

小倉駅周辺バリアフリールートマップの作成と利用促進に関わる景観の可能性

久岡謙悟¹・柴田 久²

¹学生会員 福岡大学大学院工学研究科 (〒814-0180 福岡市城南区七隈8-19-1, E-mail:td054010@cis.fukuoka-u.ac.jp)

²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)

本研究では、福岡県北九州市の小倉駅周辺を対象とし、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マップと駅周辺の魅力ある景観情報を挿入した2種類のバリアフリールートマップを作成し、その効果分析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、高齢者は多少回り道となっても体力維持を念頭とするバリアフリールートを選択しうる傾向が看取され、新たな景観の見方の提供がバリアフリールートをより積極的な周遊行動へと結びつけること、さらに、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伝統的空間への配慮を示唆した。

キーワード:小倉駅, バリアフリールートマップ, 景観, ユニバーサルデザイン

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)およ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年代中ごろより、まちづくり行政にバリアフリーの概念が導入され始め¹⁾、以来1994年ハートビル法, 2001年交通バリアフリー法が制定されている。これに伴い研究レベルにおいても、駅や公共建築物のトイレ, スロープなどの局所的な施設設計・計画課題から、より広域的なまちづくりの視点、さらに利用主体である高齢者や肢体不自由者の利用実態を中心に据えたUD研究の必要性が提起されている²⁾。

本研究では、福岡県北九州市の小倉駅周辺を対象領域とし、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、UD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。さらにマップの利用促進策の検討として、小倉駅周辺の景観的魅力を挿入したバリアフリールートマップを作成し、その効果分析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) 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、現地踏査によるヒアリング調

査を実施している。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【図-1】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。本地域の対象理由として、北九州市では平成11年10月に「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で、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。

次に対象者についてであるが、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ている【表-1】。実施結果として男性が16人、女性が34人の合計50名を被験者とし、年齢の範囲は65歳から89歳まで、うち70代が半数を占めた。調査日時は8月21、28日の2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。

本研究で実施したヒアリング調査の質問項目を表-2に

表-1 調査概要

項目	内容
対象	高齢者(65歳以上)
場所	北九州市小倉駅の周辺市街地
日時	2005年8月21・28日 午前9時~午後6時
調査人数	50人
年齢	65~89歳
性別	男性16人 女性34人

図-1 調査対象地



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，通常歩くルート，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リールートマップ（バリア情報のみ【図-3】 景観+バリア情報【図-4】）を提示し，利用意識を把握した．これについては3章にて詳述する．

2. 小倉駅周辺における高齢者の歩行実態

(1)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．

まず，被験者の詳細な年齢構成として，最も多かったのは70～74歳で38%，75歳～79歳までが24%と，70歳代が全体の約6割を占める結果となった【図-2】．また本調査では歩行不自由度として，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歩行不自由度A，杖は持っていない「年に数回程度」の回答が多く【図-5】，利用される時

間帯はほぼ日中で【図-6】，買い物や旅行・遊びなどの目的がある場合以外は利用されていないことがわかる【図-7】．

次に，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「普段よりゆっくりと」が約28%，「普段より変わらない」が約52%で両者を合わせると，全体の80%となる【図-8】．また人ごみに対してストレスを，周りの人に比べて歩行速度が遅い方を歩行不自由度B，多くの荷物を持っていながら，若者とほぼ変わらない速度で歩いている方を歩行不自由度Cとした．その結果，本調査ではAが20%，Bが46%，Cが37%と約8割の人が歩行補助具なしの被験者となっている【図-3】．次にJR小倉駅の利用についてであるが，35名（全体の70%）の高齢者が「利用する」と答えている【図-4】．JR小倉駅の利用頻度を見ると「1ヶ月に数回程度」や感じるかという質問に対しては「よくある」と回答したのは全体の22%にとどまり，「あまりない」が66%を占めた【図-9】．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【図-10】．

(2)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，小倉駅周辺における高齢者の歩行認識について詳しく見ていく．

a)足腰の能力低下と歩行不自由度とのクロス分析

高齢者本人が感じている足腰の弱さと調査員が分類した前述の歩行不自由度との関係について分析を行った【表-4】．足腰が弱くなったと認識している高齢者を，各歩行不自由度ごとに見ていくと，不自由度Aでは，10人中9人が足腰の弱さを自覚していることが分かる．逆

