

第4回 新幹線のバリアフリー ソフト・ハード対策検討WG（合同開催）

日 時：令和2年6月30日（火）16時00分～18時00分

場 所：中央合同庁舎3号館 10階共用会議室（ウェブ会議併用）

－ 議 事 次 第 －

1. 開会

2. 議事

【ソフト対策】

（1）車椅子用対応座席の予約時における対応改善について

【ハード対策】

（2）車椅子用フリースペースのレイアウト等について

（3）ミニ新幹線等における車椅子用フリースペースについて

（4）車椅子用フリースペースの検証のための実証実験について

【その他】

（5）今後の予定について

3. 閉会

〔配付資料一覧〕

議事次第

構成員名簿、出席者名簿

- 資料 1 車椅子対応座席のウェブ申込み期間の短縮（案）
- 資料 2 窓口における待ち時間の短縮について（案）
- 資料 3 新幹線における「車椅子用フリースペース」について
- 資料 4 N700Sの車椅子スペース案（増設に向けた準備工事案）（JR東海資料）
- 資料 5 新幹線のバリアフリー化（DPI日本会議：佐藤事務局長 資料）
- 資料 6 新幹線ハード・ソフトWGへの意見（全国自立生活センター協議会：今村副代表 資料）
- 資料 7 ミニ新幹線等における車椅子用フリースペースについて
- 資料 8 秋田・山形新幹線車椅子スペースについて（全国脊髄損傷者連合会：小林副代表理事 資料）
- 資料 9 車椅子用フリースペースの検証のための実証実験について（案）
- 参考資料 世界の高速鉄道における車椅子スペースの比較について

「ソフト対策検討WG」構成員名簿

(順不同・敬称略)

所属名	部署	役職名	氏名
認定NPO法人DPI日本会議		事務局長	佐藤 聡
全国自立生活センター協議会		副代表	今村 登
社会福祉法人日本身体障害者団体連合会		副会長	小西 慶一
公益社団法人全国脊髄損傷者連合会		副代表理事	小林 光雄
北海道旅客鉄道(株)	鉄道事業本部 CS推進部	部長	伊藤 美由紀
東日本旅客鉄道(株)	サービス品質改革部	執行役員 部長	池田 裕彦
東海旅客鉄道(株)	営業本部	副本部長	榊原 篤
西日本旅客鉄道(株)	CS推進部	部長	長谷川 勝洋
九州旅客鉄道(株)	サービス部、営業部	執行役員 部長	上符 友則
国土交通省	鉄道局技術企画課	課長	岸谷 克己
	鉄道局鉄道サービス政策室	室長	上手 研治
	総合政策局安心生活政策課	課長	奈良 裕信

「ハード対策検討WG」構成員名簿

(順不同・敬称略)

所属名	部署	役職名	氏名
認定NPO法人DPI日本会議		事務局長	佐藤 聡
全国自立生活センター協議会		副代表	今村 登
社会福祉法人日本身体障害者団体連合会		副会長	小西 慶一
公益社団法人全国脊髄損傷者連合会		副代表理事	小林 光雄
北海道旅客鉄道(株)	鉄道事業本部 車両部	副部長	鬼頭 知彰
東日本旅客鉄道(株)	運輸車両部車両技術センター	所長	菊地 隆寛
東海旅客鉄道(株)	総合企画本部投資計画部	執行役員 部長	田遠 洋一郎
西日本旅客鉄道(株)	新幹線車両部	部長	真壁 信一郎
	車両部車両設計室	車両設計室長	則直 久
九州旅客鉄道(株)	新幹線部	部長	中島 英明
国土交通省	鉄道局技術企画課	課長	岸谷 克己
	鉄道局鉄道サービス政策室	室長	上手 研治
	総合政策局安心生活政策課	課長	奈良 裕信

「ソフト対策検討WG」出席者名簿

(順不同・敬称略)

所属名	部署	役職名	氏名
認定NPO法人DPI日本会議		事務局長	佐藤 聡
			工藤 登志子
全国自立生活センター協議会		副代表	今村 登
社会福祉法人日本身体障害者団体連合会		副会長	小西 慶一
公益社団法人全国脊髄損傷者連合会		副代表理事	小林 光雄
北海道旅客鉄道(株)	鉄道事業本部 CS推進部	部長	伊藤 美由紀
東日本旅客鉄道(株)	サービス品質改革部	執行役員 部長	池田 裕彦
		次長	阿部 真臣
東海旅客鉄道(株)	営業本部	副本部長	榊原 篤
西日本旅客鉄道(株)	営業本部	担当部長	財 剛啓
九州旅客鉄道(株)	営業部	担当部長	仲 義雄
国土交通省	鉄道局技術企画課	課長	岸谷 克己
	鉄道局鉄道サービス政策室	室長	上手 研治
	総合政策局安心生活政策課	課長	奈良 裕信

