

交通環境のバリアフリー化を目指した金沢市の実践

The practice of Kanazawa City for "Barrier-Free" in Traffic Environment

安江 雪菜*

By Yukina YASUE

This paper presents two experiments of Kanazawa City tried for "Barrier-Free" in traffic environment.

One of them is the event for enlightening civilian on the "Barrier-Free" ideas through experience by themselves. The other is the experiment for analyzing the degree of easy traffic on road by wheel chairs, and the degree of recognizing details on road by visual handicapped people.

1. はじめに

金沢市では、平成4年度より、都市基盤環境づくりのバリアフリー化を目的とし、公共建築物、住宅、交通環境、公園の4部会において整備基準を作成中である。本研究では、特に金沢市の交通環境部会における2つの試みとして、探検隊イベントと道路に関する各種実験について紹介する。

2. 探検隊イベントの実施

(1) 目的

このイベントは、バリアフリーの必要性を体感することにより、広く市民に理解・普及させることを目的として行う体験イベントである。今年は、身体障害者、交通事業者を含む部会関係者を対象として行い、今後の推進方策等も検討した。

*キーワード: バリアフリー、体験イベント、段差形状実験

**正会員 数計画情報研究所 主任研究員

(〒920 石川県金沢市長田2-26-5)

(2) 内容

具体的内容は、「誰もが安心して暮らせる街づくり探検隊」と称して、車いすやアイマスクを使用しながら、出発地から目的地まで、公共交通機関、商業施設、公園等を利用した移動体験をするものである。平成5年7月23日(金・晴れ)午後より、市内の北部・南部の2地点から、途中繁華街を通る市役所までの2コースで行った。所要時間は休憩を含め、2時間半程度である。1コースは14名であり、うち、車いす使用者・全盲者の参加は1名ずつ、模擬体験用車いす1~2台を準備した。また、移動体験終了後、ディスカッションを行った。

(3) イベントの成果

金沢市では初めての試みであったせいか、マスコミ関係者の反響は大きく、ほぼ全社の取材があった。ディスカッションの中では、バス利用のあり方について様々な提案がなされ、バスとタクシーの中間モード的な公共交通機関の必要性が認識された。

(4) 今後の展開

今回のイベントでは、参加者の専門分野からの積極的な提案発言があった点で評価される。

今後は、設計・施工業者、学校関係、在宅ヘルパーなどを対象とした展開が考えられる。特に、設計・施工・二次製品開発業者などは、情報受信の場が少ないため、指針の真意を理解し設計思想に関わる問題として認識することが必要である。また、この種のイベントでは、積極的に障害者も取り込んでいきながら、共に考える機会をつくり、気づく→考える→実行するという過程をフィードバックし、よりよい方向へと進んでいく姿勢が重要である。

●ひとづくり
・各人の立場でできる役割分担
・異分野の連携

●まちづくり
・誰もが参加できる
・共に考える場の提供

楽しい
提案検討イベント

●都市環境
・問題箇所のチェック
・施工法、改善策の提案

●教育
・介助法の習得
・福祉分野の興味

3. 段差形状実験

(1) 目的

歩道と車道の境界の段差について、全国の指針の中には、①2 cm以下（横浜市¹⁾その他）、②2 cmを残す（東京都²⁾その他）、③斜めブロックを用いてエプロンとの段差をなくす（名古屋市³⁾その他）などの方針がある。歩車道境界の段差については、車いすの通行性と視覚障害者の認知性の両立点を明らかにし、両者にとって満足する段差形状のあり方について検討する必要があると思われる。そこで、被験者による施工箇所の評価実験を行った。

(2) 実験方法

車いす使用者及び視覚障害者（全盲）各5名づつに切下げ方法の異なる施工箇所17箇所をサンプルとし、5段階評価とヒアリングを行った。実験サンプルと実験結果の詳細については、当日示す。

(3) 実験結果

実験結果を図1、2に示す。この実験でわかったことは次の点である。

①車いす通行性と全盲者認知性は両立していない。

②1 cm以上の段差において通行困難性は比例する。

③7 %以上の勾配において通行困難性は比例する。

④勾配が7 %以下ではエプロンと切下げの相対角度と通行困難性は比例する。

⑤認知性は段差高さと同様に影響を受ける。

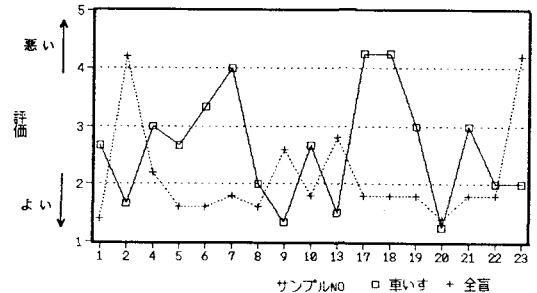


図1 車いす使用者と全盲者のサンプル評価

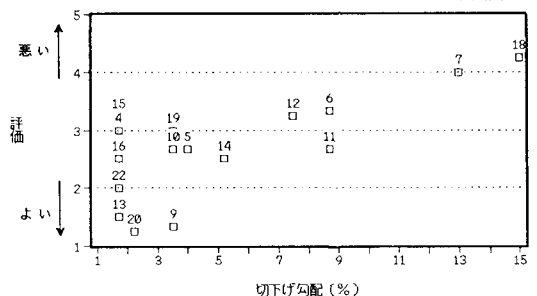


図2 段差1～2cm条件下の切下げ勾配と評価

4. 今後の展開

その他、視覚障害者誘導用ブロックについては種々のタイプが場合に応じて施工されているため、点・線状ブロック形状と全盲者認知性に関する実験も行っている。また、景観との調和について、弱視者の空間把握方法の解明とともに実験する予定である。

これらの実験の結果を数値的根拠とすることのリスクや、現段階では解明できない点も多い。しかし、指針として最低限何らかの寸法表現を行う必要があるため、今後慎重に検討したい。

5. 参考文献

- 1) 横浜市；横浜市福祉の都市環境づくり推進指針，1990
- 2) 東京都；東京都における福祉のまちづくり整備指針，1988
- 3) 名古屋市；福祉都市環境整備指針，1990
- 4) 田中理、伊藤利之、飯島若ほか；車椅子移動の動作分析－駆動トルクと筋活動パターン－，総合リハビリテーション，1982. 2. 10
- 5) 蘆奥志乃、永井秀幸、山下弘美；視覚障害者誘導用ブロックの色彩と視認性に関する調査検討ブロック実験，道路建設，1992. 5/6, pp66-74