

アメリカの公共交通機関および公共建築物の アクセス発展要因に関する研究

——「機会平等」理念と自立生活運動——

1. 連邦法を中心としたアクセスの歴史
2. 1973年リハビリテーション法と「機会平等」理念
3. アメリカの自立生活運動
4. サンフランシスコ湾岸地域の公共交通機関のアクセスの発展

隅 広 静 子*
秋 山 哲 男**

要 約

アメリカの公共交通機関や公共建築物のアクセス（アクセスの確保のこと：例えば障害者が利用できる様にエレベーター設置や段差切り下げ等の整備をすることを言う）が発展してきた要件として、「機会平等」の理念、障害者自身の運動などが深く影響している。

本論では、アメリカの公共交通機関や公共建築物を対象とし、そのアクセスの発展の歴史的経緯を、第一に、関連する連邦法を中心にそれらがどのような役割を果たしたかを検証した。第二に、その最も重要な法律であるリハビリテーション法(1973年)504項に着目し、さらに、同項が成立した背景として、1960年代から70年代初期にかけてのアメリカ社会で「機会平等」に関する諸法律が次々に成立した事実を明らかにした。

これに基づき、第三に、「機会平等」理念に対する当時のアメリカ社会の強い支持こそ、アクセス促進の第一要因であると規定した。さらに、そのアクセス獲得に向けて粘り強い運動を重ねていった障害者自身の力を第二の要因と規定した。この運動については、アメリカの自立生活運動に代表されるが、同運動の戦略などを中心に事例を示した。

第四に、アクセスの展開で最も先進的な事例の一つとして、カリフォルニア州サンフランシスコ湾岸地域をとりあげ、特に、公共交通機関のアクセス対策の具体的展開を追うことにより、「機会平等」理念と障害者自身の運動の2点の要因の検証を試みた。

* 日本福祉大学，大学院研究生

** 都市研究センター，工学部

はじめに

1990年7月、アメリカで、障害者の差別を禁止する、「障害をもつアメリカ国民法」(Americans with Disabilities Act、以下 ADA と略す。)が成立した。これは、障害者を、雇用、公共施設、交通手段、通信手段において差別することを禁止したものであり、1964年の、黒人の差別を禁止した公民権法にちなんで、障害者の公民権法と呼ばれている。この ADA は、すでに、多くの翻訳が出されているので、本論文ではその内容にはふれないが、それは、それだけで障害者の問題をすべて解決しうる万能薬では決してない。しかしながら、それは、アメリカ社会が、それまでに積み重ねてきた障害者の福祉に関する諸法律のひとつの集大成であり、画期的な内容を含むことも事実である。社会生活上なお多くの困難にぶつからざるをえないわが国の障害者の置かれた現状を顧みるならば、この ADA とその成立過程に学ぶものは多い。

本論文は、以上の問題意識のもとに、この ADA の2章、3章をしめる、公共交通機関と公共建築物のアクセスに焦点をしばった。その理由は、それが、ノーマライゼーションを基本とする、これからの高齢者、障害者福祉政策の重要な要件のひとつであるからである。

ところで、アメリカの公共交通機関と公共建築物のアクセスの発展に関連する先行研究はそれほど多くない。¹⁾特に、その発展の要因を考察する研究は、ほとんどないと言ってよい。そこで、本研究では、アメリカの公共交通機関と公共建築物のアクセスの発展を、関連する主要な連邦法を中心として、歴史的に考察することにより、その要因を明らかにする。即ち、なかでも、特に重要な影響力を持つ法律としての1973年リハビリテーション法、及び、その504項の成立に焦点をあて、その成立を可能にした背景として、いわゆる「機会平等」に関する諸法律が、1960年代を中心に、アメリカ社会において積極的に制定されてきた事実を明らかにする。次に、アクセス発展の第二の要因として、特に1970年代以降、強力に運動を展開し

始めた、自立生活運動に代表されるアメリカの障害者運動の存在と意義を明確にする。

さらに、交通機関のアクセス発展に関しては、アメリカの交通計画のあり方も強い影響力を与えていることについても、若干触れる。

1 連邦法を中心としたアクセスの歴史

1-1 公共交通機関のアクセス (表-1)

アメリカの公共交通機関のアクセスの発展に影響を与えた主要な法律としては、1964年制定の都市大量交通法 (Urban Mass Transportation Act, P. L. 88-365)のその後の修正法と、1973年制定のリハビリテーション法 (Rehabilitation Act, P. L. 93-112) とがある。

菊地によれば²⁾、1964年に都市大量交通法が制定されたその当時の社会的背景として、1960年代初期、自動車の普及、道路網の拡大、人口のスプロールなどにより利用者が減少し、大都市の都市大量交通機関は財政的危機に陥ったこと。そのため、運行主体が民営から公営へと移らざるを得ない状況となり、それらの公共交通事業体への財政補助とともに、計画手法および運行基準を確立する必要が生じたこと。そこで、連邦政府のレベルにおいて都市交通への補助管理をするためにこの法令が制定されたといわれる。このように、現在では、アメリカの都市の大半の大量交通機関は、公的機関のもとに運営されているが、それは、行政指導のやりやすさという点で、この国のアクセスの発展を基本的に支えた条件であったといえる。

ところで、この都市大量交通法には、障害者へのアクセスを考慮する規定はまだ盛り込まれていなかった。障害者へのアクセスを規定した法律は、その後、1970年に、同法が修正され、都市大量交通援助法 (Urban Mass Transportation Assistance Act, P. L. 91-453) が成立したことに始まる。同法には、老人も障害者も、他のアメリカ国民と同様に大量交通機関を利用する権利があり、したがって、交通機関の運行事業体は、そのために、

