

題目	障害タイプに着目した住道駅周辺の路面バリアフリー状況の調査と分析		
氏名	チョウ ギョウエン	(学籍番号 07V102)	指導教員 吉川 耕司

1. 研究の目的

本研究では、JR学研都市線の住道駅周辺を対象として、障害タイプに着目した路面バリアフリーの整備状況について調査と分析を行う。車椅子利用者や視覚障害者の視点から見た駅から周辺施設へのアクセス性に着目し、障害タイプ別のバリアフリー状況を明らかにするのが本研究の目的である。具体的には、駅周辺における歩道の幅員や段差の整備状況を詳細に調査し、その結果を地図上に表記して、分析するためのベースデータを作成する。そしてこのデータをもとに、調査地区の整備状況を考察する。

障害者にとっては、個別箇所のバリア改善よりも、整備の結果、住道駅から周辺の主要施設へのアクセスが可能となることこそが重要であるとの考えに立っている。

2. 調査方法

調査範囲は、JR 住道駅を中心とする半径 500m 以内の歩道と設定した。これに該当する地区の範囲内で、歩道の幅員や歩道に存在する障害物の有無や段差、勾配の角度、音響音声案内装置の有無、視覚障害者誘導用点字ブロックの有無、信号の有無の調査を行った。



図 1 調査範囲

3. 障害タイプ別に見た歩道の現状

①車椅子の利用者から見た歩道

幅員が 100~200cm、勾配は交通バリアフリー法によると 5% (3 度) 以下と設定されており、段差に関しては 2cm 以下となっている。これらの基準を満たしている歩道が危険を感じずに通行できる歩道といえる。調査範囲においては、歩道が存在しても幅員が 100cm 未満である歩道が 11.7% を占めた。なかでも、縦断勾配と横断勾配が同時に基準以上となる歩道が多く存在した。車椅子の方にとっては通行が非常に困難であるといえる。このようにバリアフリー法に準拠している歩道の整備率が低いことが明らかとなった。

②電動車椅子の利用者から見た歩道

幅員は①と同様に 100~200cm が必要である。車椅子と違う点は勾配の角度である。電動車椅子の場合の勾配は交通バリアフリー法によると 10 度以下と定められている。今回の調査範囲においては電動車いすは、大部分の歩道を通行可能であるが、各町に数本の通行不可能な歩道がある。勾配が 10 度を超える急勾配箇所は扇町に 3 箇所、赤井一丁目に 1 箇所、浜町に 1 箇所、赤井二丁目に 3 箇所である。また幅員が 1m 以下の箇所は住道二丁目に 2 箇所、末広町に 2 箇所、扇町に 1 箇所、浜町に 2 箇所、赤井一丁目に 1 箇所存在した。

③視覚障害者から見た歩道

視覚障害者の方は真つすぐに歩くことが難しいので歩道の幅員は最低でも 120cm は必要であり、点字ブロックが必要となる。そこで、歩道の端から端まで点字ブロックが途切れなく設置されていること、歩道と車道の全てのすりつけ部に点字ブロックがあることを、通行可能とする判断の基準とした。今回の調査範囲においては、末広町に限って

はほぼ全ての歩道に点字ブロックがあり通行可能である。しかし、その他の地区では幅員面での条件は満たしていても、点字ブロックがない歩道が圧倒的に多い。駅の北側に関しては、駅につながる歩道には点字ブロックがないので、点字ブロックを頼りに通行する人にとっては歩行が非常に困難である事が予想される。音響装置付信号機についても、新町の中心を横断する道と新町の中心を縦断する道が交わる交差点以外にはない。視覚障害者にとって駅周辺と幹線道路沿いの歩道以外は使用しづらいという結果になった。

4. 周辺の主要施設へのアクセス性

住道駅周辺 500m 範囲以内の主要施設をインターネットで調べる、そして、地図上に位置を描く。その結果、学校 11 ヶ所、公共施設/機関 9 ヶ所、病院/医療機関 107 ヶ所、銀行/信金/ATM 10 ヶ所が確認された。これらの施設へのアクセス性を、これまで述べた基準による隘路の有無で判断した。車椅子では 7 ヶ所の学校、6 ヶ所の公共施設/機関、63 ヶ所の病院/医療機関、6 ヶ所の銀行/信金/ATM へのアクセス可能である。電動車椅子では 9 ヶ所の学校、8 ヶ所の公共施設/機関、80 ヶ所の病院/医療機関、8 ヶ所の銀行/信金/ATM へのアクセス可能である。視覚障害者は 4 ヶ所の学校、5 ヶ所の公共施設/機関、51 ヶ所の病院/医療機関、4 ヶ所の銀行/信金/ATM へのアクセスが可能である。

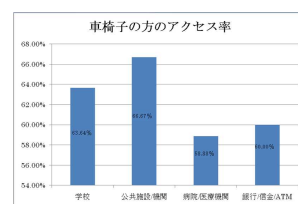


図 2 車椅子の方のアクセス率

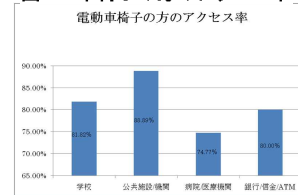


図 3 電動車椅子の方のアクセス率

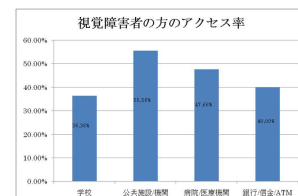


図 4 視覚障害者の方のアクセス率

5. 結論

本研究により、住道駅周辺のバリアフリーの整備状況が不十分なものであることが明らかとなった。車椅子、電動車椅子、視覚障害者が駅から周辺主要施設への安全なアクセスが可能なのは駅周辺だけである。特に、駅南側の歩道が非常に整備されているのに対して、北側の歩道の整備度は低く、両地区の差異が明らかになった。調査結果から見ると、また住道駅から周辺主要施設へのアクセス可能性が低く、体が不自由な方にとっては、理想的な環境ではない。学校、公共施設/機関、病院/医療機関、銀行/信金/ATM は私たちの日常生活で非常に利用頻度が高い施設であり、これらの施設へのアクセス可能性は 100% となることを期待したい。本研究では調査対象の中心駅を住道駅としたが、同じ要領で調査を行えば、他の駅周辺のバリアフリー状況を把握することが可能であり、これも本研究の成果であると言える。

