

都市地下空間のバリアフリー化に関する考察(1) — 制度等の変遷と最新の整備動向について —

A CONSIDERATION ON IMPROVEMENT OF BARRIER - FREE PROPERTY IN URBAN UNDERGROUND SPACE(PART 1) : TRANSITION OF INSTITUTION AND LATEST MEASUREMENT TRENDS

岩崎 裕直¹・Hironao IWASAKI¹

In Japan, so the population has uncontroled increasing elderly recently, it is necessary for promotion of barrier-free operation to public space that all the people live in all cities with safety life. This study shows recent 50 years about transition of institution for barrier-free property in country and cities, while considering the direction to tackle promotion of barrier-free in the future. Next, with regard to the barrier-free improvement of urban underground spaces, I have a consideration of future trends and challenges of barrier-free measurement of urban underground space, taking up the latest example of maintenance and development that is leading the leading role.

Key Words : barrier-free, disability and elderly, universal design, city planning for welfare, urban underground space

1. はじめに

超高齢社会に向かうなかで、すべての都市生活者が安心して活動できる環境整備において公共空間のバリアフリー化の推進は不可欠となっている。本稿では、はじめに都市におけるバリアフリー化の推進において、主に行政の拠所である制度等の変遷について、およそ50年間の経過を辿ってみるとともに、国と地方(都市)に着目してバリアフリー化への取組みについて把握しながら、今後バリアフリー化推進に向けて取組む方向性について考察する。次に、都市地下空間のバリアフリー化について、その先導役を担っている最新の整備事例を取り上げながら、今後の都市地下空間のバリアフリー化の動向と課題について考察する。

2. 日本のバリアフリーに関する制度等の変遷

(1) はじめは身体障害者に対する認識から

日本におけるバリアフリーの始まりは、1964年(昭和39年)11月に開催した東京パラリンピックに始まったと

考えてよい。身体障害者が世界に多くおり、その中から競技に参加するため日本に大勢訪れたことにより、バリアフリーへの対応を行ったからである。

第二次世界大戦後の日本の復興を世界にアピールする機会がオリンピックであり、世界中の障害のあるあらゆる人々に対しての門戸開放につながるパラリンピックという機会はさらに有意義であった。

しかし、戦後の復興は、日本の経済成長強化に重心があったため、障害者や高齢者への対応が遅れていった。

ところが国際情勢は、1950年代に日本が加味した国際連合が機能し始め、世界の危機や課題に加盟国全体で対応しようとしていた。

日本としては加盟国となった責務を果たす都と共に、民主国家としての社会福祉制度を構築していった。福祉三法の制定から始まり、その制度の運用においては、社会福祉を基本とするため障害者や高齢者は傍系に扱っていたが、パラリンピックや国際連合との関係で、敗戦国日本の復興に向かう方向に視野が拡大したことが、その後のバリアフリーやユニバーサルデザインに進むための動機が芽生えていた。(表 - 1)

キーワード：バリアフリー，身体障害者・高齢者，ユニバーサルデザイン，福祉のまちづくり，都市地下空間

¹正会員(公財)仙台市建設公社常務理事 Managing Director, Sendai City Construction Public Corp.(E-mail:hironao_iwasaki@sendai-kensetsu.or.jp)

(2) バリアフリーへの取り組み

国の政策が少しずつバリアフリーへ向かう中で、鉄道事業者は早期に取り組みを始めていた。1952年より日本国有鉄道(以後「国鉄」という。)が、元は傷痍軍人のためだったとされているが、身体障害者の運賃割引を制度化した。その後1973年に国鉄は車両の座席に高齢者及び身体

障害者のためにシルバーシートを指定している。

しかし、国の公共施設への本格的な対応は国連が定めた国際障害者年の1981年まで待たされた。運輸省でバリアフリーに関する最初の取組は、国際空港ターミナルなど公共交通ターミナル施設で1983年であった。一方、建築物について、建設省が最初にバリアフリーに取り組ん

