

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



参考人
NPO法人ちゅうぶ代表理事
尾上 浩二

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、必死にけもの道を進み、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
いっぱいで…」
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



9



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」

11

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)

12

大阪・地下鉄の取り組み



大阪メトロ地下鉄

- 全駅・すべての乗降口の段差・すき間を解消を推進中
- 既設、かつ従来型モーター路線は千日前線から始まった

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

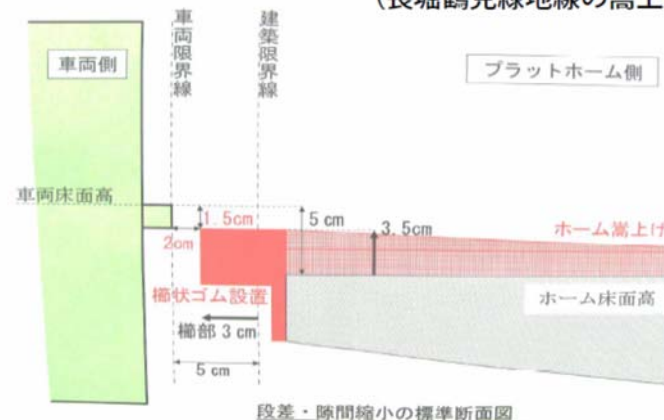


- 長堀鶴見緑地線(全駅)
段差: 0~15mm すき間: 約20mm
- 千日前線(全駅)
段差: 0~20mm すき間: 約30mm

↓
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、段差・すき間解消



- ・車いす利用者は単独乗降もスムーズに！
- ・勾配を2段階にす
る害をともなう移動可能



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



18

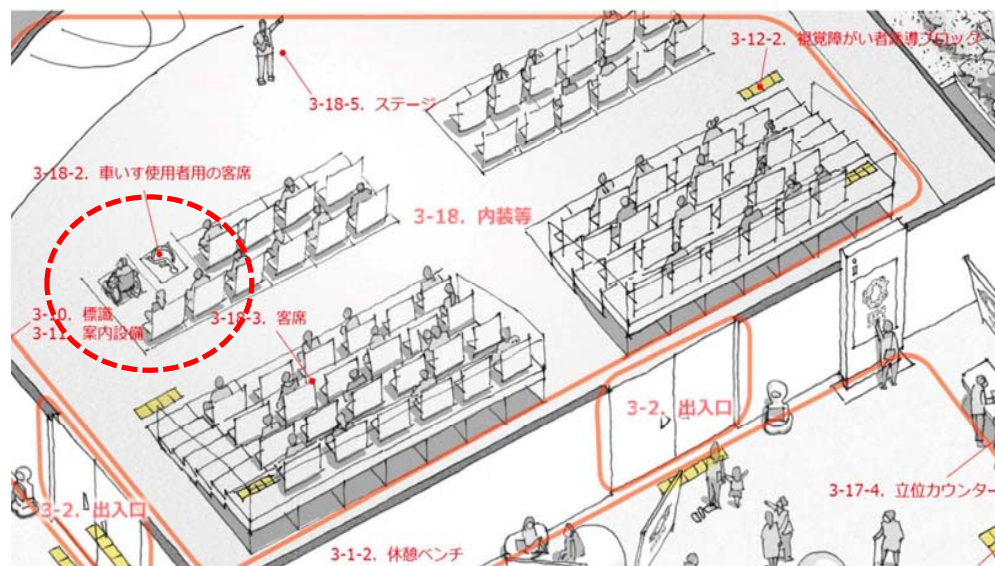
旧・万博UDガイドライン発表!?(2021年9月)

