

交通社会についての雑感

高齢者の立場から

國枝英郎 Hideo KUNIEDA



創立四十周年おめでとうございます。

古希を迎えた私にとり、10年後の交通社会ではなく、むしろ、現状がこうあればと思うことのうち、近時、特に関心の高いものを、10年後に思いをはせつつまとめてみた。

まずあげたいのは、交流の場としての生活道路空間の復活である。道路とは、例えば広辞苑によれば、一般公衆の交通のために設けられた地上の通路である。しかし、道路の役割・機能を見るに、人や車が行き交う交通の場のみならず、人々の交流の場、防災空間、街路樹による環境・景観の保護等多様である。道路交通の安全はもとより否定するものではないが、交流の場としての道路にも注目したい。私事になるが、私は1950年代後半を大阪で過ごした。家の前の道路は、子どもにとり三角ベース等の遊び場であり、大人にとっては夏場の縁台将棋の場であり、また近くには夜店・露天等々が並び、まさに子どもにも大人にも交流の場としての道路であったと懐かしく思う。しかし自動車の普及はこうした場を追いやり、今は祭り等のハレの舞台等に限られている。交流の場としての道路の復活を願う立場から申せば、住宅地では、人と車の共生でなく、交通規制や道路障害物の設置等による徹底した自動車交通の排除が望ましい。70年代後半、在英大使館に勤務し、ロンドン南部に居住していた頃を思うに、家の前の道路は通過交通が完全に遮断され、子どもたちが楽しく遊んでいたし、オックスフォードでは市街地への車の乗り入れも排除されていた。また私の知る限り、ヨーロッパでは道路上に朝市が出るのはよく見かける光景であり、さらには、歩道上の花屋さん、カフェなども心が和むものである。

次に、高齢者にとってのモビリティの確保である。私は加齢に加え、この数年脊柱管狭窄症のため歩行に難儀することがあり、行動範囲がめっきり狭くなった。しかし都市部に住むおかげで、徒歩での買物や図書館等へのアクセス、公共交通機関による通院、趣味・教養の場への参加等はこなしている。高齢者にとり、できる限り自立して日常生活を送れることは生きがいであり、自尊心を満たすものと思う。その意味からも、高齢者が車だけに頼ることなく、自ら動くことへの動機付けが重要であり、その一つが公共交通機関の利便性の向上である。ノンステップバスや駅のエレベーター、エスカレーターのハード面の普及はありがたい。一方、高齢者、障害者の割引運賃が飛行機やバスの一部を除き導入されていないようであるが、多々問題はあろうが、期待したい。なお余談であるが、電動車いすについて、警察庁の運転免許課補佐の当時、歩行の速度と同程度であること等を要件に免許を必要としないとしたことを思い出す。

交通社会は、地域社会の問題でもある。人口減少、高齢化、経済の減速が言われているが、成熟社会として受け入れざるを得ないであろう。その場合の交通社会は、地域社会にとっては、“slow is beautiful” であると思う。

前述した生活道路の復活や高齢者にとってのモビリティの確保が、地域コミュニティを深化し、高齢者の孤独を救う一助になればと思う。

1966年警察庁入庁。73年警察庁運転免許課補佐、77年在英大使館一等書記官、87年警察庁外事課長、88年山口県警察本部長、91年内閣調査室国際部主幹、93年京都府警察本部長、94年九州管区警察局長等を歴任し、96年退官。（評議員／1996年専務理事就任）