

みんなのまち

・はじめに

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。しかし、バリアフリーとは障害者や高齢者など特定の人を対象としているのに対し、ユニバーサルデザインはすべての人を対象としている。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、平成25年開通予定の九州新幹線新玉名駅の駅周辺をユニバーサルデザインで考えた。

・新玉名駅周辺概要

新玉名駅周辺の整備イメージ図を付図-1に示す。①駅舎は高架下駅で長さ75m、ホームは2面2線で長さ210m、駅舎をはさんで南北に②駐車場、③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。⑥アプローチ道路は片側1車線、幅員約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、⑤一般街区は住宅地になることが予想される。④交流施設には、玉名市の特産品などを販売する施設や観光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。以上が現段階で予定されていることである。今回は、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。

・駐車場②

駅舎をはさんで南北に広がる駐車場は、南側が約13000㎡、北側が約9000㎡で、南北あわせて収容可能台数約400台が予定されている。

駐車場のユニバーサルデザインを付図-2に示す。南北両駐車場とも健常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の駐車施設は完全に分離し、障害者用駐車施設は駅舎にもっとも近いところに設置した。歩道部通路と障害者用駐車施設はすべてに屋根を設けた。車道部通路の幅員は約7.0mとし、歩道部通路の幅員は、荷物を抱えた大人同士がすれ違えるように2.0mとした。

一般の駐車スペース、障害者用の駐車スペースを付図-3に示す。一般用の駐車スペースは奥行6.0m、車体用スペース幅2.8mとした。さらに両側に乗降用スペースとして0.7mずつスペースを設けた。この駐車スペースは普通自動車にとってかなり余裕のある数値であり、また障害者用駐車施設までは必要ないものの一般の駐車施設では乗降が困難な利用者を配慮している。それに対し、障害者用駐車スペースについては福祉車両等を考慮すると車椅子の後部乗降を行うものもあり、車体の全長+後方突出幅の最高値が6.8mである¹⁾ことから、奥行7.0mとした。幅員に関しては車体用スペース幅3.0mに乗降用スペース2.0mとした。また、障害者用駐車スペースの配置は、後ろを振り向くことが困難なドライバーを配慮して、後進をせずに駐車と出車ができるよう配置し、車止めも配置しなかった。以上のことより、一般用駐車スペース411台、障害者用駐車施設13台を確保できた。「道路の移動円滑化整備ガイドライン」の規定によれば障害者用駐車施設は最低6台ということになる²⁾が、この駐車施設ではかなり余裕を持たせることができた。

・駅前広場③

南北合わせて約18000㎡の面積をもつ駅前広場を付図-4に示す。南側駅前広場の駅舎正面には東側から順に①タクシー乗り場、②障害者用停車施設、③バス停を設置した。タクシー乗り場の状況が見渡せるようにタクシー乗り場の南西に④タクシー待機場を設置した。タクシー乗り場の東側にもっとも大きい福祉車両が3台楽に停車できるよう幅6.0m、長さ10.0mの②障害者用停車施設を設けた。障害者用であることを明確にするために路面に車椅子のマークを入れた。障害者用停車施設の東側にバス停を配置した。タクシー乗り場、障害者用停車施設、バス停を雨天時を考慮して屋根で覆った。屋根の支柱は自動車の走行の邪魔にならないように歩道部と車道部の境界にくるよう設置した。障害者用停車施設の正面に⑤障害者用駐車場を設置した。サイズは付図-3と同様に奥行7.0m、車体用スペース幅3.0mに乗降用スペース2.0mである。障害者用駐車場の南側に⑥大型バス専用の駐車場を7台分設置した。大型バス専用駐車場の南側に⑦迎車用停車施設を設置した。迎車用停車施設の南側に島を作り、島の中に緑地スペースを設置した。ホームの下に⑧駐輪場を設け、駐輪場と、道路をつなぐ自転車道を設けることで、駅舎付近の歩道部への自転車の侵入を遮断し、歩行者と自転車の事故を減らす。駅前広場の入り口付近と駅前広場の中に障害者用駐車場の⑨案内標識を設置した。

