

移動制約者の旅行についての研究

A Study of People Whose Mobility are Restricted

井上 桜

INOUE Sakura

1. はじめに

観光ユニバーサルデザインセミナーが2004年9月に千葉の京成ホテルで開催された。テーマは「Tourism for all」。誰もが旅行できる環境づくりということについて、ユニバーサルデザインを切り口に講演、パネルディスカッションが行われた。この中で「観光ユニバーサルデザインは、人間生活を中心に据えて、ハード、ソフトおよびその関係性を解明し、ユニバーサルデザインを総合的に具体化するにふさわしい分野と言える。つまり、移動、行楽、宿泊など、トータルに物事を捉えられる。」ということが提示された。¹⁾

10数年前、ある高齢者の旅に付き添った。その方は「死ぬまでに一度故郷へ帰りたい」と希望し、末期の癌を患いながらの旅であった。故郷の松阪までたどり着いたものの、入りたかった温泉は大浴場であり、介助をお願い出来る男性の従業員はいなかったため、家族風呂で入浴し、念願の伊勢参りには行くことが出来なかった。当時の私には歩くこともままならない、高齢者とどのように伊勢参りすればいいのか見当がつかなかったのである。移動制約者は、旅そのものを楽しむ前に移動方法のバリアに直面することとなる。

このように、旅行することは、年齢、病気の有無、障害の有無などにより、未だ多くのバリアが存在する。移動制約者の外出頻度が制約されているという状況は、三星らの研究によっても明らかにされている。²⁾ 年齢とともに、移動制約される人が増加するという状況は、移動制約者は決してマイノリティではないことを表している。「移動制約者」とは移動が困難な妊産婦、小児、障害者、高齢者などを意味する。³⁾ 移動が困難な状況にある者については「交通困難者」、「交通障害者」などの用語もあるが、今回は「移動制約者」で統一する。「ユニバーサルデザイン」と「バリアフリー」という用語は対比されることが多いが、ここでは、言葉の意味を問うのではなく、移動制約されている人が旅行や外出を楽しむことに視点を置き、検討されるべき課題について考えてみたい。

また、移動制約者の旅行について考えるには外出するための手段が必要である。筆者はこの10年間、移送サービスの問題に関わり続けてきた。日本では、移動制約者と言われる高齢者、障害者、妊産婦、小児が外出や旅行を行うことが、簡単には出来ない。それは日本の文化として、旅館や温泉は外観や雰囲気が重視されていることや、外出する手段に対する情報や利用し

やすい具体的な手段が、必要な人の手に入り難い状況にあるからである。⁴⁾

本研究では、これらの移動するための情報や手段といったことに着目し、移動制約者が快適に旅行出来るように、旅行と移動制約者を結びつけるものについて検討する。

2. 研究の目的

研究の目的は旅行先である旅館や観光地がどのようにバリアフリー化されているかと言うことに加えて、目的地までの手段や、目的地と手段の連携や情報のあり方を移動制約者の視点に立って、課題を提示することを目的としている。

3. 研究方法

研究方法として、東海4県市町村へのアンケート調査と東海4県の宿泊の実地調査、また車椅子利用者との日帰り調査を実施した。

アンケート調査は高齢者や障害者の外出のための車のサービスである移送サービスと、旅の窓口について実施した。回収率は72%だった。移送サービスについては各市町村がどのような移送サービスを行っているか、介護保険での移送サービスと介護保険以外の移送サービスについて調査した。旅の窓口については、それぞれの市町村で外出についての情報提供を行う窓口の有無と旅の窓口と移送手段との連携について調査した。

宿泊の実地調査は東海4県の旅館各2施設づつ、計8施設を対象に実施した。8施設はすべてがバリアフリーの宿としては、旅行ガイドで評価されている施設を選択した。実際にバリアフリー室に宿泊し、そこでの対応や宿の状況についての体験とアンケート調査を行った。アンケート調査は利用頻度、従業員教育、情報提供の方法などの項目を設定した。

日帰り調査は、車椅子の協力者と東海4県の地下鉄、電車を利用し、実際に車椅子で鉄道の移動を試みた。駅構内での移動、駅から外への移動について駅員、観光センター職員に対して実際の旅行を想定した質問を実施した。

