

## 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

### 0. 解説

1. はじめに
2. 障害者の運動の歴史
3. 交通機関利用困難を伴う障害者：障害者の  
各々のグループの交通手段の必要性と相互関係
4. 交通機関利用困難を伴う障害者のための交  
通施設に関するその他の利害関係団体
5. 障害老人の利用を考慮した交通施設に関する法律
6. 障害老人の利用を考慮した交通施設の歴史と現況
7. 結論

秋山哲男\*

### 解 説

本論文は Helen Meier 女史, United Cerebral Palsy Association of San Francisco (サンフランシスコ米国能性麻痺協会) の, 「Accessible Public Transit — A History and Overview of Accessible Transit Provision in United States」, 1981年を翻訳したものである。

主たる内容は障害者・老人の交通問題に関して, 米国の最もアクティブな10年間 (1970~1980年) について記述したものである。米国の60年代は障害者・老人の交通問題に多少の動きはあったが本格的なものではなかった。70年代に入ってリハビリテーション法成立 (1973年, 交通もこの一部として扱われた) 以後, 交通への波及は加速度を増し激動の70年代の契機となった。そして80年代は, 都市大量交通法 (Urban Mass Transportation Administration; UMTA, 1979年 DOT (運輸省) 504条) によって福祉部局から運輸省の取り組みに移されて504条の議論 (方法による見解の違い) が交されながらも発展してきた。

我国では障害者・老人の交通問題に関してその実践と研究の歴史が極めて浅く, 事例としても, 研究論文としてもその成果は少ない。著者が研究を開始した80年代初めには交通問題に関する高令者並びに障害者の論文は, 研究の緒に着いたばかりであった。そして現在も欧米と比べると実践・研究とも取り組みが遅れていると言わざるを得ない。

本論を翻訳した意図は, 米国の情報が断片的で体系的な情報がほとんどないこと, あるいは, 日本における障害者・老人の交通対策に何等かの参考になり得ると考えたからである。

行政主導型の米国, 行政がリードしながらもボランティアのエネルギーをうまく発酵させた英国, そして各国の先例としての福祉先進国の北欧の取組みなど各国の比較研究の上に, 日本に合った老人・障害者の交通対策の方法が模索されることを期待したい。本論文の紹介はその第一歩である。

本論で用いる【 】は訳者の説明である。

\*東京都立大学都市研究センター・工学部

## 1. はじめに

10年前、アメリカではもうひとつの市民権を求める運動——障害者の団体——が誕生した。障害者は自立生活の権利、教育【制度が不十分】を受ける権利、彼らが地域の中で生活可能な障害者自身が利用できる交通システム、住宅や環境を整備する権利などを求めて闘った。彼らは黒人や婦人運動よりも、目立たない少数派として立ち上がった。しかし10年の間に、力強い発言力のある政治的なグループに成長し、非常に大きな一歩を踏み出すことに成功した。

公共交通は、一般市民が都市や郊外の行政サービスの一部だと思っているものである。アメリカ国民の大部分にとって、公共交通は主要な外出手段である。とりわけ都市に住む貧困者層の外出を可能にし、又自家用車を持たない層の通勤手段や余暇活動の足となる。公共交通は、不足ぎみの燃料資源を浪費する習慣を変える点で国家的必要性にも合致しよう。

障害者にとって、公共交通を使えないという移動障壁は、市民権の喪失や就労の困難と同等である。多くの障害者が公共交通を使うことができないように、交通システムはその利用の困難さや使いにくさ、肉体的な危険をも伴ってしか使えないように設計されている。自家用車を持たない障害者にとっては、アクセシブルな【利用し易い、近づき易い：例えばバス、鉄道などの乗降が可能となること】公共交通を利用できることが移動できるということである。

障害者すなわち「交通機関の利用が困難を伴う人」のための公共交通の施設の歴史と現状がこの研究のテーマである。

障害者のニーズ【交通機関の利用困難を伴う障害者のための公共交通手段】に対して、交通施設を整備する側は、伝統的に障害者の必要性を考えて計画してこなかった。ほんの10年前まで【1960年代の後半のこと】、障害者のための公共交通は何もなかったのである。彼らは、経済的にそして物理的に利用可能な交通手段に頼らなければならなかった。ソーシャルサービスの施設【社会福祉

施設等】の利用者のためには、限られた交通サービス【例えばリフト付バスなどの送迎】を行っていたソーシャルサービスの機関がいくつかあった。しかし大部分の障害者は、何の交通手段もなくとり残されたままであった。

社会にとり残された障害者に対する交通サービスは、交通施設を整備する側の責任として見られていなかったため、障害者は交通サービスの欠如を顕在化させ、彼らの市民権のために法律上の制度化を要求するために、政治的な闘いを企てた。この政治的な行動は国民の関心をこの問題に向けさせ、法律上の変革を押し進めるのに必要であった。法律が支持され実施されるのを見守ることは、今でもなお必要である。

この政治的闘いは、不幸な状況に至った。それは、既存システムやデモンストレーションプロジェクトの研究の分析に対して感情的な偏見を持込んだことによって計画とサービスの普及を阻害してきたことである。

1980年、アメリカにおいて、すべての障害者が何らかの適切な公共交通のアクセシビリティを確保した地域はまだほとんどなかった。

障害者のための主な交通手段は以下の2つ：①パラトランジットシステム【ドアトードアの送迎を中心とした比較的小型のバンや乗用車などを用いた障害者・老人等にサービスする交通手段である、Paratransit systems】と②定路線のアクセシブルなシステム【例えば一般の路線バスにリフトやスロープ等を付けて障害者・老人などのハンディキャップ者も利用可能にした交通手段である。地下鉄等の例もあるが、ここでは主としてバスを意味することが多い。路線バスと呼ぶこともある、fixed route accessible systems】である。研究の焦点は24団体のパラトランジットシステムのデータを集めることによって、多くの場合パラトランジットのデータは実際の費用を正確には表わしていないことがわかった。さらにパラトランジットは、障害者以外の乗客に対するサービスと同じレベルのサービスを障害者に供給することができない。

この研究は、障害者のための交通施設に関して1970年～1980年を概観したものである。様々な利

害関係団体を研究し、これらのグループ間に展開する相互作用のあとをたどることによって、障害者にとっての交通問題を説明することができよう。さらに、どこに問題が起こっているのか、そして各々異なった計画目標と異なった関心に基づく計画の仕組みが、望ましい交通施設の供給をどのように妨げてきたかを示している。

この研究は以下の6点に要約できる。

- ①障害者による運動の歴史
- ②障害者の各々のグループが利用困難な交通施設の定義と、障害者自身の交通のニーズと政治的な掛かり合いについて
- ③交通施設供給者【バス会社等】、政府機関、交通施設製造業者を含む利害関係者の団体について
- ④アクセシブルな交通施設の供給に関する法律の歴史
- ⑤アクセシブルな交通施設の技術と供給に関する歴史と現状
- ⑥結論

——Transit Diserved とは——

「Transit dysfunctional」【交通そのものの機能不良】や「transit handicapped」

【交通上のハンディキャップ者】は、老人や障害者【すなわち定路線公共交通の伝統的な形態を使うことができないか、もしくは使えるとしても困難を伴う人々】を扱った文献においてはよく使われる言葉である。人ではなくてシステムが機能不良 (dysfunctional) なのだ。

「disabled transit disserved」【交通機関の利用困難を伴う障害者】や「transit disserved」【利用困難な交通機関】という言葉は、このレポートにおいては「Transit dysfunctional」や「transit handicapped」という言葉に取って代わって使われている。それは、disability【能力障害】以外の理由で適切な公共交通サービスを受けていない他の人々を含むということは意味していない。

## 2. 障害者運動の歴史

伝統的に、ハンディキャップを持った人々は、単にバスの背後【バスが乗降できないということだけでなく】にではなく、社会の本流 (main streaming) から全く見えないところに隠されてきた。1960年代の初頭までは、障害のある子供は特別な学校に行かされたり (それらの学校は障害者に教育するのは先見の明があるとして、進歩的だと考えられていた)、学校に行けないから家で教えられたり、社会で「特殊な子供」と呼ばれている子供たちの世話をしているという「重荷」から家庭を守るために制度化された。

ベトナムの内政に干渉するという米国の決定は、長い歴史の中で米国社会を大きく揺り動かした。若い世代の急進化と一緒に、この年齢層内の少数者のサブグループの急進化が起った。障害者は、それらのサブグループのうちの1つであった。

米国中の多くの地域における障害者の運動と自己鼓吹は1960年代始めまでさかのぼることができる。この増大する自己を重んずることや自己価値の理解は、様々な方法で明らかになり始めた。

楽に勝ちとられないのは自己を重んずることである。障害のある活動家でもある1人の行政官は、簡単に1950年代の予想を取り消した。「それは本当にアクセシビリティという問題ではなかった。問題は、私がやはり社会に属していなかったということだ。我々はその基本的な考え方を受け入れた。」彼は、障害者がひどい差別に直面するひとつの分野として教育を引用している。「子供は学校に行くことになっている、と述べた法律がある。それがハンディキャップを持つ子供のこととなると、人々はうまくその問題から逃げてしまう。しかも何の疑いもなく、法律がハンディキャップを持った子供を「子供」として考えてないのだ。」

彼は6才から16才の間、彼を収容した施設について語った。この学校は当時モデルと考えられていた。6才で施設に収容されるとはどのようなことだったのだろうか？

私はそれが起こった日から今日までを思い出すことができる。それは完全に明白

だ。我々は家から施設まで350マイルを車で行った。家族が私を待合室に置いて「ではさようなら」を言い、実際に帰ってしまうまで、私には何が起ころうとしているのかわからなかった。施設には古い木のテーブル、金属の椅子、部屋のすみの高いところにテレビがあり、かっこうの巣【「かっこうの巣の上で」；精神病棟をテーマにした1970年代後半の映画で精神病棟の非人間的扱いをしている状況の比喩】のような環境であった。私は、もし89才まで生きるとしても、あの知覚は決して消え去ることはないだろうと思った。それは今でも決して消え去ってない。

施設で10年間過ごした後、彼は自分が完全に施設に慣らされた自分、すなわち「反抗的なふるまいを十分に持った、制度によって取り扱うことができない者になった」ことを感じている。

そこから彼や外傷性の差別を経験した何千人もの子供たちは、16歳後半から17歳初頭にかけて高校や大学へ行った。彼らは教育を受け、急進化した障害者の新しい潮流であった。彼らは、自分たちを普通の人々からひき離し【差別 (other than)】て扱った社会の現実をすでに経験していた。彼らは黒人たちの闘いを観るとともに、かつ関心を示した。彼らは市民権運動からも学んだ。

1960年代に入っても、アクセシブルにキャンパスが改善されて重度障害者を受け入れる大学はまだほんの少ししかなかった。これらの大学のキャンパスは、障害者の活動のための拠点となる傾向にあった。

カリフォルニアでは、障害者の自己擁護の拠点は、カリフォルニアのパークレー大学であった。「1962年には、エド・ロバーツ (Ed Roberts, 現在はカリフォルニアのリハビリテーション部の主任【日本にも1982年の自立生活セミナーに参加し、かつ、5ヶ月間帯在した。】) 彼は小児麻痺以後の四肢麻痺患者が最初に大学に入るのを許可された重度障害者の一人となった。」1969年までには、エド・ロバーツと学内病院の一角に住んでいた11

人の学生が共同して、相互に援助するグループとなり堅く結束した。まもなく彼らのうち多くは大学から去っていった。

彼らは、地域の行政機関が障害者を援助するために適切なサービスを提供してくれば、社会の中で独立して生活することができる、と考えた。彼らが持っていた障害者の自治の概念や、この夢を実現しようとする政治的活動が、カリフォルニアにおける障害者の自立生活の基盤となった。パークレーに自立生活センター (Center for Independent Living 【日本ではCILと呼ばれている】) を創ったこの同じグループの人々は、アクセシブルな交通施設の整備はもちろんのこと、障害者のための多くの権利を盛り込んだ議案を通そうと積極的に行動した。

似たような、自立を求める活動が、他の地域でも起こっていた。ニューヨークでは、若い女性が、身体検査に合格できないという理由で教職を与えられなかった。彼女がニューヨークで教師になるための必修科目を全部取ったことによって得た資格を守るための闘いを支持する委員会が結成された。この委員会はDIA (【行動する障害者】、Disabled in Action) と呼ばれたが、教師の問題に限らず多くの問題に対して活動が展開されていた。

ニューヨークとカリフォルニアは、障害者の意識が活性化していった地域であった。しかし温情主義は市民権のじゃまになるという認識は国中に広がり始めた。シカゴの国立の下半身麻痺者【脊髄の病気などによる両下肢の麻痺】の財団であるマサチューセッツ・ハンディキャップ者協会やネブラスカのENCOREと呼ばれたグループは、障害者の権利を求めて前進し始めたいくつかの組織であった。

リハビリテーション法 (Rehabilitation Act) が提議された1972年の11月迄には、ニューヨークの障害者は政治的行動を起こすのに強力なネットワークを持っていた。大統領選挙の4日前、彼らはニューヨークで座り込みを行った。選挙の1日前にはタイムズ広場 (Times Square) を行進した。これらのデモは、ニューヨークのニクソンのキャンペーン本部における座り込み抗議にて最高潮に

達した。

これに似たようなデモがカリフォルニアとボストンでもあった。障害者は政治的行動にまだ慣れていなかったが、ネットワークを作り始めた。

ニューヨークにおける行動する障害者（DIA）の創設者であるジュディ・ヒューマンは次のように述べている。「国のあちらこちらで何かが進んでいる。人々は組織化を図ることによって目的を達成しようとしている。」

様々な地域の努力から、連邦政府のレベルでヒヤリングを要求するのに十分熟知した運動の必要性が認識されてきた。そのような運動は、障害者が必要としている要求を言い表わすことができるような国内の連帯を必要とした。これらの連帯は、共同の活動が必要な時には、堅く協定した運動を認める弾力性がなければならなかった。弾力的な計画は、地区の組織がその自治権を失う恐れなしに参加できるためにも重要であった。

これは小さな挑戦ではなかった。全国的には、様々なタイプの障害者のために、又彼らと一緒に仕事をしている機関が2,500以上もあった。昔の主な組織の中には、障害者のために運営され、その哲学の中に温情主義と管理の概念を組み入れる傾向にあった。又、他の新しい組織は、政府機関のプロによって「証明」されてきたという歴史を知っている障害者の活動家によって運営されていた。

それぞれ異なる障害者団体において、皆の関心が非常に異なっているために起きる問題についても述べておく必要がある。政治的に長い歴史をもっている団体もあれば、ほとんど又は全く歴史のない団体もある。

1974年、障害者からなる、又は障害者のための組織の150人のリーダーは、ハンディキャップをもつ人の雇用をテーマに年1回の委員会の議長の間で会合をもった。これらのリーダーたちは落胆していた、それはリハビリテーションプログラムのための広い支持を確保するのに、障害者と彼らの代表者の無力さに深く関連していた。リハビリテーション法は当時

の大統領リチャード・ニクソンによって2度提議された。そして、その議案は議会で支持された。

これらのリーダーは米国障害者市民連合（the American Coalition of Citizens with Disabilities (ACCD)）を創った。この連合には2つの特徴があった。まず最初に、障害者相互間の連合体として機能すること。2番目には、障害者に決断力を持たせること。従ってそのビジョンは、カリフォルニアの自立生活を求める運動やニューヨークの行動する障害者（DIA）に類似している。障害者たちは、彼ら自身のために話すことができ、又話すべきなのである。

この種の連合体が必要だという意識を創り出すのは、たやすいことではなかった。「当時、大部分の障害者——本当にほとんどのグループ——は、障害者相互間の協力が必要であり可能であるということ認識していなかった。共同の行動を必要とする課題は、見えないところにおきざりになっていた。しかし、それらの課題が浮上してくると、人々は障害の傾向に沿って組織化され、様々な展望からそれらを見るようになっていった。」その上、1970年初頭の障害者の活動家たちは、障害者のための組織の代表者となったソーシャルサービス当局の人事部に腹を立てていた。しかし、これらの人々は、ハンディキャップをもつ人々と一緒に働いている政府機関の圧倒的多数を占めた。力のある、国の組織を創ることは本当に難しい挑戦であった。

それにもかかわらず、その連帯は形作られた。この連帯の成功に協力したと思われるいくつかの要因がある。その組織は、柔軟性と地方の自治という賢明なコンビネーションをもって計画された。米国障害者市民連合（ACCD）は、その骨格を計画する必要のあるまさにその時に、リハビリテーション部局の補助金を受け取った。それが作られたのは、障害者や彼らと一緒に働く組織の推進センターが、力をもった国内の連帯の本来の力を非常に意識していた時だった。

1973年、リハビリテーション法が議会で可決された。この法令の第504条は、障害者の市民権に

ついて述べている。差別を明らかにする規則が必要なのだ。米国障害者市民連合 (ACCD) は、1977年の保健、教育、福祉 (Health, Education, Welfare) の政府機関の座り込みを統合する手助けをした。座り込みが始まってから24日目に、カリフォルニアの教育・福祉当局は504条の規則に署名した。国内の連帯は、障害者の力を合わせて大きな成功へと導くのを助けた。米国障害者市民連合 (ACCD) は、国の連合体としてまだ機能している。

