【土木計画学研究・講演集 No.14(1) 1991年11月】

高齢化社会に対応した地域生活環境調査研究報告*

－ 歩行環境をとらえる －

A Report on Transportation for the Elderly People

澤 田 廉 路**

By Toshimichi SAWADA

The purpose of this study is to propose a concise course of environment for the elderly people.

In this paper, I chose to analyze the problem of transportation among the the elderly people in Yonago. This includes the use of wheelchairs, elevators in approaching various ground levels.

For example, the access route from a bus stop location to an entrance of a building to various floors within the entrance.

1．はじめに

(1)研究の目的

高齢化社会の到来が告げられて久しいが、今もなお急速に進行中の高齢化社会にどう対処しているのか、しようとしているのか？

日本のある都市（かなり先進的）で身体障害者のために、公響楽の特別リハーサルを行った際、障害者に配慮のある会場（少しは問題あり）だったのだそうだが、そこにいたるまでの配慮の足りない周辺のの道路、公共交通機関に問題があり大変苦労があったことが本年６月「課題の多い福祉のまちづくり」として新聞報道された。電車・地下鉄の改札口、バスの昇降口の幅の狭いこと、階段が多いこと、歩道と車道の段差解消が十分でないこと、点字ブロックがまだ不十分であること・・・

* キーワード: 高齢化社会,生活便益施設、ノーマライゼーション,歩行環境

** 正会員 鳥取県米子土木事務所
（〒683 米子市糀町１－１６０）

高齢者・障害者が健常者と同様に暮らすノーマライゼーションが重要であることが指摘されだしてきた。しかし、一部の点が改善されても街全体としてみると高齢者・障害者にたいするさまざまな壁がまだ残され、ノーマライゼーションの社会にはほど遠い。

本研究はこのさまざまな壁の実態を明らかにして、高齢者の住みやすい地域生活環境の整備をどうすればよいのか、ノーマライゼーションの社会を実現するためにはどうすればよいのか、その指針を得るための基礎調査の一つとして行なったものである。

本報告では、最近の既データにより通路から建物までのアクセスの状態、建物内の階段、昇降機、洗面所の設置状況等に問題があるのではなかろうかと仮説をたて本格的調査に入るまでのプレ調査として実施した、フィールドの実態調査（実測・行動観察）の結果を中心に行う。発表時点では、

さらに高齢者を対象としたアンケート調査、インタビュウ調査結果等を加味したうえで歩行環境の現状を分析したいと考えている。

(2)研究の背景と問題点

高齢化社会の地域環境の問題で、特に歩行環境に焦点を絞った大きな動機は道路整備と建物整備とが一体になされてないことにある。

道路が整備されていても建物入口に段差があっては入りづらい。逆に建物にスロープ等が整備されていてもそこに至る道路に問題があれば折角の整備が生かされない。

この問題はそれぞれの施行者が民間と官庁であったり、同じ官庁でも所管が国・県・市町村で異なったり、国・県でも「土木」と「建築」との役割分担があるといった縦割り行政の狭間にあることがボトルネックになっている大きな要因ともいえる。

2．調査結果

(1)調査方法

歩行環境の整備も徐々にではあるが進められてはきたが、はたしてどの程度進められているのか、道路から建物までのアクセスを念頭に置きながら公共施設及び生活便益施設（銀行・郵便局・スーパー・デパート等）が集中している米子市内の5地区についてその実態調査を鳥取県建築士会西部支部研究部会(会長:清水勉)の有志（伊藤:小田原:津田:村社:湯沢:矢倉）ととも実測･行動観察によって実施した。

