

研究ノート

福祉のまちづくりにおける交通アクセスと権利性に関する考察 —社会生活の保障と権利の考え方の再検討—

横山順一*1

キーワード：STS、公共交通機関のユニバーサル化、福祉のまちづくり、バリアフリー新法

1 はじめに

社会を構成する一員である我々は、様々な形であるいは意識しているか否かに関わらず、社会と接点を持っている。その代表的なものが就労や就学である。さらに家事活動や余暇活動等がある。我々はサービス提供者や生産者として、時に消費者として、社会構成員としての役割を担っている。その接点の持ち方は多種多様である。さらに、1990年代から一般に使われ出したインターネットが、現在では多くの一般家庭に普及した。また、放送大学のように、多くの科目を自宅にしながら放送授業によって受講し教育を受ける機会を獲得したり、SOHOのように自宅にしながら仕事を行う、いわゆる在宅ワークといった就労形態を提供したりする社会資源もある。その結果、パソコン・携帯端末・映像機器や郵便等を通じて、自宅にしながらにして簡単に外部とのつながりを構築できる社会にもなっている。

とはいえ、やはり現代社会における社会参加は自宅外での諸活動を伴うものが大半であり、自宅から目的地への移動を伴うことを念頭に置かなければならない。社会参加に関する活動に限らず、日常生活に必要とされる物事をなすには、外出することが必然とされる。買い物、医療の受診、散歩等、活動には常に移動と外出が不可分の組み合わせとなる。

一般に、移動するためには目的を伴う。「病院に行くから家を出る」、「通勤のために家を出る」等、目的のない移動はありえない。その意味においては、移動の手段やプロセスよりも、確実かつ安全に目的地に到着

することが重要視される。それが移動における本質である。

ところで、時として我々は、移動のプロセスの中にささやかな発見や他者との関わり等をもつ。そしてそれは、精神的あるいは情緒的、道徳的人間の成長を促す可能性を持つ。筆者の経験で言えば、電車での譲り合いや迷惑行為の場面を通して、共感したり反面教師にしたりすることがある。また、ふとした風景に興味を覚え、回り道や途中下車をすることももある。言い換えれば、移動のプロセスもまた社会との接点のひとつだとも言える。

移動を円滑にすすめるために、1994年に「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」いわゆるハートビル法が、そして2000年には「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」いわゆる交通バリアフリー法が制定された。さらに、この2法が2006年に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」いわゆるバリアフリー新法へと統合化され、移動上の利便性が向上する契機となっている。このことがドアツードアサービスの充実や既存の社会資源のバリアフリー化や今後のユニバーサル化が声高に叫ばれている根拠につながっている。

このような社会情勢をふまえて、移動が持つ「確実に到着する」という本質を考えつつ、移動が制約される人たちに対するアクセスのあり方について考察していくことを目的としたい。ただし、本研究は全体としての交通環境の充実を進めていくべきなのか、個別の

*1 山口福祉文化大学 ライフデザイン学部

移動支援を充実させていくべきなのかといった二元論的な結びを終着点としていない。なぜならば、善・悪や必要・不要ということを指摘することを目的としていないからである。また、どちらか一方の整備が充足されたらもう一方が不要というレベルの問題ではない。移動手段のプロセスがもつ価値について考えていくことが本研究の根底にある。

本研究では、その価値を整理することによって、移動を制約される人たちへの新たな社会参加のあり方を提言できるものと考えている。

2 研究範囲と概念規定

本研究では、研究対象を移動が困難な人々とし、彼らへの支援である「個別移動支援」と「社会資源のバリアフリー化、ユニバーサル化」のそれぞれの特徴、こういった整備の根拠になる法制度から見えてくる、自立生活や社会参加の影響について考察していく。したがって、移動サービスにおける利用者の経済的側面や知的障害や認知症高齢者特有の問題である「自己決定」の有無についての問題については本稿で触れないこととする。

移動が困難な人々については、研究者によって千差万別の表現や定義がある。近年の研究を概観してみたい。

松尾光芳は論者によってさまざまな規定があるとしながら、「移動制約者」を交通費の負担が困難な低所得者、公共交通機関が皆無、または不便な地域に住んでおり、マイカーを利用できない人々を含める場合があるが、身体的な理由によってモビリティが制約されている人々としている¹⁾。

