

ハンドル形電動車いす利用者の移動上の課題と法制度

——日本・ドイツ・韓国を中心に——

川 端 美 季・大 谷 いづみ

(立命館大学衣笠総合研究機構・立命館大学産業社会学部)

これまで障害者の移動をめぐる問題は様々な観点から研究が進められ蓄積されてきた。しかし、障害ごとの視点はあっても、障害者側の移動手段の多種多様性について、たとえば車いす利用の個別の問題については注目されてこなかったといえる。そのうちのひとつに、ハンドル形電動車いすによる交通機関や建物等の利用の困難が挙げられる。ハンドル形電動車いすは、障害者や高齢者を中心に利用者が増加しつつあり、利用者の対応をめぐることは、今後よりいっそう検討されるべき問題だと考えられる。そうした問題関心をもとに、人間科学研究所の研究プロジェクトとして車いす利用者のアクセス保障研究会（アクセス研）が実践を中心に検討を行ってきた。本稿は、本プロジェクトの報告の一環として、ハンドル形車いすの利用をめぐる制度と利用の実態について整理し、国内外での実地調査を交えながら検討することを目的としたものである。本稿では日本の法制度を整理したうえで、ドイツ、韓国での実地調査を紹介する。これを通して、ハンドル形電動車いすをめぐる現状について問題提起を行いたい。

キーワード：ハンドル形電動車いす、アクセシビリティ、バリアフリー、車いす、移動権
立命館人間科学研究, No.38, 91-100, 2019.

はじめに

現在、私たちの社会ではユーザビリティが考慮され、バリアフリーな環境が整いつつあるように見える。21世紀以降、障害者をめぐる差別禁止の法制度（法制化）が進展しつつある。2006年には国際連合で「障害者権利条約」が採択された。先進国を中心に障害者の差別禁止の法制化が進むなか、日本では2013年に障害者差別解消法（「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」）が成立し、2014年に障害者権利条約の批准に至った。

しかしながら、2017年6月に車いす利用者がLCCのバニラエア利用の際に「歩けないと（飛行機に）乗れない」と言われ、自力でタラップ

を上がったというニュースは記憶に新しい。これは公共機関の移動をめぐる権利の問題であり、SNSを中心に賛否両論の議論が巻き起こった。この権利はバリアフリーという概念や環境について、未だに共有されるべき問題が多いことを浮き彫りにしたといえる。

交通のアクセシビリティについては、従来、バリアフリーやユニバーサルデザインについて重点的に研究されてきた。まちづくりや車いすや義足などの福祉機器などについては研究が蓄積されている（井上2006；高橋2007）。

とくに今の日本で公的な課題とされているのは、2020年の東京オリンピック・パラリンピックのための環境整備だろう。2012年のロンドンでのオリンピック・パラリンピックの際、ロンドン交通局は事前に公共交通機関のバリアフ

リー化を進めていた。しかし、地下鉄の段差解消はそれほど進まなかった。とはいえこれを契機に、段差のある駅では駅員が、渡り板を用い乗降介助をするようになった(澤田 2014: 15-16)。

高橋儀平は、日本・中国・韓国におけるバリアフリー環境の比較を行い、ユニバーサルデザインの課題を提示している(高橋 2015)。また、差別禁止の法制化を巡ってはすでに比較的長く議論が行われており(池原 2002)、日本の障害者差別解消法の制定と障害者権利条約の批准についても近年議論が進められている(長瀬 2014他)。こうした研究の蓄積もあり、障害者のアクセシビリティについては理解が少しずつ深まっている側面もある。そうでなければパンラエア問題の際も、健常者側の視点中心の意見が主流となり、賛否両論の議論にはならなかっただろう。

ただし、障害者側の移動手段について見落とされてきた点に、障害者・高齢者を中心に利用が増加しつつあるハンドル形電動車いすという移動手段がある。ハンドル形電動車いすの公共交通機関の利用に関する行政及び公共交通機関側の対応について、ハンドル形電動車いすの移動権が保障されていないという問題があった。ただし、現在ハンドル形電動車いすの移動権が少しずつであるが改善されつつある段階であり、今後よりいっそう検討されるべき課題である。

そこで、車いす利用者のアクセス保障研究会(アクセス研)を、ハンドル形電動車いす利用者の大谷いづみ代表者として立ち上げ、川端美季がそのメンバーになり、人間科学研究所の研究プロジェクトとして活動してきた。

