



障がいをもつ男性や男性介助者も「女性専用車両」が利用できることを、もっとよく知らせてほしい(概要)

— 行政苦情救済推進会議の意見を踏まえたあっせん —

近畿管区行政評価局(局長:茂垣栄一)は、次の行政相談を受け、行政苦情救済推進会議(座長:児玉憲夫 元大阪弁護士会会長)の意見を踏まえて、近畿運輸局に対し、平成28年2月25日にあっせんします。

(行政相談の要旨)

- ① 関東に比べると近畿では、「視覚障がいをもつ男性や男性介助者も女性専用車両を利用できる」ことが知らされていない。近畿においても、もっとよく知らせてほしい。
- ② 視覚障がいをもつ男性が一人で電車に乗る場合、大半は女性専用車両を避けるが、エレベーター等から女性専用車両の乗車位置に誘導されてしまうことが多く、大きな負担となっている。

(女性専用車両に関する状況等)

- 「女性専用車両(女性等に配慮した車両)」については、安全で快適な輸送空間の確保の観点から利用者の理解と協力の下、輸送サービスの一つとして、各鉄軌道事業者の経営判断により実施。各社の取扱いにおいては、女性以外でも乗車できることとされている。
- 国土交通省は、平成 19 年4月、地方運輸局に対し、女性専用車両に関する、各社の取扱いについて、十分な周知・案内がなされるよう事業者を指導するよう通知。近畿運輸局は同通知を受け、管内の事業者へ通知

(確認結果等) 別紙(「第2 申出に係る確認結果等」)参照

- ① 女性専用車両を導入している事業者のホームページをみたところ、関東の全 17 事業者が、「障がいをもつ男性の単独乗車」や「障がいをもつ男性を介助する男性」が利用できる旨を掲載していたが、近畿(12 事業者)では同様の取扱いの掲載は4事業者(33%) 【別紙 P3-4 (表5、6)】
- ② 当局が現地確認した関東の 15 事業者中 14 事業者(93%)が、「障がいをもつ男性等が女性専用車両を利用できる」旨を車両や乗車位置等に明示していたが、近畿の 12 事業者中6事業者(50%)は未実施。また、関東の 15 事業者中 10 事業者(67%)はそれらに英語を併記していたが、近畿は0事業者 【別紙 P5-7 (表7)】
- ③ 関東では、多くの事業者が、「女性専用車両は、女性の乗客のほか、障がいをもつ男性等も利用できる」旨の放送を実施しているが、近畿では、同様の放送の実施を確認できず 【別紙 P8】
- ④ 当局の現地確認では、障がい者用エレベーター等から女性専用車両の乗車位置に誘導される例が、関東の主要な 50 駅中3駅(6%)であったが、近畿では主要な 50 駅中 30 駅(60%) 【別紙 P8-9 (表8、9)】
- ⑤ 関東の全路線(100%)では、「平日のラッシュ時のみに限定」して女性専用車両が設定されているが、近畿の 71%の路線では「終日設定」。うち、全体の 52%の路線で土日・休日にも「終日設定」 【別紙 P2 (表2)】
- ⑥ 関東では、i)「障がいをもつ男性等の移動の負担軽減を求める要望」に対応し、「女性同伴以外の障がいをもつ男性」の乗車を認めていなかったが「男性を介助する男性」を含め認めるよう変更(横浜市交通局)、ii)設定車両を「中間車両」から「先頭・最後尾車両」に変更、また、平日の「終日設定」を「朝のラッシュ時のみの設定」に縮小(東急(東横線)など)等の例あり 【別紙 P13 (表 10)】

(推進会議の意見を踏まえたあっせん(全文)) 別添(「行政苦情救済推進会議構成メンバーの意見要旨」)参照

「女性等に配慮した車両」について(平成 19 年 4 月 24 日付け国鉄業第 8 号国土交通省鉄道局業務課長通知)、「公共交通機関の車両等に関する移動円滑化整備ガイドライン(旅客施設編・車両等編)」(平成 25 年6月国土交通省)、「国土交通省所管事業における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応指針」(平成 27 年 11 月国土交通省)等を踏まえ、障がいをもつ男性及び男性介助者等の「女性専用車両」等に起因する身体的・精神的な負担軽減を図るため、必要な対応を行うこと。

別紙

第1 申出要旨

- ① 関東に比べると近畿では、「視覚障がいをもつ男性や男性介助者も女性専用車両を利用できる」ことが知らされていない。近畿においても、もっとよく知らせてほしい。
- ② 視覚障がいをもつ男性が一人で電車に乗る場合、大半は女性専用車両を避けるが、エレベーター等から女性専用車両の乗車位置に誘導されてしまうことが多く、大きな負担となっている。

第2 申出に係る確認結果等

(注) 以下については、上記申出に関して、当局が、ホームページの閲覧による資料収集、鉄道利用者としての現地確認や電話照会等により、申出①②の申出内容を確認したものにすぎず、近畿運輸局鉄道部、国土交通省鉄道局等の女性専用車両に係る政策等を評価したものではない。

1 女性専用車両の制度等の概要

(1) 導入の経緯、現在の状況

国土交通省は、平成14年に阪急電鉄株式会社(以下「阪急」という。)、京阪電気鉄道株式会社(以下「京阪」という。以下、他の事業者も原則として略称で記載。)の協力を得て、「女性専用車両路線拡大モデル調査」を実施し、その報告書(以下「モデル調査報告書」という。)を公表した。

その後、現在までに、近畿の鉄軌道事業者(以下「事業者」という。)においては上記2事業者のほか、JR西日本、近鉄(近畿日本鉄道)、南海、阪神、北急(北大阪急行電鉄)、泉北高速(泉北高速鉄道)、神鉄(神戸電鉄)、北神(北神急行電鉄)、大阪市(大阪市交通局)及び神戸市(神戸市交通局)の計12事業者で導入されている。また、全国的には、北海道1(札幌市(交通局))、関東17(表6など参照)、中部1(名古屋市(交通局))、九州1(西鉄(西日本鉄道))を合わせ計32事業者で導入されている(平成27年12月7日現在)。

(2) 女性専用車両に対する国土交通ホットラインステーションの回答

国土交通ホットラインステーション(国土交通行政に関する要望、意見等の一元的な窓口)は、女性専用車両に関する質問に対し、「現在各鉄道会社で導入されている女性専用車両については、あくまでも利用者のご理解と任意のご協力のもとに行われているものであり、法的な根拠はなく、女性専用車両はあくまでも男性利用者の任意のご協力のもとに実施されているものであることから、実際の運用に際して、駅係員等が誤乗車された方に対して呼びかけ、ご協力をお願いすることはあると考えます。しかしながら、強制的に降車させるような行為は不適切と判断されることから、そのような事実があれば指導して参りたい」と回答している。