笠原正嗣は「移動制約者」として整理している²⁾。笠原は、その移動制約者を二つに大別している。病人や妊産婦、子連れといった群として「一時的制約者」、身体障害者をはじめとした障害者全般、加齢により移動が困難となった高齢者といった群として「恒常的制約者」としている。日比野正己は、バリアフリーの問題を「建物、道路、空間は架空の人間像、おもに肉体

的にもっとも適応できる壮年期にある男性（女性ではない）の要求を満たしてきたこと」に原因を見いだした³⁾。その上で、現実にも利益を被っている対象として、「老人、うば車を押している母親、車いす使用者、妊婦、慢性心臓疾患または器管疾患のある人、クラッチ^{註1)}を使っている人々」であると述べている。三浦達哉は、「交通困難者」と規定し「交通手段を活用出来ず地域社会の中で孤立する可能性をもつ児童・高齢者・障害者など」としている⁴⁾。長谷川万由美は、移動制約者、移動困難者、交通弱者などとして明確な表現は用いていないが、目的を持った移動（派生的移動）を行うにあたり、公共交通機関や私的交通機関を組み合わせることで交通手段が利用できない困難を抱える人がその対象であるとしている⁵⁾。

近年における、交通と福祉に関する研究をとりあげてみたが、特筆すべきは日比野の着眼点である。つまり、一般の都市機能整備の主たる利用者が、いわゆる健常者、特に日常生活に困難を生じない世代層を想定されていることを指摘したことである。他の研究者の対象規定を振り返ると、日比野の「そもそも何故まちづくりや移動、都市機能といった対象は誰だったのか？」という疑問に対する見解が基盤にあると考えられる。確かに、視覚・聴覚・特に下肢機能に困難がないことが前提に都市機能が整備されていることは、駅舎や歩道橋、バスや歩道を思い返せば、納得のいくところである。

視力が低下している人が眼鏡やコンタクトレンズを用いる事で視力低下を補い、社会生活に支障のなく過ごしている。機能障害や能力障害といった部分は、低下している機能を補う社会資源があることで、障害が障害ではなくなる。つまり、「困難が生じる状態」ではないといえる。したがって、「交通困難者」を単に子どもや障害者、高齢者という単純かつ大枠で区分されるものではない。「一般の都市環境を利用するにあたって、一時的あるいは恒久的に困難を伴うことが想定される人々」ととらえるべきである。

3 STSの特徴

STSとはSpecial Transport Serviceの略であり、個別移送サービスを指す。自宅から目的地までの移動を支援するという点から、ドアツードアサービス(door to door service)とも言われる。役所や駅舎、病院、学校といった公共及び準公共施設、一部商業施設ではバリアフリー化が充実している。したがって、目的地に到着する手段さえあれば、身体上の機能・能力障害に起因する不便さの多くは解決することが可能である。日本では、1975年に矢田茂氏がアメリカで行われていたリフト付き車両を導入すべく開発に取り組んだ⁶⁾。これをハンディキャブと名付けたことから始まる⁷⁾。また、東京都町田市でも1972年にハンディキャブ運行が開始された。さらに1978年からは、テレビ番組と連動してリフト付き車両の寄贈が行われ、全国レベルで障害者や高齢者の移動支援に貢献してきた⁸⁾。

イギリスでは1938年から実施されている。ロンドン運輸公社が「ダイアル・ア・ライド」を実施した。リフト付き車両を使用し、ドライバーが乗降時の介護を行っている。スウェーデンでは、1960年代から各市町村による運行が始まった。車両はリフトやスロープのついたミニバスが主流である。フランスもリフトやスロープのついたオプティバスを運行している。

サービスの形式としては、一般乗用旅客自動車運送事業に近い形で行われる。一般にはタクシー移動に近い。ただし、STSはその対象が「高齢者や障害者等公共交通機関を使用して移動することが困難な人」である。必要経費を料金として利用者が負担する、福祉有償運送という形でNPO法人やボランティア団体が実施している場合が多い⁹⁾。拙著によると、滋賀県では市町村社会福祉協議会がボランティア団体に委託してSTSを提供しており、特に都市部の市社会福祉協議会に限られていることが分かる¹⁰⁾。現在でも、滋賀県社会福祉協議会が率先して事業を行っている。

