

室蘭圏3市の公共交通施設のバリアフリーの実態

ACTUAL CONDITIONS OF BARRIER FREE OF TRAFFIC FACILITIES IN MURORAN, NOBORIBETSU AND DATE CITIES

大坂谷吉行 — *1

Yoshiyuki OSAKAYA — *1

キーワード：
バリアフリー、バリアフリーの評価基準、公共交通施設、高齢者、身障者

Keywords:
Barrier free, Evaluation criteria for barrier free, Public traffic facilities, The aged, The disabled

Actual conditions of barrier free of traffic facilities such as 17 railway stations, 7 bus terminals and 1 ferry terminal in Muroran, Noboribetsu and Date are investigated in 1998 on basis of evaluation criteria after analysis of the aged, the disabled and public transport in those cities. According to the result, actual conditions of most of facilities are quite far from barrier free except Muroran station built in 1997 and Ferry terminal built in 1994. Elevator and toilet for wheelchair user should be attached at 4 railway stations stopping special express train based on priority of policies for barrier free.

1. 研究の背景と目的

室蘭市を含む地方中小都市は、大都市に比べて、高齢化が先行している。室蘭市の総人口に対する65歳以上人口の比率（以下、高齢化率という）は、1998年に19.8%であり、また、現在の年齢別構成から高齢化と少子化が進むと予想され、2000年の高齢化率は、21.0%に達すると予測される。また、室蘭市の総人口に対する身体障害者人口の比率（以下、身障者率という）は4.3%であるが、ほぼ半数が高齢者であることから、高齢化率の上昇に伴って、身障者率も上昇していくと予想される。

地方中小都市の生活面の欠点として、公共交通が不便であるために自家用車に依存せざるを得ないことが指摘されている。また、公共交通が不便であるが故に利用者が減少し、便数が減少し、さらに不便になるという悪循環が見られる。しかし、高齢化率や身障者率の上昇は、車を運転できない人々の増加を意味するので、公共交通機関のバリアフリーを進めて、利用者を増加させ、利便性を高める努力が求められている。また、高齢者や身障者が健常者と同様に行動できることを当然のこととする「ノーマライゼーション」の考え方に立てば、鉄道やバスだけでなく、航空機やフェリーを利用した旅行を誰もが楽しめることも求められる。特に高齢者は退職者が多いので、十分な余暇時間を持っている。

高齢者や障害者の交通行動、交通特性、交通手段については、文献1（本木ほか）等、主に土木計画学の分野で多くの報告がなされている。また、高齢化社会の都市交通の課題については、都市計画学会誌（文献2）や土木学会誌（文献3）の特集で明らかにされている。公共交通機関のバリアフリーの実態や具体的な事例に関する

調査研究では、文献4（村田ほか）は高齢者等の移動制約者の交通特性の分析を踏まえて、交通手段別に施設整備量を試算している。さらに文献5（村田ほか）は金沢市内の32箇所のバス停を対象にして施設整備状況及び冬季積雪時のバス停環境を調査している。文献6（大沢ほか）は神戸市内のバス停についてバス事業者、高齢者、障害者にアンケート調査を行い、バス停に必要な機能と空間を提案している。文献7（溝端）は高齢者や障害者の公共交通機関に対するニーズや不満の分析を踏まえて、愛媛県内の公共交通施設の整備状況にも言及しているが、頁数の関係で整備状況には約1頁が割り当てられているにすぎなく、個別施設の整備状況の記述が不十分である。文献8（佐藤ほか）は札幌市の地下鉄駅について、高齢者が地下鉄利用で不便に感じていることを調査し、地下鉄駅のエレベーターの設置状況等を考察している。文献9（児玉ほか）は神戸市三宮地区を対象に現況の問題点の検討を踏まえて、バリアフリー化に向けた施設整備水準の考え方を示している。さらに文献10（中村ほか）は鉄道施設の福祉施設整備施策の概要を述べた後に、首都圏の民鉄と地下鉄の取り組みの現状を最近の整備事例を含めて紹介している。文献11（三星ほか）は阪神大震災で駅舎が倒壊し、仮駅で営業している阪急伊丹駅の駅ビル及び駅前広場の計画をバリアフリーに配慮したものにして、その計画概要を紹介している。文献12（坂口ほか）は神戸港中突堤西地区に整備する船客ターミナル施設をバリアフリー化するために計画・設計段階で高齢者や障害者の意見を取り入れた事例について、計画の概要を紹介するとともに高齢者や障害者の意見聴取について考察している。

室蘭圏3市においても、高齢者、障害者、支援ボランティア等の

*1 室蘭工業大学建設システム工学科 助教授・工博
(〒050-8585 室蘭市水元町27-1)

*1 Assoc. Prof., Dept. of Civil Eng. and Architecture, Muroran Institute of Technology, Dr. Eng.