「ハード対策検討WG」出席者名簿

(順不同・敬称略)

所属名	部署	役職名	氏名
認定NPO法人DPI日本会議		事務局長	佐藤 聡
			工藤 登志子
全国自立生活センター協議会		理事長	今村 登
社会福祉法人日本身体障害者団体連合会		副会長	小西 慶一
公益社団法人全国脊髄損傷者連合会		副代表理事	小林 光雄
北海道旅客鉄道(株)	鉄道事業本部 車両部	副本部長	鬼頭 知彰
東日本旅客鉄道(株)	運輸車両部車両技術センター	所長	菊地 隆寛
東海旅客鉄道(株)	総合企画本部投資計画部	執行役員 部長	田遠 洋一郎
西日本旅客鉄道(株)	新幹線車両部	部長	真壁 信一郎
	車両部車両設計室	車両設計室長	則直 久
九州旅客鉄道(株)	新幹線部	部長	中島 英明
国土交通省	鉄道局技術企画課	課長	岸谷 克己
	鉄道局鉄道サービス政策室	室長	上手 研治
	総合政策局安心生活政策課	課長	奈良 裕信

車いす対応座席のウェブ申込み期間の短縮(案)

◆検討の内容

車いす対応座席のウェブ申込みについて、以下の事項についてさらなる利便性の改善に向けた検討が必要。

- ①乗車の3日前までに申込みが必要であること
- ②複数の新幹線を跨いだ利用の場合のウェブ上の予約環境の改善

■対応の方向性

①3日前までに申込みが必要であること

- システムの運用状況を踏まえ、可能な限り短縮を図る(まずは、できるだけ速やかに2日前までの短縮を検討)。

・各社とも運用における申込み後のフローを見直し、手続きの期間の短縮を図る

②複数の新幹線を跨いだウェブでの一括予約

- 各社の申し込みページにおいて、他社の新幹線申込みHPのリンクを掲示するなど、連携を図る。

・利用者のニーズに応じて、他社新幹線の指定席特急券等の受取も可能となることを目指す。

■実現に向けた課題等

①、②共通

- 新型コロナの影響で申込み実績が僅少、平時における利用状況を踏まえることが必要。

窓口における待ち時間の短縮について(案)

◆検討の内容

車椅子対応座席(車椅子専用フリースペース(仮称)含む)の窓口における乗車券類の発券の待ち時間短縮を図る。

■現状

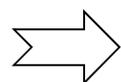
- 新幹線の車いす対応座席の窓口申込時には乗車券類の発券までに待ち時間が発生。
- 窓口において当該座席にかかる乗車券を発券する際、乗車駅・降車駅等での介助の手配が完了し、担当部署からの承認が必要なシステムとなっており、一般席とは異なるプロセスが必要。
- このため、予約時に待ち時間があるため、列車出発時間に近い予約に対応できない事象も発生。

■改善策

- 設備や環境の整備が整っていると確認できる新幹線主要駅間の乗降については、フローの一部を見直すなどして、短時間で発券することで所要時間の短縮を図る。
(現状における窓口での待ち時間10分～60分程度の短縮が図られる※) ※繁忙期の例
 - システム改修や運用改善を図り早期実施を目指す。
- 乗車券類の発売や受け取り、介助する係員の手配、駅内の待機や移動など、乗車駅において必要となる時間確保をしたうえで、無予約の当日乗車であっても可能な限り列車出発時間に近い乗車に対応できるようにする。
 - 介助手配の省力化を進め、より短時間で確実な介助ができる態勢を整える。

■実現に向けた課題等

- 介助要員が限られた駅については引き続き介助の手配の完了が必要。
- 単独乗降をご希望になるご利用者への理解と協力が必要。



今後一部の新幹線の駅間において先行的な実施を検討

新幹線における「車椅子用フリースペース」について

車椅子用フリースペースにおける要件の具体的なイメージ（第3回WG資料 令和2年4月24日）

- ① 少なくとも●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内の通路は、乗客やワゴン等の通行に支障のない通路幅を確保し、車椅子が通路にはみ出さないこと
- ③ ストレッチャー式車椅子を含む大型の車椅子の方が2人以上で利用可能なこと
- ④ 車椅子使用者の移乗用席を●席以上、それに隣接して介助者もしくは同伴者用の席を●席以上設けること

注) 新在直通車両(山形・秋田ミニ新幹線)や短編成の車両等については別途検討が必要

DPI日本会議からの提案（第3回WG資料 令和2年4月24日）

	N700 (1000席以上の車両)	E5 (1000席未満の車両)
9列		
10列		
11列		
12列		
13列		
車いすスペース数	6席(11号車)+1席(多目的室) ※移乗可能 3席(11B・12B・13B) ※同伴者席 3席(11A・12A・13A) ※ストレッチャー型も2台乗車可能(右と左)	4席+1席(多目的室) ※移乗可能 2席(12B・13B) ※同伴者席 2席(12A・13A) ※ストレッチャー型も2台乗車可能(右と左)

