

## 基本的考え方

高齢者、障害のある人等が安心して暮らすことができる社会の形成が望まれており、社会・経済活動への積極的参加の実現が強く求められている。そのような社会の実現には、住まいや建築物だけでなく、それらを結ぶ公共交通機関のバリアフリー化が重要である。特に、公共交通機関では、ベビーカー利用者や荷物を持った人等の移動に制約を受ける人々が、安心して利用できることが大切である。

これまで、公共交通機関の利用にあたっては様々なバリアが存在していたが、平成 12 年の交通バリアフリー法（「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」）の施行により、初めて法的拘束力に基づいた整備が行われ、また、平成 18 年のバリアフリー新法（「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」）の施行により、更なる基準の見直しが図られたところである。これらにより、ノンステップバスの普及や鉄道駅及びバス停のバリアフリー化が急速に進んでいる。

したがって、今後、公共交通機関の施設を整備するにあたっては、最低限の利用を可能とする物理的整備から一歩進み、より快適で心地よく待つことができる空間整備を行うとともに、重要度の高い施設においては、都市の装置として商業空間や休憩空間等の周辺施設との複合化により、鉄道駅やバス停以上の機能を持たせることが重要である。

## 設計のポイント

### 1 動線の確保と交通結節点の整備

人々が円滑に利用するには、出発地から目的地まで、わかりやすく連続した動線の確保が必要であり、交通結節点では、道路や建築物と連携した整備が求められる。大規模ターミナルでは、異なる交通手段への乗り換えや商業施設等が複合するため、利用者にとって単純な動線、施設配置、サイン、誘導計画が重要である。

### 2 施設整備レベルと整備水準

交通結節点は、規模や接続する交通機関、利用者数、土地利用、周辺分布等から重要度が分けられる。最低限の物理的条件と必要な情報提供を満たした上で、重要度の高い施設から、より快適な利用を目指し、水準の高い整備を進めていく段階的な整備計画が必要である。

### 3 参加型計画プロセス

施設整備にあたっては、計画段階で利用が想定される対象者に対して、ニーズの把握やモニタリングを行い、問題点の検討や情報蓄積を行うことが重要である。このため、設計段階において、利用者が公共交通機関のあり方に関して意見や提案を積極的に発言でき、主体的に参加することができる場づくりを創出することが重要である。

### 4 交通事業者、行政間の協力・連携

公共交通機関の施設では、実際に施設を利用する者、設計・管理を行う複数の交通事業者等、複数の関係者が介在する。したがって、行政機関は、交通事業者が取組を進めやすいよう支援に努めるとともに、公共交通事業者等と協力し、バリアフリーデザインの普及に向けたハード、ソフトの取組を推進していく必要がある。

### 5 機能とデザインの調和

本県は、降雨日数が多く、降雪・積雪があるのが特徴であるため、設計する際にはこうした気候や風土等、地域性に配慮した対策を図る必要がある。特に、鉄道駅やバス停では、風雨雪を防ぐ機能を満足しながら、地域固有のまちのデザインとして美しく融合させることが重要であり、より高いレベルのバリアフリーデザインを追求する必要がある。

