

交通弱者・健常者が“もっと”まちなか活動を楽しめる 参加型まちづくり手法の提案 ～コンパクトシティに向けた熊本市中心市街地の魅力を高める実践的取り組み～

崇城大学 / 古賀研究室
金子哲也 / 井上景貴 / 大塚虹彦 / 金丸友裕 / 嶋田将太郎 / 野田博子 / 平尾陸 / 藤原拓巳 /
松崎萌花 / 宮原宥那 / 森廣綾音 / 吉田彩佳

地域課題の選択 ②「政令指定都市移行10年 今後の熊本市のあり方について」

1. はじめに

現在、我が国は少子高齢化による人口減少時代を迎えており、全国の地方都市では郊外の都市化を抑えるため、中心市街地に商業施設や人々が集まるコンパクトな都市づくりを目指している¹⁾。そのためには健常者だけでなく、交通弱者²⁾も含めたすべての主体がまちなか活動を楽しめるような魅力的なまちづくりが求められている。熊本市はバリアフリーマスタープランを計画し、熊本市中心市街地を中心にバリアフリー化を進めて、コンパクトな都市づくりを目指してきたが、すべての主体がまちなか活動を楽しむためには十分ではない³⁾。そこで我々は、熊本市中心市街地のハード面、ソフト面の現状を把握することを目的としてフィールドワーク調査とアンケート調査を実施し、それらの調査結果を用いて交通弱者が参加する福祉のまちづくりワークショップ（以下、WSとする）を計画、実施することで、交通弱者のまちなかに対する魅力や課題を抽出し、その結果から熊本市中心市街地の魅力を高める、交通弱者・健常者が“もっと”まちなか活動を楽しめる参加型まちづくり手法を提案する。

2. 現状分析 / 調査内容

(1) 現状分析 その1

熊本市中心市街地の建物のバリアフリー整備に関する現状把握を目的として熊本市中心市街地の建物1,045件を対象に調査を実施した。調査期間は5月30日から6月22日までの12日間であり、調査項目は①建物出入口段差の有無、②建物出入口のドアのタイプ、③エレベーターの有無とした。図1に①建物出入口段差の有無の結果を示す。建物出入口段差有りが476件（45%）、段差無しが490件（46%）となった。

(2) 現状分析 その2

熊本市中心市街地にある店舗3,242件を対象とし、交通弱者の店舗利用、サポートに関する実態把握を目的としてアンケート調査を実施した。調査期間は7月6日から8月5日までの30日間であり、有効回答件数は589件であった。調査項目は①視覚障がい者が1人で店舗を利用できるか、②補助犬が同伴した場合に店舗を利用できるか、③バリアフリートイレの有無とした。調査結果について、①店舗を視覚障がい者の方は1人で利用できると回答した店舗が550件（93%）、②補助犬同伴の場合に店舗を利用できると回答した店舗が271件（46%）であり、補助犬同伴の場合に店舗を利用できないと回答した店舗が282件（47%）、③バリアフリートイレは中心市街地全体で18件があると回答した。

(3) 現状分析 その3

交通弱者のまちなかに対する魅力、問題点・課題を抽出することを目的として8月24日、9月27日の2日でそれぞれWSを実施した。第1回目のWSでは、まちなかのバリアフリー整備状況を交通弱者に公開し、議論を交わした。第2回目のWSでは交通弱者と