4. 実地調査

実地調査は2003年4月に車椅子利用者の協力者との日帰りの調査と、9月から11月にかけて東海4県の宿泊調査を実施した。

(1) 日帰り調査

日帰り調査については車椅子利用者の協力者と東海4県の電車で電車内外の状態、駅構内の状態、駅員や観光センターの職員の対応、観光センターの機能などについて実地調査した。静岡から名古屋、三重、岐阜、名古屋、静岡というスケジュールで実施した。協力者がよく利用する東静岡駅からだったので、駅員と協力者の関係も出来ており、車椅子操作から、ホームと電車の間へのスロープの取り付けも大変スムーズであった。しかし、駅員の話によると、電車によって車椅子の乗れる場所が異なっており、例えばトイレ付きの電車があっても、同じ時間に到着する電車のトイレの位置が何両目であるかどうかということが、駅員でもわかり難いという話であった。列車の中の座席やトイレの位置については列車の種類ごとに「列車編成席番表」(ジェー・アール・アール発行)⁵⁾という本から知ることは出来るが、これらのことが予め知りたい場合は時間に余裕をもって乗降する駅に尋ねなければならない。

車椅子の利用者の場合、乗降については予定を駅に伝えておくことにより、駅員がスロープを持ち、ホームで待機してくれることになっている。⁶⁾ 今回、岐阜県の高山本線については、電車内に入るのに階段があり、スロープではなく、完全に駅員の人力で乗降を行うことになった。降りたホームから改札口までが階段の場合、駅員の人力か、手動式の昇降機、階段に備え付けの昇降機というようにいくつかの対応方法がある。昇降機については慣れていないと、利用する側の体調に影響する。今回も上下に大きくゆれる昇降機に、協力者は体調が悪くなるということがあった。また、新幹線の個室については帰りに利用したが、個室のすぐそばにトイレがあり、臭いが気になり食事は出来なかった。個室のそばのトイレは配慮された結果なのかもしれないが、新幹線の個室ではなく、車内の車椅子用の座席に車椅子を固定していた方が快適な旅が出来たのではないかと思った。それでも、駅構内や電車内では今回の日帰り調査ではほぼ安全で不便なく利用することが出来た。JR西日本が作成している「バリアフリーガイド」は駅構内の施設について丁寧に説明している。このように駅構内について丁寧に書かれている資料は他にもいくつかある。

ただし、駅から一步外へ出ようと名古屋駅で観光センターに問い合わせた時、車椅子利用者の移動についての情報は、観光センター職員はもっていなかった。駅で駅員に問い合わせても駅から外のことはわからないと答えられてしまった。駅から駅までだけでなく、目的地まで、少なくとも次の点へつながる「線」の情報の必要性を感じた。

(2) 宿泊調査

宿泊調査は先に行った東海4県の市町村アンケートから移送サービスが行われている地域ということと、バリアフリーの温泉旅館があるところという2つの条件で探したもの、現実には難しく、移送サービスがあまり行われていない地域も結果として宿泊調査地になっている。4県のそれぞれの温泉旅館は旅行ガイドでバリアフリーの宿として高い評価を得ているものを選んだ。

温泉旅館、あるいは温泉のある宿を選んだのには、筆者の付き添った旅の経験で「温泉に行きたい」という障害のある方が多かったということからである。しかし、温泉は大浴場であり、さらに雰囲気を大切にしてつくられているので、バリアフリーであるところは少ない。「江戸の旅文化」の中で神崎は「温泉宿にしろ旅籠にしろ、大浴場の設備が不可欠となった。」と述べているように、温泉は大浴場があるというスタイルが昔から定番になっている。⁷⁾ 当然、障害をもっていても、高齢であっても、温泉と言えば、小さな家族風呂を想像するのではなく、大風呂にゆっくり入るということを考えても不思議ではない。だからと言って、すべてをバリアフリーにするのでは温泉の雰囲気が損なわれてしまう恐れがある。そこで大切なのが、ソフトのバリアフリーということで「人の介助のもとに入浴できる」という可能性である。今回の調査では、従業員の対応なども重要なポイントとして考えた。

