

第2回 「開発と交通」(高齢・障害者交通への取り組みを事例に)

ロンドン大学(University College London)交通研究所の藤山と申します。本稿では、新年でもありますので、(センエツながらも)少し今後の「開発と交通」について展望したいと思います。

1990年代から21世紀初頭は開発における交通分野にとって、従来型大規模交通インフラ投資アプローチの行き詰まりを向かえ、新しいアプローチを試行錯誤した時期と総括できるでしょう。90年代に行った事を振り返ると、交通需要抑制手法の導入、既存システムの有効活用、メンテナンス技術向上、さらには他セクターへのリンク(ジェンダー問題に対する交通の取り組み)などが目立ちます。

今後はこうした非従来型の流れが加速すると同時に、交通セクター・アプローチを単独で行うのではなく「交通へのアプローチは、大きなパッケージの中の1部分」という視点が重要になってくると思われます。他のセクターとの連携も重要ですが、鍵となるのは「交通から何が出来るのかを、頭を柔らかくして考える」ということです。

じゃあ具体的にどうすればいいのか？ アプローチはいくつもあると思います

が、ここでは1例として、私たちの研究グループが行っている途上国の高齢者・障害者交通への取り組みを紹介したいと思います。交通とは縁のない方も、「最近の交通屋はこういう事もやっているのか」と感じて頂ければ幸いです。

高齢者・障害者交通といっても、途上国での取り組みは始まったばかりです。多くの交通専門家を有する世界銀行においても、高齢者障害者交通の thematic group を立ち上げたばかりだそうです。

これまでの途上国での高齢者障害者交通の取り組みは、どちらかという「(交通インフラを)せっかく整備するなら、高齢者・障害者の事も配慮しなければいけない」というものでした。見方を変えれば「配慮」がなされているだけです。配慮の方法としては、基本的に先進国での方法・技術を流用しています。

逆に交通という枠組みを離れて「途上国の高齢者・障害者問題」という視点で見てください。とりわけ開発の中では「障害(Disability)」に注目があかれますが、加齢による障害の発生という意味で、(ちょっと乱暴ですが)高齢者も根源は同じだと考えます。

これまで障害者に対するアプローチは、障害を単に障害者個人の問題と片付け*2、障害者自身のエンパワメントのみを行っておりました。しかしながら近年は、障害が発生するのは社会にも問題があるという考え方が主流です*3。例えば、車椅子の方がバスを利用できないのは、車内に高低段差がある等、バスが車椅子の方への配慮を欠いているからだ、という考えです。障害者へのアプローチは障害者のエンパワメントと同時に、社会 Inclusive にする取り組みも必要だというアプローチ*4は、英国

国際開発省 2000 年のレポートに明文化され*5、他の援助機関も採用し始めています。ただ、このアプローチは「従来、障害者のエンパワメントのみが取り上げられていたのに対し、社会側にも視点を向ける」という観念的な点に意義があり、実際何をせよという方法までは確立されていません*6。具体策はこれから、というのが正直なところでしょう。

再び視点を交通に戻しましょう。交通は Inclusive な社会の実現にとって重要なエレメントであり、障害者問題へのアプローチの1つです。まさに積極的な関与が期待されます。

ただ重要な点は、インフラ整備時の障害者配慮のみで十分なのか？ もっと様々な点を考慮せねばならないのではないか？ という点です。

私たちは、単にそういった「インフラ整備時の配慮」だけでは不十分と考えます。というのは、途上国においてバリアフリー社会実現のための様々な基礎的条件が、先進国に比べて違う事に気づいたからです。これら基礎的条件が違うところで、単にインフラ整備の際に配慮するだけでは、限界があるのではないかと。問題を社会構造的に捉え、解決策を立てていく必要があると考えます。

じゃあ具体的に何をしているのかというと、先ず私たちは交通技術者(planner & designer)のバリアフリー化の知識・技術、意識を高めて頂くために、技術教育・啓蒙活動をペルーで行っています。交通技術者に「障害者が交通を利用する際に何が大切なのか、解決策は何か」を知ってもらう機会を提供するものです。設計・計画用のガイドラインもありますが、実際の技術者が障害者の視点をも兼ね持つことで、ガイドライン以上のものが実現されると考えています。

さらには、社会全体の交通バリアフリーへの理解を高めるため、小学校での授業を通じて交通バリアフリーを子供たちに理解してもらうプロジェクトをブラジルで行っています。ハード・ソフト含め、バリアフリーにはお金もかかります。バリアフリーな交通システムの構築には、社会全体の意識向上が不可欠です。Academic なプロジェクトなので小規模なのですが、私達のプロジェクトがこれに役買ってくれることを期待しています。

長い文章ですみませんでした。

色々書きましたが、開発分野における交通は現在、転換期にある。今後は交通だけを見るのではなく、大きな開発全体の文脈の中で交通を見る必要がある。それには、新しい発想で交通を捉える必要がある、という事をご理解頂ければ幸いです。

藤山 拓

Centre for Transport Studies

University College London

taku@transport.ucl.ac.uk

*1 よく途上国の高齢者障害者交通の取り組み例として、低床で停留所路面とバス車体の間の高低段差を無くした Critiba(Brazil)のバスシステムが紹介されますが、このシステムは本質的に高齢者・障害者を主ターゲットにしたものではありません。

*2 障害の医学モデル(WHO(1981) “International classification of impairments, disabilities, and handicaps.” WHO, Geneva, Switzerland)

*3 障害の社会モデル(WHO(2002)はこのモデルの考え方も盛り込んでいる。
WHO(2002) “International classification of functioning,” disability and health. WHO, Geneva, Switzerland)

*4 Twin track approach と呼ばれる

*5 DFID (2002) “Disability, poverty and development.” Department for international development, London, UK

*6 政策的アプローチ(指針の作成)、およびプロジェクト分析に用いるチェックリストの作成などが提案されている。このあたりは「久野研二(2003) “開発における障害(者)分野の Twin-Track Approach 実現に向けて,” 国際協力事業団準客員研究員報告書, 国際協力事業団, 東京, 日本」に詳しい記載がある。



(写真の説明)

UCLの図書館。ちなみに伊藤博文、五代友厚、夏目漱石ら明治期の要人、近年では小泉首相もUCLで学んでいました。

