

# - 1 . フリーモビリティ社会実現のための制度的課題に関する研究

## Survey on Institutional Issue for the Free Mobility Society

 <b>キーワード</b>	フリーモビリティ、障害者、車いす、社会実験
<b>Key Word</b>	Free mobility, handicapped, wheel chair, social experiment

### 1. 調査の目的

誰もが移動しやすい社会(フリー・モビリティ社会)を、最もニーズの高いユーザである障がい当事者主体のスタンスで構想する。第一に、これまでの NPO 活動や研究を通じてわが国のモビリティについて表出した課題を、開発者側・施政者側との見解のすり合わせを図りながら整理し、将来の研究開発プロジェクトの基盤をつくる。

### 2. 調査研究成果概要

#### (1) 調査の構造

誰でも自由に移動できる「フリーモビリティ社会」の実現のためには、先端移動機器の開発・普及だけでなく、社会的受け皿の研究が不可欠である。

具体的には、先端移動機器を含む関連法令の整備、運用プログラムの開発、心理的・社会的影響の把握、トータル・コスト・ベネフィット(費用対効果)分析、社会実験プログラムの開発、などを通じて、「フリーモビリティ社会」実現のための社会的受け皿として必要な条件を明らかにした。

#### (2) 調査の内容

##### 関係法規

先端移動機器の導入にあたっては、これまでのような福祉機器(電動車いすなど)といった視点だけでなく、すべてのユーザを対象としたユニバーサルデザインの観点から現行の法体系の見直しが必要である。日本においては、電動車いすは、道路交通法上の歩行者扱いとするため、最高速度が時速 6km 未満となっている。実際には時速 4.5km と時速 6km の 2 種類が設定されており、最高速度が 10km を超えた場合は「車両等」の扱いになる。外国製の車いすでは時速 10km を越える車いすもあり、輸入され、利用しているユーザもいる。

米国で開発されたセグウェイの最高速度は、時速 20km であるが、米国のほとんどの州やヨーロッパの多くの国では、歩道や自転車道を走行することが認められている。日本では公道の走行は認められておらず、ショッピングセンター、空港、リゾート施設など特定のエリア内でしか走行できない状況にある。

##### 交通インフラ体系

これまで、バリアフリー新法などにより公共交通機関・施設などでの段差解消、エレベータ設置、といった都市空間のハード面での整備が中心に進められてきた。しかし、それらは、既存の移動システム(自動車、二輪車、歩行者そして車いすなど)を前提としたものであり、本調査でとりあげた先端移動機器は考慮されていない。技術革新に支えられた新しい乗り物(パーソナル・ビークル)を含めた交通インフラの見直しが必要となってくる。ベッドサイドから海外までの移動がスムーズかつシームレスにできるような社会インフラが求められている。

## 運用ノウハウ

都市・生活空間のバリアフリー、使いやすい移動支援機器の導入に加えて、周囲の人のサポート体制、あるいは先端移動支援機器を操作するためスキルを獲得できるプログラム（ユーザーのためのトレーニング・ガイダンスなど）が必要である。機器開発、段差解消だけでなく、人手（介助者あるいは一般人）による移動介助などを通じて、心の通ったフリーモビリティ社会が実現する。

### 心理的・社会的要因の調査

車いすユーザーの座高が低いために、立位の健常者と向き合ったときの心理的圧迫感（見下ろされている感じがする）がある。また福祉機器は機能や安全性優先のため、ややもするとデザインが「ダサい」という声もある。町中での車いすユーザーに対する自然の介助行動を、より自然な形で実行できるような社会的ムーブメントが不可欠である。

一方、手動式の車椅子に比べて、電動車いすの場合は、利用者の「効用感」が低下せずに持続するという調査結果（中邑、今福）もあり、利用者の心理的变化にも着目する必要がある。

### トータル・コスト・ベネフィット（試算）

先端移動機器は開発初期においてはコストは度外視されるが、実用化段階においては、価格低減が大きな課題である。それと同時に、機器導入に伴うトータル・コスト・ベネフィット（費用対効果分析）が不可欠である。機器導入コストと介助者の人件費の比較、あるいはユーザーの心理的負担感の軽減（あるいは自立達成感の増大）をなんらかの形で定量化する必要がある。中邑らは、既存の電動車いすでの費用対効果分析を行っている。

### 「社会実験」のための条件

今回、中部国際空港において先端移動機器の走行体験デモを行ったが、今後は、公道やオープンスペースでの社会実験へと発展させてゆく必要がある。

具体的には、自治体などと連携をとりながら、「フリーモビリティ特区」（仮称）の中での走行デモンストラーション、大学キャンパス内での一定期間の走行社会実験の実施と検証が考えられる。

「フリーモビリティ社会実験プログラム」の構成要素		
対象エリア	参加者	主な実施・評価項目
● 特定エリアの公道	ユーザー（障がい者・健常者）	機器の操作性、満足度評価など
● 大学キャンパス	移動機器開発者	作動環境、技術課題解析
「特区」での展開を前提	社会心理研究者	ユーザーの満足度評価、行動分析
	施設など管理者	安全性、運用プログラム解析
	福祉政策研究者	ユーザーインターフェース
	地方自治体	地域交通政策・指針の適用可能性