

報告、関西から見た オリ・パラアクセス問題と 進んでいる京阪神での バリアフリーの取り組み、 しかし！

ハンドル形電動車いす問題を解決するために
行動する当事者の会 代表
アクセス関西 運営委員・日本福祉のまちづくり学会 会員
山名 勝

問題の多い首都圏から関西へのアクセス オリ・パラ来訪車いすユーザーは？

・新幹線

車いすスペースがない/乗車券を買うのが困難/レールパス
はのぞみに乗れない/ハンドル形電動車いすを拒否

・航空機利用はリムジンバスの問題

空港リムジンバスは車いすで乗れない/鉄道は関空・伊丹
空港から1時間以上かかる/LCCは成田・関空ともに余分に
時間が掛かる（羽田、成田でリフト付きバス実証実験開始）

・高速バス

一部のダブルデッカー車以外は、車いすで乗車できない

新幹線

東海道・山陽新幹線の基本座席配置

新幹線の基本座席配置は長年変更されず、
2007年導入のN700系でも改善されなかった。
のぞみ:16両編成 定員1323人に対し、
車いす移乗座席2だけ、車いすスペースはなし
トランクラックなど荷物置き場もなし。

電動車いすの乗車を想定していないまま。

オリ・パラ来日外国人車いすには 乗車キャパが無い！

- ・車いす座席乗車券発売がオンライン化されず、
1回線電話受け管理のため、購入に時間が掛かり
外国人購入は困難。
- ・レールパスは“のぞみ”に乗れない。

東海道・山陽新幹線の車いす乗車

車いす移乗座席2でバリアフリー法に適法！
国内需要で満席になりことが予想され、
オリ・パラ来日外国人車いすユーザーは
乗車する余地が無い！



車いす対応は
2座席だけの移乗座席に無理やり乗車
(新幹線 N700系11号車)

東北新幹線などの車いす乗車

車いす移乗座席は、グリーン・普通各1で、トイレも使いにくい。
ほとんどの電動車いすはデッキ乗車！



新幹線N700系の11号車多目的室

新幹線には車いすスペースが設置されず“多目的室”と称する個室が設置され、授乳・病人・車内に乗れない車いすなどが利用できるが、特別に使用申し込みをしないとカギ掛け管理で空室に。
(車いすだけ予約できるが時間が掛かる)



N700系、便器周りが狭く使い難い

シンプルな台湾新幹線多機能トイレ

在来線特急車両

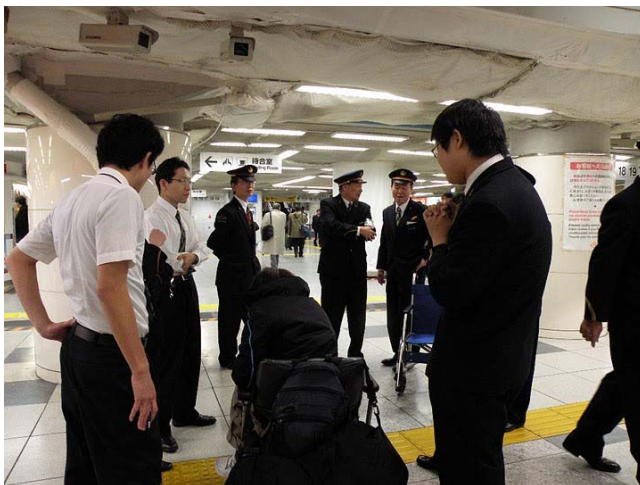
車いすスペース設置は世界の常識だが



オーストリア連邦鉄道国際特急レイルジェット

韓国在来線特急ヌリロー号

ハンドル型電動車いす問題と“鉄道乗車制度” 世界に例のないハンドル形利用拒否を続け国際問題に！



参照:「ブログ検索」どこでも行こう車いす」
カテゴリー「ハンドル形電動車いす」

乗車制度では日本の福祉制度給付と介護保険レンタル以外を認めず、自費購入者や外国人などは乗車拒否
ただし、JR3社以外は乗車できる運用をしている。
LAジュディさんとWWSのジュディさん

