

2008年9月17日

〒151-8578 東京都渋谷区代々木2-2-2
東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）
代表取締役社長 清野 智 様
鉄道事業本部長 小縣 方樹 様

〒 東京都足立区

半沢一宣（印）

新幹線・特急列車の車内設備のバリアフリー化推進に関する要望書

拝啓 時下ますますご盛業のこととお喜び申し上げます。

さて、私は、数年前から、標記の問題について、全国規模での調査・集計作業を続けている者です。

私は、身体障がい者の受動喫煙防止をテーマとして、1999年から「特急列車の車いす対応座席・多目的室の設置および禁煙化状況一覧表」の作成を続けてきました。これは『鉄道ジャーナル』ほか専門誌の新車紹介記事などによる文献調査が主体でした。

私は、この一覧表を毎年ダイヤ改正に合わせて更新する作業の過程で、

「テレホンカード式公衆電話や飲料自動販売機といった、本来すべての乗客のための付帯設備が、車いす対応構造でなかったり、車いす対応座席から遠く離れているなどのため、身体障がい者だけが利用したくてもできないのはおかしい」

という問題もあることに気づかされました。

そこで私は、2006年11月から、私鉄各社を含む全国の有料特急列車を対象に、車いす対応設備の有無や、各種の付帯設備が車いす対応となっているかどうか（個々の構造だけでなく、車いす対応座席との位置関係も）に関する実車調査を行いました。この調査結果は、2007年7月に開催された交通権学会の定期研究大会で発表し、また今年発行された学会誌『交通権』第25号にも収録されました（当該ページのコピーを同封いたしますので、ご査収願います）。

これらの調査結果を踏まえ、貴社におかれましては、別紙に記した各項目について改善されるようお願いしたいのと、今後の新車設計の参考としていただきたく、このたび要望させていただきことといたしました。別紙の各項目それぞれに係る具体的な改善計画（改善方法とその実施見込み時期）または改善を行わない（行えない）のであればその具体的な理由（事情）などにつきまして、詳細をご教示いただきたく存じます。

何かとご多忙のおり誠に恐縮ですが、本年10月14日（火曜日、鉄道の日）までに書面にてご回答くださいますよう、よろしくお願い申し上げます。電話でのご回答は、拙宅の電話が家庭の事情でつながりにくいなどのため、貴社にもご迷惑をおかけしてしまうおそれがございますので、ご遠慮いただければ幸いです。

なお、貴社からの回答内容につきましては、その後の改善状況に係る続報として、交通権学会その他の場で報告・公表させていただき場合がございますことを、あらかじめご了承願います。

また、今後さらに詳しいことをご教示いただきたい場合のため、貴社における担当部署名と電話・FAX番号、担当者様のお名前なども合わせてご教示いただければ幸いです。

末筆ながら、貴社の無事故と更なるご発展をお祈りしております。

敬具

*本状は、JR旅客6社のほか、一部文面を変えたものを社団法人日本民営鉄道協会にもお送りしております。

(別紙)

JR東日本の新幹線・特急列車において、バリアフリー上の改善が望まれる点

*以下の記述はいずれも、2006年11月から2007年8月までの間に行った実車調査結果に基づくものです。もしもそれ以降に何らかの改善が行われていましたら、失礼をお詫び申し上げますと共に、その詳細をご教示くださいますようお願い申し上げます。

1. 山形新幹線「つばさ」用400系、「スーパーひたち」用651系、「スーパーあずさ」用E351系の車いす対応座席の改良
これらの車両の車いす対応座席は、通路側向きではなく窓側向きに回転するうえ、肘掛けを跳ね上げることもできない構造となっています。このため、身体障がい者が車いすから(車いすへ)乗り移る際に、不便かつ危険な状態を引き起こしています。身体障がい者が車いすから(車いすへ)乗り移るとき、座席を通路向きに回転させた状態にするのと、向きは変えないで肘掛けだけ跳ね上げた状態にするのと、どちらがより安全かについては意見が分かれるところです。ただ、通路向き回転と肘掛け跳ね上げの両方が可能な車いす対応座席は、京成電鉄「スカイライナー」用AE100系と、名古屋鉄道の西尾・津島線特急用1600系(編成組み替えのため現在使用休止中)に実例があります。今後は、車いす対応座席はこのような構造を標準とし、身体障がい者が各自の好みに応じて機能を使い分けられるようにすることが望まれます。
2. 「白鳥・つがる」「あいづライナー」「いなほ・北越」「日光・きぬがわ」用485系リニューアル車における車いす対応座席最寄り出入口の拡幅とトイレの車いす対応化
これらの車両では、リニューアル改造の際に車いす対応座席が設置されていますが、乗降口の幅が従来通りの700mmと狭いままのため、車いすでの乗車は困難なのが現実です。
また「白鳥・つがる」「いなほ・北越」用の車両ではトイレが車いす対応に改造されている一方で、「あいづライナー」「日光・きぬがわ」用の車両のトイレが車いす対応でない従来の構造のままという状況も、改善が望まれます。
さらに「いなほ・北越」では、車いす対応設備が有るリニューアル改造実施済みのR編成と、車いす対応設備が無いリニューアル改造未実施のT編成とが共通運用されています。このため、身体障がい者がR編成充当列車を選んで「いなほ」や「北越」を利用しようとしても、車両運用が確定する前日くらいまで乗る列車(出かける時間)を決められないうえ、車いす対応座席の指定券の確保も困難などの不便を強いられています。これは身体障がい者の「移動の自由」=交通権を著しく制約する、きわめて問題がある状態です。この問題を解決するには、車両運用効率を犠牲にしてでもR編成を限定運用とし、その充当列車を利用者に周知する必要があります。そうすることが、身体障がい者からも交通手段として(マイカーや飛行機・高速バスなどでなく)JRを選択してもらえようようにするために必要な配慮ではないでしょうか。
3. 多目的室の存在・用途・利用方法に係る案内・周知の徹底
JR各社では、多くの新幹線・特急列車に多目的室を設置しています。最初は身体障がい者が横になって乗車できるための個室としてでしたが、今日では急病人の休憩、授乳、おむつ交換、着替えなど、幅広い用途での利用を認めるようになってきました。これは病弱者や子育て世代(乳幼児とその親たち)の「移動の自由」=交通権の拡大に寄与しており、高く評価すべきものです。
貴社の新幹線200系など一部の車両には、多目的室の窓に車いすマークのステッカ

