車いすで「南風」デッキ5時間

JR岡山↔高知 客室入れず

バリアフリー対応に遅れ

「私たちは『荷物』じゃない」

「私たちは『荷物』ではないですよ」。JR岡山―高知間の往復約5時間を特急列車「南風」のデッキで過ごすはめになった車いす利用の女性(55)は、そう静かに訴えた。南風の客室は通路幅が50㌢。女性の車いすは幅53㌢。わずかの差はこの女性だけでなく、多くの車いす利用者に「デッキでの移動」を強いている。背後には、鉄道車両のバリアフリー化を事業者任せにする政策の緩さがある。

(当銘寿夫)

特急の座席通路に入れない―。この女性(広島市在住)がそんな目に遭ったのは、5月19日だった。

高知市内での会合に出席するため、新幹線で広島から岡山へ。岡山からは午前10時5分発の「南風5号」に乗り込んだ。指定席券も事前に買っていた。

ところが、座席脇の通路幅が車いすの幅より狭く、客室に入ることができない。結局、帰りの「南風」もデッキで過ごすことになった。

女性は筋肉の力が徐々に衰え動けなくなる病気、筋ジストロフィーを患っている。山間部を走る「南風」は揺れも大きく、体力を奪われた。帰宅後は約1週間で3度、はり治療を受けた。介助者は気分が悪くなり、車内で吐いたという。

女性は乗車1カ月前に、JR広島駅の窓口で乗車の日時などを伝えていた。女性による

取材に協力し、車いすで客室に入ろうとする田村大作さん。通路幅が狭く、車いすは通れない(JR高知駅で停車中の特急「南風」内)

と、応対した職員から「南風に車いす用の座席はないですよ」と言われてはいた。

JRも列車によっては、客室の座席を部分的に外し、車いすで過ごすことのできるスペースを設けた車両がある。そこならば、車窓からの景色を眺めながら過ごせる。

南風にその「車いす用の座席」がないとしても、客室とその通路には入れるだろう。これまでの経験から、ほかの乗客の出入りが済んだ後、自分の買った指定席脇の通路に車いすを止め、客室内で過ごせる―と女性は思った。

■「改修できず」

鉄道車両に関する国のバリアフリー化基準は、幅80㌢以上の乗り降り口確保▽車いすスペースの確保▽滑りにくい床面の採用―など複数ある。

JR四国によると、今年3月末時点で、特急145両のうちこれらの基準を完全に達成した車両は1両もない。275両の普通列車でも達成済みは54両、達成率は19・6%だ。

同社広報室の担当者は「他社に比べて古い車両が多く、改修で対応すると大掛かりになる。車両の新造まで対応できずにいた」と説明。国の基準には達しないものの、社独自に車両の部分的な改造を進めていた、と説明する。

この結果、特急36編成のうち10編成に車いすスペースができた。車いす対応のトイレ設置も10編成を数える。

ただ、それでも普及率は3割以下。現行の編成では、「南風」など三つの特急に車いすを止めるスペースが客室にない。

■「観光立県なら」

2007年に多発性硬化症を患い、車いすを利用するようになった田村大作さん(47)=南国市緑ケ丘=は今月8日、高知駅で実際に「南風」車両の通路を見た。

先の広島市の女性が使っている幅53㌢の車いすは、最も小型の部類だ。その進入が無理なら、どの車いすも通路に入ることはできない。

田村さんは「高知県が観光立県と言うなら、JRもバリアフリーやユニバーサルデザインを考えてほしい。障がいのあるないに関係なく、いろんな人が(社会に)参画できる環境が実現されるべきだ」と話す。

広島の女性は8月にも高知訪問の用件がある。高知まで特急でとなると「南風」しかないが、「またデッキなら行きません」と言う。

「事業者任せ」限界

高齢者や障害者の移動や施設利用の利便性向上を目的とする「バリアフリー新法」は2006年に施行された。これに基づき、国は20年度までに全国のJRや私鉄、地下鉄などの車両のうち、7割が基準を満たすよう目標を設定。昨年3月末時点で達成率は52・8%になった。

