

呉市の観光・宿泊施設のバリアフリー・ユニバーサルデザインの現状

松田博幸*

The Present Condition of the Barrier Free and the Universal Design of the Museums and the Accommodations

- Kure Experience -

Hiroyuki MATSUDA

Synopsis

This paper describes three issues about the present condition about the barrier free (BF) and the universal design (UD) in Kure City by the field work, questionnaire and interviewing: (1) the condition of the BF and the UD about the traffic; (2) the condition of the BF and the UD about the museums and the accommodations; (3) the satisfaction of the guests to the BF and the UD. This study clears two points: (1) The using of the universal design methods is very hard about the city planning and the existing building. (2) In this case, the satisfaction to the using of buildings is increase by the barrier free methods.

Key words: Barrier Free, Universal Design, Museum, Accommodation, Kure City

1. はじめに

近年、高齢化社会をむかえ、多くの自治体で、建築物、都市の「バリアフリー化」が推進されている。また、1963年の「ノーマライゼーション」の考え方から、高齢者や障害者が、健常者と同等に日常生活や社会生活を営むことのできる整備が望まれている。さらに、1987年にロナルド・メイスが提唱した『改善または特殊化された設計の必要なしで、最大限可能な限り、全ての人々に利用しやすい製品と環境のデザイン』である「ユニバーサルデザイン」の導入もあらゆる分野で検討されている。

平成6年に制定された「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」)が平成14年7月に改正され、法律の対象とする建築物の範囲の拡大、一定の建築物の建築等に関してのバリアフリー基準への適合の義務付け、優良なバリアフリー対応を図った建築物への支援措置の拡充等の改正内容が平成15年4月1日より施行された。

平成12年(平成17年改正)の「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「交通バリアー法」)は、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を促進するため、鉄道駅等の旅客施設及び車両について、公共交通事業者によるバリアフリー化を推進し、鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、周辺の道路、駅前広場等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進することである。公共交通事業者に対し、鉄道駅等の旅客施設の新設・大改良・車両の新規導入の際、この法律に基づいて定められるバリアフリー基準への適合を義務付けるが、既存の旅客施設・車両については努力義務とする。基準例としては、エレベーター、エスカレーター等の設置、誘導警告ブロックの敷設等がある。また、地方自治体には、エレベーター、エスカレーター等の設置、使いやすい券売機の設置、低床バスの導入、歩道の

*近畿大学工学部建築学科

段差解消、視覚障害者用信号機の設置、駅前広場、道路、駐車場等について、基本構想に従ってバリアフリー化を実施している。

呉市においても、高齢化率が20%を超え、その環境整備に取り組んでいる。呉市は、長期総合計画の基本計画の1つとして「いきいき健康福祉都市」をめざし、「ハーティポリスの推進」を都市づくりの基本戦略としてあげている。その中で、「人にやさしい福祉モデル都市の推進」として、バリアフリーのまちづくり・ユニバーサルデザイン都市化を目標としている。2001年には、現状分析・問題把握から「呉市移動円滑化基本構想」を作成している。

最近では、通称「大和ミュージアム」（呉市海事歴史科学館）が平成17年に開館し、大和ミュージアム見学を中心に、観光客が急増している。今後は、障害者・健常者の区別無く、誰もが自由に観光施設に訪れることができる方策を検討することが、呉市の課題の一つと考えられる。

本研究は、呉市の観光・宿泊施設やそこに至る手段（交通など）について、バリアフリー・ユニバーサルデザインの現状と問題点を把握し、呉市の観光復興・地域活性化のための基礎資料を得ることを目的としている。

2. 研究方法

本研究は以下の方法による。

(1) 都市のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化分析：交通を中心としたバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の実態調査（現地フィールドワークによって、マッピングやプロットを実施して、マップ作成・分析）

(2) 観光・宿泊施設のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化分析：

- ①観光・宿泊施設のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の実態調査
- ②観光・宿泊施設へのヒアリング調査
- (3) 観光施設利用者意識アンケート調査

3. 呉市のバリアフリー・ユニバーサルデザインの現状

■広地区

国道375号線は、片側2車線で道路幅が広く、見通しが良い道路である。広交差点付近には、「ジャスコ」や「ナフコ」などのショッピングセンターが建てられているため、その周辺では人通りが激しい。しかし、全体的に見た場合は、歩行者はあまり見られない。

ショッピングセンター「ジャスコ」前の道路では、路上駐車が数多く見られる。そのため、1車線は通行できない状態であるため非常に不便である。また歩道には放置自転車が数多く、通行スペースが非常に狭くなっているため、自転車同士がすれ違ふことが困難になっている。放置自転車の数が多い場合は、点字ブロック上まで駐輪されている。