表 - 1 バリアフリーに関する変遷

年 月	国 際	日 本	地 方(都 市)
1947(昭和22)年12月		児童福祉法公布	
1949(昭和24)年12月		身体障害者福祉法公布	
1950(昭和25)年05月		生活保護法公布	
1952(昭和27)年04月		日本国有鉄道が身体障害者割引運賃	
1960(昭和35)年09月	第1回パラリンピック(ローマ)		
1964(昭和39)年11月	第2回パラリンピック(東京)		
1965(昭和40)年			岡山市で個人による視覚障害者誘導ブロック発明
1967(昭和42)年03月			岡山盲学校前交差点横断歩道周辺に上記ブロック敷設
1969(昭和44)年			仙台市で車いすの青年とボランティアが まちの点検を始める
1970(昭和45)年05月		心身障害者対策基本法公布	
1971(昭和46)年01月			仙台市で「福祉のまちづくり市民の会」発足
1971(昭和46)年12月		道路交通法改正(車いす利用者を歩行者として扱う)	
1972(昭和47)年10月			東京都高田馬場駅周辺に上記ブロック敷設
1973(昭和48)年07月		厚生省「身体障害者福祉モデル都市設置要綱」策定 6都市指定(仙台、高崎、京都、下関、北九州、別府) 日本国有鉄道が高齢者・身体障害者優先席(シルバーシート)指定	
1973(昭和48)年09月			仙台市で「全国車いす市民交流集会」開催
1973(昭和48)年09月			町田市「建築物等に関する福祉環境整備要綱」策定
1974(昭和49)年			
1974(昭和49)年06月	国際障害者生活環境専門家会議が 「バリアフリーデザイン」報告書		
1978(昭和53)年12月		道路交通法改正(視覚障害者と盲導犬の対応)	
1981(昭和56)年	国連「国際障害者年」		
1981(昭和56)年02月		建設省「官庁営繕における身体障害者の利用を考慮した設計指針」策定	
1983(昭和58)年03月		運輸省「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」策定	
1985(昭和60)年	ロナルド・メイスがユニバーサル デザインを提唱		
1985(昭和60)年08月		建設省「視覚障害者誘導ブロック設置指針について」通達	
1985(昭和60)年10月			仙台市「福祉の街づくり環境整備指針」施行
1990(平成02)年07月	ADA(障害を持つアメリカ人法) 公布(アメリカ)		
1992(平成04)年10月			大阪府・兵庫県「福祉のまちづくり条例」制定
1993(平成05)年08月		運輸省「鉄道駅におけるエレベーターの整備指針」策定	
1993(平成05)年12月		障害者基本法公布	
1994(平成06)年03月		運輸省「公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備ガイドライン」を策定	
1994(平成06)年06月		ハートビル法公布	
1994(平成06)年10月		建設省「高齢者・身体障害者の利用に配慮した建築設計標準」策定	
1995(平成07)年	ユニバーサルデザインの7原則 が公開される		
1995(平成07)年12月		障害者プラン(ノーマライゼーション7か年戦略)策定	
1997(平成09)年		グッドデザイン賞に「ユニバーサルデザイン賞」創設	
1998(平成10)年03月	長野パラリンピック(冬季)		
1999(平成11)年	国連「国際高齢者年」		
1999(平成11)年04月		運輸省「鉄道駅におけるエレベーター及びエスカレーター」の整備指針」策定	
2000(平成12)年11月		交通バリアフリー法公布	
2001(平成13)年04月		高齢者の居住の安全確保に関する法律公布	
2001(平成13)年08月		国土交通省「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」策定	
2001(平成13)年09月		視覚障害者誘導用ブロックJIS規格	
2002(平成14)年12月		国土交通省「道路の移動円滑化整備ガイドライン」策定	
2002(平成14)年12月		「障害者基本計画」策定	
2003(平成15)年04月		改正ハートビル法施行	
2003(平成15)年04月			浜松市「ユニバーサルデザイン条例」施行
2004(平成16)年03月		文部科学省「学校施設バリアフリー化推進指針」策定	
2004(平成16)年06月		内閣府バリアフリー化推進要綱決定	
2006(平成18)年12月		バリアフリー新法施行	
2006(平成18)年12月	国連「障害者の権利に関する条約」 制定(2008年5月発効)		
2008(平成20)年03月		内閣府バリアフリー・ユニバーサル デザイン推進要綱決定	
2011(平成23)年03月		東日本大震災	
2011(平成23)年08月		改正障害者基本法公布	
2013(平成25)年06月		障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律(通称「障害者差別解消法」)公布	
2014(平成26)年02月	障害者の権利に関する条約 批准(日本)		
2018(平成30)年05月		バリアフリー新法改正(公布)	

