第4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5月25日（木）16:30～18:20

○場 所：国土交通省10F 共用大会議室A

○出席者：出席者名簿参照

※「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を定める省令」を「基準」と表現
「バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編、車両編）」を「ガイドライン」と表現

【 議 事 概 要 】

◆<資料2の説明について>

- 資料2別紙1「1. 障害者権利条約締結等状況の推移を踏まえたバリアフリー施策推進の基本的な考え方」で、法及び同法に基づく施策への反映のあり方をどう考えるかという点で、法改正もありうるという理解でいいか。

→ 前提はとくに置いていないので、あらゆる可能性を視野において検討している。

- 資料2別紙1「4. 心のバリアフリーのあり方」の部分で、昨年度ユニバーサルデザイン2020行動計画において、心のバリアフリーについては基本的な方針が出ている。これまで国土交通省で実施しているバリアフリー教室等などの理念の部分では、変更して拡大していく必要があると考えている。ぜひ、今後の議論に取り入れていただきたい。

現在、声かけ運動等様々なキャンペーンも始まるので、これらをどのように進めていけばよいかという点も含めて、心のバリアフリーのあり方のところで議論を展開してもらえるとありがたい。

→ 心のバリアフリー教室のあり方については、ご指摘の通りで、状況の変化を踏まえた中身の検討を進めていきたいと考えている。

声かけ運動等のあり方についても考えていかなければならない。

バリアフリー法等あり方の検討会では、考え方や方向性については議論を行うが、具体的な落とし込みについては方向性が決まった後に考えていくことになる。

◆<本日の主要論点について（資料3-1、3-2の説明）>

- 本委員会と他の委員会との連携をどう図っていくのか。ワーキンググループ等では実態的な課題が整理されることを期待しているが、あがってきた課題を本委員会でもどのように整理するのか。これらの課題をもれなく議論できるような進め方をしてほしい。現在のバリアフリー法の内容だと、身体機能上の制限という形で社会モデルとは合わない法文になっている。障害者に知的・精神・発達障害や難病といった方々が含まれるということがより明確化されると同時に、社会モデルという言葉が入ることによって、よりバリアフリー施策の位置づけが深化していくものと考えている。

実際に具体的な場面における合理的配慮をよりの確に提供することを考えると、最初からソフト・ハードと分けて議論するよりも、実際の課題についてそれぞれの委員会

どのように検討するか考え、一体的な議論ができるよう進行していただきたい。

- 全般的な議論や大局的な問題と、個別の問題の連携が上手くいかないのではということ、それぞれの問題を明確にして対策を考えてほしいというご指摘と捉える。
- 資料3-1「6. 誘導案内について」、車椅子を利用していると特に地下鉄に乗換える際、離れた場所での乗換えや複数出口があってもエレベーターが設置されている出口は1つしかないという場面に多々遭遇する。わかりやすい誘導案内を基準に盛り込んで欲しい。
- 誘導案内について、もう少し詳細に、迷わないようなわかりやすさをぜひ追求して欲しいというご指摘と捉える。

- 資料3-2の「乗換ルートのバリアフリー化」については、今後の検討として、「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。」ということが書かれている。私は昨年度から、乗継円滑化が交通環境において極めて重要ということから、乗継円滑化という言葉を使用してきたが、乗換ルートと乗継ルートは同じことを意味しているのか、もしくは異なるのか。

乗換というと、自社間の鉄道-鉄道など、同じモード間での移動が念頭となり、乗継は、他社を含めた鉄道-鉄道の移動や異なるモード間での移動を踏まえた考え方となる。乗継という言葉の定義をかなり小さく捉えているのではないかという懸念があり、昨年度の委員会より乗継円滑化という言葉を真正面から取り上げるべきだと述べてきた。定義の検討はどのようになるのか。

→ ご指摘頂いた点を踏まえて、検討していく必要があると考えている。この問題については、これまでの議論でも、同一の会社間の乗換や、駅前広場等での他社間の乗換と2つの点でご指摘を頂いている。両方の意味を含めて、乗換という一般的な表現をしているものである。