年表 表一 1 アメリカの連邦法の歴史と自立生活運動の動き

連邦法（交通、建築物アクセス関連）	連邦法（その他の機会平等理念関連）	自立生活運動の動き
		1962年 エド・ロバーツ パークレー校入学
1964年 都市大量交通法 （都市交通への連邦関与）	1963年 同一賃金法 1964年 公民権法	
1968年 建築物の障壁に関する法律	1967年 雇用年齢差別禁止法	
1970年 都市大量交通援助法 （高齢者、障害者アクセス特別配慮規定）	1970年 発達障害者のサービスおよび施設に関する法律修正法	
1973年 連邦補助高速道路法（同じく、特別配慮規定）	1972年 雇用機会平等法 1973年 リハビリテーション法	1972年 パークレーCIL 設立 1973年 アクセス実現にむけて全米で法廷闘争開始
1974年 都市大量交通援助法修正 （非ピーク時の運賃半額規定）	502項（建築物、交通機関の障壁に関する改善命令委員会設置） 504項（障害者の市民権宣言）	
1976年 DOT 施行規則 （特別配慮にパラトランジットを認める。交通計画に当事者の参加規定）		1976年 全米障害者市民連合結成
1978年 都市大量交通援助法修正 （州、自治体、社会福祉事業運営の高齢、障害者専用バスサービスに連邦補助）		1977年 504項実施求め全米デモ展開。全米でCIL が52ヶ所になる
1979年 DOT 施行規則 （トランスバス規定、完全なアクセスをめざす。）		
1981年 DOT 前施行規則撤回 （特別配慮規定にもどる）		
1986年 DOT 施行規則 （大量輸送手段の完全なアクセスか、パラトランジットか、その組み合わせか、各自治体の選択に一任）		1982年 APTA の全米集会地でデモ開始 全国自立生活協議会（NCIL）結成
1991年 ADA 成立		1983年 世界障害研究所（WID）設立
		1991年 現在全米でCIL300ヶ所余

施設建設計画、車両設計、運行計画などにおいて特別の努力をしなければならないという規定が加えられた。そして、そのために、連邦の補助金の3%が使用できると規定された。

ところが、この「特別の努力」という曖昧な規定は、障害者専用の交通機関を別に用意すれば良いという解釈を生んだこと、さらに、何故3%なのかの意味も不透明だったことなどから、その後、都市大量交通機関の運行事業体から成る全米公共交通協会（American Public Transit Association、以下 APTA と略す。）と、障害者団体との間に長い論争を引き起こしたのである。いづれにせよ、この法律のその曖昧な規定は、結局、当時、ほとんど何の効果ももたらさなかったようである。³⁾

同法は、その後の改正で、非ピーク時の高齢者や障害者の運賃を通常の半額にすることを定めた（1974年）、さらに、州、地方自治体、あるいは、民間の社会福祉事業が行う、高齢者や障害者専用のバスサービスに連邦の財源の補助を与えることなどを定めた（1978年）。

一方、大量交通機関のアクセス改善に貢献した別の法律として、1973年制定の連邦補助高速道路法（Federal-Aid Highway Act, P. L. 93-87）がある。これは、既述の1970年都市大量交通援助法と同様、連邦の経済援助をうける公共輸送事業はアクセスを考慮しなければならないと規定したものである。同法は、さらに、1974年に改正され、アクセスを考慮しない事業計画には許可を与えない権限を運輸省（Department of Transportation、以下 DOT と略す。）に与えた。この法律は、ワシントン D.C. の地下鉄のアクセス化に貢献した。

このように、都市大量交通援助法も連邦補助高速道路法も、共に、交通機関のアクセスを義務付け、その改善に一定の効果をあげたが、しかし、アメリカの交通機関のアクセス実現に、より大きな影響をあたえたものは、実は、1973年に制定されたリハビリテーション法であった。

ところで、このリハビリテーション法は、その名が示すごとく、交通機関に直接関連する法律で

はない。しかし、詳細は次章で述べるが、同法は、特にその504項で、障害者にはじめて市民権を宣言し、まさにそれが、以下に説明する502項とともに、この国の交通機関のアクセス促進に多大の影響を与えたのである。

まず、502項とは、建築物および交通機関の障壁に関する改善命令委員会（Architectural and Transportation Barriers Compliance Board、以下 ATBCB と略す。）の設置を規定したものである。これは、交通機関や公共建築物に関する不満を調査したり、公開ヒアリングを開催したり、必要に応じては、裁判に訴えて改善命令を履行させる機関である。ただし、同委員会は、その発足当時は、それほど大きな権限をあたえられなかったので、当初、効果はあまりなかったが、それでも全米鉄道のアムトラックや、空港のアクセス化にはある程度貢献した。

他方、504項は、その後の交通機関のアクセスを飛躍的に促進させる一大契機になった。504項の主旨は、連邦政府の補助を受ける機関は障害者を差別してはならない、というごく簡単なものであるが、既に述べたように、交通機関は、連邦政府の援助に大きく依存しているので、同項は交通機関のアクセス化に多大の影響を与えざるをえなかった。

ところが、その実施のためには、膨大な資金が必要であり、そのため、それは、その後長い間、交通運行事業体側と障害者団体側の間に激しい論争と裁判闘争を招くこととなった。そのため、連邦 DOT は、その後、504項実施のための施行規則を、二転三転させることとなった。しかしながら、それは、その後のアメリカの公共交通機関のアクセスを確実に前進させる指針となったのである。

まず、DOT は、1976年に最初の施行規則を出した。それは、州や地方自治体に、高齢者や障害者のアクセスを促進するために、「特別の努力」を行うことを要求し、その「特別の努力」の具体例を示したものであった。それらは、たとえば、①障害者などのアクセスのために、連邦補助金の5%を使用すること。或は②路線バスの50%をアクセスシブルにする。または、電話予約でドア・ツー・

ドアサービスする、いわゆるパラトランジットサービスを提供する。或は③全ての障害者に、通常の料金で、1週につき10回の交通サービスをおこなうこと、などがあげられていた。そのうちどれを選択するかは、各自治体に一任されたため、結局は、①が最もよく実行されたようである。また、同規則は、運行事業体側に、交通計画作成のさい、高齢者や障害者の参加を義務づけた。このように、1976年の施行規則は、障害者団体が要求する、完全なアクセス実現には程遠いものであったが、しかし、それでも、後章で述べるように、現実には、各自治体に、その交通機関のアクセス実現に向けて、計画策定づくりを開始させるものとなった。

ところで、DOTは、同施行規則発表と同時に、「トランスバス」と呼ばれる、障害者にアクセシブルな低床式バスの開発を開始した。それは、高齢者と障害者に完全なアクセスを保障する「未来のバス」と呼ばれ、やがて、1979年に、DOTは、2度目の施行規則を発表した。それは、1979年7月2日以降に連邦の資金援助で購入されるバスはトランスバスに限ること、また、ピーク時の一般路線バスの2分の1は、アクセシブルにすることを規定したものであった。これは、障害者の自立生活とメインストリーミング（本流：この場合、パラトランジットではなく、健常者と同様にバスや鉄道を使えるようにすること）を促進するものとして、障害者団体に歓呼をもって迎えられた。しかしながら、それは、まもなく撤回された。というのは、トランスバスの開発をうけおった全米の大手業界ゼネラルモーターズ(GM)とAPTAが、DOTが要求する低床式バスは費用がかかりすぎるとして猛反対し、全国的なマスメディアをも巻き込んで、トランスバスシステムの非合理性を宣伝したからである。

