

障がい者が抱える交通課題 ～障がい者パーソントリップ調査 からみえる現状と課題～

(公財) 豊田都市交通研究所

河合 正吉

2011.6.22

1

本日の発表

- はじめに
研究開始時の問題意識／障がい者の移動の把握状況／
調査の手法／調査にあたって／調査の概要／
アンケートの概要／重点整備地区／居住地
- 調査結果
 - 1.基本的な移動の傾向
 - 2.地域特性と外出状況
 - 3.地域特性が外出に与える影響要因
 - 4.知的・精神障がい者を対象とした分析

2

はじめに

3

研究開始時の問題意識

- 移動の円滑化に関わる各種法律が整い、駅や公共施設など、バリアフリー化が進みつつある。
- 一方で、法律の対象とならない地域（例えば中山間地域など）については課題が残る。
- 今のところ、このような箇所における障がい者の移動上の問題点や課題は分かっていないのではないか？

4

研究開始時の問題意識

- さらにバリアフリー新法制定以降、身体障がい以外の障がい者のための移動支援に向けた具体策の重要性も高まっている。
- しかし、そもそも移動の実態がわからない中では、そこに生じる課題すらも明らかでない可能性があるのではないか？

5

研究開始時の問題意識

- 移動を支援する交通施策を検討するには、まずはその実態を把握することが必要
- 豊田市・・・都市部から中山間地まで多様な地域を含む日本の縮図のような地方都市
→このような地域で全市的にすべての障がい者の移動の実態を把握することは意義があるのではないか？

6

調査の手法

- 交通分野の調査手法であるパーソントリップ調査の方法により実施。
(どのような人がどのような目的でどこからどこへどのような方法で移動したかを明らかにする)
- 基本的な障がいの状況についての把握
一日の過ごし方(移動の仕方について詳しく)
移動に関する(特に公共交通)満足・不満足・・・

7

調査にあたって

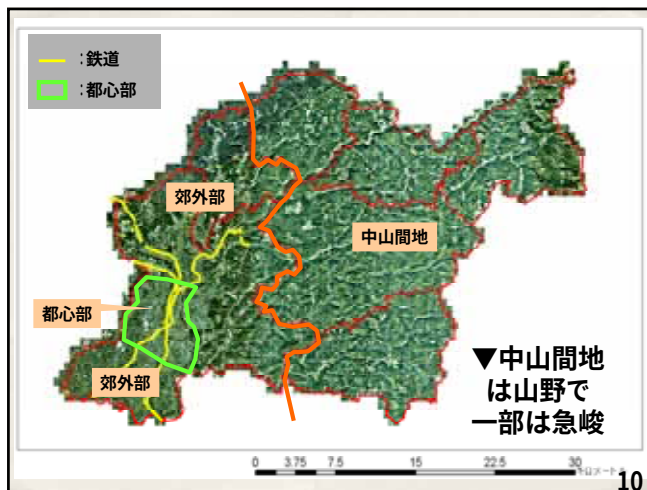
- アンケート調査にあたっては豊田市役所(交通政策課、障がい福祉課)に協力いただいた。
(障がい者の個人情報には障がい福祉課の協力による)
- 障がい福祉課からは設問追加もいただいた。
- 障がい者団体のみなさま(特に、若宮の会)にご協力いただき、調査内容のチェックを行うことができた。

8

調査の概要

項目	内容
調査対象	豊田市の障がい者約16千人のうち一部(身体障がい者：等級1～3級、知的障がい者：全て、精神障がい者：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)
配布数	2,511

9



10

アンケートの概要

表 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。豊田市ユニバーサルデザイン構想の重点整備地域が2地域存在	130千人(31%) 33.1人/ha 2,920人(27%)
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(63%) 8.5人/ha 6,740人(63%)
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(6%) 0.4人/ha 1,010人(10%)

