

# 視覚障害者と介助者の利用評価からみた福祉のまちづくりにおける休憩空間設置にむけた提案

兵庫県立福祉のまちづくり研究所 趙 玫妊  
 同上 絹川 麻理  
 同上 北川 博巳

## 1 研究背景・目的

道路関連法において、体力面で負担のある高齢者や障害者の建物、道路等円滑な移動を図るため、休憩空間<sup>注1)</sup>の整備が進められてきた<sup>文2)</sup>。急増する高齢者や障害者の人口を考えると、バリアフリー環境整備のひとつとして位置づけられる休憩空間の検討は欠かせない。しかし、現状では、バリアフリー新法に基づく整備ガイドラインでの整備基準は設置位置や設置間隔程度で、明確な整備基準がないため、施設管理者や設計者の判断において設置される傾向にある。障害をもつ当事者の移動の円滑化を図り、より一層のバリアフリー化を促進するためには、多様な利用者の障害特性に応じた休憩空間整備の充実が必要となる。特に、建物用途による違いを考慮する必要があり、大型商業施設や交通施設のような利用が頻繁で、滞留時間の長い施設では休憩空間を多様な障害特性に応じた適切な形で提供する必要性は高いと考える。

以上を踏まえ、本研究では、視覚障害者と介助者を対象に、休憩空間の利用状況・利用評価を明らかにし、休憩空間設置ための基礎的知見を得ることを目的とする。

## 2 調査概要

### (1) 調査対象者の選定

視覚障害者の外出・休憩に関する特性を把握するため、視覚障害者関連団体（国立神戸視力障害センター、神戸アイライツ協会）担当者5人を対象にヒアリングによる予備調査を行った。その際、調査対象者への協力を依頼し、出

席・会員名簿からランダムに選出した。

### (2) 調査方法

本研究では、外出先である公共施設の屋内・屋外（以下、公共施設）、目的とする場所に至るまでの道やバス停、駅（以下、道）、居住地における休憩空間に着目し、休憩空間の整備を検討する。調査方法は、視覚障害者を対象に、①郵送によるアンケート調査、②個別聞き取りによるヒアリング調査、③現地にての同行による行動観察調査を行ない、介助者を対象に、④郵送によるアンケート調査を行った。調査概要は表-1に示す。

## 3 調査結果

### (1) 視覚障害者の休憩行為・休憩空間に対する認識と利用状況

図-1によると、失明状態に関わらず、いずれも過半数が休憩行為・休憩空間は必要であると認識している。中でも、全盲は道で休憩空間が必要であると認識している人が多く（「非常に必要である」「やや必要である」を合わせて90.4%）、弱視は公共施設で休憩空間が必要であると認識している人が多い（「非常に必要である」「やや必要である」を合わせて72.7%）。こうした中、休憩行為に対する考え方として、ヒアリングでは、事例Snを除いた6名が「何もしくなくても、椅子やベンチなどにちゃんと座って次の行動を確認することだと思う」（事例Mk）のように、次のステップに移すため座席に座って体調を調整する行為を休憩として捉えている（事例Hr、It、Sm、Yk、Ym）。

次は、公共施設、道、居住地における休憩空間の利用状

表-1 調査の概要

アンケート調査	
対象者	【全盲者・弱視者】
調査時期	2010年11月
回答率	配布数104部、回収数87部(無効数0)、有効回収率83.7%
抽出方法	視覚障害者関連3団体に依頼し、ランダムの選出方法を用いて調査票を配布した。
内訳	国立神戸視力障害センター：配布数24、回収数23(95.8%) 神戸アイライツ協会：配布数30、回収数24(80.0%) きんきビジョンサポート：配布数50、回収数40(80.0%)
対象地域	関西地域(主に大阪府・兵庫県)
質問内容	①外出状況、②地域と公共施設での休憩状況、③既存休憩空間に対する評価、④
	【ガイドヘルパー・歩行訓練士】
調査時期	2010年11月
回答率	配布数：66部、回収数：42部(無効数：0)、有効回収率：63.6%
抽出方法	視覚障害者関連3団体に依頼し、ランダムの選出方法を用いて調査票を配布した。
内訳	国立神戸視力障害センター：配布数8、回収数5(62.5%) 神戸アイライツ協会：配布数28、回収数20(71.4%) 日本ライトハウス：配布数30、回収数17(56.7%)
対象地域	関西地域(主に大阪府・兵庫県)
質問内容	①外出支援状況、②外出先での休憩状況、③既存休憩空間の利用評価、④外出支援を行なう際の問題
同行による行動観察調査、及びヒアリング調査	
調査時期	2010年12月～2011年1月(土日曜日含む)各2時間程度
抽出方法	アンケート調査の実施の際に個別インタビューと行動観察調査に応じる者と回答した人から、休憩空間を利用している人を抽出した。
調査対象者数	7名(男性6名、女性1名)
対象地域	関西地域(大阪府2名、兵庫県3名、京都府1名、奈良県1名)
質問内容	①休憩(行為)に対する考え方②休憩空間を利用するきっかけと誘導情報③利用している・知っているが利用していない・認識していない休憩空間の利用状況

