

### 第3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29年3月21日（火）10:00～12:10

○場 所：国土交通省10F 共用大会議室

○出席者：出席者名簿参照

●は委員の発言内容、→は事務局の発言内容

#### 【 議 事 概 要 】

◆議事1) 主要論点に係る検討の方向性について(資料1)

議事2) 主要論点以外に係る検討の方向性について(資料2)

- バリアフリー法見直し作業が始まっていると聞いているが法律が見直されるのであれば、それが固まってからガイドラインを作成するということが順序だと思われるが、なぜ順序が逆になっているのか。また、ガイドラインの検討がここまでとなれば、法の改正もここまでというようなお互い制約し合うことにならないか。法律があつての基準、ガイドラインなので、バリアフリー法の改正があるのであれば、議論の流れは法改正を第一に進めるべきではないであろうか。権利条約との整合をとりながらガイドラインを見直すべきであり、緊急性が高いからといってガイドラインの改正を急いだがためにレベルの低いものになってしまうことを懸念する。
- 個別の社会参加に伴う自由な外出のニーズが増えているのにもかかわらず、公共交通がその個別のニーズに追いついていない。街づくりのグランドデザインがない中でバリアフリーが連携なく無計画進んできており、結果として移動ルートが複雑になってきている。通路の有効幅が140cmとされているが、乗降客が10万人/日規模の駅は、東京駅の様にAGL最高値の200cmにすべき。
- プラットフォームと車両の段差隙間の解消について、ホームドアを設置する際にホームのかさ上げ等一緒に行つて欲しい。また、検討の方向性については、③ガイドラインではなく②で対応して欲しい。駅員の案内について、連絡・手配に時間がかかりすぎることも併せて議論してほしい。車椅子スペース確保について①の基準化方向性ということは同意するが、新造車両については、1列車2以上ではなく、1車両1以上が基本であると考えている。また、バリアフリー法関連施策のあり方検討会やハンドル型電動車椅子公共交通利用あり方検討会といった他の検討委員会との連携が取られていないのではないかと同時に動いている他の委員会の論点について共有すべき。法改正の施策を踏まえて基準の検討を進めるのが基本。前者の議論を見た上で本検討委員会をいったん中断させることも必要である。

→ユニバーサルデザイン2020行動計画に基づいてバリアフリー法および関連施策に関して見直しも視野に入れた検討を開始した。他方、オリパラに向けて皆様からはエレベーター等について具体的な問題提議をいただいております。検討の緊急性も高いと考えられることから、昨夏の間とりまとめの時点で基準の見直しを行うこととし、昨秋から検討を始めたところ。

現時点で今回の検討が法律を含む施策全般の議論に直ちに影響を受けるとは考えていない。他検討会のスケジュールも考慮すると今回の基準ガイドライン見直しを早急に進めるべきと考える。今後、法律を含む制度全般の見直しが基準ガイドラインに影響するようなことがあれば考慮することは排除していないが、少なくとも現時点ではそうした影響があるとは考えていない。通路幅については、これまでの議論の経緯も踏まえ、一律基準たる最低限の整備としては140 cmを維持することを考えている。類型の分類については、当委員会で意見をいただきたい。車椅子スペースについてはローカル線などを考えると1車両1以上を最低基準とするのは難しいと考えられる。

- 法律の見直しは権利条約との整合が最大の論点。バス・タクシーの乗降等について、バリアフリー法の法文に言及がないのは権利条約とは著しく整合していない。急いでガイドラインを作成した後に法改正となったら、作成したガイドラインが法に合わないとなると、オリパラに間に合わない。法と基準を整合させたスピード感のある検討をするべき。
- ハイデッカーバスの利用については、車椅子使用者でない下肢障害者も乗り込みができない。リフトを付けた場合、下肢障害者はリフトを利用できるのか。ステップの手すりが両側に設置されればかろうじて乗り込むことはできる。また、バス停留所など、歩道の高さを一部上げてバス乗降口との段差解消をしているが、歩道に接近できない場合もあり、一旦道路に降りなければならず乗り降りが困難である。

→リフトについてはあくまで車椅子使用者を前提とし、本人プラス介助者が利用できるようになっているが、それ以外の利用が可能か調べてみたい。

- ハンドル型電動車椅子について、この検討委員会で報告はなかった。来年度も検討するのであればホームと車両の段差隙間解消について、法見直しや車椅子の利用環境の議論を踏まえて、もっと議論を重ねるべきであり分類としては②であるべきであり、今回の検討会で①とすることは認めがたい。

→ハンドル型電動車椅子の利用のあり方検討はまだ続いており、結論がまとまり次第、当委員会の委員にも共有する予定である。

- エスカレーターへの誘導は安全性も含め検討してほしい。駅の乗り換えにおける円滑な移動が可能になるよう、各事業者間でのスムーズな連携確保をガイドラインに盛り込んで欲しい。新型ホームドアについてはさらなる検討が必要。ドアの存在が分からない場合があるので、ドアから音サインが出るなど検討してほしい。