1973年、障害者の行動グループがペンシルヴァニアで組織された。彼らは、能力障害 (disability) に関する広範囲にわたる事柄に関心をもっていたが、すぐ交通に関心を向け始めた。1974年中頃には、彼らは西南ペンシルヴァニア交通当局 (South West Pennsylvania Transit Authority) と一緒に仕事をするために、モスリハピリテーションセンターと米国脳性麻痺連合支部 (United Cerebral Palsy chapter) に参加した。創設者のメンバーであるシーグリンド・シャピロは、彼らが交通に関することを勉強し始めた時、次のように述べている。

彼らは、この問題を解決する唯一の方法は、それを国のレベルで呼びかけ、国の問題とし、他の障害者や老人のグループと力を合わせることで、と気がついた。彼らは、権利と法律によって彼らが優先すべきことは、公共の交通システムを老人やハンディキャップをもった人々がアクセシブルに【利用できるように】することだ、と感じた。

交通のアクセシビリティの問題を筋道立てて話すためには、3つのグループが、トランズバス【低床バスで、リフトではなくスロープで対応するバス】の団体 (Transbus Group) と呼ばれる国の運輸連合を組織するために他のグループに加わった。このグループは500万人以上の人々を代表した。それは、各々の障害間の連合体であっただけでなく、「問題に対して障害者と老人のグループが一緒に働いた最初の団体」であった。この連合体は、フィラデルフィアの公共の利権に関連した

法律センターの事務所によって運営された。

州政府は、トランズバスと呼ばれる低床式バスを計画するために調査をしていた。低床式に設計されたバスは、乗降が出来るようにするためにスロープを付けた。トランズバスの団体は、このアクセシブルな設計を支持する努力を払った。障害者連合も又、3つのアプローチを唱えている。

- ①：大量輸送交通機関に全面的にアクセスできる
- ②：端末交通システム
- ③：アクセシブルな定路線システムを利用できない人々のための小さなパラトランジットバス

1970年の中頃から終わりまでには、障害者の中に運動が定着していた。彼らは連合体を作り、市民権を要求して法律を変える議案を通過させるのにある程度成功していた。

アクセシブルな公共の供給が、多くの障害者によって主要な市民権として見られた。障害者の権利のために働いているいくつかのグループは、公共交通に焦点をあてて努力している。

### 3. 交通機関利用困難な障害者：障害者の各々のグループの交通機関の必要性と相互関係

交通機関が利用困難を伴う障害者の問題を理解するためには、この障害者内の各々のグループ、グループの相互関係、そして他の利害関係団体の地盤との関係を認識することが重要である。

大多数の障害者にとって、定路線公共交通 (fixed route public transit) 【路線バスや鉄道などルートが決まっているものを指す。ここでは路線バスを意味することが多いので、路線バスと訳すこともある。】は問題である。下半身麻痺者や四肢麻痺者にとっては定路線交通システムは全く役に立たない。視覚障害者や聴覚障害者は、それら交通システムを利用することができるが、彼らの不自由なところに適応するよう機能的には設計されていない。少し歩行できる人は、かなり不便さ、又は危険を伴って、路線バス (定路線交通シ

ステム)を利用しなければならない。

1970年代の初頭まで、重度障害者のための公共交通はほとんどなかった。法律には、ハンディキャップを基準とした差別は違法であると述べられていた。障害のある選挙民は、交通事業主体に圧力を加えるという行為に焦点をあてるために、必要性の高いものとして、市民の権利としての交通を考えていた。

交通施設に関する利用上の問題点は、2つの基本的な制約要因によって明らかにされ、とくにアクセシビリティ(近づきやすさ)の問題に焦点があてられた。

——階段を使うことができない人々のためのスロープやレベルを変える工夫【リフトなどの垂直移動】

——垂直移動以外のその他の改造：点字印刷、TTY phone【聴覚障害者が使うテレタイプの電話】、座席指定、改良された柱と手すり、低くされたベルコード【押ボタンと同様の機能をもつ。コードを引っぱればよい】と運転手の感度のトレーニング

障害者の交通の必要性を理解するためには、各々のグループが分析されなければならない。ある障害者のグループは、スロープやリフトの取付けなどレベルを変える工夫の他、交通施設の改造を必要とする。この研究のために、これらの人々をAグループとし、彼らが必要とする交通施設の改造を「リフト装着(lift package)」と呼ぶことにする。リフト装着以外の改造を必要とする第2のグループをBグループとし、彼らのために交通施設を改善することを「リフト装着以外の改造(other modifications)」とする。

活動家は、これら2つのグループの必要性をパッケージとして扱った。彼らは交通の供給に対して2つの解答を出した。第1の選択は、現代的な、市内を走る低床化した車輛のトランズバス(スロープの付いたバス)を発達させることだ。第2の解決策は、すでに概略を述べた他の改造の補助的な改造のついた高床バスに合うようなリフト装着を発達させることである。

リフトの技術が改良され、交通のコストが分析

されてきたので、政府や交通事業当局は、ますます障害者のAグループ【リフト装着が必要なグループ】とBグループ【リフト以外の改造が必要なグループ】の必要性を区別するようになってきた。Bグループに必要な改造を供給するのに含まれるコストは、Aグループに必要なリフト装着のコストに比べると極めて少ないといわれている。

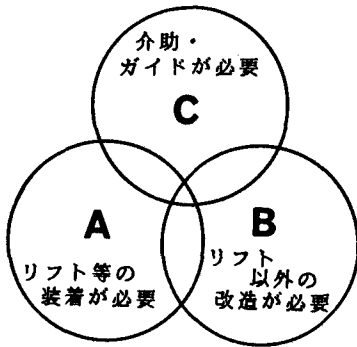
Bグループに必要な変更は、器機についての調査をあまり必要としない。交通管轄区の多くは、その交通機関の中にいくらか又はすべての改造を組み入れてきた。これらの変化は、交通管轄区の一部において「特別な配慮」のための法律上の必要条件を満たしている。

法律は、A、Bグループの移動の必要性を第一に強調してきている。路線バス【地下鉄や鉄道を対象とするときもある】とパラトランジットの調査は、物理的なアクセシビリティ(物理的に乗降を可能とすること)を強調している。アクセシブルな車輛の原価計算も又、物理的なアクセシビリティに焦点をあてている。Aグループに定路線サービスを提供するための費用は、Bグループに定路線サービスを提供する費用よりもかなり高額にのぼる。

実際には、交通機関が利用困難を伴う障害者の第3のグループ【Cグループ】がある。精神的もしくは心理的な障害が理由で、付き添いなしでは外出できないグループである。彼らの交通の必要性は、既存交通施設の物理的な改造は必要ない。実際、彼らの必要性は、交通施設の供給の範囲内であるとは考えられていない。従って、これらのグループのモビリティや交通施設に関する課題は、重要視されてこなかった傾向があり、障害者のための交通施設に関する文献の中では考えられていない。しかし、交通のアクセシビリティをめぐる展開する議論において、これらの課題は隠れた協議事項となってきている。

公共交通を利用する時に付き添いを必要とする、障害者のこのサブグループは、Cグループとする。図-1は、これら障害者の3つのサブグループの相互関係を説明したものである。

Aグループ——障害者の交通施設の問題点から、



- A—スロープやリフトが必要な障害者
- B—スロープやリフト以外が必要な障害者
- C—介助あるいはガイドが必要な障害者

この概念図は障害者サブグループ間の関係を視覚的にわかるようにした。それぞれ3つのサブグループの人数に関しては意味を持たない。

図一 交通の利用困難条件からみた障害者のサブグループ

機器【例えば車いす】を用いて動く活動家が多数占める。【スロープやリフトが必要な障害者】

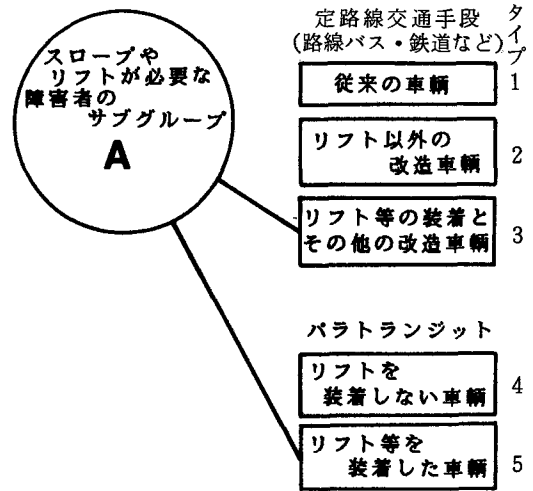
Bグループ——このグループの少数は交通上の介助が伴う。【スロープやリフト以外が必要な障害者】

Cグループ——「何も言わない」傾向のあるグループで、しばしばソーシャルサービス当局の人又は親のグループによって代弁される。【介助あるいはガイドが必要な障害者】

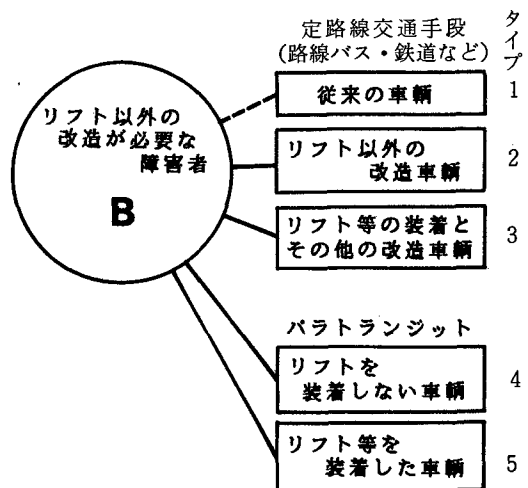
Cグループと彼らの代表は、アクセシブルな交通の供給についての議論の中ではほとんど聞かれない。交通の供給者は、A、Bグループの必要性和交通の費用の重さを考慮して、Aグループのための路線バスよりもむしろ、リフト付のパラトランジットシステムを促進し始めている。Cグループの人々は、すでにパラトランジット利用に依存しているグループである。実際、交通の供給者がAグループにパラトランジットの利用をおし進めているのは、AグループとBグループの結びつきを要求しているのである。Aグループは、Cグループと対決するか又は結びつく方向に押されている。障害のこれら3つのグループの要求を満たすこ

とのできる交通システムの種類を概観するために、異った交通形態を見てみよう。公共交通には2つの形態すなわち路線バス【定路線交通システム】とパラトランジットがある。この分析のために、パラトランジットサービスの2つのタイプと定路線バスの3つのタイプもしくはレベルが使われる。

定路線サービス：



図二 スロープやリフトが必要な障害者についての交通の設備に関連した交通システム



図三 リフト以外の改造が必要な障害者についての交通設備に関連した交通システム



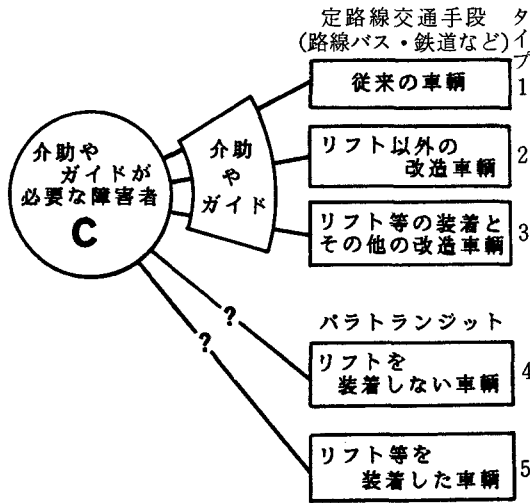


図-4 介助やガイドが必要な障害者についての交通設備に関連した交通システム

- タイプ1——A, Bグループのための供給を組み入れない伝統的なバスの提供
- タイプ2——Bグループに必要な改造を備えたバス
- タイプ3——Bグループに必要な改造とAグループのためのリフトを備えたバス

パラトランジットサービス：

タイプ4——リフト装着なしの車輛【乗用車等】

タイプ5——リフト装着の車輛

交通機関が利用困難を伴う障害者の必要性と、選択が可能な交通機関とを比べてみることによって、障害者の利害が一致するものと意見が分れるものと2つに分けられる。本来備わっている矛盾が顕在化する。

図-2, 3, 4は、交通機関が利用困難を伴う障害者の3つのサブグループのために、選択可能な交通手段を分類したものである。交通手段の2つの形態は、サブグループAに物理的にアクセシブルな交通手段を供給することができる。障害者の活動家のほとんどは、アクセシブルな路線バスがこのグループに適正な交通手段を供給する唯一の方法だ、と述べている。リフト付の路線バスによ

って、障害者のこの部分の人々は、一般市民が利用できるのと同等の交通機関を利用できるだろう。

「それは違う」と、交通機関をアクセシブルにするために必要なお金を使うことに反対している交通の供給者は答える。彼らは、このサブグループの大部分の人々は、バスの停留所へ行ってアクセシブルな交通機関【リフト付車輛】を利用することができないだろうと主張している。彼らは、リフト付のパラトランジットシステムの供給は、安いコストでサブグループAの必要性を満たすであろうと主張している。

サブグループAの障害者の活動家は、彼らは分離されたシステムを望んでいないのであり、パラトランジットによって供給されるサービスは決して平等でない、と答えている。

サブグループBのほとんどは、交通施設が改良されない現在の状態で、すでに交通システムを使いこなしている。彼らにとって、改良の各々の部分は多くの使い易さや安全を促進するであろう。パラトランジットは素晴らしい特別車輛であり、それがより便利で安全だとわかったこのサブグループの何人かによって時々使われている。

Cグループにとって、路線バスなどの付加的な設備環境を整えることは余り役に立たない。彼らが必要としているものは違うのである。彼らは付き添いがいれば、どんな路線サービスも利用することができる。パラトランジットは違う。図-4に示されているように、パラトランジットによって供給されるかくれたサービスは、よくみられる私的な介助サービスである。特別なパラトランジットシステムの規則によると、介助サービスは地域によって異なり、この必要性は大きかったり小さなかったりする。多くのパラトランジットシステムにおいて、運転手は重労働な交通サービスの仕事の中で、乗客を戸口から戸口へと送迎し、身体的そして感情的又は心理的な介助ニーズも同時に提供している。このサービスは、めったに言及されず、著者の知る限りでは、サービスの分析において見積もられたことはないが、重要なものである。

これらの概念図は、交通サービスを受けていな

い3つの障害者のサブグループがどんなサービスを要求しているのか、の大きな違いを示している。実際、サブグループBは最も高いレベルのサービスを受けており、サブグループCは交通の供給者の手の届かないところにあるが、あるパラトランジットシステムにおいては暗黙のうちに様々なものに頼っているのだろう。そしてサブグループAは最も低いレベルのサービスしか受けていない。

障害者間の連合体を作るにあたって、障害者は多くの価値のあるものを造ってきたという考えを持っていた。この考え方は、それらの連合体を大きくし、従ってその政治的な力も大きくなった。それは、課題を考えていく上で一体となり、障害者の中でサブグループを支持することによって、どのように彼らがお互いを支持していけるかを理解する助けとなっている。同時に、彼らが必要としているものの多様性は、アクセシブルな交通を供給することに関する問題において、ある重要な矛盾になってきている。

交通問題を考えていくために、最初の大きな連合体を作ることに一生懸命であった障害者は、障害者内の様々なサブグループが必要としているものを満たすために様々な形態の交通を供給する必要性を理解した、とシャピロ (Shapiro) は感じている。同時に彼らの大部分の時間とエネルギーは、トランズバスの議案を通過させるために費やされた。Cグループの必要性には焦点が合わせられず、AグループとBグループの必要性は実際には同じではない。障害者における必要性が各々異なることと、トランズバス、すなわち低床式バスだけに焦点をあてたことは、「路線バスをもともと使えない障害者に交通を供給するにあたって、トランズバス導入という低床式バスにスロープが付いた路線バスが最も良い解決策であるとは言えない」という見解を、障害者の外にいる利害関係団体が文書で証明しようとし、一種のくさびをさした。この章の中で述べられたサブグループの必要性は、様々な形態の公共交通を必要とし、そして利用することができる人々のパーセントと実数についての議論の一部となってきている。(付録Aを見よ)

#### 4. 交通機関の利用困難を伴う障害者の交通施設に関するその他の利害関係団体

障害者に加えて、交通機関の利用困難を伴う障害者のために公共交通を供給することに関係しているグループが3つある。それは政府機関、交通施設と車輛等の製造業者、そして交通事業者である。交通供給の勢いは、法律の発議権に始まり、製造業者と交通事業者とを密着させた法律に終わった。

##### 4-1 政府機関

障害者の主唱者は、1つの課題として、また障害者をもった人々を援助する広範囲の法律の一部として、交通施設のために活動してきた。障害者のための交通施設供給に関する法律は、修正されて都市大量交通法 (Urban Mass Transportation Act) に組み入れられた。1970年の修正案には、障害者のための交通施設供給は国の政策であることを記述した章が含まれている。これは、供給されるべきサービスの種類やレベルについては述べていない。この定義不足は、現在の議論の種である。すなわち2つのアプローチに技分れし、そのひとつの方向は定路線のアクセシビリティを高めることであり、もうひとつはパラトランジットシステムによりドアトードアのサービスを強化する方向である。

