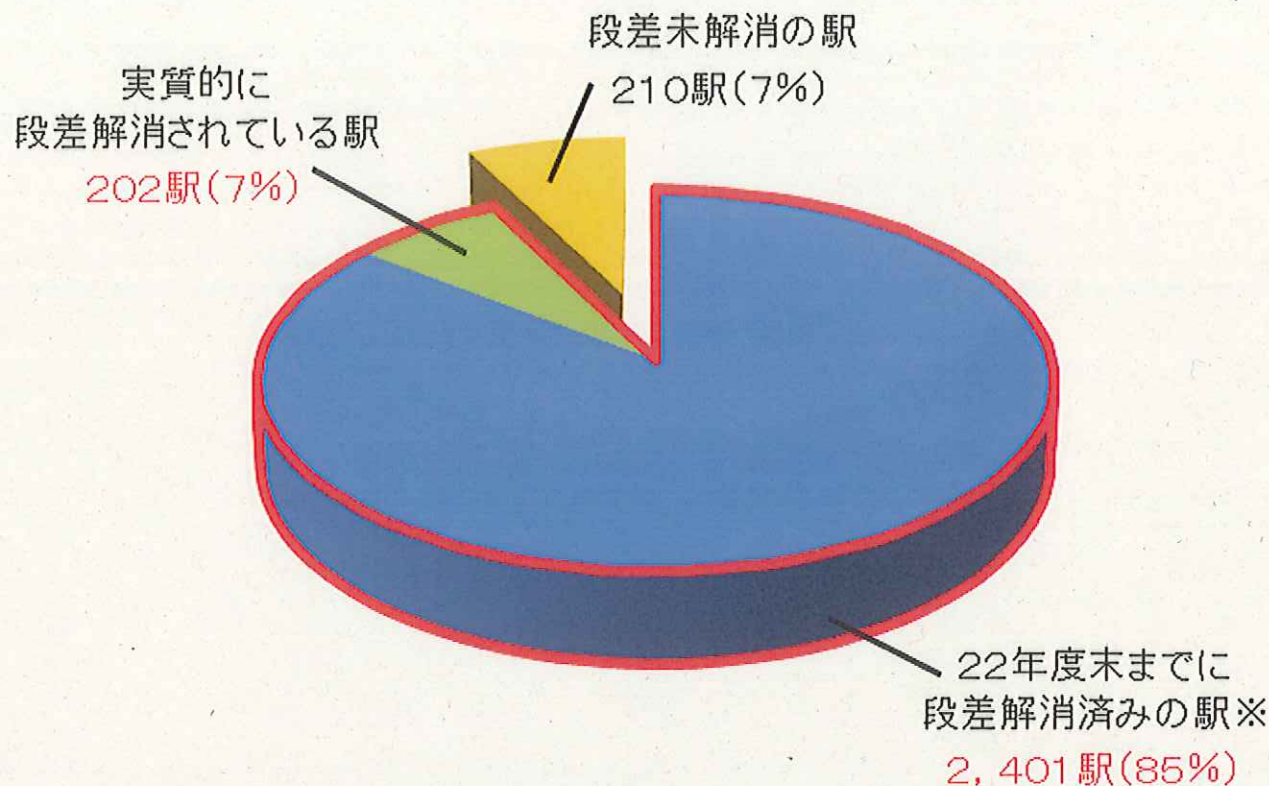


1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の2,813駅のうち、
平成22年度末までに2,603駅で段差解消(進捗率93%)



