

# 駅における自由通路のバリアフリー整備に関する一考察—千葉県内の駅の類型化を通じて—\*

## One consideration about barrier-free maintenance of a free passage in a station - Through a classification of a station in Chiba - \*

中川義英\*\*・宇津木雄一\*\*\*

By Yoshihide NAKAGAWA\*\*・Yuichi UTSUGI\*\*\*

### 1. 本研究の背景及び目的

近年、他国に例をみない日本の急速な高齢化を背景として、2000年に高齢者、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である通称交通バリアフリー法が施行された。この法律により、旅客施設においてバリアフリー化が義務付けられたために早急な駅施設の整備が求められている。しかし、各駅をとりまく様々な状況下で全駅を同一視して整備を行うのは問題があり、駅及び駅施設を類型化していく必要がある。

また、本研究では駅施設の中でも自由通路に着目する。自由通路は、ふたつに分断された駅前地区を結ぶ主要動脈となり、駅施設の混雑を緩和する。さらに、旅客はもとより都市生活における主な移動ルートとしての利用価値が期待される。それにより地域経済を活性化する波及効果等の多面的な効果があるのではないかと思われる。今後、自由通路が単なる通路ではなく、新たな広場としての機能を持ち合わせる可能性は大きく、各駅に見合った自由通路整備が重要な課題となってくると考えられる。

このような背景を受けて、本研究では既存の自由通路保有駅の現状を把握し、類型化することにより交通バリアフリーを考慮した自由通路の今後の整備について考察し、有用な知見を得ることを目的とする。

### 2. 既存研究及び本研究の位置付け

これまで、駅に関する既存研究は多数存在する。その中でも、自由通路に限定して研究を進めた論文は少ない。

そこで、本研究では駅施設整備の中でも自由通路整備に着目して研究を進める。駅を類型化することにより、自由通路のあり方について考察を行った論文は無く、交通バリアフリー法により早急な駅施設整備が求められる今、本研究は意義があると考えられる。

\*キーワードズ：鉄道計画、交通弱者対策

\*\*正員、工博、早稲田大学理工学術院  
(東京都新宿区大久保3-4-1、  
TEL03-5286-3398、FAX03-5272-9975)

\*\*\*学生員、工修、早稲田大学創造理工学研究所  
(東京都新宿区大久保3-4-1、  
TEL03-5286-3398、FAX03-5272-9975)

### 3. 研究の概要

#### (1) 自由通路の定義

自由通路の学術的な定義は存在せず、鉄道会社や場所によって認識が異なる場合が多い。

そこで、本研究では「駅施設内において一般の人が、乗車券等が無くても線路を横断できる通路」<sup>1)</sup>と定義し、列車の運行時間のみ利用可能であっても含める事とする。また、駅に関わらない跨線橋は自由通路とはしない。さらに、本研究では自由通路と連続している昇降設備(階段・エレベーター・エスカレーター等)も自由通路の一部と見なす事とする。

#### (2) バリアフリーに関する法律

我が国では、急速な高齢化を背景として、交通のバリアフリー化を総合的かつ計画的に推進することを目的に2000年11月15日に、「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(交通バリアフリー法)」が施行された。この法律では、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を促進するため以下の2つの点に着目しバリアフリー化を推進している。

➤ 鉄道駅等の旅客施設及び車両について、公共交通事業者によるバリアフリー化を推進する。

➤ 鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、周辺の道路、駅前広場等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進する。

また、国において定められた旅客施設のバリアフリー化の目標は、2010年までに1日あたりの平均的な利用者数が5000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルのバリアフリー化(段差の解消、誘導警告ブロックの敷設、身体障害者用トイレの設置等)を図るという内容である。

さらに、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合し、道路や交通施設から福祉施設や商業施設にいたるまで継続的なバリアフリー化を促進する法律である、通称バリアフリー新法が2006年12月20日に施行された。これらの法律により、移動円滑化基準が定められ、旅客施設及びその周辺においてバリアフリー化が義務付けられたために早急な駅施設及びその周辺の整備が求められている。

