

## 街の見方、考え方。 高齢社会を間近に控えて

岡 並木\*

本稿は、高齢社会の到来を間近に控え、これからの“街づくり”をすすめていく上で必要とされる新しい見方、考え方を示したものである。まず著者は、これまで実施してきた多くの実態調査に基づき、高齢者の実像を浮びあがらせ、その課題を整理した。次に、具体的対策に結びつけるための問題点として公共空間の不足をあげ、その解決への一方向として自動車に対する価値感の見直しを提案している。

### Views and Ideas on Town Planning: The Aged Society Draws Close

Namiki OKA\*

This paper reveals new views and ideas on the necessities for future town planning as the dawn of the aged society in Japan draws close. The author first brings the real image of the elderly to the surface based on numerous fact-finding investigations which have been carried out to date and presents the issues involved. He then nominates the lack of public space as the problem in putting together a package of countermeasures. He proposes a reevaluation of the car as one method of resolving this problem.

#### 1. 高齢者は街に出がっている

1969年、アメリカ・フィラデルフィアの都心と郊外とを結ぶ通勤鉄道が開通した。この電車は「世界で初めて自家用車に挑戦する鉄道」と呼ばれた。ところで電車を経営するのはDelaware River Port Authorityが資本を出している公社PATCO (Port Authority Transit Corporation)である。

公社は開業と同時に、フィラデルフィアへ7、8分のウェストモント駅から200mのところ、100世帯用の老人ホームを建設した。高齢者の足でも5、6分の距離だ。これは高齢で車の運転ができなくなった人たちでも、電車でフィラデルフィアの繁華街へ行けるようにという発想だった。

たとえば開設当時78歳のハンソン夫人は、語った。「自動車の運転をやめてから十数年になります。このアパートに入って生き返った気持ちです。長い間、フィラデルフィアへは行かれなかった。今は気が向いたときに街へ音楽も聴きに行けるし、孫へのプレゼントを買いにも行ける。歩けなくなったら車イスでも行けるんですから」

当時の日本の関係者の間には、高齢者も街に出がっているという考え方は、まだなかった。

1979年秋、朝日新聞の夕刊が暗いニュースを伝えた。特別養護老人ホームが、成田空港からさらに8km奥の山林に完成した、というのである。ここに決まるまでに、予定地を3度追われたという。

反対の理由は、「老人たちだからどんどん死ぬ。そのたびに霊柩車に通らされては気分が悪い」とか、「施設からの排水で農業用水が汚れる」といった何とも得手勝手なことだったという。やっと決まった土地でも、集会場を住民に貸すという条件がついた。

そのころ高齢者の施設が、郊外へ郊外へと遠のいていくのは、全国的な風潮だった。東京では、すで

\* 西武百貨店顧問  
武蔵野女子大学教授 (比較都市論)  
Senior Advisor, The Seibu Department Store Ltd.  
Professor, Musashino Women's College  
(Comparative Urbanology)  
原稿受理 1994年8月5日

に都心の10区には老人ホームはなくなっていたし、周辺区にも2、3ヶ所しか残っていなかった。市街地にあった施設は、より経済効果の高い施設にとって代わられたのである。

静寂と美味しい空気。それが余生を送るのに、本当にふさわしい環境なのだろうか。

この記事が出たのと同じ年に、日本都市センターが東京の高齢者11グループの生活環境の調査を、グループインタビュー方式で行った。

この調査で千代田区に住む1グループ9人に「なぜ都心に住むのか」と尋ねた。このグループには、子どもたち若い夫婦が郊外に新居を構えて「一緒に住もう」といつてくれるのに、それを拒んでいる人が、何人もいた。

問「なぜいまも都心に住んでおられるのですか？」

答「出ていった人もしょっちゅう遊びに帰って来るのです」

答「年寄り新しいところに住むともう友達が作りにくい」

答「いまのところに住んで60年になります。都心は空気が悪いというけれど、私たちはこんなに長生きをしています。昔からのなじみの顔を見るだけで安心なんです」

そして異口同音にいった。

「友達がいるところ、そこが“みやこ”なんです」

当時の千代田区の夜間人口は約5万4千人だった。同区は1947年（昭和22）3月までは麴町と神田の2つの区だった。両区の夜間人口がいちばん多かったのは1914年（大正3）で約24万人。

都市センターの調査の後も住民は減り続け、1990年には最高時の1/6以下、約3万9,500人になった。戦後のピークの12万人（1956年）に比べても1/3以下である。区の調査では、子どもや住み込み従業員が結婚して、外へ出ていく例が多いという。それでも高齢者は残ろうとしていたのである。

年をとったら自然を相手に暮らせばいいのだ、とはいったい誰がいい出したことなのだろうか。千代田区を離れない高齢者の話は、余生を送るにしても、大切なのは生きた人間社会との付き合いであることを物語っている。

