大方潤一郎先生定年記念連続セミナー第2回: 人生百年時代の包摂と支援の生活環境をつくる: 日常生活圏の構成論再考エイシ フレント リーな地区交通環境

宇都宮大学 地域デザイン科学部

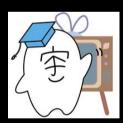


大森 宣暁

2018年11月19日(月)

nobuaki@cc.utsunomiya-u.ac.jp







http://plans.ishii.utsunomiya-u.ac.jp/Ohmori/nobuaki.htm

概要

- 道路や公共交通等の交通システムが、日常生活 活動への参加を可能とする
- ・ バリアフリー法等の整備で、道路や公共交通、公共施設や商業施設のバリアフリー化は急速に進展
- ICT、AI等の新技術で、移動支援機器、自動 運転車など交通具も進化
- 交通ルール遵守、公共空間での思いやり等、心のバリアフリーが不足
- 移動代替活動の有効活用と、安全·安心して 移動を楽しめる環境整備が必要



「交通」は「活動」の派生需要

- 人は毎日どんな活動を行う必要があるか?
 - 必需活動:睡眠、食事、身の回りの用事、診察・療養など (本人が行う必要あり)
 - 拘束活動:仕事、学業、家事、育児、食料品・日用品の買物、銀行・郵便局へ行くなどの事務的用事など (一部はアウトソーシングが可能)
- 加えてどんな活動をすると満足か?
 - 自由活動 :趣味、娯楽、交際、休息、飲み会、ショッピング、スポーツ、テレビ、パチンコ、ゴルフ•••など(本人が行う必要あり)



交通システムが本源的な需要である(外出)活動への 参加を可能とする

ライフサイクルステージと 活動需要、能力の変化

仕 育 自由 体 財 事 児 時間 カーカ^車

ライフサイクルステーシ

- A子供なし若者世帯(35歳未満)
- B 就学前子どもあり世帯
- C就学前+小学生子どもあり世帯
- D 小学生子どもあり世帯
- E 中学生・高校生子どもあり世帯
- F 18歳以上子どもあり世帯
- G 子供なし世帯(35歳以上)

H退職後高齢者世帯



交通の発生

望ましさを表す

※効用:経済学の用語、

- 目的地で活動を行う効用(+)
- 移動の負の効用(-)
 - 時間、費用、身体的負担、心理的負担・・・
- 移動の正の効用(+)
 - 気分転換、一人になれる、景色を眺める、運動、移動中の活動・・・
- (自宅を含めて)以上の合計が最も大きい目的地で活動を行 う(移動が発生する)
 - ①徒歩で近所の居酒屋に飲みに行く
 - ②自転車で少し離れた居酒屋に飲みに行く(帰りは押しチャリ)
 - ③バスや鉄道で都心の居酒屋に飲みに行く
 - ④自動車で郊外の居酒屋に飲みに行く(帰りは代行)
 - 5自宅でオンライン飲み会をする
 - ⑥自宅に友人を呼んで飲む

歩行環境に影響を与える要因

移動支援機器

- 車いす
- ・セニアカー (ハント゛ル型 電動車いす)
- · 杖
- ・歩行器・歩行車
- ・ 八°ーソナルモヒ゛リティ
- へ、ド、一カー
- ・キャリーハ゛ック゛
- etc.

交通 具

交通 路

バリアフリーの歩道・通路

- ・幅員、勾配、凹凸、 段差、排水
- ・点字ブロック
- 休憩施設
- 路上障害物
- 立体横断施設
- 夜間照明

歩行環境

法•

制度

交通ルール遵守・マナー向上、 バリアフリーに対する理解(心のバリアフリー)

