2020東京大会に向けた提言

Nothing about us, without us!



DPI日本会議 事務局長 佐藤 聡

自己紹介(さとう さとし)



1967年 新潟生まれ。 9歳で障害をもつ。4年間入居施設へ 14歳で地元中学へ 大学で自立障害者と出会う 1991年メインストリーム協会へ

自立支援、交通バリアフリー運動、介助制度づくり 2014年~DPI日本会議へ

政策提言、権利擁護、バリアフリー運動 現在

- ·DPI日本会議事務局長
- ·内閣府障害者政策委員会委員

© DET フォーラム

DPI日本会議とは

1981年 <u>国際障害者年</u> DPI(国際組織)結成(シンガポール)

1986年 DPI日本会議結成

- ①障害当事者の運動「われら自身の声」
- ②障害の種別(精神・知的・身体)を超えて活動
- ③障害者の人権獲得運動
 - •差別と人権
 - •交通バリアフリー
 - ・福祉サービス・施策の拡充
 - ・教育、雇用労働 など

今日のお話

- 1. 日米の野球場
- 2. オリパラプロジェクト(オリンピック・パラリンピック)

おまけ!

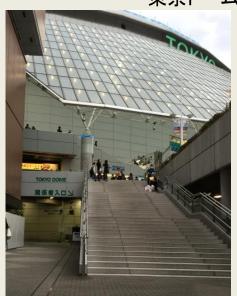
最新リフトバス紹介 ユニバーサルデザインタクシー

ここで質問!

- 1. 東京ドーム(約47,000人)に車いす席何席?
- 2. 日本国内で、空港アクセスバスと長距離バス(約15,000台)のうち、リフト付きバスは何台走ってますか?

日本のバリアフリー整備

東京ドーム(約47,000席)



一般入場口は右上(2階)

車いすは左下の「関係者入口」

専用入り口⇒専用エレベーター ⇒一般の人と同じルート通れない

専用EVで上がると通路へ



車いす席はこのシートの裏(3塁側)



中はこんな感じ(3塁側4席+1塁側8席のみ) 介助者は後に座る(観れません)



始まりは甲子園球場への要望

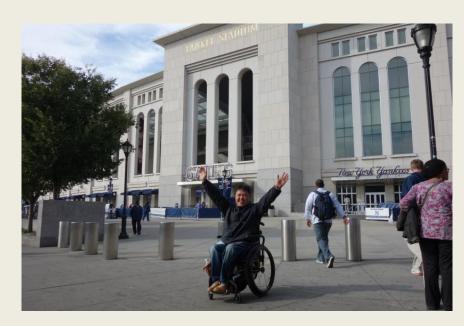


- ●昔は 車いす席3塁側に**1ヶ所12席**。
- ●2007年リニューアル 阪神電鉄と交渉 車いす席

11ヶ所に合計31席へ! 外野はサイトラインも確保!

交渉うまく行った ⇒私、調子に乗ってました!

しかし、2013年にアメリカへ行ったら



ヤンキースタジアム



車いす席は

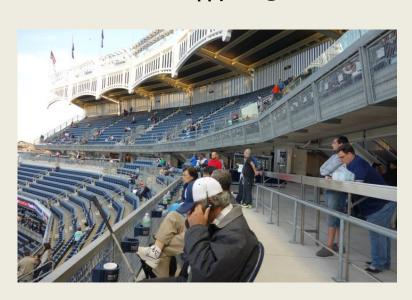
68ケ所! **500**席?

どの窓口でも買えるし、webでも 買える

バックネット果てしなく続く車いす席



上の階にも



大型エレベーターがたくさん



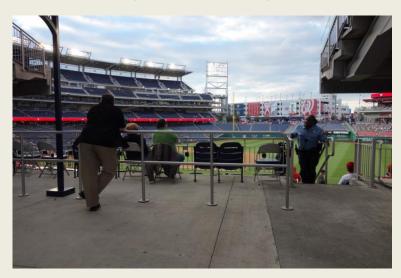
車いす6台位乗れます



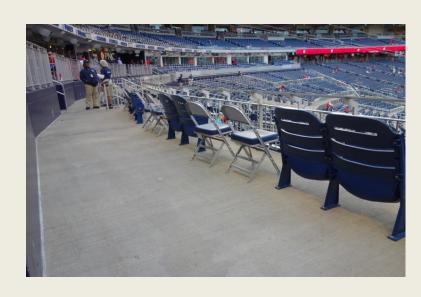
大型スロープもあり 災害時に有効!



