



Title	公共交通機関の公共性とは何か：日英欧の交通アクセシビリティから考える
Author(s)	
Citation	令和4（2022）年度学部学生による自主研究奨励事業研究成果報告書. 2023
Version Type	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/90995
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

令和4年度大阪大学未来基金「学部学生による自主研究奨励事業」研究成果報告書

ふりがな 氏名	うえの かずし 上野 一志		学部 学科	文学部人文学 科西洋史専修	学年	B2 年
ふりがな 共 同 研究者氏名			学部 学科		学年	年
						年
						年
アドバイザー教員 氏名	赤井 伸郎	所属	国際公共政策研究科			
研究課題名	公共交通機関の公共性とは何か ～日英の交通アクセシビリティから考える～					
研究成果の概要	研究目的、研究計画、研究方法、研究経過、研究成果等について記述すること。必要に応じて用紙を追加してもよい。(先行する研究を引用する場合は、「阪大生のためのアカデミックライティング入門」に従い、盗作剽窃にならないように引用部分を明示し文末に参考文献リストをつけること。)					

目次

- 1, 報告書…1~18 頁
- 2, 国交省鉄道局質問回答…p. 18~21 頁
- 3, 国交省交通局質問回答…p. 21~24 頁
- 4, 兵庫盲導犬協会質問回答…p. 24~26 頁
- 5, 兵庫盲導犬協会・欧州バリアフリーレポート…26~31 頁
- 6, 参考資料 1, 英国鉄道史概論…31~32 頁
- 7, 参考資料 2, 関連法案…32 頁

令和四年度大阪大学ゆめ基金学部学生による自主研究奨励事業

追加枠

採択番号:

研究課題名

公共交通機関の公共性とは何か

～日英の交通アクセシビリティから考える～

研究者氏名: 上野一志

アドバイザー教員: 赤井伸郎

2 基本概念

3. バリアフリーの考え方の差異

4. Assisted Travel を日本で導入するには

5. 結論

6. 参考文献

1. はじめに

1-1 : テーマの重要性

日本の公共政策が対策できていない長距離移動における身体障害者に関するバリアフリーを検討するものである。現在日本における点字ブロックやプラットホーム上の転落防止柵（ホームドア）の設置率は世界的に見ても高い水準であり、駅におけるエレベーター・エスカレーターの設置などに関してバリアフリーを都市計画として推進してきた。欧米の交通機関のインフラと比べるとハード面でのバリアフリーは進行していると言える。しかし交通弱者が公共交通機関を利用して特に長距離移動をする場合、未だに障壁が大きいと言わざるを得ない。

本研究では世界的に見ても高水準なハード面での日本のバリアフリーをカバーする形でのソフト面的なバリアフリー政策を提言するものである。

1-2 : テーマに関するこれまでの議論と、本研究の新規性

これまでの議論は物理的なバリアに着眼し「点字ブロック」や「スロープ」などの身体障害者に対するアプローチがなされてきた。実際に国土交通省などによってなされるバリアフリーガイドラインには車いすや視覚障がい者、聴覚障がい者、高齢者の物理的な障壁に対するアプローチがメインであると言えると考えられる。

これまであまり研究されてこなかったため、近年国土交通省により接遇ガイドラインなどの心のバリアフリーとして近年対策が進められているソフト面における身体障害者に対するサービスに関して欧米を参考にして検討し提案しようと試みる。

1-3 : 本研究の内容と、仮説

現状、日本では関東や関西などのエリアをまたぐ移動の場合、物理的なバリアフリーはなされていても、サービスなどのソフト的な面での統一はなされていないという現状がある。特にエリアをまたいだ目的地の駅での駅員などによるサポートに関して顕著であり、これらの根幹に日本の鉄道システムの特殊さがあるのでないかと考えている。そこで「ソフト面でのバリアフリーを重視すると考えられる歐州から解決策と事例を求めて日本でのソフト面的なバリアフリーを改善できる」との仮説の検証を進めることとする。

1-4 : 分析方法

日欧の物理的なバリアフリーに関する法案を比較し、日欧のバリアフリーに関する考え方の差異を明確にする。その上で欧米のソフト面に関するバリアフリーに関する政策事例を検討する。

今回行う比較では以下の通りの法案を用いる。

- ・交通バリアフリー法ガイドライン（日本）
- ・COMMISSION REGULATION (EU) No 1300/2014 of 18 November 2014 on the technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility (欧州)

これを受けた仮説である「ソフト面でのバリアフリーを重視すると考えられる欧州から解決策と事例を求めて日本で日本のソフト面的なバリアフリーを改善できる」というものについて検証する。

1-5: 本研究で得られる結果と提案

分析の結果、日本ではハード面における投資は十分であるがソフト面、特に長距離移動に関するアクセシビリティには問題がみられるという結果が得られた。それに基づき長距離移動におけるアクセシビリティを向上させるための解決案を提案する。この提案においてはイギリスの鉄道オペレーターによってなされている Assisted Travel に関して着眼し、日本において必要とされる機能、必要な観点を考えて導入における問題点を述べて指摘する。

また今回は兵庫盲導犬協会より盲導犬利用者が公共交通機関に関して求めることについてご回答いただいた。これをもとに補助犬利用者も視野に入れた提言を行う。

2. 現状把握

本研究の前提として、本研究が論点とする“どの程度のバリアフリーを求めるのが正当か”に関する法的根拠と“今回問題になる日本と欧州の鉄道に関する大きな違い”を明らかにする。

2-1, ものの程度のバリアフリーを求めるのが正当か

まずどの程度のバリアフリーを求めるかの法的根拠について述べる。全ての駅に、道にエレベーターを設置し点字ブロックを設置することは理想的ではあるが金銭的な制約や物理的な制約が存在する。つまりあるところで妥協をしなければならないということである。これ条文化したのが障がい者差別解消法第8条でありこれをもとに様々な分野でガイドラインや関連法案が立てられている。例えば今回比較対象として引用した「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律の趣旨・概要(通称交通バリアフリー法)」やそれを元に国土交通省によって制定されたガイドラインがそれにあたる。

以下条文を引用する。

・第八条

1, 事業者は、その事業を行うに当たり、障害を理由として障害者でない者と不当な差別的取扱いをすることにより、障害者の権利利益を侵害してはならない。

2, 事業者は、その事業を行うに当たり、障害者から現に社会的障壁の除去を必要とする旨の意思の表明があった場合において、その実施に伴う負担が過重でないときは、障害者の権利利益を侵害することとなるよう、当該障害者の性別、年齢及び障害の状態に応じて、社会的障壁の除去の実施について必要かつ合理的な配慮をするように努めなければならない。

ここで問題になるのは“合理的な配慮”という言葉である。これが事業者に求められるバリアフリーなりの政策における障がい者に関する妥協点を示すと言えると考えられる。

これを踏まえて仮説検証を進める。

2-2, 日本と欧州の鉄道に関する大きな違い

今回問題にする中で確認しておきたい欧州と日本における鉄道に関する違いについて述べ

る。ここで前提として整理すること大きな違いはインフラの保有の仕方とそれに起因する「私鉄」の違いである。

まずインフラの保有の違いに関して述べる。日本の鉄道会社はその経営形態にかかわらず一部例外を除いて（大きいものは JR 貨物）線路や信号を含めた地上インフラと車両などのインフラを所有し、列車を運行する母体が同一である。しかし欧州（イギリスをふくめ）地上インフラを所有する母体と車両を所有する母体、運用する母体が異なる。今回ここでこの形態について述べるのは本題ではないため軽く触れるにとどめる。

欧州においてこのような形態がとられているのには民営化が要因の一つである。

このような経営形態が欧州でとられるようになったのは 1990 年代以降、ヨーロッパでは鉄道の民営化が進行する。その中で“市場競争”を促進することで鉄道の利便性を向上させることが目指された。つまり同一の路線に複数の鉄道事業者が参入することや、運行業者の契約を一定期間で更新することで競争を促進させ、価格の引き下げとサービス向上を狙った。このため、民間事業者が初期投資を抑えて鉄道運営事業に参入するため、車両を所有しリースする会社が別で立てられた。これらの方程式は旅客機事業などでは比較古くから行われてきた方法である。

しかし日本で民営化される際は地方やエリアごとに密着したサービスを提供することを目標とした。このため地上インフラと運行母体、車両所有母体が同じになっている。

この傾向によって欧州において理解される私鉄の概念が日本とは大きく異なってくる。

日本においても欧州においても私鉄とは国鉄（JR）に対比して形容される鉄道会社を指す。しかしこの対比の度合いが異なる。

戦後から民営化以前までの時代区分で純粋な意味での「私鉄」は欧州において基本的に存在しない。欧州において「私鉄」がその意味を持ち出すのは民営化に伴い、列車運営市場に参入が自由になったことで参入するようになった鉄道会社を「私鉄」として形容する。つまり民営化以後の時代において「私鉄」として形容される欧州の鉄道は日本の阪急電鉄や東急電鉄のように独自のインフラを有するものではない。（日本においては JR 貨物がほとんどそれに近い）

つまり欧州と比較すれば日本の私鉄は地上インフラや料金体系が全く別の独立した鉄道会社が多く存在していることになる。今回この点が新たな提案を行う上で大きな弊害になると考える。まとめれば以下の通りになる。（例外はもちろん存在する。）

	欧州の鉄道会社(国鉄・“欧州的私鉄”)	JR	日本の私鉄
車両保有	リース会社	同一	同一
列車運営	オペレーター		
インフラ管理	インフラ管理会社		

（詳しくは文献に挙げた山本雄吾ほか著「欧州の鉄道車両リース事業—鉄道市場競争の観点から—」『運輸政策研究』を参照。）

参考：欧州における私鉄の例

イタリアにおいてイタロなる高速列車が運行されている。この会社は“私鉄”と称されるが国鉄系のトレニタリアという会社が運行する高速鉄道と同じ線路を走行する。この線路の管理は地上インフラを管理する会社によってなされており、国鉄系のオペレーターのトレニタリアも私鉄のイタロ

もインフラ会社に線路使用料を支払って列車運行を行っている。

3. 分析：バリアフリーの考え方の差異～日欧の法案を比較して～

本節では、「ソフト面でのバリアフリーを重視すると考えられる欧州から解決策と事例を求めてることで日本のソフト面的なバリアフリーを改善できる」という本研究の仮説を検証するため「日本では欧州と比較してみると地上インフラに対して移動インフラよりも投資を行う傾向がありそれには鉄道運営の制度的な背景がある」という本章における仮説を立てて検証を行う。

