



人と環境にやさしいトランジットモデル都市をめざして RACDA

第 169 号

2017 / 10

# おばあちゃんの喜ぶ 電停、バリアフリー化

■映画「千と千尋の神隠し」の冒頭、主人公の千尋が自家用車の後部座席でお行儀悪くも寝そべっている場面がある。その千尋も妖怪の世界に紛れ込んでからは、生きるために一生懸命働く。妖怪の中でもピカイチ怖い顔なしは、あふれるほどの金を千尋にやると言うが、千尋は少しもありがたがらない。その顔なしと千尋は電車に乗ることになるが、さすがの顔なしも電車の中ではお行儀良く座っている場面が描かれている。行き過ぎた自動車万能社会の中で、

「電車やバスの中ではお行儀良くしていなさい」と教えられる事は少なくなっているのではないか。自動車社会の弊害は、交通事故、排気ガスの垂れ流し、渋滞、公共交通の衰退などと言われるが、本当に問題なのは、人の心の衰退を招いていることだろう。

■今週電停のバリアフリー調査のために、富山県の高岡万葉線、富山地方鉄道市内線に乗った。万葉線の終点越ノ瀧から母親と3人の子供達が走って乗り込んできた。路面電車の運転手は「まだすぐには出ないから、急がなくていいよ」と窓から声をかける。乗り際に子供の一人は「お願いします」と運転手に頭を下げた。すると母親が別の子供に「ちゃんとお願ひ言ってますって言った?。」とちょっとたげたしなめた。なんだかほのぼのとしたものを感じた。

■その万葉線ではかつて存続問題が起き、我々ラクダの姉妹団体・RACDA 高岡が設立され、2002年には三セク万葉線(株)が設立、現在11輛中6輛のMOMO型低床電車が走っていて、昼間は2輛に1輛低床電車がやってくる。三セクになって税金が投入され、痛んでガタガタだった路盤はすべて整備されて走りは抜群に向上。電停も48カ所中34カ所はマウンドをかさ上げして低床電車に合わせるなどの改修工事が済んでいて、バリアフリー化されている。さらに都心部の電停ではバリアフリー工事で拡幅された電停のために、道路2車線を1車線に絞っている所さえある。高岡市と県警の取り組みの本気度がよくわかる。高岡駅では新幹線開業にむけて、今までの電停をさらに駅舎の中に伸ばす工事を完了しており。電車バスの待合室の側から路面電車が発射していく。

■岡山のMOMOが導入された2002年、国土交通省道路局では電停に関する道路構造令を改正し、バリアフリー電停のかさあげ工事は国県市の道路設置者が行うこととした。おかげで岡山では道路幅の足りないノーガード電停の小橋・中納言以外の全電停をバリアフリー改造することが出来



NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502

E-mail: info@racda-okayama.org

URL: <http://www.racda-okayama.org>

RACDA

検索



た。岡山では島式電停が多く、元々電停幅が広くて電停数も少なく、国道県道側もたった1輛の低床電車導入にもかかわらず、国の路面電車見直し政策のモデルとして、いち早く取り組んでくれたわけだ。開通式では車いすのお客さんが自走して乗り込む姿に、我々も感動し、この流れがどんどん広がっていくものと思っていた。

■しかし全国の低床電車導入など車輛側のバリアフリー化は1997年からの20年でもようやく20%こえるほど。設備側の電停改良も遅々として進まず、その実態を表す調査もないので、今回全国路面電車サミットに参加する各地の団体に呼びかけて、電停バリアフリー調査を行うことにした。低床電車導入と電停改良、道路改良がそろって、初めて車いすでも一人で電車に乗れる完全なバリアフリー化が実現する。

■先月から岡山、松山、高知、高岡、富山と電停のバリアフリー化の進捗具合を調べてみて、単に数字で表すことのできないバリアフリー化の現実対応、問題点が浮き彫りになってきた。既にドンドン自動車が走っている道路を、路面電車バリアフリー化だけのために車線を減らすなどと言うことは中々難しく、松山では低床電車が45輛中12輛入っているにもかかわらず、狭い電停が上り下り別々にあるためか、車いすでの自走利用はほとんど出来ない状態にあった。しかし一方低床電車はドンドン来るので、少し足の弱いお年寄りやベビーカーにとってはなんら問題ないレベルにはなっている。

■高知ではとさでんが経営危機の陥りバス会社と経営統合し、税金を投入して電停改良や軌道強化が進んでいる。低床電車は64輛中たった1輛だが、たくさんの電停と長い運行距離で大いに路面電車の力を示している。電停には結構ベンチがあるのには感心させられた。そういえば高岡でも狭い電停に小さなベンチがたくさん置かれていたのが印象的。鉄道部分には待合室も多く、48電停のうち36電停ですわることのできるのだ。

■富山市では日本初のLRT、富山ライトレールが2006年に新規開業し、新設だからもちろん全電停は車いすで乗り降りできる完全バリアフリー化、電車も全7輛がMOMO型低床電車だ。同じ富山の市内の路面電車も、コンパクトシティの目玉として富山市が税金を投入して環状化、この部分を走る電車は3輛全てがMOMO型で、新設の電停は幅広く折りたたみベンチが4つ以上設置されている。新設軌道の国際会議場前で待っていた子供達が、電車接近放送を聞いて「次は何色かなあ」と母親に話しかけ、「あれー、銀色だった」と盛り上がっていた。低床電車にはベビーカーの親子がたくさん乗っており、小型のキャリーを転がしたおばあちゃん二人が連れだって乗ってきた。かなり足は不自由そうだったが、環状以後賑わう大和デパートあたりでの買い物が楽しみなんだろう。環状化後の連休の日曜日、都心ではさまざまなイベントが開催され、あちこちで再開発が完成して賑わいが戻っている実感がある。富山のコンパクトシティ政策は成功しているのではないかな。

■当初電停バリアフリー調査では、車いすで自走して電車に乗れるかだけを調査するつもりであった。しかし新設LRTならともかく、各地の事情など様々な制限の中で、各地各事業者が頑張っている状況がわかった。構造上も岡山のMOMO導入ではホームと電車の間隔は5cm、広島では8cmとしており、万葉線ではもう少し広く高さも合っていない。車いす利用者によれば、上腕の腕力があっても5cmが自走の限度だという。しかしこの文章の最初に書いたような、みんなが「お願いします」という気持ちで動いている社会であれば、少々の段差は乗客同士の協力で乗り越えることができそうだ。ハード面だけのバリアフリー化だけではうまくいかないと反省させられた。(岡)