だのが官庁営繕施設で、1981年設計指針を策定、その後建築物全体に設計指針を構築し、1994年のハートビル法の公布に至る。このように国が公共施設に限らず分野を広げたのは、民間事業者が十分対応できたからである。

また、社会基盤施設の代表である道路について、バリアフリーが本格化したのは、1985年視覚障害者誘導用ブロックの設置指針に始まり、その後交通バリアフリー法制定に呼応するように道路構造令などに展開した。

1998年の長野パラリンピック(冬季)や国連が定めた国際高齢者年の1999年を経て、2000年交通バリアフリー法が公布し、対象が限定されていたが、その翌年整備基準含むガイドラインを策定した。これにより交通結節点と公共施設をつなぐルートがバリアフリー化したのである。

その後2003年ハートビル法の改正と2006年バリアフリー新法制定で、総合的な施策が可能となるとともに、ハード面だけでなく、ソフト面での施策も取り上げた内容に進化した。2014年国連の障害者の権利に関する条約批准に至るまでの約10年間の国の動きは著しい。(表 - 1)

そうした状況において、バリアフリーという言葉は1974年より国際的に使われ始めたが、日本においては20年を経て定着してきたところであり、さらにその定義は後述のユニバーサルデザインという言葉に近づこうとしている。

3. バリアフリーに関する都市の取組みについて

バリアフリーや現在のユニバーサルデザインの日本での出発点は地方都市であることはあまり知られていない。ここで2つの事例を紹介しながら、現在の国の制度に基づくバリアフリーの取組みについて総括する。(表 - 1)

(1) 福祉のまちづくり

1973(昭和48)年7月厚生省は「身体障害者福祉モデル都市置要綱」を策定し、仙台市、高崎市、京都市、下関市、北九州市、別府市の6都市を指定した。その中の一つが仙台市であった¹⁾。

現在も語り継がれているが、1969(昭和44)年に車イスの一人の青年がボランティアの方と一緒に街に出て、障害者が街に出かけられるよう街を点検して改善などの要望活動を始めたのである²⁾。これにより、市役所やデパートでは身障者用トイレを整備した。この活動が全国的な運動につながり、1973(昭和48)年9月に「第1回全国車イス市民集会(略称)」が仙台で開催された。これまでの日本の障害者福祉は、どちらかと言えばコロニーに代表されるような隔離・保護を基本としていたが、身体障害者が自ら行動し社会に出ていくことで、日本の社会で受け入れるべきであるという方向を導き出したのである。

厚生省が1973年に最初の福祉のまちづくりモデル都市6都市のひとつに仙台市を指定したのは、そのような活発な市民運動を有する都市として選ばれたのである。この市民運動は全国展開していくが、その後活動が落ち着いていく一方で、様々な障害者団体が結成されていった。

このような市民の動きに行政が近づいた事例として、町田市が1974年に策定した「福祉環境整備要綱」が挙げられる。これが後に福祉のまちづくり条例につながるのだが、実際には指針どまりであったが大都市中心に普及した。その後アメリカで「障害を持つアメリカ人法(以後「ADA」という。)」が1990年に公布され、その制度の趣旨を捉えて1992年大阪府と兵庫県が福祉のまちづくり条例を制定し、これが皮切りとなり以後10年間で全都道府県で条例などを制定・整備した。

