

## J R 駅構内のバリアフリーの状況

若杉幸子

### ■はじめに

ホームページで公開した最初の著書(『還暦直後障害者になった私―快適な居住を求めて―』)の中で私は、①自宅の分譲マンションの共用部分がバリアフリーでないために住戸以外に自力で出ることができずにいるが、これを居住者全員で負担して改善する可能性は極めて低いこと、②タクシーを利用すれば当時の身体的状況でも日本中、いや世界中何処へでも移動できるが、それは経済的に大変なことである。それ故、身体障害者にとって自力で移動できることの意義の1つは、『(支払い能力に相応しい) リーズナブルな移動』にあると考えたこと、③そこで、移動の当面の到達目標を『車椅子で支援者つきで公共の交通機関を利用できるようになること』と定めてリハビリに励むことにしたことを報告した。

その後リハビリの甲斐があつて、玄関から共用部分の廊下に至るドア枠の障害と2階エレベーターホールの段差については、車椅子から降りて、立って車椅子の手すりを持ち上げて乗り越えることができ、その後は再び車椅子に乗って階下に下りるということができるようになった。

また、このようなリハビリの成果に併せるかのように、多くのJ R 駅構内にエレベーターが設けられた。そのお陰で車両の乗り降りの時だけ職員の手を借りれば自力でJ R を利用することができるようになり、行き先の駅に支援者が待っているか、あるいは行き先がバリアフリーでさえあれば、車椅子による公共交通機関を利用した移動は『概ね』自立できることが判った。

そのことを実感したのは、今年3月に友人と共に飛行機を利用して訪れた伊丹空港近くの友人宅までの移動と4月に友人たちと待ち合わせた新宿までの自力での移動であったが、最近のJ R 駅構内のバリアフリーの状況は私の生活に広がりを持たせた。

しかし、ここで『概ね』と書いたように、ネットで予めJ R の駅構内の様子を調べ、また、J R の駅案内に電話して詳しい状況について問い合わせしてから出かけた場合でも、実際のJ R 駅構内の状況は、予め得た情報とは異なることが多く、残念ながら行く前に1回は現地に行って予行練習をしなければ利用当日大変な目にあうことがありうることを判った。

先に書いたように、自力で改札口にたどり着くことができれば、そこから電車に乗り、到着駅で降りて改札口を出るまでは概ねJ R 駅職員の手助けが得られるので問題はないのだが、問題は自力で安全に改札口にたどり着くことができない、また、改札口から出て、自力で安全にタクシーあるいは自家用車に乗ることが出来ない駅構内の自動車乗降場所の状況にあった。

つまり、自宅からタクシーあるいは自家用車でJ R 駅構内に着いてから自力で安全に車から降りて改札口に向かうことができないタクシー降車場の状況とJ R を利用して帰る時に改札口を出てから安全にタクシーあるいは自家用車に乗ることができないタクシー乗車場の状況に問題があったのである。

また、タクシーや自家用車で駅構内に着いた時、あるいは改札口を出てタクシーや自家用車に乗る場所に行こうとした時にエレベーター位置の表示が乗降車場から確認できないために設置されているはずのエレベーターの位置が判らない、エレベーターの設備はあっても利用し難いという問題もあった。

そこで、今後頻繁に利用することが想定される東京方向と新宿・渋谷方向の2方向について、『エレベーターが設置されている最寄りのＪＲ駅までタクシーで行き、そこから到着駅までＪＲを利用し、到着駅から目的地まではタクシーを利用するか、あるいは、そこで支援者が待っている』という前提で、より経済的な移動を行う目的でＪＲ駅構内のバリアフリーの状況を調査することにした。

ＪＲ駅構内のみを調査する理由は、先に書いたように自力で改札口にたどり着くことができれば、そこから電車に乗ることと到着駅で電車から降りることについては職員にお願いするので、乗車する改札口から降車する改札口までのこの間は調査する必要がないと判断したからである。

なお、ＪＲ駅構内案内を公開しているホームページ及びＪＲ駅構内について電話で対応しているＪＲ駅電話案内サービスについてその実態と問題点を整理して、今回の実態調査の結果と合わせてまとめることにした。

調査目的等は以下の調査要領の通りである。

## ■調査要領

### 1、調査目的

車椅子を利用する身体障害者が自宅からＪＲを利用して自力で外出することを想定し、エレベーターを利用できる最寄りのＪＲ駅及び到着先のＪＲ駅の状況と駅構内のバリアフリーの状況を調査し、車椅子からの『安全な立位と乗り移り』と車椅子の『スムーズな移動』の実態を明らかにし、より経済的な移動を行うための資料とする。

### 2、調査の前提

- (1) 車椅子移動の状況は『手動の車椅子＋四点杖』による歩行である。
- (2) 身体障害の程度は身体障害者手帳２級の左半身不随であり、右手のみで右車輪を操作して走行することが可能
- (3) 自立の程度はつかまり立ちであり、ベッドから車椅子・車椅子から洋式便器の便座・車椅子から手すりの付いた椅子への移動が可能  
傾斜路については、車椅子から降りて捕まり立ちで車椅子の後ろに回り、車椅子の手に捕まって車椅子を押しながら歩行することが可能
- (4) 支援についてはＪＲ車両の乗降時のみＪＲ職員の支援を受ける。
- (5) 最寄り駅の対象はエレベーターが設置されている自宅からタクシーで最も近い駅であり、階段式の昇降機（以下、『電動リフト』と略称）のみの駅は対象外とした。  
到着先の駅の対象についてもエレベーターが設置されている駅で、私が普段通院に利用する駅と友人等と待ち合わせしやすい都心にあり複数の交通手段がある大きな駅である。
- (6) 到着先の駅で降りる場合、バリアフリーの場所に行く場合にはタクシーで、それ以外の場合には支援者が駅で待っているという前提で行う。  
今回の場合、上野駅ではタクシーを、新宿駅では支援者が待っているという前提で行った。

### 3、調査工程及び調査ポイント：

調査工程は、以下の別紙1の通りである。

東京方向の京浜東北線を利用する場合の最寄りの駅の『さいたま新都心駅』西口まで自宅からタクシーで行き、そこから浦和駅、上野駅に行き、上野駅から大宮駅に戻り、そこから池袋、新宿、渋谷方向の埼京線を利用する場合の最寄りの駅の武蔵浦和駅まで行く。

但し、この予定は、『そこから更に与野本町駅へ行き、与野本町駅西口からタクシーで自宅に戻る』ことに急遽変更された。

その理由は、調査当日大宮駅から埼京線で武蔵浦和駅に向かう途中の車内から、ホームページのネット上で駅構内図が掲載されていない埼京線の駅の殆どにエレベーターが設置されていることを知ったため、武蔵浦和駅以外で埼京線の最寄りの駅として与野本町駅<sup>〔注1〕</sup>を追加したためである。

