

交通バリアフリー基本構想策定における当事者参加の点検調査実施例*

An example of the survey in railway station and pedestrian space by the elderly and disabled people *

児玉健**・松本長兵衛***・稲岡一****

By Ken KODAMA **・Choubei MATSUMOTO***・Hajimu INAOKA****

1. はじめに

国は平成12年11月に「高齢者・身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（通称：交通バリアフリー法）が施行された。各自治体においては、交通バリアフリー法にもとづいて、重点整備地区（駅及び周辺地区）を対象に総合的なバリアフリー化の計画を記述した「交通バリアフリー基本構想」の策定に着手しているところである。

この交通バリアフリー基本構想に策定に際しては、高齢者・障害者等の意見を反映させることが必要不可欠とされている。

本稿は、交通バリアフリー基本構想策定の計画プロセスにおける当事者参加型の事例として、大阪府堺市における例を取り上げ その体制・手順、調査方法、その効果、今後の課題について記述したものである。

2. 堺市における交通バリアフリー基本構想策定手順

堺市では、平成13年度に市内43駅の内6駅5地区を対象に交通バリアフリー基本構想が策定・公表された。（図2.1参照）

この検討策定プロセスにおいて、高齢者・障害者等、市民からの意見を基本構想に反映させるために、検討委員会における当事者代表の参画、高齢者・障害者団体（21団体）の代表による懇話会の開催、パブリックコメントの実施、基本構想策定地区における点検調査が実施された。



図 2.1 基本構想策定地区

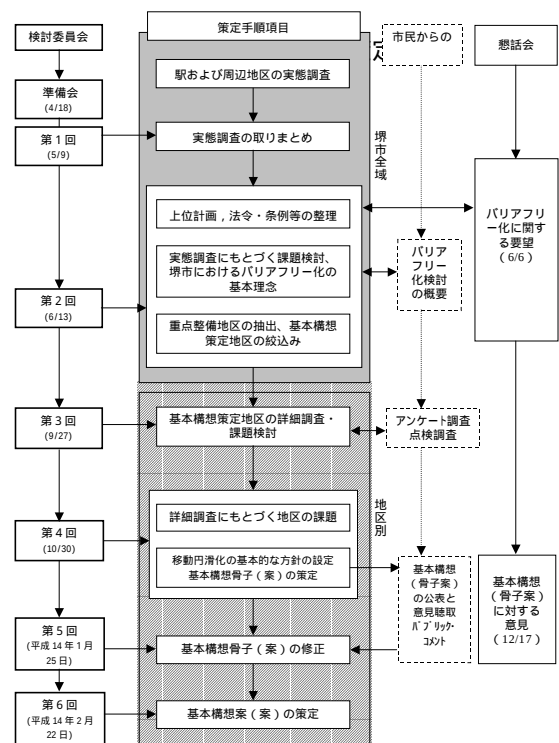


図2.2 堺市交通バリアフリー基本構想策定手順

* キーワーズ：高齢者・障害者参画，住民参加，実態調査

** 正会員 工修 (株)日建設計 計画事務所
〒541-8528 大阪府大阪市中央区高麗橋 4 丁目 6-2
:06-6203-2656 FAX:06-6203-2581

***堺市都市局交通政策部
〒590-0078 大阪府堺市南瓦町 3 番 1 号
:072-228-7549 FAX:072-228-8034

****堺市保健福祉総務部 保健福祉政策課
〒590-0078 大阪府堺市南瓦町 3 番 1 号
:072-228-7496 FAX:072-228-7853

3. 点検調査の目的

点検調査は、基本構想策定における当事者等のニーズを把握する手段の一つとして実施された。ここではその他の手段の目的と併せて、点検調査の目的を表3.1に示す。

表3.1 当事者利用ニーズ把握の調査

調査の種類		目的
調査	点検調査	・高齢者・障害者の外出先等の特性、外出時の問題点・ニーズ等を把握、潜在的な需要を把握
	高齢者・障害者アンケート	・歩道等の段差・勾配、舗装材等に関わる問題点、現在の駅施設の改善事項など、現地の施設に対する詳細な評価を行う。 ・基本構想策定地区における地域住民のバリアフリーに対する意識を醸成
会議	検討委員会	・代表者の参画による高齢者・障害者等の意見を基本構想に反映。
	懇話会の開催	・検討委員会に参加できない高齢者・障害者、NPO等の団体から広く意見を求める。

