

2020年8月26日

バス乗車時の車椅子固定に関するアンケート結果から

DPI 日本会議

DPI 日本会議は 2020 年 7 月にバス乗車時の車椅子の固定についてアンケート調査を実施し、全国の車椅子ユーザー約 40 人から回答をいただいた。固定に反対する理由を聞いたところ、固定できない車椅子もあり固定を義務化すると乗車拒否につながる、現状は固定に時間がかかっており、海外のような後ろ向き乗車を導入すべき、という意見が非常に多かった。乗車拒否を招くようなことは決してあってはならないし、乗車から発車までに非常に時間がかかっているという現状の問題もある。

このアンケート結果を踏まえて、**固定だけの議論に留めることなく、現在のバスにおける車椅子の乗車の在り方や車椅子スペースの在り方を含めて議論し、改善策を考えることが必要**と考える。

1. バス乗車時に車椅子固定を義務化すると、下記の問題が起こる

(1) 運転手が固定方法を知らない、固定に時間がかかり、他の乗客から嫌がられる

運転手が固定方法を知らない、固定に時間がかかる、時間がかかるために他の乗客から嫌がられる、という回答が非常に多かった。乗車から発車までの時間を短縮するにはどうしたらいいか、固定に限定せずに全体を見直すことが必要。

【アンケート結果から】

- ① 運転手が車椅子を固定するのに、時間がかかる時がある。 あらい運転で固定が外れそうな時がある。(兵庫県)
- ② 乗る時だけでなく降りる時にも解除に時間が掛かって、短距離の利用がしづらくなる。
- ③ 固定については反対ではないが、運転手によって慣れていなかったりして余計な時間が掛かってしまうため、断っている。例にもあったがバタバタして時間掛かると他のお客さんに悪いと思う。素早くの乗って素早く降りる方法はないでしょうか？たまに都営でもスピードを出す運転手があり、私も怖い思いをした、お客さんには高齢者もいた。特にカーブの時など、怖かったです。あとは例と同じ考えです。(東京)
- ④ 固定に反対ではありませんが、固定の方法を知らない運転手が多いうえ、固定に手間取って

時間がかかると、他の乗客に対して「車椅子の方が乗車する為、遅れて申し訳ありません。ご迷惑お掛けしました」等、いかにも車椅子が乗ってくるのが悪いかのようにアナウンスするので不快な気分になります。また、時間をかけても結局固定されていなかったり、さらに、「電動車椅子は重いので動かないでしょう、しっかり手すりに捕まっています」と言っていて、固定しようとすらない運転手もいます。(私の車椅子は簡易電動です) ほぼ全ての運転手がそうなので、「もう固定しなくてもいいです」と言っています。(山口)

- ⑤ 通勤はバスで行っているが運転手によって固定する人、固定しない人がいる。個人的にはどちらでもいいのだが朝のラッシュ時や帰りの帰宅ラッシュ時に固定をしてもらうことは運転手が固定をする技術がなければ時間がかかるため気が引ける。またこちら側が指示を出しても実際触ったりみせたりすることができないためなかなか伝わりづらいという事もある。本来であれば固定はきちり装着することがいいとは感じているため、これからも伝えていきたいと思っている。(沖縄)
- ⑥ 私の場合、運転手さんが固定の方法を知らなかったり、やたらと時間がかかるので困ります。基本的に電動なので、めったに動いたりはしませんが、急ブレーキや追突があった場合は車いすから投げ出されてしまう危険があるかと思います。輪留めは意味は無い気がします。(埼玉)
- ⑦ 固定に反対ではないが、乗務員が固定の仕方がよくわかっていないから、遅くなってしまうので、「固定は大丈夫」と言ってしまうことがある。(東京)
- ⑧ 運転手さんが固定方法を知らないことや車イスを初めて見る人も中にはいるので、車イスの操作もわからないことがあり、車イスの利用者がバスを使いにくくなると思うからです。(大阪)
- ⑨ 車イスを固定する動作になれていない運転手だと時間がかかり、他のお客さんに白い目で見られることが心理的負担につながる。(大阪)
- ⑩ 今は、固定に時間がかかるから、やりたくない。(大阪)
- ⑪ 固定するなら、ちゃんとしてほしい。言葉の対応は丁寧だが、固定のやり方がわからなかったり、固定するのに時間がかかってたらダメやと思う。固定の方法が徹底されれば反対ではない。運転手さんによって固定のやり方がバラバラだから不安になるし、バスに乗ろうとは思わなくなる。(大阪)
- ⑫ 障害者が使用する車いすは、手動でも電動でも操作や介助方法が違います。一概に手動といっても自走用なのか、介助者が操作する型なのか、障害の種別や特性によっても個別に形状が違います。障害の部位によって機能的な車いすになるよう改良をしている場合が多いです。固定をする際、車いすの扱いを知らないのに車いすを操作しようとする。良かれと思ってフレームに負荷をかけてしまう。フットレストの構造が弱い箇所にフックをかけようとする。無茶な扱いをすると車いすが壊れやすい。構造をもっと知ってほしい。
- ⑬ バスに乗る時に運転手に嫌な顔をされる。乗客はどちらかというに興味津々。固定云々以前

