

長岡市交通バリアフリー基本構想（案）

[長岡駅周辺地区]

（第5回委員会資料）

平成14年11月19日

長 岡 市

はじめに

高齢社会の到来により、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13、14年度の2か年で、その基本構想を策定しました。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した。

目 次

はじめに

第1章 基本構想策定に向けて -----	1
1．基本構想の概要 -----	1
2．長岡市での基本構想策定 -----	3
第2章 長岡駅周辺の現況 -----	6
1．長岡駅周辺の概要 -----	6
2．アンケート調査結果 -----	7
3．現地の状況 -----	10
第3章 重点整備地区の基本構想の設定-----	14
1．移動円滑化に関する基本的な方針の設定-----	14
2．重点整備地区の設定 -----	16
3．特定施設の設定 -----	17
4．特定経路の設定 -----	18
5．重点整備地区、特定施設、特定経路図-----	20
第4章 移動経路の現状と課題 -----	21
1．現状の把握 -----	21
2．特定事業計画に向けての課題-----	26
第5章 事業の内容 -----	29
1．公共交通特定事業 -----	29
2．道路特定事業 -----	30
3．交通安全特定事業 -----	32
4．その他の事業 -----	33
第6章 その他 -----	34
1．基本構想検討の過程 -----	34
2．市民からの意見 -----	37
3．今後の展開 -----	37

おわりに

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の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。

旅客施設及び車両のバリアフリー化の推進
重点整備地区における移動経路のバリアフリー化の重点的かつ一体的な推進

【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です。

高齢者、身体障害者等とは

高齢者、身体障害者だけでなく、一時的に移動の制約を受ける者も含まれます。妊産婦、けが人等。

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を図ることです。

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が義務づけられていますが、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ます。

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平成22年度までに重点的かつ一体的に実施することです。

(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

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

重点整備地区の位置及び区域

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

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

【語句の説明】

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です。

徒歩圏内に高齢者、身体障害者等が利用する施設があり、当該旅客施設の利用の状況から見て、バリアフリー事業を優先的に実施する必要性が特に高いと認められる旅客施設となります。

2. 長岡市での基本構想策定

(1) 長岡市の概要

長岡市は新潟県のほぼ中央部に位置し、面積は262.45平方キロメートルです。市域を大きく二分して信濃川が南北に貫流し、その両岸に沖積平野が広がっています。東西には、東山連峰、西山丘陵地がそれぞれ連なり、恵まれた自然環境に囲まれています。

長岡市は、古くは信濃川の舟運により、また近年は、上越新幹線で東京から約80分、関越自動車道で都内から3時間の距離にあり、首都圏との結びつきは強く、日本海側における北陸、東北方面への分岐点でもあり、交通の結節点となっており、商業のまちとして栄えてきました。

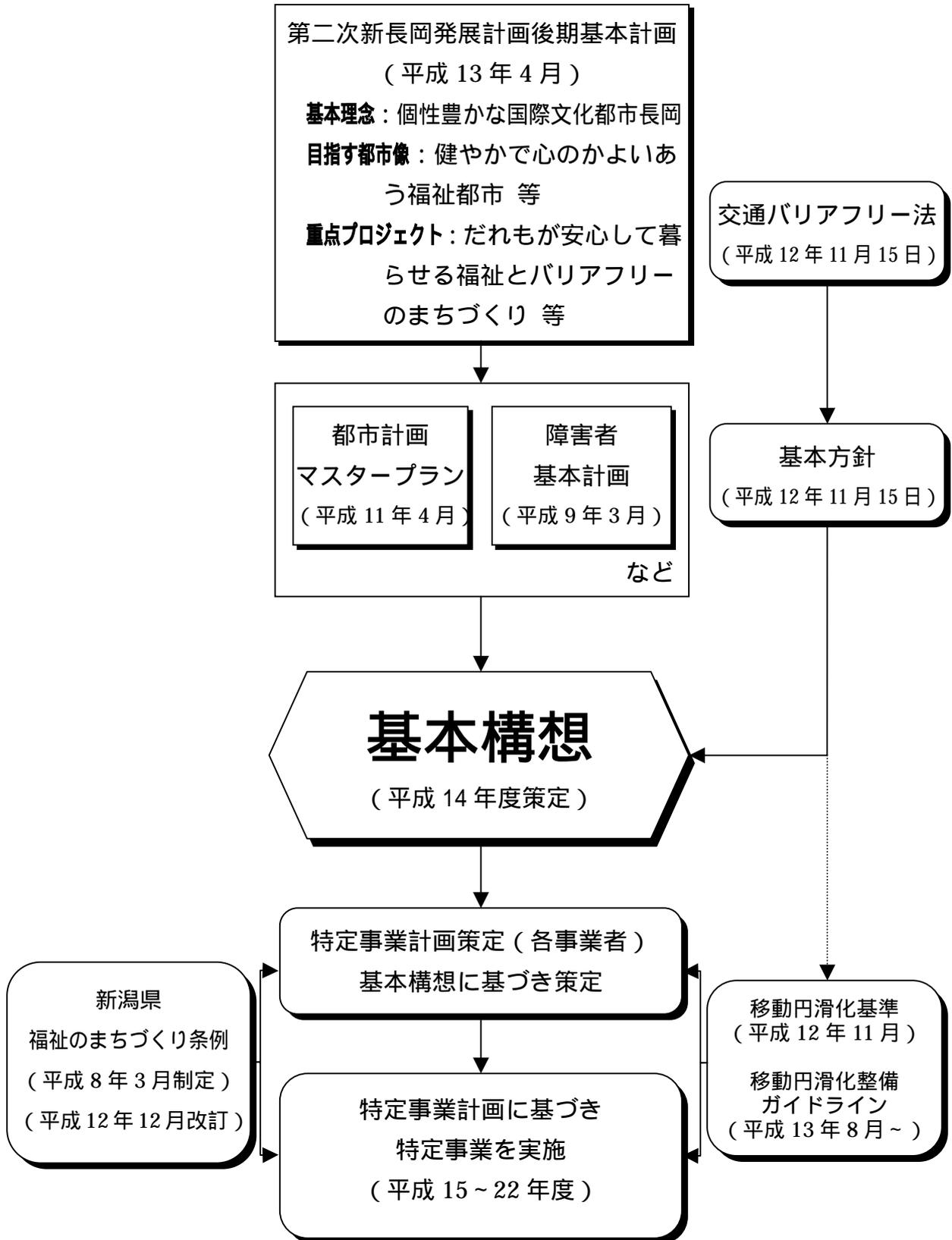
商業統計によると、商店数、従業者数、年間商品販売額とも県内では新潟市に次いで第2位の地位を占めており、中越地方の広域的な商業拠点都市としての機能を担っています。

また、総人口はわずかずつではありますが、増加しており、平成12年国勢調査結果では193,414人となっています。高齢化率は、18.2%であり、全国の17.3%よりも高く、増加傾向にあります。そして、身体障害者も年々増加傾向にあり、特に肢体不自由者が増加しています。

この長岡市の玄関口でもある長岡駅は、一日当たりの乗降客数は約25,000人で、交通バリアフリー法にある特定旅客施設に相当します。



(2) 上位関連計画等との位置づけ



(3) 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策定する

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、全ての人が安全で快適に移動できる構想を策定する

基本構想策定以降の展開

- (ハード面) 重点整備地区を起点にネットワークを拡大する
- (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、基本構想では「ハード(物)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」を、人に優しい街づくりの両輪をなすものと考えます。

