

わが国の交通環境と視覚障害者

—視覚障害者の立場から見た交通システムの問題点—

石井 勇*

交通政策の目的は、自由、平等、正義、博愛の精神を基本とする民主的社會の達成にあり、国民の福祉の拡大にあるが、この理念が視覚障害者の福祉にどのように位置づけられ、かつ生かされているか。道路交通問題を中心に、質問紙法を用いた調査を行い、問題点を指摘し、対策の資料としたい。

The Mobility of the Blind in Japan

— To Create the Safe and Comfortable Society for the Blind People —

Isamu ISHII*

The purpose of the transport and traffic policy is to achieve a democratic society based on freedom, equality, justice and fraternity. Also to expand the welfare of people is its goal. We wanted to find out how this principle is realized to the actual transportation policy and welfare for the blind people. We made a survey on transportation systems for the blind by sending questionnaires to the blind people's home. In this report we proposed several measures to solve the problems revealed from the questionnaires.

1. はじめに

昭和55年の厚生省の統計によると、18歳以上の身体障害者の総数は、1,977,000人(人口比2.4%)と推計され、そのうち、視覚障害者の数は、336,000人で、総数の17.0%にあたる。1～2級**の重度視覚障害者は、155,000人(1級11,000人、2級44,000人)と重度障害者が、53.2%と半数以上を占めており、これに18歳未満の視覚障害者を加えると、総数はかなり上回るものと推測される。

また、身体障害者の総数は、昭和45年10月に比較して50.5%も増加しており、障害者対策と同時に、国際障害者年のもう一つの目標である予防対策が急がれる。

さて、障害者、とくに重度視覚障害者(以下盲人という)の自立更生の第一歩は、移動の自由を確保することから始まる。クルーガー(I.Kruger)は「盲人が一人で歩き回ることができないときは、身体的にも精神的にも沈滞を生み出す」という。

欧米では、盲人歩行学をPeripatologyともいっているが、多くは、Orientation & Mobilityといっている。ここでいう、オリエンテーションとは、「目的地へ到着するために必要な情報を知り、残された能力や感覚を使用する過程」であり、モビリティとは、

「一つの場所から他の場所へ移動する能力」であり、盲人の歩行は、この「定位能力」と「移動能力」の組合せである。

盲人歩行の方法には、主に次の4つの方法による歩行、①補助具を用いない歩行、②手引きによる歩行、③白杖使用による歩行、④盲導犬を使つての歩行、などである。しかし、手引きによる方法は、他人に対する依存度を強め、歩行能力を補う残存の諸感覚の利用が失われてしまう危険があり、多くの識者は、手引きによる方法を戒め、他人に依存しない単独歩行の意義の重要性を述べている。

結局、盲人の単独歩行は、白杖による、いわゆるフーパーテクニック***によるか、盲導犬使用による方

** 身体障害者障害程度等級

- 1級 両眼の視力(万国式視力表によって測つたものを用いて、屈折異常のある者については矯正視力について測つたものをいう。以下同じ)の和が0.01以下のもの。
- 2級 両眼の視力の和が0.02以上0.04以下のもの。
- 3級 両眼の視力の和が0.05以上0.08以下のもの。
- 4級 ①両眼の視力の和が0.09以上0.12以下のもの。②両眼の視野がそれぞれ5度以内のもの。
- 5級 ①両眼の視力の和が0.13以上0.2以下のもの。②両眼の視野がそれぞれ10度以内のもの。③両眼による視野の2分の1以上が欠けているもの。
- 6級 一眼の視力が0.02以下、他眼の視力が0.6以下のもので、両眼の視力の和が0.2を超えるもの。

(身体障害者福祉法施行規則別表等5号より)

***フーパーテクニックとはソフトタッチテクニックともいわれ、正しい姿勢で、安全に軽く白杖をついて歩くことである。なお、フーパーとは白杖による歩行テクニックの提唱者。

* (財) 中部盲導犬協会会長
Chairman, Chubu Guide Dog Association
原稿受理 昭和56年7月13日

法の2つであるが、わが国の道路環境ないしは、総合交通体系が、盲人のモビリティをどのように確保しているか、道路交通問題を中心に生活環境、経済活動、交通災害、疾病、盲人に対する市民の対応など、質問紙法を用いた調査を実施したので報告し、その対策を考えてみたい。

調査にあたって、愛知県盲人福祉連合会、名古屋市盲人福祉会連合、京都府盲人協会、日本盲導犬協会、札幌盲導犬協会、中部盲導犬協会等の名簿から無作為に愛知県内900名、全国200名を抽出し、48項目からなる質問紙法を用い、郵送で回答を求めた(盲導犬協会名簿は、盲導犬を手にする前の視覚障害者を対象とし、盲導犬使用による歩行調査は省略した)

