

《分科会2》「移動困難者の外出をどう実現するのか～
公共交通と移送サービスの連携について考える～」
都市交通計画における
福祉有償運送の位置づけ

東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻
大森宣暁

地域福祉活動に関する研修
平成20年3月2日 於:大宮ソニックシティ

内容

- はじめに
- 交通とは何か？
- 都市交通計画におけるバリアフリーの位置づけ
- 福祉有償運送のその他の論点
- おわりに

概要

- 都市交通計画における都市と交通の基本的考え方を紹介し、福祉有償運送の位置づけについて考える。
- 都市で生活する全ての人々の外出活動を含めた社会参加を促進するという視点に着目する。 Social inclusion

2. 交通とは何か？

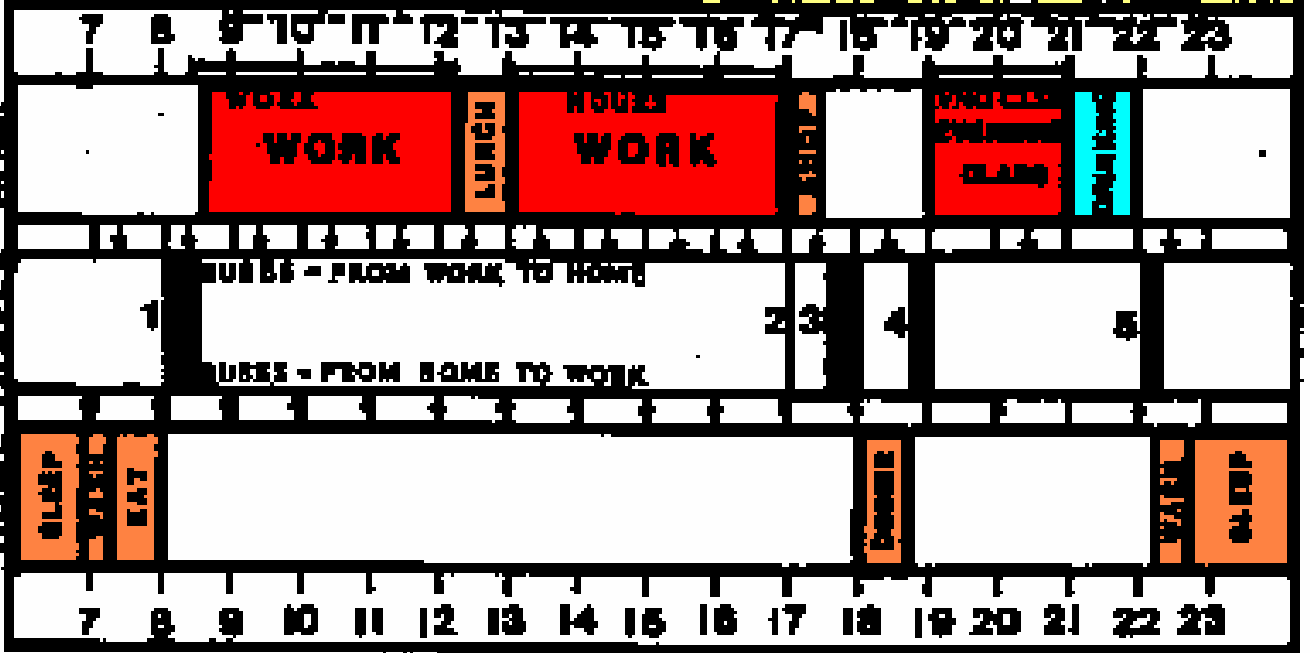
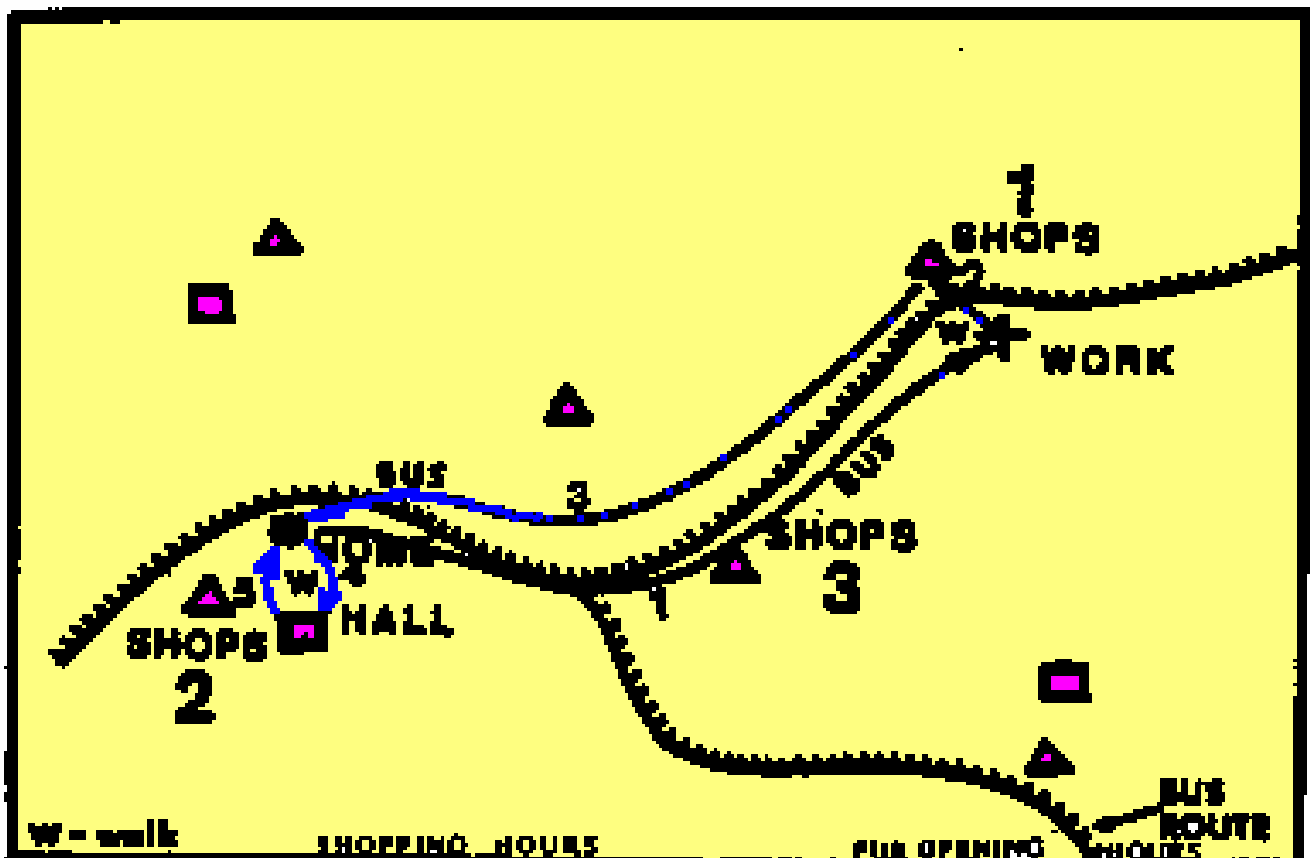
生活活動と交通

