

バリアフリー整備の評価における 当事者ニーズの反映

山田 稔¹・寺内 義典²・北川 博巳³・大竹 博⁴・猪井 博登⁵・大島 明⁶・横山 哲⁷

¹正会員 茨城大学准教授 工学部 都市システム工学科 (〒316-0036 茨城県日立市中成沢町4-12-1)
E-mail:yamada@mx.ibaraki.ac.jp

²正会員 国士舘大学准教授 理工学部 理工学科 (〒108-0073 東京都世田谷区世田谷4-28-1)

³正会員 兵庫県立福祉のまちづくり研究所 研究第一グループ長(〒651-2181 神戸市西区曙町1070)

⁴ 世田谷区ユニバーサルデザイン審議会委員

⁵正会員 大阪大学助教 大学院工学研究科(〒565-0871 大阪府吹田市山田丘2-1)

⁶正会員 国際航業株式会社 西日本事業本部事業推進部 担当部長 (〒660-0805 兵庫県尼崎市西長洲町1-1-15)

⁷正会員 (株)ドーコン 交通事業本部 交通部 技師長(〒004-8585 札幌市厚別区厚別中央1-5)

交通バリアフリー法から 10 年が経ち、移動等円滑化基準に沿った整備の成果が見られるようになってきた。さまざまな制約のために十分な整備が困難な場合には、基本構想策定時に利用者のニーズを把握し、それに基づき効果的と考えられる妥協点での整備をめざしてきた場合が少なくない。その場合には、改善後にその状況を再評価し、想定していた効果が得られているのかを明らかにし、それが更なる展開の必要性を議論するときの前提とならなければならない。

しかし、利用者の視点を反映させた事後評価方法については十分に開発されてきたとはいえ、その確立が課題である。本セッションでは、これらの現状を再認識するとともに、当事者を交え今後のあり方について議論する。

Key Words : *evaluation for mobility and accessibility, user participation, capability approach*

目次

1. はじめに (山田 稔)

[事後評価の事例]

2. 世田谷区三軒茶屋駅周辺地区基本構想に基づく特定事業の評価 (寺内 義典)

3. 姫路市交通バリアフリー調査会による経験と考察 (北川 博巳)

4. 日立駅新駅舎整備プロセスにおける整備済施設での検証実験 (山田 稔)

[今後への考え方]

5. 利用者の立場から (大竹 博)

6. 非帰結主義的アプローチ (猪井 博登)

7. 単断面道路を考える (大島 明)

8. まとめ (横山 哲)

1. はじめに (山田 稔)

(1) アクセシブルな移動環境整備の中長期的展望

2000年の交通バリアフリー法制定から10年が過ぎた。この間に359の基本構想¹⁾が策定され、アクセシブルな移動環境の整備に向け、利用者の参加のもとで今後多くの取組みがなされて行くものと考えられる。

2006年のバリアフリー新法制定以後は法改正は無いが、本年3月末に、法に基づいて大臣が制定する「基本方針」の改正²⁾が行われ、目標値も更新された。

この改正が意味することは、解決すべき課題は残されており高い目標を掲げて整備を推進していくことが必要であると同時に、より迅速に整備が進むように、また広く深く交通事業者や施設管理者の理解が進んでいくような工夫も求められており、その一方で、劇的な効果ある新しい手法の出現を今後の法制度改正に期待できるわけではないということであろう。

当初より、限られた財源を有効に活用するためにも、バリアフリー整備では利用者ニーズを的確に事業に反映させることの重要性が指摘されて来た。現行の法制度では、基準自体が利用者ニーズに基づいていることに加え、参加機会の確保が定められているが、これらを形式的に用いていても本来の目的が達成できるわけではない。この点に着目すれば、法で定められている移動円滑化基準やガイドラインが利用者にとって有効に機能するようにするために、また、基準に即した整備が困難な条件のもの

とでもよりアクセシブルな移動環境に近づけるために有効な事業を行うためにも、これまでの利用者ニーズ反映のための取組みを地道に継続させるだけでなく、より一層の展開が必要である。

計画策定のワークショップや整備済み箇所の事後評価といった参加型の方法論の基本としつつも、これらを中長期的に継続させることの意義と効果、そしてその実行可能性について本セッションで考えたい。また、一旦完了した整備事業に対して利用者が点検・評価を行った結果をどのように反映するのかについては、これまでもPDCAやスパイラルアップといった理念が示されて来たが、その実現・定着についての議論も必要であろう。

(2) 本セッションの構成

前半では、バリアフリー整備に関して継続的に住民・利用者の参加によって評価を行い、よりよい事業実施に繋げていっている事例を3つ紹介する。

後半は、今後のあり方として、利用者の立場からの継続的な参加型手法に対する考え方、非帰結主義で議論を継続していくことの重要性、また、非分離道路でのバリアフリー整備の考え方について話題提供を行い、これらに基づいて議論を進めていく。

2. 事後評価の事例 - 世田谷区三軒茶屋駅周辺地区基本構想に基づく特定事業の評価 (寺内 義典)

本章は、世田谷区三軒茶屋駅周辺地区交通バリアフリー基本構想の策定協議会と推進委員会の経緯と、参加した専門家的当事者へのヒアリングから、当事者による評価の視点から報告する。

(1) 対象地区の概要

三軒茶屋は、東京特別区の南西部にある世田谷区内に位置する。同区内では、渋谷駅まで約3kmと比較的都心に近い場所である。この三軒茶屋には、田園都市線三軒茶屋駅(以下、地下駅とする)と世田谷線三軒茶屋駅の2駅と、11系統のバス路線がある。この地下駅は、2009年度の日平均乗降客数は122,736人(鉄道事業者webサイトより)と多く、区内の主要駅である。世田谷線やバス路線も含めて、世田谷区内の交通結節点としても重要な地位を占める。駅周辺は、商業業務機能が集積し、大型店や10を超える商店街があり、公共施設や福祉施設も多い。2005年、世田谷区は駅周辺地区について、交通バリアフリー基本構想を策定している。

(2) 基本構想策定協議会

a) 策定協議会の概要

2005年度に設置された協議会の概要を表-1に示す。協議会は基本構想について協議し、承認することを目的としている。実質的な作業を担う下部組織として、地域住民部会と事業者部会が設けられ、基本構想案の策定に向けて両部会合同の意見交換会が2回実施されている。開かれた意見集約と体験を通じた気づきの場としてまちあるきワークショップが1回実施されている。

