

平成 12 年度研究調査報告書

車いす使用者の交通安全ニーズに関する調査研究

報 告 書

平成 13 年 4 月

財団法人 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences

研究委員会の構成

P L： 徳 田 克 己 （筑波大学心身障害学系助教授）

メンバー： 松 村 みち子 （タウンクリエイター代表）
水 野 智 美 （福山平成大学経営学部専任講師）

事務局： 小 宮 孝 司 （国際交通安全学会）

研究協力者： 富 樫 美奈子 （茨城キリスト教大学助手）
藤 田 晃 子 （筑波大学大学院教育研究科2年）
西 館 有 沙 （筑波大学大学院教育研究科2年）

本研究を実施するにあたって、全国脊髄損傷者連合会および日本車椅子バスケットボール連盟に多大なご協力をいただきました。ここに記して深く感謝申し上げます。

目 次

研究委員会の構成

第1章 問題の所在と目的

第1節 わが国の道路交通におけるバリアフリーについて	1
1. バリアフリーに関する先行研究及び資料分析	1
2. 障害者の交通安全に関連する施策・まちづくり	3
①交通安全に関する施策	3
②交通安全に関するまちづくり	4
③交通バリアフリー法	8
第2節 本研究の目的	10

第2章 方法

第1節 調査対象者	11
第2節 調査項目	13
第3節 調査手続き	16

第3章 結果と考察

第1節 外出時の工夫に関する内容	17
第2節 障害理解に関する内容	20
第3節 歩行環境の整備に関する内容	31
第4節 事故などの経験に関する内容	40

第4章 総合的考察

第1節 まとめ	43
1. 障害理解に関するニーズ	43
2. 歩行環境の整備に関するニーズ	44
第2節 視覚障害者の交通安全ニーズと車いす使用者の交通安全ニーズの共通点と相違点	45
第3節 具体的な提言	46
第4節 今後の課題	49

参考文献・引用文献	50
-----------	----

写真	52
----	----

第1章 問題の所在と目的

第1節 わが国の道路交通におけるバリアフリーについて

1. バリアフリーに関する先行研究及び資料分析

「バリアフリー」の理念は「全ての人全てが全ての場所に同じように自力で行くことができるべきである」というものであり、わが国ではバリアフリーに関する研究がいろいろな視点から行われてきた。

日比野(2000)は「福祉のまちづくり」や「バリアフリー・デザイン」に関する研究を数多く行っている。また、まちづくりは「すべての人、とりわけ障害者・高齢者らの豊かで楽しく美しい生活環境の創造」といえると述べている。そして、独自の発想法である自己啓発型教授法(HM法)をもとに研究を行っている。

また、森(2000)はバリアを「障壁」と表現し、その「障壁」を①物理的障壁、②情報の障壁、③心理的障壁、④制度的障壁の4つに分類している。1番目の「障壁」は物理的障壁であり、高さ、長さ、重さ、時間といったものが「行く手を阻む」ことをいい、本来の意味での「バリア」がこれにあたる。②の情報の障壁は、見る、聞く、話す、嗅ぐ、味わう、触れるといったことができない場合に不都合が起きることである。③の心理的障壁は人の心の中にある感情や不確かな知識が障壁になることである。偏見やあきらめ、憐憫などがこれにあたる。④の制度的障壁は本人の意思や能力ではなく、「障害」を理由として一律に資格取得等を制限するようなことであり、このなかには他の国では問題とされないものも含まれている場合がある。これら4種類の障壁から様々な現象を観察して、どこが障壁か、その障壁をどのようにして解消するのかを考え続けなければならないと森は指摘している。

高森(1999)は、福祉のまちづくり運動の目的は移動制約者の自立的社会参加を可能にすることにあ

るとし、まちづくりの目標と現状のギャップを埋める方策には2つの方法があると述べている。ひとつは現状をレベルアップして目標に接近させる方法であり、あとひとつは目標をレベルダウンさせる方法であるとしている。これをもとに高森は移動制約者の交通システムの目標を「A-1人で自由に外出可能」と「B-1人の介助で外出可能」に想定した。A案を達成するには天文学的な費用と時間を要するので実現性に乏しいとし、B案の視点からのまちづくりを選択することになると述べている。また、高森の考えるまちづくり活動の目標を定めるまでの流れは「現状の確認→問題点の分析→代替案の探索→代替案の選択→改善目標の定立→改善→検証→評価」となっている。しかし、その先へは遅々として進まない現状があると指摘し、その原因は①移動制約者の交通問題を受け入れる窓口がわからないこと、②移動制約者に関する知識が少ないこと、③研究事例が少ないこと、④この種の交通需要を過小評価していること、⑤移動制約者と身体障害者を同一視していること、⑥交通行政のねらいが「できるだけ多くの人を乗せる」にあるのか、「誰でも乗せる」ことにあるのかの混乱が生じていること、⑦交通行政において優先順位が低いこと、などの問題を解決する対策を持たなかったからであるとしている。

池田(1999)は交通ボランティア育成実行委員会において「交通ボランティア」の育成と研究に取り組んでいる。「交通ボランティア」とは、障害者・高齢者が、鉄道交通を利用する際に何らかのサポートをすることに同意を得た場合等に、交通事業者等が利用者ごとのニーズに忠実な移動補助を活動の基本ベースとするものである。交通ボランティアは、これらの活動を通して障害者・高齢者が直面している鉄道利用時の様々な障壁に対し、常に問題意識をもちながらも批判家に陥らず、具体的な解決策の提示に向けて当事者と行政機関及び交通事業者等をコ

ーディネートしていく主体的で責任をもった市民活動であり、鉄道のバリアフリー化において必要とされている。

また、金（1999）によると、韓国において交通問題の解決に対する市民要求がより積極的に噴出した1993年に、くるま中心の交通体系の外側に置かれてきた歩行者や障害者などの交通権を実現するために緑色交通運動が始まった。緑色交通運動は1993年に「人と自動車の調査、歩行権伸張」というスローガンを掲げたが、その「歩行権伸張のための市民ウォーキング」は障害者、子ども、高齢者を含めた市民約500人が集まって「歩行者権利宣言」を公表し、交通問題を解決する一つの鍵として歩行権問題を社会的な次元で問題を提起したとされている。また、1年後の1994年には障害者権利問題研究所と共催した「交通弱者と障害者移動権確保のためのともに歩く市民ウォーキング」において、障害者と市民が集まり車いすののって大衆交通手段（電車、バスなどの輸送手段）を利用して移動することにより、障害者交通権がどれ程侵害されているのかを「体験」方式で提起した。この他にも「歩行者交通環境に対する国民世論調査」「横断歩道車両停止線での停止地点調査」「地下鉄駅障害者便宜施設実態調査」等の様々な実態調査を通して歩行交通の実態と障害者等の権利問題を浮き彫りにしてきた。今後は単純な主張や要求ではなく、合理的な提案提示まで発展する必要があるとし、一定の都市や地方自治単位で緑色交通網構築の実現に参加する役割と担えるほどの専門性を確保できなければならないと指摘している。

徳田ら（1999）は、視覚障害者の歩行環境に関する研究は誘導システムの開発・改良やまちづくりなどの環境整備、人的支援や障害理解など、様々な視点から行われてきたが、障害者の交通問題に関する一般社会の障害理解についての研究はほとんどないことを指摘し、視覚障害者の歩行者としての交通安全ニーズに関する調査研究を行った。

この調査は原則として単独歩行（盲導犬歩行を含む）をしている視覚障害者（全盲者343名、弱視者

459名）に対して行われた。また、雪道歩行での安全確保に関するヒアリング調査や盲導犬使用者・弱視者の事故事例、韓国・カナダにおける視覚障害者の交通安全事情などについても調査を実施した。

その結果、障害理解に関するニーズとしては全盲者・弱視者どちらの結果をみても、また、どの項目においても一般社会における視覚障害者への理解が不足していることがわかった。特に、弱視者に関しては「visibleではない障害」ゆえに一般の人々の認識が浅く、弱視という障害がほとんど理解されていない現状を明らかにした。そして、障害者への配慮や白杖歩行者・盲導犬使用者・弱視者の歩行特性について、広く、また偏りなく理解を深めていく障害理解教育を進めていかなくてはならないと指摘している。具体的なニーズとしては、「自動車の運転者に対するニーズ」「自転車の利用者に対するニーズ」「歩行者に対するニーズ」がある。

自動車の運転者に対するニーズとしては、路上駐車している車（特にトラックの荷台や開けたままのトランクなど）にぶつかったり、路上駐車している車をよけて車道を通ったために事故に遭いけがをする危険性が高いことや、点字ブロック上、あるいはその付近での駐車が多いことから点字ブロックに関する認識を促していくこと、また走行中の自動車に対しては視覚障害者を見たら徐行または停止することを徹底させる必要があるとしている。次に自転車の利用者に対するニーズについては、「歩道は歩行者優先」であるという一般的な交通安全教育をさらに進めていく必要があるとしている。また、自転車利用者は歩道を走る自転車に対して視覚障害者が危険を感じていることや、特に夜間の無灯火自転車は一般の歩行者や自動車、弱視者にとって極めて危険な存在であるということを認識しなければならないとしている。歩行者に対するニーズとしては、点字ブロックや白杖歩行、盲導犬歩行などについて理解し、それらに対する配慮が必要であるとしている。さらに、子どもとその親に対しては、障害者への配慮、視覚障害者の歩行特性などについて適切に伝えていく必要があるとしている。

歩行環境の整備に関するニーズとしては、点字ブロックや音声信号機などの視覚障害者誘導システムの普及がある。しかし、設置の際には一部の視覚障害者の意見を「一般的な視覚障害者の意見」としてとらえず、より多くの者のニーズに応じられるようにしなければならないとしている。具体的なニーズとしては「積雪地域におけるニーズ」「点字ブロックへのニーズ」「音声信号機へのニーズ」が挙げられている。

積雪地域に住む視覚障害者のニーズとしては「歩道が雪で埋まって車道を歩かなければならない」「ランドマークが利用できない」などの意見があることから、視覚障害者の交通安全を確保するための歩道の積雪対策の必要性を指摘している。また、点字ブロックに対するニーズとしては、敷設方法の全国統一がある。点字ブロックに関しては不正確な方法で敷設されているものも多い。また、色に関しては景観を重視した色よりも視認性の高い黄色が見やすいという弱視者が多いことから、点字ブロックの意味を再認識して、視覚障害者が利用しやすいものに改善する必要があるとしている。音声信号機へのニーズとしては、全盲者、弱視者にとって音声信号機が役に立つものであることが明らかになったことから、さらに音声信号機の増設を進めていく必要があるとしている。

今後の課題としては、①視覚障害者が経験した交通事故の分析、②視覚障害者に対する交通安全教育の実態調査、③ドライバー・ライダー・歩行者に対する理解促進のための啓発活動を挙げており、今後、障害者への配慮や白杖歩行者・盲導犬使用者・弱視者の歩行特性について、広く、また偏りなく理解を深めていく障害理解活動を進めていく必要があることを指摘し、いくつかの調査をもとに具体的な提言を公表している（徳田ら、2000）。

2. 障害者の交通安全に関連する施策・まちづくり

①交通安全に関する施策

「国連・障害者年の10年」が始まった1983年に、運輸省が「公共交通ターミナルにおける身体障害者

用施設設備ガイドライン」を策定したのが、国として一般のバリアフリーの基準を定めた初めであるとされている。この時点で運輸省が調査した国鉄のエレベーター設置駅は41駅、私鉄（大手15社）のエレベーター設置駅は23駅、営団・公営地下鉄においてはエレベーター設置駅が18駅であり、この数は1995年度末には国鉄が108駅、私鉄が162駅、営団・公営地下鉄が165駅に増えている（表1）。その後、1985年には建設省が「視覚障害者誘導ブロック設置指針について」を通達、1991年には運輸省が「鉄道駅におけるエスカレーター設備指針」を策定している。

1995年には「障害者対策に関する新長期計画」（平成5年度から14年度）の具体化を図るための重点施策実施計画として「障害者プラン～7か年戦略」が作成された。そのなかで歩行空間の整備や移動交通対策として以下のようなことが挙げられている。

歩行空間の整備

- ・21世紀初頭までに歩行者利用が見込まれる主な道路（約26万km）農地約5割（約13万km）について、車いすがすれ違え、障害者等も安全で快適に利用できる幅の広い歩道（幅員3m以上）を整備することを目標に、その整備を推進する。
- ・歩道の段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置を積極的に推進するとともに、放置自転車をなくすための自転車駐車場の整備、電線共同溝の整備等による電線類の地中化等を通じ、安心して歩行できる空間を確保する。
- ・大都市圏の大部分の駅や地方圏の主要な駅を中心に、駅前広場、車道部のかさ上げにより連続的に平坦性が確保された幅の広い歩道、昇降装置付立体横断施設、動く歩道等の整備等を推進する。

移動・交通対策の推進

- ・都市内の障害者用駐車スペースの確保を推進することとし、特に道路付属物として整備する駐車場については、全てに障害者用駐車スペースを整備する。

表 1. 高齢者・障害者等のための公共交通機関施設整備等の状況（運輸省資料による）

	82年度	95年度	整備率 (%)	対82年度比 (%)
JR (国鉄)			総駅数 4,641	
・エレベーターの設置	41	108	2.3	2.6
・エスカレーター	73	200	4.3	2.7
・身体障害者用トイレ	120	1,052	22.7	8.8
・誘導・警告ブロック	571	2,519	54.3	4.4
・車いす用通路	232	1,905	41.0	8.2
・自動券売機に点字テープ貼付	384	1,837	39.6	4.8
私鉄			総駅数 1,766	
・エレベーターの設置	23	162	9.2	7.0
・エスカレーター	75	359	20.3	4.8
・身体障害者用トイレ	164	1,380	78.1	8.4
・誘導・警告ブロック	598	1,720	97.4	2.9
・車いす用通路	813	1,564	88.6	1.9
・自動券売機に点字テープ貼付	1,049	1,363	77.2	1.3
営団・公営地下鉄			総駅数 489	
・エレベーターの設置	18	165	33.7	9.2
・エスカレーター	230	411	84.0	1.8
・身体障害者用トイレ	112	347	71.0	3.1
・誘導・警告ブロック	256	489	100.0	1.9
・車いす用通路	320	420	85.9	1.3
・自動券売機に点字テープ貼付	151	460	94.1	3.0

・高速道路等のサービスエリア及びパーキングエリア並びに主要な幹線道路で整備を進めている「道の駅」の全てについて、障害者用トイレ、駐車場を整備する。

現在では、2000年に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（通称 交通バリアフリー法）が制定され、公共交通では駅のエスカレーターの設置が活発に行われているほか、車いすに乗ったままでも利用が容易なノンステップバスや低床バスの導入が進んでいる。

②交通安全に関するまちづくり

現在、日本の各地で「福祉のまちづくり条例」が制定されている。日本初の「福祉のまちづくり条例」といえるものは、1974年に東京都町田市で「町田市の建物等に関する福祉環境整備要項」として制定されたものである。

日本障害者協議会（1995）は、障害のある市民が

「福祉のまちづくり」に求めてきたものは、障害のない市民と同じ体験の中で生活することであり、自らの自立生活の機会を獲得することであると述べている。そして、法制化によってどのように生活環境が変わるか期待される部分も多い。しかし、既存施設の改善手法及び整備のチェック方法が今後の重要な課題となっており、今後条例化に合わせて計画時のチェックや竣工後の利用評価などを行う住民主体の組織を設置しながらより条例化が進むように進められなければならないとしている。

また日比野（1999）は、今日では公共施設などのバリアフリーデザインがかなり進んだが、それらを結ぶ交通機関とアクセスが大きな課題になるとしている。そして、交通環境が福祉のまちづくりの中心課題になってきており、その際には交通権の思想が重要となると述べている。交通権とは「国民の交通する権利」のことであり、日比野ら（1998）が1986年に誕生した交通権学会の設立10周年記念としてまとめたものである。

さらにもり（1999）によると、近年各自治体で制定されている条例では、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の促進に関する法律」（通称 ハートビル法）にいう「特定建築物」の建造主に対して、事前の協議を求めているという。ただし、これらの規定に罰則はなく、実効性について疑問視する声がないわけではないとしている。また、まちづくり条例のもう一つの柱は「社会連帯の理念の啓発」であるとし、この条例にしたがう形で、学校教育や社会教育の場で啓発が試みられていると述べている。

以下に実際に制定されたまちづくり条例やまちづくりの主な例を紹介する。

(1) 大阪府福祉のまちづくり条例（平成5年4月施行、平成8年4月に改正施行）

大阪府福祉のまちづくり条例は不特定多数の人が利用する施設に対し、福祉的な配慮を求めており、特に公共性の高い施設について、新設の場合は事前協議、既存施設の場合は条例への適合状況の調査や改善の策定などの手続きを施設設置者、管理者に求めている。

・具体的な整備基準例

歩道

幅員 - 90cm

段差 - 歩道と車道とが接続する部分には段差を設けない（すりつける）

その他 - 平坦で滑りにくく水はけをよくする
- 視覚障害者用信号付加装置の設置されている横断歩道に接する部分及び横断歩道橋の昇降口等には、視覚障害者用誘導ブロックを敷設する

身体障害者用駐車場

駐車枠 - 幅350cm以上

数 - 1以上

その他 - 出入口に最も近い位置に設ける
- 国際シンボルマークを表示する

・その他

認定証 - 条例で定める整備基準に適合するよう

に整備・改善がなされた都市施設には新設・既設を問わず「適合証」を交付する。この適合証はすべての人々が安心して利用できる施設の指標となるものとする

福祉のまちづくり推進委員会

- 福祉のまちづくりが円滑に推進されるよう、学識経験者、障害者団体代表、事業者団体代表などからなる「福祉のまちづくり推進委員会」を設置し、進捗管理や推進方策の検討を行う

(2) 和歌山県福祉のまちづくり条例（平成9年10月施行）

和歌山県福祉のまちづくり条例では、障害者や高齢者等の行動や社会参加を阻んでいる様々な障壁を取り除き、すべての人が自らの意思で自由に行動し、主体的に社会参加ができ、ともに地域社会で快適に暮らせる「福祉のまちづくり」を推進している。

・具体的な整備基準例

歩道

幅員 - 200cm以上

すりつけ勾配 - 歩道等の巻込み部における歩道等と車道とのすりつけ及び横断歩道における歩道等と車道とのすりつけについて次に定める構造とすること

ア すりつけ勾配は8%とすること

イ 車道と歩道等は縁石等で区画するものとし、車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと

横断歩道における中央分離帯と車道とのすりつけ

- 縁石等で区画するものとし、同一の高さですりつけること

グレーチング - 歩道等を横断する排水溝を設

ける場合には溝ぶたを設け、その溝ぶたは条例によって定められた構造にすること

点字ブロッカー必要に応じて、注意喚起用床材及び誘導用床材を敷設すること

地下横断歩道及び横断歩道橋

ー地下横断歩道の幅員は170cm以上、横断歩道橋の幅員は120cm以上

ー段を設ける場合には次に定める構造とすること

ア 必要に応じて手すりを設ける

イ 回り段を設けないこと

ウ 表面は粗面とし、又は滑りにくい材料で仕上げる

エ 踏面の色とけあげの色を明度差の大きいものとする(識別しやすく、かつ、つまずきにくいもの)

オ 段の上端に近接する歩道等及び踊場の部分には、注意喚起用床材を敷設すること

ー必要に応じてエレベーターを設置すること

駐車場

駐車枠ー幅350cm以上

数ー1以上

その他ー車いす使用者である旨を見やすい方法により表示すること

・その他

認定証ー公共的施設所有者等は、当該公共的施設が障害者、高齢者等が安全かつ円滑に利用できるように配慮された施設であることを証する証票の交付を知事に請求することができる

(3) 香川県福祉のまちづくり条例(平成12年4月施行)

香川県福祉のまちづくり条例では、障害のある方や高齢者をはじめ、すべての人が住みなれた地域の中で安心して生活でき、積極的に社会参加ができるような福祉のまちづくりを進めている。

・具体的な整備基準例

歩道

幅員ー200cm以上

すりつけ勾配ー12分の1以下

横断歩道ー車いす使用者が円滑に通行できるように中央分離帯と車道とをすりつける

グレーチングー杖等の使用者の通行に支障のない構造の溝ぶたの設置

点字ブロッカーー状況に応じて視覚障害者の誘導等に配慮したブロックの敷設

その他ー歩道と車道の明確な分離

身体障害者用駐車場

駐車枠ー幅350cm以上(そのうち100cm以上を乗降スペースとする)

数ー1以上

その他ー駐車施設から施設の出入口まで、安全性に配慮した経路の確保

ー杖等の使用者の通行に支障のない構造の溝ぶたの設置

ー高低差のある場合の傾斜路又は車いす使用者用特殊構造昇降機の設置

・その他

適合証ー整備基準に適合している公共的施設には、請求により、知事が適合証を交付する

香川県福祉のまちづくり推進協議会

ー推進協議会は、福祉のまちづくりの推進のために必要な情報交換、連絡調整等を行う。また、それとともに県民一人一人が福祉のまちづくりに積極的に参加し協力する機運を醸成するための

啓発活動を展開し、福祉のまちづくりを推進することを目的としている。

(4) 岡山県福祉のまちづくり条例（平成12年4月一部施行、平成13年4月建築物等の新築や改築などの際の届け出手続き等施行）

岡山県はすべての人の個性と人権が尊重され、あらゆる活動へ主体的に参加し、快適に生き生きと生活できる社会をめざして、高齢者、障害者等の活動を阻む様々な障壁(バリア)を取り除き、誰もが自らの意思で自由に行動し、安全かつ快適に生活できる住みよい福祉のまちづくりを県民総参加で進めるとしている。