※都市計画区域：都市計画法で定められた区域

11

重点整備地区

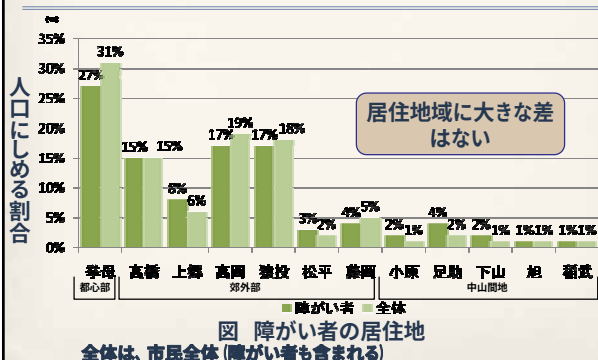
豊田市ではユニバーサルデザイン構想の重点整備地区としている



※豊田市ホームページより

12

居住地



13

調査結果

14

1. 基本的な移動の傾向

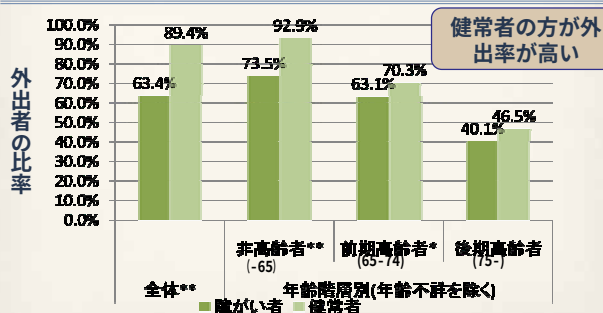
15

基本的な移動の特性

- 基本的な移動の特性・・・様々なものが考えられる
→ここでは移動の基本的な要因といえる、「外出の有無」、「外出頻度」、その時の「交通手段」
- 外出・・・何らかの目的をもって行うことが一般的
→本研究では生活必需的で比較的頻度が多いと考えられる「通勤・通学」、「買い物」、「通院」、「福祉施設や授産施設等への訪問」目的などの外出を対象に分析を行った。

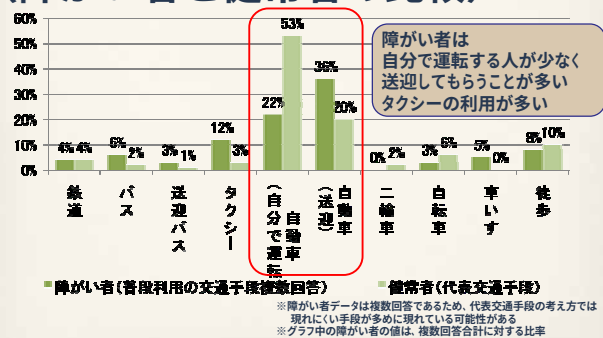
16

外出状況



17

外出の状況 (障がい者と健常者の比較)



18

自動車の有無による外出状況

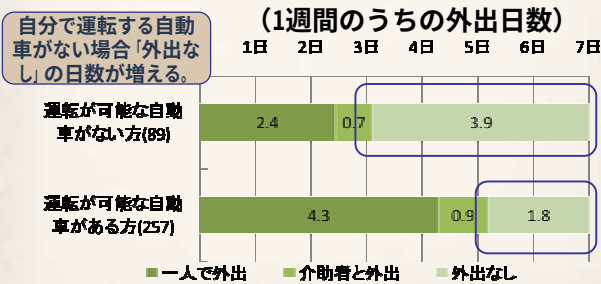


図 自動車の所有形態別外出状況

19

中間まとめ (1) 基本的な移動の傾向

- ・ 健常者と比較して外出割合が少ない
 - ・ 運転可能な自動車がない方では、さらに外出割合が少ない
- 障がい者は自動車を自由に使える環境にないことが健常者に比べて多い。そのことが障がい者の移動制約の一つの要因になっている可能性がある