※エレベーターのドアにガラス窓があるなど、バリアフリー基準に適合している駅

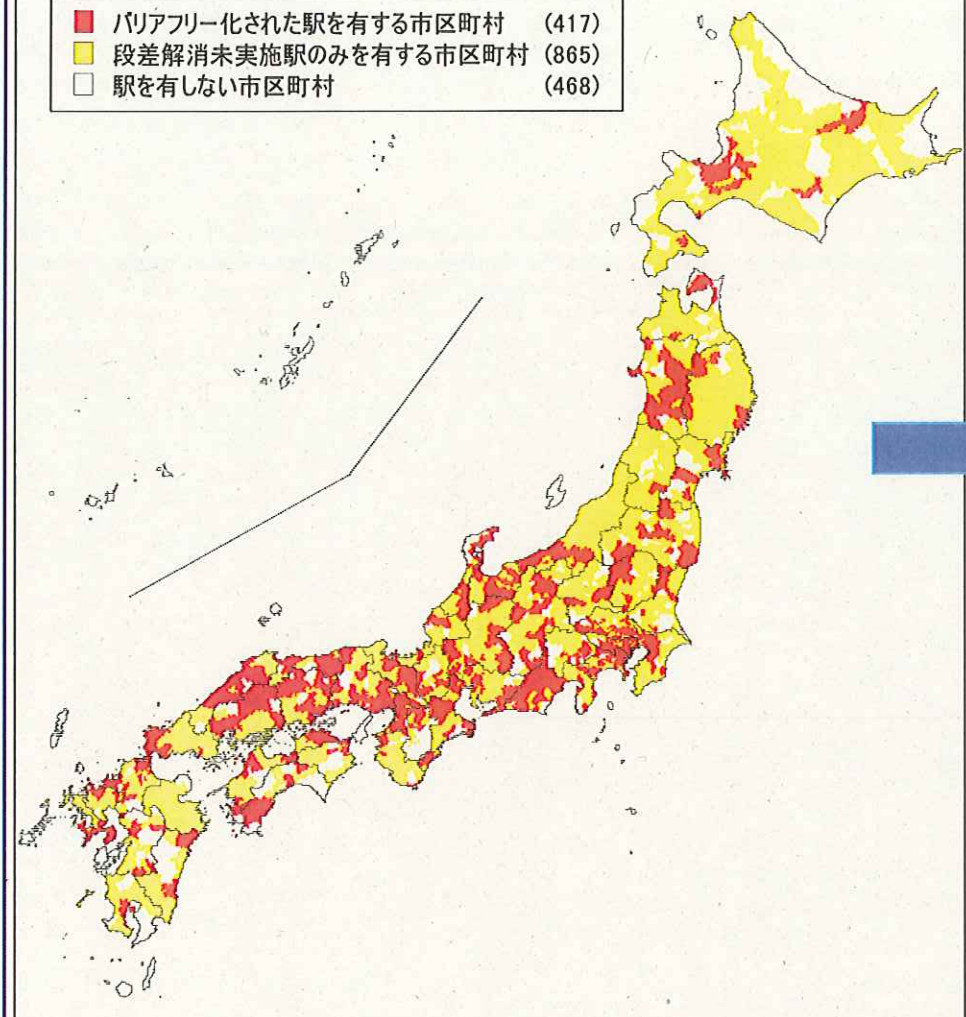
(段差未解消の駅の内容)

○連続立体交差事業などの事業が進行中で、平成23年度以降に段差解消される駅
○段差解消に向けたエレベーター等の整備計画があつて、その費用負担等について鉄道事業者と地方自治体等の関係者の間で工事着手に向けて協議中の駅
○地形上、構造上の理由からエレベーターを設置する場所が確保できない等、段差解消にあたって制約となる技術的な課題があるため、整備計画の策定に向けて検討中の駅

段差解消された駅がある市区町村の推移(平成12→22年度)

