

第1回 ハンドル形電動車椅子の公共交通利用等に関する調査検討委員会 議事概要

日時：2016年11月18日（金） 13：00～15：00

場所：国土交通省総合政策局局議室

出席者：出席者名簿参照

議事（1）について

- ◆技術的な検討だけでなく、社会情勢も踏まえ、制度自体の存続が必要かの議論をしていただきたい。
- ◆本検討会ではハンドル形電動車いすを対象を絞り、制度そのものについても議論する。
- ◆ハンドル形のみを対象とした利用要件を設けている国は日本以外にない。なぜ日本にのみこのような制度があるのかを詰めて考えれば、この制度の在り方についての方向性が見えてくるのではないか。
- ◆今回の見直しはこれまでの利用要件の見直しではなく、ゼロベースからスタートする必要がある。障害者権利条約への批准、障害者差別解消法の施行等、環境の変化を踏まえ検討を行ってほしい。また、移動等円滑化基準の見直しも行われているので、そちらの動きとリンクしていく必要がある。
- ◆移動円滑化基準の見直しは安心生活政策課が事務局をしているので、情報共有をしながら進めていけるかと思う。指摘の点を踏まえた形で議論を進めていきたい。
- ◆鉄道事業者と我々当事者とでは、想定しているハンドル形電動車椅子が違っているのではないか。鉄道事業者に話を聞くと、いわゆるシニアカーのような大きなタイプのものを想定しているようだ。実際には小型のハンドル形電動車椅子もあり、乗車に際して何ら支障がない場合もある。ハンドル形電動車椅子ユーザーが乗車拒否に遭うという話を聞くと、鉄道会社が想定するハンドル形電動車椅子とはどのようなものかを整理し、シニアカーとハンドル形を区分して議論をしてほしい。

議事（2）について

- ◆乗車拒否の扱いを受けたことにより、ハンドル形電動車いすでの利用を諦めている方も

おり、そのような隠れた利用ニーズについても調査してほしい。

- ◆利用実態の調査とあるが、公共交通に限定するのか。それとも道路空間も含めた全体を対象とするのか。

→利用実態調査は公共交通に限定するが、普及状況や仕様については広く一般的に調査する予定である。また、先ほど意見として挙げられた潜在的ニーズについては、座談会等を通じて調査していきたいと考えている。

- ◆まず 1 点目として、改良型といわれているものはほとんどが外国製であり、国産のものは基準には適合しているもののメーカーが認定を受けておらず、改良型に適合しない機種となってしまうのが実態である。海外製はほとんどが台湾製になるが、その出荷台数は電動車いす安全普及協会のデータで判明するのか。

続いて 2 点目として、サイズ等の制約により利用できない駅があるという考え方はおかしい。ジョイスティック形には特注品もあるが、ハンドル形電動車いすの場合は全て既製品であり、車椅子のサイズ要件内に収まっているので、それが使えないということはありません。

3 点目として、乗車拒否は、在来線では乗車券を買う時や、駅の改札を通過しようとした時に起こる。また、新幹線では乗車券購入の際に証明書を提示しないと発券できないといわれる場合である。新幹線等の利用実態については、鉄道会社で把握しており実数は分かると思われる。

最後 4 点目として、公式には（改良型のステッカーチェック）制度を適用して運用しているとしながら、実際にはチェックを一切していない鉄道事業者も存在する。鉄道会社として一般形とハンドル形の車椅子を区別したデータが存在するのかが疑問である。

- ◆調査の方法については事務局で工夫してほしい。台湾製については、電安協でデータを保有しているのか。

- ◆会員企業のみを対象に集計している。現在、海外製で改良型と言われる製品を扱う企業は会員にいないので集計できない。

→どれだけのデータを把握できるかは、調査を行っていく中で試行錯誤を繰り返さざるを得ないと思っている。できる限り生の実態が把握できるような調査方法をよくよく考えながら実施していきたい。また、新しい機種も出ているようなので、その点も含めて調査していきたい。

◆地方部では公共交通機関が廃止され、高齢者がハンドル形電動車椅子を使わざるを得ないという状況の中で、特急や新幹線の乗車に対してどのくらいのニーズがあるのか、鉄道と関係のない利用者がどの程度いるのかというのを、調査で浮き彫りにしていく必要がある。高齢者の利用実態については、有識者にヒアリングするといったことも考えられる。ヒアリングと合わせて新幹線や特急が走る路線沿線における普及状況、ステッカーの配布実態も調査してほしい。