#### 4. 現況把握

##### (1) 対象駅の選定

以下の図 1 に鉄軌道駅のバリアフリー化施設整備率を示した。この図 1 より千葉県は全国平均と比べてバリアフリー化が遅れている事がわかる。そこで、本研究では、対象駅を千葉県内の JR 駅とする。

さらに、千葉県内の JR 駅の中でも千葉県において人口増減率が上昇している地域に存在している駅とする。これらの駅は今後、利用者数が増加する可能性があり、駅施設、自由通路の機能向上及び整備が求められるからである。

また、3(2)より交通バリアフリー法に示したように旅客施設の目標において、1 日あたりの平均的な利用者数が 5000 人以上の鉄軌道駅のバリアフリー化が示されていることから、このような駅を対象として研究を進める。以上より、千葉都市圏を中心に自由通路を保有している 52 駅を選定し、実態調査を行った。

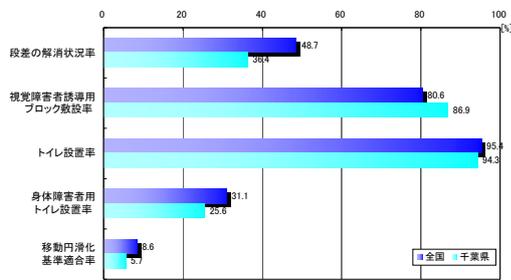


図 1: 鉄軌道駅のバリアフリー化施設整備率

##### (2) 対象駅の現況把握

4(1)対象駅の選定において選定された 52 駅に関して実態調査を行った。ここでは、駅の所在する市区町村、駅舎タイプ、ホーム数、1 日平均乗降客数、停車する列車、乗換タイプ、乗り入れ路線数、町丁字別人口総数、町丁字別世帯数、人口増減率、人口密度、駅周辺用途地域、昼夜間人口比率、駅前広場数、駅前広場面積、自由通路の現況等を調査した。これらのデータを用いて、類型化及び考察を行う。

さらに、対象駅の自由通路におけるバリアフリー化状況として、各駅の自由通路における段差の解消状況、障害者トイレの設置状況、エレベーター・エスカレーター・リフト・スロープの設置状況、点字券売機の設置状況、誘導警告ブロックの敷設状況、各駅が所在している市区町村において交通バリアフリー法に基づく基本構想の作成状況を調査した。

また、段差の解消状況の分類については以下の表 1 に、各駅におけるバリアフリー化状況については表 2 に示した。

表 1: 段差の解消状況

段差の解消状況	説明
A	水平移動または ELV の利用により、車両への乗降を除けば、駅員または介助者なしで移動できる経路がある。ただし、到着ホームや曜日、時間帯によっては利用できない場合や、列車降車位置により遠回りとなる場合がある。
B	高低差がありますが、車いす対応エスカレーター、リフト等の利用により、最小人数の駅員または介助者で移動できる経路がある。ただし、到着ホームや曜日、時間帯によっては利用できない場合や、列車降車位置により遠回りとなる場合がある。
C	高低差があり、階段のみのため数名の駅員または介助者が必要となる。