バリアフリー基準及びガイドラインでは、どの程度の範囲で取り上げられるかは一定の制約があり、バリアフリールートにしなければいけない基準としてどこまでが適切なのかということも議論する必要がある。

- 段差解消されたバリアフリールートや乗換ルートのバリアフリー化など、バリアフリーでルートを変えていく、わかりやすさでルートを整備する、あるいは、移動抵抗を軽減するために整備するなど多様な視点があるはずである。このようなことを総合的に議論しなければならないという部分があるのではないか。

主要論点のところ、**「基準化も視野において引き続き検討」**とされている部分では、「1. 段差解消されたバリアフリールートの複数化について」「2. 乗換ルートのバリアフリー化について」「7. 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」あたりは、総合的に考える必要がある。

- 具体的に定義を決める上では、事務局が案を出す、中間で意見募集を行うなど様々なやり取りの方法があるが、本委員会では進め方についてどのように想定しているのか。

→ 資料5の別紙2において、現地点でのスケジュールを示している。

9月の第2回委員会で整理ができないかと考えているので、それまでの期間中に具体的

な案については、事務局からそれぞれの委員に対して提示し、それに対しての意見を頂いた上で集約し、再度相談するというキャッチボールをしたいと考えている。

このような大きい委員会でいきなり議論をするとなると、中々まとまらない可能性がある。秋に向けては個別に議論を深めていきたい。

◆<資料4の説明について>

- 資料4「現在のガイドラインの主要改正項目について」、基準等検討委員会における継続検討項目では、観光バスのアクセシビリティについての議論もあったと思うが、資料には記載されていない。「等」という表現に含まれていると理解してよいか。

→ 資料では網羅的に記載できていないが、記載していない項目は検討しないということではないので、必要なものについては議論を深めていきたい。

- 資料3-1「9. 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」についても、基準等検討委員会における継続検討項目のカテゴリーに入るという理解でよいか。

→先ほどと同様に、「等」という表現に含まれていると理解していただきたい。

◆<資料5の説明について>

- 本委員会で検討した項目は全国で通用するように標準化する必要があると思う。

- 本委員会では全国一律に規制のかかる基準の改正を検討することとしている。

- 資料だけを見ると、基準とガイドラインの議論はこれまでの議論の範囲内で行うように見える。バリアフリー法の検討会での議論については6月に結論が出ると思われるが、その論点を踏まえた議論をどこでやるのか。また、ワーキンググループや実務者会議で出てきた課題についても、どのように整理していくのか。

- 委員の指摘は、議論のもれがないよう体系的に作業を進めてほしいと捉えてよいか。もし議論にもれがあった場合は、2回目の委員会やガイドライン検討委員会で捕捉ができると思う。

- 体系的な議論ができるような議論の進め方や資料作成をして欲しいということである。

- できる限りもれのないようにしたいと考えているので、事務局でも気を配ってほしい。

- 資料5別表2によると、9月の第2回委員会では「基準の改正内容の決定」となっているが、継続検討はどのタイミングで行うのか。

→ 継続検討については、本委員会の委員に何らかの形で相談して意見を集約し、やり取りをしながら意見をまとめていきたいと考えている。小ワーキングを開催することも検討したが、形にこだわらず、きちんと議論を進めていく方がより効果的だと考えている。速

