

| | | | |
|----|----------------------------------|------|-------|
| 題目 | JR 住道駅周辺における路面バリアフリー状況の調査と分析 | | |
| 氏名 | 岩井 憲治・柿内 健人 (学籍番号 06V014・06V039) | 指導教員 | 吉川 耕司 |

1. 研究の目的

本研究では、JR 住道駅周辺の歩道の整備状況を調査し、身体障害者、高齢者が安全かつスムーズに駅へのアクセスが可能な歩道を抽出する。その際には、整備状況を詳細に調査することによって、歩道のバリアフリーレベルを把握する。最終的には、健常者と身障者との駅アクセスに使用する歩道の違いと、駅アクセスにかかる距離の違いを明確にすることが本研究の目的である。

2. 調査の方法

JR 学研都市線住道駅を中心とした半径500mの円内を調査範囲とし、歩道の幅員や車道の幅員、白線・ガードレール・ブロックの内側から縁石までの距離、歩道に存在する障害物の有無や段差、勾配の角度の調査を行った。調査では道路を区間別に分け、バリアフリーレベルを区間で評価できるようにした。図1が実際に使用した区間の分けられた地図である。



図1 調査用地図の例

3. 歩道状況に関する分析

①手動車椅子が通行可能な歩道: 手動車椅子が通行するのに必要な幅員は1mであり、勾配は3度以下である。図2は、手動車椅子が通行可能な歩道を示した図である。駅に通じる通行可能な歩道は少ないことが明らかである。



図2 車椅子の通行可能範囲

②電動車椅子が通行可能な歩道: 電動車椅子が通行するのに必要な幅員は1mであり、勾配は10度以下である。図3に、電動車椅子が通行可能な歩道を示す。図からは、手動車椅子よりも使用できる歩道が若干多いことが読み取れる。



図3 電動車椅子の通行可能範囲

③身障者・高齢者の通行困難な歩道: 調査した半数以上の区間が通行の困難な道路という結果となった。

通行が困難とされる道路のうち歩道の設置された道路は28ヶ所、白線の引かれている道路は41ヶ所、ブロックやガードレールが設置してある道路は3ヶ所存在した。歩道が設置されていても幅員が狭い場所や、勾配の傾斜の大きい場所、また大きな轍が存在するといった整備の不十分な歩道も多く、身体障害者や高齢者にとって通行が困難といえる状態であった。白線の引かれた道路では、白線の内側に幅員がほとんどなく、危険だと感じられる道路が存在した。特に寝屋川沿いに存在している道路では、車道の幅員も狭く、白線が道路の端に引かれているだけであるため健常者でも非常に危険な道路である。

④点字ブロックの設置状況: 広幅員の地方道と府道 21 号線では点字ブロックが途切れることなく設置されていた。また、府道 8 号線では住道駅北交差点から大東市役所前交差点までは途切れることなく設置されていたが、その他は歩道の途切れる箇所にも設置されていた。また住道駅近辺の幅員が広い歩道にも設置されている。

4. バリアフリーレベルに関する評価と分析

バリアフリーレベルの評価に際し、交通バリアフリー法を参考に表1に示す基準を作成した。それぞれのランクの基準にひとつでも該当する場合、それらの最低ランクをバリアフリーレベルとみなすこととする。

表1 バリアフリーレベルのランクと基準

| ランク | 基準 |
|-----|--|
| A | 幅員 200cm 以上で勾配がなく、交差点などに音声信号や点字ブロックが存在する歩道。 |
| B | 歩道幅員、白線内の距離が100cm以上200cm以下であり勾配が3度以下である。点字ブロックが存在するが途切れている。 |
| C | 歩道幅員、が75cm以上100cm以下。勾配が3度以上10度未満。歩道が途切れる、もしくはブロックの設置のみの場合。音声式信号や点字ブロックが存在しない。1~2cm程度の段差がある。信号のない横断歩道がある場合。 |
| D | 歩道幅員、ブロック、白線の内側の距離が75cm以下。3度以上の距離の長い坂、又は勾配が10度以上ある。段差2~4cm程度の場合。 |

調査範囲全体における歩行空間のバリアフリーレベルの評価は、図4の通りである。Cランクの歩行空間は、道路整備や信号機の設置などによる改善の可能性が残る。Dランクとされた道路の中には、寝屋川沿いの道路のように歩行空間とは呼べないような道路も存在しており、歩行には非常な危険が伴う。ランクAやBでは、歩行空間の幅員が十分確保され、縦断勾配や横断勾配もなく、身体障害者や高齢者にとっても通行のしやすい歩行空間となっている。

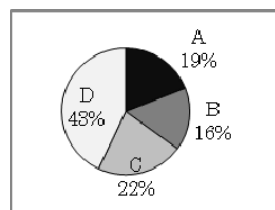


図4 バリアフリーレベルの構成比

5. 駅へのアクセス性について

車椅子、電動車椅子が駅へと安全かつスムーズなアクセスができるのは駅周辺だけである。駅周辺は整備が進んでおり、勾配もなく、通行に十分な幅員も存在する。しかし駅北側は寝屋川があり、その周辺は坂が多く、交通量も多いため危険である。駅から遠い地域はアクセスが困難であり、遠回りしなければならない。

6. おわりに

本研究の調査によって、住道駅周辺の歩行空間は高齢者や身体障害者にとってのバリアフリーレベルが不十分なものであり、駅へのアクセスも困難であることが明らかとなった。本研究の成果が今後、歩行空間の整備方針に反映されることによって、高齢者や身体障害者が安全に歩行空間を利用できるようにすることを期待したい。