ついに、1981年には、APTAが、DOTを訴えた裁判で、法廷は、DOTが1979年にだした504項の施行規則は、余りにも過大な負担を事業体側に与えるものであり、それは、504項の本来の主旨に反するものであるという判決を下した。その結果、DOTは、トランスバスに関する規則を撤回し、以

前の曖昧な「特別の努力を要求する」という規定に書き換えたのである。

1986年にDOTは4回目の施行規則をだした。それは、下記の3種類のなかから、各都市の状況にあわせて最適の方法を選ぶことを義務付けたものであった。

- ①現在ある大量交通機関のすべて、あるいは一部をアクセシブルにする。
- ②パラトランジットサービスを設けること。
- ③上記2つの組み合わせにすること。

さらに、同規則には、以下の条件も付け加えられた。すなわち、①を採用する場合、十分な量のアクセシブルバスを用意すること。また、一般のバスと同じ時間帯、料金で運行すること。②の場合にも、①と同じ条件であるが、さらに、地域在住者以外でも利用できること。また、要求の24時間以内に利用できること。行き先により、優先順位をつけないことなどである。しかし、このような諸条件も、その実施が、各事業体側に障害者対策として課せられている最大負担金額をこえる場合には考慮された。他面、事業体側は、交通計画の段階で、公聴会を開き、その決定にあたっては、市民の了承を得なければならないとされている。

ところが、その後も、両者のあいだでの訴訟、裁判は続き、1989年2月には、都市大量交通機関を障害者が利用できるようにするロビー団体であるAmerican Disabled for Accessible Public Transportation（以下、ADAPTと略す。）が、APTAを訴えた結果、各都市は、一般のバス、電車をアクセシブルにし、さらに、高齢者、障害者専用の交通サービスの両方を提供しなければならないという判決がだされた。⁴⁾

以上のように、1990年7月に成立したADA(P.L.101-336)の交通機関に関する規定は、このような長い闘争の歴史の積み重ねの上にやっとできあがったものであった。すなわち、交通機関のアクセス化は、主に1970年都市大量交通援助法、および、その後の改正法に始まり、その後は、1973年リハビリテーション法504項の施行規則をめぐる論争の展開とともに急速な進展をみせ、1990年のADAに結実したといえる。

1-2 公共建築物のアクセス

公共建築物のアクセスの歴史は1961年にさかのぼる。同年、民間団体である全米基準協会(American National Standards Institute)は、障害者の雇用に関する大統領委員会(President's Committee on Employment of the Handicapped)や全米イースターシール協会(National Easter Seal Society)の支援をうけて、歩道、駐車場、階段、公衆電話などに関する最低の基準をさだめた。それは、基準 A117.1 と呼ばれ、今日の ANSI 基準の基本となったものである。

しかし、それは、結局ほとんど効果を上げることができなかつたため、議会は、1968年に、公共建築物のアクセスに関する初めての法律を制定した。それが、建築物の障壁に関する法律(Architectural Barriers Act, P. L. 90-480)である。これは、連邦が所有、あるいは、賃貸、あるいは、連邦の補助をうけて、設計、建築、改築される建築物は、障害者にアクセシブルでなければならぬと規定したものであった。しかしながら、この法律は、同法が施行される1969年以後に、連邦が所有、賃貸、あるいは、新築などされる建物だけに適用されたので、既存の建物や私有の建物は対象外のままであった。さらに、同法には強制力が与えられなかつたので、同法の管轄省は、同法実施のための施行規則をつくらなかつた。したがって、結局、それは、空文に近いものになってしまったのである。

そこで、議会は、1973年に、リハビリテーション法を制定した際に、502項で、ATBCBを設置した。この委員会は、すでに述べたように、交通機関のアクセス改善にも関わりをもつが、本来は、先の、1968年制定の建築物の障壁に関する法律を、より実効あらしめるために設置されたのである。

同委員会は、その後、委員の増員とともに、監視機能が強化され、やがて、1982年には、連邦が所有したり賃貸する建物、あるいは、連邦の補助を受ける建築物に適用されるべき最低のガイドラインを作成した。これは、その後、1984年に出された連邦統一アクセス基準(Uniform Federal

Accessibility Standards)の基本となったものである。

ところで、すでに述べたように、1968年の建築物の障壁に関する法律は、同法施行後、すなわち、1969年9月以後の建築物にしか適用されなかつたが、それに比べて、1973年リハビリテーション法の504項は、その対象をより広範囲に広げたものであった。

同項は、すでに述べたように、非常に包括的な内容をもつものである。そのために、同項は、1973年に成立したにも拘わらず、なかなかその施行規則が作成されなかつた。しかし、やがて、同項の施行規則作成の最高責任者とされた、保健、教育、福祉省(Department of Health, Education, and Welfare、以下 HEW と略す。)が、1977年に発表した施行規則は、以下のとおりであった。すなわち、1977年6月3日以降に、連邦の補助金で新しく建てられる建築物は、アクセシブルでなければならない。また、既存の建築物も構造的改修を伴わないものは、1977年6月3日までに改修されなければならない。また、構造的改修を必要とするものも、遅くとも、1980年6月2日までにはアクセシブルにしなければならないと規定されたのである。

ところが、この504項も、まだ、その対象に私有の建築物を含んでいなかった。その意味では、依然として、アクセスの対象は限られたものであったといえる。

それを指摘したのは、約10年後の、1986年に、全米障害者評議会(National Council on the Handicapped、以下 NCH と略す。)が、議会に提出した、『自立に向かって』(Toward Independence)という報告書であった。この NCH は、1973年リハビリテーション法第4章により設置された、独立した政府機関であるが、それは、障害者の生活の向上に関連する連邦の事業を分析し、立法上の勧告をまとめた報告書を、1986年2月までに、大統領と議会に提出するよう指示されていた。それが、先の『自立に向かって』という報告書である。それは、それまでの法律が、適用範囲が狭いことを指摘し、障害者の生活の向上のため

