

室蘭市に北海道第1号の取り組みをうかがう

# 交通バリアフリー法に基づく 東室蘭駅周辺地区整備基本構想



室蘭市都市建設部  
まちづくり推進室  
都市計画課

技師 坂本 克巳さん

豊かな街づくりの要素をあげるとき、  
欠けてはいけないのが「人に優しい」ということです。  
多くの人を利用する駅やその周辺を整備していこうという、  
交通バリアフリー法の前提となる「基本構想」を室蘭市は早くから作成し、  
全国で2番目、北海道で初めて国土交通省に受理されました。  
子供もお年寄りも、障害者も、誰もが安全で気持ちよく利用できる  
街や道路を作りたい。  
そんな目標に向かって事業を進めている、  
室蘭市の坂本克巳技師にお話しをうかがいました。

## 人間の不合理な行動に 興味を持ちました

本日はよろしくお願いたします。さて、室蘭市の交通バリアフリー法に基づく基本構想が国土交通省によって平成13年7月4日に受理されましたね。これは全国で福岡県福岡町に次いで2番目、北海道では最初の事例だということですが、こうして早い時期に取り組んだ理由というのは、

坂本 室蘭市ではこの交通バリアフリー法ができる以前の平成11年度から「東室蘭駅周辺整備構想」を作成してきました。東室蘭駅の周辺は商業施設、公益施設、医療施設なども多く、中心市街地活性化



構想のポイント東室蘭駅

法の対象地区としての検討も行われ、西胆振の広域生活交流拠点としてこれからも発展が期待されて



階段しかない駅舎

います。また、JR東室蘭駅は特急列車が停まり、札幌や道南を結ぶ交通の要所でもあります。しかし、橋上駅舎は3階建ての建物の高さ匹敵する6m以上にもなりますが、エレベーターやエスカレーターがありません。特に高齢者や障害を持った方には利用しづらい状況で、市民の方々からこれらの施設の設置についての声も多くあり、室蘭市として、これからの高齢化社会に対応したノーマライゼーション、バリアフリーということから、この構想を作成していました。ですから時期的にちょうどタイミングがあったということになります。

**統計的に見ても、室蘭市は高齢者の比率が高いようですね。**

坂本 はい。平成12年のデータによると65歳以上の高齢者の割合は全国平均で17.1%、北海道では17.7%ですが、室蘭市は21.0%で全国や北海道の平均よりも高くなっており、こうした点からも、バリアフリー化を進める大きな理由です。

## 各種団体や道路管理者、交通事業者などと協議

**最初の構想から交通バリアフリー法へシフトしたことで、内容に大きな変化はありましたか。**

坂本 あくまでも「駅の階段をどうしようか」ということを中心に考えられていたわけですが、交通バ

フリー法になってからは、駅周辺半径500mから1kmの範囲で整備をしていくということで変化しました。単に駅だけを整備しても、駅とつながっている道路が整備されなくては何も意味がありませんからね。周辺の歩道整備というのが大きな追加事項です。策定段階から高齢者団体、障害者団体、婦人団体の方たちの意見を取り入れようということで、協議会にも出席していただいています。やはり街づくりというのは、市民の声を反映させていくことが大切ですから。また、室蘭工業大学や文化女子大学の先生にもいろいろご協力をいただいていますし、協議会のメンバーとして道路管理者、交通事業者、公安委員会の方たちも加わり、相互に連携を図るようにしています。

**こうした動きがあると、地域住民の方たちからもいろいろ声が寄せられているのでは。**

坂本 交通バリアフリー法というのは、特定旅客施設から多くの人々が利用する商業施設、公共施設などを結ぶ道路など「特定の経路を整備しましょう」というのが大きな目的なんですね。ところが住民の方からは、住宅の周辺などの生活に密着した道路もバリアフリー化してほしいという話もありました。今回整備する範囲には、高齢者の方が多く住まわれている地区もあるのでそのようなニーズには応えていきたいんですが、今回の法律の主旨である幹線的な道路ということで理解してもらいました。

**構想はどのようになっているのでしょうか。それぞれの事業ごとにイメージは出来あがっていますか。**

坂本 そうですね、まず各路線における道路特定事業として既設歩道の段差や凹凸、勾配の改善ということでは歩道面の高さを5cm、縁石の高さは15cmを標準とし、車椅子でもお互いすれ違えるよう有効幅員を2m以上、波打ち歩道の解消が課題です。舗装材は少しでも歩き易くするため透水性があり、表面に水たまりができないも



歩道の状況



協議会





幅員の狭い歩道



歩道の様子（駅周辺）



わかりやすいサインの例

のを使用したいと検討しています。主要施設や方向など歩行者のための案内標識、誘導サインの充実も考えていて、車椅子利用者や子供の目線にも配慮していくつもりです。視覚障害者誘導ブロックなども設置していきます。溜まりの空間の整備としてはバス停や歩道幅員に余裕のある箇所に、ベンチや上屋を備えた休憩スペースなどを設けてほ



