



脊髄損傷患者のための社会参加ガイドブック

# Together

5

移動と自動車運転



# Together 5

あなたの社会参加を  
みんなで応援します。

## 遠出を可能にするための交通手段。 それを利用するためのルールや決まりを、学びましょう。

あなたの足となって、移動を可能にしてくれるのは「車いす」だけに限りません。自動車や電車、飛行機などは、あなたをさらに遠くの世界へ運んでくれるでしょう。しかしそれを利用するためには、ルールや決まりもたくさんあります。本ガイドブックを参考に、それを学んでいきましょう。

### 目次

1.総論	1
(社団法人 全国脊髄損傷者連合会 理事長 妻屋 明)	
2.自動車運転	2
車への移乗	2
運転装置	3
運転座席	5
(千葉県千葉リハビリテーションセンター 理学療法士 川上 貴弘・作業療法士 高浜 功丞)	
制度について	6
(千葉県千葉リハビリテーションセンター ソーシャルワーカー 森戸 崇行)	
3.バリアフリー法と福祉有償運送	8
バリアフリー法と公共交通の現状	8
福祉有償運送の現状	11
(神奈川県立保健福祉大学 非常勤講師 藤井 直人)	
私の場合・ある頸髄損傷者の通勤風景	12
(藤井 由布子)	

※本ガイドブックで紹介している内容は、脊髄損傷者すべてに当てはまるものではありません。体調の管理等については、ご自身に合った方法を主治医や専門職にご相談ください。

※物品の購入等の制度利用については、お住まいの地域によって内容が異なる場合がありますので、必ずお住まいの地域の福祉関連窓口にお問い合わせください。

## 移動の意義

脊髄損傷者をはじめ、からだに何らかの障害がある人にとって、社会への参加は極めて重要で、その価値は大きいものがあります。

特に、車いす使用者であっても、障害のない人と同じように生活することが大切です。

幸いにも、昔と比べて現在では重い障害があっても、社会の受け入れ態勢は、ほぼ整いつつあります。だから今では、積極的に社会に参加することが十分できるのです。

家庭にいても、テレビやビデオ、パソコンなどを駆使すれば、外出などする必要がないとも言える時代です。しかし、就職をはじめ人と人との出会いや友人との交流、買い物、外食や遊び、そして旅行などは家にいるだけでは、望むことはできません。

入院生活を終えて、受傷後初めて外出される方にとっては、車いすに乗った自分の姿を社会にさらすことになり、人の目が気になることがあります。しかし、すぐに慣れてきて、むしろより積極的になってくるので、心配する必要はありません。

「バリアフリー法と福祉有償運送」では、既に社会で何十年も活躍している脊髄損傷者の立場からご説明します。車いす使用者が社会参加するための外出手段の選択肢についてになります。

まずは最も機動的で、好きなのところへ自由に移動できるのは、やはり自ら運転

する自動車ではないでしょうか。

しかし、自ら運転する場合は交通違反や事故に遭いやすく、それなりの責任を伴うことは、言うまでもありません。

また脊髄損傷者の外出で、もう一つ大切なことは、自分の排泄管理です。いざとなった時のことを想定し、準備をしておきましょう。もちろんこのことは、どのような外出手段を選択しても重要なことになります。

次に、自ら運転することができない方には、福祉車両や自家用車、又は福祉タクシー等で移動支援サービスを受けながら外出する手段があります。自宅に一番近い移動サービス事業所を、ネットなどで見つけておきましょう。この場合、料金は自分で払うことになります。ただ移動する場合につきそってくれる、障害者のための移動支援制度があるので、福祉事務所に相談してください。

もうひとつは、自宅付近にあるバス停からノンステップバスや低床バスに乗り、最寄りの鉄道駅まで行き、さらに全国各地へ行くという公共交通機関を利用する方法があります。日本社会のバリアフリーは未だ発展途上にあり、地域によってはノンステップバスもないことも。車いすでは利用できない車両や駅があるので、事前によく調べておく必要があります。

## 自動車での移動の実際

### 1 車への移乗

#### <自分で乗り移る場合>

脊髄損傷者にとって車の運転は、社会で行動範囲を広げるための有用な交通手段となります。車を実用的な移動手段とするためには、まず自分で車へ乗り降りすることができ、車椅子を車へ積み込めることが必要です。ここでは、一般的な車と車椅子の移乗および車椅子の積み込み方法をご紹介します。また、車への移乗および車椅子の積み込みをサポートする機能や用具は、各自動車メーカーが取り扱っています。「福祉車両」などのキーワードでインターネット検索すると、自動車メーカーや自動車改造業者のホームページを閲覧でき、情報を得ることが可能です。