本稿では、本プロジェクトの報告の一環として、ハンドル形電動車いすの利用をめぐる制度とその実態について整理し、国内外での実践を交えながら検討することを目的とする。

1. 日本のハンドル形車いすをめぐる状況

まずハンドル形電動車いすについて確認しておきたい。よく見られるかたちは図1のようなものである。現在、ハンドル形電動車いすはJIS(日本工業規格)で車いすのひとつとして分類されている¹⁾。電動車いすについては、道路交通法施行規則第一条の四において、原動機を用いる身体障害者用の車椅子の基準で車体は、120cm、幅70cm、高さ120cm(ヘッドサポートの除いた高さ)を超えないこととされている。車体の構造は、原動機として電動機を用いており、時速6kmを超える速度を出すことができないものであり、歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がなく、自動車又は原動機付自転車と外観を通じて明確に識別することができると定められている。



図1 (出典: JASPEC (一般社団法人日本福祉用具評価センター <http://www.jaspec.jp/sticker.html>))

日本では2000(平成12)年5月に、「高齢者、障害者等の公共交通機関を利用した移動等の円滑化の促進に関する法律」が定められた。2003(平成15)年に、国土交通省が「交通バリアフリー技術規格調査研究報告書」(以下、報告書)を作

1) 電動カートやシニアカーと呼ばれることもある。

成した²⁾。

この法律は、2006（平成18）年に交通バリアフリー法から、建築物のハートビル法を包括する新バリアフリー法へと進化した。この法律では「高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造及び設備を改善するための措置、（中略）その他の措置を講ずることにより、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資すること」を目的としている。「移動円滑化」とは「高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること」を指している。

2003年の報告書で、ハンドル形電動車いすの鉄道利用について利用者に対する調査や、JRや私鉄など11社にヒアリングを行ったうえで、「当面の対応方針の検討」として利用者の属性について、補装具給付制度によりハンドル形電動車いすの給付を受けている者としてはどうか、鉄道駅・車両の整備状況に関する条件として、ルートが確保されている駅で、利用については各鉄道事業者の判断に任せてはどうかという点が示された。しかしながら、この検討方針には問題がある。すでに条件付きで利用可能と返答した鉄道駅においても、利用可能の判断は事業者任せられていることが多く、エレベーターが設置され移動円滑化がなされている駅でも業者側が利用可能な駅として指定していないなどとハンドル形電動車いすの乗車を断ることもあり、実際はハンドル形電動車いすの自由な移動を阻むものでもあった。2007（平成19）年には、ハン

ドル形電動車いすを利用する障害者が、鉄道をもっと利用しやすいようにしてほしいとして行政相談として申し出ている³⁾。これに対する「取り扱いと現状」は、利用者の鉄道利用の条件である「補装具給付制度によりハンドル形電動車いすの給付を受けている者」、そして鉄道駅・車両の整備状況に関する条件である「エレベーターの設置等により段差が解消されワンルートが確保されている鉄道駅」と述べたうえで、利用者の証明書等の掲示が必要であり、ハンドル形電動車いすの利用可能駅の拡大を図ることが示唆されるにとどまった。2009（平成21）年には、ハンドル形電動車いすの事故とハンドル形電動車いすの鉄道利用状況を踏まえて、JIS規格に「改良型ハンドル形電動車いす」が新たに規定された。なお事故については、ハンドル形電動車いすそのものの問題か運転技術によるものなのかという点が指摘されている⁴⁾。

ハンドル形電動車いすをめぐるのは、2010年頃から移動権、とりわけ新幹線での移動を求める活動が起こっていた⁵⁾。同年12月には、リハビリテーション協会の外国人招聘事業で米国から来日したジューン・ケイスルさんが新幹線の乗車拒否にあったということが国内外で報道された⁶⁾。

2012（平成24）年1月から一般社団法人日本

2) 国土交通省「交通バリアフリー技術規格調査研究報告書」2017年11月2日取得。http://www.mlit.go.jp/barrierfree/public-transport-bf/research/handle/030910.pdf

3) 総務省 2017年11月2日取得。http://www.soumu.go.jp/main_content/000103057.pdf

4) ハンドル形電動車いす利用者であり移動権を求める yayaya さんのブログ「どこにでも行こう車イス」(2017年11月2日取得。http://kurumaisyu.exblog.jp/i23/3/)

独立行政法人製品放火技術基盤機構が「ハンドル型電動車いすの潜在的リスクについて」と製品の安全度の確認を公開している。(2017年11月2日取得。http://www.nite.go.jp/data/000005655.pdf)

