

IV-13 港湾におけるユニバーサルデザインについて

国土交通省四国地方整備局 正会員 水谷雅裕
国土交通省四国地方整備局 ○吉田末弘

1. はじめに

国際社会においてはバリアフリーからユニバーサルデザインへと移行する流れがあり、日本においては平成12年に交通バリアフリー法が制定された。

港湾においては、ウォーターフロント開発が着実に進められており、市民の港湾空間への関心は確実に高まっている。

一方、四国は瀬戸内海に点在する島と四国本島との連絡航路が多数あることから、旅客船乗降施設等が誰にでも安全で使いやすいことが重要であり、バリアフリーから一步進めたユニバーサルデザインの考え方を取り入れた施策が求められている。

本調査は、これらの状況を背景とし、港湾空間を利用する一般市民が安全で使いやすい港湾空間・施設とするために、ユニバーサルデザインの概念をどのように取り込んでいったらよいかを検討し、将来的に国・港湾管理者・港湾関係者の今後の施策の参考となる「港湾におけるユニバーサルデザインガイドライン(案)」を作成したものである。

2. 港湾施設におけるユニバーサルデザインの要件 目的(理念)

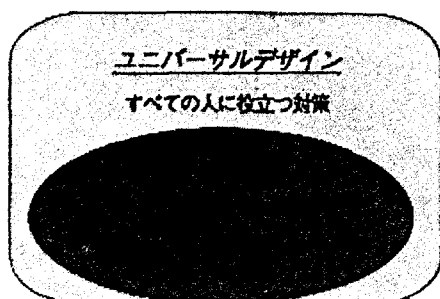
1) バリアフリーとユニバーサルデザインについて

ユニバーサルデザインとはすべての人が使いやすいデザインのことをいい、バリアフリーとは表-1及び図-1のように対比される。

表-1. バリアフリーとユニバーサルデザインについて

項目	バリアフリー	ユニバーサルデザイン
整備対象	個別施設(トイレ、エレベータなど)	・港湾施設内(線的、面的な連続性) ・社会システムのバリアフリー(思いやり、共生、介助等)
整備目標	基準に基づく整備	理念・哲学(安全性、使いやすさの追求)
整備時期	整備で終わり	フィードバックにより、随時更新をかける
整備対象者	高齢者・障害者等	高齢者・障害者を含む全ての人

図-1. バリアフリーとユニバーサルデザインについて



2) 港湾におけるユニバーサルデザインについて

港湾の施設に適用する場合の、目的(理念)を表-2のように整理した。

なお、★印の要件は本検討調査により追加したもので、モビリティの確保とは移動のしやすさ確保であり、10箇所内の1箇所でもバリアがあればモビリティは確保されなく、全てのバリアを除去すれば確保されるものである。

表-2. 港湾におけるユニバーサルデザインについて

ユニバーサル デザイン 7つの原則	港湾におけるユニバーサルデザイン	
	要 件	目 的 (理 念)
公平性	アクセスできる公平性	福祉（ノーマライゼーション） 福祉（ノーマライゼーション） 安全・安心の港湾づくり
安全性	デザインの安全性	
単純性	デザインの使いやすさ	
分かりやすさ		
自由度		
省体力		
スペースの確保		
	★モビリティの確保	福祉（ノーマライゼーション）

3) 港湾におけるユニバーサルデザイン目的(理念)

①福祉(ノーマライゼーション)

ノーマライゼーションとは、障害を持つ・持たないに係わらず、全ての人がごく普通に生活できる権利である。

それは高齢者や障害者を含むすべての人が共生できる社会であり、同じ人として健常者と同じ生活を享受できる権利・理念を意味する。

一方、高齢者や障害者の社会参加を阻んでいる障害(バリア)としては表-3に示す4項目があり、これらを市民の心・意識から取り除いた社会の形成(ノーマライゼーション)を目指す必要がある。

表-3. 高齢者・身体障害者の社会参加を阻む障壁について

物的障壁	使いにくい道具や機器、段差、階段など
情報の障壁	音声情報やわかりやすい視覚情報の不足、点字や手話サービスの欠如など
制度の障壁	各種の資格制度、入試制度、就業などの条件や排除規定など
意識の障壁	障害をもつ人や高齢者に向けられる人の差別や偏見、態度など、心理面の障壁

