

障害のある人々にとっての移動権・交通権

—視覚障害者の立場から—

高橋玲子*

移動しなくても済ませてしまえることが増えれば増えるほど、移動を権利として位置付けていくことの重要性は増すと考える。移動は、不特定多数の人々が、それぞれ独自の目的を持つ主体的な個として偶然に出会い、交わることを可能にする、人間にとって大変重要な営みである。本稿では、視覚に障害のある立場から、「移動のための移動」「安全」「人・社会との交わり」「情報アクセス」「便利さの享受」「娯楽としての移動」について、特に移動困難者にとっての権利（移動権・交通権）としてのそれらの保障の重要性を考える。

Transportation and Mobility as Human Rights from the Viewpoint of a Person with Visual Disability

Reiko TAKAHASHI*

The right to mobility takes on greater significance as the number of activities that can be carried out without mobility increases. Mobility is an important human activity that enables a number of unspecific people to meet by accident and interact with each other as independent individuals each with their own purposes. This article, written from the viewpoint of an author with a visual disability, considers the concepts of “mobility for traveling,” “safety,” “interaction between people and society,” “information access,” “benefiting from convenience” and “mobility as fun” and the importance of guaranteeing a related set of rights—the right to mobility and the right to transport—particularly for people who have difficulty with mobility.

1. はじめに

近年、わざわざ外出しなくてもできてしまうことが増えています。コンピュータが普及し、電子媒体という形で社会と情報が共有できるようになって、筆者の生活環境も激変しました。全盲の筆者も、一般のパソコンに「スクリーンリーダー」というソフトをインストールすると、画面上のテキストの内容を音声で知ることができます。小さなもぐらたたきのように、ピンが出たり引っ込んだりする「点字ディスプレイ」という機器をパソコンにつなげば、音

声だけでなく点字で画面を読むことも可能です。文字以外の視覚情報も多用されている今のコンピュータ画面を、これらの方法でどれだけ効率よく、不足なく読み取り、操作ができるかというのはまた難しい問題なのですが、それでも筆者が受けている恩恵は大変大きいと感じています。

インターネットで買い物をすれば、誰にも気兼ねすることなく独力でネット上のカタログを熟読し、気が済むまで商品を選ぶことができます。しかし、店へ出かけていくと、なかなかそうはいきません。まず、そこにどんな商品があるのか、店員などに説明を頼まなければならないし、あまり時間をかけては迷惑かなと、そこそこ無難な選択で済ませてしまうこともあります。

さまざまな資料や私信も、電子メールで送られて

*株式会社タカラミー共用品推進課係長
Senior Assistant Manager, Accessible Design Dept.,
TOMY Company, Ltd.
原稿受理 2012年2月15日

くれば、あるいはウェブページになっていれば、画像以外なら筆者にも読むことができます。しかし、出席した会議の場などで紙の資料が配られてしまうと、自分の力だけではどうにも読むことができません。

インターネットからだ、必要項目を記入して送信するだけで簡単に作ってしまうクレジットカードが、対面窓口では、「申込書の代筆は不可」という理由から、そこに生きた本人がいるにもかかわらずどうしても作れないことが多々あります。また、ネットからであれば簡単にできてしまう口座や預金の操作も、同じ銀行の窓口へ出かけていくと、やはり代筆の問題で手間取り、自分自身の預金であるにもかかわらず、なかなか思うように扱うことができません。

このように、実際に（全盲の筆者などが時には危険を冒して）出かけていくよりも、自宅のパソコンや携帯端末からのほうが、楽に、効率よく、しかも気持ちよく済ませてしまえることが、着実に増えてきています。もしかすると、少し工夫をすれば、とりあえず生活に必要なことは、仕事から趣味まで、すでにほとんど外出することなくできてしまうのかもしれない。

しかし、だからといって、今私たちの移動のニーズは、以前よりも減っているといえるでしょうか。現在の交通事情の下で移動がしにくい人は、移動のしやすい交通体系などを求めるよりも、IT分野の進歩に期待したほうが現実的だと言ってしまうのでしょうか。

筆者には、「わざわざ移動しなくてもできてしまうこと」が増えれば増えるほど、「権利」として移動を位置付けていくことの重要性は高まっていくように思えてなりません。

毎朝のあわただしい移動の意図された目的が、「なるべく効率よく自宅から職場へ身を移すこと」だけだったとしても、私たちはしばしば、その遂行の過程で思いがけない経験や出会いに遭遇します。その一つ一つはたわいもないものかもしれないけれど、日々それを積み重ねていくことによって、人は自然に自分のいる社会を知り、また自分自身もその社会・文化の造り手となっていくように思うのです。