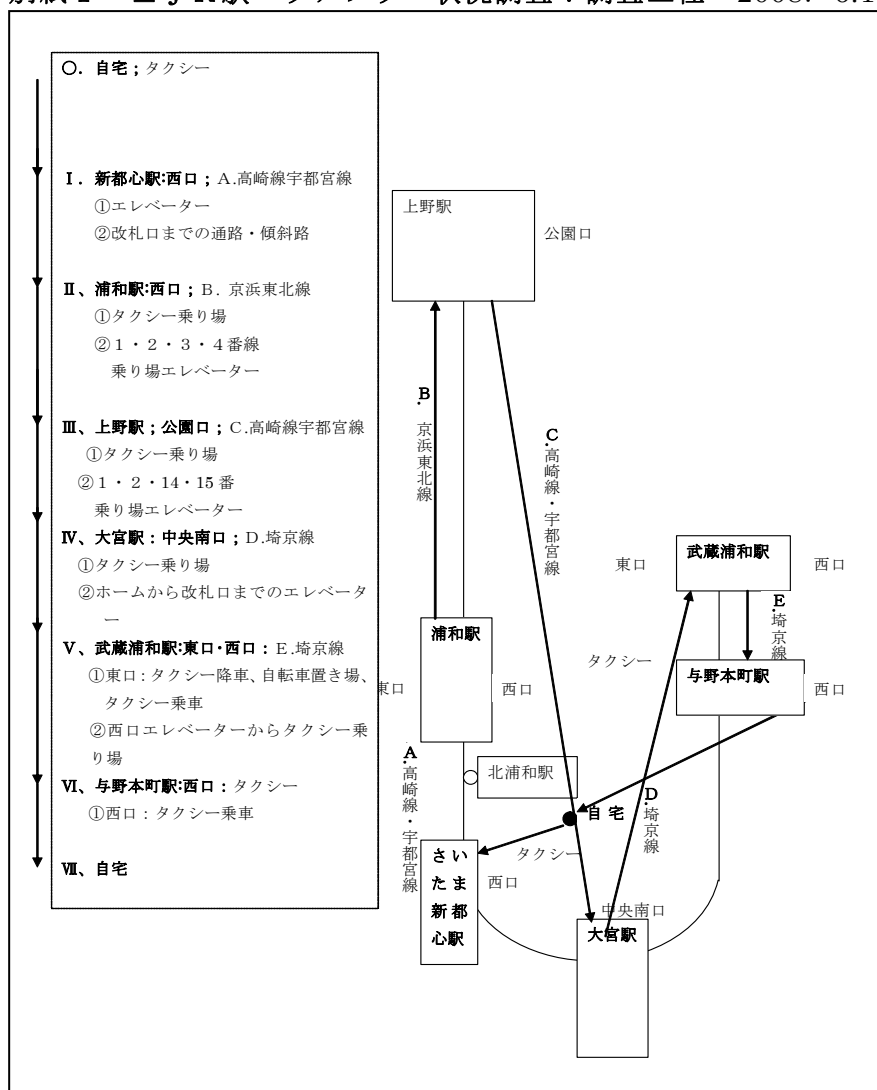
## ■調査結果

### 1. 各駅の状況

各駅の状況は次ページ以降の別紙2の通りである。

なお、図面はJ R 東日本の『駅構内図』<sup>〔注2〕</sup> 2007年6月時点のものである。

#### 別紙1 ■ J R 駅バリアフリー状況調査：調査工程 2008. 6.17



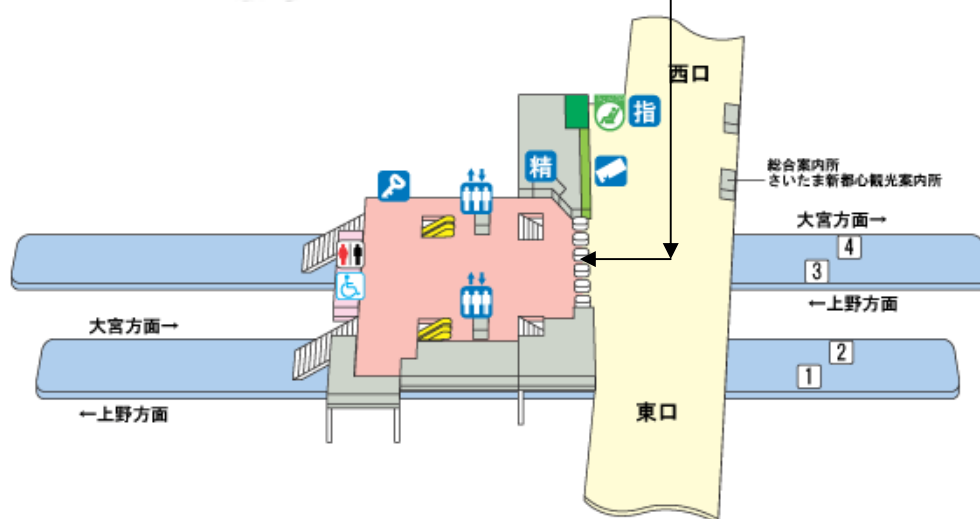
別紙2 ■ J R 駅バリアフリー状況調査：各駅の状況

さいたま新都心駅	利用線：高崎線・宇都宮線 行き先：J R 浦和駅	日時：2008年6月17日 担当者：写真協力：
----------	-----------------------------	----------------------------

