

## ヨーロッパにおける交通のバリアフリー

— S T S を中心に —

和平好弘\*

高齢者と障害者は、ともに身体的問題により移動の可能性(モビリティ)が制約されやすく、必要な対策も共通であることが多い。したがって、それらの人々のモビリティ問題は一体的に考えることが必要となってくる。欧米においてはノーマライゼーションの理念に基づき高齢者・障害者に対応した公共交通機関の施設整備が進展している。さらに、それらを補完する交通モードとしてドア・ツー・ドアの個別輸送サービスとしてのスペシャル・トランスポート・サービス(S T S)およびその発展系としてのサービスルートバスといった路線バスとタクシーの中間モードの交通サービスが普及している。本稿は、欧州諸都市における調査結果を報告するとともに、わが国でも参考となり得るS T Sや中間モードの交通サービスを中心に事例を紹介したものである。

### Transport Accessibility in Europe

— A Focus on the Special Transport Service —

Yoshihiro WAHIRA\*

The aged and infirm are often restricted in their mobility by physical considerations and share many similarities in terms of measures required to accommodate them. In Europe, public transport facilities for these sectors of our community are being installed under a normalization policy. A special door-to-door transport service called the Special Transport Service(STS) is also being developed to complement these transport facilities as is an intermediate transport service consisting of service route buses and taxis as part of a scheme to expand the STS. This paper reports on the conclusions of surveys conducted in the cities of Europe and presents case studies focusing on the STS and intermediate transport service from which Japan may also draw knowledge.

#### 1. はじめに

わが国においては、1981年の「国際障害者年」を契機として高齢者と障害者が抱えるさまざまな問題への社会的関心が高まってきたが、それらの人々の社会進出への阻害要因の一つとなっている交通のバリアフリー化の問題に対しても、近年、広く関心が寄せられるようになってきた。

人は誰でもいつかは年をとり、足腰や視力・聴力

が弱まる時が来る。また、いつ何時事故や病気などで身体に障害を抱える時が来るかもしれない。毎日利用する歩道、バスや鉄道、駅やターミナルなどの移動のための交通環境が高齢者や障害者にとって利用しやすくなることは、高齢者・障害者以外の人々にとっても、より快適な交通環境になることを意味する。それは、我々の「生活の質」が向上するということでもある。

わが国でも81年以降、高齢者・障害者のためのモビリティ対策に取り組んできた。運輸省では駅舎やターミナルの高齢者・障害者に対応した施設整備を進めるための整備指針となる『公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン』<sup>1)</sup>を83

\* 財団法人運輸経済研究センター研究調査部調査役  
Project Manager, Study and Research Section,  
Japan Transport Economics Research Center(JTERC)  
原稿受理 1997年4月25日

年3月に発表。また、バリアフリーなバスや鉄道の構造を示した『心身障害者・高齢者のための公共交通機関の車両構造に関するモデルデザイン』<sup>2)</sup>を90年3月に発表し、交通事業者等の関係者に導入・普及を指導している。

その結果、わが国の高齢者・障害者のためのモビリティ対策は徐々に進んできたが、駅舎の誘導・警告ブロック<sup>3)</sup>と鉄道、バスのシルバーシート、車椅子スペースの普及を除いては、欧米諸国に比べ立ち後れている。例えば、欧米においては、街のなか、バスや列車内などで日常的に車椅子の人を目にするが、日本では未だ数少ない光景である。

本稿は、この違いを生じさせている要因は何か、欧米から何を学び、何がわが国の高齢者・障害者に適した交通サービスとして導入することが可能かを紹介するものである。

## 2. 欧米における交通のバリアフリー — 基本理念と方針

福祉政策の先進国と言われるイギリス、スウェーデン、アメリカとわが国の基本理念、具体策を比較してみると、Table 1のようにまとめられる<sup>4)</sup>。スウェーデンやアメリカでは高齢者・障害者の移動制約は人権問題と位置づけられ、ノーマライゼーションの理念に基づき、全ての人へ交通サービスのアクセスを義務付けている。ただし、それぞれの歴史的背景もあり具体策は異なっている。