【語句の説明】

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です。

バリアフリーとは

障害者等行動を妨げる物理的な障壁(バリア)、人間の意識や態度、行動等の背景にある心理的な障壁(バリア)、そして社会的な制度における障壁(バリア)等を取り除き、環境・施設などをつくることです。

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ります。

第2章 長岡駅周辺の現況

1. 長岡駅周辺の概要

駅の西側は商業施設の集積が顕著であり、改修予定の厚生会館、市民センター等も含まれ、長岡の顔とも呼べる大手通りがあります。また、高齢者や身体障害者等の利用が多いと考えられる病院等もありますが、比較的駅から離れています。また、福祉拠点である社会福祉センターが1km圏域を超える比較的交通が不便な場所に立地しています。

駅の東側は北に中央総合病院、南に中央図書館、東に長岡健康福祉環境事務所（保健所）など、高齢者、身体障害者等の利用が一般的に多いと考えられる施設がいくつかあり、3方向に分散しています。

市役所は駅から1.5kmほど離れており、行政関係の施設は、比較的市中心街地から離れています。



2. 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 (高齢者、身体障害者、公民館利用者等)

回収部数 : 1,066票

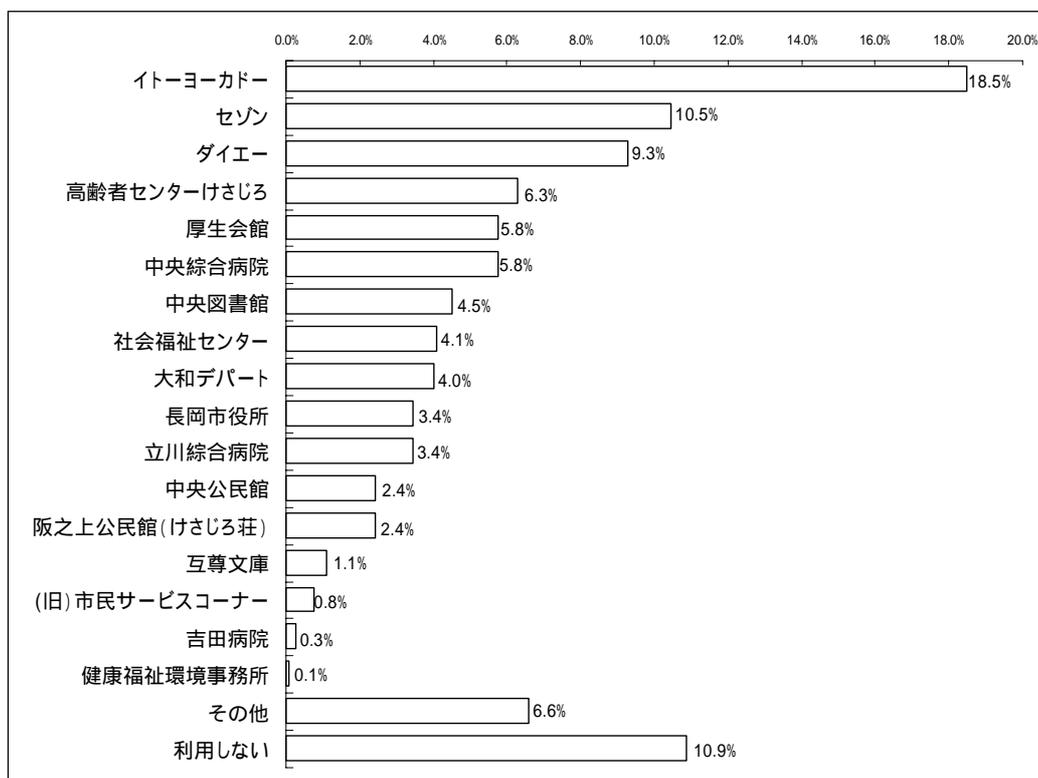
回収率 : 41.8%

実施期間 : 平成13年9月初旬～9月下旬

(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。

駅やバス停などから徒歩で最もよく利用する施設



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が、長岡の現状を見る限り、自宅からの移動経路についても考慮する必要があると考えられます。

