

第二次提言 アクセスに関する提言 ver. 2

DPI 日本会議バリアフリー部会
2020 年東京オリンピック & パラリンピック提言チーム

●基本理念

①国連障害者権利条約の理念を踏まえ「他の者との平等」を基礎とする

我が国が 2014 年に批准した障害者権利条約は、基本的な理念として「他の者（障害のない者）との平等を基礎」としている。その理念を踏まえ、障害のある者もないものと等しく、選択権を保障し、観戦を楽しめる環境を構築するものとする。

②国際パラリンピック委員会のガイドラインを包括する基準とする

上記の理念を実現するためにレガシーとして、国際パラリンピック委員会のガイドラインを包括するものを目指し、バリアフリー法における移動円滑化基準やガイドライン、建築物設計標準および東京都建築物バリアフリー条例、東京都福祉のまちづくり条例、その他施設基準に捉われることなく海外の先進事例を含め、今後の規範となる様なユニバーサルデザインの基準設定を定め、利用環境の変化に対応できる長期的な展望に立ち進める。

③障害当事者の参画を基本とする

ハード整備に向けた計画・設計、施工、完成の各段階および完成後の評価について当事者参画のもとに行う。また、ソフト整備においても同様に各段階および事後評価について、当事者参加のものに行う。

④緊急避難を想定した設計とする。

東日本大震災では、障害のある人の死亡率は他の人の 2 倍であった。この様に、行動上に制約のある人の避難には従来の想定では対応困難が明らかである。従って、高齢者、障害者等を含めたすべての人が安全な避難ができる様に、今後の規範となるような緊急時対応の整備を行うべきである。

もくじ

➤ バリアフリー改善最優先課題	3
➤ 交通アクセス提言一覧	4
➤ 各論	
I. 新幹線およびデッキ付き車両（特急電車）	10
II. 電車・地下鉄等の在来線	14
III. バス（リムジンバス・空港バス・長距離バス・路線バス・観光バス）	19
IV. ユニバーサルデザインタクシー	24
V. 飛行機（機体・空港・接遇）	27
VI. 船舶（水上バス・遊覧船・旅客船ターミナル・乗降・客席・運航情報）	31

バリアフリー改善最優先課題

☆2020年東京大会までに実現すべきもの☆

①空港リムジンバスのバリアフリー化！

- ・羽田空港・成田空港路線の空港リムジンバスは、2020年までに100%バリアフリー車両にする。
(現在はなんと0%！)

②新幹線・特急車両におけるフリースペースの設置！

- ・現在は車いすから座席に移乗することを前提とした設計。そのため、移乗ができない重度障害者が乗車するスペースがない。
- ・車いすやベビーカーが乗車可能なフリースペースを設ける。自由席も含めて一編成につき、6～10人程度乗車出来るようにする。
- ・車いすの長さ120cm制限をやめて、障害特性のために長い車いすを使っている人も乗車可能にする。

③ハンドル型電動車いすの乗車制限の解除！

- ・ハンドル型電動車いすも、新幹線やバス等に乗車出来るようにする。
(日本だけの制限で、海外ではあたりまえに乗車可能)。

④在来線は、一車両に一カ所のフリースペースを確保！

- ・すべての車両に一カ所ずつ車いす・ベビーカー等が乗車できるフリースペースを設ける。
(関西ではすでに実現！)。

⑤駅の規模に合わせたエレベーター等の設置！

- ・バリアフリー法では駅の規模に応じた基準が設定されてないため、100万人以上利用する駅も、3,000人以上の駅も11人乗りエレベーターが1台しかない。
- ・ターミナル駅等、規模に応じてエレベーターの大型化・複数化、複数ルート整備が必要。

⑥駅ホームの安全性の向上！

- ・ホームドアの設置を促進する。
- ・それと同時に、車両とホームの段差・隙間の解消を実現する。

⑦車いすのまま乗車可能なユニバーサルデザイン(UD)タクシーの普及！

- ・ロンドンタクシーは全車車いすで乗車可能。
- ・(海外では車いすのまま乗車可能なUDタクシーが普及している)
- ・日本でもすでに車両は開発されており、いっそうの普及が必要！(但し、観光立国を目指すなど、おもてなしの精神で言うならば、車いす乗車時の視界確保のためのより一層の改善が望ましい)

I.新幹線およびデッキ付き車両（特急電車）

	課題	提言内容	理由
提言Ⅰ-1	車いすスペース	車いすのまま乗車可能なスペースを、自由席も含めて一編成につき、6～10人程度は乗車出来るように、車いすスペースを設けること。	現在すべてのJR新幹線と大多数の特急車両には、車いすスペースがなく、車いすから座席に移乗し、車いすは畳んで横に置くという「移乗座席」の設計になっている。そのため、重度の障害で移乗が出来ない人は、移乗座席の隣に乗り乗るか（通路にはみだす）デッキに乗り乗るしかないため。また、自動ドアセンサーが反応して、客室ドアが閉まらないケースも多発している。
		120cm制限を撤廃し、障害特性のため長い車いすや、ストレッチャー型に乗っている人も乗車出来るようにする。	
	車内トイレ	車両内の多機能トイレは、車いすが横付け出来るようスペースを確保すること。	便座移乗が困難のため。
	ハンドル型車いす	ハンドル型電動車いすも、普通型電動車いすと同じように乗車出来るよう「ハンドル形電動車いす鉄道乗車制度」は撤廃すること。	乗車扱いされるのは、東海道新幹線のN700系に相当する車両に限定されるなど、「ハンドル形電動車いす鉄道乗車制度」により、実質的な乗車拒否が行われているため。
	エレベーター	駅のエレベーターは規模に応じて大型化する。ターミナル駅は20人乗り以上を複数台設置とする。	バリアフリー法移動円滑化等基準では、エレベーターのかごの大きさについて最低基準を1人乗りとしており車いすは1人しか乗れないため。大規模駅など規模に応じたエレベーターの大型化が必要。（ベビーカー、スーツケース、ショッピングカートユーザーも多数利用）
提言Ⅰ-2	チケット販売	車いす用席のチケットは、みどりの窓口であれば、どこでも迅速に購入出来るようにする。	車いす席の購入は一般の販売システムにのっていないので、別ルートとなり時間が非常にかかる。あらかじめ専用電話にかけて予約するか、窓口に行っても1～2時間程度は待たないと買えない。外国人にはとても買うのが難しいシステムであるため。
	接遇	バリアフリー法移動円滑化基準およびガイドラインの見直しを、早急に行うこと。	外国人が購入してくるレールパスでは「のぞみ」利用は不可であったり、・呼吸器などの医療機器ユーザーの乗車中の電源使用制限や、乗車の際の誓約書などの要求がされるなど、交通事業者が独自に作成している接遇マニュアルを改善する必要があるため。弾力的な運用が必要。
		医療機器使用者に、電源の使用制限や、誓約書提出要求を行わないこと。	

