

# 寄稿

## 欧州における公共交通などのアクセシビリティ



首都大学東京  
都市環境科学研究科観光科学副専修  
教授

あきやま てつお  
秋山 哲男

アフリーのみを中心とした対策ではない。人々のモビリティと都市環境、つまり都市そのものをいかに良くするかに焦点がある。

フランスの観光の実力については、海外からフランスに来る人、つまりインバウンドが、日本では800万人を超えたばかりのところ、7千万人である。つまり、フランスの魅力に人々は引きよせられてきている。その吸引力を發揮している一つが、世界遺産である。文化遺産の中で、歴史的都市そのものが世界遺産になっている例は、フランスにおいてはボルドー、ストラスブル、サンテミリオンがあるほか、他国でも、バース、エディンバラ（イギリス）、プラハ（チェコ）、ザルツブルグ（オーストリア）などがある。とりわけ、交通（LRT）・建築物・河川整備で世界遺産となったボルドーは、結果として都市のバリアフリーもある程度達成している。

欧州のバリアフリーの新段階がどの様に展開しているのか、興味あるところである。世界のバリアフリーのリーダーシップをとっている欧州では、特に、イギリス、スウェーデンが中心となるが、フランスにも見逃せない点がある。筆者は、本年5月に、バリアフリーなどに関する研究のため欧州各国へ訪問してきた。ここでは、その時に調査したものを含め、主にフランス、イギリスの状況を紹介する。

### フランス

フランスに限ったことではないが、欧州の公共交通の新しい対策の鍵は、バリアフリー

の産地であり、ローマ時代から良港をもつ町として発展し、18世紀にはワイン貿易で、黄金時代を築いてきた。また、2007年には、世界遺産に指定されている。市街地「月の港」として世界遺産に登録された理由は、18世紀の建築遺産が非常によく保存され、ガロンヌ河川整備、トラム（LRT・路面電車の進化したものの）の開通も含めたまとまりのある都市



写真1 19世紀の建築物（ボルドー）

構成が評価されたからである。登録されている「月の港」とは三日月型に蛇行するガロンヌ川を中心に発展したボルドーの通称である。

フランス全体でのLRTの戦略は目を見張るものがある。LRTのデザインは各都市とも異なるデザインを用いている。グルノーブルでは、環境対策と障害者のモビリティ対策として15年前にはノンステップ車両を実現していた。これは、環境対策や歴史的都市を自動車から守る対策の一つとして、グルノーブルのみならず、ストラスブルなど各都市で対策が行われてきた。特にグルノーブルでは、1992年に車いす使用者が完全に乗降できるノンステップ車両と、車両とホームの溝をなくす装置も設置されていた。

ボルドーのLRTは、こうした他都市の経験（環境問題・障害者のモビリティ

問題）をさらに進化させ、都市を美しく、わかりやすくし、そして素敵な車両が走っている。しかも新しい都市のあり方を模索した公共交通の導入や、LRTの駅を歩行者専用道にするなどの工夫が見られる。特にLRTの3路線（写真3）が都市の軸を構成し、わかりやすい都市の移動しやすさを実現している。



写真3 LRTのABC3路線の地図



写真2 LRTの街中走行

パリの事例を一つだけ紹介する。ルーブル美術館のエントランスである。この地下1階の入り口へは、外かららせん階段を下りて入ることができる。そして、その入り口まで車いす使用者は、らせん階段の中心を昇降路なしでシリンドラーがせり上がるような、美術館に相応しく美しいデザインのエレベーターを利用してアクセスできる。



写真4 ルーブル美術館のエレベーター

## イギリス

ここでは、日常的な交通問題を中心に、イギリスの事例を通して我が国との比較をしてみたい。

イギリスにおいては、1970年代から80年代初頭までは、高齢者・障害者専用のSTS（スペシャル・トランスポート・サービス）.. 個別対応の輸送サービス）が主要な公共交通対策であった。その後、Transport Act（1985年）に基づく障害者輸送諮問委員会が発足し、公共交通の本格的な整備が始まった。総合的にみて、実は、歴史的にかなり古いロ

ンドン地下鉄（パリの地下鉄も同様）は、我が国の東京・大阪の地下鉄のバリアフリー対策に対して格段に悪い対策レベルである。しかし、バリアフリー対策のみでなく、総合的な公共交通の取組みと見た場合、見るべきところは多い。

### ① ロンドン地下鉄とその補完対策

ロンドンの地下鉄は、1990年頃には20駅程度しかエレベーターがなく、現在でも、増えたといってもそれほど多くない。写真5はステップ・フリー（バリアフリーのこと）について、地下鉄車内に書かれたアクセス可能情報である。ステップ・フリーとはエレベーターなどアクセスが確保された駅を指す。筆者も、先日訪れたときに30キロ近い旅行かばんを持って移動していたため、ステップ・フリーの情報が不可欠であった。

つまり、ロンドン地下鉄のアクセスは、日本の地下鉄と比べると問題が大きい



写真5 地下鉄のステップ・フリー（アクセス可能情報）

その分アクセス情報提供で補い、かつ、100%アクセシブルなスロープ付きタクシー車両やノンストップバスで補っている。さらに、重度の障害者に対するSTS（資格のある障害者が利用できるドア・ツー・ドアサービスのDAR (Dial-a-Ride) やコミュニティトランスポート）の普及は、東京のレベルからすると格段に高い水準で整備されている。つまり、イギリスでは、弱点を他の交通手段でカバーする仕組みが出来上がっている。

### ② 緊急時の連絡（ヘルプ・ポイント）

写真6はロンドンの地下鉄の通路に整備されているヘルプ・ポイントである。

これは火災、緊急連絡、情報が必要な人が利用できる。聴覚障害者にも磁気ループが備えられていて会話が可能とされている。これはロンドンに限らず欧州の各地で見ることができる。



写真6 欧州で普及しているヘルプ・ポイント

### ③ 歴史的建築など

筆者が滞在したロンドン大学のアクセスシビリティは、古いビルであるため不十分であった。例えば、筆者が使っていた部屋は、3階まではエレベーターで移動可能だが、4階へは階段を使うことになった。

このような例もあるが、イギリスでは、一定の努力を払った建築物には「車いすシンボルマーク」がビルの各所に示されているほか、我が国と異なり、歴史的遺産や観光地のアクセシビリティの確保が進んでいる。歴史的遺産には建築物が特に多いが、そのアクセス確保には、障害当事者、歴史の専門家、建築の専門家が、どのようなアクセス確保をすべきかを検討し整備することになっている。例えば、クイーンズハウスが、バリアフリーの専門家、歴史の専門家、建築の専門家の参加によりアクセシブルの案を検討して改修が行われている。



写真7 ロンドン大学のアクセス可能ビル

### プロフィール

工学博士。都市のユニバーサルデザイン、道路・交通ターミナルのバリアフリーデザイン・サインシステム、高齢者・障害者のモビリティ確保を前提としたバス・STサービスなどの生活交通に関する研究に従事。

著書（いずれも共著）に、「住民参加のみちづくり」（学芸出版社 01年）、「都市交通のユニバーサルデザイン」（学芸出版社 01年）、「都市の科学」（東京都立大学出版会 02年）など多数。