にそこから直していかないといけないと思う。沖縄バスは当事者を入れてバス研修をやっているが琉球バスや東陽バスはバス研修をやっていないので、今でも次のバス乗ってとか時間をずらしてくれないと言われる。琉球バスと東陽バスは固定もしない。沖縄バスは時間かかってでも安全を考えてちゃんと固定してくれる。全部のバスに健常者と同じように車いすユーザーでも乗れるようにしてほしい。(沖縄)

- ⑭ 常日頃(平日の通勤に使っている)からバスに乗っているが、ちゃんと固定してくれる人もいれば、急いでいたりして、しない人もいる。固定をしてもらうことによって安全面も考慮される。周りの運転手がかって常日頃から車イスを固定するという意識をもってもらいたい。こっち側が固定してください、と伝える。それに気が付いて、固定をしてもらう。(沖縄)
- ⑮ 車椅子固定に時間がかかり、乗務員が嫌がるのではないかと思ってしまう。乗客の視線も、早くしてよ。という視線をこちらに向けているんじゃないかと思ってしまう。(岩手)
- ⑯ 車イスを固定しないほうが、利用者が運転手さんに車イスのことを説明なくていいと思うし、固定に手間取るとバスのダイヤや乗客の視線で障害者が遠慮してしまうことがあると思います。(大阪)
- ⑰ もし、固定が義務化されたら、今でも、バスに乗るときに乗客にジャマ扱いされたりする時があって、固定で時間や手間がかかるとよけいに乗客から悪い感情が障害者に向けられるのでないかと心配します。(大阪)
- ⑱ 電動車いすのブレーキをかけていたら、危ないと思ったことはない。固定が義務になったら、とても嫌な気持ちになるので、バスに乗りたくなる。固定するために時間がかかって、他のお客さんに迷惑をかけるのが嫌だ。(大阪)
- ⑲ 乗務員の研修や練習不足もありますが、現場で時間が掛かりすぎることが多い。言語障害者の言葉を聞き取れない、または障害者がこれまで固定について「する、しない」を本人に聞くことを大切にしてきた。
- ⑳ 私たち車いす使用者も、安心安全にノンステップバスを利用したいです。早く安全に乗務員さんにも簡単な固定ベルトが装着できたらと願うばかりです。現場では電動車いすも、外国製の車両が多く、バスの構造がそれに対応していないことや、日常、障害のない人からバスに乗ることで謂われの無い罵倒をされます。巻き取り式の固定ベルトのような新しいタイプは新型車両にしか導入がなされていません。乗務員さんには急発進や急ブレーキをしない・させない意識と運転技能を向上させる努力をすること さらに障害のある人への丁寧な接遇をとの心構えはなにより大切です。それでも危険を回避する時にはやむを得ない場合もあります。事故を検証するとベルトをしていたならなど事象事例もあることを私たちは受け止めて、研修などの際は伝えていきます。

