

2008年9月17日

〒100-0004 東京都千代田区大手町2-6-1  
朝日東海ビル16階  
社団法人日本民営鉄道協会（民鉄協）  
会長 佐藤 茂雄 様

〒 東京都足立区

半沢一宣（印）

### 有料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、この一覧表を毎年のJRグループ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、民鉄各社におかれましては、別紙の各項目について改善をお願いしたいのと、問題点を各社で共有し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と致しました。別紙に掲げた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、貴協会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、貴協会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、あらかじめご了承ください。

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、貴協会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

\* 本状は民鉄協のほか、一部文面を変えたものをJR旅客6社にもお送りしております。

(別紙)

民鉄各社の有料特急列車において、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12月から2008年9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. 多目的室の設置

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。

しかし、民鉄の有料特急列車には、多目的室を設置した車両は皆無です。強いて言えば、東武鉄道に乗り入れるJR東日本「日光・きぬがわ」用485系にだけ設置例がありますが、これは業務用室(車掌室代用や備品庫としての使用を想定した小部屋)を転用改造したもので、その広さからは授乳以外での利用は困難です。

ところで、近年は民鉄でも、多目的室への転用改造が可能な広さのデッドスペースを持った列車が散見されます。具体的には、伊豆急行の「リゾート踊り子」用2100系(「アルファ・リゾート21」編成の旧・喫煙室区画)や、南海電気鉄道のすべての特急車両(旧・売店区画)などです。これらの区画を、多目的室として整備・有効活用することが望まれます。

また、近畿日本鉄道21020・21000系「アーバンライナーnext/plus」でも、号車と号車にある喫煙コーナーを多目的室に転用改造することが望まれます。この車両では喫煙コーナーにエアカーテンが設置されていますが、実際にはたばこ煙がエアカーテンを通り抜けて禁煙の客室内まで拡散しています。このため、喫煙コーナーを廃止し完全禁煙としない限り、受動喫煙の防止は不可能だからです。

## 2. 公衆電話・飲料自販機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

民鉄の有料特急列車では、公衆電話や飲料自販機が設置されていても、それらが車いす対応座席から(車いすで)アクセスできる位置関係にあって、かつ車いすでも利用(操作)できる構造となっている列車は、まったくありません。

東武鉄道の200・250系「りょうもう」と西武鉄道の10000系「ニューレッドアロー」だけは、この両方が車いす対応座席最寄りのデッキに設置されていますが、しかし個々の構造(設置方)が車いす対応ではありません。この2つ以外の列車では、構造以前に車いす対応座席との位置関係の問題から、車いすでの利用ができません。南海電気鉄道の「ラピート」用50000系と「こうや・りんかん」用31000系・11000系に至っては、トイレさえ車いすでは利用できない構造・位置関係とされているのは、果たしていかがなものでしょうか。

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や飲料自販機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、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す。

飲料自販機に関しては、JR某社の例ですが「車内販売をご利用ください」とする考え方もあります。しかし、元から車内販売が乗務していない列車では、身体障がい者はどうすることもできません。

一日も早く、すべての公衆電話や飲料自販機を、車いす対応座席最寄りのデッキに、車いすでも利用（操作）可能な構造として、移設することが望まれます。

### 3. 車いす対応座席の一般売りの廃止

一部の民鉄では、JRと同様、身体障がい者からの予約が入っていない列車の車いす対応座席を、一般客向けに発売しています。私が調査の際に気づいただけでも、少なくとも西武鉄道、小田急電鉄、伊豆急行（JRのマルスで座席を管理）、名古屋鉄道では、健常者が車いす対応座席に乗車するケースを目撃しています。

このため、身体障がい者が急用で乗車する必要が生じたとき、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。

私が確認できた範囲では、予約が入っていない車いす対応座席を車掌持ちの調整席扱いとして一般客への発売を一切行っていないのは、東武鉄道とJR北海道だけです。民鉄各社におかれましても、この2社の例に倣い、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。

これとは別に、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を目撃しています。身体障がい者との兼ね合いがあるため一概には言えませんが、子育て世代の「移動の自由」=交通権を保障するため、こうした柔軟な運用方も、もっと拡大されてよいのかもしれない。

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505-00-98303-5号

平成20(2008)年9月18日 東京中央郵便局にて配達完了