

JR御茶ノ水駅のバリアフリー化検証

西 律子

I はじめに

私的なことであるが、2011年8月に右股関節の人工股関節置換術を受け、身体障害者4級の仲間入りをした。手術をし、現在も通院中の病院はJR御茶ノ水駅の御茶ノ水橋を渡った所に立地している。股関節の専門医による治療ということで病院を選定したが、通院において一番のネックは、最寄り駅であるJR御茶ノ水駅のバリアフリー化が不十分な状態であることだった。当駅において設置されているのは、駅員介助による車椅子の昇降リフトのみである。エレベーターもなければ、エスカレーターもない。駅近隣には大学病院をはじめ、多くの病院が立地しているにもかかわらず、である。

2006年に、大学病院の医師を中心に、駅のバリアフリー化を求める署名活動が展開され、駅の所在地である千代田区の長に提出された。東日本旅客鉄道株式会社（以下JR東日本とする）もようやく本腰を入れ、2011年3月にバリアフリー化着工の運びとなったが、工事期は東日本大震災により延期となった。

近年、高齢社会を見据えた公共交通の充実や交通体系と一体化した都市計画の重要性が指摘されてきた。駅は、点的な存在ではあるが、移動や活動を面としていく基点となる重要な施設である。特に、身体機能が低下した高齢者や、障害者にとって、駅の使い勝手は、日常生活や行動領域に大きく影響を及ぼす。

駅といった交通施設のバリアフリー化について、日本においては、施設ハード面のみならず、利用者の使い勝手を含め、建築学を中心に研究・発表がなされているが、地理学分野の研究は数少ない¹⁾。本稿では、地理学の視点からJR御茶ノ水駅を取り巻く状況について報告し、障害者の視点を含め、活動の自由を確保するための交通施設バリアフリー化整備について検討する。

II 交通施設のバリアフリー化に向けた法整備

日本の高齢化率は2011年では23%であり、2015年には約25%、そして2025年には約33%に達すると予測されている。また、障害者の数は、身体障害、知的障害、精神障害を含め、約643万人と推測されており²⁾、この数は今後、相当数に達すると考えられている（内閣府 2011）。特に、2006年においては、在宅生活を送る身体障害者のうちの61.8%が65歳以上の者である（内閣府 2011）ことから、今後の高齢化率の進展から在宅身体障害者の増加は確実である。生活の質の確保、そして活動と移動の保障となるバリアフリー化は必須であり、早急な対応が迫られている。

このようななかで、健常者を前提とした交通や都市の施設、都市計画などを高齢者や障害者利用を常とする必要性が提唱されてきた。国は2000年、「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）を策定した。この法律の目

的は、駅などの旅客施設を有する地区において、市町村等が作成する基本構想に基づき、旅客施設をはじめ、周辺道路や駅前広場などのバリアフリー化を一体的に推進することにあった。政府は2004年、「バリアフリー化に関する関係閣僚会議」を設置し、推進すべきハード・ソフト両面での社会のバリアフリー化の指針として、「バリアフリー化推進要綱」を決定した。

2006年には、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律」(通称：バリアフリー新法)が策定され、さらにこの法律に基づき、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」が策定された。続いて、2008年には、「施設や製品等について新しいバリアが生じないよう誰にとっても利用しやすいデザインにする」というユニバーサルデザイン浸透を踏まえた「バリアフリー化推進要綱」改定を行い、「バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱」が決定した。

「バリアフリー」、「ユニバーサルデザイン」という用語は共に、すでに日常に十分定着してきている。川内(2007)によれば、「バリアフリー」とは、もともと、障害者を対象に、建築物において障壁となるものを除去する意味で用いられてきた。しかし、現在では、より広く、障害者の社会参加を困難としている、社会的、制度的、心理的障壁の除去の意味で用いられるようになってきているという(川内 2007: 6)。

「ユニバーサルデザイン」は、施設や製品等において、新たなバリアが生じないように、障害者に限定することなく、誰にとっても利用しやすいデザインにすることをコンセプトとしている。「バリアフリーデザイン」は、すべての人を対象とした「ユニバーサルデザイン」に進化した(秋山ほか 2010: 7-8)と考えられている。しかしながら、一つのもので全ての人に使い勝手の良いものは存在しないのであり、可変型設計なども、このユニバーサルデザインに含まれる(秋山ほか 2010: 8-9)。

2008年には、「バリアフリー化推進要綱」が改定され、バリアフリーとともにユニバーサルデザインを併せて推進することを明確化した「バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱」が決定した。

2011年3月31日には、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」が改定された。このなかで、特に鉄道関係に絞ると、旅客施設と車両を対象とした移動等のさらなる円滑化目標が提示されている。2006年に制定された基本方針の現行目標は2010年度末が期限であること、本格的高齢社会において、バリアフリー化された生活環境は国民生活に不可欠の重要な共通社会基盤であるが、これまでの取り組みによりバリアフリー化は相当程度進展したものの、道半ばであることから、2020年度までの目標値が新たに提示された(国土交通省 2011a)。

