

2 IV - 19

身体障害者の外出特性と交通サービスの問題点について

秋田大学 正 員 清水浩志郎

秋田大学 正 員 木村 一裕

秋田大学 学生員 ○藤田 順洋

1. はじめに

障害をもつ人が自立して生活していくうえで、日常生活圏における移動の自由が確保される必要がある。そこで本研究では車いす利用者、視覚障害者を対象にアンケート調査を実施した結果から、障害者の外出特性を把握し、外出時における交通環境の問題点について考察することを目的としている。調査方法は、「秋田車いす使用者連絡協議会」「秋田県視覚障害者福祉協会」の協力を得て、郵送配布、郵送回収により行なった。回収状況は、車いす利用者125人、視覚障害者175人で、有効票はそれぞれ103人、170人であった。

2. 障害者の外出特性

(1) 障害者の外出頻度

外出行動の特徴を障害の種類別にみると、車いす利用者、視覚障害者ともに1人で外出できる人の割合は約半数で、障害の程度が重くなるほどその値が低くなっている。また1人で外出できる人の中でも介助者を必要と感じている人は、車いす利用者で16.7%、視覚障害者で37.2%を占めており、1人で外出する際に、なんらかの不便を感じている人が多いことがわかる。

表-1は障害の種類別、目的地別に1日の平均トリップ数を表わしたものである。車いす利用者に比べ視覚障害者のほうがトリップ数は多いが、健常者に比べるとグロス原単位では3分の1以下と非常に少ないものになっている。

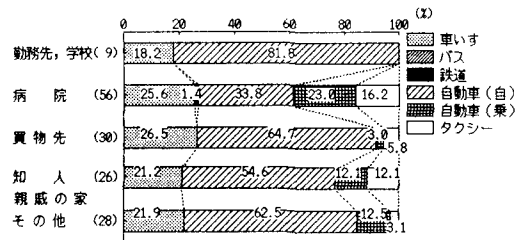
表-1 障害の種類別、目的地別平均トリップ数

目的地	車いす利用者	視覚障害者	
勤務先、学校	0.139	0.324	秋田都市圏ハートネット調査（ケ・ロス） 2.655
病院	0.205	0.131	
買物先	0.167	0.205	
知人、親戚の家	0.105	0.098	
その他	0.114	0.087	
合計（ケ・ロス）	0.730	0.845	
（ネット）	1.044	1.295	

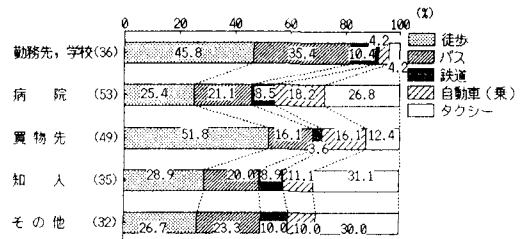
(2) 目的地別利用交通手段

図-1は車いす利用者、視覚障害者の目的地別利用交通手段状況をまとめたものである。これによると車いす利用者は、全ての目的地について「自動車（運転）」、「車いす」が大部分を占めているが、外出回数が最も多い通院においては、「自動車（同乗）」、「タクシー」などもよく利用されている。また、視覚障害者は病院、買物先への外出が多く、買物では「徒歩」に依存する傾向がみられるが、通院では利用が多岐にわたっている。

(a) 車いす利用者



(b) 視覚障害者



()内は目的地まで外出した人数

図-1 障害の種類別の目的地別利用交通手段状況

3. 車いす利用者の交通環境

(1) 都市内交通機関について

車いす利用者の通院目的では車に乗せてもらった、タクシーを利用する割合も高い。このように車を運転できない人にとっては、タクシー、バス、鉄道などの公共交通機関に頼らなければならない場合もある。そこで、それぞれについて不便に感じてい

る点を整理すると、タクシーでは「料金が安い」、
「福祉タクシーがない、または数が少ない」といっ
た制度面に関して不便を感じている。バスについ
ては、バスの構造上の問題のためほとんど利用さ
れていないのが現状である。改善策としては、バス
本体の構造をリフト付きにするか、あるいはSTサ
ービス（リフト等の付いた車両の特別の運行シス
テム）のような方法によって補うことが考えられ
る。

