

# 寒冷積雪地におけるSTSの現状と 移動困難者の実態



特定非営利活動法人  
ホップ障害者地域生活支援センター  
代表理事 竹田 保

# 事業所の沿革

- S63年に障がい者の就労支援を目的に小規模作業所としてスタートする。作業内容は、当時では珍しいパソコン(1台500万円)のパソコンを使い、企業のプログラム作成を行う。当時の工賃は、1人10万円を支払っていた。
- 就労支援をしていく一方、当事者団体として、94年には当事者自身が雇用するパーソナルヘルパーの講演会、97年には介助犬講演会、99年には投票所のバリアフリーを求める“投票しに行こうよ！キャンペーン”等々の活動をする。また、95年に阪神・淡路大震災では、リフト付車両を持っていき、障がい者、高齢者の送迎を行う。
- 99年10月、当事者団体活動と施設活動を分離し、現在のホップ障害者地域生活支援センターを設立する。
- 02年にはDPI世界会議札幌大会において、世界135カ国、約3,200人の千歳→札幌、ホテル→会場等の送迎を行う。また、DPI世界会議札幌大会前後(9月、11月)に国土交通省による“タクシー、NPOの共同配車センターモデルに向けたSTS実証実験”に参加する。のちにガイドラインのにおける“タクシー料金の半額”等の基礎となった。

# 事業所概略 ①

## 主な事業

- 訪問介護(支援法、介護保険、難病ヘルパー派遣)
- 相談支援事業
- 日中活動支援
  - ・生活介護(医療的ケアが必要な方の日中活動)
  - ・児童デイサービス
  - ・タイムケア(独自事業:上記事業の収益で行う社会貢献事業)
- 移送サービス(リフト付、スロープ付車両での送迎)
- 救援活動
  - これまでの活動:台風23号(兵庫県豊岡水害:職員2名派遣)
  - 新潟県中越沖地震(柏崎市:職員2名派遣)

# 事業所概要

②



調理実習



旅行(オーロラ号)



除雪作業



誕生日会



給料日



タイムケア

# 北海道の概要 ①

## 面積

83,456.38km<sup>2</sup> (うち北方領土5,036.14km<sup>2</sup>) (H19年10月)  
(日本総面積の約22%)

## 人口

557万1,770人 (H20年3月31日住民基本台帳)  
(日本の総人口の約4.4%)

## 人口密度

1km<sup>2</sup>当たり66.76人 (全国平均の約1/5)  
(H20年3月31日住民基本台帳から算出)



