

第1回「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の 構造及び設備に関する基準等検討委員会」議事概要

○日 時：平成28年10月31日（月）15:00～17:15

○場 所：国土交通省10F 共用大会議室

○出席者：出席者名簿参照

【 議 事 概 要 】

◆本検討委員会の開催の趣旨について

●障害者差別解消法の根本には障害者権利条約がある。障害者が公共交通機関を利用することは権利と考えるか。

→移動権については、縷々議論されてきているが、社会的コンセンサスが得られているとはいえない状況。障害者差別解消法では「不当な差別的取扱いの禁止」及び「合理的配慮の提供」を求めているところであるが、施行後3年をメドに必要な見直し検討を行うこととなっている。これから事例の収集・分析等を行っていく。

●権利ではないということか。

→少なくとも社会的なコンセンサスを形成する必要がある状況ということ。

●障害者権利条約は批准されており、国内法も準拠する必要があるのではないか。

→移動権のあるなしにかかわらず、バリアフリー法に基づきバリアフリー化を進めているところ。

●本検討委員会は、障害のある者が乗車拒否されることについてまでは視野に入れたものではないという理解でよいか。

→本検討委員会は基準等の見直し、つまりハード面が中心となるが、ハード・ソフト一体でバリアフリーを進める必要があるので、様々な意見を承りたい。

●乗車拒否は理由がない場合は「差別にあたる」と理解してよいか。

→拒否されたことのみをもって差別とするのは早計。ケースバイケースと考える。

●資料2-2の25頁に環境の変化ということで障害者差別解消法とあるが、障害者権利条約→障害者基本法→障害者差別解消法という流れがあり、障害者差別解消法のみを取り上げるのは違和感がある。障害者権利条約第9条ではアクセシビリティについて規定、障害者基本法第2条では障害の社会モデルが定義されている。こうした流れとともに、関連する条文も含めた資料とし、委員に提供すべきである。

●移動に関する交通手段の確保は要求できる権利として備わっている必要があることについては共通認識としておかなければならない。移動の権利は認められているという前提で議論をお願いしたい。

●障害者権利条約第20条では「個人の移動」について規定している。条約は憲法に次ぐ拘束力があるものであり、それとの関連性についても議論することは重要。

●基準とガイドラインの改正を一緒に議論するというのは整理がしにくいのではないか。

→どちらも施設・設備の整備のあり方を規定するものであり、どこまでを基準とするのか、ガイドラインとするのかという仕分けの議論をお願いしたいと考えている。

- 前回のガイドラインの議論の時には、◎（省令）、○（標準的な整備内容（ガイドライン））、◇（望ましい整備内容（ガイドライン））という分類を行っており、今回も一体化した議論が必要。

◆基準等見直しの論点整理について

①通路

- エレベーターはどこでも11人乗りになっている。商業施設などが隣接した複合的な駅では、駅のみならず商業施設等の利用者数も含めた人数に応じた基準を定めてほしい。また、緊急災害時のことも想定した基準とすべき。
- 資料 2-2 で、移動要配慮者は増えていることが分かった。乗換駅などでは、エレベーター、トイレで長く待たされるのが常態化している。バリアフリールートの数、エレベーターの大型化、トイレの機能分散などについては、具体的実態やニーズを踏まえて基準化すべき。
- 階段の段鼻等も通路に関係すると考える。
- 音、ブロックによるエスカレーターへの誘導のあり方についても検討する必要がある。
- 交通結節点の駅では、人が混乱に混乱を重ねている。乗継円滑化という観点での議論も必要である。
- 駅の中だけでなく、バスへの乗り換えにも支障。会社間の誘導連携について改善する必要がある。
- 駅を出るとすぐに道路がある等、駅前広場のない駅もたくさんある。このような場合、駅の敷地内は誘導ブロックを敷設してバリアフリー化を図るが、道路等の事情を考慮していないケースもみられる。旅客施設と道路等施設間の連携も考えていくべき。