写真：1階自動車乗降車場と  
左手にある1階エレベーター



写真：改札口まで  
の通路（傾斜路）



出典：J R 東日本ホームページ  
『駅構内図』、2008.6.17

■バリアフリーの状況、車椅子からの『安全な立位と乗り移り』、車椅子の『スムーズな移動』の実態、問題点など

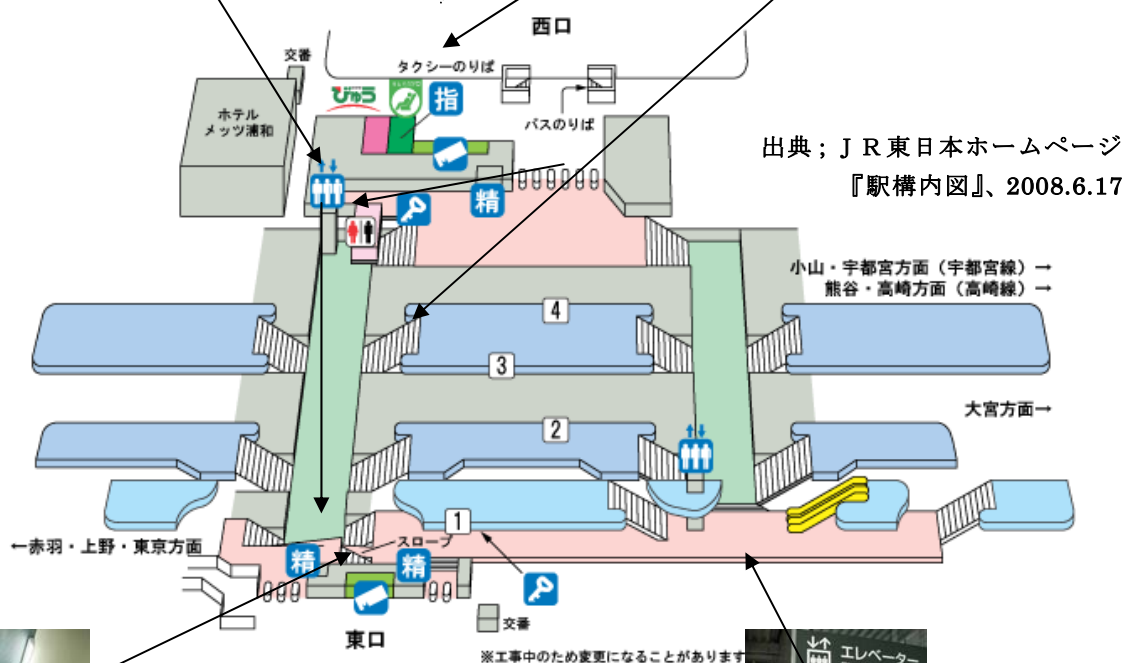
- ① 1階の自動車乗降車場はバリアフリーである。
- ② そこから左手に見える位置に2階の改札口に通じるエレベーターがある。  
それより先のバス乗降車場の左手にもエレベーターがある。  
但し、このエレベーターを帰りに利用すると、エレベーターを降りて1階にあるタクシー乗り場まで相当距離があり、そこまで更に車椅子を走行させる必要がある。
- ③ 2階エレベーターから改札口まで通じる通路の一部に片手操作の車椅子では走行できない傾斜路があり、車椅子を押して改札口まで走行する必要がある。  
この傾斜路の傾斜が建築基準法の規定通り 1/12 であるかどうかは判らないが、車椅子生活者としてこの傾斜路の設計計画に疑問を感じた。

別紙2 ■ J R 駅バリアフリー状況調査：各駅の状況

浦和駅	利用線：京浜東北線 行き先：J R 上野駅	日時：2008 年 6 月 17 日 担当者：写真協力：
-----	--------------------------	---------------------------------



写真；左から各ホームの通路に向かうエレベーター、タクシー乗り場、電動リフトで3・4番線へ



出典；J R 東日本ホームページ  
『駅構内図』、2008.6.17



写真；左 エレベーターへ通じるスロープ

右 1・2番線へ通じるエレベーター



■バリアフリーの状況、車椅子からの『安全な立位と乗り移り』と車椅子の『スムーズな移動』の実態、問題点など

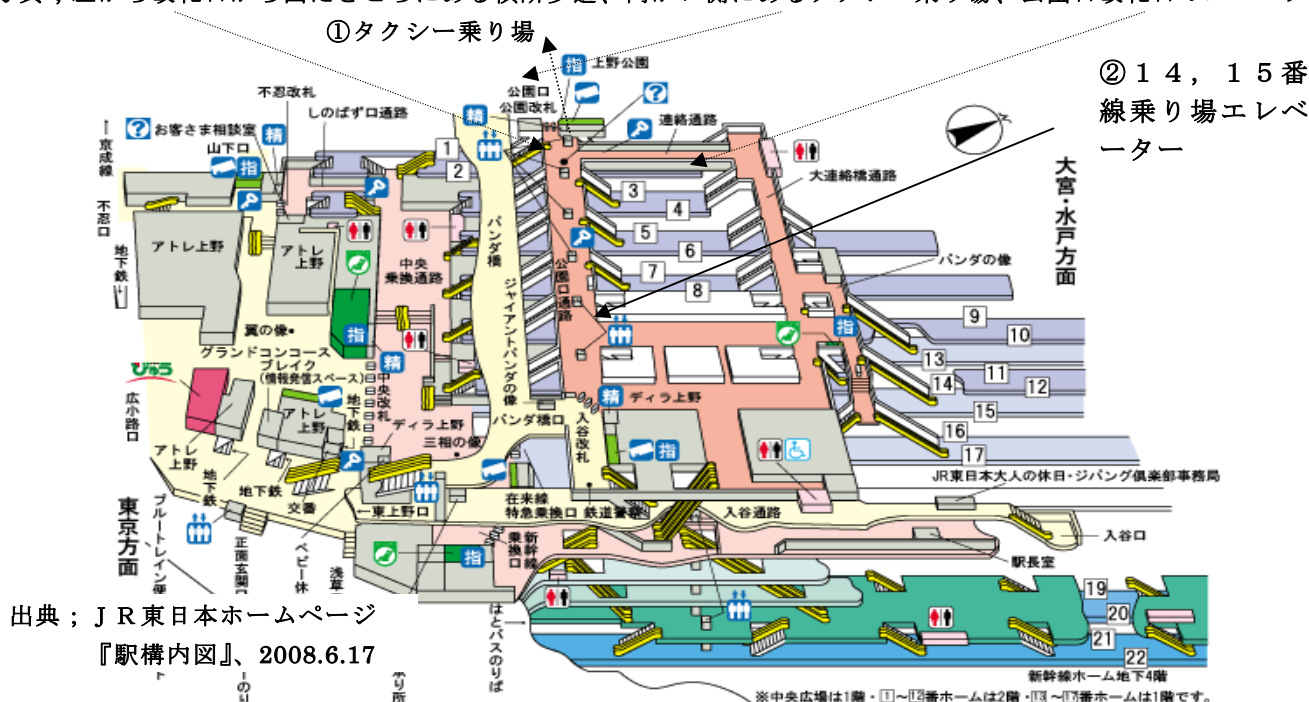
- ①西口には各ホームに向かうための通路に至るエレベーターがあるがその位置が判り難い。
- ②3・4番線乗り場へ行くためのエレベーターはない。  
2人の職員がその都度設置して操作する電動リフトがあり、それで乗降する。
- ③1・2番線乗り場へ行くためのエレベーターがある。
- ④『駅構内図』には、東口近く通路に『スロープ』の文字表示がある。  
しかし、このスロープについては、『駅構内図』にその上下方向（↑・↓、UP・D.N.）が示されていないため、どこに向かうために設置された設備であるのか判り難い。
- ⑤②及び④の情報が『駅構内図』に示されていないので予め知ることはできない。
- ⑥この駅は3つのホームがある小規模な駅であるが、電動リフト、スロープ、エレベーターの3つの移動手段があり、車椅子利用者のみならず高齢者等一般乗降客にも利用し辛い。  
なお、東口は工事中のため、図面等も変更になることが予想される。

別紙2 ■ J R 駅バリアフリー状況調査：各駅の状況

<p>上野駅</p>	<p>利用線：高崎線・宇都宮線 行き先：J R 大宮駅</p>	<p>日時：2008 年 6 月 17 日 担当者：写真協力：</p>
------------	-------------------------------------	---