(2) 乗車拒否につながる

車椅子のタイプによっては固定できないものもある。これまではそういう人もバスに乗車できていたが、固定を必須条件にすると乗車できなくなってしまう。新たな差別につながる。

【アンケート結果から】

- 21 私はハンドル式の車椅子を使っているが、「固定が出来ないから」という理由で乗車拒否をされることが多いです。(東京)
- 22 障害者が日常的に路線バスに乗ることが全国的に保障されていません。乗車を保障するためになにをすべきかをセットで議論しなければ、安全確保が出来ないから、過密ダイヤで固定の時間がないから、車イスを乗せなくて良いという口実に使われるのでないかと、懸念します。
- 23 固定の仕方が統一されると思うのですが、車イスによって固定できない形だと乗車拒否につながるおそれがある。
- 24 固定するかどうかは本人の意向を重要で固定の義務化はするべきでない。バスに乗車する際はスペース確保、スロープ準備、車高を緩やかにし、乗り込んで固定となると一定の時間がかかってしまうため固定するにしても簡単な方法でないといけない。固定が必要ない主張する人には固定しないなど柔軟に対応してほしい。運転手が操作に慣れていない場合は時間がかかり、特に苦痛を感じるため使い方の研修もしっかり必要。(大阪)
- 25 車いすの固定が乗車の条件になると固定できない車いすが乗車できない。車いすの形状は多様です。日々進化を続けていますので、今後も形状が新たに生まれます。そのような状況で、すべての車いすについて実用に耐える簡便な固定方法が確立できるでしょうか。無理であれば、「固定できないからダメという」現状ではありえなかった新たな乗車拒否を生みます。(大阪)
- 26 固定に時間がかかることが乗車拒否の口実になる。車いすの乗車がなくても、都市部のラッシュ時間はバスの遅延が日常的です。固定に時間がかかるという心理的なプレッシャーが乗務員を乗車拒否に走らせることはないでしょうか。「混んでる車内で固定がたいへん」、「遅れているから、固定に時間がかかって困る」という気持ちで、容易に「ごめんなさい、次のバスに乗って」と利用者にしわ寄せすることが多発しないでしょうか。次のバスも同じく拒否もありがちです。そうになると、車いす利用者には安心して乗車できなくなります。(大阪)
- 27 固定方法等の研修の不十分さが乗車拒否につながる。地方では、いまだに、スロープ板の出し方に不慣れなどの現状があると聞きます。また、UD タクシーでは車いす乗車方法の研修が不十分で乗車拒否が発生している現状があきらかになったところです。同様に、バスにおける固定方法の未習熟を理由にした乗車拒否が心配です。(大阪)

2. 新たな固定方法が必要（後ろ向き乗車等）

現在の前向きでの固定方法では、どうしても固定できない車椅子がある。さらに固定までに非常に時間がかかる。これらを解決する新たな固定方法が必要。諸外国のバスの事例を調査し、それを踏まえた議論が必要。