表-2 質問項目一覧

JR小倉駅利用の有無	利用頻度	利用時間帯	利用目的
小倉市街地の人ごみ内での歩行速度	小倉市街地の人ごみ内でのストレスの有無	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)	バリアフリールートに対する利用意識
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)	景観入りバリアフリールートに対する利用意識	性別、年齢、足腰の具合	歩行不自由度(調査者による分類)

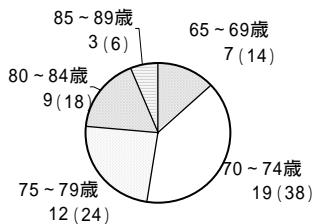


図-2 被験者の年齢構成

A 10 (20)	B 23 (46)	C 17 (34)
--------------	--------------	--------------

図-3 歩行不自由度

はい 35 (70)	いいえ 15 (30)
---------------	----------------

図-4 JR小倉駅の利用有無

ほとんど毎日 4 (16)	一週間に数回程度 7 (28)	一ヶ月に数回程度 14 (56)
------------------	--------------------	---------------------

図-5 JR小倉駅の利用頻度

夜中1 (2)	早朝 13 (30)	正午頃 13 (30)	午後 10 (23)	夕方 7 (16)
---------	---------------	----------------	---------------	--------------

図-6 JR小倉駅の利用時間帯

買い物 13 (33)	遊び 10 (26)	旅行 9 (23)	習事 6 (15)	その他 1 (3)
----------------	---------------	--------------	--------------	--------------

図-7 JR小倉駅の利用目的

普段よりゆっくり 14 (28)	普段と変わらない 26 (52)	普段より早めに歩かない 6 (12)	4 (8)
---------------------	---------------------	-----------------------	-------

図-8 人ごみ内での歩行速度

よくある 11 (22)	ときどきある 6 (12)	あまりない 33 (66)
-----------------	------------------	------------------

図-9 人ごみ内でのストレスの有無

思う 31 (62)	思わない 19 (38)
---------------	-----------------

図-10 足腰の能力低下

表-4 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(10人)	B(23人)	C(17人)
思う	・足が悪い(6)・腰が悪い(6)・ボケ防止のために散歩する・目が悪い・よくタクシーを使う・杖を使う・無理はしない・歩くのが下手・あまり疲れるところに行かない・段差がきつい・歩かない	・足が悪い(11)・腰が悪い(10)・ひざが悪い(5)・歩くと疲れる(3)・ふくらはぎが痛くなる・正座ができない・段差がきつい・スポーツクラブで体を鍛えている・車を使うから弱くなった・バスが移動手段	・ひざが悪い(2)・足が悪い(2)・腰が悪い(2)・疲れる・段差を気をつける
31人	9	17	5
思わない	・思わない(1)	・思わない(6)	・思わない(12)・散歩する(4)
19人	1	6	12

表-5 年齢と人ごみ内でのストレスの有無・内容

年齢	人ごみ内でのストレス			
	よくある(10)	ときどきある(6)	あまりない(3)	
65-69	・若い人たちのペースで歩くから・体がきつい・人が多くてぶつかる(2)	・人が少ないときよりは感じる		
	7	3	1	
	70-74	・若者の歩くマナーが悪いから(3)・人が多いから(2)	・若い人の歩き方(デレデレ歩く)・金を取られる・人通りの多さに・若い人が早い	・気にしてない・自分のペースで歩いているので
	18	4	3	11
	75-79	・疲れる		
	12	1	0	11
	80-84	・人が多くて疲れる・歩きにくい・イライラする・ぶつからないように歩くから	・つきとばされた・若者、中年女性のマナーが悪い(2)・人ごみは疲れる	
	9	2	2	5
	85-89			・人が多いほうが逆に楽
	3	0	0	3

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17人中12人(7割)に上っている。また、各歩行不自由度ごとに足腰の能力低下についてどのような意見を述べているかを見ると、不自由度Aでは「足が悪い(6人)」、「腰が悪い(6人)」との回答が多く、「ボケ防止のために散歩する」との回答も合わせて得られた。

