

都市と交通

1995

特集・人にやさしいまちづくり

No 33



建設省都市局街路課編集協力

全国街路事業促進協議会
社団法人 日本交通計画協会

都市と交通 No.33 Mar. 1995

C・O・N・T・E・N・T・S

グラビア …… 1

巻頭言 …… 5

「福祉都市・大阪」の実現に向けて ・大阪府知事／中川 和雄
—全国に先駆けた大阪府福祉のまちづくり条例—

特別インタビュー …… 7

私と道とのおつきあい ・増田 明美

特集 テーマ◆人にやさしいまちづくり …… 13

1. 高齢社会と都市計画の課題 ・早稲田大学教授／浅野 光行
2. バスとスペシャルトランスポートサービス ・東京都立大学講師／秋山 哲男
3. 「福祉の町づくり」という言葉がなくなる日のために
・朝日新聞論説委員／大熊 由紀子
4. 福祉のまちづくりの現状（自治体の取り組み）
・株式会社ニッセイ基礎研究所／白石 真澄
5. 町田市における福祉のまちづくり ・町田市長／寺田 和雄
6. いきいきとした福祉社会の構築に資する街路整備の推進について
・建設省都市局街路課／山川 修
7. 駅舎のバリアフリー化 ・阪急電鉄株式会社／柿木 浩一
(阪急 芦屋川駅、宝塚南口駅、小林駅)

シリーズ …… 48

〈まちづくりと街路〉

バリアフリー交通結節点（前橋、高崎） ・群馬県都市施設課／尾山 照彦

参考データ …… 52

1. 全世帯アンケートから ・兵庫県街路課／阪西 朗
2. 大阪府福祉のまちづくり条例における事前協議と適合状況調査
・大阪府交通政策課／西村 正輝

海外事情 …… 60

ブダペスト ・東京商船大学教授／高橋 洋二

人にやさしいまちづくり（海外の事例）



ドイツ・コブレンツのスロープ付バス。40cmの低床



ドイツ・ミュンヘンの低床バス。ノンステップでリフト付き



英国のローフロアバス



スウェーデンの駅の三点セット（階段・エスカレーター・エレベーター）
（HISSはエレベーターという意味）



団地の一階は、お年寄りが趣味やリハビリを楽しむ場になっている
(ストックホルムで)



デパートでも街でも車いすの人と一日に何人も出会う(ストックホルムで)



街がバリアフリーにできているので車いすを街でごく自然にみかける
(デンマークのホルベックで)

「福祉都市・大阪」の実現に向けて —全国に先駆けた大阪府福祉のまちづくり条例—

大阪府知事 中川和雄



1. 条例制定への思い

世界から注目を集めている関西国際空港も、さる9月4日に永年の夢と希望を乗せた一番機が無事飛び立ちました。

この本格的24時間空港に世界の人・物・情報が集まり大阪は大きく変わってまいります。

大阪府では、これを機に魅力と風格のある新しい大阪づくりを進めているところですが、名実とも世界都市といえるには、内外から訪れる人々を温かく迎えることのできる、ホスピタリティあふれる「人にやさしい」まちづくりを、進めていくことが必要です。

また最近では、各種施設の改善への社会認識も高まっておりますが、新たに建設される民間施設等では、施設整備が必ずしも十分ではありませんでした。

このため大阪府では、“福祉の視点から取り組むまちづくり”を進めていくため、まず平成4年に学校や病院、ホテル等の特殊建築物を対象として、“大阪府建築基準法施行条例”を改正し、さらに、従来の“福祉の街づくり整備指針”の考えを発展させ、平成5年に“福祉のまちづくり条例”を施行しました。

これらにより新設・既設にかかわらず、不特定多数の人が利用する建築物・道路・公園・駐車場などの「都市施設」が、全てその対象となり、障害者や高齢者等にとって、より安全で快適なまちづくりを目指すこととなりました。

この条例の理念は、一人ひとりがお互いを大切にする心をはぐくむとともに、高齢者や障害者をはじめとして、だれもが自由に移動でき、社会か

らのサービスの享受と社会参加ができるように、障壁を取り除くことにより、「福祉都市・大阪」を創造することにあります。

こうした理念が、大阪から全国に広がり、全国各地の自治体で同様の趣旨の条例制定が相次ぎ、さらには国においても法制化されることとなり、大阪府としましても誠に慶びに堪えません。

2. 整備基準等

この条例の施行により、事業者は都市施設を整備基準に適合するよう努めなければなりません。

また、都市施設のうち公共性の高いものを“特定施設”と定め、新設の施設には事前協議の手続きを求め、既設の施設には、公共性・緊急性の高い順に適合状況調査及び改善計画の作成を要請しています。

整備基準に適合した事業者には、適合証も交付していますし、事業者や都市施設の設計者等をはじめとして、広く府民向けに“大阪府福祉のまちづくり条例設計マニュアル”も作成したところです。

3. 支援制度

この条例を側面から支援するため、民間施設の整備改善に対し、例えば“鉄道駅舎エレベーター整備促進事業補助制度及び都市施設改善資金利子補給制度”の助成制度も創設いたしました。さらに平成6年度からは“大阪やさしいまちづくり賞（仮称）”を創設します。

また、鉄道を高架化する連続立体交差事業に伴い、駅舎のコンコース及びホームが2階もしくは

3階の高さとなることから、エレベーターやエスカレーター、点字ブロック、点字運賃表、身障者用便所等の設置について、鉄道事業者の協力を得ながら、設置に努めています。

4. 公的機関の取り組み

一方、公的施設のうち府有の施設は、“府有建築福祉整備改善計画”により、概ね5年間で整備基準に適合させるとともに、新しく整備する施設は、当基準に適合したものとしています。

その代表的なものとして大阪モノレール建設事業があげられますが、このモノレールの全駅にも、エレベーターを始め、ホーム転落防止柵、車いす使用者用便所、車いす用改札口、車いす使用者と視覚障害者用券売機等が備えられています。

さらにもう一つ重要な事業として駐車場整備事業があります。

違法路上駐車 of 解消を図るため、平成6年に“大阪府駐車場整備マスタープラン”を策定し、これに基づく総合的な駐車場対策を進めていますが、この駐車場についても“大阪府福祉のまちづくり条例”の規定による、車いす使用者駐車可能スペースの仕様がきめられています。

次に市町村有の施設については、特定施設の内、建築物・駐車場に関しては適合状況調査が終了し、現在、道路・公園の調査を行っています。

都市施設の整備改善を面的に促進するにあたり、市町村が策定する重点地区整備計画の計画策定に伴う費用には、補助制度を設け、市町村の負担の軽減を図っています。

また事前協議の手続きも市町村へ一部事務委任しています。

5. まとめ

21世紀初頭には、65歳以上の人口が4人に1人の割合という、過去に私達が経験したことの無い急速な高齢社会が到来いたしますが、福祉を重視した社会資本の整備が、今後益々重要な課題になると思われます。

大阪府では、“内外から訪れる人々にホスピタリティあふれるまちづくり” “新しい豊かさの時代を先導する福祉都市・大阪”を目指し、今後とも総合的な取り組みを積極的に行ってまいりたいと存じますので、引き続きご支援、ご協力をお願い申し上げます。



特別インタビュー

私と道とのおつきあい

元マラソンランナーで、現在はスポーツライター、スポーツ解説、さらに女優としても活躍中の増田明美さんに、「私と道とのおつきあい」と題して本誌編集部がインタビューしました。(インタビューは昨年9月におこないました)

増田明美 (あきみ)

★世界の道 VS 日本の道 「日本の道路は走りやすい!?!」

海外のレースで走ったコースと日本のコースとを比べて言えることは、まず、コースというものは道路だけではなく、そばに山や海があったりして、気分転換ができるコースの方が走り易いという事です。そういう街並みとか風景の点からすると、海外の道路の方が走り易いですね。

景色を楽しみながら走れる時は、やはり体調の良い時なのです。調子が悪い時は、目の前が黄色くなったり暗くなったり、2～3m先しか見えなくなったりする時もあります。



オスロの街並みは素敵でしたよ。それからコペンハーゲンでも合宿をしたことがあるのですが、家々が童話の世界から出てくる様な、すごく可愛いらしい建物で、屋根の色とか形など、“みんなその土地ならではの”の造りがあるのです。そういう街並みを走っている時には距離を感じなかったのです。

逆に、飽きてしまうコースというのは、「その角を右へ曲がって、次を左へ曲がる」と自分の中で走るコースが事前に分かっている時です。

でも、素敵な所を走っている時は、「次の角を曲がればどんな風景が広がるのだろうか」と、変わる景色を想像しながら走ることができる。そういう気持ちを味わえる所が私は好きです。



選手は走っている時、やはりつらいですよ。今は苦しいから自分のどこかで、「どうやって気持ちを楽しませるか、気分転換を図るか!」ということをいつも考えています。そんな時、街並みがとても綺麗で、そこに美味しそうなパン屋さんやレストランがあつたりすると、「ゴールすればきっとここへ来てパンを食べよう、ケーキを食べよう、お茶を飲もう!」って考えれば、苦しみもやわらいで、フットワークも軽くなってきます。



でも走りやすさで言えば、日本の道路の方が良いですね。何故かと言うと、特にヨーロッパは石畳の道路も多いですし、レース中フラットで足に優しい道路を42キロ走り通せることはまずないですね。

ロンドンマラソンは、ロンドン塔の横を走るのですが、そこは石畳の上に絨毯と言うかカーペットの様な物が敷いてあるのです。

それは、先頭を走るランナーには走りやすいのですが、後を走る人には絨毯にギャザーが寄って、そこにつまづく事があり、危険も伴います。

2年前、ベルギーでハーフマラソンの世界選手権が行われて、谷川真理さんが2位になったのですが、やはり最後の200mに絨毯が敷いてあったのです。谷川さんの前にアフリカの選手が走っていて、その選手がラスト200mで全力疾走しようとした時、ギャザーにつまづいて転んでしまったのです。そこを谷川さんが抜いて行って2位になったのです。



またニュージーランドでの練習中に思ったのですが、道路の中央部分が高く横に傾斜している所が多いのです。そこで1カ月くらい練習をしていると、いつも股関節がずれて、足の長さが1センチくらい違ってくるのです。それで、40キロ50キロと走った後は、必ずトレーナーの方に矯正をしてもらい、元へ戻すのです。

日本では北海道、九州ほかいろいろな所で合宿をしていましたけれど、練習中に体のバランスを崩すような事はなかったです。外国の選手やその様な道路に慣れている選手は道路の中央を走ったり、いろいろ工夫をされているのかも知れません。

★ 外国人選手 VS 日本人選手

外国の選手と日本の選手を比べて言える事は、日本の選手は練習でも道路を使うことが多いのですが、外国の選手はアスファルトからの刺激をそのまま受けることをあまりよしとしない様なので、クロスカンントリーや、ウッドチップと言って木のおがくずで出来たコースを中心に練習しています。

その点は最近、日本でも認識されてきており、2年前、中学生が道路で3キロを競う全国大会のレースを、3キロ中2キロは土のコースでなければならないと言う決まりをつけて、陸連(財)日本陸上競技連盟)が初めて許可したのです。中学生については、それまでトラックでの1500とか3000mのレースはあったのですが、道路を走るレースはありませんでした。高校生で良い記録を出すには、中学生の頃からそれをふまえた練習方法にしなければいけないと言う考え方に変わって来たのでしょうか。一番最初に全国大会がおこなわれたのは熊本県で、熊本城の周辺の景色の変化に富んだ素敵なコースを考えていたそうなのですが、急きょコース変更したそうです。

話が少しそれましたが、外国の選手と日本の選手は、心理面でもかなり違いますね。特にアメリカの選手は、レースに入ってしまうと、恥ずかしいと言う気持ちが無くなってしまいう様です。30キロを走っていて、タイムを計る伴走者や自転車で走るコーチがいてもトイレに行きたくなくて道の横へはずれて行き、その場で平気で用を足してしまうという、私たちにはとても出来ない様な事もありました。



スペシャルドリンクについても日本人は、体調を整えるためとか、飲んですぐ効果が出るもの等と、ブドウ糖補給や水分補給のためにとても神経質に考えるのですが、外国の選手は無頓着で、ある女性選手はコーラのガス抜きを使っていたのです。何故かと聞くと、「ただそれが美味しいから」と言う理由だけだったのです。楽天的なのですね。

★ 日本の道 「札幌、神戸が好きです」

日本の中では、北海道・札幌が好きですね。北海道マラソンや札幌ハーフマラソンは、8月の暑い時期にレースが行われるのですが、どのランナーに聞いても、とても走り易いコースだと答えますね。

札幌のコースと言うのは、真駒内陸上競技場を出発して、中島公園がゴールのワンウェイのコースなのですが、その中に北海道大学のそばを走ったり、大通り公園や時計台の脇を走ったりと、やはり選手にとっても名所を見ながら走れるというのは気持ちの良いものなのだろうと思います。

私は気持ちの中で「遊び心を持ちながら走りたい」と思っていたので、そう言うものを要求したのかも知れないのですけれども、選手によっては常にタイムとのにらめっこと言う人もいます。自分の世界を持って走っている人にしてみたら、「街の中を走るより、トラックを何周も走った方が合ってる」と言う選手もいるかも知れません。決して全ての選手に言える事ではないと思うのですが、ほとんどの選手が景色のことは気にかけていると思います。



レースの前に42キロのコースすべてを走ることにはないのですが、車で試走しながら、ポイント毎には降りて走ってみたりしていました。札幌や神戸などのコースは、車から降りた瞬間に本当に綺麗だなと思いました。周りの景色もそうですが道路そのものもとても綺麗なのです。「思わず走ってみたいくなる道路」という感じですね。

昨年の11月に、福島で東日本女子駅伝があり解説させていただいたのですが、選手が道路の端をまっすぐに走ればいいのに、クネクネ曲がりながら走っているのです。コースの一部で轍の部分に水が溜まっていて、それを避けていたのです。実は前日に雨が降って道路が水浸しだったのです。レースは12時スタートですから、普通の道路でしたら支障をきたすことは滅多にないのですが、たまたまそういう場合もあるという事なのです。



私は初マラソンが千葉の光町という所だったのですが、そこは何もなくて、ただ田圃とか畑ばかりの中をずっと走るコースで、30キロくらいを過ぎた頃には飽きてしまったのです。そのコースは自分の中では好きになれなかったコースの一つですね。でも、一番好きになれないコースというのは、やはりマラソンの成績が良くなかった所です。

★ 私の住みたい街 「今、住んでいる所が理想の街です」

私の住みたい街と言うのは、まず街そのものは洗練されていて便利な街、だけれども、ふと公園とか緑地に入ると心がなごむ、それも綺麗な公園があるというのが理想ですね。

そういう意味では、今私は西荻窪に住んでいるのですが、とても気に入っています。どうしてかと言うと、近くにある井の頭公園が好きだからです。



私はこのメディアの世界に入る前に、NECに勤務してまして、会社へ行く前に60分のジョギングをしてから出勤するというのが日課だったのです。朝のジョギングは1日の始まりですから、「すごくさわやかな良い気持ちで行きたい。」と思ったからです。それなら、便利で会社にも1時間以内で行ける所で、気持ちよくジョギングできる所はないかと思い、都内の公園という公園を全部歩いてみたのです。

それで井の頭公園が気に入ったので、まず三鷹に住んでみて、昨年の5月からは現在の所に住んでいます。今の街に対する不満は何もないですね。

いくら便利であっても、スーパーとかマンションばかりで人とのふれあいが無い街は寂しいですね。例えば、コロッケ屋さんやお肉屋さんなどの商店街で必ず行くお店があって、そこの方々と話すとはっと気持ちが暖かくなる……そんなふれあいが好きなのです。

先日、商店街のお祭りに私も参加したのですが、こんなに小さな御神輿を大人が担ぐには気の毒になるくらいの小さなものを、みんなで担いだのです。

そういうふれあいがあって、便利で、公園があり、あともう一つ希望を言うと、最近はどこにでもありますけれど、フィットネスクラブが近くにある所が最高です。練習の後によく行くのですが、そこのサウナでおばちゃま仲間たちとのふれあいを持てるのですよ。もう6年くらい通っていますが、落ち込んだり悩みがあったりすると、そこに居る時間が長くなります。

そこは私だけではなくて、通ってくる人たちの間に家族みたいな雰囲気が自然にできているのです。そして最高に良いところは、一切自分の身分を証さないことです。みんな裸のつき合いですよね。いつもバスタオル一枚で会っていて、たまに街で会うと、思わず見違えてしまうくらいとても素敵なおばさまだったりするのです。忘年会とかお花見会の時に会って、そこで初めてどう言う人なのか分かるのですが、「私よくあんな風に馴れ馴れしくお話をしていたな」と思うような方もたくさんおられます。みんな仕事を持ち込んでいないのですよ。つまり、仕事を抜きにして話せる人を求めてみんな集まって来ているのですね。



井の頭公園を走っている人の中で、「カタツムリの会」と言うジョギングクラブが出来上がったのですが、実は私が会長なのです。毎週日曜日の10時に集まって、体操だけは一緒にします。その後は、歩く人もいれば、自分のペースでラジオを聴きながら走る人も、ウォークマンを聴きながら走る人もいます。とにかく集まることだけが目的で、後は自由にやるのです。その「カタツムリの会」のメンバーがみんな同じフィットネスクラブの会員で、今の私には体を動かすことよりも、人とのコミュニケーションの方が目的と言う気がします。そう言うふれあいは、この街だからこそ出来る事と言ってしまうのは、過言でしょうか……。



私の出身は千葉県です。千葉県と言っても房総半島の突端の方に実家があります。そこは少し不便なのです。だからと言って、田舎らしい良さがあるかというところとそうでないような気がします。

田舎なら田舎らしくのどかな景色があればいいのですが、北海道と比べてしまうとそうでもないのです。例えば旭川の南にある美瑛町は丘の町で、訪れる季節によって、小麦畑の色がグリーンや褐色であったり、じゃがいも畑とラベンダーのコントラストの絨毯みたいなすばらしい景色が楽しめる。そして観光客がいろいろな所から集まって来るのです。そんな北海道に行って感じるすばらしさとは少し違うのです。

千葉は、海もあるけれどあまり綺麗ではなくて、荒波で、どちらかと言うと見ているだけで恐くなってしまふ所なのです。私ももう少し年をとれば考え方も変わってくると思うのですが、北海道の様な綺麗な所を見てしまっているから、やはり住むのだったら、そんな素敵な所がいいですね。そしてできれば、便利で洗練されていて…… 私って欲張りですね。

いろいろな所に住んだ経験がないから、そんな風に思うのかもしれませんが。



★ 本邦初公開！ 増田明美は「電信柱」に思いを寄せていた!?

この話は、今、急に思い出しましたので、今日初めてお話しします……

「電信柱」は選手にとって、ものすごく大きな意味を持っているのだと思うのです。私自身も、レース中にとっても苦しくて、棄権しようかどうか、迷う時があったのですが、その時には「あと2つ目の電信柱までがんばって、3つ目の電信柱でやめよう」と、何度も思いながら走っていたのです。自分の気持ちの中で、コース中の電信柱はとても大きなポイントで、「電信柱があったからがんばれた」と言うレースもありました。この話を外国の選手にしたら、「とても意外だね」と驚かれました。外国に行くと、道路に電信柱なんてないことが多いですね。日本のビッグレースは東京、大阪、名古屋と3つあるのですが、東京と大阪はまだ電信柱が残っていますが、毎年3月に行われる名古屋国際女子マラソンのコースにはほとんどないですね。



それから、現役中（特にレース前）によく見たおもしろい夢があるのですが、夢の中で私が電信柱を一生懸命登っているのです。高校時代によく見ました。電信柱に対するいろいろな思いは、他にもものすごくありましたね。今はそんなにないですが、心理学の方にお会いする事があったら、それはどういう事なのか、一度お伺いしてみたいですね。

★ 市民ランナーの方へ “ワンポイントアドバイス”



足のためには、柔らかい土の道が良いのですが、都会で生活している人などは、どうしても道路を走ることになると思います。

その時に気をつけて欲しいのは、まず、アスファルトからの刺激が極力最小限になるように、クッションのあるシューズを履いていただきたいと言う事です。最近ではシューズもかなり工夫がされていて、良い物がたくさんあるのです。

次に、夜に走るときなどは、靴やウェアにピカピカ光るシールを貼っておかないと危険ですね。シューズの裏に光るシールが付いていたり、ウェアにそういう物が備わっていたり、自分でウェアに光るテープを付けて、「私はここに居ますよ」という自分の存在を明らかにする工夫を、皆さんかなりされているみたいですよ。以前に競歩の日本記録を作った選手が、夜に道路を走っていて、車にはねられて亡くなられたと言う悲しい事故もありました。

それからもう一つ、市民ランナーの方が、5キロ、10キロと走っていて、「じゃあ、次はホノルルマラソンに出よう」と思い、徐々に距離を伸ばす練習をしていく場合に一番気をつける事は、海や山などと飽きない綺麗なコースへ行って、そこで走り始めると良いと思います。そうすると抵抗なく距離を伸ばせるのですが、同じ所ばかり走っていると飽きてしまって、ダメです。コースを選ぶ事は大切ですね。

都会の中で、自分に合った、また環境に合った走りを見つけて、ジョギングを楽しんでもらいたいですね。

★ 最後に、道路をつくっている人に一言！

「フラットな道路をつくって下さい。」

(サイン、イラスト及びカットは増田明美さんの自筆です)

1. 高齢社会と都市計画の課題

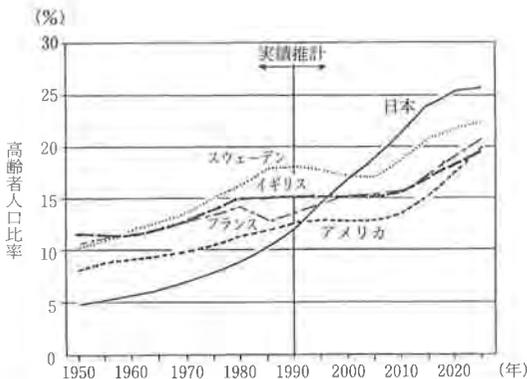
◆早稲田大学 理工学部土木工学科
教授 浅野 光行

1. はじめに

1994年8月、わが国の全人口に占める65才以上の高齢者の割合ははじめて14%台に達し、わが国の高齢化はますますその速度を上げつつ21世紀へ向けて進みつつある。そのような来たるべき21世紀の高齢社会が豊かで活力に満ちていることは、わが国にとってきわめて重要である。

高齢社会を迎えるにあたっては、わが国における高齢社会のあり方と展望を明確にしつつ、雇用、年金、健康、福祉、学習・社会参加、住宅・生活環境等、今から準備を始めなければならないことは多い。とりわけ、高齢社会が活力を維持し、生きがいのある生活を営むためには、その中心となる都市の役割がますますその重要性を増すこととなろう。

そのような背景のもと、高齢社会に向けての都市計画の視点および課題について、いくつかの側面から考察してみたい。



資料：建設省編「建設白書 平成6年版」

データ：United Nations, World Population Perspectives, 他

図-1 高齢化率 (65才以上/総人口) の国際比較

2. 高齢社会の到来

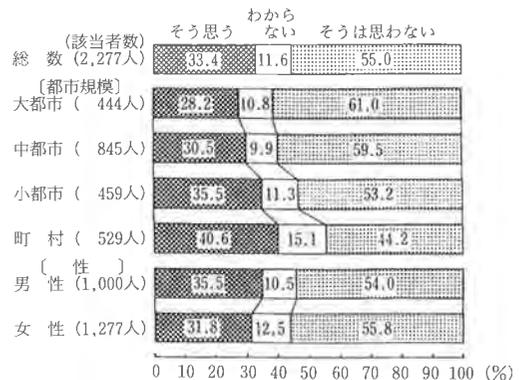
(1) 高齢化の進展

1970年、わが国の全人口に占める65才以上の高齢者人口の割合 (高齢化率) は始めて7%を超え、国際的にも高齢化した国の仲間入りをする事となった。以来、約1/4世紀、高齢化は急速に進展し、今年の8月、高齢化率は14%台に達した。厚生省人口問題研究所の推定 (中位推計) によれば、今後とも高齢化はきわめて早い速度で進展し、2020年には高齢化率が25.5% (33百万人) と世界で最も高齢化の進んだ国となる。(図-1)