空港リムジンバスと鉄道利用の 所要時間比較

大阪市内中央区
あたりからの
各空港へ実際に
掛かる時間

車いすユーザーは
おおよそ2倍掛かる

他の空港～都心時間
(鉄道利用)
羽田: 50～60分
仙台: 30分程度
福岡: 30分程度

車いす鉄道利用は来た列車に
乗れるとは限らない

バス: 30～40分程度
鉄道: 80分程度
地下鉄～阪急急行～
モノレール

大阪空港(伊丹)



神戸空港

バス: なし
鉄道: 70分程度
地下鉄～JR新快速～
ニュートラム

関西空港

バス: 30～分程度
鉄道: 70～80分程度
地下鉄～JRまたは南海

国内では進んでいる関西の バリアフリーの取り組み、しかし課題は多い

・段差隙間解消

国内ではとても遅れている原因、1ルート整備は駅入り口からホームまで)

・フリースペース

全車両か部分的設置か、ベビーカーとの共有

・交通のエレベーターの大型化: 阪神電鉄なんば線

11人乗しか設置しないJR (BF法ガイドラインの書き方問題)

・ノンステップバス導入

ほぼ達成した京都・大阪・神戸市交通局
課題はバス停整備、高速・リムジンバスの車イス乗車

・交通結節点と乗り継ぎ

大阪市営地下鉄の乗り換え経路エレベーター完了、
梅田・天王寺などの他社線経路

・サイン

京都市バス、大阪地下鉄、JR西日本などのリニューアル

・トイレ機能分散

大阪市交通局、JR西日本新大阪駅、阪神なんば線などの取り組み

バリアフリーや接遇は
「文化の問題」
(ある関東の鉄道事業者)
当たり前のこととして
やっている関西

ホーム可動柵設置と段差隙間解消

全駅全ドアを実施する大阪と、
最小限に止める首都圏

都営地下鉄は2カ所だけ、東京メトロは段差解消を
行わず、何故か全くやらないJR。



都営大江戸線 東新宿駅ホーム 段差解消は2カ所だけ

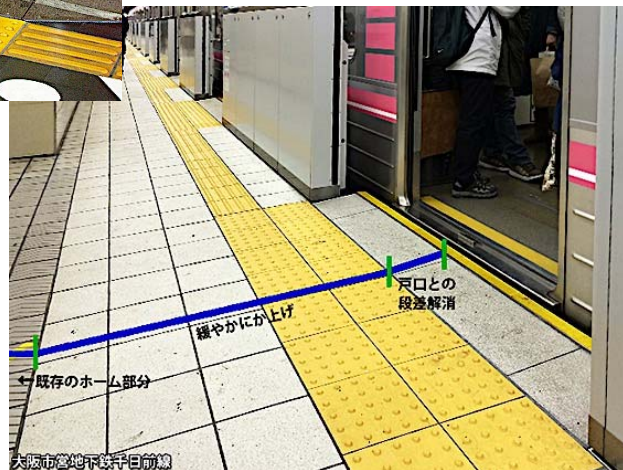
山手線 田町駅
3月からホーム線能指が運用開始された。
JR東日本は段差隙間解消を行わず、
ホーム改修も部分的にとどめている。



大阪モノレールが固定柵と戸口スロープ設置で車いすの全駅全ドアでの自力乗降の道を開いた。

先進的な段差隙間解消

大阪市交通局は長堀鶴見緑地線の画期的な段差隙間解消を行って続き、千日前線の高い段差を2段階カサ上げで解決している。



通勤型車両のスペース

スペース増やさずに、“ベビーカーと共有”にした！

関西は全車両にスペースが普通になってきているが、JRは1~2ヶ所のみ、(首都圏は大きく遅れている)全車両に設置の関西の流れの先例を作った大阪市交通局と全編成全車両に設置した京阪特急(1999年)など。



圧倒的多数のベビーカーとの共有



手前広いスペースは平日の車庫専用

自転車も積み込める欧米や台北、他の諸国もスペースは広い



バリアフリー困難駅を解決した阪神電鉄の取り組み(三宮駅)

隙間解消クシ状ゴムの積極的導入

大型エレベーター設置は交通局の15人乗り標準や、京阪中之島線や阪神なんば線などの実績。



バスの課題

ノンステップバスの配備は公営バスではほとんど100%近くになっているが、バス停整備とマウントアップされたバス停への正着習慣が課題(京都)。また、固定理由の乗車拒否問題もあり固定方式見直しが必要。





