
施設整備における 当事者参加の必要性

DPI日本会議 副議長
NPOちゅうぶ 代表理事
尾上 浩二

私とバリアフリーの関わり

- 1960年大阪市生まれ、1歳で脳性マヒとの診断。電動車いすを常時使用し生活
- 養護学校、施設を経て、中学から地域の学校へ。中学時代に友人と初めて地下鉄に乗ったのがバリアフリーへの関心の原点
- 大阪市立大学に入学後、障害者運動に参加。駅のエレベーター設置や全国初のバリアフリー条例制定運動の事務局長を務める
- 2000、2020年バリアフリー法の国会参考人
- 現在DPI副議長、内閣府障害者施策アドバイザー

2020年3月31日衆議院・国交委員会



社会的障壁のジャングルと障害者運動

代表理事



尾上浩二 DPI日本会議副議長

障害者差別解消法の中には「社会的障壁」という言葉がある。

「そよ風のように街に出よう」と呼びかけた外出運動から40数年。

社会的障壁に取り囲まれたジャングルの中、必死にけもの道を前進し、道をつくってきた。

ちゅうぶ発足から30年を経た今、もっともっと大きな道とする取り組みを進めていきたい。

- **社会的障壁に取り囲まれたジャングルの中、必死にけもの道を探すように前進し道をつくってきたのが、障害者運動**

40年前…

**地下鉄は100%、
階段のみ。
どこに行くにも
階段を担ぐ日々。
でも乗客は必ず
協力してくれました。**



バス・タクシー での乗車拒否は 当たり前。

(車いすでのエスカレーター
利用も普通でした。こつをつ
かめば安全です)

喫茶店、居酒屋
もガラガラなの
に「ちょっと
いっばいで…」
と拒否。



一見、何の変哲もないエレベーター



車いす用呼び出しボタンを押すと...



車内乗車位置・扉表示シール



高

冷たい空気のかたまり

低



冷たい風



バリアフリーは「西高東低」だった

- 「西高東低」は冬の寒い日の気圧
- バリアフリーは「東よりも西の方が進んでいる」という意味
※現在は東京の方がノンステップバス、UDタクシー、ホームドアの設置等で進み、一方、大阪は停滞
- でも、1990年代より前は、「設備面」ではそんなに大きな差は無かった
- 1990年代の以下の動きが大きかった
 - 大阪府・福祉のまちづくり条例
 - 大阪市「ひとにやさしいまちづくり」方針
 - 大阪市営地下鉄「ええまち計画」

当事者の声を元に生まれたBFの例

- エレベーター内でボタンを押さなくても自動的に別階に
- 地下鉄車両扉に車両・扉位置の点字等表示
- リフト付路線バスが大阪市営バスに導入(1991年)
- 大阪府・福祉のまちづくり条例(1992年)
- 大阪市・地域の学校のバリアフリー義務づけ(1993年)
- 乗り換えルートも含めた地下鉄全駅バリアフリー化
- 地下鉄・全車両に車いすスペース設置
- 既存路線で全扉段差解消
 - 鶴見緑地線(リニア モーター方式)
 - 千日前線(旧来方式)

