

これからの福祉のまちづくり

斉藤 昇 (さいとう のぼる)

北海道保健福祉部地域福祉課調整係長

はじめに

障害者に関する各種の施策は、近年、着実に進展している。これは、完全参加と平等をテーマとした「国際障害者年」(1981年)とこれに続く「国連・障害者の十年」(1983～92年)を契機に、障害者施策に係る国の長期計画が策定され、これに基づく施策も充実してきたことによるものである。

この間には、“障害のある人も地域の中で普通の暮らしができる社会に”というノーマライゼーションの理念が徐々に定着し、施設中心の福祉から在宅、地域福祉へと大きく流れが変わってきた。

また、これらの障害者年を経て、人々の意識にも大きな影響を与え、障害及び障害者に関する理解や認識は大きく転換していると言える。

しかし、障害者が地域社会の中で自立し、自由に社会参加できるような、障壁のない社会(バリアフリー社会)とするためには、まだ残された課題や

新たな課題も生じている。

これらの課題に対応するため、障害者施策の基本的事項を定めた障害者基本法が成立する(1993年)など、施策の推進に当たっての新しい枠組みが構築されてきている。

福祉のまちづくり

国が策定した「障害者対策に関する新長期計画」では、障害者を取り巻く環境として、資格制限等における制度的な障壁、点字や手話サービスの欠如による文化・情報面の障壁、障害者を庇護されるべき存在として考える等の意識上の障壁のほか、交通機関、建築物等における物理的な障壁が大きな問題として挙げられている。

今後は、これらの新しい枠組みのもとで、障害者の自立と社会参加を一層推進するため、社会全体のシステムを障害のある人にとって利用しやすいものにしていく「福祉のまちづくり」が

重要となる。

「福祉のまちづくり」という用語には必ずしも明確な定義があるわけではないが、障害者や高齢者が地域社会の構成員として、安心して暮らし、社会参加を進めるためには、ハード面での生活環境の整備が不可欠である。

また、21世紀の高齢社会に向けて、障害者だけでなく、すべての人々にとって利用しやすい生活環境に変えていくことが重要という共通認識を醸成する、ソフト面を加味した取り組みとの考え方が定着してきている。

したがって、「福祉のまちづくり」は、全国を上回るスピードで高齢化が進む北海道にとって、重要な課題であり、今後、重点的に取り組むべき方向として位置づけるべきであろう。

バリアフリー先進地の状況

世界で最も早く障害者に配慮した設計基準を示したのは米国である。

1961年、全米建築基準協会（ANSI）が「身体障害者にアクセスしやすく使用しやすい建築・施設整備基準に関するアメリカ基準仕様書」を定めたことにより、その後、他の先進諸国でも、こうした設計基準作成の動きが

見られるようになった。

また、1974年には、障害者の日常生活を妨げる障壁を除去するための必要な対策について検討していた国連障害者生活環境専門家会議が、「バリアフリーデザイン」という報告書を発表した。この頃から「バリアフリー」という用語・概念が、建築関係等の人々の間で使われるようになった。

この報告書では、「障壁がないように意図された設計(barrierfree design)は、障害者ばかりでなく、社会のすべての人々にも良いのだという事実を強調すべきである。それがはっきりすれば、社会一般の人々からの支援も受けやすくなるであろう。」とある。

また、建築物だけでなく、すべての物理的障壁の除去に関し、国際的に注目すべき対応をしたのも米国である。1990年には、「障害を持つ人々への差別を禁止し、生活しやすい環境をつくるために法律や制度の上での最大限の平等を保証する法律」(Americans with Disabilities Act、通称：ADA法)を制定した。この法律は、「すべての公共的施設、住宅、交通機関等を障害者が利用可能なものにしなければならない」という画期的なもので、世界各国に大きな影響を与えている。

北海道における 福祉環境の整備

平成6年(1994年)「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」(通称：ハートビル法)が制定された。

この法律は、不特定かつ多数の者が利用する建築物には、車いすトイレ、エレベーター、廊下、階段など高齢者や障害者が利用しやすいものになるよう、建築主の努力義務を定めたものである。

これを契機に、43の都道府県(平成11年10月末現在)において同様の条例が制定されている。

北海道でも、平成9年(1997年)に、「北海道福祉のまちづくり条例」を制定(平成10年4月施行)した。この条例は、福祉環境の整備をより一層総合的に進め、障害のある人やお年寄りなどすべての人々が、自由に行動し、様々な分野における社会活動に参加することができるような福祉のまちづくりの実現を目指すものである。

このため、病院やデパートなどの公共的施設や道路、公園のほか、駅舎やバスなどの公共交通機関を対象に加え、道や市町村、事業者、道民の責務や基準の遵守などを定めるとともに、公共

的施設の整備の際の届け出手続きなどを定めている。

高齢者・障害者の 移動交通対策

高齢化が急速な勢いで進行する中、これからの福祉のまちづくりを進める上では、公共的な建築物はもとより、移動交通に関すること、すなわち、バスや鉄道などの公共交通に係わる各種の基盤整備が重要な課題である。

