

障がい者の交通実態と地域特性の関係についての一考察*

Consideration of Relationship between Mobility of Disabled Person and Regional Characteristics*

西堀泰英**・河合正吉**・三村泰広***・橋本成仁****

By Yasuhide NISHIHORI**・Masayoshi KAWAI**・Yasuhiro MIMURA***・Seiji HASHIMOTO****

1. はじめに

これまで、障がい者の移動の円滑化に関しては、2000年の旧交通バリアフリー法の施行や2005年のユニバーサルデザイン政策大綱の策定、2006年のバリアフリー新法の施行により、交通事業者や自治体等の取り組みが着実に進められ、その効果が上がってきている。今後は、障がい者がどのような移動ニーズをもっており、実際に移動できているかといった点について、十分に考慮することが重要である。そして、具体的施策に結びつけるためには、障がい者の移動のニーズや実態が健常者とのように違うのか、さらには、居住地域によって公共交通の整備など交通環境の違いや変化にどのように差異があるのかについても十分に検証する必要がある。

本研究は、愛知県豊田市において実施した豊田市内の障がい者を対象とした交通実態に関するアンケート調査をもとに、障がい者の交通実態について、様々な角度から分析を試み、障がい者のモビリティを確保するための方策を提案しようとする研究の一部である。本稿では、障がい者の交通実態と地域特性の関係についての基礎的な知見を得ることを目指すものである。

2. 調査の概要

アンケート調査の概要は表-1に示す通りである。調査対象者は、身体・知的・精神の全障がい者を対象とした。対象者は、豊田市障がい福祉課の協力を得て抽出した。その際、対象者の少ない地区や障がい種別の回答をより多く得るため、そういったカテゴリーの配布数を増やすよう抽出率を調整した。そのため、以降の分析では、回収票の地域や障がい種別で分類したカテゴリー別の構成比を、母数全体の構成比に拡大した結果を用いて分析を行う。

*キーワード：交通弱者対策、交通行動分析、障がい者

**正員、修士(工)、(財)豊田都市交通研究所
愛知県豊田市若宮町1-1、

TEL: 0565-31-7543, E-mail: nishihori@ttri.or.jp

***正員、博士(工)、(財)豊田都市交通研究所

****正員、博士(工)、岡山大学大学院

表-1 アンケート調査の概要

調査対象	豊田市の障がい者約16千人のうち一部(身体障がい:等級1~3級、知的障がい:全て、精神障がい:等級1~2級)の約11千人から抽出した2,511人 抽出率24%
抽出方法	豊田市の地区区分(12地区)と障がい種別(7種)で分類したカテゴリー毎にランダムに抽出。ただし、対象者数の少ないカテゴリーにおいて、配布数が20を下回る場合は、上限配布数を20として配布数を増やすよう調整した。
調査時期	平成21年3月
調査方法	郵送配布・郵送回収(一部電子ファイル)
回収状況	有効回答数1,301、有効回収率52%

3. 対象地域の概要

(1) 豊田市の概要

愛知県豊田市は、主に都心部及び郊外部からなる旧来の豊田市と、主に中山間地からなる6町村が2005年に合併し、都心部と郊外部と中山間地が一体となって現在の市域となった。現在の市域は、表-2に示すように大きく3つの地域に分類することができる。

表-2 豊田市の地域分類

地域区分	特徴
都心部 (挙母地区)	主要鉄道駅や市役所等の都市機能が集積し、バリアフリー重点整備地域が2地域存在。鉄道駅のバリアフリー化は進んでいる。バス路線網も充実している。
郊外部 (都心部以外の都市計画区域)	都心部の周辺に位置し、田畑や一部山地の中に住宅や工場が散在する地域。鉄道駅のバリアフリー化はあまり進んでいない。バス路線網は比較的充実している。
中山間地 (都市計画区域以外)	山林の割合が高い農山村地域。平成17年に合併した6町村のうち、5町村で構成した。鉄道駅はなく、バス路線は、中山間地としては比較的充実している。