【アンケート結果から】

- 28 （車いす固定には）反対ではありませんが、前向きでの固定はどうやったってうまくいかないし、実験によると安全にはできないようですから、ヨーロッパのようなバックレストへの後ろ向き乗車で当事者の意見をまとめていくべきです。（東京）
- 29 車いすの固定というのは実に難しく、本当は一般的に用いる事が可能な実用的な固定方法はありません。したがって欧米では進行方向への固定板とサイドポールなどで安全を確保しています。日本でも普通の乗車時には、このような方法で安全は確保されるし、もしも不安なら横ベルトで横転を防げば良いだけです。実用性のない固定で安全を確保しようとするのは間違いです。固定が絶対に必要という考えは、衝突時に車いすがぶっ飛び、本人はもとより他の乗客に危害を与えるという根強い固定至上主義によるものですが、この様な考えは世界ではほとんど無いことを理解すべきでしょう。（大阪）
- 30 イギリスでバスに乗った時、運転手に背を向ける形で背あて版に車いすを押しあてて正着すれば、再度の手すりが両方で活用できる形で固定はしませんでした。安心感・安定感はばっちりでした。また、バス正着時に自動でスロープが出るので運転手の負担なく正着まで単独乗降ができます。 日本の場合も単独乗降できることを目指して☆ですが、現状では、スペース後ろ座席との段差部分を背あてにし、歯止めで前を支えた方が安心感・安定感があります。（大阪）
- 31 固定装置の開発を前提としてほしい。現在の方式だと時間がかかるため他の客の視線がとても気になる。緩々な固定をする運転手も多い。外国で使用されている固定装置等を調査研究し、ワンタッチで固定される装置を開発した後であれば、固定も致し方ないと思います。（沖縄）
- 32 電動車椅子などのブレーキに関しては、通常は電磁ブレーキで固定されているのであまり問題はないと思います。むしろ拘るべきなのは、固定ベルトを装着させる事と、後輪の車止めは必要だと思います。（東京）
- 33 バスにおける車いすの固定については「基本的には不要だが、もう少し整備が必要」という意見だ。日本のバスの車いすスペースが海外のように車内でかかるGのことや安全性を考えずに、「とりあえずスペースを設けて固定すればいい」との安易な発想で設けられているように思う。海外でスタンダードな、背当て・サイドポール・膝当てなどが整備されないうちは、特に手動車いす・簡易電動車いすなどの軽量種の場合は固定が必要だと考える。大型電動などで自重があっても、右折時や右カーブで車体が動くことはままある(輪留め、手

すり結束なし)。特に雨天時や雪の日で車内が濡れている場合などは動く。バス右折時に車いすの「左ブレ」を抑える必要もある。ブレた時に立ち客にぶつかり、ケガをしたり、させたりという可能性は大いにある。私の電動車いすは、インバケア社・TDX-SPの改造版で車体重量が約100kg。バス乗車時は、たいてい輪留めと気休め程度にバス手すりとアームレストを結束する。足回りのフレームが太く固定ベルトがかけられないからだ。車いすの形状も多種多様になってきて、ベルト固定対応は限界にきているのではないかと思う。背当てや膝当て、輪留めなどの方策の改良が急務だと考える。(宮城)

- 34 固定方法に反対します。車椅子のフレームの形が想定外だと、タイヤに無理矢理フックをひっかけたりしても結局車椅子は固定されず、動くからと輪止めをしても動いてしまい、通勤時に混でる時だとほかのお客さんが輪止めにつまづいて危ないです。路線によっては跳ね上げた座席の持ち手と車椅子のパイプを調節ベルトで止めてください後はシートベルトだけでがっちり止めてくれ、時間も短縮されます。四つどめが義務とされているため次つぎと新しい器具が出てきて、運転手さんが覚えるのに追いつかず、乗り換えに間に合わないので、固定方法に反対します。ハワイみたいに自動でカチャッとかっちり止まればいいのになあ。首腰背中がダメなので、固定は必要ですが固定方法に反対します。
- 35 車イスを体に固定するベルトがついていないタイプを使っているの、バスの中で車イスのみを固定しても急ブレーキ等で体が飛び出す危険があり、あまり安全な感じがしない。なので、車イス用スペースの一番前に詰めて前のシートに手が届くくらいの位置の方が安心するが、車イスの固定位置だとバスの中で手すり等が持てずに逆に体が不安定になる場合がある。タクシーや施設の福祉車両では体の飛び出し防止のためのシートベルトができるタイプが多いが、もし車イス固定を義務化するのであれば車イスと体の固定についても安全性の観点から合わせて検討してほしい。
- 36 固定が可能な方がいいと思うので、簡単に、フックで引っ掛けるぐらいの感じで固定できるように作ってほしい(一般の人がつり革につかまる感覚ぐらい簡単にできてほしい)。また、座席を跳ね上げて車イススペースを作っているが、座席に座っている人にどいてもらうのに気をつかうので、常時のオープンスペースを作ってほしい。(大阪)
- 37 車いすの固定について 車いすで乗車中の転倒事故を防ぐにはベルト固定より、車いすの背面や側面をバスの構造のしっかりした部分に固定させる。
- 38 今後の取り組みとして 新型車両や固定ベルトの検討の際は、個々に事例を検証するだけでなく、バス事業者や車いすの製造業者、そして車いすを使用するユーザーを交えて、検討会議と例えば検証実験を実施していけるよう要望します。そのための努力を惜しみません。末尾に固定が出来ないことを、またはしないことを理由にバスの乗車拒否をしてはならないと強く我々の声として要望したいと思います。
- 39 普段、電動車いすでバス利用をするが、固定具の大きさと車輪の大きさが合わずほとんどの場合、固定せずに乗車する。電動車いすなので固定しなくても動くことはなく特に固定しないことに問題や不安を感じたことがない。車いすの種類も多岐に渡るため固

