

## ．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。