

交通バリアフリーニュース



交通バリアフリー整備の促進に向けて

徳島大学大学院工学研究科 教授 近藤光男



交通バリアフリーの推進については、平成12年に施行された「交通バリアフリー法」による基本構想の策定段階から、基本構想に基づく整備の推進のフェーズに入っています。平成22年を目標として、バリアフリー整備が今後より一層促進されることは間違いないありません。

四国においても、平成17年6月までに、4県庁所在都市に丸亀市、今治市を加えた6都市で基本構想が策定され、国土交通省に受理されています。このうち、徳島市は、平成16年度に基本構想の策定を行いました。

基本構想の策定に参画する機会を得たこともあり、徳島市の基本構想の特徴について簡単に紹介をさせていただきます。重点整備地区の選定については、JR徳島駅周辺において、高齢者や身体障害者等がよく利用する主要施設を含むエリアの内、地形を考慮して新町川、助任川、福島川で囲まれた「ひょうたん島」と呼ばれている区域を基本的な範囲とし、さらに多くの市民が訪れる商店街である新町、東富田地区等を加えています。

重点整備地区は、区域の特性から大きく南、および北東区域に分けられることが特徴です。南のエリアについては、官公庁や商業施設等が集積した区域であり、平成11年に策定された「中心市街地活性化基本計画」で整備の方向が示されており、今回さらに、交通バリアフリーの側面からの整備を追加することにより、一層の市街地整備が期待されます。北東のエリアについては、スポーツ、レクレーション、文化・教養施設等が集積した地域であり、これらの施設の多くが立地する徳島中央公園を中心とする一帯を車椅子等で円滑に周遊移動できるような整備を目指しています。



徳島市では、策定された基本構想を実現することの重要性を強く認識し、バリアフリー化の事業実施において、高齢者、障害者、住民との連絡強化や各特定事業の連携・促進に貢献するため、「徳島市交通バリアフリー推進連絡会」を設置しました。

四国交通審議会において平成15年度から2年間に渡り議論され、平成17年2月に当審議会により答申された「四国の運輸のあり方」には、中長期的展望に立った四国全体における総合的な運輸政策の基本的な方向性が示されています。この審議会には総合交通部会と交通環境部会が設置されましたが、交通環境部会では交通バリアフリーの実現に向けての課題と整備の方向性が議論され、その成果が答申書に多く盛り込まれています。この答申書に基づき、具体的な整備が着実に、かつ早期に実現することを強く望んでいます。

今後、交通バリアフリー整備が進められる中で、整備の進行に伴って種々の課題が発生することは予想に難くありません。また、四国の各都市は公共交通サービスが大都市に比べて弱い、交通バリアフリー法で示された特定旅客施設の条件を満たす施設が少ないといったような四国特有の課題があります。さらに、住民のバリアフリー化に対する理解と意識の向上、高齢者や障害者に対する支援行動の日常化といった住民に求められる課題も存在します。これらの課題を知恵と勇気で克服し、すべての人が自分の力で行きたいところに安全に、かつ円滑に行けるような社会が早期に実現できるように切に願っています。

基本構想ができました

徳島市都市デザイン室 矢部洋二郎

今年、3月末にとりまとめ、原稿の整理、6月に議会への報告、その後に国土交通省等への写しの送付など、一連の手続きをバタバタバタと行いました。6月27日付け、211番目の受理でした。

昨年7月7日が基本構想策定委員会の発足会でしたから、ほぼ1年、別に2つ3つの仕事を同時進行だったので、実に慌ただしい1年でした。

ここまで辿りつけたのは、コンサルタントのてきぱきとした作業も大きいのですが、なによりも高松市都市計画課交通政策室の助言と委員長をお願いしました近藤光男徳島大学教授のやさしさのおかげであるとの思いが強くあります。

基礎調査の終了した部署へ4月に異動になり、基本構想策定の担当になりました。先行事例を探したところ、先頭が丸亀市、続いて高松市、高知市、松山市で策定済みでした。実物の街を見ながら、基本構想を読めるのが理解の早道だということで、JRで1時間ほどの高松市をお手本にしようと決めたのでした。

