

# 長岡市交通バリアフリー基本構想策定委員会

## 第3回委員会資料

平成14年2月26日

---

---

### はじめに

高齢化社会の進行に伴い、高齢者の自立と社会参加が不可欠となっております。また、すべての人が共に生活し、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社会の実現が求められています。

こうした中で、平成12年5月17日に「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）」が公布され、平成12年11月15日から一部施行されました。交通バリアフリー法では、市町村は「移動円滑化基本構想」を策定し、公共交通事業者、道路管理者及び公安委員会は、それぞれの「特定事業計画」を定め、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を図るための事業を実施すると定められています。

長岡市でも平成15、14年度の2箇年で、その基本構想を策定します。これは、単に法に従い一部の地域の移動円滑化を実施するのではなく、これからの長岡市における「歩行空間ネットワーク整備」の第一歩として、すべての人が安心して歩ける環境をつくりだすことを目指すものであります。

基本構想の策定にあたっては、高齢者、身体障害者等の意見を反映するとともに、「特定事業」を実施する公共交通事業者、道路管理者及び公安委員会の事業計画との整合をとりつつ、「重点整備地区」の都市環境との調和を図らなければならないため、市民と関係機関からなる「長岡市交通バリアフリー基本構想策定委員会」を構想の策定機関として組織し、お互いに緊密な連携を取りながら基本構想を策定します。

---

## 第1章基本構想策定に向けて

### 1. 基本構想の概要

交通バリアフリー法に基づき、市町村が移動円滑化するための基本構想を策定することにより、重点的かつ一体的なバリアフリー整備が可能になります。

### (1)交通バリアフリー法の目的

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及び安全性の向上を促進するために、次の2つのバリアフリー化を推進します。

- 1)旅客施設及び車両のバリアフリー化を推進
- 2)重点整備地区における移動経路のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進

### (2)基本構想

移動円滑化基本構想は、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進するために市町村が作成します。

基本構想が策定されると、公共交通事業者、道路管理者、都道府県公安委員会は基本構想に基づいた事業(特定事業)を実施します。

基本構想は事業と直結しているので、構想策定の段階から関係事業者、当事者との協議を進めながら、効果的で実効性のある構想を策定します。

### (3)基本構想に定める事項

- 1)重点整備地区における移動円滑化に関する基本的な方針
- 2)重点整備地区の位置及び区域
- 3)移動円滑化のために実施すべき特定事業及びその他の事業に関する基本的な事項
- 4)その他必要な事項

### (4)重点整備地区

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(500～1000m程度)
- 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施設を含む地区
- 移動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
- 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

## 2. 長岡市での基本構想策定

### (1)目的

#### ○基本構想の目的

\*ノーマライゼーション社会の実現への第一歩として、長岡市交通バリアフリー基本構想を作成する

#### ○基本構想の位置づけ

\*長岡市における重点的バリアフリー歩行空間整備の第一歩

#### ○基本構想の目指す方向

\*長岡駅から特定施設(高齢者、身体障害者等が日常生活または社会生活に

において利用すると認められる施設)までの経路を確実にバリアフリー化し全ての人が移動可能になる構想を策定する

#### ○基本構想策定以降の展開

\* (ハード面) 上記を起点にネットワークを形成していく

\* (ソフト面) 心のバリアフリーへ展開していく 基本構想策定の直接的な目的は、本格的な高齢社会の到来に備えるとともに、すべての人が共に生活し活動できる「ノーマライゼーション」社会の実現です。また、基本構想は、だれでも、いつでも、どこでも活動できることを基本理念とする「ユニバーサルデザイン」の思想を背景とし、計画を策定しなければなりません。そして、基本構想による「ハードのバリアフリー」とともに、市民に対する理解と協力の手だてを講ずる「ソフト(心)のバリアフリー」は、人に優しい街づくりの両輪をなすものと考えます。

#### (2)進め方

[基本構想策定スケジュール\(HTML18KB\)](#)

---

#### 【語句の説明】

##### □移動円滑化とは

公共交通機関を利用する高齢者、身体障害者等の移動にかかる身体的負担を軽減し、利便性、安全性を向上すること。

##### □高齢者、身体障害者等とは

妊産婦の方や、重たい荷物を持った旅行者など、何らかの理由で移動が困難になっている人をふくむ。

##### □旅客施設及び車両のバリアフリー化とは

鉄道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、あるいは鉄道車両、バス、旅客船、航空機などのバリアフリー化。