# 北海道の概要 ②

障がい者人口（H19年3月31日）

身体:290,478名 知的:39,038名 精神:24,271名

北海道の人口の約6%

要支援・要介護者人口（H19年3月31日）

要支援:30,328名 要介護:176,264名

高齢化率22.1%

高齢化率の全国平均は18.9%



# STSの取り組み ①

1997年に一般の方向けに開始した移送サービス「バード」。  
以前は作業所に通所する利用者を対象に通院、レジャー等に  
サービスを実施する。

現在は92人に会員登録をいただいております、月に約450回の  
送迎を行っている。

また、独自の取り組みとしてタクシーチケット割引、生活保護者  
の無料搬送を行っている。



## STSの取り組み ②

2008年に初めて札幌市消防局より“白ナンバー救急車”として認定された。

車内には酸素ボンベやAED、担架を常時搭載し、必要に応じて痰吸引器等も搭載している。

救急車と違うところは、福祉有償運送の会員登録をしていること、また有償運送に届出している金額を徴収すること等がある。



NPO法人として初めて認可を取った民間救急車。酸素ボンベやAEDを備える



北海道新聞掲載写真

# 雪道デモ行進

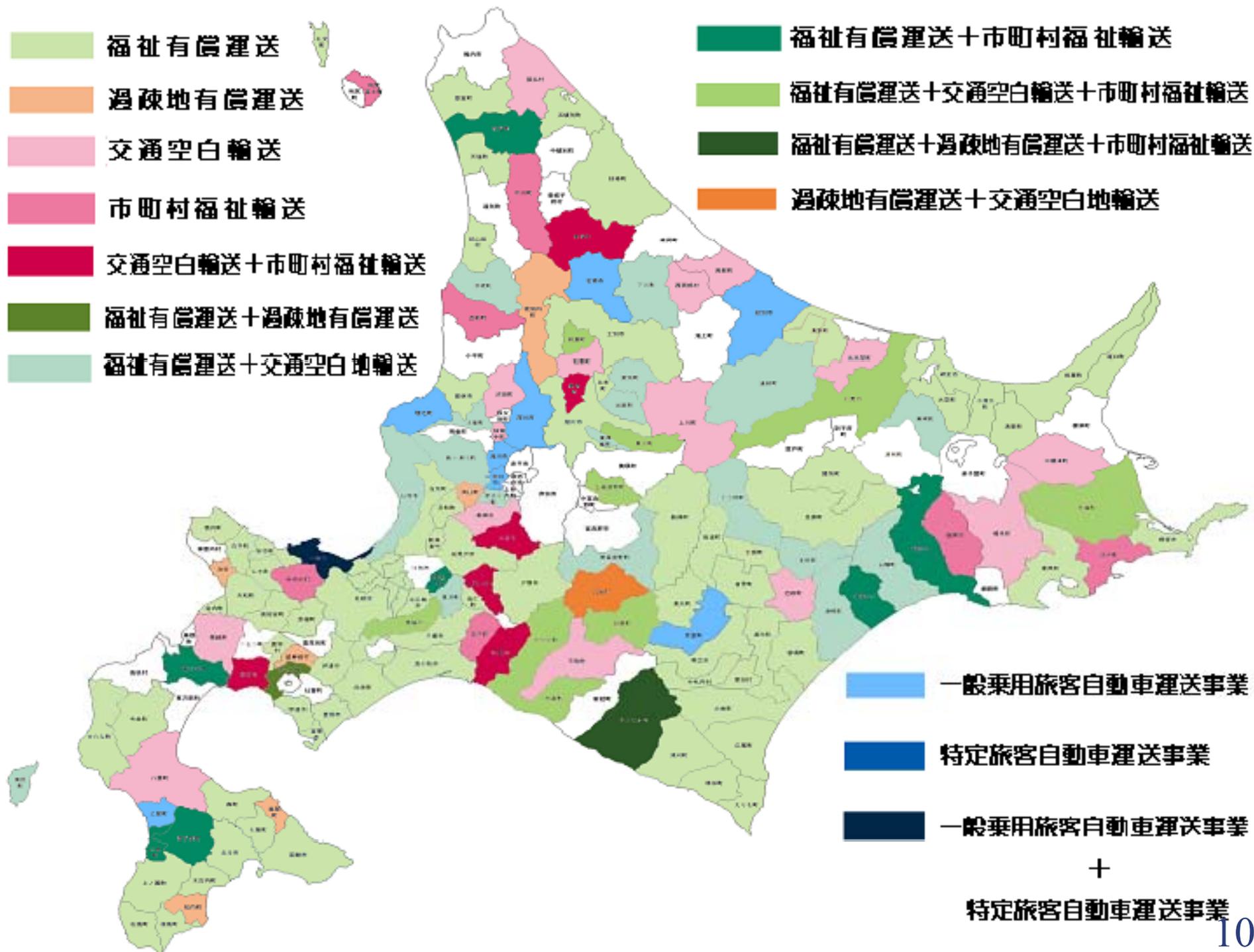
1997年3月3日に第1回雪道デモ行進を行い、それから毎年3月3日にデモ行進を行っています。

当初は、公共交通(地下鉄)にエレベーターが出来ても車いす利用者、歩行不自由者は地下鉄まで行くことができません。公共交通が整備されても行くことが出来ない現状やホームヘルパー普及について等の当事者が抱えている問題を行政、市民の皆さんに訴える活動をしています。



# 北海道のSTSの概略 ①

	NPO、社協	介護タクシー
団体数	246	442
車両数	1,317	1,678
(福祉車両/セダン)	(569/748)	(567/1,111)
人口対比 (全道)	2.38 / 10,000人	3.09 / 10,000人



# 北海道のSTSの概略(地図説明)

自家用自動車有償運送、一般・特定旅客自動車運送（福祉タクシー）実施地域と空白地域自家用自動車有償運送、一般・特定旅客自動車運送ともにならない空白地域は、30市町村であった。

## 自家用自動車有償運送、一般・特定旅客自動車運送 ともにならない市町村

稚内市、芦別市、赤平市、歌志内市、富良野市、長万部町、島牧村、寿都町、ニセコ町、喜茂別町、神恵内村、上砂川町、秩父別町、雨竜町、美瑛町、中富良野町、音威子府村、小平町、遠別町、中頓別町、利尻町、訓子府町、置戸町、滝上町、雄武町、壮瞥町、新冠村

