

IV-39

高齢者・障害者に対応した高速道路の評価について

秋田大学 学生員 ○手塚 忠行
秋田大学 正 員 木村 一裕
秋田大学 正 員 清水浩志郎

1. はじめに

日本では21世紀初頭に、国民の4人に1人が65歳以上という高齢社会になると予測されているが、秋田県では全国平均を上回るテンポで高齢化が進んでいる。そこで、このような本格的な高齢社会の到来に備え、日本道路公団東北支社では高齢社会に対応した高速道路への提言を検討し、施工に取り込んだ。本研究では秋田中央IC～昭和男鹿半島ICで実施された高齢者・障害者に対応した高速道路の諸施策について、利用者の評価を明確にする。また、高齢者・障害者に対応したPAを建設することに対する利用者の意識やその際に発生する負担について、CVM(仮想評価法)を用いて評価する。そして、今後の問題点を検討し、改善策を見つけ出すことを目的とする。

2. アンケート調査の概要

平成9年11月13日の秋田中央IC～昭和男鹿半島IC間の開通に伴い、利用者を対象とし、この区間において実施された高齢者・障害者に対応した諸施策に対する意識等について、表-1の要領でアンケート調査を行った。なお、合流車線を延長した区間を走行した際に、どのように感じたかについての質問は、郵送調査の場合のみ可能であるため、データは郵送調査のみの使用となる。(図の下に「郵送調査のみ」と記載。)

表-1 アンケート回収状況

平成9年11月～12月		
調査期間	聞き取り	郵送
調査場所	太平山PA	
回収票	278票	100票(障害者:22票)

表-2 諸施策の概要

諸施策	施行目的
①森の中のPA (PA:パーキングエリア)	従来の駐車スペースを離れた配置を改善したり、段差を解消することにより車いすでも容易に移動できる構造となっている。また駐車スペースには樹木を配置し、駐車位置も本線に設置した。
②合流車線の拡張	高齢者や不慣れた運転者でも合流しやすいようにPAから本線に合流するアプローチ部分を従来の160mから190mに延長した。
③築堤および側方スペースの確保	ガードレールによる跳ね返りの危険性やドライバが感じる圧迫感を和らげるため、道路横に1.5mの築堤と5.0mのスペースを設置した。
④標識文字の拡大	高齢者や障害者を初めとする誰もが見やすいように表示文字を1割程大きくした。

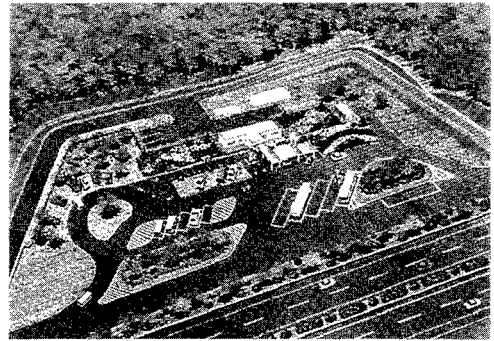


図-1 森の中のパーキングエリア(太平山PA)

3. 高齢者・障害者に対応した諸施策の評価

①森の中のパーキングエリアについて

駐車スペースと休息スペースを離れた配置を改善したり、段差を解消することによる効果をはかるため、駐車場からトイレへの行きやすさについて質問したところ、7割の利用者が「近くて行きやすい」と回答しており、改善した効果が表れている。

図-2は太平山PAでゆっくりと休息できるかどうかについて示している。「できる」と回答した利用者は60代、70代以上、障害者で6割をこえており、高齢者や障害者にとって運転等の疲労を癒す場として評価が高いことが分かった。

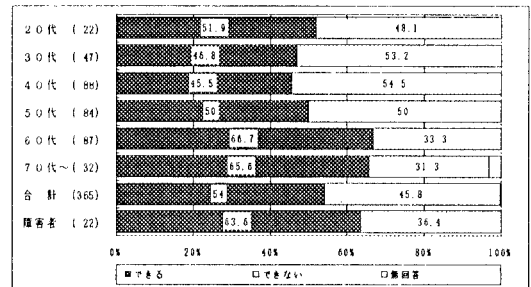


図-2 太平山PAでゆっくりと休息できるか

②合流車線の拡張について

図-3は一般のPAから本線に合流する際、余裕がないと感じたことがあるかどうかを示したものである。60代、70代以上は他の年代と比較して、「ある」「時々ある」と回答した利用者の割合がとくに高くなった。このことから、従来の合流車線長では高齢者にとって、合流しづらいことが