20

2.地域特性と外出状況

21

地域別の障がい者の外出状況

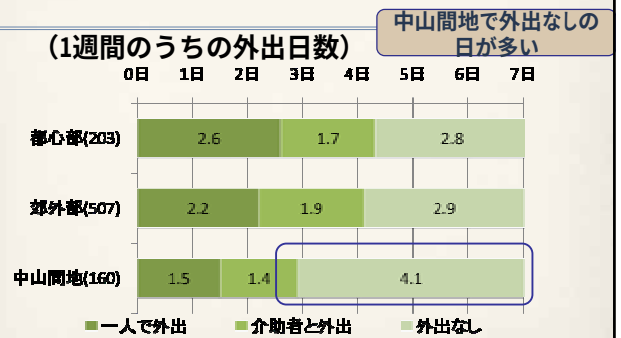


図 地域別の外出状況

22

自動車の利用環境

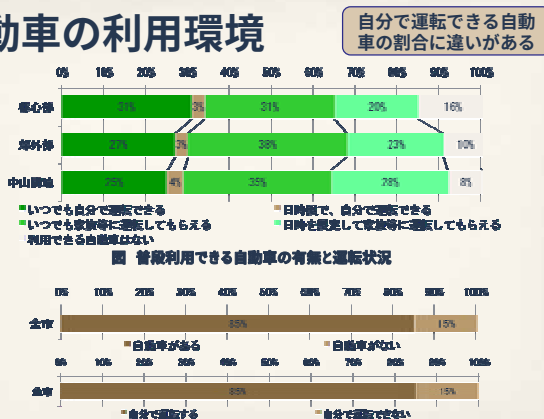


図 市民全体の普段利用できる自動車の有無と運転状況 (市民調査より)

23

運転可能な自動車がある方の 外出状況

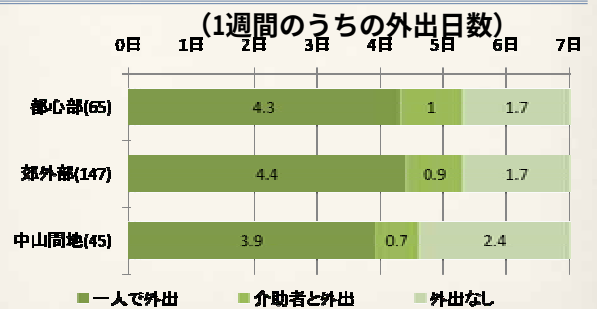


図 地域別外出状況 (運転可能な自動車あり)

24

運転可能な自動車がない方の 外出状況

自分で運転する自動車がない場合「中山間地」の外出なしの日数が増える。

(1週間のうち的外出日数)

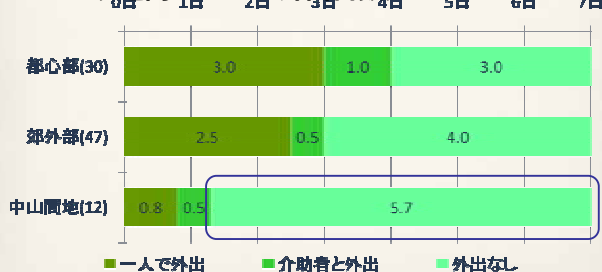


図 地域別外出状況 (運転可能な自動車がない方)

25

介助者の存在と外出状況

中山間地では、同居する介助者がいない場合に外出なしの割合が高い。

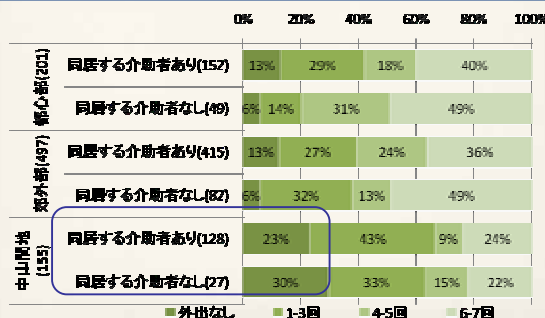


図 地域別外出回数 介助者の存在

26

外出に対する要望 (買い物)