旅客施設、すなわち鉄軌道駅に関しては、1日平均利用者数5,000人以上規模の駅(対象は約2,800駅)を原則としてバリアフリー化する目標が2010年度末現在で約77%達成している。このことから、対象を3,000人以上規模の駅を対象とし、2020年度までに、原則100%バリアフリー化すること、ホームドア、可動式ホーム柵について優先すべき駅を検討し、可能な限り整備することが「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に盛り込まれた(国家公安委員会・総務省・国土交通省告示第1号)。

しかし、以上のようなバリアフリー化達成数値は、交通施設における使い勝手の良さを保障するものではない。このことは、V章で言及する。

III 御茶ノ水駅の沿革

JR御茶ノ水駅は、当駅が所属線となる中央本線と、当駅を終点とする総武本線(支線)の分岐駅となっている。2010年度の1日平均乗車人員は、10万1,617人であり、これはJR東日本管轄中、

33位にあたる (JR東日本 2011).

御茶ノ水駅の誕生は、中央線の前進である甲武鉄道の市街地への旅客輸送史上に位置づけられる。甲武鉄道会社は、1889年4月11日に、新宿と立川間、27.2キロメートルに運輸営業開始した民営鉄道である。1884年に、甲武馬車鉄道会社として東京府、神奈川県、埼玉県の3知事に出願し、1886年に新宿・八王子間の馬車鉄道として免許となった（日本国有鉄道 1975a: 504）。

しかし、当時、汽車鉄道計画が各地で起こっていたことにより、免許1ヵ月後には、資本金を増額し、動力を蒸気に変更し、汽車鉄道として申請している（日本国有鉄道 1975a: 504）。1887年、私設鉄道条例が勅令第12号として公布され、すでに下付された馬車鉄道免許状は、条例第3条の私設鉄道の仮免許状とみなされ、1888年に甲武鉄道の鉄道敷設及び会社設立免許が下付された（日本国有鉄道 1975a: 506）。

甲武鉄道会社による市街地への線路延長は、当時、日清両国が一触即発の状況にあり、軍部が練兵場近くに軍用停車場を設けることを要求したことにも起因する（日本国有鉄道 1975b: 352）。1893年3月1日に免許状が下付され、新宿・飯田町間の用地買収等が開始された。飯田町陸軍用地の砲兵工科学舎、四谷日除御料地の近衛局建物、学習院付属植物園、新宿御料地の華族養蚕室の移転、飯田町赤十字社用地、青山練兵場の一部土地交換などは、翌年3月までにほぼ完了し、1895年新宿・飯田橋間の営業開始がなされた（日本国有鉄道 1975b: 351）（図1）。

すでに甲武鉄道会社は、1890年に、さらなる市内への路線延長として、飯田町・万世橋間について申請していたが、実際に飯田町・鍛冶町付近間の免許下付は1900年に入ってからのことである（日本国有鉄道 1975b: 353）。この10年あまりの隔たりは、1889年に発足した東京市区改正計画³⁾による、新橋と上野両駅を結ぶ市内縦貫鉄道と呼ばれた官線建設計画が含まれていたこと、この縦



図1 甲武鉄道（市街線）の路線図

(日本国有鉄道 1975bより).

貫線との接合を条件に許可が考えられたこと、しかしながら、縦貫線の具体的な設計が確定していなかったことが原因となっている（日本国有鉄道 1975b: 353）。免許状下付後も、新橋・上野間線路設計が確定した段階で、図面書類の再提出が甲武鉄道会社に課された。

新宿・飯田町間の工事においても、東京市区改正委員会から、市区改正道路等に関係する場所では支障のないようにすること、踏切により道路を分断する可能性のある個所については、線路敷設箇所を変更すること、という厳しい条件が提示された（日本国有鉄道 1975b: 351）。このような条件の下で、外濠の内側をルートとして御茶ノ水までの工事が行われた。

1902年、飯田町・御茶ノ水間工事に着工し、1904年に開通した。1906年に着工された御茶ノ水・万世橋間工事は、1906年施行の鉄道国有法による甲武鉄道の国有化で、そのまま政府に引き継がれた（日本国有鉄道 1975b: 353）。1912年には万世橋までの間が開通し、1914年には東京駅が開業した。さらに、1919年に市街高架線の万世橋・神田間開通により、東京駅を基点とする都心部と東京西郊を結ぶ中央本線が誕生した（交通博物館編 2006: 55, 62）。

飯田町・鍛冶町付近間の工事では、予想以上に湧水が多量であり、さらに地質が粗かったため、甲武鉄道会社は、神田川堤防の隧道工事を切取工事に変更する旨、東京府知事に出願し、これが認

められている(丸茂ほか 1999: 587)。工事が難航した背景には、市区改正委員会から、小石川以東万世橋に至る間において、土手や崖地の景観を可能な限り保全することが、工事の付帯条件として示されたことがある(丸茂ほか 1999: 587)。神田川と崖が迫る狭隘なスペース(図2)で工事が進められていった。

現在のJR御茶ノ水駅は、御茶ノ水橋の東側に位置しているが、甲武鉄道開通当初は、御茶ノ水橋の西側に設置されていた。1923年の関東大震災時には、駅舎も一部焼失したが、応急復旧され使用された。