には、私有の建築物のアクセス保障が必要であることを勧告した。それをうけて、公共建築物のアクセスの対象を大幅に拡大し、障害者の地域での日常生活をほぼ完全に保障することをめざした法律 ADA が1990年7月に成立したのである。

このように、公共建築物のアクセスにむけての歩みは、交通機関ほどの激しい議論と訴訟を呼び起こすことはなかったが、その進展の歴史のなかで、やはり、1973年のリハビリテーション法の、特に、504項が果たした役割の大きさは否定できない。

2 1973年リハビリテーション法と「機会平等」理念

2-1 1973年リハビリテーション法及び504項の概要

これまで述べてきたように、1973年リハビリテーション法は、アメリカの公共交通機関と公共建築物のアクセスを飛躍的に発展させる一大契機となったが、ところが、同法はまた、アメリカのリハビリテーションの歴史においても画期的な法律であった。このアメリカのリハビリテーション法の歴史、さらに、1973年リハビリテーション法、および、504項などの紹介は、すでに、多くの先行研究で行われているので、⁵⁾以下、本論では、関連する必要最小限の記述のみにとどめることとする。

アメリカのリハビリテーション法は、一般に、1920年の職業リハビリテーション法の成立をもって、その始まりとされている。同法は、その後、何度も改正され、そのサービスの対象を拡大し、多くの障害者のリハビリテーションに貢献したが、しかしながら、それは、どこまでも、障害者を、専門家が提供するサービスの単なる受給者としてのみあつかい続けたものであった。

それにたいして、1973年に成立したリハビリテーション法は、まず「職業」という言葉がとれたという意味でも画期的であった。すなわち、職業的自立のみを目標とする従来の職業リハビリテーション理念の否定であった。同法の成立により、職業的自立の不可能な重度障害者もリハビリ

テーションの対象として、法的に明記されたのである。

さらに、同法は、504項で、障害者の市民権を宣言した。すなわち、それまでは、リハビリテーションやその他の福祉サービスの単なる受給者として、いわゆる二流市民としての扱いを受けていた障害者に、他のアメリカ国民と同じ市民権を宣言したのである。

同法は5つの章で構成されているが、その中でも、すでに述べたように、第5章の502項と504項が、交通機関や公共建築物のアクセスの発展に大きく貢献した。ちなみに、第5章の501項と503項は、連邦および連邦と年間2500ドル以上の契約をする私企業に、障害者の雇用上の差別を禁止したものである。

ところで、本法を画期的なものとした、その504項の全訳は以下のとおりである。

「適確な障害者は、何人たりとも障害をもつという理由のみをもって、連邦政府の補助金を受けられるいかなる事業においても、参加を拒まれたり、受けるべき利益を損なわれたり、差別を受けることがあってはならない。」⁶⁾

これは、実は、1964年に成立した公民権法の601項の文をモデルにして書かれたといわれる。すなわち、1964年公民権法が、人種、宗教、国籍上のマイノリティーグループに与えた市民としての権利を、障害者にも保障することをめざしたものであるといえる。

この504項は、原文では、わずかに46語で書かれたものであった。しかしながら、この短い504項の宣言文のもつ意味は非常に大きかった。というのも、現代のアメリカ社会は、その大半が、程度の差こそあれ、連邦政府の援助を受けて成り立っているからである。

すなわち、本項の交付により、連邦政府の28の機関が、それを施行するための規則をただちに制定する必要にせまられた。ところが、どこの省庁もその施行規則をなかなか作成しなかったのである。その理由は、その実行にともなう膨大なコストに躊躇したからである。当時の議会予算局の研究によると、504項実施にともなう、むこう30年間

についやす費用は、65億ドルと推測された。当時の HEW の長官が、長い検討のすえ同省で作成された504項の施行規則にサインすることをためらったのも、まさにそのためであったといわれる。しかし、それは、全米の障害者団体の一致団結した粘り強い運動の力と、そして、同時に、多くの一般市民の支持もあって、1978年1月にやっとサインされ、施行されることとなった。それは、じつに、26頁にもおよぶ政府文書になったといわれる。残る省庁も、この HEW のだした施行規則の趣旨にそって、それぞれ施行規則を作成することを要求された。

ところで、では、なぜ、このように、膨大なコストが予想される504項が、1973年に成立したのであろうか？ 障害者の市民権を要求する障害者団体の運動が大きく作用したのであろうか？ ところが、筆者の入手した資料の多くは、それにたいして、否定的である。たとえば、バーコウィッツ (Berkowitz, E. D) は、著書⁷⁾の中で、504項は、ほとんど議会で何の議論にもならず、成立したと書いている。また、ペティー (Petty, L.) も、1973年のリハビリテーション法の制定当時は、障害者の市民権を保障することを、当然のものとして受け入れる素地が国内にあったと述べている。⁸⁾

実は、1973年リハビリテーション法制定に先立つ10余年間のアメリカは、黒人の公民権運動に代表されるように、より平等な社会の実現をめざして、大きく揺れ動いた時代であった。アメリカの場合、平等とは、「機会平等」を意味するが、まさに、1960年代から1970年代初期にかけてのアメリカは、その「機会平等」理念を前進させるために多くの努力を積み重ねた。そして、その積み重ねの事実こそ、1973年リハビリテーション法504項の成立を助け、ひいては、アメリカのアクセス進展の一大要因となったと考える。

2-2 1960年代と「機会平等」理念

1973年のリハビリテーション法制定に先立つ、1960年代から1970年代初期にかけてのアメリカは、黒人運動、男女差別撤廃運動、ベトナム反戦運動、学生運動、消費者運動などが、国中を揺り

動かし、まさに、激動と変革の10年であった。この間に、アメリカは、より平等な社会を実現するために、以下のような法律を次々と制定した。

- 1963年同一賃金法 (Equal Pay Act, P. L. 88-38)
- 1964年公民権法 (Civil Rights Act, P. L. 88-352)
- 1967年雇用年齢差別禁止法 (Age Discrimination in Employment Act, P. L. 90-202)
- 1968年建築物の障壁に関する法律 (Architectural Barriers Act, P. L. 90-480)
- 1970年都市大量交通援助法 (Urban Mass Transportation Assistance Act, P. L. 91-453)
- 1970年発達障害者のサービスおよび施設に関する法律修正法 (Developmental Disabilities Services and Facilities Constitution Amendments, P. L. 91-517)
- 1972年雇用機会平等法 (Equal Employment opportunity Act, P. L. 92-261)