#### ◆ 車椅子から車への移乗

1. 運転席側のドアを全開し、車椅子を座席の脇に斜めに止めます。



2. 殿部を車椅子座面の前方にできるだけ移動し、体を斜めに構えます。



3. 片手で車のシート、もう一方で車椅子のフレームを持ちます。

4. ベッドと車椅子の移乗と同じように、プッシュアップを利用して、車の座席へ移乗します。



車椅子に戻る場合は、乗り移る方向が反対になりますが、方法は3、4と同じです。



※直接車椅子と車への移乗が難しい場合には、移乗台や回転シート枕を使用する、あるいは枕を隙間に挟む方法もあります。

#### ◆ 車椅子の積み込み (折りたたみ式車椅子の場合)

1. 乗り移りが完了したら、車椅子クッションを外します。次に、車椅子座面についているベルトを上へ引いて、車椅子をたたみます(ベルトがない場合は、座シート自体を持ち、引き上げます)。



2. 座席の背シートを、完全に後方へ倒します。



3. 片手で車椅子のフレームを把持し、車椅子を引き上げます。

4. 車椅子を引き上げたら、自分のお腹の上を転がすように、車椅子を斜め後ろの席に移動します。



5. 座席を元の位置に戻して、終了です。

6. 車椅子を車から降ろす場合は、座席の背シートを完全に後方へ倒します。次に、4と同じように車椅子を自分のお腹の上を転がしながら、車外へ移動させます。

※ご自身で車椅子を積み込むことが難しい場合、電動ワイヤーで車上の収納スペースに、車椅子を積み込む方法もあります。



### <介助者が移乗する場合>

車椅子⇔車の移乗介助は、基本的にベッド⇔車椅子と同じです。スペースの問題等で十分車椅子を車へ接近することが難しい場合は、車椅子と座席に高低差が生じることも多く、介助負担は大きくなってしまいます。介助者の負担を軽減するためにも、座席の改造やリフト等の用具を使用することが望ましいです。最近、車専用の移乗用リフトもあります

し、座席が車の外に移動するものや座席が回転するものもあります。



### <車椅子に乗ったまま車へ乗る場合>

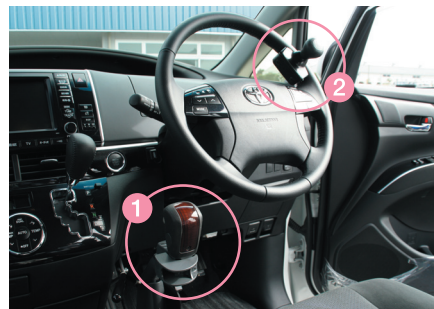
介助者による座席への移乗が難しい場合には、車椅子のまま車内へ移動できるように改造することも可能です。その場合、リフトかスロープを車両の後部に取りつけます。



### 2 運転装置 手動運転装置

脊髄損傷者にとって移動の自由の制限は、行動範囲や社会参加の制限におよびます。自動車を活用できれば、その制限を取り払うことにもつながります。下肢が利かない場合でも、運転できる装置について知っておくことは大切です。

基本的に運転装置は下図のように、ハンドル装置とアクセル&ブレーキとに分かれます。



▲①アクセル&ブレーキ②ハンドル

## (1)ハンドル

アクセルとブレーキも手で操作するため、ハンドルは片手で操作します。そのために、ハンドルに「旋回装置」というものを設置します。



▲旋回装置

上図は「ノブ式」といって、しっかり握ることのできる方が使うタイプですが、握ることの難しい場合も多いと思います。



手の機能に合わせて旋回装置は、工夫することが可能です。



## (2)フロアタイプ(アクセル/ブレーキ)

足元の左側に、下図のように取り付けます。奥に倒すとアクセル、手前に引くとブレーキというのが基本ですが、ここにウinkerなどのスイッチも附属させて操作することもできます。



## (3)コラムタイプ(アクセル/ブレーキ)

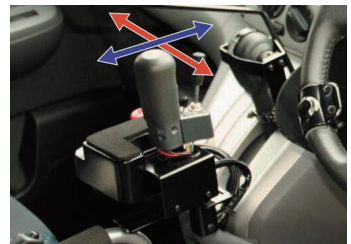
上記のタイプより下肢の入るスペースを多く取りたい場合など、ハンドルの部分に取りつけるタイプを選択します。