また、日本社会福祉学会第57回全国大会の自由研究発表では、移動支援事業者に関する調査研究報告¹¹⁾が

行われた。移動支援事業については、市町村社会福祉協議会が主たる事業者になっていること、都市部では、介護保険制度が発足時にNPO法人や社会福祉施設を有する社会福祉法人、医療福祉法人による事業が増加したこと等が報告された。

ただし、資格なくして有償で運送することは、道路運送法に違反する。白タク行為と呼ばれる違法行為である。したがって2003年までは、有料会員制で会員を募ることで運送時は無償にしたり、福祉支援の観点から超法規的に取り扱われたり、STSは常に法のグレーゾーンにあった。2003年に規制緩和政策の一環で、NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業が押し進められたことで、法律に抵触するかどうかのグレーゾーンから解放されることとなった。そして、2006年10月に道路運送法が改正され、自家用自動車(白ナンバー)による福祉輸送(移送サービス)が「福祉有償運送」として、日本の旅客運送史上初めて合法化された。この法律の特徴は「登録制」である。移送サービスを希望する利用者がいて、運行するための要件を備えて、各地域の運輸支局に非営利公益法人が運営協議会の協議を経て登録し、運行することができる。

逆に言えば、これまでの超法規措置の意識等で安易に福祉運送行為を行った場合には、その行為は不正と見なされ、処分の対象とする可能性がある。実際に、無許可で訪問介護員が福祉運送サービスを行い、さらにそのサービスを訪問介護計画に不正に組み入れ、不正に介護報酬を請求し処分した事例がある¹²⁾。

4 STSに関わる法制度の現状

STSが合法性をもつ根拠は、先にも示した通り道路運送法である。2006年に、第164回国会において道路運送法等の一部を改正する法律(平成18年法律第40号)が成立したことが出発点となっている。運営協議会(地方公共交通会議とも呼ぶ)で協議が調っていることを条件とした上で、運送の主体は市町村、NPO法人、公益法人、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、

社会福祉法人、商工会議所、商工会と定められている。運送形態は、市町村運営有償運送、過疎地有償運送、福祉有償運送の三通りある。市町村運営有償運送は、市町村が専らその区域内の運送を行うものである。過疎地域有償運送は、NPO等が過疎地域等の住民、当該地域で日常生活に必要な用務を反復継続して行う者等の運送を行うものである。福祉有償運送は、NPO等が乗車定員11人未満の自動車を使用して、他人の介助によらずに移動することが困難であり、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者、要介護者、要支援者、その他障害を有する者等の運送を行うものである。

さらに、その安全性をより高めるために、(1)運送の種別に応じて必要な自動車の保有、(2)二種免許の保有、講習の受講等一定の要件を備える運転者の確保、(3)講習の受講等一定の要件を備える運行管理の責任者の選任・体制整備、(4)整備管理の責任者の選任・体制整備、(5)一定の損害賠償措置等の必要な措置を講じることが定められている。また、原則として発着地とも運送の地域外にある運送をしてはならないことが明記されている¹³⁾。この原則から外れる特例としては、転院、引っ越し、一時的緊急移動といった事例が挙げられている¹⁴⁾。

2009年3月には、国土交通省自動車交通局旅客課が全国の福祉運送の現状を調査した報告書を発表した¹⁵⁾。この報告書では、福祉運送のニーズを推計する計算式の提示や全国の自治体に運営協議会についてのアンケート調査を実施した結果の公表がされている。

5 公共交通のユニバーサル化の特徴

一般に、福祉のまちづくり政策の交通部門について問題提起されるときは、不特定多数が日常的に使用する社会資源が対象となる。駅舎やバス停等の地域の活動拠点となるものだけではなく、バス、電車等の各拠点を結ぶ線になるものも含まれる。

