

# STサービス 障害者・高齢者を中心とする交通サービス

首都大学東京都市環境科学研究科  
都市環境科学専攻観光科学域  
教授 秋山哲男

---

# 1. 日本

# 1.1 日本のSTサービス極端な遅れの構造

## ▶ ①日本の運輸と厚生現状

- ▶ 運輸系: 移動サービスの供給は自然発生の段階: 計画はまだ見えてない。
- ▶ 厚生労働系: 介護保険により医療・リハ交通の一部が担われ始めた。  
⇒ 今後情報・配車システムとリフトタクシーの経営基盤強化が必要

## ▶ ②移動権・交通権が確立されてない⇒交通権を作るべきか?

- ▶ 移動・外出を人権として捉えているか否かで姿勢が変わる
- ▶ スウェーデン・米国はモビリティの保障(移動権といっても差支えない)を具体的に規定: 障害者の交通権に近い
- ▶ 英国は費用効果の交通問題としてとらえている⇒移動権ではないが、かなりの整備が達成されている(DPTACの存在が大きい⇒交通権の機能を果たしている)

## ▶ ③施設福祉や家族介護の影響が外出を阻んでいた

- ▶ 施設福祉: 衣食住をカバーすればそれで足りるとした施設福祉と家族を中心とした福祉が長く続いたこと⇒外出が軽視
- ▶ 市町村の交通と福祉の統合が必要

# 1.3 日本の考え方

## ▶ 欧米の模倣からの出発(1999年まで)

---

- ▶ 交通の計画はほとんど無く、様々な障害者・高齢者対策の福祉的交通メニューを薄く広くそろえる
- ▶ 運輸の施策と厚生労働の施策に分かれる

## ▶ 法的根拠

### ▶ 運輸部門:

- ▶ 1981年:運輸政策審議会 長期展望に基づく総合的な交通政策の 基本方向で交通弱者がはじめて入れられた
- ▶ 1981年:ガイドライン行政「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」
- ▶ 2000年:「高齢者、身体障害者の公共交通機関を利用した移動の円滑の促進に関する法律」施行(交通バリアフリー法)
- ▶ 運輸は公共交通のバリアフリーデザイン中心で計画づくりはほとんど無かった。

### ▶ **2006年バリアフリー新法**

### ▶ **2006年道路運送法79条NPOの許可**

### ▶ **2007年 公共交通再生の計画**

### ▶ 厚生労働部門

- ▶ 福祉対策を推進する上で必要な交通対策:授産施設の送迎、養護学校の送迎
  - ▶ 経済的対策:福祉タクシー券、ガソリン代減免など
-

## 1.4 現状のモビリティ保障と行政財源の支出

### ▶ 日本:個人のモビリティの条件

- ▶ タクシー券、鉄道・バス等の運賃割引、シルバーパス
- ▶ 自動車、ガソリン代、高速道路割引

⇒あくまで個人に支出

### ▶ 海外:個人のモビリティ保障

- ▶ 英国:移動手当
- ▶ スウェーデン:年間〇〇トリップ
- ▶ 米国:ADAで利用資格規定:
  - ▶ 公共交通の2倍を超えない運賃、
  - ▶ 公共交通がサービスしている地域の1200m以内
- ▶ ロンドン:タクシーカード⇒1200円程度/trip、  
ダイヤル・ア・ライド⇒無料

⇒国によって温度差があるが支出あり

## 1.5 日本の変遷制度の歴史的展開(表1)①創世記

西暦	交通対策の主な動き
1988	東京都社会福祉協議会の主導による「移送サービスを考えるつどい」(現「移送サービス研究協議会」)が開始
1988	東京都地域福祉振興基金「ミニキャブ運行システム」助成を開始(2002年度末廃止)
1994	日本財団((財)日本船舶振興会)が全国を対象に福祉車両寄贈を開始
1997	移動サービス市民活動全国ネットワーク(現NPO法人全国移動サービスネットワーク)が発足
1998	介護タクシー開始