なお、旅客施設については、施設の新設や大規模な改築の際は基準に適合させることを義務づけられているが、既存の施設については、基準に適合する努力が求められている。

##### □重点整備地区におけるバリアフリー化とは

旅客施設を中心とした一定の地区において、基本構想に基づいて、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10年以内に重点的かつ一体的に実施すること。

##### □特定旅客施設とは

一日平均5,000人以上の利用者のいる旅客施設、または、そのような旅客施設と同等以上の高齢者等の利用が見込まれる施設。

##### □ノーマライゼーションとは

高齢者や障害者を区別しないであらゆる人々がともに暮らす社会が正常(ノーマル)であるという考え方。

#### □バリアフリーとは

障害者等の存在や行動を妨げる物理的バリア、人間の意識や態度、行動等の背景にある心理的なバリア、そして社会的な制度におけるバリア等を取り除き、環境・施設などをつくること。

#### □ユニバーサルデザインとは

製品、建物、環境を、あらゆる人が利用できるようにはじめから考えてデザインするという概念。最初からバリアが取り除かれていることを目指しており、基本的にあらゆる人が使えるようにデザインしておくところが、バリアフリーデザインの概念とは大きく異なる。

---

## 第2章長岡駅周辺の現況

### 1. アンケート調査結果

長岡駅周辺地域での施設利用状況と道路の利用状況を調査するためのアンケートを実施しました。

#### (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)市街地において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ることがわかります。また、福祉施設として「高齢者センターけさじろ」が全体で見ても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。

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、全体の半数以上を占めており、次いでバス停留所、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。

#### (3)「徒歩で利用する施設」への移動経路

「徒歩で利用する施設」への移動経路は図に示してあります。

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」となっています。

## 2. 現地の状況

### (1) 長岡駅

長岡駅は、地下1階から地上3階の4階層からなります。

また、長岡駅において「公共交通ターミナルのバリアフリー度評価(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で実施中)を実施しました。

#### ●長岡駅の現状(バリアフリー度評価)(平成13年10月11日調査)

	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)	車いす対応エスカレーター 階段昇降機、業務用エレベーターで対応
	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	車いす利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※1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(有人)	
		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※2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	
		なし	1番ホーム内トイレ 新幹線ラッチ※2内トイレ	

※1可変式の案内情報とは、事故等の状況に応じ変動する情報を、電光案内板などで視覚的に提供できるもの。

※2ラッチとは、駅構内で改札口よりも内側の部分。

## (2)道路・通路・駅前広場

### 1)道路

歩道有効幅員(植栽帯、電柱等を除いた歩行に有効な幅員)は駅西側では幹線道路を中心に概ね 2.0m 以上確保されています。歩道の形態はマウンドアップ形式(歩道面を車道面から 15~20cm 上げた形式)がほとんどです。また、視覚障害者誘導用ブロックは駅西側の大手通り、国道 351 号、駅東側のシンボルロードでは連続的に設置されています。

全体的に見て、駅西側の整備充実度が高く、駅東側の整備充実度が低い状況となっています。

### 2)通路

長岡駅の東西を結ぶ2階の通路は東西にエレベーターが設置され、誘導用ブロックも連続して設置されており、移動円滑化がほぼ完了していますが、入口が

わかりにくいなどの指摘があります。また、管理上24時間解放されておりません。

地下通路は東西ともに階段だけであり、車いすでの利用はできません。

### 3) 駅前広場

長岡駅の手口(西口)駅前広場は、広幅員でアーケードが設置されています。駅正面の通路部と、北側、南側通路部では高低差がありますが、スロープが設けられています。ただし、北側、南側通路部では誘導用ブロックが連続して設置されていません。

東口駅前広場は、広幅員でアーケードが設置されていますが、北側には大型商業施設があり、出入口付近の人通りが多く、歩道上への駐輪の問題が顕在化しています。

### (3) その他

#### 1) 駐車場

新潟県営大手通り地下駐車場(収容台数 200 台、うち車いす利用者用駐車スペース 2 台)が最も規模が大きく、特定経路と一体として利用される可能性の高い駐車場です。