早速、先進地視察をお願いして出掛けましたが、再開発中の高松駅の周辺、琴電瓦町駅周辺など、改めて歩いてみても、我が街と比較するまでもなく、整備が完了しているなあという印象ありました。

ところが、交通政策室で谷沢さんと石川さんにお聞きしたところ、基本構想の整備はこれからです、とのこと。最近の予算査定の雰囲気を思い、これだけのことをする工事量の先行きは暗いなあというのが第一感でした。

「基本構想を作る課と事業課が別なので、難しいところがある」という話をお聞きして、交通パリアフリー法の要点は、なるほど、そのあたりなのかもしれんなどと、自分の過去の現場を思い出しました。誰しも、とかくよその課の持ち込み企画には、臨場感が沸きにくいのが本音でありますから。事業計画作成の今年、いまさらながら、そのことを噛みしめております。



基本構想の中心地、JR徳島駅とバスターミナル

しかしまあ、とりあえずは「本」までたどり着こうと。



さて、策定委員会は26名で構成しましたが、皆さんご存じのように、こういう人数の会議になると、阿波弁でなんでも言い合うという住民参加の場にはなかなかなりません。

やっぱり、最大10人位でないと、「話が弾みません。」

策定委員会は4回開いたのですが、一言もしゃべらずに終わってしまった委員の方もいらっしゃいました。

その分は、開催案内の通知を届けて

廻るようにしておりましたので、玄関先とか店先で、二言三言と立ち話をしておりましたが、「バリアフリーなまちづくり」の目指すところをお伝えできたか、本音の声を反映できたかどうか、よく思い返すところです。

徳島市の重点整備地区は、「ひょうたん島」と呼んでいる周囲6kmほどの徳島駅のある島部分と新町側を挟んで広がる新町などの商店街とを併せた地区からなっています。その「ひょうたん島」の中央部を鉄道が貫いており、そこに鉄道高架事業計画があります。鉄道の両側に「よく利用する主要な公共施設等」があるという状況で、それら施設間を特定経路で結びたいのですが、高架事業計画が事業化するのは、まだまだ先のことであるし、跨線橋にエレベーターを設置するのは費用がかさむ。

さらに、ひょうたん島とを結ぶ橋のたもとの歩道勾配は、きついところで10~15%になります。

この難解な条件の中での基本構想でしたので、近藤委員長には随分と緩やかな指導と助言ばかりをお願いしたのではと反省しきりです。

ともあれ、基本構想はかたちとなりましたので、今年は事業計画作成です。近藤委員長からいただいている「できるところからでいいから」という助言をたよりに一步づつ歩づつと繰り返しつつ。

なお、基本構想の全体(A4版56頁)は、徳島市ホームページをご覧ください。<http://www.city.tokushima.tokushima.jp/>

ユニバーサルデザイン政策大綱策定

これまでのバリアフリー施策は主に高齢者や身体障害者等を念頭に進められていて、多様な利用者への対応が十分ではありませんでした。また公共交通やまちづくり施策についても、異なる事業者間の接続や情報提供、中心市街地の衰退や住宅地の遠隔化など、対応すべき様々な課題が顕在化してきています。

このため国土交通省では「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという理念に基づき国土交通行政を推進するため、平成17年7月に「ユニバーサルデザイン政策大綱」を策定しました。

今後は大綱に示された「5つの基本的な考え方」に沿って「10の施策」を具体的に展開していくこととしています。

5つの基本的な考え方

10の施策

利用者の目線に立った参加型社会の構築

①ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた多様な関係者の参画の仕組みの構築

バリアフリー施策の総合化

③一体的・総合的なバリアフリー施策の推進

だれもが安全で円滑に利用できる公共交通

④ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた基準・ガイドラインの策定

だれもが安全で暮らしやすいまちづくり

⑤ソフト面での施策の充実（「心のバリアフリー」社会の実現等）

技術や手法等を踏まえた多様な活動への対応

⑥だれもが安全で円滑に利用できる公共交通の実現

⑦だれもが安全で暮らしやすいまちづくり

⑧様々な人・活動に応じた柔軟な対応

⑨IT等の新技術の活用

⑩先導的取組みの総合的展開
(リーディング・プロジェクト、リーディング・エリア)

