

地方都市における交通困難者の交通実態と交通整備について*
The actual condition of Disabled Person's Mobility and Mobility Planning for them*

土居 聡** 三星昭宏*** 田中直人****

By Satoshi Doi Akihiro Mihoshi Naoto Tanaka

1. はじめに

わが国では急速に高齢化が進み、社会基盤を含む社会システム全体をそれに対応させることが必要とされている。高齢者や障害者を含む多様な交通主体を考えた交通計画は、社会全体の多様化と交通に対する新しいニーズへの対処とあいまって重要視されている。

本研究では、兵庫県豊岡市を対象として、高齢者や障害者の社会参加(バリアフリー)を実現するための交通手段の確保や交通施設等の整備に向け、高齢者や障害者を含むすべての人の交通状況を把握するとともに、いかなる時期でも外出できる「まち」の創出と交通手段の不満等による外出拒否をなくすための交通問題・交通環境について検討する。

2. 福祉のまちづくりにおける交通の役割

ノーマライゼーションの理念のもと、なにかと引きこもりがちである高齢者や障害者を含む交通困難者(身体的、年齢的、経済的理由で、個人がトリップを行おうとしても、利用交通手段が著しく制限される人)が積極的に社会参加できるような物心両面にわたる社会環境の質的・量的整備が重要である。

「ノーマライゼーション」とは、障害のあるなしにかかわらず、共に社会の構成メンバーとして、生活することである。この理念のもとで、あらゆる社会サービスや社会政策が推進されてゆかなければならない。また、これからのハイクオリティー、ハイモビリティ社会における交通困難者の位置づけと交通困難者のニーズに対応した交通環境の提供はそのための必要条件である。

3. 豊岡市の交通困難者の外出状況

本研究では、兵庫県豊岡市を対象として、健常者と障害者の交通実態と豊岡市のまちづくりに関するアンケート調査を行った。配布・回収状況は、健常者、障害者それぞれ989票、798票配布し、931票、599票回収した。本研究の調査では、これまでの福祉のまちづくりの考えを踏まえ、これまで考えられていなかった新しい視点の項目を付加し、調査を行った。新しい視点とは、出発地から目的地までのアクセスに関するトータル性、交通に関するサービス、調査地の地域性と市民の交通に対する安全性を考慮して項目の付加である(表-1)。

表-1 福祉のまちづくりの視点

① 建物	}	→ 付加	① トータル性
② 道路空間			② 交通サービス
③ 鉄道・バス			③ 地域性・風土性
④ その他			④ 安全性

各交通機関(徒歩、自家用車、鉄道、バス、タクシー、自転車)の身体上の交通困難がある人を交通困難者と定義する。

交通困難者は、約2割の割合である(図-1)。

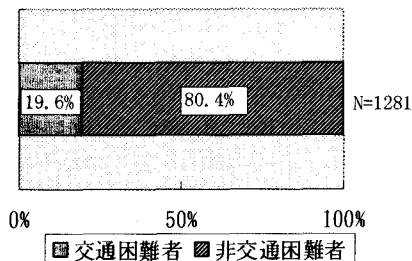


図-1 交通困難者の割合

* キーワーズ：高齢者、障害者、交通弱者対策

** 学生員、近畿大学大学院

*** 正会員、工博、近畿大学理工学部土木工学科

(〒577 東大阪市小若江3-4-1 TEL 06-721-2332

FAX 06-730-1320)

**** 非会員、工博、神戸芸術工科大学環境デザイン学科

(〒651-21 神戸市西区学園西町8-1-1 TEL 078-794-5031

FAX 078-794-5032)

身体的困難である人が必要とするものかだれにも利益のあるものの2つに分けられる。ここでは、後者のだれにも利益のあるものについて考えていく。ここでは、交通困難者の交通サービスの1つであるベンチ、手すりについて述べることとする。交通困難者の外出に際しての休憩施設や歩行を補助する役割としてのベンチや手すりが必要であると思われる。ベンチや手すりの必要性は、交通困難者の約6割以上の人が必要としている（図-2）。手すりは、軽視されがちであるがベンチと同等に必要とされている。