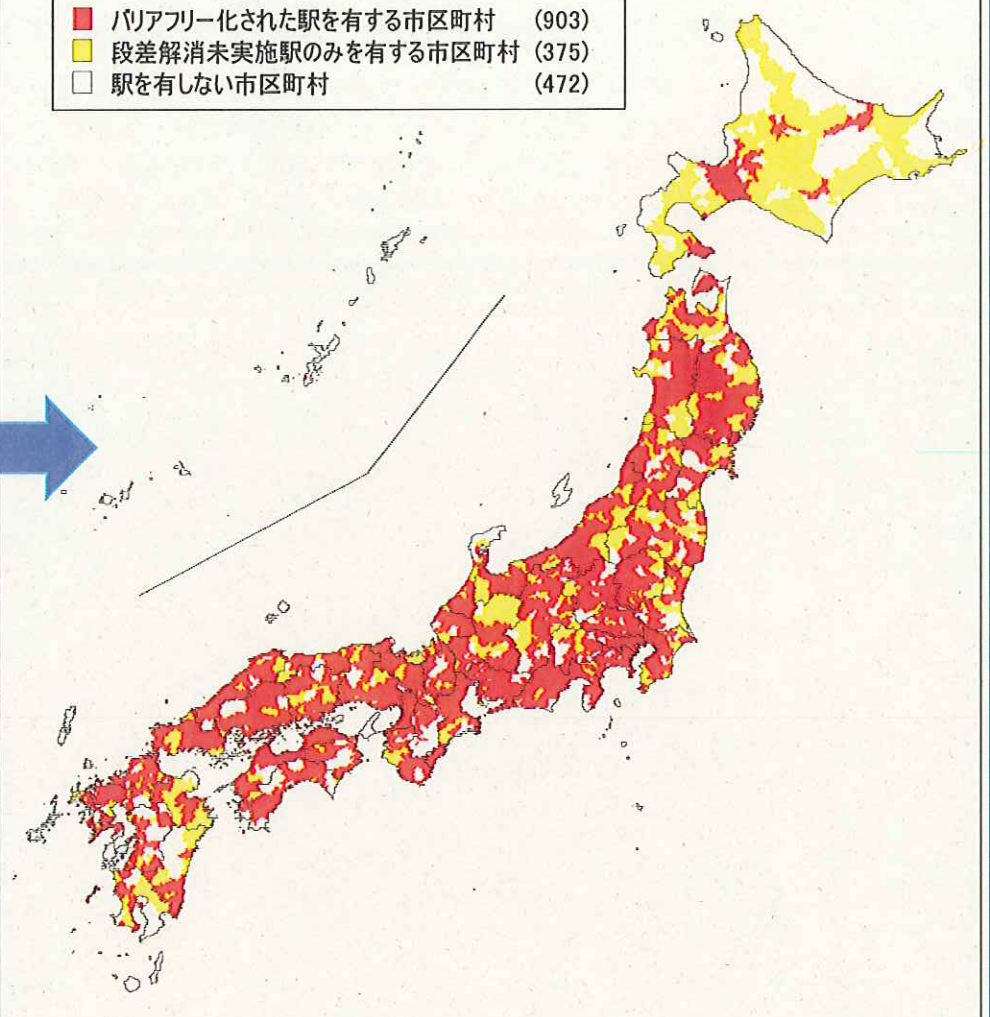
平成12年度末

- バリアフリー化された駅を有する市区町村 (417)
- 段差解消未実施駅のみを有する市区町村 (865)
- 駅を有しない市区町村 (468)



平成22年度末

- バリアフリー化された駅を有する市区町村 (903)
- 段差解消未実施駅のみを有する市区町村 (375)
- 駅を有しない市区町村 (472)



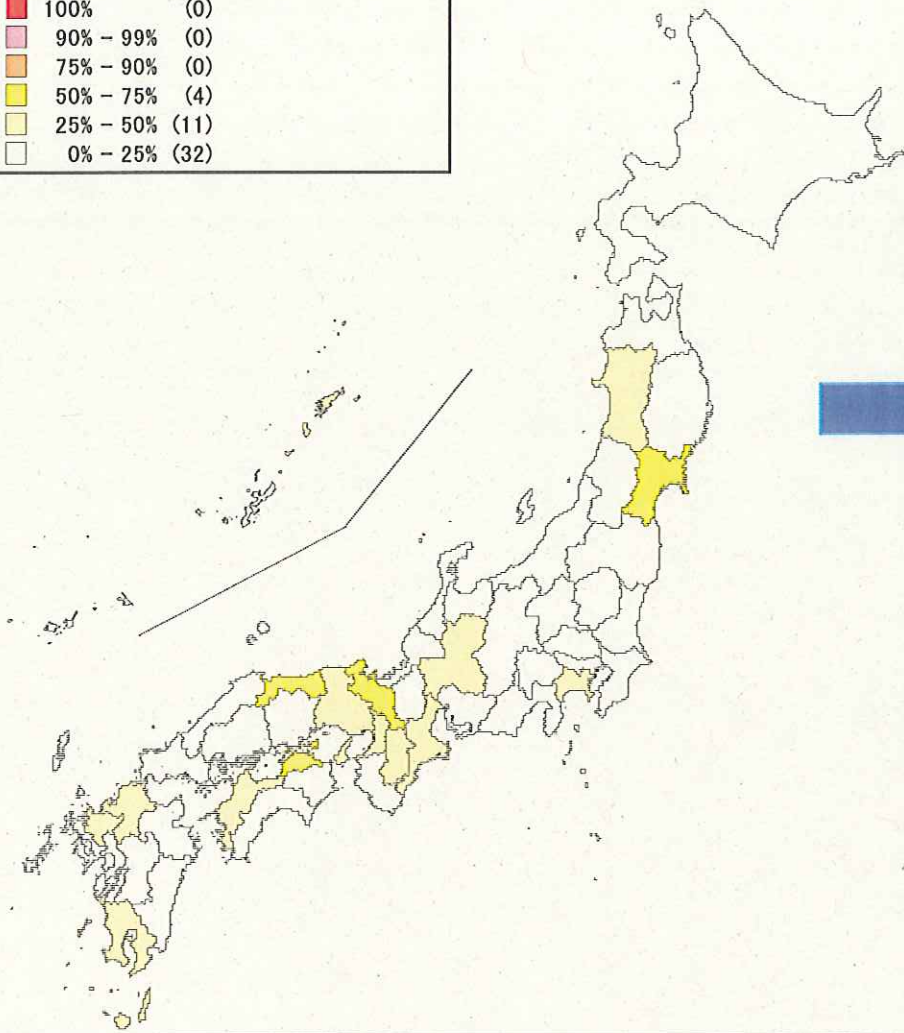
※ 平成22年度末の全国「1,750」の市区町村(市町村のほか東京都特別区の23区を含む)をもとに整理(合併等による数の増減は考慮していない)