(2) 地域別の特徴

障がい者の交通実態を分析するにあたり、まずは地域別の特徴を把握する。地域別、障がい種別々の構成比、及び、障がい種別々の高齢化率は、表-3に示す通りである。参考として、豊田市全体の人口等もあわせて示す。

地域別の障がい者の年齢構成についてみると、特に中山間地において65歳以上の高齢者の割合が高い。これは、中山間地の全市民の高齢化率が高いことが影響していると考えられる。また、図-1は地域別の障がい種別構成である。地域別にみても目立った特徴は見られない。

表-3 地域別・障がい種別々構成比

	都心部	郊外部	中山間地	全地域	
障がい者	視覚(人,%)	150(1%)	330(3%)	50(1%)	530(5%)
	聴覚平衡(人,%)	210(2%)	430(4%)	50(1%)	690(6%)
	音声言語(人,%)	30(0%)	30(0%)	10(0%)	70(1%)
	肢体不自由(人,%)	1,090(10%)	2,590(24%)	410(4%)	4,090(38%)
	内部(人,%)	700(7%)	1,660(16%)	240(2%)	2,610(24%)
	知的(人,%)	400(4%)	1,030(10%)	140(1%)	1,560(15%)
	精神(人,%)	350(3%)	660(6%)	100(1%)	1,110(10%)
参考	全障がい者(人,%)	2,920(27%)	6,740(63%)	1,010(9%)	10,660(100%)
	高齢化率(%)	47%	46%	64%	48%
	人口(千人,%)	130(31%)	268(63%)	25(6%)	423(100%)
	高齢化率(%)	14%	15%	32%	16%
	人口密度(人/ha)	33.1	8.5	0.4	4.6

注:障がい者数は十の位で丸めている。参考は全市民の値。()内の数字は構成比

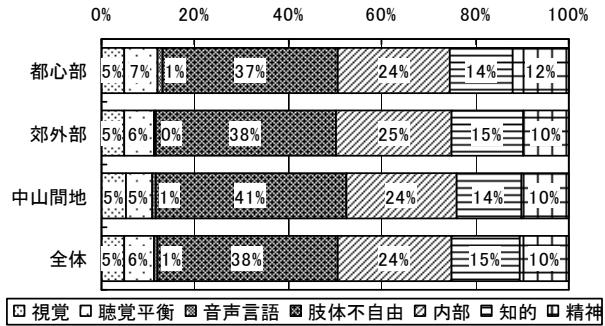


図-1 地域別障がい種別構成

4. 障がい者の交通実態

(1) 交通実態の分析方法

障がい者の交通実態を把握するために、本研究では外出率を用いる。アンケートでは、3月のある1週間の1日ごとの外出状況について、1人で外出(単独外出)、介助者と外出(介助外出)、外出なしを質問している。外出率の分析を行う際は、1週間全ての回答があった対象者に絞って分析を行う。これは、全体の7割(870サンプル)である。

(2) 地域・年齢階層別の外出状況

先に分類した豊田市の3種類の地域分類別の外出状況は、図-3のようになる。都心部や郊外部は、単独外出と介助外出をあわせると60%程度の外出率である。一方、中山間地は45%に留まる。単独外出率は、都心部の方が郊外部よりも4%、中山間地よりも14%高い。

年齢階層別では、全体では65歳未満の単独外出率及び介助外出率が65歳以上と比較してそれぞれ10%程度高い。

2001年に実施された中京都市圏パーソントリップ調査(以下、中京PTとする)における旧豊田市(都心部と郊外部をあわせた地域と概ね同等)の結果を健常者の交通実態と考えて、今回の調査結果と比較する。中京PTでの外出率は、全体で90%であり、高齢者では62%である¹⁾。障がい者の外出率は健常者と比較して、全体で30%程度、高齢者では10%程度低いことが確認できた。

