

# 「雪国におけるユニバーサルデザイン」の導入の取り組み\*

A case of the “universal design in snowy district” \*

福田好司\*\*・岡正彦\*\*\*・松原淳\*\*\*\*・服部和広\*\*\*\*\*

By Koji FUKUDA\*\*・Masahiko OKA\*\*\*・Atsushi MATSUBARA\*\*\*\*・Kazuhiro HATTORI\*\*\*\*\*

## 1. はじめに

国土交通省岩手工事事務所では、これまで地域づくりの一環として交流ネットワークの核となる「水辺プラザ」や「道の駅」などを地域に展開してきた。さらに、高齢者や障害者など移動に制約を抱える人々が、健常者と同様に利用できることを目標に様々な取り組みを行うとともに、地域住民が日常的に利用している歩道などについても「バリアフリー」の観点から、段差の切り下げなどを行い、安全・安心して利用できる施設整備の実現を図ってきた。

しかし、車いす利用者のための歩道の段差解消が、視覚障害者にとっては歩車道の区別がわからない、逆に、視覚障害者には有効な誘導ブロックが車いす利用者には不都合になるなどといった問題が、指摘されてきたことを踏まえ、年齢や性別、体の自由・不自由、知覚・行動能力等の違いにかかわらず、全ての人々にとって便利で安全な環境づくりをめざす「ノーマライゼーション」の理念にもとづく「ユニバーサルデザイン」による施設整備への転換が

\*キーワード：交通弱者対策，市民参加，積雪寒冷地

\*\*国土交通省岩手工事事務所

(盛岡市上田四丁目2-2，

TEL019-624-3131，FAX019-623-7604)

\*\*\*国土交通省岩手工事事務所

(盛岡市上田四丁目2-2，

TEL019-624-3131，FAX019-623-0858)

\*\*\*\*正員，株式会社オリエンタルコンサルタンツ

(川崎市高津区久本3-5-7，

TEL044-812-8327，FAX044-812-8328)

\*\*\*\*\*正員，株式会社オリエンタルコンサルタンツ

(川崎市高津区久本3-5-7，

TEL044-812-8327，FAX044-812-8328)

求められているところである。

折しも、1993年に改正された「障害者基本法」では、障害者の自立と社会、経済、文化などのあらゆる活動への積極的な参加を促進することや、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（「交通バリアフリー法」）が、2000年に施行されるなど、公共空間・施設整備を取り巻く環境は激変しており、従来型の取り組みでは社会ニーズに対応することが困難となっている。

岩手工事事務所ではこのような社会変化に伴う多様なニーズに対応するため、「ノーマライゼーション指針策定検討委員会」を設立し、「ノーマライゼーションの理念にもとづく施設整備」、言い換えれば「バリアフリーデザイン」から発展した「ユニバーサルデザイン」による公共施設整備を行うための技術指針（案）を策定した。

## 2. 技術指針（案）策定にあたっての取り組み

### (1) 指針策定検討委員会の設立

従来多くの技術委員会が個々の立場で事業者意見や要望を提示しているのに対して、「ノーマライゼーション指針策定検討委員会」は、関係者全てが同じテーブルについてお互いに意見を発表し合い、立場の違う人の意見を直接聞くことにより、お互いの理解を深めると共に、当事者として街づくりのための整備に参加しているという認識が生まれることを目指した。そのため、委員はユニバーサルデザインに精通した学識経験者をはじめ、岩手県内で活動されているNPO、福祉・障害者団体の代表、町内会役員、及び教育の観点から小学校の校長、交通事業者であるタクシー協会、バス協会の代表、身体機能に関する医学的見地からリハビリテーショ

ン・センター長など、様々な分野の代表者で構成されている。

委員会では、「現地点検」や「ニーズ調査」、「小学生聞き取り調査」を実施し、歩行空間における問題点や課題を明らかにするとともに、河川・道路施設の現況に対する利用者ニーズの把握に努めた。

