愛知教育大学　2014 年度卒業論文概要（2015 年 3 月 31 日）

高蔵寺ニュータウンにおける身体障害者のインアクセシビリティ

石川　航（地理学専修）

本論文は愛知県春日井市の高蔵寺ニュータウンを事例に（図 1），都市空間における身体障害者（特に車椅子を利用する下肢障害者）の日常的な移動行動を制限する「物理的障壁」を調査し，活動機会へのアクセシビリティの阻害要因（インアクセシビリティ）を明らかにしたものである．

第 1 に，ニュータウン内部の物理的障壁を特定するため，最も早期に開発された典型的な尾根上の「藤山台団地」と，ニュータウン住民の生活の中心にあって比較的高低差の少ない中央台団地を対象に，建造環境（坂，階段・障害物，建造物）に対するフィールドワーク調査を行った（図 2）．

その結果，坂の分布は地形環境と概ね一致しており，全体として手動車椅子でも電動車椅子でも移動不可能な道の占める割合は両地区で約 1 割程度と少なく，特に中央センターに最も近い藤山台東小学校区の東縁や，藤山台西小学校区の団地地区のような限られた空間内における移動は，電動車椅子であれば比較的自由に行える傾向が明らかになった（図 3）．その一方で，建造物の出入り口などに注目すると，電動車椅子への障壁が比較的少ないはずの分譲団地敷地内において，むしろ階段室前に段差が多いという特徴がみられ，坂の分布傾向と建造物障壁のそれとが一致しないことがわかった．最終的には，これら障壁の分布状況に鑑みると，財・サービスの集中する中央センター地区に車椅子利用者が，介助者の支援なく自力で到達できるルートはひとつも存在しないという結論が得られた．

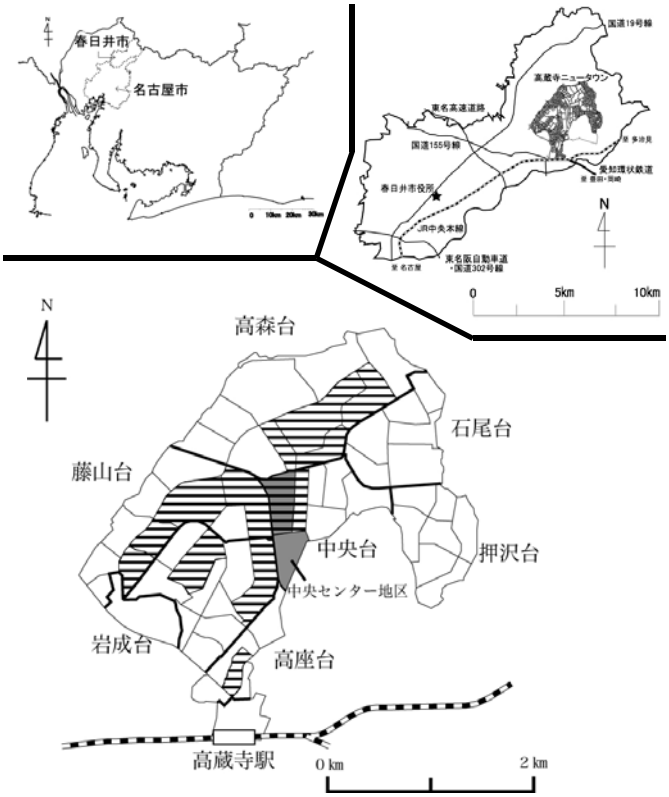


図 1　高蔵寺ニュータウンの位置と地区名

注：高蔵寺ニュータウン内の網掛け部分は団地（集合住宅）が立地する地区である．

第 2 に上記フィールドワーク調査の検証作業と，当初発見しきれなかった新たな障壁を調査するために，手動車椅子を用いた移動実験を実施した．検証作業の結果，筆者のフィールドワーク調査と手動車椅子による移動実験では，物理的障壁と判断された箇所はおおむね一致していた．たとえば，被験者の移動を阻害する主な物理的障壁は，交差点の段差や団地地区同士を結ぶ連結