調査は、昭和56年3月1日～5月30日の間に行われた。発送総数1,100通のうち、811通、73.7%の高率の回答があり、宛先不明など21通が返送されてきた。回答の811通のうち、障害者手帳1級のもの503名を対象とし、2～4級の者(146通)は報告の多くを省略した。

2. 調査対象者の状態

調査対象者503名(1級)を年齢別で見ると、40代25.2%、50代22.5%、60代23.9%となっている。

世帯の中で本人が占める続柄は、世帯主が最も多く69%であるが、これを有職者、無職者別に見ると、有職者で世帯主は75.5%を占め、無職の世帯主46%に比べて多い。それに対し、世帯主の配偶者は14.1%であるが、無職は28.8%と有職の9.9%より高い数字になっている。

本人の家計上の地位を見ると、生計の中心者は63%で、有職者総数の72.2%を占め、被扶養者16.1%は、無職者総数の40.5%と高いのも当然考えられるところである。

中途失明の年齢は、6歳以下25.5%、12歳以下10.4%となっており、約1/3が幼少年期に失明している。失明の原因は、先天性27.4%(有職29.9%、無職18.9%)であり、中途失明では、一般疾患29.6%(有職32.9%、無職18%)について、災害(労働、交通、自然災害事故等)13.2%となっている。

学歴については、特殊学校卒業者60.7%(有職68.1%、無職39.2%)で、有職者に特殊学校専門部率28.8%が多いのは、中途失明者の職業訓練のためであろう。

盲人の職業については、調査対象者総数(1級)のうち、有職者は77.9%、無職者は22.1%で、灸、マッサージ業(三療業)が圧倒的に多く351人、89.5

% (2～4級でも同様に75.9%)に達している。わずかながら、琴、三味線など、その他の教師1.5%、教員1.3%である。自営93%、勤務3.7%(2級以下は自営73.1%、勤務26.9%)である(Table 1)。

3. 視覚障害者の外出時における道路交通環境の実態

国際障害者年のスローガンは完全参加と平等である。「完全参加と平等」には、OrientationとMobilityの確保、すなわち移動の自由が確保されていなければならない。

わが国の交通環境ないし交通システムは、それを可能にしているかどうかであるが、盲人の自立への意欲を奪い、他人への依存を強要し、生きる権利さえ奪い去ろうとする次のような衝撃的な数字がある。

「盲人故に、道路での事故で怪我をしたことがあるか」との問いに、「ある」50.1%(有職50.7%、無職47.7%)、「ない」41.9%(有職41.1%、無職45.1%)で、2人に1人以上が事故で怪我をしているのは驚くべきことである(Table 2)。

視覚障害者を家庭に閉じこめ、自立をさまたげ、孤独を深め、社会から隔離している根源の一つがこ

Table 1 職業
Classification of job

	1級		2～4級		計	
	実数	%	実数	%	実数	%
三療業	351	89.5	82	75.9	433	86.6
盲教員	5	1.3	5	4.6	10	2.0
その他教師(琴など)	6	1.5	2	1.9	8	1.6
福祉施設職員	2	0.5	0	0	2	0.4
病院勤務	3	0.8	4	3.7	7	1.4
会社員	3	0.8	2	1.9	5	1.0
カウンセラー	1	0.3	0	0	1	0.2
その他	8	2.0	6	5.6	14	2.8
回答なし	13	3.3	7	6.4	20	4.0
計	392	100	108	100	500	100

Table 2 道路における傷害の有無
Experience of injury on the street

	1級(働)		1級(無)		1級(計)	
	実数	%	実数	%	実数	%
ある	199	50.7	53	47.7	252	50.1
ない	161	41.1	50	45.1	211	41.9
回答なし	32	8.2	8	7.2	40	8.0
計	392	100	111	100	503	100

こにあるといっても過言ではない。

わが国の交通環境が盲人の移動の自由を確保しているかどうか、外出の回数から見てみると、「毎日ずっと外出している」12.9%（有職13.5%、無職10.8%）、「1日に1回ぐらいは外出する」16.1%（有職17.6%、無職10.8%）、「2日に1回ぐらいは外出する」3.6%（有職3.1%、無職5.4%）となっている。

1日か2日に1回外出が移動の自由の確保かどうかは問題ではあるが、外出できる人を見ると32.6%（有職34.2%、無職27%）と3割余である。これに対し、「3日～5日に1回ぐらゐ外出する」17.3%（有職16.8%、無職18.9%）、「あまり外出しない」は24.5%（有職23.9%、無職26.1%）、「ほとんど外出しない」21.1%（有職20.9%、無職21.7%）と、外出できない人が62.9%（有職61.6%、無職66.7%）となり、6割強である。

