

# 小倉駅周辺バリアフリールートマップの作成と 景観情報提示による利用促進の可能性

久岡 謙悟<sup>1</sup>・柴田 久<sup>2</sup>・石橋 知也<sup>3</sup>

<sup>1</sup>正会員 修(工) 間瀬コンサルタント (〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2-6-28)

E-mail:k.hisaoka@masecon.co.jp

<sup>2</sup>正会員 博(工) 福岡大学工学部社会デザイン工学科 (〒814-0180 福岡市城南区七隈8-19-1)

E-mail:hisashi@fukuoka-u.ac.jp

<sup>3</sup>正会員 修(工) 福岡大学工学部社会デザイン工学科 (〒814-0180 福岡市城南区七隈8-19-1)

E-mail:tomoya@fukuoka-u.ac.jp

本研究では、福岡県北九州市の小倉駅周辺において、高齢者の歩行活動に関わる利用実態をヒアリング調査より明らかにした。さらにバリアフリールート(BFR)情報と駅周辺の景観的魅力の情報とを挿入した2種類のBFRマップを作成し、それら効果の比較考察から今後のバリアフリー施策に対する景観の可能性を検討した。主な結論として①高齢者は多少回り道となっても体力維持を念頭とするBFRを選択しうる傾向が看取された。②景観の新たな見方の提供がBFRをより積極的な周遊行動へと結びつけること、③高齢者のルート選定にとって留意すべき景観デザインにおける歴史的空間への配慮の必要性が示された。最後に④景観論の観点から、歩行弱者が都市の魅力と健常者と同じく享受するバリアフリー施策の必要性を提起し、その今日的意義を示唆した。

**Key Words :** barrier-free policy, Kokura station, barrier-free route map, Landscape, universal design

## 1. はじめに

### (1) 研究の背景, 目的

今日、高齢化社会の到来と共にユニバーサルデザイン(以下UD)及びバリアフリーに対する様々な施策、研究が行われている。日本においては1970年代中頃より、まちづくり行政にバリアフリーの概念が導入され始め<sup>1)</sup>、以来1994年ハートビル法、2000年交通バリアフリー法、さらに2006年には、前述の2法を合わせ、より包括的な内容のバリアフリー新法が制定されている。これに伴い、駅や公共建築物のトイレ、スロープなど、施設内の局所的課題から、より広域的なまちづくりへの視点へ、さらには利用主体である高齢者や肢体不自由者の実態を中心としたUD研究の必要性が提起されている<sup>2)</sup>。

「まち(都市)」は産業・文化・交流の拠点であり、「まち」ならではの多くの魅力を有している。しかし、労働や購買など様々な目的を持つ多くの人びと(健常者)の行き交う人混みの存在は、高齢等による歩行弱者の都市周遊を減退させる可能性も指摘できよう。「誰でも公平に利用できること」を原則とするUDの理念に照らせば、都市を対象とする福祉政策においても、健常者と変わらぬ都市の魅力の享受が目指されるべきものと考えられる。今後一層求められる福祉を考慮したまちづく

りにおいて、誰もが楽しむことの出来る都市の魅力要素「景観」を考慮することは、不自由な高齢者への安全なバリアフリーの供給に加え、前述した高齢者の都市周遊の促進に向けて、十分な導入意義を持ち得るのではなかろうか。

以上のような問題意識から本研究では、バリアフリー施策の現状や課題を把握したうえで、福岡県北九州市の小倉駅周辺を対象領域として(図-1)、①高齢者の歩行活動に関わる利用実態をヒアリング調査より明らかにし、②UD対応策として実際に作成したバリアフリールートマップの利用価値の検証を行った。さらに③マップの利用促進を検討するものとして、小倉駅周辺の景観的魅力を情報として挿入したバリアフリールートマップを作成し、それら効果の比較考察から今後のバリアフリー施策に対する景観の可能性について検討を試みる。

### (2) 本研究の位置づけ

バリアフリーと景観との接点を論じた先行研究としては、視覚障害者用点字ブロック等を事例に、バリアフリーと景観との並立について論じたもの<sup>3)</sup>や歩行空間の実態調査から独自の安全評価項目を設定し、安全と景観の両面から現状の歩行空間の評価を行ったもの<sup>4)</sup>等がある。これらの研究は、歩行空間の構成要素(誘導ブロック、



図-1 調査対象地

写真-1 車椅子による調査状況

街路樹、街灯等)に着目し、それらがどのような影響を及ぼし合って歩行空間を形成しているのかを把握・評価の対象として取り扱っている。しかし、景観の魅力による人の歩行行動の変化やバリアフリーの対象者である歩行弱者(高齢者や肢体不自由者)の実態・意見については特に触れられていない。

これに対し本研究では、実際に車椅子を利用した現地踏査(ルート調査)(写真-1)を行ったうえで、歩行の安全性確保と不自由さからくる辛さの軽減等を利用価値としたバリアフリールート(以下BFR)マップの作成を試みている。さらにルート上で体験できる景観的魅力の把握を行い、得られた情報を挿入した景観BFRマップを作成した。本研究では作成した両マップをもとに、高齢者に対するヒアリング調査から歩行弱者の意識・行動を実態的に把握し、バリアフリー施策と景観論の接点についてその可能性を実証的に論じる点に新規性が見られる。

## 2. バリアフリー施策における概要と実態

### (1) バリアフリー法制度のこれまでの経緯

1960年代、北欧で始まった健常者と障害者を区別しない「ノーマライゼーション」の概念を契機に、各地でバリアフリー運動が行われはじめた<sup>9)</sup>。その後、バリアフリーに関連した条例作成の流れを受け、国は1994年に「高齢者、身体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(通称、ハートビル法)」<sup>10)</sup>、2000年には公共交通機関と旅客施設を中心とした地区の総合的なバリアフリー化を目指す「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(通称、交通バリアフリー法)」<sup>11)</sup>を施行した(表-1)<sup>12)</sup>。2法の施行後、1990年代から世界に広まりはじめたUDの概念により、わが国でも男女や人種等の違いを含めた全ての人に対応できるデザインの必要性が提起され始める。これを受け、交通バリアフリー法では、前述したハートビル法と連携し、連続した移動経路の確保が行われるように関係者間での十分な調整を図るよう改正がなされている。

さらに上記の2法改正と同時期に、経済活動に関する「経済財政運営と構造改革に関する基本方針(通称、骨

表-1 交通バリアフリー法の概要

(交通バリアフリー法に基づく) 移動円滑化の促進に関する基本方針	
目標(2015年)	旅客施設 特定旅客施設(1日おりの乗降客数が5000人以上の旅客施設のバリアフリー化(段差の解消、誘導ブロックの敷設、個室トイレの設置等))
	車両等 【鉄道車両】約30%(約15000約51000) 【乗合バス】2010~2015年まで全てのバス(約60000台)を低床車両に代替(うち20~25%をノンステップバス化) 【旅客船】約50%(約500約1100) 【航空機】約40%(約180約420)
	道路、駅前広場、信号機等 重点整備地区の特定経路をバリアフリー化
公共交通事業者が講ずべき措置	①移動円滑化: 【新設の義務】旅客施設では、エレベーターやエスカレーターの設置、誘導ブロックの敷設、身体障害者用トイレの設置等。車両では、車椅子スペースの確保、視覚案内情報装置の設置、低床バスの導入 【既設の義務】上記項目を満たすよう努める ②案内情報等の適切な提供 ③職員に対する適切な教育訓練
市町村が講ずべき措置: 基本構想	目的 重点整備地区(特定旅客施設を中心とした地区)において、特定旅客施設及びその周辺道路(特定経路)等のバリアフリー化を重点的かつ一体的な推進を行う
	内容 目標時期、重点的に整備する地区、整備を行う経路、整備の概要等
事業	・公共交通特定事業・道路特定事業・交通安全特定事業 ・その他の事業(駅前広場、駐車場、公園等)
2004年の変更点: ハートビル法との関係	ハートビル法と連携した連続した移動経路の確保が行われるよう、関係者間で十分な調整を図ること

太の方針)」や「構造改革と経済財政の中期展望(通称、改革と展望)」において公共投資費等の公共事業計画の見直しが論議され、2003年に「社会資本整備重点計画法」が制定されている。同法によって、各省庁の横断的な取り組みの推進が図られている。その後、内閣府担当のバリアフリー関係閣僚会議による「バリアフリー化推進要綱」、国交省による「ユニバーサルデザイン政策大綱」が作成されている。2006年にはハートビル法と交通バリアフリー法の2法を合わせた「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(通称、バリアフリー新法)」が制定されるに至っている。