今回バリアフリーに対する両国の考え方やとらえ方の差異を明らかにするために国土交通省が発行する交通バリアフリー法ガイドライン、ORR(Office for Rail and road)、European Rail Agency が発行する各種ガイドラインを参考にする。時間的な制約があるため比較の方法は“乗車口の表示”に関するガイドラインを比較する。その理由について以下に述べる。日本では欧州と比較してみると地上インフラに対して移動インフラよりも投資を行う傾向がありそれには鉄道運営の制度的な背景があるという問い合わせを証明するには最も適切な例であると考えたからである。それを端的に表しているのが“乗車口の表示”であると考える。これに関して以下において議論していく。

3-1. 日本における各種乗車口に関するガイドライン

日本においては交通バリアフリー法のガイドライン各条項を参照する。

3-1-1. 駅施設に関する条項

- ◎プラットホーム床面等において、車椅子スペースに近接する乗降口位置を表示する。ただし、当該プラットホーム上の位置が一定していない場合は、この限りでない。
- ◇列車編成数及び停止位置が一定している場合には、プラットホームの床面において号車番号を表示することが望ましい。
- ホームドアや可動式ホーム柵、固定式ホーム柵を設置する場合には、号車及び乗降口位置(扉番号)を文字及び点字(触知による案内を含む。)により開口部左脇に表示する。
- なお、表示する位置については、ホームドアは、可動部のドア側面または固定部の側面(140cm~160cm 程度の高さ)、可動式ホーム柵は、上面または側面(120~130cm 程度の高さ)、固定式ホーム柵は、固定部の上面(120~130cm 程度の高さ)とする。
- ◇点字(触知による案内を含む。)による乗降位置情報は、開口部の左右両側に表示することが望ましい。
- ◇乗降位置表示は、視覚障害者の円滑かつ安全な移動を支障しないよう内方線付き点状ブロックからの位置も考慮して表示することが望ましい。
- 車椅子使用者が単独で乗降しやすい乗降口がある場合、車椅子使用者本人が当該乗降口において単独で乗降できるか判断できるよう、当該乗降口に関する案内を行う。例えば、
 - ・プラットホーム床面等に当該乗降口位置等を表示する。この

<p>表示は、事業者の違いによらず、周囲の旅客に効果的に周知できる共通のデザインであることが望ましい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・プラットホームのエレベーター等の車椅子使用者が通行する箇所に単独乗降しやすい乗降口に関する情報を表示する。 ・改札口等に、路線の駅毎における単独乗降しやすい乗降口に関する情報及び駅係員への乗降補助を要請する方法を表示する。 ・Web サイトやアプリ等により、駅毎における単独乗降しやすい乗降口に関する情報を表示する。この表示は媒体や提供元等の違いによらず、共通の様式とし、さらに乗車駅と降車駅を容易に比較できるよう考慮することが望ましい。 	
--	--

と以上が乗降口に関する記述である。

注目した特徴を以下に挙げる。

- ・車椅子の人に対する項目が非常に多くなっていること
 - ・駅内にとどまらず運営会社のホームページに関しても規定があること
 - ・ホームドアに関しても規定があること
 - ・エレベーターの使用を前提としてほかの条項によっても規定された通路などを含めて統括的に規定していること
- になると考える。

3-1-2.車両に関する規定

乗車口(車外)

段差・スキマ	<ul style="list-style-type: none"> ○車両とプラットホームの段差・隙間について、段差はできる限り平らに、隙間はできる限り小さいものとする。 △施設側の渡り板が速やかに設置できない場合は、車両内に車椅子使用者の円滑な乗降のための渡り板の配備、段差解消装置を設置する。
乗降口の幅	<ul style="list-style-type: none"> ○旅客用乗降口のうち1列車に1以上は、有効幅を 800mm 以上とする。 △・車椅子スペースの直近の旅客用乗降口は、車椅子使用者等が円滑に乗降できるように、有効幅を 900mm 以上とする。
行き先・車両種別表示	<ul style="list-style-type: none"> ○車体の側面に、当該車両の行き先及び種別を大きな文字により見やすいように表示する。ただし、行き先又は種別が明らかな場合は、この限りでない。 △車体の側面に、車両番号(号車)等を大きな文字により見やすいように表示する。ただし、車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。 △ロービジョン者・色覚異常者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの輝度コントラストを確保した表示とする。 △照明又は高輝度 LED 等により、夜間でも視認できるものとす

	る。	
転落防止設備の設置	△旅客列車の車両の連結部(常時連結している部分に限る)は、プラットホーム上の旅客の転落を防止するため、転落防止用ほろ等転落防止設備を設置する。ただし、プラットホームの設備等により旅客が転落するおそれのない場合は、この限りでない。	
聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプ	△聴覚障害者等が車内外から戸の開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等により戸の開閉のタイミングを表示する。	

となっている。(望ましい設置内容については省略している)

特徴として車両に関しては視覚に関してはあまり規定がなく車椅子使用者に段差などの物理的なハンデを克服するための規定が多いように感じられる。勿論行先表示器にかんしては視覚障がい者もその対象に含まれてはいるがやはり“乗車口そのもの”に関しての規定はあまり見られないといえる。

3-2, EUにおける乗車口のガイドライン

EUに関して着目したのは以下の法案とそれに対して発行されているガイドラインになる。

COMMISSION REGULATION (EU) No 1300/2014 of 18 November 2014 on the technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility(以下:TSI)とそれに対して適用に関してのガイドライン、Guide for the application of the PRM TSIである。

前提としてではあるがこの規定は European Railway Agency に加盟する国の鉄道に適用される概略的な規定であり詳細な事項に関しては各国の法案に任される。しかし基本的なバリアフリー指針はこれをもとに制定されていると理解してよいと考える。

Exterior doors (4.2.2.3)	<ul style="list-style-type: none"> (1) All exterior passenger doorways shall have a minimum clear useable width of 800 mm when open. (2) On trains with a design speed lower than 250 km/h, wheelchair access doors offering a level access as defined in point 2.3 shall have a minimum clear useable width of 1 000 mm when open. (3) All exterior passenger doorways shall be marked on the outside in a way that gives a contrast to the vehicle body-side surrounding them. (4) The designated wheelchair exterior accessible doorways shall be the closest doorways to the designated wheelchair spaces. (5) The doors to be used for wheelchair access shall be clearly labelled with a sign in accordance with appendix N. (6) From the inside of the vehicle the position of external doorways shall clearly be marked by use of contrasted adjacent flooring. (7) When a door is released for opening a signal shall be given that is clearly audible and visible to persons inside and outside the train. This alert signal shall last for a minimum of five seconds unless the door is operated, in which case it may cease after 3 seconds.

	<p>(8) When a door is automatically or remotely opened by the driver or other member of the train crew, the alert signal shall last for a minimum 3 seconds from the moment that the door starts to open.</p> <p>(9) When a door that is automatically or remotely closed, is about to operate, an audible and visible alert signal shall be given to persons inside and outside the train. The alert signal shall start a minimum of 2 seconds before the door starts to close and shall continue while the door is closing.</p> <p>(10) The sound source for door alert signals shall be located in the area local to the control device or, if there is no such control device, adjacent to the doorway.</p> <p>(11) The visible signal shall be visible from inside and outside the train and shall be located such that it minimises the opportunity for it to be obscured by passengers located in the vestibule.</p> <p>(12) Passenger doors audible alert signals shall be according to the specification in appendix G.</p> <p>(13) The method of door activation shall be by train crew, semi-automatic (i.e. passenger pushbutton operation) or automatic.</p> <p>(14) The door control shall be located either next to or on the door leaf.</p> <p>(15) The centre of exterior door opening control, operable from the platform, shall be not less than 800 mm and not more than 1 200 mm measured vertically above platforms, for all platforms for which the train is designed. If the train is designed for a single platform height, the centre of exterior door opening control shall be not less than 800 mm and not more than 1100 mm measured vertically above that platform height.</p> <p>(16) The centre of internal door opening control for the exterior door shall be not less than 800 mm and not more than 1 100 mm measured vertically above the vehicle floor level.</p>
Lighting	1) Minimum values of average illuminance in the passenger areas shall be according to point 4.1.2 of the specification referenced in Appendix A, index 6. Requirements relative to the uniformity of these values are not applicable for conformity with this TSI.
Carriage of Assistance Dogs	Operating rules shall be made to ensure that persons with disabilities and persons with reduced mobility

	with an assistance dog shall not be charged extra.
--	--

以下においてまとめているが大まかに車外に関する規定を見てみたときに日本と欧州は似通っていると言える。今回黄色の線を引いたところが非常にヨーロッパと日本を比べた時に象徴的な条文であると考える。

4.2.2.3(3) All exterior passenger doorways shall be marked on the outside in a way that gives a contrast to the vehicle body-side surrounding them.

