

JDF全国フォーラム

「条約批准から4年—私たちはこう取り組む」

2018 / 1 / 20

障害者の自立と完全参加を目指す大阪連絡会議／交通部会

鈴木千春

「手すりについて考える会」 知っていますか？波型手すり？



大阪市交通局の事例

※写真：大阪市交通局HP、障大連

●エレベーターの複数ルート化

2011.03地下鉄・ニュートラム全駅（133駅）でホーム～地上までエレベーターによるワンルートが完成し、現在は迂回や利便性から複数ルート化へ

●エレベーターの15人乗り基準

移動円滑化基準等はIPCアクセシビリティガイドより大幅に遅れている（例：エレベーターのサイズ：日本11人乗り。IPC 17人乗り）。

●駅ホームの段差・すき間の解消

段差2cm・すき間3cmと目標数値定める。

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



すべての乗降口全が段
差とすき間解消

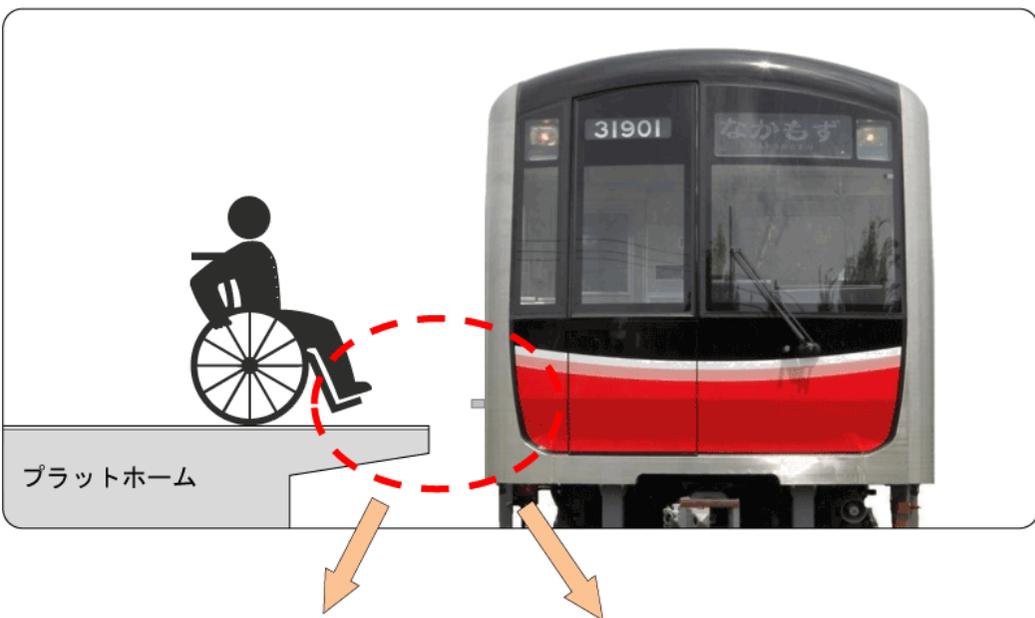


車いすは単独乗降
可能！

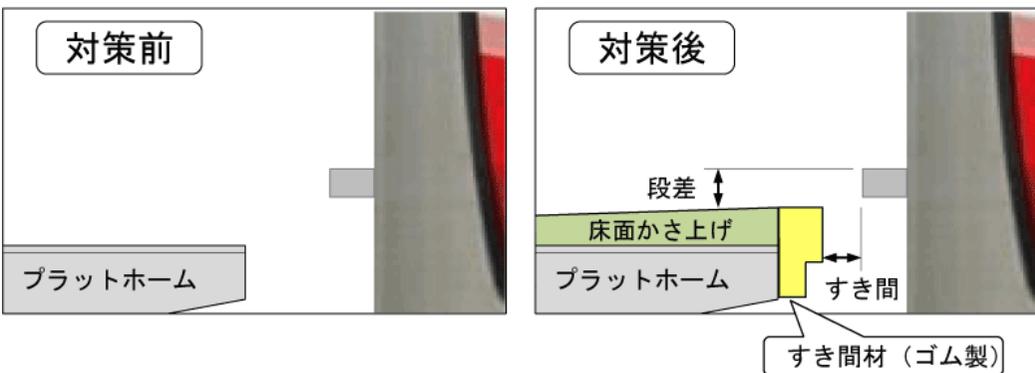


写真：千日前線

段差20mm以下、隙間30mm以下

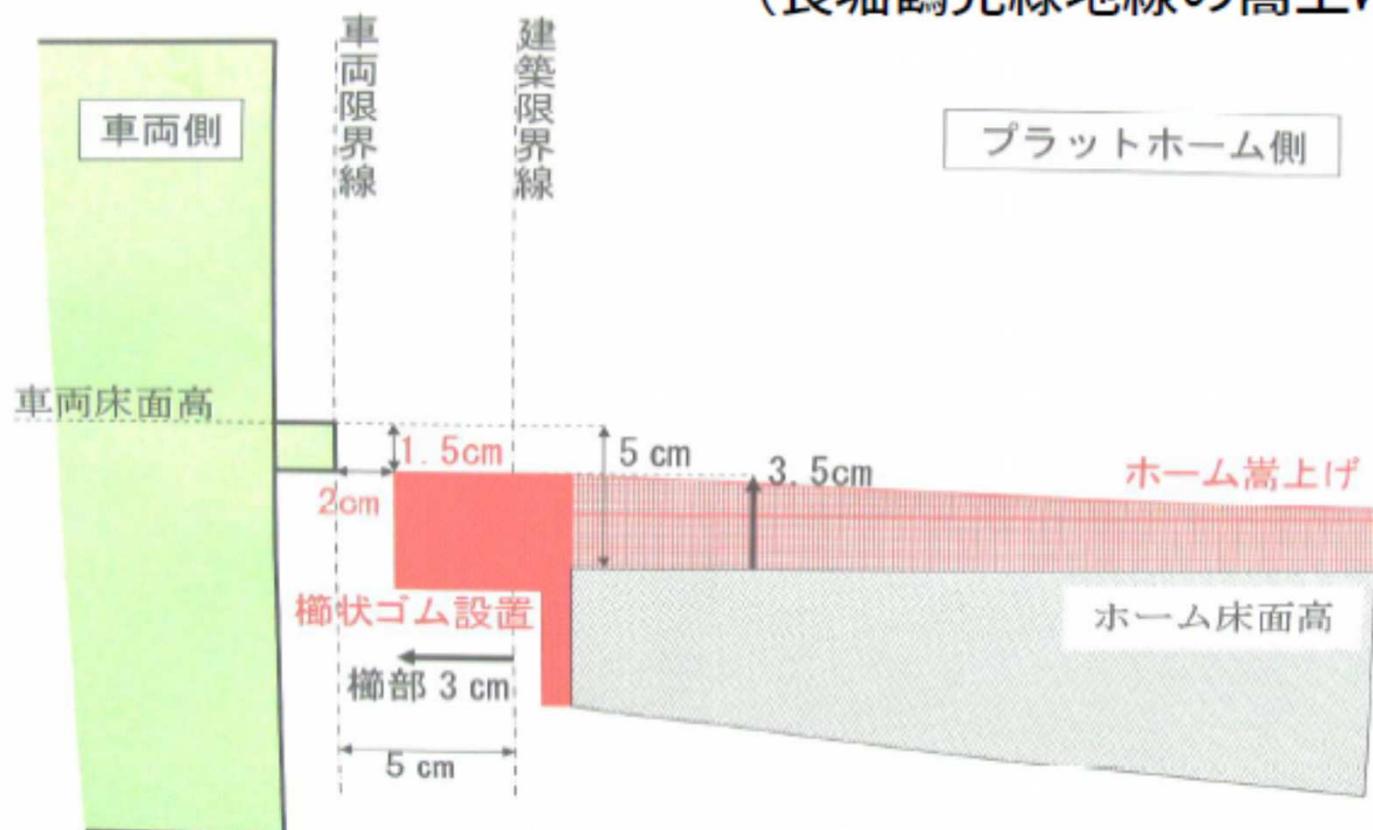


- 長堀鶴見緑地線（全駅）
段差：0～15mm すき間：約20mm
- 千日前線（全駅）
段差：0～20mm すき間：約30mm



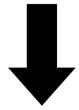
↓
目標数値を定めて計画的に改修

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)