徒歩で前項の施設を利用する場合の出発地点

長岡駅	22.3%	バス停	23.8%	自宅	53.9%
-----	-------	-----	-------	----	-------

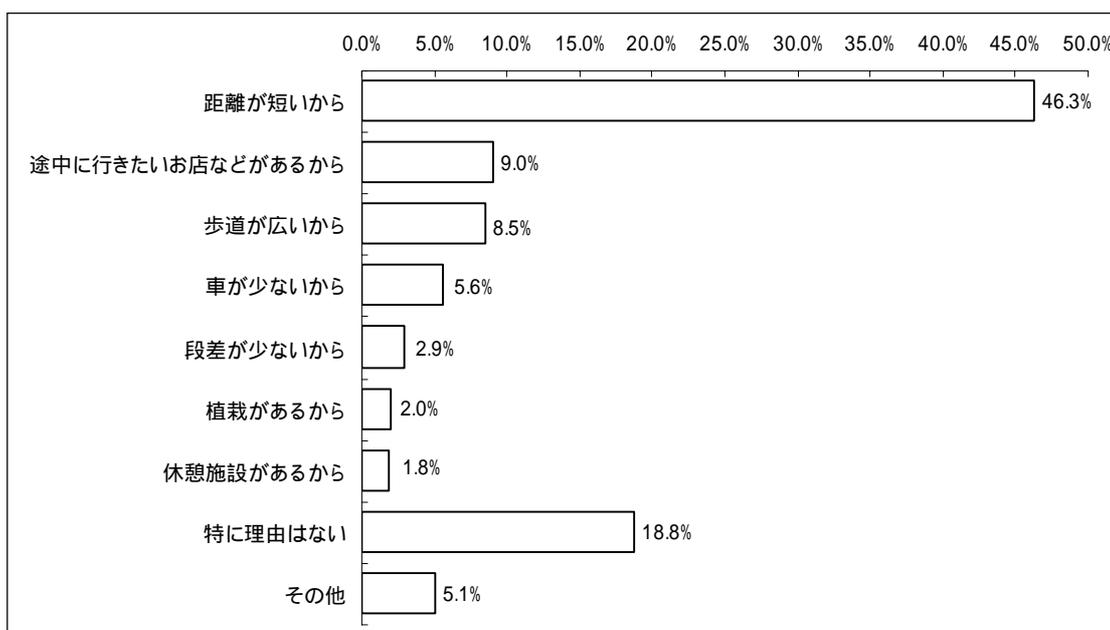
(3) 「徒歩で利用する施設」への移動経路

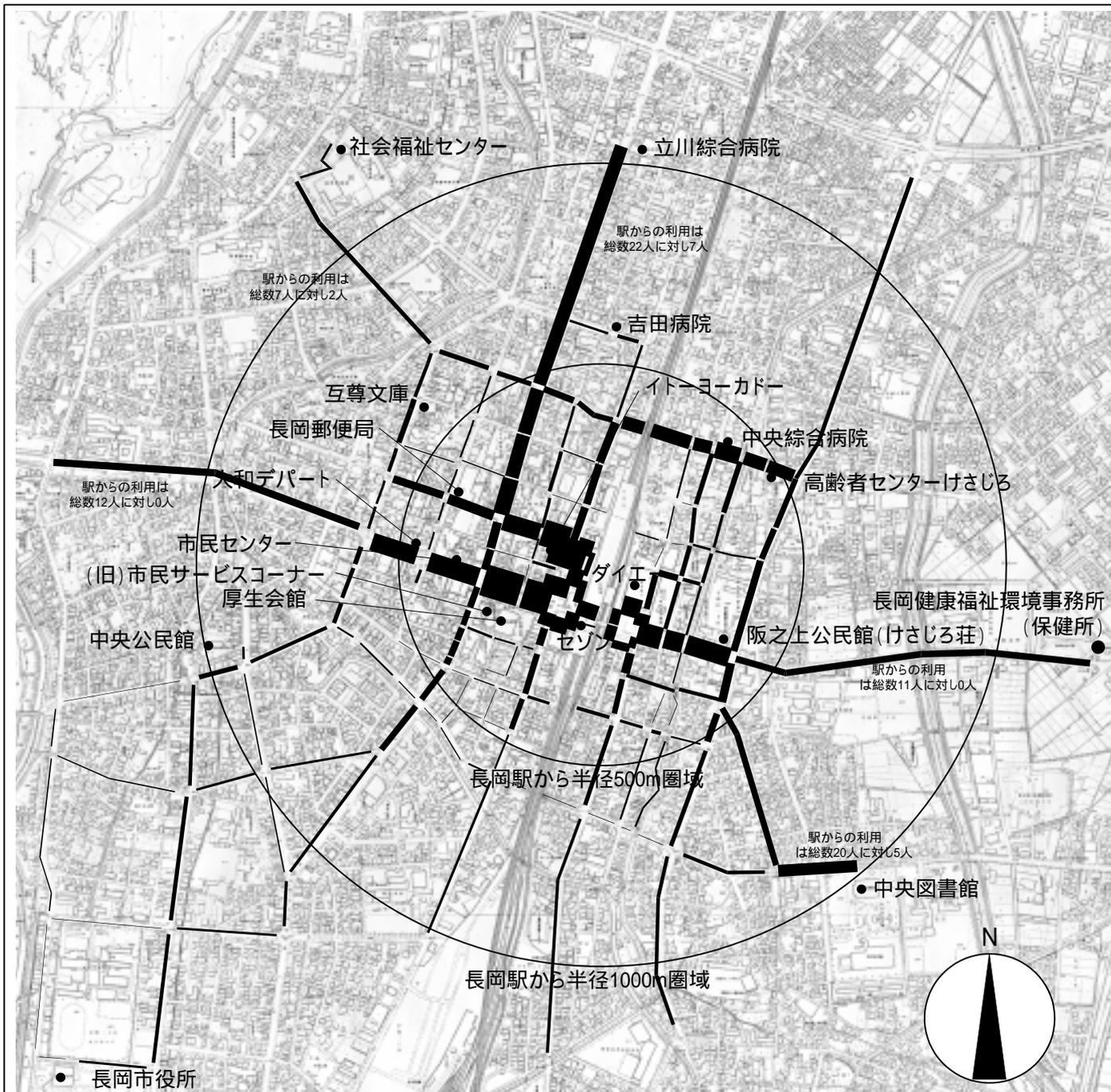
「徒歩で利用する施設」への移動経路は次頁の図に示してあります。

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。

前項の経路を選んだ理由





移動経路図(アンケート調査結果)
対象:全体

通行量(通行量に応じて線の太さを表現)
1mm = 10人



3. 現地の状況

(1) 長岡駅

長岡駅は下図のように、地下1階から地上3階の4階層からなります。

東西の駅前広場から改札まではエレベーターが設置されていますが、改札内には一部に車いす対応エスカレーター、リフト、業務用エレベーターがあるものの、車いすでの自力移動はできません。また、在来線の改札は車いすに対応しておりません。

車いすに対応したトイレは改札外にあり、オストメイトにも対応しており、荷物等を置ける長椅子も設置されていますが、改札内には車いす対応トイレはありません。

視覚障害者誘導用ブロックは連続して敷設されていますが、JIS規格に対応したものとはなっていません。

券売機には点字運賃表があり、券売機は車いす利用者も利用できます。

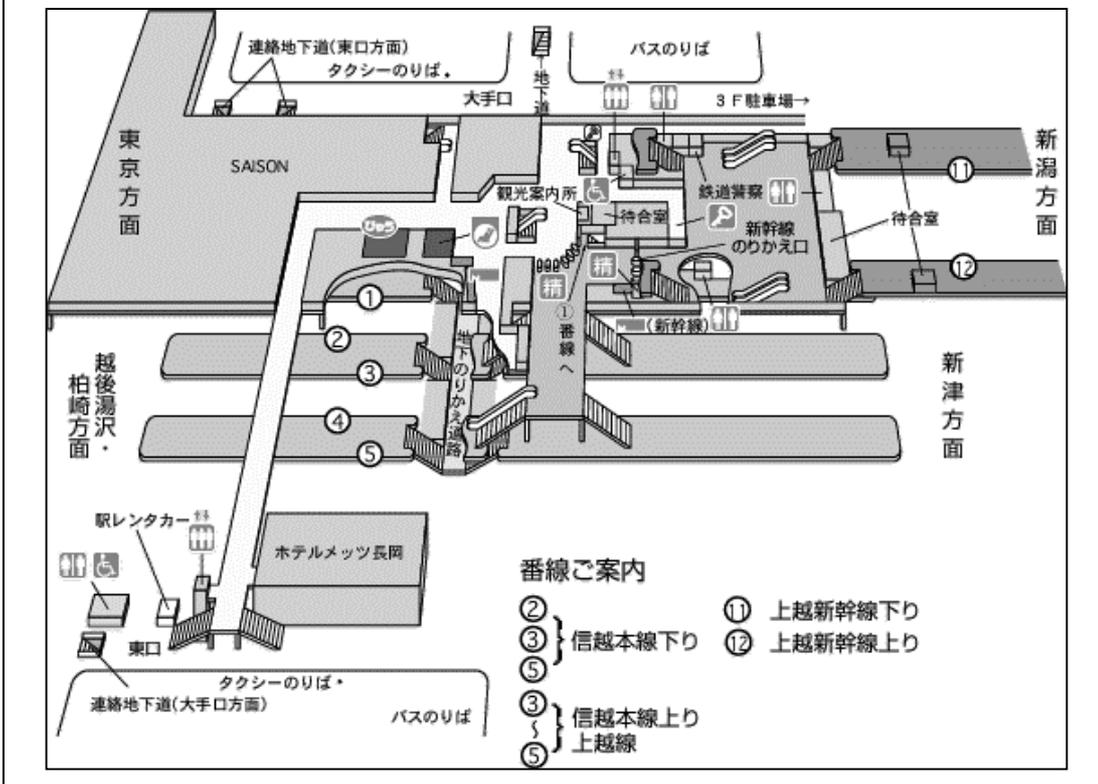
音声案内は全体的に不足しており、盲導鈴も一部にあるのみです。

案内情報は、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とはなっていません。

【語句の説明】オストメイトとは

大腸がん、ぼうこうがん等のための治療のため人工肛門、人口ぼうこうなどのように、手術で人工的に腹部に「排泄口」のある方です。日本には約20万人のオストメイトがいると言われています。

