

新幹線の新たなバリアフリー対策について

～真の共生社会の象徴として～

新幹線のバリアフリー対策検討会

令和 2 年 8 月 28 日

1. 新幹線のバリアフリー対策のこれまでの取り組み

新幹線のバリアフリー対策は、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」や「公共交通機関の車両等の移動等円滑化整備ガイドライン」等に従い、これまで各鉄道事業者によって着実に取り組みが進められている。新幹線内の車椅子スペースについては、1 列車ごとに 1 席以上設けられるとともに、車椅子使用者の利用が可能な多目的室や一部の事業者ではグリーン車内の車椅子スペースの整備も図られてきた。また、平成 30 年 3 月の「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整備に関する基準（以下「基準」という。）」等の改正により、令和 2 年 4 月 1 日以降に供用する車両については、客室内の車椅子スペースについて、1 列車ごとに 2 席以上とされたところである。

2. 東京オリンピック・パラリンピック競技大会を迎えるに当たって

現在、我が国においては、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とした共生社会の実現に向けて、平成 29 年 2 月に「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」が関係閣僚会議で決定され、それに基づく取り組みが着実に実行されているところである。さらに、平成 30 年 12 月には、「ユニバーサル社会の実現に向けた諸施策の総合的かつ一体的な推進に関する法律」が公布、施行される中で、障害の有無にかかわらず、誰もが当たり前のように快適に移動や旅を楽しめる環境の整備に向けた気運が高まりつつある。

また、近年の技術革新の進展により、車椅子の回転性能や走行性能が向上し、車椅子使用者が外出しやすくなったことや、主要駅ではエレベーターの設置が当たり前となり、さらに一部の事業者ではホームドアの整備と合わせて車椅子使用者が駅員の介助がなくても乗り降りしやすくなるようにホームと車両の間の段差・隙間を小さくする改修を東京大会までに進めるなど、車椅子使用者の社会参画に向けた環境整備が進んでいる。

一方で、新型コロナウイルス対策として、テレワークや時差通勤といった「新しい生活様式」に係る取り組みが進められており、交通分野においても、より、安全で安心、きめ細かな利用者ニーズの実現が今以上に求められると考えられる。加えて、不要不急の移動の自粛等により、引き続き、人と人とが直接会う機会が制限されるとしても、だからこそ、その機会は、いつ、どのような人にとっても公平に提供されるべきであり、障害があるという理由で、その機会が妨げられることがあってはならない。こうした観点からも、ポストコロナ・ウィズコロナ時代における、交通機関の更なるバリアフリー化は今後益々重要視されるべきものと考えられる。

「バリアフリー政策」は、高齢者・障害者のための福祉政策ではなく、すべての人がお互いの人権や尊厳を大切に支え合い、誰もが生き生きとした人生を享受することのできる成熟国家に相応しいユニバーサル社会、共生社会の実現を目指すべきものである。

成熟社会である我が国にとって、東京大会のレガシーは「真の共生社会」の実現であり、それに向けて力強く前進する「歴史的転換」が求められている。

3. 「真の共生社会」に相応しい、あるべき新幹線の姿

現在の一般客室内の車椅子スペースは、座席に移乗せずに車椅子に乗ったままでは、通路にはみ出てしまい、ワゴンなどが通るたびにデッキに出なければならない場合がある等、快適とはいえず、また、車椅子スペースの数が限られているため、車椅子使用者がグループで移動する際には、乗車する列車を分散しなければならない他、車椅子用座席の予約や購入にあたっては、駅での介助者(駅係員)確保等のために時間を要する場合があるのが実情である。

世界の高速鉄道を見ると、通路にはみ出ない車椅子スペースが、一般客室内の窓際に配置されるなど、車椅子に乗ったままでも快適に旅ができる配慮がなされている。訪日外国人旅行者数が増加する中、観光先進国の実現に向けて、車椅子使用者も含めた全ての訪日外国人旅行者が快適な移動や旅を楽しめるよう、海外から日本を訪れた車椅子使用者であっても高い満足感を得られるような高レベルの車椅子利用環境を整備することが極めて重要である。

