

長岡市交通バリアフリー基本構想

[長岡駅周辺地区]

平成 1 5 年 1 月

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います。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、同年11月から法律の一部が施行されました。

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、道路管理者ならびに公安委員会は、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ものとされています。

長岡市では、平成13、14年度の2か年をかけて、その基本構想を策定しました。これは、単に法に従って一部の地域の移動円滑化を実施するものではなく、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す。

「長岡市交通バリアフリー基本構想」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と、「重点整備地区」の都市環境との調和を図らなければなりません。このため、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 長岡駅周辺地区の現況	6
1. 駅周辺地区の概要	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	14
1. 移動円滑化に関する基本的な方針	14
2. 重点整備地区の設定	16
3. 特定施設の選定	17
4. 特定経路の選定	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. 施設整備の課題	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、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、妊産婦、けが人など一時的に移動の制約を受ける者も含まれます。

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バリアフリーの基準に適合させることが義務づけられています。また、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ため、構想策定の段階から関係事業者、高齢者、身体障害者等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（半径 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

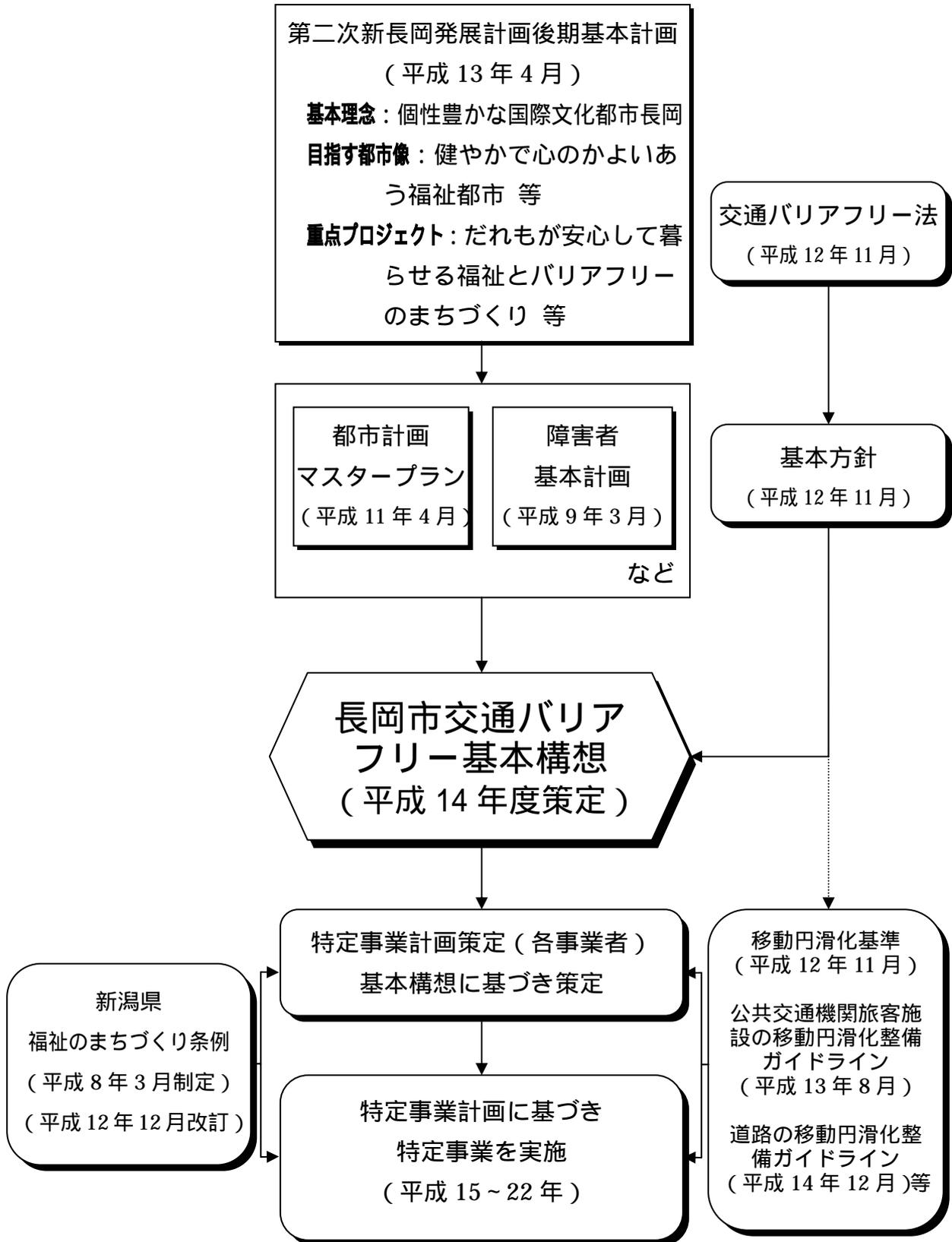
【語句の説明】

特定旅客施設とは

一日平均 5,000 人以上の利用者のある旅客施設、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) 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、全ての人々が安全で快適に移動できるようにする

基本構想策定以降の展開

- (ハード面) 重点整備地区を中心にネットワークを拡大する
- (ソフト面) 心のバリアを取り除く

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」の考え方を背景として、計画を策定しなければなりません。

そして、「ハード(物)のバリアフリー」とともに、「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して基本構想を策定します。

【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)、情報面での障壁(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です。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。