(b)年齢と人ごみ内でのストレスとのクロス分析

次に、年齢と人ごみ内で感じるストレスとの関係についてクロス分析を行う【表-5】。単純集計ではストレスについてはあまり感じないとの結果が多く得られていた一方で、「よくある」「ときどきある」と答えた高齢者の意見内容を見ると、「人通りの多さ」や「若者の歩き方・マナー」に対して意見を述べている人が多い。また意見の分布を見ると、年齢が上がるにつれて、ストレスを感じる高齢者は少なくなり、逆に年齢が下がるにつれて、ストレスを感じている傾向が看取できる。

3. バリアフリールートマップの作成と景観的魅力的有効性について

(1)バリアフリールート及び景観情報が加えられたバリアフリールートマップの作成

本調査では、前述したように「小倉の街のバリアフリールートマップ(以降:BFRマップ)」を作成し、その利用効果について検証を行っている。本ルートマップの作成においては、実際に筆者自らが車椅子に乗って小倉駅周辺市街地を現地踏査し、段差や傾斜などのバリア部分を把握した結果をまとめている。さらにマップ自体の親しみやすさを考慮し、最大限手書きによる表現方法を採用した【図-3】。

マップ内容の概略としては、出発地を小倉駅、目的地を小倉城に設定し、段差を経験せずスムーズに歩いて到着できるルートが提示されている。本調査では予備質問項目として、小倉駅から小倉城までの普段通るルートを尋ねている。図-4に被験者が回答したルートの経路と通行頻度をまとめた結果を示す。これより小倉城に向かう勝山橋と鷗外橋の2つの橋を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。調査では普段のルートを聞いた上でBFRマップを提示し、設定したバリアフリールート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的魅力的情報を追加したバリアフリールートマップ(以降:景観BFRマップ)について説明する【図-5】。景観BFRマップは、上記BFRマップのルートに合わせて、目的地までの歩行中に体験出来る景観とその魅力について、説明と写真を挿入している。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を見ていく。

a) BFRマップおよび景観BFRマップのルート利用に対する意見の特徴

まず、BFRマップのバリアフリールートを表示し、被験者が回答した「通る」「通らない」の単純集計の結果とその回答理由を分析する【表-6】。

「通らない」「わからない」と回答した高齢者の理由を見ると、「いつもの道を通る」との回答が15人と圧倒的に多く、ほとんどの高齢者が、自分のよく知っている道しか通行していないことがわかる。その他の理由には「車、バスを利用する」や「歩かない」「最短の道を通る」と続き、総じて高齢者はあまり自分の知らない道や場所には行かない傾向が見られた。

次に、「通る」と答えた人の理由を見ると、「なるべく歩くように心がけている」など健康増進のためにバリアフリールートを利用したいと考えている高齢者の意見もあった【表-6】。