国はこの動きに対して少し遅れたが、先述のハートビル法を1994年に公布した。

(2) 視覚障害者誘導ブロック

1965(昭和40)年岡山市で、市民の手により視覚障害者誘導ブロック(通称「点字ブロック」)が発明された。実際には公道での同ブロックの敷設は、1967(昭和42)年3月岡山盲学校前の交差点付近が最初だとされている。その後1972(昭和47)年10月東京都が、高田馬場駅周辺に同ブロックを敷設した。この動きを見ながら、建設省が同ブロックの使用を認め始めたが、設置指針が策定されたのは1985年であった。なお、同ブロックのJIS規格に定められたのは2001年であった。

これら二つの事例となる地方での取組みは、自治体の首長それも革新を唱えた首長による行動が大きい。とはいえ自治体単独の取組みが中心であった。公共建築のバリアフリー化などの制度もどちらかというところと地方独自の行動から始まっている。つまり都市の福祉的な対応が市民運動と呼応する形で展開してきたのである。これらの動きに呼応するように国(建設省)が動き出した。

もともと国鉄を始めとする鉄道事業者が障害者対応を少しずつ取り組んできたことを捉えて運輸省が全国的な普及へと進めようとしてきたところであったが、各都市の取組みと、建築行政を所管し、道路も所管する建設省が腰を上げたことで、国の取組みがより具体的に展開されてきた。2001年の中央省庁再編により運輸省と建設省が国土交通省となった際の象徴的な制度が、交通バリアフリー法であるとも言える。ただし、交通バリアフリー法の運用としては移動の円滑化特に公共交通機関から主要公共施設への円滑な動線の確保であったが、2006年バリアフリー新法制定後は、心のバリアフリーも含むなど対象範囲が広がるとともにレベルの高い内容に充実化した。

4. バリアフリーに関する最近の動向について

日本ではバリアフリーという言葉の定義が拡大解釈され、ユニバーサルデザインに近づいていると思われるが今後ユニバーサルデザインという言葉に置き変わるというよりも、バリアフリーに限界があり、ユニバーサルデザインに包含されていく方向もみられ、現在は過度期に当たるものと考えられる。国においては、現在内閣府がバリアフリー並びにユニバーサルデザインへの取組と紹介を行っている。本章ではユニバーサルデザインについて、概観しながら日本での必要性和展開の方向について取り上げる。

(1) ユニバーサルデザインとは

この言葉は、アメリカの建築家ロナルド・メイスが1985年に提唱した言葉で、「すべての人がより利用しやすくなるように配慮して製品や環境をつくっていかうとする考え方」であり、障害者に使いやすいものは障害のない人にも有用であることに気づいたことから生まれたという²⁾。その後1995年ノースカロライナ州立大学のユニバーサルデザイン・センター(CUD)によって、ユニバーサルデザインの7原則が公表された。それによれば、

- ①どんな人でも公平に使えること。
- ②使う上での柔軟性があること。
- ③使い方が簡単で自明であること。
- ④必要な情報がすぐに分かること。
- ⑤うっかりミスを許容できること。
- ⑥身体への過度な負担を必要としないこと。
- ⑦アクセスや利用のための十分な大きさと空間が確保されていること。

このようなユニバーサルデザインの考え方の対象とする範囲は、これまでのバリアフリーと比べてもかなり広いと言える。(なお、アメリカにおいてはADA制定後に7原則が示されたことでその関係性も一部で指摘がある。)

このユニバーサルデザインに通ずる国際的な動きは1990年代から顕著になり、この言葉を掲げ様々な活動が、行政や民間それぞれにおいて行われている。ノーマライゼーションや共生社会など様々な関連概念があるが、ユニバーサルデザインは「使い手の多様性」への配慮や「使いやすさ」の向上を目指した関連概念が重なり合いながら、普及するという目標において実践されている。