温泉のある宿のバリアフリールームに宿泊し、体験をするとともに、担当者から聞き取りを行い、アンケート調査も実施した。さらに、旅館と付近の駅や町並みといったことにも着目し、宿泊場所だけでなく、それらのつながりについても調べた。

1) 岐阜県

岐阜県は下呂温泉と高山温泉に宿泊した。下呂温泉は昔ながらの温泉であり、駅から町について部分的にバリアフリーになっているものの、駅前などは段差だらけであるため、旅

館の送迎車での移動が主となる。

また、駅前観光センターでは高齢者、障害者向けのパンフレットがあったものの、10年前のものが残り1部あるだけであった。旅館についても従業員にバリアフリールームの説明を求めたが、答えることが出来なかった。

高山温泉は、町づくりからバリアフリーに取り組まれていた。人に優しい観光の町づくりのいくつかを紹介する。駅前の観光センターにはパソコン端末が設置され、障害者向けに丁寧な観光案内が出来るようになっている。(写真1)

また、駅から続く町並みはバリアフリーやタウンモビリティ⁸⁾の取組みがなされている。

(写真2)

宿泊したバリアフリーの宿は、大浴場に車椅子ごと入浴できる機械が設置されている。バリアフリールームは宿泊者が多いため、利用出来なかつたが、「コントラストルーム」ということで視覚障害者にも優しい色彩に配慮した部屋づくりを目指している。また従業員教育にも力を入れている。宿泊中も高齢者や障害者に対しての従業員の心配りを見る機会が何度かあった。

2) 三重県

三重県では、榎原温泉と伊賀上野の温泉に宿泊した。榎原温泉では車椅子で入浴できる露天風呂があり、従業員も丁寧にバリアフリールームの説明を行ってくれた。室内はかなり広く、電動ベッドであり、食事も部屋で大きなテーブルに運んできてくれた。車椅子のまま部屋で食事をとることが出来る。部屋のお風呂も風呂の高さに合わせたボードが備え付けられていて、部屋のお風呂でもバリアフリーが体験できるようになっていた。駅前は小さな駅であり、温泉まではかなり距離があるため、送迎バスの利用となる。車椅子で乗降出来る送迎車もあるということであった。

伊賀上野は宿泊した宿よりも町づくりのあり方に注目した。伊賀上野駅は決してバリアフリーになっていないのだが、駅前の観光案内所の職員が大変丁寧で、福祉マップを広げて説明をしてくれた。また、町並みを歩くと至る所に「まちかど観光案内所」という看板を発見

(写真1)



(写真2)



した。（写真3）商店街が協力して観光の町づくりをしているのが窺える。上野市コミュニティバスもあり、1回100円で乗車出来る低床バスである。松尾芭蕉にまつわる記念館が点在しているので、バスを利用しながら、観光案内所を利用しながら、観光を楽しめるようになっていた。（写真4）

(写真3)



(写真4)



3) 静岡県

静岡では伊豆長岡と熱海に宿泊した。伊豆長岡ではバリアフリールームに宿泊し、女将の話を聞く機会があった。「バリアについては旅館をつくる時に考えてしまったが、全てをバリアフリーにしてしまえば、旅館ではなく、病院のような施設になってしまうと考え、従業員の教育になるべく力を入れて、バリアになってしまいう部分は従業員の対応でカバー出来るようにしたい」ということであった。大浴場はバリアフリーではないが、家族風呂があり、シャワーチェアも設置されていた。従業員の対応が気持ちの良い旅館であった。

熱海はバリアフリールームに宿泊したものの、居室はバリアフリーではなく、従業員の対応も悪く、他の宿で当然のようにされていた入浴時間についての説明や食事についての説明もなかった。大浴場もバリアフリーではなかった。熱海は町が坂道と小さな道の組み合わせであり、自動車の利用がなければ、高齢者の移動は難しい。駅前も特にバリアフリーにはなっていない。

4) 愛知県

愛知県では足助町と伊良湖岬に宿泊した。足助町は特別バリアフリーということではないが、福祉センターの中に宿泊施設がある。すべて、部屋の雰囲気の異なる広々した空間になっている。従業員の対応が良く、食事でも高齢者向けのメニューがセットされており、花を飾

