

吹田市を事例にした市民参加による交通バリアフリーの具体化に向けた取り組み*

The Barrier-free Transportation of Suita City with the Participation of Citizens *

高橋富美**・中平明憲***・本久仁美****・新田保次*****

By Fumi TAKAHASHI**・Akinori NAKAHIRA***・Hitomi MOTOHISA****・Yasutsugu NITTA*****

1. はじめに

大阪府吹田市では、平成 13 年度より基本構想策定に着手し、平成 15 年 4 月に 3 地区 6 駅の基本構想を策定した。基本構想策定過程においては、策定委員会や検討部会、現地調査(タウン・ウォッチング)、アンケート調査等といった各種の市民参加手法を導入し、高齢者・障害者等を含む市民の積極的な参加による基本構想づくりを目指した。

基本構想策定後の特定事業計画を検討するにあたり、吹田市では引き続き市民参加を積極的に導入する方針を基本構想に明記した。そして、平成15年度より市の交通バリアフリー全体の諮問機関として「吹田市交通バリアフリー懇談会」を設立し、より広く市民等の意見を聴く場として「地区毎の検討会(ワークショップ)」を立ち上げた。そして、これらを通じて地域住民、身体障害者、市職員等との協働作業による特定事業計画の検討を進めている。

本稿では、これらのワークショップを通じて、交通バリアフリー化の具体化に向けて明らかとなった課題等について考察する。

2. ワークショップ開催の概要

(1) 経緯

吹田市では基本構想策定にあたり、積極的な市民参加を推進してきた。また、基本構想にも、構想を

もとに引き続き市民参加を進めながら交通バリアフリーを推進していく旨を明記している。(図-1参照)

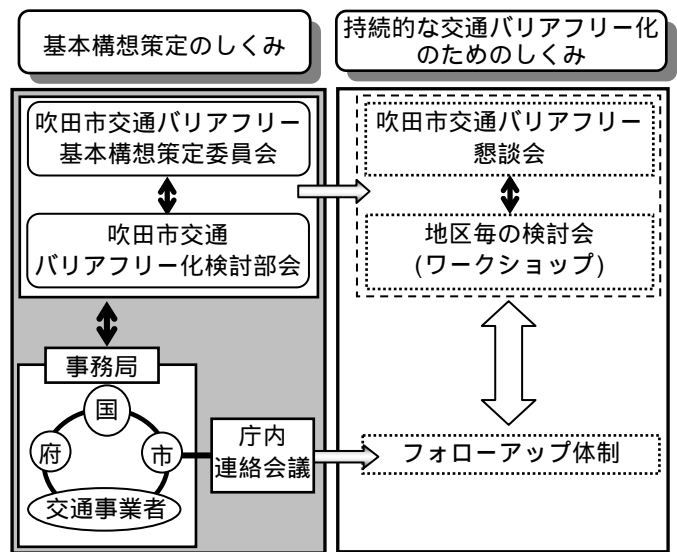


図 - 1 基本構想策定後のしくみイメージ

よって、吹田市では、特定事業計画を検討するため、平成15年度より基本構想が策定された3地区(Y地区・E地区・S地区)においてワークショップを立ち上げ、市民の意見をふまえながら交通バリアフリーの具体化に向けた取り組みを始めている。

(2) ワークショップの概要

基本構想が策定された3地区のうち、S地区は区域も広く、駅も3駅あることから、2ブロックに分けてワークショップを行うこととした。このため、3地区で4つのワークショップが組織された。

ワークショップは、市が主催していることから、市が事業主体となる市道のバリアフリー化について議論を行うことを主目的としているが、参加者の関心が高い課題については、市道以外についても議論を行っている。なお、大阪府、交通事業者、公安委員会といった市以外の事業者にはワークショップ開催の旨を連絡し、適宜ワークショップへの出席、参