→エスカレーター誘導も踏まえ、指摘を踏まえ、検討していきたい。

- 「情報アクセシビリティ」の文言が記載されていない。「ICT」の文言を資料に盛り込むべき。

→今回はわかりやすさを重視し、簡易な表現として資料を提示した。表現についてはご指摘を踏まえ検討していきたい。

- 鉄道のある駅から別の駅に乗り換える案内の一定基準については、「乗換案内ルートのバリアフリー化」で一緒に検討すべき。新型ホームドアに関しては、直ぐに結論を出すことは難しく引き続き検討が必要。誘導案内について、別途WGを立ち上げて科学的な議論が必要。障害によってICTが有効であったりなかったりするるので、よく議論して進めることが必要。
- 駅出入口が複数の場合、複数の事業者が関係する。事業者が連携し、バリアフリールートの複数化を行い、円滑化して欲しい。
- 段差と隙間について、検討の方向性は③ではなく②にすべきである。乗り合いバスについては、検討の方向性が④（その他）に分類されているのはなぜか。

→高速バスについては、行動計画2020で、29年度に別途実証を交えながら検討していくこととしているので、ここでは④（その他）に分類している。プラットホームと車両の隙間と段差を③にする理由は、検討経緯等詳細を提示させていただいたが、この委員会で②というご意見であれば受け止めさせていただく。

- 欧州の事例ではホーム段差の基準があり参考になると思われる。ホームドア設置によりホームが狭くなり、大勢の乗降客が滞留するため、車椅子が通れるだけの幅員を確保することが大切である。基本構想の重要性が十分に認識されていないことで一番懸念されるのがバスの乗降である。駅前広場・道路整備・道路幅員・マウンドアップなど総合的に考えていかななくてはならない。更にハイデッカータイプについては乗降スペースの確保が必要になってくる。
- 鉄道車両の低床化は進んでいるが、進んでいない会社もある。会社ごとにとり組姿勢の違いも明らかになってきており、同じ線路を走っているのに介助が必要な列車と必要でない列車がばらばらに来るので、結局全部に介助をお願いすることになる。更なる努力をして欲しい。相互直通運転での会社間をまたいだバリアフリー化という検討も必要。
- 情報アクセシビリティについて、段差解消のみならず、乗り換えルートについて具体的に検討して欲しい。情報そのものが複雑でわかりづらい。最短・移動が楽なルートについて明記されておらず、外から回れば早いものを、複雑な通路の上り下りで、長距離長時間の移動を余儀なくされ、疲れて混乱してしまう場合もある。導線のバリアフリーを意識した情報提供をお願いしたい。
- ホームと車両の段差と隙間については、新設と既設など、それぞれのパターン別の検討など、丁寧な議論が必要なのではないか。その他の様々な検討会との関係だが、ソフト面とハード面と表面上の違いはあれど、相互に影響しあうものであるので切り分けせず、内容をそれぞれ

れフィードバックしていかなければならないのではないかと。また、ホームと車両の段差隙間解消だけでなく、誘導案内についても引き続き更なる検討をしていただきたい。分類としては②が適当。

#### ◆委員長議論まとめ（課題：主要5点①～⑤）

- ①プラットホームと車両の段差と隙間について、継続的に議論してほしい。
- ②鉄道車両の車椅子スペースも大事な問題なので、継続的に議論してほしい。鉄道各社の意見も聞きながら議論を進めていくのが本来のあり方だと思われるので積極的な意見をいただきたい。
- ③乗合バス、ハイデッカーバス、空港リムジンバスについては実証実験等である程度の成果は得られてきたが、今後の方向性がまだ明確になっていないのが課題。
- ④情報の案内システムは古くて新しい課題。情報の進歩と発展に合わせて、ICT 関連はしっかりと進めていかななくてはならない。情報のアクセシビリティが課題。
- ⑤ルートの複数化において、どのように決めて行くかという議論が必要。

#### ◆議事3) 今後の進め方について（資料3）

- 資料3はこの会議の前に作られたものであるが、今日の会議で変更点があり、検討したいという項目は付け加えてほしい。法改正に関してはこちらの委員会でも情報を提示し、きちんと全体を整理した議論ができるようにしてほしい。
- だれもが使える公共交通（普遍性、安全性、利便性）を前提に法改正と整備ガイドラインの改正にあたっては外出の利便性を重視されなければいけない。
- 29年度「ガイドライン改訂検討委員会（旅客施設・車両等）」（仮称）について、実施主体が国交省ではなく、エコロジー・モビリティ財団であるのはなぜか。  
→「基準・ガイドライン検討委員会」（仮称）では、当会議の内容を引き続き行い、「ガイドライン改訂検討委員会（旅客施設・車両等）」（仮称）については、現行のガイドライン策定等に関わっており専門的な知見があることから、エコロジー・モビリティ財団にて実施いただく。
- 各種関連委員会の議論内容について、連携は取っていると説明されたが、具体的な資料としてすべての情報をこの委員会で委員に提示してほしい。基本構想については道路が重要。道路のバリアフリー化に関する議論があれば紹介してほしい。また、基準やガイドラインを改正して終わりではなく、いかに周知していくかが大切であるので、どのように普及、啓発していくかを議論に盛り込んでいただきたい。
- ホームからの転落事故について、継続して課題として扱って行ってほしい。ICT、誘導、案内、声かけは総合的に検討されるべき課題である。

●「情報アクセシビリティ」をきちんと位置付けるべきである。

→平成 29 年度も、「基準・ガイドライン検討委員会」（仮称）にて検討を継続する。委員構成は現行の基準等検討委員会委員メンバーを想定している。ガイドラインの具体的な中身についてはエコモ財団にて立ち上げる委員会で検討する。それぞれの委員会で連携し、より丁寧な議論を行っていきたい。

～ 以 上 ～