

4. 高齢者も買い物を楽しめる「ショッピングモビリティ」 ～中心市街地の歩行者空間化とショッピングモビリティ等の組合せ～ ウィンザー・メイドンヘッド市メイドンヘッド地区（英国）

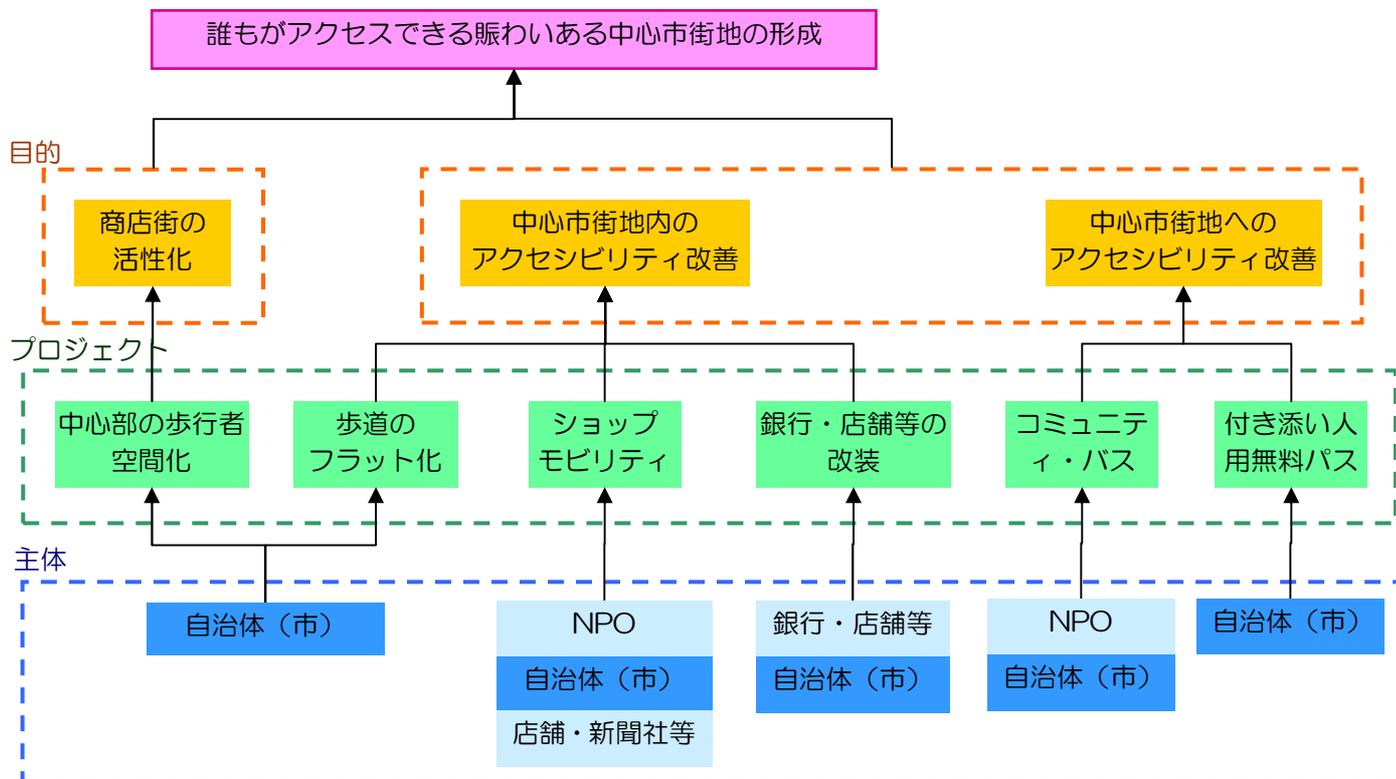
解決すべき課題

経済	商工業の振興
	農林業の振興
	観光の振興
経済・社会	雇用の確保
	中心市街地の活性化
社会	定住人口の増加
	アクセシビリティの向上
	地域の荒廃の抑制
環境	環境負荷の低減

事業概要

中心市街地を歩行者空間化・バリアフリー化する一方、これまで自動車で買い物に来ていた高齢者や障害者が中心市街地から排除されないよう、電動スクーター等を貸し出す「ショッピングモビリティ」を実施。
 店舗のバリアフリー化や同伴者の無料バス乗車券の導入などとあわせて、高齢者らが買い物を楽しめるまちを目指した。