また、中山間地においては、介助外出率では全体の年齢階層別の傾向と類似の傾向が見られるが、単独外出率

では年齢階層による差はほとんどない。中山間地で外出率が低い理由として、高齢者化率が高いこともひとつの要因であるが、比較的外出が多い65歳未満の障がい者でも、特に単独での外出が少ないことから、その他の要因が影響していることが考えられる。

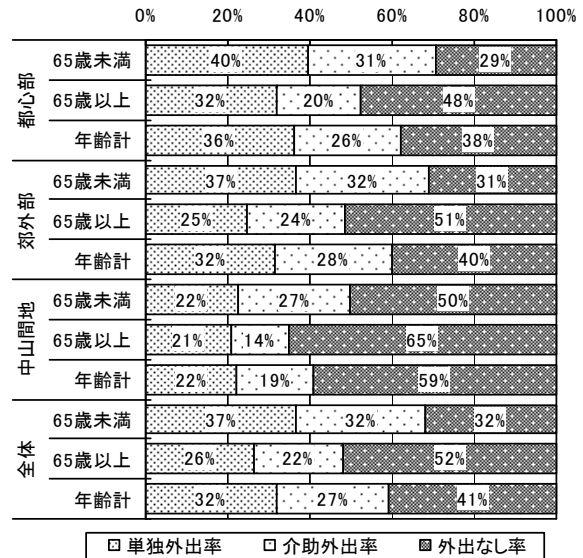


図-2 地域別年齢階層別外出状況

(3) 自動車の利用環境と外出状況

豊田市は自動車分担率の高い都市である。中京PTの結果によると、旧豊田市の自動車分担率は全目的で71.5%である¹⁾。そのような環境の中で、障がい者にとっても、自動車の利用環境の違いによって交通実態にも差が生じると考えられる。

図-3に、自動車利用環境別の構成を示す。自分で運転可能な自動車がある障がい者は30%存在する。いつでも自動車送迎が可能な方の割合は37%を占め、最も多い。自動車を利用できない方が1割程度存在する。地域別では、郊外部で自動車利用ができない方の割合が多い。

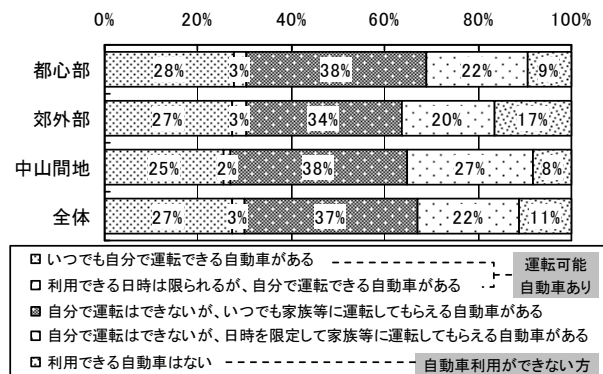


図-3 自動車利用環境別構成

次に、自動車利用環境別の外出状況を分析した結果を図-4に示す。自動車の利用環境によって外出状況が大きく異なることが確認できる。自動車運転が可能な方の外出率が最も高く78%であり、単独外出率だけでも66%

である。次いで多いのは、いつでも送迎が可能な方で外出率は58%である。自動車が利用できない方でも、外出率は約50%であり3番目に多い。また、単独での外出率が高く、39%である。

自動車利用ができない方の、地域別の外出状況を図-5に示す。利用できる自動車がない方は、都心部や郊外部の外出率と比較して、中山間地の外出率は半分程度であり、特徴的な傾向が現れている。都心部や郊外部と比較して、中山間地は自動車の利用ができないと外出できない環境となっている可能性がある。

一方、自分で運転できる自動車がある方の外出状況を図-6に示す。単独外出率は地域別に大きな差がない状況である。特に中山間地において、自動車の運転可否が障がい者の交通実態に及ぼす影響は大きいといえる。