【車椅子スペース数の考え方】

- ・1,000席以上は総席数の0.5%以上
- ・500~1,000席未満は5席以上
- ・500席未満は4席



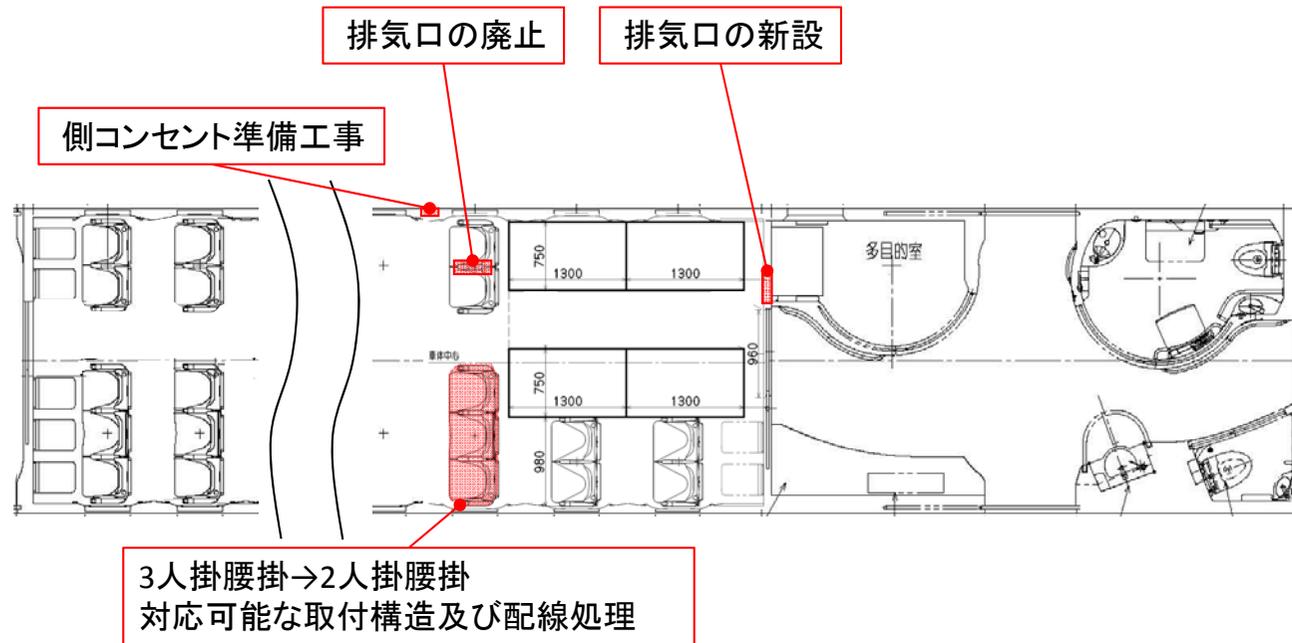
上記を既存の新幹線に当てはめた場合(事務局作成)

車両系	総席数	車椅子スペース	両数
N700S (東海道新幹線)	1,323席	6席+多目的室	16両
E5系・H5系 (北海道新幹線) (東北新幹線)	723席	4席+多目的室	10両
E4系 (上越新幹線)	817席	4席+多目的室	8両
E2系 (上越新幹線)	814席	4席+多目的室	10両
E7・W7系 (北陸新幹線)	924席	4席+多目的室	12両
500系 (山陽新幹線)	557席	4席+多目的室	8両

注) ミニ新幹線等の通路の両側に2席ずつ座席を配置した車両に車椅子フリースペースを設ける場合については別途検討

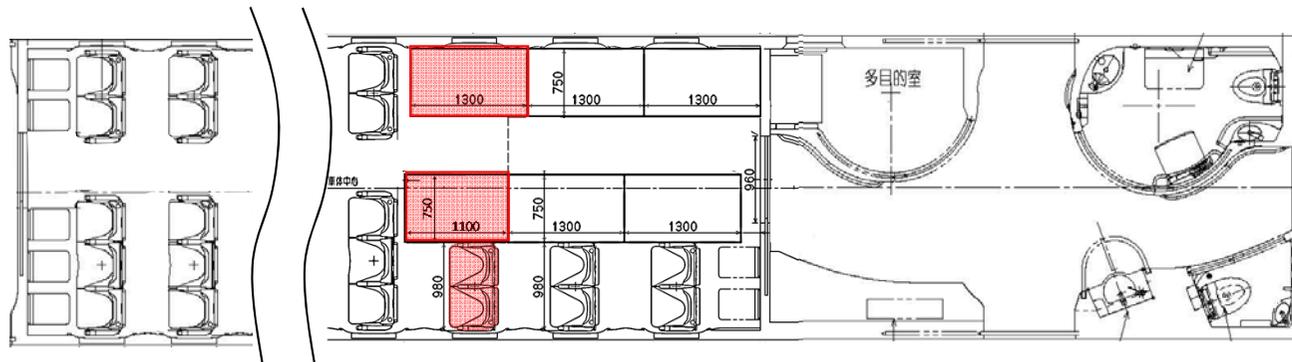
増設に向けた準備工事案(N700Sの間に合う編成から)