御茶ノ水橋の東側に移築されたのは1932年のことである。1925年の山手線電車の環状運転開始に伴い秋葉原駅で旅客営業が開始されたこと、さらに、総武本線の基点であった両国と御茶ノ水間を高架線で結ぶ建設が開始されたこと、による(交通博物館編 2006: 66)。これにより、現行の方向別複々線構造、すなわち、中央線と総武線各駅停車が御茶ノ水駅において、階段を使わずに乗り換

え可能となった。

東京市区改正計画や、甲武鉄道会社、日本国有鉄道等の計画により、鉄道路線・駅の開発が進められたが、外堀沿いの切り立った地形、景観保全、湧水量の多さ等の問題があり、それらが現在の駅の構造に影響を及ぼしている。

IV 千代田区・JR東日本によるバリアフリー化計画

前章のとおり、JR御茶ノ水駅は、島式ホーム2面4線を持つ地上駅であり、橋上に駅舎を有している(写真1・2・3)。初代駅舎は木造平屋構造であったが、現在の二代目駅舎は、御茶ノ水・両国間の高架線工事に合わせ、掘割式の線路上空に造られた。それまでの駅舎設計方針は、旅客は滞留するものであることが前提条件であったが、御茶ノ水駅舎は、旅客は常に流れているとの理念から設計され、以降通勤電車駅設計の基本となった(交建設計・駅研グループ 1997: 141)。



図2 明治期におけるお茶の水近傍の地形

5千分の1地形図東京府武蔵国神田区駿河台及本郷区湯島近傍の一部

陸軍省小地測量第5班第 明治16(1883)年5月1測期第2測4

複製(承認番号 昭59 総複第50号)



写真1 JR 御茶ノ水駅ホームの遠景

(2011年8月10日御茶ノ水橋橋上から筆者撮影)。



写真3 JR 御茶ノ水駅御茶ノ水橋口の階段

(2011年12月13日筆者撮影)。



写真2 JR 御茶ノ水駅の下りホーム

(2011年12月13日筆者撮影)。

立地条件による制約だけではなく、このような設計意図が、立ち止まることもままならぬ駅構造を造り出し、今日に至っているのである。現在のホームは、幅が狭く、ホームの両側で電車が発着

するため、時間帯により、ホームは乗降客でいっぱいの状況になる。通院は午前中が多く、常に危険を感じる状況である。

冒頭で述べたとおり、JR御茶ノ水駅周辺には、大学病院や総合病院が集積している。2002年、周辺の8病院が連名で、JR東日本にバリアフリー対応への要請を行った。2006年には、順天堂大学医学部の医師を中心に、エレベーターとエスカレーター設置を求める署名活動が行われ、2008年、署名が約1万2,000人分に達し、署名活動を実践してきた医師らが、JR御茶ノ水駅の所在地である東京都千代田区区長を訪問し、対策推進を要望した(毎日新聞 2008年2月13日付)。

JR御茶ノ水駅を出て御茶ノ水橋を渡った文京区に位置する順天堂医学部附属病院の外来患者は、1日平均4,000人に上る。駅構内の垂直移動設備の不備から、患者は前日から病院近くに宿泊したり、あるいは近隣駅で下車し、タクシーに乗

り換えて対処しているという状況である（毎日新聞 2008年2月13日付）。

これまで、JR東日本は、構造上の問題から多額の経費が掛かるとして、駅舎のバリアフリー化に対して及び腰であったが、2010年3月26日付で、「JR中央線御茶ノ水駅バリアフリー整備について」を発表した（東日本旅客鉄道株式会社 2010）。千代田区も同日、「JR中央線御茶ノ水駅聖橋口の駅前広場機能の整備」を発表し、JR東日本と連携し、当社が行う御茶ノ水駅バリアフリー化工事に併せて、当該駅の聖橋口駅前広場機能整備事業を行うことを明らかにした（千代田区政策経営部広報広聴課 2010）。

JR東日本は、中央線御茶ノ水駅について、バリアフリー整備及び関係者と連携して聖橋口の駅前広場機能整備をすることで、基本的な合意を得られたこと、今後、概略設計に着手し、2010年度末の工事着工を目指して検討を進めることを明記した（東日本旅客鉄道株式会社 2010）。バリアフリー整備の概要としては、線路上空に人工地盤を設置し、御茶ノ水橋口駅舎及び聖橋口の駅前広場機能整備に伴い移設する聖橋口駅舎については、

エレベーター、エスカレーター等によるバリアフリー整備を行うこと、千代田区等と連携して聖橋口の線路上空に人工地盤を設置、これに伴い聖橋口駅舎を人工地盤上に移設するという（東日本旅客鉄道株式会社 2010）。さらに、同駅が狭隘な位置に立地していることから、整備工事は非常に難易度の高い大規模なものになるとしている（東日本旅客鉄道株式会社 2010）。JR東日本が示した計画図は図3のとおりである。

千代田区は、2003年、交通バリアフリー法に基づく「千代田区交通バリアフリー基本構想～だれでもが安全で快適に移動できるまちを目指して～」を策定している（千代田区 2003）。千代田区交通バリアフリー基本構想は、「千代田区第三次長期総合計画」、「千代田区都市計画マスタープラン」、「千代田区地域福祉計画」等の基本理念や目標を踏まえ、2002年に取りまとめられた「千代田区バリアフリー歩行空間整備構想」をもとに、関係事業者等の同意を得て取りまとめられたものである（千代田区 2003: 12）。区民のみならず、全国から訪れる人にとっても安全で安心できる歩行空間を創出することを基本とし、目標達成年次は

