



Title	身体弱者の旅行と公共空間のデザイン・ギャップに関する基礎的考察
Author(s)	竹内, 奈津子; 森, 傑; 奥, 俊信
Citation	学術講演梗概集. E-1, 建築計画I, 各種建物・地域施設, 設計方法, 構法計画, 人間工学, 計画基礎, 2004, 985-986
Issue Date	2004-07-31
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/38414
Rights	日本建築学会; 本文データは学協会の許諾に基づいて複製したものである
Type	article
File Information	mori-21.pdf



[Instructions for use](#)

身体弱者の旅行と公共空間のデザイン・ギャップに関する基礎的考察

高齢者 身体障害者 旅行
公共空間 バリアフリー デザイン・ギャップ

正会員 ○竹内 奈津子*
同 森 傑 **
同 奥 俊信 ***

1. 研究の背景と目的

近年、高齢社会・ノーマライゼーション社会の到来によってバリアフリー概念は一般的に普及し、建築・都市の公共空間においても、例えば、施設内の手すりやエレベーターの設置からバスや電車の車両改良に至るまで、様々なスケールでそのデザインが精力的に取り組みされている。しかしながら、それらの多くは、バスならバス車両自体というように、各々の公共サービスの目的に応じたデザイン対応に焦点が当てられているのが現状であり、絶えず連続的に公共空間を利用する日常生活を考えると、異なるサービス間のデザインのギャップとその相互調整にはまだまだ多くの課題が残されていると言える。

本研究では、このようなデザイン・ギャップの問題にその活動が大きく左右されていると思われる高齢者や身体障害者(以下、身体弱者)の旅行を取り上げる。そして、現状の公共交通環境の中で身体弱者のための旅行を実現している企画団体の協力のもと、公共空間における身体弱者の移動状況とボランティアによるサポートの工夫などの活動実態を詳細に把握することを通じて、身体弱者の人々も健常者と同じように旅行が楽しめる生活環境の実現を促す公共空間デザインについての基礎的考察を試みる。

2. 調査方法

北海道での身体弱者の旅行を、企画団体の規模ごとにそれぞれ取り上げる。主に「屋外介護支援」と「ひまわり号を走らせる札幌実行委員会」が主催する旅行を対象に実態調査を行った。ツアー企画者に対し、旅行の目的・行程内容・工夫・注意点・問題点などをヒアリングすると同時に、旅行に同行して写真およびビデオでその状況を記録する観察調査を行った。調査日・調査場所等を以下に挙げる(表1)。

3. 結果と分析

旅行中の場面を観察・調査したデータから行為とその周辺の空間構成との関連を見つけ、移動に関する行為としてキー・アクションを挙げ、整理分類した(表2)。

キー・アクションをもとに行為と空間の設えとの関係を時系列的に示した(表3)。

表3より、特徴的と思われる場面を抽出していくと、場面により異なる対応・工夫が見られた。

表1: 調査概要

企画団体の属性	団体の名称	調査日	調査場所	旅行内容	全参加人数	ボランティア数
個人ボランティア	屋外介護支援	6月25日(木)	釧路	百年・雪崩資料館の夜	31	11
		7月25日(木)	苫小牧	カレンダールーの夜	36	14
		9月24日(木)	大空山山荘	今年に紅葉を鑑賞	28	11
		10月17日(木)	札幌中央公園	札幌会・音楽会の夜	29	11
団体ボランティア	ひまわり号を走らせる 札幌実行委員会	11月25日(木)	JRタワー・大空山山荘	紅葉を鑑賞	31	11
		7月 6日(日)	釧路	車道長巻神社の夜	9	—
		7月20日(日)	釧路	JR特等特快列車・貸切バスで	331	197
札幌実行委員会		10月12日(日)	釧路	2回の列車で再旅行	83	58

表2: キー・アクション

self	待機・待ち・待ち歩き
passive	待機▽・整列△・進路▽・滞留△・滞留▽
active	代替ルート●・引き返し○・迂回◎・巡回U◎
help	リターン◆・介助●・補助●・誘導○・先導○

4. 考察

4-1. 団体ボランティア旅行の事例

図1は札幌駅ホーム、図2は札幌駅構内、図3は余市駅での移動経路とキー・アクションを示したものである。

図1は、列車から駅施設へと移行する繋ぎ目の場面である。乗り降りする前から準備を始め、「介助」を受けることでエスカレーターによる乗り降りが可能となった。

図2: 場面①は、ドアを通過する場面である。手前の入り口は利用せず奥のドアを利用した後、右に曲がってから列の動きが「遅延」した。ここに「誘導」する人がいることでスムーズな移動が可能となった。