長岡駅構内図（東日本旅客鉄道株式会社のホームページより）

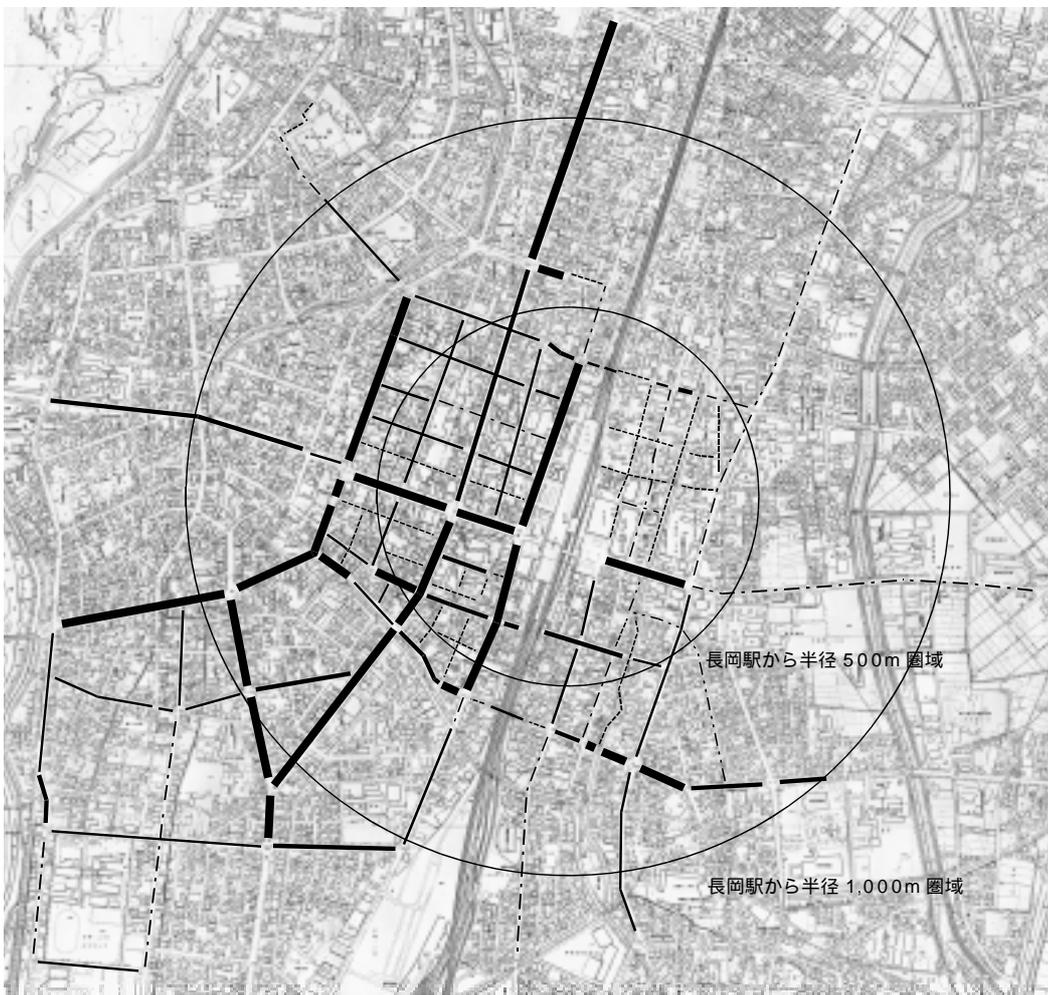


(2) 道路・通路・駅前広場

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トアップ形式（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が、JIS規格には対応していません。

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。



長岡駅周辺歩道有効幅員現況図（植栽帯、電柱等を除いた歩行に有効な幅員）

- | | |
|--------------------|---------------------------|
| ——— 歩道有効幅員4m以上 | ----- 歩道有効幅員2m未満 |
| ——— 歩道有効幅員3m以上4m未満 | 歩道なし |
| ——— 歩道有効幅員2m以上3m未満 | - - - - - シンボルロード(歩行者専用道) |



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（JIS規格には対応していない）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。



長岡駅2階自由通路



長岡駅地下通路（出入口部）

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、一部視覚障害者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。



長岡駅大手口駅前広場



長岡駅東口駅前広場

(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、うち車いす使用者用駐車スペース 2 台）が最も規模が大きく、エレベーターも設置されているので、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。



大手通地下駐車場の位置



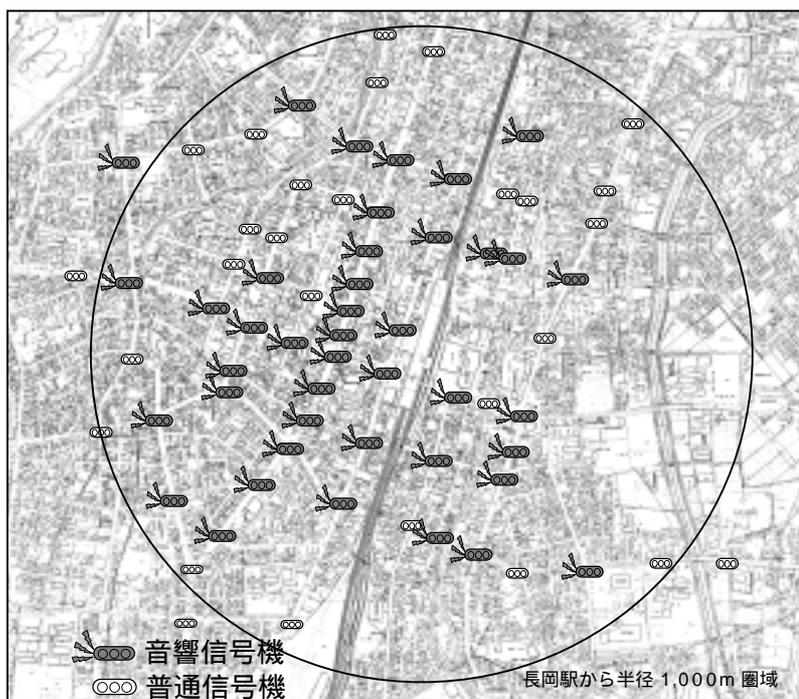
大手通地下駐車場（通路）

2) 公園

大手通に面する宝田公園^{ほうでん}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の設定

前章の調査結果から、重点整備地区の基本構想を設定します。

1. 移動円滑化に関する基本的な方針の設定

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、冬期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、冬期のバリアフリー対策を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

アンケートの結果では高齢者、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

ことからも人でに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13～17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本的な施策として「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」を平成8年3月に制定（平成12年12月にバリアフリー法にあわせて改訂）しております。

交通バリアフリー法の制定により、「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」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した。

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します。

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した。

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、重要な施設であると言えます。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13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。また、「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」、「阪之上公民館」、「大和デパート」が考えられます。

特定施設及び準特定施設

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 阪之上公民館
福祉施設	高齢者センターけさじろ	社会福祉センター
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

なお、「長岡市役所」、「立川総合病院」はアンケート等の結果から駅からの徒歩圏域外であるため、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（保健所）」、「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。

4. 特定経路の設定

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

1次経路は、駅と特定施設を結び、アンケートの回答数が多い最も優先度の高い経路として選定します。

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次経路を選定しました。

1次経路

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 <small>ほうでん</small> 宝田公園 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	ダイエー 阪之上公民館	高齢者センター けさじろ	