都市大量交通庁 (運輸省内の一部局; UMTA) は、これら両方の概念の調査に熱心になったにもかかわらず、州政府や地方自治体は障害者に交通を供給する方法の研究について、その多くはとり残されてしまった。

この法律上のあいまいさは、運輸省 (DOT) が、交通に関係する1973年のリハビリテーション法 (Rehabilitation Act) の第504条を履行するために最終的な規定を書くまで、そのままの状態に残っていた。これらの規定はアクセシブルな定路線バスの供給を命令しており、アクセシブルな車輛の割合とアクセシブルな定路線サービスを供給するための実施すべき期間を規定した。その規定は1979年の夏まで発布されなかったが、アクセシ

ブルな定路線サービスが命令されるであろうという見込みは、何年もの間、製造業者や運輸事業団体には明らかにされていた。

交通の供給に関する政策の定義と実行は、多くの政府機関に関連している。例えば504条の規定は、保健・教育・福祉の省（Department of Health Education and Welfare (HEW)）に始まり、HEWの大臣によって署名された。504条の規定が署名されたのは、米国の大統領が財源を確保し、障害者による申し合わせた政治運動を制する命令を出したすぐ後だった。規定が署名されても、それが交通の点から特別に理解されるまでには2年かかった。

1973年の連邦補助道路法（Federal Aid Highway Act）は、老人や障害者がアクセシブルな交通機関だけに資金を割り当てることを要求したが、それは必要なアクセシビリティを考慮した改造に対して特別なお金を支払わなかった。議会による財源を割り当てるか否かについては、定路線交通機関をアクセシブルにし、適切なレベルのパラトランジットを供給する整備の程度に応じた財源援助を決定する。

#### 4-2 交通設備の製造業者

製造業者の2つのグループは、アクセシブルな定路線システムのための交通設備の供給にかかわってきた。

——バスの製造業者

——パッシブリフト（バスの乗降口とリフトの装着を同一の出入口にしたもの）の製造業者

現在、米国では、市バスを販売、又は販売したいと望んでいるバスの製造業者が少なくとも12社ある。1970年代初頭においては、この市場の競争相手は2社しかなかった。10年前には、パッシブリフトは設計も製造もされていなかった。現在は、少なくとも6社が競争してパッシブリフトの設備を市場で販売している。

アクセシブルな定路線バスの供給を理解するためには、バス製造とその市場そしてリフトの発達の歴史を理解する必要がある。

#### 4-2-1 バスの製造業者

ジェネラル・モータース株式会社（General Motors Corporation (GM)）とグラマン・フレキシブル会社（Grumman Flexible Corporation (Flexible)）は、1960年代後半に都市間運行向けの車輛を製造した米国における2つのバス会社である。市場は大きくなかった。交通は自家用車と道路の改良に重きがおかれており、公共交通機関には重きがおかれていなかった。1945年から1970年代初頭までの約30年間、大量輸送の交通には3つの傾向があった。

——利用者数は減少していた。

——ディーゼルバスによる公共交通の割合は増加していた。

——バスが走ったマイル数はなかり安定していた。

米国における35～40フィート（10.7～12.2m）のバスの年間普及台数は、1964年から1973年にかけては2,000台から3,000台であった。1974年には急速に4,222台に増加した。

1970年には、ジェネラル・モータース社がバス市場の60%を占めていた。フレキシブル社（当時はRohrが所有しており、1978年1月にニューヨークのGrumman Allied Industriesに買い取られた）は市場の40%を占めていた。1971年になると、American Motors General Corporation (AM General)が、かつてGeneral Motors and Flexibleが造り出し、1949年に初めて市場に紹介した新しい形態のバスを、少し改造したバスをもって市場に入ってきた。

1970年、都市大量交通庁（UMTA）は、トランズバス（スロープ等を用いる低床式バス）の調査プログラムを発表した。低床式バスの原型を作るために、3つのバス製造の会社が研究開発を受けもった。このバスは、米国中の交通管轄区によって使われていた新しい形態のモデルにとってかわることが望まれていた。ジェネラル・モータースは、1964年に低床式バスの原型について実験を始めていた。議会の小委員会（House subcommittee）の言明において、GMの代表は次のように述べた。

まず低床式のテストと、その後の交通関

係の役人との議論の結果、RTX（彼らの実験的な低床式バスのモデル）の後に続くバスの床の高さを低くした障害者のアクセシビリティの拡大を受け入れる必要があることがわかった。私たちは、実行可能かどうかかわからないが、低床式の特徴は、もっと長期間の徹底的な調査研究を必要とするであろう、という結論を出した。従って低床式に反して、私たちは道しるべとして RTX（実験的な低床式バス）の原型を使った全く新しくより魅力的な車輛を作り始めた。私たちは原型をテストし、さらに改良を加えた後、この新しい車輛——現在では高速交通系（Rapid Transit Series (RTS)) と呼ばれている——を作ることを計画した、と発表した。

このテストから発達した RTS は、1975年に製作された RTS II【RTS の第二世代】と同じ基本的なモデルである。これは、現代的な床の高い都市バスである。GM 社（ジェネラル・モータース社）は RTS II の Advanced Design Bus（漸新的に設計したバス；ADB【ADB とは座席も多くかつリフト装着を前提とした設計をめざすバスのことである】）の製造のために 4 億 5,000 万ドルを投資した。それは、運輸省にこのバスの製造を許可させるために、トランズバス政策をやめさせた。

ジェネラル・モータース社（GM 社）が新しい形態のバスのために技術を集めていると発表した時、予期せぬ事件が起こった。カナダのジェネラル・モータース社（GM 社）が、米国の GM 社と打ち合わせなしに、「新しい形態のバスを売るために米国の市場を開く」と発表したのである。実際カナダの GM 社は、米国の GM 社の競争相手となった。新しい形態のバスが必需品として知られ、米国で最初に売られた RTS II ADB（高速交通系の漸新的に設計されたバス）には問題があったために、カナダの GM 社は米国の交通管轄区から暖かく迎え入れられた。交通管轄区の中にはまた購入してない、漸進的に設計されたバス（ADB）の注文を遅らせるところもあり、GM の

漸新的に設計されたバス（ADB）よりも約 20,000 ドル安く販売している実験済の確かな新しい形態のバスを注文することができて喜んでいった。

バスの市場の増加に答えて、そして市場にカナダ GM 社が入ってきたことに好意的に答えて、ギリグ・コーポレーション（Gillig Corporation（ギリグ））は新しい形態の原理に沿って設計された市バスを作り始め、カナダのフライヤー工業会社（Flyer Industries Limited（フライヤー社））もまた、米国において類似したバスを紹介した。

フレキシブル社は、1979年、870型モデルをもって ADB（漸新的に設計されたバス）市場へ入ってきた。

1974年にトランズバスの原型が伝えられた後、一般的なバス政策と同様、トランズバスに関して長い流動的な期間があった。この間、フレキシブル社はトランズバスから学んだことを利用して、彼ら自身のバスの原型のシリーズへと進んでいった。その仕事は、現在彼らが作っている 870 型という進んだ設計のバスへと発展した。

一方、アメリカのジェネラル社は財政困難に陥っていた。彼らは 1978 年にはバスに努力することをやめ、バスの仕事から手を引いてしまった。

ギリグ社、カナダの GM 社やフライヤー社から手に入る新しい形態のバス、そして GM 社やフレキシブル社によって製造された漸進的に設計されたバス（ADB）に加えて、もう一つのスタイルの市バス（接続バス；articulated bus）が輸入された。そのヨーロッパの製造業者は、M.A.N. Truck and Bus Corporation（M.A.N.）と Ikarus Body and Coach Building Works（イカルス）の 2 社である。これらのバスは接続の形式で、アコーディオンの形式、又は接続で中央部分のある 2 つのユニットのものである。座席数を増やすことにより、これらの製造業者は経営上そして個人的なコストを切り詰める。それらは、特に郊外からの通勤者に人気が出てきている。米国の市場においては、他の数社が最近の競争相手である。

これらはドイツのネオブラン米国社、アメリカのザープ・スキャニア (Saab-Scania) 社、カーペンターボディワーク (Carpenter Body Works) 社、ブルーバード (Blue Bird) 社とグレイハウンド (Greyhound) 交通製造会社 (TMC) を含む。さらに、かけ出しの会社であるデロリアンモーター社 (Delorean) も、トランズバスを修正したものをいつか製造したいと望んでいる。

#### 4-2-2 リフト製造業者

現在の、又は将来の床の高い都市バスを利用し易くするためには、新しい形態の技術——パッシブリフト (リフトと通常の出入口を同一の場所に設計したバス) が必要であった。この技術は5年前にはなかった。現在では、リフト付バスの市場で競争している会社が6社ある。

3社は、小さな製造業者である。生き残れるかどうか大部分リフト付車輻の販売の市場にかかっている。彼らの興味は、市場の力によって、アクセシブルな路線バスを望んでいる障害のある活動家の関心と密接に提携していることに注目するのは興味深い。

他の2社のリフト製造業者は、リフト以外の製造領域と重要な掛かり合いをもっている。リフトの仕事は、彼らの全体の仕事の重要な面であるかもしれないが、リフトの開発から取り残されて時代遅れとなろう。これらの製造業者も又、定路線バスの支持者と重要な利害関係をもっているが、彼らの掛かり合いは他の3社に比べて緊迫感が少ない。

6番目はジェネラル・モーターズ社である。リフトはジェネラル・モーターズの漸進的に設計されたバス (ADB) の使用のために特別に設計されてきた。それは販売の構成要素と考えられ、GM社の仕事はアクセシブルな交通の将来性を全く当てにしない。従って、その関心は、必ずしもアクセシブルなシステムを唱える人々とは連携しないかもしれない。ジェネラル・モーターズ社は、自社の外部ではこのリフトを販売していない。

どんな新しい技術開発でも、リフトの開発は、信頼度が疑わしかった第一世代、第二世代のリフ

ト付車輻という変化に富んだ歴史を歩んできた。信頼度にまだむらがあった時期の不完全なサイクルの影響下にあったリフトは、政府によって激励された。小規模の製造業者たちは、技術的にはしっかりしていた初期のモデルリフト付車輻のことを製造していた時期は苦しかった。

これら初期のリフト付車輻は信頼できず、アクセシビリティの概念をけがすことになった。リフト付バスの利用率は、不十分な統計的記録によって示された。それはリフトが故障している時や、実際の利用時には使えないものも含めたデータであった。

1979年から1980年にかけて、政府は広範囲にわたって4台の利用できるリフトと、比較上、すべての6台のリフトをテストした。その結果は、技術の状態は、今や信頼できるリフトは利用できるということを示したようである。この研究は、車輻の特性とくにリフトの特徴に比較可能な評価を与え、後部にリフトを装着したバスや新しいバスのためにリフトを購入する際に役に立つデータを与えてくれるだろう。

これらのより新しい世代のリフトが取り付けられ、実際に都市の通勤に利用されていくにつれて、最新のデータが手に入るようになってきた。

#### 4-3 公共交通の供給者

公共交通の供給者の全国的な代表は、アメリカ公共交通協会 (American Public Transit Association (APTA)) である。この交通組織の協会は、アクセシブルな交通の供給の問題に関する交通の団体の代表として次のように語っている。

1960年以前は、公共交通は大部分国や地方の財政と利用料金によって資金がまかなわれていた。この状態は急速に変わり始めた。1960年に首都交通法 (National Capital Transportation Act (NCTA)) が通ると、連邦政府はしっかりしたレベルで公共交通の供給に取り組むようになった。連邦政府が熱心になったことは、彼らの利用をコントロールする力と同じように、交通の改善のための財源を意味した。

当時、都市大量交通庁 (UMTA) の行政官であっ

た Robert E. Patricelli の言明によると、米国公共交通協会 (APTA) の統計は、公共交通の供給における赤字が「1965年の1,100万ドルから1975年の17億ドルへ」増加したことを示している。1972年から1976年にかけて赤字は300%増加したのだ。

米国公共交通協会 (APTA) は、自分自身が、アクセシブルな交通施設の法的要求を受け入れている団体で、成長しているが赤字も増加している産業の代表であることに気づいた。連邦政府の資金は、アクセシビリティの構造的な部分の費用を含む、投下資本の80%が援助されたにもかかわらず、米国公共交通協会 (APTA) は通常のステップだけでリフトを付けないことが障害者のための交通施設の最良のものともみなしていた。

1974年、当時の米国公共交通協会 (APTA) の Deputy の執行権のある重役 (Deputy Executive Director) であった Robert M. Coultras は、その状況を次のように語った。

老人やハンディキャップをもった人々のグループのための移動を改善するという挑戦を受けるとは言え、我々の知る限りでは、そのゴールに到達する1つの最良の方法というものは無い。例えばすべての人に対して、移動は、交通機関を十分にアクセシブルにすることだけでは、必ずしも達成されない。

アクセシブルな交通システムを計画するにあたっての、この用心深い態度と地区の選択を保とうとする願望は、障害者のための交通への米国公共交通協会 (APTA) のアプローチの堅実さである。

1976年の4月、米国公共交通協会 (APTA) の重役会は、「路線バスにおいてはステップ乗降車輛 (step-entry vehicles 【リフト付ではない】) を前提として、リフト以外の手段によって老人やハンディキャップ者へのサービスがより良く提供されることを基準とした。完全なアクセシビリティを供給するであろうどんな連邦政府の政策 (例えばリフト付の定路線バス) にも反対した。」という解決策をとり入れた。これは地区の選択にとって抵抗以上のものであった。それは、定路線のア

クセシブルシステム【すなわちリフト付路線バスの運行】に対する抵抗だった。

米国公共交通協会 (APTA) は、利用のレベル、費用、システムの悪化、そしてアクセシブルな交通機関の技術的可能性に関心をもっていた。それは、法律は柔軟性をもって書かれるべきだと論じた。交通機関が利用困難な人々のために交通を提供するシステムの決定は、地区【日本を例にすると、各地方自治体、市町村など】のレベルにとどまるべきである。

交通運行主体の関心は、1978年の B. R. Stokes から Brock Adams への手紙の中で次のように表現されている。

これらの関心は、連邦政府は、ハンディキャップ者に交通をアクセシブルにするために、財政上の優先権を一般的な交通サービスの拡張から巨額の資本金投資へと移すことを要求している、という認知から生じた。

その間に交通運行主体は、法律に答えて、定路線とパラトランジットのアプローチの範囲を試みていた。米国公共交通協会 (APTA) は最終的な規則が彼らに柔軟性と地区の選択を与えることを確実にするために、連邦政府のレベルで働き続けた。

最終的な504条の規則が決まり、アクセシブルな定路線交通機関の段階的導入を命令すると、米国公共交通協会 (APTA) は訴訟をもって答えた。504条の規則は、環境への影響のレポートが適切ではなく、やり直す必要があるという注釈付で法廷にて支持された。

次のセクションでは、アクセシブルな交通の供給に関する法律の問題について述べる。それは、技術やサービスの発達に関して、APTA や製造業者が決定の基礎をおいた骨組みである。

## 5. アクセシブルな交通施設に関する法律

障害者の利用困難な交通機関に関する交通関連の法律は、障害者団体などの利害関係団体の活動によって得られた成果である。政治的運動が中心

であり、これが法律の立案根拠である。法律は以下の2つの流れがある。

- (1) 第一のグループは、都市大量交通庁 (Urban Mass Transportation Administration ; UMTA) の法律の一部として示されたものである。運輸省内部の法律では、障害者に関する交通の課題に向けて準備した修正案は、1964年の都市大量交通法がその基本となる法律である。
- (2) 第二のグループは、運輸省以外で示された法律で、交通の整備に影響を及ぼしたものである。この主な法律は、建築関連では1968年の建築障壁に関する法律 (Architectural Barriers Act) と福祉関連では1973年のリハビリテーション法 (Rehabilitation Act) である。

### 5-1 法律の歴史的推移とその概要

障害者に関する交通施設の法的関連性は2つの視点がある。表-1は、視覚的概観及び時間的流れの最も重要な点と、交通機関利用の困難を伴う老人・障害者に密接に関連した法律の主な条項を示す。この法律の制定において、たぐさんのグループの入り組んだ歴史とこれらのグループの影響を追っていく。

連邦政府は、1960年の連邦首都交通法 (National Capital Transportation Act (NCTA)) を通して、大量輸送交通機関の整備に着手することになる。これによって歴史上初めて、多額の連邦政府の予算が公共交通に投入された。将来必要な公共交通は、連邦政府による経営が妥当であることが明らかとなった。都市大量交通庁 (UMTA) は、1964年の都市大量交通法によって位置づけられた。この法律は、障害者交通問題のためには何の役にも立たなかったが、後の修正法の基礎となった。

1968年の建築障壁に関する法律 (Architectural Barriers Act) は、建物のアクセシビリティに関して意図された法律であり、障害者に関する交通関連の法律の最初の部分は必然的に、間接的であるがこの法律の中に含まれていた。付随的に、連邦首都交通法 (NCTA) の補助を受けて建設された建築物もこの建築障壁に関する法律に含まれる