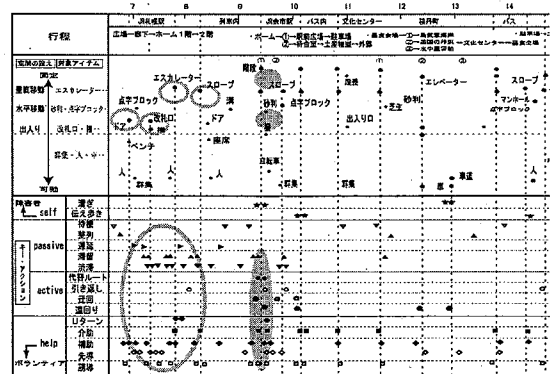
図2: 場面②は改札口付近で柵を開けてもらい通り抜ける場面である。列の流れが完全に止まり、長い列が改札口の奥まで続いていた。人の流れにより遮られ車椅子の列が一定箇所に「滞留」していた。この場合、「誘導」する人がいても「渋滞」が解消されていない。

図3は余市駅の3箇所の出入り口における場面である。人の流れを分けることで札幌駅に比べ移動がスムーズになった。

札幌駅ではエレベーターを利用せずにエスカレーターを利用していた。西口から入ると迂回する必要があるため、東口から入ったと考えられる。エスカレーターは、障害者1人では利用不可能な障害となるが、介助者が付くことで車椅子利用者でも利用できる設えに変化した。このことで健常者と同様のルートをとった列車の旅が実現している。しかし、駅構内の混乱・混雑を最小限におさえるためにこの経路をとったものの長い渋滞が起こるといった問題は解消できていない。

余市駅では到着駅にてホームに降りられないという困難な状況を「代替ルート」の対応により克服し、旅行を実現させている。ホームが1階にある場合と2階にある場合の違い・ホームの作り・人の流れ・規模など空間の設えが異なるため、列車を利用するという同じ目的であっても、起こっている行為やその組み合わせに違いが見られた。

表3: 行為とその対象の関係



4-2. 個人ボランティア旅行の事例

バスによるこの旅行では、ある施設に立ち寄る際、一般の駐車場所に停めず別の出入り口を利用している。出入り口付近にバスを停めることで移動距離を最短にする対応がよく見られた。頻繁に「代替ルート」を取っているため団体ボランティア旅行で見られた長い渋滞は起こっていない。エスカレーターが整備されていない1階・2階間の移動が困難な場所でも、手作りの仮設スロープを設置し、後ろからサポートしてもらうことで上がることできた階段があったが、それにより、階段の周りは混雑し一般の人にはスムーズに移動ができなくなっていた。

このように、健常者とは違う経路を取らざるを得ないが、限られた人手で出来る限りの工夫をして旅行を実現させている。一方、利用不可能な空間を利用可能な空間へと変化させる工夫により新たな問題が生まれる場合もあることが分かる。

5. まとめと今後の課題

今回の調査では身体弱者の旅行場面における移動の実態と旅行を成立させるためになされている工夫を捉えることが主な焦点となった。

身体弱者が健常者と同様の経路で移動するためには、様々な工夫が必要となるのが現状である。車椅子利用者の移動に際してエレベーター・スロープの設置がバリアフリー化の基本であると考えられているが、車椅子利用者が複数、又は他の利用者と共に移動する場合などを考慮すると、単にエレベーターを設置することで完璧なバリアフリー空間が成り立つわけではない。

また、このような旅行を実現させるためには、個人レベルからボランティア・NPO団体など支援組織レベルのサポートのような充実したソフト面での対応が必要不可欠であるのが現状である。ソフト面での工夫によって、身体弱者自身では利用不可能であると思われる空間を利用できるようにはなっているが、様々なハード的な状況に対応するには多くの労力と準備が必要である。さらに、工夫したことにより生じる一般利用者の渋滞問題などを解消するための誘導なども必要となってくる。

今回は、様々な身体的特性を持った身体障害者を1つの団体として捉えて分析を進めたが、場面を細かく観察すると空間の設えや人の属性により移動時の行動に違いが見られた。今後はさらに場面を詳細に観察することで、空間の設えと行為の関わりを見出ししていく。