#### 2) 公園

大手通に面する宝田(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。

#### 3) 音響信号機

音響信号機は、駅西側では大手通やスズラン通りなど幹線の道路には設置されており、駅東側では、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は音響信号の増加を求める意見があり、さらなる充実が望まれます。

---

## 第3章 重点整備地区の基本構想(案)の設定

前章の調査結果から、重点整備地区の基本構想(案)を設定します。

### 1. 移動円滑化に関する基本的な方針(案)の設定

長岡市における移動円滑化を速やかに、かつ効果的に実現するための基本的な方針(案)を次のようにまとめます。

#### (1) 長岡市における基本構想の目標

○長岡駅を中心とした重点整備地区の移動円滑化を実施します

長岡市の玄関口であるJR長岡駅を中心として重点整備地区を定め、当該旅客施設から特定施設までの経路(特定経路)について移動円滑化を実施します。

○平成 22 年までに移動円滑化を実施します

平成 22 年までに重点整備地区内の特定経路の移動円滑化を実施し、その他の経路についても、引き続きバリアフリー化を進めます。  
移動円滑化の実施にあたっては、長岡市と関係事業者が相互に協力し、バリアフリー化を推進します。

○一年を通じて安全に歩ける環境を創出します

交通安全という点においても、冬季のバリアフリー化は必要であり、一年を通じて安全に歩ける環境を創出することがまちの活性化に寄与することから、冬季のバリアフリー対策を最重要課題の一つとして、移動円滑化を実施します。

(2)上位・関連計画、条例・指針等との整合

○都市計画等も考慮し重点整備地区を設定します

アンケートの結果より高齢者、身体障害者等がよく利用する施設は商業施設が大きな割合を示しており、都市計画マスタープランの「街なか歩行者空間」などの区域は、都市計画の商業地域内に指定されています。このことから人でもぎわう商業地域を含め重点整備地区を設定します。

あわせて、長岡市中心市街地活性化基本計画の「歩行者快適エリア」とも整合を図ります。

○総合計画と整合した基本構想とします

長岡市では、第二次新長岡発展計画後期基本計画(平成 15～17 年度)に基づき事業が実施されており、重点的、総合的に取り組んでいくための基幹的な施策として「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」を掲げております。この総合計画のプロジェクトを考慮した基本構想を策定します。

○長岡市の実情に合った基準で整備します

新潟県では、新潟県の実情に応じた「新潟県福祉のまちづくり条例」(平成 9 年 2 月)を作成しております。

交通バリアフリー法の制定により、新たに重点整備地区内の道路の整備基準が制定されましたが、これに加え地域の実情に基づいた基準を取り入れ、バリアフリー整備の充実度を高めます。

(3)市民、関係事業者との協議・調整

○高齢者・身体障害者等の意見を反映させます

高齢者・身体障害者等の代表者や地域住民の参画を受けた委員会で基本構想について検討するとともに、アンケートで広く意見を集め、特定施設や特定経路を選定します。

また、基本構想策定後も特定事業計画策定の段階で、高齢者・身体障害者等の意見を反映させます。

○関係事業者との検討会議により、効果的な移動円滑化を実施します

検討会議において、公共交通事業者、道路管理者、新潟県公安委員会等と、実現性のある基本構想を策定するための調整を図ります。



また、基本構想策定後も特定事業計画策定の段階で、関係事業者間の協調により効率的かつ効果的な移動円滑化を実施します。

## 2. 重点整備地区(案)の設定

特定旅客施設(長岡駅)と特定施設(長岡駅周辺の公共施設など)とを結ぶ特定経路(長岡駅から各施設までの経路)の状況、施設の分布状況、関連計画の指定地区の状況、アンケート結果等から、おおむねの重点整備地区の範囲を設定します。

長岡市の都市計画マスタープランの「街なか歩行者空間の整備」区域、長岡市中心市街地活性化基本計画などの「歩行者快適エリア」、都市計画の商業地域に加え、アンケート結果から利用頻度が比較的高い「中央図書館」、「社会福祉センター」を含む地区を重点整備地区として設定します。