策定された基本構想は、地下駅を特定旅客施設として、半径500m圏内を重点整備地区とし、特定経路と特定事業が定められている。

この基本構想の策定期と平行して、鉄道事業者による地下駅の改修計画(2方向避難経路確保と変電設備改修が目的)が進められており、あわせてEVや多目的トイレの新設を特定事業とすることができている。

b) 特定事業化が困難な重点課題

この地区における特定事業化が困難な移動円滑化の課題として以下の4項目を掲げている。①地下から地上までの移動円滑化、②南北分断の解消、③歩行者空間の確保と活用方法のルール化、④公共交通の利用のしやすさの向上、の4項目を掲げている。(これらは一事業者による改善が困難であるから「関係者が協働して継続的に取り組む行動指針」としている。)

①は、改札階から地上へのエレベータが地区の中心から離れた1ルートしかない問題を掲げている。②は、地域を南北に分断する幹線道路の問題である。この地区は、国道246号(玉川通り)が北東から南西に横切り、都道3号線(世田谷通り)が地区の中心である三軒茶屋交差点を起点として西に延びている。平面横断は、1カ所しかなく歩行者用青時間も短い。交通量は多く(H17センサス平日12時間交通量で、玉川通りの交通量は26,304台(上馬1-15)、世田谷通りは17,297台(桜丘1-1))、上空はオーバースタックと首都高があるため、ペDESTリアンデッキの整備も困難である。地区の南北分断は、地元商店会・自治会からの要望でもあったのである。

なお、基本構想は旧法に基づくが、次年度から施行される新法の記述が盛り込まれている。さらに、今後の社会情勢や新技術の導入による計画変更の可能性にも言及している。

c) 策定協議会の参加者

協議会参加者は、表-1に示すとおり、区内の身体障害者団体・高齢者団体・地元自治会・商店会の各代表が参加し、住民・利用者としての意見を述べている。さらに幅広い利用者の意見収集としてのワークショップやヒアリングへの参加も多く、専門家的当事者が少ないとは考えにくい。例えば、協議会ではホーム柵やドア設置についての要望があげられていたし、パブリックコメントで

表-1 策定協議会の概要

会 議	内 容	参 加 者
策定協議会	基本構想策定までの検討・承認組織。 第1回(7月)基本構想策定についての説明/第2回(11月):ワークショップ、意見交換会の議論を経た基本構想案について協議/第3回(2月)パブコメを受けた基本構想と、次年度以降の推進委員会について協議。	障害者団体代表(3)/STS団体代表(電動車いす使用者)/高齢者団体代表/地元自治会代表(5)/地元商店会代表/道路管理者(国都)/交通管理者/関係事業者(鉄道/バス(2))/特定施設管理者/交通/バリアフリー関係行政機関(国都)/区関連部局(都市整備部/保健福祉部/支所街づくり部)/学識経験者(2)
下部組織		
地域住民 部会	当事者、地域住民を中心として、現地確認や課題抽出などの作業を行う組織。4回(うちワークショップ1回、意見交換会2回)開催。	障害者団体代表/STS団体代表(電動車いす使用者)/高齢者団体代表/地元自治会代表/地元商店会代表/学識経験者等(各人数不詳)
事業者部会	課題の抽出を受け特定事業の内容を調整する組織。4回(うち意見交換会2回)開催。	道路管理者(国都)/交通管理者/関係事業者(鉄道/バス)/特定施設管理者等(各人数不詳)
地域住民・ 事業者 意見交換会	区民意見(ワークショップ、アンケート、ヒアリング)や区から示された重点課題に対して、事業者からの方針や対応案が示され、意見交換がなされた。	障害者団体代表/STS団体代表(電動車いす使用者)/高齢者団体代表/地元自治会代表/地元商店会代表/学識経験者等(各人数不詳) 道路管理者(国都)/交通管理者/関係事業者(鉄道/バス)/特定施設管理者等(各人数不詳)
意見収集 ワーク ショップ	地域住民部会の1回として開催。まち点検、駅点検、課題図作成、グループディスカッション、発表、全体ディスカッション	区民(24)(障害者団体、STS団体、高齢者団体、地元自治会、公募)/介助者・手話通訳者(9)/関係事業者(11)(鉄道事業者、バス事業者、道路管理者、交通管理者)(オブザーバ参加)/区職員(8)/コンサル(6)/学識経験者(2)/学生(6)
アンケート	7/22～9/6に実施。設問は、個人属性等、外出・施設利用状況、道路交通施設等のバリア、バリアフリーの取り組みに関する意見。	906部配布、488部回収。団体配布(障害者団体、高齢者団体、STS団体、地元自治会等)施設窓口配布(地元出張所、子育て情報ひろば)
ヒアリング	6～12月にかけて断続的に6回実施した。	世田谷区身体障害者福祉協会会長、協会会員、地域住民部会会員(電動車いす使用者)2、STS団体会員(電動車いす使用者)、地元在住男性(電動車いす使用者)
パブコメ	1/26-2/9に実施。場所は特定施設内にて。	応募人数6人、応募件数24件

は、地下駅新設エレベータ(EV)の大型化要望や、新法の移動円滑化基準の適用要望など、基準を超える整備を望む声が寄せられている。

背景には、世田谷区は福祉のまちづくり先進自治体のひとつであり、1981年の梅丘地区の住民・当事者参加のバリアフリー整備からの積み重ねがあると考えられる。基本構想の策定に参画した障害者の多くは、すでにまちづくりへの参加経験が豊富であり、すでに各地でキーパーソンとしての役割を果たしており、専門家的当事者(ユーザエキスパート)であったとも言える。

(3) 基本構想推進委員会

a) 推進委員会の概要

基本構想の推進を目的として、基本構想策定から半年後の2006年秋に設置された。委員は、STS団体代表(電動車いす使用者)、身体障害者団体代表(2名)、高齢者団体代表、地元自治会代表、地元商店会代表、区関連部局(交通政策担当部、保健福祉部、支所街づくり課)および学識経験者である。多くの委員は、策定協議会のメンバーである。

b) 推進委員会の経緯

推進委員会は、2006年度から2010年度まで設置されている。年2回開催(おおむね9月と3月)され、半年ごと

に各事業者の進捗を確認している。この4年間の推進委員会の経緯を議事録等から整理したものを表-2に示す。なお、多岐にわたる特定事業のうち、推進委員会の議論にない事業については本稿では割愛する。

初年度の課題は、メンバーでない事業者に対する推進についての不安である。策定協議会からの委員であるY委員(車いす使用者)より、事業計画の作成や当事者による事前チェックが要望されている。こうしたなかで、事業計画の作成は、事務局による事業者へのヒアリングと確認の粘り強いやりとりの中で作成されている。背景に担当係長のK氏をはじめ事務局の熱意があることを指摘しておく。また初期は、マナーの問題が話題に取り上げられており、メンバーの心のバリアフリーへの関心の高さがわかる。