ユニバーサルデザイン政策大綱の詳細は国土交通省ホームページ(http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/01/010711_.html)をご覧ください。

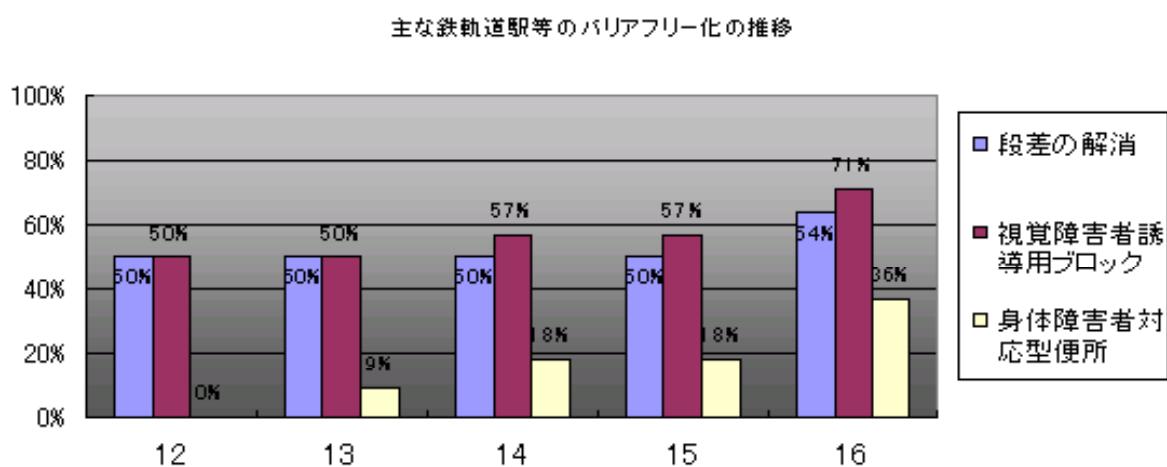
平成16年度旅客施設等のバリアフリー実績

四国運輸局は、平成16年度(平成17年3月31日現在)の旅客施設や車両等のバリアフリー実績をとりまとめました。

■1日の利用者が5千人以上の鉄軌道駅のうち、3駅でバリアフリー化整備が進みました。平成22年までに利用者が5千人以上の全駅をバリアフリー化するという国の目標に向けて、着実に前進してきています。また、利用者が5千人未満の駅についても、11駅でバリアフリー化整備が進められました。

■乗合バス車両のノンステップ化や旅客船のバリアフリー化については、国の目標に向けて着実に整備が進められています。一方、鉄軌道車両については、車両の耐用年数が長いため代替が進まず、バリアフリー化の伸びは目標を下回っています。

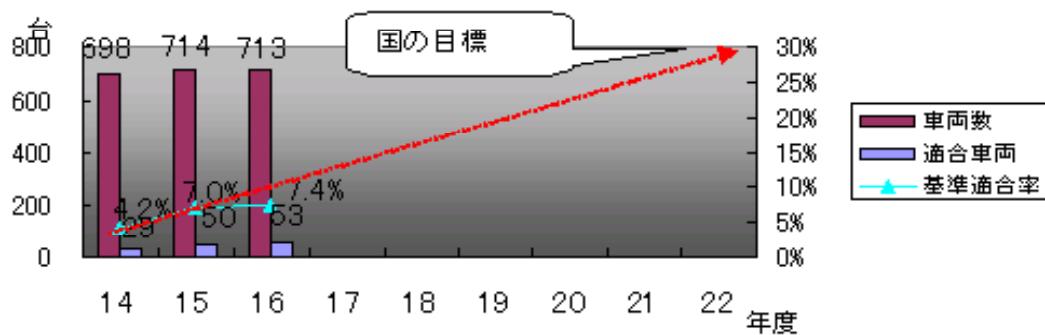
(1) 主な鉄軌道駅等(1日の利用者数が5千人以上)



(2) 鉄道車両等

	総車両数	基準適合車両数	基準適合率	国の目標 (平成22年)
鉄道車両	605	44	7.30%	
軌道車両	108	9	8.3%	
合 計	713	53	7.40%	

