

◆交通バリアフリー問題

〈7・17 大阪市バス事件〉 大阪市バス乗車拒否問題

—大阪市営バス・ストレッチャー乗車拒否問題の経過—



平本 歩 (大阪府)

2009年7月17日、友人の家に泊まりに行った帰り、大阪市バスに「ストレッチャーは大きいし、危険だし、他のお客様の迷惑になるから、お断りしています。」と乗車拒否をされました。

10年前から大阪市バスに乗っていたのに、今更乗車拒否をするのはおかしいです。その時、私やヘルパーさんが「行きは乗れたのに、帰りは乗れないなんておかしい。どうやって帰ったらいいんですか？」と抗議しました。友人もバス停に駆けつけてくれ、「なんで公共交通機関が乗車拒否をするのですか？人権問題ですよ。」と抗議しました。市バス職員が、降りるバス停まで一緒に乗って行き、安全だということを知ってくれました。

その後、8月20日に大阪市交通局と話し合いをしました。人工呼吸器をつけた子の親の会の仲間や、障大連の人達も参加しました。「他のお客様に迷惑になる」という発言は、人権に関わる重大な問題であること、「ストレッチャーに対応した設備が整っていないので乗せられない」というのは、バリアフリー新法の精神に反するものであること、また「介護タクシーを使えばいい」ということも言われたが、障害者を福祉の対象としかとらえておらず、日常生活に市バス等の公共交通機関を使わなくてもいいといった一方的な見方をされていることなどを指摘しました。

話し合いをしてわかったことですが、交通局側は、救急搬送に使うような2mぐらいのストレッチャーだと思っていたそうです。しかし、私達のストレッチャーを見て、そんなに長くないストレッチャーだということを知ってくれました。

その後、バスに乗ってもいいという回答

を得ました。ストレッチャーを見たことがないという乗務員もいるので実車研修をさせてほしいということで、10月5日、大阪市バスの実車研修をしました。これは、その時の写真です。乗務員20~30人が集まっていた。



ヘルパーさんに乗せてもらって、乗務員にサポートしてもらいながら、実際にバスに乗ってみました。乗務員の人のに対して、どういったサポートをしてほしいのかを話し、実際にやってもらいました。今まで乗っていた時と同様、何ら問題なく乗れることが実証されました。

それから「リクライニング型車椅子」と「ストレッチャー型車椅子」の取り扱いについての通知が、乗務員に出されました。

(別紙)「ノンステップバスにおいては、これらの車椅子も『普通型』の車椅子と同様に、バス車内に固定することができるので、外観からの判断で乗車を断ることがないように」という内容です。乗車拒否されたことは、いい気持ちがせず、これから本当に乗れないのかと心配しましたが、話し合いをしたり、実際にバスに乗ってみたりすることによって、ストレッチャー型の車椅子のことを理解してもらうことができ、結果的には良かったと思っています。

〔 大阪市交通局内部通知 〕

所 属 長 様

自動車部運輸計画担当
(担当：中岸
電話：6585-6473)

「リクライニング型車いす」及び「ストレッチャー型車いす」の取り扱いについて

標題について、車いすの種類の中には、お客さまの障害にあわせて車いすの形状を変化させる、「リクライニング型」や「ストレッチャー型」の車いすがあるが、ノンステップバスにおいては、「普通型」の車いすと同様にバス車内に固定することができるため、外観からの判断でご乗車を断ることがないよう、所属員に周知徹底されたい。

記

1 取扱車種

ノンステップバス

2 車いすの種類

(1) リクライニング型

長時間の座位姿勢が困難な人などが利用、背もたれが後に倒れる車いす。

(2) ストレッチャー型

障害が重複化している人などが利用、ベッドのように平にすることができる車いす。
酸素ボンベや吸引器など、医療機器を載せている場合もある。

3 取扱内容

前項の車いすについては、「普通型」の車いすの形状を変形できるようにしたものであって、基本的に「普通型」の車いすと同様、バス車内での取り扱いができるものである。

当局においても従前よりご乗車いただいておりますが、外観からの判断でご乗車を断ることがないよう注意すること。

また、車いすスペースを利用するにあたり、形状の変形を必要とする場合などは、必ずご本人又は介護人の方のご了解をいただくこと。(背もたれの角度などは、障害の状態もあるので、必ずご本人の意思どおりとする)