(2) 2次経路

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。

2次経路

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

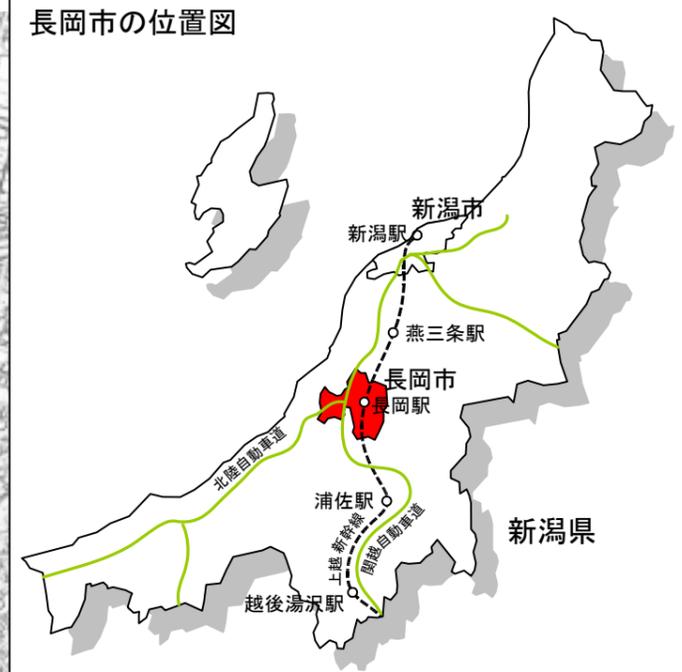
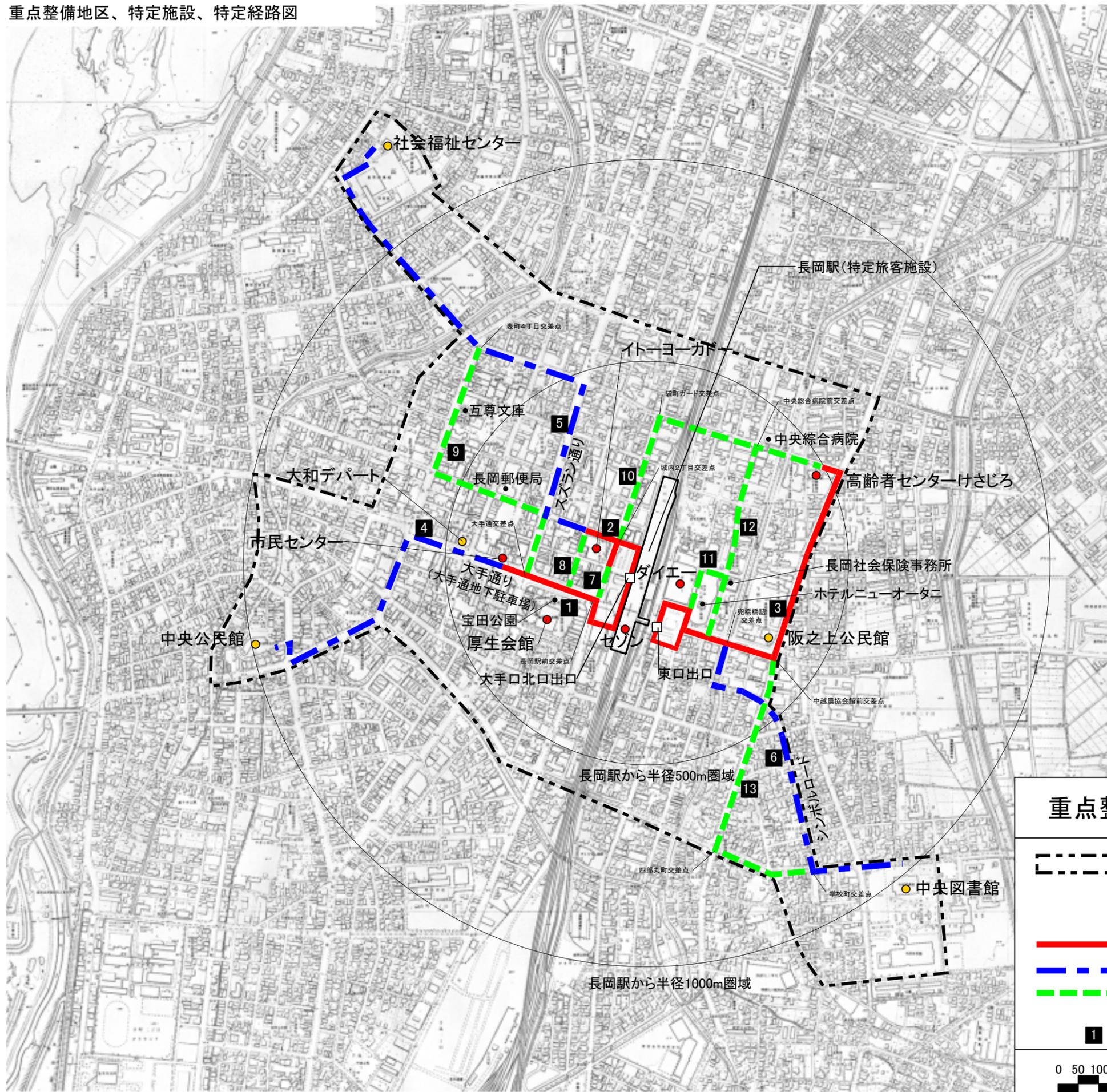
(3) 3次経路

1次経路と2次経路の機能を補完し、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。

3次経路

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12 (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、特定経路図



重点整備地区、特定施設、特定経路図

	重点整備地区の範囲	150ha
	特定施設	
	準特定施設	
	特定経路(1次経路)	1.9km
	特定経路(2次経路)	3.1km
	特定経路(3次経路)	3.0km
	総延長:	8.0km
	経路番号	

1 ~ 13

第4章 移動経路の現状と課題

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現状と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・公園などの公共施設、その他信号機・案内標識等が含まれます。

1. 現状の把握

バリアフリー化を進める上でのまちの現状を把握します。

(1) 旅客施設

1) 駅舎

長岡駅における現状を以下に示します。

長岡駅の移動経路の現状

移動経路の現状 (「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」から)	ルート番号									
	改札内							改札外 (東西自由通路)		
	1									
移動経路に階段しかない	×	×		-		-	-	-		
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	×									
移動経路にエレベーターが設置されていない	×	×	×	2	-	×	3	-	-	-
車いす対応トイレがない	×	-	-	-	-	×	-	-	-	
点字等による案内がない				-		-	-			×
車いすでの利用ができるかどう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	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
(「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」から)	1									
改札口の幅が0.9m以下	-	-	-	×	-	-	-	-	-	-
他機関、他社線への誘導サインが適切でない	-	-	-	-	-	-	-	×	×	×
可変式の案内情報が設置されていない	×	×	×							

×印：左欄現状に該当する経路 -印：評価対象の施設(設備)がない経路

1：1番ホームには現在発着車両なし。 2：車いす対応エスカレーターは整備。

3：業務用エレベーター、リフト等は整備されている。

ルートの設定

ルート	1番ホームのトイレ～在来線改札手前	ルート	新幹線改札
ルート	2, 3番ホーム～在来線改札手前	ルート	新幹線改札～在来線改札
ルート	4, 5番ホーム～在来線改札手前	ルート	在来線改札～券売機
ルート	在来線改札	ルート	駅東口出口～在来線改札
ルート	11, 12番ホーム～新幹線改札手前	ルート	駅大手口出口～在来線改札



