

社会的弱者からみた歩行者空間

杉山 彰

一 「歩行者空間」のイメージ

最近、「都市の文化行政」という本を楽しく読んだ。と、こう書くと、私の普段の生活を知る悪友共はニヤリとするだろう。

だが、悪友諸君よ、早まっってはいけない。「文化なる言葉」とはおよそ縁のない生活をしていることぐらい、私にもよくわかってる。しかし、私と君らとの違いはそこから先にある。私は、自らの生活に文化の薫りのかげらさないことを自覚し、そのことをちよっぴり気にしているのだ。だが、君たちといえは……。まあ、君らとの議論はそのうち例の飲屋でしようこりもなくすることとして本題

に入ろう。

① 「歩行者空間」ってイメージできる？

実は私はこの原稿を引き受けてから正直困っていた。今まで「道路」を真正面から考えたことがなかったからである。

「道路」といっても、通勤や買物、休日に出かける時などに往復する道、車の疾走する国道等々、ともかくその上を人間や車が通過するものとしてしか意識していなかった。にもかかわらず、今回のテーマは、「歩行者空間」ということだ。私の頭の中では、歩行者⇨通過者、空間⇨広場とうまくつながらないのである。原稿の依頼があつてから、道を歩きながらこの言葉の意味を考えてみた。しか

し付け焼刃なので、なかなかイメージが固まらない。困って頭の転換をしようと思ったのが、この本であった。

ともかく、この上田篤なる人の次の件に興味をひかれた。それは、「文化はアソビであり、機能的なものに對置される」という指摘である。ここを読んで、なぜ私の頭の中で「歩行者空間」をイメージできないかがわかった。

② イメージできる方がムリ

理由の一つは、私のイメージする「歩行者空間」は、通勤に利用する道路が中心だから、目的地へ一直線という通路機能だけの道路イメージからしか出てこないということである。

- 一 「歩行者空間」のイメージ
- 二 障害者にとって
- 三 老人にとって
- 四 子どもにとって
- 五 おしまいに

しかし、それよりもっと大きな理由は、基本的に今の道路は、歩行者にとって「アソビ」のない機能一辺倒なものになってしまっていることである。何に比べての機能かと言えば、そこに生活し、生活空間の一部として利用している人たちにとってではなく、通過する「車」にとってのそれである。今の道路は車のために最大限機能的にデザインされている。それ故、「歩行者空間」という言葉が表現したいものは、現在の道路からはほとんど浮かんでこないのである。

この、車と道路の関係については、上田篤氏の「車は弱者のもの」（中公新書）や宇沢弘文氏の「車の社会的費用」（岩波新書）に厳しい指摘があるので、大い

に参考になった。日本における道路行政の誤りや、車がいかに地域社会から空間を奪い、交通事故・大気汚染などの不経済をもたらしてきたかは目を見張るものがある。しかしここでは、それらの問題を詳述するのが役割ではないので、問題を、「生活道路」（調査季報32・高橋敏美論文で使用している用語）に絞り、これが「社会的弱者」と呼ばれている、障害者や老人、さらには、子どもにとってどのような存在になっているかについて考えてみたい。

④—道路をダメにした車行政

資料にもとづく分析に入るまえに、現在の日本の道路がどのような歴史的な流れから出てき、それ故、どのような基本的な問題を抱えているかによつておきたい。

第一に、わが国の道路の歴史的な特徴がある。今の主要国道にしても、昔の街道であり、それは人間が自然に歩いてできた「ふみわけ道」をもとにした生活道路の性格を持っている。それ故、都会の真中を貫いているのである。西欧には、自動車のための「つくり道」の伝統があり、歩車道分離の伝統がある。日本は、「街道」から車の走る道路に移行する過程が急だったため、歩車道分離の文化が定着しないままきている。