- 都市社会の4要素
 - 「住む」、「働く」、「憩う」、「交通」
- 人および物の空間(場所)的移動
 - 広義の交通には、情報の移動としての「通信」が含まれる。狭義の交通は通信と機能的には密接な関係をもつものの、計画、政策の対象としては別の分野として取り扱われている。
- 移動自身に価値がある場合(旅行、ドライブなど)
 - … 本源的需要
- 移動の結果に価値がある場合(通勤、買い物、物の移動)
 - … 派生的需要
- 交通を理解するためには、その根源にある活動と一体的に理解する必要がある。

2. 交通とは何か？

活動の分類

- 人は毎日どんな活動を行う必要があるか？
 - 必需活動：睡眠、食事、身の回りの用事、診察・療養など
 - 拘束活動：仕事、学業、家事、育児、食料品・日用品の買物、銀行・郵便局へ行くなどの事務的用事など（他人に代行を頼むことが可能な活動もある）
- 加えてどんな活動をすると満足か？
 - 自由活動：趣味、娯楽、交際、休息など



2. 交通とは何か？

交通の発生

- 目的地で活動を行う効用 (+) 効用：経済学の用語、望ましさを表す
- 移動の負の効用 (-) 効用：経済学の用語、望ましさを表す
 - 時間、費用、身体的負担、心理的負担・・・
- 移動の正の効用 (+)
 - 気分転換、一人になれる、景色を眺める、運動、移動中の活動・・・
- (自宅を含めて)以上の合計が最も大きい目的地で活動を行う(移動が発生する)。
 - 車いすで近所のスーパーに買物に行く or
 - 車で郊外の大型ショッピングセンターに買物に行く or
 - 自宅で生協を利用して注文する or
 - 他人に買物を頼む。

3. 都市交通計画におけるバリアフリーの位置づけ

都市交通計画の一面

- 全ての人々の、地域で自立した生活を可能とし、社会参加を促進し、生活の質を向上させるために、より多様な活動機会に参加できること、およびその選択肢を、より公平に提供するために、「モビリティ」と「アクセシビリティ」を高めることが目標である。

3. 都市交通計画におけるバリアフリーの位置づけ

モビリティとアクセシビリティ

- **モビリティ**
 - 個人の移動のしやすさ、移動の自由度
 - 目的地を特定しない
 - 身体的条件、経済的条件、地理的条件、立地条件、制度的条件で異なる
- **アクセシビリティ**
 - (交通の本源的需要である活動に参加するための)活動機会へのアクセスのしやすさ
 - (潜在的)目的地、活動機会の分布を特定する