新幹線ホーム階段の昇降機

ホームまではエレベーターではなくリフトによる昇降となる。なお、別経路で業務用エレベーターが利用できる。



在来線ホーム階段

(2, 3ホーム)
階段のみのため駅員の介助が必要である。



新幹線改札内のトイレ
車いす対応トイレが設置されていない。



在来線改札

幅員 80cm のため、車いす使用者の操作する手が改札に当たることが懸念される。



券売機からの見通し

誘導サインが設置されているが、途中に売店があるため、券売機から改札の見通しが悪い。



改札外の階段の手すり
改札外の手すりに点字による案内がない。

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。



ノンステップバスと歩道の段差
歩道によってはノンステップバスのスロープと高さが合わない。



ベンチ等のないバス停留所
一部ベンチや上屋がないバス停がある。

(2) 歩道

歩道における現状を以下に示します。

歩道における移動経路の現状

移動経路の現状 (「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」から)	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
歩道の有効幅員が2.0m未滿			×		×						×	×	
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	1	1	×	×	×	×	1	×	×	×	×	×	×
音響信号機がない			×		×				×				×
歩道がない					×					×	×		
歩道の縁石が15cm未滿			×			2					×	×	×
歩道の融雪、消雪装置、アーケード等の有無			×		×						×		×
マウントアップ歩道 (歩道部の波打ち)	3	3	×	3	×	3	3	×	×	×	×	×	×
フラット歩道 (車道との境界が識別しにくい)				×	×					4		×	

×印：左欄現状に該当する経路

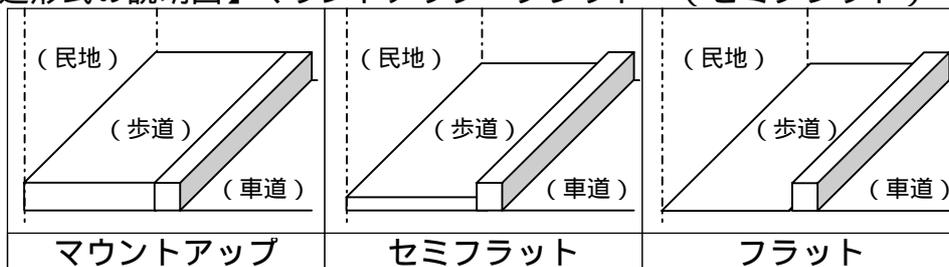
1印：視覚障害者誘導用ブロックが連続して設置されているが、JIS規格に適合していない経路

2印：縁石高さ15cm未滿だが歩行者専用道となっている経路

3印：マウント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

4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

【歩道形式の説明図】マウントアップ フラット (セミフラット)



その他、交差点部で、歩道上に平坦部分がないため、車いす使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、局所的な課題もあり、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調査し、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場合もあり、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りますが形状・色等が統一されていない等の現状もあり、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。



歩道未整備

歩道が未整備で、視覚障害者用誘導ブロックを車道に設置している。



歩道幅員が狭い

歩道幅員が 2.0m 未満で、電柱等があるためにさらに狭くなっている。



波打ち歩道

マウントアップ形式の歩道で車両乗り入れ部があるため、歩道が波打っている。



視覚障害者誘導用ブロック未整備
視覚障害者用誘導ブロックが連続して設置されていない。



アーケードが途切れる
歩道延長方向のアーケードが部分的に未整備である。



交差点部での平場なし
交差点部で勾配区間がそのまま車道に接続しているため、車いす使用者等にとって危険である。

(3) 公共用施設

1) 駐車場

今回「経路1」に関わ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おり、地上との間にエレベーターも設置されていますが、基準では「収容台数が200台以下の場合、収容台数50台につき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。



身体障害者用駐車施設
必要台数4台に対し2台分しか確保されていない。

2) 公園

今回「経路1」に関わる^{ほうでん}宝田公園は、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。特定経路に隣接する公共の休息施設として利用可能ですが、ベンチ等が移動経路から利用しづらい位置にあるなど、歩道からの出入りに課題があります。



宝田公園

道路からの出入口部に排水用の蓋があり、車いす等の通行に支障がある。

(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。



音響装置のない信号機

信号機に音響装置が設置されていない。

(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(点字や音声・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、バス停付近への放置物件、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課題としてあげられます。また、バス停付近の違法駐車により、ノンステップバスが適切な位置に停車できず、乗降に支障をきたす現状も指摘されています。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、あるいは視覚障害者誘導用ブロックが遮断されるなどの現状があり、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。



歩道上の駐輪

駐輪によって歩道幅が狭くなっている。

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(整備基準)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

旅客施設の課題を以下に示します。

旅客施設の課題

旅客施設	対応者	課題の内容
1) 駅舎	車いす使用者	<ul style="list-style-type: none"> 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。 水平移動ですれ違えるように、通路の幅を1.8m以上とする必要があります。 自力で移動するためには、移動経路に車いす使用者が円滑に乗降できるエレベーターを設置する必要があります。 車いす対応トイレを設置する必要があります。 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。 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	<ul style="list-style-type: none"> 安全に移動できるように、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。 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。 快適に移動できるように、音声・音響による案内装置を設置する必要があります。 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。
	さらに快適性を得るための課題	
	車いす使用者	<ul style="list-style-type: none"> 円滑に移動できるように改札幅を0.9m以上とする必要があります。
	聴覚障害者	<ul style="list-style-type: none"> 安全に行動できるような視覚による案内情報を設置する必要があります。
全ての利用者	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	
2) バス停留所	全ての利用者	<ul style="list-style-type: none"> 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で、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。

音声・音響案内装置については、仕様も含め技術検討が進められており、今後、他事業者と連携を図りながら進めていく課題となります。

(2) 歩道

歩道の課題を以下に示します。

歩道の課題

対応者	課題の内容
車いす利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・ すれ違いできるように、歩道の有効幅員を 2.0m 以上確保する必要があります。 ・ 安全に移動できるように、マウント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。 ・ 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。
車いす使用者及び視覚障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車いす使用者が移動でき、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は 2cm を標準とする必要があります。
視覚障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全に移動できるように、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。 ・ 安全に移動できるように、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。 ・ 安全性を確保するために、フラット歩道の場合は縁石等の設置も必要になります。また、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。 ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 冬期間でも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。 ・ 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。 ・ 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必要に応じて設ける必要があります。 ・ 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必要に応じて照明施設を設ける必要があります。

(3) 公共用施設

公共用施設の課題を以下に示します。

公共用施設の課題

公共用施設	対応者	課題の内容
1) 駐車場	車いす使用者	・ 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	全ての利用者	・ 特定経路と一体的に活用するために、宝田公園には、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

信号機等の課題を以下に示します。

信号機等の課題

対応者	課題の内容
視覚障害者	・ 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。
全ての利用者	・ 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

案内誘導等の課題を以下に示します。

案内誘導等の課題

対応者	課題の内容
全ての利用者	・ 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。

音声・音響案内誘導については、仕様も含め技術検討が進められており、今後、他事業者と連携を図りながら進めていく課題となります。

(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 事業の内容

前章の課題を受けて、関係事業者より提出された特定事業の内容を示します。特定事業は目標年次である平成22年度までに実施します。

1. 公共交通特定事業

公共交通特定事業の対象となる特定旅客施設はJR長岡駅、特定車両は路線バスとなります。

(1) JR長岡駅の移動円滑化〔鉄道事業者が実施する特定事業〕

長岡駅については、これまでも大手口（北口）へのエレベーター設置、新幹線ホームへの車いす昇降機設置、在来線4・5番ホームへの車いす対応エスカレーター設置などのバリアフリー化整備を進めてきました。

さらに、安全で快適な駅となるために、以下の様に整備を進めます。

高齢者、身体障害者等をはじめとした駅利用者にとって分かりやすく、安全で快適な駅となるため、駅内の誘導サインを整備、駅構内トイレへの手すり追加など、バリアフリー化整備を図ります。