②安全・安心の港湾づくり

人が生存していく上で最も基本となることは、「安全・安心」な環境である。

地震、台風、水害、津波、火山爆発、雪害等、わが国は世界でも有数の自然災害が多い国である。

さらに世界に類を見ない急激な高齢社会の進展は、健康や将来について不安なく、地域で安心して生活できる様々な医療・福祉・保険・交通サービスなどが供給される地域づくりが求められている。

特に離島と多く関係する港湾施設では、ユニバーサルデザインの導入は以下のように位置づけられる。

- ・ 自然災害や都市防災等に対応する国土・都市基盤整備の推進として、いつでも安全・安心して利用できる港湾施設の位置づけ
- ・ 誰でもが安心な日常生活が可能な、医療・介護福祉サービスの充実を支援する港湾サービス

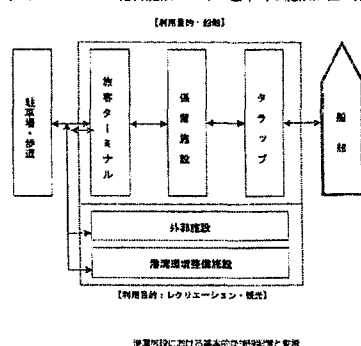
3. 港湾におけるユニバーサルデザイン導入基本方針

港湾施設は船舶利用にとどまらず、親水施設として余暇を楽しむ利用者也混在するにもかかわらず、バリアフリーに対応した施設が極めて少ないのが現状である。

港湾空間は旅客ターミナル、岸壁、浮桟橋など様々な施設で構成されており、個々の施設についてバリアフリー化を図っていても、図-2に示す旅客ターミナルに入ってから乗船するまで一連の経路(動線)で障害が生じていないかを総合的に確認し、整備していくという視点が必要と考える。

つまり、全ての人が容易に「アクセス」し、「安全・安心」に利用できるとことに配慮した視点が必要と言える。

図-2. 港湾施設における基本的な施設配置と動線



このような背景のもと、港湾施設におけるユニバーサルデザインの実現に向け、「港湾におけるユニバーサルデザイン導入基本方針」を定めた。

1) 基本方針

- ・ ノーマライゼーションの実現と、障害者や高齢者等を含むすべての人のパブリックアクセス*を創出。

- ・ 計画段階から維持・管理段階までのライフサイクルを見据えた施設整備。
- ・ 交通結節機能や親水機能に加え、地域を代表する特徴的な景観性の創出。

※パブリックアクセス：

人々が水辺、海辺へたどり着くための道路等の手段と、たどり着いてから、そこで憩い遊ぶことができるような水辺、海辺環境を包括した概念

4. 港湾におけるユニバーサルデザインガイドライン(案)について

全体構成は、「基本的な考え方編」と「設計編」からなり、下記に具体的な構成内容を示す。

なお、「基本的な考え方編の5)の本ガイドラインの活用」はガイドライン(案)の見直し、更新の考え方を整理しているものである。

また、「設計編の4)の本ガイドラインの活用」は、設計編記述の「標準的な内容」、「一層望ましい内容」、「配慮事項」の取扱いと、施設整備と介助・接遇の関係について整理しているものである。

◆基本的な考え方編

- 1) 港湾におけるユニバーサルデザイン定義の整理
- 2) 移動制約者の定義と配慮すべき事項
- 3) 港湾におけるユニバーサルデザインの基本方針
- 4) 港湾における利用者ニーズの把握方法
- 5) 本ガイドラインの活用について
- 6) 港湾における施設計画にあたっての配慮点

◆設計編

- 1) 港湾におけるユニバーサルデザインの基本方針
- 2) 対象施設と対象者
- 3) 本ガイドラインにおける基本的な寸法
- 4) 本ガイドラインの活用について
- 5) ユニバーサルデザインガイドライン(設計編)

5. おわりに

ユニバーサルデザインは、施設の整備で終わりとはならず、常に点検やニーズ調査を繰り返し、フィードバックしていくプロセスを含むものである。

このため、今回作成したガイドライン(案)についても、多くの港湾での適用事例を踏まえ見直すことが必要と考えている。

参考文献

交通エコロジー・モビリティ財団：

公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン
平成13年8月