プロジェクトパッケージの構造図



プロジェクトの背景

ウィンザー・メイドンヘッド市 (The Royal Borough of Windsor and Maidenhead) は、ロンドン近郊のバークシャー県に位置する人口 14 万人の自治体である。65 歳以上の高齢者人口が約 15% を占め、県内では最も高齢化が進んだ地域である。

1976 年に中心部を歩行者空間化。これにより、それまで自動車で店をまわって買い物をすることが出来た高齢者や障害者らが、車を降りて、歩いて買い物をしなければならなくなった。このことは高齢者や障害者を買い物の楽しみから排除することになると考えられるようになった。

本事例における「パッケージ化」

- 高齢化の進展に対応し、足腰の弱い高齢者や障害者も買い物が楽しめる中心市街地を形成するために、中心市街地の歩行者空間化・フラット化に加えて、電動スクーター等を貸し出す「ショップモビリティ」サービスや、店舗のフラット化などを組み合わせた。
- 通りがバリアフリーとなっても、商店街や隣接するショッピングセンター内を歩き回るのは、高齢者らにとっては負担であり、かえって彼らを中心市街地から遠ざけることになる。商店街内の移動を支援するショップモビリティを組み合わせることで、高齢者らも中心市街地での買い物等を楽しむことができるようになった。
- 自治体を中心とした取組だが、ショップモビリティ・サービスは非営利会社が実施。障害者団体等が参加する「アクセス・アドバイザー・フォーラム」が政策提言。

(1) プロジェクトの内容

① 中心部の歩行者空間化、歩道のフラット化

市内でもっとも人口の多いメイドンヘッド地区 (約 50,000 人) の中心市街地 (タウンセンター) は、1976 年に主要な通りが歩行者空間化され、歩道はフラットとなり、また滑りにくい舗装となったが、歩道の舗装 (タイル) の傷みが進んだため、現在、サイン表示やストリート・ファニチャーの設置も含めたリニューアルが計画されている。中心部の一角に試験的に新しい舗装とストリート・ファニチャーを設置し、住民の意見を募っているところである。



写真 1 : 新しい舗装とストリート・ファニチャー

② ショップモビリティ

ショップモビリティとは、ショッピングセンターや商店街において電動スクーターや車椅子等を利用者に貸し出すサービスのことである。メイドンヘッドにおいては、自動車で

店をまわって買い物をしていた高齢者らにとって、歩行者空間化された中心市街地を歩き回ることが難しいことから、導入されることとなった。主な利用者は、屋内などちょっとした移動なら歩けるが、中心市街地を端から端まで歩くのは厳しいという高齢者である。

市は導入を決めたものの、具体的な運営方法が分からなかったため、地元の身体障害者とそのケアをする人の団体である「Windsor And Maidenhead User's Group (WAMU)」に相談。1996年の開設後、現在に至るまで市からの委託でWAMUがショップモビリティを運営している。

ショップモビリティの事務所は商店街に面したショッピングセンター隣接の立体駐車場



写真2：駐車場内にあるショップモビリティ事務所

内(市の所有)にある。利用者は主に自家用車でここまで来て、そして電動スクーターや車椅子等を借りて、ショッピングセンターや商店街に繰り出していく。車椅子でも乗り降りしやすいよう、通常よりも広くとった専用の駐車スペースも確保している。

スタッフ(WAMU職員)は3名であるが、無償ボランティアも11名いる。ボランティアの中には視覚障害者の買い物支援のトレーニングを受けた人や、手話を使える人もいる。電動スクーターに乗れない人のために、ボランティアが車椅子を押すこともある。

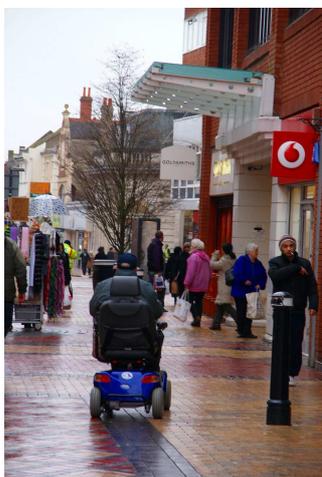


写真3：商店街内に行く電動スクーター

利用のためには会員登録が必要で、会費は年間18ポンドである。しかし運営費用のほとんどは市の負担であり、年間予算は

約10万ポンドである(市内のもう一つのショップモビリティやイベント時のサービスも含む)。電動スクーター等の機材購入は市だけではなく、地元の新聞社や商店、全国的な高齢者団体からの寄付で賄っている。