また、ステッカーについては、何件の申請があり、そのうち何件を受理したのか、受理されなかった場合の原因は何であったのかを明確にしていく必要がある。

◆潜在的なニーズがどれだけ把握できるか不明な部分があるが、調査方法を工夫し、何が求められているのかを浮き彫りにできればと思うがどうか。

→出荷されたハンドル形電動車椅子を誰がどのような目的で利用しているかといったデータを今すぐ出せる状況にはない。潜在的なニーズの把握については事務局が自らに課した宿題である。

調査は、関係者へのヒアリングや資料収集を積み重ねていくことで、可能な限り実態を明らかにし、要件の在り方やそもそもの必要性も含めて議論いただけるようなものとなるように実施していきたい。

◆ハンドル形電動車椅子がここまで大きな問題となってしまったのは、潜在的な利用者も含めた全てのハンドル形電動車椅子利用者が鉄道を利用するのではないかという鉄道事業者の懸念があるからだと思う。これまでは、出荷の累積台数分が鉄道を利用するということで要件を設けてきたと思われるが、実際にはハンドル形電動車椅子での鉄道利用者は限られているということが明確になれば、敢えて要件を設定することもなくなる。

規格面では、ハンドル形に限らず電動車椅子としての寸法がJIS規格で定められている。海外のものについてもISOで定められており、これはJISと同じような寸法規定となっているので、これ以上大きなものは製品としては存在しない。これらも念頭に議論を進めてほしいと思う。

◆ヒアリングについては首都圏だけでなく地方部でも行ってほしい。地方のハンドル形電動車椅子利用者が、鉄道やバスを利用しないのは、そもそも乗車出来ることを知らないことが原因だと考えられる。地下鉄では1社のみ“身体障害者”という利用条件を設定しているが、その他は条件がないため、どのような大きさであっても利用したい人は全員利用しており、問題とはなっていない。

現在の介護保険レンタルで貸し出される機種は速度設定が4.5km/hと非常に遅く、過疎地で公共交通を利用できない人にとって遠出は困難。地方部であっても、ハンドル形電

動車椅子で鉄道を普通に利用できるようになれば遠出も可能となるため、そのあたりをどのようにするのも課題である。

- ◆地域内利用に留まるから鉄道利用者数は増えないと考えるか、可能であれば公共交通を使うのかという点については微妙だが、使えるようになれば利用者は増加すると感じている。その場合は寸法の問題だけでなく、ハンドル形電動車椅子による事故が発生している現状も鑑み、運転操作能力等の利用者属性も考えていく必要がある。
- ◆将来的なことを考えると、パーソナルモビリティとハンドル形電動車椅子の関係についても議論する必要があると考えるがどうか。
- ◆いろいろなデータを収集した上で議論していきたい。ただし、本委員会のメインテーマに沿ったものか白黒を付けたうえで議論すべきと考える。
- ◆海外では、日本のようにハンドル形電動車椅子に対する制約もなく、普及も進んでいるが、訪日外国人観光客を見ると、ハンドル形のみならず手動式やジョイスティック形を含め、車椅子を利用している人の割合が非常に少ない。訪日外国人観光客が日本で車椅子を利用する際のハードルを低くし、世界と同等の基準で運用していく必要があると考える。
- ◆訪日外国人の利用者が少ないのは段差解消ができておらず、駅員の補助がなければ動けない実態があるからだと思う。近隣諸国では段差がなく駅員の補助がなくても利用できるので、この点はハードルとして大きい。
- ◆都内で通院するためにハンドル形電動車椅子を購入したいという相談を受けたことがあるが、相談者はステッカーの存在を知らなかった。このことから、ステッカーなしで乗車している台数把握も必要と感じる。また、ステッカーの対象要件に該当する機種であるのに対象認定を受けていない機種があるが、メーカーが認定を受ける際のインセンティブ等についても調査してほしい。
- ◆現在、乗車の際にステッカーチェックを行っているのは2社のみで、それ以外は知っている限りどこもやっていない。
- ◆ジョイスティック形とハンドル形の差異がどの程度あるのか、なぜハンドル形電動車椅子だけがステッカーを取得しないと乗車できないのか、この根本的な部分についてしっかり議論すべきではないか。障害者権利条約への批准、障害者差別解消法の施行にもかかわらず、ステッカーがなければ乗車できないこと自体が問題であり、これが解決されない限