駅のバリアフリー化には、国が費用の3分の1を補助し、残り3分の2を事業者と駅所在の自治体が負担する仕組みがある。

しかし、車両のバリアフリー化には補助制度はない。目標を達成できなかった場合の罰則規定もない。こうしたことから、資金力の弱い事業者はバリアフリー化を後回しにする構図になりやすい。

JR各社の中で最も経営基盤の弱いJR四国は、ようやく国基準を満たすためのバリアフリー化に乗り出す。国基準を満たす特急の気動車(ディーゼル)を14年度までに4両試作、特急の電車を15年度までに14両導入する計画だ。

車両バリアフリー化の進捗(しんちょく)は、全国的にも08年度をピークに年々鈍化している。事業者任せには限界が見えている。国がどう支援するか。年齢や障害の有無にかかわらず移動できる社会の実現は、そこに鍵がある。

高知新聞

JR四国 車いす"乗車拒否"

県と難病連に8月

一転「言葉足らず」再説明

JR四国が8月末、県や県難病団体連絡協議会（難病連）などに対し、岡山―高知・宿毛を結ぶ特急列車「南風」などへの車いす利用者の乗車を断ると受け取られかねない説明をしていたことが分かった。車両内に車いすスペースが確保できない上、車いす対応のトイレがないことを理由とし、「ハードとソフト（人的配慮）そろって初めて、鉄道事業者として（車いす利用者に）ご対応できる」などと説明していた。ところが、本紙が「乗車拒否ではないか」と取材を始めたところ、JR四国は「（県難病連などへの）説明が言葉足らずだった」として、今月26日に県難病連などに説明し直した。

（当銘寿夫）

JR四国は8月からホームページ上で「自由席」に車いす利用が可能なスペースがある特急列車として岡山―松山間の「しおかぜ」など3種類を明示。それ以外の特急列車は「車いすスペースがありません」との注意書きを掲載した。

その上でJR四国の担当者が8月末、高知県庁を訪れ、県難病連のほか県の障害保健福祉課と交通運輸政策課の職員らに直接、事情を説明した。

席上、JR四国側は「乗車拒否」との言葉こそ使わなかったものの、「ハードとソフトがそろっていない」との説明を繰り返し、県難病連は事実上の乗車拒否と受け止めたという。県障害保健福祉課の担当者も「ハードで欠けている部分をソフトで補うという姿勢はみられなかった」としている。

また、JR四国お客様サービス推進室の八木成幸室長は当初、本紙取材に「事業者として（車いす利用者を）お迎えできますというところには至らない」「（車いす利用者と）トイレを使わないという約束をして、乗せるのは事業者として無責任だと思う」と説明していた。

ところが、本紙が取材を重ねる中で、JR四国側は姿勢を次第に修正。宮脇正行広報室長が同社の最終回答として「お客様に車両の状況を理解していただいた上で乗っていただく。乗車後はできるだけの配慮をしていく」と述べた。県難病連などが乗車拒否と受け止めたことには「誤解を解く努力をしたい」とし、9月26日に再説明を終えた。

再説明を受けた県難病連の竹島和賀子事務局長は「JRの担当者は（8月末の県庁での説明では）決して『乗せない』という言葉は使っていませんよね、と確認してきた。『では（車いす利用者が乗車できる）対応策はあるのですか』と問うと答えなかった」と話している。

今回の車いす乗車問題は5月、広島市の女性(55)が「南風」で本県に向かう際、車いすが車両の通路に入れず、デッキで往復5時間を過ごしたことで表面化した。その後、7月にJR担当者は広島市を訪問。その際、女性が「乗車中にトイレは我慢できる。南風に乗せてほしい」と要望しても、応じるとの返事はなかった。そのため女性は8月末に予定していた本県訪問を諦めたという。

女性によると、JRの担当者からは今月26日、「乗車拒否ではない。誤解があった」などと説明の電話があった。女性は本紙の取材に「トイレは我慢するので乗せてほしいと言った時も、（広島市に来たJR担当者は）最後まで首を縦に振らなかった。乗車拒否でないなら、あれは何の説明だったのか」と話している。

JR高知駅に停車する特急列車「南風」。JR四国から、車両について説明を受けた車いす利用者らは事実上の乗車拒否と受け取った（岡崎晴光撮影）