2年目は、改修された地下駅に関する発言が多くを占めている。完成直後の視察で、障害当事者のチェックにより多くの問題点が指摘されている。例えば、新設の多目的トイレは、扉の開閉ボタンの位置がきわめて良くないなど、実際に利用するためには多くの改修が必要と指摘されている。交通事業者からは、改善に前向きな発言があったものの、地下構造物という狭い構内と、鉄道会社共通の内部基準のため、改修には限界があることが示されている。第4回より視覚障害者団体の委員がH委員

表-2 推進委員会の経緯

ことがら	内容	当事者による評価	進め方・継続・改善に関する協議	委員会以外の参加者
2006年度 第1回 委員会	対象を限定せず「全ての人」であることを確認/今後、事業者に進捗をヒアリングし委員会に報告しながら進めることを確認/広報等	当事者より要望に対する回答がないまま、工事が始まることがないようこの意見	事務局より事業者ヒアリングにより事業計画を作成する方針が提示	
第2回 委員会	事務局より事業計画の進捗報告/自転車マナーの問題等も指摘/事務局より地下駅視察の告知	各委員より多くのバリアと課題について指摘あり/改修後の地下駅の視察と意見交換会を実施とのこと	事務局より事業者ヒアリング結果を事業計画として提出	
2007年度 地下駅 視察	地下駅に新設された西改札口のEVと多目的トイレなどを視察	多目的トイレの使用がきわめて困難であり改善を要望/EVの位置、サインと情報提供、ホームドア等について改善意見多数		障害者団体関係者/地元自治会・商店会関係者/交通事業者(鉄道)/区関連部局
第3回 委員会	地下駅視察の報告と多目的トイレの改善要望/茶沢通り(区)整備の方針について報告/玉川通り(国)と世田谷通り(都)の誘導ブロック改善	駅視察時の改善要望の内容やニュアンスの確認、改善スケジュールについての確認など	事業者より地下鉄の駅体の制約等あるが改善に前向きな回答	交通事業者(鉄道)
第4回 委員会	玉川通り(国)の誘導ブロックと車道嵩上げ/茶沢通り(区)整備の途中経過報告/地下駅多目的トイレの改善要望と視察の告知	道路管理者(国)の整備に対する事前チェックを要請/当事者より事業者の参加を求める意見/駅多目的トイレの視察の告知	当事者より厳しく追及するだけの場にならないとの意見も	
2008年度 駅トイレ 視察	事業者から改善意見に対する回答を現地で確認。改善が困難な課題が残されており、担当者との意見交換	ドアの問題(開閉ボタンの位置など)、トイレ内設備、情報提供(触知板や音声案内)などの問題指摘		障害者団体関係者/交通事業者(鉄道)/区関連部局
駅トイレ 話し合い	障害者団体代表のO委員による鉄道事業者との交渉	他の駅の整備事例などもあけて改善提案と話し合い		H委員(視覚障害者)/交通事業者(鉄道)
玉川通り 立ち会い	H委員による設計段階での立ち会いを含む事前協議と歩道橋手すりの改善提案	誘導ブロックの事前チェックにより設計変更、歩道橋の手すりの改善提案も実現。嵩上げは断念		H委員(視覚障害者)/総合福祉センター指導員/道路管理者(国)
第5回 委員会	地下駅多目的トイレの状況報告と改善意見/玉川通り(国)の視覚障害者用誘導ブロックと横断歩道新設について事前説明/次年度での推進委員会の終了についての説明	多目的トイレについての意見交換。可能な事項の改善を約束/対応困難な改善について旧法、新法、特殊要望等の議論/改善不可能な多目的トイレの問題について事前チェックがあったらとの意見	委員より完成した整備に対する感謝の言葉/事務局より事業計画の進捗から2010年3月で終了の提案	交通事業者(鉄道)/道路管理者(国)
横断歩道 話し合い	商店会、区、道路管理者(国)、交通管理者、学識経験者を交えて個別の説明会を開催して話し合い	商店会より渋滞を懸念する声/協議結果をもとに設計変更して実現		
第6回 委員会	多目的トイレの状況報告/横断歩道新設の進捗報告/推進委員会後の進め方について協議	横断歩道の新設について、左折車の滞留スペース、歩行者用青時間、2cm段差、交通島の安全性確保等の意見	事務局より委員会終了後の仕組みとして区UD条例の話題提供	
2009年度 第7回 委員会	茶沢通り(区)等、事業の状況説明/今後の進め方として、区のウェブサイトを使った公表について協議	バリアフリー化の成果と課題を確認。ユビキタス技術の導入課題、複数ルート確保、ICカードなど、課題が深化	事務局より委員会終了後のウェブサイトの提案	
第8回 委員会	現地を歩いて確認し委員全員による評価/今後の進め方について協議	委員全員から成果ありとの評価。残された改善課題も指摘	今後の進め方「区民の声」活用について協議	

に交代している。

3年目は、多くの事業が動きハード整備が進み始めている。玉川通りの誘導ブロックは、H委員の立ち会いによる当事者の事前チェックが徹底され設計変更されている。H委員は、委員就任後、他にも道路管理者(都/区)や交通管理者(鉄道)、地元商店会など、推進のために立ち会いや話し合いの活動をしている。また、道路管理者

(国)から玉川通りの横断歩道新設の事業化の提案がなされている。これは特定事業化できなかった南北分断を解消するものである。この事業化には、当初、地元商店会から渋滞を懸念する強い声があがり実現が危ぶまれた。度重なる話し合いを経て、設計変更と交通管理者による誘導の実施が決まり実現することとなる。一方で、懸案である地下駅多目的トイレは、再度の視察と意見交換が

なされたものの、改善されない問題が残り、Y委員より事前チェックがなかったことを悔やむ発言がなされている。また、多くの特定事業にめどがついたことから、事務局から、4年目で推進委員会を終了することと、閉会後の継続方法について、提案がなされている。

4年目は、事業も進捗したため委員の発言から課題の深化をみることができる。最終委員会では、問題指摘もあったが、全委員から重点整備地区のバリアフリー化の進展について評価する発言がみられる。閉会後の枠組みは、区のウェブサイトです業報告と継続課題を明記し、「区民の声」システムにより意見収集をするというものである。一方で、閉会後は元委員が地域とのつなぎ役になることが確認されている。なお、K氏は、策定協議会から推進委員会の閉会まで担当し、事業者に対する進捗のヒアリングや出席要請において、事業さやに対する推進委員会の窓口(以上)の役割を果たし、事務局が推進の大きな原動力となっている。