「あまり外出しない」「ほとんど外出しない」など、外出できず、社会から隔絶されている盲人が半数の45%（有職44.8%、無職47.8%）もある。これらの数字から見る限り、わが国の交通システムが障害者除外の道路交通環境であり、この交通システムに障害者の多くの問題の根源の一つがあると思われる。なお、「あまり外出しない」「ほとんど外出しない」というのは、1年間に数回ないしは家に閉じこもりきりの人たちである（Table 3）。

主な外出の目的は、その他の用事34.8%（有職36.7%、無職27.9%）、自家営業22.7%（有職28.3%、無職2.7%）について、散歩の19.1%（有職17.6%、無職24.3%）、家事11.5%（有職9.7%、無職18%）と続いている。

次に、外出時の介護の必要性であるが、「いつも必要」57.3%（有職57.7%、無職55.9%）、「ときどき必要」26.6%（有職27.3%、無職24.3%）で、盲人の83.9%（有職85%、無職80.2%）が介護の必要を訴えている。

モビリティの確保とは、単独で、いつでも、どこでも、自分の思うところに、自由に行動して行けることであるが、介護がなければ外出できないというのは、その要件を全く満たしていないといえる。「必要ない」は9.7%にすぎない（Table 4）。精神的であれ、身体的であれ、沈滞を生みだす原因がここにもあるようだ。

主な介護者を見てみると、配偶者と子どもが多く、百分率にすると、肉親が84.7%（有職84.5%無職85.3%）を占めている。外出に9割近い人が介護者を必

要とし、介護のほとんどが肉親であるにもかかわらず、多くが家に閉じこもりがちである。

問題は介護者に対する盲人のいたわりと気がねにも原因の一つがある。「介護者に気がねしたりすることは全くない」41.2%（有職42.1%、無職37.8%）は、先の外出回数とクロスすると、多くは家に閉じこもりがちで、めったに外出しない人（45.6%）が少なくない。その内訳は、介護者に気がねする56.7%（有職55.6%、無職60.4%）と、外出する人のほとんどが介護者に遠慮し、負担を感じながら働き、家事などに従事している姿をかいまみることができるとりわけ、無職の人に遠慮しがちな傾向が高い（Table 5）。

一方、介護者の精神的・身体的負担については、介護者自身にもハンディキャップをもった人が少なくなく、負担を感じる人51.7%（有職50.7%、無職65.7%）、外出する盲人の介護者のほとんどが、介護に重い負担を感じていることがわかる。その内訳は、

Table 3 外出の回数
Number of times the blind going out

	I級(働)		I級(無)		I級(計)	
	実数	%	実数	%	実数	%
毎日ずっと外出している	53	13.5	12	10.8	65	12.9
1日に1回ぐらゐ外出する	69	17.6	12	10.8	81	16.1
2日に1回ぐらゐ外出する	12	3.1	6	5.4	18	3.6
3～5日に1回ぐらゐ外出する	66	16.8	21	18.9	87	17.3
あまり外出しない	94	23.9	29	26.1	123	24.5
ほとんど外出しない	82	20.9	24	21.7	106	21.1
その他	8	2.1	5	4.5	13	2.6
回答なし	8	2.1	2	1.8	10	1.9
計	392	100	111	100	503	100

Table 4 外出時の介護の必要性
The necessity of helper when the blind are out

	I級(働)		I級(無)		I級(計)	
	実数	%	実数	%	実数	%
いつも必要	226	57.7	62	55.9	288	57.3
ときどき必要	107	27.3	27	24.3	134	26.6
必要ない	40	10.2	9	8.1	49	9.7
その他	5	1.3	6	5.4	11	2.2
回答なし	14	3.5	7	6.3	21	4.2
計	392	100	111	100	503	100

家事にしわよせがくる19.9%(有職21.4%、無職14.4%)、「介護者の身体が弱いので外出をひかえさせている」8.9%(有職8.2%、無職11.7%)などのほか、「職業にしわよせがくる」6%、「子供の面倒が見られない」5.4%などのほか、わずかながらも「家庭内のトラブルがたえない」3.2%が、とくに職業をもたない盲人に8.1%あるのは深刻である (Table 6)。

盲人歩行学は、単に身体の移動ということではな

Table 5 介護者との外出に気苦労があるか
Whether blind gets tired when they are out with helper

	I級(働)		I級(無)		I級(計)	
	実数	%	実数	%	実数	%
介護者に気がねしたりすることは全くない	165	42.1	42	37.8	207	41.2
外出が重なるので介護者に負担がかかるので外出を遠慮することもある	94	24.0	36	32.5	130	25.8
介護者が面倒がることもあるので仕事や用事でも外出をひかえることがある	30	7.7	9	8.1	39	7.8
介護者の気持ちを察してやむを得ない時以外は外出しないことがある	67	17.1	17	15.3	84	16.7
介護者に特定の人がいないので外出しない	14	3.5	3	2.7	17	3.4
仕事先で介護者が待っていると思うとおちおち仕事ができない	5	1.3	0	0	5	1.0
その他	8	2.0	2	1.8	10	2.0
回答なし	9	2.3	2	1.8	11	2.1
計	392	100	111	100	503	100