中山間地で今のままでよいとする割合が若干低い

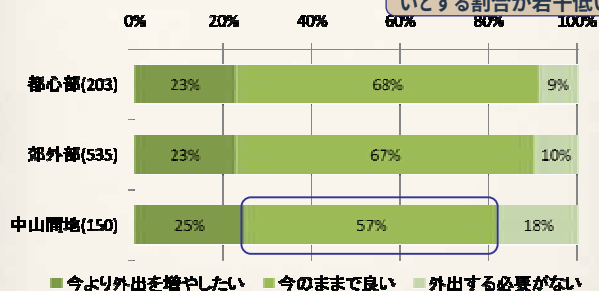


図 地域別の外出に対する要望 (買い物)

27

外出に対する満足度 (買い物)

中山間地で不満足
の割合が若干高い

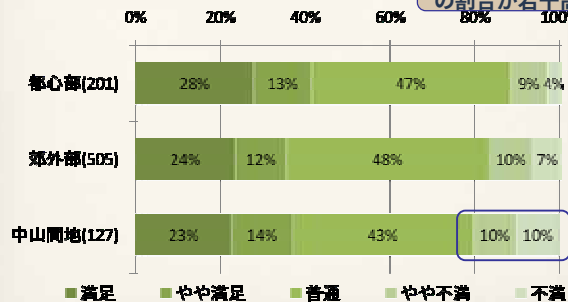


図 地域別の外出に対する満足度 (買い物)

28

中間まとめ (2) 地域特性と外出状況

- 中山間地で「外出なし」の日数が多い
細かくみると
→ 自動車が利用できない場合
→ 同居する介助者の不在の場合
- 中山間地では他の地域に比べて外出に対する不満 (買い物目的の場合) を持っている人の割合が高い。
→ 外出状況には地域間で格差がある。これは個人のおかれている状況 (自動車の利用可能状況や介助者の有無) にも影響を受けている可能性がある。さらに実態が外出意識にも現れている可能性がある

29

3. 地域特性が外出に与える影響 要因

30

外出影響要因分析

- ここまでは障がい者の移動実態を障がい種別について特に区別せずに見てきた。
- 障がいの種別は移動の制約要因に大きく影響すると考えられる。

→外出影響要因を詳細に分析するにあたって、特に今回の調査で回答者数が多かった下肢不自由な方を対象として影響要因を分析を試みた。

31

外出影響要因分析の対象者

表 分析対象とする下肢不自由者の概要

	対象者数 (人)	高齢化率 (%)	自動車運転 可能な割合 (%)	職業を持つ 割合 (%)	補助具が 必要な割合 (%)
都心部	24	63%	46%	21%	75%
郊外部	40	65%	25%	15%	80%
中山間地	21	90%	29%	5%	76%
全体	85	71%	32%	14%	78%

32

外出に対する要望

外出回数に差がある。
中山間地の人は今より
外出を増やしたい人が多い

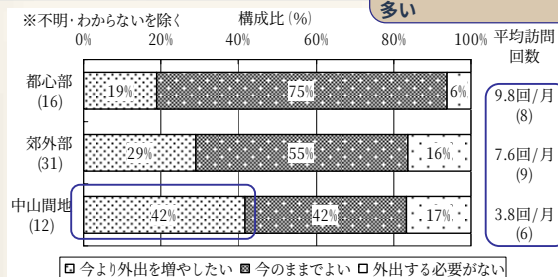


図 下肢不自由者の地域別外出に対する要望 (買い物)

33

外出を阻害する要因 (1)

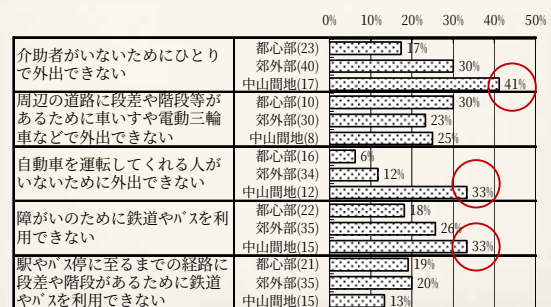


図 外出を阻害する要因の指摘率 (1)