自転車のハンドルに似ていますが、このグリップ部分を押しすることでブレーキ、指先のスイッチを親指で押すことで、アクセルになっています。

## (4)ジョイスティックタイプ (アクセル/ブレーキ+ハンドル)

電動車いすの操作と同じように、レバー1本でアクセル&ブレーキとハンドル操作を行います。両手での操作が難しく片手のみで操作したい場合には、便利でしょう。



## (5)手動装置および取り付けにかかる費用

業者やディーラーによって若干異なりますが、通常取り付けには工事費と手動運転装置費用で、約20万円の費用がかかりますとされています。

### 3 運転座席

脊髄の障害高位(場所)によっては、運転席での座位保持にも支援が必要です。それらの工夫について、見てみたいと思います。

また座位保持の支援が必要なケースの多くは座りなおしが難しく、褥瘡<sup>じよくそう</sup>のリスクがあることも忘れてはいけません。

#### (1) 褥瘡対策

自動車に乗っている時間の長さは、見落とされがちです。そのため自動車に乗っている間に、褥瘡が発生することも多いのです。車椅子と同様に、圧分散機能の高いクッションを使うことも良いでしょう。

また以降で示すように、座位の安定を確保することが、そのまま褥瘡対策につながります。下肢が利きづらい場合、急発進・急停止時の前後のズレや、体幹の左右の傾きによる骨盤のズレが、褥瘡のリスクになりやすいのです。

#### (2) 体幹サポート

通常のシートでは、骨盤が安定しないこともあるはずですが。側方を固定する特殊シートを使用するのも良いでしょう。



▲バリアフリーシート

### (3) シートベルト

シートだけでなく、ベルトも体幹をきっちり固定できるようにします。通常のベルトのほかに、体幹を固定するようなタイプのももあります。

シートベルトそのものに関しても、体幹をしっかり固定できるタイプのももあるようです。



◀ボディベルト

### (4) 両下肢の固定

下肢が安定しないと、手動での運転にも影響をおよぼすことがあります。また、装置に当たることで、下肢を傷つけるおそれもあります。必要に応じて、ベルトで両下肢を留めることも有効でしょう。

また、下肢が通常のペダルに当たることで誤操作を防止するために、誤操作防止板というものがあります。手動で運転しない場合には、折りたたむことでペダルを露出し、健常者の方が運転することも可能です。



▲誤操作防止版(ケイレン止め)

写真提供: (株)NISSAN 自動車、(株)ニッシン自動車工業

## 4 制度について

### 身体障害者標識

身体障害者マークは、普通自動車を運転することができる人で、肢体不自由であることを理由に当該免許に条件を付されている人が表示するように努めるマークです。(取りつけなくても、罰則はありません。)



▲身体障害者マーク

### 身体障害者手帳

申請により、定められた障害の程度に該当すると認定され、交付されるものです。1級から6級までの等級と、第1種・第2種の種別が記載されています。「身体障害者運賃割引規則」は種別でサービス内容が異なるため、移動に関しては手帳の種別が関係することが多くあります。

#### (1) 運転免許の取得・更新など

##### ◆ 新規の方

各都道府県警察の運転免許試験場や運転免許センターにある適性相談室の窓口にて、事前に相談しましょう。安全な車両運行が行える範囲の条件が、付されることが多いです。

##### ◆ 既にお持ちの方

各都道府県警察の運転免許試験場や運転免許センターに相談をし、臨時適性検査を受けましょう。

#### (2) 運転免許取得の流れ・運転免許取得に関する情報

##### ◆ 指定自動車教習所

障害を持つ方に応じた車両を配備している教習所があります。事前に運転免許センターで運転適性審査を受け、審査票を持って教習所へ入校します。

##### ◆ 東園自動車教習所

埼玉県新座市堀の内2-1-46 048-481-2711

ハローワークに求職登録をするために

は、手続きが必要です。ここでは障害者が就職に役立つ職業訓練として、運転免許を取得することができます。また、自治体からの助成を受けられる、身体障害者運転能力開発訓練センターです。(一般の教習生としての入校もできます)

##### ◆ NPO法人 日本身体障害者支援機構 お問い合わせ先: ホームページの問合せフォームへ

身体障害者と自動車を包括する支援組織です。身体障害者の免許取得や安全運転、モータースポーツ活動のフォローなどに取り組んでいます。

#### (3) 入院中に更新期間が過ぎてしまった場合など

「やむを得ない理由による失効」という扱いがあります。入院などやむを得ない理由として認められる証明書により、運転適性審査から、再取得手続きを取ることができます。

※1) やむを得ない理由が止んでから1カ月以内に手続きが必要です。2) 免許が失効してから3年以上が対象です。3) この手続きは再取得扱いで、初心者となります。

#### (4) 自動車取得や運転免許関係の制度

##### ◆ 運転免許取得助成制度

対象は身体障害者手帳を有する方で、就労等にともない自動車を取得する場合です。お住まいの市区町村(指定都市、中核市および特別区を含む)の福祉担当課にお問い合わせください。