- ・歩道上の駐輪、看板・商品はみ出し
- 自転車の歩道通行
- ・点字ブロック上の駐輪、多機能トイレやエレ ベーターの優先順位

情報

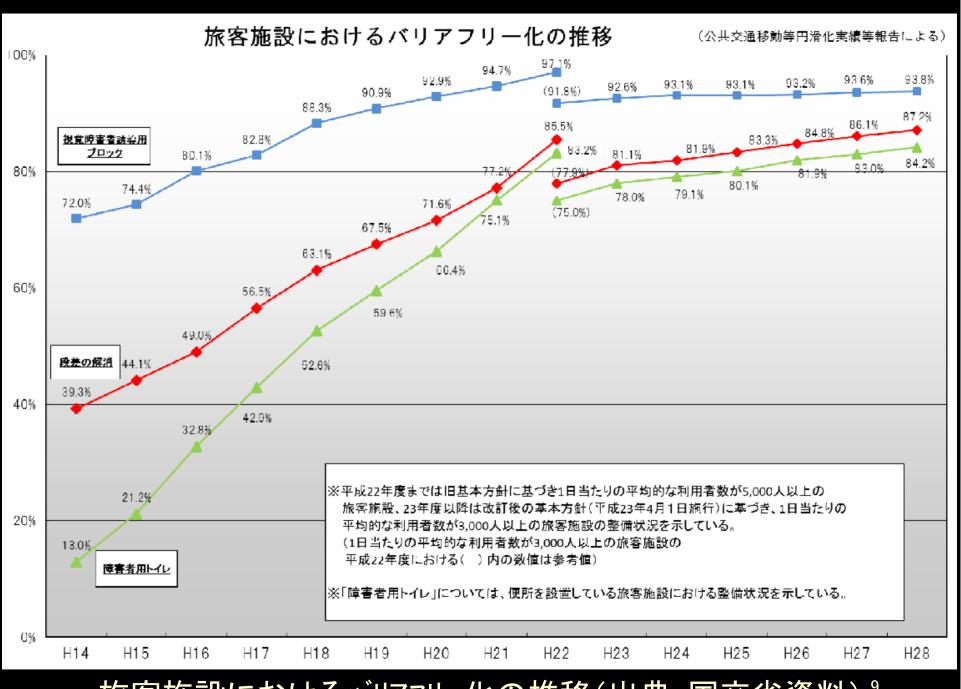
- パリアフリー経路
- ・混雑状況
- エレハ、ーター、多 機能トル、案内 地図等

地形

気象

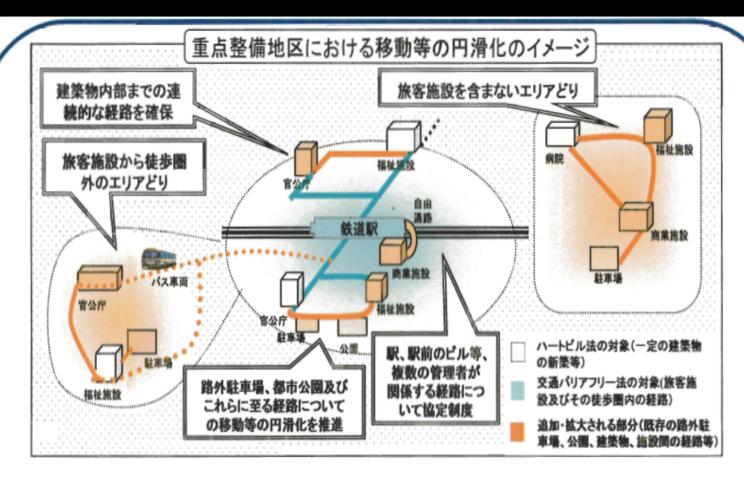
我が国のバリアフリー関連法制度

- 建設省の段差切り下げ等の通達(1973年)
- 町田市福祉環境整備要綱(1974年)
- 自治体の福祉のまちづくり整備条例等(1977年、神戸)
- 公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備がイドライン(1983年)
- 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がイドライン(1994年)
- ハートビル法(1994年)
- 交通バリアフリー法(2000年)
- 公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン(2001年)
- 道路の移動円滑化整備がイドライン(2003年)
- ユニハーサルデザイン政策大綱(2005年)
- バリアフリー(新)法(2006年)
- 公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備が介ライン(2007年)
- 改訂版道路の移動等円滑化整備ガイドライン(2003年)
- 公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン(2013年)
- 増補改訂版道路の移動等円滑化整備がイドライン(2015年)
- 障害者差別解消法(2016年)
- バリアフリー法改正(2018年)