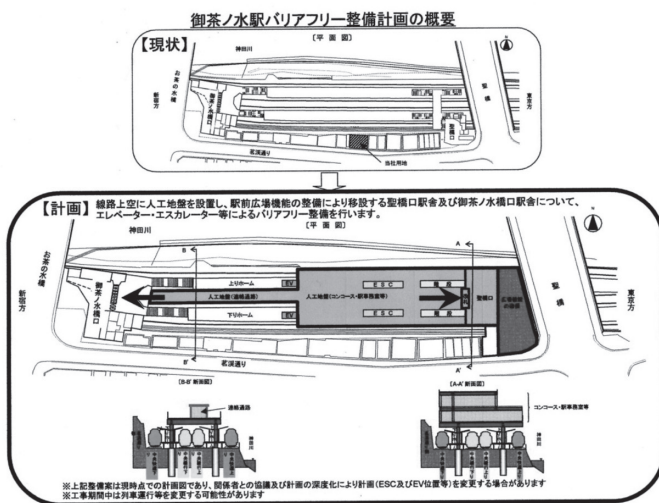


図3 東日本旅客株式会社が発表した御茶ノ水駅バリアフリー整備計画の概要図

（東日本旅客株式会社 2010より）。

2011年と定めている（千代田区 2003: 11）。

この基本構想において、JR御茶ノ水駅は、必ず10カ月で目標を達成すべき施設として位置づけられているが、整備レベルとしては、既存駅の構造上やむを得ない場合に整備を行う施設とされた（千代田区 2003: 27, 37）。スロープ、エレベーターによる対応が困難な場合に、エスカレーターや階段昇降機等による代替的手段を含めて段差が解消された経路を1ルート以上確保するレベルに留まっていた。

しかし、2005年に区が発足させた、神田駿河台地域の将来像を考えるための「神田駿河台地域街づくり協議会」が協議を重ね、策定した「神田駿河台地域まちづくり基本構想」の中では、JR御茶ノ水駅を周辺整備とともにバリアフリー化することが明記された（千代田区 2005: 19-21）。「神田駿河台地域街づくり協議会」は、地域住民をはじめ、大学、鉄道事業者らが構成メンバーとなった。

「神田駿河台地域まちづくり基本構想」では、JR御茶ノ水駅は、地域の回遊の拠点（ゲートコアの中心）として位置づけられた。整備の方向性として、人工地盤形成による駅舎の改良とともに、狭小の駅前広場の整備し、バス・タクシー乗り場空間の創出すること、駅の南側に並行する茗溪通りの歩行者専用化を含めて、御茶ノ水橋口並びに聖橋口双方の、駅前歩行者空間を拡充すること、こういった整備を神田川の河川区域の景観・歴史資源としての重要性を考慮しながら進めていく必要性が示された（千代田区 2005: 21）。

今般、駅舎改修工事に向け、JR東日本の積極的な動きが生じた要因の一つは、神田駿河台四丁目6地区、（仮称）神田駿河台4－6計画の始動と言える。この計画は、JR御茶ノ水駅聖橋口前の、御茶ノ水セントラルビル（旧日立製作所本社ビル）跡地での大型複合ビル建設を中心とするビッグプロジェクトである。

お茶の水地域は、JRや地下鉄など複数路線利用

が可能であるという立地条件から、「大学の街」、「病院の街」だけでなく、新たなオフィスビルの集積地域となりつつある。ビジネス拠点形成に向けて、大手建設会社や不動産会社など、巨大な資本が入り込んで都市改造が進行している。

千代田区内で、東京都の都市再生特別地区⁴⁾の指定を受けた開発計画は、（仮称）神田駿河台4－6計画、淡路小学校跡地利用の淡路町二丁目西部地区第一種市街地再開発事業、及び三井住友海上火災別館改築と本館改修を対象とする神田駿河台三丁目9地区計画の3件があり、これらが同時進行している（図4）。いずれも、2006年、千代田区における東京都市計画地区計画として決定されている（千代田区告示第113号）。

（仮称）神田駿河台4－6計画は、聖橋交差点に面したエリアでの開発であり、JR御茶ノ水駅の、特に聖橋口への影響は大きい。約3,000平方メートルの地上広場と、地下鉄新御茶ノ水駅改札口と接続する、約1,400平方メートルの地下広場が一体的に整備される。地下2階、地上23階、高さ約110mの建物には、会議室やホームの他、貸床面積約900坪のオフィス空間が創出される。さらに、淡路町二丁目再開発事業とともに、計画地域周辺敷地の高低差による不便解消のため、外堀通りからJR御茶ノ水駅までのバリアフリール―



図4 千代田区内における開発地区

陰影部分が（仮称）神田駿河台4-6計画地区。

（駿河台開発特定目的会社ほか 2010 より）。

トも実現する予定となっている(駿河台開発特定目的会社ほか 2010)(図5)。

このように、隣接した地区での相次ぐ開発事業により、地域が有する機能が変化してきており、新たな客層獲得が、JR東日本による改修工事着手の後押しをしたことは容易に推測できる。