我が国の新幹線の安全性、スピード、運行頻度、ダイヤの正確性は世界に冠たるものであり、東京大会のレガシーとして、「真の共生社会」の実現に向け、新幹線のバリアフリー化はその象徴となるべきものである。

そのため、新幹線のバリアフリー対策の抜本的な見直しとして、国、障害者団体及び鉄道事業者が連携し、「5.」に示す新幹線の新たなバリアフリー対策に取り組み、鉄道利用者の理解と協力の下、障害の有無にかかわらず、誰もが当たり前、快適に移動や旅を楽しむことができる、世界最高水準のバリアフリー環境を有する高速鉄道の早期実現を目指すこととする。



ドイツICEの例

4. 新幹線のバリアフリー対策検討会・WGでの検討経緯

こうした背景を踏まえて、令和元年12月23日、障害者団体、新幹線を運行する鉄道事業者等で構成される「新幹線のバリアフリー対策検討会」を設置し、その下に設けたワーキング・グループ(以下、「WG」という。)において、海外の高速鉄道の事例も踏まえながら、ソフト・ハード両面から精力的な検討を進め、令和2年3月3日、車椅子用フリースペースの導入や車椅子対応座席^{※1)}のウェブによる申し込みなど販売面の改善方策についてとりまとめた「新幹線の新たなバリアフリー対策について(中間とりまとめ)」を公表した(URL:<https://www.mlit.go.jp/common/001331107.pdf>)。

※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

この中間とりまとめに掲げた対策のうち、時間を要せず実施できる対策については、調整等の整ったものから可及的速やかに実施することとし、特に、ソフト面において、現行の車椅子対応座席の申し込み方法・案内方法について、以下のとおり改善を進めてきた。

- 令和2年3月14日　これまで当日には一般の方にも販売していた普通車指定席の車椅子対応座席については、販売方法を変更し、当日においても車椅子使用者用に確保することとした。(一般席として販売しない)
- 令和2年4月20日　車椅子対応座席を利用する際の案内方法について、2日前までの申し込みを求めない形に変更した。(5月号の時刻表から)
- 令和2年5月11日　これまで電話や窓口での申し込みが必要であった車椅子対応座席について、全ての新幹線においてウェブによる申し込みを可能とした。複数の新幹線を跨いだ行程にも対応するため、各新幹線のウェブサイトを相互に参照できるよう設定した。

また、ハード面においても、車椅子使用者の利用環境の抜本的改善のため、車椅子用フリースペースの具体的な要件やレイアウトなどについてWGの場等を活用しながら意見交換を重ねるとともに、7月12日及び8月3日には、様々な車椅子使用者の協力を得て、N700S試験車両を用いた実証実験を行い詳細な検証を進めてきた。



N700S 試験車両を用いた車椅子用フリースペースに関する実証実験の様子

5. 新幹線の新たなバリアフリー対策について

5-1. 速やかに実施する対策

新幹線のバリアフリー対策を抜本的に見直し、世界最高水準のバリアフリー環境を有する高速鉄道の実現のため、車椅子用フリースペースの導入を始めとした、ハード対策・ソフト対策が連携した取り組みを、可及的速やかに実施する。

(1) 車椅子用フリースペースの導入

〔基本的な考え方〕

隣の座席への移乗が困難な方、保護者の付き添いや介助が必要な方など様々な障害の状態に対応し、障害のある方が一般の方と同様にグループで快適に乗車できるよう、車椅子用フリースペースを一般客室に設ける。

〔車椅子スペースの数〕

世界最高水準のバリアフリー環境の実現に当たっては、車椅子使用者がグループで快適に移動や旅行を楽しむための車椅子スペースの数が極めて重要な要素となる。そこで、海外の高速鉄道の事例等を参考にしながら、車椅子用フリースペース内と多目的室内に配置する車椅子スペースの総数を、提供座席数に応じて以下のように設定する。

車椅子スペース数の考え方（グリーン車を除く）

1編成あたりの座席数	車椅子スペース数	備 考
1000席を超える場合	総席数の0.5%※2)以上	多目的室を含む
500～1000席	5席以上	
500席未満	4席以上	