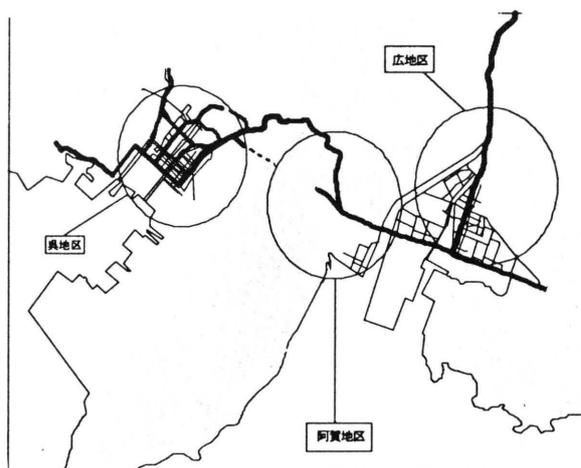


図1 調査地区

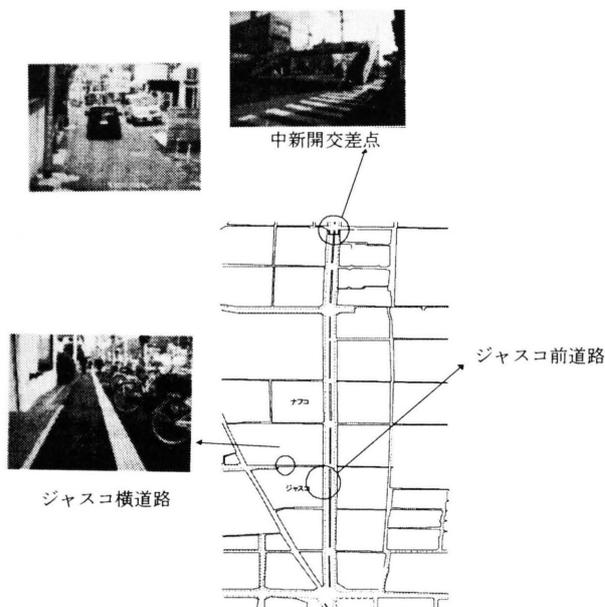


図2 375号線（ジャスコ前）

「ジャスコ」横の道路は傾斜が急であり、さらに道路幅が非常に狭いため利用しにくい。車同士ですれ違ふことが困難であるため、店舗の駐車場のスペースを利用してすれ違ひを行ったり、歩道スペースまで幅寄せをしなければならぬので、歩行者にとっては危険である。

広交差点までの歩道を見ると、障害者用点字ブロックが連続して敷設されているが、舗装の整備がされていないため点字ブロックが部分的に欠けている箇所がある。185号線では、点字ブロックが連続性をもっていない。

375号線の歩道幅は、車椅子やベビーカー利用者でもすれ違ふことができる幅である。しかし、切り下げが多数見られるため利用者には不便である。また黒瀬側に近づくにつれて舗装が整備されておらず、凹凸している箇所がある。また185号線の広支所前の歩道では、歩行者と自転車のレーンが区別されているが、その通りに利用する人はほとんどいない。

この地区での公共交通機関を見ると、多くのバス停では整備が行き届いていない。また、JR新広駅は利用しやすいように考えられた駅になっている。駅前には点字ブロックが敷設されており、駅の構内まで連続している。駅前ロータリーは、広いスペースを設けることにより混雑を緩和している。

■阿賀地区

広交差点から呉方面に向かう185号線は、道路幅が広く交通量が非常に激しい。道路沿いには店舗や施設が建ち並んでおり、人が集まる地区になっている。そのために、全体としては歩道の幅がゆとりを持った広さになっている。

広大橋手前の歩道の幅は非常に狭く、また道路と歩道を隔てるものが設置されていないので、バランスがとりにくい自転車で通行する人などにとっては危険である。

広大橋から休山トンネルまでの歩道では、切り下げが連続している。また、歩道の幅が狭くなっている箇所があるため、自転車などですれ違うことは困難である。

歩道を全体的に見ると、視覚障害者用点字ブロックが敷設されている場所はほとんどない。点字ブロックが敷設されている場所は、阿賀駅前・広いスペースを持ったバス停など多くの人々が利用する場所だけである。駅周辺のみ敷設されているも、連続して敷設されていなければ不便である。

