

<参考資料>

委員会議事録について

1 第1回検討委員会議事録

第1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」

○日時：平成28年10月31日（月）15:00～17:15

○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】

◆本検討委員会の開催の趣旨について

●障害者差別解消法の根本には障害者権利条約がある。障害者が公共交通機関を利用することは権利と考えるか。
→移動権については、縷々議論されてきているが、社会的コンセンサスが得られているとはいえない状況。障害者差別解消法では「不当な差別的取扱いの禁止」及び「合理的配慮の提供」を求めているところであるが、施行後3年をメドに必要な見直し検討を行うこととなっている。これから事例の収集・分析等を行っていく。

●権利ではないということか。

→少なくとも社会的なコンセンサスを形成する必要がある状況ということ。

●障害者権利条約は批准されており、国内法も準拠する必要があるのではないか。

→移動権のあるなしにかかわらず、バリアフリー法に基づきバリアフリー化を進めているところ。

●本検討委員会は、障害のある者が乗車拒否されることについてまでは視野に入れたものではないという理解でよいのか。

→本検討委員会は基準等の見直し、つまりハード面が中心となるが、ハード・ソフト一体でバリアフリーを進める必要があるので、様々な意見を承りたい。

●乗車拒否は理由がない場合は「差別にあたる」と理解してよいのか。

→拒否されたことのみをもって差別とするのは早計。ケースバイケースと考える。

●資料2-2の25頁に環境の変化ということで障害者差別解消法とあるが、障害者権利条約→障害者基本法→障害者差別解消法という流れがあり、障害者差別解消法のみを取り上げるのは違和感がある。障害者権利条約第9条ではアクセシビリティについて規定、障害者基本法第2条では障害の社会モデルが定義されている。こうした流れとともに、関連する条文も含めた資料とし、委員に提供するべきである。

●移動に関する交通手段の確保は要求できる権利として備わっている必要があることについては共通認識としておかなければならない。移動の権利は認められているという前提で議論をお願いしたい。

●障害者権利条約第20条では「個人の移動」について規定している。条約は憲法に次ぐ拘束力があるものであり、それとの関連性についても議論することは重要。

●基準とガイドラインの改正を一緒に議論するというのは整理がしにくいのではないか。

→どちらも施設・設備の整備のあり方を規定するものであり、どこまでを基準とするのか、ガイドラインとするのかという仕分けの議論をお願いしたいと考えている。

●前回のガイドラインの議論の時には、◎（省令）、○（標準的な整備内容（ガイドライン））、◇（望ましい整備内容（ガイドライン））という分類を行っており、今回も一体化した議論が必要。

◆基準等見直しの論点整理について

①通路

●エレベーターはどこでも11人乗りになっている。商業施設などが隣接した複合的な駅では、駅のみならず商業施設等の利用者数も含めた人数に応じた基準を定めてほしい。また、緊急災害時のことも想定した基準とすべき。

●資料2-2で、移動要配慮者は増えていることが分かった。乗換駅などでは、エレベーター、トイレで長く待たされるのが常態化している。バリアフリールートの数、エレベーターの大型化、トイレの機能分散などについては、具体的実態やニーズを踏まえて基準化すべき。

●階段の段鼻等も通路に関係すると考える。

●音、ブロックによるエスカレーターへの誘導のあり方についても検討する必要がある。

●交通結節点の駅では、人が混乱に混乱を重ねている。乗継円滑化という観点での議論も必要である。

●駅の中だけでなく、バスへの乗り換えにも支障。会社間の誘導連携について改善する必要がある。

●駅を出るとすぐに道路がある等、駅前広場のない駅もたくさんある。このような場合、駅の敷地内は誘導ブロックを敷設してバリアフリー化を図るが、道路等の事情を考慮していないケースもみられる。旅客施設と道路等施設間の連携も考えていくべき。