前述した、国連の「バリアフリーデザイン」や米国の「ADA法」では、建築物や交通機関などについて具体的基準を示しているのに対して、「ハートビル法」や都道府県の条例では、「使いやすい配慮が必要」などの表現にとどまり、具体的基準は皆無という状況にある。

高齢者や障害者に対する移動交通対策には、ソフト面とハード面の両方がある。

ソフトの面では、これまで、バス・鉄道・飛行機の割引制度、飛行機での車いす乗降者への乗降サービス、また、自家用車両の改造や税の減免、免許取得の支援や高速道路等の割引、駐車禁止適用除外のほか、多くの自治体ではタクシー料金の助成(福祉タクシー)

の支援などが行われている。また、ハードの面では、超低床式バスや車いす鉄道車両の導入、駅舎でのエスカレーターやエレベーターの整備、誘導用点字ブロックなどが代表的な例である。

特に、駅舎については、近年、障害者団体による運動と行政の努力によって、必要性の機運が高まり、エレベーターやエスカレーター、トイレなど最新のもの整備されてきているが、これらの多くは点在型であり、利用する側から必ずしも使いやすいとは言えない状況にある。

公共交通機関に対する取り組みは、現在、運輸省と建設省が共同で、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」案が検討されている。この中では、既存の駅舎等における各種設備の整備に関する努力義務のほか、新設の際のエレベーター等の設置義務、新造車両の低床化等の努力義務、さらには旅客施設及び特定施設（駅前広場、自由通路、歩道等）の一体的な移動の円滑化のための措置を定めるなど、これまで以上に踏み込んだ内容となっている。

この法律が成立、施行されることにより、都道府県においてもこれに基づく条例改正を行うなど、公共交通機関に係る移動交通対策がさらに前進することとなるであろう。

しかしながら、課題として残るのは、自分の力で移動することが困難な障害者や高齢者が駅舎などの公共交通施設や公共の施設に至るまでの移動手段である。現在、一部の市町村やボランティアによる移動サービスが実施されているが、まだその数は少なく、目的が通院や行事出席などに限定されるなど、その重要性が認知されていない状況にある。

特に北海道においては、冬季間の積雪寒冷という条件から、高齢者や障害者の活動は自ずと抑制されがちである。また、過疎地域などの場合には、バスや鉄道の便数の少なさ、駅舎やバス停のある市街地から遠く離れた散居地域への移動の不便さなどを考慮すると、高齢者・障害者の移動手段の確保について、今後、重点的に取り組んでいくことが必要となる。

スペシャル トランスポート サービス（STS）

スペシャルトランスポート（ST）は、通常の交通機関では移動が難しい高齢者や障害者などを対象に、自宅から交通機関や各種施設までの移動を行うものである。

このようなスペシャルトランスポー

トサービス（STS）としては、タクシー、高齢者・身障者送迎バス、ドア・ツー・ドアミニバスなどがあり、前日までの予約受付により、すべての高齢者・身障者を対象に実施されることが理想である。

我が国では、STについて高齢者や障害者の公共交通としての概念、重要性がまだ浸透しておらず、STSも進んでいない。その背景には、欧米のように、権利としてのSTという認識が定着していないことにある。

しかしながら、近年、STの導入について新たな動きが出ている。多くの制約がある中、一部の市町村などでは「ドア・ツー・ドア」などのSTSが導入されてきているし、効果的実施方法に関する研究も進められている。

石川県金沢市では、車両・運転管理、配車などを金沢市社会福祉協議会に委託し、ボランティアの協力を得てドア・ツー・ドア型を実施している。

対象となるのは、車いすを利用している市民であり、あらかじめ会員として登録が必要であるが、利用目的に制限はなく社会参加全般で利用でき、3日前に予約すれば近隣の市町村まで利用できる。

また、国においても、STSの意義や必要性を踏まえ、市町村での実施状況調査やモデル事業の実施などにより、

今後の推進方策を検討しているところである。

今後の取り組み

～STSの導入に向けて

今後、高齢者や障害者の可動性を高め、移動交通対策を充実するためには、STSを早急に導入していくことが不可欠である。

このためには、それぞれの市町村において、バスや鉄道の状況、公共的な施設の分布状況、高齢者・障害者のニーズなどをもとに、福祉タクシー制度とのコスト比較を含め、十分調査研究し、その効果的・効率的な実施方法を検討していく必要がある。

効率性などの面では、市町村が保有する高齢者・身障者用の送迎バスのほか、幼稚園や事業所などの送迎バスを活用するなど、これまで、本来の目的以外に利用されていないものも含めて、有効活用を図っていくことも重要である。

現在、国においても検討中であるが、高齢者・障害者の移動交通対策の充実に向けて、具体的な施策を進める上では交通政策と福祉政策部門との有機的連携が不可欠である。

移動交通対策は、米国のように高齢

者・障害者の権利として位置づけられ、交通事業者など関係機関に対する法令による厳しい規制とともに、交通政策、福祉政策の両面での積極的支援を行うことにより進めていくべきものと考え

る。