HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	障害者のための旅行の企画と実施からみた移動環境デザインの課題 ： ひまわり号を走らせる札幌実行委員会のボランティア活動に注目して
Author(s)	竹内, 奈津子; 森, 傑
Citation	都市計画論文集, 42(2), 20-29
Issue Date	2007-10
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/30112
Type	journal article
File Information	toshi42-2.pdf

Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

障害者のための旅行の企画と実施からみた移動環境デザインの課題
―ひまわり号を走らせる札幌実行委員会のボランティア活動に注目して―

Actual Conditions of Travel Environment Design in Planning and Conducting the Trip for Persons with Disabilities:
A Case Study on the Volunteer Activity of Himawari-go in Sapporo

竹内　奈津子*, 森　傑**
Natsuko TAKEUCHI and Suguru MORI

This study aims at acquiring the useful knowledge to realize travel environment where persons with disabilities can enjoy their trip. Focusing on planning and conducting the trip for persons with disabilities through volunteer activities, we understood the actual conditions of the project which realizes the trip for them in the present public space. Several issues were found; using the escalator by force for lack of elevators puts persons with disabilities in danger, the escalator for a wheelchair user is not working for the group, and the rest rooms for persons with disabilities aren't sufficient anywhere, etc. There is a certain limit in the physical support. It is important to consider an effectual balance of the care service and the support by the built environment in appropriate situations.

Keywords: trip, persons with disabilities, volunteer, public space, universal design
旅行，障害者，ボランティア，公共空間，ユニバーサルデザイン

1. 背景と目的

近年、高齢社会の到来によってバリアフリーやノーマライゼーションの概念は一般的に普及し、高齢者や障害者の旅行に関しては、これまで旅行をあきらめていた人々が積極的に参加できるような企画を提案するボランティア組織や旅行会社が増えつつある[1)]。また、ハード面においても、施設内の手すりやエレベーターの設置からバスや電車の車両改良に至るまで、様々なスケールでデザインの改善が取り組まれている[2)]。しかし、ハード的整備の多くはバスのノンステップや昇降リフトのように各々のサービスにのみ対応したデザインに限定されているため、異なるサービス間のギャップを埋めるための人的サポートの比重が必然的に高まってしまい、結果として旅行費用の増大や旅行内容の制限をまねいているというのが現状である。

そこで本研究は、現状の移動環境の中で実現されている障害者のための旅行の実態として、中でもボランティア組織による旅行の企画プロセスと旅行当日の活動に注目し、今日において必ずしも十分には理解されていない旅行実現過程で立ちはだかる様々な問題とそれにより強いられている支援者の対応を明らかにすることで、今後の移動環境デザインのあり方を検討することを目的とする。

なお、ここでいう移動環境デザインとは、施設や道路、鉄道、車、サインなどのハード的なデザインのみを指すのではなく、人々の快適で安全な移動を実現するための人的なサポートや制度的サポートをも含んだ意味での広義のデザインを指す。本研究は、ボランティアの確保や補助金制度の確立などのソフト的なサポートとバリアフリー整備・改修といったハード的なサポートの適切なバランスによるユニバーサルデザインの実現への一助となることを目指すものである。

2. バリアフリー旅行企画の現状把握調査

2-1. 調査概要

旅行を企画する組織の属性や企画内容の現状を把握するために、2005 年 6 月 27 日 (月) から 7 月 1 日 (金) において、過去 5 年以上継続してバリアフリー旅行の企画・販売・実施を行っている旅行企画者に対してヒアリング調査を行った。

2-2. 企画の現状

表 -1 がヒアリング調査の結果である。旅行企画者 A ～ D は営利企業であるが、それらが提供しているバリアフリー旅行の料金は、健常者が参加する同種の旅行に比べて割高となり、価格が高い場合には 2 ～ 3 倍の設定になることがある。また、それぞれの旅行企画者はより魅力的な旅行内容になるよう独自の工夫を展開しているが、例えば身の回りのことがほぼ自分でできることが参加の前提条件となっているなど、やはり健常者に提供されるサービスに比べると、利用機会・参加条件・価格などの面において選択の幅が限定されている。一方、ひまわり号を走らせる札幌実行委員会は、参加したいという意思さえ持っていれば全ての人を受け入れ団体旅行を実現させている。ノーマライゼーションの観点に立つときまさに理想的といえよう。

3. 旅行の企画・実施に関する参与観察調査

ひまわり号を走らせる札幌実行委員会は、健常者と障害者が利用できる旅行のあらゆるサービスの格差を解消することを目指しているボランティア組織であり、特に参加料金は健常者と同等になるように設定している。このようなバリアフリー旅行の実現の基礎には、旅行企画者の様々な工夫や挑戦があるであろうことは想像に難くない。そこで本研究では、それらを詳細に把握するために、ひまわり号を走らせる札幌実行委員会によるバリアフリー旅行の企

*　正会員　東陶バスクリエイト株式会社　(TOTO bathcreate LTD.)
**　正会員　北海道大学大学院工学研究科　(Graduate School of Engineering, Hokkaido University)

