

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。
- 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
バリアフリー法改正審議に参考人として出席

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…

階段だけの時代

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。



乗車拒否が当たり前だった日々

バス・タクシーでの乗車拒否は当たり前。
喫茶店、居酒屋もガラガラなのに
「ちょっといっぱい」で拒否。



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



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なかった
- 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)

9

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

大阪市営地下鉄ホー
ムドア設置駅



すべての乗降口が
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



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、スムーズに！
- 勾配を2段階にす、障害者と移動可能



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)

【近畿・九州分科会協働事業】乗船体験レポート (2021.11.16～11.17)

近畿運輸局
九州運輸局

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	
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		JAL2366(19:55着)
19:00	大分空港発	ANA1692(19:55着)
20:10	伊丹空港着	解散

【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工夫、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

22

進化する！船舶のバリアフリー

【さんふらわあ くない】

- ・2023年春就航
- ・総トン数: 17,114トン
- ・全長 : 199.9m
- ・全幅 : 28m
- ・航海速力: 22.5ノット
- ・旅客定員: 716名

商船三井さんふらわあ
公式サイトより



23

乗ってみました！ むらさき（大阪～別府）

【2025/9/8 大阪南港から出発！】



【大型電動車いすの二人でも余裕！】

24

沢山の仲間でも楽しく食事！ 通路・テーブル間隔が確保されたレストラン



25

バリアフリー・ルームに泊まりました！



26

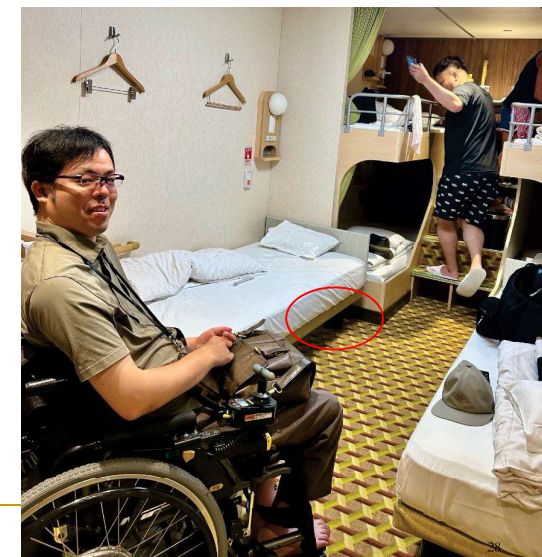
自動ドア、動線の確保されたレイアウト



27

ベッドサイドまで車いすで

- 要注目!
ベッド下のクリアランス



ホテルよりも使いやすい？！ 移乗スペース、シャワーチェアも完備



29

バリアフリー推進の鍵＝当事者参画

- 大阪・関西＝1990年代からの「先進的」な取り組み
→しかし、2010年代くらいから**停滞**
- 1990年代～「白地のキャンパス」に描くようなものだった？
 - 法律の基準等がなく、**手探り**で考えながら検討
 - 前例がない、「検討会」がない
→「団体の長」ではなく**実際に街に出ている当事者の声**が活かされた
- **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**
- **鍵**は「**具体的な仕組み**を伴う**当事者参画**」～「**量**」も「**質**」も

30