

高齢者・障害者のためのスペシャル・トランスポート・サービス

Special Transport Service for the Elderly and the Disabled

秋山 哲男*

Tetsuo Akiyama

Special Transport Service (ST service) is the specific transport for the Elderly and the Disabled. At the starting point, door-to-door service was provided mainly. Fixed-route service have been added afterwards.

This paper describes ST service. Firstly, ST services are influenced by regulations and histories of each country. The objective of this work is to compare regulations of each country. Secondly, after the classification of ST services, the operation and the management of Handicab (Japanese typical ST services) is discussed.

1、はじめに

既存の交通機関（バス・鉄道・タクシー）が使えない障害者・高齢者に対して、特別に設けられた交通手段をスペシャル・トランスポート・サービス(Special Transport Service: STサービス)という。STサービスは公共交通のひとつの形式で、障害者・高齢者を対象とし、身体機能が低下した人には、リフト付車両が多く用いられる。利用に対しては特定施設の利用者に限定されたものや、不特定多数の障害者・高齢者の利用が認められるもの等がある。輸送システムは、ドアツードアから固定ルートのものまで様々である。だが、いずれの場合も個人のインフォーマルな送迎はSTサービスには含まれない。

従来の研究については欧米が我が国より先んじていることは言うまでもない。高齢者・身障者の国際会議の研

究動向を表1-1に示したが¹⁾、当初は運行事例の紹介が多く、組織化の方法、財源・評価・分析も重要な研究として位置づけられてきた。近年STサービスのスケジューリングにからむマイコンソフト技術開発とオペレーションの研究が増加してきた。STサービスの研究開発に関して、西ベルリン(独)²⁾では運行システムの開発・車両の開発などを含めたリサーチプロジェクトとしてスタートした。レディング(英)³⁾では運輸省と大学の共同研究として、STサービスの様々な問題にメスを入れた。米国のデモストレーションプログラム⁴⁾は各地で実験的に運行し必要なデータの収集とSTサービスの評価を行い、終了が継続運行のケースもある。

三星⁵⁾はSTサービスの内外の典型的な事例がよくまとめられ、秋山⁶⁾はハンディキャブ運行団体の全体像と、1団体の運行の詳細を示してた。さらに神奈川県公共交通連絡協議会⁷⁾では、ハンディキャブ運行の事業化のためのレポートで、運行のためのマニュアル的なもので、県下のSTサービスの事例が見られる。

*正会員 工修 東京都立大学助手 工学部土木工学科
(160 世田谷区深沢2-1-1)

本論の研究目的は、①STサービスと法的つながり、②STサービスの分類、③STサービス、特にハンディキャップを中心に運行団体の財源、ボランティアの現状と問題点を明らかにした。

2、交通対策の制度的影響とSTサービス

高齢者・障害者の交通対策は、福祉から生れたノーマライゼーションの理念に負うところが大きい。これらの福祉理念が建築から交通へ、そして交通に関しては既存交通機関からSTサービスへ移行しそ制度的影響は無視できないものである。

(1) 建築から交通対策へ⁸⁾ (表2-1)

ノーマライゼーションの理念が建築分野に波及し、誰もが利用可能な建築物(Access for all)を前提とした建築障壁を取除く設計(Barrier Free Design)へと展開してきた。建築障壁を取除く設計に関わる各国の展開は、米国・英国・スウェーデンについてみると、主に1960年代に法体系の整備を行ってきた。これらの法律は建築が中心であった。1960年代後半に、米国においては Architectural Barriers Act(建築障壁に関する法律)、スウェーデンでは「建築基準の補遺」の法律が、鉄道や地下鉄駅舎のエレベータ設置に影響力をもたらし、障害者配慮の交通計画の第一歩と考えられる。これらの福祉の考え方と建築の法体系整備におくれること約10年で、交通に関わる法律あるいは計画が徐々に進行してきた。

この段階においてはSTサービスはまだ自然発生的な段階で、制度面で顕在化してきてない。次にSTサービスの発達と交通の制度的関わりをみるために各国の動きをもう少し詳細に追ってみる。

(2) 米国の交通対策の動き^{9, 10, 11)} (表2-2)