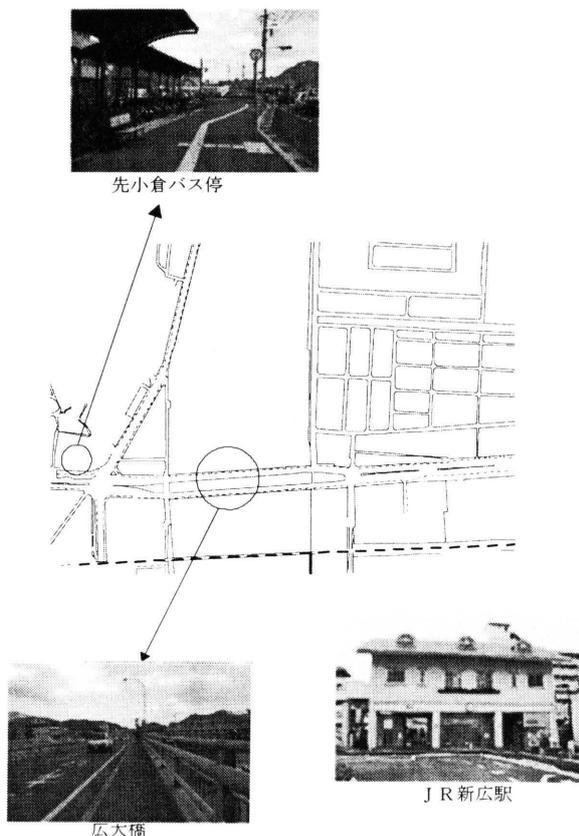


図3 185号線（広大橋付近）

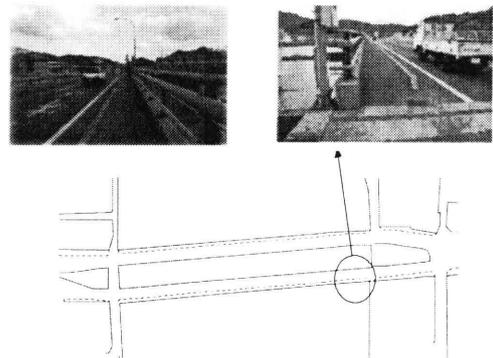


図4 広大橋

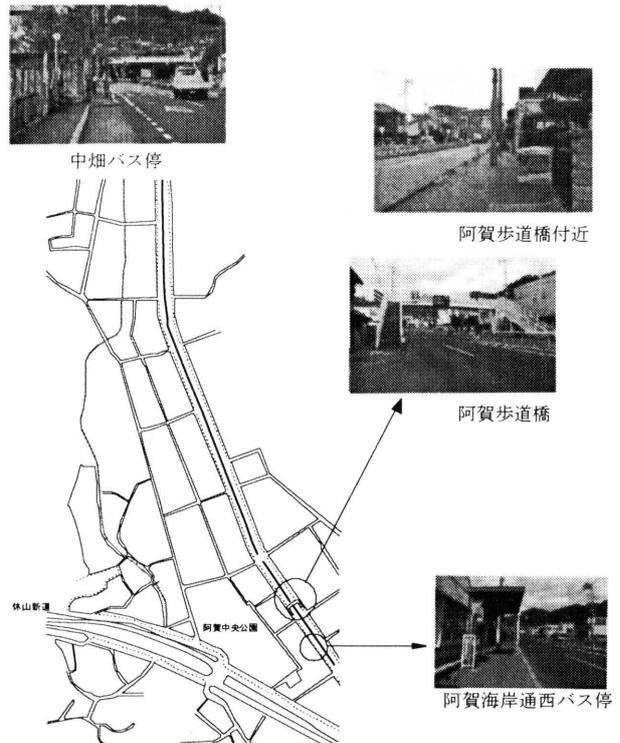


図5 185号線（呉越峠付近）

広交差点から休山トンネルまでの185号線沿いのバス停で、よりユニバーサルデザインに近いと思われるものは1箇所である。バス停に屋根付きの駐輪場が設置されている。バス停前はかなりの広いスペースがとられており、並んで待っている場合でも、他の人の通行の妨げになるようなことはない。また、車道にもバス専用の停車レーンが設けられているため、交通の妨げにはならない。視覚障害者用点字ブロックがバスの乗降口まで敷設されており、連続した動線が確保されている。

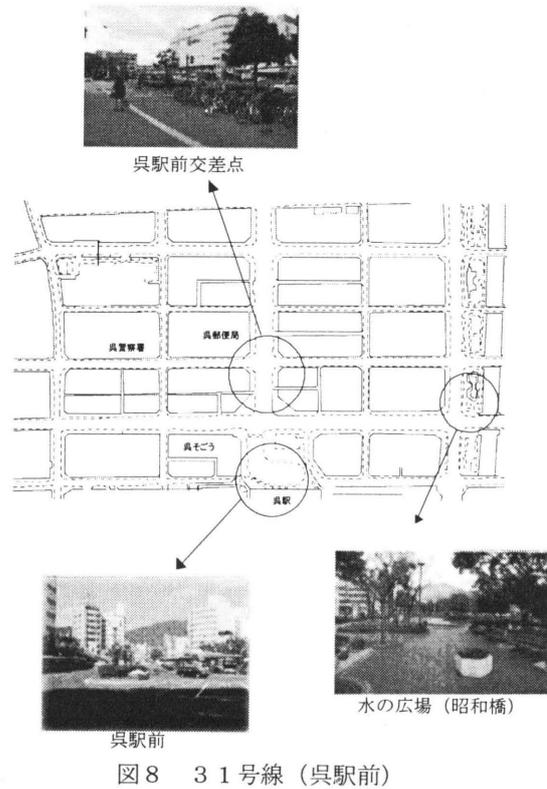
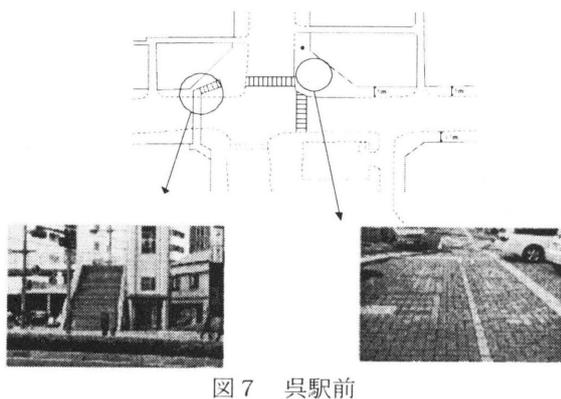
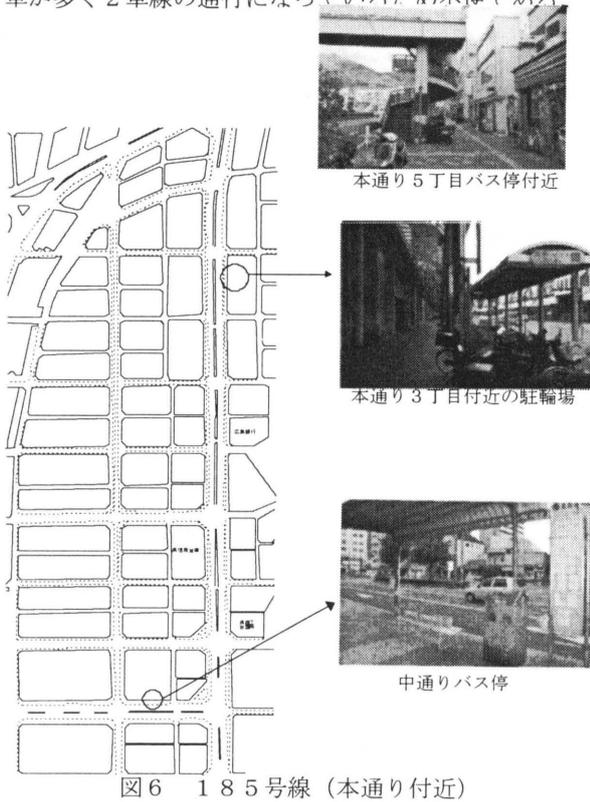
呉峠はバリアフリー化が全くされていない。全体的に歩道の幅が狭く、勾配が急な切り下げが連続して続いている。また、歩道の整備がされていないため凹凸が激しい。バス停においては、環境整備が整っていない所が多数ある。利用者が多いバス停であっても屋根やベンチが設置されておらず、歩道橋の階段部分を屋根代わりにし

