
路上駐車と視覚障害者の歩行 —自動車運転者に対するアンケート調査の結果から—

香川県立盲学校

宮本格孝*

はじめに

視覚障害者の歩行は「視覚障害者の歩行能力」、「社会の理解」、「道路・交通等の環境」の3つの要素から成り立っており、歩行能力の向上だけでなく、社会の理解、道路・交通等の環境の整備が不十分であると視覚障害者の歩行範囲は拡大していかない（芝田、1991）。これは当然のことであり、社会への啓発や環境の改善に取り組んでいくことはいうまでもないことである。

視覚障害者の歩行環境については、道路環境の改善や、視覚障害者を誘導するための施設・設備についての研究・開発も多くされている。しかし、ほとんどが視覚障害者の側からの視点で考えられているものである。多くの人たちの努力によって社会啓発も盛んになっているが、視覚障害者が実際に社会の様々な環境の中で歩行していくうえにおいて、まだ理解が十分になされているとは言えないのではないだろうか。よって、周囲の人たちが視覚障害者の歩行についてどの様に感じているのかを知り、ある場面においては、社会ではなく、視覚障害者が社会の環境に対応していく態度が必要な場面がまだまだあるのではないかと考られる。

ここでは、視覚障害者の歩行において障害物となる路上駐車について取り上げ、自動車運転者（以下、運転者という）に対してアンケート調査を実施し、その結果をもとに視覚障害者と運転者との関わりについて考えてみたい。

*みやもとのりたか 香川県立盲学校 〒780 香川県高松市扇町2-9-12
電話 0878-51-3217 FAX 0878-51-3289

I 視覚障害者の歩行と交通環境

現代の日本は自動車社会といっても過言ではない。自動車交通が社会経済の発展に大きな役割を果たしているのは言うまでもない。そして、近年自動車は単なる移動手段としてだけでなく、余暇活動においても重要な役割を占めている（鈴木、1993）。自動車そのものを趣味とする人たちも増加しており、ひとつの文化を確立したといえる。しかし、その結果、交通事故、交通渋滞による都市機能の麻痺、大気汚染や騒音等の公害の発生等様々な問題が引き起こされている。特に都市部や住宅街にまん延する違法駐車車両は、交通渋滞を引き起こすだけでなく、交通事故の原因となるなど市民生活に深刻な影響を与えていく（警察庁、1994）。

1. 自動車普及の現状

平成5年末の我が国の自動車の保有台数は約6,638万台となっており、特に自家用自動車の増加が著しい。図1は、車種別車両保有台数の推移を表したもの

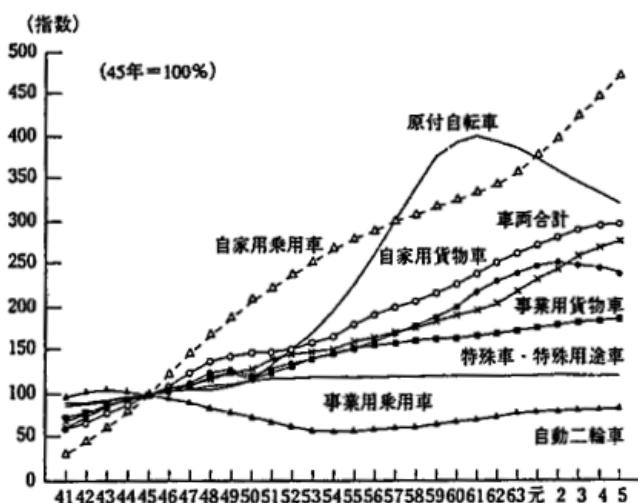


図1 車種別車両保有台数の推移（昭和41～平成5年）
(警視庁、1994)

のである。また、運転免許保有者数は6,569万5,677人で、これは、運転免許を取得することができる16歳以上の者のうち、男性では1.2人に1人、女性では2.1人に1人、全体では1.6人に1人が免許を保有していることになる（警察庁、