・具体的な整備基準例

歩道

幅員—200cm以上。ただし、自転車歩行者道は300cm以上で100cm以上の平坦部分を確保すること

交差点、縁石の切り下げ部分のすりつけ勾配—5%（やむを得ない場合は8%）

身体障害者用駐車場

駐車枠—幅350cm以上

数—20台以上100台以下の場合は1台以上、100台を超えた場合は100台ごとに1台加算した数

その他—出入り口に近い位置

—車いす使用者である旨の表示

—水平面の確保

・その他

認定証—生活関連施設（病院、店舗、集会場、ホテル、学校、官公庁舎、公共交通機関の施設、道路、公園その他の不特定かつ多数の者が利用する施設及びこれに順ずる施設）の設置者等は、当該生活関連施設の構造及び設備が整備基準に適合しているときは、規則で定めるところにより、高齢者、障害者等にわかりやすく表示するように努めるものとする

高齢者、障害者等の意見

—特定生活関連施設（生活関連施設のうち高齢者、障害者等が安全かつ円滑に利用できるように特に整備を促進することが必要な施設）の新築等をしようとする者は当該特定生活関連施設の新築等に当たり、高齢者、障害者等の意見を聞くように努めるものとする

これらのまちづくり条例の主な共通点として、いずれの県においても条例で定める整備基準に適合するように整備・改善がなされた施設に対して認定証を交付していることが挙げられる。また、整備基準においては、身体障害者用駐車場の幅が350cmと共通していた。

また、相違点としては、大阪府福祉のまちづくり条例では整備基準において歩道の幅が90cm以上であるのに対し、他の3つの条例は200cm以上とされていることが挙げられる。さらに岡山県福祉のまちづくり条例では自転車歩行者道についての基準（幅を300cmとし、そのうち100cm以上の平坦部分を確保する）も定めている。その他の相違点としては、香川県福祉のまちづくり条例と岡山県福祉のまちづくり条例においては、身体障害者用駐車場の幅だけでなく、乗降スペースの幅や設置台数、駐車場の水平面の確保、駐車場への通路の幅等の基準についても定めていることが挙げられる。

制定年による違いとしては、岡山県福祉のまちづくり条例が平成13年に施行されており、4つの条例のうちでは1番新しい条例といえる。この岡山県福祉のまちづくり条例においては、歩道やすりつけ勾配、身体障害者用駐車場などにおいて幅だけでなく、自転車歩行者道や身体障害者用駐車場の台数について、また、施設等を新築する際に高齢者や障害者からの意見を聞くように努めるなど他の条例にはあまりみられない細かい点についても基準を定めている。

埼玉新聞によると埼玉県では1995年3月にまちづくり条例が制定されたが、県の調べで1999年8月の

時点で同条例の整備基準すべてに適合している施設は1%未満にとどまっていることが明らかになっている。

その原因としては、条例には拘束力がないために既存の施設がすべての項目を達成しようとしていないことが考えられる。前述した和歌山県と岡山県のまちづくり条例においては適合検査が定められており、知事は新築等の届出があった時はその施設の整備基準への適合状況について報告を求めることができ、その際整備基準に適合していないと認めるときは施設設置者等に対して必要な指導及び助言を行うことができるとしている。

今後まちづくり条例を制定した自治体は届け出の際の適合検査も必要であるが、その後の定期的な検査を徹底しなければならないであろう。

③交通バリアフリー法

高齢者や障害者が、交通機関をより快適に利用できることを目指す「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（以下「交通バリアフリー法」）が平成12年11月に施行された。

交通バリアフリー法の趣旨としては、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を促進するために①鉄道駅等の旅客施設及び車両について公共交通事業者によるバリアフリー化を促進する、②鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、周辺の道路、駅前広場等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進する、とされている。

法律の対象としては高齢者、身体障害者だけでなく妊産婦など広く対象としており、国は公共交通機関を利用する高齢者、身体障害者等の移動の利便性及び安全性の向上を総合的かつ計画的に推進するため基本方針を策定する。

公共交通事業者は鉄道駅等の旅客施設の新設・大規模な改良、車両の新規導入の際、この法律に基づいて定められるバリアフリーへの適合を義務づけら

れる。旅客施設を新しく作るときの最低義務としては、エレベーター・エスカレーターの設置、誘導警告ブロックの敷設、トイレを設置する場合の身体障害者用トイレの設置等がある。このなかでも新設の駅の場合、1日5000人以上の利用があればホーム転落防止設備の設置、ホームまで車いすでいけるようなエレベーターなどの設置が義務づけられている。また、車両を導入するときの最低義務としては、鉄道車両の車いすスペースの確保、鉄道車両の視覚案内情報の設置、低床バスの導入、航空機座席の可動式肘掛の設置等がある。しかし、すでにある旅客施設、車両については「努力義務」となっている。

市町村は、基本方針に基づき駅等の旅客施設及びその周辺地区において旅客施設、道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するために基本構想を作成し、公表する。基本構想の内容としては①目標時期、②重点的に整備すべき地区（鉄道駅及び徒歩圏内にある福祉施設、病院、官公庁等を含む地域）、③高齢者、身体障害者等の移動の経路に係るバリアフリー化のための事業の概要等がある。

公共交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会は、基本構想に従ってそれぞれ具体的な事業計画を作成し、バリアフリー化のための事業（特定事業）を実施する。

道路管理者の行う特定事業としては①歩道の拡幅、段差の解消、案内標識の設置、路面の改善等、②道路の構造に関する基準に従い事業を実施する等があり、その他の特定事業としては公共交通事業者がエレベーター、エスカレーター等の設置、低床バスの導入等、都道府県公安委員会が視覚障害者用信号機の設置、放置自転車等の違法駐車行為の取り締まり等がある。

地方公共団体等の駅前広場、通路、駐車場、公園等について基本構想に従ってバリアフリー化を実施する。

土地区画整理事業においては、旅客施設等の用地を保留地として確保するための特例制度を創設する。

支援措置としては①運輸施設整備事業団による補

助金の交付、②地方公共団体が助成を行う場合の地方債の特例、③固定資産税等の課税の特例がある。

また、平成12年11月に「交通バリアフリー法に関する道路の構造基準等について」が建設省から示された。これにより定められたバリアフリー法に基づく道路の構造基準とは図1のようになっている。

また、この基準についての詳細は以下のようになっている。

(1) 歩道

- ・高齢者、身体障害者等が日常利用する道路（特定道路）には歩道又は自転車歩行者道を設置し、自動車と分離した空間を確保する。
- ・歩道の幅員は歩行者が実際に通行できる幅員（有効幅員）として、車いす使用者がすれ違える幅（2m以上）を確保する。
- ・歩道面は透水性舗装を原則設置とする。
- ・歩道高は「波打ち歩道」を解消するために5cmを標準とし、車両の逸脱から歩行者の安全を確保するために歩車道境界には植樹帯や並木を設置する。

- ・横断歩道部の歩車道境界の段差は視覚障害者の安全を確保するために2cmを標準とする。

(2) 立体横断施設

- ・高齢者、身体障害者等が日常利用する立体横断施設にはエレベーターを設置する。
- ・高齢者、身体障害者等の交通量が多い場合にはエレベーターに加えてエスカレーターを設置する。
- ・階段に関しては歩行者のすれ違いを考慮して有効幅員を1.5m以上とし、両側に2段式手すりを設置、階段端部を識別できるように色塗する。
- ・エレベーターに関してはかごの大きさは原則として1.5m×1.5m以上（車いすが360度回転できる広さ）で扉の開閉時間を延長できる機能をつける。また、操作盤は視覚障害者が利用しやすい構造とする。
- ・エスカレーターについてはステップ幅は原則1m以上で、上り専用と下り専用をそれぞれ設置し、踏面端部を識別できるように色塗する。

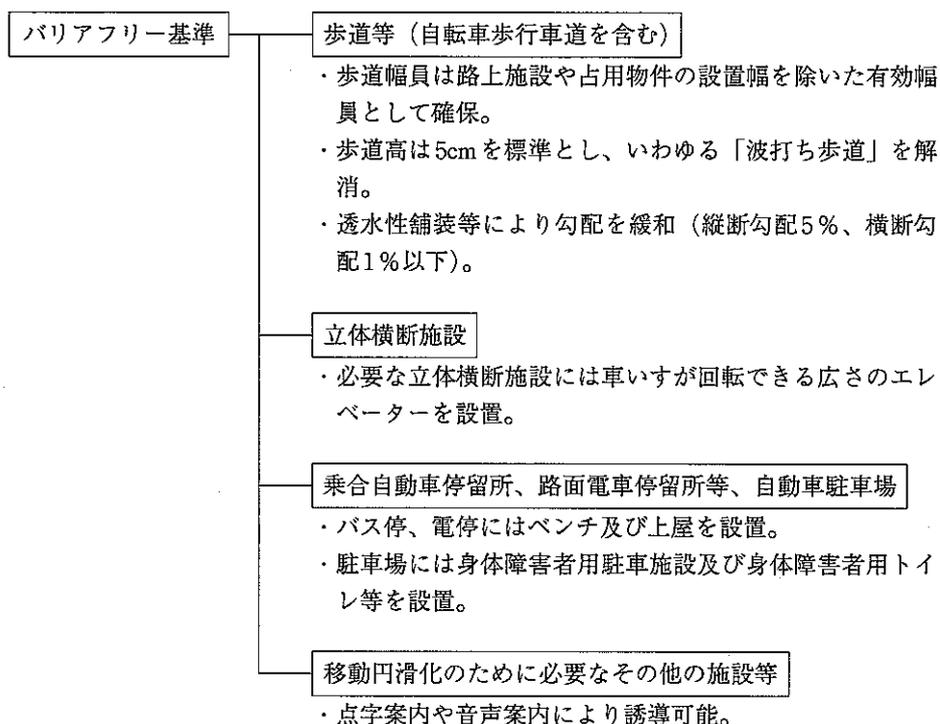


図1 交通バリアフリー法に基づく道路の構造基準について（建設省資料による）

(3) 乗合自動車停留所（バス停）

- ・ワンステップバスの乗降口から降りるスロープにより車いす使用者の乗り降りが可能となるようなバス停となる歩道の高さは15cmを標準とする。
- ・ベンチ及び上屋を設置する。

(4) 路面電車停留場（電停）等

- ・乗降場の有効幅員は島式の場合は車いす使用者のすれ違いが2m以上、片側式の場合は車いす使用者の転回が可能な1.5m以上とする。
- ・車道との境界には柵を設置する。
- ・乗降場と車両との隙間はできる限り平らに、または小さくする。
- ・ベンチ及び上屋を設置する。

(5) 自動車駐車場

- ・身体障害者用駐車施設（3.5m以上の停車ます）及び同停車施設（出入口近傍に身体障害者が乗降できる部分）を設置する。
- ・1以上の出入口を自動開閉する構造にする。
- ・屋外駐車場においては、通路、身体障害者用駐車施設及び同停車施設には屋根を設置する。
- ・立体駐車場においてはエレベーターを設置する。
- ・内部障害者にも対応できる身体障害者用トイレを設置する。

(6) 移動円滑化のために必要なその他の施設等

<案内標識>

- ・交差点、駅前広場等の必要な箇所には、官公庁施設、福祉施設、その他の施設を案内する標識（地図による案内板を含む）を設置（あわせてエレベーター等の必要な道路標識を追加するとともに、高齢者、身体障害者等の利用に適する施設には「身体障害者マーク」を併記）する。

<視覚障害者誘導用ブロック>

- ・歩道等の必要な位置に視覚障害者誘導ブロック

を設置する。

- ・必要に応じて音声により案内する設備を設置する。

<休憩施設>

- ・歩道等には必要に応じてベンチ及びその上屋を設置する。

<照明施設>

- ・歩道等には照明施設は舗装等に連続して設置する。

以上のことから、鉄道駅周辺等の高齢者、身体障害者の利用の多い地区から優先的に整備し、将来は一般化を図り、道路空間のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化を進めるという方向性を示している。

第2節 本研究の目的

わが国では、ハードウェア面からのバリアフリー化が急速に進められており、駅、道路、役所、病院、デパートなどにおいてスロープやエレベーター等の設置が増えている。しかし、そのような環境整備が進められるなかで障害者の交通問題に関する一般社会の障害理解についての研究はあまり多いたとはいえない。障害者にとって、いくら法律・制度が整備されようとも、路上駐車や迷惑駐輪などは絶えず、生活上の大きなバリアになっているとともに、それらのバリアによって交通事故の危険性が増していると考えられる。

そこで本研究では、車いす使用者の通行環境における交通安全ニーズや事故経験などを総合的、網羅的に調査し、車いす使用者が通行する上で必要となる交通環境の整備の内容、ドライバーや歩行者に対するニーズ、意見などを明らかにし、車いす使用者の交通安全確保のための働きかけの資料を作成することを目的とする。なお、これらの結果は報告書にまとめ、関係各方面（自動車教習所、警察、自治体等）に知らせたいと考えている。

第2章 方 法

第1節 調査対象者

本研究では、日本車椅子バスケットボール連盟、全国脊髄損傷者連合会に所属する車いす使用者を対象とした。原則として都市部で生活、通勤、通学をしており、常には介助者がついていない車いす使用者を調査対象者としている。

対象となった車いす使用者は223名であった。配布数が確定しないので正確な回収率は算出できないが、約40%と推定できる。表2に本調査の対象者の年齢と性別を示した。それによると、男性は190名、女性は30名、性別不明者が3名であった。年齢は

18歳から76歳であった。本調査の対象者は34都道府県にわたっており、このなかでも回答数が多かったのは東京、栃木がそれぞれ15名、千葉、群馬、茨城がそれぞれ13名などであった(表3)。表4には対象者の住む地域の積雪量を、表5には対象者の勤務形態を示した。

表6には対象者の主な通勤(通学)手段を、表7には通勤(通学)に必要な時間を、表8には障害者手帳の等級を、表9には車いすを使い始めた時期を、表10には車いすの使用期間を、表11には使用している車いすの種類を、表12には車いすの他に杖等を利用することがあるかどうかを、表13には通勤

表2. 対象者の年齢と性別

	男性	女性	無回答	計
～19歳		1名		1名
20歳～29歳	48名	8名		56名
30歳～39歳	50名	7名		57名
40歳～49歳	35名	6名		41名
50歳～59歳	36名	7名		43名
60歳～69歳	17名			17名
70歳～79歳	3名	1名		4名
無回答	1名		3名	4名
計	190名	30名	3名	223名

表3. 対象者の住む都道府県名

北海道……	6名	長野 ……	6名	広島 ……	4名
福島 ……	2名	岐阜 ……	1名	徳島 ……	4名
茨城 ……	13名	静岡 ……	11名	香川 ……	7名
栃木 ……	15名	愛知 ……	6名	愛媛 ……	8名
群馬 ……	13名	三重 ……	2名	福岡 ……	3名
埼玉 ……	4名	京都 ……	2名	佐賀 ……	1名
千葉 ……	13名	大阪 ……	5名	長崎 ……	1名
東京 ……	15名	兵庫 ……	7名	熊本 ……	1名
神奈川……	7名	奈良 ……	2名	大分 ……	10名
新潟 ……	6名	鳥取 ……	7名	鹿児島……	7名
山梨 ……	7名	島根 ……	2名	沖縄 ……	11名
		岡山 ……	9名	無回答……	4名

以外で外出することがあるかについてをそれぞれ示した。

自分で車を運転している者は208名、運転しない者は15名であった（表14）。表15には免許を持っている回答者の免許取得後の年数を示した。

表4. 対象者の住む地域の積雪量

毎年冬には必ず積もっている	25名 (12%)
降るがあまり積もらない	40名 (19%)
たまに降る	108名 (51%)
全く降らない	39名 (18%)
無回答	10名

(%は有効回答213名を母数にしている)

表5. 対象者の勤務形態

毎日家の外に勤務	115名 (52%)
家の中で仕事	15名 (7%)
学生	4名 (2%)
無職	76名 (35%)
その他	10名 (5%)
無回答	3名

(%は有効回答220名を母数にしている)

表6. 対象者の通勤(通学)手段

徒歩	11名
電車	2名
バス	3名
自動車	121名
その他	2名
無回答	84名

表7. 対象者の通勤(通学)時間

30分以内	84名 (60%)
30分以上60分未満	40名 (29%)
60分以上90分未満	4名 (3%)
90分以上	4名 (3%)
無回答	84名

(%は有効回答139名を母数にしている)

表8. 障害者手帳の等級

1級	186名 (84%)
2級	22名 (10%)
3級	11名 (5%)
4級	1名 (1%)
5級	5名 (2%)
無回答	2名

(%は有効回答221名を母数にしている)

表9. 車いすを使い始めた時期

10歳以前	17名 (8%)
11歳～15歳	8名 (4%)
16歳～20歳	56名 (26%)
21歳以上	138名 (62%)
無回答	4名

(%は有効回答219名を母数にしている)

表10. 車いすの使用期間

3年未満	12名 (5%)
3年～5年	23名 (11%)
6年～10年	44名 (20%)
11年以上	140名 (64%)
無回答	4名

(%は有効回答219名を母数にしている)

表11. 対象者が使用している車いすの種類

介助型	2名 (1%)
自走型	207名 (95%)
電動型	3名 (1%)
手動・電動切替型	6名 (3%)
無回答	5名

(%は有効回答218名を母数にしている)

表12. 車いすのほかに杖等を利用することがあるか

利用する	30名 (14%)
利用しない	189名 (86%)
無回答	4名

(%は有効回答219名を母数にしている)

表13. 通勤（通学）以外で外出することがあるか

よく外出する	173名 (79%)
時々外出する	28名 (13%)
たまに外出する	16名 (7%)
ほとんど外出しない	1名 (1%)
無回答	5名

(%は有効回答218名を母数にしている)

表14. 車の運転をしているか

運転している	208名 (93%)
運転しない	15名 (7%)

表15. 免許取得後の年数

1年未満	3名 (1%)
1年～3年	5名 (2%)
4年から10年	46名 (22%)
11年以上	157名 (74%)
無回答	12名

(%は有効回答211名を母数にしている)

第2節 調査項目

調査項目は「回答者の属性」に関するもの16項目、雨天時や強風時など天候の違いによる「外出時の工夫」に関するもの5項目、周囲の人々の車いす使用者に対するマナーや理解等の「障害理解に関する内容」に関するもの50項目、さらに交通事故経験から特有のニーズを探るための「事故などの経験」に関するもの3項目の合計74項目を準備した。

なお本調査では、車いす使用者の交通安全ニーズをより具体的に明確にするため、自由記述式回答を求める項目を数多く設定した。また、対象者が回答しにくいと思われる項目については、設問に記述例を示した。

以下に調査項目の内容を示した。

項目内容

「調査対象者の属性」

1. 年齢
2. 性別
3. 住まい
 - ・都道府県名
 - ・市町村名
 - ・積雪量

[選択]①毎年冬には必ず積もっている
②降るがあまり積もらない
③たまに降る
④全く降らない
4. 勤務形態

[選択]①毎日家の外に勤務 ②家の中で仕事
③学生 ④無職 ⑤その他
5. 通勤（通学）手段

[選択]①徒歩 ②電車 ③バス ④自動車
⑤その他
6. 通勤（通学）時間

[選択]①30分以内 ②30分～1時間 ③1～1時間30分 ④1時間30分以上
7. 障害手帳の等級

[選択]①1級 ②2級 ③3級 ④4級 ⑤5級
⑥6級
8. 車いすを使い始めた時期

[選択]①10歳以前 ②11～15歳 ③16歳～20歳 ④21歳以上
9. どのくらいの期間車いすを利用していますか。

[選択]①3年未満 ②3～5年 ③6～10年
④11年以上
10. 使用している車いすの種類を教えてください。

[選択]①介助型 ②自走型 ③電動型 ④手動・電動切替型
11. 車いすの他に杖等を利用することがありますか。

[選択]①ある ②ない
12. あなたは通勤以外で外出することがありますか。

[選択]①よく外出する ②時々外出する ③た

まに外出する ④ほとんど外出しない

13. あなたは自分で車の運転をしていますか。

[選択]①はい ②いいえ

14. 免許をお持ちの方にお尋ねします。あなたは免許をとって何年になりますか。

[選択]①1年未満 ②1～3年 ③4～10年

④11年以上

「外出時の工夫」

1. 雨が降っているときの外出であなたが特に気をつけている点を教えてください。

2. 雪が多い地域にお住まいの方にお尋ねします。雪が降っているときの外出であなたが特に気をつけている点を教えてください。

3. 夜の外出であなたが特に気をつけている点を教えてください。

4. 風が強いときの外出であなたが特に気をつけている点を教えてください。

5. その他、あなたは外出の際に安全確保のためにどのような工夫をしていますか。

「障害理解に関する内容」

(1) 自転車について

1. あなたは車いすに乗っているときに走っている自転車とぶつかったことがありますか。

[選択]①よくある ②ときどきある ③たまにある ④ほとんどない

2. また、その際にけがをしたことがありますか。

[選択]①けがはない ②自分がけが ③相手がけが

3. それはどのような状況でしたか。

4. 走っている自転車にぶつかったとき、相手はあなたに対してどのような態度をとることが多いですか。

5. あなたは自転車が歩道上を走っていることに對して危険を感じますか。

[選択]①非常に感じる ②やや感じる ③あまり感じない ④全く感じない

6. あなたは車いすに乗っているときに置いてある

自転車に接触することがありますか。

[選択]①よくある ②時々ある ③たまにある ④ほとんどない

7. 置いてある自転車に接触するのはどのような所が多いですか。具体的に教えてください。(例：駅の周辺、商店の前など)

