

障害者と健常者の外出行動の比較に関する考察

A Study of Trip Behavior of the Disabled People and the Ablebody People

秋山 哲男**

Tetsuo Akiyama

The objective of this study is the comparison of trip frequency between the Disabled and the Ablebody. A survey was carried out in Kodaira city, Tokyo.

Several of key points arose from the analysis of the survey returns.

- ① 25 percent of the Ablebody people have experienced volunteer for the Disabled people.
- ② The Disabled people less trips than the Ablebody.
- ③ The Japanese Disabled people have small trips than the American Disabled

1、研究の目的

米国では障害を持つアメリカ人法（ADA法）が1990年7月に成立し、障害者のモビリティの法的保証がかなり進んだ。そのことによって、障害者が健常者と同じ土俵で闘うことを前提としたモビリティ確保、いわゆるチャンスを平等にするアメリカ的思考が法制度のうちに示されたものである。ADA法はわが国でも福祉部門では議論が行われているが、交通部門では議論はこれからである。この法律によれば、健常者と同等のモビリティ確保を行うことであるが、そのことは健常者と同等の外出レベルを維持することである。わが国では現行制度かでは障害者と健常者のトリップの差はどの程度あるのか、これを知ることが、ADA法の議論においても必要なことである。

既往の研究については、米国では L. Harris and

Associates⁽¹⁾は米国の障害者の生活と意識の一部として障害者と健常者の外出頻度の比較を行っている。わが国では、溝端によれば健常者と高齢者を含む非健常者（主婦、子供）のトリップの比較⁽²⁾や秋山の障害者間の外出・交通手段利用に関する比較⁽³⁾同、高齢者でハンディキャップを持つ層と持たない層、年齢別の外出・交通手段利用に関する研究⁽⁴⁾はある。しかし、健常者と障害者の外出を正面から比較した研究は少ない。

本論の目的は現状の都市交通条件下で健常者が障害者に対する意識並びに障害者の外出行動に付随する行為がどの程度必要とするのか、さらに健常者と障害者のモビリティの差がどの程度あるかを明らかにする。

主要な内容は、第一に、健常者・障害者夫々について外出に係る経験等についてで、①健常者については、障害者に対する認知・出会ったことの経験、障害者のに対する理解度、②障害者については、鉄

* キーワード：障害者、健常者、外出頻度

** 正会員 工博 東京都立大学助手 工学部
土木工学科（〒192-03 八王子市南大沢1-1）

道利用するか否か含めた様々な経験（トイレの利用、介助を頼むこと）の程度について明らかにする。

第二は、健常者と障害者の外出頻度、利用交通手段を比較しその差を明らかにする。

2、調査の概要と方法

本調査は、障害者については、小平市の「東京都立小平養護学校」児童・生徒・卒業生を含む作業所等様々な団体を対象とし、健常者については小平市の小川町、小川西町・小川東町、栄町の住民に町内会を通して配布し、回収は郵送によった。配布・回収・回収率は表－1に示したとおりである。また、年齢分布、職業は表－2、表－3に示した。ここでサンプルに関して、障害者については、若い人とくに20才未満(45%)に、職業については学生(64%)に偏りがみられる。健常者については主婦（4割強）に偏りがみられる。今後の分析は、この偏りを前提として考察することが必要である。

3、健常者の障害者に対する認知・経験等

(1) 健常者の認知・経験（表－4）

国際障害者年、パラリンピックの認知状況は8～9割と多くの健常者に認知されている。

「車いすの人を見た人」（96%）はほとんどの人がみているが、「話した人」や「電車に乗っているのを見た人」が約5割、「車いすを押す手伝いをした人」は3割、さらに「ボランティア経験者」は25%である。健常者の経験は障害者との関わりが深くなればなるほど健常者の障害者との関係は減少する。

表－1 アンケートの配布回収数

	障 害 者	健 常 者
配布数（人）	800	3,000
回収数（人）	385	1,166
回収率（％）	48	39

表－2 年齢別回答者

年齢	障害者（％）	健常者（％）
20歳未満	44.8	2.4
20代	21.2	10.2
30代	12.6	19.8
40代	8.1	21.0
50代	7.1	20.3
60代	5.2	17.0
70代	1.0	9.3
合 計	100.0 382人	100.0 1150人

表－3 障害者・健常者の職業

職業	障害者（％）	健常者（％）
会社員	5.2	23.7
自営業	0.3	5.9
主婦	7.1	43.8
学生	64.2	7.1
無職	6.0	11.8
作業所	11.8	—
その他	5.5	7.8
合計	100.0 383人	100.0 1162人