団体による「バリアフリーマップ」づくりが行われたが、必ずしも十分なものとは言えない。また、上述した既往研究において個別の公共交通施設の調査研究が見られるが、特に地方中小都市の公共交通施設を対象にして、悉皆調査した研究事例は少なく、バリアフリーの実態は、必ずしも十分に明らかにはなっていない。

こうしたことを踏まえて、本研究は、室蘭圏3市（室蘭市、登別市、伊達市）の高齢者や身障者の動向及び公共交通機関の利用状況を把握した後に、公共交通施設のバリアフリーの度合の判定基準を設定するとともに、判定基準に基づいて公共交通施設の実態調査を行って、個々の施設のバリアフリーの度合、問題点及び改善方策を明らかにすることを目的としている。

2. バリアフリーに関する法令等

室蘭圏3市におけるバリアフリーに関する法令等としては、以下のものがある。

(1) 高齢者や身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律

通称、ハートビル法と呼ばれ、1994年9月28日に施行された。この法律は、誰もが利用する建築物を高齢者や身体障害者等が円滑に利用できるようにすることを目的にしており、基礎的基準に基づいて建築主の自主的な努力を促している。また、誘導的基準を満たすものは、認定の申請が受理されると、認定建築物となる。

対象建築物は、「特定建築物」と呼ばれ、同法施行令第1条に16種類が規定されている。その13番目に「車両の停留所又は船舶若しくは航空機の発着場を構成する建築物で旅客の乗降又は待合いの用に供するもの」があげられており、鉄道駅、バスターミナルビル、フェリーターミナルビル、空港ターミナルビルが該当している。

また、対象施設は「特定施設」と呼ばれ、同法施行規則第1条に①出入口、②廊下、③階段、④昇降機、⑤便所、⑥駐車場及び⑦敷地内の通路の7種類が規定されている。なお、建設省告示『特定施設を高齢者、身体障害者等が円滑に利用できるようにするための判断の基準』には、最低基準である「基礎的基準」と望ましい基準である「誘導的基準」が示されている。

(2) 北海道建築基準法施行条例

従前の条例が改正され、1995年7月1日に施行された。建築基準法第40条に基づき、特殊建築物に限定して、建築物の防火、安全、衛生に関する事項について、高齢者や身体障害者等が安全に建物を利用できるようにすることを目的にして、最低限の基準を定めている。義務基準であるため、建築主はこの条例が定めた基準を満たさなければ、建築することができない。しかし、鉄道駅、バスターミナルビル、フェリーターミナルビル、空港ターミナルビルは、建築基準法第2条2項の特殊建築物には該当しないので、対象にはならない。

(3) 室蘭市建築物等に関する福祉環境整備基準要綱

この要綱は、室蘭市民が利用する建築物、道路、公園及び公共交通機関を身体障害者、高齢者及び病弱者等が容易に利用できるように各種施設の整備に関する基準を定め、市民の協力を得ながら、室蘭市における福祉環境を整備し、福祉の増進を図ることを目的として、1997年1月1日に施行された。同要綱の内容は、北海道福祉環境整備要綱（1995年4月1日に施行）に準拠している。その対象施設は、①建築物、②道路、③公園、④公共交通機関である。

(4) 北海道福祉のまちづくり条例

北海道福祉環境整備要綱を発展的に解消し、条例としたものであり、1998年4月1日に施行された。この条例は北海道の福祉のまちづくりに関する基本施策であり、対象施設は、建築物以外の道路、公園、路外駐車場にも及んでいる。

施設整備の具体的な基準は、基礎的基準と誘導的基準の2種類があり、公共的施設を所有する者又は管理する者は、基礎的基準を遵守しなければならない。また、公共的施設が誘導的基準に適合している場合、それを認定する証票が交付される。

対象となる建築物は、ハートビル法の16種類の建築物に学校、事務所、共同住宅又は寄宿舍、地下街が加わり、20種類になる。13番目に「公共交通機関の施設」があげられている。

