

# 交通バリアフリーの計画策定段階におけるワークショップの取組み

## Workshop in the planning process under the Transportation Accessibility Improvement Law

山田 稔\*

by Minoru YAMADA

### 1. はじめに

#### (1) 交通バリアフリーのプロセス

多くの都市で交通バリアフリー法の基本構想の策定が進んでいるが、従来からの整備における問題点の反省から、なによりも、障がい者の整備ニーズを適切に把握して事業に反映させることが必要であり、そのため当事者参加が重要視されている。特に関連の法令で明示されていることもあって、障がい者にバリア課題を指摘してもらうための、いわゆる、町歩き点検ワークショップを実施することが定着化して来ているといえよう。

現状の整備プロセスに即して、現況把握・代替案作成・意思決定・施工・事後評価とフェーズを大別し、それぞれで明確に目標を設定して参加型手法を取り入れることは、現状の事業システムの中で受け入れられやすい。さらに、行政のハード整備の担当者の理解を深めることがもう一つの目的として意識されてきた結果が、現況把握に特化したワークショップが頻繁に実施されるようになった理由の一つでもあると考えられる。

しかし、現況の把握をいくら行っても、その問題の重要性を何らかの価値をもって評価しなければ、整備の重要度や優先順位を決める際に不十分である。元来、そういった価値判断こそが当事者参加で決めるべき重要なポイントである。すなわち、参加型手法を取り入れて利用者ニーズにより即した整備を行おうとするからには、整備課題の抽出のみならず、計画案立案やその決定、および事後の評価に際し、利用者である障がい当事者の意向が適切に反映されるよう十分な配慮が必要である。

#### (2) 計画案作成の段階のワークショップの課題

このように、基礎情報となる現況の課題抽出だけでなく、それを事業計画の策定まで推し進めていく過程での当事者参加は非常に重要であるが、現実にはいくつもの理由から、その実施事例は多くはない。実施されにくい支配的な原因が何なのかについては議論の必要があるが、計画案作成や意思決定の段階で市民参加を行うには、多大な時間や労力が必要であると考えられ、そのために必要なことまでもが敬遠されてしまう場合が少なくないと思われる。

そこで、計画案作成の段階およびそれ以降において参加型プロセスを進めることの利点を明確にするとともに、その実際の運営方法の工夫を蓄積して、より参加型プロセスの採用を容易にしていくことが求められていると言えよう。

#### (3) 本研究の目的と方法

そこで本研究では、ワークショップをニーズ把握目的で行う場合に比べ、計画案策定時におけるワークショップの課題を整理し、さらに今後一層、参加型手法の効果を発揮させた計画策定が実施されるよう、ワークショップの位置づけと運営に関する提言につなげることを目的とした。

そのために、神奈川県大和市における交通バリアフリー法基本構想策定のなかで、現況把握のワークショップと、道路の幅員構成における自転車との通行区分等について考えるワークショップとの2回がほぼ同じ参加者を対象に実施されたことを事例として、参加者の意識を調査した。本研究では、2回のワークショップの位置づけと運営について紹介するとともに、意識調査の結果から1回目の現況把握WSとの比較に基づき、計画案を議論する際の課題を抽出し、今後の留意点について提言するものである。

キーワード：交通バリアフリー基本構想、当事者参加、ワークショップ

\*正会員 工博 茨城大学工学部都市システム工学科  
(日立市中成沢町4-12-1, Tel.0294-38-5176, Fax.0294-38-5249)

## 2. 対象事例の概要

### (1) 基本構想策定の流れ

事例とした大和市では、平成15年度に交通バリアフリー法の基本構想を策定した。その経緯は、図-1に示すとおりで、行政の担当部局の他、市内部での調整組織、当事者・市民委員と関連事業者等を含む「検討会議」、そしてより多くの市民の参加の場としての、2回のワークショップの実施、市民アンケート調査、当事者ヒアリング、基本構想素案のパブリックコメントの募集などを実施している。

### (2) 「基本構想検討会議」とワークショップ

障がい当事者を含む市民の参加のもとに基本構想を検討する組織として26名の委員からなる「基本構想検討会議」が設置された。この会議での委員構成を表-1に示す。

この会議は、計4回開催されたが、間に2回開催されたワークショップについても会議の委員は出席す

ることが前提となっていたため、検討の内容は両者が一連となっている。

第1回では特定旅客施設の絞込みが提起され、第2回で市民アンケートの結果も参考に優先順位が確認された。また第2回では、ワークショップでの点検対象としての特定経路(案)が検討された。