### ●重点整備地区(案)に含まれる地区

	地区の名称等	上位・関連計画	含まれる主な施設
重点整備地区に含まれる区域	歩行者快適エリア	中心市街地活性化基本計画 長岡市モール整備基本計画 長岡都心交通計画 長岡市都心地区総合整備計画	高齢者センターけさじろ
	商業地域	長岡市の都市計画	互尊文庫 大和デパート
	街なか歩行者空間の整備区域	長岡市都市計画マスタープラン	市民センター イトーヨーカドー ダイエー 厚生会館 セゾン 長岡郵便局
	その他 比較的利用頻度の高い施設を含む区域	—	中央図書館 社会福祉センター

## 3. 特定施設(案)の設定

アンケートの結果から、最も利用頻度が高い「イトーヨーカドー」「セゾン」「ダイエー」の商業施設は特定施設として十分に要件を満たしています。

また、アンケートでは公共施設や福祉施設などは商業施設に比べ低い回答率となりましたが、どの施設も高齢者、身体障害者等に対するきめ細かなサービスを提供す

る施設として非常に重要な公共的役割を担っており、重要な施設と言えます。その中でも回答数の多い施設として、公共施設では「厚生会館」、福祉施設では「高齢者センターけさじろ」の重要性が高く、特定施設として考えられます。

市街地の行政サービスの拠点として平成 15 年 10 月に開設された「市民センター」は、大手通りに面した施設であり、アンケートの実施時期の関係で具体的な回答は得られませんでした。が、「市民サービスコーナー」の機能だけを考えても特定施設として十分な役割を担う施設と言えます。

準特定施設(特定施設に準ずる施設)は、「中央公民館」、「中央図書館」、「社会福祉センター」、「けさじろ荘」、「大和デパート」が考えられます。また、アンケートでは公共施設や福祉施設などは商業施設に比べ低い回答率となりましたが、どの施設も高齢者、身体障害者等に対するきめ細かなサービスを提供する施設として非常に重要な公共的役割を担っており、重要な施設と言えます。その中でも回答数の多い施設として、公共施設では「厚生会館」、福祉施設では「高齢者センターけさじろ」の重要性が高く、特定施設として考えられます。

市街地の行政サービスの拠点として平成 15 年 10 月に開設された「市民センター」は、大手通りに面した施設であり、アンケートの実施時期の関係で具体的な回答は得られませんでした。が、「市民サービスコーナー」の機能だけを考えても特定施設として十分な役割を担う施設と言えます。

準特定施設(特定施設に準ずる施設)は、「中央公民館」、「中央図書館」、「社会福祉センター」、「けさじろ荘」、「大和デパート」が考えられます。

なお、「長岡市役所」、「立川総合病院」は重点整備地区の範囲から外れるため、特定施設の対象外としました。また「長岡健康福祉環境事務所」、「互尊文庫」、「吉田病院」はアンケートでの回答数が少ないため、準特定施設には指定しませんが、重点整備地区や特定経路を検討する際に考慮します。

● 特定施設(案)及び準特定施設(案)

施設分類	特定施設	準特定施設
公共施設	市民センター 厚生会館	中央公民館 中央図書館
福祉施設	高齢者センターけさじろ	社会福祉センター けさじろ荘
商業施設	イトーヨーカドー セゾン ダイエー	大和デパート

4. 特定経路(案)の設定

長岡駅と特定施設を結ぶ経路をアンケートの回答数などに基づき、特定経路として指定します。道路の種別や施設の配置状況、整備の優先度により、1次経路、2次経路及び3次経路に分け、特定経路を設定します。

(1) 1次経路(案)

特定旅客施設である長岡駅の出入口を特定経路の出発点とします。また、大手口側には複数の出入り口がありますが、エレベーターのある北口を特定経路の出発点とします。

駅舎を出て長岡市街部に入るには、駅東西にある東口駅前広場と大手口駅前広場を経由するため、駅前広場は基本的に全域を特定経路とします。

各駅前広場から、特定施設をできるだけ通るように移動経路の設定を行いつつ、アンケートでの回答の多かった経路(徒歩での移動経路)を優先的に選定し、次の1次経路(案)を選定しました。

(2) 2次経路(案)

長岡駅と準特定施設を結ぶ経路を2次経路として選定します。

なお、経路の選定の際には、準特定施設以外で回答の多かった施設の位置も考慮します。

(3) 3次経路(案)

1次経路と2次経路の機能補完をし、アンケートで回答の多かった経路を優先的に3次経路として選定します。

● 1次経路(案)