米国では、高齢者・障害者の交通対策に最も大きな影響を与えた法律の3つについて紹介する。

a) リハビリテーション法DOT504条

第一は1973年のリハビリテーション法DOT504条である。これは、「合衆国において資格のある障害者個人が、単にハンディキャップがあるという理由だけによって、連邦政府の財源援助を受けているいかなる計画、あるいは事業のもとで参加を締め出されたり差別を受けることがあってはならない」と平等を説いた法律で、合衆国の高齢者・障害者の交通対策に非常に大きな影響を与えた。1979年サンフランシスコではこのリハビリテーション法DOT504条の細目を受け、「路線バスの50%に相当する

表1-1 論文題名からみたSTサービス研究の分類

運行事例	・英、独、仏、加、米、スウェーデン等(9)
組織化	・コーディネートと交通プログラム(4) ・公的・私的団体の基本的コーディネート(1) ・ヒューマンサービス団体のコーディネート(1) ・ボランティア団体運行のありとその役割(3)
利用資格	・利用資格判定とガイドライン(2)
財源 評価 分析	・資源と財源支出の必要団体とその順位(4) ・ST S利用の現状と需要予測(3) ・交通サービスの効率・便益の評価(2)
700ソフトの 技術開発 と運行	・運行管理のアプリケーションの開発(3) ・スケジューリングと運行管理実験のソフト(2) ・交通供給者の700利用とその技術開発(2) ・ビデオテックスによるST S運行システム(1) ・オペレーションの視点からの700探索(2)

注) ・「障害者・高齢者のモビリティと交通に関する国際会議」の四回(1978, 1981, 1984, 1986年)のpaperより
・(2) (3) 等の数字は関連する論文の数を示す。

ものにリフトを付けること」を決定した。この「50%規定」、すなわち、50%の路線バスにリフトをつけられない場合、個別輸送(パラトランジット)で対応せよとした。北米の積雪地域では冬に「路線バスにリフトをつけても利用者がいない」、と連邦政府の取り決めに反対し、1980年の「50%の規定」に対して交通事業者(APTA)は裁判を起した。その結果、1986年のUMTA勧告で障害者のアクセス対策として「路線バスにリフトを付ける」と「個別輸送(パラトランジット)」の運行は地域の最適の方法を取ることにし、選択の自由となった。

b) 都市大量輸送交通法

1964年の都市大量輸送交通法(Urban Mass Transportation Act)は補助で始まった。これが70年の修正法では「高齢者・障害者が公共交通機関の施設やサービスが、他のいかなる人ともその利用において平等の権利を持つ」ことを規定し、かつ高齢者・障害者に対し「特別な配慮」を行う場合連邦政府の3%の補助を受けることがでまで変わってきた。さらに、78年の修正法ではSTサービスの計画・運行・車両購入に補助することも含まれるようになった。

c) アメリカ障害者法¹¹⁾

1989年に成立したアメリカ障害者法(Americans with Disabilities Act of 1990 = ADA)の目的は「障害者に対する差別を撤廃し障害者をアメリカ社会の経済・社会の主流に参加させるための明確で包括的な国の権言を提供すること、障害者への差別に取組む実行可能な基準を作りだすこと、そして連邦政府がその基準を実施する

するその中心的な役割を果たすのを保障すること」で、リハビリテーション法を更に強固なものにしたと考えられる。

その特徴は、第一に、STサービスも公共交通として定義したこと。第二に、固定ルートのバスは車いすを含むすべての障害者にアクセスできなければならないと規定したこと。第三に、STサービスは主要な路線（バス・鉄道）がない場合は運行しなければならないと規定したこと、の3点である。

①公共輸送

「公共輸送」という用語は、定期的・継続的に一般市民に対して既存の交通または特殊サービス（チャーター・サービスを含む）等、バスや鉄道、その他あらゆる輸送機関（空輸は除く）による輸送を指す。ここで重要なことはSTサービスも公共交通として明確に定義されたことである。

②固定ルートのバス

公共輸送に関して、固定された経路を走る全ての新しいバスは、障害者の利用が可能でなければならない。但し、免許を持つバスを製造する会社からリフトの入手不可能であることを公共輸送当局が証明できる場合は例外である。