北側駅前広場にも南側駅前広場と同様に⑩タクシー乗り場、⑪障害者用停車施設、⑫バス停、⑬障害者用

駐車場、障害者用駐車場の⑭案内標識をそれぞれ設置した。

新玉名駅前広場の最大の特徴は歩道部と車道部の高さを統一し、基本的に段差がないことである。段差を無くすことで車椅子の移動は円滑になるが視覚障害者は段差がないことで移動に支障をきたす。そこで歩道部と車道部の境界を見分けるのに視覚障害者誘導用ブロックと、舗装材の違いで境界を認識させる。車道部の舗装材は排水性アスファルト舗装を使用するが、歩道部の舗装材はアスファルト透水性舗装にゴムチップを混入したものを使用した。これは公園の遊歩道などでよく見かける舗装材である。

南北両駅前広場とも駅舎正面を除く歩道部と車道部の境界には、自動車の乗り入れを防止するために植樹帯で分離した。また、植樹帯の縁はベンチも兼ねている。ベンチとなる部分の高さを変えることで様々な人が快適に利用できるよう配慮した。駅舎正面の歩道部と車道部の境界には柵を設けた。植樹帯にフットライトを設置することで夜間の歩行者の安全を図った。

玉名市内を走行するバスは植木方面、河内方面、山鹿方面、荒尾方面の4路線に大別されることから、南側駅前広場内のバス停と北側駅前広場内のバス停それぞれに2台分の停車スペースを設置した。先に述べたように新玉名駅前広場は歩道部と車道部の段差を設けないが、バス停に関しては「道路の移動円滑化整備ガイドライン」に『乗合自動車停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、15cmを標準とする』とあり³⁾、段差が必要である。これは低床バスがスロープ板を出して車椅子が歩道から直接乗降できるよう歩道の高さである。しかし、歩道高さを15cmにすると、スロープ板の傾斜がきびしくなることから、歩道高さを20cmとした。バス停の断面図を付図-5に示す。車椅子の円滑なバス停利用を考慮し、バス停の歩道部側にはスロープを設けた。スロープ板を適切に設置できるための条件は段差に加えて、バスのバス停への正着がある。バスがバス停に正着しやすくするために、バス停をテラス型に張り出した(付図-6)。