Ⅱ.電車・地下鉄等の在来線			
	課題	提言内容	理由
提言Ⅱ Ⅰ	バリアフリー ルート	駅舎規模に応じ、各改札口よりホーム上へのルートについては、ワンルート確保ではなく、複数化ルートを義務化する。	バリアフリー法移動円滑化基準では、段差解消等のバリアフリー化としてワンルート確保が求められているが、東京や新宿などの大規模駅でも一律に1ルートしか確保されていないため。
	ホームと車両の 段差	移動円滑化基準20条「車両とホームと段差は出来る限り平らにすること。」と定められている。地下鉄や都市鉄道では、段差・隙間解消を行って自力乗降できるようにすること。ホーム全体のかさ上げが困難な場合は、ホームドアの設置に伴って乗降口に傾斜路による部分かさ上げをする。	ほとんどの駅で解消が行われておらず、係員による渡り板での乗降支援対応が大半である。そのため、乗降の際に下車駅と連絡を取り、確認が得られるまでの間、乗車することができず、長い時間ホーム上で待たされることが常という状況となっているため。
	ホームドア	視覚障害者の転落防止策として最も有効な設備であり、一日乗降客10万人以下の駅舎にも設置の拡大を図る必要がある。	視覚障害者のホーム転落死亡事故の根絶をはじめ、しホームでの人身事故対策として必要かつ有効なため。
	エレベーター	すべての駅でエレベーターは貫通型（袖壁なし）を基本にし、かごの大きさは15人乗り以上を基本とし、駅の規模に応じて20人乗り以上とする。	移動円滑化基準では11人乗り以上が義務基準として定められている。しかし、駅舎の規模に係わりなく大規模の駅でも11人乗りのエレベーターが1台しか設置されていない。その結果、車いすやベビーカー、高齢者、大きな荷物を持った人たち、健常者などの利用の多い駅では、常にエレベーターの利用で順番待ちの状況が起きている。設置場所については、ホームの端に設置されていることが多くホーム上での移動距離が長くなり高齢者や杖等を利用する歩行困難者にとり負担が大きい。ホームが複数あるような駅でも、各ホームにエレベーターが設置されていない駅が多くある。
		すべてのホームにエレベーターを設置すること、なお、駅の規模に応じてホーム上に複数のエレベーターを設置する。	
	多機能トイレ	多機能トイレに集中した機能を一般トイレに分散化する。（ベビーチェア、オストメイトなど）	多機能トイレにベビーベッド、オストメイト機能等が集中しているため、車いす使用者、ベビーカー利用者、高齢者などの利用が多く、そこでしか利用できないスペースを必要とする、車いす使用者の利用が困難となっているため。
		一般トイレの中に簡易多機能トイレを一箇所以上設置する。	
提言Ⅱ Ⅱ	視覚障害者への 配慮	視覚障害者が利用しやすいようにトイレ、改札、ホームの階段等に音声案内を設ける。	視覚障害者の利用を想定した配慮が、まだまだ欠如または不足しているため。
		ロービジョンの人でも利用しやすいように通路にコントラストをつけ、薄暗い通路には色、照度の配慮を行うこと。 ホームにある柱や設置物について、特にむき出しのH字鋼については緩和剤を巻き、怪我の防止を図ること。	
提言Ⅱ Ⅲ	車いすスペース	すべての車両の両側に1カ所ずつ車いすスペースを設ける。	バリアフリー法では車いす乗車スペースは1列車ごとに1カ所以上を設けることとなっている。そのため、現在、車いす、ベビーカー等で車いすスペースが足りない状態になっているため。さらに、ラッシュ時は反対側戸口への移動が非常に困難である。
		ベビーカーなども利用できるようにする。	
提言Ⅱ Ⅲ	遭遇	乗車の際に利用者の意思を尊重し、接遇に反映を行うこと。	多くの交通事業者では職員、社員研修を実施する際に、障害当事者の参画がないままの独自の研修やサービス介助士（障害当事者が不在）の資格取得を通し進めている。そのため、利用者の声がなかなか反映されない画一的な対応となり、結果として他の者との不平等、不均等待遇が横行している。
		障害当事者の意見を反映した職員研修、およびマニュアルづくりを行うこと。	

Ⅲ.バス（リムジンバス・空港バス・長距離バス・路線バス・観光バス）			
	課題	提言内容	理由
提言Ⅲ Ⅰ	高速バス等	高速バス等、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は、新規購入車両は、全てバリアフリー車両とする。	・高速バスおよび空港リムジンバス等でバリアフリー車両は日本で1台も走っていない。（2014年12月末現在） ・2020年までに25%（10,000台の25%＝2,500台）という目標が定められたが、この目標はでは、東京オリンピック・パラリンピック開催時でも75%の車両は車いすで乗車できない。 ・多くの会社では車両は10数年で新車両に入れ替えるので、新規購入する車両をすべてバリアフリー車両にするように義務づければ、10数年で100%達成できる
		羽田空港・成田空港路線の空港リムジンバスは、2020年までに100%バリアフリー車両とする。	
提言Ⅲ Ⅱ	路線バス	車いすが2台以上乗車出来る車両とする（小型コミュニティバスを除く）	
		ノンステップバスの導入を基本とする。	
		両側二ールダウンとする（片側だと車両が傾き乗客の転倒の危険あり）。	
提言Ⅲ Ⅲ	シャトルバス	ホテルなどのシャトルバスもバリアフリー車両の導入を積極的に推進する。	
提言Ⅲ Ⅳ	バスターミナル	バリアフリー法を見直し、1日平均利用者1,000人以上のバスターミナルを法対象とする。	バリアフリー法では整備対象のバスターミナルは1日の平均利用者が3,000人以上の施設に限られている。この結果、多くのバスターミナルが対象外（154か所となり整備が進んでいない。バスターミナル総数154か所のうち法対象外は実に104か所（67.5%）にものぼる。さらに、3,000人以上でも対象外。またバリアフリー法はバスターミナルを「利用バス事業者から利用料を徴収している所」と定義しているため、バリアフリー法の対象外とされるバスターミナルの方が多くなっているため。
		将来的には段階的に引き下げ、地方のバスターミナルの整備を進める。	
		使用料を徴収していないバスターミナルも法の対象とする。	
	バス停	15cmのマウントアップを徹底する。	移動円滑化基準に定められている15cmのマウントアップをしていないバス停が増えている。マウントアップしないとスロープの傾斜がきつくなり、乗降が危険なため。
		視覚障害者がバス停の位置がわかるようにシグナルエイド等の音声案内を導入する。	視覚障害者はバス停の位置を把握するのが非常に難しい。シグナルエイドによる音声案内があると便利になるため。（バス停の近くにくると、手元のシグナルエイドが反応する）

Ⅳ.ユニバーサルデザインタクシー

	課題	提言	理由
提言Ⅳ Ⅰ	普及	国が定めた整備目標に対して、これからのタクシーはセダン型からバン型へ移行していくことを社会に示す必要がある。	タクシーとして運用されてきたトヨタのコンフォートは2018年に生産を終了するため。
		自動車メーカーが既存の車両を改良してユニバーサルデザインタクシーとするのではなく、ユニバーサルデザインタクシーのための車両開発が必要になる。	平成32年度までに福祉タクシー（UDタクシー含む）約28,000台とする整備目標が設定されたが、平成25年度末の実績は13,978台と、導入は遅々としている。また、UDタクシーとして認定を受けているのは、日産のNV200のみで、認定レベルは1のため、対応しきれない車椅子も多々生じているため。
		エコカー対策のようにもっと積極的な補助制度の創設・導入が必要になる。	
提言Ⅳ Ⅱ	接遇（研修）	研修の講師に様々な立場の意見を伝えられる当事者が入らなければならない。	UDタクシードライバーの研修に様々な障害当事者が講師を務める研修となっていないため、接遇も不十分なため。
		研修期間を最低でも2日間、理想は4日間行う必要がある。	
提言Ⅳ Ⅲ	車両	スロープの耐荷重は大型の電動車いすを想定すると300kgは必要になる。	最近では日本の標準的なサイズ、重量を超える海外製の電動車いすユーザーも多く、また2020年のオリンピック、パラリンピック観戦をはじめ、海外からの車いすユーザーの旅行客の増加も見込まれるため。
		車内からの外への視界は自然な姿勢でいたままで確保される必要がある。	
		車いすの固定方法は、本人に窮屈にならないようなシートベルトの開発が必要である。	
	接遇（手話）	用具のみならず、積極的な聞く姿勢が必要であり、手話を身につける必要がある。	UDタクシーのドライバーとして、手話を言語とする聴覚障害者とのスムーズなコミュニケーションが望まれるため。

V.飛行機（機体・空港・接遇）			
	課題	提言内容	理由
提言V-1	機体	全ての座席の肘掛けを可動式にすること義務化する。（現行基準は半数以上）	可動しないことで車いすからの移乗が困難になるため。また通路側の肘掛けが可動しないものも多く、窓際の席に座りたい要介助者の移乗が困難なため。
		全てのエコノミー席のシートを、前倒し可能にする。（基準無し）	座席シートの前倒しができないと、全介助で座席へ移乗する人の場合、特にエコノミー席は座席の前後の空間が狭いため、移乗介助が非常に困難となっているため。
	接遇（内規）	スライディングボードを全機材に用意する。（基準無し）	ビジネス席は移乗困難なBOX状の座席形状が多くなってきたこともあり、移乗が困難になってきているため。また座席ピッチの狭いエコノミー席やLCC機の座席への移乗にも便利。
		座面シートを着脱可能にし、希望者には自前のクッションを直接設置することを認める。（基準無し）	長時間フライトにおける褥瘡（床ずれ）防止のために、座面に上に車いす用のクッションを置く車いすユーザーは多いが、クッションの分だけ座面の位置が上がるため、背もたれの形状と大きくずれ、着座姿勢は決して楽ではないため。
提言V-2	空港トイレ（LCC専用ターミナル）	多機能トイレは一般のトイレと同じ数設置する。	低コストで建設されているため、バリアフリー法移動円滑化基準の最低限の基準による設備しかされてなく、バリアフリー設備が整っていない。例えば、多機能トイレやエレベーター設備が不足し、利便性が著しく劣る設計がなされる場合が考えられるため。
		一般トイレに簡易多機能トイレを設置する。	
		音声案内を設置する。	
		フラッシュライトを設置する（聴覚障害者への配慮）	
提言V-3	PBL	空港内のリフト車両は空港が所有し、全ての航空会社が利用できるようにする。（台数の適正化も図る）	ボーディング・ブリッジを使わずに搭乗する場合、車いす利用者はリフト車両（PBL：パッセンジャー・ボーディング・リフト）で搭乗するが、この車両は航空会社が用意することになっている。その結果、対応が各社バラバラとなり、所有していない会社は搭乗できないこともある。なお、天候に左右され風速の強い日の利用は制限されるため。
		日本国内に乗り入れる航空会社のバリアフリー整備・対応基準は、国が検討会を設置して当事者の声を踏まえて2016年度末までに策定する。	
		当事者を含めた接遇研修を全空港および国内の航空会社に義務づける。	
	接遇の統一	日本に乗り入れている海外の航空会社には、日本の基準の適用を促す。	電動車いすのバッテリーの取り扱い、呼吸器等医療機器の持ち込みの可否、単独搭乗の可否等、自分の車いすの機側での受け渡しの可否等、航空会社によって接遇の差が大きく、不統一なため、混乱と困惑によるストレスはなかなか軽減されないため。
提言V-3	インセンティブ	2020年の東京オリンピック・パラリンピックまでに日本およびIPCの基準を全て満たした航空会社は、空港使用料を割り引く。（あるいは、基準クリア割合に応じて、3段階程度の使用料を設定）	