この条文によって車両のドアが乗客の利用できる乗車口であることを視覚障がい者やロービジョンの利用者に示されていると考える。実際に以下の写真がそれを象徴している。



左の写真は Class 377 と呼ばれるイギリスの近郊型車両である。遠方から見ても乗客用のドアがすぐにわかるようになっている。右の写真はフランス全土でインターナショナルとして運用される特急用客車であるが赤く示された乗客用の扉が一目でわかるようになっている。

今回、統計的なデータをとることが今回できなかったので一部例の紹介にとどまってしまったことが課題ではある。しかし日本においては少なくともそのような規定は確認できなかった。

これはホーム側に十分な表示があるためこのような規定の整備は不要と判断されるのではないかと考える。この規定がかなり象徴的な日本との違いであると考える。

3-3, 分析結果：ヨーロッパの事例から考えられること

3-3-1, バリアフリーの観点からわかること

日本の鉄道に対する基本的な考え方として駅や各種施設を含めた固定インフラと鉄道車両そのものを含めた総合的なバリアフリーポリシーが実行されていると考えられる。先に結論付けたように日本においては乗車口の表示が規則的であるし発車するプラットホームが固定されているため鉄道車両に対してではなく駅に電光掲示板や足元の乗車口表示に対して投資することが可能であると言える。しかしヨーロッパなどではプラットホームが固定されていないことも多く、海外などの全く異なる標準をもとに建設された駅に乗り入れる車両が多い。また駅の文化的な価値を守ろうと駅にあまり案内などの装飾を施さない傾向にあると考える。それ故に移動すること車両自体にバリアフリーを求めることで課題解決のアプローチをとっていると考えられる。

加えて先に述べたように私鉄であれ、国鉄系の鉄道であれ地上インフラが欧州では基本的に一社で管理されており、同一の基準を適用されやすいという傾向があると考える。

それらを踏まえると以下の表のようにまとめられる。

	考え方	要因
日本	地上インフラと車両それ自身を含めた総合的な投資	・発車するプラットホームが種別や車両形式によって固定されている。

		・基本的に車両は同一の規則にのっとっている
ヨーロッパ	車両(移動インフラ)に対する集中的な投資	<ul style="list-style-type: none"> ・車両の多くが国境をまたぐことを前提とされており、異なる建築基準の駅を改裝するよりも車両に投資した方が効率的である ・インフラ管理会社が各国基本的に一社であり同一基準を明確に制定できる。

この傾向が明白な別の分野はホームドアの設置率であると考える。もちろん走行する車両がある程度固定されたり近年建設されたりした都市交通においては欧州においてもホームドアの設置がみられる。(例:Elizabeth line 英)。しかし日本においてはホームに進入する列車のドア位置が異なる車両ばかりでもロープ式のホーム柵を導入することで解決している。工学的な構造によるホームドア設置に関する要因があるのかもしれないが少なくとも列車設備的な問題による要因は大きいと考える。

3-3-2, 制度的な背景

このようなことが可能な背景として以下の二つがあげられると考える。

- 1, 運輸省が車両に対する運行認可を出すため基準を適用させやすい
- 2, 日本と異なり私鉄も国鉄も同じ線路(地上インフラ)を走るため会社ごとに車両の特性が大きく変化しない(インフラ管理会社が各国基本的に一社であり同一基準を明確に制定できる。)
- 3、イギリスを中心として欧州では先に述べたように多くの車両がリースされて運行されている。リース会社がオペレーターに貸与することで車両を運行していることから、車両製造発注の大本であるリース会社がその基準の適用を考えるだけでよい点(日本では各会社が車両各々発注する傾向があり各々の会社で各々の線路基準に合うか考えなければならない。)

3-3-3, その他の特徴(主に見落とされがちな補助犬に着眼して)

まず今回の研究に大きくはかかわらない部分であるがヨーロッパ全体の規定として“盲導犬”を含めた補助犬に関する規定が見られる。これは日本においても規定されていることであり補助犬に関しては考え方が似通っていると言える。今回結論において補助犬も考慮した施策の提案を行いたいためここで補助犬に関連したハード面におけるバリアフリーを検証する。それでは兵庫盲導犬協会よりご回答いただいた補助犬利用者の求める要件が日本、欧州において合致するのか考察してみたい。

回答書から必要事項を抽出する。

- 1, 一般的な 10cm から 15cm の幅を想定している

- 2, 車両ドアが狭い場合、持ち手が必須になり時間を要する

これより今回は日本の交通バリアフリー法にのみ着眼してみる。

1 に関しても 2 に関しても車椅子利用者や高齢者の利用者と対象が同じになってくると考える。以下の表においてまとめた。

関連する法案	
段差	全体に対して適用される具体的な数値の掲示はない。しかし極力排除すべしとの旨あり。
ドア幅	第 31 条 3 旅客用乗降口のうち一列車ごとに一以上は、幅が 80 センチメートル以上であること。但し構造上の理由によりやむを得ない場合はこの限りでは

	ない。
手すり	第 32 条 3 通路及び客室内には手すりを設けなければならない。

ハード面においてはこれが概ねクリアされていると考える。回答書にある通りある程度対応がなされるとのことであるから、今回は長距離利用における制度的なバリアフリーに対して問題意識を持っている。それ故に回答書にあった以下の部分に関して議論を進めたい。

「・自由席利用は可能なのでしょうか

A 可能です。ただし、盲導犬は大型犬ですので、周囲のお客様には多少なりとも窮屈な思いをさせてしまうかもしれません。ちなみに、新幹線などの指定席などでは、事情を説明すれば、足元のスペースに余裕のある最前列の座席を確保できることもあります。」

4 章において新たなシステムを提案することになるが、その際にこの最前列の利用が補助犬利用者であるとの申請を行った際に“合理的な”配慮がなされるということにすることも目的にしたい。

3-3-4. 分析結果のまとめ

“乗車口の表示”を視覚障がい者やロービジョンの人でもわかりやすくするという例を用いて、その観点から欧州と日本の差異を指摘し交通バリアフリー(鉄道)に関する考え方の違いを明らかにした。その結果として日本はハード面における投資額が大きく、その運営形態から地上インフラと移動インフラに対して総合的な投資を行ってバリアフリーを推進する傾向があると考えられる。対照的に欧州においては文化財保護や国際列車が多いなどの特徴から地上インフラに共通した基準や設備を設置するのが難しく移動インフラと管理する母体が別であることから、地上インフラに投資は行われない傾向があると考えられる。

以上より先にたてた仮説より、この点で先にたてた本章における仮説、「日本では欧州と比較してみると地上インフラに対して移動インフラよりも投資を行う傾向がありそれには鉄道運営の制度的な背景がある」は正しかったと考えられる。この結果を受けてソフト面におけるアクセシビリティ向上に関して次章以降で解決案を提示する。

4. 分析を踏まえた提案 : Assisted Travel を日本で導入するには

4-1, Assisted Travel とは

これはイギリスの鉄道のすべてのオペレーターで画一的に提供が義務付けられている旅客サービスである。内容は障がいのある方から高齢者、外国人まで交通弱者とされる人たちが利用できるサービスである。各イギリスの鉄道オペレーターがポリシーを発表しており、イギリスの鉄道オペレーターを管理する Network Rail のホームページにおいて動画で利用方法を解説したものがある。適宜ご参照いただきたい。

(https://www.nationalrail.co.uk/stations_destinations/ATFA.aspx)

このサービスに関する情報は ORR (Office of Rail and Road) が年次レポートを発行しておりこれの 2021 年版をもとに議論を進める。

まず利用者はアプリまたは電話で申し込みを行う。その後駅に行き、予めしていされた場所、または Assisted Travel 用の看板のもとへ行く。その後手引きや車いす補助のサポートを受ける。加えて駅から目的地までの交通機関への手配や recommendation を行う。

(以下の写真がロンドンからイングランド北東部へのターミナル駅である kings cross

stations の meeting point である：2022 年 9 月、筆者撮影)



この制度に関して取り上げる点が 3 つある。

- 1, 障がい者だけではなく外国人旅行者もその制度の利用対象に含まれていること
- 2, 利用の頻度としては毎日ではなく月一程度の人が多いこと(以下グラフ参照)
- 3, 利用者の目的がおもにレジャーであること(以下グラフ参照)



A3. How often did you / your companion typically use Passenger Assist before the COVID-19 pandemic? (before 23rd March 2020) Base: All respondents (2017-18: 2,540; 2018-19: 4,966; 2019-20: 4,076; 2020-21: 1,549)

D3. What was the main purpose of the journey? Base: All respondents (2017-18: 4,710; 2018-19: 4,966; 2019-20: 4,076; 2020-21: 1,549)

(出典:Experience of Passenger Assist research report 2020–2021, ORR p, 15, 19)

まず 1 についてであるがこれは対象となる人を障がい者だけとするのではなく “交通弱者” としてとらえていることである。もちろん日本の交通行政においてもその観点は注目されているけれども障がい者向けのサービスとひとくくりにするということは珍しいと考える。

次に 2 と 3 を合わせて考えるとやはり長距離移動や日常利用しないところへ行く場合に使用されているのではないかと考える。その点で今回問題にしている長距離移動におけるバリアフリーに効果的な政策であると考える。

なぜ今回これに着目したのかであるが前章までにて結論付けたようにハード面の設備的な面で日本は欧州よりも進んだ“合理的な範囲”を採用していると考える。しかしわゆるソフト的な面ではその歴史的な要因に帰結する障壁によりバリアフリーを実現できていないと考える。特に長距離移動による身体および視覚障がい者が普段慣れていない土地での移動が一般の人よりも更に難しくなっている。これはもちろんヘルパー制度が基本的に長距離移動では時間的な制約から利用できないことも一因である。しかし最も大きなものは日本の鉄道は先に述べたように多くの鉄道会社が独立して存在しており、視覚障がい者を含めた障がい者のサービスに関して欧州ほど画一的なものを実施できていないことが問題である。首都圏内、関西私鉄のみなどの限られたエリア内ののみであればサービスを円滑に受けられるが、エリアをまたぐ場合(新幹線のみの利用などを除いて)は未だに障がい者を含めた交通弱者のハードルになっていることは否定しがたい事実であると考える。

複雑な料金体系に加えて、手引きなどのサポート手配が大変であるという声を視覚障がい者から聞くことが多い。点字ブロックの設置率やホームドアの設置率が高くともナビゲーションというものの設備投資が進まなければ遠距離移動には心理的なハードルが付きまとつ。これを解決するために今回はイギリスで採用されている“Assisted Travel”を日本で導入するにはどうすればよいのかということを結論に変えて議論する。

4-3. 導入に際しての問題点

Assisted Travel を日本での導入に際しては以下の問題があると考える。

- ・独立した運行情報システムを各社が運用していること
- ・全国規模のシステムを導入すればシステムダウンなどのリスクが高まる点
- ・どの機関がそのシステムを統括するのかが明白でない

まず「独立した運行情報システムを各社が運用していること」に関してである。これは遅延や運転取りやめなどが発生した場合に、目的地なりでアシスタント業務を行うものが速やかに対応するのが難しいというものである。欧州においては基本的に地上インフラを管理しているのは一社であるから全国規模で運行情報を共有できる。しかし日本は私鉄各社が自社完結の地上インフラを有していることが多いから、これを解決するには相当規模の投資が必要になる。またカバーする路線距離も欧州とは比べ物にならないことが予想される。世界トップレベルの旅客輸送人員を誇り、人口密度の高い本邦で欧州と同規模のシステムを導入するのはかなりハードルが高いと言える。

次に「全国規模のシステムを導入するとシステムダウンなどのリスクが高まる点」である。これは文字通りで全国規模のシステムを導入すればどこかでトラブルが発生した場合、全体に問題を及ぼしかねないというものである。今回は情報システムに専門的な議論ではないので、挙げておくにとどめる。