る心配りや、心地よい空間づくりが出来ており、おもてなしの心のある宿であった。高齢者自らがパンやソーセージをつくる工房が併設されていて、高齢者が活き活きと仕事をしている姿が印象的であった。近くに駅はないため、最寄駅からはバスで1時間ほどかかる。

伊良湖岬でははじめての国民宿舎の宿であった。古いということもあり、完全にはバリアフリーにはなっていないが、食堂前の部屋であり、移動には配慮されていた。従業員の対応も丁寧であった。岬であるため、宿までのアクセスは自動車となる。

5. アンケート調査

(1) 東海4県のアンケート調査

6月に東海4県市町村に対し、アンケートを実施した。内容は移送サービスと旅の窓口についてであった。介護保険の移送サービスについてはこの1年間は特に改正が多かったため、アンケートを郵送してからの市町村の問い合わせの多さに、市町村の現場が移送サービスについてはかなり神経を使っていることが窺えた。どの地域のコメントからも言えるが、移送サービスの必要性を訴えるもの、現場の混乱を訴えるもの、法制度がはっきりしない中でのコメントに神経をつかっているものなどがそのほとんどであった。

アンケート結果の概要を説明する。

介護タクシーの実施状況については、介護タクシーの比較的多くある愛知、岐阜は介護タクシー以外の移送サービスがなく、介護タクシーがほとんどない三重では、その逆に介護タクシー以外の移送サービスがあるという結果が出た。静岡、岐阜、では、介護タクシーも介護保険以外の移送サービスもない地域が比較的多く存在することが明らかになった。

地域性もあるが、介護保険以外の移送サービスの実施形態は様々であり、地域独自での移送サービスが多く行われていることが結果から窺える。また、住民への移送サービスの情報提供については「流していない」と、「未回答」が多いのは三重、岐阜であった。外出や旅の相談窓口についてはどの県も「ある」と「ない」が半々で存在している。外出について移送サービスの団体との連携の有無については三重県を除く地域が半数をこえて「無し」と答えている。

(2) 旅館へのアンケート調査

今回宿泊した8施設のうち、6施設から回答があった。回答のなかった1施設については女将から直接、アンケート内容について話を聞かせていただいた。バリアフリーの部屋の利用は多いところと少ないところの差が大きかった。従業員教育については行っていないところが4ヶ所あった。予約時に客の身体状況を聞いていないところが2ヶ所あった。宿からの情報提供は行っていないところが4施設あり、旅館のPRについても行っているものの、本やインターネットが主であり、観光センターにはPRしていないことがわかった。今回宿泊した宿はガイドブックで評価の高いバリアフリーの宿であったが、従業員の対応で旅は楽しくもつまらなくなる。建物の評価がいくら高くても、従業員の対応でこんなに差があるものかを感じることが多かった。建物のバリアフリーということ以上に従業員の対応が、旅の楽しさを決める物差しになることを実感した。

6. 考察と課題

(1) 情報のバリアと「点」だけのバリアフリー

移動制約者が外出しようとする時、鉄道の場合、駅から外へ出る手段が必ずしも用意されてはいない。その場で情報を得ようとしても駅、観光センターでは資料の提供すらのぞめないところもある。駅のバリアフリーはその場所の「点」のバリアフリーだけでなく、次につながる「線」としてのバリアフリーも想定されなければならないのではないだろうか。そのための情報発信場所について検討の必要がある。これらは、旅館のアンケートでも明らかにされている。旅館はバリアフリー室を持っていても、そこからの客の足についての情報はほとんどない。それぞれが「点」としての機能ではなく、「線」も考えられるような情報提供のあり方が求められるのではないだろうか。最近、インターネットを利用した情報提供は多くあるが、高齢者や障害のある方々が必ずしもインターネットを使用できるとは限らない。インターネットだけに頼るのではなく、やはり気軽に利用出来る情報のあり方については考えなければならない。

三重県には「伊勢志摩バリアフリーセンター」があり、障害のある当事者が関わり、地元の観光施設などを評価している。そこで集めた情報を「パーソナルバリアフリー基準」をもとに提供している。この基準はさまざまな障害をもつ人たちと検討して作成したもので、人の数だけ障害の種類があるので、情報を提供し、「行けるかどうか、必要であれば手伝ってもらうかどうか」を個人に判断してもらうことにより、利用者の満足度をあげようとするものである。施設内の状況だけでなく、行きたいところに行く為の方法を提示している。事前情報の大切さを考えると、このような情報発信拠点の必要性を強く感じる。