##### ◆ 自動車改造費助成事業

お問い合わせ先は、運転免許取得助成制度と同じく、福祉担当課になります。

##### ◆ 自動車税・軽自動車税・自動車取得税減免に関する制度

身体障害者が自ら使用する自動車、身体障害者もしくは生計立てる方が使用する自動車、身体障害者を常時介護する方が使用する自動車は、自動車税や軽自動車税、または自動車取得税を減免となります。



## ◆有料道路割引制度

手続きは、お住まいの市区町村の障害福祉担当窓口です。事前に登録手続きが必要となります。第1種は、本人が運転する場合と介護者が運転する場合のいずれも対象。第2種は本人が運転する場合のみといった対象の違いや、登録や利用に関しての規定があります。

## ◆駐車禁止等除外標章に関して

手続きは、管轄の警察署交通課です。除外標章を掲出しても、除外の対象とならない(駐車が認められない)場所があります。車両を離れて直ちに動かせない場合は、連絡先か用務先も合わせて、掲出することが必要です。(災害や緊急時の交通の確保等)

## (5)交通機関を利用しよう

### ◆ワンポイント

身体障害者手帳は、携帯して出かけましょう。その理由は 1) 利用の際の確認が求められるから、2) 出かけた先で利用できるサービスがあるから、3) ETCが不具合で作動していない時など通常の手続きでは不可の場合があるから等です。不測の事態に備えるなどのために携帯をお勧めします。

## (6)運賃割引等

### ◆JR

割引率は5割。第1種は障害のある方と介護者で、同一区間の乗車券購入利用。第2種は障害のある方のみで、片道100kmを超える場合に適用などの条件があります。

※障害者割引制度を利用する場合は、ICカードは適用できませんので、切符を購入して乗車となります。

### ◆私鉄各線

各会社に確認して利用ください。(手帳の提示で、利用料金の半額となる会社が多いです。)

## ◆路線バス

各会社に確認して利用ください。(手帳の提示で利用料金の半額となる会社が多いです。)

### ◆飛行機

各航空会社に確認をして予約をしてください。障害者割引制度は、国内線対象です。(国際線にはありません。)第1種は本人と介護者、第2種は本人のみが割引対象となります。障害者割引制度を利用しない、あるいは国際線で適用外の場合でも割引以外のサービスが利用できる場合もありますので、事前に相談をして利用するとよいでしょう。

また旅行会社では、障害のある方の旅行をサポートしている情報もあります。

### ◆その他の公共交通機関の利用

割引制度がある場合が、少なくありません。事前に確認して、利用するとよいでしょう。

### ◆タクシー

#### 共通の割引制度

手帳の提示で、通常料金の1割引になります。市区町村により、異なる制度(制度の有無、内容の違いなどさまざまです。)

#### タクシー利用の助成制度

お住まいの市区町村によっては、タクシー利用の助成制度があります。

#### タクシー券とガソリン券の交付

両方の制度がある自治体では、どちらか一つを選択となっていたりします。制度の有無、上限金額の違いなど、自治体によってさまざまです。

### ◆ワンポイント

外出するときは、「利用できるサービスがあるかも?」と考えてみましょう。外出や社会参加など希望を周囲に発信しておく、いろいろな情報が入りやすくなり、役に立つことがあります。

# バリアフリー法を理解した、交通機関の活用

## 1 バリアフリー法と公共交通の現状

### 1. バリアフリー法の目的と歴史

高齢社会に入った日本では、2000年4月から介護保険制度がスタートし、介護を必要としている高齢者ができる限り自宅で自立した生活ができるように支援するシステムが整備されました。

また、この年の11月に交通バリアフリー法が施行され、高齢者と身体障害者が公共交通を円滑に利用できる設備のバリアフリー化の促進が始まりました。この法律は法的な強制力を持たせたため、例えば、1日5,000人以上の乗降がある鉄道駅の新設または改築するとき

には、法律で定められたガイドラインに従う義務を交通事業者に課したのです。

その後、介護保険法は2005年に見直しが行われて、2006年には「バリアフリー新法」に改正されました。この改正では「身体障害者」から「障害者」と対象を拡大したこと、義務を負う事業者の範囲を拡大して「建築物の建主」をも包含。駅周辺のバリアフリー化を徹底しました。