⑪号車



需要増となった時の6スペース仕様案

⑪号車



2020年6月30日

新幹線のバリアフリー化 DPI 日本会議佐藤意見

I. ソフト

1. Web 予約

(1) 5月から実施されている新幹線 web 申込みの問題点

- ・ 申込みは web で予約できるが、その他は改善されていない。
- ① ○改善されたところ
 - ・ Web で申し込みできる
- ② ×改善されていないところ
 - ・ 予約完了まで長時間かかる（電話がかかってきて予約をする）
 - ・ Web で購入できない
 - ・ すべてのみどりの窓口で購入できない（特定の窓口でしか購入できない）

(2) Web で予約・購入ができる仕組みへ

- ・ 5月から実施されている現在の web 申込みの仕組みで終わらせるのではなく、一般客と同じように、**web で予約・購入が完結できる仕組み**にしていきたい。
- ・ 近鉄の仕組みのように**駅員配置と予約・購入を分け**、人員配置は必要な人だけ申し込むようにしていきたい。
- ・ 現在、車椅子使用者の50%が一般席を利用しているということだが、その要因は、車椅子用席の予約・購入に手間と時間がかかるため。車椅子用席を増席しても、迅速な予約・購入が実現しないと、せっかく設けた車椅子用席が利用されない。

2. 全てのみどりの窓口での迅速な予約・購入の実現へ

- ・ マルスで車椅子用席の予約状況の確認ができ、窓口での販売は可能。
- ・ 現在は車椅子用席の予約・販売は必ず駅員配置とセットで管理している。乗降車駅での駅員配置が不要の人もこのルートを経ないと切符が購入できず、 unnecessaryな時間がかかっている。
- ・ 車椅子使用者は多様であり、駅員配置が必要な人と必要ない人がいる。一律な対応は改めていただきたい。駅員配置は希望する人のみにして、駅等で申し込む仕組みすれば unnecessaryな時間を省ける。

II. ハード

1. 車椅子用席数

(1) 考え方(再掲)

最低の席数は4席とし、総席数の比率に応じて増やす

- ・ 1,000席以上は総席数の0.5%以上
- ・ 500～1,000席未満は5席以上
- ・ 500席未満は4席

※ ミニ新幹線など小規模な車両でも、車椅子使用者がグループで利用できるように、最低4席以上とする。

【参考】 アメリカの劇場等の車椅子用席数の基準

ADA Standards Chapter 2: Scoping Requirements

Table 221.2.1.1 Number of Wheelchair Spaces in Assembly Areas

Number of Seats Minimum Number of Required Wheelchair Spaces

4 to 25	1 (4~25%)
26 to 50	2 (4~7.7%)
51 to 150	4 (2.7~7.8%)
151 to 300	5 (1.7~3.3%)
301 to 500	6 (1.2~2.0%)
501 to 5000	6, plus 1 for each 150, (0.7~1.4%) or fraction thereof, between 501 through 5000
5001 and over	36, plus 1 for each 200, (0.69~0.71%) or fraction thereof, over 5000

Table 221.2.1.1 Number of Wheelchair Spaces in Assembly Areas

【解説】

5千席以上の劇場等は車椅子用席を約0.7%以上(0.69~0.71%)の比率で整備するように求めているが、席数が少なくなるほどに、比率はより高くなっている(赤字)。小規模なホールでも車椅子使用者が複数で観劇できるように配慮しているためである。

(2) 新幹線の車椅子用席数

- ・ N700 1,323席×0.005=6.6席 ➡ 6席(11号車)+1席(多目的室)=7席
- ・ E5 723席×0.005=3.6席 ➡ 4席+1席(多目的室)=5席
- ・ ミニ新幹線(E3・E6等) 338席程度だが、グループ利用を考慮し4席以上必要

2. 上記の車椅子用席数が必要な理由

(1) 世界最高水準を！

- ・ 諸外国の高速鉄道は車椅子用席が概ね4席だが、総席数は363～1000席程度でN700系1323席の27%～77%程度しかない。
 - フランス：TGV EURO DUPLEX（1018席・0.36%）
 - ドイツ：ICE1（830席・0.48%）
 - イギリス：ユーロスターe320（900席・0.44%）
 - 韓国；KTX-山川（363席・1.4%）※車椅子用席5席**
 - 台湾；700系（989席・0.4%）
- ・ **国際的な水準に合わせるだけでN700系では7席以上は必要**。本検討会が掲げる「世界最高水準のバリアフリー環境を有する高速鉄道の実現」のためには7席以上が不可欠。ぜひとも実現していただきたい。