表－4 健常者の障害者に対する意識・経験

項 目		回答者数（人）	（ ％ ）
認 知	①パラリンピックを知っている	1,008	86.6
	②国際障害者年を知っている	1,046	90.0
経 験	③車いす使用者を見たことがある	1,121	96.1
	④車いす使用者を電車内で見たことがある	601	51.7
	⑤車いす使用者と話したことがある	570	49.2
	⑥車いす使用者を介助したことがある	355	30.7
	⑦ボランティア活動をしたことがある	297	25.7
理 解 度	⑧車いす使用者が電車に乗ること 迷惑 乗るべき・乗っても良い	10 1,147	0.9 99.1
	⑨車いす使用者がラッシュ時に乗ること 迷惑 乗る必要あり・仕方ない	122 997	10.9 88.1

注) 1,166 のうちの回答者に対する構成比である

表-5 鉄道利用等の経験

項 目			肢体不自由			情 報 障 害			
			合計	車いす	松葉	独歩	視覚	聴覚	言語 ちえおくれ
鉄 道	利 用	①一人で電車に乗った経験がある	58.4	14.8	85.0	76.4	41.2	91.4	33.8
		②介助者と一緒に電車に乗った経験がある	45.8	67.5	45.0	40.8	76.5	23.5	56.2
		③ラッシュ時に電車に乗った経験がある	51.9	27.3	85.0	66.4	47.1	66.7	42.5
		④駅のトイレを使った経験がある	60.3	21.1	85.0	79.9	29.4	85.7	50.0
	介 助	⑤駅員に介助を頼んだ経験がある	18.2	36.5	35.0	7.6	23.5	17.1	19.2
		⑥知らない人に介助を頼んだ経験がある	22.3	40.5	33.3	14.7	11.5	9.8	21.9

数字は (%)

(2) 障害者に対する理解度 (表-4)

「車いすの人が電車に乗ること」は迷惑 (0.1%) と考えている人はほとんどいないが、ことラッシュ時には「迷惑」だと考えている人が1割に達する。これは障害者は「ラッシュ時には危険だ」とか「わざわざラッシュ時に乗ることはない」(自由記入欄より)などの意見にみられるように、障害者は健常者と異なる行動をとっている人が多いことが分かる。

障害者も健常者と変わらないスケジュール(会議の出席、病院の予約など)で動いているのだが、シビアな条件では障害者に対する何らかの差別意識があるとみることができよう。

4、障害者の外出時の諸経験

(1) 電車の利用について (表-5)

鉄道の利用に関しては、全障害者の利用経験は「一人で乗った」(58%)、「介助者との乗った」、「ラッシュ時に乗った」(53%)、「駅のトイレを使った」(60%)などの経験は5～6割(46～60%)であるが、障害別でみると一人で乗った経験が極めて少ないのは、「車いす使用者」と「知恵おくれ」(14～15%)であり、利用するときも「介助者と一緒に乗った」経験が多いグループは、視覚障害(77%)、知恵おくれ(76%)、車いす使用者(68%)である。また「ラッシュ時利用の経験」が少ないのは、車いす使用者(27%)、知恵おくれ(38%)である。「駅のトイレ利用」は車いす、(21%)、視覚(29%)、知恵おくれ(36%)の利用が少ないグループである。

障害者の諸経験は介助等が必要な重度の障害者(車いす使用者、視覚障害者)において諸経験が少ないことが確認できた。すなわち障害が重度な人は外

出に係る諸機会が制約されているからであろう。

(2) 介助について

障害者全体として、介助を頼んだ経験は2割程度で、「駅員」より「知らない人」に頼むことがやや多い。また障害別には、車いす使用者・松葉杖の人が3～4割の人が頼んだ経験がある。また「駅員」か「知らない人」に頼むかについては、視覚障害者・聴覚障害者が「駅員」により多く頼むが、肢体不自由者は駅員と「知らない人」の差はあまりない。

すなわち介助は車いす使用者など一人の介助で間に合わない人が駅員以外の人を必要とする。聴覚・視覚障害など情報提供や誘導を必要とする層は一人の介助で間に合う層でその介助は駅員を中心としている。

5、障害者の外出頻度 (図-1)

障害者と健常者の外出頻度は、ほとんど変わらない。本来は健常者のほうが多いはずであるが、障害者は外出頻度が多い学生のサンプル数が多く、逆に健常者は外出頻度がそれほど多くない主婦のサンプル数が多いからである。

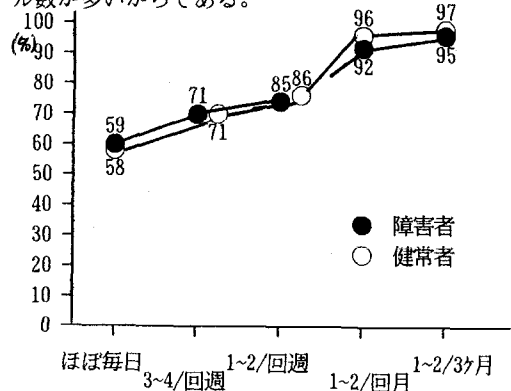


図-1 障害者と健常者の外出頻度 (累積)

