

複数の地区で実施された高齢者、障害者による歩行点検調査に関する報告

株式会社 オリエンタルコンサルタンツ 正会員 富安 浩
 株式会社 オリエンタルコンサルタンツ 正会員 轟 修
 近畿大学理工学部土木工学科 正会員 三星 昭宏
 大阪大学大学院工学研究科土木工学専攻 正会員 新田 保次

本稿は、大阪府下の複数の地区で実施された旅客施設や道路を高齢者や障害者が実際に利用して点検する調査方法（以下、歩行点検調査という）での留意点等を整理したものである。

1. はじめに

「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」（以下、交通バリアフリー法という）の施行に伴い、多くの自治体で重点整備地区の選定と基本構想の策定についての取り組みがなされている。この基本構想策定には当事者参加が求められており、歩行点検調査はその一環として行われることが多い。そこで以下に、大阪府下の数地区で行われた歩行点検調査結果を整理し、今後の調査実施時の課題について報告する。

2. 歩行点検調査での留意事項

本稿で取りあげるのは平成13年10月～12月に行われた歩行点検調査で、対象となった地区はいずれも都市近郊の住宅地の性格を有し、旅客施設は乗り換えを要しない中規模程度の駅である。

調査の対象は駅と周辺の街路であるが、それぞれの調査項目は概ね表1の通りである。具体には事前にチェック項目をまとめ、現地で調べるチェックシート方式と、調査の視点を簡単に説明する程度にとどめ、参加者の自由な着想に委ねる方法とが使い分けられていた。

調査のプログラムは概ね午後の半日をあてるケースが多く、調査の説明（約30分）、現地の踏査（約1時間程度）、内容を振り返って議論する、“振り返り”（約1時間）、講評（約30分）と言うパターンで、概ね3時間から4時間程度であった。これは参加者のうち高齢者、障害者の身体的、精神的負担が考慮されたためである。また調査範囲と参加人数、踏査時間との関係から、数ルートに分けて調査しているケースが多い。具体には、1時間程度の制約から、移動延長が1km程度がルート設定の目安のようである。

次いで実務的には参加者の安全確保が関心となる。これは参加者を10人程度を1班とすることが基本的な対応となる。この10人は参加者相互の親しみやすさを作る上での適当なサイズでもあるが、安全確保の点でも相互に目が行き届きやすい点でも良いからである。そのため駅構内では数グループが時間差で調査するという工夫もされていた。なお各班は、隊列の前後に事務局などを安全監視員として配置、障害者・高齢者にはそれぞれ介護者を伴うと言う構成となっていた。

これ以外の実務的な工夫として、車いす体験など健常者が疑似体験を行うことや、コンベックスや傾斜器を携行して道路の縦横断勾配など実測することもされており、参加者からは概ね好評であった。また調査地点から会場までの移動時間を利用して、電車やバスの車両点検を行うケースも見受けられた。

表1 歩行点検調査の調査項目

対象		調査項目
駅	駅全体	通行障害の有無 円滑性や歩きやすさ
	券売機	切符の買いやすさ / 金銭投入口 / 点字の有無
	改札口	通やすさ
	トイレ	広さ、出入りのしやすさ
	階段・スロープ	手すりの有無 / 昇降のしやすさ / 床面の状態 / 踊り場の位置やスペース
	ホーム	乗換案内 / ホーム下への転落の心配 / 列車接近の告知
道路等	歩道・地下通路	歩きやすさ / 歩道の有無 / 通行障害 / 舗装面の状況
	交差点	切り下げ・信号のわかりやすさ
	その他	電柱 / 立て看板 / 路上駐車 / 放置自転車

キーワード 交通バリアフリー、高齢者・障害者、歩行特性

連絡先 〒532-0003 大阪市淀川区宮原3丁目3-31 株式会社オリエンタルコンサルタンツ TEL 06-6350-4371(代)

3．指摘内容の概要

今回行われた現地点検調査での指摘事項は、ガイドラインなどで取り上げられてきた項目を追認すると同時に、それ以外の項目やガイドラインと矛盾するような事項もあった。以下にそのいくつかを示す。

ガイドラインでも記載されている項目、相互の調整が必要な項目

- ・道路縁石の高さ、点字ブロックは車いす利用者などから、通行阻害要因として指摘がある一方で、視覚障害者には位置情報として使われている指摘もあり、これまでの課題を追認する形となった。
- ・視覚障害者や聴覚障害者は歩行者、自転等とのすれ違いを事前に避けるため歩道端を通行する傾向にある。そのため開渠式の側溝や目の粗いグレーチング蓋による転落、転倒、車輪や白杖が落ちるなどの意見が多くあった。
- ・違法駐輪や自転車の走行マナー、看板・商品・電柱等による通行阻害についての意見も多く寄せられた。
- ・車いす利用者は舗装面の荒れや目地による車いすのがたつきに敏感であり、車道に比べて歩道の舗装面の荒れひどいことに不満の声が多くあった。

ガイドラインで記載されていない項目

- ・ホームをはじめ、駅構内に駅員が少なくなっていることに不安感をおぼえる声が多かった。
- ・エスカレーターの視覚障害者の利用制限を撤廃を求める意見があり、また視覚障害者からは位置の統一(例えば、男女トイレの左右)を求める意見もあった。
- ・エレベーター利用に際して、上肢障害の左手しか使えない人、両手とも上手く使えない人もいるため、扉両側へのボタンの設置やフットボタンの設置の必要性について指摘があった。
- ・駅の券売機などでのインターホンによる問合せ方法は、聴覚障害者を考慮していない設備との指摘があった。

4．おわりに

歩行点検調査は、障害者等の当事者が自らの挙動制限と併せて阻害要因を指摘することから、調査地区における個々の阻害要因を緻密に調べることができたり、参加者がそれら要因についての共通認識が得られるなど、当事者参加の手法としての長所を多く有している。今回、実施された歩行点検調査でも、事前の事務局による調査段階で把握していた通行阻害要因以外にも多くの指摘があり、高齢者や障害者の利用特性に応じた整備方向の策定が可能となった。また障害者の行動を事業者が直接に見聞きすることでガイドライン等の指す基準の意図を再認できた。

しかしながら、縁石の高さに代表されるような障害の内容による整備方向の差異、知的障害者など想定していない障害者の行動など法令や各種のガイドラインの限界も明らかとなってきた。また駐輪や駐車問題など即時即物的な対応でなく、より総合的な交通計画によって解決されるべき問題も明らかとなった。

いずれにせよ今後、全国規模で行われるであろう歩行点検調査は、より多様な条件による多くの被験者による調査と考えると、そうした当事者の挙動と阻害要因のデータとして蓄積が必要である。

なお、以下の点を歩行点検調査を実施する上での今後の課題として示しておく。

- ・参加者のパーソナリティに左右される側面が強い。

例えば券売機の点字を評価する場合、視覚障害者でも点字が読めない人(弱視者など)は、それを評価することができない。また外出時には介護者を伴う人は独力で切符を購入する機会がないので、券売機の評価がしにくい。なお介護者は障害の程度の異なる人を介護している経験があるので、こうしたパーソナリティに左右されにくい立場にあり、介護者へのインタビューは今後の調査では有効な手段と考えられる。

- ・一部の区間しか評価できない。

本来なら地区全域を調査すべきであろうが人的にも資金的にも望めない。今後の交通バリアフリー法による重点整備地区の選定作業の進展などからも、多くのスタッフ、ボランティアやNPOの育成が急務と考える。

参考文献

- ・公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン 交通エコロジー・モビリティ財団 2001年8月