(2) 高齢社会への意識

高齢社会を迎えるにあたって、人々は高齢社会にどのようなイメージを持っているのであろうか。1993年に総理府が30~60才の人を対象に行なった「高齢期の生活イメージに関する世論調査」から見てみよう。

「住宅や生活環境が整備され、快適に住めるようになっている」



資料：総理府広報室「高齢期の生活イメージに関する世論調査」(平成5年)

対象：30歳以上60歳未満の男女

図-2 高齢期における住宅・生活環境イメージ

高齢期の生活イメージに対して、全体的には「社会の第一線から退いたのんびりした生活」ではあるが、同時に「経済面、健康面など様々な面で不安の多い生活」を意識する等、複雑である。一方、社会、生活環境に関しては、

- ・高齢者の活動の場が多く、生き生きとしているか
- ・経済的に豊かで、社会が活気に満ちているか
- ・家族や地域社会が連帯を強め、交流の場が活発になっているか
- ・住宅や生活環境が整備され、快適に住めるようになっているか

等に関しては何れも否定的であり、とりわけ、大都市であるほどその傾向が強い。(図-2)

3. 高齢社会と都市

(1) 都市地域と高齢化

1990年現在、高齢化率の高い県は島根県(18.2%)、高知県(17.2%)、鹿児島県(16.6%)等であり、これまで主として若年層が大都市へ流出した結果として見る事ができる。反対に高齢化率が低く、10%以下の県はいずれも大都市圏内にある。このような地域的な傾向は今後とも続くことが予測されるが、大都市圏内においても21世紀に入り高齢比率は20%前後となり、5人に1人は高齢者が住む地域となる。

一方、高齢者人口の密度という側面から見ると、1990年に東京の10.0人/ha、大阪府の6.5人/ha、神奈川県4.9人/ha、等と可住地面積あたりの高齢者人口密度は大都市地域ほど高く、この傾向は今後とも続くものと予測されている¹⁾。すなわち、高齢者の比率でこそ相対的に低いものの、集中度、あるいは密度的には大都市地域で高く、多くの高齢者が都市地域で生活することとなる。

(2) 高齢者と都市イメージ

高齢になるにしたがって視力、聴力、筋力をはじめとして身体の機能は低下する。それとともに、次に挙げるような高齢者の一般的な特徴を見ることができる。

1. 様々な環境や状況の変化への適応力の低下
2. 予備能力の低下
3. 注意力のアンバランス
4. 回復力の低下

5. 身体能力の格差の増大

しかしながら、一口に高齢者と言っても、自力で日常生活ができる人から、寝たきりの老人まで多様であり、平均値で語ることは難しい。同様に精神的な生きがいや意欲といった点でも、個々の高齢者におけるこれまでの経験や現在の状況により大きな幅がある。

高齢社会の到来により、わが国の都市はこのように多くの様々な高齢者が住むまちとなるが、そこでは、高齢者だけが集まって住むアメリカ型の高齢者都市ではなく、北欧の都市に見られる高齢者が地域社会のなかで孤立せず、各世代が共に住み、交流する都市のイメージをもつことが重要であろう。

4. 高齢者の生活目標像—まちづくりからの視点—

高齢社会におけるまちづくりの原則は、様々な高齢者に対するきめ細かい配慮と生活環境に留意しつつ、都市全体としての健康で安全、快適な都市を実現していくことにある。とりわけ、まちづくりにあたり、高齢者の生活、活動に関しては次のような視点、目標を持つことが重要である。

1) 安全で快適に住む

安全で快適に住み続けられることは生活において最も基礎となる。特に、社会的、経済的に弱い立場にある独り暮らしの高齢者やアパートに居住する高齢者が安心して住み続けることができる。

2) 趣味を生かして自由な生活をする

21世紀に向けて、高齢者一人一人のライフスタイルや趣味等は今後ますます多様化するであろう。そのような多様な生活のニーズに対応して、それぞれの自由な生活ができる。

3) 地域での役割を担う

高齢者のこれまでの経験、知識や技術を活かして、地域のなかで何らかの役割を担い、生きがいを兼ねて働ける。

4) 多世代と活発に交流する

地域において高齢者の役割が高くなるなかで、高齢者だけが集まり何かをするというのではなく、子供から大人まで様々な世代と、日常的に触れ合い活動等ができる。

5) 気軽にまちに出られる

健康者から体力の衰えた高齢者まで、できるだけ多くの高齢者がまちに出ていき、活動に参加できる。

6) 生活行動に選択性がある

一律的に生活パターンを想定するのではなく、多様な高齢者の多様なニーズを前提として、生活、活動の自由度をできるだけ広げ、選択性を持つことができる。

5. 計画の要素と課題

高齢者の生活における基本的な行動の要素として「居住」、「就労」、「余暇」、「移動」の4区分をして都市計画上の課題を整理すれば図-3の通りとなろう。ここで、各要素は次のような概念で考えるものとする。

「居住」：住居での基礎的生活およびそれを支える最も基本的な日常生活行為であり、日用品の買い物や健康を含めた通院、役所への用事等を含む。

「就労」：広い意味での社会的な労働行為であり、経済行為としての就労だけでなく、奉仕的活動も含む。

「余暇」：文化、スポーツ等の趣味的な活動、人的な交流、買い物、旅行等の幅広い範囲の余暇時間を使う行動全般を含む。

「移動」：上記3つの行動にともない必要となる移動である。

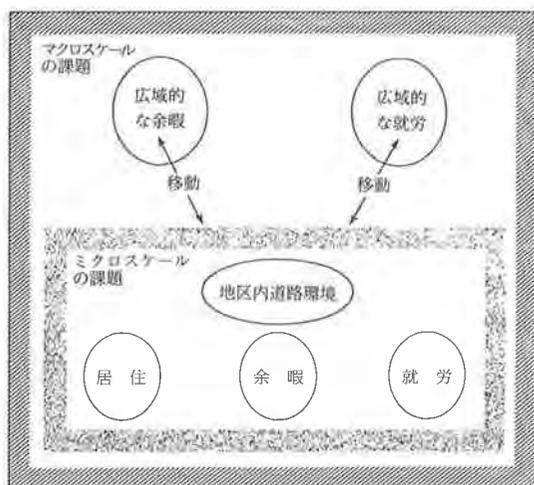


図-3 課題の基本構造²

1) 都市スケールでの課題

都市スケールの課題としては、都市の中心商業地区、業務地区、広域的な余暇地区等において、高齢者が活動しやすい環境づくりが対象となる。すなわち、各種の広域的機能や公共的施設等の適正な配置と共に、それらの地区内あるいは施設間の快適な移動が考えられねばならない。

また、居住地等からそれらの地区への移動環境の整備が重要な課題になる。特に、バリアフリーの見地に立った出発地から目的地に至るスムーズな移動と、乗車中あるいは乗り換えの快適さは重要である。

2) 地区スケールの課題

地区スケールにおける課題は、居住から就労、余暇、移動まで日常の生活全般にわたる様々な要素を、地区環境として総合的に捉えることが重要である。この場合、大都市と地方都市、また、市街地の状況によって高齢者の生活そのものが大きく異なることから、地区特性に応じた整備の重点課題が考えられるべきであろう。

6. 計画と整備の基本的方向

高齢社会におけるまちづくりは、高齢者も若者も、障害をもつ人もそうでない人も、共に暮らし、共に生きる社会こそ普通の社会であるという、ノーマライゼーションの考え方を基本認識として持つことに始まる。そのような共存、共生の社会システムの構築のための計画と整備を進めるにあたっては、次のような基本的視点と方向を持つことが重要な鍵となる。

1) 豊かさと優しさの価値基準

都市という限られた地域に人々が集まり、共同生活を営むにあたって必要となる共通の基盤施設は、その時代の社会的、経済的、そして技術的な背景とともに変化してきた。その第一段階が生命の維持であるとするれば、第2段階は共同生活のための効率性であり、第3段階は利便性、快適性ということになる。高齢社会にあってはそれらに加えて、ゆとりと豊かさを価値基準としてもつことが求められる。このような価値基準と高齢者にとっての利便性は相反するものではなく、新社会資本ともいべき各種の新都市施設への期待と役割は大きい。

2) 都市基盤ストックの重要性

戦後の約半世紀、経済成長とともにわが国の都市基盤整備への努力は積み重ねられ、着実に進められてきたが、未だその整備水準は先進国のそれと比較して高くない。その間、都市の成長に伴う活動量の増加と都市基盤施設整備水準のギャップはフローの効率化によって埋められてきたといえよう。しかしながら、高齢社会における豊かでゆとりある都市空間を形成するためには、限られた空間の効率的な利用に加えて、基礎となる都市基盤のための空間整備が何よりも重要となる。社会経済に活力のある現在、出来るかぎり空間整備を進めることが必要である。そのような空間の確保があって始めて高齢者に優しい空間が現実のものとなる。

3) 質の高い都市施設空間

若い年齢層と比較して、一つの行為に対応した空間が、単に効率性や機能性だけではなく、より多くの付加価値をもっていることが求められる。例えば、移動空間（道路や駅・ターミナル等）において、単に効率的に、より速く、より機能的に出来ているだけではなく、その移動の行為自体を充実したものにするための付加的な要素（快適な景観、くつろげるスペース、他世代との交流機会等）に配慮し、整備内容を充実させていくことが求められる。

4) 標準としてのレベルの向上

生活および移動にかかわる都市空間、都市施設の様々な基準は、これまで基本的に一般成人を対象として考えられてきており、高齢者や障害者、さらには年少者への対応は、補助的な施策により対応してきたといえる。今後、都市基盤施設等の整備にあたっては、高齢者対策として特別の配慮を行なうのではなく、標準的な基準として高齢者の利用を配慮していくことが必要である。このような標準としてのレベル・アップは、福祉分野でいわれる「ノーマライゼーション」の考え方に通じる重要な考え方である。

5) 高齢者からの視点の付加

これまでの都市の諸計画においても、その推進によって達成される各種施設および空間の水準は、一般の成人のみならず、高齢者にとっても多くの問題の解決につながる。しかしながら、高齢者の視点からみる場合、非常に子細なことが高齢者の生活や移動に大きな影響を与えることがある。従って、都市

空間、都市施設の改善を考えるにあたっては、先に述べた標準としてのレベルアップに加えて高齢者独自の視点を考慮した総合的判断を行なうことが望まれる。また、現時点で顕在化していない様々な高齢者のニーズを先取りしていくことも重要となろう。

6) 緩やかな環境変化と改善

高齢者は、一般的に環境の変化に対する順応性が低い。様々な都市環境に改善を行なう場合、急激な変化を伴う改善はかえって逆効果を生むことを考慮しておくべきであろう。また、高齢者は自分自身の歴史や経験が精神的に大きな比重を占めているため、それを確認したり回想したりできるような要素を都市環境のなかに確保していくことが重要である。従って、計画により変える部分と変わらない部分をそれぞれの状況で見極めた上で、高齢者のこれまでの経験的な蓄積を生かすことができ、その上で安全かつ便利になるような改善が必要である。

7. まちづくりの推進に向けて

高齢社会におけるまちづくりの基本は都市において人々がそれぞれの価値観を生かしつつ、多様な生活を豊かに求めていくことにある。その第一歩は、都市空間と都市サービスの基礎的な水準を様々な側面からレベルアップするところから始まる。

同時に、まちづくりの計画から事業、さらには管理・運営に至る一連のプロセスにおいて、多様な人々の参加が不可欠となる。都市空間の物理的な創出であるハードウェア、それらを実現し、管理運営するための制度、組織、手法等のソフトウェアは重要であるが、さらにそれらを機能的に動かすヒューマンウェアとも言うべき人の問題は重要である。高齢者を含めた様々な人々の参加によって始めて相互の立場や能力を理解し、まちづくりにおける改善・整備の意味を認識することが可能となろう。



【参考文献】

1. 総務庁老人対策室編「長寿社会対策の動向と展望—長寿社会対策フォロー・アップ報告—」1994. 7
2. 建設省建築研究所監修「都市と高齢者—高齢社会とまちづくり—」大成出版社1994. 7

2. バスとスペシャルトランスポートサービス

◆東京都立大学 都市研究所都市科学研究科
工学部土木工学科

講師 秋山 哲男

1. はじめに

リフト付き路線バスがわが国で運行されたのは1991年大阪からである。その後、数年のうちに東京・横浜・名古屋・仙台など政令指定都市に広がり、さらに拡大の方向にある。ここでは車いす使用者を配慮したリフト付き路線バスがどこまで拡大するのか？ また、バス路線が無い地域では障害者・高齢者の交通サービスをどの様に行うか？ などの観点からリフト付き路線バスと障害者・高齢者専用の交通サービスであるSTサービスについて論ずる。

リフト付き路線バスの発達を述べる前に、いくつかの疑問がある。第一は、なぜリフト付き路線バスは米国に発達し、欧州では少ないのだろうか？ という素朴な疑問である。第二は、メインストリーム（鉄道・バス等を障害者も健常者と等しく使えるようにする考え方）を社会の規範として考えている米国で発達するのは理解できるが、こうした規範に乏しいわが国で、運行が始まった理由は何であったのか？ 第三に、欧州がローフロアバス（床高32cm、ニーリング時24cm）を開発しているのに、なぜ米国や日本ではその開発には手を付けないのか？ などである。

2. 米国のリフト付き路線バスの発達

米国のリフト付き路線バスは1977年2月にサンディエゴ（カリフォルニア州）において初めて運行された。そして現在では、米国のリフト付き路線バスは、ニューヨークやシアトル、サンフランシスコ、ワシントンなど東海岸や西海岸の諸都市において飛躍的に拡大し、これらの都市では全運行台数の9割以上の路線バスにリフトが整備されるまでに至った。このリフト付き路線バスの基本となる考え方はメイ

ンストリームである。

(1) メインストリーム

リフト付き路線バスの中心となる考え方はメインストリームである。メインストリームとは障害を持つ人も、一般のバスや鉄道を健常者と等しく利用できることを意味する。

これは黒人の差別問題との関連性がある。つまり黒人と白人は、レストラン、パブなどあらゆるところで別々の席が設けられ、「セパレートバットイコール（分離だけれど平等である）」と考えられていた。しかし、1954年のブラウン判決により「分離は平等ではない」と下された、さらに1964年の公民権法が成立し、人種・宗教等の違いによる差別を行ってはならないとされメインストリームの基礎が作られた。

(2) リハビリテーション法とリフトバス

そして1973年「リハビリテーション法」により、連邦政府の補助の事業に関して障害を持つ人を差別してはならないと規定されモビリティの機会均等の考え方が示された。その後、バスに関する規定として、1979年5月運輸省の504項の最終規則で路線バスを中心とする固定ルートの公共交通に関して以下のことを決め、メインストリームを推進することとなった。

- ①1979年2月以降すべての路線バスは車いす使用者が利用できること（アクセシブル）を前提とする。
- ②3年以内に、路線バスをアクセシブル（車いす使用者等がバス利用を可能とする整備を図る）にすること。今後、10年以内にピーク時間の50%のバスをアクセシブルにすること。
- ③車いす使用者の利用をオプションと位置づけたトランズバス（低床式バス）について「連邦政府の



写真-1 英国のローフロアバス

援助資金で購入されるバスはトランズバスに限ること」とした。

(3) リフトバス反対の裁判からADAへ

リフト付き路線バスの普及においては、雪国などでは乗合バスにリフトを整備することが必ずしも妥当な方法ではないと、米国公共交通協会（APTA）が裁判を起し勝訴（1986年）した。その結果、リフト付路線バスとパラトランジットの整備は地域の選択の自由とし、メインストリームの考え方が一旦は後退したが、「障害を持つアメリカ人法」（ADA：1990年）の成立により、再び既存の乗合いバスにリフトを整備するメインストリームの考え方が復活した。トランズバスは、コストの問題等でバス会社の反対により混乱を招き、結局撤回せざるを得なくなった^(1,2,3,4,5)。

2-2 わが国のリフト付路線バス

発生は前述の米国のリフト付き路線バスを見聞きして以後、行政の動き、障害者の運動など、1980年代後半から現実的な動きがでてきたことによる。例えば、東京都では福祉のまちづくり整備指針の検討後（1987年頃）、福祉の内部化、すなわち障害者の交通対策は福祉部局ではなく交通部局が行うことと

して、新宿駅と都庁間のシャトルバスを運行する計画から始まった。障害者団体については、1988年にはパーフェクトバスを走らせる会が、米国の専門家（例えばACトランジットやその他のバス会社）の技術者等を数人呼んで全国レベルで勉強会を開いたこと、などわが国の専門家に役立つことを障害者団体が実践したことなどである。すなわち、わが国の運行は法律や制度からのものではなく、当事者（障害者）や福祉部局などをはじめとする現実的な要求の結果とみることができる。

モビリティの権利として出発した米国のリフト付路線バスが、わが国で全く同様のシステムとして発生したのはいったい何故であろうか。おそらく、前述した理由はあるにせよ積極的な面としては「交通局の福祉対策」、「公営交通の生き残り戦略」などであろうが、消極的な面としては、他の自治体で実施しているからうちでもといった「横並び主義」なども少なからず見え隠れする。

また、ある自治体は福祉部局の補助等によって成立している現実からみるとまだ福祉対策の域を出ていない。すなわち、障害者のモビリティ保証の総合的な計画がないまま、つまり部分的、限定的に進ん

でいるのが実態であろう。

3. リフト付き路線バスの課題と展望

リフト付き路線バスを今後交通システムとしてどのように位置づけるのか？ ここ数年の政策判断として重要な段階にある。論点としてここでは車両の課題について述べ、運行システムはSTサービスの中で述べる。

(1) 日本のリフト付き路線バス

米国のリフト付きバスが、リフト部分に手すりが装着されているのに対して、わが国のリフト付きバスはリフトのみで手すりが無い。このことは、車いす使用者のアクセスは保証するが、杖使用者やその他の歩行困難者については無視していることを意味している。したがって、わが国の政令指定の交通局運行のリフト付き路線バスはメインストリームバスではなく、歩行困難な障害者・高齢者の利用を切り捨てた健常者と車いす使用者に限定したバスといつてよい。

(2) 神奈川中央交通のステップリフト

しかし、神奈川中央交通はリフトはないが、ステップリフト（乗降口のステップにもう一段低いステップ）を整備し、車いす以外の歩行困難者の対策を行なっている。ステップリフトとは、歩行困難者が通常のバス第一ステップ（33～37cm）の乗降に困難を伴う人が多く、この第一ステップを23cm程度までにしたものである。

(3) 神奈川県リフト&ステップリフトバス

そして、神奈川県総合リハビリテーションセンターでは、神奈川県との共同研究により、リフトとステップリフトの両方が整備されたバスを開発し、現在小田急愛甲石田駅で運行されている。これにより、車いす使用者と歩行困難者の2つのグループの利用が可能となった。

(4) ノンステップバス（欧州）

リフト付きバスは地上からの床高は低床バスで80cm、超低床でも55cmと地上からの床が高く、そのためのリフト等の操作時間がかかりかかる。欧州では車いす使用者、高齢者等の歩行困難者などの対策としてローフロアバスの開発をここ十年行なってきた。ローフロアバスとは、床高32cm程度、ニーリング時には24cmまで下げられるので、わが国の低

床バスより45cm、超低床より20cm以上低く昇降は短時間で済むノンステップバスである。また車いす使用者の乗降も容易である。以上のことから、リフトバス一辺倒ではなく様々な車両を考える必要がある。

4. STサービス

STサービスとは障害者・高齢者専用ないしは中心にその利用を考えた公共交通サービスの一種であり、個人のインフォーマルな送迎は含まない。運行システムとしてはバスとタクシーの中間的な乗り物であり、その種類は路線バスと同様の①固定ルートで行なうもの、②乗合のドア・ツー・ドアサービスが主である。その他に③福祉施設等の送迎もある。特に、バスの新たなシステムによってSTサービスと重なる部分が多分にある。

(1) 固定ルートのSTサービス等

既存乗合バスをリフト化する方向ではなく障害者・高齢者の様々なハンディキャップや利用特性を考慮した新たなシステムである。これは、既存の乗合バスの特性とドア・ツー・ドアサービスの双方の特性を生かした交通システムである。

特に、英国やスウェーデンのシステムにおいては利用者のほとんどが障害者・高齢者であるが、大切な点は健常者にもその利用の道が開かれていることである。

①サービスルート——スウェーデンの各地で運行している、スロープ付きミディバスで、停留所間隔が極めて短く、各施設には敷地内の玄関までサービスする。

②モビリティバス——英国ロンドン郊外で運行の大型の介助者付きのリフト付きバス。

③ステーションリンクバス——英国ロンドンの主要鉄道駅間運行の小型リフト付きミニバスで、障害者や旅行者が利用する。

④新宿・中野巡回バス——障害者等の施設の送迎バスで、スケジュールと停留所をインフォーマルに持つ巡回バスである。

⑤コミュニティバス——既存バス路線がない狭い道路等の不便地区に停留所間隔を短くし（200m）、駅、病院等を経由し運賃も100円（赤字分は自治体が補填）、障害者・高齢者を意識し車両もやや乗りやすくした。

(2) 相乗りのドア・ツー・ドアサービス

欧米のSTサービスの代表格は何と言ってもダイヤル・ア・ライド（英国）、パラトランジット（米国、カナダ）、STS（スウェーデン）等の、コーディネート为前提とした予約受付方式のドア・ツー・ドアサービスである。欧米では、これらの効率的な運行を図るために、運輸省が中心となりスケジューリングなどのシステムを構築し、大量の送迎を行っている。運行主体は、バス会社、タクシー会社を中心とし、非営利団体も含め様々であるが、システムは類似したものである。

わが国の場合、厚生部局を中心とし、まだボランティア依存でできるといった幻想に近い認知の段階で交通本流の部局の参入が待たれる。

(3) 特定施設送迎サービス

障害者・高齢者等の施設への送迎を行うシステムで、わが国では最も発達している。昭和40年代後半から、障害者施設、在宅高齢者在宅サービスセンター、養護学校等で早くから運行されており、行政の責任において運行されている。

これらの福祉・保健・教育・医療サービスなどと一体化したサービスをここでは移送サービスと言い、養護学校・授産施設・作業所等の送迎がこれに該当する。

おわりに

リフト付き路線バスに関しては、ローフロアバス（ノンステップ型）等の車両の検討が不可欠である。さらに、バスとタクシーの中間的なモードの検討は高齢社会において極めて重要なシステムである。加えてドア・ツー・ドアサービスのシステム化に関しては緊急課題として取り組むことが求められている。

〔参考文献〕

- (1) 秋山哲男編著, 高齢者の住いと交通, 日本評論社 214 - 228 1993
- (2) 隅広静子, 秋山哲男 アメリカの公共交通機関および公共建築物のアクセス発展要因に関する研究——「機会平等」理念と自律生活運動, 総合都市研究第46号 PP.109 - 124 1992年9月
- (3) 秋山哲男 資料・翻訳: アメリカにおける障害者・老人の利用を考慮した交通施設の歴史と概観 総合都市研究第25号 181 - 222, 1985
- (4) 秋山哲男, モビリティは市民権の一部 八代英大, 富安芳和(編著), 障害を持つアメリカ人法(ADA)の衝撃, 学苑社, 163 - 189, 1991
- (5) 秋山哲男, リフト付きバスの現状と整備課題, 交通科学, Vol.23, No. 1 No. 2 合併号 14 - 20, 1994
- (6) 秋山哲男, 鈴木実, 橋詰努, スペシャル・トランスポート・サービス(STサービス), リハビリテーション・エンジニアリング, No. 1, 1994

