

# 駅を取り巻くバリアフリーのこれまでとこれから

水野 映子

## ＜公共交通機関のバリアフリー化には比較的高い評価＞

高齢者や障害者などの公共交通機関利用の円滑化を目的とする「交通バリアフリー法」が施行されたのは、6年ほど前の2000年11月のことである。この法律と、建築物のバリアフリー化を目的とする「ハートビル法」を統合した、いわゆる「バリアフリー新法」（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）がこのほど06年12月に施行された。

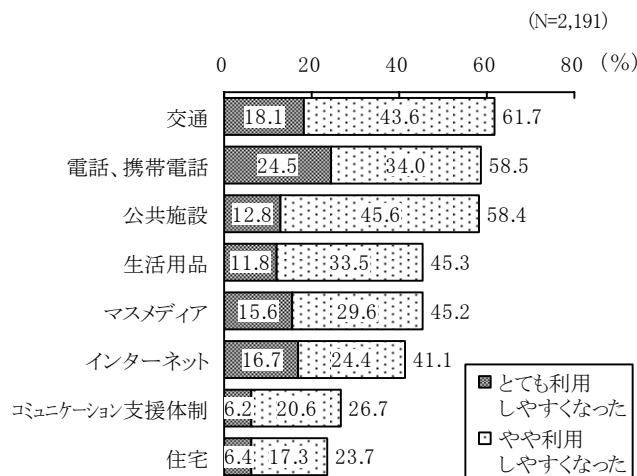
交通バリアフリー法が施行された頃から、公共交通機関をめぐるバリアフリーの状況は、大きく変化した。この変化を生活者はどうとらえているのだろうか。まずは、交通を含めた生活分野全般に対する意識をみてみよう。内閣府は、05年末には障害者と一般の人を対象に、また06年2月には高齢者と乳幼児の親を対象に、それぞれバリアフリーに関する意識調査を実施した。

このうち、障害者対象の調査では、さまざまな施設・製品等の過去10年における利用しやすさの変化をたずねている。図表1に示す通り、利用しやすくなった（「とても利用しやすくなった」＋「やや利用しやすくなった」）と答えた人の割合が最も高かったのは「交通」（61.7%）であった。

また、一般の人を対象とした調査でも、過去5年間においてバリアフリー化が進んだかどうかを質問している。図表2をみると、進んだ（「十分進んだ」＋「まあまあ進んだ」）と答えた人の割合は、「公共交通機関」（47.1%）が「建築物」（48.0%）とほぼ同列で並んでいる。

公共交通機関のバリアフリー化に対する国民の評価は、障害の有無にかかわらず比較的高いといえる。

図表1 バリアフリー化に対する障害者の評価

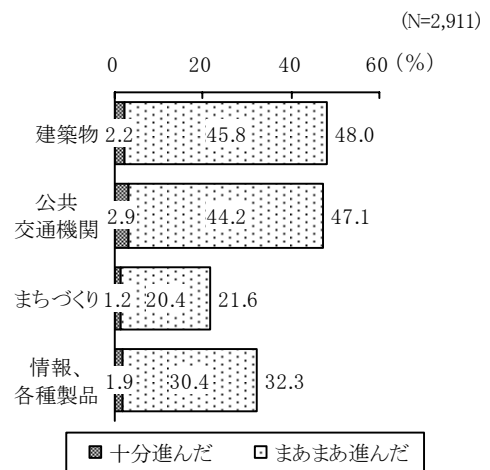


注1：10年前との比較

注2：調査対象は全国の障害のある人4,651人（日本障害フォーラムを構成する11団体を通じてアンケート調査を依頼）

資料：内閣府「平成17年度 障害者施策総合調査」（2005年11～12月）

図表2 バリアフリー化に対する一般の人の評価



注1：5年前との比較

注2：調査対象は全国20歳以上の国民6,000人

資料：内閣府「バリアフリー化推進に関する国民意識調査」（2005年12月）

### <駅のバリアフリーの進展>

公共交通機関と一口にいっても、鉄道、バス、飛行機、タクシーなどさまざまな種類がある。これらの中で、多くの人が日常的に利用するのは、鉄道であろう。そこで、ここでは鉄道、特に駅のバリアフリーに焦点を当てる。

前述の一般の人に対する調査で、鉄道の駅は公共交通機関の中でもバリアフリー化が進んでいるという回答が46.3%と最も多かった。駅のバリアフリー化で代表的なのは、高低差のある場所を車いすなどでも移動できるように、エスカレーター（以下、ES）やエレベーター（以下、EV）、あるいはスロープなどを設置することである。図表3には、交通バリアフリー法施行後の、駅におけるES・EVの設置割合、および段差解消の割合の推移を示す。

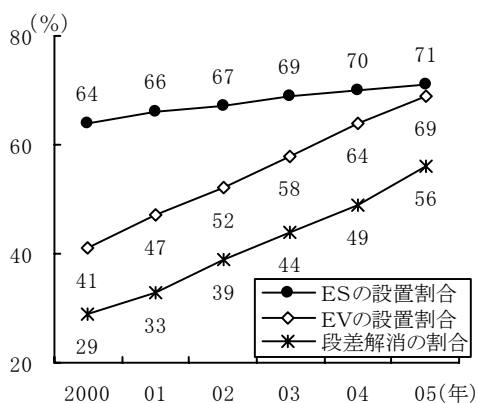
1日当たりの平均利用者数が5千人以上かつ高低差5m以上の駅におけるES・EVの設置割合は、05年ではともに約7割を占めている。推移をみると、どちらも伸び続けているが、特にEVの普及は目覚ましい。00年からわずか5年で28ポイントも増えている。