1994）。このように、自動車の普及状況から見ても社会生活の中に自動車が定着していることがわかる。

2. 路上駐車の現状

三大都市圏での瞬間路上駐車台数を表したのが表1である。この表では路上駐車は年々減少の傾向にある。しかし、この数値は路上駐車の実態の一部しかあらわしておらず、実際には相当数の路上駐車が存在しているのが現状であると考えられる（警察庁、1994）。このような実態は、自動車の増加、駐車場の不足から起こっている。実際に路上駐車している人のほとんどは、「しかたなく路上駐車している。」というのが事実であると考えられる（國吉、1992）。

表1 三大都市圏での瞬間路上駐車台数の推移（平成2～5年）

区域	年次	2	3	4	5
東京都 (特別区に限る)	200,156 (176,540)	184,051 (160,846)	161,545 (135,195)	150,091 (119,699)	
大阪市	204,029 (174,881)	191,294 (164,416)	175,225 (151,269)	164,416 (143,449)	
名古屋市	129,367 (71,261)	118,668 (69,136)	116,240 (68,008)	116,308 (62,795)	

注) 1 瞬間路上駐車台数は、平日昼間の一定時間内に一定基準以上の道路を対象として、四輪車の駐車台数を計測し算出した。

2 () は、違法駐車台数を内数で示す。

（警視庁、1994）

3. 路上駐車の歩行への影響

一般的に路上駐車によっておこる問題点には以下のようないつが考えられる。

- ① 交通渋滞の原因となる
- ② 交通事故の原因となる
- ③ 緊急自動車の活動に支障となる

次に、視覚障害者が歩行する際の路上駐車によって起こる問題点を考えてみたい。当然のことであるが、視覚障害者は駐車している自動車を接触する以前に発見することはたいへん困難である。また、自動車が道路上において、どこに、どのように駐車しているかを正確に知って行動することはかなり難しいことである。これらのことから、以下のような問題点が起こると考えられる。

- ① 交通事故の危険性が高まる

- ② 障害物への衝突の危険性が高まる
- ③ 方向を間違える原因となる
- ④ 自動車所有者とのトラブルの原因となる
- ⑤ その他（能率性の低下など）

この中で、①から③・⑤については路上駐車によって視覚障害者が一方的に被害者的立場に立たされるものである。しかし、④は視覚障害者自身または、白杖が駐車している自動車に接触することによって起こる運転者とのトラブルである。白杖の接触によって、自動車に傷が入ったりするようなことはほとんど考えられないが、一般の人たちがすべて視覚障害者の歩行に対して理解があるとは限らない。よって、視覚障害者が場合によっては加害者的立場に立たされる可能性をもっているのではないかと考えたものである。これは、視覚障害者の立場からみれば、「路上駐車している方が悪い。」と考えがちであるが、運転者の立場からみてみると、短絡的に「路上駐車をしているほうが悪い。」といった捉え方をするべきではないのではないかと考えられる。

II 運転者の意識調査

1. 目的

本調査では、次の3点について調査することを目的とする。

- (1) 路上駐車についての意識
- (2) 自動車についての意識
- (3) 視覚障害者の歩行についての認知度と、自動車との関わりについての意識

2. 方法

調査は、1994年7月3日から8月5日にかけて香川県内在住の運転者を対象に実施した。アンケート調査形式で、調査用紙を自動車販売店、自動車修理店、その他店頭に置いて任意に回答してもらう方法と、高松市内の無作為に選んだ職場2カ所に配布して回答してもらう方法で実施した。また、比較の調査対象として、香川県立盲学校職員にも実施した。回収件数は142名（うち盲学校36名）である。

3. 結果と考察

1) 調査対象者の実態

調査対象者（盲学校を除く）106名の実態であるが、男66名（62.3%）、女40名（37.7%）である。年齢別では10・20歳代44名（41.5%）、30歳代35名（33.0%）、40歳代16名（15.1%）、50歳以上11名（10.4%）である。