・アプローチ道路⑥

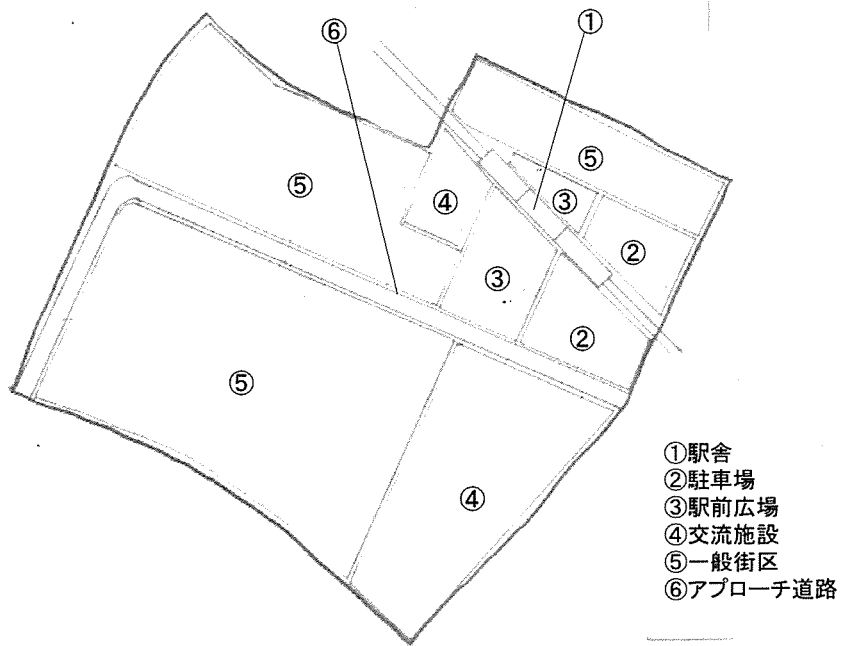
アプローチ道路は国道208号線玉名バイパスと新玉名駅を結ぶ新規計画道路であり、全長約950m、幅員約20mの片側1車線で計画されている。アプローチ道路の一部を付図-7に、断面図を付図-8に示す。幅員約20mの内訳は車道部約10m(中央分離帯約3.0m)、①自転車道約2.0m、歩行者専用道路約2.0m、自転車道と歩行者専用道路を分離する植樹帯約1.0mである。車道部と自転車道の間に柵を設置した。車の飛び込みを防ぐため交差点内に③ガードパイプを設置した。ガードパイプは設置の仕方によっては歩行者や車椅子の通行に支障をきたすことがあるが、安全を確保することが重要であることを考慮して設置した。駅前広場と同様に、植樹帯は空間を分割するだけでなく、休憩用の④ベンチも兼ねている。いろいろな利用者が快適に使用できるように様々な高さのベンチを設置した。また、⑤車椅子用休憩スペースをベンチの脇に設置した。街灯などの頭上からの光は足元の影が発生することを考慮し、植樹帯にフットライトを設置した。アプローチ道路も駅前広場と同様に車道部と歩道部の高さを統一し、舗装材を変化させた。このことにより、段差がなくなるのと同時に歩道部の平坦性を寄与し、車椅子の走行に快適性を持たせる。また、視覚障害者が車道部と歩道部の境界を認識する材料として、舗装材の違い、視覚障害者誘導用ブロック、皿型側溝がある。隣の交差点まで100m以上ある場合は中間地点に横断歩道を設けた。また、交差点内以外の横断歩道には自動車が減速するよう横断歩道手前にハンプをつけ、歩行者の安全を確保した。

視覚障害者誘導用ブロックは植樹帯から40cmのところ敷設した。これは、視覚障害者にとって満足のいく位置ではないが、車椅子や高齢者との兼ね合いによりこの位置となった。

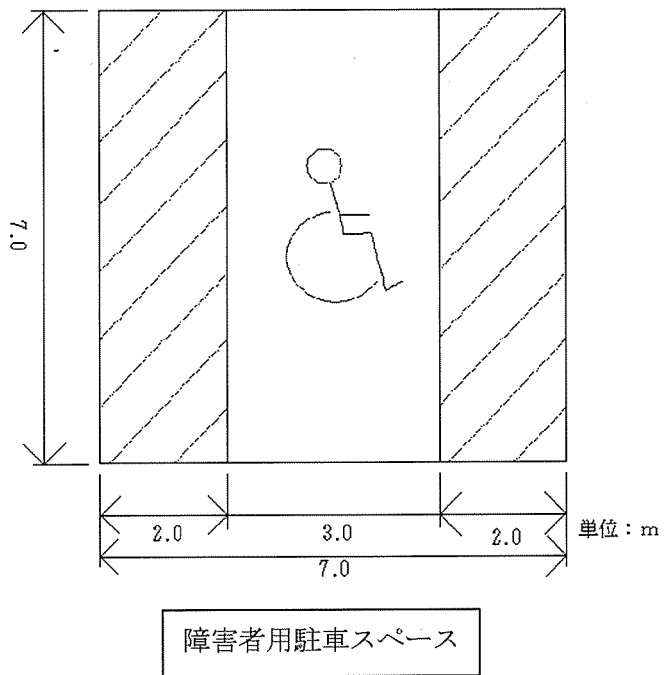
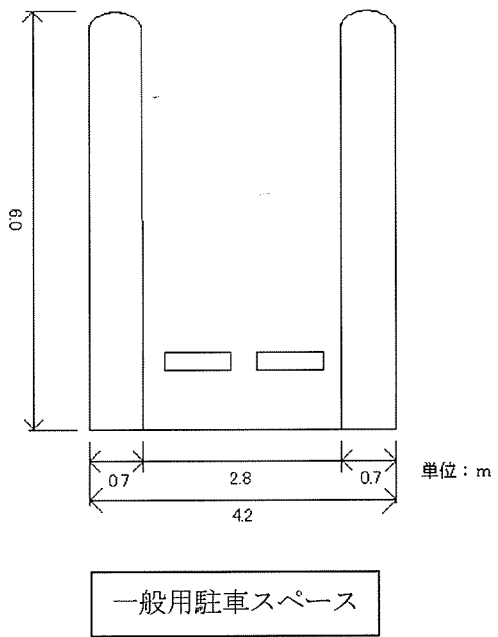
直線部における視覚障害者誘導用ブロックの20枚に1枚、交差点内における視覚障害者誘導用ブロックの2枚に1枚の割合で⑦磷光材料を用いた視覚障害者誘導用ブロックを敷設した。このようなブロックは夜間発光するので弱視者の夜間の移動を助けるものである。また、大災害が起こり停電した場合などの、防災上の課題にも大きく貢献する。

