

交通バリアフリーに関するドライバーの認識

西館 有沙／徳田 克己／松村 みち子／水野 智美

Recognition of Barrier-free Transport among Drivers

NISHIDATE Arisa / TOKUDA Katsumi
MATSUMURA Michiko / MIZUNO Tomomi

Abstract

The purpose of this research is to elucidate the understanding of barrier-free transport among drivers.

The results are given below.

- 1) They attach excessive importance to the capability of guide dogs for the blind.
- 2) In order to prevent accidents involving the handicapped, citizens have to follow a proper course of action. However, their knowledge of the proper course of action is inadequate.
- 3) They do not understand why parking spaces are reserved for the handicapped.

These are the factors that hinder the safe, efficient, and comfortable movement of the handicapped. Therefore, intensive education on these points is essential.

Key Words: Barrier-free Transport, Driver, Understanding Handicaps

I. はじめに

交通障害者（道路交通上あるいは乗り物を利用する上で、物理的バリアや心理的バリアなどが原因となって移動に支障をきたすことがある者の総称）が感じている移動時のバリアを取り除き、彼らの移動の円滑化を図ることは彼らの生活のQOLを高める上で重要である¹⁾。交通障害者の移動の円滑化を実現するためには、道路環境等の整備、一般市民の理解、交通障害者の移動能力の向上、福祉支援機器の開発が必要である²⁾。特に、必要な場面で適正な援助を市民が行うことができれば、交通障害者は道路環境等の整備が進んでいない場所においても円滑な移動が可能になるのであり、移動のバリアフリー化には市民教育が欠かせない。また、歩道への乗り上げ駐車によって、視覚障害者や車いす使用者が歩道を通行できずに車道に出ることによる車との接触事故³⁾⁴⁾、視覚障害者が路上駐車しているトラックの荷台やサイドミラーに顔を強打してけがをする事故³⁾など、市民が交通障害者の安全を守る上でのハザードを知覚できずにしている行為が、多くの交通事故を招いている現状がある。こうした事故を防ぐという点においても、市民に対する教育は欠かすことができない。

交通障害者が安全、効率的、快適に移動できることを目的とした一般市民に対する教育を交通バリアフリー教育と言う。交通バリアフリー教育において目標とされるのは、交通障害者の存在への気づき、交通障害者の移動手段や方法に関する知識、交通障害者の行動特性に関する知識、交通障害者にとってのバリアに関する知識、バリアに対する障害者の困難やニーズの理解、交通バリアフリーに関する態度形成、適切な援助行動などの獲得である。交通障害者にとってのバリアの回避や援助などの行動を発現させるためには、知識だけでなく、交通障害者の移動を支援する意識や態度の形成が必要であることから、障害に関する適正な認識形成を目的とした障害理解の視点が必要である。したがって、教育目標や教育内容はその対象者の交通バリアフリーに関する知識や障害理解の発達段階に応じて設定しなくてはならない。しかしながら、現在までに、市民の交通バリアフリーに関する認識を明らかにしている研究はない。

そこで本研究では、ドライバーとして身につけるべき交通バリアフリーに関する知識を一般市民がどの程度有しているか、交通障害者の安全を守ることについてどのような意識を持っているかを明らかにすることを目的とした調査を実施し、ドライバーを対象とした交通バリアフリー教育の内容を検討するための一資料としたいと考えた。なお、交通バリアフリーには道路交通を想定したものと乗り物交通を想定したものがあるが、本研究では、道路交通における交通バリアフリーに限定して調査を実施した。また、教育で扱う交通障害者は、移動に支障をきたすことの多い視覚障害者及び車いす使用者とした。

II. 方法

(1) 調査対象

北海道地区及び関東地区にある企業の社員とその家族、中国・四国地区にある大学の学

生とその家族の610名のドライバーを対象にした。調査の回収部数は542部であった（回収率89%）。このうち、欠損値の多い3部を除く539部を分析対象とした。対象者の年齢区分は10～20代が209名（39%）、30代が168名（31%）、40代以上が162名（30%）であった。また、対象者の運転経験年数は5年未満が133名（25%）、5～15年未満が173名（32%）、15～25年未満が146名（27%）、25年以上が85名（16%）であった。

（2）手続き

会社の社員、大学教員、市民数名を調査協力者とし、質問紙を配布してもらった。質問紙は留置法によって回収された。調査の実施時期は平成15年8月～10月であった。なお、調査後にフォローアップのための解説文を配布した。本調査は、反応の歪みを避けるため、すべて無記名式で行った。