国土交通省により設置された交通基本法案検討小委員会によって、平成23年にまとめられた「交通基本法案の立案における基本的な論点について」¹⁾には、「移動権」または「移動権の保障」に関する問

題点として、「移動はそれらを伴う目的を達成する手段としての一面もある。移動が目的とする活動機会を保障するための施策を講じるに当たっては、移動という手段にとられることなく広い視野の下で多面的に検討することが重要である。このためにも、移動でしか実現できないものとそれ以外の方法で可能なものを適切に判別することが大事である。また、権利と義務は表裏の関係にあり、権利のみを取り上げるのは問題である」という一項目があります。

確かに、大きな負担となる移動をせずにできることが増えるのは、悪いことではありません。しかし、その便利さのために、上記のような考え方が最も現実的とされ、「日常的に街へ出て社会を経験し、その一員として存在したい」と望む移動制約者たちの障害になってしまうことのないように、今後最善の注意が払われなければならないと感じます。

本稿では、視覚に障害のある筆者の立場から、「移動のための移動」「安全」「人・社会との交わり」「情報アクセス」「便利さの享受」「娯楽としての移動」について、特に移動制約者にとっての権利としてのそれらの保障の重要性を考えたいと思います。

2. 移動のための移動

私たちにとって移動は、やはり目的地へ行って何かをするための手段であることが最も多いように思います。その場合、移動の過程にはあまりこだわらず、なるべく速く安全に、安価に効率よく移動ができることが望まれます。

15年ほど前まで、鉄道を使ってどこかへ行くことには、今よりはるかに大きな勇気が必要でした。駅で迷ってしまったとき、誰に助けを求めればよいかが定まっていなかったからです。

たいていは、偶然行き会う周囲の人に声をかけ（あるいは運良く声をかけていただいて）、助けを求めています。急いでいそうな人や不機嫌そうな人はなるべく避けたいけれど、目が見えないと、どの人がどんな表情で歩いているかが分かりません。筆者は、複数人数で楽しそうにおしゃべりしている人や、ゆっくり歩いている人で、自分と同じ方向へ向かっていそうな人をなるべく選ぶようにしていました。

当時、駅係員に助けを求めるといった感覚はほとんどなかったと思います。「駅員さんは本職で忙しいのだから、こんなことに時間は割けないだろう」というのが一般的な感覚でしたし、どうしても困ってしまったら案内をお願いすると、対応はまちまちで、

「うちではそういうサービスはしていないから」と不機嫌に拒まれてしまうこともしばしばでした。

また、そのころ車いすユーザーの知人と二人で移動する機会があり、まだ階段しかなかったその駅ではどうしても手を借りなければならず、夕方の混雑時だったこともあって、彼女はたった6～7段を下りて改札へ行くために、真冬の寒いホームで20分近く、駅係員が来るのを待ったのです。「忙しいのに特別なことをするのだから、障害者には待ってもらって当たり前」という空気がそこにはあり、知人も「それでも手を貸してもらえるのは助かる」と明るく振る舞っていました。

もちろん、当時から親切な駅係員もたくさんいました。しかし、頻繁にこなさなければならない「移動」の作業をその都度、一貫性のない人の善意に期待し頼らなければならない不安と、そこから生じる精神的負担は測り知れません。そのような不安や負担を日々持ち続けていることで、心の健康さえ危ぶまれてしまうことにもなりかねないのです。

この15年で、特に利用者の多い鉄道駅は、ハード面でもソフト面でも本当に大きく変わりました。

改札付近には、視覚障害者にその位置を知らせるための「誘導チャイム」が取り付けられ、特に2002年に国土交通省の委託で発行された「旅客施設における音による移動支援方策ガイドライン」で推奨されて以降は、このチャイムを駅係員のいる「有人改札」の近くに設置する駅が増えました。鉄道事業者のホームページにもその旨が明記され、駅係員にとって、障害のある人の手助け依頼に応じることは、正式な「仕事」の一つとして認められるようになったのです。障害のある人にとっては、駅係員に道を尋ねたり手助けをお願いすることが、「断られてしまうかもしれない特別なサービス」を求めるといった感覚から、公式に認められた対応をお願いするといった、安定して安心できる感覚に変わりつつあります。

