

# 交通バリアフリー法基本構想の分類とまちづくりへの展開について\*

## The Classification of Transportation Accessibility Improvement Law and Deployment to Community Design\*

江守央\*\*・伊澤岬\*\*\*・横山哲\*\*\*\*・駒林秀明\*\*\*\*\*

By Hisashi EMORI\*\*・Misaki IZAWA\*\*\*・Tetsu YOKOYAMA\*\*\*\*・Hideaki KOMABAYASHI\*\*\*\*\*

### 1. はじめに

高齢化にともない、人々の移動の容易さの確保が急務となっている。この実現に向けて、各自治体は交通バリアフリー法に基づき基本構想を策定している。これは、まちづくりの中で生活と移動上のバリアフリー化の推進を目指している。ただし、これら構想を適確に運営し生活や移動環境をより良いものとするためには、阪神淡路大震災の復興活動を期になされた伊丹宣言<sup>1)</sup>(2001年10月)に示される各キーワード(表-1)の実現が重要と考える。つまり、交通バリアフリー基本構想策定に留まらず、まちづくりのなかで市民との「協働」により、市民のニーズが継続的にまちづくりに反映されることは快適な地域社会の創造に向けて極めて重要な視点であると考える。本論では、これまで策定された他の交通バリアフリーに関する事例の整理とともに、筆者らが関わった千葉県八千代市の交通バリアフリー基本構想の策定から、特に策定後の一連の市民活動を通して、市民参加をまちづくりに「展開」することの有効性やその方法を考察し、現状の課題を抽出する。

表-1 伊丹宣言の概略

連 携	行政・事業者・当事者との関係性を高めること
参 画	そこに生活する市民が意見を十分に反映していくこと
協 働	関係団体、利用者の協力、支援の必要であること
継 続	策定後の施工、事後さらには改善などといった継続した参画が必要であること
ネットワーク	以上を推進するために活動する団体が連携していくこと

\*キーワード：交通バリアフリー、継続、市民活動

\*\*正会員, 学士(工), 日本大学理工学部社会交通工学科 助手  
(船橋市習志野台7-24-1、TEL/ FAX 047-469-5503)

\*\*\*正会員, 工博, 日本大学理工学部社会交通工学科 教授

\*\*\*\*正会員, 博士(工), (株) ドーコン

(札幌市厚別区厚別中央1条5-4-1、TEL/ FAX 047-469-5503)

\*\*\*\*\*学生員, 学士(工), 日本大学理工学部社会交通工学科 修士

### 2. 各事例の類型化

まちづくりを念頭においた伊丹宣言の5つのキーワードから、交通バリアフリー基本構想策定に向けた活動やその後の事例を表-2のように整理した。基本構想策定に関する資料として、各行政基本構想、「参加型福祉交通まちづくり」<sup>2)</sup>、ならびに「バリアフリーな歩行空間設計と参加型計画手法のあり方」<sup>3)</sup>に挙げられている事例を抽出し、さらに情報を補完するためのヒアリング調査を実施した。

内容について詳細にみると、「連携」については全ての行政が関係する障がい者等の市民を含めて策定を進めており、特に事例間に差異は見られなかった。「参画」については策定期間の偏りによるとみられる各種の会議やワークショップなどの回数、および種類に多様性が見られた。「協働」では構想内で具体的手法や内容について取り決めがある行政はなく、概ね予定や目標として挙げられる事例が多く見られた。「継続」ではその活動として手法や方法は様々であるが、特徴的な実施例が抽出できた。特に基本構想をきっかけとして、新たな組織づくりを試みている実施例が多く見られた。「ネットワーク」では策定時に関わった市民等を中心として、新しい関係構築が行われている事例が多く見られた。

例えば、吹田市の市民等を含めた行政内の協力体制である調査会議に代表されるように、基本構想の準備、策定段階は各自治体で「参画」「連携」「ネットワーク」といった点での成果が得られている。しかし、事業実施段階以降での重要な目標と考えられる「協働」や「継続」は、「組織づくり」が行われる自治体が多く、市民参加まちづくりへの展開が、基本構想や他の計画から、具体化された事例は極めて少ない。そこで、八千代市ではまちづくりの展開を試みる「構想づくり」に取り組んできた。