建築物の整備項目は、ハートビル法の7種類の特定施設に加え、エスカレーター、洗面所、浴室及び脱衣室、観覧席及び客席、公衆電話所、客室、カウンター及び記載台、案内標示、改札口及びレジ通路、券売機及び授乳等の場所があげられ、基礎的基準と誘導的基準が示されている。さらに、公共交通機関の施設については、改札口、プラットホーム及び乗船場、通路（改札口から乗降場に至る通路）等の基礎的基準と誘導的基準が示されている。

3. 室蘭圏3市の高齢者と身障者の動向

室蘭市の総人口は、1985年が136,208人、1990年が117,855人、1995年が109,766人と減少し、2000年には101,651人になると予測されるが、高齢者数は表1に示したように増加しており、総人口の減少と相俟って高齢化率が上昇している。そして2000年の高齢化率は21.0%になると予測される。登別市の総人口は、1985年の58,370人から1990年の55,571人と減少したが、室蘭と隣接する鷺別地区の宅地化の進行等によって1995年に56,892人と増加している。2000年も57,698人と増加が予測される。登別市は表1に示したように3市の中で高齢化率が低いが、確実に高齢者数が増え、高齢化率が上昇している。伊達市は、総人口が1985年の34,824人、1990年の34,507人、1995年の34,431人と微減傾向にあり、2000年には34,158人になると予測される。伊達市は「北の湘南」と呼ばれる温暖な気候に恵まれていることや同市が早くからノーマライゼーションを施策に掲げていることもあって、退職者を中心に市外からの高齢者の転入があり、表1に示したように高齢化率が3市の中で最も高く、2000年の高齢化率は22.1%に達すると予測される。

また、1996年の室蘭圏3市の身障者率（総人口に占める身体障害者の割合）は、室蘭市が4.3%、登別市が3.7%、伊達市が4.2%である。室蘭市の統計では、身障者のほぼ半数が高齢者である。

表1 室蘭圏3市の高齢者数と高齢化率の推移

	高齢者数			高齢化率		
	室蘭市	登別市	伊達市	室蘭市	登別市	伊達市
1985年	13,448	5,697	4,203	9.9%	9.8%	12.1%
1990年	15,591	7,293	5,223	13.2%	13.1%	15.1%
1995年	18,475	9,149	6,406	16.8%	16.1%	18.6%
2000年	21,376	11,028	7,551	21.0%	19.1%	22.1%

※2000年の3市の値は予測値

4. 室蘭圏3市の公共交通機関の利用状況

室蘭圏3市の公共交通機関は、J R北海道、道南バス及び中央バスである。鉄道とバスの利用状況の概略を以下に示す。

室蘭市内の旅客駅は7駅あり、年間総旅客数は1986年の218万人から1993年の165万人と減少している。（なお、1994年からは4駅が無人駅となったため、比較ができない。）年間旅客数が最も多い駅は、特急が停車する東室蘭駅であり、1993年に108万人余りで、65.8%を占めている。終着駅の室蘭駅が20.9%と2番目に多い。

登別市内の旅客駅は4駅あり、年間総旅客数は1986年の118万人から1993年の92万人と減少している。（なお、1986年以前から無人駅の富浦駅の分は含まれていない。）年間旅客数が最も多い駅は、市役所がある幌別駅であり、1993年に47万人余で51.6%を占めている。登別温泉の玄関口である登別駅が28.7%と2番目に多い。

伊達市内の旅客駅は6駅あり、年間総旅客数は1986年の88万人余から1993年の62万人余と減少している。年間旅客数が最も多い駅は特急が停車する伊達紋別駅で、1993年に44万人で70.6%を占める。

室蘭市の市内線の年間バス利用者数は、1986年度の1681万人から年々減少して、1994年度の971万人となった。市外線の年間バス利用者数は、1986年度の229万人が1989年度に310万人に増加したが、その後、減少して1994年度には234万人となった。

登別市の市内線の年間バス利用者数は、1986年度の337万人から年々減少して、1994年度の197万人となった。市外線の年間バス利用者数は、1986年度の112万人が1989年度に133万人に増加したが、その後、減少して1994年度には122万人となった。

伊達市の市内線の年間バス利用者数は1986年度の155千人が1990年度に369千人に増加したが、その後、減少に転じ、1994年度の279千人となった。市外線の年間バス利用者数は、1986年度の72万人が1988年度に134万人に増加したが、その後、減少して1993年度には99万人となった。

