

都市鉄道における利用者ニーズの高度化等に対応した
施設整備促進に関する検討会(第12回)議事概要

ヒアリング項目(1) 鉄道駅の高度なバリアフリーの必要性について

- 高度なバリアフリー化は必要である。(日本網膜色素変性症協会)
- 高齢者、障害者のみならず、すべての国民が安全・安心に駅を利用できるという観点から、高度なバリアフリー化は必要である。(全国精神保健福祉会)
- 障害者は増加傾向にあり、それらの方々に対して鉄道設備がボトルネックとならないためにも、高度なバリアフリー化は必要である。また、ハード面の整備のみならず、分かりやすい案内表示等への対応も必要である。(全国手をつなぐ育成会)
- 高度なバリアフリー化は重要である。また、車内放送があった場合に字幕表示がされる等、聴覚障害者のための情報アクセシビリティへの配慮も必要である。(全日本ろうあ連盟)
- ハード面だけでなく、音声情報の文字化や、聞こえやすい環境整備等、ソフト面の対策も進めてほしい。また、近年開発されている、聞きやすいスピーカーの導入などをお願いしたい。(全日本難聴者・中途失聴者団体連合会)
- さらなるバリアフリー化、ホームドア等については、すべての駅に必要な設備である。(全日本視覚障害者協議会)
- ハード面の整備のみならず、ソフト面の対策も重要である。(全日本盲導犬使用者の会)
- 障害者が自由に出かけられることは、基本的に有する人権であることから、ハード面とソフト面の両面による、より高い水準のバリアフリー化が必要である。その際、バリアフリー施設は、障害の有無に拘らずすべての人にやさしい設備であるなど、受益の範囲が広く捉えられるような説明を国民に対して行うことが必要ではないか。(日本発達障害ネットワーク)
- 高度なバリアフリーを整備することには賛同するが、まずは国の責任において、全国的に駅に1ルートのみならずバリアフリールートを確認すべきではないか。(全国脊髄損傷者連合会)
- 1日あたりの平均利用者数が3,000人以上の駅においては、バリアフリールートの整備が一定程度進んでいるが、今後は、大規模駅の複数ルート化、車いす利用者の単独乗

降のための措置、ホームドアの整備、トイレ等の機能分散、地方のバリアフリー化の推進について、整備を進めていく必要があるのではないか。(DPI日本会議)

- 誰もが安心して利用できるように、より高い水準のバリアフリー化を進めることは重要である。また、バリアフリー化における課題解決について、地域と鉄道事業者と当事者が、一緒に検討できるような場を作ることが必要ではないか。(日本身体障害者団体連合会)
- ホームドアはすべての人の命を守る設備として、鉄道駅に必須な設備であるとする。安全に関わるようなバリアフリーは、高度なバリアフリーではなく、鉄道駅における必須条件であるということを明確にすべきではないか。また、バリアフリーによる受益は、特定の人のためのものではなく、すべての人のためのものではないか。多くの人を利用する都市鉄道において、高度なバリアフリー化を行うことは当然であり、整備が事業者任せにならないよう国の役割を明確化すべきではないか。(全国肢体障害者団体連絡協議会)
- ホームドアは、視覚障害者だけでなくすべての人にとっての安全対策でもあり、整備が必要である。ハード面の対策として、視覚障害者のため内方線付き点字ブロックや音声案内等の整備も進めてほしい。また、ハード面の整備だけでなく、人的対応をはじめとした、ソフト面での対策も進めてほしい。(日本盲人会連合)
- 重度の障害を持った人も、当たり前どこにでも外出できるような社会となることを願う。そのためにも大型のエレベーター、ホームドア、折り畳みの大人用のベッドがあるトイレ等を整備してほしい。(全国重症心身障害児(者)を守る会)
- 弱視者(視覚障害者)の立場からは、駅ホーム上の安全対策、特に致命的な事故に繋がる駅ホームからの転落事故の防止に努めてほしい。現時点ではホームドアの整備が有効と考えており、早期にできるだけ多くの駅に整備してほしい。(弱視者問題研究会※)

ヒアリング項目(2) 鉄道駅の高度なバリアフリーについて利用者負担を求めることについて

- バリアフリー施設を迅速に整備することが、安全性の向上にも繋がることから、中間とりまとめに提案されている利用者に負担を求めることに賛同する。その際、鉄道を利用しない人が負担するような税金で賄うのではなく、鉄道を利用するすべての利用者が負担する仕組みとすべきと考える。ただし、収受する費用や、誰がどのように負担するかを明確に公開し、それを確認、検証することが重要ではないか。(日本網膜色素変性症協会)
- バリアフリー化により全国民が受益するのであれば、中間とりまとめに提案されている受益者負担という考え方もあり得る。その際、都市部だけでなく地方も含めて全国的に整備が進められるようにしてほしい。また、その他の負担の考え方として、鉄道駅に近接する商業施設側にも負担を求める方法も考えられるのではないか。(全国精神保健福祉会連合会)

