

鉄道バリアフリー施設整備の 効果と費用負担のあり方 へのコメント

筑波大学大学院 谷口綾子

コメントの概要

ヒアリング調査, アンケート調査, 既存データ分析等多角的な調査分析
分析結果の具体的イメージまで丁寧に提示(最寄り駅までの距離換算など)

1. CVMの拡大範囲の妥当性
2. 欧米諸国の事例研究?
3. 運賃上乗せの公平性
4. バリアフリー施設整備の効果: 負の効果は?

1. CVMの拡大範囲の妥当性:

- 鉄道を使うのは. . . 東京圏, 関東, 本州, 日本, アジア, 世界(オリパラ)の人々
- CVMの便益帰着圏は東京圏

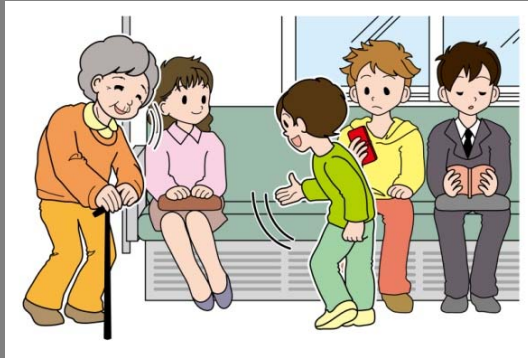
2. 欧米諸国の事例研究？

我が国と何が同じで何がちがうのか

- そもそも、バリアフリー化を推進している？
- その財源はどうなっているのか？
- 施設のバリフリせずとも、周囲が手伝ってくれる
- いわゆる【ココロのバリアフリー】をどう考える??
- 施設を整備すればするほど、ココロのバリフリは遠のくジレンマ

公共交通車内における協力行動

弱者に席を譲る



寝たふり...



当たり前?

騒ぐ自分の子供を注意する



当然?



当たり前!

なぜ国によって異なるのか?
どのような要因が関係しているのか?

画像: 少年写真新聞社HP



各国の優先席と掲示、アナウンス

席を譲る

	東京	ロンドン	パリ
優先席			
優先席に関する アナウンスの有無	○	×	×
	ベルリン	ストックホルム	ソウル
優先席			
優先席に関する アナウンスの有無	×	×	○

優先席に関するアナウンスの有無は国によって異なる

3. 運賃上乗せの公平性:

