

障害者と交通環境施策

高山 忠雄*

人間社会にみる文化は、有史以前のもが今なお高く評価されているものも少なくない。しかし、現代の人間社会における最大の進歩は、交通環境の変化、とりわけ宇宙開発を頂点とした航空産業であり、自動車産業等であると考えられる。これらはいずれも、人間の移動速度と安全の追求に外ならないものとして理解されよう。本稿は、こうした人間と移動について、交通環境を視点とした移動弱者（障害者・老人等）の問題にふれてみることにしたい。

The Handicapped and Traffic Policies for them

Tadao TAKAYAMA*

There are quite a few prehistoric cultures of human society which are today all the more highly regarded. However, the greatest progress made in modern society is the change in means of transportation specially the aviation industry represented by space development and the automobile industry. We understand that those industries are the results of the pursuit of man in his desire for moving speed and safety. In this report I would like to treat man, mobility, and those who are restricted in their movement, such as the handicapped, elderly people etc., from the perspective of traffic conditions.

1. はじめに

わが国における身体障害者福祉対策の目的は、身体機能および能力障害に伴う身体のハンディキャップを補い、または軽減、除去するとともに、身障者を社会活動に参加させていこうとするものであるとされている。

身体障害者（18歳以上）の実態は、55年度調査によると、在宅障害者総数は1,977,000人と推計され、その中で肢体不自由者が1,127,000人で約6割を占めている。身体障害児数は、45年厚生省調査で93,800人と推計されている。これら身体に何らかの障害を持つ者は、以前に比べて確実に増加の傾向を示しており、これは国際的にも同様で、世界人口の約1割が身心に何らかの障害を持つ者であると報告されている。

このような障害者人口の増加に対して、障害児者に対する人権や生活保障の意識の定着は、障害を持つ人々への理解と生活の質の向上を課題として、1976年国際連合において、1981年を国際障害者年とする

ことが決議され、そのテーマを「社会生活と社会発展への全面参加と平等」と設定した。これはとりも直さず、障害を持つ人々の社会参加、社会化を全面的に促進していこうというものである。

そこで、本稿では障害者のうち、特に肢体不自由者の社会参加における全般的な“移動”の問題を取り上げ、日常生活の自立、近距離、中長距離の外出、移動における物理的環境と交通機関、システムの現状と課題についてふれ、いわゆる交通弱者といわれる人々の真に必要なとしている交通、移動について考えてみたい。

2. 移動弱者と生活自立の現状

日常生活を営んでいく上で“移動”という問題は、人が生きていくうえで基本的に関係してくる事項である。例えば、ベッドから床、あるいはいすへの移動、洗面所への移動、入浴、排泄等々、日常生活動作のどれをとってみても、移動の自立なくしては生活行為の自立は考えられない。このような室内移動だけではなく、戸外における移動としても、ガーデンスペースへの移動、30～300m程度の近隣への移動、300m～2km程度の散歩や買物、通学や地域内公共施設の利用による中距離移動、それ以上の距離へのシ

* 東京都立補装具研究所主任研究員
Chief Engineer, Tokyo Metropolitan Prosthetic and
Orthotic Research Institute
原稿受理 昭和56年8月10日

ショッピングや娯楽施設の利用、旅行といった遠距離移動が考えられる。

このような移動概念の基である、いわゆる移動弱者といわれる人々は、どのような人を指すのかについてふれてみたい。まず考えられるのは、身体に障害を持つ人々で、移動するための身体機能そのものに障害を持つ肢体不自由者、さらにその中でも下肢や体幹に障害を持つ人々を中心に考えてみる。

障害児者数の実態については先に述べたとおりであるが、身体障害者の程度について少し細かく見てみると、一般に身障手帳1～2級といった重度障害者の割合が増加しており、肢体不自由者では305,000人の28.5%が1～2級、重複障害者では48.7%が1～2級となっている。これは、要するに基本的な日常生活動作における自立も困難なものが多く、室内移動においても移動が困難で、移動弱者といわれる者が増加しているということである。

