

## 4. 公共交通利用等に関する利用要件の見直し

---

本調査研究において実施した国内及び国外におけるハンドル形電動車椅子の利用に関する調査結果等を踏まえ、ハンドル形電動車椅子における鉄道利用要件及びバス利用について、以下のとおり整理した。

### ハンドル形電動車椅子の鉄道利用要件の見直し

#### 1. 基本的考え方

前回調査（H19年）以降の運用状況、構造要件がない通勤型車両の利用実態、訪日外国人への対応の必要性、更には海外における利用ルールのあり方等を踏まえ、車椅子による鉄道利用にあたっては、これまでの取り扱いを改め、日本人、外国人を問わず、可能な限り、ハンドル形電動車椅子であることのみをもって、手動車椅子やジョイスティック形電動車椅子と比べ利用要件に違いを設けないことを基本的考え方とする。

また、ハンドル形電動車椅子による鉄道利用にあたっては、本人はもとより全ての利用者の安全かつ円滑な鉄道利用が重要であることは言うまでもない。そのことも踏まえて、国土交通省、鉄道事業者、障害者団体等の関係者が、それぞれの役割を自覚の上、以下の内容について取り組むことが重要である。

#### 2. 人的要件について

鉄道利用にあたってハンドル形電動車椅子利用者のみについて、現行の障害者総合支援法に基づく補装具費支給制度又は介護保険法に基づく福祉用具貸与制度により支給・貸与を受けている者とする人的要件については、これら制度に基づいた利用以外にもハンドル形電動車椅子を必要とする障害者等が存在すること、また、現行の運用では外国人利用者の受入れが不可能であることから、廃止する。

ただし、元来、車椅子は無料手回り品の範囲の特例扱いとされていること、また、車椅子自体は障害者等これを必要とする者による利用を想定したものであることを踏まえると、無用の混乱を避ける観点から、鉄道事業者の判断で、車椅子による鉄道利用は車椅子を必要とする人に限るといった周知等を行うことを、排除するものではない。

なお、認知症利用者による事故・トラブルについては、必ずしもハンドル形電動車椅子固有の問題とはいえ、認知症問題については「見守り」による対応が取られていることに鑑

み、国土交通省としては、認知症サポーター制度について鉄道事業者に対し周知を図るものとする。また、国土交通省と鉄道事業者は協力して、認知症利用者に対する声かけ等について、他の利用者への周知・協力の要請に努める。これらに加え、国土交通省は、認知症問題に係る国や社会全体の取組について注視し、必要に応じて適切な措置を講ずるものとする。

### 3. 構造要件について

#### <通勤型車両>

従前の取扱いと同様に全てのハンドル形電動車椅子の利用を可とする。

#### <デッキ付き車両>

客室の利用を前提とする場合、通路スペースが確保されている通勤型車両に比べ、扉や通路など鉄道車両に物理的な制約があること、また、海外においても車椅子の寸法等についての利用要件を定めていることが一般的であることから、現行の7要件のうち、①寸法（全長、全幅）、②回転性能（直角路走行性能、180° 回転性能）については引き続き構造要件として付すこととする。<sup>1</sup>

ただし、速度に関して、従前の構造要件では2 km/h 以下の設定が可能であることとされていたところであり、速度超過は車椅子利用者本人のみならず、他の利用者の安全を損なう恐れがあることから、低速での走行については、構造要件から利用ルールに変更することとする。なお、そもそも日本国内での利用については、道路交通法等の法令が前提であることは言うまでもない。

ガイドラインにおいて、都市間鉄道では、「車椅子使用者の数、車椅子の大きさ等から車椅子に乗車したまま客室内にとどまるスペースが不足する場合は、円滑に利用できるように