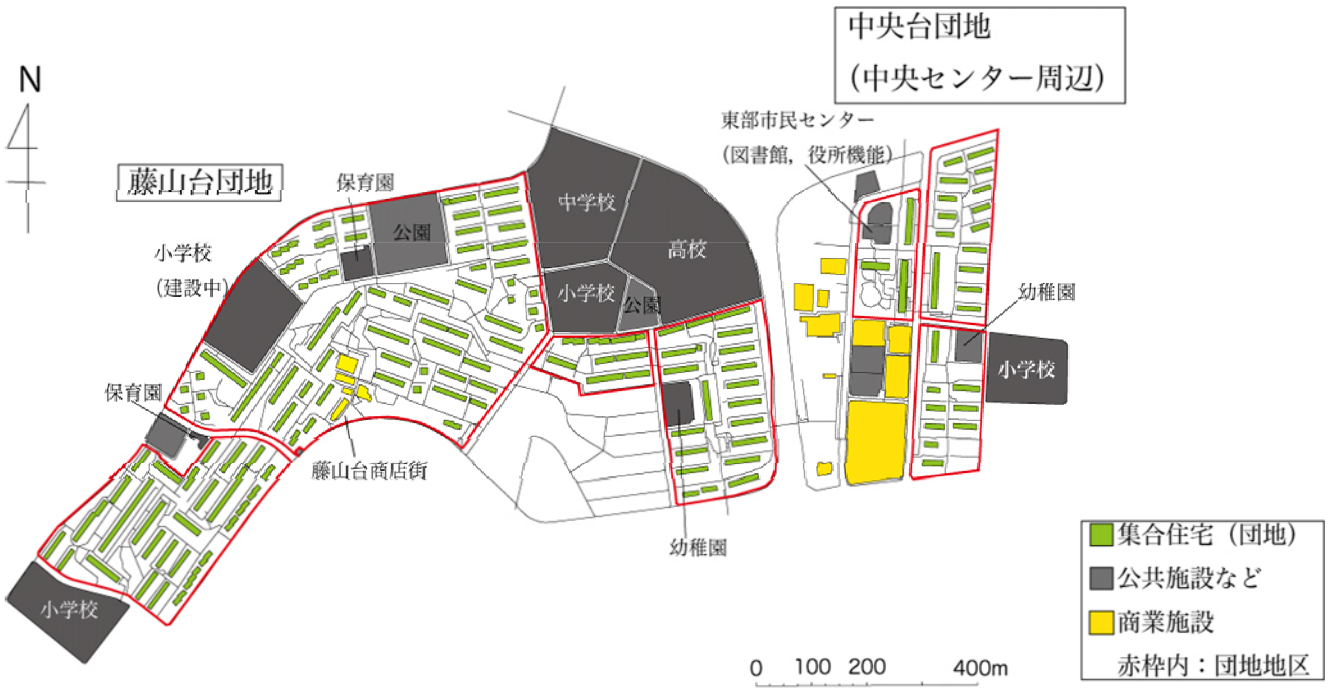


図 2　調査実施地区（藤山台団地・中央台団地周辺）内部の地図

（春日井市 2500 分の 1 都市計画図・UR パンフレットより筆者作製）

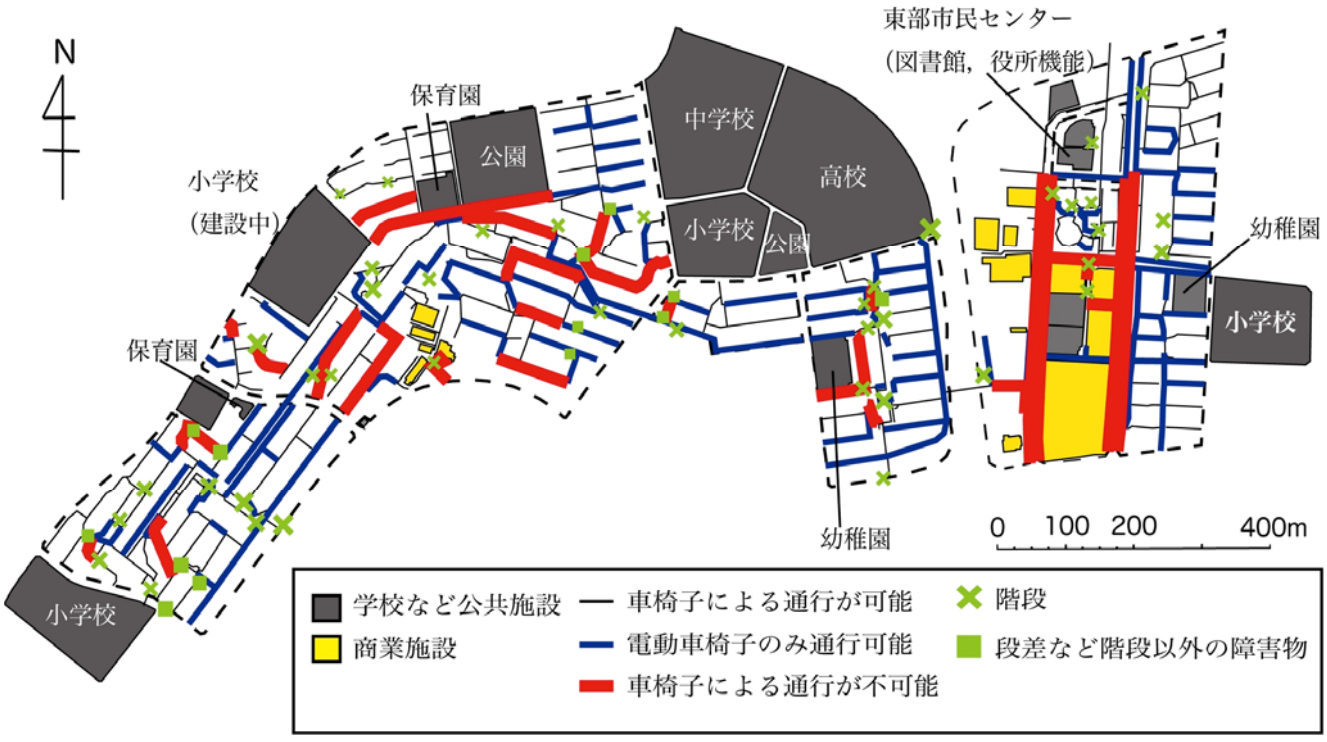


図 3　藤山台団地および中央台団地周辺の物理的障壁の分布図

（フィールドワーク調査より筆者作成）

地点上に多く存在することが再確認された．しかしながら，手動車椅子に備え付けられているブレーキを効果的に使うことにより，当初は移動が不可能だと想定していた一部の坂が，実際には

