

愛媛における「福祉の街づくり」の現状と課題

Issues in Improving the Regional Environment for an Aging Society
- From a survey on the public facilities in Ehime Prefecture -

溝 端 光 雄 *
Mitsuo Mizohata

This paper describes the actual state of existing public facilities in Ehime prefecture and discusses issues in improving the regional environment for an aging society. In conclusion, it seems to be most important to make adjustments between economic policies and policies for an aged society.

1.はじめに

人口の高齢化は急速に進行しており、21世紀初頭には、国民の4人に1人が65歳以上という超高齢化社会を迎えると予測されている。この長寿社会を真に活力のあるものにするためには、高齢者をはじめ、全ての人が、健康で生きがいを持って生活できる地域づくりが必要であり、生活の場である街は、高齢者や障害者等のハディキャップのある人々の利用にも十分配慮したものでなくてはならない。

本論文は、愛媛県における「福祉の街づくり」の現状、すなわち、公共的施設整備に対する高齢者と障害者のニーズと彼らを含む不特定の住民が利用する公共的施設の整備水準について調査した結果を報告するとともに、今後の課題について考察するものである。調査方法は、高齢者・障害者に対するアンケート調査、公共交通機関（鉄道・バス）の運行主体に対する面接調査、及び国・県・市町村と民間の公共的建築物の設置管理者に対するアンケート調査である。

2.公共的施設に対する整備ニーズ

2-1 調査概要

調査は、愛媛県内の高齢者団体や障害者団体を通じたアンケートで行い、調査票の配布・回収数は表-1に示すとおりである。配布総数512、回収総数427、回収率は83.4%である。全回

表-1 ニーズ調査の配布回収状況

	配布数	回収数	回収率
高齢者	368	306	81.8%
障害者	144	120	83.3%

* 正会員 工修 愛媛大学助手 土木海洋工学科
(〒790 松山市文京町3番)

答者のうち、補助器具を常用している者の割合を示せば、重複を許して、車いす利用者は11.5%(49人)、杖使用者17.1%(73人)、補聴器10.5%(45人)である。

2-2 ニーズ調査の結果

(1)公共交通機関に対するニーズ

高齢者や障害者が公共交通機関を利用する際に危険や不便を感じると答えた場所を図-1に示す。指摘割合の高いものは、①ターミナル内の階段・エレベータ・通路で、特に障害者ではこの割合が高い。次いで、②ターミナルへの入口、③券売機・改札口、④乗場、⑤車両・船舶の割合が高い。割合の違いはあるが、交通システムの全ての要素に対して不便さを感じている。

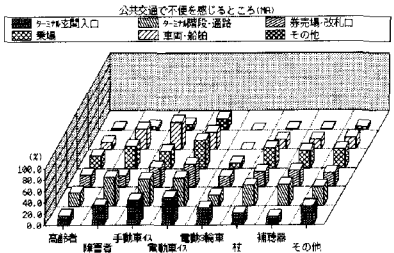


図-1

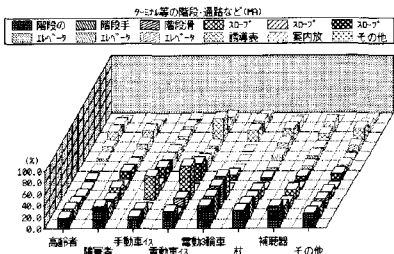


図-2

図-2は、ターミナル内の 階段・エレベータ・通路等で不便を

感じる点についての集計結果である。全体的には、「階段の急勾配」や「階段に手すりがない」を指摘する割合が高い。また、「構内の誘導表示がない、わかりにくい」も18%と比較的高い。

図-3は、タミル外 の入口周辺についての同様の集計結果である。全体的には、「段差が多い」、「階段の勾配がきつい」、及び「階段に手すりがない」を指摘する割合が高く、タミル内と同様の傾向が認められる。障害者、特に車いすでは「段差が多い」が問題視され、「ｽｰﾌﾟがなく1人では上がれない」という深刻な声がみられる。

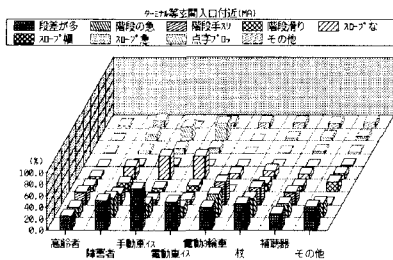


図-3

図-4は、券売機や改札口についての集計結果である。全体的には、「路線図・料金表の表示がわかりにくい」の割合が、高齢者・障害者とも高い。さらに、障害者、特に車いす利用者では、「券売機や券売窓口の位置が高い」や「改札口の幅が狭い」を指摘する割合が高い。

