

## 熊本都心部歩道空間の車椅子利用に関するアンケート調査

熊本工業大学 ○学生員 吉田 大輔      熊本工業大学 正会員 田代 敬大  
白木力設計室      非会員 白木 力

## 1. はじめに

本研究は車椅子利用の身体障害者を対象としたアンケート調査により、熊本市都心部への外出行動を通して、車椅子利用者の外出行動を構造的に解明し、都心部移動空間とりわけ歩道環境の評価と問題点の検討を試みるものである。

調査票の設問構成は、①対象者の基本属性、②都心部外出の全体評価、③都心部への交通手段、④都心部歩道での移動と評価、⑤都心部施設・建築物内の移動と評価、⑥その他となっており、設問数は32問(小問・SQ総数125問)である。

調査票の配布・回収は問題の性格上、車椅子スポーツ団体・作業所を通じておこなった。その意味で、事例調査である。アンケートは1998年12月に実施し、面接法・留置法・郵送法を併用した。

ここでは紙面の都合から、簡単に結果を摘記し、都心部歩道空間に関する問題を中心に検討する。

## 2. 対象集団の基本属性

アンケート回答者は33名で、男性30名、女性3名である。居住地は熊本市内15名(45.5%)、市外18名(54.5%)となっている。〈外出頻度〉は”ほとんど毎日”25名(75.1%)、”週3～4回”7名(21.2%)、”週1～2回”1名(3.0%)である。対象集団の全体的位置づけは必ずしも明確でないが、かなり外出頻度の高い集団といえる。

車椅子移動行動の最初の分岐は、おそらく障害の程度と体力差に基づく使用車椅子の種類(手動、電動)と推測される。

## 3. 都心部外出について

## (1) 都心部への交通手段と都心部外出頻度

車椅子移動行動の第二の分岐は、車椅子の種類による交通手段の選択であろう。手動車椅子使用者は自家用車を都心部外出への手段とし、電動車椅子使用者は”電動車イス””バス”の選択となっている。ただし、後者はすべて熊本市内居住である。

## (2) 都心部への交通機関

〈都心部への交通機関・道路・歩道の全体評価〉は、表1のようになっている。

表1 都心部への交通機関・道路・歩道利用の全体評価

| 非常に<br>しやすい | 利用<br>しやすい  | 利用<br>しにくい   | 非常に<br>しにくい | 合計            |
|-------------|-------------|--------------|-------------|---------------|
| 1<br>(3.2)  | 9<br>(29.0) | 19<br>(61.3) | 2<br>(6.5)  | 31<br>(100.0) |

\*無回答2

## (3) 都心部歩道

〈都心部歩道の全体評価〉は、表2の通りである。

表2 都心部歩道移動の全体評価

| 非常に<br>しやすい | 移動<br>しやすい   | 移動<br>しにくい   | 非常に<br>しにくい | 合計            |
|-------------|--------------|--------------|-------------|---------------|
| 0<br>(0.0)  | 10<br>(32.3) | 19<br>(61.3) | 2<br>(6.5)  | 31<br>(100.0) |

\*無回答2

個別評価は大通り歩道と中・小通り歩道に分けて尋ねている。図1は”通行にやや支障がある”と”支障がある”の回答カテゴリーを併合した構成比である。〈交差点の渡りやすさ〉を除けば、やはり中・小通りの歩道の評価が低く、また、〈放置自転車〉〈歩道上の駐車〉〈歩道上の看板・商品棚〉など歩道上のバリアーについての評価の低さが目立つ。

評価項目のうち、歩道整備の重要項目(4つまでの複数回答)を尋ねたのが、図2である。〈放置自転車〉は依然高いものの、〈道路側への傾斜〉〈段差〉〈表面〉など、通りの大小にかかわらず、構造上の問題が重視されていることが注目される。

すなわち、車椅子通行可能な歩道構造が基礎的条件として問われ、ついで歩道上のバリアー除去が対応策として望まれているといえる。歩道構造は比較的近年設置された歩道も移動困難であることが少なくないことから、おそらく歩道デザインのマニュアルの改訂を含む、抜本的な調査・実験・研究が必要であろう。