参考文献

- 1) 和平易弘著 (2002) 『誰でもわかる交通のバリアフリー』、成山堂書店
- 2) 秋山哲男編、国土交通省都市交通調査室監修 (2001) 『都市交通のユニバーサルデザイン - 移動しやすいまちづくり』、学芸出版社
- 3) 佐藤節哉著 (1992) 『フィールドワーク』、新曜社

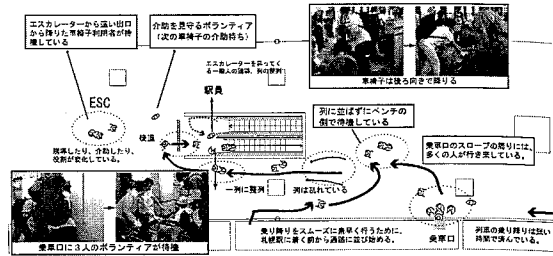


図1：札幌駅ホーム (7月20日 18:45~19:00)

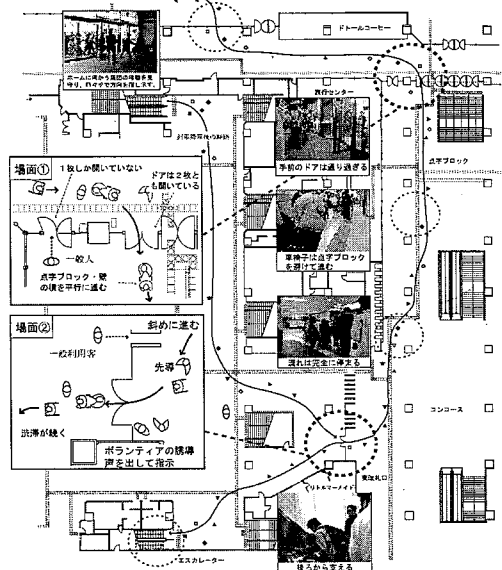


図2：札幌駅構内 (7月20日 7:15~7:45, 18:30~19:00)

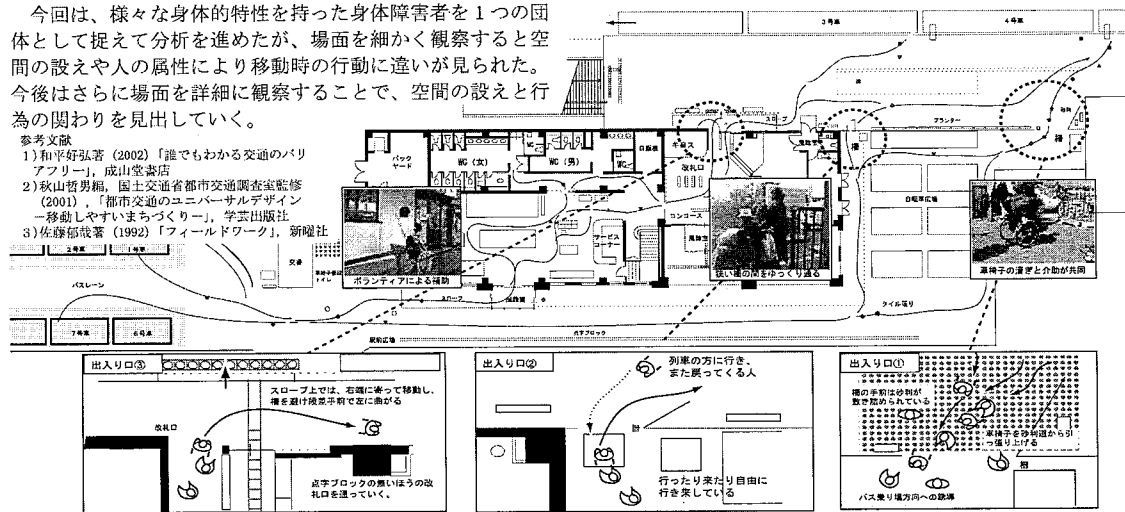


図3：余市駅 (7月20日 9:30~10:00, 16:00~16:30)

* 北海道大学大学院工学研究科都市環境工学専攻修士課程
 ** 北海道大学大学院工学研究科都市環境工学専攻助手・博(工)
 *** 北海道大学大学院工学研究科都市環境工学専攻教授・工博

Graduate School of Engineering, Hokkaido Univ.
 Instructor, Department of Urban Environment Engineering, Graduate School of Engineering, Hokkaido Univ., Ph.D.in. Eng.
 Prof., Department of Urban Environment Engineering, Graduate School of Engineering, Hokkaido Univ., Dr. Eng.