鉄軌道車両のバリアフリー化の推移

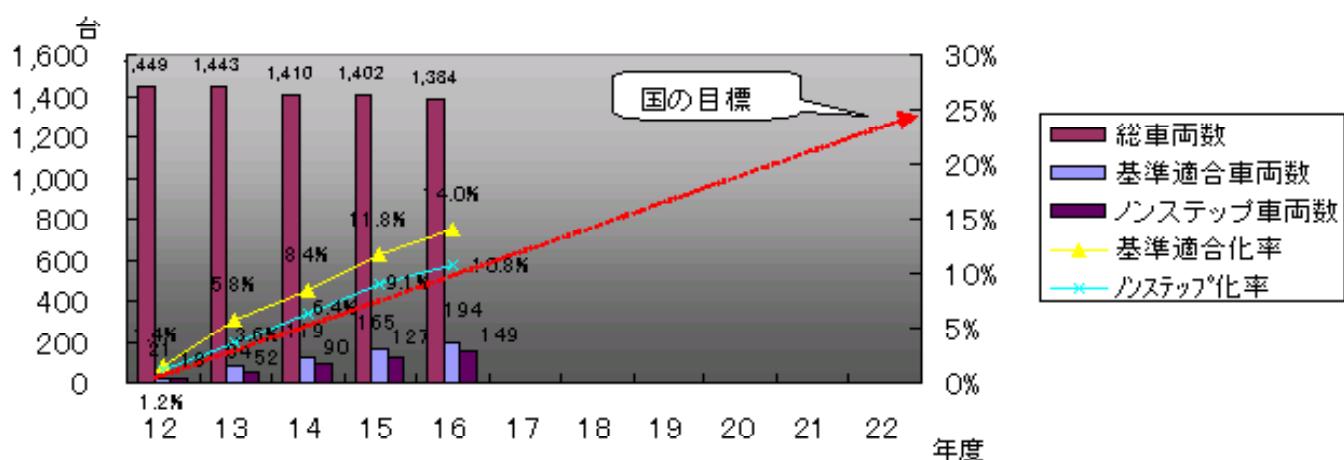


(3) 乗合バス車両

総車両数	基準適合車両数	基準適合率	国の目標(平成22年)
1,384	192	13.9%	原則、10~15年で低床化
	147	10.6%	ノンステップ化率(20~25%)

※ 下段は、ノンステップバスに係る数値で内数を示す。

乗合バス車両のバリアフリー化の推移



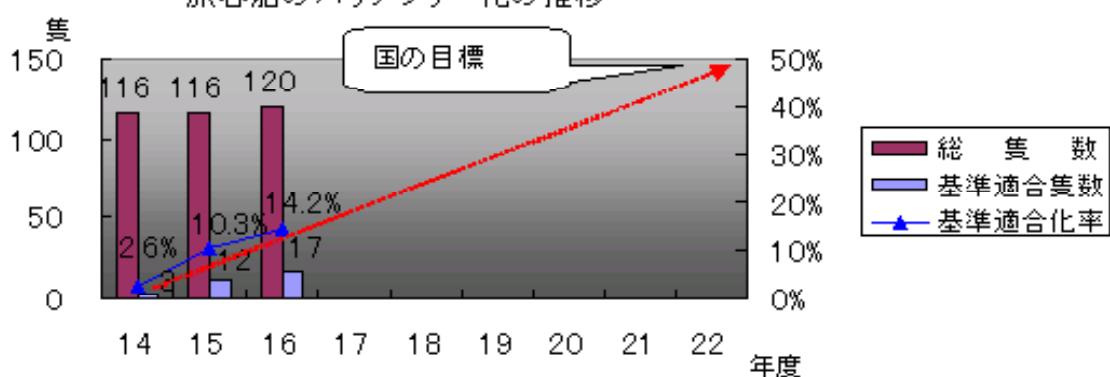
(4) 旅客船ターミナル(1日の利用者数が5千人以上)