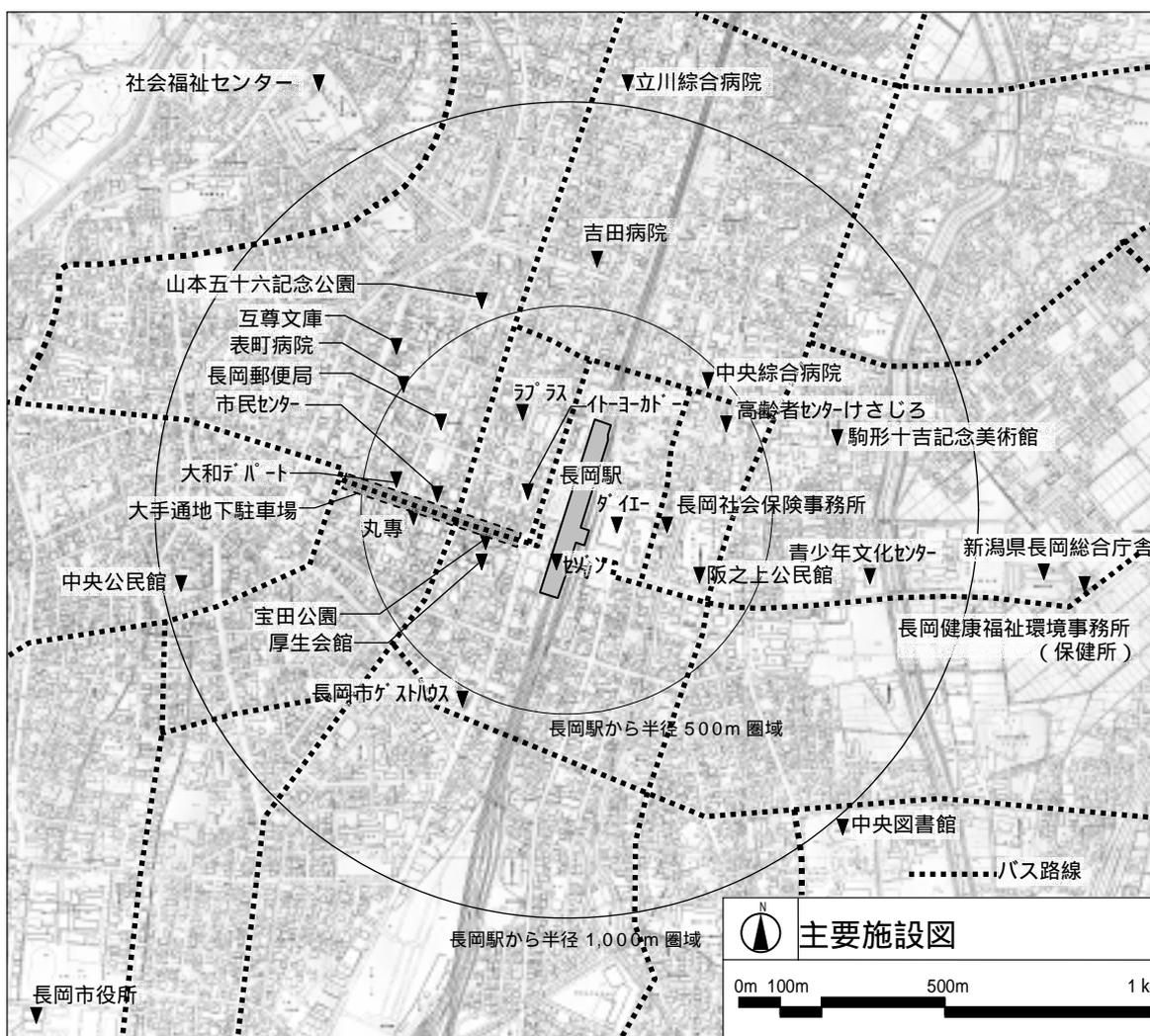
第2章 長岡駅周辺地区の現況

1. 長岡駅周辺地区の概要

長岡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おり、福祉拠点である社会福祉センターは1 km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1.5 kmほど離れており、その他の行政関係の施設も、比較的中心市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、アンケートを実施しました。