同様に、段差解消の進み方も著しい。利用者数5千人以上の駅のうち交通バリアフリー法における段差解消の基準に適合した駅の割合は、00年には29%でしかなかったが、05年には倍近い56%にもなっている。

また、図表は省略するが、これらのデータを事業者の種類（JR、大手民鉄、地下鉄、中小民鉄・路面電車）ごとに集計すると、ES・EVの設置割合は地下鉄で最も高い。中でも仙台、京都、福岡の各市営地下鉄では、ES・EVの設置割合、段差解消の割合がいずれも100%に達している。

このうち、福岡市営地下鉄の七隈線について紹介しよう。05年に開業した七隈線は、バリアフリーに関するさまざまな取り組みが評価され、バリアフリー化推進功労者表彰において「内閣府特命担当大臣賞」を地下鉄としては初めて受賞した。配慮点の例としては、ホームを直線にして車両との隙間や段差を最小限に抑えた（図表4右上）、券売機に車いすで近づきやすいよう蹴込みを設けた（図表4左）、多

図表3 駅におけるES・EVの設置割合、段差解消の割合



注：ES・EVの設置割合は利用者5千人以上かつ高低差5m以上の駅、  
段差解消の割合は利用者5千人以上の駅が集計対象  
資料：国土交通省「平成17年度末 鉄道関係の移動円滑化実績等について」(2006年9月)

図表4 福岡市営地下鉄 七隈線



機能トイレを各駅2タイプずつ設置した、などがある。また、駅ごとにシンボルマークをつけたり（図表4右下）、異なる壁の素材を用いたりして、わかりやすく楽しい情報提供の工夫もしている。

<「点」から「線」、そして「面」のバリアフリーへ>

このように駅のバリアフリー化は進んできてはいるが、問題はまだ山積している。例えば駅の段差は、急速に解消されているとはいえ、半数近くの駅では残っている。また、前述の障害者対象の調査で、この1年間にどのような生活場面で困ったことがあるかをたずねた結果では、「駅・鉄道」（45.9%）は25項目中第2位にあがっている（図表5）。乗る駅、乗り換える駅、降りる駅、そして車両のすべてがバリアフリーでないと、鉄道の利用しやすさは「線」としてつながらないのである。

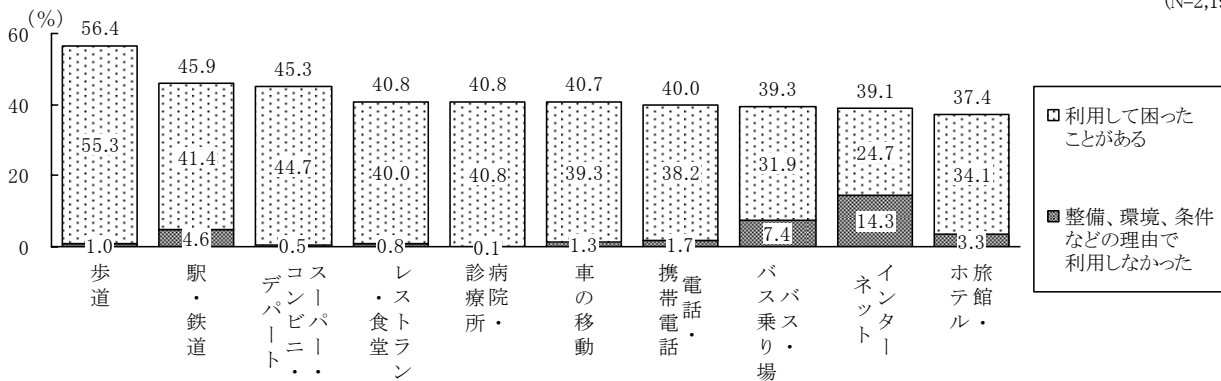
また、たとえ駅が整備されたとしても、駅にたどり着くまでの道のりに問題がある。図表5に示した通り、最も多くの障害者が困ったことがあるのは「歩道」である。歩道の中でも特に「歩道の障害物（放置自転車、電柱、車、その他）」（68.0%）や、「歩道の段差」（60.9%）で困った人が多い（図表省略）。また、高齢者や乳幼児の親を対象にした調査でも、この1年間に困ったことの最上位に「歩道の障害物」（高齢者49.8%、乳幼児の親50.4%）と「歩道の段差」（同44.4%、同49.6%）があがっている（内閣府「バリアフリー化に関する高齢者及び保育所・幼稚園利用者意識調査」06年2月）。図表2に示した一般の人への調査でも、「まちづくり」のバリアフリー化が進んだ、という意見は少ない。

こうした結果を総合すると、生活者にとっては、駅そのもの以上に、駅に行くまでの歩道に大きなバリアがあるといえる。その原因は、歩道を提供・管理する行政の側だけでなく、自転車の放置や違法駐車、立て看板などで通行を妨げる生活者自身の側にもある。

バリアフリー新法のねらいは、駅などの旅客施設とともに周辺の道路や建築物などを一体的に整備することにある。バリアフリーが、駅という「点」から、周辺地域に「線」や「面」として広がるのが今後の大きな課題となっている。その課題を解決するためには、法律にもとづいた行政や事業者の取り組みの推進だけでなく、利用者の意識の向上も必要であろう。

図表5 障害者が困ったことがある生活場面

(N=2,191)



注：「整備、環境、条件などの理由で利用しなかった」「利用して困ったことがある」の合計の上位10項目を掲載  
資料：図表1と同じ