総 数	段差への対応	視覚障害者誘導用 ブロック	身体障害者対応ト イレ
1	○	○	○

(5) 旅客船

総 数	基準適合隻数	基準適合率	国の目標 (平成22年)
120	17	14.2%	約50%

旅客船のバリアフリー化の推移



基本構想策定予定調査結果

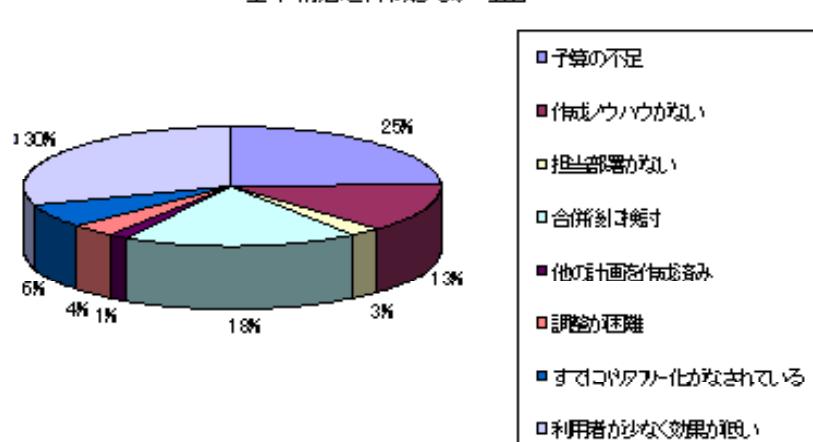
四国管内では利用者5,000人以上の旅客施設がある7市のうち6市で基本構想が策定されており、これは全国的にもきわめて高い数字です。しかし、四国の実状を見ると、利用者数が5,000人以上の駅は14駅で、鉄軌道駅の総数490駅の約3%にとどまっています。

今後は、多数を占める5,000人に満たない旅客施設にあっても基本構想を策定し、地域と一緒にしたバリアフリー化を推進していくことが求められています。

基本構想を策定していない理由は、右図のとおりですが、「作成ノウハウがない」が18%を占めています。

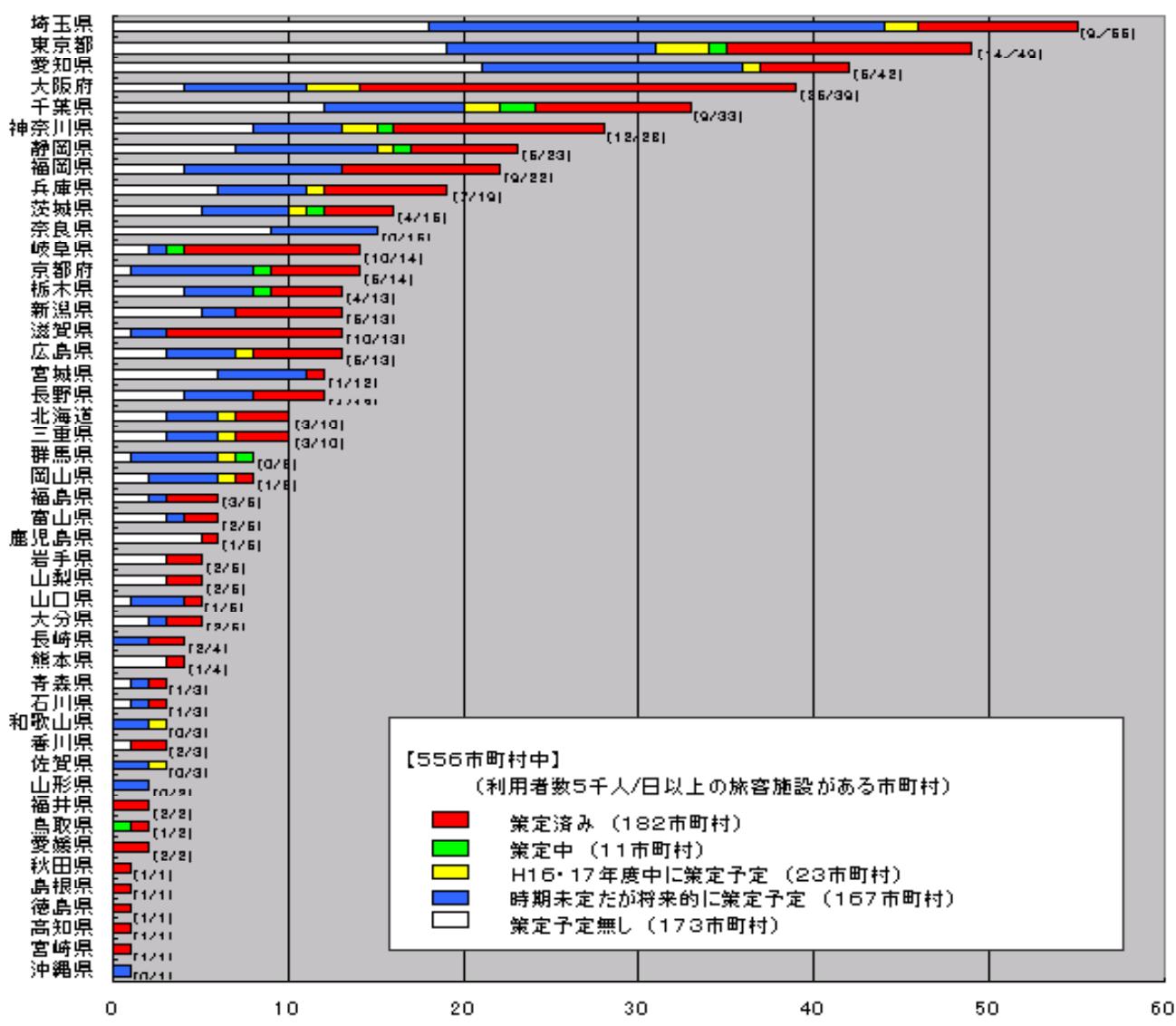
四国運輸局では、そのような自治体のために基本構想作成のための支援活動を行っています。お気軽に消費者行政課までご連絡ください。