(4) 当事者ヒアリング

2011年1月17日、推進委員会に参加したH委員とY委員にヒアリングした。両委員とも、制度・基準や他事例について熟知しており、経験も豊富である。議事録から、会議において、他の障害当事者の立場からの発言や、まちづくりとしての総合的視点からの発言なども確認でき、専門家的当事者と呼べる人材である。

ヒアリングの内容は多岐にわたるが、①参加と理解、②事業と評価、③当事者による担当者教育と利用者周知、④今後の当事者参加による評価の4点についてまとめる。

a) 参加と理解

Y委員は「新宿駅の事例と比べて策定スケジュールが性急で、当事者・住民参加が十分にできない危惧を感じた。住民の内発的エネルギーを高めるに至らないのではないか。行政主体を感じた。」とふりかえる。「大きな成果は、地下駅のEV新設と横断歩道新設だが、ほとんどの人は、交通バリアフリー基本構想という背景の理解まで至っているのか疑問だ」と指摘する。

b) 事業と評価

事業後の改善が困難となった地下駅多目的トイレについて、両委員より、ドア・配置・オストメイト・緊急呼び出し・音声や点字による案内など、さまざまな問題が指摘された。話し合いの過程で「旧法の基準を満たしていると言われてしまう」ともあったと言う。

一方で「接遇はかなり良くなった」と話し、それがハードの課題をおぎなっている面もあると指摘する。接遇の具体として、乗車位置や降車駅への気遣いなどのフレキシブルな対応や、駅の弱点を知る駅員やサービス助手士の資格を持つ駅員の存在と、合理化による人員削減の懸念など、さまざまな話題があった。

c) 当事者による担当者教育と利用者周知

H委員は「体を張って道路管理者との立ち会いをやった。区の総合福祉センターの指導員らとチームをつくり、一緒に歩いている」と話す。例えば「誘導ブロックのJIS規格のことも知らない道路管理者」もいたが、その活動の中で「かなり聞く耳を持ってもらうことができた」と話す。

また区道の事業の立ち会いにあわせ「放置自転車の問題で商店街に呼びかけを受け入れてもらった」が、「ハード整備が終わるまで待ってほしい」と、なかなか具体化は難しいとのことであった。

推進委員会について、両委員は「国と都と区が一緒に推進委員会は一度もなかった」と話す。推進委員会の閉会について「課題はまだ多く残っている。事業者に対して誰が言っていくのか。心のバリアフリーの推進も課題」と話し、継続の実効性を懸念している。

d) 今後の当事者参加の評価

Y委員は「住民当事者の評価と、専門家的当事者の評価、両方が必要。専門家的当事者でも、知らない街の使い方はわからない。専門家的当事者の調査チームをつくってにおいて、地元の住民当事者といっしょに歩くのがよい。両方が相まって、はじめて正しい評価になるのでは。」との意見であった。H委員も、同意見であり「専門家の意見は、良い意見が出るかもしれないけど、偏っているかもしれない」と加える。また「ワークショップでは、当事者を単なるボランティアでなく、コンサルタントとして位置づけてもらおうと、集まりやすいし、真剣みが出てくる」と話している。さらに、世田谷区UD推進条例の取り組みも交えて、外部評価の必要性和評価のできる当事者育成の重要性についての指摘もあった。

(5) まとめ

この事例について、以下の視点からまとめる。

a) 当事者による特定事業のチェックと評価

地下駅の多目的トイレでは、事後の当事者評価では問題改善に限界があることがわかった。今後のスパイラルアップが困難な結果となった。一方、H委員による事前のチェックにより設計変更がなされた。さらに、この立ち合いは、事業推進の原動力になっていることも間違いないが、担当者への教育的効果や福祉部門の専門家との協働などにも広がりを見せている。

b) 特定事業化の困難な重点課題の推進

南北分断解消のための平面の横断歩道新設は、特定事業計画にはないが、道路管理者の協力によって事業化した。推進段階で事業ができた理由として、基本構想に重点課題として位置づけられていたことはもちろんだが、基本構想を熟知する担当者K氏が、一貫して可能性を模索し続けた努力の結果であると推測される。

c) 専門家的当事者の能力と活動

専門家的当事者の能力として見られた能力と活動として明らかになったことをまとめる。まず、ヒアリング対象の両委員は、専門家的当事者にふさわしい深い知識と多くの経験を有している。その上で、H委員の立ち合いの事例から、担当者教育と専門家育成やチームづくりを担う専門家的当事者の姿が明らかとなった。Y委員の会議での発言から、事業計画の作成・当事者による事前チェック・事業者との協議の場の必要性を指摘している。利用者の枠を超え、事業推進に必要な意見を述べる姿であった。また両委員とも、あらゆる障害者の立場のことを理解し、その場にはいない当事者のことを代弁する場面もあった。こうした専門家的当事者の関わりによって、福祉のまちづくりが強く推進されたことが明らかになった。

d) 専門家的当事者による評価

1981年の梅丘地区から取り組みが始まって30年が経つことから、当事者は区内外の福祉のまちづくりに関わり、多くの専門家的当事者が育つに至っていると考えられる。Y氏が語るように外部評価を可能にするためには、筆者は一案として、専門家的当事者たちが組織化し中間支援組織を形成することを考える。組織化することで、外部評価が定期的に実施可能になり、継続の仕組みとして有効であろう。今回の推進委員会の課題として残された心のバリアフリーの推進や、中間支援組織の存在は、外部評価以外にも、住民提案制度による基本構想策定へのサポート支援に期待する。

3. 事後評価の事例 - 姫路市交通バリアフリー調査会による経験と考察 (北川 博巳)

(1) 交通バリアフリー調査会議結成の経緯

姫路市では2003年3月に「姫路市交通バリアフリー基本構想」を策定し、姫路・網干・英賀保の三駅を重点整備地区と定めた。これ以降の動きとして、2008年1月に姫路市在住の高齢者・障害者(身体、視覚、聴覚、知的障害の各団体)、建築士等12名で構成した「姫路市交通バリアフリー調査会議」を設立した。調査会議設立当初の目的として、「姫路市交通バリアフリー基本構想」の改訂・推進に必要な調査及び意見の取りまとめを行うことであり、重点整備地区の現地調査などを実施し、事業者間調整が円滑にできることを目的とした。所管は都市計画課である。