特定旅客施設内			特定経路(1次経路案)の内容				
プラットホーム	改札	大手口(北口)	経路1	大手口(北口)出口	大手口駅前広場	セゾン厚生会館 宝田(ほうでん)公園 大手通駐車場	市民センター
			経路2				イトーヨーカドー
		東口	経路3	東口出口	東口駅前広場	けさじろ荘	高齢者センター けさじろ

● 2次経路(案)

経路	発地	経由	着地
経路4	経路1(市民センター前)	大和デパート	中央公民館

経路 5	経路2イトーヨーカド ー	スズラン通り	社会福祉センター
経路 6	経路3（[兜橋橋詰 交差点]）	シンボルロード	中央図書館

●3次経路(案)

経路	発地	経由		着地
経路 7	イトーヨーカドー前	—		経路1（[長岡駅前 交差点]）
経路 8	イトーヨーカドー裏	—		経路1（泉屋前）
経路 9	経路1（[大手通交差 点]）	長岡郵 便局	互尊文 庫	経路5（[表町4丁目 交差点]）
経路 10	経路2（[城内町2丁 目交差点]）	[袋町ガード交差 点]		経路1（[中央総合 病院前交差点]）
経路 11	ダイエー前	—		経路2（長岡社会保 険事務所前）
経路 12	経路3（ホテルニュー オータニ前）	中央総合病院		経路3（高齢者セン ターけさじろ）
経路 13	経路3（[中越農協会 館前交差点]）	[四郎丸町交差 点]		経路6（[学校町交差 点]）

5. 重点整備地区、特定施設、特定経路(案)図

第4章移動経路(案)の問題点・課題

これまでの現況調査の結果から、長岡市でバリアフリー化を進めていく上での問題点、課題を、歩行者ネットワークの視点から検討します。

移動経路には特定旅客施設である駅舎、特定経路を構成する歩道、特定経路に付随する駐車場・公園などの公共用施設、その他信号機・案内標識等が含まれます。

1. 問題点の把握

まちの現況を把握し、バリアフリー化を図る上での問題点を洗い出します。障害の種類によって問題となるバリアも異なるため、整備水準に応じて整理します。



安全でない	移動経路にエレベーター(11人乗り以上)が設置されていない	●	●	●	—		—	—	—											●
	車いす対応トイレがない	●	—	—	—	●	—	—	—											—
	点字等による案内がない				—		—												●	●
	可変式の案内情報が設置されていない	●	●	●										—	—	—				—
快適でない	車いすでの利用ができるかを判断できるサインがない	●	●		●	●			●	●	●									●
	エレベーターへの案内が適切でない	—	—	—	●	●	—	●	●	●										—
	音声による案内装置がない	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●								●
	他機関、他社線への誘導サインが適切でない場合	—	—	—	●	—			—	●	●	●								●

● : 左欄問題点に該当する経路

— : 左欄の問題点の対象となら

— : ない経路

#### ルートの設定

ルート 1番ホーム～在来線改札手

1) 前

ルート 2, 3番ホーム～在来線改

2) 札手前

ルート 4, 5番ホーム～在来線改

3) 札手

ルート 前在来線改札

4)

ルート 11, 12番ホーム～新幹線

5) 改札手前

ルート 新幹線改札

6)

ルート 新幹線改札～在来線改札

7)

ルート  
8) 在来線改札～券売機

ルート  
9) 駅東口出口～在来線改札

ルート  
10) 駅大手口出口(北口)～在来線改札

## 【2】バス停留所

交通バリアフリー法に基づくノンステップバスの導入にあわせて、市内全域でバス停留所部分の歩道改修が必要になる箇所が生じます。また、特定経路上に上屋と休憩施設がないバス停留所があります。

### (2)歩道

歩道における一般的な問題点を整備水準に応じてまとめます。また、次頁には経路毎の問題点の該当状況を表にまとめてあります。

#### 1)移動の可否

- 車いす利用者が移動できない条件
  - ・歩道の有効幅員が 2.0m 未満(すれ違いができない)
- 視覚障害者が移動できない条件
  - ・歩道の視覚障害者誘導用ブロックが連続して設置されていない
  - ・音響信号機がない