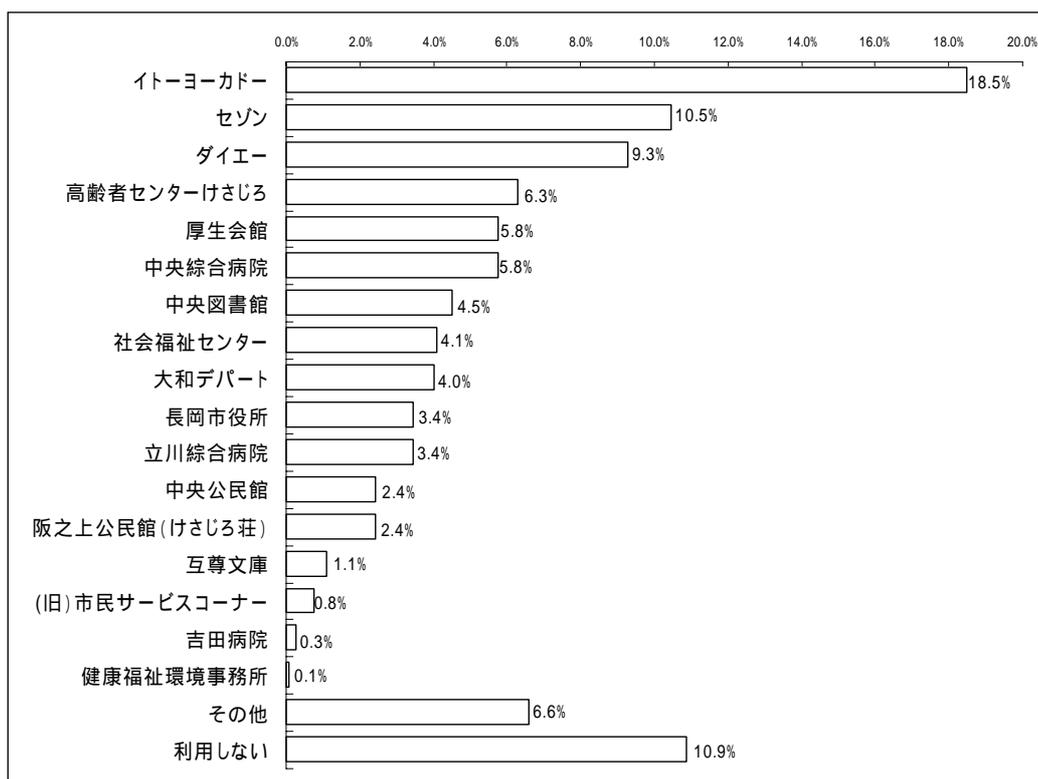
(1) 回収率

総配布部数 : 2,550票
対象者 : 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

駅などから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、福祉施設としては「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