固定ルートの車両（バス・鉄道・新交通）に関しては次の用に規定されている。新しいバス・鉄道の車両、新交通などの固定ルートの車両は、車いす使用者を含む障害者に容易にアクセシブルで利用可能でなければならない。もし利用できなければリハビリテーション法 504条のもとで差別とみなされる。中古の場合は車いす使用者を含む障害者の利用可能なものとすべく誠意ある努力を払うものとし、再製造車両は実行可能な最大限の程度まで車いす使用者を含む障害者に利用可能なものとする。

③STサービス

公共輸送当局は、障害者の利用が可能な主要路線（バス・鉄道等）を使えない障害者に対してパラトランジット（ドア・ツー・ドア型のSTサービス）を提供しなければならない。但し、このような補助的なサービスの提供が過重な財政負担を公共輸送当局にもたらさない限りにおいてである。

ここで過重な財政負担の評価方法として、人口等の妥当な地域の特徴を組み入れたフレキシブルな公式（運輸長官により発布される省則）がある。さらに運輸長官はかかる公式により決定された数量を超えたパラトランジ

ットサービスを提供することを公共輸送当局に義務づけることができる。

このようにSTサービスを地域ごとに、運行の規模を量的に規定したことは極めて重要である。

（3）スウェーデン¹²⁾（表2-2）

a) 基本理念と法制度

スウェーデンは福祉的配慮に関しては欧米でもっとも進んだ国の一つで、「統合」「ノーマライゼーション」「選択の自由」が高齢者・障害者対策の基本である。具体的には、障害を持つ個人が社会（交通システム）に合わせるのではなく社会（交通）が個人のニーズに合わせるべきであるとし、言い方を変えると、すべての人々の「移動は人間として当然の権利」として位置づけている。

スウェーデンの交通対策の法的側面は米国同様1960年代の建築基準法の影響により公共建築物の一部として地下鉄・鉄道の駅舎の整備が進行し始めた。その後、1979年にスウェーデン議会で公共交通を10年以内に交通機関をアクセシブルにすることを決めた。バス・鉄道・飛行機・船・STサービスなどあらゆる交通手段にその対策が行われてきている。

b) STサービス

既存交通機関の整備が進んでいるが、これらを使えない人に対してすべての地方自治体が、それぞれの地域でSTサービス（タクシーやリフト付車両）を利用者は、公共交通料金と同等の交通費でSTサービスが利用でき経済的バリアーと物理的バリアーの双方の除去を行っている。また従来型のSTサービスであるドア・ツー・ドア型からボロースのような固定ルート型のものも開発が進んできている。

STサービスに関してはすべての地方自治体で運行が開始されており、政府からは35%の補助が行われている。

（4）英国^{7, 13, 14)}（表2-2）

英国は米国ように権利概念が無く、高齢者・障害者の交通対策は段階的に取組できたが、米国やスウェーデンともひけをとらない成果を得てきている。1960年代には障害者・高齢者の対策はSTサービスを中心に展開してきた。ボランティアはその中でも大きな役割を果たしてきた。その結果、1981年公共旅客車両法（1977年ミニバス法と1978年公共交通法の発展）によりボランティアの運転手に対して免許証取得（営業用）の緩和措置、利用者から料金を徴収することを認め、この料金を自動車の保

表2-1 高齢者・障害者の建築に関わる欧米の法律

国名	建築物に関わる法律		交通に影響を与えた建築に関わる法律	
			法律	交通への影響
米 国	1961	『建築物・設備を障害者にも近 ずきやすく、使用しやすいもの にするための米国基準仕様書』	1968	『建築障壁に関する法律』 公共建築のアクセシビリティ→駅舎設計
英 国	1967	『障害者が利用できる建物の英 国の標準設計の法律』	1970	『慢性病と障害者法』 駐車場・交通ルートの確保
スウェーデン	1957	『障害者向けの住宅建設に関す る規定』	1969	『建築基準の補遺としと成立』 公共建築物→地下鉄駅