写真；左から改札口から出たところにある横断歩道、向かい側にあるタクシー乗り場、公園口改札口のスロープ



■バリアフリーの状況、車椅子からの『安全な立位と乗り移り』と車椅子の『スムーズな移動』の実態、問題点など

- ①公園口改札口を出た道路は一方通行である。駅構内にタクシーを停車する場所がない。
- ②公園口改札口を出ると駅構内にスロープ<sup>(注3)</sup>があるので、そこを降りて歩道に出る。
- ②タクシー乗り場は歩道を渡った向かい側にあるので、横断歩道を渡る必要がある。
- ③横断歩道を渡ってその先の歩道に上るためには、歩道の段差が取り除かれて少し傾斜がついた歩道をのぼる必要があるため、そこから車椅子を降りて押して歩く必要がある。
- ④歩道に上っても横断歩道近くで直ぐ傍にあるタクシーに乗ることはできない。客待ちのタクシーの最前列<sup>(注4)</sup>に行くために車椅子を押して長い距離を歩行する必要がある。
- ⑤タクシー乗り場の状況は車両と車両との間に必要な距離があり、きちんと立位を保って安全に車椅子からタクシーの座席に乗り移ることが出来た。
- ⑥今回は帰りのタクシー利用<sup>(注5)</sup>について調査しなかったが、帰りのタクシー利用<sup>(注6)</sup>については公園口の道路が一方通行のため、帰りのタクシーからの降り方などが不安になった。
- ⑦この駅は駅の乗降客のみならず、地下鉄等の乗り継ぎ客のための駅でもあることを考えると、高齢者等の安全な乗降を確保するためには、地下鉄等連絡する交通機関との連携が必要である。そのためには全ての改札口を対象に、また、駅構内のみならず地下鉄・バス等駅周辺の交通機関を含む全体的な交通計画とバリアフリー化、それらの情報提供が必要と考える。



別紙2 ■ J R 駅バリアフリー状況調査：各駅の状況

大宮駅	利用線：埼京線 行き先：J R 武蔵浦和駅	日時：2008年6月17日 担当者：写真協力：
-----	--------------------------	----------------------------



写真；タクシー乗り場、タクシー乗り場からエレベーターまで、中央自由通路

写真；中央自由通路から改札口まで、ホームのエレベーター



出典；J R 東日本ホームページ

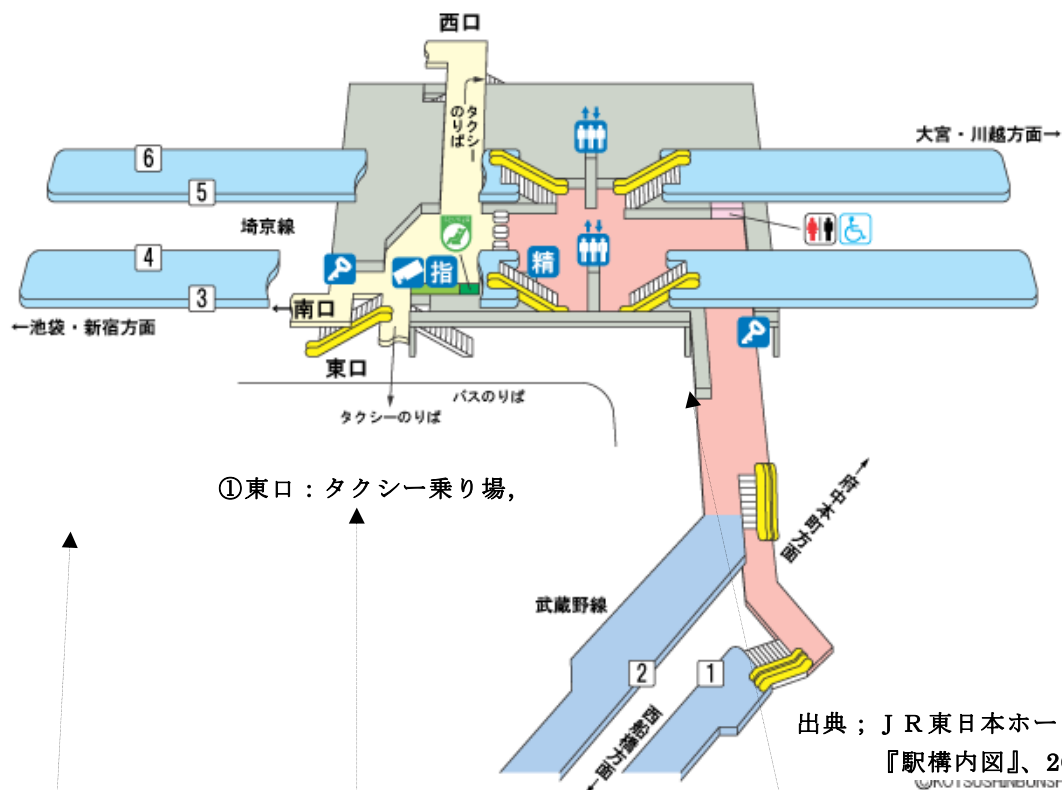
『駅構内図』、2008.6.17

■バリアフリーの状況、車椅子からの『安全な立位と乗り移り』と車椅子の『スムーズな移動』の実態、問題点など

- ①西口駅構内のタクシー乗降車は客待ちのタクシーが占拠していて、安全に降りる場所がない。遠くで降りて車道を車椅子で走行して駅構内に入った。
- ②西口駅構内のタクシー乗降車には改札口に向かうエレベーターがあるというが、案内がないので人に聞かないと判らない。
- ③西口駅構内のタクシー乗降車場近くのエレベーターを降りると広い中央通路がある。中央通路に面したところには図面では予め判り難い複数の改札口がある。待ち合わせをする時には予め改札口を特定しておかないと当日行き違いの恐れがある。
- ④この駅は車両で来る乗客が安全に車両から乗降車するための配慮に欠けている。
- ⑤この駅が県内唯一の新幹線発着駅であることを考えると、県内鉄道駅の要としての役割を担う意味から、今後ニューシャトル、東武線、タクシー・バス等他の交通機関と連携して高齢者等の安全な乗降を確保するための総合的な交通計画と情報提供が必要と考える。

別紙2 ■ J R 駅バリアフリー状況調査：各駅の状況

武蔵浦和駅	利用線：埼京線 行き先：J R 新宿駅	日時：2008 年 6 月 17 日 担当者：写真協力：
-------	------------------------	---------------------------------



①東口：タクシー乗り場，

出典；J R 東日本ホームページ  
『駅構内図』、2008.6.17



写真；左から東口にある車椅子専用駐車場、タクシー乗り場、チェーンで囲われた構内と東口エレベーター

■バリアフリーの状況、車椅子からの『安全な立位と乗り移り』と車椅子の『スムーズな移動』の実態、問題点など

①東口のタクシー乗り場は空いていて(注7)、乗ってきたタクシーをバリアフリーの歩道につけることができたので安全にタクシーから降りることができた。

②東口には車椅子専用駐車場(注8)があった。

しかし、この車椅子専用駐車場は、地元のタクシーの運転手や車を利用してきた我々にも気づかないくらい判り難い位置にあり、案内情報もない。

③帰りのタクシーについては、車道と歩道に間隔があり、安全に車椅子からタクシーの座席に乗り移ることができた(注9)。



## ■ J R 駅バリアフリー状況調査：各駅の状況

与野本町駅	利用線：埼京線 行き先：J R 新宿駅	日時：2008 年 6 月 17 日 担当者：写真協力：
-------	------------------------	---------------------------------

