

バリアフリーで公共性復権



乗り合いバス 庄内交通(株)自動車部 辻 順

輸送人員の長期低落、運行コストの上昇、そして規制緩和などで乗り合いバス事業を取り巻く経営環境が厳しさを増す中で、当社は今年春に低床タイプで車いす対応の新型車両五両（中型ノンステップバス二両、小型ノンステップバス一両、小型ワンステップバス二両）を導入し、去る三月から運行を開始している。一般的にいうバリアフリーバスである。ニーズの高い路線は多いが、まずは比較的高齢者や身体障害者の多い市内循環線を中心に、総合病院、デイリハビリテーション施設など公共施設を通る路線に走らせている。車両全体が真っ赤なボディーに「ノンステップバス」「ワンステップバス」と大きく表示して、利用客に一目でわかるようにした。山形市内でも運行を開始しており、山形県内にもバリアフリーバスの時代がようやくやってきたようである。

従来のバスと大きく違う点は、第一に車いすでの利用ができるようになった点である。車いす利用者のこれまでの交通手段は、家族

の運転する自家用車かタクシーなど限られた交通手段しかなく、家族などによる介護支援や金銭的負担の増加など、外出の機会を阻害する要因も多々あったわけである。だが、今後は交通手段も多様化され外出の機会も増えていくのではないかと思われる。第二に車内に停留所名表示器を設置したことである。停留所の案内は従来、テープによる音声案内が主であった。だが、これでは聴覚に障害のある方にとって不便であり、それを解消しようと次の停留所の案内を文字でも表示することにし、視覚と聴覚との両面からサポートするようにした。第三は車内事故を防止するため、車内に握り棒を多数設置した点である。急ブレーキによる車内での転倒を防ぐなど、危険防止に努めている。バリアフリーバスはハード面で利用しやすいバスになっている。

バス離れが深刻化する今、少しでもお客様を呼び戻したい」というのが、今回低床バスを導入したきっかけである。現在、利用客の多くが高齢者や学生等、交通弱者といわれて

いる人々になっており、特に高齢のお客様の乗りやすさを第一に考えていかなければならない状況になっている。ステップを上がればそこが床というノンステップバスは老若男女を問わず誰でも乗り降りしやすく、スロープなどわずかなフォロワーで車いすの利用にも対応できる。その意味でノンステップバスこそが高齢化社会を迎え、福祉的輸送の要請も高まる中で目指すべき路線バス車両の姿であろう。

昨年四月には、山形県の「人にやさしいバス普及促進事業補助制度」がスタートした。また、交通バリアフリー法（高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動円滑化の促進に関する法律）が、昨年十一月十五日施行実施され、今後の新規導入の路線バスはこの法に適合しないものは運行できない。

高齢化社会におけるバスの役割は大きく、お年寄りが移動するにはバスが一番手頃であり、より乗り降りしやすいバスへのニーズは高まってきている。高福祉・高齢化社会に対応

Value Sight 乗り合いバス



交通バリアフリー法に適合した小型ノンステップバス

したこのノンステップバスはスロープ状のステップ、低い床面、地上高、通路段差の解消、さらには車高調整装置の採用や車いす用のスロープ板の設定等によって、乗車から降車まであらゆる世代の人にやさしく、快適な路線バスを実現している。しかし、車両価格が一般車両の一・五倍と高く、バス事業が厳しさを増しているおり、民間バス事業者が積極的に導入するのは非常に難しい状況である。

政治は、本来担うべき社会資本整備の相当分について費用負担をしている。ヨロツバやアメリカの都市では、バスは社会資本の一つである。バス事業者はいわば社会資本としての交通サービスを行政に代わって行っているわけで、この考え方から行

「乗りやすいバス」の提供もよりよい公共サービスの一環であり、ノンステップバスなどの導入にあたって、国や都市によって出し方は異なるが、費用のある部分を行政が責任を持つ形をとっている。つまり、日本のような赤字補填的な補助金と違い、公共投資的な考え方による交通事業への支援策ととらえている。欧米と違ってかかるコストをどこが吸収するかという保障がない日本では、経営の厳しいバス事業者にとってよいものであってもコスト高になるバスの導入は、二の足を踏むのもやむを得ないと考える。

今後、ノンステップバスが普及するにあたって、道路やバス停の路面、歩道の環境整備が重要な位置を占めることは明らかである。例えば、路上駐車などは、どこの地域においてもバスの円滑運行を妨げる大きな要因となっている。バスの走行はもとより、本来バス停の三十メートル以内は駐停車が禁じられ

ているはずなのに、バス停の真ん前にさえ停める車が後を絶たず、バスがバス停にきちんと着けられないことも珍しくない。路上駐車を筆頭にバスの定時運行を阻害する要因は非常に多く、バス利用客が逸走した大きな原因は、バスが時間どおり来ない、つまり定時性がそこなわれているからである。定時に運行されていけば、バスを利用してもよいという潜在利用者は決して少なくない。またスロープの有る無しにかかわらず、ノンステップバスの機能をいかになく発揮するためには、少なくとも歩道のあるところでは歩道にピタリとバスが着けられるようにバス停を作る必要がある。しかし、現時点でバリアフリーに適合したバス停は、鶴岡・酒田のバスターミナルを除いてほとんどない。今後は歩道の高さなどについて道路管理者である行政に提案していくなどバス事業者側からのアプローチも必要になってくる。ノンステップバスはよく第一歩を踏み出した段階ではあるが、今後は積極的に導入し普及に努めていきたいと思う。

■ 辻 順

庄内交通㈱自動車事業部次長

鶴岡市錦町 2-60

1957年鶴岡市生まれ。國學院大學経済学部卒業。1979年庄内交通㈱に入社、1999年より現職。

TEL 0235-22-2600

FAX 0235-22-1652

URL : <http://www.net.sfsi.co.jp/shoko/>

E-mail : Shoko-bus@mua.biglobe.ne.jp