表2-2 高齢者・障害者の公共交通に関する法律とその主要内容

国名	公共交通に関わる法律	法律の主要内容
米国	1973 『リハビリテーション法DOT504条』	・高齢者・障害者にモビリティの平等を唱えた法律
	1964 『都市大量輸送交通法』 70 16(a) 修正法	・交通事業の赤字援助・補助の開始 ・高齢者・障害者は大量輸送交通機関の施設とサービスの利用は他の人と同等の権利を持つことを規定した。 ●高齢者・障害者に対して「特別な配慮」を行うことで連邦政府の予算の3%の補助を受けることができる。
	74 修正法 78 16(b) 修正法	・非ピーク時に障害者・高齢者の料金が半額 ・車両・交通施設・情報案内の設備の設計ガイドライン ●州・地方自治体・社会福祉事業が障害者・高齢者専用のSTサービスの計画・運行・車両購入に対して連邦政府の財源が補助される。
	1986 UMTA勧告	①大量輸送機関をすべての人に利用出来るようにする。 ②高齢者・障害者専用のSTサービスを運行すること ・各都市は①、②の組み合わせにより最適の方法をとること
	1989 『アメリカ障害者法』 Americans with Disabilities Act	・障害者の差別を撤廃する法律 ・車いすを含む障害者が利用できるように既存交通機関をアクセシブルにしなければ差別とみなすこと。 ●既存交通機関を使えない障害者にSTサービスを提供すること。
スウェーデン	1979 『公共交通における障害者の施設 のアクセスに関する法律』	・公共交通を10年以内にアクセシブルにすることを決めたもの。
英国	1977 『ミニバス法』 1978 『公共交通法』 1981 『公共旅客車両法』	●ボランティア団体の料金徴収を認め、その費用を保険や車両の維持管理費に当てることができる ●ボランティア運転手の免許取得緩和措置
	1985 『交通法』	・バスの規制緩和（ロンドンを除く）

●STサービスに関連する部分

険や維持管理費に充当することができる。我が国ではこの料金徴収が道路運送法 101条の「有償送還」に抵触し、法律違反となる。

さらに1985年の交通法により、バス規制緩和（ロンドンを除く）が行われ、それ以後バス及びSTサービスの考え方も大きく変化してきた。その主要内容は以下の通りである。

- ①地方自治体が障害者・高齢者のニーズを組み入れた政策立案を行うこと。
- ②障害者輸送諮問委員会を作ること。
- ③県が自治体にバス改造費を補助すること。
- ④障害者が使いやすいようバスの設計基準を検討中
- ⑤ロンドンタクシーは新しい法律により2000年からすべて車いす使用者が利用できるようにすること

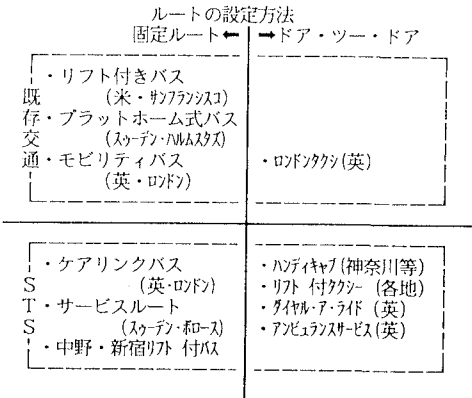


図3-1 既存交通とSTサービスの区分

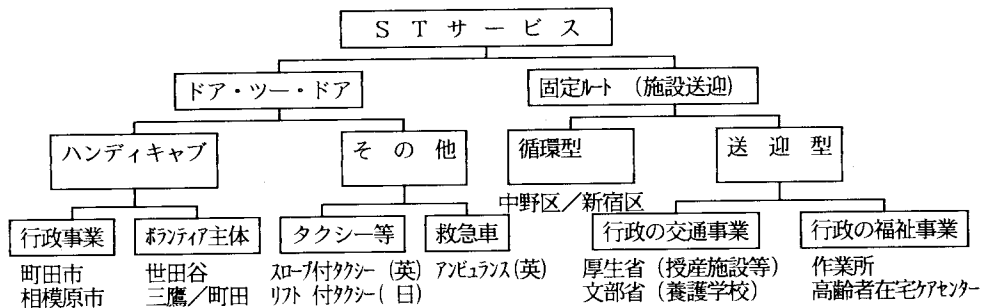


図3-2 スペシャル・トランスポート・サービスの分類

また、バス規制緩和によりミニバスが普及し、障害者・高齢者がより利用するようになった。しかしミニバス（16-20座席）の出入口のドアが狭く、急勾配など使いにくことからミディバス（25-30座席）に移行している。