[参考文献]

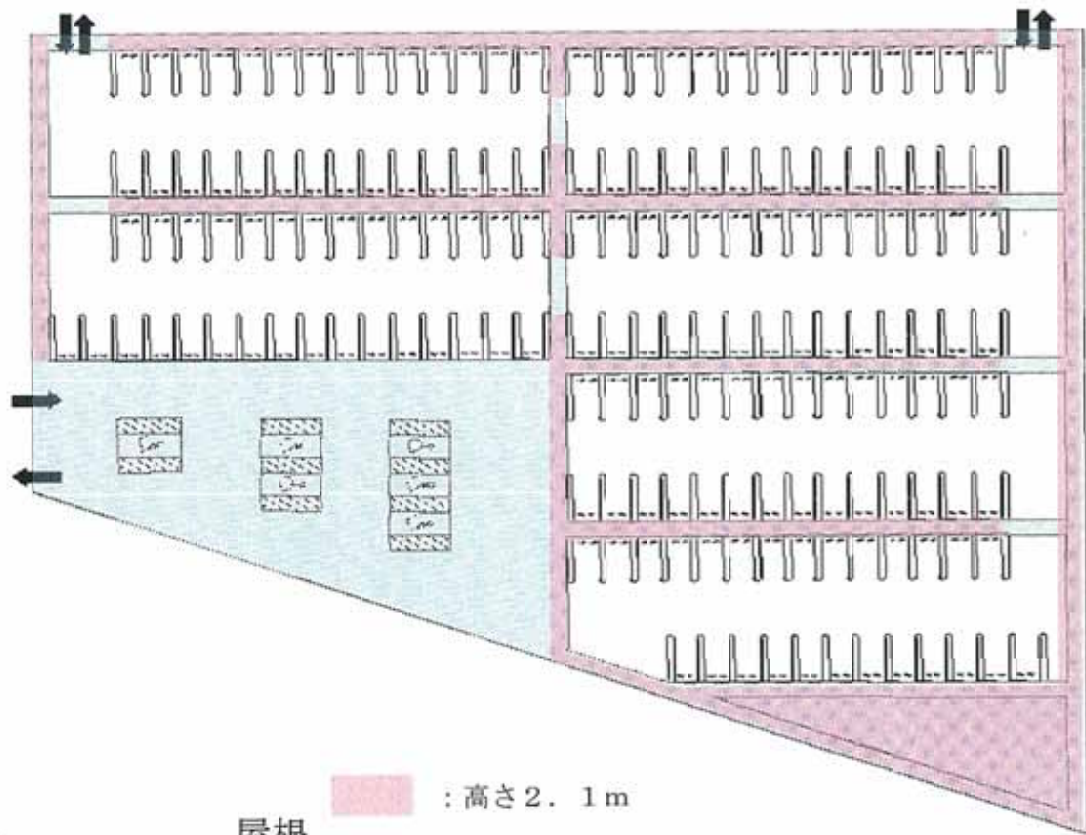
- 1) 国土交通省：道路の移動円滑化整備ガイドライン、第2部、第6章、pp.6
- 2) 国土交通省：道路の移動円滑化整備ガイドライン、第2部、第6章、pp.2
- 3) 国土交通省：道路の移動円滑化整備ガイドライン、第2部、第4章、pp.5