第1回ワークショップでは、駅及び対象経路のバリア箇所の抽出が目的であり、また指摘された個所の問題の背景や必要な整備も議論された。

第2回ワークショップでは、それまでに市と事業者との協議から特定事業として可能性のある項目の洗い出しが進められており、その紹介とそれに対する意見の集約を行った。さらに、整備の方向性が難しい課題として、自転車の通行区分・方法について、用意された代替案について評価検討を行った。

第3回の「検討会議」では、第2回ワークショップを受けて、特定事業の素案について議論され、パブリックコメント用の原案が決められた。パブリックコメントの期間に得られた50件の意見を踏まえ、第4回で基本構想案が取りまとめられた。

なお、これらの一連の経緯が、参加者の属性や議論の内容、また当日の資料の一部も含め、インターネットで公開されてきている。

### (3) ワークショップの運営

第1回ワークショップでは、1班約20名の3班構成で、駅及び特定経路(案)についての課題抽出を行った。各班には、車いす使用者、視覚、聴覚、各1名以上を含み、また、地元商店街からも参加を得た。

1時間半程度の現地点検と、約2時間のワークショップ(マップ作成)をいずれも午後に行った。対象範囲があらかじめ絞り込まれていたことから、多様な

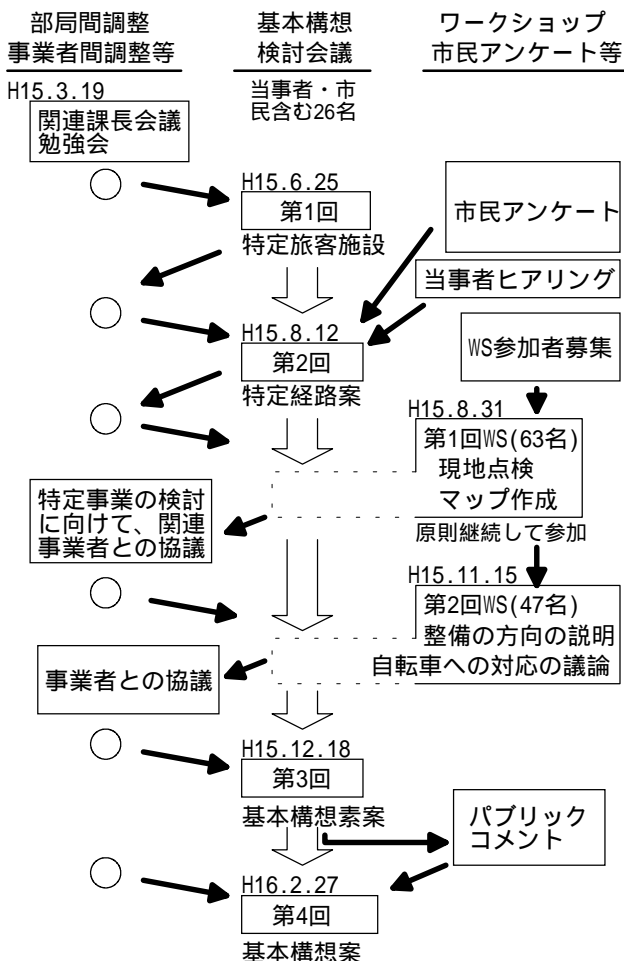


図-1 大和市交通バリアフリー法基本構想策定の経緯 (参考文献1)に基づき作成)

表-1 「基本構想検討会議」の委員構成

学識経験者	2	
高齢者・障がい者等	5	老人クラブ連合会 1 身障者協会の推薦で 肢体・視覚・聴覚障害者各1 肢体不自由児者父母の会 1
商業者	1	商工会議所 1
公募市民	3	
道路管理者	2	国, 県各1
公共交通事業者	5	鉄道3, バス2
交通管理者	1	
国・県	2	交通バリアフリー法 担当部局から各1
市	5	企画、市民経済、保険福祉、 土木、都市 各部長 1

障がい者の視点から比較的きめ細かに課題抽出が達成できたものと考えられる。

第2回ワークショップでは、前述のように、前半では市から特定事業検討の経過と、可能性のある事業の項目の紹介がなされたが、作業としては、既抽出の課題がどの程度カバーされるのかの確認を行った。この際に、特に障がい当事者の検討会議委員などから不十分な点の指摘がなされ、可能性の議論が検討会議に引き継がれた。