その二は、このような問題を解決せず安易な道路整備を進めてきた道路・交通行政の問題がある。一九五〇年にわずか四〇万台そこそこだったわが国の自動車保有数は、二〇年後の一九七二年にはなんと六〇倍の二四〇〇万台となった。むろん、これは日本の産業政策の問題が大きくあるが、道路の整備がきわめて急速なテンポでなされて来たことにもその一因がある。しかし、このような急速な整備の中で、前述のような問題認識を欠いた、または対策を行わなかったために道路混雑→道路の建設・改修→自動車通行の便が増す→自動車の増加という単的な悪循環を生み、生活道路における生活空間の破壊・大気汚染・交通事故などの大きな問題をひき起こした。

第三として、現在道路の主役のように思われている車が、歩行者の空間を奪うのは必然的なこと。アメリカは車文化で有名な国であるが、中でも車の排気ガスによる汚染で有名になったロサンゼルス市では、実に全面積の二五％が道路によって占められ、また、二五％が駐車関連施設に使われているという。しかも自動車通行に伴う道路の混雑は解消していないという皮肉な結果となっている。このように空間を消費する効率の悪い車が、この日本という狭い国土にあふれていて、その結果が今日の状況をもたらしている。

ているのである。

このような結果、ただでさえ住宅難、土地難なのに車がふえるので、路上駐車青空駐車が後をたたず、道路を狭め、歩行者をおびやかすことになる。このように、今日の道路を考える時、車のもつ問題性を抜きに考えられない。

さて、このような基本的な問題をふまえ、現在の道路とりわけ生活道路を住む者の目から具体的に検討してみよう。

二—障害者から見た道路

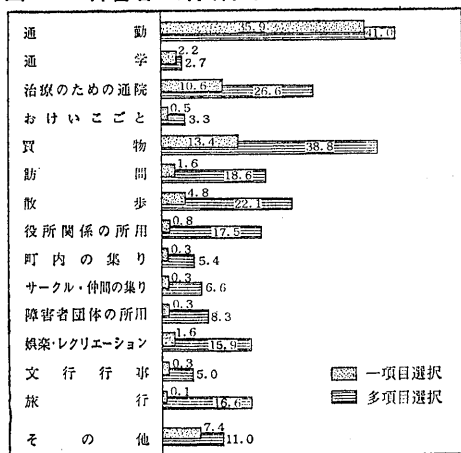
①—障害者から見た道路

図一・二は、名古屋市千種区に住む一八才以上の全障害者を対象に行つた「障害者の外出に関する調査」（一九七

四年）である。一級から六級までの身障手帳登録者一、二一〇人を対象とし、七八三件（六五％）の有効回収であった。この調査によると、ほぼ毎日外出する人が六割弱もあるが、逆に、「月に二〜三回以下」の人が二割弱もいる。これらの人は、重度障害者、特に視覚障害者・老人が多くを占めている。

図一によると、外出目的で目立つのは、「通勤」、「買物」、「治療のための通院」、「散歩」である。一人あたり二つか三つで、生活していく上でどうしても欠かせないものに限られがちである。これは、今の障害者が経済的にもその他の意味からも保護されていないことの表われと考えられる。

図一 障害者の外出目的



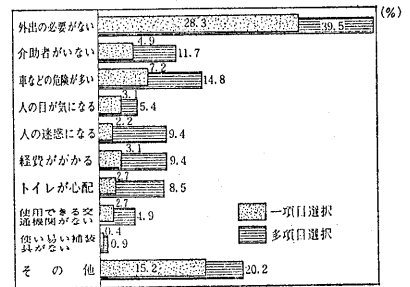
(注) 「障害者の外出に関する調査」より

した時に、歩行時にどんな問題を一番強く感じるかをまとめたものである。一番強く指摘されているのが「歩道橋」。「路面横断はできるのですが、歩道橋の横断は不可能です」（車いす使用者・老人など）。「歩道橋が多くできており、階段の昇り降りが大変体をつかれさせます」（杖使用者、内部障害者、老人など）などの意見が出されてい

