

令和2年度 第2回 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会 議事概要

日時：令和2年9月1日（火）14時～16時

場所：中央合同庁舎2号館12階国際会議室

【議事概要】

（総合政策局安心生活政策課長挨拶）

（座長挨拶）

（委員からの意見概要）（○：委員 →：事務局等）

1) ソフト基準の方向性及びガイドラインの草案について

（事務局より資料に沿って説明）

- パブリックコメントの方法は、視覚障害の方のために、メールなどによる回答方法が用意されているのか。
→メールによる回答にも対応していきたい。
- 聴覚障害者に対して、文章が読めなくても絵を見て理解できるようになっているとよい。聴覚障害者だけでなく、知的障害者などほかの障害を持つ方に対応できる方法だと思う。
- 「職員等による操作」の「等」はどこまで含まれるのか、教えていただきたい。
- 車椅子使用の方の福祉車両からの乗降について、スロープを出すスペースや車いすを出した後のスペースの確保については、整理されているのか。
→安全の確保は大前提で、安全にスロープが下ろされる場所で、役務が提供されるべきであり、安全性が確保された上で、動かしていくのが基本。
- 自動車局で、路線バスの車内の車椅子の固定の話が挙がっているが、どのような連携を取られるのか。ここでの位置付けがどうなるのか。その辺りの整理が必要になる。
- 職員の配置をもって適用除外とされる整備の役務の提供のところの「通路において、視覚障害者誘導用ブロック等を設置する代わりに相互に視覚障害者を誘導案内する職員等がいる区間」と書いてあるが、どういう場所を想定しているのか。
- ソフトをハードが補うと位置づける際に、ホームからの転落事故のようなものに対して、ソフトでの対応を明確に、位置付けておく必要があるのではないかと思う。
- ハードでカバーできないところを、ソフトでということなのですが、ハードとソフトが関連していないところに、漏れがしないか気を付けてまとめていただきたい。
- 「バリアフリールート上にあるエスカレーター、エスカレーター以外の昇降機」とあるが、バリアフリールートというのはどういうものなのかというのを教えていただきたい。例えばバリアフリールートから外れたところにある設備については、そこを利用したいという場合は役務の提供が必要ないのか。
- 「券売機において、高齢者、障害者等が利用できる券売機の代わりに職員等が対応」とあるが、職員の呼び出しについては、どのように考えるのか。
- 全体的に、基本的にはハードを補うソフトの役務ということで、個々の当事者の、例えば歩行技術等の個々の状況に応じた対応というのが読み取りにくい。視覚障害者誘導ブロックが敷設

されていても歩行技術のレベルによっては一人歩きが難しいので常に駅員さんに案内をお願いしている視覚障害者の方もたくさんいらっしゃると思う。

→今回のソフト基準がハードで整備されたものについて、適切に提供されるようにするというのが法律改正の基準の趣旨。ハードが足りていない部分をソフトで埋めるというご指摘があったと思うが、今回の義務付けの対象には実はなっていない。将来的に課題ということは分かっているが、バリアフリーの設備が設置されている中で、それが職員あるいは介助者も含むと思われるが、そうした方々によって、ちゃんと当事者の方に提供できるようにしましょう、というものが今回のソフト基準の義務付けの対象となる。

- 優先席等について、対象の範囲を決めるのか、決めないのかを議論した方がよいのではないか。
- 災害時の障害者の支援ということが社会の中で盛んに議論されている中で、災害時の除外については、何らかの補足の説明が必要ではないか。その上で、そもそも除外でよいかという議論もある。
- 一時使用目的の旅客施設又は車両等における役務の提供については、災害時の情報提供や避難誘導が非常に重要であり、これに重きをおいてはいかがか。
- 「災害等のため設備が使用できない場合における役務の提供については、本基準の適用除外」とあるが、例えば、エレベーターが故障しているが列車は走っているような場合に、車椅子使用者は列車に乗れなくなるか。
 - 災害が頻発している中で、当事者のみなさまの安全性・利便性をどう確保していくのか、大きな課題で国土交通省として考えていかなければならいと受け止めているが、ソフト基準では、災害や故障で使えないものは、役務の提供をしようがないので、適用除外として規定している。
- 「照明設備による明るさの確保」について、照度の確保を義務付けるという場合に、具体的に定量的な数値を設けて示すのか。また、ロービジョン（弱視）者には、暗いところが苦手な方が多いが、明るいところが苦手な方もいらっしゃる。照度という場合にどういう人を想定しているのかを聞きたい。
- 「役務の提供を行う職員等が配置されるよう、体制を整備する」との基準があるが、時間帯によって無人化する駅が増えている状況も改善されていくと考えてよいのか。
- 無人駅でのバリアをどのように考えているのか。音声情報がないところもある。そういうところに対してどのように考えているのか。
 - 今回の法律改正の中で、人がいないところに人を置くということをやっている訳ではなく、設備があるのに使えない状態にならないようにすることが基本的な考え方。
- 役務の提供は、様々なシチュエーションが考えられ、鉄道・バス等交通機関によって方法が変わってくるため、今後の情報提供や研修についての考えを教えてください。
- ソフト基準は、ハードが整備されたところでのソフトを述べていると説明があったが、どういうハードでも使えるようにというのが合理的配慮なので、合理的配慮とはまた別なものと理解したほうがよろしいか。
 - ご指摘の通り、合理的配慮そのものを言っているものではないとご理解いただきたい。

2) 新幹線の新たなバリアフリー対策について

(事務局より資料に沿って説明)

- 多目的室を予約できない列車の場合は、多目的室に車掌さんに連絡するシステムを設けていただきたい。また、多目的室の利用者には、人工呼吸器をつけている重症心身障害者がおり、バッテリーが必要になる。バッテリーを充電するためのコンセントをつけていただきたい。
→コラムに書くか、どういう書き方が出来るかというのを少し検討してみたい。
- 多目的室のスペースが小さいために車椅子置場がない。車椅子スペースを車椅子置場として利用させていただきたい。
→ソフト面の使い方については、ベビーカーや大型バッグを置けないかという要望もあるので、どのように使っていくかという議論の中でも鉄道事業者と一緒に相談をしてみたい。
- 今後の課題として、今回まとまった新たな新幹線の基準を、他の鉄道にも広げていただきたい。
- 車椅子スペースには、背当てのニーズがあまりないのか。このエリアを高齢者や視覚障害者の方など他の方が通るという観点で見たときに、掴まる場所があるとよいと思う。
- 背当て板に関連して、手すりは不要なのではないかとあるが、何かしら支えが必要ではないか。
→新幹線には、窓の下に小さめのテーブルがあり、そういった掴まれるようなものは工夫ができるかもしれないので、検討していきたい。新幹線の場合は揺れが少ないため、手すりを設ける規定は除外している。
- 今後のところで障害者団体・鉄道事業者間のコミュニケーションの充実とあるが、可能であれば、国内だけではなく、海外の方に、少しお話を伺ってもいいのかもしれない。
- 新幹線の新たなバリアフリー対策と書いてあるが、車椅子の利用に向けた対策になっている。全体的なバリアフリーとして考えたときに、車椅子だけというのはどうなのかと疑問に感じる。
→車椅子利用者以外の方々の、多様な障害を持たれる方のバリアフリーに関するいろんな要望についても引き続き必要な検討はさせていただきたい。

3) 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法に関するWGの設置について

(事務局より資料に沿って説明)

- 実証試験を具体的にどのような場所でやるのか、現場でやるのか、もしくは実験空間的なところでやるのか。
→ワーキングの中で意見を聞きながら、試験の内容等を決めていきたい。

以上