基本構想を作成しない理由



1日の利用者数5,000人以上の旅客施設がある市町村(556市町村)
における基本構想策定(予定)状況都道府県別集計(平成17年8月31日現在)

<交通バリアフリー法に基づく基本構想策定(予定)状況調査(平成16年10月現在調べ)より作成。>



市町村数(())内は(基本構想策定市町村数/5千人以上の旅客施設がある市町村数)

注) 平成16年10月調査をベースに平成17年8月31日までに基本構想を受理した市町村や協議会等を設置した旨の連絡があった。

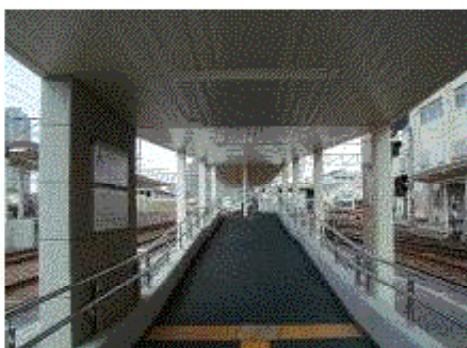
伊予鉄 古町駅をリニューアル



古町駅正面



バリアフリー化された待合所



地下道はスロープに一新！



新設された多目的トイレ

昨年11月よりバリアフリー化を進めてきた伊予鉄道(株)古町駅のリニューアル工事が3月に完了しました。

古町駅は鉄道と軌道が乗り入れる接続駅で、松山市のバリアフリー基本構想でも整備が急がれる駅とされていました。

今回、「多目的トイレ」「待合所」「タクシー乗り場」を新設し、以前の鉄道と軌道を結ぶ地下道はスロープとして生まれ変わりました。

交通ボランティアのすすめ

目の不自由な方へのサポート編

初めてあった時の接し方



何かお手伝い
いたしましょうか
どちらに
行かれますか?
…
東京駅ですね

いきなり触れたつ枝を引いたりしないよう、まず声をかけましょう。

誘導するには



誘導を希望された場合、どのようにしたらよいかをまず尋ねます。白杖を持っていない側の半歩前に立ち、腕をつかんでもらうのが一般的です。

目的地(物)への案内

× よくない説明



○ 具体的でよい説明



●狭い通路

狭い通路での誘導は胸を背中のほうに回して、2者が肩に重なるようにします。必ず「狭くなります」と声をかけます。

障害物がある場合は、急に避けたりせず、予め障害物があることを知らせ、「右に避けます」など声をかけます。



消費者行政インタビュー

～子育てしやすい社会を～



NPO法人わははネット

代表 中橋恵美子さん

子育て中の母親の視点からバリアフリーの現状についてどのようにお考えですか？

交通バリアフリー法の対象が障害を持っている方やお年寄りだけで、子供という視点が欠けていると思います。障害者や高齢者だけでなく、子供にもやさしい施設づくりを考えてほしいですね。子供や子育ての視点を入れることで、対象が大きく広がり、バリアフリーに関心を持つ人も増えると思います。