しかし、現在もまだ、特定の形状の車いすではいわゆる「乗車拒否」が起こっています。電車だけでなく、公共のバスでもそのようなケースが頻繁にあると聞きます。

安全上の理由、責任の問題等、種々の事情はあるのですが、その車いすを体の一部として生活している人がいるのですから、事業者には、障害のある人に納得のいく誠意ある対応をしていただきたいと思います。そこで事業者側が話し合いを拒んだり、

現状改善の努力を怠る等の事例が絶えないようであれば、やはり、交通基本法案にあったにもかかわらず、交通基本法案検討小委員会によって「時期尚早」と見送られてしまった「すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動を保障される権利を有する。何人も、公共の福祉に反しない限り、移動の自由を有する」という文言は、残されなければならないと感じます。

3. 安全

周囲を見ることのできない視覚障害者が直面する「移動の障害」は複雑です。

特に駅のホームは、日々利用しなければならないにもかかわらず、一瞬の勘違いが転落につながり、ともすると命を落としてしまうとても危険な場所で、「欄干のない橋」とも例えられています。かつては何もなかったホームに、転落事故による多くの貴い犠牲とねばり強い働きかけの結果、今ではほぼ標準的に警告ブロックや誘導ブロックが敷設されるようになりました。

ホームの縁には警告ブロックが敷かれ、それでホームがかなり歩きやすくなったことは事実です。ところが、ホームから出るための階段の始まりにも警告ブロックが敷かれ、階段にはなっていないホームからの出口付近にも警告ブロックが敷かれ、エレベーターにもエスカレーターにもブロックが敷かれ、さらに階段から最も近い電車のドア位置までをつなぐ誘導ブロックも敷かれ、いつのまにかホームの上はブロックだらけになってしまいました。ホームからの出口に敷かれたブロックと転落防止用のブロックを間違えて、「階段」だと思い込んで自ら線路へ足を踏み出したというのが、20年前の筆者の「転落体験」です。

誘導ブロックに沿って歩いて行くと、壁に突き当たってしまい、間違えて敷かれてしまったブロックなのかと思ったら、その壁には触知図があったなどということもよく起こります。しかも、壁を触ってみようとしなければ、そこに触知図があることには気付けません。ブロックの行き先が見えない視覚障害者にとって、ブロックがたくさん敷かれれば移動が楽になるかといえば、全くそうではないのです。しかし、やはり駅や街でブロックに遭遇すると、ほっと安心する局面が多いのも事実です。だから、多くの視覚障害者は、「ヒアリング」で「触知図への誘導ブロックがほしいですか?」「階段から電車の

ドアまでをつなぐブロックはほしいですか?」「エスカレーターの手前に警告ブロックはほしいですか?」等とばらばらに聞かれれば、すべてに「はい」と答えたくなくなってしまうのです。

近年では、2007年に国土交通省が制定したいわゆる「バリアフリー整備ガイドライン」²⁾を受けて、ホームの縁に敷く警告ブロックの内側(ホーム側)に一本、線状突起が追加され、さらに安全が強化されたはずでした。しかし、視覚障害者がホームから転落して命を落とす事故は後を絶ちません。昨年1年間に、筆者の知るだけでも、東京周辺で3人の方が転落事故で亡くなっています。

関連団体の調査では、ホームから転落した経験のある視覚障害者は、4割から6割と言われています。いずれも大規模な調査ではなく、正確なところは分かりませんが、昨年日本盲人会連合が行った調査³⁾(有効回答数252名、うち転落経験者92名)では、転落の理由(複数回答)として「方向が分からなかった」が最も多く挙げられ(54名)、次いで「急いでいた・あわてていた」と「点字ブロックが分からなかった」が同数で続いています(36名)。

ホーム上の警告ブロックや誘導ブロックは、日々視覚障害者の命を支えている大切なものですが、それでも、十分な安全装置としては機能していません。やはり、柵のない橋はそのままにせず、ホームドアや可動式ホーム柵の設置が必要です。2011年度上半期に起きた、健常者を含めたホームでの死傷事故の全体数(国土交通省調べ)は全国で119件とたいへん多く、すべての人が柵を必要としています。

誘導ブロックと同様、視覚障害者にとって、あると非常に心強いのが音声サインです。音は誘導ブロックと異なり、ある程度離れた場所からでも捕らえることができる上に、「言葉による情報」、メロディー等による「記号的な情報」、音源の位置から得ることのできる「方向と位置の情報」といった多様な要素を備えることができるため、有用な手がかりになります。