#### 2)安全性

- 全ての利用者の安全が確保されない条件
  - ・歩道がない
  - ・歩道の縁石が 15cm 未満
  - ・歩道の融雪、消雪装置、アーケード等が未整備

#### 3)快適性

- 車いす利用者の快適性が確保されない条件
  - ・マウンドアップ歩道(上下移動が多くなる)
  - ※マウンドアップ形式の歩道で「波打ち歩道」となる場合は「安全性」の面で問題となる。
- 視覚障害者の快適性が確保されない条件
  - ・フラット歩道(車道との段差がないため、車道横断部分の歩車道境界が認知できない)

その他、交差点部で歩道上に平坦部分がないため、車いす利用者が滞留することができない、車道との接続部での段差が 2cm を超えるため車いすで通過できない、車道接続部で歩道の勾配が大きい箇所があり危険な現状があるなど、局所的

な問題点もあり、これらについては、道路特定事業計画策定時に経路を詳細に踏査し、個別に対応しなければなりません。

また、冬期間の有効幅員確保を目的にアーケードや雁木を設置していますが、沿道宅地の立替等により新たに雁木を設置しないケースも発生してきており、連続性が確保できていない現状もあります。他にも視覚障害者誘導用ブロックはあるが統一されていない等の問題もあり、現況を十分に把握し、局所的に対応していく必要があります。

●経路毎の問題点

項目	問題点	経路番号												
		1次経路			2次経路			3次経路						
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
移動できない	歩道の有効幅員が2.0m未満			●		●						●	●	
	歩道の視覚障害者ブロックが連続して敷設されていない			●	●	●	●		●	●	●	●	●	●
	音響信号機がない			●	●	●				●	●			●
	歩道がない					●					●	●		
安全でない	歩道の縁石が15cm未満			●			◇					●	●	●
	歩道の融雪、消雪装置、アーケード等が未整備			●		●			●			●		●
快適でない	マウンドアップ歩道	○	○	●	○	●	○	○	●	●	●	●	●	●
	フラット歩道				●	●						△		●

- 左欄問題点に該当する経路
- 印: マウンドアップ形式であるが車両乗り入れ部がほとんどない経路
- ◇ 印: 縁石高さ15cm未満だが歩行者専用道となっている経路
- △ 印: フラット形式であるがガード下の歩道であり、車道とは明確に分離されている経路



### (3) 公共用施設

#### 1) 駐車場

今回「経路1」に関する県営大手通り地下駐車場は、通路幅等は十分に確保されているが、基準では「収容台数が200台以下の場合、収容台数50台に付1台以上の身体障害者用駐車施設を設ける」とされており、必要数4台に対して2台分しか確保されていません。

#### 2) 公園

今回「経路1」に関わる宝田(ほうでん)公園は、厚生会館と一体となった利用がされている公園であり、特定経路にかかる施設として位置づけることができます。特に移動円滑化基準等ではその要件は示されていませんが、ベンチ等の休憩施設が移動経路から利用しづらい位置にあるなど、歩道からのアクセスの悪さが問題点としてあげられます。

### (4) 信号機等

音響信号機は「(2)歩道」に示したとおり、移動経路毎に音響装置が設置されていない車道横断箇所が問題点として挙げられます。

また移動経路にある標識、標示等についても、反射材料を用いるなど基準にあわせた整備が必要です。

### (5) 案内誘導等

特定経路の整備にあわせて、バリアフリー化された経路への案内誘導を行うための施設が必要になります。駅前の案内板(点字や音響による案内、バリアフリールートの掲載など)の設置や、バリアフリー化された経路に沿った誘導サインが必要になります。

### (6) その他

歩道上への放置物件、歩道での危険な自転車の通行など、歩道上のマナーの悪さが問題点としてあげられます。基準に従った施設の整備が整っても、放置物件により有効幅員が狭められる、あるいは誘導ブロックが遮断されるなどの問題があり、交通バリアフリーに対する市民意識の向上が必要になっています。

## 2. 特定事業計画に向けての課題

特定事業計画に向けての一般的な課題について以下に示します。この課題は今回提示した重点整備地区内の移動経路全てに当てはまります。

### (1) 旅客施設

#### 1) 駅舎

- ・車いす利用者が上下移動できるように、昇降施設を設置する必要があります。
- ・車いす利用者が水平移動できるように、移動経路の幅を0.9m以上とする必要があります。
- ・視覚障害者が移動できるように、視覚障害者誘導用ブロックを連続して設置す