## 1.6 日本の変遷制度の歴史的展開(表1)②行政制度

西暦	交通対策の主な動き
1998	介護タクシー開始(民間)
2000	介護保険制度施行:保険適用型の介護タクシー開始
2002	バス規制緩和
2003	移動サービスにおける構造改革特区実施
2004	介護保険 通院等のための乗降介助設定
2004	道路運送法第80条第1項によるNPOの法的位置付け開始
2006	道路運送法等の一部改正する法律により「自家用自動車による有償旅客運送の創設、乗合旅客の運送に係る規制の適正化」

---

## ▶ 2. スウェーデンの政策



## 2.1 スウェーデンのおもなSTサービスの政策

---

- ▶ 1980年: Social Service Act(社会サービス法)
  - ▶ 社会福祉の基本法で**コミュニティにSTSの提供を義務付ける**
- ▶ 1984年: 国のST法が成立
- ▶ 1998年: 公共交通責任に関する法律(事業者の義務を明確に): 事業者が問題を起こしていないか

## 2.2 スウェーデンのSTサービスの制度（表3）

西暦	制度等の主な動き
1950	チャリティの協会によるSTサービス運行開始
1963	4つの自治体のSTサービス運行開始
1975	県が全予算の1/3の補助を行った
1980	Social Service Act社会サービス法(社会福祉の基本法) コミューンにSTSの提供を義務付ける
1980	すべての地方自治体に県の補助を行った。全国STS(鉄道の2等運賃相当額でタクシーを利用できる)
1984	国のST法が成立
1987	County-wideSTS
1998	公共交通責任に関する法律(事業者の義務を明確に)

## 2.3 スウェーデンのSTサービスのまとめ

---

- ▶ 1980年代には、すべての自治体で運行
  - ▶ 財源：県の補助が確立
  - ▶ 法律：STサービスの義務化
  - ▶ 供給量：1970年代後半の供給量に日本はあと10年たっても追いつかない
- ▶ スウェーデンの悩み
  - ▶ STサービスの供給量が人口の5%に及び需要抑制に知恵を絞る
    - ▶ ST利用者的大してバスの無料化

---

## ▶ 3. 米国

# 3.1 米国の人権によるアプローチ

## ▶ 基本的考え方

---

- ▶ 車いす使用者をはじめとする障害者は交通サービスに「平等」にアクセスできる機会を確保することが目標。
- ▶ 「平等」とは健常者が利用する同じ交通手段という意味で、原則として公共交通手段であり、それを義務づける法律

## ▶ 法的根拠

- ▶ リハビリテーション法504項(1973年)
  - ▶ 連邦政府の補助のある交通事業者は障害者を差別してはならない

## ▶ 障害を持つアメリカ国民法(ADA、1990年)

- ▶ 連邦補助だけでなく補助を受けてない事業者にも拡大

## ▶ パラトランジットの運行

- 公共交通を利用できない人に公共交通のルート  
の沿道1200m以内にADAパラトランジットを運  
行

## 3.2 財源確保

表7 サンフランシスコのSTサービス（パラトランジットの財源）

内 訳 2005-06(7.1-6.30)	年間財源(千円)	(%)	行政
①連邦政府財源＋車両用財源：小計	878,437	37.8	●
②州の消費税	1,121,237	48.7	●
③MTC(広域交通委員会)	83,901	3.6	●
④バート(BART:鉄道)	1,947,420	6.9	
⑤高齢・成人障がい者サービス部	82,069	3.5	
合 計	2,327,569	100.0	
▶			

### 3.3 適切な交通手段を提供する

---

交通手段	実数	構成比
一般公共交通	3,108	18.5
①一般タクシーの会員サービス	10,685	63.6
②リフトバンの送迎サービス	815	4.8
③ADAアクセス(セダンによる送迎)	1,208	7.2
④グループバン(施設送迎)	995	5.9
合計	16,811	100