# 寒冷積雪地における課題事例①



札幌市営地下鉄(東豊線豊平公園駅)エレベータ前 (2010/2/26)

雪解けで少し点字ブロックは見えてきたが、数日前までは右の写真のように歩道一面雪で覆われていた。

## 寒冷積雪地における課題事例②



地下鉄駅付近の中通り(2010/2/26)

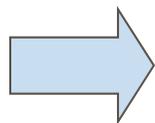
車道は除雪が完備され雪解けとともに路面を出しているが、歩道は除雪されていないところもある。また右の写真のように雪解けで車いすがぬかるんでしまう。

# 寒冷積雪地における課題事例③

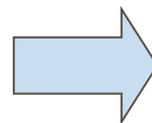
- 北海道内では身体(1~4級)、知的(A)、精神(1級)障がいの方を対象に“駐車禁止除外指定”が本人に交付されます。



自宅に迎え



自宅内での介助  
(着脱、排泄等)



車に乗車、降車

## 問題点

駐禁除外は本人に交付されるため、自宅に迎えに行って車に乗車するまでは除外指定がないため、5分以内に乗車しないと駐車禁止で取り締まり対象になります。

# 交通基本法に対する提言

## 1、法の目的に「交通権（移動制約者の乗車する権利）の保障」を明記

- 交通権の未確立によって、移動円滑化及び質の高いサービスに係る公的責任が不明確である。すべての障害者だけではなく、単独では公共交通の利用が困難なすべての人々を対象。

## 2、バリアフリー施策効果の地域間格差の問題を解消

- 過疎地域などの交通機関の採算・効率性を望めない地域においては、交通権に基づく代替手段(コミュニティバスや福祉サービスにおける移動支援の利用拡大等)を公的に保障。

## 3、財政的裏付けの保障

- それぞれの地域において、移動円滑化に係る基金などを設置して、市町村における交通設備整備の財政を確保する等の手立てが必要。

## 4、法が目指す到達目標を明確に

- 特別特定建築物・特定建築物からすべての建築物へ、重点地区からすべての地域へ、努力義務から義務へ。

# 交通基本法に対する提言

## 5、総合施策として展開

### → ①福祉施策との連動・統合

福祉施策との連動・統合のもとに、ハードからソフトまでの支援を視野に入れた制度設計

### ②専用思想の放棄

点や線のバリアフリー化にとどまらない総合的施策としての展開

## 6、地域事情に応じた施策の展開

→ 北海道では積雪により駅舎、地下鉄、バス停まで移動することが出来ず、STS等で移動するため過度な負担が生じているため、通常の公共交通と同等の負担を求める。

## 7、情報提供の義務化

→ 交通事業主は、障害者等の利用に対するバリアフリー状況とバリアフリーが不十分な場合の対応についてホームページ等により周知することが必要

## 交通基本法策定に向けた提言

### 1 法の目的に「交通権（移動制約者の乗車する権利）の保障」を明記すること

バリアフリー新法の最大の問題は、交通権が明記されなかったことである。交通権の未確立によって、移動円滑化及び質の高い輸送サービスに係る公的責任が不明確となっている。さらに、権利性に基づかない移動円滑化の整備指標は、2 に述べるように、費用対効果を基準とする「利用者の規模」に傾斜し、その結果、都会と地方との地域間格差が広がっている。また、「いつでも乗車できる」ことを明記する必要もある。車いす使用者の乗車に際しては、事前に乗車の申し出をもとめる交通事業者がいるが、原則として、一般乗客にもとめていない手間や制約を課さないようにすることが必要である。なお、車両や駅舎等がバリアフリーでない場合は、事前申し出に対して、当日の受入体制を確保するとともに、当日の利用の場合は、外の駅からの応援等、速やかな対応を義務化することが必要である。

\*車いす使用者に対して、JR 北海道では、事前申し出をしても無人駅（北斗駅等）での降車を希望した場合に対応を拒否している。有人駅（発寒駅等）では、対応できる人員がない場合は、隣接する駅にタクシーでの移動を求めている。一方、札幌の地下鉄は、バリアフリーでない駅での下車を希望した場合、当日であっても、外の駅から人員を求めて人力で対応し、当該駅から帰る時間にあわせて人員を用意している。札幌市内のバスは、車いすの席を確保する必要性を理由に、事前に乗車の申し出をするように求めているが、都バスは、ノンステップバスについては、事前予約をしなくとも乗車可能となっている。