また、各ホームのエレベーターなど、大規模なバリアフリー化整備については、駅舎の構造や利用状況などを考慮し、実現の可能性についてさらに検討していきます。

音声による案内については仕様も含め整備方針を検討します。

(2) ノンステップバスの導入〔バス事業者が実施する特定事業〕

交通バリアフリー法に基づき保有車の20～25%を目標（平成14年7月現在の保有車両は226台、目標台数57台）に、ノンステップバスの導入を進めます。

平成14年までに14台導入済みで、平成17年までは年間7台の導入を目指します。

2. 道路特定事業 [道路管理者が実施する特定事業 (新潟県、長岡市)]

道路特定事業の対象となる特定経路は、20ページの図で示した経路で、国道 (県管理)、県道、市道が含まれます。

特定経路について「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」に基づき、平成22年度までに整備を実施します。整備の内容は主に以下のとおりです。

- ・ 歩道新設

歩道未整備の区間について、歩道を新設します。新設に際しては構造基準に準じ、整備を実施します。

- ・ 歩道改良

歩道有効幅員 2.0m の確保、波打ち歩道の解消等、歩道を全面的に改修し、構造基準に準じた整備を実施します。

- ・ 歩道部分改修

有効幅員などの基準を満たしている歩道について、交差点部の平坦部分の確保、段差解消、縦断勾配の緩和など、部分的な改修を行います。

- ・ 視覚障害者誘導用ブロック設置

既設の視覚障害者誘導用ブロックは JIS 規格となっていないため、未設置箇所も含め、視覚障害者誘導用ブロックを新たに設置します。

特定経路別の道路特定事業の内容

特定事業 の内容	優先度 経路番号 管理	特定経路																		
		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						
	県	市	市	市	県	市	県	市	県	市	市	市	市	市	市	市	市	市	市	
・ 歩道新設																				
・ 歩道改良																				
・ 歩道部分改修																				
・ 視覚障害者誘導用 ブロック設置																				

：前期整備

：後期整備

特定経路の整備に併せ必要に応じ実施する道路特定事業

- ・ノンステップバスの導入に合わせバス停留所を改良します。
- ・冬期のバリアフリー対策を重要課題として、移動円滑化を実施します。
- ・ベンチ等の休憩施設を設置します。
- ・バリアフリー化された経路を誘導する案内を整備します。

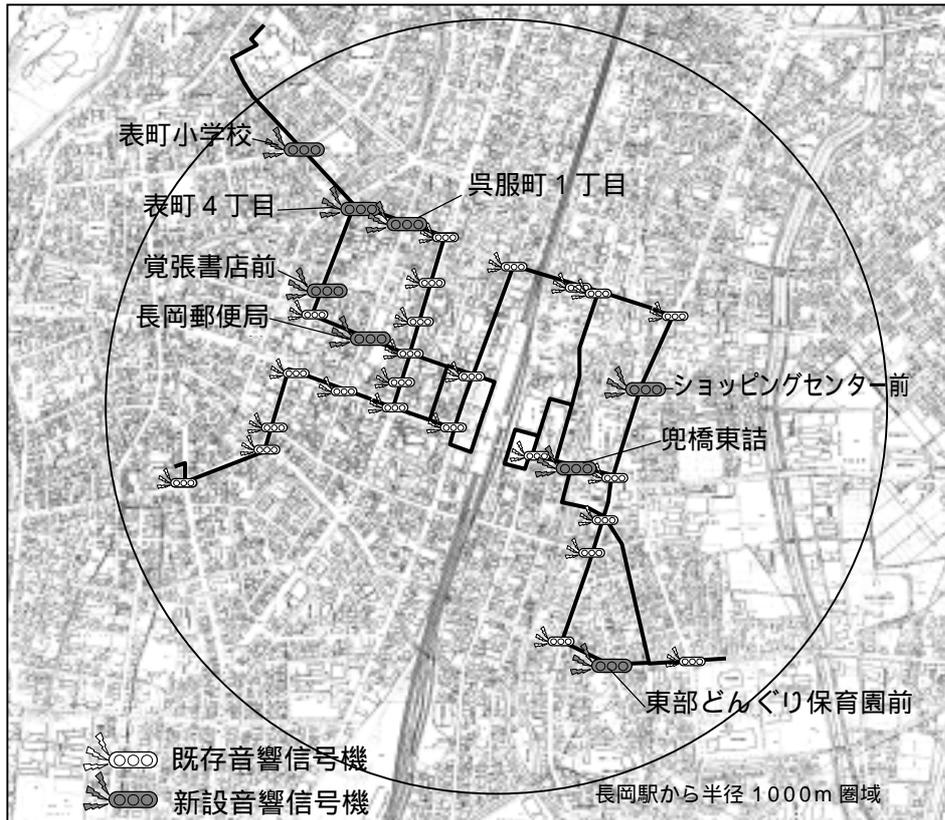
道路特定事業計画の段階で事業者間の連携を図り、視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法等歩道の連続性を確保することにより、誰もが利用しやすい歩行空間の創出を図ります。

3. 交通安全特定事業 [公安委員会が実施する特定事業 (新潟県警察)]

交通安全特定事業の対象となる施設は、特定経路に係る信号機、標示、標識等になります。

新たに音響式の信号機を設置する箇所は以下のとおりとなります。

音響信号機設置箇所



経路毎の音響信号機設置数 (基数)

経路番号	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	合計
既設	2	1	3	5	4	2	0	0	2	3	0	0	2	24
新設	0	0	2	0	3	0	0	0	2	0	0	0	1	8

また、特定経路に係る標示、標識などを、高齢者や身体障害者等が識別しやすいように反射材等を用いたものに改良します。

4．その他の事業

(1) 公園（宝田公園）[公園管理者が実施するその他事業（長岡市）]

特定経路の沿線にある宝田公園については、特定経路の整備にあわせて、歩道から公園への出入口の改良を行い、公園の利用しやすさの向上を図ります。

(2) 駐車場（大手通地下駐車場）[駐車場管理者が実施するその他事業（新潟県）]

新潟県福祉のまちづくり条例に基づき、駐車区画の増設を検討します。

第6章 その他

1. 基本構想検討の過程

長岡市交通バリアフリー基本構想策定委員会

平成13、14年度の2か年にわたり、策定委員会を5回開催しました。長岡市社会福祉協議会会長を委員長とし、高齢者団体、障害者団体などの関係団体の代表、地元商店会の代表、関係事業者代表などが委員となっております。

第1回策定委員会（平成13年8月6日）

長岡市における基本構想の目的や、基本構想の策定方法等について検討しました。

第2回策定委員会（平成13年11月30日）

重点整備地区、特定施設、特定経路、それぞれの問題点、課題について検討しました。

第3回策定委員会（平成14年2月26日）

これまでの協議結果をもとに作成した、基本構想素案について検討しました。

第4回策定委員会（平成14年8月8日）

基本構想素案に寄せられた様々な意見を反映し、事業者から示された特定事業の内容を加えた基本構想素案について検討しました。

第5回策定委員会（平成14年11月19日）



策定委員会の風景



まち歩きの風景

第2回策定委員会

今後、委員会で検討した基本構想に沿って、各事業者により特定事業計画が作成され、第5章の内容に基づいた施設の整備が図られます。

委員会では施設の整備だけでなく、市民ひとりひとりのバリアフリーに対する意識の重要性も指摘されました。次に、委員会での主な意見をまとめました。特定事業により整備された施設が有効に機能し、福祉のまちづくりを実現するためには、バリアフリーに対する市民意識の向上も必要です。