(2) 調査会議の活動内容・役割・達成点

a) 交通バリアフリー基本構想の事後評価活動

市はバリアフリー基本構想の改定を予定していた。そ

のため、2009年度は「姫路市交通バリアフリー基本構想」の改訂・推進に必要な調査及び意見の取りまとめを行った。基本構想策定以降、これまではチェック活動を展開していなかったが、駅のエレベータ設置をはじめとする整備が始まったこともあり、現地での点検活動を中心に行った。点検のポイントとして、会議の構成員にはガイドラインの寸法と、現状での寸法を提示しながらチェックシートに記載をしてもらった。チェック時間は半日間ずつ実施した。そして、これら指摘事項をとりまとめ、事務局経由で事業者会議にかける流れを取った。

実際のチェック活動の経験では、ガイドラインに沿ったものについては、意見が少なく、現場制約などで寸法が小さい箇所についてはいくつかのチェックがされる傾向にあった。また、「暗い」「路面がガタガタする」「警告ブロックが擦り切れていた」「誘導ブロックの色合いが悪い」「音響信号の設置」「休憩施設の有無」「案内板が分かりづらい」「バス停の時刻表が分かりづらい」「誘導ブロックが固定していない」など、ガイドラインでも性能規定的な項目についての指摘が多く、逆に「どのタイミングで改良すれば」「どのくらいの明るさにすればいいのか」「どのようなデザインがいいのか」「どこに整備してもらふべきか」については課題として残った。なお、市の担当者は兵庫県まちづくり技術センターが主催し、研究所で開催している市町建設担当職員研修にも参加している。

b) バリアフリー基本構想での役割

2010年度は新たに白浜の宮駅を重点整備地区に取り上げて基本構想を作るに至った。また、これまでの3駅も新法対応することとなった。基本構想の検討は市が基本構想を策定し、特定事業者と協議しながら進めて行く。実際の協議はバリアフリー基本構想策定協議会が行うが、バリアフリー調査会議の意見を反映したものを基本構想にすると位置づけられた。活動としては対象エリアの現地点検と地元住民も含めたワークショップの参加である(数名のメンバーは兼任)。この調査活動によって得られた知見として、いくつかの経験を踏まえてユーザエキスパートとしての視点が形成されたことがポイントであったと考えられる。また、先般姫路城の改装によって障害者アクセスがしやすくなったこともあってバリアフリー基本構想以外の調査活動も行った。

(3) 今後の課題と展望

今回の調査会議の経験をもとに、これからのあり方について考察を加えたい。

①当事者を交えた視点のチェックはアクセス監査(Access Audit)などの表現で定着させて行くことも重要である。交通バリアフリー法ができて10年以上が経過し、日本各地で多くの取り組みがなされてきた。

その一方で、次のステージとして「公共投資に見合うバリアフリー整備が完成しているのか」「市町によってそれらに差が生じていないか」を監視して行くことが制度的に進められることも考えられる。ここでは、会計的なものよりバリアフリー整備として高齢者・障害者が使える状況になっているのかが何より重要であり、何らかの形でチェックしてゆくことは納得してもらう材料として非常に重要な観点になりうる。とくにさまざまな事業者、多くの自治体、市町を挟んで利用したい市民など多くのステークホルダーが存在することを考えて行かねばならない。

- ②まちづくり実務者と障害当事者との関係づくりとして、こういった仕組みは非常に重要である。とくに、市民側からの提案は多くの自治体で扱われていない現状もある。当事者によるチェックに始まり、これがユーザエキスパートとしての視点形成につながり、ひいては市民提案に結びつくことが期待できる。また、このような機会づくりは障害当事者間の他の障害の理解と基本構想以外の地区整備の気づきの場を提供しうる場になりうる。
- ③未だ大きな課題としてバリアフリー整備の適正な評価方法、行政担当者の教育、および事業者への理解促進があげられる。とくに教育面は市単独の制度ではしんどい部分もあり県や国の関与もある程度は必要である。また、これまでの重点整備エリアに新たに病院や商業施設などができたときは、特定経路の見直し作業などもありうる。これらを勘案するとバリアフリー整備に関して長期にわたって対応可能な組織化、制度化をして行かねばならない。

4. 事後評価の事例－日立駅新駅舎整備プロセスにおける整備済施設での検証実験 (山田 稔)

(1) 日立市バリアフリー基本構想と新駅舎整備における当事者参加

日立市では2003年3月に、日立・常陸多賀の2駅のそれぞれを中心とする2つの重点整備地区を定める基本構想を策定した。また、2008年3月には残る市内3駅をそれぞれ中心とする重点整備地区を定めた、新法に基づく基本構想を策定した。

表-3に示すように、それぞれの基本構想策定で公募市民を含む協議会やワークショップの開催によって利用者ニーズの把握に努めただけでなく、特定事業計画策定、事業進捗状況の確認、そして別担当課の主幹ではあるが基本構想に位置づけられた日立駅橋上化および周辺整備事業や常陸多賀駅前広場再整備事業駅においても、継続性を保って、市民・当事者の参加が行なわれて来た。

これらの取組みが継続的に行われたことによって、事業内容および事業者の理解促進に関して、以下のような影響があったといえる。

特定事業の推進状況についての確認の会議を継続的に行っているなかでは、利用者に実際に利用した立場からの意見を述べるように求めている。事前に比べての整備効果を評価する意見が多く出されるが、例えば歩道の横断勾配などで周辺の条件が厳しいために十分な平坦性が確保できていない場所など、具体的な指摘がなされて継続的な検討課題となったケースもある。

誘導ブロックの設置やエスコートゾーンの設置などに際して、事業の進捗にあわせて障害当事者に内容の確認を行ってもらうことも継続的に行われるようになった。これは担当者がその重要性について理解が深まっただけでなく、協議会を常設しているため、その委員に協力を依頼しやすいという効果もあったものと思われる。また、日立駅周辺整備事業では、2005～2007年度に先進事例を住民・高齢者・障害者等とともに学ぶワークショップを4回開催し、行政担当者の理解を深めることもなされるようになった。

参加する市民・障害当事者に対する効果としては、筆者が関係する会議での反応や個別のヒアリングに基づけば、次のようなことが考えられる。

基準やガイドラインに従った設計、あるいは先進事例を取り入れた設計だけでは限界があつて、当事者の直接の意見表明や事前チェックが重要であることの理解が深まって来ていると思われる。また、それが行政不信という形ではなく、むしろ自分たちが頑張ればよりよい成果が得られるという意識の高まりにつながっていると思われる。そのことが、後続する会議への参加・発言を活性化していることは間違いないと言える。

さて、基本構想の中でも重要な位置を占める、日立駅および常陸多賀駅前広場事業といった大型の事業の完了が、本年4月の日立駅橋上化に続き、今後、順次やってくる。本格的な事後評価の枠組みや具体的な方法論を確立しなければならない重要な時期であるといえる。