4. 点検調査の体制・手順

(1) 体制

点検調査を実施するに当たり、なるべく対象となる地区の事情に明るい高齢者・障害者、住民を対象とすることを目的に調査体制が組まれた。

また、実施にあたり、高齢者・障害者の方をサポートする人、調査を現場でスムーズに進めるための人材が必要である。

前者については、障害者については、関連団体に依頼して、各地区内または周辺にお住まいの方を選出した。また、高齢者・住民については、関連する自治会に依頼して、協力いただける人を選出した。

(2) 手順

点検調査の手順は、図3.2に示す通りである。

上記の体制を整えるために、事前の協力依頼・メンバーの確定などの作業が伴い、調査準備に約1ヶ月、5地区の調査実施に約1ヶ月を要した。

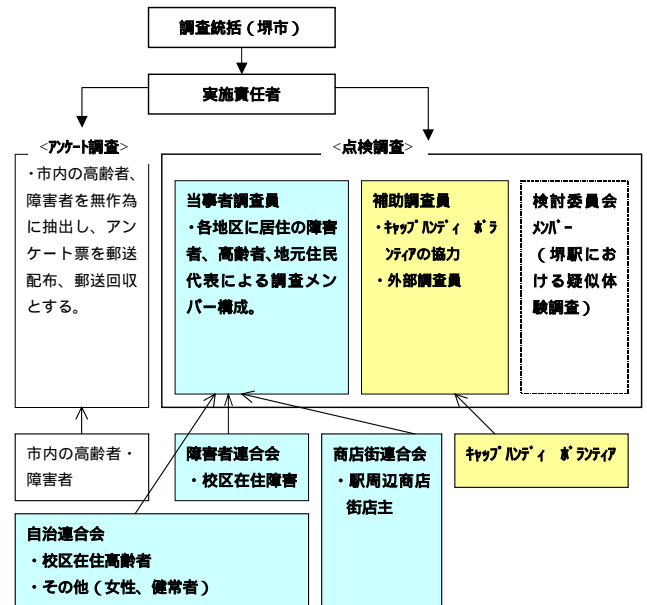


図3.1 点検調査の体制

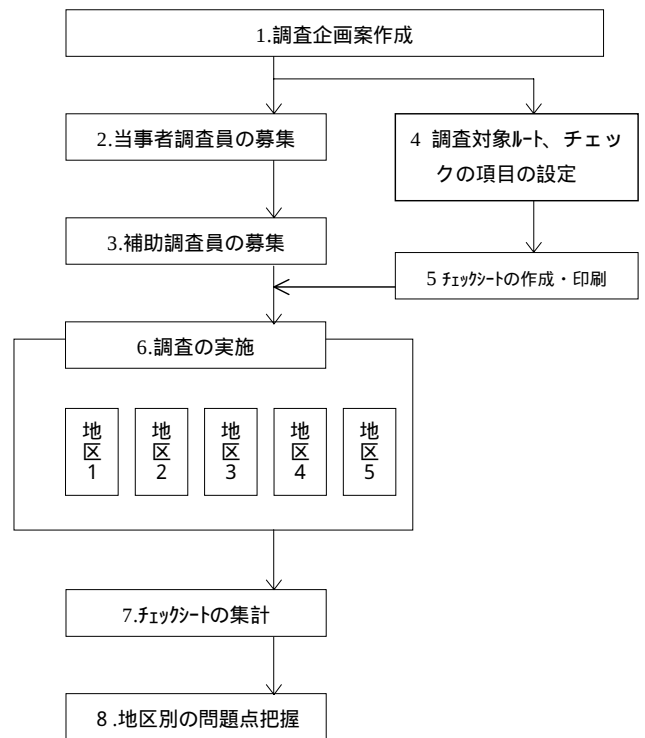


図3.2 点検調査の手順

5. 点検調査実施の概要

(1) 実施日時

調査日：平成14年8月3日から9月3日までの各1日間

調査時間：午前9時から12時(調査説明に1時間、現地調査に1時間、とりまとめに1時間)