る必要があります。

- ・車いす利用者が自力で移動するためには、移動経路にエレベーター(11人乗り以上)を設置する必要があります。
- ・車いす利用者の安全を確保するために、車いす対応トイレを設置する必要があります。
- ・視覚障害者が安全に移動できるように、点字等による案内設備を設置する必要があります。
- ・聴覚障害者が安全に行動できるように、可変式の案内情報を設置する必要があります。
- ・車いす利用者が快適に移動できるように、車いすでの利用ができるかどうかを判断できるサインを設置する必要があります。
- ・車いす利用者が快適に移動できるように、エレベーターへの案内を適切にする必要があります。
- ・視覚障害者が快適に移動できるように、音声による案内装置を設置する必要があります。
- ・全ての利用者が快適に移動できるように、他交通機関等への誘導サインを適切にする必要があります。
- ・視覚障害者が認識しやすいように、視覚障害者誘導用ブロックを統一した規格にする必要があります。

## 2)バス停留所

- ・交通バリアフリー法に基づくノンステップバスの導入にあわせて、市内全域の必要箇所、バス停留所部分の歩道改修の必要があります。
- ・原則として、上屋施設と休憩施設が必要になります。
- ・高齢者、身体障害者等の移動の円滑化のために必要な箇所には、十分な照度が確保されるように照明施設を設ける必要があります。

## (2)歩道

- ・車いす利用者のすれ違いが可能なように、歩道の有効幅員を2.0m以上確保する必要があります。
- ・視覚障害者が移動できるように、歩道の視覚障害者誘導用ブロックを連続して設置する必要があります。
- ・視覚障害者が移動できるように、移動経路で音響信号機がない箇所には、音響信号機を設置する必要があります。
- ・全ての利用者が安全に移動できるように、歩道を設置する必要があります。
- ・全ての利用者が安全に移動できるように、歩道の縁石を15cm以上にする必要があります。
- ・全ての利用者が安全に移動できるように、歩道の融雪、消雪装置、アーケード等を整備する必要があります。

- ・車いす利用者が安全に移動できるように、マウンドアップ形式の歩道で「波打ち歩道」となる場合は、波打ちとならない構造形式とする必要があります。
- ・視覚障害者の快適性を確保するために、フラット歩道(車道との段差がないため、境界が認知できない)の場合は、車道との境界を認知できるようにする必要があります。
- ・車いす利用者の安全を確保するために、交差点部で歩道上に平坦部分(滞留空間)を確保する必要があります。
- ・車いす利用者が移動でき、視覚障害者が安全に通行できるように、車道との接続部での段差を 2cm 程度確保する必要があります。
- ・車いす利用者の安全確保だけでなく、全ての利用者が安全に移動できるように、歩道の勾配(横断、縦断ともに)が大きい箇所では改良する必要があります。
- ・視覚障害者が認識しやすいように、視覚障害者誘導用ブロックを統一した規格にする必要があります。
- ・全ての利用者が快適に移動できるように、適当な間隔でベンチ及び上屋を設けるものとします(アーケード部以外)。
- ・全ての利用者が快適に移動できるように、十分な照度が確保されるように照明施設を設ける必要があります。

### (3) 公共用施設

#### 1) 駐車場

- ・特定経路と一体的に活用するために、県営大手通り地下駐車場には、身体障害者用駐車施設4台設ける必要があります。

#### 2) 公園

- ・特定経路と一体的に活用するために、宝田(ほうでん)公園には、ベンチ等の休憩施設を適切に設置し、歩道からのアクセスを確保する必要があります。

### (4) 信号機等

- ・視覚障害者の安全を確保するために、移動経路毎に音響装置が設置されていない車道横断箇所の信号機には、音響装置を設置する必要があります。
- ・整備されたバリアフリー経路を有効に活用するために、移動経路にある標識、標示等については、反射材料を用いるなど基準にあわせて整備する必要があります。

### (5) 案内誘導等

- ・整備されたバリアフリー経路を有効に活用するために、駅前にバリアフリールートを示した案内板(点字や音響により案内)を設置する必要があります。
- ・整備されたバリアフリー経路を有効に活用するために、バリアフリー化された