よく使う人に多く上乗せ？

一律に上乗せ？

ex) 優遇運賃の対象は国によって異なる

スウェーデンのベビーカー移動

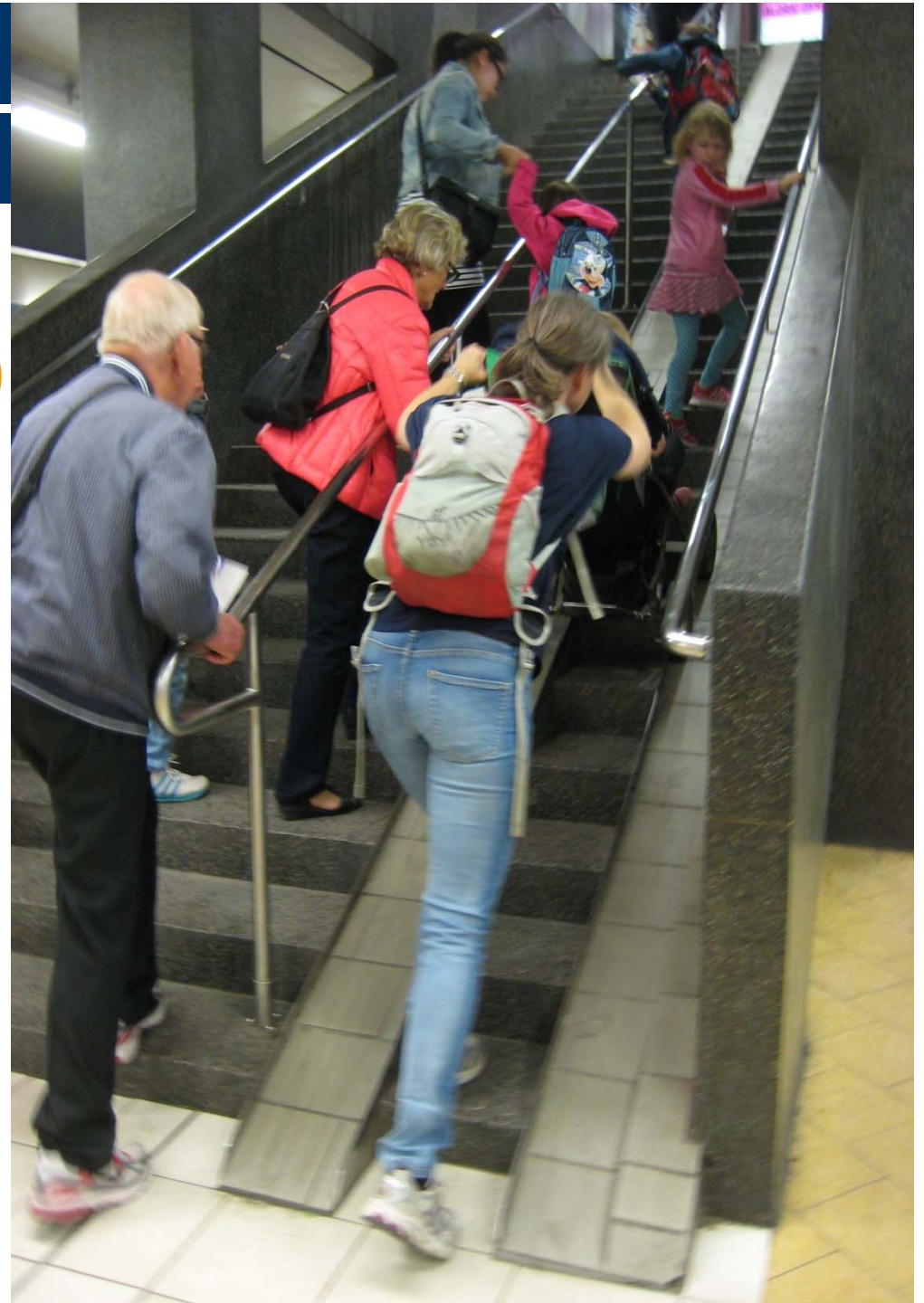
ベビーカーの公共交通利用

二台, 三台
あたりまえ



地下鉄とベビーカー

ベビーカー用
スロープ



地下鉄だけじゃなく...

ストックホルムの
野外博物館スカンセン
にもスロープが



ベビーカーのバス利用

ベビーカー連れの
バス運賃無料!!

In Karlstad

2012年12月17日までは、
経緯をインタビューしてきました



ベビーカー連れ運賃**無料**の問題と検討経緯

- 高齢者や身体障害者には優遇措置無し：
一般の乗客と同様の運賃負担 → 不公平
- 制度の悪用？
 - ベビーカーだけを押す客
 - 大きな子どもを連れてベビーカーは空
 - 赤ちゃんでなく犬が乗ったベビーカー！

■カールスタッドバス：2008年より検討開始

運賃収受システムの変更から検討せねばならず時間がかかった

- 2012年6月、すべてのバス車両の中ドアに非接触型ICカードの運賃収受システム設置
→ ベビーカー無料にさらなる疑問の声

2012年12月17日 新運賃の導入

- 新しいバス運賃システムの導入コンセプト
「全ての人々に**公平・公正を担保**する」
making fair for everyone

■主な変更点

- 高齢者: 10時～14時のオフピーク時のみ割引運賃
(通常16sek → 11sek)
- ベビーカー連れ: オフピーク時のみ割引運賃
(通常18sek → 11sek)
- ベビーカー連れのピーク時運賃は一般の乗客と同額に

新バス運賃

	運賃支払い 手段	0-19歳	20-25歳	25歳以上 の学生	一般	65歳以上	ベビーカー 連れ
変更前	ICカード	9.6kr	16kr	16kr	16kr	16kr	0kr
	回数券	14kr	22kr	23kr	23kr	23kr	0kr
	スマホ	14kr	22kr	23kr	23kr	23kr	0kr
	現金払い	30kr	30kr	30kr	30kr	30kr	0kr
変更後	ICカード	11kr	16kr	16kr	18kr	16kr	18kr
	回数券	15kr	23kr	23kr	23kr	23kr	23kr
	スマホ	15kr	23kr	23kr	23kr	23kr	23kr
	現金払い	40kr	40kr	40kr	40kr	40kr	40kr
	10時～14時 ICカード					11kr	11kr

バス車内での現金収受を
減らしたいという意思表示？

4. バリアフリー施設整備の効果 【社会的排除リスクの低減】

．．．負の効果は？

バリアフリー化に伴う副作用の存在の可能性



- ・ **メタ・メッセージ**…表立って伝わるメッセージに伴って伝わる暗黙のメッセージのこと

ex.)行政・専門家による災害情報提供
→「警報出ていないから大丈夫」
→自主的避難の低減

バリアフリー化
推進による
副作用？

佐藤ら(2008),災害情報の伝達に関する研究

公共交通の
バリアフリー化
の推進

子連れ移動者、ベビーカー利用者は
優先されて当然

駅はもちろん、私たちの
行くところ全てバリアフリー化する
ことは行政の義務だ

「行政は、もっと私たちが子育てしやすい環境を作るべきです。駅にはエレベータをつけ、歩道を広げて段差をなくす。それが義務だと思います」

「子どもがいたら行かないようなところ(ファミレス、飲み屋)にも
今の人は行く」「子どもじゃなく、自分のために出かけている
ような気がする」

子連れ移動に対する意識には 世代間ギャップが存在？

公共交通機関の子供連れの利用が伸びている。国代間やバンプが伸びている。変容効果分析(2010)