スウェーデンでは、車椅子使用者への対応がSTSやサービスルートといった中間モードの交通のウエイトが高いのに対し、アメリカではリフト付き路線バスのウエイトが高く、それを補完するパラトランジット（欧州のSTSに相当する交通サービス）の導入が遅れている。

一方イギリスは、移動制約者の問題は交通の問題と捉え、交通事業者が国や地方自治体等からの“指導”や援助、協力を得て費用対効果を勘案しながら人権に配慮しつつ対策を講じてきた。基本的な理念、考え方については、わが国はイギリスに似ているが、具体策となるとバリアフリーの対応の遅れが目立つ。

つまり、イギリスは、わが国には殆ど導入されていない誰もがアクセスできるローフロアーバスやロンドン・タクシー、STSとしてのダイアル・ア・ライドやステーションリンク、モビリティバスなど多様なバリアフリーの交通サービスを有しており、わが国がイギリスに学ぶ点は多い。

Table 1 移動制約者対策の基本理念・具体策の比較

	基本理念	具体策
イギリス	身体障害者・高齢者などの移動制約者の問題は、交通の問題であり、交通事業者が費用効果・人権を考慮しながら対策を進める。	歩行可能な身体障害者・高齢者には公共交通機関の改善で対応し、車椅子使用者にはローフロアーバスまたはリフト付きSTSか車椅子対応のロンドンタクシーで対応する。
スウェーデン	身体障害者・高齢者の移動制約の問題は、人権の問題であり、ノーマライゼーションの思想に基づき交通サービスの提供義務が生じる。	全ての身体障害者・高齢者に公共交通機関で対応できる整備をしているが、ドアツードア・サービスを求める障害者にはSTSも充実。さらに超低床でバリアフリーな路線バスであるサービスルートも普及中。
アメリカ	身体障害者・高齢者の移動制約の問題は、人権（公民権）の問題であり、あらゆる交通手段のアクセスに差別を設けてはならないとする思想に基づき交通サービスの提供を義務付けている。	車椅子使用者を含めて全ての身体障害者・高齢者に公共機関で対応を目指すリフト付き路線バスの普及に偏りすぎ。92年以降、それを利用できない人の補完策としてパラトランジット（STS）の導入推進中。
日本	身体障害者・高齢者対策は、ノーマライゼーションの思想に基づいているが、移動制約の問題は、交通部門の問題と捉えられており、費用対効果を考慮しながら対策を進めている。	全ての身体障害者・高齢者の公共交通機関での対応を目指している。しかし、駅・ターミナルのエレベーター、エスカレーターを設置リフト付き路線バス、ノンステップバス、STSの導入等の対応が遅れ。

出典) 各国資料から筆者作成。

Table 2 スウェーデンの移動制約者数（16～74歳）

歩行困難者	400,000人
車椅子使用者	30,000
視覚障害者	70,000
聴覚障害者	400,000
アレルギー体質者・その他	150,000
合計	1,000,000

## 3. スウェーデン

### 3-1 福祉先進国の背景

スウェーデンは、20世紀初頭、大きな社会変化を遂げた。都市化が進み工業国化し、男女共働きが当たり前の社会となった。家庭は親と子の2世代まで、3世代同居は殆どしない。

そこで、社会政策として高齢者や障害者ができるだけ長い間自立した生活を送れるよう、国や自治体がサポートすることとなった。多くの国民も豊かな自立を目指して「クオリティ・オブ・ライフ（生活の質）」が大事だと考えている。そして、高齢者や障害者は、積極的に社会活動への参加を望んでいる。これらが福祉交通の普及した社会背景となっている。

### 3-2 スウェーデンの障害者数と交通政策

スウェーデンの総人口は870万人で、その内何らかの障害を持つ移動制約者は11.7%に相当する100万人である。移動制約者の内訳はTable 2に示したとおりで、歩行困難者と聴覚障害者が移動制約者の中で最も多いことがわかる。また、アレルギー体質者が15万人で三番目に多いことも特徴的である。

### 3-3 移動制約者に対する四つの基本政策

スウェーデンでは、高齢者や障害者などの移動制約者のモビリティを確保するため、四つの基本政策がとられている。

第一の政策は、1979年の「公共交通機関の身体障害者用施設に関する法律」の制定により、全ての公共交通(タクシーを除く)をバリアフリーにするよう義務付けたものである。