経路に沿って、誘導サインを配置する必要があります。

(6)その他

- ・整備されたバリアフリー空間を有効に活用するために、市民に交通バリアフリーの意義について理解を得る必要があります。

第5章特定事業計画の方針

これまでの課題を受け、実施する公共交通特定事業、道路特定事業、交通安全特定事業計画の方針を示します。

事業種別		ハード面の特定事業方針	ソフト面の特定事業方針
公共交通特定事業	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 駅舎内通路について、各プラットフォームの利用状況等の優先順位に基づき昇降施設を設けるなど移動の円滑化を実施する。</li> <li>○ 駅を利用する高齢者、身体障害者等にもわかりやすい誘導サイン(点字案内、誘導ブロック等含む)を駅前広場から券売機、改札、プラットフォームまでの一連の移動経路上に設置する。</li> <li>○ 駅を利用する高齢者、身体障害者等が使いやすい施設(券売機、構内トイレ、改札など)を整備する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 従来通り、駅員への接遇、介助方法の教育活動を継続実施する。</li> <li>○ 車いす利用者などへの配慮を促す意識啓発を、鉄道利用者向けに実施する。</li> <li>○ 鉄道利用者の意見を聞く場を適宜設ける。</li> </ul>
	バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 乗合バスをノンステップバスに代替し、移動円滑化を実施する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 社員に対して交通バリアフリーに関しての</li> </ul>

			教育を実施する。
道路特定事業	県管理	国道 351 号 国道 352 号 国道 404 号 主要地方道長岡停車場線	○今後詳細な現地調査を実施して現地状況を把握したうえで、段差の解消や急勾配の改善等に努めるとともに、冬季間における快適な歩行空間の確保にも努める。
	市管理	市道全て	○特定経路(拠点施設間を結ぶ経路:駅から市民センター等)については、全ての利用者が安全かつ快適に通行できるよう段差解消や勾配改善等の整備を実施する。  ○冬期間において通行の障害となる降雪や凍結を解消できるような施設を検討し、季節に関係なく安全かつ快適に通行できるような歩行空間を確保する。
			○職員に対して研修等を実施して、交通バリアフリー法について周知徹底を図る。  ○工事発注に携わる職員及び施工業者に対し、交通バリアフリー法に伴う施工基準の周知に関する教育活動を実施する。  ○特定経路に係る住民・営業主からバリアフリーの理念を理解してもらい、整備の協力が得られるよう啓発活動を行う。  ○ワークショップ等

			<p>の実施により、身体障害者の参画を得ながら特定経路における問題点・改善点をピックアップし、身体障害者を中心とした利用者のニーズに応えられるような整備が遂行できるよう計画を策定する。</p>
	交通安全特定事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>○特定経路にある歩行者用信号機を音響信号機とする。</li> <li>○信号機の更新に際しては、身体障害者感知式への改善など、安全施設の高質化を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○違法駐車や自転車等の物件の放置を防止し、特定経路の安全性と快適性を確保するための啓発活動をすすめる。</li> </ul>
	その他事業 (長岡市の実施する啓発活動)		<ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車の駐輪マナーに関して、市で実施する交通安全</li> </ul>

		<p>教室などを通じて啓発活動を行う。</p> <p>○「とび出せともしびっ子」や「ともしび運動」のリーフレットに点字ブロック上への駐輪禁止等の啓発事項を掲載する。</p>
--	--	--

おわりに

長岡市交通バリアフリー基本構想は、長岡市と関係事業者が相互に協力しながら、確実な移動円滑化の推進を図るものです。

今年度は、長岡駅周辺地区の現状を把握するための現地調査やアンケートを実施し、これらの調査に基づき、重点整備地区案、特定経路案及び特定事業計画の方針について、「長岡市交通バリアフリー基本構想策定委員会」で検討をすすめ、「長岡市交通バリアフリー基本構想素案」として取りまとめました。

来年度は、この素案を元に関係事業者との調整を進めるとともに、さらに委員会での議論を進めながら「長岡市交通バリアフリー基本構想」を策定いたします。

そして、各特定事業の実施にあたっては、長岡市と関係事業者が相互に連携するとともに、必要に応じて高齢者、身体障害者等や地域の居住者の意見を聞きながらすすめます。