(2) 車椅子使用者は人口の1%

(3) 将来を見据えた席数を

- ・ JR 東海が4席の算定根拠としているのは、現状の利用客の7割がビジネス系、3割が観光系ということだが、人口比ではなく、障害のある者の就業率が低い現状を根拠にしており、違和感がある。
- ・ 日本の車椅子使用者の社会参画は先進諸国に比べて低い。社会全体のバリアフリー化が進めば、急速に増加が予測される。現在の利用率ではなく、将来的な利用増を見込んだ席数が必要。
- ・ 障害者の就労もすすみ、ビジネス客も車椅子使用者が増える。

(4) 車両は13-20年程度利用する

- ・ 現在の利用状況だけで判断すると、10年、20年後の変化に対応できない。

(5) 本数の少ない路線では次を待てない

- ・ たとえば、静岡駅はのぞみ号が止まらないため、1時間に2本程度しかない。山形・秋田のミニ新幹線も1時間に2本程度。
- ・ 本数が少ない路線では、車椅子使用者がグループで利用する時に、複数の便に分散することが難しくなる。

(5) ミニ新幹線等小規模な車両でも最低4席以上必要

- ・ ミニ新幹線でも、車椅子用席4席以上は必要。

【事例】新幹線ではないですが、このような問題が各地であります

山梨県清里市にバリアフリーペンションがあり、車椅子3人で泊まりに行く。

新宿（特急あずさ） ➡ 小淵沢で小海線に乗り換え ➡ 清里駅

- ① 旧型車両のあずさ(E351)は車椅子用席が1席しかなく、3人が時間をずらして別々のあずさに乗らなければならなかった。あずさは1時間に1本程度しかない。

【資料5】

- ② 小淵沢駅で小海線への乗り換え時間が短い場合は予約を拒否される。小海線に乗るまでに小淵沢駅で1時間半くらい待たなければならない。
- ③ 清里駅は17時以降無人化し、車椅子は17時までしか利用できない。

このような問題があり、車椅子使用者はわずか3人でも、1日かけないと清里に集まれなかった。あずさの新型車両（E353）は車椅子用席が3席設けられ（2号車、9号車、10号車。車椅子用トイレは2号車と9号車にあり）、同じ列車で移動できるようになり、格段に利便性が向上。

同じ問題が地方の新幹線でもあり、ミニ新幹線等小規模な新幹線車両でも、車椅子用席は最低4席以上設けていただきたい。

3. 多目的室を車椅子使用者が予約できるように

- ・ JR 東の新幹線は、多目的室を車椅子使用者が予約できない。予約できるように改善していただきたい。
- ・ すべての新幹線の多目的室を車椅子使用者が予約できるようにしていただきたい。

新幹線ハード・ソフト WG への意見

「6席でも私たちからしてみたら妥協案なんです！」前回WG時の発言補足説明

JIL 今村登

「世界最高水準のバリアフリー環境」とは何か？

中間取りまとめで示された下記の基本方針が、6席案でどのくらい達成できるかのチェック表



<基本方針>

[1]障害のある方が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」(仮称)※1を一般客室の窓際に設ける 等

※1 車椅子用フリースペース(仮称)の要件:

[1]車椅子に乗ったままでも車窓が楽しめるよう窓際に面していること・・・△3席

[2]車椅子が通路にはみ出ることなく通路の通行を阻害しないこと・・・△3席

[3]大型の車椅子の方もグループで利用可能であること・・・・・・・・・・○(状況による)

[4]車椅子使用者の移乗用席、介助者用席、同伴者席が近くに配置されていること・・・△3席

つまり、中間取りまとめで示された要件を満たすのは、11～13列のD・E席を取り外してできたスペース分(3席)しかない。それがJR案(4席)であれば、2席しかないことになり、とても世界最高水準とはいえない。特に「[2]車椅子が通路にはみ出ることなく通路の通行を阻害しないこと」という要件はユーザー側にとって大変重要です。なぜなら、「私はここに居て良いのだ」という安心感が通路にはみ出すことで失われるからです。

私は今までに、ユーロスター、TGV、CFP(スイス鉄道)、ドイツ高速鉄道、KTX(韓国高速鉄道)、アムトラックに乗車したことがあります。共通して感じたのが、この「自分が居て良い空間」という感覚です。それからすると、実証実験をしてみないとわからない部分ではありますが、現在出されている4席なり6席のスペースの取り方は、4席ないし6席全部が埋まった場合、ギリギリの詰め込まれ感を強く感じると思うのです。感覚的な意見で恐縮ですが、他国の列車で感じられたような安心感を得られるのは、11列～13列のC・D・E席を取り除いたスペースに、車椅子ユーザーの席(スペース)は4席分というイメージなのです。

