

新玉名駅周辺のユニバーサルデザインについて

熊本大学工学部 学生員 ○中川 康平

熊本大学工学部 正会員 北園 芳人

1. まえがき

近年、来るべき高齢化社会に向けて高齢者や障害者にとってやさしいまちづくりへの取り組みが急速に進みつつあり、バリアフリーという言葉が社会に浸透している。バリアフリーとは存在しているバリア(障害・障壁)を取り除くという考え方であり、それに対し最初からすべての人に対してバリアをつくらないという考え方がユニバーサルデザインである。これからの新設の社会基盤整備においてはユニバーサルデザインの視点で考えるべきである。

そこで、社会基盤整備におけるユニバーサルデザインがどうあるべきかを理解し、実例として平成25年開通予定の九州新幹線新玉名駅周辺のユニバーサルデザインを考える。

2. 研究方法

① ユニバーサルデザインに関する文献調査

ユニバーサルデザインに関する文献を調査する。交通バリアフリー法¹⁾、車椅子、トイレ、歩道、バス停などユニバーサルデザインを考えていく上で必要な情報を様々な文献から収集した。

② 施設調査

既存の施設を調査し、バリアフリー施設の問題点を考える。ここでは、福岡県大牟田市にある老人保健施設、熊本県玉名市にある身体障害者施設、熊本県の公舎のバリアフリー施設に対してインタビューを行い、バリアフリー法の改善点を考えた。

③ 新玉名駅周辺現地調査

現在の新玉名駅周辺に関する構想を調査する。予定地、土地利用、予想利用客数、玉名市を中心としたバスの路線などを調査した。

④ 新玉名駅周辺のユニバーサルデザイン

①～③を考慮し、新玉名駅周辺のユニバーサルデザインを考える。

3. 研究結果

3. 1 新玉名駅周辺の整備イメージ

新玉名駅周辺の整備イメージ図を図-1に示す。駅舎をはさんで南北に駐車場、駅前広場が計画されている。駐車場の広さは南北あわせて約22000㎡で収容可能台数は約400台、駅前広場の広さは南北あわせて約18000㎡である。アプローチ道路の幅員は約20mで計画されている。新幹線開通により博多まで30分となることから、一般街区は住宅地になることが予想される。交流施設には、玉名市の特産品などを販売する施設や環境情報を紹介する施設、コンベンション施設などの建設が予定されている。今回の研究では、駐車場、駅前広場、アプローチ道路のユニバーサルデザインを考えた。

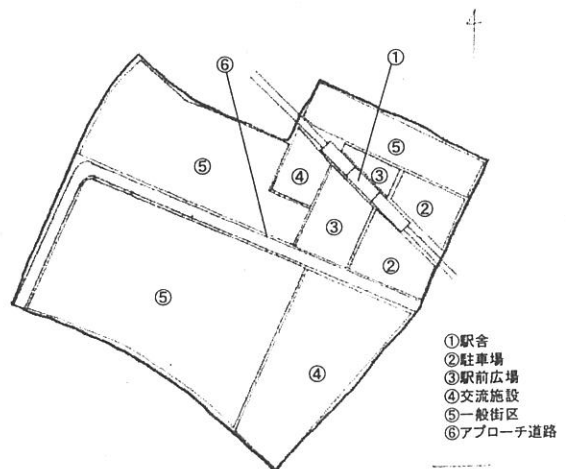


図-1 新玉名駅周辺の整備イメージ図

3. 2 駐車場

健全者による障害者用駐車施設の利用を避けるため、一般の駐車施設と障害者用駐車施設は完全に分離した。一般用の駐車スペースは図-2に示すように、長さ6.0m、幅2.8mとした。さらに、両サイドにそれぞれ0.7m乗降用スペースを設けている。障害者用の駐車スペースは、図-3に示すように、長さ7.0m、幅3.0mとした。これは、普通自動車に対し福祉車両は後部乗降を行うものもあり、その際余分にスペースが必要となるからである。乗降用スペースも同様の理由で2.0mとした。

駐車場の通路幅は大人が楽にすれ違えるように2.0mとし、雨天時に傘を差すことが困難である利用者のことも考え、すべてに屋根を設けた。障害者用駐車施設は利用者の移動をできるだけ少なくするために駅舎に最も近い場所に設置し、全体を屋根で覆った。その結果、一般用約420台、障害者用13台を確保できた。

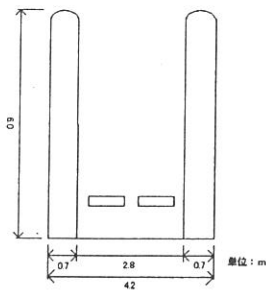


図-2 一般の駐車スペース

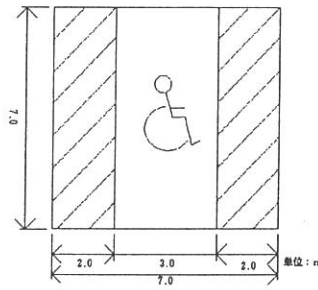


図-3 障害者用駐車スペース

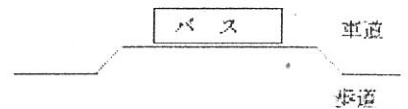


図-4 バス停

3. 3 駅前広場

駅舎の正面に幅6.0m、長さ10.0mの障害者用停車施設、タクシー乗り場、バス停を設けた。さらに駅ロータリー内部にも障害者用駐車施設を設けた。バス停は、図-4に示すようにテラス型に張り出す²⁾ことにより、バスが停留所に正着し易くした。また、迎車用の停車施設を駅ロータリー内部に設けた。

3. 4 アプローチ道路

アプローチ道路は、図-5に示すように歩行者の安全を図るために自転車道を設けた。自転車道の幅は自転車2台がすれ違えるように2.0mとした。自転車道と歩道の境界には花壇を設け、歩道側の花壇の縁を広く取り、座ることができるようにした。歩道の幅は2.0mとし、点字ブロックを踏むことなく車椅子が走行できるようにした。

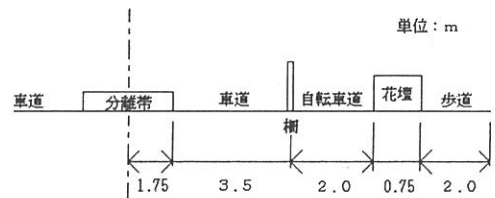


図-5 アプローチ道路

4. まとめ

駅は、誰もが利用する公共スペースである。誰もが利用するスペースであるから誰もが人の手を借りずに利用できるスペースでなければならない。これが実現してこそすぐれたユニバーサルデザインといえるが、しかしすぐれたユニバーサルデザインとはなかなか難しい。さらに、利用者相互の思いやりも必要である。今回の研究を通して学んだもっとも重要なことは、社会基盤整備をする側もそれを利用する側もユニバーサルデザインの思想を持ち、誰もが円滑に施設を利用できるよう互いに助け合うということである。ここに、インタビューに御協力いただいた方々に深く感謝します。

5. 参考文献

- 1) 交通エコロジー・モビリティ財団：安心して移動できる社会を目指して～交通バリアフリー法の解説～
- 2) 国土交通省：道路の移動円滑化整備ガイドライン、第2部 第4章、pp. 1-7、2001