

参加型「福祉の交通まちづくり」のねらい*

Aims of “Transportation-oriented caring society for all” promoted by citizen participation *

新田 保次**

By Yasutsugu NITTA**

1. はじめに

本稿では、「交通まちづくり」も「福祉の交通まちづくり」も目新しい言葉であるので、筆者なりに定義づけるとともに、福祉の交通まちづくりにおいて重要な要素を占めるバリアフリー整備と市民参加について意義との役割を述べる。

2. 「交通まちづくり」とは

「交通」は、人々の暮らしや産業活動の基盤であり、私たちの暮らしや社会を豊かにする上でなくてはならないものである。しかしながら、モータリゼーションの進展は経済発展を促し、私たちの生活を便利にする一方で、様々な問題を生み出してきた。

交通事故、交通渋滞、大気汚染や騒音、振動など、典型的な道路交通問題は、未だ解決されない状況にある。近年では地球環境保全に対する意識も高まり、エネルギー消費や自動車から排出される二酸化炭素の削減が課題となっている。さらに、公共交通の衰退はマイカーを利用できない人々のモビリティの低下を招いてきた。それに伴い通院や買物などの日々の暮らしに不自由を感じている人々も多く存在するようになった。また、商業施設の郊外化に伴う中心市街地の衰退も問題になるとともに、人々の交流機会の減少や文化醸成の希薄化、運動不足など、文化や健康をとりまく課題への対応も求められ

ている。

このような交通から派生する環境、社会、経済に関する課題に着実に対応しつつ（図 1）、未来を見据え、来る人口減少下での超高齢社会のための基礎づくりが現代社会に求められている。すべての人々が、また、子々孫々に至るまで、安心して便利で快適に、元気で豊かに永続的に暮らすことができる社会づくりをつくるために交通はどうあるべきかがまさに問われている。

このような社会づくり、一言で言えば「持続可能な社会」づくりにアプローチしていくためには、対象範囲をどのように捉えるかが問われる。グローバル社会というように地球規模のものから町内会単位まで、社会の範囲は様々であるが、まちづくりにおける「まち」とは、人々の日常生活行動が凝集した「まち」を想定する。このまちには、住民も来訪者も商業者も、さまざまな人が平日、休日に交通を介して集い、活動をしている。

このまちは、社会の大きな動きの中でその形態を変えてきた。交通の視点からみれば、交通手段の発達、道路形態や公共交通サービス網の変化を促し、まちの形態に大きな影響を及ぼしてきた。逆に、まちの形態が交通の利用形態に影響を及ぼしてもきた。このように交通とまちは強い相互作用の関係にある。

交通づくりとまちづくりは密接な連携を持っているとの認識のもと、従来、取組みの弱かった交通サイドからのまちづくりへのアプローチを、「かたち」、「しくみ」、「こころ」の3面、それぞれにおける取組みと、それらの統合化により行うことを「交通まちづくり」ということにする（図 2）。この交通まちづくりにおいては、まちづくりに効果的な計画・設計・マネジ

*キーワード：交通バリアフリー、市民参加、福祉のまちづくり

**正員、工博、大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻（大阪府吹田市山田丘2-1、TEL06-6879-7609、FAX06-6879-7612）

メント技術の開発・深化とともに、交通まちづくりに携わる関係者（市民、企業、行政、大学、NPO 法人など）の参加と協力により、最新の交通まちづくり技術を開発・普及することが必要である。

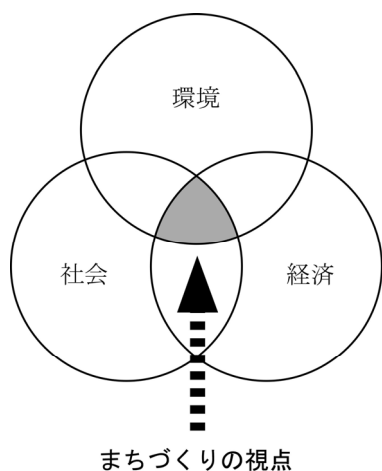


図1 まちづくり:目的の視点

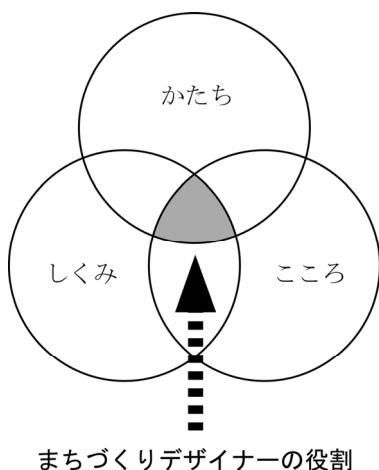


図2 まちづくり:アプローチの視点

3. 「福祉の交通まちづくり」とは

交通まちづくりも目的の置き方によって、環境改善を重視したまちづくり、商業活性を促すまちづくり、文化の醸成を図るまちづくりなど、様々な方向性が考えられる。そのなかで、本書