5) 「東京新聞」2010年11月24日。なおこの記事について、注4「どこにでも行こう車イス」でも問題提起されている。(2017年11月2日取得。http://kurumaisyu.exblog.jp/15535775/)

6) この経緯についても「どこにでも行こう車イス」で詳しく情報提供されている。(2017年11月2日取得。http://kurumaisyu.exblog.jp/15593223/)

福祉用具評価センターが、鉄道利用に関して確認主体となり鉄道利用に関しては付与されたステッカーによって鉄道利用が認められた。しかし、これも非常に限定的な条件での利用であり、一部の事業者には乗車拒否の正当化に利用され、国内外のハンドル形電動車いす利用者すべてが自由に移動するというには至っていないものであった。2016年には「三次ハンドル形電動車いす鉄道乗車制度見直し委員会」が開催され、オリンピック・パラリンピックに来訪する外国人の鉄道乗車を出来るよう議論が始まった。

2017年3月に、国土交通省と鉄道各社はハンドル形電動車いすの鉄道乗車制度を廃止し、原則的に電動車いすと同じ扱いをすることとなり、今年中にルールを改正することが報道された⁷⁾。これは東京オリンピック・パラリンピックを見越しての対応である。この記事は、ハンドル形電動車いす利用者であり大阪市の身体障害者相談員である山名勝さんの「これまで条件があったことが異常で、やっと世界の標準に近づく」というコメントを紹介している。国内の移動についてハンドル形電動車いすではこれまで非常に制約が多い状況であった。障害者権利条約に批准したとはいえ、その理念を公共交通アクセスの現場において理解されていないことがよくわかる実態がハンドル形電動車いすの事例から見えてくる。

では、海外ではハンドル形電動車いすの移動についてどのような対応がなされているのか。次節では、海外におけるハンドル形電動車いすの利用について、川端とハンドル形電動車いす利用者である大谷が安楽死に関する調査の際に実際に遭遇した困難を通して、ドイツにおける移動上の課題の一端を紹介する。

2. ドイツにおけるハンドル形電動車いすの移動

ドイツでは、「障害者の平等のための法律」(Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen) (「障害者平等法」と言われる) が2002年4月に公布され、同年5月に施行された(渡辺 2016; 山本 2008: 73)。法律制定の背景のひとつにドイツ内の障害者団体による障害者の差別禁止法の制度化要求があった(山本 2008: 75)。この法律の目的は、「障害者の不利益な扱いを排除すること、及び障害者の社会生活への同権の参加を保障すること」であり「バリアフリーな生活領域の創出」が法の主眼になっていた(山本 2008: 76)。バリアフリーについては、障害者が、「建造物等の施設、交通手段、日常的技術製品、情報処理システムその他人為的な生活領域」で、特に困難を課されず、原則として他人の援助なしに利用できることだとされた(山本 2008: 77)。なお、ドイツは2008年に国連障害者権利条約を批准した。2016年には「障害者平等法」が改正され、同年7月に施行された。その背景には2011年にドイツ政府が国連権利条約の実施状況を評価し、「障害者平等法」の解釈が政府のなかで明確でないために、条約の効果が薄いとされていたことがあった(渡辺 2016)。この改正で、小規模な改築・増築においてもバリアフリー化を行うことが義務とされ、「直接の措置でない公的空間についても、障害を有する者にとって建築上の障壁を特定し撤廃すること」が求められ、「バリアフリー化した施設のみ賃貸できる」とされた(渡辺 2016)。またこの改正で、「障害を有する者のために適切な措置を行わないことは、不利益な扱いとみなされること」となった。「適切な措置とは、障害を有する者が他の者と同じ権利を享有し、行使することを可能とするために必要な措置」である。これは「過度な費用を要しない範囲で行うことができるもの」とされた(渡辺 2016)。

7) 「ハンドル型車いす訪日外国人も鉄道OK 条件緩和へ」毎日新聞 2017年4月 (2017年11月2日取得。 <https://mainichi.jp/articles/20170412/k00/00e/040/206000c>)

2016年9月、大谷・川端はドイツのハダマー精神病院記念館を訪れた。ハダマー精神病院は、ナチスドイツ政権下において、精神障害者を「安楽死」させる施設でもあったところである。この国家的な精神障害者の安楽死プロジェクトは「T4計画（T4作戦）」と呼ばれ、ユダヤ人虐殺に先んじて、内密に行われたものであった。現在も、当時のガス室などが残され見学ができるようになっている。ハダマーまで行くには、フランクフルト中央駅からリンブルク駅まで電車で1時間ほど、リンブルク駅からバスあるいはタクシーで20分ほど要する。