### (2) 県による福祉政策と整備基準

国によるバリアフリー施策が進められる一方、福岡県では1998年に「福岡県福祉のまちづくり条例」、99年に同条例の「施行規則」が出されている。同条例は県や市町村、事業者、県民を含めたそれぞれの役割を定め、福祉のまちづくりに関する施策方針、施設整備の手続き事項等を示している。中でもバリアフリー整備に関しては、条例第14条の整備基準の項目にバリアフリー整備の必要条件となる「整備基準」と、将来を目標としたより高い整備レベル「望ましい基準」の2つの基準を定めている。整備対象施設としては、建築物、公共交通施設等の不特定多数の利用が考えられる施設(「まちづくり施設」)、さらに用途や規模により届出が必要な「特定まちづくり施設」が設定されている。特に道路においては、全ての箇所が「特定まちづくり施設」に含まれ、歩道や車道との接合部、車両出入口等を巡る道路幅員ならびに縦横断勾配の数値基準が設定されるなど、高齢者の利用に則した整備が目指されている。

同条例と交通バリアフリー法との主な違いは①交通バリアフリー法に比べ条例は対象地区が広範囲であること、

②交通バリアフリー法は原則として平成 22 年を目標期限としているのに対し、条例は目標期限を定めずに長期間の整備を念頭に置いていることの 2 点である。注目すべきは、北九州市が福岡県策定の条例よりも早くバリアフリー施策に着手していることである。北九州市は高い高齢化率に達しており、バリアフリー施策は急務の課題として今日に至っている。

### (3) バリアフリー施策の現状

ここでは、公共の歩行空間において、現在までに法的強制力をもった「交通バリアフリー法」を中心にバリアフリー施策の現状について把握を試みる。

#### a) 交通バリアフリー法の概説と現状

前述したように表-1 は交通バリアフリー法の概要をまとめたものであるが、同法は①基本方針の策定、②公共交通事業者が講ずべき措置、③市町村による基本構想の作成等の項目から成り立っている。さらに 2004 年にはハートビル法との連携、すなわち建物の出入口と歩道との連続性を確保するといった、歩行空間における一体的なバリアフリー整備が目指されている。

#### b) バリアフリー化率と現状

国交省は、バリアフリー化の進捗について「数値目標」を掲げ、その達成率を適宜調査している。一般にバリアフリー化の流れは、市町村が作成した基本構想をもとに、公共交通事業者等のバリアフリー整備関係事業者が特定事業を計画、実施し、上記数値目標の達成が目指される。各事業者がおこなった特定事業におけるバリアフリー化達成率を表-2 に示す。これより特定旅客施設では、2005 年度末現在で誘導用ブロックの敷設が社会資本整備重点計画法の目標である 8 割強を満たしているのに対し、段差の解消については 5 割半ば、障害者用トイレは約 4 割となっている。これらは既設の場合、誘導用ブロックの敷設に比べ、大幅な施設改修を要するため、費用面や技術面の問題が大きい。

表-2 バリアフリー化達成率の現状と目標  
(2005 年度末現在 但し、項目に年度表記のあるものは除く)

	現状	社会資本整備重点計画法		移動円滑化の促進に関する基本方針			
		2005 年度末	目標年	目標	目標年	目標	
特定旅客施設	段差の解消	56.5%	2007 年度	7 割強	2010 年度	原則 100%	
	誘導用ブロックの設置	82.8%		8 割強		原則 100%	
	身体障害者用トイレの設置	42.8%		-		原則 100%	
車両等	鉄軌道車両	32.1%	-	-	2010 年度	約 30%	
	乗合バス	低床バス			28.1%	2015 年度	100%
		ノンステップバス			15.0%	2010 年度	20-25%
	旅客船	8.0%			約 50%		
	航空機	47.0%			約 40%		
特定経路	31.0% (2004 年度末)	2007 年度	約 5 割	2010 年度	100%		

一方、特定経路（特定旅客施設及びその周辺道路）については、現在の達成率から 2007 年度までに約 2 割、3 年後の 2010 年度までに約 5 割の達成率向上が求められており、年率 10%以上の急ピッチの整備が必要とされる。仙台市や浦安市では、基本構想において計画上最短一経路を特定経路と明記している実態もある<sup>8),9)</sup>。以上のことから、国が設定した基準達成には未だ整備上の課題が多く、段階的に行わざるを得ないバリアフリー整備において、費用面や技術面だけでなく、駅員増員や情報サービスの拡充といったソフト的対策による補完が重要と考えられる。

### 3. バリアフリーマップの概要と現状

#### (1) バリアフリーマップの意義について

前述したように、今日、バリアフリー施策に対してソフト的対策による補完の重要性を指摘した。わが国のバリアフリー施策は段差や傾斜の解消などのハード整備により利用者の快適性の向上を図るものと、バリア情報の提供や補助支援など間接的に利用者の快適性を満足させるソフト整備の 2 つに大別できる。バリアフリーを実現するためには、ハード整備によるバリアの解消が重要であるが、費用や人手の不足、整備箇所が広範囲であるなど、その達成は容易ではない。そのため大都市や自治体ではソフト面での対策、とりわけ施設のバリアフリー整備状況や目的地までのルートなどを提示する「バリアフリーマップ」の作成が多くなされている。

しかし、ホームページなどに掲載されているバリアフリーマップのほとんどは、建物のバリアフリー情報の記載が主であり、その建物までの道程やその道で体験できる景観的魅力等の情報が記載されているマップは管見では見当たらない。街における歩行弱者にとって、トイレの位置やスロープの有無に関する情報と同様に、目的施設までの経路にどのようなバリアがあるかといったルート情報は極めて重要である。段差や傾斜、凹凸など通行に支障をきたすバリア箇所をマップから事前に知ること、その箇所を避けたスムーズな通行や他人に手助けを申し出る心の準備などが可能となる。

#### (2) 小倉都心地区バリアフリー施策の概要

本節は、北九州市のバリアフリー施策概要を述べるとともに、本調査で参考とした北九州市作成「小倉都心部バリアフリーマップ」について概説する。

#### a) 北九州市のバリアフリー施策

近年、北九州市が小倉都心部でのバリアフリー施策を進めた理由として①全国の 12 政令都市（1998 年時点）の中でもっとも高齢化率が高い、② J R 小倉駅の建て替

えとそれに伴ったモノレールの駅ビル延伸の2点がある。北九州市ではこれらを背景として、JR小倉駅を中心とした1km四方(約150ha)をモデル地区に選定し、面的・総合的なバリアフリー整備を進めている。具体的な流れとしては、1997年に小倉都心地区で一般市民や行政参加の「バリアフリー点検実行委員会」を組織し、小倉都心地区のバリアフリーの現状や問題点の把握、改善の要点・方法などについて障害者とともに再検討している(表-3)。この点検での意見、要望をもとに、1997年10月から1998年の2月まで対象区域の実態調査が実施された。その後、前述組織に学識経験者を加えた「小倉都心地区バリアフリーのまちづくり協議会」が組織され、協議・検討の結果、1998年12月に「小倉都心地区バリアフリーのまちづくり推進計画」が作成されている。具体的な取り組みとしては、①15路線の広幅員化、87箇所の段差解消などの「快適歩行空間のネットワーク形成」、②ハートビル法に基づいた建物出入り口の改善指導を行う「民間施設の改善」、③バリアフリーウィークなどの「市民啓発や支援情報の提供」等がある。本研究で参考とした「小倉都心部バリアフリーマップ」も上記推進計画の取り組みの一つに盛り込まれている。

#### b) 小倉都心部バリアフリーマップの概要

小倉都心部バリアフリーマップは1999年10月に作成され、後述の北九州市バリアフリー施策の一環として取り組まれたものである。マップの大きさはA1サイズ(横60cm、縦84cm)で、表側には小倉都心部の簡略地図が記載されている。対象範囲は小倉駅や井筒屋、紫川を含む約1.0kmであり、ほぼ市街地全域を囲んでいる(図-2 破線内)。地図中にはJR小倉駅周辺にある136施設が番号付けされ、スロープや身体障害者用トイレ、エレベータや託児ルーム、難聴者用公衆電話の有無などに関する情報を別欄にマークで表し、各施設の電話番号も併記されている(図-3)。また記載は公共施設だけでなく、同駅周辺の150haに立地している百貨店、ホテル、病院、銀行、映画館など、不特定多数が訪れる施設となっている。裏側には、同駅や交通の要所にある交差点のエレベータ、点字案内板の有無などを写真付きで紹介、また、小倉城周辺の観光・文化スポットへの交通アクセスやバリアフリー情報も掲載されている。

