

# 鉄道の駅のバリアフリー

—大阪市営地下鉄編—

56期生

## I テーマ設定の理由

僕は1年から2年間鉄道の駅のバリアフリーについて調べてきて、二年間で、かなり多くの駅を調べてきました。56期生の人も春休みの宿題に一人一駅調べてホームページも作って公開する予定です。iモード用のホームページを見ると、大阪市営地下鉄などの路線のひとつ、たとえば「南港ポートタウン線」などその路線の名前もあって駅の名前が全部出てきてその駅の情報があればリンクできるようになっているはずなのに、一駅も情報がない路線がありました。そこで、この機会に一気に路線を全部調べてしまおうと思い、全線調べることにしました。しかし、時間がなく夏休みが終わり10月になっても「南港ポートタウン線」と「長堀鶴見緑地線」と「中央線」と「御堂筋線」しか調べることができませんでした。この発表が終わったあとも調査を続けて、将来的には大阪市営地下鉄の駅すべてを調べる予定です。

## II 研究方法

二年間同じ方法でやってきたので今回も実際に路線のすべての駅に行ってバリアフリーの設備等について調査しました。

しかし今回は前の二年とは違い、すでに大阪市営交通局のホームページに、この駅には何があるかを書いた駅の構内図や、この駅の設備について書いた表が載っているので、今回は設備を調査するのではなく、設備が使用可能かどうかを調べました。

## III 研究内容

### 1 一覧表

まず、今まで調べた駅で

- |               |                     |
|---------------|---------------------|
| ①：エレベーター      | ②：エスカレーター           |
| ③：車椅子対応トイレ    | ④：ベビーベッド（車椅子対応トイレ内） |
| ⑤：スロープ        | ⑥：点字料金表             |
| ⑦：音声案内付点字蝕知図  | ⑧：幅広改札              |
| ⑨：誘導ブロック      | ⑩：公衆ファックス（各駅駅長室内）   |
| ⑪：車椅子対応公衆電話   | ⑫：音声誘導装置            |
| ⑬：ホーム列車接近案内表示 |                     |

が『ある』か『無い』かを○か×で表して表にまとめました。

注：車椅子対応のものは『◎』とする。また、必要がない場合は『☆』とする

※ ○⇒設置済み ×⇒未設置 ☆⇒必要なし ◎⇒車椅子対応

A⇒ホームから改札 B⇒改札から地上

スロープ⇒地上からスロープで直接改札へ行くことができるもののみとする。



## 2 設置されている割合

上記ではどれくらい分からないので『何駅中設置されているのは何駅』という形で路線別にまとめました。

まだすべての駅を調べ終わっていない路線は除きました。

注：数字の意味

- ①：エレベーター
- ②：エスカレーター
- ③：車椅子対応トイレ
- ④：ベビーベッド（車椅子対応トイレ内）
- ⑤：スロープ
- ⑥：点字料金表
- ⑦：音声案内付点字触知図
- ⑧：幅広改札
- ⑨：誘導ブロック
- ⑩：公衆ファックス（各駅駅長室内）
- ⑪：車椅子対応公衆電話
- ⑫：音声誘導装置
- ⑬：ホーム列車接近案内表示

南港ポートタウン線	①		②		③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬
	A	B	A	B											
①：設置していた駅数	8	5	8	0	3	3	1	8	0	8	8	0	1	0	8
②：必要としている駅数	8	6	8	6	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
①÷②×100＝%	100	83.3	100	0	37.5	37.5	12.5	100	0	100	100	0	12.5	0	100

長堀鶴見緑地線	①		②		③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬
	A	B	A	B											
①：設置していた駅数	17	17	17	12	17	17	0	17	17	17	17	16	14	7	17
②：必要としている駅数	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
①÷②×100＝%	100	100	100	70.6	100	100	0	100	100	100	100	94.1	82.4	41.2	100

中央線	①		②		③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬
	A	B	A	B											
①：設置していた駅数	8	13	12	4	9	9	1	13	0	13	13	4	9	5	13
②：必要としている駅数	12	13	12	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
①÷②×100＝%	66.7	100	100	30.8	69.2	69.2	7.7	100	0	100	100	30.8	69.2	38.5	100