午前中、フランクフルトからリンブルク行きの列車に乗ろうとしたものの、直前に出発ホームが変更になり、乗車する直前に大幅に移動しなくてはならなかった。海外では日本ほど列車が時間通りではないとよく聞くが、車いす移動の際は通常よりも時間に余裕をもつことが強いられると実感する一件であった。リンブルクからハダマー精神病院記念館へはバスで行った。事前にハダマーまでの行き方を何度も調べたが、公共交通機関での行き方に確信が持てなかったため、ハダマー駅前のインフォメーションで行き方を確認した。インフォメーションにはバスの時刻表が並べられており、281番のバスに乗ることにし、インフォメーションのスタッフに、ハダマー精神病院の最寄りのバス停 Hadamar Melanderplatz と、その先の道順も教えてもらった。

バス停に着いてほどなく、バスがやってきた。運転手は慣れている様子でスロープをおろしてくれた。スロープはバスの入り口の下にスライド式でしまわれており、引き出すかたちであった(図2)。スロープで問題なく乗車ができ(図3)、乗車を確認すると運転手が手動でしまう。降車するときもそれが再び行われた。



図2 スロープを引き出す様子
(撮影：川端美季 以下の写真同じ)



図3 バスに乗車する様子

リンブルク駅前のインフォメーションで聞いたとおり、バス停から道なりに丘を上っていくとハダマー精神病院記念館に到着した。坂道にやや傾斜があるものの、この間では移動に際して特に困るということとはなかった。

ハダマー精神病院記念館の建物の入り口(図5)にはスロープがあり、難なく入れる。建物の

入り口から建物右手の記念館に行くには、入り口を入れてすぐに階段が2段ほどあるが、ここにも昇降機が設けてあり(図6)、大谷のハンドル形電動車いすを乗せて操作することができた。ただし、他のハンドル形電動車いすでは幅や長さなどがはみ出す可能性もないとは言いきれず、昇降機の幅の大きさなどを確認する必要がある。



図5 ハダマー精神病院記念館、建物入り口



図6 内部の昇降機

記念館の展示室は車いす移動が可能であるが、記念館地下の当時のガス室や火葬炉に行くには階段をおりる必要があった。建物裏手には、精神障害者たちを乗せ病院に連れてきたバスの駐車場、裏手には集団墓地のあった丘と記念碑がある。そこには階段があり、車いすでは上がれなかった。しかし、記念館のスタッフは親切で要望や質問に丁寧に対応してくれた。

帰路は、記念館から来たときと同じバス停か

らリンブルク駅に戻ることにした。待ち時間が小一時間ほどあったと記憶しているが、行きは来られたので、待っていれば乗れると安心してバスを待っていた。バス停に、往路とは違うナンバーのバスが来たがリンブルク駅まで行くということだったので、まずは川端が乗車し、車いす用のスロープを下してもらうように運転手に頼んだ。しかし、運転手はこのバスには乗れないと言う。行きは乗ってきたのだから、乗ることができないとこのあとの待ち時間を考えても困る、と伝えても、運転手は乗れないと言うばかりであった。しかし、行きは乗ってきたと繰り返すと、運転手はスロープを出してくれた。行きのバスとは大きく違っていたのは、このバスには、スロープが入り口に折りたたんで内蔵されており、入り口の床から蓋を開けるようにスロープを出す様式であった。その後、バスに乗っていて気づいたのは、ドイツ語で車いすとハンドル形電動車いすの絵が並べられている掲示板があった(図7)。交渉している最中に運転手にその絵を指さす仕草があり、要は、車いすは乗車可能だが、ハンドル形電動車いすは乗車できないという内容なのだ、その後判明した。スロープの内蔵方法が異なるのは、バスの大きさが関係しているかもしれない。バスによって規定が異なっている可能性もあり、このことは今後の検討課題としたい。

ハンドル形電動車いすについての断りをわざわざ入れているということは、ハンドル形電動車いすの利用者がドイツでも増加していることを示唆している。しかしながら、ハンドル形電動車いすを断るということは、その利用者にその様式の車いすを使用を禁じるということも意味している。このことはつまり、「障害者平等法」で改正された「障害を有する者のために適切な措置を行わないことは、不利益な扱いと見なされること」につながる。にもかかわらず、一部のバスにおいてハンドル形電動車いすが乗車で