況を見る。アンケートによると、公共施設と道で、休憩空間を1回以上利用した経験がある人は、公共施設では全盲と弱視とともに4割（前者40.9%後者49.2%）あり、道では3割（前者31.9%後者39.7%）ある。休憩空間を1回以上利用した経験のある全盲と弱視を対象に、休憩空間を利用したいときを見ると、両者ともに公共施設・道において「身体を休めたいとき」が過半数（公共施設：全盲62.5%弱視69.6%、道：全盲75.0%弱視73.8%）ある（図-2）。しかし滞在時間は失明状態によって異なり、全盲の場合10分以上が公共施設では7.7%、道では6.3%あるのに対し、弱視は公共施設では23.6%、道では20.5%あり、全盲より長く休憩空間を利用している。

居住地の中で、休憩空間の場所や位置を把握している人は、全体の6割（60.9%）ある。しかし実際の利用頻度は「よく利用している」（13.8%）、「たまに利用している」（37.5%）を合わせたものが認識している人の半数（51.3%）に留まり、休憩空間の把握と実際の利用頻度に差異がある。休憩空間を利用する理由は（図-3）、両者ともに「椅子・ベンチなど座席があるから」（全盲77.8%、弱視67.8%）、「トイレが近いから」（全盲33.3%、弱視33.9%）が多い。それに加え、弱視は「屋根・アーケード・庇があるから」（35.6%）、「街灯があるから」（15.3%）が全盲より多く（前者16.7%、後者0.0%）、休憩空間整備の際に必要な構成要素であることが推察される。一方、休憩空間を利用しない理由は、失明状態に関わらず「休憩空間の位置がわからないから」（75.0%）、「休憩する前の場所に戻るが大変だから」（75.0%）が目立つ。

このような傾向は、歩行観察調査においても読み取れる。7名のうち4名は、日常通っている移動経路上に休憩空間があることは認識しているが、利用していない箇所がある。その理由として、「動線から通り過ぎる場所にあり、人の移動が多いので探す気がしない」（事例 Hr）、「ベンチまで誘導する手がかりがないので、位置がわかりにくい」（事例 On）等、休憩空間の位置のわかりにくさや手がかりとなる情報の乏しさを指摘する（事例 Sm、Sn）。

### (2) 介助者の休憩行為・休憩空間に対する認識と利用状況

外出支援を行う中で、休憩空間の把握は、いずれも「知っている」が9割以上ある（歩行訓練士90.5%、ガイドヘルパー100%）。外出先に到着するまで、駅の待合室や喫茶店などで休憩を取ったり、ベンチに座って休憩を取ったりした経験は（図-4）、ガイドヘルパーは6割（61.5%）あるのに対し、歩行訓練士は9割（95.2%）あり、歩行訓練の際より多く休憩を取っている様子が窺える。休憩空間を利用したいと思うときは「視覚障害者の体を休めたい」が最も多く（ガイドヘルパー50.0%、歩行訓練士85.0%）、6分～10分を目途に休憩を取っている（ガイドヘルパー30.6%、歩行訓練士57.1%）。