ユーロスター (ロンドン～ブリュッセル)



TGV (パリ～ジュネーブ)



CFF (ジュネーブ～モントルー)



アムトラック (ワシントン DC～NY)



世界最高水準のバリアフリー新幹線(高速鉄道)を目指しての各国比較 (JIL提出資料)

		国	日本						フランス	ドイツ	韓国		台湾	
		車両形式	N700S			E7・W7		E5・H5		TGV	ICE	KTX-1	KTX-山川	700T
		シートレイアウト(車椅子席のある車両)	3席×2席						2席×2席/2席×1席		2席×2席		3席×2席	
		車椅子席(スペース)の座席数案(外国は現状)	現状	6箇所案	4箇所案	現状	4箇所案	現状	4箇所案	現状	現状	現状	現状	現状
		A)全座席定員	1,323席			924席		723席		1,018席/1,112席	830席	935席	363席	989席
座席数	大型の車椅子の方もグループで利用可能であること	①車椅子席(スペース)	2	6	4	1	4	1	4	4	4	2	2	2
		②多目的室	1	1	1	(1)	(1)	(1)	(1)	-	-	-	-	-
		③グリーン車の車椅子席(スペース)	-	-	-	1	1	1	1	?	?	-	-	-
		④自由席の車椅子席(スペース)	-	-	-	-	-	-	-	?	?	-	-	-
		⑤車椅子席(スペース)+多目的室	3	7	5	(3)	(6)	(3)	(6)	4	4	2	2	2
		⑥比率(⑤÷A)	0.23%	0.53%	0.38%	0.32%	0.64%	0.41%	0.82%	0.36%/0.39%	0.48%	0.21%	0.55%	0.20%
		⑦移乗専用席(車椅子のままでは居られないスペース)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	2
		⑧車椅子対応可能席(スペース)+多目的室+移乗専用席	3	7	5	(3)	(6)	(3)	(6)	4	4	5	5	4
		⑨比率(⑧÷A)	0.23%	0.53%	0.38%	0.32%	0.64%	0.41%	0.64%	0.36%/0.39%	0.48%	0.53%	1.37%	0.40%
		席種(自由席・指定席・グリーン席)の選択肢の有無	×	×	×	△	△	△	△	?	?	×	×	×
環境	車椅子に乗ったままでも車窓が楽しめるよう窓際に面していること	窓に面した座席数	-	3	2	-	2	-	2	4	4	2	2	0
		車窓の視界確保(今村の体験)	×	△	△	×	△	×	△	○	○	○	?	?
	車椅子が通路にはみ出ることなく通路の通行を阻害しないこと	車椅子席(スペース)のエリア表示	×	○	○	×	○	×	○	×	×	×	×	○
		回転スペースの確保(今村の体験)	×	?	?	×	?	×	?	○	○	○	?	?
使い勝手	車椅子使用者の移乗用席、介助者用席、同伴者席が近くに配置されていること	移乗用席	1	3	2	1	2	1	2	?	?	3	3	2
		介助者席	1	3	2	1	2	1	2	○	○	○	○	○
	ホームと車両の段差と隙間	単独乗降の可否	△	△	△	△	△	△	△	×	×	×	×	×
	予約&購入方法	ネット予約・購入の可否(現状)	×	×	×	×	×	×	×	△	△	?	?	?
「自分が居てよい空間」と思えるスペース数(今村の主観的印象・想像)		1 (多目的室のみ)	4~5 (多目的室含む)	2~4 (多目的室含む)	△ (多目的室含む)	1~3 (多目的室含む)	△ (多目的室含む)	1~3 (多目的室含む)	4	4	2	2	1	

・上記の中では、ドイツのICEと韓国のKTX-山川が最高水準と目される。総座席数に対する比率、窓際の座席数などの環境要素を含め、世界最高水準を実現するには、N700Sは6席以上(最低基準が6席)が妥当と考える。

・E7、E5系新幹線の多目的室は事前予約不可であること、居住環境(特に座席)がN700系と比べかなり質が落ちることから()付け表記としています。

・現状(N700)では13C(ドア入ってすぐのエリア)は、ドアセンサーに反応しやすい問題から車椅子席としては問題があり、N700Sで改良がなされた。従って、N700S以外の車両の車椅子席で、13Cに順ずる位置を車椅子席とする場合は、N700Sと同様のドアセンサーの改良がなされることを前提条件とする必要がある。

・ホームと車両の段差と隙間(単独乗降の可否)については、日本はホームの形状とユーザーによっては、一部可能なケースもあるので△としているが、根本的解決にはホームの高上げ等が必要となる。

・新幹線は北海道から九州まで乗り継ぐことが可能となっており、グループでの移動のニーズを考慮すれば、全て同数(6席以上)とすることが望ましい。ただそれが厳しい場合は、世界最高水準を実現するために4席を最低基準とし、総座席数の比率に応じて増やすことが妥当と考える。