今回の調査では、アンケート項目の精選が不十分で、調査対象者が実際に視覚障害者が白杖による歩行を行っているのをどの程度知っているかが把握しにくいために、結果から有意味な考察がしにくい。ただ、これまでの香川県における視覚障害者の歩行の実態を考えると、香川県立盲学校において歩行訓練士による歩行訓練を受けている人は40人前後である。また、大都市圏のように公共の交通機関も発達していないため、視覚障害者が単独で外に出ることは多くはないと思われる。よって、実際に白杖での単独歩行の状態を知っている人は少ないと考えられる。そのために、今回の回答は調査対象者の主観的な仮定に基づくものが多いということを前提にしたうえで、結果についての考察を進めていきたい。

2) 路上駐車についての意識

「路上駐車（違法駐車）についてどう思いますか。」という質問に対しての回答は図2に示したようになった。「よくない」という意見が60%をしめているが、「仕方ない」と答えた人を含めると40%近くの人たちが何らかの理由で

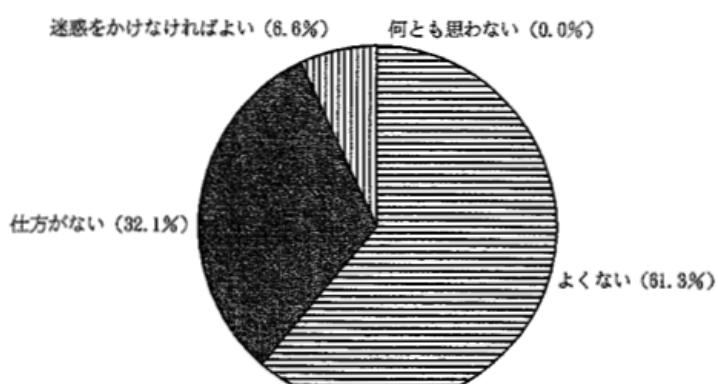


図2 路上駐車について

路上駐車を肯定しているといえるのではないだろうか。これは、決して少ない数字であるとは言えない。また、ここでは「路上駐車（違法駐車）…」と質問している。これが、単なる「路上駐車」と言う質問であれば、肯定的な意見が増えるのではないかとも思われる。

3) 自動車についての意識

ここでは、「車に傷が入っていると気になりますか。」、「車に傷が入っていると、すぐに修理しますか。」という2つの質問を行った。これは、自動車に対する価値観がどのようなものであるかを知るための質問である。その結果は、図3、4である。