第二の政策は、70年代半ばには全国286の自治体(コミュン)全てに普及したSTSについて、国がその運営に1/3を補助するものである。

第三の政策は、一つの自治体から他の自治体へ移動する場合、国営のSTSを利用できることと、重度障害者が通常の費用負担のみで国内の長距離旅行を可能とするためのサービスで、障害者は二等の運賃を払うだけで一等車やタクシーで旅行ができるもので、差額は国が負担する制度である。

第四の政策は、自分の車で移動したいという障害者に対し、運転支援装置の取り付け等の車両改造費用を国が財政援助する政策である。

このように、スウェーデンでは、既存の公共交通機関はバリアフリーであるが、それでも公共交通機関を使えない人々のためにSTSやサービスルートといった中間モードの交通サービスが普及している。

### 3-4 地下鉄のバリアフリー

首都ストックホルムは、寒い上に14の島からなっており、公共交通機関としては地下鉄が効果的であることから、最もバリアフリー化に力を入れている。そのためちょうど100駅の全てにエレベーター、エスカレーター、斜行エレベーター(グラビア1頁Photo参照)のいずれかが(またはいずれも)設置されている。

### 3-5 路線バスのバリアフリー

ストックホルムには1,600台の路線バスが運行されているが、その内125台(96年現在)がバリアフリーのローフロアバス(Photo 1)である。

ローフロアバスは、乗降口のステップがそのまま車内の床になっている超低床ノンステップバスで

ある。通常時、乗降口(床)は路面から30~35cmであるが、ニーリング・システムを作動させることにより路面から20cm程度まで床を下げる事が可能である。その状態で車体側から路肩へスロープを出すことにより、殆ど歩道と床との段差がなくなり、車椅子使用者が一人で楽に乗降できる。なお、ストックホルムのローフロアバスの車両は全部、環境に配慮した低公害なエタノールを燃料としている。

### 3-6 STSの概要

#### 1) 根拠法

スウェーデンの公共交通機関は、バリアフリー化が普及している。しかし、それでも高齢者や障害者の中には自宅から最寄りのバス停や鉄道駅に行くまでの移動が困難な人々がいる。そうした人々の移動ニーズに応えるために提供されているのが、STS(Special Transport Service)である。

STSについては、1980年制定の「社会サービス法」で「コミュンにはSTSを提供する義務がある」と定められている。

#### 2) STSの概要

スウェーデンのSTSには、三つの形態がある。一つは、有資格者が電話等で申し込み、自宅から目的地まで送るドア・ツー・ドアの運行形態でありこれを狭義のSTS(Photo 2)と称している。

一方、あまりに高コストなSTSをより効率的に運用するために高齢者・障害者を対象としたミニバスを使用した定時定路線サービスを行う形態が考案された。この新しいミニバスを「サービスルート」(Photo 3)と称しており、近年全国各地急速に普及している。

第三の形態は、移動制約者に対するタクシーのチケット等による利用サービス補助制度である。これら三つを合わせて広義のSTSとしている。



Photo 1 ストックホルムのローフロアバス



Photo 2 ストックホルムのSTS車両

### 3) 利用資格

STSの資格条件は、各コミュニティの社会福祉事務局に委ねられている。各コミュニティの住民で身体障害者カード(I Dカード)の発行を望む人は、事務局へ申請書と公的医療機関の診断書を提出する。事務局では申請者の家庭調査(マイカーの保有台数や家族構成等)を行うとともに、専属の整形外科医やリハビリ医による検診を行い、公共交通機関の使用の可・不可を審査して、申請者の利用可能な交通手段を決定する。この審査に際しては、年齢や所得の制限はない。

### 4) 予約方法

STSの予約方法は、数年前までは利用の1日前までに予約が必要であったが、現在ではST車両の増加と受付業務のコンピュータ化により、利用の1時間前までに予約の電話を入れれば対応可能となっている。運行管理センターには聴覚・言語障害者からの申し込みにも対応できるよう「テキスト・テレホン」も導入されている。

