



ノーマライゼーションプランについて

のり せいでじょうほう
紀さんの制度情報

ノーマライゼーションプランとは、もともとは名前の通り「ノーマライゼーション*」を実現するための計画でした。

現在のノーマライゼーションプランは、川崎市障害者計画という、障害者に関する施策の方向性についての基本的な計画と、障害福祉計画及び障害児福祉計画（平成30（2018）年度から策定することとなった）という、障害福祉サービスや相談支援、児童福祉法に基づくサービス及び地域生活支援事業について、サービスごとに必要な量の見込みとその見込量を確保するための方策を定める。障害福祉全般の方向性と具体的サービスについての計画になっています。相変わらずわかりづらく書いてありますが、

障害者計画は、

- 障害のある方が地域生活を継続していくための日中活動の場や短期入所などのサービスの拡充が必要。
- グループホーム整備の支援の取組や多様なニーズに対応できるグループホームの整備に向けた取組が必要。希望する住まいでの継続した生活を支援する取組が必要。

といった、地域生活・住まい方や相談支援体制・就労支援・医療的ケア児・ヘルパー不足・障害の理解・災害時対策などなど、私たち障害児・者に関係する施策の方向性が示されています。

障害福祉計画・障害児福祉計画は

	単位	平成27年度		平成28年度		平成29年度	
		見込量	実績	見込量	実績	見込量	実績
生活介護	人/月	2,425	2,397	2,471	2,431	2,497	2,514
	人日/月	46,552	47,429	47,429	48,563	47,930	50,244
短期入所	人/月	462	446	466	473	466	482
	人日/月	2,310	2,584	2,330	2,738	2,330	2,531

上図のように具体的なサービスの見込量を算定します。

見込量を確保するための方策（例えば、生活介護・短期入所は）

- 前期の計画に基づき、生活介護事業所や短期入所事業所の施設整備を推進していきます。
- 既存の建物の改修等による、小規模生活介護事業所の整備を進めます。
- 短期入所については、平成31年度の特別養護老人ホーム（中原区）、平成32年度の拠点型施設（中原区）及び福祉センター跡地活用施設（川崎区）に計44床の定員を確保します。

このように、障害児・者の生活に関わることを作っていくことも重要な計画です。

今回、団体ヒアリングのご案内をしています。第5次ノーマライゼーションプラン（案）が出来てから、パブリックコメントによる意見募集もあります。団体ヒアリングで出した意見が、実際にどのように反映されたかをチェックできる場になりますので、パブリックコメントもぜひ書いてみてください。（前回は年末から翌年の2月頭までの期間でした。）

*ノーマライゼーション:どのような障害があろうと、一般の市民と同等の生活と権利が保証されなければならない。という考え方。

れいわ新撰組 鉄道予約をネットで

（前号からのつづき）

昨年当選したれいわ新撰組の重度障害のある当事者議員の訴えをきっかけに、今も障害者団体やJR、国土交通省などの間で新幹線の車椅子席をどのくらい改善できるか、交渉が続いています。当事者議員の誕生という今までにない出来事によってバリアフリー対策は大きく進みそうな予感ですが、鉄道は新幹線だけではなくありません。今回は、在来線のバリアフリーに向けた取り組みについても考えていきたいと思います。

車椅子で電車に乗る際、ホームと車両の間には段差や隙間があるため、自力で乗降できない場合は駅員に依頼してスロープを用意してもらう必要があります。ところが、ここで大きな問題があります。特に大規模なJRの駅を中心に、改札口で依頼してから実際に駅員が来て乗車できるまでに、数十分〜1時間程度かかる

ことが頻繁にあるからです。場合によっては、電車に乗る時間の数倍も待ち時間に費やすこととなります。

この問題を抜本的に解決する方法として、まずホームと車両の段差・隙間を解消し、自力乗降を可能にすることが挙げられます。ただ工事が必要なため、モノレールやゆりかもめなど特殊な鉄道や大江戸線のように最近作られた地下鉄など、完全に対応しているのは一部の鉄道に限られているのが現状です。

そこで最近、改札口で乗降介助を依頼しても時間のかかる大きな原因となっていた、降車駅への連絡を改善する方法が導入され始めています。以前は乗車駅から降車駅へ電話で連絡していましたが、これをスマホやタブレットなどで行い電子化し、同時に従来あった「連絡ミスで降車駅に駅員がいない」という重大

なトラブルを防ぐことが狙いです。東急や西武など、複数の大手私鉄で数年前より本格的に導入されています。これに遅れる形でJR東日本でも導入が検討され、まず3月に南武線で運用を開始後、20年度中に山手線や京葉線にも対象路線を拡大するとのこと。

山手線では、一風変わった取り組みも始まりました。山手線内の一部駅で乗降する場合に限り、希望する乗客には駅員が乗車時のみスロープを用意し、降車駅には連絡せず自力で降りるというものです。降車駅へ



の連絡を無くすことで、案内時間を短縮できるということです。対象の駅では、段差を減らすためにホームのかさ上げを行ったほか、ホーム中2か所のドア部分では電車との隙間を狭くするパーツを取り付けたそうです。ただ実際にどの程度解消されたかは、残念ながら筆者が利用出来ていないため不明です。

このような新たな取り組みには期待したいですが、改革が最も目立つ路線の山手線だけで終わらないよう、ぜひここは「JR全体として車椅子対応にもスピード意識をもつようにする」「場合によっては駅職員の配置方法を見直す」など、本質的に現状を改善する方向で実行していただければと強く思います。

オリンピックを契機に、ハード面を中心にいくつものバリアフリーの改善策が提案、実行されています。ですが、それが本当に利用者にとって実用的で事業者側としても継続していくものなのか、当事者として見極めていかなければならないと感じます。

（文・金子文俊）