ノーマライゼーション指針策定検討委員会	
委員長	細江 達郎 (岩手県立大学 社会福祉学部 福祉臨床学科長・教授)
委員	岩佐 正章 (岩手大学 工学部 建設環境工学科 助教授)
	上杉 直吉 (天昌寺町内会 顧問)
	遠藤 セツ子 (平泉まちづくり協議会 委員)
	大信田 康統 (もりおか障害者自立支援プラザ 所長)
	大村 みつ子 (まちづくりわいわい塾 代表)
	狩野 徹 (岩手県立大学 社会福祉学部 福祉臨床学科 助教授)
	西郷 賢治 (社団法人盛岡市身体障害者協議会 理事長)
	鷲坂 和明 (岩手県立盲学校 教諭)
	佐々木 順 (岩手県立盛岡養護学校 教頭)
	佐藤 利樹 (岩手県タクシー協会 常務理事)
	柴田 和子 (岩手町文化団体連絡協議会 会長)
	高橋 明 (財団法人いわてリハビリテーションセンター センター長)
	高橋 次三 (水沢市立常盤小学校 校長)
	高橋 善男 (社団法人岩手県バス協会 専務理事)
	千葉 克 (社会福祉法人岩手県社会福祉協議会 専務理事)
	藤原 利三 (全国脊髄損傷者連合 岩手県支部 支部長)
	横山 久子 (ボランティアグループゆいっこ 代表)
	渡邊 安正 (盛岡市立上田小学校 校長)
	(五十音順：所属は設立当時)

図-1 指針策定検討委員会の構成員

## (2) 地域ニーズ把握の方法 (現地点検)

現地点検は、高齢者や障害者など移動に制約を抱える人と健常者が共に参加し、河川や道路施設を「歩いて・見て・感じたこと」を通して、施設の問題点や課題をお互いに指摘するとともに、高齢者や障害のある人の気持ちや身体機能の特性を、参加者全員が理解を深めることにより、共通認識を構築する場である。

特に、積雪寒冷地に属する岩手県の特徴でもある積雪や路面凍結の状況を再認識するため、冬期に集中して実施した。その結果、健常者が考える以上に車いす使用者や肢体不自由者が凍結時に移動することが困難であることが明らかとなった。特に、青時間内に横断歩道を渡れないこともあった。

また、参加者を委員会のメンバーからなる「委員班」と、点検箇所周辺の住民により構成される「現地班」の二班とし、現地班からは日常的な利用において「困ったこと」や「改善すべきこと」などの意見が出された。これらの意見は「点検結果とり

まとめ」の際にお互いに発表し合い、それぞれの班の考え方、点検箇所の捉え方を理解し、共通認識を深めることにつなげると共に、指針策定にあたる各委員の意識の向上を図ることに寄与した。



写真-1 現地点検の風景



写真-2 とりまとめの風景

## (3) 地域ニーズ把握の方法 (ニーズ調査)

特定の利用者に限定せず、幅広く多くの住民から偏りなく、施設整備内容に対するニーズを把握するため、現地点検とは別にアンケート調査を実施した。調査対象者は委員および岩手県内の自治体、町内会の推薦によるものとし、あわせてインターネットによる調査も実施した。

表-1 調査対象者

委員および現地点検参加者
委員の方による配布対象者の紹介
委員の方による各種団体の紹介
市町村担当者による町内会等各種団体の紹介
インターネット(参加自由)

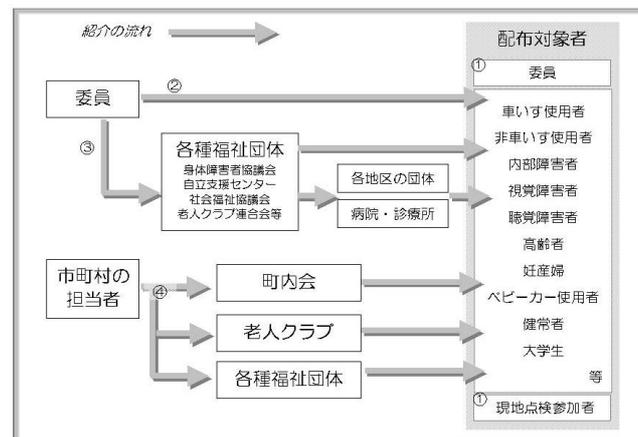


図-2 調査対象者推薦の流れ

(4) 地域ニーズ把握の方法 (小学生聞き取り調査)