(3) 近畿と関東の事業者における女性専用車両の設定・運用状況の違い

近畿と関東の事業者の女性専用車両の設定・運用等について、各事業者のホームページ、現地確認等により得た情報を整理したところ、次の相違点がみられた。

ア 設定車両については、表1のとおり、関東の89%の路線では「先頭ないしは最後尾車両」にあるのに対し、近畿の87%の路線では「中間車両」にあった。

イ 設定時間帯については、表2のとおり、関東の全路線では「平日のラッシュ時のみに限定」して設定されているのに対し、近畿における同様の設定は29%で、「土日休日を含む毎日終日」または「平日のみ終日」に設定されている路線が71%、うち「土日休日を含む毎日終日」に設定されている路線が52%あった。

ウ 車両編成数については、表3のとおり、近畿では「4両編成」の1両を女性専用車両としている路線が13%あったが、関東ではなかった。

表1 女性専用車両の設定車両

区分	先頭ないしは最後尾車両	中間車両
近畿 31 路線	4路線(13%) 近鉄1(奈良線[難波線、大阪線])、京阪1(京阪本線・鴨東線)、阪急1(宝塚本線)、神戸市1(海岸線)	27路線(87%) JR西日本13(大阪環状線、JRゆめ咲線、JR京都線、琵琶湖線、湖西線、JR神戸線、学研都市線、JR東西線、JR宝塚線、大和路線、和歌山線、おおさか東線、阪和線)、南海3(南海本線、空港線、高野線)、阪急1(京都本線)、阪神1(本線)、大阪市2(御堂筋線、谷町線)、北急1、泉北高速1、神鉄3(有馬線[神戸高速線]、三田線、粟生線)、北神1、神戸市1(西神・山手線[西神延長線])
	41路線(89%) JR東日本7(埼京線、川越線、中央線、青梅線、五日市線、常磐線各駅停車、総武線各駅停車)、東武4(東上線、伊勢崎線、日光線、野田線)、西武5(池袋線、西武有楽町線、新宿線、拝島線、多摩湖線)、京王4(京王線、京王新線、高尾線、相模原線)、京成2(本線、東成田線)、小田急3(小田原線、江ノ島線、多摩線)、東急2(東横線、田園都市線)、京急2(本線、久里浜線)、つくば1、東京臨海1、横浜高速1、東葉高速1、芝山鉄道1、東京メトロ6(半蔵門線、有楽町線、日比谷線、千代田線、東西線、副都心線)、東京都1(新宿線)	5路線(11%) JR東日本2(京浜東北線、根岸線)、相鉄2(本線、いずみ野線)、横浜市1(ブルーライン[都市高速鉄道の名称:「市営地下鉄1号線」及び「市営地下鉄3号線」])

(注) 各事業者のホームページ等に基づき当局が作成した(平成27年12月7日(泉北高速の導入初日)現在の確認結果、以下の表も同様。路線は当局の判断で区分した。近鉄難波線、京阪鴨東線、神鉄神戸高速線等については、今回、運行実態や所属駅が1~2駅であることから独立した路線としていない。[]の路線は前に示した路線に含めている。)。以上については表1~3共通。

表2 女性専用車両の設定時間

区分	土日休日を含む毎日終日	平日のみ終日	小計	平日のラッシュ時のみに限定
近畿 31 路線	16路線(52%) JR西日本13、北神1、神戸市2	6路線(19%) 阪急1(京都本線)、北急1、神鉄3、大阪市1(御堂筋線)	22路線 (71%)	9路線(29%) 近鉄1、南海3、京阪1、阪急1(宝塚線)、阪神1、泉北高速1、大阪市1(谷町線)
	0	0		46路線(100%) 全路線

(注) 各事業者のホームページ等に基づき当局が作成した。神鉄は早朝の一部列車を除く。

表3 女性専用車両の車両編成数

区分	5両以上	4両
近畿 31 路線	27線(87%) JR西日本13(注2)、近鉄1、南海3、京阪1、阪急2、阪神1、北急1、泉北高速1、北神1、大阪市2、神戸市1(西神・山手線)	4路線(13%) 神鉄3(注2)、神戸市1(海岸線)
	46路線(100%) 全路線	0

(注) 1 各事業者のホームページ等に基づき当局が作成した。
2 JR西日本の(紀州路快速等の)4両編成には設定なし(関西空港線は設定路線ではない)、神鉄(全線)の3両編成列車には設定なし。

2 女性専用車両への乗車が認められる男性利用者等の取扱い

(1) 「女性専用車両路線拡大モデル調査」における取扱い

モデル調査報告書をみたところ、女性専用車両への乗車が認められる障がいをもつ男性の範囲等について、表4のとおり、京阪と阪急における対応例が記載されていた。

表4 モデル調査報告書における鉄道事業者の対応例等

事業者	報告書の記載箇所	記載内容
阪急	女性専用車両利用者の特例 (P5)	女性の利用者に同伴する小学生以下の男児は乗車できる。また障害を持つ利用者の場合、利用者と介護者のどちらかが女性の場合は、女性専用車両に乗車することが可能である。
京阪	社外からの問い合わせに対する対応例 (P21)	利用者から想定される質問: 男性の身体障害者・知的障害者は乗車できないのか。 回答例: 介護者を含めて男女を問わず利用可能である。

(注) 国土交通省「モデル調査報告書」から抜粋(京阪については参考①参照)

(2) 国土交通省「女性等に配慮した車両の導入促進に関する協議会」の開催

国土交通省ホームページをみたところ、JR東日本、東京メトロを含む関東の大手民鉄全社、東京都交通局等をメンバーとした「女性等に配慮した車両の導入促進に関する協議会」第2回会合のページにおいて、「身体障害者の男性の単独乗車、身体障害者又は介助者が男性の場合の乗車は認めることとしている」と記載されていた(参考②)。

(3) 障がいをもつ男性等の女性専用車両への乗車に関する説明等

女性専用車両を導入している各事業者のホームページをみたところ、表5のとおりであった。

表5 事業者ホームページにおける「障がいをもつ男性」等の乗車に関する掲載内容

区分	(身体に)障がいをもつ男性等の(単独)乗車及び介助者が男性の場合の乗車も可とするもの【A】	身体に障がいをもつ男性のうち一部(目の不自由な男性、車いす利用の男性)のみ単独乗車を可とし、他の障がいをもつ男性については女性同伴の場合のみ乗車を可とするもの【B】	身体に障がいをもつ男性について女性同伴の場合のみ乗車を可とするもの【C】
近畿 12事業者	4社(33%) JR西日本、京阪、大阪市・北急	5社(42%) 神鉄、神戸市・北神(以上、目の不自由な男性及び車いすの男性のみ可)、阪急、阪神(以上、目の不自由な男性のみ可)	3社(25%) 近鉄、南海・泉北高速
関東 17事業者	17社(100%) 全事業者	0	0