ドイツに視察に行った時に、「ボランティアの学習はどのようにしていますか？」という質問をしたんです。その時、「ボランティアという言葉は使わない、困った人がいたら助けるのがあたりまえです」と言われました。日本でもバリアフリーという言葉が当たり前になって、使われないようになるのが理想ですが、それまではハード面の整備とともにソフト面の教育をしていかなければならぬと思います。

ハード面の旅客施設についてはどうでしょうか？

近所の駅を利用するんですが、上りのエスカレーターはあるんですが、下りがないんですよ。お年寄りに聞くと、下りの階段のほうが怖いって言うんですね。ですから、上りと下りのどちらかしか付けられないのなら、下りのエスカレーターを付けてほしいです。

上りのほうが大変だらうと思うのは健康な人の発想なんですよ。

ベビーベッド付きのトイレも駅のいちばん端に設置されているんです。設置されているから基準を満足しているんですが、せっかく設置するなら使いやすくしてほしいです。本当に必要なものは、当事者しかわからないんです。ですから、ただ設備があるからいいだらうじゃなくて、当事者と一緒に施設の使いやすさを検証することが大事だと思います。



子育て中の母親が利用しやすい「子育て支援タクシー」を提案されましたね？

もともとは、妊婦の方からの意見がきっかけだったんです。破水して病院に向かうためタクシーを呼んだところ、タクシーの運転手さんから車を汚さないでと言われたうえ、手助けもしてもらえないかったという話を聞いたんです。それでタクシーに関する意見をお母さん達から集めたところ、対応が冷たい等の否定的な意見が圧倒的に多かったです。そう言った意見を参考に、お母さん達がタクシーを使いやさしいようにするための企画書を作成したんです。それをタクシー事業者に見せて協力を呼びかけたんですが、それに答えてくれたのが花園タクシーさんだったんです。それから徐々に他のタクシー会社にも広がっているので、非常に感謝しています。

最初は問題もあったのではないかですか？

花園タクシーが事業を始めるときには、担当ドライバーを8人選んでくれたので、その人たちに対して研修を行つたんです。最初の研修の時は、決して積極的とは言えなかつたんです。でも、子育てタクシーで子供を乗せるたびに、母親からすごく感謝されるんですね。それからは運転手さんの方から、子育てボランティア養成講座にも参加してくれるまでになって、いまでは私たちが考えていた以上のサービスが行わされているんです。たとえば、運転手さんが自費で童謡のテープを買って、子供が乗ると音楽をかけてくれたり、お菓子を用意していて子供に与えたり、自分で考えて努力してくれているんです。なによりも運転手さんが、子供を乗せるのがおもしろいと言ってくれるようになったのがうれしいですね。



話は変わりますが、最近、東京～大阪～神戸に仕事で出かけましたが、電車の中で子供連れの母親に対して冷たい人が多くてびっくりしました。こんなに混雑した電車に子どもを連れてくるなんて…とまゆをひそめる老婦人や愚図る乳児をにらみつける若い人たち……子育てしづらい世の中だなあーと思います。

自分たちの活動を通して、少しでもそういう社会を変えていければと思っています。

[詳細は四国運輸局のHPでどうぞ](#)

消費者行政レポート（16年度版）を発行！

本年8月、四国運輸局は、平成16年度中の交通消費者行政の取り組みをまとめた「消費者行政レポート」を発行しました。

このレポートには、各県で開催している交通アドバイザー会議の概要とそこに寄せられた利用者の声がどのように公共交通機関の利便性の向上につながったのかや、高齢者や身体障害者をはじめとする誰もが使いやすいものにするために四国運輸局が取り組んでいる公共交通機関のバリアフリー化施策等の概要を紹介しています。

