

事例からみた交通バリアフリー基本構想策定方法に関する考察

岐阜大学 学生員 ○田辺克祥
岐阜大学 正会員 田中尚人
岐阜大学 正会員 秋山孝正

1. はじめに

平成 12 年 11 月に施行された交通バリアフリー法に伴い、多くの自治体で交通バリアフリー基本構想が策定されている。しかし基本構想は画一的になりがちで、特に地方都市においては公共交通自体の意味づけが難しく、基本構想の持つ問題は少なくない。

そこで本研究では、JR 西岐阜駅を事例とし、平成 15 年 5 月に策定された西岐阜駅周辺交通バリアフリー基本構想について、パーソントリップ (PT) 調査データを用い、検討を試みた。

2. 西岐阜駅周辺交通バリアフリー基本構想

(1) 西岐阜駅の概要

交通バリアフリー基本構想は、平均的な利用者数が 5,000 人／日以上の特設旅客施設を中心とし、その周辺の道路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に進めるための事項を定めるものである¹⁾。西岐阜駅の平均乗降客数は 7,800 人／日であり、駅周辺の人口は 37,019 人 (平成 16 年 4 月) である。

西岐阜駅は高架駅という空間特性を持っており、また、県庁、岐阜県美術館、岐阜県図書館、岐阜市科学館などの特設施設が近くにある。一方で、車いすでのホームまでの移動経路が確保されていない。

(2) 基本構想策定経過

平成 14 年 8 月から平成 15 年 3 月の間に西岐阜駅周辺交通バリアフリー基本構想が策定された。5 回の委員会で議論された項目²⁾については表-1 の通りである。なお、第 1 回と第 2 回委員会の間には、現地調査ワークショップやアンケート調査など市民の意見を聞く場が設けられた。また、ホームページの開設や広報誌への掲載も行われた。

(3) PT 調査データを用いた西岐阜駅の利用特性に関する分析

平成 13 年 10 月に実施された第 4 回中京都市圏 PT 調査データを用いた。西岐阜駅利用者は 102 サンプルあり、拡大係数を掛けて 8,209 人の交通行動パターン

表-1 委員会審議概要

委員会	審議概要
第1回	交通バリアフリーの整備範囲、基本構想の策定について
第2回	特定施設の選定、特定経路の設定 基本構想で対象とする区域範囲について
第3回	岐阜市交通バリアフリー基本構想について (現地調査ワークショップ、アンケート等を踏まえたもの)
第4回	基本構想委員会案について (素案+各事業者及び委員会や指摘を踏まえたもの)
第5回	基本構想最終案について

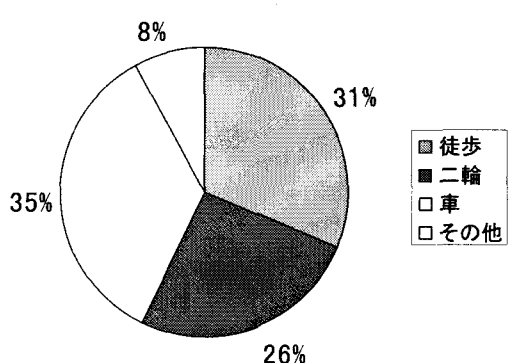


図-1 交通機関別トリップ数の割合

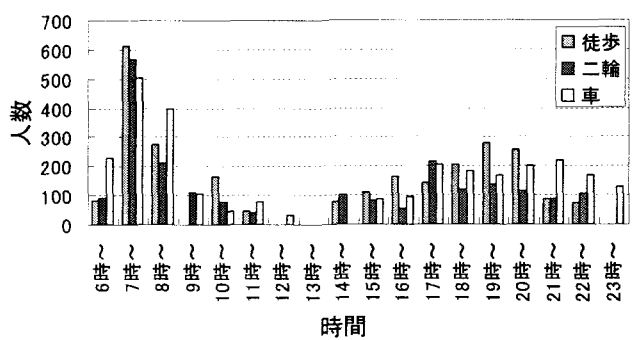


図-2 交通機関別にみた駅利用時間帯分布

ンについて集計分析した。

図-1 は西岐阜駅周辺の交通状況を検証するために、駅までの交通手段別トリップ数を集計したものである。ここから、車の占める割合が多いことが確認できる。また、平成 11 年度岐阜市交通実態調査では、自動車分担率が 63% となっている。図-2 は、図-1 を時間毎に集計したものである。どの時間帯においても車を使って駅を利用する人が多く、特に 20 時以降から車を使う人が多くみられる。