りハンドル形に特化した議論をしてもしょうがないのではないか。

議事（3）について

- ◆通勤型車両ではほとんど問題ないが、在来線特急と新幹線については車椅子乗車スペースがほとんどない。これが利用を阻害している大きな要因であるが、その点が改善されないと、要件が撤廃されても特急車両については制限せざるを得ないということになってしまうため、望ましい形について本委員会を出してもよいのではないか。
- ◆本委員会を經由して基準・ガイドライン検討サイドに伝えてもらう流れかと思う。まず、実態として何が問題になっているのかを明確にすることが必要。
- ◆海外調査については、車椅子だけ、ハンドル形だけを独立で調査するのではなく、現地の交通条件等も含めて調査してはどうか。
- ◆海外調査では、鉄道利用時のアクセスルート、エレベータの有無、車両に車椅子スペースがどれだけあるかなど利用環境の調査が必要。この結果と国内の現況との比較が重要になるので、調査の方法について検討してほしい。
- ◆ロンドンの地下鉄はバリアフリー化が進んでいない部分もあるが、代替としてバスでのバリアフリールートの情報提供をしっかりと行っている。フランスでは LRT や BRT が充実している。このようにケースを分けて、都市の形態が根本的に異なる場合に日本で適用できるのか、その辺りも考慮しつつ都市単位で調査した方がよい。
- ◆日本で制約が大きいデッキ付き車両は都市間移動交通に該当するが、同様に海外の都市間移動交通でどのようにハンドル形が利用できるかについて調査し、比較することが必要ではないか。
- ◆現状、ハンドル形電動車椅子で特急やミニ新幹線に乗車すると、車椅子スペースからはみ出すような形になってしまうが、車椅子の横幅の規格が 900mm などになった時、鉄道会社に対して車両の幅の改善を求めるのか。
- ◆その議論については、本委員会から基準・ガイドライン検討サイドに伝えていくことになるかと思う。

→基準等の見直しを進める中で、車椅子スペースの在り方についても論点になると思われる。本委員会はハンドル形の利用に関して構造上の要件や利用要件を中心に議論いただき

たいと思っているが、議論に制限をかけるつもりはなく、意見として有用なものについては基準・ガイドライン検討サイドに反映できるようにしたいと考えている。

- ◆安全の根拠についても、きちんと説明ができるように議論してほしい。何をもちて安全の確保というのかがこれまで議論されておらず、ハンドル形電動車椅子は単に安全確保が困難という理由で乗車できないというのがこれまでのケースであった。本委員会での議論が必要と考える。
- ◆先日、関西の某駅が完全バリアフリー化されたということで見学に行ったのだが、ハンドル形はホームがカーブしているため乗車できないとの説明を受けた。安全のために乗車させないという話はよくあるが、合理的な説明ではなく意味不明である。ジョイスティック形は制限がなく、なぜハンドル形だと危ないかの合理的な説明がないというのは、完全に誤解と錯覚によるものである。基準がどうなっているのかを説明できない以上は何の合理性もない。
- ◆合理的な説明ができるということは非常に重要だが、この場で鉄道事業者はコメントしにくい面もあるかと思うので、ヒアリング等の中で詰めていければと思っている。
- ◆外国製のハンドル形電動車椅子については速度制限が日本とは異なるので、調査項目に入れた方がよいのではないかと。
- ◆海外ではハンドル形に限定した要件はおそらくないと思われる。
- ◆海外ではハンドル形電動車椅子を「Mobile Scooter」とよんでおり、「Wheel Chair」ではないので、区別して扱われているのではないかとと思う。
- ◆ヒアリングの際は利用当事者もさることながら、現場の実態をよく知っている駅員や乗務員も対象にしてほしい。
- ◆鉄道事業者の様々な事情で、直接こちらに呼んでというのは難しいとは思いますが、情報を吸い上げていくことが大切と思うので、その点に配慮して進められればと思う。
一言、本件については、高齢者の交通事故が増えていることを踏まえた議論もあるが、彼らが車からハンドル形に移行すれば、事故は増えるのではないかと懸念がある一方で、ハンドル形で公共交通を利用するかみえないところもある。実際に利用が増えれば、鉄道駅ではホームからの転落や、他者をはね飛ばすおそれもある。「自立した生活」と安全の折り合いをつける必要がある。

その他

- ◆安全の問題に関して、高齢者等によるハンドル形電動車椅子による事故も起きているが、それを理由にハンドル形を規制するのではなく、運転免許証の認知機能検査などのように、事故を起こすような利用者に対する手立てを考えるべきである。

世界的に見るとアクセスは基本的人権の最も重要な事項であるということがアクセシビリティガイドに書かれている。日本はアクセスということに対する意識が希薄であり、これらに対してどのようなスタンスで臨んでいくかを考えるべきである。