都道府県別の5,000人以上の駅における段差解消の推移(平成12→22年度)

平成12年度末

都道府県別の5000人以上駅総数に占める
5000人以上駅の段差解消駅数の割合

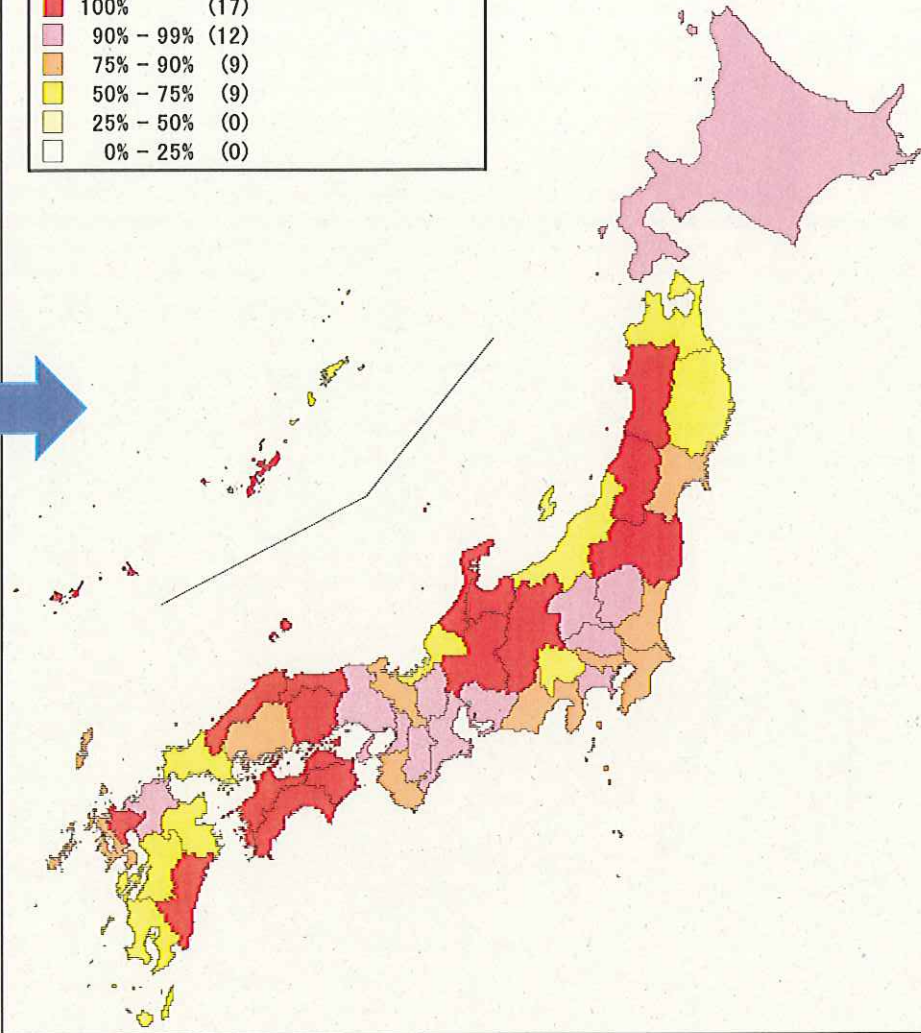
100%	(0)
90 - 99%	(0)
75 - 90%	(0)
50 - 75%	(4)
25 - 50%	(11)
0 - 25%	(32)



