

はじめに

1 - 1 . 交通バリアフリー基本構想策定の背景と目的

2015年には4人に1人が、65歳以上の高齢者になるといわれる21世紀を迎え、着実に人口を増やしてきた千歳市においても、高齢者人口の比率が増えており、高齢社会への移行は確実なものとなっている。

そのような中で、高齢者や障害者そして健常者を含む全ての人々の安全かつ円滑な行動を可能とし、日常生活の利便性向上や積極的に社会活動参加ができる生活環境を作るため、社会環境、特に歩行空間のバリアフリー化を進めることが求められている。

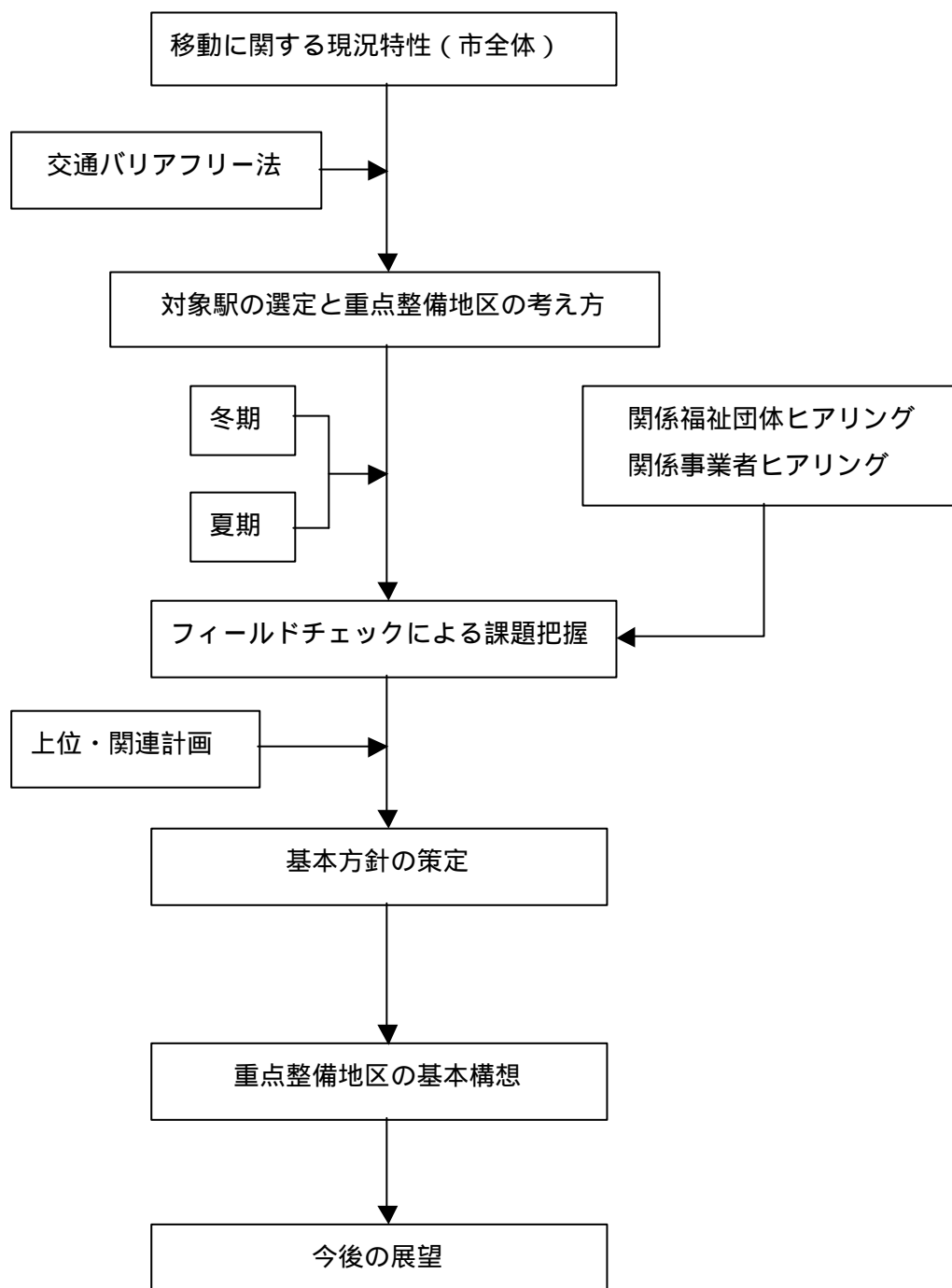
一方、千歳市は北海道の玄関口となる新千歳空港や、その連絡のための交通結節点となる南千歳駅、市の玄関口となる千歳駅、などの交通結節施設を数多く有し、道内における交通の要衝としてその位置づけが高まっている。

これらの社会状況を鑑み、千歳市における福祉のまちづくりに向けて、JR駅利用や駅周辺の文化センターや市役所といった公共公益施設や商業施設等利用の際、利用者が安全で障害が少なく快適に利用でき、また、バリアフリーに配慮した公共的空間の実現を図るため、移動円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本構想を策定することを目的とする。

なお、基本構想策定の対象となる鉄道駅については、「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（以下、「交通バリアフリー法」という）」の要件にもある1日の乗降客数5,000人以上、また現在「交通結節点改善事業」が推進中であることから、JR千歳駅を抽出するものとする。

1 - 2 . 構想策定の流れ

(1) 基本構想策定フロー



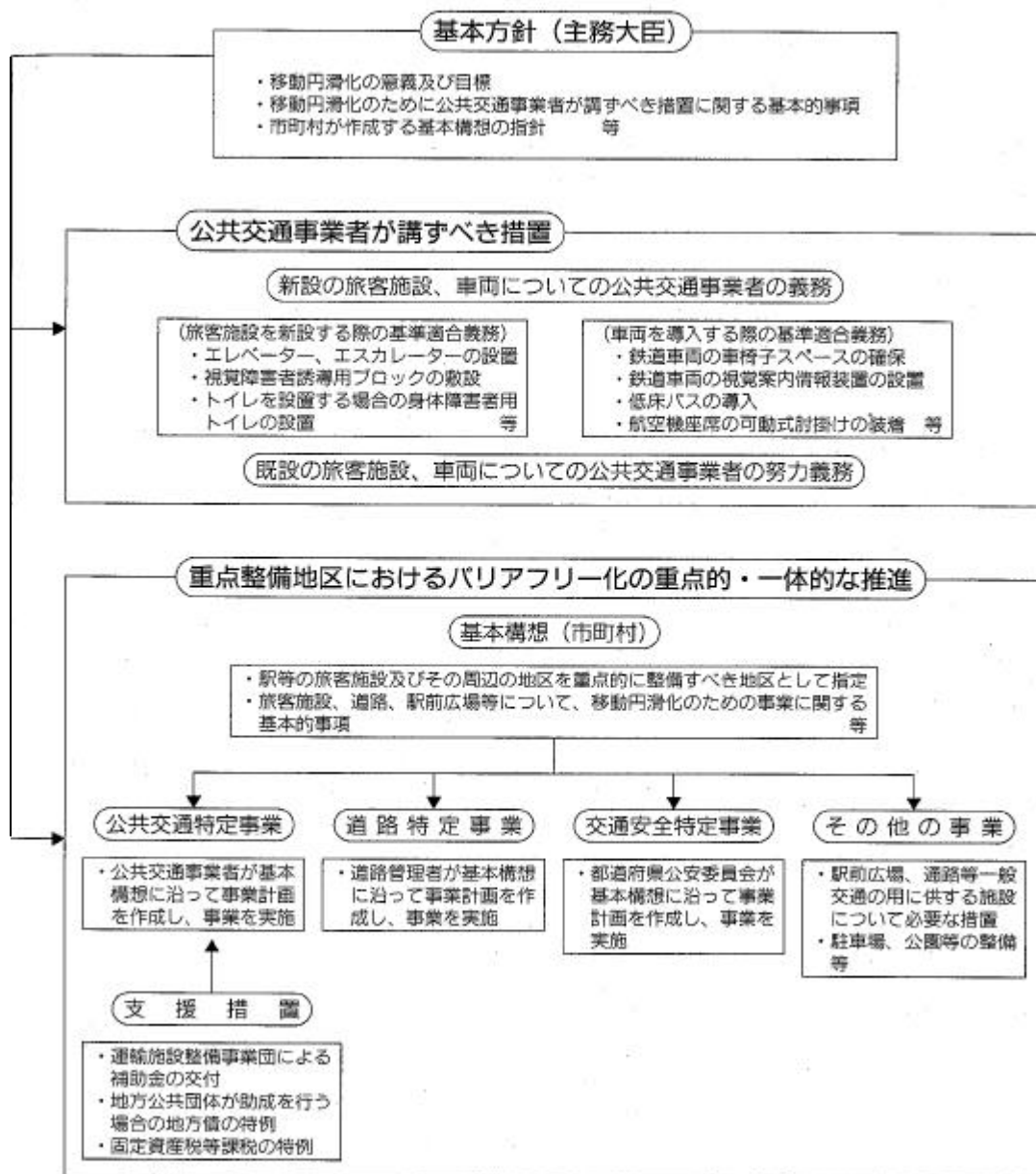
(2) 法の枠組

交通バリアフリー法の枠組みは以下のとおりである。

高齢者、身体障害者等は、公共交通機関を利用して移動する際に、障害のない者よりも大きな身体の負担を負うこととなる。このため、法では、その負担を軽減することにより、移動をより容易かつ安全にすることを目指している。

運輸大臣、建設大臣、国家公安委員会及び自治大臣は、移動円滑化を総合的かつ計画的に推進するため、「移動円滑化の促進に関する基本方針」(平成12年11月15日、国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省 - 告示第1号)を定め、構想立案のアウトラインを示している。

——— 交通バリアフリー法の仕組み ———



(3) 策定スケジュール

	平成 13 年												平成 14 年		
	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
バリアフリー 専門部会		第1回部会 3/19									第2回部会 12/20		第3回部会 2/19		
・関係団体協議 JR バス事業者 公安 障害者団体 道路管理者(国道) 道路管理者(道道) 道路管理者(市道)	障害者団体 ヒアリング 1/26	障害者団体 現地ヒアリン グ			障害者団体 現地ヒアリング 6/25 7/10		関係事業者ヒアリング 随時(個別)				道路関係 事業者協議 11/29 12/4				
・業務内容					道路関係 事業者協議 6/11		道路関係 事業者協議 8/8								
・現地調査・点検		冬期(積雪期) 3/1			夏期(無積雪期) 6/25 7/10										
策定協議会	ターミナル部会 バス路線網部会 バリアフリー部会	二次素案 基本計画素案 調査概要	ターミナル部会 バス路線網部会 バリアフリー部会	基本計画原案 基本計画原案 問題・課題の整理						バリアフリー部会 基本構想素案提案		バリアフリー部会 基本構想原案承認			
市長提案		市長提案												市長提案	
市内イベント	千歳・支笏湖 氷瀑まつり 千歳市民歩 くスキーの 集い		支笏湖湖水 開き		支笏湖湖水まつり 千歳市民夏まつり 北海道スカイ&ピ アフェスタちとせ		インディ アン水車まつ り 千歳・日航国 際マラソン	支笏湖紅葉 まつり		12/4~17 議 会	千歳・支笏湖 氷瀑まつり	千歳・支笏湖 氷瀑まつり 千歳市民歩 くスキーの 集い			

．移動に関する現況特性（市全体）

2 - 1 . 高齢者・身体障害者等の現況

（ 1 ）高齢者等の現況

動向

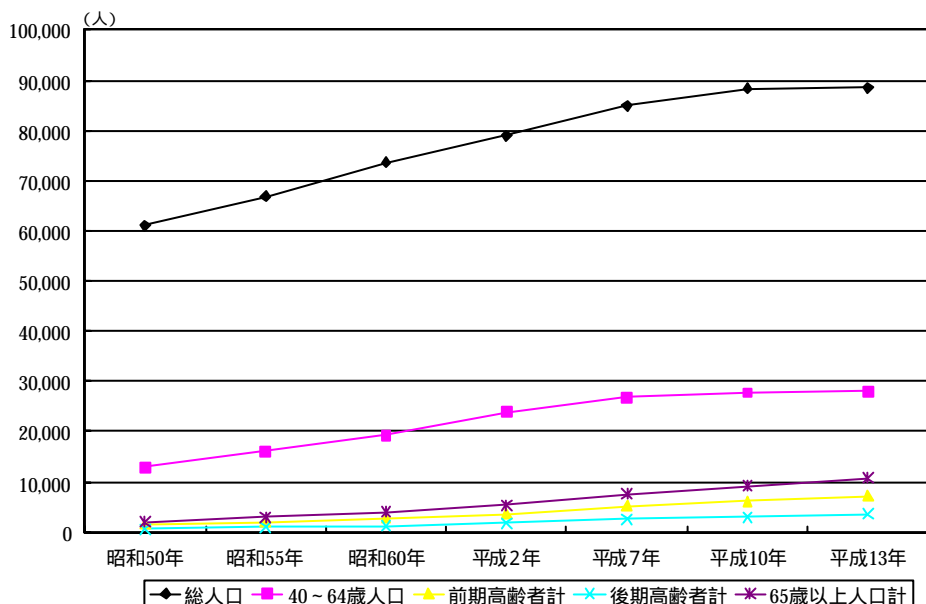
平成 13 年の高齢者比率についてみると、市内全人口の 12.1%となっており、より増加傾向にある。

