

# 金沢市における交通環境のバリアフリー化政策について

金沢市交通対策課

○福浦 基男

金沢大学工学部

正会員

川上 光彦

(株)計画情報研究所

正会員

安江 雪菜

## 1. はじめに

金沢市では、平成4年に「福祉プラン21金沢」、平成4、5年度には、公共建築物、公共施設、道路、公園の4部門についての整備指針を検討し、平成7年「誰もが安心して暮らせるまちづくり整備指針」を作成した。このように、誰もが自立度の高い生活を営めるよう、あらゆる分野におけるバリアフリー環境づくりをすすめている。2020年には4人に1人が高齢者になると予想される。ノーマライゼーションを基本とする自立支援のためには、発地から目的地までの連続性のある交通環境整備と公共交通機関の体系的な整備が必要となる。そこで本文では、運輸省の協力のもと、平成5年度から3ヶ年にわたり検討している「金沢市における高齢者・障害者等のためのモデル交通計画策定調査」について報告する。

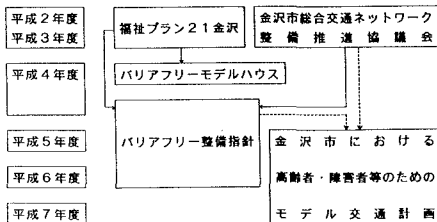


図1 調査経緯

## 2. 金沢市における移動の現状

### (1) 金沢市の概要

金沢市は、人口約44万人で、高齢化率は全国平均レベルの約13%であるが、山間部や旧市街地では20%を越える地区もある。また、市内の主な公共交通手段はバス交通で、民間2社が運行している。1mm/日以上以上の降水日数は年間180日程度で、冬期積雪が特徴的な気候である。

表1 年齢別人口と障害者数

|       | 0～65歳   | 65～75歳 | 75歳～   | 合計      | 障害者<br>1～3級 |
|-------|---------|--------|--------|---------|-------------|
| 人口(人) | 388,179 | 32,472 | 23,561 | 444,212 | 10,781      |
| 構成比%  | 87.4    | 7.3    | 5.3    | 100.0   | 2.4         |

出典：平成5年度金沢市統計書・平成7年度金沢市の福祉

## (2) 移動制約者の定義

移動制約者の定義は以下のとおりである。

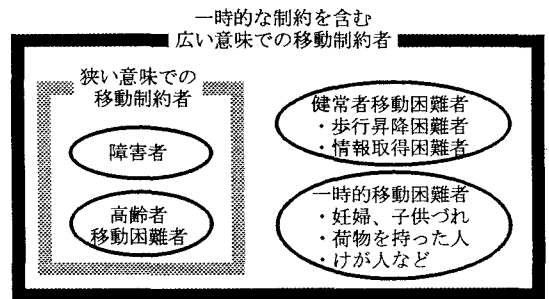


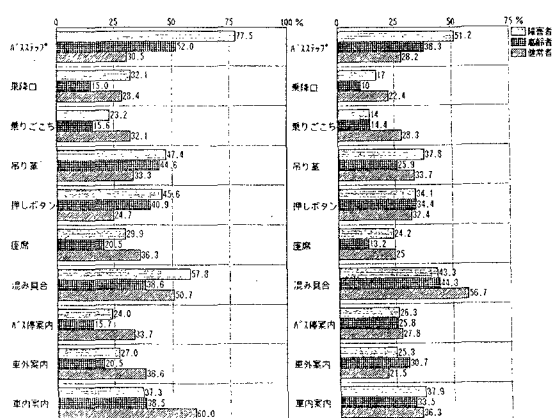
図2 移動制約者の定義

広い意味での移動制約者は、16歳以上人口の約25%（一時的移動困難者は約10%）と考えられる。また、健康者も含めた移動制約者は2020年には1992年の約1.5倍に増加すると予測される。