大阪市営地下鉄の取り組み



千日前線
全駅・すべての乗
降口の段差・すき
間を解消

段差・すき間
対策箇所

大阪市営地下鉄ホーム
ドア設置駅



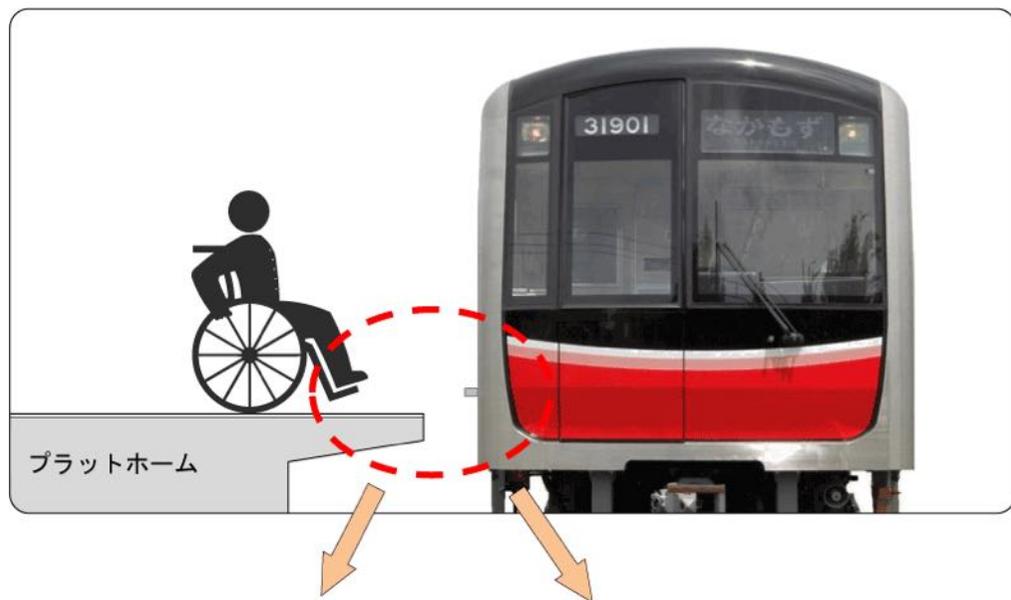
すべての乗降口全が
段差とすき間解消



車いすは単独乗降
可能！



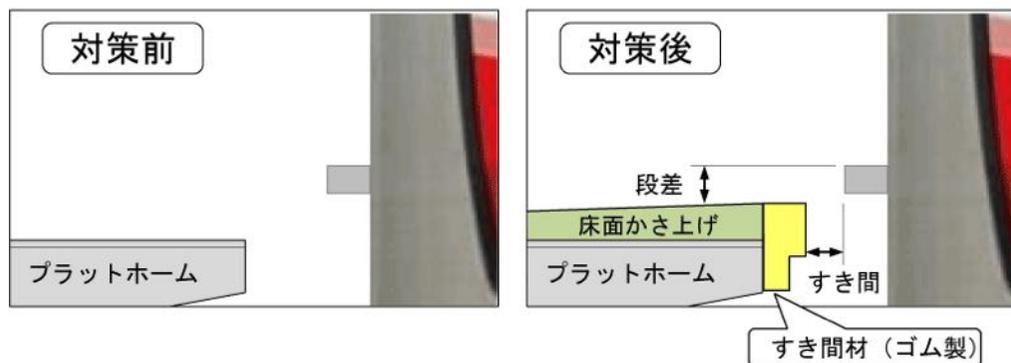
段差20mm以下、隙間30mm以下



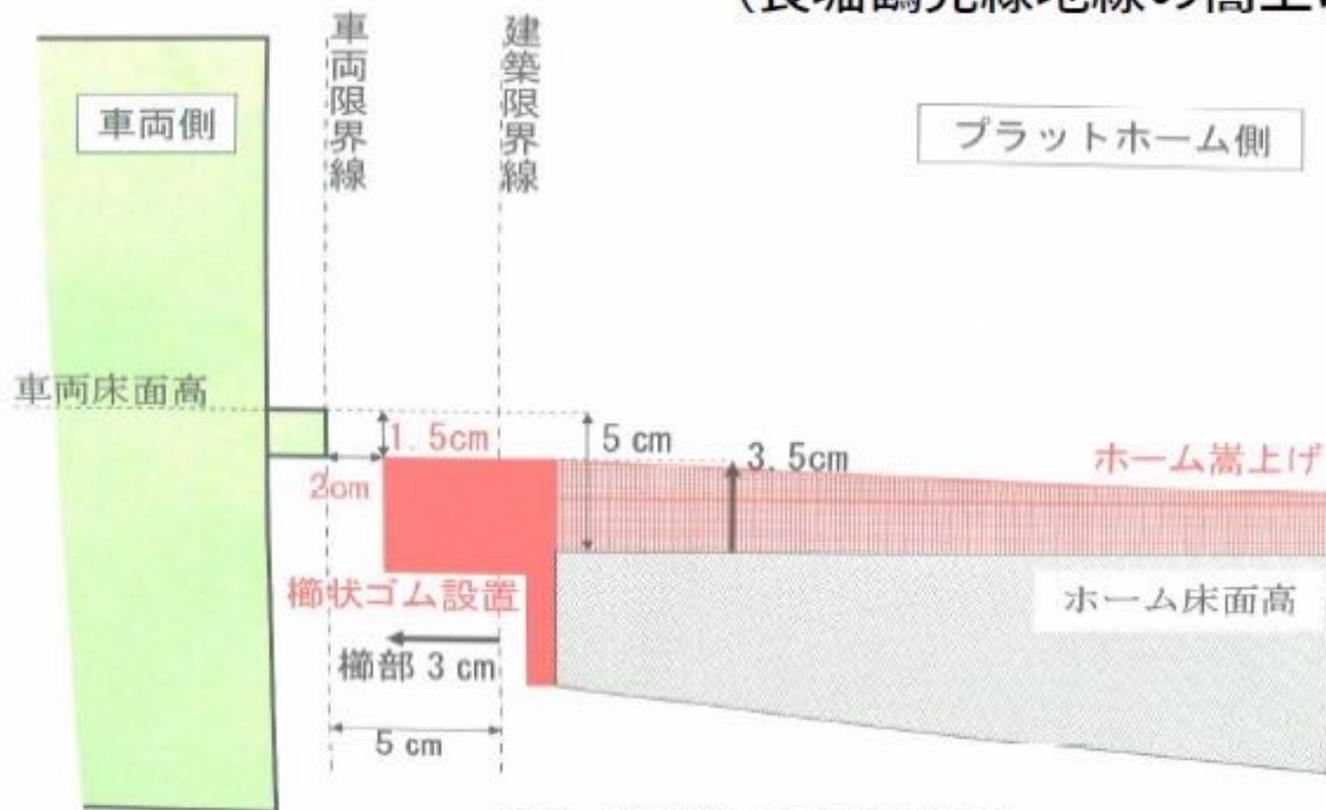
- 長堀鶴見緑地線(全駅)
段差:0~15mm すき間:約20mm
- 千日前線(全駅)
段差:0~20mm すき間:約30mm