しかし、これも多ければいいかという、必ずしもそうではありません。特に、言葉を使わないチャイムや音楽のような音声誘導サインは、多すぎると混乱を招きます。いろいろな音の混在を加味して、どこでどんな音を鳴らすかの綿密な体系化が必要です。周囲の音環境を手がかりに移動している視覚障害者に対して、静かな実験室や、極端にすいた時間帯の現地で「モニター」を行っても、音声サインに

関する現実的な回答を得ることはできません。

かつて、電車が到着してから一定時間だけ、階段付近で音声サインが鳴る駅がありました。これは、音の反乱も抑えられるしなかなかの妙案に思われたのですが、実は、電車が去ってしまって、人の流れもなくなったホームに取り残されたときこそ、「階段」は見つかりにくく、転落の危険は高いのです。

やはり、音声サインも、誘導・警告ブロックと同じくないよりはあったほうが良いというのが、多くの視覚障害者の総意です。だからこそ、実際の環境とは異なる実験室や紙面上でヒアリング調査を行う場合には、たとえ当事者が回答者であっても、現実には、即した回答が得られているか注意する必要があります。

最近さまざまに開発が進められている個人向け誘導システム、いわゆる人ナビも、本格導入前に、現実の環境下で十分にその安全性と有用性を検証することが必要でしょう。もし耳元でガイダンスが流れるとしたら、たとえそれがオープン式のイヤホンであっても、聞き手の注意を一挙に引きつけ、その分周囲への注意はおろそかになります。テレビを見ながら運転するのが危険であるのと酷似しているように筆者には思われてなりません。

ハード面で現実に即した支援システムを編み出していくには、今後「ヒアリング」や「モニター」の手法を充実させることが重要と感じます。公共施設や街が、そのような調査のためにスムーズに場を提供し協力できるよう、法制度の面からもサポートが望まれます。

また、一度つくり上げた安全環境も、周囲の状況が変化してしまえば見直しが求められます。そのような作業の推考も法的に保障され、かかわる事業者や自治体が動きやすい体制をつくっていくことが必要です。

いくらハード面での支援が整っても、視覚障害者の安全な移動には、やはり「人」による支援は不可欠と思われれます。視覚障害者は、音やにおい・風のような周囲の環境と、触覚や皮膚感覚から得られる手がかり、記憶やそれまでの経験を元に頭の中のできる「仮説」を頼りに移動しています。この仮説の立て方が上手であれば、それだけ自力での移動が楽にできることになります。しかし、仮説には常に外れる可能性があり、環境によっては仮説を立てることさえ困難な場合も少なくありません。

人による支援は、駅係員に駅構内の移動を手伝っ

でもらったり、目的地でちょっとした案内を頼む等、一定の範囲内で単発的に受けるものと、ガイドヘルパーのようにあらかじめ予約をして、長時間にわたり受けられるものがあります。両者とも、そのような支援が必要であることを社会が認め、保障できるようにいっそう制度を整えていくことが重要でしょう。安全で自由な移動は、健康に生きていく上で大切な要素なので、住む地域や所得によって受けられる支援に差ができてしまっはなりません。

4. 人・社会との交わり

「お手伝いしましょうか?」「席空きましたよ」「こっちこっち」「どこまで行くの?」「青ですよ」など、状況に応じてその内容も言葉遣いもさまざまですが、白い杖を携えて片道1時間強の道のりを電車と徒歩で通勤する筆者は、毎日のように通りすがりの人々からこのような言葉を掛けていただいています。そして、その都度、人はなんと優しいのだろうと思ひ、その優しさに日々直接触れることのできる自分は幸せだと感じます。

もちろん、外出時にはうれしくないことも結構起こります。向かいから来る人を避けようとした弾みに違法駐車のパイクにおつけて痛めた肋骨が1週間過ぎてても痛かったり、気持ちが落ち込んでいるときに見ず知らずの人からまるで小さな子どもに話すような口調で声を掛けられてますます情けない気分になったり、適切な案内放送がなくてホームで戸惑っているうちに、乗れたはずの貴重な特急が目の前で発車してしまったり、酔っぱらいの自称「警官」が家までついて来てしまいそうになったりなど、挙げていくときりがないほどです。雨の日は傘と白い杖で両手がふさがってしまうので荷物を扱うのもたいへんですし、風が強い日には車の走行音が聞こえず横断歩道を渡るとき怖い思いをします。地面の微妙な傾斜や凹凸から得られる手がかりが隠されてしまう雪も、なかなか手強い難物です。