これら身体障害による移動困難者に対する移動手段の研究は、従来、車いすや義肢、装具といった、単に動くことだけを意図して作られた物が主流であって、環境や交通機関の現状、接点を考慮して考えられたものは少なかった。そのような点で、従来の移動介助具、装具と環境との接点についての問題点が大きく取り上げられてきている。また一方では、重度障害者に対する日常生活上の移動と自立に関する課題である。これらの課題については、後にまとめて述べることとして、次の移動弱者として、老人の問題がある。

わが国の人口は、近年急速に老齢化傾向となり、55年度の国勢調査においては、60歳以上の人口は全人口の12.6%を占めている。健康に関してみても、「弱い、病気がち」としているものが30%近くおり、寝たきりの老人も3%近くになっている。健康状態の良・不良にかかわらず、一般に老人は体力や身体の機能、運動能力が衰えており、移動、特に交通機関や交通環境に対する弱者ということができる。また、寝たきり老人や、身体機能の著しい低下を伴う老人の場合には、先の重度の肢体不自由者の場合と同じように、日常の基本的な生活動作における自立のための移動の問題が発生してくる。入浴、排泄、着衣、室内移動など移動手段の開発、自立援助は介助との関係においても大きな課題である。このように、重度身体障害者、高齢老人の社会自立への課題は、移動という側面だけをとらえてみても、非常に多くの問題点と、難問を抱えていることが理解されるだ

ろう。

移動弱者、交通弱者という概念をさらに拡大し、広義にとらえると、病虚弱者や病人、あるいは妊産婦、乳幼児も含まれることになる。病虚弱者が抱えている移動弱者としての課題や問題点は、ある程度身体障害者や、高齢者のそれと類似しており、半永久的に続くものが多い。しかし、妊産婦や乳幼児の場合は、その状態が過ぎてしまえば、またもとの状態に戻り、弱者ではなくなるというところに違いはある。しかし、それだけに、だれもが常に移動弱者になるかもしれない可能性を持つものとして、心に留めておかなければならないのである。

このように生活全般にわたる移動弱者として、多くの困難をかかえている身体障害者や高齢者の課題に対応していきながら、最終的には、だれもが、どこにでも移動しやすい社会環境、生活環境をイメージした将来像を創造しなければならないのである。

では、これら移動弱者の現状を踏まえて、「移動自立」に対する課題を整理してみると、まず「移動空間」をいくつかの項目に分けて考える必要がある。

1) 室内移動および基本的日常生活の自立

この項目においては、重度障害者、寝たきり老人などの居住内の移動、例えば、ベッドから車いすや床へ、また2階や庭へという移動の手段と、住宅構造の改善が問題となってくる。これら室内移動に関しては、室内移動手段の開発と、車いすの使用や、その他手段による移動に対応できるような住宅構造の改善、補助器具等の開発、という2つの課題が含まれている。

2) 近距離移動～主に近隣地域への移動～

この場合、移動手段としては、車いす、装具、義肢等をイメージしがちであるが、近年、特に電動車いすの普及によって大きく変化し、移動環境、道路条件に問題が移り、歩道の段差、歩道橋、細い道、障害物、悪路などが、移動における困難な点としてあげられる。車いす使用者の多くは、歩道橋や段差に対して不満を持っており、このような都市の交通環境の整備、改善は、老人や他の交通弱者に対しても課題である。

3) 中・長距離移動～交通機関を利用した場合～

中距離や長距離の移動に関しては、既存の交通機関を利用しなければならない場合が多く、現在ではバス、電車、タクシーなどでは、それなりに車いす使用者の乗車を受け入れてはいる。しかし、バスにおいては、ステップの段差や幅の問題および車内で

の安定、電車などでは、ホームに行きつくまでの移動の問題が大きく、車内での安定も課題である。その他、自家用車では、車いすからの乗り降りや駐車場の問題、船、飛行機等でも、乗りこむまでの移動の問題と降りてからの移動が、大きな課題となっている。

要するに、各々の交通機関において受け入れはなされていても、それらを結び付けるための施策や設備改善は、現在において大幅に遅れており、既存の交通システムの利用においても、利用しやすくするための設備改善が急務である。また、リフト付きバスなどを利用した身障者用の新交通システムの開発も、課題として望まれるところである。

