

大阪府における身体障害者の自動車利用交通特性 Car Using of Disabled Person in Osaka Prefecture

大藤武彦* 土井聡** 三星昭宏***

Daito Takehiko, Doi Satoshi, Mihoshi Akihiro

ABSTRACT

Characteristics of disabled people's car trip is studied based on the mobility survey data for disabled person in Osaka Prefecture.

Percentage of disabled people's car ownership is less than half of non-disabled people's one. It may be due to low rate of driving licence holding of disabled people. The mean number of passengers in car use of disabled people is 2.2 passengers which is much more than non-disabled people's 1.3.

1.はじめに

これまでの障害者のモビリティに関する研究は、「必要なミニマムスペースの確保」、「施設・設備の設計面への対応」、「モビリティ確保のための交通システム整備」などのどちらかというモビリティをどう確保するかという視点が主であった。しかし、近年、障害者に配慮した交通体系や交通システム検討の基礎的な研究として、障害者の外出状況や交通特性の交通工学的視点に基づく調査分析が本格的に行われるようになった。

本稿は、大阪府に在住する身体障害者を対象として、外出および移動に関するアンケート調査結果から、自動車利用という視点でその交通特性を検討したものである。

注)「大阪府における身体障害者の交通特性」(土木計画学研究No.15(2)92.11で外出状況と利用手段などの交通特性を報告。

☆キーワード：障害者、自動車利用、交通特性

*：正会員(株)都市交通計画研究所

(大阪市中央区釣鐘町1-1-11)

**：学会員 近畿大学理工学部土木工学科

***：正会員 工博 近畿大学助教授土木工学科

2.障害者の移動に関するアンケート調査概要

(1)調査の概要

大阪府に在住する障害者を対象に、大阪府福祉部障害福祉課の協力を得、郵送配布、郵送回収によって約800件の調査票を回収した。なお、調査票は、墨字調査票、点字調査票、テープ調査票を作成した。

(2)被験者の属性と調査結果の位置付け

被験者の属性を大阪府の障害者全体の属性との比較を通してまとめると次のとおりである。

- ・大阪府全域からほぼ一様に回答を得ているため、地域の偏りは少ない。
- ・男性68%、女性32%とやや男性に偏っている。
- ・年齢構成では、青、壮年層の割合が高い。
- ・障害種別では、やや肢体障害者の割合が高いが、ほぼ同様の構成である。
- ・障害程度では、1級が約半分とやや重度障害者の割合が高い。
- ・就業者が48%と比較的社会的活動をしている人の割合が高い。

この上で、数多くの設問に回答していただいたことを勘案すると、本調査結果は、「大阪府在住の比較的社会活動に参画している身体障害者の交通実態」として位置付けられる。

3. 自家用車保有および運転免許証所有状況

(1) 自家用車保有状況

障害者世帯の保有世帯率は38%、1世帯当りの保有台数は0.39台であり、大阪府の1世帯当り保有台数：0.99台と比べると半分以下と低い水準となっている（表1参照）。これは、視力障害者世帯の保有世帯率が極端に低いことからわかるように、障害者本人の自動車の運転困難性が大きな原因の一つと考えられる（図1参照）。

表1 自家用車保有状況

障害者世帯	保有世帯率	38%
	一世帯当り保有台数	0.39台/世帯
	保有世帯当り保有台数	1.13台/世帯
大阪府の一世帯当り保有台数		0.99台/世帯

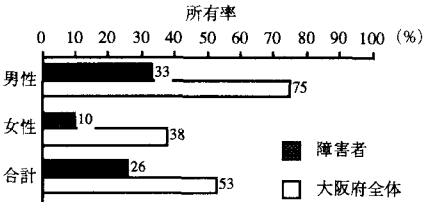
大阪府の値は、世帯：大阪府企画部（平成3年度値）、保有台数：近畿運輸局（平成3年度値、軽自動車含む）

(2) 運転免許証所有状況

障害者の運転免許証所有率は26%と4人に1人であり、大阪府全体のそれが53%、2人に1人と比べて約半分の水準である（図2参照）。

特に、女性の所有率が10%、10人に1人と低いこと、視力障害者、体幹機能障害者、上肢障害者の所有率が低いことが特徴としてあげられる（図3参照）。

また、年齢別に見ると、若年層ほど相対的な所有率の低さが顕著であるが、高齢者になるほど一般の所有率との差が縮小していることが指摘できるが、これは、高齢者の被験者のほとんどが男性であり、比較的社会活動をしている被験者が多いためと考えられる（図4参照）。