ことになった。

アクセシブルな交通機関なしでは、アクセシブルな建築物は実質的に利用できないだろう。しかし、ワシントンメトロ (地下鉄) やサンフランシスコのBART (サンフランシスコ湾岸地域の高速鉄道) の場合、車輛はアクセシビリティを確保するために設計された。建築物のアクセシビリティは、アクセシブルな交通機関の設計にとって中心的な課題であった。

都市大量交通法が1970年に修正された時、最も重要な先例は、老人や障害者が利用する公共交通に関して下院議員のマリオ・ピアギ (Mario Biaggi) 氏により紹介された言いまわしである「特別な配慮」 (Special effort) によって確立された。この言葉、すなわち「特別な配慮」を示すにあたって、障害者の側にはこの概念がまだなかった。修正法の言いまわしは、議会で提案以前に配布された。議会においては何の論争もなかった。それは時を得たアイディアだった。アメリカ障害者市民連合のフランク・ボー (Frank Bowe) は、ピアギの「特別な配慮」に好意的であった。この修正法の言いまわしは、「特別な配慮」を要求したが、その配慮が何であるのかについては細かく指摘していない。

1970年の都市大量交通法の修正法16条(a)項の言いまわしと、1968年の建築障壁に関する法律は、申し分のない意図をもった。これは、必要とされていることは明らかであったが、実行するためには大きな困難が予想された、しかし着手したことは大きな困難や難問を抱え込む源でもあった。サービスのレベルや実行のガイドラインを細かく規定した法律がなかったため、各々の利害関係団体は、その特別なニーズに従って法律を自由に解釈してきた。したがって、このテーマに関する苦労は現在まで継続しているのである。

障害者は、アクセシブルな定路線公共交通を求めて闘っていた。彼らは、ワシントンやサンフランシスコの湾岸地域における鉄道のシステムに大きな関心をもっていた。

1973年の都市大量交通法16条(b)(2)項の修正案は、老人やハンディキャップをもった人々の利用

表-1 障害者・老人の交通上のハンディキャップに関する法律（その1）

交通を中心とした法律	
1964年	<p>都市大量交通法 (Urban Mass Transportation Act)</p> <p>この法律の成立によって、大量輸送交通機関の施設の充実、技術、運行方式の改善のための補助がなされるようになる。しかし、老人や障害者に関する交通問題を特別に扱ったものではない。</p>
1970年	<p>都市大量交通法 16条(a)項の修正</p> <p>修正法は国の政策として以下のように改めた。『障害者や老人者は大量輸送機関の施設とサービスを利用することについて他の人と同等の権利を持つ、その「特別な配慮」の目的を達成するための活動は、障害者や老人が大量輸送機関を実際に利用できることを確実にすること、すなわち大量輸送の分野ですべての連邦政府の計画の援助を受けたものは、この政策にもとづいた施設条件を整えることが含まれるべきこと、などのために大量輸送機関の施設とサービスに関する計画や設計をさせることである。』</p>
1973年	<p>連邦道路法 (Federal Highway Act) の部分の16条(b)(2)項の修正</p> <p>運輸大臣に権限を委任した「老人や障害者にとって大量輸送サービスが利用不可能、不十分あるいは不適切に計画され、設計され、運行されている特別な必要に応じた交通サービスの提供において、障害者や老人を援助する特別な目的のため民間の非営利団体や組合に補助金や貸付がなされる。」</p>
1974年	<p>連邦援助道路法 (Federal-Aid Highway Act) の部分として言い変えた修正, 16条(a)項</p> <p>「連邦政府の財源の補助を受ける計画は、特別な施設や特別な計画あるいは設計なしでこれらの施設やサービスを効果的に利用することができない、障害者あるいは老人によって効果的な利用を提供するために計画され、設計され、建設され、運行されるであろう。」</p>
1975年	<p>連邦大量交通援助法 (National Mass Transportation Assistance Act) の部分としての修正 5条</p> <p>障害者や老人に関する非ピーク時の運賃は、半額に下げた。</p>
1976年	<p>都市大量交通法の法律 (Urban Mass Transportation Regulation)</p> <p>1970年「特別な配慮」の言葉の実施に関連する交通管轄区にガイドラインを示した。けれども、論理的には1970の修正法を明らかにすることを意味し、単に特別な配慮がされていないいくつかを計画することが必要だった。交通事業主体は「交通改善計画」、障害者生活圏の「重要な部分」の交通を供給する計画が部分として含まれていることが必要だった。</p>
1979年	<p>運輸省の504条 (Department of Transportation) ←1977年リハビリテーション法504条から公共交通に関する法律</p>



表-1 障害者・老人の交通上のハンディキャップに関する法律（その2）

交通に影響を及ぼした法律	
1968年	<p>建築障壁に関する法律 (Architectural Barriers Act)</p> <p>「1960年の国の首都交通法と1965年の首都交通法」のもとに建設された公共建築物のアクセシビリティに最も関連性が強かったものである。</p> <p>(これらの2つの法律は公共交通システムのために財源の補助を行なった)</p>
1973年	<p>リハビリテーション法 (Rehabilitation Act)</p> <p>502条法は建築・交通障壁の審査委員会が1968年の建築障壁に関する法律を保障することを確立した。</p> <p>504条法：『また、合衆国に於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、連邦政府の財政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、給付を拒否されたり、差別をうけることがあってはならない。』</p>
1977年	<p>504条</p> <p>↓ 法令はカリフォルニアの保健、教育、福祉当局 (HEW) によって署名された。これは1973年リハビリテーション法の504条に関して最低限度の要求に従うべき規準を規定した。運輸省の504条へ</p>

のために、非営利的な車の購入に資金援助した。それは、都市大量交通庁 (UMTA) の関心を、パラトランジットサービスの運行団体の方へ向けさせる効果があった。

1973年のリハビリテーション法の通過は、すべての障害者が交通にアクセスする権利を含めた、市民権を要求する広い基盤を作った。この法律は、以前の法律の言いまわしである「特別な配慮」にみられる温情主義を越えたものであった。このことにより、交通は「特別な配慮」というような贈り物ではなくて権利として位置づけられた。しかし法律は細かい点については条文にほとんど示されなかった。表-1に示されているように、1973年のリハビリテーション法において作られた基盤が障害者を配慮した交通に関する運輸省の法律となったのは、6年後の1979年であった。その間に、政治的な緊張は高まった。交通事業者は障害者を配慮した交通システムを計画することを試みたが、最終的な法律の要求は何であるのか、そして法律の要求を満たす技術がどのように役に立つの

かを知らずにいた。

1974年の都市大量交通法16条(a)項の修正法は1973年のリハビリテーション法の精神を反映した。これは、都市大量交通法に市民権の概念を持ち込んだ。援助財源は、少なくとも理論的には、障害者を配慮した交通システムの「計画、設計、建設がなされなかったか、あるいは機能しなかった」交通管轄区には与えられなかったので、障害者はそれを使うことができた。資金を与えずにおく法的方法は、アクセシブルな公共交通システムを保証したが、期間の限界やアクセシビリティのレベルを含む特別な法律の要求は述べられなかった。

これらの法律の策謀は、障害者が法的な救済を通して無理に法律を履行しようとしたなどの、訴訟のもつれを生じた。

1979年の交通局の504条の規則は、ついに法的に必要な細目を示した。その細目は、アメリカ公共交通協会によって要求されたものであり、そして再び議会や法廷において要求されている。

## 6. 障害者・老人の利用を考慮した交通施設の歴史と現況解説

障害者が利用困難を伴う交通機関に関して、その改善の必要性が確立された。法律は、序々に障害者のニーズに応じて供給することを通達に反映した。さまざまな利害団体が交通施設に関係して態度を決めた。アクセシブルな交通システムを技術的に可能にするために改善されなければならないかった。

その結果2種の交通供給の方式が研究された。第一の様式は、障害者を含むすべてのバス利用者が乗降可能となるために、傾斜路（スロープ）がついた低床式の近代的なトランズバス、あるいは高床式バスにリフトを取りつけたもののどちらかのアクセシブルな路線バスである。第二の様式は、ドアトードアの交通手段のさまざまな形式で、ソーシャルサービス機関（social service agencies）等によって運行されているパラトランジット（paratransit service）である。

合衆国においてアクセシブルな【障害者の利用を考慮した】バスの現在の水準について知るために、トランズバスの歴史、そしてアクセシブルなバス、そしてパラトランジットシステムを通してそのサービス水準を理解することが必要である。

### 6-1 アクセシブルな路線バス

#### 6-1-1 トランズバス

障害者の利用を考慮した交通の大きな流れを把握する重要な側面は、トランズバス（低床式スロープ付バス）の歴史を知ることである。

1971年に、米国運輸省の都市大量交通庁（UMTA）は、当時の1949年代の新型バスを最新式にする近代的なバスを設計するために研究プロジェクトを開始した。この計画のゴールとして考えられたのは快適性、安全性、車輛そのものあるいは車内の使い易さに関しての特色のある開発だった。後半のゴールは、乗降りに要する時間を減少させ、その結果停車時間も減少させることになった。

主な設計要素の一つは低床化であった。たくさ

んの障害者にとって、この低床に傾斜路を設けることはバスのアクセシビリティ（接近し易さ）に対する最適な解決法であろう。標準的なバスの床高は33-35インチ（84-89cm）である。トランズバスの床高は18インチ（46cm）の高さに4インチ（10cm）付加した分だけバスの前を落としたニーリング方式（Kneeling feature【バスの床高そのものを空気やオイルサスペンションなどによって上げ下げする方法である。】）で地面の高さから22インチ（56cm）であった。実際の18インチ（46cm）の床高で、車いす使用者と準歩行困難者を含むすべての乗客に乗車を可能にするように傾斜路（スロープ）がバスの床から道路上へと伸ばすことができた。トランズバスの設計においては、技術的困難があった。低床式バスは新しい車軸とタイヤの設計を必要とした。そのため座席の容量は減少した。

さて、ジェネラル・モーターズ社は漸新的な設計のバス（ADB）【ADBとは座席数も多くかつリフト装着を前提とした設計を旨とするバスことである。】の話を進めることに興味をもっていた。彼らは、漸進的な設計のバス（ADB）の生産が許可されるよう変更したバス設計についての政府の特許を得ようと研究した。1975年の1月に、運輸省のトランズバスの政策声明は「現在役立っているバスの設計に加え、都市大量交通庁（UMTA）はトランズバスと同様に高床式の接続バスにも様式や設計の変更を取り入れたものに財源援助をすること。この変更によって生産のための設計をすべきである。」と発表した。

多くの障害者は、アクセシビリティの問題に対する解決方法として低床式のトランズバスを考えていた。もしトランズバスが、合衆国で製造されるバスと同様に国に指定されるならば、バスの車輛は新しい車輛開発の努力して得られるのと同様にアクセシブルになるだろう。傾斜路（スロープ）のあるトランズバスは、そのバス車輛のステップの昇降が困難なすべての人々に対して役割を果たすように思われる。漸進的なバス設計（ADB）に生産を許すというさしせまった政府決定に対応してトランズバスグループは、1976年の7月に運

輸大臣に対して告訴を提出した。1ヶ月後、都市大量交通庁（UMTA）の長官が高床式の漸進的なバス設計（ADB）の生産を許すという政府決定を発表した。

この決定は、漸進的なバス設計（【高床式のリフトの付いた接続バス等】ADB）に対する設計や工場設備をすでに調査していたジェネラル・モータース社に有利にはたらくことになった。米国のジェネラル・モータース社とフレキシブル社は将来のバスとして、トランズバスに重点をおいていた。この決定は、彼らに不利にはたらいた。米国のジェネラル・モータース社は後にこの決定について政府に対し行動を起こした。

トランズバスについての政府の通達を元どおりにするためのトランズバスのグループと米国のジェネラル・モータース社の連合した努力は、1977年の5月に当時の運輸大臣、Brock Adamsの決定において実現された。「標準寸法のバスの購入に関して政府の援助を求めているすべての地元のバス会社の当局者たちによって低床式、傾斜路のあるバスの導入を政府決定した…」その通達は、都市大量交通庁（UMTA）で承認された車の設計仕様書を含んでいるすべての買い上げに適用し、1979年9月30日以後目的達成のための努力が公表された。

老人や障害者団体によってこの日以後書かれた文章は、歓喜の感覚を反映していた。アクセシブルな交通は、実現することになった。政府の通達は、政府の財源確保の努力がなされたので通達の命令は保障された。トランズバスの団体は、政府の補助金がついたバスの獲得について、その地方のバス運行管轄区を概観し、促進するためにその努力を団体の教育に向け始めた。

1977年と現在の間に何が起こったのだろうか。私達は、近い将来に、路上で新しいこのアクセシブルなバスを見ることになるだろうか？トランズバスの通達があった1977年以後、都市の1つの団体がトランズバスを獲得するためにトランズバスの組合を組織した。1978年の5月には、トランズバスの契約書が、試みとして提出された。製造業者からは何の試案も提出されなかった。

応答として、運輸大臣 Brock Adams は、トランズバスが作れるかどうかを決定するために専門家の審査団を構成するよう依頼した。Adams は1979年に職をはなれ、代りに1979年の8月5日には、行動的な大臣グラハム・クレイター（Graham Claytor）が「不明確に遅延…トランズバス確立の規則」と述べた。

さて、フレキシブル社は、1979年に販売された独自の漸進的に設計されたバス（ADB）を生産するために工場設備を備えた。今では、ジェネラル・モータース社とフレキシブル社の両社が漸進的に設計されたバス（ADB）を販売している。これらのバスの両方共が、リフト設備を発表した。ジェネラル・モータース社のRTS IIバスは、後ろから乗降可能な独自のリフトを備えている。フレキシブル社は、前部の扉に合うように設置できるリフト付バスを発表した。

トランズバスが作られる一つの可能性がまだあった。デロリアン・モータース社がいつか、トランズバスの改造版を作ろうとしていた。ジョン・デロリアンは、競技用自動車を設計するために、ジェネラル・モータース社を去ったのだった。彼はトランズバスの市場への介入の可能性をうかがっていた。1980年4月2日付けのデロリアン・モータース社からの1通の手紙は次のように述べている。

2つのちがった計画を進展させた後、我々は合衆国内で、競争でバスを開発し、ドイツのバスの先進的で、立証された技術を導入しアメリカ風にすることによってその方向を促進することを決定した。DMC-80型のバスは、乗客に容易で短時間の乗降りが可能な低床式バスである。低い床と広い前扉はまた、リフト又は新しく専売特許をとった安価な傾斜路（スロープ）をとりつけることも可能にしている。

おそらくトランズバスの概念はいつか実現するだろう。

## 6-1-2 アクセシブルな高床バス

アクセシブルな定路線バス輸送を供給する第2の方法は、リフト付きの高床式のバスであった。

これは、リフト技術の発展とリフト付き車輛でのサービスの実施を含んでいる。

### (1) リフトの技術開発

バスのステップは、標準的なバスに関して主に建築的な障壁があり、それゆえに、アクセシビリティの確保は街路の高さからバスの床の高さへ車いす使用者や補装具使用者がたやすく乗降ができるようにリフト装着の設計を必要とした。たとえば、改良された手すりや支柱、警告チャイム、低い位置にあるベルコード (bell cords; 【降りることも運転手に知らせる装置でひもを引っぱって知らせる方法である。日本のバスの押ボタンと同様の機能を持つ、しかし、ベルコードの方が使いやすい】) そして視覚障害者、聴覚障害者に対しても利用できる時刻表など、他の修正項目もまた他の障害者層に対して、路線バスの車輛のアクセシビリティを改良した。

私的あるいは公的な車輛に伝統的に使用されている可動リフトは、使わない時に入口をふさぐが、けれどもその入口はリフト利用者のために取っておかれなければならない。もし、可動リフトが公共のバス車輛に使われるとするなら、別個の入口が設計されるか、または車輛の側面を切り込まなければならない。

法律が、障害者用の公共バス設備の必要性を要求し始めた時、いくつかの種類が異なるバスは、可動リフトを用いて別個の入口の乗降りを実験した。まもなく明らかになったのは、その結果座席容量の減少と必要な主な修正項目があることによって、別個の入口を設ける案は受け入れられないものとなった。

リフトは、標準的な車輛の入口同一箇所に使用できることが必要とされた。だから別個の入口を持ったリフトはひとつも役立たなかった。このようにしてパッシブリフト (Passive lift: 【乗降ステップの出入口にリフト設置を条件としたリフト付バスのこと】) の概念が生まれた。すなわち、パッシブリフトは通常のバスのステップの一部になっているリフト、あるいは使用しない時に階段の下にしまいこむものである。

車輛製造業者とバス運行管轄区の事業主体では、パッシブリフトの設計に着手し始めた。その油圧式構造の複雑さにもかかわらず、リフト技術は、大企業にとっても中小の製造業者にとっても可能なものであった。