ところで、アメリカ社会は、いうまでもなく1776年独立宣言で、すべての人の平等を宣言した。この平等理念は、自由理念とともに、アメリカの建国以来の中核理念であった。しかしながら、その平等理念は、1964年の公民権法成立までは、実体をともしない単に形式的なものにすぎなかったのである。

すなわち、アメリカは、1776年、すべての人の平等を宣言して独立した。ところが、1789年に成立した合衆国憲法では、この平等理念は完全に消失していたのである。その理由は、すでに当時の、特に、南部の州には、多数の黒人奴隷が存在しており、白人所有者の財産として、自由に売買されていた。アメリカ合衆国憲法は、その制定当時の、それぞれ利害の異なる13州の間に成立した妥協の産物であったので、以上のように、特に南部の州に存在した奴隷制度をあからさまに否定する条文を憲法にうたうことはできなかったのである。

黒人の平等をはじめて憲法に明文化したのは、まさに、この奴隷制度の可否をめぐる争われた南北戦争終了後の1865年であった。それは、憲法

修正第13条（1865年）、第14条（1868年）、第15条（1870年）として成文化された。それらは、奴隷制の廃止を宣言し、黒人の市民権と投票権を法的に規定した。

ところが、南部の諸州は、ほとんど時を同じくして、黒人の権利を様々に制限する、いわゆる黒人法を制定し、人種分離の政策を開始した。人種差別の開始である。それは、1896年のブレッシー対ファーガソン裁判（*Plessy v. Ferguson*）で、いわゆる、「分離しても平等」判決がだされることにより、決定的なものとなった。それは、その後の60年間、アメリカの平等理念を規定した。

それに真っ向から挑戦したのは、1954年のブラウン対トペカ市教育委員会裁判（*Brown v. Board of Education*）であった。同判決は、「分離は不平等である」と述べ、人種差別の違法性を宣言した。ここに、アメリカの歴史上、はじめて、人種間の実質的平等への道が開かれたのである。勿論、その後の道程は決して平坦なものではなかったが、いづれにせよ、1964年に成立した公民権法は、このような、長い闘いの歴史の末に、ようやく勝ち取られた平等宣言であった。

ところで、1954年のブラウン判決以来、当時の連邦最高裁は、終始一貫して、少数者の優先的保護を意図する判決を多く生み出した。その最高裁長官の名前を取ってウォレンコート（*Warren Court*, 1953年-1969年）と呼ばれているが、それは、当時の立法府や行政府に先んじて、裁判による社会改革を積極的に推進した。したがって、それは、黒人の公民権運動や、さらに、その他の少数者グループの不平等是正運動を高揚させることにもなった。本節冒頭に列記した、主に、1960年代に成立した、平等に関する諸法律は、まさに、そのような時代の産物であったといえる。

このように、1973年リハビリテーション法504項の成立に先立つ60年代から70年代初頭のアメリカは、公民権運動を筆頭に、様々な不平等を撤廃し、より平等な社会の実現を志向する空気に満ちていた。それは、当然、ペティが指摘するように、障害者の市民権をも平等に認めることにやぶさかではなかった。すなわち、このような時代の空気こそ、

そして、その具体的表現としての、既述の一連の法律の成立こそ、1973年リハビリテーション法504項を成立させ、そして、アメリカのアクセスを発展させる第1の要因であったと考える。それは、当時のアメリカ社会が支持し、志向した、「機会平等」理念の実現にはかならない。

3 アメリカの自立生活運動

3-1 アメリカの自立生活運動の歴史と理念

ところで、アメリカの公共交通機関と公共建築物のアクセスの発展の第2の要因として、アメリカの障害者自身による粘り強い運動の力をあげなければならない。それは、自立生活運動に代表されるが、同運動の長い闘いの歴史と、その一つ一つの勝利の積み重ねがなかったならば、今日のアメリカのアクセスの発展はありえなかったと考える。

そこで、本章では、アメリカの自立生活運動に関して、歴史と理念、および、戦略と成果に関して述べることにする。ただし、アメリカの自立生活運動の歴史、理念に関しては、すでに、多くの紹介がされているので、ごく簡単にまとめる。⁹⁾

アメリカの自立生活運動は、1962年に、ポリオ後遺症による呼吸障害、四肢マヒ者であるエド・ロバーツ（*Ed Roberts*）がカリフォルニア大学バークレー校に入学した年をもって、その始まりとされている。彼は、大学内のコーウェル病院を寄宿舎として、大学生活を始めた。やがて、同じ仲間が12人となり、同病院の3階は、カリフォルニア州リハビリテーション局の運営となった。

ところが、彼らは、自分達が自由に行動できる範囲が大学構内に限られていること、また、彼らの進路を決めるリハビリテーションカウンセラーの独断性などに強い抵抗を感じるようになり、地域で生活することを希望するようになった。また、当時のバークレー校は、黒人の公民権運動やベトナム反戦運動などで最も急進的な学生運動の中心地であり、彼らも又、そこから、その思想的、あるいは、戦略的影響を大いに受けた。

1970年に、彼らは、連邦政府の教育省の助成金をえて、キャンパス内に、身体障害学生プログラムをつくり、他の障害学生への援助をも開始した。また、彼らは、パークレー校のアクセスをも強く要求していった。その創立期のメンバーは9人で、その哲学、理念は、①障害者のニーズを最もよく知る者は障害者自身である。②これらのニーズをみたすための包括的なプログラムが緊急に必要である。③障害者は地域社会に出て行かなければならない、の3点であった。やがて、同プログラムに対する、キャンパス外からの要求が急増し、また、彼ら自身の大学卒業ということも重なって、地域に「自立生活センター」を設立する必要に迫られた。

1972年4月に、それは、正式に誕生し、やがて、同年7月には、カリフォルニア州リハビリテーション局から5万ドルが提供され、ようやく、自立生活センターは本格的にスタートすることになった。

ところで、自立生活を試みる努力は、パークレー以外でも、時を前後して、全米の各地で始められていた。イリノイ大学では、すでに、1962年に、ヒューストンでは、1972年の終わり頃に、ボストンでは1974年に、それぞれ、自立生活プログラムを開始していた。