御堂筋線	①		②		③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬
	A	B	A	B											
①：設置していた駅数	15	13	18	11	20	20	1	20	9	20	20	6	10	13	20
②：必要としている駅数	18	19	18	19	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
①÷②×100＝%	83.3	68.4	100	57.9	100	100	5	100	45	100	100	30	50	65	100

これで見て分かるように、新しくできた長堀鶴見緑地線は比較的設備から言うとよく整備されています。御堂筋線もたくさんの方が利用するためトイレなどの設備は整備されたが、南港ポートタウン線は二階に駅があるために、これ以上の用地確保が難しく、車椅子対応トイレは地上に改札を持っている駅と四つ橋線との連絡駅である『住之江公園』の三駅のみとなっています。

また、この表で一番割合が低かったのは、スロープです。理由としてはスロープが設置されていると言える条件が『地上からスロープで直接改札へ行くことができるもののみとする。』という風に厳しいためかもしれませんが、一番大きな原因は新しく地上からトンネルを掘り、それを地上から改札までつなぐ地下道を作る予算や用地がないためだと思います。

## 3 トイレの種類について

これまで調べてきて、大阪市営地下鉄には四種類のトイレの配置があることが分かってきました。それは、

- ①：男女共用の車椅子対応トイレが中央にあり、その両側に健常者用トイレが男女別々にあるもの。
- ②：男女別々の健常者用トイレの中にそれぞれに車椅子対応トイレが設置されているもの。
- ③：健常者用トイレとはまったく別のところに車椅子対応トイレがあるもの。
- ④：車椅子対応トイレがないもの。

の四種類です。この中で一番多いのはどの種類かを先ほどの『設置されている割合表』に出てきた四線で調べました。

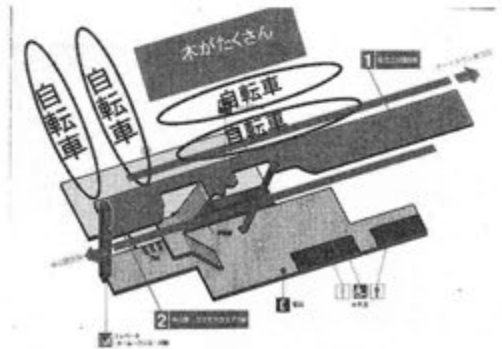
注：ひとつの駅に二種類のトイレがある場合は、それぞれに一票ずつ入れることとする。結果は

- ① ・南港ポートタウン線→4箇所
- ・長堀鶴見緑地線 →6箇所
- ・中央線 →1箇所
- ・御堂筋線 →18箇所
- ② ・南港ポートタウン線→0箇所
- ・長堀鶴見緑地線 →14箇所
- ・中央線 →8箇所
- ・御堂筋線 →8箇所
- ③ ・南港ポートタウン線→0箇所
- ・長堀鶴見緑地線 →1箇所
- ・中央線 →1箇所
- ・御堂筋線 →3箇所
- ④ ・南港ポートタウン線→6箇所
- ・長堀鶴見緑地線 →6箇所
- ・中央線 →16箇所
- ・御堂筋線 →18箇所

このように、まだ路線が作られて間もない長堀鶴見緑地線では、②の『男女別々の健常者用トイレの中にそれぞれに車椅子対応トイレが設置されているもの。』が多くを占めていました。ほかの古い線では新しく車椅子対応トイレを設置するところがない場合は、男女共用で一箇所にとまとめてしまうみたいです。

## 4 放置自転車問題

地下鉄にもJRの寺田町駅と同じように放置自転車が問題になっている駅があります。この駅は南港ポートタウン線のポートタウン西駅です。どのような状態かというと、寺田町は道が曲がっているためきれいに一列に並べることはできませんが、この駅は右図のように駅前広場に列を作って並んでいます。しかもその列はきれいに整理されては無く、ところどころ後輪が出張っていたり、もう歩くスペースぐらいしか、確保できません。なので、車椅子の移動は困難だと思います。





その駅の放置自転車の写真です。



大阪市営地下鉄はポートタウン西駅ではまだですが、一部の駅の出口に市営の駐輪場を設置している駅がいくつかあります。これからどんどんそのようなものを増やして行って、ポートタウン西駅のようなひどい駅を作らないようにしてほしいです。