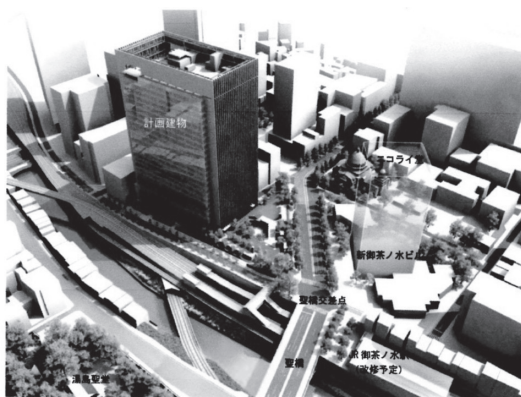


図5 JR御茶ノ水駅聖橋口周辺の将来イメージ

(駿河台開発特定目的会社ほか 2010より)。

V バリアを除く「バリアフリー化」に向けて

バリアフリーやユニバーサルデザインの思想普及がなされ、ハードな面での整備も推進されている。日頃利用する私鉄の各駅には、エレベーターやエスカレーターが設置され、筆者自身もその恩恵を被っている。

しかしながら、ここで問題にしなければならないことは、バリアフリー化の検証である。改修された交通施設並びに周辺地域が、障害者、あるいは身体機能が低下した高齢者、ベビーカーを使用している人等をはじめとする利用者にとって、使い勝手がよいものとなっているのか、バリアフリー化について当事者・関係者とともに検証し、さらなる改善への道筋をつけることである。

バリアフリー新法では、基本構想策定の際、当事者の参画について制度が拡充された。基本構想策定時に、高齢者や障害者など、計画段階からの

参加促進のため、作成に関する協議等を行う協議会制度を法律で定めた。この協議会は基本構想作成のみならず、基本構想実施に係る連絡調整も行うものとされた。基本構想の内容について、高齢者や障害者の意見を反映させるために、提案制度を新たに設け、具体的な施策等の内容について、施策に関係する当事者の参加のもとで検証し、その結果に基づく新たな施策や措置を講じること、段階的・継続的發展を図るという、スパイラル・アップの考え方が導入された(辻本 2009: 138-139)。

だが、本稿で取り上げたJR御茶ノ水駅のように、1日の乗降客が10万人を超す交通施設の使い勝手について、地域住民以外の市民も声をあげ、その声が届くシステムを構築することは困難を極める。高齢者、あるいは障害者と、それぞれ一括りにすることはできない。肢体不自由であったり、聴覚に障害があったり、視覚に障害があったりと障害とされる部位、程度は千差万別である。駅利用の頻度や時間帯もまちまちである。すでに、千代田区において、交通バリアフリー基本構想が策定された後に、署名を集め、バリアフリー化促進を区長に直接訴えなければならなかったことが、スパイラル・アップが実行性に乏しいことを端的に示していると考ええる。

筆者のように通院でJR御茶ノ水駅御茶ノ水橋口を利用する者にとって、JR東日本、千代田区等による駅バリアフリー整備計画は、必ずしも利便性や安全性を享受できるものではない。なぜなら、エレベーターやエスカレーターは、聖橋口改札に近い場所に設置が予定されていること、御茶ノ水橋口までの導線が狭いこと(図3)、御茶ノ水橋口には狭小な駅前広場があるが、石畳であり(写真4)、駅前広場と歩道との間に段差があること、さらに、駅舎を出てすぐに渡る御茶ノ水橋は歩行者空間が十分に確保できていないからだ。

聖橋口には、JR御茶ノ水駅から半径800m範囲にある大学病院行きのバス停がある。JR東日本、



写真4 JR 御茶ノ水駅の御茶ノ水橋口

(2011年8月10日筆者撮影)。

千代田区等による整備計画により、この病院利用者の利便性は高まることが推測できる。だが、駅周辺の大学病院の立地からして、通院で JR 御茶ノ水駅を利用する人の多くは、御茶ノ水橋口を利用しているのであり、聖橋口整備と同時に、御茶ノ水橋口の利便性と安全性向上のための大改修も不可欠である。

多様な駅利用者の要望をとりまとめ、計画や施行に反映させるシステムの構築と整備後の利便性や安全性の検証が、駅並びに駅周辺地域のバリアフリー化から、さらに一歩進んだユニバーサルデザイン化を可能とする。

国土交通省は2005年、モデル事業として、交通バリアフリーボランティア事業を、全国5ヵ所の駅で実施した⁵⁾。駅において、障害者や高齢者等に対し、駅構内の案内や、切符販売機や自動改札の使用の介助を行うボランティアを常駐させる事業である（国土交通省 2006）。この事業報告書に

よれば、事業を継続し、駅利用者においてボランティアの定着化を図ることが必要性、駅のみならず、近隣地域とのネットワーク化を図っていくことの必要性が指摘された（国土交通省 2006: 85）。案内や介助に留まらず、ボランティアの存在を、交通施設整備と連携させる仕組みづくりや、交通施設のみならず、周辺地域を含めたバリアフリー化検証の担い手として育成していくことが重要である。