利用者は、氏名、出発地、行き先、目的、出発時刻等をセンターへ電話する。センターは、オーダーを整理してST車両の営業所もしくはタクシー会社に連絡し、車両を手配する。

STSは、車椅子使用者の個別輸送サービス(ドア・ツー・ドア)が原則であるが、現在では同一時間帯に同一方向に行く人が複数いれば相乗りを行っている。これは、コンピューターによる運行管理で可能となったことであり、コスト削減にも貢献している。

### 5) 運営主体

STSの運営・管理全般は、コミュニティの社会福祉事務局で行っている。ただし、車両は保有していない。タクシー事業者と事務局との契約で、運行委託の形態で車両の手配が行われている。

### 6) 利用状況

ストックホルム県の人口170万人の内、移動制約者が85,000人、その内14,000人がI Dカードを所持しており、ST車両やタクシー、路線バスや地下鉄を無料で利用することができる。また、移動制約者でI Dカードを持たない約70,000人の人には年間72枚のタクシー・クーポンが配布される。1枚のクーポンで30kmまで乗れる(タクシー料金で150クロネ:2,100円相当)が、1枚使用する度に38クロネ(約530円)を個人負担する仕組みとなっている。

リフト付きのST車両は1日320~350台、タクシーは、1日約5,000台がSTSとして利用されている。障害者の中でも視覚障害者はタクシーの利用が多い。タクシー・クーポンがなくなった人は再申請すれば追加できる。ST車両、タクシーとも利用目的・利用回数の制限はない。クーポンは地下鉄や他の公共交通でも使用できる。高齢者の使用頻度は少ないが、若い人の使用頻度は高い。特に通勤・通学者はクーポンの追加申請が多い。クーポンは1枚使用する度に38クロネを個人負担するが、上限が1ヶ月250クロネ(約3,500円)となっている。それは、地下鉄の1ヶ月の通勤定期に政策的に合わせてあるためである<sup>5)</sup>。

### 3-7 サービスルートの概要

サービスルート(Service Route)は、二つの目的を持って導入された、新しい中間モードのバリアフリーな中・小型路線バスサービスである。

第一の目的は、STSを必要としながら車両不足のため、利用資格を取得できない人々の移動ニーズに応えることである。

第二の目的は、有資格者によるコストの高いST車両やタクシー利用の増加による財政負担増加を削減・抑制することである。



Photo 3 ストックホルムのサービスルートのミニバス



Photo 4 ロンドンのダイアル・ア・ライドの車両



サービスルートは、1983年に南部のボロース市に導入されたのが最初である。まだ10余年しかたっていない新しい輸送形態である。その後、各地のコミュニティで導入され、今日では、主要都市の殆どで普及している。

サービスルートは、原則的には誰でも利用できる公共交通と位置づけられているが、移動制約者の利用が中心である。比較的軽度（バス停までは歩ける人）の人、なかでも高齢者の利用促進に配慮されている。車両は、低床のミニバス（乗客定員13～15名：立席無し）で、リフトもしくはニーリング・システムとスロープが搭載され、車内の床はフラットでバリアフリーな構造になっている。運行ルートは、高齢者や障害者が多く住む住宅地域と役所、病院、社会施設、スーパーマーケットなどを結ぶように工夫されている。

運転手には、高齢者が好きな人を選択採用しており、乗降に苦勞する人に介助する指示を受けている。また、乗降時間をたっぷり見込んだ運行ダイヤが組まれている。バス停の間隔は平均200mと短く、ミニバスを使用しているので住宅地域の中まで路線が進入している。冬季には、歩行者専用道さえも通行し、利用者の歩行距離を最短にしている。さらに、路線上であればどこでも降車可能であり、バス停でなくとも路線の近く（概ね150m）なら、利用者の自宅前まで行くことがある。しかし、運行コストと運賃収入を考慮して1日当たり100人以上の乗客が見込めない場所にはバス停は設置しない<sup>6)</sup>。

運賃は既存の路線バスと同じ。定期券も使えるが障害者バス所持者は無料である。高齢バス所持者も無料。高齢バスは、各コミュニティで取得できる年齢が異なっているが、概ね63～65歳で交付している。