8. その他、自転車のことについて自転車の持ち主や管理をする立場の人に対して言いたいこと(意見・要望など)を教えてください。

(2) 自動車について

1. あなたは車いすに乗っているときに駐車している自動車に接触することがありますか。

[選択]①よくある ②時々ある ③たまにある ④ほとんどない

2. あなたは車いすに乗っているときに駐車している自動車がじゃまに感じることがありますか。

[選択]①よくある ②時々ある ③たまにある ④ほとんどない

3. それはどのようなところですか。

4. あなたは歩道に駐車してある自動車をよけようとして車道を通行しなければならなくなったことがありますか。

[選択]①よくある ②時々ある ③たまにある ④ほとんどない

5. あなたは障害者用駐車場を利用した際に、他の自動車(障害者ではない人の車)が停められていることがありますか。

[選択]①非常によくある ②よくある ③あまりない ④全くない

6. 駐車場の利用に関してどのようなことを言いたいですか。

7. その他、自動車のことについて自動車の持ち主や管理をしている立場の人に対して言いたいこと(意見・要望など)を教えてください。

(3) 通行人について

1. あなたは車いすに乗っているときに通行人にぶつかることがありますか。

[選択]①よくある ②時々ある ③たまにある

④ほとんどない

2. また、その際にけがをしたことがありますか。

[選択]①けがはない ②自分がけが ③相手がけが

3. それはどのような状況でしたか。

4. ぶつかった相手は、あなたに対してどのような態度をとることが多いですか。

5. あなたは車いすに乗っているときに幼児とぶつかることがありますか。

[選択]①よくある ②時々ある ③たまにある
④ほとんどない

6. また、その際にけがをしたことがありますか。

[選択]①けがはない ②自分がけが ③相手がけが

7. それはどのような状況でしたか。

8. 幼児と一緒にいた人(例:母親など)は、ぶつかったときにどのような態度をとりましたか。

9. あなたは車いすに乗っているときに子どもにじろじろ見られたことがありますか。

[選択]①ある ②ない

10. 親がその場にいる場合、子どもに対して何とすることが多いですか。また、あなたはそのときどのような気持ちですか。

11. あなたは車いすに乗っているときに高齢者にぶつかったことがありますか。

[選択]①よくある ②時々ある ③たまにある
④ほとんどない

12. また、その際にけがをしたことはありますか。

[選択]①けがはない ②自分がけが ③相手がけが

13. それはどのような状況でしたか。

14. 高齢者はあなたに対してどのような態度をとりましたか。

15. その他、歩行者に対して言いたいこと(意見・要望など)を教えてください。

[歩行環境の整備に関する内容]

1. あなたは信号機のない横断歩道を横断すること

がありますか。

[選択]①よくある ②時々ある ③たまにある
④ほとんどない

2. あなたは信号機のない横断歩道を横断していて危険な目にあったことがありますか。

3. あなたは道路を通行している際に段差があるために行きたい場所へ行くことができなかった経験がありますか。

[選択]①よくある ②時々ある ③たまにある
④ほとんどない

4. それはどのような場所ですか。

5. あなたは車いすに乗っているときに人や障害物をよけようとして歩道の段差から落ちた経験がありますか。

[選択]①よくある ②時々ある ③たまにある
④ほとんどない

6. その体験からどのようなことにお感じになりましたか。

7. あなたが車いすに乗っているときにスロープ前に自動車等が置いてあり、通行の妨げになったという経験がありますか。

[選択]①よくある ②時々ある ③たまにある
④ほとんどない

8. それについてどのようにお感じになりますか。

9. あなたが車いすに乗っているときにスロープが急すぎて通行できなかったという経験がありますか。

[選択]①よくある ②時々ある ③たまにある
④ほとんどない

10. それについてどのようにお感じになりますか。

11. 車いすの車輪(前輪)が格子状の側溝のふたにはまって困った経験がありますか。

[選択]①よくある ②時々ある ③たまにある
④ほとんどない

12. あなたは車いすに乗っているときに目線の高さが低いために危険な目に遭ったことがありますか。

[選択]①よくある ②時々ある ③たまにある
④ほとんどない

13. それはどのような場合ですか。
14. あなたは車いすに乗っているときに点字ブロックがじゃまに感じることがありますか。
[選択]①よくある ②時々ある ③たまにある
④ほとんどない
15. 点字ブロックの設置についてどのようにお感じになりますか。
16. あなたはノンステップバスや低床バスなどを利用したことがありますか。
[選択]①ある ②ない
17. さらにそれらのバスについて改善してほしい点があったら教えてください。
18. 運輸・建設・自治・警察の4省庁が中心となって「交通バリアフリー法案」が出されましたが、ご存知でしたか。ご存知の方はこの法案についてどのように思われますか。
19. 警察庁監修の自動車教習所で使用されているテキストには、車いす使用者に対する配慮などについての記述がほとんどありませんが、どのような内容を教則本に載せたらよいと思いますか。
20. 車いす使用者の交通安全確保について、特に訴えたいことを教えてください。

「事故などの経験」

1. あなたは車いすに乗っているときに入院、通院につながる交通事故に遭ったことがありますか(自動車乗車中は除く)。
[選択]①入院した事故がある()回 ②通院した事故がある()回
2. あなたはその事故で、どのようなけがをされましたか。複数回ある方はそれぞれお答えください。
3. どのような事故であったか、そのときの状況についてわかる限り具体的に教えてください。また、その事故の原因が何であったかについてあなたのお考えも教えてください。

第3節 調査手続き

平成12年5月から7月にかけて、郵送による質問紙調査を実施した。

本調査では、反応の歪みを避けるためにすべて無記名で実施した。ただし、後日、個別調査に協力できるとした交通事故経験者にのみ、最後に住所と氏名、電話番号を記述してもらった。

第3章 結果と考察

第1節 外出時の工夫に関する内容

表16には「雨が降っているときの外出で工夫している点」を尋ねた結果について示した。この表によると「特にない」と答えている者が全体の23% (38名) を占めていることがわかる。

また、「すべらないようにする」と答えている者が全体の20% (32名)、「服が汚れないようにする」と答えている者が4% (6名) おり、これらの回答は「ぬれないようにする」工夫として足をビニールシートや大きいタオルでくるんだり、カッパを着たり帽子をかぶったりする工夫に関連していると考えられる。

表17には「雪が降っているときの外出で工夫している点」の結果を示した。それによると、「すべらないように気をつける」と回答した者が24% (10名) おり、その他に「車いすのタイヤを雪道用に交換する」と回答した者が14% (6名) いた。ま

た、雨が降っているときの外出時の工夫の回答例にも挙げられていた「手がすべらないように」という点で「スリップ防止にゴルフ用の手袋を着用する」という回答があった(回答例3)。

表18には「夜の外出で工夫している点」を示した。「車、自転車、歩行者に気をつける」と答えた者は全体の11% (16名) いた。また、「明るい色の服を着るようにする」と答えた者が10% (15名)、「車いすに反射板をつける」と答えた者が5% (8名)、回答例3にあるように「なるべく明るい道を利用している」、回答例4の「車から見えにくいと思うので車がきたらその場で止まるか側道があれば入りこむ」と回答した者がいたが、これらの回答は「車、自転車、歩行者に気をつける」ための工夫と考えられる。このように、夜の外出では車や歩行者、自転車に対する注意が多くなっていることがわかる。そのため車いす使用者は自分から事故等を守る工夫をしている。その他の工夫については「足元に気

表16. 雨が降っているときの外出で工夫している点

特にない	38名 (23%)
すべらないようにしている	32名 (20%)
なるべく外出しない	31名 (19%)
ぬれないようにする	20名 (12%)
車で出かけるようにする	10名 (6%)
服が汚れないようにする	6名 (4%)
その他	43名 (27%)
無回答	45名
無効回答	16名

(%は有効回答162名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「車の乗り降りの際は屋根のあるところを探す」(35歳 女)
2. 「かさをさしながらだと車いすを操作しにくいのでカッパなどを使用する」(35歳 男)
3. 「車いすのハンドリムがすべって停止できなくなることに気をつけている」(24歳 男)
4. 「洋服の袖の部分が汚れないようにする」(25歳 女)

表17. 雪が降っているときの外出で工夫している点

すべらないように気をつける	10名 (24%)
なるべく外出しないようにする	9名 (21%)
車で出かけるようにする	6名 (14%)
車いすのタイヤを雪道用に交換	6名 (14%)
積雪量を確認する	3名 (7%)
その他	16名 (38%)
無回答	175名
無効回答	6名

(%は有効回答42名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「車から目標物まで除雪がしてあるかどうかの確認してからいく」(28歳 男)
2. 「車いすのタイヤを交換する」(42歳 男)
3. 「スリップ防止にゴルフ用の手袋を着用する」(25歳 女)

表18. 夜の外出で工夫している点

特にない	59名 (39%)
車、自転車、歩行者に気をつける	16名 (11%)
明るい色の服を着るようにする	15名 (10%)
なるべく外出しないようにする	13名 (9%)
足元に気をつける	13名 (9%)
1人では外出しないようにする	9名 (6%)
車いすに反射板をつける	8名 (5%)
その他	30名 (20%)
無回答	58名
無効回答	14名

(%は有効回答151名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「車から車いすは見えにくいので反射板をつけるようにしている」(18歳 女)
2. 「明るい(他からわかりやすいような)服装を着るようにする」(45歳 男)
3. 「目立つように銀色のフレーム(光の反射しやすい色)の車いすを使用し、なるべく明るい道を利用している」(34歳 男)
4. 「車から見えにくいと思うので車がきたらその場で止まるか側道があれば入りこむ」(34歳 男)

をつける」が9% (13名) おり、これには段差、小石、側溝への脱輪等が含まれる。

表19には「風が強いときの外出で工夫している点」について示した。台風など風が強いときは「なるべく外出しないようにする」と回答した者が全体

の16% (21名) いた。また、回答例1にあるように「ひざの上ののせてある軽い荷物が飛ばされないように手で押さえる」と答えた者が8% (11名) いたが、そのためにバランスを崩したり、横風にあおられたりして車いすが倒れたりする可能性がでてく

るため「バランスを崩さないようにする」と答えた者が8% (10名) いた。

表20には「その他の外出時の工夫」について示した。この表で上記になかった工夫としては「携帯電話を持つ」と答えた者が11名と最も多かった。これにより、外出中に何かあった場合や家族が連絡を取りたい場合にすぐに連絡が取れるようにしてい

る人が多いことがわかった。また、「歩道の走行の仕方」と答えた者が3名いたが、その内容としては回答例2の「横断歩道を通るときは信号が青になっても周りを確認してから渡る」や回答例4の「車の横とか物陰から飛び出さないようにする」、「歩道の広いところを選んで外出する」「なるべく人通りの少ないところを見つける」等があった。

表19. 風が強いときの外出で工夫している点

特にない	66名 (50%)
なるべく外出しないようにする	21名 (16%)
荷物が飛ばされないようにする	11名 (8%)
バランスを崩さないようにする	10名 (8%)
その他	28名 (17%)
無回答	83名 (37%)
無効回答	7名 (3%)

(%は有効回答133名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「ひざの上ののせてある軽い荷物が飛ばされないように手で押さえる」(24歳 男)
2. 「道路の端より少し内側を通るようにしている」(69歳 男)
3. 「ジグザグに走行する」(48歳 女)

表20. その他の外出で工夫している点

特にない	59名 (51%)
携帯電話を持つ	11名 (10%)
1人では外出しない	6名 (5%)
車いすに反射板をつける	4名 (3%)
車をとめる場所	4名 (3%)
段差や側溝に気をつける	3名 (3%)
歩行者に気をつける	3名 (3%)
車いすのタイヤのパンクに気をつける	3名 (3%)
歩道の走行の仕方	3名 (3%)
その他	27名 (15%)
無回答	100名
無効回答	8名

(%は有効回答115名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「携帯電話を持ち歩く」(28歳 男)
2. 「横断歩道を通るときは信号が青になっても周りを確認してから渡る」(27歳 男)
3. 「行き先を必ず告げてから出かける」(46歳 男)
4. 「車の横とか物陰から飛び出さないようにする」(51歳 女)

第2節 障害理解に関する内容

(1) 自転車について

表21には「自転車との接触経験」についての結果を示した。それによると、駐輪している自転車、走っている自転車のどちらかに接触したことがあると答えた者は23名いることがわかった。

表21. 自転車との接触経験

よくある	1名
時々ある	4名
たまにある	18名
ほとんどない	184名
ない	4名
無回答	5名

次に「自転車とぶつかり、けがをしたときの状況」についてを表22に示した。それによると、「曲がり角で出合いがしらにぶつかった」と答えた者が42%（10名）いた。これは回答例1の「道の曲がり角などで自転車がすごいスピードで曲がってきた時におつかった」にもあるように、自転車の運転者が曲がった先に人がいることを予測せずに運転していることがわかる。また、自転車の運転者からの位置では車いす使用者は視界に入りにくいことが、曲が

り角での接触が多いことの原因のひとつであると考えられる（写真1）。また、「狭い歩道での駐輪・すれ違いの際に」と答えた者が13%（3名）いたが、すれ違いの際の接触については必ずしも正面から自転車がきているときだけでなく、後ろから追い越しをしてくる自転車に対しても注意しなければならない（回答例2）。

それでは自転車の運転者は、ぶつかった車いす使用者に対してどのような態度を取るのでしょうか。表23は「自転車にぶつかったときの相手の態度」についての結果を示したものである。それによると車いす使用者に対して「謝ってくれる」と答えた者が56%（15名）いた。しかし、回答例2のように「人それぞれだが、にらまれることの方が多い」や回答例3のように「知らんふりして走り去った」などマナーの悪い運転者もいることがわかった。

歩道は本来歩行者の道路であり、自転車は車両扱いで車道もしくは自転車専用レーンを走らなければならない。しかし、現状では自転車の多くは歩道を通行しており、歩行者の方がよけたり注意して歩くこともある。自転車を利用する者は数多くいるが、自転車に関するルールやマナーについての知識を十分に持っているとは言い難いのではないだろうか。

表24には「歩道上を走っている自転車に危険を感じるか」についての結果を示した。それによると、

表22. 自転車とぶつかり、けがをしたときの状況

曲がり角で出合いがしらにぶつかった	10名 (42%)
相手（自分）のよそ見	5名 (21%)
狭い歩道ですれ違いの際に	3名 (13%)
相手の視界に入っていなかった	2名 (8%)
その他	7名 (29%)
無回答	194名
無効回答	5名

(%は有効回答24名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「道の曲がり角などで自転車がすごいスピードで曲がってきた時におつかった」(34歳 男)
2. 「狭い歩道で障害物を避けようと少し横に動いたら後ろから抜かそうとした自転車と接触した」(24歳 男)

表23. 自転車にぶつかったときの相手の態度

謝ってくれる	15名 (56%)
心配する	5名 (19%)
怒る	2名 (7%)
にらむ	2名 (7%)
その他	5名 (19%)
無回答	187名
無効回答	9名

(%は有効回答27名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「けががないか心配してくれる」(32歳 男)
2. 「人それぞれだが、にらまれることの方が多い」(52歳 女)
3. 「転んで不満そうな顔をしていたが謝ってきた」(34歳 男)
4. 「知らんふりして走り去った」(43歳 女)

表24. 歩道上を走っている自転車に危険を感じるか

非常に感じる	40名 (18%)
やや感じる	83名 (38%)
あまり感じない	59名 (27%)
全く感じない	36名 (17%)
無回答	5名

(%は有効回答218名を母数にしている)

表25. 駐輪してある自転車との接触経験

よくある	17名 (8%)
時々ある	39名 (18%)
たまにある	58名 (27%)
ほとんどない	97名 (45%)
ない	4名 (2%)
無回答	8名 (4%)

(%は有効回答215名を母数にしている)

自転車に対して危険を「非常に感じる」と答えた者が全体の18% (40名)、「やや感じる」と答えた者が全体の38% (83名)であった。つまり、自転車が歩道上を走っていることに対して危険を感じる車いす使用者は全体の約半数を占めていることになる。歩道上を走っている自転車を見ると歩行者が歩いていてもスピードを落として走行する運転者は少ない。接触しかねない距離で追い抜かれることもあり、車いす使用者だけでなく、歩行者全員にとって歩道を走る自転車は危険な存在であるといえる(写真2)。

表25には「駐輪してある自転車との接触経験」についての結果を示した。それによると、「よくある」と答えた者が8% (17名)、「時々ある」と答えた者が18% (39名)、「たまにある」と答えた者が27% (58名)いた。したがって、日常生活の中で

駐輪してある自転車に接触することがある車いす使用者は約半数を占めていることになる。

主に接触する場所としては、表26にあるようにスーパーやコンビニエンスストア等の「商店の前の駐輪」と答えた者が全体の56% (64名)であった。また、それ以外の回答からもわかるように、普段の生活で歩行者が通行する場所への迷惑駐輪が122名おり、どの場所でも歩行者が通行するための幅を残さず自転車が置いてあるという意見が多かった。

次に「自転車のことについて持ち主や管理する立場の人に対して言いたいこと」に関する結果を表27に示した。それによると、「所定の場所にきちんと置いてほしい」と答えた者が全体の25% (29名)いた。また、人通りのある歩道等への駐輪をやめてほしいと願っている車いす使用者が多くいることがわかった(写真3)。歩道を利用する者にとって通

行の妨げとなる迷惑駐輪であるが、自転車の持ち主はおそらく車いす使用者がそこを通行することを考えず、健常者がその間を通るだけだから平気だと判断していると考えられる。しかし、車いす使

用者が通行する場合80cmから1mの幅を必要とするため、狭い歩道に駐輪すると、車いす使用者は通行することができなくなる。

表26. 自転車に接触する場所

商店の前に駐輪	64名 (56%)
駅の周辺の駐輪	31名 (27%)
歩道の駐輪	21名 (18%)
スロープ上の駐輪	6名 (5%)
その他	33名 (29%)
無回答	99名 (38%)
無効回答	10名 (4%)

(%は有効回答114名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「店の入り口などに自転車があるとき」(36歳 男)
2. 「駐輪場に近い駐車場」(31歳 女)
3. 「駅周辺の歩道、商店街」(73歳 男)

表27. 自転車のことについて持ち主や管理する立場の人に対して言いたいこと

所定の場所にきちんと置いてほしい	29名 (25%)
マナーを守ってほしい	16名 (14%)
歩道上に置かないでほしい	15名 (13%)
スロープ上に置かないでほしい	9名 (8%)
その他	60名 (51%)
無回答	101名
無効回答	4名

(%は有効回答118名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「駐輪場があるところは、その場所に置いてほしい」(30歳 男)
2. 「自転車を歩道上に置かれると通ることができない」(44歳 男)
3. 「いろいろな人が通ることを考えて置いてほしいと思う。ちょっとの間だから置いてもよいという考え方はやめてほしい。無料の駐輪場など自転車置き場を確保してほしい」(25歳 女)
4. 「歩く人がいるという認識がほしい」(61歳 男)

(2) 自動車について

表28には「駐車している自動車との接触経験」についての結果を示した。それによると「ほとんどない」と答えた者が全体の77% (166名)、「ない」と答えた者が全体の2% (4名) いた。つまり、約8割の者が駐車している自動車と接触してないことが明らかになった。

表29には「駐車している自動車がじゃまに感じるとき」についての結果を示した。それによると、「よくある」と答えた者が全体の25% (53名)、「時々ある」と答えた者が全体の23% (50名)、「たまにある」と答えた者が全体の36% (78名)、「ほとんどない」と答えた者が全体の16% (35名) いた。つまり、約8割の者が駐車している自動車がじゃまに感じるときは「よくある」「時々ある」「たまにある」と答えていることが明らかになった。

また、「駐車している自動車がじゃまに感じる場所」を表30に示した。それによると、「歩道に乗り上げて停めてあるとき」と答えた者が全体の33% (50名) であった。ドライバーが歩道のある道路に駐車する際に「車道に停めてはいけない」「走っている車のじゃまにならないように」との理由で、左側の前後輪を歩道に乗り上げて駐車している自動車がある(写真4、5)。これは、車道を走る自動車に

表28. 駐車している自動車との接触経験

よくある	7名 (3%)
時々ある	13名 (6%)
たまにある	26名 (12%)
ほとんどない	166名 (77%)
ない	4名 (2%)
無回答	7名

(%は有効回答216名を母数にしている)

表29. 駐車している自動車がじゃまに感じるとき

よくある	53名 (25%)
時々ある	50名 (23%)
たまにある	78名 (36%)
ほとんどない	35名 (16%)
無回答	7名

(%は有効回答216名を母数にしている)

表30. 駐車している自動車がじゃまに感じる場所

歩道に乗り上げて停めてあるとき	50名 (33%)
狭い道路に停めてあるとき	38名 (25%)
駐車場で隣の自動車との間が狭いとき	32名 (21%)
店の前に停めてあるとき	27名 (18%)
スロープ前に停めてあるとき	13名 (8%)
その他	19名 (12%)
無回答	65名
無効回答	5名

(%は有効回答153名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「歩道に乗り上げて駐車している車をよける場合、一旦車道へ出なければならぬ」(23歳 男)
2. 「自分の車によせて駐車してくるので車いすの積み下ろしがしにくい」(49歳 男)
3. 「道路の端を車いすでは歩行するため、路上駐車の車があるとそこでは道路の中央を走行する。他の車の通行のじゃまにもなり危険である」(43歳 女)
4. 「身体障害者用駐車場に健常者の車が停めてあるとき」(54歳 女)
5. 「道路工事中で関係車両が停めてあり、反対車線が見えにくくガードマンがいないとき」(52歳 女)

は配慮した止め方であるが、歩行者にとっては歩行の妨げとなり、大変迷惑である。車いす使用者が通行する際には80cmから1mを必要とするため、自動車が歩道に乗り上げて停めてあると通行することができなくなる。その場合「歩道に乗り上げて駐車している車をよける際、一旦車道へ出なければならぬ」(回答例1)というように車いす使用者にとって大変危険な状況となる。また、すぐ近くに車道へ下りるためのスロープがない場合はそれがあるところまで戻らなければならない。さらに車いす使用者が車を運転している時にじゃまに感じる場所は、主に駐車場においてであった。回答例2や回答例4の「自分の車によせて駐車してくるので車いすの積み下ろしがしにくい」のように健常者の自動車の止め方についての不満が多かった。

