

市民の手でつくられる吹田市の交通バリアフリー*

The barrier-free transportation scheme of Suita city with the participation of citizens*

高橋富美**・長野紀章**・宇野幸治***・新田保次****

By Fumi TAKAHASHI**・Noriaki NAGANO**・Kouji UNO***・Yasutsugu NITTA****

1. はじめに

本稿では、交通バリアフリー法に基づく基本構想策定にむけて積極的に市民参加、当事者参加手法を導入した大阪府吹田市の取り組み事例を報告するとともに、これらの課題と今後の展開へむけた考察を行う。

2. 吹田市での取り組み

(1) 吹田市の概要

吹田市は大阪市に隣接する北大阪の中核都市であり、人口は約35万人と大阪府内で7番目の都市である。昭和30年代の高度経済成長時代に千里ニュータウンが建設され、昭和45年には日本万国博覧会が千里丘陵で開催された。博覧会跡地には多くの文化施設が建設され、その周辺地域には大学、病院等学術研究施設が集積し、学術文化都市として発展を続けている。また名神高速道路、中国自動車道等東西交通の要に位置し、計画的に整備された千里ニュータウン地域、古い町並みをもつ旧市街地、そして、商業・業務地域と3つに大きく分けられる地域の特徴を持つ。

高齢者比率の動向は平成12年に13.1%であり、平成22年には約17.9%に達すると見込まれている。

(2) 吹田市の基本構想策定にむけた考え方

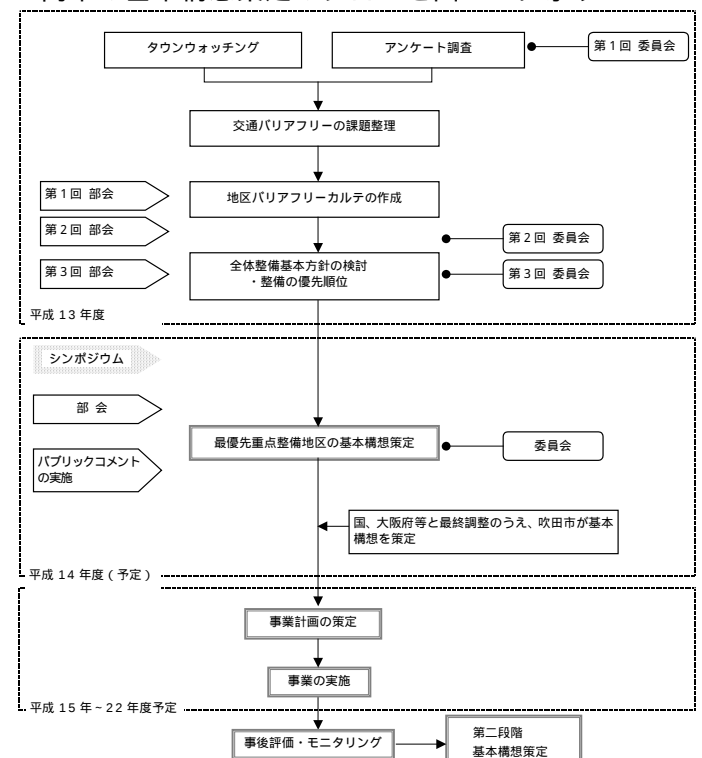
吹田市内には旅客施設が14駅立地し、そのうち13駅(5事業者)が1日の乗降客数5,000人以上の特定旅客施設となる。

基本構想策定にあたっては、駅前再開発事業が現在進行中のY駅周辺が妥当であると考えられた。し

かし、単独の交通結節点周辺のバリアフリー化整備のみでは吹田市全域のバリアフリー施策へと発展しにくいこと、複数ある特定旅客施設のうちY駅のみで基本構想を策定することに対して市民の合意を得にくいと考えられること、物理的に歩道拡幅等のバリアフリー対策が困難である地域が多数ある同市において構想段階から市民参加、当事者参加を推進し協力を得ることが施策の円滑な推進に寄与すると考えられること等から、13駅周辺全てを基本構想策定の対象として、長期的な取り組みを実施していくこととなった。

そのため同市では、平成13年度に交通バリアフリーの取り組みに関する基本的な考え方や複数の特定旅客施設周辺整備の優先順位を示す「全体整備基本方針」を策定し、平成14年度に優先順位の高い特定旅客施設周辺から随時基本構想を策定することとなった。