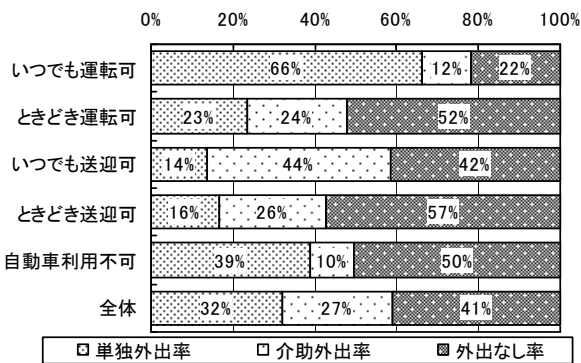


図-4 自動車利用環境別外出状況

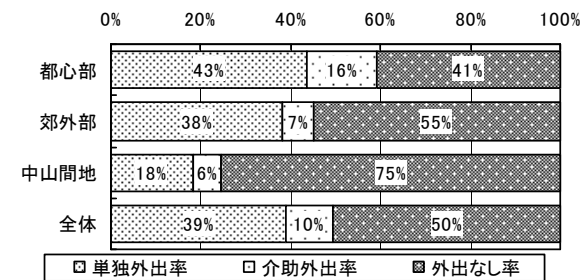


図-5 地域別外出状況（自動車利用ができない方）

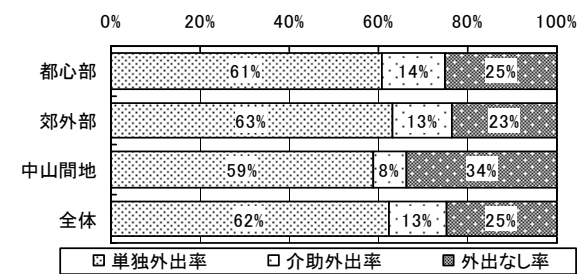


図-6 地域別外出状況（運転可能自動車あり）

5. 外出時の問題点

(1) 外出時の問題点

これまで、外出率を用いて障がい者の交通実態を見てきた。地域別に特徴が現れている要因として、年齢構成以外の要因が存在することが考えられる。本節では、外出時の問題を質問した結果を用いて、交通実態に影響を

及ぼす要因について考察を行う。

外出時の問題の程度別構成を図-7, 8に示す。1人での外出については、中山間地において「1人で外出したいができない」の構成比が高い。また、「1人で外出する機会がない」割合は、都心部<郊外部<中山間地の順で大きくなっている。また、鉄道やバスの利用については、中山間地において、「利用したいが利用できない」の構成比が高くなっている。中山間地の障がい者が公共交通の不足を感じている様子が見えてくる。

