

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会  
東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会（第15回）  
議事概要

1. 日時・場所

平成27年11月9日（月）10時00分～12時00分  
国土交通省（中央合同庁舎3号館）10階共用会議室

2. 出席者

【小委員会委員（敬称略）】

家田仁、伊藤香織、岩倉成志、大原美保、岸井隆幸、富井規雄、羽藤英二、屋井鉄雄、  
矢ヶ崎紀子、山内弘隆

【鉄道部会委員（敬称略）】

高橋玲子、高柳友子

3. 議事概要

利用者団体へのアンケート結果等について

【主な意見】

（高橋委員）

- ・ 障害者は、安全に、そして安心して、非障害者と同じように制約なく生活したいと考えている。多数の人が持ち合わせていない能力については、社会から必然的に配慮がなされている（飛べないから階段があり、時速60キロでは走り続けられないから電車がある。）。バリアフリー化とは、その配慮の対象者（対象能力）を広げていく行為である。
- ・ 障害者にどのような配慮が必要なのか等については、技術革新など時代の変化により異なるため、障害当事者にニーズを聞く必要がある。例えば、自動販売機の導入は大多数を便利にした一方で、金額表示や中身を見ることのできない視覚障害者は逆に不便になった。さらにタッチパネル式になり、使えなくなった。鉄道のタッチパネル式券売機には、視覚障害者にも使えるようにボタン式キーパッドが装備されているが、券売機が進歩してもそのキーパッドで使える機能はごく一部のままで、ほとんど改良されていない。
- ・ 障害者だからといって、全ての障害者のニーズが分かるわけではない。そのため、いろいろな障害者からニーズを聞く仕組みを作るとともに、きちんとニーズを説明できる障害者を育てる必要がある。
- ・ 利用者団体等に対するアンケート結果はほぼ周知のことだと思う。こうした当事者の声を実現する仕組みがないのが問題である。バリアフリー設備は多くが後付けであり、施設整備する段階からバリアフリー化の意識付けがされるよう仕組みづくりが必要である。また、駅係員による決まり文句のような注意喚起の放送が、視覚障害者にとっては必要不可欠な情報源である自動案内放送をかき消してしまうことも多く、存在する配慮をしっかりと活かそうとする意識づくりや、障害者に理解が及ぶような仕組みづくりも必要である。
- ・ ホームから知人が転落して命を落とし、その後、その駅ではホームドアが整備されたが、亡くなった命は返ってこない。ホームドアの整備は、今後も加速させる必要がある。

(高柳委員)

- ・ バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化は「文句を言われたいため」ではなく、全ての人に対する合理的配慮として必要である。
- ・ 踏切における事故対策やホームドアの整備は、命を守るという観点からは極めて重要である。
- ・ 災害対策に関しては、災害時の情報提供の徹底が重要である。
- ・ 駅係員への教育や駅係員のサービス介助士等の資格取得も進んでいるが、障害者への一方的な介助を行う場合も多い。障害者のニーズを確認した上で介助を行うことが重要である。
- ・ 個々人によってニーズが異なるのだから、完璧なユニバーサルデザインはあり得ない。重要なのは、事前に施設等に関して詳細な情報を広く提示し、障害者が当該施設等を利用できるかどうか事前に判断出来るようにすることである。
- ・ 障害者割引については、外国人も適用対象にするべきなのか否か、そもそもどのような考え方で障害者割引の制度を設けているのか等の根本的な議論も必要だろう。割引するにしても、ICカードを利用出来るような仕組みが必要だと思う。
- ・ 多機能トイレにおむつ交換台が設置され、乳幼児連れの利用者の使用により障害者が多機能トイレを使用できない場合があるため、多機能トイレを障害者専用とするか、もしくは、少なくともおむつ交換台については個室の外に設置する方が望ましいのではないかと。また、乳幼児連れの利用者に対してはおむつ交換台を使用後にしまうよう周知する必要がある。