徒歩で駅周辺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。

徒歩で駅周辺の施設を利用する場合の出発地点

長岡駅から 22.3%	バス停から 23.8%	自宅から 53.9%
-------------	-------------	------------

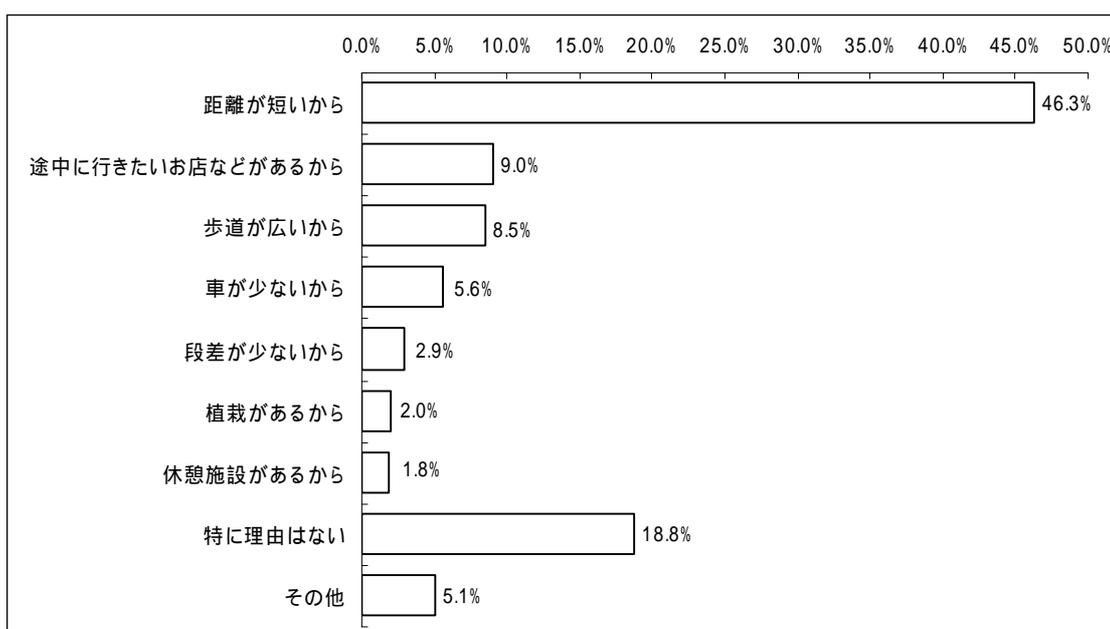
(3) 「徒歩で利用する施設」への移動経路

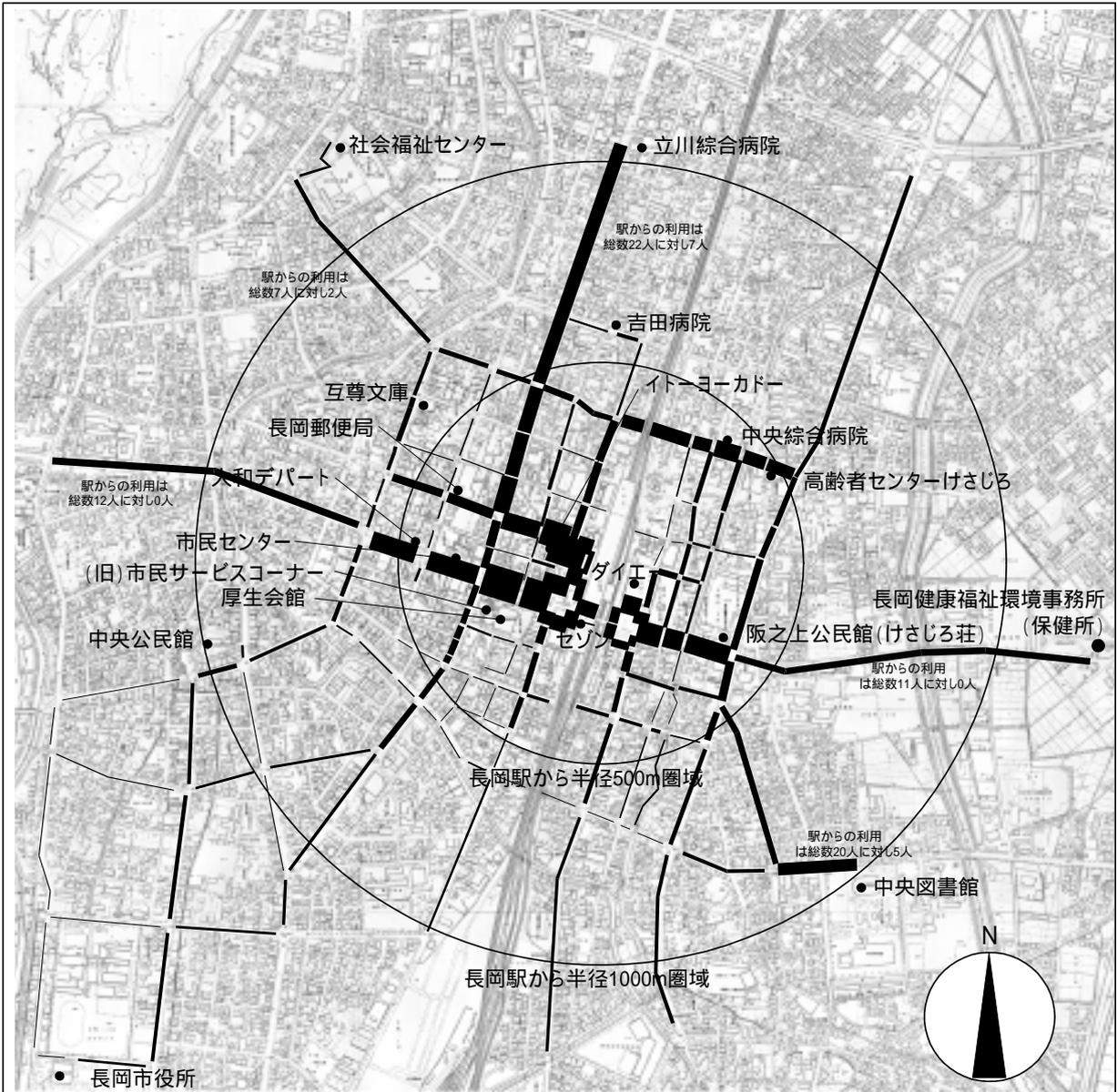
「徒歩で利用する施設」への移動経路は次頁の図に示してあります。

大手通り、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、駅北側の利用が多く、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、「距離が近いから」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から」「歩道が広いから」となっています。

移動の経路を選んだ理由





移動経路図(アンケート調査結果より)

通行量(通行量に応じて線の太さを表現)
1mm = 10人

0 50 100 200 500 1000m

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階層の建物です。

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。

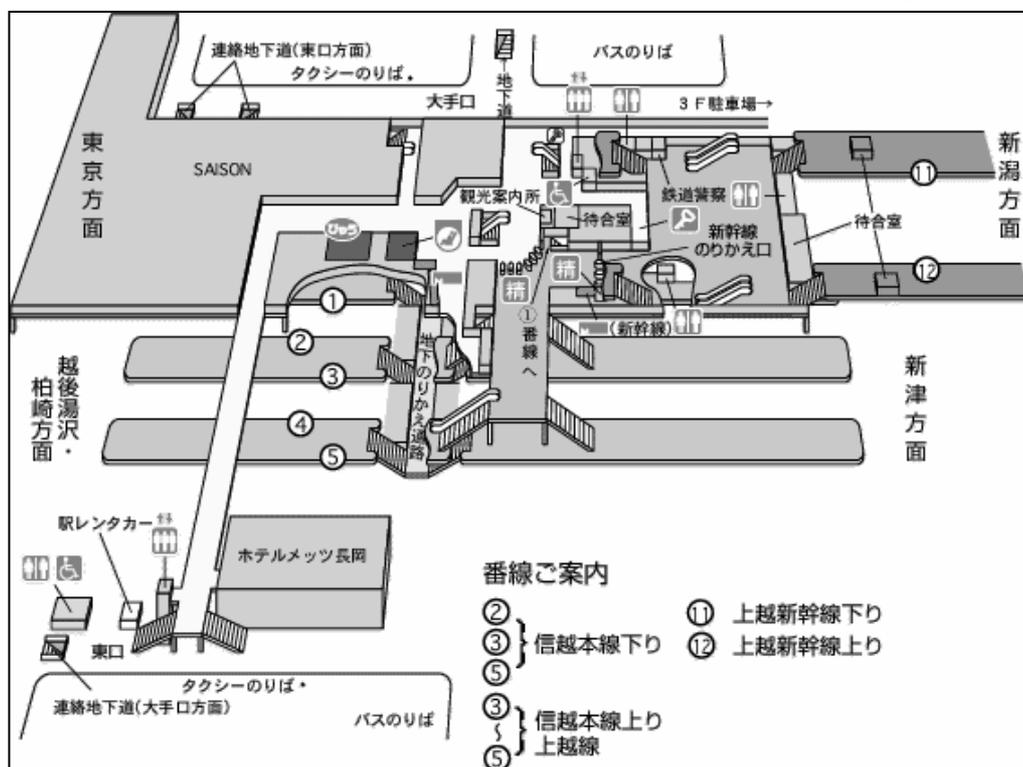
音声案内は全体的に不足しており、盲導鈴も一部にあるのみです。

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、ぼうこうがん等の治療のため人工肛門、人口ぼうこうなどにより腹部に人工的な「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）