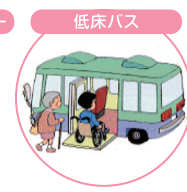
### 2. 公共交通のバリアフリーの現状

交通バリアフリー法が2000年11月に施行されてから、約13年経過しました。この間に、ほとんどの路線バスが低床ノンステップと、ワンステップバスに入れ替



◆ 公共バリアフリー法でこう変わります。

交通バリアフリー法では、駅などの旅客設備を新たに建設する場合や、バスなどの車両を導入する場合、バリアフリー基準(移動円滑化基準)への適合を義務付けています。また、市町村主導で駅とその周辺の道路、信号機などを一体的にバリアフリー化するスキームも盛り込んでいます。これによって、駅や周辺の道路などのバリアフリー化が進みます。



参考:国土交通省

わり、鉄道駅ではエレベーターと障害者用トイレの設置と車両には、車いすスペースが配されました。利用者の多くは実感されているのではないのでしょうか。ただし、前記にあるように既存の設備についてはその更新時期にバリアフリー化が実施される前提となっているため、田舎部ではその変革を実感できないとの意見も多くあるようです。しかし、以下の公共交通機関で、バリアフリー化が進められています。まずは簡単に、その内容について記したいと思います。

### (1) 鉄軌道

バリアフリー法のガイドラインでは、

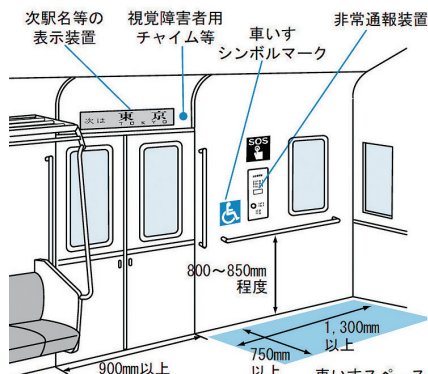
- ① 通勤型(短距離)鉄道・地下鉄
- ② 都市間鉄道
- ③ モノレール・新交通システム  
(通勤型に準じている)
- ④ 軌道車両・低床式軌道車両  
(低床の路面電車等)

それぞれの乗降口、優先席、車いすスペース、トイレ、案内表示(車内・外)、通路、行先表示(車外)について規定されています。ただし、その規定は◎法律で定めた規定、○標準的な整備内容、◇望ましい整備内容との3段階が規定されています。交通事業者は、◎の規定は最低限守る義務があり、これに違反すれば罰則が科せられています。

ガイドラインの一部『車いすスペース』を紹介すると、法律では「第32条 客室には、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを一列車ごとに一以上設けなければなりません。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限

りではない」と規定されています。例えば、10両編成の列車に最低1つ以上の車いすスペースを設置することが義務づけられているのです。

### ◆ 車いすスペースの設置例



※「公共交通機関の車両等に関する移動円滑化整備ガイドライン(車両編)」から引用

鉄道駅舎については、「……可能な限り単独で、駅前広場や公共用通路など旅客施設の外部から、旅客施設内へアプローチし、車両等にスムーズに乗降できるよう、すべての行程において連続性のある移動線の確保に努めることが必要である……」と考え方が明記されています。これにより道路面から改札口、改札口からホームまで段差があればスロープの設置します。もしくはエレベータの設置により、障害者が円滑に利用できるようにしなくてはなりません。事業者には、その設置が義務づけられています。

### (2) バス

ガイドラインでは、

- ① 都市内路線バス
- ② 都市間路線バス(高速・リムジンバス)  
以上に対して鉄軌道の車両と同様の項目について、規定が明記されています。

またバスについては、車両に1台分の車いすスペースを設置することが義務づけられています。そしてその大きさについても、規定されています。ただし車いすの固定に関しては、「車いすを固定することができる設備が備えられていること」とあり、具体的な固定方法と安全ベルトについては、明確に規定されていないのが現状です。

都市間路線バスの「乗降口」について法律では、第37条で踏み段端部の色の明度以外は規定していないのが現状です。また交通事業者は、車いす利用者への対応も義務づけられていません。