表一 歩行時の問題点

	一項目選択	
	◎	◎+○
1 段差	39 (5.3)	137 (18.6)
2 障害物	49 (6.6)	115 (15.6)
3 歩道橋	182 (24.7)	260 (35.2)
4 横断	27 (3.7)	74 (10.0)
5 その他	15 (2.0)	33 (4.5)
6 わからない	62 (8.4)	67 (9.1)
不明	300 (40.7)	

図一 障害者が外出しない理由



る。それに、視覚障害者や歩行障害者にとって、路上の障害物は大変危険や困難さと呼びおこす。

図一は、外出をあまりしない障害者が、どうして外出しないのかを探ったデータである。動けないので「外出の必要がない」という例や、「介助者がいない」と共に、「車などの危険が多い」という答えも多い。

以上のデータだけでは現状の道路を障害者の立場から検討するのは難しい。しかし次のことは言えるであろう。

- ① まだまだ少ないが、かなりの障害者が働いており、通勤で道路を利用してゐる。
- ② 外出の理由の中で、生活圏での活動(買物、通院、散歩など)が大きなウエイトを占めている。
- ③ 今の道路に対する批判が大きいこと(歩道橋、障害物など)。

④ 外出しない理由の中で、「車などの危険」が大きく指摘されていること。以上のとおり、障害者にとって、雇用や諸々の福祉サービス(介助など)と共に、道路交通の問題が大きな意味をもっていることが指摘できる。

② 問われる非障害者の文化

このデータのほかに、障害者の声から問題を少しひろってみると、ある盲人は「昔の道は、個性があつて歩きやすかつた。今はみな舗装されてよくなくなったと言われるが、盲人にとっては非常に不合理な道になっている」と言った。舗装され、ぬかるみがなくなった反面、ブロック塀の普及と合わせて、単なるコンクリートばかりで単純化された空間として都会の道が存在してしまっている。これ

は後ほど述べる「子どもにとっての道路」にも関連する大事な問題である。

またある盲人は、「盲人の歩行文化だけだと盲人の道みたくなってしまう。わたしは検討条件として、もっと晴眼者の歩行文化というものを教えていただけないだろうかと思ひますが……」と言っている。これは強烈な指摘である。点字ブロックや盲人用音響式信号機など盲人のための特殊な設備がとり上げられているが、それにもまして、今の歩行文化という問題があるのではないか、それ抜きに盲人だけの歩行文化を考えても片手落ちであると言っているのである。しかし果たして、この人に説明し得る晴眼者(障害をもっていない人々)の歩行文化という確固としたものがあるのだろうか？

三 老人にとって

① 老人にとっての道路とは？

次に、老人にとって、今の道路はどのようにとらえられるのであろうか。東京都老人総合研究所主任研究員・小笠原氏の「老人の生活圏問題と交通事故問題」を題材に考えてみたい。

表一は、老人の外出行動とその理由をみたものであるが、仕事以外では大部分が買物や近所の老人との交流で、徒歩

を中心とする比較的近距離の外出である。特に七〇才以上にその傾向が顕著である。これに対し、これらの老人が地域で利用する生活道路の方は、どんな状況であろうか。

表一 老人の主な外出理由

	勤務仕事	病院	買物	親戚訪問	散歩	老人クラブ	その他	NA	計
1人ぐらし 65歳以上	14.5	8.2	38.2	10.9	11.8	5.5	8.2	2.7	100.0
老人夫婦世帯65歳以上	32.1	10.3	21.2	6.4	11.5	2.9	8.3	8.3	100.0
高齢・老年同居世帯65歳以上	11.2	6.3	18.9	12.6	23.1	6.3	8.4	13.3	100.0
高齢・若年同居世帯20~49歳	51.5	3.4	26.5	4.5	0.7	—	9.3	4.1	100.0

1973年7月中野区実施による「老人実態調査」から(未発表)

少々古いデータによるが、一九七三年の東京都の道路の状況は、自動車交通が可能とされている公道二万kmのうち、幅五・五m以下の街路が七〇%も占めている(幅員七・五m以下は九割)。しかしこれに対し、歩道のある街路の割合は、区部をとってもわずかに九・八%、三多摩地区では二・三%にすぎない。その他は、白線をひいて歩行部分を示したり、ガードレールを設けて歩車道を分離しているにすぎない。これが全国となると、七・五m以上の道路であっても全道路延長の三・四%にあたる三万五kmに歩道が設置されているにすぎない。