表30の回答例に「歩道に乗り上げて駐車している車をよける場合、一旦車道へ出なければならぬ」という回答があった。「駐車してある自動車をよけようとして車道を通った経験」を車いす使用者はどれほど経験しているのかについて表31に示した。それによると、「よくある」と答えた者が29% (63名)、「時々ある」と答えた者が21% (45名)、「たまにある」と答えた者が36% (77名)いた。したがって、約8割以上の車いす使用者が車道を通りしたことがあることが明らかになった。駐車している自動車があるために車道を通りすることは、車いす使用者だけでなく歩行者にとっても大変危険な状況である。しかし、そのような危険な状況が日常的に起こっているということは早急に改善すべき点であるといえる(写真6、7、8、9)。

表31. 駐車してある自動車をよけようとして車道を通った経験

よくある	63名 (29%)
時々ある	45名 (21%)
たまにある	77名 (36%)
ほとんどない	30名 (14%)
無回答	8名

(%は有効回答215名を母数にしている)

表32には「身体障害者用駐車場に障害者でない人の自動車が停められていたこと」についての結果を示した。それによると、「よくある」と答えた者が全体の63% (135名)、「時々ある」と答えた者が全体の32% (69名)、「たまにある」と答えた者が全体の4% (9名)であった。つまり、9割以上の車いす使用者が身体障害者用駐車場を使用したくても健常者が停めていることによって利用できなかった経験があることが明らかになった。

表32. 身体障害者用駐車場に障害者ではない人の自動車が停められていたこと

よくある	135名 (63%)
時々ある	69名 (32%)
たまにある	9名 (4%)
ほとんどない	1名 (1%)
無回答	9名

(%は有効回答214名を母数にしている)

また、表33には「駐車場の利用に関して言いたいこと」についての結果を示した。それによると、「身体障害者用駐車場を健常者は利用しないでほしい」と答えた者が全体の33% (54名)いた。身体障害者用駐車場は主に店舗や施設の入り口付近にあり、駐車スペースは通常の駐車スペースよりも広く取られている。それは回答例3にあるように車いす使用者にとって自動車を停めるスペースの他にドアをいっばいに開けられるだけの乗降スペースが必要であるからである(写真10、11、12、13、14)。身体障害者用駐車場に既に自動車が停められている場合、一般の駐車場にも停めることができず、結局何も用を済ますことなく帰るといったケースもある。

駐車場の持ち主はそのような事態を防ぐためか、パイロン等を身体障害者用駐車場に置いている場面をよく目にする(写真15、16、17、18)。しかし、身体障害者用駐車場を必要とする車いす使用者から1人で運転している場合や警備員等がそばにいない場合、自分で自動車を降りてパイロンをどかし、再び自動車に乗り駐車しなければならない。雨の日な

表33. 駐車場の利用に関して言いたこと

身体障害者用駐車場を健常者は利用しないでほしい	54名 (33%)
身体障害者用駐車場にパイロンを置かないでほしい	18名 (11%)
身体障害者用駐車場の数を増やしてほしい	12名 (7%)
取締りをしてほしい	12名 (7%)
管理する人を置いてほしい	9名 (5%)
その他	85名 (51%)
無回答	57名 (23%)

(%は有効回答166名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「スーパー等では便利な場所に車いす用のスペースがあるため、マークを無視する人が多くみられる。また、大型車用のスペースが少ないので、あえて駐車をする人が最近増えたように思う」(52歳 女)
2. 「多くの人が集まる場所での障害者用の駐車スペースが少なすぎると思う。特に行楽シーズンの高速のサービスエリア等で、2台くらいでは足りない」(24歳 男)
3. 「車いすの場合、ドアの開閉時に広い幅が必要なので確保をお願いしたい。子どものときから車いす専用駐車場の存在を教えてほしい」(48歳 女)
4. 「健常者のクルマが停まらないようにパイロンを置いてあると、他の車は停まらないけれど、それをどかしてもらわないと車いす使用者は絶対に停められない。パイロンはあまり意味がない。他の車が停めたら反則金などの処置があればいいと思う」(27歳 女)
5. 「障害者用のマークがある駐車場には健常者は停めないでほしい。車いすの人が自動車に乗る場合、ドアをいっばいに開かないと乗れない。そのため一般の駐車場より広く取ってある。お願いします」(37歳 女)
6. 「車いすを利用している人以外は置かないでほしいし、運転者が車いすでない方も置かないでほしい。あと、車いす以外の人が使わないようにとパイロンが置いてあることが多いが、1人で運転している場合はどうしようもない」(23歳 男)
7. 「障害者用の駐車場はいろいろな場所にできているが、一般の人を駐車させないためにパイロンを立てている。そのパイロンをどかすために車から降りてどけないといけないため、結局障害者用の駐車場に停められない」(39歳 男)
8. 「障害者スペースの管理をしてほしい。スペースを広く取ってほしい」(32歳 男)
9. 「障害者用の駐車場で健常者が運転をし、障害者を乗せている車が当然の権利のように停めているが、障害者自身が利用しているところを見たことがない」(45歳 男)
10. 「なぜ障害者用の駐車スペースが必要なのかきちんと勉強して理解してもらわなければこの問題はなくなる」(59歳 女)
11. 「乗降スペースがないのにシンボルマークだけつけるのはやめてほしい」(25歳 女)

どはぬれてしまうなどの理由から、結局、用を済ますことができずに帰ることも多いとの回答があった(写真19)。

また、高速道路のサービスエリア、パーキングエリアにある身体障害者用駐車場はスペースが広く、そのスペースだけ色分けされている場所もある(写真20、21)。そして、建物やトイレまで屋根が取りつけられており、雨の時などにぬれないで移動がで

きる。しかし、駐車できる台数が少ないために歩行に支障がある人が乗っている自動車(ドライバーは健常者)が駐車してしまうと、車いす使用者が運転している自動車はそこが空くの待たなくてはならないことがしばしばある(写真22)。

表34には「自動車のことについて持ち主や管理をしている立場の人に対して言いたいこと」についての結果を示した。それによると、「モラルやマナ

表34. 自動車のことについて持ち主や管理をしている立場の人に対して言いたいこと

モラルやマナーを守ってほしい	22名 (23%)
身体障害者用駐車場に停めないでほしい	16名 (16%)
路上や歩道に止めないでほしい	14名 (14%)
特にない	12名 (12%)
自動車をとめるときにスペースをあけてほしい	8名 (8%)
その他	38名 (39%)
無回答	126名

(%は有効回答97名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「スーパーでの身体障害者用駐車場にパイロンが置いてあり、ガードマンがいないとき、その場所に入れないこともある。特に雨の日はパイロンを取り除くのが大変」(52歳 女)
2. 「身体障害者用駐車場は車いす使用者本人が運転している車を停めるスペースであるとの認識があまりない」(60歳 男)
3. 「身体障害者用駐車場に健常者が停めたら反則金等の処分にするべき」(27歳 男)
4. 「自動車でも自転車でも決められた場所へ正しく置けば何の問題もないはず。一部のモラルのない人のために多くの人たちに迷惑をかけていることをわからせるために自動車はもちろん自転車の人でも交通ルール違反には高い反則金を課す必要があるのではないだろうか」(46歳 男)
5. 「ヒトという生き物は①楽をしたい②自分さえよければそれでいい③自分に都合よく解釈し、行動するという習性をもっている。駐車場においてもこの習性が発揮され、私たち車いすドライバーは大変困っている。そこで要望だが、障害者を(1)車いすに乗っている障害者(車いすドライバー)と歩行に障害がある障害者(2)(1)以外の障害者(自力で歩行するのに支障がない障害者)というようにわけてほしい。当然今までの身体障害者用駐車場という名称は(1)(2)に応じて適切ものに改める。数の上では(2)のほうがけた違いに多いし、(2)の人には一般駐車場でも問題ないので専用の駐車場はたくさんいらぬ。国や地方自治体には強制力を持った法令、条例を制定して車いすドライバーや歩行に障害がある障害者専用の駐車場を不法占拠から守ってほしい」(56歳 男)

一を守ってほしい」というドライバーの常識を求めた回答が23% (22名) あった。また、身体障害者用駐車場に関する問題では回答例2、5のように利用できる自動車を歩行に支障がある障害者ドライバーに限定するべきであるという意見が多かった(写真23、24)。この理由としては前に述べたように乗降スペースの必要性が第一に考えられる。また、回答例3、4のように健常者等が身体障害者用駐車場に停めた場合も路上駐車のように反則金を支払う制度を作ってもらいたいという回答があった。それほど健常者の身体障害者用駐車場の使用率が高いということである。

(3) 通行人について

表35には「通行人との接触経験」の頻度についての結果を示した。それによると「よくある」「時々ある」「たまにある」と日常的に接触を経験している車いす使用者が全体の約半数を占めていることが明らかになった。

表35. 通行人との接触経験

よくある	16名 (7%)
時々ある	26名 (12%)
たまにある	79名 (37%)
ほとんどない	95名 (44%)
無回答	7名

(%は有効回答216名を母数にしている)

そのときの状況のまとめを表36に示した。これによると「相手（自分）のよそ見」「混雑時」「相手が急に向きを変えた」「相手の視界に入っていなかった」など車いす使用者の背丈が低くなっていることが原因であると考えられる状況がほとんどであった。回答例2のように「混雑したデパートの中や人通りの多い場所」においては商品のディスプレイを見ながら歩いたり、また人ごみなどで足元に目線がいかななくなることが多い。さらに、急に方向転換した場合、自分が行く先は見ているのかもしれないが、視界に入る範囲で人や障害物がなければ誰もいないと判断しがちである。加えて、回答例1の「細い歩道での立ち話をしているその脇を通る際に接触した」や回答例4の「歩道いっぱいに連なって歩いている人たち」にあるように歩道上で立ち話をしていたり、数人で道をふさぐような形で横に並んで歩くなど、車いす使用者とかかわりの少ない健常者にはまだまだ、街中に車いす使用者がいるという認識が浅いことが明らかになった。

接触した相手の態度について表37に示した。それによると、「謝る」と答えた者が全体の69%（71名）いた。しかし、「謝ってくれるけど、車いすの

ほうが悪いような目で見られる。こちらが謝っても無視する人もいる」（回答例3）という回答もあった。

表38には「幼児との接触（ぶつかった）経験」の頻度について示した。それによると、「ほとんどない」「ない」が全体の約7割を占めており、それほど頻繁には接触することがないことが明らかになった。また、接触したときの状況では、「幼児が走っているとき」が39%（20名）と最も多かった（表39）。また、どの回答においても子どもの方から車いすに気づかずにぶつかってくるという回答が多くみられた。場所としてはスーパーが多かった。

幼児と一緒にいた人の態度としては、「謝る」と答えた者が全体の70%（44名）であった（表40）。また、そのときの状況を見ていないためか車いす使用者の方が悪いように思っており、謝らない親もいることが明らかになった（回答例1）。しかし、回答例3のように必要以上に謝る、その場から早く立ち去りたいような様子の親もいる。

表41には「子どもにじろじろ見られた経験」について示した。それによると、「じろじろ見られたことがある」と答えた者が全体の約9割を占めてい

表36. 通行人に接触したときの状況

相手（自分）のよそ見	29名（30%）
混雑時	26名（27%）
相手が急に向きを変えた	17名（18%）
相手の視界に入っていなかった	9名（9%）
その他	25名（26%）
無回答	123名
無効回答	4名

（%は有効回答96名を母数にしている）（複数回答）

回答例

1. 「細い歩道での立ち話をしているその脇を通る際に接触した。一言声をかければよかった」（28歳 男）
2. 「混雑したデパートの中や人通りの多い場所」（32歳 男）
3. 「歩いている人がよそ見をしているとき。急に向きを変えられたとき」（27歳 女）
4. 「歩道いっぱいに連なって歩いている人たち」（23歳 男）
5. 「話をしながらや後ろを見ながら歩いている人。目線が下にならないときにぶつかってくる」（60歳 男）

表37. 接触した相手の態度

謝る	71名 (69%)
無視する	11名 (11%)
驚く	10名 (10%)
にらむ	10名 (10%)
心配する	7名 (7%)
その他	8名 (8%)
無回答	115名
無効回答	5名

(%は有効回答103名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「自分からぶつかってしまったので謝ると、相手は車いすと気づき『普通の人じゃなかった』と言ってそっぽを向かれた」(30歳 女)
2. 「逆にこちらにけががないか心配してくれる」(32歳 男)
3. 「謝ってくれるけど、車いすのほうが悪いような目で見られる。こちらが謝っても無視する人もいる」(27歳 女)

表38. 幼児との接触経験

よくある	3名 (1%)
時々ある	9名 (4%)
たまにある	46名 (21%)
ほとんどない	151名 (70%)
ない	8名 (4%)
無回答	6名

(%は有効回答217名を母数にしている)

表39. 幼児と接触したときの状況

幼児が走っているとき	20名 (39%)
幼児のよそ見	9名 (18%)
幼児がふざけているとき	7名 (14%)
物かけから飛び出してきたとき	7名 (14%)
その他	8名 (16%)
無回答	164名
無効回答	8名

(%は有効回答51名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「買い物に夢中になっている保護者から離れ、走り回っているときにぶつかった」(52歳 女)
2. 「子どもが周りを見ていないためにぶつかった」(28歳 男)
3. 「子どもが急に飛び出してきた」(44歳 女)

表40. 幼児と一緒にいた人の態度

謝る	44名 (70%)
子どもをしかる	11名 (17%)
謝らない (車いす使用者が悪いと思っている)	10名 (16%)
子どもに謝らせる	2名 (3%)
その他	7名 (11%)
無回答	157名
無効回答	3名

(%は有効回答63名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「親は子どもの方が悪いとは思っていない人が多いのではないだろうか」(45歳 男)
2. 「その場から早く立ち去りたい感じで、特に何も声をかけず行ってしまう」(32歳 男)
3. 「必要以上に謝り、子どもにも『危ないでしょ』としっかりつける」(65歳 男)

表41. 子どもにじろじろ見られた経験

じろじろ見られたことがある	202名 (93%)
じろじろ見られたことはない	15名 (7%)
無回答	6名

(%は有効回答217名を母数にしている)

ることが明らかになった。

そのときの子どもへの親の対応を表42に示した。それによると、「何も言わない」と答えた者が全体の50% (50名) いた。また、「見てはいけない」というような親の対応に疑問を抱く回答も27% (27名) あった。

これに対して車いす使用者が感じることを表43に示した。それによると「気にならない」と答えた者が58% (69名) いた。しかし、これは子どもがじろじろ見ることに對して「子どもが興味を持つのは当然」と思うことからくるものであって、「嫌な気分になる」という回答の主な原因は親の対応にあると考えられる。「親は『じろじろ見ないの』と言って子どもの手を引く。子どもにじろじろ見られるのは車いすに乗っていることがどのようなことなのか分からないので仕方がないし、『どうして』と聞かれれば子どものわかる範囲で説明するので嫌な気

表42. そのときの保護者の対応 (子どもに何と言っていたか)

何も言わない	50名 (50%)
見てはいけない	27名 (27%)
歩けないのよ	6名 (6%)
挨拶をさせる	4名 (4%)
その他	17名 (17%)
無回答	115名
無効回答	7名

(%は有効回答101名を母数にしている) (複数回答)

持ちにはならない。しかし、親の差別的な態度は悲しくなる」(回答例5)のように親が障害者に対して「見てはいけない」「近づいてはいけない」と言ったり、必要以上に謝るといった態度をとってれば、子どももそうしなければならないと思いかねない。親は子どもにとって一番身近なモデルとして誰とでも自然に接すること、また、適切な説明をできる知識を持っていることが望まれるのである。

徳田 (1995) は障害を理解するプロセスには5つの段階があるとしており、その第1段階を気づきの段階と位置づけている。ここでは障害のある人がこの世の中に存在していることに子どもが気づく段階であり、障害や障害児・者に対するファミリアリテ

表 43. そのときの気持ち

気にならない	69名 (58%)
嫌な気分になる	20名 (17%)
子どもが興味を持つのは当然	9名 (8%)
親の方がこだわっている	4名 (3%)
その他	8名 (7%)
無回答	97名
無効回答	8名

(%は有効回答118名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「『見てはだめ』、と手を取りどこかへ去っていく。こちらとしてはカチンとくる」(25歳 男)
2. 「親は見てはいけないものを見たときのような態度をとる。前に『見てはいけません』『近づいてはだめ』と言われたことがある。自分が不幸なのかと思う。すごく悲しい」(27歳 女)
3. 「親は子どもに対して別に何も言わない。子どもが車いすに乗っている人を不思議に思うのは当然だと思うから別に嫌な気はしない」(22歳 女)
4. 「僕は子どもがじろじろ見ているときには、手を振るなどして子どもが話しやすいような状態を作るが、親などが入ってきて『すみません』と一言謝って去っていく。子どもが車いすに乗っている人を見ると謝るという認識を持ってしまうと思う」(53歳 男)
5. 「親は『じろじろ見ないの』と言って子どもの手を引く。子どもにじろじろ見られるのは車いすに乗っていることがどのようなことなのかわからないので仕方がないし、『どうして』と聞かれば子どものわかる範囲で説明するので嫌な気持ちにはならない。しかし、親の差別的な態度は悲しくなる」(57歳 男)
6. 「車いすですべて初めて外出をしたとき、『あの人がどうしてあんなのに乗っているの』と子どもが言うとも母親が『悪いことしたから』と言われ、思わず『私は犯罪者ではありません』と大声を出して言いました」(54歳 女)

ィの向上の第1期としている。そのため、親など周囲の大人は子どもの気づきを見無視しないなどといった配慮が必要であると述べている。

次に、高齢者と接触したときの状況とそのときの相手の態度についての回答例を以下に示した。それによると、高齢者は回答例2、4のように他の通行人の場合と同様、車いす使用者が近くにいることに気づかないで接触するケースが多いことが明らかになった。また、接触したときの相手の態度としては回答例3の「謝ってくれる」が最も多い回答であったが(45%)、その他の回答としては回答例1の「『大変ですね』と言われることが多い」や回答例2の「中高年(特に女性)などに車いすに乗っている原因を聞かれる」など高齢者以外の通行人や幼児と

の接触の際にはあまりみられない回答がいくつかみられた。

「高齢者と接触したときの状況」に関する回答例

1. 「お年寄りには気を遣ってくれる人が多いので、よけようと思ってはちあわせという感じになる」(45歳 男)
2. 「店のレジで待っていると、前的高齢者が私に気がつかなくてぶつかる」(23歳 男)
3. 「病院の待合室などでの通路が狭い場所でぶつかる」(57歳 男)
4. 「相手のよそ見。車いすは音がしないことと、高さが目線より下なのでぶつかりやすい」(54歳 男)

表44. 歩行者全体に対して言いたこと

周りの状況に気を配ってほしい	15名 (20%)
前を見て歩いてほしい	11名 (15%)
狭い道で横一列になって歩くのはやめてほしい	10名 (14%)
その他	41名 (55%)
無回答	148名
無効回答	1名

(%は有効回答74名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「近頃は携帯電話に夢中になってよそ見をしている人が多いので危険である」(60歳 男)
2. 「急に立ち止まられるとぶつかりそうになるので注意してほしい」(37歳 女)
3. 「タバコを吸いながら歩かないでほしい」(25歳 男)
4. 「歩行者の目線より低い位置には子どもだけでなく車いすの人たちもいることを認識すべき。現代の人たち(若い人から高齢者まで)は自分の事しか考えない人が多くなった」(46歳 男)
5. 「歩行者と出会うとき、ほとんどの人が歩道を優先して譲っていただき、むしろ感謝している」(71歳 男)
6. 「横に2、3列に並んで歩かれるとこちらは通れないので困るときがある。もっと周りを見て歩いてほしい」(57歳 女)

「相手の態度」に関する回答例

1. 「『大変ですね』と言われることが多い。じろ
じろ見る人もいるが無視する」(47歳 男)
2. 「中高年(特に女性)の人からは車いすに乗っ
ている原因を聞かれる」(53歳 男)
3. 「謝ってくれる」(38歳 男)

表44には「歩行者全体に対して言いたいこと」について示した。それによると「周りの状況に気を配ってほしい」「前を見て歩いてほしい」など、足元にも注意を払ってもらいたいという回答が合わせて35% (26名) いた。また、「狭い道で横一列になって歩くのはやめてほしい」についても同様に、常に車いす使用者の存在を意識して生活しなければならないのである。

第3節 歩行環境の整備に関する内容

表45には「信号機のない横断歩道の横断経験」について示した。それによると、「よくある」が全体の20% (44名)、「時々ある」が全体の19% (41名)、「たまにある」が全体の36% (78名)であり、約7割以上の車いす使用者が信号機のない横断歩道の横断経験があることが明らかになった。第4節でも述べているが、車いす使用者の交通事故に遭う場所2番目に多いのが信号機のない交差点内である。車の運転者は信号機がない交差点の場合、減速せずに通過する者もいる。背丈が低いために視界に入りにくい車いす使用者には細心の注意が払われなければならない。

次に、「段差があるために行きたい場所へ行くことができなかった経験」について表46に示した。それによると、「よくある」が全体の37% (79名)、「時々ある」が全体の23% (48名)、「たまにある」が全体の22% (47名)おり、約8割の車いす使用者が段差があるために行きたい場所へ行くことがで

表45. 信号機のない横断歩道の横断経験

よくある	44名 (20%)
時々ある	41名 (19%)
たまにある	78名 (36%)
ほとんどない	54名 (25%)
無回答	6名

(%は有効回答217名を母数にしている)

表46. 段差があるために行きたい場所へ行くことができなかった経験

よくある	79名 (37%)
時々ある	48名 (23%)
たまにある	47名 (22%)
ほとんどない	39名 (18%)
無回答	10名

(%は有効回答213名を母数にしている)