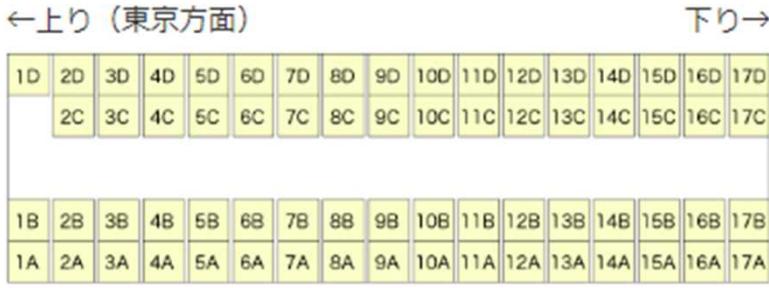
ミニ新幹線等における車椅子用フリースペースについて

ミニ新幹線等の通路の両側に2席ずつ座席を配置した車両に車椅子スペースを設ける場合

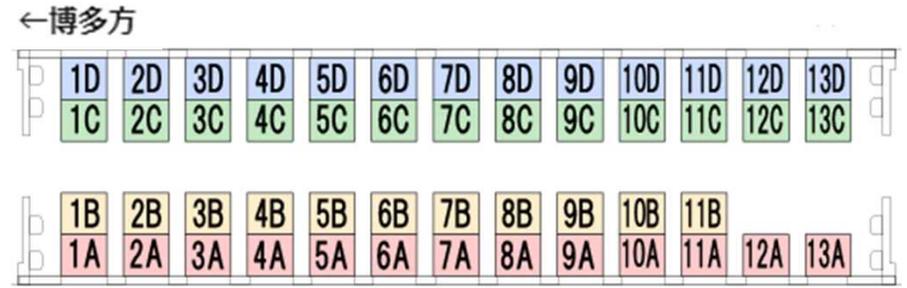
検討事項	<ul style="list-style-type: none"> ○ 介助者用席の配置を、「隣接(隣席)」でなく、「近接(向かい席等)」に確保することについて ○ ストレッチャー式車椅子を含む、必要な車椅子スペース数の考え方について(特に座席定員の少ない場合)
------	--

路線名等		車両形式	座席定員	車椅子スペース※1		多目的室	座席レイアウト	編成両数
				普通車指定席	グリーン車指定席			
ミニ新幹線	秋田新幹線	E6系	330席	1箇所 (12号車)	1箇所 (11号車)	1箇所	全車両において 2席+2席の配列	7両
	山形新幹線	E3系	394席	1箇所 (12号車)	1箇所 (11号車)	1箇所※2	全車両において 2席+2席の配列	7両
フル規格	山陽新幹線 (ひかりレールスター)	700系	571席	1箇所 (7号車)		1箇所	1~3号車:3席+2席 4~8号車:2席+2席	8両
	山陽新幹線 九州新幹線	N700系	546席	1箇所 (7号車)		1箇所	1~3号車:3席+2席 4~8号車:2席+2席	8両
	九州新幹線	800系	372席	1箇所 (5号車)		1箇所	全車両において 2席+2席の配列	6両

※1 令和2年4月1日に施行されたバリフリ基準の改正(車椅子スペース:2箇所以上)は反映していない ※2 多目的室は空き状況により利用可



山形新幹線 E3系(12号車 普通車指定席)



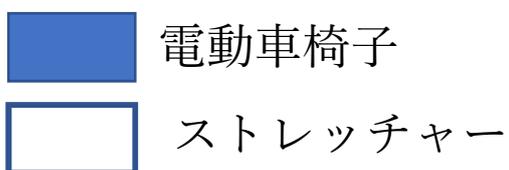
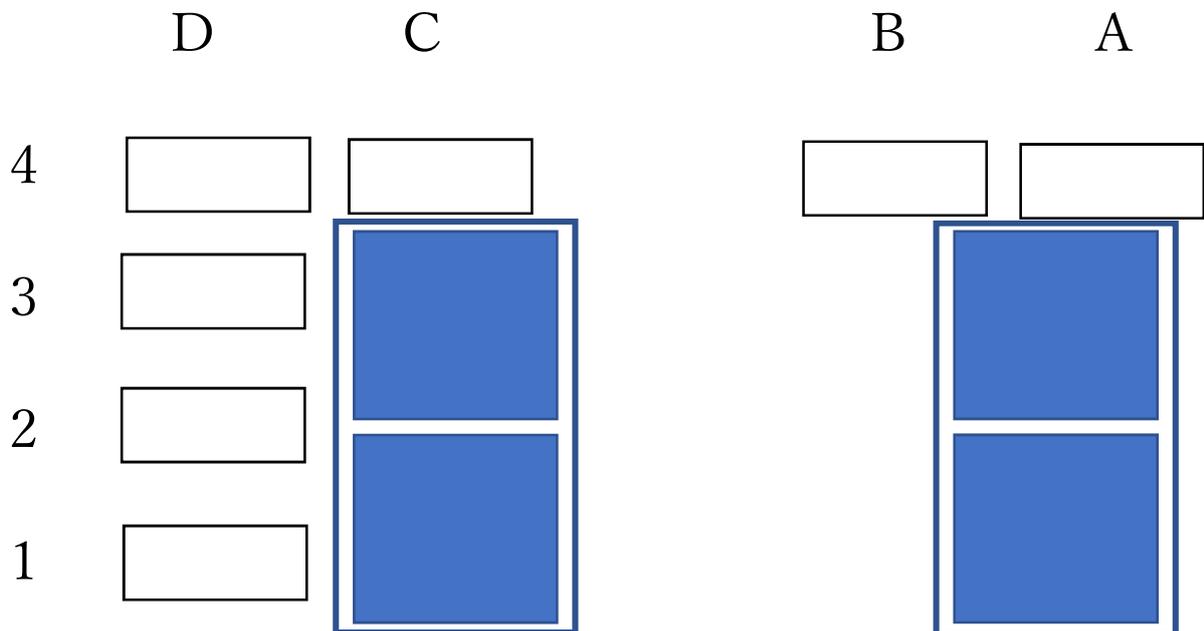
山陽新幹線 700系(7号車 普通車指定席)