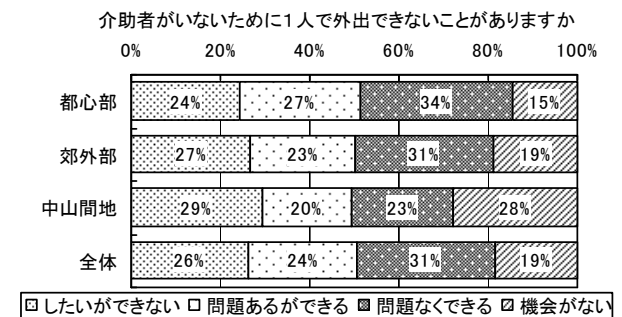


図-7 1人で外出できない問題度合い

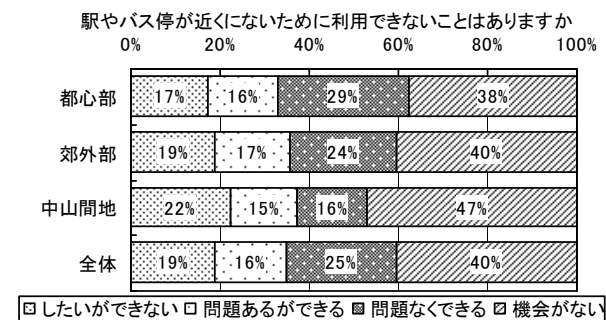


図-8 駅等が近くがないため利用できない問題度合い

(2) 鉄道やバス利用時の問題点

自動車の運転が可能な障がい者が比較的多く外出しているのに対し、自動車の利用が困難な環境にいる障がい者の交通手段として、鉄道やバスは重要な役割を担っていると考えられる。また、自動車に頼る必要もなく1人で外出できる障がい者にとっても同様である。ここでは、障がい者の鉄道やバスの利用状況および利用時の問題点について分析を行う。

a) 鉄道利用状況と鉄道利用時の問題点

鉄道を月に数回以上の頻度で利用する割合は、鉄道駅の存在する都心部や郊外部においても2割程度であり、あまり利用されていない状況にある。(図-9)

鉄道を利用する際の問題点について、月に数回以上の頻度で利用する障がい者に絞って分析した結果を図-10に示す。なお、問題を1つも指摘していない対象者は除いた(集計対象サンプル数:134)。鉄道の問題点としては、「自宅や目的地の近所に駅がない」を除くと、特に郊外部において、「駅にエレベーターやエスカレーターがない」ことや、「スロープ」や「障がい者対応トイレが

ない」など、施設のバリアフリーへの対応状況を問題視する割合が高い。郊外部の駅の中には、スロープはあっても勾配が急であるとの指摘がある駅が多く²⁾³⁾、そういった実態を反映している可能性がある。また、都心部において、「周りの目が気になる」や「列車が混雑しているため利用できない」の割合が多いのが特徴的である。

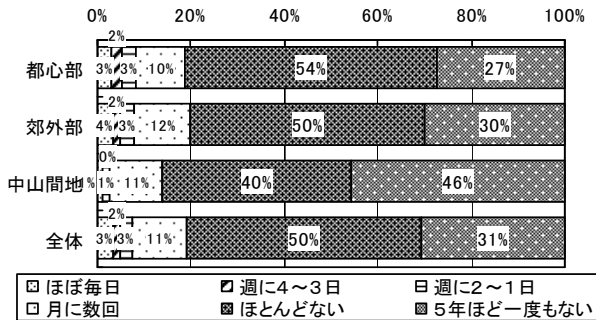


図-9 鉄道利用頻度別構成

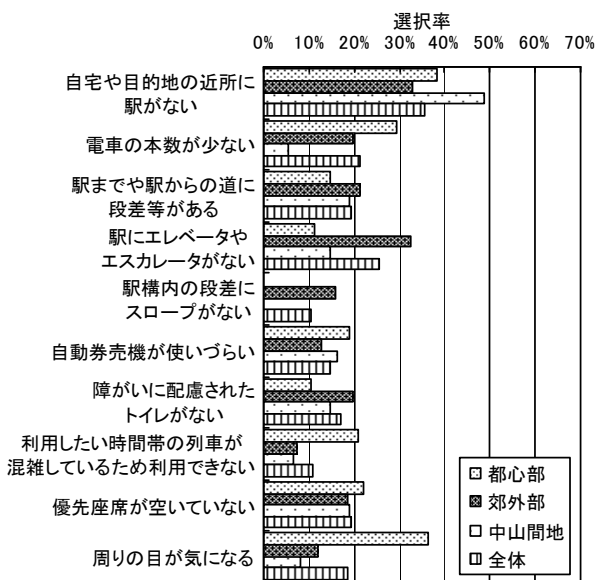


図-10 鉄道利用時の問題点 (月数回以上利用者)

b) バス利用状況とバス利用時の問題点

バスを月に数回以上の頻度で利用する割合は2割に満たず、鉄道以上に利用されていない。ただし、鉄道駅が存在しない中山間地では、他の地域と比較して利用頻度が高くなっている。(図-11)

