

【質疑応答】

質問者 1：ロンドンにおいて、インクルージョンを浸透させた具体例はあるのか。

報告者：具体例ではないが、ヒアリングを行った鉄道やバス事業者の担当の肩書は、例えばアクセス & インクルージョンとなっており、インクルージョンに対応する明確な部署が存在していた。

質問者 2：駅から競技場までの移動はどうなっていたのか。

更新：選手や大会関係者のみが利用できるオリンピックロードが数多く造成されるとともに、ロンドン市民にはマイカーや施設の利用を控えるよう注意喚起が行われました。なお、ロンドン市内は地下鉄とバスのネットワークがすばらしく、移動は便利である。

質問者 2：駅から競技場までの公共交通機関はあったのか。

報告者：①ピストン輸送手段として、シャトルバスが活用された。大会開催時は、1800 台分の予約制駐車場が確保され、乗用車からシャトルバスへの乗換スペースが確保された。主にブルーバッジ（移動困難な障害者のために駐車禁止場所における駐車許可証）の所有者が利用でき、オリンピック時は 6 万人、パラリンピック時は 4 万人の計 10 万人が利用した。②「Spectator Journey Planner」（チケット購入者用の情報提供システム）の経路検索時にもシャトルバスを予約することができた。

質問者 2：オイスターカードはとても便利そうである。日本の鉄道は、他社間の相互乗入を行っているため、人身事故等でダイヤが乱れた場合、事業者の垣根を越えた正確な情報提供がされていないのが問題である。

講師：Suica や Pasma などの日本の IC カードとオイスターカードの大きな違いは、他社間の乗換において、常に初乗り運賃がかかることである。

質問者 4：ロンドン大会では、最寄駅での観客の滞留を緩和するため、あえて最寄駅をクローズにして隣の駅まで移動させる方策を取った。

質問者 5：日本で、車いす使用者がバスを利用する際、もっとスムーズに乗車できないのか。

報告者：ロンドンでは、ボタン操作でスロープが設置でき、後ろ向きで乗車し、ベルト固定を行わないため、ほとんど時間がかからない。

質問者 6：車いすの固定方法やスロープ板の自動化など以前から議論し、様々な研究を行ってきたので、再度、東京大会に向けて議論してもよいのではないか。

質問者 7：設備以外の部分では、大会限定での運用なども考える必要がある。

質問者 8：ロンドンのバスは、車いす使用者以外でも利用できるようなフリースペースはあるのか。

報告者：運転席の後ろが車いす使用者を含めた誰でも利用できるようなスペースとなっている。

質問者 7：日本のように人的サポートを前提としたサービスでは、大会に対応できるか疑問がある。できるだけ人的サポートを必要としない整備を進めていくような考え方に改めるべき。

質問者 6：バスにおけるフリースペースについては、各バス事業者で様々な取り組んでいる。ノンステップバスの標準仕様においては、フリースペースの記述はないが、議論を行った経緯がある。また、現状の跳ね上げ式椅子は乗務員しか操作することができないので、利用者でも簡単に利用できるような椅子に改良する余地がある。自動スロープ、固定ベルトなども同様。

質問者 8：東京大会に向けて、鉄道の乗降介助で問題になるのは、他社間の相互直通運転を行っているため、事業者ごとの対応や連絡体制が違うことである。

質問者 9：鉄道における車いす使用者の自立移動はどうなっているのか。

講師：バリアフリーと自立移動の考え方は少し違う。バリアフリーは段差解消など各事業者等が行うことができるが、自立移動は個人のモビリティの確保がどうなっているのかという点である。出発地から目的地までの移動全体で考える必要がある。日本の公共交通機関におけるバリアフリー化は進んでいるが、移動しにくいのは連携が不足しているからである。一方で、情報提供においても連携がないため、利用できない状況となっている。

質問者 7：訪日者にとって、Wi-Fi（ワイファイ）の環境が整っていないのが問題である。

講師：情報提供については、とても重要であり、まずは事業者が情報を開示すること、次にその情報をどのように提供するのかを議論しなければならない。

質問者 10：ロンドンでは、歩車道の段差はどうなっていたか。

講師：ロンドンの歩車道の段差は様々である。日本の道路の方がバリアフリー化されている。現状の 2cm がいいか、悪いかということはなく、地域で議論して決めていくことが重要である。

質問者 11：都内で車いす使用者が自立移動できる駅は 100 駅程度しかない。東京大会のレガシーとして、ホームの嵩上げ等により自立移動できるような環境を整備していただきたい。

以上