サービスルートは、年間平均1路線当たり70万クローネ（約980万円）の運行コストがかかると言われ

ている。STSはコストが非常にかかるが、一般的には既存路線バスの13倍のコストと言われている<sup>7)</sup>。

スウェーデン政府は、公共交通機関に対してコストの半額を負担し、STSに対しては1/3を負担している。その財源は、公共交通機関に対しては一般財源（諸税）が、STSには社会保障財源（年金、社会保険の財源）が充当されている。

公共交通機関のコストの半分は運賃収入で賄われているが、STSは、運賃で賄っているのはコストの10%程度と言われている<sup>8)</sup>。この状況を知ると、移動制約者の交通対策、バリアフリー化を交通事業者の経営努力に委ね、収入の多くを運賃に依存している我が国の交通部門では、現状の枠組み・制度のままでは、STSの導入余地は限りなく少ないように思える。

#### 4. イギリス

イギリスにおいては、1980年代以降、移動制約者の問題を交通の問題と捉え、公共交通整備の基本理念である「誰にでもアクセスできること」を目指し、それに鉄道、バス、タクシー等のつながりが持てるようにすることを目標に掲げバリアフリー化を進めてきたことは前述した。

その根拠法等は、84年の「ロンドン地域運輸法」（バスと地下鉄に障害者ニーズへの配慮を義務付けた）、85年の「1985年運輸法」（ロンドン以外の各県、郡に高齢者・障害者の交通ニーズへの配慮を義務付けた）の制定および89年の「ロンドン警視庁規則」（タクシーの車椅子対策を義務付けた）の制定である。これらの法令に基づいたバリアフリーの具体策を次に示す。

##### 4-1 鉄道、地下鉄のバリアフリー対策

イギリスの鉄道、地下鉄は100年を超える歴史を有する古い駅をたくさん抱えており、バリアフリー



Photo 5 ロンドンのステーションリンクの車両



Photo 6 ロンドンのモビリティバス



化が物理的に不可能な場所が多く、公共交通の中では最も対応が遅れている。それでも特急列車の停車するインターシティ・ネットワークの全駅を含めた約100の中核駅(Core Station)に、駅舎へのアプローチ部分のスロープ化、車椅子用トイレの設置を行った他、サークル・ラインの主要駅にはエスカレーターやエレベーターが設置されている。

#### 4-2 ダイアル・ア・ライド

ロンドンのSTSは、「ダイアル・ア・ライド」と呼ばれ1993年現在約200台が運行している。運営主体は各区のボランティア団体で、ロンドン・トランスポート(LT)を通じて政府の補助金を得て運行サービスを行っている。

補助金の額は92年度の1,050万ポンドから93年度は、1,200万ポンド(26億4千万円)に増加している。年間約80万回の利用があるが、運賃収入は、全コストの5%にしかない<sup>9)</sup>。

LTは、専門的知識と補助金の配分権限を行使して、ボランティア団体に対し、運行面とコスト面でのサービスの効率化を指導することが課せられている。

使用車両は後部にリフトを搭載したバン型車(Photo 4)で、車椅子は2~3台乗車できる。

運行サービスは、週末を含め毎日朝7時から夜7時までで、利用目的は自由である。利用の2日前までに予約が必要である。

#### 4-3 ステーションリンク

ロンドン中心部の地下鉄がバリアフリーになっていないため、その代替手段としてステーションリンクが導入されている。ロンドン市内のサークルラインの主要駅および長距離バスターミナルを1時間間隔で巡回運行するリフト付きミニバス(Photo 5)である。

これはスウェーデンのサービスルートに似た中間モードの運行サービスである。利用者は車椅子使用者や高齢者が多いが特に制限はなく、健常者でも荷物が多い人、妊婦などが利用している。1988年3月のサービス開始時点では、「ケアリンク」という名称であったが、利用者が障害者に限定される印象が強く利用度が低かった。1993年に「ステーションリンク」に改名してから利用者数が3倍に増加している。

#### 4-4 エアバスとモビリティバス

エアバスとモビリティバスは、ともにバリアフリーなバスである。

エアバスは名前のとおりヒースロー空港とロンド

ン市内を結ぶ路線バスで、15分から30分間隔で運行されている。空港へアクセスしている地下鉄がバリアフリーになっていないための代替手段である。そのため、ピクトリア駅、ユーストン駅でステーションリンクと接続している。