（3）調査項目

「対象者の所属」2項目、「障害者の移動に関する基礎知識」3項目、「ドライバーが備えておくべき必要な知識」5項目、「障害に関する教育経験」3項目の計13項目であった。

Ⅲ. 結果と考察

（1）障害者の移動に関する基礎知識

1) 視覚障害者の移動の方法

視覚障害者の移動方法について選択式で尋ねたところ、最も多かった回答は「盲導犬と一緒に歩行している」であった（93%、539名中503名）。実働している盲導犬の数は平成15年3月時点で947頭である⁵⁾。つまり、実際には盲導犬使用者数は視覚障害者総数の1%に満たないほど少数なのである。このことから、市民のイメージにはかなりの偏りがあることがわかる。一方、「白杖を使って歩行している」と回答した者は89%（482名）、「介助者と一緒に歩行している」は57%（309名）であった。

2) 点字ブロックの機能

点字ブロックの機能について選択式で尋ねたところ、全体の95%（512名）が「視覚障害者のための設備」と回答した。少数ではあったが、点字ブロックの利用対象を誤って認識している者がいた（聴覚障害者、8名；高齢者、8名；車いす使用者、2名）。

また、点字ブロックの機能について正答のみを選択した者、正答と誤答を合わせて選択した者、誤答のみを選択した者、わからないと回答した者に分けたところ、正答のみを選択した者が全体の93%（502名）を占めた。実際には、点字ブロックの上にゴミや自転車、車を置かれていることによって、多くの視覚障害者が円滑な移動を妨げられているという現状があることから⁶⁾⁷⁾、市民全員が点字ブロックについて正しく認識する必要性が痛感される。

3) 盲導犬の役割

盲導犬の役割について選択肢を用いて尋ねた。選択項目には、正答として「視覚障害者に障害物があることを教えることができる」（表中略記“障害物”）、「視覚障害者に段差があることを教えることができる」（表中略記“段差”）の2項目、誤答として「信号の色が変

わったことを視覚障害者に教えることができる」(表中略記“信号の変化”)、「視覚障害者が指示をしなくても目的地までつれていくことができる」(表中略記“指示なし誘導”)の2項目があった。

正答については、「障害物」を選択した者が93% (539名中503名)、「段差」が83% (445名)であった。一方、誤答については、「信号の変化」を選択した者が69% (371名)と多かった。

さらに、盲導犬の役割について、正答のみを選択した者、誤答を選択した者(正答を同時に選択した場合も含めた)、わからないと回答した者に分けた結果を表1に示した。正答のみを選択した者は全体の約3割と少なかった。一方、誤答選択者(71%, 382名)のうち、「信号の変化」を選択した者が61% (327名)と多かった。なお、誤答選択者については、誤答のみを選択している者は非常に少なく、正答と誤答を合わせて選択している者が

表1 盲導犬の役割 (正答と誤答とに分けて示した結果)

	10～20代	30代	40代以上	計
正答のみ選択者	63名 (30%)	47名 (28%)	39名 (24%)	149名 (28%)
正答2項目とも選択	51名 (24%)	34名 (20%)	32名 (20%)	117名 (22%)
正答(障害物)選択	11名 (5%)	13名 (8%)	6名 (4%)	30名 (6%)
正答(段差)選択	1名 (0%)	0	1名 (1%)	2名 (0%)
誤答選択者	144名 (69%)	118名 (70%)	120名 (74%)	382名 (71%)
誤答2項目とも選択	23名 (11%)	7名 (4%)	14名 (9%)	44名 (8%)
同時に正答2項目を選択	18名 (9%)	6名 (4%)	9名 (6%)	33名 (6%)
同時に正答(障害物)を選択	2名 (1%)	1名 (1%)	3名 (2%)	6名 (1%)
同時に正答(段差)を選択	1名 (0%)	0	1名 (1%)	2名 (0%)
誤答のみ選択	2名 (1%)	0	1名 (1%)	3名 (1%)
誤答(信号の変化)選択	118名 (56%)	109名 (65%)	100名 (62%)	327名 (61%)
同時に正答2項目を選択	95名 (45%)	98名 (58%)	89名 (55%)	282名 (52%)
同時に正答(障害物)を選択	17名 (8%)	8名 (5%)	5名 (3%)	30名 (6%)
同時に正答(段差)を選択	2名 (1%)	1名 (1%)	1名 (1%)	4名 (1%)
誤答のみ選択	4名 (2%)	2名 (1%)	5名 (3%)	11名 (2%)
誤答(指示なし誘導)選択	3名 (1%)	2名 (1%)	6名 (4%)	11名 (2%)
同時に正答2項目を選択	1名 (0%)	1名 (1%)	2名 (1%)	4名 (1%)
同時に正答(障害物)を選択	0	0	1名 (1%)	1名 (0%)
同時に正答(段差)を選択	1名 (0%)	0	0	1名 (0%)
誤答のみ選択	1名 (0%)	1名 (1%)	3名 (2%)	5名 (1%)
わからない	2名 (1%)	3名 (2%)	3名 (2%)	8名 (1%)