各駅の調査結果は上記の通りであるが、ネット上に駅構内図が掲載されていない  
与野本町駅は結果を別紙 2 の様式で報告できないため別の様式で以下に報告する。



写真 与野本町駅

### ■ バリアフリーの状況、車椅子からの『安全な立位と乗り移り』と車椅子の『スムーズな移動』の実態、問題点など

- ①ホームから通路に、通路から改札口にエレベーターが設置<sup>(注 10)</sup>されていた。
- ②西口のタクシー乗降車場は客待ちのタクシーに占有されており、降車<sup>(注 11)</sup>は遠くの車道で降りる必要があることが予想された。
- ③タクシー乗り場のタクシーの停車方法<sup>(注 12)</sup>は車道と歩道との間に必要な間隔がないため、安全に車椅子からタクシーの座席に乗り移ることができない。

〈注 1〉与野本町駅はネット上で駅構内図が掲載されていないため、各駅の状況について調査結果を公表する際、この駅については別紙 2 の様式で報告できないことをここで予めお断りする。

〈注 2〉調査票は J R で公開されている 2007 年 6 月時点の駅構内図を無断で用いた。

その理由は以下の①～③に示す通りである。

J R 東日本におかれましては、無断で『調査時点に J R が公開している駅構内図を用いたこと』と『調査後に駅構内図を用いて調査結果を明らかにして公開したこと』について、J R で公開されている駅構内図を用いた以下の理由と出典を明らかにすることをもって、お許し願いたい。

- ①『利用できる最寄りの駅及び到着駅と駅構内のバリアフリーの状況を明らかにすること』が本調査の目的であるため、実際に J R で公開されている J R 駅構内図に手を加えず、そのまま利用する必要があったこと。
- ② J R のホームページに公開されている『J R 駅構内図』に手を加えた調査票で調査を行いその結果を J R 駅構内の問題・課題として公表することは、調査目的に反するばかりでなく、調査結果の信頼性を損なう恐れがあること。
- ③今回の調査は行政機関や営利企業など、がそれぞれの目的のために実施したものではなく、それらとは独立した中立的な地域の一住民の障害者、いわば、非営利の中立的な者による研究的活動であること。

（注 3）後日利用した時には J R 職員がスロープを降りて歩道まで車椅子を押してくれた。

但し、このサービスは個人の善意であるため、このようなサービスを当てにした安全の確保は期待できない。

（注 4）後日利用した時には J R 職員が横断歩道を渡って、タクシー乗り場の最前列まで車椅子を押してくれた。

但し、このサービスは個人の善意であるため、このようなサービスを当てにした安全の確保は期待できない。

(注 5) 後日利用すると、確かに行きと同じ横断歩道の向かい側で降ろされた。それ故、公園口の切符売り場と改札口に行くために、行きと同じように横断歩道を渡った。

(注 6) 帰りのタクシーについては、どのあたりで降ろされるかで安全性に違いがあることがその後の数回の利用で判った。

後日利用した時には、横断歩道近くで乗車待ちタクシーの最後部につけて降ろしてくれた。その時はトランクから車椅子を下ろしてゆっくりと車椅子に乗ってから歩道を安全に渡ることが出来た。また、ある時は歩道から遠く乗車待ちタクシーの最後部よりも後ろの坂道近くで降ろされた。そのため、ゆっくり車椅子に乗り移ることも出来ず、傾斜した車道と歩道の間で車椅子にのることになり、そこから抜け出して歩道に向かうには相当神経と時間を使った。

また、この時の様子を気遣い親切から手を差し出してくれた歩行者が何回かあった。

この親切は大変ありがたいが、車椅子から降りようとしている動作中、急に車椅子に手をかけられたり、途中で動作を遮られたりすることは転倒等の危険を考えると、とても「怖い」と感じた。その時には一瞬「触らないで下さい。」と声を出すだけで精一杯で、相手の親切を思いや遣ったり、お礼を言ったりする余裕もなかった

また、ある時には、タクシーを右側につけて、車椅子に乗ったままの私を車道から歩道の平らな所に移動させてくれた運転手も何人かいた。

但し、このサービスは個人の善意であるので、このようなサービスを当てにした安全の確保は期待できない。

(注 7) 調査日前にこの駅を利用した時、東口でタクシーを降りようとした時、客待ちタクシーが沢山停車していて、タクシーから降りる場所がなかったことがあった。

また、駅構内のタクシー降車場を求めてタクシーを走行したが、駅構内の歩道は殆どチェーンで囲われ降車できない。更に、その殆どが駐輪場化していた。タクシーを降りることができたのは西口近くの横断歩道の上であり、そこで降りて一段高い歩道で車椅子に乗りエレベーターがある西口まで走行したのだが、この間安全性について大変不安であった。

(注 8) 調査日前にこの駅を利用した時には気づかなかった。

何回か利用しているのに、その度にこの設備が利用されなかったことを考えると、この設備は地元のタクシーの運転手にも知られていないことが判る。

(注 9) 調査日前にこの駅を利用した時、帰りのタクシーについては、タクシーと歩道との間隔が狭くてタクシー近くで安全な立位で座席に乗り移ることが出来ず、後ろのタクシー運転手が私の身体に触れて後ろを支えて乗り込ませてくれたことがあった。

家族でもなく車椅子利用について少しでも専門的訓練を受けたことがないタクシー運転手等が障害者の身体に触れて支援することの安全性については危惧するところではあるが、そのことは別にして、このように安全にタクシーの座席に乗り降りすることかできるかどうかはその時々で異なるため、安全性については不確実である。

(注 10) この駅を調査対象駅に急遽決めた理由は、前述の『実施要領、3、調査工程及び調査ポイント』にも記録した通り、この駅はネットの JR 駅構内図に記されていないためこの駅にエレベーターが設置されていることを予め知ることができなかったが、調査当日電車に乗ってエレベーターが設置されていることを初めて知ったことによる。

(注 11) 調査日前にこの駅を利用した時、西口のタクシー乗り場は客待ちのタクシーが少なく、降車時にはすぐに構内の歩道につけることができた。

このように安全にタクシーに乗り降りすることかできるかどうかは時々で異なるため、安全性については不確実である。

(注 12) 調査日前にこの駅を利用した時、タクシー乗り場のタクシーの停車方法は車道と歩道に間隔があり、安全に車椅子からタクシーの座席に乗り移ることができた。

このように安全にタクシーに乗り降りすることかできるかどうかは時々で異なるため、安全性については不確実である。

## 2. まとめ

### (1) J R 東日のサービスの状況

#### ①便利になった J R 東日本の移動サービス

今回利用したサービスは私が利用した 2007 年以前からあったのであろうが、J R 東日の電車利用に関する『電話サービス、駅構内図、エレベーターの設置、改札口から電車乗降までの移動サービス』などの各種サービスは車椅子利用者には大変ありがたい。