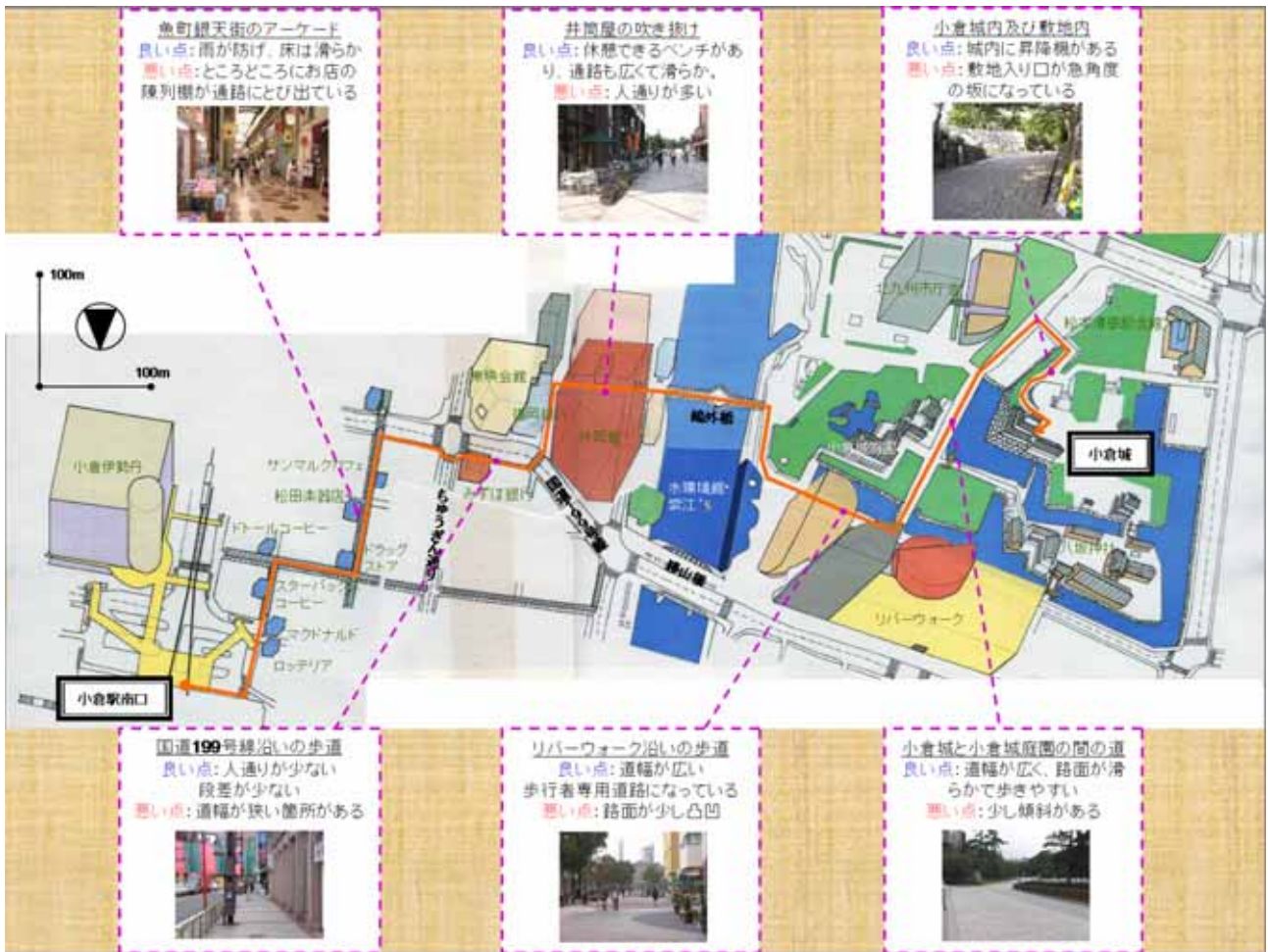


図-3 作成した小倉の街のバリアフリールートマップ



図-4 普段被験者が通るルートの通行頻度



図-5 景観+バリアフリールートのマップ

表-6 バリアフリールートを利用するか

回答	理由
「通らない」 「わからない」	・いつもの道を通る(15) ・車、バスを利用(6) ・歩かない(4) ・最短の道を通る(4) ・身体的理由(4) ・その日の都合 ・気にならない
「通る」	・なるべく歩くように心がけている ・買い物が多くなったら ・いつも通らないので見るかも

表-7 肢体不自由度とバリアフリールートの通行意欲

		通る	通らない	分からない
肢体不自由度	A	5	5	0
	B	8	5	1
	C	2	15	0

表-8 景観BFRを利用するか

回答	理由
「通らない」 「分からない」	・知っている(10) ・景観に興味がない(10) ・歩きたくない(4) ・いつもの道を通る ・身体的理由(2) ・出来てみない(2) ・RWによる悪影響 郊外へ行く ・車、バスを利用 ・町並みが無計画
「通る」	・知らない場所であったら便利(2) ・知らない人には便利(2)
	・たまにお通ってみたい ・時間があれば(3) ・あるのなら通ってみたい(3) ・便利

次に、BFRマップのバリアフリールートと本調査で得られた小倉駅から小倉城まで普段被験者が通るルート【図-4】(以降、被験者ルート)とを比較分析する。BFRマップのバリアフリールートと被験者ルートを比較すると、2つのルートで重なる部分が多いのがわかる。しかし、前節でのBFRマップのバリアフリールートの利用意識を問う質問では「通らない」と答える人が多かった。これに対し、歩行不自由度とバリアフリールートの利用意識とのクロス分析結果を見ると【表-7】、歩行不自由度がAの高齢者では10人中5人がバリアフリールートを利用すると回答しているが、Cでは17人中2人からしか利用するとの回答は得られなかった。このことから、例えば段差や傾斜に配慮した歩きやすい道の情報が提供されても、健康で歩行に不自由を感じていない高齢者は普段通る道、または最短の経路を選択する傾向が強く、バリアフリールートの利用可能性は低い。