昭和 55 年からの約 20 年で、高齢者比率は 9%近く増加しており、高齢化傾向を示すものとなっている。

表 高齢者動向

	昭和50年	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成10年	平成13年
総人口	61,031	66,788	73,610	78,946	84,866	88,386	88,472
40～64歳人口	12,894	16,009	19,303	23,914	26,890	27,753	28,096
40～64歳人口比率	21.1%	24.0%	26.2%	30.3%	31.7%	31.4%	31.8%
前期高齢者計	1,494	2,047	2,717	3,574	5,112	6,212	7,101
前期高齢者比率	2.4%	3.1%	3.7%	4.5%	6.0%	7.0%	8.0%
後期高齢者計	570	889	1,200	1,738	2,524	2,968	3,608
後期高齢者比率	0.9%	1.3%	1.6%	2.2%	3.0%	3.4%	4.1%
65歳以上人口計	2,064	2,936	3,917	5,312	7,636	9,180	10,709
高齢者比率	3.4%	4.4%	5.3%	6.7%	9.0%	10.4%	12.1%
資料	:昭和50年～平成7年は国勢調査、平成10年、13年は住民基本台帳による。（各年10月1日、13年は4月1日現在）						
参考	:平成10年10月1日における総人口から千歳市内にある自衛隊基地内に居住する方々(3,809人)をのぞいた場合の高齢者比率は10.9%となります。						
	前期高齢者とは、65歳以上75歳未満の高齢者、後期高齢者とは、75歳以上の高齢者を指します。						

（千歳市高齢者保健福祉計画・千歳市介護保険事業計画 - 平成 12 年 3 月）に平成 13 年データを追加



又、平成7年国勢調査によると、世帯の状況については、65歳以上の親族のいる世帯は5,321世帯世帯総数の17.8%を占めている。その内、夫婦のみの世帯は35.5%を占めている。

表 高齢者のいる世帯動向

区 分		(単位:世帯、%)		
		昭和60年	平成2年	平成7年
世帯総数 A		22,486	25,685	29,937
65歳以上の親族のいる世帯 B		2,807	3,762	5,321
	世帯総数に占める割合 B/A	12.5%	14.6%	17.8%
夫婦のみの世帯 C		738	1,164	1,888
	世帯総数に占める割合 C/A	3.3%	4.5%	6.3%
	65歳以上世帯に占める割合 C/B	26.3%	30.9%	35.5%
単独世帯 D		370	674	1,057
	世帯総数に占める割合 D/A	1.6%	2.6%	3.5%
	65歳以上世帯に占める割合 D/B	13.2%	17.9%	19.9%
その他の世帯 E		1,699	1,924	2,376
	世帯総数に占める割合 E/A	7.6%	7.5%	7.9%
	65歳以上世帯に占める割合 E/B	60.5%	51.1%	44.7%
資料: 国勢調査				
上記の世帯とは、一般世帯を表す。				

(千歳市高齢者保健福祉計画・千歳市介護保険事業計画 - 平成12年3月)

要介護者等の状況

「千歳市高齢者保健福祉計画(平成12年3月)」における要介護度別の介護者数は以下のとおりである。

表 要介護者等の状況

	対象者数
高齢者一般調査	2,462人
要援護高齢者需要調査(在宅)	678人
要援護高齢者需要調査(施設)	440人
特別養護老人ホーム待機者調査	5人

(千歳市高齢者保健福祉計画・千歳市介護保険事業計画 - 平成12年3月)

身体障害者の状況

市内における手帳交付されている身体障害者は、平成13年12月現在で、2,454人で、肢体障害、内部障害、聴覚・平衡、視覚障害、音声・言語・そしゃくの順になっている。

区 分	障 害	肢 体	視 覚	聴覚・平衡	音声・言語・そしゃく	内 部	計
18歳未満		38	4	5		22	69
18歳以上		1,479	187	193	20	506	2,385

(福祉サービス課提供)

(2) 福祉施設状況

市内における福祉施設の状況は以下のとおりであり、福祉施設数は平成 13 年 4 月現在で 47、収容定員は 1,915 人である。

表 福祉施設一覧

施設	老人福祉施設	知的障害者福祉施設	児童福祉施設	児童関連福祉施設	その他	合計
施設数	8	4	9	25	1	47
収容定員	490	108	728	589	-	1,915

(要覧ちとせ - 平成 13 年版)

2 - 2 . 交通・旅客施設の現況

(1) 鉄道

- ・千歳市内における鉄道は、ＪＲ千歳線とＪＲ石勝線があり、千歳駅と南千歳駅は特急停車駅、この２駅と新千歳空港駅は、快速の停車駅となっている。
- ・駅は、長都駅、千歳駅、南千歳駅、美々駅、新千歳空港駅の５駅であり、特に、新千歳空港駅は空路の玄関口として機能している。うち長都駅、美々駅は無人駅となっている。
- ・又、札幌方面～千歳駅では、１日の運行本数が 232 本、苫小牧・千歳空港～千歳駅では、１日の運行本数が 172 本となっている。（平成 12 年 3 月現在）

表 平成 11 年度千歳市域ＪＲ各駅日平均乗降客数

長都駅	千歳駅	南千歳駅	美々駅	新千歳空港駅
-	14,020 人	904 人	-	20,760 人

(要覧ちとせ - 平成 13 年版)

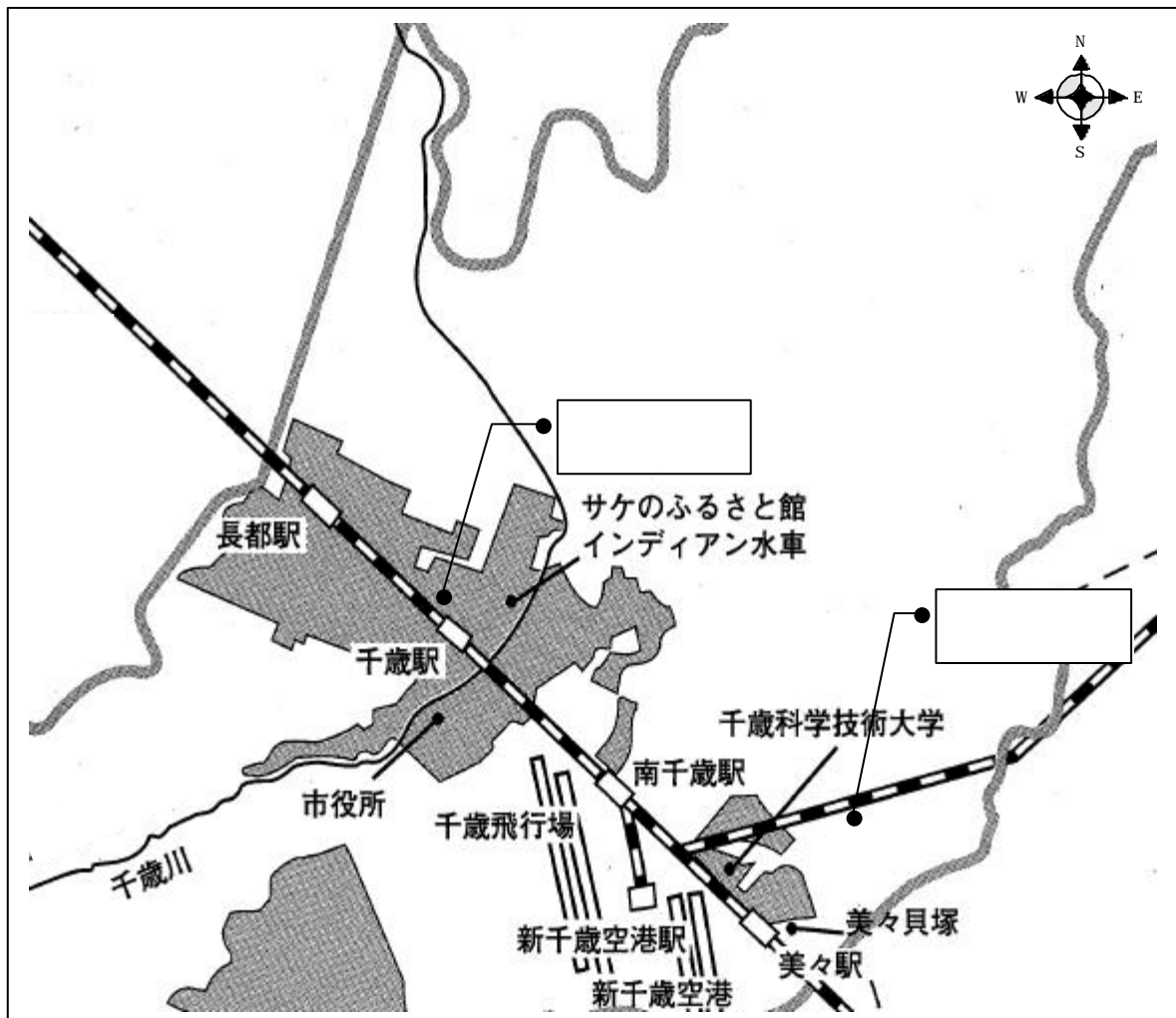


図 千歳市域鉄道分布

(2) 新千歳空港ターミナル

- ・ターミナル利用客については、航空路は平成12年末で41路線、国際線は7路線が開設されており、乗降客は国内線、国際線合わせて1,802万人となっている。
- ・利用客数の推移については、近年、やや停滞傾向にあるものの増加傾向にある。

表 ターミナル利用客数

種別	路線	乗降客数	種別	路線	乗降客数
	総数	18,019,057			
	国内線総数	17,576,379			
第一種空港	成田	211,060	第三種空港	紋別	38,693
	東京	9,083,067		女満別	293,009
	大阪	1,331,003		中津	46,332
	関西	1,461,836		利尻	17,737
				青森	154,514
		大館		-	
		福代		224,533	
		花巻		133,759	
		庄内		28,218	
		富山		119,600	
第二種空港	稚内	47,927	松本	66,274	
	釧路	149,067	岡谷	95,565	
	函館	41,810	出雲	99,07	
	秋田	125,814			
	山形	56,656	共用飛行場		
	仙台	713,348	三沢	65,307	
	新潟	186,554	小松	141,775	
	名古屋	1,336,906	米子	-	
	広島	313,863	徳島	11,741	
	山口	34,227	国際線総数	442,678	
	宇部	34,227	ソウル	106,948	
	高松	80,909	グアム・サイパン	36,234	
	高知	58,908	香港	-	
	松山	73,009	ホノルル	141,106	
	福岡	625,305	ケアンズ	-	
長崎	14,483	アムステルダム	33,554		
熊本	55,705	シドニー	15,165		
		チャーター便	109,671		

(東京航空局新千歳空港事務所(空港・基地課))

東京航空局新千歳空港事務所(空港・基地課)

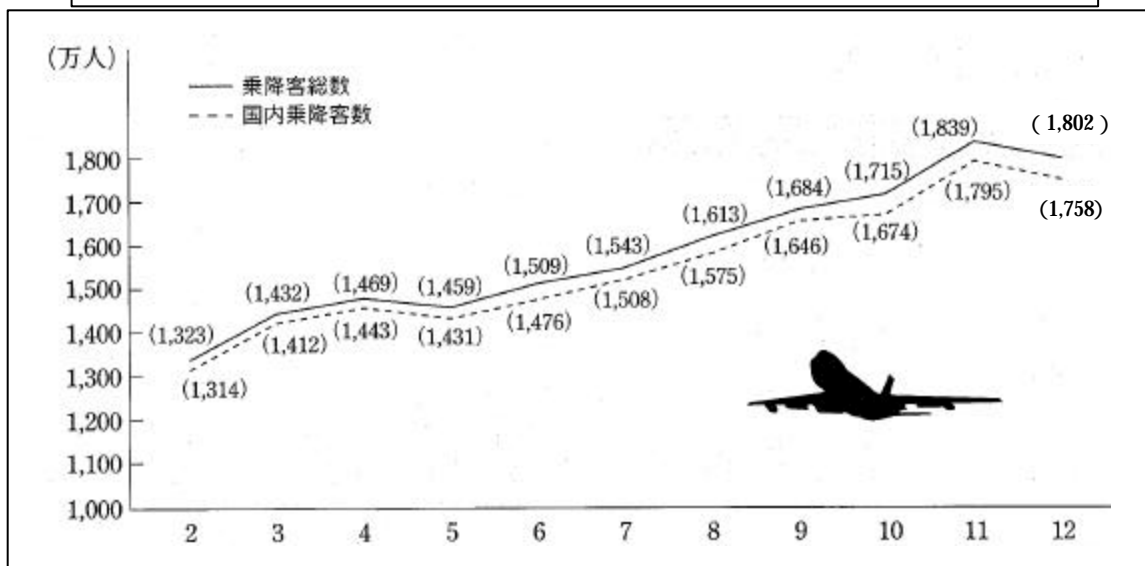


図 乗降客数の推移

(3) 路線バス

・千歳市内の運行路線バスは、北海道中央バス(株)、道南バス(株)、千歳相互観光バス(株)、あつまバス(株)の4社が運行している。

表 路線別輸送人員

			(単位 千人)		
会社名	路線	輸送人員	会社名	路線	輸送人員
北海道中央バス		2,180	道南バス		293
	千歳	915		苫小牧千歳空港	115
	支笏湖	42		室蘭千歳空港	178
	東千歳	177	千歳相互観光バス		536
	桜木・長都	362		末広高台	27
	苫小牧	156		青葉	113
	登別	83		泉沢	396
	札幌支笏湖	9	あつまバス	千歳	36
	空港市内	155			
	千歳市内	277			
苫小牧支笏湖	4				

北海道中央バス(株)・道南バス(株)・千歳相互観光バス(株)・あつまバス(株)