(2) 整備済施設を用いた視覚障害者支援設備の有効性の検証実験

a) 検証実験とその目的

前述のように日立駅橋上化および周辺地区整備事業では、4回にわたる先進地・先進事例の評価を含むワークショップが実施された。その中で、既整備駅舎における視覚障害者誘導のための設備の有効性の検証実験が行われた。今後の整備の事後評価を行う上での参考となりうるため、この節ではその方法論と効果について紹介する。

具体的には誘導ブロックによる連続誘導、サイン音による誘導、音声ガイダンス、また蝕知板による情報提供

表-3 日立市/バリアフリー基本構想および関連事業での参加型プロセスの経緯

	会議	内容	市主幹 部局	構成員
1999～2001 年度		実態調査・意識調査(基本構 想で引用)		市民団体の自主的な活動
2002年度	交通/バリアフリー基本 構想策定委員会(4回)	基本構想の策定	都市政 策課	公募市民(4:うち視覚障害者1)/ 高齢者・障害者団体等(3)/ 学 識経験者(2)/ 道路管理者(国2・県2)/ 公安委員会・警察(2)/ 交通事業者(2)/ 国・県交通/バリアフリー担当(各1)/ 市(政策 審議室(公共交通担当), 保健福祉部, 都市建設部)
	同 WS(2地区各1回)	課題抽出		基本構想策定委員を含む68名 うち高齢者・障害者団体関係 者および当事者 19名, 周辺住民5名
2003年度	日立駅周辺地区整備 構想策定懇談会(3回)	駅と駅周辺地区の交通・土 地利用・景観・UD等の整備 構想策定/ 整備計画の立案	駅周辺 整備課	学識経験者(4)/ 鉄道事業者(3)/ UR機構/ 商工業者代表/ 市民(都計審委員)/ 事業所代表(4)/ 県(3)/ 市(助役, 収入 役, 都市建設部)
2004年度	日立駅周辺地区整備 構想策定委員会(5回)			上記に加え, 公募市民(3:うち車いす使用者1)/ 自治会代表 / 市議(4)/ 市(上記に加え, 政策審議室(公共交通担当))
2005年度	交通/バリアフリー特定 事業計画策定委員会 (3回)	特定事業計画の策定	都市政 策課	2002年度基本構想策定委員会の公募委員に代え, 以下を追 加: 自治会代表(3)/ 障害者団体等(1)/ 市民(駅周辺地区整 備構想委員会委員:車いす使用者1)/ 商工業者代表
2005～2006 年度	日立駅周辺地区整備 に伴うUD懇談会(2回)	駅舎等の設備・機能等に対 する意見集約	駅周辺 整備課	障害者団体等(8)/ 設計事務所(3)/ 市(障害福祉課1, 道路建 設課1, 駅周辺整備課6)
	同関連のWS(3回)	先進地・先進事例の体験と, 設計に関するWS		学識経験者/ 設計事務所(3)/ 障害者団体関係者および当 事者(19)/ 市(障害福祉課1, 道路建設課1, 駅周辺整備課6)
2006年度	交通/バリアフリー連絡 協議会(1回)	特定事業推進状況の確認	都市政 策課	2005年度 特定事業計画策定委員会と同じ
2007年度	日立駅周辺地区整備 UD懇談会のWS(1回)	整備済施設を用いた視覚障 害者支援設備の検証実験	駅周辺 整備課	視覚障害者(4)/ 訓練指導員/ 学識経験者/ 市(都市政策課3, 駅周辺整備課6)
	交通/バリアフリー連絡 協議会(4回)	特定事業推進状況の確認 基本構想(その2)の策定		2006年度に, 公募市民(2)/ 県建築担当 を追加 公共交通担当は政策審議室から都市建設部に移管統合さ れたため, 政策審議室は委員から外れる
	同 WS(3地区各1回)	課題抽出		上記に加え, 高齢者・障害者団体等(13)/ 自治会代表(3)/ 住 民(7)/ 商業者(2)
2008年度	交通/バリアフリー連絡 協議会(4回)	特定事業推進状況の確認 基本構想(その2)に基づく特 定事業計画の策定		2007年度に, 自治会代表(3 2007年度WSメンバー)を追加
2009年度～	同 (毎年1回)	特定事業推進状況の確認		
2009～2010 年度	常陸多賀駅前広場再 整備検討委員会 (6回)	駅広再整備の基本計画の 策定	道路整 備課	公募市民(2)/ 高齢者・障害者団体等(2[1])/ 自治会代表(1[1]) / 商工業者代表(2)/ 学識経験者(2[2])/ 県(道路管理者 2[1])/ 公安委員会・警察(2[2])/ 交通事業者(3[2])/ 市(都市建設部 注)[]内はバリアフリー協議会委員兼務者数で内数

等の整備を行うにあたって, 利用する上でのこれらの関
連や相互補完性の理解, および個々の整備上の留意点の
把握を目的として, 他市の既整備の駅舎を使って, 視覚
障害当事者による有効性の検証実験が行われた。表-3の
二重枠で示した部分である。

b) 方法

日立市交通バリアフリー連絡協議会の委員である視覚
障害者団体の代表を通して, 比較的単独外出が多い4名
の視覚障害者の協力を得て実験を実施した。

実験は2007年11月28日10:00～16:00に行われた。実験
対象とした既整備駅は, 2003年度にこの地区のバリア

フリー基本構想が策定されるのに若干先行して橋上化事
業に着手し, 2007年3月に供用開始されたものである。
すなわち交通バリアフリー法上の大規模改修に該当し,
移動円滑化基準を満たしている。

被験者はいずれも当駅の利用経験が少ないため, 案内
板や音声ガイダンスなどの案内情報を多く必要とするケ
ースという設定で行われた。事前に, 蝕知案内板に示さ
れているのと同じ情報を, 「立体コピー」と呼ばれる方
法で紙媒体で作成し被験者に配布した。さらに, 移動経
路として駅前の車寄せ→駅玄関→トイレ→改札階→移動
→改札口→プラットフォームを指定し, あわせて周知した。



写真-1 検証実験の様子1



写真-2 検証実験の様子2



写真-3 検証実験の様子3

実際には、これらを単独歩行した場合における各設備の有効性を確認するだけでなく、現地において被験者に誘導や若干の歩行指導を行った後、もし十分な歩行訓練がなされた場合については設備の有効性をどのように想像できるかについても答えてもらうこととした。