# 3.4 パラトランジットの利用者数

サンフランシスコ市交通当局

パラトランジットの配車組織

一般  
公共交通

条件付  
有資格者

①一般タクシーの  
会員サービス



3,108人

②グループバン  
(施設送迎など)



10,685人

③リフトバンの  
移送サービス



815人

④ADAアクセス  
(セダン)

1,208人

**利用者 1万7千人** (市の人口75万人の2.3%)



## 3.5 財源確保

表7 サンフランシスコのSTサービス（パラトランジットの財源）

内 訳 2005-06(7.1-6.30)	年間財源(千円)	(%)	行政
①連邦政府財源＋車両用財源：小計	878,437	37.8	●
②州の消費税	1,121,237	48.7	●
③MTC(広域交通委員会)	83,901	3.6	●
④バート(BART：鉄道)	1,947,420	6.9	
⑤高齢・成人障がい者サービス部	82,069	3.5	
合 計	2,327,569	100.0	
▶			17

## 3.6 交通供給側の問題

①日本のSTサービス供給量の圧倒的不足(表6) 2005年

	サンフランシスコ市	世田谷区
人口	75万人	81万人
面積	120K m <sup>2</sup>	58K m <sup>2</sup>
パラトランジット対象者(利用者)	1万7千人(人口の2.3%)	*1万8千人(人口の2.2%)
パラトランジットの供給トリップ数(年間)	121万1千トリップ(一人当たり71トリップ)	6万6千トリップ(一人当たり3~4トリップ)、ただし施設送迎等を除く