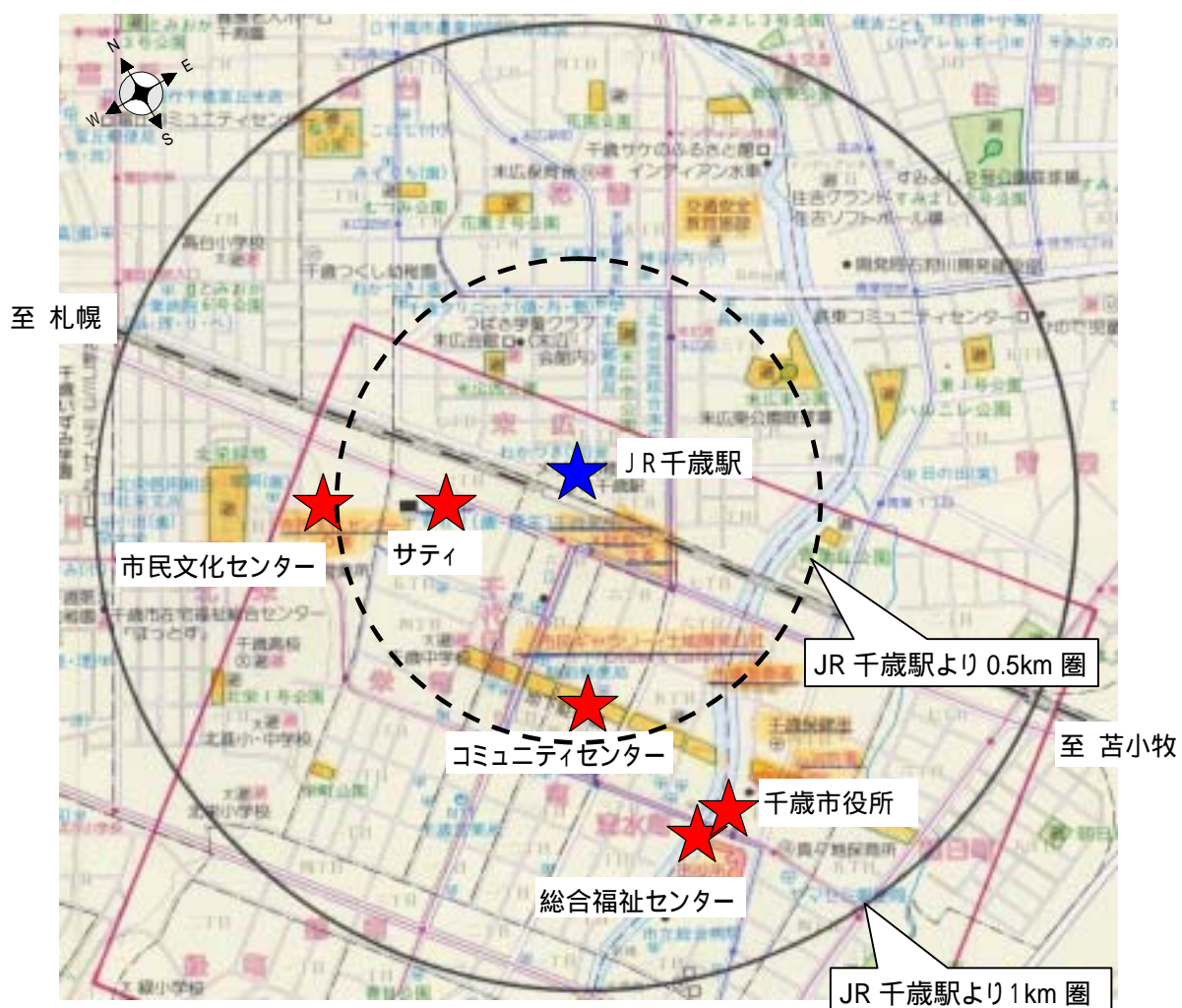
(要覧ちとせ - 平成 13 年版)

2 - 3 . 各種施設の状況

各駅周辺の公共施設、商業施設等の人が多く集積する施設分布状況は以下のとおりである。駅を中心とした1 km圏域内についてみると長都駅、千歳駅、南千歳駅、新千歳空港駅、美々駅周辺では以下のようになっており、千歳駅については公共公益施設、福祉施設、商業施設等、多くの施設が分布している。それ以外の駅については、周辺の土地利用の状況から公共施設などは集積していない。

以下、各図面の円は、千歳駅からの徒歩による移動の範囲を示したものである。

J R 千歳駅周辺状況



J R 長都駅周辺状況

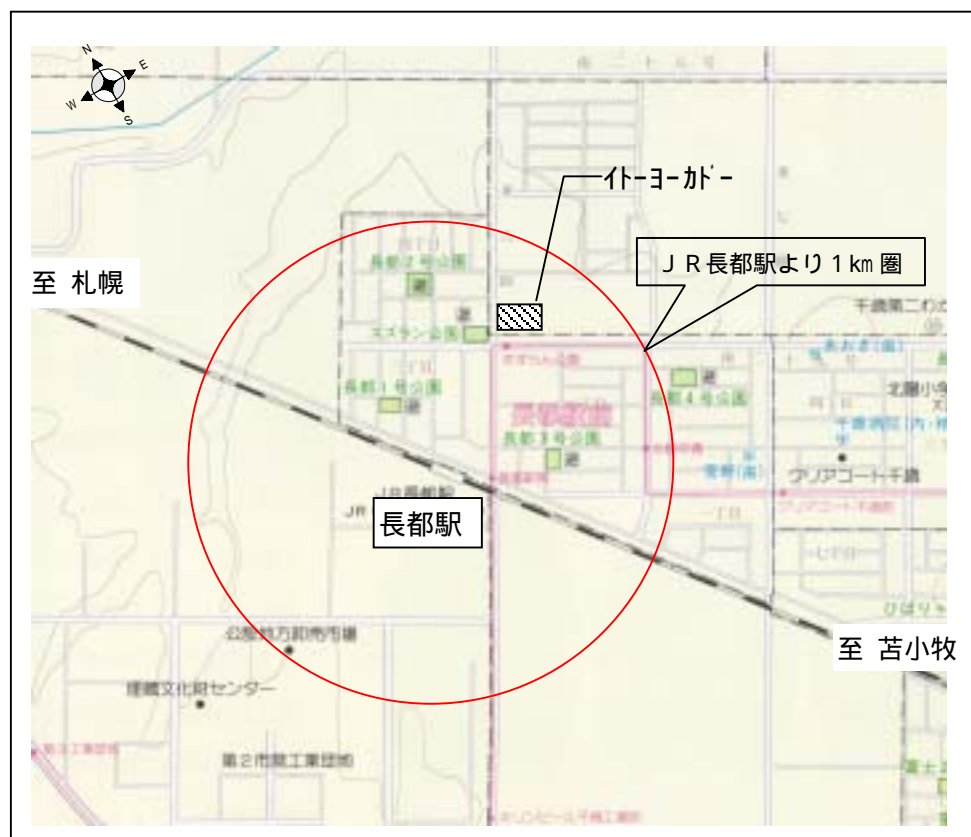


図 長都駅前広場バス停



図 長都駅前広場と踏切

J R 南千歳駅周辺状況

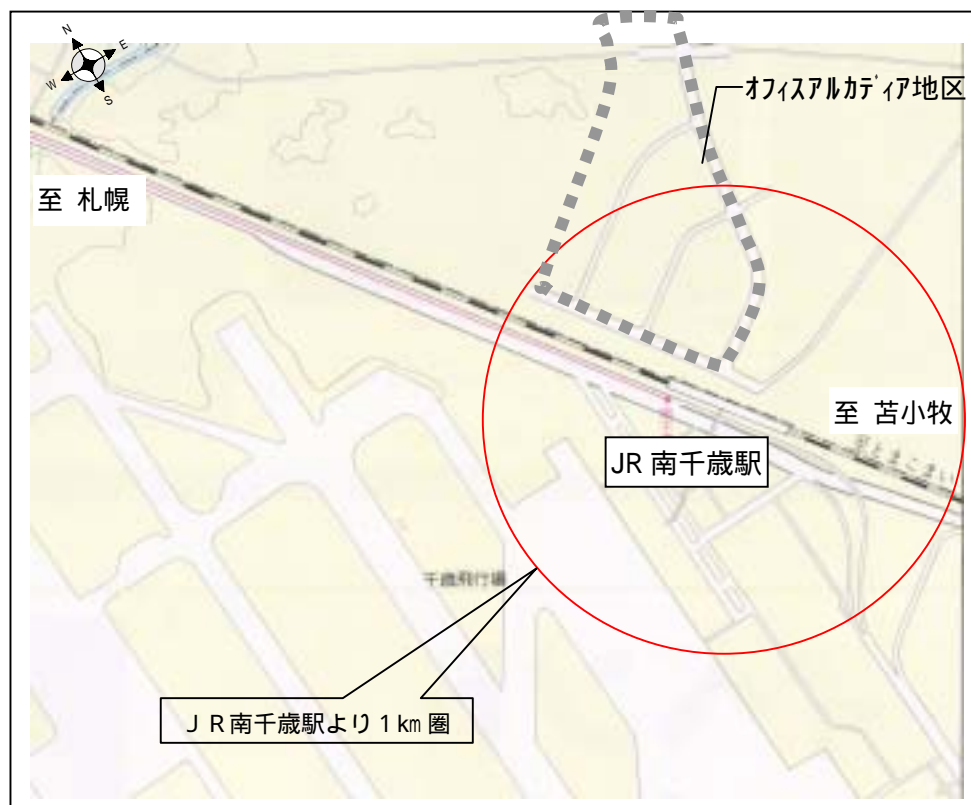
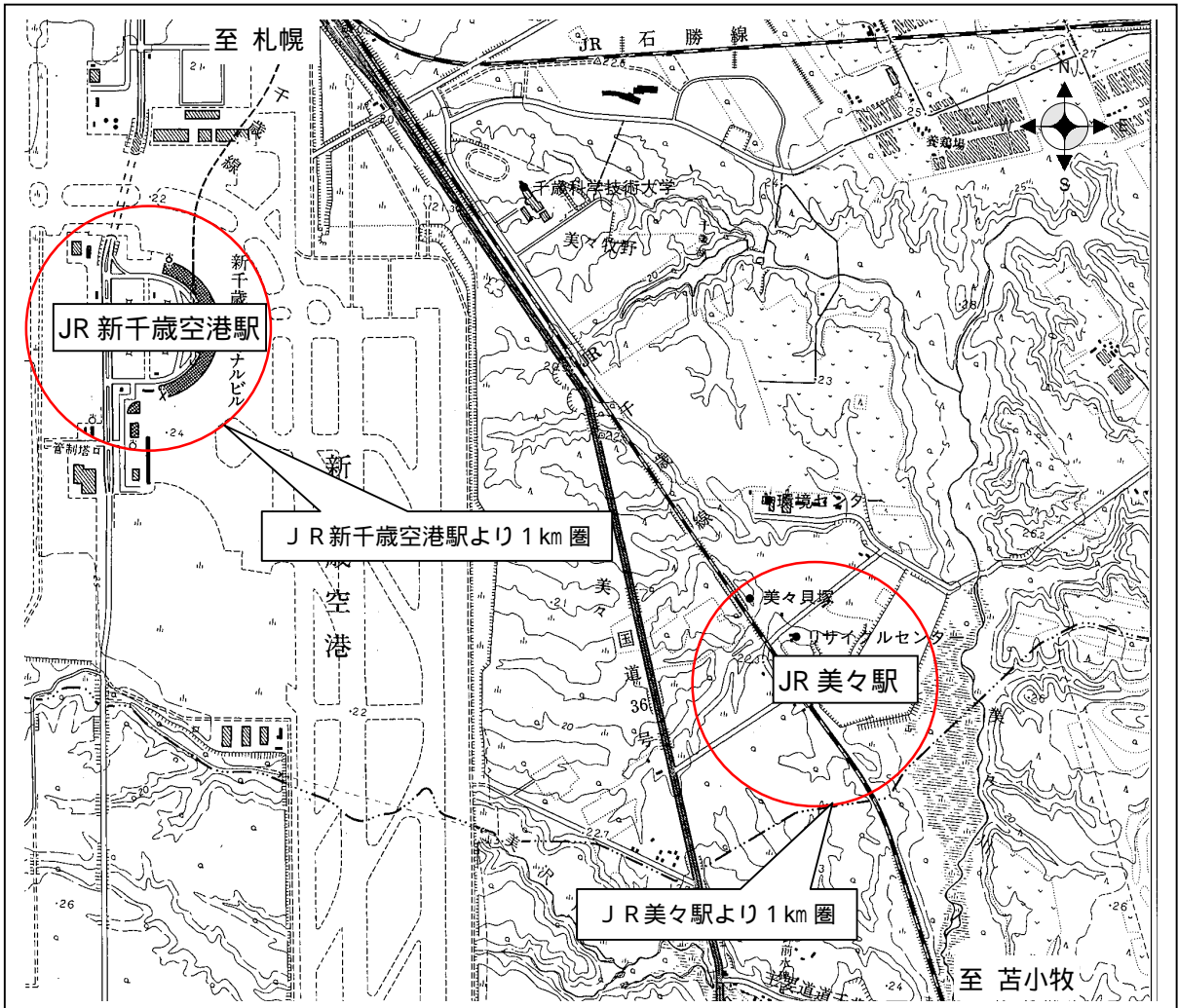


図 南千歳駅自由通路東出口



図 南千歳駅構内エスカレーター

J R 新千歳空港駅、美々駅周辺状況



J R 美々駅については、利用実態の少ない無人駅であることから、現況写真については無掲載とする。



図 新千歳空港駅通路エレベーター



図 新千歳空港駅ビル入り口

．対象駅の選定と重点整備地区の考え方

基本構想の対象駅の選定と重点整備地区の考え方について、つぎのように検討した。

(1) 対象駅の選定

千歳市内にはJRの旅客施設として、千歳駅、南千歳駅、新千歳空港駅、長都駅、美々駅の5駅がある。

この中で、「交通バリアフリー法」施行令第1条 で定める要件としての1日の乗降客数5,000人以上の特定旅客施設に合致するものは、新千歳空港駅 - 20,760人(平成11年度)と、千歳駅 - 14,020人(平成11年度)の2駅であるが、南千歳駅は904人(平成11年度)と要件には満たない。また、長都駅と美々駅は無人駅のため利用者数は不明であるが、利用実態から鑑み要件にある利用者数には達していないものと推定する。

