

障がい者の移動に地域の特性が与える影響に関する研究*

A study on the influence which the region characteristic has on mobility of disabled persons*

河合正吉**・西堀泰英**・三村泰広***・橋本成仁****

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

1. はじめに

障がい者の移動支援について、社会資本整備の必要性が叫ばれて久しい。近年は、バリアフリー新法をはじめとする障がい者の移動に関する様々な支援体制の枠組みが揃いつつあり、今後の展開が期待されている。一方で、各移動する個人が住まう地域やその家庭内環境などは、移動の円滑化や達成度などを高める上で重要な要因であるといえる。これは障がい者に限らない話ではあるが、そもそも身体的特徴などにより移動制約を受けている障がい者にとって、その違いによる影響は健常者に比べても大きくなるものと想定され、その実態を明らかにしておくことは今後の障がい者の移動支援施策を展開する際に重要な知見を与えるものと考えられる。本研究は、上記の点を鑑み、障がい者の移動について、豊田市をケーススタディとして地域特性による違いを念頭に置きつつ、特に、同居介助者の有無など障がい者の移動における支援環境に着目し、それらが障がい者の移動に与える影響を明らかにすることを目的としている。

2. 既往研究と本研究の位置づけ

障がい者の移動に関して、これまでに、多くの研究がなされている。例えば、障がい者の移動において自動車の確保が重要な役割を担うことは、青島ら¹⁾により指摘されており、そのことは、筆者らのこれまでの調査結果においても確認している²⁾。一方で、都市を類型化し各地域の交通施策の特徴を明らかにする試みが谷内ら³⁾によりされている。本研究で対象とした豊田市の場合、地方有数の中核都市であり、世界有数の自動車産業都市である点が移動に関して様々に影響すると考えられる一方で、地方都市に特に特徴的である中山間地における公共

交通の有り様の影響もあると想定される。以上を踏まえ、本研究では、同居者の有無という障がい者がおかれる家庭環境下において、一般的な都市部に加えて中山間地という地域特性の差に着目し、この点について明らかにすることを旨とした。

3. アンケート調査の概要

アンケート調査の概要を表-1に示す。本アンケート調査では、身体、知的、精神障がいを含むすべての障がい種別の方を対象にアンケート調査実施した。カテゴリーごとの抽出率が均等になるように対象者を無作為抽出したが、一部の地域では、障がい者の数が少なくなるために、抽出数を調整した。

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	豊田市障がい福祉課の協力を得て豊田市の地区区分(12地区)と障がい種別(7種)で分類したカテゴリーごとにランダム抽出。ただし対象者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	2009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%

表-2 対象地域の状況

地域区分	特徴	人口 人口密度 障がい者数
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	130千人 33.1人/ha 2,920人
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	268千人 8.5人/ha 6,740人
中山間地 (都市計画区域外)	山林の割合が高い農山村地域。2005年に合併した6町村のうち5町村	25千人 0.4人/ha 1,010人

*キーワード: 障がい者、移動支援、地域特性

**正員、修士(工学)、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:kawai@ttri.or.jp)

***正員、博士(工学)、豊田都市交通研究所

****正員、博士(工学)、岡山大学大学院

調査の対象とした豊田市は合併により大きくなった地方都市で全市域の人口は423千人である。合併により広がった地域は、おおむね中山間地で、人口密度は低い。人口は都心部と郊外部を中心に広がっており、中山間地の人口は全人口の約1割にとどまる。障がい者の分布状況は、おおむね全人口の分布状況と同じである。

4. 同居する介助者の存在と外出状況

図-1に同居する介助者の同居状況と、高齢化の状況を示した。中山間地では、他の地域よりも高齢化が進んでいる。さらに、中山間地では、同居する介助者がいない高齢者の割合が高くなっている。これは、移動に関する利便性が低いと考えられる中山間地において、介助が容易に得られない障がいをもった高齢者が高い割合で存在していることを示している。このことが、後述するように豊田市における中山間地における障がい者の移動を特徴づける要因の一つとなっている。

