

「スペシャルトランスポート」の 必要性について

近畿大学理工学部 正員 三星昭宏

1. スペシャルトランスポート

高齢者・身障者はなんらかの理由で移動が制限されている層トランスポーターション・プアー（交通貧困層）の一部として、その交通対策が必要とされている。これは公共交通対策、車利用対策、歩行空間対策に大別されるが、そのなかでも公共交通対策は重要な位置にある。公共交通対策には、通常の鉄道、バスにおいてサービス、設備などの改善に配慮していくことと、身障者・高齢者のための特別な交通サービスシステムをつくることが含まれる。後者はスペシャルトランスポートとよばれるが、国、地域、目的によりシステム、料金負担、呼称についてかなりの相違も見られる。「スペシャルトランスポート」、「ハンディキャプ」、「パラトランジット」、「コミュニティトランスポート」などがそれにあたるが、ここでは「スペシャルトランスポート」で総称しておく。これらは相違はあるものの、総じて対象は身障者・高齢者（健常者も含む場合もある）、自動車はミニバス、サービスはmany to few, または many to many、車椅子用設備装備、ダイヤル・ア・ライド方式、自由スケジュールまたはセミスケジュールであることが多い。タクシーチケットなどもまたその一形態と考えられる。欧米は1970年代に始まり、現在サービスの質、管理運営、補助金問題などで新しい形態を探っているといえる。わが国における本格的な導入はまだ無いといえるが、近年東京圏内で試みも出だしている。本稿ではその紹介とわが国での必要性について論じてみる。

2. 英国のスペシャルトランスポート

英国におけるスペシャルトランスポートは1) 公的なサービス、2) 民間のボランティア活動とに大別される。1976年にはEdinburghで試みが始まり、1977年MINIBUS Act, 1978年Transport Actのあと1980年代に入って全国に広がった。1981年Public Passenger Vehicles Actのあと1985年Transport Actの下で自治体は公共交通計画に身障者・高齢者の交通要求に対応することが求められている。この点について付記しておく、米国の連邦道路法でも「アメリカの障害者を平等に扱うことは義務である」としているなど欧米諸国の法的対応が進んでおり、スウェーデンなど北欧諸国の現段階はさらに高いレベルにある。この概念は近年では「ノーマライゼーション」として定着しており、公共交通の「ソーシャライゼーション」とともによく使われている。

英国のスペシャルトランスポートは近年の財政難、行政改革の中にもかかわらずほぼ根付いたといえる。1985年のTransport Act以前ではあるが実施都市を図-1に示す。大



図-1 実施都市

Akihiro MIHOSHI

都市ではCamden,Edinburgh,Glasgow,Newcastle Upon Tyneなど、地方都市ではCoventry,Sheffield,Reading,Nottinghamなど、ニュータウンではMiltonKeynesなどが代表的である。

3. ロンドンの事例

スペシャルトランスポートの例の概略を以下に示す。名称：LONDON DIAL-A-RIDE、組織：LONDON DIAL-A-RIDE USERS' ASSOCIATION、歴史：ロンドンには個別に組織があったが統合的な組織は1984年である。方式：電話による予約、呼び出し。域外車椅子者にはタクシーカードを、Many to Many、会員：49,000人（1986年適合該当者の見積値はロンドンで約250,000人でその約20%）、車両：105台、運営単位：29、料金・財政：地区により異なるが大体料金は近距離1mileで30P（約¥70）位、遠距離10mileで1ポンド（約¥230）以上。財政難で徹底した合理化と大量のボランティアに依存している。利用率は平均11週に1往復程度でありまだ少ない。当面週に1回の利用を目指している。このため協会は健常者も含む会員10倍増計画をたて、PR活動等を行なっている。

4. わが国での導入について

わが国では法的制約もあり、まだ本格的な導入事例はない。しかし、障害者施設、老人福祉施設への送迎目的の「福祉バス」は比較的発達しており、非営利団体による運行補助は自治体の援助も受けるようになってきた。

表-1、表-2は当研究室で行なった身障者に対するアンケートの結果である。²⁾これで見ると、障害の重度1・2級（重い）とそれ以上とで外出の挙動が異なるようで、この差が潜在的な交通需要にあたるものと思われる。この差は現行の公共交通でカバーされにくいものであり、そこから、車利用を差し引いたものがスペシャルトランスポートの必要性のあるものと考えられる。

このスペシャルトランスポート需要のうちさらに、タクシーによるカバーと福祉バスによるカバーとをどう区分するかが今後検討すべき点であろう。

(参考文献)

- 1) 三星昭宏、身体障害者の交通実態と問題点、交通科学 Vol. 6
- 2) 三星昭宏、障害の重度別にみた肢体不自由者の交通問題、交通科学Vol. 11 No. 1
- 3) 三星昭宏、吉田宗久、高石博之、交通に関する高齢者・中年者の意識と動向、交通科学 Vol. 17 NO. 1

表-1 車を保有した場合の外出の程度（人・%）

級	ふ え る	回 答 者 数
1	12 (100.0)	12
2	15 (71.4)	21
3	16 (59.3)	27
4	24 (50.0)	49
計	67 (61.5)	109

表-2 電車・バスの利用状況（人・%）

級	利用する人	回 答 者 数
1	9 (36.0)	25
2	29 (56.9)	51
3	58 (84.1)	69
4	100 (86.2)	116
計	196 (75.1)	261