(2) 日本におけるユニバーサルデザインとの関わり

日本で最初に公的にこの言葉を用いたのは、1997年通商産業省(現経済産業省)が主催する「グッドデザイン賞」の特別賞として「ユニバーサルデザイン賞」を創設したことで、主にモノづくりの面で民間企業に広まった。その後2000年の交通バリアフリー法制定以降各省庁でユ

ニバーサルデザインの考え方に配慮している。地方でも静岡県では、1999年にユニバーサルデザイン室を設置し全庁的な取組みを進めており、他県においても積極的な取組みを進めているが、全都道府県の2割程度である。都市においては、京都市や神戸市など西日本で先行しており、2003年に浜松市がユニバーサルデザイン条例を施行するなど政令指定都市で展開しているが、政令市全体の3割程度となっている。しかし最近では、2020年の東京パラリンピック開催への対応から取り組む自治体が増えている。

一方で、民間においては、グッドデザイン賞のユニバーサルデザイン特別賞が2007年まで10年間続いたが、製品づくりにおいて一定の普及が進んだとして、それ以降特別扱いをしなくなっている。なお、ユニバーサルデザインを2003年JIS規格に定め、モノづくり分野で海外へ提案・採用を図っている。

(3) 今後の方向性

これまでバリアフリーの進展について、地方や国そして国際的な情勢を捉えて概観したが、日本においては、地方からの活動・運動の理念となった「福祉のまちづくり」が重要であり、条例の名称にも使用するなど今後も重要なキーワードとなっている。他方でアメリカのADAのような権利にまで踏み込まない日本の制度は変わることなく続くようだが、逆に日本的だともいえる。超高齢社会だけでなく、人口減少を迎えている地方都市においては、今後状況変化が起こらない限り、都市活動を維持するためには、安全・安心の暮らしを確保する必要があり、福祉のまちづくりは不可欠である。しかしながら、都道府県で有する福祉のまちづくりの制度について運用できる都市は限定的となっているため、日本の全土がバリアフリー推進には向かっているとは言い難い。したがって、今後どのように展開できるかが課題であり、期待されるところである。

一方で、ユニバーサルデザインの方向性は正しいが、行政や民間さらに市民においては、それぞれユニバーサルデザインの捉え方に違いがあり、できるだけ同じ方向性を共有することが課題となる。その方向性に将来性が見通せるようになると、今後のユニバーサルデザインという言葉や扱い方が明確になると考えられる。そのような方向性を引き出せるような議論を期待している。

5. 地下空間のバリアフリー化の最新事例

本章では、地下空間のバリアフリー化について、参考となる最新の3事例の概要を紹介するとともに、特徴を総括しながら、地下空間のバリアフリー化に関する現状



写真-1 チ・カ・ホ(天窓で自然光を採光)



写真-3 案内サイン(チ・カ・ホ)



写真-2 出入口付近の表示(チ・カ・ホ)

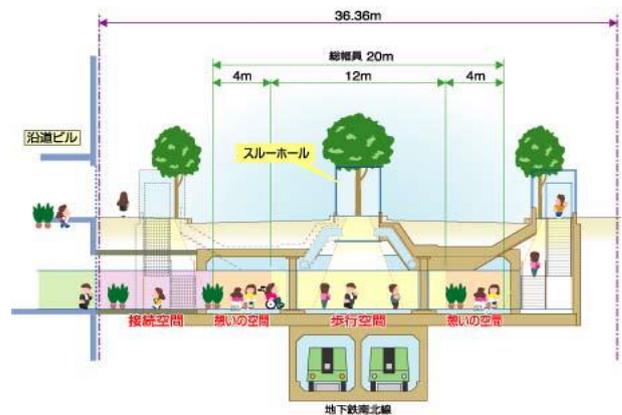


図-1 大通り横断面図

での課題を列記する。

(1) 札幌市—札幌駅前通地下歩行空間「チ・カ・ホ」

a) 地下歩行空間の整備概要

札幌駅前通地下歩行空間整備による地下空間が「チ・カ・ホ」である。2011年3月に開通し、区間延長520m、高さ2.5~2.8m、幅員20m(歩行空間12m、地下広場空間4m×2)、地下道交差広場3箇所(北大通、北2条、北3条)出入口14箇所、エレベータ6基、公共トイレ2箇所となっている。供用時間は地下鉄の運行時間を捉えて5:45~24:30である。(写真-1,2,3)