公共交通の問題は、1970年代の福祉のまちづくり運動が出发点である。この福祉のまちづくり運動は、「すべての人が安心して健常な市民とともに生活できること」の具現化であり、物理的障壁に対する対応が中心であった。1980年代は、1981年の国際障害者年、1983年の国連・障害者の十年に代表されるように、人権擁護が大きな問題であった。社会参加の具体的課題として移動や交通の問題が全国各地で取り上げられた。その結果が、1993年に制定された兵庫県の「福祉のまちづくり条例」、同年に大阪府で制定された「大阪府福祉のまちづくり条例」という形となっている。これ以後、地方自治体による福祉のまちづくり整備が注目されてきた。国家政策としては、1994年6月の「生活福祉空間づくり大綱」の制定が出发点となる。この大綱を受けて、同年9月には「高齢者、障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」いわゆる「ハートビル法」を施行した。

既存のまちづくりから生じてきた問題は、日比野が指摘しているように、「建物、道路、空間は架空の人間像、おもに肉体的にもっとも適応できる壮年期にある男性（女性ではない）の要求を満たしてきたこと」に起因しているといつてよい¹⁶⁾。したがって、先天的および後天的な心身障害による能力障害や、加齢による心身能力の低下は、既存の公共交通を活用することの困難につながる。このことは、社会生活の展開を阻害する要因となり、QOLや自立生活、社会参加等にも影響を与える事になる。

その意味において、公共交通のユニバーサル化あるいは既存の社会資源のバリアフリー化の基本理念は、「ノーマライゼーションの具現化」にあると言ってもよい。もともとは、バンク・E.ミケルセンが知的障害者を念頭して提唱した考え方だが、現在社会においてはその対象はさらに幅広くとらえられている。すなわち、個人を障害のない状態、言い換えれば日常生活や社会参加に対して不利益にならない状況を、物的制度的等

様々な面の環境に働きかけて作り出していくことにあ
る。

例えばアメリカでは、1990年に障害をもつアメリカ
人法 (ADA : American with disabilities act) が公
布された。この法律は、障害者全体に対する人権擁護
の法律である。全ての領域における障害者の差別を禁
止し、障害者に対する様々な機会の平等を保障するも
のとなっている。法律の内容としては、雇用、サービ
ス、プログラム、社会活動における差別の禁止、公共
交通や施設の円滑なアクセスについて規定されており、
役所や病院等の公的利用の多いものだけでなく、ホテ
ルやレストラン、劇場、ショッピングセンター、理・
美容院、学校等といった私的利用の施設についても法
の対象内としている。交通機関に焦点をあてると、総
合的な公共交通の優先的整備の視点から、(1) 新規の
鉄道やバスについてのユニバーサル化、(2) 既存の交
通システムの場合は、必ず一部の車両についてアクセ
ス可能になるように改造すること、(3) 都市交通の主
要な地点については、施設内設備全てをアクセス可能
にするよう改善すること、(4) 公共交通機関の利用が
困難な場合には、STSによる対応の整備が求められてい
る¹⁷⁾。

これらをふまえると、福祉のまちづくり、公共交通
のユニバーサル化は、「移動に困難を抱える人たちも行
動しやすい」まちから「全ての人が行動しやすい」ま
ちへの展開を促進することへとつながる。さらに、こ
の考えは共生の社会づくりにつながる。

6 公共交通のユニバーサル化に関する法制度の現 状

現在の福祉のまちづくりにおける公共交通の整備は、
2006年の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進
に関する法律 (通称バリアフリー新法)」が根拠法とな
っている。この法律は、1994年のハートビル法、2000
年の「高齢者、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)」が統合されて成立した。

バリアフリー新法は、ハートビル法及び交通バリア
フリー法で理念とした建築物の円滑な利用や円滑な移
動を確保する施策を総合的に推進することを主眼にし
ている。その具現化として、(1) 旅客施設や建築物の
構造及び設備基準の策定、(2) 市町村が定める重点整
備地区において、当事者等の計画段階からの参加を得
て、旅客施設と建築物、そしてそれらの間にある経路
の一体的な整備を促進する措置等を定めている。交通
バリアフリー法では身体障害者が主たる対象者とされ
ていたが、バリアフリー新法では障害者全般に対象が
拡大されている。同様に、交通バリアフリー法では「移
動」を改善対象としていたが、バリアフリー新法では
「移動等」と対象の幅が広がった。つまり、移動手段
だけに焦点を当てるのではなく、その前後の利用手段
にまで範疇として、より現実的対応を伴っている法体
系となっている。