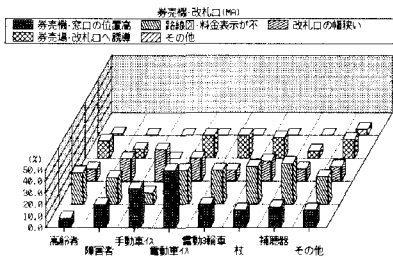


図-4

また、乗り場に関しては、全体的には、やはり乗降時の困難・危険の割合が最も高い。その理由としては、列車とホームの隙間、列車床面とホームの段差、バス車両のステップの高さ等、様々の状況が考えられる。障害者、特に車いすでは、この割合が高い。これは、介護者同伴の車いすが多いことから言えば、介助があっても乗降が容易でないことを示している。何らかの対応が必要であろう。

公共交通機関の改善点を尋ねた結果は図-5のとおりである。全体的には、「分かり易い表示や放送設備を」が46%、「乗降が容易にできる車両の改善」

34%、「タミルへのエレベータ・エスカータの設置」 25%の順になっている。障害者では、「車両の改善48%」、「段差47%」の順であり、特に車いすでは、それらが切実な問題となっているものの、自走できる電動車いすではこれらの割合が小さく、この点は、彼らの公共交通利用度が低いことと関係があるろう。

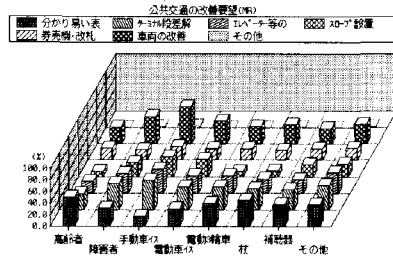


図-5

(2) 公共的建築物に対するニーズ

公共的建築物について高齢者・障害者の利用機会の多寡を図-6に示す。利用率の高い施設は、商業施設(百貨店・ｽｰﾊﾟｰ等)、金融機関(郵便局等)、医療機関(病院等)、並びに集会施設であり、その利用率は6割を超えている。買物や年金受領、持病による通院、老人クラブ活動などで高齢者が利用していることがわかる。

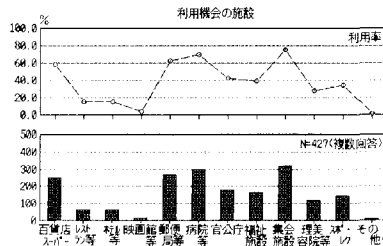


図-6

公共的建築物で高齢者等が危険や不便を感じる割合の高い具体的な場所は、①階段・エレベータ等、②トイレ・洗面所・浴室、③駐車場、④玄関・入口付近である。図-7は、この階段・エレベータ・エスカータ等について危険や不便を感じる理由を集計した結果である。全体的には、「階段の勾配がきつい」と「階段やエ

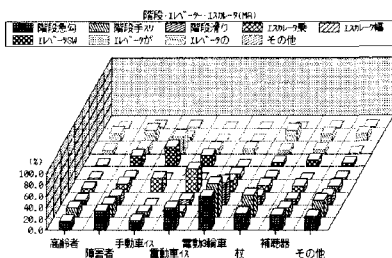


図-7

ベータに手すりがない」の割合が高く、障害者では、それらに加えて、「エレベータのスイッチの位置が高い」、「階段が滑り易い」が高くなっている。高齢者・障害者にとって垂直移動は問題が多く、手すりや滑り止めなど細かな配慮が求められている。

また、トイレ・洗面所等に関する同様の集計結果より、全体的には、「洋式 トイレがない」の割合が高く、障害者では、「身障者 トイレがない」が高い。また、足腰の弱い杖利用者も「洋式 トイレがない」ことを最も多く指摘している。

図-8 は、公共的建築物の併設駐車場に関する集計結果である。全体的には、「駐車場の位置表示が適切でない」や「駐車区画の幅が狭く乗降が困難」という割合が高い。また、障害者では「専用駐車場がない」が高くなっている。

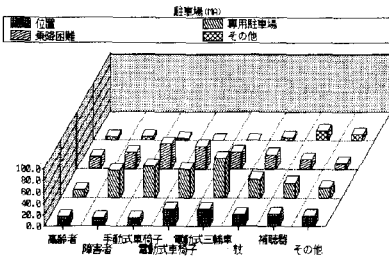


図-8

公共的建築物の改善点について尋ねた結果を集計したものが図-9である。全体的には「高齢者や障害者に分かり易い表示をする」51%、「建物内外の段差解消」42%、「階段に手すり」32%、「洋式 トイレ」24%となっている。障害者では、これらに加えて、障害者用駐車場、エレベータ・スキャタや スロープの設置、身障者用トイレ等、いずれも20%を超える要望がある。