目標数値を定めて計画的に改修

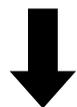


千日前ホーム柵検証会(2010年1月)資料より
(長堀鶴見緑地線の嵩上げ施工資料)



段差・隙間縮小の標準断面図

ホームドア設置 と同時に、段差・すき間解消



- 車いす利用者は単
独乗降可能、スー
ベツケースもスム
ズに！
- 勾配をと2段階にす
ることも違和視感
害者も動可能を感



2025年日本国際博覧会(大阪・関西万博)の概要

テーマ

いのち輝く未来社会のデザイン

「Designing Future Society for Our Lives」

サブテーマ

Saving Lives(いのちを救う) Empowering Lives(いのちに力を与える) Connecting Lives(いのちをつなぐ)

コンセプト

未来社会の実験場 「People's Living Lab」

- ・ 展示をみるだけでなく、世界80億人がアイデアを交換し、未来社会を「共創」(co-create)。
- ・ 万博開催前から、世界中の課題やソリューションを共有できるオンラインプラットフォームを立上げ。
- ・ 人類共通の課題解決に向け、先端技術など世界の英知を集め、新たなアイデアを創造・発信する場に。

開催概要

(開催場所) 夢洲 (人工島) 約155ha

(開催期間) 2025年 4月13日～ 10月13日
【184日間】

(想定来場者数) 2,820万人

万博会場イメージ図



旧・万博UDガイドライン発表!?(2021年9月)

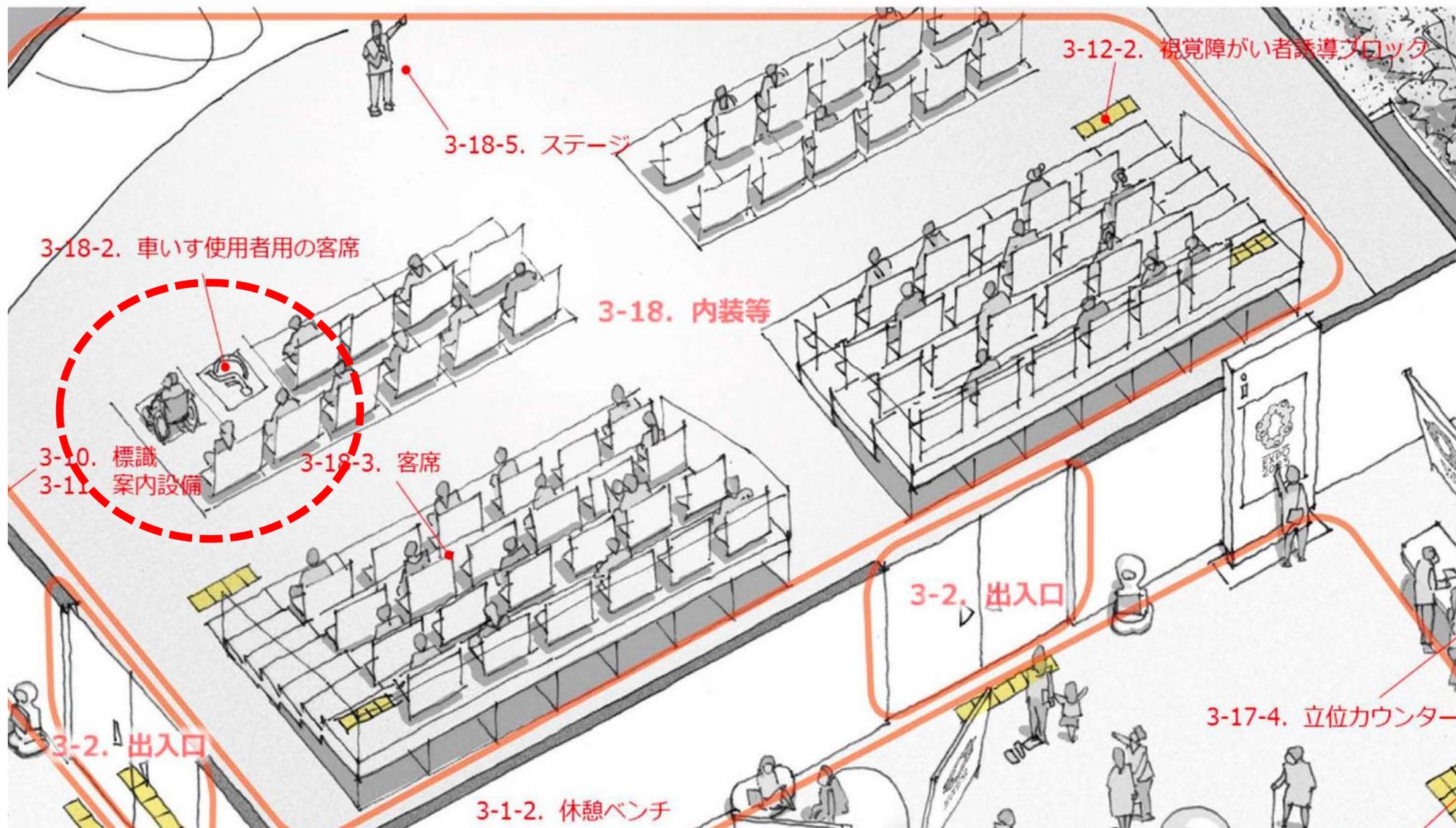
- 「寝耳に水!」～旧・万博UDガイドライン掲載
 - 障害当事者を交えずに作成
 - バリアフリー法、大阪府福祉のまちづくり条例の基準がベース
- 旧ガイドラインの車いす席～オリパラ以前の水準
- 「オリパラのレガシー」は？
- 大阪市に問い合わせるが...「此花区長へ？」

UDガイドラインの見直し!