(注) 1 各事業者のホームページにおける説明(表6参照)に基づき当局が作成した。①関東の主要事業者及び京阪等では、「お身体の不自由なお客様」は「障害者基本法第2条第1号に規定する障害者」としていること、②国土交通大臣が、「女性専用車両に小学生以下の男の子それから男性の障害者及びその介護者、これは性を問わずに使ってもよろしいということのようでございますが、そこら辺がなかなか周知されていない」(平成20年3月27日参議院国土交通委員会)との答弁していること等から、本表の表題を「お身体の不自由な男性」とはせず、「障がいをもつ男性」とした(表6も同様)。なお、「A・B・C」の区分は各事業者の評価等を示すものではない。

2 関東・近畿以外の3事業者のホームページに基づけば、札幌市 A、名古屋市 C、西鉄 C に当てはまるものと考えられる。

表6 障がいをもつ男性等の女性専用車両の乗車に関するホームページでの説明

(凡例:○乗車可、△単独不可・女性同伴のみ、×不可 ※同表記は、各事業者の評価等を示すものではない。)

区分	事業者	目の 不自由	車い す	他の 障がい	男性 介助	ホームページ掲載内容	(参考) 男児小6以下
A	JR 西日本		○		○	ご乗車いただける方 女性のお客様、小学6年生以下の男性のお客様、お身体の不自由なお客様(介助者を含む)	単独可
	京阪		○		○	以下の場合、男性のお客さまも女性専用車両にご乗車いただけます。・女性のお客さまに同伴される小学校6年生以下の男性のお子さま・身体の不自由なお客さま(介護者の方を含みます)	単独不可、女性同伴のみ
	大阪市・北急		○		○	女性専用車両には女性しか乗れないのですか? 小学校6年生以下のお子さま、身体の不自由なお客さまとその介護者の方等をはじめ、男性のお客さまもご乗車されることがあります。	単独可
B	神戸市・北神	○	○	△	×	車椅子ご利用のお客様及び目の不自由なお客様は、女性専用車両にご乗車いただけます。女性のお客様に同伴される小学6年生以下の男性のお子様及びお身体のご不自由なお客様と介護者のどちらかが女性の場合は女性専用車両にご乗車いただけます。	単独不可、女性同伴のみ
	神鉄	○	○	△	×	男性が女性専用車両に乗車可能な場合は次のとおり。 ・女性のお客さまに同伴される小学6年生以下のお子さま ・お体の不自由なお客さまと介護者のどちらかが女性の場合 ・目の不自由な方 ・車いすをご利用の方	
	阪急	○		△	×	目の不自由なお客様は女性専用車両にご乗車になれます。また、女性のお客様にご同伴の小学6年生以下の男性のお子様、お体の不自由なお客様と介護者のどちらかが女性の場合に同伴される男性も女性専用車両にご乗車になれます。	
	阪神	○		△	×	以下のような場合は、男性の方も女性専用車両にご乗車いただけます。 ・目の不自由なお客さま。 ・女性のお客さまにご同伴の小学生以下の男性のお子さま。 ・お身体の不自由なお客さまと介護者のどちらかが女性の場合に、同伴される男性。	
C	近鉄			△	×	次の場合は男性のお客さまでも女性専用車両にご乗車いただけます。お身体の不自由なお客さまと介護者の方のどちらかが女性の時。女性が同伴する小学6年生以下の男性のお子様	
	南海・泉北高速			△	×	次の場合は男性のお客さまもご乗車いただけます。 ・小学6年生以下のお客さまで女性に同伴されて乗車する場合 ・身体のご不自由なお客さま、または介護者のどちらか一方が女性で2人同時にご乗車する場合	
	関東全17事業者 (JR 東日本、東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、相鉄、つくば、東京臨海、横浜高速、東葉高速、芝山鉄道、東京メトロ、東京都、横浜市)		○		○	女性専用車は、小学校以下の男の子、お身体の不自由な男性、その介助者の男性にもご利用いただけます。【JR東日本】 以下のお客さまがご乗車いただけます。おからだの不自由な男性のお客さまが単独でご乗車になる場合、おからだの不自由なお客さま(男女とも)の介護のために同行する男性小学生以下の男子児童が単独で乗車する場合 小学生以下の児童(男女とも)とともに乗車する男性の保護者【西武鉄道】 この車両は、女性のお客様のほか、小学生以下のお客様、お身体の不自由な男性のお客様とその介護者の方もご乗車いただけます。【東京都】	単独可 男子児童とともに乗車する男性保護者も可【西武】

(注)1 各事業者のホームページ等に基づき当局が作成した(平成27年12月7日現在)。

2 「A」・「B」・「C」は、表5の区分による。なお、各事業者の評価等を示すものではない。

3 女性専用車両における障がいをもつ男性等の利用についての明示及び放送

(1) 障がいをもつ男性等が女性専用車両を利用できる旨の車両及び乗車位置等での明示

「公共交通機関の車両等に関する移動円滑化整備ガイドライン(車両等編)」(平成25年6月国土交通省)では、「女性専用車両等乗客が限定される車両においては、乗車が可能である乗客や、運用時間帯を分かりやすく明示することが望ましい」と記載されている(参考③)。

当局が、近畿と関東の事業者の女性専用車両への車両明示(車両に貼付されているステッカー等)及び女性専用車両の乗車位置等における明示(看板等を含む。)について確認した結果は、表7のとおりであった。

表7 女性専用車両への障がいをもつ男性等の乗車に関する明示

区分	障がいをもつ男性等の乗車に関する明示がなかったもの	障がいをもつ男性等の乗車に関する明示があったもの		
		小計	日本語のみ	日本語に英語を併記
近畿 12事業者	6社(50%)	6社(50%)	6社(50%)	0
	JR西日本、近鉄、南海・泉北高速、阪神、神鉄		京阪、大阪市・北急、神戸市・北神(以上2社:目の不自由な全体及び車いすの男性のみ可)、阪急(目の不自由な男性のみ可)	
関東 15事業者(東葉高速、芝山鉄道を除く)	1社(7%)	14社(93%)	4社(26%)	10社(67%)
	京急		西武、京成、相鉄、東京都	JR東日本・東京臨海、東武、京王、小田急、東急・横浜高速、つくば、東京メトロ、横浜市