Ⅵ. 船舶（水上バス・遊覧船・旅客船ターミナル・乗降・客席・運航情報）			
	課題	提言内容	理由
提言Ⅵ-1	乗降	船着き場には、干潮時と満潮時に対応可能な乗降用スロープを整備する。手すりは両側に設置し高さ80～85cm程度。スロープ幅は国のガイドラインにもある90cm以上。床面はわかりやすい印を表記し、すべりづらく、つまずきにくい仕上げとする	栈橋や岸壁の形状によりスロープが渡せないところでは、車いすで乗船できない船着場がある。1日利用者3,000人以下の旅客船ターミナル（岸壁・浮栈橋等も含む）では、潮位対策（バリアフリー化）として、主に定期航路の事業者側が行っているが、自治体や港湾管理者による既存の岸壁・浮栈橋等の施設のバリアフリー化整備改善は進んでいないため。
	岸壁・浮栈橋対策	既存の岸壁および浮栈橋等の陸上設備において、バリアフリー法の対象は旅客定期航路事業者だけでなく、港湾管理者（国・自治体・その他）もバリアフリー法の義務対象（努力義務ではない）とし、船舶事業者と一緒に陸上施設における設備の改善に取り組む。	
提言Ⅵ-2	船内の移動	船の大きさによっては、通路幅は健常者とのすれ違いを可能とするため120cm以上を確保。	大型電動車いすやハンドル型車いすなどは、段差や通路幅の狭さ、ドア幅の狭さで、甲板室から客席（客室）への通行移動ができないものが多いため。また、視覚障害者への移動においても行先不明な通路になっている。更に段差（階段）により屋外デッキへ出ることができないため。
		段差解消、手すりの設置（誘導点字を設置）、自動扉の設置（感知式）、滑り難い床の工夫。	
		視覚障害者誘導用ブロックも含め、船内も人員による誘導手段をとる。	
		段差昇降機を設置する場合、あらゆる車いすにも対応するため、出入り口幅90cm以上、奥行140cm以上。手すりを設置。	
	車いすスペース	国のガイドラインでは奥行き135cm以上、幅80cm以上とあるが、大型電車いすにも対応させるため、奥行き150cm以上、幅90cm以上を確保する。	車いすに乗車したまま定着出来る専用の車いすスペースが少ないため。2012年度末現在、バリアフリー法の適用旅客船706艘のうち、移動円滑化基準に適合している総数は173艘（24.5%）である。他の交通機関と比べ、整備が著しく遅れているため。
		車いすスペースには、補助犬が伏せられる広さも考慮する。	
		車椅子の固定装置を設置する。	
提言Ⅵ-3	船内トイレ	多機能トイレを設置する。直径1500mm以上のスペースおよび介助者による便座への移乗支援がしやすい空間を確保する。	大型の電動車いす等が円滑に利用できるスペースのトイレが無い。（幅、奥行きが狭く、360°の回転が不可能）また、障害部位による対応された、右利き用、左利き用の手すり・ペーパーホルダー・ボタン等がないため。
		手すり、トイレトペーパーの設置等は、右勝手、左勝手を考慮する。	
	安全情報	船内における機能、設備、手順および船舶付属設備などの重要な安全情報については、障害者（高齢者）に向けた特定の船内案内カードを作成し旅客に提供すること。	水上バスの多くには電光表示が設置されておらず、聴覚障害者や高齢者にとっても配慮が不十分である。また、船の事故や故障時、その他の非常事態による車いす使用者、聴覚障害者、視覚障害者等による歩行困難者に特化した避難行動と退船避難の情報提供が具体的にされていないため。
		また、個別に乗組員から様々な手順や船内レイアウトについて直接の説明を行う。	
		運航情報に拡大印刷を提供し、音声アナウンスと共に電光表示を設置し、運行情報、事故情報、緊急時の情報を提供する。	
		救命胴衣は、障害者にとっても安易に使用出来る救命胴衣を整備する。（障害部位によって通常の救命胴衣が着れないことがある）	
	接遇（職員研修）	肢体不自由者の介助方法、視覚障害者に向けた誘導介助、聴覚障害者に向けた情報提供の配慮。研修には必ず障害を持つ当事者を講師とする。	船の事故や故障時、その他の非常事態による車いす使用者、聴覚障害者、視覚障害者等による歩行困難者に特化した避難行動と退船避難のマニュアル化がされていないため。
		定期的に障害当事者との避難訓練を実際に行う。	
		乗船、下船を担当する乗組員は、援助を必要とする旅客に対しての対応研修を定期的の実施し、講師には障害を持つ当事者を含める。	

I. JR 新幹線およびデッキつき車両（特急車両）

1. 車両や駅施設の課題

（1）現状

① 車両

- ・ 車いすのまま乗車可能なスペースがなく、車いす乗客への窓側座席もない
- ・ 現在すべての JR 新幹線と大多数の特急車両には、車いすスペースがない。車いすから座席に移乗し、車いすは畳んで横に置くという「移乗座席」の設計になっている。
- ・ 重度の障害で移乗が出来ない人は、移乗座席の隣に乗車するか（通路にはみ出す）、デッキに乗車するしかない。
- ・ さらに、車いすでの乗車は指定席しかなく、自由席を選択できない。

② 車いすスペースのサイズ

- ・ JR では 120cm を超えるサイズの車いすは、乗車出来ない。
- ・ 車いすの長さを 120cm 以内と制限して（JR 各社）、リクライニング式車いす・ストレッチャー型車いすなどは乗車出来ない。

③ 車いすスペースの数

- ・ 車いす用席が極端に少ない
- ・ のぞみ/ひかりでは、16 両編成に車いすで乗車できるのは 3 席のみ（多目的室を含む）であり、総座席 1,323 席に対し 0.23% しかない。
バリアフリー法移動円滑化等ガイドラインでは、車いすスペースの設置を 1 列車に 1 以上、長い編成では 2 以上としているが、不十分である。また、多目的室を車いすに座席に含めるとしている運用も問題。
- ・ 東北新幹線等は実質的には 1 人しか乗車出来ない。
多目的室は予約制でなく車掌に申し出て、空いていれば使える運用。



東海道新幹線 N700 系の移乗座席／電動車いすは通路にはみ出して乗車



在来線特急車両の移乗座席／ほとんどの電動車いすは車内乗車できずデッキ乗車

（2）課題

- ・ 電動車いすでも「車内に乗車できる」スペースが設置されている状態が、国際的レベルとして普通なのに対し、国内では少数の例外の他は、電動車いすなどが利用できるスペースが設置されていない。外国の事例が進んでいるのではなく、国内の現状が大きく立ち遅れている。
- ・ 早急に国際的レベルのフリースペースを設置すべきであり、国際的水準を示すべきである。
- ・ 新幹線などの主要特急列車には期間中だけでも、座席を外して自由席も含む複数のフ

リースペースを設置するべきである。

- ・ 新幹線 N700 系などでも多機能トイレは使いにくく、車いすが横付けできない。
台湾新幹線などはスペースが広く、便座に車いすを横付け出来る。

(3) ハンドル形電動車いす使用者の乗車拒否

- ・ 乗車扱いされるのは、東海道新幹線の N700 系に相当する車両に限定されるなど、「ハンドル形電動車いす鉄道乗車制度」により、実質的な乗車拒否が行われている。