表-2 他の都市における交通バリアフリー法策定および継続活動事例との比較

事例	八千代市	守山市	吹田市	姫路市	大阪市	
重点整備地区概要	1地区1駅	1地区1駅	3地区6駅	3駅	3地区15駅。その他多年度	
基本構想策定活動	連携	障がい者団体・高齢者団体・当事者・自治体団体・福祉系団体・公共交通事業者・市民代表ほか	障がい者団体・高齢者団体・当事者・医療福祉関係・公共交通事業者・市民代表、学識経験者ほか	各種団体、市民代表、当事者、学識経験者、行政	高齢者・障がい者・養護学校教諭、社会福祉士、建築士ほか	学識経験者、高齢者、障がい者、交通事業者、道路、公安ほか
	参画	協議会4回、パリアチェック、アンケート2回ほか	協議会・委員会7回、ワークショップ3回、フォーラムほか	策定委員会8回、検討部会6回、タウンウォッチング・アンケート・シンポジウム・広報用ビデオの作成	メンバーからファシリテーターを選出し調査会議を実施	各ワーキング12回（基本政策、公共交通特定事業、道路特定事業、広報・啓発、その他）わがまちウォッチングの実施
	協働	心のバリアフリーの推進	守山やさしさロード宣言	庁内連絡会議とフォローアップ体制	学習ビデオ作成、報告書作成	同団体からの代表による各ワーキング（基本政策、公共交通特定事業、道路特定事業、広報・啓発）
	継続	構想づくりワークショップ3回、組織づくり	守山やさしさロード宣言	地区ごとにワークショップ会議	心のバリアフリー、ボランティアの育成などの目標提示、調査会議 NPOの設立	行政主体による継続的組織作りの計画
	ネットワーク	まちづくりNPO法人、大学、大学生ほか	コンサルタントを介して、ユニバーサルデザインのまちづくりアクションプラン	コンサルタントを介して、地区ごとに地域住民、関係団体	他の組織との連携、NPOによる行政代替機能	市民と行政の仕組みづくりを目指す
	継続活動形式	住民主導	行政誘導	行政誘導	行政誘導	行政誘導
成果分類	構想づくり	宣言づくり	組織づくり	組織づくり	組織づくり	

事例	千代田区	千葉市	柏市	豊中市	多伎町	
重点整備地区概要	9地区にわけ40駅全て	16地区29駅	8駅	2地区3駅	1駅	
基本構想策定活動	連携	自治会、商店会と行政と学識経験者で組織ほか（都心地区であるため）	自治会、老人クラブ、障がい者団体ほかと意見交換会	学識経験者、各種団体、市民団体、事業者、行政ほか	市民、事業者、商業者行政、学識経験者ほか	障がい者、高齢者、町民の代表、学識経験者、公共交通事業者、行政ほか
	参画	お茶の水エリアのワークショップなど各エリアごとのワークショップ2回ずつ	意見交換会	グループへのヒアリング、ワークショップ2回、ニュースの発行広報、パブリックコメント	チェックパーソン（障がい者）グループインタビュー（特定市民グループ）パブリックコメント	関係団体にヒアリング、町民1/5にアンケートを実施
	協働	路上禁煙、違法看板と一緒に行政と地元商店街が協働	ボランティアやNPOの活動支援、市民や民間等との連携	心のバリアフリー小冊子作成	チェックシステムの確立	きめ細かいニーズを抽出、バリアマップづくり
	継続	住民、行政の意識向上の仕掛け	バリアフリー点検ワークショップ、特定事業にかかわる意見交換会	小冊子をきっかけにシンポジウムの開催、小中学校との合同イベント	構想にもとづく事業には市民、事業者の意識の継続に努める	事業計画策定段階で住民と点検、ヒアリング
	ネットワーク	店主や事業者	策定と同団体	小冊子をきっかけに新しい市民、障がい者団体との関係構築	チェックパーソン（障がい者）	住民、事業者との調整
	継続活動形式	行政主導	行政主導	市民主導	行政誘導	行政誘導
成果分類	取組みづくり	組織づくり	小冊子づくり	組織づくり	事業計画づくり	