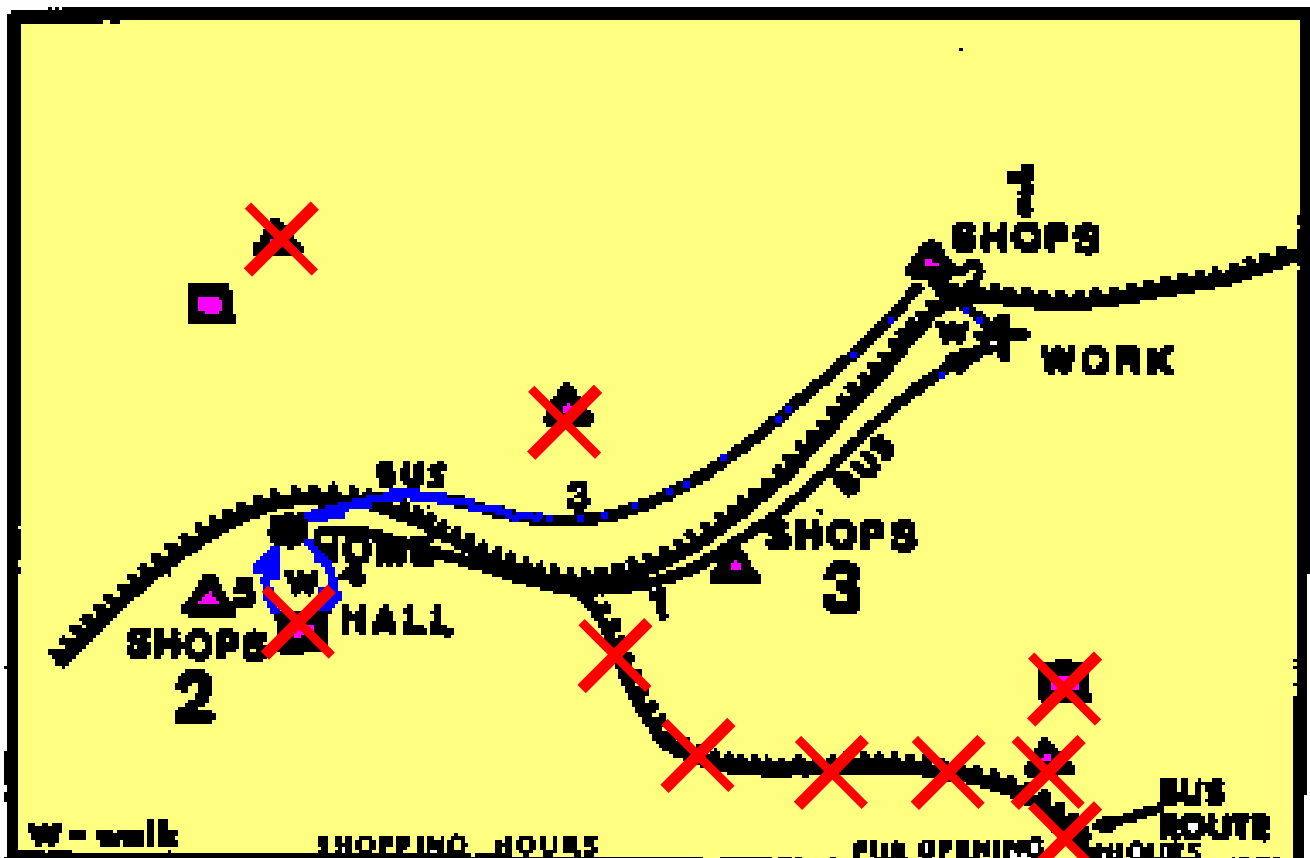
3. 都市交通計画におけるバリアフリーと子育てバリアフリーの位置づけ

個人のモビリティが異なる条件

- 身体的条件
 - 健常者と障害者、幼児、子供、高齢者等の身体的特質に伴う移動能力の差
- 経済的条件
 - 所得、自動車保有・非保有などの相違による交通サービスの支払い可能性や利用可能性の差
- 地理的条件
 - 地形、気候等の、自然条件により交通サービスの利用に制約がある場合
- 立地条件
 - 交通施設、交通サービスの供給条件と居住地との関係
- 制度的条件
 - 運転免許取得可能年齢など、交通サービスの利用についての制度的な制約

高齢者・障害者の 外出活動参加時の制約(バリア)

- 交通システムに関するバリア：利用可能な交通手段限定
 - 移動そのもののバリア：歩行時の道路の段差、駅利用時の上下移動、バス乗車時のステップなど
- 活動機会に関するバリア：利用可能な活動機会限定
 - 目的とする外出活動機会のバリア：建物入り口・建物内の段差・上下移動など
 - 外出に伴い派生する活動のバリア：トイレ、休憩施設など
- その他
 - 情報入手のバリア：いつ、どこで、どのような活動が可能であり、どのような交通手段、経路が利用可能かに関する情報入手など