しかし、特に視覚情報を得ることのできない筆者にとって、あのどんより重くせわしない独特な人混みに身を置き、その空気を肌で感じ、時には痛い思いや悔しい思いをしたり、昨日と同じ道なのに思いがけない街の変化に戸惑ったりできる通勤は、何かただの「移動」を超えた不思議な価値を持っているように思えてなりません。そこには、社会の生きた空気が味わえるとか、周囲のさまざまな変化を見つけられる面白さがあるなどということに加え、自分

に話しかけてくれたたくさんの人たちに、「視覚障害者と話したり、障害のある人を助けるといった経験をしてもらえた」というひそかな充実感があるような気がします。

初めての場所への移動では、行き方をネットなどで調べ、どきどきしながら最寄り駅に降り立ち、調べた目印などを手がかりに周囲の方々に道を尋ねながら目的地へ着けたときの喜びは格別です。まるで「はじめてのおつかい」のどきどき感と達成感を、大人になってしまった今も日々経験し続けているような楽しさがあります。

本稿の冒頭で、筆者にとっては実際の買い物よりもネットショッピングのほうが便利だと書きました。でも、実は筆者はほぼ毎日のようにさまざまな店でこまごまとした日用品を買っています。風邪薬やばんそうこう、ティッシュペーパーやペットボトル飲料等、今ほしいと思うものは日々たくさん出てきます。店では、たいていは、音を頼りにレジへ行き、自分の順番が来たところで「〇〇がほしいんですが、取っていただけますか?」「〇〇がほしいんですが、どんな種類があるか教えていただけますか?」などとお願いをします。複数の店員がいる所であれば、誰か別の人がやってきて、後ろに並んでいる人を待たせてしまうことなく、筆者も買い物をすることができます。

この10数年間に、社会は大きく変わりました。近所の大きなスーパーへ出かけて行き、人混みを縫ってようやくたどり着いた紙バック類が並ぶ冷蔵庫の前で、近くにやってきた人の気配を捕らえ、やっとの思いで「あの…、牛乳がほしいんですけど、取っていただけますか?」と言ったのに、びっくりしたのか、聞こえなかったのか、本当は人などいなかったのか、何も応えてもらえず、恥ずかしさと情けなさに凍り付き、予定していたほかの買い物をする元気も萎えて、せっかく行ったスーパーから何も買わずに逃げ帰るといった経験が、20年前、一人暮らしを始めたばかりの筆者には何度となくありました。しかし、今ではすっかり度胸が座り、商店や街で何かをお願いする際のちょっぴりスリリングな各種ノウハウと、少しのことでめげないだけの強さと、めげてしまってもすぐに立ち直るしぶとい回復力の持ち主になりました。そこで、まだそのようなしぶとさは身につけていないであろう近所に住む若い全盲の後輩に、「〇〇店での買い物、大変じゃない?」と尋ねると、逆に「えっ? 入り口にあるボタンを

押してインターホンで『視覚障害者です』って言う
とサービスカウンターから案内の人が来てくれるよ
うになったんですよ」と教えられてしまいました。

人通りの多い店の入り口で、ひとりインターホン
に向かってはっきりと「視覚障害者です」と言うの
は、場合によっては少し勇気が要ることなのかもし
れません。でも、いつでも堂々と介助をお願いでき、
セールコーナーの人混みに自分も分け入ることので
きる喜び、どの売場へ行こうともずっと隣に頼れる
人がいてくれる安心感、「あっ、これおいしいんで
すか？ 今度私も買ってみよう」などと楽しそうに
話す案内の人がいる……。こんなうれしい未来は、
冷蔵庫の前で凍り付いていた20年前の筆者にはとう
てい想像すらできませんでした。

このスーパーでも、先に述べた鉄道駅と同様、障
害のある人への手助けがスタッフの正式な「仕事」
の一つとして認められています。その店で買い物を
楽しみたいという障害者の思いと行動が、店の文化
を変える力になったのでしょう。

移動制約者が移動をあきらめて、ネットではかり
用事を済ませていたら、社会の大部分はきっとその
ような人々の生身の姿や存在を忘れてしまうでしょ
うし、移動制約者の側も、社会の一員としての市民
感覚を忘れてしまうかもしれません。

障害のある人にとって必要なのは、「観光や娯楽
の移動」だけではないのです。日常的に、必要に迫
られて仕方なくしている移動の中にこそ、真の日常
社会とのさまざまな接点があり、そこにこそ、障害
のある人もない人も分け隔てなく社会のつくり手
として取り込んでいく力の源があるのだと思います。