3市ともに市外線のバス利用者数が一時期に増えた理由は、北海道縦断自動車道の開通に伴う札幌市や新千歳空港と連絡する高速バスの運行によるものであるが、札幌南インターを出た後の札幌市内の渋滞や冬季の遅れあるいはJ Rのスーパー北斗の導入による札幌との時間短縮もあり、近年は減少傾向を示している。また、1993年の市民1人当たりの年間利用回数を見ると、J Rは室蘭市が14回、登別市と伊達市が16回で、3市の差が小さい。また、市外線のバスも室蘭市が25回、登別市が21回、伊達市が28回と3市の差は、あまり大きくない。しかし、市内線のバスは、室蘭市が88回、登別市が36回、伊達市が8回と大きな差が見られる。室蘭市内は道南バスの路線網が、他の2市に比べて充実しているためと考えられる。また、市内線のバス利用者は、運転免許を持たない高校生以下の年少者や高齢者が大半を占めている。

5. 公共交通施設のバリアフリーの評価基準

「ハートビル法に基づく告示」に示された基礎的基準と誘導的基準及び「北海道福祉のまちづくり条例」の基礎的基準と誘導的基準を参考にしながら、室蘭圏3市の公共交通施設のバリアフリーの度合の実態を評価する基準を以下のように設定した。実態調査を行う前に予備調査をした段階で、バリアフリーの度合が低いものが多かったため、現実的な評価を行うために、評価基準は、望ましい基準

である誘導的水準ではなく、最低基準である基礎的基準をクリアできているか、否かを判定することに重点を置いて設定した。

(1) 出入口

①幅

- ・車椅子の通行に余裕がある場合は○とした。
- ・車椅子の通行がギリギリの場合や両開き戸でも片側が閉め切り状態の場合は△とした。
- ・車椅子で通行できない場合は×とした。

②扉

- ・自動ドア又は引戸で車椅子で円滑に通行できる場合は○とした。
- ・車椅子の通行がギリギリの場合は△とした。
- ・車椅子で通行できない開き戸の場合は×とした。

③段差の解消

- ・スロープ等がある場合は○とした。
- ・スロープ等が無く、微小の段差があるが車椅子の通行が可能な場合は△とした。
- ・スロープ等が無く、車椅子で通行できない場合は×とした。

(2) 廊下（連絡通路を含む）

①幅

- ・車椅子の通行に余裕がある場合は○とした。
- ・車椅子の通行がギリギリの場合は△とした。
- ・車椅子で通行できない場合は×とした。

②円滑な通行

- ・円滑に通行できる場合は○とした。
- ・フローリングや床タイルの欠損等の維持管理の問題がある場合は△とした。
- ・滑りやすい仕上げ等の問題がある場合は×とした。

③段差の解消

- ・スロープ等がある場合は○とした。
- ・スロープ等が無く、微小の段差があるが車椅子の通行が可能な場合は△とした。
- ・スロープ等が無く、車椅子で通行できない場合は×とした。

④誘導用床材

- ・誘導用床材を適切に敷設している場合は○とした。
- ・誘導用床材を敷設しているが、一部が途切れている等の問題がある場合は△とした。
- ・誘導用床材を敷設していない場合は×とした。

(3) 階段（駅の場合は跨線橋を含む）

①手すりの設置

- ・手すりを適切に設置している場合は○とした。
- ・手すりを設置しているが、一部が途切れている等の問題がある場合は△とした。
- ・手すりを設置していない場合は×とした。

②踊り場の確保

- ・踊り場を確保している場合は○とした。
- ・踊り場を確保しているが、幅が狭い等の問題がある場合は△とした。
- ・踊り場を確保していない回り階段の場合は×とした。
- ・高低差が小さく、踊り場が不要な場合は一とした。

③円滑な通行

- ・円滑に通行できる場合は○とした。
- ・フローリングや床タイルの欠損等の維持管理の問題がある場合は△とした。
- ・滑りやすい仕上げ等の問題がある場合は×とした。

(4) 昇降機（エレベーター）

①出入口の幅

- ・車椅子の通行に余裕がある場合は○とした。
- ・車椅子の通行がギリギリの場合は△とした。
- ・車椅子で通行できない場合は×とした。
- ・平屋等で昇降機が不要な場合は－とした。

②かごの広さ

- ・車椅子の乗降に余裕がある場合は○とした。
- ・車椅子の乗降がギリギリの場合は△とした。
- ・車椅子で乗降できない場合は×とした。
- ・平屋等で昇降機が不要な場合は－とした。