→ 海外の障害者や国内の自費購入者は乗車出来ない！（乗車拒否事件多数）

利用者条件：補装具給付、介護保険レンタルされている者（介護保険は乗車例なし）

事業者条件：エレベーター設置等により段差解消されワンルート確保された鉄道駅

「ただし乗降経路、車両内部の制約による利用の可否は鉄道事業者の最終的判断に委ねる」とされ、ワンルート整備済み駅でも、乗車制度の厳格適用により乗せるための制度が乗せないことに利用されている。

現在、国内の乗車認定者は50名以下である。

- ・ 新幹線の利用は N700 系多目的室限定とし車内に乗せず、在来線デッキ付き特急車両は N700 系車両の運行は無いとして、在来線特急乗車券発売を行わず、利用させていない。

(4) 駅施設

① エレベーター

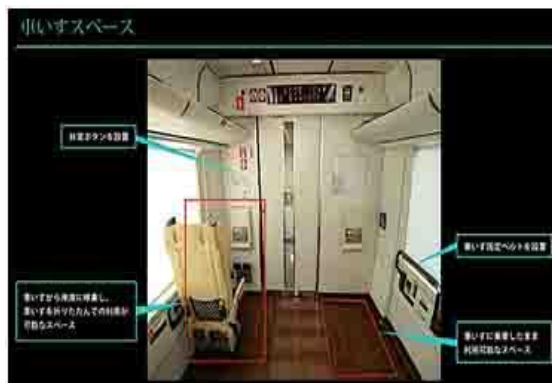
- ・ バリアフリー法移動円滑化等基準では、エレベーターのかごの大きさについて最低基準を 11 人乗りとしており車いすは 1 人しか乗れない。大規模駅など規模に応じたエレベーターの大型化が必要。
- ・ 2 ドア型直角エレベーターは、かご内スペースが狭く利用しにくい。
- ・ ベビーカーとの競合対応やエレベーターサイズ、車いす対応エスカレーターなど問題点の再見直しが必要。特にエレベーターは、最低基準を 15 人乗り以上の大きさとし（車いす 2 人利用可能）、駅の規模や利用者数に応じて大型化する必要がある。

(5) チケット販売

① 車いす用席のチケット発売に時間が掛かり過ぎる

- ・ 車いす席の購入は一般の販売システムにのっていないので、別ルートとなり時間が非常にかかる。あらかじめ専用電話にかけて予約するか、窓口に行っても 1～2 時間程度は待たないと買えない。外国人にはとても買うのが難しいシステムである。

<好事例：国内>



JR 四国 8600 系特急電車の車いすスペースと移乗座席／フリースペースは自由席扱い



京成スカイライナー／自由席扱いのフリースペース



南海特急車両／サザンプレミアムなど電源付きの広いスペース

< 好事例：海外 >



台湾新幹線／車いすスペース2・移乗座席2、シンプルで広く、車いすが横付けできるトイレ



- ・ 例えば、台湾の新幹線は日本と同じ N700 系の車両だが、座席を取り外して車いすで乗車可能なスペースが設けられている。数人が同時に乗車可能。



韓国新幹線 KTX／車両幅の正方形のフリースペース



韓国在来線特急 ヌリロー号／広いフリースペースと複数の移乗座席

- ・ 台湾新幹線 フリースペース 2 席・移乗座席 2、韓国新幹線 フリースペース 6 座席・移乗座席 1 席、アメリカ（AMTRAK アムトラック）最後尾車両は座席がなく全体が車いすスペースであり、貨物室を兼ねる。寝台仕様車両の 1 階端は車いすで利用できる。

- ・ 海外の鉄道は車いす用にフリースペースがあり、車いすのまま乗車できるのが当たり前である。

オーストリア連邦鉄道／国際特急
レイルジェット



★提言 I-1

1. 車いすのまま乗車可能なスペースを、自由席も含めて一編成につき、6～10 人程度は乗車出来るように、車いすスペースを設けること。
2. 120cm 制限を撤廃し、障害特性のため長い車いすや、ストレッチャー型に乗っている人も乗車出来るようにする。
3. 車両内の多機能トイレは、車いすが横付け出来るようスペースを確保すること。
4. ハンドル型電動車いすも、普通型電動車いすと同じように乗車出来るよう「ハンドル形電動車いす鉄道乗車制度」は撤廃すること。
5. 駅のエレベーターは規模に応じて大型化する。ターミナル駅は 20 人乗り以上を複数台設置とする。
6. 車いす用席のチケットは、みどりの窓口であれば、どこでも迅速に購入出来るようにする。

2. 運用や接遇

(1) 現状と課題

- ① 接遇の硬直さ
 - ・ 交通事業者が独自に作成している接遇マニュアルの公開と、弾力的な運用が必要とされる。
 - ・ レールパスによる「のぞみ」利用は不可である。
- ② 医療機器搭載車いす者への制限的扱い
 - ・ 乗車中の電源使用制限や乗車の際に誓約書など要求がされる。

提言 I-2

1. バリアフリー法移動円滑化基準およびガイドラインの見直しを、早急に行うこと。
2. 医療機器使用者に、電源の使用制限や、誓約書提出要求を行わないこと。

Ⅱ. 電車・地下鉄等の在来線

1. 駅舎

(1) 現状

①移動ルート

- ・ バリアフリー法移動円滑化基準では、段差解消等のバリアフリー化としてワンルート確保が求められているが、大規模駅でも一律に1ルートしか確保されていない。

② エレベーター

- ・ エレベーターのかごの大きさについて移動円滑化基準では11人乗り以上が義務基準として定められている。しかし、駅舎の規模に係わりなく大規模の駅でも11人乗りのエレベーターが1台しか設置されていない。
- ・ その結果、車いすやベビーカー、高齢者、大きな荷物を持った人たち、健常者などの利用の多い駅では、常にエレベーターの利用で順番待ちの状況が起きている。
- ・ 設置場所については、ホームの端に設置されていることが多くホーム上での移動距離が長くなり高齢者や杖等を利用する歩行困難者にとり負担が大きい。
- ・ ホームが複数あるような駅でも、各ホームにエレベーターが設置されていない駅が多くある。
- ・ なお、エレベーターが設置されていない駅では、多くのところで特別な、専用の段差解消装置（エスカル、ギャラベンダー、車いす対応エレベーター等）によるホームへの垂直移動が行われている。



エスカル



車いす対応エスカレーター

④ エスカレーター

- ・ 上り下りを示す音声案内がない。
- ・ ステップの段鼻、両サイドには、デマケーションラインによるはっきりとしたがコントラストがない

⑤ ホームと車両の隙間と段差

- ・ ホームと車両の隙間が解消については、ほとんどの駅で解消が行われてなく、係員による渡り板での乗降支援が大半である。
- ・ そのため、乗降の際に下車駅と連絡を取り、確認が得られるまでの間、乗車することができず、長い時間ホーム上で待たされるという状況となっている。
- ・ ホームと車両の隙間と段差解消については、一部路線（都営三田線・大江戸線、東京モノレール）で、車いすスペースのある車両に対応した個所にホーム部分嵩上げを行っているが、乗車位置が固定化されてしまうことになる。

- ⑥ ホームドア
 - ・ ホームドア、可動式ホーム柵等については、視覚障害者の転落を防止するための設備として非常に効果が高く、その整備を進めていくことが重要であるが、2014 年 9 月末現在、全国 593 駅でしか設置されてきていない。
- ⑦ 有人改札および幅員の広い改札
 - ・ 車いすで通行できるワイド改札と係員窓口が同じ場所の場合は、係員を必要とする乗客が集中し乗降を依頼できないことが多い。
 - ・ ワイド改札が一方通行設定になっているところがあり、反対方向から利用するときは駅員に言わなければならない、窓口が混んでいるときなどは非常に時間がかかる。
- ⑧ トイレ
 - ・ 多機能トイレにベビーベッド、オストメイト機能等が集中しているため、車いす使用者、ベビーカー利用者、高齢者などの利用が多く、そこでしか利用できないスペースを必要とする、車いす使用者の利用が困難となっている。
- ⑨ 移動サイン
 - ・ 他社線の乗換えによるターミナル駅では、上下移動や水平移動が複雑となっているところが多く、乗換え動線がわかりやすく見やすいサイン(ピクトグラム)が必要である。
- ⑩ 視覚障害者への配慮
 - ・ トイレやプラットホームから階段への音声案内が必要。