一方、車の道路の利用状況は、主要道路の交通混雑が常態化したので七・五m以下五・五m以下の生活道路へも、侵入するようになり、歩行者は始終車との接触の恐怖におびえながら歩行を強いられるようになってしまった。

② 外出もままならぬお年寄り

表一3は、老人が外出時に感じる困難についてのアンケートである。歩道橋の昇降に批判が集中するとともに、歩車道不分離による恐怖が述べられている。

これに対して、表一4は、このような困難の中で、老人が自衛手段としてどのような心がけをしているかを表にしたものである。

表一3 老人の外出時の困難(歩行・自転車の場合) (%)

		歩道橋昇降が多い	歩車道不分離	青信号時間が短い	信号時間が短い	暴走が多い	歩道が断絶している	その他	NA
1人ぐらし	65歳以上	18.2	3.6	3.6	3.6	2.7	20.0	40.0	
老人夫婦世帯	65歳以上	17.9	11.5	5.1	6.4	5.9	10.9	42.3	
高齢・若年同居世帯	65歳以上	20.3	13.1	4.9	11.9	6.3	11.2	38.5	

表一4 老人の交通事故にあわないための心がけ(複数回答) (%)

		(イ) 外出をできるだけ少なくしている	(ロ) 歩道の端を歩くようにしている	(ハ) 交通ルールを守っている	(ニ) 車の通らない道を選んでいく	(ホ) 多忙な時は誰か多忙な時を避けて歩く	(ヘ) まわりをよく注意しながらゆっくり歩く	(ト) 夜間外出するときは反射板を身につけるようにしている	その他	不明	複数回答率
計		8.2	19.9	53.1	16.1	1.6	35.7	0.4	2.0	7.2	145.7
男	内60歳以上	11.7	20.5	49.1	16.9	2.4	38.6	0.7	2.0	4.9	148.4
	内70歳以上	15.9	19.6	42.8	17.4	3.6	44.2	0.7	1.4	5.1	152.9
	計	14.3	27.2	34.5	17.7	2.3	45.7	0.6	1.8	6.0	152.2
女	内60歳以上	21.7	27.1	28.3	20.1	4.0	46.5	0.5	0.9	3.5	155.4
	内70歳以上	28.4	30.5	25.5	17.7	8.5	48.2	—	0.7	2.1	163.8

内閣総理大臣官房広報室『昭和48年老人問題に関する世論調査』より(48年6月調査)

(イ) (ロ) は車との完全な分離を、(ハ) (ヘ) はできるだけの注意を示しているが、(イ) (ロ) の合計は五〇%を越えており、この傾向は年齢が高くなるほど大きくなる。そして最後には、外出をさえ自ら制限して生活圏を自ら狭め、孤立への道を自ら歩

む姿を示している。
③ 歩道橋は車のためのもの
また、表一3の中で一番困難を感じる歩道橋について、実際にはどう利用しているかをまとめたのが表一5である。歩

道橋は、現在でも混雑と事故の緩和の手段として設置され続けているが、それは、車のためということがはっきり指摘できる。老人だけでなく、妊婦、障害者、荷物をもっている人などだれにも不便なものである。ある調査によると、安全のために歩道橋を渡ると、「健康老人の場合で所要時間は、横断歩道を歩く場合の三〜四倍、歩数は三倍、渡り終えた時その脈搏は、渡る前に比べ最低で六、最高は三四の増加。血圧は一〇〜二六までの平均二〇上昇」というデータがある。それ故、遠回りし、横断歩道を渡る、あるいは歩道橋の下を横断する、ついには対岸への横断を断念し、自らの生活圏を狭めてしまう人もでてきてしまう。

またこのような低い利用率から、「歩道橋前後一〇〇m区間における影響事故は、一橋あたり年間〇・四六件(東京三・二件)しか減少せず、非影響事故は、〇・五四件増、全体として〇・〇七件の減少(東京二・九件)となり、設置効果は極めて薄いという福井市での調査もある。同調査によると、幼児・子ども事故は半減、老人は七五%増という。

④ 信号機よおまえもか!