しかし、近年、小倉都心部で進められている再開発によって、マップに掲載されている街並みが増え変化しており、マップ情報の更新が必要と考えられる。加えて、本マップはイラストで描かれているものの、実際の位置関係とは若干ずれがあるほか、縮尺も記載されていない。さらに建物のバリアフリー状況や付随する設備の情報は細かく記載されているものの、各建物をつなぐ道路、特に歩道の状況に関しては、色の塗りわけ程度の記載しかない。具体的には、記載情報と実際の歩道についてバリアフリー

表-3 点検調査の概要

組織	バリアフリー点検実行委員会(障がい者団体、地域住民、商業、公共交通、警察関係者、行政等)
参加者	約120名(障害者、高齢者、一般市民:約60名、公共交通機関の関係者、行政等:約60名)
期日	平成9年7月
照査対象	JR駅と主要施設や商店街等を結ぶ2ルート(道路、公園) ①ルート:約13km ②ルート:約14km
調査方法	車椅子の体験乗車やアイマスクによる視覚障がい者体験を通じて、問題箇所をチェックし、ルート図への記入を行った。また、実施後の参加者によるアンケート調査を行った。

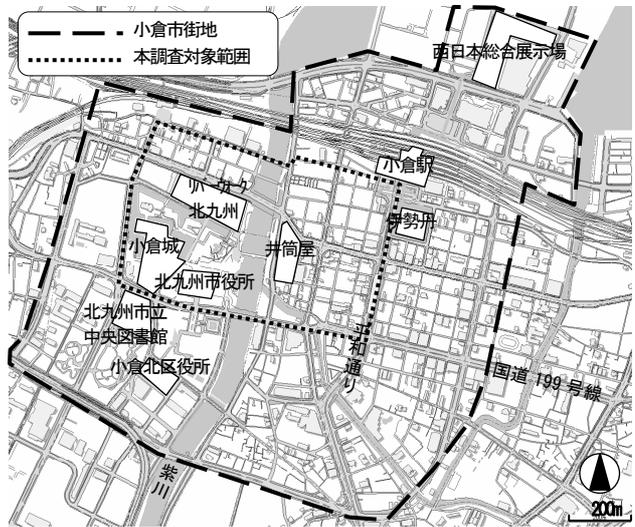


図-2 小倉都心部バリアフリーマップ設定範囲



図-3 小倉都心部バリアフリーマップ

一整備状況の違い(マップではバリアフリー整備済みとされているが、実際には一部しか整備がなされていない等)も挙げられる。また都心部マップが作成された当時、室町一丁目地区の再開発計画は着手されておらず、リバーウォーク北九州といった小倉市街地における現在の代表的商業施設は掲載されていない。これらのことから本研究では新たなマップづくりの必要性を提起し、冒頭で述べた調査、検討を進めるに至っている。

## 4. 歴史変遷と景観施策から見た北九州市小倉の景観資源

本研究では前述したようにBFRマップと景観情報を付加した景観BFRマップの比較検討を行う。本章では小倉の歴史変遷ならびに景観資源の抽出によって、BFRマップに取りあげるべき景観情報を整理し、その内容について詳述する。

### (1) 小倉の歴史の変遷について

#### a) 近世における小倉の発展

小倉は古くから交通の要所として重要視されてきた。

1587年の豊臣秀吉九州平定を機に、小倉は小倉城城下町として発展していくことになる。関ヶ原の戦後には細川忠興が小倉に入国し、1602年の小倉城築城をはじめ、諸国の商人や職人を集め商工業保護政策を実施するなど城下町は栄えていった。この頃、忠興により小倉の総鎮守として祇園社（八坂神社の前身）が鋳物師町に創建された<sup>10</sup>。一方、現在の八坂神社辺りには小倉城北の丸が、さらにその横の緑地空間のそばに北口門が配され、北の丸と下屋敷を結んでいた。1632年、細川氏が熊本に転封されると、播磨国明石より小笠原忠真が入国し、小倉は長崎街道や中津街道など九州各地に通ずる街道の起点として重要な地位を確立し、まちは一層繁栄している<sup>11</sup>。現在の魚町銀天街付近には、京町、大阪町など商家が立ち並び、昔から商業の盛んな地域であったことが伺える。また長崎街道沿いであったことから、参勤交代時の定宿としても使われていた。

### b)近代の小倉

明治の始め、廃藩置県の実施による逐次諸県の廃止・統合で小倉県は福岡県に合併されている。また1871年に西街道鎮台、帝国陸軍歩兵第14連隊、さらに1898年の帝国陸軍第12師団司令部の設置、1940年には小倉陸軍造兵廠が開設されるなど、軍都の色が濃くなっていく<sup>12</sup>。小倉城城内には師団司令部が置かれたが、小倉城は第2次長州征伐の際、小倉藩の自焼により姿はなく<sup>13</sup>、現在の八坂神社及び緑地空間も師団司令部の敷地の一部として使われた。一方、小倉のまちでは1893年頃に呉服をはじめとして、清酒や醤油などの製造業や加工業などの非物販業や西洋料理店、洋物小売店、銀行などが立ち並び、商店街が形成され始めた。1897年からはゑびす市と呼ばれる祭りが始まるなど大変賑わいのある商店街であった（写真-2）<sup>14</sup>。交通では筑豊炭田などの物資輸送を目的とし、九州鉄道や筑豊鉄道が開業、街道の要所から鉄道の要所となっている。小倉を横断する国道119号線に路面電車が登場したのも、ちょうどこの頃（1911年）であり、最盛期には門司から折尾まで結ばれていた（写真-3）<sup>15</sup>。自動車もバスもなかった当時、路面電車は市民の足として多くの人から利用されていた。

### c)現代の小倉

戦時中、北九州は軍事拠点や交通の要所であったため攻撃目標となり、終戦間近の被害は甚大であった。戦後は朝鮮戦争の特需、高度成長期により急速な経済復興がなされた<sup>16</sup>。司令部の置かれていた小倉城内では1934年に八坂神社が鋳物師町から移設<sup>17</sup>、1959年には幕末に焼失した小倉城が再建された<sup>18</sup>。小倉市街地では、明治から続く魚町銀天街のゑびす市を雨天でも楽しめるようにとの機運が商店主たちの間で高まり、1951年魚町銀天街に日本初となるアーケードが設置された<sup>19</sup>。交通分野では、1975年の山陽新幹線、1985年には都市モノレールが



写真-2 魚町銀天街



写真-3 路面電車の様子

開通、高速道路も順次整備され、交通形態は昔と比べ様変わりした。特に自動車交通の増加による都市の交通事情は激変し、道路の交通容量を増やす目的から、1992年に約80年間と長きにわたって、小倉を含め北九州の交通を支えてきた路面電車の西鉄北九州線砂津－黒崎駅前間が廃止された<sup>20</sup>。市政では今後の北九州市の方向性を示すため、1988年に「北九州市ルネッサンス構想」が策定された。その主要事業である「紫川マイタウン・マイリバー整備事業」は、かつて紫川沿岸からの生活雑排水による汚染を背景とし、河道の拡幅による河川の治水能力向上と橋梁の架け替え、さらには堤内地堤外地を民間事業も含めた一体的施設空間として整備する都市デザインとの両立が目指された。本事業では親水空間として、人口の滝や州浜ひろばが整備され、小倉城庭園や紫江’s水環境館、リバーウォーク北九州（近年完成した近代的デザインを有した商業施設、以下、RW）などの施設が紫川周辺に建設されている。

### (2)小倉の景観資源について

前述のように魚町銀天街は設置された1951年から、時代に合わせた商品を提供し、商業のまちとして栄えてきた。商店街全体のたたずまいは往時のままであり、現在でもそのにぎやかさは衰えることなく、小倉のシンボルのひとつとなっている（写真-4）。

また国道199号線にはかつて多くの路面電車が行き交っていたが、現在ではそれに纏わるものは残されていない。しかし、路面電車が存在した往時の道路幅員や建物高さ等はさほど変化せず、小倉で最も賑わう場所として存在し続け、小倉の都市としての魅力がうかがえる。