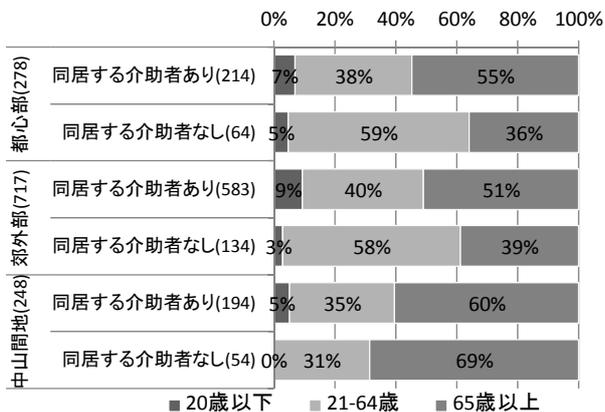


図-1 介助者の同居状況と年齢構成

障がい者の移動の頻度を見るために、障がい者の外出回数を見た。図-2は、障がい者の外出回数について示した。調査を行った期間（1週間）のうちに何度外出をしているかを示したものである。ただし、対象としたのは1週間の外出状況をすべて記入した人のみとしている。地域により大きく差異がある。都心部、郊外部においては週6-7回の外出が最も多くなっているのに対して、中山間地では、週1-3回の外出の割合が多くなっている。同居する介助者との関係性をみる。「外出なし」の状況を見ると、都心部、郊外部では、同居する介助者がある場合のほうが介助者がいない場合より高く、一方、中山間地では同居する介助者がいない場合に高くなり逆転している。中山間地では、約3割の方が1週間に1度も外出していない。

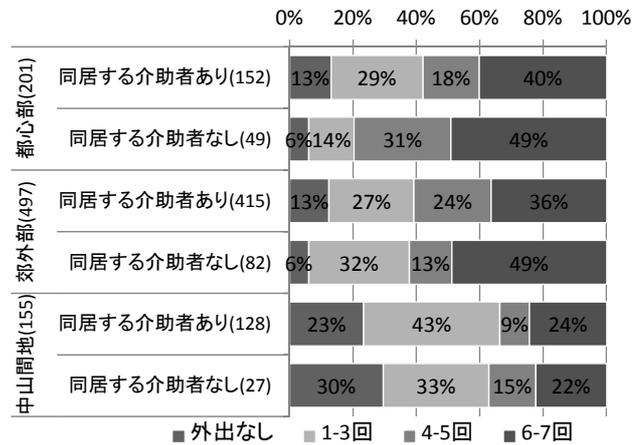


図-2 同居する介助者の存在と外出回数（週当り）

5. 外出時の介助の必要性

図-3に、同居する介助者（家族など）の存在と、移動時に介助の必要があるかについて示した。移動に際して、介助が必要な方の多くは、介助してもらえる介助者（家族など）がおり、その割合は、都心部で63%、郊外部66%、中山間地で71%となっている。これに対して、同居する介助者がいない場合で、移動時に介助が必要な人の割合は、都心部で63%、郊外部39%、中山間地47%となり、どちらの場合も、同居する介助者がいない場合に、移動時に介助が必要な人の割合が低くなっている。また、同居する介助者のありなしにかかわらず、中山間地で移動時に介助が必要な人の割合が高い。また中山間地においては半数に近い人が、同居する介助者がいない状況で、移動時に介助が必要と回答している人の割合が5割近くあり、高くなっている。こうした方は身近に介助してもらえない人がいないため、移動時にあたっての制約が高くなっているものと考えられる。このため「外出をしない」あるいは「外出ができない」状況を生じさせているものと考えられる。

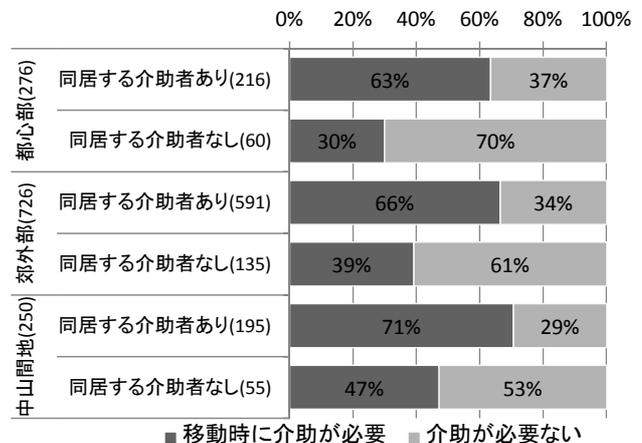


図-3 同居する介助者と外出時の介助の必要性

次に、外出時の介助の必要性和、外出の回数との関係を見ると、地域により違いがみられる。図-4に示すように、都心部では、障がい者は持っている介助の必要がない場合は、ほぼ毎日外出する割合が55%に達する。週に4-5回までを含めた場合には、83%に達し、こうした方は、障がい者の中では比較的移動回数に関する制限が少なくなっているものと考えられる。また、郊外部においては、週6-7回の方が61%となり、4-5回まで合わせて77%となる。これに対して、中山間地では、介助の必要がない場合においても外出回数は、他の地区に比べて低くなっており、週6-7回の方が37%、4-5回の方まで加えて、48%となっている。外出時に介助が必要な方の場合をみると、外出なしの割合が、中山間地では、32%となっており、都心部(15%)、郊外部(16%)と比較して高い割合を示している。中山間地で、介助が必要な障がい者の方が、移動の制約を受けて、十分な外出をできていない状況がうかがえる。前述した、移動時の介助の必要性和合わせてみると、中山間地の介助が必要な障がい者の場合は、移動をしようとした場合に身近に介助者がいないことにより、外出が思うようにできていないことが想定できる。

