

近畿大学大学院 学生員 ○野村 貴史
 近畿大学理工学部 正会員 三星 昭宏
 (財)東京都老人総合研究所 正会員 北川 博巳
 近畿大学大学院 学生員 岡本 英晃
 (株)日建設計 正会員 児玉 健

1. はじめに

我が国では今後ますます高齢化が進展すると予想され、2015年には65歳以上の高齢者の割合は25%を超えるとされている。それに伴い障害者の自立と社会参加などが多くなり、交通機関を始め誰もが快適に利用できるような様々な施設に対して整備が急がれている。2001年8月に、駅の整備基準である公共交通機関旅客施設の移動円滑化ガイドライン（以下をガイドラインとする）が作成された。またこのガイドラインによって駅の整備基準だけでなく、駅の総合的評価への道が開くことができたと考えられる。しかしこのガイドラインは各施設の各項目ごとにウエイト付けがけないため、本研究では堺市内で行ったアンケート結果を各駅施設のウエイトと位置付けし、個人属性別の評価を行った。また本研究は、駅評価の発展を目指し、以下の方法で研究を行った。

2. 研究の方法

本研究では、①ガイドラインを用いて駅評価を行う。②ガイドラインと堺市で行ったアンケートの駅施設の改善要望、バリアフリー点検調査の指摘事項（以下改善要望、指摘事項ものをニーズとする）を用いて駅評価を行う。③駅のユニバーサルデザインを目指し、個人属性別から見た駅評価を行う。④ガイドラインをより進化させることにより、整備のレベルの上がると考え、ガイドラインに記載されていないニーズを取り上げ、ガイドラインに追加してはどうかを提案する。

3. 調査対象駅

評価対象駅は南海高野線堺東駅（陸橋式）、南海本線堺駅（高架式）、南海高野線三国ヶ丘駅（地上式）地下鉄御堂筋線新金岡駅（地下式）の4駅とする。

4. 点数化の概要

ガイドラインを用いた駅評価点数は表1、ニーズを反映させた駅評価点数は表2で示す。個人属性別駅評価点数は、ニーズを反映させた駅の評価点数に個人属性別整備優先度の平均得点（表3）を乗じたものとする。

5. 個人属性別整備優先度とは

堺市が交通バリアフリー基本構想策定にあたって、2001年7月下旬～8月中旬に前例のない大規模なアンケート調査を行った。そこで個人属性別に駅施設の9つの施設（通路・プラットホーム、階段、警告・誘導ブロック、改札口、券売機、エレベーター、エスカレーター、案内情報、トイレ）に対して整備してほしい順に順位をつけてもらい、点数化（1位を9点、2位を8点…9位を1点）を行い、平均したものが個人属性別整備優先度である。

6. 研究結果

ガイドラインを用いた駅評価点数結果は表4で示す。改札口はガイドラインの項目が2つしかないため評価に大きな差が出た。エレベーターは新設されたものが多いため評価が高い。エスカレーター、券売機、トイレに関しては他の施設と比べると評価点数が低い。特に券売機、トイレに関しては、車椅子利用者への対

表1 ガイドラインを用いた駅評価点数

内容	点数
ガイドラインの望ましい項目を満たしている	2点
ガイドラインの項目を満たしている	1点
以上のものを満たしていない	0点

表2 ニーズを反映させた駅評価点数

内容	点数
ニーズの項目を満たしている	3点
ガイドラインの望ましい項目を満たしている	2点
ガイドラインの項目を満たしている	1点
以上のものを満たしていない	0点

表3 個人属性別整備優先度

	健常者	高齢者	上下肢	視覚	聴覚
通路・プラットホーム	5.9	5.8	5.5	5.8	5.6
階段	5.0	5.5	5.4	6.2	5.4
警告・誘導ブロック	3.9	3.6	3.0	4.2	3.8
改札口	3.8	4.0	3.8	3.8	3.9
券売機	4.2	4.6	4.6	3.9	4.4
エレベーター	6.3	6.4	7.4	6.0	6.4
エスカレーター	6.4	7.2	6.4	6.7	6.9
案内情報	4.3	4.4	3.4	4.7	4.9
トイレ	5.1	4.0	5.6	4.0	4.4

Max=9

表4 ガイドラインを用いた駅評価点数結果

	堺東	堺	三国ヶ丘	新金岡
通路・プラットホーム	64	66	59	73
階段	85	65	69	54
警告・誘導ブロック	64	59	57	52
改札口	50	100	100	50
券売機	44	39	22	56
エレベーター	97	94	0	81
エスカレーター	29	71	0	21
案内情報	84	64	57	86
トイレ	41	45	36	39

Max=100

表5 ニーズを反映させた駅評価点数結果

	堺東	堺	三国ヶ丘	新金岡
通路・プラットホーム	38	37	36	42
階段	50	40	41	32
警告・誘導ブロック	22	21	23	18
改札口	17	70	70	40
券売機	26	23	14	23
エレベーター	71	69	0	52
エスカレーター	34	60	0	23
案内情報	37	31	29	35
トイレ	21	25	22	21

Max=100

表6 堺駅の個人属性別から見た駅評価点数結果

	健常者	高齢者	上下肢	視覚	聴覚
通路・プラットホーム	38	37	35	38	36
階段	36	40	39	44	39
警告・誘導ブロック	23	21	17	24	22
改札口	30	31	30	30	31
券売機	25	27	27	23	26
エレベーター	67	68	79	64	68
エスカレーター	57	64	57	59	61
案内情報	31	32	25	34	35
トイレ	28	22	31	22	24

Max=100

応の悪さが評価を下げている。また三国ヶ丘駅は地上駅でエレベーター、エスカレーターを設置していない。

ニーズを反映させた駅評価点数結果は表5で示す。ガイドラインを用いた駅評価と比べるとニーズを反映させることによりほとんどの施設の点数は下がった。券売機ではニーズとしてあげられた項目が多く、ガイドラインを用いた駅評価と比較すると違いが大きくなった。エレベーターの評価が高いのは先程の駅評価同様と言える。

個人属性別駅評価は堺駅を例として表6で示す。表3を見ると全体的にどの個人属性においても垂直移動に関する改善要望が高い。上下肢障害者は、エレベーターが他の個人属性に比べて改善要望が高くなっている。また、当初高齢者はエスカレーター、視覚障害者、聴覚障害者は案内情報が高くなると予想されていたが他の個別属性と差はあまり見られなかった。ここで例にあげた堺駅は、エレベーターの評価は高くなっている。しかし他の施設は全体的にみても評価が低い。またガイドラインを用いた駅評価で高得点をとっても、実際属性別で見ることにより評価が低くなった。

7. まとめ

本研究の内容をまとめると以下ようになる。

- ①ガイドライン駅評価と比べて、ニーズを反映させた駅評価の方が低い。このことから今後駅の整備は、当事者参加が重要である。
- ②個人属性別駅評価でも、どの個人属性から見てもほとんど低い評価である。このことからユニバーサルデザインを目指した整備も必要である。
- ③駅員の配置、混雑時を考慮して券売機の間隔を広くする、トイレトペーパーの完備などガイドラインに記載されていない項目についてはガイドラインに加えてはどうか提案する。

参考文献

- 1) 公共交通機関旅客施設の移動円滑化ガイドライン：交通エコロジー・モビリティ財団，2001.8
- 2) 児玉健，鈴木義康：高齢者・障害者の外出特性とバリアフリー化のニーズについて，土木計画学研究・講演集 No. 24, 2001. 11