最後に「どの機関がそのシステムを統括するのかが明白でない」について述べる。本国イギリスにおいても一社が管理しているサービスではないが、基本的に一社が地上インフラ

を管理しており情報も共有しやすい欧州と異なり、日本はそれが困難であるのは先に述べた通りである。国土交通省が一括管理すればよいというそう単純な話ではない。どこまでが役所の管理になるのかなどの境界線があいまいになるだろうし業務範囲に関しての管轄管理が難しいと言える。

4-4. 解決案の提示

これまで諸外国の制度を踏まえると、乗車券などのシステムと紐づけされている方が効率もよく理想的な制度であると考えられた。この提案において解消すべき・満たすべき点としては、以下の 3 つが考えられる。

- 1, 複雑な障害者割引制度
- 2, 長距離移動に特化し会社やエリアをまたぐ場合のサポートの一元化できる
- 3, オンラインでの完結

以上三点を踏まえて以下の 2 案を提案する。

- 1, IC カード情報付帯型
- 2, QR コード乗車券付帯型

まず IC カード情報付帯型に関してであるがこれは関西地方において採用されている「ICOCA」などの IC カードに、切符購入時に利用する予定のサービス情報を付帯するものである。現に障害者割引に対して対応した IC カードが一部自治体において採用されているし 1 に関してはクリアしていると考える。しかしこれは現実的ではないと考える。実際、IC カード型乗車券は全国的に普及しているし（一部例外があるためこれに関して整備しなければならない面では投資額が大きくなる）バスなどの交通機関でも採用例が多いため、かなり効率的なものであるとはいえる。しかし基本的に IC カードの用途は「乗車券」である。特急券などの IC カードによる利用は一部では可能であるが全国的な制度とはいがたい。今回問題にしているのは長距離移動に関する制度であるから特急券の利用に弊害があったのではかなり問題が生じる。もちろん実行は可能であると考えるが一般客も利用するシステムまで改良しなければならずかなり複雑な制度になると考える。

また一部カードはオンライン決済などとも連携しているが各社が独自に運営しているものでありこれを活用するのは難しいと考える。

次に QR コード乗車券付帯型に関して述べる。これは今年度 JR 東日本が首都圏において導入を決定し発表したものである。これに関してかなり期待が持てると考える。

まだ詳細については発表がなされていないこと、採用予定なのが今のところ JR 東日本にとどまっていることから、さらなる検討の余地がある。仕組みである。

JR 東日本のプレスリリース^{※1}によれば現状採用されている「えきねっと」と自動改札機を結びつけることで QR コードに乗車券・特急券をまとめることができるというものである。このような乗車券制度は欧州においてはかなり以前から採用してきた。日本でそれが遅れた要因は先に挙げた独立したシステムと、QR コードの処理速度が IC カードのそれに劣ることがあげられると考える。しかしこの解決案においては先に挙げた満たすべき最低要件は 3 点とも満たしていると考える。加えて新たな利点として以下の 3 点があげられる。

- 1, ネット購入時にサービス情報を付帯できる

2, 航空券などと統合する取り組みがなされればかなり幅広い利用が可能になる

3, 車いす利用者や補助犬利用者の対応

まず 1 についてであるがネット購入時に必要なアシストサービス情報を付帯することで運行システムと連携させて対応が可能になるということである。現状、アシストサービスと切符購入は独立したものであったが、この QR コード乗車券を採用した場合、これを一本化することが可能になると考える。

続いて 2 であるが航空においてはすでに広く QR コードの航空券が採用されているこれらを何らかの形で統合できれば空港から観光地までの移動を一本化できると考える。ある種理想に過ぎないところはあるが、今年度日本航空が京急電鉄との連携を発表し、航空券と京急の乗車券を同時に購入できるサービスの開始を発表している※2。

(「JAL サイト「JAL MaaS」にて「京急羽得きっぷ&Tokyo Subway Ticket」を発売開始しました!~空と陸の連携で、羽田空港から東京都心への移動をより便利に、おトクに~[2022 年 11 月 7 日発表]」リンク:

https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/pickup_information/news/subway/2022/sub_p_2022110910664_h.html)

現状は企業戦略的な施策であるけれども公共性に着目してこれらを考慮すれば不可能とは言えないと考える。

最後に 3 であるが、3-3-3において指摘したように補助利用者が長距離移動をする場合、最前列の席を利用する方が望ましい場合がある。これは現状窓口や乗務員によってなされている対応を切符販売のシステムそのものに組み込んでしまうことでこれらをオンライン上で特別な対応無しで行おうというものである。これらは実際に導入が検討されなければ議論を行うことはできないけれども、QR コードに情報を付帯することでこのようなことも可能になるのではないかという提言をしたい。

※1: QR コードを使用した新たな乗車サービスの導入について(2022 年 11 月 8 日発表、アクセス日 2022 年 12 月 12 日) Chrome—

extension://efaidnbmnnibpcajpcgkclefindmkaj/https://www.jreast.co.jp/press/2022/20221108_ho03.pdf

※2: JAL サイト「JAL MaaS」にて「京急羽得きっぷ&Tokyo Subway Ticket」を発売開始しました!~空と陸の連携で、羽田空港から東京都心への移動をより便利に、おトクに~

https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/pickup_information/news/subway/2022/sub_p_2022110910664_h.html) [2022 年 11 月 7 日発表、アクセス日:2022 年 12 月 1 日]

5. 結論

5-1. 総括と今後の展望

今回、欧州と日本の鉄道における交通バリアフリーを法案に関して着目しながら、バリアフリーに対するアプローチや考え方の差異を明らかにした。

問題としてきたのは、視覚障がい者や車いす利用者などが日常的に訪れない場所における

交通バリアフリーである。これは日本が点字ブロックの設置などハード面での交通バリアフリーにおいては先進的ではあっても長距離移動において複数の交通機関を利用する場合に煩雑な手続きを必要とし心理的なハードルが高まっていることに問題意識を持ったことに始まる。

まず日本と欧州において鉄道運営に関して大きな違いがあるとしたのがインフラ保有、管理、運営形態の違いである。自由競争促進のため地上インフラと移動インフラが上下分離で経営されている欧州と、各社が独立した地上インフラを保有している日本では大きな違いがあるとした。

特にその検証の過程では視覚障がい者に対する乗車口表示に関する規定を概観してきた。これは投資の対象が地上なのか、移動インフラなのかという選択肢があるためであり、ホームに投資するしかないホーム柵や点字ブロックを検証するより効果的であると考えたからである。各種機関の発行したガイドラインやそれを制定するもとになった法案などを参考し移動するインフラに対して投資するのが欧州であり日本は地上インフラに対して投入すると結論付けた。この背景には鉄道のインフラ保有や運営形態の差異によるものが大きいとした。日本は鉄道運営からインフラ管理まで一つの会社によってなされそれ故に、独立した料金体系、運営体系が成立したとした。

続いてそれをうけた解決案を提示した。そこではイギリスの assisted travel の制度をもとに QR コード乗車券が最も望ましい形態ではないかとした。これは日本の既存の障がい者案内なりのシステムに対して乗車券付帯の情報を活用して会社が違ってもサポートを途切れなく一元的に利用できるようにした提案である。

今後は本研究で提案した制度に関しての実現性を検証したり、イギリスにおける Assisted Travel についてもっと詳しく分析をしたりしてゆきたいと考える。またスペインにおいて広く採用されている Navilens という視覚障がい者を主に対象とした QR コードによるガイドシステムがある。これに関しては交通機関に限らず社会全体で QR コードを設置するものであるからより効果的にバリアフリーを推進できると考える。このような交通バリアフリーに限らないアクセシビリティ向上施策についても検討を進めてゆきたい。

5-2 研究を終えて

今回の研究では主に視覚障がい者をはじめとした長距離移動に関する交通バリアフリー政策の施策に関して概観してきた。ここで改めて指摘しておきたいことが二点ある。

第一に交通バリアフリーの対象には健常者を含むすべての利用者が含まれるのであり車いす利用者や盲の利用者に対するアクセシビリティの向上は健常者の利用にも大きな進展がある。例えば高齢者や車いす利用者に対する施策の一つである駅におけるホーム段差の解消はベビーカーやスーツケースを持ち旅行している人々に対するバリアを取り除くことにもなる。つまりこのようなアクセシビリティ対応を障がい者に対するものであるとし関わろうとしないのではなく、社会を構成するメンバーである自分自身がアクセシビリティの対象に含まれることを自覚し積極的に参加していきたいと思っている。実際に先に示したイギリスの Assisted Travel ではその対象に外国人旅行者など誰もがなり得る地位の人々も対象にしている。

第二に障がい者福祉に関する考え方の違いについて述べたい。日本は物理面、特にハード

面におけるバリアフリーにおいて先進国であることは否定しがたいと考える。アクセシビリティをさらに向上しハード面における利点を生かすにはシステム面のアクセシビリティ向上が急務であるとしてきた。しかし障がい者福祉に対する考え方が欧州と日本では大きく異なると考える。「障がい者が自立できる社会」を目標にしてし“健常者”の助けなしでも生活できることを目指すのが日本であるならば、欧州はハード面での欠陥を社会として補完しようとするのが欧州的なバリアフリーに対する思考であると考える。この考え方がどちらが良いか議論するのは今回の研究の目的ではないから深くは議論しない。しかし日本では“施設があるから助けなくてもよい”と切り捨てる風潮があるように個人的な経験から感じる。まだ設備が完全でない以上困っているようであればさっと手を伸ばせる社会であってほしいと感じている。

6. 参考文献

外国語文献

Bill, Bradshaw, ‘The privatization of Railways in Britain’, *Japan railway & Transport review*, vol 10, 1996, pp. 15–21.

European Railway Agency “Guide for the application if the PRM TSI ~According to the commission Decision C(2010)2576 of 29. 4. 2010 concerning a mandate to the Agency~” 2015

Office of Rail and road “Experience of Passenger Assist-Research report 2020~2021 June 2021”, 2021

Office of Rail and road “Accessible Travel Policy ~Guidance for Train and Station Operators ~”, 2020 Edition

Robert Millward “The 1940s Nationalizations in Britain: Means to an End or the Means of Production?” *The economic History Review*, vol 50, No. 2, 1997, pp. 209–234

Santi Jintamanaskoon “Privatization and Industry reform: an historical case study of British Rail 1960–1980”, 2016, Manchester.

Takeshi Yuzawa ‘Nationalization of Railways-Japanese Cases-’, *Japan yearbook on Business History*, vol 16, 1999, pp7–29.