表-1　ヒアリング調査結果

旅行企画者		A	B	C	D	ひまわり号を走らせる札幌実行委員会
調査日		2005/6/28	2005/6/27	2005/6/30	2005/7/1	2005/6/5
ヒアリング事項	団体区分	大手旅行会社発足	大手旅行会社発足・グループ会社	大手旅行会社発足	中小旅行会社（個人経営）	非営利・自己負担型(ボランティア)
	設立年月日/旅行取り扱い開始年	1963年 / 1995年	2003年 / 1993年頃	1949年 / 1999年	1991年 / 1998年	1985年/1985年
	従業員数/資本金	10数名 / 23億400万円	100人 / 5,000万円	3,480名（うち10数名が担当）/40億円	7人 / 3億円	なし（寄付金）
	得意とする分野・特徴は	主催旅行、団体等への企画手配が中心	主催旅行のバリエーションが豊富	学校・障害者団体への企画手配が中心	個人のニーズに合わせた企画手配	来る人拒まずの企画旅行
	バリアフリー旅行を企画し始めた経緯	10年前に本社の中で部署が立ち上がった	通常のスピードについて行けない人のために	聴覚障害者がツアーに参加した事がきっかけ	高齢者からの需要が多く介護旅行を開始	列車にのって旅をしたい人の夢の実現
	現地調査は行うか	旅行先側の対応に任せる	旅行先側の対応に任せる	旅行先側の対応に任せる	旅行先側の対応に任せる	5、6回行う
	準備を始める時期は	1ヶ月前	半年・1年前からツアーを用意	およそ2週間前	10日前～半年前など様々	およそ1年前から
	スタッフの人数は	平均4～5人	9人のスタッフが企画に応じて対応	5人のスタッフが企画に応じて対応	内容に応じて1人から数名と変動	10数名
	行き先はどのように決めるのか	参加者が行きたい場所	旅の目的・ニーズに合わせて	行きたい場所	行きたい・やりたいが実現できる場所	アンケートと現地調査から
	よく利用する交通手段は	バス・飛行機（その他、新幹線）	バス（タクシー・飛行機・新幹線）	バス・飛行機（その他、新幹線）	介護タクシー・バス（飛行機・新幹線）	列車・バス
	参加者の他に同行する人は	添乗員1名，旅行サポーター1名	添乗員，必要な方がサポートを頼む	添乗員1～2名，その他は個人ごと	トラベルヘルパーが必ずつく	1人の参加者につき1～2名
	介助者をつける基準は	身の回りの事が自分でできない方	必要と思われる方	要望がある場合	ヘルパー資格を持つ添乗員同行前提	身体能力・性格等を配慮して
	介助者は参加料金がかかるか	家族別途料金・有料介護サポーター	有料のトラベルサポーター制度	別途料金	別料金，一般ヘルパーの1.7倍報酬設定	ボランティアも参加費を払う
	宿泊場所の選び方は	目的地に近く、設備が使いやすい	まずは行って利用し、経験を次に生かす	情報が充実しているところ	車椅子対応である場所を選択し利用者と照合	現地調査踏まえて
	宿泊場所の選択基準は	車椅子移動が可能，洋室か和洋室	未整備の所を今後のために利用することあり	アンケートを実施し、登録した宿から	段差が少なく館内移動が可能かどうか	車椅子で利用できるか
	実現しない企画はどれくらいか	半分以上	人数が集まらなくて半分以上	多数，他の企画の方が多ければキャンセル	半分ぐらい（予算や身体の状態で）	雨天決行
	旅行の企画回数は	主催旅行は年間80件	主催旅行は年間100件以上	主催旅行はおよそ25件	個人：年間約800件、ツアー：年間10件	1、2回
	時期による制約はあるか	特に考慮せず，場所に適した時期	ニーズがあれば冬でも行く	特にないが夏・秋が企画しやすい	希望の日，暑すぎる日は避ける	冬は実施しない
	適当な旅行の期間（最短・最長）	4日間（日帰りから2週間）	4日間（日帰りから9日間）	4日間（日帰りから10日間）	2泊3日が多い（日帰りから2週間）	日帰り（日帰りから2泊3日）
	参加人数は	最少10名、最大25名	最少8名、最大25名	団体の場合は最少10名最大25名	個人旅行なので1名が多い，ツアーは20人	300人規模
	値段交渉は行うか	今までの付き合いや団体の場合安くなる	人数の多さで交渉することあり	介助者や通訳者の料金を無料に	十分リーズナブルな設定にしている	少しでも安くなるように
	旅行代金は健常者の場合と比べて	一般よりも割高に	2倍以上の料金	およそ2倍の料金	普通の旅行の10倍手間がかかるため高い	手間暇はかなりかかるが、同等料金
	補助を受けることはあるか	受けることはできない	受けることはできない	団体の申し込みで団体自体に付くことがある	一切ない	寄付金を集める
	障害の程度で内容を変えるか	参加できると判断した人が参加する	身の回りの事を自分でできることが前提	団体毎の障害の程度を考慮し計画	個人の状態に合わせたプラン計画	しない

画・実施に関する参与観察調査を実施した。

3-1. ボランティア組織の概要

日本各地で障害者のための列車による旅を支援し、都道府県あるいは市町村といった地域単位の支部組織として全国約 60 の実行委員会をもつ、ひまわり号を走らせる全国協議会に注目し、その支部の一つである札幌実行委員会の活動を調査対象とした。図 -1 は過去 20 年間の旅行先である。2005 年の旅行先は札幌からＪＲで約 40 分で到着する小樽に決定した。

3-2. 旅行企画プロセスの実態調査（事前準備活動）

3-2-1. 調査概要

旅行実現に至る企画プロセスを把握することを目的とし、2004 年 12 月～ 2005 年 12 月の期間、ひまわり号を走らせる札幌実行委員会の事務局の一員として､行事 (列車旅行 1 回、その他 4 回)・事務局会議（計 39 回）・現地調査（計 8 回）・諸準備作業に参加した。また、過去の議事録など関連資料も可能な限り収集した。

3-2-2. 事前準備活動の経緯

会議：約 100 時間、現地調査：約 40 時間、その他作業を含む合計約 150 時間以上にもおよぶ準備活動について、行事・現地調査・事務局会議・話し合い内容等をまとめたものが図 -2.1 ～図 -2.3 である。ここから、旅行の実現までに大きく 8 つの段階を経ていることがわかった。

