="list-style-type: none"> ・路上に物を出して置くことなど身近かなことすぐ出来ることから始めてほしい。
	【道路関連】	
	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道がでこぼこしている。また歩道の傾斜がまちまちになっている。 ・歩道の上下高さがある。 ・歩道の段差をもっと減らしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・冬季間の歩道が悪い。 ・社会福祉センター近くにバス停を作してほしい。 ・歩道の所々に休めるベンチを設置してほしい。
高齢者	【交通安全関連】	
		<ul style="list-style-type: none"> ・駐車禁止場所の駐車など歩道上の駐車をもっと厳しく取締ってほしい。
	【歩道関連】	
	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の段差が大きい。 ・市中心部以外の街灯が少ない。 ・自転車通路を整備してほしい。 ・電柱、標示板の支柱をできるだけ歩道より撤去してほしい。 ・歩道を融雪にしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・消雪の水がたまったり、雪がほげてなかったり本当に困る事があります。特に交差点です。 ・社会福祉センターの場所は不便ですので出来たらバス停を希望。
	【公共交通関連】	

		・切符売場わからない。乗り場が伴らない。降りた人が出口が判らない不安感は何とかしてほしい。
--	--	---

2. 既存資料の整理

交通バリアフリーに関連する計画と、バリアフリー化を達成するための整備基準についてまとめます。

(1) 上位・関連計画

各上位・関連計画の概要、交通バリアフリーに関する事項、などをまとめたものを以下に示します。これらの上位・関連計画の中で、長岡駅周辺において、何らかの区域・地区を設定しているものに関しては、重点整備地区設定の際に考慮します。

計画の名称	策定年度	概要	交通バリアフリーに関する事項
第二次新長岡発展計画後期基本計画	H13.4	<ul style="list-style-type: none"> ◆基本理念 「個性豊かな国際文化都市」 ◆めざす都市像 「健やかで心のかよいあう福祉都市」など ◆重点プロジェクト「だれもが安心して暮らせる福祉とバリアフリーのまちづくり」 	<ul style="list-style-type: none"> ◆福祉都市に関する方向 ○在宅生活支援施策の推進など ○社会参加の促進、福祉施設の整備など
厚生会館地区整備計画再検討調査	H13.3	<ul style="list-style-type: none"> ◆市民意識調査 ○中心市街地に来街するのは、10代と高齢者が主。 ○今後、交通弱者に配慮しながら、バス施設や運行形態の充実、駅周辺ターミナルの整備等が望まれる。等 	<ul style="list-style-type: none"> ◆整備方針(案) ○時間消費性を発揮する場の提供 等 ◆市民意識調査による高齢者の施設利用特性 ○中心市街地への訪問目的: 「文化・市民サークル活動」を目的とする割合が高い ○中心市街地への訪問頻度: 他の層と比べて高い頻度となっている(「週に1~2回程度」) ○中心市街地への交通手段: 「徒歩」「バス」による手段の割合が高い
長岡市都	H11.4	◆都市づくりの目標 「ゆと	◆重点的に取り組むべき施策