③銀行・店舗等のフラット化

ショップモビリティ利用者からは、中心市街地の買い物等に関して様々な改善要望が寄せられる。こうした要望は店舗や市への働きかけを通じて、様々な成果を生んでいる。

例えば中心市街地内の銀行の支店は、玄関にスロープとオートドアを設置したり、ATMの高さを低くしたり



写真4：地元新聞社のプレートを掲げた電動スクーター

して、車椅子や電動スクーターでも利用しやすいよう改善された。

また大手小売業のマークス&スペンサーには、店舗内の試着室が狭くて、車椅子利用者には使いにくいという意見が寄せられた。この意見は、ショッピングモビリティの全国組織（National Federation of Shopmobility）を通じて同社本社に働きかけを行ったこともあって、最終的にはメイドンヘッド店だけではなく、全国的に試着室が広げられるようになった。



写真5：フラット化された店舗の入口

④コミュニティ・バス

市の委託により、NPO 等がコミュニティ・バスを運行している。ショッピングモビリティはコミュニティ・バス用の駐車スペースも確保しており、日に3~4回はバスが訪れている。

⑤付添人用無料バス

高齢者・障害者の付添人が無料でバスを利用できる「コンパニオン・バス・パス」を発行しており、市がその財源を負担している。

英国では全ての自治体が高齢者に「バス・パス」（無料乗車券）を発行している（財源は政府）が、それに加えて付添人も無料で移動できるようにとの要望に応えたものである。後述の「アクセス・アドバイザリー・フォーラム」からの提言を受けたものである。

(2) 効果

①商店街の活性化

中心市街地の空き店舗率は2001年2月の10.9%から2003年11月の5.1%まで減少した。ただし、その後中心市街地のショッピングセンター拡張工事の影響により増加傾向となり、2009年2月調査では11.2%まで増加している。

②中心市街地内及び中心市街地へのアクセシビリティ改善

メイドンヘッドのショッピングモビリティの会員は約1,800人。1日に25人前後が利用して、中心市街地での買い物を楽しんでいる。

(3) 成功要因

①市営駐車場のショッピングモビリティ拠点としての活用

メイドンヘッドのショッピングモビリティ利用者は自家用車利用が多い。そのため、ショッピングセンター隣接の立体駐車場内にショッピングモビリティの事務所を設置し、



写真6：ショッピングセンター入口。
商店街と一体化している。

車を降りてすぐに電動カート等を利用できるようにしている。屋内のため、雨天時でも濡れずにショッピングセンターに移動できるのも利点である。ショッピングセンター内の通路は広く、電動スクーター等でも通りやすい。ショッピングセンターと商店街の行き来も容易である。

さらに、コミュニティ・バスの駐車スペースも確保することにより、同バス利用者もスムーズにショッポモビリティが利用できるようになっている。

②「アクセス・アドバイザー・フォーラム」を通じた利用者サイドの意見の反映

市は、WAMU や障害者団体などが参加する「アクセス・アドバイザー・フォーラム」を設置している（同フォーラムには議員も参加）。ここから、上述した「コンパニオン・バス・パス」など、具体的な提言が行われ、実現している。

（4）今後の課題

郊外のショッピングセンター開発等の影響もあり、近年は中心市街地の活力が低下している。今後はロンドン五輪の開催や、ロンドン市内の鉄道新線（メイドンヘッドが発発駅となる）整備など、大規模プロジェクトが予定されている。そうした機会を活かした市街地の再活性化が求められており、中心市街地のマスタープラン策定が現在行われている。

「ショッポモビリティは身体障害者しか使えない」「機材への依存が高齢者の自立を妨げる」といった誤解が一部で見られるという。機材やボランティアの助けを借りることで、自由にまちを移動できるようになり、高齢者らの自立性が高まる、という意識を広く持つてもらふこと（意識改革、意識醸成）が課題となっている。

関係リンク先

ウィンザー・メイドンヘッド市ホームページ

http://www.rbwm.gov.uk/transport_streets.htm