34

外出を阻害する要因 (2)

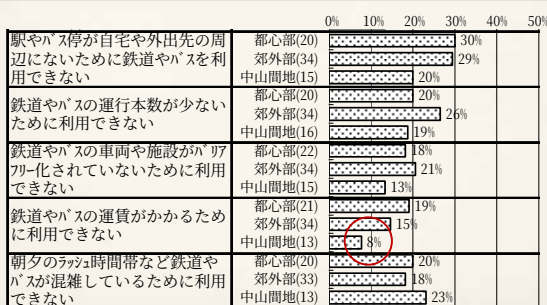


図 外出を阻害する要因の指摘率 (2)

35

外出頻度に影響を及ぼす要因

- 数量化II類による分析を実施

要因	カテゴリー	外出頻度低い	外出頻度高い	レンジ	偏相関係数
地域	都心(n=16) 郊外(n=26) 中山間地(n=14)	-0.06	0.62	1.696	0.486
外出時介助	必要(n=29) 不要(n=27)	-0.38	0.41	0.787	0.244
自動車利用環境	運転可(n=16) 送迎可(n=36) 利用不可(n=4)	-0.26	0.80	1.709	0.323

図 外出頻度に影響を及ぼす要因

36

中間まとめ (3) 地域特性が外出に与える影響要因

- ・中山間地に居住する下肢不自由者は外出を増やしたい方の割合が障がい者全体と比較し多い
- ・外出を頻度を低くしている影響要因は以下のような順番で大きい
「中山間地である」「自動車の利用ができない」「介助者が不在」

→ 下肢不自由者には地域の差は、外出頻度に与える影響が自動車の利用環境と同程度大きい。中山間地域に住むことは、自動車が利用できない状況と同じぐらい外出頻度を下げる要因になりうる