4) 建築、都市環境の整備

これらは、障害者が社会参加しやすいようにするための環境整備に対する課題ということである。先に示した道路の整備と同じように、建築物、特に公共的性格をもった施設の改善が望まれている。役所や郵便局、図書館等の公共施設、駅、娯楽施設、デパート、飲食店、学校などは、調査によってみても利用度が高く、また、利用してみたいと望んでいる率も高い。それだけに、出入口までの階段や出入口の幅の問題、施設内部の移動（通路の幅、エスカレーター・エレベーターの有無）、階段、トイレなど利用に関する問題点は多い。

一部には、最新の設備を備えた施設も作られ、一般の施設にも、受け入れのための考え方が浸透してきており、業務用エレベーターの使用や部分的改善によって対応しようとするものも多くなってきている。しかし、身障者や車いす使用者が安心して、どこにでも出かけていけるような、根本的な建築規準の改定と共に、積極的な設備の改善、開発が課題としてあげられる。

このような移動手段、システム、設備の改善、開発は元より、まず考えおかねばならないのが、人の手による援助である。車いすをバスに乗せることも、段差を越えることも、デパートの中を移動するのも、他の人の援助の手があれば、最新の設備がなくても移動できる場合が多い。また、仮に最新の設備を備えていても、介助者なしには何の役にも立たない場合も少なくはない。移動弱者といわれる人々の移動保障の課題を考えていく場合、この人間による援助の充実という課題を忘れてはならないことを記しておく。

3. 移動弱者と生活環境

～住宅（居住空間）・道路・公共施設～

まず、日常的な生活動作の自立を目的としたとき、住宅の問題は極めて大きい。基本的な生活動作は、起床から洗面、排泄、食事、入浴、家事動作と続いていくのであるが、その中でも車いす使用による移動と関連して、浴室やトイレ、キッチンに問題が多く、また、居室、玄関、階段など住宅内の移動に対する問題も大きい。

問題の多い部分においては、それだけ改造がなされる率も高いわけであるが、具体的な改造例と、それに伴う生活自動具の実態等について、筆者らの調査から見ても、トイレや浴室、洗面所に関しては、車いすからのトランスファーのための手すりの取り付け、便器やバスタブの形、取り付け方（埋め込み式、スロープ付き等）、その他水栓の形や高さの点で改善がなされている。炊事、洗濯に関しても、車いすでの使用を考えた炊事台、棚などが考案されており、それらをひとつにまとめた身障者用ユニットが試作されている。

このような住宅内設備の改善は、近年ますます研究が進められており、部分部分の改善、改造に対する援助と共に、それらをひとつにまとめた身障者用住宅の建設も進められ、公営住宅として毎年ある程度の数が建設されている。

次に、地域生活環境としての道路や公共施設の状態についてであるが、道路の状態については、先にも述べているように、まだ整備が不十分であり、危険な場所も少なくない。道路環境改善策としては、ガードレール、段差のカット、手すり、スロープの取り付けなどがあり、歩道上の施設としても、車いす用の公衆電話、公衆便所等が設置されてきている。他方、移動の拠点となる駅にも問題は多く、ホームまでの移動手段や改札口および構内通路の幅、自動販売機の高さなど改善点は多い。

一般の公共施設における環境整備としては、アプローチのスロープ化、自動扉の設置、専用トイレの設置、手すり等の取り付けなど改善はされている。施設内設備においても、カウンターの高さや通路の幅、インフォメーションの方法、段差の改善、フロアスペースの拡大などの改善がみられる。

官立や公立の施設、福祉関係の会館、公共性の高いホールなどでは、行政側からの指導もあり、アプローチ部分のスロープ化、自動扉の設置、段差の解

消、身障者トイレの設置などが進められている。民間の施設でも、デパートや大きな商店、大規模な娯楽施設などでは、様々な配慮がなされているところが多くなってきている。特に最近建設された公共施設、娯楽施設においては、アプローチのスロープ化、自動扉、駐車場の確保、身障者トイレの設置、施設内移動への配慮、エレベーターの大型化などがなされている。