年間の3分の1が雪で覆われる都市であり、地下空間整備により中心部の快適な回遊性を確保している³⁾。

b) 地下歩行空間の特徴

札幌市地下鉄南北線さっぽろ駅と大通駅の間をつなぐ地下空間だが、全体としてはJR札幌駅北側からこの地下歩行空間を経由して地下鉄南北線すすきの駅までの1,900mが、ほぼ南北直線でつながっている。国内で最も直線距離が長い地下通路である。沿道のビルとの接続も多く連絡機能は高い。

また、地下空間を「道路」と「広場」の二つの機能に分離し、イベント等がこの空間内で展開できるようにしている⁴⁾。(図-1)



図-2 札幌地下情報アプリ「さつチカ」(位置情報)

その他、市民から明るさや開放性を求められていたことから、一部天窓(トップライト)を設け自然光を採光している。なお、新設地下通路の計画段階から、ユニバーサルデザインへの方向を捉えた休憩スペースや回遊性の確保について配慮し、2012年度都市・地域づくり、コミュニティづくりの部門でグッドデザイン賞を受賞した。最近では、専用アプリを開発し、地下空間内において地上との位置関係を把握できるようにしている³⁾。(図-2)

c) 現状での課題

平日における通勤通学と帰宅時間帯は歩行者通行量が多く、イベント等の使い方と通行方法に工夫が求められ

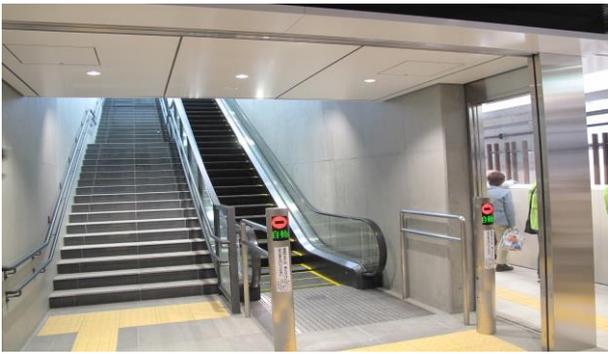


写真 - 4 ホームとコンコース間の昇降案内(国際センター駅)



写真 - 6 構内案内図(八木山動物公園駅)



写真 - 5 左右対称の多機能トイレ「ひろびろトイレ」



写真 - 7 車いす対応の改札(荒井駅)

ている。また、この地下通路と地上との連続性や連携をどのように確保していくのか、更に2018年9月6日に発災した北海道胆振東部地震により、防災面での対応に加え地下街や鉄道事業者並びに接続ビルや商工会との連携も課題となっており、今後に向けて重要である。

(2) 仙台市—地下鉄東西線

a) 地下鉄東西線の整備概要

最後の地下鉄新線と称された仙台市地下鉄東西線は2015年12月開通した。この路線は、地下鉄南北線及びJR線と仙台駅で交差し、八木山動物公園～荒井間13駅、延長13.8kmを運行する。車両は4両編成で、リニアモーター駆動方式のコンパクトな車両で、1日当たり150本(平日)運行し、約7万人(2017年度)の利用がある。地下鉄と称しながらも、広瀬川や竜の口峡谷を橋りょうで運行するため、開削、シールド、NATM各工法の隧道のほか高架構橋など種々の構造形式で構成し、建設期間は2003～2015年度であった。駅舎については、ホームが地下階にあるが、改札口やコンコースの関係で地上に駅舎を構築する駅が中心部以外において2駅ある。設備関係では、車内信号速度制御式、列車無線、ATC(自動列車制御装置)、ATO(自動列車運転装置)、運行管理システムのほか全駅可動式ホーム柵としている。駅舎では、エスカレーターとエレベーター(全駅)、駅冷房2駅(青葉通一番町、仙台)となっている⁹⁾。営業時間は5:30～24:30である。