- 「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?」

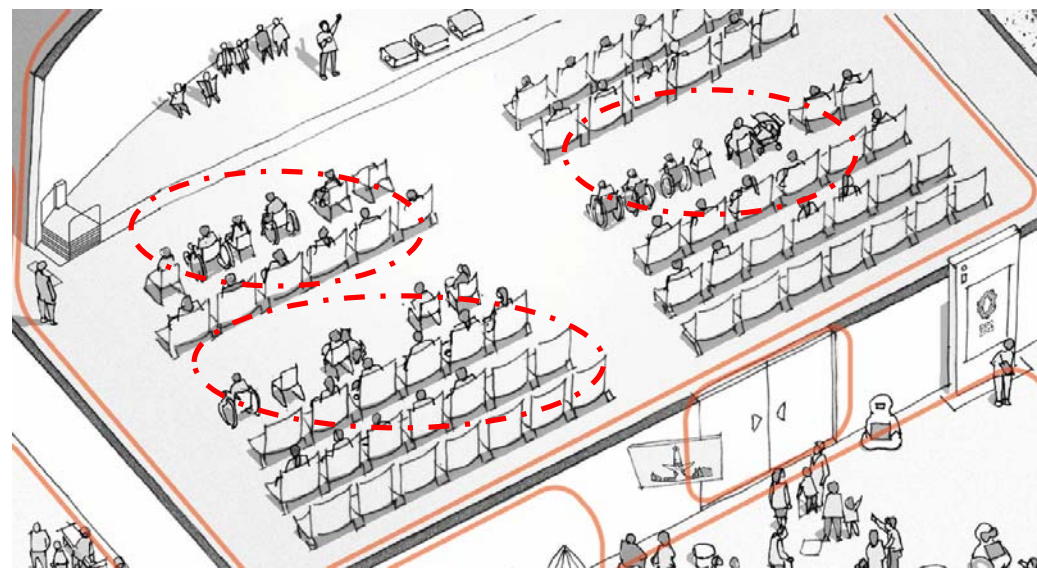
UDガイドラインの見直し!

- 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)	ホテル別府バストラル
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



- 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)

2



1日目(乗船～船内見学まで)

事務局視点で
振り返ります



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。



救命胴衣説明

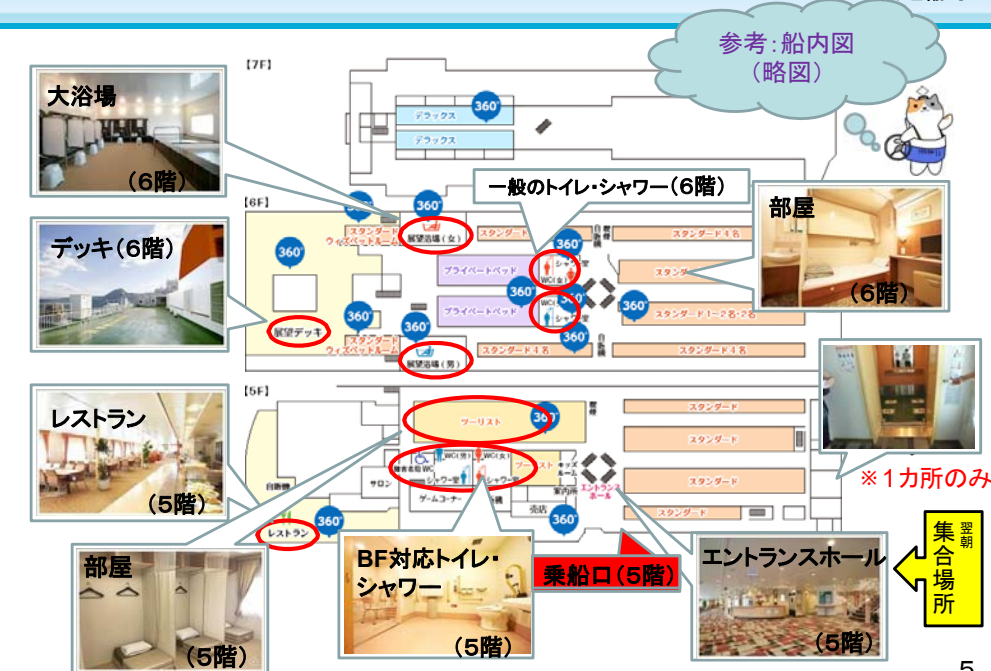
Q.船内EVに閉じ込められたら、誰が助けてくれるの？
A.乗組員（機関部の船員）が直します！
 など様々なお話あり♪

