

移動等円滑化基準及び整備ガイドライン改正に向けた主要論点継続検討項目

主要論点のうち、第3回検討会後において検討の方向性の類型を、「②移動等円滑化基準化又は現行基準の見直しも視野に引き続き検討」と分類された項目について以下に整理。

1. 旅客施設全般関係

段差解消されたバリアフリールート複数化について

【課題】

- ・ 出入口が複数ある旅客施設で段差解消経路が1ルートのみであること等により、高齢者・障害者等が車両等に乗降する際に、高齢者・障害者等以外の旅客に比して著しく長距離・長時間の移動を余儀なくされる状況の改善。

※現行基準：1ルート以上。

【検討の方向性】

- ・ 一定の場合に複数のバリアフリールートを整備することについて、基準化も視野に引き続き検討。

【今後の検討】

- ・ 複数ルートの定義、複数のバリアフリールートを整備すべき状況等について、引き続き検討。

乗換ルートのバリアフリー化について

【課題】

- ・ 乗換ルートとは異なるルートのみが段差解消していること等により、高齢者・障害者等が乗り換えをする際に、高齢者・障害者等以外の旅客に比して著しく長距離・長時間の移動を余儀なくされる状況の改善。

※現行基準：規定なし。

【検討の方向性】

- ・ 乗換ルートのバリアフリー化について、基準化も視野に引き続き検討。

【今後の検討】

- ・ 乗換ルートの定義、バリアフリールートを整備すべき範囲等について、引き続き検討。

エレベーターかごの大きさ等について

【課題】

- ・車両等への乗降に際して、高齢者・障害者等以外の旅客が階段等により円滑に移動する一方で、高齢者・障害者等がエレベーターの前で滞留し、エレベーターの利用までに著しく長時間を要すケースの改善。

※現行基準：11人乗り以上（実際は寸法で規定）。

【検討の方向性】

- ・現行の基準（11人乗り）では著しい滞留が発生する一定の場合のエレベーターの大型化について、基準化も視野に引き続き検討。

【今後の検討】

- ・滞留の定義や適切なかごの大きさのあり方等について、引き続き検討。

誘導案内について

【課題】

- ・視覚障害者、聴覚障害者、発達障害者等がより識別し易い情報提供の仕方の検討。

【検討の方向性】

- ・乗り換え経路等誘導時の情報提供のあり方について、乗換ルート等のバリアフリー化のあり方と併せ検討。

※過去実施された調査の結果等、技術的内容については、ガイドラインへの具体の反映を検討。（資料4参照）

【今後の検討】

- ・乗換ルート等のバリアフリー化のあり方と併せ、検討。

運行等に関する異常時の情報提供及び避難誘導等に関する非常時の情報提供について

※旅客施設、車両共通事項

【課題】

- ・運行情報について、異常発生時に視覚障害者、聴覚障害者、発達障害者等に必要な情報が伝わりにくい状況の改善。

※現行基準：異常時等の情報提供について具体的な規定なし。

【検討の方向性】

- ・異常時及び緊急時の運行情報の提供を可能とする設備の整備について、基準化も視野に

引き続き検討。

※避難誘導等に関する非常時の情報提供については、消防庁の「光警報装置の設置に係るガイドライン」及び「外国人来訪者等が利用する施設における災害情報の伝達・避難誘導に関するガイドライン」において整理又は検討されているところ、本委員会ではこれらとの重複に留意し、検討。

【今後の検討】

- ・旅客施設や車両の特性に応じた提供されるべき運行情報の範囲、施設整備のあり方について、引き続き検討。

プラットホームと車両床面の段差及び隙間の解消について

【課題】

- ・車椅子利用者等が円滑に車両へ乗降できる環境の改善。

※現行基準：段差・隙間はできる限り平ら・小さいものであること。

【検討の方向性】

- ・ホームと車両の段差解消について、一般的には技術的に基準化が困難との指摘がある。一方、一部の駅施設及び車両については、現在の一般的な鉄道と異なる駆動方式の採用や、ホームのかさ上げ等により、段差及び隙間を一定以下に抑えることが実現できているケースもあることから、基準のあり方を含め引き続き検討。
- ・また、段差と隙間をできる限り平ら・小さいものとするとともに、車椅子利用者の車両乗降の取扱いについてはハード整備の規定である移動等円滑化基準及びガイドラインとは別途検討が必要であるため、今後利用改善に向けた検討を引き続き実施。
- ・並行して、車椅子利用者等が円滑に乗降できる措置や優良事例について、ガイドラインへの記載充実を検討。

【今後の検討】

- ・技術的な観点を踏まえつつ、引き続き検討。
- ・車椅子利用者等が円滑に乗降できる措置について、ガイドライン検討委員会にて記載充実を検討。（単独乗降可能、可動式ステップ、ホーム嵩上げ等、優良事例の追記）

鉄道の車椅子スペースについて

【課題】

- ・ デッキ型車両について、車椅子スペースが満席の場合乗車できないケースや、同スペースが狭く利用しづらいケースの改善。
- ・ 通勤型車両について、車椅子利用者がドア付近の通路上に乗車しなければならないケースの改善。

※現行基準：1列車1以上。

【検討の方向性】

- ・ デッキ型車両については、1列車に2以上の車椅子スペースを確保することについて、基準化も視野に引き続き検討。
- ・ 通勤型車両については、少なくとも1列車に2以上の車椅子スペースを確保することについて、基準化も視野に引き続き検討。

【今後の検討】

- ・ 車椅子席の利用実態や潜在需要、鉄道車両の構造（通路スペースの確保等）、列車の編成のあり方等を踏まえ、車椅子スペースの具体の確保のあり方等について引き続き検討。
- ・ 通勤型車両については、1車両に1以上の車椅子スペースを確保すべきとの意見も踏まえて、車椅子スペースの確保のあり方等について引き続き検討。

乗合バスについて

【課題】

- ・ ワンステップバスよりも利用者の利便性が高いノンステップバスの更なる普及。

※現行基準：ノンステップバス又はワンステップバスを導入。

【検討の方向性】

- ・ ノンステップバスの更なる普及について、基準化も視野に引き続き検討。

【今後の検討】

- ・ ノンステップバスのみを基準化することについての課題を整理しつつ、引き続き検討。

以上