*キーワード：交通バリアフリー、市民参加

~***正員、株式会社建設技術研究所

(大阪府大阪府中央区大手前1-2-15、
TEL06-6944-7777、FAX06-6944-7761)

*****正員、工博、大阪大学大学院工学研究科

(大阪府吹田市山田丘2-1、
TEL06-6879-7609、FAX06-6879-7612)

加、報告等を依頼している。

ワークショップにはスタッフも含め毎回50～90名程度が参加している。地元の参加者としては、地区毎の特性を考慮し、既存の地域組織や、自治会等へ参加を要請した。また、より多くの参加者を得るため、ニュースレターの発行や、吹田市のHPでの報告等も行っている。さらに、交通バリアフリーの担当部署職員だけでなく、関連する部署の職員も多数参加し、市内部の横断的な連携強化にも努めている。また、地区固有の課題の内容に応じてアドバイザーとして学識経験者の協力も得ている。

ワークショップでは参加者をグループにわけ、討議を行っている。毎回、基本構想の内容や検討経緯の説明、地区のバリアの現状、市道等のバリアフリーの課題とその解決策(案)といったテーマが設定されている。ワークショップはそれぞれ4～7回程度開催する予定であり、最終的には各地区の道路特定事業計画(案)を作成して終了する予定である。



写真 - 1 ワークショップの状況

3. バリアフリー化の課題

本章では、ワークショップで討議された交通バリアフリー化の主な課題や解決策(案)等について示す。

(1) 坂道のバリアフリー化対策

基本構想で設定された特定路線の中には、連続した坂道がある。これらは、縦断勾配が5%未満もしくは地形上の理由により8%未満というバリアフリー基準は満たしているものの、坂道が連続していると移動に負担を感じるという意見も出されたことから、連続した坂道のバリアフリー化対策が課題の1つとなった。

a) 休憩施設設置案

丘陵地に住宅が立地するニュータウン地域である

Y地区では、坂道における休憩施設設置案について討議された。

特定経路に指定されている市民センターやスーパーマーケットへの経路(図-2の経路)は、最大縦断勾配7.9%の坂道になっている。この経路は、路線バスのルートになっており、バス利用も可能であるが、一時間に一本しか運行されていない。また、障害者支援センターへの経路(図-2の経路)も、最大縦断勾配6%の坂道になっており、車いす利用者等の大きな負担となっている。

これらの坂道のバリアフリー化対策案として、休憩施設を設置することが提案され、ワークショップにおいて概ねの合意が得られた。



図 - 2 Y地区における坂道の特定経路



図 - 3 休憩施設設置イメージ

なお、当該路線を調査対象として、車いす利用者
と高齢者を考慮した坂道における休憩施設設置基準
に関する研究が大阪大学により実施された。このよ
うな研究結果に、周辺の土地利用状況等を加味し、
現在休憩施設の配置計画や施設内容の検討が進めら
れている。

b)エレベーター設置案

保健所、市民会館等の公共施設が丘陵地に立地
しているS地区では、最大縦断勾配8%・約100mの
坂道と、縦断勾配10%・約50mの坂道が特定経路と
して設定されており、坂道のバリアフリー化対策と
してエレベーター設置案について討議された。