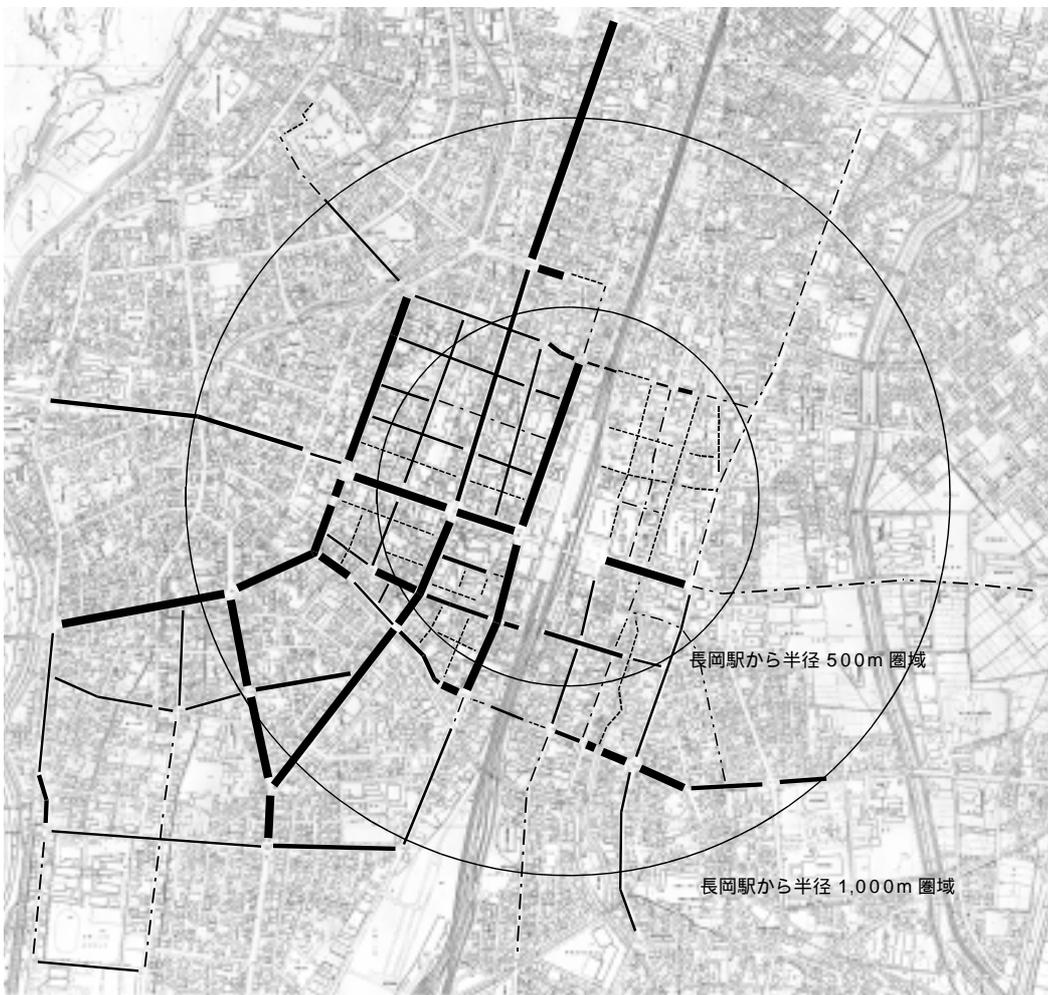


(2) 道路・通路・駅前広場

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2m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・23ページに図があります）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、視覚障害者誘導用ブロック（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、管理の面から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。駅正面の通路部に対して、北側と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、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ところがあります。

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、歩道上への自転車の駐輪の問題があります。



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。



大手通り地下駐車場の位置



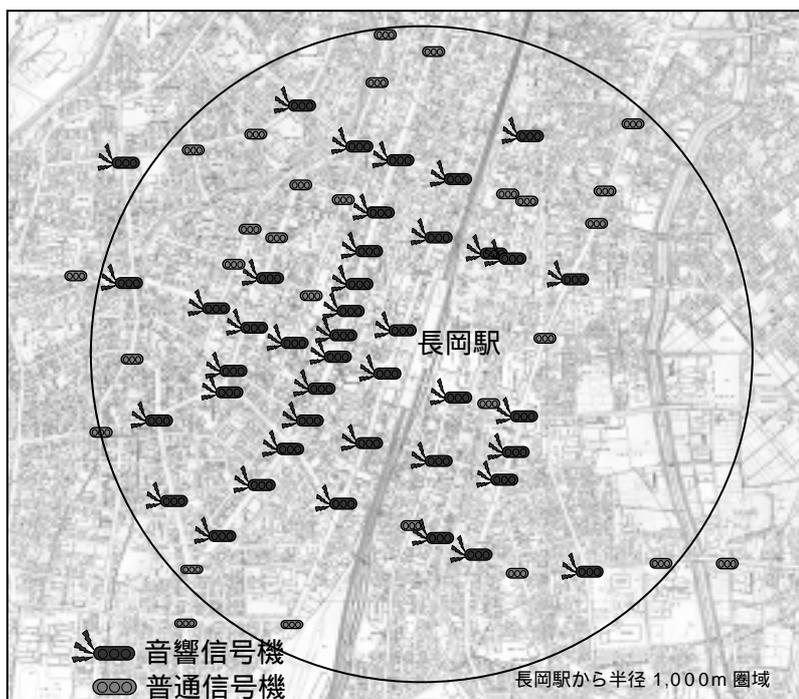
大手通り地下駐車場（通路）

2) 公園

大手通りに面する宝田公園を除き、ほとんどの公園は歩行者の多い幹線道路に面していません。

3) 音響信号機

音響信号機は、駅西側では大手通り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

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

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) 移動円滑化の基本的な考え方

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長岡駅を中心として重点整備地区を定め、この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

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

アンケートの結果から高齢者、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います。また、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おり、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、長岡市都心地区総合整備計画の「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、県の実情に即した「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）しています。

交通バリアフリー法に合わせて、「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」が制定されましたが、これに加えて地域の実情に即した基準を取り入れ、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します