#### ◆ 路線バスでの輪止めによる車いす固定事例

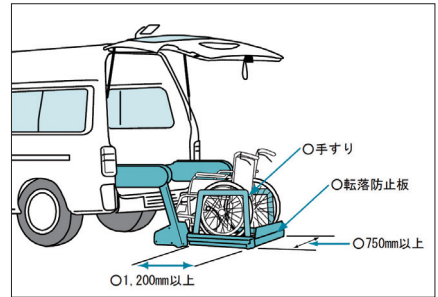


時速40Kmで走行しているバスを急ブレーキで停車させると、輪留めで止めた車いすとダミー人形は車両前方に移動して転倒した。

#### (3) タクシー

タクシーに関しては、都市型路線バスのように、事業者に一定割合で福祉タクシー車両の保有を義務づけることはありません。ガイドラインでは福祉タクシー車両について既存の規定を適合して、整備する目標の台数を2010年度末までに約18,000台としましたが、残念ながら目標に達していません。

#### ◆ 福祉タクシー車両のリフト装置



※「公共交通機関の車両等に関する移動円滑化整備ガイドライン 車両編」から引用

#### (4) 航空機

ガイドラインでは、乗客数が30以上の航空機に通路側座席に可動肘掛けの設置、60以上には機内用車いすの設置、通路が2以上の航空機における車いす用トイレの設置が義務づけられています。

#### ◆ 車いす用トイレの事例(航空機)



※「公共交通機関の車両等に関する移動円滑化整備ガイドライン 車両編」から引用

#### (5) 船舶

ガイドラインでは、「定員100人ごとに1以上の割合で、車いすスペースを設ける」とあります。また、「旅客船ターミナル等から旅客船内へのアプローチをスムーズに行うことができるよう、連続性のある移動動線の確保に努める」ことが義務づけられています。

### 3. 駅周辺のバリアフリー化

バリアフリー法では、1日の乗降客が5,000人以上ある鉄道駅を中心とした移動を円滑にできるように、自治体が地域住民と障害当事者等を入れて計画し、整備することを推奨しています。障害当事者の意見をできるだけ取り入れる重要性が、自治体に理解されはじめているようです。

### 4. 交通従事者の障害理解と接遇教育

バリアフリー法では交通従事者に対して、障害理解と接遇教育を民間企業の事業主が実施するように推奨しています。筆者も、交通エコロジー・モビリティ財団が主催している教育プロジェクトに参加しています。

この財団の2日間の研修では、障害当事者も参加して、公共交通を利用している現状と職員の対応状況を報告。どのように改善したらよいかについて助言しました。なお研修後のアンケートでは、当事者と直接話し合えることで、現場における当事者とのコミュニケーションの重要さが認識できたとの感想が多かったです。

### 5. 市民によるバリアフリー法の理解

交通従事者への研修で、交通サービス提供者と障害者との接点が効果的で

あることを述べました。一般市民の障害者理解を、どのように普及させていくかは大きな課題です。バリアフリー法では、「心のバリアフリー」として国民が障害者・高齢者の公共交通利用に当たってできる限りの協力をするとは、義務であると話しています。しかし、低床ノンステップバスに車いす利用者が乗車するときにかかる手間に対して、乗り合わせた市民の対応はさまざまです。時として、車いす利用者の外出を阻害してしまう状況も発生することがあるでしょう。

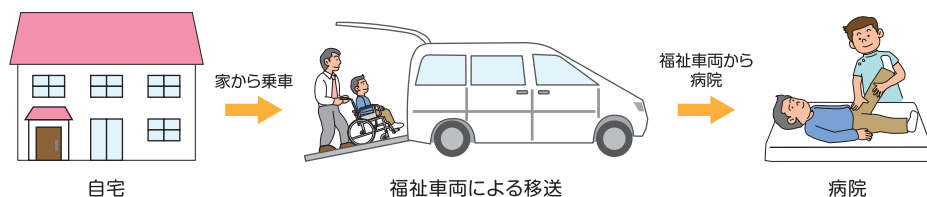
### 6. 脊損者への利用教育

公共交通機関を初めて利用する時には、すでに利用している仲間による利用教育が必要です。

### 2 福祉有償運送の現状

介護保険制度が施行されて2ヶ月後の2000年6月。ある北九州市のタクシー会社が運転手全員に2級ヘルパーの資格を取得させ、居宅介護支援事業者の認可を得ました。その後、通院介護サービスも提供。要介護者の自宅から病院での乗降を「身体介護」として、保険請求を出したのです。このように、公共交通を使用して通院できない高齢者が、大量に居ることを示した事件がありました。

### ◆福祉移送サービスのサービス内容



国土交通省は2006年に道路運送法を改正し、NPO団体と社会福祉協議会等が、有償で福祉移送することを公式に認めました。団塊の世代が現役を引退し、年金受給年齢に達した今、ボランティア運転手として、再び活躍することを期待しています。