千歳駅については、徒歩圏1km以内には、文化センター、市役所や福祉センターそして商店街などがあり、市民の利用頻度が顕著であることから、千歳市の玄関駅としての役割と、関連する交通結節点改善の整備計画が進行中であることから、特定旅客施設として位置づける。

しかし、新千歳空港駅については、千歳市内に在するものの、その周辺に徒歩で移動する公共施設や医療施設そして商業施設等が無いことから、今回策定する基本構想における重点整備地区の特定旅客施設からは除外することとする。

(第1条 「交通バリアフリー法」第2条第5項の政令で定める要件は、次の各号のいずれかに該当することとする。

- 一 当該旅客施設の1日当たりの平均的な利用者の人数(当該旅客施設が新たに建設される場合にあっては、当該旅客施設の1日当たりの平均的な利用者の人数の見込み)が5,000人以上であること。
- 二 次のいずれかに該当する～
- 三 前2号に掲げるもののほか、～

(2) 重点整備地区の考え方

基本的な考え方

高齢者、身体障害者等の徒歩又は車椅子による移動の状況、土地利用や諸機能の集積の実態及び将来の方向性、想定される事業の実施範囲、実現可能性等の観点から、一体性があり、集中的・効果的な取り組みが可能となるような地区を選定する。

重点整備地区の設定

重点整備地区は、千歳駅周辺をその対象区域とする。

重点整備地区の範囲

重点整備地区は特定旅客施設から徒歩圏内であることを要件としており、特定旅客施設からおおむね 500 メートルから 1 キロメートル以内の範囲を想定し、市の実状にあわせて選定する。

重点整備地区の境界

重点整備地区の境界は、できる限り町境、字境、道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって明確に表示する。

目的施設の分布状況

千歳駅（特定旅客施設）からの私用・買物・通院などを目的とする徒歩による移動を考慮すれば、千歳駅からおおむね 500 メートルから 1 キロメートルの範囲内には、次のような公共施設等の分布状況にある。

< 公共系施設 >

- ・市民文化センター
- ・市民ギャラリー、
- ・千歳サケのふるさと館
- ・交通安全教育施設
- ・末広会館
- ・千歳警察署
- ・千歳消防署
- ・千歳保健所
- ・千歳市役所
- ・総合福祉センター
- ・中心街コミュニティセンター（旧エスプラザ）
- ・千歳市在宅総合福祉センター「ほっとす」
- ・市立総合病院（平成 14 年には移転）

< 民間商業系施設 >

- ・サティ（ショッピングセンター）
- ・旧エスプラザ
- ・中心市街地
 - └ 末広商店街（千歳駅東口方面）
 - └ 駅前通り振興会、ニューサンロード商店街、仲の橋通り商店街、新川通商店街、新橋通り商店街、錦町商店街（千歳駅西口方面）

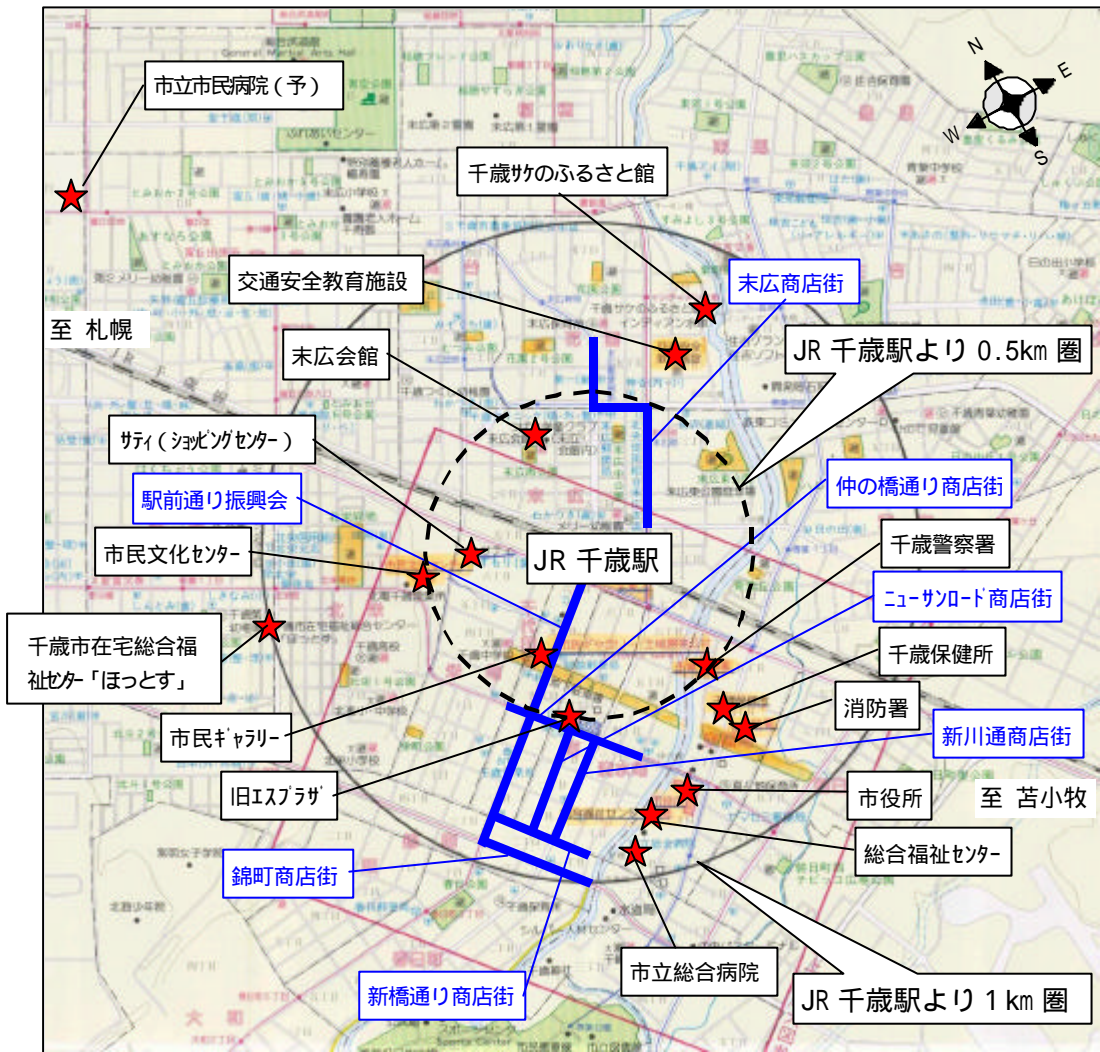


図 千歳駅周辺施設配置

フィールドチェック経路の着目点

移動経路を構成する施設等についてのバリアフリー化が図られていない現状に着目して、事業の必要性によって経路を設定する。

他の地区よりも優先的にバリアフリー化するために、特定旅客施設及び一般交通用施設¹及び公共用施設²などについて、高齢者、身体障害者等の利用の状況から総合的に判断する。

1 「一般交通用施設」

；特定旅客施設と上記の施設との間の経路（特定経路）を構成する道路、駅前広場、通路など

2 「公共用施設」

；特定旅客施設又は一般交通用施設と一体として利用される駐車場、公園、緑地等

．フィールドチェックによる課題把握

本基本構想を策定するにあたって、冬期、夏期における現況調査を行い、交通バリアフリーの観点から課題を整理した。

4 - 1 . 冬期

(1) 調査概要

【調査日】 平成 12 年 3 月 1 日 (木) 9 : 30 ~ 12:00

【対象区域】

旅客施設

- ・ J R 千歳駅ラッチ外コンコース、待合い施設、トイレ、昇降施設、ラッチ内コンコース及びホーム等

駅前広場 (東口、西口)

- ・ 歩行者空間、タクシー、バス乗降場、駐車場等
- 周辺道路 (国道 337 号、道道早来千歳線、市道鉄北通ほか)
- ・ 駅前広場に接続する国道、道道、市道の歩道や横断歩道及び信号機等

(新規事業の説明)

交通結節点改善事業

- ・ バスと鉄道の結節強化
- ・ バスターミナル機能の整備
- ・ J R 千歳駅 2 階改札口の新設

【対象者】

高齢者及び肢体不自由者

視覚障害者

聴覚障害者

(対象者は、千歳身体障害者福祉協会、千歳聴力障害者協会、千歳視覚障害者福祉協会、千歳市肢体不自由児者父母の会、千歳老人クラブ連合会を通して選出した。)

【行程 (概要)】

総点検時間 ; 9:30 ~ 12:00

(前半点検 ; 駅に係わる部分、休憩、後半点検 ; 駅前広場及び接続する道路)

点検スタッフ

- ・ 障害者 (介添者含む)、市担当者、コンサルタント (記録兼)、各事業者が 1 組 (計 3 組) で、巡回しながら配慮すべき事項の指摘を受けた。

【調査の視点】

冬期における歩行空間の路面状況、移動性（昇降含む）視認性、安全性など
各交通機関との乗り換えに係わる誘導・案内など（鉄道、バス、タクシー、自家用車）
駅舎内歩行空間の移動性、安全性、利便性など

(2) 調査経路



4-2. 夏期

(1) 調査概要

【調査日】平成13年6月25日(月)9:30~12:00(高齢者、肢体不自由者、視覚障害者)
平成13年7月10日(火)9:30~12:00(聴覚障害者)

【対象区域】

- 駅前広場(東口、西口)
 - ・歩行者空間、タクシー、バス乗降場、駐車場等
- 周辺道路(国道337号、道道早来千歳線、市道鉄北通他)
 - ・国道、道道、市道の歩道や横断歩道及び信号機等

【対象者】

- 高齢者及び肢体不自由者
- 視覚障害者
- 聴覚障害者

(対象者は、千歳身体障害者福祉協会、千歳聴力障害者協会、千歳視覚障害者福祉協会、千歳市肢体不自由児者父母の会、千歳老人クラブ連合会を通して選出した。)

【行程(概要)】

- 高齢者、肢体障害者、視覚障害者
(点検ルート;千歳駅前広場、うたり団地、文化センター、市中心部、市役所・総合福祉センター等)
- 聴覚障害者
(点検ルート;国道337号、街路34仲の橋通、街路35公園通、街路09-13南3号通)

【調査の視点】

- 夏期における歩行空間の移動性、安全性、利便性など
- 道路・交差点における信号機などの移動円滑性

(2) 調査経路

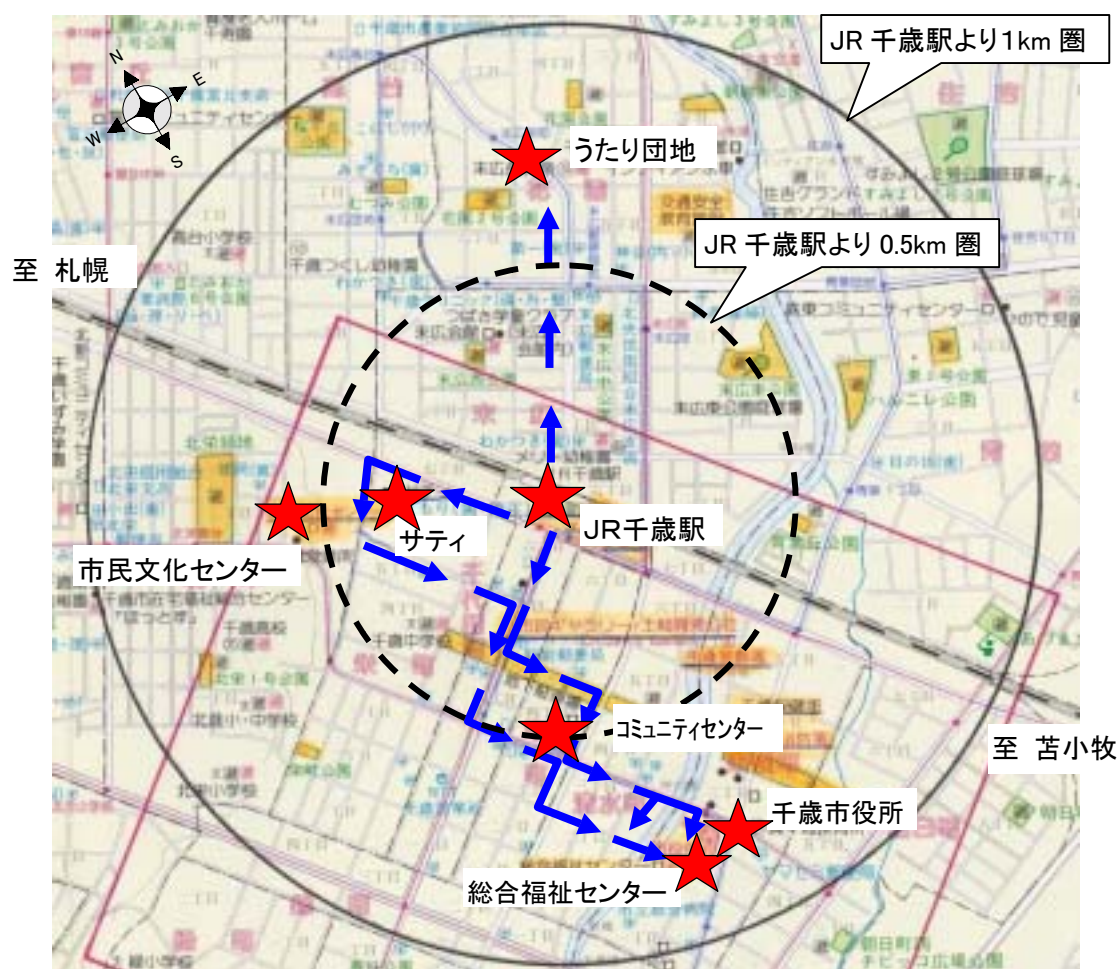


図 市街地現地調査順路

- ・ 駐車場等の車の出入りのための歩道の切り下げは横断勾配が急
- ・ 道路の横断勾配はできるだけフラットにしてほしい
- ・ 歩道舗装ブロックは凹凸で走行しづらい
- ・ 一部、自転車が駐輪され得走行に支障をきたす