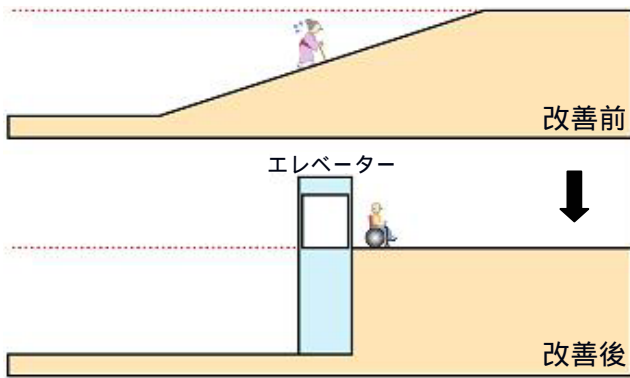


図 - 4 エレベーター設置イメージ

ただし、エレベーターを設置するには莫大な費
用が必要なことから、ワークショップでは、電動カ
ートの貸し出しや、福祉バスの巡回等の提案がなさ
れた。

これらは、限られた予算の中で、何を優先的に
整備していくべきかという優先順位にも深く関係し
てくるため、今後実現可能な解決策が検討される予
定である。

(2) 商店街での放置自転車のバリアフリー化対策

基本構想検討時の市民参加によるバリアフリー
調査では、歩道の有効幅員は充分であるものの放
置自転車により移動が阻害されている箇所がある
という意見が多く出された。

特に商業・業務地域であるE地区内では、他地区
と比べ歩道のハード整備が比較的進んでいるが、
放置自転車が大きなバリアとして挙げられていた。

そのため、E地区のワークショップでは、地区内
の一定のエリアがケーススタディエリアとして設
定され、そのエリア内の放置自転車対策について

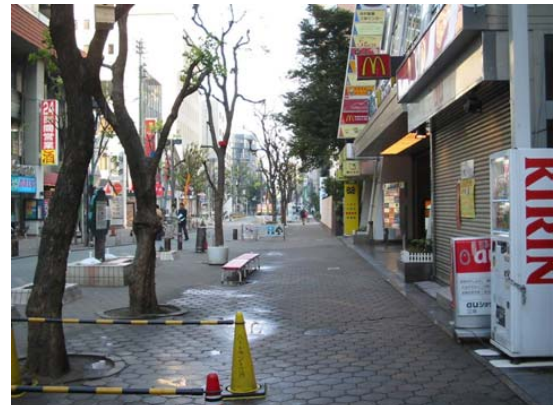
討議された。

ワークショップの中では、バリアフリーの視点
のみならず、周辺のまちづくりもふまえた商店街
の今後のあり方も討議された。併せて、市による
放置自転車の現状調査や、放置自転車への対応を
把握するための各店主へのアンケート調査も実
施された。

ワークショップで出された解決策(案)は、現状の
自転車駐輪場のハード・ソフトを含めた整備・改
善、地下・立体駐輪場の新設、買い物客による一
時的な駐輪と通勤通学による放置自転車との区別
化(例:店のプレートをつける)等と多様であった。こ
れらをふまえ、今後商店街や地域と行政が連携し
た放置自転車対策が検討される予定である。



通常の放置自転車の状況



放置自転車を完全に撤去した状況

写真 - 2 放置自転車の状況

(3) 駅前広場のバリアフリー化対策

市の玄関口となるS地区では、バリアフリーを含
めた駅前広場のあり方について討議された。

現状では、駅前広場のバス乗降場へは、デッキ
から階段を利用する経路しかないため、車いす利
用者や高齢者等が駅前でバスに乗れないというこ
とが一番大きな課題として挙げられた。



写真 - 3 駅前広場の状況

その他にも、「2階にある駅改札から地上への移動には基準を満たさないエスカレーターもしくは民間のエレベーターの利用しかない」「バス・自動車・歩行者・自転車等の動線が錯綜している」「現状の利用状況に合った適切な配置計画がなされていない」「景観が好ましくない」「緑が少ない」等といった駅前広場の課題が明らかとなった。そして、駅前広場改善案が検討され、横断歩道の設置から、歩道橋へのエレベーターの設置、駅前広場の大幅見直しといった多様な案が参加者より出された。これらをふまえ、現在整備方針の検討が行われている。

(4) 歩道のバリアフリー化対策

歩道については、各地区の特定経路、準特定経路の現状の課題や、その整備方針について討議された。解決策(案)としては、歩道拡幅・歩道新設等による

有効幅員の確保方策、視覚障害者誘導用ブロックの設置、夜間照明の改善、側溝蓋の設置等(図-5参照)が出された。現在、各路線の具体的な整備内容について、検討されている。