委員である小学校長の協力のもと、小学校2校において、集団登下校の班長を務める6年生を対象に登下校の際に気づいたこと、危険を感じる箇所などの聞き取り調査を行い、ヒヤリ・ハットマップを作成した。

なお、ヒヤリ・ハットマップは、小学校を通じて児童及びPTAに配布し、登下校時や日常的な利用の際の注意喚起や安全な通学路の確保ために役立てた。



写真-3 小学生聞き取り調査の風景

表-2 地域で出された意見(抜粋)

冬季の積雪・凍結に対する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車道を除雪した雪が路肩や歩道にあり通行の障害となる。</li> <li>・積雪により歩車道境界が分からず危険である。</li> <li>・タイヤのわだち掘れで進行方向が波打っており、路面凍結時には車いすで進めない。</li> <li>・積雪で縁石が見えなくなっている。</li> <li>・積雪により点字ブロックの存在が分からず、利用できない。</li> </ul>
構造に対する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道の横断勾配が強い箇所は、ガードレール等飛びでないようなものが必要。</li> <li>・立体横断施設の上り下りは、スロープ、階段といったいろいろな形式があり歩きにくいので統一をして欲しい。</li> <li>・青信号が短くてわかりきれない(積雪時には通常の倍以上かかる)。</li> </ul>

3. ノーマライゼーションの理念に基づく施設整備指針(案)(抄)

現地点検等の委員会活動における貴重な意見を踏まえ、安全で快適な河川・道路空間を創るための技術指針(案)となる「ノーマライゼーションの理念に基づく施設整備指針(案)」(以下「指針(案)」)という。)を取りまとめた。

(1) 岩手工事事務所独自の基準(ローカルスタンダード)の設定

河川・道路施設の整備は道路構造令等を初めとする基準に則って実施するものであるが、整備する内容によっては「基準に明確に規定されている事

信号機のある交差点	1 交差点のかたちが複雑で、車の動きが分かりにくいので、歩行者用信号が青のとき、横断して危険を感じる 2 交差点内にある信号を待つ場所がせまく、人が多く集まると車道にはみ出してしまう 3 交差点で信号を待つ場所(歩道)がせまいので、そばの駐車場で信号待ちをしている 4 歩行者用信号の「青」の時間が短い 5 南北方向に比べて、東西方向の信号の「青」の時間が短い 6 信号無視をする車が多い 7 渋滞(じゅうたい)でならんでいる車により、向こうの見えないことが多い
信号機のない交差点	8 信号機がないために、車がとつ然飛び出してくる 9 横断歩道の白線の上がずべりやすい(特にこおっている場合)
歩道のある道路	10 バス停のそばを、女子高生が歩道全体に広がって歩いて、じゃまになっている 11 交差する道路の車の交通量が多い 12 車の通りが多い道なのに、歩道はせまい 13 歩道がせまく、雪もたまっていて、歩くスペースがない 14 せまい歩道に駐車している車がある 15 自転車歩道を通るので、歩行者とぶつかりそうで危ない 16 歩道にデコボコがある
歩道のない道路	17 歩道がない 18 道はぼがせまい 19 車どうしですれちがうときに、そばを自転車で通ろうとすると、道がせまく感じられる 20 つらが歩道上にせり出している 21 道がこおっていてずべりやすい 22 道路のはじにあるみぞのフタが木製なので、こおっているとすべって危険 23 道に不要な段差がある
歩道橋	24 歩道橋の出入口が、歩道から離れた不便な場所にある 25 歩道橋の出入口に不要な段差がある 26 大勢で渡ると歩道橋がゆれる 27 あまり使わない歩道橋である
地下道	28 地下道の自転車の坂(スロープ)の部分のはぼがせまい 29 地下道を自転車に乗ったまま走らないようにするキャンペーンの後は、自転車で通る人が減った
坂道	30 急な坂道がある 31 急な坂道が長く続く 32 急坂があり転びそうになった
橋	33 自転車どうしですれちがうとき、せまく感じる 表の番号は、右の地図の番号と対応しています。



図-3 ヒヤリ・ハットマップ(上田小学校)