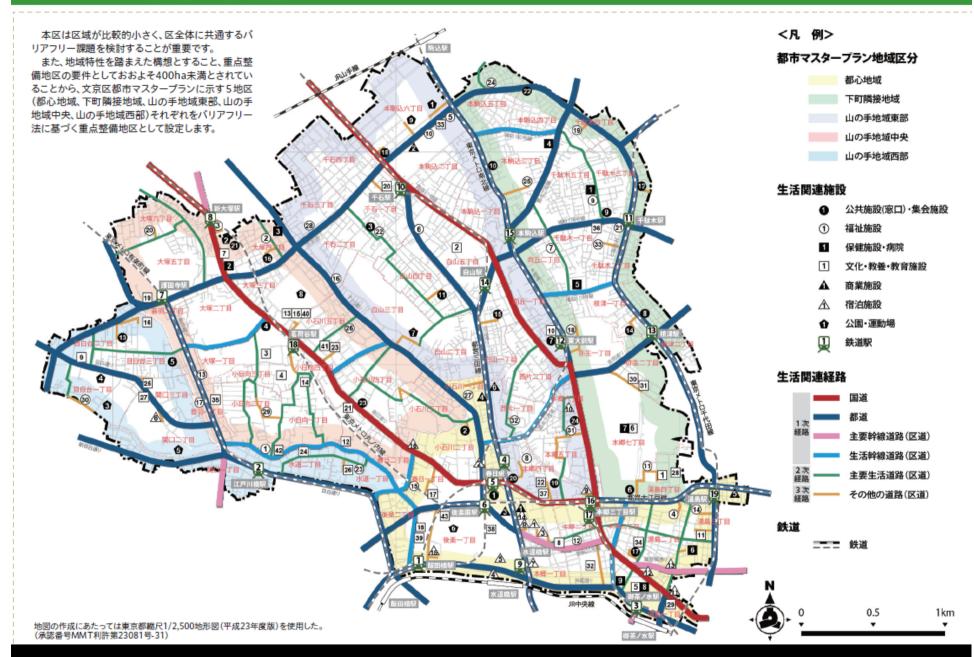


旅客施設におけるバリアフリー化の推移(出典:国交省資料)9

バリアフリー(新)法における重点整備地区



- ○市町村は、高齢者、障害者等が生活上利用する施設を含む地区について、基本構想を作成
- ○公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、建築物の所有者、 公安委員会は、基本構想に基づき移動等の円滑化のための特定事業を実施
- ○重点整備地区内の駅、駅前ビル等、複数管理者が関係する経路についての協定制度



●高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案

<予算関連法律案>

背景•必要性

2020年東京バラ大会の開催を契機とした共生社会の実現、高齢者、障害者等も含んだ一億総治部社会の実現の必要性

事故、トラブルの発生等を踏まえ、 既存施設を含む更なるハード対策、 また、旅客支援等のソル対策を 一体的に推進する必要



(参考) 車いす利用者の パス利用に係る 介助の様子

≪課題②:地域の取組の課題≫

□ 市町村(特別区を含む)による基本 機想未作成・フォローアップ 不足等により、地域における ハリアフリー化が不十分

※基本權想作成市町村数:

▶ 全市町村の約2割(294/1,741) 3千人/日以上の旅客施設のある 市町村の約半数(268/613)

[H28年度末時点]

≪課題③:利用し易さの課題≫

- □ 観光立国実現に向け、貸切バ スや遊覧船もバリアフリー化が必要
- 公共交通機関に加え、建築物 等に関するバリアフリー情報の 積極的な提供が必要
- □ パリアノリー施策の評価等に当た り、障害者等の参画・視点の 反映が必要

≪関連する政府決定等≫

■ユニハ´ーサルテ´サ´イン2020行動計画(H29.2 ユニハ´ーサルテ´サ´イン2020関係閣僚会議決定)

「パリアフリー法を含む関係施策について、29年度中に検討を行う等により、そのスパイラルアップを図る」

法案の概要

- ①理念規定/国及び国民の責務
- 〇理念規定を設け、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」を明確化
- 〇「心のパリアフリー」として、高齢者、障害者等に対する支援(鉄道利用者による声かけ等)を明記

②公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

- 〇ハード対策に加え、接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニューを 国土交通大臣が新たに作成
- ○事業者は、ハード・ソフト計画※の作成・取組状況の報告・公表

※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制



③パリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

〇市町村がバリアフリー方針を定めるマスタープラン制度を創設

(協議会等における調整、都道府県によるサポート、作成経費支援(※予算関連))

【バリアフリーのマスターブラン】

【基本構想(具体事業調整)】 ・市町村による方針の作成・車点的に取り組む対象地区(※)の設定

事業を実施する地区の設定 地区内事業者等 事業内容の特定 による事業実施

※対象地区内

- 公共交通事業者等の事前届出を通じた 交通結節点の調整
- ・ハリアリーマグ作成に対する地区内事業者等

当事者の参画する協議会の活用等により 定期的評価・見直し

○近接建築物との連携による既存地下駅等のパリアフリー化を促進するため、

駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に近接建築物への通路 及びバリアフリートイレ整備が容易に



④更なる利用し易さ確保に向けた様々な施策の充実

- ○貸切バス・遊覧船等の導入時におけるバリアフリー基準適合を義務化
- 建築物等のバリアフリー情報の提供を新たに努力義務化
- <u>障害者等の参画の下、施策内容の評価等を行う会議の開催を明記</u>