第2回の後半では、やはり既抽出の課題である歩道上の自転車との衝突の危険性への対応策として、現実の条件下で、緑地部分を撤去して自転車歩行者道化とする、その上で通行部分を指定する、自転車の歩道通行禁止を徹底させる、などの方策の利点・欠点を議論し、意見分布を取った。やはり1班20名程度の3班構成で行った。

ワークショップ実施主体側の意図としては制約条件を理解してもらうこと、決定にはさらに広い議論が必要であることを理解してもらうこと、自転車利用に対する意見分布を知ることなどであった。ワークショップのアウトプットからはそれらの目的がほぼ達成できたことが確認されたが、後述の意識調査でも明らかになったように、異なる班との意見交換の必要性に気づき、そのための時間の不十分さへの指摘が目立った結果となった。

### 3. 調査の概要

#### (1) 調査方法と対象

本研究の目的のため、2回のワークショップのそれぞれの終了時に、参加者に対してアンケート調査を実施した。調査では、大きく分けて、各回のワークショップの運営・成果に関する評価、自分自身にとっての成果、運営の際に重要視すべき点、今後の継続的な参加の意向、それに属性についての質問から成っている。

後の分析で、ワークショップの実施主体である行政と参加市民との意識比較を行うことから、調査時には立場を問わず協力してもらえすべての参加者に回答を依頼した。そして属性の質問で識別できるようにした。

#### (2) 結果の概要

調査の回収状況を表-2に示す。表には、障がい当事者を含む市民と、ワークショップの実施事務局である行政およびコンサルタントに交通事業者を加えた2分類で示してあるが、参加者の比率をほぼ正しく反映した結果となっている。

### 4. ワークショップに対する参加者の評価

#### (1) 参加のしやすさについての評価

図-2,3に、ワークショップの進行や議論がわかりやすかったか、また楽しめたかを聞いた結果を示すが、いずれも第2回WSで少数否定的な回答が目立つほかは、第1回と第2回で大差は見られない。

また図-4は総合的な満足度であるが、第2回WSは低くなった。これは特に自転車対応について対策がまとまらなかったことが影響していると思われる。

表-2 回収状況

	回収			未回収
	市民	行政・事業者・コンサルタント	計	
第1回WS	27	23	50	12
第2回WS	15	21	36	11

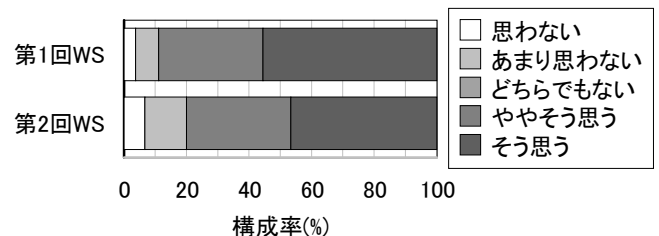


図-2 内容がわかりやすかったかの評価

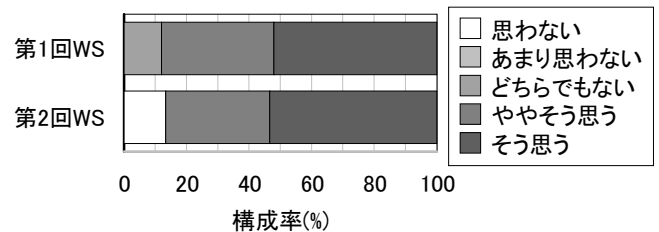


図-3 参加が楽しくできたかの評価

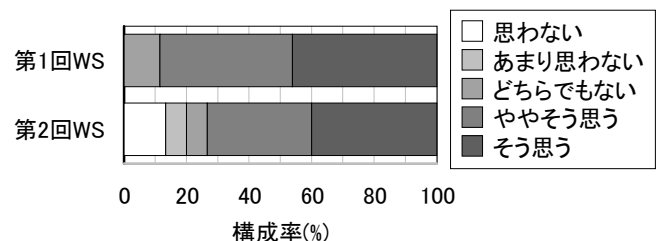


図-4 参加したことが満足度だったかの評価

## (2) 議論の充実についての評価

図-5,6は議論のプロセス自体について聞いた結果である。図-5では第2回WSで実施した解決方法の議論について高い評価となっており、図-6では議論により多くの時間を望んでいることから、今回の事例で第2回WSでの計画案の議論を行うこと自体については肯定的な評価が得られたものと言えよう。

## (3) 重要度評価に対する市民と行政の比較

図-7は、ワークショップを運営する側の運営上の留意点と市民の期待との比較を行うため、同じ質問項目である運営上重視すべき点の回答を属性別に分析したものである。これを見ると、いくつかの点を除き、おおむね行政等(コンサルタントを含む)と市民の間で一致した傾向が見られる。