項」，「規定されているが明確でない事項（管理者の裁量にまかされている）」，「基準化されていない事項」の3パターンに分けられる。このうち，特に，「規定されているが明確でない事項」や「基準化されていない事項」については，事業者の判断が求められることになる。このことから，岩手県の地域特性や地域のニーズに配慮し，「基準化されていない事項」及び「規定されているが明確でない事項」の中でも対応の必要性が高い事項は，利用者にとって使いやすく，便利になるような踏み込んだ岩手独自の基準（ローカルスタンダード）を規定し「指針（案）」に盛り込んだ。

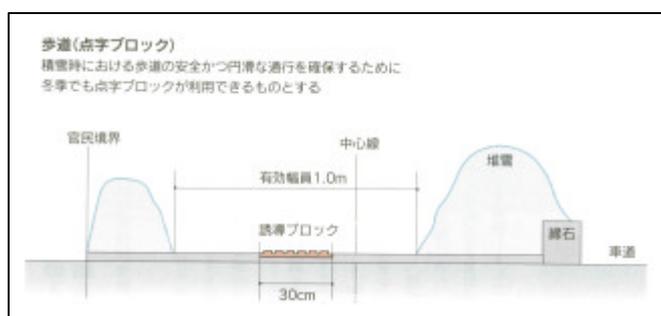


図-4 ローカルスタンダードの例

#### 4．岩手工事事務所における今後の取り組み

岩手工事事務所では，「指針（案）」の策定により第一段階が完了し，現在は第二段階である指針を運用するプロセスに移行している。

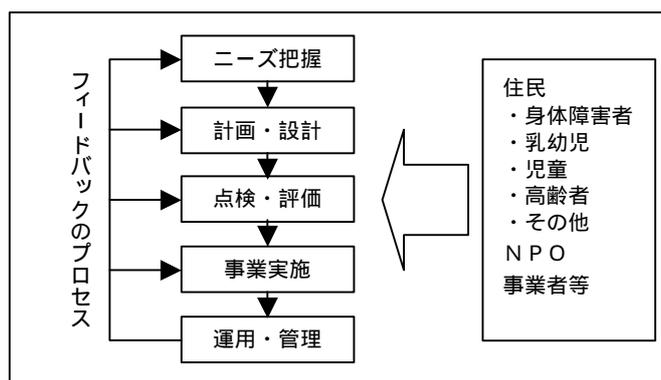


図-5 運用のプロセス

今後，新たに着手する事業については，「指針（案）」に基づき整備を行い，それ以外についても，地域のニーズや利用状況を踏まえ，改築時に対応していくこととしている。

また，利用者がより安全・快適に施設利用がで

きるように，事業実施箇所の事後評価や手直しが不可欠であり，実施にあたっては，利用者の意見を直接聞く「現地点検」等を活用することとなっている。

こうした事後評価の結果を蓄積し，将来的に指針（案）を改訂し，一層地域に根ざした施設整備を進めることが必要である。ただし，指針（案）は完成されたものとはならず，社会状況の変化にも対応し継続的に見直しが図られるものと認識している。

#### (1) 「総合的な学習の時間」とのかかわり

社会の変化に主体的に対応し，心豊かでたくましく，共に生きている人々の立場を理解し，思いやりの心をもつことの出来る福祉社会の形成に向けて，「未来の大人たち」に自分たちの街を五感で確かめてもらい，福祉・環境の面から再評価する試みを充実させることが重要である。

その第一歩として，盛岡市内において中学生による現地点検を実施するなど，教育機関と連携し，実践の場を広げ，住民の意識啓発を図る取り組みが動き始めている。



写真-4 中学生による現地点検

#### (2) 最後に

岩手工事事務所では，今後，岩手県や市町村と連携を図りながら，全ての人々にとって便利で安全な環境づくりを目指す「ユニバーサルデザイン」を取り入れた歩行空間のネットワーク形成の実現に向けて，施設整備を実施することになっており，委員会としても強く推進を願うところである。

しかしながら，全国同様に岩手県内の道路においても，用地買収等による拡幅整備がままならず，狭隘な歩道が多く存在していることから，従来型の施設整備に加え，既往ストックの効果的かつ有効活用についても課題となっているところである。