

## ．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）

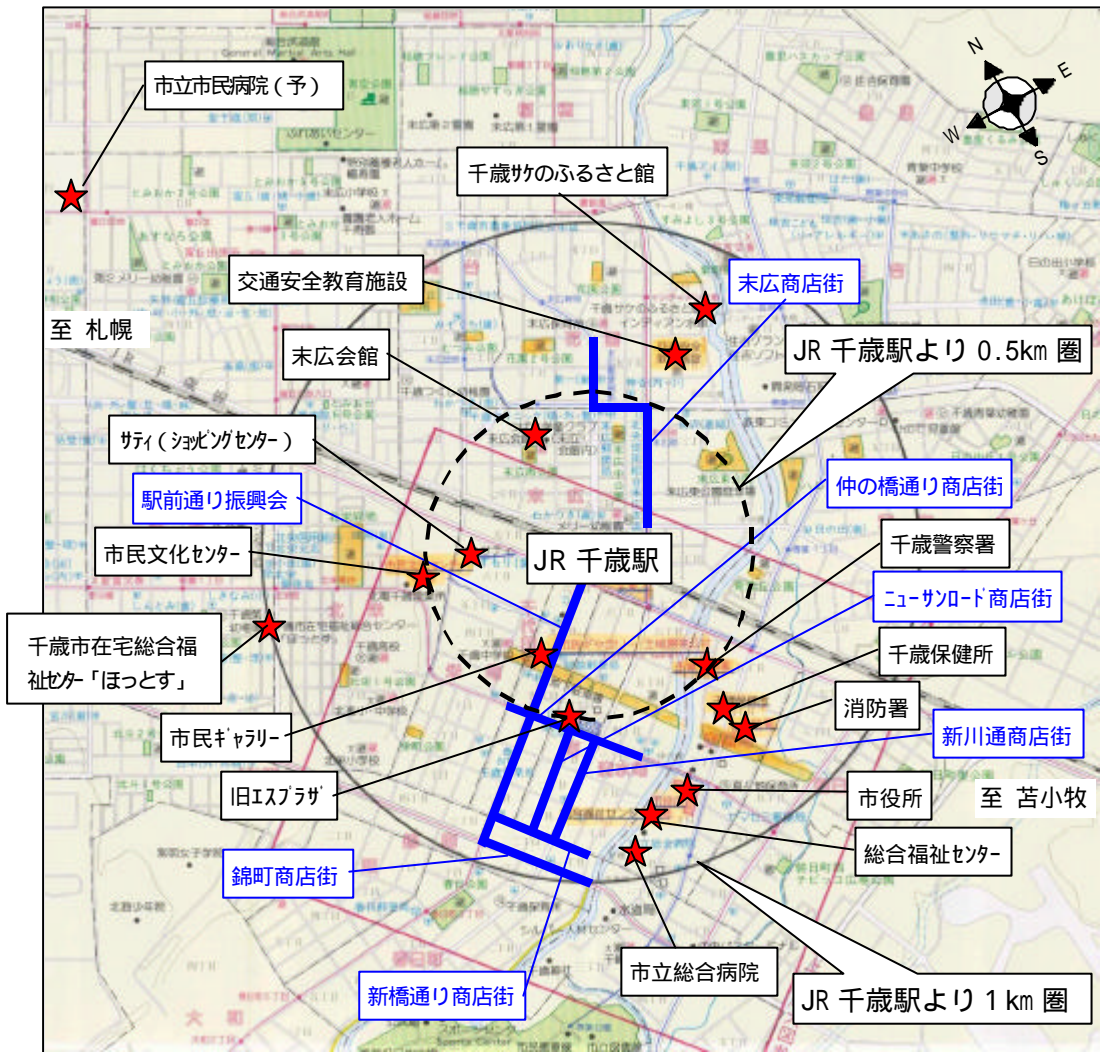


図 千歳駅周辺施設配置

#### 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<sup>1</sup>及び公共用施設<sup>2</sup>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