きない経験をしていることが明らかになった。

それでは、段差があるために行くことができなかったのはどのような場所であるのか(表47)。それによると、「飲食店以外の店」が全体の47% (56名)であり、これには美容院、ビデオレンタル店、個人商店などが含まれる。また、「飲食店」は全体の32% (38名)であった。店舗以外の場所としては「歩道」があり、これは「歩道にスロープがある所とない所があり、交差点で歩道を降りると上がれない」(回答例4)のように道路と歩道の間に段差のことである。また、歩道上にスロープがあってもそこに車が乗り上げ駐車をしている場合、結局同じように歩道に上がれるところまで行かなくてはならないのである。

表48には「人や障害物をよけようとして歩道の段差から落ちた経験」について示した。それによる

表47. 段差があるために行くことができなかった場所

飲食店以外の店 (ビデオレンタル店、美容院、個人商店)	56名 (47%)
飲食店	38名 (32%)
歩道	14名 (12%)
あらゆる所にある	12名 (10%)
観光地	5名 (4%)
古い建物、神社、商店街、駅周辺、	各3名 (3%)
地下道、歯科医院、銀行、寺院、	各2名 (2%)
公園、ホテル、公共施設、個人病院	
その他	22名 (18%)
無回答	88名
無効回答	15名

(%は有効回答120名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「駅の駐車場で車を停めて歩道に上がる時、スロープが一ヶ所どころかかなり遠い場所にあった」(51歳 男)
2. 「地下横断道へ降りたが、上がれなかった」(30歳 男)
3. 「初詣に行きたいがほとんどすべての神社には行けない」(24歳 女)
4. 「歩道にスロープがある所とない所があり、交差点で歩道を降りると上がれない」(54歳 男)
5. 「高速道路のサービスエリアで身体障害者用駐車場があいていなかったために別のところに停めたら、トイレに行くときに高い段差があつてのぼれなかった」(62歳 男)

表48. 人や障害物をよけようとして歩道の段差から落ちた経験

よくある	2名 (1%)
時々ある	7名 (4%)
たまにある	37名 (17%)
ほとんどない	168名 (78%)
無回答	6名

(%は有効回答217名を母数にしている)

と、「ほとんどない」と答えた者が全体の78% (168名) いた。それでは、段差から落ちた経験のある者はどのような状況であったのか、またそれについてどのように感じているのであろうか。下に回答例を示した。回答例2の「駐輪してある自転車をよけようとしてよく落ちるので置かないでほしい」や回答例3の「歩道の迷惑駐輪、お店の看板などを少なくしてほしい」(写真27) など、歩道の幅が狭いことや、歩道上の障害物が原因となっている例がある。これは人々の車いす使用者に関する認識が少しでもあれば起こらないことなのである。

「人や障害物をよけようとして歩道の段差から落ちた経験」に関する回答例

1. 「歩行者の多い時間帯で通り過ぎるまで待つから行こうと思いじゃまにならないように歩道と車道のぎりぎりの所で待っていた。そして行こうとしたときに段差につまずき落ちた」(52歳 女)
2. 「駐輪してある自転車をよけようとしてよく落ちるので置かないでほしい」(22歳 男)
3. 「歩道の迷惑駐輪、お店の看板などを少なくしてほしい」(32歳 男)
4. 「歩道の整備をしてほしい。人をよけて落ちたときは相手によけてほしかったと思うことがある」(40歳 男)

表49には「スロープ前に自動車等の障害物があり通行の妨げになった経験」について示した。それによると、「よくある」と答えた者が全体の25%

(55名)、「時々ある」と答えた者が全体の22% (47名)、「たまにある」と答えた者が全体の33% (72名)であった。したがって、スロープ上に障害物があつて迷惑を被った車いす使用者は全体の約8割いることになる(写真28)。

表49. スロープ前に自動車等の障害物があり通行の妨げになった経験

よくある	55名 (25%)
時々ある	47名 (22%)
たまにある	72名 (33%)
ほとんどない	44名 (20%)
無回答	5名

(%は有効回答218名を母数にしている)

また、「スロープに障害物が置いてあることに対して感じる事」について表50に示した。それによると、「じゃま」と感じている者が全体の21% (28名) いた(写真28)。また、「スロープの意味が理解されていない」「障害者への理解が不足」など、回答例4にあるようにスロープの利用者だけでなく管理者のスロープに関する認識不足を指摘する回答が合わせて全体の27% (35名) あった。

表51には「スロープが急すぎて通行できなかった経験」について示した。それによると、「よくある」と答えた者が全体の8% (18名)、「時々ある」と答えた者が全体の11% (24名)、「たまにある」と答えた者が全体の37% (80名)であり、約半分の車いす使用者が急すぎるスロープに日常的に出会っていることが明らかになった(写真29)。

それでは、急すぎるスロープについて車いす使用者はどのように感じているのか。「急なスロープについて感じる事」を表52に示した。それによると、「設計者にもっと考えてほしい」と答えた者が全体の29% (30名) いた。これは回答例2の「スロープをつけるときにその人たちが車いすに乗って試してほしい」や回答例4の「スロープをつければよいということではなく、実際に歩きやすいものかについてもっと検討して、取りつけてほしい」のよ

表50. スロープに障害物が置いてあることに対して感じること

じゃま	28名 (21%)
スロープの意味が理解されていない	25名 (19%)
マナーが悪い・自己中心的	22名 (17%)
スロープには何も置かないでほしい	14名 (11%)
障害者への理解が不足	10名 (8%)
仕方がない・あきらめている	8名 (6%)
その他	27名 (20%)
無回答	87名
無効回答	4名

(%は有効回答132名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「回り道をすればよいと思いつつも、時間のないときはマナーの悪さを嘆くこともある」(52歳 女)
2. 「スロープが何のためにあるのかを考えなさすぎる。権利を踏みにじられている気分になる。また、利用者が少ないために気づかないということもある」(36歳 男)
3. 「車いすが通れる幅にラインを引き、通行の妨げにならないようにすべきである。できるだけ目立つように車いすマークを併記して、ここに物を置くことが恥ずかしくなるようにするべき」(55歳 男)
4. 「車いす使用者がほとんど利用しない施設なのか、車がスロープの近くに停めてあることがある。何のためのスロープなのか。利用する人のモラルの向上も必要だが施設等を管理する人の巡回も必要なのではないだろうか」(46歳 男)

表51. スロープが急すぎて通行できなかった経験

よくある	18名 (8%)
時々ある	24名 (11%)
たまにある	80名 (37%)
ほとんどない	95名 (44%)
無回答	6名

(%は有効回答217名を母数にしている)

表52. 急なスロープについて感じる事

設計者にもっと考えてほしい	30名 (29%)
スロープの意味がわかっていない	13名 (13%)
ただつけているという感じ	10名 (10%)
その他	53名 (51%)
無回答	114名 (50%)
無効回答	6名 (3%)

(%は有効回答103名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「誰かに押ししてもらわないと通行できないのならスロープの意味がないと思った」(35歳 女)
2. 「スロープをつけるときにその人たちが車いすに乗って試してほしい」(28歳 男)
3. 「スロープをつけても意味がない。そのようなスロープをつけている所には行く気がしなくなってしまう」(36歳 男)
4. 「スロープをつければよいということではなく、実際に歩きやすいもののかについても検討して取りつけてほしい」(25歳 女)

うに、もっとスロープを作ることに對して細かく配慮してもらいたいという回答があった(写真30)。

表53には「車いすの車輪がグレーチングにはまって困った経験」について示した。それによると、「よくある」と回答した者が全体の5% (12名)、「時々ある」と回答した者が全体の11% (23名)、「たまにある」と答えた者が全体の42% (90名)であった。つまり半分以上の車いす使用者がグレーチングにはまって困ったことがあるわけである。グレーチングは主に格子状になっているが、その目が粗いと車いすの前輪がはまり、スピードが少し出ていると前のめりになってしまいとても危険である(写真31)。しかし、最近では目の細かいものや小さな穴しかないものなど様々なデザインのグレーチングが設置されてきている(写真32、33、34)。このような取り組みによって今後グレーチングにはまって困るようなことが減っていくことが望まれる。

表54には「目線が低いために危険な目にあったことがあるか」について示した。それによると、「ほとんどない」と答えた者が全体の70% (148名)であり、7割以上の車いす使用者は日常的には目線が低いことが原因で危険な目にあったことはあまりないことが明らかになった。

表53. 車いすの車輪がグレーチングにはまって困った経験

よくある	12名 (5%)
時々ある	23名 (11%)
たまにある	90名 (42%)
ほとんどない	90名 (42%)
無回答	8名

(%は有効回答215名を母数にしている)

表54. 目線が低いために危険な目にあったことがあるか

よくある	10名 (5%)
時々ある	16名 (8%)
たまにある	36名 (17%)
ほとんどない	148名 (70%)
無回答	13名

(%は有効回答210名を母数にしている)

それでは「目線が低いために危険な目があったときの状況」にはどのような状況があるのか(表55)。表によると、「車にひかれそうになった」と答えた者が10名いた。これは回答例3の「駐車している車を避けて通る時にドライバーが気づかない」や回答例4の「バックしてくる車に接触しそうになった」

表55. 目線が低いために危険な目にあった状況

車にひかれそうになった	10名
混んでいる場所で歩行者との接触	9名
歩道等で歩行者と接触	8名
スーパーでカゴ・カートがあたる	4名
その他	12名
無回答	174名
無効回答	9名

(複数回答)

回答例

1. 「スーパーで他のお客さんが急に向きを変えたとき、腕にかけているカゴが顔面にあたった」(52歳 女)
2. 「健常者なら絶対に顔には当たらないような看板に頭をぶつけそうになった」(28歳 女)
3. 「駐車している車を避けて通る時にドライバーが気づかない」(27歳 男)
4. 「バックしてくる車に接触しそうになった」(38歳 男)

のように駐車場において車を降りた後もしくは車へ戻るときや、路上駐車のをよけようとして道路の中央部に出たときなどが考えられる。また、スーパー内で健常者が持っているカゴや荷物が車いす使用者に当たることもあり、相手が買い物に夢中になっている場合は顔などにあたることも考えられるので非常に危険である。

表56には「点字ブロックがじゃまに感じることもあるか」について示した。それによると、「よくある」と答えた者が全体の13% (27名)、「時々ある」と答えた者が全体の11% (24名)、「たまにある」と答えた者が全体の22% (48名)おり、約半数の車いす使用者が点字ブロックをじゃまに感じるときがあることが明らかになった (写真35)。

それに関連して、表57には「点字ブロックの設置について感じる事」について示した。それによると、「車いすが通るには不便であるが仕方がない」と答えた者が全体の43% (56名)いた。どのよう

表56. 点字ブロックがじゃまに感じることもあるか

よくある	27名 (13%)
時々ある	24名 (11%)
たまにある	48名 (22%)
ほとんどない	115名 (54%)
無回答	9名

(%は有効回答214名を母数にしている)

たって曲がり、走行しにくくなる」(写真36)や「車いすではまっすぐ走行することが難しい」などがあげられるが、回答例5のように「視覚障害者の方にとっては重要な部分なのでじゃまに感じることもあるが、車いす使用者だけが障害者ではないのでお互いに共存していかなければならないと思う」や回答例6のように「車いす使用者にとって不都合だと感じる人がいるかもしれないが、それ以上に必要だと感じる視覚障害者の方がいるのなら多少の不便は我慢するべきだと思う」と考える車いす使用者が多かった。また、両者がよりよく行動するために

表57. 点字ブロックの設置について感じる事

車いすが通るには不便である仕方がない	56名 (43%)
よい	53名 (40%)
新しい方法を考えてほしい	7名 (5%)
その他	21名 (16%)
無回答	88名
無効回答	4名

(%は有効回答131名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「車いす使用者にとっては走行しにくいですが、仕方がないと思う」(38歳 男)
2. 「視覚障害者にとっては必要な物なので設置は歓迎すべき」(37歳 男)
3. 「もっと右か左によせてもらいたい。狭い道では真ん中にある」(25歳 男)
4. 「歩道をもう少し広くして、両者が無理なく使えるようにしてほしい」(36歳 男)
5. 「視覚障害者の方にとっては重要な部分なのでじゃまに感じることもあるが、車いす使用者だけが障害者ではないのでお互いに共存していかなければならないと思う」(44歳 女)
6. 「車いす使用者にとって不都合だと感じる人がいるかもしれないが、それ以上に必要だと感じる視覚障害者の方がいるのなら多少の不便は我慢するべきだと思う」(28歳 男)

「もっと右か左によせてもらいたい。狭い道では真ん中にある」（回答例3）、「歩道をもう少し広くして、両方が無理なく使えるようにしてほしい」（回答例4）などの回答があった。

表58には「ノンステップバスや低床バスなどの利用経験」について示した。それによると、「乗ったことがある」者が全体の15%（34名）、「乗ったことがない」者が全体の85%（186名）であった。

ノンステップバスや低床バスに乗った経験のある車いす使用者や乗ったことがないがこの部分が改善されれば乗りたいという車いす使用者に「ノンステップバスや低床バスについて改善してほしい点」について尋ねた結果を表59に示した。それによると、「本数を増やしてほしい」と答えた者が38%（21名）と最も多かった。そして回答例5のように「すべてのバスが低床になっているわけではないので乗りたいときにそのバスが来るかわからないから結局使え

表58. ノンステップバスや低床バスなどの利用経験

乗ったことがある	34名 (15%)
乗ったことがない	186名 (85%)
無回答	3名

(%は有効回答220名を母数にしている)

ない。全面導入するか、時刻表に目印があると使いやすい」という意見が出された。また、回答例3の「国内の場合、ノンステップバスを利用しても次の行動に出られない（本数が少ない、降りてからの道の整備・設備など）。全便ノンステップにしないと意味がないと思うし、低床バスといっても私が見た限りでは車いす使用者1人で気軽に乗れる感じがしなかった」というように、ある路線だけ導入されてもその後動けなくなってしまうという回答もあった。また、回答例1の「すべてのバスにリフトをつけてほしい」や回答例2の「車いすの固定に時間が

表59. ノンステップバスや低床バスについて改善してほしい点

本数を増やしてほしい	21名 (38%)
乗り降りが短時間にできるようにしてほしい	8名 (14%)
乗りにくい雰囲気なくしてほしい	4名 (7%)
その他	31名 (55%)
無回答	156名
無効回答	11名

(%は有効回答56名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「すべてのバスにリフトをつけてほしい」(34歳 男)
2. 「車いすの固定に時間がかかる。ワンタッチで固定できるようにしてほしい」(36歳 男)
3. 「国内の場合、ノンステップバスを利用しても次の行動に出られない（本数が少ない、降りてからの道の整備・設備など）。全便ノンステップにしないと意味がないと思うし、低床バスといっても私が見た限りでは車いす使用者1人で気軽に乗れる感じがしなかった」(27歳 男)
4. 「急ブレーキなどハッとしたときにつかまる所がない場合があるのでもう少し改善してほしい」(42歳 女)
5. 「すべてのバスが低床になっているわけではないので乗りたいときにそのバスが来るかわからないから結局使えない。全面導入するか、時刻表に目印があると使いやすい」(24歳 男)
6. 「路線を増やしてほしい。また、乗り口が後ろになるため料金が支払いにくい。乗せるからにはきちんと料金を取るのが当たり前なのだから、その辺を曖昧にせずきちんと支払うための仕組みを作ってほしい」(25歳 女)

かかる。ワンタッチで固定できるようにしてほしい」などのように乗り降りや固定にかかるためそれが改善されれば利用しやすくなるという回答もあった。また、「運転手が嫌々ながら入り口をスロープにするという話を聞いたことがある」や「介護者同伴でないと乗せてくれないことがある」という回答があり、今後、より気軽に利用できるようになることが望まれる。

表60には「交通バリアフリー法を知っているか」について示した。それによると、「知っている」者が65%（69名）、「知らない」者が35%（37名）いた。

それでは、交通バリアフリー法を知っている車いす使用者はこの法律についてどのように思っているのだろうか。「交通バリアフリー法について感じること」についてのまとめを表61に示した。それによると、「よい」と答えた者は全体の25%（17名）であった。また、回答例3の「この法律は成立したことに意義があると思う。今までこのような法律がなく、内容はまだまだ満足できるものではないが、次のステップに行くとかかりができたものと理解

表60. 交通バリアフリー法を知っているか

知っている	69名 (65%)
知らない	37名 (35%)
無回答	115名
無効回答	5名

(%は有効回答106名を母数にしている)

している。この法律の成立を受けて関係省庁が具体的な計画を作成するが、どのようなものができているのか見守っていければと思う」や回答例4の「各企業の方の理解と設計者のバリアフリーへの関心度を高めてもらいたい」のように「今後に期待したい」と答えた者が全体の22%（15名）いた。「不備な点が多い」という回答については回答例1のように実際に障害者の意見をもっと取り上げてほしいという内容が最も多かった。交通バリアフリー法においては、例えば旅客施設等のエレベーター等の設置の場合は新設の施設における基準であり、既存の施設については努力義務である。人々が日常の生活において不便を感じなくなるまでにはまだ時間がかかりそうであるが、今後、より多くの方の意見を取り

表61. 交通バリアフリー法について感じること

よい	17名 (25%)
今後に期待したい	15名 (22%)
不備な点が多い	12名 (17%)
もっと早くにほしかった	5名 (7%)
その他	20名 (29%)

(%は有効回答69名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「もっと徹底すべき。実際の車いす使用者の声を取り上げてほしい」(25歳 男)
2. 「速やかに実行してほしい。そして利用する障害者の声をもっと取り上げることが必要」(57歳 男)
3. 「この法律は成立したことに意義があると思う。今までこのような法律がなく、内容はまだまだ満足できるものではないが、次のステップに行くとかかりができたものと理解している。この法律の成立を受けて関係省庁が具体的な計画を作成するが、どのようなものができているのか見守っていければと思う」(56歳 男)
4. 「各企業の方の理解と設計者のバリアフリーへの関心度を高めてもらいたい」(56歳 男)

入れて進められていくことが望まれる。

表62には「自動車教習所のテキストに載せたらよいと思われる車いす使用者に関する内容」について示した。それによると「身体障害者用駐車場の使い方について」と答えた者が53%（40名）いた。もし、このような内容がテキストに載っていれば、身体障害者用駐車場に停めるようなこともなくなり、教習所が認識を新たにす場となるかもしれない。また、「障害者（車いす使用者に限定しない）の擬似体験教習を取り入れるべき」（回答例1）という意見や「教則本に載せるのではなく、教習生（健常者）が車いすに乗って教習所内を一周する。教習所の車が横を通ることを体験してみる」（回答例3）というようなテキストにおいてだけでなく、実際に車いすを使って危険な場面を体験してもらいたいという回答があった。

表63には「車いす使用者の交通安全について、特に訴えたいこと」について示した。それによると、「歩道を平らにしてほしい」と答えた者が22%（16名）いた。これは、波打ち歩道（写真37、38、39）や車道、横断歩道へ降りる際の傾斜（写真40、41、42）の改善等が含まれていると考えられる。また、「歩道を広くしてほしい」と答えた者が18%（13名）おり（写真43、44）、「歩道に通行の妨げにない物を置かないでほしい」という回答もこれに関連があると考えられる（写真45）。また、回答例3の「道路には必ず歩道を設ける。車いす一台分しかない狭いスペースであっても必要」や「歩道から自転車を排除し、道路と歩道の上に自転車専用レーンを設ける」という回答からも歩道に関する問題の早期解決を望んでいることが明らかになった（写真46、47、48）。

表62. 自動車教習所のテキストに載せたらよいと思われる車いす使用者に関する内容

身体障害者用駐車場の使い方について	40名 (53%)
障害の擬似体験	5名 (7%)
スロープの意味について	2名 (3%)
その他	38名 (50%)
無回答	127名
無効回答	20名

(%は有効回答76名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「障害者（車いす使用者に限定しない）の擬似体験教習を取り入れるべき」（45歳 男）
2. 「身体障害者用駐車場に停めないように指導してほしい。なぜ身体障害者用駐車場必要なのか説明つきで。例えば車いすの出し入れ、乗り移るために車間が必要だということ、広い駐車スペースがないと乗り降りできないということなど。また、車いす使用者がどのように車から乗り移るかをビデオに撮って見せてほしい（介護者つきと自分で運転して乗り込む場合を）」（27歳 男）
3. 「教則本に載せるのではなく、教習生（健常者）が車いすに乗って教習所内を一周する。教習所の車が横を通ることを体験してみる」（62歳 男）
4. 「歩道のない道を車いすで通るときは右側を通るように決まっているが、道は左右に下がっているためにどうしても多少内側を通ることもあるので車いすを見たら狭い道では徐行して通るように教えてほしい」（57歳 男）

表63. 車いす使用者の交通安全について、特に訴えたいこと

歩道を平らにしてほしい	16名 (22%)
特にない	14名 (19%)
歩道を広くしてほしい	13名 (18%)
歩道に通行の妨げになる物を置かないでほしい	13名 (18%)
車いす使用者は健常者の視界に入りにくいので注意してほしい	8名 (11%)
適正な身体障害者用駐車場の使い方について	6名 (8%)
道路設計者に車いすを体験してもらいたい	2名 (3%)
交差点の青信号の時間を長くしてほしい	2名 (3%)
側溝にふたをつけてほしい	2名 (3%)
その他	16名 (22%)
無回答	150名

(%は有効回答73名を母数にしている) (複数回答)