#### 【主な質疑応答】

- ・ 妊産婦や乳幼児連れの利用者のニーズは今後調査するのか。
  - (事務局) 妊産婦や乳幼児連れの利用者に係る団体の有無が不明であるが、今後検討させて頂きたい。総合政策局が調査を行っているので、同調査の結果も活用したい。
- ・ バリアフリー化について、国際的に見ると日本はどの程度の水準にあるのか。
  - (事務局) 日本は段差解消等について懸命に取り組んできており、分野によっては日本はかなり進んでいる。一方で情報提供といった側面では遅れていると思う。
  - (高柳委員) ロンドンでのパラリンピックの際は、必ずしも段差等は解消されていなかったものの、バリアフリー化の対応状況が施設ごとに積極的に発信されていたため、対応がうまくいったようである。日本もそのような取り組みが必要だと思う。
- ・ 大多数を便利にした一方で、障害者が逆に不便になった事例は自動券売機以外に何かあるのか。
  - (高橋委員) モバイル Suica 等は、大多数は便利であろうが、視覚障害者は残額を見られず、チャージ等の作業もできない。画面上の文字が合成音声で読み上げられる携帯電話はかなり以前から普及しており、モバイル Suica アプリも、その機能に対応する姿勢が欲しかった。また、以前車内放送をなくす動きがあったが、視覚障害者は近年普及しつつある画面による車内案内表示を見ることのできないので、放送がないと非常に困る。
- ・ 国や鉄道事業者の財政状況に鑑みるに、バリアフリー化についてプライオリティをつけていかざるを得ないと思うが、プライオリティを高くすべきものは何か。
  - (高橋委員) 安全性が最優先、次いで効率性が重要である。また施設整備を行わずとも運用面で対応できるものについては、早急に取り組むべきだと思う。例えば、一部の鉄道会社では、30分以上離れた目的地へ行く場合でも、車椅子で乗車しようとする、降車駅と連絡が取れるまで長時間待たされることが多い。他の鉄道会社では、目的地がある程度遠い場合、利用者は待たされることなく乗車できる。それで事故が起きたという話は聞いていない。
  - (高柳委員) 安全性が最優先である。ただし、車椅子での乗車には、長時間、乗務員同行のた

めに待たされるといった支障も生じている。事業者に管理者責任を求めすぎると、事業者・利用者双方の首を絞めてしまうのではないか。

- ・ 「アクセシビリティ・ガイドライン」と答申との関係はどのように考えればよいのか。
  - （事務局）同ガイドラインは基本的にはオリンピック・パラリンピック大会のためのものであると考えているが、取り入れることの出来る部分は参考にしたい。
- ・ アンケートでは、障害者等の優先車両を設けて欲しいとの回答もあるが、障害者を困らせて分離してしまうことが、相互理解が進まない原因であるとも考えられる。この点についてどのように考えればよいのか。
  - （高橋委員）シルバーシートが機能していないという話も聞くので、全席シルバーシートと同様の扱いにするということも一案ではないかと思う。
- ・ 小学校等の教育で障害への理解が促されるような取組み例はあるか。
  - （高橋委員）交通エコロジー・モビリティ財団が小中学校向けのプログラムを作っている。

## 自治体・鉄軌道事業者等へのアンケート結果等について

### 【主な意見】

- ・ アンケートでは「相互直通運転の拡大等による遅延の広範な伝播等」について多く回答されているが、相互直通運転自体が問題なのではなく、相互直通運転に伴う運行管理がうまくいっていないのが問題である点に留意する必要がある。
- ・ 近年ダム等についてインフラツーリズムが進んでいるが、鉄道や駅についてもそういった観点から魅力ある駅空間づくりに関する検討が必要である。
- ・ 多言語対応や無料 Wi-Fi の整備等の必要性についてよく指摘されてきたが、どの程度まで実現すべきものなのか、レベル感を考えていかなければならない。外国人対応といった観点からは、外国人への情報提供の充実も重要である。
- ・ 駅空間の質の向上については、ターミナル駅等における対応が中心であるように見受けられるが、駅には生活拠点駅や無人駅等、いくつかのタイプがある。それらの駅も含めて、今後駅空間の質の向上がどのようにあるべきか考えることが必要なのではないか。
- ・ 駅空間の質の向上を考える際には、空間のデザインを踏まえた公共空間としての豊かさも考えていくべきではないか。
- ・ 都市鉄道にはいくつかの政策課題があるが、例えば省エネの推進や ICT の活用、多様な経営主体間の連携といったように、政策課題を横串でつなぐものもあるのではないか。

### 【主な質疑応答】

- ・ アンケート結果のみならず、社会経済情勢や上位計画等を踏まえた上で今後対応すべき政策課題を設定する必要があるのではないか。
  - （事務局）今回はあくまでアンケート結果のとりまとめであるが、今後上位計画等についても注視しながら検討を進めていきたい。
- ・ 移動に係る駅空間の質の向上もさることながら、例えば「たまり」や「ゆとり」といった側面から見た駅空間の質の向上についても必要だと思うが、障害者の立場、障害者支援の立場からのご意見を伺いたい。
  - （高橋委員）駅にはゆっくり休むことができるような静かな空間が必要。それとは別に、駅全般で必要以上に大きな音が多く、視覚障害者のための音声案内が騒音で聞き取れないなどの

問題も生じている。

- （高柳委員）一般的に、非障害者に比べて障害者は、移動により体力や神経を使うので、駅の中で一休みできるスペースが必要だと思う。
- ・ 政策課題ごとに2020年や2030年を目標としたKPIが必要なのではないか。
- （事務局）混雑率等ではこれまでも既に目標値を示してきたところであるが、その他にも何かしら数値等を示すことのできるものがないか検討したい。

以上