(1) 例年は、約 1 年前から次年度の目的地の選定が始まる。しかし、今年度は存続危機問題 [(1)] が発生し取り組み開始が遅れた。(2) 約 6 ヶ月前には行き先を決定する。それまでに候補地の下調べを行い、駅や施設の設備をチェックする現地調査を行う。(3) 約 3 ヶ月前には、食事はどのようにするか、どのような催しが良いかなどのアイデアを出しあい具体的な企画を練り始める。(4) タイムテーブル・運営方法等の詳しい内容が検討され、列車の時刻・運賃・食事代などの費用を決める。(5) 案内の発送作業が始まり、旅行先やＪＲとの調整が頻繁になる。この時期に旅行先の担当者との念入りな確認を重ねる。(6) 約 300 人の申し込み電話がかかってくるため、電話番を交代で担う。また、ボランティアが集まり次第、誰と誰をペアにするか、どの車両に座ってもらうかなどの細かい調整を行う。(7) 1 週間前には、当日使用する道具、器材の準備を事務所に集め確認を行う。(8) 当日は、早朝 6 時から打ち合わせを行う。

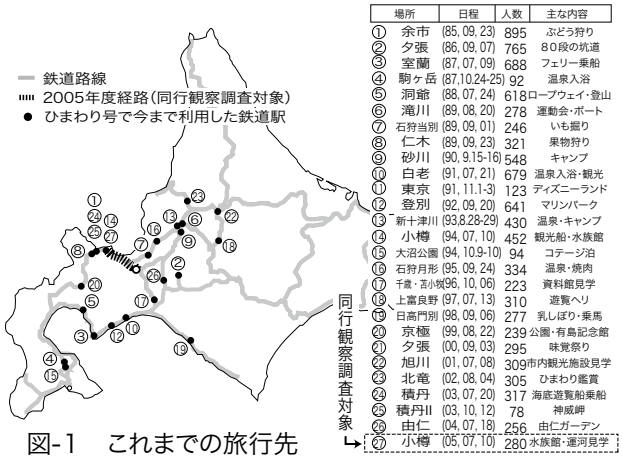


図-1　これまでの旅行先

(1) 目的地決定について

特に遠距離旅行は乗車運賃が高額になってしまうため、

3-2-3. 事前準備活動での対策項目

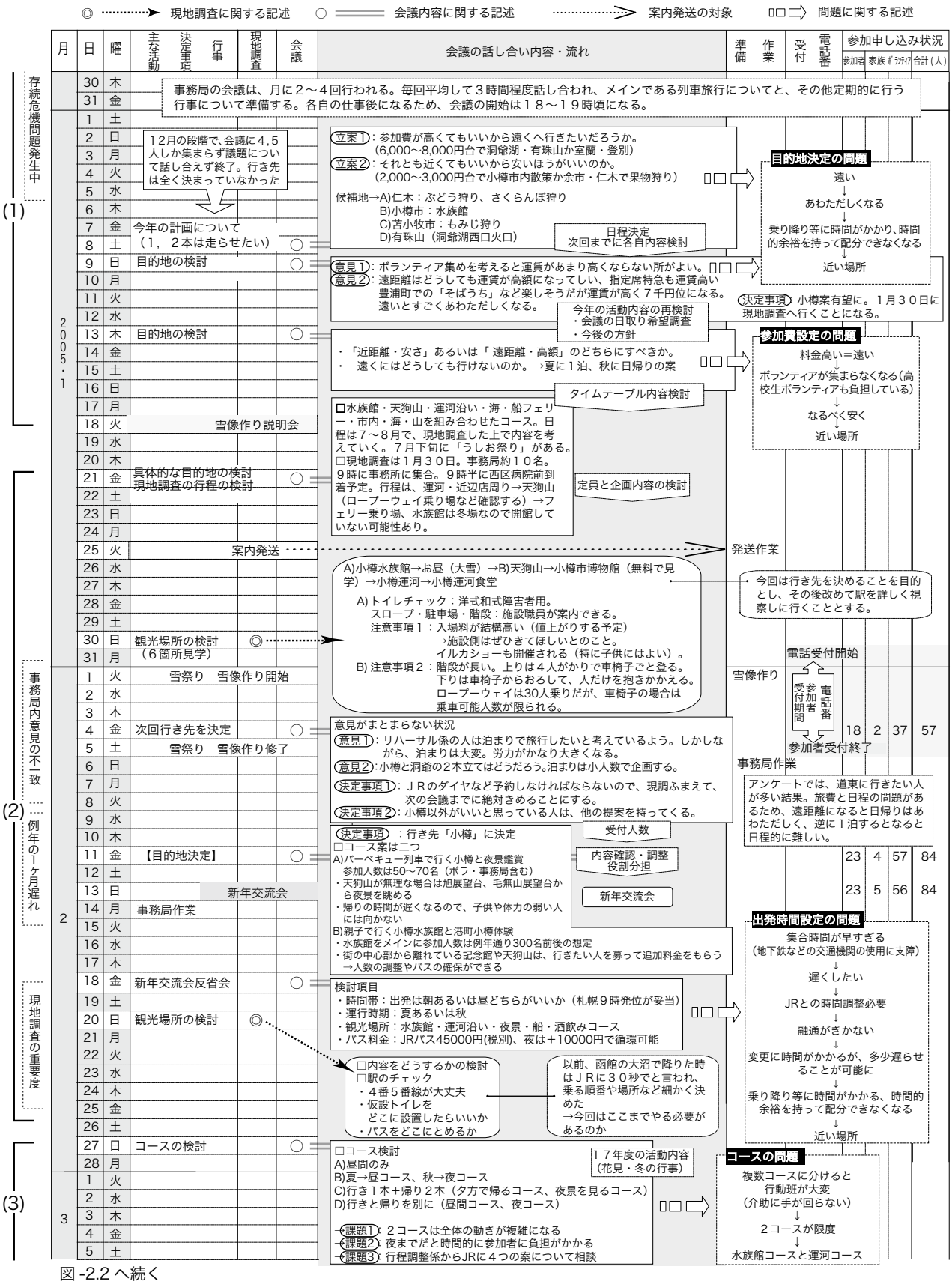


図 -2.2 へ続く

図 -2.1　ひまわり号旅行企画プロセス (段階 (1)～(2))