て利用しているような箇所もある。呉峠では、歩行者はあまり見られないがバスの利用者は多いため、少なくともバス停の改善は必要である。

阿賀地区では、所々でバリアフリーになっていたり、ユニバーサルデザインに近づけたものがあったりする。しかしそのことを連続させて行く必要がある。

■呉地区

呉市の中心市街地のため、道路幅が広く環境整備がなされている。本通りには駐車場の案内板が取り付けられているが、現況としてフラワー通り沿いには路上駐車が多く見られる。アーケード街は店舗が建ち並んでいるため、買い物客が店の前の道路に停車するためとみられる。また店舗に隣接して駐車場が設置されていないため不便である。185号線は片側3車線になっているが、路上駐車が多く2車線の通行になっているため不便である。



本通りでは、歩道橋の階段下のスペースや店舗の前の歩道に放置自転車が多く見られる。アーケード内には駐輪場が設置されているにも関わらず、至る所に放置されている。アーケード内では、自転車利用者が多く見られる。歩行者と自転車が通行する場所は分けられていないため、歩行者にとって危険な思いをする場合がある。また、放置自転車が歩道の幅を狭めているため、さらに危険度は増す。

本通りから二河大橋まで、障害者用点字ブロックが連続して敷設されている。しかし、点字ブロックの色が歩道の色と同系色で敷設されているため、利用者以外には分かりにくく歩きにくい。

呉駅周辺は環境が整えられている。歩道の幅は十分とられており、誰もが通行しやすい道路になっている。大きな交差点には、音声付きの信号機が取り付けられている。歩道では、歩行者と自転車の通行スペースが分けられているが、道路自体に案内文字が書かれているため見にくく、また舗装の色のみで分けられているために、その通りに通行する利用者はほとんどいない。

二河川沿いの道路では、整備があまりされていない。障害者用点字ブロックは敷設されておらず、二河中学校周辺は歩道幅が非常に狭いため、自転車同士ですれ違うことは困難である。

■呉駅とその周辺

①バス停・タクシー乗り場

駅前にはバスターミナルが併設されている。乗り場は全て屋根でつながっていて、雨の日でも利用しやすくなっている。それぞれの乗り場にはベンチが設置されているが、利用人数に対して数が少ない。

呉駅の改札口を出て階段を降りた前がタクシー乗り場になっており、大変利用しやすい場所にある。駅前広場の中央がタクシーの駐停車場所になっているために、タクシー乗り場が車で混み合うことはない。



バスターミナル



タクシー乗り場

②呉駅前の階段（スロープ）

呉駅自体が道路よりも高い位置にあるため、駅前には多くの段差やスロープになっている。階段の舗装は、道路と同系色のため段差が分かりにくい。

またスロープの舗装が整備されていないため、何か所か盛り上がっていて、特に車椅子使用時には、通行しにくいと思われる。



駅前階段



駅前スロープ

③トイレ

駅構内の設置状況として改札内にトイレは設置されておらず、改札外に一箇所設置されている。障害者用トイレはオストメイト対応になっている。男女共に入り口には段差があり、特に女性用トイレの入り口は2～3段の階段があるため不便である。また利用者の声として、トイレトペーパーが取り付けられていないので、非常に不便であるということであった。

呉駅の建物自体が古いこともあり、全体的に見て清潔感が感じられないため不快に感じられる。また、通路から中が見えるため、多少の嫌悪感が感じられる。



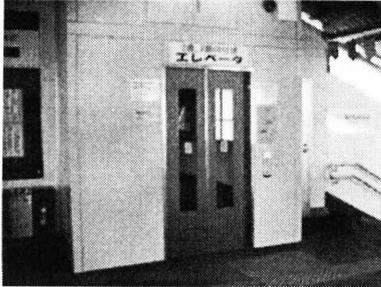
障害者用トイレ

④階段・エレベーターについて

改札口前の階段の幅は広く、中央にも手すり取り付けられている。階段の始まりと終わり、踊り場には点字ブロックが敷設されており、視覚障害者が利用しやすいようになっている。階段には滑り止めが取り付けられておらず、雨の日などは危険である。また階段と踊り場の舗装の色が同系色で段差が分かりにくい。階段の横には、登り専用のエスカレーターが設置されているが、下りの