Table 6 介護者自身の精神的・身体的負担
Mental and physical burden on helper

	I級(働)		I級(無)		I級(計)	
	実数	%	実数	%	実数	%
負担を感じない	179	45.7	29	26.2	208	41.4
家事にしわ寄せがくる	84	21.4	16	14.4	100	19.9
幼児や子供の面倒がみれないことがある	20	5.1	7	6.3	27	5.4
睡眠にしわ寄せがくる	17	4.3	7	6.3	24	4.8
職業にしわ寄せがくる	19	4.8	11	9.9	30	6.0
家庭内のトラブルがたえない	7	1.8	9	8.1	16	3.2
身体が弱いのでなるべく外出をさしひかえている	32	8.2	13	11.7	45	8.9
その他	18	4.6	10	9.0	28	5.5
回答なし	16	4.0	9	8.1	25	4.9
計	392	100	111	100	503	100

く、家庭に閉じこもり、社会から隔離しがちな環境から、公的な社会への移動能力を開発することである。しかし、道路での危険はそれを阻むこととなる。Table 7 をみると、「危険を感じたことはない」20.1%(有職21.2%、無職16.2%)に対し、「危険を感じたことがある」は78%(有職77.8%、無職78.2%)と実に8割近くが危険を感じながら働き、家事に従事している生活である。

道路での危険を、「傷害あり」と「傷害なし」でクロスしてみると、「危険を感じない」は「傷害あり」では、わずか7.9%に対し、「傷害なし」は34.1%。これに対し、「ときどき危険な思いをする」「いつも危険を感じている」「その他」では、「傷害あり」が90.1%にも達している。「傷害なし」でも59.7%が危険な思いをしていることになる。

これまでの調査でも明らかのように、「傷害なし」は外出しない人であり、ほとんどが介護者付きであり、それでもなおかつ外出すれば、危険を感じ、怪我とまではいかないが、生傷の絶えたことがない人たちで、これが視覚障害者の現状である (Table 8)。

盲人歩行学は、「盲人の残された諸感覚を訓練し、

Table 7 道路で危険を感じたことがあるか
Whether the blind felt danger on the street

	I級(働)		I級(無)		I級(計)	
	実数	%	実数	%	実数	%
ない	83	21.2	18	16.2	101	20.1
ときどき危険な思いをする	224	57.1	58	52.3	282	56.1
いつも危険を感じている	74	18.9	21	18.9	95	18.9
その他	7	1.8	8	7.2	15	3.0
回答なし	4	1.0	6	5.4	10	1.9
計	392	100	111	100	503	100

Table 8 道路で危険を感じたことがあるか
Whether the blind felt danger on the street

	傷害あり		傷害なし		合計	
	実数	%	実数	%	実数	%
ない	20	7.9	72	34.1	92	19.9
ときどき危険な思いをする	151	59.9	98	46.4	249	53.8
いつも危険を感じている	73	29.0	19	9.0	92	19.9
その他	3	1.2	9	4.3	12	2.6
回答なし	5	2.0	13	6.2	18	3.8
計	252	100	211	100	463	100

自分と周囲を十分知ったうえで、一つの場所から他の場所へ、自由に立派な姿勢で、安全に歩くことができるようにする技術と科学」と定義している。わが国の交通環境は、その学問的努力を切りくずし、障害者の生きる道まで奪っているといえるのではないだろうか。もっとも、わが国の歩行訓練事業(Mobility training program)は、アメリカの歩行訓練技術の流れをくんでおり、白杖使用訓練技術そのものが、第二次世界大戦の失明軍人を対象に考えられたものであり、ボストン大学、ニューヨーク市立大学など、全米の10の大学あるいは大学院に設置されている養成所で訓練を受けた者が訓練にあっているが、わが国では、その歴史も浅く、研究も施設も進まず、歩行訓練さえ受けられないのが現状であり、批判されるべき要素は少なくない。

盲人が危険な思いをする対象をみると、「歩道の放置物(電柱など含む)」71.4%、「歩道を走る自転車」40.6%、「道路工事現場」40.1%、「走行中の乗用車、バス、トラック」34.5%、「駐車中の自動車」33.4%、「走行中のバイクや自転車」30.2%、「側溝」31.0%などである (Table 9)。

盲人にとって道路、とくに歩道さえも凶器に近い。わが国の交通環境のほとんどが、盲人のモビリティを阻害し、交通弱者を排除しているといえる。わが国以外に、歩道を自転車が走る国がほかにあるだろうか。