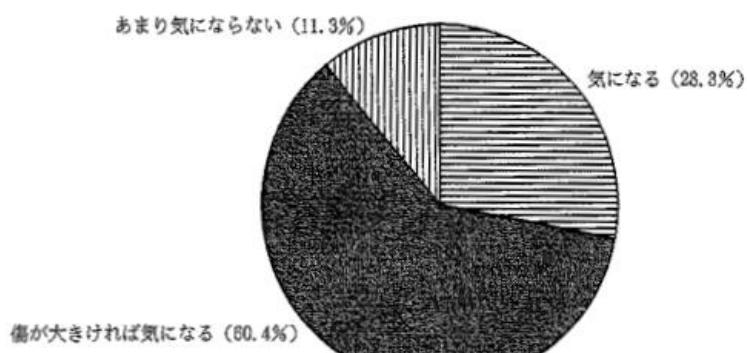


図3 自動車の傷について

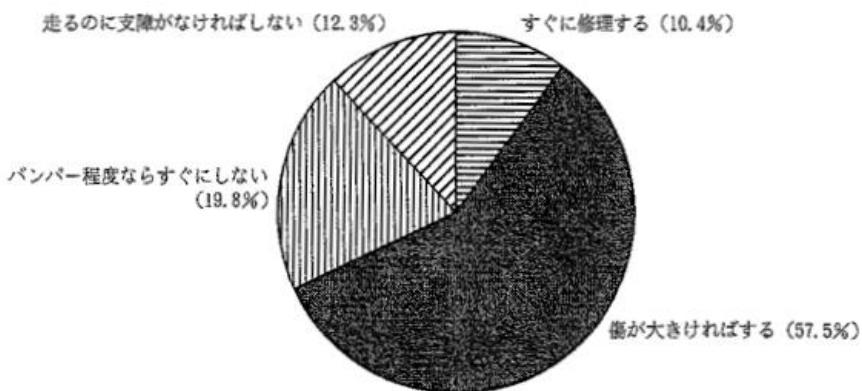


図4 自動車の修理について

2つの結果を比較してみると、「走るのに支障がなければ修理しない」という回答と、「あまり気にならない」という回答がほぼ同数である。これは、2つの回答を同一の人が共通して選択したためである。自動車の傷については程度の差はあっても気にしているという人は90%近くもいるが、細かく気を使っている人は少ないようである。これは、車への価値観が「高価な財産」から「実用的な消耗品」へと変わりつつあることのあらわれではないかと考えられる（鈴木、1993）。しかし、これはあくまでそのような傾向がみられるということであって、「高価な財産」という価値観の人たちの存在は無視できないし、傷の多少にかかわらず気になるという人の数が90%弱の数を示していることは見逃してはいけないと思う。

4) 視覚障害者の歩行についての認知度および、自動車との関わりについての意識

ア 視覚障害者の認知度

「視覚障害者が歩いているのを見たことがありますか。」という質問に対しでは、「ある」と答えた人が96.2%、「ない」と答えた人が3.8%であった。この結果については、質問の際に単独歩行か手引きでの歩行かの区別をしていないため、必ずしも白杖での単独歩行を見たことがあるというものではないと思われる。これは次の質問の結果からもわかる。「視覚障害者が歩く際に、白い杖を持っているのを知っていますか。」という質問に対しては、「知っている」と答えた人が94.3%、「知らない」と答えた人が5.7%であった。ここでは、視覚障害者を見たことがあっても白杖の携帯を知らなかったり、その逆の回答もあった。しかし、視覚障害者が白杖を携帯していることについての認知度はかなり高いようである。

イ 視覚障害者の歩行方法についての理解度

最初に、「駐車している車に人が触っていると気になりますか。」という質問であるが、結果は図5のようになっている。不快の意を表す回答が60%を越えており、特に女性は70%近くの人が不快感を表している。「気にならない」と言う人は少数である。「不快である」と回答した人（65名）に対して、「触っている人を見たらどうしますか。」という質問をした。図6はその結果

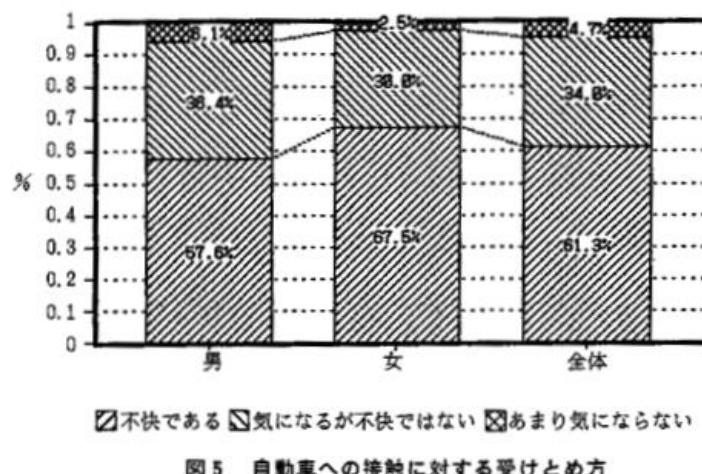


図5 自動車への接触に対する受けとめ方

であるが、男性は抗議なり質問なりの行動に出るという人が80%近くもいるのに対して、女性は行動に移す人と静観する人が半数ずつになっており、男女の違いが明確にあらわれている。この結果からみると、全体的に、あまり自動車をむやみに触られることに対しては抵抗感のある人が多いようである。

