

英国のスペシャルトランスポート サービス

秋山哲男

0. 英国費用効果 (Cost-Effectiveness) 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

A. 英国運輸省の特徴

1980年代中頃

1. 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

2. ロンドン地域運輸局障害者対策室

(Unit for Disabled Passengers、1984年)

- Unitの目的
 - ロンドン地域運輸のバス・地下鉄を障害者のアクセス可能なものにするために分内調整を行う
- 仕事
 - 100団体程度の障害者団体と定期的に接触し様々なニーズを把握
 - 障害者に対する情報サービスの提供
 - STサービス・タクシーカードの運営
 - 運営予算：1989年21億円/年(1300万ポンド)
 - 政府+特別区+独自予算(1億2500万円：80万ポンド)

3. バスの整備(1986年頃)

- 地域交通サービス用バスに関する仕様の勧告
 - 対象: 新型車・既存車両
 - ①車いす使用者を念頭におかず、比較的軽度の歩行困難者や視覚障害者
 - 路線の標示、ステップ、床と通路、手すりと支柱、座席、コミュニケーション、
 - ②技術的・コスト的に実現可能な提案
 - ③提案の大半は目新しいものではなく、すでに一部バス事業者に採用されているもの

4. バスの整備と事例(1980年代後半～90年代)

①リフト付バス

– 1987年: 空港リムジンバス (Air Bus)

- 空港とロンドン都心部(ユーストン・ヴィクトリア)を結ぶ

②ノンステップバスへ

③ケアリンクバス⇒④ステーションリンクバス

– ロンドン都心部の7～8つの都市間鉄道駅(キングスクロス、セントパンクラス、ユーストン、ビクトリア、パディントン、ウォータールーなど)を結ぶバス

- 当初はリフト付バスで1ポンドで荷物のある人、障害者が対象
- ノンステップバス

⑤モビリティバス

– 郊外居住の移動困難者の買い物バス、アテンダントが付く

①エアバス



②ローフロアバス

(ノンステップバス)

③ケアリンクバス⇒④ステーション・リンク



③ケアリンクバス



④ステーションリンク・バス



⑤モビリティバス



B. STサービスの位置づけ

1. STサービスの種類

(厚生労働系の財源による運行)

- ①アンブユランスサービス非緊急時の救急車による病院の送迎を中心とするもの
 - 家庭医(GP)が来院する移動困難者に対して、次の来院の送迎車両を予約する方法をとるものなど

(運輸系の財源による運行)

②ダイヤル・ア・ライド

- 病院以外の送迎

(運輸系の財源による運賃補助)

④タクシーカードとスロープタクシー(行政の財源)

- ロンドンで1983年から運行が開始されたタクシーカードは運賃の一部を補助してタクシーに乗れるようにしたもの
- タクシーは2000年1月1日から既存車両も含めて車いす使用者が利用できるようにスロープ装着が義務化

(ボランティアから⇒NPO⇒行政財源)

③コミュニティ・トランスポート

- ボランティア団体は1970年代にはボランティアを側面から援助する法律である
 - ミニバス法(Minibus Act 1977)により運賃の收受を自動車のガソリン代や保険代にすることを前提に認められることになる。
 - このミニバス法が30年前に運賃收受がNPOで認められている。日本は27年送れて同様のことが行われている
 - 1980年代に入ると運輸省補助でダイヤル・ア・ライドが始まり、そして、ボランティア団体は徐々にNPOに進化していった。

(郵便車による交通貧困階層の送迎)

④ポストバス

2. アンビュランスサービス

3. ダイヤル・ア・ライド (運輸系の財源による運行)



マンチェスター
Ring & Ride

ロンドン
Dial・a・Ride



4. コミュニティ・トランスポート (ボランティアから⇒NPO⇒行政財源)



ロンドンカムデン区
コミュニティ・トランス
ポート

コミュニティ・トラ
ンспорт



5 ・ 英国の位置づけ

- 位置づけ
 - 1985年以前は、バス鉄道などの公共交通の対応はお金がかかり困難と判断し、STサービスで対応する考え
 - 1985年交通法以後公共交通の整備に大きく転換
- STサービスの特徴1970年代
 - 行政機関のソーシャルサービスの一環
 - 非緊急時のアンビュランスサービス(病院の送迎)
 - 自治体福祉部局の提供するデイセンター等の福祉施設の輸送
 - ボランティア団体(自由な目的)
 - ボランティアの行うソーシャルカースキーム(乗用車で送迎)
 - ボランティア団体の自家用バスサービス
 - 自治体・ボランティア団体の運行