以上より、岐阜市はもとより西岐阜駅周辺も車中心の地域社会になっていることがわかる。

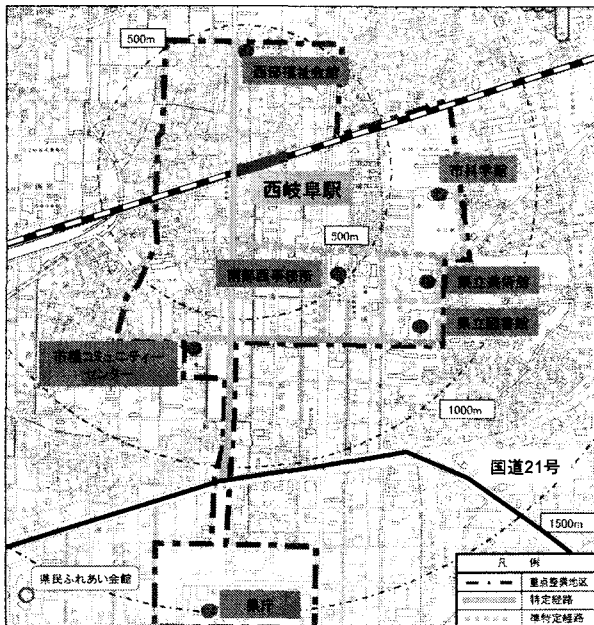


図-3 西岐阜駅周辺重点整備地区基本構想図

3. 重点整備地区の設定に関する考察

(1) 重点整備地区設定までのプロセス

第2回委員会で重点整備地区についての議論が行われた。ここで、特定旅客施設を中心とした半径1km程度を基本に、できるだけ主要施設を含めて対象区域を設定することが妥当であるという結果になった。また、特定施設の追加についての議論も行われた。第3回以降も議論が行われ、最終的に3つ（大中小と対象範囲が異なるもの）あった基本構想図案の中から、中程度の広さを持つ図-3に決定された。

(2) PT 調査データを用いた歩行者の交通行動分析

PT 調査データから、実際に西岐阜駅利用者の一日の交通行動パターンが分かる。これより、アクセス方法、目的地、駅利用形態などが特定できる。

図-4は、委員会で決定された特定経路、準特定

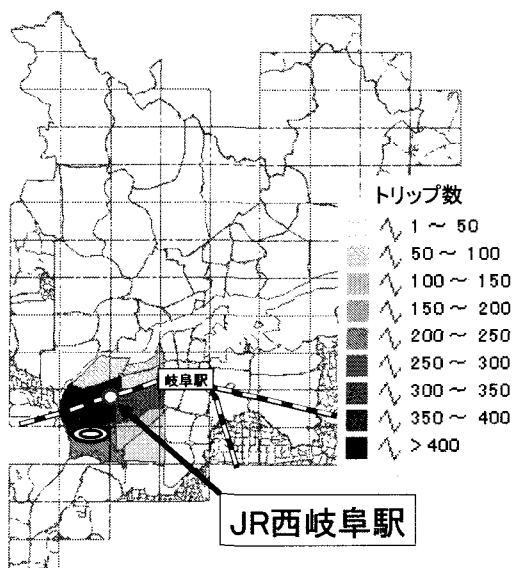


図-4 西岐阜駅までのトリップ数分布

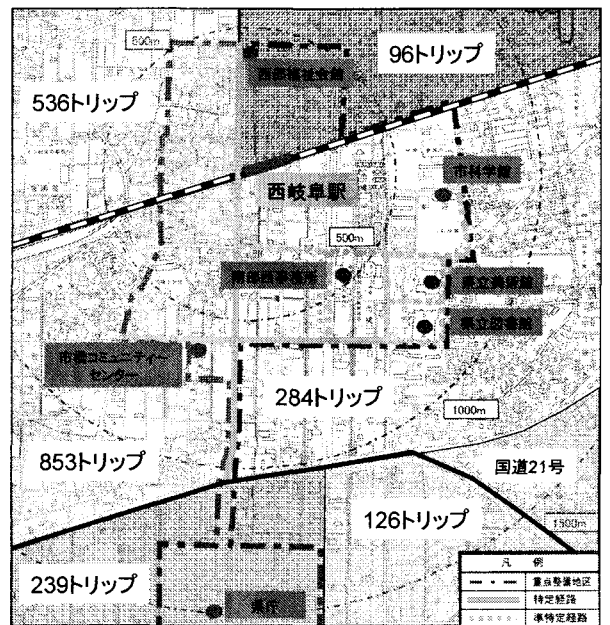


図-5 各ゾーンから西岐阜駅へのトリップ数

経路の設定の妥当性について判断するために、各ゾーンから西岐阜駅へのトリップ数（徒歩）を示したものである。図-5（図-4の詳細図）から、特定経路、準特定経路が設定されているゾーンから多くのトリップが発生している。また、特定施設のあるゾーンからも同様な現象がみられる。

(3) 重点整備地区設定の妥当性の検証

(2)の分析結果から、第2回の委員会で決定された重点整備地区基本構想図は、PT 調査データの分析からみて適切なものであるといえる。

また、交通バリアフリー法では、特定旅客施設を中心とした500m～1kmの範囲と決められているが、今回のように、委員会などで議論して重点整備地区を決定することも有効であると立証された。

4. おわりに

本研究では、PT 調査データを用いて、より現実的な交通行動の面から、西岐阜駅周辺交通バリアフリー基本構想の検討を行った。研究の成果として、西岐阜駅の利用特性や重点整備地区設定の妥当性を検証することができた。今後の課題として、①現地調査ワークショップやアンケート調査で得られた成果・プロセスの検証、②車中心の社会となっている地方都市で、バリアフリー整備がどのような意義を出すのかを検証することが挙げられる。

【参考文献】

- 1) 松林久行: わかりやすい交通バリアフリー法の解説, 大成出版社, 2002.4
- 2) 岐阜市: 西岐阜駅周辺交通バリアフリー基本構想, 2003.5