

埼玉 正員 阿久津英雄
東京郡立大学工学部 正員 秋山 哲男

1. はじめに

安価で気軽に利用できる交通手段をもつことは、いまやこの社会で生活していくためには必要不可欠なことになりつつある。しかし過疎地域に住む人々や高齢者、障害者にはそのような交通手段の確保は必ずしもなされておらず、それらの人々への対策が必要となる。対策としては経済的援助や新たな交通機関を設けるとか既存交通機関などの物理的改良などが考えられるが、これらは部分的ではあるがすでに障害者対策としてとりあげられている。そこで本研究では現在障害者に行われている施策についてその利用状況をしらべることとした。

2. 調査の概要

相模原市と板橋区を調査対象地区とし、それぞれアンケート留置法により調査を行った。相模原では、市役所を通じ、障害級数1～2級の人350人を選出し、郵送により調査票の配布・回収を行った（有効回収170票）。

板橋では板橋の障害者団体の連合会を通して、1100票の調査票を配布し、662票の回収を得た。

3. バス・鉄道（運賃割引）の利用について

バスや鉄道をよく利用する人は、バスのステップや駅の階段があまり若者もなく比較的楽にのぼれる人などであり、手動車イス利用者など困難を伴う人々の利用は少ない（図1～図4）。従ってバスや鉄道の運賃割引制度はこれらの手段が使いづらい人々にはあまり効果はなく、バスや鉄道が利用できる人々への経済的援助という感じが強い。また鉄道の運賃割引制度は、鉄道を一人では利用できないような人を第1種障害者、それ以外一人でも利用できるような人を第2種障害者に分け、第1種障害者が介助者を伴って利用するときのみ全線にわたり両者を半額割引し、それ以外は第2種障害者と同様に、100km以上利用するときのみ半額割引するという制度ゆえあまり利用されず、障害者、交通手段の確保のための施策としてはそぐはないと思われる。

4. タクシー（タクシー券）の利用について

タクシーは、バスや鉄道があまり困難なく利用できる人やエレベーターが必要だとかいられないなどの人の利

図1 バスのステップの困難度別バス利用回数

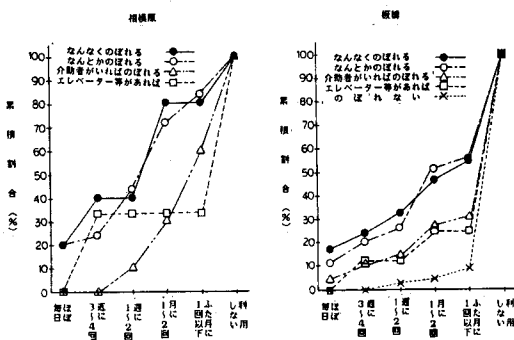


図2 利用補助具別の割引運賃でのバス利用回数

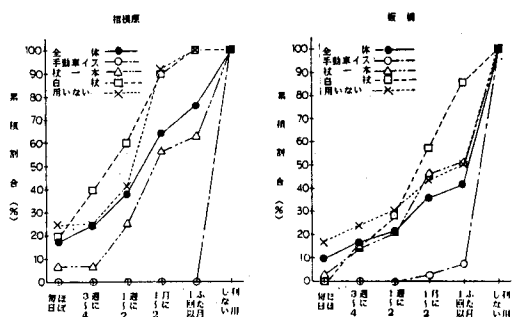
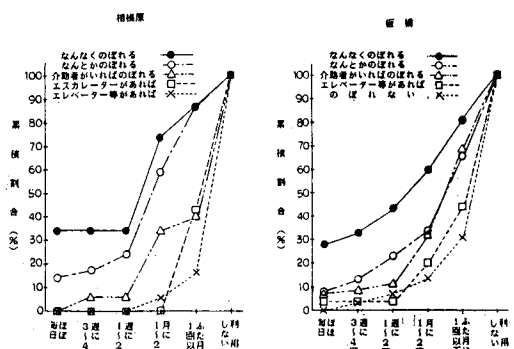


図3 駅にあるような長い階段の困難度別鉄道利用回数



用は少なく、バスや鉄道の利用に際して多少の困難があるような人々によく利用されている(図5、図6)。これは、バスや鉄道が楽に利用できる人はタクシーは高価なため利用せず、バスや鉄道が利用しづらい人は外出回数そのものがあまり多くないために利用が少なくいものと思われる。従って、タクシー券はこれらバスや鉄道などの安価な交通手段の利用に多少の困難がある人々にとっては、経済的援助となりよいのではないかとと思われる。