②階段・エレベーター

- エレベーターの整備については「規模」の考え方を整理する必要がある。利用者数が 3,000 人とか 5,000 人ではざっくりしすぎている。乗換駅であるかどうか等も考慮する必要がある。
- 階段の手すりについては勾配を感知できるよう直線型にしていきたい。また、現在、エレベーターは駅の規模にかかわらず 11 人乗りとなっているが、利用者数等に応じて基準を変えるべき。
- 外国人観光客が 2,000 万人を突破したというニュースをみた。外国人観光客は荷物荷物が多く、車椅子、ベビーカートの利用も考えると、17 人乗りのエレベーターでも小さいのではないか。羽田第三ターミナルには 40 人乗りのエレベーターが整備されていると聞いているが、東京・新宿・渋谷などの大ターミナルにおいても同様に整備すべき。
- 基準では、最小限のものを規定している。大きな設備の整備については、会社の経営能力も関係してくる。
- 羽田第三ターミナルは新築だから整備できた。既存の施設については、様々な条件も考慮する必要がある。
- 「乗り降り円滑化」も提案したい。たとえば、妊産婦等が駅のホーム行きエレベーターを降りても、女性専用車両にたどり着くためにはホーム上をさらに移動する必要がある。

③案内・トイレ・鉄軌道駅

- 乗り換えの際、発達障害のある者が混乱することがある。案内については、知的・精神・発達障害の方でも分かりやすい、明確なものとするべく、研究開発していくことが必要ではないか。
- 乗継円滑化に関するガイドライン化が重要。エレベーターを例にとると、現状では、同じ駅内でも通路や構内で施設管理者が違うことがあり、音声案内やボタンの位置が異なっていることがある。施設の位置についてのわかりやすさも重要。エレベーターへの付番などが有効ではないか。また、バスへの乗り継ぎの際のサイン情報、時刻表、行き先等について分かりやすく表示することが重要である。さらに、利用者数が 3,000 人を下回るような駅ではタクシーの活用も重要。
- トイレの手すりは非常に大事。障害者のみならず高齢者も便利である。手すりは両側に設置してほしい。また、案内表示もきめ細かく整備すると発達障害を持つ者も利用しやすい。

④バスターミナルほか

- 是非「安心」をキーワードに考えてもらいたい。災害時等の避難の具体的なかたち分からない。避難時の誘導の仕方等も盛り込むと安心できる。
- ろうあ者向けのタイムリーな文字情報の提供を望みたい。空港において、声でのアナウンスだけでなく、紙表示で構わないので「エンジントラブルで離陸できない」といった情報を示してほしい。また、船については文字情報がなく、アナウンスの内容がわからない。
- 車椅子スペースについて、移動要配慮者が増えている中で、在来線 1 車両につき、1 スペースが必要。空いているときは、一般の方に使ってもらえばよい。特急車両については、移乗を前提にスペースが確保されており、車椅子のまま利用する場合、車内販売が来るたびにデッキまで移動しなければならない。ホームと車両の段差、ホームドア、UD タクシー、リフト付きバスといった課題になっていたが手つかずであった部分についてもしっかりと検討すべき。鉄道会社によっては車椅子座席の乗車券は未だに手書きの発券であり、30~40 分も時間がかかっていることも問題。平等な利用や合理的配慮の確保についてはどこで議論することになるのか。→ユニバーサルデザイン 2020 中間取りまとめにおいて、車椅子利用の円滑化を検討する場を設けることとされている。また、「バリアフリー・ネットワーク会議」等、他にも議論する場があるので、然るべきところで議論されるよう関係者と調整したい。
- 知的・精神・発達障害を持つ者も、まちに出るようになってきている。知的・精神・発達障害を持つ者への配慮も必要である。
- 重度の障害を持つ者は、リフト付きバスに乗らないと移動することができない。各都道府県にリフト付きバスを整備し、旅行できるようにしてほしい。今回の見直し方針の一つに「増加する高齢者・障害者等の移動要配慮者が自らの意思に基づき、自立して、安全かつ円滑な移動を行えるよう最大限の環境整備を目指す」とあるので、重度の障害を持つ者へもチャンスをいただきたい。

~以上~

2 第2回検討委員会議事録

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」

○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

●は委員の発言内容、→は事務局の発言内容

【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、この委員会を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が、国としての方向性の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、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に記載されている接遇等に関して、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接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るのか。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いたい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」とで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。

プラットフォ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思う。

休憩設備については、ベンチの設置だけではなく、カムダウン、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」とで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する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。

プラットフォ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思う。

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り、電動車椅子は折りたたみがないため、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車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、事業者にも協力いただきたい。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 ～

3 第3回検討委員会議事録

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の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って欲しい。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する。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140cm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は、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と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。ステップの手すりも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必要がある。
- 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。会社ごとに取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。