(%の母数は10～20代が209名,30代が168名,40代以上が162名,計539名)

多かった。なかでも、2つの正答のどちらも選択し、加えて誤答（信号の変化）を選択している者が全体で52%と多かった。実際には、盲導犬使用者が周囲の状況を判断して道路を横断しているため、判断を誤って赤信号の道路を横断したり、車が近づいてきているにもかかわらず道路を横断したりすることがあるのであるが、ドライバーは盲導犬の能力や役割を過大視する傾向にある。この点から考えると、盲導犬使用者の道路横断を見かけた際には判断を誤って道路に出てくる可能性を考慮した運転を心がけるように教育する必要がある。

(2) ドライバーが備えておくべき必要な知識

1) 車の前方を障害者が通行しているときの対応

車の前方を障害者が歩いている場合の対応については、教習所の学科教本の「歩行者の保護など」の項目において「障害者や高齢者などが通行している場合は一時停止や徐行をして、これらの人が安全に通れるようにしなければならない」と説明されている。

車の前方を障害者が歩いていた場合の対応について選択式で尋ねたところ、「徐行をして通過する」(78%, 539名中422名)、「一時停止する」(44%, 236名)と回答した者が多く、教習所教本の内容と一致する結果であった。一方で、「クラクションを鳴らして注意を促す」(9%, 50名)、「減速せずに通過する」(2%, 11名)と回答した者がいた。視覚障害者は車のクラクションを鳴らされると飛びあがるほど驚くと言う⁸⁾。現在の教習所教育で教育されている内容に加えて、ドライバーからみて危険のない状況であっても、減速せずに通過したりクラクションを鳴らしたりする行為は視覚障害者に危険を感じさせる行為であるということ伝える必要がある。

図1の場面において、自分がどのようなことに気をつけて運転するかを自由記述式によって尋ねた。回答の中における電動車いす使用者に関する記述の有無について分析したところ、何らかの記述のあった回答のうちの75% (490名中369名)が電動車いす使用者についてふれていた。この場面においては、歩道に乗り上げて停めている車があるため、電動車いす使用者が歩道を通れずに車道を通行することが考えられる。電動車いす使用者に関する記述のうち、「路上駐車によって歩道を通れない車いす使用者が車道に出てくる可能性があるので気をつける」と回答した者が96% (369名中353名)と非常に多かった。また、具体的な記述をせずに、「車いす使用者に気をつける」と回答した者が4% (13名)いた。なお、ごく少数ではあるが、「車いす使用者が転倒する可能性があるので気をつける」(3名)と回答した者がいた。

車いすは左右方向の傾きに十分に対応できるように設計されていないため、車いす使用者が横断勾配（歩道が斜めに傾いている場所）を通行する際には転倒する危険性がある。実際に、車道側に転倒してトラックに轢かれた死亡事故がある⁴⁾。図1の場面において、車いす使用者が転倒する危険性があるかどうかを判断することはできないが、運転時に車いす使用者を見かけたら車道側に転倒する可能性があることを考慮しておかなくてはならない。