3. 「福祉の町づくり」という言葉がなくなる日のために

◆朝日新聞

論説委員 大熊 由紀子

♡25年前にできた

スウェーデン版ハートビル法♡

初めて北欧へ旅した1972年、ホテルの部屋に入るとまどいました。照明のスイッチが見つからないのです。よくよく探してみると、日本のよりずっと下についていました。何日かたってその謎がとけました。車イスの人がちょうど手の届くところにスイッチがあったのです。

気をつけてみると、細かい心づかいは町中にありました。郵便ポストの口も低いところについていました。地下鉄の駅には階段と並んでエレベーターが



写真-1 ストックホルムの団地のエレベーター
スイッチはまず低い位置に

あり、それに乗れば、大きな荷物をもった人も、足の弱い人も階段を使わず地下のホームに降りられます。バスにのると、入ってすぐのところに乳母車や車イスのための空間、スーパーマーケットには傾斜のついた動く歩道のようなものがあります。

住宅省貸付助成部長のローバック氏に会ったときにその話をしたら、「よくぞ聞いてくれました!」といった表情で、こう言いました。

「1970年の法改正で、おおぜいの人が利用する建物は、障害をもつ人に配慮した設計でなければ建築許可がおりないことになったのです。体が不自由になっても暮らせる町をつくらなくてはなりません。老人ホームや障害者施設はスウェーデンでは10余年前から反省されています。どんなに豪華にできていても、障害者や老人だけの福祉施設に入れられるのはご本人にとって不幸です。なんといっても隔離なのですから。」

写真-1は、こうした考え方にもとづいたエレベーターです。ボタンの位置にご注目ください。「エレベーターのボタンは、車イスの人や子どもが使えるように、まず低い位置につける。費用がもつとあるなら、上の方にもつける」という思想です。何台かあるエレベーターのうちの1~2台に車イス用のボタンをつけて「障害者に理解があります」といった顔をしている日本の都庁の豪華な建物とは、根本的に違います。

♡それは、知的ハンディをもつ人々の
法律から始まった♡

スウェーデンがこうした政策をとるようになった源をたどると、デンマークの知的なハンディをもつた人のための法律にさかのぼります。

1959年、日本でいう精神薄弱者福祉法にあたる

デンマークの法律に、世界で初めてノーマリセーリング（英語訳はノーマライゼーション）の思想が盛り込まれました。知的なハンディがどんなに重くても、町の中のふつう（ノーマル）の家に住み、ふつうの人と同じように、仕事や外出や余暇や恋や友情を楽しむ権利がある、政府はそれを支援する義務がある、という法律です。

この思想は、お隣りのスウェーデンにすぐに影響を与えました。写真-2は重い知的障害をもつ男性です。かつては、大きな施設で暮らしていたのですが今は町の中のグループホームに住み、昼はデイセンターで織物を織ったりお茶を飲んだりという、「ふつう」の生活をしています。

こうしたノーマライゼーションの考え方が、次には、高齢者や「移動のハンディをもった人」（日本でいう身体障害者）に応用されたのでした。

団地をつくる時には、目の見えない人、車イスの人が使いこなせる台所や浴室のついた世帯を2割つくるのが義務づけられました。洗濯場など共同の空間はもちろんバリアフリーです」。

昨年、日本で成立した「ハートビル法」（正式の



写真-2 ストックホルムの街中のデイセンターで。

名は「高齢者・障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」）を25年、先取りした法改正だったわけです。

1977年には、さらに思い切った建築基準の改正が行われました。「段差のある住宅まかりならぬ法」です。といっても、この名は私が勝手につけたもので、BS42a条項というのが正式の呼び名です。77年7月1日以降に建設される「すべての住宅」は、年をとったり、病気や事故で移動能力や方向感覚が低下した人が暮らせるようにつくらねばならないことになりました。集合住宅にはエレベーターが義務づけられました。現在、障害をもっていないくても、いずれ、そうした身になるかもしれないし、障害をもった友人が訪問したいと思うかもしれない、それにそなえなければならない、という考えかたです。写真-3は、入居した時には若くて元気だった夫婦です。その後、奥さんの方が車イスが必要な身になりました。けれど、顔なじみの多い同じ団地に住み続けています。団地の設計がそれを可能にしているからです。

バリアフリーを義務づけられない例外は別荘だけです。

写真-4はスウェーデンのストックホルムに住む下半身不随の女性が使っている車イスを並べてもらったところです。左から趣味の車イスマラソン用、自宅用、職場用。夫と娘が乗っているのが、別荘用です。左端の1つ以外は公費で貸し出されたものです。

家や町がバリアフリーに出来ているので、こうし



写真-3 ストックホルムの団地の共同洗濯室
車いすの身になっても大丈夫。



写真-4 スtockホルムで車いすだと子どもを抱けないので、別荘用にはその工夫も。

た車イスですしい動き回れるのです。

BS82a条項も定められました。77年1月以前に建てられたものでも、障害をもつ人が住む場合にはBS42aの規定を義務づけるというのです。

移動、出入り、排泄、入浴、食事、家事、休息などの日常生活を容易にするための多種多様な改造工事の費用が、本人の収入に関係なく、全額公費で保障されるようになりました。

こうした施策は、国境を越え、ヨーロッパの各国に、そして米国に影響を与えました。

♡「寝たきり老人がいない国」の秘密は……♡

それが、日本以外の先進国に「寝たきり老人」という日常語がない原因でもありました。

85年、私は再び北欧へ出かけました。

その前年、私は科学部のデスクから論説委員室に移り、従来の守備範囲である科学・技術・医学・医療に加え、福祉と年金の分野の社説を書くように命ぜられました。

新しい受け持ち分野の中で特に深刻なのが「寝たきり老人」問題でした。「西暦2000年には100万人を超える」と専門家は予測し、それを前提にして政策がたてられ、未来が論じられていました。

家族の介護に疲れはてたあげくの心中事件や殺人事件が新聞の社会面をにぎわせていました。病院を訪ねると、文字通り「寝たきり」のお年寄りがうつろな表情で横たわっていました。

「寝たきり老人」のもっと人道的なお世話の仕方を求め、私は、高齢化が日本よりずっと進んだヨー

ロッパの国々を訪ねました。そこで思いがけないことにであったのです。

「寝たきり老人はお国には何万人いるのでしょうか?」「だれがお世話をしているのでしょうか?」と尋ねても答えが返ってこないのです。

困った私は、日本の「寝たきり老人」を一生懸命思い浮かべて言い換えてみました。

「脳卒中の後遺症などで自分ではベッドから起きられず、寝巻を着て、おむつをして、一日中ベッドに横たわっているご老人のことなのですが」

すると、先方は言いました。

「あなたの言っているのは『お世話が必要な年金生活者』のことでしょうか?一日中寝巻でベッドに……というのがよく分からないのだけれど」

私は尋ねました。その『お世話が必要な年金生活者』はどんな方でしょうか?

「たとえば、あの方がそうなのですが」

言われた方を見て私は驚きました。

左半身が完全に麻痺している脳卒中後遺症の女性なのですが、日本の「寝たきり老人」の寝巻姿、ざんざり頭とは、まるで様子が違います。よく似合うワンピースをまとい、髪もセットし、イヤリングをつけ、爪にはマニキュアまでつけています。なにより、寝ておらず、車イスにのっているのです。

その時、私は気がつきました。日本の「寝たきり老人」は、実は「寝かせきりにされたお年寄り」だったのです。

「寝たきりは寝かせきり」というキャンペーンは幸い成功し、1989年、厚生省は「寝たきり老人ゼロ作戦」を始められました。お年寄りの世話をするホームヘルパーを西暦2000年までに10万人にふやす「ゴールドプラン」も同じ年に、大蔵、厚生、自治三大臣の合意で発足しました。(くわしくは『寝たきり老人のいる国いない国—真の豊かさへの挑戦』(ぶどう社)をご覧ください)

♡ゴールドプランの次はダイヤモンドプランを♡

ところが、伏兵が待ちかまえていました。寝たきり状態のお年寄りを起こそうとするお医者さんからこんな電話がかかったのです。

「患者さんが『せんせ、起きて、何しますのや』といわはるんですよ」



写真一五 デンマークのネストベズで、車いすの男性が自分で操作できるように見守るヘルパーと看護婦。

もっともな話です。ベッドから起きても、日本の家は段差だらけ、家から出ようとすると、さらに大きな段差が立ちふさがります。

一方、デンマークだと、こうなります。

写真一五の男性が脳卒中で入院したときのことを例にとりましょう。意識を取り戻すと市役所のケースワーカーが病院にやってきます。主治医、訪問看護婦、理学療法士、作業療法士、家族も加わり、本人を中心にして、ミニ会議を開きます。ご本人が「自分は、退院後特別養護老人ホームで暮らしたい」と言えば、その手配がされます。ご本人が「自宅で暮らし続けたい」と言えば、ただちに、退院後の自宅での計画がたてられます。

退院した、その日のホームヘルパー（写真左）が朝と晩訪ねて寝起きや着替えを手伝います。訪問看護婦（中央）が週一回見回ります。そして退院の日までに、家の中の段差を無くし、トイレや浴室を車イスで使いやすいように改造してしまいます。玄関の階段に写真のような昇降機をつけて外出できるようにしてしまいます。といった具合です。



写真一六 1年10カ月寝たきり状態だった男性。（阪南中央病院提供）



写真一七 起こし、外出できるようにしたら、こんなに表情が変わった。（阪南中央病院提供）

日本でもデンマーク風を試すグループが現れました。写真一六は1年10カ月も寝たきり状態だった男性です。理学療法士とホームヘルパーの活躍で毎朝起きるようになり、さらに家を改造して車イスで外に出かけるようになったら、写真一七のような表情に変身しました。

「寝たきり老人」をなくすには、車イスで自由に



写真一八 フィンランドの小学校。バリアフリーが義務づけられている。

動きまわれる自宅、町、そして劇場やデパート、レストラン、車イスで気軽に利用できる駅や交通機関が不可欠なのです。

そこで、私は、今度は「ダイヤモンドプラン」を建設、運輸、文部など各省でつくってほしい、と社説で訴えました。

幸い、ハートビル法ができました。でも、まだまだ、不十分です。役所の壁がわざわざいして、かんじんの駅や学校がのぞかれているのです。

写真一八はバリアフリーを義務づけているフィンランドの小学校です。障害をもったクラスメイトとの付き合いの中でハンディをもった人々とともに「生きる心」が育まれていくのですから。

運輸省にもがんばってもらわねばなりません。

写真一九は日本の駅の風景です。大勢の人を呼び集めることができる積極的な性格の人でなければ、とても利用できません。危険でもあります。海外ではグラビアのように、駅には「エレベーターとエスカレーターと階段の3点セット」があるのがあたり



写真一九 日本名物恐怖の一点セット。

まえなのです。

それに比べ、日本は「恐怖の1点セット」です。

バスも同じです。日本では、リフトバスを走らせればこと足れり、という風潮があります。でも、車イスと一緒に利用してみると実に使い勝手が悪いのです。まず、リフトを出すのに時間がかかり、運転手が席を離れ車イスを固定するのに、またまた時間がかかります。乗客たちのイライラした表情が利用する車イスの人々の気持ちを暗くします。もう乗るのはやめよう、という気持ちになります。

グラビアに、バリアフリーデザイン研究所（〒862 熊本市新南部2-1-110 白木力建築設計室内）のメンバーが写したノンステップバスの利用風景をご紹介します。これなら、ワンタッチ。他の乗客を待たせることもありません。

リフトバスは足の弱いお年寄りや乳母車には役に立ちません。ノンステップバスなら、より多くの人に役立ち、しかも普通のバスと同じ停車時間で出発できるのです。

♡ユニバーサルデザインの思想を♡

最近、「ユニバーサルデザイン」という思想が、重視されるようになりました。

障害者や高齢者を恩着せがましく、特別あつかいするのではなく、みんなが使えるデザインとして、さりげなくとけこませてしまうことです。

「福祉のまちづくり」という言葉も海外ではしなくなりしました。「だれもが使えること」は、まちづくりの常識だからです。

日本にもそうした日が一日も早くきますように。

4. 福祉のまちづくりの現状 (自治体の取り組み)

◆株式会社ニッセイ基礎研究所
研究員 白石 真 澄

今日のように複雑化、高層化、巨大化していく都市のなかでは、健常者であっても迷路に入り込んだような錯覚に陥ることがある。ましてや高齢者・身体障害者など何らかのハンディをもった人々は日常生活に多くの不便を強いられている。これは都市環境の多くがこれまで健常者や成人を対象として造られてきたために、弱者への配慮が欠けていることが大きな原因であろう^(*)。

福祉のまちづくりの取り組みが始まって以来、ほぼ25年が経過している。その間、国や自治体を中心に「福祉のまちづくり」についての検討がなされ、都市環境整備や施設の改善がおこなわれてきた。これらの取り組みは都市整備に一定の役割を果たしてきたが、自治体間で整備方法にばらつきがあること、整備対象施設が限定されていること、施設間の不連続性などの問題点も指摘されており、十分な水準に到達しているとは言い難い。

わが国は21世紀のはじめに4人に1人が高齢者になるという超高齢社会を迎えることになる。多くの人が老化による何らかのハンディを抱えつつ生活していかなければならないが、高齢者も住宅や施設内に閉じこもった生活ではなく積極的に社会参加が出来るようにすることが望ましい。本稿では福祉のまちづくりの経緯や現状の問題点を取り上げる。

1. 福祉のまちづくりの経緯

福祉のまちづくりとは、すべてのひとが人間として尊重され、安全で快適な生活を送れるように都市環境をつくりだしていくことである。たとえ障害があってもまた高齢になっても、地域社会から疎外されることなく、住み慣れた環境のなかで人間関係を維持しつつ生活できるように配慮していくことが望まれる。そのためにはハンディを持つ人々の身体特

性を十分に把握したうえで、質の高い生活環境を提供していくこと、自立生活をサポートする多様なサービスが受けられるようにすることが重要となる。

わが国の福祉のまちづくりは1969年に仙台市ではじまったと言われている^(*)。車椅子の少女が「町に出たい」と言ったことがきっかけとなり、ボランティアの生徒たちがそれを支援したことが仙台市のまちづくりに一石を投じることとなった。その後、各種の市民運動や障害者の生活圏拡大運動が福祉のまちづくりに先導的役割を果たしてきた。1973年からは厚生省が「身体障害者福祉モデル都市」事業を開始したのを受け、これまでに各省庁や都道府県、市町村が福祉のまちづくり整備指針や整備要綱などを策定し、福祉的観点から地域整備を進めてきた^(*)（表-1参照）。また指針や要綱以上の実効性をもたせるために半数の都道府県で建築基準法施行条例の改正や福祉のまちづくり条例制定なども検討されている^(*)。

わが国の福祉のまちづくりに大きな影響をおよぼしたものとして国際的な動きがある。そのひとつが「ノーマライゼーション」という思想で1960年代初期にスウェーデンで生まれたものである。もともとこれは精神薄弱者に対する取り組みの中から生まれた考え方であるが、今では国際的な社会福祉の基本的理念となっているものである。「社会的統合」つまり「高齢者や障害者など社会的に不利を負う人々を当然に包含するのが通常の社会であり、保護主義や隔離主義は必ずしもその人間性を十分に尊重したものではない」という考え方である^(*)。わが国でも1950年代は高齢者や障害者福祉は施設収容型が中心であったが、ノーマライゼーションの考え方が普及するとともに、在宅福祉の重要性が認識されるよ

表一 福祉的な都市環境整備の流れ

	居住対策の主な動き	都市環境・まちづくり・関連する動き
1945 (S 20) 50 51 55	◆住宅金融公庫法 ◆公営住宅法 ◆日本住宅公団法	◎日本国憲法 ◆生活保護法
1960 (S 35) 63 64 66 67 69	□老人世帯向け公営住宅発足 □公営ペア住宅	・北欧でノーマライゼーションの動き始まる (知的障害者の居住改善の動き) ◆老人福祉法 ◆第一期住宅建設5箇年計画 (住宅難と高度経済成長による大都市部の住宅対策、1世帯1住宅を目標) ・スウェーデンでケア付き住宅(重度障害者向け統合住宅)始まる。
1970 (S 45) 71 72 73 74 75 (S 50) 76 77 78	□北海道「単身者向け老人住宅」 □老人居室整備資金貸付制度 □老人同居世帯割り増し貸付(公庫) □老人同居世帯向け公営住宅 □公団老人ペア住宅 □北海道「老人福祉寮」 ・有料老人ホーム設置運営指導指針 □公団大阪豊里団地に初の老人ペア住宅 □都営車いす住宅ハーフメイド方式採用 □中野区老人アパート □広島県「小規模老人ホーム」	・老人福祉の総合的諸施策について(中社審) ◆第2期住宅建設5箇年計画(住宅難の解消、1人1室を目標) ・この年「福祉元年」と呼ばれる ■歩道及び立体横断施設の構造について(段差切り下げ建設省通知) ■身体障害者モデル都市事業(厚生省) ■町田市福祉環境整備要綱(全国初) ・スウェーデンの建築法改正(42a)車いす使用者の居住を条件 ・老人のための明るい町「シルバーシティプラン」推進事業(厚生省) ◆第3期住宅建設5箇年計画(居住水準の目標設定、量から質へ) ・神戸市神戸市民の福祉を守る条例
1980 (S 55) 81 82 83	・武蔵野市福祉公社「有償在宅サービス」 □金融公庫「2世帯割増し融資」 □高齢者・身障者ケアシステム技術の開発開始(通産省) □大阪市「加齢住宅・高齢化時代の住宅設計指針」	◆公営住宅法改正(高齢者<男子60歳、女子50歳以上>障害者の単身入居他) ◆第4期住宅建設5箇年計画(住環境水準を設定) ■国際障害者年 ■官庁営繕における身障者の利用を考慮した設計指針 ■身障者の利用を配慮した建築設計標準(建設省) ◆老人保健法
1985 (S 60) 86 87 88 89 (H 1)	□公団近居優先入居 □地域高齢者住宅計画 □金融公庫「高齢者・身障者用設備割増し融資」 □ケア付き住宅供給システム(シルバーハウジング構想)中間報告・厚生省+建設省研究会 □シルバーハウジングプロジェクト □東京都「シルバーピア」事業(世田谷区、目黒区、武蔵野市) □住都公団建替団地の1階を高齢化対応へ □建設省「長寿社会における居住環境向上技術の開発」 ・高齢者総合相談センター(シルバー110番) □民間高齢者マンションに特別融資(神戸市) □公営・公団5階建て中層住宅にエレベーター設置補助 □板橋区民間住宅借上げ方式のシルバーピア □軽井沢町、兵庫県、神戸市、徳島市シルバーハウジング ・有料老人ホーム設置運営指導指針改正 □「ケアハウス」建設指針 □地域生活援助事業(知的障害者グループホーム)	・福祉機器リース制度(通産省) ■視覚障害者用誘導ブロック設置指針(建設省通知) ◆第5期住宅建設5箇年計画(高齢者世帯に対する居住水準導入) ・地域老人福祉システム開発育成事業 ◆老人保険法改正・「老人保健施設」創設 ・ホームエレベーター認可 ・特別養護老人ホーム「松寿園」火災 ■東京都「福祉のまちづくり整備指針」 ・米国公正住宅法改正(4戸以上の集合住宅障害者差別禁止) ◆「ふるさと21健康長寿のまちづくり」(WAC法) ■横浜市鉄道駅エレベーター設置補助開始(全国初) ■東京都福祉のまちづくり区市町村モデル地区整備事業補助
1990 91 (H 3) 92 93	□過疎高齢者生活福祉センター □シニア住宅(一時払い終身保険方式・公団公社) □大阪エイジレスハウス □住宅改造全額助成(江戸川区) □家賃助成開始(江戸川区) □長寿社会対応公共集合住宅設計指針(建設省) □神奈川県住宅供給公社ケア付き住宅入居開始 □住み替え家賃助成(東京都) □公営住宅設計標準高齢化対応(手すり、スロープ等) □中層公営住宅の高齢者向けに必要な応じてエレベーター設置補助 □有料老人ホーム・シルバーマーケット制度導入 □奈良ニッセイエデンの園(WAC法第1号) □金融公庫高齢者用トイレ・バスユニット等工事割増融資 □東京都住宅地審議会高齢者、障害者対策に関する答申(都営住宅のバリアフリー化など) □福祉型借上公共賃貸住宅制度(民間住宅) □「高齢者住宅財団」設立	・アメリカ障害者法(ADA、交通・公共建築物等の改善) ・高齢者保健福祉推進10ヶ年戦略策定(90~99年) <ゴールドプラン> ◆福祉8法改正(在宅福祉の強化) ■神奈川県、兵庫県建築基準条例改正(福祉の対応導入) ■神奈川県、東京都鉄道駅垂直移動施設設置補助事業 ■住みよい福祉のまちづくり事業(厚生省) ■福祉のまちづくり事業(建設省) ■大阪府鉄道駅垂直移動施設設置補助事業 ◆第6期住宅建設5箇年計画(誘導居住水準を目指した対策、高齢化社会への対応) ■横浜市、大阪府建築基準条例改正(福祉の対応) ■ハートフルビル制度(建築物改善の低利融資) ■大阪府、兵庫県福祉のまちづくり条例 ■東京都建築安全条例改正

【凡例】 □住宅施策関連 ■都市整備・まちづくり関連 ◆国レベルの法制度
(出典) 「高齢者の住環境」野村 敏・高山忠雄 編著 1993年

うになった。

また「障害者を排除する社会は弱く脆い社会である」と規定した1981年の国際障害者年や、「社会のあらゆる領域で障害者の自立活動の妨げとなる障壁を設けることは差別でありこれを禁止する」と定めたアメリカ障害者法（ADA：Americans With Disabilities Act）（1990年）などもそのひとつである。

2. 自治体による「福祉のまちづくり」関連の動き

1994年6月現在で47都道府県のうち43都道府県が福祉のまちづくり整備指針を策定している。残りの4県についても今年度中に策定の予定もしくは研究中であり、ほぼ全県で整備指針が揃う見通しである^(*)6)。

まちづくり指針は多数の利用が想定される公共的な建築物の改善をはかることを意図したものであるが、「指針」つまり施設事業者に対して協力を求める協議用基準であり、事業者側の事情で基準が達成されなくても罰則規程などはなく強制力を持たない。このため東京都、兵庫県、大阪府、川崎・横浜両市など5都道府県と3市が建築基準法の施行条例改正を実施し、指針よりも実効性を確保することに努め

ている^(*)7)。

しかしこの建築基準法施行条例でも整備誘導できる対象が限られており（建築基準法第2条の特殊建築物が対象で新設のもの）、新設よりも多数を占める既設建築物には規制が及ばないという問題がある。そこで表-2のように福祉のまちづくり条例を制定する動きが広がっている。その代表的なものが「大阪府福祉のまちづくり条例」である。大阪府では1992年に「大阪府建築基準法施行条例」を改正、ついで1993年に条例施行を行っている。施行条例の改正では不特定多数の人々が利用する公共性の高い特殊建築物、つまり学校、病院、劇場、百貨店などに安全上、防災上必要な福祉整備基準を付加し、違反する場合にはその設計者もしくは工事施行業者に20万円以下の罰金を課している。また条例では施行条例の規制からはずれた建築物だけではなく道路、公園、駐車場などの都市施設や交通施設等も規制対象に含み、さらに既設建築物の整備基準適合調査や改善計画提出を義務づけている^(*)8)。新設の場合は市町村に事務委任しており、違反の場合は府が調査・勧告を行うが、既設の場合は府自らが調査、指導、助言等を行う。

