

移動困難者に配慮した歩行空間の整備に関する二、三の考察

長崎大学工学部 正 後藤 恵之輔

同 上 学○上村 瑞城

1.はじめに

移動困難者とは、障害者や高齢者など移動するのに何らかの困難を伴う人のことである。移動困難者は移動するのにハンディキャップを負っているために、外出自体が少なく、また外出してもその移動範囲はごく限られたものとなる。

日本は1950年に老年人口比率（65歳以上の割合）が4.9%¹⁾であった。その後医療、生活の水準の上昇によって比率は次第に高くなり、1970年に7.0%を越え、日本は本格的な高齢社会に突入した。その後、人口増加傾向の停滞、少子化により比率は世界に類をみないスピードで伸び続け、1995年には14.1%、さらに2025年には25.8%¹⁾と国民の約4人に1人が高齢者という超高齢社会を迎えることになる（図-1参照）。

また、将来の障害者の社会参加活動の増加を考えれば、今後より多くの移動困難者が社会に増えることは否めない。移動困難者は高齢者・障害者だけに限らず、妊婦や幼児も道路形態や天候によっては移動困難者になる。さらに、今健康である人もいつ事故・病気になるか知れず、いわば一時的な移動困難者になりかねない。

このように、移動困難者の困難の度合いは多種多様であり、今後高齢社会を迎え福祉国家を目指す我が国にとって、移動困難者が安心して生活できるようなバリアフリー社会を作り上げることが大きな課題の一つである。

2.高齢者の事故について

本文では移動困難者の問題として、高齢者の交通事故を取り上げる。高齢者の交通事故は、日本の高齢化に伴い年々増加傾向にあり、1977年の1526人に対し、1995年には3240人と18年で2倍以上になっている²⁾（図-2参照）。また高齢者の人口構成比率と事故死者構成率を比べてみても、1995年で人口構成率14.6%に対し事故死者構成率30.3%とかなり高いことが分かる²⁾。

高齢者の交通事故の特徴は、状態別に死者数を見た場合、圧倒的に歩行中の事故が多く（図-3参照）、高齢者の交通事故のうち51.2%、さらに全年齢層の歩行中の交通事故の55.5%に当たる²⁾。また高齢者の交通事故の半分以上が自宅の近辺で起こっている⁴⁾。

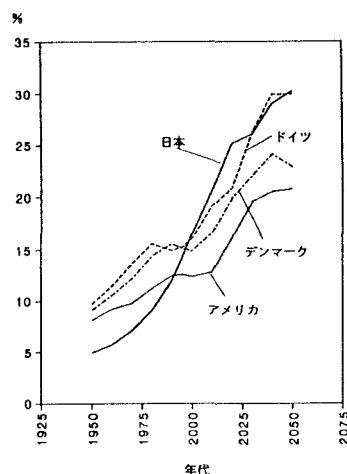


図-1 老年人口比率の推移¹⁾

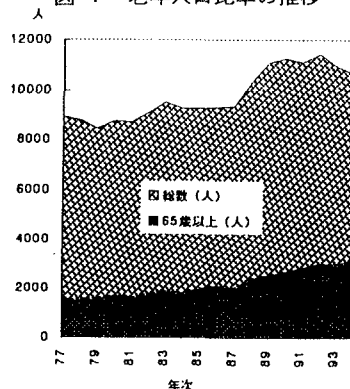


図-2 交通事故死者数の推移³⁾

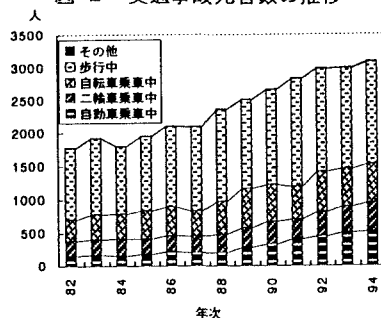


図-3 高齢者の交通事故死者数の状態別推移³⁾

3. 高齢者の交通事故の対策

3.1 加害者（自動車・バイク・自転車）が存在する他損の場合

一般に歩行者の20%が、1万台/日の交通量がある15m幅の道路で横断歩道から20m以上離れているとき、その横断歩道まで行って渡ろうとしないといわれている⁵⁾。また近くに信号のある横断歩道があっても、渡ろうとする道幅が狭ければ横断歩道を渡ることを拒否し、信号がないところを渡ろうとする傾向がある。

高齢者の歩行中の事故をなくすためには、まず、青が長い歩行者信号や待ち時間表示信号など信号自体の改良が必要で、歩行者側では信号の遵守、横断歩道を渡ることの徹底が第一条件である。また夜間の照明を明るくすること、横断歩道の存在表示の明確化で歩行者の存在を車のドライバーにはっきり認識させること（例えば米国シアトル市で実施）も必要である。

また、歩道を広くすること（幅広歩道）で自転車と歩行者の分離を行うべきである。さらに電線の地中化、違法駐輪や歩道上の障害物の排除が必要である。

高齢者の交通事故の多くが自宅付近で起きているのは2.で述べたとおりであるが、これを解消するためには住宅地への自動車の進入の抑制、自動車の速度抑制が必要である。

3.2 歩行中に躓いたりして事故に遭うような自損の場合

高齢者が躓いたり、滑ったりするような歩道上の危険箇所の排除が必要である。歩道の段差・凹凸の解消、側溝のふたの設置・改良、滑りやすい舗装の改良などがそれである。また、高齢者の階段の昇降を助けるために、エスカレーター（できれば上り下りとも設置）やエレベーターの設置が望まれる。歩道橋は廃止し、横断歩道の設置が難しいところでは、一步目を降りる地下歩道の設置が望ましい。

長崎には「休み石」と呼ばれる、長くて急な坂や、階段の途中に設けられた休憩用の椅子がある。このように高齢者の休憩所を、だいたい高齢者が連続して歩ける100m程度⁵⁾の間隔（平坦地の場合）に設けるべきである。さらに坂道・階段には補助的に手すりを設けるべきである。

4. おわりに

今まで高齢者についてだけ述べてきたが、前述のように移動に困難を伴う人は高齢者だけでなく障害者など他にも多く存在し、多種多様な困難の度合いがある。しかし、高齢者に配慮した道路は高齢者にとってはもちろん、他の移動困難者にも利用しやすい道路である。

今後、既存の道路を「バリアフリー化」となると、資金や用地取得、交通渋滞などの問題もでてくる。しかし、「バリアフリー化」された道路は移動困難者だけでなく、すべての人に利用しやすい道路であり、現在の若年世代が高齢者になっても利用できる継承可能な資本である。さらに、このような利用しやすい道路は、高齢者・障害者の生活の自立にもつながり、ひいては将来急激に増加するであろう医療費の経費削減にもつながる。このことを思えば、移動困難者に配慮した歩行空間の整備は早急に取り組むべき課題の一つである。

<参考文献>

- 1) 総務庁長官官房老人対策室編：『数字で見る高齢社会' 95, - 人生80年時代の日本の姿-, p. 5, 1996.
- 2) 同上, p. 212~213.
- 3) 総務庁編：『交通安全白書（平成8年度版）, p. 12, 1996.
- 4) 曾根真理：『土木学会誌, Vol. 81 No. 4, p. 94~95, 1996. 4.
- 5) 岡 並木：『イミダス' 96, p. 620~627, 1995.