移動等の円滑化を促進するために、新規に設置する場
合に施設設置者等が基準に適合させるべき施設は、(1)
旅客施設及び車両等 (福祉タクシーの基準を追加)、(2)
道路、(3) 路外駐車場、(4) 都市公園、(5) 建築物で
ある。また、これら既存施設には、基準適応の努力義
務が課せられている。

市町村主体によるバリアフリー施策の推進において
は、(1) 旅客施設を中心とした地区¹²⁾、(2) 旅客施設
を含まない地区における重点整備地区の設定がある。
さらに、住民等が計画段階からの参加を促進するた
めに、基本構想策定時の協議会制度の法定化や住民等か
らの基本構想の策定提案制度の創設が盛り込まれてい
る¹⁸⁾。

7 STSと公共交通機関のユニバーサル化の価値の差 異

STSと公共交通機関のユニバーサル化について、内容
と制度体系について、それぞれの概略を示してきた。

ここでは、それぞれの違いを明確にすることで、社会資源としての価値の違いについて明確にしていきたい。

まず、STSは、自宅から目的地まで特別な配慮をもって直接的に移動を可能とするところに、大きな特徴がある。まち全体としては使いやすいかどうかは問題にはならず、結果として目的地に移動し、そこでの活動を確実に行うことができることが重視される。いわば、結果において健常者と同等の権利を得ることを第一義とすると考えてよい。

STSの一形態として、介護タクシーがある。これは、移動と介護を一体化させたサービスである。ホームヘルパーの有資格者であるタクシードライバーが、独りでは外出が困難で家に閉じこもっていたままの高齢者、障害者に対して移動介助をしながらタクシーに乗せて屋外に連れ出すサービスとしてスタートしている。2002年に出版された井口幸久の『介護タクシーを知っていますか』によると、北海道から九州まで70程度の事業者が介護タクシーを導入している¹⁹⁾。介護を伴う関係上、片道だけの利用よりも往復を見越した利用、目的地での介護活用が可能となる。したがって、目的地でさらなる利便性が向上することにもなる。

その一方で、公共交通機関のユニバーサル化は、言い換えれば「まち全体の使いやすさ」に大きく関わる。従来、健常者が闊歩してきた場所は、駅舎等日常生活上利便性が高い。公共交通機関のユニバーサル化に伴い、当然公共交通を使わない部分のアクセス利便性も見直される。なぜならば、駅舎やバスが使いやすくて駅舎やバス停まで負担なく行けなければ、意味をなさないからである。歩道の段差を軽減したり、大きな段差のある場所ではスロープが設置されたり、歩行時の配慮も加味されていく。その意味において、公共交通機関のユニバーサル化は、全体として社会資源としてのまちの利便性を向上させる。したがって、移動手段が限定されることなく、一定の選択肢を獲得することが可能となる。その意味では、選択・機会において

健常者と同等の権利を得る付加価値が伴うと考えられる。

それぞれの特徴を現状や法制度の視点から概観すると、利益と不利益もまた存在することが想定される。

個別の移動支援が充実することは、移動のプロセスにおいて他との接点が制限されることでもある。「健常者とそうでない者」という社会の棲み分け、あるいは差別化を社会全体に認識させる危惧も含有しているという問題点が伴う。身体が不自由な人に対する支援を考える上で、ノーマライゼーションやソーシャルインクルージョンを無視することはできない。ノーマライゼーションとは、障害の有無等によって通常の市民が持つ権利を阻害されない福祉理念である。移動・交通の視点からすると、障害の有無等に関係なく交通手段を用いて移動し、自己実現を果たすことができるかどうかが課題となる。これは、STS、公共交通機関の充実どちらにおいても達成できるものである。

一方で、ソーシャルインクルージョンとは、個性間共生と訳される²⁰⁾。いわば、社会的に弱い立場にいる人々を社会構成員として包み支え合うことである。特別に扱うことではなく、優先化や占有化でもない。共生の社会を目指す理念である。STSはサービスの形状から、専用の特別交通手段を提供する特徴がある。STSだけを利用すると仮定した場合、利用者本人は占有化の中にあり、移動のプロセスにおいて共生しているとは言いがたい。結果だけをとらえたときは、STSを活用することで、目的地先での自己実現や社会参加が達成され、最終的に社会との共生につながっていると言える。しかし、交通手段を別に分けることは社会との隔絶でもある。社会全体としての支えにはつながりにくい。

