

福岡市および釜山市のバリアフリー状況の比較研究

長崎大学大学院 学生員 ○李 成林

長崎大学大学院 学生員 今岡 芳子

長崎大学大学院 正会員 後藤恵之輔

1. はじめに

日本と韓国は、多少の差はあるとしても、アジア有数の経済大国である点で一致している。また今後も経済の発展が進むと考えられる韓国では、今後、先進国において近年深刻な問題となっている高齢者問題に直面していくと考えられる。

図1に日本と韓国の高齢化率(65歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合)の推移を示す。この図より、既に日本では高齢化率14%以上の高齢社会に突入しているのに対し、韓国では高齢化社会といわれる高齢化率7%にも達していない。しかし、韓国でも2005年には高齢化率7%以上の高齢化社会に突入する可能性があることが確認できる。

高齢者に配慮した社会を実現するために重要なものとして、バリアフリーに関する問題が挙げられる。そこで、本研究では日本と韓国のバリアフリー化の現状を把握するために、福岡市と釜山市において現地調査を行った。

2. 調査方法

まず、韓国でのバリアフリー調査は2003年9月26日～28日と11月3日～5日の2回に分けて、釜山市内の地下鉄、国鉄釜山駅、長距離バスターミナルで行った。そこで多くのバリアの存在と現在の韓国状況を調査した。1回目の調査では現時調査のみを行い、2回目の調査では現地調査とあわせて、関係者へのヒアリング調査も行った。福岡市でのバリアフリー調査は韓国の調査結果と比較するため、地下鉄を主な対象として、調査内容のチェックリストを作成して調査を行った。

3. 調査結果及び比較検討

3.1 階段と手すり

釜山市の地下鉄では、視覚障害者用の点字標記がなされているものもあれば、手すりが途中で途切れ、金属部分が剥き出しになっている手すりもあり、同じ地下鉄駅の階段であるにもかかわらず統一性がなかった。また、階段の滑り止めもなかった。しかし、福岡市では、調査を行った4駅すべてにおいて同じ種類の手すりが設置されており、階段の高さもほぼ同じであった。そのため、釜山市でも日本の各自治体が作成している福祉のまちづくり条例のようなマニュアルを設け、統一性を持たせるべきである(写真1-a, 写真2-a)。

3.2 券売機

釜山市では、券売機は障害者向けに設計されておらず、大人にも高い位置に金銭投入口が設置されていた。福岡市の場合は金銭投入口があまり腕を挙げずにコインを入れられる位置に設置されていた。また、誘導ブロックが券売機前まで設けてあり、視覚障害者用券売機と車椅子利用者用券売機も設けてあった(写真1-b, 写真2-b)。

3.3 改札口

釜山市地下鉄では駅員事務室が改札口から遠く離れたところにあるため、何か問題が生じた場合、早急な対応が困難である。一方、福岡市では駅員事務室が改札口のすぐ側に設けてあり、適切である。実際、釜山市地下鉄と福岡市地下鉄の改札口は違うシステムで、著者ら自身改札で戸惑う場面があったが、付近に駅員事務室

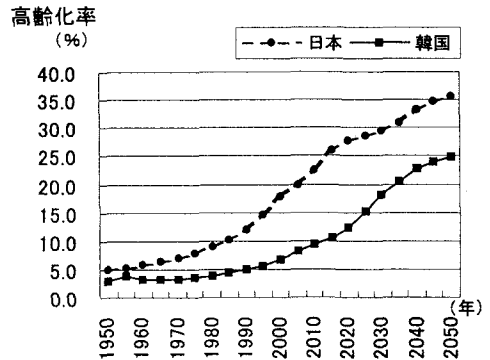


図1 韓国と日本の高齢化率の推移

韓国: UN「World Population Prospects: The 1998 Division」(medium Variant)

日本: 2000年までは総務省「国勢調査」、2005年以降は厚生労働省国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推定人口」(平成14年1月中位推計)