※弱視者問題研究会は欠席であったが、事前に意見の提出があったため、事務局にて代読した。

- 高度なバリアフリーは、障害者のみならず、高齢者、けが人等にも必要と考える。そのため、必要な資金については、交通機関利用者全体に中間とりまとめに提案されている運賃へ上乗せすることによる負担と、税による負担の両方により、バリアフリー施設を迅速に整備することが望ましいのではないかと。その際、設置・改修される設備の費用が、事業者側の過度な負担とならないよう、関係者の共通理解が必要。また、障害者施設が駅周辺にある場合、その施設を利用する障害者のための負担であると捉えられないかが懸念。その他、利用者が少ない駅は、改修が進まない可能性もあるため、広く薄く負担をする等の配慮も必要ではないかと。(全国手をつなぐ育成会連合会)
- 高度バリアフリーのために、中間とりまとめに提案されている利用者負担を求めることについては必要な考え方であるが、電気通信におけるユニバーサル交付金制度や市民税に上乗せ徴収するなど、税金のように薄く広く負担を求めるべきではないかと。(全日本ろうあ連盟)
- 中間とりまとめに提案されている利用者に負担を求めることに賛同する。その際、むやみに利用者が負担することのないよう、障害者も含めた利用者全体で負担することが適当である。(全日本難聴者・中途失聴者団体連合会)
- 更なるバリアフリー化、ホームドア等は、すべての駅に必要であると考えますが、中間とりまとめに提案されている利用者負担により、日本中全ての駅をバリアフリー化することは困難であると考えられるため、税金を財源として整備を進めるべきではないかと。(全日本視覚障害者協議会)
- 中間とりまとめに提案されている利用者に負担を求める場合、路線ごと、あるいは事業者ごとといった形で運賃に上乗せする等、利用者全体で負担することに賛同する。(全日本盲導犬使用者の会)
- 中間とりまとめに提案されている利用者負担により、バリアフリー施設の整備が加速するのであれば、賛同する。その際、利用者に目的・負担の見える化や事業主側の努力の見える化により、お客様の公平感や納得感を得ることが必要ではないかと。(日本発達障害ネットワーク)
- 高度なバリアフリーについて、中間とりまとめに提案されている利用者負担を求めることに賛同する。ただし、利用者負担をすることで誰でも利用して良いとなると、バリアフリー施設を利用する人が増え、必要な時に障害者が使えなくなることが無いよう、しっかりとした啓発をお願いしたい。(全国脊髄損傷者連合会)

- さらなるバリアフリー化の推進のため、税や補助金だけでなく、中間とりまとめに提案されている利用者負担を含めた多様な財源を確保することが必要ではないか。その際、受益者が障害者や高齢者だけであるという認識が広まらないようにしてほしい。なお、鉄道事業者も受益者であると考えており、運賃の上乗せによる利用者負担のみで財源を確保することには反対である。(DPI日本会議)
- バリアフリーの施設整備に係る費用は、基本的には国、自治体、鉄道事業者の三者が負担すべきではないか。ただし、利用者から一定の理解を得られるのであれば、中間とりまとめに提案されている利用者に負担を求めることに賛同する。その際、料金に対する障害者割引の考え方を整理するとともに、必要な費用を回収できた暁には、元の運賃に戻してほしい。(日本身体障害者団体連合会)
- 新たな利用者負担制度は、バリアフリー設備がすべての人のためとしておきながら、特定の人に負担を求めているため、障害者や高齢者のために負担をしているといったような誤った考えを広げ、障害者に対する差別や偏見を助長するおそれがあることから、中間とりまとめに提案されている利用者負担制度は認められない。(全国肢体障害者団体連絡協議会)
- バリアフリーは、国や鉄道事業者が中心となって整備を進めていくことが大前提であるものの、国や鉄道事業者の努力だけでは整備に時間がかかってしまうことであれば、中間とりまとめに提案されている利用者負担を求めることについては賛同する。(日本盲人会連合)
- 運賃に料金を上乗せする形とする等、広く国民に負担してもらおうということであれば、スピード感を持った整備を進められるのではないかと思います。中間とりまとめに提案されている利用者に一定の負担を求めることに賛同する。その際、利用者が負担したお金の透明性の確保等によって、国民の障害者への理解が深まるのではないかと。(全国重症心身障害児(者)を守る会)
- 駅ホームからの転落事故は、視覚障害者に限ったものではなく、むしろ健常者の方が多いと聞いている。そのため、鉄道を利用する方から幅広く負担を求めることは妥当と考える。(弱視者問題研究会※)

ヒアリング項目(3) その他鉄道駅のバリアフリー化に関するご意見

- ホーム端に設置されている点状ブロックは、危険個所を示すための警告ブロックであり、視覚障害者を安全に誘導するための設備ではないため、バリアフリー化にあたっては、視覚障害者や車いすの利用者がホームを安全に移動できる通路を整備してほしい。(日本網膜色素変性症協会)