一方、RW前の親水空間は歩道からいくつものスロープを伸ばし、利用者が川面へ近づけるほか、一部分には人口の滝により水音を出す工夫が施されている（写真-5）。隣接するRW側には、オープンカフェによるくつろぎ空間があり、そこからは紫川を眺めることができる。

さらに八坂神社は、1617年の創建以来、社殿は西小倉駅近くの鋳物師町にあったが、1934年頃に現在の小倉城内に移転された。神社入口は社殿までの距離が長いものの、参道の左側にお堀と小倉城が眺められ、緑に囲まれた静かな空間である（写真-6）。また八坂神社入口横の緑地空間は上記の八坂神社入口の横にあたり、松などの樹木が多く、木陰の空間を作り出している。ここは、幕



写真-4 魚町銀天街内



写真-5 紫川親水空間



写真-6 八坂神社入口内



写真-7 神社横の緑地空間

末まで小倉藩士の屋敷があり、その後、第12師団司令部の敷地の一部となった。現在は、太平洋戦争時に中国へ送られた軍馬の顕彰石碑や師団にまつわる石碑が建てられており、小倉の歴史を感じさせる場所のひとつである(写真-7)。

## 5. 小倉駅周辺における高齢者の歩行実態

### (1) 調査・分析手順

本研究では、小倉駅周辺における高齢者の歩行実態と景観認識の把握を目的とし、現地にてヒアリング調査を実施している。ヒアリング調査を導入した理由としては、被験者一人一人と対面して行うことで、調査票を配布するアンケート調査に比べ、調査意向が確実に伝わると考えたためである。調査対象地は前述のように北九州市の小倉駅周辺市街地域とし、回答に際しては小倉駅から小倉城まで直線にして約700mほどの範囲を設定した。本地域の対象理由は、前述したように99年に「小倉都心部バリアフリーマップ」が作成され、福祉施設の立地、小倉城など名所のバリアフリー化の取り組みが進む一方、商業施設等による急激な空間改変を伴い、新たなマップづくりの必要性を検討すべきと考えたためである。被験者は、バリアを感じやすい歩行弱者年代として年齢65歳以上の高齢者を設定した(表-4)。調査対象者数は男性が31人、女性が73人の合計104人である。調査日時は2005年8月21、28日および2006年11月18日の3日間であり、小倉駅周辺と小倉市街地街頭で一人一人インタビュー形式による聞き取りを行っている(図-2 点線内)。

本研究で実施したヒアリング調査の質問項目を表-5に示す。ここでは実際に小倉駅から小倉城までの中心市街地域の地図を見てもらいながら、普段歩くルート(図-4)、人ごみを通行する際の気疲れ・ストレスの有無、さらに小倉駅周辺の景観の魅力等について具体的な場所の特定を含め、意見を求めた。さらに二種類のバリアフ

表-4 調査概要

①ルート調査		②ヒアリング調査	
項目	内容	項目	内容
場所	北九州市小倉駅 周辺の市街地	対象	高齢者(65歳以上)
日時	2004年7-8月の2ヶ月間	場所	北九州市小倉駅の周辺市街地
調査項目	路面	日時	2006年8月21・28日 2006年11月18日 午前9時～午後6時
	周辺環境	調査人数	104人(男性:31人 女性:73人)
調査方法	筆者自ら車椅子を用いて 対象地の街路特性の 調査を実施	年齢	65～90歳
		調査方法	被験者に対して本研究の調査意向 を十分に理解してもらうために 一人一人調査を実施

表-5 質問項目一覧

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>①JR小倉駅利用の有無 ②利用頻度 ③利用時間帯 ④利用目的</li> <li>⑤小倉市街地の人ごみ内での歩行速度</li> <li>⑥小倉市街地の人ごみ内でのストレスの有無</li> <li>⑦小倉駅から小倉城までの普段の通行ルート(地図内に記述)</li> <li>⑧バリアフリールートに対する利用意識</li> <li>⑨小倉市街地の景観の魅力は何か(景観に対する想起頻度と知識)</li> <li>⑩景観+バリアフリールートに対する利用意識</li> <li>⑪性別、年齢、住所、足腰の具合 ⑫肢体不自由度(調査者による分類)</li> </ul> |
|---|

リールートマップ(①バリア情報のみ(図-5)②景観バリアフリールート(図-6))を提示し、利用意識を把握した。これについては次章にて詳述する。

なお本研究では、限られたサンプル数による考察や知見の統計的・論理的根拠が乏しくなることを考慮し、ヒアリング調査の有効性や質問項目をプレ調査<sup>①</sup>より把握後、本調査を実施している。また単純集計に加え、クロス集計結果(カイ二乗検定による独立の検定を行い、棄却率95%の統計的有意性を示したもののみ)と被験者の意見内容とを併せて考察を行う。

### (2) 意見内容の単純集計分析

ここではヒアリング調査で得られた回答内容について単純集計可能な意見の一次分析を行う(表-6)。まず、「被験者の年齢構成」について、最も多かったのは70～74歳で38%、75歳～79歳までが21%と、70歳代が全体の約6割を占める結果となった。「被験者の住所」については小倉北区や門司、小倉南区等、対象地から約10km圏内の被験者が多いことがわかる。

また本調査では肢体不自由度として、調査員が被験者の様子から不自由度を3つに分類しており、杖の持参や歩行速度が極端に遅い方を「肢体不自由度A」、杖は持っていないが周りの人に比べて歩行速度が遅い方を「肢体不自由度B」、多くの荷物を持っていないながら若者とはほぼ変わらない速度で歩いている方を「肢体不自由度C」とした。その結果、本調査ではAが20%、Bが43%、Cが37%とA、B合わせ約6割が歩行に関して何らかの不自由さを有す被験者となっている。次にJR小倉駅の利用状況は、66名(全体の63%)の高齢者が「利用する」と回答している。JR小倉駅の利用頻度を見ると「1ヶ月に数回程度」の回答が多く、利用される時間帯はほぼ日中で、ほとんどが仕事ではなく、買い物や旅行、遊びなどの目的で利用されている。さらに、人ごみ内での歩行速度について普段との速度の違いを尋ねると「普段よ

表-6 単純集計一覧表

被験者の年齢構成						
65~69	70~74	75~79	80~84	85~89	90~94	
15 (14%)	39 (38%)	22 (21%)	21 (20%)	6 (6%)	1 (1%)	
被験者の住所						
小倉北区	門司区, 小倉南区等	苅田町, 行橋市等	築上郡, 大野城市等			
34 (33%)	51 (49%)	11 (11%)	7 (7%)			
肢体不自由度						
JR 小倉駅の利用有無						
A	B	C	はい	いいえ		
21 (20%)	45 (43%)	38 (37%)	66 (63%)	38 (37%)		
JR 小倉駅の利用頻度						
毎日	週に数回	月に数回	年に数回			
6 (9%)	19 (29%)	26 (39%)	15 (23%)			
JR 小倉駅の利用時間帯						
早朝	正午頃	午後	夕方	夜中		
15 (18%)	36 (43%)	18 (21%)	14 (17%)	1 (1%)		
JR 小倉駅の利用目的						
買い物	遊び	旅行	習い事	通院	歩くため	その他
36 (47%)	16 (21%)	5 (6%)	4 (5%)	3 (4%)	1 (1%)	12 (16%)
人ごみ内での歩行速度						
普段よりゆっくり	普段と変わらない	普段より速く	歩かない			
34 (33%)	50 (48%)	16 (15%)	4 (4%)			
人ごみ内でのストレスの有無						
よくある			足腰の能力低下			
よくある	ときどきある	あまりない	思う	思わない		
21 (20%)	9 (9%)	74 (71%)	63 (61%)	41 (39%)		

りゆっくりと」が33%、「普段と変わらない」が48%で両者を合わせると、全体の約8割となった。また人ごみに対してストレスを感じるかという質問では「よくある」、「ときどきある」と回答したのは全体の約3割にとどまり「あまりない」が約7割を占めた。さらに足腰の衰えを感じているかを尋ねたところ、約6割の被験者が「思う」と回答している。