次に、視覚障害者と自動車との接触についてである。図7は、「視覚障害者の杖が車に当たるのを見るとどう思いますか。」という質問に対する回答の結果を表したものである。ここでは、香川県立盲学校職員（以下、盲学校という）の結果も参考して考えてみたい。図5と比較すると、不快感の大幅な減少が目立つ。特に、図5では女性のほうが多かったのに対して、この結果では逆になっている。この変化は男女の違いがよくあらわれていると思う。これは、自動車に対する感じ方の違いと、福祉に対する考え方の違いの両方の結果ではないだろうか。「気になるが不快ではない」という回答の割合はほとんど変化が見られない。「気にならない」という回答は、大幅に増加している。視覚障害者をよく理解していると思われる盲学校になると、「気にならない」が40%近くまでになっている。この結果だけで、視覚障害者に対しては理解があると一概にはいえないが、理解を示そうとする気持ちがあることは十分に読みとれるのではないだろうか。「不快である」と回答した人は全体の9.4%であった。その人たちに、「白杖が車に当たっているのを見たらどうしますか。」という質問をした。結果は、「抗議をする」3人、「離れて見ている」2人、「無視

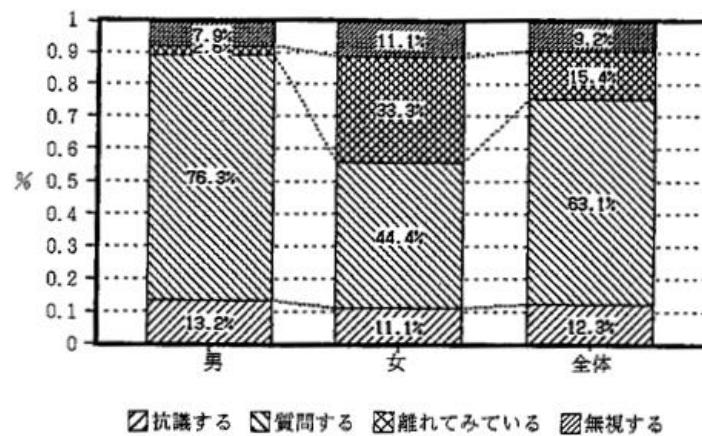


図 6 接触行為への対処

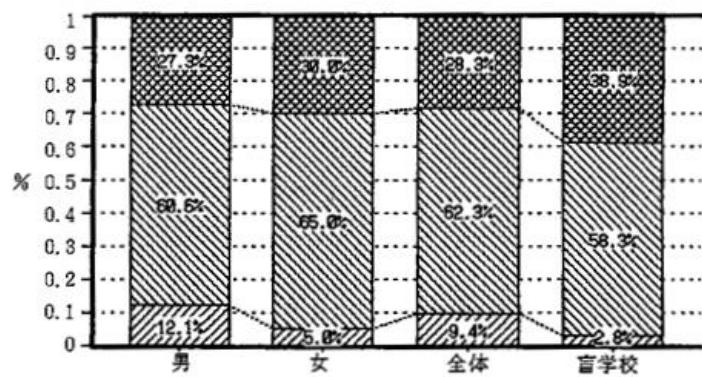


図 7 白杖の自動車接触に対する受けとめ方

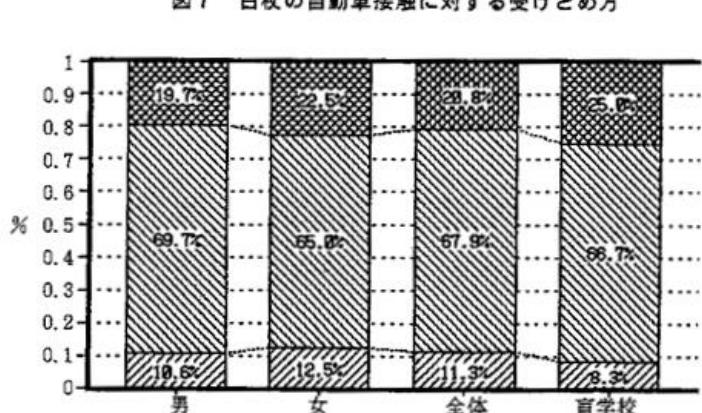


図 8 白杖接触後の確認に対する受けとめ方

する」4人、「車に当たっていることを言う」1人であった。人数としては少數であるが、トラブルになる可能性は存在していることがわかる。

さらに図8は、白杖接触後の確認行為についての質問の結果である。ここでは、「白杖が車に当たった後、確認するために杖で軽くたたいたり、手で触ったりするようなことがありますか？」という質問をした。図7と比較してみると、気になると感じる人が増えている。これは、確認行為の方が自動車に触れる度合いが多くなっているためであると考えられる。ここで、「不快である」と回答した人に、「白杖が車に当たった後、確認するために杖で軽くたたいたり、手で触ったりするような行為をしている人を見たらどうしますか。」という質問をした。「なぜ触っているか質問する」と回答した人が4人いた。ただ、「抗議をする」と回答した人が3人という結果もある。これは、白杖接触時に「抗議する」と答えた人と同一の人である。

ウ 付き添い者に対する認知度