(2)調査日時

第1回、１９９１年5月11日　　9:00～15:00

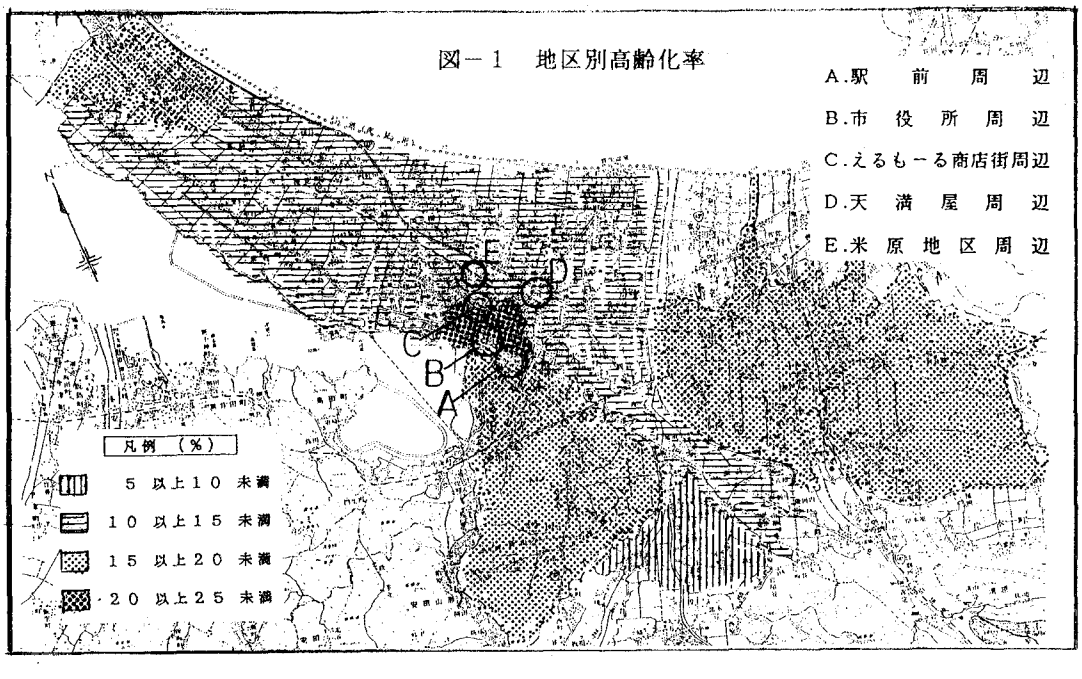
第2回、１９９１年6月8日　　9:00～17:00

(3)地域の属性

米子市の人口（H 2.9.1現在）は132,157人で高齢者は18,143人、高齢化率13.7%で県内では鳥取市12.8%についで2番目に低いが全国平均11.2%に比べ2.5%も高率となっており高齢化の進展ははやい。

また、米子市を地区別に見ると義方・啓成地区といった市街中心地区がそれぞれ20.9%、20.2%と2割を越している。この地区はデパート・ショッピングセンターだけでなく市役所・図書館・美術館・公会堂や銀行、郵便局といった社会的生活便益施設に隣接している地区である。郊外からも人を集積する力をもった重要な地区であり、調査の対象した。（B、C地区）

そのほか大篠津、春日地区といった郊外に比較



図－1　地区別高齢化率

的高齢化率の高い地区もあったが生活便益施設に重点を置き駅前地区、天満屋地区、米原地区を調査の対象地区とした。（A、D、E地区）

また、これらの地区は交通の要衝でもあり道路交通センサスが実施されており、年々増加する交通量は図－3の通りである。この量の増減は単に車の保有台数、周辺のバイパス整備状況によるのではなく、生活便益施設の状況によることを強く認識しておかなければならない。それと同時に歩行者の安全を重視のため特に高齢者・身障者に安全な歩行環境の整備が平行して行なわれていくことが望まれる。

(4)整備状況（概要）

①横断歩道の段差等

横断歩道における歩車道の段差は図－4で示すとおり2cm以下が約8割と高い整備状況にあるが、5cmの箇所がC地区であった。また、横断歩道内に排水用グレーチングがあって杖、ハイヒール等が引っかかることも予想された。