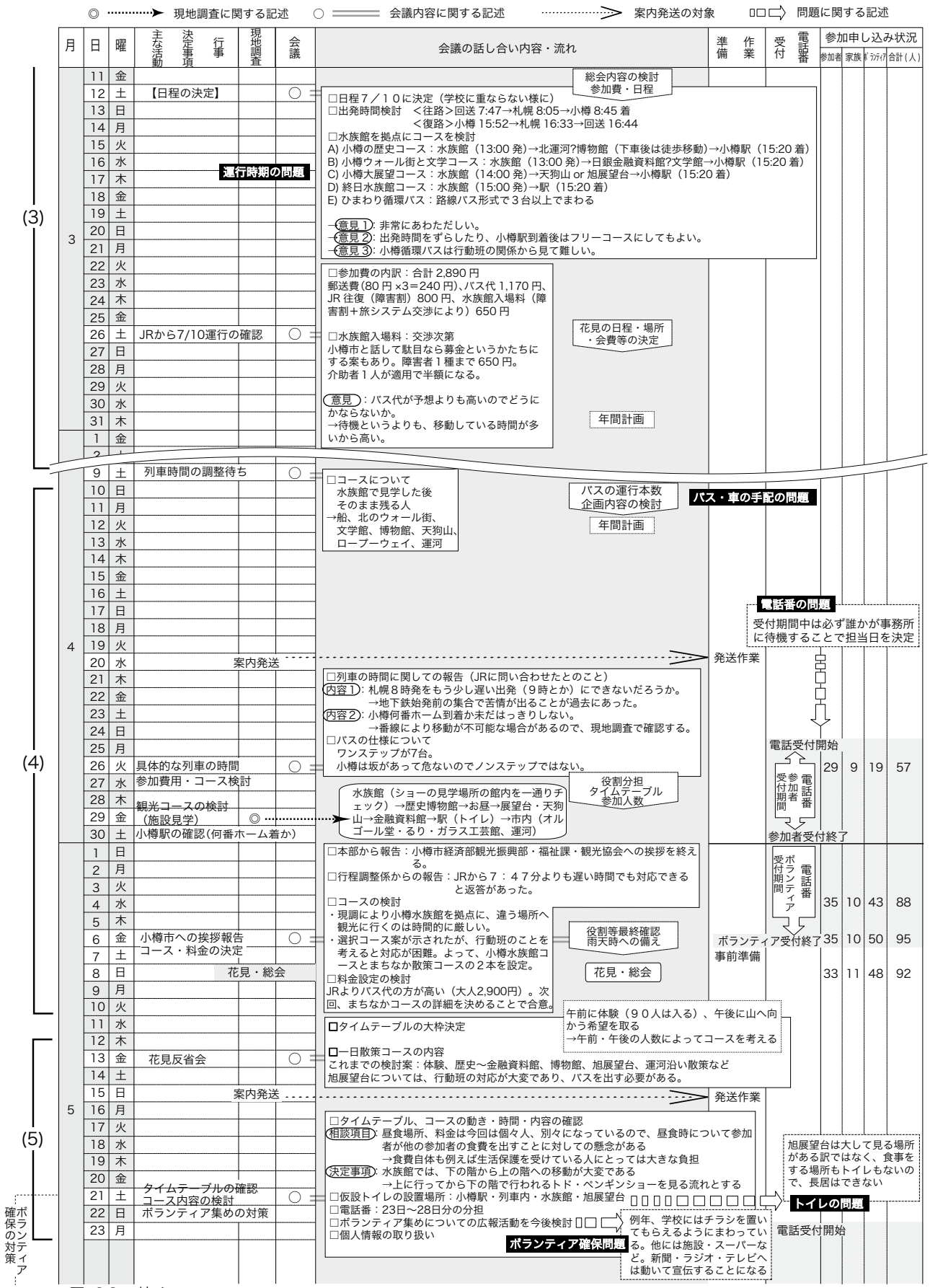


図 -2.3 へ続く

図 -2.2　ひまわり号旅行企画プロセス (段階 (3)～(5))



図 -2.3　ひまわり号旅行企画プロセス (段階 (6)～(8))

ボランティアが自費で参加しやすいよう、参加費を抑えて目的地を計画しなくてはならない。また、障害者は非常に列車の乗り降りに時間がかかるので、目的地が遠くなればなるほど慌ただしくなり、観光時間が削られてしまう。それをカバーするのがボランティアの支援であるが、ボランティアの召集にも限界があり、その結果として旅行内容が制限されることは避けられない。

(2) 参加費設定について

前述のように、ボランティアも参加費を払うことを前提に計画しているため、3,000 円以上となると参加者自身の負担はもちろん、ボンランティアの確保が難しくなる。毎年、ボランティアの確保を念頭において金額を設定することが大きな課題となっている。2005 年度は、JR 運賃 800 円（障害者割引）、バス代 1,170 円、保険料 30 円、郵送費 240 円（80 円× 3 回分）、カラー印刷 50 円から、合計 2,300 円の参加費設定となった。その他、水族館への入館を希望する人は、入場料 650 円（障害者割引と交渉による値段）を別途支払う設定とした。

