

編集人：ぶくぶくの会 〒564-0025 吹田市南高浜町1-17-2A (総務)
TEL 06-6317-5598、FAX 06-6317-0936 Mail: so-mu@puku-2.com URL: www.puku-2.com
代表：馬垣安芳 編集長：上田かおり 1部200円
年間購読料：個人会員2000円 広報会員(3部)5000円
法人会員1口(5部)10000円 賛助会員(1部)10000円
振替口座00940-0-161341
「まねき猫通信」



題字：
塩澤 文男
(しおざわ・ふみお)

もくじ

とくしゅう えき あんぜんさく けんしょうほうこくかい
特集：駅ホーム安全柵検証報告会-2
りレーエッセイ 懐かしい歌-佐野武和-4
しんぶん せいけん ほんしつ つた いしづかなおと
新聞は政権の本質を伝えたか-石塚直人-5
しょう しゃ せんじん こよう そうじゃし こころ
障がい者千人雇用めざす総社市の試み-6



めぐみ
絵：まこ なまこ

トリの眼・ムシの目・ニャンコの目

5月21日、久々に「住民側勝訴」が報じられた。「大飯原発」の再稼働について運転の差し止めを命じたのは、福井地裁・樋口英明裁判長。「もんじゅ」設置許可を無効とした名古屋高裁金沢支部判決(2003年)と「志賀原発2号機」の運転差し止めを命じた金沢地裁判決(06年)に続く3例目だが、先行2例は上級審で原告の敗訴が確定している。今回も、関電側は「即時控訴する」と厚顔ぶりを露わにした▲判決文において「原発の稼働は法的には電気を生み出す一手段である経済活動の自由に属し、憲法上は人格権の中核部分よりも劣位に置かれるべきだ」と断定したことに、大いに注目したい。この勝訴が「福島第一原発」事故以降、住民側が提訴した16の訴訟に有利な影響をもたらすことを強く願う▲「…多数の人の生存そのものに関わる権利と電気代の高い低いという問題を並べて論じるような議論に加わり、議論の可否を判断すること自体、法的には許されない」とする関電への批判も至極まっとうである。これは「電気が足るか足りないか」という問題ではない。足りても足らなくても、原子力なんてやってはいけないのです」という小出裕章さんの主張と軌を一にする文言だ。控訴審でも勝利を！全原発の廃炉を！ (ハギ)

しょう しゃ たちば
障がい者の立場で
あんぜん えきりよう かんが
安全な駅利用を考える

かどうしき さく
可動式ホーム柵3タイプ・検証報告会
けんしょうほうこくかい

かんさいかくてつどうがいしゃいちどう かい
関西各鉄道会社一堂に会し、勉強会
べんきょうかい

▶ 調査メンバー・岸本慶子さん

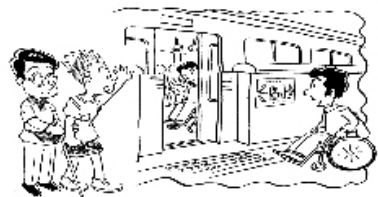


可動式ホーム柵実証・検討チームは、5名で構成されています。視覚障がい者（全盲・弱視）、車いす（電動・手動・ベツド型）利用者という、それぞれ違う障がいの立場からホーム柵

様々な視点で検証

5月12日、「障がい者の立場で安全な駅利用を考える」可動式ホーム柵3タイプ・検証報告（主催・アクセス関西ネットワーク）が、大淀コミュニティセンターで行われました。鉄道運転事故に占めるプラットフォーム関連事故の割合は17・5%で、踏切事故、線路内立ち入り、次ぐ件数となっています。バリアフリー新法でも、駅の新設や大規模改修時には、ホームドアやホーム柵の設置が義務づけられており、今ある駅についても設置基準に沿って設置する努力義務が定められています。ホーム柵は、鉄道利用の安全性を効果的に高めますが、関西は関東に比べて設置が遅