8 交通アクセスの可能性と権利

我が国の憲法には、13条「幸福追求権」^{註3)}、22条「居住・移転および職業選択の自由」^{註4)}、25条「生存権」^{註5)}等、日常生活に密接に関わる権利が多様な形で

保障されている。現在、社会生活と交通の関係は、通勤などの生活交通だけにとどまらず、情報や物流といった経済性を伴う交通、旅行等の余暇活動としての文化的交通等、多岐に広がっている。したがって、住民にとって安心かつ豊かな生活と人生の享受が付与されるためには、交通が権利以上に「存在しなければならないもの」として認識する必要がある。日比野は1983年に「交通権」という新概念を用いて、豊かな生活を営むためには、交通の活用を権利として考えなければならないとして、「交通権憲章」を提唱した。その中で、

「人類5000年の歴史は、自然や社会的障壁と闘いながら、自分の意志による歩行と移動から始まり、交通手段の開発と利用、さらには交通自体を楽しむ国内外の旅行といった限りない生活圈拡大の歩みであり、日本国憲法でいう『人類の多年にわたる自由獲得の努力の成果』といえよう。(中略)交通権は人間の夢と喜びを可能とする」と述べられている²¹⁾。世界史をひもといてみても、「権利」は自由の獲得と密接な関係がある。そういう点では、移動の自由を勝ち取ることは移動、現代社会においては交通の権利を有することになるのである。しかし、「交通する」ことが目的なら、それが権利として認識されることも理解できるが、あくまでも交通は一手段である。誰もが程度自由に交通によって移動を可能とたらしめるためには、普遍的な形、つまりユニバーサル化の上で「まちづくり」という社会基盤が整備されていなければならない。その法的根拠となるのが「ハートビル法」から始まり、現在においては「バリアフリー新法」となる。

交通アクセスは社会生活を保障し、さらに豊かなものへ向上するために「権利として求める」ものではない。「権利を担保するものとして存在する」ものだととらえるものだと考えなければいけないところに行き着いているのだと考える。交通体系あるいはまちそのものが、障害や能力低下を補完し、社会生活を保障する「大きな補装具」としての役割を担うことを目標としていくところにまで目を向けていくのである。

STSの場合、自力で公共交通機関を活用できないがために利用することになる。したがって、社会基盤としてどれほど交通網を整備したとしても、その恩恵を享受することは困難である。さらに社会基盤以外にも人的支援を伴うことから、広く浅く整備の手を広げるよりも、特に必要とされる地域等に重点的に配置するほうが実働的である。また、費用対効果の面から公共交通の充実を図る事ができない山間部や僻地等の地域では、公共交通の充実を訴えたところで基盤整備やサービスの継続性が期待できない。

その意味から、公共交通機関のユニバーサル化を基盤としながら、補完的役割としてSTSを要所要所で整備していくことが、社会生活を保障する交通のあり方であり、この実現が交通・移動による生活における機会・結果の平等と権利を確保するものになると考えられる。

9 おわりに

公共交通機関のユニバーサル化は、単に障害の有無や交通困難者に対する利便性の向上に寄与するものではない。ノーマライゼーションの具現化というだけではない。交通のアクセスのしやすさも含む広義の概念として、「人に優しい福祉のまちづくり」が用いられている。優しさは「人」を「憂う」と書く。交通困難者が抱える辛さや大変さを、誰もが我が事として共感し憂う気持ちがあるからこそ、福祉のまちづくりは意味をもつ。大変さや困難に気づくには、交通困難者と同じ場所で生活を共にしていかなければならない。特別な方法で多くの住民から見えないところで支援が行われていても、共生の思想は生まれてこない。

平面的にまちをみると、自宅と各所の目的地を示す「点」があり、その点を結ぶ「線」が交通手段である。その「点」と「線」をより多く密に結ぶことが、まちである「面」を形作っていく。「線」の手段が多様であるほど、「面」は様々な可能性を獲得することになる。