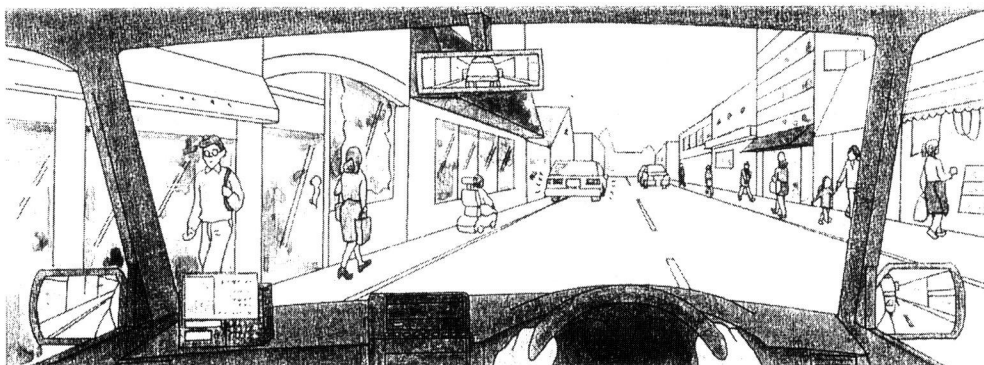


図1 車を運転しているドライバーから見えている光景

2) 車が横断歩道上に停止したときの対応

車が横断歩道上に停止したところに、視覚障害者が横断してきたときの対応について選択式で尋ねた。適切な対応は「車を降りて誘導する」あるいは「車内から声をかけて誘導する」であり、場面に応じてこれらの対応を使い分ける必要がある。「車を降りて誘導する」と回答した者は73%（539名中392名）であり、「車内から声をかけて誘導する」が32%（171名）であった。一方、「どうしたらよいかわからない」と回答した者が5%（25名）、「クラクションを鳴らして注意を促す」とした者が3%（15名）いたが、クラクションを鳴らすことは視覚障害者を驚かせるため、不適切な対応であると言わざるを得ない。

3) 障害者用駐車スペースに関する認識

障害者用駐車スペースの利用対象について選択式で尋ねたところ、「歩行が不自由な障害者が運転する車」（90%、539名中485名）、「歩行の不自由な障害者を乗せている車」（89%、480名）が利用対象となると考えた者が非常に多かった（表2）。

また、障害者用駐車スペースの設置理由について尋ねた（選択式）。正答は「車いす使用者が幅の広い駐車スペースを必要としているため」であるが、本調査での正解者は全体の89%（478名）であった。一方、「歩行困難な者が建物入口に近い駐車スペースを必要としているため」と考えた者が70%（375名）と多く、「高齢者らが時間をかけて車から乗降できる駐車スペースを必要としているため」と考えた者も33%（179名）いた。

また表3に、障害者用駐車スペースの設置理由について正答のみを選択した者、正答と誤答を合わせて選択した者、誤答のみを選択した者、わからないと回答した者に分けた結果を示した。正答のみを選択した者は20%（539名中107名）であり、障害者用駐車スペースについて正しく理解している者は少ないことが確認された。先行研究によって、一般車（障害者用の改造等を施していない車）の駐車によって適正な駐車場利用が妨げられている現状が報告されており⁹⁾、不正利用の防止については早急な改善が求められている。車いすド

表2 障害者用駐車スペースの利用対象（選択式）

	10～20代	30代	40代以上	計
歩行が不自由な障害者が運転する車	183名 (88%)	158名 (94%)	144名 (89%)	485名 (90%)
歩行の不自由な障害者を乗せている車	191名 (91%)	154名 (92%)	135名 (83%)	480名 (89%)
高齢者を乗せている車	26名 (12%)	10名 (6%)	12名 (7%)	48名 (9%)
高齢者が運転する車	8名 (4%)	6名 (4%)	3名 (2%)	17名 (3%)
乳幼児を乗せている車	3名 (1%)	1名 (1%)	3名 (2%)	7名 (1%)
空いていれば誰でも利用してよい	2名 (1%)	0	0	2名 (0%)
その他	4名 (2%)	0	3名 (2%)	7名 (1%)
わからない	1名 (0%)	2名 (1%)	2名 (1%)	5名 (1%)

(%の母数は10～20代が209名,30代が168名,40代以上が162名,計539名)

(複数回答)

表3 障害者用駐車スペースの設置理由（正答と誤答とに分けて示した結果）

	10～20代	30代	40代以上	計
正答のみ選択者	43名 (21%)	26名 (15%)	38名 (23%)	107名 (20%)
正答+誤答選択者	145名 (69%)	125名 (74%)	100名 (62%)	370名 (69%)
誤答のみ選択者	19名 (9%)	15名 (9%)	21名 (13%)	55名 (10%)
わからない	2名 (1%)	2名 (1%)	2名 (1%)	6名 (1%)
無回答	0	0	1名 (1%)	1名 (0%)

(%の母数は10～20代が209名,30代が168名,40代以上が162名,計539名)

ライバーの快適な車移動を実現させるためには、障害者用駐車スペースに関する教育が欠かせないと言えよう。

(3) 交通バリアフリー教育を受けた経験

1) 障害に関する教育を受けた経験

障害者の交通バリアフリーに関する教育を受けた経験について選択式によって尋ねたところ、「(教育を受けたことを) 覚えている」と回答した者は全体で28% (539名中152名) と少なかった (10～20代, 39%; 30代, 21%; 40代以上, 22%)。誰から教育を受けたかについては、どの年代も「教習所の学科教習指導員」と回答した者が最も多かった (10～20代, 61%; 30代, 57%; 40代以上, 49%)。また、「学校の教師」と回答した者は年代が上がるにつれて減少した (10～20代, 46%; 30代, 20%; 40代, 3%)。