歩道のブロックとアスファルト部分の段差



駅前と国道337号との交差点歩道部の勾配が急

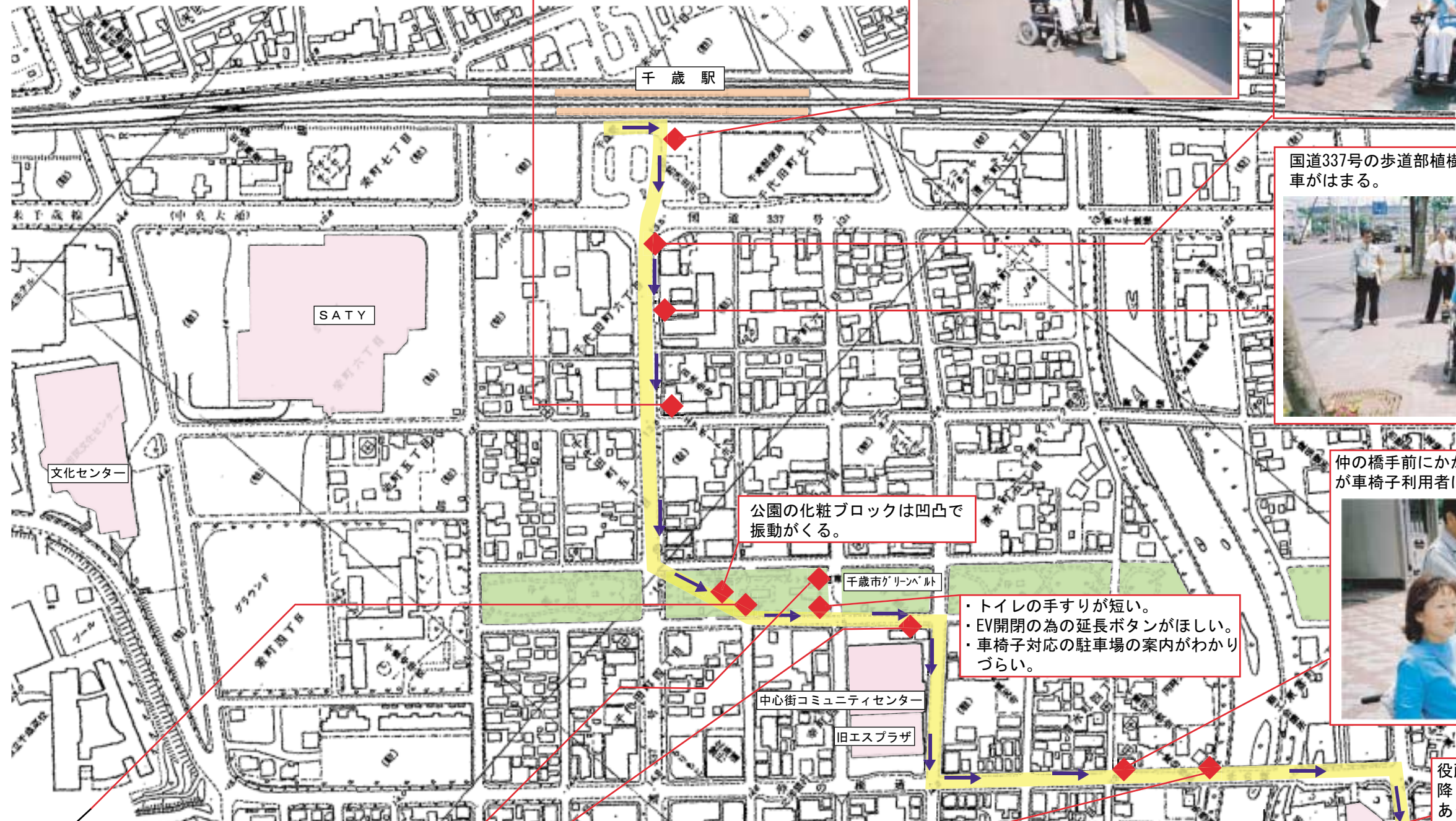


国道337号の歩道部植樹柵の鉄板の間隔に車をはまる。



仲の橋手前にかかる横断歩道部の信号ボタンが車椅子利用者にとっては高い位置にある。

役所市民庭園側からのスロープの降りきった擦り付け部分に段差があって走行に危険



- ・ トイレの手すりが短い。
- ・ EV開閉の為の延長ボタンがほしい。
- ・ 車椅子対応の駐車場の案内がわかりづらい。

グリーンベルト脇の歩道に車が乗り入れており、走行に支障をきたす。



仲の橋手前の縦断勾配は急である。



グリーンベルト脇の歩道に車が乗り入れており、走行に支障をきたす。

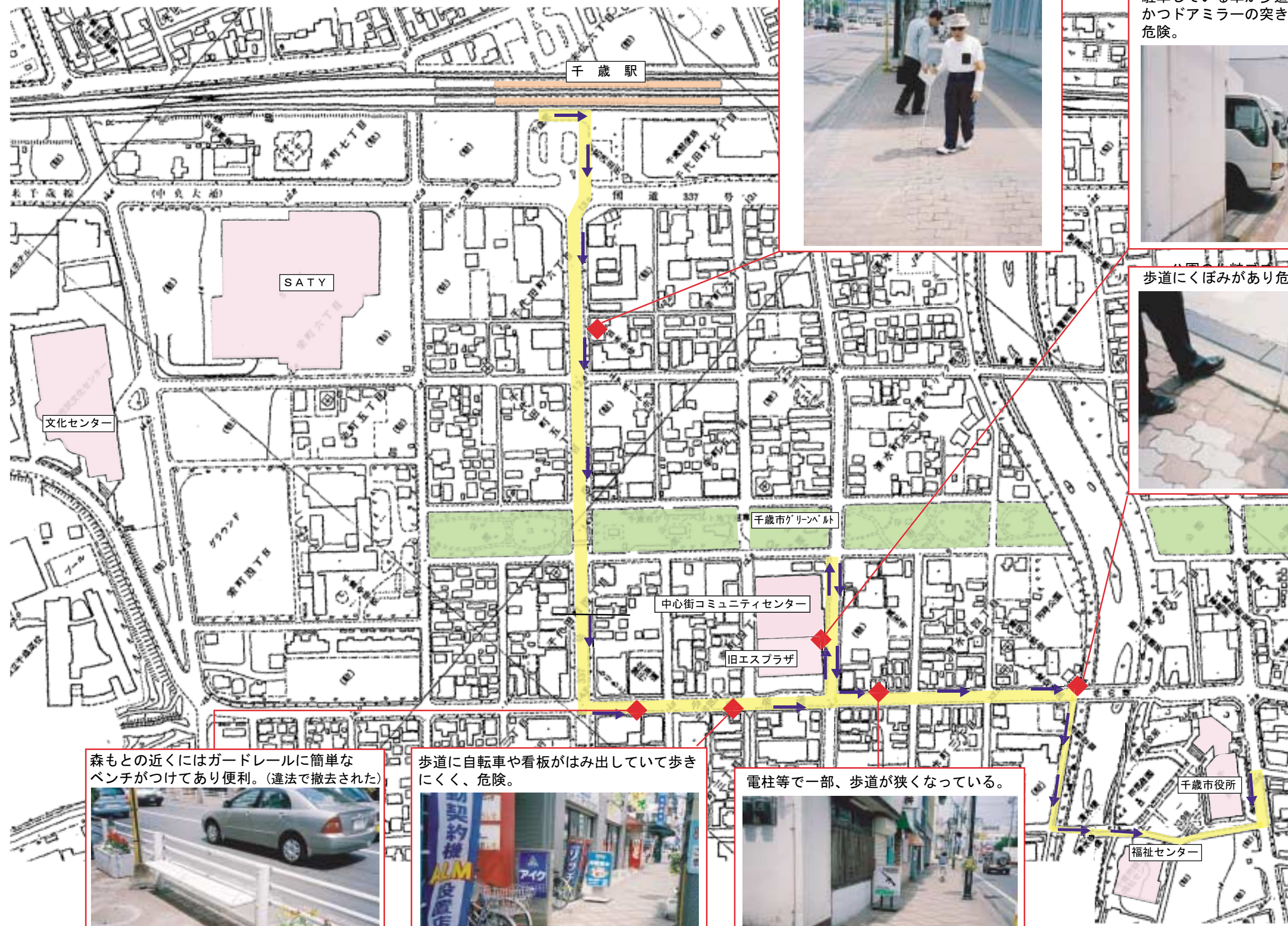
地下駐車場の出入り口がわかりづらい。また出入り口の引戸が一人では開けづらい。



雨水柵の蓋の格子間隔が広いと車をはまる。マンホールの凹凸も走行に支障をきたす。



夏期フィールドチェック No.1



沿道建物の出入り口の舗装が波打っていて、歩きにくい。



駐車している車が歩道にはみ出しており、かつドアミラーの突き出しはわかりにくく危険。



歩道にくぼみがあり危険。



森もとの近くにはガードレールに簡単なベンチがつけてあり便利。(違法で撤去された)



歩道に自転車や看板がはみ出して歩きにくく、危険。



電柱等で一部、歩道が狭くなっている。



夏期フィールドチェック No. 2

総じて歩道の舗装に凹凸があり、できるだけフラットにしてほしい。車椅子利用者のみならず介護者もバランスを崩す。



交差点の勾配が急であり、介護者もバランスを崩す。



舗装の凹凸。



うたり団地

千歳駅

交差点脇にあるサインポールは道路横断部分に勾配があり、サインが見にくい。
(内側に寄せるなどの工夫が必要)



・駅前東口 アスファルト舗装の段差
・点字ブロックと舗装の境目につまづく

文化センター

SATY

千歳市グリーンベルト

中心街コミュニティセンター

旧エスプラザ

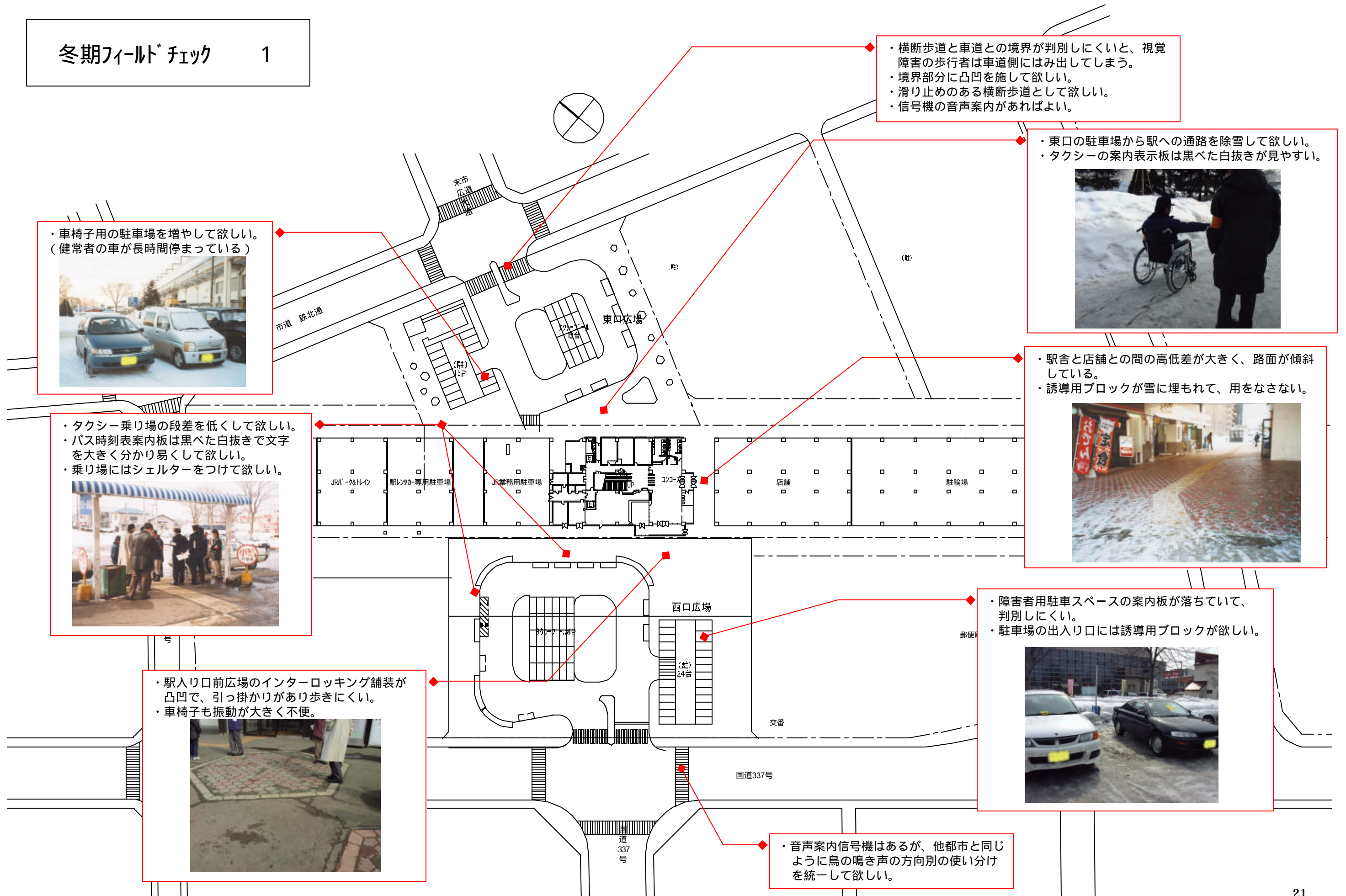
千歳市役所

福祉センター

段差が低すぎるため段差の判別がしづらい。



冬期フィールドチェック 1



- ・横断歩道と車道との境界が判別しにくいと、視覚障害の歩行者は車道側にはみ出してしまう。
- ・境界部分に凸凹を施して欲しい。
- ・滑り止めのある横断歩道として欲しい。
- ・信号機の音声案内があればよい。