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

実現性のある基本構想を策定するため、検討会議では、公共交通事業者、道路管理者、新潟県公安委員会等と事業計画の調整を図りました。

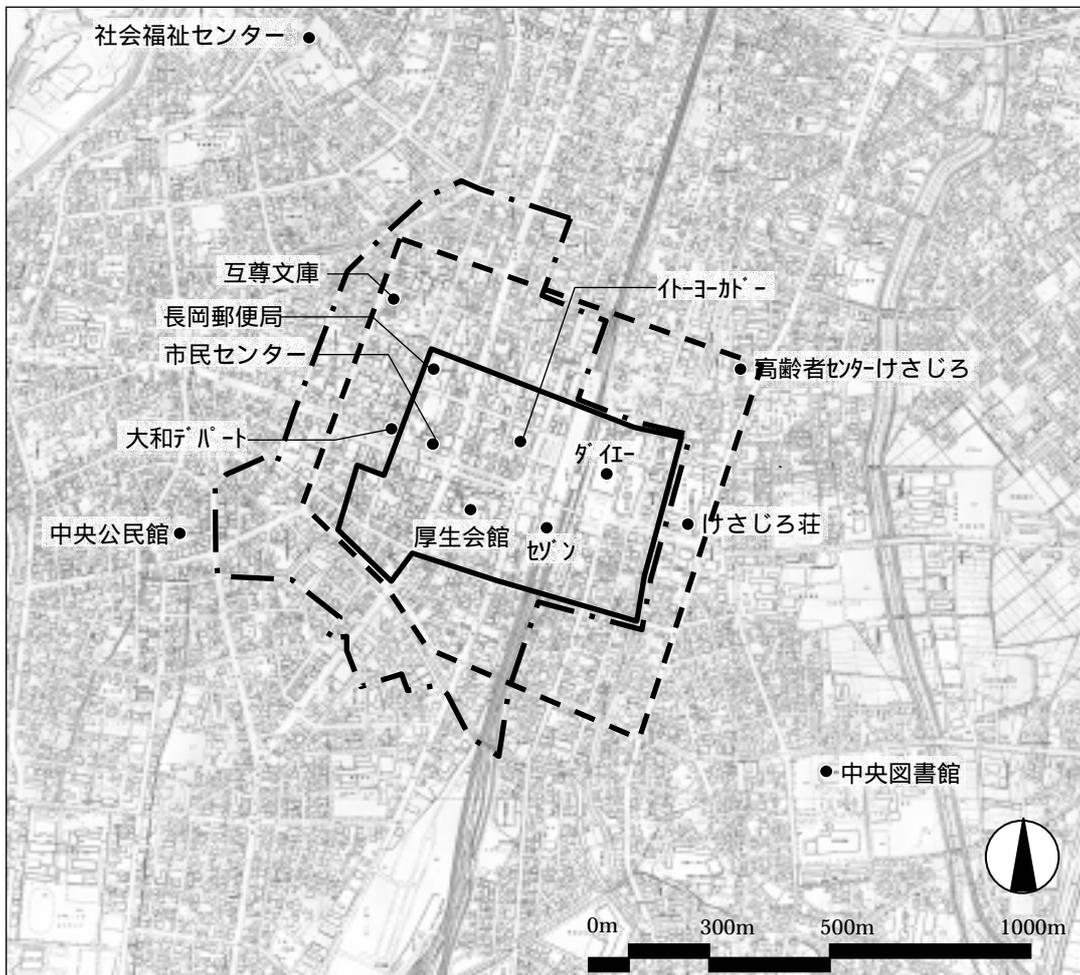
また、基本構想策定後も特定事業計画策定の段階で、関係事業者間の協調・連携により効率的かつ効果的な移動円滑化を実施します。

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、利用頻度の高い施設の分布状況、関連計画の指定地区の状況、アンケート結果等から、重点整備地区の範囲を設定します。

長岡市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、長岡市都心地区総合整備計画などの「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	凡例
歩行者快適エリア	長岡市都心地区総合整備計画 中心市街地活性化基本計画 ほか	—————
商業地域	長岡市の都市計画	- . - . - . - .
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	- - - - -

3. 特定施設の選定

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いえます。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、特定施設に該当します。

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いえます。

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」が該当します。

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」は駅からの徒歩圏外であるため、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することとします。

4. 特定経路の選定

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いて、特定経路として指定します。また、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、特定経路を選定します。

(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。

駅舎を出て市街地に入るには、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。

また、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を設定し、アンケートでの回答の多かった経路（徒歩での移動経路）を優先的に選定して1次経路としました。

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 ほうでん 宝田公園 大手通り駐車場 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

