

一宮駅における交通バリアフリーの現状とその問題点

02C101 村瀬 靖章

指導教員 舟渡 悦夫

1. はじめに

本研究は、愛知県一宮市にある一宮総合駅を対象として交通バリアフリー法における問題点調査を行ったものである。障害者（肢体不自由）高齢者などが移動に際してどのような困難があるのか。また、法律や条令などによってどこまでサポートされているのか。今後どのような改善が必要なのかを、駅利用者へのヒアリングから分析することにした。

2. 研究方法

本研究の手順は次のように行った。

駅に関する交通バリアフリー法及び条例の把握：現在施行されている又は今後、改正される法律・条例をインターネット・バリアフリーの本又は、官公庁のホームページなどを使い学ぶことにした。

障害者・介護者についての情報収集：障害の分類や高齢者の人数の推計であるが、すべての人数を把握することは至難である為、インターネットや公表されている官公庁のデータ及び文献を元に把握することにした。

ヒアリングの実施：駅を利用するすべての人にとってどういった困難があるか。障害者及び介護団体のなどどのような困難があるのかヒアリングを実施し把握することにした。

各鉄道事業者・行政の対応策：名鉄・JRのホームページなどで公表されているバリアフリー情報をまとめ、行政機関との連携をどのようにしているかを把握することにした。

3. 一宮駅でのヒアリング結果と考察

(1) ヒアリング調査の概要

ヒアリング調査日：11月13日～11月18日の間 表-1 一宮駅ヒアリング結果（高齢者・肢体不自由者）
で合計ヒアリング時間 17 時間

回答者の年齢：40代17人、50代25人、

(2) 一宮駅でのヒアリングの考察

駅を利用する際に、多くの方が文字の大きさに不満が多かったが、改札の幅や階段などといった移動に関する基本的動作不満の年齢・性別関係なく声も多くあがった。

交通機関を利用するために欠かせない動作を普段我々は何気なくこなしているが、どれか1つでも欠けてしまうと非常に不便になってしまう。この事は誰にでもありえることで決して人事ではないと感じた。駅にエレベータを取り付けるなどのバリアフリー化を義務付け、安全で利用しやすい駅が好ましい。

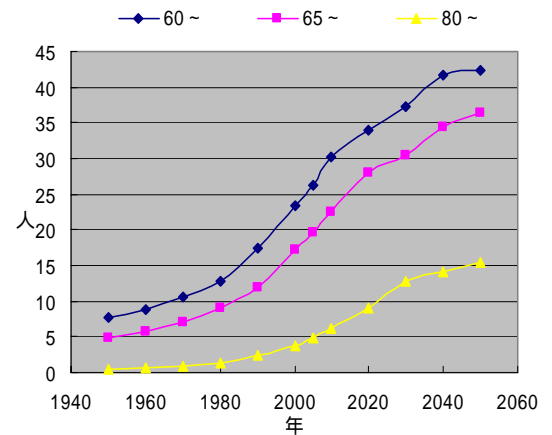


図-1: 日本の人口と高齢者推移



写真-1: 肢体不自由者の構内移動

行程	障害		
	高齢者	肢体不自由者 (車椅子使用)	肢体不自由者 (車椅子以外)
アプローチ	経路の移動がやや困難 転倒の危険性がある	経路の移動が困難 ひさしがないと雨天時濡れる	転倒の危険性がある 経路の移動がやや困難 ひさしがないと雨天時濡れる
乗車券の購入	券売機の使い方がわかりにくい	券売機、カウンターの利用が困難	金銭の投入が困難 上肢をはずさなければ乗車券の購入が困難 杖を置く場所が必要
改札口	自動改札の使い方がわかりにくい	改札口の通過が困難 自動改札の通過が困難	改札口の通過が困難 自動改札の通過が困難
旅客通路の移動	転倒の危険性がある 移動がやや困難	階段・段差の垂直移動が困難	転倒の危険性がある 移動がやや困難
ホーム	待ち時間が長いとつらい ホームと車両の隙間を越えるのが困難 段差を越えるのが困難	ホームと車両の隙間を越えるのが困難 段差を越えるのが困難	待ち時間が長いとつらい ホームと車両の隙間を越えるのが困難 段差を越えるのが困難
トイレ	転倒の危険性がある 異常時の通報が困難	障害者用便所以外の使用が困難 異常時の通報が困難 洗面所の使用が困難	異常時の通報が困難 洗面所の使用が困難 和式便所の使用が困難 転倒の危険性がある