表 2: 各駅における自由通路のバリアフリー化状況

駅名	昇降設備								段差の解消状況	障害者対応トイレ	点字券売機	誘導警告ブロック	基本構想
	ELV		ESC		リフト		スロープ						
	車イス対応	車イス非対応	車イス対応	車イス非対応	車イス対応	車イス非対応	車イス対応	車イス非対応					
市川	1	0	0	0	0	0	0	0	A	x	12	○	○
本八幡	2	0	0	0	0	0	0	0	A	x	10	○	○
下総中山	0	0	0	0	0	0	0	0	A	x	5	○	○
西船橋	1	0	1	2	0	0	0	0	A	x	9	○	○
船橋	0	0	0	0	0	0	0	0	A	x	18	○	○
東船橋	0	0	0	0	0	0	0	0	C	x	4	○	○
津田沼	4	0	0	0	0	0	0	0	A	x	11	○	○
幕張本郷	1	0	0	0	0	0	0	0	A	x	6	○	○
幕張	0	0	0	0	0	0	0	0	C	x	4	○	○
新検見川	0	0	0	0	0	0	0	2	C	x	6	○	○
稲毛	0	0	0	0	0	0	0	2	A	x	11	○	○
西千葉	0	0	0	0	0	0	2	0	C	x	5	○	○
千葉	0	0	0	0	0	0	0	0	A	○	19	○	○
都賀	2	0	0	0	0	0	2	0	A	x	5	○	○
四街道	0	0	2	2	0	0	0	0	B	x	5	○	x
物井	2	0	0	0	0	0	0	0	A	○	2	○	x
佐倉	2	0	2	0	0	0	0	0	A	x	4	○	x
八街	2	0	0	4	0	0	0	0	A	x	3	○	x
本千葉	0	0	0	0	0	0	0	0	A	x	3	○	○
我孫子	2	0	0	0	0	0	0	0	A	x	5	○	○
鎌取	2	0	0	0	0	0	0	2	A	x	4	○	○
萱田	2	0	0	2	0	0	0	0	A	x	3	○	○
土気	1	0	0	0	0	0	0	0	A	x	4	○	○
大網	0	0	0	0	0	0	0	0	A	x	4	○	x
流野	2	0	0	2	0	0	0	0	A	x	2	○	○
八幡宿	0	0	4	0	0	0	0	0	B	x	4	○	○
五井	1	0	1	0	0	0	0	0	A	x	5	○	○
姉ヶ崎	0	0	1	0	0	0	0	0	A/B	x	4	○	○
長浦	0	0	0	0	0	0	0	1	C	x	2	○	○
酒々井	0	0	0	0	0	0	0	0	C	x	2	○	x
成田	1	0	0	1	0	0	0	2	A	x	6	○	x
布佐	2	0	0	3	0	0	0	0	A	○	2	○	x
新木	0	0	0	0	0	0	0	0	C	x	1	○	x
湖北	1	0	0	1	0	0	0	0	A	x	2	○	x
舞浜	1	0	0	0	0	0	1	0	A	x	22	○	○
新浦安	0	0	0	0	0	0	2	0	C	x	8	○	○
南船橋	0	0	0	0	0	0	1	0	C	x	7	○	○
新習志野	0	0	0	0	0	0	0	0	A	x	4	○	○
海浜幕張	1	0	0	0	0	0	0	0	A	x	19	○	○
検見川浜	0	0	0	0	0	0	0	0	A	x	4	○	○
稲毛海岸	0	0	0	0	0	0	0	0	A	x	5	○	○
千葉みなと	2	0	1	1	0	0	3	0	A	x	4	○	○
松戸	1	0	1	0	0	0	0	0	A	x	9	○	○
北松戸	1	0	0	0	0	0	0	0	A	x	6	○	○
馬橋	0	0	0	0	0	0	0	0	C	x	4	○	○
北小金	0	0	0	0	0	0	0	0	C	x	4	○	○
南柏	1	0	0	0	1	0	0	0	C	x	4	○	○
柏	2	0	4	0	0	0	0	0	A	x	16	○	○
北柏	0	0	0	0	0	0	0	0	B	x	3	○	○
我孫子	2	0	0	3	0	0	0	0	A	x	4	○	x
天王台	2	0	0	2	0	0	0	0	A	x	4	○	x
南流山	0	0	0	0	0	0	0	0	A	x	7	○	x

#### 5. 分析による類型化

##### (1) 類型化分析手法

本研究では、駅施設・駅周辺状況の 2 パターン別に分析を行い類型化する。次頁の表 3 に、対象駅の類型化に用いる 6 つの駅施設の指標、4 つ駅周辺状況の指標を示す。これらの 10 の指標を用い、主成分分析・クラスター分析を行っていく。