平成22年度末

都道府県別の5000人以上駅総数に占める
5000人以上駅の段差解消駅数の割合

100%	(17)
90 - 99%	(12)
75 - 90%	(9)
50 - 75%	(9)
25 - 50%	(0)
0 - 25%	(0)



『地域公共交通確保維持改善事業』（24年度）

【継続分】

306億円

地域公共交通確保維持事業

- ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保維持のため、**地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画**に基づき実施される取組みを、一体的かつ継続的に支援
- ・ 支援にあたっては、**効率化された標準的な事業費等を前提とした事前算定方式**により効果的・効率的な支援を実施

陸上交通

- ・ 地域特性や実情に応じた地域最適な**幹線バス交通**ネットワークと、同ネットワーク等に密接な**地域内の生活交通**を一体的に、その運行を支援



離島交通

- ・ 島民の生活に必要不可欠な**離島航路・航空路**の運航を支援
- ・ 離島航路の構造改善促進に資する公設民営化のための船舶建造等を支援



地域公共交通バリア解消促進等事業

- ・ 個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援する制度

バリアフリー化

- ・ ノンステップバス、福祉タクシーの導入を支援
- ・ 旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援

利用環境の改善

- ・ バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等を支援

地域鉄道の安全性の向上

- ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備等を支援

地域公共交通調査事業

- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等



【復旧・復興分】

26億円

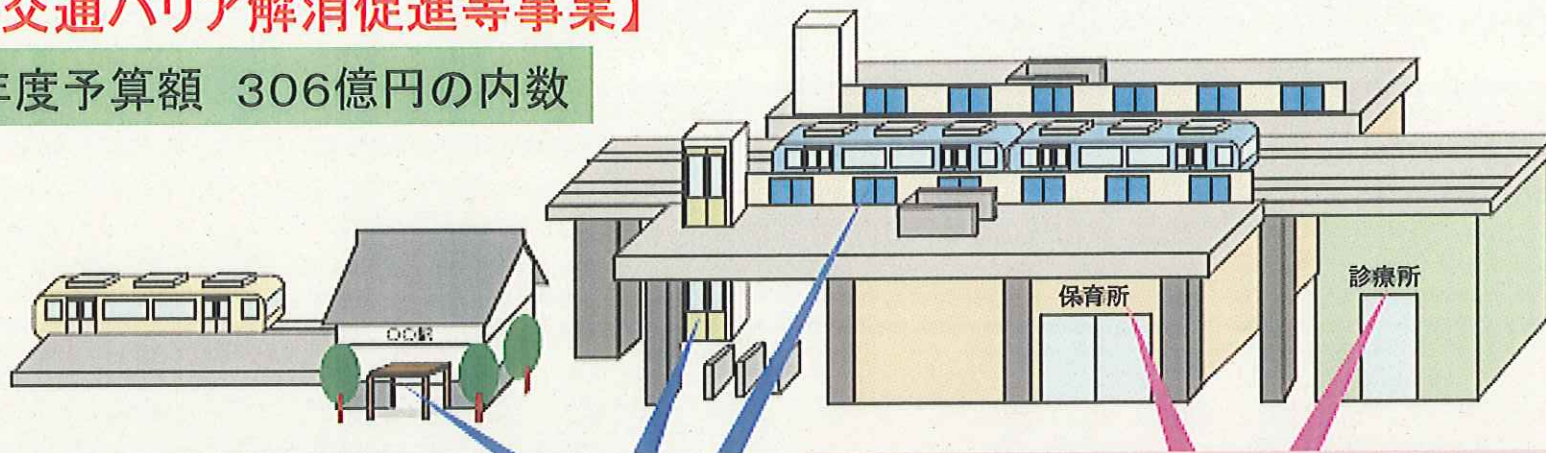
- ・ 東日本大震災の被災地域における幹線バス交通などの確保・維持が困難な状況、地域の移動ニーズが大きく変化している状況、地域の移動手段が欠損した状況等に対応し、地域のバス交通等生活交通の着実・確実な確保・維持を図る。