れています。アクセス関西ネットワークは、関西でのホーム柵導入を進めるため、試験設置が行われている駅（関西1カ所、関東2カ所）を検証し、どのモデルがいいのか？各モデルのよい点・悪い点を、鉄道会社に伝えるため、実地調査を行いました。この日は、関西の鉄道各社10社の担当者も参加し、各モデルの評価に注意深く耳を傾けていました。関西で営業する大半の鉄道事業者が参加したのは、初めてのことで、事業者と障がい当事者との対話によって生み出される「交通バリアフリー」の可能性が大きく開きそうです。（文責・編集部）



を検証するためです。実証検討チームは、可動式ホーム柵の試験設置が行われている関西1カ所（JRゆめ咲線・桜島駅）、関東2カ所（東急田園都市線・つきみ野駅、相模鉄道いずみ野線・弥生台駅）の駅に行き、チェックポイントの良い点・悪い点を比較・評価しました。

- 基準となる
① ホーム柵下の隙間は6項目です。
② 設置費用、強度、④

乗降客が多くホームの狭い駅での設置状況、⑤ホームと車輦の隙間・段差がなくスムーズに乗降可能か？、⑥わかりやすい色分けや案内表示があるか。①は、白杖を使う視覚障がい者からの視点です。柵下の隙間が20センチ以上あると白杖で柵が認識できません。幼児が柵をくぐり抜けてしまう危険性もあります。②は、従来型では1駅あたり約3億円の費用がかかるため、安くできればより多くの駅に設置できます。③は、電動車いすが万が一柵に当たっても耐えられるか？という電動車いす利用者の視点です。ホームの混み具合によっては柵に接触し

可動式ホーム柵

ホームからの転落や列車との接触事故防止などを目的とした安全対策。高さは腰高以下。完全にホームを被うフルスクリーンタイプよりも安く導入できることから、ホーム柵を設置していなかった既存路線へのワンマン運転化や安全対策により導入される場合も多い。

ロープ式ホーム柵

ロープが上下に動く仕組み。ホーム柵としては最も安く導入でき、ドアの位置や車両の長さの異なる車両にも柔軟に対応する。また、メンテナンスの費用も安いので、乗降の少ない駅に向いている。

てしまう可能性があるからです。転落防止のためにも一定の強度が必要です。④は、車輦との接触事故を防ぐため、ホームが狭いほど転落を防ぐために柵が必要で、⑤段差・隙間解消は、車いすやベビーカー利用者にとっても重要です。⑥弱視の方からの視点です。周囲の景色とホーム柵の色が似ていると柵が視認できないからです。

見えてきた
改良ポイント

① ホーム柵下の隙間を20センチ以下にして、白杖で柵を認識できるようにする。

- ② 自分がどの車輦のどの位置に乗っているのか？ 点字表示でわかるようにする。
③ ホームで自分のいる場所を見失うことがあるので、点字ブロックだけでなく、ホーム柵があった方が安心できる。
① ロープが細いと風景と一体化してしまふので、太めの方が良い。本数も多い方が良い。
② 柵の色は、時間帯や日当たり・天候などにより見え方が違うので、「黄色」がいいとは必ずしも言えない。
③ 視覚障がい者は、柵に触れながらドア位置を確認するころもあるの、柵に近づきすぎた場合、離れるように警告音声が流れるのは問題がある。柵に一定の力が加わった時や、柵より外側に手や体が出た

残された課題 克服に向けて

自立生活夢宙センター 岸本慶子

私も、5～6年前に柱を避けようとしてホームから転落した経験があります。狭いホームでは点字ブロックが柱のギリギリについていたりするので、柱を避けているうちに方向を見失い転落しました。自力で這い上がり、たいした怪我には至りませんでした。他にもヒヤッとしたことはたくさんあります。

今回の実地検証では、柵下の隙間が20センチ以上あると白杖で柵を認識しにくくなることがわかりました。幼児が柵をくぐり抜けてしまう危険性もあるので、柵下の隙間は、20センチ程度にして欲しいと思います。柵に近づくと離れるように警告音声が出るので、柵に触れながらドア位置を確認することができません。正式に設置することになれば、ドア位置がわかるように点字ブロックなどで工夫が必要だと思っています。

ドア位置の変化は最小限に

今回の報告会に参加した関西各鉄道会社の報告を聞くと、車いす利用者の視点も含めて、大阪市営地下鉄の取組が最も進んでいるように感じました。現在関西で、ホーム柵が設置されているのは、大阪市営地下鉄と京都市営地下鉄です。他の鉄道会社は、相互乗り入れもあり車輛のドア位置が一定でないために、設置が進まないという事情は共通でした。