今現在、市場には、6種のパッシブリフトがある：1977年以前には、ひとつも利用されてなかったものである。

—市場に出されている第一のパッシブリフトは、カリフォルニア州サンディエゴ市の交通設計技術の会社によって設計された。

—車輛の暖房システムの生産においてかなりの経験をもつしっかりした会社、シカゴのベイパー (VAPOR) 協会は、まもなく、その設計に従った。

—小規模な製造業者がカリフォルニアのサンリーンドロに基盤をおく環境技術協会は、一般乗降口とリフト設置を別にしたリフトを製造してきた。パッシブリフトが必要とされた時、彼らはパッシブリフトの原型に着手し始めた。その模型はベイパー協会のものと同時に紹介された。

—Ed Hall は、彼の整備工場ではリフトの原型を設計した。このリフトは現在、ワシントン州シアトルのリフトーU会社で製造されており、設計は新しいものである。

—ジェネラル・モータース社 (GM 社) は、GM 社の RTS II, 漸進的に設計されたバス (ADB) に用いられるように、車輛後部にリフトを設置したバスを設計した。

—リフトの分野に最も最近参加したのは、カナダのカルガリー市のトランジ・リフト (Transi-Lift) 社である。

どんな設計要素が結局のところ必要なのかということに関して、リフトの製造業者は全く行く先定まらない状態にあったので、1980年より以前のリフト設計についての仕様書は全くなかった。

リフト設計技術の状況は、原型【最初のリフトはバス】から第一、第二世代の段階へと移行しつつある。しかも、バス運行の事業主体に役立つリフト装置についての比較できるデータを提供できるような進行中の調査もない。カリフォルニア州

の運輸省の下請けで、都市大量交通庁（UMTA）のパッシブリフト装置に関する研究は、本来の許可申請から、研究を始めるための9つの契約までに3年を必要とした。その研究が行なわれ、予備的報告書があるにもかかわらず、その計画は今だに不完全なままである。

ところで、バス運行管轄区の事業主体はディレンマに直面していた。彼らは、広く試験されず、かつ客観的な調査団によって評価されていないリフト装置を研究すべきなのだろうか。彼らは、Caltransの調査からのデータが利用できるようになるまで、リフト装置の研究をおくらせるべきなのだろうか。

## (2) リフト装着車輛のサービスの実施

TDT（Transport Design and Technology、交通の設計と技術）は、第一のパッシブリフト（リフトとステップの出入口が共通）を市場に出した。1977年の2月には、これらのリフトの5つがサンディエゴの路線バスに導入された。これらが合衆国における最初のアクセシブルなバスであった。1977年の9月までにTDTは、500以上のパッシブ【リフトとステップの出入口が共通】な車いす用リフト付バスを製造し、サンディエゴ、アトランタ、セントルイス、オレンジカウンティ、ロサンゼルス、その他の都市で運行することとなった。

セントルイスのBSDA社（Bi-State Development Agency）は、十分にアクセシブルなバス運行システムの実施するための最初の最も良いアクセシブルなバスシステムであった。1977年には、その年の11月には運行することになった157のリフト設備付きの車輛を追跡調査した。

たいていのバス運行管轄区の事業主体は、まだリフト装置を有していなかった。1980年秋には、合衆国内のおよそ100箇所バス運行管轄区の実業主体は数台のリフト付きバスを持ったにすぎない。

一度、アクセシブルな路線バスサービスが利用されるようになると、2つの課題がアクセシブルなバス運行の有効性を評価するための研究を必要

とした。すなわち利用者数とコストの問題である。

利用者数に関する正確なデータを集めることは大変困難であるということが示された。運輸省交通システムセンターのオペレーションリサーチを専門とするRobert Caseyは、利用者数の統計の概観を整理することに関心を持っている。彼は次のように述べている。「車いす使用者のアクセシブルなバスの利用者数のデータは必ずしも有効で、正確とは限らない。運行主体の約半数の団体のみが、正確な利用者数の合計であると思えるものを提供できるだけである。」電話での会話の中でCaseyは述べた。「私はその特性を示す利用者数のデータにそんなに大きい自信はもっていない。」

利用者数、それが正確に報告されたとしても、それはバスサービスの信頼度やリフト付バス等をどのように導入するかの方法によっても影響される。統計が集められたバス運行管轄区の実業主体のうちのひとつも、十分にアクセシブルなシステムをもっていなかった。輸送能力とアクセシブルなバスの前進が利用者数に影響する要因である。リフト付バスの信頼度は疑わしいが、利用者数に影響する主要な要因になっている。

1977年の終わりには、セントルイスのBSDA社は、より数多くのリフト付きバスを有した。このシステムが最も広く研究されてきており、多くのデータの出所である。不幸にも、そのリフト装置は、あまり信用できないものだった。サービス開始の9ヶ月の間は、リフト付きバスが利用できない時のリフト付きでないバスの使用は、79回という結果に終わった。

セントルイスの利用者数の数字は、疑わしい値である。

BSDA社の配車係は、車いす使用者がリフト付バスに乗る際の利用者数を記録する責任を負っている。運転手は、車いす使用者がバスに乗り降りする際の手伝いとして、いつも乗客を呼ぶように指示されている。車いす使用者でバスを利用した人は、配車係の運行記録と運行日誌の比較によると、実際の乗車のおよそ半

分だけが配車係によって記録されたことが明らかである。

セントルイスが、サービスの信頼性の問題を経験した唯一の都市ではない。アクセシブルなバス車輛の使用についてのデータは、これら初期の第一世代のリフトの不信感や適切な維持管理の欠除、そしてデータの収集の方法によって少なくとも影響をうけている。

アクセシブルなバス車輛を指摘する者は、利用者数が少ないことを主張する統計上の問題点を指摘する。彼らはまた、バス運行管轄区の運行主体のすべての路線が100%アクセシブルになるまでは、リフトの使用は最少限に止どまるであろうという議論をしている。人々が、長く待つことなしに、時刻表どりのアクセシブルな運行や自由な乗換を期待できるようになるまで何本かのアクセシブルな路線は必要最低限度である。

帰宅時にリフトが高い事故率を示しているバス運行管轄区では、障害者は彼ら自身帰宅する手段もなく、バス停で立ち往生することに気づいた——どんな通勤者に対しても困難な状況ではあるが、タクシーや友人の車に乗ることができない車いす使用者にとっては災難である。そのような出来事は、障害者の人たちにのバス交通利用を避けざるを得ない状況にさせている。

アクセシブルなバス運行の反対者は、リフト装着の研究に反対し、その論理としてアクセシブルなバス路線の低い利用者数の統計を使用する。この事態は米国公共交通協会（APTA）訴訟【504条の規定である連邦政府の財源援助を受けている路線バスに対してその50%以上をリフト付車輛とすること。これができない場合にはドアトードアのリフト付車輛（パラトランジット）をその代りとして運行すること。という規定反対して訴訟を起したものである。】において最も顕著であるが、またたくさんのバス運行管轄区運行主体の成りゆきを待つ態度や他のあからさまに敵意のある態度においても明らかである。

不幸にも、これらの低い利用者数の統計は、不正確な利用者数等のデータや、前述した他の否定的な影響についての適切な言及もなしに、米国公

共交通協会（APTA）によって交通の運行主体へ広まっている。

シアトルでのアクセシブルシステムからのより最近のデータでは、極めて高い利用者数を示している。シアトルのメトロ（公共交通運行情体）のマーケティングの専門家である B. J. Carrol は、その高い利用者数を2つの要因に帰着させている。「私の哲学は、障害者の乗客は、他のだれとも全くちがっていないということです。標準的なマーケティング技術を用いることができるので実用的であることです。」サービスの信頼性は、人々に公共交通を利用することを促す最高のものである。メトロは、サービスの信頼性を強調している。これは、信頼できるリフト付車輛を備えることで大きく促進されている。「我々のリフトは動いている」と Carrol は述べ「もしリフトが動かなかつたら、あなたはもうどうするのですか？」

Casey は、シアトルの高い利用者数を説明できなかった。彼は、「私は彼らとその数字を擁護しようとしているとは考えられない。」と述べた。

システムの信頼性とマーケティングの技術は、アクセシブルなシステムにおいて利用者数の水準を決定するのに重要な要因である。

リフトが今や第二、第三世代の設計にあることを考えると、第一世代のリフトを使用した利用者数のデータは用いることができない。バス運行管轄区の運行主体は、時代遅れのデータに基づくリフトの研究、信頼性、費用に関する決定に基礎をおくようにしなければならない立場にある。しかも、リフト装置の概念はまだ極めて新しいので、調査から得た統計が第二、第三世代の設計においてやっと利用できるような段階になってきたのである。

バス運行主体者と障害者の双方が、この情報ギャップにとらわれている。両者ともより信頼できる情報を受けることが出来るだろう。しかし、この情報は、十分なお金と時間をかけて一新されたリフト付バスに関してアクセシブルな車輛の設備費用、あるいは障害者にとってのリフト付バスの価値を評価するための正確なデータが得られて使用されるまで役立つまいだろう。

さしあたり、不正確で信頼できないデータは、将来のアクセシブルな車輛設備を決定するのに用いないことが最も重要である。

## 6-2 パラトランジット

パラトランジットは、1915年の太平洋の都市に根づいて広まってきたジットニーと同じくらい古く、現在、都市と郊外間の通勤に試みられているバンブールシステムと同じくらい新しい。それは、自家用車と路線バスの代わりである。増大するエネルギー危機に伴い革新的、進歩的バスへの原動力を供給した都市大量交通庁（UMTA）は、路線バスの代わりに一連のパラトランジットに熱入れるようになった。この調査の大半は、1960年代と1970年代に行われた。

いくつかのシステムは活躍し、特に、路線バスサービスのない小さな町の条件下ではよく活躍した。1972年までに、合衆国内で運行しているまたは運行を始めようとしている19のパラトランジットシステムがあった。老人や障害者に対して特に計画されたものはなかった。

### 6-2-1 障害者・老人のためのパラトランジットの歴史

法律が車輛設備に対する障害者の権利を反映し始めるにつれて、その法律に見合う選択が考慮されなければならなかった。障害者へのサービスを中心としたソーシャルサービス機関への行き帰りの障害者の送迎を実施していた。このドアトードアのサービスの供給のための小型のバンと乗用車使用が、言わばパラトランジットのモデルであった。

パラトランジットは、老人や障害者の交通手段に適用できるかもしれないという可能性が出てきた。この初期の可能性の大部分は、老人法（Older Americans Act）のⅢ条の高齢者コミュニティプログラム（Community Program for Aged）とⅦ条の高齢者給食プログラム（Senior Nutrition Program）から由来したものである。高齢者は、生活している地域から食物が供給される地域へ移されなければならなかった。

投資は主に高齢者のためにとっておかれた財源から出資された。システムは、主たる対象者として障害者ではなく高齢者のために設立された。サービスの優先順位は、えてしてこのような不つりあいが見られた。優先順位の偏見は、量的なデータによる投資の更新によって一層悪化した。1時間当りの利用者数は、しばしば用いられる量的な尺度で評価された。したがって、乗客統計を吊り上げるために高齢者の利用頻度の水増しを行った。

他のパラトランジットシステムは、都市大量交通庁（UMTA）の組織だった運行によるデモンストラーション・プログラム（SMDP）によって実施された。これらの計画は、試行的なパラトランジットの確立のために、そして高齢者や障害者への適用性を評価しつつこの計画やその他既存のパラトランジットサービスを研究するために予算化された。その計画は、モビリティ（外出）を伸ばし、サービスのトリップ当りの費用【外出一回当りの費用】を低く押え、さらには出来るだけ多く私的なセクター【ボランティアなどを意味する】を盛り込むよう、そしてソーシャルサービス機関の交通の効率や効果を上げるように計画された。

サービスの準備は、3つの一般的カテゴリーに分類する。

- ①組織されたソーシャルサービストランスポート（Coordinated social service transportation）  
——既存のソーシャルサービス機関の交通は、サービス水準を最大限に活用するよう工夫される。
- ②呼出し応答方式（Demand-response service）  
——利用者は、これらの交通運行主体をドアトードアサービスと呼ぶことができる。
- ③利用者への補助（User-side subsidies）  
——利用者は、彼らがバスサービスを利用するための利用券【タクシー券のようなもの】や、支払いに関する証書を発行される。

3つのカテゴリーは時折重複することがある。例えば、デマンドリスポンス（demand-response）又は、ダイアルアライドサービス（dial-a-ride service）は、支給された利用券で金を払う。また、

登録された人のうち予約申込があった人に対して利用を許可する。

多くの障害者の活動家は、パラトランジットが特定の障害者の層に対して必要であるが、それは路線バス等に乗れない障害者に対する解決策ではないと信じている。彼の推理は、市民権やメインストリーミング（本流【障害者と健常者を区別しないこと。シアトルでは区別しない方法でサービスを展開している。】）の議論と、パラトランジットサービスは、かなりの費用がかかるわりに適切なサービスを供給していないという、より深い議論とを結びつけたものである。

1975年に、交通等のコンサルタント会社でディレクターをしているアクセシブルなバス等に関して障害者の専門家であるデニス・キャノン (Denis Cannon 【1983年現在はU.S. Architectural and Transportation Barriers Compliance Boardに勤務】) が、交通システムは実際バス等に乗れない障害者に対して、それ以外の人々と同じサービスを供給しているのかどうかを評価する6つの中心となる規準を列挙する論文を書いた。

これらの概念はのちに要約されて、その考え方のいくつかは、運輸省の法律 (DOT 504 Regulations) に盛り込まれた。それらは、交通サービスが評価できるような価値ある基準を示している。

——一般の人と同等のサービスの試み——

- 1) 等しいサービス範囲——障害者に対するサービスは、一般的なサービス地域にわたって拡張するべきであり、一般の人によって使われるシステムと同じ時間運用すべきである。
- 2) 等しい乗換頻度——障害者の乗客は、健常な乗客よりも少しでも多く乗換を必要とすべきではない。
- 3) 等しい料金——障害者の乗客は、等しい距離の移動に対して一般市民より高い料金を課されてはならない。
- 4) 等しい交通目的——主たるシステムを利用している健常者が移動目的によって制限を受けないのと同様に、障害者も制限を受けない

こと。

- 5) 同等のトリップの意志決定と移動時間——障害者の乗客に対してのトリップの時刻を意志決定することと移動時間は、健常者の乗客と同等にすべきである。
- 6) 等しい交通容量——公的バスの健常な利用者は時折、満員の車輛に直面するが、しかし利用できないことは決してない。アクセシブルな路線バス【主としてリフト付バスをいう】について、車輛産業の分野では、「もし障害者が停留所に来ることができなければ、アクセシブルな路線バスがどんな利点をもつのだろうか?」という疑問とともに多くの反対理由が生まれてきた。しかしながら、等しくもっともな疑問として「障害者自身が予約した、ドアトードアのサービスだけに限定された移動に、どんな利点があるのだろうか?」実際には、障害者は、少しは前者の立場すなわち路線バスの利用を調整することができる（障害者自身は、だれか介助してくれる人を得られるかもしれないということである）。しかし、後者すなわち、ドアトードアサービスについては調整することはできない。

## 6-2-2 24団体のパラトランジットシステムの研究

パラトランジットによって供給されるサービス水準を評価するために、合衆国で運行している24団体のパラトランジットシステムが選ばれ、そのサービスに関してデータが集められた。このデータは、交通機関の利用困難を伴う障害者の必要性を扱う時に、パラトランジットの評価のための有効な指標となる。

パラトランジットシステムは、組織だった運行によるデモンストレーション・プログラム (SMDP) から選ばれたのであり、組織だった運行によるデモンストレーション・プログラム (SMDP) によって研究進行中のもの、サンフランシスコ地域で運行されているものである。すべてが少なくとも1つのリフト付き車輛を持っていた。

そのデータは、そのプロジェクトに直接従事し



表一 2(1) 24のパラトランジットシステム

運行団体名と地区名	Akron, Ohio Special Citizen's Area Transit (SCAT)	Ann Arbor, Michigan ダイアルーアライド(3つのシ ステム:市内, 市外, カウンティ)	Atlanta, Georgia Metropolitan Atlanta Rapid Transit (MARTA)	Austin, Texas Special Transit Service (STS)
車輛のタイプと台数	24台のバン(リフト付が13台) 36台の乗用車, 1台のバス(リ フトなし)	13台のバン(すべてリフト付)	老人に47台の大型バス 障害者に21台の大型リフト付バ ス	3台のバン, 5台のミニバス(す べてリフト付)
対象地区の人口	845,000	234,000	1,100,000	325,000
推定した利用対象者人 口	54,895	25,740	116,000	29,674
適格者の条件	老人・障害者 低所得者	Ann Arbor & Washtenaw County 住む老人・障害者	老人・障害者	公共交通が使えない老人・障害 者
登録した利用者数	17,144	3,113	Lバス80は毎日 予約方式の老人バスは無回答	2,000
適格者を審査する団体	Metro Regional Transit	Retired Senior Volunteer Program Ann Arbor Transit Authority	Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority	Special Transit Service
運行日	月～土	5～7日間	月～金	月～金, 土, 日
運行時間	6～18	3つのシステムで異なる	午前と午後のラッシュ時	6～22, 12～24, 9～21
利用回数制限	1日1往復	なし	なし	なし
事前予約の期間	24時間	30分～24時間システムによる	老人バスは1週間 障害者のバスはなし	24時間
一回当りの利用運賃	\$2.71 タクシー \$2.23 バン	\$19.97	\$21.00 リフト付バス \$ 2.10 老人用バス	\$9.60 バス \$6.25 タクシー(1980)
一回当りの運賃に含ま れないもの	車輛の初期投資あるいは償却費	—	車輛の初期投資あるいは償却費	車輛の初期投資あるいは償却費
車輛取得の制度・機関	UMTA 5条	ダイアルーアライド	—	—
車輛の寿命	バスが10年 バンと乗用車は無効	10年	—	10年
運行団体	市民団体	Ann Arbor Transit Authority	Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority	Austin Transit System—Special Service
団体/非団体	団体	団体	団体	団体
運転手の数	14	—	無効	12
運転手による乗降の介 助	有	有	無	有
他の路線バス等	Metro Regional Transit	Ann Arbor Transit Authority	Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority	Austin Transit System
他のパラトランジット	タクシー	なし	—	タクシー/ソーシャルサービス 機関
運行開始年月	1975年7月	1973年	老人バス 1976年10月 障害者バス1977年5月	1976年