私はこれまでタクシーを利用して車椅子ごと移動する方法のみ行ってきたため、主に経済的な理由で移動の場所や回数に制限を受けてきた。しかし、エレベーターの設置と改札口から電車乗降までの移動サービスによって、従来の何倍もの外出の機会を得ることができ、生活の範囲が広がった。

また、利用して判ったことだが、このような J R 東日のサービスの進展にも関わらず、車椅子利用者が駅を自力で利用するためにエレベーターを利用するという光景は稀にしか見られず、時々団体あるいは介助者付き利用の例が見られるだけであった。

それに比べて、現在エレベーターを利用する人の多くは、ベビーカーを利用して移動する子育て期の母親や若い夫婦や杖を利用して歩行する高齢者や階段の乗降を避ける高齢者やその他若い健常者である。

これらを見ると、公的施策が従来の障害者福祉から子育て支援と高齢者支援にシフトし、急激に変化したことが判る。

また、優先席についての車内アナウンスも従来私が耳にしていた内容は変わり、高齢者等の他に、妊婦や小さい子供連れの母親などに対する内容が追加されていた。

J R 東日の各種サービスで今後期待したいことは、都心などにおける地下鉄など他の交通機関との連携である。特に、これらを繋ぐ連絡通路との間の移動についてバリアフリー化を推進するとともに、それらの情報を公開して安全な移動に役立てることを期待したい。

#### ②不明確な J R 東日本中央部局の電話案内情報

この 2 年前あたりから、電話問い合わせに対して、よく知っている最寄りの駅でさえ、電話は最寄りの駅には繋がらず、J R 東日本の中央部局に繋がり、電話応対はその職員が行なうように変わった。

中央部局の職員は、問い合わせを受けた駅の様子を全く知らない状態で、我々が開いているのと同じようなネット情報をみながら電話応対をしている様子がうかがえ、そのためか提供する情報が不明確なばかりか、正確さを求めて再度電話する必要が度々生じた。

例えば、かつて J R 東日本の大宮操車場を含む地区を再開発してできた最寄りのさいたま新都心駅は、利用するタクシーを東口で降りるか西口で降りるかによって、車椅子利用者が改札口まで車椅子を自力で操車する距離が大分異なることが予想される。その理由は、新しく出来た西口駐車場から改札口までは、かつての幅の長い操車場を横切って渡る形で車椅子を操作する必要があることが、地元をよく知っている私には、想定できたからである。そこで電話に当たって J R 東日本の職員にこれらの理由、質問の意図を説明してから、「タクシーは西口で降りた方が良いか東口が良いか」と聞くと、「どちらでも良い」と、ま

た、「それでは改札口はどちらが近いか」と聞くと、「どちらからでも同じである」と答えるのである。

実際に調査をしてみると、ネット上で見ていただけでは判らないはずであり、駅の改札口は私が想定していた東口と西口との2箇所にあるのではなく、1箇所しかなく、東口、西口どちらのタクシー停車場で降りても向う改札口は1箇所なのであった。しかし、東口、西口とではエレベーターから降りて歩行する距離は大分違っていた。西口から向かうには、私が想定していたようにかつての長い操車場の幅を突き切る形で車椅子を長い距離走行しなければならず、歩行距離は東口よりもずっと長く、また、その過程にはネット上で見ていた図面では標記されていない片手操作の車椅子では歩行できない長い傾斜路があるなど、東口からタクシーを降りて改札口に向かうことが正解であることが判った。

私はこの時期は車椅子を降りて立位を保ちながら車椅子の手に捕まりながらそろそろと車椅子を押して進むことが出来たので、誰も付き添いのない場合でもかろうじて改札口に付くことができたが、それができない障害者はその情報を予め得て、そこまでは支援者と共に来る必要があること、また、支援者などと改札口で待ち合わせる場合、待ち合わせ改札口は1箇所であるという情報を必ず教える必要があることが判った。

例えば、大宮駅のエレベーターの状況について尋ねると、「タクシーを降りると目の前にエレベーターがある。それに乗って2階に行き、それを降りると改札口がある。改札口を入ると各線のホームに行くエレベーターがある。」と答えた。

しかし、私が入院前に知っている大宮駅のエレベーターは、『ルミネ』という店舗の中にあり、タクシー降車場の位置から見える範囲にはない。そして、店舗内のエレベーターを降りてすぐに改札口は見えない。『ルミネ』の店舗を出るとそこは改札口に向かう広い長い通路であり、通路の先に左右に改札口があるのである。

今後改札口で支援者の人と待ち合わせることがありうるので、私は再度電話をして、『ルミネ』の店舗を出るとそこには改札口はなく通路があるのだが、通路の先の改札口は何という改札口か。」と尋ねると、『左右に2つある。』と答えるだけであった。

更に、「ホームに向かうエレベーターに乗るためには左右2つある改札口のどちらから入ったほうが良いか。」を確かめるために再度電話をかけると、「どちらでも良い。」と答えた。

実際行ってみると、タクシーを降りた所には入院中に新しくエレベーターが出来たらしく、『ルミネ』という店舗の中にあるエレベーターを利用する必要はなかった。また、エレベーターを降りたところは私が予想していたように改札口に向かう幅の広い長い通路があり、その左右に2つずつ2箇所、合計4箇所の改札口があった。そのため、支援者などと待ち合わせる場合には、予め改札口を特定しておかなければぐれることがありうることも判った。

以上のように、現況の中央部局の職員による電話対応は十分知り尽くしている最寄り駅の情報でさえ不明確であり、実際の利用までに十分な予行練習が必要になるなど、情報提供の機能が不十分であることが判った。

### ③不正確なJR東日本ホームページの『JR駅構内図』

私は必要があって今年初めJR東日本ホームページにアクセスして『JR駅構内図』を利用したことがある。

『JR駅構内図』で案内する駅、案内しない駅についてその分類基準が明記

されていないので必要な駅の情報があつたり、なかつたりしていて情報提供が不十分であることが判った。

例えば、最寄りのさいたま新都心駅についてみると、タクシーを降りるとエレベーターがあり、それを降りると改札口に向かう長い通路があるが、前述のようにその一部に長く続く傾斜路があり、モーター付あるいは両手操作の車椅子でなければ、片手操作では自力で上り切れないのだが、図面には平面しか表示されていないので、私のように車椅子を降りて立位を保ちながら車椅子を押して進むことができない障害者は、そこまでは支援者をつれてくる必要があるのだが、それを予め知らずに1人で出かけたなら当日困ることが起きる。

例えば、よく知っている最寄りの浦和駅の場合、入院前にはエレベーターはなかったが、東口の再開発と共に駅が改善され東口にエレベーターが出来たらしいという情報を車椅子専用タクシーの運転手から得た。ネットを検索すると、図面上では東口から1・2番線に通じるようにも見えるエレベーターが記載されている。