なお、付属品や形状の変形ができないタイプで、物理的に車いすスペースの利用や、車内での固定ができない場合には、ご乗車をお断りせざるを得ないが、その際には事情を丁寧に説明し、ご理解をいただくこと。

以 上
運 輸 計 画
21 - 163

 ♣交通バリアフリー問題

〈6・13新幹線事件〉 私たちは普通に旅行してるだけなのに

— J R 東海・誓約書強要・乗車拒否問題の経過 —


 佐藤 温子（大阪府）

2009年6月13日、東京で開催した「まいど！医療的ケア研修事業」に講師として出席するために、平本歩さん・折田涼さんと娘の佐藤有未恵が、新大阪から新幹線を利用しようとしたところ、「新幹線事件」は起こりました。

3人は新大阪駅から品川駅まで、新幹線のぞみ（J R 東海）のそれぞれ違う便に乗車、品川駅で在来線（J R 東日本）に乗り換え、目的地に向かいました。また14日・15日にわかれて同じように帰阪しました。各々、事前に切符を予約・購入してのことでした。

「これから東京に行って、まいどの講師をがんばるぞ〜！」と意気揚々としていた3人に、J R 東海の方々から突き付けられたことは…。(すべて載せるには字数に限りがありますので、要旨を書かせていただきます。)

- ・車内の電源を使うのなら、「承諾書」を書かないといけない。
- ・車内で医療行為をする人は「誓約書」と「新幹線利用申込書」を提出してもらわないといけない。
- ・医療行為が必要な人は新幹線鉄道事業本部に連絡をいれて、承諾をとらないといけない。
- ・上記のことをしないなら、車内で電源を使ってはいけない。乗車も認めない。
- ・車いすの長さが120cmを超すもの（ストレッチャー）は乗せない。
- ・これらはJ Rの社内規定で決まっており、国との協議によるものである。社内規定は見せることはできない。

＊「承諾書」—住所・氏名・生年月日・連絡先を記入するようになっている。

＊「誓約書」—「旅行中に何が起きても一切責任を問わないことを誓約します。」と記名・押印。また医師の証明として、旅行に支障なしと医師が記名・押印するようになっている。

＊「新幹線利用申込書」—車いすの大きさや人工呼吸器の使用、電源使用の有無、バッテリーの何時間用何本、延長コードの有無、など事細かに申告するもの。

まとめると上記のようなことですが、投げかけられた数々の言葉は非常にひどいものでした。「乗って来たものはしょうがないが、帰りは乗車を断ることもある。」「今回は目をつむって乗車させないことはないが、手伝いは一切しないし、到着駅に連絡もしない。」などなど。

驚いたことに、本当に乗り換えの在来線（J R 東日本）への連絡をせず（“一切手伝うな”との連絡は入れていた模様。）、3人と同行者は自力でエレベーターを探し、ホームに降りて、車両とホームの広い隙間を渡し板もなく乗降せざるを得ず、怖い目に遭いました。

また、のぞみを降りた品川駅ではたくさんの乗客の前で駅員に取り囲まれ、まるで犯人扱いで、娘は「むっちゃ恥ずかしかった。」と言っていました。

しかしこのようなJ Rの攻勢の中、3人とも「これまでも書類の提出などせず何回も新幹線を利用してきたこと」「ストレッチャーであるけれども、多目的室でなく普通車両の車いすスパー

スでも、ワゴン販売や他の乗客の通行にも問題なかったこと」「電源は使わせていただくが、何かあり電源使用不可能な状態になっても大丈夫なよう備えをしていること」（外部バッテリー、内蔵バッテリー、アンビュバグの準備）「何より看護乗車ではなく普通の旅行であること」を伝え、書類の提出には応じませんでした。

これまでも何人かのバクバクっ子が同じように書類の提出を求められ仕方なく提出したとの報告があり、JRに対応改善を求め、バクバクの会から要望書を出したり、他団体とともに交渉をしてきましたが、JRの対応は少しも改善はされていなかったわけです。