一方、兵庫県でも1989年に「すこやかな社会づくりのためのまちづくり整備指針」を策定した。その後1990年に建築基準法施行条例の改正を実施、1992年に兵庫県下の全市町が福祉のまちづくり要綱を指定したことを受け、1993年に「福祉のまちづくり条例」を施行した。兵庫県がまちづくりの考え方について大枠を示し、届け出受理や適合証の交付などの実務を市町が担当し、指導に従わない事業者に対しては公平性を期するために県が勧告を行うという方法をとる。県下では神戸市（1977年）と加古川市（1982年）の2市が条例を制定済みであり市のニーズや自主性を尊重する意向がある。

兵庫県の条例は神戸市の条例より物販・飲食施設の対象面積要件を引き下げたとともに、51戸以上の共同住宅と寄宿舍、3,000㎡以上の事務所・工場、公共交通機関の施設などを対象として付加するなど神戸市より厳しくなっている。今後7年間の経過措置を経て、神戸市条例の対象を県の対象にまで拡大させ整合性をとる予定である。また兵庫県の条例は大阪府条例とも対象となる建築物、面積などが若干

表-2 福祉のまちづくり条例制定の動き

制定済み	<ul style="list-style-type: none"> ・神戸市（昭和54年4月1日施行） ・大阪府（平成5年4月1日施行） ・兵庫県（平成5年10月1日施行） ・町田市（平成5年12月24日公布、一年後に施行） ・山梨県（平成5年10月1日公布）
制定作業中	<ul style="list-style-type: none"> ・東京都（平成7年4月施行予定） ・埼玉県 ・愛知県（平成6年10月施行予定） ・滋賀県 ・奈良県 ・広島県 ・大分県
制定意向あり	北海道、岩手県、宮城県、神奈川県、長野県、熊本県、沖縄県
検討中	福島県、茨城県、栃木県、群馬県、石川県、静岡県、山口県、徳島県、香川県、福岡県、長崎県

（出典）日経地域情報No175 「新局面を迎えた福祉のまちづくり」1993年7月5日号

表一3 大阪府、兵庫県、兵庫県の条例

	大	阪	府	兵	庫	県
条例の名称	「福祉のまちづくり条例」					
公布/施行	1992年10月28日/1993年4月1日					
条例制定の経緯	1991年11月：「大阪府福祉のまちづくり検討委員会」の設置 1992年10月28日/1993年4月1日					
関連した動き	1992年3月：「兵庫県建築基準条例」改正 1992年3月：「兵庫市まちづくり条例」の制定 1992年3月：「兵庫市まちづくり条例」の制定 1992年6月：「ひょうご福祉のまちづくり推進協議会」設立 県下の条例制定市＝神戸市（1977年）、加古川市（1982年）					
条例の特徴や考え	<ul style="list-style-type: none"> ・先に改正した建築基準法施行条例で対象外の官公庁舎や駅舎、道路、公園なども対象とした。 ・公共性の高い特定の施設については、新設の場合に事前協議、既設の場合は整備基準適合状況調査及び改善計画の策定をもとめる。 ・整備基準は各々の施設について人に優しい配慮がなされるようきめ細かく定める。 ・整備基準と誘導基準の2つを定める。 ・移動の手段として重要な一定の鉄道駅舎については、エレベーターの設置をもとめる。 ・立入り検査、報告、勧告、氏名の公表など事業者が条例を遵守するための手続きを定める。 					
執行体制	<ul style="list-style-type: none"> ・新設の場合は事前協議などを市町村に事務委任し、府が必要に応じて調査、報告などを実施する。 ・既設の場合は府が調査、改善指導などを直接行う。 <p>(府の役割)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福祉のまちづくりに関する総合的な施策の策定実施 ・市町村との連絡調整 ・そのために①気運の醸成 ②都市環境の整備 ③支援措置 ④地域社会づくり その他啓発・情報提供、推進体制の整備、財政措置などを施策の基本方針に定める。 					
融資制度の具体例	<ul style="list-style-type: none"> ・都市施設改善資金利子補給制度 ・既存施設の改修部分に対しての低利融資、改善費用100万円から1億円までの枠（最長5年返済、中小企業者は年率1%、それ以外は年率2%となるように差額を利子補給） ・鉄道駅舎エレベーター整備促進事業 ・既存施設の設置に関して実費の1/3を補助、最高5,000万円まで ・*1日乗降者5万人以上（大阪市内10万人以上）、もしくは官公庁など公共施設の最寄り駅の利用者数に満たすことが条件 					
担当課	<ul style="list-style-type: none"> ・建設指導課 福祉タウン推進室 ・福祉部 福祉政策課 福祉のまちづくり室 					

(注) ・以上の内容は大阪府、兵庫県、兵庫県の各条例や関連資料、行政担当者のヒアリングをもとに作成した。

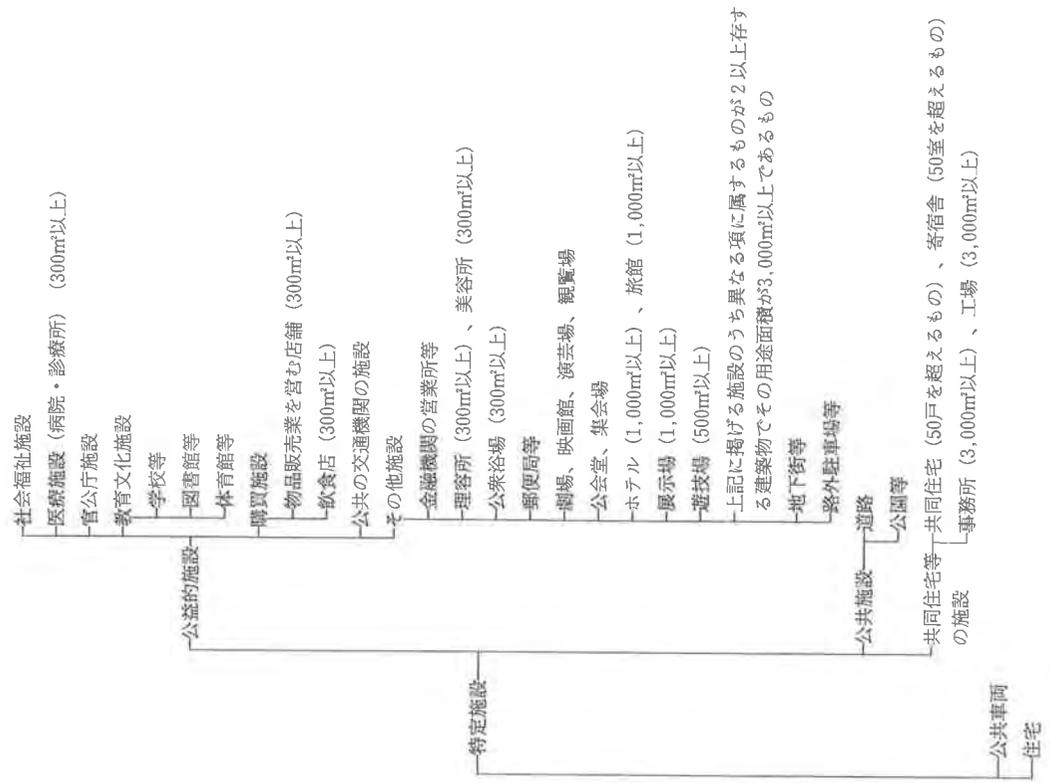
[兵庫県]

整備基準 (まちづくり条例で規定)	誘導基準
<p>建築法条例の規定</p> <p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> 傾斜路 玄関扉 車いす軌回スペース 便所の仕様 エレベーターの仕様 <p>事前協議</p> <p>努力義務</p>	<p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> 誘導用ブロックの敷設 階段の段高の仕様 車いす使用者駐車可能スペース <p>啓発</p>
<p>学校、図書館、病院、飲食店(500㎡超)、物産館、体育館、共同住宅(50戸超)その他</p> <p>建設法条例の対象</p> <p>まちづくり条例 (特定施設)</p>	
<p>官公庁舎、ガス等の営業所、電気、等、銀行、冠婚葬祭施設(1,000㎡超)、専務所、工場(5,000㎡超)その他</p> <p>まちづくり条例 (都市施設)</p>	

整備基準 (まちづくり条例で規定)	誘導基準
<p>(新設の基準と同一)</p> <p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> 傾斜路 玄関扉 車いす軌回スペース 便所の仕様 エレベーターの仕様 <p>適合状況調査、改善計画の作成</p> <p>努力義務</p>	<p>(新設の基準と同一)</p> <p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> 誘導用ブロックの敷設 階段の段高の仕様 車いす使用者駐車可能スペース <p>啓発</p>
<p>学校、図書館、飲食店(500㎡超)、病院、物産館、ホテル(1,000㎡超)、共同住宅(50戸超)その他</p> <p>(新設の対象と同一)</p> <p>まちづくり条例 (特定施設)</p>	
<p>官公庁舎、ガス等の営業所、電気、等、銀行、冠婚葬祭施設(1,000㎡超)、専務所、工場(5,000㎡超)その他</p> <p>まちづくり条例 (都市施設)</p>	

(2) その他の都市施設 (新設・既設とも)

対象施設	主な整備項目 (整備基準・誘導基準)
歩道等	幅員、誘導ブロック等
歩道接続部	段差解消等
出入口	幅員、段差解消等
园路	ルート確保、幅員等
便所等	便所の仕様、水飲場等
案内標示	誘導ブロック、案内板の仕様等
駐車場	車いす使用者駐車可能スペースの設置等



図一 大阪府および兵庫県の条例に基づく整備対象施設

表-4 要綱運用上の問題点

市民の理解があまり得られない	13.9%
建設業者の理解がない	16.5%
コンセンサスがあまりない	15.2%
技術的問題がまだまだある	11.4%
指針が街の都市構造に合わない	5.1%
指針の対象範囲が狭い	3.8%
指針に法的拘束力がない	57.0%
指針の全国的な統一が必要である	39.2%
その他	7.6%
不明	11.4%
計	100.0%

(注) 「身体障害者福祉モデル都市」53市、「障害者福祉都市」156市、「障害者の住みよいまちづくり」76市の合計285市に対して福祉のまちづくり関係部局にアンケート調査、電話インタビューを実施した結果である。

(出典) 「福祉のまちづくり総点検レポート」
 財団法人バリアフリー協会 福祉のまちづくり事業評価研究会 1991年

異なっている。大阪府では既設建築物も規制対象としているのに対し、兵庫県では既存の特定施設については事業者の整備努力義務を規定するに留まっている。(表-3、図-1)

3. 福祉のまちづくりの問題点

前項では自治体によるまちづくり指針や条例の制定について触れたが、ここではその問題点や課題を取り上げる。

① まちづくり指針・要綱等の限界と法的整備の必要性

自治体がこれまで進めてきた福祉のまちづくり指針・要綱等は、弱者に配慮した都市環境整備の重要性を行政内部、事業者、市民など各方面に周知させたこと、要綱の制定によって建築物や都市整備を一定水準に引き上げたことなどの効果はあった。しかしその反面いくつかの課題も抱えている(表-4、5)。ひとつは指針・要綱等は施設所有者の努力義務であり、罰則規定や法的拘束力が無いことが挙げられる。自治体側としては事業者に協力をお願いするのみであり事業者側の事情によって要綱が遵守されない場合もあり得る。

2点目として自治体間で指針の基本的事項の統一がとれていないことがある。たとえば視覚障害者誘導用ブロックやタイルの形状、色調なども各自治体

表-5 都市施設的环境改善に関する問題点

施設で障害者への配慮が困難である	15.7%
まちづくりの整備効果が少ない	50.2%
交通施設整備の遅れ	19.3%
整備指針統一の必要性あり	61.0%
障害者配慮の技術情報が不足している	18.8%
改造工事費の増大あり	35.9%
利用状況把握の問題がある	20.2%
整備を進めても利用が少ない	7.2%
利用状況の要求がバラバラである	14.8%
建築基準法以上の整備が困難である	22.0%
その他	3.6%
不明	3.6%
計	100.0%

(注) ・表-4と同様の調査である。

(出典) 「福祉のまちづくり総点検レポート」
 財団法人バリアフリー協会 福祉のまちづくり事業評価研究会 1991年

で異なっており、敷設方法の明確な統一基準も無い。条例においても自治体間で対象建築物や手続きが異なっている。そのため事業者や障害者などの利用者を混乱させること、事業者からも自治体間の指導の違いに対して不満が出ていること、自治体も事業者に対して理解を求めにくいことなどがある。全国統一規格、共通ルール、ナショナルミニマムの設定が望まれるところである。

3点目として整備には多額の経費がかかるが、補助費や助成費もなく、事業者に対して大きな負担を強いるため整備が思うように実現しないことである。そのため国の財源的支援を期待する自治体も多い。以上、大きく3つの課題について触れたが、今後、福祉のまちづくりを総合的、広域的に推進するためには自治体ごとの行政指導では対応できない部分も多い。大阪府で実施している建築基準法施行条例と福祉のまちづくり条例のような包括的な取り組みが期待されるところであり、国による法律にまで格上げされ共通ルールが形成されることが望まれる^(*)。

建設省が国会に提出した「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の促進に関する法律案」はまさにその第一歩といえる。だが内容が事業者の努力義務の域を出ないこと、支援措置の予算枠(知事が優良と認定した建築物に対して予算補助など優遇措置を設けるもので平成6年度で4億

表一六 クラスタ分類による建築物の用途別・チェック項目別達成率 (%)

チェック項目		総数	敷地内通路の段差解消と幅員の充足	玄関出入口の幅員が90cm以上	主要室の出入口幅員が80cm以上	廊下幅員が130cm以上	廊下手すり	階段幅員が130cm以上	階段手すり	エレベーター	身体障害者用トイレ	身体障害者用駐車場
Complete Linkage Cluster	建物用途別類型 回答施設数											
	総数 538	49.9	71.0	85.1	86.1	51.3	24.9	27.3	78.6	50.0	18.2	6.1
A優良	図書館・劇場 4	77.5	75.0	100.0	75.0	50.0	50.0	75.0	100.0	100.0	100.0	50.0
B良好	児童福祉施設等 22	67.7	77.3	90.9	95.5	90.9	50.0	68.2	86.4	50.0	54.5	13.6
	公会堂・集会場 16	61.3	56.2	100.0	100.0	75.0	31.3	56.3	87.5	37.5	62.5	6.3
	スポーツ施設 16	56.3	81.3	93.8	87.5	62.5	31.3	50.0	56.3	37.5	37.5	25.0
	学校 53	54.2	69.8	79.2	92.5	77.4	13.2	75.5	79.2	18.9	28.3	7.5
	公衆浴場 3	60.0	100.0	66.7	100.0	66.7	33.3	66.7	66.7	66.7	0.0	33.3
C中程度	物販店舗 47	57.0	76.6	95.7	68.1	63.8	23.4	44.7	91.5	72.3	23.4	10.6
	ホテル・旅館 19	53.7	78.9	89.5	89.5	63.2	0.0	10.5	78.9	84.2	21.1	21.1
	病院・診療所 51	56.1	70.6	92.2	90.2	60.8	52.9	15.7	80.4	56.9	35.3	5.9
	共同住宅 86	50.2	77.9	91.9	94.2	31.4	48.8	9.3	75.6	73.3	0.0	0.0
D要努力	事務所 88	44.4	68.2	86.4	84.1	42.0	8.0	10.2	81.8	51.1	9.1	3.4
	寄宿舎 50	44.0	76.0	72.0	96.0	50.0	14.0	14.0	78.0	36.0	4.0	0.0
	遊技場 31	38.4	51.6	80.6	74.2	58.1	6.5	16.1	71.0	22.6	3.2	0.0
	飲食店 38	36.3	60.5	65.8	68.4	13.2	18.4	18.4	68.4	39.5	7.9	2.6
	展示場 9	43.3	77.8	100.0	88.9	22.2	0.0	11.1	88.9	22.2	11.1	11.1
E不良	駐車ビルほか 5	32.2	40.0	20.0	40.0	40.0	0.0	40.0	40.0	20.0	60.0	20.0

(注) ・達成率(%)＝達成件数/建物類型ごとの総件数×100
 ・整備指針で示されている84項目のうち主要10項目について調査しており、残りの74項目については主要項目が達成されないときは当然達成されないものであるとしここでは省略している。
 ・調査票発送数は1,000件で有効回答数は538件である。(調査時期：1991年8月から11月)
 ・公会堂、集会場、病院、診療所、飲食店は300㎡以上、寄宿舎は500㎡以上、物販店舗と共同住宅は1,000㎡以上が対象。

(出典) 1993年度第28回日本都市計画学会学術研究論文集
 「福祉のまちづくりに関する研究—大阪府下建築物等の福祉対応整備状況—」 荒木兵一郎

1,000万円) が小さいことなどいくつかの課題も残している(*10)。

② 規制対象の規模の縮小化

まちづくり指針や条例で規定できる建築物の範囲には限界がある。そのため不特定多数の利用者が想定される公共性の高い建築物や規模の大きい建築物は比較的整備状況が良好であるものの、スーパーやコンビニエンスストアなど日常的に利用する生活に身近な施設や小規模施設は整備が立ち遅れている。特に障害者や高齢者は生活圏域が小さく自宅周辺で買物等の用事を済ませることが多いため、小規模の施設まで配慮していくことが必要であろう。

ここで福祉のまちづくり指針による具体的な整備状況をみてみよう。表一六は1990年度の1年間に府

下各市から確認申請が出された建築物を対象に整備指針で示されている基準項目の84項目のうち主要10項目についての達成状況を調査したものである(*11)。建築物の用途別、チェック項目別の達成率のクロス集計を基にクラスター分析を行っている。総数ではチェック項目の達成率は約5割であるが、17種類の建築物は5種類のグループにまとめられる。A、Bグループなど文化施設や公共施設で、比較的規模の大きいものは達成率が相対的に高いが、Cグループの居住や日常生活に大きくかかわるものは50～57%の範囲内に留まっている。Dグループは労働や余暇に係わる施設、Eグループは移動に関する施設であるが達成率は相対的に低い。このように施設用途や規模によって整備状況に偏りが見られる

ことが明らかである。

今後はコンビニエンスストアや理・美容院、飲食店など日常的な施設で条例の対象からははずれる小規模の建築物の整備が課題となる。小規模のものについてはスロープなどの共同化等についても考慮していく必要がある。

③ 面的整備の必要性

まちづくり指針や条例等によって建築物単体の改善は進みつつあるが、地域の面的整備にまでは至っていないのが現状である。鉄道の駅から目的施設などへのアクセスには依然として問題が多い。大阪府で実施した調査によると衛星都市の中心駅から都心部の商店街や公共施設、公園等にアクセスするための面的配慮がなされているところは6割程度であった^(*)12)。たとえば車いす使用者が自力で駅のプラットフォームから前面道路に出るためには、改札口は最低90cm以上必要であり一般用の通路幅では狭く対応できない。また垂直移動のためにはエレベーターやエスカレーターを利用することになるが、これらは手すりや点字ブロック等に比べて設置コストのかかる設備であるため、達成率は極めて低い^(*)13)。

一部の点として見ると、非常に福祉的配慮がなされた施設であっても、目的地までの線としてのつながりがなかったり、面的な整備がなされていない場合には意味がなくなってしまうため、都市計画の中で面的整備を論じていく必要がある。

④ 障害者の特性把握と配慮対象の拡大

要綱等で配慮されている障害の種類について見ると(図-2参照)車いす使用者が100%、視覚障害者96.2%、その他肢体不自由者93.7%の3つは高い割合であるが、聴覚障害者や内部障害者などその他の障害者は相対的に低くなっている。これは車いす使用者と視覚障害者が最も重いハンディを持って

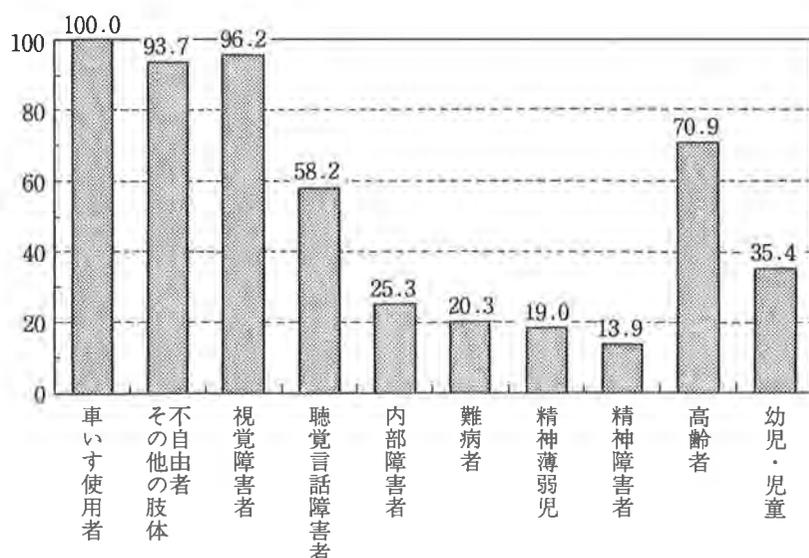
いるとされているためである。高齢者に対する配慮が70.9%とやや高いのは近年の高齢化に対する関心の高まりに呼応しているとも考えられる。知的障害者や精神薄弱者に対する空間的配慮の研究も現在進行中であり、その結果ゆったりとした空間や認知しやすい標識などの配慮が必要とされている。しかし自治体の作成しているまちづくり設計マニュアル等に盛り込まれているケースは少なく、これからの課題でもある。

今後、障害者などの社会参加意識がさらに高まることにより重度の障害を持った人が余暇や就労の場に参加してくることが予想される。さまざまなハンディをもつ人々の生活の場となる諸施設への配慮が重要である。

⑤ 障害者の計画参加や啓蒙活動

さまざまなハンディを持つ人のニーズを探り、まちづくりに生かしていくためには、障害者の計画づくりへの参加が不可欠である。

福祉のまちづくり事業を推進する組織として協議会を設置している都市は全体のうち半数程度である。協議会のメンバーはほぼ10~20人のところが大半であり、行政関係者、社会福祉協議会関係者、障害者団体の代表者などが占める。そのうち障害者が占める割合は1~2割というところが多くなっており、



(出典) 「福祉のまちづくり総点検レポート」

(財) 日本障害者リハビリテーション協会 1991年

図-2 福祉のまちづくり、要綱等の技術基準の対象

1つの協議会への障害者の参加人数を考えると、車いす使用者、視覚障害者、聴覚障害者などという、すべての障害別の人々が参加しているということにはならない^(*)14)。大阪府はまちづくり条例を制定する際に、障害者の各種団体等へのヒアリングやアンケートを実施し、街のなかでバリアとなるものを調査し、一方で建築設計者など施設計画に大きな影響を与える側にも啓蒙活動の一環として調査を実施している。

このようにさまざまなハンディを持った人々が計画づくりに参加することによって、都市環境の改善点、整備基準の共通性や相違点がより明確になる。さらに都市や施設のデザインが障害者にとっては思わぬバリアとなることもあるため、設計者、事業者や施設管理者等への啓蒙・普及活動が重要である。

4. おわりに

平成3年に行われた厚生省の「身体障害者数実態調査」によると、わが国の身体障害者の数（18歳以上で在宅）は前回調査時点（昭和62年）よりも12.8%増加しており、その原因としては高齢化の進行に伴う障害の増加が挙げられている。今後わが国は2025年時点には高齢化率25.8%という超高齢社会に突入するが、その高齢化のスピードは先進国のなかで最も速い。

多くの高齢者が住み慣れた地域での生活を望んでおり、地域環境を整備することによって、老化による身体機能の低下を車いすなどの補助器具を使ってカバーし行動能力を向上させ、地域での生活を継続することが可能となる。しかし現状では地域環境が未整備なために在宅でも十分に生活できる高齢者が施設に入所していたり、施設から在宅への復帰を難しくしていることがある。

ハンディを持つものが自ら行動できるような都市環境をつくるためには大きな投資が必要となる。しかし高齢者や障害者などの自立意欲を喚起すること

や、家族介護にともなう心理的・肉体的負担の軽減を考慮すればその社会的効果は大きいのではないだろうか。

福祉のまちづくりとは一部の物的環境を改善することではなく、建築物などのバリアを除去し、高齢者や障害者の社会参加を促進することがすべての人々の生活基盤を改善することである。言い換えれば最も重いハンディを持つ人々に照準をあわせたまちづくりは、妊婦や怪我を負った人、幼児連れの人など一時的にハンディを負う人々、さらに健常者にとっても生活しやすい優しい街となるはずである。