道路横断のための信号機にも一言ふれておきたい。一九七三年三月末現在の信号機設置数は三八、二四四基で、その

表一五 老人等の歩道橋利用実態

	60歳以上	その他※	複数回答	単数回答
サンプル数	69	34	103	77
歩道橋を渡る	43.5%	38.2%	41.7%	41.5%
介添人の助けで歩道橋を渡る	4.3	8.8	5.8	3.9
歩道橋の下の道路を渡る	14.5	14.7	14.6	6.5
次の横断歩道まで遠回りする	21.7	29.4	24.3	16.9
通りの向い側へはほとんど横断しなくなった	24.6	35.3	28.2	18.2
ほとんど外出しなくなった	7.2	14.7	9.7	7.8
その他	2.9	2.9	2.9	5.2
不明	1.4	5.9	2.9	0.0

※ 病人、妊婦、足の不自由な人等
 松本滋他「京都における歩道橋に関する調査研究」(昭和48年10月『日本建築学会大会学術講演梗概集』P.981)

表一六 車道幅員別・人対車事故比率の推移(東京都) (%)

		2.5m	2.5~	4.5~	5.5~	7.5~	13m
		未満	4.5	5.5	7.5	13.0	以上
昭和45年	人対車	0.5	11.2	9.2	26.4	29.7	22.4
	全事故	0.2	6.0	6.6	19.4	28.7	38.8
46	人対車	0.4	11.5	8.8	27.9	30.2	20.6
	全事故	0.2	6.2	6.8	20.5	29.2	36.9
47	人対車	0.4	12.8	10.4	29.0	28.7	18.1
	全事故	0.2	7.0	7.5	22.1	28.4	34.6
48	人対車	0.4	13.2	10.1	29.4	28.1	17.9
	全事故	0.2	7.3	7.8	22.6	27.8	33.9
49	人対車	0.6	13.2	10.5	29.9	27.1	17.9
	全事故	0.3	7.6	7.8	23.2	27.3	33.4

各年『交通年鑑』(警視庁交通部)

表一七 老人の状態別交通事故(死傷者) 昭和49年(東京都)

状態別	年齢	死者	重傷者	軽傷者	死傷者	構成比
歩行中	全年齢	209人	1,495	9,091	10,795	23.5
	60歳以上	68人	218	872	1,158	43.3
	60歳以上の比率	32.5%	14.6	9.6	10.7	
自転車乗車中	全年齢	57	568	5,141	5,766	12.6
	60歳以上	16	113	475	604	22.6
	60歳以上の比率	28.1	19.9	9.2	10.5	
四輪乗用車運転中	全年齢	32	285	8,385	8,702	19.0
	60歳以上	0	3	139	142	5.3
	60歳以上の比率	0.0	1.1	1.7	1.6	
四輪乗用車同乗中	全年齢	26	207	6,838	7,071	15.4
	60歳以上	1	7	296	304	11.4
	60歳以上の比率	3.8	3.4	4.3	4.3	
その他	全年齢	110	1,294	12,102	13,506	29.5
	60歳以上	3	72	391	466	17.4
	60歳以上の比率	2.7	5.6	3.2	3.5	
計	全年齢	434	3,849	41,557	45,840	100.0
	60歳以上	88	413	2,173	2,674	100.0
	60歳以上の比率	20.3	10.7	5.2	5.8	

昭和49年『交通年鑑』(警視庁交通部)

うち単路(交差点ではない道路)の横断歩道での歩行者用押ボタン信号は、六、九七〇(一八%)にすぎず、全信号機の三三%は、混雑緩和、通過交通円滑のために系統化されている。つまり信号機は、基本的には歩行者の安全よりも、通過自動車の効率性、合理性、安全性を確保する役割を果たしている。