しかしこの数年来、高齢者の環境に対する関係者の考え方は、やや変わってきたようだ。千代田区が1993年から区の1等地、麴町の一番町に特別養護老人ホームの建設を始めた。港、中央の両区はすでに区内に同ホームを開設している。3区を含む都心10区

では、この特別養護老人ホームだけでも23ヵ所になった。その他普通の養護老人ホームや軽費老人ホームを入れると10区で30ヵ所ぐらいにはなったようだ。

アメリカ・セントルイスの都心のショッピングセンターの入口に広場があって、何かをしている人間の姿にそっくりな造りの彫刻が何体も置いてある。ビルによりかかって新聞を広げている男性。ベンチに腰掛けてアタッシュケースを開き、書類を広げている青年。新聞販売機の横で、コインを入れようとしているカップル。そんな中に、強風で煽られて雨傘がおしゃかになり、スカートがすっかりめくれ上がった若い女性の像がある。むき出しになった黒いパンティストッキングの長い脚がなんとも色っぽい。

そこへ車イスのおばあさんが、青年に押されてやってきた。80歳ぐらいだろうか。そのおばあさんは、この像が気に入ったらしい。上から下へ、下から上へ、何度も眺め回して動こうとしない。私には、像を眺め続けるおばあさんの姿が面白かった。約5分間、おばあさんは立ち去ろうとしなかった。街には高齢者をもエキサイトさせる魅力がある。そのことを、私たちは忘れてはならないと思う。

1993年7月に開かれた日本建築学会の地域施設計画研究シンポジウムで、九州産業大工学部建築学科の上和田茂教授が、繁華街に集まる高齢者の行動調査を発表した。この調査は1991年から92年にかけて、福岡市の中心、天神地区のデパートなど18ヵ所の無料休憩所で、延べ2,464人の高齢者を調べた結果の報告だった。

調査はこれらの休憩所での定点観測、尾行観察に加えて、週1回以上やってくる60代から80代までの常連100人にアンケート調査も行い、回答のあった78人の答えを上和田さんは整理分析した。

上和田さんがこの調査を思い立った動機は、身内にいる高齢者の行動だったという。その人がよく天神へ出かけていくけれど、なぜだろうと考えた。なぜ自分が住んでいる地域の老人福祉センターやその土地の催しには行きたがらないのだろうか、とも思った。

天神の調査を始めてみると、やはり同じように地域の施設を利用したくない高齢者が、少なくなかった。そして地域の施設に行きたがらないのは、施設の管理者や、グループのボスの押しつけがましい態度や、いかにも老人くさい催しが多くて嫌だ、という理由が大きいことも分かってきたという。また天神にやって来る高齢者の中には、もとサラリーマ

ンが多いことも目立つという。つまり地域の生活へのなじみ薄さが、地元への違和感を感じさせる面があるのかもしれないと、上和田さんは見る。

それにしても調査は、高齢者の思いがけない様々な行動を明らかにした。

①まずどこから来るのか？

天神地区のある福岡市中央区在住者は、約3割に過ぎず、遠く小郡、大牟田といった町からの常連もいる（福岡市外からが2割）。

②目的は？

女性は「買物がてら」も多いが、男性は特定な目的よりも、「気晴らし」「散歩」「運動」「街を見たくて」と答えた人が大半だった。

③週に何回ぐらい？

男性は4、5回以上が80%。女性は2、3回。

④何時間ぐらい天神で過ごす？

平均3、4時間。5時間以上が3割。終日滞在者もいる。

⑤地元の老人クラブの活動に参加しない人は？

男性は9割、女性は8割あった。

⑥天神に集まる常連同士が顔なじみとなり、お茶を飲んだり食事をするグループも多く、20人程度で旅行に出かけたグループもある。

⑦街に何を求めるか？

落ち着いて休める所 54%

安くて美味しい店 39%（天神は高いから市役所の食堂の利用者が多い）

無料の映画、展覧会 25%

このほか、バス停の位置が分かりにくいので、休憩所などで情報をという希望も多かったという。

上和田さんは「街には予想以上の数の高齢者が集まってきているのに、街にはまだ高齢者を受け入れる用意ができていない」と語っている。

このように高齢者が街に出たがっているということは、私たちも武蔵野市の調査のときに実感が確かめていた。

私たちは1991年から翌年にかけて、武蔵野市の依頼で、街が高齢者受け入れの環境をどの程度用意しているかを調査した。高齢者の生理、心理にとって、街の中で何が壁になっているのか。そして高齢者の心理、生理は、建前ではなく本音のところで何を求めているのか。そして高齢者の無意識の行動には、どんな特徴があるのか。それを調べようとしたのだ。

もともと武蔵野市が私たちに調査を依頼した目的は、同市の第3期長期計画に組み込むために、同市

の道路や交通の在り方を検討することであった。ご存知のように、武蔵野市は、他の自治体に先駆けて、自動車の違法駐車防止条例をはじめ、数々の環境整備の対策に手を付けてきた自治体である。しかしまだ問題は山積している。市民を脅かさない自転車の走らせ方や駐輪の在り方、駐車場の不足への対処の仕方、バスの空白地帯の埋め方、ますます増える高齢者の社会へのアクセスのシステム、さらに市内の吉祥寺などJR3駅及び駅周辺の環境の改善の仕方などなどである。