回答例

1. 「身体障害者用駐車場では、病院においても健常者が停めるケースが多い。身体障害者用駐車場を身体が悪い人のための駐車場と勘違いしている人がいる。例えば杖をついている高齢者や歩くことができる障害者など。日本でもきちんと法律を制定して取り締まってほしい」(32歳 男)
2. 「マンホールのふたの所が平らではなく、ガタガタしているので普通に走っていると左右どちらかに流れてしまう」
(56歳 男)
3. 「(1)道路には必ず歩道を設ける。たとえ車いす一台分しかない狭いスペースであっても必要。
(2)歩道への乗り上げ駐車を認めず、取締りの対象にする。
(3)歩道から自転車を排除し、道路と歩道の間自転車専用レーンを設ける。
(4)道路の向かって傾斜している歩道は平らに改修して、排水については別に手段を講じる。腕や手に力がないと危険である
(5)(2)と共通するが、歩道上に自転車や商店の品物が置かれている場合には撤去してほしい」(56歳 男)

第4節 事故などの経験に関する内容

車いすに乗っている際に交通事故に遭ったことがあるかどうかを尋ねたところ、3名の車いす使用者が交通事故に遭っていることが明らかになった。以下に事故の状況や原因に関する回答例を示した。

回答例1は、車いすに乗っているために背丈が低くなり、そのことによってドライバーの死角に入り、起こった事故である。これは、子どもにおいても同じ状況になる可能性があり、常にドライバーはそれを意識していなければならない。また、回答例3は対車両の交通事故ではないが歩道の段差が原因でけ

がをした例である。これは第3節の「車いす使用者の交通安全について、特に訴えたいこと」においても挙げられていたように歩道の整備の必要性がうかがわれる。

交通事故総合分析センターの資料によると、車いす使用者の交通事故による死傷者数は表64のようになっている。それによると平成7年では148人だった死傷者数が平成11年では約1.5倍の233名に増えていることがわかる。しかし、全歩行者の交通事故による死傷者数は増減を繰り返しており、その中で車いす使用者の死傷者数が年々増え続けていることが明らかとなった。また、昼夜別の死傷者数とし

表64. 車いす使用者と全歩行者の交通事故による死傷者数

	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年
車いす使用者	148	159	208	206	233
全歩行者	84,055	83,322	81,751	80,605	83,379

(名)

注：交通事故総合分析センター資料による

表65. 車いす使用者の昼夜別死傷者数

	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年
昼	108	117	159	163	185
夜	40	42	49	43	48

(名)

注：交通事故総合分析センター資料による

表66. 車いす使用者の手動電動別死傷者数

		平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年
電動車いす	死者数	4	2	4	9	5
	負傷者数	82	88	130	131	159
手動車いす	死者数	3	3	7	4	3
	負傷者数	60	66	67	62	66
合計		148	159	208	206	233

(名)

注：交通事故総合分析センター資料による

ては平成11年では昼間の交通事故が夜間の交通事故よりも約4倍多くなっている（表65）。

事故に遭った車いす使用者が使用していた車いすの種類は、死者、負傷者とも電動車いすが多い傾向がある（表66）。これは、波打ち歩道や横断歩道への傾斜や少しの段差でも転倒する可能性が自走式車いすよりも高いためと考えられる。

また、交通事故の起こった場所と状況については表67、表68に示した。それによると、「一般単路」による事故が最も多く、次いで多かったのが「信号機のない交差点内」であった。そして、車いす使用者が事故に遭ったときの状況としては、「通行中」

と「横断歩道横断中」が多いことが明らかになった。

「事故の状況や原因」に関する回答例

1. 「横断歩道を3人で渡っていたとき、車いすは低いので停まっていたトラックの運転手が見えていなかった。足を出血し、車いすが壊れた」(66歳 男)
2. 「信号無視をした車が飛び出してきた接触。手を切った」(42歳 男)
3. 「歩道に段差があり、車いすのキャスターが引っかかり転倒、骨折」(39歳 男)

表67. 車いす使用者の道路形状別死傷者数

		平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年
交差点内	信号機有	13	15	34	34	41
	信号機無	49	52	58	61	71
交差点付近		18	11	9	9	9
カーブ・屈折		9	4	8	6	5
一般単路		50	67	78	78	96
その他		9	10	21	18	11
合計		148	159	208	206	233

(名)

注：交通事故分析センター資料による

表68. 車いす使用者の事故類型別死傷者数

	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年
通行中	40	45	49	47	62
横断歩道横断中	21	18	29	33	44
横断歩道付近横断中	10	6	15	13	14
歩道橋付近横断中	1	1	0	0	1
その他の横断中	41	53	56	59	52
その他路上遊戯等	33	33	54	51	57
その他の事故類	2	3	5	3	3

(名)

注1 「その他の横断中」とは、横断歩道以外の場所での横断

注2 「その他路上遊戯等」は路上遊戯、路上作業中、路上停止中、その他を含む

注3 「その他事故類型」とは、歩行者が1当または2当以外の死傷者数

注4 交通事故総合分析センター資料による

第4章 総合的考察

第1節 まとめ

第3章では車いす使用者に対する調査の結果についてを述べた。それにより、車いす使用者は交通に関して多様なニーズをもっていることが明らかになった。ここでは、特に一般市民が知っておくべき内容についてまとめておきたい。

1. 障害理解に関するニーズ

障害理解に関しては、どの項目においても車いす使用者に関する理解の不足から問題が生じていることが明らかになった。車いすの特性を適正に理解し、日常生活の中で自然に接することができるような障害理解教育を子どもの頃から進めていかなければならない。

① 自転車の利用者に対するニーズ

自転車の利用者へは「歩道は歩行者優先である」ということを強く訴えていかなければならない。駅周辺やスーパーの前などでは歩道上の迷惑駐輪が目立っている。また、スロープについても同様である。車いす使用者は他の歩行者のように少しの隙間をすりぬけて通ることができないということや、自転車を所定の場所に置かなくてはじゃまになるなどのことを、自転車を利用する者としての最低限のマナーとして認識しておかなければならない。

また、歩道上の歩行者の横を走行する場合はスピードを落とし、特に車いす使用者、視覚障害者、高齢者、子どもなどの横を通る際には自転車からおりて押していくなどして、歩行者に危険が及ばないように配慮するという指導を徹底しなければならない。

② 自動車の運転者に対するニーズ

自動車のドライバーに対しては身体障害者用駐車

場についての理解を徹底しなければならない。警察庁によると、平成10年の運転免許条件付与件数のなかで身体障害者用車両に限定した付与件数は186,289件である。また、本調査の調査対象者のうち自動車免許を所持している車いす使用者は93% (208名) いることから、車いす使用者にとって自動車は日常生活において必要不可欠なものであることがわかる。しかし、行く先で身体障害者用駐車場に健常者が停めているため、本来使うべき者が使用できていないという現状がある。車いす使用者のなかには身体障害者用駐車場に停めた健常者からは反則金を取るべきであるという声もあがった。車いす使用者の運転する自動車が身体障害者用駐車場を必要としている理由を健常者は認識すべきである。

また、駐車場の持ち主が身体障害者用駐車場にパイロンを置き、健常者が停められないようにしている駐車場をよく目にする。確かにパイロンが置いてあると健常者は堂々と駐車することができなくなる。しかし、車いす使用者が1人で乗車している場合、パイロンをどかすための苦労は大変なものなのである。駐車場の持ち主はそのような状況を理解した上でパイロンを置くのならば、それを管理するための者を常駐させておかなければならないであろう。

また、歩道に関連するニーズとしては、歩道への乗り上げ駐車と迷惑駐車の取り締まり強化が考えられる。歩道への乗り上げ駐車においては通行できるスペースが狭くなるために歩道を通行することができなくなることがある。そのため、車道において走行しなければならない。車いす使用者は背丈が低くなるために走っている自動車のドライバーからは見えにくくなり、大変危険な状況となる。車いす使用者を含む歩行者のことを考えれば駐車場以外の場所に停めるということが、いかに迷惑で危険なことであるかをドライバーたちに訴えていかなければなら

ない。

③ 歩行者に対するニーズ

歩行者も自動車のドライバーや自転車の利用者に対する場合と同様、まずは一般的なマナーを守ってもらわなければならない。車いす使用者は背丈が低いいため健常者の立場からすると視界に入りにくくなる。したがって、人ごみの中や曲がり角などにおいては車いす使用者がいるかもしれないということを念頭において行動することが求められる。また、歩道においては道をふさぐような形の歩行や立ち話など、歩行者全体に迷惑がかかるような利用の仕方をやめるように子どもの頃から指導していかなければならない。

また、子どもは車いすそのものに興味を持つことがある。そのため結果的にじろじろ見てしまうことがあるが、その度に親は、車いす使用者に対して「近づいてはいけない」「悪いことをしたから歩けなくなった」などの誤った認識を子どもに持たせないために、障害者への配慮、車いす使用者の特性など適切な情報を子どもに伝えていかなければならない。

2. 歩行環境の整備に関するニーズ

歩道やスロープ、段差など、健常者にとってはそれほど気にならない場所が、車いす使用者にとっては大きな問題となっていることがある。その施設等を本当に必要とする者の意見を取り入れ、新設のものだけでなく既存の施設においても物理的なバリアフリー化が行われなければならない。

① 歩道に関するニーズ

歩道に関しては波打ち歩道や車道におりる際の傾斜がきついなどの理由で「歩道を平らにしてほしい」という意見が多かった。歩道から横断歩道へおりる際の傾斜は車いす使用者でなくても危険を感じる箇所があり、早急に改善していかなければならない問題である。

また、狭い歩道の場合、歩道上の迷惑駐輪、歩道

への乗り上げ駐車の問題だけでなく点字ブロックに関する問題もある。点字ブロック上を車いす使用者が通る場合、ガタガタと振動がある。多くの車いす使用者はなるべく避けて通行しているが、どうしても通行しなければならないときは我慢している。このようなことから歩道の幅の改善も望まれている。

② スロープに関するニーズ

スロープに関しては利用者のマナーとスロープの設置者、管理者の車いす使用者に関する理解が求められる。

利用者にはスロープがどのような理由で取り付けられているのか、正しい理由を知ってもらわなければならない。スロープの途中に自転車が置かれていたり、スロープ前に車が駐車してあったり、また、店舗に設置されているスロープにおいてはそこへ物品を搬入にきている業者等がふさぐ形で駐車しているということもある。車いす使用者がスロープを必要としているという、ごく当たり前の知識があれば到底起こらないであろう状況がしばしば起こっているのである。スロープを設置している建物の管理者は常にスロープの状況を把握し、本当に利用したい者がいつでも利用できるような状態を維持していくよう努めなければならないのである。

また、スロープの勾配は屋内が12分の1以下（12m進んで1m上がる）、屋外が15分の1以下（15m進んで1m上がる）というのが国際的な基準であり、角度は屋外では「約4度」となっているが、我が国の多くのスロープがそれよりも勾配が急である。そして、実際に建物などに設置しようとする場合スペースが足りていないのが現状である。以前は勾配について100m進んで7m上がるという表現がされていたが、これを設計者や工事者が「7度」と誤解し、基準よりも勾配の急なスロープを設置していることも原因のひとつであると考えられる。

車いす使用者の腕の力にも個人差がある。スロープ設計者へはスロープの傾斜について、もっと車いす使用者の意見を取り入れ、実際に車いすに乗って体験することが望まれる。

③ ノンステップバスや低床バスに関するニーズ
ノンステップバスや低床バスに対するニーズとしては、「本数（路線）を増やしてほしい」という意見が最も多かった。自分の住む地域にそのようなバスが運行していても、本数が少なければ自分の都合に合わせて利用することができない。

また、ノンステップバスや低床バスの改善点としてはリフトや使いやすい固定装置の設置があげられる。この種のバスを利用する場合、運転手に手伝ってもらうため停車時間が通常よりもかかることになる。通常のバスに乗り慣れている他の乗客や急いでいる乗客に対しても理解をしてもらわなければならない。

④ その他のニーズ

上記以外のニーズとしては側溝のふたのみぞにはまらないように「目の細かい物を設置する」ことや、「青信号の時間を長くする」こと、また、交通バリアフリー法が施行されたことによって「企業や設計者、一般の人々がこれらの問題について関心を持つ」ことが望まれている。

「青信号の時間を長くする」ことに関しては青信号を延長することができる障害者用の押しボタンが設置されている交差点がある。しかし、写真49と写真50のように押しボタンの設置場所に問題があるというケースもある。そのため、設置場所につい

ても検討し、障害者にとって最も使いやすい位置に設置していかなければならない。

また、毎日多くの者が自動車免許を取得している。教習所においてもこれから免許を取ろうとしている者に対して、車いす使用者を含む障害者への配慮、知識、障害の体験等をカリキュラムに組み込み、障害理解を深めるための教育を進めていかなければならない。

第2節 視覚障害者の交通安全ニーズと車いす使用者の交通安全ニーズの共通点と相違点

徳田ら（1999）によって行われた「視覚障害者の歩行者としての交通安全ニーズに関する調査研究」と本調査の結果を比較し、視覚障害者と車いす使用者の交通安全ニーズの共通点と相違点をあげた（表68）。

それによると、視覚障害者と車いす使用者の交通安全ニーズの共通点としては「歩道上の迷惑駐輪」「歩道や路上の違法駐車」「信号機のない横断歩道」など、歩行環境に関する問題があげられた。また、相違点としては、「身体障害者用駐車場に健常者が停める」「身体障害者用駐車場にパイロンが置いてある」など主に駐車場に関する問題と「段差」「点字ブロック」に関する問題などであった。

表68 視覚障害者と車いす使用者の交通安全ニーズの共通点と相違点

歩道	車いす使用者		視覚障害者	
自転車が歩道上を走行	×	接触の危険があり、特に夜間の無灯火走行は障害者にとって極めて危険な存在である。		×
歩道上の迷惑駐輪	×	歩道が狭くなり、通行できない。	点字ブロック上に駐輪されると通行できない。	×
歩道や路上の違法駐車	×	車両をよけるために車道に降り通行することがある。走行中の車と接触の可能性があり、危険である。		×
広い歩道	○	自転車や看板があっても楽に通行できるスペースが必要である。		○
波打ち歩道	×	横転の可能性があり危険である。	歩行しにくい。	×
歩道をふさぐ形での歩行	×	車いす、白杖歩行、盲導犬歩行の場合、歩行者とぶつかる。		×
信号機のない横断歩道	×	背丈が低いためにドライバーの視界に入りにくい。	方向がわからなくなる。車が近づいてくるのが見えない。	×
スロープ				
スロープ上の障害物	×	通行のスペースがなくなる。		△
急な勾配のスロープ	×	基準よりも急なスロープは上ることができない。		△
身体障害者用駐車場				
身体障害者用駐車場に健常者が停める	×	車を運転している場合、乗り降りにスペースが必要であるため。		△
身体障害者用駐車場にパイロンが置いてある	×	パイロンを動かすために車から降りなければならない。		△
その他				
段差	×	歩道や建物に入ることができない。	段差がないと歩道と車道の区別がつかず、知らない間に車道へ出てしまう。	○
グレーチングの目が粗い	×	車いすの前輪がはまる。	白杖がはまる。	×
点字ブロック	×	点字ブロック上を走行すると振動があり、通行しにくい。	必要なものである。しかし周りの環境に合わせた色にすると弱視者には判断しにくい。	○
ノンステップバスや低床バス	○	移動手段として必要なものである。しかし、改善すべき点は多い。		○

○ - 現状のままでよいもの × - 早急な改善が必要なもの △ - あまり利用しないもの

第3節 具体的な提言

I 提言の主旨

本調査で行われた「車いす使用者の交通安全ニーズに関する調査研究」の結果から車いす使用者の安全を確保するためには、歩行者や自転車利用者、ドライバーなどが車いす使用者に対して理解を深めること、車いす使用者をめぐる歩行環境の整備を図ること、車いす使用者自身が交通安全に関する認識を高めることなどの取り組みが早急に必要であること

が明らかになった。

車いす使用者の交通安全を確保するためには、今後これらの積極的な推進が不可欠であり、これらの点についての改善が進められない限り、車いす使用者が移動する際の危険性は軽減されることはない。

本提言は、これまでの研究によって明らかにされた車いす使用者の移動における問題点の改善を図るために、今後、一般市民や関係各機関が具体的に何をすればよいのかについてまとめたものである。

II 提言の対象

本提言は、以下に示す者を対象とする。

- ① 歩行者
- ② 自転車利用者
- ③ ドライバー及びその教習・研究関係者
- ④ 学校教育や社会教育関係者
- ⑤ 自治体
- ⑥ 主な関係省庁（文部省及び警察庁）

III 提言の内容

1. 歩行者に対して

① 歩行者としての一般的なマナーを守る

「車いす使用者の交通安全ニーズに関する調査研究」の結果、車いす使用者の歩行者に対する要望として、特に以下の事柄が挙げられている。

- ・歩道を横並びで歩いたり、道路上に座り込むような、通行を妨げる歩き方や座り方をしない
- ・立ち話や荷物を放置するなどしてほかの歩行者の進路を妨げない
- ・ぶつかったら謝る

② 車いす使用者の特性を知る

- ・車いす使用者の特性を知る

車いす使用者は背丈が低いと、健常者の立場からすると視界に入りにくくなる。したがって、人ごみの中や見通しの悪い曲がり角などにおいては人がいるかもしれないということを念頭において行動する。

- ・子どもへの車いす使用者に関する適切な情報提供
子どもは車いすそのものに興味を持つことがある。そのため本人にその気はなくても結果的にじろじろと車いす使用者を見ていることがある。そのような時に親は「近づいてはいけない」「悪いことをしたから歩けなくなった」などと車いす使用者に対する誤った認識を持たせないためにも障害者への配慮、車いす使用者の特性など適切な情報を子どもに伝えていかなければならない。
- ・人ごみなど混雑した場所

駅やデパートなど人が多い場所では、車いす使用者が健常者の視界に入りにくいために周りの歩

行者とぶつかったり接触したりする。車いす使用者は背丈が低いと周囲の人の視界に入りにくく、その上走行音がしないために気づかれにくいのである。また、最近では携帯電話を使用しながら歩いている人が多いと注意がそれていることがある。

・雨の日、雪の日

車いす使用者は雨の日はかさをさすと片手がふさがると、レインコート等を着ることが多い。しかし、フードをかぶると視界が狭くなり前が見えにくくなる。したがってかさをさして前がよく見えていない健常者とはぶつかりやすくなるため注意しなければならない。また、雪の日は車いすのタイヤがすべりやすくなるため、そのような車いす使用者を見かけたら進んで援助を申し出てほしい。

2. 自転車利用者に対して

① 車いす使用者の存在を意識した上で、自転車利用者としての一般的なマナーを守る

- ・歩道を走る際には歩行者が優先であることを認識する

歩道においては歩行者が優先であり、危険な場面では歩行者が立ち止まるのではなく自転車利用者が自転車から降りるべきである。車いすの横ぎりぎりを追い抜いて行くことはたいへん危険であり、接触の可能性もあるため、歩道上では自転車に乗ったまま車いす使用者の横を走りぬけることは慎みたい。

② 駐輪のマナーを守る

- ・駐輪の際には所定の場所を利用する

駅周辺やスーパーなどの前では歩道上やスロープ付近の迷惑駐輪が目立っている。車いす使用者は通行するために一定のスペース（約1m）が必要となる。自転車が置かれていると通行することができなくなり、車道に降りなければならない車いす使用者もいる。自転車利用者にもそのことを認識させ、駐輪の際には所定の位置に置くことの徹底を呼びかけなければならない。

- ・駐輪場以外の場所に駐輪するには道と平行に置く

自転車置き場のない商店など多いため、そのような場所を利用するには塀やガードレールに沿って置いて、歩行者の通行の妨げにならないようにしなければならない。

3. ドライバー及びその教習・研修関係者に対して ＜ドライバーに対して＞

- ① 違法駐車をしない（特に歩道への乗り上げ駐車）

ドライバーは他のドライバーの迷惑にならないように歩道に乗り上げているが、車いす使用者にとっては通行を妨げられ、たいへん迷惑である。また、違法駐車のを避けるために車道を通行して事故に遭うこともある。ドライバーとしては、まず違法駐車をしないことを心がけなければならない。

- ② 身体障害者用駐車場には健常者は駐車しない

身体障害者用駐車場は建物の入り口付近にあり、スペースも広い。「少しの間だけ」という自分勝手な理由で健常者が停めてしまうと、本当に必要としている者が利用することができない。車いす使用者が車から降りる際にはドアを全開するスペースが必要であるために専用の駐車場が必要であるということを健常者に認識させる。

＜ドライバーの教習・研修関係者に対して＞

- ① 車いす使用者をめぐる事故の原因について、車いす使用者の特性をふまえながら体験的に学ぶ機会を設ける

- ・車いすを使用し、路上や歩道の駐車車両を避けるために車道を通行することによって走行車と接触することがあるが、その危険性を教習生に体験的に理解させる。

- ・車いす使用者が雨の日が多い危険（歩行者に対する提言の部分で前述した）、雪の日が多い危険（前述）などを教習生に理解させる

- ③ 車いす使用者の実際の事故事例を取り上げ、遭遇しやすい危険について具体的に学ばせる

4. 学校教育や社会教育関係者に対して

- ① 児童・生徒に対する交通安全指導を徹底して行う

- ・歩行者としてのマナーの向上（内容は「歩行者に対する提言」で述べた）

- ・自転車を利用する際のマナーの向上（内容は「自転車利用者に対する提言」で述べた）

- ② 車いす使用者に対して望ましい態度を形成し、積極的に援助ができるようにするための障害理解教育を進める

- ・車いす使用者について知る機会を設ける

例えば、車いすの種類（介助式車いす、自走式車いす、電動式車いす、手動・電動切替型車いす）を知る、車いす使用者が外出する際の具体的な困難の内容について知る、「移動障害者」としての車いす使用者のニーズを知る。

- ・車いす使用者と接する際のマナーについて知る機会を設ける

車いす使用者と接する際のマナー、援助の申し出を辞退された時の考え方などについて知る。

5. 自治体に対して

- ① 車いす使用者の交通安全に関するニーズや要望を受けつける窓口を明らかにする

住居や勤務先の周辺地域や通学・通勤路の危険な場所や障害物などについて、気軽に相談できる行政窓口を開いてほしい。

- ② 身体障害者用駐車場、スロープが適正に使用されているかの確認

健常者が駐車場内の身体障害者用駐車場に停めてしまったり、スロープ付近に自転車や自動車を停めてしまい、車いす使用者がたいへん迷惑しているという問題に対して、その対策が求められる。