インタビューより：子育てバリアフリー推進について



もう全部バリアフリー化
してもいいんじゃないか
っていうぐらいの勢い
(20代有職者)

昔はないのが当たり前。
今のお母さんたち、すごく
恵まれてますよね
(60代専業主婦)

行政依存傾向の計測方法



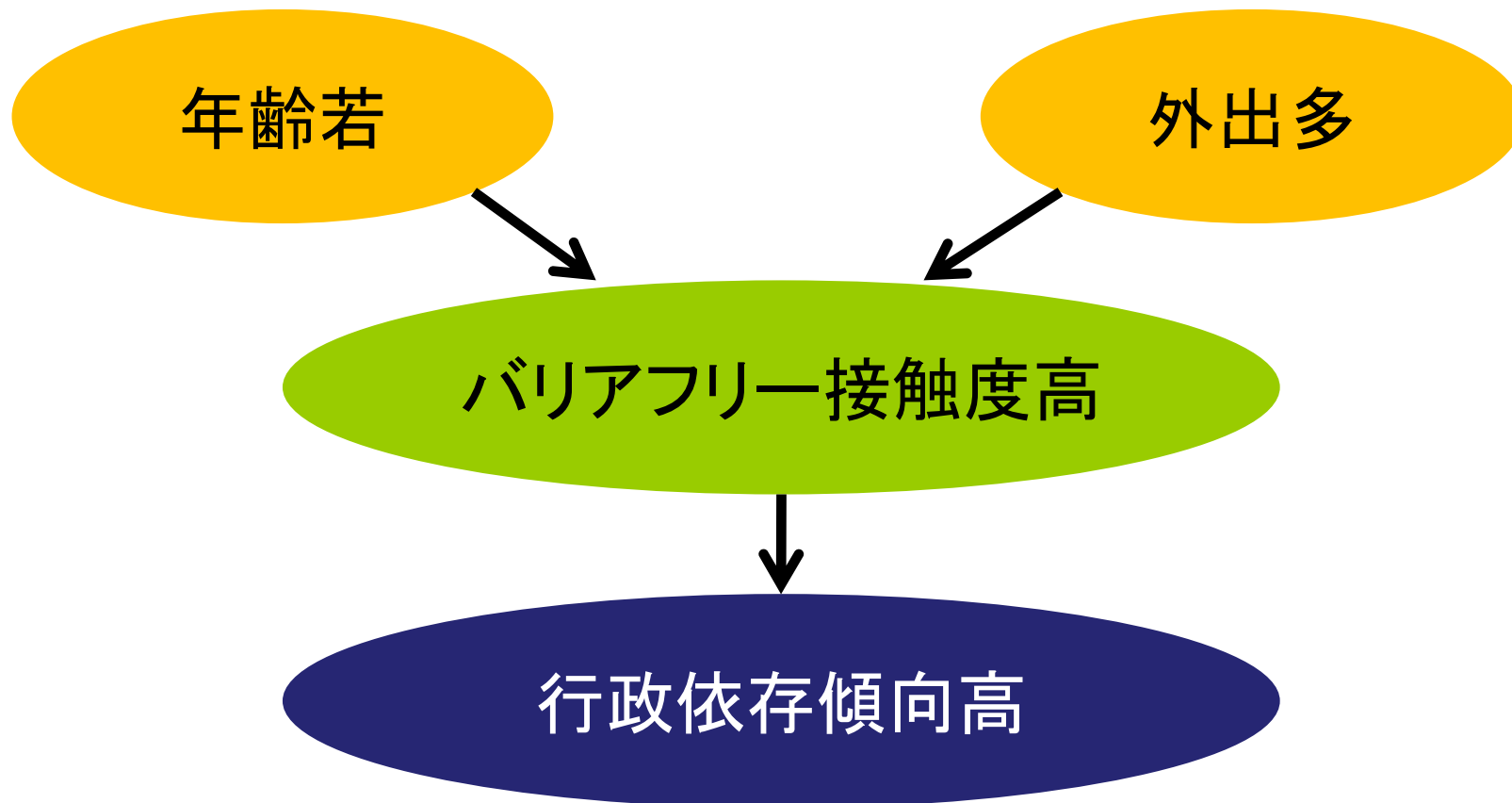
行政依存傾向

- ・行政が子連れ外出の支援として公共施設をバリアフリー化するのは**当然**のことである
- ・子連れ外出のバリアフリー化(段差解消など)は**行政の義務**である
- ・子連れ外出のバリアフリー化(段差解消など)は**行政主導**で行うものである
- ・子連れ外出の支援として行政が公共施設をバリアフリー化するのは**必要不可欠**なことである