日本語文献

クリスチャン・ウォルマー（坂本憲一監訳）『折れたレール—イギリス国鉄民営化の失敗-』ウェッジ、2002 年

国土交通省道路局地方道・環境課 監 バリアフリー歩行空間形成の手引き 大成出版社、2001 年
国土交通省 交通バリアフリーガイドライン

醍醐昌英「英国鉄道事業のフランチャイズ制度修正の背景」『交通学研究』2013 年 56 号 83–90 頁

醍醐昌英「英国の鉄道における列車事故と事業再編の視差」『交通学研究』2006 年研究年報 59–68 頁

醍醐昌英「英国の旅客鉄道事業のフランチャイズに関する一考」『交通学研究』2008 年研究年報 121–130 頁

土木学会土木計画学研究委員会 他編 理解から実践へ 日本の交通バリアフリー 学芸出版社（株）、2008 年

日本国有鉄道外務部編『欧米諸国の鉄道と交通政策』運輸調査局、1968 年

平川賢爾『英国高速鉄道ハットフィールド脱線事故の真相-レールの金属疲労は何故起ったか-』
慧文社、2008 年

山本雄吾ほか著「欧洲の鉄道車両リース事業—鉄道市場競争の観点から—」『運輸政策研究』2015 年
3 号 10 頁 - 14 頁

和平好弘 「誰でもわかる交通のバリアフリー」 成山堂書店 2002 年

ここで改めて研究にご協力いただいた国土交通省の鞠様、村田様、兵庫盲導犬協会のみなさまに謝意
を述べさせていただきたい。

2, 国交省鉄道局質問回答(2022 年 9 月 22 日)

質問回答担当:国交省鉄道局 鞠 様

日本の交通(鉄道・航空)行政について

大阪大学文学部人文学科西洋史専修
上野一志

1, おねがい

大阪大学文学部人文学科の上野一志と申します。大阪大学の自主研究奨励事業という研究プログラムに参加しております、そのプログラムで公共交通機関の民営化形態を日本と英国から比較して研究したいと考えています。その中でアクセシビリティという観点から比較する章と安全、利便性の観点から比較する章を考えています。その研究のため以下の質問にご回答いただければ幸いです。

2-1, アクセシビリティについて

2-1-1, 昨年 12 月に制定された鉄道駅バリアフリー料金制度の補助率の引き上げに伴いホームドア、エレベーターの設置が促進される政策が施行されていると思います。この設置の優先順位は何をもとに制定されるのでしょうか。

→昨年 12 月に制定された本制度は、

- 特に都市部の鉄道駅バリアフリーを推進するため、使途をバリアフリー施設の整備に限定した新料金制度の創設
- これまで都市部と比較し整備が遅れていた地方部における同施設の整備のため、市町村が作成するバリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅の施設整備については、国の補助率を現行の最大 1/3 から 1/2 に拡充

することにより、都市部では新料金制度を財源とし鉄道事業者が自主的に整備し、一方でこれにより余裕が出た国の財源を地方部における整備に活用することを目的としています。

当然、国の財源には限りがあるため、これまでバリアフリー施設の整備は、利用者の多い駅や特に障害者の方の利用が多い駅（病院や障害者施設、障害者教育施設等の近隣の駅）を優先的に

行ってきました。

また、バリアフリー補助制度は国と地方公共団体が1／3ずつを補助することとされているため、地方が負担するものが優先的に整備されることとなります。

これまで、限られた財源の中で都市部の整備を進めてきましたが、国や地方の補助金だけでは十分に整備が進まないため、今般の制度改正により、利用者負担の形で財源を確保するとともに、これまで優先順位が都市部に比べ低かった地方部においても、国の財源を活用できるようすることを目指したものです。

2-1-2, JRにおいて12系客車や583系など公共交通移動等円滑化基準に明らかに反する車両が近年まで運用されていたと思います。イギリスにおいては2020までにバリアフリー法に適合しない車両を交通省が認可しない政策をとっていましたが日本においても旧来の車両や施設に対してもそれらが適用される検討はなされているのでしょうか。現になされている旧来施設への対応工事は交通バリアフリー法に基づく鉄道事業者の施行と解してよいのでしょうか。

→基本的に、既得権利の侵害を防ぐため、法令は遡及適用されません。鉄道施設も公共の財産とは言え、所有者は民間企業であり、既存施設の整備後に施行された法令によりその施設が使用できないとなると、特に巨大な装置産業である鉄道はそれまでの事業を継続できなくなります。

このため、こうした新たなバリアフリー基準については、施行以前のものについては適用されないとともに、施行の際には1年程度の周知期間を経て施行されることにより（これにより既に着工していた旧基準の施設が保護される）、新基準の施行以降に整備されるものから、その基準に適合していくこととなります。（例えば最近の例では、在来線特急における車いすスペースの拡充が行われましたが、この新基準は今年4月に公布され、施行は来年4月からとなっています。

ただし、事業者としても社会的責任があり、新基準の施行前に整備されたものであっても、再開発や改良の機会を捉えて自主的に新基準に適用される努力も行っています。（JR東海のキハ85系において、バリフリ基準に適応させるためハイデッカー構造を撤去して車いす席を設置する等）

2-3, 輸送上の安全について

2-3-1, 日本の鉄道会社は諸外国に比べて細分化されていると思います。これに関して大規模な事業者から小規模な事業者まで線路管理や施設整備に関する技術交流が安全性向上につながると考えます。そのような政策は国土交通省主催で促進されていましたりするのでしょうか。されている場合どのような沿革をたどってきたのでしょうか。

→鉄道事業者は細分化されていますが、主な技術については、一例を挙げると一般社団法人日本鉄道技術協会や一般社団法人日本鉄道運転協会など、特定の技術に特化した業界団体の会員となるを通じて技術交流を行っています。

また、一般社団法人日本民営鉄道協会や、第三セクター鉄道協議会等、鉄道事業者の団体もあり、こうした団体を通じても技術交流を行っています。

こうした事業者団体による活動が機能しているため、国土交通省としては、現在のところ既成技術については特に周知、啓蒙活動は行っていません。一方、各事業者が技術等の基準を適切に守つて運行していることを確認するため、事業者に対する立入検査（保安監査、業務監査等）を行って

います。

また、国土交通省としては、特に新規技術の検証など、既存技術では扱えない事例について、学識経験者や事業者からなる技術検討会を開催し、実用化に向けた検討を行っています。

例：https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000058.html

2-3-2, 諸外国の鉄道事故による日本国内行政への影響例としてはどのようなものがあるのでしょうか。（2003年大邱地下鉄放火事件にともなう耐火素材の見直しなど）

→基本的に、諸外国における鉄道事故について、詳細な検証結果を入手する公式の手段はないため、諸外国の事故を直接の契機として既存基準等の見直しを行うことは稀です。

一方で、国内においても事故や新技術の開発による技術革新を契機に基準が見直されることは多々あり、過去においてもご承知のとおり三河島事件を契機に国鉄にATSの設置が加速されたなど、事故を契機に保安度が高まった事例は多くあります。

また、事故以外でも、過去の大地震による高架橋の破損傾向を検証し、「せん断破壊」による被害が多かったことから、これを防ぐために柱に鉄板を巻く工法により耐震性能を上げるなどの対策が取られています。（詳しくはネットなどでお調べください。）

2-4, 運行情報共有とシステムについて

2-4-1, 鉄道情報システム株式会社などを通してJR各社の運行情報は共有されているのでしょうか。

→鉄道情報システム株式会社（以下JRシステム）は、JR各社の出資を受けており、ご承知のマルチシステムの維持管理をはじめ、JRグループ及びそれ以外の企業のシステムインテグレーションなどの業務を行う会社です。（会社HP参照）

一方、JR各社の運行情報は、各社が（JRシステムやその他のシステム会社から）調達した自社で独立したシステムを通じて管理しており、その情報は基本的には各社で独立しています。

当然、東海道・山陽新幹線など、事業者間で直通する路線を運行している場合は、その運行情報は当然共有されますが、特にJRシステムを通じて共有されているわけではなく、直通する両社の運行システム情報が直接接続される、或いは共有のシステムを構築することにより行われています。（システム構築時にそう設計されています。）

このため、基本的にJRに限らず各鉄道事業者の運行情報はそれぞれ独立していますが、ご承知の通り都市部では1社・1路線の遅延や運休が利用者の利便性に大きく影響することから、過去に国土交通省が主導して都市圏の鉄道事業者と協議し、都市圏内の遅延等の情報については各社で共有するような仕組みをつくりました。これにより、ご承知のとおり自社のみならず他社の遅延等の情報についても、圏内全ての駅の情報表示装置により利用者に提供されるようになっています。

2-4-2, JRと民鉄事業者で運行情報の共有は行われていないのでしょうか。

→上記のとおりです。駅や車内における情報表示装置に、他社の運行情報も表示されるようになっています。また、特に駅で入口には情報表示装置を設置し、利用者に運行情報の提供を行うよう指導しており、既にほとんどの駅で実施されています。

2-4-3, 日本の複雑な鉄道システム故困難ではあると思いますが外国人や旅行者、出張者などにとり切符の購入やその他のサービスなどで理解が困難である部分があるのは事実であると思います。JRと民鉄や各自治体交通局の切符販売システムの共通化などは検討されたことがないのでしょうか。

→ICカードの共通化がその実現例です。国土交通省が主導し、各鉄道事業者のICカードの共通化を促したことにより、現在では10の事業者のICカードが相互に利用できるようになっていきます。

また、外国人観光客等のより一層の利便性向上のため、主に地方鉄道等が行うクレジットカードが利用できる券売機の導入に補助金を交付することも行っています。

一方、特急券購入システムの共通化は乗車券ほどには進んでおらず、ジャパンレールパスのサイトでJR券については各社のものを購入できますが、私鉄の特急券については共通購入できるシステムはありません。

2-4-3, 国鉄時代、各鉄道管理局間での運行情報共有はどのように行われていたのでしょうか。

→国土交通省鉄道局は旧国鉄についての情報は承継しておらず、申し訳ありませんがお答えできません。図書館などに「国鉄百年史」などの史料がありますので、こういったものをご参照ください。

3, 国交省交通局質問回答(2022年9月28日1300よりMicrosoft teamによってミーティング)

