

# 豊中市における交通バリアフリー基本構想策定後の市民参加プログラム\*

## Citizen Participation Program after the establishment of the Barrier-free Transportation Scheme in Toyonaka City\*

山本幸久\*\*・新田保次\*\*\*

By Yukihiisa YAMAMOTO\*\*・Yasutsugu NITTA\*\*\*

### 1. はじめに

全国の市町村で、交通バリアフリー法に基づく基本構想が策定されている。法と同時に出された国の基本方針では、「高齢者及び身体障害者等の意見が基本構想に十分に反映されるように努める。」とある。このため、策定にあたっては、多くの市町村で、市民を含む委員会の設置やワークショップの開催を行い、市民参加に努めている<sup>1)</sup>。

しかし、基本構想策定後の市民参加については、まだまだ事例は少ない。バリアフリー化事業を円滑に実施し、誰もが安全で便利に利用できる施設を整備するためには、構想策定後の継続的な市民参加が必要である。障害の内容・程度には個人差があり、細かい内容になるほど、その違いが出てくる。このため、構想から計画、設計、工事へと漸次詳細な内容に進んで行く中、実際に利用する高齢者や障害者の意見を聞き、より使いやすいものにしなければならない。

そこで、豊中市では、構想策定から事業完了まで、様々な市民参加プログラムを用意し、意見の反映に努めている。本論文では、これらの概要を紹介し、その成果と今後の課題を整理する。

### 2. 豊中市の取組み概要

豊中市では、市内13駅全てで、基本構想を策定する。現在5駅4地区の策定を終え、残る8駅5

地区を策定中である。この際、図-1のように、基本構想策定からバリアフリー化事業の完了まで、継続的に多様な市民参加プログラムを用意している。

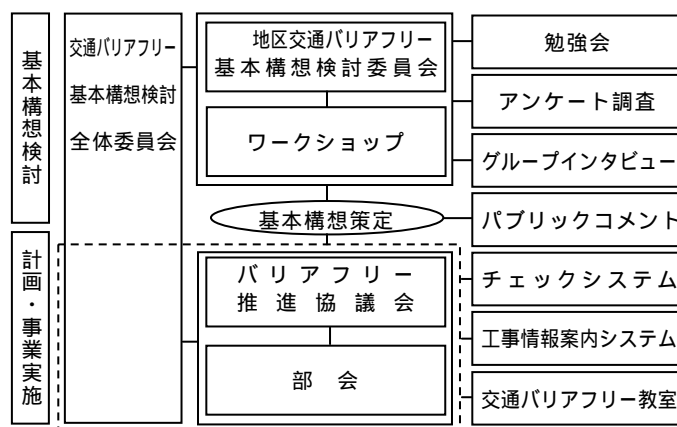


図-1 市民参加プログラム

構想策定は、委員会とワークショップをメインとする。委員会は、市民、事業者及び学識経験者で構成し、構想策定に向けての調整や合意形成の役割を担う。委員会は全体委員会と地区委員会に区分し、全体委員会は、豊中市全域におけるバリアフリー化の方針の検討や重点整備地区の選定などを行い、地区委員会は、各地区の基本構想を検討する。

ワークショップは、利用者である市民の意見をきめ細かく収集することを目的としているが、それに加え、様々な立場の人々が議論することにより、バリアに対する理解を深め、心のバリアフリーの促進やマナーの向上にも繋がっている<sup>2)</sup>。

構想策定後も様々な市民参加手法を行っているが、これらについては、3章で述べる。

### 3. 構想策定後の市民参加プログラム

#### (1) 推進協議会

緑地公園駅地区では、構想策定後のバリアフリー

\*キーワード：交通バリアフリー，市民参加

\*\*非会員，豊中市土木下水道部土木下水道建設課  
(大阪府豊中市中桜塚3-1-1, TEL:06-6858-2389,  
E-mail:dogekensetsu-do@city.toyonaka.osaka.jp)

\*\*\*正員，工博，大阪大学大学院工学研究科土木工学  
専攻(大阪府吹田市山田丘2-1, TEL:06-6879-7608,  
E-mail:nitta@civil.eng.osaka-u.ac.jp)

一化事業を円滑に進めるため、「緑地公園駅地区バリアフリー推進協議会」を設置している。推進協議会の幹事は、基本構想検討地区委員会の元委員を基本とする。会議は、幹事会や説明会などその内容に応じた形態で行い、幹事会は、基本構想に基づく事業の連絡調整や進捗状況の把握を行う。説明会は、広く地区住民等に参加を呼びかけ、各事業者の計画、工事や進捗状況の説明などを行う。

これにより、構想策定後の各事業の進行管理を行い、着実にバリアフリー化を進めていると共に、計画・工事に市民の意見を反映している。

推進協議会は、構想を策定する全ての地区で設置する予定で、現在、緑地公園と千里中央駅の2地区で設置している。

## (2) 部会

推進協議会の下に、特定の案件を継続的に検討するため、「部会」を設置できるとしている。

緑地公園駅地区では、基本構想策定までに合意できなかった地区内道路の一方通行化による歩道設置について、地元が主体となって検討を進めるため、「寺内第12号線等地区交通問題検討部会」を設置している。地区住民と市で構成し、会議の運営は、地区住民が行っている。現在、一方通行化の合意形成を図るため、交通社会実験の実施などを検討している。