(2)課題

- ① ホームドア
 - ・ ホームドア、可動式ホーム柵等については、車両扉等の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題が残されている。また、整備を進める駅にしても一日乗降客 10 万人以上の駅を優先的に整備するものとしているが、規模の小さい駅でも可能な限り設置を促進する必要がある。
- ② ホームと車両の隙間と段差
 - ・ ホームと車両の隙間と段差の解消に向けては、限りなくホーム全体の嵩上げを図って行くことである。しかし、ほとんど駅で解消に向けた整備は進んでいない。
こうした折、上記ホームドアの設置に伴いホームドア開口部分の部分嵩上げを図ることで、車いす使用者、ベビーカー、高齢者の乗降への利便性は格段に向上する。
 - ・ JR山手線では、ホームドア設置を大規模改良が予定される 4 駅（新橋、渋谷、新宿、東京）を除き、2017年度末までに完成である。
しかし、ホームと車両の隙間と段差については、車いす使用者が単独で乗降できるまでには解消されていない。鉄道事業者毎にレール上面からホームまでの高さについて定めている内規が解消を妨げているため、柔軟な対応が求められる。



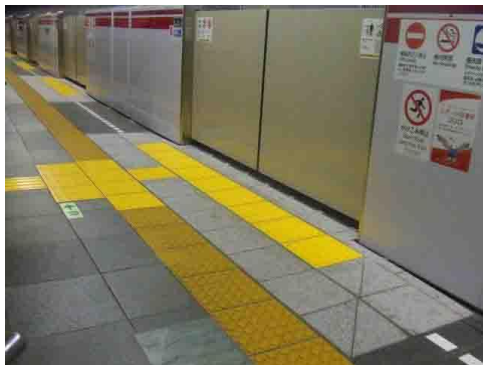
＜好事例＞

エレベーター



袖壁のない20人定員のエレベーター かがり内の設備（シースルー・凸面鏡・両サイドの操作ボタン）

ホームと車両の隙間と段差解消



都営大江戸線



都営三田線

多機能トイレ



遠くからでも位置がわかるサイン

★提言Ⅱ-1 駅設備

1. バリアフリールート

- 1) 駅舎規模に応じ、各改札口よりホーム上へのルートについては、ワンルート確保ではなく、複数化ルートを義務化する。

2. ホームと車両の段差解消

移動円滑化基準 20 条「車両とホームと段差は出来る限り平らにすること。」と定められている。地下鉄や都市鉄道では、段差・隙間解消を行って自力乗降できるようにする。ホーム全体のかさ上げが困難な場合は、ホームドアの設置に伴って乗降口に傾斜路による部分かさ上げをする。

3. ホームドア

ホームドア視覚障害者の転落防止策として最も有効な設備であり、一日乗降客 10 万人以下の駅舎にも設置の拡大を図る必要がある。

4. エレベーター

- 1) すべての駅でエレベーターは貫通型（袖壁なし）を基本にし、かごの大きさは 15 人乗り以上を基本とし、駅の規模に応じて 20 人乗り以上とする。
- 2) すべてのホームにエレベーターを設置すること、なお、駅の規模に応じてホーム上に複数のエレベーターを設置する。

5. 多機能トイレ

- 1) 多機能トイレに集中した機能を一般トイレに分散化する。（ベビーチェア、オストメイトなど）
- 2) 一般トイレの中に簡易多機能トイレを一箇所以上設置する。

6. 視覚障害者への配慮

- 1) 視覚障害者が利用しやすいようにトイレ、改札、ホームの階段等に音声案内を設ける。
- 2) ロービジョンの人でも利用しやすいように通路にコントラストをつけ、薄暗い通路には色、照度の配慮を行うこと。
- 3) ホームにある柱や設置物について、特にむき出しの H 字鋼については緩和剤を巻き、怪我の防止を図ること。

2. 車両

(1) 現状

- ① 車いすスペース（フリースペース）
 - ・ バリアフリー法では車いす乗車スペースは 1 列車ごとに 1 か所以上を設けることとなっている。そのため、現在、車いす、ベビーカー等で車いすスペースが足りない状態になっている。
 - ・ さらに、ラッシュ時は反対側戸口への移動が非常に困難である。



★提言Ⅱ-2 車いすスペース

1. すべての車両の両側に一カ所ずつ車いすスペースを設ける。
2. ベビーカーなども利用できるようにする。

3. 接遇

(1)現状

- ・ マニュアル通りの対応が行われ、柔軟性がない。例えば、乗車位置を指定されたり、視覚に障害がある人に車いすに乗るよう指示されることがある。
- ・ 乗車希望してから実際の乗車までに時間が掛かり過ぎる（特に JR 各社）。
- ・ 多くの交通事業者では職員、社員研修を実施する際に、障害当事者の参画がないままの独自の研修やサービス介助士（障害当事者が不在）の資格取得を通し進めている。しかし、サービス介助士については、利用者の声が反映していないなど、交通に特化した介助方法について明確な評価が行われていないなかで導入が行われている。

★提言Ⅱ-3 接遇

1. 乗車の際に利用者の意思を尊重し、接遇に反映を行うこと。
2. 障害当事者の意見を反映した職員研修、およびマニュアルづくりを行うこと。

Ⅲ. バス（空港リムジンバス・長距離バス・路線バス・観光バス）

1. 高速バス等（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）

（1）現状

- ① 法制度 バリアフリー法および移動円滑化基準（省令）
 - ・ 高速バス等（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）は適用除外認定車両とされ、2010 年までバリアフリー法の対象外だった。
 - ・ 2010 年度にバリアフリー法の基本方針の見直しに伴い、これまで適用除外認定車両とされていた高速バス等についても対象に組み込まれ、2020 年までに 25%を整備するという目標が定められた。
- ② 実績
 - ・ 2014 年 3 月末現在で、高速バス等の車両総数 14,488 台のうち、移動円滑化基準に適合している車両数 559 台（3.9%）である。
- ③ 支援措置
 - ・ 補助 「地域公共交通バリア解消促進等事業」
ノンステップバス・リフト付きバスの導入。補助率は 1/4 又は補助対象経費と通常車両価格の差額の 1/2 のいずれか低い方（上限 140 万円）
 - ・ 減税措置
リフト付きバス（定員 30 人以上） 重量税初回免税、自動車取得税 650 万円控除
リフト付きバス（定員 30 人未満） 重量税初回免税、自動車取得税 200 万円控除

（2）問題点（適用除外認定車両の課題）

- ・ 2014 年 3 月末現在で、適用除外認定車両でスロープ又はリフトが付いている車両は 3.9%（559 台/14,488 台）と導入が非常に遅れている。バリアフリー化されているのはほとんど小型コミュニティバスだけで、高速バスおよび空港リムジンバス等でバリアフリー車両は日本で 1 台も走っていない（2014 年 12 月末現在）。
- ・ 2020 年までに 25%（10,000 台の 25%=2,500 台）という目標が定められたが、この目標はでは、東京オリンピック・パラリンピック開催時でも 75%の車両は車いすで乗車できない。
- ・ 多くの会社では車両は 10 数年で新車両に入れ替えるので、新規購入する車両をすべてバリアフリー車両にするように義務づければ、10 数年で 100%達成できる。

<好事例：横浜市観光バス>

45 人乗りの車両で、車いすスペース 2 席（一般席 4 席を前後にずらして車いすスペースを確保する構造）。



車いすスペースは車両中央部に、通路を挟んで 2 台確保。スペースも十分あり、大型の電動車いすでも乗車可能。普段は一般席となっている。



リフトは 300kg まで、大型電動車いすも乗車可能。



車両中央にリフト。リフトの両サイドは荷物用トランクを確保している。



前席は座面を跳ね上げ前に移動する。



後ろの座席は座面を跳ね上げる。

★提言Ⅲ-1 高速バス等

1. 高速バス等、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は、新規購入車両は、全てバリアフリー車両とする。
2. 羽田空港・成田空港路線の空港リムジンバスは、2020 年までに 100%バリアフリー車両とする。

2. 路線バス

(1) 現状

- ① 法制度 バリアフリー法および移動円滑化基準（省令）
 - ・ バス車両 60,000 台のうち、適用除外認定車両（高速バス等）10,000 台を除いた適用車両 50,000 台を対象にノンステップバスとして 70%（2020 年度末）を目標とする。
- ② 実績 ノンステップバス車両（2014 年 3 月末現在）
 - ・ ノンステップバス 19,883 台（43.9%）／全車両数 59,817 台
- ③ 支援措置
 - ・ 補助 「地域公共交通バリア解消促進等事業」
ノンステップバス・リフト付きバスの導入。補助率は 1/4 又は補助対象経費と通常車両価格の差額の 1/2 のいずれか低い方（上限 140 万円）
 - ・ 減税措置

ノンステップバス 重量税初回免税、自動車取得税 1,000 万円控除

(2) 問題点

- ・ 車いすが 1 台しか乗車出来ない車両もある。
- ・ バリアフリー法ではワンステップバス（低床バス）も導入を認められているが、スロープの角度が急になり、乗降が危険である。2014 年 3 月末現在、総車両数のうち 23.5%が低床バスである。