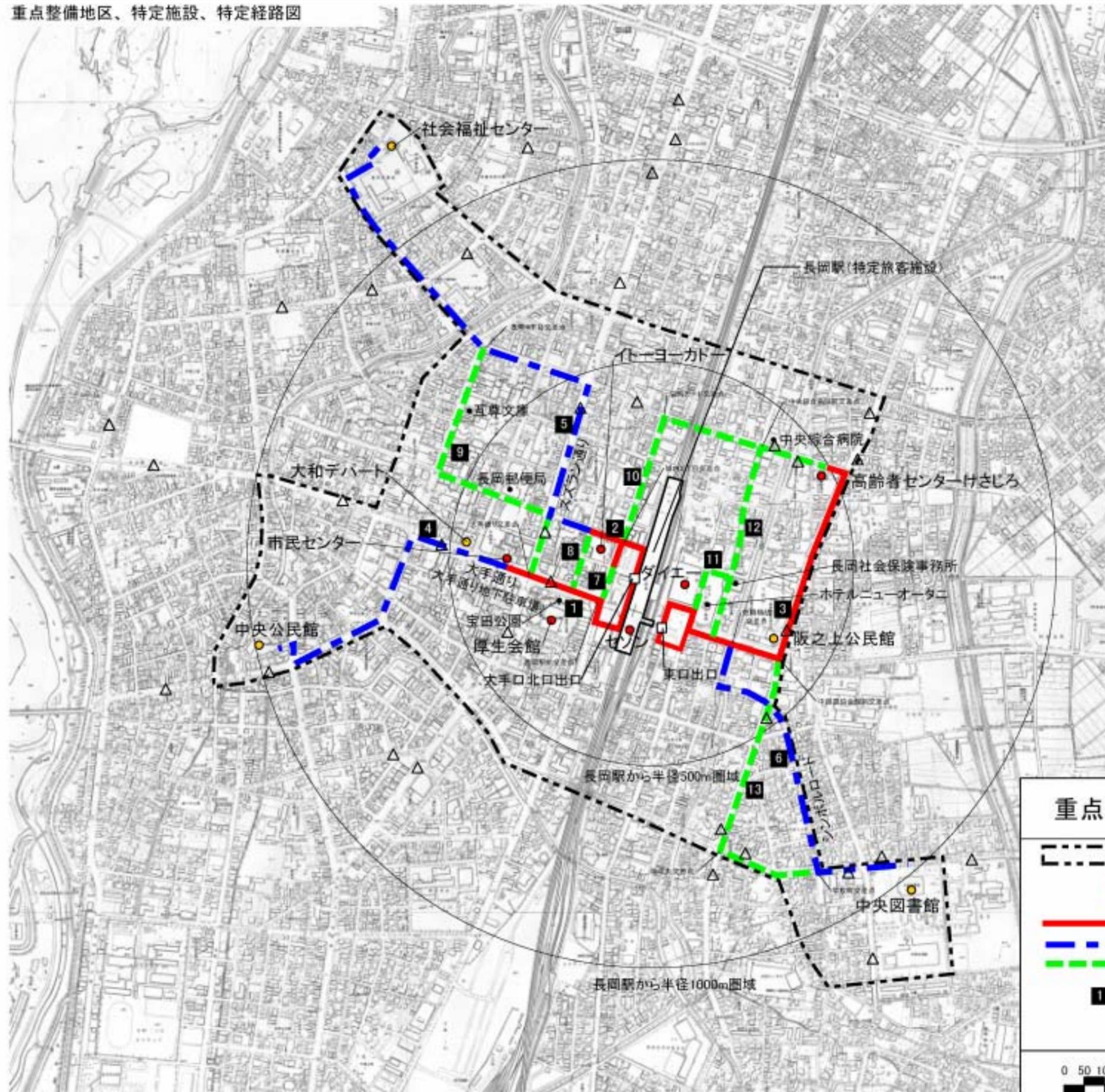
(3) 3次経路

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 (〔大手通り交差点〕)	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12 (〔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



長岡市の位置図

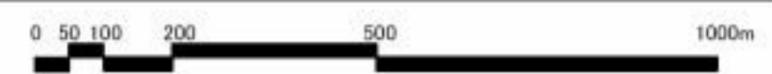


重点整備地区の位置図



重点整備地区、特定施設、特定経路図

	重点整備地区の範囲	約1.5km ²
	特定施設	
	準特定施設	
	特定経路(1次経路)	約1.9km
	特定経路(2次経路)	約3.1km
	特定経路(3次経路)	約3.0km
	経路番号	総延長: 約8.0km
	バス停留所	



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まとめます。

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. 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

移動円滑化の整備基準から、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									
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	×									
エレベーター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				-		-	-		×	×
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 番ホーム)
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

移動円滑化の整備基準から、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
有効幅員が2.0m未滿			×		×						×	×	
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					×					×	×		
縁石が15cm未滿			×			2					×	×	×
融雪、消雪装置、アーケード等がない			×		×						×		×
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

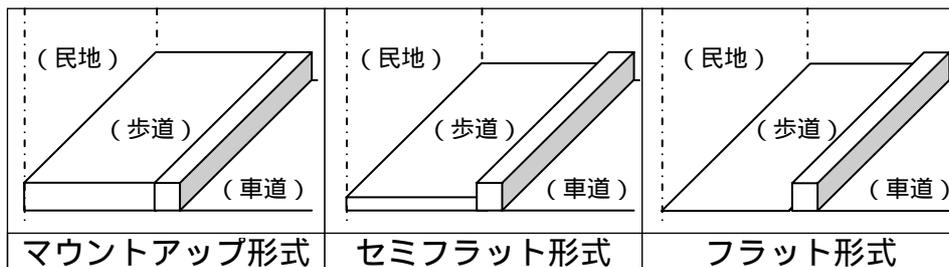
1印：視覚障害者誘導用ブロックが連続して設置されているが、JIS規格に適合していない経路

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】



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く危険な箇所があるなど、局所的な課題もあるため、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、沿道宅地の建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の形状・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

「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。しかし、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

「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ことから、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、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への掲載など)や、バリアフリー化された経路に沿った誘導サインなど、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。

(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挙げられます。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. 施設整備の課題

移動円滑化整備の一般的な課題(整備基準)を以下に示します。この課題は、重点整備地区内の移動経路全てに該当します。

(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乗り入れの連続により「波打ち歩道」となる場合は、波打ちと異なる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 ^{ほうでん} 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長岡駅、特定車両は路線バスとなります。

(1) 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、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190台）に、ノンステップバスの導入を進めます。

平成14年までに既に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 (新潟県、長岡市) が実施する特定事業]

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。

歩道の新設

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。

歩道の改良

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。

歩道の部分改修

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	特定経路														
	優先度	1次経路			2次経路			3次経路							
	経路番号	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
	管理	県	市	市	県	市	県	市	県	市	市	市	市	市	
歩道の新設															
歩道の改良															
歩道の部分改修															
視覚障害者誘導用 ブロック設置															