定できないものがあるのではないか。(大阪)

- 40 ずっと以前に、床ロック式の固定をされたことがあった。その時は、僕の車イスのタイヤが合わなくて、結局、ロックできなかった。介助者に「危なくないように見ておいてください」と言われて嫌な感じでした。固定で、モタモタして、みんなにじっと見られて嫌でした。

3. 固定を拒否するその他の理由

(1) 事故時に逃げられない(自分で固定を外せない)

【アンケート結果から】

- 41 事故時、解除がしにくいと生命に関わる可能性。ジェットコースターで身体を抑える安全バーのように固定解除が容易に行え、しかも邪魔にならない形状(出っ張るような所は、つかまり棒そのものにもなる)を提案しても良いかもしれません。事故時、解除しやすい構造であること。(可能ならば当事者自身でも解除可能であること)
- 42 もしもの事故の場合は、車イスユーザーは逃げ遅れるのではないかと、救助されずに置いて行かれるのではないかと考えてしまう。固定が義務化されたらバスには乗りたくなくなると思います。(大阪)
- 43 災害時に固定されたまま放置の可能性
災害時、ノンステップバスなら、乗員・乗客の協力があれば、数十秒で避難できます。しかし、固定されていれば、周囲はどうしようもなく、そのまま放置するしかありません。こういうことも想定されるので、私は、固定されるのは怖くてしかたがないです

(2) 拘束されるのが嫌

- 44 車いすを縛るのは身体を縛るのと同じで不快。車いすは自分の身体の一部のように感じています。その車いすを縛られるのは、感覚的には、身体を縛られるのと同じで、とても情けなくて、悔しいです。バスを乗るという当たり前のことになんでこんな思いをしなければならぬのかと感じます。(大阪)
- 45 安全を確保するなら、京王バスだったかと思うんですが、簡単に車いすとバスの窓の壁を繋ぐ短いベルトがあって、それはいいなと思いました。シートベルトは仰々しいし、縛り付けられている感じがして嫌ですし汚いです。簡単に取り付けられて、誰でも固定したり解除できるもので安全を確保してもらえると良いです。(埼玉)
- 46 日常的には、運転手から「固定しますか」と聞かれて、「固定しません」と答えてそのまま乗っていることが多いです。これから、固定が義務化されて、どんなときでも固定

しないといけなくなるのは困ります。(大阪)

47 何十年もバスに乗っているけれど、縛られたことはほとんどない。事故の経験もない。固定はめんどうだから嫌だ。(大阪)

48 電動車いすは重いので、固定の必要がない。必要がないのに固定されるには嫌だと思う。電動車いすの形は複雑なので、固定の方法がわかりにくくて嫌だ。

49 カーブが急な道とかがある時は固定してもらってもいいけれど、いつでも、絶対に固定しなければ乗せないと決められたら嫌です。

(3) 車いすが壊れる

50 運転手が車椅子の固定する場所ではなく、弱い場所(車輪、電動のクラッチ等)にフックをかけてしまい、車椅子が壊れた(大阪)