一例として、新宿駅付近のデパート、高層ビルの状況を見ると、車いす用トイレのあるものは12施設中7施設、アプローチ部分に対しては、ほとんどが良好であり、出入口も開放されているものが多い。エレベーターの使用も可能であるほか、駐車場に身障者使用車用の専用スペースを設けている施設も、小数ではあるがみられる。これら大型の施設では細かい問題点はあるものの、比較的車いすによる利用を可能にしている。一般の娯楽施設（映画館、飲食店、喫茶店、商店など）については、車いすでの利用は難しく、施設への出入り、内部移動とトイレの問題が大きなカギとなっており、どうしても介助者に頼らざるを得ないのが現状である。

公共施設の場合をみても、地域の郵便局や図書館、公民館、福祉事務所などでは、アプローチや出入口、カウンターの高さなど身体障害者や車いす使用者にとっては、利用しにくいものも多く、日常の社会生活を営むうえにおいて、まず最初に、移動弱者に対して利用しやすいように、改造を加えていく必要があるものと考えている。

個々の設備に対する、利用者の要求を取り上げていくこともさることながら、利用施設そのものに対する改善の要求、移動弱者といわれている人々が、生活の中でどのような施設をより利用したいと望んでいるのか、その検討はいま一度必要とされるものである。

最後に、身体障害者にとって暮らしやすく、住みよい生活環境をつくろうという意図のもとに、厚生省が昭和48年度から実施した「身体障害者モデル都市」の施策について触れておきたい。この施策は、モデル都市に指定した各都市に対して、①障害者向け道路交通安全設備の整備、②公共施設の障害者向け改善および整理、③公共施設の車いすの整備、④障害者向け公衆便所の整備、⑤移動浴槽車、リフト付きバスの整備、⑥重度障害者に対する電話の貸与および電話サービス網の整備、⑦市民に対する啓蒙事業、⑧その他既存制度の充実の各事業に対して助

成を行い、身障者のための町づくりを全国的に拡げていこうとしたものである。

しかし、これらモデル都市に指定された都市においても、その後の予算等の関係により、大きな改善が実施されずに現在に至っているものも少なくはなく、都市環境、生活環境そのものに対する考え方、より多くの人々の利用しやすさを考えた都市計画の必要性を示している。移動しやすさ、利用しやすさを一人一人が、自分自身の生活エリアの問題としてとらえ、考えていくことが必要である。身障者のための、車いすのためのと、特別に考えようとするために、都市計画とは別の「身障者計画」が必要となるのであって、道路計画や施設建設の当初から、すべての人々が使いやすくするための方策であれば、後になっての改造は不必要となる。

都市計画の当初から、生活弱者、移動弱者に対する配慮がなされ（身体障害者、老人、病人、妊婦、幼児、車いす、自転車、乳母車など）、一つ一つの建築や工事の中で考慮し、計画に含めていくことが重要視されなければならないし、それが最も自然な考え方であることを強調しておく。

4. 移動環境

～移動交通システムの現状と課題～

身体障害者が、日常生活を営むうえで生活エリアとしての環境条件は、前述のとおりで、居住空間や公共施設、設備等に関しても、まだまだ自立した日常生活を営むには、空間環境条件の整理は不十分である。

ここでは、それらの空間と空間を結ぶものとしての移動手段、交通機関に対して、身体に障害を持つ人々や車いす使用者にとっての環境を考え、将来的な展望にふれてみたい（Fig.1）。

4-1 近距離移動

まず、より住宅や日常生活と密接に関係している近距離移動における問題を考えてみる。

この場合の近距離とは、ガーデンスペースから近隣地域といった日常最も必要とされる移動範囲で、学校、図書館、公民館をはじめ、病院、公園、地域の役所、商店、郵便局などがあげられる。このような近距離の移動に関しては、従来から、義肢や車いすの研究が盛んに行われてきており、車いすにおいては、手動型の改善ばかりではなく、電動車いすの開発も盛んになり、多くの機能を備えた電動車いすが開発されている。これらの電動車いすを簡単に分

類してみると

- ④簡易電動車いす（手動折たたみ式車いすにバッテリー、駆動伝達装置等を加えたもの）
 - ⑤普通型（一般普及型で時速4～5km）
 - ⑥多機能型（背もたれ角自動調節、座席の上昇下降などのほかに、重度障害者でも操作可能なコントロール装置のついたもの）
 - ⑦簡易電動三輪車（チェーン駆動型車いすにバッテリー、駆動伝達装置等を取り付けたもの）
 - ⑧電動自動車（さらに速度が早く、より効率的なもの）
- 等となっている。