次に、バリアフリー化したという整備事実を問題視する必要がある。2011年11月7日、会計検査院が「平成22年度決算検査報告」をまとめ、内閣府に送付した。このなかで、国土交通省管轄では、鉄道駅等の移動等円滑化について、補助金等が適正に使われていないこと、その改善について指摘がなされた（会計検査院 2011）。

会計検査院によれば、国土交通省は、駅の移動等円滑化を促進するため、駅における移動等円滑化設備整備事業に対し、交通施設バリアフリー化設備整備費補助金等⁶⁾を交付し、新バリアフリー法が施行された2006年から2010年の間、54鉄道事業者等の計922駅において、補助金によりエレベーター等の移動等円滑化設備が整備された（補助対象事業費計1,670億2,833万余円、国庫補助金交付額計452億5,845万余円）。会計検査院は、54鉄道事業者等の計929駅を対象とし、380駅において会計実地検査を行い、残り549駅については関係書類の提出を受けて検査を行った。

その結果、重複を除き、計405駅において新バリアフリー法の円滑化基準⁷⁾に適合せず、整備効果が十分発現していないものがあり、改善の要が認められるとした。当該駅において実施された補助事業の補助対象事業費は計923億6,360万余円、これにかかる国庫補助金交付額は244億9,911万円であった（会計検査院 2011）。202駅において、傾斜路の勾配部分が接続する通路と色の明度等の差により容易に識別できなかったり、触知案内図による案内が適切でなかったこと、16駅にお

いて、補助金により整備されたエレベーターの前に下り傾斜があり、乗降ロビーが十分確保されていないなど、安全性が十分確保されていない事態が見受けられたこと、さらに27駅において、移動等円滑化設備が破損するなどして、管理が適切でない事態が見受けられたこと、加えて、7駅においてエレベーターの稼働時間に制限があり、移動等円滑化経路が十分確保されていないこと、である(会計検査院 2011)。この検査結果をもって国土交通大臣に宛てて、改善の処置が要求された。

会計検査院は、このような事態が生じていることに対し、鉄道事業者等において、駅の全面的改修が困難な場合もあるが、円滑化基準、ガイドラインの理解不足、移動等円滑化を適切に実施することに対する認識不足、国土交通省において、鉄道事業者等に対する指導が十分でなかったことが認められると指摘した(会計検査院 2011)。

補助事業として補助金を出したにもかかわらず、整備効果が十分に発現できていないことは、会計検査院が指摘したとおり、施行側のバリアフリー化に対する認識不足が大きい。高齢社会において公共施設としての駅舎のバリアフリー化は急務である。駅のバリアフリー化は、弱者とされる人のみならず、利用するすべての人にとっての利便性や安全性の確保であるという認識を再確認することが必要だ。加えて、施設整備に留まらず、検証し、その結果を再度整備に反映させる、整備と検証の相乗作用を可能にするシステム構築が求められている。

さらに、駅の構造上、移動等円滑化が難しいとされる施設の利用者についても、何らかの支援をすることが重要だ。例えば、隣接する駅がバリアフリー化されており、利用者にとって使い勝手が良い場合、隣接駅から当該駅までのルートにおいて、代替となるトランスポート・サービスを鉄道事業者、関連自治体等が連携して運行する、といったサービス提供も考えていくことが必要であろう。

VI おわりに

本稿で対象とした JR 御茶ノ水駅のバリアフリー整備計画では、IV 章で述べたように、人工地盤を造ることで、エレベーター等垂直移動を可能とする機械設備は設置される。これまでの階段と車椅子用昇降機だけの状態からみれば改善された状態となる。

しかし、現行の聖橋口広場整備を伴うバリアフリー化計画では、通院等で、駅利用に困難をきたしている人びとにとってのバリアフリー化が最重要課題として捉えられてはいないと考える。視線の方向は、新たな街の顔となるオフィス集積エリアに向いている。再開発に伴うバリアフリー化整備により、街の景観も整備され、集客効果を生み、そのことが新たな開発資本を呼び込むという、資本の効率的な回転が重視されていると言えるのではないだろうか。このことは、JR 御茶ノ水駅では、周辺地域における再開発で、さらなる乗降客増加が見込まれるなか、バリアフリー化整備後も、乗降客を常に流すという駅構造、車椅子利用者や杖歩行の利用者が、ホーム上で小休止する場所も確保されないことから明らかだ。

駅並びに駅周辺は、広域から多数の人びとが集まってくる、広域性、公共性の高い空間だ。従って、再開発に伴うバリアフリー化整備において最優先すべきは、整備効果が特定の箇所に限定されることなく、バリアフリー化しなければ使えない人びとの利便性や安全性を高めることである。

すでに車両内には登場しているが、可変式の椅子やもたれかかることができるバーなどの設置も含め、バリアフリー化なくしては利便性や安全性を享受できない人びとの要望を施行側に提供する機会が早急に望まれる。

JR 御茶ノ水駅と周辺地域を事例とし、誰もが快適に移動できる環境整備、移動空間を点から面に広げる仕組みの構築について、多様な利用者の行動並びに評価研究を踏まえながら、問題を掘り