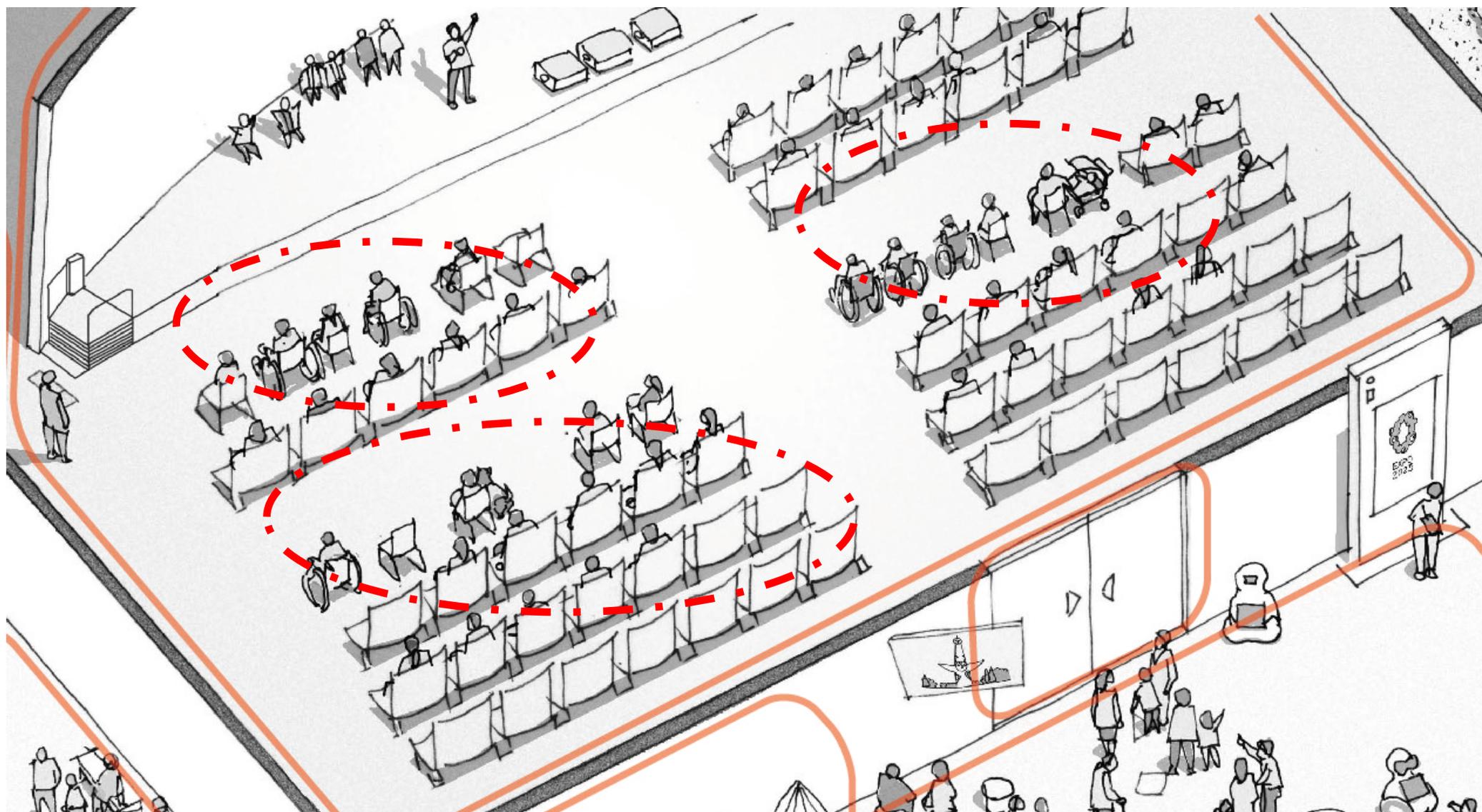
- 2021年12月～ ユニバーサルデザイン検討会
 - 会長＝三星昭宏・近畿大学名誉教授
 - BF評価会議近畿分科会委員+会長推薦 のべ41名
 - 3ヶ月の見直し作業→約1800項目の意見
 - 検討会12月、1月、2月
 - 重要だった4つの分科会
 - 車いす席
 - エレベーター/エスカレーター
 - トイレ
 - カームダウン・クールダウン
-

前列端っこ一ヶ所の車いす席

(旧・万博UDガイドラインより)



前後、左右にある車いす席 同伴者席 (万博UDガイドライン改訂版より)



