

特急車両における新たなバリアフリー対策について

令和4年1月26日

特急車両におけるバリアフリー対策に関する意見交換会

1. 検討の背景・目的

真の共生社会の実現に向けて、障害等の有無にかかわらず、誰もが当たり前前に、快適な移動や旅を楽しむことができる環境の整備が極めて重要である。こうしたなか、新幹線におけるバリアフリーについては、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、障害者団体、鉄道事業者等からなる検討会において議論を重ね、令和2年8月、「新幹線の新たなバリアフリー対策について」をとりまとめ、令和3年4月より、車椅子用フリースペースを備えた、世界最高水準のバリアフリー環境を有する新幹線車両の導入が進められている。

一方、特急車両においては、新幹線ネットワークと相まって、全国の主要都市や観光地を結ぶ幹線輸送手段として、或いは、拠点空港等へのアクセス手段として、ビジネス・観光など地域の社会経済活動を支える非常に重要な役割を担っている。

そこで、特急車両においても、障害のある方が、一般の方と同様にグループで快適に旅行等ができるよう、令和3年3月より、障害者団体(4団体)、鉄道事業者(14事業者)等で構成する「特急車両におけるバリアフリー対策に関する意見交換会」を設置し、度重なる議論や実証試験も踏まえた検討を行い、ここに特急車両における新たなバリアフリー対策についてとりまとめた。



新幹線における車椅子用フリースペース(イメージ)



車椅子用トイレ等に関する実証試験(令和3年12月)

2. 特急車両における新たなバリアフリー対策

(1) 車椅子用フリースペースの導入等

意見交換会での議論の結果、特急車両におけるバリアフリー対策として、新幹線における新たなバリアフリー対策(令和2年8月)と同水準の車椅子用フリースペースを導入する。

特急車両における車椅子スペース数の考え方を以下に示す。

特急車両における車椅子スペース数

1 編成あたりの座席数	車椅子スペース数	備考
1,000 席を超える場合	6 カ所以上	多目的室を除く
500 ~ 1,000 席	4 カ所以上	
500 席未満	3 カ所以上	

注1) 特急列車にあっては、車両の増結・分離など運行形態が多様なことから、基本編成における座席数を基準に車椅子スペース数を設定する。

注2) 現行の基準においては、1 編成につき 2 カ所以上(3 両編成以下の列車では 1 カ所以上)の車椅子スペースを設けることとされている(平成 30 年 3 月改正)

注3) 1 編成あたりの座席定員が最大のものは 844 席(令和 3 年 12 月現在)

注4) 2 両 1 編成の列車や 1 編成あたりの座席数が 100 席未満の列車については、運転室、トイレ等の共有スペースの面積が、総床面積に占める割合が大きく、配置できる座席数に制約があることに鑑み、車両の構造等に応じて、2 カ所とすることができる。この場合、ストレッチャー型の車椅子の使用について配慮するとともに、車椅子利用者等から同一グループで 3 名以上の申し込みがあった場合には、できるだけ多くの利用が可能となるよう弾力的な対応について配慮する。

注5) 窓際席、ストレッチャー席、車椅子利用者の移乗席、介助者もしくは同伴者の席のレイアウト等については、別紙 1 参照。

導入にあたっては、特急列車は、新幹線に比べ運行頻度が少ないこと、車両の供用期間が長い(およそ 30 ~ 40 年程度)こと等に配慮して、車両設計時における座席ピッチの調整などレイアウトを最大限工夫する等により、できるだけ多くの車椅子スペース数を確保することが望ましい。

(2) 現行の車椅子対応座席等の申し込み方法・案内方法の改善

車椅子利用者の特急車両の利用における利用環境をさらに向上すべく、現行の車椅子対応座席¹⁾の申し込み・予約・販売方法について改善する。

ウェブ予約の導入等による利便性の確保

ウェブ予約または券売機等により場所を問わず予約・販売を可能とする検討を進める。

窓口、電話申込時における待ち時間の短縮の検討

待ち時間の短縮のため、窓口だけでなく電話やウェブにより時間を問わず申し込みを可能とする検討を進める。

①車椅子対応座席：車椅子スペースに隣接し、車椅子使用者が当該スペースを利用する際に予約する座席

(3)多目的室の設置、関連設備の利便性向上

多目的室は、車椅子使用者を始めとする様々な配慮が必要な方々にとっての設備として非常に重要なものであり、車両の構造条件を踏まえつつ、できる限り配置する。なお、車椅子用フリースペースを使用中の車椅子使用者の利便性の向上を考慮し、既に一部の新幹線車両に導入されている客室ドアセンサーの検知範囲の絞り込みなどを行うほか、今後、関連設備を設置する際には、車椅子使用者の意見を踏まえたものとするのが望ましい。