市計画マスタープラン		<ul style="list-style-type: none"> り・安心が生まれる都市づくり」等 ◆都心地域交通網の形成「歩行者・自転車ネットワークの構築」等 ◆川東 中央部地域形成の基本方針「高齢者などに配慮した生活環境の実現」等 	<ul style="list-style-type: none"> ○バス停関連施設の整備(待合施設改善,バス停と結ぶ道路のバリアフリー化) ○交通環境のバリアフリー化 <ul style="list-style-type: none"> ・通学路を中心とした交通安全施設の整備 ・歩道改良事業の推進
長岡市中心市街地活性化基本計画	H11.3	<ul style="list-style-type: none"> ◆基本コンセプト「集い・暮らし・参加する長岡の都市舞台」 	<ul style="list-style-type: none"> ◆市街地整備改善のための事業 <ul style="list-style-type: none"> ○城内町2丁目地区,五十市の通り地区のモール事業(H11～H15年度)等 ◆その他の活性化に関する事業 <ul style="list-style-type: none"> ○バリアフリーの推進:長岡駅の駅舎内にエレベーターを増設する.(H11年度)等
長岡市モール整備基本計画	H11.3	<ul style="list-style-type: none"> ◆歩行者環境整備の基本方針 <ul style="list-style-type: none"> ○既存道路を活用して歩行者快適エリア全体を連携する ○高齢者、交通弱者が安心して安全に移動できる空間づくり等 	<ul style="list-style-type: none"> ◆提案するモール整備 <ul style="list-style-type: none"> ○フルモール,セミモール等による歩行空間の確保
長岡市道路交通円滑化方策策定調査	H10.3	<ul style="list-style-type: none"> ◆調査のねらい <ul style="list-style-type: none"> ○交通需要マネジメント(TDM)の必要性の再認識 等 	<ul style="list-style-type: none"> ◆循環バスについて <ul style="list-style-type: none"> ○運行の改善、循環バスの特別化(停留所の特別化等) 等
長岡都心交通計画	H9.6	<ul style="list-style-type: none"> ◆基本方針 <ul style="list-style-type: none"> ○人にやさしい都心(都市空間の確保) ○来やすい都心(都心アクセス強化) ◆基本施策 <ul style="list-style-type: none"> ○自動車交通、駐車、公共交通、自転車交通、歩行者交通、情報化における各施策 	<ul style="list-style-type: none"> ◆歩行者・自転車の各ネットワークの概念図が示されている.それに基づくと、モール若しくは歩行快適エリアのネットワーク形成と成る
長岡市都心地区総合整備計	H7.3	<ul style="list-style-type: none"> ◆基本理念「文化の発信都市・長岡」 地方拠点都市地域の顔である 	<ul style="list-style-type: none"> ◆高齢者にもやさしいまちづくり <ul style="list-style-type: none"> ○自動車 駐車場案内システムの導入、信号システム・案

画策定調査		<p>都心地区のにぎわいと活気の再生</p> <p>◆目指す方向</p> <p>○高齢者にもやさしい楽しいまちづくり等</p>	<p>内標識の改善</p> <p>○公共交通 バス停のハイグレード化(上屋の整備等) など</p> <p>○自転車 安全で快適な自転車通行帯の整備</p> <p>○歩行者 歩行者快適エリアの整備(鉄道・道路等の階段の登り降りの削除)</p>
長岡市障害者基本計画	H9.3	<p>◆基本理念 「健やかで心のかよいあう福祉都市」</p> <p>◆目標 「社会へ向けた自立の基盤づくり」「住みよい環境の基盤づくり」等</p>	<p>◆住みよい環境の基盤づくり(移動交通対策の推進)</p> <p>○長岡駅大手口のエレベーター設置を JR 東日本に働きかける</p> <p>○電線地中化や自転車駐輪場の整備を進め、歩行空間の確保を図る等</p>
長岡市障害者基本計画 策定基礎調査	H7.12	<p>◆目的</p> <p>障害者の自立と社会参加の促進を目的に、障害者の方々の生活実態や福祉に関するご意見、ご要望を把握するために実施</p>	<p>◆全体的考察</p> <p>○高齢化に向けた施設の充実(医療・介護問題を含む)及び重度障害の対応の充実</p> <p>○日常的に利用できる施設・指導員の充実</p>

(2)整備基準

長岡市における各種道路の整備基準、旅客施設等の基準について整理し、これらの基準からバリアフリー化に必要な道路や施設の構造について具体的に示します。

1)道路関係基準

今回基本構想で示す「移動円滑化のために必要な道路」つまり移動経路は、平成12年11月に示された「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(以下、道路構造基準と呼ぶ)」に従い整備されなければなりません。

また、この道路構造基準が「道路構造令」の上乗せ基準であること、また地域の実情(特に冬季雪対策について)を反映した「新潟県福祉のまちづくり条例」、「住みよい福祉のまちづくりハンドブック」等が当該道路構造基準を補完する役割を持つことから、これらの基準に基づき基本構想を策定するための留意事項を整理する必要があります。