ある診療所の看護婦が行った「老人と信号機」の調査によると、幅員三〇mの道路に設けられた信号機は、青二五秒、

黄五秒であった。一五人の老人の協力をえて、そこを横断調査したところ、二五秒内(青信号)で横断できたのは二人、九人が赤信号になってもまだ路上にいたという。老人の三〇m路の横断平均時間は三七秒であった。また、この三〇m路の今一方の道路幅員は二〇mであったが、この青信号は四〇秒、黄は五秒であったという。この事実をみても、信号機は、歩行者の安全のために設けられているのではなく、車の交叉のためであることが

よくわかる。それが故に、警視庁の統計によっても事故時状態別状況を見ると、信号機が他のどんな路面より多くとりつけられている交差点内での「横断歩道横断中」の事故は、老人の事故が最も高い。一九七三年中の「横断歩道横断中」事故による死者は三五人であるが、その半数が六〇才以上の老人、重軽傷一八一九人の一四%をも占める。

⑤ 狭い道の方が危い

表一六は、東京都における車道幅員、人対車事故比率の推移である。これを見ると、高速道路や主要道路のように幅員が広く、歩・車道分離ができていて、または専用道での事故減少率は高いが、混在、混合(歩車道未分離)の多い一般道路では、減少率が小さいことを示している。

特に、幅員七・五m以上の道路では、交通事故発生者の構成比では、全体につい

ても、人対車事故についても低下しているが、七・五m以下の道路、ことに五・五m以下の生活道路において、この五年間に全事故の構成比で二三%、人対車事故では一六%増加している。幅員の広い主要幹線道路における渋滞の激化や道路交通規制によって、裏通り（生活道路）への自動車の侵入が相対的に増大し、安全規制の強化にもかかわらず、事故減少率は相対的に鈍化していることがわかる。

表一七は、老人がどういう状態で交通している時に事故にあっているかを示している。歩行中の事故が極めて多い。全国統計で見ると六割、東京都では七割以上が歩行中である。次に自転車乗用中が全国で二割、東京が一五%前後である。老人が交通貧困層であり、同時に利用できない自動車に最も手ひどく痛めつけられていることがよくわかる。

⑥ 車が通らない道がほしい

表一八は、老人が要望している安全対策である。それぞれに理由のある妥当な要求であるが、中でも「歩道やガードレールをふやす」「車を通さない道をつくる」が多いのに注目したい。結局、今まで見てきたとおり、老人にとっても他の人にとっても、車と歩行者の空間的分離（それも歩行者の便に合せた）が必要

表一八 老人のための交通安全対策についての要望 (%)

	不 明	そ の 他	車を通さない道をつくる	交通規制をきびしくする	登り降りが楽な歩道橋をつくる	横断歩道をふやす	歩道やガードレールをふやす	信号をわかりやすくする	信号時間を長くする
総数	2.1	13.9	16.2	15.1	14.6	11.2	17.4	9.6	17.4
<地域>									
東京都区	0.5	7.7	17.0	23.1	28.6	6.6	6.6	9.9	6.6
人口10万以上の市	2.5	11.5	17.6	15.7	17.0	13.3	14.2	8.2	14.2
人口10万未満の市	3.5	13.8	19.0	11.9	8.2	22.5	7.6	7.6	22.5
町村	1.5	20.7	13.2	9.2	8.7	8.7	21.4	11.7	21.4
<性・年齢>									
男計	2.7	10.3	16.1	17.2	14.1	11.0	19.8	8.8	19.8
50~59歳	2.5	5.1	17.3	18.5	13.0	11.1	24.3	8.0	24.3
60歳以上	2.9	14.0	15.3	16.3	15.0	10.9	16.3	9.4	16.3
内70歳以上	3.5	19.7	16.3	14.2	13.8	7.1	15.9	10.5	15.9
女計	1.6	16.9	16.2	13.3	14.9	11.3	15.4	10.3	15.4
50~59歳	0.8	12.3	17.3	15.0	16.1	13.1	16.2	9.3	16.2
60歳以上	2.3	21.1	15.2	11.7	13.9	9.8	14.7	11.3	14.7
内70歳以上	2.6	28.3	11.4	9.9	14.7	9.6	11.4	12.1	11.4