エスカレーターも設置する必要がある。階段付近にエレベーターは設置されておらず、車椅子利用者は他の経路を使って改札口まで行かなければならない。

改札内には、それぞれの乗り場にエレベーターが設置されている。このエレベーターは車椅子がエレベーター内で回転する必要があるように、扉が2箇所ついていて利用しやすくなっている。



構内エレベーター

4. 観光施設のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化

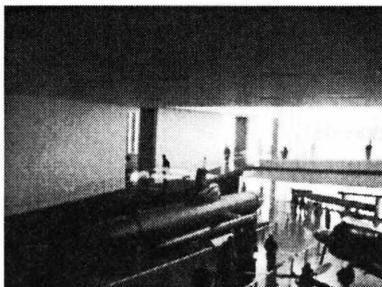
■大和ミュージアム

大和ミュージアムでは基本的にバリアフリーとして考えられている。車椅子利用者に対しては、車椅子の貸し出しを行っている。観光施設自体の利用者が多いこともあるが、準備されている車椅子の数は多いほうである。またベビーカーも用意されており、バリアフリーという点で車椅子にだけ目を向けがちであるが、ベビーカーで利用する人にとってもバリアになっている部分は多い。

館内のアクセスとしてスロープを利用しているという考え方は、ユニバーサルデザインに近いと考えられる。スロープを利用してアクセスをするということは、それぞれが自分のペースで移動することができ、移動時も観光を楽しめるという利点がある。



車椅子の貸出し

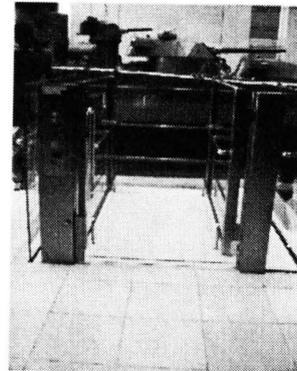


館内のスロープ

館内にはオストメイト対応トイレが設置されていたり、ベビーベッドが設置されており、トイレの設備が整っている。また4階の障害者用トイレは男女別になっており、さらに利用しやすくなっている。しかし、サイン計画等の不備から、その情報は、使用者に対して、十分に伝達されておらず、4階の利用者は極端に少なく、一番設備が整ったトイレがほとんど利用されていない状況である。



障害者用トイレ



車椅子専用エレベーター

施設に一番近い場所に車椅子用駐車スペースが2台分設けられている。使用されていない時にはコーンが立てられ、一般車が利用できない状態になっている。これは、施設側が利用者に配慮をした考えであるが、車椅子利用者にとってはコーンをずらさなければならないという手間がかかることになる。

連絡通路から入り口に設置されている券売機まで、連続して障害者用点字ブロックが敷設されている。しかし現状では出入り口付近には、足ふきマットが点字ブロックの上に置かれている。

以上の2点から言えることは、バリアフリーとして考えられた建物であるが、反対に、人の手によってバリアを作り出してしまっている。介助者の方が付き添っていただければ、スムーズに使用できて、気にならないことであるかもしれないが、障害者の方が一人で観光施設を訪れた場合でも快適に利用してもらえる環境を整える姿勢が必要である。

■呉市立美術館

呉市立美術館は、建設されて20年以上経つ建物であるため、バリアフリーなどが考慮された建物にはなっていない。そのためこれから先、バリアフリー化を図る必要がある建物である。

現状は、車椅子利用者のために貸し出し用の車椅子が備えられている。折りたたみ式の車椅子がエントランスに数台設置してあり、人の目に付きやすく、貸し出しが容易であると考えられる。しかし、貸し出し用の車椅子についての案内表示がないため、利用者に対してはサイン不足である。

建物が建設されたときには、障害者用トイレが設置されていなかった。現在、障害者用トイレを地下に設置しているが、観光客の動線上ではないため利用しにくい。障害者用のトイレを設置しているだけで、実際に使用することを考えた作りであるとは言えない。観光客の流れを考えた上での取り組みが必要である。

一般用のトイレは改装されておらず古さを感じるため、清潔感に欠けている。現在では新しい建物が増えてきて、トイレの様子も様変わりをしてきているため、余計に古い建物が目立ってしまうということも言える。誰もが快適に利用してもらうためには、まず空間作りということが重要である。

美術館は、全体的にサイン環境が整っていない。サイ

ン環境を整えることでよりユニバーサルデザインに近づいた施設になることから、誰にでも分かり易いものにする必要があると考えられる。

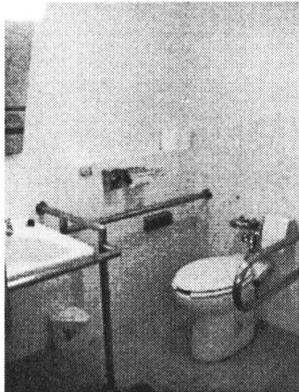
■入船山記念館

入船山記念館は国指定の重要文化財であるため、歴史的建造物を存続させていくことが必要である。しかし、既存の歴史的建造物には、建設時には想定されていなかった多数のバリアがあるので、車椅子利用者などにとっては利用しにくい施設となっている。このバリアをどう解決していくのかということが、入船山記念館の場合の問題点であると考えられる。