- ・東口の駐車場から駅への通路を除雪して欲しい。
- ・タクシーの案内表示板は黒べた白抜きが見やすい。



- ・駅舎と店舗との間の高低差が大きく、路面が傾斜している。
- ・誘導用ブロックが雪に埋もれて、用をなさない。



- ・障害者用駐車スペースの案内板が落ちていて、判別しにくい。
- ・駐車場の出入り口には誘導用ブロックが欲しい。



- ・音声案内信号機はあるが、他都市と同じように鳥の鳴き声の方向別の使い分けを統一して欲しい。

- ・車椅子用の駐車場を増やして欲しい。(健常者の車が長時間停まっている)



- ・タクシー乗り場の段差を低くして欲しい。
- ・バス時刻表案内板は黒べた白抜きで文字を大きく分かり易くして欲しい。
- ・乗り場にはシェルターをつけて欲しい。



- ・駅入り口前広場のインターロッキング舗装が凸凹で、引っ掛かりがあり歩きにくい。
- ・車椅子も振動が大きく不便。



冬期フィールドチェック 2

3 F ホーム :

- ・誘導用ブロックの線状ブロックと点状ブロックの間に段差があり、引っかけり危険。
- ・柱と誘導用ブロックの間に狭く、柱にぶつかる危険がある。
- ・エレベーターでホームに出た所では、列車時刻案内の表示板が見えにくいので。
- ・エスカレーターの風除室のサッシの色は視認性の良い、白がよい。



トイレ :

- ・火災などの緊急時対応のパトライトを設置して欲しい。
- ・トイレまでの誘導用ブロックが無い。
- ・トイレの表示を低い位置に分かりやすくして欲しい。
- ・トイレ内のスイッチの位置や物置は改善されている。

券売機 :

- ・値段表示のボタンの上に、点字の他に主な行き先を提示して欲しい。
- ・券売機のボタン内値段表示の色は、赤より黄色が分かり易い。



2 F コンコース :

- ・一部、誘導用ブロックがない箇所がある。
- ・乗り場案内表示については、出来れば背景色を黒か黄色にして、文字はその反対色を使用して欲しい。
- ・将来的には2階にもトイレがあると良い。

表示システム :

- ・待合室に緊急時の説明が流れる電光表示板があると良い。
- ・同様のシステムがホームにも欲しい。
- ・行き先表示が分かりにくい。目線の高さにあると良い。

昇降施設 (階段) :

- ・階段の踏み面の先端に、黄色もしくは白色のライン表示をして欲しい。昇る時は良いが、降りる時に踏み面の先端が分かりにくい。

昇降施設 (エスカレーター) :

- ・踏み面の位置に、矢印の進行方向案内をつけて欲しい。

昇降施設 (エレベーター) :

- ・ホームのエレベーター室の入り口ドアに緑のテープが貼られて、ドア位置の視認性が高まった。
- ・エレベーターの出入り口が狭い。

郵便局

出入り口 :

- ・風除室からの自動入口が片開きでは狭い。
- ・車椅子の通行を考えると、両開きにして欲しい。
- ・風除室手前の誘導用ブロックが扉に近接しており危険。ブロック一枚分は空けて欲しい。



冬期フィールドチェック 3

・歩道と側溝の段差があり、かつ凹凸で歩きにくく危険。



・交差点の歩道の勾配が急で危険。又、縁石が破損して凹凸になっていて歩きにくい。



・インターロッキング舗装は、目地の引っ掛かりや舗装面の凸凹で、歩きにくい。



・ガードレールの色が白色で、雪に囲まれると判別しにくい。



・音声案内信号機はあるが、他都市と同じように鳥の鳴き声の方向別の使い分けを統一して欲しい。

・車椅子で利用できる電話ボックスは良いが、入り口部分の除雪が不十分で入りにくい。



・千歳高校前の信号に音声案内をつけて欲しい。この交差点は変形で分かりにくく危険である。



・タイル舗装は大きいサイズの方が、引っ掛かりが少なく歩きやすい。



・バス停の融雪部分とそうでない部分との段差を解消して欲しい。段差が大きかつまずく。



・横断歩道については、一部滑りにくい構造になっているが、すべて統一して欲しい。



．基本方針の策定

5 - 1 . 上位・関連計画によるバリアフリーの方向性

(1) 千歳市新長期総合計画 (平成 13 年 4 月)

市では、本格的な高齢化社会を迎える今日、「生き生きと暮らせる福祉都市」として、ユニバーサルデザインの思想に基づき、誰もが気軽に利用できるようなバリアフリーへの配慮等を取組課題としてあげている。又、地域福祉の推進として、地域福祉環境に関連する部門間の連携を充実するとともに、ハード・ソフト両面において、バリアフリーの視点に立った、すべての人にやさしいまちづくり（道路や交通機関の改善、整備）に取り組むこととする。

主要テーマ

心がかよい幸せ感じる都市づくり

個別テーマ

生き生きと暮らせる福祉都市

地域福祉の推進

[基本方向]
人にやさしいまちづくりの推進
[主要施策]
生活福祉環境の整備
・高齢者や障害者が安心して生活できるよう住宅などの環境整備に努めるとともに、建築物・道路・交通機関などの改善整備を進める

主要テーマ

魅力と活力あふれる都市づくり

個別テーマ

魅力ある高次機能都市

道路体系の整備

[基本方向]
生活道路の整備
[主要施策]
快適な生活道路環境の整備
・市民生活に密着し、高齢者や障害者、児童生徒などの交通弱者も安心して歩ける安全性・快適性・利便性に優れた生活道路の整備を進めるとともに、地域の特性を生かした、ゆとりとうるおいに満ちたコミュニティ道路としての環境づくりに努める。

(2) 千歳市高齢者保健福祉計画・千歳市介護保険事業計画

(千歳市高齢者いきいきプラン 2000)(平成 12 年 3 月)

本計画は、千歳市の都市づくりの最も上位の計画となる総合計画との整合性に留意しながら推進し、福祉分野の個別計画である千歳市障害者福祉計画及び子育て支援計画の各施策とともに、誰もがいきいきと安心して暮らせるまちづくりを進めるものである。

本計画における基本理念と施策の体系は以下のとおりである。

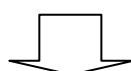
【基本理念】

千歳市に住む高齢者一人ひとりが、人としての尊厳をもって、家庭や地域の中で自立した生活が送れるよう支援するとともに、活力ある高齢期の実現を目指す。



【基本的な政策目標】

- 1 要介護高齢者の自立支援
- 2 健康でいきいきと生活できる環境づくり
- 3 地域支援体制の構築



【重点課題（重点取り組み事項）】

- 1 介護サービスの充実
- 2 痴呆性高齢者施策の推進
- 3 介護予防の推進
- 4 高齢者の社会参加の促進
- 5 地域ケア体制の構築

特に、「高齢者の社会参加の促進」に向けて、人にやさしいまちづくりを推進し、高齢者や障害者が安心して歩けるよう、歩道の段差解消など歩行空間の移動円滑化に努めるものである。

(3) 千歳市都市計画マスタープラン (平成 11 年 3 月)

千歳市都市計画マスタープランは、「住民参加」のもとに、地域毎の将来像、道路・公園などの公共施設の計画、地域における都市づくりの課題、それに対応した整備などの方針を謳ったものである。

都市計画マスタープランは、全体構想、地域別構想、都市像実現の方途などを骨格として構成されている。

その中で、都市づくりの目標は以下のとおりである。移動の円滑化に係わる項目としては、3つの目標の中で、「安全性と快適性の確保された“安心して生活できるまち” - 交通ネットワークの整備」が関連する項目である。

特に、この目標を受け、主要課題である「交通ネットワークの整備」から、高齢者や障害者などが安心して通行することができるよう安全な道路整備に努めるものである。

基本理念	3つの目標	目標達成のための主要課題
せせらぎに創造し世界にはばたくつどいの里	水と緑に包まれた “うるおいのあるまち”	自然環境の保全 自然環境の活用 都市景観づくりへの対応 歴史環境の活用と芸術文化の振興 農業との調和への対応
	安全性と快適性の確保された “安心して生活できるまち”	騒音地域への対応 雪への対応 基地との共存への対応 交通ネットワークの整備
	産業と交流に支えられた “いきいきしたまち”	空港周辺地域及び産業振興への対応 国際化と交流人口への対応 都心部の再生への対応 人口増加への対応

(4) 千歳市「人にやさしい街づくり指針」(平成6年3月)

千歳市「人にやさしい街づくり指針」は、障害者にとって暮らしやすい街は全市民にとって暮らしやすいもので、市民一体となってすみよい街づくりを考えていくために策定されたものである。施設整備やまちづくりを進めていくうえで、福祉の観点から一つの指針 - マニュアルとなるものである。

千歳市として、障害者の特性を踏まえ、福祉環境整備に留意する事項を以下の視点で捉えている。

留意事項	安全性	・転倒、転落の防止や万が一の場合でも怪我をしにくいづくりなど、安全性の確保は障害者には身近な問題である。
	利便性	・段差の解消、スムーズな通行を確保するための通路、ドア、スロープなど、障害者の利便性を考えた設備を充実させる必要がある。
	快適性	・健康な人には快適といえる環境であっても、障害者の方々には老齢、病気等の障害により不快に感じることもあると思われる。 ・快適な環境づくりのため光、温度、空気、広さなどに配慮することが必要である。
	操作性	・身体機能が低下しても必要な操作ができるように、設備の高さや場所に配慮する必要がある。
	介護性	・家族や介護の方が介護しやすいように、部屋の大きさ等について配慮する必要がある
	緊急対応	・障害者は急に具合が悪くなることも考えられる。そのような事態になった場合、救助のための通報手段を確保することも重要である。
	可変性	・一般住宅においては、加齢や障害の進行に伴う生活様式の変化などに対応できるよう可変性のある設備が重要となっている。
	プライバシー	・障害者が人間性らしい生活を送ることができるようにするために必要な概念である。

(5) J R 千歳駅周辺交通環境改善計画 (平成 13 年 3 月)

～ 千歳市公共交通システム整備基本計画～

千歳駅周辺は、中心市街地の「駅前交流拠点」と位置付けられ、バスや鉄道の交通結節機能の強化を図ることが求められている。しかし、千歳市の公共交通の脆弱さが指摘されるなか、千歳駅についても交通環境が未整備な現状であり、乗り継ぎの利便性、道路横断の安全性、滞留空間としての快適性などの向上が課題となっている。

このようなことから、千歳駅周辺の問題点・課題等を把握し、市民や駅利用者の利便性の向上等より良い交通環境を構築するため、交通結節点機能の強化、拠点機能と良好な環境空間の形成、適切な交通動線計画の策定などを行い、賑わいやゆとりの空間としての千歳駅周辺の交通結節点整備を目的とする、「J R 千歳駅周辺交通環境改善計画」を策定した。

計画策定のため、「千歳市公共交通システム整備基本計画策定協議会」と併せて、「千歳市公共交通システム市民会議」を立ち上げ、市民からの提案事項を計画に反映させている。

事業の概要としては以下のとおりである。

事業項目	事業概要
歩行者専用道路、通路整備	J R 千歳駅と各バス乗降場を結び、道道を超えて中心市街地方面へ直結するペDESTリアンデッキを2階で整備する。
バス道路整備	東西の市街地から駅隣接のターミナルにバス動線を集約し、市道栄通から東西に還流する。他
市道栄通拡幅	バス交通の流入に対応して拡幅を行い、車線を増設する。
西口広場改修	バス専用動線を分離し、タクシー、一般車との混在を解消する。 既存のタクシー、一般車のアクセス機能を維持する。 オープンスペース、植栽、モニュメント等の再配置により、快適な歩行者空間を持つシンボル性の高い広場とする。
東口広場改修	東口広場の一部をバス道路と一体的に整備する。
駐輪場整備	J R 高架下等市民ニーズに対応した規模の市営駐輪場を整備する。
J R 駅舎改築	2階コンコースに直結する改札口を新設し、歩行者専用道路にアクセスする通路を整備する。他
駅前ビル建設 (仮称: 駅西口ビル)	市民の生活利便性向上に資する各種サービス(ターミナル関連施設含む)を複合的に導入するテナントビルとする。他

5 - 2 . 基本方針の策定

(1) 将来目標

交通バリアフリー基本構想における将来目標は、千歳市新長期総合計画、千歳市高齢者保健福祉計画・千歳市介護保険事業計画（千歳市高齢者いきいきプラン 2000）、千歳市都市計画マスタープラン、JR千歳駅周辺交通環境改善計画を踏まえ、高齢者や障害者そして健常者を含む全ての人々の安全かつ円滑な行動を可能とし、日常生活の利便性向上や積極的に社会活動参加ができる生活環境を創ることを目標とする。

(2) 目標年次

交通バリアフリー基本構想における目標年次は、重点整備地区の主要な特定経路を構成する道路、駅前広場、通路等、及び特定旅客施設、バス車両、信号機等について、原則として2010年までにバリアフリー化を実施するものとする。

