

IV-94 交通計画における身障者の配慮について

近畿大学理工学部 正員 三星 昭宏

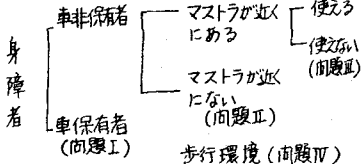
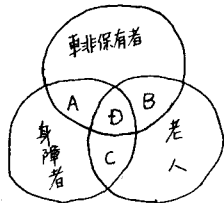
1. はじめに

140万人の身障者(5.45)の交通問題は今後重要な交通計画および設計の課題になってこよう。身障者をトランスポーター・アアの1階層としてとらえ、福祉的な観点と、健常者も含む全体的な交通サービス水準向上の観点の2つの視点で問題を考えてゆく必要がある。これまで身障者の交通実態と問題点を考えてみた⁽¹⁾。ここではそれらをさらに整理して計画面での配慮を2-3考察してみる。

2. 身障者交通問題の整理

階層別にみた組み合わせを表わすのが図-1である。

図のDが最も交通問題を集中して受けている層である。交通実態調査からえられた諸問題を整理してみると図のような問題I〜IVの形になる。



3. 車保有者

(問題I)

車保有者の問題は大きく、1.自動車および道路施設の構造上の問題、2.家族が運転する場合は運転者の定時的な確保の問題、3.経済的な問題となる。

いずれにせよ、都市全体の車抑制策の中に身障者に対する特別措置が必要である。

4. マストラが整備されていない条件下の身障者(問題II)

マストラのサービス水準が外出頻度に影響を与えている⁽¹⁾。その影響は一般の健常者よりも身障者においてとくに大きい。徒歩時間は健常者と大差ない(障害種別を考へない場合)ことはすでに指摘したが、歩行速度をみると表-1のようである。この値は直線距離をもとに計算したもので、ルートファクターは考慮されてい

ない。健常者の同種の値とくらべ全体で4割程度低いものと考えられる。マストラの整備水準のうち最も重要と考えられる駅から自宅までの距離は、健常者の基準を4〜5割は低く

表-1. 平均歩行速度

種別	歩行速度(m/s)	サンプル数(n)
視覚	2.61	19
聴覚	4.30	89
上肢	3.86	75
下肢	3.85	93
上下肢	4.12	85
全体	3.94	811

せて考えねばならないであろう。マストラの拡充は健常者にも共通する課題であるが、計画基準となるシビルミニマムは身障者を重視して決める必要がある。デマンドバスを含む多面的な対策が必要である。

5. ハンディキャップによりマストラが使えない層(問題III)

マストラが整備されていても身体的条件によりその利用が困難な問題は、交通機関と施設の物理的な改良の課題である。交通計画上は問題IIと共通させ、ソフト的な面での改善によりそれを補うことが考えられる。

6. 歩行時の環境(問題IV)

身障者は歩行のさい外的要因の影響を受けやすい。道路の構造的対策と交通規制の両面で措置が必要である。

7. まとめ

これらの問題は障害種別やその重度によっても異なり、対策は一律に設定しにくい。計画の基本思想を分類すると、1.全地域で必ず満たすべきシビルミニマムを設定し、その条件を満足する計画を作成する。2.コスト面での現実性を考え、身障者を対象とした効率的システムを別に考える。(デマンドバス・タクシー補助など)。すなわち、 $M, S, Q, P \rightarrow N$ (M: 対策, S: 現状状態, P: 階層別の人数, Q: 階層別の受け入れ得るサービス基準, N: 交通サービスが満足される状態にある人数)のごとくMに对应するNを求め、コストと比較してnを決定する。

(1) 三星, 身障者交通と交通計画について, 550. 毎日講義電集.