新八柱駅バリアフリー設備整備計画について

東日本旅客鉄道（株）　東京工事事務所　正会員　○竹次　拓登
東日本旅客鉄道（株）　東京工事事務所　正会員　川人　麻紀夫

１．はじめに

ＪＲ武蔵野線新八柱駅は千葉県松戸市に所在する乗車人員約 2.4 万人／日（2013 年度）の駅であり，新京成電鉄との乗換駅である．本論文では，新八柱駅のバリアフリー設備整備計画について述べる．

２．バリアフリー設備整備計画概要

新八柱駅は地上コンコース階と地下ホーム階で構成され，高低差 8m程度の駅であるが，バリアフリールートが確保されていなかったため，図 - １の通りエレベーター，多機能トイレ，改札外スロープ等のバリアフリー設備とそれに付随する接続通路，転落防止柵，延伸ホーム，増築棟などの設備を整備する計画である．本計画は平成 25 年７月に工事着手し，平成 26 年３月に多機能トイレ，平成 26 年 12 月にエレベーターが使用開始している．今後は平成 27 年度末を目処に，改札外スロープの整備を行う予定である．

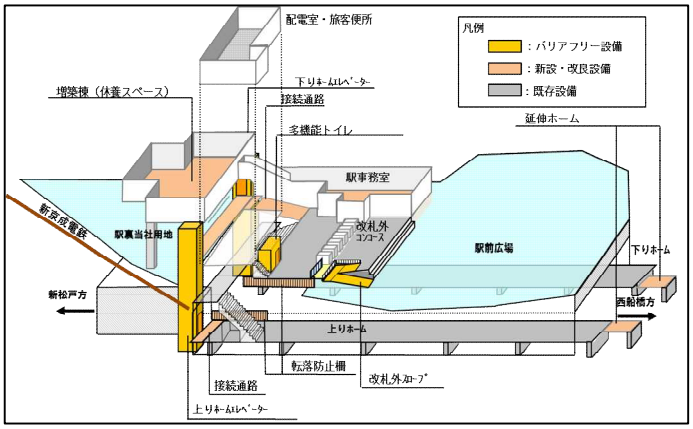


図 - １　バリアフリー設備整備計画図

３．バリアフリー設備整備計画の策定

（１）条件の整理

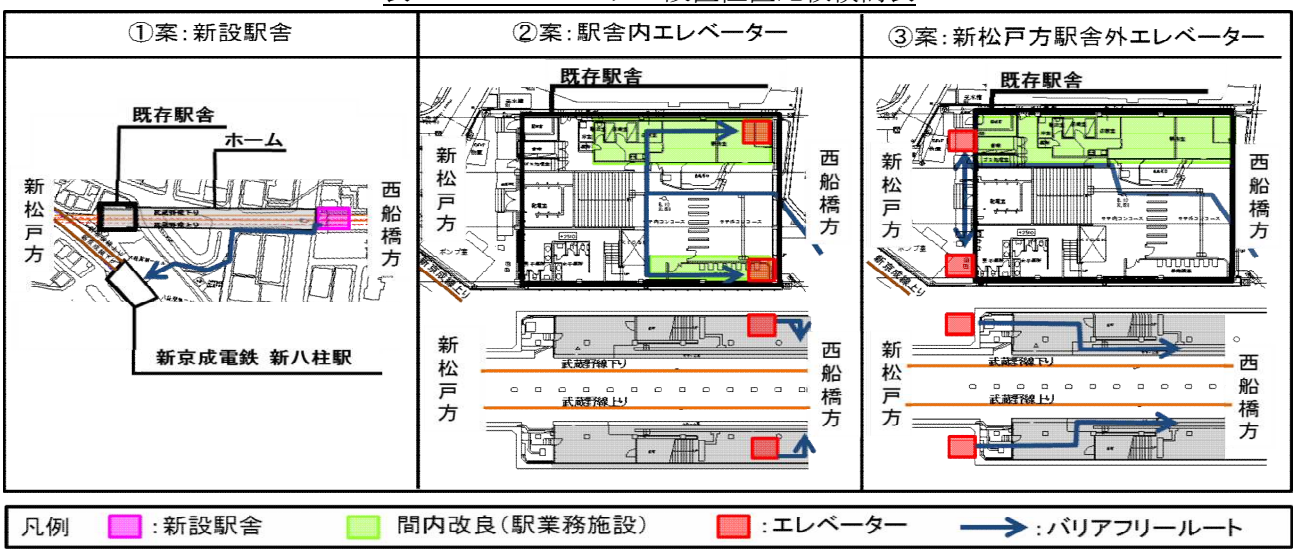
本駅は，新京成電鉄や商業ビル，マンションに近接し，当社用地が狭隘であり，駅舎内についても現況のレイアウトではエレベーターを設置できるスペースがなかった．このような中で既存の駅機能を維持したまま工事を進める必要があり，エレベーターなどのバリアフリー設備の設置位置と切替ステップの策定に時間を要した．