6. 主な関係各省庁に対して

① 文部省

- ・一般の児童・生徒を対象にした安全指導の内容の充実。安全指導の手引きの中に車いす使用者の援助の具体的な方法や配慮について示す

・障害理解教育の促進

障害者に対する望ましい態度を形成するために、幼児期の段階から継続して障害についての理解を深めるための教育活動を行う

② 警察庁・公安委員会

- ・警察関係者が車いす使用者の交通事故の現状とその原因について理解してほしい
- ・車いす使用者関連施設、繁華街などにおける駐車違反の取り締まりの強化
- ・通行区分に関する法規の改正（歩道と自転車道の分離、自転車道の確保）

④ ドライバー、歩行者への理解促進のための啓発活動の方法と内容の検討

が挙げられる。

①に関しては車いす使用者であることが原因となり起こった交通事故の状況や原因について詳しく分析し、その結果からさらに具体的な交通安全ニーズと安全確保のための配慮について検討しなければならない。

また、②については、運転免許を持つ車いす使用者が多数いる状況において、身体障害者用駐車場が非常に使用しにくいという現状がある。「少しの時間だけだから」という甘えの考えが健常者にある限り、身体障害者用駐車場がいつでも使用できるという環境は期待することができない。そこで、実際にそこへ車を止めようとする健常者に対して詳しく調査等を行い、問題解決のための資料を得たい。

③については、子どもに対して適切な障害理解教育を行うことができるように親など子どもと接する機会が多い大人にとって参考となる資料を作成する。

④に関しては本調査の結果や①②③から得られた結果をもとに報告書やパンフレットを作成し、警察、自治体、学校、教習所等に呼びかけていかなければならない。

第4節 今後の課題

今後の課題としては

- ① 車いす使用者が経験した交通事故の分析
- ② 身体障害者用駐車場の利用に関する実態調査の実施
- ③ 子どもの障害理解を援助する親の対応の分析と適正化のための方法論の検討

参考文献・引用文献

- ・秋山哲男 (1993) 『高齢者の住まいと交通』日本評論社.
- ・浅野房世・亀山始・三宅洋介 (1996) 『人にやさしい公園づくり バリアフリーからユニバーサルデザインへ』鹿島出版会.
- ・Banister, D. (1999) Planning more to travel less. *Town Planning Review*, 70(3), 313 - 338.
- ・地域社会研究所 (2000) 高齢社会と交通.
- ・遠藤健二 (2000) 快適な交通環境をめざして「交通バリアフリー法」が成立 施行に際する警察の取り組み. *人と車*, 36(8), 4 - 7.
- ・船橋障害者自立生活センター (2000) 『船橋バリアフリーガイド』青孔社.
- ・Gibson, T. (2000) Communities in the driving seat, *TOWN & COUNTRY PLANning*, 69(10), 294 - 295.
- ・林直人 (1997) 「人にやさしいまちづくり事業」について. *宅地開発*, 165, 18 - 27.
- ・日比野正巳 (1998) バリアフリー・デザインからバリアフリー・ワールドへー3つの思想とHM法. *自動車工業*, 32, 2 - 7.
- ・日比野正巳 (2000) 『バリアフリー百科』TBSブリタニカ.
- ・家田仁 (2000) 新たなフェイズを迎えるバリアフリー化. *道路*, 7, 4 - 5.
- ・池田克弘 (1999) 『交通ボランティア』の育成を通じて「鉄道のバリアフリー化」目指す. *Transport*, 49(4), 34 - 35.
- ・井上由美子 (1997) 「バリアフリーのサイン計画」策定の“必要性”. *社会福祉研究*, 69, 116 - 123.
- ・梶本久夫 (2000) 交通のユニバーサルデザイン. *季刊ユニバーサルデザイン*, 5, ジイー・バイ・ケイ.
- ・鎌田実 (1999) 人にやさしい自動車の展望. *自動車技術*, 53(7), 41 - 47.
- ・警察庁交通局監修 (1999) 『交通の教則—運転者用—』全日本交通安全協会.
- ・建設省大臣官房福祉環境推進室 (1997) 「すべての人にやさしいまちづくりを目指して—福祉のまちづくり計画策定の手引き」について. *宅地開発*, 165, 12 - 17.
- ・建設省都市局公園緑地課監修 (1999) 『みんなのための公園づくり ユニバーサルデザイン手法による設計指針』日本公園緑地協会.
- ・金美英 (1999) 交通弱者の交通権確保のための緑色交通運動の努力と成果. *障害者問題研究*, 27(1), 44 - 50.
- ・北川忠男・和田伊佐夫 (1999) 自操用福祉車両の現状と今後の課題. *自動車技術*, 53(7), 36 - 40.
- ・国立身体障害者リハビリテーションセンター監修 (1994) 『身体障害者・高齢者と自動車運転 その歴史的経緯と現状』中央法規出版.
- ・交通権学会 (1999) 『交通権憲章 21世紀の豊かな交通への提言』日本経済評論社.
- ・厚生省大臣官房障害者保健福祉部企画課監修 (1998) 『ノーマライゼーションをめざして いっしょにあるこう 障害者プラン』厚有出版.
- ・溝端光雄 (1997) 『移動制約者の交通環境整備 バリアフリー・交通安全の計画と実践』地域科学研究会.
- ・もりすぐる (1999) 『プロブレムQ & A バリアフリー入門—誰もが暮らしやすい街をつくる』緑風出版.
- ・名和振平 (1997) 安全で快適な交通社会を目指して. *時の法令*, 1560, 6 - 21.
- ・日本自然保護協会編 (1988) 『ネイチュア・フィーリング—からだの不自由な人たちとの自然観察』思索社.
- ・日本障害者協議会 (1995) 『障害者の生活環境改

- 善手法 実践の記録から』彰国社.
- ・小川信子・阿部祥子・野村みどり・川内美彦 (1996)『先端のバリアフリー環境 カリフォルニアにみるまちづくり』中央法規出版.
 - ・大阪交通科学研究会編 (2000)『交通安全学 新しい交通安全の理論と実践』星雲社.
 - ・澤喜司郎 (1997)『交通安全論概説』成山堂書店.
 - ・斎場三十四 (1999)『バリアフリー社会の創造』明石書店.
 - ・斎藤隆 (1999)福祉車両の現状と課題. 自動車技術, 53(7), 30-35.
 - ・白石真澄 (1998)ハードとソフトでつくるバリアフリーのまちづくり. 自動車工業, 32, 20-21.
 - ・総務庁編 (1997)『平成9年度 交通安全白書』大蔵省印刷局.
 - ・総理府編 (1999)『平成11年版 障害者白書』大蔵省印刷局.
 - ・高森衛 (1999)福祉のまちづくり運動の成果と課題. 障害者問題研究, 27(1), 51-56.
 - ・徳田克己 (1995)「障害理解の心理」 高見令英・向後礼子・徳田克己・桐原宏行共著『わかりやすい教育心理学』, 第18講, 203-211, 文化書房博文社.
 - ・徳田克己 (2000a)「心のバリアフリーは交通教育から」『コーポレート・トラフィックセーフティ・フォーラム報告書』, 24-27, ホンダ安全運転普及本部.
 - ・徳田克己 (2000b) 視覚障害者の交通事故を防ぐための具体的な提言. 人と車, 36(8), 8-17.
 - ・徳田克己 (2001) 障害児に対する交通安全教育と一般市民に対する交通バリアフリー教育. 国際交通安全学会誌(IATSS Review), 印刷中.
 - ・徳田克己・新井邦二郎・松村みち子・長岡英司・望月珠美 (1999)『視覚障害者の歩行者としての交通安全ニーズに関する調査研究』国際交通安全学会.
 - ・徳田克己・新井邦二郎・松村みち子・長岡英司・望月珠美 (2000)『視覚障害者の歩行中の交通事故を防ぐための具体的な対策の提言』国際交通安全学会.
 - ・徳田克己・小宮孝司・種田克典 (2001) 障害者から見た道路交通の問題. 自動車技術会誌, 印刷中.
 - ・Townshend, T., Pain, R. (2000) Community safety in the city center. TOWN & COUNTRY PLANning, 69(4), 120-122.
 - ・津田美知子 (1995) 市町村における「人にやさしい街づくり」の総合的展開の観点. 地域問題研究, 49, 16-21.
 - ・津田美和子 (1999)『視覚障害者が街を歩くとき ケーススタディからみえてくるユニバーサルデザイン』都市文化社.
 - ・筑波大学交通問題研究会 (1991)『交通安全対策に関する総合的研究 教育研究特別経費研究報告』
 - ・運輸省運輸政策局消費者行政課 (1996)『バリアフリーと交通-運輸省高齢者・障害者関連施策ハンドブック』中央法規出版.
 - ・運輸省運輸政策局消費者行政課 (1999) 人にやさしい交通バリアフリー. Transport, 49(4), 20-23.
 - ・和田淳 (1996) バリアフリー in ニューヨークユニバーサルデザインのまちづくり. Landscape 造園界, 4, 環境緑化新聞社.
 - ・和平好弘 (1994) 障害者・高齢者のための都市交通. 都市問題研究, 46(11), 53-69.
 - ・山田昇 (1996)『身障者のための快適カーライフガイド』飛鳥新社.



写真1. 見通しの悪い曲がり角では走行中の自転車とぶつかりそうになる。



写真2. 狭い歩道での自転車とのすれ違い。接触の危険がある。

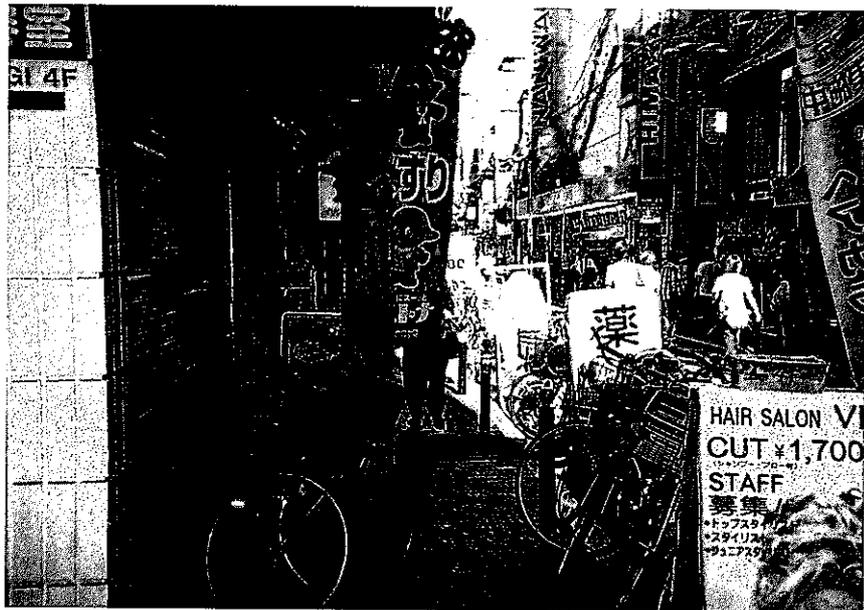


写真3. 自転車が駐輪してある歩道。車いす使用者は通行しにくい。



写真4. 歩道へ乗り上げ駐車しているため、車いす使用者が通行するための歩道上のスペースが狭くなっている。



写真5. 歩道へ乗り上げ駐車しているため、普段は気にならない草などもじゃまを感じる。



写真6. 歩道への乗り上げ駐車があるため車道を通行する車いす使用者。その横を自動車が進んでいく。

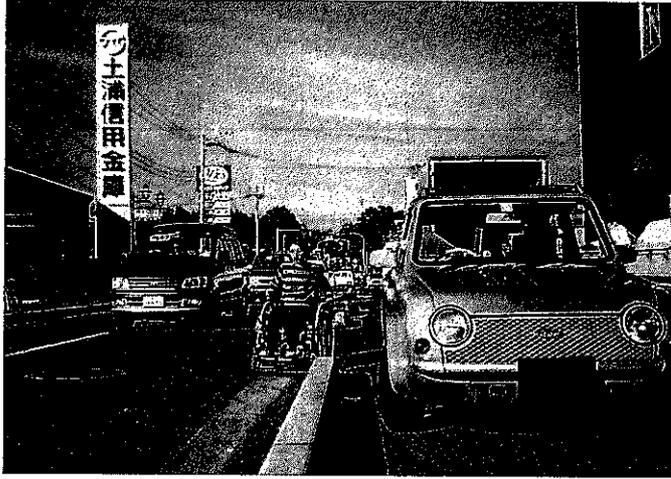


写真7. 歩道に車が駐車してあるため交通量の多い道路で車道を通行する車いす使用者。



写真8. 建物の工事のため作業用の自動車が前の歩道に駐車してある。そのため車いす使用者は車道を通行しなければならない。

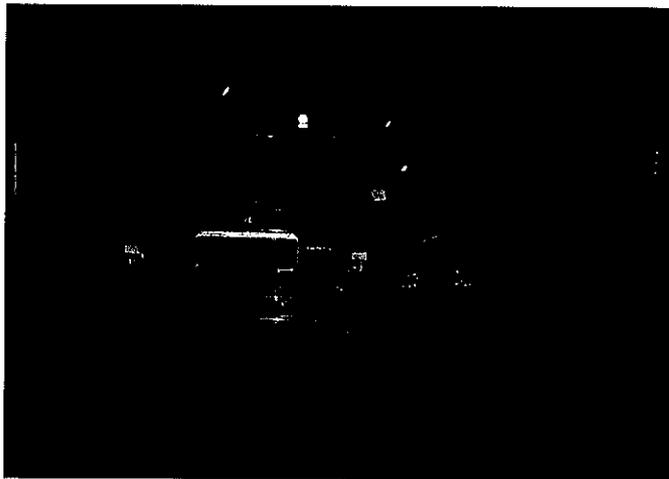


写真9. 夜間の外出で歩道への乗り上げ駐車をよけようと車道を走行している車いす使用者。夜間はドライバーから非常に見えにくくなる。



写真10-①. 通常の駐車場で隣に車を停められてしまい、乗り込むことができない。



写真10-②. 車いすが通行するためのスペースが狭いと、車に乗り込むことができない。



写真11. 身体障害者用駐車場に停めることができても健常者が隣に停めてしまう
(健常者が停めているスペースは駐車場ではなく通路である)。



写真12. 身体障害者用駐車場には、この写真のように乗降スペースがないと使用
することができない。



写真13. コンビニエンスストアにおいてもゼブラゾーン横に身体障害者用駐車場を
設置してもらえれば、そこを乗降スペースとして利用することができる。



写真14. 通常のスペースであってもパイロンを利用して3台分のスペースを2台で使用すれば乗降スペースを作ることができる。



写真15. 身体障害者用駐車場にパイロンが置いてある。ほとんどの駐車場にはどかしてくれる管理者は配置されていない。そのため車いす使用者自身がパイロンを動かさなければならず、ほとんど使用されない。



写真16. 身体障害者用駐車場に置いてある障害物。車いす使用者1人ではとてもどかすことはできない。



写真17. 身体障害者用駐車場においてある障害物。



写真18. 身体障害者用駐車場に自転車が駐輪してある。このように置いてあると、後から来た者が駐輪場と間違える可能性がある。



写真19-①. 身体障害者用駐車場に停めようとしている車いす使用者。しかし、パイロンが置いてあり、近くに管理者もいない。

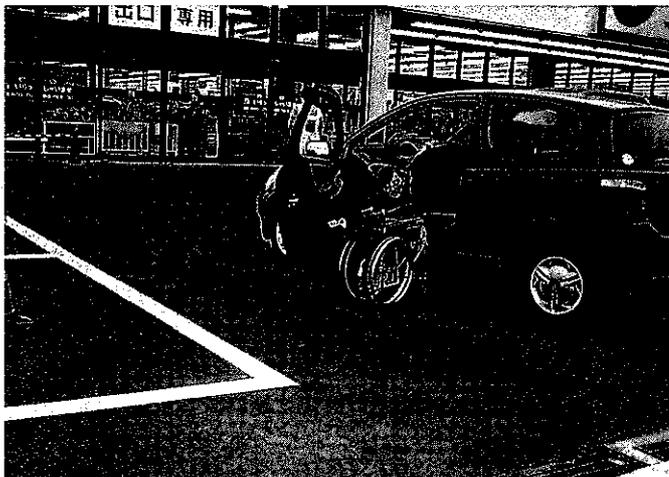


写真19-②. パイロンを移動するために車から降り、車いすを自動車から出している場面。



写真19-③. 自動車から降りて車いすに乗る。

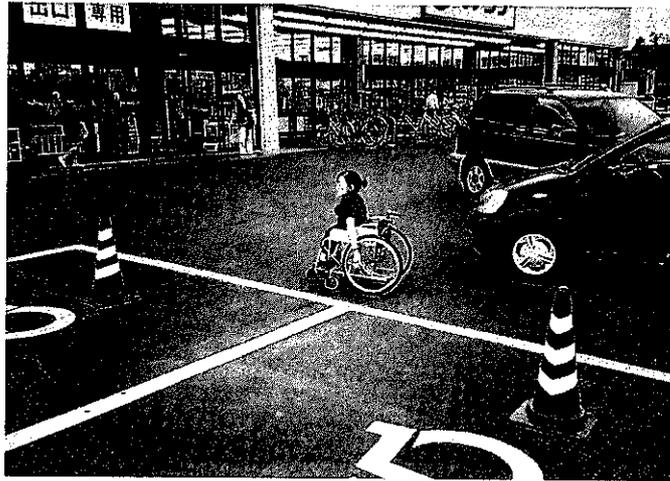


写真19-④. 車いすでパイロンを移動しに行く車いす使用者。

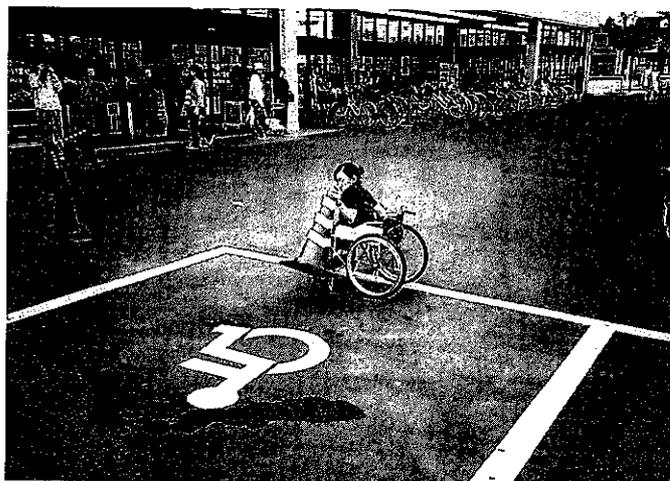


写真19-⑤. パイロンを移動している車いす使用者。

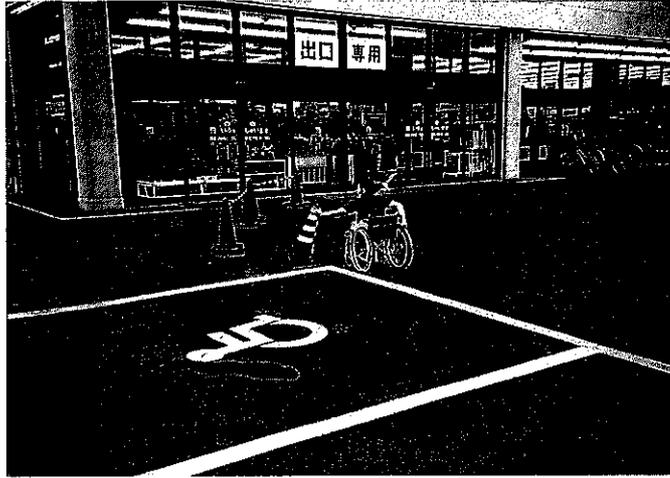


写真19-⑥. パイロンを駐車スペースの外に置いている。



写真19-⑦. ようやく身体障害者用駐車場に駐車することができた。

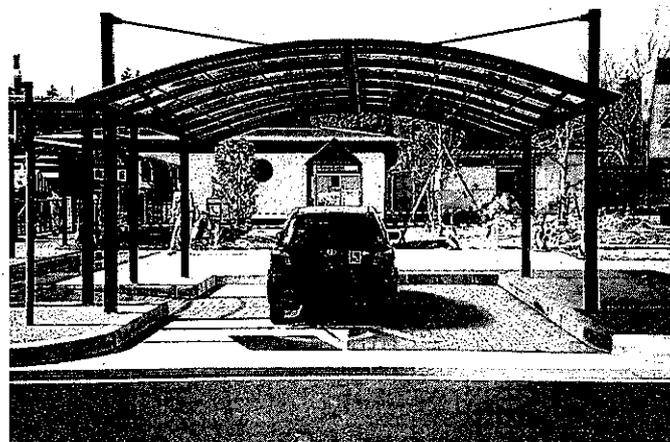


写真20. 高速道路のサービスエリアの身体障害者用駐車場。スペースが広く、トイレや建物まで屋根が設置されている。しかし、数が少ないので先に自動車
が停められていると待たなければならなくなる。