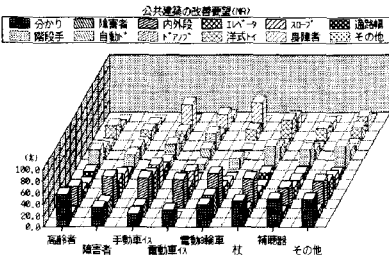


図-9

3. 公共的施設の整備水準

3-1 調査概要

公共交通機関の整備水準については、表-2に示す県内の主要な運行者に対して面接調査を実施した。

表-2
鉄道 JR・伊予鉄道
バス 伊予鉄道・宇和島自動車
瀬戸内運輸

一方、公共的建築物の整備水準に関しては、民間・市町村・国等の設置管理者を、一般施設・就労施設・市町村施設に3区分してアンケート調査を実施した。なお、調査対象の選定では、市町村施設は県内70団体を対象とし、一般施設は日常的に利用する公共的性格の強いものとし、施設区分毎に70施設を無作為抽出したものである。配布した調査票は974であり、有効回収数は697通であった(表-3)。

表-3
一般施設 384 (民間 313、国の出先 71)
就労施設 53 (事務所・工場等)
市町村 260

3-2 整備水準

(1)公共交通機関

a)ターミナルの水準

…表-4は鉄道の状況を示している。また、バスの現況を表-5に示す。バスは県内にターミナル3ヶ所、バス停2,893ヶ所(伊予鉄1,035、宇和島自動車1,079、瀬戸内運輸779)を有している。

表-4
①駅への出入口が階段である駅は少ないが、階段駅では改修時に改善する(すりつけ・スロープ化)
②改札口の幅が60～80cmと狭く、改善・廃止する方向で検討中
③ホームと車両床面の高低差が6～20cm程度あり、車椅子の乗降では難員が対応
④島式ホームが多く降車や地下道は少ないが、それらに手すりや柵が狭い等の問題がある
⑤盲人用誘導ブロックは約1/3の駅に設置済み(残りは改修時に設置予定)
⑥身障者用のトイレと駐車スペースは殆ど未設置

表-5
①松山市駅バスターミナルを除き平面構造であるが、段差があり、スロープも未設置
②市電がバスに比べ地下街から地上面に階段で上がる構造で、エレベータ等が未設置
③券売機の運賃投入口の高さが120～135cmと高い
④身障者用の誘導ブロックやトイレは未設置
バス停
①各社とも歩道に設置しているため道路の使用規制と規模の制約がある
②幹線道路の整備に合わせてバスバンの設置を進めている
③市街中心部では電照が「A・B・C」のバス停を整備中
④バス停における雨よけ・おむつ・待合室の設置数は、それぞれ156、307で、その設置率は5.4%、10.6%である

b)車両の現況…JR車両は、ホームと車両床面の高低差をクリアするステップを乗降口に設置しているが、特急車両の乗降口・通路は狭く、車椅子を折り畳む必要がある。また、伊予鉄の郊外線車両は、乗降口100～120cmでベンチシートのため、車椅子の乗降が可能であるが、市電の車両は、前部乗降口85cm、後部100cm、車両床高78cm(床下にモーター)であり、車椅子の乗降が困難である。

バス車両は、3社で546台(伊予鉄道207、宇和島自動車152、瀬戸内運輸187)になるが、各社とも、更新時に新デザインの車両を採用しているものの、慢性的な赤字傾向の中で、特注で割高な改造車両の導入は困難としている。なお、車両の現状を表-6に示す。

表-6
①床高84cmで2段式の乗降ステップを持つ低床バスを107台導入済み(残りは床高90cm以上)
②床高55cmの超低床バスやリフト付バスは未導入
(注)超低床バスやリフト付バスは、大都市の公共交通事業者が導入を始めており、最近では地方の民間事業者(民営)が導入という話題がある。

(2)公共的建築物の整備レベル

公共的建築物の併設駐車場に障害者用の駐車スペース(車椅子の乗降優先スペース)があるかについては、その設置率は全体でわずかに16%であった。図-10は、施設の細目分類でみた設置率を示しているが、高齢者

や障害者の利用頻度が高い医療施設や福祉施設でも約35%程度である。設置率が1割を下回る分類を挙げれば、商業施設、興業娯楽施設、宿泊施設、レストラン飲食店、就労施設(事務所・工場)などである。