は福祉の向上を促す交通まちづくりに焦点を当てている。

そこで、「福祉の交通まちづくり」とは何か、について考えてみることにする。福祉の概念については、端的に言えば(次章で示す)、福祉の向上とは、潜在能力の拡大・強化である。この潜在能力を高めるためには、社会の支援が必要であり、それはソフトやハードの仕組みや装置を通じて促される。

交通まちづくりは、社会の枠組みの中に含まれ、人々の日常生活において身近に、潜在能力の向上に貢献している。たとえば医療・福祉施設の立地は、その施設へアクセスするためのバリアフリー化された歩行環境やスペシャルトランスポートやノンステップバスなどの良好な交通サービスの提供とあいまって、効果的な医療・福祉サービスを提供でき、人々の潜在能力の基礎にある生命の保全や健康の維持に貢献することを可能にする。教育・文化施設も同様であり、交通が不便なところに立地すると、人々の文化的発達面での潜在能力の拡大に効果的に貢献しないことになる。

このように福祉のまちづくりにおいては、建物系のまち側と移動系の交通サイドとの連携が極めて重要になるとともに、図3に示す福祉向上の階層性を考慮した位置づけを明確にする必要がある。

さらに、まち側と交通側のドッキングは、具体的な指標としては、アクセシビリティとして表現される。アクセシビリティは、個人が持つ移動能力(モビリティ)を基礎に、移動目的地との関係で規定されるものであり、目的地への移動のしやすさとして示される。たとえば、車を自由に使い、目的地にも手軽な駐車場が完備されているとなるとアクセシビリティは高くなる。一方、車を利用できず公共交通に頼らざる得ない車いすの人はモビリティが低くなるとともに、行き先の玄関口に段差があったり、階段があったりすると、アクセシビリティが極端に低下することになる。

しかし、アクセシビリティにおいては、モビ

リティが高くても、低くなるケースも生じる。過疎地などの場合、車は自由に使えても、病院や商店が遠くにあるとアクセシビリティは低くなる。逆に、モビリティは低くても、「歩いて暮らせるまち」のように、日常生活に必要な施設が身近にあるとアクセシビリティは高くなる。

このようにアクセシビリティは、交通サイドだけに規定されるのではなく、生活様式やまちの形態にも規定され、福祉の交通まちづくりにおいては、アクセシビリティの向上を図るための様々な手立てを総合的に考えることが求められる。その重要な要素にバリアフリーがある。

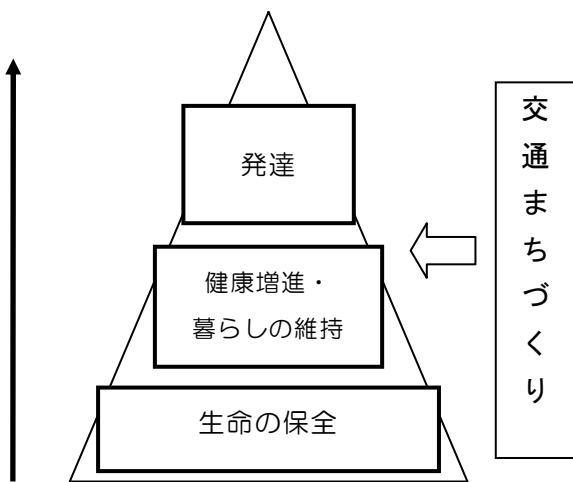


図3 福祉向上の階層性

4. バリアフリー整備のひとつの意義 — 潜在能力の向上 —

持続可能な社会形成において交通の役割は非常に重要である、交通を環境にやさしいものにしていくこととともに、人へのやさしさが求められている。これは社会面からのアプローチに属し、交通機関から発生する大気汚染物質などによる人体影響の防止と並んで、モビリティ(移動のしやすさ)の確保による各種施設へのアクセシビリティの向上が重要になる。

アマルティア・センは、「不平等の再検討 (INEQUALITY REEXAMINED)」において、「暮らし振りの良い生活を営むこと (well-being、訳者はこれを『福祉』と訳している)」の「潜在能力 (capability)」とは、「ある人が選択できる『機

能』の集合、すなわち、社会の枠組みの中で、その人が持っている所得や資産で何ができるかという可能性を表すもの」と述べている。この文脈の中で考えるならば、個人の潜在能力の拡大は、その人個人が持っている能力の拡大(機能の多様化と深化)と社会の枠組みの変更(選択機会の増大による機能の達成可能性の増加)の両面からアプローチできることになろう。

機能の多様化と深化においては、社会が大きな影響を及ぼす、たとえば教育は学校などを通じ、個人の認識力、思考力、計算力、情操力、コミュニケーション力などといった精神機能を高めるとともに、体育の授業などにより身体機能も増進する。同様に、医療、福祉、文化といった社会的環境も個人のさまざまな機能に影響を及ぼす。また、個人のそういった機能は社会に働きかけ、社会環境を変えることにも作用する。