秋田・山形新幹線車椅子スペースについて

(全脊連要望)

車椅子用フリースペースのレイアウトについては、ストレッチャー使用者2名や電動車椅子使用者4名の利用を想定。また、グリーン車にも1か所設けていただきたい。

(普通車指定席)



車椅子用フリースペースの検証のための実証実験について(案)

1. 実験目的

車椅子用フリースペースのレイアウト等の検討を行うため、実車(N700S試験車両)による実証実験を行う

2. 実施主体

新幹線のバリアフリー対策検討WG(新幹線を運行する鉄道事業者、障害者団体等により構成。事務局 国土交通省鉄道局)

3. 実施時期

7月中旬(調整中)

4. 実験内容

(1) 試験車両: N700S試験車両

(2) 確認項目:

- ① 各車椅子スペースにおける余裕(縦列配置、ドアセンサーの感知範囲、ストレッチャー式車椅子使用时等を含む)
- ② 車椅子スペース隣接通路の幅等(販売ワゴンの通行状況等)
- ③ 客室ドアから各車椅子スペースまでの動線
- ④ 移乗用席の利便性 など

(3) 車椅子使用者の参加:

移乗される方・移乗が困難な方、手動・電動・ストレッチャー式車椅子など様々なタイプの車椅子使用者

(4) その他:

- ① 新型コロナウイルス感染拡大対策のため、3密の回避やマスク着用、消毒液の配置等を実施
- ② 実証実験において新たに検証が必要となった項目等については、別途、屋内会議室での実験による検証も検討する

世界の高速鉄道における車椅子スペースの比較について

【参考資料】

国	車両形式	座席定員【A】	車椅子スペース		車椅子スペース+多目的室		設置基準等	編成両数(編成長)		
			箇所数※1【B】	比率【B】/【A】	箇所数※1【C】	比率【C】/【A】				
フランス	TGV (EURO DUPLEX) ※2編成連結の場合	1,018・1,112席 ※2、※3	4箇所	0.36% 0.39%	4箇所	0.36% 0.39%	編成長に対する 車椅子スペースの数 (EUにおける技術基準:TSI)	16両 ※客車のみ (400m) ※動力車含む		
									30m未満	1カ所
									30~205m	2カ所
									205~300m	3カ所
ドイツ	ICE (ICE4)	830席	4箇所	0.48%	4箇所	0.48%	300mより長い	4カ所	12両 (346m)	
							205~300m	3カ所		
韓国	KTX-1 (100)	935席	2箇所 (他に移乗用3席)	0.21%	2箇所 (他に移乗用3席)	0.21%	電動車椅子用スペースを2箇所以上設置、手動車椅子使用者の移乗用座席を3箇所以上設置	18両 ※客車のみ (388m) ※動力車含む		
	KTX-山川 (140000)	363席	2箇所 (他に移乗用3席)	0.55%	2箇所 (他に移乗用3席)	0.55%		8両 ※客車のみ (201m) ※動力車含む		
台湾	700T	989席 ※3	2箇所 (他に移乗用2席)	0.20%	2箇所 (他に移乗用2席)	0.20%	電動車椅子2席以上、折りたたみ車椅子2席以上設置	12両 (304m)		

※1:箇所あたり、車椅子スペースは1席
 ※2:TGVには、一等席、バー車両、荷物スペースを撤去・改修し、二等席1,268席を確保したタイプが4編成存在する。
 ※3:出典 ウィキペディア(Wikipedia)