「視覚障害者が車に接触したとき、そばに付き添いがいたらどう思いますか」という質問をした。回答は、記述方式で行った。同じような意味で回答されているものをまとめて集計した結果が表2である。ここでは、「付き添い」については訓練士であるか、単なる介助者であるかということは説明していない。

表2 付き添い者に対する受けとめ方

回 答	人 数
当たる前に注意してほしい	28
一言あやまってほしい	5
しっかりと付き添ってほしい	3
付き添っていても当たるのは仕がない	10
付き添いの人がその後どうするのか見る	1
何とも思わない	28
一言あやまる	3
無回答	28
合 計	106

また、この調査では、歩行訓練に対する認知度も調べられていない。よって、ここでの「付き添い」は、視覚障害者のそばについている人を漠然と指すことになる。このことを前提に結果について考えていきたい。

「当たる前に注意してほしい」という回答が28人と最も多い。これと、「一言あやまってほしい」、「しっかり付き添ってほしい」という回答は、付き添い者に対して責任を持って誘導することを求めているものだと考えられる。これは、健常者の立場から見た、視覚障害者と付き添い者の関係としては最も一般的な意見であると思う。このことから、歩行訓練に対する理解も十分に深めていかなければならないことが言えるのではないだろうか。「付き添っていても当たるのは仕方がない」、「何とも思わない」という回答も多かったが、文章の表現から感じたのは、視覚障害者が歩いていることに対して肯定的に捉えての意見ではなく、仕方ないという意見で、これが大勢を占めている。「一言あやまる」という回答は、視覚障害者の立場を理解しての意見だと考えられるが、この回答は若干3名であった。付き添い者が存在しているということには、厳しい意見が多いように感じられる結果となった。

III 自動車社会の課題と対策

これまで述べてきた問題や、アンケート調査の結果をもとに、社会（健常者・環境）、歩行訓練士、視覚障害者（歩行者）のそれぞれの課題について考えてみたい。

1. 社会の課題と対策

路上駐車の問題については、2つの考え方で対策を進めるべきだと思う。

一つは、バリア・フリーの実行である。具体的には路上駐車をなくしていくということになる。これは、視覚障害者の歩行しやすい環境づくりというだけでなく、交通環境の改善といった点で大切なことであり、結果として、「誰でもが快適な環境」を目指すことになるのではないだろうか。ただ、これを一般的な交通環境の視点からだけでなく、視覚障害者の行動特性を理解して、対策をより進めてほしい。特に、繁華街や都市部のような交通量の多い地域だけでなく、住宅地域などにおける生活に密着している道路などの路上駐車の解消が、