傷害の発生原因を見ると、歩道の路上放置物によ

Table 9 危険な思いをする対象
The object of being afraid

	I級(働)		I級(無)		計	
	実数	%	実数	%	実数	%
歩道上での看板、商品の張出し、自転車やバイクの放置、ゴミのポリバケツ、その他の路上放置物	220	56.1	49	44.1	269	53.4
道路工事現場	124	31.6	27	24.3	151	30.0
駐車中の自動車	103	26.3	23	20.7	126	25.0
走行中の乗用車、バス、トラック	103	26.3	27	24.3	130	25.8
走行中のバイクや自転車	90	23.0	24	21.6	114	22.7
歩道を走る自転車	120	30.6	33	29.7	153	30.4
通行人	22	5.6	6	5.4	28	5.6
側溝	93	23.7	24	21.6	117	23.3
その他	7	1.8	5	4.5	12	2.4
回答なし	10	2.6	6	5.4	16	3.1
計	892		224		1,116	

注)回答は複数回答で、基数は(働)392、(無)111、計503。

るものが39% (有職37.9%、無職43.4%)と多く、ついで、側溝に足をふみ入れた36% (有職33.2%、無職47.2%)、歩道を走る自転車25.4% (有職24.2%、無職30.2%)、道路工事現場の障害物16.3%(有職17.5%、無職11.3%)、このほか「自動車や二輪車に接触」22%など、2度も3度も傷害をうけている者も少なくない (Table10)。

傷害の程度は、入通院39.8% (有職38.4%、無職45.3%)、自宅治療41.3% (有職42.2%、無職37.7%)と、これも衝撃的である (Table11)。

白杖については、道路交通法14条に白杖(黄杖、盲導犬)の規定があるが、1930年、アメリカで法制

Table 10 傷害の発生原因
Cause of injury

	I級(働)		I級(無)		I級(計)	
	実数	%	実数	%	実数	%
歩道を走る自転車と接触をして怪我をした	51	24.2	16	30.2	67	25.4
歩道の商品、看板、放置自転車、はみ出した日よけ、電柱等に衝突した	80	37.9	23	43.4	103	39.0
側溝に足をふみ入れ怪我をした	70	33.2	25	47.2	95	36.0
プラットホームから転落した	18	8.5	7	13.2	25	9.5
道路工事現場の障害物にあたって怪我をした	37	17.5	6	11.3	43	16.3
乗用車に接触して怪我をした	30	14.2	2	3.8	32	12.1
二輪車と接触して怪我をした	12	5.7	3	5.7	15	5.7
トラックやバスと接触して怪我をした	11	5.2	0	0	11	4.2
河川におちて怪我をした	17	8.1	3	5.7	20	7.6
その他	7	3.3	7	13.2	14	5.3
回答なし	19	9.0	6	11.3	25	9.5
計	352		98		450	

注)回答は複数回答で、基数は(働)211、(無)53、計264。

Table 11 傷害の程度
Degree of injury

	I級(働)		I級(無)		I級(計)	
	実数	%	実数	%	実数	%
入院した	18	8.5	6	11.3	24	9.1
通院した	63	29.9	18	34.0	81	30.7
入通院はしないが家で治療した	89	42.2	20	37.7	109	41.3
その他	15	7.1	4	7.5	19	7.2
回答なし	26	12.3	5	9.5	31	11.7
計	211	100	53	100	264	100

化されて以来、世界各国の白杖保護が議会で成立したものである。

白杖は、①安全性の提供（バンパーの役割）、②情報の提供（探りの針）、③盲人としてのシンボルの三つの目的をもっているが、道路交通法第14条1項の白杖の優先権は、実際に生かされているのかどうか

Table 12 白杖をもっているとき、自動車は停止または徐行するか
Actions of drivers when blind walk with white stick

	I級(働)		I級(無)		I級(計)	
	実数	%	実数	%	実数	%
停止するか徐行して安全に横断させてくれる車が多い	159	40.6	54	48.6	213	42.3
クラクションをならして通過していく車が多い	62	15.8	13	11.7	75	14.9
停止や徐行などの必遣いをしてくれない車の方が多い	90	23.0	14	12.6	104	20.7
「バカヤロー」と怒鳴っていく車もある	36	9.2	11	9.9	47	9.3
その他	19	4.8	9	8.1	28	5.6
回答なし	26	6.6	10	9.1	36	7.2
計	392	100	111	100	503	100

Table 13 通行人は手をひいたり、声をかけてくれるか
The attitude of pedestrians

	I級(働)		I級(無)		I級(計)	
	実数	%	実数	%	実数	%
声をかけたり、手をひいたりしてくれる人の方が多い	79	20.2	21	18.9	100	19.9
声をかけたり、手をひいたりしてくれる人は少ない	243	62.0	60	54.1	303	60.2
その他	56	14.3	20	18.0	76	15.1
回答なし	14	3.5	10	9.0	24	4.8
計	392	100	111	100	503	100