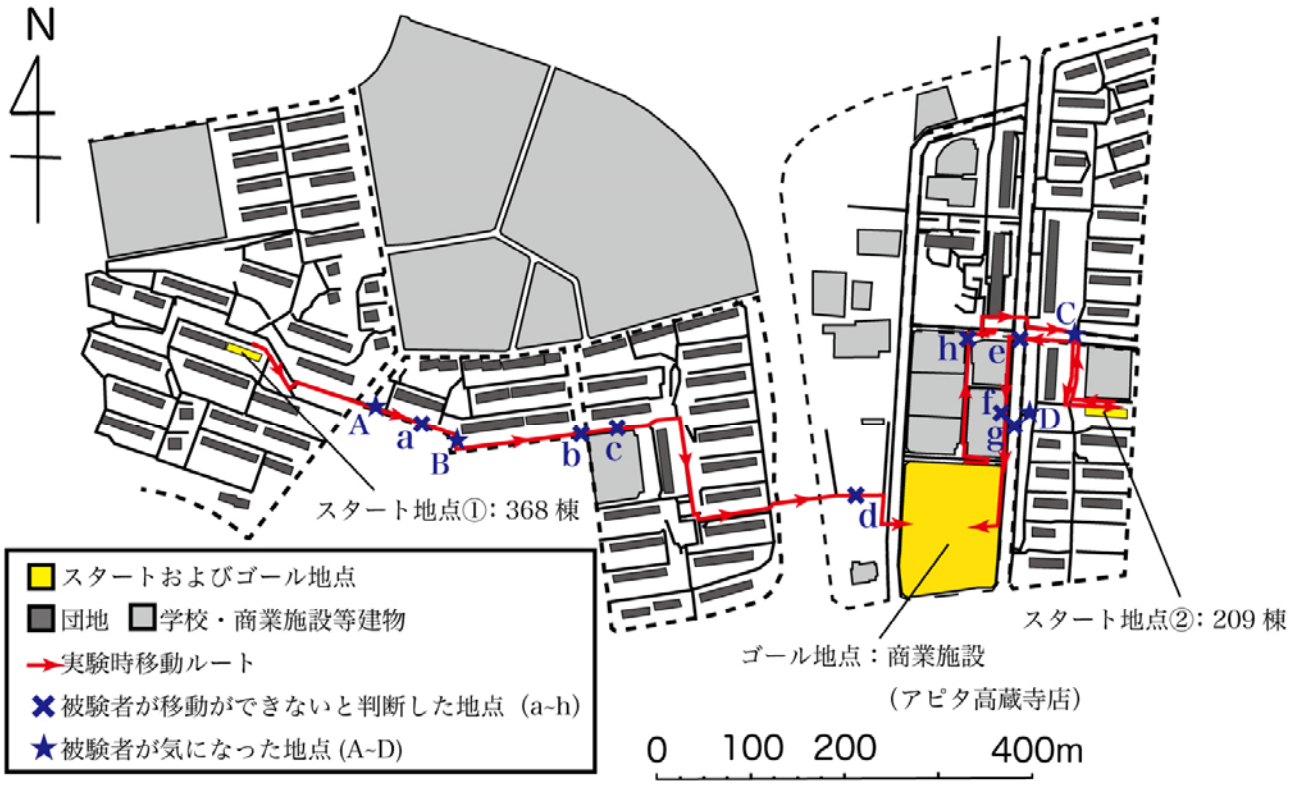


図 4　移動実験の実施ルート図

（フィールドワーク調査より筆者作成）

移動可能であったケースも存在した．そして移動実験の被験者は，交差点や路上の亀裂を障壁であると感じていた一方で，最も多く言及していたのが路面に用いられている「素材」についてであった．坂の勾配や長さ，路面上の段差だけでなく，路面の素材や状態こそが移動の物理的障壁になりうるという点は，実際に手動車椅子で実験して初めてわかった事実である．

以上の調査結果から，高蔵寺ニュータウンにおける下肢障害者のインアクセシビリティは，主に①坂，②階段や段差などの障害物，③建造物の出入り口に加えて④路面の素材・形状の 4 つの物理的障壁によってもたらされていることが明らかになった．さらに，歩行者の通行のために設置された連絡橋やその耐震設備，横断歩道や信号の長さも手動車椅子の移動を困難にし，これらが複合的に関わりあって下肢障害者のインアクセシビリティを生み出していることが示唆された．このことは，ニュータウンがやはり健常者の生活を前提に開発されており，下肢障害者にとってはインアクセシブルな都市空間であることを鮮明にしている（宮澤 2004a；2004b）．

本研究の結果から，今日高齢化が進展する高蔵寺ニュータウンにおいて，将来的に住民が後天的障害を負った場合，周囲の都市・居住環境がとたんに物理的障壁へと転じて人々の自由な移動を制限し，そのことで住環境に不満を訴える人が増える可能性が高いことを指摘できた．

参考文献：

宮澤　仁 2004a. 都市の建造環境とインアクセシビリティー多摩ニュータウンの早期開発地区を事例地域に. 人文地理第 56-1: 1-20.

宮澤　仁 2004b. 多摩ニュータウン早期開発地区における下肢不自由者の生活環境評価と外出時のアクセス戦略. 地理学評論 77–3: 133-156.

論文の問い合わせ先：

指導教官　阿部亮吾（地域社会システム講座　講師）

aberyogo@auecc.aichi-edu.ac.jp