基本構想策定にとどまらず、今後、将来的に長岡市が移動円滑化されたまちとなるためにも、段階的に目標を定め効果的な整備を実施していく必要があります。そこで

「最低限必要な整備」と「さらなる高質化に向けた整備」といった整備の質に応じて、採用する基準を設定します。

○歩道

【最低限必要な整備】

- ・ 特定経路を構成する道路には歩道を設けます。
- ・ 最低歩道有効幅員 2.0m(自転車歩行者道で 3.0m)を確保する必要があります。
- ・ 舗装は、透水性舗装を基本とします。
- ・ 歩道の縦断勾配は 5%、横断勾配は 1%(非透水性舗装の場合 2%)を標準とします。
- ・ 原則としてセミフラット形式(車道面からの歩道の高さ 5cm)とします。ただし車両乗り入れ部の状況によっては波打ち歩道にならない場合があり、マウンドアップ形式とすることもできます(駅前広場など)。
- ・ 歩道縁石は 15cm 以上とします。
- ・ 歩道が横断歩道に接続する境界部の段差は 2cm を標準とします。
- ・ 冬季の雪対策として必要な箇所(主要交差点部など)には融雪施設、流雪溝、雪覆工を設けます。

【さらなる高質化に向けての整備】

- ・ 歩道幅員を 4.0m 以上確保します。これは道路構造令に示される歩道幅員 3.5m に北陸地方建設局が示す幅 0.5m を加えた値で、堆雪スペースを考慮した場合、必要な幅員といえます。

●歩道の形式について

歩道は車道面との高さの差により、以下の3種類の形式に分けられます

フラット形式:歩道面と車道面が同じ高さの歩道。

セミフラット形式:歩道面が車道面から5cm程度高い歩道形式。

マウンドアップ形式:歩道面が車道面から15~20cm程度高い歩道形式。

※いずれの形式でも歩道と車道の境界には15cm以上の高さの縁石が必要になる。

○立体横断施設

【最低限必要な整備】

- ・ 原則としてエレベーターもしくは斜路を設けます。
- ・ 通路の幅員は、横断歩道橋の場合 2.0m 以上とし、地下横断歩道の場合は 2.5m 以上とします。

【さらなる高質化に向けての整備】

- ・ 車いす使用者の移動を確保するエレベーターの他に、エスカレーターも併設する。

○乗合自動車停留所(バス停留所)

【最低限必要な整備】

- ・歩道の高さは車道面から 15cm を標準とします。
- ・ベンチと上屋を原則として設けます(アーケード部は除きます)。
- ・歩道幅員として 2m 以上を確保しベンチと上屋を設置します。

【さらなる高質化に向けての整備】

- ・ボックス型上屋を設置します。
- ・視覚障害者用誘導ブロックによりバス停留所の乗り場を標示します。

○自動車駐車場

【最低限必要な整備】

- ・自動車駐車場には身体障害者が円滑に利用できる、幅 3.5m 以上の駐車施設を出入口付近に設けます。
- ・通路は幅員 2.0m 以上で、身体障害者用駐車施設から出入口までの間には屋根を設けます。

○その他の施設

【最低限必要な整備】

- ・必要な場所に移動円滑化のための案内標識を設けます。
- ・案内標識の表示は大きめでわかりやすい文字や記号で表記します。
- ・視覚障害者誘導用ブロックは必要な箇所に設置します。
- ・視覚障害者誘導用ブロックの色は黄色を基本として、周辺路面との輝度比の大きな色を採用します。
- ・適当な間隔に休憩施設(ベンチ、上屋付き)を設けます。

【さらなる高質化に向けての整備】

- ・案内板には文字も併記します。
- ・必要な箇所に誘導ブロックの音声設備を設けます。

○冬季バリアフリー

【最低限必要な整備】

- ・除排雪の方法に即して歩車道の分離方法を考慮します。
- ・車道横断部分の歩車道境界では雪がたまらないよう配慮します。
- ・すり付けの勾配部分は積雪時に滑りにくい仕上げとします。
- ・雪や雨で濡れた場合でも滑りにくい素材を選びます。
- ・誘導ブロックが雪に埋もれてしまわないように除雪スペースを考慮に入れて設置します。
- ・誘導ブロックは濡れても滑りにくい素材等を用いる必要があります。