37

4. 知的・精神障がい者を対象とした分析

38

外出の有無：通勤・通学目的

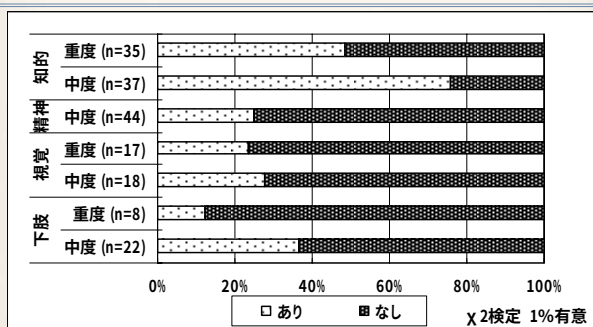


図 通勤通学目的での過去一ヶ月間の外出状況 39

外出の有無：買い物目的

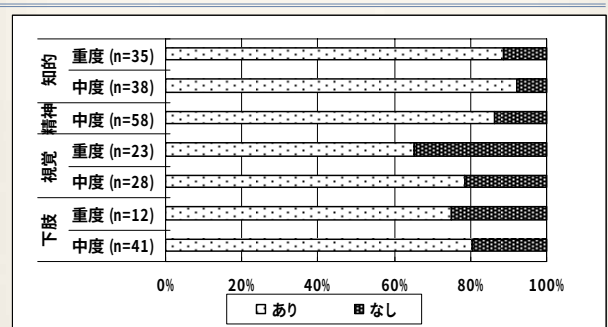


図 買い物目的での過去一ヶ月間の外出状況 40

外出の有無：通院目的

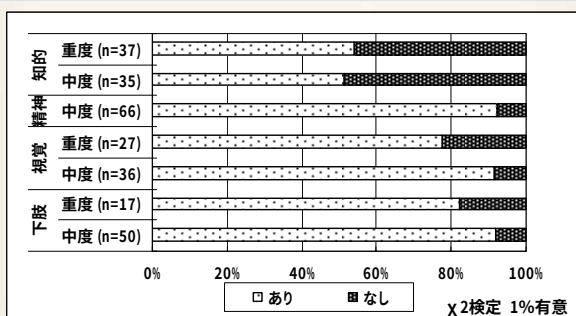


図 通院目的での過去一ヶ月間の外出状況 41

外出の有無：福祉施設や授産施設等への訪問目的

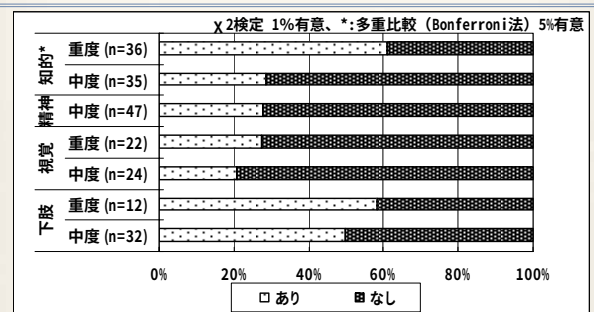


図 福祉施設等への訪問目的での過去一ヶ月間の外出状況 42

外出頻度 (1ヶ月当たりの日数)

表 目的別の外出頻度

	知的		精神	視覚		下肢	
	重度	中度	中度	重度	中度	重度	中度
通勤通学 *	17.8 (11)	19.5 (25)	14 (6)	-	21.6 (5)	-	14.4 (5)
買い物	7.1 (21)	6.8 (28)	8.8 (31)	8.5 (10)	6.6 (18)	5.3 (6)	8.2 (16)
通院 *	1.8 (11)	1.3 (14)	4.3 (39)	1.5 (16)	2 (27)	4.3 (11)	2.6 (22)
福祉施設等への訪問	14.3 (12)	6.4 (9)	8.6 (11)	6 (4)	7.5 (4)	7.7 (5)	7.6 (9)