被験者の行動はビデオで撮影した。

c) 結果と成果

実験を通して、はじめて単独でそこを利用する人は施設整備だけでは確実な経路誘導は困難なことが明白であったが、歩行訓練を受けたとしても、それぞれの習熟の状況によって手がかりとなる情報の必要性や有用性には大きな違いが生じるであろうことが、具体的に示された結果となった。

個別の課題としては、誘導ブロックと音響誘導の方向が異なる場合(写真-1)に生じる問題、誘導ブロックの分岐箇所の識別においても個人差があること(写真-2)、エレベータの緊急呼出ボタンなどでも習熟していないと役に立たないこと(写真-3)など、実際の整備と活用のためには基準やガイドラインでは示されていない課題が多く残されていることが確認された。

これらの結果より、参加した被験者も行政担当者とともに、設備が有効に活用されるようにするには、利用者視点に立った配慮を丁寧に積み重ねていくことの必要性、また利用方法の周知や事前情報等のソフト対応の必要性が理解されたものと考えられる。

5. 今後への考え方 - 利用者の立場から (大竹 博)

視覚障害者として世田谷区のバリアフリー・ユニバーサルデザインに長く携わってきた立場から、以下の項目について、発表を行う予定である。

- 1) 三軒茶屋交通バリアフリー推進委員としての役割について
- 2) 障害者・高齢者団体(当事者)としての積極的な関わりについて
- 3) 行政との現場立会い及び共助の重要性について
- 4) UD及び避難経路としての実現について

- 5) エスコートゾーン、音響式信号機、点字ブロック 手すりなどのハード面の実現とソフト面(心のバリアフリー)の理解実現
- 6) 国、都、区、商店街、事業者、区民などの連携によるまちづくりの実現
- 7) 障害者などの当事者参加による専門家の参加と育成についての課題

6. 今後への考え方 - 非帰結主義的アプローチ (猪井 博登)

(1) 非帰結主義とは

評価や物事を考える際において、帰結のみに着目する従来の手法を帰結主義的アプローチと呼び、帰結だけではなく、帰結を生み出すまでの過程に着目する手法を非帰結主義的アプローチと呼ぶ。

既往の手法である帰結主義的アプローチは、計画者が人々の効用を推計し、何が重要であるか検討、設定する。この結果は、集団の構成員の話し合いから生み出される結果と同じものや、場合によっては、よりよい結果が得られる可能性すらある。しかし、この過程に住民が入り込む余地はない。この過程に住民が入ることにより、どのようなサービスが提供されるまちを作っていくかを、地域の状況を踏まえながら、住民自身が討論することとなる。このことは、どのような人生をそのまちで行っていくかを討論することとなり、個人がどのような人生を選択するかを自己決定していく「行為主体的自由」を満たすことになる。また、議論を行うこと自身が、人々の血肉となり、成長させることが考えられる。

(2) 議論を行うことの意義

ハンドル形電動車いす使用者の電車車内への乗車が鉄道会社から拒否されている点について、「主張し続けているのに、聞く耳を持たないし、障害者がこのように述べなければならないことは間違っている」とハンドル形電動車いす使用者からの主張があった。この点から非帰結主義が述べている議論について考察する。

まず、「主張を聞かず、議論を行う場を持たない」という点は、批判されうるべきであろう。しかし、議論を行う対象は、鉄道会社だけではない。機能が達成できないことを解決していく上で、費用が大きい場合は民間企業だけでは解決することが難しく、社会からの支援が必要となる。社会の支援を得るためには、その構成員である市民を巻き込んだ議論が必要である。そのため、当事者のみならず、負担者である市民を含んで議論を行う場が必要となる。この項では、主に後半の「障害者がこのように述べなければならないことは間違っている」点について、議論を行いたい。

乗車拒否は単に列車で移動できないと言うことが問題であるだけではなく、他の人と同じものを使う＝「社会に参加する」という機能が損なわれるという点が大きな問題である。電車に乗らず、タクシーや福祉有償運送などの個別交通手段で移動するというだけでは満たせない。社会に参加するというのは、高度な機能の一つである。

民間企業や個人の努力で達成できていない機能が現れた場合、その達成は社会によって解決を検討せざるを得ない。そのため、その達成できていない機能を解決するためにかかる費用を受容するか、社会の構成員が「悪し」とすべきか、すなわち、その機能が実現できていないことが社会の構成員として受容できるかについて議論をすべきである。この受容を左右するのは、共感や困難さの共有であると考えられる。加えて、「移動できない」ことを「悪し」として述べているのか、「社会に参加できない」ことを「悪し」と見なすのかによって、その共感共有は大きく異なる。自分が達成できていないことを社会で達成していこうとする中では、何が達成できないかを述べていくことが重要となる。このように共感共有を求めていくためには、議論し続けることが必要である。「障害を負っているからといって、権利が与えられないことについて、いちいち声を上げるというのをしなければならないというのは基本的な人権の侵害だ」と言う意見を見ることもある。皆でわかり合うためには、伝える必要がある。「人権」という言葉にパッケージしてしまい、その話題に触れることさえ行わないことは非帰結主義的に誤っている。また、すでに得られた人権についても、既得権益として認められるだけではなく、疑問を提起し、新しく入ってきた人に議論の過程に参加してもらうことが必要である。「これまでの経緯を知らないのだ」と決め付けることは、誤っているといえる。そのように随時変わる「悪し」と考えられることを議論することは大変な労である。しかし、議論し続けることが経験となり、議論が少しずつ楽になり、問題を指摘しやすい環境が作られる。また、既得権が失われるように思われるかもしれない。ジョン・ロールズが述べる無知のベールの議論は、自分が達成できないことについて意見を

出す労力が報われる可能性が高いことを指し示している。そのため、既得権であっても積極的に議論を行うべきである。ロールズの無知のベールの議論とは、無知のベールという仮想状態下(自分が障害を負っているかどうか、社会施策により誰が得をするかわからない状況)においては、人々は、手厚い制度を選ぶことを思考実験から指摘していることである。

(3) 提案

行政がなさなければならないことは、議論を行う土壌を整備することである。意見をどのように出すかという伝え方の技術を伝えることあり、意見をどのようにくみ取るかという仕組みでもある。また、意見を出すことの負担が大きく意見を出せない、と言うことを防ぐことが行政に求められる制度である。その意見を出すということ、共感を得るという作業を行うことにおいても、地域に意志判断を行えるということを組み込むべきであり、そのようなことが行えない地域においては、それを助ける制度を国、県が主体となり整備する必要がある。

7. 今後への考え方 - 単断面道路を考える (大島 明)

