

要 旨

交通バリアフリーとまちづくり

：ユニバーサルデザインを中心に

水 流 美 重

様々な施設・交通は健常者を対象としてきた為に、バリアフリーデザインが進んでも使いにくいままである。ユニバーサルデザインとは、障害を持つ人に限定せず、全ての人が利用できることを目的とし、メリットとしては、障害者だけの特別な対策が少なくなり、全ての人が使える施設・交通などが多くなることである。都市のユニバーサルデザインを実現するためには①移動の自由の保障（モビリティ・アクセス）。②適切な生活空間の確保。③生活空間でのサービスの保障。が挙げられる。モビリティの確保を実現するためには、部分的なバリアの解消ではなく連続した整備が必要である。

バリアフリーデザインの歴史的過程について述べると、障害者のバリアフリー対策がこれまでの要綱による整備では限界がきていたこと、社会的な障害者の認識が高まったこと、アメリカで罰則規定を持つADAが成立したことは、高齢者・障害者をはじめとする移動制約者のアクセシビリティを確保する上でバリアフリーデザインは非常に重要な概念・技術であった。まちづくりに関する法律・制度・条例・モデル地域などが発展し、特に人の集中するターミナルなどの整備に関する集大成として交通バリアフリー法が施行された。この交通バリアフリー法は市民・当事者を参画させて整備をすすめていくプロセスが取られており福祉のまちづくりのスタート時点からかなり進歩した。

今後、バリアフリーを発展させてユニバーサルデザインへ展開してゆく上では、使いやすい設計とその需要を計測し、ユーザーが計画段階から参画することで、利便性や達成度評価等を系統立てて考えるような仕組みを構築してゆく必要がある。全ての人が都市の機能を楽しむことができ、安全で安心な生活が行える環境を提供すること、即ち「都市のユニバーサルデザイン」である。都市のユニバーサルデザインには、機能・サービスが提供されている場所に自らが移動する、あるいはサービス供給者が生活者を訪れるといった移動を円滑に行うことが不可欠であり、それに適するように都市構造が考えられていなければならない点でもすべての人のすべての移動の種類を考えれば、運用時間にも配慮した広範な交通手段・広域の移動空間にわたってバリアフリーの連続性が必要になってくる。すべての移動を考える際、徒歩による移動そのものが困難となる人のことを考えなければならない。また公共交通の質の向上として利用者の費用負担、利便性の向上なども考慮しなくてはならない

移動しやすい都市交通の達成として、モビリティの確保を土地利用形成と都市交通・都市施設の両面からなされる必要性、都市機能の適正配置、中心市街地の活性化・活用が挙げられる。都市の発展方向としての交通手段が確保された都市軸を明確にし、そこを中心に都市全体の土地利用をコンパクトに作っていくこと、つまり、公共交通を軸とした都市開発を図るべきである。都市利用者のニーズに応えるため計画当初から市民や当事者とともに協働で検討し、その結果を点検・評価してフィードバックすることにより、ユニバーサルデザインの理念を追求していくことが必要である。

都市のユニバーサルデザインを支えるシステムパーツについて考察する。モビリティ確保への対応、環境・エネルギーへの配慮などの点で都市づくりの一部として新たな契機と新たな技術を戦略的に導入されたシステムは、今までの路面電車と区別されLRT（ライトレールトランジェット）、または、LRV（ライトレールヴィーグル）と呼ばれている。都市交通のユニバーサルデザインのシステムパーツとし

てLRTを導入するためには、土地利用戦略と組み合わせた都市の公共交通システムの一部としての整備が求められる。

公共交通としてバスシステムが挙げられるが、マイカーの利用や、利用者にわかりにくいバスルート設定などの要因で利用者が減ってきている。打開策としてコミュニティバス、武蔵野市のムーバス、デマンドバスの例が挙げられる。

都市の中心部には高齢者が多く住み、生活の支えとなっている商店街やショッピングモールでの移動が容易であるか心許ない。そこで高齢者・障害者が都心部で買い物をするときに、車椅子や電動三輪車を借りて介助者に付き添って買い物をする「タウンモビリティ」というシステムがある。タウンモビリティについては、高齢者の外出支援施策の一つであり、総合的外出支援システムの一環であることを忘れてはいけない。

何らかの移動制約がある高齢者・障害者など利用資格を持つ人が事前に予約し、リフト付きバンやタクシー車両の相乗りにより送迎サービスをうけるSTサービスと呼ばれるものがある。

海外および国内において様々な視点により整備されてきた都市交通システム、地域・地区の整備と市民参加プロセスの実戦の中から、「都市交通のユニバーサルデザイン」の概念にあう事例として、ストラブルの路面電車（ノンステップ車両）やトラムを障害者計画の中で位置づけ、地域ごとに軌道の形態を検討し、芝生などを配した軌道の整備が進められた。ポートランドでは、公共交通であるLRT（地元ではMAXと呼ばれている）、バスは、ダウンタウン内では無料であるため、市民でなくても安心して利用でき、低床車両が導入されている。フライブルク中央駅では、鉄道の駅にバスターミナルが併設され、その上に道路がある形式で、その道路をLRTの専用軌道としていて、鉄道駅の上のLRTの駅と、地上のバスターミナルと鉄道のホームすべてにエスカレーター・エレベーターが設置されているためスムーズに乗り換えられるように工夫されていて、公共交通の連携システム事例として挙げられる。スウェーデンのイエーテボリ市ではフレックス・ルートとよばれる個別交通のきめ細かな利便性とバス車両による効率性を組み合わせたサービスが挙げられる。浜松市では、全庁でユニバーサルデザインの都市づくりを推進するために、都市計画課内にユニバーサルデザイン室を設置したが、さらにそれを推進するために、推進本部と市民や多様なニーズ・意見を行政や各計画・事業に反映させるために協議会を設けた。阪急伊丹駅においては、市民・行政・事業者等、当事者参加によりワークショップを数回行うことにより、整備の基本方針通り①移動しやすい②利用しやすい③行きやすい④人にやさしいターミナルができた。

全体的に様々な意見を取り入れ、協議に時間を費やしたターミナル設計だけあって、ユニバーサルデザインの視点を取り入れた国内でも有数のターミナルである。