是非、ご覧ください。

レポート全文は、運輸局ホームページに掲載しています。

<http://www.skt.mlit.go.jp/information/gousei/0520-2.pdf>



※このレポートの内容や上記施策等について、ご意見・ご要望等お待ちしています。

四国運輸局交通環境部

消費者行政課

tel : 087-825-1174

e-mail : 運輸局ホームページの「お問い合わせ」欄をご利用ください。

交通バリアフリー教室の開催



7月5日(火)、四国運輸局と宇和島海事事務所は、宇和島市の新内港旅客船ターミナルでターミナル施設と盛運汽船(株)のバリアフリー船しらさぎ(182トン)を使って「交通バリアフリー教室」を開催しました。

教室に参加した宇和島市立鶴島小学校6年生44名の皆さんには、講師の先生に教わりながら、車いす、視覚障害者、高齢者等の疑似体験をし、また介護の方法を学びました。

段差の移動や高齢者疑似体験セットの装着は想像以上に大変だったようですが、皆それぞれ熱心に取り組み、講師の先生の「何か質問や感想はありますか?」という問い掛けには次々に手を挙げて「実際に体験してみて、車いすや目の見えない人が大変なのがよく分かった」「お年寄りの体験セットが重かった!」「町で困っているお年寄りを見掛けたら手助けしたい」と答えていました。

このような体験を通じて、困っている障害者やお年寄りの方を見掛けた時に、少しでも多くの人が「お手伝いしましょうか」と気軽に声を掛けられる社会になってほしいものです。

※教室に参加した生徒の感想文を別添ファイルで添付しています。是非ご覧ください。

交通バリアフリーニュースの編集方針

～これから、こうします、4つの方針と5つの方策～

交通バリアフリーニュース編集委員会では、紙面の充実を図り、一人でも多くの方に読んでもらい、少しでも読者の役に立つ情報を提供できるよう、「4つの方針と5つの方策」を持って編集に望んでいきます。

方針1 タイムリーな情報の提供

方針2 「役に立つ」「とっておきたい」紙面の構築

方針3 サービスの供給サイドに加えユーザーも視野に

方針4 連携強化を念頭に置いた企画

方策1 見やすい紙面 文字を大きく、紙面の4割を図表に

方策2 顔が見えるニュースに 人に着目した記事、執筆者がわかる紙面

方策3 取材の充実 インタビューの実施、生の声を届ける

方策4 多くの参加者 多様な関係者や四国外から的情報提供

方策5 読者とのコミュニケーション 意見、投稿の受付

【編集委員会より】

本号でご紹介した国土交通省の「ユニバーサルデザイン政策大綱」では、国民一人ひとりが、高齢者、障害者、子供連れ等の困難を自らの問題として認識し、その社会参加に積極的に協力する「心のバリアフリー社会の実現」を10の施策の一つに掲げています。心のバリアフリーの広がりや深まりが、地域における交通バリアフリーのより効果的な実践のための重要な核となっていくことだと思います。「癒しの四国」と云われる、このすばらしい土地柄を大切に、取り組んでいきたいと思います。

交通環境部 横田玲子

8月2日付けで交通環境部長に着任しました
バリアフリー関係者の皆様どうぞよろしくお願いします。

みなさんからのご意見・ご投稿をお待ちしています。バリアフリーに関するものならなんでも結構です。四国運輸局消費者行政課まで、FAXまたはメールでお寄せ下さい。



〒760-0064

高松市朝日新町1-30

四国運輸局交通環境部消費者行政課

電話 087(825)1174

FAX 087(822)3412

Email: Shikoku-shohisha@skt.mlit.go.jp



国土交通省

このニュースは交通バリアフリー関係の話題を中心にして、4県自治体のバリアフリー関係担当部署、交通事業者及び地域のNPOの方にお送りしています。

このニュースの配信につきまして、配信先の追加、変更や停止をご希望される方は、お手数ですが本メールの返信機能でご連絡ください。

四国運輸局ホームページもご覧下さい

<http://www.skt.mlit.go.jp/>