【さらなる高質化に向けての整備】

- ・ 歩道用の堆雪スペースを設けます。
- ・ 歩行者の特に多い場所ではできる限り融雪装置を設置します。

2) 旅客施設基準

既存旅客施設については移動円滑化のための整備は努力義務となっており、特に「移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準（H12.11）」（以下「旅客施設構造基準」とする）の採用は義務づけされておりましたが、バリアフリー化を目指すひとつの指針として位置づけます。長岡駅では大規模な改修は予定されていませんので、バリアフリー化の目標として旅客施設構造基準を参考にします。

また、「新潟県福祉のまちづくり条例」、「住みよい福祉のまちづくりハンドブック」において旅客施設の整備の基準が示されており、旅客施設構造基準を補完する基準として採用していきます。

その他にも、旅客施設構造基準のさらに望ましい基準として「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」（H13.8、交通エコロジー・モビリティ財団）として、具体的な整備の内容が示され、今後の旅客施設の移動円滑化のための一般的基準として採用されていくことが考えられます。こういったことから、この基準も参考にしながらよりよい環境整備に努めていくことが必要です。

なお、車両の構造については、国により検討中であり、平成 14 年 5 月にその結果が示されることになっています。

旅客施設の移動円滑化で留意すべき事項を以下に示します。

- ・ 地上からすべてのプラットフォーム（乗降場）に至る経路の移動円滑化を実施する。
- ・ 最低1以上の高齢者、身体障害者等が利用できる経路を確保する。
- ・ より高質化を目指すために主動線において移動円滑化を実施する。
- ・ 自力で移動できることを目指すためにも高低差の移動はエレベーターによることを基本とする。

3) その他交通用施設

基本方針に示されているように、特定事業計画を実施する移動経路について、「音響信号機」、「高齢者等感応信号機等」の信号機の設置、歩行者用道路であることを表示する「道路標識」の設置、横断歩道であることを表示する「道路標示」の設置等が必要になります。

交通バリアフリー法の施行に伴い「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係わる信号機等に関する基準を定める規則」（平成 12 年 10 月 25 日 国家公安委員会規則第 17 号）が示されました。その内容は以下の通りです。

○信号機に関する基準

信号の種類	基準
歩行者用信号機	特定音響※1が発することができるものであること。
	高齢者、身体障害者等が横断できる時間が確保されていること
特定音響※1を出せない※2歩行者用信号機	高齢者、身体障害者等が横断できる時間が確保されていること
上記以外の信号機	上記の基準に適合する信号機と一体的に交通整理を行うことができるものであること

※1 特定音響：人の形の記号を有する青色の灯火の信号に従って道路を横断し、または横断しようとしている各障害者に対し、歩行者用青信号の表示を開始したことまたは当該表示を継続していることを伝達するための音響。

※2 周辺の生活環境が著しく損なわれるおそれがあるもの

○道路標識に関する基準

反射材料を用い、または夜間照明装置を施したもの。

○道路標示に関する基準

反射材料を用い、または反射装置を施したもの。

○道路標示

交差点、駅前広場その他横断歩道がある場所には、横断歩道であることを表示する道路標識を設置します。

また、ソフト面からの対応として、違法駐車行為等防止を目的とした以下の施策があります。

○違法駐車行為防止のための施策

- ・違法駐車行為防止のための広報・啓発活動

○放置自転車防止のための施策

- ・放置自転車防止のための広報・啓発活動

【最近の動向】

○音響信号機

警察庁は、現在、小型送信機の電波で作動する視覚障害者用音響信号機の設置を推進しています。従来の音響信号機は、視覚障害者の利用の有無に関わらず鳴り続けていました。しかし、周辺環境への配慮から、信号機の押しボタンを押したとき、または、小型送信機の電波を受信したときだけ鳴る方式に順次変更しています。

小型送信機で作動できることによって、周辺環境への配慮だけでなく、信号機の押しボタンを探す手間が省けるため、視覚障害者の負担を軽減しています。

○道路標識

交差点、駅前広場その他の移動の方向を示す必要がある箇所には、高齢者、身体障害者等が見やすい位置に、高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設及びエレベーターその他の移動の円滑化のために必要な施設の案内標識を設けるものとします。

