

# SS バリアフリーとその新展開

近畿大学理工学部社会環境工学科 教授 三星昭宏

## 1. 交通バリアフリー法

平成12年5月、交通バリアフリー法(「高齢者、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」)が成立した。すでにこの法律が故のかなりの成果も出始めている。早期に移動円滑化基本構想を策定した駅及びその周辺は現在事業の実施に入っており、厳しい経済環境下でもこれを重点化して財源を確保したり、様々な知恵と工夫を入れるなどしてバリアフリー環境は確実に改善されつつある。

本稿はこの取組にかかわった経験と今後の発展方向を述べる。

## 2. 取組の成果

多くの都市部の自治体が移動円滑化基本構想に取り組み出しており、駅とその周辺のバリアフリー化についてかなりの具体的な成果が出つつある。とくに、当事者・市民が参加してバリアフリーをすすめることと自治体を中心となることについてわずか1年で実績が出だしていることは大きな成果といえよう。成果にはエレベーター設置や道路拡幅といった大規模なものからボタンの位置の改善や点字ブロックの補修といった目立たないが利用者のプラスになるものまである。目立つ例としては、数百mにわたり車道を持ち上げて歩道とレベルをあわせ「波打ち」を解消した守山市の例(平成14年度、15年度に施工済)、国道の長区間を拡幅して歩道を確保する柏原市の例、エレベーター設置が困難であった駅に新型の「スクリー式エレベーター」を設置して問題を乗り越えた例(施工済)、市民の強い要望に応えて「ストレッチャー対応エレベーター」を設置する豊中市の例など多数ある。これらは交通バリアフリー法下の仕組みの中で移動円滑化基本構想を策定した成果で

ある。このように大型の施設で最も整備もしくは構想策定が進んだものは、エレベーター・エスカレータ設置、歩道拡幅と改良である。

目立たないが地道な改善計画・改善例は枚挙にいとまないのもそのすべてを紹介することは割愛するが、一点だけ最新の動きをあげるとするとオストメイト(人口肛門・人口膀胱)対応施設整備がある。この課題は交通バリアフリー法で取り上げて以来急速に施設ディテール検討と整備が始まった。現在新設駅では必須の設備となりつつあり、既存駅でも多目的トイレへの改修の中でその導入が始まっている。「子育て支援」としての授乳施設整備なども同様に少しずつ広がってきている。

この取組ではまた、市民との情報交流を重視している。頻度の多い例として豊中市ではこのようなニュースレターを27号(平成16年3月時点)にわたって発行し、繰り返し市民の理解と参加を促している。どの市でも作成した移動円滑化基本構想案は市民に広く開示してパブリックコメント(PC)と呼ばれる意見集約にかけられ、そこで集められた意見はひとつひとつすべて検討し結果は再度市民に返される。

交通バリアフリーを他のまちづくりと結合させてより質的に高いものにする試みも出ている。呉市では歩道の拡幅を公園整備と一体化し、「屋台」復活という中心市街地活性化策とつなげている。児童・生徒の「総合学習」にバリアフリー協議会が協力する市は多数ある。この機会に駅に自由通路(駅の改札外に自由に行き来できる通路、通常立体施設となる)を設けて線路により分断された駅の両側の市街地を結び活性化策とつなげる構想例も多数出ている。このような構想例は交通バリアフリー法が幅広

い広がりを持つことを示している。

総体として、わが国の市街地の駅及び周辺のバリアフリー環境は確実に改善されつつあり、法がメリハリとして示す10年間の間に大きく発展することは間違いないといえよう。

また、交通バリアフリー法以後、公共的建築物のバリアフリー化を促進する「ハートビル法」が改正され両者の整合を確保した。交通バリアフリー法・ハートビル法でカバーされない民間施設のバリアフリー化を促進し、またこれらの法に地域の特徴を付加する都道府県の「福祉のまちづくり条例」改正も順次進みつつある。これはより総合的なバリアフリーの仕組みを確保するものである。

これらの成果をまとめてみると以下のようになる。

- 当事者参加が進んだ。

当事者と社会基盤整備部門により関係ができた。

- 駅および周辺の面的バリアフリー計画ができた。
- 部門連携が進んだ。
- 社会基盤整備分野、主として土木分野で参加型の。
- 交通事業者が進んだ。
- 予算確保に努力した。

### 3. 問題点

問題点・課題となることをまとめる。

- 当事者参画の幅と内容が弱い。
- 目標があいまい。
- 市民にむけた構想書になっていない。
- 都合の悪い点を構想書では抜く。結果として毎回パブリックコメントで指摘される。
- 関連事項がない(交通・TDM・まちづくり・建築等)
- 永続的改善システム・事後評価システムが弱い
- 検証・技術検討・システム構築が弱い
- 道路ネットワーク論、ターミナル動

線論が弱い

- ユニバーサルデザイン志向が不足
- 一般市民参加・市街地活性化等が弱い
- モビリティ確保・STとの連動がない

(前半戦) (後半戦) (持続)

当事者・市民参加による点検 構想・計画・つくりこみ 永続的参加・参画・改善

この流れを作ること自体は成功しているように思われる。参加と討論のスキルは全般的にまだ未熟と思われる。永続的改善についてはまだその段階でないこともあり、構想書に盛り込まれてはいるが本当に実行されるのか不安がある。自治体行政の仕組み的に難しい面があることがその理由であり、今後の課題であろう。

以上を集約して今後の方向性を列記すると以下のようになる。

- 21世紀の社会基盤構築
- 地方の時代の新行政
- 地域活性化と連動
- 交通サービスを含めた新機軸
- 参加型まちづくり・むらづくり
- 数値規定 性能・機能規定
- 縦割り打破行政

### 4. 課題

以下その他気づいた課題を列記する。

・ニーズの把握法、・代表者の選出、・総合調整、・意思決定の方法、・当事者の専門的知識醸成、・計画設計と評価の区分、・時間スケジュールなど

・計画者・技術者：技術レベルの向上、模倣ではなく創意工夫する気力と能力、当事者を理解する姿勢

・当事者：自分の要求の明確化、当事者の代表能力、計画や技術を理解する姿勢

・コーディネーター：総合的知識、調整能力、双方からの信頼

これらの取り組みはまだ端緒についたばかりであり、これらの成功・失敗・教訓をいかし、各地で新しい質を持つ計画・設計事例が輩出することを期待する。