## (3) チェックシステム

これまで、ガイドラインに基づいて設置した障害者用施設に対し、「トイレの使い勝手が悪い。」という意見や、「点字案内板がわかりにくい。」という意見があった。これらは、ガイドラインが、細部に亘るまで全てを規定しているわけではなく、設計者の判断に委ねる部分があり、設計者が障害者の使い勝手を十分に把握できていないまま、過去の事例から決定していることによる。例えば、ガイドラインに、「出入口付近に点字案内板を設置する。」とあるが、どのような内容をどのようなルールで表示するかは記載していない。

そこで、ガイドラインにない細部の仕様を決定する必要がある障害者用施設の設計・工事に際し、

事業者が障害者のチェックを受け、その意見を参考とするシステム「バリアフリーチェックシステム」を確立した。

チェックシステムは、基本構想検討委員会の下に位置付けられた制度とし、基本構想に基づくバリアフリー化事業等を対象としているが、義務付けているのではなく、その利用の判断は、事業者が行うものとしている。これは、事業者が独自に細部の仕様を決定している場合や、別途の手法により障害者の意見を把握する場合、他地区の仕様と異なることが問題となる場合等を考慮したものである。また、最終的にチェックパーソンの意見を受け、工事にどのように反映させるか、させないかの判断も事業者委ねている。

チェックパーソンは、障害者団体の推薦を受け、かつこれまで、ワークショップに参加してきた車いす、視覚、聴覚、オストメイト等の障害者、10名程度で構成している。この中から、その都度当該チェックにふさわしい人、数名を選び、日程調整を行う。

このように、本システムは、事業者が障害者用施設の設計・工事で、確認したいことがあれば、手軽に利用できるシステムとして確立したものであり、全体計画等、大規模なチェックは想定していない。この場合、推進協議会を活用するなど、より多くの人の意見を聴く必要がある。

これまでに、平成16年12月の試行前のシミュレーションとして5件、施行後の5箇月間で5件のチェックを行っている。点字案内板の図・字句の表現方法、音声案内の内容、点字ブロックの色彩、多機能トイレの手すり、ボタン、フック等の仕様の決定に役立っている。

本システムに対する障害者の評価は高く、基本構想に基づく事業だけでなく、その他の道路・交通事業及び公共施設等の建築物にも対象を広げて行くことや基本構想に基づく事業完了後の対応等が今後の課題となっている。

## (4) 案内システム

視覚障害者から、「道路の新設や点字ブロックの一時撤去などの工事情報が伝わらず、安全確認が

できない。」との意見を受け、事業者が基本構想に基づく工事を実施する際、障害者などに工事情報を事前に知らせるシステムを確立した。

通常、工事のお知らせは周辺住民に対して行い、遠方から来る者に対しては、十分には行っていない。障害者ならこれでも対応できるが、視覚障害者の場合、現地情報を得にくく、安全性が著しく低下する。車いす利用者の場合も、通行できるルートが限られ、急な対応ができない。障害者に対しては、事前の工事情報の伝達が必要である。

そこで、各事業者の工事情報を一括して公開し、障害者が事前に情報を得られるようにしている。公開場所としては、市のホームページや障害福祉センターひまわり及び事務局である土木下水道建設課の窓口であり、障害者自身がこの情報を確認することになる。そして必要に応じ、事業者に詳細内容を問い合わせる。ひまわりでは、視覚障害者に配慮し、点字の対応も行っている。

本システムは、市民に対する工事情報案内だけでなく、事務局として、構想に基づく工事の進捗状況の把握にも役立っている。今後は、基本構想に基づく事業だけでなく、市内における各事業者全ての工事情報を扱えば、利用者にとってもっと使いやすいものとなる。

#### 4. 成果

##### (1) 着実な事業実施

これまで、市の策定した構想は、「作りっぱなしで実行されない絵に描いた餅」との批判もあった。しかし、交通バリアフリー基本構想は、構想策定後も推進協議会を設置し、市民が見守る中で、進めているため、事業者も手を抜くことができず、構想に基づく事業を着実に実施することができている。

緑地公園駅地区では、基本構想策定後3年が経過しているが、構想に記載された鉄道事業8つの内、駅構内のスルー型エレベーターの設置、車いす対応幅広自動改札機の設置等6つの事業を実施している。道路事業も特定経路6路線の内、駅前地下道の27人乗りエレベーターの設置、複合福祉施設へアクセスする河川沿い空地を活用した歩道設置等4路線で