*: クラスカル・ウォリス検定5%有意、()内はサンプル数

43

交通手段: 通勤・通学目的

知的障がい者・・・2割～3割が鉄道、路線バスといった公共交通機関を利用
→ 知的障がい者は通勤・通学目的の外出割合が多く、重要な交通手段に

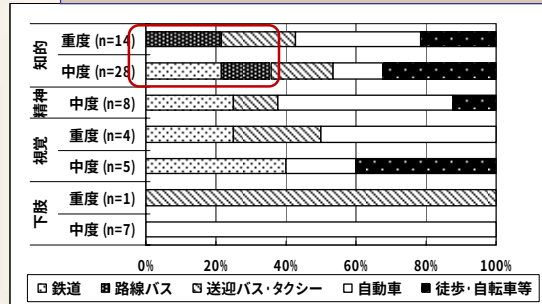


図 障がい種別ごとにみた通勤・通学時の交通手段

44

交通手段: 買い物目的

全般的に・・・自動車による交通手段の割合の高さが特徴的
知的障がい者の重度や精神障がい者の徒歩・自転車等の割合も比較的高い

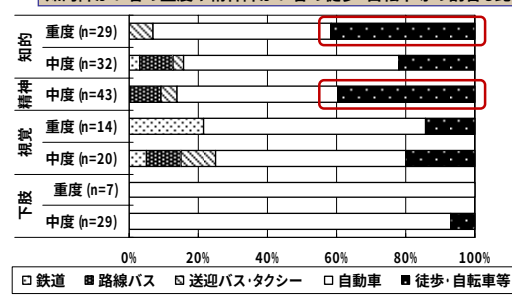


図 障がい種別ごとにみた買い物時の交通手段

45

交通手段: 通院目的

全般的に・・・自動車による交通手段の割合の高さが特徴的
視覚障がい・知的障がいの中度、精神障がいの中度においては2割程度公共交通機関を利用

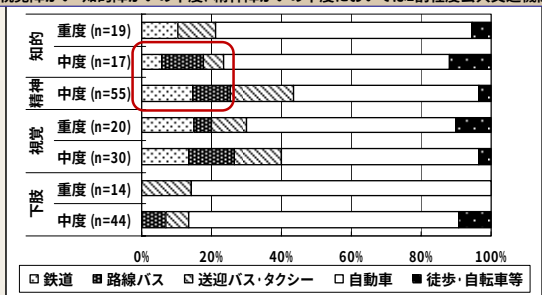


図 障がい種別ごとにみた通院時の交通手段

46

交通手段: 福祉施設や授産施設等への訪問目的

多くが送迎バス・タクシーもしくは自動車による移動
知的障がいの中度・・・鉄道や路線バスの利用が3割

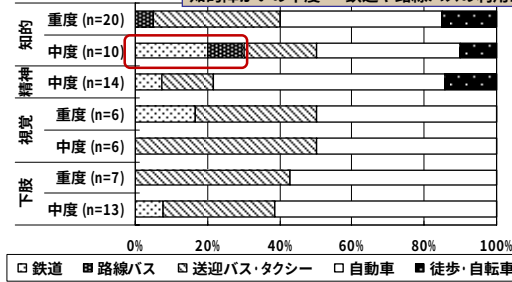


図 障がい種別ごとにみた福祉施設訪問時の交通手段

47

中間まとめ (4-1)

知的・精神障がい者の交通行動特性のまとめ

■外出の有無

知的障がい者・・・通勤・通学で多く、通院で少ない。重度者は福祉・授産施設で多い
精神障がい者・・・通勤・通学、福祉授産施設で少なく、通院で多い

■外出頻度

通勤・通学と通院で障がい間の差があり、知的障がい者は特に通勤・通学、精神障がい者は通院での外出頻度が多い

■交通手段

他の身体障がい者と比較して知的障がい・精神障がい者の鉄道や路線バスといった公共交通の利用がみられる
(ただし、統計的な検定は行っていない)

48

知的・精神障がい者の交通行動の制約要因

知的障がい・精神障がい者の**交通行動**
→**大きな支障**があることが想定

障がいの種別や程度によって、どの程度単独の行動に制約を受けており、それは障がいによってどのように異なるのかについて以下の3要因から把握

- (1) 「外出時における介助者の必要性」
- (2) 「自動車の利用環境」
- (3) 「公共交通利用時の問題点」

49

外出時における介助者の必要性

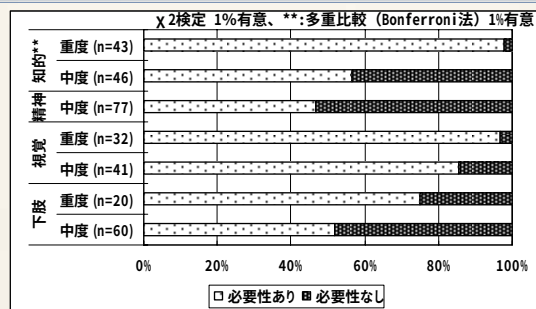


図 障がい種別ごとにみた外出時の介助の必要性

50

自動車の利用環境

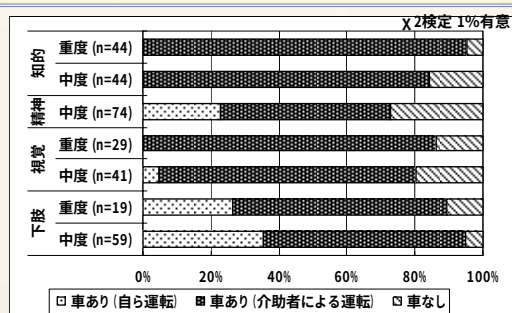


図 障がい種別ごとにみた自動車の利用環境

51

鉄道利用時の問題点 (指摘率)