空間整備（バス停）

と一息ついてもらえるようにしたいという考えです。

**交通安全の面からもいろいろご検討されているのではないのでしょうか。**

坂本 はい、視覚障害者の方などが安全に歩行できるよう、主要な交差点や必要と思われる箇所に音響機能のある信号機などの設置とともに、手押し式

信号機は車椅子利用者や子供でも押しやすい高さにする必要があると考えています。違法駐輪は障害者などの通行の妨げになりますので、その防止を図るための広報活動や啓蒙活動も必要と考えています。さらに自由通路、駅前広場における道路特定事業として、現在の跨線橋にはエレベーターやエスカレーターなどが設置されていないので、新たに整備する自由通路にはこれらの昇降機や音声の誘導サインを設置して、移動しやすいよう改善していくのもテーマのひとつです。東室蘭駅前広場とバスの連結を強化して、先ほども申し上げましたがゆどりのある歩道幅員、バリアフリーに配慮した降車場、休憩できる空間づくりを検討し、快適な歩行動線を整備していきたいと考えています。

**J R北海道との協力事業も展開されますね。**

坂本 ええ、昭和40年代に作られた橋上駅とホームの連絡は階段しかありませんので、各施設のバリアフリー化についてはJR北海道と協議を行っていきます。

## 自ら車椅子に乗って体験 道路の問題点を探る

**ずいぶん、いろいろな内容が盛り込まれていますが、完成はいつを予定していますか。**

坂本 法律では2010年までに整備しようということになっています。まだ構想の段階で、これから具体的に計画を立てていくので、いついつ完成しますというのはまだ発表できる段階にありません。まあ、お尻が決まっているのであまりゆっくりにしてはられないのですが（笑）、何せ初めてのことなので「これはどうしよう」と頭をかかえる問題にもぶつかります。例えば車道と歩道の段差が標準5cmとなっていますが、現在の歩道が平らで歩行に問題がない場合、段差を5cmにするために、わざわざ工事をしなくても良いところもあります。この交通バリアフリー法の内容を今後ど



歩道の段差状況

のように運用できるかどうか、これからも課題は出てくるでしょう。しかし、実際の整備の実例がないことから、試行錯誤の状態はまだ続くと思います。

**調査についても、何度も行われているわけですね。**

**坂本** 室蘭工業大学の方と共同研究ということで、このあたりの現状調査も行いました。また、私自身実際に車椅子に乗って移動してみました。障害者団体の方からもお話しは聞きましたが、自分が体験することでより見えてくるもの、わかってくるがあると思ったからです。車椅子に乗って感じたことはインターロッキングが、ガタガタして非常に大変だということです。体調の悪い方だったらこのガタガタが体に響くんだろうな、とちょっと心配になりました。乳母車に乗っている赤ちゃんについてもきっと同じことが言えるんでしょうね。街づくりにおいて、景観ということも配慮していかなければいけません。ノーマライゼーションという部分も決して忘れてはいけません。この両方を満たしていければ理想ですね。また、道路は今までは「目的地に達すればいい」というのが主な役割でしたが、こうして現実には高齢化社会を迎えるにあたり、バリアフリーという考え方は一般的になってくるでしょう。



横断歩道の様子

## 心のバリアフリーを 市民一人、一人に呼びかけたい

**こうした事業には市民の協力も不可欠ですね。**

**坂本** 人に優しい、快適な道路をめざしてハードの面でバリアフリー化を進めていきます。ですから市民一人、一人にはハードではできない心の部分でのバリアフリーを目指していただきたい。高齢者や障害者の方が歩いていたら「何か手助けできることはないだろうか」、少しその方たちの身になって考えていただけるとうれしいですね。違法駐輪を止めること、これだっ立派な心のバリアフリーです。誰もが暮らしやすい街づくりに「自分も参加するんだ」という意識を持っていただきたいと思います。



JR東室蘭駅

**ご自身で街を歩いて感じられることは、**

**坂本** 東室蘭駅に近いところに住んでいます。子供と散歩をすると、まだ子供が小さいこともあるのですが、よく歩道の段差で転びそうになり「これからはこういう道路を改善していかなければ」と強く感じますね。わたしは道路建設の関係の仕事をして10年くらいやってきて、今まではどちらかというと車両の安全性や走行性にばかり目がいてました。こうしてバリアフリーという課題に真向から取り組むのは初めてですが、今回の交通バリアフリー法の構想づくりを通して安全に歩行できる道路もまた、道路整備の重要な課題であると認識しました。西胆振の拠点地域にふさわしい快適な歩行者交通ネットワークを東室蘭駅周辺で形成し、室蘭から人に優しい街づくりの情報が発信できればいいですね。

**そうですね。北海道第1号として、これからますます注目を集めることでしょう。本日は長時間にわたりありがとうございました。**