きないということを掲げていることは、障害者平等法の改正がそれほど浸透していないということを示す事例だと考えられる。



図7 バス内の掲示

3. 韓国におけるハンドル形電動車いすの移動

韓国においては、1997年に「障害者・老人・妊婦等の便宜増進の保障に関する法律」が制定された。これは、道路や公共施設、共同住宅、交通手段などの分野についてのバリアフリー化の整備を定めるものであった。このうち、交通手段についてはバリアフリー化のための装置の設置を施設に義務づけておらず、加えて階段昇降機の事故などの際の責任の所在もはっきりしない（崔 2005）という重大な問題があった⁸⁾。こうした問題に直面せざるを得なかった障害者を中心に移動権を求める運動が起こり⁹⁾、2004年に「交通弱者移動便宜増進法」が制定され、2013年に改正された。ここで「交通弱者は人間としての尊厳と価値及び幸福を追求する権利を最大限に保障され」、「全ての交通手段」を「安全で便利に利用して移動することができる権利を持

つ」とされた（香川 2014：110）。韓国では、2015年7月にバリアフリー水準について、バリアフリー認証制度が公共交通機関に義務化された。また、地方公共団体等のバリアフリー法適合確認業務を障害者団体に委任できる法改正が行われた¹⁰⁾。なお、韓国の法制度については「交通弱者移動便宜増進法」と「交通弱者の移動便宜増進法施行規則」、「障害者福祉法」、「障害者福祉法施行規則」との関連、認証制度の進展も含め今後考えていきたい。

本プロジェクトでは、2017年3月に韓国を訪れた。東アジアのなかでも日本に近く、日本よりも早く障害者をめぐる差別禁止の法制化が進んでいた状況を確認するためであった。金浦空港に到着し、そこから「市庁駅」まで地下鉄で向かった。金浦空港からソウル市内の滞在地の最寄り駅に向かうまでは、階段に昇降機などもあり、別のルートではスロープも利用できる（図10）。このように車いす利用者のルートが確保されていたものの、スロープなどはやや暗く、必ずしも使い勝手の良い道とはいえない。



図8 金浦空港から地下鉄へ向かうスロープ

8) 事件、法制化の背景については崔（2005）や、鄭（2010, 2012）の研究に詳しい。

9) 現代の法整備の背景には必ずといっていいほど障害当事者による運動がある。この背景についても、崔（2005）、鄭（2010, 2011, 2012）を参照されたい。

10) 高橋儀平（2017）日本、中国、韓国におけるバリアフリー環境とユーザー参加による整備評価に関する研究。（2017年11月11日取得。 <https://www.toyo.ac.jp/uploaded/attachment/113220.pdf>）

ただし、目的地までのルートが確保されているということはアクセス上の絶対条件である。韓国では、空港からソウル市内に向かう地下鉄だけでなく、ほとんどの地下鉄のホームで乗り降りする際の電車との段差や溝がほとんどないことも確認された(図9)。電車の乗り降りにスロープやタラップを必要としないため、駅員のサポートなく、乗降車できることは車いす利用者の自立した社会生活を保障する重要な点である。また、設置場所がわかりにくいところがありながらも、ほとんどの駅にエレベーターや昇降機(図10)が設置されており、バリアフリーの配慮が一定程度なされているように見受けられた。ただし、2017年当時の韓国でもハンドル形電動車いすの利用者はまだそれほど多くなく、今後様々な問題が出てくると考えられる。今後の状況にも引き続き注目したい。



図9 ホームと電車の間には段差がほぼない



図10 駅内の階段の昇降機

おわりに

本稿では、ハンドル形電動車いすをめぐる状況について、日本、ドイツ、韓国での法制度と実地調査を中心に記述してきた。韓国やドイツは比較的対応がなされているとはいえ、ドイツのバスにおいて車いすは乗車可能で、ハンドル形電動車いすは一部ながら乗車不可としていたことから、ハンドル形電動車いすの利用については現状が未だ過渡期であるといえ、今後さらにその対応が変化していくものと考えられる。こうした問題は当事者の実践を踏まえないければわからない点多々あり、今後も引き続き調査を行っていく。