表-2(2) 24のパラトランジットシステム

運行団体名と地区名	Bridgeport, Connecticut Bridgeport Coordinated System	Brockton, Massachusetts Dial-A-Bat	Cleveland, Ohio Cleveland Regional Transit (CRT)	Columbia, Missouri Older Adults Transportation Service (OATS)
車輛のタイプと台数	2台のバン(リフト付) 4台のバン(リフトなし) 2台のステーション・ワゴン	21台のバン(9台がリフト付)	49台の車輛 18台のミニバス 2台のバン	125台のバン(40台がリフト付)
対象地区の人口	326,090	136,000	1,800,000	ミズリー州の88カウンティ
推定した利用対象者人口	64,000	15,450	120,000	無効
適格者の条件	老人・障害者	老人・障害者	老人・障害者	移動障害のある老人・障害者
登録した利用者数	無効	全体-無効 80%予約 20%ダイヤル-ア-ライド	13,000老人 70,000障害者	32,000
適格者を審査する団体	Bridgeport Coordinated System	Dial-A-Bat	Cleveland Regional Transit	local County Committees
運行日	月～金	月～金、土	月～金、日	月～金
運行時間	8:30-16:30	7-18, 9:30-16:30	9-16:30, 8:30-14:30	8-17
利用回数制限	なし	なし	なし	なし
事前予約の期間	48時間～2週間 サービスによる	24時間	車いす 48時間 老人 24時間	2週間
一回当たりの利用運賃	\$4.75	\$5.00 ダイヤル-ア-ライド \$1.10	\$4.20	\$11.18
一回当たりの運賃に含まれないもの	無効	運行車輛の事務経費と初期投資 あるいは償却費	—	車輛の初期投資 あるいは償却費
車輛取得の制度・機関	—	連邦政府基金と公債	UMTA 3条	ほとんど UMTA の16(b)(2)を通して
車輛の寿命	無効	4-5年	5年	3年
運行団体	様々な行政当局	Brockton Area Transit Authority	City of Cleveland	Older Adults Transportation Service Inc.
団体/非団体	非団体	非団体18, 団体2	団体	非団体
運転手の数	13(7はCETA)	20	49	185(85はパートタイム)
運転手による乗降の介助	無	有	有	有
他の路線バス等	Greater Bridgeport Transit District	Brockton Transit Authority	Cleveland Regional Transit	Columbia Area Transit Service
他のパラトランジット	17の公共団体と非営利団体	タクシー/15のソーシャル サービス機関	ソーシャルサービス機関	—
運行開始年月	1978年1月	1977年	1976年7月	1971年

【無効:その欄の回答がなかったもの】

表-2(3) 24のパラトランジットシステム

運行団体名と地区名	Denver, Colorado Handi Ride, Senior Ride	L.A. County, California Get About	Lower Naugatuck Valley, Connecticut Valley, Transit District	New York City, New York Easy-Ride
車輛のタイプと台数	12台のバス(すべてリフト付)	7台のバン(リフト付が4台) 2台の乗用者	11台のバス(リフト付が2台) 2台のバン(リフトなし), 3台 の乗用車	10台のバス(リフト付が5台) 1台のバン(リフト付)
対象地区の人口	1,300,000	200,000	78,000	250,000
推定した利用対象者人口	120,300	26,000	15,500	25,000
適格者の条件	老人・障害者	老人・障害者	老人・障害者 低所得者	老人・障害者
登録した利用者数	障害者の156人が毎日の定期利用者 老人は無回答	4,400	6,000	3,600
適格者を審査する団体	Denver Regional Transit	Get About	ソーシャルサービス機関	私的な非営利団体
運行日	障害者/月一金 老人/月一金	月～金, 日	月～金	月～金
運行時間	5:30-21:15 8:00-16:00	8-18, 8-16	6-18	7-18
利用回数制限	1日3-4回	なし	なし	1往復
事前予約の期間	障害者/前の週の火まで	なし	2時間	48時間
一回当りの利用運賃	\$7.00 \$1.00	\$5.37	\$8.91	\$10.00
一回当りの運賃に含まれないもの	—	車輛の初期投資 あるいは償却費	車輛の初期投資 あるいは償却費	車輛の初期投資 あるいは償却費
車輛取得の制度・機関	交通管轄区 (Transit District)	地域老人機関 (Area Agency on Aging)	UMTA—3条	UMTA—16条(b)(2)項
車輛の寿命	5年	158,000—250,000マイル	5年	5年
車輛取得の制度	Denver Regional Transit	Pomona Valley Community Services, Inc.	Valley Transit District	Vira Institute of Justice (非営利団体を基礎)
団体/非団体	団体	非団体	非団体	非団体
運転手の数	—	14	15	10(2人は総合職業訓練法)
運転手による乗降の介助	有	有	無	有
他の路線バス等	Denver Regional Transit	Southern California Rapid Transit District	なし	必要
他のパラトランジット	障害者に対しては定期利用	Checkerのタクシー	—	Ambuletters
運行開始年月	1975年2月	1977年12月	1973年	1977年1月

\*定期利用

表-2(4) 24のパラトランジットシステム

運行団体名と地区名	Pittsburgh, Pennsylvania (ACCESS) Allegheny County Coordinated Effort for Shared-ride Service	Portland, Oregon The Lift	Provisio, Illinois Council on Aging	Roanoke, Virginia Unified Human Services Transportation Agency
車輛のタイプと台数	7台の車輛 (委託運行)	15台のミニバス(すべてリスト付)	7台の乗用車, 2台のミニバス(リフト付)	11台のバン(リフト付が2台) 10台のバス(リフト付が2台)
対象地区の人口	1,900,000	385,000	186,000	241,000
推定した利用対象者人口	14,000	23,000	人口の15-18%	6,000
適格者の条件	老人・障害者	ポーランド居住者のうち移動障害がある者	老人・障害者	【福祉施設などの利用者】
登録した利用者数	—	4,300	3,000	無効
適格者を審査する団体	交通当局	参加団体	行政の老人課	参加団体
運行日	月一日	月～金	月～金	月～金
運行時間	6:30-22:30	7:00-19:00	9:00-16:00	6:30-18:30
利用回数制限	—	—	—	—
事前予約の期間	24時間	48時間	24時間	24時間
一回当りの利用運賃	各々の車輛によって異なる	\$10.00 バス \$8.00 タクシー	無効	無効
一回当りの運賃に含まれないもの	無効	事務経費 車の初期投資あるいは償却費	無効	—
車輛取得の制度・機関	無効	UMTA	借りている	2台のバン-16(b)(2)/UMTA
車輛の寿命	無効	5-10年	—	3年
運行団体	Port Authority of Allegheny County	Tri-Met Transit Authority	行政の老人課	Unified Human Services Transit Agency
団体/非団体	団体と非団体	団体	団体	非団体
運転手の数	無効	12	6	16(2人は総合職業訓練法)
運転手による乗降の介助	有	有	有	無
他の路線バス等	Port Authority of Allegheny County	Tri-Met		Greater Roanoke Transit Co.
他の定路線車輛	なし	ソーシャルサービス機関		Ambuleters
運行開始年月	1979年3月	1976年12月	障害者 1979年 老人 1972年	1975年10月

表-2(5) 24のパラトランジットシステム

運行団体名と地区名	Rochester, New York	San Antonio, Texas Via Bus	San Diego, California	San Francisco, California Canon Kip
車輛のタイプと台数	11台のバス(すべてリフト付)	25台のバン(すべてリフト付)	9台のバン(すべてリフト付) 15台のバス(リフトなし)	20台のバンとバス(リフト付が 12台)
対象地区の人口	650,000	800,000	1,000,000	665,000
推定した利用対象者人口	67,000	60,000	300,000	53,000
適格者の条件	老人・障害者	通常の交通機関が利用できない か、困難を伴う人	老人・障害者	老人・障害者
登録した利用者数	500	2,500	2,000	
適格者を審査する団体	Rochester & Genesee Regional Transit Authority	医師とソーシャルサービス機関	ダイヤル-ア-ライド	Canon Kip
運行日	月～金、土	月～日	月～金	月～日
運行時間	7:00-18:00 10:00-18:00	6:00-23:00	7:30-18:00	8:00-21:30
利用回数制限	1往復	—	—	1日1往復
事前予約の期間	24時間	2日～1週間	24時間	4日
一回当りの利用運賃	\$7.00	\$8.00	\$3.46	\$7.50
一回当りの運賃に含まれないもの	運行車輛の事務経費と初期投資 あるいは償却費	車輛の初期投資 あるいは償却費	事務経費 ドライバーの給料	車輛の初期投資 あるいは償却費
車輛取得の制度・機関	Rochester & Genesee Regional Transit Authority	UMTA 5条	—	16(b)(2)/UMTA
車輛の寿命	4年	3½年	3-5年	3-5年
運行団体	Rochester & Genesee Regional Transit Authority	San Antonio Metro Transit Authority	City of San Diego	Canon Kip
団体/非団体	団体	団体	非団体	非団体
運転手の数	—	15	23	26(14人は総合職業訓練法)
運転手による乗降の介助	無	歩道から歩道だけ	無	有
他の路線バス等	Rochester & Genesee Regional Transit Authority	San Antonio Metro Transit Authority	San Diego Transit Corporation	San Francisco Municipal Railway
他のパラトランジット	ソーシャルサービス機関		23	ソーシャルサービス機関
運行開始年月	1978年8月	1979年1月	1975年7月	1977年7月

表一 2(6) 24のパラトランジットシステム

運行団体名と地区名	San Mateo-Santa Clara, California Redi Wheels	Spokane, Washington YMCA	Syracuse, New York Call-A-Bus	Westport, Connecticut Maxi-Taxi
車輛のタイプと台数	12台のバス(すべてリフト付)	24台のバン(すべてリフト付)	5台のバス(リフト付が4台)	2台のバン(リフト付)
対象地区の人口	600,000	280,000	200,000	35,000
推定した利用対象者人口	無効	80,000	30,000	3,000
適格者の条件	移動上の障害がある老人・障害者	老人・障害者 低所得者	老人・障害者	老人・障害者
登録した利用者数	4,500	1,500 車いす使用者	—	111
適格者を審査する団体	地域交通サービスと医師	YMCA	正式な審査はない	Westport Transit District
運行日	月～金	月～金	月～金 土, 日	月～木 金, 土
運行時間	8:30-17:30	8:00-18:00	6-22, 10-16, 8-16	6-1 6-14
利用回数制限	—	—	1日2回	—
事前予約の期間	24時間	48時間	48時間～7日	24時間
一回当りの利用運賃	\$9.12	\$1.92	\$3.80	\$3.11～5.37
一回当りの運賃に含まれないもの	運行車輛の事務経費 初期投資あるいは償却費	車輛の初期投資 あるいは償却費	車輛の初期投資 あるいは償却費	車輛の初期投資 あるいは償却費
車輛取得の制度・機関	—	19台のバン-16(b)(2)/UMTA	Centro Transit District	UMTA 3条
車輛の寿命	10年	5年	12年	3年
運行団体	Sam Trams	Spokane Area Special Transit Agency	Centro Transit District	Westport Transit District
団体/非団体	非団体	非団体	団体	非団体
運転手の数	21	14(1 CETA)	7	40
運転手による乗降の介助	有	有	車いす使用者のみ歩道から歩道	有
他の路線バス等	Sam Trams	Spokane Area Transit Agency	Centro Transit District	Westport Transit District
他のパラトランジット	存在する	—	County Shuttle	ダイヤル-ア-ライド
運行開始年月	1977年3月	1975年2月	1972年	1977年4月

ている人か又は、政府の調査団に所属する27人の利用できる文献と電話による話を通して集めた。

表-2は、これら24団体のパラトランジットサービスから集めた生データを編集したものである。表-3~9は、データの分類と分析を示した。

調査した24団体のパラトランジットサービスのうち、23団体は、障害者や老人にサービスをしていた。さらに23団体のうち5団体は、伝統的な路線バスサービスを利用することに問題がある老人と障害者に対して利用を限定したものである。障害者や老人にサービスする他の3つの運行団体は、低所得者層にもサービスをしている。第24番目のサービスでは、福祉施設などの利用者にサービスするが、それ以上は年齢や障害の程度によって対象者を特定しないということを細かく規定していた。

運行団体のうちの23団体は、利用する場合、事前登録を必要とした。事前登録は利用者を審査するのに役立つ。申請者は、男、女を問わず規準に合致する人、すなわち障害者、又は老人であることを証明しなければならない。11団体のケースで、運行管轄区では審査を実施した。その他の例では、老人の地区委員会 (Local Commission on Aging) やソーシャルサービスの機関のような審査ができる団体や、非営利団体のパラトランジットの運行団体を含んでいるので多様であった。

1970年までは、ひとつの団体も運行していなかった。開始年は以下のとおりである。

パラジットの開始年度別団体数

開始年度	団体数	開始年度	団体数
1971	1	1976	4
1972	2	1977	7
1973	2	1978	2
1974	0	1979	3
1975	5		

サービス地域の人口は、小さな都市から100万人以上の人口のものまでさまざまであった。

人口規模別パラジット団体数

都市人口	団体数
10万人以下	2
10~30万人	8
30~90万人	8
100万人以上	5

表-3~5は、サービス地域の人口、利用対象者数とパラトランジットサービスの利用登録者数を示している。これらの3種類の数字は、調査した24団体のうちの10団体が利用可能であり、表-3~5は、このデータが有効である10団体について示したものである。これらの表はまた、人口に対して推定したサービスの利用対象人口を比較するための百分率と、人口や推定したパラトランジットの利用対象人口に対してそのサービス利用登録者数の百分率をも示した。

表-3~5のデータは、その数値が不均等であることが最も興味深い。老人と障害者の人口 (表-3) は全人口の6.6%から30%まで様々である。構成比におけるこの分散は、明らかに対象人口の決定方法において基準がないからである。対象人口として全人口の低い百分率を使用している団体は、その時、サービス利用登録者数について高い構成比を示しうる。例えば、老人や障害者として全人口の6.6%だけを対象とするサービスは、その時、利用登録者数について69%を示しうる。

仮に、利用登録者数が全人口と比較されるならば、(表-3~5) 構成比は0.07%と低い。全人口に関しての最大の利用登録者数の構成比は8%である。この8%という数字は、パラトランジットの利用対象人口が老人、障害者、低所得者に対するサービス供給を含んでいる地域内でのものである。

このデータは、パラトランジットの利用対象人口の推定方法や利用適格者の定め方や事前登録の方法がまちまちであることを示していると思われる。

パラトランジットの利用対象人口の推定と登録した利用者の構成比は低い。これらの低い推定値

表一 3 パラトランジットサービスの人口・利用対象人口・利用登録者数

—障害者・老人のサービスを実施している5団体について—

項目	運行地区名 アン・アーバー ミシガン州	クリーブランド オハイオ州	ロサンゼルス カウンティ カリフォルニア州	ローチェスター ニューヨーク州	サンディエゴ カリフォルニア州
A; サービス地域の人口	234,000	1,800,000	200,000	650,000	1,000,000
B; サービスの利用対象人口	25,740	120,000	26,000	67,000	300,000
人口に対する利用対象人口の 構成比(%) (B/A×100)	11%	6.6%	13%	10%	30%
C; サービスの利用登録者数	3,113	83,000	4,400	500	2,000
人口に対する利用登録者構成比 (%) (C/A×100)	1.3%	4.6%	2.2%	0.07%	0.2%
対象人口に対する利用登録者 構成比(%) (C/B×100)	12.0%	69.0%	17.0%	0.7%	0.7%

表一 4 パラトランジットサービスの人口・利用対象人口・利用登録者数

—公共交通の不足あるいは移動障害のためのサービスを実施の3団体について—

項目	運行地区名 オースティン テキサス州	ポートランド オレゴン州	サンアントニオ テキサス州
A; サービス地域の人口	325,000	385,000	800,000
B; サービスの利用対象者人口	29,674	23,000	60,000
人口に対する利用対象人口の構成比(%) (B/A×100)	9%	6%	8%
C; サービスの利用登録者数	2,000	4,300	2,500
人口に対する利用登録者構成比(%) (C/A×100)	0.6%	1%	0.3%
対象人口に対する利用登録者構成比(%) (C/B×100)	7%	19%	4%

