

## 第2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：2017年2月22日（水） 14：00～16：00

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

### 議題（1）国内のハンドル形電動車椅子の利用に関する調査の結果について

＜国内のハンドル形電動車椅子について＞

- ◆JIS に適合しなくても JASPEC の改良型認定は受けられるので、例としてあげた5機種でJIS 適合かつ JASPEC 認定というのは多分スズキのタウンカートだけだと思う。残りの機種は JIS の認定は受けておらず、JASPEC の認定を受けているだけだと思うので確認してもらいたい。
- ◆改良型認定数が少ない原因は、JASPEC の認定をとる前に、型式承認という手続きがあるからではないか。
- ◆ご指摘いただいたように表現等を修正する必要がある。
- ◆・外国製のジョイスティック形電動車椅子に関しては JIS に適合している機種はまずない。
  - ・資料2の重量について、今の表現だとハンドル形電動車椅子全般が重いというような印象を与える恐れがある。ジョイスティック形にも重い機種はある。

＜ハンドル形電動車椅子のシェアについて＞

- ◆ハンドル形電動車椅子のシェアとしてどの機種が一番シェアを占めているのか、そのうち改良型の機種がどれだけシェアを占めているのかも把握する必要があるのではないかと。おそらくタウンカートが多いと思うが。  
また、耐用年数の問題もあるので、現存の台数等を把握しておく必要がある。ステッカーもタウンカートが主流、台湾製もあるが、8割近くがタウンカートではないか。現状、タウンカートが主流ということを確認すべき。
- ◆スズキのタウンカートが多くシェアを占めている要因として、介護保険のレンタルがあげられる。レンタル業者は、メーカーから貸与されているものをレンタルとして貸出

しており、メーカーから買い取りを要求されるようなものはレンタルしない。これが、海外の機能的な機種が日本であまり使われない理由と考えられる。

また、海外では、実感としてハンドル形電動車椅子利用者を見かけることが多い。

#### <ステッカー制度について>

- ◆ここに出席されている委員が使用しているハンドル形電動車椅子とジョイスティック形電動車椅子を比較して何が違うのか。明確な根拠が必要。ステッカー制度はやめてしまったほうがよい。ステッカー制度を残すのであれば、外国人が乗車を拒否される根拠を残すこととなる。
- ◆資料2のステッカー発行枚数のところに、※印で「却下されたものが1件」とあるが、申請機種以外のもので申請されたのが、感覚的で恐縮だが、30件以上あったかと思う。
- ◆この※印の記述はなくてもよいと思う。
- ◆ステッカーの確認をしていると回答した事業者数が随分多いが、私の感覚では2社+ $\alpha$ 。この回答は建前で実態とはまったくかけ離れた数字ではないか。また、ハンドル形電動車椅子で利用可能な駅数は、らくらくおでかけネットをベースにしているとのことだが、これは適宜更新されているものではない。漏れている駅もたくさんある。利用可能かどうかは、事業者の判断によるとされているためである。ジョイスティック形が利用できて、ハンドル形では利用できないということはない。ハンドル形を区別する理由はないのではないか。
- ◆資料2の6頁において、例えばタウンカートであれば、JASPEC発行のステッカーが34枚とあるが、34台がJASPECに持ち込まれて検査を受けたということか。
- ◆JASPECではステッカー発行の際に、書類審査のみを行っている。
- ◆型式認定ではなく、34台から申請があったら個々に書類審査をし、認定するということか。
- ◆ご理解のとおり。
- ◆鉄道事業者が発行するステッカーは571枚という数字があるが、JASPECが発行するステッカーとの差は何か。

- ◆鉄道利用の際には、在来線も含めて“真にハンドル形電動車椅子を必要としている人”という利用者の人的要件があり、本来はその決定通知書等の提示を求めるが、鉄道事業者のほうでそれに変わるものとしてステッカーを発行しているものである。
- ◆ご存知の通りステッカーには2種類あり、1つはJASPECが発行する新幹線にも乗れるステッカーで現在50枚程度発行されている。もうひとつが鉄道事業者が発行する鉄道利用ステッカーであり、これは在来線限定のステッカーである。鉄道利用ステッカーは、もともと証明書類の提示を省くために首都圏の鉄道事業者が始めたものだったが、いつの間にか性格が変わり、ハンドル形で在来線に乗車する際の代名詞のようになった。ステッカーは、介護保険レンタル事業者も申請できるため、申請数が増えたという経緯がある。
- ◆障害者手帳等を示せばいいので、鉄道利用ステッカーを貼っていないと乗車できないというものではない。条件なしで利用を認めている鉄道事業者もいる。  
ここで示されている駅を利用しているハンドル形電動車椅子利用者数は、延べ人数であることに留意する必要がある。
- ◆いわゆる通勤型のものであればスペースの制約というのが比較的にないので、鉄道利用ステッカーが571枚で、それから利用も相当の数があるはずだと考えられる。ただ一方で、デッキ付き車両だと通路が狭かったり回転半径に制限があるので、54枚+ $\alpha$ のステッカーで対応して、現状ではほとんどスズキのタウンカートであるというのが現状認識だと考えられる。