- (注) 1 本表は、当局の現地確認(表8及び表9の駅から原則1列車(平成27年9月~10月(泉北高速は12月7日)実施))、事業者等のホームページ及び電話照会の結果に基づき作成した。
- 2 関東17事業者のうち、千葉の東葉高速は東京メトロ東西線へ乗り入れる列車(平日ラッシュ時のみ)に、同じく千葉の芝山鉄道は京成へ乗り入れる列車(平日朝2本のみ)にそれぞれ女性専用車両を設定していることから、規模も小さく、かつ各乗入先と同様の明示が行われていると推察されるため対象とせず、東京及び横浜の15事業者を対象とした(以下の現地確認項目(表9)も同様とした。)。なお、京成(平日朝4本)は設定列車が極めて少ないため視認による確認ができず、関係者の話などに基づき区分した。また、京急(同6本)等も設定列車が少ない。

<近畿の例> ★ 車両表示

(以下、当局が撮影)

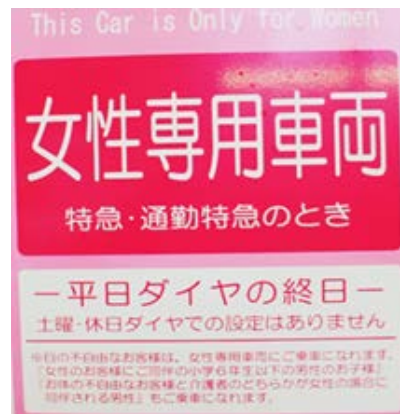
※ 神戸市は参考③(P16)参照

京阪本線・鴨東線(淀屋橋駅)



次の場合、男性のお客さまも女性専用車両にご乗車いただけます。(略) 身体の不自由なお客さま(介護者の方を含みます)

阪急 京都本線(梅田駅)

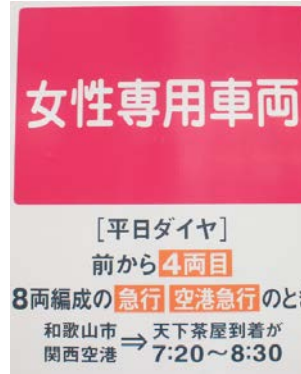


目の不自由なお客さまは女性専用車両にご乗車になれます。(略) お体の不自由なお客さまと介護者のどちらかが女性の場合に同伴される男性もご乗車になれます。

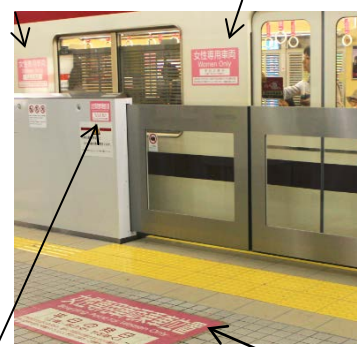
JR 西日本 大和路線(久宝寺駅)



南海本線(泉大津駅)



大阪市 御堂筋線(天王寺駅)



★ 乗車位置での表示

大阪市 天王寺駅(御堂筋線) =ホームドア=



小学校6年生以下のお子さま、身体の不自由なお客さまとその介護者の方等、男性のお客さまがご乗車されていることがありますが、ご理解をお願いします。

JR 西日本 ユニバーサルシティ駅(JRゆめ咲線) =足元=



阪急 茨木市駅(京都本線) =吊り下げ看板=



泉北高速 和泉中央駅 =足元、駅係員手持ち=



近鉄 大阪上本町駅(奈良(難波)線) =足元=



女性専用車両 乗車位置 Boarding for Women only 여성 전용 차량 女性専用车辆

平日ダイヤ/和泉中央発 6:50~8:00 8両編成の区間急行 前から4両目

神戸市 三宮駅(西神・山手線) =足元=



〈関東の例〉 ★ 車両表示

※東京都は参考③(P16)参照



JR 東日本(埼京線)及び東京臨海 (大崎駅)

女性専用車は、小学生以下の男の子、お身体の不自由な方とその介助者の男性にもご利用いただけます。

Boys of primary-school age below, handicapped men, and men who are helping handicapped persons may also ride in women-only cars.



小田急(小田原線)及び東京メトロ(千代田線) (代々木上原駅)

女性のお客さまのほか、小学生以下のお客さまと、お身体の不自由な男性及び介護者のお客さまもご利用いただいております。

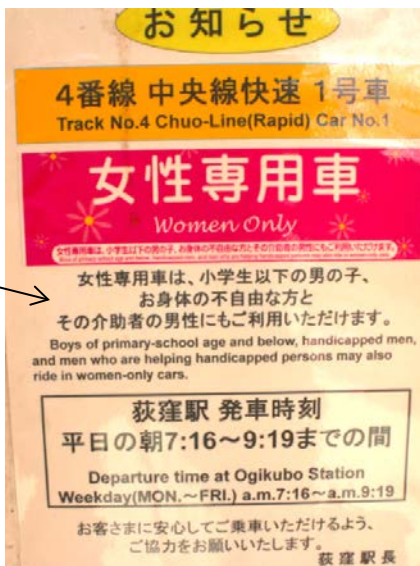
Children of primary school age below, physically challenged persons and those accompanying them may also ride the women-only cars.

★ 乗車位置での表示

※横浜市は項目7(P13)参照

JR 東日本 荻窪駅 (中央線) =看板=

小田急 (東京メトロ) 代々木上原駅 =車両及び足元=



小学生以下のお客さまとお身体の不自由な男性及び介護者のお客さまもご利用いただいております。

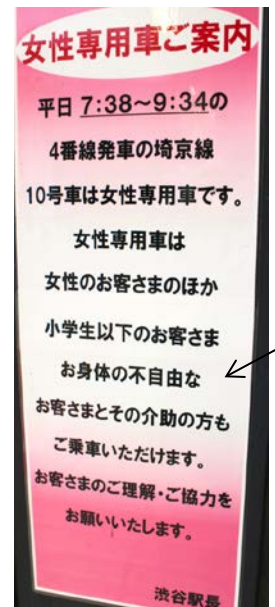
京王 明大前駅 (京王線) =ホームドア=

JR 東日本 渋谷駅 (埼京線) =看板=

東京メトロ 銀座駅 (日比谷線) =柱=



相鉄 横浜駅 (本線) =足元=



(2) 障がい者を有する男性等が女性専用車両を利用できる旨の放送による案内

当局が障がい者を有する男性等が女性専用車両に乗車できる旨の駅及び車内における放送の実施について現地確認などで調べたところ、関東の多くの事業者(少なくともJR東日本、東武、西武、京王、小田急、東急、東京都、横浜市)では放送を行っていることを確認できたが、近畿の全12事業者では確認できなかった。