ーが貼ってあるものがあります。しかし、大半の列車では何も案内表示がないか「業務用」と表示してあります。これは病弱者や子育て世代など、多目的室を本当に必要とする乗客への案内・周知方として明らかに不適切であり、改善が望まれます。

4. 「こまち」多目的室での車内販売商品保管の禁止

秋田新幹線「こまち」では、車内販売乗務員が、号車の車内販売準備室に隣接する多目的室にも商品を保管する＝倉庫として使用するのが、常態化しています。少なくとも、私が調査を行った複数の列車では、必ずこの行為を目撃しました。このため乗客は、窃盗などあらぬ嫌疑をかけられるのを恐れ、多目的室を利用したい何らかの必要があっても、我慢を強いられるのが一般的であると考えられます。このような、本来は乗客用の設備を業務用に流用するのは、公（パブリック）と私（プライベート）を混同した明らかに不適切な運用方であり、すみやかに是正が必要です。車内販売営業会社への注意を繰り返しても、なお再発が後を絶たないようであれば、車内販売乗務員から業務用の鍵（忍錠）を没収することも検討すべきです。同じ問題は、山形新幹線「つばさ」のE3系使用列車でも、常態化している可能性があります。

5. 公衆電話の車いす対応座席最寄りデッキへの移設と車いす対応構造化

貴社の新幹線・特急列車では、長野新幹線「あさま」用E2系（N編成）の号車を唯一の例外として、それ以外のすべての公衆電話が、車いす対応座席から（車いすでは）アクセスできない位置関係にあり、かつ車いすでは利用（操作）が困難な構造になっています。

身体障がい者は、特急列車の運転とその車両の維持管理に係るコストとして、健常者と同額の特急料金を負担しています（割引があるのは運賃部分のみ）。そのことを考えると、身体障がい者だけが公衆電話を利用したくてもできない状況が長年にわたって放置され続けている現実には、身体障がい者に対する差別ではないでしょうか。

身体障がい者にも携帯電話が普及しているのは事実ですが、一方では電子医療機器を装着しているなどの理由で、携帯電話を持ちたくても持てない身体障がい者が存在している可能性も、否定できないと思われまます。

一日も早く、すべての公衆電話を車いす対応座席最寄りのデッキに、車いすでも利用（操作）可能な構造で移設することが望まれます。東北新幹線用E2系（J編成）の号車には、N編成の号車と同じ構造の、車いす対応の公衆電話を撤去した跡がそのまま残っているのですから、容易に復活（号車の電話機を移設）できるはずです。

6. 車いす対応座席の一般売りの廃止

現在、車いす対応座席の予約は乗車日の2日前までで締め切られ、身体障がい者からの予約が入っていない車いす対応座席は当日朝から一般客向けに発売されています。事実、私は、車いす対応座席に健常者が乗車してきて、所持している指定券は当日発行されたものだったという目撃経験が、何度もあります。

このため、身体障がい者が急用で乗車する必要があるとき、車いす対応座席を利用できない可能性があるという問題を引き起こしています。

JR北海道や東武鉄道では、車いす対応座席を車掌持ちの調整席扱いとし、一般客への発売は当日を含め一切行っていません。ただし近畿日本鉄道では、ベビーカー使用客に車いす対応座席を発売するケースがあります。貴社におかれましても、これらの例に倣い、身体障がい者の飛び込み乗車に対応できる座席管理方が望まれます。

以上

記事 配達記録郵便物引受番号と配達完了日および配達郵便局
第505-00-98299-1号
平成20(2008)年9月18日 代々木郵便局にて配達完了