

「バリアフリーの交通社会をめざして」特集にあたって

新井邦二郎*

はじめに

これからの社会は、経済一辺倒の競争社会ではなく、環境や弱者との共存を図る共生社会であることが望まれている。そうした観点から、弱者にやさしい社会づくりの必要性が叫ばれているが、交通社会も、その例外ではない。しかし、その面におけるわが国の交通対策は先進諸国とくらべて確実に遅れており、車椅子を利用する人や視覚・聴覚の障害を有する人が、身体の健全な人と同じように道路やバス、電車や地下鉄、飛行機や乗用車を利用することは、現在までのところきわめて困難であると言わざるを得ない。

たとえば、高度経済成長が始まりを見せた昭和40年代ごろから、全国各地の多くの横断歩道が廃止され、その代わりに歩道橋が盛んにつくられはじめた。これでトラックや車の流れはスムーズになったが、その影で自転車や歩行者、とりわけ高齢者と身体に障害をもつ人は道を利用することすら大きな苦勞と苦痛を伴うものとなった。ほぼ同時期に、車と歩行者との混合を減らし歩行者を保護するという名目のもとに、ガードレールが大きな道路だけでなく、幅員の小さい道路にもつくられるようになった。その結果、電柱にも拒まれ、車椅子や乳母車が入れないような狭い歩行者用ガードレールもでき、車椅子や乳母車は車道を通らなければならない状況も一部に生まれた。

さらに地下鉄は、大きな都市では、いまでは市民生活には欠くことのできない足となっており、その普及度は公共交通のなかでも、近年最も著しいものと言えよう。しかし、あの地下深く下がっていく何十段もの階段は、車椅子の人や足の弱い人を寄せ付

けない。心臓の悪い人も、死をかけて上り下りをしなくてはならなくなった。それより前に市民の足となって、だれもが気軽に乗れた路面電車が、地下鉄の普及とともに廃止の憂き目をみたことを考えると、交通の歴史がバリアフリーに向かって確実に前進しているのかどうか自体、疑問に思えてくる。このような事例をいちいち数えあげたらきりがなくらい、こんにちの日本の交通はバリアがいっぱいなのである。

以上のように、交通弱者、とりわけ交通に障害をもつ人に対し、日本のシステムは明らかに遅れをとっており、改善すべき事柄が山ほどあると言えるだろう。

本特集の最も大きな目的は、こうしたわが国の、交通に障害をもつ人を取り巻く実態を総点検することである。その上で、障害をもつ人も自由に移動できるバリアフリーの交通社会をめざして、私たちは何をなすべきかを考えていきたい。また、障害をもつ人にバリアフリーな社会は、高齢者や身体の弱い人、小さい子ども連れなどにもバリアフリーの交通社会となるだろう。本特集では、以上のような考え方に基づき、これから紹介するような話題提供に沿って議論を深めることを期待したい。また特集の性格上、交通のバリアをジャーナリズムの目からみることと、交通に障害をもつ人からの視点も不可欠と考え、前者は「わが国の交通のバリアフリーの実相」、後者は「JRのバリアを考える」として掲載した。

1. みちづくり・まちづくりにおけるバリアフリー

歩道橋あるいは歩道と車道の段差など、車椅子の利用を拒む道路、視覚障害をもつ人を誘導するブロックの設計の不備など、道路設計やその背後にある都市計画におけるバリアフリーが重要な課題となってきた。障害をもつ人が道路を利用し、安全かつ快適に移動できるようにするために、都市計画や

* 筑波大学心理学系教授
Professor, Institute of Psychology,
University of Tsukuba

道路設計の上でどのような改善が求められるのか、またその取り組みがどのように行われているのかなど、みちづくりやまちづくりのバリアフリーの現状の分析と課題を提示する。

2. 公共交通のモビリティとバリアフリー

障害をもつ人も含めて、文字どおり市民の足となっている電車やバス、飛行機などの公共交通のバリアフリーは、最も力を注いで達成すべきであるが、乗降の装置やその援助システムなど改善を要する問題が実に多い。バスひとつとってみても、車椅子の人が乗車可能な装置を備えているバスはきわめて少なく、またその乗降をごく自然に見守ることのできる市民感覚の成熟もまだ不十分である。だれでも利用できる公共交通において、現在どの程度までバリアフリーを達成してきているのか（逆にどの程度達成していないのか）を明らかにし、いまどのような問題の解決が求められているのかを提示する。

3. わが国の交通のバリアフリーの実相

交通社会のバリアフリーは、障害をもつすべての人の社会参加を進めるノーマライゼーションの流れのなかで位置づけられる。このノーマライゼーションの流れは日本でも国の施策に取り入れられ、各種統計を見る限り、バリアフリーは徐々に実現しつつあるように思える。しかし、実際は、交通のバリアフリーと称して、障害をもつ人の立場を無視した施策や設備の整備が行われているのが実情である。こうした、当事者を無視し、障害をもつ人のノーマライゼーションの立場に立たない各種の施設改善の問題点のほか、一般市民の心の中にある偏見・差別というもう一つのバリアを取り除く課題を提示する。

4. ヨーロッパにおける交通のバリアフリー

ヨーロッパは、道路設計や都市計画の面だけでなく、公共交通や援助システムの面でも、日本よりも早くから、しかも社会をあげて交通のバリアフリーに取り組んできている。そうした先進的な国々において、障害をもつ人が道路や公共交通をどのように利用しているのかについての調査結果を報告するとともに、日本でも参考となり得るような事例を提示する。

5. 視覚障害者のための移動援助システム

視覚に障害をもつ人にとって、道路はいわば迷路のようなものであろう。どの道を利用すれば目的地まで行くことができるのか、それを保証する手掛かりになるようなものを得ることが現状では難しい。そうした人々が道路を利用し、移動することをサポートするシステムの研究と実践が、全国的に行われ始めている。道路の工学的な部分を除いた、視覚に障害をもつ人を対象とした新しい援助システムの現状と課題を提示する。

6. JRのバリアを考える

JRは、その歴史の長さや事業規模の大きさからみて、わが国の公共交通を代表するものと言えよう。JRは、障害をもつ人のバリアフリーの取り組みにおいて、常に先進的な役割を果たしてきていると言いがたい面もあるが、そこでのバリアフリーは日本の標準としての役割を果たしており、その意義はきわめて大きい。筆者は自身に交通に障害をもつ立場から、これまでJRに各種の改善要望を行い、それに対するJR側の回答を得ている。こうした当事者の取り組みを公開し、交通のバリアフリーにかかわる実際の問題を提示する。

以上、六つの論文（報告を含む）では扱われなかったことも多くある。たとえば、愛知県瀬戸市にある身体障害者専用宿泊施設付きの自動車教習所が、「行革」のため廃止されようとした話は記憶に新しい。結果的には労働福祉事業団から愛知県障害者雇用促進協会が平成9年の4月から経営を引き継ぐ形でようやくその存続が決まったが、このためにはその卒業生をはじめ全国の多くの人たちの要望が大きな役割を果たした。しかし、全国各地の身体障害者が自分の住む地域で教習所に行くことはまだ不可能である。障害をもつ人にとっての交通のバリアフリーは、いまなお遠い道のりであることを実感させた出来事であった。

本特集が、障害をもつ人の交通の実態を知り、真剣にそのバリアフリーを考え、議論するきっかけとなることを願う次第である。