(2) 調査班の形成と調査ルートの設定

調査班の設定

調査実施については、各地区で90人程度の参加となったため、調査時の安全性・効率性確保のため、1班15人程度の班に分け、各班毎に調査ルートを設定した。

チェックシートによる点検

- a. あらかじめ定めた地点・ルートについて、
調査グループ毎に現地を徒歩で点検する。
調査時には、調査員がチェックシートに記入または補助調査員が記入する。

調査内容

- ・移動の際の区間別または横断歩道などでの身体的負担度合い
- ・具体的問題点（段差、舗装材のすべり、路面の見えやすさなど）

- b. 補助調査員により詳細なチェックシートをもとに物理的な項目を測定する。

調査内容

- ・歩道上の段差の大きさ・舗装材・信号青時間の長さなど

(3) 調査参加人数

調査に参加した人は、6駅周辺地区延べ人数で、478人となった。

6. 点検調査結果の集計と活用

点検調査の結果については、調査したルート別に問題点および自由意見を高齢者、健常者、障害者別に集計し、各自の身体特性により、どのような問題がどのような地点であるのかを把握した。

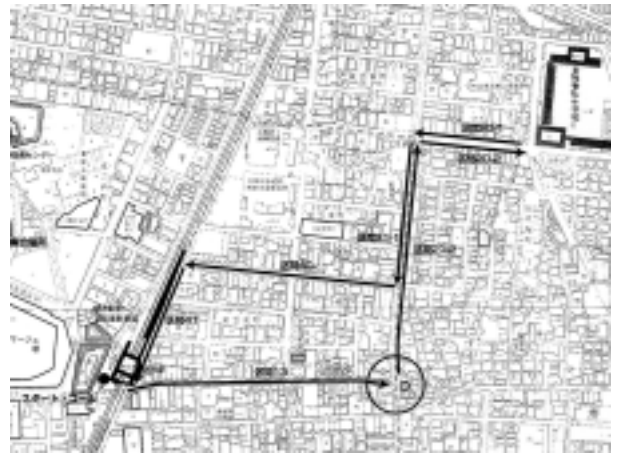


図 5.1 調査ルート図（例）



写真-1 点検調査風景

表 5.1 点検調査延人数

単位：人

日 程		参加人数										
駅及び周辺地域	調査日	障害者	自治会	商店・スーパー	女性団体	ガイドヘルパー	キャップハンディ・ボランティア	リーダー他	一般ボランティア	外部調査員	委員会メンバー	合計
新金岡駅周辺地区	8/2（木）	10	21	2	2	5	5	0	22	8	8	83
堺市駅周辺地区	8/6（月）	9	12	0	1	7	5	0	14	8	6	62
北野田駅周辺地区	8/8（水） 9/4（火）	12	19	3	2	8	5	8	19	14	10	100
堺東駅周辺地区	8/27（月）	11	17	1	2	6	15	0	21	8	7	88
堺駅周辺地区	8/28（火）	12	16	3	2	7	5	0	16	5	8	74
深井駅周辺地区	9/3（月）	12	15	2	2	8	5	0	15	7	5	71
地 区 合 計		66	100	11	11	41	40	8	107	50	44	478