やかに具体的な方法を検討し、取りまとめを進めていきたい。

- 個別に検討を行うと、他の委員がどのような発言をしているのか伝わってこない。委員が集まってそれぞれの意見を聞きながら、全体的な議論を行う中で、内容の重みづけや優先順位を判断していくものではないか。個別検討では丁寧に意見を聞いてもらうという点で有効だが、一つ一つの意見がぶつ切りにされ、全体の意見が見えなくなるのではないかと考える。
- 個別検討での意見は事務局で受け止め、委員会の追加開催の可能性についても検討する。
- 個別検討で意見を聞くのはよいと思うので、例えば夏休み明けに、個別検討結果の報告とそれを受けてどのように考えるかという会合を開催し、その後に承認・決定という段取りがよいのではないかと考えるので、検討してほしい。
 - ご発言のとおり、第2回を7月に、第3回を9月に実施するという形が筋として正しいと思う。ただ、時間的な問題等もある。ガイドライン検討委員会もその間に数回開催されるので、そこで検討項目となったことを議論し、事務局と相談することも可能である。ガイドライン検討委員会と本委員会で重複する委員は大勢おり、少なくとも車両編・施設編のどちらかの分科会には参加していると思う。できるだけガイドライン検討委員会でもフォローをしたいと考えている。
 - 繰り返しとなるが、今の流れは検討の議論の中で非常に重要になると考える。資料5別紙2によると、第1回のガイドライン検討委員会は6月とあるが、(個別の論点について)基準化する・しないの決定をしていないと具体的な作業に取り掛かれないうと思う。少しの時間でも共通のコンセンサスを得て、省令とするものを定めておかないと、特に事業者が意見を出しにくいのではないかと考える。ガイドライン検討委員会での議論から本委員会の議論に移すという整理をしておいた方が、わかりやすいのではないかと考える。
 - そのような事態が生じた場合、ガイドライン検討委員会で委員のほぼ全員が集まるので、その前後や途中で本委員会の開催は可能であると思うので、基準についての議論もできると考える。
- 頂いた意見を踏まえて事務局でしっかり対応する。本委員会とガイドライン検討委員会では、特に事業者の委員では、役職が異なる方が委員として出席している場合もあるので、ガイドライン検討委員会の場で基準の話をするのは必ずしも最適ではないが、委員各位には貴重な時間を割いて参集いただいているので、効率的かつ指摘の点を満たせるやり方を考え、秋山委員長に相談したいと考えている。
- その点については、検討課題として議論させてほしい。
 - 先ほど、乗換ルートのバリアフリー化に関する今後の検討として、乗換ルートの定義から検討するという話があったが、考え方の整理等に準備の時間を要するため、本委員会で検討する範囲についてはなるべく早めに示してほしい。
省令は拘束力が強いので、落としどころが見つけられそうだから検討するというアプローチではなく、省令としてどの範囲まで考えるべきものなのか、早めに考えを示してもら

えば、提示されたロードマップに沿って我々も準備できる。
先ほど指摘があったように、個別の困りごとにどう対応していくのかという視点が抜けてしまうと骨抜きになる。

- 乗換ルートに関しては、これまでは鉄道-鉄道の移動を中心に考えてきたが、鉄道-空港・バスという移動であったり、建築物や道路などの面的整備が関わってくることになるのでかなり重要になると考える。前回の議論で、これまでは計画論がなく、個別にバリアフリー対応が行われてきたという指摘があり、計画論を作成するという話をした。計画論のさらに拡大版に、稲垣委員の指摘点が含まれていると思う。総合的に取り組んでいく観点が今回の主要テーマの1つになると思う。特にバリアフリールートの複数化や乗換ルートのバリアフリー化などは基準化しにくい部分であり、基準化の要否以前に総合的な議論が必要と考えている。基準化することがベストではなく、総合的に議論することがむしろ重要で、現在は手順を踏んで計画を立てるという視点が抜け落ちているので、(面的整備は)きちんと取り組まなければならない課題の一つであると考えている。
道路のガイドラインについては、2012年に全て地方に移管したため、誰が責任を持って行うのかという議論も今後は出てくると考えられるが、これらについて整理するのがガイドラインの役割の一端であると考えている。例えば、前回は音のガイドラインを作成したが、これについてはまだ問題がある。計画を作成してもなかなか現場での対応が進まないの、改めて考える必要がある。
 - 視覚障害、聴覚障害、外国人も含めた幅広い情報アクセシビリティの問題について検討してほしい。国連でも情報アクセシビリティについて関心が高まっている。
 - 情報アクセシビリティという観点での検討が重要であるという指摘だが、ICTとも関連してくる問題なので、ICTと情報アクセシビリティの両方を考えていくことが必要であると思う。
 - 発達障害は障害の幅が広く、例えば音についても感じ方が全く異なるので、発達障害の困難さやつまづきやすさについて、他の障害者との兼ね合いや社会との共生をどのように考えていくのか、多様性を認める社会づくりとして発達障害と一緒に考える機会としてほしい。
 - 発達障害をガイドラインでどのように取り扱うかも含めて取り組んでいきたいと思うので、協力をお願いしたい。
 - ガイドライン改定にあたり、前文を権利条約等に準拠した表現に改めていくという理解でよいか。
ガイドラインそのものは、ハード面の環境整備が中心になると思うが、ハードで整備できないものがある場合、ガイドラインとして規定はできないと思うが、ソフト的な対応が必要であるという記載を、参考でも構わないので付加することを検討してほしい。
 - 資料4のJISの改正等に伴う修正の「等」が意味するものは何か。現在ISOに準拠する方向で改正が進んでいると思うが、案内用図記号はJIS以外のものも検討しているのか。
- JISとして改正するもの以外に、JIS化はされないもののルール化されるものもあるので、それらを含めて「等」と表現している。