しかし、目的別には障害者と健常者の差がみられる。図-2～9は、わが国の障害者と健常者の外出頻度を比較したもので、図-4、図-6、図-8はこれに米国の障害者・健常者のデータを比較出来る範囲で加工したものを加えた。

(1) 日本の障害者と健常者の外出頻度の比較

日本の場合、障害者の外出頻度が大きいものは病院だけで、ほとんどの目的で健常者の外出頻度のほ

うが大きいことがわかる。特に郵便局・銀行は顕著である。

(2) 米国と日本の外出頻度の比較

米国も障害者より健常者の外出が多い。米国と日本の比較では、相対的に米国のほうがやや多いことが分かる。米国と日本との比較では社会的条件やモビリティの条件が異なるので単純な比較はできないが、傾向だけは読みとることができる。(図-4、6、8)

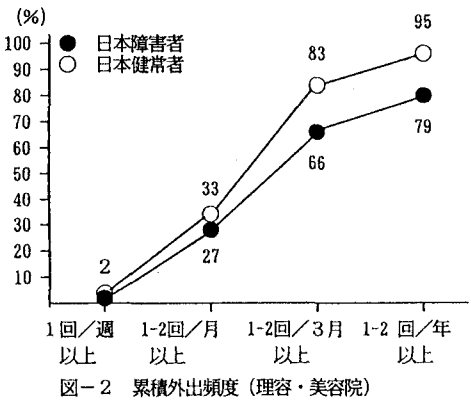


図-2 累積外出頻度 (理容・美容院)

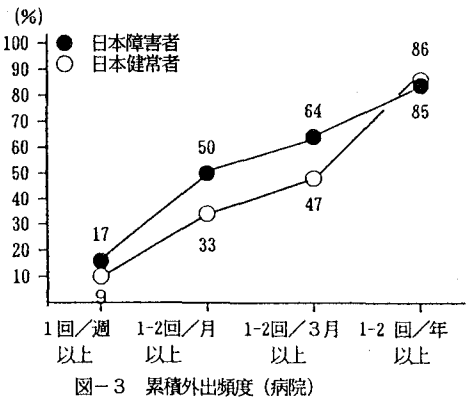


図-3 累積外出頻度 (病院)

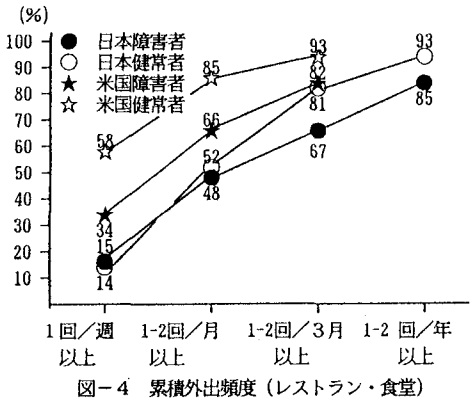


図-4 累積外出頻度 (レストラン・食堂)

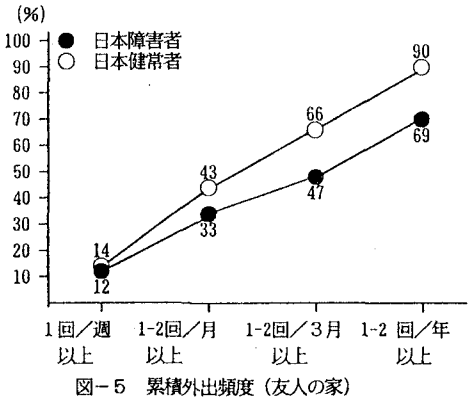


図-5 累積外出頻度 (友人の家)

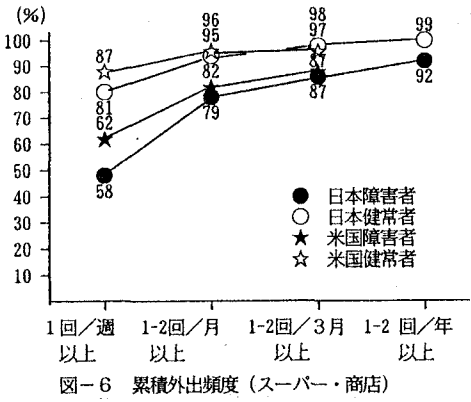


図-6 累積外出頻度 (スーパー・商店)

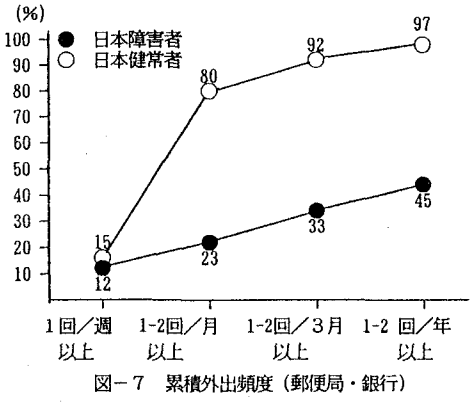


図-7 累積外出頻度 (郵便局・銀行)