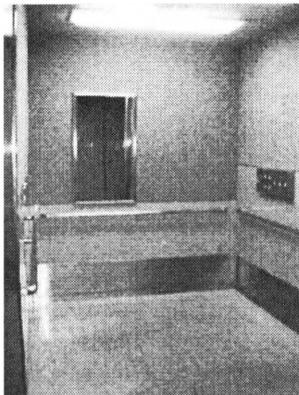
ヨーロッパのまちやアメリカの古い建造物の改修は、建造物の良さを損なわずに実施している。ヨーロッパでは伝統的に古い建物を残し、その内部を機能的に、使い勝手よく更新している。バリアフリーにする場合でも、取って付けたようにするのはではなく、もともとの歴史的建造物の価値を維持したまま、改造されている場合が多く見られる。

入船山記念館の敷地内の通路は、傾斜で石敷きのため歩きにくく、車椅子利用者にとっては自力で利用することは困難である。長官官舎では建物全体に段差が見られるため、車椅子利用者などにとっては利用しにくい。

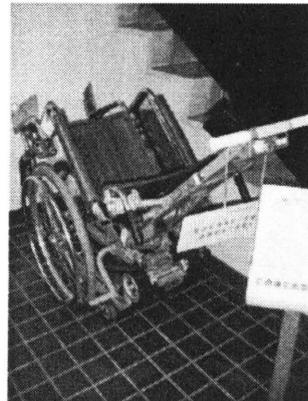
郷土館では階段昇降機を設置してバリアフリー化を図っているが、最適な方法とは言えない。機能性から見たときも、利用する際には階段に取り付けてもらいまた取り外さなければならないという手間がかかる。



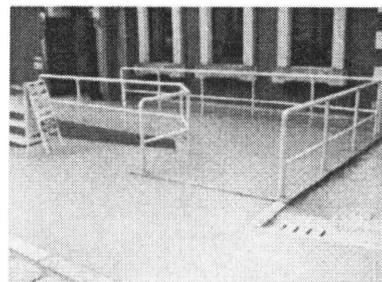
障害者用トイレ



十分な広さのエレベーター

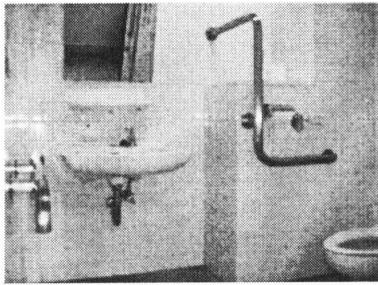


階段昇降機



スロープ

トイレについては、建築物を使用する場合の重要な付属の設備として考えられる。そのため、バリアフリー化、多目的化等の改修を行う必要性は十分に考えられる。歴史的建造物を改修するという事は、技術的問題やデザインの処理能力、事例の検討といった数多くのことが必要になってくる。これらを解決するのは、非常に困難ではあるが、変えることができる場所では、変化させていくことも必要である。



障害者用トイレ

■ 宿泊施設

「呉阪急ホテル」と「クレイトン・ベイホテル」の観察調査の結果、および担当者に対するヒアリング調査結果を表2に示す。

5. 利用者のバリアフリー・ユニバーサルデザインに対する意識

■ 大和ミュージアム

大和ミュージアムを利用したほとんどの人が、全体的に満足している。しかしお土産コーナーの満足度は、非常に少なかった。全体の約5割強の人が、お土産コーナーのスペースが狭いと回答した。利用していないと回答した3割強の人の中には、あまりにも混雑していたため入ることさえ諦めたという人がいた。この意見は高齢者の方に多く見られた。

入り口付近の休憩場所においても満足度が低かった。出入り口付近は観光バスで訪れた人の集合場所となるため広いスペースが必要であるが、現況としては休憩スペースが十分とは言えない。

4階の案内表示が分かりにくいと答えた人は、6割強であった。これはすべての年代で見られた。この6割強には展望テラスの存在さえ知らないという人が多数いた。サイン表示は誰もが分かり易い表示の仕方・位置に取り付けなければならない。

階段の満足度については、8割弱とほとんどの人が歩きやすいと回答している。現況としては、階段の素材が照明の光に反射して歩きやすいとは言えない。実際に、段差が分からず危険な思いをしている人もいた。しかし、高齢者の方でも気にならないという回答が多数みられた。バリアフリー・ユニバーサルデザインという前提で物事を見る場合と、実際利用する側では見方が変わってくる。