視覚障害者にとっては必要であると考えられるためである。

もう一つは、視覚障害者の歩行方法によって起こるトラブルに対する理解である。路上駐車は違法なものばかりではない。現実に、駐車禁止区域ではない道路に路上駐車を容認するような方法で駐車対策を進めようとしている動きもある（國吉、1992）。これは、現在の交通事情から考えれば無理もない考え方であると思う。そうなると、歩行によって起こるトラブルに対して寛大に受けとめる運転者の態度が大切になる。アンケートの結果などでは、好意的な意見を示している人たちもみられているが、「できれば車への接触は避けてほしい」という意見もある。このような現状は、視覚障害者に対する理解を深めることで改善されるように期待したい。

2. 歩行訓練士の課題と対策

アンケート調査及び香川県におけるこれまでの歩行訓練の経過からは、付き添い者と歩行訓練士の違いは十分に知られていないのではないかと想像される。そのことによるトラブルが発生することも十分に考えられることである。そのため、歩行訓練士はトラブルに柔軟に対処できるようにしていかなければならない。そして、その基本的な姿勢として、道路は視覚障害者だけが歩くわけがないという意識を持つことが大切なのではなかろうか。より良い環境を作っていくことは歩行訓練士にとって重要な役目である。しかし、視覚障害者の立場を一方的に押しつけていくだけでは、よりよい解決にはならないと思う。常に客観的に社会や環境をとらえて、歩行訓練を行っていく姿勢が必要であるのではなかろうか。健常者の意見も十分に考え、トラブルの少ない歩行ができる環境づくりを目指すべきである。

3. 視覚障害者の課題と対策

現状として視覚障害者をとりまく歩行環境は良いとはいえない。路上駐車についても上述のように、解消されるのはなかなか困難な状態である。また、視覚障害者の歩行についての理解も十分であるとはいえない。そのような状況で単独歩行を行うのは大変なことである。そのため、トラブルを起こすことも考えられる。しかし、その原因を社会にだけ押しつけるような態度、「見えないのだからしようがないだろう。」では、決して、望ましい結果を得ることは難

しいのではないだろうか。お互いが理解しあえるようになるには、歩行する側の対応も大変重要であると思う。アンケートの結果にもあったように、視覚障害者の一言が健常者に与える印象を変え、理解を深めていくのではないかと思う。

おわりに

最初にも述べたように、社会の意見を全面的に取り上げて考えてみた。視覚障害者に対して理解がないと受け取れる内容もあり、健常者優位の考え方があるかもしれない。しかし、一概にそのことを否定するべきではないと思う。少しでも快適な環境づくりを実践していくためには、社会が視覚障害者に対してどのように思っているのか、行動についてどのように理解しているのかなどを知ることが重要だと思う。社会と視覚障害者がお互いに歩み寄り、より良い方向に向かっていかなければいけない。よって、これから歩行訓練を実践していくにあたって、常に客観的に社会と視覚障害者の関係をとらえるようにしていきたいと思う。

引用・参考文献

- 警察庁 1994 平成 6 年度版警察白書. 大蔵省印刷局.
- 小島蓉子 1985 社会リハビリテーション. 誠信書房.
- 國吉實 1992 駐車取り締まりに異議あり!. 東京経済.
- 芝田裕一 1992 視覚障害者の社会適応訓練. 日本ライトハウス.
- 芝田裕一 1991 視覚障害者の歩行環境. 視覚障害研究, 33, 25-33.
- 鈴木春男 1993 交通をめぐる意識と行動. 効草書房.
- 関宏之 1994 障害者問題の認識とアプローチ. 中央法規出版.