5 ・ ダイヤル ・ ア ・ ライド

- 当初の一般的なダイヤル・ア・ライド
 - システム
 - 電話等で予約しドアツードアのサービスを行う。
 - 発生
 - 1969年：新しいタイプの公共交通サービスアメリカオハイオで出現。パラランジットと呼ばれていた
 - 1972年：英国ではアビントン、メイドストーンで運行
 - 1970年代に最盛期を向かえコストの問題から次々に廃止
- 障害者対応のダイヤル・ア・ライド
 - 電話・手紙による事前予約のドア・ツー・ドアサービス、車両はリフト付車両が主体

Ride)の発生

- 障害者対応のダイヤル・ア・ライドとは
 - 電話・手紙による事前予約のドア・ツー・ドアサービス、車両はリフト付車両が主体
 - 障害者向けダイヤル・ア・ライドと再生(1980年頃)
- ダイヤル・ア・ライドの1980年代～
 - 120箇所で開催
 - 運営主体はボランティア団体だが大半は自治体の補助
 - ロンドンでは1980年に一部の区で始められ、1985年にはすべての区で開催
 - 資格要件: 障害により公共交通が利用できない人
 - 1990年に7万人(ロンドン登録障害者20万人の一部)
 - 運営主体: 区のボランティア団体でロンドンの地域運輸を通じて政府の補助金が交付

7 . ロンドンのダイヤル・ア・ライド (Dial・a・Ride)のシステム

- 利用者の特徴
 - 利用資格: 区の住民、障害により公共交通機関が利用できない者
 - 有資格者: 1990年=7万人強、登録障害者(20万人強)、移動制約者(50万人強)
- ダイヤル・ア・ライドシステム
 - 車両: リフト付ミニバス(車いす2台)
 - 運行時間: 週末も含め毎日8時~深夜まで運行
 - 運転手: 8名
 - 管理要員: 3名(うち1名はパートタイム)
 - 利用目的: 自由、区内の移動に限られる
 - 予約: 1週間以上前に予約が必要
 - 目的: 買い物目的の利用が多い(8割が買い物)
 - 8割が8キロ以内
- 効率化: 29システムから6システムに集約

8 ・ タクシー ・ カード:1980年代

- タクシーカード制度

- 区の補助でロンドン地域交通局(LRT)が運営し、運行は8つのタクシー会社が担当
- 利用資格(ダイヤル・ア・ライドと同じ)のある障害者等に対してタクシーカードが交付

- 特徴

- 利用:ロンドン市内の何処へでも行ける。また利用制限もない
- 運賃:メーター運賃9ポンド(1400円)まで1.25ポンド(200円)
- アクセス:既存タクシーの利用のため車いすでのアクセスが困難な場合もあり
- 利用条件の柔軟さから当時のDARの2倍の利用者

C・英国のその他の制度

1. 障害者の移動の制度

- ① **移動手当**: 重度障害者に対して障害を持つがゆえに余計にかかる費用 (Mobility Allowance 1976) が週に23ポンド／週 (1988年) を実施した
- ② **交通法 (1985)**: 地方自治体が交通サービスを提供する場合: 障害者を配慮する義務を課した
 - 地方自治体に一定条件を満たした障害者に対して割引運賃の裁量権を認めたこと。
 - 障害者のニーズに対応した交通サービスを実施; 地方自治体が補助金交付を受けることを可能にした
 - 障害者対策の様々な意思決定に障害者直接参加を位置づけた
 - DPTAC (Disabled People Transport Advisory Committee 1985) の運営手順が定められたこと。

2. 障害者差別（禁止）法 (1995)

- この法律は交通に限らず、雇用、商品・サービスの提供、土地や商品の購入及び賃貸に関することで障害者の差別を違法とし、
- 同時に障害者の差別について政府に助言する全国障害者委員会 (National Disability Council) を設置した。
- 英国は米国とは異なり、規制だけに頼らない交通の業界との協調型を進めることを特徴とし、交通事業者が段階的に対応できるように配慮した。

3. 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