これについて、近畿運輸局鉄道部から、「各社の取り扱いについて、車内放送などで周知するよう障害者団体などから指摘を受けており、輸送サービスの円滑な確保の観点から、適切に周知される必要がある」と通達している(詳細は「5 近畿運輸局の見解」参照)との説明があった。

なお、大阪市のホームページでは、同放送を求める「市民の声」に対し、「地下鉄の駅間走行時分は、平均1分40秒程度と短い」ため放送の実施は困難である旨の大阪市の回答が掲載されていた。

※大阪市ホームページ (<http://www.city.osaka.lg.jp/seisakukikakushitsu/page/0000218977.html>)

4 女性専用車両の位置と視覚障がい者を有する男性利用者の乗車位置への誘導

「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン(旅客施設編)」(平成25年6月国土交通省)では、「公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成する通路等には、視覚障害者誘導用ブロック(線状ブロック及び点状ブロックで構成)を敷設し、又は音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けなければならない」、「上記の経路上から、移動等円滑化のための主要な設備であるエレベーターの乗降ロビーに設ける操作盤、トイレの出入口、乗車券等販売所(券売機を含む)及び触知案内図等(音によるものを除く)へ分岐する経路上にも線状ブロックを敷設する」と記載されている。

当局が、女性専用車両が設定されている近畿の路線から主要な50駅を対象として、改札口や「移動等円滑化された経路を構成するエレベーター」(以下「障がい者用エレベーター」という。)から線状ブロック(「視覚障害者誘導用ブロック」、以下「誘導用ブロック」という。)で誘導される乗車位置について確認したところ、表8のとおり、30駅(60%)において、「改札口や障がい者用エレベーターから誘導用ブロックで誘導される位置が女性専用車両の乗車位置」となっていた。一方、同じく関東の主要な50駅について現地確認を行ったところ、表9のとおり、同様の状況の駅は3駅(6%)であった。

このことについて、近畿運輸局鉄道部から、「近畿の鉄道事業者は、大半のケースにおいてエレベーターからホームまで、最短距離で安全に移動できるように誘導ブロックを敷設しており、意図的に女性専用車両に誘導しているということではない。誘導ブロックを女性専用車両以外の車両まで敷設すると、移動距離が長くなり、女性の視覚障がい者には逆に不必要な移動を求めてしまうことになる。さらに、影響が少ない位置に設定している女性専用車両の位置の移動は、多くの利用者に新たに負担を与えることになる。また、女性専用車両を運行している時間帯にホームに駅係員を配置するなどの対応を行っている事業者がある」との説明があった。

表8 誘導用ブロックによる改札口や障がい者用エレベーターからの乗車位置への誘導の状況【近畿】

区分	調査対象駅数	女性専用車両の乗車位置に誘導される駅	女性専用車両の乗車位置以外の乗車位置に誘導される駅
JR西日本	20 駅	14 駅(70%) 大阪、ユニバーサルシティ、新大阪、高槻、長岡京、大津、神戸、明石、放出、伊丹、宝塚、久宝寺、奈良、和歌山(改札口のみ)	6 駅(30%) 京橋、鶴橋、天王寺、京都、尼崎、三ノ宮
民鉄	20 駅	10 駅(50%) 南海泉大津、南海関西空港、京阪京橋、阪急淡路、阪急茨木市、阪神今津、泉北高速和泉中央、神鉄谷上、神鉄岡場、北神谷上	10 駅(50%) 近鉄鶴橋、近鉄大阪上本町、南海堺東、京阪淀屋橋、阪急梅田、阪急十三、阪急豊中、阪神野田、北急桃山台、神鉄鈴蘭台
地下鉄	10 駅	6 駅(60%) 新大阪、淀屋橋、天王寺、東梅田、谷町九丁目(改札口、障がい者用エレベーターの両方)、新神戸	4 駅(40%) 梅田、難波、三宮、ハーバーランド
近畿合計	50 駅	30 駅(60%)	20 駅(40%)

- (注) 1 当局の現地確認結果(平成 27 年 9~10 月、泉北高速和泉中央駅は 12 月 7 日実施)に基づき作成した。
- 2 調査対象駅:女性専用車両が設定されている各路線 1 駅(設定列車及び乗客数が少ない JR 西日本の湖西線・和歌山線等を除く。)、JR 西日本の主要路線、阪急京都本線、大阪市御堂筋線などは 2 駅以上について原則乗客が多い駅(在阪民鉄は原則大阪府内の駅)、滋賀・奈良・和歌山各県の代表駅(出典:JTB 時刻表)、外国人・観光客等の利用が多い新大阪 2 駅・ユニバーサルシティ駅・関西空港駅・新神戸駅、申出等に関連する谷町九丁目駅・桃山台駅・ハーバーランド駅を対象とした。なお、①JR 西日本の京都府内乗客数 2 位は山科駅だが、京都駅・大津駅と隣接するため乗客数 3 位で対象車両の停車数が多い長岡京駅、②南海本線の乗車可能駅のうち乗客数 1 位の堺駅は南海全駅 1 位で堺市代表駅の(高野線)堺東駅と隣接するため南海本線 2 位の泉大津駅、③阪神の乗車可能駅のうち乗客数 1 位の甲子園駅は確認時に障がい者用エレベーターが工事中であったので乗車可能駅中乗客数 2 位の野田駅及び 3 位の今津駅、④新開地駅は阪神神戸高速線(東西線)の駅とみなし神鉄(有馬線)の駅とせず、また、新神戸駅は北神の駅とせず神戸市(西神・山手線)の駅とした。乗客数(乗車人員、乗降人員等)は各事業者・各府県・各市のホームページ掲載資料等によった(表 9 も同様。)
- 3 和歌山駅では中央改札口から、谷町九丁目駅では改札口、障がい者用エレベーターから女性専用車両の乗車位置に誘導される構造となっていたが、他駅では障がい者用エレベーターを経由してホームと結ばれていた。

表9 誘導用ブロックによる障がい者用エレベーターからの乗車位置への誘導の状況【関東】

区分	調査対象駅数	女性専用車両の乗車位置に誘導される駅	女性専用車両の乗車位置以外の乗車位置に誘導される駅 ※駅の記載は乗客数の順(事業者ごと)
JR東日本	20 駅	0 駅	20 駅(100%) 新宿、池袋、横浜、渋谷、秋葉原、川崎、上野、大崎、中野、蒲田、恵比寿、日暮里、錦糸町、御茶ノ水、大井町、西日暮里、神田、大森、四ツ谷、荻窪
民鉄 (東葉高速、芝山鉄道を除く)	20 駅	1 駅(5%) 東武北千住	19 駅(95%) 東武押上、西武高田馬場、西武練馬、京成高砂、京成日暮里、京王新宿、京王明大前、京王笹塚、小田急代々木上原、小田急下北沢、東急渋谷、東急横浜、東急中目黒、京急横浜、京急蒲田、相鉄横浜、つくば秋葉原、東京臨海大井町、横浜高速みなとみらい
地下鉄	10 駅	2 駅(20%) 都営神保町、都営市ヶ谷	8 駅(80%) 池袋、大手町、銀座、上野、日本橋、新宿三丁目(以上東京メトロ)、都営馬喰横山、横浜市営横浜
関東合計	50 駅	3 駅(6%)	47 駅(94%)