検討を依頼された私たちのグループ（山本雄二郎高千穂商科大学教授ら、運輸省、市役所、大学、東京都、バス関係者＝五十音順＝で構成）は、コンサルタント地域科学研究会の協力で、これらの諸問題を次々に総花式に扱っていいものかと考えた。時間も限られている。それだけではなく、これらの諸問題は個々にバラバラに扱っても解決にはならないと考えた。それよりも視点を高齢者に絞って、そこを深く追求することによって、諸問題に共通する底流が見えてくるのではないかと考えた。心身の健全な若い世代にとってさえ、辛かったり不愉快だったりする環境は、高齢者にとっては、もっと厳しく響いてくるし、若い世代には何でもなくても高齢者にとっては、絶え難いことがたくさんある。

私たちは調査手法を、ビデオによる観察調査と、グループインタビューとを中心にした。定量的に問題を分析しなければならない場合は、もちろんある。しかし定量調査では、人間の微妙な心の動きを掴みきれないために、結果と現実とが大きくずれる場合が少なくない。たとえばアンケート調査で、バスは必要という回答が多数を占めても、実際には大半の人がそれを使わない、といった結果はよくある例である。

本音をつかまえる調査によって、高齢者にとっての思いがけない壁が明らかになり、高齢者が本音で求める環境が見えてくれば、高齢化社会を迎える日本の街の歩行環境、自転車、自動車、バス、鉄道などの在り方、活かし方のヒントも浮かんでくるし、身障者にとっても、またハンディキャップの度合の少ない多くの市民にとっても役立つ結果が引き出せるのではないかと考えた。

実は私たちは武蔵野市の繁華街で、どこまで高齢者に会えるかと不安だった。しかしそれは杞憂だった。杖をついたり、曲がった腰で歩く高齢者たちが、ビデオの撮影機を持って秘かに待つ私たちの前

に、あとからあとから現われてきたのである。街の中には普段からこんなに高齢者の姿があったのか。普段いかに高齢者への私たちの関心が浅かったかを思い知らされた。

グループインタビュー調査の席でも、家にじっとしていたくないという高齢者の思いが、ひしひし浮かび上がってきた。街を楽しみに、買物をしに、友人を訪ねて、病院へ。つまり高齢者は、社会、そして人間との付き合いを想像以上に求めている。世間の常識とは違って、高齢者は決しておとなしく動かずにいられる世代ではないし、街よりも自然の中がいい、というわけではないのである。

## 2. 自転車に脅かされる高齢者

武蔵野市の調査で、高齢者がいかに街へ出たがっているかを紹介した。しかし街へ出る高齢者を脅かしているのは、武蔵野市でもまず自転車である。

歩道を縫って走る自転車や、夜ライトを点けずに暗闇から飛び出してくる自転車に対する恐怖心。後輪の軸にハマり出して取り付けた二人乗り用の金属棒によって、怪我をさせられたり、靴下を破られた高齢者も少なくない。乱暴な走り方に注意をすれば、「くそばあ」という言葉が返ってくる。

高齢者たちが、こういった不愉快な環境に取り囲まれているのは、自転車道が街の中にないという日本の自転車道対策の遅れや、自転車に乗るためのルールの教育が行われていないことに、深く根差しているといっていいたいだろう。

東京都が、敗戦2年後の1947年に『20年後の東京はこうなる』という映画を作っている。焦土から立ち上がる東京の都市計画の構想をまとめたものだ。財政の緊縮を強く求めたシャープ勧告で、計画は挫折してしまった。が、この映画のナレーションに次のような言葉があった。

「街路には必ず歩道をつけます。そうすれば人々は、もうバスや自転車に脅かされずに歩くことができるのです」

敗戦直後の都市計画者は、自転車が歩行者を脅かす道具になりうることを、はっきりと認識していたのである。しかし先人のこの考え方は、高度成長期の道路管理者や交通管理者には引き継がれなかった。たとえば、21世紀の街として計画された横浜の『みなとみらい21』の道路にも、自転車道はまったく計画されていない。

政府の発表によると日本には2.6万kmの自転車道

があることになっている。ところがこのうち2.4万kmは自転車通行可の歩道が大半で、ほかに「歩行者・自転車道」という共用道が入っている。政府がいう日本の自転車道は、ヨーロッパでいう自転車の専用車線や自転車の専用道路ではない。つまり実質の自転車道はわずかに2千kmしかないのだ。