〔参考文献〕

- (*) 1 「高齢者の住環境」第一法規 野村敏著1993年
- (*) 2 佐藤平(1976)「福祉モデル都市の機能と環境」(北原一敏編「心身の障害と新しい施設計画」P. 140 ソフトサイエンス社)
- (*) 3)(*) 8)(*) 9)(*) 11)(*) 12)
荒木兵一郎「福祉のまちづくりに関する研究—大阪府下建築物等の福祉対応整備状況—」
1993年度 日本都市計画学会学術研究論文集P. 811~816
- (*) 4)(*) 6)(*) 7)(*) 10)
日経地域情報1993年7月「新局面をむかえた福祉のまちづくり」No. 175 P. 2~13 日経産業消費研究所
(*) 6)については電話インタビューによる追加調査を実施した。
- (*) 5) 「社会福祉用語辞典」中央法規 平成4年 P. 467
- (*) 13) 「高齢者・障害者に住みよい福祉のまちづくりに関する研究」平成2年度厚生行政科学研究報告 1990年 P. 148
- (*) 14) 「福祉のまちづくり総点検レポート」(財)日本障害者リハビリテーション協会 1991年

5. 町田市における福祉のまちづくり

◆町田市長 寺 田 和 雄

1. はじめに

町田市は、都心から30キロ圏に位置し、神奈川県に接する面積約71平方キロメートル、人口約36万人の住宅と商業の都市である。

1993（平成5）年、市の長期計画を「多摩丘陵にはばたく市民文化都市」という都市像のもとに策定し、すべての市民が豊かさを実感できる都市づくりを進めているところである。

市域には、かつての古東海道の駅と言われている「町屋」の地名が南部に残り、また中世の鎌倉道が、いくつか縦断していて、この鎌倉道の一つに「小野路宿」があり、多摩丘陵の緑につつまれた宿場の面影をのこしている。

この「小野路宿」にある神社の梵鐘は、宿駅の時を告げる鐘で、その銘文には、「宿客に暁を報じ路人時を知る」「道路の患難を免るるをえしめん」と記されている。1403（応永10）年のことである。

また近世には東海道の交通の急増に対して求められた「助郷」負担の加重に対して、村民がその免除を嘆願した史料が残り、時代と交通の痕跡を残している。

近世とりわけ、幕末からは、絹の町八王子と港横浜を結ぶ「シルクロード」の中間地点としての宿場「原町田」が栄え、この原町田を核として町田市は発展してきた。

2. 人口の増加と市行政

国道246号線の整備、東名高速道路の整備（インターチェンジの設置）1969（昭和44）年、更に市南部への新たな鉄道の付設に伴う宅地開発が高度経済成長期に軌道を合わせ活発化した。

市の人口も1965（昭和40）年の11万5千人から

1970（昭和45）年には20万2千人となり、5年間で実に倍の増加を示した。

市では無秩序な宅地開発や団地建設による人口急増によって、小中学校の建設や道路整備などの生活・都市基盤整備に追われることとなったため、大規模な団地の建設等が市民生活と自治体の行財政に与える問題点をプロジェクトチームを編成し明らかにすることとした。

この成果は、1970（昭和45）年11月「団地建設と市民生活」（団地白書）としてまとめられた。この白書を基に、都市の成長管理の方法として、宅地開発指導要綱や、集合住宅建設指導要綱を制定し人口急増に歯止めをかけるとともに、市民の生活環境保全や自治体の行財政の健全化をはかる努力を続けた。

3. 車いすで歩けるまちづくり

1970（昭和45）年、市内の重度の障害者施設「町田荘」を訪れた大下前市長は施設の入所者との対話で「一度、まちなかの店で、好きなものを自分で選んで買って見たい。」という願いを聞き、車いすのまま利用できる自動車を開発することを決意した。



写真一 日本初の車いすごと乗れるリフト付きバスとして活躍した「やまゆり号」

この自動車は、1972（昭和47）年2月に完成し、施設の人達によって「やまゆり号」と名付けられた。しかし車いすの人が、この「やまゆり号」で実際に町に出てみると、歩道のあるところには必ず段差があり、デパートの玄関口には必ず段差があり、トイレは使えないという現実があった。

市長は、1973（昭和48）年の新年度の施政方針として、「人間優先のまちづくり」を進めることを明らかにした。

障害があるがために、弱い立場に置かれている市民の観点で「都市づくり」を見直し、「車いすで歩ける町づくり」を一層進めるものであった。

市道の歩道段差を解消する道路整備を281箇所にあわせて実施することや、市庁舎の入り口にスロープを付け段差を解消したり、障害者用トイレの整備

計画を年内に完了させた。さらに駅や生命保険会社のビル、デパートなどの民間の建物に対しても、入り口の段差解消や車いす使用者が利用できるトイレの設置などの整備を要請した。

4. 建築物等の福祉環境整備要綱の制定

これらの整備を進めて行く中で、市のおこなった環境整備においても、障害のある市民には使いづらい点多々あったことから、1974（昭和49）年8月に整備の具体的な方法を定めた「町田市建築物等に関する福祉環境の整備要綱」を制定した。

この要綱で対象となる建築物としては、

- 劇場、映画館、銀行、物品販売、飲食、娯楽業の店舗で1500平方メートル以上のもの。
- 学校、病院、図書館、体育館などの公共建築物。

○市民の利用するホール、展示場、集会室で30人以上収容のものが該当した。

その整備項目としては、

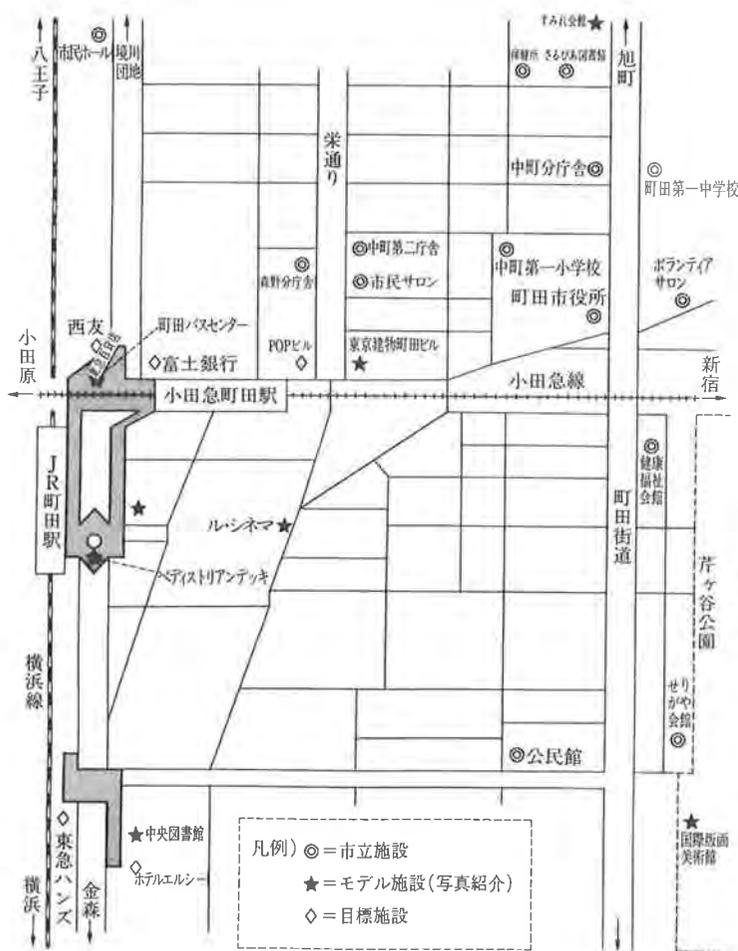
- ・ 出入り口の段差解消またはスロープ化
- ・ 出入り口として80センチメートル以上の確保
- ・ 通路として180センチメートル以上の確保
- ・ トイレや点字ブロックを付設する。

など30項目を整備するものであった。

この要綱の対象建築物が年間30件と少なかったことから、翌年の1975（昭和50）年10月対象建築物の面積を500平方メートルとする改正がおこなわれた。

また1974（昭和49）年4月、都から建築確認事務が市に移管され、翌年の11月には、建築基準法にない市独自のまちづくりの手順を盛り込んだ「町田市建築指導要綱」を制定した。

事業者は確認申請の前段で市と協議をし、福祉環境の整備要綱な



図一1 要綱に基づいて作成された福祉のまちづくりガイドマップ

ど市のまちづくりの基準を理解した上で建築確認を受け工事をする事となった。

その後1984（昭和59）年8月に「東京都の福祉のまちづくり整備指針」が策定されたことなどを踏まえて、福祉環境の整備要綱を改正した。

この改正は、9戸以上の集合住宅を対象にすること、飲食店や事業所で300平方メートルのものなどにも対象を拡大した。こうした改正を通して、市民生活により密着した施設が整備の対象となった。

5. 高齢社会対策検討委員会の設置

市は、1990（平成2）年9月の定例議会で、「本格的な高齢社会の到来を迎え、高齢者が健康で安心して暮らして行くことのできる政策」を総合的に検討するため、『高齢社会対策検討委員会』を条例で設置した。

高齢社会対策検討委員会は、1990（平成2）年11

月に発足し、医師会や保健所の代表、市内の各関係団体の代表、学識経験者や市議会議員、市職員を含む22名で構成され、委員長には東京家政大学教授で評論家の樋口恵子氏が選出された。

市では、この委員会の設置と併せて、福祉を所管する助役を長とする「町田市高齢社会総合対策本部」を設置し、委員会の検討に対応できる庁内体制を整えた。

委員会は、会議での審議を公開として1991（平成3）年2月には高齢社会対策に関して市民の様々な意見を聴く会を開催した。

「意見を聴く会」などを経た5月、委員会は「まちづくり」「住宅・施設」「社会参加」「福祉と保健・医療サービス」の4点を課題とする検討部会を設置し、市の総合対策本部の組織と一体化した検討体制を整えた。

第1部会「まちづくり」部会長には、東京都立大学工学部の秋山哲男先生、そして第2部会「住宅・施設」の部会長には、建設省建築研究所の古瀬敏先生が担当された。

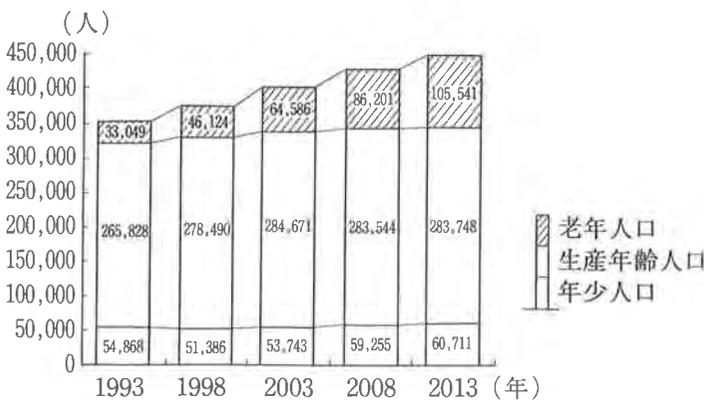
両部会を含め、4部会で検討を進め1992（平成4）年5月には、「町田で安心して老いるためにここが問題」という現状の問題点を指摘した中間答申をいただいた。

中間答申は、高齢化の現状を分析し、高齢化率は現在8.9%と国水準より低いですが、今後の高齢化が全国の高齢化の速度より2倍の速度で進むことを明らかにした。

さらに2020（平成32）年には、高齢者人口が12万人前後に達する予測もあることから、「高度成長期に急激に発展した首都圏の都市特有の諸問題を数多く抱えている」現状を指摘し、総合的な取り組みの必要性を要請するものであった。

この中間答申のなかで「高齢社会のまちづくり」の課題として、福

		1998年	2003年	2008年	2013年
総	人口	376,000	403,000	429,000	450,000
年少人口	人口	51,386	53,743	59,225	60,711
	構成比	13.7%	13.3%	13.8%	13.5%
生産年齢人口	人口	278,490	284,671	283,544	283,748
	構成比	74.0%	70.7%	66.1%	63.1%
老年人口	人口	46,124	64,586	86,201	105,541
	構成比	12.3%	16.0%	20.1%	23.4%



図一2 町田市の計画人口（各年1月1日現在）

社の内部化、つまり高齢者・障害者対策は、福祉部局はもとより各部局が自発的に福祉的な配慮をすることが重要であるとの見地から、都市計画や土木、建築などの組織の中に福祉を理解した職員を育成していくことが必要であるとの指摘がされた。

また「福祉環境整備要綱」の新しい意味付けを行う必要がある、との提起がなされた。この新しい意味付けとは、

1. 住むこと（住宅・ケアハウスなどの計画）
2. 都市施設が使えること（福祉のまちづくり）
3. 都市を自由にかつ安全に移動できること（交通計画）

これらの観点から、福祉環境の整備要綱は、規制対象の拡大や規制を強化するなどの方向で検討が必要であるとするものであった。

この中間答申の公表と同時に市の高齢社会総合対策本部は、市民に「まちだを安心して老いることのできる都市に」するために提言を募集した。

6. 市民の声から

この公募に対して、個人から27通、団体グループから8通の応募があった。83歳になる女性は、「安心して歩ける歩道」を提言された。

交通の激しい「町田街道」の歩道をバス停ひとつ先の郵便ポストまで歩いて行くことを日課としているとのことであるが、「最近歩道も凸凹がなくなり安心して歩くことができ、さらに防御柵が設置され、視力の弱くなった現在でも安心して歩くことができる。今後もさらに歩道を重視して欲しい」というものであった。

また80歳になった女性からは、自分自身は健康であったが、70歳の後半から、「歩いている時近くにベンチがあったらと思うようになった」と、体験を通して「ベンチのある町が欲しい年齢になった」との文章を寄せられた。

また小児麻痺のために、25歳から車いすを利用し、現在62歳になられた方は、「市の施設や診療所などでも障害者にとってまだまだ使いづらい点がある」との指摘をされ、「一層障害者の立場からの政策を進めて欲しい」というものなどが寄せられた。

7. 福祉のまちづくり総合推進条例の検討

高齢社会対策検討委員会は、中間答申などを踏まえて、老人福祉法などで定められた「高齢者保健福祉計画」を含む総合的な計画づくりのために、4つの部会のもとに8つの作業部会を作って計画づくりを進めた。

1992（平成4）年7月「高齢者・障害者の交通計画のあり方について」検討する作業部会を第1部会の下部組織として発足させた。この作業部会は「やまゆり号」の運行の問題点と、今後の計画のあり方を福祉施設の送迎車輛の実態把握並びに、「やまゆり号」や市民のボランティアの運行団体「ハンディキャプ友の会」の運行の実態把握を行った。

さらに1992（平成4）年11月に都市計画、道路、開発指導、建築指導、文書（例規）担当、そして福祉環境指導要綱の担当者などからなる「福祉のまちづくり」作業部会を発足させた。

この作業部会では、最初に第1部会長の秋山先生と第2部会長の古瀬両先生から、ADA（障害をもつアメリカ人に関する法律）や神奈川県、大阪府などでの条例づくりの動向などを踏まえてのアドバイスを得て、さらに関係職場の意見聴取を実施しながら、要綱を条例にするに当たった課題を7回にわたって検討した。

担当課からの意見では、歩道のマウンドアップのことが課題となった。歩道を一定程度高くすることで、歩車道の分離は可能となるが、車いすにとっては利用しづらいし、歩道の安全確保ならば、ほかの手段によっても安全は確保できる。

しかし東京都の道路設計基準のなかでは、フラット型にした場合に、東京都の補助金がカットされる可能性もあるとの指摘があった。

住宅についても、これからの在宅ケアとの関連で議論となった。現在歩行に障害のある市民のために、「やまゆり号」などでの移動の支援サービスを行っているが、既存の中層住宅には、エレベーターがほとんどないために、下肢に障害のある高齢者が通院や、ショートステイを利用する場合など90センチ幅の階段を高齢者を車いすに乗せたまま、道路まで降ろさなくてはならない。

また手すりも備わっていない階段を利用して、高

高齢者が生活をしている実態についても、大きな問題であるとの意見が出された。

一定規模の共同住宅では、身体に障害のある市民にも安全に利用できるエレベーターの設置が必要であるとされた。また新しい条例の性格も議論となった。東京都の建築安全条例が1993（平成5）年3月に改正され、障害者や高齢者のための配慮が付け加えられた。

この都条例と整合性をはかり、市の整備要綱の経緯を踏まえると、建築基準法に基づく条例ではなく、すべての市民が利用する道路や公共輸送機関、駅舎、金融機関などを含めた、地方自治法に基づく条例として整備されるべきであるとの方向性が確認された。

一方、法で定められた高齢者保健福祉計画で求められる「保健福祉サービス」を検討するための本格的な調査を実施した。この調査に基づく検討では、これからの在宅高齢者の保健・福祉のニーズが極めて多いことが分かった。

ホームヘルプサービスなどの社会的なサービスのコストを、より低く抑えて行くためにも、高齢期の市民の自立した生活がより多くなるように都市環境の整備が求められることが明らかになった。

委員会は、高齢社会総合計画を策定したが、町田市の高齢社会対策の理念として、「市民の自立と自己決定の尊重」を掲げた。

これを実現する基本視点として、保健や福祉施策だけでなく、生活環境、交通、住宅、そして就労や

社会参加など生活全般にわたる総合的なまちづくり計画として「高齢社会対策のまちづくり」を推進しなければならないとの方向性が明確にされた。

このような検討を経て、前文と4章37条から成る「町田市福祉のまちづくり総合推進条例」は1993年12月に制定された。市の条例で前文を持つ条例は、これが初めてである。

その前文は、これまで町田市が進めて来た「建築物の福祉環境整備要綱」に基づく「福祉のまちづくり」が、事業者をはじめ市民の理解と協力によって行われて来た経緯を明らかにし、高齢社会の到来の前にすべての市民に住みやすいまちづくりを推進していく姿勢を示したものである。

各章では、まちづくりを進めるにあたっての市や市民の責務を明らかにし、駅やターミナル、道路、公園、集合住宅や公共交通のバスなどを含めた都市施設等の整備のあり方についての規定をしている。

この条例を基に迫り来る高齢社会を前に町田市では、高齢期の市民も障害のある市民も地域社会に健常者と共に参加し、暮らしの豊かさを共に実感できるまちづくりをさらに進めようとしている。

〔参考文献〕

- 「一人ひとりの命を」 大下勝正
- 「広報まちだ縮刷版」町田市
- 「高齢社会総合計画」町田市
- 「町田市史」町田市

6. いきいきとした福祉社会の構築に資する 街路整備の推進について

◆建設省都市局街路課

街路第二係長 山川 修

1. はじめに

来るべき本格的高齢社会に向けて、高齢者や障害者等を含め、すべての人にやさしい住宅・社会資本を、量・質ともに十分なストックとして形成することが必要である。街路の整備がここで占める位置は非常に大きなものがあり、各都市においては、投資余力のある21世紀初頭までの重要かつ限られた期間に、ビジョンに基づく計画的な整備を行うことが極めて重要となっている。

建設省では平成6年6月、21世紀初頭を念頭においた福祉インフラ整備のあり方についての理念、目標とする生活像、中長期的な施策の方向、整備目標等を総合的にとりまとめた「生活福祉大綱」を発表

した(図-1)。

本大綱では、「いきいきとした福祉社会」の基本目標を、「高齢者や障害者を含む全ての人々が、自立し尊厳を持って、社会の重要な一員として参画し、世代を超えて交流することが可能な社会」であるとしている。

また、福祉インフラの整備を進めるため、①健康づくり・ふれあい・交流の場づくり、②バリアフリーの生活空間の形成、③安定とゆとりのある住生活の実現、④安心して子供を生み育てられる家庭や社会の環境づくり、⑤地域的基盤づくりの5つの施策について、その基本的方向を明らかにしている。

ここでは、これらの基本的方向を踏まえつつ、次の3つの視点から、街路整備における取り組みと新

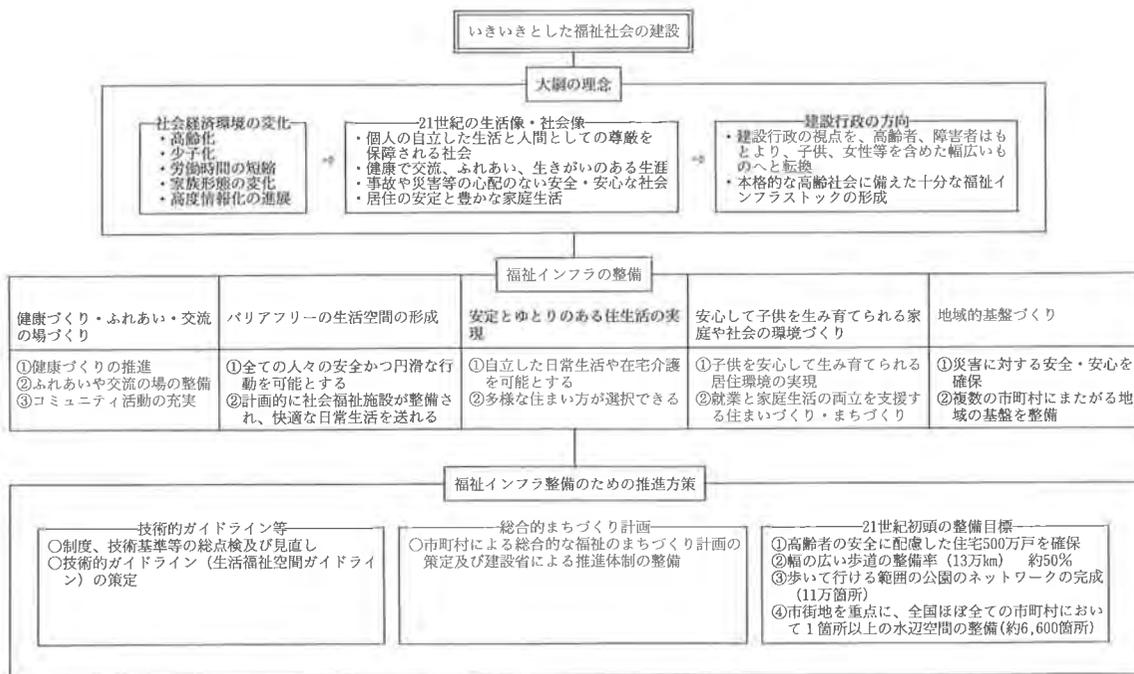


図-1 生活福祉空間づくり大綱の構成

たな展開について述べることにする。

- ① 長寿化によりもたらされる高齢期を充実したものとするため、健康づくり、ふれあい、交流などの場を創出するという観点から、ゆとりとうるおいのある整備を行う。
- ② 全ての人々がいきいきと都市活動を行うための前提となっている移動手段を確保するという観点から、十分選択性があり、質の高い施設設備を行う。
- ③ 災害などの危険がなく、安心して暮らせる地域づくりを行う。

2. いきいきとした福祉社会の構築に資する街路整備

2-1 ゆとりとうるおいのある街路の整備

いきいきとした福祉社会においては、自由時間や地域における生活時間の増大に相応して、街路についても、単に移動という機能にとどまらず、様々な活動の場として整備することが重要である。

すなわち、歩くこと自体を楽しむ場として街路をとらえること、地域のふれあい、交流の場として、近隣コミュニティの充実に資するような街路とすること、また、街路整備などにより住み慣れた土地が急激に変化してしまうことで高齢者等が孤立感等を感じないようにするための配慮等が必要である。