Table 14 交通機関の利用
Whether the means of transportation is readily accessible

	I級(働)		I級(無)		I級(計)	
	実数	%	実数	%	実数	%
すべての交通機関は利用しやすい	114	29.1	23	20.7	137	27.2
すべての交通機関は利用しにくい	199	50.8	57	51.4	256	50.9
その他	46	11.7	21	18.9	57	11.3
回答なし	33	8.4	10	9.0	53	10.6
計	392	100	111	100	503	100

みてみると、「停止するか徐行して、安全に横断させてくれる車が多い」42.3%（有職40.6%、無職48.6%）であるのに対し、一方、「停止や徐行をしてくれない車が多い」などが50.5%（有職52.8%、無職42.3%）も占め、道路交通法14条の白杖の優先規定が守られていない場合が多い。「バカヤロー」と怒鳴っていく心ないドライバーが1割近くあることは、人の心を寒々とさせるだけではなく、盲人の道路での傷害率の高さに無縁ではないと思われる（Table12）。

一般の通行人は手をひいたり、声をかけてくれるかの問いは、国際障害者年にあたり、「完全参加と平等」の呼びかけが、市民の間にゆきわたっているか、それをどのように反映しているか、白杖についての問いとともに、一つのバロメータでもある。「手をひいたり、声をかけてくれる人が多い」は19.9%（有職20.2%、無職18.9%）で2割足らず、「声をかけたり、手をひいてくれる人は少ない」は「その他」も含めて75.3%と圧倒的な数字を占めている。

歩道での放置自転車、はみ出し日覆、商品、ゴミのポリバケツ、看板など、路上放置物も、障害者の歩みにくさ、傷害に相関関係があるが、他を省りみないTable12の調査ともかかわりがありそうである（Table13）。

モビリティの保証または確保には、公共交通機関が足での歩行とともに欠かせない。視覚障害者、とくに盲人にとって、公共交通機関が利用しやすいかどうかかが問題である。「利用しやすい」27.2%（有職29.1%、無職20.7%）に対し、「利用しにくい」50.9%（有職50.8%、無職51.4%）と、利用しにくい数字が圧倒的に高くなっている（Table14）。

利用しにくい理由は、回答を見る限りでは、道路交通環境にも、モビリティ確保の足としての交通機関からも排除されて、員数外に押しやられているためといえる。どのように利用しにくいとみると、「自動改札のキップの出し入れがわからない」54.7%（有職55.8%、無職50.9%）のほか、「バス停の位置がわからない」43%、「プラットホームで危険を感じる」36%、「交通機関の停止位置がわからない」30.9%などである（Table15）。

4. 交通環境が及ぼすその他の影響

最後に、道路の安全な通行について、盲人が何を望んでいるかをソフトな面とハードな面とにわたって、多くを望まないという条件で聞いた。

それによると、ハードな面よりもソフトな面、す

Table 15 利用しにくい理由
Reason for lack of accessibility

	I 級(働)		I 級(無)		I 級(計)	
	実数	%	実数	%	実数	%
バス停の位置がわからない	89	44.7	21	36.8	110	43.0
バスが正規のところに停止しないので乗りにくい	56	28.1	14	24.6	70	27.3
地下鉄や私鉄、国鉄の停止位置がわからない	59	29.6	20	35.1	79	30.9
プラットホームで危険を感じる	74	37.2	18	31.6	92	36.0
自動改札のキップ出し入れの場所がわからない	111	55.8	29	50.9	140	54.7
その他	19	9.5	15	26.3	34	13.3
回答なし	0	0	0	0	0	0
計	408		117		525	

注) Table14で利用しにくいと回答した人の理由で、複数回答。百分率の基数は、(働)199人、(無)57人。

Table 16 道路の安全について
Road safety

	I 級(働)		I 級(無)		I 級(計)	
	実数	%	実数	%	実数	%
音響信号機や誘導ブロックをもっと増やす	139	35.5	43	38.7	182	36.2
盲人施設の周辺を通行する自動車は、いつでも停止できるように徐行させる	145	37.0	39	35.1	184	36.6
市民がつねに気を配ってくれて気軽に声をかけたり正しく誘導してくれたりするとよい	194	49.5	41	36.9	235	46.7
現在のままでよい	14	3.6	5	4.5	19	3.8
その他	11	2.8	4	3.6	15	3.0
回答なし	23	5.9	10	9.0	33	6.6
計	526		142		668	

注) 複数回答で、基数は(働)392、(無)111人、(計)503人。

Table 17 交通の混雑による、仕事や収入に対する影響
The influence of traffic congestion on work and income