歩行者は「弱者」、自転車も「弱者」。「弱者」同士だから共存できると考えて道路交通法を改正しようだ。しかしこれはとても文明国としては通用する考え方ではない。

オランダのハーグの中央駅近くの道路で、広い歩道が空いているのに自転車は歩道と自動車との間の路肩に1列に並んでいる。交通省の自転車担当の幹部に取材した。そして日本では歩道に自転車を走らせている話をした。幹部が私に尋ねた。「なぜ歩道を自転車に使わせるのか」。返事に困った。そこで逆に聞いた。「オランダでは歩道を自転車には使わせないのか」。こんな答えが返ってきた。

「歩行者の権利を侵すようなことは絶対にできない。われわれは、モータリストも、サイクリストも、歩行者もそれぞれ移動の平等の権利を持つと考えている。したがって自転車も平等の権利を行使できる道をできるだけ作ろうとしている。しかしそれができるまでは、自転車の利用者は、歩行者の権利を侵さぬよう自分の責任で自動車の道を走って貰わなければならない」

ドイツ（西）連邦都市建設省ではそのころ、各州や自治体に緊急に自転車道を作らなければならないときのアドバイスを出していた。「自動車の車線幅を3.5mから2.75mに縮めて、自転車道のためのスペースを作ってい」というのである。「大型のバスやトラックでは2.75mは危険ではないか」と尋ねた。しかし建設省の幹部は「街の中なのだから、大型車だって速度を落とせば大丈夫だ」と答えた。

ヨーロッパの他の国やアメリカでも、自転車道の取材をしたが、そこには歩行者や自転車を「弱者」と考える発想はなく、どうすれば、歩行者や自転車、自動車、バス、電車の利用者それぞれの「移動の権利の平等性」を保証できるか、という考え方、そして平等な扱いがどうしても無理なときは、最後は歩行者に優先権があるという考え方に貫かれていた。

日本のこの考え方の遅れが、高齢者を脅かしているのである。高齢者が自転車に脅えるようになったのは、決して最近のことではない。さきに紹介した1979年の日本都市センターの調査でもその傾向はす

でに現われていた。このときは11のグループにインタビューをしたのだが、その中で9グループが「街に出て怖いのは自転車」と答え、「自動車が怖い」と答えたのは1グループだった。

翌1980年には、日本大学工学部建築学科が、東京の杉並区で高齢者262人に面接して、次のような質問をしている。

①「外出して怪我をしたことがありますか」

47人が「ある」と答えている。

「原因は何でしたか」

「自分で転んで」が20人で最高だったが、「自転車に当って」が9人おり、「自動車に当って」の7人より多かった。

②「外出して不愉快な目にあったか」

93人が「ある」と答えた。それは「自転車で」が29人で、「自動車で」の19人よりかなり多くなっている。

③「外出して危険な目にありましたか」

「はい」が41人。そして相手は「自転車」が11人。「自動車」が17人だった。

ところで歩道を走ることは、自転車利用者にとっても愉快ではないことが、1979年の自転車普及協会の調査で明らかになっている。この調査は全国17都市824人を対象に行われた。これによると、

①「歩道は走りやすい」と答えたのが26%

②「歩道は走りにくい」が半数以上の51%

③「歩道は危険」と答えた利用者が、16%である。

### 3. 100mごとに休みたい高齢者

歩行者の「抵抗なく歩ける距離」が高齢者の場合は、かなり短くなっていることも武蔵野市の調査で分かってきた。

まずグループインタビューでは、持病のない人でも、大体100mごとに腰を降ろせるところがあれば、と願う人が少なくない。心筋梗塞の持病のある人はもっと短い距離ごとに休み休み歩いているという。ビデオ観察でも、それを裏づける例がいくつもあった。

たとえば吉祥寺の北口から駅構内の通路を、左手に小さなビニール袋、右手に杖をついてゆっくりゆっくり抜けて行く男性の老人がいた。南口前の横断歩道に停車しているトラックを注意深く避けながら、老人は狭い道を井の頭街道へ向かう。井の頭街道の歩行者信号が赤だった。老人は、信号の手前のパチンコ店から張り出しているタイル張りの基壇に腰を

降ろす。ところがそこへ中型のトラックが寄ってきた。運転手が「停めるからどいてよ」。老人はハジかれるように腰を上げ「すみません」。謝らなければならないのは、どっちなんだと思う。

老人は信号の方へまたゆっくりと歩く。信号はまだ変わらない。信号を待つ人々の間をぬって、老人は一番前へ。しかも歩道から2m近くも車道に出て立ち止まる。そのくらい前へ出ておかないと、信号が変わったときに渡りきれないと心配しているのだろう。同じ横断歩道の反対側の信号機の柱の根元には、しゃがみ込んで待つ老人がいた。もしも腰を降ろすのに適当な場所がないときには、杖を支えに、立ったままひと息ついている高齢者が何人もいた。

1974年、ニューヨークの代表的な建築家S・ブライネス氏らは著書『歩行者革命』に次のような「歩行者憲章」を発表し、その8番目（下線の部分）で「街頭にベンチを」と訴えている。