b) デザイン等の特徴

建設着手時期から市民参加型の設計について取り組んでおり、広瀬川橋りょうのデザインについて市民参加を得ながらワークショップ形式で橋りょうの設計に取り入れてきた。また、地上部の出入口のデザインについても仙台市が策定した地下鉄沿線まちづくりの基本方針を捉え、地域の意見反映に努めながら設計した。

デザイン上の特徴として、仙台市交通局が地下鉄南北線のデザイン手法を踏襲しながら、トータルデザイン方式で駅舎・車両・サインについて基本方針を策定し、個々の設計を進めてきた。この基本方針には、初めからバリアフリーなデザインすなわちユニバーサルデザインの考え方を取り入れたことである⁹⁾。なお、同局は平成29年度バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進功労者として内閣総理大臣賞を受賞している。(写真 - 4, 5, 6, 7)

c) 現状での課題

地下鉄東西線の仙台駅は地下鉄南北線と交差しJR線・新幹線との乗り換えもあり、構造上最も深い位置にあるため垂直移動が長く、他線との関係で水平移動も制約があり、更なる工夫が課題である⁷⁾。また、同線はバリアフリー・ユニバーサルデザインでの整備水準が高く、他線含む既存施設との格差が生じており、バリアフリー重点整備地区等で全体的な水準の底上げが課題である。

(3) 東京メトロ—地下鉄銀座線—

a) 地下鉄銀座線リニューアル整備概要

地下鉄銀座線は1927(昭和2)年東京地下鉄が日本で最初



写真 - 8 ビルとの合築による出入口(神田駅)



写真 - 10 エスカレータ備えた出入口(上野広小路駅)

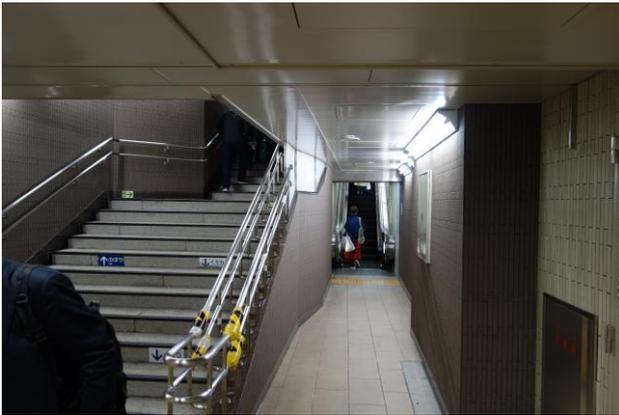


写真 - 9 エスカレータ設備増設部(上野広小路駅)



写真 - 11 車いす対応改札と案内誘導(浅草駅)

に銀座～浅草間を開業した地下鉄路線として、現在は浅草～渋谷間19駅、延長14.3kmを東京メトロが運行する(営業時間5:00~24:40)路線である。2012年12月、開業85周年を機に、銀座線の車両の更新と共に全駅を改装する「リニューアル事業」に着手し、2022年度完成予定として現在も進めている。この事業の特徴として、デザインについてガイドラインを策定し、5つのエリアコンセプトに基づきデザインコンペを実施して整備する方法を採用したことである⁸⁾。当事業は2017年度移動用機器・設備の部門でグッドデザイン賞を受賞している。