（２）エレベーター設置位置の検討

エレベーターの設置位置の検討にあたっては，工事費，工期，施工性，旅客流動などを踏まえ下記の案を検討した（表 - １）．

①案：西船橋方にバリアフリー新駅舎を設置
②案：既存駅舎内にエレベーターを整備
③案：新松戸方既存駅舎外にエレベーターを整備

表 - １　エレベーター設置位置比較検討表



キーワード　新八柱，武蔵野線，バリアフリー，エレベーター，駅改良

連絡先　〒274-0825　千葉県船橋市前原西一丁目 30-1　東日本旅客鉄道株式会社　東京工事事務所　千葉工事区
TEL. 047-403-2395 E-mail：takenami@jreast.co.jp

①案は，既存駅舎の間内改良が不要であり切替ステップが少ないが，新京成電鉄八柱駅への乗換ルートは幹線道路を横断し，既存ルートより 100m以上も離れてしまう．②案はコンコース階での間内改良が必要であり，切替ステップの検討が必要であった．ホーム階では，工事期間中に加えエレベーターの本設後も既存の旅客階段を利用するお客さまの流動を阻害する恐れがあった．③案は②案と同様にコンコース階での間内改良が必要となることに加え，上りエレベーターが新京成電鉄の近接施工範囲となるため，新京成電鉄との協議が必要であった．ホーム階は既設階段脇がバリアフリールートとなるため，転落防止柵の設置等の安全対策が必要であった．切替ステップの複雑化が予想され，新京成電鉄の近接施工となるため施工の難易度は高くなるが，旅客流動上は③案が最適であり，工事費や工期についても妥当であることから，③案を採用することとした．

（３）施工手順の検討

上記③案とする場合，改札からエレベーターに誘導する通路を整備する必要があるが，既存駅舎のレイアウトでは通路を整備できる空間がないため，駅事務室と駅社員や休養スペース等の間内改良を行い，通路空間を確保する必要があった．休養スペースについては，工事期間中は近隣の賃貸物件を別途確保して代替することとし，その間にエレベーター設置予定箇所の上部に増築棟を新設して機能の一部を移転させる計画とした．駅事務室については，工事期間中は駅舎の西船橋方にある駅前広場の切回し，駅事務室を駅前広場側に仮設する計画（図 - ２）としていたが，旅客・公衆や車両に多大な影響があることから，既存駅舎内で駅事務室の間内改良を行う施工ステップの検討が必要となった．既存駅舎内での