乗り換え経路整備

市営地下鉄の乗り換え経路は全てエレベーター設置済み。他社線との乗り換え経路も有効なエレベーターの配置や地下通路などで、ほぼバリアフリー経路完了。

残された課題

大阪:

南海難波駅や京阪京橋駅などの地下鉄乗り換え経路問題。

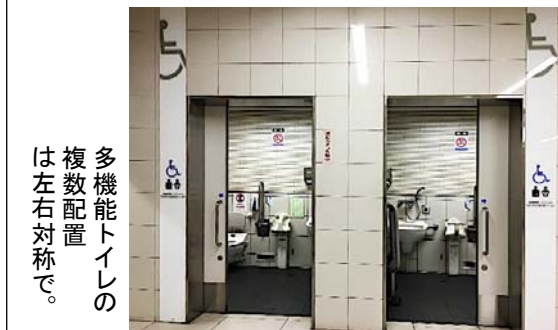
京都:

地下鉄烏丸線のバリアフリー施設の古さや改善の遅れ。



サインのわかりやすさは交通インフラの重要項目

JR西日本と大阪市交通局の取り組みが進行中。京都市営バスはバスの案内情報システムを一新。課題は、地上から改札へのエレベーター位置の案内など。



進化する多機能トイレだが

多機能トイレの普及は進んだが、幼児連れ、高齢者、妊婦など多くの使用者を対象にしそこしか使えない重度障害者が何時も使用中で困っている。対策として機能の分散化が行われた。

「アクセス関西ネットワーク」の歩み

大阪には障大連(障害者の自立と完全参加を目指す大阪連絡会議) 交通協会があり関西の交通問題について協議し、行動してきたが、2011年に大阪で実施した「DPIバリアフリー障害当事者リーダー養成研修」をきっかけに、関西全体でアクセスに関して共に取り組む「障害者団体の緩やかなネットワーク」を作ろうと「アクセス関西ネットワーク」を結成することとなった。
(兵庫、大阪、京都、滋賀、奈良、和歌山の障害者団体に呼びかけ参加)

学習会とアクセス関西大賞(障害者団体が事業者を表彰)

年1回の大会とテーマ学習集会、隔月の運営委員会
地域の問題や活動の共有と、レベルアップを。
・楽しみながら地域の理解と問題発掘の「鬼ごっこ活動」
・「アクセス関西大賞」良い取り組みをしている事業者を、褒めよう!
第1回: 阪神電鉄のバリアフリーの取り組みに対して
第2回: 全駅全ドアの段差隙間解消の先鞭を切った大阪モノレールの取り組みに対して(受賞固辞という意外なこと!)
第3回: 大阪市交通局のホーム可動柵と全駅全ドアの段差隙間解消への取り組みに対して(緑地線から千日前線への進化)
(大会でのトロフィー進呈と、取り組みに関する記念講演)



第1回学習会：関西の交通事業者ほぼ全社の参加を得て可動式ホーム柵を検証



店舗の利用に困難のある方へ
お手伝いします
お気軽にどうぞ

神戸大会での
三宮町歩き
アピールと
入店ウェルカム
ステッカー配布

大阪市交通局受賞記念講演



2012：設立集会（大阪）
記念講演DPIの三澤了さん
2013：第2回京都大会
アクセシブル大賞を阪神電鉄へ
2014：第3回神戸大会
大賞を大阪モノレールは固辞
2015：第4回大阪大会
アクセシブル大賞は大坂市交通局



鬼ごっこ活動：
楽しみながら町歩き
梅田・新世界・天王寺・道頓堀
商店街などとの連携に発展
千日前商店街は運輸局表彰も

交通事業者への当事者研修

加盟団体によるバス事業者などへの
研修は効果も上げ77



**劇的な成果を挙げた
バリアフリー法だが、
内容や運用に問題が多い。**

**ボランティアの大量
動員で済ませては
いけない！**

- 1、目的が『移動経路の円滑化』であり、乗車拒否や利用のし難さについては、無力であること。
- 2、運用のためのガイドライン作成や、基本構想策定に於ける当事者主体性の希薄さ。
- 3、全国一律で、駅などの規模による基準の拡大を考えなかった。

数値目標を決め、時間が掛かっても達成を目指す姿勢が、必要ではなかったか？

**日本のバリアフリーは世界に通用しないことが多い！
2020東京大会で真のレガシーを残せるか？
これからの正念場！**