障害者権利条約・オリパラと バリアフリー・UDの進展

- 2006年 国連・障害者権利条約採択
- 2013年 IPCガイドライン、障害者差別解消法制定
- 2014年 障害者権利条約批准
- 2017年 UD2020行動計画 Tokyoアクセシビリティガイド
- 2018年 バリアフリー法改正
(基本理念、マスタープラン、定期的見直し、評価会議)
→当事者参画の評価会議・分科会を各地に設置
- 2020年 バリアフリー法改正(公立小中学校義務化等)
- 2022年 情報アクセシビリティ・コミュニケーション法
万博UDガイドライン改訂版

BF評価会議・近畿分科会の取り組み

- 2018年バリアフリー法改正
→「**評価会議**」の設置
「**障害当事者が参画し評価する仕組み**」
- 各運輸局ごとに「**評価会議・分科会**」
- **近畿分科会**は委員提案や事務局提案企画など活発
※2024年は「乗船中の避難誘導」について意見交換
- 2021年11月16～17日
「**大阪→別府間のフェリー乗船体験**」
(近畿・九州分科会の協働事業)
- 以下、事務局レポートより抜粋

目的

障害当事者が船旅を体験することにより、移動時のバリアの実態を確認するとともに、事業者との意見交換をすることにより、非日常的な空間である船旅をより楽しめる方法を学ぶ。
(評価会議九州分科会、別府港UDターミナル推進協議会 協働事業)



11/16(火曜)

スケジュール

11/17(水曜)

14:15~	JR住吉駅	バス移動
15:00~	ターミナル見学	順次見学
17:15	乗船受付	
18:00	乗船開始	
	船内見学、説明	
19:00	出港	
20:00~	夕食	
以降		自由時間

6:20	入港	大分港下船
6:45	出発	バス移動
7:15	朝食(和定食)	ホテル別府パストラル
9:00	ターミナル見学	別府港
10:30~12:00	意見交換会	亀の井ホテル
	昼食	勢吉うどん
13:30~15:00	海地獄(足湯体験)	
15:55~17:00	空港見学	大分空港
18:45	大分空港発	JAL2366(19:55着)
19:00		ANA1692(19:55着)
20:10	伊丹空港着	解散



- ① 大分港
- ② ホテル別府パストラル
(朝食会場)
- ③ 別府港
(ターミナル見学)
- ④ 別府亀の井ホテル
(意見交換会 会場)
- ⑤ 勢吉うどん
(昼食会場)
- ⑥ 海地獄
(足湯体験)
- ⑦ 大分空港
(ターミナル見学)



1日目(乗船～船内見学まで)

事務局視点で
振り返ります

神戸フェリーバス



近畿分科会様



車輪固定



行程1 フェリーターミナルまでバスにて移動

今回は貸切りバス(神戸フェリーバス)を予約し、JR住吉駅から4班に分かれて、4往復しました。

分科会長ご挨拶



手話通訳中

船内のお話



救命胴衣説明



Q.船内EVIに閉じ込められたら、誰が助けてくれるの?
A.乗組員(機関部の船員)が直します!
など様々なお話あり♪

救命ボートも見ました

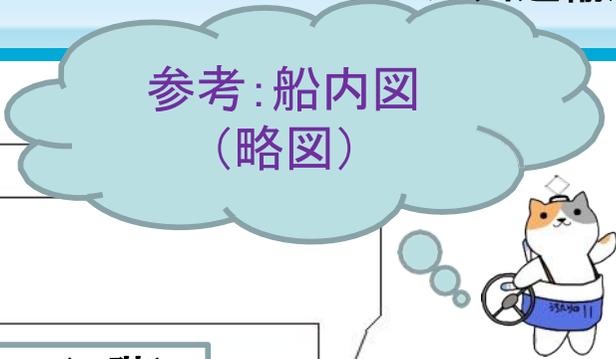


行程2 乗船前ご挨拶～乗船～船内見

乗船前フェリー乗り場での分科会長からのお話(有意義な旅にしよう!) | やフェリーさんふらわあの方から船の説明や救命胴衣(2種類)の着用体験、質疑応答をしたり...と様々な気づきがあった船内見学でした。

明石大橋もきれいに見えました(強風でしたが)





乗船口(5階)



翌朝
集合場所



1日目(船内部屋編)

(当初)

スタンダード
(シングルルーム)



その他にも聴覚障害者にとって緊急時のことを考えると不安なので
△のぞき穴がほしい
△フラッシュライト等、音声以外の情報がほしい
といったお話も聞きました。

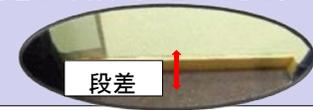
(結果)

ツーリスト
ルーム



車椅子ユーザー(介助者なし)にスタンダード(シングルルーム)をご用意。
スタッフが事前にドアの幅等を確認していたが…実はこんな問題が！
△ドアが内開きで重く、1人で入室できない。
△ドアのストッパーがない。
△バリアフリールームで普通より多少広めだが、電動車椅子では回転できない。

最終的には、フェリーさんふらわあ様のご厚意及び柔軟なご対応により、
ツーリストルームへ部屋移動が出来たことで、左記問題は解消することができた。
○バリアフリートイレ・シャワーが目の前。
○引き戸
△部屋に上がるためには段差を超える必要がある