③車椅子用操作盤

- ・車椅子使用者専用の操作盤がある場合は○とした。
- ・車椅子使用者専用の操作盤があるが、取り付け位置等に問題がある場合は△とした。
- ・車椅子使用者専用の操作盤がない場合は×とした。
- ・平屋等で昇降機が不要な場合は－とした。

(5) 便所

①車椅子使用者用便所の設置

- ・車椅子使用者が利用できるトイレがある場合は○とした。
- ・車椅子使用者が利用できるトイレがあるが、不備がある場合は△とした。
- ・車椅子使用者が利用できるトイレがない場合は×とした。

②出入口の幅

- ・車椅子の通行に余裕がある場合は○とした。
- ・車椅子の通行がギリギリの場合は△とした。
- ・車椅子で通行できない場合は×とした。
- ・車椅子用便所が未設置の場合は－とした。

③扉

- ・車椅子使用者が円滑に開閉でき、かつ、鍵と使用中の表示がある場合は○とした。
- ・上記に不備や問題がある場合は△とした。
- ・車椅子使用者が円滑に開閉できない場合は×とした。
- ・車椅子使用者用便所が未設置の場合は－とした。

(6) 駐車場

①車椅子使用者用駐車スペースの設置と位置

- ・車椅子使用者用駐車スペースがあり、建物の出入口の近くに確保されている場合は○とした。
- ・車椅子使用者用駐車スペースがあるが、その位置に問題がある場合は△とした。
- ・車椅子使用者用駐車スペースが無い場合は×とした。

②車椅子使用者用の表示の有無

- ・車椅子使用者用の表示が分かりやすい場合は○とした。
- ・車椅子使用者用の表示があるが、分かりにくい等の問題がある場合は△とした。

- ・車椅子使用者用の表示が無い場合は×とした。
- ・車椅子使用者用駐車スペースが無い場合は－とした。

(7) 敷地内通路

①円滑な通行

- ・円滑に通行できる場合は○とした。
- ・敷石、タイル、舗装の欠損等の維持管理の問題がある場合は△とした。
- ・滑りやすい仕上げ等の問題がある場合は×とした。

②段差の解消

- ・スロープ等がある場合は○とした。
- ・スロープ等が無く、微小の段差があるが車椅子の通行が可能な場合は△とした。
- ・スロープ等が無く、車椅子で通行できない場合は×とした。

③誘導用床材

- ・誘導用床材を適切に敷設している場合は○とした。
- ・誘導用床材を敷設しているが、一部が途切れている等の問題がある場合は△とした。
- ・誘導用床材を敷設していない場合は×とした。

6. 公共交通施設のバリアフリーの実態調査結果

前述した評価基準に基づいて、室蘭圏3市の公共交通施設のバリアフリーの度合を1998年10月に実態調査した結果を表2に示す。

(1) 鉄道駅の実態調査結果

室蘭圏3市の鉄道駅は、1997年10月1日に開業した新しい室蘭駅を除くと、いずれもバリアフリーから程遠い状況にあり、最悪の状態にあると言っても過言ではない。車椅子使用者用トイレが設置されている駅は、唯一、室蘭駅のみである。

室蘭駅は、出入口が2箇所あるが、1箇所は2重の自動ドアになっている。唯一、車椅子使用者用トイレがある等、新しい駅だけにバリアフリー化している。しかし、車椅子使用者用トイレのドアが引戸なので、車椅子使用者には開閉しにくいので、ボタンを押せば開閉する自動ドアに改善し、また、改札からホームに至る通路のドアが両開き戸なので、自動ドアに変更にすれば、バリアフリーは完全になる。1998年10月時点において、駅前広場や駐車場は整備中であり、工事完了後には車椅子使用者用駐車スペースも確保される。

東室蘭駅は、橋上駅であるため、西口に46段、東口に36段の長い階段があるが、昇降機が無い。また、改札口のレベルとホームとの間には35段の階段がある。便所とコンコースは2段の段差があり、車椅子使用者用トイレが無い。室蘭圏3市の鉄道駅の中で乗降客が最も多いことも勘案すれば、バリアフリーの度合は最悪の状況にあると言える。乗降客が最も多く、特急停車駅であるので、西口と東口に昇降機を設け、改札口のあるレベルと2本の島型ホームを結ぶ昇降機を設けるべきである。また、車椅子使用者用トイレを設けるべきである。特急すずらんが停車する幌別駅も橋上駅で、西口から改札口へ46段の階段、東口から39段の階段がある。改札口とホームは38段の階段がある。東室蘭駅と同様の対策が望まれるが、幌別駅の乗降客数は東室蘭駅の半分以下であるので、昇降機の設置は東室蘭駅の後になると考えられる。登別駅と伊達紋別駅は、下り線ホームは駅舎の側にあるが、上り線ホームは跨線橋（登別駅は30段、伊達紋別駅は25段の階段）を渡らなければならない。従って、下り線