5. スペシャル・トランスポートの利用について

スペシャル・トランスポートとは、対象者をある程度限定し、その人達の為に運行される交通機関であり、障害者に対するものの多くは車イスでも乗れるようにリフトが付いていたり、スロープが出たりする。また、予約が必要なものも多い。

スペシャル・トランスポートは、バスや鉄道、タクシーなどの利用が少い車イス利用者の利用が多くなっているが、その利用回数は表1に示すように少なく、日常的に利用するにはまだ無理があるようなので、運行方法などの今後の研究がなされる。

6. 自動車に関する施策の利用について

自動車に関する施策の利用状況を表2に示す。この表によると、各種税金の免除を受けている人が多くなっている。また、両地区とも3割程の人がタクシー券の代りに燃料費補助を受けている。しかし、そのほかの施策の利用率は低く、それらの利用者の偏りが懸念される。

7. まとめ

バスや鉄道が比較的に利用できる人々はそれらを、それらの利用に多少の困難を感じる人はタクシーや自動車を、車イス利用者など、バスや鉄道、タクシーなどの利用が少い人々には自動車やスペシャル・トランスポートの利用を促進させるとともに、健康者にとってもよいものとなる公共交通機関の物理的改良を進めるべきだと考える。また、現行の施策は経済補助的な色彩が強いが、真に外出を促進させるような施策に改めるべきだと考える。その意味でも、今後、個々の施策についての詳細な調査・研究の必要性が高まっている。

表2 自動車に関する施策の利用

	相模原		磯 谷	
	受けている	受けていない	受けている	受けていない
自動車税減額補助	9.0	91.0	23.1	69.2
自動車購入助成	6.0	93.7	5.3	73.7
自動車減価償却補助	13.0	87.0	14.3	76.2
自動車修理助成	30.6	69.4	27.6	55.2
自動車部品販売助成	36.7	63.3	67.9	28.0
自動車取得税減額補助	37.0	79.0	72.4	24.1
自動車販売助成	82.3	47.7	79.3	17.2
自動車購入助成	2.4	97.6	11.1	77.8

図4 利用補助具別の割引引換での鉄道利用回数

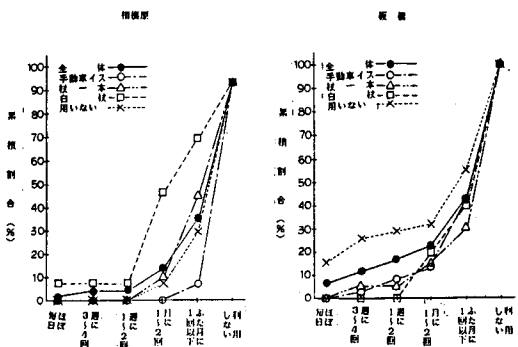


図5 バスステップの困難度別タクシー利用回数

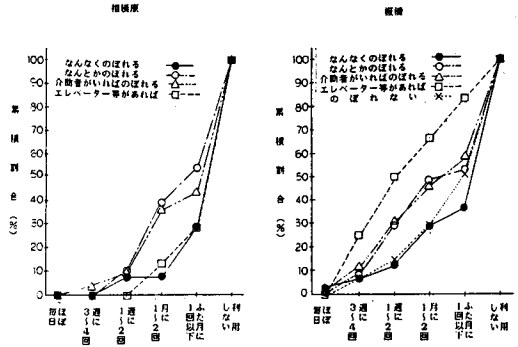


図6 駅にあるような長い階段の困難度別タクシー利用回数

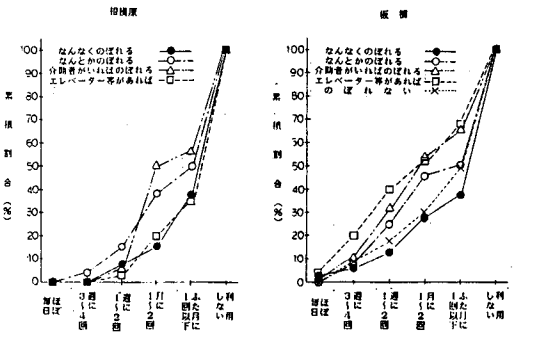


表1 スペシャル・トランスポートの利用回数

	ほぼ毎日	週に3-4回	週に1-2回	月に1-2回	本月に1回以下	利用しない
あじさい号	0.0%	0.7	0.7	8.6	5.8	84.2
ハンディ・キャブ	0.0%			3.0	5.3	91.7
きわやか号	0.0%			0.8	4.6	94.7
リフト付タクシー	0.7%	2.6	1.5	0.7	2.2	92.2
施設連送用バス	17.2%	4.7	1.9	2.8	1.4	72.0