スロープの勾配が急になり危険

※低床バスとノンステップバスの違い

- ・ 「低床バス（基準適合車両）」は、床面の地上面からの高さは 65 cm 以下、スロープ板および車いすスペースを 1 以上、乗降口と車いすスペースとの間の通路の有効幅は 80 cm 以上であること等、バリアフリー新法の移動等円滑化基準に適合するバスをいう。
- ・ 「ノンステップバス」は床面の地上面からの高さが概ね 30 cm 以下であって、バリアフリー新法の移動等円滑化基準に適合するバス。

<好事例：車いす 2 台乗車可能>



★提言Ⅲ-2 路線バス

1. 車いすが 2 台以上乗車出来る車両とする（小型コミュニティバスを除く）
2. ノンステップバスの導入を基本とする。
3. 両側ニールダウンとする（片側だと車両が傾き乗客の転倒の危険あり）。

3. その他のバス（法対象外）

（1）現状

- ・ 法の対象外ではあるが、ホテル等が運航するシャトルバスは利用頻度が高い。
- ・ こういったバスはほとんどが車いすで乗車できない車両が導入されている。
- ・ メーカーからは小型のバリアフリー車両（日野ポンチョなど）も販売されており、導入は可能。

（2）問題

- ・ ホテル等が所有し運行するシャトルバスはほとんどが車いすでは乗れない。

<好事例：日野ポンチョ>



★提言Ⅲ-3 シャトルバス

1. ホテルなどのシャトルバスもバリアフリー車両の導入を積極的に推進する。

4. バスターミナル・バス停

（1）現状

① 法制度

○バスターミナル

- ・ 1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上であるバスターミナルについては、2020年度までに、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、便所がある場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。
- ・ これ以外のバスターミナルについても、地域の実情に鑑み、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実現する。

○バス停（移動円滑化基準）

- ・ 乗合自動車停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、15 cmを標準とする。

② 実績

- ・ バスターミナル 総数 154 か所

1日の利用者3,000人以上の施設50か所、このうち段差解消は41か所（82%）

- ・ バス停

集計なし

③ 支援措置（補助）「地域公共交通バリア解消促進等事業」

- ・ バスターミナルのバリアフリー整備。補助率 1/3。

（2）問題点

① バスターミナル

- ・ バリアフリー法では整備対象のバスターミナルは1日の平均利用者が3,000人以上の施

設に限られている。この結果、多くのバスターミナルが対象外（154 か所となり整備が進んでいない。バスターミナル総数 154 か所のうち法対象外は実に 104 か所（67.5%）にもものぼる。さらに、3,000 人以上でも対象外？

- ・ バリアフリー法はバスターミナルを「利用バス事業者から利用料を徴収している所」と定義しているので、バリアフリー法の対象外とされるバスターミナルの方が多くなっている。例えば JR 大阪駅高速バスターミナルは、JR 西日本が運営しているが、乗り入れているバス事業者から使用料を徴収していないので、バリアフリー新法の適用外となっている。

② バス停

- ・ 移動円滑化基準に定められている 15cm のマウントアップをしていないバス停が増えていく。マウントアップしないとスロープの傾斜がきつくなり、乗降が危険。
- ・ 視覚障害者はバス停の位置を把握するのが非常に難しい。シグナルエイドによる音声案内があると便利になる（バス停の近くにくると、手元のシグナルエイドが反応する）。

<好事例：15cm のマウントアップされたバス停>



★提言Ⅲ-4 バスターミナル・バス停

1. バスターミナル

- ・ バリアフリー法を見直し、1 日平均利用者 1,000 人以上のバスターミナルを法対象とする。
- ・ 将来的には段階的に引き下げ、地方のバスターミナルの整備を進める。
- ・ 使用料を徴収していないバスターミナルも法の対象とする。

2. バス停

- ・ 15cm のマウントアップを徹底する。
- ・ 視覚障害者がバス停の位置がわかるようにシグナルエイド等の音声案内を導入する。

IV. ユニバーサルデザインタクシー

5. 普及の課題

1. UDタクシーの普及

(1) 現状

- ・ 福祉タクシー車両の整備目標については「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、平成 22 年までに約 18,000 台としたが、同年度末の実績は 12,256 台にとどまった。
- ・ 平成 23 年 3 月に基本方針が改正され、平成 32 年度までに福祉タクシー（UD タクシー含む）約 28,000 台とする整備目標が設定されたが、平成 25 年度末の実績は 13,978 台である。

(2) 普及の課題

②自動車メーカーの協力

タクシーとして運用されてきたトヨタのコンフォートは 2018 年に生産を終了する。



UD タクシーとして認定を受けているのは、日産の NV200 のみで、認定レベルは 1。



トヨタが提案する UD タクシー「JPN TAXI コンセプト」は『みんなが乗りたくなる、そして笑顔になる。日本の街の風景を変え、日本ならではの“おもてなしの心”から生まれた次世代タクシー』と謳っているが、私たちが求める UD タクシーとなるのか。





③補助金の課題

地域公共交通確保維持改善事業による補助金の活用により、関東運輸局管内では 2014 年 4 月現在で 195 両が導入された。

★提言Ⅳ- 1

1. 国が定めた整備目標に対して、これからのタクシーはセダン型からバン型へ移行していくことを社会に示す必要がある。
2. 自動車メーカーが既存の車両を改良してユニバーサルデザインタクシーとするのではなく、ユニバーサルデザインタクシーのための車両開発が必要になる。
3. エコカー対策のようにもっと積極的な補助制度の創設・導入が必要になる。

2. ドライバー養成の課題

ユニバーサルドライバー研修は、タクシー乗務員の「接遇向上」のための教育研修であり、利用者とのコミュニケーション、車いすの取り扱いや乗降時の介助方法などについて実施される。

研修期間は 1 日（7 時間）で、専門家等による講義やグループディスカッション、車いすを使用した接遇・介助の実習などが内容である。

平成 25 年度までに関東圏では 4,230 人が受講した。

★提言Ⅳ- 2

1. 研修の講師に様々な立場の意見を伝えられる当事者が入らなければならない。
2. 研修期間を最低でも 2 日間、理想は 4 日間行う必要がある。

3. 車両の課題（標準仕様ユニバーサルデザインタクシー認定）

①スロープ

レベル 1：スロープの耐荷重は電動車いす本体（80～100kg 程度）、使用者本人、介助者の重量等を勘案し 200kg 以上。

レベル 2：スロープの耐荷重は電動車いす本体（80～100kg 程度）、使用者本人、介助者の重量等を勘案し 250kg 以上。

②車いすスペース

レベル 1：車いすを固定するスペースは、長さ 1,300mm 以上、幅 750mm 以上、高さ 1,350mm

以上。

レベル2：車いすを固定するスペースは、長さ 1,300mm 以上、幅 750mm 以上、高さ 1,400mm 以上。

車いすの進入しやすい位置に 1 以上設ける。

車いす使用者の外への視界を、座席利用者同様に確保する。



車いすが側方から乗車する仕様は、車内で介助により転回できるスペースを確保する。ただし、回転盤を使用する場合はこの限りではない。

③車いす固定方法

車いすを固定することができる設備が備えられていること。固定装置は、固縛、開放に要する時間が短く、かつ、確実に固定できるもの。

車いす使用者の安全を確保するため、前向き固定とし、3 点式シートベルトを設置する。

④その他の設備、表示

聴覚・言語障害者とのコミュニケーション円滑化のため、筆談用のメモ用紙などを保管できるスペースを設ける。

「標準仕様ユニバーサルデザインタクシー認定制度」マーク



UDレベル2



UDレベル1

★提言Ⅳ-3

1. スロープの耐荷重は大型の電動車いすを想定すると 300kg は必要になる。
2. 車内からの外への視界は自然な姿勢でいたままで確保される必要がある。
3. 車いすの固定方法は、本人に窮屈にならないようなシートベルトの開発が必要である。
4. 用具のみならず、積極的な聞く姿勢が必要であり、手話を身につける必要がある。

V. 飛行機（機体・空港・接遇）

1. 機材

（1）現状

① 座席

- ・ 座席肘掛が可動しないものもある。可動しないことで車いすからの移乗が困難になる。
- ・ 通路側の肘掛しか可動しないものも多く、窓際の席に座りたい要介助者の移乗が困難。
- ・ 座席シートの前倒しができるものとできないものがある。座席シートの前倒しができないと、全介助で座席へ移乗する人の場合、特にエコノミー席は座席の前後の空間が狭いため、移乗介助が非常に困難となっている。
- ・ ビジネス席は移乗困難なBOX状の座席形状が多くなってきたこともあり、移乗が困難になってきている。
- ・ 長時間フライトにおける褥瘡（床ずれ）防止のために、座面に上に車いす用のクッションを置く車いすユーザーは多いが、クッションの分だけ座面の位置が上がるため、背もたれの形状と大きくずれ、着座姿勢は決して楽ではない。