- ・都市は歩行者を傷つけてはならない。
  - ・道路はすべての人間のものであり、自動車のためだけに奪われてはならない。
  - ・人々は安全に自転車に乗ることのできる権利を持つ。それはトラック、バス、乗用車から分離された広い自転車道を持つ権利である。
  - ・自転車への依存度を減らすために、人々には都心でも、郊外でも、便利で清潔で安全な公共交通機関を持つ権利がある。
  - ・人々は職場の近くに住み、毎日の通勤労働から解放されるべきである。
  - ・都市の住民は公園とは別に、集会や儀式のためのゆとりのある広場をたくさん持つべきである。
  - ・歩行者は自動車の排ガスに毒されない清涼な空気を吸う権利を持つ。
  - ・腰を降ろすこともできない街に終止符を打つべきだ。くつろげるベンチを街に。
  - ・自動車の騒音が消え、人々の話声があふれる街に。
  - ・足元の舗装から、ストリートファニチュア、サインに至るまで、こまかな配慮を。それが歩行者に対する福祉ということである。
  - ・緑の木々や草花を街に。それも市民の権利である。
  - ・都市は人間、そして歩行者全員の希望と文化のためにある。
- 四日市市の繁華街の歩道にベンチがあって、高齢の婦人が休んでいた。「いいことをしていますね」と市役所の人にいった。ところがこんな答えが返ってきた。

「いや外<sup>はず</sup>そうと思っているんです。浮浪者が夜寝床にしてしまうので」

「それはたしかに問題ですが、街に腰を降ろすことのできる機能は、これからますます必要ではないですか。浮浪者が問題なら、寝ることはできないが、腰は降ろせるという工夫もあるんじゃないでしょうか」

そういつて私は、適当な高さの植栽柵や、ミュンヘンのモールのような1人掛けの椅子に変える手もあるという話をした。

#### 4. 足元に思わぬ危険

ビデオが記録した映像には、歩道のレンガやタイルの舗装の凸凹が怖くて、車道を歩く高齢者や、マンホールの蓋をわざわざ避けて通る高齢の婦人の姿があった。グループインタビューでは、歩道にはみ出した商品にひっかかって転んだ話や、ガレージの前の歩道で車道に向かう傾斜が急なところがあって危ないという話が出た。階段の蹴上げの寸法が途中で狂っているために、リズムが狂ってつまずいた話もあった。これらの話は、そこに出席していたほぼ全員が、経験していた。

横断歩道に接するところで歩道の緑石を切り下げたところがあるが、そこには2cmの段差を残す規定になっている。これは車椅子の人が困らず、目の不自由な人々が歩車道の境を識別できるようにという妥協点として建設省が決めた基準なのだ。これは同省が良かれと思って決めた基準だが、1、2cmの段差は高齢者にとっては、高い段差よりもっと危険をはらんでいるし、上半身の筋力の弱い車椅子の人にとっては、2cmの段差でも壁になることに気づかなかった。ビデオでマンホールのところをわざわざよけて歩いた高齢者たちは、そういったわずかな段差でつまずいた経験を持っていたのではないか。

高齢者は、身体のバランスを取るために、重心を前にかけ、爪先を引きずって歩く人が多い。しかも視力が弱っている。この2つの条件が重なって、大きな段差より、かえってわずかな段差が、けつまずきを誘い、転び、腰の骨を折ることになる可能性が高い。家屋の中で、高齢者が敷居につまずいて転ぶ例が少なくない。それも同じ原因と結果である。私事だが、私の母は1cm持ち上がっていたマンホールの蓋につまづいて転び、腰の骨を折り死ぬまで寝たきりになった。

高齢者でなくても、「みなとみらい21」にある横

浜の市立美術館の玄関は足元に注意が必要だ。超有名建築家の設計した建築である。ある日正面玄関で、石づくりの構えを見上げながら入ろうとしたら、私は突然つまずいて転びそうになった。何と足元の石のたたきの途中に、なぜか2cm足らずの段差がついてあるのだ。たまたま館内にこの美術館を建設した会社の幹部がいた。表に出てもらって「なぜこんな作り方をしたの」と聞いた。「こりゃあ、いけないや」と彼はいった。「すぐに直したら」。「いや駄目なんです。〇〇先生の設計だから」と彼はその建築家の名前をいった。

横浜美術館は直せなくても、建設省は歩道の段差の切り方を再検討するときが来ているのではないか。

#### 5. 鉄道よりバスを好む

駅はグループインタビューでも、ビデオによる観察でも高齢者にとっては壁の多い場所であることが、はっきりした。料金表が、高いところにあって分かりにくい。自動販売機の硬貨を入れる穴の位置の高さが、1.2mから1.5mあって、高齢者には高すぎる。その上硬貨を入れる穴が垂直なので、入れにくく落としやすい。また視野が狭まったり、体の動きが鈍くなった高齢者には、サインを認識しにくい場合が多く、ことに乗換駅では、自分の乗ろうとする電車の改札口の発見に難儀をしている。