同市の基本構想策定のフローを図—1に示す。



図—1 吹田市の基本構想策定フロー

*キーワード：交通弱者対策、歩行者・自転車交通計画、市民参加、交通バリアフリー法

** 非会員 (株)建設技術研究所 環境都市部

(大阪府大阪府中央区大手前1-2-15、

TEL:06-6944-7777, FAX:06-6944-7761)

*** 非会員 吹田市建設緑化部道路安全室交通政策課

**** 正会員 工博、大阪大学大学院 工学研究科 助教授

(3) 市民参加，当事者参加手法の概要

(a) しくみづくり

同市の基本構想にむけた取り組みは、「吹田市交通バリアフリー基本構想策定委員会（以下委員会とする）」を中心に進められた。委員会は、学識経験者・当事者（車いす利用者・視覚障害者・聴覚障害者・高齢者・子育て中の保護者）の代表・市民（公募市民を含む）の代表・公共交通事業者・公安委員会・行政の計28名の委員で構成されている。

また、より市民参加，当事者参加を推進していくため、委員会を中心とした横断的，縦断的なしくみづくりも行われた。

同市において交通バリアフリーを進める目的として、歩行者の移動の円滑化を図ることはもちろんのこと「リハビリテーション」，「ノーマライゼーション」の基本理念の下，障害者の完全参加と平等の実現を図ることや，総合的なまちづくりや関連事業と一体的に推進することにより都市機能の向上，発展に寄与するものであることが求められた。そのためには，交通バリアフリー担当部局のみではなく，市内部での横断的な組織による協力体制が必要となる。そこで社会福祉部局，都市計画部局等の関連部局で構成される庁内連絡会議が設立され，市内部での担当者レベルでの調整や，交通バリアフリーの取り組みに対する協力体制が構築された。

一方，関係団体の代表者で構成される委員会のみではなく，市民と協働し，心のバリアフリーへの発展を図るため，別途市民や当事者の意見を集約するためのしくみづくりが必要であると考えられた。そこで，委員会の下部組織として，「吹田市交通バリアフリー化検討部会（以下部会とする）」が設立された。部会は，原則自由参加とし，吹田市の取り組みの報告や意見集約，意見交換の場として，平成13年度は3回開催され，のべ約150人が参加した。部会での意見集約には，KJ法を用いたワークショップ方式を導入した。

また別途吹田市バリアフリーマップの制作が並行して実施されていたため，これらの調査機関との連携を図り，調査結果等の情報の共有化を図った。

基本構想策定にむけたしくみを図-2に示す。

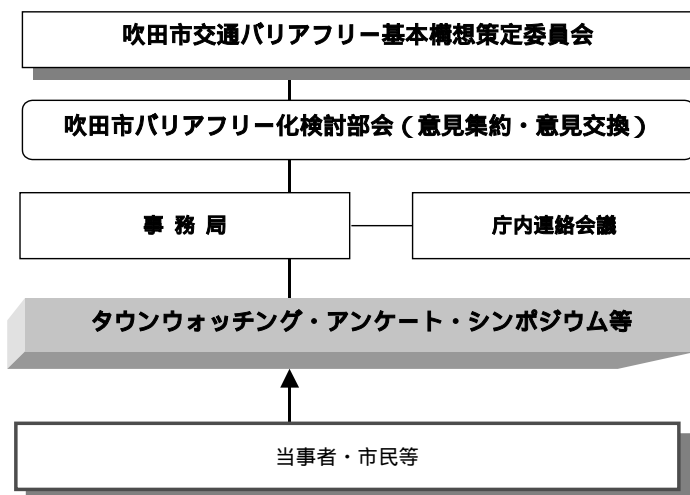


図-2 基本構想策定にむけたしくみ

(b) 点検調査

対象となる駅及びその周辺で，市民，当事者参加による点検調査を実施し，9回の調査に，のべ490名が参加した。平成13年度の段階では，重点整備地区の区域，特定経路が未定であるため，これらの設定にむけた基礎データとして，特定旅客施設及びその周辺道路のバリアフリー状況の概要を把握することを目的とした。

参加者は市を通じて高齢者団体，障害者団体，自治会等に参加を呼びかけた。調査の運営は，庁内連絡会議を通じ行われ，毎回約15名程度の職員が参加した。職員が，各班のリーダーとなり，障害者等の補助，意見の聞き取り，指摘箇所の地図上への記録，写真撮影等を行った。