調査すると、確かにこのエレベーターは1・2番線に通じる。

しかし、このエレベーターは東口からしかバリアフリーの状態で利用することはできない。西口改札口からこのエレベーターを利用するためには、途中で長い傾斜路があり、そこを通る必要があるのだが、この傾斜路を利用しなければ東口に設置されたエレベーターを利用することができないという情報を明確には図面から読み取ることができない。その理由は、西口改札口と傾斜路と1・2番線に通じるエレベーターとの関係についての情報が不明確なためである。

また、西口近くに設けられているエレベーターについては、それで直接3・4番線に降りられるのかどうかということが図面上では判りにくい。実際、そのエレベーターは3・4番線に向かうのではなく、1～4の各番線に向かうための通路に通じるためだけのものであり、3・4番線へは『電動リフト』を職員が2人がかりで用意して初めて到達できるというものであった。しかし、駅構内図には『電動リフト』の凡例がないので予め知る術がない。

また、図面には、『スロープ』の文字が標記されているが、このスロープがどの床の高さに対応したものであるのか、つまり、どこからどの床のレベルを繋ぐためのものであるのか判らない。実際は西口から東口及び東口のエレベーターに向かうものであるのだが、図面から判断することは難しく、図面にスロープの方向表示（↑・↓、UP・D.N.）がないなど、図面標記の不明確さにも問題があった。

以上のように、現況の駅構内図による情報提供は不明確、かつ不正確なものがあつて、情報提供の機能が不十分であることが判った。

#### ④片手操作の車椅子では走行できない傾斜路

J R 東日本のホームページの駅構内図には傾斜路の表示がないが、実際は傾斜路になっていて片手操作の障害者は上れない傾斜路がいくつかの駅にあつた。

例えば、私の入院中に建設された新しいさいたま新都心駅では駅改札口までの長い通路の一部がそのような状態であつた。

例えば、浦和駅についてみると、J R 東日本のホームページの駅構内図には浦和駅東口から1・2番線乗り場までエレベーターが設置されていたので、それを確認するためにこの駅で降車して調査したところ、このエレベーターに辿り着くためには、途中でホームページの駅構内図に『スロープ』とだけ文字表記された傾斜路があり、これを通る必要があつた。しかし、この傾斜路は片手操作の障害者の私では上れない傾斜であつた。



上野駅公園口切符売り場から改札口に至る傾斜路も同様であり、これらの情報を知らずに一人で行った場合、あるいは、私のように立位で車椅子を押して上れない場合、予定が大幅に狂い困ることが予想される。

このようなことを考えると、今後傾斜路及びスロープを設計する際は、利用対象等を明確に表示して頂きたいと考える。

例えば、傾斜路及びスロープの利用対象について、自立した車椅子生活者を想定したのか、それも片手操作か両手操作か電動車椅子か、支援する人がついている車椅子生活者を想定したのか、誰を想定して設計した設備であるのか、傾斜角、ないし、傾斜度等はどのくらいかということなどがエレベーター前の案内表示やピクトグラフ等に予め明記してあれば、利用者はそのように用意して利用できる。



写真 左：さいたま新都心駅西口駅構内から改札口まで  
右：浦和駅西口から1・2番線乗り場へ行く途中にあるスロープ



上野駅公園口から歩道や横断歩道へ行く途中にあるスロープ、  
切符売り場から改札口に行くときにも利用する

#### ⑤位置表示がなく判り難い改札口までのエレベーター

乗ってきたタクシーや自家用車などの車両を降りた位置にエレベーターの案内表示がないために、エレベーターの設備があってもあることが判らない。

駅を利用する人が皆ネットで駅構内図を予め調べて来るとは限らないので、設備があること自体の情報が伝わらなければあっても利用され難い。



写真 左：大宮駅西口の判りづらい位置にあるエレベーター  
右：中央通路にあるエレベーターの案内表示

## ⑥位置表示がなく判り難いため、利用され難い車椅子専用停車場

埼京線の武蔵浦和駅では、今回の調査以前に利用した時、前述の客待ちのタクシーのために車両から降りるのに大変困った。

ところが、今回車両から降りて構内を調査していたところ、隅の方に車椅子専用停車場を見つけた。

地元のタクシー運転手は前回も今回も車椅子専用停車場があることを知らなかったということであろう。あるにはあってもその位置は確かに判り難い。

車両に乗車中、又は、車両から降りた位置から以下の写真にある車道に記されている案内表示を見つめることは難しく、それ故、あっても利用され難い。



写真 武蔵浦和駅東口にある車椅子専用停車場

## (2) 駅構内のタクシー乗降車場の状況

### ①乗ってきた車両から安全に降りられないタクシー降り場

駅構内のタクシー乗降車場が客待ちのタクシーに占拠され乗ってきた車両から直接駅構内の歩道に降り立つことができず、遠くの車道で降りて車道を車椅子で歩行して歩道に辿り着かなければならない状況が多く駅のあった。



写真 左から大宮駅、武蔵浦和駅

## ②安全に乗車できないタクシー乗り場

駅構内で客待ちをしているタクシー乗車場のタクシーの停車位置が歩道ギリギリのため、障害者が車椅子からきちんと立ってタクシーの座席に移ることが出来ず、屈んだ姿勢で乗り移らなければならないため、安全なタクシー乗車ができない状況があった。



写真 与野本町駅

## ③ＪＲ東日のサービスと著しい差がある駅構内のタクシーサービス

タクシー運転手は高齢者であるからベテランであるとは限らない。運転手のマナーも高齢であるからベテランであるとは言い難い。また、運転手のサービスは徹底しておらず、人により、その時々で対応が異なり安定していない。

電車による移動を安全に終えて、次の移動手段であるタクシーを利用しようとした時、安全性がきわめて低い状況に置かれることを度々経験した。サービスが運転手により、あるいは、時々で異なり安定していないことは問題であり、これは、タクシー業務の中で高齢者等の乗降の安全性に関するサービスがしくみとして位置づけられていないことに原因があると考える。

## ■おわりに

以上、立位で安全に乗り移ることができれば、杖歩行ができない段階、杖歩行以前の段階、歩行器の『ウォーカー』を使って移動する段階で、車椅子から降りて車椅子の手につかまって歩行して移動することが可能であり、そうすることで行動範囲を広げることがお判り頂けたであろうか。

このように、今回の移動はそれほど高い訓練の成果を必要としないので、是非ＪＲを利用して自立した安全な車椅子による移動を試みて頂きたい。

車椅子からの『安全な立位と乗り移り』と車椅子の『スムーズな移動』の実態を明らかにする目的で調査したＪＲ東日本駅構内のバリアフリーの状況は、概ね素晴らしいものではあったが、上記で報告したように、主に、ＪＲ東日本の電話情報サービス、ＪＲ東日の『駅構内図』及び駅構内のタクシー停車などに未だ問題があることが判った。