### (3) 視覚障害者と介助者の既存休憩空間に対する利用評価・利用ニーズ

図-5は、移動経路に分布している休憩空間の利用評価とその理由の一例を示したものである。座席として不適切

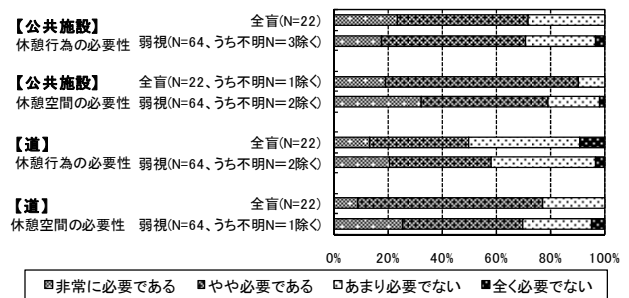


図-1 失明状態別休憩行為・休憩空間の必要性

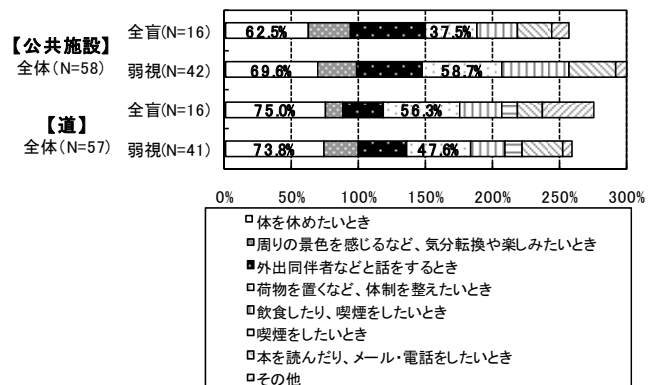


図-2 失明状態別休憩空間を利用したいとき（複数回答）

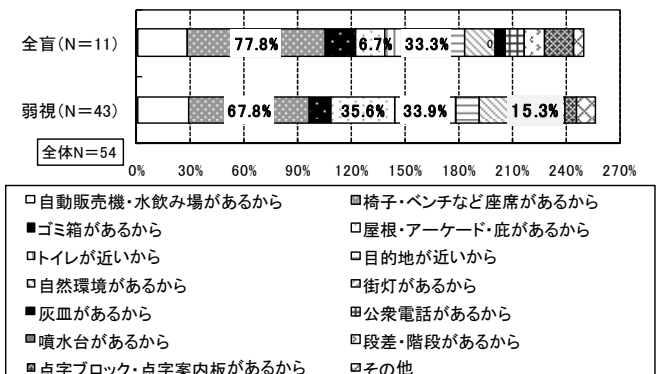
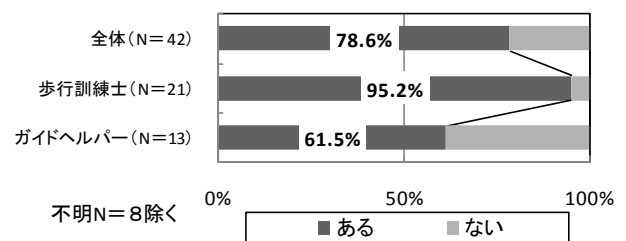


図-3 失明状態別休憩空間を利用する理由（複数回答）



( $\chi^2=6.9$ ,  $df=2$ ,  $p<0.05$ )

図-4 介助者の職業別休憩空間を利用した経験の有無

な素材を使用したり（事例 It）、動線から離れたところに設置されているため休憩空間の存在が認識できていない様子が見られる（事例 Sm）。ヒアリングでは、「休憩できるス



図-5 既存の休憩空間に対する利用評価と理由（抜粋）

表-2 視覚障害者と介助者のための基本的配慮事項

区分	配慮すべき項目	視覚障害者		介助者	
		全盲	弱視	ガイドヘルパー	歩行訓練士
情緒的要素	わかりやすさ	▲	●	▲	◎
	座りやすさ	◎	◎	◎	◎
	落ち着き	▲	▲	▲	●
機能的要素	座席周辺の広さ	◎	●	●	●
	座席の広さ・高さ	▲	●	▲	●
	座席の設置	▲	●	●	▲
	座席の間隔	◎	▲	◎	◎
	座席の配置	▲	▲	▲	
	座席の素材	◎*	◎*	●	●
	付属設備	▲*	●	▲	▲
	誘導サイン	●	◎	◎	◎
	座席の設置間隔	◎	◎	◎	◎
	その他	◎	●		◎

◎ 配慮することが非常に必要である（70%以上） ● 配慮することが必要である（50%以上69%以下） ▲ 配慮することが望ましい（30%以上49%以下）  
\*女性に傾向が強い。

ペースがどこにあるかを教えてもらおうと意識的に探す気がするし、探す時はどれほどわかりやすい場所にあるかで、発見しやすくなる。」(事例Sn)等、全員が獲得しやすい情報収集とわかりやすい場所・位置を重視している。

さらに、既存休憩空間の利用評価に対するデータを用いて因子分析(主因子法、バリマックス法)を行い、背後に潜在している8因子を抽出した。因子の命名は、「わかりやすさ: 因子Ⅰ」、「座席の広さ・高さ: 因子Ⅱ」、「座席周辺の広さ: 因子Ⅲ」、「座りやすさ: 因子Ⅳ」、「座席の設置: 因子Ⅴ」、「座席の間隔: 因子Ⅵ」、「座席の配置: 因子Ⅶ」、「落ち着き: 因子Ⅷ」とする(因子付加量は網掛け部分: 絶対値0.4以上)。