- (注) 1 当局現地確認の結果(平成 27 年 10 月実施)に基づき作成した。
- 2 調査対象:東京都区内のうち乗車人員の多い駅、横浜の 3 事業者の駅、乗客数が特段に多い JR 東日本・東急・京急の横浜駅及び JR 川崎駅は対象とした(女性専用車両が設定される列車が 1 便も来ない、該当駅で設定が解除されるとみなして確認対象としなかった主要駅:京浜東北線の東京駅・品川駅及び両駅間の駅・高田馬場駅・目黒駅などの JR 東日本の駅、東武池袋駅、西武池袋駅・西武新宿駅、京成上野駅、京王渋谷駅、小田急新宿駅、東急目黒駅、京急品川駅・同泉岳寺駅、銀座・丸の内・南北・東西(大手前以西)各線のホームのみがある東京メトロの駅、新宿線以外の都営地下鉄の駅など)。2 社が乗り入れる駅は当局の判断で区分。東京メトロは「大手民鉄」ではあるが、本表では「地下鉄」に区分した。なお、東急は東横線のみを対象とし、田園都市線等は対象としていない。
- 3 全駅とも障がい者用エレベーターを経由してホームと結ばれており、改札口から直接ホームに移動できる構造となっている駅はなかった。

〈障害者用エレベーターから誘導用ブロックにより女性専用車両乗車位置に誘導される例〉

(以下、当局が撮影)

JR 西日本 JR 京都線 大阪駅



JR 西日本 大和路線 奈良駅



JR 西日本 JR 京都線 長岡京駅



南海 空港線 関西空港駅



阪急 京都本線 淡路駅



神鉄 有馬線 谷上駅



大阪市 御堂筋線 淀屋橋駅



神戸市 西神・山手線 (北神線) 新神戸駅



5 近畿運輸局の見解

「女性専用車両」は、女性の痴漢被害を防止する一つ的手段及び安全で快適な輸送空間の確保の観点から、利用者の理解と協力の下、良質な旅客輸送サービスの一つとして、利用者ニーズや痴漢の発生状況等を勘案しながら、各鉄道事業者の経営判断により導入されているものである。

当局においては、管下鉄軌道事業者に対し、『女性等に配慮した車両』に係る各社の取扱いについて(近運鉄監14号 平成19年4月26日)により、利用者に対し十分な周知・案内がなされるよう要請を行ったところである。更に、女性専用車両について、利用者からご意見をいただいた場合には、そのご意見に対する事業者の考えを聴取したうえで、必要により鉄道事業者に対し配慮するよう要請を行うなど、更なる旅客輸送サービスの向上に向けた対応を行ってきたところである。

一方、近畿の鉄道事業者においては、女性専用車両の導入に当たり、ホームの階段位置や混雑状況などの利用実態等を考慮し、女性専用車両の位置や設定時間帯を決めており、導入後においても痴漢被害の発生状況などにに基づき再度検討を重ねた結果として、女性専用車両の設定時間帯を限定したのから終日に変更したり、女性専用車両が停車する付近に係員を配置するなどの取組みを行っている。

また、障がいをもつ男性の単独乗車等を認めていない事業者においては、単独乗車を可能とすることによって障がいをもつ男性の精神的な負担が大きくなるというご意見を踏まえ、女性専用車両への乗車を女性に限定して実施しているところである。

女性専用車両に対するご意見については、正反対の意見も寄せられるため、全てのご意見に対応することは困難であるが、当局としては、引き続き、鉄道事業者に対し、いただいたご意見を伝えるとともに、必要により周知・案内の対応を再周知するなど、今後とも必要な対応を行っていくこととしている。

6 近畿の事業者の見解の例 【平成28年1月15日近畿運輸局鉄道部から当局に提供】

① 女性専用車両を 終日設定 している事業者の考え方の一例

〔西日本旅客鉄道(株)〕

痴漢被害に遭われたお客様から当社に寄せられる「何とかしてほしい」という「ご意見・ご要望」が増加傾向であったこと、警察からの被害発生状況の情報及び痴漢被害防止に向けた女性専用車両拡大への協力要請をいただいたこと、把握出来る範囲で発生件数、曜日、時間帯等を分析したところ、ラッシュ時以外の混雑していない時間帯での発生がおよそ半数であったことを理由として、平成23年4月に「平日の始発～9時・17時～21時」から「全日・終日」への拡大を実施したものである。

〔大阪市交通局〕

女性専用車両導入当初は、御堂筋線でも平日の初発～9時までの設定であったが、導入後も地下鉄車内における痴漢被害届出の約7割が御堂筋線で発生しており、そのうちの約7割が導入時間帯以外に発生していたことや、時間帯の延長を望まれる声が多数あったことを踏まえ、平成16年9月から時間帯を拡大し平日の終日に実施しており、御堂筋線においては定着しているものと考えている。

② 女性専用車両の 設定車両の位置 についての事業者の考え方の一例

〔大阪市交通局〕

地下鉄の駅は、地下空間特有の階段や柱などの構造物が多く、各駅でのホームの状況が異なるため、お客様の安全確保が図れるよう、車両位置付近のホーム幅員や階段部などとの位置関係や各車両の混雑度合いなどについて、各駅の状況を精査するとともにお客様の流動や滞留状況なども総合的に勘案して、安全性や他路線への乗換えなどに比較的影響の少ない、現在の車両位置に設定している。例えば、ホーム終端に出入口があることにより、最後部車両が混雑している線区において、最後部車両に女性専用車両を設定することは、大きな混乱を来すこととなる。

〔阪急電鉄(株)〕

各区線ごとに利用状況、設定時間帯を考慮したうえで設定している。

京都線では、大阪へお越しのお客様にも、京都へお越しのお客様にもご利用いただきやすいように、8両編成の中央部である、大阪方5両目に終日設定している。一方、宝塚線は、女性専用車両の乗車位置が解りやすいように、他の8両編成の電車と乗車位置が区別できる10両編成の最後尾車両に、特に混雑するラッシュ時間帯に設定している。