一方で全体を通してみると、介助が必要な場合でも、都心部、郊外部では84-5%が週1回は外出されている。このことは、外出した際の支援の仕方をより深めていかななくてはならないことも示している。

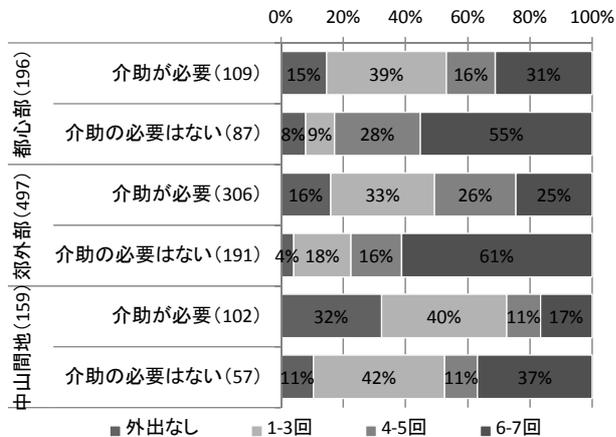


図-4 外出時の介助の必要性和と外出回数(週当り)

次に、障がい者の方の外出の仕方について見てみる。図-5に、介助の必要性和と実際に外出する際に介助者と一緒に外出しているかについて示した。介助が必要と回答している方の外出の仕方をみると、「介助者と外出のみ」(一人での外出がない)割合をみると、都心部で60%、郊外部58%であるのに対して、中山間地では、49%と若干少なくなっている。これは、中山間地においては、介助が必要な人が、介助者とともに外出することよりも、外出をしないことを選択してしまうもしくは、介助者が近くにおらず外出が十分にできない状況を生じさせ

てしまっていることをうかがわせている。また、介助が必要と回答している方のなかにも、一人で外出を行う方が、都心部、郊外部で26%、中山間地で19%存在する。こうした方は、外出先あるいは移動中に同居している介助者の方や、前もって依頼した介助者の方以外の支援の中で移動を行っているものと考えられる。障がい者の移動支援においては、こうした方の存在が増えてくることが、移動をあきらめない支援の在り方として必要であると考えられる。

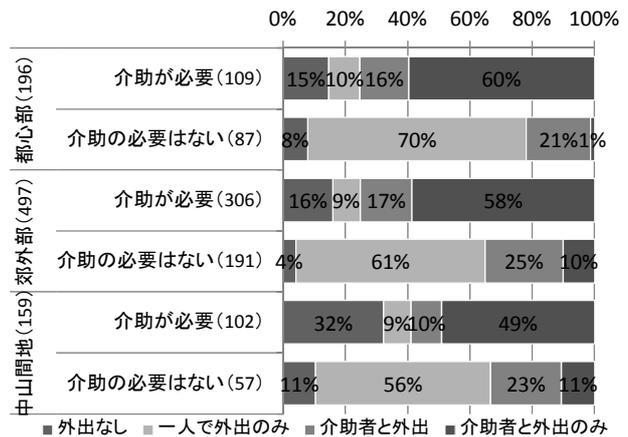


図-5 外出時の介助の必要性和と介助者との外出状況

ここまでで、障がい者の中においても、同居する介助者と移動の関係、移動時の介助の必要性和と外出の状況といった点を、地域の状況とともに見てきた。中山間地においては、介助の必要な障がい者の割合が高いにも関わらず、介助をする人が身近におらず、結果として、外出の頻度が低くなっている状況がうかがわれる。そうした障がい者の移動を支援するためには、障がい者の方移動を地域で支えていく必要があると考えられる。前述したように介助が必要であっても、一人で外出しなくてはならない方の支援の仕組みを強化していく必要があると考えられる。また、都心部では介助が必要であっても外出している割合が中山間地より高いことから、自律的移動を容易にできるような状況を中山間地においても作り出すことが必要であると考えられる。そのための一つの手段として公共交通があると考えられるが、次に公共交通の利用状況について見る。

6. 公共交通を利用した移動

豊田市における障がい者の移動においては、自動車に依存する割合が高い²⁾。しかし、前述したとおり、介助者がおらず一人での移動も一定程度存在する。豊田市の公共交通の状況は、都心部においては、鉄道、バスともに十分な利用ができる環境にあると考えられる。一方で、中山間地においては、鉄道は、バスなどを利用し最寄り