今回は主に本プロジェクトが行った2016年、2017年時の実践を中心に記述したため、法制度の歴史的展開やその背景については十分に記述できなかった。とくに法制化を進めてきた大きな要因としての障害者運動などがある。日本では、脳性麻痺者の団体である青い芝の会がバスの前で座り込みを行ったり、止まっているバスに次々と乗り込んだりといった「バス闘争」などがあったことがよく知られている。近年とくに興隆を見せているハンドル形電動車いすの移動権を求める運動にも、障害者運動の理念が根底に流れているだろう。本プロジェクト代表者の大谷も自身がハンドル形電動車いすの利用者であり、これまで幾度も公共交通を利用してきた。ハンドル形電動車いすの利用者が公共交通機関を利用しようとする際に生じる避けようのない軋轢が、こうした利用者の社会的存在を可視化させていき、運動として意味を持つ。今後はそうした社会背景を含め、国内外の比較をしながら、ハンドル形電動車いすの利用をめぐる社会的歴史的研究を進めていく。

謝辞

本稿作成にあたり山名勝さんに全体にわたる助言をいただきました。記して深く感謝致します。

参考文献

- 池原毅和(2002)差別禁止法と世界の動向. 自由と正義, 53 (9), 46-52.
- 井上剛伸(2006)車いすと介助機器の動向と利用者ニーズ. リハビリテーション研究, 128, 16-21.
- 鄭喜慶(2010)韓国重度障害者運動によるパラダイムの変換: 2000年代以後の自立生活運動と移動権連帯運動を中心に. 生存学, 2, 249-264.
- 鄭喜慶(2011)韓国における障害者運動の原点—韓国小児麻痺協会の活動と「障害問題研究会ウ rint」の結成と勢力拡大まで—。Core Ethics, 7, 177-186.
- 鄭喜慶(2012)変革的な「部分運動」としての韓国障害者運動—パラリンピック反対運動と2つの法案制定闘争を中心に(1988年~1989年)—。障害学研究, 8, 132-157.
- 香川正俊(2014)韓国の交通法規と「交通権」——我が国諸法との比較を交えて。海外事情研究, 42(1), 103-119.

- 長瀬修(2014)差別禁止・合理的配慮とアクセシビリティ——障害者権利条約から。福祉のまちづくり研究, 16 (2), 1-5.
- 崔榮繁(2005)韓国の交通弱者移動便宜増進法が制定——移動の権利を明記。ノーマライゼーション, 25 (290), 32-35.
- 澤田大輔(2014)ロンドンオリンピック・パラリンピックと公共交通機関のバリアフリー。福祉のまちづくり研究, 16 (3), 13-20.
- 高橋儀平(2007)バリアフリー新法による建築物・まちづくりの整備と展望。リハビリテーション研究, 132, 6-11.
- 高橋儀平(2015)日中韓のユニバーサルデザインの到達点と今後の課題——「高度なUDをめざす日本, 中国, 韓国特別セミナー」報告。福祉のまちづくり研究, 17 (2), 3-17.
- 山本真生子(2008)ドイツの障害者平等法. 外国の立法, 238, 73-87. (2017年11月10日取得 <http://www.ndl.go.jp/jp/diet/publication/legis/238/023803.pdf>).
- 渡辺富久子(2016)【ドイツ】障害者平等法の改正. 外国の立法, 268-2. (2017年11月10日取得 http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_10168962_po_02680205.pdf?contentNo=1).

(受稿日: 2017. 12. 1)

(受理日 [査読実施後]: 2018. 4. 16)

Practice & Discussion

Legal Systems and Problems surrounding the Handle-Type Electric Wheelchairs in Japan, Germany, and Korea

KAWABATA Miki and OTANI Izumi

(Kinugasa Research Organization, Ritsumeikan University,

College of Social Sciences, Ritsumeikan University)

Many studies of the problems of the movement of individuals with disabilities have been conducted, from various perspectives. However, although many obstacles have been discussed, little attention has been paid to the means of transportation for such individuals, such as, for example, the individual problems of wheelchair use. One such issue regards handle-type electric wheelchairs, the use of which is increasing, largely in the elderly disabled. Handle-type electric wheelchairs constitute a problem that should be examined. The Access Security of the Wheelchair Users Association has been examining this issue from a practical perspective, as the research project of the Institute for Human Sciences. In this paper, which forms part of a report on this project, we organized a system and assessed the practical circumstances of the use of such a wheelchair, both at home and abroad. After the legal system in Japan is discussed, this project will examine practices in Germany and Korea, in this paper. Through these, we characterize the current state of the problems surrounding the handle-type electric wheelchair.

Key Words : Handle-type electric wheelchair, Accessibility, Barrier free, Wheelchair, Mobility rights
RITSUMEIKAN JOURNAL OF HUMAN SCIENCES, No.38, 91-100, 2019.