---

#### <sup>1</sup>（参考）廃止する要件についての考え方

- ・速度切り替え：事故防止の観点から低速走行の重要性は認められるが、利用実態に照らして通勤型車両とデッキ付き車両とで要件の違いを設けることの合理性が乏しいことから、構造要件から利用ルールに変更する。利用ルールを守らない場合には利用を断ることもある。
- ・鋭利な突起部：ハンドル形電動車椅子に固有の問題ではなく、また、通勤型車両とデッキ付き車両とで要件の違いがあることの合理性が乏しいことから、撤廃する。
- ・クラッチ・取って：通勤型車両や駅構内での運用実態や、車椅子スペースや多目的室内に留置する場合においては他の旅客が通行可能であり非常時の安全性も確保できること等を踏まえて、撤廃する。なお、JISではハンドル形には「クラッチ」や「本体持ち上げ用手すり」が設けられていることとされている。また、ISOでは技術報告書（TR）の中で、駆動系の故障時でも100N（約10kg）以下の力で車椅子を押せることや、トラブル時にはarmrestとfootrestを使って車椅子及びその使用者を持ち上げることを前提にそれらの強度の必要性に言及している。

車椅子スペース近くに多目的室等を設置する。」ことを標準的な整備内容としていることから、ハンドル形電動車椅子の利用について物理的な制約がない場合には、利用者の希望に応じて、客室内への乗車を案内することとする。

#### 4. 利用可能な車両

通勤型車両は、従前の取扱いと同様に全てのハンドル形電動車椅子の利用を可とする。

デッキ付き車両は、前回平成 19 年度調査時の実証実験において物理的に客室等の利用が可能とされた「N700 系と同程度以上の車椅子留置スペース（多目的室含む）、車椅子対応トイレ、通路幅を有する車両<sup>2</sup>」とし、「3.」の構造要件を満たすハンドル形電動車椅子の利用を可とする。

その際、車椅子利用者の希望に応じて、客室・多目的室の予約を認めることが望ましい。

#### 5. 利用可能な鉄道駅

ジョイスティック形電動車椅子、手動車椅子と同様、段差解消駅をハンドル形電動車椅子の利用可能な鉄道駅とすることを原則とする。なお、鉄道事業者は駅の構造上の問題や、工事中などで利用できない時などには、利用できない理由を予めホームページ等で周知した上で、利用者からの問い合わせに対し、具体的に説明することとする。

#### 6. 事故・トラブル等の責任

鉄道事業者においては、安全かつ安定したサービスを提供するため、利用者に起因する事故、トラブル等についても、その未然防止に努めているところであるが、鉄道事業者の対応だけで利用者の安全を確保することは現実的でない。このことを踏まえつつ、鉄道旅客施設、車両内で発生した事故、トラブル等の責任については、当該当事者の自己責任の原則が適用される旨を改めて確認した上で、各者の取組を以下に整理する。

鉄道旅客施設、車両内での走行速度については、ハンドル形電動車椅子であるか否かにかかわらず、利用者本人及び他の利用者の安全確保の観点から速度を抑えることが求められることを鉄道事業者のホームページ等で周知する。また、利用者の事故、トラブル等の未然防止の観点から、他人に危害を与え、または他の物件を損傷する恐れがあると認められる場合

---

<sup>2</sup> 16 頁「表 2-4-4 ハンドル形電動車椅子で利用が可能なデッキ付き車両を有する形式」参照。

なお、表に掲載した車両以外の車両であっても、運用上デッキへの乗車を認めている事例もある。」

には利用を断ることがあり得ることを、併せて周知する。<sup>3</sup>

鉄道旅客施設、車両内で発生した事故、トラブル等の責任については、ハンドル形電動車椅子であるか否かにかかわらず、車椅子使用者以外の旅客と同様に、当該当事者の自己責任の原則が適用される旨<sup>4</sup>を鉄道事業者のホームページ等を活用して周知する。

障害者団体は、上記の自己責任の原則や利用ルール等について、傘下の団体・会員に周知する。

国土交通省は、上記の自己責任の原則や利用ルール等、その他車椅子による鉄道利用について、国民へ周知する。

## 7. 国内外への情報提供

新たな運用の考え方の実効性を確保し、鉄道利用者の安全の確保や無用なトラブル・混乱の回避を図るため、国内外への情報提供が重要であることに鑑み、各者の取組を以下に整理する。