今回、「鉄道車両における車椅子対応トイレ・コンセント位置等に関する実証試験(以下「実証試験」という)」を、車椅子使用者の意見をお聞きする取組みの一例として、設備メーカーの施設を活用して、令和3年12月2日に、車椅子使用者13名(今回の試験に参加できなかった車椅子使用児童の保護者1名を含む)に御参加頂いて実施したところであり、その概要を以下に示す。

まず、コンセント位置については、床面からの高さとして、60cmが利用しやすいとの回答が12名、50cmが利用しやすいとの回答が9名であった。また、車椅子用フリースペースに設けられたテーブルの高さについては、車椅子の座面から15～20cm程度上部に設置されている状態が利用しやすいとの回答が多く、テーブルの位置については、車椅子用フリースペースの最前面から40～45cm程度の位置にテーブルの手前部分がある状態が利用しやすいという回答が多かった。

また、車椅子対応トイレについては、現在実際に営業運転している2つのタイプを念頭に、床面にテープを貼って便房の広さを意識して頂きながら、2通り(レール方向、まくらぎ方向)の向きの便器の配置を準備して試験を実施した(別紙2)。この結果、アプローチ難度、移乗難度ともにAタイプよりもBタイプの方が利用しやすいとの回答が多かった。

なお、便器の向きについては、今回の試験では有意な差が得られなかった。

上記の他、車椅子対応トイレのアプローチ実証試験では、以下の意見があった。

- ・車椅子使用者と介助者が一緒に入る場合があるので、必要なスペースを確保してほしい。
- ・脱衣の必要性がある場合のスペース確保や設備の強度について配慮してほしい。
- ・便器の向きを斜めに配置してはどうか。
- ・介助して脱衣する際に必要なリクライニング可能なシャワーチェアなどトイレ内に整備できないものを貸し出すなどの配慮を検討してほしい。
- ・客室からトイレ内部が直接見えないよう便房入口を配慮してほしい。
- ・新車を製造する際には、今回のように当事者を呼んでいただき、モックアップ等を使用したより具体的な試験を実施してほしい。

以上の通り、車椅子使用者が利用しやすい設備状況は、障害の種類や程度、使用する車椅子の大きさ等によって様々に異なることから、関連設備の利便性向上に向けて、引き続き検討が必要である。

3. 今後の取り組みなど

国土交通省においては、本とりまとめを踏まえて、今後、パブリックコメントなど必要な手続きを経て、令和4年春を目途として、特急車両における車椅子スペース数について、移動等円滑化基準やバリアフリー整備ガイドラインを改正する。

障害者団体、鉄道事業者、国土交通省は、引き続き、意見交換の場を設けることにより、障害者団体・鉄道事業者双方の意思疎通を図るとともに、鉄道事業者は、こうした意見交換を通じて得られた障害者団体の意向について、新型車両の設計時等にできる限り反映させるよう努める。

また、障害者団体は、積極的なPR等により、より多くの車椅子使用者に対して、既存の車椅子対応座席や今回提案した車椅子用フリースペースを備えた鉄道車両に乗車してもらえるよう新たな需要喚起に努める。

さらに、車椅子用フリースペースや車椅子対応座席等の存在とその意味等について、国民の認識が適切に広がり、障害がある人の社会的障壁を無くし

ていけるよう、心のバリアフリーについて国を中心に関係者が連携して国民への啓発活動を実施するよう努める。

車椅子用フリースペースを備えた新幹線車両の導入に加え、特急車両の新たなバリアフリー対策を推進することで、車椅子使用者に優しい鉄道ネットワークの全国的な整備を進め、並行して、バリアフリー基本方針に基づき、鉄道駅におけるエレベータ・スロープの整備等による段差解消、車椅子使用者が単独乗降するためのホームと車両の段差・隙間の縮小などの取り組みを推進する。また、車椅子使用者のみならず、様々な障害を有する方々が快適に移動や旅を楽しむことのできる環境整備に向けた取組みを進め、鉄道が真の共生社会に相応しい公共交通機関となるよう、関係者一丸となって取り組む。