### 1. 公共交通を利用できない人たちの移動問題

交通バリアフリー法で公共交通機関のバリアフリー化が進められている現状を上記で紹介しました。自宅からバス停まで①遠い、②坂道で行くことができない③急坂のためスロープが使用できない等により、公共交通を利用できない「移動制約者」が少なく見積もっても、日本の人口の2%程度は存在すると筆者は推定しています。

障害者総合支援法は、障害者の自立支援を総合的に支援する法律です。公共交通を利用できず、外出できない／または困難な障害者の移動手段を確保すべき支援策が介護保険と同様に、欠けているように思います。

### 2. 移動制約者の外出保障

縦割り行政の狭間にある障害者・高齢者の外出問題は、大きな問題です。前記に示したように1タクシー事業者の先駆的な行動により、社会に大きくアピール。この一件で道路運送法も変更されました。また、国民も外出できない高齢社会の本当の意味が、教育された時期とも捉えられます。

そもそも福祉移送の活動は、介護保険がスタートするはるか前の1977年に、ボランティア団体によるハンディキャブ運行がそのはじまりです。これは障害者の外出支援運動が基礎となり、道路運送法改正に届いたと考えられます。しかし、福祉有償運送を担う団体の料金は、タクシー料金の最高1/2に制約されています。しかしタクシー料金の1/2を負担する障害者は、経済的に大きな負担であると考えられるでしょう。福祉有償運送の先進国では、路線バス料金の最大2倍程度以内の料金で利用できています。今後は、障害者の自立といきいきと生活できる外出保障が課題と考えています。

#### 私の場合

### ある頸髄損傷者の通勤風景

#### 障害の経緯と就業状況

私は中学生の時にスポーツ事故で受傷し、頸髄損傷者になりました。毎日、電動車いすに乗って生活しています。

現在、汐留にある資生堂販売株式会社に勤務しており、月～金まで1日8時間フルタイムで働いています。幸いにもフレックスタイム制度があり、10時

から14時45分までのコアタイム以外には、自分の勤務状況に合わせ早めに出勤したり、帰宅することが可能です。ワーク・ライフバランスを大切にしている雰囲気があり、非常に助かっています。

#### 家から職場までの通勤状況

通勤は、路線バスと電車を使用し、片道約1時間半かけて通っています。

勤めはじめの約1ヶ月くらいは、満員電車が不安で、介助者の方に途中までいっしょに電車に乗り、潰されないように空間を作ってもらっていました。準急電車ならギュウギュウに混んでいることもなく、しかも車いすスペースがあることがほとんどなので、ゆったりと通勤できます。その後は無理せず、通えることになりました。

### 公共交通従事者と乗客の態度

はじめのうちは、通勤時間で急いでおり、乗客も疲れている人がほとんどでした。電車では「次の電車で」と待たされたり、車いすスペースをなかなか空けてもらえない場合もありました。バスの場合は、スロープを出し、輪止めをつけるなどの時間を取るため、運転手の方も乗客の方も良い顔をしないような場合も多々ありました。

ですが、今年で勤めて7年目。今では通勤していることが周知され、駅員さんもなるべく早い電車に乗せてくれようとしていたり、車いすスペースを空けるよう声をきちんとかけてくれます。また、バスも手の空いている運転手さんが手伝いに来てくれて座席上



▲バスに乗車した筆者

げやスロープを出す等、2、3人体制で手分けをして対応してくださることも多くなりました。その際、さまざまな種類のスロープがあるので、手伝いに来た運転手さん同士で、使い方を教え合ったりしていて、素晴らしいなあと思う場面に遭遇することもあります。依然として無言、声を掛けないとドアを開けない方も、いらっしゃるのは事実ですが・・・。

同じバスに乗るご近所の方々と「おはようございます」と挨拶し合ったり、「行ってらっしゃい」や「お疲れ様」などと声を掛けてくれる運転手さんや駅員さんもいます。変わって来たなあと思うと同時に、頑張ろう!!と、励まされています。自分の考え方も良い場合もあれば、悪い場合もある!!と、タフに考えられるようになった気がします。

### 通勤以外での公共交通利用

通勤以外でも、夕留以外のオフィスでの会議や歓送迎会等で使うこともあります。一方、プライベートでは、頸髄損傷者連絡会、観劇、家族・友人とのお出掛け等で、新幹線も含め、公共交通を利用します。

初めての訪問先の場合、近ければ下見に一度出かけることもあります。下見に行けない場合は、交通エコロジー・モビリティ財団のサイト「らくらくおでかけネット」が大変役立っています。

2020年の東京五輪・パラリンピック開催に向け、更にバリアフリー化が進むことを期待しています!!