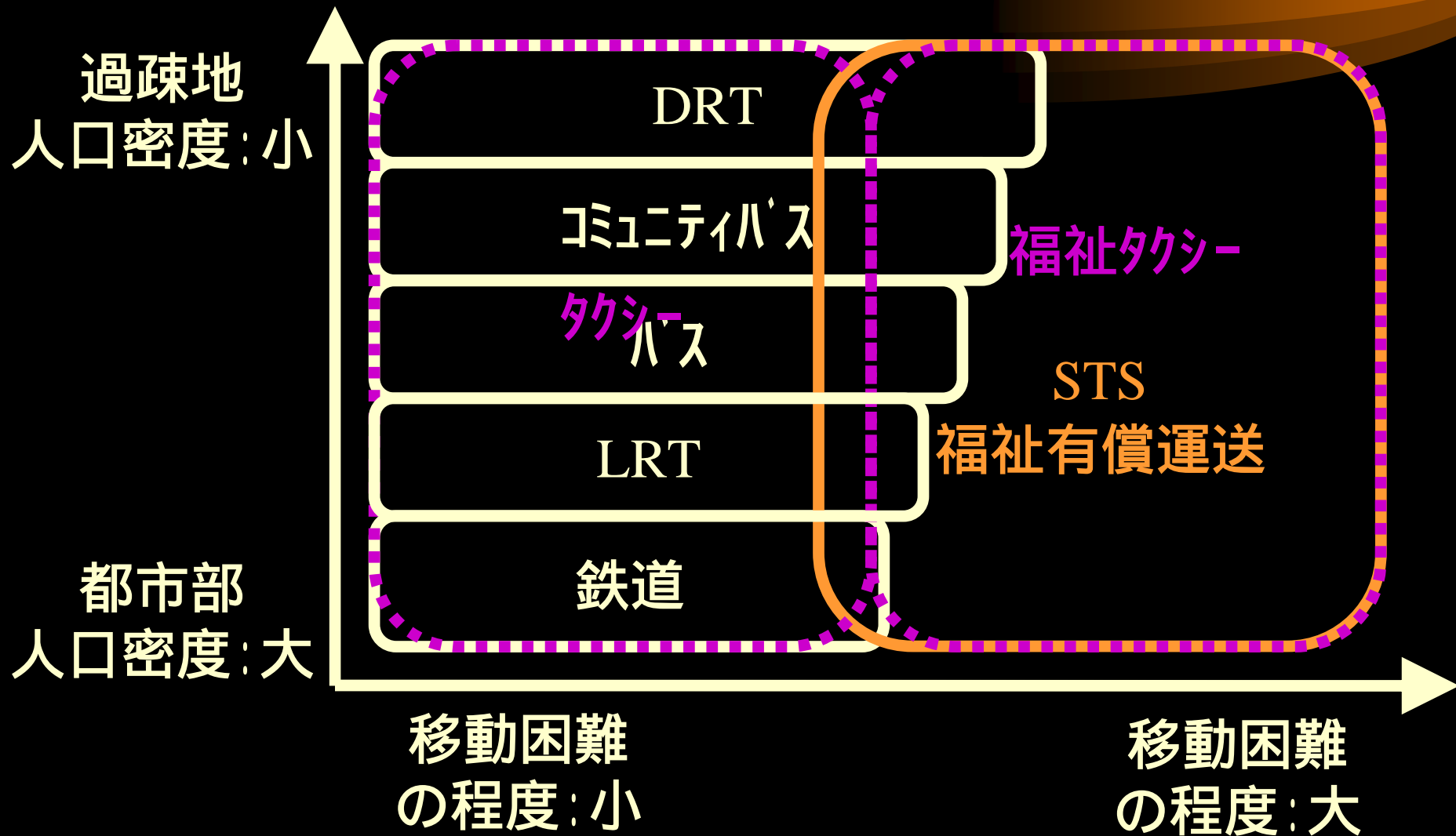


| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
|--------------------|--------------|-------------|---------------------------|----|--------------|-------------|----|-------------|----|-------------|----|---------------|----|----|----|-------------|--------------|
| NON-HOME | | | WORK | | LUNCH | WORK | | SHOP | | WORK | | CLAMP | | | | | |
| HOME TRAVEL | | 1 | BUSES - FROM WORK TO HOME | | | | | | | | | | 23 | 4 | 5 | | |
| | | | BUSES - FROM HOME TO WORK | | | | | | | | | | | | | | |
| HOME | SLEEP | WASH | EAT | | | | | | | | | SHOWER | | | | WASH | SLEEP |
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |

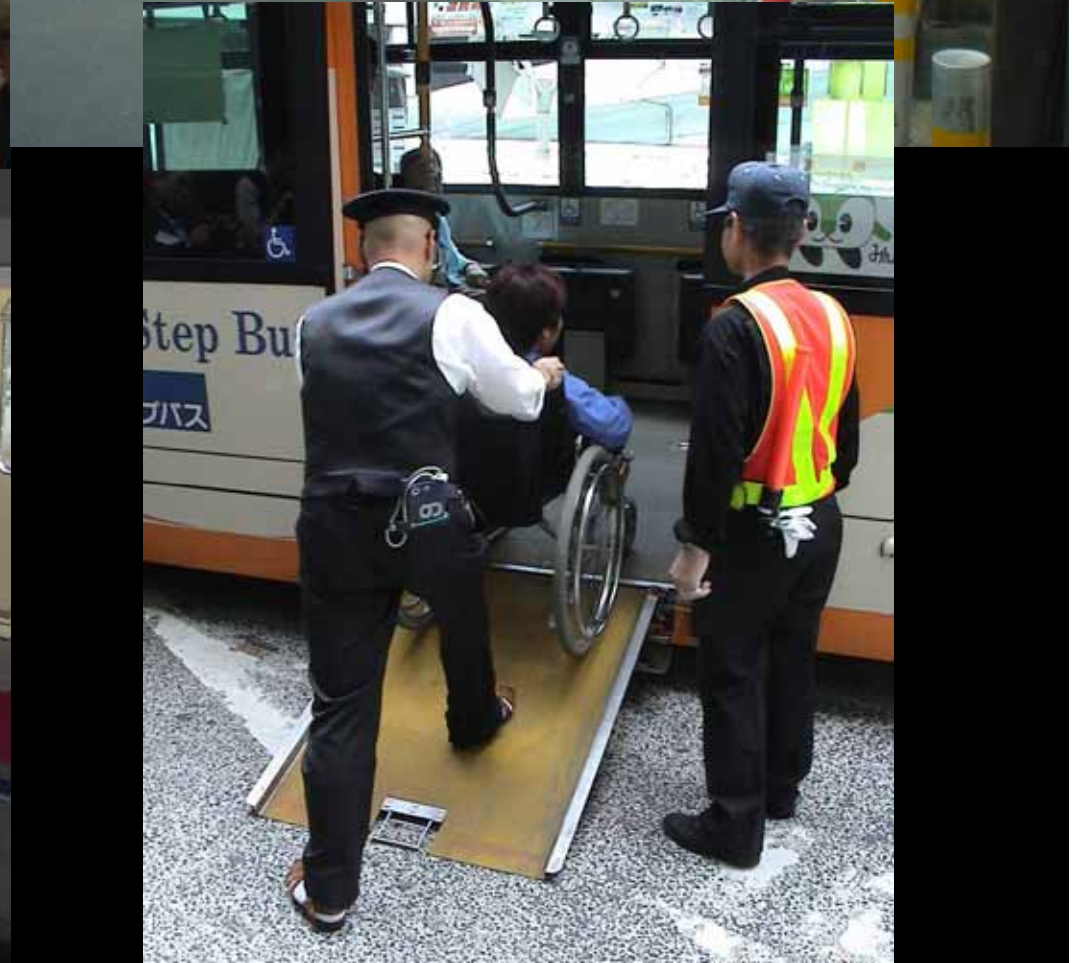
福祉有償運送のその他の論点

- マルチモーダル、インターモーダルな公共交通システムの一要素
 - 福祉有償運送は、公共交通手段の一つと考えられる。
 - 多様な利用者、移動の目的、目的地、その時の状況等に応じて、最も適した交通手段を選択でき、さらに複数の交通手段を組み合わせることで利用可能な環境を整備することが重要。
- 移動支援センター
 - 「相談」、「配車・取次」、「育成・研修」の3つの機能。
 - 利用者の交通手段および外出機会の選択肢拡大、移送サービス事業者の効率性向上という意味でも非常に重要。

地域および移動困難の程度と公共交通との関係







福祉有償運送のその他の論点

- 相乗り
 - 渋滞や環境などの交通問題の緩和、利用者の利便性の視点からも非常に重要。
- 運営
 - 自治体と事業者、複数自治体・複数部局間の適切な協力・連携・役割分担。

おわりに

- 交通は活動の派生需要であり、交通計画は本源的な需要である活動への参加を支援する一手段である。
- バリアフリーは、高齢者・障害者を含めて全ての人々が外出活動を含めた日常生活で直面する、交通システム、活動機会、およびその他のバリア（制約条件）を緩和することである。
- 福祉有償運送を、高齢者・障害者が多様な活動機会へ参加するための公共交通手段の一つと位置づけ、より多くの（潜在）利用者に、より公平に提供するという視点が重要である。

参考文献

- 新谷洋二編：都市交通計画 第二版，技法堂出版，2003.
- 太田勝敏：交通システム計画，技術書院，1988.
- 秋山哲男，寺島薫：福祉交通サービスの世田谷区福祉移動支援センターの計画手順に関する研究，土木計画学研究・講演集，Vol.36，2007.
- 寺島薫，秋山哲男：世田谷区福祉移動支援センターの利用実態について，土木計画学研究・講演集，Vol.36，2007.