#### (4) 配慮すべき点と望ましい整備基準

表-2は、抽出した8因子をもとに、アンケートのクロス集計による結果とヒアリングによる結果から休憩空間の基本的配慮をまとめたものである。失明状態に関わらず、視覚障害者は「わかりやすさ」、「座りやすさ」、「座席の広さ・高さ」、「座席の間隔」、「座席の配置」、「座席の設置間隔」を評価要素として重視している。中でも、「座席は人通りが少なく、動線から離れない範囲で配置する」、「座席は一行配置、若しくは上下左右に配置にする」、「喫煙場所(室)等の場所と離れた場所に配置する」といった座席の配置への配慮は、視覚障害者のみ見られ、障害特性によるものと考えられる。また、弱視は光情報または音情報による誘導サインが、全盲は音情報と触知情報を合わせた誘導サインが最も有用であると答えており、いずれも座席までの誘導を必要としている。

一方、介助者は「座りやすさ」、「座席の間隔」、「座席の設置間隔」を重視している。これらの構成項目のうち、「屋根があるものにする」、「汚れが感じられないほどの清潔感を保つ」、「余裕のある座席の間隔とする」、「座席の設置間隔は移動距離が50m未満とする」は、視覚障害者が重視する項目と重なる。このように視覚障害者に配慮すべき点は、視覚障害者に特化した要素(項目)と、健常者(晴眼者)を含めたユニバーサルデザインを考える際に必要な要素(項目)が存在している。

以上より、望ましい整備基準のひとつとして、以下のことが考えられる。

- ・単純な動線上に、座席まで確実に導くことができるよう音情報等の誘導サインを設置すること。
- ・駅など人通りが多い施設では、十分な座席数を確保し、そのうち出入口と近い座席は電車やバスのような優先席を設ける。又一般利用客の動線と交差しないよう階段や出入口からアクセスしやすい場所に座席を配置すること。
- ・駅の待合室など密閉された空間では、気にならないよう清潔な室内空気を保つと共に十分な座席数を確保すること。
- ・屋外(屋根や壁・塀のないところ)に置かれている座席は、木製若しくは座席にクッションを付けるその他これ

に代わる装置を設置すること。

- ・座席の付近は、弱視に配慮して色彩や明暗のコントラストを付けてわかりやすくすること。

## 4 まとめ

本研究で得られた知見を以下に要約する。

- ・休憩空間に対する利用実態と利用ニーズ: 本調査対象の視覚障害者と介助者は、安全な移動の確保のため、休憩空間が必要であると認識している。実際利用している視覚障害者にとって休憩空間は、心身ともがリラックスできる場と歩行能力を高めるための場として機能しており、全盲に比べ弱視の方が公共施設と道で、長く滞在しながら休憩を取っていた。しかし、情報の無さ(休憩空間の設置場所に関する情報と手がかりとなる情報)や定位の問題から、休憩空間を意識的に探す人、実際利用している人は非常に少なく、潜在意識にある高いニーズと利用実態が矛盾している。
- ・既存の休憩空間に対する利用評価と休憩空間の整備に向けての配慮: 視覚障害者は、失明状態に関わらず大型商業施設、駅やバス停などの公共交通施設を中心に、「わかりやすさ」、「座りやすさ」といった情緒的要素と、「座席の広さ・高さ」、「座席の設置間隔」、「誘導サイン」といった物理的要素を、同時に重視している。介助者は、「座りやすさ」、「座席の間隔」、「座席の設置間隔」を重視しており、視覚障害者と重複する評価要素が多く見られる。これは、現在の休憩空間が視覚障害者のニーズに応じられていないことに加えて、ユニバーサルデザインのために視覚障害者に特化した配慮と健常者(晴眼者)と一致する配慮があること、視覚障害者が認識できるよう座席まで誘導できる明確な情報を設置したり、単調な経路の上に座席を設置したりすること、またそれを安心して利用できるよう徹底的に統一したルールを規定することが優先課題であることを示唆する。

## 謝辞

本調査を進めるに当たり、視覚障害者の方々及び視覚障害者関連団体の担当者よりご協力いただきました。ここに感謝の意を表します。

## 注

注1) 道路法の改正(1993)以降、「道路付属物」としてベンチや土屋などの必要性が論じられ、道路移動等円滑化基準においては、「休憩需要を把握したうえで、設置することが望ましい道路・箇所において適当な間隔で設置するもの」と定義づけられている。以上を踏まえ、本稿では、椅子やベンチ等の座席が設けられているスペースを休憩空間として捉える。

## 参考文献

- 1) 国土技術研究センター: 改正版道路の移動等円滑化整備ガイドライン(道路のバリアフリー整備ガイドライン)~道路のユニバーサルデザインを目指して~, pp. 273-277, 2003