(3) 費用算出について

参加費を抑えるための入場料などの値段の交渉は、旅行会社を経営している事務局員の一人が自身の人脈を駆使して交渉するなど、その活動がボランティア個人の裁量に依存していることが多い。また、必要備品や現地調査、事務所の家賃などの団体活動費として年間 110 万円程度の収入が必要となるため、寄付金依頼や事業による収益活動を積極的に行わなければならない。毎年約 70 万円の寄付を得るための支援依頼活動は大きな負担となっている。

(4) 列車について

約 300 人で 4 ～ 6 両と大規模であることもあり、多くの調整を様々な部署と行う必要がある。旅行日までに時間の余裕を持って打診しなければ貸切臨時列車を走らせることはできない。臨時列車を検討するにあたって、車両の規模・種類、臨時ダイヤの組み方、列車の到着ホーム、他の列車の時刻やホーム変更の必要性の有無、列車が到着地の駅ホームの長さに収まるか、使用後の回送・折り返し・待機、車両基地での車両検査、運転士・車掌の手配、列車運行管理プログラムの修正、乗車運賃の計算といった様々な事項について JR と綿密な打合せが必要になる。

(5) ペアリングについて

必要なボランティア人員としては、原則、参加者 1 人につき直接ボランティア（以下、直ボラ）２人をつけられるように人数を確保しなければならない。また、参加者が女性の場合はトイレ介助の理由から女性の直ボラをつける。直ボラが初めてのボランティアがいる場合は、経験者の直ボラと組ませるなどを考慮しなければならない。直ボラの人数が不足する場合は、知的障害や杖歩行の方など移動時・乗り移り・食事の介助があまり必要のない参加者、体格が小柄な参加者、電動車椅子の参加者、家族が同行する参加者、ほとんど 1 人で介助がこなせる福祉関係職などの直ボラがつく参加者には、直ボラ 1 人で対応する。

(6) 必要な物品の準備について

普段は車椅子を利用しないが、当日は利用したい参加者のための貸し出し用車椅子（8 台）、列車乗車時に利用するスロープ（6 台）およびステップ（6 台）、仮設トイレ用のポータブルトイレ（9 台）、し瓶、備品、ゴミ袋、毛布、車内販売の飲み物、パンフレット・しおり、広報のニュースなどを事前に準備しなければならない。今年度は、スロープを使った大掛かりな移動介助がなかったことと貸し出し用車椅子の減少で作業は例年に比べ多少軽減された。

3-3. 企画旅行当日の実態調査

3-3-1. 調査概要

旅行活動の実態を理解するために同行観察調査を行った。調査日は 2005 年 7 月 10 日 (日) の 6:30-19:00 (天候：くもり時々雨）で、ビデオカメラを用いて参加者・ボランティアの行動の様子を記録した。

3-3-2. 旅行当日の流れと問題・サポートの把握

事前準備活動で綿密な対策を講じてはいるが、安全性・効率性といった点でまだ課題が残っていると思われる場面に特に注目して、観察を行った。その内容を旅行の流れに沿って整理したものを図 -3 に示す。その結果、移動上問題となっている具体的な場面と人的サポートの比重の高さが明らかになった。障害者と 1 日一緒に行動する「直ボラ」が重要な存在であることはいうまでもない。しかし、その直ボラが効率的な活動を行うためには、特に「行動班」と「器材班」の当日のサポートが重要な役割を担っている。以下、旅行実現のためには欠かせない存在である「行動班」と「器材班」の活動について詳述する。

3-3-3. 行動班によるサポート

(1) 行動班の役割について

直ボラだけでは移動が困難な場所をサポートする。駅でのタクシー降車介助、エスカレーター介助、列車の乗降車介助を行う。旅行先ではバスの乗降車介助、階段では 4 人 1 組で車椅子を持ち上げる移動介助を行う。今年は 26 人で、列車乗車中以外では車両長 6 名が合流し計 32 人で担当した。

(2) 参加者到着時の介助について

参加者数を踏まえ、札幌駅北口の西側、東側、駐車場にそれぞれ行動班を配置する。自力あるいは家族の介助だけでは対応できない場合に、駐車した場所での乗降車介助、階段・スロープ介助、集合場所までの移動介助および案内誘導を行う。札幌駅は駐車場所から改札まで離れているため誘導係としての役割は大きい。また、タクシー降車後に貸し出し用車椅子を利用する場合の準備も担当する。

(3) エスカレーター介助について

札幌駅では、移動時間の長さを考え専用エレベーターを利用せず、駅構内のエスカレーターを利用し健常者と同じ経路で２階ホームへ向かった。しかし当然、エスカレーター介助は危険を伴うので、介助のコツを知らなければ気軽に行えるものではない。上りの場合、介助者・車椅子利用者共に体重を前に移動させ、車椅子を段差にあわせて前方へ