③ 障がいを有する男性の単独乗車等 についての事業者の考え方の一例

〔神戸電鉄(株)〕

女性専用車両ご利用の女性のお客様が、外見上は分からない障がい者の方（耳の不自由な方及び内部障がいの方等）に、間違っって注意を促すなど混乱が生じたり、係員が女性専用車両にご協力をお願いする等の声掛けにより、かえって障がい者の方に不快な思いをさせてしまう恐れがあるため、障がいを有する方の女性専用車両への単独乗車は設定していない。

〔南海電気鉄道(株)、泉北高速鉄道(株)〕

女性専用車両は、痴漢防止を目的としたもので、女性に安心して乗車して頂きたいこと、また、男性旅客への冤罪防止がその趣旨であることから、男性の障がい者が単独で乗車される場合は男性の健常者と同様としている。女性の障がい者の介護者が男性の場合、または、男性の障がい者の介護者が女性の場合については、女性専用車両へ乗車可能としている。

7 「障がいをもつ男性等の移動負担の軽減」の観点からの女性専用車両の運用の見直しの例

表 10 「障がいをもつ男性等の移動負担の軽減」の観点からの女性専用車両の運用の見直しの例

見直し項目	見直しの例
①女性専用車両の乗車を可とする障がいをもつ男性の範囲の拡大及びその明示の実施	<p>「身体障害者のお客さまが余計に移動しなくてもよいように」との要望を踏まえ、女性専用車両の女性以外の対象者について、以下のとおり変更いたします。</p> <p>男性の身体障害者のお客さま:男性の身体障害者のお客さまについては、従来単独乗車を認めていませんでしたが、単独乗車を認めます。</p> <p>身体障害者のお客さまの介護者: 身体障害者のお客さまの介護者につきまして、従来どちらか一方が女性でなければ乗車を認めていませんでしたが、身体障害者のお客さま及び、その介護者が男性の場合も認めます。</p> <p style="text-align: right;">【横浜市(交通局)平成 19 年 6 月実施】</p> <p>※横浜市(交通局)ホームページ (http://www.city.yokohama.lg.jp/koutuu/kigyo/newsttopics/2007/n20070612.html) より</p>
②女性専用車両の設定車両の位置の見直し	<p>中間車両(5号車)から、先頭・最後尾車両(1号車)に変更</p> <p style="text-align: right;">【東急及び横浜高速 2013年3月実施】</p> <p>※東急ホームページ (http://www.tokyu.co.jp/file/130122.pdf) より</p>
③女性専用車両の設定時間帯の見直し	<p>終日運行(平日)⇒朝及び夕方・夜間(下りのみ)のラッシュ時のみに縮小</p> <p style="text-align: right;">【東急及び横浜高速 2005年7月実施】</p> <p>朝及び夕方・夜間のラッシュ時⇒夕方・夜間のラッシュ時の設定を取りやめ</p> <p style="text-align: right;">【東急及び横浜高速 2013年3月実施】</p> <p>※東急ホームページ (http://www.tokyu.co.jp/file/130122.pdf) より</p>
(備考) 設定路線の見直し	<p>東京メトロ東西線:全線(西船橋⇒中野)を西船橋⇒大手町に縮小</p> <p style="text-align: right;">【東京メトロ 2006年11月実施】</p> <p>※東京メトロホームページ (http://www.tokyo-metro.jp/news/2006/2006-40.html) より</p>

(注) 各事業者のホームページ等を閲覧し、該当するものを当局の判断で抜粋して作成した。

【参考】

当局撮影
(横浜市営地下鉄)
横浜駅
=ホームドア=



女性のお客様のほか、小学生以下、身体障害者とその介護者のお客様もご乗車いただけます。
People who are under 13 years old, physically handicapped and their care-takers, can also ride on this woman-only car.

【参考】

※ 以下、下線は、当局が付した。

① 女性専用車両 路線拡大モデル調査報告書【抜粋】

図表 2-13 社外からの問い合わせへの対応例（阪急の場合）

利用者から想定される質問	回答例
問：阪急が今回女性専用車両の試験導入するのはなぜか。	答：今回の試験導入は、国土交通省の「女性専用車両の路線拡大モデル調査」に協力して実施するもので、当社としても「人にやさしい、魅力ある鉄道サービス」を目指しており、この調査を通じ、お客様により快適にご乗車いただけるよう、一層研究・検討を重ねていくため。
問：なぜ5両目に設定したのか	答：編成中央部とすることにより、大阪方面・京都方面の利用者いずれにも利用しやすい編成中間付近とする。5両目としたのは朝ラッシュ時に大阪寄りが混雑するため。
問：休日はなぜ実施しないのか	答：休日は行楽等のため、家族やグループ連れでの利用客が多く、女性のみ乗車可能な専用車は、これらの乗客にとっては利用しづらいものと考えられるため。
問：男性のお客様が梅田駅・河原町駅で停車中に5両目を通り抜けされようとした場合、どのようにご案内するのか。	答：通り抜けは、非常時、緊急時を除いて遠慮をお願いします。

図表 2-14 社外からの問い合わせへの対応例（京阪の場合）

利用者から想定される質問	回答例
問：利用者からの女性専用車両導入要望はどのくらいあるのか。調査はしているのか。	答：自社でアンケートを実施した結果、約50%の利用者の要望がある（アンケートモニター方式）。また、国土交通省のアンケートでは女性の77%、男性の66%が女性専用車両に賛成している。
問：実施車両を朝のラッシュ時の下り特急列車とした理由は？	答：朝ラッシュ時への要望が、全体の約6割だった。朝ラッシュ時の列車の中で、比較的多くの利用者があり、かつ長区間無停車となる下り特急とした。
問：女性専用車両を最後尾の車両としたのはなぜか。	答：ホームの構造上駆け込み乗車の一番少ない位置であり、又、混雑率が比較的低いことを勘案して最後尾の車両に決定した。また、最後尾の車両であれば、車掌の目が行き届きやすいので、気がつかずに乗車された男性旅客に対しても対応しやすい。
問：男性の身体障害者・知的障害者は乗車できないのか。	答：介護者を含めて男女を問わず利用可能である。

【当局注】
現在では、上り特急でも実施されている。

※国土交通省ホームページ（www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/15/151209/02.pdf）から抜粋

② 女性等に配慮した車両の導入促進に関する協議会



Ministry of Land, Infrastructure and Transport

「女性等に配慮した車両の導入促進に関する協議会」第2回会合の開催結果について

Home

本日13時30分より、標記協議会の第2回会合が開催されました。会合の結果概要は以下のとおりです。

1. 会合での主な議事

- 各鉄道事業者からの報告を受け、当面の実施内容のとりまとめを行った。内容は別紙のとおり。
- 今般の実施内容の状況等を踏まえ、当協議会において、さらなる対策等の検討を行うこととなった。