### 2 バリアフリー施策効果の地域間格差の問題を解消すること

バリアフリー新法の目的において、「すべての障害者」の移動や施設利用の利便性、安全性の向上がうたわれているが、交通基本法では、「すべての障害者」のみならず「すべての地域において」をその目的に置くべきである。

確かにバリアフリー新法では、旅客施設がなくても、ある程度の不特定多数の人々が集まる地区や行政関連施設が集合している地区などについて、地域の実情に応じて優先的にバリアフリー化すべきエリアを設定できるようになったが、これも程度の問題であり、利用客の多寡を度外視することは不可能である。

北海道の地方部における運輸事業者の疲弊状況や公共交通機関の廃止に加えて、病院・診療所の統廃合、商店の閉鎖など、生活施設整備の衰退は、障害者や高齢者等の交通弱者の生活を直撃している。

現行バリアフリー新法のように、利用客の多寡によって整備の優先順位を機械的に規定してしまうと、交通障害の著しい地方の障害者や高齢者の不利益は放置されたままになる。確かに、交通機関の整備において、採算や効率性の指標を度外視することは現実的ではないが、過疎地域など、交通機関の採算・効率性を望めない地域においては、1 に述べた交通権

に基づく代替手段(コミュニティバスの運行や福祉サービスにおける移動支援の利用拡大等)を公的に保障すべきである。

### 3 財政的裏づけの保障

バリアフリー新法において、市町村における基本構想策定に係る協議会への当事者参加が求められるようになり、身近な地域のアクセシビリティをめぐる協議に当事者の声が反映される仕組みが導入された。このことは評価できる。しかし、協議会における議論の前提として、財政的基盤の保障がなければ、「心のバリアフリー」というフレーズに象徴されるような「意識」レベルの議論に終始してしまうことになるだろう。

交通基本法においては、例えば、それぞれの地域において、移動円滑化に係る基金などを設置して、市町村における交通設備整備の財政を確保する等の手立てが必要である。

### 4 法が目指す到達目標を明確に

交通設備の整備において、障害者や高齢者などを含むあらゆる人の移動円滑化を図るためには、長期的・継続的な取り組みによって漸次的改良を目指す必要である。この観点から見ると、バリアフリー新法におけるスパイラルアップの手法については評価できる。交通基本法においてもこの手法は有効であろう。ただし、交通基本法では、このスパイラルアップの到達目標を明確に示すべきである。また、スパイラルアップが長期的な取り組みを担保するものである以上、その到達目標は完全性を目指すべきであろう。すなわち、特別特定建築物・特定建築物からすべての建築物へ、重点地区からすべての地域へ、努力義務から義務へ、である。

### 5 総合的施策として展開すること

#### ①福祉施策との連動・統合

障害者の移動円滑化において、物理的な設備整備だけでは不十分であり、何らかの人的支援が求められることも少なくない。殊に知的障害者や発達障害者・精神障害者などの多様なニーズに応えるためには、移動支援の人的支援が不可欠である。

現行の福祉施策における移動介護には、市町村間において利用規定が異なり、また、多くの市町村で用途制限を設けている(通勤・通学での利用不可など)。交通基本法においては、このような課題を抱える福祉施策との連動・統合のもとに、ハードからソフトまでの支援を視野に入れた制度設計を提案すべきである。

#### ②専用思想の放棄

交通基本法には、交通権保障の理念に基づき、あらゆる交通手段の利用の便宜をあらゆる国民に保障するという志向を保持すべきである。そこでは、「障害者専用」のような利用者の属性毎の制限的な設備整備や、或いは鉄道や駅舎、道路だけに焦点を当てた、いわゆる点や線のバリアフリー化にとどまらない総合的施策としての展開を求めるべきである。

## 6 地域事情に応じた施策の展開

北海道等の積雪寒冷地においては、降雪時とそうでない時期の移動環境は、大きく異なる。バスや地下鉄等の公共交通機関が、車いす利用者等が利用できる環境に整備されていても、冬期間は、バス停や駅舎に行くまでの移動が不可能となる。こうした状況等に対応できる STS の充実を図る必要がある。また、こうした移動手段を利用する場合は、通常の公共交通機関を使用するよりも過度な負担が生じるため、通常の交通機関と同様の負担額とする措置が必要である。

## 7 情報提供の義務化

交通事業主は、障害者等の利用に対するバリアフリー状況とバリアフリーが不十分な場合の対応についてホームページ等により周知することが必要である。また、乗車の事前申し出については、バリアフリー等が不十分で人的対応やノンステップバスの配車等の体制整備に時間等を要する場合として限定するとともに、そうした状況も情報提供する。