『老人問題に関する世論調査』（昭和48年9月、内閣総理大臣官房広報室）

表一九 自宅周辺の道路で危険を感じるか (%)

	男子	女子	計
いつも危険を感じる	8.9	5.9	7.5
時々危険を感じる	71.6	82.4	76.7
ぜんぜん危険を感じない	18.9	11.2	15.3

四 子どもにとって

① 道路は子どものアソビ場

最後に、子どもの生活圏の問題にもふれておこう。最初に、「機能的」と「アソビ」の問題に言及したが、障害者、老人の場合については、誰にとつての機能かということを中心に、その問題を考えしてみた。子どもの場合には、ズバリ道路が遊びの場ではないかという点から少し考えてみたい。

松田道雄氏や藤本浩之輔氏は、その著書の中で、昔と今の道路の機能について言及している。

これほど道路がコンクリートで固められ、車が侵入してくるまでは、道路という空間は子どもたちの良き遊び場であった。もともと自然に恵まれ、広場や公園がつくられることの多くなかったわが国では、道路は、大人にとつても子どもにとつても社交場であり遊び場であった。

一昔前の子どもは、道路で、おにごっこ、陣とり、リレーやゴム段、縄とび、石けり、めんこ、こままわし、釘たてなどさまざまな遊びをした。また、金魚売り、花売り、紙芝居屋、傘の修繕屋の仕事振りを見るのも楽しみの一つであった。

このように、昔の道路は、家と地つづきの「生活空間」という機能を持っていた。

ことは明らかだからだ。それに併せ、他の対策が講じられることが必要である。またここでは、扱う資料の制約から、老人の交通問題に片寄った形になってしまったが、私が指摘したかったのは、老人の生活圏を考える時に、生活圏を規定する大きな要因になるのが、道路・交通の問題であるということであった。

老人が豊かに生活するためには、生活空間の確保の問題が大きい。言いかえれば、老人にとつて、徒歩で歩き回られる範囲内の地域的な施設の整備が重要であるということだ。買物、散歩、遊び、友人との交流、就労などを考えるときに、老人の特性をも配慮した、道路、交通、

施設（公園、利用施設など）対策を地域的に進めることが望まれる。施設対策から地域対策へというかけ声を、老人に対する直接サービスだけで行おうとしても限界があることは言うまでもない。この意味で、福祉の一般化の方向性は、あらゆる行政分野に向けて働きかけられなければならないだろう。

その一方途として、歩行者空間の問題もけつて小さくないと思われる。事実先のデータの外に、公営住宅に住む優先入居老人の生活圏に関する調査などを行い、それを施策の中に反映させようという試みもなされている。

表10 道路のイメージ (%)

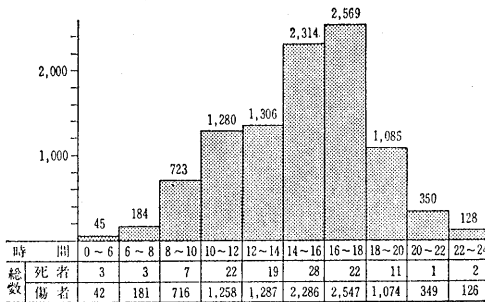
	男子	女子	計
きれい	—	—	—
しずか	0.5	1.8	1.1
たのしい	12.1	10.0	11.1
こわい	29.5	42.4	35.6
ほこりっぽい	45.3	49.4	47.2
うるさい	71.6	71.2	71.4

表11 道路機能についての認識 (%)

	男子	女子	計
①道路は車が通る所だから人はよく注意して端の方を歩く	61.6	74.1	67.5
②道路は人が通る所だから車はよく注意してゆっくり走る	45.8	31.2	38.9

