

第2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12月21日（水）10:30～12:40

○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 】

◆第1回検討委員会の指摘事項への対応について

- 資料2について、この委員会で対象外となる意見については他の該当する部署に対応の検討を要請するということだが、国としての方向性をある程度定めた上で検討を要請すると理解してよいか。
 - 例えば、交通のバリアフリーは本検討委員会、建築物のバリアフリーは設計標準の検討委員会、といったように施設整備については現在別途検討を行っているが、各関係部署で整合を図りながら検討するのが自然。資料2に記載のものについては、意見としていただいている内容なので、関係部署に情報共有のうえ、必要な対応については中身を含め検討を期待するものである。
- 資料2に記載されている「バリアフリー施策の推進」とは何か。「障害者権利条約の理念の反映」とは、どういった理念の反映か。
 - バリアフリー施策の推進については、国土交通省のバリアフリー施策を念頭に記載している。障害者権利条約の理念については、参考資料1にあるように、社会モデル、合理的配慮、障害を理由とする差別の禁止などの障害者差別解消法につながる理念を想定している。
- バリアフリー施策とは、国土交通省のホームページで発信される施策と理解してよいか。
 - そうである。
- 理念の反映については、「他の者との平等」、「自立して生活し、あらゆる側面への完全参加」、「自立移動のための効果的措置」も反映すると理解してよいか。
 - その考え方を反映したいということである。
- 国民の啓発は重要で進めてほしいが、啓発とともに教育も重要である。意識のバリアには、知らないこと、無理解から生じるバリアもある。義務教育段階から障害者の権利や障害の状況・疾病などについて教育いただくことを提言に加えてほしい。
- 内閣官房が推進するオリンピックパラリンピックに関連するユニバーサルデザイン 2020 関係府省等連絡会議では、街づくりと心のバリアフリーの2つの分科会がある。後者では、学校や企業の教育推進を進めている。

- 内閣官房の心のバリアフリーの検討会では、文部科学省へ要望を出して、教育に取り組む方針である。経済界協議会でも心のバリアフリーのプログラム作成が3月末を目途に行われている。
- 資料2については、理念だけでなく条文も反映して欲しい。今のバリアフリー法は法文上「身体の機能上の制限を受けるもの」と旧来の医学モデルに基づいたものとなっており、知的障害、精神障害、発達障害、難病者などが除外されているという印象である。法律上の条文の課題があるということを、検討会議の記録として残してほしい。
 - ご指摘の点については議事概要に残したい。「理念の反映」に関しては、一つ一つについては言及できないが、これまでいただいた委員の意見をすべて集約し、諸々含めて施策につなげていく意向であることをご理解いただきたい。
- 資料2にある検討の要請などの主体は誰か。
 - 主体は本事業事務局の国土交通省安心生活政策課である。たとえばハンドル型電動車椅子の調査は当課が実施しているので検討として記載している。他の箇所は当課が関係各所に要請するという記載としている。
- 資料2に記載されている待遇等に関して、交通エコモ財団に対して研修への反映とは具体的には何か。
 - 公共交通事業者への待遇についてのご意見もいただいているので記載した。具体的には別途協議したい。
- 人的対応については、エコモ財団のプログラムもよいが、障害者差別解消法以前のものには、同法の権利理念が入っていないため、書き換える必要がある。
- 前回の委員会で、施設の管理部署の違いによる境界部分の課題を指摘した。境界部の円滑化担保の議論はどこですか。ロンドンのアクセシビリティガイドにも円滑でシームレスな移動には連携が重要とある。接続部分についての考え方は検討できるのか。
 - まずは交通のなかでの乗り継ぎ円滑化に関してできることをやっていきたい。道路と施設の連結についても、委員として省内各部署に参加いただいているので、ここでの議論を持ち帰ってもらい、各局で施策反映に向けて議論してもらうことを期待している。安心生活政策課は総合政策局にあるので調整もしていきたいと考えている。基本構想のような面的バリアフリー制度を活かすことも有効と考える。