※2) 国際パラリンピック委員会「アクセシビリティガイド(2013年6月)」による競技会場における車椅子座席の割合(一般の大会)

〔具体的な要件〕

以下の具体的な要件を基本として、鉄道事業者において、車両の構造や利用状況などを踏まえて車椅子用フリースペースのレイアウト等を決定する。

- ① 少なくとも2人以上の方が車椅子に乗ったまま窓際で車窓を楽しめること
- ② 車椅子用フリースペースの通路は、乗客やワゴン等の通行に支障のない通路幅を確保すること
- ③ ストレッチャー式車椅子を含む大型の車椅子※3)の方が2人以上で利用可能なこと
※3) 大型の車椅子とは、リクライニング等で1,200mmを超える長さとなる車椅子(最大2,000mmを想定)
- ④ 車椅子使用者の移乗用席を2席以上(座席数500席未満は1席以上)、それに隣接※4)して介助者もしくは同伴者の席を2席以上(座席数500席未満は1席以上)設けること
※4) 車両の構造上の理由等により「隣接」とすることが困難な場合は、「近接」も可とする。

参考) 東海道新幹線においては、車椅子対応座席の位置する11号車(多目的室を含む)を利用する車椅子使用者のうち、隣の座席へ移乗する方と移乗しない方の割合は概ね1:1であり、車椅子使用者の約7割に介助者等が同行している。

〔車椅子用フリースペースに対応したウェブ予約システムの導入〕

既存の車椅子対応座席について車椅子用フリースペースの整備を待たず、一部システムにおいて、ウェブ上での予約・購入を試行的に実施し、使い勝手のよいシステムの導入に向けて、利用実態や利便性等の検証を行う。

車椅子用フリースペースの整備に伴い、座席を伴わない車椅子スペースのみを指定する指定席特急券の予約・販売を行うこととし、また、ウェブ上でも予約・購入手続きが可能なものとする。

〔その他、快適性の向上等〕

車椅子用フリースペースの床面には、車椅子の所在位置を示すマーキング等の改善を図っていくとともに、コンセント、テーブルなどの付属品を設置する場合は、車椅子使用者の快適性を十分考慮する。また、客室ドアセンサーの検知範囲についても、既に一部の新幹線で導入されているような車椅子使用者の居心地に配慮したものとする。

(2) 現在の車椅子対応座席等の予約・販売方法の改善

現在の車椅子対応座席の予約・販売方法を改善し、車椅子使用者の新幹線における利用環境をさらに向上させるべく、以下の対策を講じる。

① 窓口における乗車券類の発券の待ち時間の短縮等

待ち時間の短縮を図るため、介助要員の配備が比較的充実し、かつ設備や環境の整備が整っていると予め確認できる新幹線主要駅間から関係部署の承認を待たずに発券できるようフローの一部を見直す。

また、発券後から乗車までの所要時間についても、引き続き、利用の繁閑に応じた係員の配置や駅における乗車までのプロセスの改善等により、所要時間が短縮できるよう改善を図っていく。

② ウェブ申し込みの改善

中間とりまとめを受け、本年 5 月より全新幹線において、車椅子対応座席のウェブ申し込みができるように改善が図られた。引き続き、申込期限の短縮等によりさらなる利便性の向上を図る。

5-2. 新たな新幹線車両の導入時など中長期的に取り組む事項

今後、特に新型新幹線車両へのフルモデルチェンジのタイミングなど中長期的な検討課題として、以下の事項について検討を行う。

(1) 車椅子用フリースペースの拡充

現在でも一部の新幹線にはグリーン車に車椅子スペースが設けられているが、今回の車椅子用フリースペース(普通車両)の利用状況等を踏まえつつ、座席種別ごと(グリーン車や普通車自由席等)への車椅子用フリースペースの拡充を検討する。^{※5)}