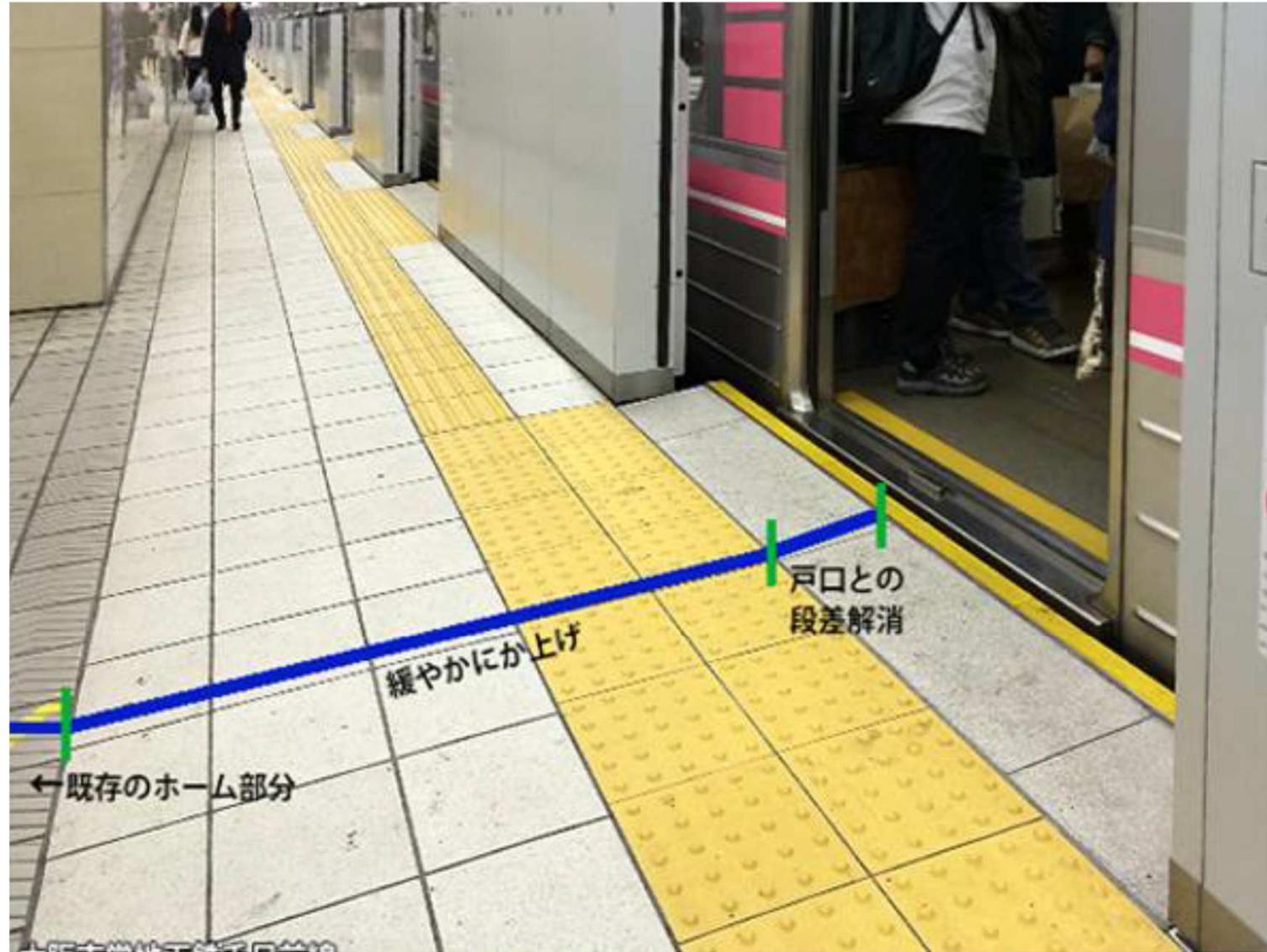


段差・隙間縮小の標準断面図

ホームドア設置 と同時に、段差 差・すき間解消



- 単独ベツズに！
すい乗ビケに！
利用可能カーもスムーズに！
利用者は単一スムーズに！
- 勾る害す
配こ者す
をとも移動
2で違動
段和可
階視感能
に覚を
す障感