b) バリアフリー整備の特徴

東京メトロでは、2014年度までに「1ルート段差解消100%」を確保してきたが、さらに全駅への「エレベーター1ルート整備」を2019年度完了目指し、また多機能トイレの整備を2017年度完了目指し鋭意進めている。特に銀座線については、上述のリニューアル事業と併せての取り組みとしているところに特徴がある⁸⁾。(写真 - 8, 9, 10, 11)

c) 現状での課題

2020年度オリンピック開催もあり急ピッチでリニューアルを進めており、駅ごとの個性あるデザインと相まって歴史的な施設であることも忘れないよう配慮しているが、バリアフリーに焦点を絞った場合、鉄道施設の構造や他の既存構造物等による空間の制約から困難さを伴うバリアフリー化を余儀なくされている傾向がみられる⁹⁾。

今後利用する当事者含め関係団体や関係機関の協力のもとに更なる改良に工夫を加えるとともに、心のバリアフリー等のソフト面での積極的な取り組みが課題となる。

6. おわりに

バリアフリー・ユニバーサルデザインの変遷について概略まとめるならば、1964年開催の東京オリンピックに続き同年開催のパラリンピックにより障害者に対して国民の意識が広まったと言える。その次の段階には、初めに福祉のまちづくりへの市民の関心から市民運動につながった動きと、それに呼応した自治体が取組むというような地方から始まった福祉のまちづくりがあって、続いて国が国際情勢を捉えながらタイミングを捉えて動いたことで進展した。

一方で、バリアフリーやユニバーサルデザインという言葉が、まだ限定的な状況であるが定着しつつある。しかしながら、福祉のまちづくりという言葉について地方を中心に現在も度々使われている。

今後の動向には、バリアフリーの推進だけでなく広い分野での取り組みの向上が不可欠である。それは最近の整備事例にある通り、一度整備して完了するものではなく、継続性を確保しながらさらなる改良・改善への取り組み

に対する不断の努力が重要である。このことは関係者ばかりでなく広く利用者においても意識し、できるならば心のバリアフリーを全ての人々が自ら進んで関わることを期待したい。

なお、最近バリアフリー新法の改正が行われたが、本考察で取り上げなかったバリアフリーに関する制度に内在する課題や実際上の限界、そして地下空間のバリアフリー化に関する課題と取組みについて次稿で詳述する予定である。

参考文献

- 1) 仙台都市総合研究機構「ユニバーサルデザインが都市と市民のQOL(生活の質)の向上に果たす役割とその普及・啓発に関する基礎研究」SURF 研究報告, 2003.
 - 2) Wolfgang, F.E. Preiser, UNIVERSAL DESIGN HANDBOOK「ユニバーサルデザインハンドブック」(梶本久夫監訳), 1章及び30章, 丸善出版, 2003.
 - 3) 地下空間研究委員会「大都市中心部における地下空間の果たす役割～札幌中心部エリアネットワークの現状と将来展望～」, 土木学会, 平成30年度全国大会研究討論会(研一11).
 - 4) 地下空間研究委員会「第3回人にやさしい空間セミナー(五感に訴える地下空間～チ・カ・ホ～)」, 2018年2月21日.
 - 5) 岩崎裕直, 地下空間に骨格交通体系の構築をめざした地方中心都市の政策に関する考察—特に仙台市を事例として—, 地下空間シンポジウム論文・報告集, 第21巻, pp.65-72, 2016.
 - 6) 仙台市交通局「仙台市高速鉄道東西線建設事業記録誌」, 2016年3月.
 - 7) 岩崎裕直, 地下空間の計画上の課題と整備に関する研究, 地下空間シンポジウム論文・報告集, 第22巻, pp.193-200, 2017.
 - 8) 地下空間研究委員会「第4回人にやさしい空間セミナー(銀座線リニューアル)」, 2018年4月18日.
 - 9) 藤沼愛・内山詩央里, 銀座線浅草駅機能増強計画について, 地下空間シンポジウム論文・報告集, 第22巻, pp207-212, 2017.
- * その他関係省庁・機関などのホームページ参照
** 写真は全て筆者撮影。