鉄道駅のバリアフリー化に関する国の補助制度

地域公共交通確保維持改善事業費補助金

【地域公共交通バリア解消促進等事業】

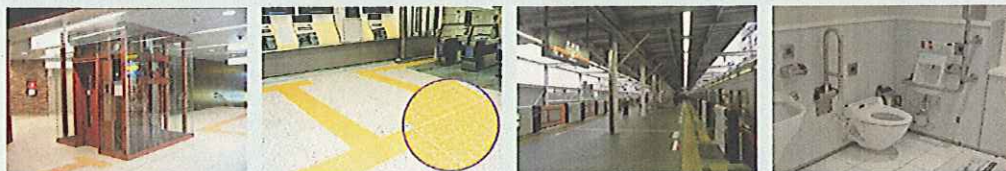
平成24年度予算額 306億円の内数



バリアフリー化設備等整備事業

<対象経費>

- ① 移動等円滑化(鉄道駅におけるバリアフリー化)のための事業
 - エレベーター・スロープ等による段差解消
 - ホームドア・内方線付き点状ブロックによる転落防止
 - 誘導ブロック・障害者対応型トイレの整備 等



- ② 待合・乗継環境の向上(バリアフリー化を含む駅全体の改良)のための事業
 - 駅舎、待合施設、情報提供案内板、ホームページ制作 等



利用環境促進等事業

<対象経費>

- ③ 生活支援機能の向上(鉄道利用者の利便性向上のための保育施設等の整備)のための事業
 - 子育て支援施設、医療施設



- 補助率1/3(地方自治体の協調要件なし)
- 事業の実施主体となる鉄道事業者(利用環境促進等事業はその子会社も含む)に対して補助
- 鉄道事業者の補助申請にあたり、地方自治体等地域の関係者で構成される協議会での議論を経て、計画を策定する必要あり

※ 「鉄道」とは鉄道事業法及び軌道法に基づく事業をいい、「駅」には停留所を含む

※ 地下鉄事業者が行うバリアフリー化設備等整備事業については、別途、「地下高速鉄道整備事業費補助」(平成24年度予算額:164億円の内数)にて支援 - 5 -

鉄道駅等のバリアフリー化促進のためのホームドアシステム及びエレベーターに係る特例措置の創設 (固定資産税・都市計画税)

鉄道駅等のバリアフリー化促進のため、新たに取得する「ホームドアシステム」及び「エレベーター」に係る固定資産税・都市計画税の軽減措置(5年間2/3)を創設する。(平成24年4月1日から平成26年3月31日まで2年間)

施策の背景

旧交通バリアフリー法の施行から10年が経過し、
旅客施設、車両等のバリアフリー化が進展

一方で、鉄道については、物理的制約等による整備困難な駅が存在が顕在化しているほか、バリアフリー化の全国展開やホームドアの設置等、一層促進するための対応が課題

平成32年度末を目標年次とする新たな整備目標(基本方針)を設定(本年3月)

<主な内容>

- ・整備目標の対象駅を1日当たりの平均的な利用客数5000人以上から3000人以上へ拡大
- ・地域の要請及び支援の下で鉄道駅のバリアフリー化を実施する考え方を明記
- ・ホームドアの整備の必要性に言及

ホームドアの整備促進等に関する検討会における中間取りまとめ(本年8月)

<主な内容>

- ・ホームドアについて、1日当たりの平均的な利用客数10万人以上の駅について優先的な対策を実施する旨の数値目標を明示

鉄道駅等におけるバリアフリー化の新たな投資インセンティブが必要

具体的施策

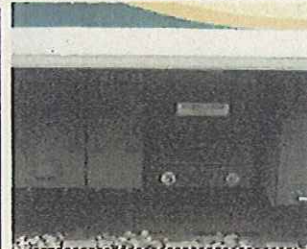
税制改正要望の結果

◆特例措置の対象

- ① ホームドアシステム(ホームドア及び可動式ホーム柵本体、制御装置、定位置停止装置(TASC(地上・車上設備))等)