こうして、1970年中頃までに、自立生活センターは、カリフォルニア州のいたる所をはじめとして、ボストン、ヒューストン、ニューヨーク、シカゴなど全米に拡大していた。テキサス州ヒューストンにある自立生活調査研究所（Independent Living Research Utilization）の報告によると、1977年には、全米に52の自立生活センターがあったと報告されている。

ところで、自立生活運動の主要な理念は、その創立期にうちたてられた3つの理念を中心として、その他に、権利擁護やピアカウンセリングなどをも付け加えなければならない。同運動の研究者であるデジョング（DeJong, G.）によれば、自立生活運動の理念の形成には、1960年代の社会運動が大きな影響をあたえたこととされ、それらの運動として、公民権運動、消費者運動、セルフヘルプ運

動、脱医療あるいはセルフケア運動、脱施設化運動、ノーマライゼーションをあげている。¹⁰⁾

すなわち、公民権運動は、自立生活運動に、障害者自身による公民権、あるいは、市民権要求運動としての方向性を与えた。それは、具体的には、雇用上の差別の撤廃、地域社会への障害者の参加を阻む交通機関や公共建築物のアクセスの促進、さらには、地域社会で自立した生活を送ることを可能にする所得、介護、住宅などの保障の要求という形をとってあらわれた。このような権利擁護は、現在全米に約300カ所あるといわれる自立生活センターの中心的活動のひとつである。

また、消費者運動、セルフヘルプ運動、脱医療運動などは、専門家への不信を基本にもつ運動であるが、それらは、自立生活運動の中心的理念である消費者主権、或いは自己決定の理念の形成に影響を与えた。さらに、専門家否定の考えから、障害者同士のカウンセリングであるピアカウンセリングを重要な理念としてうちたてた。

以上のように、自立生活運動は、消費者主権、あるいは、自己決定の理念を中心として、権利擁護、ピアカウンセリング、社会参加などの理念をかかげて、従来のアメリカの障害者政策に果敢に挑戦して行ったのである。

3-2 自立生活運動の戦略と成果

前節で述べたように、自立生活運動は、パークレーの自立生活センター（Center for Independent Living、以下CILと略す。）に代表されるように、主に1970年代初期に本格的な活動を開始し、その後短期間に、たちまち全米に広がって行った。それは、それぞれの地域で生活する障害者のニーズに応じて、各種のサービスを提供する、どこまでも草の根の運動体をめざすものである。

しかし、それと同時に、同運動は、政治的に行動をおこすことをも基本的戦略としてもっていた。すなわち、それは、市会へ直接働きかけ、必要に応じては、公聴会をひらくことを要求し、自分達の要求の正当性を積極的に主張していった。

例えば、エド・ロバーツらは、1971年に、パークレー市会で、市内のすべての歩道に傾斜路（ラ

ンプ)をつくることを決定させ、そのための費用として、毎年3万ドルの予算の獲得に成功したのである。その結果、パークレーでは、100ヶ所以上のランプがつけられた。

また、同運動は、障害の違いをこえた団結を方針とした。なぜならば、その方が、より大きな力をうむことができるからである。実際に、1976年には、全米障害者市民連合(American Coalition of Citizens with Disabilities)が結成されたが、それは、全米の90余りのあらゆる障害者団体から構成され、約700万人を会員として擁した。そして、それは、1977年、既述の504項の施行規則実施をもとめて、全米規模のデモを展開し、勝利をおさめたのである。

ところで、このデモという戦略は、その後、1980年代に入っても、特に、公共交通機関のアクセスを求める闘いにおいて、頻繁に用いられた。例えば、1981年に、完全なアクセスを規定した1979年施行規則が撤回されたが、まさに、その翌年から、完全なアクセスを要求するADAPTは、毎年、APTAが開く全米集会開催地で、大規模のデモを実施し、そのつど、ジャーナリズムをにぎわせた。その結果、1985年には、APTAは、障害者団体と話し合いをもつことに同意し、1988年には、完全なアクセスをAPTAの方針として決定するにいたったのである。

他方、法廷闘争も自立生活運動の重要な戦略である。すでに述べたように、アクセスに関する法律が、1960年代後半から1970年代にかけて制定されたが、しかし、それらは、当初、ほとんど実質的な効果をもたらさなかった。そこで、1973年を皮切りに訴訟が、ニューヨーク、シアトル、カリフォルニア、ハワイ、メリーランド、アラバマ、イリノイ、テキサスなどで次々におこされた。それが、現在に至るまで、アクセス獲得闘争の強力な手段、戦略であることは、公共交通機関のアクセス発展の歴史の中ですでに述べたとおりである。

このように、アメリカの障害者運動は、草の根的活動を進めつつ、同時に、市会への強力な直接的働きかけ、さらには、障害の違いをこえた全米

的な大同団結、そして、ジャーナリズムをまき込むデモや訴訟などを重要な戦略として運動を展開し、市民的権利を勝ち取っていったといえる。

ところで、アメリカの自立生活運動の成果については、同運動の研究者であり実践家でもある、ミネソタ大学医学部準教授のクルー(Crewe, A. N.)は、共著論文¹¹⁾の中で、次のように整理している。

- ①公共建築物のアクセスの進展
- ②アクセシブルな交通機関および住宅の増加
- ③アテンダントの充実
- ④障害者および非障害者の意識の変化

すなわち、障害者も、適切で十分なサポートがあれば、障害をもたない人と同じように社会生活ができることを認識させた。

⑤障害者団体の連合体を形成し、政治的圧力となって、障害者問題、障害者差別の解消に貢献した。

⑥障害者が地域やマスメディアにどんどん登場して来た。

以上の6つが成果としてあげられているが、筆者は、それに加えて、⑦新しい自立観の構築をあげなければならないと考える。すなわち、従来のリハビリテーションの自立観は、ADL(Activities of Daily Living:日常生活動作)と職業的自立の獲得を意味した。それに対して、自立生活運動がうちたてた自立観とは、ADLよりはむしろQOL(Quality of Life:生活の質)の強調であり、また、職業的自立のみではなく、社会に参加することの重要性を強調した。

バーコウィッツは、アメリカの障害者政策の歴史を論じた著書¹²⁾の中で、自立生活運動の意義を次のように述べている。すなわち、アメリカの障害者政策は、1910年代に始まる労働災害保険法、1920年代に始まる職業リハビリテーション法、そして、1956年のOASDI(Old Age, Survivors and Disability Insurance)以来、所得保障と職業リハビリテーションの二本立てで進展してきたが、その間、常に、所得保障を受ける障害者は、現役生活あるいは社会生活からの「引退」を宣言された。それに対して、自立生活運動は、はじめて、所得