表4に、教育の内容について自由記述式によって尋ねた結果を示した。全体として最も多かった回答は「障害者の安全を守るための配慮事項 (歩行者、自転車利用者、ドライバーとして)」であり (57%, 152名中87名)、次いで「障害者の感じるバリア」(11%, 17名)、「障害者の特性」(11%, 16名)であった。年齢別にみると、年齢が上がるごとに「配慮事項」について学んだと回答した者の割合が増加した。

表4 障害者用駐車スペースの設置理由（正答と誤答とに分けて示した結果）

	10～20代	30代	40代以上	計
障害者の安全を守るための配慮事項 ^(※1)	24名(29%)	16名(46%)	19名(54%)	59名(39%)
障害者の感じるバリア	9名(11%)	3名(9%)	5名(14%)	17名(11%)
障害者の特性	6名(7%)	5名(14%)	5名(14%)	16名(11%)
その他	10名(12%)	6名(17%)	5名(14%)	21名(14%)
覚えていない	5名(6%)	0	0	5名(3%)
無回答	33名(40%)	9名(26%)	11名(31%)	53名(35%)

(%の母数は障害に関する学習経験のある10～20代82名,30代35名,40代以上35名,計152名)

(※1) 障害者の安全を守るための配慮事項に関する記述例

*運転時に障害者が通行しているのを見かけたときには、速度を落として走行する。

*点字ブロックの上を歩いたり、点字ブロックの上に自転車を置いたりしてはいけない。

*障害者用駐車スペースに(健常者の車を)停めてはいけない。

IV. まとめ

本調査において設定した質問項目はいずれも、交通障害者の円滑な移動を保障するためにドライバーが知っておかなくてはならない内容である。それにもかかわらず、偏った、あるいは誤った認識をもつドライバーが多くいた。特に、盲導犬の能力や障害者用駐車スペースの設置理由を誤って認識している者が多かった。現在は、ドライバーが必要な知識や適正な認識を十分に有しているとは言いがたい状況にある。この原因として、ひとつには交通バリアフリーについて知る機会が少ないことが挙げられる。今回の調査においても、教育経験のある者は3割に満たないほど少数であった。また、教育や啓発が行われていたとしても、その内容が不十分あるいは不適切であることにより、ドライバーの認識に偏りや歪みが生じていることが考えられる。

ドライバーの認識の適正化を図るためには、教育の場と時間をどこで確保し、どのような内容を教育すべきかについて検討する必要がある。具体的には、教習所の初心者運転教育や免許更新講習における交通バリアフリー教育の実施の可能性を明らかにするとともに、扱う内容を選定する必要があるだろう。そこで今後は、教習所における交通バリアフリー教育の実態を調査し、教習所において扱う交通バリアフリーに関する内容の選定を行いたい。ただし、基礎的な知識も含めた必要な知識のすべてを教習所で教育することはむしろかきと考えられる。また、交通バリアフリーを実現するためには障害に関する適正な認識の形成が欠かせないが、そのためには障害に関するネガティブな認識や態度が形成される前に、学習者の発達段階に合わせて不適切な認識を修正し、認識の適正化を図っていくことが望まれる。これらのことから、市民が適正な認識を形成するためには、運転教育にとどまらず、小さい頃から系統的かつ段階的に教育を行う必要があることが痛感される。その点において、学校教育で扱うべき交通バリアフリー教育の内容の検討を合わせて進めていくことが必要である。

引用文献

- 1) 徳田克己 (2001) 「障害者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 27 (1) : 32-44
- 2) 芝田裕一 (1991) 「視覚障害者の歩行環境」 視覚障害研究 33 : 25-33
- 3) 国際交通安全学会 (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
- 4) 国際交通安全学会 (2001) 『車いす使用者の交通安全ニーズに関する調査研究』 国際交通安全学会
- 5) 盲導犬情報室 (2003) 「盲導犬情報ボックス」 盲導犬情報 38 : 11
- 6) 藤本善一 (1994) 「視覚障害者からみた屋外行動の阻害要因と視覚障害者の誘導方法」 理学療法ジャーナル 28 (11) : 745-750
- 7) 高山佳子・大野久奈 (1997) 「視覚障害者の道路環境に関する実態」 横浜国立大学教育研究紀要 32 : 189-200
- 8) 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 55 : 32-36
- 9) 国際交通安全学会 (2002) 『障害者用駐車スペースの利用の適正化に関する総合的研究』 国際交通安全学会

付記：本研究は、平成15年度国際交通安全学会研究プロジェクト『交通バリアフリー教育の内容の選定と方法の開発』の研究結果の一部である。