このような多種にわたる電動車いすの開発と普及は、身体障害者の足として、多くの人々の社会生活の自立と、移動手段確保による生活圏拡大という喜びを与えたことは、想像以上のものであった。事実、電動車いすの使用者の全体評価としては、①行動範囲の拡大、②疲労度の減少、③交友関係の拡大、④地域活動への参加、⑤障害者団体集會への参加、⑥自分の意志で行動できる喜び、⑦家族に対する心理的負担の軽減、⑧趣味や仕事にプラス、⑨自己決定の拡大、⑩将来的希望の質的变化等々があげられており、電動車いすの近距離移動における必要性、有効性の高さを示している。

これらの声からしても十分理解できるように、身体、移動能力に障害を持つために、行動を制限されている人々は、どんなにか日常生活の自立を願い、また、社会への参加を望んでいることであろうか。そういった意味でも移動手段の開発、保障、移動環境の整備は、単なる移動機能の障害を補う道具にとどまることなく、人間としての自立と社会へ参加する権利を保障するものとして、その果たす意義、役割は非常に大きいのである。

一方、道路環境の整備は、近距離の移動交通システムを考えていく場合、特に道路交通計画の立案にあたっては、障害者や車いすのためというだけでなく、すべての人々が安心して利用し、移動可能な交通環境の整備計画が立案されることが望ましいのである。また、移動弱者を作らない道路設置規準、都市計画規準といった法的指導が近距離移動交通環境の現状を、さらに進展させることにもなる。

このように、物理的な環境整備は元より、移動弱者の移動を助け、社会参加の機会を増加させるものとして、人的援助に関する問題がある。電動車いす使用者においても、程度の差こそあれ、介助を要す

るものは7割を越え、社会参加、移動に関する人的援助の必要性をはっきりと示している。反対に、マンパワーによる援助介助者の体制がしっかりしていれば、手動の車いすであっても、また、道路上に多少の障害物や段差、階段があったとしても、困難を感じることは少なく、移動弱者とはなり得ず、社会参加は可能となる。特に近距離（地域生活空間）への移動は、日常生活を自立して、より豊かに暮らすために必要欠くべからざるものであるだけに、近隣の人々の理解と、具体的な人的介助、援助がなによりもまず必要なのである。

都市環境づくりは、物理的な“物”づくりだけではなく、“人”づくりも併せて行っていかなければならない。これが、今後の移動も含めた、障害者の社会参加、自立における重要な課題である。

以上のように、地域の人的援助の問題に関連して、近距離移動においては、身体障害者や老人自身が、近隣社会に出ていくだけではなく、地域社会の人々が身障者や老人の家庭に入ってくることによって、外部環境を生活の中に取り入れていくという、新しい移動の発想を定着させていく必要は大であると考えるのである。身体に障害を持つ人々の社会参加や生活の自立は、他の人の援助なしには成り立っていない部分はまだ多く、地域ボランティアの養成、外部環境の内部への取り入れという逆移動の考え方、そのための福祉機器の開発は、今後の近距離移動の充実において、新しい概念として掘り下げていく必要のあるものと考えられる。

こうした移動弱者に対する近距離移動システムの今後の展望としては、

- ①日常的な社会生活の自立を意図した新しい移動手段、その他生活介助・自助具の開発・普及
- ②近距離交通環境（道路等）の整備、公共施設などの設計、内部設備に対する開発と普及
- ③“移動”に対する人的環境（マンパワーによる援助システム）、その基本となる“移動弱者”受け入れのための社会意識の高揚、充実
- ④外部から移動弱者の生活の中に入り込んでいく逆移動システムと、そのための介在機器の開発などが考えられる。

特に、人的環境、移動弱者を受け入れるための社会意識という社会環境の整備は、身体障害者の人権、生活権保障思想の発現、国際障害年のアピールを通して、期を逸することなく進めていかなければならない。