ホームと上り線ホームを結ぶ跨線橋に昇降機を設置すれば良いことになるが、両駅の乗降客数が幌別駅よりも少ないことを考えれば、整備優先順位は、東室蘭駅が1位、幌別駅が2位、伊達紋別駅が3位、登別駅が4位となる。また、伊達紋別駅は駅前広場とホームに誘導用床材が敷設されているが、駅舎内（出入口から改札口）には誘導用床材が無く、効果が損なわれている。

その他の駅はいずれも、複線区間なので、上り列車か下り列車のどちらかを利用する場合、跨線橋を渡らなければならない。列車本数自体は1時間に2往復程度とそれほど多くないので、上り普通列車と下り普通列車が駅ですれ違わないようにダイヤを調整し、駅舎側のホームだけを使用するようにすれば、高齢者の不便が軽減される。駅舎の出入口、改札口、ホームの段差等、バリアフリーとするために改善すべき事項は多いが、跨線橋の問題に比べれば、容易に改善することができる。また、歩道→駅舎の出入口→改札口→ホームと連続した誘導用床材を敷設することが必要である。しかし、普通列車しか、停車しない駅は無人駅が多く、駅舎サイドの不備な点を改善したり、ダイヤの調整で跨線橋を使わなくて済むようにしても、ホームと車両の段差や車両の出入口の段差があるので、駅員がいないこと、乗降客が少ないことを勘案すれば、介添者無しで車椅子使用者が列車を利用することは困難と言える。

(2) フェリーターミナルの実態調査結果

1994年4月に開業した東日本フェリーターミナルビルは、出入口にスロープが併設され、自動ドアになっており、昇降機もあり、車椅子使用者用トイレがある等、鉄道駅よりもバリアフリー対策が講じられている。しかし、問題が皆無ではない。車椅子使用者用トイレがあり、鍵もかかるが、出入口の扉が手動の引戸であり、開閉しづらい。また、廊下や敷地内通路に誘導用床材がない。車椅子使用者用駐車スペースを建物の出入口の近くに確保しているが、表示が見づらく、わかりにくい。

(3) バスターミナルの実態調査結果

室蘭圏3市のバスターミナルの現状も、バリアフリーとは程遠い状況にある。全てのバスターミナルには、基本的にバス利用者用の駐車場がないので、車椅子使用者用の駐車スペースが無い。

道南バス東町ターミナル（表2のA）は、室蘭圏3市の中心となるターミナルで、2階に道南バスの本社があり、発着するバスの便数も多い。出入口の扉は、全て両開き戸であり、車椅子の通行に適さない。廊下には誘導用床材がなく、敷地内の通路は一部にしか、誘導用床材がないので、機能していると言えない。便所も待合室との間に1段の段差がある。なお、同ターミナルは、東室蘭駅東口の国鉄清算事業団用地への移転が計画されており、移転、新築時にバ