モビリティバスは、車椅子使用者をはじめとする移動制約者の生活の利便性を図るため住宅地とショッピング地区を週1～2日に1往復する路線バスで、1988年から運行が開始された。ショッピング地区で最低1時間半以上の滞在ができるよう運行ダイヤが組まれている他、一部路線では自由乗降区間が設定されている。使用車両は、一般路線バスと同じ大型バスとステーションリンクよりやや大きい中型バス(Photo 6)の2種類がある。運賃は、一般路線バスと同じでゾーン区間制になっている。

#### 4-5 ローフロアバス

ローフロアバスは、ロンドンでは1994年から導入が開始され同年末現在で68台が市内5路線で運行している。ローフロアバスは、名前のとおり客室の床面が低く、乗降口と床面を同一平面で構成することにより、乗降の際にバリアとなるステップを排した車両(Photo 7)である。



Photo 7 ロンドンのローフロアバス



Photo 8 電動車椅子で乗車するところ

床面の高さは道路面から通常32cm(新型車は28cm)であるが、車体を支持しているエアサスペンションのエアを抜くことにより24cm(前同18cm)まで下がる。その状態で路肩(車道面から12cm)に自動式のスロープをかけると路肩とバスの床面との高低差は12cmとなり、車椅子でも一人で容易に乗降できる(Photo 8)。このバスには中扉の正面の位置に車椅子用のスペースが2台分確保されている。

イギリス運輸省では、将来的にはロンドン市内の道路交通は、ローフロアバスとダイヤル・ア・ライドに集約し、ステーションリンク、モビリティバス、エアバスは廃止する方針を持っている。

## 5. ドイツ、フランスのSTS

### 5-1 ドイツの公共交通のバリアフリー

ドイツでは、法律による義務付けはないが、1970年に連邦政府が発表した「障害者のリハビリテーション促進のための行動計画」や1985年に連邦交通大臣と州政府の間で取り交わされた「路面電車、都市鉄道および地下鉄に関する建設・使用規則」の改正・合意文書などにより、公共交通機関の高齢者・障害者などの移動制約者に対するバリアフリー化が進められている。

路線バスは、欧州でも最も早くからローフロアバスを導入し、現在では約4,000台が使用されている。これは世界最高水準の普及率である。

### 5-2 ベルリンのSTS

ベルリンのSTSは、「テレバス」と呼ばれている。1979年1月から当時の西ベルリンで連邦政府の研究プロジェクトとしてスタートした。研究プロジェクトは81年まで3年間続き、82年から常設のSTSとして運行されている。プロジェクトの目的は、西ベルリンにおける障害者交通のニーズを確認するためであったが、ノーマライゼーションの理念の普及により、障害者の社会参加の要請が強くなったため、ベルリン州議会の決定により実用化された。

運営主体はドイツ赤十字や教会などボランティア団体の全てが参加し構成している「社会的課題のためのベルリン中央委員会」(BZSA)が行っている。96年12月現在のスタッフは、管理業務に32名、テレバスの運転手として150名、その内100名は兵役拒否者による社会サービス要員であり、50名はタクシー会社との契約運転手である。テレバスのサービスは、365日1日20時間(05:00～25:00)休みなく行われている。

テレバスを利用できる人は、ベルリン市民で、車椅子使用者か足の不自由な人、または、内部障害者(公的な医師の診断書が必要)でBZSAが交付したパスを持っている人である。現在の交付数は約25,000人で、その内1年に1回以上乗車する人は、13,000人である。

利用申し込みは、2週間から2日前までに電話、FAX、手紙のいずれかで行う。利用料金は、運転手1人の場合1時間当たり52マルク(約3,900円)、介助者付きでは60マルク(4,500円)と高価である。ただし、バス所持者には1ヶ月300マルクまで当局が補助している。

テレバスの使用車両は、リフトもしくはスロープ式(ニーリング併用)のバンタイプが多い。車両総数は115台である。最新の車両は、後部がニーリングにより下がりそこからスロープを引き出す方式(Photo 9)である。今後の車両は皆その方式にする予定である。