保障を受ける障害者にも引退ではなく、社会への「参加」を要求したのであると。

この「参加」こそ、自立生活運動の成果を最も適確に表現するものといえる。その意味で、1990年7月に成立したADAは、同運動の成果を法律的に集大成したものといえる。

4 サンフランシスコ湾岸地域の公共交通機関のアクセスの発展

カリフォルニア州サンフランシスコ湾周辺に位置する9つの郡は総称して、いわゆる、ベイエリアと呼ばれている。本章では、同地域の交通機関のアクセス発展を具体的にとりあげ、その発展を支えた2つの要因を具体的に検証することを試みる。

まず、カリフォルニア州は、合衆国の中でも、常に他州に先んじて、障害者の市民権を擁護してきた、いわゆる先進的な州のひとつである。たとえば、1968年には、広範囲な市民権を保障した民法(Civil Code Section 51-55.1)を制定した。それは、全州民の自由と平等の宣言にはじまり、さらに、すべての施設の利用や、利益、サービスなどを受けるにあたって、人種、宗教、祖先、出身国、そして、障害によって差別をしてはならないことを宣言している。

さらに、1971年制定の政府法(Government Code Section 4500)では、公的機関が契約するすべての高速交通および諸施設は、すべてアクセシブルでなければならないと定められている。このように、カリフォルニア州では、すでに1970年代初期に、交通機関に対する平等の機会を保障するアクセス法が成立していたが、これは、まさに、ベイエリアの交通機関の先進的なアクセス発展をもたらした第一の要因である。

というのは、1975年に、サンフランシスコ郡政執行委員会(San Francisco Board of Supervisors)で、都市交通機関は、将来的には、すべてアクセシブルにするべきであるという決定が出されたからである。この決定は、ただちに周辺の郡(たとえば、ソラノ郡、サンタクララ郡、サンタテオ郡など)にも影響を与え、バスの完全なアクセス

がそれらの地域で方針として採用されたのである。

他方、カリフォルニア州議会は、1970年に、このベイエリアの包括的交通プランを作成するために、都市交通委員会(Metropolitan Transportation Commission、以下MTCと略す。)を設置した¹³⁾。このMTCは、1973年から、障害者および高齢者の交通プランをも含む、地域交通プランの作成を開始したが、それは、その後のベイエリアの交通アクセスを、実質的に発展させていく中心的機能を果たすものとなった。

即ち、MTCは、1976年及び1977年に連邦DOTの施行規則(1976年)に応じて、以下の4つの決定を出した。それらは以下の通りである。

299号決定：すべての交通機関は、高齢者および障害者の交通を保障する特別計画を作成すること。

316号決定：高齢者および障害者の交通計画に市民を参加させること。具体的には、高齢者と障害者が1名ずつアドバイザーとして参加すること。

467号決定：1978年10月以降に、MTCの認可のもとに購入されるバスは、アクセシブルなものに限ること。主要な交通機関は、早急に、少なくとも25台のアクセシブルバスを用意すること。1987年までには、すべてのバスをアクセシブルにすること。

468号決定：パラトランジット調整協議会をすべての郡に設置すること。それには、公私の交通機関、消費者の代表、市、郡の代表者が参加すること。

以上の諸決定は、翌年、1978年には、MTCの方針として発表されたが、それらは、先に述べたサンフランシスコ郡政執行委員会の決定とともに、ベイエリアのアクセスを、その後着実に進展させる一大契機になった。

他方、ベイエリアのアクセス発展には、比較的早くから、市民参加の方法をとっていたことも大きく作用している。すなわち、1976年に、MTCは316号決定をだし、交通計画に高齢者や障害者の参加を義務付けたが、実は、すでにそれ以前から、

いくつかの運行事業体は、市民の要求を積極的にとりいれていた。たとえば、全米で最も早くアクセスを実現した鉄道として有名なバート（BART）は、開通以前から、高齢者や障害者の要求をうけてエレベーターの設置を進めていたのである。

次に、ベイエリアには、主要な交通機関が7社あるが、その中から、3社をとりあげ、具体的にそのアクセスの進展の経過をおうこととする。

まず、バートは、パークレーやオークランドがあるアラメダ郡をはさんで、南隣のコントラコスタ郡からサンフランシスコまでを結ぶ高速鉄道であるが、その着工工事は、1964年にはじまり、1972年に完成した。当時の見積もり予算は、9億9千6百万ドルで、全米で史上最大の単一公共事業であった。バートは、着工当初から、すべての市民にアクセス可能な交通機関とすることを方針としてかかっていた。すなわち、1965年にバートがだした建築基準要領は、当時はまったく自主性にまかされていた公共施設アクセス基準を採用したものであった。また、バートの理事会は、1968年には、障害者団体の要求をうけいれて、エレベーターの設置を方針として決定した。それは、1970年以降、高齢者と障害者のアクセスを進める運動団体の圧力と協力をえて着々と実行された。その後、1976年には、MTCの299号決定をうけて、バートは、各駅のアクセスに関するマップの作成を開始し、障害者などの利用の拡大をはかった。

このように、バートは、すでにその開設計画段階から、連邦法や州法に先んじて、アクセスを進め、その後も、障害者団体の圧力やMTCの方針などのもとに、よりアクセシブルな交通機関とすべく努力を重ねてきたといえる。

ミュニ（MUNI）は、現在、サンフランシスコを中心に、約1000台のバスや電車を運行している交通事業者である。現在、そのうちの約600台がアクセシブルである。同社のアクセスは、1970年代末に始まり、1980年代に急速に進展した。すなわち、同社は、1976年のMTCの299号決定をうけて、1977年に、高齢者および障害者のアクセスに関する調査を実施した。その結果、アクセシブルバス

を配置するほうが、経済的にも有利であることが判明し、その後は、アクセシブルバスの購入を方針として決定したのである。

まず、1979年には、25台のアクセシブルバスを購入した。1981年と1983年には、それぞれ、100台ずつ追加。そして、1985年までには、同社所有の車の半数をアクセシブルにすることが目標とされ、1991年現在、600台がアクセシブルとなっている。