STSもその「線」の一手段である。しかも、STSは交

通困難者の中でも、介護問題と関係する交通問題を有しており、全体的な展開が求められる公共交通のユニバーサル化とはまた異質の問題が問われているであろう。

今後は、公共交通機関や関係設備のユニバーサル化を福祉制度の視点からさらに考察を深めていくこと、そして公共交通機関の整備が困難な地域でのSTS活用の可能性について考察を深めていくことの両面から研究を続け、トータルな交通と福祉の結合様式について、社会に提言していきたい。

[註]

註1 松葉杖の別称

註2 (1) 路外駐車場、都市公園及びこれらの経路についての移動等の円滑化の促進、(2) 建築物の内部までの連続的な経路を確保、(3) 駅・駅ビル等、複数の管理者が関係する経路についての協定制度、(4) 徒歩圏外における重点成美地区の制定がある。

註3 「すべて国民は、個人として尊重される。生命、自由及び幸福追求に対する国民の権利については、公共の福祉に反しない限り、立法その他の国政の上で、最大の尊重を必要とする」

註4 「何人も公共の福祉に反しない限り、居住、移転、及び職業選択の自由を有する」

註5 「すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する」

[引用文献]

- 1) 松尾光芳・小池郁雄・中村実男・青木真美；交通と福祉—欧米諸国の経験から—, 文眞堂, 1996, p. 14
- 2) 笠原正嗣;福祉のまちづくりと交通環境整備—福祉有償運送の可能性について—, 人間学研究, 4号 : p. 82, 2005
- 3) 日比野正己 ;『高齢社会と交通』の考察—3つのキーワードから—, 交通学研究, 52号 : p. 34, 2009

- 4) 三浦達哉 ;社会福祉と交通権の接点に関する一考察—交通福祉論の構築に向けて憲法第22条の再検討—, 岡崎女子短期大学研究紀要, 39号 : p. 77, 2006
- 5) 長谷川万由美 ;自家用有償運送運営協議会にみるローカル・ガバナンス—移動の課題を地域でどう支えるか—, 地域福祉研究, 36号 : p. 28, 2008
- 6) 日本障害者協議会 ;障害者の生活環境改善手法, 彰国社, 1994, p. 56
- 7) 秋山哲男 ;ハンディキャップ者の交通対策, 総合都市研究, 36号 : p. 119, 1989
- 8) 同上, p. 119
- 9) 前掲2), p. 14
- 10) 横山順一 ;移送サービス実施における現状と課題—滋賀県下の市町村社会福祉協議会における取り組みを例にして—, 龍谷大学大学院研究紀要 社会学・社会福祉学, 7号 : pp. 80-92, 1998
- 11) ○谷口泰司 (関西福祉大学)、藤原慶二 (関西福祉大学) 「障害福祉サービス実施体制の地域格差に関する一考察—移動支援事業における市町村及び事業者実態調査から—」 および、○藤原慶二 (関西福祉大学)、谷口泰司 (関西福祉大学) 「移動支援事業の提供体制をめぐる現状と課題—移動支援事業者にかかる実態調査結果から—」 の2発表
- 12) 無許可で通院サービス 四日市の訪問介護事業所 1カ月の業務停止, 伊勢新聞, 2009年6月12日付
- 13) 国土交通省令第86号, 2006年9月7日
- 14) 国自旅第83号, 2009年7月22日
- 15) 国土交通省自動車交通局旅客課 ;地域における福祉タクシー等を活用した福祉輸送のあり方調査報告書, 2009年3月
- 16) 前掲3), p34
- 17) 土木学会土木計画学研究委員会監修・交通エコロジー・モビリティ財団・(財) 国土技術研究センター編 ;参加型福祉の交通まちづくり, 学芸出版社, 2005, pp. 16-17

- 18) (社) 土木学会土木建築学研究委員会 福祉の交通・地域計画研究小委員会・(財) 災害科学研究所交通まちづくり学研究会編；日本の交通バリアフリー，学芸出版社，2008，p. 14
- 19) 井口幸久；介護タクシーを知っていますか，角川書店，2002，pp. 242-245
- 20) 石川肇，障害者自立支援法と行動障害，四条畷学園短期大学紀要，42号：p. 10，2009
- 21) 前掲3)，p. 35