さらに、その後、7月4日に佐藤有未恵が、7月11日に平本歩さんが再び新幹線を利用するために、予約の電話をした際も書類の提出を求められるということがありました。また、たまたま新幹線事件のことを聞いたメディアの方が今回の対応についてJR東海に問い合わせをして下さったところ、不適切な対応はなかったとの回答ばかりか、事実がJRの都合のいいように捻じ曲げられていました。

このままこの問題を放置してはいけないということで、7月9日、DPI（障害者国際ナショナル日本会議）、障大連（障害者の自立と完全参加を目指す大阪連絡会議）の方々に同行していただき、折田みどり事務局長と佐藤温子が、国土交通省に協議に行き、今回のJRの対応がおかしいことを訴えました。そしてJRに確認をしてほしい旨をお願いしました。

7月末にDPIを通して国土交通省からJR東海の回答について連絡がありました。

「看護乗車（看護が必要な患者の搬送）であると判断し、誓約書の提出を求めたが、本来なら誓約書などの提出は不要であり、係員の判断が適切になされていなかった。今後は適切に対応する。またストレッチャーの長さ120cm以上についても乗車がダメということではない。鉄道局から適切に対応するよう指導した。」ということでした。

したがって、ストレッチャーを使っている、人工呼吸器をつけていても、新幹線乗車にはなんの問題もないということです。（当然ですが…。）ですから、今後、新幹線乗車の際に誓約書や承諾書などの書類の提出を求められたりしても、その必要はありません。まだ、現場に徹底されていないのか、その後も、新大阪駅では、切符購入時にトラブルが生じていますが、そういう場合には、「書類は出しません。」「2009年7月末に国土交通省とJRから確認をとってあります。」と伝えて下さい。また、もし書類の提出を求められたり、乗車拒否されたりするようなことがあれば、バクバクの会事務局に連絡して下さい。

奇しくも、地域であたり前にくらしたいという思いが詰まった「まいど！医療的ケア研修事業」への旅の途中に起こったこの新幹線事件。いかに人工呼吸器や医療的ケアが必要な人たちに対する予断と偏見が根深いものかを思い知らされることになりました。けれども、言われるままにせず協議をしたことで、JRから間違いであった旨の回答を得ることができたのだと思います。人工呼吸器をつけていても、医療的ケアが必要であっても、ひとりの人間として、あたり前に暮らせるように、最初の一步の精神を忘れずに、あきらめずに街に繰り出し、トラブルがあったとしても粘り強く話し合いを続けていきましょう！

最後に、今回の新幹線事件で、DPI、障大連、国土交通省、呼ネットの皆さまはじめたくさんの方々にお世話になりました。ありがとうございました。

〔 2009年7月29日付け 国土交通省回答 〕

質問. JRの誓約書や新幹線利用申込書などを「内規」でどのように定められているのか。（「内規」は閲覧できるのか、いつからあるのか、その根拠・内容）。

答. 鉄道運輸規程（昭和17年鉄道省令第3号）第4条に基づき、鉄道は停留場に運輸上必要な規則等を備え置くこととなっており、利用者からの申し出により閲覧は可能であります。

ただし、「内規」については各鉄道会社における内部規定のため、承知しておりませんが、JR東海へ確認した内容については、次のご質問への回答へ記述致します。

鉄道運輸規程（昭和17年鉄道省令第4号）一抄一

第四条 鉄道は停留場に運賃表、料金表、旅客列車（混合列車を含む以下同じ）の時刻表その他運輸上必要な諸表規則等を備附くべし。

質問. 「新幹線利用申込書」の記述の根拠について（誓約事項（幅：600mm、高さ：1800mmの根拠）や「ハンドル型電動車いすはご利用できません」という記述）。

答. 一般的に「車いす」は、「手回り品」とされており、一般に販売されている時刻表では、タテ・ヨコ・高さの合計が250センチ（長さは2メートルまで）以内、重さが30キロ以内のものを2個まで持ち込むことが出来るようになっており、「車いす」は、長さ・高さが120センチ以内で、幅が70センチ以内のものは無料で持ち込める「手回り品」との記述があります。

「新幹線」のデッキ付き車両などは、一般車両と構造が異なるため、車両の型式に併せて独自の規定を設けていると聞いており、ハンドル型電動車いすについては、空間制約上の観点や重量などから一部の車両のみの利用を可能としているとのことです。