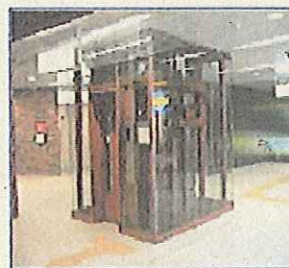


ホームドア



TASC用車上装置

- ② エレベーター



エレベーター

◆特例措置の内容

固定資産税・都市計画税:5年間2/3に軽減
適用期限:平成26年3月31日までの2年間

政策の目標

鉄道駅等のバリアフリー化を一層促進

基本方針に沿った鉄道駅バリアフリーの推進

段差解消の達成率は平成23年度末時点で
2813駅中2638駅(94%)見込み

※)エレベーターの側面がガラス張りになっていない等基準不適合ながらエレベーターが設置されている等の駅を含むと93%達成見込み
※)旧基本方針の1日あたりの平均利用者数が5千人以上の駅のデータ

現時点で整備が困難な駅

- 整備困難駅
- 整備計画策定中の駅

「整備困難駅」は課題の整理とともに、下記の「**創意工夫事例集**」を参考に個別指導

「整備計画策定中の駅」を有する事業者には**早期策定を指導**

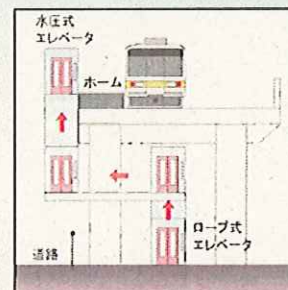
連立事業等とあわせて整備される場合であっても、必要に応じて**ヒアリングを実施**