まず、現況把握で得た多くの情報を集約して各駅の特徴を把握しやすくするために、主成分分析を行うが次頁の表 3 に示したように、類型化指標を設定する。また、質的変数は量的変数に変換してから分析を行う。そして、主成分分析で得られた主成分得点を、クラスター数を 4 と設定してクラスター分析を行う。

さらに、駅施設・駅周辺状況それぞれのパターンは独立して存在するものではなく、互いになんらかの因果関係があると考えられる。そこで、駅を取り巻く様々な状況による類似した駅群を把握するために 2 パターン間のクロス集計を行う<sup>2)</sup>。最後に、クロス集計により得られた駅群それぞれの特徴及び傾向を把握することにより、類型化を完了する。

表3：類型化指標

駅施設	駅舎タイプ	1 橋上駅 2 高架下駅 3 その他の駅	線路を跨いで陸橋が設けられており、駅舎がその中にあるもの。 線路が高架になっており、駅舎がその高架下にあるもの。 1、2、その他のタイプが複合しているもの。
	ホーム数	「平成18年 県内鉄軌道駅のバリアフリー化状況」により調査。	
	平均乗降客数(人/日)	「千葉県県内鉄道各線・各駅乗車人員の推移」により調査。	
	停車する列車	1 普通 2 快速 3 特急(一部) 4 特急	普通列車のみが停車する駅。 普通列車、快速列車が停車する駅。 普通列車、快速列車、一部の特急列車が停車する駅。 全ての列車が停車する駅。
駅周辺状況	乗換タイプ	1 乗換なし 2 改札内で乗換あり 3 改札外で乗換あり 4 改札内外で乗換あり	JR東日本ホームページ等により調査。
	乗り入れ路線数	JR東日本ホームページ等により調査。	
	駅勢圏人口総数	GISによる面積按分法を用いて、駅勢圏における人口総数・世帯数を抽出する。また、駅勢圏は「駅を中心とした半径500mの円内」と設定した。	
	駅勢圏世帯数	同上	
用途地域	(駅勢圏において最も面積割合の大きい用途地域)	1 住居系地域	第一種低層住居専用地域 第二種低層住居専用地域 第一種中高層住居専用地域 第二種中高層住居専用地域 第一種住居地域 第二種住居地域 準住居地域
		2 商業系地域	近隣商業地域 商業地域 準工業地域
		3 工業系地域	工業地域 工業専用地域
		昼夜間人口比率	国勢調査により調査。

(2) 駅施設による類型化

駅施設のデータを基に、主成分分析を行った結果が以下の表4である。固有値・寄与率・累積寄与率より本研究では、第1・第2主成分を採択し、第1主成分を「駅の総合力」、第2主成分を「郊外一都市型駅群」と名付けた。次に、第1・第2主成分得点をクラスター数4でクラスター分析する事により類型化を行う。

さらに、クラスターⅢに関しては平均乗降客数の違いにより手作業にて細分化した。

以上より、駅施設による類型化 (I~IV) の結果を以下の表5に示し、それぞれのクラスターに主成分得点平均値の観点から名付けた。

表4：主成分分析固有値 (駅施設)

主成分	固有値	寄与率(%)	累積(%)	命名
第1主成分	3.01	50.20	50.20	駅の総合力
第2主成分	0.99	16.47	66.66	郊外一都市型駅群
第3主成分	0.80	13.34	80.00	
第4主成分	0.59	9.89	89.89	

表5：駅施設による対象駅の類型化

クラスター	名称	駅名
I	小規模郊外型	東船橋 幕張 新検見川 都賀 四街道 物井 八街 誉田 土気 浜野 八幡宿 五井 姉ヶ崎 長浦 酒々井 布佐 湖北 北松戸 馬橋 北小金 南柏 北柏
II	中規模都市型	市川 本八幡 下総中山 幕張本郷 稲毛 西千葉 本千葉 鎌取 新木 舞浜 新浦安 南船橋 新習志野 海浜幕張 検見川浜 稲毛海岸 千葉みなと 天王台 南流山
III-①	小規模郊外乗換型	佐倉 蘇我 大網 成田 我孫子
III-②	中規模都市乗換型	西船橋 津田沼
IV	大規模都市乗換型	船橋 千葉 松戸 柏