※網掛けは各障がいにおける上位3位の問題点

		周の目が気になる	優先席が空いていない	列車に乗り込む際、乗員の介助がない	列車に乗り込む際、乗員の介助が必要	駅道を利用する際、事前連絡が利用したい時間間隔で列車が来ない	利用したい時間間隔で列車が来ない	降がりに配慮されたトイレがない	自動券売機が使えない	駅構内の段にスロープがない	降がりに手すりがない	駅にエレベーターやスリカレタがない	駅までや駅からの道に段差がある	電車の本数が少ない	自や目的の近所に駅がない			その他
知的	重度	0.18	0.00	0.00	0.04	0.02	0.00	0.09	0.07	0.07	0.02	0.00	0.00	0.02	0.27	0.11		
	中度	0.31	0.13	0.02	0.02	0.00	0.00	0.06	0.02	0.00	0.00	0.02	0.00	0.00	0.17	0.10		
精神	重度	0.35	0.09	0.04	0.03	0.00	0.00	0.04	0.01	0.04	0.03	0.01	0.00	0.01	0.00	0.03	0.20	0.06
	中度	0.34	0.06	0.19	0.03	0.00	0.03	0.13	0.09	0.03	0.03	0.03	0.00	0.06	0.13	0.16		
視覚	重度	0.34	0.10	0.22	0.07	0.02	0.07	0.27	0.07	0.02	0.00	0.00	0.00	0.12	0.07	0.15		
	中度	0.30	0.05	0.25	0.35	0.05	0.05	0.10	0.15	0.05	0.05	0.20	0.20	0.15	0.00	0.10		
下級	重度	0.44	0.00	0.16	0.18	0.05	0.11	0.05	0.13	0.05	0.02	0.05	0.05	0.07	0.07	0.05		
	中度	0.44	0.00	0.16	0.18	0.05	0.11	0.05	0.13	0.05	0.02	0.05	0.05	0.07	0.07	0.05		

図 障がい種別ごとにみた鉄道利用時の問題

52

路線バス利用時の問題点（指摘率）

※網掛けは各障がいにおける上位3位の問題点

[illegible]

0.03
53

まとめ (4)

知的・精神障がい者の交通行動特性のまとめ

- 知的・精神障がい者の交通行動特性は身体障がい者のそれとは異なる。よってその支援体制の現状分析を通じて交通行動特性を踏まえた対策の必要性がある
- 公共交通機関の利用が多い傾向がみえることから、運行本数などの基本的サービス水準の向上とともに、障がい特有の「周りの目が気なる」などの制約要因を解消し、より有効に公共交通機関を活用できるような環境整備の重要性が高い

54

まとめ(1) 基本的な移動の傾向

- 障がい者は自動車を自由に使える環境にないことが健常者に比べて多い。そのことが障がい者の移動制約の一つの要因になっている可能性があることがわかった。

55

まとめ(2) 地域特性と外出状況

- 外出状況には地域間で格差がある。これは個人のおかれている状況(自動車の利用可能状況や介助者の有無)にも影響を受けている可能性がある。さらにその実態が外出意識にも現れている可能性がある。

56

まとめ(3) 地域特性が外出に与える影響要因

- 下肢不自由者にとって、地域の差は、外出頻度に与える影響が自動車の利用環境と同程度大きい。中山間地域であることは、自動車が利用できない場合と同じくらい外出頻度を下げる要因になりうることがわかった。

57

まとめ(4) 知的・精神障がい者の交通行動特性のまとめ

- 知的・精神障がい者の交通行動特性は身体障がい者のそれとは異なる。よってその支援体制の現状分析を通じて交通行動特性を踏まえた対策の必要性がある。
- 公共交通機関の利用が多い傾向がみえることから、運行本数などの基本的サービス水準の向上とともに、障がい特有の「周りの目が気になる」などの制約要因を解消し、より有効に公共交通機関を活用できるような環境整備の重要性が高い。

58

おわりに

- 障がい者の移動実態をアンケート調査を通じて明らかにすることを試みた。
- 現在以下のような点について分析を進めている
- アクティビティダイアリー(活動日誌)調査結果に基づく移動特性の解析
- 障がい者のOD(起点終点)データに基づく移動特性の基礎解析

59

豊田まちと交通勉強会 まちべん

ご清聴ありがとうございました

60