



移動の世界を広げるノンステップバスの歴史

■ リハビリテーションの最終目標は病院の中ではない



日頃、病院でリハビリテーションに励む患者さんから、「家の中は何とか移動できそうだけど、外は無理」「外出は怖くてハードルが高い」といった声をよく聞きます。リハビリの最終的な目標は、入院中の生活ができるようになることではありません。移動の自由を取り戻し、会いたい人に会うためにその場所へ行き、社会に戻ることにあります。

今回のコラムでは、私達の外出の可能性を大きく広げた、ノンステップバスにスポットを当ててみます。

■ 昔のバスに乗るのはまるで登山だった



筆者は 1978 年生まれです。今でこそ当たり前のようにノンステップバスが走っていますが、私が子供の頃にはノンステップバスは存在しておらず、子供の頃の自分はバスに乗るのに苦労した記憶があります。ステップ、つまり段差があるのはもちろんなのですが、昔のバスは座席の床面の高さも現在のノンステップバスよりも圧倒的に高い 80～90cm ほどあり、乗降口からのステップは

2～3 段ありました。つまりバスに乗るために 30～40cm ほどの階段を昇る必要があったわけです。

ちなみに建築基準法では、一戸建て住宅の階段の高さは 23cm 以下、公共施設の階段は 18cm 以下と定められています。それを考えるとバスに乗るためのステップの昇り降りはまるで登山のようですし、障害を持っていれば諦める方も多かったでしょう。また乗降口の幅は自走型車椅子の幅とほぼ同じであり、車椅子でバスに乗ることなど想定されてはいませんでした。

■ ノンステップバスの誕生と試行錯誤



日本で初めて本格的なノンステップバスが登場したのは、1990年代後半のことです。1997年に東京都交通局が導入したのが先駆けと言われています。しかし、導入当初は多くの課題がありました。

床を低くするためには、エンジンやタイヤの配置を根本から変えなければなりません。またエンジンや後輪の上部は床を低くするにも限界があり、後部座席だけは高

くせざるをえず、階段で高くしたり、スロープにしてみたりと（試作段階で雨の日に滑ることがわかり中止になりましたが）、各バス会社の奮闘の歴史がありました。そのぶん特殊な部品が必要になり、車両価格は従来のバスの1.5倍から2倍近くもしました。また当時は「床が低いと故障しやすい」「坂道で底を擦ってしまう」といった懸念もあり、普及のスピードは緩やかなものでした。

■ 交通バリアフリー法が転機になった



2000年に施行された「交通バリアフリー法」によって、ノンステップバスの普及は加速しました。この法律により、公共交通事業者に対して、新車導入時におけるノンステップ化などの義務付けがなされました。国や自治体からの補助金制度も整備され、前橋市を含む地方都市でも次第にその姿を見かけるのが当たり前になってきました。



ノンステップバスの開発はさらに進み、バスが停留所に停まった際、車両の左側だけを数センチ沈ませる「ニーリング（Kneeling）機能」、乗降口から歩道に向かって引き出される「スロープ」などによって、歩道とバスとの段差はほぼゼロになりました。車椅子はもちろん、ベビーカーや押し車を使っている方も楽に乗り降りできるようになりました。さらに車内の座席や手すりを青系と

黄色系で塗り分けるなど、視覚障害者への配慮もなされています。

また交通バリアフリー法の優れた部分は、バス自体の性能を上げることに留まらず、路面を含めた「経路の連続性」を重視している点です。歩道の高さを調整してバスとの隙間を最小限にしたり、点字ブロックを整備したりといった、バスを取り巻く環境面の整備まで包括的なアプローチが推奨されています。

■ バスで行きたいところに行こう



2026 年現在、都心部の路線バスはほとんどがノンステップ化されました。最近では、車内の通路もより広く、手すりの位置も計算されたユニバーサルデザインが標準となっています。ノンステップバスの普及には、試作段階での試行錯誤、導入に伴うコスト増、地方都市への波及など多くの障壁がありましたが、その恩恵は単に特定の対象者の利便性を高めるだけでなく、乗降時間の短縮

や車内事故の減少といった、運行全体の効率化と安全性向上にも寄与したことが報告されています。これは障害を持つ方だけでなく、バスを利用する方全員の利益になっています。

リハビリテーションの最終的な目的とは、自分らしい生き方を取り戻すことにあります。日々の生活、趣味を実現することはもちろん大切ですが、好きな時に行きたい場所に行けるということも、自分らしい生き方を構成する要素の一つです。今までバスはハードルが高いと感じて敬遠していた方は、これを機会にバスを移動手段の一つとして検討してみるのはいかがでしょうか。

リハビリテーション部 中條浩樹

■ 参考文献

- 1) 鎌田実：公共交通車両のユニバーサルデザイン．人間生活工学，Vol.4，No.1，p20-24（2003）
- 2) ノンステップバス導入に見るバリアフリー施策の効果に関する調査について：国土交通省