

大規模小売店舗におけるバリアフリー化とその利用状況について

A study of barrier-free facilities in shopping centers and conditions of their use

苫小牧工業高等専門学校環境システム工学専攻

学生員 大澤 壮史 (Takeshi Oosawa)

苫小牧工業高等専門学校環境都市工学科

正員 下村光弘 (Mitsuhiro Shitamura)

1. はじめに

我が国では、急速な高齢化に伴い、身体障害者（以下、身障者と略す）のほぼ半数が高齢者で占められているという状況になってきている。そのため、バリアフリー化の観点では、様々なニーズがあると考えられ、それらに合った施設整備を進めることが必要となる。

平成15年4月1日に「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の推進に関する法律」（改正ハートビル法）が施行された。同法の基準として、最低基準に当たる基礎的基準と望ましい基準に当たる誘導的基準が示されている（表-1）。

各種施設のバリアフリー化や身障者用駐車場に関する既往研究としては、地方中小都市の高齢者や身障者が利用する施設のバリアフリー実態を報告する中で、多くの施設において駐車場問題等の施設不備があることを指摘している¹⁾。また、名古屋市近郊の地方都市における身障者用駐車場の利用実態の報告では、不十分な駐車場台数、健常者による身障者用駐車場の利用等、身障者の利用を促進・阻害している要因を調査し、その整備・改善課題を指摘している²⁾。

そこで本研究では、苫小牧市の大規模小売店舗に設置された身障者用駐車場及びトイレの整備状況の調査と店舗に対する意識調査を実施した。さらに身障者用駐車場の利用実態調査を通じてこれらの問題を明らかにし、その計画上の課題を検討した。

2. 調査内容

苫小牧市の大規模小売店舗12箇所を対象として、身障者用駐車場及びトイレの設置台数・設置位置等の整備状況を調査し、ハートビル法基準との比較を行った。

また、店舗側に対して駐車場、トイレ、施設内の整備状況・整備意識についてのアンケートを実施し、その問題を明らかにした。

さらに、身障者用駐車場の利用実態調査により、身障者・健常者別の個々の身障者用駐車場の利用時間を基に、延べ利用可能総時間に対する利用時間率を算出し、考察を行った。

3. 調査結果

3.1 施設整備状況

身障者用駐車場の整備状況として、ハートビル法の誘導的基準を満たしているのは1店舗のみであった（表-2）。また、トイレの整備状況では5店舗で誘導的基準を満たしていなかった（表-3）。どちらも基準を満たしていない店舗が多く、設置数の不足が明らかとなった。

表-1 ハートビル法基準の概要

	基礎的基準	誘導的基準
トイレ	(1)車いす使用者用便房を当該建物に1以上設ける。	(1)車いす使用者用便房を各階の便房数の2%以上設ける。
	(2)床置き式小便器を当該建物に1以上設ける。	(2)各階のトイレには、床置き式小便器を1以上設ける。
駐車場	(1)車いす使用者用の駐車スペースを1以上設ける。	(1)車いす使用者用の駐車スペースを総数の2%以上設ける。

表-2 身障者用駐車場の設置台数

店舗	駐車場台数 (台)	車いす使用者用 駐車場台数 (台)	車いす使用者用 駐車場台数 / 駐車場台数 (%)	ハートビル法との比較	
				基礎	誘導
A	1,182	8	0.7		×
B	933	4	0.4		×
C	不明	5			
D	534	3	0.6		×
E	200	6	3.0		
F	289	4	1.4		×
G	581	2	0.3		×
H	200	2	1.0		×
I	3,600	41	1.1		×
J	70	0	0.0	×	×
K	400	0	0.0	×	×
L	320	3	0.9		×
合計	8,309	78	0.9		

表-3 身障者用トイレの設置数

店舗	総数 (箇所)	便房数 (箇所)	床置き式 便器数 (箇所)	車いす使用 者用便房数 (箇所)	ハートビル法との比較	
					基礎	誘導
A	31	19	11	1		×
B	13	8	2	1		
C	6	3	2	1		
D	73	44	25	4		
E	4	3	1	0	×	×
F	9	5	3	1		
G	49	28	19	2		×
H	9	5	3	1		
I	158	102	48	8		
J	6	3	2	1		
K	7	4	3	0	×	×
L	68	43	9	2		×
合計	433	267	128	22		

特に駐車場の不足は身障者の方の利用が困難になると予想される。また、設置位置としては、屋外地上階に最も多く設置されており、店内までの距離は平均10.4mであった。身障者の方が利用しやすいように設計されている反面、縁石の段差が障害となっていたり、積雪により一般駐車場との区別が出来なくなる等、身障者の方の利用を阻害する要因も多く見られた。