(注) 両方に○印をつけた者がいるので、合計は100%をこえる

図-3 時間帯別交通事故死傷者数



(注) 大阪府・大阪府警「子どもの交通事故」より

以上のとおり、現在の「道路」の問題点を「社会的弱者」の視点から考えてみた。時間の制約上、古い資料により検討をすすめたことが悔まれるが、一応問題は存続していると思われるので、むしろ別の機会にもう少し新しいデータで再度検討してみたいと思う。

また、二年前に民生局で、「福祉の街づくり」の仕事をしていたときに、今回与えていただいたような問題意識は正直稀薄であっ

た。しかし、これを機会に「歩行者空間」という問題意識で眺めてみると、福祉サイドの実態調査データの不足を感じた。これからの福祉施策は、ますます地域福祉の方向に向かうであろう。そのために都市計画の中に福祉的な視点を導入する必要があるであろう。その時のためにも、このような問題意識で、さらにより具体的かつ正確なデータの蓄積を(たとえば港北区の意識調査や、都の老人総合研究所のように)してゆくことが大切ではないだろうか。

〈戸塚区保険年金課国民健康保険係長〉

また、表10のデータを見ると、子どもはいつも自宅周辺の道路で危険を感じ

②—自宅のそばで交通事故が！

図-3は、時間帯別の子どもとの交通事故数である。これによると、一日のうち、午後四時〜六時の間に最も多く、二時〜四時がこれに次いで多い。この四時間間で死傷者全体の半数を占める。幼児の場合には、午前一一時〜一二時の間もこれに匹敵する。

た。「アンビ」の要素に満ちていたわけだ。ところが、昭和三十五、六年頃から始まる車のはんらんによって、子どもたちは次第に道路から追い出されていった。しかし、これに応じ子ども達の遊び場(公園やグラウンド)が充実されていたわけではなかった。

ながら遊んでいることになる。

③—道路は子どもに人気がない？

表11、12の数字はかなりショックな印象を与える。もう道路を車が通るこわいうるさい所だと思いいこんでいる子どもが多いことを示している。

以上のデータは、藤本浩之輔氏の「子どもの遊び空間」によった。かなり古い(昭和四十九年)データであり、地域性の問題もある。

これを補促する意味で、昨本市の港北区で行われた『子どもの意識と生活調査』のデータを参考にしたい。この調査

によると、遊び場は家の周囲や道路が多い。特に道路が三三・二%を占めている。同調査報告書の指摘のとおり、公園やグラウンドが少ないことが大きな原因であろうが、表12の道路に対する要求の強さをみると、やはり道路の遊び空間としての意味があるのではないかと思われる。

同報告書の指摘のとおり、人々の社交の場としての道路の機能を見直す方向性をもち、「安全な遊び場としての道路」の機能を回復する方法として、車の通行禁止、制限などの交通規制措置や、歩行者空間としての道路建設の必要性を痛感する。

同報告書の指摘のとおり、人々の社交の場としての道路の機能を見直す方向性をもち、「安全な遊び場としての道路」の機能を回復する方法として、車の通行禁止、制限などの交通規制措置や、歩行者空間としての道路建設の必要性を痛感する。

表12 遊び場の欲求 (%)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	計
	魚・ザリガニ・カエルを取れる川や池	野球・サッカーなどの広いグラウンド	バトミントン・ドッチボールなどのできる広場	自由に使って遊べる空地	草・花がいっぱいさいている野原	鳥・虫のたくさんいる野原や森	おもちゃで遊んだりゲームのできる部屋	穴ほり・泥こね・山作りができる空地	シーソー・ブランコ・鉄棒などがある公園	安心して自転車乗りやロリースケートのできる道路	木のほり・探検のできる森や山	
(1) 男	46.4	56.7	8.2	28.9	4.1	23.7	14.4	—	1.0	45.4	68.0	296.8
(2) 女	27.1	3.5	48.2	16.5	58.8	29.4	10.6	—	8.2	35.3	61.2	298.8
(3) 全	37.4	31.9	26.9	23.1	29.7	26.4	12.6	—	4.4	40.7	64.8	297.9