日本の交通(鉄道・航空)行政について

大阪大学文学部人文学科西洋史専修

上野一志

おねがい

大阪大学文学部人文学科の上野一志と申します。大阪大学の自主研究奨励事業という研究プログラムに参加しており、そのプログラムで公共交通機関の民営化形態を日本と英国から比較して研究したいと考えています。その中でアクセシビリティという観点から比較する章と安全、利便性の観点から比較する章を考えています。その研究のため以下の質問にご回答いただければ幸いです。

・交通バリアフリー法の適用範囲は航空機にも及びます。航空機の製造は多くが欧州のエアバス社や米国ボーイング社、ブラジルのエンブラエル社になります。この点、日本の国内規則は国際基準などに基づいているのでしょうか。

→交通バリアフリー法は具体的な数値基準を定めるものではなくあくまで文字による基準の掲示を行う。交通バリアフリー法の平成18年に制定された航空に関する第三章にかんしてはアメリカのDfTの定めた航空機アクセス法に基づいている。またこれらの法規に合致する航空機の割合は昨年度100%に到達した。主な条項に関してはトイレやいすの手すりに関するものである。飛行機は座席に

関してはオーダーメイドであるがトイレは基本的構造にかかわってくるものであるため、基本的に国際的な基準に合致する。

・別ファイルで添付させていただいた平成 15 年シンガポール航空の搭乗拒否に関する判例に代わるような判例というはあるのでしょうか。

→内閣府の HP を参照いただけたが SQ に関する以上の関連判例以外に基準となる判例というのは現状存在せず、この最高裁判決が現時点における判例である。ただ平成 15 年と、20 年近く前の判例であるため似たような事象が発生した場合新たな判例が生まれる可能性は高い。

・成田空港、福岡空港などに存在する補助犬トイレの稼働状況はどのくらいのものなのでしょうか。

→現状、空港において補助犬トイレを設置するのは福岡空港など 9 か所であるが利用者の統計をとっていた空港は福岡空港のみである。令和 4 年 9 月末までの統計で年間二件の利用があった。しかしご存知の通り多目的トイレによる排泄によっても補助犬の排泄に関しては問題がないことが多いため、補助犬トイレがないことで補助犬利用者に著しい損益があるということではないと付け加えておく。

・補助犬の航空機搭乗に関して法令や省令はあるのでしょうか。

→障がい者差別解消法により搭乗拒否などがあってはならないなどの条項は存在する。

・航空会社におけるバリアフリーの向上などについて法令以外でどのように国交省は政策を実行されているのでしょうか。

→以下に示す。

1, 障がい者差別解消法の条項に関して国交省がどの範囲において事業者が対応を講ずるべきかについて明示している。

2, ユニバーサルデザイン 2020 行動計画において心のバリアフリーに関する条項がある。そこにおいて交通設備研修や接遇ガイドラインを制定している。

・割引運賃について

肢体不自由者にかんしての運賃割引はかねてより制定が進んでいたが、精神知的障害に関しても平成 30 年度に呼びかけを行った。明確な基準を示すことは航空行政の特徴上不可能であったため呼びかけのみであるが航空会社には努力いただいている。大手に関しては半額から 40 % 程度の割引、中堅航空会社に関しては 20% の割引が認められている。

・交通バリアフリー法の適用範囲は国際線の場合どこまで適用されるのか？

日本に本社を置く航空会社に関しては交通バリアフリー法の適用範囲であるがこれに該当しない場合はその限りではない。

4, 訪欧報告書…

訪欧報告書(2022 年 9 月 23 日)

1. はじめに

令和4年9月自分は二週間にわたり欧州を訪問した。これは全くの私的旅行であるがこの訪問中に感じたこと、わかったことについて述べたいと思う。自分の専門分野は鉄道史であり主にイギリスに着眼して歴史的な要因から発生する現状の鉄道問題にアプローチしたいと考えている。それに関して日本においては絶対に得られなかっただろう地理的感覚と情報を得られた。それについて記したい。

2. 訪問前の疑問点

- ・人口密度と都市形成はどのようにかかわりそれが同鉄道網形成に影響するのか
- ・英国はロンドンを中心とする放射経路的な交通網の形成がみられるけれどもペナイン山脈という地理的な特性のおかげで都市が比較的日本のように線上に並んでいる。これは大陸欧州とどのように異なるか

3. 訪問を受けて理解したこと

3-1. 欧州都市の形成

基本的に欧州都市は小規模であると感じた。ロンドン都市圏とされる地域と東京都の比較を行うだけでも理解できるとは思うけれどもやはり都市規模が小さい。これはあまり学術的な基準ではないが今回お世話になった日本人ハーフの友人は「パリでは有名なエッフェル塔やシテ島、凱旋門などの有名な観光地を歩いて回るのも可能だけど、東京でそれは無理である」と言っている。これは数値的な根拠では表せない感覚であると思う。事実、自分もパリ観光を行う中で日本では考えられないレベルで都市が小さいということを感じた。定量化できていないがゆえに学術的な根拠のない感覚だが、この感覚を基に議論を進めたい。もちろん可能ならば論拠の補強を行いたい。

3-2. ドイツの都市交通～Sバーンの概念とインターレギオの棲み分け～

今回訪問するまで S-bahn や Inter-regio の違いを理解することが出来なかった。それは自分が触ってきた文献においては、学術的なものから趣味的なものも含めて日本ではその S-bahn も Interregio も通勤電車としてくくっているからである。

訪独を受けて理解したのは日本の私鉄が担う地域輸送を国鉄系 S-Bahn が担い、JR の快速輸送を Interregio なりが担っていると理解した。つまり日本が私鉄と国鉄・JR で作り上げている輸送ネットワークを、ドイツでは国鉄一社で作り上げているのではないかと感じた。これに関して歴史的な背景を確認して議論を進めるなどの手順を踏めば論文を書けるレベルの差異ではあると思うし、自分が見つけられていないだけで研究があるのではないかと考える。

今回ここについて調査はできないが“私鉄”に関する概念が全く異なるのは事実であると思う。この観点が今回の研究で大切になると考える。

4. 結論

今回の訪欧では私鉄が各々インフラを保有しており国鉄系の鉄道会社とは独立した線路形態を保有していることが地理的な要因によるものではないかと感じた。

またバリアフリーに関しても

4, 兵庫盲導犬協会質問回答…

質問リスト
「交通行政と補助犬行政に関して」

大阪大学文学部人文学科西洋史専修

氏名：上野一志

1, はじめに

現在大阪大学の学部学生による自主研究奨励事業に参加しており、そこで日本とイギリスの鉄道経営に着目して公共交通機関に求められる公共性とは何かということを研究しています。その中の一つの章でバリアフリー、アクセシビリティに着眼して公共性を論じるつもりであります。料金形態、バリアフリー推進などの観点からアクセシビリティに関連した交通行政を議論したいと考えています。そこで自分が関わる機会の多い目に不自由な方と交通行政についてのテーマがメインにしたいと思っています。以下の質問にご回答いただければ幸いです。

2, 鉄道利用に関して

2-1, 一般的な利用に関して

・鉄道車両とホームの幅はどこまでのものを想定して訓練しているのでしょうか。

A 日本におけるごく一般的な幅（10～15cmほど）を想定しています。大人が普通に足を前に出したら跨げるくらいの幅でしょうか。極端に離れた状況は想定していません。

・白杖使用者であれば白杖によりホームと車両の幅を認識すると思いますが盲導犬であればどうなるのでしょうか。

A 当協会では、①盲導犬が車両ドアに対し直角に誘導②ホームの端で一旦停止③ユーザーの合図で盲導犬が前脚を車内に一步踏み込んで停止④ユーザーが右足で車体までの距離を慎重に探る⑤合図と共に一緒に前進し乗り込む、という工程を経て乗り込みます。その工程中の③盲導犬が前進した距離④ユーザー自身の足で確認した距離で、およそその離れ具合を推測しています。

・ホームドアの有無は盲導犬にどのように影響するのでしょうか

A 当協会では、①盲導犬が車両ドアに対し直角に誘導②ホームの端で一旦停止③ユーザーの合図で盲導犬が前脚を車内に一步踏み込んで停止④ユーザーが右足で車体までの距離を慎重に探る⑤合図と共に一緒に前進し乗り込む、という工程を経て乗り込みます。その工程中の③盲導犬が前進した距離④ユーザー自身の足で確認した距離で、およそその離れ具合を推測しています。

・盲導犬はホーム端の点字ブロックを認知しているのでしょうか。

A 当協会では、プラットホームを移動する際に盲導犬がホーム端の点字ブロック上、もしくは点字ブロック沿いに歩行するよう訓練しています。そういう意味においては、盲導犬は点字ブロックを認知していると言えるでしょう。

・無人駅に関しての問題点はどのようなものがありますか。

A 電車乗降や駅構内の移動に不安を感じる場合、駅員に介助依頼することがありますが、無人駅であればそのような介助をお願いできない、もしくは、予め依頼をしてその時だけ駅員を配置し

てもらう必要があります。

2-2. 長距離利用に関して

- ・特急車両のドア幅は狭いけれどもどう乗車するのか

A 上記の電車乗降工程の④において、ユーザーは右手で車体の位置、もしくはドアや車体内側の持ち手の位置を確認します。その際、ドアの幅が狭いと思った場合は、工程⑤において、ハーネスのハンドルを手放し、ユーザーが先に乗り込むようにします。その後、盲導犬を車体内側に招き入れます。

- ・自由席利用は可能か

A 可能です。ただし、盲導犬は大型犬ですので、周囲のお客様には多少なりとも窮屈な思いをさせてしまうかもしれません。ちなみに、新幹線などの指定席などでは、事情を説明すれば、足元のスペースに余裕のある最前列の座席を確保できることもあります。

3. 航空機利用に関して

- ・搭乗は優先レーンになるのでしょうか

A 早めに搭乗手続きを済ませ、介助が必要であることを伝えておけば、優先搭乗させてもらえます。(JAL・ANA ホームページにて確認)

- ・上空でのトイレはどう対応するのでしょうか

A 当協会での盲導犬の排泄は、ションパックとショットベルトを使って行います。



上記図のように、大小する場所をショットパック（袋）で覆い、おトイレした物がショットパックの中に落ちる仕様になっています。この排泄方法は、ご自宅だけでなく外出先でも同じように行います。

飛行機を利用する時は、基本、搭乗前に空港のトイレで排泄させてから機内に入ります。ただし、あくまで短時間のフライトだからこそ、機内で排泄させなくとも問題なく利用できるのであって、長時間のフライトでは、排泄が必要になると思います。