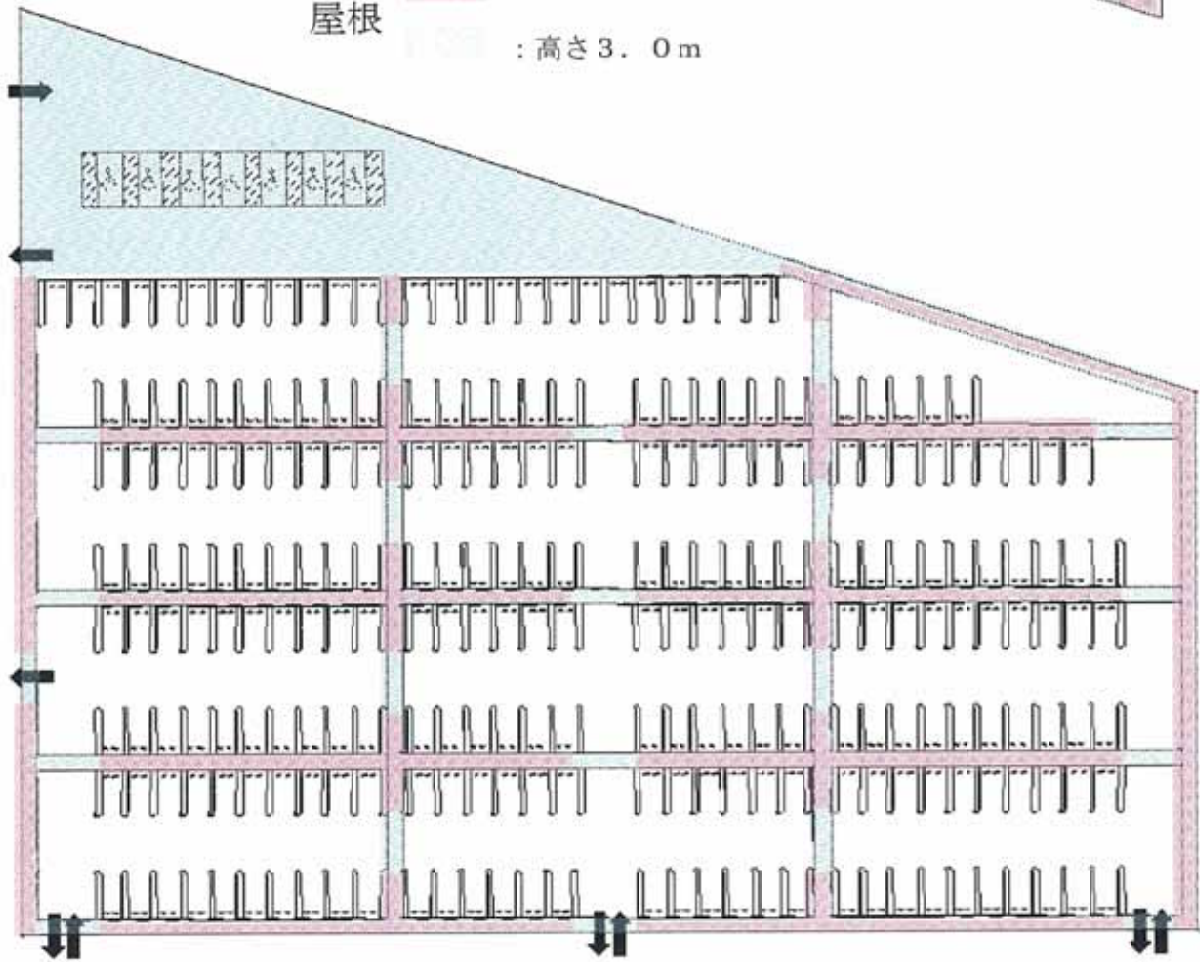
付図-1



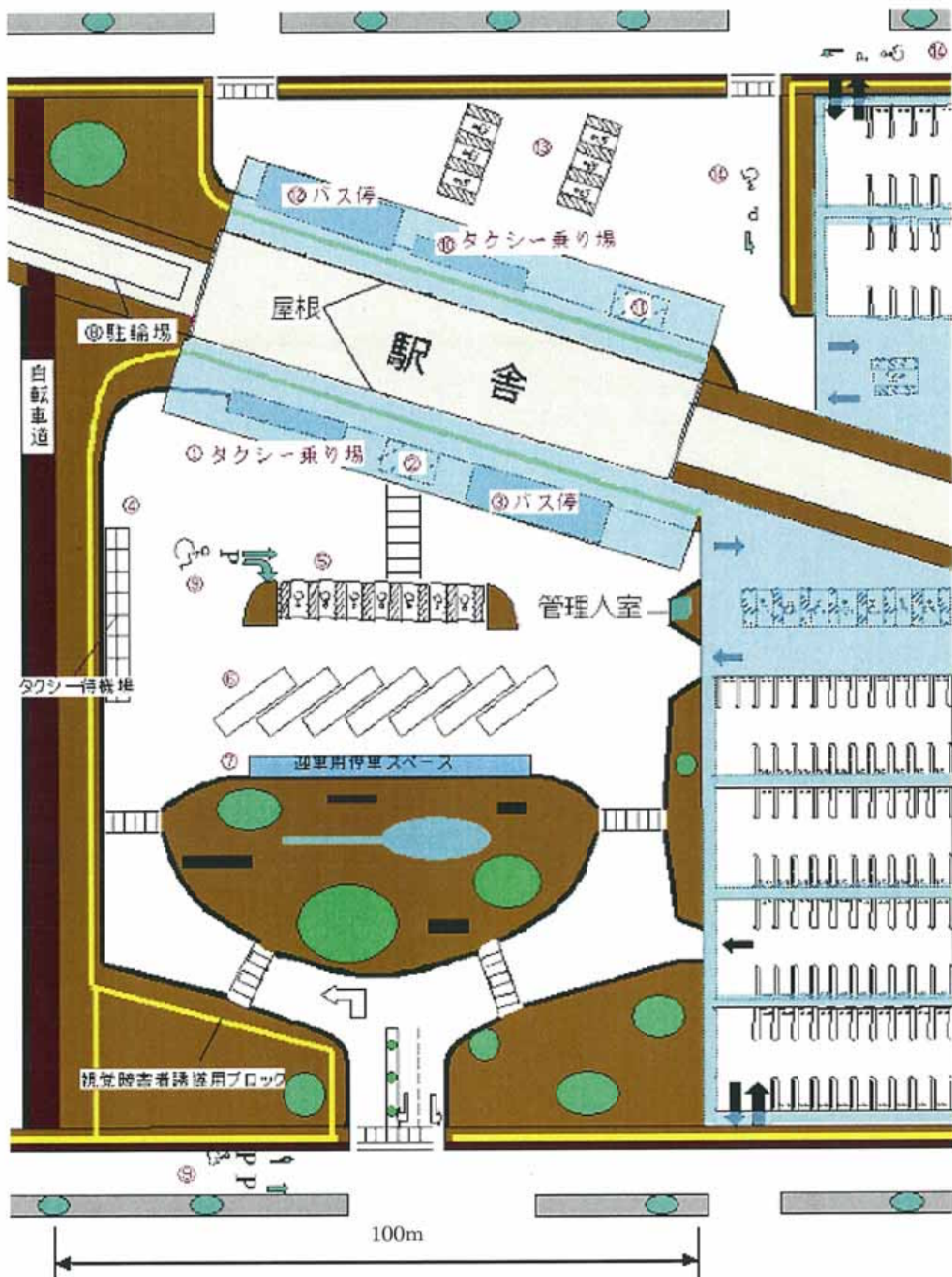
付図-3