課題となるのは、特に第2回WSでの代替案を議論

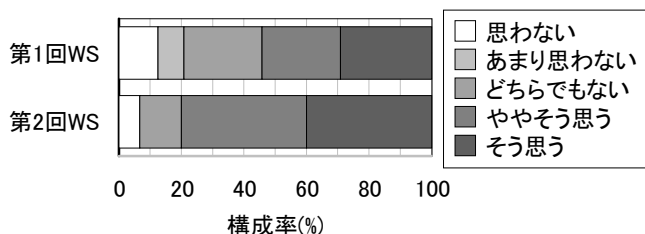


図-5 解決方法の議論ができたかの評価

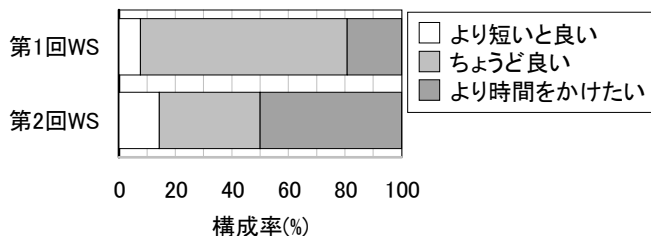


図-6 議論の時間についての評価

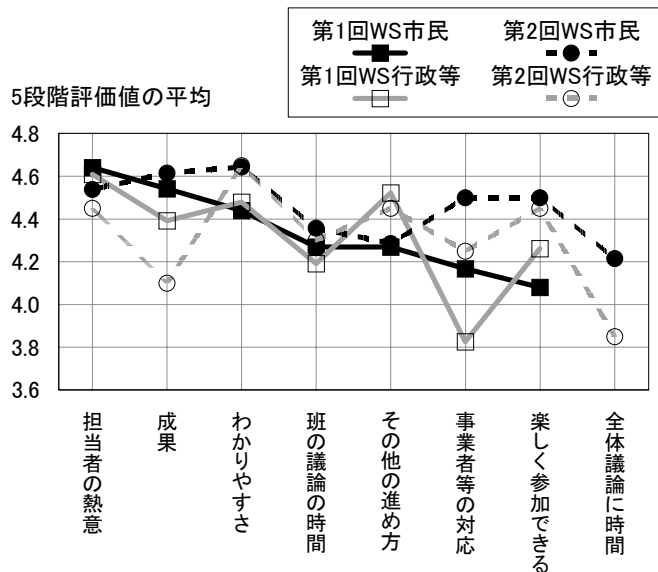


図-7 市民と行政等との重要度評価の比較

した際の「成果」、および、主催者以外の関連の事業者や商業者が議論に加わることを、市民はより強く望んでいることがわかる。また、これらと関連するが異なる班との間の議論についても、市民の意識がより強いことがわかる。

## 5. まとめ

本研究で調査対象とした事例においては、いくつかのアンケートの質問項目を総合的に判断すれば、時間をかけて計画案のメリット・デメリットを理解し合い、その上で合意できる解決策を模索していくという参加型プロセスの基本的な進め方に対して、参加した市民は肯定的であるといえる。同時に、簡単に成果が出ない問題には不満を感じ、ワークショップという形態の否定にもつながる恐れがある。

こういった課題へのひとつの対応方法として、バリアフリー整備とそれが関連する広範な影響範囲での整備手法や政策の特性や課題を整理し、事前に、継続的に利用者へ情報提供することが求められているといえよう。

交通バリアフリー法のプロセスや事業には、特に障がい当事者からの期待が強く、これに応えるべく成果の出る参加型手法の適用が望まれている。現地地点検調査のみ、あるいはもっと小規模に行政担当者の理解の深化を目的とするのであれば、すでに蓄積が始まっている先事例を活用することによって置き換えられる部分も少なくないと思われる。

障がい当事者が参加できる貴重な時間と労力をより本質的な計画立案のプロセスで活用できるようにするためにも、日常的な利用者とのコミュニケーションを確立しその中で推進していくことが、これからの交通バリアフリー実現への課題と考えられる。

## 参考文献

- 1) 大和市: 大和市交通バリアフリー基本構想(案),2004.3
- 2) 大和市: 交通バリアフリー法に基づく取り組み, <<http://www.city.yamato.kanagawa.jp/t-soumu/barrierfree/index.htm>>, 2004.3.