調査シートは参加者の自由な発想に基づく課題抽出を図るため，バリアフリー点検時の大まかな視点のみを記載する自由記入形式とした。

調査後は，班毎に意見交換を実施するとともに，その結果を参加者全員に発表し，情報の共有化を図った。

点検調査の様子を図-3に示す。



図-3 点検調査の様子

(c) アンケート

より広範囲にわたる市民の意識やニーズを把握するためアンケート調査を実施した。アンケートは市内の特定旅客施設の半径1km圏内を対象に、13,000世帯に39,000部（1世帯に3部）を配布した。回収率は19.2%であった。

アンケートは、回答者の移動特性を含む基本的な属性を把握するとともに、最寄り駅（特定旅客施設）のバリアフリー状況の満足度、バリアフリー整備内容の期待度等を把握することに留意して設問を設計した。

アンケート調査結果は事項に示す整備の優先順位を決定する際の指標として用いた。さらに今後の基本構想策定にむけ、アンケート調査結果のより詳細な解析を行う予定である。現段階では、バリアフリー整備の内容毎の満足度と期待度が把握でき、今後の基本構想策定時の基礎データとなっている。

(d) 整備の優先順位

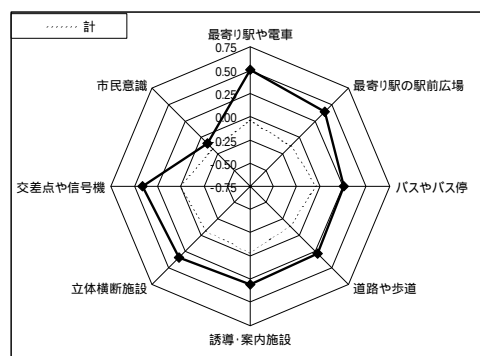
複数ある特定旅客施設周辺において、一度に重点整備地区を設定し、基本構想を策定していくことは不可能である。そのため、整備の優先順位を決定することが必要となる。市民は、最寄り駅又は普段良く利用する駅周辺の整備を優先することを要望する

傾向にある。しかし行政として、まちづくり施策と一体的なバリアフリー整備を行い、より効率的、かつ効果的に整備を進めることが求められる。さらに、各公共交通事業者等の事業者は独自のバリアフリー整備計画を持っている場合もあり、これらとの整合性を図ることも重要である。そこで市民の合意得ることのできる、客観的な指標に基づく整備の優先順位を検討することが必要となった。

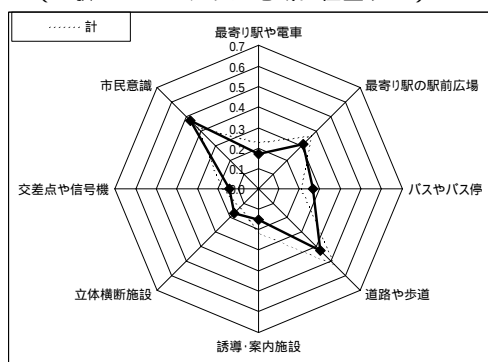
同市においては、「現状のバリアフリー水準」、「当事者・市民のニーズ、要望」、「市の総合的なまちづくり」の3つの視点による指標化を行った。

「現状のバリアフリー水準」については、駅舎と歩道のバリアフリー状況の指標化を図った。駅舎については「移動のしやすさ」、「情報のわかりやすさ」の観点から、調査項目毎の現況を点数化した。歩道については、歩道幅員2m以上の歩道の延長距離を指標化した。

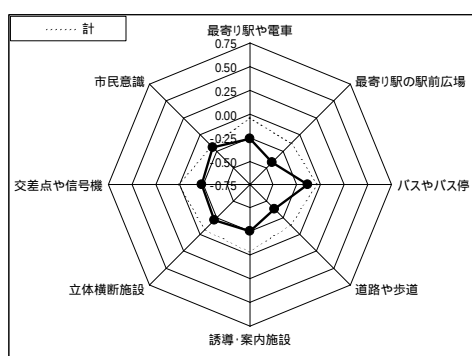
「当事者・市民のニーズ、要望」については、アンケート結果を用いた。「市民のニーズ」としては駅舎及び道路のバリアフリー状況の満足度を指標化した。「当事者のニーズ」については、アンケート結果より移動時に不自由がある属性を持つ回答者の整備の必要があるとする指摘率を用いた。また、委員会、部会等で違法駐輪を指摘する意見が多数寄せ