表一 5 パラトランジットサービスの人口・利用対象人口・利用登録者数

—障害者・老人・低所得者のためのサービスを実施している2団体について—

項目	運行地区名 アクロン オハイオ州	ロウワー・ノウガ トック・バレイ コネティカット州
A; サービス地域の人口	845,000	78,000
B; サービスの利用対象者人口	54,895	15,500
人口に対する利用対象人口の構成比(%) (B/A×100)	6%	20%
C; サービスの利用登録者数	17,144	6,000
人口に対する利用登録者構成比(%) (C/A×100)	2%	8%
対象人口に対する利用登録者構成比(%) (C/B×100)	31%	39%



を使って、パラトランジットシステムによって供給されるサービス水準を評価するために、パラトランジットの利用できる車輛台数によっていることは興味深い。表-6は登録した利用者に対してと推定対象人口に対しての車輛台数を比較したものである。それは、このデータからの推定値として、車輛一台当りのサービス対象人口を示した。同じ10団体のパラトランジットシステムが、表-3～5においても用いられている。

表-6は、登録した利用者実際に利用されるサービス水準を表わしている。すべての車輛が同時に働き、修理のための時間が許されないという不可能な状況を仮定した時でさえ、1台のバン、あるいはタクシーが489人の利用者にサービスする必要がある。すべての場合とも、適格者数のうちのほんのわずかの人数だけがサービス利用に登録されるので、表-6は、もし、対象人口が実際の公共のパラトランジットサービスを利用しようとした時に何が起こるのかということを知るのに役立つ。10団体のサービスで車輛1台当り3540人と

いう平均値で、車輛は、各々900から12,500人の間でサービスをするものと思われる。すでに、対象人口の見積もりが低いということはわかっている。

表-7は、事前の予約が必要な時間を示す。事前予約の期間は、パラトランジットシステムの送迎予約が完了し、そして車輛が迎えにやって来るまでの間に必要な時間である。研究対象のパラトランジットシステムのほとんどがそうであるが、ひとつの例では車輛の利用者が、誰もが自分がサービスに適するというを証明するために事前登録をしなければならなかった。

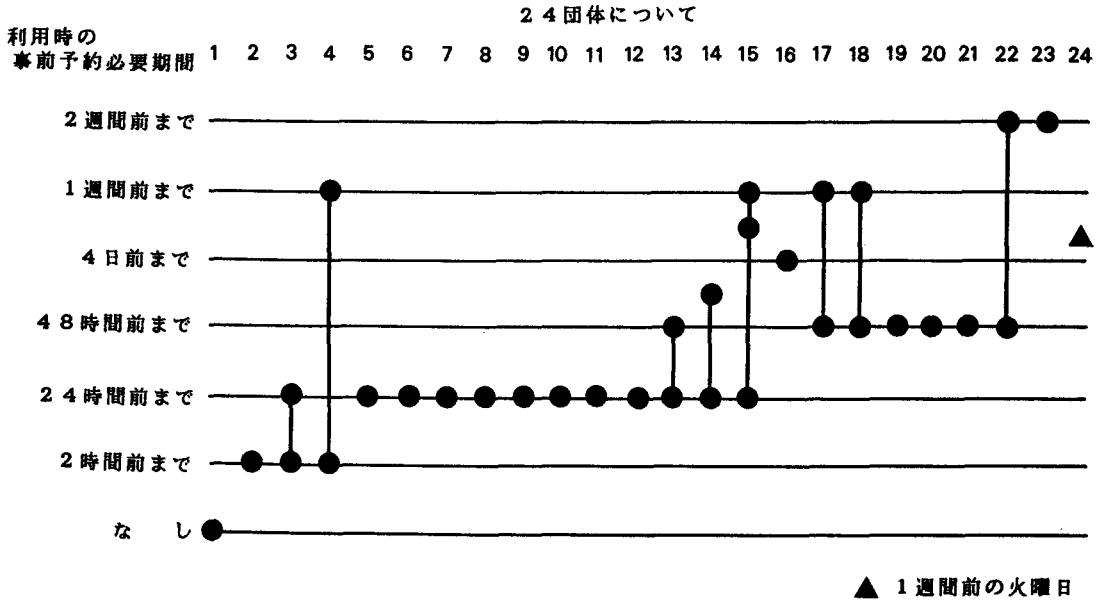
24団体のうち4団体だけが、24時間以下の事前予約期間である。この4団体のうちの2団体は、サービスのほんの一部が24時間以下の事前予約期間であった。最小事前予約期間である24時間から48時間を必要とするサービス(17団体)の大部分では、事前予約期間は2週間以内であった。1～2週間という最長の予約期間は、人がある場所から他の場所まで正式なスケジュールで運ばれる予

表-6 利用登録者数および推定対象人口と車輛台数との比較

項目 運行地区名	A 対象人口	B サービス利用登録者数	C パラトジットに用いられている車輛台数	D 一台当りの利用登録者数	E 一台当りの対象人口
アン・アルポール ミシガン州	25,740	3,113	13台のバン	239	1,980
クリーブランド オハイオ州	120,000	83,000	49vehicles*	1,694	2,449
ローチェスター ニューヨーク州	67,000	500	11台のバス	45	6,090
ロサンジェルス・カウンティ カリフォルニア州	26,000	4,400	7台のバン 2台のタクシー	489	2,889
サンディエゴ カリフォルニア州	300,000	2,000	24台	83	12,500
オースチン テキサス州	29,674	2,000	3台のバン 5台のミニバス	250	3,709
ポートランド オレゴン州	23,000	4,300	15台のバン	287	1,533
サンアントニオ テキサス州	60,000	2,500	25台のバン	100	2,400
アクロン オハイオ州	54,895	17,144	24台のバン 36台のタクシー 1台のバス	281	900
ロウワー・ノウガタック・バレイ コネチーカット州	15,500	6,000	11台のバス 2台のバン 3台の乗用車	375	969

\*18台はミニバス、2台はバン

表一 障害者・老人パラランジットの予約必要状況



図の野線は最低限度や標準の予約時間あるいは好ましい予約時間を意味する  
また、2つのサービスタイプによる異なる予約時間も示している

約サービスに関するものだった。

表一8は、この予約スケジュールの時間をパラランジットの運行の時間数、日数について示したものである。

10の団体では、サービスは週末には利用できなかった。このように、障害者は週に2日は公共的な交通サービスを利用できなかった。他の6つのパラランジット運行団体は、そのサービスを週末1日休みまで拡張した。たったの5団体だけが、1週間に7日運行した。24団体のうち6団体では、午後7時すぎまでサービスを行った。これのうち5団体は、1週7日のスケジュールによる運行のサービスでもあった。これらの5団体のうちの4つは、1日から4日の事前予約期間を必要とした。

事前予約なしで午前6時～午後11時まで1週7日のサービスも供給する。ある1つのサービスについてその質を評価するために、このサービス地域内の1人の障害者に電話した。都市交通委員会 (Urban Transportation Commission) のマーサ・アルバクル (Martha Arbuckle) は、彼女自身パラランジットを利用していた。彼女は言った「私

は、パラランジットを大いに支持する者です。私達は自分達のパラランジットサービスを誇りに思っています。」パラランジットシステムについてのこの明確な発言と共に、彼女は、続いてサービスはピーク時間に過重負担であると述べた。サービスは論理的に3時間前の予約でも提供できるが、しかし「3時間前に予約するなんてそれは冗談でしょう。少なくとも2日前に予約する必要があります。」

机上では、このサービスは最良のサービス水準を与えるものと思われていた。実際には需要はサービスのおくれという結果となってサービス供給能力を超えてしまっていた。

データが集められるにつれて、もう一つの興味深い事実が明らかになった。政府発表の中にある原価計算値がしばしば路線バスとパラランジットの原価計算の比較に用いられる。概観してみると、その値は不正確であることがわかった。一回当りの利用コストは、しばしば、車輛の主要なまたは償却の費用が含まれていなかった。いくつかの場合では、その数字は事務経費の費用を含んで

表-8 パラトランジットのサービスレベル  
22団体を例として

	運行時間	運行曜日	事前予約時間
週 5 日	8:00 A.M. - 6:00 P.M.	月～金	48時間前
	8:00 A.M. - 5:00 P.M.	〃	2週間前
	8:30 A.M. - 5:30 P.M.	〃	24時間前
	7:30 A.M. - 6:00 P.M.	〃	〃
	7:00 A.M. - 7:00 P.M.	〃	48時間前限度
	8:00 A.M. - 6:00 P.M.	〃	48時間前
	6:00 A.M. - 6:00 P.M.	〃	2時間前
	8:30 A.M. - 4:30 P.M.	〃	48時間～2週間前
	6:30 A.M. - 6:30 P.M.	〃	24時間前
	5:30 A.M. - 9:15 P.M.△	〃	前週の火曜日まで
	8:00 A.M. - 4:00 P.M.	〃	
	午前と午後のラッシュ時	〃	△はなし, ▲は1週間前
週 6 日	7:00 A.M. - 6:00 P.M.	月～金	24時間前まで
	9:30 A.M. - 4:30 P.M.	土	
	7:00 A.M. - 6:00 P.M.	月～金	24時間前まで (大部分の人は5～7日前に予約)
	10:00 A.M. - 6:00 P.M.	土	
	8:00 A.M. - 6:00 P.M.	月～金	いない
	8:00 A.M. - 4:00 P.M.	日	
	6:00 A.M. - 6:00 P.M.	月～土	24時間前
	6:00 A.M. - 1:00 A.M.	月～木	〃
	6:00 A.M. - 2:00 P.M.	金, 土	〃
	9:00 A.M. - 4:30 P.M.	月～金	△は2日前
8:30 A.M. - 2:30 P.M.	日	▲は1日前	
週 7 日	8:00 A.M. - 9:30 P.M.	月～日	4日前
	6:00 A.M. - 11:00 P.M.	〃	いない
	6:00 A.M. - 10:00 P.M.	月～金	24時間前
	10:00 A.M. - 12:00 P.M.	土	
	9:00 A.M. - 9:00 P.M.	日	
	6:00 A.M. - 10:00 P.M.	月～金	48時間前が限度 (できれば7日前までが好ましい)
	10:00 A.M. - 4:00 P.M.	土	
	8:00 A.M. - 4:00 P.M.	日	
	6:30 A.M. - 10:30 P.M.	月～日	24時間前

△=障害者, ▲=老人

おらず、ある場合には、運転者の賃金が含まれていなかった。

さらに、運転者その他の職員の双方とも、労働組合のない労働者【パラトランジットの団体がほとんどそうである】と労働組合のある労働者【路線バス会社の労働者がほとんどそうである】とが比較された。パラトランジットにおける少ない給料レベルから算出された費用と、アクセシブルに改善した路線バスの費用とはかなり異なったデータが用いられている。

調査した24団体のうち21団体が、データとして利用可能な片道乗車当りの運行費用があった。これら21団体のうちの17団体は、その費用値の中でひとつもしくはそれ以上の主要な費用として考えなければならない要因を欠いていた。3団体の場合のみが、すべての費用が含まれていた。残る1団体では、質問された人が質問の全3項目——初期投資、事務経費、運転者の給与——が原価計算に含まれていたのかどうかを知らなかった。

この調査は、原価計算値がどうやって引き出されたかのくわしい分析もなしにコストデータを使用したことから、パラトランジットサービスの費用算出根拠が極めて不正確な状況であることを示していよう。パラトランジットと路線バスとの間で正しい費用比較がなされるように、より進んだ調査が心要とされる。

さらに、21団体のパラトランジットのうち11団体が労働組合員でない労働者を雇っていた。パラトランジットは標準的な車輛の路線バスよりも激しい労働なので、パラトランジット運行に対する費用は、もし労働組合員を雇えば間違いなく増大するであろう。運転者の給料は、労働組合員のバス運転手に関しては、おおよそ「50～100%大きくなる。」

都市大量交通法が1964年に可決した時、セクション13条(C)項がその中に組み入れられた。この条項は、連邦政府の援助を受けた交通事業者の労働者は一人もその労働条件を悪くされることはないことを保証した。

パラトランジットは、交通事業の労働組合に新しい仕事の可能性ある職場として見られていた。

交通事業の労働組合は、始めは、パラトランジットの開発を支持した。労働の激しい交通事業なので、パラトランジットは、1950年と1975年の間の38%の雇用減少がみられ、仕事の保護と職場の整備が残されていた。

初期のパラトランジットシステムの多くは、労働組合の労働者によって運行されていた。この調査の中では、障害者と老人のためのパラトランジットシステムは、ほとんど非労働組合員の運転手によって運転されていることがわかった。

障害者や老人のためのパラトランジットサービスに、どうして非労働組合員の労働者が雇用されていたのかにはいくつかの理由がある。障害者と老人に対する初期のパラトランジットサービスは、しばしばソーシャルサービスの機関によって運行されていた。これらは、しばしばボランティアや非労働組合員の労働者を雇う小規模な運行になる傾向があった。その小規模なことと地区が一定してないことは、彼らを労働組合として組織化させる自然な流れにはなかった。リフト付きではないパラトランジットシステムの多くはタクシーを用いた。しばしばタクシーの運転手は、非労働組合員だった。

本研究の法律に関する条項は、1973年に障害者や老人用の交通を供給する車輛を購入しようとしている非営利団体を援助するために特に計画された初期投資援助プログラムを連邦政府が準備したことを述べていた。16条(b)(2)項プログラムでわかるようにそれは、労働者と交通の関係の歴史において例外としてあげられる。13条(c)項には労働者の規定が含まれていなかった。

これが、非労働組合労働者によって運営される障害者と老人に対する国家的な中心都市の交通設備という結果になった。調査したパラトランジットサービスのうちの5団体が、16条(b)(2)項プログラムを通じてその車輛の何台か又はすべてを手に入れた。16条(b)(2)項のバンプログラムは、総合雇用訓練法(Comprehensive Employment Training Act)の職業訓練プログラムが十分運営されていた時に開始された。総合雇用訓練法(CETA)は多くの非営利団体のヒューマンサービスの機関に

対し労働賃金を提供した。それらの機関が16条(b)(2)項に従ってバン確保を利用する時は、彼らは時々、そのバンの運転手を提供してもらうよう総合雇用訓練法 (CETA) の窓口に願い出た。調査された4つのシステムは総合雇用訓練法 (CETA) のドライバーを用いていた。あるシステムの場合は、24人の運転手のうち14人が総合雇用訓練法 (CETA) の労働者であった。同じこのシステムは、16条(b)(2)項プログラムを通じてその20台の車輛すべてを得た。

### 6-2-3 パラトランジットの結論

この研究のデータは、パラトランジットの供給が極めて厳しい状況に置かれていることを示している。パラトランジットの支持者たちは、それが適切なサービス水準を供給し、路線バスに代わって用いられるというように見せかけているが、24団体でのサービス水準は、このことが真実ではないことを示している。24団体のパラトランジットのうちの多くが、組織だった運行によるデモンストレーション・プログラム (SMDP) の研究で注意深く記録がとられているので、おそらくそれらは、サービス水準のすぐれたサンプルとしてまたパラトランジット運行団体からの信頼できる利用可能なデータである。

パラトランジットの利用登録をした人々の数は、全人口の8%から0.08%の低い値までさまざまである。この後者の数字は、その対象地域内のすべての障害者と老人を含んでいた。実際にサービスをうける人数は、登録した人数よりずっと低いと予想できる。このデータは、パラトランジットが必要な人のほんの一部の人々が実際に利用していたことを示すと思われる。

潜在的なパラトランジット利用者は事前登録をし、そして特定な移動に対しては事前予約しなければならない。サービスは1週間につき7日間、あるいは夜間には供給されないことが多かった。多くのパラトランジットの団体は、トリップの優先順位があった。対象人口 (表-5) に関連した車輛の限界値は、車輛を利用できない障害者のモビリティがひどく切りつめられるということ在意

味している。多数の対象者が、実際に交通施設としてのパラトランジットシステムを利用し始めるとすると、そのシステムは全体的に過重負担となるだろう。この事は、すでにいくつかのパラトランジットシステムにおいて起っている。

サービス供給水準の問題を述べる時に、ワシントンの都市協会の主任研究員であるロン・カービー (Ron Kirby) は次のように述べた。「ほとんどの場合、需要が供給を上まわっている…しばしばサービスは限界で、全く信頼できないものである。これが需要を減少させるひとつの方向である。需要は本質的には、電話を利用して申込むことによりはじめて供給されるものである。システムを利用するのは大変困難である。」彼はさらにつけて、ついに、利用者は電話をかけるのをあきらめ、こうして「需要を減退させる」ことになる。