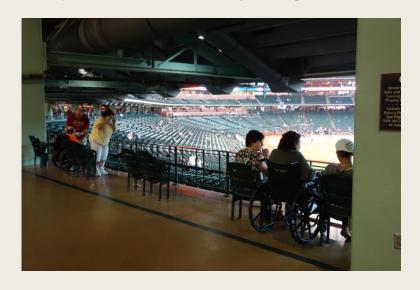
ナショナルスタジアムに行ってみると (ワシントンD.C)



ここも果てしなく続く車いす席

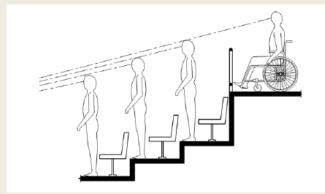


ダルビッシュがノーヒットノーランしそこねた ミニッツメイド・パークでも(ヒューストン)



帰国して調べると

ADA Standardsという規則で基準が明記(図入り) 日本のバリアフリー法には何も書いてない →バリアフリー法をバージョンアップしなければ!



東京オリンピック・パラリンピック バリアフリー整備の要請活動

なぜ取り組むか?

- バリアフリー法は今や時代遅れ 駅のワンルート整備、11人乗りエレベーター基準、車いす用 席の数や構造の基準がないなど、欠点が多い
- 世界基準、時代に合わせた基準へバージョンアップが必要。
- オリパラをきっかけに、バリアフリー法の改正を目指す 地域間格差の是正、社会モデルによる被災地の復興も

日本とアメリカの違い

- 1. 健常者と場を分けない(インクルーシブ)
 - ・入場から退場まですべて健常者と同じルート通路・トイレ・エレベーター・車いす席⇒日本は車いすは別の入り口、席も隔離
 - ・車いす席のチケットはどこでも買える⇒日本は車いす専用電話・専用窓口
- 2. 法的整備
 - 席数(0.5%以上)、サイトラインの確保など基準あり
 - ・日本のバリアフリー法には記述なし
 - ⇒2016年7月建築設計標準追補版完成!

オリパラ提言プロジェクト

どうやったらバリアフリー法を見直せるか? 東京オリンピック開催決定

→ チャンス到来!これ使ったら出来る!

オリパラでバリアフリー整備を提案する

第一次提言 競技場 2014年11月

第二次提言 交通アクセス 2015年5月

第三次提言 情報発信・標識、宿泊施設、接遇

第四次提言 店舗・観光・防災

メンバー集まりました! 全国から50人



バリアフリー整備のガイドライン

- 1. IPCアクセシビリティガイド
- 国際パラリンピック委員会(IPC)作成のバリアフリー 整備ガイドライン。250ページ
- 世界標準 内容が素晴らしい!
- 2. Tokyo2020アクセシビリティガイドライン
- 東京オリパラのバリアフリー整備ガイドライン
- 大会組織委員会が検討中(2016年秋完成予定)
- バリアフリー法の課題を改善、世界基準へ!

バリアフリー改善最優先7課題

- 1. 空港アクセスバスのバリアフリー化!
- 2. 新幹線・特急車両にフリースペースの設置!
- 3. ハンドル型電動車いすの乗車拒否の解除!
- 4. 在来線はすべての車両にフリースペースを!
- 5. 駅の規模に合わせたエレベーター等の設置
- 6. 駅ホームの安全性の向上!
- 7. UDタクシーの普及

バスの課題

- 1. 路線バス 目標: 2020年70%
- 現在、ノンステップバス 43.9%
- 2. 適応除外認定車両 目標:2020年25% 空港リムジンバス・長距離バス・観光バス・小型コミュニティバス
- 2010年までバリアフリー法の対象外
- 現在、空港リムジンでリフト付きバスは1台! (15,000台中)