(3) バリアフリー化の基本的な考え方

全ての人を対象とした基本構想

- ・ 駅を中心とした旅客施設、公共施設や商業施設は多数の人々が利用することになる。こうした施設はもとよりそれらを連絡する道路等についても、移動の円滑化を十分に図ることが必要である。
- ・ ユニバーサルデザインの思想に基づき、高齢者、身障者や健常者を含めて全ての人々が相手の立場になって考え、双方が納得のいく計画づくりを進めていきながら、重点整備地区を中心に整備を促進し、市内全体に計画の思想を波及していく。
- ・ 移動に関する身体的な機能等については、様々な障害を持つ人々が存在している。フィールドチェックや十分な意見を反映させながら、千歳市におけるバリアフリー化を推進していくには、幅広い人々に配慮した構造を検討していく必要がある。

実現性の高い基本構想

- ・重点整備地区の中心となるＪＲ千歳駅では、駅を中心とした交通結節改善事業が計画されており、本構想の特定事業に位置づけをし、バリアフリー化を積極的に推進する。
- ・又、重点整備地区における特定事業は、集中的かつ重層的な取り組みが重要である。
- ・千歳市を中心とした関係機関が相互に緊密な協議を重ね、構想に係わる一定の役割分担のもとに、道路改築等の各特定事業に合わせてバリアフリー化を推進する。
- ・実現性の高い基本構想とする。

心がかようバリアフリー化

- ・交通バリアフリー化を推進するためには、ハード的な環境整備のみならず精神的なバリアを取り除くことも重要である。
- ・全ての市民が自然に身障者や高齢者、子供達に対し、手助けが出来るような心のバリアフリー化に対しても取り組むことが必要である。

段階的な整備

- ・重点整備地区のみならず、段階的に全市を見据えたバリアフリー化の推進を図る。他駅や周辺施設、又は移動に関わる経路についても同様な思想を反映し、段階的な整備への対応が必要である。
- ・交通事業者、道路管理者、公安委員会、施設管理者等が協力し、段階的な整備を推進する。

ソフト施策の充実

- ・高齢者や身体障害者等の移動性の円滑化を図るため、道路等の構造改善のみならず、ＩＴ技術を活用した情報提供や案内誘導等、ソフト面での取り組みも重要である。

重点整備地区の基本構想

6 - 1 . 重点整備地区の設定

「 . 対象駅の選定と重点整備地区の考え方」で地区の条件を整理したが、ここでは、区域を設定するとともに、区域の範囲内で特定事業が実施される経路や場所について示していく。

区域については、道路や地番の境界で設定している。

区域面積は、142haとする。

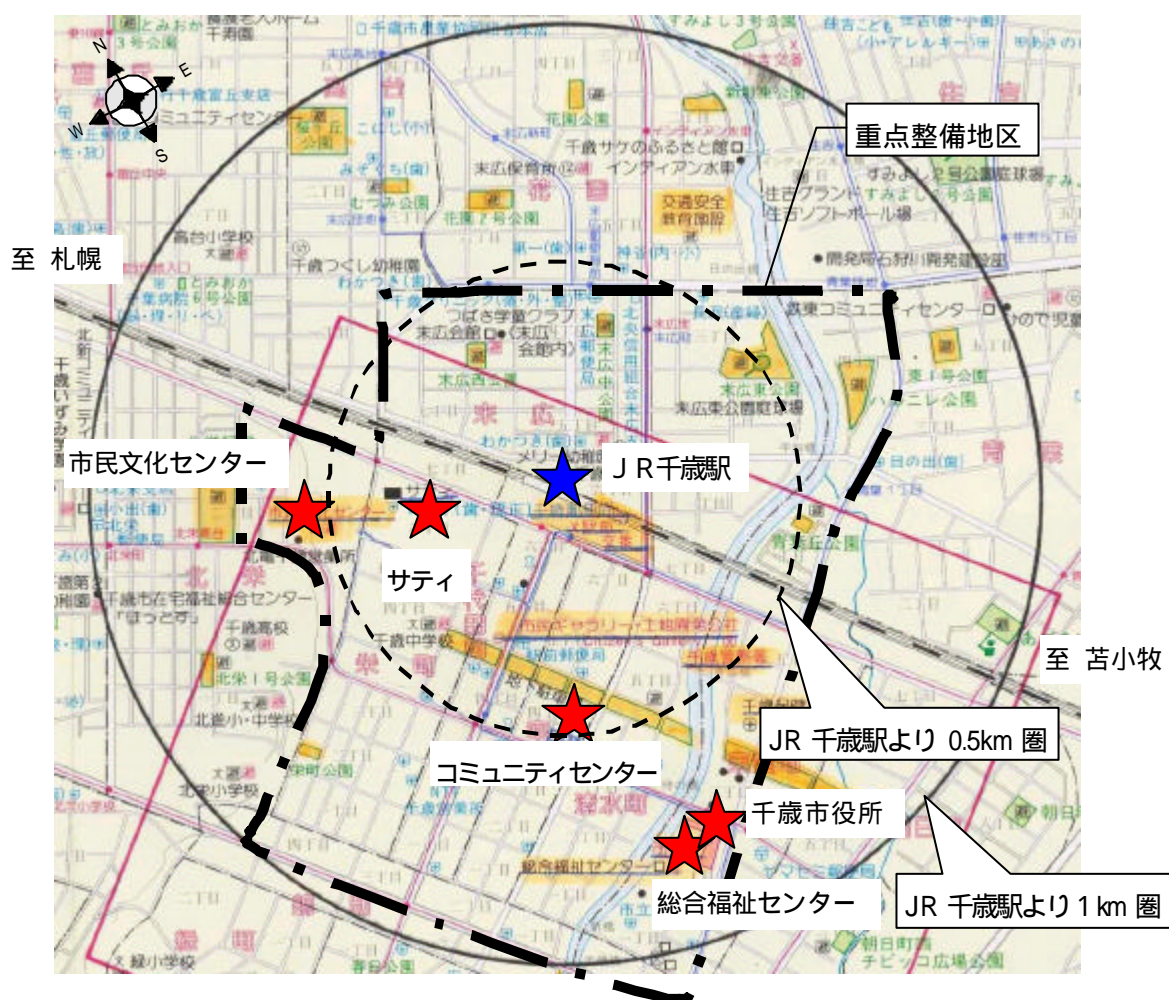


図 重点整備地区

6 - 2 . 特定経路の抽出

特定旅客施設と目的施設との間の経路を特定経路とし、その路線を抽出する。

(1) 特定経路について

(主な選定理由)

フィールドチェックによる指摘箇所の多い所
特定旅客施設周辺の市役所や文化センターなどの公共施設や商業施設などをつ
なぐネットワーク経路
J R 千歳駅周辺交通環境改善計画によって、駅前広場を含めた駅施設と端末施設
への乗換えのネットワークが必要な経路

(2) 特定経路の抽出

【特定経路】

特定経路の抽出に際しては、重点整備地区内において以下の経路とする。

国道 337 号 (国)
道道早来千歳線 (北海道)
街路 34 仲の橋通
09 - 13 東 13 号道路
街路 35 公園通
09 - 13 南 6 号道路
街路 01 北大通 (グリーンベルト)
09 - 13 南 3 号通
街路 33 鉄北通
特殊街路 1 千歳駅 1 号連絡歩道 (歩行者専用道路)
特殊街路 2 千歳駅 2 号連絡歩道 (歩行者専用道路)
千歳駅連絡通路 (仮称 : 駅西口ビル内)
街路 7 中央大通 (駅西口広場)
街路 33 鉄北通 (駅東口広場)

特定経路延長は次の通りである。

- ・ 国道 - 1 . 2 3 k m
- ・ 道道 - 0 . 4 0 k m
- ・ 市道 - 3 . 2 8 k m

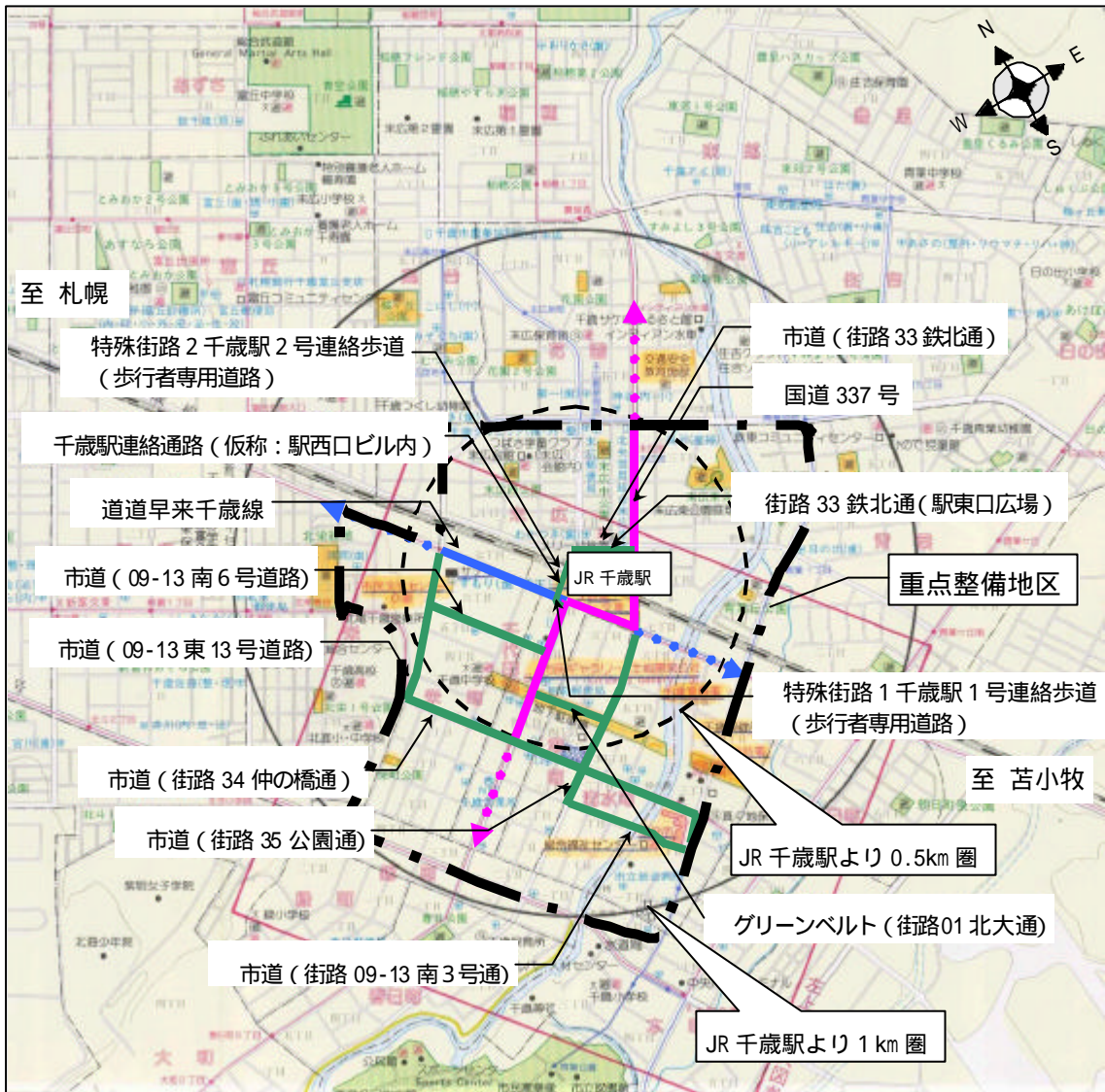


図 特定経路

【主な選定理由】

国道 337 号-東口側（国）

- ・フィールドチェックによる指摘箇所が多い所
- ・特定旅客施設周辺と連坦する末広商店街等をつなぐネットワーク経路

国道 337 号-西口側（国）

- ・フィールドチェックによる指摘箇所が多い所
- ・特定旅客施設周辺の市役所や総合福祉センターなどの公共施設、駅前通り振興会などの商店街、そして公園等をつなぐネットワーク経路

道道早来千歳線（北海道）

- ・特定旅客施設周辺の市民文化センターなどの公共施設、大型ショッピングセンター等をつなぐネットワーク経路

街路 34 仲の橋通

- ・フィールドチェックによる指摘箇所が多い所
- ・特定旅客施設周辺の千歳市役所、総合福祉センターなどの公共施設、仲の橋通り商店街などの商店街等をつなぐネットワーク経路

09 - 13 東 13 号道路、 街路 35 公園通、 09 - 13 南 6 号道路、 街路 01 北大通（グリーンベルト）、 09 - 13 南 3 号通 街路 33 鉄北通

- ・フィールドチェックによる指摘箇所が多い所
- ・特定旅客施設周辺の市民文化センター、コミュニティセンターなどの公共施設、新川通商店街などの商店街、公園等をつなぐネットワーク経路

特殊街路 1 千歳駅 1 号連絡歩道（歩行者専用道路）、 特殊街路 2 千歳駅 2 号連絡歩道（歩行者専用道路）、 千歳駅連絡通路（仮称：駅西口ビル内）、 街路 7 中央大通（駅西口広場）、 街路 33 鉄北通（駅東口広場）

- ・フィールドチェックによる指摘箇所が多い所
- ・特定旅客施設周辺の末広商店街、駅前通り振興会などの商店街、そして公園等をつなぐネットワーク経路
- ・駅周辺交通環境改善計画によって、駅前広場を含めた駅施設の改築や端末交通の結節機能の強化などのネットワーク対応が必要な経路

6 - 3 . 重点整備地区内の事業について

(1) 特定事業

重点整備地区においては、重点的かつ一体的に移動円滑化のための事業を実施する。

特定経路と事業の実施の必要性について、フィールドチェックや道路管理等の関係事業者調整を踏まえ、必要性の高い事業について整理する。

重点整備地区内の事業としては、公共交通特定事業、道路特定事業や交通安全特定事業等、その他の事業で構成する。

特定事業としては、ＪＲ千歳駅及びバスの改善に関する公共交通特定事業、国道・道道・市道の新設又は改築に関する道路特定事業、信号機の設置等公安委員会に関する交通安全特定事業があり、移動経路に応じ各々の事業の特性を踏まえ、事業を記載する。