行程2 乗船前ご挨拶～乗船～船内見学

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)

4



5



1日目(船内部屋編)

(当初)

スタンダード
(シングルルーム)



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人で入庫できない。
△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。

(結果)

ツーリスト
ルーム



最終的には、フェリーさん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！
×トイレを使用す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なる。

デラックスクラス(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！)
(さんらわあアカレーとサラダ)

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

6



2日目(意見交換会)～昼食



別府の井ホテル由布の間で総勢31名にて意見交換会を実施。(左記次第)
フェリーさんらわあ様からの新造船計画、新しい別府港ターミナルの説明や、さんらわあに
乗船した障害当事者からの様々な視点からの感想、九州分科会からは、別府港
UDターミナルに向けた当事者参画などの発表があり、活発な意見交換をすることがで
き、大変参考になる会議であった。

意見交換会後、昼食場所へ移動のためバスに乗りうると…><

！！トラブル発生！！

貸切りバスのリフトが動かなくなったため、急遽タクシー
(総勢24名：UDタクシー4台・タクシー5台程度)を手配。



当事者の中には
日産のUDタクシー
に初めて乗車でき、
喜んだ方も！？

行程5 意見交換会～昼食～海地獄

バスではなくタクシーで昼食会場(うどん屋)及び海地獄へ向かいました。

8



2日目(海地獄～空港見学～解散まで)



車椅子のまま足湯でパチリ



海地獄自体は大迫力！



乗り換え用車椅子
(非金属製)
着陸後は自分の
車椅子に乗り換え
(すでにボーディング
ブリッジにあり、待ち時間な
し。荷物もカウンターで受
渡対応でした！)

行程6 海地獄でつかの間の観光！

ここには足湯用の車椅子があり、それに乗り換え車椅子のまま足湯体験が出来る。
バリアフリートイレも完備



蹴込み重要！

余談

行程7 大分空港を見学

トイレの広さやゴミ箱の配置一つとっても車椅子ユーザーにとっては重要な
カウンターの蹴込みもチェック(蹴込みが無ければ近づけない)

荷物引き取りレーンには
お寿司が！？

行程8 大分空港搭乗～

①搭乗手続き…車椅子を預入れと航空会社の車椅子
への乗り換え(時間がかかる！)
※特に電動車椅子で使用するバッテリーの確認に、時間
を要する。発火等、安全上の理由のため。
★車椅子ユーザーにとっては過度な負担と考えられる。
(出発までの自由な時間が制限される・慣れた車椅子
から乗り換えが必要(体制保持が難しかったりなど))

行程9 全員無事に伊丹空港へ到着！

2週間経過後、コロナ感染者も
ゼロで一安心

9

【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





車いすですれ違える
通路幅



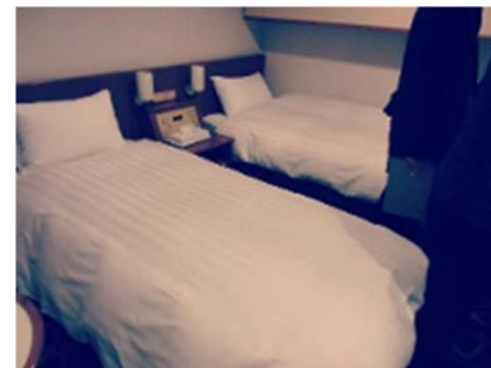
回転できる
スペースが
ない

• 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いくことを実感
- 「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

37

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」

38