写真21. 高速道路のパーキングエリアの身体障害者用駐車場。スペースが広く、色分けがされている。



写真22. 高速道路のサービスエリアの身体障害者用駐車場。歩行に支障のある人の自動車が停まっていたが運転者は健常者であった。

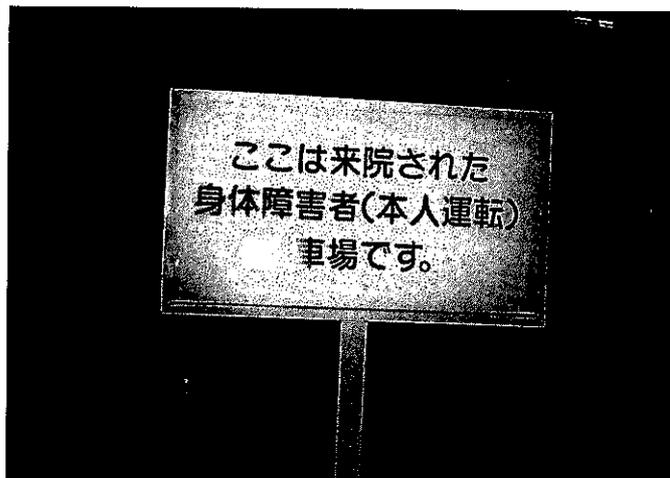


写真23. 身体障害者用駐車場の利用者を運転者本人が身体障害者であることに限定していることを示した看板。



写真24-①. 国際基準となっているシンボルマーク。これが自動車に置いてあれば、健常者が隣に停める場合スペースを空けるなどの配慮をすることができる。



写真24-②. ①と同様、自動車の後方にもシンボルマークが貼ってあればわかりやすい。



写真25. 踏み切りを渡る車いす使用者。後方からも自動車が来ると追い越される時が危険である。

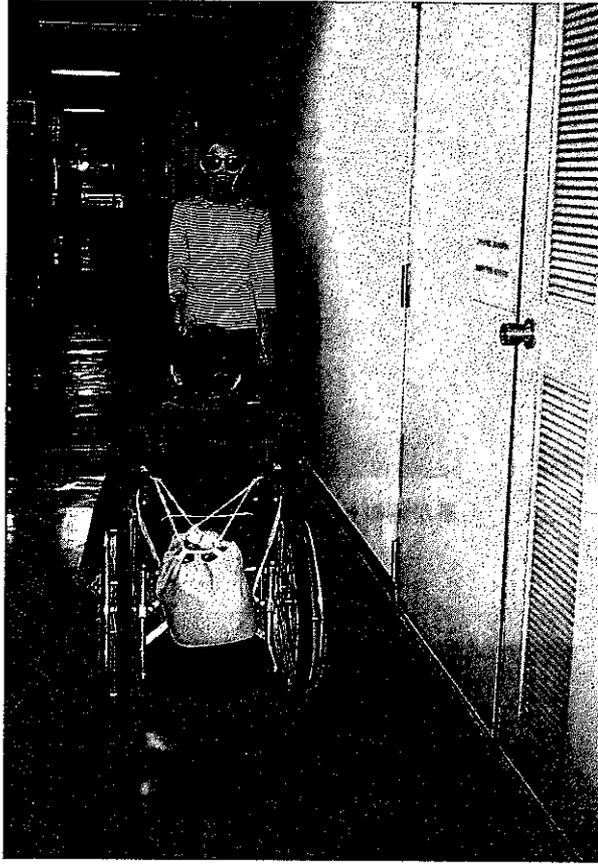


写真26. 視覚障害者とすれ違う車いす使用者。車いすは走行音がしないので視覚障害者は気づきにくい。



写真27. 歩道に看板が置かれているためにスペースがなく、車道に出て通行する車いす使用者。

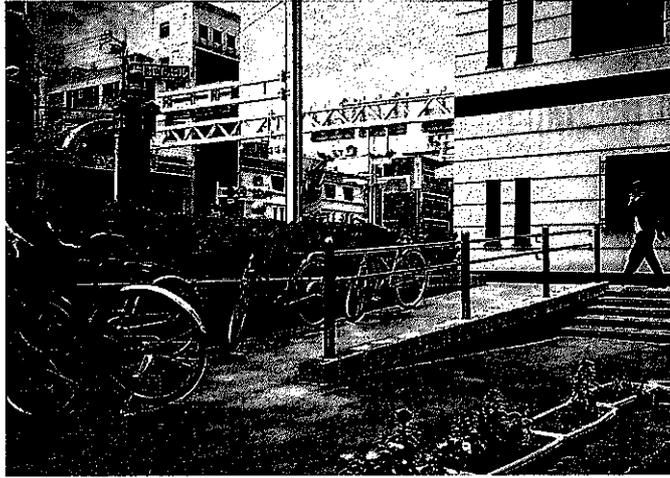


写真28. スロープ上に自転車止められている。車いす使用者にはたいへんじゃまである。

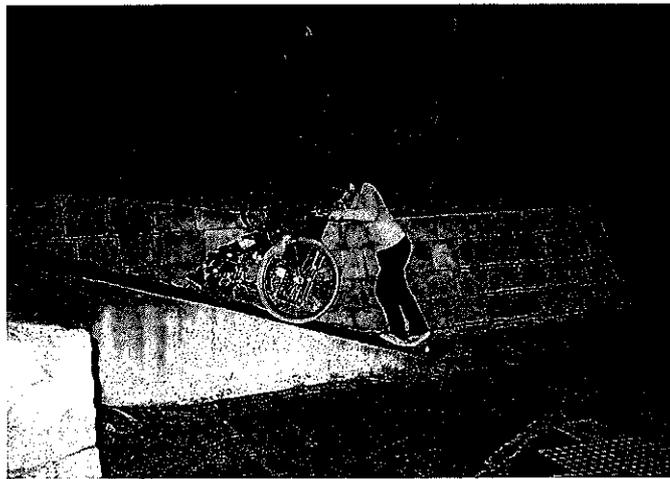


写真29. 急な勾配のスロープ。とても車いす使用者1人では上がれない。

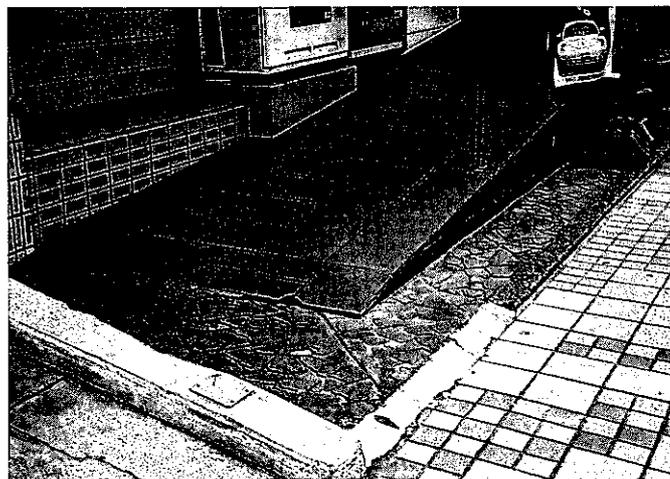


写真30. スロープを降りた先が段差になっており、実際には使用できない。

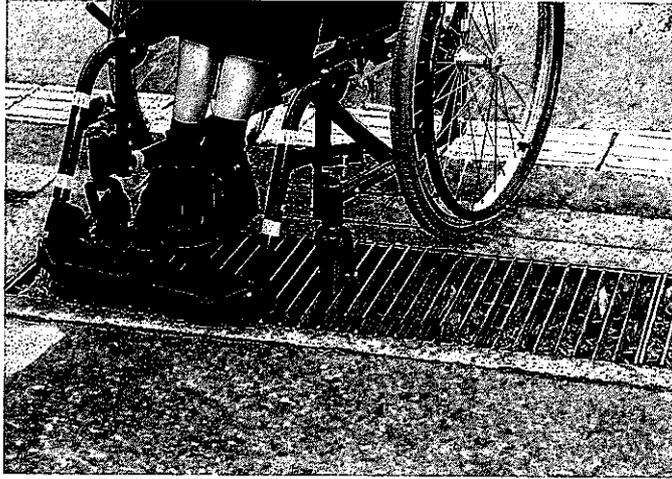


写真31. グレーチングの目が粗いと車いすの前輪がはまってしまふ。そうになると1人では脱出できない。

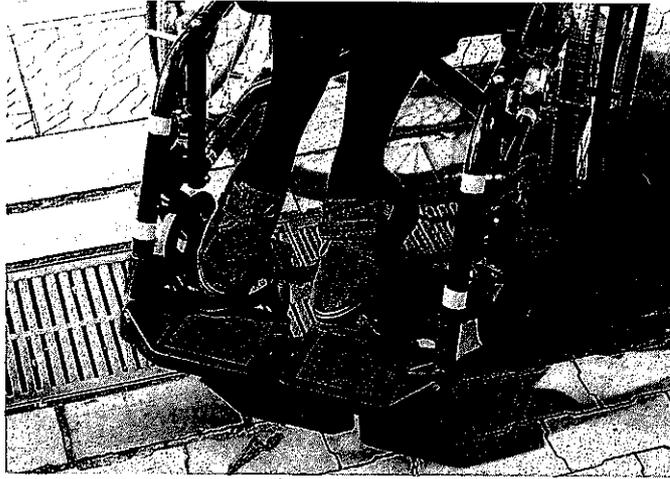


写真32. 目が細くなっているグレーチング。前輪よりも穴が狭いのではまらない。

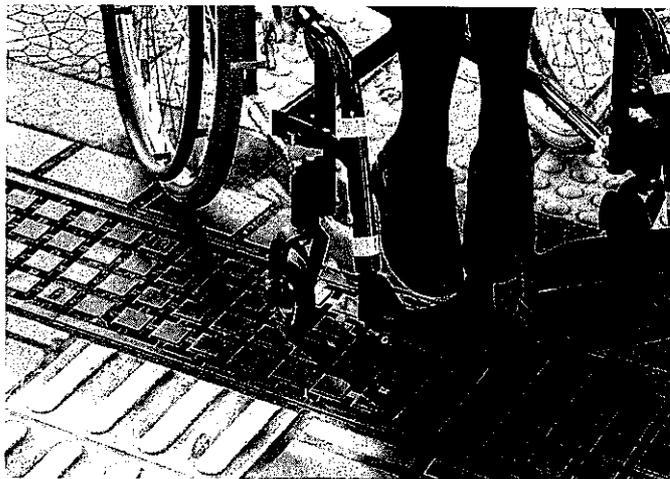


写真33. 目が細くなっているグレーチング。様々なデザインのもの設置されている。

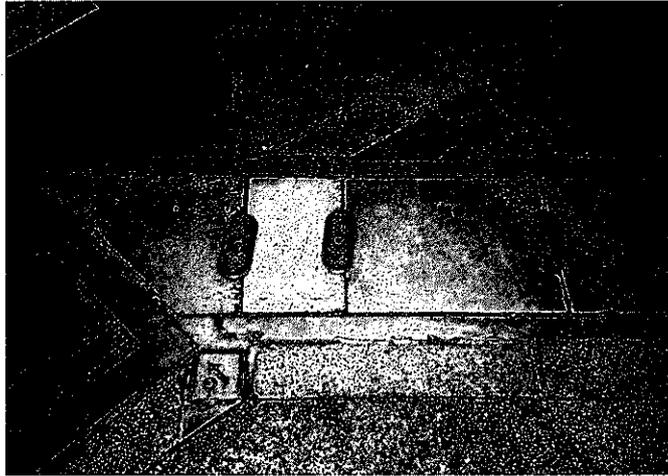


写真34. 穴がふさがれている側溝のふた。

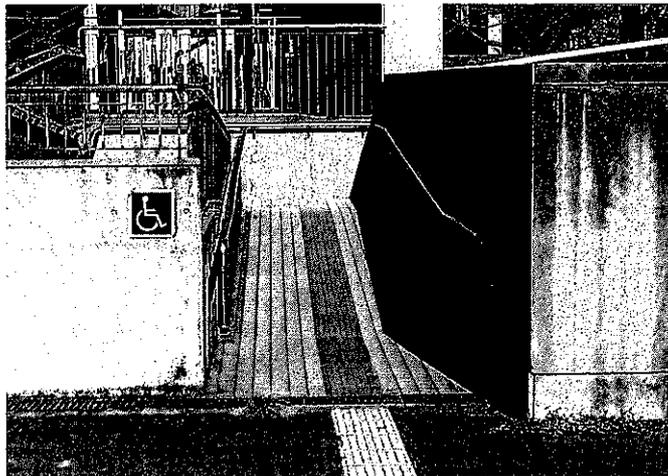


写真35. 点字ブロックが設置されているスロープ。車いす使用者にとってはたいへん通行しにくい。

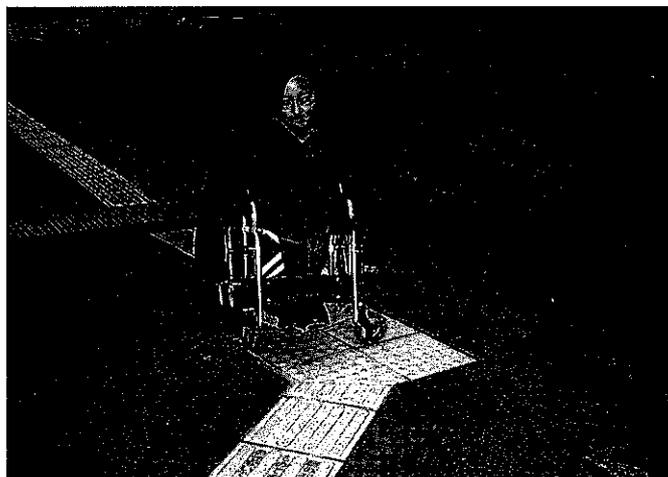


写真36. 点字ブロックのために車いすの前輪が曲がってしまい、直進することができない。

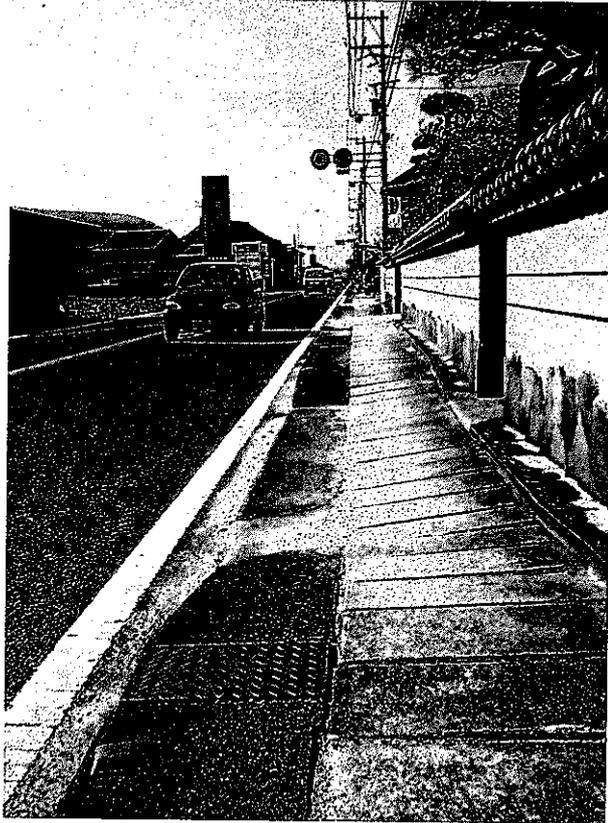


写真37. 家の出入り口などのために波打ち歩道になっている。



写真38. 波打ち歩道のために車道へ転んでしまった（実際の事故現場での再現）。



写真39. 駐車場の出入り口の部分が斜面になっているために、気をつけて走行しないと横転してしまう。

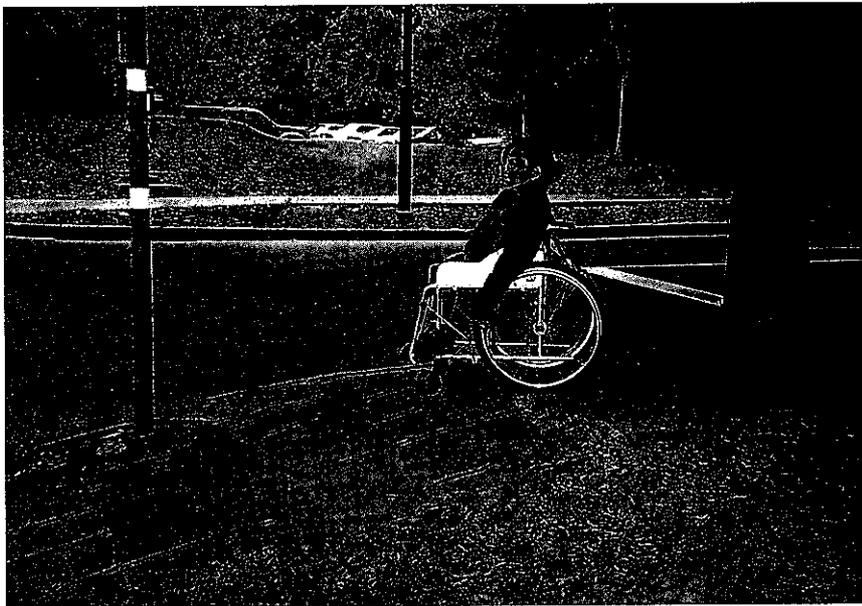


写真40-①. 横断歩道へ降りるための傾斜がきつい歩道。前輪が浮いている。



写真40-②. 横断歩道へ降りるための傾斜がきつい歩道。



写真40-③. 横断歩道へ降りるための傾斜がきつい歩道。降りる際に車いすのスピードが出て途中で止まることができない。



写真40-④. 止まらずに道路へ飛び出してしまう。

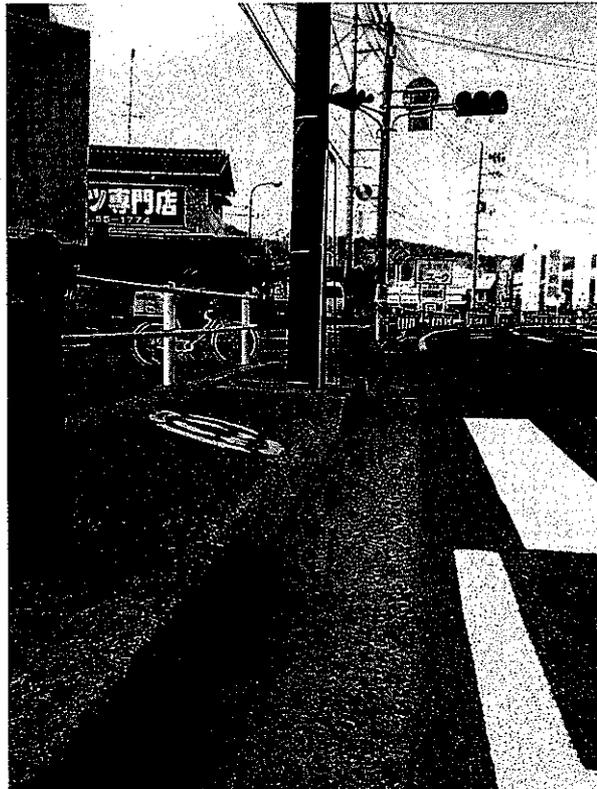


写真41. 幅が狭いため横断歩道へ降りる傾斜がきつくなっている歩道。これでは信号を待っている間この場所にとどまっていることは困難である。

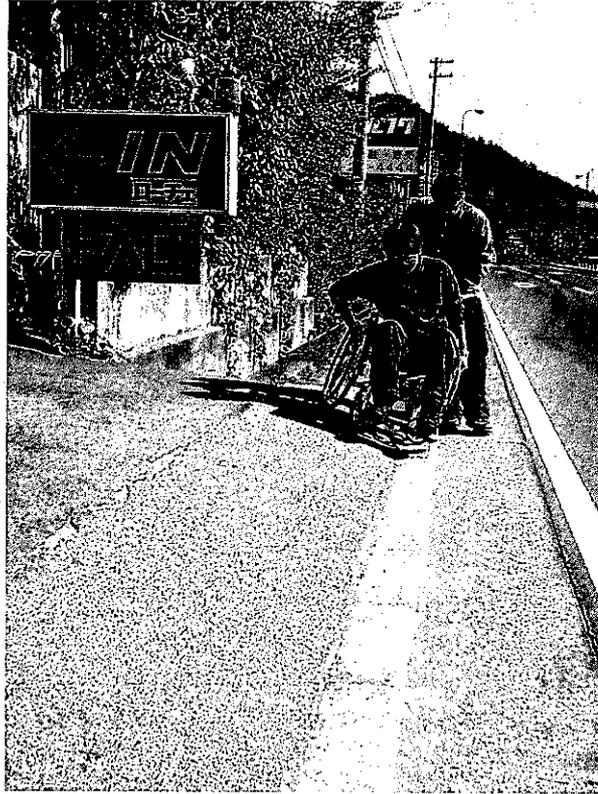


写真42. 歩道の傾斜がきついため介助者がいても通行が困難である。



写真43. 狭い歩道上に標識が立てられているため車いす使用者はそれをよけながら通行しなければならない。



写真44. 歩道に駐輪してあるが、車いす使用者2人が並んで通行しても余裕のある歩道（土浦駅付近）。



写真45. バス停を置く位置にも気をつけなければならない。



写真46. 点字ブロックを含め歩道に敷かれているタイル等がガタガタしていて通行しにくい。



写真47. 木の根が歩道の下から盛り上がっているためにたいへん通行しにくい。



写真48. 木の根が歩道の下から盛り上がっているためにタイルがガタガタになっている。



写真49. 交差点に身体障害者用の押しボタンがあるが、利用しようと思っても段差があるため手がとどかない。



写真50. 交差点の押しボタンが奥に入りすぎていて車いす使用者にはとどかない。

視覚障害者の利用のために、営利を目的とする場合を除き、「点字図書」「録音図書」「拡大図書」等を作成することを認めます。その際は、国際交通安全学会までご連絡ください。

非売品

車いす使用者の交通安全ニーズに関する調査研究

発行日 平成13年4月

発行所 財団法人 国際交通安全学会
東京都中央区八重洲2-6-20 〒104-0028
TEL 03 (3273) 7884 FAX 03 (3272) 7054

許可なく転載を禁じます。