事業を実施している。信号については、3交差点の内、2交差点で音響化を実施している。

##### (2) 構想外事業の実施

緑地公園駅地区では、駅構内・構外に計4基のエレベーターを設置することにより、地下1階ホームから地下2階中央改札を経て地上までのバリアフリー化されたルートの一つ確保することとしていた。しかし、このルートは西側利用者にとっては、遠回りがかつエレベーターを2回利用しなければならない。このため、市民から「西口改札から隣接する民間ビルへのルートをバリアフリー化してほしい。」という意見を受け、構想策定後も検討を重ね、当初は難しいと、構想に記載できなかったスロープ設置を実施している。

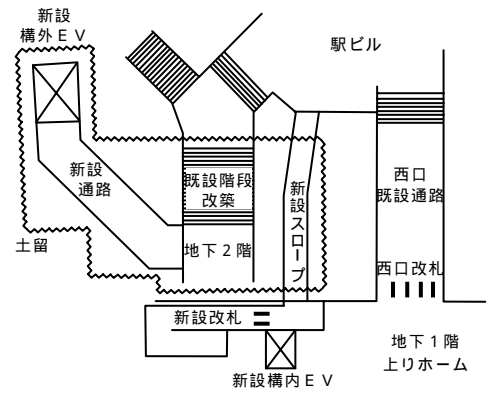


図 - 2 スロープ計画平面図

鉄道事業者が、道路事業者の施工する構外エレベーター新設及び階段改築工事の土留めを共有し、既存の西口通路の外側に新たにボックスカルバートを構築することと、改札機を新設することなどにより、可能となったものである。通常なら、鉄道事業者も一つのバリアフリールートを確認すれば、それでよしとし、道路事業者も国庫補助事業の計画内容の変更や工期が延びることを嫌い、土留めの共有を承認しないであろうが、地区のバリアフリー化という共通認識の下、可能となったものである。

これにより、西口改札から民間ビルを通り、服部緑地公園へ直結するルートがバリアフリー化され、移動距離も245mが125mに短縮し、より多くの人の利便性が向上することとなった。

### (3) バリアフリー施設のレベルアップ

多数の意見を聴き、これに応えようとすれば、施設の水準がレベルアップする。一般的に事業者は、基準に「11人乗り以上の大きさとする。」とあれば、最低の11人乗りで計画する。これは、基準以上に大きくすれば、会計検査などでその理由・必要性を問われ、過大設計として扱われ、検査が通らないと考えてしまうからである。

しかし、緑地公園駅地下道のエレベーターの場合、市民から「ストレッチャーや複数の車いす、ベビーカーが利用できるような大きさにすべきである。」との意見を受け、11人乗りを大きく上回る27人乗りの大きさに変更した。通常、国庫補助事業としては、これほどの大きさは認められないが、市民から出た意見で、基本構想にも記載されていることから、国及び大阪府と協議し、承認を得た。



図 - 3 緑地公園駅構外エレベーター

また、エレベーターの出入口について、ガイドラインの基準では、「ひさしを設けることが望ましい。」とあり、ひさしを計画していたが、「車いすも濡れないような大きなものにしてほしい。」との意見や、「隣接する駅ビルと繋いでほしい。」という意見を受け、最終的に延長35mという大きな上屋となった。通常、道路は雨に濡れて当たり前という考え方や、特定の民間ビルだけに配慮していいのかとの懸念が生じるが、市民の後押しを受け、より利用しやすいものが設置できた。

### (4) 民間施設のバリアフリー化

北大阪急行電鉄千里中央駅は、ホームが地下2階、

改札が地下1階で、地上や2階デッキへは、民間商業施設の階段またはエスカレーターを利用しなければならない。そこで、この経路上にエレベーターを設置することを基本構想に位置付けた。当初は、「民間事業者エレベーター設置を義務づけるのは厳しすぎる。」と事業者の理解は得られなかったが、市民の意見を直接聞き、議論を繰り返す中で、最終的に合意し、民間施設のバリアフリー化も一体的に進めることが可能となった。

### 5. おわりに

以上のように、基本構想策定後も推進協議会を始めとする様々な市民参加手法を行うことにより、具体的成果が得られている。その他にも、進行管理組織を継続することにより、構想から工事へと事業者の担当課・担当者が変わっても連携がスムーズに行えるというメリットもある。しかし、市民参加の取り組みはまだ十分とはいえない。

市民参加の下、構想を策定したといってもその参加者は市民全体のごく一部である。基本構想に関心がなくとも、目の前の道路工事に関心を持つ人は多い。緑地公園駅地区で基本構想に基づく音響信号の説明を行った際、「そんな話は聞いていない。」と騒音を理由に反対されることもあった。

構想から計画・工事へと進むほど、市民の関心は高まり、意見も様々となる。構想策定時以上に策定後の市民参加の取組みが重要である。そして、単なる参加から、より市民の主体的な取組みによる市民参画を目指し、交通バリアフリーを進めて行くことが必要である。

### 参考文献

- 1) 交通エコロジー・モビリティ財団、土木学会土木計画学研究委員会編：交通バリアフリー法に基づく基本構想策定の手引き，大成出版社，2002。
- 2) 轟修，山本幸久，新田保次，三星昭宏：交通バリアフリー基本構想策定におけるワークショップ方式による住民参加に関する報告，土木計画学会研究・講演集，No.25，2002。