下げていくことを今後の課題としたい。

注

- 1) 交通施設へのアプローチを含めたバリアフリー研究として、建築学分野では、東京都23区近郊の鉄道駅と周辺街区の接続手法を利便性の観点から検証した研究（大平ほか 2006）、鉄道駅のエレベーター等垂直移動手段の使い勝手と選択の研究（荒井・園田 2010）、鉄道駅のバリアフリー前後に関する利用者の評価研究（大村・佐藤 2010）があげられる。地理学では、多摩ニュータウンにおける、肢体不自由者の移動制約に着目し、身体的並びに社会的側面から、アクセス戦略を論考した宮澤（2004）の研究、視覚障害者すべてに当てはまるわけでないとしながら、時間に伴う環境の変化、たとえば駅周辺の放置自転車歩行判断を大きく狂わせることを指摘した山本（2006）の研究があげられる。宮澤（2004）は、身体に障害を持つ人の経験を、身体と環境との関係、資源を活用して生活実現を図るという主体的行為の実効性、それらの関係が特定の地理的空間において、時間軸に沿って展開するという3つの軸から成る枠組みにおいて分析する必要性を提示した。本稿は、身体と環境の軸からの考察となる。他の2つの軸については、今後の研究課題とする。
- 2) 身体障害者とは、身体障害者福祉法第4条に規定されているように、法律で定めたさまざまな身体上の障害がある、都道府県知事から障害者手帳を交付された者を示す。障害者手帳は申請をすることで、初めて交付されるのであり、身体上に障害があっても、障害者手帳を交付されていなければ、身体障害者には該当しない。筆者の場合も、障害者手帳を申請しなければ、4級の身体障害者とはならなかった。従って、潜在的な身体障害者は多数存在すると推測できる。
- 3) 1888年8月16日に東京市区改正条例制定。1919年に都市計画法と市街地建築物法が制定されるまでの間、都市改造を進めていく基本となった首都東京に限定された都市計画。道路建設については、幹線道

路も含め、路面電車の発達と結びつき、路面電車事業者に「電鉄納付税」を負担してもらい、これを財源として電車運行に必要な道路整備を優先して実施していった（石田 1987: 83）経緯がある。

- 4) 2002年成立した都市再生特別措置法は、10年の時限立法である。民間の都市開発投資等の促進を図り、大都市圏の都心改造を推進する目的で、都市再生緊急整備地域を規定した。この地域では既存の用途地域等に基づく用途、容積率等の規制を適用外としたうえで、自由度の高い計画を策定できる。都市再生緊急整備地域内で、都市の再生に貢献し、土地の合理的・健全な高度利用を図る必要がある区域が都市再生特別地区と定義されている。都道府県が都市計画の手続きを経て決定する。都市再生特別措置法の特徴の一つとして、国が事業の重点的推進を図るため、都市再生本部を設置し、本部長を首相とすることで、際立った政府の強い権力性が付与されている点をあげることができる。2011年2月8日には、法律の一部が改正された。官民に連携を通じて、都市の国際競争力を高め、都市の再生を図るため、都市再生緊急整備地域のうち、特に円滑・迅速な施行を通じて、緊急かつ重点的に市街地整備を推進する地域を定める特定都市再生緊急整備地域制度や、都市開発事業の一層の促進を図るための金融支援制度などが創設された（国土交通省 2011b）。
- 5) 報告書では、今後の事業展開の課題として、交通バリアフリーボランティアの認知度を高め、良質なボランティアの継続的な確保への工夫、地域のNPO法人等をはじめとする他団体との連携、ネットワーク化の必要性も指摘された（国土交通省 2006: 85）。
- 6) 交通バリアフリー実現のための支援策として、鉄軌道関係では、交通施設バリアフリー化設備整備補助金制度、鉄道駅総合改善事業費補助制度（鉄道駅移動円滑化施設整備事業）、地下高速鉄道整備費補助制度、公共交通移動円滑化設備整備費補助制度（LRT）などがある。このうち、交通施設バリアフリー化設備整備補助金制度は、高齢者や障害者等が鉄道や軌道を安全かつ円滑に利用できるように、鉄軌道事業者

が実施する駅におけるバリアフリー化設備整備に対し補助されるものである。対象事業者は、鉄道事業者及び軌道事業者であり、東京メトロ（株）、地下高速鉄道を営む地方公共団体は適応外である。駅のバリアフリー化設備整備事業、例えば、エレベーター、エスカレーター、誘導・警告ブロック、障害者対応型トイレ等の整備を補助対象とし、補助対象施設購入費、補助対象施設工事費、補償費、事務費に係る経費の1/3を国、1/3を地方公共団体が補助する仕組みである。鉄道駅総合改善事業費補助制度（鉄道駅移動円滑化施設整備事業）は、移動の円滑化を図るための、鉄道駅周辺における駅前広場や自由通路等の整備事業と一体的に行われる駅の総合的な改善事業のうち、バリアフリー化を図るために、通路や階段等を見直し、これらの施設と一体的に行うエレベーター、エスカレーターその他移動円滑化のために必要な設備整備に対する補助事業である。本工事費、付帯工事費、用地費にかかる経費のうち、1/3を国が、1/3を地方公共団体が補助される。詳細については、以下を参照してほしい。国土交通省交通バリアフリー実現のための支援策（補助・融資等） <http://www.mlit.go.jp/sogosesaku/barrier/hojo00.html>（最終閲覧日：2011年12月13日）。