(2) まちづくりとしてのバリアフリー

今回、宿泊調査した高山市⁹⁾と伊賀上野市はまちづくりとしてバリアフリーに取り組んでいる地域であった。特に高山市は駅から商店街、宿泊施設と繋がりをもって、人に優しい地域づくりを目指していた。

このことは、今回の研究の主要なテーマである「目的地と手段の連携」ということにおいて、重要なポイントである。駅や宿泊施設が、個々に連携をとろうとしても必要であるが、市が政策として取り組むことにより、一環したサービスが提供されるのではないだろうかと考えた。何より、旅で困った時に旅館で尋ねても、駅で尋ねても返事が帰ってくると言う安心感があった。町並みや建物がバリアフリーということだけでなく、そこに関わる人の意識の高さが窺えた。

(3) 地域独自の移送サービスの必要性

東海4県のアンケートからいくつかのことが明らかにされた。

- i. それぞれの地域独自の移送サービスが多様な形で行われている。
- ii. 移送サービスが全く行われていない地域がある。過疎として行われていない場合とそれ以外に、市町村の考え方により、行われていない場合がある。
- iii. 移送サービスの情報の提供方法は様々である。また、情報として流していない地域も多く存在する。
- iv. 外出のための相談窓口は設けられていないところが多い。また、業者との連携もはかれていない地域が多い。

移送サービスや外出の窓口についての取り扱いについては、市町村によりかなり違いがある。2004年3月、「介護輸送に係る法的取り扱いについて」という厚生労働省、国土交通省共同のコメントが発表された。今まで、法律上、取り扱いがグレーゾーンと言っていた移送サービスに一定の方向性が確認されることとなった。¹⁰⁾ 賛否両論あるかと思うが、高齢者や障害者の移送サービスである「スペシャルトランSPORTサービス」（通称STS）が、注目され続けた結果、今回のコメントにたどり着いたことは、今後の高齢者や障害者の外出には大きな意味をもつものであっただろう。2004年3月「第16回移送サービス研究協議会」はこの話題で持ちきりだった。

アンケート内容からもわかるように多くの市町村は独自の移送サービスを行っており、今回の解釈の統一により、例えば有限会社や法人格を持たない小さなボランティア団体などは、これらからはずされてしまうことになる。地域の独自性ということを考えれば、また多くの人の外出の手段ということを考えれば、これらの地域独自の移送サービスについては市町村の意見を添えるなど、何らかの形で残していくいかと考える。今まで両省ともグレーゾーンできた結果が混乱を生むことになるのであれば、それくらいの柔軟性は必要なのではないだろうか。

（4）ソフト面でのバリアフリー

今回、旅館にアンケートをとった際、「旅館としての外観を保つためにはすべてをバリアフリーにすることは出来ない」と回答がよせられた。そこで、旅館などの雰囲気をサービスのひとつとして位置づけているところでは、従業員の教育がバリアフリーに欠かせないものとなる。すべてがバリアフリーでなくとも、人的な面でバリアフリーが実践されている旅館は、安心して宿泊することが可能となってくる。

千葉県の京成ホテルは従業員教育に力を入れている。¹¹⁾ 従業員に対して「ユニバーサルサービス研修会」を毎年実施している。実際に車椅子の利用者を講師とし、様々な体験型の研修を行っている。その京成ホテルは「お客様はハードを求めているのではなく、ホテルのサービスを求めている」ということに気がついて、研修をはじめたという事であった。

今回、バリアフリーの宿でバリアフリールームに宿泊しながらも、感じたのはさりげない気遣いや、笑顔、温かい言葉などであった。建物などのハード面はガイドブックで評価を得ている施設ばかりである。しかし、そこには大きな差があった。旅というのは人ととの出会いから広がる世界であり、それはどんな人にも平等に感じられることではないだろうか。伊賀上野市の観光センターで、駅周辺はバリアフリーということに関して言えば不便だったにも関わらず、従業員の丁寧な対応でどれだけ気持ちよく市内を散策できただろうか。熱海の宿泊施設でバリアフリーだったにも関わらず、従業員の対応にどれだけ心が冷えてしまっただろうか。ソフト面でのバリアフリーが実は移動制約者だけでなく、私たち自身にとっても旅の重要な要素であることが、実地調査からも垣間見ることが出来る。