少なからず段差があり、大きな負担になっていることもよく分かったが、階段の手摺の連続性や、太さが高齢者にとって、いかに大事なことを、ビデオははっきり語っている。手摺があっても、グループインタビューでは、「手摺が太いと持ちにくい」と高齢者たちは語っている。まだ多くの駅のパイプは、高齢者が握りきれない太さになっている。攪んだときに親指と中指とがつかなければ、高齢者にとっては握力にならないのだ。西鉄バスのクッション付きのにぎり棒が、すべて直径2.5cmのものに替えられた。これは、高齢者が確実に攪むことのできる太さを研究した結果であった。

また、踊り場などで手摺が一時切れるところがある。「あれが怖い」と語る高齢者が少なくなかった。階段の途中、手摺が切れるところで、壁に片手を這わせて歩く高齢者の姿をビデオは捉えていた。これは、管理者がとかく見逃しがちな盲点であったことがよく分かった。

使いやすい切符の自動販売機が、関西や東京の駅にもぼつぼつ登場し始めた。硬貨を入れる穴の高さ

が90cm。しかもその穴が、かなり斜めにねかしてある。切符と釣銭の出ってくる皿も、垂直の四角い穴の奥ではなくて、上から掴みやすいように、ぐっと前に突き出ている。

ホームにもっとベンチをという希望もあった。ラッシュ時のホームの混雑を考えると、現在のベンチの構造では、難しい点もあるが、挑戦する価値のあるテーマであろう。

「鉄道は階段が辛いからバスを使う」という高齢者は圧倒的に多い。しかし現在のバスは必ずしも高齢者にとって使いやすい交通機関ではない。高齢者はバスのどこに不満を持っているのかを整理してみよう。

老人施設や高齢者の多い住宅地が、バスの通れる幹線道路から遠い場合が多い。タクシーも老人ホームだと分かると、なかなか来てくれないという。狭い道路にも入ることができ、高齢者の乗降もしやすいバスが欲しいという気持ちの強いことが分かった。バス停に屋根、風よけ、ベンチをという発言には、各グループで共感が集まった。

バス停の行き先表示、時刻表が健常者には分かっていても、視界が狭く、あるいは視力が弱っている高齢者には、分かりにくいことが多い。吉祥寺駅北口のバスターミナルで、何度も行き来して、やっとじぶんの乗るバス停を見つける姿が、ビデオに写っている。

乗降口の最初のステップが高くて（30cmを超えている）乗降しにくいという意見は圧倒的だったし、そのために乗降に時間がかかり、後ろの人に迷惑をかけていると考えている高齢者が多い。また乗るときより降りるときが、体のバランスを崩しやすいと語る人もいた。吉祥寺駅前のビデオ観察によると、歩道の縁に近く停車するバスはなく、1mぐらい歩道から離れて停車するのが普通だ。したがって乗降

Table 1 日本のバスの床高推移  
(中ドアの床高/西鉄バスの場合)

	1969年以前	1970年	1983年*2	1992年
日産	94.5cm	84.5cm*1	79.5cm	58.0cm*3
日野	98.0	83.5	78.5	
いすゞ	96.0	83.5	78.5	
ふそう	90.5	84.0	79.0	

注) \*1 この高さ以下を低床と呼ぶ。

\*2 扁平タイヤ導入（西鉄。汎用）。

\*3 この高さを超低床と呼ぶ。

北九州市の路面電車撤去後の交替バスに、西鉄は上記の超低床車を56台投入。また同社は94年には53cmのバスを試作した。東京都営バスも、超低床を新宿駅-新都庁舎間に採用。

は地面から直接にしなければならない。若者でも無意識のうちに腰を一度沈め、はずみをつけて乗っている。高齢者の場合には、その行動が強く響き、転びそうになった人もいた。

アメリカ交通省は1977年、低床規格に合わないバスの購入には補助金を出さないことにした。規格は床高61cm以下で、停車時に第1ステップを20cmまで下げられることになっている。規格の決定前、市民団体は床高を43cmにと要求していたが、交通省はメーカーの言い分との妥協をはかって、61cmにしたのである。

ところで日本のバスの床高の変遷はTable 1のようになっている。

1960年代までの床高さは、90cmから1mが普通だった。70年代には83~84cmになり、80年代のころから80cmを切った。いまのところ日本でもっとも低い床高は、1992年西鉄バスが北九州市で、また東京都営バスが新宿で導入した58cmである。また、床高そのものは低くないが、1993年から神奈川中央交通が停車時に補助ステップを自動的に出す試みを始めている。補助ステップの地上からの高さは約20cmである。

アメリカ交通省が求めた停車時に第1ステップを20cmまで下げられるバスは「ニーリング・バス」と呼ばれている。ドライバーがスイッチを入れると、車体を支えている前輪の空気バネの空気が抜け、車体が前に傾いてバスがひざまずくようになる。「ニーリング」は「ひざまずく」という意味だ。ニューヨーク市は交通省が規格を決める2年前から、これを使っていた。ニーリングバスはいま、ミュンヘンなどヨーロッパでも採用されるようになってきた。