行程2 各自部屋の確認(上記原因と防止策については後述7ページ)



バリアフリートイレ・シャワーにも課題あり！
×トイレを使用してる人がいたら他の方がシャワーが使えない
●逆も同様。
●男女だと特に気を遣うことに。



デラックスルーム(見学)
△ドアの角にあるクローゼットがバリア
となっている。
△バルコニーへの出入り幅が狭め



◎夕食(おいしい！)
(さんふらわあカレーとサラダ)

感染対策のため、少人数に分かれて
レストランで食べました

行程2 21:00頃 解散&おやすみなさい

【以下 尾上の報告より】

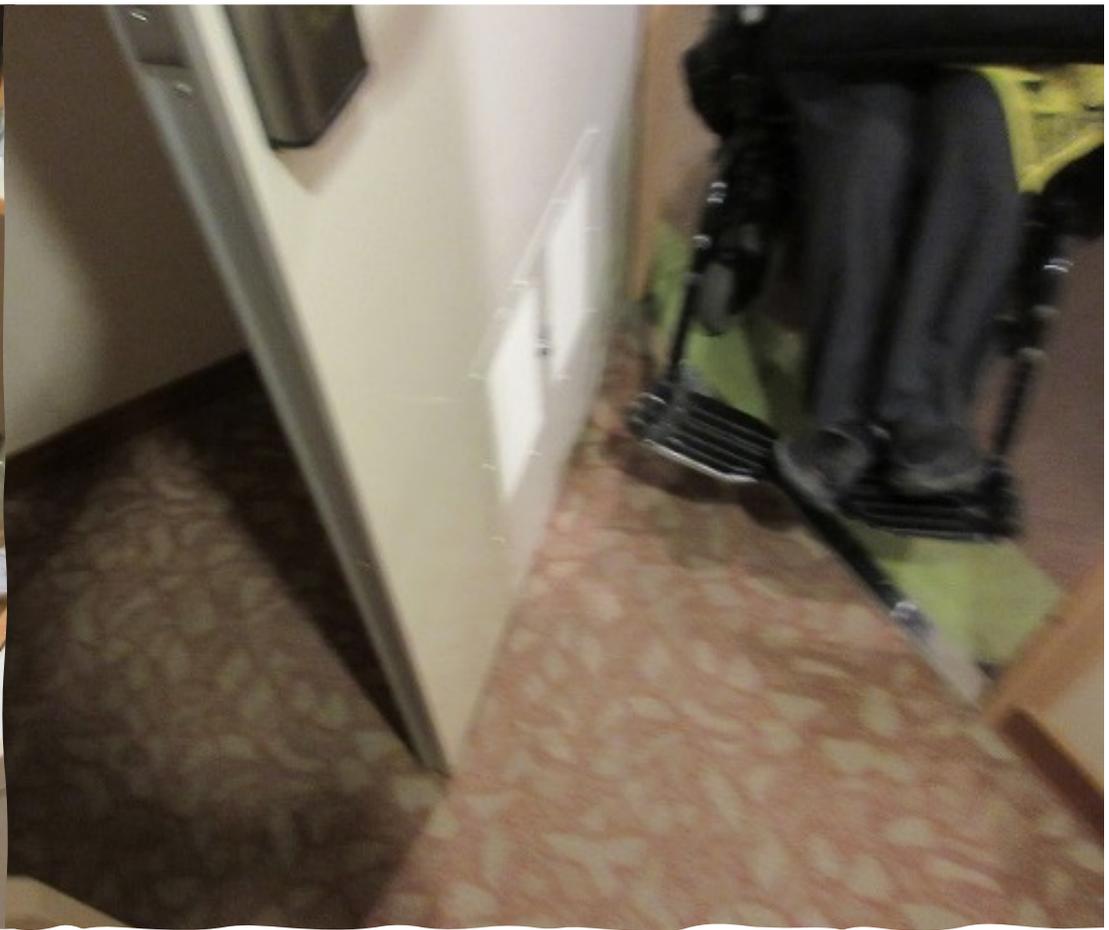
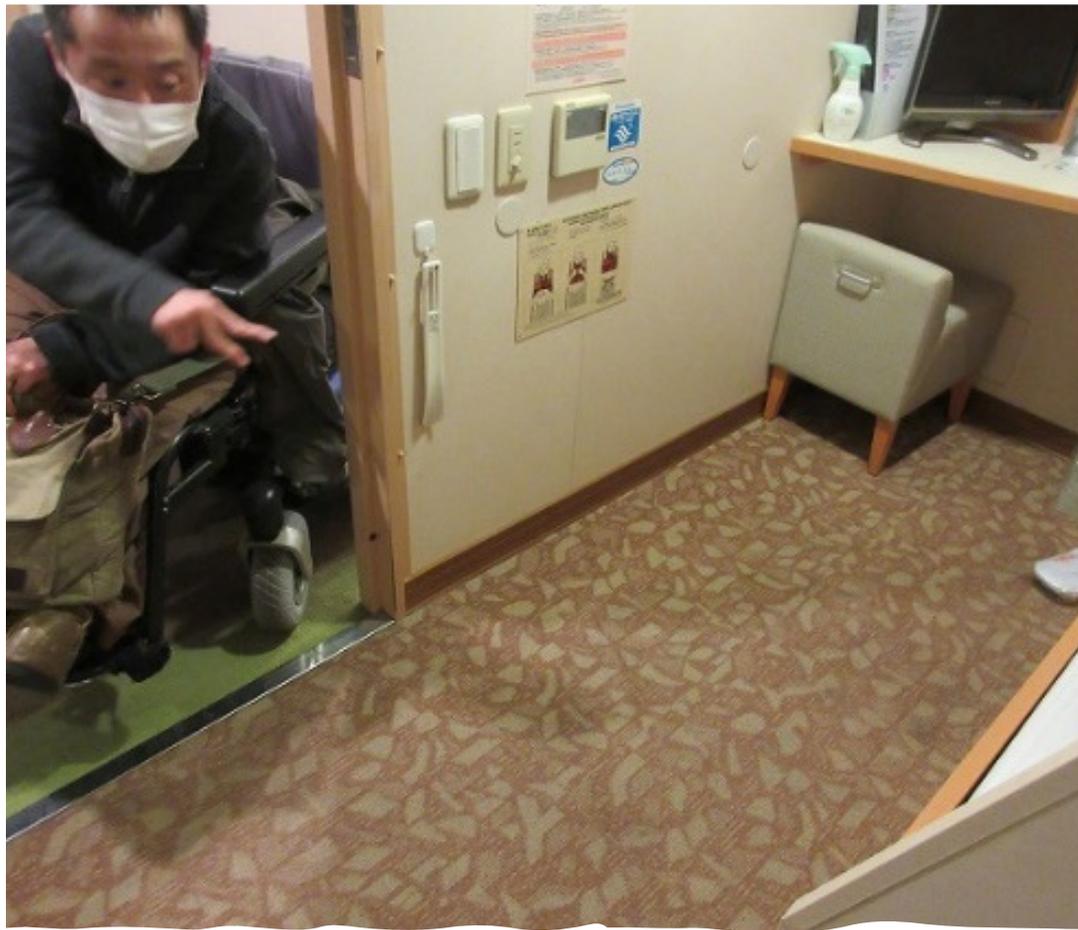
けっこう広
かったエレ
ベーター