また、各地点の具体的な問題点については、写真等とあわせて整理し、関係事業者及び検討委員会へ提示し、基本構想策定の検討材料として活用した。

表 6.2 問題点集計結果例

地区：堺市駅 1 班 N=8

歩道区間№13

問題点	障害種別										
	1. 特になし	2. 上下肢障害	3. 上肢のみ障害	4. 下肢のみ障害	5. 視覚障害	6. 聴覚障害	7. 言語障害	8. 内部障害	9. 知的障害	10. その他	11. 無回答
歩道の幅	1. 幅が狭く歩きにくかった	1	1				1				
	2. 滑りやすかった										
舗装材	3. 表面がでこぼこで移動しにくい										
	4. タイル・ブロックなどの目地がたつく										
歩道の勾配	5. 歩く方向に勾配があり移動しにくい										
	6. 横方向に勾配があり移動しにくい										
障害物	7. 歩道が渡打って歩きにくい										
	8. 自転車、看板、自動車などが邪魔	5	1		1		1				
誘導・警告ブロック	9. 電柱、植栽が邪魔				1						
	10. ブロックが識別できない										
	11. ブロックがない	1									
	12. ブロックの形状がわかりにくい										
	13. 無し										
	14. 無回答										
その他	・通行禁止区域なのに自動車が多い、停車中も多い、取締強く望む。	1									
	・店前の自転車、車、歩道に商品等がかなり出ている（歩道いっぱいに出している商店もあり）。	3									
	・歩道に店のものが出て歩きにくい。車と自転車等の違法駐車。歩道と歩道との段差。		1				1				
	・ポストがでている。商品が店頭に出ている。自動車、バイクの駐車。看板が板では判断できない（上にあがっている）。				1						
	・警告ブロック（ポストの廻り）が必ずほしい。道路に不法駐車が多いのでとても怖い。ふれあいバス標識がせまい人道にはみ出している。雨天の場合の道路のすべりが気になる（全体的に）。										
	・無回答	1									

注）○：65～74歳の前期高齢者、（）：75歳以上の後期高齢者

7. 点検調査の効果

堺市で実施された点検調査を踏まえて、調査実施による効果を整理すると次のようになる。

‘ 気づき ’ と共有化

既設の鉄道施設、道路等について高齢者、障害者等の当事者の視点から見た問題点を気づくことができ、さらに同じ現場を見ることにより、問題点および問題意識の共有化を図ることができる。

計画・事業推進の追い風

当事者の視点から見た問題点の把握により、その課題が明確になるとともに、事業者、当事者間の問題意識の共有化により、計画案を策定する上での重要な検討材料となりえる。

堺市の場合、当事者の意見、事業者の努力により、当初計画の階段昇降機をエレベーター整備に切り替えることができた。

まちづくりの協働化へのきっかけづくり

実際にまちを歩くことにより、バリアフリーに関することだけでなくまちづくりへの関心が市民レベルで高まる効果が期待できる。

さらに、このことは、今後バリアフリーのまちづくりを実現するための、市民レベルでの協議組織を立ち上げるきっかけづくりになり得る。

8. 今後の課題

本稿では、交通バリアフリー基本構想策定に係る当事者参加のための点検調査の事例紹介およびその効果に関する考察を行った。

今後、交通バリアフリー基本構想に基づくまちづくりを進めるに当たって、計画策定者、事業者等が配慮すべき事項を次ぎのように考える。

永続的な検討体制の検討

バリアフリーのまちづくりは、施設整備においてきめの細かい配慮が必要であり、そこまで実現してはじめて、当事者等の参加する意義がある。そのためには、単年度の検討だけでなく、永続的な事業者と当事者、行政の建設対話ができる場作りが必要となる。

実際には、複数の利害関係者の意見を調整し、設計・施工に結びつける仕組みが充分にできていない自治体が多いと考えられる。

今後、バリアフリーに関する専門知識を有するコーディネイターの役割を果たす組織の立ち上げ、育成が必要と考えられる。

高齢者・障害者移動ニーズに係るデータ蓄積
交通バリアフリー法を機会に全国で同様の検討がなされており、今後もさらに増加する。この機会を活かし、高齢者・障害者等の移動ニーズに係るデータを蓄積することにより、公共交通、道路等の改良・整備における問題点の共通認識、より望ましい改良・手法への手がかりになると考えられる。