(2)中・長距離交通機関について

身体障害者は、日常的な通院の他に高度な医療
技術を受けるため、中・長距離のトリップが必要
となる場合があり、そのために航空機や鉄道を利用
する機会が生じる。そこで鉄道について、車いす
利用者が不便に感じる点を図-2に示した。「車両
のステップが高い」、「エレベーターが無い」と
いった垂直移動に関わる問題が、鉄道の利用を阻
害していることがわかる。鉄道利用における問題
点は多くの指摘がなされているが、財源の確保が
最大の課題となっている。

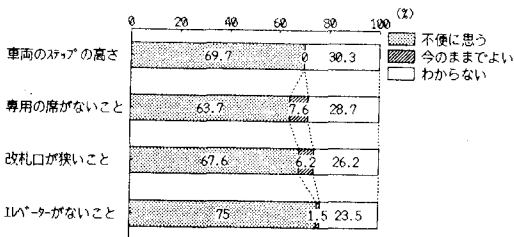


図-2 鉄道についての不便

4. 視覚障害者の交通環境（歩行空間について）

通勤，通学，買物における交通手段は，約半数が
「徒歩」で占められている。外出する際，介助者が
いる場合には視覚障害者の外出をさまたげる要因は
少なく，むしろ障害の程度が軽く，1人で外出でき
る人にとって多くの問題があると考えられる。そこ
で，歩行環境について「1人で外出できる」グルー
プの道路交通安全施設に関する評価をまとめた。

図-3は，視覚障害者用の道路交通安全施設につ
いての評価を示したものである。「音の出る信号」
については9割以上の人役に立っていると答えて
いるが，「歩道の点字ブロック」「バイブレイシ
ョンシグナル」については役に立っている割合が低
い。とくに「歩道の点字ブロック」の評価が低いのは，

点字ブロックの連続性の欠如や歩道内の障害物によ
って点字ブロックが隠されてしまうためであると考
えられる。歩道内の障害物についての指摘（表-2）
をみると，放置自転車に対する不満が多く，全体の
62.8%の人が障害に感じている。

また一般の道路交通安全施設についての評価（図
-4）では「歩行者の多い歩道の歩行」や「信号の
青時間内での横断」は6割以上の人が可能であると
答えている。しかし，「歩道と車道の段差を気にせ
ずに歩くこと」については，6割以上の人は段差が
気になって歩けないことがあると答えており，車道
と歩道の段差の高さに問題があると考えられる。

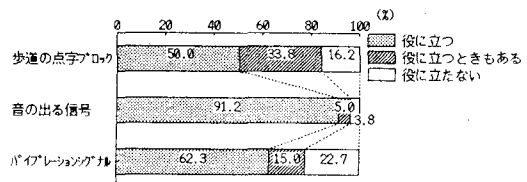
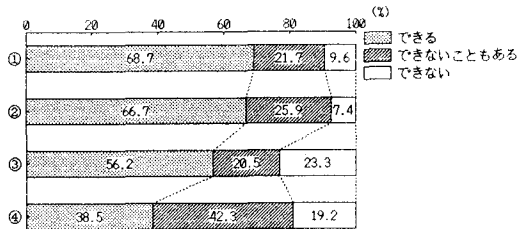


図-3 視覚障害者用道路交通安全施設について

表-2 歩道上の障害物

単位: %

歩道上の 障害物	看板	放置自転車	道路標識	電柱	その他
	37.2	62.8	19.8	38.4	12.8



- ① 繁華街などの走行の多い歩道の歩行
- ② 信号の青時間内での横断歩道の横断
- ③ 押しボタン式の信号機のある場所の横断
- ④ 歩道と車道の段差を気にせずに歩くこと

図-4 一般の道路交通安全施設について

5. むすび

以上の分析結果から障害者の外出頻度は健康者に
比べ非常に少なく，障害の種類や程度によっても外
出目的，交通手段などに違いが生じることがわかっ
た。また障害者の交通需要は潜在的にかなり高いと
考えられるため，公共輸送機関の整備，都市交通施
設の整備とともに，STサービスなどの導入方法に
ついて検討する必要がある。