鉄道事業者は、国内、国外に対して全ての車椅子を対象とした上記2～6の対応について、「車椅子、電動車椅子での鉄道利用にあたっての留意事項」（ハンドル形電動車椅子の寸法等の構造要件や低速走行等の利用ルールを含む）としてホームページ等を活用して周知する。

国土交通省においては、日本政府観光局（JNTO）など関係機関の協力も得つつ、海外からの訪日外国人等に対して適切に伝わる方法により、日本国内の関連法令等や各事業者の運用実態を踏まえて、「車椅子、電動車椅子での鉄道利用にあたっての留意事項」（ハンドル形電動車椅子の寸法等の構造要件や低速走行等の利用ルールを含む）として周知する。

## 8. その他

「3.」に記載した構造要件（寸法、回転性能）が確認できないことによるトラブルの軽減や、ハンドル形電動車椅子による円滑な客室利用の拡大に資するため、寸法、回転性能等の諸元を記載したラベルを出荷時又は販売時に貼付するよう、国土交通省は、メーカーや代理店に要請する。

メーカーにおいては、引き続き、デッキ付き車両の利用が可能なハンドル形電動車椅子（タ

---

<sup>3</sup>（参考）○鉄道運輸規程

第二条 旅客、貨主及公衆ハ鉄道係員ノ職務上ノ指図ニ従フベシ

第二十一条 旅客ハ左ニ掲グル行為ヲ為スベカラズ

三 車両、器具其ノ他鉄道ノ設備ヲ損壊スベキ虞アル行為

四 他人ニ危害ヲ及ボスベキ虞アル行為

<sup>4</sup> 当該記述は、一般的な責任の所在に関する原則論を述べているに過ぎず、いかなる場合であっても利用者に責任があることまでを意図するものではない。

イプⅡに相当)の開発・普及に取り組むなど、ユーザーの多様なニーズへの適切な対応に努めることが望まれる。また、購入やレンタル開始時等に、運転習熟のための練習が必要であることの周知徹底や、障害補償、賠償補償といった保険への加入の呼びかけ等に努めることが望まれる。

デッキ付き車両の客室外で物理的スペースが確保できるとき、旅客の意向によっては、当該スペースを利用できることも望ましい。

上記は、ハンドル形電動車椅子による鉄道利用にあたっては、本人はもとより全ての利用者の安全かつ円滑な鉄道利用が重要であることとの考え方に立ち、統一的な要件の検討を行ったものであり、各鉄道事業者が安全に留意しつつ自主的な判断により緩和することを妨げるものではなく、かつ、可能な限り緩和することが望ましい。

また、車両の開発状況、車椅子による鉄道利用の実態、車椅子の鉄道利用環境改善の検討結果も踏まえつつ、必要に応じ、見直すものとする。

## ハンドル形電動車椅子のバス利用について

ハンドル形電動車椅子のノンステップバスの利用に関しては、東京、名古屋、大阪、福岡各地域の大手35社を対象にアンケート調査を行い、そのうち20社から回答があった。

平成19年度調査においては、回答を得た7社中5社からハンドル形電動車椅子の利用を認めているとの回答があったが、今回調査では、20社中5社に留まった。また、利用を認めている場合であっても、車椅子が固定できない、スロープ板が重量に耐えられない、車内での転回が困難、といった理由で利用を断るケースがあるとの回答もあった。

今後、ハンドル形電動車椅子のバス利用については、現状を丁寧に把握した上で、利用のあり方や固定装置等の設備について、検討していくことが求められる。

なお、上記検討が行われるまでの間であっても、各バス事業者においては、安全の確保に留意しつつ、ジョイスティック形電動車椅子と重量や回転性能において差異のないハンドル形電動車椅子が存在することを踏まえ、本調査も参考として、受入れ可能なハンドル形電動車椅子について積極的に受け入れていくことが望ましい。