

IV-178 身体障害者の外出特性と交通環境について

秋田大学 正 員 清水浩志郎
 秋田大学 正 員 木村 一裕
 秋田大学 学生員 ○常田 明

1. はじめに

障害をもつ人が自立して生活していくうえで、日常生活圏における移動の自由が確保される必要がある。そこで本研究では車いす利用者、視覚障害者を対象にアンケート調査を実施した結果から、障害者の外出特性を把握し、外出時における交通環境の問題点について考察することを目的としている。調査方法は、「秋田車いす使用者連絡協議会」、「秋田県視覚障害者福祉協会」の協力を得て、郵送配布、郵送回収により行なった。回収状況は、車いす利用者125人、視覚障害者175人で、有効票はそれぞれ103人、170人であった。

2. 障害者の外出特性

(1) 障害者の外出頻度

外出行動の特徴を障害の種類別にみると、車いす利用者、視覚障害者ともに1人で外出できる人の割合は約半数で、障害の程度が重くなるほどその値が低くなっている。また1人で外出できる人の中でも介助者を必要と感じている人は、車いす利用者で16.7%、視覚障害者で37.2%を占めており、1人で外出する際に、なんらかの不便を感じている人が多いことがわかる。

表-1は障害の種類別、目的地別に1日の平均トリップ数を表わしたものである。車いす利用者 비해視覚障害者のほうがトリップ数は多いが、健常者に比べるとグロス原単位では3分の1以下と非常に少ないものになっている。

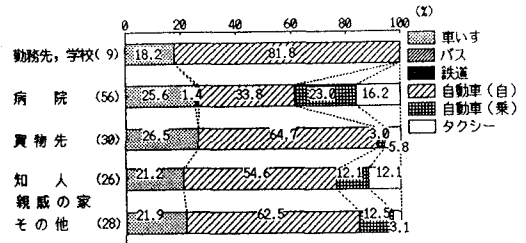
表-1 障害の種類別、目的地別平均トリップ数

目的地	車いす利用者	視覚障害者	
勤務先、学校	0.139	0.324	秋田都市圏ハートネットリフ*調査(ク*ス) 2.655
病院	0.205	0.131	
買物先	0.167	0.205	
知人、親戚の家	0.105	0.098	
その他	0.114	0.087	
合 計(ク*ス)	0.730	0.845	
(ネット)	1.044	1.295	

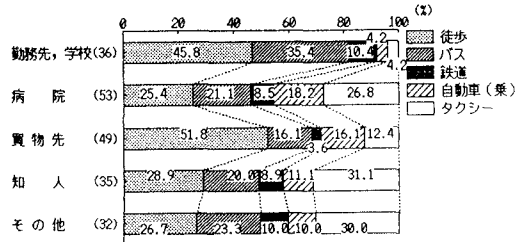
(2) 目的地別利用交通手段

図-1は車いす利用者、視覚障害者の目的地別利用交通手段状況をまとめたものである。これによると車いす利用者は、全ての目的地について「自動車(運転)」、「車いす」が大部分を占めているが、外出回数が最も多い通院においては、「自動車(同乗)」、「タクシー」などもよく利用されている。また、視覚障害者は病院、買物先への外出が多く、買物では「徒歩」に依存する傾向がみられるが、通院では利用が多岐にわたっている。

(a) 車いす利用者



(b) 視覚障害者



() 内は目的地まで外出した人数

図-1 障害の種類別の目的地別利用交通手段状況

3. 車いす利用者の交通環境

(1) 都市内交通機関について

車いす利用者の通院目的では車に乗せてもらったがり、タクシーを利用する割合も高い。このように車を運転できない人にとっては、タクシー、バス、鉄道などの公共交通機関に頼らなければならない場合もある。そこで、それぞれについて不便に感じてい

る点を整理すると、タクシーでは「料金が安い」、
「福祉タクシーがない、または数が少ない」といっ
た制度面に関して不便を感じている。バスについ
ては、バスの構造上の問題のため、ほとんど利用さ
れていないのが現状である。改善策としては、バス
本体の構造をリフト付きにするか、あるいはSTサ
ービス(リフト等の付いた車両の特別の運行システ
ム)のような方法によって補うことが考えられる。