バスの吊革をもっと低くして欲しいという声も少なくない。これは、主に吊革しかつかまるところがない日本のバス、電車の構造からくる問題である。吊革は、吊革に手が届く人しか使えない。ところが、手の届かない人ほど動揺には弱い。そのことを忘れてきたのが、日本の、ことに関西の最近の公共交通機関のデザインである。欧米の新しい電車、バス、路面電車は、柱が林のように立っている。柱なら誰でも自分の背丈に合うところで、つかまれるし、また両手が荷物でふさがってれば、寄りかかることができる。

持つといえればこんな希望もあった。シルバーバスを手を持って見せるのではなく、首かけカードとか、腕輪、バッジなどの形にできないかというのだ。高

高齢者は足元が危ないから、手すりなどにつかまって乗降するので、手をあけておきたい。ことに荷物を持っているときは、片手に荷物、片手にパスという格好になって危険、という理由である。

高齢者は普通よりは耳が遠くなっており、車内放送が聞き取りにくいという声もあった。車内放送だけではなく。街を歩いているときには、高齢者は耳が遠いゆえに危険に近づいていることがある。しかも自分ではそれに気がついていないことが少なくないようだ。

東京・築地に本部のある日本ウェルエージング協会が「高齢化疑似体験プログラム」を取り入れ、簡単な器具を使って、人々に高齢者の五感や体力が、どんなに厳しい制約を受けているかを疑似体験してもらう試みをしている。このプログラムはカナダ・オンタリオ州政府がトロント大学と共同して開発したもので、このプログラムの普及によって、カナダの街が高齢者を迎える質は、より高くなってきたという。

93年11月、武蔵野市青年会議所などが主催した「ウォークラリー」の催し物の一つとして、この「高齢化疑似体験プログラム」が行われた。あとに述べる「武蔵野市コミュニティバス実施検討委員会」の委員の1人で、同市建設部交通対策課長の山梨栄氏もその疑似体験をした。

「驚きました。白内障の疑似体験をする眼鏡をかけたら、視野は狭く、その上ものが黄色く見える。つまり人の注意を引くために黄色に塗ったものがあったも、区別がつかなくなるんです」

耳栓もさせられた。

「自転車に後ろからベルを鳴らしてもらっても聞こえない。自転車に乗っているほうは、高齢者のそんな状態が分からずに乗っているんだなあ、と怖くなりました」

ところで前に書いたように、高齢者にとっての抵抗なく歩ける距離は、健常者のそれよりかなり短くなっている。したがってバス停の間隔も、これまでの400から500mでいいという常識を、切り替えなくてはならないときがきている。そして、もっと肌理の細かいサービスを提供する新しいバスのシステムが、高齢社会には必要になると考えていだろう。

6. 武蔵野市コミュニティバス

調査を終わっての私たちの結論の一つは、高齢者の行動を圧迫している背景の重要なポイントは、対

Table 2 高齢化比率(1991年現在)

東京都	平均	10.8% (90年は10.6%)
武蔵野市	平均	11.7%
東部	東町	15.3%
	南町	14.5%
西部	境	10.5%

Table 3 「武蔵野市コミュニティバス実施検討委員会」の報告書 (1993年)

■方	針	実験としてスタートさせ、欠点を修正しながら完成させる
■開始時期	期	1995年初頭を目処に
■車	両	・電気バスはまだ時期尚早との意見が強かった ・原則座席定員20人前後（立席の可能性は残す） ・姿、色ともに人の心を惹きつけるデザイン ・乗降しやすい構造
■ルート	一	1周20～25分程度の巡回ルート
■運行間隔	隔	10～15分
■バス停間隔	隔	約200m
■運賃	質	1回100円、1ヵ月1,000円～2,000円、1年1万円
■運営	営	車両は市が購入、バス会社に運行委託（運営費補助）
■運行開始	始	1995年秋を目処に
■バス接近表示装置	置	希望者の家庭の中にも、設置できないかと検討

策を実施するための空間が決定的に不足しているという点であった。

そこで新しい空間を生み出すために、武蔵野市は自動車に対する考え方を思いきって転換すべきであり、特に鉄道駅の周辺の繁華な空間に、原則としてバス、タクシー以外の自動車の乗り入れ制限を考えるとときがきていると提案した。

また前述のように、バス停の間隔も、これまでの400mから500mでいいという常識を切り替えなくてはならないときが来ていると提案した。

そしていまよりも、もっと肌理の細かいサービスを提供する新しいバスシステムが試みられていいと考え、その観点から比較的狭い範囲を肌理細かく停車する武蔵野市コミュニティバスの提案をした。