各経路は20ページの図に対応しています : 前期整備 : 後期整備

特定経路の整備に併せ必要に応じて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。

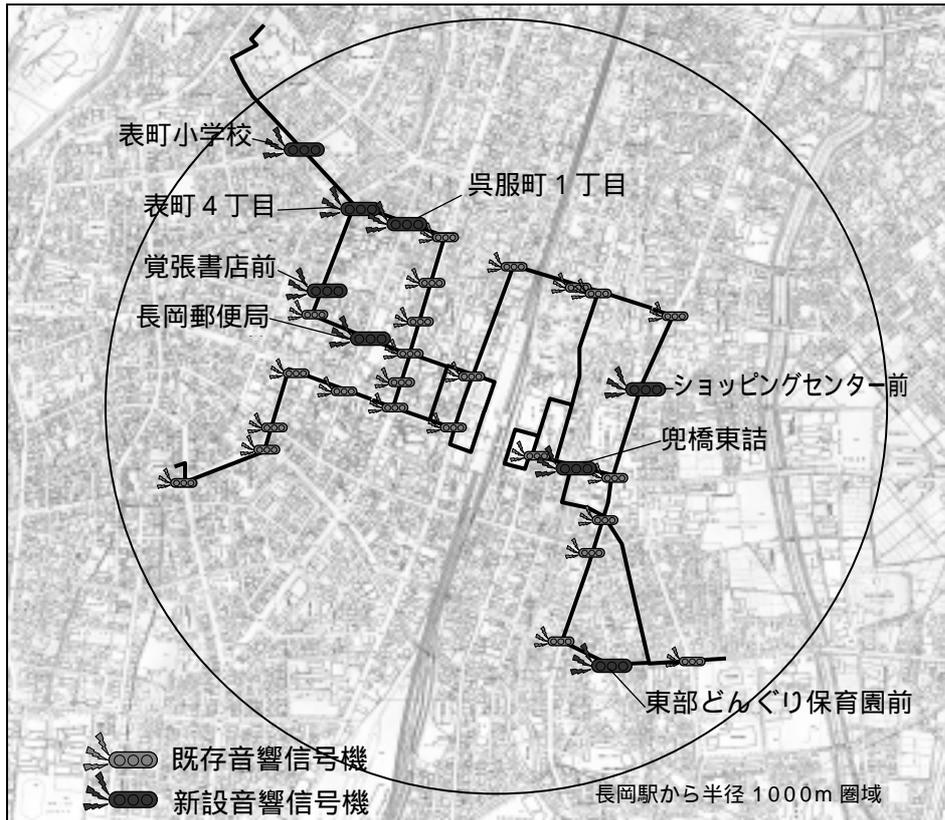
道路特定事業計画の段階で事業者間の連携を図り、視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法等歩道の連続性確保、歩行の障害となる積雪や融雪による水溜まりへの対策により、誰もが利用しやすい歩行空間の創出を図ります。

3. 交通安全特定事業 [公安委員会 (新潟県警察) が実施する特定事業]

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や標識などを、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）^{ほうでん} [公園管理者（長岡市）が実施するその他事業]

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（新潟県）が実施するその他事業]

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の 齊藤 純 氏を委員長とし、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、関係事業者代表に委員をお願いしました。

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と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、特定経路の問題点や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）

関係機関との協議結果を反映した基本構想について確認し了承しました。



策定委員会での検討



委員によるまち歩き
(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
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ように。 ・発信器で作動する音声案内を設置して欲しい。 ・盲導鈴は非常に低音域すぎ、音が拡散し聞こえにくい。
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欲しい。 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。
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。 ・横断歩道部分の消え残り雪による水溜まりを無くして欲しい。 消え残りを無くすために、一部の横断歩道に消雪パイプを設置しており、順次整備したい。 ・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。 ・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。
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る。 ・放置自転車を減らすため、駐輪場を整備する必要がある。 ・看板類の細かい指導、提案なども入れて欲しい。 ・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である。 ・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か。 ・CMなどを使って視覚的に伝えることも必要ではないか。
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う。 ・整備後の検証をフォローアップで扱うかなどを検討してもらいたい。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ユニバーサルデザインということを根底におくということに感心した。 ・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である。 ・高齢者は仕事があると元気になるので、いろんな活動に活かして欲しい。

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、個別の会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。

基本構想の策定には、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

交通バリアフリー法には、法施行後5年を経過したのち(平成17年以降)には法律を見直すことが定められており、現在の法では対象となっていないSTS(スペシャル・トランス・ポートサービス)等への対応が検討されています。こうしたことから、今後も基本構想の見直しを含め、柔軟な対応が必要になります。

【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

基本構想に基づく移動円滑化整備を効果的に推進していくために、市民と関係事業者からなる「フォローアップ委員会(仮称)」を組織します。

フォローアップ委員会では、各事業者からの特定事業計画についての情報提供と、これらの情報に基づく意見交換を行うとともに、法改正による基本構想の見直しなどについても検討します。

整備後の検証

基本構想に基づいた特定事業による移動円滑化に際して、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、身体障害者等の参加による現地確認を実施し、より良い整備の推進に取り組みます。

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。このため、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。

各事業者による職場内での教育等の実施

各事業実施に際しては、各事業者は職場内に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。市では、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のバリアフリー化を平成22年までに実施するために、フォローアップ委員会などにより基本構想の推進に努めます。

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。実際の施設整備にあたっては、冬期のバリアフリー対策など、検討すべき課題がまだ残されています。

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、さらなる移動円滑化が期待できます。また、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、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輪車、4輪車など）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、一年を通じて安心して行動できる総合的なバリアフリー、さらに一步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を進めていきます。

【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15年4月1日施行)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。

長岡市交通バリアフリー基本構想（長岡駅周辺地区）

平成 15 年 1 月（第 2 刷）

長岡市都市整備部都市政策課

〒940-8501 長岡市幸町 2 丁目 1 番 1 号

電話 0258-35-1122（代）