図 - 1 身障者用駐車場の利用時間 (C店の調査例)

表 - 4 身障者用駐車場の利用時間数

	延利用時間 (分)	利用回数 (回)	平均利用時間 (分/回)	利用時間率 (%)
身障者の利用	1040	16	65	13
健常者の利用	3960	99	40	49
空き				38

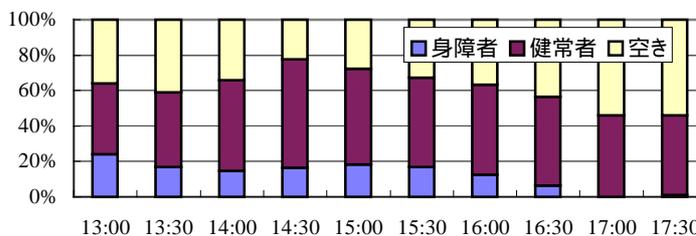


図 - 2 身障者用駐車場の利用時間帯

3.2 店舗に対する意識調査

対象 12 箇所中 11 店舗に対してアンケートを行い、6 店舗から回答を得ることができ、次のことが明らかとなった。

- ・ 店舗側は身障者用駐車場及びトイレの設置台数が少ないと感じている。
- ・ 店舗側は身障者用駐車場の健常者の利用を認めながらも、注意することが難しい状況である。
- ・ 階段やスロープに手すりが無い、床面が滑る、車いすの無料貸出しを行っていない等の店舗があった。

どの店舗もバリアフリー化の不備を認めながらも、整備を進めていない状況であり、積極的な整備が望まれる。

3.3 身障者用駐車場利用実態調査

9 店舗、延べ 27 台の身障者用駐車場を対象とし、13:00 から 18:00 の間で調査を行った。利用実態調査では、身障者用駐車場について利用者・時間及び駐車場混雑状況を調査した。図 - 1 に C 店における調査結果の例を示す。図中の数字は利用時間 (分) である。身障者用駐車場であっても健常者の利用が多いことが分かる。

(1) 利用時間 (表 - 4)

全 27 台の身障者用駐車場の利用可能総時間 8,100 分のうち、身障者利用は延利用回数が 16 回、平均利用時間が 65 分/回であった。同様に、健常者利用は延利用回数が 99 回、平均利用時間が 40 分/回であった。利用時間率では、健常者の利用が半数を占めていた。また、身障者の利用回数は健常者よりはるかに少ないが、1 回あたりの利用時間が平均で 1 時間を越えている。これは、1 回の来店でゆっくりと買い物をすることや車いすの出し入れにより乗降に時間がかかること等が考えられる。

(2) 利用時間帯 (図 - 2)

17:00 以降での身障者の利用がほとんどないのに対して、健常者は 13:00 から 18:00 の間で常に多い利用があったことから、身障者の利用が時間にかかわらず困難であることが分かる。

(3) 混雑度

混雑、普通、空きの 3 段階の混雑度別に利用時間率を求めたところ、健常者はどの混雑状況においても利用時間が多かったため、身障者は利用が困難だと考えられる。

4. まとめ

本研究により、次のことが明らかとなった。

- ・ 身障者用駐車場及びトイレの設置数の不足。
- ・ 店舗側としては、バリアフリー化の不備を認めながらも対処できていない状況。
- ・ 身障者用駐車場を健常者の方がより多く利用しており、身障者のための距離・位置・大きさ等に配慮した施設の利便性を健常者が享受し、身障者の利用が阻害されていた。

こうした問題に対して、次のような課題が明らかとなった。

- ・ 駐車場近くの障害物を排除する。
- ・ 駐車場台数や多目的トイレを増設する。
- ・ 健常者の利用を見越した上で、一般駐車場を身障者用と表示したり、身障者基準で整備したりする。
- ・ 積雪寒冷地では、ロードヒーティングにする。
- ・ 身障者用駐車場を利用する健常者のマナー向上が最も重要であり、身障者の利用を阻害しない良識あるマナーを発揮する事が望まれる。

また、身障者がどのような要望を持っているかなどの調査が必要であり、これらを総合的に検討し、より利便性の高い施設整備が望まれる。

参考文献

- 1) 大坂谷吉行：地方中小都市の高齢者・身障者対応施設のバリアフリーの実態 ～室蘭市・登別市・伊達市・苫小牧市の事例報告～、日本建築学会技術報告集 第 11 号、pp.223-228、2000。
- 2) 小川英明：大規模小売店舗における身体障害者用駐車場の利用実態に関する研究、2002 年度第 37 回日本都市計画学会学術研究論文集、pp.181-186、2002。