1. 意見交換会の開催経緯

第1回 令和3年3月18日

- (1) 意見交換会の設置趣旨等について
- (2) 特急車両におけるバリアフリー化の現状について
- (3) 障害者団体からの要望聴取 など

第2回 令和3年4月28日

- (1) 特急車両におけるバリアフリー化の対応状況について(先進事例紹介)
JR 東日本(新型特急車両におけるバリアフリー対策について)
近畿日本鉄道(車椅子スペースのウェブによる予約について)
- (2) 車椅子用フリースペースについての意見交換
(運行特性等に応じた検討の必要性等) など

第3回 令和3年5月31日

- (1) 特急車両におけるバリアフリー化の対応状況について(先進事例紹介)
京成電鉄(既存車両の改造により車椅子スペースを設けた事例)
小田急電鉄(着脱式車椅子スペースについて)
- (2) 車椅子用フリースペースについての意見交換
(列車座席数に応じた車椅子スペース数の考え方等) など

第4回 令和3年7月26日

- (1) 障害者団体からの要望聴取
(車椅子スペース数について)
- (2) 車椅子用フリースペースについての意見交換
(多目的室の取扱い等) など

第5回 令和3年9月10日

- (1) ドイツ鉄道におけるバリアフリー化の状況について(在ドイツ日本大使館)
- (2) 車椅子用フリースペースについての意見交換
(車椅子スペース数について)
- (3) 車椅子対応座席のWEB 予約 など

第6回 令和3年10月25日

- (1) 車椅子対応トイレ・コンセント位置に関する実証試験について
- (2) 意見交換会におけるとりまとめについて など

第7回 令和3年11月26日

- (1) 車椅子対応トイレ・コンセント位置等に関する実証試験について
- (2) 本件の対象となる特急車両について
- (3) 意見交換会におけるとりまとめについて など

実証試験 令和3年12月2日

鉄道車両における車椅子対応トイレ・コンセント位置等に関する実証試験

第8回 令和3年12月16日

- (1) 意見交換会におけるとりまとめについて
- (2) その他

第9回 令和4年1月26日

- (1) 意見交換会におけるとりまとめについて
- (2) その他

2. 意見交換会構成メンバー

(障害者団体)

DPI 日本会議、日本身体障害者団体連合会、全国脊髄損傷者連合会、
全国自立生活センター協議会

(鉄道事業者)

JR 北海道、JR 東日本、JR 東海、JR 西日本、JR 四国、JR 九州、
東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、小田急電鉄、名古屋鉄道、
近畿日本鉄道、南海電気鉄道、西日本鉄道

(国土交通省)

総合政策局、鉄道局

(事務局)

国土交通省 鉄道局 鉄道サービス政策室、技術企画課

3. 車椅子対応トイレ・コンセント位置等に関する実証試験概要

1. 実施日

令和3年12月2日(木)

2. 参加者

(障害者)

全国脊髄損傷者連合会、DPI 日本会議、全国自立生活センター協議会
交通行動東京実行委員会、STEP えどがわ、D-SHIP32、他

(車椅子の種別、車椅子サイズ)

手動車椅子、電動車椅子、簡易電動車椅子、ハンドル型電動車椅子
長さ 700mm ~ 1200mm、幅 450mm ~ 700mm、座面高さ 400mm ~ 600mm

(鉄道事業者)

JR 北海道、JR 東日本、JR 東海、JR 西日本、JR 四国、JR 九州、西武鉄道、
京成電鉄、小田急電鉄、名古屋鉄道、南海電気鉄道、西日本鉄道

3. 試験内容

実証試験1(便器へのアプローチ)