すぐに解決するのは難しいですが、政府が技術開発を支援するとか、車輛の統一基準を作るとかすれば、車輛の製造コストも下がり、普及しやすくなるのではないのでしょうか。

今回検証した3タイプについては、何を優先するか？によって開発の方向性が決まってきます。転落防止に加えて、ドア位置の変化に対応しやすい点が、今回試験設置した柵について共通のアピールポイントだと思いますが、ドアの位置がコロコロ変わるのは、視覚障がい者にとっては困ります。自分がどの車輛のどの位置に乗っているのかがわかるように案内表示や点字ブロックの充実が望まれます。同時に段差解消にも取り組んでほしいと思います。

今後、鉄道会社への要望を続けますが、今回検証した試作安全柵は、どのタイプも残された課題があります。私たちが指摘した問題点を克服し、より安全で使いやすいものに仕上げたいと思っています。

時に、警告音声が流れるよ
うになるといい。
ストレッチャー型電動車いすの
立林巳喜男さん
①ホームと電車の間がフラット
だと、駅員さんに声をかけず
に乗り込めるので楽でした。
②可動式安全柵は手軽ですが、
強度に不安があります。雨
にも弱そうで、ロープ式は
首がひっかかったら危険だ
と思います。

昇降式ホーム柵のある駅は、
どこも段差が解消されてお
らず、乗降に時間がかかっ
てしまった。
①電動車いす 川本将勝さん
②電動車いす でぶつかった時に
ロープの強度が耐えきれ
るのが心配。
当事者と事業者
対話が重要
最後に、佐藤聡さん（メイ
ン ストリーム協会）が、報告会
の意義と今後の活動について、次



▲ J R 桜島駅可動式ホーム柵

のようにまとめました。
ホーム柵を普及させるにあ
たって、当事者の声を鉄道会社
の人たちにも聞いて欲しいと
思っています。各社をお招きしまし
た。幸い関西で運営されている

ほとんどの鉄道会社が一堂に会
する場となりました。こんな
場は、東京でもないそうです
から、日本初になるのかもし
れません。せっかくなので、頂
いたので、この場を建設的な場
とするために「交渉」ではなく
「勉強会・報告会」としました。
ホーム柵は、視覚障がい者に
とっては生死を分けるような
重要設備なので、是非設置を
進めて欲しいのですが、関西では
設置が進んでいません。その
理由は、鉄道会社の相互乗り入
りで、車輛の長さやドアの枚数

が違いため、固定式では対応で
きないとのことでした。このた
めドアの位置や枚数が変わって
も対応できる可動式安全柵が、
国土交通省の助成金を使って3
タイプ開発されました。
今日の各鉄道会社の報告で
は、その重要性について十分
理解して頂いていることがわか
りました。当事者が実際の声を
伝えると、鉄道会社の技術者は、
熱心に聞いてくれます。技術者
のみなさんは、誰もが「使いや
すい駅を作りたい」と強く
思っていることを実感できま

す。当事者が事業者に施設の使
い勝手をしっかり伝えていくこ
とが重要です。
ホーム柵設置の際には、あ
わせて段差の解消が重要です。
大阪地下鉄の事例が紹介されま
したが、見事に段差が解消され
誰も使いやすい施設となつて
います。
今日の報告会をきっかけにし
て、当事者と事業者が日常的
に意見を言い合えるような関係
を作っていきたいし、私たち障
がい者も、要求するだけではな
く、事業者側の事情も理解しな
がら、より安全で使い勝手のい
い設備の実現に向けてともに考
え、建設的な場となるよう努力
したいと思っています。
アクセス関西ネットワーク
は、年2回の取組を行っています。
す。バリアフリー化に熱心な
団体や企業を表彰する「アクセ
ス関西大賞」も募集・選考して
います。
10月には、楽しみながら街
でバリアフリーチェックを行う
「なんばおにぎり」も開催しま
す。こうした集会や行動を通じ
て、様々な交通アクセスの課題
を共有し、解決に向けた運動を
発展させていきたいと思います。