② 機内用車いす

移動円滑化基準では、「備え付けられる車いすを使用する者が円滑に通行することができる構造でなければならない。」とだけの記述のため、移動の介助を想定した構造となっていないため、押手が飛び出ている、移乗介助の時に引っかかり、介助者の負担となっている。

★提言V-1

1. 全ての座席の肘掛けを可動式にすること義務化する。（現行基準は半数以上）
 - ・ 座席予約時の確認が不徹底。
 - ・ どの座席が可動式化を把握していないCAも多い
2. 全てのエコノミー席のシートを、前倒し可能にする。（基準無し）
3. スライディングボードを全機材に用意する。（基準無し）
4. 座面シートを着脱可能にし、希望者には自前のクッションを直接設置することを認める。（基準無し）
5. 機内用車いすを使用する者には「介助者を含み」、円滑に移動の中には「移乗介助を含む」ものとする。

2. 空港ターミナル・関連施設の課題

（1）現状

① LCC 専用ターミナル

- ・ 低コストで建設されているため、バリアフリー法移動円滑化基準の最低限の基準による設備しかされてなく、バリアフリー設備が整っていない。例えば、多機能トイレやエレベーター設備が不足し、利便性が著しく劣る。ボーディングの課題等。

② 空港内のリフト車両

- ・ ボーディング・ブリッジを使わずに搭乗する場合、車いす利用者はリフト車両（PBL：パッセンジャー・ボーディング・リフト）で搭乗するが、この車両は航空会社が用意することになっている。その結果、対応が各社バラバラとなり、所有していない会社は搭乗できないこともある。なお、天候に左右され風速の強い日の利用は制限される。



＜好事例＞

成田空港第3ターミナル（LCC 専用）は、バス会社に委託し、バス会社所有のPBLを2台常備している。

※但し、LCC 専用ではなく成田空港全体で2台のため、利用がバッテリー切れし、使えないケースもあるため、データから台数の適正化が望まれる。

③ 空港リムジンバス

- ・ 現在、日本全国の空港リムジンバスでバリアフリー車両は一台も走っていない。そのため、地方空港などでは空港から移動できない。

★提言V-2

1. LCC 専用ターミナル

- ・ 多機能トイレは一般のトイレと同じ数設置する。
- ・ 一般トイレに簡易多機能トイレを設置する。
- ・ 音声案内を設置する。
- ・ フラッシュライトを設置する（聴覚障害者への配慮）

1. 空港内のリフト車両は空港が所有し、全ての航空会社が利用できるようにする。（台数の適正化も図る）

3. 運用の課題

（1）搭乗まで

① 単独車いすユーザーの搭乗可否判断の格差

- ・ 車いすユーザーの単独搭乗（WCHC）を認めない航空会社もある。ブリティッシュエアは単独搭乗拒否しており、アジア系の航空会社も拒否することがある。
- ・ 知的障害や精神障害者も単独で搭乗できない事例がある。
- ・ 拒否の理由が航空会社や状況によって違う。拒否の判断基準が不明確。
- ・ 歩行不可能な人（WCHC）の単独搭乗は、自力で、トイレ・食事・シートベルト着脱できること・自力で非常脱出口に行けることが条件。

② 車いすユーザーの搭乗制限（車いすの台数制限）

- ・ 車いすの搭乗可能台数の判断は、脱出口の数、客室乗務員数、貨物室の大きさで決めている。
- ・ 90 秒以内に全員脱出の国際ルールがあり、脱出に手間を要する人は介助者同乗を要求される。

* WCHS と WCHC

- ・ WCHS：「車いす使用＋ステップを上げれる」人
- ・ WCHC：「車いす使用＋歩行不可」人。自力脱出できないので介助者求められる

③ 電動車いすの重量制限、サイズ制限

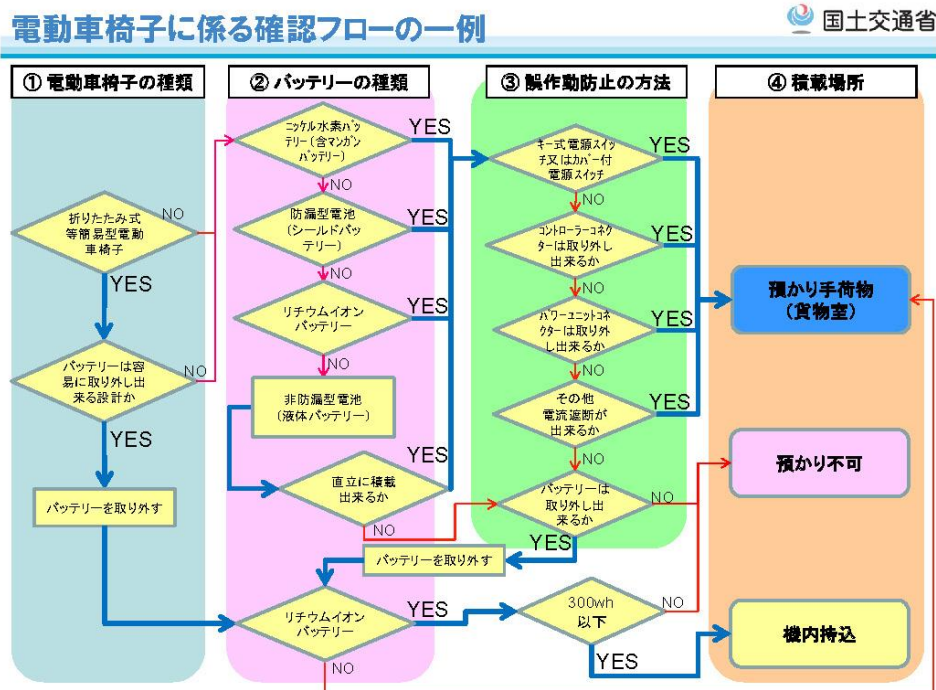
- ・ サイズ・幅・長さ・高さ・重量に関する規制が、機材によって異なる。電動車いすの背もたれが高過ぎるとコンテナに詰め込めない。重過ぎると、荷物運搬係員の負担が

同一の大きさの機材であっても航空会社によっても対応が異なり、例えば 130kg の電動車いすの搭載について、JAL は認めてもスカイマークでは拒否される。

- ・ 荷物運びを他会社に委託している会社は人手不足のため対応できないこともある。
- ・ LCC はボーディングリフトを用意しない等、LCC が新たに作り出している課題もある。ピーチ航空とは当事者団体が協議を重ねており、車いすに対して理解が進んだ。

④ バッテリー対応の不徹底

航空局例示フローチャートが徹底をされていない。



- ⑤ シートアサイン（座席割り）
 - ・ 歩行不可（WCHC）の障害者同士は並んで座れない（通路挟むとよい）。
 - ・ 非常口席は前方が広いので座りやすいが、障害者はそこに座らせてもらえない。
 - ⑥ 人工呼吸器や吸引器等では機器から発生する電波が飛行機の航行に影響するとして拒否されることがある。
 - ⑦、酸素ボンベやリクライニング車いすのガスプリングが爆発する恐れがあるとして、搭乗への手続きが複雑とされる。
 - ⑦ 介助犬、盲導犬の検疫の問題。
 - ⑧ ストレッチャーベッド利用者の料金（6 席分使用するため、高額となる）
- 
- A photograph showing a person lying on a stretcher in an airport terminal. The person is positioned horizontally across the frame, with their head towards the right. The background shows the interior of an airport with yellow walls and some structural elements. The stretcher is blue and white, and the person is wearing a white garment.