※弱視者問題研究会は欠席であったが、事前に意見の提出があったため、事務局にて代読した。

- 安全・安心はハード面の整備だけでは実現できないため、ソフト面の対応もお願いしたい。(全国精神保健福祉会)
- 無人駅も含め、文字情報による案内の充実等、聴覚障害者に対するバリアフリーについてもしっかりと考えていくべきではないか。中間とりまとめを見ても「聞こえる人」の基準に沿った内容になっている。また、都市部のみならず、地方部においても同様の環境整備を進める等、聞こえない、聞こえにくい人にとっても使いやすい環境整備をしてほしい。(全日本ろうあ連盟)
- 心のバリアフリーという観点から人的対応も重要であり、新しい技術・機器の活用と同時に、鉄道駅で働く方の研修をより一層充実させてほしい。(全日本難聴者・中途失聴者団体連合会)
- ホームドアのようにすべての人の命を平等に守るための設備を指して、「高度な」という表現を用いるのはふさわしくないのではないか。(全日本視覚障害者協議会)
- 都市部の交通事情は良いが、地方ではバリアフリー化されているとしつつも、自らボタンを押して電車のドアの開閉を行うことや無人駅ということもあるため、バリアフリーについて多角的に検討してほしい。(全日本盲導犬使用者の会)
- 発達障害の特性として情報の取捨選択ができないなどの情報処理障害があるため、事業者同士で統一された分かりやすい案内表示の提供、慣れない場所等でパニックになった際に駅でクールダウンできる場所の設置、見た目には障害の有無が分からないことについて、ポスター等による国民への理解、啓発をしてほしい。(日本発達障害ネットワーク)
- 電動車いすを利用している人が一人で鉄道を利用できるような世の中になることを望んでいる。また、駅だけでなく、車両の設計にあたって単独乗降ができるよう考慮してほしい。(全国脊髄損傷者連合会)
- バリアフリー施設の整備により、すべての人が当たり前に見えるようになることから、「高度なニーズ」という表現ではなく、「多様なニーズ」といったような表現がふさわしいのではないか。また、バリアフリー化は、災害時に健常者にも有効な施設となり得る等、すべての人にとって有益であることを広く周知することにより、社会全体で負担すべきということになるのではないか。(DPI日本会議)
- 障害者団体と連携して駅係員の接遇向上を図る等、心のバリアフリーの理解にも努めてほしい。また、バリアフリーにおける都市部と地方部の格差を解消するため、都市部の

みを想定した議論は避けてほしい。さらに、バリアフリー施設の改修工事期間中に、障害者の利用に支障をきたすことが無いような配慮も必要ではないか。(日本身体障害者団体連合会)

- ユニバーサル社会を実現するためには、都市部に限定せず、日本全体でバリアフリー化を進めていくことが必要ではないか。(全国肢体障害者団体連絡協議会)
- 各事業者が独自に取り組むだけでなく、乗換駅における事業者間の連携等も重要である。その他、ホームドアが片側にしかないことの情報がないなど、視覚障害者に適切に情報提供がされていない場合があるため、整備を進める上で当事者の意見を聞く等、当事者の参画も必要ではないか。一方で、団体としても当事者自身の安全に関しての意識を向上させるよう働きかけを行っている。(日本盲人会連合)
- 重度な障害を持つ人は、障害者用トイレに大人用の折り畳みベッドが必要である。トイレを探し回ることになるため、ピクトグラムにより分かりやすく表示してほしい。また、車いすを押す介助者が、バリアフリールートを通るために迂回しているのが現状であるため、バリアフリールートの複数化を推進してほしい。(全国重症心身障害児(者)を守る会)

有識者等の意見

- バリアフリー施設を必要とされている方々の切実な意見を伺い、迅速に整備を進めるべきであることを実感した。また、障害の内容によって求められる設備やサポート体制が異なるため、バリアフリー施設の整備にはきめ細やかな配慮が必要であること、施設の整備と合わせ、心のバリアフリーについても車の両輪として対策を進めることが必要であることを理解した。
- 本来はバリアフリー化のために行政が予算を確保すべきなのかもしれないが、バリアフリー化を少しでも早く進めるため、利用者負担制度を検討していると理解している。この制度を活用し、1つでも多くの駅にバリアフリーが広がっていくことを強く願う。
- 各団体の意見を伺い、バリアフリーを進めることの重要性、整備スピードを上げていくことの大切さを実感した。また、「高度なバリアフリー」という表現は適さない等、様々なご意見やご指摘を踏まえ、更なるバリアフリー化を円滑に進めるための費用負担のあり方について、引き続き検討したい。
- 利用者と受益者の関係については、障害者や高齢者等に限定せず、すべての鉄道利用者が受益者と考えている。その点について誤解されないように検討を進めていきたい。