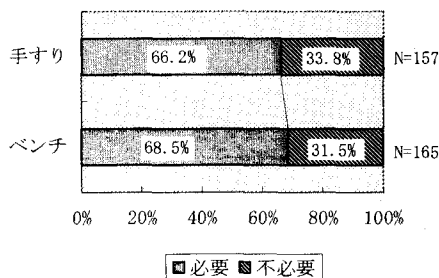


図-2 交通困難者のベンチ・手すりの必要性

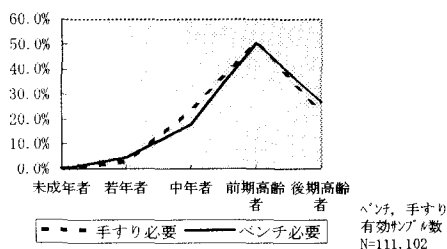


図-3 交通困難者の年齢層別手すり・ベンチの必要性

また、年齢層別にみた交通困難者の手すり・ベンチの必要性は、加齢につれて高くなっている。

また、前期高齢者（60～74歳）で必要とする割合が特に高くなっている（図-3）。

ベンチを必要とする交通困難者にとって、どの程度の距離間でそれを必要としているかをまとめると、図-5のようになる。間隔を100mとすると、全体の72%の人がカバーされ、間隔を50mとすると、81%の人がカバーされる。また、500m～1kmの間隔を希望する人が18%であり、この人たちは、比較的元気な人であるといえる。（図-4）。

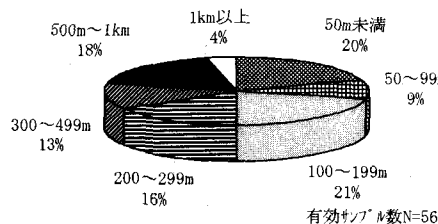


図-4 交通困難者のベンチ間隔希望距離

4. まとめ

豊岡市における健常者や障害者を含む交通困難者は、天候に関係なく外出する割合が高くなっている。交通困難者が快適に外出するために、ベンチや手すりの設置が必要であると思われる。しかし、これらが設置されている個所はほとんどなく、障害者や高齢者だけでなく交通困難者にとって、必要であると思われる。このような設備を設置することによって、交通困難者の外出する割合が現状よりも増加するのではないと思われる。また、交通困難者がベンチを希望する距離については、外出した際に長時間歩行することが困難であると思われるため、快適に外出できるようなまちにすることが必要であると思われる。以上のことより、すべての人のバリアフリー問題を目的として、交通サービスや評価について考えていくことやハード面に対する整備と高齢者や障害者を含む交通困難者の福祉に関する啓発（ソフト面）に関しても考えていくことが今後の課題である。

今回の調査では、①積雪時の外出状況、②休憩施設および手すり、③駅、道路、バスの整備希望、④外出する際の身体的困難、⑤タクシーやバスの待ち時間、⑥豊岡市内の危険と思われる場所、⑦公衆トイレの必要性、⑧歩道橋や横断歩道に関する安全性、⑨福祉のまちづくりの施策などについて、検討を行った。

参考文献

- 財団）日本リハビリテーション協会：障害者に配慮した「まちづくり」の推進に関する調査報告書、1992年
- 厚生行政科学研究会：高齢者・障害者に住みよい福祉のまちづくりに関する研究、1992年
- 大阪交通科学研究会住友海上福祉財団研究助成：高齢者の交通安全と交通対策に関する基礎的研究、1993年
- 土居 聡：高齢者や障害者のモビリティ確保に関する研究、社会福祉法人兵庫県社会福祉事業団総合リハビリテーションセンター福祉のまちづくり工学研究所、PP27～31、1994年3月
- 土居 聡、三星昭宏、田中直人：障害者・高齢者の交通現状と今後の課題、第9回リハビリ工学フォーラム講演論文集、PP551～554、1994年8月