表1 観光施設の現状

	大和	美術館	入船山
①1日平均利用人数 ②障害者の割合	平日：5千人 休日：1万人 約2%	平日：30人 休日：70~80人 約1割弱	平日：100人 (大和ミュージアムの影響で倍増)
③施設内の対策	・道路に看板をだしている。 ・案内が足りないという認識あり。 ・アクセス	・道路に看板を出している。 ・ホームページに地図を載せている。	・道路に看板を出している。
④駐車場	・有料駐車場の駐車可能台数は87台。近辺に有料の立体駐車場が建設される予定がある。	・市民広場の駐車場を利用してもらう。 ・施設周辺に、駐車場を設置できるだけのスペースがない。	・市民広場の駐車場を利用してもらう。 ・施設近辺に大型バスの駐車場が設置されている。(15~20台)
⑤施設内	・観光客の動線はスロープではない。 ・大和ひろばに段差解消機を設置。 ・4階のウォータークーラーは、高さ2段ある。 ・洋式便所を多く設置することで、高齢者にも使いやすいようにしている。 ・展示方法で映像を多く取り入れている。	・無料のコインロッカーを設置。 ・エントランス付近にエレベーターを設置。(利用者は1~2割程度) ・出入り口付近にウォータークーラーを設置。 ・2階に休憩スペースを設けている。 ・入り口に滑り防止のためにカーペットを敷いている。 ・2階のトイレは、扉で足を挟んだらいたため、床から扉を外している。	・国指定の重要文化財のため、無造作に改良できないところが種々。 ・郷土館前はスロープが設置されている。 ・郷土館内は電動式車椅子が設けられている。(職員3人に対応する)
⑥障害者に対して	・貸し出し用の車椅子は8台用意している。 ・障害者手帳を持っている人、その付き添いの人の入場等は、別途料金。	・地下に障害者用トイレを増設している。	・車椅子利用者が来館したとき、受付から事務所に内線連絡をして必要な場面で対応できるようにする。
⑦現在の問題点	・お土産コーナーが狭い。 ・館内の案内表示が少ない。 ・4階までの動線が繋がっていないため、利用者が少ない。	・1階に障害者用トイレが必要。 ・観光バスの駐車スペースがない。 ・美術館隣りが石畳のため、利用しにくい。しかし、車椅子重視である。	・郷土館の改修計画がある。現在の1階(事務所)と2階(展示室)を入れ替えて、トイレも広くする。
⑧利用者からの要望	・館内に飲食できるスペースがほしい。 ・お土産コーナーが狭い。 ・大和ミュージアムの場所の案内表示が分かりにくい。	・施設専用の駐車場がほしい。 ・美術館通りや敷地内の景観が良い。 ・洋式便所が設置されていない。	・施設の駐車場がほしい。 ・駐車場の案内がわかりにくい。

表2 宿泊施設の現状

	阪急ホテル	クレイトンベイホテル
①ユニバーサルデザインの認識	・一昨年リニューアルオープンされた為、館内は段差がないようにつくられている。客室にも段差がない。 ・設備度は高い。	・設備度はかなり薄い。 ・建物自体が古く、館内はバリアフリーが考慮されていないためほとんど考えられていない。
②館内の取り組み	・1階に車椅子用トイレが設置されている。 ・14階のパララジにはスロープが設置されている。 ・浴室には手すりを取り付けられている。 ・エレベーター内には椅子が置いてあり、高齢者などに評判が良い。	・車椅子に対応したバリアフリールームが一部確保されている。利用者は、全体の約2%である。 ・ホテルの入り口には、スロープが設けられている。
③障害者に対しての対応	・貸し出し用の車椅子が2台備えられている。	・貸し出し用の車椅子が2台備えられている。障害者という特別な目で見ないため、特に何もしない。
④現在の問題点	・ロビーには、インターネットの無線LANが接続されているため、ロビーでのみ利用できる。客室にはその設備が整っていないため、利用できない。	・まず呉市へのアクセスが非常に不便である。呉駅から多少離れているため、ホテルのバスを出すなどして対応している。 ・客室のシングルルームでは、部屋と風呂20cm程度の段差がある。

■ 呉市立美術館

美術館利用者は市民ひろばの駐車場を利用することになり利用者の2割強の人は美術館通りから出入りしにくいと回答している。また案内表示が分かりにくいと答えた人は2割弱であった。

館内のエレベーターの案内表示に対する満足度は、約4割は分かりにくいと回答している。エレベーターの利用率は低いため、案内表示を気にして見ない人が多い。

別館スロープの傾斜について、約7割は気にならないと答えている。そのうち別館自体を利用している人は少ない。車椅子で利用することは困難なため、スロープが設置されていたとしても、それはバリアフリーにはならない。

トイレの満足度は約9割の人は使いやすいと回答している。障害者用のトイレは、地下室に増設という形で取り付けられた。しかし車椅子利用者にとっては不便である。また、一般用のトイレには洋式便所が設置されていないため、高齢者の方などは不便である。

■入船山記念館

入船山記念館は、観光バスで訪れる人が多い。そのため、観光バスが駐車できる駐車場が施設近辺にあると便利である。現在は、少し離れた場所にバス専用駐車場が設置されているため、バス利用者は駐車場から歩かなければならないため不便であるという人が多数いた。

施設内について、現在の風情ある景観を壊してまでもバリアフリーなどにして使い易いように変える必要があると回答した人は、2割弱である。そのうち長官官舎の段差を変える必要があると回答した人は5割弱、トイレは3割弱、舗装は1割強である。

長官官舎は国指定の重要文化財のため、改装することは困難である。郷土館のトイレは、非常に狭く清潔感に欠けるため、改装の必要性がある。

観光客の多くは、歴史ある建物を見に来ているため、それを変えることは間違っているという意見が多かった。しかし、車椅子利用者の方の話では、ほぼ全員が改装する必要があると答えた。施設内の舗装が石敷きのため、車椅子で利用することが不便である。

国道375号線は、「ジャスコ」前で路上駐車が数多く見られる。そのため、1車線は通行できない状態であるため非常に不便である。また歩道には放置自転車が多く、通行スペースが非常に狭くなっているため、自転車同士がすれ違うことが困難になっている。放置自転車の数が多い場合では、点字ブロック上まで駐輪されている。