動き出した取り組み

- 1. 空港リムジンバス
- 羽田空港、成田空港路線で試験導入 ⇒2016年3月31日
- 2. 観光バスのリフト車輌に補助開始(東京都)
- 2020年までに100台(500万円/1台)
- 3. ユニバーサル(UD)タクシー
- (1)羽田空港国際線・東京駅八重洲口で

UD・ワゴン型タクシー専用レーン ⇒ 2015年9月~

- (2)UDタクシーへ補助開始(東京都)
- 車いす乗車可能な車両に60万円(国の補助に上乗せ)。
- 2020年までに1万台目標(2015年現在都内で50台のみ)

まとめ

- 1. 世界基準を国内標準へ
- 2. 重点7課題の解決
- 3. 店舗・ホテルの法的整備を!
- 4. 当事者の声を聞いて
- 様々な障害者の声を聞く
- 計画段階からの参画

Nothing about us, without us!

当事者参画

- 1. オリパラでの当事者参画進む!
- 東京2020アクセシビリティガイドライン
- 新国立競技場アクセシビリティワーキング
- 当事者の声を聞こうという機運高まる
- 2. 日本全体のユニバーサルデザイン化へ
- ユニバーサルデザイン2020関係府省連絡会 議 街づくり分科会・心のバリアフリー分科会

おまけ! 最新リフトバス情報 試作車視察 2015.5.13 日本自動車研究所



日本自動車工業会等が試作 2014-2015年

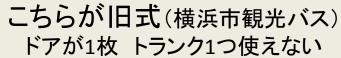






新型のポイント!

①リフトが一番下にある 収納トランクの確保 ②ドアが上だけ





アームは下から



リフトはコンパクト



トランク容量は 1/9減 のみ



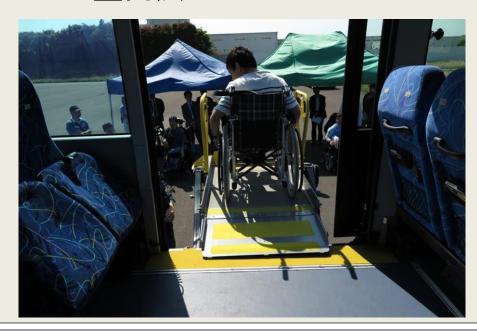
トランク内 床下がリフト



イスをスライドして車いす席確保



室内広々 1400×2200



車イス2席(一般席8席分) 電動車いすも乗車可能



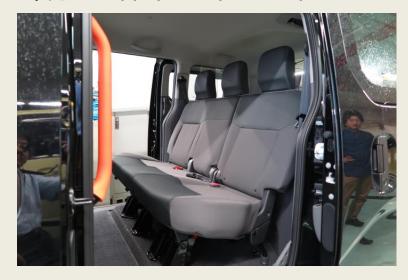
試作車

2020東京オリパラに向けて需要拡大を見据えて 生産は2017年~?(排ガス規制の法改正あり) バスっていくらだと思いますか? 普通のリムジンバスは 3,000万円 このバスは 3,400~3,500万円くらい?

ユニバーサルデザインタクシー 日産NV200 レベル1



左横ドアから室内 普段は客席1列目は3席シート



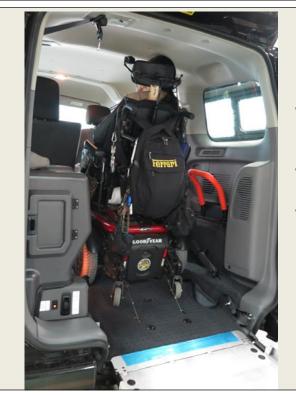
国土交通省 標準仕様ユニバーサルデザインタクシー(UD)認定第1号

- タクシーのユニバーサルデザインを標準化(2012年)
- 一般客も車いす利用者も乗車可能
- 日産NV200は2012年完成
- 街中で走る営業車両として使うことを前提
- 乗車定員は5人。
- 前席と後席の間隔636mm~491mm、全幅は1495mm
- 車いす利用者は床面を下げ、他の乗客に近い目線の 高さとなるように配慮。
- 横ドアは乗降時には電動式のステップがせり出す