4. おわりに

本稿では、基本構想策定後もワークショップを通じて市民参加で交通バリアフリーの具体化に向けて検討を進めている事例の報告を行った。

ワークショップでは、個別施設の詳細な整備内容等というバリアフリーとしての課題から、市全体のまちづくりに係わる課題まで様々なレベルの課題が討議された。

坂道におけるバリアフリー化対策については、起伏がある市の地形特性をふまえ、縦断勾配の基準を満たしている坂道へのバリアフリー化対策が討議されている。放置自転車や駅前広場のように、バリアフリーを発端に、市のまちづくりに係わる施策への展開を期待できる課題も討議されている。

今後、時間的・予算的制約の中での整備の優先度の考え方、ワークショップで討議された解決策(案)の詳細設計への反映、さらなる市民の合意形成といった様々な課題が想定されるが、交通バリアフリーを取り組むことにより、バリアフリーなまちづくりへの発展をめざして検討が進められることを期待したい。

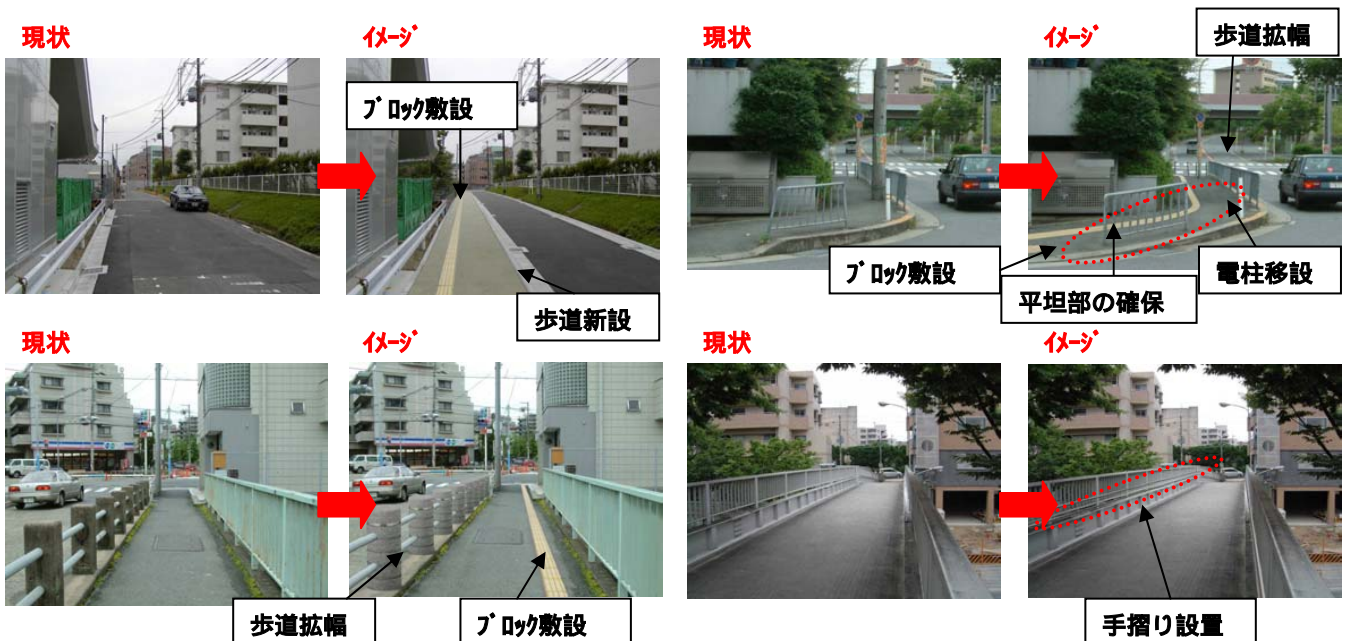


図 - 5 歩道の整備イメージ