〔研究員の視点〕

バリアフリーの観点からみた わが国公共交通を取り巻く環境の変化と課題

交通経済研究所研究員　渡邉　徹

※本記事は、『交通新聞』（2018 年 11 月 29 日付）に執筆したものを転載いたしました

バリアフリー整備ガイドラインが５年ぶりに改訂

2018 年３月に「公共交通機関におけるバリアフリー整備ガイドライン」が５年ぶりに改訂された。同ガイドラインは高齢者や障がい者などの多様な利用者のニーズに応えるため、公共交通事業者等が旅客施設及び車両等を新たに整備・導入等する際のバリアフリー面での指針となるものだ。したがってガイドラインの改訂は、事業者に対する社会的要請が変化したことを意味する。

そこで本稿では、今次のガイドライン改訂の背景及び骨子のレビューを通じ、バリアフリーの観点からみたわが国公共交通を取り巻く環境の変化と課題を検討したい。

バリアフリー整備ガイドラインとは？

公共交通におけるバリアフリーをめぐっては、2000 年に「交通バリアフリー法」が施行され、旅客施設及び車両等のバリアフリー化を推進することとされた。同法はその後、学校や病院、商店、オフィスビルなど、不特定多数の人々が利用する建築物におけるバリアフリー化の推進を定めた「ハートビル法」と一体化され、2006 年に「バリアフリー法」（「バリアフリー新法」ともいわれる）が施行された。

バリアフリー法は、公共交通機関の旅客施設及び車両等を新設等するときは、高齢者、障がい者等の円滑な移動を促進するために省令で定める基準（公共交通移動等円滑化基準）に適合させなければならないと規定している。では、事業者は具体的にどのような対応を講ずべきか。これを示しているのがバリアフリー整備ガイドラインだ。

ガイドラインは法令で対応が義務付けられている事項（移動等円滑化基準に基づく整備内容）のほか、社会の変化や利用者のニーズに照らし積極的に対応すべき事項（標準的な整備内容）、さらには上記二つの事項に対応した上で、さらなる移動等円滑化や利用者の利便性・快適性の向上を図るために対応が望まれる事項（望ましい整備内容）も示している。

ガイドラインには「旅客施設編」と「車両等編」があり、前者は 1983 年に策定された「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」を、後者は 1990 年に策定された「心身障害者・高齢者のための公共交通機関の車両構造に関するモデルデザイン」を起源とし、いずれもこれまで数次にわたり改訂されてきた。

今次改訂の背景と経緯

今次改訂前最後のガイドライン改訂は

2013年6月に行われたが、その直後に2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催が決定し、障がいの有無に関わらず誰もが生き生きとした人生を享受することのできる共生社会をレガシーとして残すこととなった。そこで2015年2月にオリンピック・パラリンピック担当大臣を座長とする「ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議」が設置され、学識経験者や障がい者団体なども参画して共生社会の実現に向けた施策の検討がなされた。

連絡会議は2016年2月に「ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議」に発展的に移行し、「ユニバーサルデザイン2020行動計画」を策定した。この中で、公共交通におけるバリアフリー水準の底上げを図るため、学識経験者、障がい者団体、事業者及び行政からなる委員会の下、移動等円滑化基準の改正とガイドラインの改訂に向けた検討を行うこととされた。

かくして2018年3月に改正移動等円滑化基準が公布（一部を除き同年10月から施行）されるとともに、ガイドラインが改訂された。

今次改訂の骨子

今次のガイドライン改訂のポイントは大きく二つある。一つは移動等円滑化基準の改正に伴う改訂だ。移動等円滑化基準の改正により、①高齢者、障がい者等の利用状況に応じた旅客施設内のエレベーターの複数化・大型化、②旅客施設におけるバリアフリールートの最短化・複数化、③乗継ぎルートのバリアフリー化・最短化、④トイレのバリアフリー機能の分散化、⑤鉄道駅のホーム縁端における内方線付き点状ブロックの設置、⑥鉄道車両内の車椅子スペースの増設、が新たに義務付けられたことを受け、ガイドラインに具体的な整備内容が盛り込まれた。

今一つは旧ガイドラインで「望ましい整備内容」とされていた事項の「標準的な整備内容」への格上げと、各整備内容におけるバリアフリー水準の引き上げだ。たとえば旧ガイドラインでは、運行（航）異常時に利用者が次の行動を判断できるような情報を提供することが「望ましい」とされていたが、新ガイドラインでは「標準」とされている。また通勤型車両内に設置する車椅子スペースについて、旧ガイドラインでは「1列車に2カ所以上」が標準とされていたが、新ガイドラインでは「1車両に1カ所以上」が標準とされている。

公共交通への期待は高まっているが…

2013年改訂後の高齢化の進展や障がい者数の増加に加え、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催決定などもあり、近年公共交通に期待されるバリアフリー水準は一層高まっているが、費用が発生する整備内容も多い。それでも増収に結び付けば事業者としても取り組みやすいところだが、現実には増収に直結するとはいいがたく、さまざまな設備投資が求められている中、必ずしもバリアフリー整備を優先させられる状況にない。

このため国と地方自治体が費用の一部を負担しているが、国も地方も財政事情は厳しい。受益者負担の観点から、沿線住民や開発者など、広く地域に負担を求めることも考えられるが、バリアフリー整備が地価の上昇といった形で地域にもたらす便益は限定的だ。

したがって当該公共交通機関のすべての利

用者に負担を求めるのが妥当だろう。非高齢者や健常者の利用者も、バリアフリー設備の潜在的利用者として便益を享受しているからだ。ただし、たとえばある旅客施設におけるバリアフリー整備の便益は、主にその施設の利用者が享受することとなるため、利用者間の公平性に配慮する必要がある。この点、国土交通省が設置した検討会が 2017 年に首都圏及び近畿圏の鉄道利用者を対象に行ったインターネットアンケート調査で、日常的に利用しない鉄道駅におけるバリアフリー整備についても受益を認識し、費用を負担する意思のあることが確認されている。

利用者に求められる当事者意識

この結果も踏まえ、前述の検討会は都市鉄道における一層のバリアフリー整備を迅速に進めるため、運賃に別途上乗せする形で利用者に一定の負担を求める新たな制度の導入を提言したところだが、実際問題としてバリアフリー整備やその後の維持管理・更新には費用を要し、それは誰かが負担しなければならない。では誰が負担すべきかといえば、一層のバリアフリー化を要請する「社会」だが、ここにいう「社会」とは「利用者」にほかならない。利用者には費用負担も念頭にバリアフリー整備を求める姿勢が望まれると考える。