※5) 車両ドア幅や車椅子対応トイレの配置、駅ホームドアのレイアウト変更等の検討をあわせて行う。

(2) 多目的室や車椅子対応トイレ等の見直し

車椅子使用者の意向も踏まえながら、授乳室の整備など車椅子使用者にとっても利便性の高い多目的室の利用環境や介助者と共に使用できる車椅子対応トイレなど車内設備の仕様等について検討する。

6. 今後の取り組みなど

(1) 早期実現に向けた制度改正などの取り組み

国においては、本とりまとめを踏まえて、東京オリンピック・パラリンピックにあわせて車椅子用フリースペースを備えた世界最高水準の新しい新幹線が導入されるよう、移動等円滑化基準やガイドラインを速やかに改正する。鉄道事業者は、改正された移動等円滑化基準やガイドラインに従い、この新しい新幹線の早期整備に努めるとともに、利用者の利便性の向上に努める。

(2) 障害者団体、鉄道事業者間のコミュニケーションの充実

本とりまとめにあたっては、障害者団体と鉄道事業者(実務担当者を含む)との間で頻繁な打ち合わせが行われるなど良好なコミュニケーションのもとで様々な検討が行われた。今後とも、本とりまとめに掲げた対策の早期、且つ、着実な実現に向けて、引き続き、WG等を活用して定期的な意見交換の場を設け、障害者団体、鉄道事業者双方の意思疎通を図るとともに、意見交換を通じて得られた障害者団体の意向等について、新型車両の設計時にできる限り反映させる。

(3) 国民の理解・協力と真の共生社会の実現に向けた意識の醸成

車椅子使用者が快適に移動や旅を楽しむためには、一般客の理解と協力が極めて重要である(例えば、繁忙期に車椅子用フリースペースから複数の車椅子使用者が円滑に降車するための一般客の配慮など)。そこで、国を中心とした関係者が連携のうえで、車椅子用フリースペース導入の背景など新幹線の新たなバリアフリー対策の意義について、広く国民に向けた情報発信に努めるとともに、真の共生社会の実現に向けて、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意識の醸成を図る。