ですが当協会では、長時間のフライト経験がある盲導犬はいないため、残念ながら明確な回答をすることはできません。

あくまで個人の意見ですが、もし盲導犬が長時間のフライトをする予定がある時には、事前に航空会社に相談した上で、機内で他のお客様の邪魔にならない場所で、ショットパックとショットベルトを使って排泄してもらうようにお願いをするかもしれません。

- ・乗機中シートベルト着用などの対応はあるのでしょうか

A ユーザーは、他の乗客と同様に着席・ベルト着用の義務があります。盲導犬は、ハーネスを装着したまま、ユーザーの足元に伏せた状態で過ごし、特にベルトなどは着用しません。ちなみに、新幹線などと同様、足元のスペースに余裕のある最前列の座席にしてもらうことも可能です。

- ・国際線である場合どのように検疫を行うのでしょうか

A こちらのページが非常に詳しく解説してくれています。盲導犬と一緒に行く海外旅行手続き 全日本盲導犬使用者の会 (guidedog-jp.net)

4. 総合的な質問

- ・補助犬に関して交通バリアフリー法及び関連法案に求めることは何でしょうか。

A バリアフリー新法（交通バリアフリー法とハートビル法を統合）に限らず、法律遵守の『努力義務』であったり、建築物の規模が一定基準を超えるものに対しては『適合義務』とするなど、場合によっては法律が遵守されない・法律が適応されない可能性が出てきます。

- ・盲導犬利用者であっても白杖使用者の場合と同等にヘルパーサービスが受けられるのでしょうか。

A 受けられます。ただし、盲導犬の世話や健康管理、運動などを依頼することはできません。また、盲導犬を伴ってヘルパーと行動・移動する際には、盲導犬の行動管理などはユーザー自身が行わなければなりません。

資料 5、兵庫盲導犬協会提出の欧州バリアフリーレポート

ヨーロッパを“見て”きました!
～ボランティアの訪欧日記～
(写真省略)

兵庫盲導犬協会ボランティア
上野一志

1. はじめに

初めまして、協会ボランティアを今年春から始めさせていただいている上野一志と申します。大阪大学で歴史学を勉強しています。協会では募金活動やほかの団体で手引き歩行やガイドヘルパーをさせていただいているです。

今回、9月初旬から自分の夢であったヨーロッパに行くという体験をしてきました。こういう活動に携わらせていただいている以上、点字ブロックなども含めたバリアフリーなどは非常に気になっていました。そこで今回の旅行で感じたことを資料と合わせてご紹介いたします。長い文章にはなりますがお付き合いいただけますと幸いです。Word のアクセシビリティチェックを頑張って使ってみたのですが読み上げソフトで不都合など出てしましましたらすみません。

海外旅行のバリアフリー促進のために!ご参考になれば幸いです。

2, 出国まで~国際線とバリアフリー~

9月某日早朝、期待と不安を胸に伊丹空港へと向かいます。家から徒歩15分程度のところに空港があるので大変に便利です。さすが点字ブロック発症国日本。自分が通る道全てに点字ブロックが整備されていますね。海外に行く前に見ると日本の点字ブロックの設置具合はどうなのかと気になります。空港だとなおさら点字ブロックだらけです。手荷物を預け、いざ保安検査場へと向かい搭乗です。しかし最近飛行機に乗る際、オンライン予約時のQRコードがあればチェックインは必要ないというのがあります。空港での手引きというのはしたことがないため目の不自由な方に良いことか分かりません。しかしアシスタントカウンターでの複雑な手続きをしなくてもよいというのは心理的にハードルが低いのではないのでしょうか?

さていざ搭乗して向かうは羽田空港。60分ほどの短いフライトです。日本航空の最新モデル、A350という飛行機です。10年前の飛行機なんかと比べると格段に静かです。目の不自由な方は音が必要な情報源かと思います。機内での会話なども格段にしやすいのではないのでしょうか??

羽田空港到着後は成田空港へ向かいいざ出国!!!となるわけです。ここで補助犬トイレを発見しました!!入り口の点字ブロックが少し扉に向かって右寄りに配置されており、点字による案内があります。中身を見たい!!と思いましたが係員に声をかけてくださいとのこと。残念と思いながらいざ搭乗です。今回利用したのはエティハド航空というアラブ首長国連邦の航空会社です。面白かったのは基本的に優先搭乗の呼びかけはありませんが車椅子の方などは一番に登場されていました。グループ1などと区分されましたが一番に乗れるのは万国共通ですね。ちなみに国交省のバリアフリー担当の方曰く「日本を発着する海外の航空会社には日本のバリアフリー法は適用されません」とのこと。しかしバリアフリー法の航空に関する項目は世界基準のアメリカの法令に合わせているとのこと。世界中の飛行機自体アメリカやヨーロッパひいてはブラジルで作られているものがほとんどです。この点では日本独自の法律基準というのは難しいのではないでしょうか。

では次はパリでお会いしましょう!!

3, 花の都パリと南ドイツの観光地ミュンヘン

21時間かけて着いたパリ、シャルルドゴール空港。言われてみると海外も日本も空港の制限エリアの中は点字ブロックがありませんね。アシスタントの方がいるから大丈夫という感じなのでしょうか。乗り継ぎのアラブの空港で車椅子を持って待機する地上スタッフの方を見かけました。当たり前なのですが中東で車椅子を見ると不思議な感覚です。さて以下の写真がパリで見つけた点字ブロックです。ここエiffel塔から歩いて10分程度の市街地のど真ん中!!世界遺産認定で有名なユネスコ本部の目の前です。日本でいう誘導ブロックの棒の部分しかありません。こんなので大丈夫なの!!となりますね。色が道路と区別がつきにくい!!!というのが第一印象ですし、こんなに細いとみつけにくいのでは!!となりました。加えてこれよく見ていただくとわかるのですが点字ブロックに沿って歩くと障害物にぶつかります。これでいいの??とはなりました。日本でいう警告ブロックが歩道ではまったく見かけません。これマジかとなりましたね。また10mくらい幅のある歩道でも誘導ブロックさえないというのが当たり前。これがフランスの点字ブロックかとなりました。駅はしっかりと整備されていますが。

バスと電車について見てみましょう。パリのメトロはドアにノブがついていて、それをひねって開ける仕組みです。これ普通に危なくて電車が止まる前でも開けられます。一定速度以上になると鍵がかかるようなのですから…。日本のようにドアの開閉チャイムもないでどっちが開くのかわかりませんね。バスは前から乗ります。遅れてくるのは当たり前なのでそこは日本のようにスムーズにとはいきませんね。運賃も複雑といえば複雑ですし、目の見える外国人観光客であった自分でもフランス語案内ではわからなかったのでそこは大変そうな気がします。日本でいう IC カードみたいなものもあります。休日だと 12 ユーロで二日間乗り放題!!! だったりするのでこれ使うといいかもしれませんね。

続いて南ドイツの観光地ミュンヘンです。ちなみにドイツ語で盲導犬は “Blinden Hund” です。Blinden は英語のブラインドと同じ “盲の” という意味で、後の Hund が犬を意味します。これ直訳すると “目の見えない犬” ってなります。面白いですね。

この写真はドイツの点字ブロックです。ミュンヘンの中心部の国鉄の駅にあったものです。警告ブロックがありませんでした!! ドイツでも誘導ブロックだけなのだと驚きました。これどうやって曲がり角って判断するのでしょうか。少し気になりますね。片方向は二列並んでいるのも意味がありそうです。自分の知る限りでは日本でこのような配置見たことないなと思っていました。

ドイツには自転車専用道がありとあらゆる歩道に併設されてあります。これ歩行者と自転車の道の間に白線が引いてあるのですが、あんまり目立たないので気を抜いていると轢かれかけます。自分も 3 回くらい死にかけ、その都度友達に命を救ってもらいました…。怖い怖い。これ目の不自由な方だと普通に気づかないなんてことが起こりえるなと思いました。加えてヨーロッパ一番大きな通りですら点字ブロックがありません。これはどうしたものでしょうか…。

時系列は変わりますがフランスとドイツの鉄道の段差について書きたいと思います。

下の写真はユーロスターという列車を映したものです。これイギリスからフランスを結ぶ新幹線みたいなものです。変な写真ですみません。左の奥の方の灰色のドアがお客様の使うドアです。段差がすごいですよね。日本でここまで電車の車輪がホームから見えるってことはまずありませんよね。イギリスを除くヨーロッパの鉄道は基本的にホームが低いため必然的に段差が大きくなります。ですから手引きをしながら乗車するのは大変そうだなと思いました。しかしそうではないのが右の列車はドイツの通勤列車です。比較的短い距離を走る列車は段差ができないようになっています。ほぼ段差がありません。むしろ日本よりもスムーズな気がします。よく考えられていますね。

4. イギリス郊外のバリアフリーは??

さてドイツを経った私はイギリスへ入国しました。夢のイギリスです。一週間ほど滞在したのですが最初の三日はヨークという中世の雰囲気が残る都市を訪れました。古い雰囲気を残そうとする町なので点字ブロックもこんな感じです。これおんなじ町の 1km 離れたか離れていないかという場所に存在する点字ブロックなのですがこれ設置基準が違うのですかね。同じ町なのですから警告ブロックと誘

導ブロックの使い方が全く異なりますし色遣いも全く違います。これ大丈夫なのでしょうか。ぜひご意見をお聞きしたいところです。

やはり日本のように駅からいろんな場所へ向かう全ての道に点字ブロックがあるというのはほとんどありません。目的地になるような場所の近くや段差の近くでしか点字ブロックがないというのが当たり前でした。

加えてヨークといえば!!!な観光地であるヨーク大聖堂というところに行ってきました。その途中で交差点を渡ることがありました。そこに歩行者用のボタンがあったので押したのですが五分くらい青になりません。これここだけではなくてヨークで訪れたほとんどの交差点の歩行者ボタン永遠に青になりません。隣に来た現地の人に「信号なんてあってないようなものだからタイミング見てわたって」と言われました。たしかにヨーロッパに来て一週間、信号を守っていると日が暮れてしまうなという認識はありましたが、それは歩行者ボタンがあまりなかったドイツやフランスの話。まさか歩行者ボタンを見つけたイギリスですらこんな様なのか…と驚きです。

加えて歩行者が渡れる時間が短い!!目の不自由な方のために音が鳴るのは万国共通なようですが、20mくらいある交差点でもブザーが7~8秒で鳴り終わり直ぐに赤になり車が来ます。これ元陸上部で足に自信のある僕でもひかれそうになりました。怖い怖い。