この種のバスの前例がないことはない。パリ・ブローニュの森の西側にブローニュ市がある。この街の白亜の市役所の横からミニバスが出る。朝7時20分から夕方7時20分まで、8台のミニバスが8分おきに出発する。客席は13。立席を認めない。高齢者と子どもの客が多いからだ。乗ってみると8割は、腰の曲がりかけた高齢者たちだ。

自動車を運転できない、あるいは使えない高齢者の外出のために、自動車の便利さを提供しようと考え



えられた計画だ。したがって停留所間隔は住宅地でもせいぜい200m間隔。そして大きな病院や孫たちの学校を通るように、ルートが決められている。

車体は床高60cmの低床。運賃は無料。バリ交通公団が運行しているのだが、運営費はブローニュ市が出している。200mおきの停留所で誰かが降りて、誰かが乗った。病院の前では、どっと降り、どっと乗った。「どっと」といっても、高齢者たちだ。乗降口の握り棒を全身で握って、ゆっくりと乗降する。「無料だから有難い」。乗客たちの感想は、ほとんど共通していた。乗客が乗ってしまうと、そのあとの運転は、けっして丁寧とはいえない。ブレーキも日本のバスに比べれば、かなり乱暴だ。しかし、降りるとき、乗客たちは必ずドライバーに声をかけた。「メルシー・ムッシュウ」。

武蔵野市長の土屋正忠氏は委員会の報告を受け、肌理細かく停車しながら巡回する武蔵野方式コミュニティバスのテスト運行を決め、前の委員会のメンバーに、タクシーの全国乗用車連合会や警視庁からも委員を迎えて「武蔵野市コミュニティバス実施検討委員会」が作られた。

テスト運行の地域には同市西部、比較的新しい住宅地の境地域と、東部の戦前からの住宅地である吉祥寺東町、南町地域が候補になったが、委員会はまず前頁Table 2のように高齢化人口比率の高い東部地域での実験を決め、計画の検討に入った。

そして、委員会は1993年暮、前頁Table 3のような内容の報告書をまとめた。

## 7. 対策を難しくする公共空間の不足

第6章で私たちの結論の一つは、高齢者の行動を圧迫している背景の重要なポイントは、対策を実施するための公共空間の不足であると書いた。

狭い歩道空間を自動車が走り、歩道空間に自転車が置かれ、店の品物がはみ出し、道路にはむしろ危険な小さな段差があり、また自動車の出入りのための車道方向への傾斜があり、階段があり、腰を降ろせる設備がない、といった調子で、高齢者が安心して歩ける空間はないに等しい。

ことにこの状況は、様々な移動手段が集中する繁華街や駅周辺に著しい。こういった場所に新しい公共空間を生み出すための対策として、最近日本の各地で試みられているのは、人工地盤を作りその上を

歩行者のために使うという発想であろう。人工地盤は、その上では歩行者の安全性や快適性が保証される場合が少なくない。しかし大地からのアクセスの煩わしき、周辺の状況の掴みにくき、あるいは人工地盤がその地域の空を奪う結果の鬱陶しき、といった裏目が各地で出ていることも否定できない。ことに高齢者や身障者の交通環境としてのあるべき姿を考えると、人工地盤方式を、今後も日本の各地に普及させることは考え直さなくてはなるまい。

たとえば比較的空の広い東京の青山、原宿一帯は、物販店7に対して飲食店3の割合だが、これに対し空を首都高速道路で覆われる六本木は、昼間の街にはなりにくく、物販店3、飲食店7という構造の夜の街になっている。

このような高架の首都高速道路の建設に、初めて「ノー」を出したのが横浜市だった。1968年、同市は飛鳥田市長の機構改革で新たに「企画調整室」を作り、のちに都市整備局長になる田村明氏を民間のコンサルタントから、初代室長に迎えた。企画調整室の最初の主な仕事は、すでに決定され一部では着工もされていた高速道路羽田ー横浜線の問題だった。計画では高速道路は、高架の国鉄根岸線と並行して、市の中心を高架で縦断することになっていた。

企画調整室の面々は「横浜の顔に傷をつけるような計画は、横浜の街づくりの致命傷になりかねない」(若竹馨著『横浜の挑戦』)と考え、その在り方に「待った」をかけて、地下道路への変更を要求した。高架道路が桜木町から関内周辺にかけてつくられれば、繁華街の分断によって街の活力は失われ、景観にも決定的なダメージになる。横浜市はすでに高架構造物が街に与える弊害を、根岸線の高架で教えられていたのである。

横浜市のこの要求は、市民運動にまで発展した。建設省も首都高速道路公団もついに横浜市の考え方に同意した。もし原案のように首都高が関内のあたりで、空を覆っていたら伊勢佐木モールは惨めな姿になっていただろうし、大通り公園は生まれていなかっただろう。

いくら公共空間が不足するからといっても、街の中の青空を奪う形で広場や道路をつくる発想は、一度捨ててみるときが来ていると思う。そして公共空間の在り方を、自動車に対する新しい価値観から見直すときが来ていると思う。