	I 級(働)		2~4 級		合計	
	実数	%	実数	%	実数	%
影響はない	152	38.8	46	42.7	198	39.6
十分に働けない	83	21.2	16	14.8	99	19.8
収入が減った	89	22.7	21	19.4	110	22.0
通勤が困難になってきた	7	1.8	7	6.5	14	2.8
転職、退職したい	3	0.8	0	0	3	0.6
その他	15	3.8	3	2.8	18	3.6
回答なし	43	10.9	15	13.8	58	11.6
計	392	100	108	100	500	100

なわち、人の心のあたたかさを第一にとりあげている。「市民がつねに気を配ってくれて声をかけたり、誘導してくれるとよい」46.7% (有職49.5%、無職36.9%) と半数近く、次いで「盲人施設の周辺を通行する自動車はいつでも停止できるように徐行する」36.6% (有職37%、無職35.1%) などに対し、施設面では、「音響用信号機や誘導ブロックなどを増やす」36.2% (有職35.5%無職38.7%) が多い (Table16)。

現在の交通環境 (自動車の渋滞・混雑など) が、仕事や収入に及ぼす影響についてみると、「影響ない」38.8%であるが、これに対し、「影響がある」50.3%と、移動の自由を奪われ、公共交通機関から閉め出されるなど、盲人排除の交通システムが経済活動に影響を及ぼさないはずはないのである (Table17)。

毎月の仕事による収入について、1万円未満から20万円未満を1万円きざみで見たと、3万円未満8.5%、5万円未満17.5%など、7万円台までが31%を占め、10万円台までが48.5%である。これは高校卒の昭和56年の企業の初任給 (99,900円) に匹敵するが、大学卒男子平均の初任給 (123,700円) よりはるかに低い。独身者の生活として、必要最少限とされている給与であるが、盲人家庭の約半数が、高校男子卒の初任給で、生活費の主要部分をまかなっているものであり、職業につけない人22.1%を加えると、その困窮のありさまは目に見えるようである。

盲人をとりまく交通環境の中から、不利な労働条件、働けない人たちの生活の実情を見てきたが、社会から隔絶されがちで、いつも運動不足を訴えている人が多い。盲人の健康はどうか見てみよう。

「健康」 56.7% (有職62%、無職37.8%)、「身体が弱い、病気がち」34.6% (有職30.6%、無職48.7%)、「病床についている」2.2% (有職0.5%、無職7.2%)と、実に3人に1人強が身体をこわしていることになる。しかも、「働けない」人たちのうち、健康な人はわずか37.8%であり、「身体をこわしている」人が55.9%にも達している (Table18)。

不安定な就労、低収入と健康破壊の間には、互いに原因となり、結果となる悪循環が、存在することが確かめられている。本調査の対象となった盲人たちは、盲人を取りまく交通環境の悪化という条件が加わり、働くことのできない人、家に閉じこもりがちで運動不足な人、不安定な就労、低収入など、健康破壊の条件を数字によって、まざまざと見せつけられているようである。

さらに、「外出の回数」と「健康」についてクロス

すると、「病弱」「病床」「その他」（高血圧症、心臓が弱い、動悸が激しい）などの自覚を訴えている盲人は計199人、39.6%に達しているが、そのうち、「2日に1回以上の外出」の盲人は53人、26.6%にすぎないのに対し、「3～5日に1回以内」の外出不しかしない組の盲人は73.3%にも達し、とくに「あまり外出しない」「ほとんど外出しない」など、1年間に数回外出できるか、できないかの盲人は110人、52.7%にも達している。この数字のみをみても、わが国の交通環境と盲人の健康破壊との間には、深い相関関係のあることがわかる。

5. 結語と対策

以上の調査で理解できるように道路環境、交通システムは障害、とくに視覚障害者除外のシステムといっても過言ではない。

はじめから、障害者は交通システムの中に組みこまれていないのである。多くの盲人の貧困と沈滞と疾病の根源の一つは、わが国の道路環境ないしは総合交通システムが、移動能力を盲人から奪い去ったところにある。

対策は再び移動の自由を盲人の手に取りもどすことにある。しかし、今となっては、ハードな面での充足は短期的には限界がある。それを補うものは、障害者に手をさしのべる人の心の暖かさであり、習慣である。

欧米を旅した盲人のだれもが言う。「ロスもニューヨークもロンドンも大変歩き易い。だれもが暖かく接し、当然のように手をさしのべる。歩道に商品も、放置物もない……。盲人旅行団体を自動改札口から入場するよう強要し、そのとまどいを平然と眺めている私鉄職員の例は、欧米にはない。

簡単なようだが、日本と欧米間の隔たりは大きい。そこには、障害者を仲間として考える社会のあり方

の違いがある。欧米を旅した障害者たちは「私たちは多くを望まない、みんなが障害者とともに生きてゆこうとする考え方に変わってほしい。欧米には、音響信号機も歩道のスロープも見かけない。自然に手をさしのべる習慣がある」という。