◆基準等見直しの主要論点の整理状況について

- 資料4について、6の手すりに記載の「高齢者、障害者等とその他利用者との使い勝手に差がないため、基準化は不適」の意味を説明してほしい。

また、8のエレベーターかご内寸法では、「11人乗り」が問題のもとではないか。防災用の備蓄ボックスが置かれて狭くなっている場合もあり、車椅子は相当注意しないと2台乗れないことが多い。15人乗りであれば、かなり容易に乗れる。基準の11人乗りを考え直さなければ課題解決につながらないと思う。

- エレベーターについては、災害時停止した時に電気もつかずろうあ者は不安である。窓や字幕をつけ、エレベーターの扉にもガラスなどの透明化を義務化してほしい。資料4の11の音声案内については、現在国際標準化が検討されており、音声翻訳や字幕の標準化が検討されている。音声案内の字幕化の標準化をお願いしたい。また、「情報アクセシビリティ」が重要なキーワードになっているので、この名前を明記してほしい。

- 現状では、鉄道の車椅子スペースがなくて、移動をあきらめている人が多い。スペースが増えれば利用者は増えるはず。観光立国を求める点でも外国人の旅行で鉄道利用がある場合に困難をきたすだろう。日本の鉄道利用者は国内に住んでいても相当不便。行きたいときにも電車に乗るのを自分で抑制している。利便性のよい公共交通をめざし、座席数の拡大をはかってほしい。

11人乗りエレベーターでは、ベビーカーや荷物の大きな外国人など、ニーズの拡大が確実にあるなかで不足。基準を改正して、エレベーターは2か所以上設ける。増設するもう1基は17人程度として各駅に設置してほしい。

- 移動要配慮者のエレベーターへの長蛇の列は、マナーの問題以前に都市部の需要の拡大の実態を示している。参考資料1の障害者権利条約で「他の者との平等」を基礎として「都市及び農村の双方で施設及びサービスを利用する機会を有する」とあるが、都市部の混雑状況ではとても他と平等とはいえないのではないかと。資料3のルートの複数化、乗り換えルート、11人乗りのエレベーターかごの大きさにおいて、この状態を解消してほしい。

プラットホームと車両の段差と隙間については、資料3に記載されている「優良事例の追記等」で進むのか懸念される。ホームドアの結論が出ようとしている今、ホームドア設置の際に段差解消するよう基準を検討してほしい。全扉の段差解消は車椅子利用者だけでなく、多様な人の安全移動につながる。

「1編成に2つ以上の車椅子スペース」という、車椅子利用者の実態を考慮していない案はとても残念だ。新幹線車両については韓国や台湾では着席したまま乗れる車椅子スペースが確保されている。日本では1座席分の幅しかなく車椅子から座席に移乗することが前提になっており、車椅子乗車のままではワゴンが通るたびにデッキで待つことになる。料金を払ってチケットを購入しているのに、これで車椅子スペースと言えるのか。台湾は700系と同じ車両である。また、東京の地下鉄では、ラッシュ時に車椅子2台とベビーカー1台の3台で車椅子スペースにいるということもある。先頭車両と最後尾の車両にしかスペースがないために、片側が満杯でも、反対側に移動することは容易ではないため、窮屈でも危険でも乗ることになる。1編成に2つ以上という今回の案では改善しない。実態をふまえて都市部地

方ともに改善が進むようお願いしたい。

- 資料4 トイレの機能分散では利用者への意識啓発について記載があるが、具体的にはどのような内容か。教育や周知が必要と思うのでポスターやハンドブックがあるとよいと考える。

休憩設備については、ベンチの設置だけではなく、カームダウン、クールダウンできるスペースでなければならないということが分かる文面としてほしい。本検討委員会は基準化が目的と思うが、今の利用状況だけでなく、潜在需要をきちんと調べ、そのうえで望ましい基準とは何かを検討するべきである。

- 資料4の6の手すりに記載の「高齢者、障害者等とその他利用者として使い勝手に差がないため、基準化は不適」の意味について、バリアフリー基準は、高齢者や障害者等に対しての施設整備の配慮が必要な項目を示したものであり、手すりの高さ等、障害の有無に関わらず誰もが使いやすい設備については当該基準で定めるのは不適という意味である。