4. 障害者・介護者団体のヒアリング結果と考察

(1) ヒアリング調査の概要

ヒアリング対称：NPO法人及び各障害者・介護団体

ヒアリング調査日：3つの各団体へ12月9日、1月6日、1月13日の3日間に渡って行った

回答者：介護者3名、障害者肢体不自由者（1級から3級）3名の合計6名

質問内容：普段移動する際や駅を利用する際に困ったこと・不満に思ったことはありますか。

障害者の回答：移動をするときに、道路の舗装や段差、視覚障害者の点字ブロックなどによって車椅子の前輪が取られるという意見が多かった。駅の利用時では、通勤・通学のラッシュ時など駅員が忙しいときは駅の利用が困難で、声を掛けづらく、エレベーターがあればホームまで一人で移動ができたり、リフト付きのタクシーが割高で、台数が少ない利用したくてもなかなか利用できない。

介護者の回答：自分が障害者という自覚がない中途障害者が多いため、心と体が追いつかないので何をするにも困る。

健常者への理解がなかなか得られない。

(2) ヒアリングの考察

輸送運賃の割引などといった各交通事業者や各介護団体の連携がうまくいっておらず輸送運賃などの引き下げなどに障壁ができ、障害者の自律の障害となっていました。1人で自由に外に出たくても周囲の迷惑になるかもしれないという必要の無い遠慮が障害者の意見で最も多く見受けられました。一方、介護者の意見では障害者自身の障害認識力の低下など生きるという意志を持たせ、何事をするにも意欲を持たせるのが一番の必要事項だと感じられました。

6. 結論と今後の課題

1) 今回アンケートを行い、障害者とかかわっていく中で一番大切なことは、どこにどのようなバリアがあるかを多くの人を知り理解をして将来の住みやすい街づくりに生かしていかなければならず、すべての人に平等な社会をつくるためにも段差解消などのハードなバリアとともに心のケアなどといったソフト面のバリアを解消していかないと根付いていかない。

2) 今後の課題として、他の各障害を持った方と利用する時に、一番効率の良い具体的なバリアフリー方法をできるだけ多くの方に理解してもらい、様々な人からのバリアフリーに関する提案をして実行をいかなければならない。そのためには肢体不自由者以外の障害者・介護者などへのヒアリングを実施し、行政との連携を図らなければ改善されて行かない

参考文献

- 1) 公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン http://www.ecomo.or.jp/gide/guide_10.html
- 2) 名鉄のホームページ <http://meitetsu.jp/service/handicap/main.html>
- 3) JR東海のホームページ <http://www.jr-central.co.jp/>
- 4) 平成15年版 社会保障統計年報 法研 2003
- 5) バリアフリーと交通 中央法規 2001

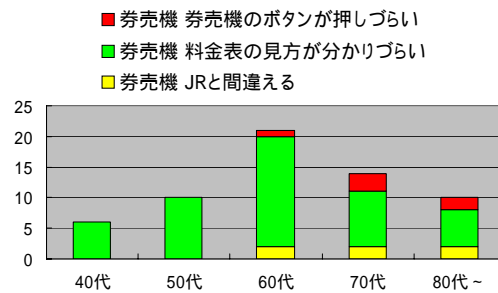


表-2 券売機での不満点

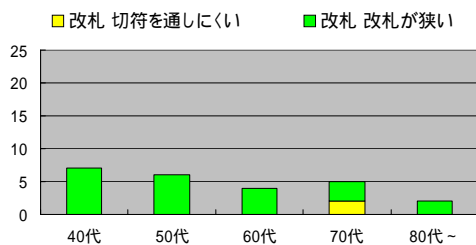


表-3 改札での不満点

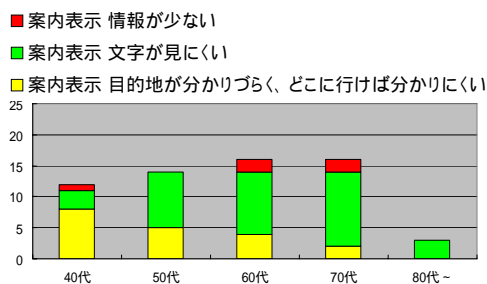


表-4 案内表示での不満点

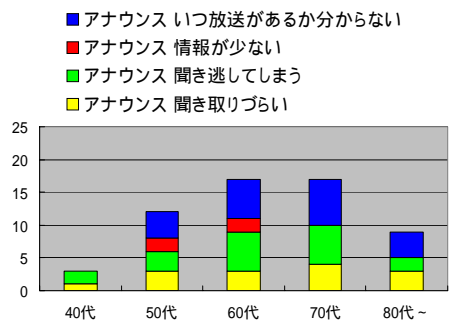


表-5 アナウンスでの不満点

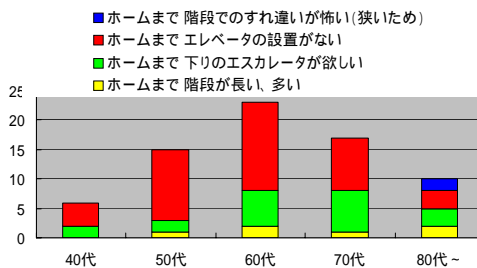


表-6 ホームでの不満点