表8：クロス集計による類型化

駅施設	駅周辺状況			
	i	ii	iii	iv
I	① 東船橋 幕張 新検見川 都賀 馬橋 北小金 南柏	② 四街道 物井 八街 誉田 土気 八幡宿 姉ヶ崎 酒々井 布佐 湖北 北柏	③ 浜野 五井 長浦 北松戸	
II	④ 幕張本郷 南船橋 天王台 南流山	⑤ 鎌取 新木	⑥ 西千葉 本千葉 舞浜 新習志野 海浜幕張 千葉みなと	⑦ 市川 本八幡 下総中山 稲毛 新浦安 検見川浜 稲毛海岸
III	⑧ 我孫子	⑨ 佐倉 大網	⑩ 蘇我 成田	
	⑪ 西船橋 津田沼			
IV	⑫ 松戸 柏		⑬ 千葉	⑭ 船橋

(3) 駅周辺状況による類型化

駅周辺状況のデータを基に、主成分分析を行った結果が以下の表6である。固有値・寄与率・累積寄与率より第1・第2主成分を採択し、第1主成分を「都市の規模」、第2主成分を「都市の性格」と名付けた。次に、第1・第2主成分得点をクラスター数4でクラスター分析する事により類型化を行う。

以上より、駅周辺状況による類型化 (i~iv) の結果を以下の表7に示し、それぞれのクラスターに主成分得点平均値の観点から名付けた。

表6：主成分分析固有値 (駅周辺状況)

主成分No.	固有値	寄与率(%)	累積(%)	命名
第1主成分	2.03	50.68	50.68	都市の規模
第2主成分	1.06	26.52	77.19	都市の性格
第3主成分	0.89	22.32	99.51	
第4主成分	0.02	0.49	100.00	

表7：駅周辺状況による対象駅の類型化

クラスター	名称	駅名
i	ベッドタウン型	西船橋 東船橋 津田沼 幕張本郷 幕張 新検見川 都賀 南船橋 松戸 馬橋 北小金 南柏 柏 我孫子 天王台 南流山
ii	周辺住居地域型	四街道 物井 佐倉 八街 鎌取 誉田 土気 大網 八幡宿 姉ヶ崎 酒々井 布佐 新木 湖北 北柏
iii	昼間人口集中型	西千葉 千葉 本千葉 蘇我 浜野 五井 長浦 成田 舞浜 新習志野 海浜幕張 千葉みなと 北松戸
iv	駅勢圏人口集中型	市川 本八幡 下総中山 船橋 稲毛 新浦安 検見川浜 稲毛

(4) クロス集計による類型化

表5のI~IV及び表7のi~ivの2パターンの類型化をクロス集計した。その結果、①から⑭の9つのグループに類型化し、命名する事ができた。クロス集計の結果は、以下の表8に示す。

6. 考察

(1) 類型化された駅群別の考察

4(2)、6(4)より各駅群・各駅の特徴・傾向として次頁の表9に示したようなことが言える。また、本研究ではバリアフリー化の第一歩である自由通路における段差の解消状況に特に注目して考察を行った。以上を踏まえて、各駅群の傾向からみた問題点と今後の整備に関して次のような事が考えられる。

➤ 表8において、左上にある駅群であればあるほど自由通路の段差の解消状況が不良である駅が多くなる事がわかった。これより、本研究における類型化がバリアフリー化不良駅を導き出すのに有用なものであり、駅施設 (自由通路) 整備を行うための一助となる事が明確になった。