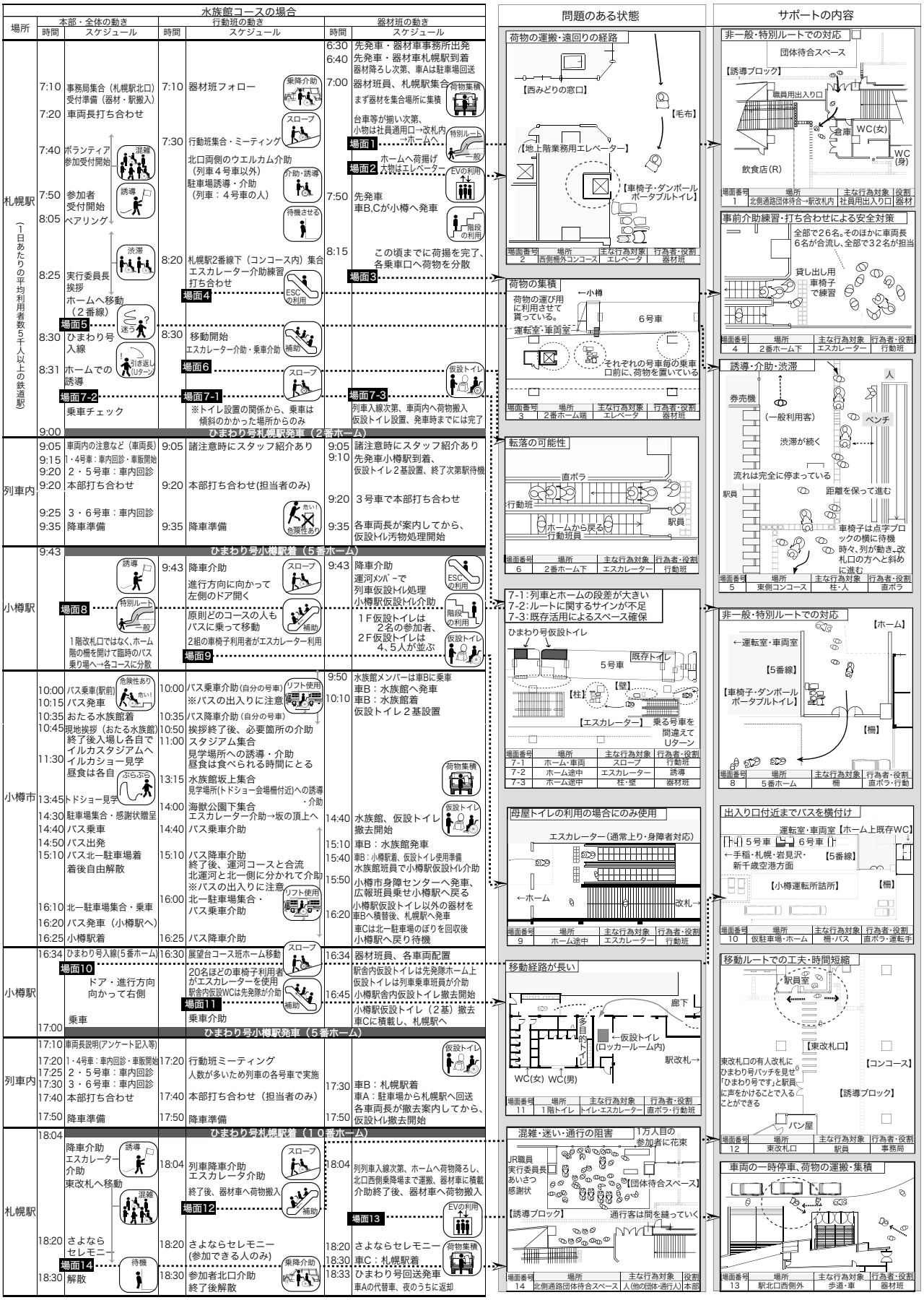


図 -3　ひまわり号　旅行当日の流れ

押しつけることで固定する。下りの場合は、エスカレーターの段差にタイヤ（後輪）やキャスター（前輪）をはめるようにタイミングを合わせなければならないので、さらに難しい。体重を支えきれなければ転落する可能性がある。4人ぐらいで担ぎ上げた方が安全ではあるものの、その場合さらに人手が必要となる。

3-3-4. 器材班によるサポート

(1) 器材班の役割について

参加者が不安な思いをすることなく無事に旅行を実現するために、必要とされる物品を想定・準備し、器材車から列車に積み、目的地へ運ぶ役割を担っている。今年は11人で、仮設トイレの設置も重要な役割の1つである。

(2) 仮設トイレの準備について

1985年当初から設置している。列車内の場合、デッキにポータブルトイレを設置し、突張り棒を車内の壁に取り付けてカーテンを下げ目隠しとする。ベテランだと約10分で設置できる。非常に簡素なつくりであることもあり、特に女性は利用したがらない人も多く、また実際の利用者も数名ではあるが、トイレがあることで参加者に安心感を与えることができる。屋外の場合、組んだパイプにシートをかぶせてテントをつくりその中にポータブルトイレを設置する。トイレ自体に手すりがない場合、パイプ自体を手すりの代わりとして工夫して組み立てる。

(3) エレベーターと特別ルートによる荷物運搬について

スロープのような重量物の運搬はエレベーターの利用が必須となる。しかし、札幌駅でエレベーターを利用すると運搬距離や待ち時間が長くなり、また駅員の許可がその都度必要など非常に効率が悪い。JRへ相談した結果、駅の社員通用口を使えることとなり、手で運べる小物は社員用通用口から運ぶことで、例年6～8回は行うエレベーター利用が今回は3～4回に減少した。

4. 考察

4-1. ボランティア組織の存続問題

ひまわり号を走らせる札幌実行委員会が企画する旅行は、ここ数年は近距離のものが多く、以前に比べて大掛かりな人的対応を避けるよう目的地が選定されている。さらに、ひまわり号を走らせる札幌実行委員会が20年以上も活動を続けてきたにも関わらず、2005年はその活動が危ぶまれる事態にもなった。その理由は、特に料金面において健常者と障害者との格差を解消することの多くの工夫は、ボランティアによって支えられているためである。例えば、今回の調査対象となった旅行では、障害者1人に対し2人のボランティアをつけることを前提に企画されている。現状の建築や都市といったハード面のバリアをボランティアという無償の人的サポートで解決し旅行を実現しているため、膨大な時間的コストがかかっている。

これらのボランティア活動は、決して必要以上の事前準備と当日の運営を行っているわけではない。むしろ、ひまわり号を走らせる札幌実行委員会の設立時から支援を継続しているスタッフを中心とした約20年の活動ノウハウがあってこそ、各種の交渉や事前の環境整備が効率的に実現されているのである。また、これらの交渉と事前対策の内容は、表1で示したように、営利企業の企画においてもほぼ同様である。ただし、営利企業はそれを金銭で解決しているため、結果としてバリアフリー旅行の料金が健常者のそれの2～3倍になっているわけである。したがって、ボランティアへの負担の軽減、そしてバリアフリー旅行のアフォーダビリティを実現するにはまず、ハード面での基本的なバリアフリー化が不可欠である。この点については次節で具体的に考察する。