7) バリアフリー新法のバリアフリー基準（移動等円滑化基準）については、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（2006年12月15日国土交通省令第111号）に定められている。移動等を円滑化する経路の幅、傾斜の基準値、エレベーターの設置基準、視覚障害者誘導用ブロック敷設、運行情報の文字等による表示、車椅子使用者の円滑な利用に供するトイレ設置基準等が定められている。エレベーターについては、昇降路出入口の幅や操作盤の位置、点字による案内、昇降方向の音声による案内などの基準が定められている。

文献

秋山哲男・松原悟朗・清水政司・伊澤 岬・江守 央

2010. 観光のユニバーサルデザイン 歴史都市と世界遺産のバリアフリー. 学芸出版社.

荒井良宏・園田真理子 2010. 鉄道駅における利用者の垂直移動手段の選択行動に関する研究—公共交通機関のユニバーサルデザインのあり方. 日本建築学会大会学術講演便概集（北陸）：673-674.

石田頼房 1987. 日本近代都市計画の百年. 自治体研究社.

大村 薫・佐藤克志 2010. バリアフリー環境整備前後における利用者の環境評価の変化—東京都心近傍の鉄道駅の利用者評価からの考察. 日本建築学会計画系論文集75（652）：1381-1387.

大平哲司・大月敏雄・深見かほり 2006. 東京23区における鉄道駅と駅周辺街区の接続手法に関する考察. 日本建築学会大会学術講演便概集（関東）：823-824.

会計監査院 2011. 平成22年度決算報告第3章第1節省庁別の検査結果. http://www.jbaudit.go.jp/report/new/all/ch3_pl_14.html（最終閲覧日：2011年12月10日）

川内美彦 2006. ユニバーサル・デザインの仕組みをつくる. 学芸出版社.

交建設計・駅研グループ 1997. 駅のはなし—明治から平成まで. 成山堂書店.

交通博物館編 2006. 図説駅の歴史 東京のターミナル. 河出書房新社.

国土交通省 2006. 平成17年度バリアフリーボランティアモデル事業報告書.

国土交通省 2011a. 移動等円滑化の促進に関する基本方針の改正について. <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/kihonhousinkaisei>.（最終閲覧日：2011年11月15日）

国土交通省 2011b. 都市再生特別措置法の一部を改正する法律案について. http://www.mlit.go.jp/report/press/city05_hh_000033.html（最終閲覧日：2011年12月1日）

駿河台開発特定目的会社・大成建設株式会社・ヒューリック株式会社・安田不動産株式会社・昭栄株式会社・有楽土地株式会社 2010. 2013年、歴史と文化の街「お茶の水」が新たなビジネス拠点へ！（仮称）神田駿河台4-6計画新築工事着工のお知らせ（報道

関係各位).

JR東日本 2011. 各駅の乗車人員(2010年度). <http://www.jreast.co.jp/passenger/index.html> (最終閲覧日: 2011年11月15日)

千代田区 2003. 千代田区交通バリアフリー基本構想
—だれもが安全で快適に移動できるまちを目指して.

千代田区 2005. 神田駿河台まちづくり基本構想.
<http://www.city.chiyoda.lg.jp/service/00007/d000075.html>
(最終閲覧日: 2011年12月1日)

千代田区政策経営部広報広聴課 2010. 平成22年3月26日 JR中央線御茶ノ水駅聖橋口の駅前広場機能の整備. <http://www.city.chiyoda.lg.jp/service/00117/d0011715.html> (最終閲覧日: 2011年12月1日)

辻本勝久 2009. 地方都市圏の交通とまちづくり 持続可能な社会をめざして. 学芸出版社.

内閣府 2011. 障害者白書平成23年版 第2節障害者の状況(基本的統計より). <http://www8.cao.go.jp/shougai/whitepaper/h23hakusho/zenbun/pdf/index.ht> (最終閲覧日: 2011年11月30日)

日本国有鉄道 1975a. 日本国有鉄道百年史2(第3刷). 財団法人交通協力会.

日本国有鉄道 1975b. 日本国有鉄道百年史4(第2刷). 財団法人交通協力会.

東日本旅客鉄道株式会社 2010. JR中央線御茶ノ水駅バ

リアフリー整備について.

丸茂弘幸・青木太郎・木下 光 1999. 甲武鉄道延伸に関わる審議過程に現れた東京市区改正委員会の景観思想. 1999年度第34回日本都市計画学会学術研究論文集: 583-588.

宮澤 仁 2004. 多摩ニュータウン早期開発地区における下肢不自由者の生活環境評価と外出時のアクセス戦略. 地理学評論77(3): 133-156.

山本利加 2006. 視覚障害者の移動と空間認知. 岡本耕平・若林芳樹・寺本 潔編, 『ハンディキャップと都市空間—地理学と心理学の対話—』71-91. 古今書院.

にし・りつこ(2005年博士課程修了)

明治学院大学 非常勤講師

A Study on the 'Barrier-free' Measures of the JR Ochanomizu Station

NISHI Ritsuko (Part-time lecturer, Meiji Gakuin University)