表9：類型化された駅群別の考察

駅群名	特徴・傾向	駅群名	特徴・傾向
① ベッドタウン型 橋上駅舎群	<ul style="list-style-type: none"> <li>全ての駅が橋上駅舎で、周辺用途地域が住居系である。</li> <li>都賀駅を除く6駅において自由通路の段差の解消状況がCであり、類型化された9つの駅群の中でもバリアフリー化状況が最も不良な駅群である。</li> <li>最も早急な整備方針の提案が必要と考えられる駅群である。</li> </ul>	⑥ 駅勢圏人口集中型 高架下駅群	<ul style="list-style-type: none"> <li>全ての駅が高架下駅舎であり、9つの駅群の中でも最も駅勢圏人口・世帯数が多い駅群である。</li> <li>新浦安駅の自由通路の段差の解消状況がCであり、今後、早急な整備を図る必要がある。</li> <li>通勤・通学時の混雑が予想されるため、混雑時に注目した整備方針を考えていく必要がある。</li> </ul>
② 周辺住居地域型 橋上駅舎群	<ul style="list-style-type: none"> <li>全ての駅が橋上駅舎で、周辺用途地域が住居系である。</li> <li>対象駅の中でも、最も駅勢圏における人口・世帯数が少ない駅が所属する駅群である。</li> <li>自由通路の段差が解消されていない駅が見られ、車イス等を利用する身体障害者は介助が必要である。</li> </ul>	⑦ 郊外型 乗換駅群	<ul style="list-style-type: none"> <li>郊外部に立地しており、改札内での乗換えがある駅群である。</li> <li>郊外部と都市部間のアクセス性を向上させる理由から特急が停車する駅がほとんどの駅群であり、ホーム数が多いのも特徴である。</li> <li>乗換駅群であるためか、自由通路の段差の解消状況は良好である。</li> </ul>
③ 商業・工業混在地域型 橋上駅舎群	<ul style="list-style-type: none"> <li>全ての駅が橋上駅舎でホーム数が1である。</li> <li>周辺用途地域が商業・工業・住居系と様々である。</li> <li>長浦駅の自由通路の段差の解消状況がCであり、昇降設備として唯一、設置されているスロープが車イス非対応であり、今後、早急な整備を図る必要がある。</li> </ul>	⑧ 都市型 乗換駅群	<ul style="list-style-type: none"> <li>1日の平均乗降客数が20万以上を誇る県内有数の駅群であり、他社線の乗り入れがある駅も多く乗換駅としての機能は高い。</li> <li>全ての駅において、自由通路の段差の解消状況は良好である。</li> <li>自由通路の混雑により発生する問題が懸念されており、それを解消する整備方針を考えていく必要がある。</li> <li>自由通路の段差の解消状況は良好である。</li> </ul>
④ 昼間人口流出型 高架下駅群	<ul style="list-style-type: none"> <li>全ての駅において昼間人口比率が100%を下回っており、この駅群の周辺にニュータウンが多く存在するという立地からも千葉都市圏・東京都市圏への通勤・通学者が多く、昼間の人口流出が著しいと考えられる。</li> <li>自由通路の段差の解消状況が新木駅・南船橋駅においてCであり、今後、早急な整備を図る必要がある。</li> </ul>	⑨ ターミナル駅群	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市型乗換駅群と類似している部分が多いが、千葉県内の最も中心となる駅群であることから、駅前広場面積がより大きい。</li> <li>駅周辺地区は、商業施設が密集しているため、駅施設における大混雑が避けられない状況であり、それを解消する整備方針を考えていく必要がある。</li> <li>自由通路の段差の解消状況は良好である。</li> </ul>
⑤ 特殊型 高架下駅群	<ul style="list-style-type: none"> <li>全ての駅が高架下駅舎であり、駅周辺に大学・娯楽施設・工場等といった特殊な施設が立地しており、各駅の状況に応じた整備方針を考えていく必要がある。</li> <li>西千葉駅の自由通路の段差の解消状況がCであり、若干特殊な駅構造を持つ駅であるため整備が困難であると考えられる。</li> </ul>		