## (3) 移動制約者の交通特性と問題点

平成5年度に行ったアンケート結果によると、移動能力は、後期高齢者からの能力低下が著しく、半数がバスのステップ昇降が困難と回答している。また、障害者は病院以外の目的では外出しない割合が高く、特に降雨時では、障害者の38%、積雪時では障害者の48%が外出しなくなる。しかし、障害者の3割、高齢者の2割が外出の増加を希望し、特に余暇活動に対する要求が高い結果となっていることから、現状の交通環境では、外出したいが外出できない状況であることがうかがえる。

自由な外出の条件として、繁華街の外出では障害者の36%が介護人確保、35%が運転手確保を希望している。特に体幹・視覚障害者はタクシーの充実を望む割合が高く、家から目的地までの交通手段の確保とのための介助を必要としている。バスについては、図3で示すとおり、ステップの高さについての不満が大きい。



(バスを利用していない人) (バスを利用している人)

図3 バスの改善要望

### 3. 交通環境整備の方向性

#### (1) 交通環境整備の考え方

アンケート結果から、高齢者や障害者の利用しやすい交通環境整備には、バスステップの低床化など公共交通機関の改良が必要であることがわかった。しかし、降雨雪時に外出が制限されることや運転手や介護人を必要としていることから、高齢者や障害者の外出をサポートするSTS（スペシャル・トランスポート・サービス）の整備も必要と考えられる。

そこで本市では、すべての人にとって利用しやすい公共交通機関の整備とともに、高齢者や障害者の自立的な外出行動を促し、STSを日常生活の質を高めるための補完的なサービスとして位置づける。

#### (2) バス

車いす利用者だけでなく、高齢者やバギーを押す人などにも便利なノンステップバスを導入していく。ただし、当面は比較的安価で、面的に導入しやすいワンステップスロープ付バスを導入していく。



写真 ノンステップバス（スウェーデン）

バス停に関しては、乗降口と同じ高さ（約 15cm 程度）のマウントアップのバス停を基本とする。周辺状況に応じて、ノンステップバス導入路線や道路改良・歩道拡幅事業等にあわせて整備を行っていく。

#### (3) 鉄道

駅舎新設・改良や車両更新などの既存計画にあわせて、垂直移動の確保、スムーズな動線整備を行う。

#### (4) ST固定型

住宅地や医療機関、デイサービスセンター、商店街などを結びバス停間隔 100 m 程度で地域内を周遊する定員 20 人程度のノンステップバスとする。主として高齢者・障害者等に優先権はあるが、一般の人の利用も可能なバスとする。

今後、既存路線バス事業との調整など、運営主体・運営手法において課題はあるが、試行等を行い検討していく方向である。

#### (5) STドア・ツー・ドア型

冬期積雪時や整備車両が面的に導入されるまでの最善手段であるため、当面は組織づくりに力点をおき、小規模な運行からスタートし、その後拡張していく考えである。運営主体に関しては、本市社会福祉協議会が主体となり、会員（利用者）と運転ボランティアをコーディネートしていく方向である。

#### (6) タクシー

乗務員教育の徹底や点字シール添付の徹底、料金標示の見やすさ向上等を行う。長期的な方向性として、車いすに乗ったまま乗車でき、一般客と共に利用できるロンドン型タクシーの導入を目指す。

### 4. おわりに

交通環境のバリアフリー化政策における交通システムの構築には、理想的な整備目標を示すことが重要であるが、実現に当たっては、現段階で可能なものから始め、試行錯誤する中で本市に最もふさわしい整備方向・目標を見いだしていく必要がある。特にSTSについては、現在国内で交通事業として確立されたシステム事例が少ないことから、試行実施等を通じて小規模なシステム構築から始め、本格的な運営へとつなげていくことが必要なため、今後とも関係機関と連携しながら検討していく必要がある。

○STS (Special Transport Service)

既存の公共交通機関が使えない障害者・高齢者に対して、特別に設けられた交通手段