- 12人定員だったが、通常の15人乗り程度のカゴ
- 車いす・二人で乗れるスペース
- 30年ほど前は、おぶってもらって階段を上り下りしていた





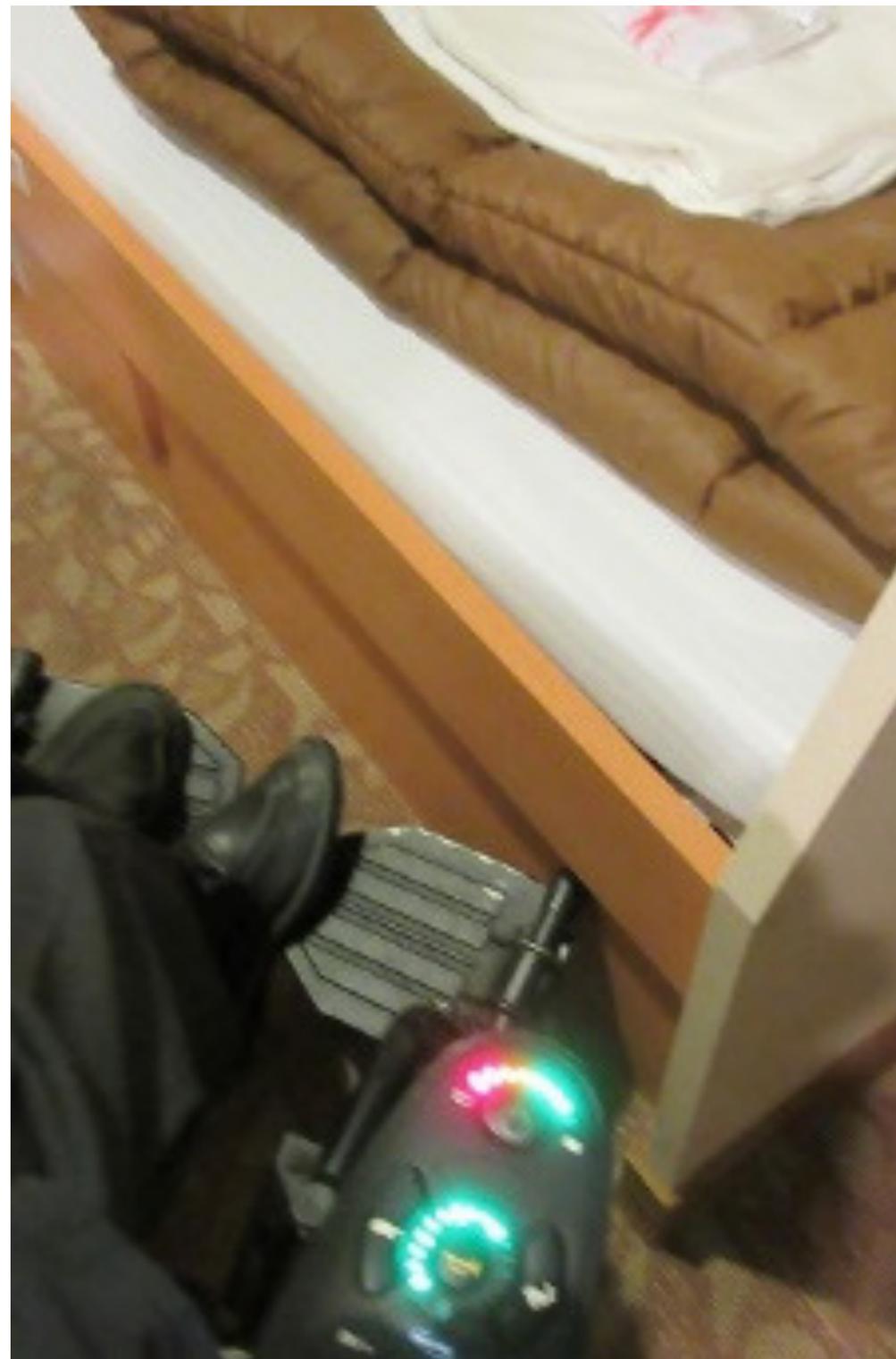
車で
すれ
違え
る
通路幅



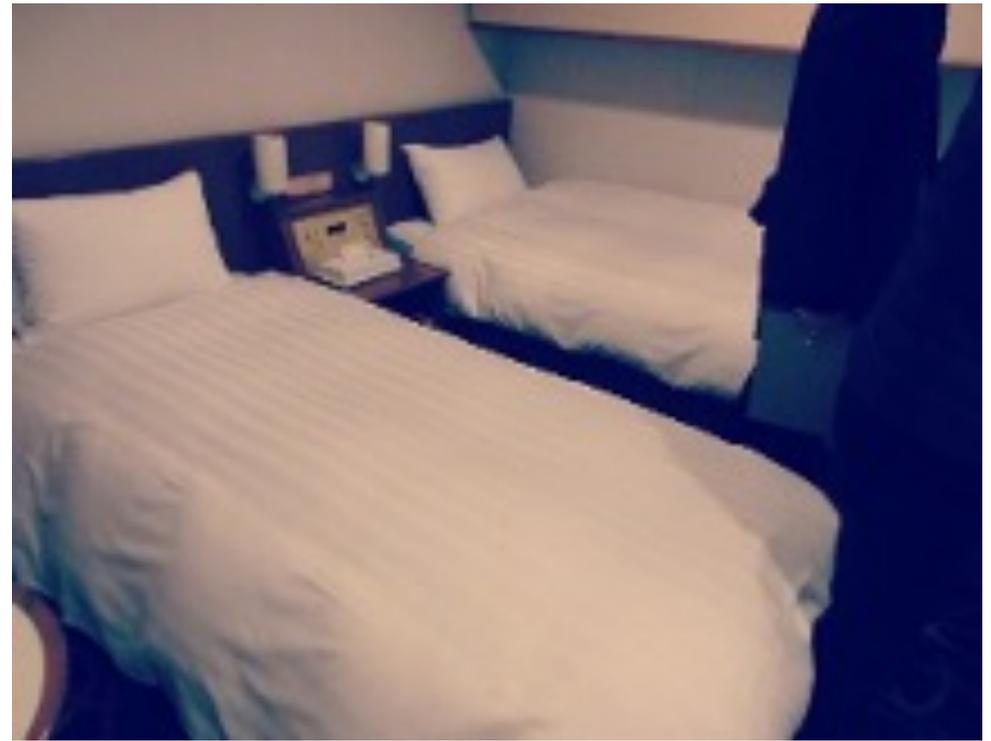
回転できる
スペースが
ない

- 重たく、ストッパーもない扉

せめてベッド下にクリアランス
スがあれば...



大きな部屋もクローゼットで入れない



快適に過ごし、旅を楽しめるように！

【乗船体験報告に寄せた尾上の感想より】

「フェリーは動くホテル」との説明があった。

- 「動くホテル」の内、「動く」という点に関してエレベーターや通路など、乗船や船内での移動といった「共有部分」についてはバリアフリー化が進んできていることを実感
- 「ホテル」という宿泊スペースになるともう一工夫、二工夫がほしい
- → 旅を楽しむためには
乗り込むだけでなく、船内で快適に過ごせるか

ユニバーサルデザインと当事者参画

■ ユニバーサルデザイン(名)[universal design]

障害者・高齢者・健常者の区別なしに、すべての人が使いやすいように、製品・建物・環境・情報などをデザインすること／したもの。UD。「一フォント・カラー」【三省堂 国語辞典第八版】

- ユニバーサルデザインで重要なのは、最初から最後まで**すべてのプロセス**への**当事者参画**と評価
- 法律・ガイドラインが整備される中、「**基準さえ満たしておけばいい**」といった風潮、**なんちゃってバリアフリー**
- 今後、バリアフリーは「**量**」も「**質**」も
～**鍵**は「**具体的な仕組み**を伴う**当事者参画**」