うかがえる。また今回の従来より30m延長した合流車線を走行した時、どのように感じたか質問したところ、60代は9割、70代以上は8割近くの利用者が「十分余裕があった」と回答している。

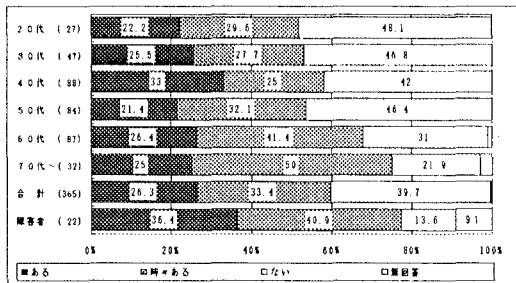


図-3 合流の際、余裕がないと感じるかどうか

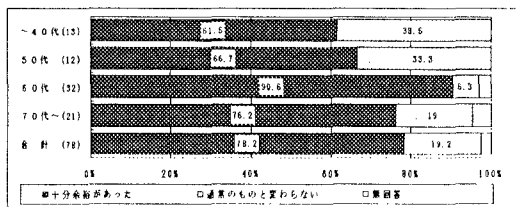


図-4 築堤のある区間を走行して (郵送調査のみ)

③築堤および側方スペースについて

利用者の7割が、交通安全上の効果を見込んでおり、期待の大きさがうかがえた。またこの区間での走行中の心理について質問したところ、9割の人が「開放感」または「平常心」と回答し、安定した心理状態で運転できており、心理的效果も表れている。

④標識文字の拡大について

従来の表示文字を1割ほど大きくした出口案内標識の大きさと見やすさについて質問したところ7割の人が「大きくて見やすい」と回答していることから、年齢を問わず誰もが見やすい標識といえることができる。

4. パーキングエリア建設について

今回新設された「森の中のパーキングエリア」は、高齢者や障害者をはじめとする誰もが自由にゆったりと過ごすことのできる工夫がされている。しかし、こういった工夫により、他のパーキングエリアと比べ余計な経費がかかってくる。そこで、他の地域でも「森の中のパーキングエリア」を建設すると仮定した場合についての賛否を質問したところ、ほとんどの利用者が賛成しており、建設について前向きであることが分かった。また利用者の7割以上が「建設費を負担してもPA建設に賛成である」と回答した。その利用者に負担して

も良い金額を質問したところ、年齢別の1人当たりの金額は表-3が示す通り、20~40代では1000~2000円程度に対し、50~70代では3000~5000円と高い評価を得た。全体では3032円であった。

また樹木を植えることにより、他のPAと比べ落葉の清掃や除雪といった余計にかかる経費として払っても良い金額は、全体で1253円であった。

表-3 建設費 支払い意志額(円)

20代	2459	50代	3475
30代	1206	60代	5520
40代	1353	70代~	2800

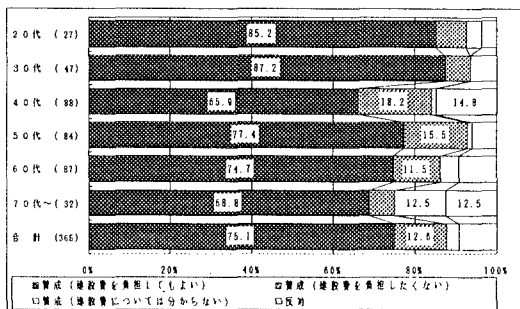


図-5 PA建設について

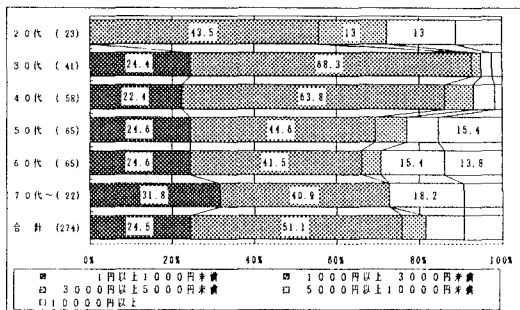


図-6 PA建設に負担しても良い金額

5. おわりに

以上の分析結果から、諸施策の効果が顕著に表れていることが分かった。またPA建設についても利用者のほとんどが賛成しており、建設費の一部負担として、年齢が高い高齢層では高い金額を得たことから、評価が高いことが分かった。

今後、さらに高速道路に対する高齢者や障害者のニーズを追求する必要がある。

最後に、本研究で実施した調査において、日本道路公団秋田工事事務所の皆様には、多大なご協力をいただいた。ここに記して深甚なる謝意を表します。