4-2 中・長距離移動

次に、中・長距離移動の場合について考えてみたい。中・長距離の移動手段としては、当然ながら既存の交通機関を使わざるを得ないことはいまでもない。

1974年に名古屋市で実施した調査によると、障害者が外出するときに利用するおもな交通機関は、「バス」が70%以上、「地下鉄」67%、その他「タクシー」「乗用車」「鉄道」が20%前後となっていた。その中で、利用の際に不便を感じる事項として、地下鉄、鉄道関係では、駅の階段、乗り換え、長距離利用の場合の車内移動、座席、トイレの問題があげられている。バス関係では、乗降口（段差、幅）、座席に問題があり、自家用車では、駐車場、車いすへの乗り換えなどに困難な点が示されている。

地下鉄および鉄道関係の駅構内の設備、移動の問題に関しては、前述したとおりであるが、ここでは主に、電車内部の問題について触れてみたい。地下鉄や近・中距離電車内の優先座席（シルバーシート）は、今ではなじみ深いものとなっているが、51年3月までに国鉄では、車両1,323両、民鉄では8,199両に設置されていた。しかし、その外には余り具体的な施策は考えておらず、特に車いす使用者の場合、車いすを固定しておくことができないため、危険な場合もある。

長距離列車の場合には、先にも触れたように、新幹線においては、車いす関係設備の設置がなされている。この設備の内容としては、トイレの入口を広くする、手すりを縦横に取り付ける、水栓、荷物かけ等付属設備の工夫、内部を全体的に広くする、座席・通路幅の拡大、車いす固定の設置、自動扉の改善などが整備されている。

しかし、その他の長距離列車車両には、このような工夫や配慮はほとんどなく、身体障害者や車いす使用者が単独で利用することは不可能に近い。

一方、バスに関しても、鉄道関係と同じようにシルバーシートは設定されているが、身体障害者や車いす使用者、そして他の移動弱者にとって、乗降の際のステップの大きな段差が負担となっており、幅の狭さにも問題がある。このために都市部では、簡易低床式バスの導入を図ってきてはいるが、これも一般の利用者の便を考えたもので、移動弱者にとっては余り有効性はない。現在、一般路線バス乗車に際しては、車いすを折りたたんで一定条件のもとに利用することはどの路線でも可能となっているが、

車いすに乗ったままの利用は、安全と車内スペース等の問題から全面的に受け入れられてはいない。

このほかに特別なバスを利用した移動方法としては、昇降リフト付き車両による移動サービスが、通園通学など特定の目的の利用に対して、自治体により実施されているところもある。また、東京などの都市では、リフト付きのマイクロバスなどを利用した、身体障害者専用タクシーが運行している。

一般のタクシー、自家用車を利用する場合でも、車いすからの乗り換え（スペースと介助者の問題）、車いすの収納、駐車場の問題など既存の交通機関を利用した“足”の確保には、非常に多くの困難が残されている。

次に航空機、船舶、フェリーなどは、身体障害者や車いすの利用が少ないためか、具体的な施策はほとんど見当らず、空港ターミナルにおける車いすの設置、専用トイレの設置、エレベーターの利用程度である。実際にそれらの交通機関を利用するとすれば、空港、ターミナルから航空機、船舶までの移動はどうするのか、搭乗降、乗下船、内部移動、座席、トイレ、食事等々、鉄道などと同種の問題が残るであろう。

以上、既存の交通機関の現状からも理解できるように、最近はそれぞれに移動弱者のために工夫や配慮がされてきているとはいえ、身障者や老人、車いす等の状態や要求を受け入れた改善、配慮とはなっていない。車いすのステッカーやシルバーシートの標示だけでは、根本的な移動、中・長距離交通機関の利用に対し、なにひとつ解決していないのである。

身体障害者や車いす使用者、そして、一般の移動弱者といわれている人々の、より広範な社会参加、社会生活の自立を促進していくために、中・長距離の交通・移動システムはどうあるべきか、それはいつでも必要な時に、必要な場所へ、安心して出かけることができるような交通・移動システムでなければならないということである。確かに現在の交通機関は不十分であり、問題点は多いといながらも、それぞれに移動弱者に対する受け入れが考えられようとしていることは事実である。そこで、今後の身体障害者や車いす使用者、移動弱者をイメージした総合的な中・長距離交通移動システムについて考えてみる。