実態を踏まえ調査すべきというご指摘については、認識を持っており、調べていく必要があると考えている。

トイレの意識啓発については、心のバリアフリーとも関連しているという認識をもっている。効果的なやり方、効果的な意識啓発をはかっていきたい。エレベーターや複数ルートに関しては、実態をみながら検討したいが、基準は全国一律に全ての公共交通施設が対象になる点に留意したい。

- 音声案内や情報のアクセシビリティについてご意見をいただいたが、異常時に車両内の案内放送の視覚表示がなく、聴覚障害のある方へ伝わらないというご指摘があった。情報についてはどうか。

- 異常時の情報については資料3にあるが、交通施設、車両を問わず、異常時情報が伝わらないことを問題意識として持っている。資料の整理の仕方として施設共通事項のみに記載していた。指摘いただいた、車両等における異常時の情報格差についても、十分に検討していきたい。

- トイレの異性同伴記載はありがたいが、密室性が高いので犯罪についても文科省、人権など他機関とも連携強化して意識を高めてほしい。

- 資料3の誘導案内は、わかりやすくするものに「乗り継ぎ円滑化」が含まれているか。基準のどこかに「乗り継ぎの円滑化」の表記を求めたい。

- 基準のハードルをむやみに高くしてしまうと、地方部においては交通事業そのものが厳しいことから対応が難しくなり、事業撤退となってしまう可能性もある。全てが義務ではなく、ガイドラインの記載が最良という場合もある。どこまで基準のハードルを上げるのか折り合いをつけることが重要。

プラットホームと車両の段差については、単独で乗降したいというのが車椅子利用者のニーズではないか。それに対し、鉄道事業者との安全やトラブルの責任問題がクリアにならな

い限り解決にはつながらないと考える。

鉄道の車椅子スペースについては、車椅子スペースでなくフリースペースとしてゆったり記載したほうがよいのではないかと。現状では移乗を前提にしておき、電動車椅子は折りたたみできないため、考え方を考える必要がある。

今回記載のなかったバスタクシーの方向性を教えてほしい。また、前回ガイドライン改訂の際に議論となった航空機の手椅子トイレはどうするのか。通路が一つの小型機の実態を踏まえて論点をとらえてほしい。

- 資料3の点状ブロックの問題は、ハード整備だけでなく、人的支援と駅員の対応を注記してほしい。また、資料4にあるように階段の段鼻を見やすくすることも事故防止に重要である。

航空機はセキュリティゲートのバリアフリー化も重要で、金属探知機の心臓疾患のある人に対する対応が十分でないという課題等もある。

視覚障害者のエスカレーター逆走事故も一定数あるので、防止策研究も必要。情報コミュニケーションでは、異常時を含めアクセシビリティ化が重要。他言語の方への問題も含めて、別建てで検討が必要。

- 乗り継ぎの円滑化に関しては、ガイドラインでどのように記載するかは検討が必要だが、円滑化にむけて事務局でも検討を深めたい。バスタクシーについてはいただいたご意見に対し、自動車局等と連携して検討を進めていきたい。

◆今後の検討の進め方について

- 第3回の検討委員会までの間に、背景となる実態を把握、ヒアリング、調査等を行い、検討していく。当事者団体全体、事業者に協力いただきたい。また、非公式の意見交換をするために、日程調整をさせていただきたい。

- 29年度も継続して検討というが、3月までに見直しの方向性をどの程度まで出すのか。

- 第1回検討委員会の際に、方向性までまとめたいと申し上げたが、基準、ガイドラインについては様々なご意見、ご指摘をいただいているので、性急な議論や強引な結論はよくないと考えている。とはいえ平成29年度中には改正したいのは変わらず、3月には可能な限り方向性案を示していきたい。案がまとまらない場合は年度を跨いで引き続き検討する。

各委員の皆様には実態把握の協力を依頼したい。

今回の検討委員会の対象は、公共交通機関の「基準」及び「ガイドライン」であり、その部分についてのいただいたご意見をどうしていくか事務局で責任を持って対応していきたい。基準とガイドラインの違いについてももう少し明確に説明をすべきであった。次回は使い分けを明確にしながらか方向性を検討していきたい。

- 第3回検討委員会は3月上旬を予定している。

～ 以上 ～