(2)中・長距離交通機関について

身体障害者は、日常的な通院の他に高度な医療技
術を受けるため、中・長距離のトリップが必要とな
る場合があり、そのために航空機や鉄道を利用する
機会が生じる。そこで鉄道について、車いす利用者
が不便を感じる点を図-2に示した。「車両のステ
ップが高い」、「エレベーターが無い」といった垂
直移動に関わる問題が、鉄道の利用を阻害してい
ることがわかる。鉄道利用における問題点は多くの指
摘がなされているが、財源の確保が最大の課題とな
っている。

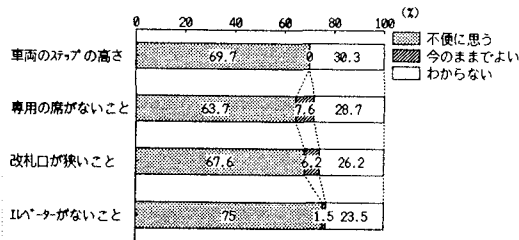


図-2 鉄道についての不便

4. 視覚障害者の交通環境(歩行環境について)

通勤、通学、買物における交通手段は、約半数が
「徒歩」で占められている。外出する際、介助者が
いる場合には視覚障害者の外出をさまたげる要因は
少なく、むしろ障害の程度が軽く、1人で外出でき
る人にとって多くの問題があると考えられる。そこ
で、歩行環境について「1人で外出できる」グル
ープの道路交通安全施設に関する評価をまとめてみた。

図-3は、視覚障害者用の道路交通安全施設につ
いての評価を示したものである。「音の出る信号」
については9割以上の人が役に立っていると答えて
いるが、「歩道の点字ブロック」、「バイブレーシ
ョンシグナル」については役に立っている割合が低
い。とくに「歩道の点字ブロック」の評価が低いの

は、点字ブロックの連続性の欠如や歩道内の障害物
によって点字ブロックが隠されてしまうためである
と考えられる。歩道内の障害物についての指摘(表
-2)をみると、放置自転車に対する不満が多く、
全体の62.8%の人が障害に感じている。

障害物以外の歩道環境に関する不満項目を表-3
に示した。この表より、「歩道上での自転車の走行」
や「工事中的場所がわからない」といった不満
が挙げられており、歩道環境の急激な変化を視覚障
害者に伝える方法についての検討が必要である。ま
た、「歩道に傾斜があり、歩きにくい」といった構
造上の問題と共に、「点字ブロックを歩行するとき
につまづきやすい」や「側溝に蓋がされていない」
など、視覚障害者にとって危険な歩道環境となっ
ていることが指摘されている。

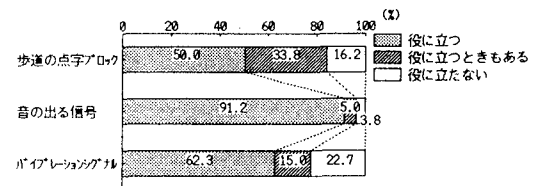


図-3 視覚障害者用道路交通安全施設について

表-2 歩道上の障害物

単位: %

歩道上の 障害物	看板	放置自転車	道路標識	電柱	その他
	37.2	62.8	19.8	38.4	12.8

表-3 歩道環境に関する視覚障害者の不満(自由回答)

- ・自転車が歩道を走行するので危険である
- ・道路の工事中的場所がわからない
- ・歩道に傾斜があり、歩きにくい
- ・点字ブロックを歩行するときにつまづきやすい
- ・側溝に蓋がされていない
- ・信号の変化がわからない

5. むすび

以上の分析結果から障害者の外出頻度は健常者に
比べ非常に少なく、障害の種類や程度によっても外
出目的、交通手段などに違いが生じることがわかつ
た。また障害者の交通需要は潜在的にかなり高いと
考えられるため、公共輸送機関の整備、都市交通施
設の整備とともに、STサービスなどの導入方法に
ついて検討する必要がある。