(2) 重点整備地区における実施すべき事業

公共交通特定事業（JR）	
特定旅客施設	実施すべき事業
千歳駅	<p>【旅客用設備】</p> <p>駅舎内の視覚障害者誘導用ブロックの設置・改良 駅舎出入口から各ホームに至る経路の安全性確保 駅舎内案内設備の改善</p> <p>【交通結節点の改善】</p> <p>新設される公共用通路（2階）から各ホームに至る経路のバリアフリー化</p>

公共交通特定事業（バス）	
旅客施設	実施すべき事業
バスターミナル機能 (バス待合所) (仮称：駅西口ビル内)	<p>バス停留所のバリアフリー化（時刻表や行き先案内表示等） バス車両のバリアフリー化（低床化等） 職員のバリアフリー化に対する教育訓練</p> <p>【交通結節点の改善】</p> <p>新設される公共用通路（2階）による鉄道(JR千歳駅)との結節強化 バス待合機能の確保</p>

道路特定事業（国）	
特定経路	実施すべき事業
国道337号	<p>【路線における事業】</p> <p>段差の解消、舗装の凹凸改善</p> <p>歩道空間における車両進入部における切り下げ改良</p> <p>植樹柵の（鉄板）改良</p> <p>視覚障害者誘導用ブロックの改良・設置</p> <p>冬期間における歩行空間の確保の推進</p>

道路特定事業（北海道）	
特定経路	実施すべき事業
道道早来千歳線	<p>【路線における事業】</p> <p>段差の解消、舗装の凹凸改善</p> <p>歩道空間における車両進入部における切り下げ改良</p> <p>視覚障害者誘導用ブロックの改良・設置</p> <p>冬期間における歩行空間の確保の推進</p>

道路特定事業（千歳市）	
特定経路	実施すべき事業
街路 34 仲の橋通	段差の解消、舗装の凹凸改善 歩道空間における車両進入部における切り下げ改良 視覚障害者誘導用ブロックの改良・設置 冬期間における歩行空間の確保の推進
09 - 13 東 13 号道路	段差の解消、舗装の凹凸改善 歩道空間における車両進入部における切り下げ改良 視覚障害者誘導用ブロックの改良・設置 冬期間における歩行空間の確保の推進
街路 35 公園通	段差の解消、舗装の凹凸改善 歩道空間における車両進入部における切り下げ改良 視覚障害者誘導用ブロックの改良・設置 冬期間における歩行空間の確保の推進
09 - 13 南 3 号道路	歩道空間改善（一部、道路占用物（照明、電柱、車止め）が 1 カ所に集中している） 冬期間における歩行空間の確保の推進
09 - 13 南 6 号道路	段差の解消 冬期間における歩行空間の確保の推進
街路 33 鉄北通	段差の解消、舗装の凹凸改善 歩道空間における車両進入部における切り下げ改良 視覚障害者誘導用ブロックの改良・設置 冬期間における歩行空間の確保の推進
（千歳駅周辺整備） ・特殊街路 1 千歳駅 1 号連絡歩道 （歩行者専用道路） ・特殊街路 2 千歳駅 2 号連絡歩道 （歩行者専用道路） ・通路 千歳駅連絡通路 （仮称：駅西口ビル内）	【交通結節点の改善】 鉄道（JR 千歳駅）とバスターミナル機能との結節強化（2 階） ・2 階改札口の整備 東西方向の移動円滑化及び歩行者ネットワーク強化（歩行者専用道路 等） エスカレーター及びエレベーターによる移動の円滑化 わかりやすい案内表示（色・サイン等）による誘導強化 休憩施設設置

<p>(千歳駅周辺整備)</p> <p>・街路 7 中央大通(駅西口広場)</p> <p>・街路 33 鉄北通(駅東口広場)</p>	<p>【駅広場改修整備】</p> <p>西口広場のバス・タクシー等乗降場の乗換動線強化</p> <p>〃 のバリアフリー化した再整備</p> <p>タクシー・バス乗降場の待合空間のシェルター設置</p> <p>冬期間における歩行空間の確保の推進</p> <p>休憩施設設置</p>
--	--

交通安全特定事業(公安委員会)	
特定経路	実施すべき事業
交差点	バリアフリー化に資する信号機の改良(交通弱者対応の青信号延長ボタン追加、音響誘導等)
道路	違法駐車対策の強化や防止のための広報及び啓発活動の実施 道路標識、道路標示の大型化・高輝度化等

その他の事業(千歳市:公園・駐車場)	
<p>街路 01 北大通 (グリーンベルト)</p>	<p>【公園】</p> <p>段差の解消、舗装の凹凸改善</p> <p>雨水桝の格子間隔やマンホールの蓋の凹凸改良</p> <p>冬期間における歩行空間の確保の推進</p> <p>【地下駐車場】</p> <p>出入口の引戸改良</p> <p>WCの手すりやEVの改良(開閉時間延長ボタンの設置)</p>

各道路管理者共通の課題
<p>電線類地中化構想の取組みの推進</p> <p>交差点内横断歩道の滑り止め構造の整備推進</p> <p>フラワーロードの取組み推進</p> <p>歩行空間におけるベンチなど休憩施設の整備推進</p>

会議風景



写真 冬期フィールド・チェック事後検討会



写真 夏期フィールド・チェック事前説明会

千歳駅周辺整備事業

平面図

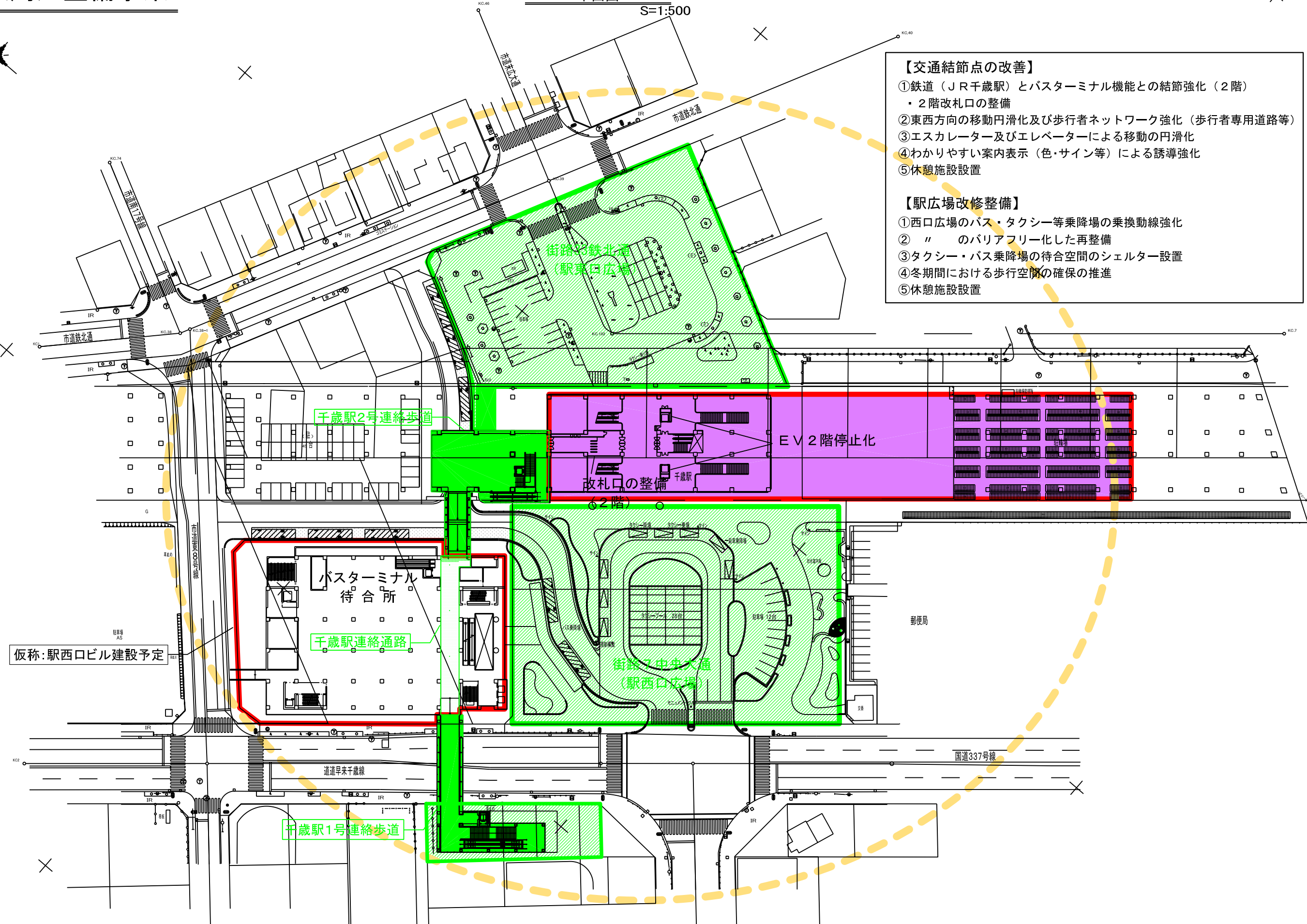
S=1:500

【交通結節点の改善】

- ① 鉄道（JR千歳駅）とバスターミナル機能との結節強化（2階）
 - ・ 2階改札口の整備
- ② 東西方向の移動円滑化及び歩行者ネットワーク強化（歩行者専用道路等）
- ③ エスカレーター及びエレベーターによる移動の円滑化
- ④ わかりやすい案内表示（色・サイン等）による誘導強化
- ⑤ 休憩施設設置

【駅広場改修整備】

- ① 西口広場のバス・タクシー等乗降場の乗換動線強化
- ② " " のバリアフリー化した再整備
- ③ タクシー・バス乗降場の待合空間のシェルター設置
- ④ 冬期間における歩行空間の確保の推進
- ⑤ 休憩施設設置



仮称：駅西口ビル建設予定

．今後の展望

7 - 1 ．今後の整備の基本的な考え方

重点整備地区のみならず、ユニバーサルデザインの思想に基づき、千歳市として市全体で取り組むべき整備の基本的な考え方を整理する。

(1) 旅客施設のバリアフリー化

- ・ J R 千歳駅の特定旅客施設以外の JR 駅や空港ターミナル周辺についても、段階的なバリアフリー化にむけた整備や見直し・改善が必要な箇所については、適宜、改善・整備を行う。

(2) 段階的な歩行空間におけるバリアフリー化

- ・ 市内における歩行者が多く利用するような歩行空間について、段階的なバリアフリー化を進める。
- ・ 建物や主要な歩行者ネットワークとして位置づけられている道路以外の空間についても、同様にバリアフリー化の促進を図る。
- ・ また、道路と施設との境界部分（施設の敷地内）における歩行者のスムーズな移動を確保するため、協議、調整に努める。

(3) 交通安全上危険な場所や道路空間の解消

- ・ 高齢者や身体障害者を含む全ての人が、市内における道路や交差点において危険と感じられる箇所について、緊急性に応じて解消を図る。
- ・ 又、道路空間を占有する放置自転車、支障をきたす障害物等、移動の円滑化にむけた対策が必要である。

(4) 新規交通システムの導入推進

- ・高齢者,身体障害者や全ての人が、移動の円滑性を確保するため、循環型コミュニティバスや福祉タクシー等の新規交通システムについて、総合交通体系の枠組みの中で、導入を推進する。

(5) 事業効果の波及

- ・重点整備地区を優先実施する事で、高齢者、身体障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能など、幅広く様々な機能を増進していく端緒とする。
- ・ハード面の整備にとどまらず、全ての市民が必要に応じ高齢者、身体障害者等の移動を手助けすること等の支援が、日常的に行えるような「心がかようバリアフリー」化に向け、広報活動等を通じて啓発に努める。

7 - 2 . その他の駅について

市内における5つのJR駅のうち、特定旅客施設として抽出された、千歳駅以外の残る4駅について、その基本的な考え方を整理する。

(1) 美々駅

当駅は無人駅であり、周辺には公共施設や商業施設など移動目的施設がなく、当面基本構想策定の対象から除外する。

(2) 新千歳空港駅

当駅は国際空港である新千歳空港内に位置し、年間1,800万人の空港利用客を背景に、空港ターミナルと駅との一体的機能が配置されており、空港及び駅の現状を見ると多くのバリアフリー対策が講じられている。

空港ターミナル周辺の土地利用は国土交通省所管の構内道路で形成され、道路管理者が存在しないことや徒歩圏内に移動目的施設がないことから、基本構想策定の対象にはならないが、将来の土地利用の状況など推移を見る必要がある。

(3) 南千歳駅

当駅は新千歳空港駅や石勝線及び函館方面への乗り継ぎ駅として、貴重な役割を持っていることから、駅舎内外は多くのバリアフリー対策が講じられている。

周辺には、千歳オフィスアルカディアの開発が進み、第3セクターの千歳国際ビジネス交流センターが配置され、業務系企業や研究機関などの誘致に取り組んでいる。

しかし、現在周辺には徒歩圏内に公共施設や商業施設など移動目的施設がないことから、将来の立地状況などに合わせ基本構想策定を検討する必要がある。

(4) 長都駅

当駅は無人駅であるが、現在その周辺地域では区画整理事業などの住宅地開発が進み、駅に近接して大型店の進出などが見られるように、地域の中心的な生活拠点として重要な役割を担っている。

一方、当駅とJR千歳駅間における主要な道路において、踏切の遮断による交通渋滞が発生していることから、地域間交通の円滑化と鉄道をはさんだ東西地域の一体化を図るため、鉄道高架化と駅周辺の再整備が課題となっている。

これらのことから、当駅の基本構想の策定については、将来の鉄道高架化と合わせた駅周辺の再整備の中で、取り組みを進めることが必要である。