## お役立ち情報

### 社団法人全国脊髄損傷者連合会支部所在地一覧

2014年度3月現在

社団法人全国脊髄損傷者連合会(略称:全脊連)は、  
仲間同士の励まし合い、仲間ならではの貴重な情報で、あなたの社会参加を応援します。  
悩みや困ったことがあった場合には、お近くの支部が本部まで、まずは気軽にご連絡ください。

本部 〒134-0085 東京都江戸川区南葛西5-13-6  
TEL.03-5605-0871 FAX.03-5605-0872

- |                |                  |                  |                |                  |                  |
|----------------|------------------|------------------|----------------|------------------|------------------|
| ■北海道           | TEL.0126-63-4650 | FAX.0126-63-4650 | ■三重県           | TEL.059-386-9733 | FAX.059-368-2700 |
| ■青森県           | TEL.017-781-8475 | FAX.017-738-4534 | ■滋賀県           | TEL.077-569-5111 | FAX.077-569-5177 |
| ■岩手県           | TEL.019-637-8001 | FAX.019-637-8001 | ■京都府           | TEL.075-982-7732 | FAX.075-982-7732 |
| ■宮城県           | TEL.022-293-5503 | FAX.022-205-1623 | ■大阪府           | TEL.072-859-5219 | FAX.072-859-5219 |
| ■秋田県           | TEL.018-896-7750 | FAX.018-896-7750 | ■兵庫県           | TEL.078-995-9300 | FAX.078-995-8341 |
| ■山形県           | TEL.0235-57-2390 | FAX.0235-57-2390 | ■奈良県           | TEL.0745-77-5096 | FAX.0745-77-5096 |
| ■福島県           | TEL.0243-44-3550 | FAX.0243-44-3550 | ■和歌山県          | TEL.0734-82-8547 | FAX.0734-83-0620 |
| ■茨城県           | TEL.029-295-3424 | FAX.029-295-3424 | ■山陰<br>(鳥取・島根) | TEL.0858-28-0097 | FAX.0858-28-0097 |
| ■栃木県           | TEL.028-677-0676 | FAX.028-677-0676 | ■岡山県           | TEL.0866-57-2790 | FAX.0866-57-2790 |
| ■群馬県           | TEL.0274-23-4748 | FAX.0274-23-4748 | ■広島県           | TEL.082-291-4328 | FAX.082-292-8417 |
| ■埼玉県           | TEL.049-235-8790 | FAX.049-235-8791 | ■山口県           | TEL.0836-84-0432 | FAX.0836-84-0432 |
| ■千葉県           | TEL.0438-36-6348 | FAX.0438-36-6348 | ■高知県           | TEL.088-831-6430 | FAX.088-831-6380 |
| ■東京都           | TEL.03-3725-8801 | FAX.03-3725-8802 | ■香川県           | TEL.0877-73-3473 | FAX.0877-73-3473 |
| ■神奈川県          | TEL.0465-72-0478 | FAX.0465-72-1586 | ■愛媛県           | TEL.089-934-5525 | FAX.089-934-5525 |
| ■新潟県           | TEL.025-387-5136 | FAX.025-387-5136 | ■徳島県           | TEL.088-662-1963 | FAX.088-662-4784 |
| ■富山県           | TEL.0766-86-2766 | FAX.0766-86-2766 | ■福岡県           | TEL.092-592-4528 | FAX.092-592-4528 |
| ■石川県           | TEL.076-240-6980 | FAX.076-240-6980 | ■長崎県           | TEL.0957-53-9845 | FAX.0957-53-9845 |
| ■福井県           | TEL.0776-83-0187 | FAX.0776-83-0187 | ■熊本県           | TEL.096-272-5919 | FAX.096-272-5919 |
| ■山梨県           | TEL.055-322-7377 | FAX.055-326-3693 | ■大分県           | TEL.0974-42-3163 | FAX.0974-42-2602 |
| ■長野県           | TEL.026-223-0222 | FAX.026-223-0222 | ■宮崎県           | TEL.0983-25-1496 | FAX.0983-25-1496 |
| ■岐阜県           | TEL.0584-74-3266 | FAX.0584-74-3266 | ■鹿児島県          | TEL.0995-65-8572 | FAX.0995-65-8572 |
| ■中部<br>(静岡・愛知) | TEL.052-444-5944 | FAX.052-444-5944 | ■沖縄県           | TEL.098-886-4211 | FAX.098-886-4211 |

障害があっても普通に暮らそう!



社団法人 全国脊髄損傷者連合会