モニター一部会の設置

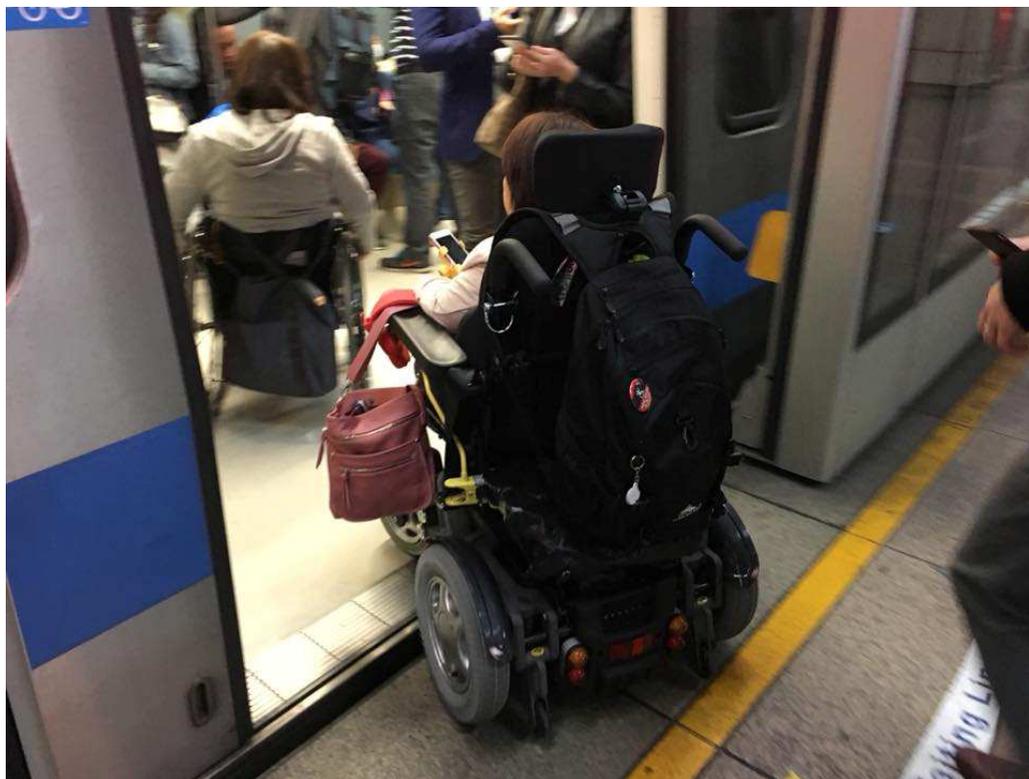
バリアフリー化を進めるにあたり、2002年度から、障害や高齢などの団体との意見交換会、駅での実証実験を行い、改善に取り組んでいます。



当事者評価システム（条約4条、33条が関係）

台湾地下鉄（台北）は全線・全駅段差なし

車両は日本製！ 日本でも出来るはず



- 全線、全駅、すべての乗降口で段差、すき間を解消。
- 電車内も広く、1つの乗降口から車いす3～4台が乗車可能。
- 車両は日本製なので、日本でも実現できるはず。

なぜ、段差・すき間の解消が必要か？

1. 制約の多いスロープ板利用

- 降車駅に職員配置できるまで乗車できない
⇒待たされる（事業者によって20分～1時間半も！）
- 途中でルート変更できない（一度乗ったら最後まで）

2. 段差・すき間解消で単独乗降可能

3. バリアフリー法で数値目標必要！

- 大阪市営地下鉄は段差2cm・すき間3cmと目標数値定める
⇒数値目標を定めることで計画的な解消実現へ

大阪でのその他の事例

学校のバリアフリー化

| 用途 | | バリアフリー 法 適合義務 | 府条例 適合義務 | 府条例 努力義務 | 大阪市要綱 |
|----|--------|------------------|-------------|-------------|-------|
| 学校 | 特別支援学校 | 2, 0 0 0 | すべて | | すべて |
| | その他の学校 | | すべて | | すべて |

共同住宅

| 用途 | バリアフリー法 適合義務 | 府条例 適合義務 | 府条例 努力義務 | 大阪市要綱 |
|------|-----------------|---------------------|-------------|---------------------|
| 共同住宅 | | 2,000 または 20戸 | | 2,000 または 50戸 |

コンビニ

| 用途 | | バリアフリー 法 適合義務 | 府条例 適合義務 | 府条例 努力義務 | 大阪市要綱 |
|----------|-------------------|------------------|-------------|---------------------|---------------------|
| 物販 店舗 | コンビニ | 2, 0 0 0 | 2 0 0 | 1 0 0 ~ 2 0 0 未満 | 1 0 0 ~ 2 0 0 未満 |
| | 百貨店、マー ケット、その他 | 2, 0 0 0 | 2 0 0 | | 2 0 0 |

課題

- 移動・アクセシビリティ全般において、権利性が法制度に明記されていない。
- 鉄道は一日利用客**3000**人以下の駅は対象外のため地方の駅のバリアフリー整備が進んでいない。
- 情報コミュニケーションに関しては体系的な法律がない。公共調達の仕組みがない。
- 建物・公共交通機関と情報コミュニケーションの両方で、法制度についての監視と評価の仕組みがない。
- 職員研修はバリアフリー法基本方針に記載のみで、義務になっていない。
- 無人駅（終日、時間帯、片側など）が増えている。第9条アクセシビリティの確保を「都市及び農村双方において」から地方課題を（条約9条都市部農村の双方でのアクセシビリティが関係）