また、「新幹線」については、車いす利用時に、「列車の確保」、「乗車時及び降車時に適切な案内等を行うため」、「他社への連絡」のために、「新幹線利用申込書」の記載をお願いしていると聞いております。

また、ハンドル形電動車いすは、一部の車両（N700）へ、条件付きで乗れるとなっております。（詳しくは、安心生活政策課へお聞き下さい。）

質問. JRの対応が人・場所によってバラバラである。

答. 鉄道運輸規程（昭和17年鉄道省令第3号）第1条では、鉄道は運輸の安全・利便を旨とし、係員は懇切にその職務を行うとの記述があるところであり、鉄道におけるサービスにおいて、職員は鉄道会社の規則等を把握することが重要であると考えます。

今般の件に関しては、JR東海へ事実確認したところ、「看護乗車（看護が必要な患者の搬送）」であると判断し、「誓約書」の提出を求めたが、本来なら、「誓約書」等の提出は不用であり、係員の判断が適切になされていなかったとのことであり、今後は適切に対応すると聞いております。

鉄道運輸規程（昭和17年鉄道省令第4号）一抄一

第一条 鉄道は運輸の安全便益を旨とし係員をして懇切にその職務を行はうべし。

以 上

2010年4月6日

内閣府特命担当大臣
福島 瑞穂 様

年金制度の国籍条項を完全撤廃させる全国連絡会
代表 李幸宏
学生無年金障害者訴訟全国連絡会
会長 吉本哲夫
在日無年金問題関東ネットワーク
代表 田中宏
連絡先 BYK03200@nifty.ne.jp

在日無年金障害者の早期救済を求める提言

新政権による、障がい者制度改革推進本部と同推進会議の設立に大きな感銘を受け、強い期待を抱いております。課題山積の中、制度上の不利益を被っている当事者が少数である問題についても、遅滞なく取り組みを推進して下さることは存じますが、改めて以下のように提言申し上げます。

障害基礎年金（第30条四の ）は、無拠出で支給され障害者の生活の維持に欠くべからざる極めて重要な所得保障となっています。無年金障害者問題を障害者権利条約に照らすと、前文(i),(p)の理念に反し、第5条の平等原則と第28条相当な生活水準及び社会的な保障の規定に明らかに違反しています。障害者権利宣言にも、障害者は、経済的社会的保障を受け、相当の生活水準を保つ権利を有するとし、その享受にいかなる例外も認めてはならないと謳われています。

したがって、障害を負った経緯、無年金となった経緯にかかわらず包括的な無年金障害者問題の解決を図るべきですが、並行して個別の取り組みも可能な限り進めるべきです。

過去の国籍要件によって生じた在日無年金障害者は、2004年に制定された「特定障害者に対する特別障害給付金の支給に関する法律」の対象からも排除され、附則第2条の今後の検討事項に止まったままです。少なくとも、同法の対象からも排除されることには、なんら合理的理由がありません。抜本的解決がなされるまでの間、在日無年金障害者を対象に加え支給を開始して下さい。

本件当事者は、1981年12月31日までに20歳到達した者であり、現在49歳以上です。高齢化が著しく重度障害者の平均寿命から考えても早期救済が喫緊の課題です。所得保障における無年金障害者の問題を取り上げる専門部会においては、是非とも重要な課題として位置付け、緊急に着手して下さいようお願い申し上げます。

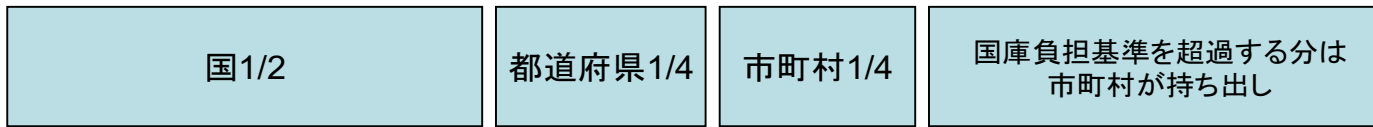
提言の趣旨

包括的な無年金障害者問題の解決を進めるとともに、解決実現までの間、「特定障害者に対する特別障害給付金の支給に関する法律」の改正において、同法の附則第二条に基づき、在日外国人無年金障害者の救済を早急に図って下さい。