バスを利用する際の問題点についても、鉄道の場合と同様の分析を行った(集計対象サンプル数:138)結果を図-12に示す。バスの問題点としては、地域に関わらず、本数が少ないことを指摘する割合が特に大きい。バス利用者にとっても、運行本数は大きな問題ととらえられているといえる。また、中山間地において、近所にバス停がない、バス停周辺の段差を指摘する割合が比較的大きい。バス停までの長い道のりや、その間の段差等が、中山間地におけるバス利用の問題点として挙げられる。さらに、鉄道と同様に周りの目が気になるという意見や、優先座席が空いていないといった指摘が大きい地域もあ

る。鉄道に対する指摘も含めて、バリアフリー新法に規定されている心のバリアフリーを推進していく必要があるといえる。

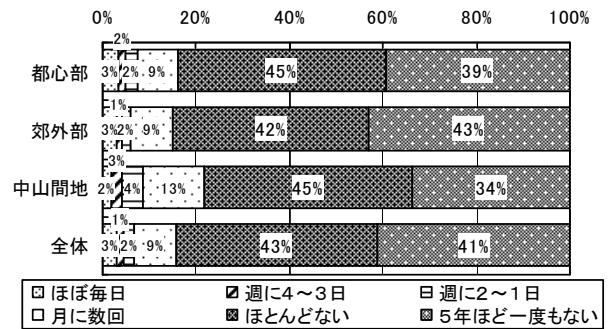


図-11 バス利用頻度別構成

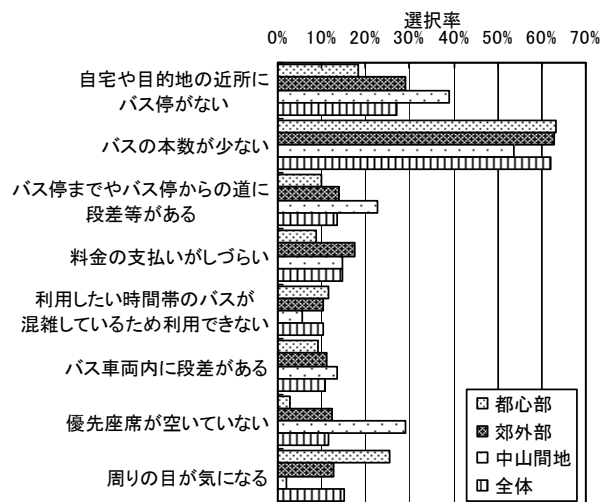


図-12 バス利用時の問題点 (月数回以上利用者)

6. おわりに

本研究では、豊田市内の障がい者を対象とした交通実態に関するアンケート調査結果を用いて、障がい者の交通実態と地域特性の関係を明らかにした。

- ①障がい者の外出率は健常者と比較して、全体で30%程度、高齢者では10%程度低いことを確認した。
- ②都心部では、他地域より比較的移動しやすい環境にあるといえるが、心のバリアフリーの促進が課題である。
- ③郊外部では、都心部と同程度の外出状況にあるが、駅のバリアフリー化が課題である。
- ④中山間地では、利用可能な自動車がない障がい者にとって外出できる環境が整っていない可能性がある。また、バス停までの長い道のりや、その間の段差等が、中山間地におけるバス利用の問題となっていることを確認した。

参考文献

- 1) 豊田市：豊田パーツトリップ 調査報告書 現況分析, 2003. 3.
- 2) 豊田市の「ト」ブック委員会：とよた福祉「ト」ブック, <http://www.city.ytoyota.aichi.jp/h-guide/guidemap.htm>, 2009.07.23最終閲覧.
- 3) 交通エコロジー・モビリティ財団：らくらくおでかけネット, <http://www.eco-mo-rakuraku.jp/rakuraku/index/>, 2009.07.23最終閲覧.