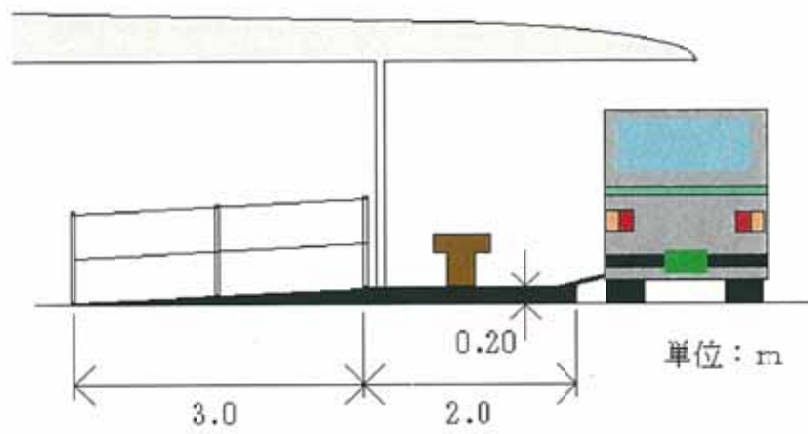
: 高さ 2.1 m
 : 高さ 3.0 m



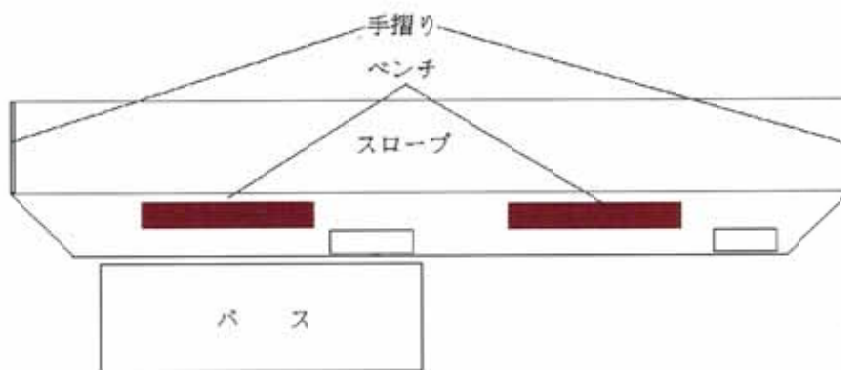
付図-2



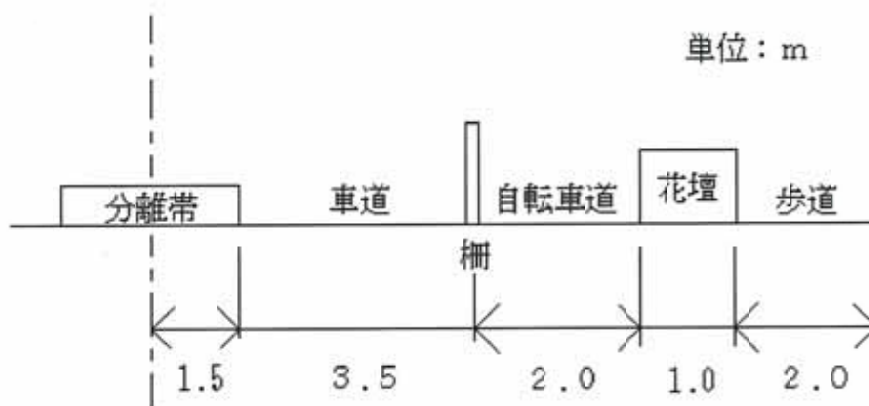
付図-4



付図-5



付図-6



付図-8



付図・7