表2 鉄道駅、フェリーターミナル及びバスターミナルの実態調査結果（Tはターミナルの略）

		室蘭駅	母恋駅	御崎駅	輪西駅	東室蘭駅	本輪西駅	崎守駅	登別駅	富浦駅	幌別駅	鷺別駅	黄金駅	稀府駅	北舟岡駅	伊達紋別駅	長和駅	有珠駅	フェリーT	バスT A	バスT B	バスT C	バスT D	バスT E	バスT F	バスT G
出入口	幅	○	×	△	△	○	△	△	○	×	△	△	△	△	△	△	△	△	○	○	△	△	○	○	○	△
	扉	○	○	△	×	△	△	×	×	×	△	×	○	○	○	×	○	○	○	×	△	×	×	×	×	×
	段差の解消	○	×	×	×	○	○	×	○	×	×	×	×	×	×	○	×	×	○	△	×	×	×	×	×	×
廊下	幅	○	○	○	○	○	○	△	○	×	○	○	×	×	△	×	×	△	○	△	△	○	○	○	△	—
	円滑な通行	○	△	○	○	○	○	×	○	×	○	○	△	△	×	△	×	△	○	△	△	○	○	△	△	—
	段差の解消	○	△	×	△	×	△	△	○	×	×	○	×	×	×	○	×	×	○	○	○	○	○	△	△	—
下階	誘導用床材	○	×	×	△	△	×	×	○	×	×	△	×	×	△	△	×	×	×	×	×	×	×	×	×	—
	手すり	—	○	△	○	△	○	○	○	△	○	○	×	×	○	○	×	×	○	—	—	—	—	—	—	—
	踊り場	—	○	○	△	○	○	△	○	×	○	○	—	—	○	○	—	—	○	—	—	—	—	—	—	—
段	円滑な通行	—	○	○	○	△	○	△	○	△	△	○	△	△	△	○	△	△	○	—	—	—	—	—	—	—
	出入口の幅	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○	—	—	—	—	—	—	—
	かごの広さ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○	—	—	—	—	—	—	—
昇降機	車椅子用操作盤	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○	—	—	—	—	—	—	—
	車椅子用便所	○	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○	×	×	×	×	×	×	×
	出入口の幅	○	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○	—	—	—	—	—	—	—
便所	扉	△	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	△	—	—	—	—	—	—	—
	車椅子用駐車場	○	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○	—	—	—	—	—	—	—
	車椅子用表示	○	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	△	—	—	—	—	—	—	—
敷地内通路	円滑な通行	○	×	×	△	○	○	△	○	×	△	△	○	○	×	○	×	○	△	△	○	○	△	×	△	△
	段差の解消	○	×	△	△	○	○	△	○	×	△	○	○	○	×	○	×	○	○	△	○	○	○	×	○	×
	誘導用床材	○	×	×	×	○	×	×	×	×	○	×	×	×	×	△	×	×	×	○	×	×	×	×	×	×

註1：実態調査は1998年10月に行った。 註2：表の—は無いので評価できない項目。 註3：表のTはターミナルの略。

リアフリー化することを期待したい。道南バス室蘭ターミナル（表2のB）は、独立した建物ではなく、ビルの1階に乗車券売場、待合室、特産品売場、便所がある。出入口に段差があり、これを解消し、引戸を自動ドアに変え、待合室のベンチの配置を変えれば、改善できるが、車椅子使用者が利用できるようにするためにはバスの乗降口をリフト付きにする必要がある。

中央バス東室蘭ターミナル（表2のC）は、3階建てのビルの1階に乗車券売場、待合室、便所を設けたものである。歩道と待合室の出入口に3段の段差があり、扉も両開き戸であり、高齢者や身障者が待合室に入りづらい。待合室は広く、バスの到着案内もあるので、出入口に歩道に並行したスロープを併設して、両引きの自動ドアに変えると改善される。中央バス室蘭ターミナル（表2のD）も2階建てのビルの1階に乗車券売場、待合室、便所を設けたものである。待合室の出入口に小さな段差があり、扉も両開き戸である。小さな段差なので、改善は容易である。両引きの自動ドアに変えると改善される。

道南バス登別温泉ターミナル（表2のE）は、乗車券売場、待合室、売店があり、バス乗場にも屋根が付いている。バス乗場とアプローチ部分に段差があること、乗り場のコンクリートブロックが破損しており、つまり危険性がある等、改善の余地がある。中央バス登別温泉ターミナル（表2のF）は、歩道上に乗り上げてバスを駐車している等、バリアフリー以外にも問題点が多い。待合室の出入口は3段の段差があり、扉も両開き戸である。廊下の幅も狭く、段差もあり、バスターミナル7施設の中で最悪の状況にある。

道南バス伊達紋別ターミナル（表2のG）は、待合室と便所がある。バス乗場にも屋根が付いている。待合室の出入口の前は畳1枚分ほどのスペースがバス乗場よりも1段高くなっているので、段差が生じると同時にその部分だけ乗場の通行部分が狭くなっている。

7. まとめ

新しい室蘭駅とフェリーターミナルビルを除くと、室蘭圏3市の公共交通施設のバリアフリーの度合は、実態調査結果からわかるように最悪と言っても過言ではない。実態調査を行った特定施設以外の券売機、改札口、待合室、案内表示、定期券や指定券の記載台、自動販売機、公衆電話機台もバリアフリーに配慮すべきであるが、配慮されたものが全く無いという現実には驚かされる。また、交通施設（建物）と車両の両方がバリアフリーにならないと、高齢者や身障者は使いづらい。東室蘭駅（橋上駅）の長い階段や他の駅の跨線橋の階段は高齢者や身障者だけでなく、乳幼児を連れた女性、妊婦、重い荷物を持った健常者にも苦痛である。