大阪府の値は、'91大阪の交通白書（平成2年度値）

図2 性別運転免許証所有率

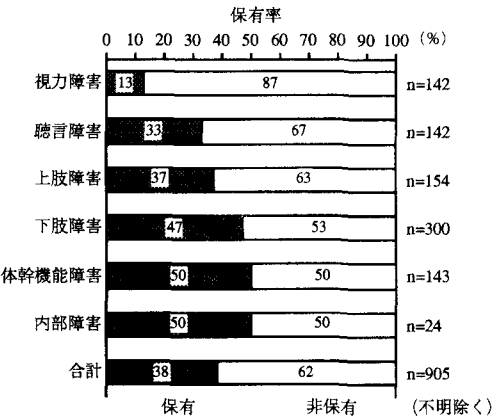


図1 障害種別別自家用車保有世帯率

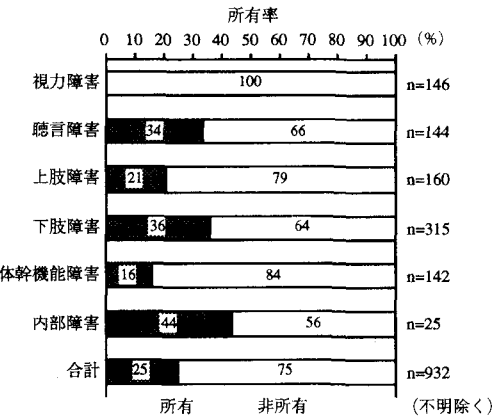
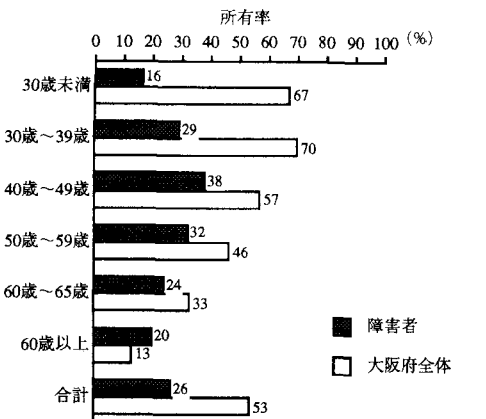


図3 障害種別別運転免許証所有率



大阪府の値は、'91大阪の交通白書（平成2年度値）

図4 年齢階層別運転免許証所有率

4.自動車利用交通特性

(1)代表交通手段の自動車利用率

障害者の自動車率は38%と、パーソントリップの22%と比べると明らかに高くなっている（図5参照）。これは、出勤のような定型的トリップでも自動車利用率が高いように（図6参照）、障害者の運転困難性とともに、通院・リハビリ、団体・地域行事などの障害者固有のトリップがあるためと考えられる。したがって、業務交通における自動車利用率はパーソントリップとほぼ同程度となっている（図6参照）。

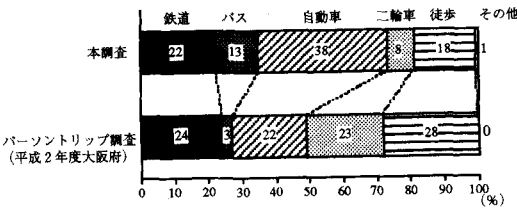


図5 障害者の代表交通手段構成（目的計）

(2)平均乗車人数

障害者利用の自動車平均乗車人数は2.2人と、一般の平均乗車人数1.3人よりも明らかに高くなっている（表2参照）。特に、自由目的での乗車人数が高いこと、視力障害者、聴言障害者の平均乗車人数が高いことが特筆される（表3参照）。これは、運転免許証所有率の低さとともに、約3割の障害者が介助者の必要性を訴えていることから推察される。

表2 目的別平均乗車人数

目的	障害者	自動車平均乗車人数
出勤登校	1.7人	1.2人
業務	1.8人	1.3人
自由	2.3人	観光娯楽 1.8人
		家事買い物 1.5人
目的計	2.2人	1.3人
タクシー・ハイヤー	1.8人	—

自動車平均乗車人数は平成2年度道路交通センサス

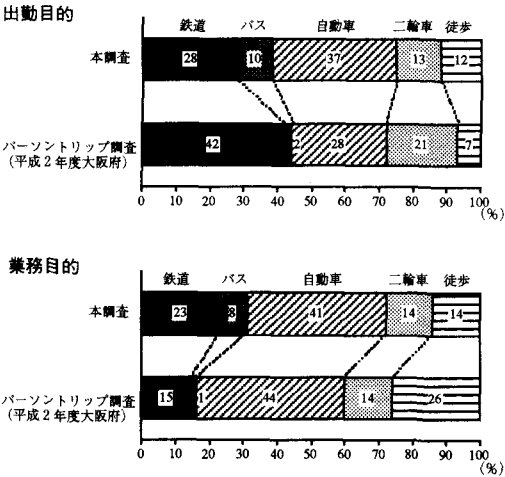


図6 出勤・業務目的の代表交通手段

表3 障害種別別自家用車平均乗車人数

視力障害	2.5人
聴言障害	2.5人
上肢障害	2.1人
下肢障害	2.0人
体幹機能障害	2.3人
内部障害	1.9人
合計	2.2人

5.自動車利用願望

(1)代表交通手段の実際と願望

代表交通手段の実際と願望を比較すると、自家用車利用はいくぶん低くなり、タクシー・ハイヤーと貸切バスが非常に高くなっている（図7参照）。これは、できれば自動車などの個別輸送機関が望ましいものの自身では運転したくないあるいは困難であるという意識の表れであろう。