3. STサービスの枠組みと様々な形態¹⁵⁾

（1）STサービスとアクセス付既存交通機関STサービスの初期の形態はドア・ツー・ドアサービスがその主流をなしていた。だが既存の交通機関の障害者・高齢者配慮が進むにつれ、STサービスの中でも固定ルートのものが現われ、外見ではアクセス付き既存交通機関とSTサービスの区別がつかないようになってきた。

本論では整理のために、図3-1にSTサービスと既存交通機関の枠組みと、そこに当てはまる事例を示した。ここで言う既存交通機関とは、通常のバス・鉄道・タクシー等を言い、STサービスとは障害者・高齢者に限定したサービスを行なう交通機関とした。もう少ししていねいに説明すると、

①STサービス — 障害者・高齢者に限定したサービス（専用）を行なうもので、ドアツードアから固定ルートまで様々なタイプがある。

②アクセス付既存交通機関 — アクセス付とは、車いすを含む障害者・高齢者が利用可能で具体的には既存のバス・鉄道・タクシーにエレベータ・リフトやスロープ等が整備されたものをいう。したがって、障害者・高齢者と健常者の区別言なく誰もが利用できる交通機関である。

（2）STサービスの様々な形態

従来のSTサービスの発達には、強力なボランティア運動によるものと行政が取り上げるものと2つに分れている。我が国も同様であり、当初は特定施設の送迎は行政

が、ドアツードアサービスはボランティアが主流であった。だが近年では、双方が入り乱れドアツードアにおいても行政の力が大きく加わり始めている。

a) 固定ルート

ここでいう固定ルートとは、ほぼ毎日特定の時刻に特定のルートを実行するものを言い、施設の送迎型と、地域の循環型の両方を含めている。

①循環型 — 新宿・中野等が運行事例で、東京圏でも十ヶ所程度は運行されている。運行の特徴は地域の特定ルートを設定し、時刻表に従って運行するもので、いわゆる乗合バスの障害者版と考えてよい。だが、乗合バスと異なる点は特定施設の利用者に限定され、かつ障害者であること、さらに料金を徴集しないこと等である。

②送迎型 — 主として養護学校・授産施設・高齢者在宅ケアセンター・小規模作業所等の送迎がこれに該当する。このタイプは教育・デイケア・機能訓練等のプログラムを受ける人に対してサービスする交通システムで、その運行は、施設利用者に限定したサービスである。

厚生省・文部省等の法律で決められた施設は行政の予算で完全にカバーされた運行を行なっているが、80年代に急速に増加した小規模作業所（1989年全日本で約2300ヶ所）は民間ベースが多く、その運行費用は極めて厳しい状況下にある。さらに、東京都などでは高齢者在宅ケアセンター（1989年の東京都では約80ヶ所）ではデイケア等を実施することにより2人分程度の人件費が付き、送迎に関してはセンター内の内部で行うか、業者に委託する等の選択ができる。ここでの問題は小規模作業所のような財源の問題ではなく、むしろ運行のスケジューリングやスケジューリングとケア等のプログラ

表4-1 財源・実施・運行主体

		行政		社協		ボランティア		民間		合計	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
財源	1988年度	27	75	6	17	3	8			36	100
	1989年度	31	79	1	3	7	18			39	100
実施	1988年度	9	25	17	47	10	28			36	100
	1989年度	14	36	12	31	13	33			39	100
運行	1988年度	3	8	14	39	12	33	7	20	36	100
	1989年度	6	15	12	31	13	33	8	21	39	100

ムを如何に調整するか等である。

(2) ドア・ツー・ドアサービス

主として障害者の足の確保を中心としたボランティア運動で発達してきた側面が強い。運行主体の分類も、ハンディキャブとその他に分けたが、ハンディキャブの運行が大きなシェアを占める。

a) ハンディキャブ

ハンディキャブとは重度障害者（車いすを含む）に対して自由な交通目的（ドアツードア）にサービスする運行システムを言う。その運行主体から分類すると、行政の事業とボランティア主体とに分かれる。ボランティア主体については、1970年代には運行することそのものに意味があるとしボランティア団体の多くが障害者の足の確保のために運行を開始した。その後、運行においてボランティア団体では財源不足が大きなネックとなり、行政も障害者の足の確保の必要性を認め徐々にボランティア団体の補助を行なってきた。したがって現在ではボランティア団体に財源を補助し、補助の無いボランティア