JR北海道と道南バスにヒアリングをしたが、施設関係の担当者にはバリアフリー対策の必要性を認めているが、公共交通の利用者数の減少という厳しい経営環境の下において、会社としてバリアフリー対策に積極的に取り組むという経営判断には至っていない。国や北海道の助成制度もあるが、バリアフリー化を進めるには、多額の費用がかかるという厳しい現実を無視できない。一度に全ての公共交通施設のバリアフリー改修を行うことは困難である。従って、乗降客数が多い順（東室蘭駅→幌別駅→伊達紋別駅→登別駅の順）に特急停車駅にエレベーターと車椅子使用者用トイレの設置を進めることが最も効果的と考える。

室蘭市では、1999年4月の市長選挙で現職が、「橋上駅である東室蘭駅の東口と西口を結ぶ自由通路のバリアフリー化」を公約に掲げて再選された後、その実現に向けた手続きが進められており、JR北海道も自由通路の事業化に合わせた「改札口レベルとホームを結ぶエレベーターの設置」を表明している。

軽微な改善で対応できるものも少なくないので、これらは、経営者が利用者の便宜に配慮して、早急な改善を指示すべきである。

不況対策として、公共事業費が大幅に上積みされているが、急速な高齢化の進行という状況を合わせ考えれば、公共交通の活性化という視点からも、公共交通施設のバリアフリー対策に重点的に予算を配分することが必要と考える。

《参考文献・参考資料》

- 1) 本木正直ほか1名 高齢者の交通行動に関する調査・分析 都市計画学会学術研究論文集第18号 pp. 421～426 1983年
- 2) 特集：高齢社会の都市交通計画 「都市計画」第204号 1996年
- 3) 特集：高齢社会の都市交通 「土木学会誌」Vol. 81-4 1996年
- 4) 村田康裕ほか3名 都市交通施設のバリアフリー化のための基本計画—金沢市における事例報告— 土木計画学研究・講演集 No. 19(1) pp. 261～264 1996年11月
- 5) 村田康裕ほか4名 バス停のバリアフリー環境に関する調査研究—金沢市における事例調査— 土木計画学研究・講演集 No. 20(2) pp. 791～794 1997年11月
- 6) 大沢由紀ほか2名 高齢者、障害者に配慮したバス停整備に関する考察 土木計画学研究・講演集No. 19(1) pp. 247～250 1996年11月
- 7) 溝端光雄 愛媛における「福祉の街づくり」の現状と課題 土木計画学研究・講演集No. 16(2) pp. 175～178 1993年12月
- 8) 佐藤馨一ほか2名 高齢者・障害者のための交通整備～地下鉄～ 土木計画学研究・講演集No. 14(2) pp. 97～102 1991年11月
- 9) 児玉 健ほか2名 高齢者・障害者の移動からみたターミナル地区における施設整備水準の考え方 土木計画学研究・講演集 No. 19(1) pp. 251～255 1996年11月
- 10) 中村輝男、三井敏夫 高齢社会に向けた鉄道施設改善への取り組み 「都市計画」第204号 pp. 39～42 1996年12月
- 11) 三星昭宏ほか4名 高齢者・障害者の移動に配慮した鉄道ターミナル計画について 土木計画学研究・講演集No. 20(2) pp. 783～786 1997年11月
- 12) 坂口裕志ほか2名 高齢者・障害者の利用に配慮した船客ターミナル施設の計画・設計に関する考察 土木計画学研究・講演集No. 20(2) pp. 779～782 1997年11月
- 13) 高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（施行令、施行規則、告示を含む） 1994年
- 14) 北海道 北海道福祉のまちづくり条例 1998年
- 15) 北海道 北海道福祉環境整備要綱 1995年
- 16) 北海道 北海道建築基準法施行条例 1995年
- 17) 室蘭市 建築物等に関する福祉環境整備基準要綱 1997年
- 18) 室蘭市 平成9年版「室蘭市統計書」 1997年
- 19) 登別市 平成9年版「登別市統計書」 1997年
- 20) 伊達市 平成9年版「伊達市統計書」 1997年

[1999年4月19日原稿受理 1999年7月27日採用決定]