### 3. 八千代市の継続的活動

#### (1) 千葉県八千代市の現状

八千代市の高齢化率は12.6%（平成12年）と全国に比べ低いですが、市民の年齢構成を見ると今後の高齢化のスピードは全国の約2倍で高くなることが予想される。このようななか、平成14年に八千代市都市マスタープランでは、歩行空間のバリアフリー化の整備方針をたてている。また、具体的な移動空間のバリアフリー化を実現すべく、交通バリアフリー法に基づく基本構想策定を目的とした「策定協議会」を表-2に示す委員で設置した。平成15年5月に策定した基本構想の特徴は、心のバリアフリーの推進、市民参加の機会増加のために、継続的に「バリアフリー化施策を推進する体制づくり」の必要性を基本構想に盛り込んでいる点にある。つまり、「継続」「協働」についての目標を掲げ、この基本構想をきっかけとしたバリアフリー整備を市民参加の視点で市内全域に広げていく将来的ビジョンをまとめたことになるが、その具体的方法については、自治体から示されていない。

#### (2) 市役所改修構想立案ワークショップ

基本構想に掲げた「継続的にバリアフリー化施策を推進する体制づくり」は、市民参加の視点が極めて重要である。しかし自治体による具体的な提案がないことから市民自らの行動が必要であり、交通バリアフリーをまちづくりに展開する伊丹宣言の「継続」の観点からも「構想づくり」が必要であると筆者らは考えた。そこで筆者らと同市を拠点として活動するまちづくりNPO法人が中心となり、基本構想策定に携わった市民とともに、基本構想の理念を継続的に実現するために、重点整備地区の中心施設である市役所を対象にバリアフリー化の改修構想をワークショップによりまとめることとした。

「市役所改修構想立案ワークショップ」は策定協議会に関わった障がい者を含む市民と、サポーターとして近隣のキャンパスで学ぶ学生の参加で、全3回開催した。基本構想策定時の行政担当職員もオブザーバーとして参加している。まず、バリアチェックを行い、その後、あらかじめ学生らにより作成された図-2に示すデザインスタディ3案「現実的な

コンセプト	模型写真	内容
A案 現状改善		<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場の面積は現状のままでも車分離を行う。</li> <li>・特定経路、準特定経路からの連続的な歩行者道路を設定しメインストリートとして庁舎入り口へ繋ぐ。</li> </ul>
B案 駐車場1/2		<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場を二階建ての立体駐車場にし、屋上を緑化することにより環境対応型を図る。</li> <li>・余剰空間は市民が集まる市のシンボル広場等に利用する。</li> </ul>
C案 バス利用		<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅-市庁舎間のシャトルバスを運行させる。</li> <li>・コミュニティバスを充実させ、体の不自由な人もアクセスしやすくする。</li> <li>・バス停を中心として魅力的な歩行空間を確保する。</li> </ul>
最終案		<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車台数を222台削減し43台とし、歩行者空間を確保する。</li> <li>・バス停を庁舎入口近くに設定し、アクセス距離を短くする。</li> <li>・メインストリートを特定経路から庁舎入口まで連続的に配線する。</li> </ul>

図-2 比較検討した3案と最終案の概要

改善のA案」「抜本的な改善のC案」「それらの折衷案であるB案」を模型と図面に基づき協議を行った。この結果、A案を主として、さらに内容を詰めることとなり、第2回では、A案に基づく修正案について意見交換を行い、第3回で図-2に示す最終案を提示し、改修構想として立案した。

このワークショップにより、当初の目標であった「構想づくり」が、移動の連続性を念頭に、良い空間デザインを改修計画としてまとめることができた。また、自主的な活動をアピールするための手法や組織化に向けた考え方の萌芽が見られたことは、「バリアフリー化施策を推進する体制づくり」のきっかけとなり得る成果である。その後、この活動がきっかけとなり任意市民団体「八千代バリアフリーフォーラム」（以下YBFとする）の設立につながり、まちづくりに関する市民活動の場が設置された。

#### (3) 継続活動のまちづくりへの展開

平成16年4月から活動を開始したYBFの最初の取組は、基本構想策定後に建設が決まった総合病院への歩行経路の検討である。まずは、基本構想をベースとして、病院を含めた人の流れと空間的連続性を快適な歩行空間として形成する歩行者ネットワーク

の立案が必要である。その結果、図-3の概念で示すような、特定旅客施設で交わる自転車歩行者道を広域的な歩行空間の軸と位置づけ、これらを空間的に結びつける歩行空間ネットワークの概念を作成した。この概念から、病院までの具体的な歩行経路を想定すると図-3に示すA、Bのルートとなる。

次に、具体的な病院までの経路上の問題を確認し、対応方策を検討するため、バリアチェックを行った。短絡経路となるAルートでは、駅と病院との間に約10mの高低差の谷地形があり、この高低差によるバリアの除去が大きなテーマとなる。また緩やかに高低差を避けるBルートは、距離が約3kmと長く、日常の歩行経路に選択され難いことが確認された。