団体の運行は極めて難しい状況にある。

b) その他

タクシーと救急車がこれに該当し、英国の救急車は高齢者・障害者の送迎をが主要な仕事（全体の9割を占める）であるが、我が国の場合の救急車はこのタイプとは異なる。

4、ハンディキャブ運行団体の概要^{16, 17)}

東京都内の主に障害者のドア・ツー・ドアサービスを中心の1989年(1988 年も含む)のデータより42団体の運営状況について概観する。

(1) 運行団体の特徴

ここでは、運行開始年、運行地域、財源から団体の特徴について述べる。

a) 運行開始年と運行地域(図4-1、図4-2)

最初の運行は1970年初頭でボランティアが先に運行し、次に市長の意思決定による町田市(1972年)が行政で初めて運行を開始した。1970年代の発生が「ボランティアの運動型」(世田谷・三鷹)が主流であったものが、1980年代は行政の必要性から「行政・社協のてこ入れ型」の運行が著しい。運行地域も都区内・北多摩に多く見られる。

b) 財源について

①運行財源・実施主体・運行主体(表4-1)

「財源主体」とは、全予算のうちの最も多く支出する団体を言い、「実施主体」とは、運行の利用者の予約管理までの業務を行うが、実際の運行そのものは行わない。「運行主体」とは運行そのものを行う団体を言う。

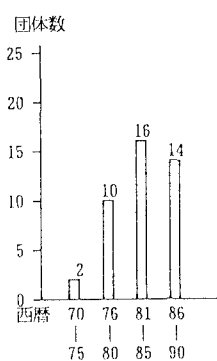


図4-1 運行開始年

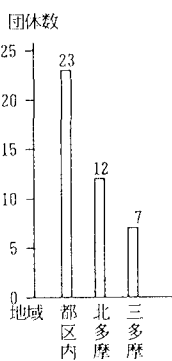


図4-2 運行地域

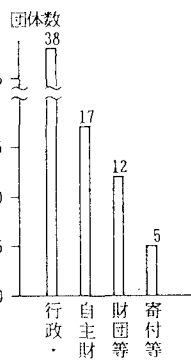


図4-3 財源の出所

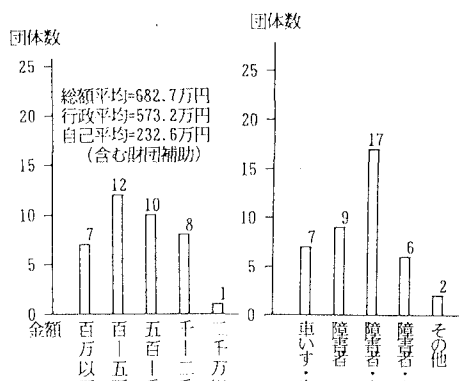


図4-4 運行財源

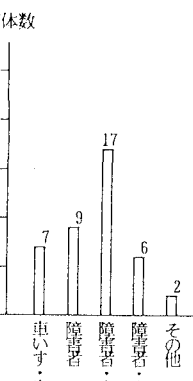


図4-5 利用条件

「財源主体」は行政が全体の3%を占め、多くの運行が行政の予算に依存していることがわかる。

財源主体が行政に片寄っていたが、「実施主体」は行政・社協・非営利団体がほぼ3割ずつである。実際の「運行主体」に関してはより分散型で、行政はさらに減少し1割程度、社協・非営利団体が3割、民間のタクシー会社等が2割である。

以上からハンディキャップの財源は行政に依存し、運行主体は民間と非営利団体（社協・ボランティア団体）との2極化し、運行においては社協・ボランティア団体・民間の3極+行政と広がる。

②運行財源（図4-3、図4-4）

運行財源の平均は全体の682万円である。そのうち行政支出は573万円ですべての84%の予算を占める。また自己資金は232万円であるが、これらは財団からの補助などを除くとさらに少なくなる。