5. 情報アクセス

携帯端末で見ることのできる乗換案内は、おそら
く筆者が最も頻繁に利用する実用サイトです。何線
で何分かかり、運賃はいくらかに加え、どこ行きに
乗ればいいのかも表示してくれるもの、事故や遅延の
情報が分かるもの、経由駅を指定して検索ができる
もの、発車番線の一部が表示されるものなど、無料
のサービスの中にもさまざまな種類があり、スクリー
ンリーダーを搭載した携帯端末でも比較的効率よく
利用できます。また、エレベーターなどの場所を
調べられる無料サイトもあるようです。有料サービ
スの中には、車両のどの位置に乗ると乗り換えが便
利かを教えてくれるものもあり、特に不慣れな場所
ではとても心強い情報源になります。

安全に効率よく移動するためには、交通機関やそ
の周辺に関する確かな情報が必要です。時刻表や駅
での表示を見ることのみまならない視覚障害者には、
画面の内容を音声でも表示する携帯端末と乗換検索
サービスができるまで、そのような情報を手軽に得
る手段がほとんどありませんでした。そして、当然
のことながら、情報を必要としているすべての視覚
障害者が、携帯端末や検索の操作に長けているわけ
ではありません。

一方、聴覚障害者にとっては、いくら駅や車内で
案内放送があっても、音声だけではその内容を知る
ことができません。特に事故や不測の事態が発生し
たとき、何かが起きてしまったことは分かるのに、
その詳細や指示が分からないというのは、大きな不
安や危険をもたらします。公共交通にかかわる情報
は、緊急時であっても、音声と文字・画像など、複
数の方法で提供されることが必要です。

15年ほど前から、駅の階段の手すり終端部には、
その階段の行き先を知らせてくれる点字表示が付く
ようになりました。あの表示には「左、1番線〇〇
行き、右、2番線××行き」や、「正面、〇〇口改
札、右手、××口改札」といった案内が書かれてい
て、点字を読むことのできる視覚障害者にとっては
何物にも換え難い便利な情報源です。階段の手すり
は大変探しやすく、その終端部の点字も、ほとんど
戸惑うことなく見つけることができます。

ところが、この点字表示の意義が正式に認知され
たのは、バリアフリー整備ガイドライン²⁾が制定され
た2007年になってからのことでした。

それ以前に駅のバリアフリー化が進み、多くの階
段がエスカレーターに取って換えられたとき、階段
と共に手すりの点字表示も取り去られてしまったの
です。エスカレーターには、当初音声による行き先
案内表示のガイドラインはなく、多くの視覚障害者
が大きな戸惑いを覚えました。

現在では、エスカレーターにも、音声による行き
先案内表示が装備されるようになりました。しかし、
点字と異なり周囲の環境からの影響を受けやすい音
声には、「鳴っていても周囲がうるさくて聞こえない」
「スピーカーの設置位置とエスカレーターの乗
り口がずれていて逆走してしまう」「必要な情報
が出てくるまでに長時間、エスカレーター利用の際の
注意点など不要な音声情報を聞かなければならぬ」
など、種々の問題点が指摘されています。

駅内のエレベーターに関しては、製造事業者が比

較的早くからバリアフリー仕様に取り組んだこともあり、音声による行き先案内や操作部への点字表示が最初から装備されていたケースが大部分でした。しかし、視覚障害者にエレベーターの存在を知らせる音声案内は現在まだありません。せっかくバリアフリー仕様になっていても、そのエレベーターの存在が、見ることでできない視覚障害者には伝わらないのです。エレベーターに向かう誘導ブロックや警告ブロックを階段へのブロックだと思い込み、ホーム上でエレベーターを待つ人とぶつかるといった新たな危険も生まれています。

また、駅にはかなり以前から、点字の料金表や、駅構内の構造を簡単に示した「触知図」が整備されています。しかし、点字の料金表や触知図がどこにあるのかはほとんど周知されず、見ることでできない視覚障害者にはなかなか見つけられません。しかも触知図には、汚れていたり、触覚では現在地や方向、縮尺などが分かりにくいものも多く、あまり便利に利用されているとは言い難いのが実状です。利用しやすい触知図とはどのようなものなのかを明らかにし、普及させていくことが今後の大きな課題です。

効率の良い安全な移動を支援するための情報は、以前よりもかなり多用な形で提供されるようになりました。しかし、どの情報が誰にどのように使われているのか、何が本当に必要とされているのかを熟知した上での情報提供は、なかなか難しい課題です。本当に必要なものは何なのか、今後何がどうあればさらに多くの人にとって安心・安全で便利になるのか、検討を重ね実践していくことが求められます。