5. ロンドンから世界へ

続いてロンドンへ。ヨークからロンドンへと向かう途中の電車のお話をしたいと思います。ヨークというのはロンドンから北東方向へ2時間ほど電車で行ったところ。今回グランドセントラルという鉄道会社を利用しました。これはインターネットで調べていただくとわかるのですがイギリスの鉄道では障がい者手帳的なものを持っているとアシステッドトラベルというのが利用できます。これ切符を買う際にHPで出発地と目的地などの必要事項を入力しておくと便利なサービスが受けられます。まず駅のアシステッドトラベル専用の集合場所的なところがあるのでそこに行きます。大きな駅であれば大概このミーティングポイントを示す大きな看板があります。小さな駅にはあまりないようですがミーティングポイントを示す看板が駅になくてもこのサービスを使えますのでご安心を。この対象というのが身体障がいに限らず内部障がいや高齢者にも及びます。もちろん無料ですし複数の鉄道会社を利用する際にも一回の予約でまとめてできます。素晴らしい…。下の写真がハリーポッターで有名なキングスクロス駅のミーティングポイントの看板です。

日本だと当たり前の権利とはいえた電話で申し込まなければなりませんし、別の会社に乗り継ぐ場合はややこしいです。「忙しい駅員さんに…」「電話そんなに得意じゃないし…」っていう抵抗感もあると思います。「いつも使う駅ならいいけれど初めての地域に行くしどこに電話すればいいかよくわからない…。」となっちゃうのも当然あると思います。これを回避できるという意味合いでいいですね。ゆっくり時間をとって手引きを申し込みます。

このシステム凄いのは駅から目的地までの手引きやタクシーなどの手配もこのシステムでできちゃいます。イギリスを訪れる際は使ってみてください!!

ではここでイギリスの鉄道段差事情をご紹介します!!

下の写真は先ほど自分が使った特急列車に乗り込む際に取ったものです。めっちゃ幅あるやん!!!!!! ですね他の長距離を移動する列車もこんな感じです。これ手引き経験ある自分としてはかなり不安ですね。このようなことに慣れておられるみなさんはどう思われるのでしょうか。

さてロンドンといえば地下鉄ですね。観光にも通勤にも便利な地下鉄ですが凄いことに一部駅ではアクセシビリティ対応になっています。これ凄いのはアクセシビリティ対応って駅の案内図や路線図に書いてある駅ではホームの一部が盛り上がっていて車椅子の方がなにもしなくとも乗れるというやつです!!!凄いですね。これ目の不自由な方でも基本的に段差があるイギリスの鉄道を利用する際にはいい設備ではないでしょうか。

6. おわりに

さてここまでヨーロッパの鉄道駅を中心とした点字ブロックなどについて色々見てきました。基本的に設備不十分じゃない??というスタンスでした。しかしフランスもドイツ、イギリスの友達も「それは人が助け合う社会だから、白杖をつく人を見かけたら絶対に声をかけるし見捨てることはないよ!!」と誇らしげに言っていました。個人的に日本では基本的に「障がいがあっても自立できるように」という観点からここまで点字ブロックなどの普及率が高いのだと思っています。しかしヨーロッパでは助け合うことを前提にバリアフリーを進めているのだなと感じました。どちらが良いのかというのは永遠に答えの出ない議論だと思います。

障がいを障がいとするのは社会であって社会に責任がある。という考え方をするのが障がい者福祉の基本だと思います。現に聴覚障がいなどは技術の発展に伴って“比較的”健聴者と変わらない生活が送れるようになったと思います。まだまだ視覚障がいというのは社会が障がいとしてしまっている分野だと思います。この“障がい”を治療する方法は世界各国で共有しその導入における課題をしっかりと指摘してゆきたいと思います。医療的な治療と社会的な治療は全く別物だと思います。社会的な治療に少しでもかかわらせていただければというのが今後の目標です。

自分は来年からイギリスに留学します。目的は歴史学のためなので障がい者福祉を専門にはできません。ゆえに片手間になってしまふと思います。今回の旅行で感じた点字ブロック設置基準の違いや法案などをもっと詳しく見てきたいと思います。できればバリアフリーに配慮したガイドブックなどのをご提供できればなあと思います。円安で海外旅行、生きにくいやつって感じですがいつか皆さんが出海外旅行に何の抵抗もなく行けるようにご協力させていただけますと嬉しいです。今後ともよろしくお願ひいたします。

コラム～ヨーロッパの鉄道とロービジョン～

実はヨーロッパの鉄道、“乗客が乗り降りに使うドアは他のドアはでない車両の側面と区別がつくように塗り分けなければならない”という法律があります。日本でも阪神電車の新型普通電車がこれに近いことをしていますがあまり日本では見かけませんね。ミュンヘンの地下鉄では電車が駅につくとドアを一周するように周りに取り付けられたライトが光ります。ここまで徹底ぶり。これなぜ日本

ではそんなことしないのに、ヨーロッパではこんなことをしているのだろうと思いました。答えは簡単でした。ヨーロッパの鉄道、乗車口の案内がホームにほとんどありません。また駅の案内や情報源がとても少ないです。このおかげで駅はとても美しくすっきりとしている印象を受けます。この点では文化的な価値は高くて駅自体にバリアフリーを求めていないとも言えますよね。下の写真はイギリスの電車たちです。左はイギリスの新快速的な認識を持っていただけるといいのですが遠くから見てもどれがドアかっていうのがすぐわかりますよね。右にあるのは日本の日立製作所が製作して輸出したイギリスの特急列車です。“LNER”と書いてあるところの左側の隣にドアがあります。「おい!! ドアと他の部分が視覚的に一体化されてるやないかい」となりますがこれ実はお客様が使うドアじゃありません。このドアの部分にはキッチンが搭載されており食材を搬入するための扉です。つまりロービジョンの人が間違えて乗るためのドアだと思わないために塗装を同じにしているのです。下にその電車の反対側の先頭車両の写真を載せました。こちらのドアはお客様が使うドアなのでわかりやすくグレーに塗られています!! ご安心ください!!

日本ではホームドアや乗降位置の案内があるので車両側にこのような工夫が求められないですね～。個人的に多くの日本人は視覚障がいというと全盲を前提に考える癖があるように思います。それがデザイン重視の見えにくい点字ブロックの存在に表れていると思うのですが(フランスとかでもそういう見えにくい点字ブロックありましたけれども)

日本でも車両のドアのデザインの話なので、そこまでコストのかかることではないのでやってみてもいいのではないかでしょうか。

6. 参考資料 1, 英国鉄道史概論

以下の年表を参考にイギリス鉄道史という一般 レベルにおいて扱われることの少ないマイナーフェンスを説明したく思う。

1. 概論

1830 年という日本においては水野忠邦が改革を始める少し前であるが、イギリスでは初の営業用鉄道が開通している。区間はリヴァプール・マンチェスターとイングランド中部の北西地域である。綿織物の輸出などに大きな功績のあったリヴァプールという産業革命に大きな役割を果たした地域に開通している。このあと鉄道ブームと呼ばれる建設ラッシュがおきる。この際にのちに不採算路線となる路線網の多くが建設されている。これが後のイギリス国鉄の経営危機を招くことになる。この当時のイギリスの自由主義経済の風潮は政府による公的介入を忌避する傾向にあり政府が国家規模での鉄道計画を策定し実行することが困難であった。その結果として競合区間が多発し、地域利害を優先した線形の悪く線形改善が困難である鉄道が多数建設される。それらの原因による経営悪化の傾向はイギリス国鉄になる前から存在していた。各地の私有鉄道が経営悪化し英国経済に悪影響することを恐れ政府が鉄道会社を統合することを提案。長く議会において反対され否決されてきたが第一次世界大戦を受けて本格的に計画が始動する。戦間期に鉄道会社の統合が行われた。これにより誕生した四つ大まかな会社群が GWR、LNER、LMS、SR と Big4 と呼ばれる四大私鉄である。このように 20 世紀に入り二度の大戦を経て国家介入が盛んになるわけであるが、この際に価格統制などを行い健全な競争を補助しようとする。しかしこの当時には貨物輸送は多くがトラックによる輸送に移行しており、ほかの交通機関との競争に敗れるという結果を招く。この時期は世界最速の蒸気機関車の開発がなされたりやジョージ 6 世の戴冠記念に

列車を新設されるなど学術上も市民レベルでも英國鉄道の黄金期とされる。実態としては幹線もローカル線も含め下層では悲惨な現状であったとしている。(クリスチャン・ウォルマー“折れたレール”より)この後欧州は第二次世界大戦に巻き込まれ、各私鉄は戦時下に一社に統合されるも戦後、現状の経営形態では今後の鉄道行政に悪影響すると考えた政府は国有化。その後新たな長距離高速列車を開発するなど近代化計画を通して輸送客回復に努めるが失敗、1993年の民営化に踏み切ることになった。

2. 問題点

- ・成立期において国家による鉄道敷設計画に関して行政の介入がなかった。

対例:フランス、ベルギー

- ・1949年の国有化、Big4統合後も根本的な改革を行わなかった。

- ・国家的な介入があった段階では既に輸送産業の転換があった。

→政策実行がなされる時期が遅かった(国家介入がなされる頃にはすでに主力貨物輸送手段ではなくなっていた)

というところがあげられる。

7. 参考資料 2. 関連法案

- ・障がい者差別解消法:

第八条

事業者は、その事業を行うに当たり、障害を理由として障害者でない者と不当な差別的取扱いをすることにより、障害者の権利利益を侵害してはならない。

2. 事業者は、その事業を行うに当たり、障害者から現に社会的障壁の除去を必要としている旨の意思の表明があった場合において、その実施に伴う負担が過重でないときは、障害者の権利利益を侵害することとならないよう、当該障害者の性別、年齢及び障害の状態に応じて、社会的障壁の除去の実施について必要かつ合理的な配慮をするように努めなければならない。

- ・身体障害者等補助犬法:

第九条

前二条に定めるもののほか、不特定かつ多数の者が利用する施設を管理する者は、当該施設を身体障害者が利用する場合において身体障害者補助犬を同伴することを拒んではならない。ただし、身体障害者補助犬の同伴により当該施設に著しい損害が発生し、又は当該施設を利用する者が著しい損害を受けるおそれがある場合その他のやむを得ない理由がある場合は、この限りでない。