# 3.7 情報・配車センター

## 日本：福祉交通

ロンドンの足元にも及ばない日本の仕組み

ロンドン：ダイヤル・ア・ライド

予約センター：1箇所

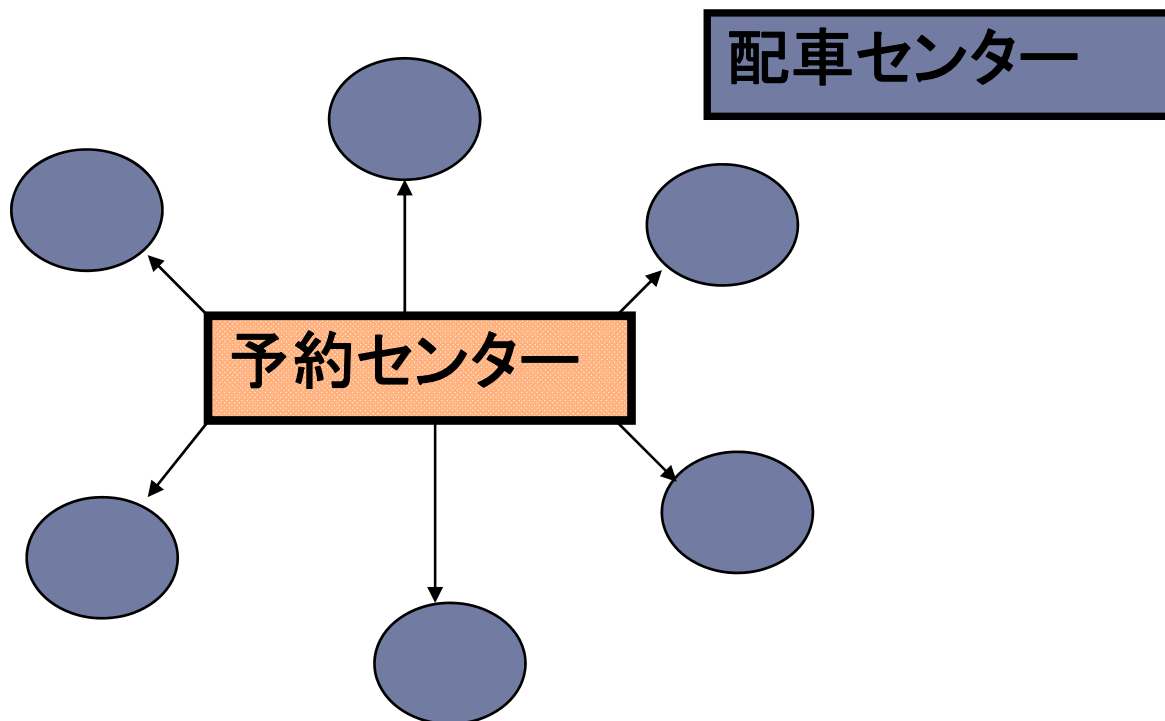
配車センター6~7箇所

800万の人口をカバー

①世田谷の予約配車センター

②タクシーの予約センター

③杉並の情報センター



---

# 4. 英国

## 4.1 英国費用効果 (Cost-Effectiveness) のアプローチ

---

### ▶ 基本的な考え方

- ▶ 高齢者・障害者は、人権ではなく交通問題として捉えていた。
- ▶ 高齢者・障害者の移動ニーズを満たすことが目標
- ▶ バス・鉄道vsSTサービスの提供は費用対効果により決定

### ▶ 法的背景

- ▶ 1968年運輸法 (Transport Act)・1969年運輸(ロンドン)法
    - ▶ 高齢者・障害者の割引運賃: 女性60歳以上・男性65歳以上視覚障害者、歩行の著しく困難なもの
  - ▶ 1984年ロンドン地域運輸法
  - ▶ バスと地下鉄に対して交通サービスを提供する際に障害者のニーズに十分配慮すること (due regard) を義務づける **1985年交通法 (Transport Act): 障害者・高齢者対策の大転換**
    - ▶ **地域バスの規制緩和**
    - ▶ 県・市などに政策行為を義務付けや許可などの規定 **障害者交通諮問委員会 (DPTAC: Disable Persons Transport Advisory Committee) 設置の規定**
-

## 4.2 障害者交通諮問委員会 (DPTAC : Disable Persons Transport Advisory Committee) 設置の規定

---

- ▶ 目的
  - ▶ 運輸大臣の諮問機関
  - ▶ 公共交通について障害者のニーズのあらゆる問題を検討し、運輸大臣に適切な助言を行う。
- ▶ 委員会構成:
  - ▶ 委員長＋10～20名の委員、委員長を含む半数以上は障害者(障害者、交通事業者、下院議員など＋専門化8名程度のオブザーバが参加)この下にバス・コーチワーキンググループなどがある。
  - ▶ 委員の選任: 利害関係団体と協議
  - ▶ 仕事
    - ▶ 道路旅客車両改善に関するガイドラインを随時公表が義務
    - ▶ バス車両改善に関する勧告(ガイドラインに準ずる)
    - ▶ 財源、教育、訓練、情報サービス等の調査
- ▶ 効果: 運輸省の政策形成に役立つ

## 4.3 表5 英国のアクセス交通の制度

西暦	制度の動き
1970年代	Social Car Scheme(後にコミュニティカースキーム): 乗用車に高齢者・障害者等の人を乗せてガソリン代程度の運賃を収受できる仕組み
1977	Minibus Act(ミニバス法)
1978	運輸法
1980	London Dial-a-Ride(ロンドン市のダイヤル・ア・ライド開始)
1983	GLC(ロンドン)タクシーカードシステム(障害者利用可能な電話予約によるタクシー割引制度)
1985	ロンドンダイヤル・ア・ライドすべての区に普及
1989	警視庁規則、タクシーの車椅子対策を義務づける
2000	ロンドンタクシーのスロープの義務化

---

# 5. 計画



## 5.1 公共交通を2段階で総合的に計画する

**A. 地域公共交通総合連携計画**



**B. 福祉公共交通計画を立てる**

## 5.2 福祉交通の計画

- ▶ ニーズ調査：移動困難者の調査
- ▶ 供給の調査：施設送迎、NPO、介護タクシー、スクールバス、デマンド交通、その他

### ・大方針を計画する(簡易な計画)

- 理念：モビリティの最低保障の程度
- 政策を決める：既存の施策の整理、新しい施策を決める・

詳細な計画を策定する