いくつかの課題を提示したが、今回、旅行会社については、アンケートを実施するに至らなかった。旅行会社は独自に高齢者や障害者に向けての旅行の企画をしているが、それらも含めて、移動制約者が外出しやすい環境にあることは必要なことであり、今後の研究の課題したい。

7. おわりに

移動制約者と、移動制約されていない者との旅の意味は同じである。癒しであり、非日常であり、楽しみであり、意外性のもつ素晴らしさということもあると考える。しかし、旅することについての方法や、それにまつわる困難さは移動制約者でない私たちには計り知れないものがあり、このこと抜きに移動制約者の旅が成り立たないのも事実である。

今回、移動制約者の旅ということで、旅行の手段に着眼したのは、旅行するために移動制約者が実際の外出場面で多くの不利益を被っているからであった。「移動制約者」と言うと何か私たち自身と違う人たちという感覚があるかもしれないが、自分が老いた時、足が弱くなり、目も見え難くなり、身体的、精神的な多くの症状が現われるかもしれないことを考えれば、なぜ移動手段に着眼するかということは理解出来るのではないだろうか。

今の私たちは旅での意外性を楽しむことが出来る。非日常や旅先での予想外の出来事に驚いたり、考えたりしながらも旅を最後まで自分で続けることが出来るだろう。それは最低限の情報を得ることが出来、移動できるような環境にあるからである。旅の意味は移動制約者も移動制約者とされていないものも同じだと最初に述べた。しかし、移動制約者についてはこの最低限の情報を得ることも、環境もないである。ある日突然、私が車椅子の利用者になった時、私は今の住居からどのように駅まで行けばいいのかすらわからない。

幾人もの移動制約者と呼ばれる人との外出の経験をして、旅先での出来事や風景、温泉の湯のやわらかさ、故郷への想いにふれ、旅の醍醐味を味わうことがあった。介護者である私が出来ることは、最低限の情報の提供とお手伝いでしかない。どんなに用意していっても私たちが普通に旅をする以上のハピニングが、必ずといっていいほどついてまわる。

旅の文化を考えるに当たって、今はまだ移動制約者の人たち個人が、旅の文化にふれるためには移動手段の問題が必ずある。寝たきりの状態になっても人は「故郷に帰りたい」、「お墓参りをしたい」、「花が見たい」、「温泉に入りたい」と旅を求める。旅はどんな人にとっても旅であり、それは人として当然の権利である。¹²⁾ 自分で情報を得る力がなくなっていても、動くことが出来なくても、旅が出来る環境を整えていくことが、私には旅の文化を考えていく上で重要なことであるように思えてならない。それはすべてがバリアフリーになり、すべての情報が開示され、何も障害がなくなるということではない。旅行に行く時、私たちが自然に時刻表を見て、列車に乗るような当たり前の情報を得る権利や、私たちが駅まで歩いていくのと同じように駅まで行く手段がわかることがある。それは特別なことなく、人として当たり前の権利である。

最近では、車椅子の利用者自らが旅行ガイドを作成したり、必要な情報を集めるという活動も行われてきている。当事者自身の活動が必要であるとすれば、人間はいずれ老いていくものであり、私たちが私たち自身の老後の旅のために、情報を集めること、考えることは当事者として自らに必要な活動であると考えている。

民俗学者の宮本常一は「いったい進歩というのは何であろうか。」「失われるものがすべて不要であり、時代おくれのものであっただろうか。」と著書「民俗学の旅」の中で記している。移動制約者の旅について考えてきたが、建物などをバリアフリーにすることが、移動制約者の旅を「旅」にするのではない。すべてを新しく綺麗に手をいれることにより、私たちだけでなく、移動制約されている人たちにとって求めている「旅」も失われることになるかもしれない。一人ひとりが旅に求める意味、その本質が何であるのか、私たちは常に考えていかなければならぬだろう。