信頼性分析の結果
 $\alpha=0.939$

すべての回答を
足し合わせて算出

バリアフリー接触度の計測方法

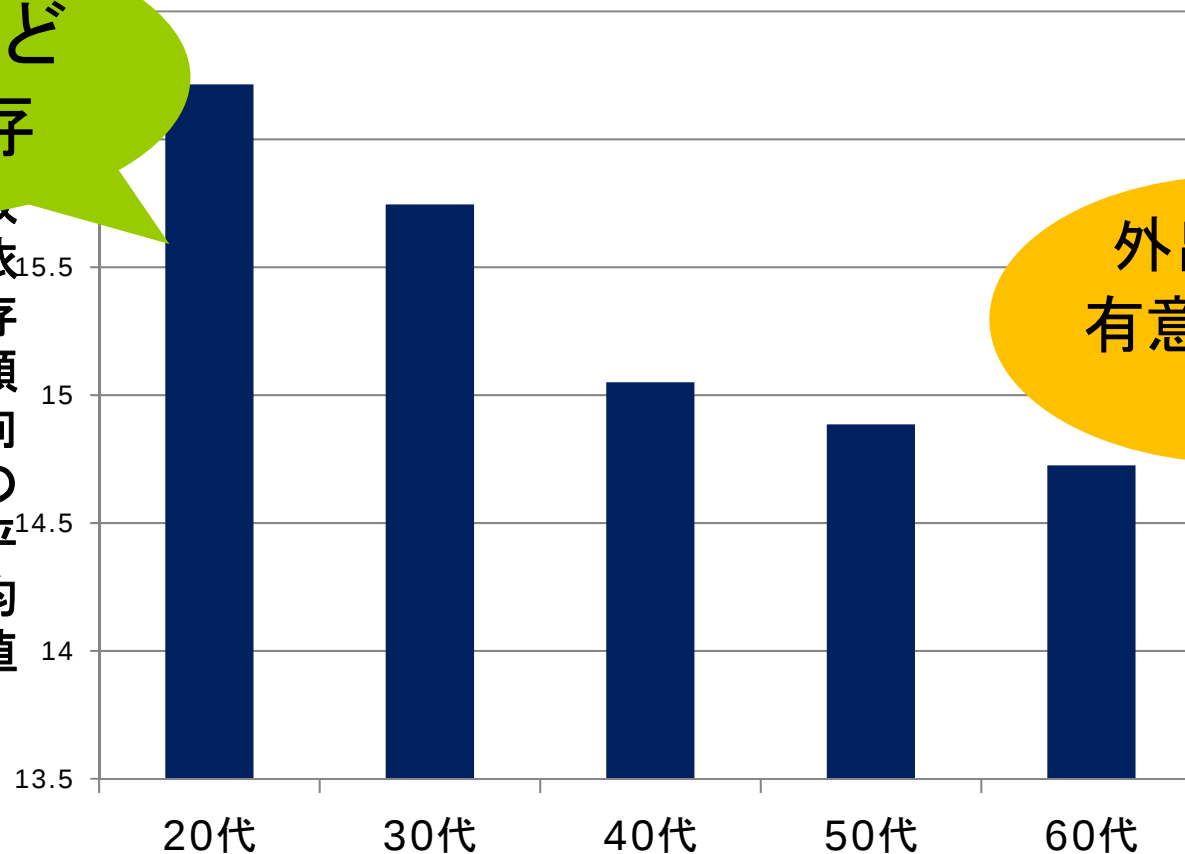


行政依存傾向-年齢の関係



若い人ほど
行政依存

行政依存傾向の平均値
（質問の回答の合計）



外出頻度
有意な相関
なし

バリアフリー施設を整備すればするほど、
人々の要求水準は高くなる＝依存傾向が高まる

施設整備ガイドライン更新 2018年3月

<見直し内容>

1) バリフリートの複数化

2) 乗り継ぎルートの変りフリ化

3) エレベーターのかごの大型化

既往整備の更なる推進・整備レベルの高度化が求められる

バリアフリー施設を整備すればするほど、
人々の要求水準は高くなる＝依存傾向が高まる

どこまでバリアフリー化すればいい？日本全国バリアフリー？
より便利な社会を希求するのは人間の本能？
弱者の社会参画を促せるなら、永遠にバリアフリー化すべき？

ありがとうございました



Public Psychology Lab., University of Tsukuba