(2) 乗降時

① 車いす乗り換え場所

- ・ 車いすユーザーは、自分の障害と身体に合わせた車いすに乗っている。自分の車いす

が一番安全に移動できる。重度の障害者等は、他の車いすには乗れない。

- ・ しかし、空港カウンターでスタンダード車いすへの移乗を求められる。要望したら機側（シップサイド）まで自分の車いすで行ける航空会社もあるが、認められない会社もある。対応がバラバラである。

② アイルチェアの使用法

- ・ 係員がベルトをせず、落下することもある。

（３）乗務員研修

- ① 訓練や研修を当事者と共に行っていないため、十分な研修になっていない。健常者が、高齢者や障害者の疑似体験をして訓練することが多い。

（４）地方空港

- ① 搭乗ブリッジがない空港は、リフト車両（PBL）か、昇降機付タラップ、あるいはアメリカの空港のようにスロープの設置が必要。
- ② 機体が小さくなると搭乗できない車いすが出てくる。

＜好事例：ANA＞

車いすで昇降できる B737 用タラップ車です。

【設置空港】

千歳、羽田、福岡、対馬、福江、沖縄、石垣



★提言 V-3

1. 日本国内に乗り入れる航空会社のバリアフリー整備・対応基準は、国が検討会を設置して当事者の声を踏まえて 2016 度末までに策定する。
2. 当事者を含めた接遇研修を全空港および国内の航空会社に義務づける。
3. 日本に乗り入れている海外の航空会社には、日本の基準の適用を促す。
4. 2020 年の東京オリンピック・パラリンピックまでに日本および IPC の基準を全て満たした航空会社は、空港使用料を割り引く。（あるいは、基準クリア割合に応じて、3 段階程度の使用料を設定）

VI 船舶（水上バス・遊覧船・旅客船ターミナル・乗降・客席・運航情報）

1. 乗船（岸壁・浮き桟橋からのアプローチ）

（1）現状

①乗降手段

- ・ 乗船用スロープがなかったり、桟橋や岸壁の形状によってスロープが渡せない理由から、車いすで乗船できない船や船着場がある。
- ・ 干潮時と満潮時ではスロープの斜度が大きく異なり、傾斜が急で車いす使用者の自立移動ができないことがある。
- ・ 岸壁・浮桟橋等における潮位対策（バリアフリー化）の多くは、主に旅客定期航路事業者側で行われており、自治体や港湾管理者の所有する既存の岸壁・浮桟橋等の陸上施設においてはバリアフリーに向けた安全な設備改善が進んでいない。



桟橋まで14段の階段があり、車いすでの利用が不可能（パレットタウン桟橋）



動揺、潮位差によって杖歩行や車椅子の自立移動が不可能になる（お台場海浜公園の桟橋）



片側が階段のため車いす移動不可



フェニックスエクスプレス（東京-宮崎）のボーディング、手前に階段がある

（2）問題点

- ・ 桟橋や岸壁の形状によりスロープが渡せないところでは、車いすで乗船できない船着場がある。
- ・ 1日利用者3,000人以下の旅客船ターミナル（岸壁・浮桟橋等も含む）では、潮位対策（バリアフリー化）として、主に定期航路の事業者側が行っているが、自治体や港湾管理者による既存の岸壁・浮桟橋等の施設のバリアフリー化整備改善は進んでいない。

<好事例>



エコモ財団が補助するバリアフリータラップ

★提言VI-1

1. 乗降

船着き場には、干潮時と満潮時に対応可能な乗降用スロープを整備する。手すりは両側に設置し高さ 80～85cm 程度。スロープ幅は国のガイドラインにもある 90cm 以上。床面はわかりやすい印を表記し、すべりづらく、つまずきにくい仕上げとする。

2. 岸壁・浮桟橋対策

既存の岸壁および浮桟橋等の陸上設備において、バリアフリー法の対象は旅客定期航路事業者だけでなく、港湾管理者（国・自治体・その他）もバリアフリー法の義務対象（努力義務ではない）とし、船舶事業者と一緒に陸上施設における設備の改善に取り組む。

2. 船舶内

（1）現状

① 水平移動と垂直移動

- ・ 大型電動車いすやハンドル型車いすなどは、段差や通路幅の狭さ、ドア幅の狭さで、甲板室から客席（客室）への通行移動ができないものが多い。
- ・ 段差（階段）により屋外デッキへ出ることができない。
- ・ 車いすを使用しない歩行困難者も段差があることで、つまずく危険がある。視覚障害者への移動においても行先不明な通路になっている。



水上バス「ホタルナ」の屋外デッキと客席には階段があるため車いすでの移動はできない

ホタルナの屋外デッキと客席には階段があるため車いすでの移動はできない

② 客席の車いすスペースと寝台の確保

車いすから降りて着席が出来ない人が、車椅子に乗車したまま定着出来る専用の客席

- ・ 基準では、車椅子スペースの広さは奥行135cm以上、幅が80cm以上となっているが、大型電動車いすやストレッチャー型車いすにおいては、日本工業規格に見合わないものがあるため、上記の数字以上の広さが必要である。
- ・ 障害者が船酔い等による体調不良等に備えるための寝台の設置が必要である。

③ トイレ

- ・ 大型の電動車いす等が円滑に利用できるスペースのトイレが無い。（幅、奥行きが狭く、360°の回転が不可能）
- ・ 障害部位による対応された、右利き用、左利き用の手すり・ペーパーホルダー・ボタン等がない。

④ 情報保障

- ・ 視覚障害者、聴覚障害者に配慮した船内の設備案内、運行情報が不十分であり、非常時の行動案内はされていない現状である。

（２）問題点

- ・ 車いす使用者が持ち上げられることなく乗降できる構造とすること。
- ・ 乗船する際の、スロープ、タラップの幅は、90cm以上とし、手すりが設けられていること、なお、床の表面は、滑りにくい仕上がりとなされたものが求められる。
- ・ 大型電動車いすやハンドル型車いすなどは、段差や通路幅の狭さ、ドア幅の狭さで、甲板室から客席（客室）への通行移動ができないものが多い。
- ・ 段差（階段）により屋外デッキへ出ることができない。
- ・ 車いすから降りて着席が出来ない人が、車椅子に乗車したまま定着出来る専用の車いすスペースが少ない。バリアフリー客席も同様に少ない。
- ・ 2012年度末現在、バリアフリー法の適用旅客船706艘のうち、移動円滑化基準に適合している総数は173艘（24.5%）である。他の交通機関と比べ、整備が著しく遅れている。

<好事例>

舷側スロープ



車いすスペース



ホタルナのフリースペースには車いすスペースが2カ所ある



ベイシャトルには車いすスペースとバリアフリー席が6席ある

車いすトイレ



ホタルナ船のトイレ、自動ドアではないが開口は広いドア幅。大型電動車いすで転回可能な広さがあり行であっても狭くない



ベイシャトル船の多目的トイレ
大型電動車いすも転回できるスペースがある

★提言VI-2

1. 船内の移動

- 1) 船の大きさによっては、通路幅は健常者とのすれ違いを可能とするため 120cm 以上を確保。
- 2) 段差解消、手すりの設置（誘導点字を設置）、自動扉の設置（感知式）、滑り難い床の工夫。
- 3) 視覚障害者誘導用ブロックも含め、船内も人員による誘導手段をとる。
- 4) 段差昇降機を設置する場合、あらゆる車いすにも対応するため、出入り口幅 90 cm 以上、奥行 140 cm 以上。手すりを設置。

2. 車いすスペース

- 1) 国のガイドラインでは奥行き135cm以上、幅80cm以上とあるが、大型電車いすにも対応させるため、奥行き150cm以上、幅90cm以上を確保する。
- 2) 車いすスペースには、補助犬が伏せられる広さも考慮する。
- 3) 車椅子の固定装置を設置する。

3. トイレ

- 1) 多機能トイレを設置する。直径1500mm以上のスペースおよび介助者による便座への移乗支援がしやすい空間を確保する
- 2) 手すり、トイレレットペーパーの設置等は、右勝手、左勝手を考慮する。

3. 船内の安全対策

(1) 現状

船の事故や故障時、その他の非常事態による車いす使用者、聴覚障害者、視覚障害者等による歩行困難者に特化した避難行動と退船避難のマニュアル化がされていない。

(2) 問題点

① 運航情報

- ・ 水上バスの多くには電光表示が設置されておらず、聴覚障害者や高齢者にとっても配慮が不十分である。

② 安全対策

- ・ 船の事故や故障時、その他の非常事態による車いす使用者、聴覚障害者、視覚障害者等による歩行困難者に特化した避難行動と退船避難の情報提供が具体的にされていない。

★提言VI-3

1. 安全情報

- 1) 船内における機能、設備、手順および船舶付属設備などの重要な安全情報については、障害者（高齢者）に向けた特定の船内案内カードを作成し旅客に提供すること。また、個別に乗組員から様々な手順や船内レイアウトについて直接の説明を行う。
- 2) 運航情報に拡大印刷を提供し、音声アナウンスと共に電光表示を設置し、運行情報、事故情報、緊急時の情報を提供する。
- 3) 救命胴衣は、障害者にとっても安易に使用出来る救命胴衣を整備する。（障害部位によって通常の救命胴衣が着れないことがある）

2. 職員研修

- 1) 肢体不自由者の介助方法、視覚障害者に向けた誘導介助、聴覚障害者に向けた情報提供の配慮。研修には必ず障害を持つ当事者を講師とする。
- 2) 定期的に障害当事者との避難訓練を実際に行う。
 - ・ 乗船、下船を担当する乗組員は、援助を必要とする旅客に対しての対応研修を定期的に実施し、講師には障害を持つ当事者を含める。