

## 調査結果を踏まえた論点整理

今般の調査結果も踏まえ、現行のハンドル型電動車椅子のルールの見直しについて具体の検討を進めることが必要ではないか。

### 【主な論点】

#### ＜人的要件について＞

- 以下の点も踏まえ、人的要件のあり方をどのように考えるか。
  - ・現状の人的要件は外国人を想定したものとはなっておらず、今後増大が見込まれる訪日外国人が利用できない。
  - ・今般の海外調査の結果をみる限り、公共交通機関の利用について人的要件を付している国はない。
  - ・ハンドル形電動車椅子のマーケットは、ジョイスティック形に比べ倍以上の規模となっているが、一方、ハンドル形電動車椅子の鉄道利用者の全ての車椅子の鉄道利用者に占める割合は 1.8%と非常に少ない（47 社実績）。また、マーケット自体が縮小傾向にあるとの指摘もある。
  - ・現状、ハンドル形電動車椅子以外の車椅子に人的要件は付していない。
- 認知症ユーザーが事故・トラブルの増加要因となるのではないかという懸念について、どのように考えるか。利用者層の調査からは、必ずしもハンドル形電動車椅子固有の問題ともいえないのではないか。いずれにしても認知症の問題は社会全体として取り組む必要があるのではないか。

#### ＜構造要件について＞

- 以下の点を踏まえ、車椅子のサイズ及び回転半径に係る要件のあり方をどのように考えるか。
  - ・前回調査（19 年）と比べ、車両の構造に大きな変更が見られない。
  - ・多目的室を整備する例がみられる。
  - ・一部の事業者では、デッキ乗車による対応を行っている例がある。
  - ・海外調査の結果より、事実上車椅子のサイズのみを要件としているケースがみられる。他方、一部の国では、これに加えて回転半径等を要件とするケースもみられる。
- 以下の点を踏まえ、取って等、サイズ及び回転半径以外の要件のあり方をどのように考えるか。
  - ・通勤型車両の利用については、構造要件を課していない一方、デッキ付き車両の利用については、車椅子のサイズその他、取って等の要件を課している。
  - ・JIS 規格は日本独自のものであるため、外国のハンドル形電動車椅子において条件を満たすものがない可能性がある。

- 今回の調査結果をみる限り、在来線ホームにおいて、ハンドル型車椅子による問題やトラブルが他の車椅子と比べ著しく多いとは言えないのではないか。
- 他方、ホームにおける速度の出し過ぎ等利用に際し一定の問題が発生している。

#### <その他>

- 見直し後のルールの円滑な実施に向けた取組についてどのように考えるか。例えば、
  - ステッカー制度がほとんど活用されていないことをどのように考えるか。他により効果的な取組があるか。
  - ステッカー制度が訪日外国人対応になっていないことについて、どう考えるか。
  - 訪日外国人への周知のあり方についてどのように考えるか。
  - 安全確保に向けて、利用者の自己責任を周知することをどのように考えるか。
- 段差解消駅でありながら、ハンドル形電動車椅子が利用できない駅があることについて、どう考えるか。