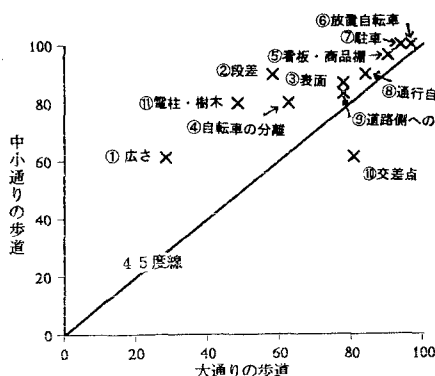


図1 都心部歩道の評価（やや支障+支障）

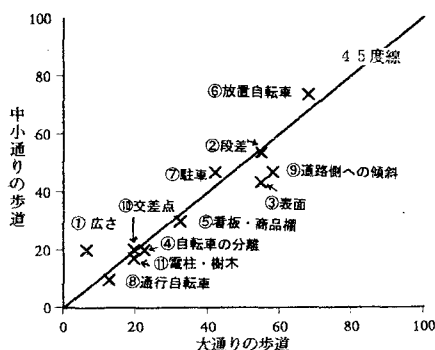


図2 都心部歩道整備の重要項目（4つまでの複数回答）

#### (4) 都心部で特に困ること

車椅子利用者にとって都心部外出はバリアーに満ちている。そのバリアーの程度を知るため、〈都心部に行って特に困ること〉（3つまでの複数回答）を尋ねている（表3）。”障害者用トイレが少ない”が32名中28名が挙げて最も要望が高いが、”道路の段差””エレベーター”など、よく指摘される「垂直方向の障壁が大きい」ことがわかる。第2位に挙がっている”車椅子専用駐車場”は、今回の回答者の交通手段が自動車に特化している影響もあろう。っているようである。

〈もっとも都心部に出かけたいか〉の設問には、”今より少なくてもよい”の回答者は0で、”もっと出かけたい”の回答者は2/3となっている。また、「交通機関が利用しやすく整備されたら」の条件下で〈利用する交通手段〉を尋ねたのが、表4である。現在自動車を利用している回答者のほとんどは自動車を選択しているが、2名は自動車ではなく公共交通機関を選択している。また、電動式車椅子利用者は、選択する公共交通機関の種類が広がっているようである。

#### 4. 理想的条件下の外出希望と需要の潜在化

「自由に移動できるとしたら」という条件下での

表3 都心部で特に困ること（3つ以内の複数回答）

| 都心部への交通の便    | 交通機関の乗り降り   | 車イス専用駐車場     | 車などの危険     | 都心部歩道の狭さ   | 都心部道路の段差      |
|--------------|-------------|--------------|------------|------------|---------------|
| 5<br>(15.6)  | 6<br>(18.8) | 18<br>(56.3) | 2<br>(6.3) | 3<br>(9.4) | 11<br>(34.4)  |
| 駅・建物のエレベーター  | 駅・建物の通行     | 障害者用トイレ      | 休息場所       | その他        | 合計            |
| 10<br>(31.3) | 9<br>(28.1) | 28<br>(87.5) | 1<br>(3.1) | 2<br>(6.3) | 95<br>(296.9) |

\*以下の回答数に0は0：“手助けする人が少ない”、“経費がかかる”

表4 都心部への現在の交通手段（主なもの1つ）と理想交通手段

| 電動車イス                      | 自分運転の車                       | 家族等運転の車                   | バス                             | 路面電車                       |
|----------------------------|------------------------------|---------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| 4<br>(12.5)<br>7<br>(21.9) | 24<br>(75.0)<br>22<br>(68.8) | 1<br>(3.1)<br>4<br>(12.5) | 3<br>(9.4)<br>14<br>(43.8)     | 0<br>(0.0)<br>10<br>(31.3) |
| 熊本電鉄                       | JR                           | タクシー                      | 合計                             |                            |
| 0<br>(0.0)<br>4<br>(12.5)  | 0<br>(0.0)<br>6<br>(18.8)    | 0<br>(0.0)<br>1<br>(3.1)  | 32<br>(100.0)<br>68<br>(212.5) |                            |

\*上段：  
現在の交通手段  
(無回答1)  
\*下段：  
理想的交通手段  
(無回答1)

#### 5. おわりに

今回の回答集団は車椅子利用の身体障害者でもきわめて外出頻度が高い集団であるが、それでも都市の様々なバリアーは都心部外出の意欲と行動を潜在化させているといえる。

なお、クロス集計結果等は講演時に発表する予定であるが、車椅子利用の身体障害者の外出意識と行動を構造的に検討するためには、さらに回答数を増やす必要がある。

最後に、アンケート調査にご協力いただいた車椅子利用の方々に深く感謝の意を表する次第である。