また、ノーマライゼーションの観点に立つならば、営利企業が提供する旅行への参加が難しい障害者のために、やはり非営利の支援活動も必要である。本研究における移動環境デザインの視点でいえば、ハード面の改善に加え、ここで重要性を増すのがソフト面でのサポートとなる。

あらゆるボランティア組織に共通することであるが、奉仕精神から生まれる無償の支援活動は、設立時からの理念を共有しているメンバーであれば活動継続の意欲が高いものの、新たな支援者、特に若い世代の人材を確保することは難しい。そしてそれが、蓄積された技術・ノウハウの継承問題としてあらわになり、活動力の急速な低下を招くことになる。実際、2005年11月に開催された『ひまわり号全国交流会』の移動分科会では、18歳から74歳と幅広い年齢層での参加があったものの、「ボランティアが集まりづらくなった」「特に高校生ボランティアが減ってきている」「実行委員が高齢化してきている」などが指摘・議論された。

このような有意義な活動を展開しているボランティア組織のさらなる成長のためには、例えばNPOの設立が一つとして考え得る。自治体はボランティア組織の自助努力を無関心に待つのではなく、地域環境の生活の質を向上させるべく、草の根的なボランティア組織の活動実態を定期的に調査・評価し、NPO化へ向けてのサポート機関の設置や公平で透明な補助金制度の確立などを通じて、ボランティア組織がNPOとして活動するために必要な資金調達・専門的技術・マネジメント手法等を身に付け得る総合的なバックアップを積極的に行う必要がある。

4-2. 移動環境のハード面における課題

本研究で調査を行った旅行で見られた主な移動環境の課題と対策およびその結果を整理したものが表2である。以下、移動環境デザインにおけるソフト的なサポートとハード的なサポートのバランスにおいて、特にハードとして早急な改善が求められる点について考察する。

障害者にとってトイレは重要な問題であり、現在の移動環境では根本的に数が足りていない。また、スペースの狭さから介助者が一緒に入れず乗り移りを手伝う事が出来ない、車椅子で入ることはできても内開きのドアでしめる事ができない等の問題で利用ができないことさえある。そのため、ボランティア側で仮設トイレを設置する対応をとっているが、その場所の確保も大きな課題となっている。全

表-2　主な移動環境の課題と対策およびその結果

場所		課題	対策	結果 （→対策提案）
札幌駅	エレベーター	待ち時間長い・迂回のため移動距離が長い	エスカレーター	転落の危険性がある（→増設）
	エレベーター	設置位置の把握が困難	事前現地情報収集	荷物搬入時に器材班のみが利用（→設置場所の再検討）
	エスカレーター	混雑による他の利用客への影響	介助練習・列車時間の調節	事前交渉の必要・混雑は解消できず（→駅員などによる誘導協力）
	集合場所	スペースが足りない	誘導による屋外待機	混雑は拭えず（→駅員などによる誘導協力）
	駐車場所	自力で運転してくる人の駐車スペース確保の必要性	事前交渉による確保	駅までの移動距離が長い（→駐車スペースの改善）
	北口側スロープ	自力では利用できない車椅子利用者の存在	人的介助	行動班の存在が不可欠
	ホームと列車の隙間・段差	大きい箇所があり危険	簡易スロープ	人的介助・行動班器材班の負担増（→プラットホームの改善）
	ホーム	通路幅が狭い箇所があり転落の可能性	人的誘導	通路に余裕がない・特に知的障害者にとっての危険度高（→ホーム安全柵）
	ホーム	ルートに関するサインが不足で乗車場所分かりづらい	人的誘導・車両への目印	乗車場所間違え引き返す（→サイン計画の見直し）
	列車内トイレ	使用不可能(和式・間口狭い)	仮設トイレ設置	人目が気になる（→車内車椅子トイレの整備必要）
小樽駅	車いす対応エスカレーター	利用に時間がかかる	別ルート	事前交渉の必要性あり・バス乗車場所までの移動距離が長い
	トイレ	数が足りない	仮設トイレ設置	設置場所等の事前検討必要（→トイレの増設）
	トイレ	自力での利用困難（入り口に段差・1F移動経路が長い）	人的介助	直接ボラと行動班の存在が不可欠（→トイレスペースを拡大）
	仮設トイレ	事前準備・設置・片付けの手間	マニュアル制作	器材班の存在・人材育成が不可欠（→補助金制度の充実）
	バス待機場所（代替ルート）	列車⇔バス待機場所間の移動距離が長い	帰りは出入り口付近までバスを横付け	道が狭くバスの走行が困難（→車付けのルート、スペースの確保）

てのバリアフリー旅行規模に対して完全に量的な対応を実現することは難しいであろうが、バリアフリートイレ・多目的トイレは標準として駅舎・車両に備えるべきである。

障害者が列車を利用して旅行をする際に、細心の注意を払わなければならないのが、プラットホームと車両との隙間や段差である。ひまわり号を走らせる札幌実行委員会は、自前のスロープを用意したり介助者が参加者を担ぎ上げたりして対応したが、健常者でも転落の危険もあるほどの問題は、本来は施設側で早急に対応しなければならないのはいうまでもない。既に鉄道車両とプラットホームの隙間をふさぎ曲線部にも対応可能な改修技術は製品化されており、乗降支援装置をもつ車両も存在している。『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（交通バリアフリー法)』の移動円滑化基準の試案へのパブリックコメント[3]にも挙げられていたことではあるが、プラットホームと車両との隙間を埋めるための措置を講ずることを交通機関関係者へ義務づけるべきである[(2)]。