まず、現在の交通機関を前提として、それらに対する改善や、新型車などの開発を推進することである。その際注意すべきは、あくまでも利用者のニー

ズや状態を最大限取り入れ、考慮したものでなければならぬということである。これらは、単に車両や内部設備の改善、開発ばかりでなく、駅舎内設備や乗降方法、その間の移手段などと関連して、総合的に開発が進められなければ、利用効率は高められず有効ではない。

また、従来の交通機関とは別に、新しい交通機関も考える必要があろう。それは車いすと有機的に接続する、車いす利用本意に考えられた新しい交通システムの提案がそれである。現在開発されているリフト付き自動車、バスの定期運行化、身障者用自動車でも車いすのまま乗車できたり、運転できたりするものの開発が考えられている。このような身障者用の新交通システムの開発は、移動弱者の中・長距離移動において、点と点を結ぶ接続手段として有効であると考えられるところから、実用化が待たれるところである。

しかし、いかに新しい型の移動機関が考えられ、総合的な身障者用移動システムが開発されたとしても、やはり乗降を助け、移動を介助するのは人の力であることは忘れてはならない。現状においては、障害者や車いすの使用者が単独で外出することは勇気のいることであり、移動において困難な点が多い。どこへ行っても、だれもが気持ちよく階段昇降の援助があり、バスの乗降にもさりげない介助があったなら、移動弱者すべてが安心して町に出かけ、ショッピングをし、映画を観たり、旅行を楽しむことができることになる。

すべての人々が、心よく援助者となりえることが最終的な目的となるわけではあるが、まず、交通機関側の意識の点での交通移動弱者に対する受け入れ、職員による援助・介助体制の確立、専門職員の配置など、マンパワー体制の改善・開発も、施設・設備の開発と同様に急務である。

今後の移動弱者に対する中・長距離移動システムの展望としては、現在の交通機関の利用者ニーズに応じた、利用しやすさのための開発・改善、身障者用新交通機関、システムの開発、移動介助者としてのマンパワーシステムの研究、確立、援助に対する社会意識の向上・教育活動等の重要性をあげることができる。

将来的には、これらの諸点が統合され、一つの総合交通システムが期待されるのである。個々の交通機関の改善、それをつなぐ身障者用の交通システム、各々の接点部分や交通機関内部でのマンパワーによる介助、これらによってはじめて、家から目的地までの安全な移動が保障されることになるのである。

おわりに、本稿では、身体障害者、特に肢体不自由者の社会参加、基本的社会生活の自立を基礎におき、その中でも“移動”という事象を中心に論じてきた。日常生活における室内移動、それに伴う住環境の問題、生活エリアとしての地域環境、近距離・中距離移動に関する移手段、移動環境、そしてマンパワーの問題。これらを総合してみると、移動弱者と考えられる人々の社会生活、日常生活における、すべての移動活動を保障していくためには、移手段としての物的環境、利用する施設、建物といった空間状況、そして、それらを結び、意志を通わせる人的環境、この三者からなる相互関連の充実と高揚が、移動弱者を減少させる将来的展望の基礎であると考えるのである。特に、物や空間の開発が盛んになる中で、なおざりにされてきた人の意と力による援助体制、そのための社会態度変容については、今後の政策課題として取り組んでいかねばならない問題であることを、あえて付言するものである。

参考文献

- 1) 福祉機器の開発に対する身障者等のニーズの調査研究報告書、(財)機械振興協会、昭和55年3月
- 2) 障害者の生活環境をつくる会編：障害者の生活環境の研究4「障害者の生活空間」
- 3) 重度身体障害者用電動車椅子の実用普及化に関する問題点と考察、東京都電動車椅子検討会調査報告書、東京都補装具研究所、昭和50年5月
- 4) 日比野正己：福祉のまちづくり、水曜社
- 5) 古賀唯夫、原 武郎：自助具一機能障害と道具の世界一、医歯薬出版
- 6) 萩島秀男 編集：身体障害・すまい・都市環境、リハビリテーション・クリニック、医歯薬出版
- 7) 厚生統計調査会編：国民の福祉の動向、昭和55年