(3) 各質問項目の意見内容と項目間クロス分析

前節の回答結果を踏まえ、ここでは各質問項目間の意見内容に着目し、それらの関係性から、小倉駅周辺の高齢者の歩行認識について詳しくみていく。なお前述したように各クロス分析については、検定結果より統計的に有意と判断された項目のみを取り上げている。

a) 足腰の能力低下と肢体不自由度とのクロス分析

足腰が弱くなったと認識している高齢者を肢体不自由度ごとにみていくと、不自由度Aでは21人中19人が足腰の弱さを自覚していることがわかる(表-7)。逆に、足腰が弱くなったと認識していない高齢者は不自由度Cが38人中27人(約7割)にのぼっている。また肢体不自由度ごとの足腰の能力低下についての意見内容をみると、不自由度Aでは「足腰をはじめとして体が弱くなったと感じる」といった意見のほか、「疲れない範囲で回る」「ボケ防止のために散歩する」といった自分の体の調子を考えながら街中を往来していることが伺える意見も得られた。不自由度BではAに比べて、足腰の能力低下を感じていない高齢者の割合が増えている。意見内容では、足腰などの体の不調を訴える人がいるなかで、リハビリやスポーツクラブなどを利用し、足腰の強化や現状維持に努めているとの回答も得られた。不自由度Cでは、足腰の能力低下を感じていない高齢者の意見を見ると「足腰を鍛えている」や「山登り」「散歩」など体力

表-7 足腰の低下認識と肢体不自由度から見た意見内容

足腰の低下	肢体不自由度の分類		
	A (21人)	B (45人)	C (38人)
思う (63人)	19 ・足腰をはじめ体が弱くなったと感じる・悪くなって座るところを探してしまう・よくタクシーを使う・歩くのが下手・歩かない	33 ・足腰をはじめ体が弱くなったと感じる・正座も出来ない・悪くなったので旅行をやめた・ご飯が食べられなくなった・パスが移動手段・車を使うから弱くなった	11 ・足腰をはじめとして体が弱くなったと感じる
思わない (41人)	2 ・健康管理はできるだけしている	12 ・リハビリをして多少改善・スポーツクラブで体を鍛えている・ラジオ体操をして気をつけている	27 ・歩いて鍛えている・スクワットをしている(朝・夜 100回)・山登りを行っている・毎日 30分の散歩コースを歩いている

表-8 ストレスの有無と足腰の能力低下とのクロス分析

ストレスの有無		足腰の能力低下	
		思う(63人)	思わない(41人)
ある (30人)	ある (23人)	23 ・若者たちのマナー(横に広がる、ダラダラ、ぶつかる等)・人通りの多さ(ぶつかる、疲れる、酔う等)	7 人通りの多さ(ぶつかる、疲れる等)
	あまりない (7人)	40 ・周りを気にしない・自分のペースで	34 ・周りを気にしない・自分のペースで

維持を目的とした歩行に精力的に取り組んでいることが伺える。

b) ストレスの有無と足腰の能力低下とのクロス分析

表-8より、ストレスの有無で「あまりない」と回答した人は足腰の能力低下を認識していない人が41人中34人と約8割、認識している人も63人中40人の約6割にのぼった。ストレスが「ある」と回答した高齢者における足腰の能力低下認識を見ると、足腰の能力低下で「思う」と回答した高齢者は30人中23人と7割強に上り、自分の足腰の具合が悪いと自覚している人は人ごみ内では何らかのストレスを感じていることが分かる。次に意見内容について、全体の約7割を占めたストレスが「あまりない」との回答の高齢者は足腰が悪い人とそうでない人で意見内容に違いは見られず、どちらも「周りを気にしない」や「自分のペースで」といった他人の行動に影響を受けずに歩行していることがわかる。またストレスの有無で「ある」と回答した高齢者は主に「若者たちのマナー」や「人通りの多さ」に言及した意見が多く得られた。特に足腰の能力低下を感じている高齢者にとって人の多さに加え、若者の行動が大きく影響していることが看取された。

(4) 被験者ルートについて

最後に予備質問項目として尋ねた小倉駅から小倉城までの普段通るルート(以下被験者ルート)について述べる。図-4に被験者が回答したルートの経路と通行頻度についてまとめた結果を示す。これより井筒屋を中間として小倉駅から井筒屋までは商店街ルートと平和通りルートの2ルート、小倉城へは勝山橋と鷗外橋の2つの橋を

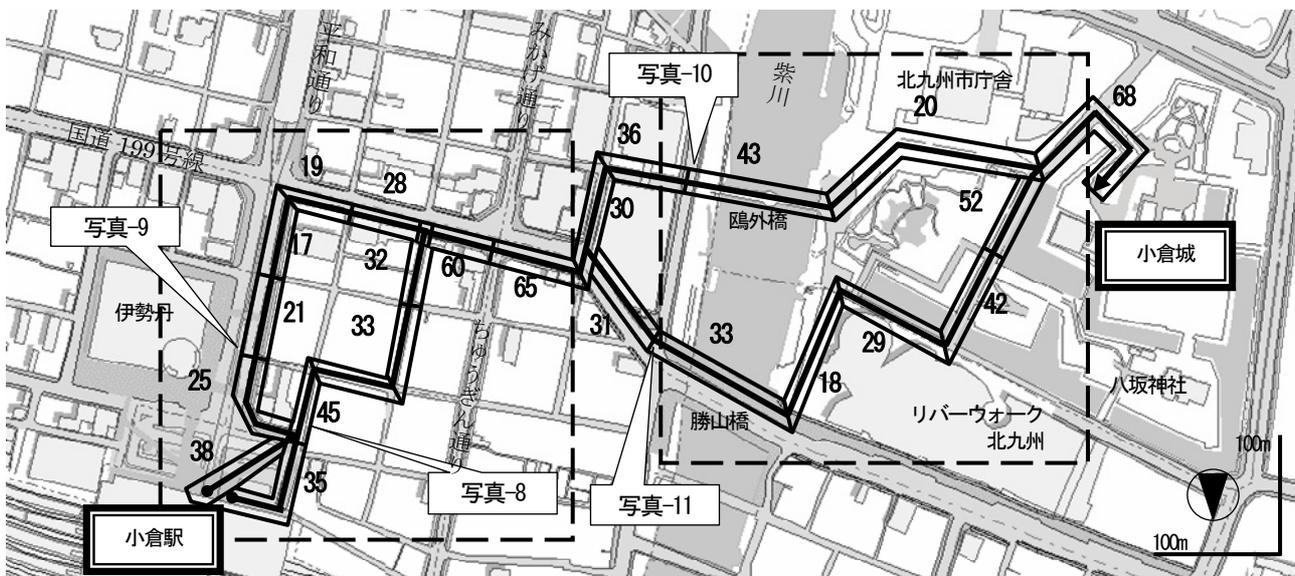


図-4 普段被験者が通るルートの通行頻度

通るルートが回答として多く挙げられているのが分かる。次に個別の被験者ルートについて述べる。まず小倉駅井筒屋間の商店街ルートではアーケードがあることもあり人通りも多く、路面も平坦であるなど、歩行環境は良好と位置づけられる（写真-8）。これに対して、平和通りルートの歩道は広いものの、駐車場へ出入りする自動車や歩道を通る自転車も多く、看板等が路上に出ている所も多い。また路面状態の悪い箇所も散見されるなど、歩行環境として改善すべきところが看取される（写真-9）。さらに井筒屋小倉城間であるが、特に両ルートで最も違いのある2つの橋について述べる。鷗外橋は幅員5mの歩行者専用橋で、歩行者に比べ自転車の通行はほとんど見られない。また橋の途中には幅員20mのテラスが設けられており、橋の軸線上に小倉城が見えるなど、歩行の安全や周辺の景観が良好といえる（写真-10）。一方、勝山橋は歩道面が車道幅と同程度に広く（幅員40m）、路面も平坦であるが、その反面、自転車通行が多くなっている。また、RWの影響により小倉城が隠れている部分もあるなど、歩行に関しては鷗外橋の方が快適である

と位置づけられる（写真-11）。

## 6. BFRマップと景観BFRマップの利用意識とその効果

### (1) BFRマップ及び景観BFRマップの内容

#### a) BFRマップ作成方法

BFRマップは、筆者が車椅子を利用して、現地踏査を基にルート選定し作成している。その際、歩道の勾配や段差、路面形状を調査および評価して、車椅子での利用しやすさを検証している。また、ルートの物理的な状況だけでなく、人通りの多さや休憩場所の有無等、通行時の快適性に関する指標も評価基準としている。このようにして出発地点を小倉駅南口、目的地点を小倉城とするルートを記したBFRマップを作成している（図-5）。