(1) 単断面道路とバリアフリー

バリアフリー新法における特定道路は歩道のあることが前提であるが、現実的な対応として、歩道のない道路を準特定経路と称してバリアフリーネットワークを形成している事例が数多く報告されているように、重点整備地区内のネットワークを歩道のある道路のみで形成することは困難であると言える。日本国内で歩道のある道路は、全道路延長120万kmのうち約14%(約16.5万km, 2008年4月現在(道路統計年報2009))であり、大半が単断面(歩車共存)道路であり、現在も整備が進捗しているが、今後この整備率が一気に高くなることは考えにくい状況にある。従って、これら単断面道路の活用を図ることが重要であると考ええる。単断面道路は、歩行者等の道路軸方向への移動に関して、車両等の移動を前提としているためいわゆるバリアがなく、歩道空間を活用するバリアフリーネットワークよりもバリアフリーな空間であると考えられる。しかし、例えば2003年10月に警察庁が示した、片側一車線道路において路側帯拡幅を行い、対策後の車道幅員が5.5m未満となった場合、中央線抹消を行い走行速度の低減効果を狙うと言った考え方があるように、単断面道路中でも生活道路における課題は、通過交通と車両通行速度の抑制による交通環境の静穏化を実現し、本来の歩車共存道路の確立にある。このような課題に対し、欧米諸国では、日本で言うところのコミュニティ・ゾーン(ゾーン30施策)の連続化やこれをさらに進



写真-4 ボームテにおける整備事例

めた「シェアドスペース」と称する対策を実施し、ある程度の効果を得ている³⁾。

(2) シェアドスペースとは

シェアドスペースは、歩行者、自転車や自動車等が互いに配慮しながら平等で慎重に動く空間である。シェアドスペースでは、標識や歩車分離が実施されず、誰もが移動時お互いアイコンタクトを取りながら移動するとされている。バリアフリーやユニバーサルデザインの観点からは、交通が静穏化され、歩行時の恐怖感が軽減され、道路空間が一体のものであることから物理的な障壁から解放された空間が形成される。

(3) 適用事例

a) ドイツ国(ボームテ)

ボームテでは、中心部を通過する交通を抑制し、歩行空間と生活空間を確保することを目標として、整備された。写真-4に示すように道路と沿道空間に同じ舗装材を用いることにより、交通空間を一体のものとして、歩行者の沿道出入りの容易性が確保されている。写真の白線は、視覚障害者から要望された視覚障害者誘導ブロックである。このような整備により沿道賃貸物件の賃料が値上がりするなどの効果を得ている。

b) ベルギー国(オーステンデ)

オーステンデでは、中心市街地内での整備と合わせオーステンデ駅前にもシェアドスペースを導入している。駅前広場への車両の進入は制限されているが、歩行者と車両が共存する空間となっている。なお、写真-5, 6に示すように駅前広場においてバス停留所付近のみ車両通行部を掘り下げ、バス乗降の容易性を確保している。

8. まとめ (横山 哲)

本セッションで示された内容は、重点整備地区の整備に対する事後評価結果3件と今後の評価ならびに現在



写真-5 オーステンデ駅前広場整備事例1



写真-6 オーステンデ駅前広場整備事例2

整備が進捗しない、あるいは整備対象となっていない生活道路における整備方向の事例である。

事後評価は、多くの場合基準に沿った整備が行われた箇所を、当事者を交えて事後評価を行うこととなる。この評価の意義は、見落としのチェック、担当者への教育的効果、他の利用者への周知などの効果を期待できる。また、基準に満たない整備しかできなかった箇所を、当事者を交えて事後評価を行う場合には、その工夫の評価と使い方に関する合意形成を図る効果を期待でき、通常の意味でのPDCAサイクルが実現されているものと考えられることができる。

しかし、既往の事後評価は、整備対象となるのが、特定経路となった歩道を有する道路のみである点や、バリアフリー化に特化し当事者と呼ばれる障害者を主要な対象者としてのみ行われている点に問題があると考えられる。このことは、整備効果の意味するところが場所や対象者を極めて制限した状況でのみとなり、基準へのフィードバックや社会的な合意、すなわち障害者対策としてのみとらえられ、いわゆるUDとしての展開と言う意味での積極的なバリアフリー基準の展開や基本構想の導入に結びつかない可能性を有している。

この視点からは、「参加する当事者はどうあるべきか」と言った課題が導出される。一つの方向として、ユーザエキスパートのありかたを検討することが求められ

ていると言える。また、当事者の抱える大小の課題を事業担当部局だけでなく市民全体あるいは国民全体で議論して意思決定がなされていくように、行政が議論の土壌を整備していくことも重要であるといえる。

さらに、整備効果を論じる場合の地域性や対象者をより広くする方向として、歩道を有する道路のみをバリアフリー化するのではなく、より広く生活道路への展開が考えられ、海外事例の紹介がされている。この内容は、いわゆるバリアフリー化ではなく、地域のまちづくりすなわち居住環境の向上を主眼として、その一つの視点にバリアフリー化を導入したものとして考えることができる。これらの事例は、より厳しい条件での整備に関する基準の構築や面的な整備(住宅地内の道路も含む)への展開の可能性を示すものとして考えられ、評価の項目も単

に基準適合性や歩行の容易さだけを対象とするのではなく、整備の成果として地区住民の生活環境の向上や地域の活性化までを対象としてとらえることが可能となる点で示唆に富むものと言える。

参考文献

- 1)国土交通省: 基本構想作成市町村一覧, <http://www.mlit.go.jp/barrierfree/transport-bf/basicplan/jurijoukyou2303.pdf>, 2011.3.
- 2)国土交通省総合政策局: 移動等円滑化の促進に関する基本方針の改正について, <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/kihonhousinkaisei>, 2011.3.
- 3)財)国際交通安全学会: 生活道路の総合研究, 2010.3..

(2011.5.6 受付)

Reflection and evaluation of user needs in barrier-free improvement

Minoru YAMADA, Yoshinori Terauchi, Hiroshi Kitagawa, Hiroshi Otake,
Hiroto Inoi, Akira Oshima, Tetsu Yokoyama

After the project of accessibility improvement has been completed, it is desirable to clarify the effect to users by the view of the improvement plan, with the reevaluation of the latest conditions. In the Basic plan, when it was difficult to adapt the accessibility standard to the site, because of serious restrictions, the improvement level had been determined based on the user needs. In that case, the ex post evaluation by users' view is more important.

Ten years have passed since establishment of the Transportation Accessibility Improvement Law. In the meantime, the methodology of the post evaluation with the participation of users has not necessarily fully been developed. Today, planned improvement projects become finished. So, such methodology should be developed and become utilized as periodical evaluation.

In this session, common recognition of such current situation will be shared. Also, future state will be discussed with the party concerned.