#### 5 バリアフリー調査に対する駅員の態度

56期生三年の春休みの宿題であった『駅のバリアフリー調査』をするために駅に行ったときの対応についてと上田先生に聞いた過去の情報で自分が聞いたところでまとめると……

ケース①：親切にすべての長さを測るのにもついてきてくれて、ホームと電車の間を測るときに「自分はホームと電車の間を調べるから、君はホームと電車の段差の大きさを調べなさい……」と手伝ってくれたり、何も言わないのに資料をくれりしてくれたし、質問にも親切に答えてくれた。

ケース②：「そんなん聞いてない！」と即追い返された！

ケース③：駅に行くと「事前に電話か何かで連絡して、また出直してきてください」と追い返された！

ケース④：最初は若い駅員が親切に対応してくれたが、後から年配のベテラン駅員みたいな人が来て、それまで調査した資料を取り上げて、「そんなん上から何も聞いてない！ そんな奴に調査はさせられない！ 帰れ！」の一点張りですらなければならなかった。

ケース⑤：調査の後、よく来てくれたとケーキを出してもらった。

このようなことから見て分かるように、この調査にはいろいろな障害があります。しかしよく考えると、その障害を作っているのは人間です。今、若い駅員はいろいろなバリアフリー研修を受けたり、「サービス介助士」資格取得を推進したりしている

が、結局のところ、すべての駅員にバリアフリーの関心が行き届いていないのが現状。さらに、上田先生がこの活動を始めるときに鉄道会社に許可の電話をしたところ断られたように、会社も自分の駅がバリアフリーの工夫を何もしていないのが発覚するのを恐れて公開しようとしなないこともあります。

ここで考えると、障害者がバリアフリー情報を知ろうとしても教えないということ＝鉄道会社関係者がバリアを作っているということになるのではないのでしょうか？

これらの事例は附属天王寺中内だけですが、これからこのような活動が全国に広がれば、全国でこのような問題が深刻になるのは明らかです。

また、自分の体験から、三年間やってきたこの自由研究でも、設備の写真を撮っているときに、駅員に変な目で見られたり、電車に乗るまでずっと監視されたり、大変でした。

#### IV まとめ

僕はこの三年間で130以上の駅を調べてきたけどすべての駅はまだバリアフリーが完璧とはいえないような気がしてきました。どういうことかという、いくらお金をかけたすばらしい設備でも、それが駅にあることを知らない障害者の方たちがいるのです。その人たちに一駅でも多くの情報を教えてあげようとしている附属天王寺中学校のホームページですが、その調査のときにあのような断り方をされては調査に行けなくなってしまふことも将来起こるのではないかと思います。このようなことが起こった場合情報を知らずとしている人たちは、「行こうとしている駅はどのような状況かわからない。不安だから行くのをやめよう」となり、障害者の人が家に閉じこもりっきりになってしまうでしょう。今日、世界では障害者の人たちが仕事ができるようにしようということが言われていますが、そこにバリアがあってはいけないと思います。僕が、『完全な駅のバリアフリー』と思えるときはおそらく、設備が整い日本全国の北は稚内駅、南は枕崎駅まで、すべての駅の情報が、駅員協力的な態度がすべてそろったときだと思えます。今日本はバリアフリーに関する法律などを制定しているので、近い将来それは達成されるでしょう、そしていつの日にかそのお世話になる日が来るかもしれません。それは日本全国民が可能性のあることです。そのお世話になったときに「中学生のころはまだこれくらいしかなかったのにな……」と思えるような未来にしてほしいです。

#### V 反省・感想

これで自由研究の三年間が終わると思うと何か寂しいような気がします。これまで毎年駅調査に行っているいろいろな設備があることに感動していましたが、調べた駅数を全国にある駅数と比べたら、自分が調べた駅なんてこれっぽっちしかありません。でも「これが自分の限界だったのかな？」と考えるとそうじゃないような気がします。もっと時間を有効に使えばもっとたくさんの駅を調べることができたでしょう。後悔ばかりが後から来るものだな、と実感しました。

でも、この研究を見て興味を持ってくれる人がいるなら是非やってもらいたいと思います。もっと、やり方を工夫したよりよい資料ができることを期待しています。