#### b) 景観BFRマップ作成方法

景観BFRマップは、上記BFRマップのルート上から確認することのできる景観情報を付加したものである。その際、景観情報として用いるのは、4章にて詳述した小倉市街地に存在する小倉の魅力的景観資源である。マップ自体の紙幅の都合からルート利用者に認識されやすい6つの対象を取り上げている。

#### c) ヒアリング調査概要と景観情報導入の意義

調査では普段のルートを聞いた上でBFRマップを提示し、設定したBFRを利用したいと思うか回答を求めている。次に本調査で使用した景観の魅力の情報を追加した景観BFRについて説明する（図-6）。BFR上で景観を考慮する意義として、歴史ある城跡、憩える親水空間など、癒し、安らぎといった精神的な満足感だけでなく、歩行距離の長さや歩行の不自由さによる「辛さ」を軽減する一助と位置づけている。取り上げた景観的魅力は前述した小倉の景観資源であり、ここでは景観情報（説明文と



写真-8 魚町銀天街



写真-9 平和通り沿い



写真-10 鷗外橋



写真-11 勝山橋

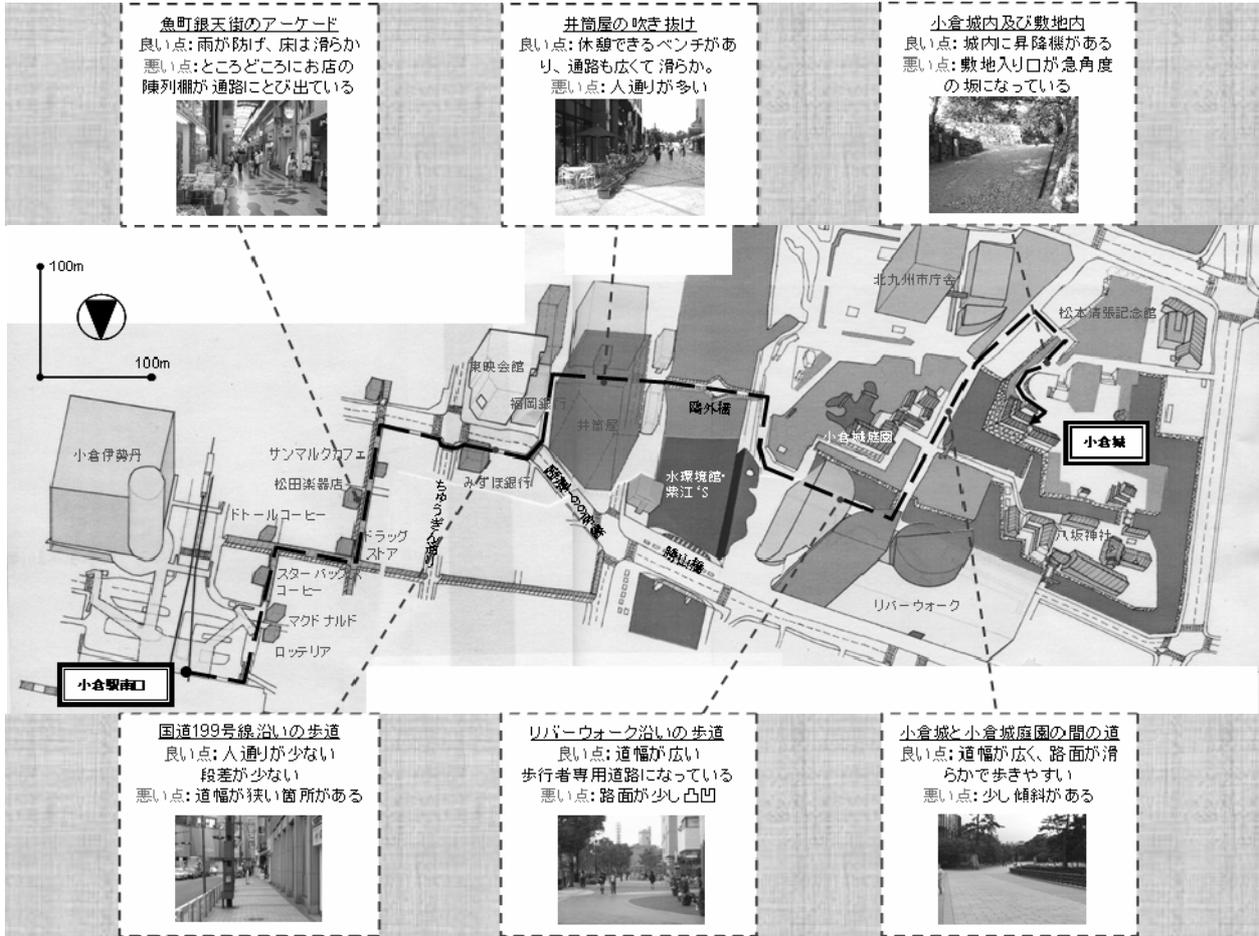


図-5 作成した小倉の街のバリアフリールートマップ

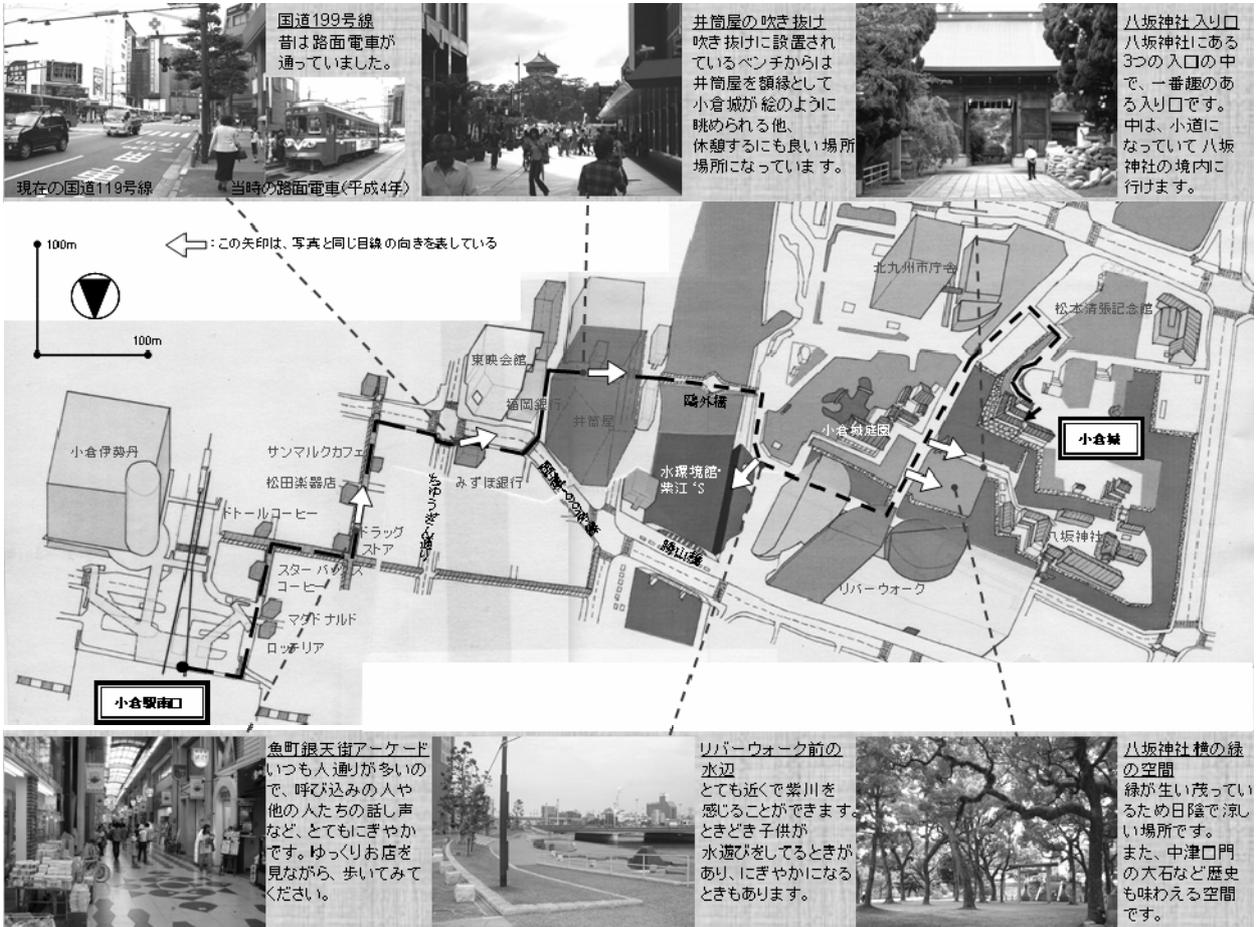


図-6 景観バリアフリールートマップ

写真)の挿入によってBFRの利用促進が図れるかを検討している。以下これら2つのルートマップの利用意識に対するクロス分析の結果(統計的有意性が検定されたもの)を見ていく。