#### <ハンドル形電動車椅子での利用条件別利用可能駅数>

- ◆資料2の7ページではエコモ財団の「らくらくおでかけネット」がベース、8ページでは国交省で年度末に集計したものがベースとなっており、その時点での正確な数字だと考えられる。山名委員の視点だとこの2つがもう少し近似してくるというように考えられるのではないかな。
- ◆事業者へのアンケート結果で、ハンドル形電動車椅子の鉄道利用者のすべての車椅子の鉄道利用者に占める割合は1.8%（47社実績）とあるが、その詳細を明確にする必要がある。また、7ページのらくらくおでかけネットと8ページの国土交通省が発表している駅数に違いが生じているが、何故か。本来は同じでなければならないはず。
- ◆国交省の数字と、らくらくおでかけネットの数字は出典が異なっている。そのため、同じ駅名であっても、事業者が異なる場合の駅のカウント方法が異なるなどの違いがある

ため、差異が生じている。

- ◆資料では、数字の定義についてはより明瞭に記し、実態の感覚と違うような点について追加調査ができるのであれば、中身をブラッシュアップできたらと考える。

<ハンドル形電動車椅子を取り巻く現状について>

- ◆・ハンドル形電動車椅子であろうとジョイスティック形電動車椅子であろうと、段差解消等のバリアフリー化が進んでいる中で、なぜハンドル形だけが乗車ができない状況に置かれているのかということについて明らかにしていく必要があるのではないかと。
    - ・介護保険制度で、要介護 4、要介護 5 の人たちは、まずハンドル形電動車椅子に乗ることは不可能だと思うので、ハンドル形電動車椅子の対象ではないと考える。実際の対象者となるのは要介護 2～3 の人たちではないか。今後介護保険によるレンタルによってハンドル形電動車椅子利用者数が増えることが懸念されているが、実際にはそんなに市場として規模は大きいものではなく、そのうちのレンタルとして実際にハンドル形を利用する人はさらにごくわずかでしかないということをついていく必要があるのではないかと。
- また、認知症を伴う人へのレンタルに関しては、サービス関係者会議というところで判定していくが、ハンドル形電動車椅子はレンタルの対象から外すといった議論もあるかも知れない。

## 議題（2）海外の電動車椅子の利用に関する調査の結果について

- ◆海外調査の結果が検討会の場で示されたことについては、非常に意義があるものと考えている。海外調査の 1 頁目にイギリスの消費者問題研究所が発行したハンドル形電動車椅子の機種が 40 機種ほど載っているが、そもそも、消費者問題研究所の報告書には世界で流通しているものが網羅的に載っていると考えるとよい。
- ◆網羅的に掲載されているわけではなく、イギリス国内で使用されているものがメインになると思われる。ただし、台湾製のラギーも載っていることから、海外製も含めてイギリスで使用されているものがリスト化されている。今回、1,100 ミリより小さい回転半径の 40 機種を掲載したが、リスト上には、倍以上の機種が掲載されていたかと思う。
- ◆資料 3 の 8 頁に、スウェーデン国鉄がハンドル形電動車椅子を乗車させていないとあるが、おかしいのではないかと。
- ◆資料 3 の 2 ページに、アメリカの車椅子の幅が 30 インチ（762 mm）とあるが、一部の幹線では、スペースがないのではないかと。ハンドル形電動車椅子の利用を促進すると

という観点から、念頭に置いて議論すべきではないか。

### 議事（3）について

＜ハンドル形電動車椅子の利用要件について＞

- ◆人的要件については、障害者権利条約を含めて障害者基本法、差別解消法等の理念に沿った形で検討を進める必要があるのではないか。

また、ステッカーはハンドル形電動車椅子の利用に関して特別な遵守事項をつけており、これは差別事例に当たるのではないか。ハンドル形のみ、そのような扱いであることをやめるべきである。

- ◆この検討会はオリパラの開催も視野に入れているものと理解。IPC※アクセシビリティガイドラインの理念でも、移動は基本的人権の最も重要なものの一つとなっており、人的要件を付加すると抵触するのではないか。ハンドル形電動車椅子の公共交通利用に人的要件を課すと、国際的に人権が理解されていないことを公言することになってしまうことに留意してほしい。

※IPC…国際パラリンピック委員会

- ◆多目的室は、ジョイスティック型電動車椅子やハンドル形電動車椅子の人たちが乗車から降車までの利用を保障されたものではない。授乳等が優先ではないか。多目的室への誘導はやめ、フリースペースを設置してほしい。

- ◆デッキ付車両に外国にあるような電動車椅子がきちんと位置取りして乗れるようなスペースについて議論する必要があると考える。

ジョイスティック形電動車椅子と同じ扱いにするにはどうすべきかという観点から考える必要があると思う。ジョイスティック形電動車椅子とハンドル形電動車椅子を同じ扱いとすれば利用可能駅や外国人対応などの問題は解決するのではないか。

- ◆国連の権利条約や差別解消法の流れからも、現状のものから変えていく必要があると考える。ただ一方で、消費者庁の調査を見ると、MMSE（ミニメンタルステート検査）が23以下の人も乗っている。安全問題と権利問題を鑑みて、どのように最終的な結論を導くのが今後の議論として非常に重要だと考える。