51 固定には賛成ですが、車いすに傷のつかない固定具の装備を強く願います。(購入補助が降りない自分には買い替えは容易でなく、大きな問題です。)今の固定具は車椅子に金属のパーツをかませるものが多く、どうしても傷になってしまいます。自動車のシートベルトのような、布でありながら強度があり安全。子供から大人まで様々な体型(車椅子のサイズや種類)に対応できる固定具があれば。運転手さんの固定も容易で覚えやすくないか。(車椅子に固定具の規格が合わず、という経験もあります。)

(4) 固定が必要な必然性はあるのか疑問

52 私は毎日通勤にバスを利用しています。また、その他でも、出張やプライベートでよく利用します。しかし、今まで10年以上になるでしょうが、1度も固定されたことはありません。事故は皆無です。危なかったと感じたことすらありません。そもそも固定が必要な理由がわかりません。(大阪)

(5) 固定をしなかった原因で事故」というのは本当にそう立証できますか

53 事故は複数の原因によるのが通常です。固定をしなかったことが理由と結論づけは、客観的に多角的な原因分析を行った結果なのではないでしょうか。固定さえすれば問題なかったという先入観で結論付けていないでしょうか。参考までに他の原因もたくさん想定できます。スピード超過、急ハンドルなど運転技術、車いすのブレーキの確実さ、車いすのスペースへの配置の適切さ(壁面へ水平・垂直か、壁面は接地しているか)、事故のもう一方の当事者(他の客)の不適切行動(例えば、車いすにつかまる、車いすの車輪のすぐ前に足を置く等)の有無など。(大阪)

(6) 車いす固定の前にまず安全な運転をすべき

54 バスの安全走行が固定の理由でしょうが、安全走行は、まず、運転手が励行すべきです。車いすや高齢者や子ども、多様な人が安全に乗車できる運転や車内環境を整える義務

があります。それを横に除けておいて、固定ありきの検討になっていないか危惧します。
(大阪)

- 55 基本的には固定反対なんですけど、現状は固定をしなければ。安全運転がなされていない乗務員が多くスピードの出しすぎやカーブでの減速をせずに走行するので手すりを持たないと車椅子が振られてしまう。このような乗務員の場合、急ブレーキを踏まれた場合、車いすが大きく前方に突っ込んでしまうことが予測されるからです。軽い一般型車いすでのリスクは大きいと思います。これらは、法定速度厳守をしっかりと守っていれば防げることにはなります。反対理由ですが、皆さん出されている固定に時間がかかるなどでの問題もありますが、先に述べたようにアナウンスを含めた安全運転さえしっかりとすれば、固定しなくてもよいと思われます。最低、固定とするとすれば横揺れ防止の固定ベルトでの対応で十分ではないでしょうか？ 今後はワンタッチ固定装置やバーの開発でより安全な乗車が確保されると思いますが、現状は乗務員の指導と安全運転の徹底した法令順守で固定は必要のないものと私は考えます。(大阪)

(6) 他の利用者に比して車いすだけ管理を厳しくするのは不均衡

- 56 歩行困難な高齢者や障害者が座席に座れなくても、バスは発車します。安全走行を徹底するなら、他の乗客が座席を譲るのを徹底し、座席に座り安全が確保できる見込みが立ってから発車すべきです。そこまでの安全管理を行っているバスはありません。車いすは危険であるという偏見に基づき、車いすだけに特別に厳しく管理しようとしていないでしょうか。(大阪)

4. その他の意見

(1) シートベルトが必要

- 57 バスが追突事故を起こしたことを想定すると絶対簡易的でもよいので体にシートベルト、車椅子固定術を付けて欲しい。

(2) 車椅子スペースを座席のないタイプへ

- 58 バスの車いすスペースについて まだまだ実働は少ないですが、国土交通省適合標準ノンストップバス、単独座席はねあげ(2~4人分の座席)を、座席がないタイプ)にするのが望ましい。