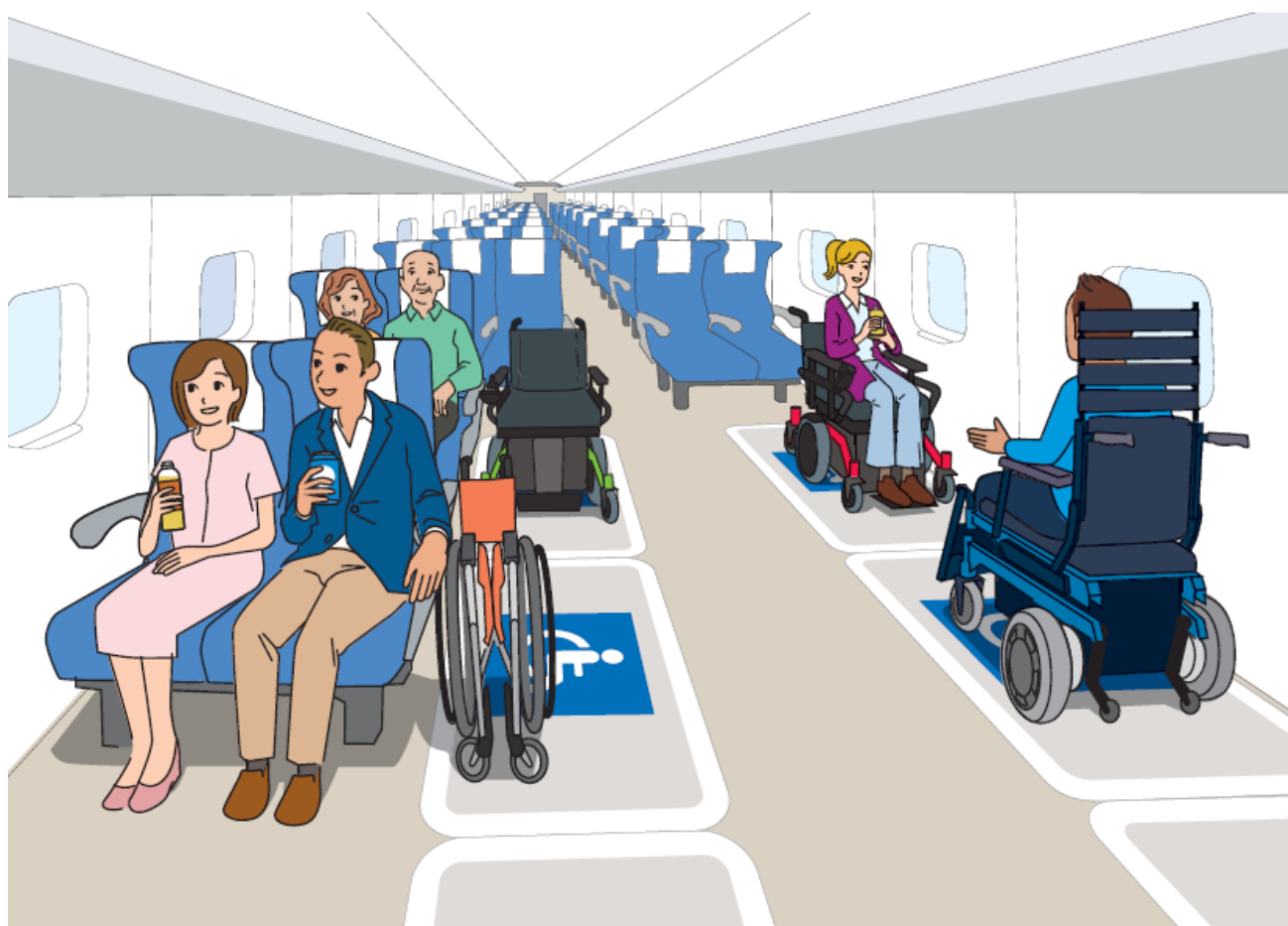
(4) 技術開発の推進と成果の共有

一部の鉄道事業者においては、客室ドアセンサーの検知範囲の改良など車椅子使用者に配慮した設備改良が進められている。鉄道事業者においては、引き続き、車椅子用フリースペースの導入等に向けて、コンセント、テーブルなど車椅子使用者にとって使いやすい設備の仕様等を検討するとともに、その成果について他の鉄道事業者との共有を進める。

(5) おわりに

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行われた新幹線におけるバリアフリー対策の抜本的見直しは、障害者団体と鉄道事業者等における、度重なる真摯な議論により、ここにとりまとめることができた。

今後は、世界各地から多くの方々が訪れる東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、車椅子用フリースペースの導入を始めとして、真の共生社会を象徴し、牽引する、世界最高水準のバリアフリー環境を有する高速鉄道を実現し、この新幹線の素晴らしさを一人でも多くの方が実感できるよう、関係者が一丸となって取り組んでいくこととする。



車椅子用フリースペースのイメージ

1. 検討会等の開催状況

令和元年12月23日	第1回 新幹線のバリアフリー対策検討会の開催
令和2年 1月17日	第1回 新幹線のバリアフリー対策検討WGの開催
令和2年 2月 7日	第2回 新幹線のバリアフリー対策検討WGの開催
令和2年 4月24日	第3回 新幹線のバリアフリー対策検討WGの開催(WEB会議)
令和2年 6月30日	第4回 新幹線のバリアフリー対策検討WGの開催(WEB 会議併用)
令和2年 7月12日	第1回 車椅子用フリースペースの検証のための実証実験
令和2年 8月 3日	第2回 車椅子用フリースペースの検証のための実証実験
令和2年 8月28日	第2回 新幹線のバリアフリー対策検討会の開催

2. 検討会の構成員

【障害者団体】

- ・認定NPO法人DPI日本会議
- ・社会福祉法人日本身体障害者団体連合会
- ・公益社団法人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】

- ・北海道旅客鉄道株式会社
- ・東日本旅客鉄道株式会社
- ・東海旅客鉄道株式会社
- ・西日本旅客鉄道株式会社
- ・九州旅客鉄道株式会社

【国土交通省】

- ・総合政策局
- ・鉄道局

(事務局:鉄道局 総務課 鉄道サービス政策室、技術企画課)