病院へ気軽に歩いて行けるためには、歩行者ネットワークの短絡経路であるAルートに対し、まず検討することが重要と考え、谷地形の高低差を克服する「構想づくり」を行うこととした。施設対応案として、同様に「現実的」「抜本的」「その折衷案」の想定による歩道橋設置案、高架下活用案、エレベーター設置案の3案を比較し検討した。

YBFの実現可能な結論として、歩道橋設置案をベースとして、現状の歩道部分の拡幅、および一定間隔で休憩施設の設置を図る提案とし、行政への病院建設に関する要望として提出した。しかし、基本構想の具体化の第一歩として、このネットワーク概念に基づく計画は重要であると考え、病院に関する情報公開はあったものの、経路の具体化に対する行政側の受け入れは提示されず、歩行者ネットワークに関する情報公開が今後の課題である。

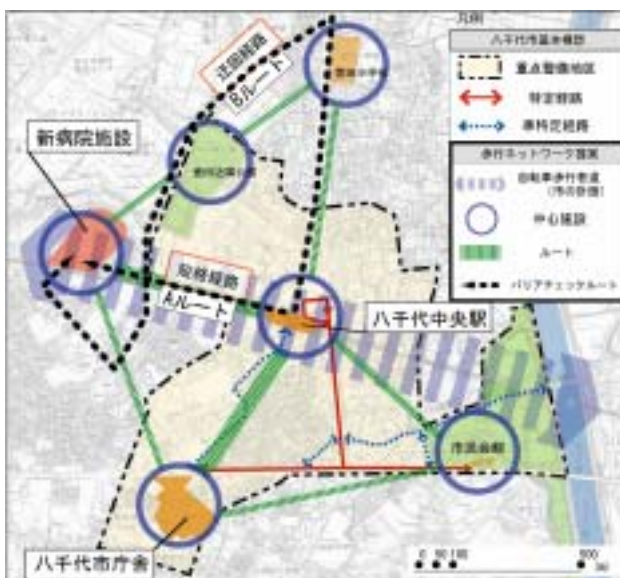


図-3 歩行者ネットワークの概念

## 5. まとめと今後の課題

以上筆者らは交通バリアフリーに関わる市民の自主的活動を行い、この結果から基本構想の理念の継承、あるいは実現に向けて、基本構想策定後の活動をまちづくりに展開するための、必要な視点、今後の交通バリアフリー法改正に向けた課題についてまとめると以下ようになる。

1) 「継続」活動には、策定に携わった市民に対して、策定後に参加する広義に捉えたまちづくりの場を設けることが有効であることが明らかとなった。

2) 「協働」「参画」活動には、市民の問題意識を高めることや参加の意義が明確であることが有効である。また、そのためには市民参加まちづくりにおける充実した「構想づくり」という成果が有効であることが明らかとなった。

3) 「ネットワーク」「連携」活動には、市民の問題意識を高めることや専門性を付加することのできるまちづくりNPOなどの先導的役割を担う人的連携が有効である。また活動成果がスムーズに行政側に受け入れられる体制が必要なことから、策定段階から策定後を念頭に置いた組織づくりも同様に行政内、市民側に必要であることが明らかとなった。

ただし、これらを支える先導役となる技術者・専門家の養成には、技術者のコミュニケーション技術等の教育システムの構築が急務であると考えられ、また、本活動サポートした学生の実社会に対する問題意識の高まりを考えると新たなまちづくりの目標として「育成」というキーワードも今後の課題と考える。

### 参考文献

- 1) バリアフリー推進ネットワーク：交通バリアフリー推進の集い-心のバリアフリー-, 2004.11
- 2) 例えば、石塚、藤田、高木、ほか1名：守山市交通バリアフリー基本構想の策定における住民参加・当事者参加の取り組み, 2002.6 土木計画学研究・講演集 Vol.25
- 3) (社)土木学会土木計画学研究委員会：参加型福祉の交通まちづくり, 2005.3, 学芸出版社
- 4) (社)建設コンサルタンツ協会 バリアフリー専門員会：バリアフリーな歩行空間設計と参加型計画手法のあり方, 2004.8
- 5) 江守、伊澤、横山、ほか1名：交通バリアフリー法基本構想策定後の継続的な市民参加のまちづくりに関する考察, 2005.3, 日本福祉のまちづくり学会応募論文