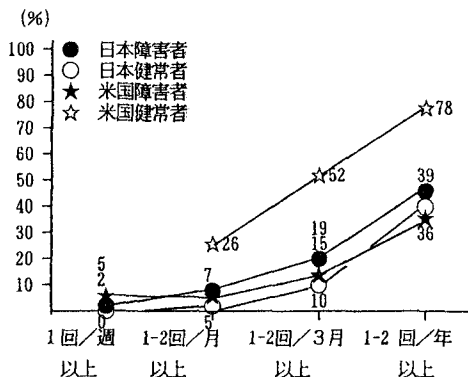


図-8 累積外出頻度 (映画)

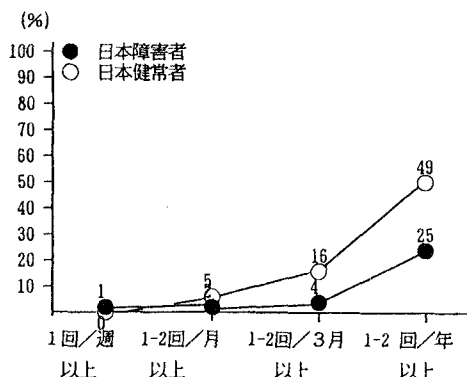


図-9 累積外出頻度 (美術館・美術展)

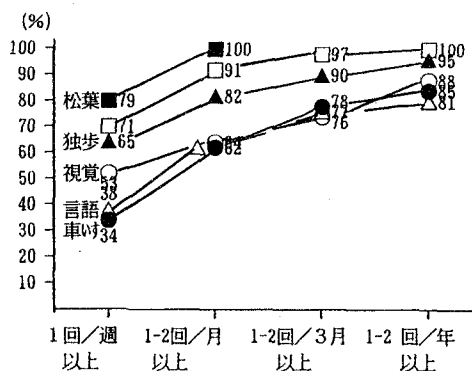


図-10 累積外出頻度 (スーパー・店舗)

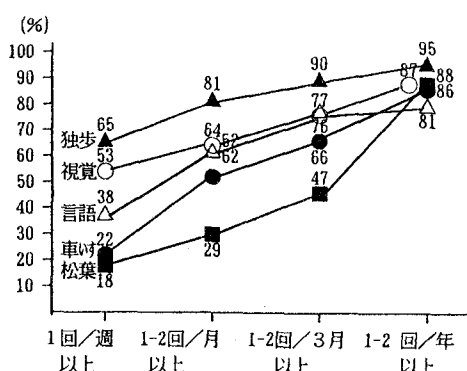


図-11 累積外出頻度 (映画)

(3) 障害者間の外出頻度の比較

図-10、11 では障害者間の比較であるが、車いす使用者・言語障害者・視覚障害者の外出頻度が少なく、単独で歩行可能な肢体不自由者(独歩)、松葉杖の人の外出が多い。すなわち、何らかの介助等が必要な障害を持つ人の外出頻度が少ないことがわかる。ただし松葉杖使用者はサンプル数が少ない。

まとめ

— 健常者の障害者に対する関わり

- ① 健常者の障害者に対する認知は9割だが、介助やボランティアの係りでは2～5割である。
- ② 健常者の障害者に対する理解は好意的であるが、シビアな条件下では多少低下する。

— 障害者の鉄道利用と介助

- ③ 障害者の鉄道諸施設の利用経験は重度な人ほど少ない。利用時の介助は車いすの人がより多く頼り

、しかも一般の人をお願いする傾向が強く、情報系障害者は駅員に頼むケースが多い。

— 外出頻度

- ④ 米国との比較では相対的に米国の人のほうが外出頻度が高い。
- ⑤ 障害者間の比較では重度な人の外出は少ない。

参考文献

- (1) Louis Harris and Associates, INC, March 1986 International Center for the Disabled [The ICD Survey of Disabled Americans: Bringing Disabled Americans into the Mainstream]
- (2) 柏谷増男、溝端光男、桧垣和弘、「非健常者の交通需要特性に関する研究」、都市計画別冊、学術研究論文発表会論文集、第17号、日本都市計画学会、昭和57年
- (3) 秋山哲男、「身体障害者の移動制約レベルと外出特性に関する研究」、都市計画別冊、学術研究論文発表会論文集、第18号、昭和58年
- (4) 秋山哲男、「高齢者者のハンディキャップと外出特性に関する研究」、都市計画別冊、学術研究論文発表会論文集、第22号、昭和62