

和歌山工業高等専門学校 正会員 ○中原 清志
和歌山工業高等専門学校 正会員 伊藤 雅

1. はじめに

21 世紀に到来する本格的な高齢化社会に向け、また障害者の自立と社会生活への完全な参加を可能にする施策が必要とされ、交通運輸部門においても、2000 年 11 月 15 日に「交通バリアフリー法（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）」が施行され、公共交通の旅客施設・車両のバリアフリー化が推進されている。しかしながら、バリアフリー化方策は、高齢者・障害者の絶対数は多いもののその割合が比較的低い大都市圏におけるものが中心であり、高齢者の割合がもともと大きい地方部においての交通特性に関しては十分考慮されていないのが現状である。また、交通バリアフリー法での整備目標とされているのは、鉄道駅での場合、1 日の利用者が 5 千人以上、または相当数の高齢者・障害者の利用が見込まれる駅が対象となっており、地方部の駅の大部分が整備目標の対象外となり、真の意味でバリアフリー化が達成できるかどうか不透明な状況となっている。

そこで、和歌山県を研究対象として地方部における鉄道駅のバリアフリー化の現状調査を行うことにより、鉄道駅のバリアフリー化の実態を把握するとともに、小規模な鉄道駅における低予算でも行えるバリアフリー化に関する方策の可能性について検討を行った。

2. 鉄道駅バリアフリー調査

和歌山県下の鉄道駅全 126 駅を対象に、平成 12 年度時点におけるバリアフリー化の現状の実地調査を行った。調査にあたっては、乗降客 5 千人／日以上駅のにおいては、国土交通省の定めるバリアフリー化の基準に合致しているかをチェックし、5 千人以下の駅においては、ホームへのアクセス、列車乗降の際の障害の有無を中心に調査した（表 1）。

3. 鉄道駅のバリアフリー度の分類

駅舎の入口から乗車ホームまで車椅子やベビーカー

表 1 鉄道駅の調査項目

エレベータ，エスカレータ，手すり，拡幅改札機，改札幅，スロープ，段差解消機，ホーム高さ，視覚案内板，駅員介助，点字ブロック，障害者用トイレ，点字運賃表

表 2 バリアフリー度の分類

分類	状 況
①	エレベータ，エスカレータが設置されている
②	スロープが設置され、複ホームの場合でも階段無しに移動可能
③	スロープはあるが、跨線橋等のせいで階段の乗り降り無しではすべてのホームに移動することが不可能
④	どのホームに行くにも必ず階段・段差を使わなければ移動不可能

などが段差無しに到達できるかどうかを基準に、表 2 に示す分類により鉄道駅のバリアフリー度を定義した。分類①は交通バリアフリー法で整備目標とされているものであり、分類②であればエレベータやエスカレータがなくとも段差無しにホームへ到達することができるものである。

和歌山県内の駅で一例を示すと、分類①に相当する N 駅には、写真 1、写真 2 のようにエスカレータ、エレベータが設置されている。分類②に相当する K 駅においては、スロープでホームに上がれる（写真 3）ほか、終端駅であるために、ホーム端を通して反対側のホームへ移動することが可能（写真 4）となっている。

一方、分類③に相当する T 駅では、駅舎側のホームにはスロープがあるが、反対側には跨線橋を利用しなければならない（写真 5）。また、分類④にする I 駅では、駅舎への入口（写真 6）、駅構内（写真 7、8）ともに階段を利用せざるを得ない状況となっている。

4. 和歌山県下の鉄道駅の実態

表 2 の分類に従って、和歌山県内の鉄道駅を分類し

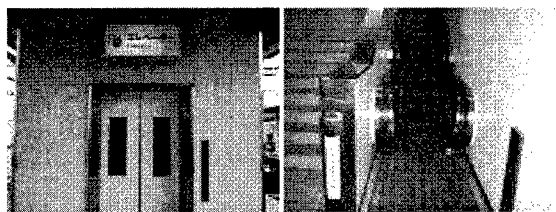


写真1

写真2



写真3

写真4



写真5

写真6

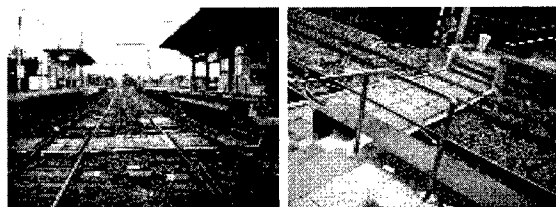


写真7

写真8

それぞれの分類に属する駅の乗降客数を用いてバリアフリー化率を算出した。

和歌山県内の地区別の状況を見ると、図1に示すように、バリアフリー化を積極的に進めている南海電鉄の路線がある和歌山市周辺と高野線地区においては、段差無しで移動できる分類①と②の駅の比率が高くなっている。

一方、JR路線が主となる地区においては、跨線橋

等の段差により、反対側のホームへ到達できない駅が多くなっている。しかしながら、紀南紀区のように路線が単線である区間では、駅構内の踏切やスロープを有効に利用することにより、段差無しにホームへ辿り着けることが想定され、簡単な処置で改善される可能性がある。

また、バリアフリー化の補助対象となる駅は、JRの和歌山、海南、南海電鉄の和歌山市、御幸ヶ辻、林間田園都市の5駅である。これらのうち、海南駅と御幸ヶ辻駅は高架化による駅の移築の際にエレベータが設置され、バリアフリー化が完了している。和歌山市駅、林間田園都市駅については、駅内にはエスカレータが設置されている。和歌山駅は、調査時においてはエレベータ、エスカレータとも未設置であったが、現在設置工事が進められている。

これらの補助対象外の駅の簡便な改良と、補助対象駅の改良工事が終了したと想定すると、バリアフリー化率は、現状の約33%が約61%に改善される可能性があることがわかった（図2）。

5. おわりに

地方部においては数駅しかない対象駅でバリアフリー化を推進しても、乗客が出発し、帰着する駅のほとんどは小規模な駅であるために、これらの駅においてバリアフリー化がなされていなければ整備する意味がないのは明らかである。幸いにも単線区間の駅は、簡便にバリアフリー化できる可能性があるが、複線区間の駅において効果的なバリアフリー化を行う必要性が明らかになった。

なお本研究は、和歌山高専総合技術教育研究センター研究奨励費の助成を得ている。また、久馬昌氏（和歌山高専環境都市工学科平成12年度卒業生）の協力を得て遂行した。記して感謝の意を表する。

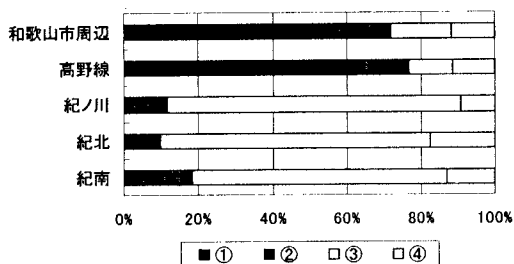


図1 地区別のバリアフリー化率

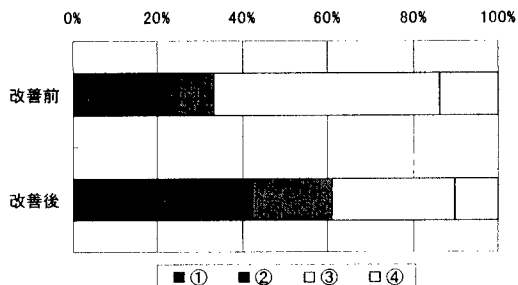


図2 改善前後のバリアフリー化率