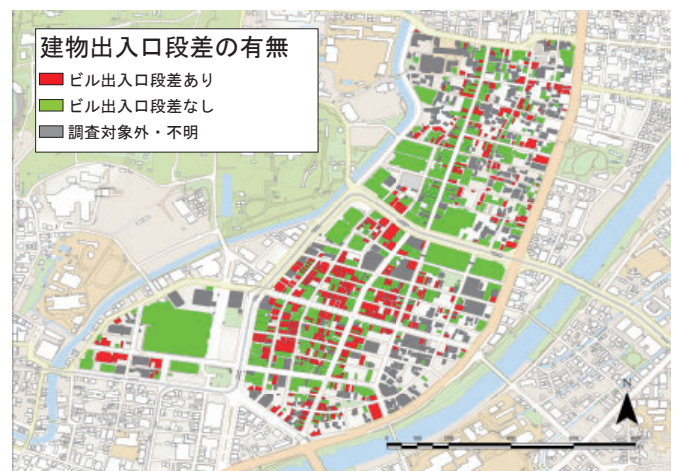


図1) 建物出入口段差の有無

ともにフィールドワークをしてまちなかの通りと建物の現状を点検し、バリアフリー点検マップを作成した。フィールドワーク調査、アンケート調査、WSを通して、ハード面では、建物よりも通りの整備不良が交通弱者のまちなか回遊を阻害していること、ソフト面では、補助犬同伴での利用が難しい店舗が半数をしめる等、心のバリアフリーが浸透していないことが明らかとなり、これらの問題解決が喫緊の課題であることが明らかとなった。

3. 課題に対する解決策と具体的な政策アイデア

交通弱者・健常者が“もっと”まちなか活動を楽しめるまちづくりの実現に向けたプロセスとして、まちなかのバリアフリー整備（ハード）と我々にできるIT技術を活用した取り組み（ソフト）について、『いますぐにできること』、『5から10年以内を実現すること』、『30年後に実現を目指すこと』の3つに分けてそれぞれ提案する。まちなかのバリアフリー整備（ハード）の『いますぐにできること』として、建物や通りの整備不良箇所の点検・補正の実施、『5から10年以内を実現すること』として、建物や店舗出入口の段差の解消、通りの舗装整備等、公共交通機関のバリアフリー整備の拡充、『30年後に実現を目指すこと』として建物の更新時に合わせて、バリアフリー設備やEVを普及することが挙げられる。また、我々にできるIT技術を活用した取り組み（ソフト）は、『いますぐにできること』として、まちなかの情報（現状）と交通弱者ナビを公開、『5から10年以内を実現すること』として、心のバリアフリーの認知度を向上、交通弱者のためのARナビの実用化、『30年後に実現を目指すこと』として、車いすの自動運転システム、AR点字ブロックの実用化をめざすことを交通弱者・健常者が“もっと”まちなか活動を楽しめるまちづくりの実現に向けたプロセスとして実施する。その中でもARナビとAR点字ブロックは我々が開発しているもので、ARナビはAR技術を活用した大型複合施設のナビゲーションアプリであり、交通弱者を想定した経路の探索に取り組むことを目的としたものである。AR点字ブロックは視覚障がい者が点字ブロックのない場所で、音と振動によってお店に案内するもので、視覚障がい者の歩行支援ツールの一つとして使うことができる。図2にAR点字ブロックのイメー

ジを示す。これらのシステムを応用することでまちなかの回遊性向上が期待できる。

4. まとめ

熊本市中心市街地の現状について、フィールドワーク調査によりハード面の現状、アンケート調査によりソフト面の現状を明らかにした。さらに、WSを計2回実施し、交通弱者目線でのハード面とソフト面の課題を抽出して、交通弱者・健常者が“もっと”まちなか活動を楽しめる参加型まちづくりの手法を提案した。今後はAR点字ブロックの検証と第1回から第3回のWSで抽出した意見をまとめる。

参考文献

- 1) 国土交通省 都市・地域整備局：『集約型都市構造の実現に向けて』都市交通施策と市街地整備施策の戦略的展開，pp.1-3，<https://www.mlit.go.jp/common/000128510.pdf>
- 2) 内閣府：次世代都市交通が取り組む基本理念と4つの階層，pp.2-3，https://www8.cao.go.jp/cstp/gaiyo/sip/iinkai/jidousoukou_6/6_js_siryof6-4-2_1.pdf
- 3) 都市建設局都市政策課・健康福祉局健康福祉政策課：令和3年度第2回熊本市移動等円滑化推進協議会，pp.4-13，https://www.city.kumamoto.jp/common/UploadFileDsp.aspx?c_id=5&id=38987&sub_id=4&flid=302593



図2) AR点字ブロックのイメージ