実際の代表交通手段に対する願望手段を対応させてみると、いずれの代表手段でも自家用車が第2位に位置しており、個別輸送機関への根強い願望が読み取れる（図8参照）。

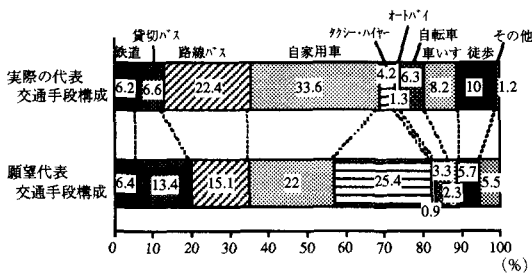


図7 代表交通手段の実際と願望

(2)自動車利用局面での不満

障害者が外出時に最も困ることとしてあげている理由は、「道路や駅などに不備が多い」である(図9参照)。

自動車利用局面でもこの理由をあげている障害者が多いが、そのウエイトはいくぶん低く、どちらかというと、「利用建物など施設の不備」、「利用交通機関の限定」をあげる人の割合が高くなっている。これは、自動車を利用する場合には他の機関ほど移動の制約が多くないためであろうと推察される。しかし、利用交通機関の限定など、自動車などの個別輸送機関によってもっと自由に外出をしたいという意思が反映されていると考えられる。

6.おわりに

本稿では、大阪府在住の障害者を被験者とした外出に関するアンケート調査を通じて、障害者の自動車利用交通特性を主に健常者の交通特性との比較という視点で検討した。調査結果からもわかるように、健常者とは異なるものが多く、今後もその把握は重要と思われる。特に、障害者は、できれば個別輸送機関をと望んでいるため、自動車利用を促進するような自動車システムあるいは道路交通システムの整備が必要である。また、スペシャルトランスポートなど個別輸送機関に近い公共輸送システムの研究も重要であると考えられる。

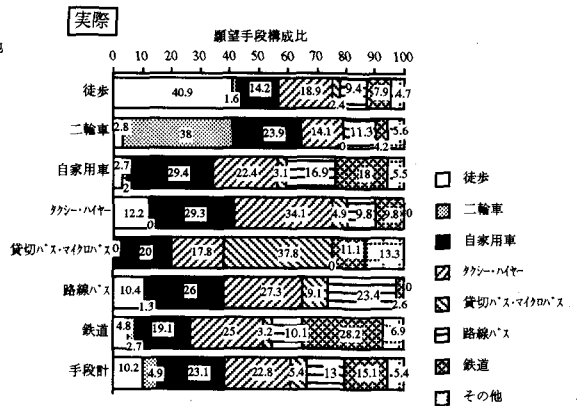


図8 実際の代表交通手段に対する 願望交通手段構成比

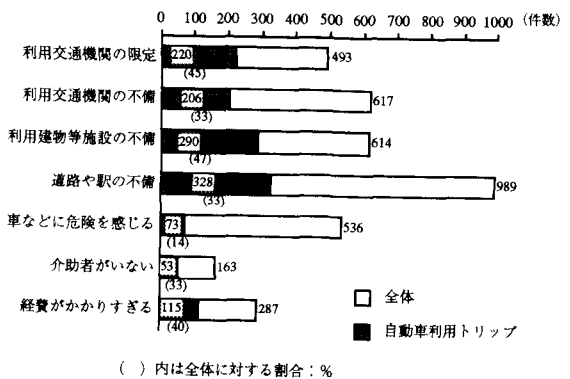


図9 外出時の不満件数

参考文献

1. 第3回京阪神都市圏ハートソトリップ調査報告書：京阪神都市圏交通計画協議会, 1991
2. 障害者に配慮した「まちづくり」の推進に関する調査研究報告書：(財)日本障害者リハビリテーション協会, 1992
3. 三星昭宏, 東大阪市における身体障害者の交通実態と問題点：交通科学Vol.12.No.2
4. 大藤、三星、秋山、田中, 大阪府における身体障害者の交通特性：土木計画学研究, No.15(2)