弱者が安心して生きることのできない社会は健全でない。障害者が精一杯に生きていけるかどうかは、みんなが安心していられる社会かどうかのバロメーターである。

対策は、調査表にある危険と事故の要因を一つ一つ取り除いてゆくことの徹底である。ともすれば、見のがされがちな看板、商品、日おいはみだしなど、路上の放置物の撤去（道路交通法76条、道路法46条）や、電柱や標識などの移動とか道路の掘り返しなどは、あらかじめ盲人宅に連絡するなど、小さな配慮があれば、危険や事故から盲人を守り、移動の自由の確保に結びつく。これらの徹底には、市民の心づかいだけでなく、行政の協力も欠かせない。

中部地方を中心に、わが国では、オリンピック誘致運動が進められているが、国際障害者年とオリンピック誘致の運動を機会に、長期的展望に基づいて、オリンピック開催の中核都市を21世紀を目標に障害者福祉都市とし、これを全国的規模に広げ、住宅など、生活環境から交通環境の整備までをシステム化させるよう配慮することである。

そこで、この調査に基づいて、次の提案をしたい。

1) ハンディキャップゾーンの設定

障害者施設の周辺をハンディキャップゾーンとし、地域住民には、理解と協力を求め、思いやり、いたわりのソフトゾーンとし、併せて交通環境の整備を実施し、近い将来、老人施設も加えたゾーンとする。なお、周辺は交通規制を強化する。

2) 「愛の一声、手をかそう」運動の周知徹底

3) 交通体系全体のシステム化によるモビリティの確保

短期的には、ハンディキャップゾーンの設定と連動し、道路法、道路交通法に規定された道路における禁止行為、すなわち、道路での看板、商品、日おいはみ出し、自転車、バイクなどの路上放置物の撤去や電線の地下埋設、道路標識などの設置位置の移動、地域に適合した安全施設（音響用信号機など）の設置もその一つであろう。

長期的には、自転車道路の設置など、生活環境と交通環境のシステム化をするよう道路整備を図り、公共交通機関の耐用年限にあわせて、新しい車両は

Table 18 健康
Health condition

	I 級(働)		I 級(無)		I 級(計)	
	実数	%	実数	%	実数	%
健康	243	62.0	42	37.8	285	56.7
身体が弱い、病気がち	120	30.6	54	48.7	174	34.6
病床についている	2	0.5	8	7.2	11	2.2
その他	12	3.1	2	1.8	14	2.8
回答なし	15	3.8	5	4.5	19	3.7
計	392	100	111	100	503	100

障害者や老人が使いやすい車両に改造するなど、システム化を図り、モビリティを確保する。

4) 視覚障害者の社会開発（行動科学を含む）研究の推進

これまでの調査で明らかのように、視覚障害者の悲惨な事故数はショッキングである。

その原因は道路交通環境や交通体系全般に根源があるほか、国民的な理解の不足も原因の一つであろう。

しかし、省りみると視覚障害者の合理的な単独歩行と安全性の確立を願う、適切な教育の提供がないのも遠因の一つであろう。

調査担当の筆者は、先に、わが国はじめての音響用信号機や、老人用の黄杖（道路交通法第14条2項）、横断歩道の黄色い旗などを開発し、実用化した。また、誘導ブロックにかわる、低周波による盲人用誘導装置を開発したが、それはあくまで、盲人、老人、子供の安全歩行の一環であり、盲人歩行にとってみても、盲人歩行の延長上の一つにすぎない。

視覚障害者の社会開発の研究の推進のもと、自立

を願う視覚障害者に、適切な歩行訓練の教育の場が与えられることを切望する。

なお、視覚障害者のモビリティや生活の確保、職業開発等、社会開発を目的とし、先に、中部盲導犬協会の呼びかけで、愛知県盲人福祉協会、名古屋市盲人福祉会連合、中部盲導犬協会、名古屋大学工学部（音響工学）、中京大学文学部（心理学）、愛知医科大学（眼科学）、東海交通遺児を励ます会などで視覚障害者社会開発研究会を組織し、それぞれの分野で研究がすすめられているが、本調査はその一環として筆者が担当したものである。

参考文献

- 1) 今野源八郎：交通政策の基本的な考え方、IATSS review Vol. 2, No. 3
- 2) 交通遺児家庭の生活危機と不安（1981年編）、（財）交通遺児育英会編
- 3) 第6回身体障害者実態調査結果概要（1980年編）、厚生省社会局
- 4) 盲人百科辞典（1972年）、日本ライトハウス編
- 5) 視覚障害者のためのリハビリテーション・歩行訓練（1977年編）、日本ライトハウス編