最後に日本旅館のバリアフリーの宿への宿泊は、1名では宿泊が難しいこともあった。その為、両親の協力を得て、宿泊が可能となった。協力してくれた両親に感謝をしたい。

本研究は「旅の文化研究所 第10回公募研究プロジェクト」「移動制約者による旅行のあり方についての研究－旅館と移動手段の関連性を求めて－」により進められた研究成果の一部である。

(注)

- 1) 2004年9月に開催された観光ユニバーサルセミナーの基調講演で東洋大学工学部教授 高橋儀平氏が示した。
- 2) 秋山哲男・三星昭宏編『講座高齢社会の技術6 移動と交通』日本評論社, 1996年, 9~31頁。
- 3) 同上. 9~36頁.
- 4) 井上桜「高齢者、障害者の移送サービスの現状と課題」(『静岡県立大学短期大学部研究紀要』vol.14-2,2000年) 241頁に情報提供の必要性やサービス利用者を取り巻く機関の連携の必要性について述べている。
- 5) JR線について列車の種類ごとに車内構造が掲載されている。春夏・秋冬と年2回ごと発行されている。
- 6) 事前に予定を知らせておくことはスムーズな旅行のために必要なことであるが、途中で気が変わって予定を変更する場合、自分だけの変更では済まない。
- 7) 神崎宣武『江戸の旅文化』岩波新書, 2004年, 240頁.
- 8) 電動スクーターなどで商店街を移動することが出来る。電動スクーターの貸し出し場所があり、商店街の中を無理なく買い物することが出来る。日本にも広島などいくつかのタウンモビリティがある。
- 9) 2003年7月「福祉のまちづくり学会」が岐阜県高山市で開催され、講演の中で市長が「福祉のまちづくり」を政策として行っていると話した。
- 10) 移送サービスは日本では1970年代に始まったと言われているが、ボランティアが主流で行われていたサービスであったことや、介護保険制度が導入されてからは介護保険の事業所が移送サービスを行ってきた実態があり、道路運送法との関係から国土交通省と厚生労働省の意見の食い違いが問題となっていた。
- 11) 2003年、2004年「福祉のまちづくり学会」で秋元昭臣氏がホテルでの取り組みについて発表している。2004年の観光ユニバーサルデザインセミナーでは京成ホテルが会場となり、実際のバリアフリールームの見学も行われた
- 12) 権利としての交通ということでは交通権という考え方がある。交通権とは「国民の交通する権利」であり、日本国憲法の22条、25条、13条などに関連する人権を集合した新しい人権である。交通権学会は交通権憲章として、第1条に「平等性の原則」を掲げ、「人はだれでも平等に交通権を有し、交通権を保障される」としている。

参考文献

- ・秋山哲男・三星昭宏『講座高齢社会の技術 6 移動と交通』日本評論社, 1996年.
- ・アクセシビリティ研究会『情報アクセシビリティとユニバーサルデザイン』アスキー, 2003年.
- ・石川ミカ『車いすのリアル』大和書房, 2003年.
- ・神崎宣武『江戸の旅文化』岩波新書, 2004年.
- ・川内美彦『バリアフル・ニッポン』現代書館, 1996年
- ・草薙威一郎『障害者旅行ハンドブック』学苑社, 1995年.
- ・交通権学会『交通権憲章』日本経済評論社, 1999年.
- ・ジャー・アール・アール『列車編成席番表』ジャー・アール・アール, 2003年.
- ・社団法人日本旅行業協会『バリアフリー旅行ハンドブック』2001年.
- ・社団法人日本旅行業協会『バリアフリー旅行について』2000年.
- ・タウンモビリティ推進研究会『タウンモビリティと賑わいまちづくり』学芸出版社, 1999年.
- ・高萩徳宗『バリアフリーの旅を創る』実業之日本社, 2000年
- ・塚本義次『車いすの旅行ガイド』風媒社, 2001年.
- ・東京ハンディキャップ連絡会『全国移送サービス実施団体実態調査報告書』東京ハンディキャップ連絡会, 1999年.
- ・バリアフリーを考える会『お年寄りと家族のための愛知安心おでかけガイド』メイツ出版, 2001年.
- ・宮本常一『民俗学の旅』文藝春秋, 1978年.

(2004年11月4日受理)