ACトランジット（AC Transit）は、アラメダ郡とコントラコスタ郡を走るバス会社である。1991年現在、約740台のアクセシブルバスを所有している。同社のアクセスも、1977年に始まった。ミュニとおなじく、1976年の299号決定をうけて、1977年に同社理事会は、地域の高齢者および障害者のニーズ調査を行うことを決定。その結果、同年、理事会は、アクセシブルバスの購入を方針として決定した。以下、アクセシブルバスの具体的な増加数を示すと、1980年に175台、1981年に250台、1987年に513台、そして、1991年、740台である。1993年までには、100%アクセシブルにする予定である。

以上のように、ベイエリアの公共交通機関のアクセスの発展には、障害者も含む全州民に、平等の機会を保障する先進的な州法が存在したこと、及び、強力な障害者団体からの圧力をうけて運行事業体側が比較的早くから彼らの要求を受け入れてきたことなどが深く関係している。さらに、連邦DOTの方針を着実に実現しようとしたMTCの果たした役割も大きいと言える。

おわりに

以上、アメリカの公共交通機関と公共建築物のアクセスを発展させた要因として、第一に、アメリカ社会が、特に、1960年代から1970年代初期にかけて前進させた、いわゆる「機会平等」の理念、第二に、主に1970年代初期から、従来の障害者政策に挑戦する理念をかかげて運動を展開していった、自立生活運動に代表される、アメリカの障害者自身による運動について述べた。また、アメリカ

カの大量交通機関の大半が公営であり、かつ、連邦の補助金に大きく依存しているため、その政策や規定に強く拘束されざるをえないことも、アメリカのアクセスを発展させた要因の一つであることも付け加えた。

ところで、アメリカのアクセスを発展させた要因を考える場合、もうひとつ検討されなければならない視点として、経済性の視点がある。すなわち、アクセスにせよ、また、ADA のもう一つの主要なテーマである雇用にせよ、いづれも、近い将来の高齢化社会にそなえて、そのために費やされる連邦の費用を最小限に食い止めるためという意図が連邦政府側にあったと思われる。

この点については、筆者の勉強不足で、これ以上の言及はできないが、是非とも今後明らかにされるべきテーマと思う。

(注)

1) 筆者が調べた限りでは、以下の論文がある。

・菊地慎也「老人および身障者のためのモビリティ対策—米国の経験と現状—」『リハビリテーション研究』No. 62、1989年

・秋山哲男「欧米の身体障害者の交通政策の歴史の経緯」『老年社会学』Vol. 13、1991年

・翻訳論文として、Meier, H.、秋山哲男訳「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』No. 25、1985年。同じく、Smith, E. R.、Riggat, T. F.、秋山哲男翻訳監修「障害者用交通機関：人権対コスト（抄訳）」『リハビリテーション研究』No. 62、1989年。

・障害者自立生活センター実行委員会編『障害者の自立生活』（同委員会、1983年。）に翻訳収録されている、Bowe, F.「移動、交通：自立への鍵」、などがある。

2) 菊地慎也、前掲論文、16頁。

3) その理由は、障害者は依然として、介助者の同伴を要求され、また、旅行許可の医学的証明書の提示を求められるという現実が続いていたからである。

(Bowe, F.: *Handicapping America*. Harper & Row Publishers, 1978, p. 79.)

4) 菊地慎也、前掲論文、18頁。

5) 小島蓉子『国際障害者福祉』（誠信書房、1982年）をはじめとして、リハビリテーションに関する諸雑誌で多く紹介されている。

6) 訳は、国際社会福祉協議会日本国委員会編『欧米の障害者対策法制の概要—諸外国の障害者の現状と課題』（同委員会、1982年、147頁）を参考にした。

7) Berkowitz, E. D.: *Disabled Policy*. Cambridge University Press, 1987, p. 212.

8) Petty, L.: *Section 504 Transportation Regulations: Molding Civil Rights Legislation to Meet the Realities of Economic Constraints*. Washburn Law Journal, Vol. 26, No. 3, 1987, p. 562.

9) 例えば、障害者自立生活セミナー実行委員会編、前掲書、や、1980年前後に発行されたリハビリテーションや障害者福祉に関する諸雑誌などに紹介されている。

10) 障害者自立生活セミナー実行委員会編、前掲書、165頁。

11) Crewe, N. M., Harkins, A.: *The Future of Independent Living*. Crewe, N. M., Zola, I. K., et al.: *Independent Living for Physically Disabled People*. Jossey & Bass Publishers, 1983, pp. 327-328.

12) Berkowitz, E. D., op. cit., p. 224.

13) 以下は、MTC Regional Elderly and Handicapped Plan. The Metropolitan Transportation Commission, Berkeley, CA, 1979.、および、BART、MUNI、AC Transit から、1991年10月に直接入手した資料を用いて書いた。

その他の文献

・NHK取材班『あすに挑む—障害者と欧米社会—』日本放送出版協会、1982年。

・川又良也『総合研究アメリカ』第4巻、研究社、1977年。

・定藤丈弘「米国障害者法の制定と展開」『福祉労働』No. 49、1990年。

・TOSHIO TATARA 著、丸山一郎訳「米国の障害をもつ人々の公民権について—リハビリテーション法504項の考察」『社会福祉研究』No. 26、1980年。

・DeJong, G., Lifchez, R.: *Physical Disability and*

Public Policy. Scientific American, Vol. 248, No. 6, June 1983.
tion, CA, June 1991.
• California Access Law. Department of Rehabilitation, CA, June 1991.
• Metro Magazine, September/October, 1988.

Key Words (キー・ワード)

Accessibility (アクセス), Mass Transit (公共交通機関), Public Buildings (公共建築), Equality (平等)

Factors in the Development of Transportational and
Architectural Accessibility in the U.S.
—The Principle of Equal Opportunity and
the Independent Living Movement—

Shizuko Sumihiro* and Tetsuo Akiyama**

*Nihon Fukushi University

**Center for Urban Studies, Tokyo Metropolitan University

Comprehensive Urban Studies, No. 46, 1992, pp. 109—123.

Two factors in the development of transportational and architectural accessibility in the USA were studied. The first is the unanimous support by the American people in the 60's and early 70's for the principle of equality of opportunity. This is proven by the enactment of many laws related to that principle in that period.

The other factor is the impact of the independent living movement which started its full-fledged activity with the establishment of the Center for Independent Living in Berkeley, California, in 1972. Its revolutionary philosophy and strategy are also mentioned.

Finally, the development of transportational accessibility in the Bay Area, California, is explained in detail.