

共生の現場

東京パラリンピックで車いすラグビーなどが行われる国立代々木競技場に近いJR山手線原宿駅(東京都渋谷区)。昨年3月に完成した新しい駅舎は、車いすも通りやすいように通路などの面積が約3倍に拡張され、広々としていた。

25日午後、電動車いすで同駅を利用した篠原博美さん(69)(世田谷区)は「出かけるのが好きで、電車やバスによく乗るけど、数年前と比べて利用しやすくなった」と話す。この日は病院で検査を受けた後、表参道で昼食をとり、帰宅するところだったという。

駅員と一緒にエレベーターでホームへ。車いす利用者用の乗車口は、電車とホームの隙間が数センチと通常より狭くなっていた。電車が到着するとホームドアが開き、駅員が置いたスロープ板の上を滑り込んでいった。

2駅先の新宿駅では、係員が専用のアプリで篠原さんの乗降位置や到着時刻を把握。5分後、ホームで係員が出迎えた。「以前は駅で長時間、寺

鉄道 バリアフリー格差

都心 乗降で連携 地方 進む無人化

たされることもあったが、すぐに乗り降りできることが増えた」と篠原さん。係員にお礼を言い、京王線に乗り換えていった。

コツ、コツ、コツ……。人けのないホームに白杖の音だけが響いていた。

全盲のパソコン講師、富岡喜喜さん(47)はこの日の朝、自宅近くのJR両毛線山前駅(栃木県足利市)にいた。木造瓦屋根の駅舎に駅員の姿はなく、窓口のシャッターも閉まったままひっそりとしていた。

「2年ほど前に突然、無人駅になってしまった」。

通勤の足として同駅を利用してきた富岡さんは、残念そうだった。

乗客はほかに数人しかいなかった。ホームドアもない。電車のドアが開く音を頼りに足を踏み出すが、「誤って線路に落ちてしまったら、誰が助けてくれるのか」と恐怖を感じているという。

都市部とは対照的に、地方のバリアフリー化は思うように進まず、むしろ後退している所もある。国土交通省によると、2019年度時点で全国約9500駅の半数近い約4500駅が無人駅。人口減少や合理化

を背景に、01年度から400駅以上増えている。

鉄道以外の公共交通機関も、バリアフリー化は道半ばだ。19年度時点で、乗降口の段差がないノンステップバスの導入率は全国で約6割。車いすで乗り降りできる「ユニバーサルデザイン」のタクシーも、全体の1割程度(約2万1700台)にとどまる。

東京パラリンピックでは、選手らを運ぶため、1日あたり最大約1000台の大型バスが走る。ノンストップバスのほか、車いす用のリフト付きバスが約2

60台確保された。

ボート競技などが行われる海の森水上競技場(江東区)。25日正午過ぎ、ノンステップバスで到着した日本の車いすの女子選手は、車体に備え付けのスロープを使って、スムーズに車外に出ていった。パラ開催を機に、こうした光景が地方でも日常的に見られる日が来るだろうか。

(山下智寛、藤田大和)

誰もが可能性を発揮できる共生社会の実現を掲げる東京パラリンピック。記者が歩いた「共生の現場」をリポートします。



①原宿駅のホームで駅員と一緒に電車を待つ篠原さん(東京都渋谷区で)＝木田諒一朗撮影 ②無人駅のJR山前駅で白杖を手に電車を待つ富岡さん。ホームドアもない(栃木県足利市で)＝いずれも25日撮影