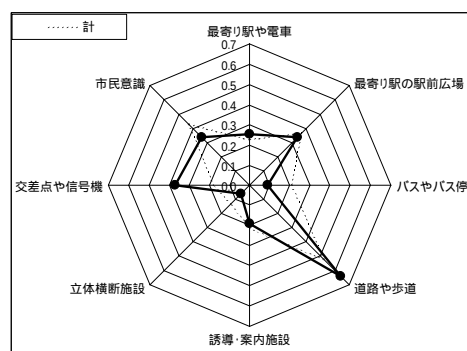
バリアフリー整備状況に対する満足度
(A 駅：ニュートン地域に位置する)



バリアフリー整備に対する期待度
(A 駅：ニュートン地域に位置する)



バリアフリー整備状況に対する満足度
(B 駅：旧市街地域に位置する)



バリアフリー整備に対する期待度
(B 駅：ニュートン地域に位置する)

図 - 4 アンケート結果による整備内容毎の満足度と期待度

られたため、各駅周辺の迷惑自転車の台数を指標化した。

「市の総合的なまちづくり」については、「駅の利用状況」として一日あたりの乗降客数、「施設の立地状況」として駅周辺の医療施設、官公庁施設といった主要施設の数、「駅前広場の状況」としてバスの運行本数を指標化した。さらに周辺の関連事業の有無も反映した。

これらの指標を正規化することにより点数化し、総合得点の高いものを優先順位の高い箇所として、随時整備していくこととしている。

また、各事業者については別途アンケート調査とヒアリング調査を行い、これらの結果を委員会に公表することにより、優先順位を決定していく予定である。

(e) 広報計画

市は交通バリアフリーの取り組みを推進するにあたり、市民に対するアカウンタビリティを求められる。そこで、より多くの市民に情報提供を行うため、ニュースレターの発行、ホームページの開設、シンポジウムの開催を行った。

ニュースレターについては、委員会や点検調査等主要な取り組みが実施される毎にその状況を取りまとめ、毎回約1,000部を配布した。

ホームページについては、市のホームページに専用ページを設け、委員会の開催予定、その結果、点検調査の結果等を公表している。今後、ホームページを用いたパブリックコメントの実施も計画されている。

シンポジウムは、市のバリアフリーに対する提言募集、市のバリアフリー状況を取りまとめた啓発用ビデオの上映、パネルディスカッションの実施を全市民対象に5月中旬に開催する。

3. 課題と今後への展開の考察

市民、当事者参加を実施する際には、市民に対する極めの細かい対応が重要となる。そのためには、行政の積極的、主体的な取り組みが必要不可欠となる。庁内の横断的な組織による協力体制、市民が参加できる縦断的なしくみづくり、職員の日常的な市

民との信頼関係の構築により、同市においては円滑な市民参加、当事者参加を図ることが可能となった。

また市の事情に詳しい地元行政の役割と、第三者として行政と市民の間に立ち専門的視野から活動を推進する専門家の役割も求められる。市民参加、当事者参加で得られた結果を早急にとりまとめ、市民にわかりやすく示すとともに、その結果がどのように施策に反映されるかを明示する等、円滑な市民、当事者参加に基づく基本構想策定を推進することが可能となる。

同市においては、基本構想策定の対象となる重点整備地区候補地の設定を行う構想段階から積極的な市民、当事者参加を図ったことが特筆すべき点として挙げられる。交通バリアフリー法に基づく基本構想は、交通結節点周辺の駅舎及び歩行空間ネットワークの整備を平成22年度を目標として実施することとされている。しかし、同市のように長期的な計画のもと、市民との協働、他部局との連携を図りながら交通バリアフリー施策を実施することにより、通常のハード整備だけでは解決できない課題を、市民の協力や都市交通施策との連携といったソフト対策による解決へ展開を図っていく可能性が高まるものと考えられる。

一方、市民の移動円滑化の向上という視点でみると、市境界付近に位置する駅周辺や、駅の立地しない重点整備地区から対象外となる地域が、現在の検討範囲から外れている。市域や、法律にとらわれないバリアフリー施策としてどのように展開していきけるのか、今後の大きな課題であると考えられる。

4. おわりに

吹田市の交通バリアフリーの取り組みは、始まったばかりである。一過性、局所的なバリアフリー整備にとどまらず、市全域のバリアフリー施策へと発展する継続的な取り組みとなることが望まれる。また基本構想は市が策定するものであるが、積極的な市民、当事者参加を行い、市民の手によってつくられる構想となることを期待したい。