また団体の予算規模は76%の団体が1000万円以下の予算で、ほとんど2000万円以下（99%）である。その予算規模は極めて小さい。

以上から行政の援助がかなりを占めることを考えると行政の補助なくしては運行が成立しないこと、他方行政の補助も運行ミニマムに至っておらず、ボランティアへの期待が見え隠れる。

（2）運行サービス団体の特徴

ここでは各団体の利用対象者や運行サービスの形式（ドア・ツー・ドア、施設送迎等）運行日、運行時刻、運

行圏域について述べる。

a) 利用対象者の制限（図4-5）

多くの団体は、利用者の制限を設けている。制限はボランティア団体ほど弱く、行政に近い程強い。

主要な利用制限は「地域的制限」と「障害条件」である。「障害条件」は、障害者に限定する団体が16（39%）、障害者・高齢者双方を入れた団体は23（56%）である。障害者に限定するか、高齢者も含めるかがデータから読み取れるが、行政の縦割りが（障害福祉課／高齢福祉課）が背景として考えられる。高齢社会を考えると制限緩和（高齢者を入れる）が望まれる。さらに「地域制限」は、当該行政区域内に在住することを条件とするものが33団体（80%）と、地域外居住者を除外する傾向が強い。今後地域間移動が激しくなることや旅行者のことを考えると、行政界を越えた運行システムの開発が望まれる。

b) 運行サービスの形式（図4-6）

ドア・ツー・ドア運行が28団体（72%）と主流を占め、施設送迎や車両の貸出も5団体ずつ見られる。

c) 運行日・時刻・圏域（図4-7、図4-8、図4-9）

①運行の日程 — 「必要に応じて」が大半（67%）を占め、「年中無休」の9団体（21%）を含め多くは利用者本意に考えているが、実際には車の台数がない、ボランティアが見つからない等の制約は多い。

②運行時刻 — 通常の勤務時間程度の6～10時時間が13団体（31%）、11時間以上が8団体（19%）である。

③運行範囲 — 区内とその隣接地域が7団体（27%）それ以上の運行をする団体は19（73%）である。

（3）ボランティアと道路運送法 101条

ハンディキャップ運行はボランティア主体から社会福祉協議会（行政も意味する）へと移行してきてい

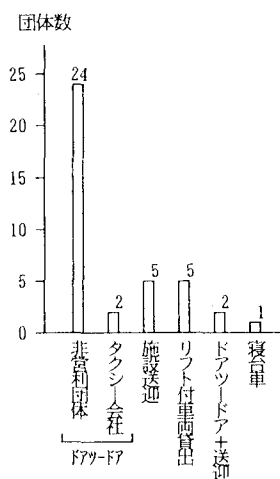


図4-6 運行形式分類

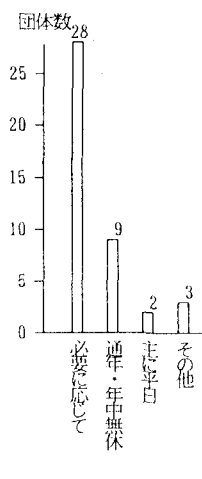


図4-7 運行日

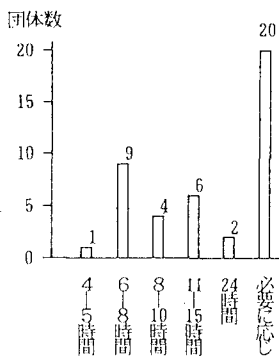


図4-8 運行時刻

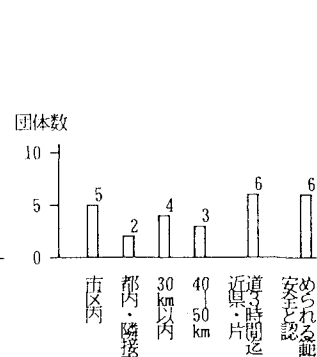


図4-9 運行範囲

る。財源からみても運転手のボランティアが約5割であることを考え合わせれば(図4-2)、依然としてボランティア主体ということは自明である。さて財源が少ない中で利用者からの利用費用徴収を行わざるを得ないボランティア団体は、道路運送法に抵触する。英国でわずかに1977年から費用徴収を法的に承認しているが、我が国はまだである。だが、ボランティア団体としては財源不足でも運行せざるを得ない状況の中で101条に抵触しない方法を模索した。(図4-10)行政としても良きに理解し厳しい取締まりは避けている用である。