- バリアフリーに関連する JIS については交通エコロジー・モビリティ財団で検討した。その結果 JIS 化するものとそうでないものがあり、JIS 化しないものでも必要なものが残っていると思うので、それらも含まれるかもしれない。

◆<委員長議論まとめ> (①~⑫)

- ① 法改正や反映のあり方についても書き込めないかという意見があった。
- ② 心のバリアフリーなど、基本方針の中に入れ込むべきとの指摘があった。
- ③ 大局的な法改正の話と実体的な個別課題について、突きあわせをして欲しいという指摘があった。
- ④ 誘導案内については離れた位置の問題があるので、これについて分かりやすくしてほしいとの指摘があった。
- ⑤ 乗り換えをどのように定義するのかという問題点に関する指摘があった。
- ⑥ 前回の基準改正・ガイドライン改正で見送られた、観光バスのバリアフリーについて今回どうするのかという指摘があった。
- ⑦ プラットホームと車両の段差問題が残されているとの指摘があった。
- ⑧ 乗り換えについては道路も含め、面的に総合的に考える必要があるが、これをどのように考えていくのかという指摘があった。
- ⑨ 情報アクセシビリティについてはきっちり捉え、ICT 技術も徐々に進歩・発展してきているので、こういう問題も併せて入れたらどうかという指摘があった。
- ⑩ 発達障害について、とにかく何らかの形で考え方とか計画といった部分に入れることも可能だと思うので配慮をお願いしたいという意見があった。
- ⑪ ガイドラインはハード整備中心だが、それらでは不足する部分についてはソフトでの対応となるので、参考として示すなどしてほしいという意見があった。
- ⑫ JIS 改正等とあるが、「等」には何が含まれるのかという質問があった。

この委員会とガイドライン検討委員会の関係の中で、今後、基準化という問題についてどういう形でスケジューリングし、議論の結果を示すかについては事務局と相談し、後ほど提示したい。

→ 指摘があったバリアフリー法の検討委員会で出た指摘をどう反映させるのか、他のワーキング等で出てきた論点についてガイドラインに反映させるのかという点については、本委員会の事務局がほぼ全ての他の委員会も事務局となっているため、それぞれの個別の委員会で出た議論を集約し、必要な委員会に反映させていくということできっちり取り組む。取り組んだ結果を可視化してほしいという指摘だと思うので、なるべく改正を提案する理由や議論の方向性について、できる限り示せるように工夫したい。

法改正は国会の審議によるので、改正する場合も時期等については現地点では見えないうのが正直なところである。だからこそ、まず基準・ガイドラインを最大限高めていきたいというのが、本委員会を先行させている趣旨である。法改正に関わらず、現状でできるものを少し先を見据えて基準やガイドラインに盛り込むべく検討を進めていきたいと考えている。

法改正により新たな論点が出てきて基準の見直しが必要となった場合は、改めて基準を見直すことも考えているが、現地点では基準やガイドラインの検討に直ちに影響が及

ぶような検討がバリアフリー法の検討会の中で行われていることはないと考えている。

- 乗換の移動円滑化については議論を行っていただきたいと考えている。
他のパブリックコメントでは、パブリックコメント提出時に画像認証が要求されるなど、視覚障害者にとってはアクセシブルではない事例があるようである。パブリックコメントを実施する際は配慮をお願いしたい。

以上