【目標・効果】高齢者、障害者や、子育て世代など、全ての人々が安心して生活・移動できる環境を実現

- 《KPI》・利用者3,000人以上/日である旅客施設の段差解消率:87.2%(2016年度末)⇒約100%(2020年度) ・国が示す先進的な研修(様々な障害特性への対応充実等)を行う東京オリ・バラ大会関連交通事業者の 割合:100%(2020年度)
 - ・パリアフリーのマスタープランを定める市町村数: (新規) ⇒ 300(2023年度)

道路構造

•「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」および「道路の 移動等円滑化整備が小デライン」

• 歩道

- 幅員:有効幅員2m以上
- 舗装:雨水を地下に浸透させる構造
- _ 勾配: 縱断勾配5%以下、横断勾配1%以下
- 車道との分離:縁石の車道に対する高さ15cm以上
- 高さ: 車道に対する高さ5cmを標準
- 横断歩道との接続:歩道と車道の境界部2cmを標準















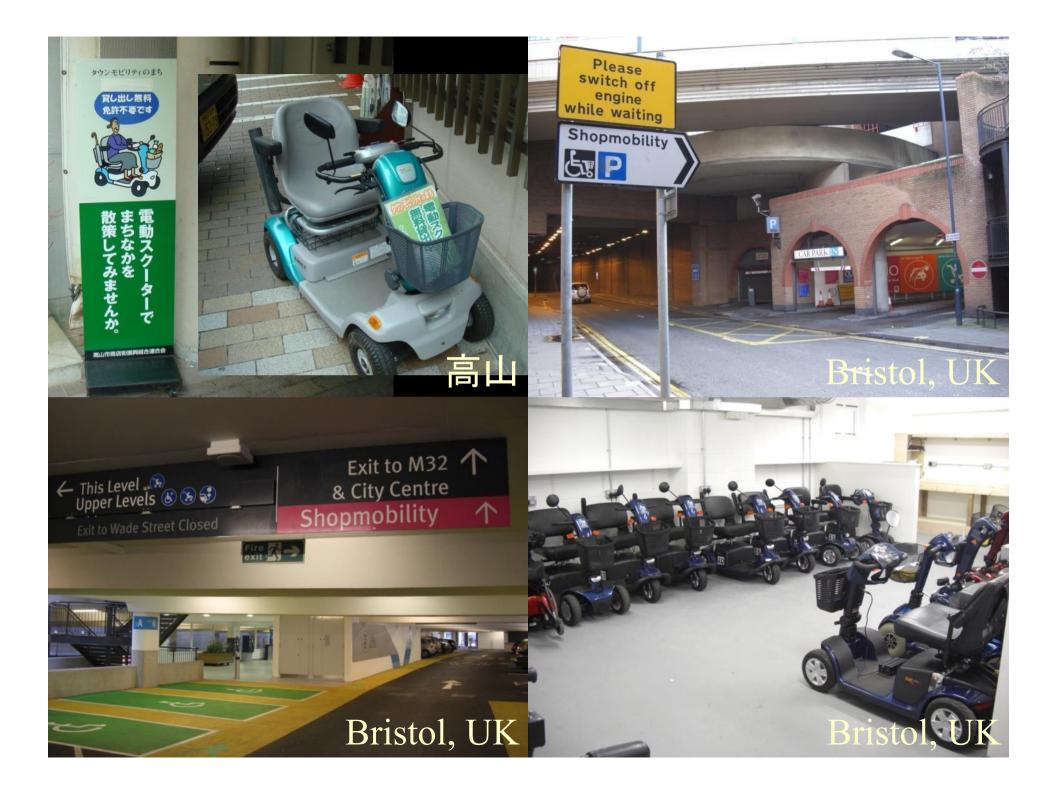














心のバリアフリー ~人々のバリアフリーに対する理解~

- ・ 歩道上や点字ブロック上の駐輪、多機能トイレやエレベーターの優先順位、車いすで利用できない飲食店、ベビーカーでの公共交通利用・・・
- 多種多様なバリアフリーデザインの意味を、移動制 約者を含めて全ての人々が理解することが重要 → 情報提供、教育、啓発
- 移動制約者が普通に街の中にたくさんいるような状況を体験することが重要 → 移動制約者が積極的に街に出る → (我が国では)まずはハードの整備により物理的に外出しやすい環境が必要??

まとめ

- 道路や公共交通等の交通システムが、日常生活 活動への参加を可能とする
- ・ バリアフリー法等の整備で、道路や公共交通、公共施設や商業施設のバリアフリー化は急速に進展
- ICT、AI等の新技術で、移動支援機器、自動 運転車など交通具も進化
- 交通ルール遵守、公共空間での思いやり等、心のバリアフリーが不足ぎみ
- 移動代替活動の有効活用と、安全 · 安心して 移動を楽しめる環境整備が必要