次に、景観的魅力を加えたバリアフリールートについての意見内容を分析する【表-8】。

表-8より、景観の情報が加えられたバリアフリールートに対して、通らないと回答した人の理由には、加わった景観を「知っている」や「景観に興味がない」などの

意見が多い結果が得られた。一方で、通らないと回答した高齢者の中には、「旅行先など知らない場所にあったら便利」や「小倉を知らない人には便利」という回答も少数ながら見られた。通ると答えた人の理由としては「時間があれば」や「あるなら通ってみたい」など条件的ではあるが、景観に関心のあることがうかがえる結果が得られている。

b) 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つの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の3つのグループを抽出し分析を進めた【表-9】。

まず、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（以降「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（以降「景観BFR利用グループ」）、最後に、BFRも景観BFRのどちらも「通らない」と回答したグループ（以降「両マップ不利用グループ」）の3つを抽出し、クロス分析した結果を表-9、（BFRと景観BFRのクロス集計）、表-10（3グループの属性・意見内容の一覧）に示す。ここでは補足調査として景観的魅力の認識や知識量の高さを把握するために、「小倉の景観の魅力とは何か」について、2段階で質問をしている【表-10】。まずは、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）小倉駅周辺の景観の魅力の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を採った。

まず「両マップ利用グループ」であるが「小倉の景観の魅力とは何か」という初期連想時に「何も思い浮かばない」と回答している人がほとんどいないことや、他のグループより多くの景観的魅力について瞬時に想起できる人が多かったことから、景観に対し十分な関心や興味を持ち得たグループといえよう。

次に「景観BFR利用グループ」は主に70歳代が多く利用すると回答しており、歩行不自由度もBやCが多い。

またBFRに対しては「通らない」という回答が多く、比較的歩行に不自由さを感じないこのグループは、景観に対する楽しみがないバリアフリールートでは単に遠回りするだけとの見方が強いことが伺える。このグループにおける景観的魅力の認識については「小倉の景観の魅力とは何か」との問いに「思い浮かばない」と答えた人が、前述の「両ルート利用グループ」よりも多く、初期連想時にも具体的な場所名はあまり想起されていないことが分かる。一方、写真による景観の魅力の情報を例示した後、それらの認識度を探ると「全て知っている」との回答数よりも「知らない景観があった」との回答数が上回

表-9 BFRと景観BFRのクロス集計

		景観+バリアフリールートの通行意欲		
		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	12	4	2
	通らない	9	22	0
	分からない	1	0	0

っている。よってこのグループは、景観的魅力の知識を持ちつつも、普段は興味・関心が低いために、景観をイメージしにくく、景観についての情報を得ることによって、BFRに対し興味関心が引き出された可能性を見ることができる。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重要と見なされよう。

最後に「両マップ不利用グループ」は「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」と回答した高齢者の人数が3グループの中で一番多く、また「リバーウォーク（近年完成した近代的デザインを有した商業施設）によって、小倉城の景観が悪化した」「昔より悪くなった」など、小倉の景観に批判的かつ落胆す

表-10 3グループの属性・意見内容の一覧

		両マップ利用グループ(12人)	景観BFR利用グループ(9人)	両マップ不利用グループ(22人)
景観的魅力	初期連想	・小倉城(7) ・リバーウォーク(4) ・紫川(3) ・勝山公園(2) ・小倉駅周辺 ・図書館周辺 ・ない ・井筒屋 ・西日本総合展示場 ・船場通り ・魚町通り	・ない(4) ・小倉城(2) ・紫川周辺(2) ・モルレール ・森林公園 ・伊勢丹	・ない(9) ・小倉城(5) ・紫川(5) ・リバーウォーク(4) ・リバーウォークの悪影響(2) ・昔より悪くなった
	景観情報の認識度	・すべて知っていた(8) ・知らない(情報があった)(9)	・すべて知っていた(6) ・知らない(情報があった)(8)	・すべて知っていた(18) ・知らない(情報があった)(9)
年齢構成	65-69	1	2	3
	70-74	3	4	8
	75-79	2	2	6
	80-84	5	1	3
	85-89	1	0	1
肢体不自由度	A	3	1	4
	B	8	4	7
	C	1	4	11
足腰の低下理由	思う	・足が悪い(5) ・腰が悪い(3) ・ひざが悪い ・ふくらはぎが痛い ・歩くのがきつい ・ボケ防止のために散歩している	・足が悪い(4) ・腰が悪い(4) ・ひざが悪い(2) ・段差がきつい ・正座ができない ・あまり疲れるところに行かない ・バスが移動手段 歩かなくなった	・足が悪い(7) ・腰が悪い(6) ・ひざが悪い(3) ・段差がきつい(2) ・目が悪い ・タクシーをよく使う ・車を使うから
	思わない	・ない(5) ・歩いて鍛えている ・手術してよかった	・ない(4)	・ない(10) ・散歩する(2)
ストレス	よくある	2	1	6
	ときどきある	4	0	1
	あまりない	6	8	15