このため、街路課においては、街路緑化、歩行者専用道路の整備や、シンボルロード整備事業などの沿道地権者と協力しながら快適性や景観を配慮した事業を推進している。また、幹線街路等に囲まれた地区において通過交通を排除する形の地区内道路を体系的に整備する居住環境整備事業、卓越した歴史的環境の残る地区において地区内道路を整備し、歴史的環境の保全、居住環境の改善を図る歴史的地区環境整備街路事業を推進している。

2-2 選択性のある質の高い移動手段の確保

① 移動ネットワークの整備

高齢者や障害者が独力で自由に都市内を移動することを支援するため、徒歩、自転車、バス、鉄道、自動車等安全で快適な様々な移動手段を用意する必要がある。これらさまざまな移動手段を利用して都市活動を自由に行うために、トータルの移動ネットワークの整備方針を都市の実情に応じて作成し、必

要に応じ都市の総合的な計画等に位置づけておくことが望ましい。

移動ネットワークの整備に当たっては、整備方針に基づき各関係者間で十分協議・検討し、適切な整備計画の基に計画的に整備を進めていくことが重要である。「土地区画整理事業等の面的な整備手法の活用も考慮に入れ、適切な街路整備プログラムを用意しておくこととされたい。」

② 歩行環境の改善

高齢者や障害者にやさしいまちづくりとして最も望まれているもののひとつが歩行環境の改善である。

都市内の歩行環境を総合的に改善していくためには、第一に、街路整備プログラムに従い街路の整備を計画的に推進していくことが必要である。この際、歩道及び立体横断施設等の整備や視覚障害者用ブロック設置等において、道路構造令や通達、基準などを遵守することはもちろんのこと、住民や関係者団体のニーズを十分に把握し整備のうえで活かす等、実際に利用者にとって利用しやすいものにすることが肝要である。

また、放置自転車等の歩道上の障害物によって、歩道の幅を狭めていることに対する改善を求める声が多く、自転車駐車場の整備や無電柱化（電線類の地中化）等を歩行環境の改善という観点からも積極的に進めることとしている。

さらに、中心市街地等の街路事業に当たっては、歩道状の空地を生み出すためセットバック等を行うなど、沿道地権者との協力を得ながら行う整備を進めていくことが必要である。

③ 交通結節点の整備

さまざまな移動手段を自由に円滑に利用できるようにするため、駅前広場等の交通結節点の整備が重要である。このため、駅前広場等を整備するに当たっては、様々なハンディキャップを持つ人々にとって交通結節点が移動の断点とならないような配慮が必要とされる。

このため、駅前広場等の整備や、動く歩道、エレベーター、エスカレーターなどの歩行支援施設、自由通路、ペDESTリアンデッキ等の整備を推進している。

今後は、特に新交通システム等の駅舎や、連続立体交差事業において駅舎を整備するときには鉄道・

軌道事業者等と協力して、エレベーターの設置をはじめとして駅における快適な移動空間を整備するとともに、連続立体交差事業とあわせて周辺市街地を整備し、計画的なバリアフリー化を推進する。

2-3 安全で安心できる地域づくり

高齢者等は、災害の認知が遅れたり避難に時間を要することなどにより災害の犠牲者となりやすいことから、災害に対する安全、安心を確保することはいきいきとした福祉社会を築く上での基本的要素である。また、交通事故などの外出に対する不安を解消することが重要である。

このため、通過交通を排除する街路網や避難路となる街路網の整備を積極的に行っているほか、スノートピア道路事業などにより、積雪地域において外出の障害や労力の負担を軽減するため、流雪溝、ロードヒーティング、消雪パイプ等を面的に整備している。

3. 街路事業の新たな展開

① 都心交通改善事業の拡充

都心交通改善事業は、歩行者の移動性の向上、公共交通機関の利便性の向上、市街地の高度利用・活性化の促進に資するため、街路事業等による施設整備と併せた都市交通施設の総合的な整備を推進し、多様な都市内交通移動手段の利便性の向上を図る事業であり、平成7年度には、路面電車に関する停留所の施設整備及び歩行空間の支障物件の移設費を助成対象に追加する内容の拡充を行うこととしている。

路面電車は都市内の移動手段として貴重な公共交通機関であり、都市の実情に応じ、トータルの移動のネットワークを考える上で検討が必要である。

この拡充により、乗降客のたまりの空間として路面電車の停留所について、公共的空間の整備を実施することにより、交通結節施設の機能の拡充を図る

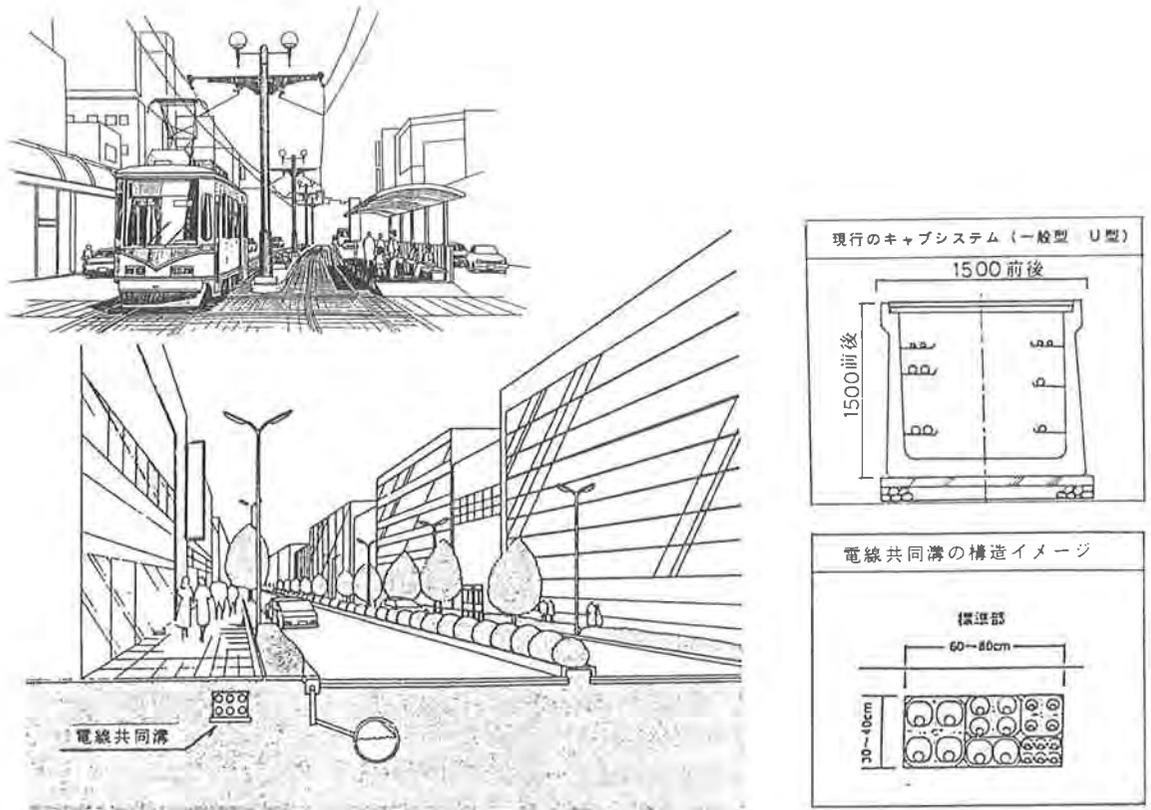


図-2 路面電車に関する施設整備、支障物件の移設後のイメージ

とともに、歩行空間整備と併せて実施される路面電車関連施設の支障物件の移設を行うことにより、歩道における歩行環境の改善が図られ、もって高齢者や障害者が独力で自由に都市内を移動することを支援するものである。

② 電線共同溝（C・C・BOX）整備事業の創設

電線共同溝（C・C・BOX）整備事業は、高度情報化社会の早期実現と電線類の地中化を推進するため、道路地下に光ファイバー、電力ケーブル等を収容する電線共同溝（C・C・BOX）ネットワークを計画的に整備するもので、平成7年度から新たに創設される事業である。

本事業は、安全かつ円滑な道路の交通の確保とその景観の整備等を図るため特に電線類の地中化を図る必要性が高い道路の区間において、道路の地下に、電線を共同して収容するものであり、電線共同溝の特徴としては、従来のキャブシステムに比べて構造がコンパクトでフレキシブル、コストが安価で、従来型のキャブに比べ約3分の1であることなどが

挙げられる。

従来より、歩道上から電柱を除き、歩行環境を改善する効果のある電線類の地中化を推進してきたところであるが、本事業の積極的な活用により、歩行空間の確保による歩行環境の改善の一層の推進が期待される。

4. むすび

都市内道路の整備水準は依然として低い状態にあり、いきいきとした福祉社会を構築していくためには、体系的な街路整備を強力に推進し、整備水準を高めていかなければならない。

そして個々の路線の整備に当たって最大限の配慮を行うことにより、質の高い都市基盤施設を蓄積していくことが重要である。

また、日頃から住民のニーズを把握し、検討を深めておくとともに、具体の整備に当たってフレキシブルに対応することが必要である。



7. 駅舎のバリアフリー化 (阪急 芦屋川駅、宝塚南口駅、小林駅)

◆阪急電鉄株式会社 鉄道施設部工務グループ
調査役 柿木 浩一

1. はじめに

「人にやさしいまちづくり」はすべての人が自由に自分の意志で行動できることを根底にその障害となっている都市施設の物理的、制度的な制約をできるだけ軽減することである。

高齢化社会を迎え、2020年には国民の4分の1が65才以上の高齢者で占められると予想されるわが国において、障害者、高齢者等の移動制約者が不自由なく社会活動に参画するためには、道路、駅前広場、駅舎等の駅施設が一貫して整備される必要がある。駅舎のバリアフリーを考える上で一番重要なことは、将来対象となるであろう一般の人を含めて誰もが利用できる施設を連続して作る必要があるということである。

阪急電鉄は大阪と京都、宝塚、神戸を結ぶ約141kmの路線と84駅からなる鉄道である。そして、常に時代を先取りする鉄道の近代化と新しいサービスを模索し、「より完成された鉄道」を目標として事業を進めてきており、駅のバリアフリー化についてもいち早く取り組んでいる。

今回の駅舎改造の事例は鉄道施設の範囲でしか解決できなかったが、今後、駅改良や駅前広場、道路計画と一体的な整備を検討される場合に参考となるであろう。(図-1)

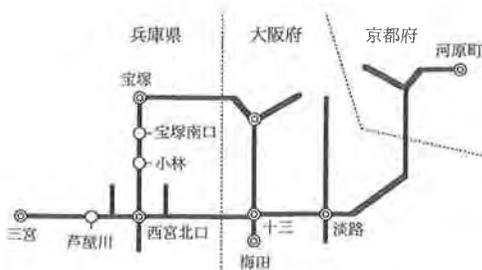


図-1 阪急電鉄の路線と位置図

2. 鉄道施設とバリアフリー

一般に、身体障害者等の移動制約者に対する都市施設への意識なり関心が高まったのは、1981年の「国際障害者年」とそれに続く83～92年の「国連・障害者の10年」による。国際障害者年では「完全参加と平等」をスローガンに、障害者の社会参加を実現するために、社会のあり方を見直す考え方を推進するべきであるとされた。

82年には政府方針として「障害者対策に関する長期計画」が示され、心理的バリアーを除去するための広報・啓蒙活動、雇用・就業活動、生活環境の改善等の方針が示された。運輸省においても、83年、「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」が発表され、駅舎計画における鉄道側の積極的な対応が要求されてきた。

当社は、沿線に養護学校や盲学校もあり、比較的早くから視覚障害者に対する駅施設の取り組みを進めていた。73年には駅舎からホームへの視覚障害者用誘導ブロックの設置を開始し、75年には「点字表示付き自動券売機」の導入、76年には全駅「点字運賃表」の設置を完了した。同年から通路階段の位置をチャイムで知らせる「誘導チャイム」の設置を開始し、81年に全駅で設置された。78年には、既設トイレに手すりの設置をはじめ、順次車椅子用トイレの設置のための便所改良工事を実施している。

駅の高低差については60年代からむしろ増加してきた。これは道路交通の急速な増加と混雑緩和のため、道路と鉄道の立体交差化が盛んにおこなわれ駅の高架化がすすんだこと、さらに、輸送力の増強と運転保安度の向上をはかるため、踏切道や構内渡線道の廃止に伴い、連絡通路の立体化（橋上駅舎、地下駅舎、連絡跨線橋、連絡地下道）が実施された。

そこで、移動制約者のアプローチが問題となり、解決策として、斜路（スロープ）や車椅子専用出入口を設置したり、階段と併設してエスカレータの設置が進められた。

運輸省は91年に「鉄道駅におけるエスカレータの整備指針」を制定し、一般の方も利用でき、移動制約者が垂直移動の補助手段として活用できる設備としてエスカレータの積極的な設置対策を提案した。当社においても、67年から駅の大規模改良に伴い高低差、段差解消策として積極的にエスカレータの設置を実行してきた。（94年現在27駅162基設置済）しかし、高齢者や軽度の障害者にとっては、エスカレータが上下両方向に設置されていない場所では十分でないことや大きな荷物、ミニカー、ベビーカー等の利用者はエスカレータの利用が危険であること、さらに、車椅子利用者についても、介護者なしに利用ができない。車椅子対応型エスカレータであっても利用に多大な時間と手間を要し、車椅子利用者や駅員にとっても大きな負担となっていた。そこで、93年に「エレベータの整備指針」を運輸省が定め、移動制約者のための垂直移動対策としてエレベータを重視した設置対策が提案された。

当社においても69年から一部でエレベータを設置したが、79年の園田駅高架化以降は高架駅、橋上駅舎化工事等の大規模工事に合わせてエレベータを設置してきた。91年に高低差の大きい既設駅のバリアフリーについての調査を実施し、エスカレータ、

エレベータ改良計画を策定した。この結果、地下鉄構造や盛土高架構造等駅改造が物理的、用地的に不可能な駅を除き、実現可能な駅（10数駅）について、駅乗降人員や駅周辺の公共施設の有無、移動制約者の利用実態、都市施設の充実度等を考慮して優先順位をつけ、毎年度2～3駅づつエスカレータ、エレベータを設置してきた。ここで紹介する芦屋川、宝塚南口、小林の3駅はいずれも94年3月に完成し、兵庫県、芦屋市、宝塚市の「福祉のまちづくり条例」をうけた「鉄道駅舎エレベータ設置補助要綱」制度で第1号の適用を受けた工事である。

3. 駅施設のバリアフリー化の事例

①芦屋川駅

神戸線芦屋川駅は駅に隣接した六甲山から流れる芦屋川の堤防かさ上げ工事に伴い、50年代に盛土高架駅として改築された（高低差は5.2m）。駅周辺は閑静な住宅地であるが、休日にはハイキング客などの観光客も訪れる。駅の1日乗降人員23千人で、駅勢圏には2つの高校があり、階段、駅コンコースも狭く、朝夕のラッシュ時には混雑する駅である。

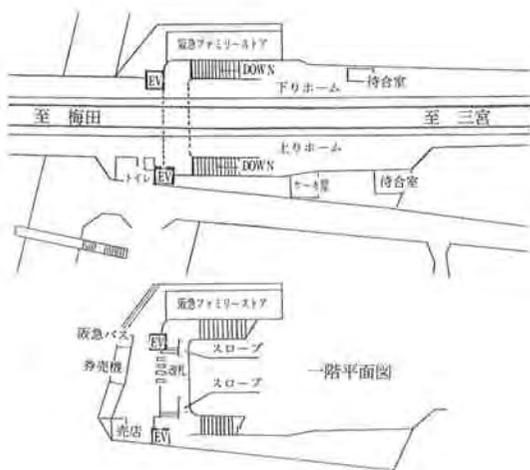
階段、駅コンコース、ホームも狭く、店舗も多いため、当初は駅改造が困難な駅とみられていた。しかし、通路とホーム幅員の縮小という犠牲は出てくるが、エレベータの設置が可能となった。（図一2）

今回の工事では駅構内で改札口から上りホームと下りホームを連絡するエレベータ2基、小段解消のスロープを設置した。また、身障者用トイレはエレベータ機械室と兼用し、構外コンコース上の狭あいな空間に上りホームから利用できるよう計画した。

盛土高架方式の高架駅で地形上も起伏の多い通路構外構内コンコースを最大限活用した例である。昇降設備が駅構内に設置できたため、駅員の介添えの必要もなく誰もが自由に利用できることが、駅利用者にも好評な理由である。（写真一1）

②宝塚南口駅

今津線宝塚南口駅は71年に駅前再開発事業と合わせて踏切道の立体交差化を図るため、駅および周辺の高架化が完成した。高架駅のため道路、駅前広場からホームまでの高低差は8.7mあり、2階に改札口がある。歌劇、温泉の町宝塚の南の玄関として機能している。1日の乗降人員は16千人。（図一3）



図一2 芦屋川駅平面図



写真-1 芦屋川駅のエレベータと改札口

改札口やコンコースに隣接して高架下店舗も営業しており、都市河川「亥の谷川」の上空利用といった、レイアウト上の問題点があり、エレベータの設置可能な配置を優先して駅務室や改札口の位置を変更した。このため、店舗の移設や転出、ホームへの階段の縮小、1階エレベータ出入口付近の歩道勾配の変更等道路管理者の協力を受け完成した。

エレベータは2基あり、上り側1基は2階改札と上りホームを連絡し、下り側1基は1階道路面と2階改札と下りホームを連絡している。構内ではエレ



図-3 宝塚南口駅平面図



写真-2 宝塚南口駅のホームとエレベータ出入口口

ベータは誰でも自由に利用できるが、1階から2階の利用は乗車券の確認のため、駅員がモニターで管理制限している。(写真-2)

③小林 (おばやし) 駅

今津線小林駅は70年に構内渡線道の廃止に伴い下りホームから上り側改札口に連絡する構内連絡跨線橋(幅3.5m)を設置したが、高低差が7mもあり、車椅子利用者や高齢者には負担となっていた。更に、94年3月には駅付近に宝塚市立図書館や公民館が完成し、移動制約者の鉄道利用者も増加することが予測された。そこで、93年末から連絡跨線橋に接続してエレベータを上下ホームに2基計画し、94年3月に上り側1基が完成した。そして、引き続き95年3月完成目途に現在工事中である。(図-4)

なお、駅のバリアフリー化として身体障害者用トイレや待合室の改良工事を93年に完成している。(写真-3)

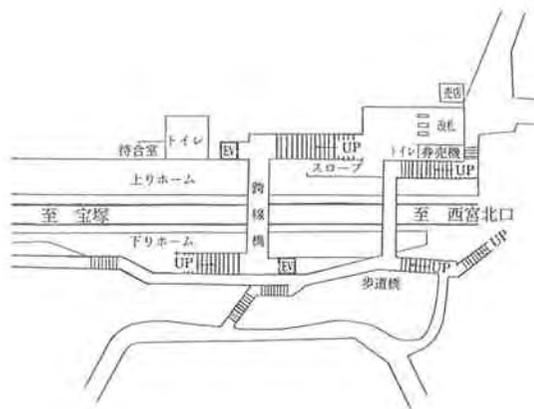


図-4 小林駅平面図



写真-3 小林駅のホームから連絡歩道橋へのエレベータ

4. 今後の課題と問題点

移動制約者の社会参加に対しては、当社沿線の府県（京都、大阪、兵庫）及び市町村においても積極的に取り組んでおられる。92年10月に兵庫県が、「すべての人が自らの意志で自由に行動でき、社会参加できる福祉のまちづくり」をめざした条例を全国に先駆けて制定した。この条例は都市施設の整備を推進するために、県、市町村、事業者、県民がそれぞれの責務を定めている。特に、鉄道駅のような公共性の高い都市施設についてはより高度な対応が求められている。

移動制約者が一般の健常者と同じ行動がとれるように、駅高架化や橋上駅舎化のような大規模駅改良時には、計画的に通路コンコース空間や幅を広くとり、付近の道路や駅前広場との整合性もある程度図れるが、既存駅では、高低差解消のためのエスカレータ、エレベータの設置が非常に困難となっている。その原因として駅の配置により昇降設備の設置可能な場所が限られてくる点があげられる。その設置スペースを確保するために、既存の鉄道施設の移転、用地の補償（商業営業等）が生じ、工事中の営業補償や地元住民や商業に与える工事騒音や振動の影響も大きい。

また、設備投資に多額の資金が必要となってきた。既存駅を改造してエレベータ1基設置するのに支障移転費を含めると1～2億円の工事費が必要となる現状ではどこの駅にも簡単に設備できるものでない。国、地方自治体による補助制度や低利融資制度が整いつつあるが、適用条件や補助限度額に限界もある。移動制約者に対する投資に対して、住民や利用者の

幅広い理解と支援を受けなければ、推進できないことである。今後は今以上の公的資金の支援体制の充実が望まれる。

空間の確保という点では道路、駅前広場等の公共用地の占有や駅隣接ビル等のエレベータ設備と一体的な利用を認めるといった道路法上の制約や建築基準上の規制の弾力的な運用を推進する必要がある。

現在、昇降機は構造上の制限で二方向出入口エレベータ、輸出用エレベータ（少しサイズの小さい）の国内使用が認められていない。今後の多様なロケーションに対応できる設備の技術開発が望まれる。

さらに、最近利用の多い電動車椅子の軽量化開発が必要である。1人の体重と本体で150kgにも達し、駅員や介添者等の援助を受けても、階段等の上下移動は困難を極める。

以上の問題点と課題を列挙すると次の項目となる。

- ① 用地空間の確保
- ② 工事費の増大に伴う公的補助等の支援策
- ③ 駅スペースの一部減少に対する利用者の理解
- ④ 工事騒音振動等の増大に対する地元協力
- ⑤ 建築行政の規制緩和
- ⑥ 利用者および健常者の協力啓蒙活動
- ⑦ 駅員等鉄道事業者の教育、誘導

今回紹介した三駅のバリアフリー化については地元・自治体をはじめ、警察・消防等の全面的な協力支援を受け、成功した事例である。

5. おわりに

駅施設のバリアフリー化について、鉄道事業者の実状や推進の経過および課題を阪急電鉄の事例を中心に紹介した。本格的な高齢化社会を迎えるわが国では移動制約者が自由に社会参加できる社会基盤の整備対策を早急に打たなければならない。「福祉のまちづくり」は単に鉄道や駅施設だけでなく、周辺道路や他の交通手段との一体化を図り、連続して計画する時代である。

当社が民間鉄道事業者としてバリアフリーを実施するには自ずと限界があるが、地球環境にやさしい21世紀の移動手段として鉄道の発展を願い、今後とも国府県市等の協力を得て施設の充実に積極的に進めて行きたいと考えている。

バリアフリー交通結節点（前橋、高崎）

群馬県土木部都市施設課

課長 尾山照彦

1. はじめに

群馬県の中心部を二分する行政都市前橋と商業都市高崎。まさに群馬県の中核となる二大都市は、北関東の中核都市であるとともに、東京から約100km地点に位置する広域交通の要衝であり、また、県内交通においても交通結節点として大きな役割を果たしている。

県庁所在地である前橋市は、太平洋戦争終結の直前、昭和20年8月5日の大空襲により、中心市街地の8割を焼失するという被害を受けたが、戦災復興事業により現在の市街地の原型が形成された。その後、連続立体交差事業をはじめとする街路事業や区画整理事業を積極的に取り入れ、近代的都市建設を推進している。また、美しい裾野を広げる赤城山を背景に利根川、広瀬川の清流が街なかを流れる『水と緑と詩の街』をスローガンとして、自然的条件に配慮しつつ、関越自動車道新潟線や今後整備される北関東自動車道及び上武道路の高速交通に対応した都市形成を進めている。

一方、高崎市は古くから三国街道・中山道の分岐点であったため、江戸と越中・越後・信州を結ぶ交易の要であり、交通の要衝、商都として栄えた。さらに一時期、軍都、県都としての歴史を経てきている。近年は、中心市街地の都市基盤整備や、上越新幹線、関越自動車道新潟線・上越線の開通及び北陸新幹線の建設により、今後、更なる高速交通ネットワークの結節点となることは確実であり、群馬県の表玄関として「人、もの、情報、文化が行き交い集積する『交流拠点都市たかさき』の建設」を目指している。

