

第4章 バリアフリー事業の進行

1. バリアフリー法の制定

日本では急速に高齢化が進行しつつあり、2015年には国民の4人に1人が65歳以上の高齢者になるとされている。そのため高齢者や、全国では300万人にのぼる障害者が安心して公共交通機関を利用できるように、2001年5月17日に「交通バリアフリー法」(正式名称：高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化に関する法律)が公布され、同11月15日に施行された。

「交通バリアフリー法」では、新たに駅を設ける場合、エレベーター、エスカレーター、誘導警告ブロックといった設備を設けること、車両を新製する場合、車椅子スペースの確保、視覚案内設備の設置、トイレを設ける場合には身体障害者対応のトイレとすることが義務づけられている(これらを総称して「移動円滑化事業」とする)。また、既存の駅についても、平均利用客数が5000人以上のもの、それと同程度に移動円滑化事業を優先して行うべきものに対し、駅新設時と同様な設備を導入して移動円滑化をはかる努力義務が課せられている。

政府の発表した基本方針では、2010年までに平均利用客数5000人以上の駅のすべてに対して、それ以外の駅に対してもできる限りの移動円滑化事業を行うとしている。また、既存の車両もその30%に対して移動円滑化事業を行う改造が施されることを目標としている。

なお、交通バリアフリー法で定められている施設を整備するのにかかる費用は、鉄道事業者だけが負担するのではない。整備事業を行う場合、地下鉄事業を行う市などに対しては国と地方公共団体が35%ずつを補助する。それ以外の鉄軌道事業者、第三セクターに対しても国と地方公共団体が30%ずつを補助して鉄道事業者の負担を軽減させている。

「交通バリアフリー法」制定により、今「誰にでもわかりやすく、利用しやすい鉄道」への転換が迫られているといえよう。そのための鉄道会社の努力・投資が社会的に求められている。

2. バリアフリー事業の現状と取り組み

バリアフリー施設の整備

国土交通省が駅構内のバリアフリー施設、乗り換えの案内を提供している「らくらくおでかけネット」によると、同ページで取り上げられている、1日当たりの平均的な利用者数5000人以上の鉄軌道駅を中心とする3803駅のうち1741駅(46%、前年比4%向上)で車椅子の乗客が単独で駅を利用できるほどに施設が整備されている(2004年6月現在)。車椅子の乗客が単独で利用できる駅は昨年より小田急電鉄で10駅増加など、「交通バリアフリー法」に従い、各社で移動円滑化のために投資が行われていることがわかる。一方で、広大な営業領域を持つJRや、経営状況の芳しくない第三セクター・中小私鉄では整備の進んでいない駅が多く見られる。また、平均的利用客数が5000人を下回っている駅では移動円滑化のための対策はとられず、これらをこれからどうしていくのかは大きな課題である。

乗り換えの円滑化

乗り換えのために、階段の昇り降りや跨線橋や地下道を歩かされて別のホームへの移動を強いられる場合は多い。古くからJR御茶ノ水駅での中央線快速と中央・総武線各駅停車の乗り換え、東京メトロ(旧・営団地下鉄)赤坂見附駅での銀座線と丸ノ内線(図1-4-1)のように同一ホームで乗り換えが可能なケースもあったが、それらは非常に稀なケースであった。

しかし、最近改良された駅では同一ホームでの乗り換えが可能になっている例が見られる。例えば、東京急行電鉄の大岡山駅は、地下駅化と同時に目黒線(地下化当初は目黒-蒲田間の運転だったので「目蒲線」の名称であった)と大井町線の乗り換えが同一ホームで行えるようになった。

今年3月、九州新幹線新八代-鹿児島中央間の開業に伴い、これまで博多-西鹿児島(現・鹿児島中央)間の運転だった「特急つばめ」は新八代駅で分断されて乗り換えを余儀なくされることとなった。しかしその際、初めて新幹線と同一のホームに在来線特急が乗り入れる形で、「新幹線つばめ」とそれに接続する「特急リレーつばめ」の間で同一ホームでの乗り換えを可能とした(図1-4-2)。結果、乗り換えの負担は最小限となり、JR九州では「新幹線つばめ」上り列車の車内で、乗り換えの生じる新八代ではなく「博多行き」と案内したり、接続列車も含めた博多までの停車駅を案内するなど「新幹線つばめ」と「特急リレーつばめ」を同一の列車とみなすほどになってい



図 1-4-1

銀座線・丸ノ内線の乗り換えを同一ホームで行える東京メトロ赤坂見附駅



図 1-4-2 新幹線と在来線を同一ホームで乗り換えられる新八代駅

る。

新八代駅の事例は、乗り換えにとられる時間を最小限として、博多・鹿児島
島の両都市間をできるだけ迅速に結ぶことが目的でとられたものである。し
かし、これはバリアフリーの観点からも「乗り換え」に対するひとつの答え
を提示したとみなすことができるのではないだろうか。

情報設備の充実

「交通バリアフリー法」が車両の新造の際には視覚案内設備の設置を義務
付けているため、最近の車両ではこの面での情報提供は進みつつある。これ
まで、車内で視覚案内設備から得られる情報は、次の停車駅の駅名、その英
語表示、乗り換えの案内程度であったが、最新の車両では現在地からの所要
時間、駅の階段・エスカレーター等の位置、運転見合わせや遅延の情報とい
うように多岐に渡っている。

駅における情報設備も充実してきている。LED（発光ダイオード）や液
晶画面を用いた列車案内はますます普及してきており、時刻表を見るまでも
なく次に来る列車の情報を知ることができる。また、駅の改札口付近で、そ
の駅を走る路線やそれと接続している路線の運転見合わせ・遅延の情報を知
ることができるように、案内表示器を設けるケースも首都圏の私鉄を中心に
見られる。これにより、切符を購入する前に運転見合わせ区間を避けた経路
を駅員に尋ねるなどして知り、列車の運転見合わせ・遅延による被害を最小
限にとどめることができる。

このように充実しつつある情報設備であるが、地域による格差があるのは
否めない。新車の導入がはかばかしくない地方ローカル線、無人駅などでは
情報の提供は旧態依然のままであることが多く、全ての鉄道利用者が、その
とき求めている情報を適切に入手できる状態になるにはまだ時間を要する。