

The low floor train of Kumamoto City traffic office.

1. はじめに

熊本市における高齢化率 (65 歳以上の人口比率) を見ると 2003 年現在で 17.58% に達しており、毎年 0.4% 前後伸びている。このまま推移していくと、2010 年には熊本市の全人口の 19% を占めると予想されている。

日本では 2000 年から「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(通称「交通バリアフリー法」) が施行されたが、高齢者や障害者も含めてみんなが元気に暮らしていくための公共交通機関の役割は大変重要である。

家の中に閉じこもる生活では病気になり易い。身体が少し不自由でも外出することが苦にならないと思ってもらえる、あるいは元気な方は行動範囲を広げてもらえるように公共交通機関を利用しやすいものとしていくことは、人にやさしいまちづくりには欠かせないものである。

2. 欧米における公共交通機関のバリアフリー

いろいろな文献を見ると、欧米での公共交通機関のバリアフリー化に対する考え方は 1970 年代から 80 年代にかけて始まっている。それ以前の障害者等に対する対応は専用交通の提供であった。

ヨーロッパでは 1979 年のスウェーデンにおける「公共交通機関の障害者施設に関する法律」の制定を始めとして、イギリス、フランス、ドイツ等各国でもバリアフリーの取組みがなされていった。

また、アメリカでも 1990 年に ADA (Americans with Disabilities Act) という身障者に対する差別を撤廃する法律が施行され、1991 年には公共施設あるいは交通施設のバリアフリー化を義務付けた。

更にバリアフリーの考え方の発想を転換して、障害がある人も一般の人も同じ生活ができるまちづくりやもの作りをするユニバーサルデザインの考え方が、1980 年代米国の故ロン・メイス氏によって提唱された。

欧米では、公共交通機関の一つである路面電車について乗りやすさの改善策として路面電車を高規格化した LRT (Light Rail Transit) と呼ばれるシステムが発達を遂げている。それまでの路面電車の表定速度が低い、輸送量が小さい、停留場と車両の段差が大きい等の欠点を、軌道の専用化・電車優先

信号の導入・車両編成の長大化・低床電車の導入などで改善している (写真 1)。

1975 年米国で定義されたこの LRT という言葉は、現在日本でも一般的に使われるようになった。LRT をイメージすると次のようになる。「路面電車が、郊外から市街地まで広い範囲で走行しており、道路上の専用軌道、併用軌道、高架、地下等色々な走行路をほとんど信号停車することなく走行している。停車する停留場の間隔は 300~500m 位に配置され、車両と停留場との段差は無い。車両は高性能・低騒音で、郊外での速度は 70~80km/h に達する。市街地への自家用自動車の乗り入れは規制されているが、電車の各終点にはパーク & ライド用の駐車場があり、バスや鉄道とネットワークを組んで利用者の利便性を高めている。市街地の電停は歩道上にあり、幅員が広くスロープ化されているので車椅子での通行にも支障が無い。ある通りでは自動車は閉め出され、オープンカフェテラスでお茶を飲んでいる人の横を路面電車が走っている。」

この LRT の導入は世界各国に広がっており、1970 年代後半以降現在まで新たに路面電車や LRT が開業した都市は、23 カ国、61 都市を数える。

3. 熊本における公共交通機関のバリアフリー

熊本県では、バリアフリーやユニバーサルデザインについて積極的な取組みを行っている。1994 年の「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」(通称「ハートビル法」) の制定を受け、1995 年に「熊本県高齢者及び障害者の自立と社会的活動への参加の促進に関する条例」(通称「やさしいまちづくり条例」) を制定した。この条例の中で公共車両等の整備努力義務もうたい込んでおり、これ以降「やさしいまちづくり交通事業者検討会議」を経て 1997 年 3 月に公共交通機関の今後の整備目標を取りまとめている。

また、2000 年からユニバーサルデザインについて取組みを始め、2000 年度は講演会や国際シンポジウムの開催、2001 年度は「くまもとユニバーサルデザイン振興指針」の策定がなされている。その指針において交通機関や施設における役割や具体的な取組み例をあげている。

熊本市の取組みとしては、「いきいきとした市民福