委員会での主な意見

項目	意見
考え方について	<ul style="list-style-type: none"> ユニバーサルデザインということに根底におくということに感心しました。
道路	<ul style="list-style-type: none"> 歩道をベビーカーと子供が並んで歩くことができないため車道を歩き、とても危険です。 歩道の改築については基準に準じ実施していきます。 駅ロータリーでの音声案内など誘導の工夫もお願いしたいと思います。 音響信号機、感知式信号機、歩行者専用信号機の改善を図りたい。
長岡駅	<ul style="list-style-type: none"> エレベーターやエスカレーターがいつも稼働している駅になって欲しい。 発信器で作動する音声案内を設置していただきたい。 盲導鈴は非常に低音域すぎ、音が拡散し聞こえにくい現状があります
駅の東西自由通路	<ul style="list-style-type: none"> 駅の東西を結ぶ通路について、自転車でも東から西、西から東へと渡って行けるようにしていただきたい。 構造的制約、管理面での統合が必要なため、事業者間で具体的な検討を行いたい。
放置自転車・看板・マナー等	<ul style="list-style-type: none"> 誘導ブロックの上へ看板が出ていたり、自転車が放置されていたり、商品が置かれ、傷つけたら弁償しなければならないのかという心配をしています。 放置自転車を減らすため、駐輪場を整備していただきたい。 看板類の細かい指導、提案なども入れていただきたい。 歩道上の自転車通行マナーの向上を図る必要がある。 ハード面での整備だけでは限界があり、ソフト対策で補っていくことが必要。 モラルの点でドライバーと乗客が相互に声を掛け合う「一声運動」というのも必要なのではないのでしょうか。 CMなどを使って視覚的に伝えることも必要なのではないのでしょうか。
フォローアップ	<ul style="list-style-type: none"> フォローアップ委員会を開催することは大事だと思います。 整備後の検証をフォローアップで扱うかなど検討してもらいたいと思います。
その他	<ul style="list-style-type: none"> 行政の縦割りこそがバリアであり、横の連携により、PR活動、啓発活動等の実施が必要。 高齢者は仕事があると元気になりますのでいろんな活動に活かしていただきたい。

長岡市交通バリアフリー基本構想策定委員会委員名簿

長岡市交通バリアフリー基本構想策定委員会委員名簿		
	氏名	所属等
委員長	齋藤 純	長岡市社会福祉協議会会長
委員	佐藤 愛子	商店主
委員	佐藤 佳代	「こぶし園」ケースワーカー
委員	田井 健一	長岡市交通安全協議会 阪之上支部長
委員	太刀川 武	長岡市身体障害者団体連合会会長
委員	藤井 良治	大手通り2丁目町内会長
委員	増田 くみ	助産師
委員	源川 久恵	長岡市老人クラブ連合会理事 ボランティアコーディネーター
委員	能登 優一	長岡国道工事事務所副所長
委員	中川 守 (加藤 順一)	東日本旅客鉄道株式会社新潟支社企画室長
委員	千野 正夫	越後交通株式会社取締役運輸営業部長
委員	田村 幸雄 (桑原 敏幸)	長岡警察署副署長
委員	小林 浩也	長岡健康福祉環境事務所次長
委員	春日 俊英 (丸山 澄夫)	長岡土木事務所次長
委員	木本 二郎	長岡市土木部長

オブザーバー：高橋正人（北陸信越運輸局企画部消費者行政課）

敬称略・（ ）は平成13年度の委員

長岡市交通バリアフリー基本構想検討会議

策定委員会開催前に、事務局及び関係事業者の担当者レベルでの検討会議を実施しました。なお、個別協議は必要に応じて随時実施しました。

2. 市民からの意見

基本構想の検討段階ではインターネット等を通じ、市民意見を募集しました。また、平成13年度にとりまとめた「基本構想素案」に対し、「市政だより」やインターネット、アンケートに協力いただいた関係団体を通じ、意見を募集しました。

基本構想策定に際しては、寄せられたご意見も参考にしました。

3. 今後の展開

交通バリアフリー法改正に向けての対応

今後、基本構想に基づき、各事業者による特定事業が実施されます。また、法施行後5年を経過したのち（平成17年以降）には交通バリアフリー法を見直すことが法に定められており、STS（スペシャルトランスポートサービス）等の導入が検討されています。必要な場合は基本構想の見直しを含め、柔軟に対応する必要があります。

【語句の説明】STS（スペシャルトランスポートサービス）とは

なんらかの障害により路線バス等の交通機関が使えない人のために提供される公共交通のひとつ。タクシー、高齢者・身体障害者送迎バス、ドア・ツー・ドアミニバスなどが含まれます。

基本構想の推進体制

基本構想を効果的に推進していくために、「フォローアップ委員会（仮称）」を開催し、進捗管理を行っていきます。フォローアップ委員会では、各事業者による特定事業計画についての報告と意見交換、法改正に伴う基本構想内容の検討などが主要な議題になります。また、フォローアップ委員会の内容は、基本構想策定委員会と同様に公開します。

整備後の検証

今後、基本構想に基づいた特定事業が実施されますが、整備に際してより安全で快適な歩行空間の整備を進めるために、バリアフリー化済み路線について、高齢者や身体障害者等の参加による現地確認を実施し、その改善に向けて取り組まなければなりません。

啓発活動

施設等のバリアフリー化に加え、心のバリアフリー化を促すことで、さらに整備の効果を高める必要があります。

交通バリアフリー法では「国民は、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した円滑な移動を確保するために協力するよう努めなければならない。」と定められております。国及び地方公共団体は、福祉やバリアフリーに対する理解や関心を深めるための、情報提供や啓発活動を推進する必要があります。

各事業者による職員・社員教育等の実施

各事業実施に際しては、職員・社員に対し交通バリアフリー法の趣旨を周知徹底させ、施設の改善を図るとともに、接遇、介助方法等、サービスレベルの向上に努める必要があります。

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。今後は、フォローアップ委員会などによる進捗管理に努めるとともに、重点整備地区内の特定旅客施設、特定経路、特定経路に係わる施設等について平成22年度までにバリアフリー化を実施します。

この基本構想は、長岡市が人にやさしいまちになるための一段階に過ぎません。長岡市では、バリアフリー歩行空間を拡大するために、重点整備地区以外の地区についても、道路整備にあたっては基本構想の整備基準を可能な限り準用する方針を定めました。

また、ハートビル法の改正により、一定規模の公共建築物等についてバリアフリー化が義務づけられ、交通バリアフリー法の対象ではない特定施設のバリアフリー化が実現されることになり、まち全体の移動円滑化が期待できます。

そして、平成17年以降には交通バリアフリー法の改正が見込まれ、その際には、現在の交通バリアフリー法では対応していない、S T S等の総合的な交通施策や移動補助手段（電動3輪、4輪など）への対応も考えていかなければなりません。

今後も、ノーマライゼーションの実現に向けて、総合的なバリアフリー、さらに一歩進めたユニバーサルデザインのまちづくりへの取り組みに努める必要があります。

【語句の説明】ハートビル法

「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」（平成6年）

一定規模の、病院、劇場、百貨店、公共施設等の建築物について、バリアフリー化の努力義務を課したものです。改正ハートビル法（平成14年度）では、新設もしくは大規模な改良の場合は、バリアフリー化を義務づけられます。