②階段・エレベーター

- エレベーターの整備については「規模」の考え方を整理する必要がある。利用者数が3,000人とか5,000人ではざっくりしすぎている。乗換駅であるかどうか等も考慮する必要がある。
- 階段の手すりについては勾配を感知できるように直線型にしていきたい。また、現在、エレベーターは駅の規模にかかわらず11人乗りとなっているが、利用者数等に応じて基準を変えるべき。
- 外国人観光客が2,000万人を突破したというニュースをみた。外国人観光客は荷物荷物が多く、車椅子、ベビーカーの利用も考えると、17人乗りのエレベーターでも小さいのではないか。羽田第三ターミナルには40人乗りのエレベーターが整備されていると聞いているが、東京・新宿・渋谷などの大ターミナルにおいても同様に整備すべき。
- 基準では、最小限のものを規定している。大きな設備の整備については、会社の経営能力も関係してくる。
- 羽田第三ターミナルは新築だから整備できた。既存の施設については、様々な条件も考慮する必要がある。
- 「乗り降り円滑化」も提案したい。たとえば、妊産婦等が駅のホーム行きのエレベーターを降りても、女性専用車両にたどり着くためにはホーム上をさらに移動する必要がある。

③案内・トイレ・鉄軌道駅

- 乗り換えの際、発達障害のある者が混乱することがある。案内については、知的・精神・発達障害の方でも分かりやすい、明確なものとするべく、研究開発していくことが必要ではないか。
- 乗継円滑化に関するガイドライン化が重要。エレベーターを例にとると、現状では、同じ駅内でも通路や構内で施設管理者が違うことがあり、音声案内やボタンの位置が異なっていることがある。施設の位置についてのわかりやすさも重要。エレベーターへの付番などが有効ではないか。また、バスへの乗り継ぎの際のサイン情報、時刻表、行き先等について分かりやすく表示することが重要である。さらに、利用者数が3,000人を下回るような駅ではタクシーの活用も重要。
- トイレの手すりは非常に大事。障害者のみならず高齢者も便利である。手すりは両側に設置してほしい。また、案内表示もきめ細かく整備すると発達障害を持つ者も利用しやすい。

④バスターミナルほか

- 是非「安心」をキーワードに考えてもらいたい。災害時等の避難の具体的なかたちが分からない。避難時の誘導の仕方等も盛り込むと安心できる。
- ろうあ者向けのタイムリーな文字情報の提供を望みたい。空港において、声でのアナウンスだけでなく、紙表示で構わないので「エンジントラブルで離陸できない」といった情報を示してほしい。また、船については文字情報がなく、アナウンスの内容がわからない。
- 車椅子スペースについて、移動要配慮者が増えている中で、在来線1車両につき、1スペースが必要。空いているときは、一般の方に使ってもらえばよい。特急車両については、移乗を前提にスペースが確保されており、車椅子のまま利用する場合、車内販売が来るたびにデッキまで移動しなければならない。

ホームと車両の段差、ホームドア、UDタクシー、リフト付きバスといった課題になっていたが手つかずであった部分についてもしっかりと検討すべき。

鉄道会社によっては車椅子座席の乗車券は未だに手書きの発券であり、30~40分も時間がかかっていることも問題。平等な利用や合理的配慮の確保についてはどこで議論することになるのか。

→ユニバーサルデザイン 2020 中間取りまとめにおいて、車椅子利用の円滑化を検討する場を設けることとされている。また、「バリアフリー・ネットワーク会議」等、他にも議論する場があるので、然るべきところで議論されるよう関係者と調整したい。

- 知的・精神・発達障害を持つ者も、まちに出るようになってきている。知的・精神・発達障害を持つ者への配慮も必要である。
- 重度の障害を持つ者は、リフト付きバスに乗らないと移動することができない。各都道府県にリフト付きバスを整備し、旅行できるようにしてほしい。今回の見直し方針の一つに「増加する高齢者・障害者等の移動要配慮者が自らの意思に基づき、自立して、安全かつ円滑な移動を行えるよう最大限の環境整備を目指す」とあるので、重度の障害を持つ者へもチャンスをいただきたい。

～ 以上 ～