観光施設においては、大和ミュージアムのようにバリアフリーとして建設されていても、管理者の意識でユニバーサルデザインを作り出すことも出来る。出入り口には点字ブロックが敷設されているが、点字ブロックの上に玄関マットが敷いてある。これでは、バリアフリーとして考えられているにも関わらず、管理者自らがまたバリアをつくってしまっていることになる。館内のアクセスとしてスロープを利用しているという考え方は、ユニバーサルデザインに近いと考えられる。スロープを利用してアクセスをするということは、それぞれが自分のペースで移動することができ、移動時も観光を楽しめるという利点がある。

建物が古い美術館では、まずユニバーサルデザインに対する意識を高める必要がある。その意識が高まらなければ、目先のことにとらわれがちになり、施設自体が変化していくことは難しい。障害者用のトイレは、地下室に増設という形であり、車椅子利用者にとっては不便である。また、一般用のトイレには洋式便所が設置されていないため、高齢者の方などには不便である。

歴史的建造物である入船山記念館は、現在ある景観を残すことも必要であるが、改装できる場所であれば、時代と共に変化させていくことも必要である。バリアフリーにする場合でも、取って付けたようにするのではなく元々の古いものの価値を壊さないようにするという改修方法がある。観光客の多くは、歴史ある建物を見に来ているため、それを変えることは間違っているという意見が多かった。しかし、車椅子利用者の方の話では、ほぼ全員が改装する必要があると答えた。

大和ミュージアムがオープンしたことで、呉市の観光施設の活性化が図られ、宿泊施設の利用者数や利用頻度などが右肩上がりになってきている。しかし、宿泊施設において、バリアフリールームが設けられている施設は、呉市内には1箇所しかない。このことからみても、まだ呉市全体の意識レベルが低いと言える。この現状を変えるためには条例を定め、呉市全体で見直していかなければならない。

●参考・引用文献

- ・田中直人「サイン環境のユニバーサルデザインー計画・設計のための108の視点」学芸出版社 1999年
- ・蓮見孝「ユニバーサルデザインーモノ・コト・まちづくりー」工業調査会 2004年
- ・梶本久夫「ユニバーサルデザインの考え方ー建築・都市・プロダクトデザインー」丸善 2002年

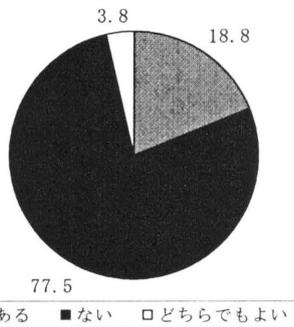


図10 バリアフリー化の必要性

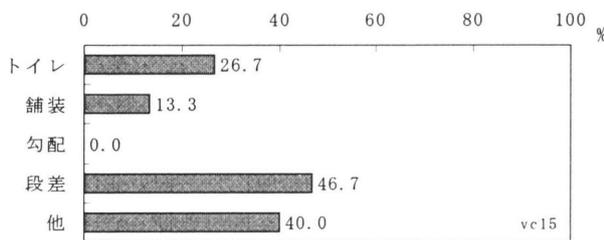


図11 バリアフリー化の必要な箇所

6. まとめ

呉市の主要道路である国道375号線、国道185号線、国道31号線は、部分的にバリアフリーになっているが、連続されて行われていない。そのため、バリアフリーやユニバーサルデザインになっている場所でもその機能を果たしていない。

呉駅周辺では、バリアフリー化を進めていく施策の一環として「呉駅前横断歩道橋」が設置された。この横断歩道橋及び自由通路のバリアフリー化が進み、呉駅の利便性の向上が図れる。

- ・バリアフリーデザイン研究室「バリアフリーが街を変えるー市民がつくる快適まちづくりー」学芸出版社 2001年
 - ・川内美彦「究極のバリアフリー駅をめざして」交通エコロジー・モビリティ財団 大成出版社 2001年
 - ・山本誠「モニターが創ったバリアフリーのまち」ぎょうせい 2003年
 - ・もりすぐる「バリアフリー入門」緑風出版 1999年
 - ・齋場三十四「交通とバリアフリーーバリアフリー社会の創造②ー」明石書店 2001年
 - ・荒木兵一郎「図解 バリアフリーの建築設計ー福祉社会の設計マニュアルー」彰国社 1981年
 - ・バリアフリー制作実行委員会「ハーティマップー呉市中央地区ー」2003年
 - ・バリアフリー制作実行委員会「ハーティマップー呉市阿賀・広地区ー」2004年
- 参考・引用URL
- ・ <http://www.city.kure.hiroshima.jp/> (呉市役所)
 - ・ <http://yamato.kure-city.jp/> (大和ミュージアム)
 - ・ <http://www.kure-bi.jp/> (呉市立美術館)
 - ・ <http://www.kure-bi.jp/irihune/index.htm> (入船山記念館)
 - ・ http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha01/01/010905_2_.html (国土交通省)
 - ・ <http://www.kuredesign.net/bariken/index.html> (バリアフリー研究会)
 - ・ http://www.pref.hiroshima.jp/soumu/seisaku/ud3/04_01example.html.html (広島県ユニバーサルデザインの広場)
 - ・ <http://www.kurenavi.jp/index.html> (くれナビ)