この様な状況の中で、北関東の拠点として、地域の特性を最大限に生かすべくまちづくりが進められており、同時に、身近に迫る長寿社会の到来や都市

化の進展等に対応して、高齢者の身体障害者等の快適な活動をよりいっそう確保するために、いくつかの福祉施設整備も合わせて実施されてきた。

そこで、今回は、以前、前橋市において連続立体交差事業に伴い整備された福祉駅としての「前橋駅」、「身体障害者福祉モデル都市」の指定を受けた高崎市の整備計画及び既に整備された福祉施設などをおりまぜながら紹介する。

2. 福祉駅「前橋駅」

(1) 全国初の福祉駅誕生に至るまで

明治22年の開業以来県民の玄関として親しまれてきた国鉄両毛線前橋駅は、国鉄両毛線前橋駅付近連続立体交差事業（昭和53年度～昭和63年度、高架化完了は昭和61年）による鉄道の高架化と同時に駅舎の改築が行われた。

駅舎の改築に当たっては、事業関係者である国鉄、県、前橋市の三者と各障害者団体、ボランティア団体、市民団体、労働団体等の利用者により構成される「前橋駅利用市民協議会」との間で数十回にわたる話し合いの中で討議・検討され、前橋駅を福祉駅として生まれ変わらせるという官民一体となった努力がなされた。

特に、4万人以上の街頭署名の提出や50回を超える会合を行った「前橋駅利用市民協議会」の切なる願いは、ついには、国鉄の設計主体である東京第三工事局に「前橋駅の設計は外注せず、ぜひ局内でやって、日本一の福祉駅にしたい」と言わしめることとなったのである。

こうした状況を経て、前橋駅の新駅舎は、国際障害者年（昭和58年）に定められた「公共交通ターミナルにおける障害者用施設整備用ガイドライン」を満たす全国初の福祉駅となり、長きに渡る障害者た

ちの努力が実を結んだ。

(2) 福祉設備

新駅舎の福祉設備は、県と市の特別予算によりホームの階段に設けられた車イス用のリフト（写真—1）、国鉄でも初めてのケースとなった改札口よりホーム側に設置されたエスカレーターをはじめ、点字ブロックはもちろん、階段の位置を眼の不自由な人に知らせる盲導鈴、聴覚障害者に電車の入線を知らせる電光掲示板と回転フラッシュ等がある。また、車イスでもスムーズに入構ができるように駅舎構内に段差を設けず、自由通路的に駅の南北通行が可能となっている。さらに、駅前広場には、身障者用の駐車スペース及び電話ボックスや車椅子用水のみ場なども駅舎の改築に伴い併せて整備された。

前橋駅に設置された福祉設備の一覧を表—1に示す。

(3) その後の福祉駅

福祉駅の誕生により、確かに障害者による前橋駅利用は可能となった。しかし、福祉駅建設当初からも懸念されていた「前橋駅だけが利用しやすくなっ



写真—1 前橋駅の車イス用リフト

ても、降りる駅が現状のままでは障害者が利用できない場合も……」という問題は、いまだ解決されていない。前橋駅の場合は、連続立体交差事業のような大型公共事業に伴い、駅舎の改築を余儀なくされたというケースであったから、福祉駅が実現したのだろうか。整備手法も考慮した公共交通ターミナルのあり方を見直さなければならぬわけで、トータルとしての福祉の実現の難しさがうかがえる。

表—1 前橋駅福祉設備一覧（開設当時）

前 橋 駅 南 口 広 場		
1 誘導ブロック		17 モニター2機（リフト・エスカレーター用）
2 身障者用駐車スペース2台		18 身障者用トイレ
3 身障者用電話ボックス1台		19 スロープ、すべり止め
4 車イス用水のみ		20 旅行センター車イス対策低カウンター（このカウンターはオープン型なので聴覚障害者にも便利）
駅	舎	21 レジスターの料金を購入者側にも表示（聴覚障害者用設備）
1 盲導鈴		22 大きい文字の運賃表
2 誘導ブロック		23 車イスでも通れる改札口
3 警告ブロック		24 一般用トイレにも握棒
4 自動ドア		25 適切な勾配の階段
5 手すり（点字表示板）		26 弱視者に分かりやすい階段のステップの色表示
6 触知図式案内板		27 すべりにくい床材
7 車イス用電話		
8 視覚障害者用電話		ホ
9 軽度難聴者用電話		ム
10 インターホン（駅務室と直結）5箇所		1 盲導鈴
11 車イス用券売機、握棒、点字運賃表点字時刻表		2 誘導ブロック
12 列車運行表示装置（発光ダイオード）一般・聴覚障害者用設備		3 警告ブロック
13 点字案内板		4 テレビカメラ
14 車イス用リフト2機		5 モニターテレビ
15 エスカレーター2機		6 入線表示灯（聴覚障害者用設備）
16 テレビカメラ8機（リフト・エスカレーター用）		7 発車表示灯（聴覚障害者用設備）
		8 フラッシュ灯（聴覚障害者用設備）
		9 転落防止柵

3. 福祉に根ざした高崎駅周辺整備

(1) 背景～「人にやさしいまちづくり」を目指して
高崎市は、昭和48年度に「身体障害者福祉モデル都市」の指定を受けて以来、市街地の歩道の段差の解消、点字ブロックの設置、音響信号機の設置、福祉事業所の設置、公共施設の出入り口のスロープ化等、高齢者及び身体障害者等の活動に障害のない都市環境の整備を進めてきた。また、昭和56年に高崎市の施策として「福祉のまちづくり都市環境整備要綱」を策定して、さまざまな施設、建築物等についての整備基準を設け、公共施設のみでなく民間の建築活動にも人にやさしい整備が図れるよう各階各層に協力を要請するとともに、市民福祉大会等を開催し、バリアフリー、ノーマライゼーションの普及にも力を注ぎ、人的及び物的両面の環境整備を積極的に推進している。

この様な背景の中で、「人にやさしいまちづくり」の実現のため、障害者をはじめ公共施設利用者の安全、快適かつ自由な街の移動や活動をよりいっそう確保するために整備計画を策定し、福祉施策の具体化を図っている。

(2) 整備計画の策定について

公共施設の整備を計画的かつ効率的に実施する整備計画の策定にあたって、種々の調査を行った。

調査は高崎市の中心市街地約230ヘクタールを対象に実施した。

調査内容は人口、交通、施設等の現況調査のほか、
○身体障害者等33人による道路通行上の障害調査
○高齢者・身体障害者の中心市街地利用のアンケート調査
を実施した。

調査の結果、「市民利用の多い中心市街地を対象に、高齢者や身体障害者等の生活領域の拡大と、健常者と共に活動できるような環境づくりを目指す」ことを福祉のまちづくりの目標として掲げている。

その方策は、中心市街地全体で進める施策と、特に地区を絞り重点的に進める施策に区分し、効率的な事業展開を図るものになっている。例えば、歩道、交差点の整備や段差の切り下げ等は、中心市街地全体で進める施策であり、エレベーターや福祉対応型トイレ等は特に市民活動が集中する地区（駅等）に的を絞って進める施策として位置づけた。

(3) 福祉施設整備実施例について（高崎駅周辺）

整備計画にあげた各整備・改善事業について、その施行時期を、「比較的近い将来にできるもの」と「中・長期的な取り組みとなるもの」に区分けをし、緊急性の高いものについては、積極的な事業着手を図っている。そのうちのひとつに、高崎駅の周辺整備がある。これは、高崎駅東口側自由通路に設置した福祉対応型のエレベーター（写真－2）と、西口側の駅構内及びペDESTリアンデッキに官民合わせて4箇所に設置されたエレベーター（写真－3）である。これらの整備により、ペDESTリアンデッキ



写真－2 高崎駅東口の福祉対応型エレベーター



写真－3 高崎駅西口ペDESTリアンデッキのエレベーター

と駅構内の自由通路を利用し、鉄道により分断された駅東西の移動が可能になった（写真－4）。

(4) 今後の高崎駅

現在の高崎駅は、先に示したように、駅西口のペDESTリアンデッキ及びエレベーターと駅構内自由通路、さらに東口のエレベーターを利用し、東西の障害者利用が確保されており、また、西口のペDESTリアンデッキは、そのまま再開発ビルへも連結していることから官民協力の上に福祉設備整備が進められてきた。

今後は、交通結節点である駅周辺での障害者のより安全かつ快適な移動を実現するため、東口にもペDESTリアンデッキ網の配置を計画している。

その概要を図－1に示す。

4. おわりに

本格的な高齢化社会の到来を目前に控えた今日、誰もが安全に生活することのできるような生活環境の整備が今後更に求められることになる。同時に公共施設整備の上でも、住みよい環境づくりが要求されることになる。

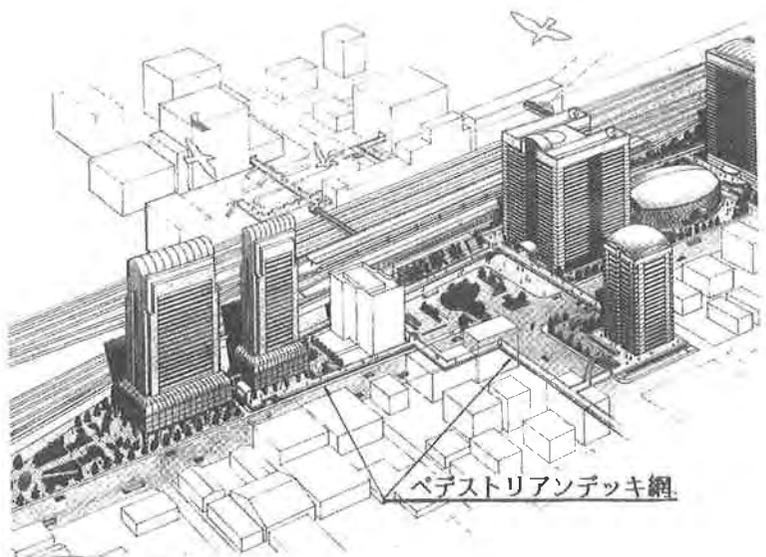
今回紹介した「前橋駅」の例は、まさに全国に先駆けて実施された公共的福祉施設というべきも

のであり、また、「高崎駅」の福祉に配慮したまちづくりは、全国で進行しつつある一例であると思う。現に、各地方公共団体において全国的に「福祉のまちづくり」を実現すべく、その整備指針・要綱を策定し、さらに、いくつかの公共団体では条例を設置するなど積極的に推進されていると聞いている。

福祉のまちづくりは、局部的な整備だけでは効果が半減してしまうばかりでなく地域間の連携が不可欠であり、全国的な取り組みが理想である。また、施設の整備・改善ばかりでなく、一般市民の声をい



写真－4 高崎駅西口駅前広場



図－1 高崎駅東口ペDESTリアンデッキ網の構想

かに取り入れられるかということも重要となってくる。本県においても、この交通結節点である高崎・前橋での整備を基に地域的連携を図り、周辺市町村への波及効果が現れることに期待したい。

今後、街路整備にとっても、指針・要綱、整備計画に基づき、地域の連携を図りながら、真のバリアフリー、ノーマライゼーションの実現とはどういふものかということ念頭において実施すべきものではないだろうか。

参考データ

1. 全世帯アンケートから

◆兵庫県土木部街路課

主査 阪西 朗

はじめに

兵庫県では、「都市と交通」No. 29 P54～60に掲載されたように、平成5年10月1日より「福祉のまちづくり条例」を本格施行しているが、これに先立ち県下全域で継続的に実施している「兵庫県民全世帯アンケート」（第13回、平成3年7月実施）により「福祉の社会づくり」について県民の意識調査を行った。

1. 調査の概要

このアンケートは、各家庭の県政に関するニーズを把握し、県政に反映するとともに、調査を通じて県民の県政に対する関心を高め「開かれた県政」を推進することを目的として実施したものです。

調査対象	県下全世帯（約182万世帯）
回答記入者	世帯の代表
調査方法	自治会など各種団体の協力で配付、回収。一部の地域では郵送で回収。
調査期間	平成3年7月～8月
調査項目	今回の調査項目を含む10項目
回収数	約86万世帯
回収率	47%
集計対象数	約82万世帯

2. 調査の内容

県では、本格的な長寿社会の到来に備え、高齢者や障害者にとって便利で快適なまちづくりを進めていますが、あなたの周囲を見て、まだまだ不足していると思うものはありますか。あてはまるものをすべてあげてください。

- 1 歩道と車道の段差の解消
- 2 点字ブロックや安全な溝ぶたの設置

- 3 歩道橋のスロープや手すり
- 4 歩道の凹凸や滑りやすさの解消
- 5 音響式信号や歩行者用信号機
- 6 駅など公共施設のエレベーターや階段のスロープ、自動ドア
- 7 障害者用の駐車場
- 8 車いすでも利用できるトイレや洗面所、公衆電話、カウンターなどの設備
- 9 シンボルマークを利用した一見してわかる案内標識
- 10 バスや電車の乗降口とホームの段差の解消
- 11 バスや電車の優先座席
- 12 高齢者や障害者の住みやすさに配慮した公営住宅
- 13 個人の住宅を高齢者や障害者向けに改良する際の援助制度
- 14 放置自転車など歩道上の障害物の撤去
- 15 その他（具体的に書いてください）
- 16 特にない
- 17 わからない

3. 結果の概要

●まず、県下全地域における概要としては（別頁グラフ参照）

- (1) 高齢者や障害者にとって便利で快適なまちづくりに対し、不足しているものが何か「ある」と指摘した人は9割に達している。
- (2) 個々の項目としては「放置自転車など歩道上の障害物の撤去」をあげた人が最も多くなっている。

以下「歩道と車道の段差の解消」「歩道の凹凸や滑りやすさの解消」「バスや電車の乗降口とホームの段差の解消」等の指摘がかなり多く

なっている。

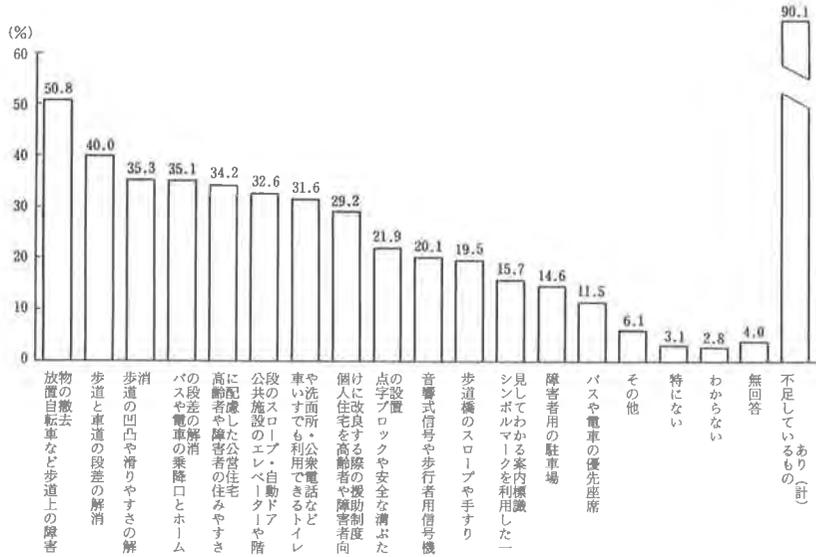
- (3) 続いて、「高齢者等の住みやすさに配慮した公営住宅」「駅など公共施設のエレベーター等の設備」「車いすでも利用できるトイレ等の設備」「住宅改良への援助制度」の指摘が多くなっている。

●構成別として（別頁参照）

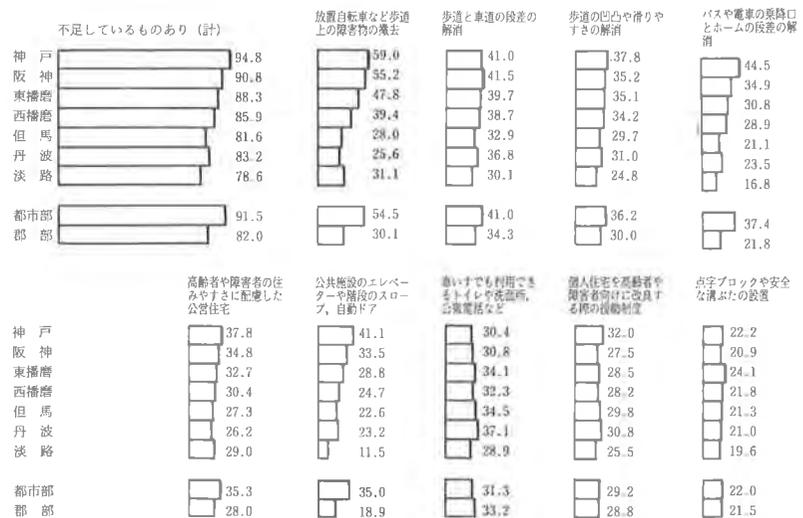
- (1) 地域別には、地方部より都市部において「不足あり」の指摘が多くなっている。

都市部では「歩道上の障害物の撤去」が最も多く、地方部では「車いすでも利用できるトイレ等の設備」が最も多くなっており、都市部と

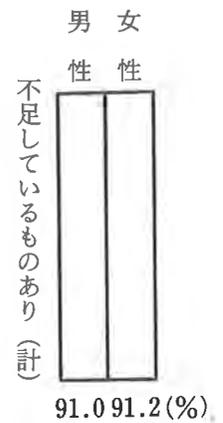
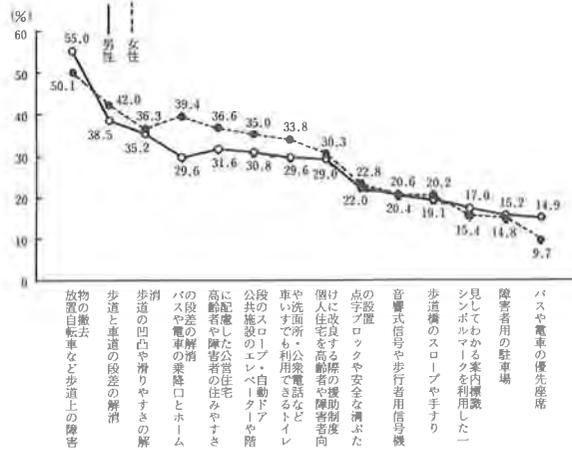
全 体



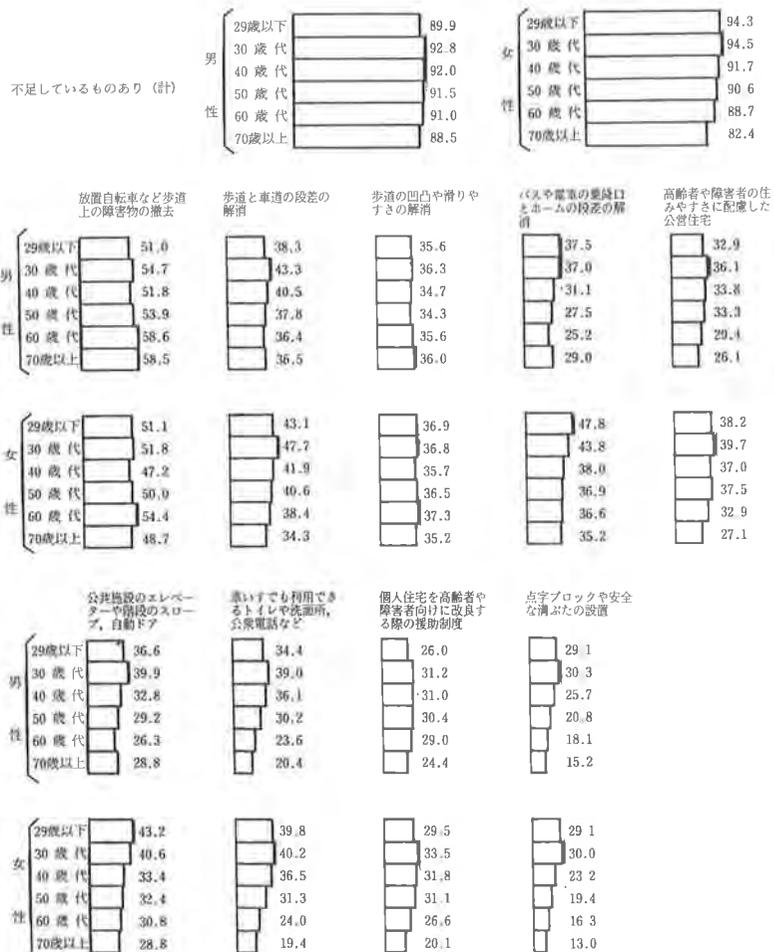
地 域 別



性別



性・年代別



地方部における歩道上の混雑度の違いが表われているように思われる。

- (2) 性別としては、男性が「歩道上の障害物の撤去」「バスや電車の優先座席」が多いのに対し、女性は「歩道と車道の段差の解消」「ホームとの段差の解消」が多くなっており、微妙な差異を見せている。
- (3) 年代別では、男性には差異が無いが、女性については若年者ほど「不足」ありを多く指摘している。

以上の結果から、14項目の選択肢いずれにも多くの人が不足を指摘しており、この問題への関心の高さに加え、現状に対する不満の大きさが表れていると考えられる。

このことは、福祉のまちづくりの推進を強化する規範づくりと、これを社会的に定着させる支援策が求められていることを意味している。

4. 福祉のまちづくり条例制定に向けて

これまで、兵庫県では高齢者等に配慮した、公共的施設の整備を進めるガイドラインとしての「すこやかな社会づくりのためのまちづくり整備指針」の策定や建築基準条例の改正を行ってきたが、更に、全世帯アンケートの結果を受け、高齢者等が自由に外出し、活動できる福祉のまちづくりを推進するため、「福祉のまちづくり条例」を平成4年10月9日に制定した。

この条例のめざすまちづくりを実現するため、多くの人々が日常的に利用する公共的な施設や、その周辺の道路などを安全・快適に利用し移動することができるよう、福祉のまちづくりの観点から面的な整備を推進する「福祉のまちづくり重点地区」の整備に平成5年度からモデル的に5地区で取り組んでおり、更に平成6年度からは本格的実施を目指し28地区の設定を予定している。

このように兵庫県では、総合的に福祉のまちづくりの実現を図っているところである。



参考データ

2. 大阪府福祉のまちづくり条例における 事前協議と適合状況調査

◆大阪府土木部都市整備局交通政策課

課長 西村正輝

本号巻頭言でも紹介した大阪府福祉のまちづくり条例（平成5年4月1日施行）は、不特定多数の人が利用する建築物・道路・公園・駐車場などの「都市施設」が新設・既設にかかわらず、全てその対象となっていたが、その内でも府下の一般道路事業・街路事業・連続立体交差事業・大阪モノレール事業・駐車場整備事業等の各施設に、どのような取り組みが出始めているのか、福祉のまちづくり条例第15条の事前協議並びに第16条の適合状況調査の項目をとおして次に記すこととする。

〔1〕 事前協議

●福祉のまちづくり条例第15条に定められた事前協議の概要●

事業者は、福祉のまちづくり条例に基づく都市施設のうち、特に公共性の高いものについて特定施設と定め、同施設を設置しようとするときは、工事着手前にその福祉的配慮がなされているかどうかを、知事に協議しなければならないと定められている。

そこで条例制定から1年間の事前協議件数を(1)に示す。

表中の受付件数とは事前協議の受け付けであり、相談件数とは建設する施設が条例対象の施設となるのか、また条例対象となる施設である場合、基準に適合させる必要があるのか等を主とした相談件数を記載する。

○平成5年度における事前協議等件数（累計）

(1) 〔月別受付件数・相談件数〕

月別	平成5年4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	平成6年1月	2月	3月	計
受付件数	48	57	80	86	63	67	58	67	48	48	69	83	774
相談件数	169	154	187	165	182	144	224	202	147	156	148	185	2,063