現在のＪＲ札幌駅のエレベーターは全ホームに設置されているものの改札の中ではなく駅員が同伴しなければ使えないという、観光都市として恥ずべき致命的な配置計画の欠陥がある。そのため、人的対応に依存したエスカレーター介助により時間の節約をはかっている。しかし、転落の危険性があることはいうまでもない。一方、小樽駅のエスカレーターは車椅子対応となっているが、280 人という団体旅行において、その内の約四分の一を占める障害者が連続して利用するには非効率な手段であり、多額の費用を投じたハード設備が障害者の団体旅行では全く効果を発揮しなかった。今回は一般には使われない別ルートをとることで対応したが、それには施設側への強い打診と交渉が必要となる。つまり、人的サポートで臨時的に対応する手段を重ねており、根本的な問題の解決には至っていない。やはり、札幌や小樽という多くの旅行者が訪れる観光都市の駅舎においては、障害者に対して特別な人的なサポートを申し出させるようなことを課すのではなく、障害者が自身で自由に移動し観光を楽しむことのできるような最低限でのハード的な環境整備が不可欠である。具体的には、段差のある場所では実用的なスロープを完全に整備することと、駅舎においてはエレベーターの複数台設置を実現することを基本とし、障害者の団体旅行に対しても車椅子利用者３～４名が同時に乗れる規模のエレベーターを設置しておくことも必要である。

ボランティア団体は、１回の旅行を実現させるために何度も現地調査に出かけ長時間をかけて準備するなど、多大な労力と時間を費やしている。まずは、そのような現状を施設や交通機関の関係者のみならず、一般の人々も広く認知する必要がある。例えば、1988 年にひまわり号で洞爺・有珠山へ行った際も、ロープウェイの施設に障害者が利用できるトイレもエレベーターもなく、車椅子利用者を担ぎ上げて登山したことがあった。後日、ロープウェイ運行施設関係者とひまわり号事務局との間で話し合いの場が設けられ、ロープウェイ施設の建て替えの際にようやく障害者用トイレとエレベーターが設置された。このように、社会が現状の環境整備の問題点と旅行を成立させるためになされている工夫を正確に理解することが、真に効果のある実用的な解決策の実現に繋がるといえる。

5. まとめ

近年、各種の法令や条例によってバリアフリー化が推進されてきたため、公共施設をはじめとして障害者・高齢者のための移動環境は少しずつ改善されてきてはいる。しかし、主要な施設へ到達するまでの道路や交通機関などの接続経路においては、まだ数多くのバリアが残されている。

一般に、車椅子利用者の移動に際してエレベーターやスロープの設置がバリアフリー化の基本であると考えられているが、車椅子利用者が複数、又は他の利用者と共に移動する場合などを考慮すると、単にエレベーターを設置するだけでバリアフリー環境が成立するわけではない。様々な目的を持った障害者が絶えず連続的に公共空間を利用できるためには、各々の施設や交通サービスに閉じたバリアフリー・デザインではなく、異なるサービス間のデザインのギャップを調整する方策を検討しなければならない。

根本的な問題は、これらの法律や条例等は基本的に設計時の仕様を定めたものであり、建設後の評価、建設による地域における効果・影響の把握、それらに基づく改善方法の検討や具体的な改修を指導するものではないという点である。理想的には、バリアフリー化に対しては既存不適格

のような考えではなく、改修・改築を強制的に求め得る法律の施行が望ましい。2005 年 6 月に開催された『ひまわり号を走らせる全国協議会・全国総会』において「交通バリアフリー法による駅舎や車両の改善状況を見ながら、より一層のバリアフリー化に向けた啓蒙と実践を進めること」が掲げられたように、障害者から既存環境のより一層の改善が強く求められている。

そのためにはまず、障害者の視点に立脚した現状の移動環境の適切なアセスメントが必要である。早急な取り組みとして、現在自治体の呼びかけで開催されているバリアフリー・チェックのワークショップがどれほど現状の改善に繋がっているのかについての厳格な評価が求められる。そして、障害者が旅行をする際に強いられている様々な困難と苦労の実態把握、および、本研究でその一端を明らかにしたような全国各地で地道な努力を継続している支援活動のさらなる情報収集が必要である。

なお本研究は、財団法人北海道開発協会開発調査総合研究所平成 17 年度研究助成によって行われたものである。

【補注】

(1) 今年の札幌実行委員会は組織内部の問題により、11 月～ 12 月上旬の事務局会議には毎回決まった顔ぶれの 4 ～ 6 人ほどの人数しか集まらないなど、存続も議論の対象となるような多難な年となった。この時期に行き先をある程度決め、遅くとも 3 月に JR へ臨時列車を依頼し予約しなければ旅行の実現は難しい。

(2) 平成 18 年 12 月 20 日施行の『高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法)』の公共交通移動等円滑化基準においても、視覚障害者の転落を防止するための設備として「車両の乗降口が一定している等一定の要件に該当するプラットホームでは、ホームドア又は可動式ホーム柵を設置すること」が従来の交通バリアフリー法の内容に追加されたが、全ての障害者を考慮しての義務化までには至っていない。文献 4）を参照。

【参考文献】

1）遠藤京子 (2004),「バリアフリーツアー (障害者旅行) におけるボランティア - その現状と問題点 -」, 産業社会学会, 産業・社会・人間雑誌，No.4，pp.131-139

2）秋山哲男 (1990),「障害者のバス利用に関する研究」，日本都市計画学会都市計画論文集，No.25，pp.73-78

3）http://www.mlit.go.jp/pubcom/oldmot/pubcom00/pblic-comk7_.html

4）http://www.mlit.go.jp/barrierfree/barrierfree_.html