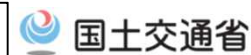
鉄道車両における車椅子対応トイレ(便房)の輪郭(2パターン)と便座の向き(レール方向、まくらぎ方向の2パターン)の組み合わせ4パターンによる便器へのアプローチの難易度の確認

実証試験2(コンセント・テーブル位置)

車椅子スペースにおける操作性の良い電源コンセントの取付位置(高さ)及び利用しやすいテーブル位置の確認

特急車両における車椅子用フリースペースについて

別紙1



1編成あたりの座席定員数 ^{注1}	車椅子スペース数 ^{注2}	要件	レイアウトのイメージ	備考
1001席以上 ^{注3}	6以上	窓際席:2以上 移乗席:2以上 ストレッチャータイプ:2以上 (、又はと重複しても可) 介助席は移乗席と近接		(1)スペース数及び通路幅 (ワゴンの通行等を考慮し400mm以上)については、新幹線におけるバリアフリー基準と同様としている。
500席以上	4以上	窓際席:1以上 移乗席:1以上 ストレッチャータイプ:2以上 (、又はと重複しても可) 介助席は移乗席と近接		(2)新幹線との相違点 新幹線においては、 ・介助席は移乗席に「隣接」して配置することを基本 ・500席未満の窓際席を2以上 ・手すりは不要としている。
500席未満 ^{注4}	3以上	窓際席:1以上 移乗席:1以上 ストレッチャータイプ:2以上 (、又はと重複しても可) 介助席は移乗席と近接		

凡例: 車椅子スペースの近くに移乗席、その近接に介助席(一般席として使用することも可能) 車椅子用フリースペース 車椅子スペース

注1) 特急列車にあっては、車両の増結・分離など運行形態が多様なことから、基本編成における座席数を基準に車椅子スペース数を設定する。

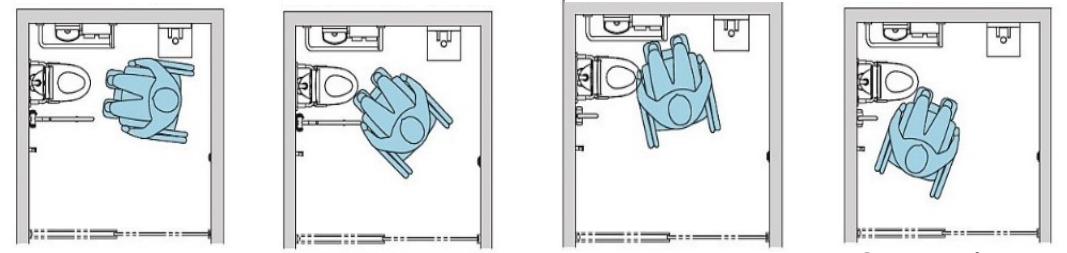
注2) 現行の基準においては、1編成につき2カ所以上(3両編成以下の列車では1カ所以上)の車椅子スペースを設けることとされている(平成30年3月改正)

注3) 1編成あたりの座席定員が最大のものは844席(令和3年12月現在)

注4) 2両1編成の列車や1編成あたりの座席数が100席未満の列車については、運転室、トイレ等の共有スペースの面積が、総床面積に占める割合が大きく、配置できる座席数に制約があることに鑑み、車両の構造等に応じて、2カ所とすることができる。この場合、ストレッチャー型の車椅子の使用について配慮するとともに、車椅子利用者等から同一グループで3名以上の申し込みがあった場合には、できるだけ多くの利用が可能となるよう弾力的な対応について配慮する。

車椅子用トイレの便器へのアプローチ試験

主な便器へのアプローチ方法



①正面アプローチ ②斜め前方アプローチ ③直方アプローチ ④側方アプローチ

便器へのアプローチ（「バリアフリーブック パブリックトイレ編（TOTO作成）2021.2版」参照）

TOTO試験用設備



※：試験設備に設けられている便器や手すり等は仮設（床面に十分固定されていない）のため、体重など負荷をかける行為はできない。模擬体験では、アプローチまで行い、移乗の難易度については、ヒアリングを行う。

試験に用いた便房・便器のパターン

パターン	A-1	B-1	A-2	B-2
便房	マーキング・タイプA	マーキング・タイプB	マーキング・タイプA	マーキング・タイプB
便器	レール方向配置		枕木方向	