また、バリアフリールートとして基準を満たしている道路については、そのことが認識できる標識を設ける等の施策を、現在、国で検討しています。

3. 長岡駅周辺地区の現況

これまでのアンケート調査の結果や上位・関連計画などから、長岡駅周辺地区の市民利用施設の状況等についてまとめるとともに、鉄道駅や駅前広場、経路等の現況についても整理します。

(1) 旅客施設

○長岡駅

長岡駅は以下に示すように、駅前広場のレベル(地上、1階)と改札のレベル(2階)、在来線乗り場(1階)、新幹線乗り場(3階)、地下の乗換通路(地下)の4層構成になっています。

○駅のやさしさ評価

交通エコロジー・モビリティ財団により全国の駅のやさしさ評価(バリアフリー度評価)が実施されています。評価は、旅客施設のバリアフリー化に関する指針を示した移動円滑化ガイドラインに基づき実施されており、既に128駅が評価されています。

本調査においても、同様に駅のやさしさ評価のための実態調査を実施いたしました(平成13年10月11日)。

長岡駅の現状は以下の通りです。

	現 状	場 所	備 考	
移動のしやすさ	車いすで移動できない	1 番ホーム→改札 2、3 番ホーム→改札	随時駅員による介助を実施	
	車いすで自力で移動できない	4、5 番ホーム→改札 11、12 番ホーム→改札 (新幹線ホーム)	随時駅員による介助を実施	
	視認性が悪い	券売機から改札方向		
案内情報のわかりやすさ	車いす使用者が自力で移動できるか判断できない	出入口からホームに至る全ての経路		
	駅出入口周辺の施設の案内図がない	大手口中央出口 大手口南口出口		
	車いす用のトイレの案内情報がない	大手口北出口付近以外の全ての経路		
	料金表、経路表の音声案内がない	全ての料金表、経路表		
	点字運賃表あり		点字ブロックによる誘導あり	
	列車の可変式の運行情報がない	1 番ホーム 2、3 番ホーム 4、5 番ホーム		
施設設備の使いやすさ	車いす対応の券売機がある	切符売り場		
	券売機に点字表示がある	切符売り場	点字ブロックによる誘導あり	
	拡幅改札(幅 90cm)	あり	新幹線改札口	
		なし	通常改札口	別経路(鉄扉開閉)で確保
	手すり付トイレ	あり	1 番ホーム内トイレ 新幹線ラッチ※内トイレ	
		なし	駅構内トイレ	洗面台に手すりなし
	車いす用トイレ	あり	駅構内トイレ	
	な	1 番ホーム内トイレ		

※ラッチ: 駅構内で改札口よりも内側の部分

(2) 公共公益施設等

アンケート結果から、駅周辺での主な公共施設等の利用状況は次のとおりです。最も利用頻度の高い商業施設は駅に近い位置にあり、駅周辺での人の移動が多いと言えます。

また、平成13年10月1日に市民センターが中心市街地の大手通沿いにオープンしたことから、身近な行政サービスの拠点及び市民の集いの場が駅周辺の施設に加わり、さらに集客力が増すことが期待されます。併せて厚生会館脇にあった市民サービスコーナーの機能は、そのまま市民センターへ引き継がれています。

(3) 道路・通路・駅前広場

1) 道路

道路のバリアフリーの現状を把握するために道路の実態調査を実施いたしました。交通バリアフリー法の道路の構造基準をもとに調査票を作成し、街区ごとに当該道路の歩道のバリアフリー度について調査しました。

調査対象は以下の経路になります。

- ・上位計画に示される「歩行空間ネットワーク」を形成する道路
- ・福祉のまちづくりとして、既に整備されたあるいは整備予定の道路
- ・高齢者がよく利用する施設に至るまでの道路

上記の区域について、歩道幅員(台帳・有効)・歩道形態(有無・形式)・安全施設(柵・植樹)・冬季対策(融雪・除雪・アーケード類)について調査しました。

2) 通路(駅の東西を結ぶ役割)

① 長岡駅自由通路(2階)