6. 便利さの享受

社会は便利さ、効率の良さを求めて日々変化しています。

窓口で駅係員が販売していた切符が自動券売機で売られるようになり、ボタンの数字を見ることでできない視覚障害者は、どのボタンでいくらの切符が買えるのかが分からず、戸惑うようになりました。ボタンへの点字表示は1970年代に始まり、最初は視覚障害関連施設の最寄り駅だけだったものが、徐々に全国に広がっていきました。

しかし、筆者が子どものころ、点字表示されているのは大人のボタンだけでした。また、点字の料金表がなく（あるいは、駅構内にあってもそのことに気付かずに）、知らない場所へ行くときは、とりあ

ず最低料金を買って（一番左のボタンを押して）、降車駅で不足分を精算するという作業を日常的に使わざるを得ませんでした。

1995年に、JRがタッチパネル式自動券売機の導入計画を発表しました。触覚的には何の手がかりもないタッチパネルから任意の表示を選び、変化する画面にも対応しながら操作しなければならないその券売機は、全盲者にはどうも使えないものでした。しかし、それまでの券売機のほとんどに点字表示が付けられていたにもかかわらず、事業者側は、最初そのことに全く気付いていなかったようです。

すぐに視覚障害のある個人や関連団体が声を上げ、タッチパネル式の券売機には、電話と同配列のボタンによる「テンキー」を装備して、そこからも入力ができるようにするといった具体的手法を提案し、翌年にはそのような自動券売機が実現しました。

現在では、この手法の券売機が他の多くの事業者でも導入され、ICカードの残額確認やチャージもできるようになりました。しかし、タッチパネルが使えなければ、複数路線をまたぐ切符や特急券、回数券、定期券などの購入はできず、視覚障害者が利用できる機能は未だに極一部に限られています。

切符を買わなくても交通機関が使えるICカードには、チャージ残額が1000円以下になったり、定期券の残日数が2週間以内になると、自動改札機通貨時の電子音が変わって知らせてくれる機能があります。これは、ICカード導入当初からのもので、視覚障害者にとっては非常に便利な機能であるにもかかわらず、未だに当事者間でもほとんど知られていません。せっかくの素晴らしい機能なのに、そのことが広く周知されない上に、普通に買求めたICカードでは、この設定はOFFになっているのです。駅の窓口で依頼すると数秒で設定変更してもらえるのですが、そもそもそのような機能があることを知らなければ、設定変更など依頼することはできません。

また、近年、いわゆる「おサイフケータイ」をこのICカードとしても利用できるようになりました。利用状況の詳細をウェブで見ることができたり、予約の変更が簡単にできたりと、視覚障害者にとっても非常に便利な機能が満載です。しかし、残念ながら、この機能を使うアプリの画面はスクリーンリーダーでは読むことができず、独力で利用することはできません。

ほかにも、見えないと使えないタッチパネルでロックするコインロッカーが増えてきていたり、ICカ

ードの操作ができる駅構内のATMが今のところ全く使えなかったりと、視覚障害のある人にとって、周囲の新たな便利さは、常に危うさに満ちています。やはり障害があると不便なことは多く、便利さへのニーズは人一倍切実なのに、社会の新しい便利機能からはどうしても取り残されてしまいがちなのが現状です。

障害のある人もできる限り効率よく移動ができるように、障害のない人が享受しているものと可能な限り近い(同等の)便利さを享受できることが、そのあるべき姿だと認識して歩める社会が望まれます。

7. 娯楽としての移動

旅行に伴う移動、ドライブやクルーズなどは、効率の良さよりも、移動の経験自体を楽しむことがその目的になります。

目が見えないと電車の乗り換えや徒歩はたいへんだから、タクシーや貸切バスがいいのではないかなどと気遣ってもらうことが時々ありますが、足腰が健康で時間に余裕があれば(時にはそれほど余裕がない場合であっても)、前者を好む人はたくさんいます。窓越しに景色を眺めることのできない視覚障害者にとって、その場の空気や生の音に触れ、大地を感じ、時には遠回りもしながら移動できることは、旅の大切な要素であり、大きな喜びなのです。何百段もの石段を自らの足で上れば、その距離や高さを実感と共に知ることができますが、エレベーターであつという間に上がってしまったのでは、高さの感動も驚きも、周囲の人の言葉や様子からの想像ばかりになってしまうかもしれません。