2. その他

- 各鉄道事業者において今般導入する車両については、女性のほか、小学生以下の男性の単独乗車、身体障害者の男性の単独乗車、身体障害者又はその介助者が男性の場合の乗車は認めることとしている。
- 具体的な実施内容については、各鉄道事業者において、別途、発表がなされる予定。

※国土交通省ホームページ (http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/08/080328_.html) より

女性等に配慮した車両の導入促進に関する協議会メンバー表

事業者名	氏名	役職
JR東日本	小縣 方樹	常務取締役
東武鉄道	角田 建一	常務取締役
西武鉄道	宇留賀 武	常務取締役
京成電鉄	片岡 遼一	常務取締役
京王電鉄	松木 謙吉	常務取締役
小田急電鉄	大須賀 頼彦	専務取締役
東京急行電鉄	八方 隆邦	常務取締役
京浜急行電鉄	石渡 恒夫	専務取締役
東京地下鉄	奥 義光	常務取締役
相模鉄道	野村 秀典	専務取締役
東京都交通局	松尾 均	東京都交通局長
日本民営鉄道協会	川上 五郎	理事長

※国土交通省ホームページ (http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/08/080307_.html) より

【参考:国土交通省の「女性等に配慮した車両」についての説明】 国土交通省交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会ネットワーク・サービス小委員会(平成21年3月)資料4「都市鉄道サービスの現状と課題」より

女性等に配慮した車両の導入

- 女性や男子児童、お身体の不自由な方が安全で快適に利用できるように配慮された車両を導入
- 全国の導入事業者数 30事業者
導入路線数 75路線 (平成20年1月現在)

※国土交通省ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/common/000024832.pdf>) より

③ 公共交通機関の車両等に関する移動円滑化整備ガイドライン(車両等編)(平成25年6月国土交通省)

(コラム2) 乗車可能な乗客や運用の時間帯を分かりやすく明示している事例

・ 女性専用車両等乗車できる乗客が限定される車両においては、乗車が可能である乗客や、運用の時間帯を分かりやすく明示することが望ましい。

・ 東京都交通局

・ 神戸市交通局



※国土交通省ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/barrierfree/public-transport-bf/guideline/guidelinesyaryou.pdf>) より

<参考>

平成25年(2013年)2月実施

「公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン」改訂案に対するパブリックコメントの結果

【ご指摘内容】 女性専用車両の現在の表記は消費者基本法第5条「(2)消費者に対し必要な情報を明確かつ平易に提供すること」に違反している。女性専用車両の「女性専用」表記は偽りであり、またほぼ確実に女性しか乗車出来ないような印象を与えるので、廃止すべきである。誰でも乗車可能である事が分かる明記にすべきである。

【対応】 女性専用車両の設定については、各鉄道事業者がそれぞれの判断のもとで行っているものであって、バリアフリー整備ガイドラインの範囲外です。本ガイドラインにおいては、女性専用車等、事業者が利用者を限定している場合において、その車両等を利用可能な対象者や時間帯を分かりやすく明示することが望ましいことを例示しているものです。

※国土交通省ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/common/001000746.pdf>) より

④ 「女性等に配慮した車両」について (平成19年4月24日付け国鉄業第8号地方運輸局鉄道部長宛て鉄道局業務課長通知。近運鉄監14号にて近畿運輸局鉄道部から管内鉄軌道事業者へ通知)

安全で快適な輸送空間の確保の観点から利用者の理解と協力の下、輸送サービスの一つとして、各鉄道事業者の経営判断により実施され、着実に定着しつつある。この車両は「女性専用車両」等と表示されているが、各社の取り扱いにおいては、女性以外でも乗車できるとされている。

そのため、各社の取り扱いについて、車内放送などで周知するよう障害者団体などから指摘を受けており、輸送サービスの円滑な確保の観点から、適切に周知される必要がある。

については、管下鉄軌道事業者に対し、「女性専用車両」については、各社の取り扱いについて、十分な周知・案内がなされるよう指導されたい。

⑤ 国土交通省 「障害者差別解消法に基づく国土交通省所管事業における対応指針の公表について」

※国土交通省ホームページ (www.mlit.go.jp/report/press/sogo09_hh_000104.html)

⑥ 内閣府 「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律についてのよくあるご質問と回答」<国民向け>

※内閣府ホームページ (http://www8.cao.go.jp/shougai/suishin/law_h25-65_qa_kokumin.html)

行政苦情救済推進会議構成メンバーの意見要旨

- 男性障がい者の女性専用車両の利用について、関東と近畿でこれほどの差異があるとは思っていなかった。地域で差があるのはおかしい。
- 男性障がい者も女性専用車両を利用できることについて、乗客の理解を得るには、駅構内・車内アナウンス等により十分に周知する必要があるとあり、国土交通省本省が関東で開催したような協議会を近畿でも設置し、周知方法等について検討すべき。
- 近畿においては、当初、痴漢防止対策という目的で女性専用車両を導入したことから、男性障がい者も利用可能とする発想がなく、各社不統一なまま発展してきた。現時点において、関東の取組みを参考に、比較的混雑していない女性専用車両の解釈を拡大することは非常に合理的な判断である。
- 各車両に設定された優先座席は、高齢者・障がい者等の優先利用が基本であり、女性専用車両であっても障がい者を排除する理由はない。ただ、社会一般がそのように受け止めておらず、何らかの対応が必要ではないか。
- 男性障がい者も女性専用車両を利用できるということについては、鉄道事業者の対応のみならず社会教育や学校教育を通して周知することも必要ではないか。
- 「女性専用車両」を「女性・障がい者専用車両」の名称に改めることを検討してはどうか。
- 優先座席を高齢者・障がい者等に譲らない人が多い。「障がい者は、女性専用車両に乗ればいい。」という風潮になっては困る。

【参考】行政苦情救済推進会議とは

近畿管区行政評価局では、民間有識者で構成する行政苦情救済推進会議を設け、受け付けた行政相談について、広い視野から検討し、的確で効果的な処理を図っています。

近畿管区行政評価局行政苦情救済推進会議 構成メンバー

(平成 28 年 2 月 15 日現在。敬称略。座長以外は五十音順。)

役職	氏名	職業等
座長	児玉 憲夫	弁護士、元大阪弁護士会会長
	今川 晃	同志社大学政策学部長、総合政策科学研究科長
	黒川 芳朝	社会福祉法人大阪水上隣保館理事長
	砂田 八壽子	NPO 法人関西消費者連合会消費者相談室長
	田毎 照隆	近畿行政相談委員連合協議会会長
	平松 毅	元関西学院大学法学部教授
	藤原 幸則	公益社団法人関西経済連合会理事