運営収支としては、収入は州議会からの補助金が82%、国の社会保険金から18%が入り、支出は運行経費が91%、組織管理費が9%で収支とも3,300万マルクとなっている。

テレバス運営の最大の悩みは、90年に東西ドイツが統合されベルリンも統一され、利用対象者、運行範囲がほぼ2倍になったが、予算、スタッフ、車両数が据置のままで、障害者の需要に応えられないことである。

### 5-3 フランスの公共交通のバリアフリー

フランスでは移動制約者のモビリティ確保の問題に関する法令として、次の二つが重要である。一つは1975年制定の「障害者基本法」で、二番目が1980年に制定された「国内交通基本法」である。

「障害者基本法」は、フランスの障害者政策に関す

る最も重要かつ包括的な法律である。同法により「公共施設を障害者にとってアクセス可能にすること」が義務付けられた。しかし、同法には罰則が定められていないなど、実効性に欠ける面もあった。

82年に制定された「国内交通基本法」は、障害者を含む全ての市民に対し「交通権」という新しい権利を認めた点でたいへんユニークである。交通権は、移動する権利、交通機関を選択する権利、交通機関の利用方法などについての情報を受ける権利などからなっている。同法により、移動制約者は交通権の実現のため特別な措置をとることができるとされている。

以上の立派な法律が制定されているが、フランスの公共交通機関のバリアフリー化は、鉄道、地下鉄、路線バスともに他の欧州諸国と比較して、遅れている感じは否めない。バリアフリーが進んでいるのは、フランス四番目の地下鉄として1983年にリール市に開通したVALと、92年から94年にかけてミッテラン大統領の肝いりで開業したパリ、グルノーブル、ストラスブールのライトレールトランジット(LRT)である。これらの都市のLRTは、超低床の軽量路面電車で「ユーロトラム」「スーパートラム」と呼ばれ、プラットフォームとの段差を解消し、車内もプラットフォームでバリアフリーな車両である。

### 5-4 フランスのSTS

フランスのSTSは、交通事業者または障害者団体によって運営されているものが中心である。フランス全体でSTSは、100程度の組織が運営しているといわれている。

ここではフランスを代表する身体障害者の全国組織である「身体障害者の社会参加のための連合」(GIHP: Groupement pour l'insertion des personnes Handicapées Physiques)が運営するST



Photo 9 ベルリンのテレバスの車両





Sであるリヨンの「オプティバス」を紹介する。

フランス第二の都市リヨンで最初にSTSを始めた組織はGIHPで1976年のことである。最初は1台のリフト付き車両を運行していたが、80年に3台に増車した。それを期にリヨン市当局から運営補助金が交付されるようになった。91年にはSTSを「オプティバス」と命名した。その後増車を順次進め、96年現在20台の体制に成長した。車両はリヨン市交通当局の財産である。

オプティバスの運営組織(GIHP)のスタッフは、所長、管理職員、一般職員、運転手で構成され合計30名である。介助者要員はいない。運行サービスは1年364日(5月1日だけ運休)、朝06:00~24:00まで行っている。これだけフル稼働していれば、オプティバスの1日の利用者が約2,000人で年間14万トリップである、ということも納得できる。利用者は現在は障害者に限っており、95年の平均では車椅子使用者が50%、15%が視覚障害者、その他の障害者が35%であった。

オプティバスの使用車両は全部フランス製で、ルノー、シトロエン、ブジョー社のものであった。乗降装置は18台がリフト式で2台の新型車両がスロープ式(Photo 10)である。今後の車両更新時には全てスロープ式に変える方針であった。理由は、リフトに対し、車椅子使用者が恐怖心を持っていることと構造的にスロープの方が壊れにくく安全性が高い上、安価なためである。

オプティバスの運行範囲は、リヨン都市圏内であるが、利用者があらかじめ申し込んでおき、追加料金(13フラン/km)を支払えば圏外へも行く。運賃は有料制であり、圏域内であれば時間、距離に関係なく一律1回18フランである。申し込みは、利用日のワーキングデーで2日前までに電話で申し込むこと