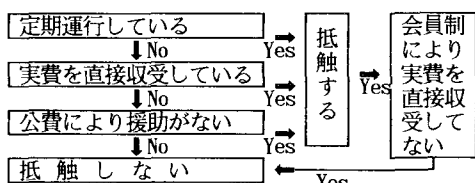


図4-10 道路運送法 101条の抵触フロー

表4-2 運転手の所属

所属団体	N	(%)
タクシー会社	4	11
民間会社	2	5
高齢者事業団	1	3
高齢者主体	6	16
ボランティア主体	17	46
利用者が確保	7	19
合計	37	100

<まとめ>

- ①障害者・高齢者の配慮に関して、STサービスと既存交通機関の法律の影響は極めて大きい。
- ②ハンディキャップは我が国のSTサービスのキーとなるシステムで、財源確保とディスパッチが今後のSTサービスの重要な課題である。
- ③道路運送法 101条・事故とボランティアの問題に関する検討が緊急を要する課題である。

<今後の課題>

- ④英国のバス規制緩和やバスの基準化の動向はSTサービスの需要を左右する(バスとの役割分担)ので、より厳密な調査研究が必要である。
- ⑤様々なSTサービスの出現の中で、利用者の最適化と投資効果に関する研究が不可欠である。
- ⑥ハンディキャップは施設送迎(小規模作業所と高齢者在宅ケアセンター)等と緩やかな連係と分離が今後求められると考えられる。
- ⑦我が国のSTサービスはまだ発達段階で、将来の方向

を見極める総合的検討が必要である。

参考文献

- 1) 秋山哲男、「高齢者・身障者のための都市交通—高齢者・身障者の国際会議の研究動向—」、都市交通—技術と経済、廣岡治哉・渡辺興四郎編、法政大学産業情報センター、1989、PP.215-230
- 2) Hilmar Feutlinske, et al 「Research Project "Telebus" for the Handicapped in Berlin(West)」、Forschung Stadtverkehr, Heft 30, 1982
- 3) Margaret J. Heraty, 「Monitoring Demand-Responsive Transport for Disabled people: the Readibus Example, TRRL SR828, 1984
- 4) U.S. Department Transport, 「Transportation for Elderly & Handicapped-Programs and Problems, 1978
- 5) 三星昭宏、「スペシャルトランスポートサービスとモビリティ」、活力ある高齢化社会とまちづくり、土木計画学研究会、1989
- 6) 秋山哲男、「老人・障害者のためのスペシャルトランスポートサービス」、日本都市計画学会学術講演論文集、1983
- 7) 神奈川県公共交通機関整備推進連絡会議、「重度障害者などの利用を考慮した新しい運行システムに関する研究」、1986
- 8) 秋山哲男、「資料・翻訳：アメリカにおける障害者・老人の利用を考慮した交通施設の歴史と概観」、総合都市研究 第25号、1985、PP.195-197
- 9) Metropolitan Transportation Commission, Transition plan for the San Francisco by Region -For the Implementation of U.S.DOT, "504" Regulations, 1980
- 10) 菊池慎也、「老人及び身障者のためのモビリティ対策」、活力ある高齢化社会とまちづくり、土木計画学研究会、1989
- 11) DPI 日本会議「アメリカ障害者法とは何か」、1990
- 12) Agneta Stahl and Majivi Magdeburg, 「A New Public Transportation Service Route in Borås」、Sweden Board of Transport, 1988
- 13) J.M.Bailey and A.D. Layzell, 「Special Transport Service for Elderly and Disabled」、University Oxford, 1981
- 14) Philip Oxley 氏講演「運輸省にて」、1989
- 15) Tony Shaw, 抄訳・解説秋山哲男、「障害者・高齢者の交通ニーズに応える—欧州の経験」、リハビリテーション研究 NO.6、1990
- 16) 東京都社会福祉協議会、「移送サービス地区別実施状況」、1988
- 17) 東京都社会福祉協議会、「第2回移送サービスを考えるつどい<資料集>」、1990