- 全体的に高架下駅よりも橋上駅のほうが、バリアフリー状況が悪い傾向が見られた。これは、構造上の問題が大きな理由であると考えられる。
- 乗換型の駅群は、高齢者・身体障害者の利用が多いと考えられることから駅施設整備が早期に行われているため、都市部・郊外部に限らず自由通路のバリアフリー化状況が良好である傾向が見られた。
- 対象駅の中で移動円滑化基準に適合している駅は、ほとんどない事が明らかになった。本研究で段差の解消がすでに行われていると判断した駅は、移動円滑化構想の適合に専念した整備を行うべきであり、段差の解消状況が行われていないと判断した駅は何よりもまず段差の解消を行うべきである。

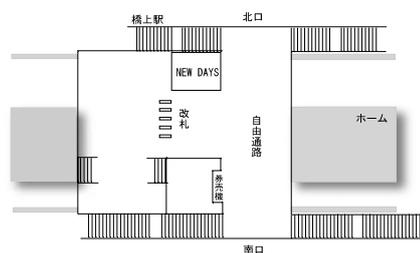


図2：東船橋駅自由通路図

以上を踏まえて、東船橋駅における自由通路のバリアフリー整備に関する提案を行う。

- 自由通路階段における、早急な移動円滑化基準に適合した各出入口に見合った昇降設備の設置及び比較的整備し易い状況である自由通路本体部における簡単な整備を提案する。
- 今後、整備の可能性を高めるために利用ニーズ評価だけでなく、現状のバリアフリー状況も考慮したバリアフリー新法に基づく移動円滑化基本構想を新たに策定することを提案する。

## (2) バリアフリー化不良駅における提案

6(1)においてバリアフリー化状況が最も不良であると判断した①群の東船橋駅に注目し、今後の自由通路の整備について提案を行う。東船橋駅を取り上げる理由としては、交通バリアフリー法によりバリアフリー化が義務付けられている駅であるにもかかわらず、今後のバリアフリー化の予定がない事が主な理由である。以下の図2に東船橋駅自由通路図を示す。図2より、東船橋駅の自由通路には昇降設備がまったく設置されていない。さらに、現地調査より移動円滑化基準とは程遠い状況であることが明らかになった。

また、船橋市移動円滑化基本構想の策定手法<sup>3)</sup>は、整備の必要性の高い圏域を高齢者等の利用ニーズ評価により8圏域抽出し、その中から2圏域の重点整備地区を定める方法であったが、東船橋駅は、8圏域選定される重点整備地区候補にさえ挙げられなかった。全ての駅で2010年までに一定のバリアフリー化を図るのは困難であるとしており、バリアフリー化の現状が比較的良好な駅が重点整備地区に選定される利用者ニーズ評価に偏った策定手法にも疑問が残るものであった。

## 7. まとめ

駅を類型化したことにより、どのような特徴を持った駅群がバリアフリー化を求めているかが明らかになり、駅施設整備の一助となる有用な類型化が得られた。また、交通バリアフリーを考慮した自由通路の今後の整備について考察し、方針を提案することが出来た。

今後の課題としては、自由通路だけでなく駅とその周辺の一体的な整備を考えていく必要がある。

### 参考文献

- 1) 千葉県総合企画部交通計画課：平成18年県内軌道駅のバリアフリー化状況  
[http://www.pref.chiba.jp/syozoku/b\\_koukei/index.html](http://www.pref.chiba.jp/syozoku/b_koukei/index.html)
- 2) 野中新一・梶田佳考・樺木武：総合的観点による駅の地域別類型化とその特性、土木学会第52回年次学術講演会論文集、pp. 28-29, 1997
- 3) 船橋市総合交通計画課：船橋市移動円滑化基本構想  
<http://www.city.funabashi.chiba.jp/sogokotsu/sogotop.htm>