## (2) BFRマップ及び景観BFRマップのルート利用に対する意見の特徴

まずBFRマップを提示し、被験者が回答した「通る」「通らない」の単純集計結果とその回答理由を分析する。

表-9より「通らない」と回答した被験者数は、「通る」とした人数よりも僅差ではあるが3人上回っていることがわかる。意見内容を見ると、「いつもの道を通る」や「最短の道を通る」など自分のよく知っている道以外は通らないという姿勢が伺える。その一方、「その日の都合」や「気が向いたら通るかもしれない」といった条件付きではあるがBFRへの通行意欲を感じさせる意見も得られた。また「通る」と答えた人の意見内容では、「BFRの良さを評価」しているものや「健康のため」などの健康増進のための通行を目的とした意見も挙げられた。

次に、景観の魅力を加えたBFRについての意見内容を分析する。上記BFRでは「通らない」人が多かったのに対し、景観BFRでは「通る」人が「通らない」人に比べて、5人上回っているのが分かる(表-10)。通ると答えた人の意見内容では、「景観を見ながら通りたい」という景観BFRの良さを利用動機とした被験者もいた。景観BFRを通らない人は「景観に興味がない」や提示された景観を「知っている」、また昔よりも「景観が悪くなった」という意見を挙げていた。その一方で、「始めての人や知らない場所にあったら便利」や「元気なら、暇なら」といった条件付きで利用するという意見も挙げられており、マップの工夫など何らかの契機により「通る」に転ずる可能性が抽出される。

このことから、BFRに景観の魅力を導入することで高齢者のBFRに対する通行意欲が向上する傾向をある程度見出すことができよう。その一方で、景観の魅力に対する無関心や景観の悪化による景観BFRの不利用を述べた被験者も少なからず存在した。そのため次節では、この

表-9 BFRの利用人数と意見内容

回答(人)	理由
「通らない」(4)	・いつもの道を通る・最短の道を通る・車・バスを利用・歩かない・健康なので早く着きたい・その日の都合・アーケード行かない・魅力を感じない・気が向いたら通るかもしれない
「分からない」(9)	・好きなようにあまり町中を歩いたくないから・参考にしたい・歩かないから
「通る」(4)	・BFRの良さを評価・すでに通っている・健康のため・人の流れにまかせて・買い物が多くなったから・いつも通らないので見るかも

表-10 景観BFRの利用人数と意見内容

回答(人)	理由
「通らない」(4)	・景観に興味がない・知っている・いつもの道を通る・景観が悪くなった・歩かない・まだ大丈夫だから ・初めての人や知らない場所にあったら便利・元気なら・暇があれば通ってみたい
「分からない」(13)	・好きなように歩く・条件を満たせば通る・出来てみたいと
「通る」(4)	・景観を見ながら通りたい・条件付利用・観光に使えない・知らない場所であつたら便利・運動のため・バスばかりだから

点も考慮した、詳細なBFRと景観BFRとの比較分析を行うことにより、BFRへの景観の魅力導入による効果と改善点を考察する。

## (3) BFRと景観BFRの利用変化に対するクロス分析

ここではBFRと景観BFRの2ルートの利用意識について、BFRと景観BFRで「通る」「通らない」の回答結果の組み合わせから以下に述べる4つのグループを抽出し分析を進めた。

### a) グループ分けと分析方法

まず、表-11よりBFRと景観BFRのどちらのルートも「通る」と回答したグループ(以下「両マップ利用グループ」)、次に、BFRは「通らない」、景観BFRは「通る」と回答したグループ(以下「景観BFR利用グループ」)、BFRも景観BFRのどちらも「通らない」と回答したグループ(以下「両マップ不利用グループ」)最後にBFRは「通る」が景観BFRは「通らない」と回答したグループ(以下「景観BFR不利用グループ」)の4つを抽出し、4グループの属性・意見内容についてクロスさせた結果を表-12に示す。ここでは、まず被験者の景観的魅力の認識度や知識量の高さについて分析している。これは「小倉の景観の魅力とは何か」について、2段階で質問したもので、まず小倉の景観的魅力をダイレクトに尋ね(初期連想)、その後予め用意しておいた(景観BFRに挿入されている)小倉駅周辺の景観的魅力情報を写真とともに例示し、それらの認識度を把握する手順で行った。

### b) 両マップ利用グループ

本グループのストレスの項目を見ると、「よくある」「ときどきある」を合わせると半数近くとなり、4グループの中で最も多い。また肢体不自由度の項目でも不自由度Aが4グループ中最多である。このことから、足腰の弱さと歩行環境の影響により快適な歩行活動が行えていないと考えられる。さらに「小倉の景観の魅力とは何か」という初期連想時に多くの場所名を挙げたことに加え、「ない」との意見が2人と少なかったことから、景観に対し十分な関心や興味を持ち得たグループであるといえよう。よって、このグループは歩行について不自由さを感じていることに加え、景観についての興味関心が高いことから、BFRと景観BFRのどちらのマップも利用すると回答したものと考えられる。

### c) 景観BFR利用グループ

本グループでは、ストレスの有無についてほとんどが「あまりない」と回答し、肢体不自由度もBやCが多い。このことから比較的歩行に不自由さを感じないグループであると考えられるため、BFRに対する関心がなく普段利用している経路を選択する傾向が強い被験者群と言えよう。次に景観的魅力の認識については、「小倉の景観的魅力は何か」との問いに「思い浮かばない」と答えた

表-11 BFRと景観BFRのクロス集計

		景観BFR利用グループの通行意欲		
		通る	通らない	分からない
バリアフリー ルートの 通行意欲	通る	33	10	3
	通らない	13	32	4
	分からない	2	1	6

表-12 4グループの意見内容

		両マップ利用グループ (33人)	景観BFR 利用グループ (13人)	両マップ 不利用グループ (32人)	景観BFR 不利用グループ (10人)
景観的 魅力	初期連想 (意見数)	・小倉城(17)・リバー ウォーク(7)・紫川(4)・ 勝山公園(8)・デバ ー(4)・ない(2)・西 日本展示場・小倉 駅・市庁舎・船場通 り・魚町通り・小倉 城庭園等・RWで 小倉城が見えない	・ない(4)・小倉 城(3)・紫川周 辺(3)・モノレ ール・森林公 園・伊勢丹・井 筒屋・商店街	・ない(12)・小 倉城(9)・紫川 (5)・RW(6)・ RWに対する嫌 悪(3)・昔より悪 くなった(3)	・小倉城(5)・紫 川・小倉城庭 園・ステーショ ンホテル・小倉 駅南口ベステ リアンデッキ・な い
	の認識 度	・全て知っている (24人)・知らない 情報がある(9人)	・全て知っている (9人)・知ら ない情報がある (4人)	・全て知っている (26人)・知ら ない情報があ る(6人)	・全て知っている (8人)・知ら ない情報があ る(2人)
ストレス	①	7	1	7	3
	②	7	0	1	0
	③	19	12	24	7
肢体不 自由度	A	10	1	5	2
	B	15	5	11	6
	C	8	7	16	2

※凡例 ①:よくある, ②:ときどきある, ③:あまりない

表-13 景観BFR不利用グループの詳細意見内容

意見内容
・景観で通りたいとは思わない・昔から住んでいるため景観的魅力が分かっているがBFRに行こうとは思わない・見て行こうかなとは思わない・改めて通ろうとは思わ ない・わざわざ景色を見るために楽な道を選ばない・景観的魅力はもう感じない・き れいに見るところでも自転車とか止めてあつたりしてきれいとは思わない