る意見が多い。さらに景観的魅力の例示でも「すべて知っている」と回答した人が多く、景観に対して知識および興味・関心もあるが、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、関心の高さに注目すれば、これまでの景観に対する悪評価を払拭できるもの、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。

4. BFRの積極的選択と景観の有効性について

今回行ったヒアリング調査からBFRマップの利用意識について、未だ高いとは言えないもののその有効性はある程度確認されたと考えられる。しかし調査結果から歩行不自由度の低い高齢者はBFRに対してあまり興味を示さず、景観BFRマップへの利用を促す大きな意識変容にまでは至らない回答が多く存在した。一方で、高齢者の年齢が高くなるに連れて街中での人ごみに対してストレスを感じていないとの回答結果も得られた。すなわち歩行速度が遅くとも、特に高齢者の年齢が高くなるに連れて心理的にはマイペースを保持できる傾向が示されたといえよう。また多くの高齢者は歩行することで体力の衰えを防ぐ「自立」を目指していたことも本調査より明らかとなった。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)」などの七原則を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。メイスはその原則の一つに「省体力性 (Low Physical Effort)」を掲げ、ユーザーの体力的疲労を軽減させることを提唱している³⁾。そのようなことから、一般にバリアフリーの施設計画では、高齢者が目的地までの最短経路を通行することを念頭に検討されることが多いと考えられる。しかし、本調査の分析結果によれば、多少回り道となっても体力維持を念頭においた快適な歩行ルートは十分選択されうる。その促進剤として新たな街の景観の見方が提供されることでバリアフリールート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かろうか。

しかし、前述した景観に対する興味関心の低下 (日常化) や近代商業施設によって改変された伝統的景観への落胆は、景観BFRマップによる意識・行動変容を難しくさせていた。つまり、高齢者の自立を促す積極的なバリアフリールートの選択を促すためには、これら近代的な商業施設に対する嫌悪者への配慮が必要となろう。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、近代的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が肝要となるだろう。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。

5. おわりに

本研究では、福岡県北九州市の小倉駅周辺を対象に、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、バリアフリールートマップと駅周辺の魅力ある景観情報を挿入した2種類のバリアフリールートマップを作成し、その効果分析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行った。

本研究の成果は以下の通りである。

高齢者50人から得られた意見の単純集計分析から、高齢者の駅利用頻度や、人ごみ内でのストレスの有無、足腰の能力低下に対する見解など、JR小倉駅に対する高齢者の歩行活動の利用実態が明らかとなった。

クロス分析の結果より、歩行不自由度と足腰の能力低下との関係性等を整理し、さらに年齢と人ごみに対するストレスとの相関関係として、年齢が上がるにつれてストレスを感じる高齢者が少なくなる傾向を抽出した。

BFRマップと景観BFRマップの利用意識調査結果から3つのグループを抽出し、各グループの意見分析から、高齢者は多少回り道となっても体力維持を念頭においた歩行ルートを選択しうる傾向が示唆され、新たな景観の見方の提供がバリアフリールートをより積極的な周遊行動へと結びつける可能性が示唆された。

高齢者の自立を促す積極的なバリアフリールートの選択には、近代的な商業施設に対する嫌悪者への配慮が必要であり、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古くから街の景観を方向付けてきた伝統的空間を急激に変貌させないことの重要性が導かれた。

参考文献

- 1) 秋山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、学芸出版社、p14、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、平成11年度都市計画論文集、pp565-570、1999
- 3) 梶本久夫監修：ユニバーサルデザインハンドブック、丸善株式会社、p138、2003