②スロープ等

公共施設では、ほぼ全施設についているがやや標示が不明確。ショッピングセンター等でも最近の建設のものには設置されている。たとえば、Tデパートでは4箇所ある入口の内3箇所に設置されている。しかし、車イス使用者は店内に入れてもエレベーターまでで、1階での買物はできない、といった問題点も見つかった。

③身障者専用駐車場

入口近くに設置されているが、これも標示の不明確なものが多い。E駐車場でのインタビュー調査ではその利用率は低い。駐車場入口に標示がほしい

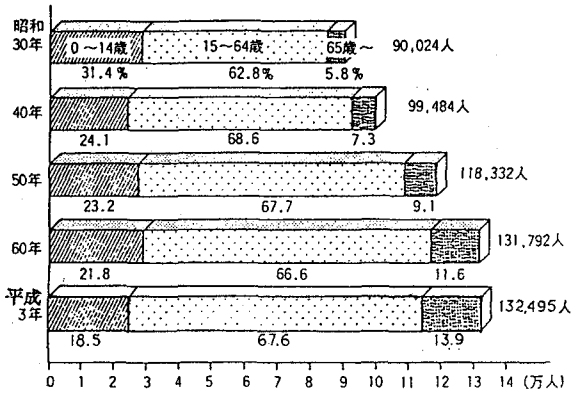
④高齢者・身障者対応洗面所

公共の建物になるとかなりの設置率だが民間施設では低い。

⑤その他

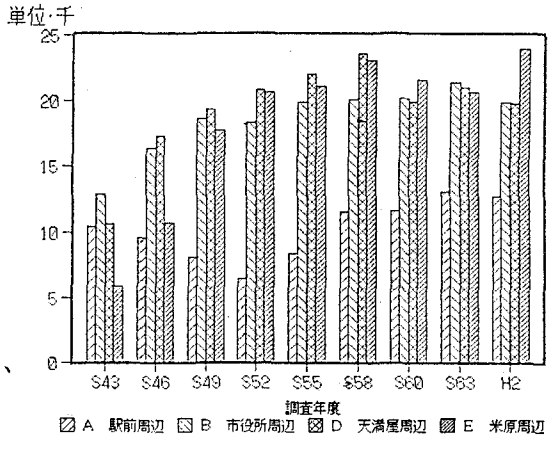
エレベーターの専用のものも少なった。高齢者だけでなく人の歩き回るところにもさりげなく気のきいたベンチ等必要なことを行動観察を通じて感じた。