長岡駅の自由通路は駅の施設である切符売り場や改札口、トイレ、商店等を結び、東西の出入口両方に至る役割を果たしています。

駅の西口(大手口)には出入口が3箇所あり、北口にはエレベーターが設置され、東西の円滑化を図っています。

駅の東口はホテル等を結びながら出入口にいたり、駅前広場に2方向に降りる階段が設けられています、またエレベーターも設置され移動円滑化に配慮されています。ただし、アンケートの自由意見にもあるように、エレベーターの位置がわかりにくいなどの指摘があります。

②長岡駅前地下道(市道 19 号)

長岡駅前地下道は、東西の駅前広場を結ぶ役割を担っており、駅を中心よりやや南側に設けられています。地下道の延長は約 100m、幅員は 3.26m であり、自転車は通らないため十分な広さがあるといえます。

東口側には地下駐輪場へ直結する経路が設けられ、地下道の有効な活用が図られています。

西口、東口ともに階段しか設置されていないため、足の不自由な方の利用は困難であり、車いす使用者の単独での通行はできない状況にあります。また、地下道は暗く、利用しにくい状況にあります。

3) 駅前広場

①長岡駅大手口(西口)駅前広場

長岡駅大手口(西口)の駅前広場は、北側をバスターミナル、南側をタクシープールと駐車場で構成され、その周囲を歩道が巡っています。中心には冬季の雪対策として上屋を設けた地下道が設けられ、雪の降り込む部分での融雪装置の設置など実施し、それぞれのバス乗り場への動線が確保されています。地下道へのアクセスは階段のみであり、車いす使用者の利用は困難な状況です。

歩道部分の幅員は 7.0m であり、上部にはアーケードがかけられ、ゆったりとした歩行空間を形成しています。接続する道路の歩道への高低差があるため、それぞれ北側、南側にスロープが設置されて段差解消を図っています。

また、タクシー乗り場にはスロープが設置され、歩道との段差解消を図っていますが、バスターミナルへの移動経路は、北側のスロープを通る必要があります。

②長岡駅東口駅前広場

東口駅前広場は、西口ほどの規模はなく、北側をバスターミナル、中央をタクシープール、南側を駐車スペースで構成されており、その周囲を歩道が巡っています。駐車スペースの地下部分には地下駐輪場が設けられており、その出入口が東幹線 29 号の歩道部にでる形となっています。歩行者のみであれば地下駐車場から駅前地下道(市道 19 号)へ階段でアクセスできるようになっており、駅前広場への出入口を共有しています。

歩道の幅員は 6.0m であり、上部にはアーケードが巡っており、ゆったりとした歩行空間が確保されています。

東口駅前広場北側に大型商業施設のダイエーがあり、出入口付近の人通りが非常に多く、歩道への駐輪等の問題が顕在化しています。

(4) 駐車場

長岡駅周辺の公共駐車場の配置状況は以下のとおりです。交通バリアフリー法に基づく基本構想を策定し、特定経路と一体として利用される駐車場として指定した場

合、「基本構想において定められた一般交通用施設又は公共用施設の管理者(国又は地方公共団体を除く。)は、当該基本構想の達成に資するため、その管理する施設について移動円滑化のための事業の実施に努めなければならない」と法に定められています。

アンケートで自動車利用が多かったことから、自動車と公共交通との連携を考慮する場合は、駐車場のバリアフリー化も検討する必要があります。

(5)公園

長岡駅の周辺(半径約 1km 範囲)にある都市計画決定されている公園は以下のとおりです。公園も駐車場と同じく、特定経路と一体として利用される施設として基本構想に指定されれば、移動円滑化の努力義務が発生します。

市管理の街区公園がもっとも多く、0.6ha を超えない規模となっています。また、大手通に面するほうでん宝田(ほうでん)公園を除いては、歩行者の多い幹線道路には面していません。

(6)音響信号機

音響信号機は、駅東側では大手通やスズラン通りなど幹線の道路には整備されています。また、駅西側では、中央図書館に至るまでの経路上に設置されています。

アンケートの自由意見にもあるように、視覚に障害のある方から音響信号機の設置を望む声があり、さらなる充実が望まれます。

一方で音響信号機は近隣住民からその音に対する苦情があり、旧式のものになると終夜音を出しているものがあります。

なお、交通バリアフリー法に基づき特定経路に指定された場合、その経路上には音響信号等を設置することになり、経路の利用状況に応じた施設整備を実施できます。