車いす乗車時は 右2席を折りたたんで前に倒す



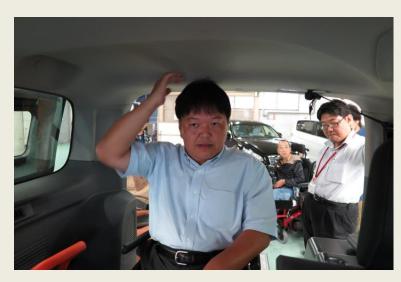




床面は斜め

- 車いすを固定する床面 は、スロープの角度と同 じくらいの傾斜がある。
- 天井までの高さを確保し ている模様
- リフトバンより目線が低いため、窓の外の景色も見えた。

高さが… 大型の電動では頭つくかも 手動車いすで試乗したところ、天井までの空間は5cm程度



横ドアには電動スライド式ステップ



ロンドンタクシー(UDタクシー)



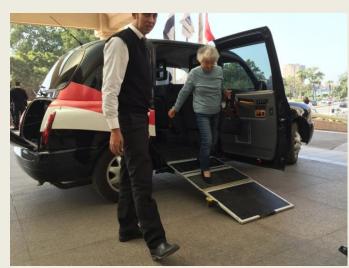


歩道から乗り込 む場合

スロープは室内床に設置された反転式

歩道から乗り込む時 はスロープをパタパ タと広げるだけ

車道から乗り込む場合 もう1枚スロープを付け加える(3枚目)



追加スロープはトランクに収納





反転式スロープに追加スロープをつなげる



追加スロープは足があり

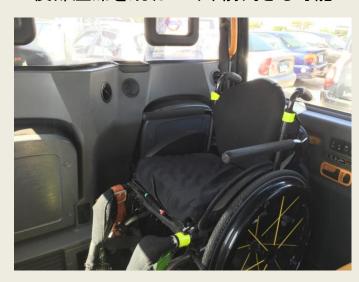


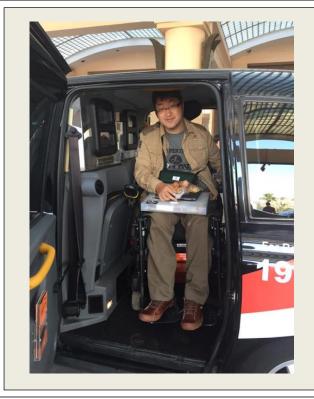
スロープはやや急角度



車内の様子

後部座席を跳ね上げ、前向きも可能





室内の高さ は約135cm

アメリカ製の大型 電動車いすもか ろうじて乗車可能

乗車したら反転式で収納

車いすは前に出なければ収納できないので、やや狭い。



トヨタ JPNタクシー 2017年度発売予定 レベル2



左リアドアから横にスロープロンドンタクシーに似た形状



2017年度発売予定!
日本のタクシーのシェア90%はトヨタ製。普及期待



66

動き出した取り組み

- 1. 空港リムジンバス
- 現在、日本中で0台!
- ・ 羽田空港(2台)、成田空港(1台)で試験導入 ⇒ 2016年3月~
- 2. 観光バス
- 現在、都内観光バス リフト車輌16台のみ(1,000台中)
- リフト車輌に補助(東京都)2019年度までに50台増やす(500万円/1台、改修1,000万円)
- 3. ユニバーサル(UD)タクシー
- (1)羽田空港国際線・東京駅八重洲口で

UD・ワゴン型タクシー専用レーン ⇒ 2015年9月~

(2)UDタクシーへ補助開始(東京都)

- 車いす乗車可能な車両に60万円(国の補助に上乗せ)。
- 2020年までに1万台目標(2015年現在都内で50台のみ)

ありがとうございました!

Nothing about us, without us!

アクセス先は

DPI

http://www.dpi.org/

http://www.dpi-japan.org/

U.N Secretariat for the Convention on the Rights of Persons with Disabilities

www.un.org/disabilities

www.ohchr.org

enable@un.org