図－2　年齢（3区分）別人口の推移



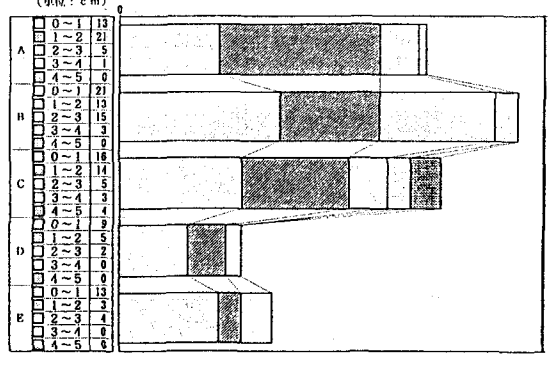
資料：国勢調査　（平成3年は住民基本台帳 平成3年1月1日現在）

図－3　交通量（台／12H）



図－4　横断歩道段差

単位；箇所

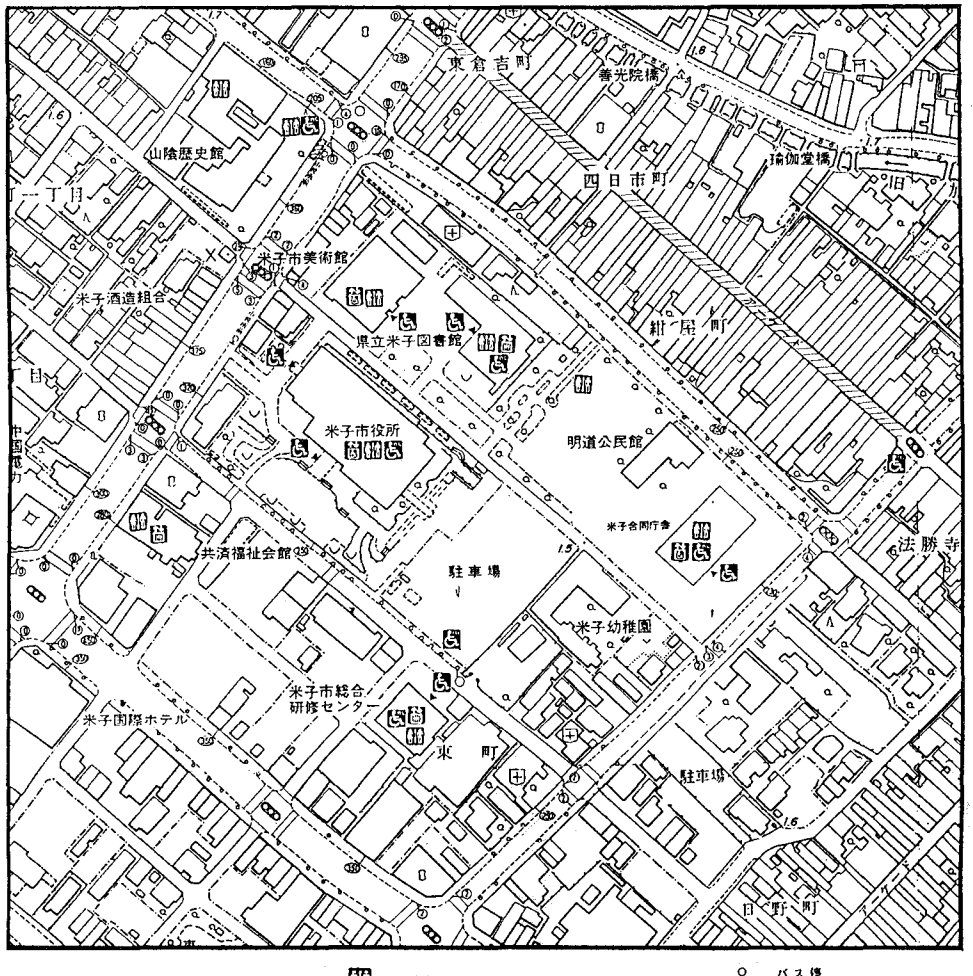


3．おわりに

この調査は高齢者・障害者を配慮した施設の有無、障害物の実測などを５地区にわたって行った。その結果を図－５（Ｂ地区）のようにマップとして作成した。これは、調査を単なる調査に終わらせるのではなくその実態を情報サービスとして高齢者・障害者の方へ提供し外出する際の参考にしていただこうというものである。

公共施設もかなり整備が行われてきたが、その標示が今一つである。民間施設でも最近の大型店舗には備わるようになったが小規模なものにはまだ見られない。出入口の段差解消など費用もわずかで手軽に出来るものあり、社会全体の意識の高揚がかなり必要である。

今後はこの調査を出発点としてインタビュウやアンケートの分析などを加え理論的考察を行っていきたいと考えている。



図－５高齢者･障害者配慮マップ
（Ｂ地区：市役所周辺）

調査；1991.5.11.

- お手洗（一般用）
- お手洗（車いす用）
- エレベーター（一般用）
- エレベーター（車いす使用可）
- エスカレーター
- 公衆電話（車いす使用可）
- 車いす用駐車スペース
- 出入口（車いすでの通行可）
- バス停
- 信号機
- 歩道
- 路側帯
- 横断歩道
- 数値は車道・歩道の段差
- 数値は歩道の幅
- アーケード・上屋