以上

文字通りの義務的経費にした上で 市町村財政の支援の仕組みを

① 現行制度



国庫負担基準の範囲で義務的経費化



② 国庫負担基準を撤廃

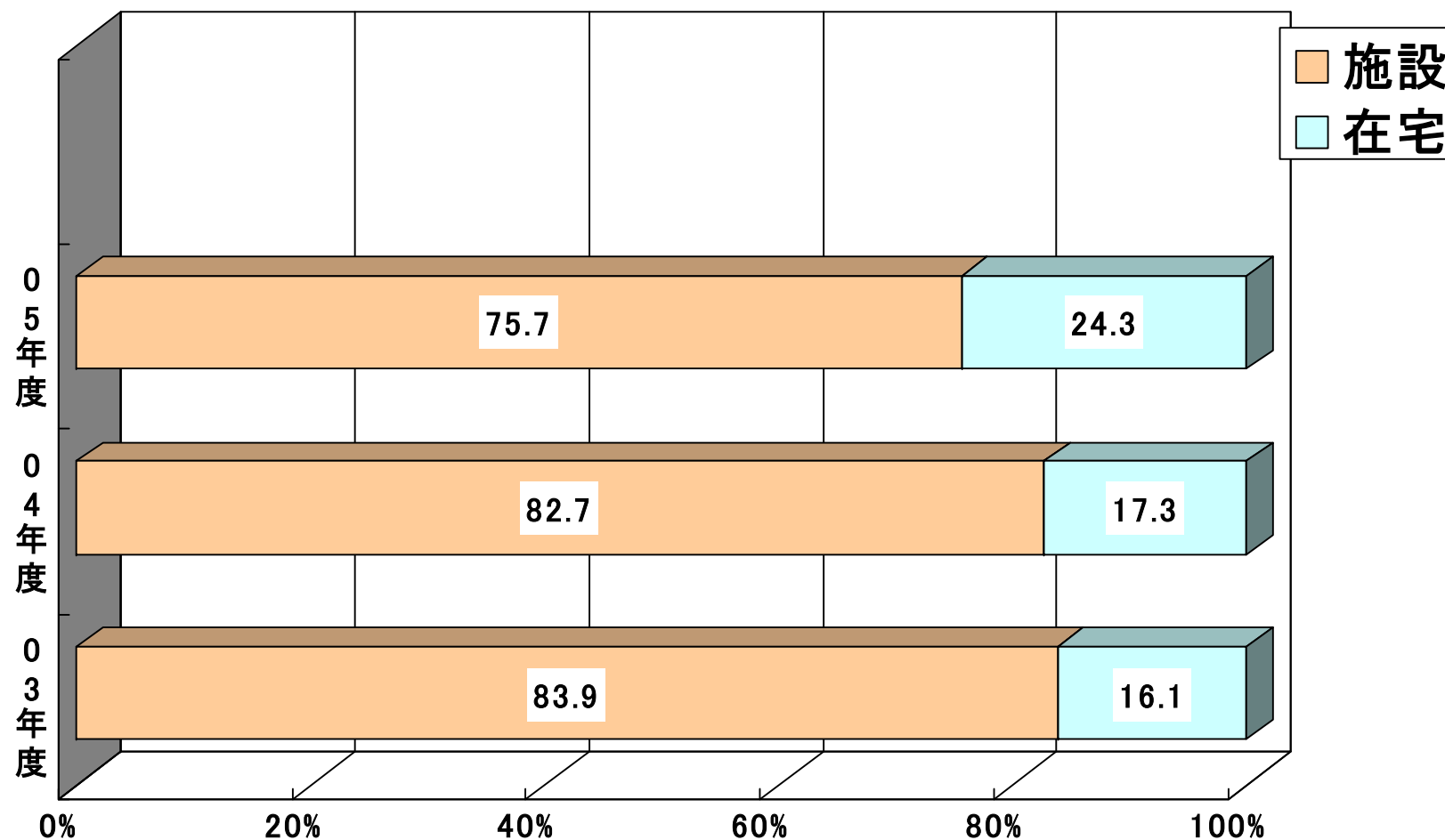


③ その上で財政調整基金で市町村を支援



一定額を超えた部分について基金から支援(市町村負担と合計で1/4)

地域生活は4分の1以下予算



施設整備中心の自治体が高コスト体質