Photo 10 リヨンのオプティバスの車両

になっている。申し込みを受けたオプティバス側では利用者の名前、住所、目的地、利用目的、出発時間、帰りの時間に基づいて詳細な運行管理表をコンピュータで作成し、常時3人から5人程度が同乗しているような効率的な運行を実現している。

しかしながら、それだけしても運賃収入は、運行コストの15%程度にしかない。

## 6. まとめにかえて

以上、欧州の公共交通のバリアフリーとSTSの現況を概観してきた。そこで欧州の交通におけるバリアフリーの共通点を整理し、わが国にないもので参考となりうるものを次に列記する。

まず最初に気付く点は、法制度の問題である。今回紹介した国で公共交通機関における移動制約の対策を法令で義務付けていないのはドイツだけである。そのドイツでも連邦交通大臣と州政府との間のバリアフリー化の合意文書が存在する。わが国にも公共交通のバリアフリー化やSTSの導入に関する何らかの法制化が必要と思われる。

次の点は、運営主体と財源の問題である。公共交通機関は、どの国も国や自治体などの公的機関が運営しているが、STSの運営は、交通部局よりも社会福祉部局やボランティア団体によるものが多い。

また、財源も運賃収入で賄っているのは、5%から12~13%に過ぎず、したがって、不足分は国や地方自治体の税金や社会保険、年金等の財源が当てられている。

このように見てくると、交通事業として運賃収入で採算を追求してきた今までのわが国のあり方では、STSの制度を導入することは難しい。STSの導入・普及には新しい枠組みの創出が望まれる。

三点目は、整備水準についてである。移動制約者の問題はバリアとなるさまざまな障壁との相対的關係で大きく変わる。エレベーターは全ての人の段差を解消するが、エスカレーターでは、車椅子使用者、視覚障害者のバリアになってしまう。

STSの導入にしてもわが国にバリアフリーなローフロアバスが普及した場合、あるいは、日本のタクシーがロンドンタクシーのようにバリアフリーになった場合、どの程度必要なのであろうか。どのようなSTS車両を何台、何%を導入すべきであるのか。そのような議論が未だ不十分であり、国民の合意形成に至っていない。さらに、そうした議論の前提となる精度の高い移動制約者の人口調査・ニー

ズ調査が不足している。是非とも調査の実施が望まれる。

終わりに、一昨年武蔵野市に新しい概念のコミュニティバスである「ムーバス」が導入され、地元の高齢者や主婦層から好評を博している。この「ムーバス」の成功が契機となり、全国各地の自治体でコミュニティバス導入の検討がはじめられている。

「ムーバス」の成功に水を差すつもりはないが、「ムーバス」の車両にニーリング・システムとスロープを設置したらスウェーデンの「サービスルート」とほぼ同じになり、コミュニティバスであると同時にSTSにもなる、と思ったのは筆者だけではないだろう。

また、今年の3月から4月にかけて東京、名古屋、大阪、京都、旭川の各地に国産ノンステップバスが導入され、営業運転を開始した。日本にもようやく欧州のローフロアーバスと同レベルのノンステップバスの時代がやってきたわけである。今後のさらなる導入・普及を期待したい。

さらに平成9年度の運輸省、運輸経済研究センターの調査研究プロジェクトに「STSに関する調査研究」の予算がつき委員会が設置された。

わが国のSTSに関する本格的な研究の幕開けの時がいよいよ到来したのである。

同調査の成功とその成果に大いなる期待をしたい。

#### 参考文献・資料

- 1) 運輸省『公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン』1993年
- 2) 運輸省『心身障害者・高齢者のための公共交通機関の車両構造に関するモデルデザイン』1990年
- 3) 運輸省『運輸白書』平成8年版
- 4) 和平好弘「障害者・高齢者のための都市交通」『都市問題研究』第46巻第11号、P.61、1994年
- 5) 財運輸経済研究センター『運輸関連高齢者・障害者対策に関する国際シンポジウム講演録』1995年、P.8
- 6) 財運輸経済研究センター『第2回欧米福祉交通調査団報告書』1995年
- 7) ストックホルム県運輸公社(SL)『Annual Report』94年版
- 8) スウェーデン運輸通信省『資料』1994年
- 9) London Transport: Annual Review, 1993
- \* その他は、現地ヒアリングおよびパンフレット等による。