それ故、上記の各駅の状況やまとめて報告した問題点などがＪＲ東日本及び駅構内に停車するタクシー業者等の今後の課題となるであろう。

中途障害者にとっての課題は何と言っても生涯リハビリを継続することにある。

リハビリで獲得した能力も加齢と共に低下するので、その維持継続に向けて弛まぬ努力を続けることが必要と考える。

障害を持って生まれた人の究極の目的が、健常者と共に生活すること、いわゆる、『ノーマライゼーション』であるとするなら、これまで健常者として生活してきた私のような中途障害者にとって『ノーマライゼーション』は勿論究極の目的には違いないが一生涯持ち続けるもうひとつの究極の目的は、『従来の生活に復帰（rehabilitate）すること』、『復権・復活（restoration）』であると思うので、リハビリは正にこの目的に近づくための最適の方法と考える。



■ J R 東日本の中央からの電話案内が明確な情報を提供することができない問題：さいたま新都心駅

- ① 1 階の地図が表示されていないため、改札口により近いエレベーターを利用するためにはタクシーを東口で降りる方が良いか、西口が良いかなど、実情を伝えることができない。
- ② ネット上の地図を見て電話応対をしていたのでは、改札口は 1 箇所であること、タクシーを西口で降りると長い通路があることなど、実情を伝えることができない。
- ③ 西口から降りて改札口に向かう長い通路は傾斜路であるという実情を伝えることができない。

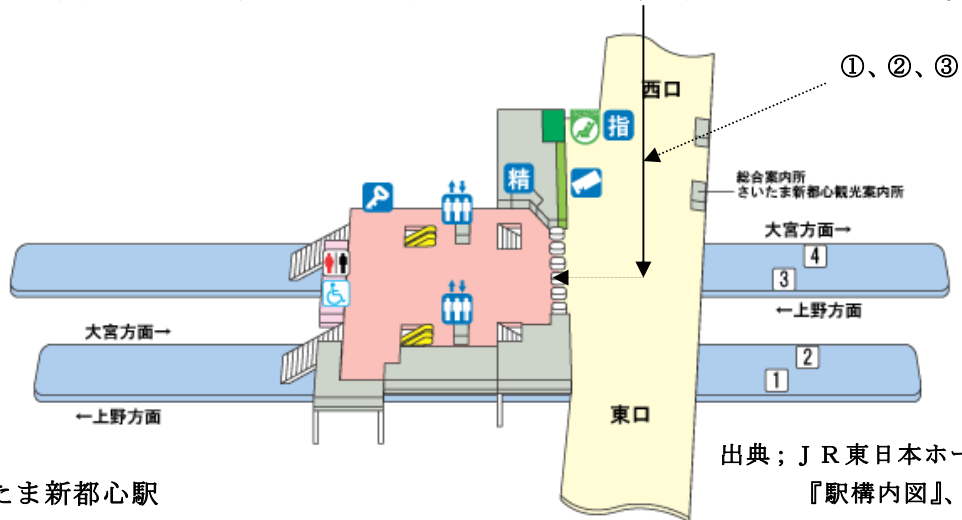


図 1 さいたま新都心駅

出典；J R 東日本ホームページ  
『駅構内図』、2008.6.17

©KOTSUSHINEUNSHA

■ J R 東日本ホームページ『J R 駅構内図』が正確に案内することができない問題：浦和駅

- ① 西口トイレ脇のエレベーターがどの床の高さに対応しているのか図面から判断でき難い。
- ② エレベーターはないことは判るが、3・4 番線へ移動する手段〈電動リフト〉が図面に示されていない。
- ③ スロープがどの床の高さに対応しているのか図面から判断でき難い。  
また、スロープには、上下の表示〈↑↓〉もない
- ④ 西口から 1，2 番線に行くためにはスロープを利用しなければならないこと、東口にエレベーターがあり西口から入った人でもそれを利用することができるという情報が図面から判断でき難い。

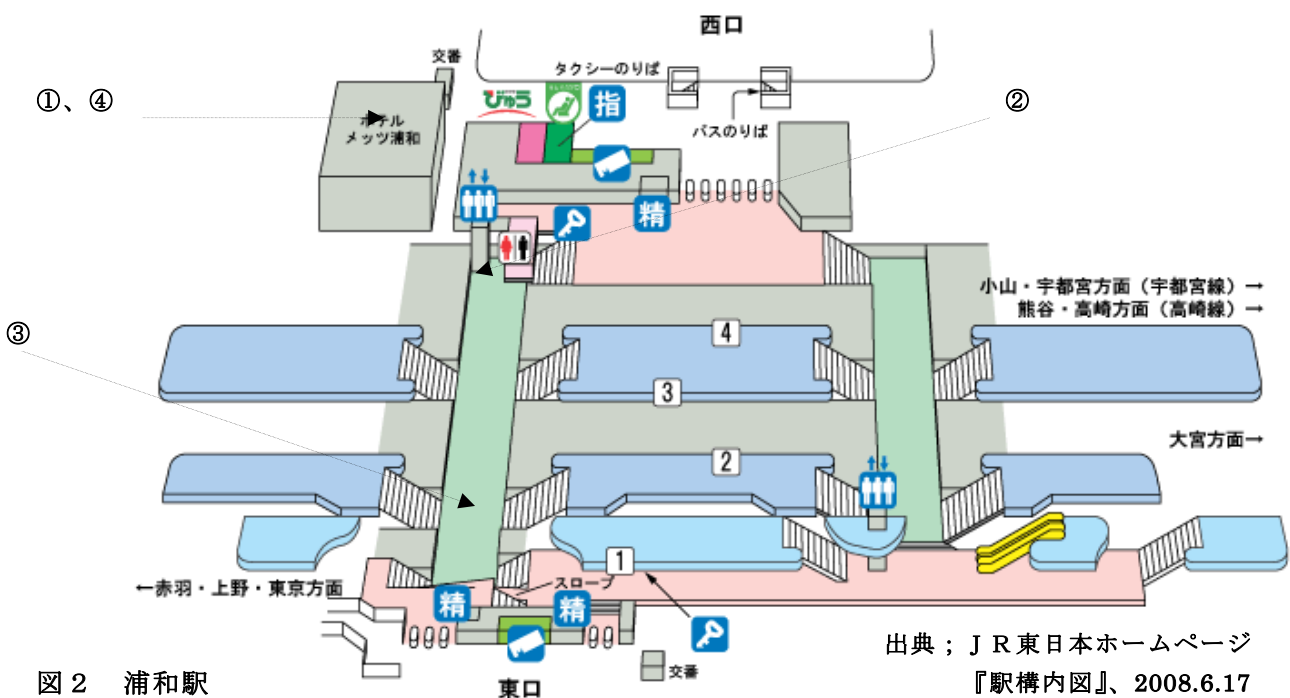


図 2 浦和駅

出典；J R 東日本ホームページ  
『駅構内図』、2008.6.17

※工事のため変更になることがあります。

©KOTSUSHINEUNSHA