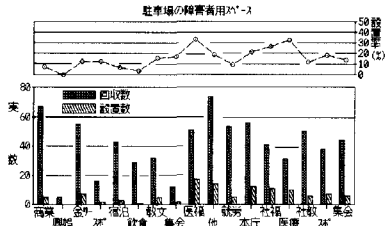
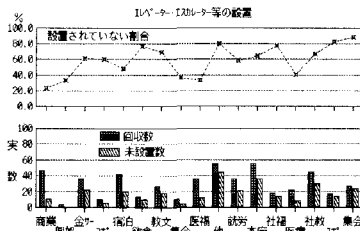


図-10

高齢者や障害者の垂直移動には、エレベータ・エスカレータ等の設置が望まれている。建築階数別の内訳は、平屋25%、2階建33%、3階建18%、4階建以上21%であるが、2階建以上で身障者用エレベータの設置施設は13%、また2階建以上で普通エレベータの設置施設は20%であった。無論、階数が増えれば設置率は増大するが、4階建以上でいずれかのエレベータを設置している割合は74%であった。施設の細目別にみた未設置率は、図-11に示すとおりで、金融サービス施設、スポーツ施設、レストラン飲食店などで高い。



スポーツ施設、レストラン飲食店などで高い。

図-11

エレベータ等が未設置でも階段への配慮があれば垂直移動できる高齢者等は少ない。

階段への配慮状況は表-7に示すが、それが十分でない施設がある。さらに、その他の配慮率をまとめれば、表-8のとおりである。

表-7

手すりの確保状況	
両側または片側に手すりを設置	75%
成人用と子供用に2本設置	1%
階段の有効幅員	
120cm以上(松葉杖で通れる)	68%
滑り止めを設置済み	62%

表-8

施設の玄関までのアクセス	
車いす用スロープがある	45%
階段に手すりが有る	30%
玄関ドア等への配慮	
自動ドアを設置	44%
少なくとも1つの出入口の有効幅員が90cm以上(車いす通行可)	63%
屋内通路の幅員	
140cm以上(車いすが回転可)	77%
トイレ・洗面所	
障害者用トイレを設置	31%
手すり付き便器を設置	15%
車いすに乗ったまま近づける洗面台	20%

4. 今後の課題

今回の結果をまとめれば、福祉のまちづくりの視点からみた愛媛の公共交通機関と公共的建築物の到

達度が明らかになったこと、及び高齢者・障害者の改善要望がこれら施設の多様な要素に及んでおり、総じて比較的費用のかからない整備が先行していることである。

公共交通機関の結果で注目すべきは、電動車いす等の改善要望が高くない点である。別の調査では、電動車いすで10数kmを移動する高齢者の存在も指摘されている。彼らは、利用できない公共交通を見限っているため、要望を示さなかったのではないかな。また、今後の高齢者は運転経験世代であり、障害者もドライバー化している。従って、高齢化と絡んだ労働力の活用・交通安全問題・カーニズの増大等を勘案して、中長期的なスタンスで公共交通のバリアフリー化を進めなければ、利用客減少に歯止めをかけることが難しいと思われる。地方の民間交通事業者がどこまで整備できるかは、最終的には財源問題に帰着しようが、地方ゆえのメリットもある。例えば、ターミナル施設は平面構造が多く、コストの高い投資が不要であること、道路管理者の調整や地元住民の協力が得やすいことである。慢性的な赤字に悩む地方の事業者単独で、3千ヶ所近くのバス停の改善や数100台の改造車両の購入を実施することには自ずと限界があろう。事業者を始め、行政や住民が一体となって知恵を出し合い、官民の役割の明確なプログラムを再構築する必要がある。

一方、公共的建築物の整備レベルは、その種類によってかなり異なっている。整備レベルの高い施設分類は医療福祉施設である。これらの施設では高齢者や障害者の利用が多く、その必要性が強く認識されているためであろうが、それ以外の就労施設や商業施設等では、当面整備する予定がないとする施設が多い。また、建築主体の挙げる整備上の障害は、構造上改修が困難、スペース不足、資金不足等であり、構造上困難とする施設には就労施設が多い。全国の自治体で福祉のまちづくりに関係する要綱や指針が見直されてはいるが、紳士協定の域を出ていないとも言われている。市民から寄付金を募り、それを高齢者の住宅改修費として補助する行政や社協が最近出てきているが、公共的な性格を持つ民間の施設整備を進める仕組みを検討する必要があると思われる。

参考文献)

- 1) 東京都、東京都における福祉のまちづくり整備指針、福祉局障害福祉部計画課、1988。
- 2) 愛媛県、人にやさしいまちづくり指針、県民福祉部総務福祉課、1993。