人が、前述の両マップ利用グループよりも多く、初期連想時に具体的な場所名があまり想起されていないことがわかる。一方、写真による景観的魅力の情報を例示したあとの認識度を探ると、「全て知っている」との回答数が「知らない景観があった」との回答数を上回っている。このことから、景観に対する普段からの興味関心が薄く、魅力を即座にイメージしにくい傾向にあることが伺える。しかし、景観BFRについての情報を得ることによって、景観への興味関心が引き出され、BFRの利用への意識変容の可能性を見ることが出来る。このことは、BFRマップに景観的魅力を情報として追加することで、ルートの利用促進につながる知見として看取できよう。

d) 両マップ不利用グループ

表-12より、ストレスは「あまりない」が約7割、肢体不自由度もCのみで5割を占めている。これらから歩行についてあまり不自由さを感じてない被験者、つまり前述の景観BFR利用グループと同じタイプの被験者が多いことが伺える。次に「小倉の景観的魅力は何か」との問いに対して「思い浮かばない」と回答した被験者の人数が4グループ中最も多く、また「リバーウォーク北九州によって、小倉城の景観が悪化した」や「昔より悪くなった」など、小倉の景観に対して批判的かつ落胆する意見も多く得られた。さらに、景観的魅力の例示でも

「全て知っている」と回答した人が多く、景観に対して知識及び興味関心はあるが、上記理由などから、小倉の景観に魅力を感じていない人が多いものと推察される。しかし、景観への関心の高さに着目すれば、これまでの景観に対する悪評価を払拭でき、例えばあまり知られていない景観的魅力を情報として提供することで、景観BFR利用グループと同様のBFRに対する意識・行動変化を促せる可能性も示唆できよう。

e) 景観BFRマップ不利用グループ

本グループは表-12より、ストレスならびに肢体不自由度の項目からあまり歩行に不自由さを感じていないことがわかる。また初期連想では「ない」が1人、景観情報の認識度ではグループ全体の8割が「全て知っている」であり、景観について高い認識のあることが伺える。そこで表-13より本グループが景観BFRを通らないとした意見内容について着目すると、与えられた景観情報があまり新鮮に感じ取れず、景観BFRに興味を示さなかったことが推察できる。

7. まとめ-バリアフリー施策と景観の有効性

(1) 景観体験による高齢者の歩行意欲と周遊行動の促進

今回行ったヒアリング調査結果から、BFRマップの利用意識として、約半数の被験者から利用したいとの回答が得られ、一定の有効性は確認されたものと考えられる。また景観的魅力を導入したBFRマップに対しても、BFRの「不利用」から「利用」へと高齢者の行動変容が確認でき、景観によるBFRの利用促進傾向が看取された。

UDの提唱者として知られるロナルド・メイスは「公平性(Equitable Use)」や「自由度(Flexibility in Use)」「省体力性(Low Physical Effort)」などの7原則をUDの構成理念として提案し、我が国におけるバリアフリー施策にも大きな影響を与えたことは周知の通りである。一方で、我が国のバリアフリー整備においては、高い整備目標が設定されているものの、費用面や技術面、期間といった課題から、十分な達成には未だ遠い現状が把握された。今後も順次段階的な整備の積み重ねが続けられていくものと推察されるが、仙台市等の事例に見られた最短を基本とした特定経路のバリアフリー化がまずは重点的に整備される展開も必要となるだろう。しかし、本事例調査結果より、多少遠回りであっても景観的魅力を併せ持つBFRについて、体力維持を兼ねた通行意欲を持つ高齢者の存在も確認できた<sup>2)</sup>。これらの結果を踏まえると、資金や技術面といった整備計画者のハードに関わる対策だけでなく、景観論の観点を取り入れた福祉施策の展開によって、BFRといった通路整備をより積極的な周遊行動へと結びつけることが可能ではないか。

## (2) 高齢者の周遊促進に向けた伝統的景観への配慮

しかし、同じく調査結果から近代商業施設によって改変された伝統的景観への落胆が、景観BFRマップ利用に対する意識・行動変容を難しくさせる一面も見受けられた。つまり、高齢者の自立を促す積極的なBFRの選択には、これら近代的な商業施設に対する嫌悪者への配慮は必要となるだろう。すなわち、新たな都市のにぎわいを創出する景観デザインとともに、小倉城のような古くから街の景観を方向付けてきた伝統的空間を、近代のかつ大規模な施設計画によって急激に変貌させないことも、高齢者の周遊行動には重要となる。特に高齢者にとっては、新しい都市景観の魅力としてそれら急激な変化を許容することが難しく、街を楽しもうとする意識を減退させる大きな要因に繋がりがかねないことを留意しておく必要がある。

以上のように、景観体験による高齢者の歩行意欲と周遊行動の促進に向けた伝統的景観への配慮は、都市における魅力や周遊行動を遠ざけていた歩行弱者を再度まちへと誘う契機としても期待できよう。高齢社会の今日、冒頭で述べたUDの理念である「誰もが利用できるデザイン」として、歩行弱者が都市の魅力や健全者と同じく享受するバリアフリー施策のあり方が問われる時期に来ているといえるのではなかろうか。

## 付録

- (1) プレ調査は作成した試作の質問項目についての問題点を発見するとともに、ヒアリング時の流れや段取りの把握を目的としている。特に高齢者に対して質問を行う際、容易に内容を理解できる質問事項となっているか、またわかりやすい尋ね方であるか、調査意図に沿った回答が得られるか等に注意している。
- (2) 被験者ルートとBFRとの距離の差について、地図を用いた縮尺比により算出したところ、被験者ルートは最短経路で1185.7m、一方BFRは1321.4mとBFRが140m程度長かった。

## 参考文献

- 1) 国土交通省都市交通調査室監修・秋山哲男編：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、p14、学芸出版社、2001
- 2) 例えば田中ら：ユニバーサルデザインの考え方-建築・都市・プロダクトデザイン、丸善株式会社、2002 や、伊澤ら：坂のまちにおける観光ユニバーサルデザインの分析方法-京都と小樽の比較から-、土木計画学研究・講演集Vol.33、2006 ならびに木村ら：肢体不自由者から見た屋外生活環境-世田谷区梅丘地区を事例として、p565-570、平成11年度都市計画論文集、1999 など
- 3) 窪田ら：バリアフリーと景観は矛盾するか-対立から止揚へ、景観法と景観まちづくり、p58-62、学芸出版社、2005
- 4) 白井ら：中心市街地における安全性と景観性の両面から見た歩行空間評価-豊橋市都市景観形成地区を事例として、p1145-1148、日本建築学会大会学術講演梗概集、2004
- 5) 鈴木賢一（国土交通課）：バリアフリーからユニバーサルデザインへ-交通バリアフリー法の見直し、p1、国立国会図書館、2006
- 6) 国土交通省総合政策局交通消費者行政課監修・交通バリアフリー研究会編著：交通バリアフリーハンドブック、p26-36、大成出版社、2002
- 7) 運輸省運輸行政局消費者行政課ほか監修・交通バリアフリー政策研究会編著：交通バリアフリー法の解説、p6-18、大成出版社、2000
- 8) 仙台市交通政策課：仙台都心地区交通バリアフリー基本構想、仙台市、p28-29、2004
- 9) 浦安市都市政策課：浦安市交通バリアフリー基本構想、浦安市、p34-35、2004
- 10) 米津三郎：北九州の100万年、p117-118、海鳥社、1992
- 11) 同上書、p129-131
- 12) 同上書、p173
- 13) 同上書、略年表
- 14) 魚町銀天街：<http://www.uomachi.or.jp/>
- 15) 個人 HP「デトニの部屋へようこそ」：<http://www.ne.jp/asahi/thankyou/2200/>
- 16) 前掲書「北九州の100万年、p212、海鳥社、1992」
- 17) 豊前小倉八坂神社：<http://www.yasaka-jinja.com/>
- 18) 前掲書「北九州の100万年、略年表、海鳥社、1992」
- 19) 魚町銀天街：<http://www.uomachi.or.jp/>
- 20) 西日本鉄道株式会社：<http://www.nishitetsu.co.jp/>

## THE BARRIER-FREE ROUTE MAP AROUND THE KOKURA STATION AND POSSIBILITY OF LANDSCAPE APPEAL ABOUT THE USE

Kengo HISAOKA, Hisashi SHIBATA and Tomoya ISHIBASHI

The purpose of this article is to consider and clarify the actual condition about old man's walk around the Kokura station in Kitakyushu city. And we prepare two kind of "barrier-free route maps" that insert information of barrier-free route and landscape appeal around the Kokura station. It is examine the possibility of landscape in barrier-free policy. As results, below are clarified. 1. We are able to grasp a tendency that the elderly chooses barrier-free route for maintenance of the physical strength. 2. The barrier-free route map which inserts information of landscape contributes to the sightseeing behaviour. 3. The authors suggest the necessity of considering landscape design of historical space for barrier-free policy.