の駅にアクセスすることによって利用が可能になる。鉄道の利用に関しては、中山間地では、直接鉄道駅にアクセスすることができず、地域によって利用状況に差異が生じている。ここでは、バスの利用状況を見ることにより、公共交通の利用状況についてみる。豊田市内においては、基幹バスを中心に市内全域にバス網が整備されている。さらに地域ごとに地域バスが整備され比較的バス網は充実している。また、一部地域では、デマンドバスによるサービスも実施されている。そうしたバスの運行状況下において、地域ごとのバスの利用頻度を見た（図-6.7）。外出時に介助が必要ない人であっても、同居する介助者の有無により、バスの利用頻度に差が生じている。同居する介助者がいない方は、主に一人での移動が多くなると考えられるが、その場合は、バスを利用する回数が多くなる。これは、どの地域でも同様の傾向がある。地域ごとのバスの利用頻度としてみると、中山間地で同居する介助者がいない場合は、サンプル数が少ないものの48%の方が、1ヶ月に数回以上の利用をしており、半数近くが日常的なバスの利用者となっている。

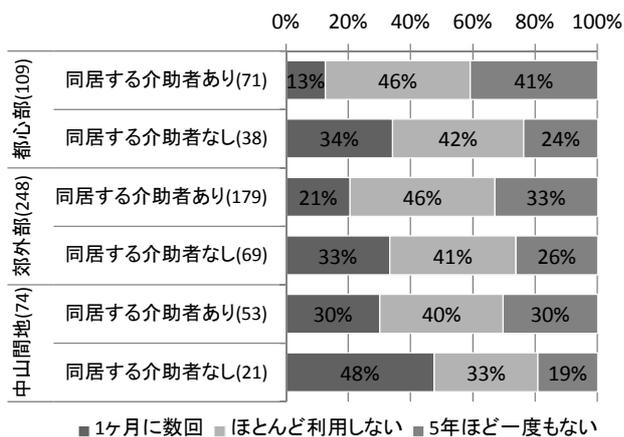


図-6 外出時に介助が必要ない人のバスの利用状況

図-7に示したのは、介助が必要な人のバスの利用頻度である。介助が必要ではない人と比較すると、1ヶ月に数回以上バスを利用する人の割合は、半数近くに減っている。その割合は、都心部と郊外部では18%であるのに対して中山間地では、24%で若干高くなっている。中山間地での移動においてバスの必要性が高いことがうかがえる。また、実施したアンケート調査の回答におけるバスへの不満を見てもっとも高い割合で指摘されているのは、バスの本数に関するものや、バス停の位置に関するものであった。障がい者を理由とする不満については、そうした指摘より低い割合となっており、公共交通のサービスを向上させることが、障がい者の移動支援にも、つながっていくことを示しているものと考えられる。

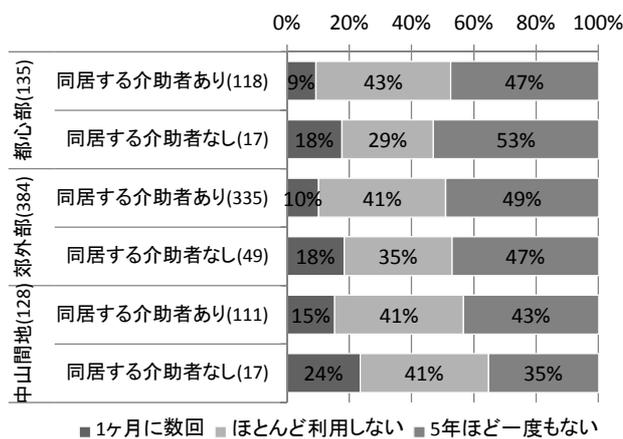


図-7 外出時に介助が必要な人のバスの利用状況

7. おわりに

障がい者の移動について地域の特性が与える影響について、障がい者と介助者との同居の状況およびバス利用状況から移動実態の一部について把握し分析することを試みた。豊田市内における地域特性の違いによる障がい者の移動に関しては、都心部、郊外部に対して中山間地で違いがあるということが明らかになった。地域による障がい者像に差異があり、外出頻度が少ないことから、中山間地において障がい者は十分に満足の行く移動ができる環境におかれていない方がいることも明になった。この地域特性は、地理的な特性に加えて、少子高齢化や就労環境が不足していること、さらに人口が少ないことにより公共交通などのサービスが十分でないことに起因しているという側面もあると考えられる。障がい者の移動の問題だけでなく総合的な地域交通の課題として交通サービスの在り方示す必要があると考えられる。

参考文献

- 1) 青島縮次郎、高柳大輔、伊東弘行：地方都市圏における身体障害者の顕在・潜在交通需要比較とそれを踏まえた交通システム評価，土木計画学研究・講演集 No. 21(1) 1998. 11
- 2) 西堀泰英，河合正吉，三村泰広，橋本成仁：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，土木計画学研究・講演集 CD-ROM No. 40 2009. 12
- 3) 谷内久美子，宮崎貴久，新田保次，猪井博登：地域類型からみた移動制約者に対する交通施策の特徴，土木計画学研究・講演集 CD-ROM No. 32 2005. 12