一方、車いす利用者にとって、そのような場所での移動にエレベーターなど代替手段が使えることは、旅を楽しむ上で不可欠な要素になるでしょう。

音声でなされる現地案内に字幕や手話通訳が付けば、聴覚に障害のある人もその土地の詳細を楽しく知り、そこから得た驚きを周囲と分かち合うことができます。

面白い建造物や地形を観ることが目的の移動であっても、手で触れることのできる模型や地形図が用意されれば、目の見えない人にとっても大変楽しめる旅になるでしょう。

このように、娯楽としての移動に伴うニーズも障害によってさまざまで、時と場合によっても異なってくると思われます。大切なことは、障害のある人にも自分の希望に近い状況を選ぶ自由があることと、

納得して気持ちよく移動できることと言えるでしょう。たとえ希望通りにいかになくても、事業者側と利用者との間に十分なコミュニケーションがあれば、楽しさは損なわれずに済む場合も多いのです。

8. おわりに

移動は、不特定多数の人々が、それぞれ独自の目的を持つ主体的な個として偶然に出会い、交わることを可能にします。そこにこそ、皆が生きやすい社会をわたしたちが造っていく上で核となる力の源があると筆者は考えます。日常的に出かけたい、街に出たいという移動制約者の願いが果たされない社会は、便利な代替手段ができればできるほど、多様な人々の存在を忘れ、また私たちが共にならなく助け合える存在であることさえ忘れさせてしまいかねません。

障害のある多様な人々が移動にどのような困難を感じ、どのような解決策を望んでいるのかを、私たちの社会はまだあまり知りません。移動上の障害、不便さやニーズを最も正確に知っているのは当事者であり、それらが明らかにされなければ現実的な対策を採ることはできません。移動制約者が、自然体で、肩をいからせることなく声を上げていける環境が必要です。自分の不便さは理解され、共感され、共に解決策を考えて行けるのだという信頼感をすべての人々が持てること、また、不便さを感じている人が、社会から何かを受けるだけでなく、より良い社会のつくり手となっていくのだという信念が、私たちの社会には必要だと感じます。

本稿の初めにも触れた「交通基本法案の立案における基本的な論点について」²⁾には、「……交通基本法案に文字どおり『移動権』若しくは『移動権の保障』と規定することは、現時点では、時期尚早であると考えられる。ただし、移動権を文字どおり権利として規定するのは時期尚早だとしても、『移動権』について論じること自体が交通というものを考えるための良いきっかけとなっており、また、それが求められる背景には移動に関する差し迫った問題がある。このため、交通基本法案の基本理念及び基本的な施策として、地域における生活交通の確保維持改善を図り、及び高齢者、障がい者等はもとより、すべての人々の移動に係るユニバーサルデザイン化の推進の重要性について規定すべきである。さらに、交通基本法に基づき交通に関する基本計画を定める場合には、同計画に基づき、例えば、市民の生活活

動や交流を達成するために利用可能な交通サービスの提供を多様な交通手段の最適な組合せにより対応することや、高齢者、障がい者等の移動制約者に対する移動円滑化に向けて、国、地方公共団体及び運輸事業者等が連携して段階的かつ継続的に関連施策を充実していくことを期待する」という記述があります。筆者は、その時期が「尚早」でなくなるときまでの見通しが明らかにされない限り、「時期尚早」という言葉はあいまいなまやかしのようであまり好ましくないと感じるのですが、致し方ないので、この記述は「移動権を文字どおり権利として規定する」ことが、時期尚早ではなくなるときがきっと来るといふ社会の確信の表れであると、前向きに受け止めたいと思います。

今、筆者が駅や近所のスーパーなどで、臆せず自然体で案内をお願いできるのは、それが相手の正式な仕事であり、障害のある筆者が行使できる権利として認められていると感じるからです。移動に不便を感じているすべての人々が、共感を持って聴かれ

るという信頼感の下で、その不便さを臆せずに話し、解決のための知恵をも発揮できる社会を実現するために、移動権の規定が「時期尚早」ではなくなる日が一日も早く訪れることを願います。

参考文献

- 1) 国土交通省交通政策審議会及び社会資本整備審議会交通基本法案検討小委員会『交通基本法案の立案における基本的な論点について』報告書、2011年
- 2) 国土交通省『公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン 旅客施設編）』2007年
▶<http://www.mlit.go.jp/barrierfree/public-transport-bf/public-transport-bf.html>
- 3) 日本盲人会連合『転落事故に関するアンケート調査結果』2011年 ▶<http://www.normanet.ne.jp/nichimo/fukushi/1105tenrakujikoan.html>