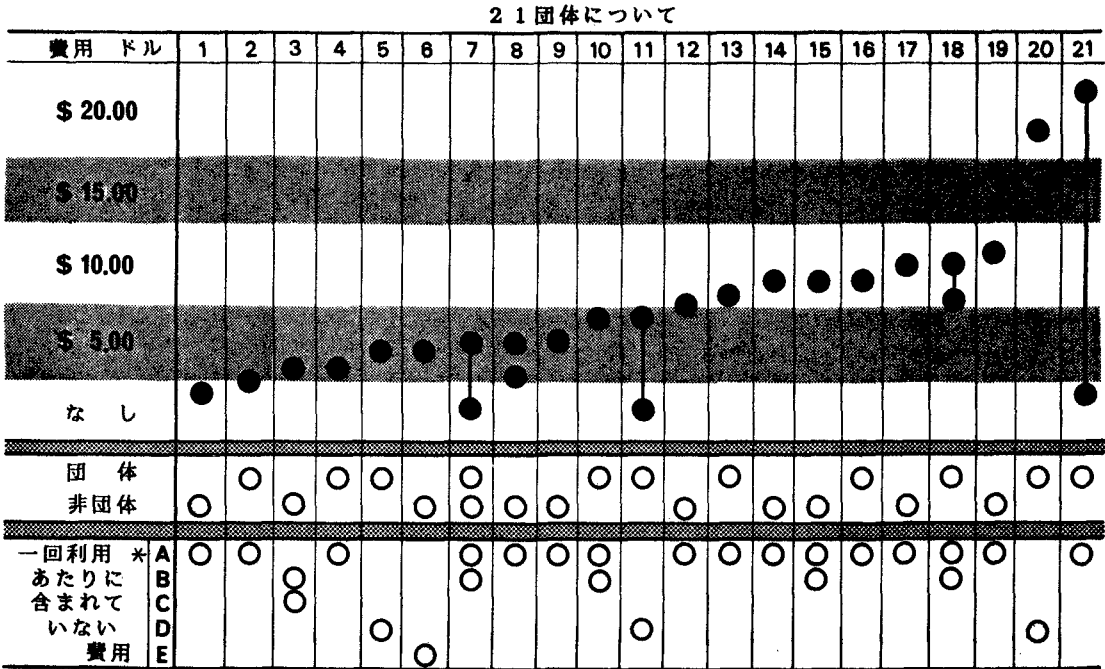
組織だった運行によるデモンストレーション・プログラム (SMDP) のパラトランジットとスペシャルサービスの主任であるジム・バンツ (Jim Bantz) は、著者との会話で同様な問題にふれて次のように述べた。「車いすの使用者が、サービスの拘束を受けない場所は1つも知らない。」

カルトランズ (Caltrans) プロジェクト計画における著者の研究 (author's year of research) の間の障害者との会話で、上記のことがらは確かめられた。サンフランシスコ市の車いす使用者は、しばしば、信用できないパラトランジットを呼ぶのを拒否した。いろいろな都市の他の人たちも、この考えに響銘した。現在の供給源としてのパラトランジットは、車輛を利用できない障害者の必要性和それを満たしていると考えられるゴールからはほど遠い。

## 7. 結論

少数者が必要としているものは、政治的な力が無い場合には、社会において不公正と思われる、法や政策の変更をすることはめったにできない。この考え方は、障害者が、日常使うことのできる公共交通手段を確保しようとするさいの努力にもあてはまる。ここ10年前まで【1970年以前】は、

表-9 一回乗車あたりの費用予測 (1トリップにつき)



※ A…投下資本あるいは車輛の償却費用  
 B…事務経費 D…全コストが含まれている  
 C…ドライバーの給与 E…役立たない

現在の状態【リフト装着などが無いこと】で利用することのできない障害者のための公共交通というものは存在しなかった。交通システムは、健常者によってのみ使えるように設計されてきた。

障害者は彼らの市民権を獲得するための出発点に立っている。この研究では、政治的、経済的そして個人的な考えにより、障害者が公共交通を利用する権利を否定することによって利益が得られると考えられる特定の利害団体バス会社などによって不正確なデータそして、改ざんされたデータが使われているということを指摘している。

障害者は彼らにとっての交通施設の不足【利用できない】というものを、彼等自身の政治的運動によって社会に認識させようとしてきた。そして彼らは法律を整備していくために大きな行動を開始した。この10年間に成立した一連の法律は、障害者を考慮した交通施設を整備するための法律の骨格形成の重要な時期であった。

公共交通のアクセシビリティの改善には、階段

を登ることのできない人のために乗降が可能な車輛の新しい技術を必要としている。その為に必要な昇降機（リフト）は設計されており、現在使用されている。

この装置の設計とテストはつい最近行われた。最初に開発された昇降機【リフトなど】は、1977年に公共交通の車輛に取り付けられた。昇降の【高低差を変更するための】ハードウェアの開発とそれを使ったアクセシブルな交通システムの実現は比較的新しいので、その昇降材【高低差を変更するための機器、例えばリフトなど】の取り扱いと、アクセシブルな交通の経費についての資料は、まだ信頼のおけるものにはなっていない。

不完全なアクセシブル交通システムのデータからは、低い利用率を示す傾向がある。利用率のデータに使われている多くの交通システムは、初期に開発した昇降機（リフト）が使われている。このように、低い利用率の統計は総合的にアクセシブルでかつ信頼性がある交通システムの潜在的な利

用率の水準を正確に反映していない。

信頼性の高い昇降材【高低差を変更するための機器】を使用している交通システムから得られた資料では、高い利用水準を示している。これは、信頼性が高い交通システムであれば障害者の利用も高くなることを示していよう。

アクセシブルな交通といった概念に先入観をもって、あまり利用されてこなかった不完全なアクセシブルな交通システムや信頼性の乏しい交通システム【すなわちアクセシブルでない交通システム】から得られたデータを用いることはさげられない。不正確で信頼性の乏しい低い利用率の資料は、アクセシブルな公共交通の実現可能性を阻む材料として使われてきたのにすぎない。これらの資料の利用は小数グループ【障害者など】の市民権の実現を危うくしている。

昇降材が路線バスに導入される以前は、パラトランジットシステムが運行されていた。もともとは路線バスの代替手段として計画されたこれらのパラトランジットシステムは、障害者によって試乗された。ある人はパラトランジットシステムを過渡的な交通手段として考えていたし、他の人はパラトランジットシステムを路線バスの恒久的な代替交通手段と考えていた。

障害者団体の多くの指導者は、パラトランジットシステムが彼らの移動手段にある程度役に立つと考えているが、パラトランジットシステムは、健常者に与えられている交通の整備水準に匹敵するほどの整備水準を提供し得ないであろうと主張している。

24団体のパラトランジットシステムの研究は、それが健常者に使われている交通システムの水準よりもかなり低いということを明らかにしている。運転日や利用時間の制限、事前登録の必要性、事前の予約、トリップ目的による優先順位といったサービス水準は障害のある利用者をきびしく制限した。また、その研究はパラトランジットシステムの費用効率を記録されたデータが初期投資、車輛の償却経費、事務経費、そして少なくとも一つの例に見られた運転手の給料といった費用算出の要因をかなり欠落していたり、全体的に不正確

であることを指摘している。不幸にも、この種の不正確なデータが障害者に対するパラトランジットシステムの優位性を示すのに使われてきた。障害者団体の市民権は、不正確なデータの利用によって部分的に否定されたのかもしれない。

技術は役立つのである。アクセシブルな公共交通は、我々社会の中の大きなマイノリティグループに交通手段を提供することによってモビリティを与えることができる。合衆国に新たな、より保守的な政治の台頭の傾向があれば、路線バスとパラトランジットの不正確な収支と利用者数とが、障害者にとって、最終的に達成可能な交通施設を否定する材料に使われる可能性は極めて高いことである。

障害者にとってアクセシブルな交通施設についての決定は、正確な情報に基づいていなければならない。我々の社会は、試されている。我々は、障害者が彼らの市民権を取り上げられることを許してはならないのである。

#### 付録A——交通を利用できない障害者の人口の構成比を明らかにする際に行われた論争の概要について

人口数による、交通を利用できない障害者の定義は不明確であり、かつ議論の余地がある。1970年代の初期には、障害者のグループに対して人数を特に明らかにするために行われた国家的な調査というものは存在しなかった。

1970年代の調査は、働く能力に影響を与えるような健康や身体的な障害についてのデータが集められた。それは、16才から64才の人に限定した調査であった。調査は、人口の5%のサンプルに対して長たらしい形式の調査が行われた。

交通を利用できない障害者の数の予測の多くは、その調査と国立保健統計センター(National Center for Health Statistics)によって作成されたレポートから明らかにされた。この保健についてのレポートは、障害者の発生率に関連したものであった。これは、公共交通システムの利用できない障害者の割合に特に関連したものではなかつ

た。

米国公共交通協会 (APTA) の研究は、正確なデータ基礎の欠如を指摘している。

都市大量交通庁 (UMTA) は、連邦政府の機関と、特定のハンディキャップを持ったグループに奉仕している民間団体と一緒に、広範囲にわたって行われた。

しかし、この政府機関、団体は、様々なハンディキャップを持った人たちのグループの規模についてのほとんどもしくはごく一般的な情報しかもっていない。

正確な統計資料を与えるために、グレイ広告会社 (Grey Advertising Company) では、障害者の様々な地域の交通ニーズを決め、交通に関連する、地域の対象人口を明らかにする研究を実行することが選択された。この研究は1978年に終わった。交通の必要性についてプロジェクトの資料の基礎として多くの交通管轄区で使われている。交通ニーズを予測する手法的なアプローチは、交通の専門家、障害者のメンバーそして都市大量交通庁 (UMTA) のスタッフによって、不調和で不釣り合いなあまり良くないものではあるけれども考えられている。

グレイの研究については、交通コンサルタントである Dennis Cannon は、交通を利用できない障害者の数を決定した後、その研究は歩車道の段差、群衆の中での移動の困難、バス停のシェルターの欠除、運転スケジュール、その他「バリエーションとなる要素」など、利用できるシステムを実際に使用する人の数を評価するために使うことを言及している。アクセシブルな交通を利用する際に障害があることが示された人々は、潜在的な利用者として差引かれている。

しかしこの手段は、調査情報よりもむしろ、仮定や定式的な考え方に根本的に基づいている。たとえば、段差の存在が彼らの移動の障害となっていることが示された多くの障害者は、それにもかかわれず移動する。車いす使用者は、段差をなくすことが考えられる以前は、コミュニティの中で移動するために、典型的な

例としては車道を利用したり、交差点まで車道を移動していた。車いす使用者が段差をなくすことが最も都合が良いことに気づいたので、彼らが段差の解消なしには路線バスのバス停留所に達することが不可能だと想定することは事実に基づいていない。

Cannon は、車いす使用者にとってたとえばステップが克服できない障害であることは明らかであるけれども、運行スケジュールやドライバーにとっては迷惑であるかもしれないし、他の人たちが交通システムを利用する人の障害にはならないのと同じように全ての障害物を、その研究が調べ上げて指摘しようとしている。

グレイの研究は、合衆国の人口の5%が交通ハンディキャップを持っていると推測している。このうちの19%は公共交通機関を利用できず、30%は困難を伴い、残る52%の人は従来の型の公共交通を利用するには多少の困難を持っており、さらに、その交通ハンディキャップを持った5%の人だけが車いすを使用していることがわかった。

これらの少なく推定された数字は、継続して行なわれている研究のアクセシブルな交通のための費用算出根拠において使われてきた。Cannon は以下のことを指摘した。

逆にグレイ広告会社によって推定された3%という数値は、現在公共交通機関を使っている総人口に対する4~5%というのとはかなり対照的である。Mark Battle とその仲間、初期の研究では障害者の40%が、もし公共交通機関が使えるのなら利用していたであろうことを予測した。

グレイの研究は、1979年の議会の予算当局のレポートの中で、交通機関が利用困難な障害者に対する交通経費を推定するさいに、議会によって使われたデータの重要なものになるものであった。このレポートでは、交通施設の3つの代替モデルが提案された。「バス等の計画」「タクシーの計画」



そして「自動車の計画」。グレイはタクシーサービス、リフト付バン、そして重度の障害者や肢体不自由者のある層にリフト等の特別な装置を備えつけたバンや車を購入するというその組合せが、交通機関が利用困難な障害者に交通の機会を与えるのにもっとも役に立ち、かつ経済的な方法であることも結論付けている。

この研究には、見落とされた多くの要因がある。リフト付等の車とバンの運行経費、車の維持管理費、保険の費用といった経費は含まれていなかった。保険は、障害者の車に対して2,500ドルという高い経費がかかる。特殊な装置を装着した車の維持には、一般の車よりお金がかかる。燃料費の上昇のために、バンの運行経費は時々ひどく高くなる。

バンや車を維持する能力は、以下調査の事実にもかかわらず障害者に期待されている。

合衆国公衆衛生当局によって集められたハンディキャップを持った人たちは、彼らが可能な活動の量と種類についてのある種の制約があり、その人数は概ね1,140万人である。そのうち510万人もしくははその半分の人々は5,000ドル以下の世帯収入であった。

交通機関の利用困難な障害者について、より正確な数字は1980年の調査から得られるであろう。障害者自身や障害者に関連している組織は、合衆国国勢調査当局に公共交通システムを障害者が利用する能力に関連する特別の項目を含むように要求している。1980年の国勢調査での項目の中には、その人が公共交通を使う際に問題点があるかどうかということを探る質問も含まれている。一旦、国勢調査からデータが校正されてまとめられればこの情報は交通機関の利用困難な障害者をより正確に推定することを可能としたかもしれない。不幸にも、質問は再び16~64才までの人にも行われた。

国勢調査のデータは、彼らが利用できるべき交通システムを使っている人たちの割合を明らかにする助けには依然としてならないであろう。長い期間サービスを提供してきた、総合的に利用しや

すく信頼における交通システムがなければ、この数字は決して正確に予測されないであろう。1970年のニューヨークの障害者の交通調査では、インタビューされた多くの人が、もし彼らが安い交通費の交通機関を利用できたら、ということを示しも考えていなかったことがわかった。調査と経済指標を使うことは、アクセシブルな交通施設を役立てるような選択範囲を社会的な決定要因が含まれていない障害者グループにあてはめた時、無駄なものになってしまうかもしれない。

#### 用語の説明（訳者による）

##### Accessible（アクセシブル）：

使い易い、近づきやすいこと。本論文で取扱うアクセシブルとは、ハンディキャップ者が交通機関を利用できるように配慮することである。具体的には、例えば高低差を克服するためのエレベータ設置やリフトの装着などを行なうことである。また、構造的な配慮以外にも、広義な意味では、交通機関を使いやすくする工夫として情報システムの整備や利用への経済的補助も含まれる。

##### Paratransit（パラトランジット）：

語源は東南アジアに古くからあるジートニー（マニラなど、1915年）などから命名したものである。ジートニーは運行路線をもちつつ利用者の希望に応じてある程度自由に乗降できるシステムである、アメリカではバンプール（都市と郊外間を乗用者の相乗によって通勤するシステム）などが1960年代に試みられ、これらが、障害者、老人用に応用されたものである。現在のパラトランジットは、障害者、老人に対して電話などによる事前予約によってドアトードアサービスを提供しているものが大多数である。

##### Transbus（トランズバス）：

障害者・老人の利用を考慮した低床式バスにスロープを設置したバス。

**Passive Lift (パッシブリフト) :**

路線バスにリフトを付ける場合にバスのステップとバスのリフトを同一の乗降口に設置したタイプのバスである。

**Main Streaming (メインストリーミング) :**

本流。健常者と障害者と区別することなく同じ流れとして考えること。シアトルの交通計画はメインストリーミングの考え方により障害者・老人と健常者を一切区別してない。

**付録一B 略語リスト****LIST OF ABBREVIATIONS**

ACCD	American Coalition of Citizens with Disabilities	アメリカ障害者市民連合
ADB	Advance Design Bus	漸進的に設計したバス【座席数を増し、かつリフト装着を前提とした設計を目ざすなど障害者・老人を配慮した設計を行なうバスのこと】
AM	American Motors	アメリカンモーターズ社
ATU	Amalgamated Transit Union	合同した交通組合
APTA	American Public Transit Association	米国公公共交通協会
ATBCB	Architectural and Transportation Barriers Compliance Board	建築と交通障壁の管理当局
BART	Bay Area Rapid Transit	(サンフランシスコ)湾岸地域高速鉄道
BSDA	Bi-State Development Agency	州にまたがる開発当局
CETA	Comprehensive Employment Training Act	総合的職業訓練法
DIA	Disabled in Action	障害者の活動家(行動する障害者)
DOT	Department of Transportation	運輸省
EEC	Environmental Equipment Corporation	環境設備協会
GM	General Motors	ジェネラルモーターズ社
HEW	Department of Health, Education and Welfare	保健・教育・福祉省
NCTA	National Capital Transportation Act	国の首都交通法
PILCOP	Public Interest Law Center of Philadelphia	フィラデルフィアの公的関心の法律センター
RTS	Rapid Transit Series	高速鉄道系列
SMDP	Service and Methods Demonstration Program	組織だった運行によるデモンストレーションプログラム
TDT	Transportation Design and Technology	交通設計と技術
UMTA	Urban Mass Transportation Administration	都市大量交通庁

**Key Words(キー・ワード) : Accessible, Paratransit, Transbus, Passive lift, Main streaming**