○平成5年度における駐車場整備事業で、福祉のまちづくり条例による事前協議の実施状況

施設名	所在地	障害者用スペース	受付年月日
本町モータープール	池田市栄本町	2台	H5.7.13
関西国際空港第1・第2駐車場	空港島内	20台	H5.8.6
千里中央第5駐車場	豊中市新千里東町	2台	H5.9.1
泉大津駅東地区駐車場	泉大津市旭町	1台	H5.12.3
和泉府中駅前商店街協同組合お客様用駐車場	和泉府中町	1台	H5.12.17
関西国際空港第3駐車場	空港島内	—※	H5.12.22
関西国際空港第4駐車場	空港島内	—※	H5.12.22

※ 第1・第2駐車場に対応

○平成6年度（平成6年9月1日現在）における
駐車場施設の事前協議実施状況

ハマヤ駐車場	高槻市大畑町	4台	H6.8.22
--------	--------	----	---------

一方、府営駐車場においては、下記の通り福祉のまちづくり条例制定以前から、同条例が求める障害者用スペースを確保している。

また来年供用を予定している新石切立体駐車場においても、障害者用スペースを計画中である。

施設名	所在地	障害者用スペース	供用年月日	備考
大阪府江坂立体駐車場	吹田市豊津町	6台	H4.12.9	※
大阪府新石切立体駐車場	東大阪市西石切町	2台	H7.4.予定	※

※ 駐車料金の減免を実施

○事前協議施設の用途別件数及び完了届出件数

次に条例制定による、事前協議があった施設の用途別と条例で求めている施設整備の完了届出件数を、(2)に示す。

(2)〔用途別受付件数・工事完了届出件数〕

用途	受付件数	完了届出件数
共同住宅	178	2
工場	82	8
学校	80	17
児童・老人・福祉施設等	79	10
物販店舗	79	17
病院・診療所(病室を有する)	34	5
遊技場	28	2
飲食店	25	3
銀行・信用金庫・信用組合・農協	23	13
官公庁等	19	5
寄宿舎	19	1
上記以外の用途	128	13
計	774	96

〔2〕 適合状況調査

●福祉のまちづくり条例第16条に定められた適合状況調査の概要●

条例の施行の際に存する特定施設（既存施設）の改善を図るため、事業者に対し整備基準に適合しているかどうかの調査「適合状況調査」や、その結果、整備基準に適合していない既存施設について、「改善計画」の作成の手続きを求めていくこととしている。

(1)に条例制定により特定施設（既存施設）の内、調査対象となった施設の用途を分類し件数を示す。

(1)〔平成5年度既存施設適合状況調査対象施設〕

対象施設用途	対象施設数
駅舎	369
学校(学校教育法第1条)	690
博物館・美術館・図書館	50
病院・診療所	1,700

児童・老人福祉施設等	850
飲食店(1,000㎡超)	320
百貨店・マーケット等	1,270
ホテル・旅館	890
銀行・信用金庫・農協等	2,550
地下街	6
計	約8,700

○事業者から報告があった適合状況調査結果を集計分析しているが、まだ報告がなされていない施設事業者については、督促指導している。

平成6年度においては、「平成5年度既存施設適合状況調査対象施設」で整備基準に適合していないものについて、重要かつ緊急性の高いものなどから順次、改善計画の作成を事業者に求めていくこととしている。

○連続立体交差事業実施箇所における障害者等対策

次に条例制定以前から、連続立体交差事業において推進してきた障害者等対策の実施箇所及び今後の予定を(2)に示す。

平成5年度(平成6年6月27日現在)までの連続立体交差事業実施箇所における身障者対策実施状況

(2)〔連立事業での身障者対策実施状況〕

路線名	駅名	エスカレーター		エレベーター		斜路	
		ラッチ内	ラッチ外	ラッチ内	ラッチ外	ラッチ内	ラッチ外
近鉄大阪線	八尾	4	2	0	2	—	—
	布施	4	0	0	0	—	—
	小阪	2	0	0	0	—	—
	永和	2	1	0	0	—	—
京阪本線	俊徳道	2	1	0	0	—	—
	守口市	4	2	0	2	—	—
	西三荘	4	0	0	0	—	—
	門真市	0	0	0	0	—	—
	古川橋	2	1	0	0	—	—
	大和田	2	0	0	0	—	—
南海本線	萱島	3	0	0	0	—	—
	七道	1	0	0	0	—	—
	堺市	2	1	0	0	—	有
	湊町	1	0	0	0	—	—
阪急宝塚線・京都線	石津川	2	0	0	0	—	—
	池田	1	7	1	1	—	—
	高槻市	4	6	2	1	—	—

計	南海本線	泉佐野	8	0	2	0	—	—
		岸和田	6	0	2	0	—	—
	阪急宝塚線	曾根	4	0	2	0	—	—
		岡町	2	2	1	1	—	—
		豊中	2	3	1	1	—	—
京阪本線	寝屋川市	4	5	2	1	—	—	
	枚方市	4	3	3	1	—	有	
画	近鉄奈良線	若江岩田	3	0	2	0	—	—
		河内花園	3	0	2	0	—	—
		東花園	3	0	2	0	—	—

路線名	駅名	点字 運賃表	障害者 用便所	車イス 用 改札口	盲人用 券売機	ホーム 転落 防止柵	エスカ レーター 案内
近鉄大阪線	八尾	有	—	有	有	有	有
	布施	有	—	有	有	有	有
	小阪	有	—	有	有	有	有
	永和	有	—	有	有	有	—
近鉄大阪線・奈良線	俊徳道	有	—	有	有	有	有
	守口市	有	有	有	有	有	有
	西三荘	有	有	有	有	有	有
	門真市	有	有	有	有	有	有
京阪本線	古川橋	有	有	有	有	有	有
	大和田	有	有	有	有	有	有
	萱島	有	有	有	有	有	有
	七道	有	有	有	有	有	有
南海本線	堺市	有	有	有	有	有	有
	湊町	有	有	有	有	有	有
	石津川	有	有	有	有	有	有
南海本線	泉佐野	未定	未定	未定	未定	未定	未定
	岸和田	有	有	有	有	有	有
阪急宝塚線・京都線	池田	—	有	有	有	有	有—
	高槻市	有	有	有	有	有	有—
阪急宝塚線	曾根	有	有	有	有	有	有
	岡町	有	有	有	有	有	有
京阪本線	豊中	有	有	有	有	有	有
	寝屋川市	有	有	有	有	有	有
京阪本線	枚方市	有	有	有	有	有	有
	若江岩田	有	有	有	有	有	有
近鉄奈良線	河内花園	有	有	有	有	有	有
	東花園	有	有	有	有	有	有

○大阪モノレールにおける障害者等対策

大阪モノレールについては、従前から「福祉の街づくり整備指針」等に基づき、障害者等の方々への対策を行ってきたところであるが、「福祉のまちづくり条例」へも適合させるよう、既設駅の改善および新設駅での施設の整備を図っている。

これにより、大阪モノレールでは、府下の駅舎と

しては他の電鉄に先がけ初の「福祉のまちづくり条例」に基づく「適合証」を取得している。

平成6年度における大阪モノレール事業で、福祉のまちづくり条例に基づく障害者等対策実施状況を(3)に示す。

(3)〔大阪モノレール事業での障害者等対策実施状況〕

〈開業区間〉

施設	駅名 ラッチ	柴原	少路	千里 中央	山田	万博記 念公園	茨木	南茨木
		内	外	内	外	内	外	内
エレベーター	内	1	1	1	※1	2	1	※1
	外	1	1	1	—	0	1	—
エスカレーター	内	1	1	2	1	4	1	2
	外	3	★0	0	0	0	0	0
ホーム転落防止柵	内	有	有	有	有	有	有	有
斜路	外	無	無	無	無	有	有	無
車イス、視覚障害者用券売機	外	有	有	有	有	有	有	有
点字運賃表	外	有	有	有	有	有	有	有
点字ブロック	内	有	有	有	有	有	有	有
盲導鈴	内	有	有	有	有	有	有	有
車イス用改札口	内	有	有	有	有	有	有	有
車イス使用者用便所	内	有	有	有	有	有	有	有
エスカレーター案内	内	有	有	有	有	有	有	有

※ 山田駅及び南茨木駅のエレベーターについては、構造上の関係から1F(地上)～2F(コンコース)～3F(ホーム)の1基のみ。

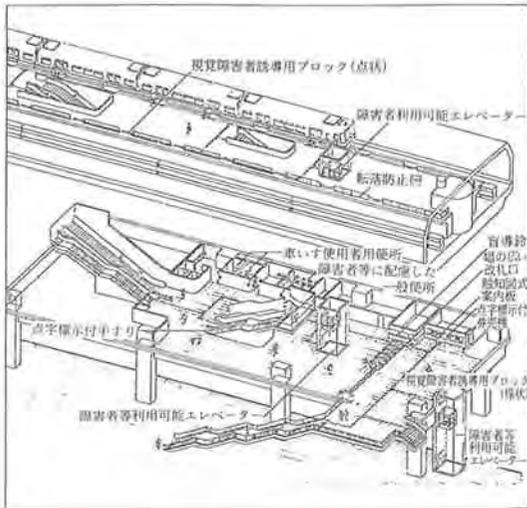
★ 少路駅はラッチ外にエスカレーターを将来的に2基追加する。

〈事業中区間〉

施設	駅名 ラッチ	蛸池	大阪国 際空港	沢良 宜	摂津	南摂 津	大日	門真	万博公 園東口	阪大病 院前
		内	外	内	外	内	外	内	外	内
エレベーター	内	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	外	1	1	1	1	1	※0	1	1	1
エスカレーター	内	2	2	1	1	1	2	2	2	2
	外	2	1	1	1	1	※0	1	0	1
ホーム転落防止柵	内	有	有	有	有	有	有	有	有	有
斜路	外	無	無	有	有	有	無	無	有	無
車イス、視覚障害者用券売機	外	有	有	有	有	有	有	有	有	有

施設	駅名 ラッチ	箕池	大阪国際 空港	沢良 宜	摂津	南摂 津	大日	門真	万博公 園東口	阪大病 院前
点字運賃表	外	有	有	有	有	有	有	有	有	有
点字ブロッ ク	内	有	有	有	有	有	有	有	有	有
盲導鈴	内	有	有	有	有	有	有	有	有	有
車イス用改 札口	内	有	有	有	有	有	有	有	有	有
車イス使用 者用便所	内	有	有	有	有	有	有	有	有	有
エスカレー ター案内	内	有	有	有	有	有	有	有	有	有

※ 大日駅については、コンコース階が1Fのためラッチ外のエレベーター・エスカレーターは不要。



駅舎の整備例（大阪モノレール）

大阪府福祉のまちづくり条例整備基準適合証



適合証マークデザイン図

障害者のための国際シンボルマークを利用したデザインで、マークに組み合わされた輪は、高齢者や障害者をはじめ、すべての人々を取り囲む優しい環境と、大阪の頭文字Oと合格のマルを表し、金色はゴールドメダルをイメージしています。

- ・サイズ 20cm×20cm
- ・材質 アクリル版（裏地白）

○今年度調査予定

最後に今年度の調査を予定している対象施設を(5)に示す。

(5)〔平成6年度既存施設適合状況調査対象施設〕

対 象 施 設	用 途
学校（専修学校・各種学校）	
公会堂・集会場	
物 販	店
体育館・ボウリング場等	
劇場・映画館・演芸場等	
公 衆	浴 場
共 同	住 宅
官公庁舎等（特定郵便局）	
電 気 事 業 等 の 営 業 所	
都市公園・遊園地・動物園・植物園	
計	約10,000件

〔3〕 まとめ

福祉のまちづくり条例第15条・第16条に係わる事前協議並びに適合状況調査の実施状況と、条例制定以前から連立事業、大阪モノレール事業、駐車場整備事業における事業者等の自主的な取り組みも併せて掲載した。

また府下各市町村においても福祉のまちづくり条例の施行に伴い、各施設での取り組みが始まっている。

現在、大阪府では福祉のまちづくり条例の理念に基づき広幅員歩道の整備や電線類の地中化等、今まで以上に安全で快適な道路整備に努めており、道路構造令の改訂とも併せて道路整備に関わる状況の変化に対応するため、道路構造物道路付属施設標準設計の見直しにも着手している。



ブダペスト

◆東京商船大学 商船学部流通情報工学課程
教授 高橋 洋二

平成6年4月21日と22日の両日、PIARC (Permanent International Association of Road Conference、常設国際道路会議)の都市内道路グループ(C-10グループ)の会議がハンガリーの首都ブダペストで開催された。日本側は建設省都市局街路課長が正式メンバーであるが、公務多用の折りで出席できないこともあり、日本代表として参加した。

C-10グループは年に2、3回会合し、積極的な活動をしてきている。参加メンバーはヨーロッパ各国、米国、カナダ、オーストラリアと日本で、これまでの最高の30人が一同に会した。各国とも出席者は継続的に出席しているようで、互いに顔見知りの間柄であった。

今回のテーマは平成7年9月にカナダのモントリオールで開催される第20回World Road CongressにおいてC-10グループが主催するセッションの準備打ち合せ会議である。セッションのテーマはUrban MobilityとParking Policyの2つであり、このテーマについて、参加国の課題、事例、政策を比較し、討議する予定になっている。



写真一 1

第一のテーマであるUrban Mobilityについては都市内公共交通機関として重要なバスの役割、活性化について議論することになっている。バスは需要に柔軟に対応でき、コストが安いにもかかわらず、ほとんどの都市でうまくいかない理由の検討とその改善策を探ることがテーマとなる。第二のテーマであるParking Policyについても、ヨーロッパや米国のように駐車場整備を抑制しようとしている国々と日本やオーストラリアのように駐車場の整備を推進している国々との政策、状況の相違を議論することとしている。

議論の進め方は2つのテーマそれぞれにC-10グループが総括ペーパーを発表した後、施策について推進派と非推進派が論陣をはるという方法をとることとしていて、興味のあるセッションになると期待されている。

今回、会議が開催されたハンガリーは、冷戦が集結し、旧ソ連が崩壊したのに伴い、共産主義から離脱し、将来の道を模索しはじめた東欧の国の一つである。ハンガリーはヨーロッパの中にありながら、人種的にはアジア系とされており、独特の言語、文化等を有している。事実、ヨーロッパ各国のメンバーに聞いても、言葉にまったく手がかりがないと言っていたので、ヨーロッパ系の言語とはまったく異なる体系であるのは確かであろう。人々の生活水準はかなり低く、皆一様に疲れた顔をしているのが印象的であった。物価は生活必需品が安くなっているように見えたが、物は必ずしも豊富とは言えない。

首都のブダペストは、ドナウ側を挟んで西のブダ地区と東のペスト地区に分かれている。ブダ地区は9世紀末マジャール人によって建国され、古い王宮や教会があり、ペスト地区は13世紀以降に発展し、議会、劇場、商業業務地区が存在していて、町の雰

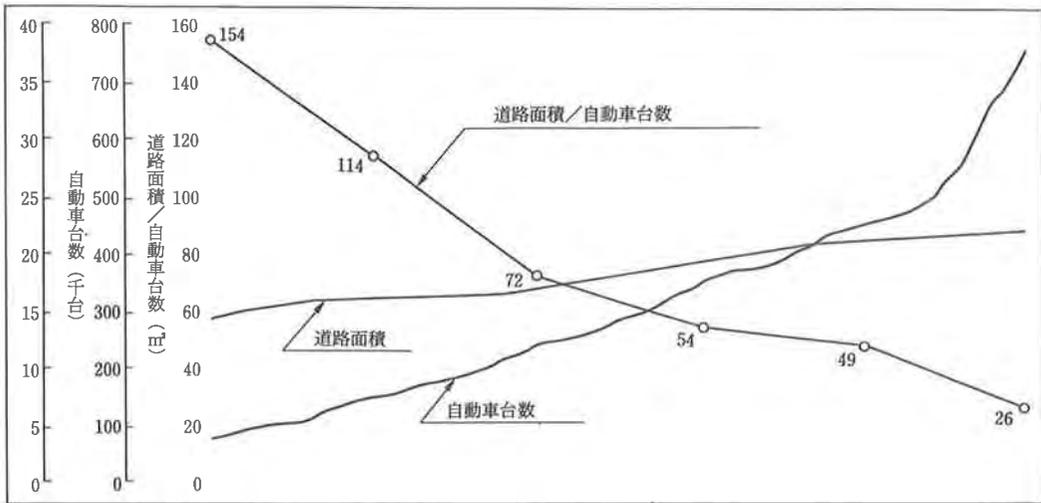


図-1

雰囲気も建築様式も際だった違いがあり、なんとも言えぬ魅力を持つ美しい都市である (写真-1)。

ブダペスト市は525km²の広さであるから、東京の23区程度の広がりには相当し、市の人口は210万人である。しかし、その周辺エリアは倍以上あって、そこには40万人が居住しているし、通勤圏はさらに広がっている。

ブダペストの交通について少し詳しく見て行くと、全トリップの4分の3は公共交通機関によって担われ、残りの4分の1は自動車によって担われている。市場経済に転換したこともあって、今後自動車のシェアは増大することが予想されているが、自動車の比率が3分の1を超えないように抑制しようとしている。ブダペスト市内は歴史的建造物も多く、道路の新設や拡幅はほとんど考えられないので、道路

交通混雑は今後深刻になっていくと予想されている (図-1)。ブダペストの交通体系としては11本の国道、13本の幹線道路と11路線の鉄道が市を中心に整備されているが、環状としてはブダ地区には内環状が、ペスト地区には内環状と外環状が整備されているにとどまっている。

ブダペストの交通機関は、郊外鉄道、地下鉄、市電、バス、トロリーバス、タクシー、自動車から成り立っている。特に市電やバスは都市内を縦横にサービスしていて大変便利であり、乗車料金も日本円で15円程度と低く抑えられているので、市民の日常の足となっており、一日中多くの乗客を運んでいる (写真-2、写真-3)。特にバスについては各車両の位置、遅れ等についてモニターし、電話を通じて各ドライバーに運行についての指示ができるバス



写真-2



写真-3

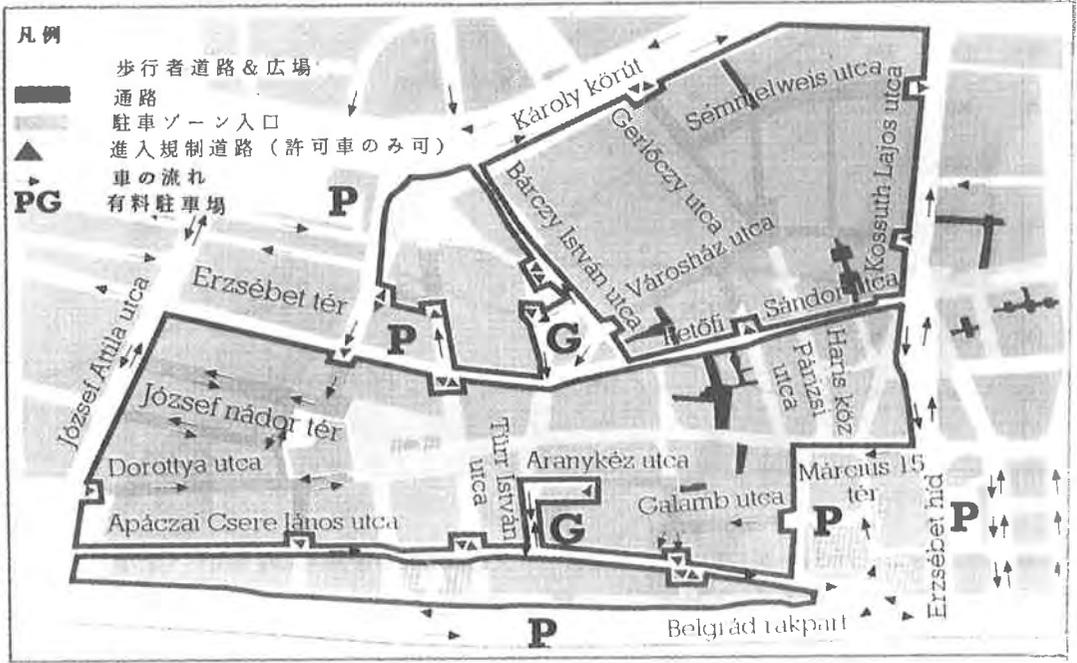


図-2

ロケーションシステムが稼働している。なお、ブダペスト市内には駐車場と車庫が全部で60万5千台分あるが、中心地区では駐車場は容量一杯の状況であって、路上駐車に至るところで見られる（写真-4）。さらにブダペストでは現在、地下鉄の駅に4千台分のパークアンドライド駐車場を持っている。

ブダペストの歴史的な中心地区（第5区という）は市の0.5%の広さにもかかわらず、商業業務活動と観光客のため、昼間人口は50万人（夜間人口は4万3千人にすぎない）にも達している。中心地区には国の機関をはじめ、各種施設が集中しているとともに、市の平均の20倍前後の商店や飲食店が立地していて物流交通も非常に多くなっている。

1980年代に、この都心の環境改善を図るために、公共交通機関の改善、歩行者ゾーンの設置、自動車交通の管理がはじめられ、その範囲が広げられつつある（図-2、写真-5）。

ブダペストの郊外に目を転ざると、そこにはドナウ川沿いに豊かな平野が開けていて、広々とした農地、放牧地が緩やかなうねりの中に続いている。今年アルプスの雪解け水が異常に多く、ドナウ川の水位がかつてない程に上昇し、川沿いの道路や農地、



写真-4



写真-5

一部住宅も水につかっている風景が見られた（写真一6）。ブダペストからドナウ川沿いに北上すると、旧チェコスロバキアの国境まで僅か2時間程であり、その途中にローマ時代の遺跡をはじめセンテンドレ、ヴィシュグラード、エステルゴム等の古都や要塞が点在し、ハンガリーの長い歴史や文化を知ることができる。

また、旧ソ連軍の大規模なキャンプ跡地が荒廃するままに放置されているのが印象的であった。これらのキャンプの土地はハンガリーに属しているが、建物や施設は旧ソ連軍が建設したものである。ロシアは、老朽化して利用価値のないこれらの建物や施設を、法外な価格で買い取るようにハンガリーに要求しているので、新しい利用を検討出来ずに放置されているということであった。東欧の厳しい抑圧の歴史がいまだに尾を引いているのを目のあたりにしたが、ハンガリー動乱の傷跡もあり、ハンガリー人のロシア嫌いは徹底しているように思えた。彼らの目は西欧を向き、必死にその仲間に入ろうと道を模索していて、できるだけ早くEUに加入することが当面の課題となっている。

ドナウ川は国境近くで大きく川筋を曲げていて（ドナウベントと呼ばれている）、その雄大な景観は観光地にもなっている。この屈曲部に共産政権当時、水力発電所を建設することが決定され、工事が進んでいたが、ドナウ川の環境、景観を破壊するものとして、ベルリンの壁崩壊後にその中止をきめた。現在は途中まで建設されていた河川内の構造物を除去するための工事が行われていて、その壮大なる無駄に驚いた（写真一7）。

ヨーロッパにあって長い歴史と文化を誇るハンガリーが、経済水準において開発途上国並みに遅れているのを見ると、政治的、社会的システムや制度が如何に大切かを痛感せざるをえなかった。ブダペストの歴史的建造物、音楽、美術等の蓄積と、疲れて貧しく見える庶民の姿がどうしてもつながらず、短



写真一6



写真一7

い滞在中考えさせられる点が多かった。また、この国の南の隣国は内戦状態の旧ユーゴスラビアであり、海に囲まれた平和な日本と、ヨーロッパの複雑な民族、政治状況の違い、落差を経験する良い機会であった。

<都市と交通>

通巻33号

平成7年3月15日発行

発行人兼
編集人

田川尚人

発行所

社団法人 日本交通計画協会

東京都文京区本郷2-17-13

電話 03(3816)1791(〒113)

印刷所

勝美印刷株式会社