が見当たらず、不便さを感じた（写真1-c, 写真2-c）。

3.4 駅名サインとベンチ

今回の釜山市におけるバリアフリー調査で、最も印象に残ったのはサインの充実で、特に日本のサインと比較して文字が大きく、見やすい標記であった。著者らも今回初めて釜山を訪れたが、道に迷うことがなく、サインの重要性を改めて感じた。また、英語と日本語のサインも書いてあり、各駅に付けられた駅番号は、文字が読めない人にも分かりやすかった。福岡市の場合は、英語のサインと都市のシンボルマークが付いていた。シンボルマークや数字は文字を読めない人には有用なサインである。また、両方ともベンチは設けてあったが、福岡市ではベンチの最右側のほとんどが高齢者・妊婦等の優先席として設けてあった（写真1-d, 写真2-d）。

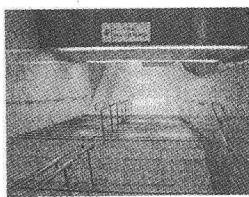
4. 両市におけるバリアフリーの動向

釜山市の地下鉄経営は、現在赤字経営で、国から補助金を受けて運賃を安くしている。バリアフリー化の面では、現在建設中の地下鉄3号線は2002年に決められた韓国建設交通部の新方針に従って建設している。また、すでに運営中の地下鉄1・2号線もその新方針によって、各地方の財政状況に合わせてバリアフリー化を進めている。

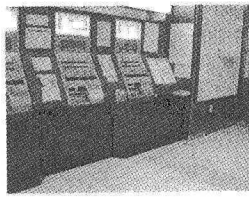
福岡市では地下鉄建設時に国から補助を得ており、現在は自主経営で運営している。また、現在地下鉄ホームと線路を完全に分離するホームドアが作られており、電車のドアと同時に開閉されるようになっている。乗客がホームから線路に落ちた事故例は両国において報告されており、今後、釜山市においてもホームドアを設けることで、同じような事故は防げると考えられる。

5. まとめ

韓国におけるバリアフリー化は、日本に比べるとまだ十分とはいえない。しかし、図1に示すように、現在韓国の高齢化率は、日本の半分にも満たない状況であることを考えると、サイン、手すり、身体障害者用トイレ等の設備は比較的整っていたように思われる。しかし、それらはまだ表面的なものであり、さらに高齢者・障害者等の立場で問題を考え、日本などをモデルにしてバリアフリー化を進める必要があるように思われた。それにより、今後、高齢化率の急激な上昇が予想される韓国において、高齢者・障害者等を含めたすべての人が何の障害もなく、自由に社会参加できる福祉社会が実現していくと思われる。



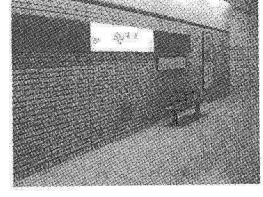
a 入り口階段と手すり



b 券売機

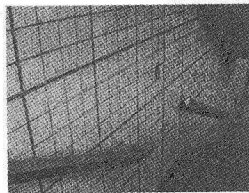


c 改札口

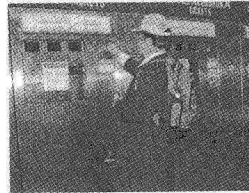


d 駅名サインとベンチ

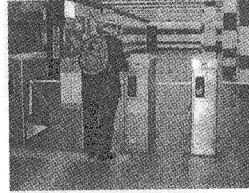
写真1 福岡市地下鉄のバリアフリー化状況



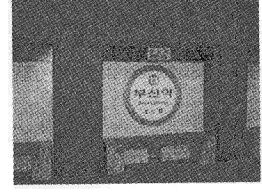
a 入り口階段と手すり



b 券売機



c 改札口



d 駅名サインとベンチ

写真2 釜山市地下鉄のバリアフリー化状況

参考文献

- 1) 交通エコロジー・モビリティ財団：公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン，2001.8.
- 2) 韓国建設交通部：都市鉄道駅及び乗換・利便施設補完設計指針，2002.11.