これらの社会環境において、交通は人のある地点からある地点へ移動させる機能を持っている。たとえどんなに立派な教育施設や医療・福祉施設がその地域にあったとしても、人がそこに行くことができなければ、その人が本来備えている機能を発揮できないし(たとえば学校へ行けない教師を想像せよ)、またこのような施設が提供するサービスを楽しむことができないことにより能力を高めることができない(たとえば通学できない子供を考えよ)。このように交通は社会が提供するサービスに対する個人の選択機会の増大にとって欠かせないものである。よって交通が果たす役割を、人々の潜在能力を高める福祉の視点で考えることがきわめて重要になる。

とりわけ、高齢者や身体障害者などに代表される交通困難者は、車を自由に使える元気な人たちに比べて、モビリティが大きく低下している。交通におけるバリアフリー化は、これらの人たちのモビリティを高め、潜在能力の拡大に大きく貢献することを認識することが重要である。潜在能力の向上、これが交通バリアフリーの第1の意義である、

5. 市民参加の役割

バリアフリー整備を進める上で、市民参加（当事者も含む）は欠かせない。交通バリアフリー法に基づく基本構想策定の仕組みにおいては、従来の交通計画策定にはみられない特徴を持っている。それは市町村主導で、旅客施設とそれを中心とした地区の道路交通環境のバリアフリー化を行う構想づくりを、交通サービスの供給者側である交通事業者、道路管理者、公安委員会の3者との緊密な連携のもとで進めるということと、この策定過程において、「高齢者・障害者等の参画による意見の反映を求める」という点である。高齢者・障害者等には、妊産婦やけが人など移動する上で様々な困難を持っている人も含まれる。このような当事者の意見の反映が、市民参加として最大の特徴となっているが、この点も含めて市民参加の役割を次の3点からみることができよう。

1) 参加者自身の福祉(自身の願い)の実現

当事者のバリアフリーに対する意見は切実な願いとなって現れる。熱心な市町村は、意見の反映を深く捉え、単なるヒヤリングやアンケート調査だけに終わらせない。たとえば駅および周辺道路のバリアについての広範な当事者や市民、専門家、関連事業者の参加による点検調査から入る。ここで多様な問題点の抽出が行われる。つづいてワークショップにおいてこれらの問題点や対策技術、関連制度・仕組みなどに関する情報の共有化と具体的な対策案の検討へとつなげ、最終的に当事者代表も含めた委員会で基本構想を策定するというプロセスを踏んでいる。

この過程において、当事者参加の意義が顕著に認識される。障害当事者にも様々な障害部位を有する人がいる。身体障害でさえ、視覚障害、聴覚障害、上肢・下肢障害、内部障害など様々である。他にも知的障害、精神障害もある。人々は多様であり、ある人に対するバリアの克服が、他の人に対するバリアを生むこともある。たとえば歩道の段差ひとつとっても、視覚障害者にとっては段差がある方がよいし、車椅子の

人にとってはない方がよい。このような問題に対し、どのようにして折り合いをつけるかが問われることになる。ここに専門家の出番があるが、問題点の発掘に関しては、当事者の意見に謙虚に耳を傾けることが必要だ。このような当事者のよりよい暮らしを望む、いいかえれば自らの福祉の実現に対する願いの反映としての市民参加、これが市民参加の一つ目の役割である。

2) 公共の福祉(みんなの願い)の実現

二つ目の役割としては、みんなの願いの実現のために参加するという役割である。人は自らの願いの実現だけに努力するのではなく、人のため、世のために努力する。つまりみんな(公共)の福祉の実現に市民参加のふたつ目の役割をみることができる。

3) 社会人としての発達

三つ目の役割は、市民それぞれの参加者にとってお互いを理解する力が養われ、自らの考え方を補強したり、間違っている点を修正したり、また気付いていない点を理解することにより豊富化を図ったりする点である。このようにして参加者が人間として、一層、発達していく点にある。さらに公の場での討論を通じての多様な人々の意見の理解と受容、そして多様な意見からあるまとまった結論へと導く合意形成の作業を通じ、住民がより民主主義的な社会づくりの担い手として発達していくことになる。これは市民参加を通じ、社会的選択の作業を行うことであり、三つ目の役割は社会人としての発達にある。

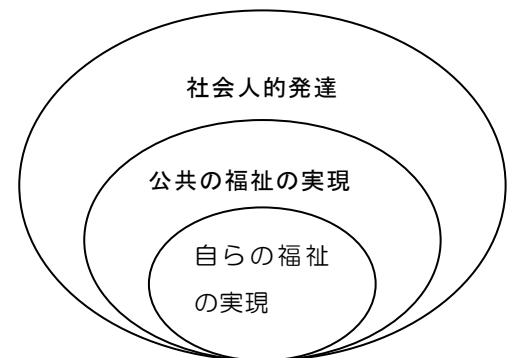


図4 市民参加の役割