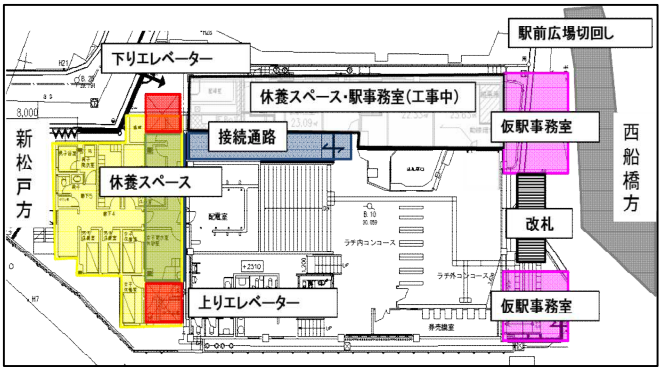


図 - ２　駅前広場切り回し案（当初）

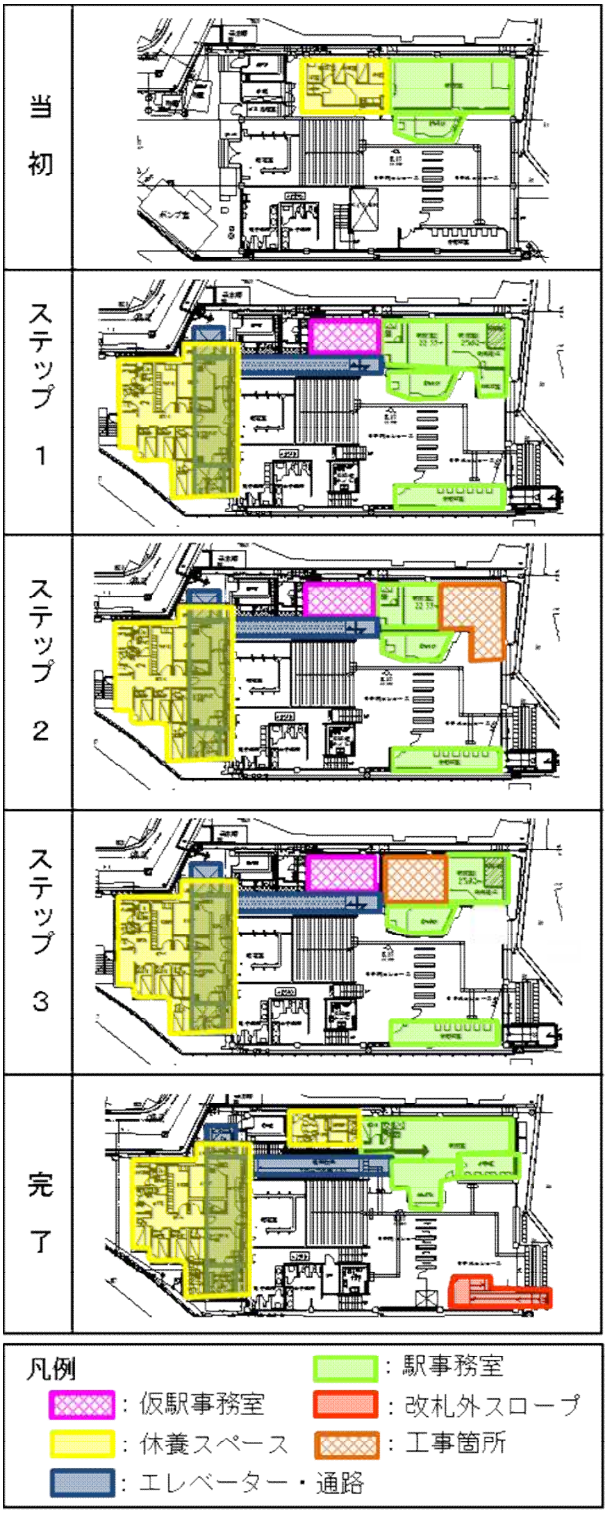


図 - ３　切替ステップ図

間内改良を行うため，図 - ３の通り仮駅事務室を設置し，既存駅事務室を半分ずつ改修するなどステップ上の工夫を行った．

３．おわりに

狭隘な駅舎において，旅客流動への影響を念頭においたバリアフリー計画を策定し，予定通り使用開始することができた．残る改札外スロープの開業に向けて引き続き工事を安全に推進していく．