整備困難駅における創意工夫 事例集

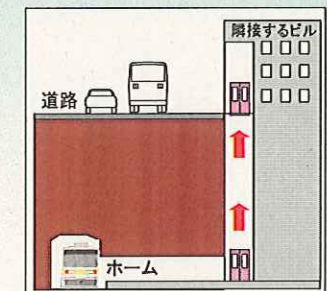
工夫した事例・先進的な事例の発掘調査

エレベーター等メーカーヒアリング

最新の技術開発状況の調査



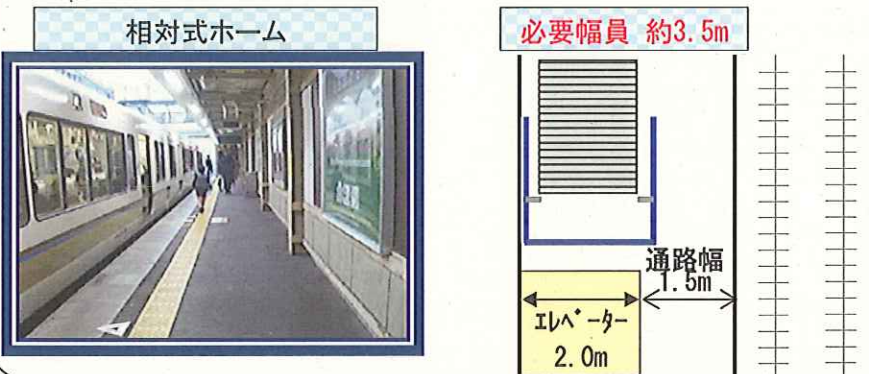
複数のエレベーターを乗継ぐ例



隣接するビルのエレベーターを利用する例

段差解消にあたって制約となる技術的な課題の例

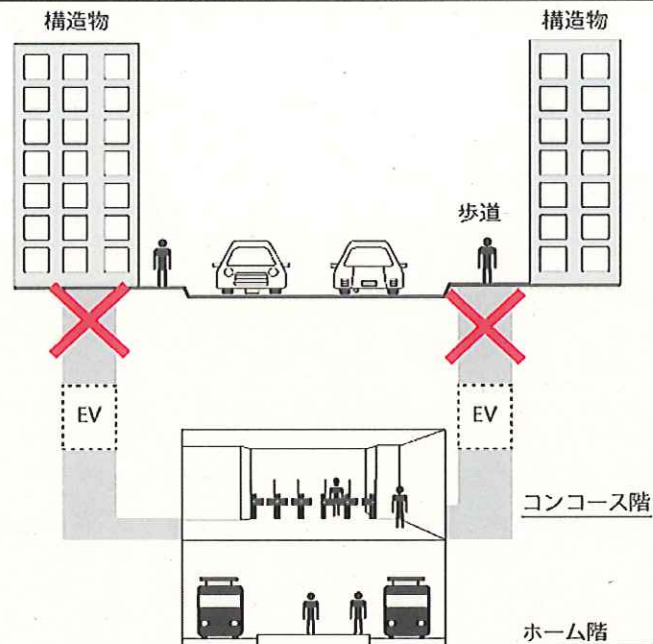
ホーム幅が狭い駅で、エレベーターを設置する
スペースが確保できない例



道路上でホーム幅を確保できない**路面電車**の例



地上部に道路や商業店舗等がある**地下駅**のため、
エレベーターの設置スペースが確保できない例



その他の例

- 地下駅で、トンネル(シールド区間)にある構造のため、エレベーター設置のためにシールド構造に開口部を設けると、強度不足を生じる駅
- 地下駅で、天井が低いため、エレベーターを設置するための高さを確保できない駅
- 新幹線の高架橋が近傍にあるため、運行に影響を及ぼさないよう、柱等の大規模な補強が必要となる駅

等

1. ホームドア等の転落防止対策の優先整備駅の考え方

- 視覚障害者からの要望が高い駅
 - ・駅周辺の視覚障害者の関連施設やホームの状況等を勘案し、優先度や必要な対策等を検討
 - 駅の利用者数が多い駅
 - ・利用者数1万人以上の駅で、ホームでの事故(1,253件)^{注)}の約8割が発生
 - ・このうち、特に利用者数の10万人以上の駅は、一駅当たりの事故発生件数(1.82件/駅)が多い
- 注)平成14～21年度の間にホームから転落又はホーム上で列車と接触により発生した鉄道人身障害事故件数



2. ホームドア等の転落防止対策の進め方

利用者数1万人以上の駅

内方線付きの点状ブロック等の整備を可能な限り速やかに実施

利用者数10万人以上の駅

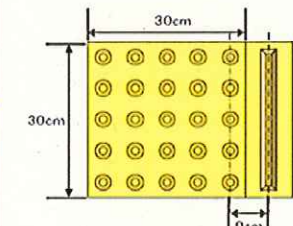
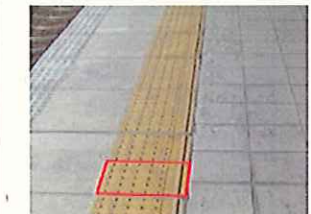
- ホームの状況等(混雑度や形状、事故の発生状況等)を踏まえ、ホームドア又は内方線付き・JIS規格対応の点状ブロックの整備を優先して速やかに実施(点状ブロックは概ね5年で整備)
 - 車両扉位置が一定である等、ホームドア設置が可能な駅は、停車時分の増加やコスト等の課題の検討を踏まえてその整備を優先。この場合、路線や区間単位による整備も検討
- 注)ホームドアの整備が困難な場合は、音声・音響・光等による列車接近警報装置や係員による人的介助等の総合的な対策を可能な限り速やかに実施し、転落防止対策の効果をより一層向上



【ホームドア】

「心のバリアフリー」に関するソフト施策の一体的な推進

- 鉄道係員に対するバリアフリー教育、研修等の人的対応の充実
- 旅客による視覚障害者への声がけやマナー、旅客のホームでの安全に関する教育啓発の強化
- 駅の転落防止対策の状況等、駅に関する視覚障害者への情報提供 等



- ・点状突起25点(5×5)
- ・ホームの内側を表示する線状突起(内方線)あり

【内方線付きJIS規格点状ブロック】

3. 転落防止対策の推進に対する支援

- 国、地方公共団体による必要な支援
- 車両扉位置の相違やコスト低減等の課題に対応可能な新たなホームドア等の研究開発の推進
- 国、地方公共団体、事業者等関係者の連携による視覚障害者の誘導案内、啓発活動等のソフト施策の推進

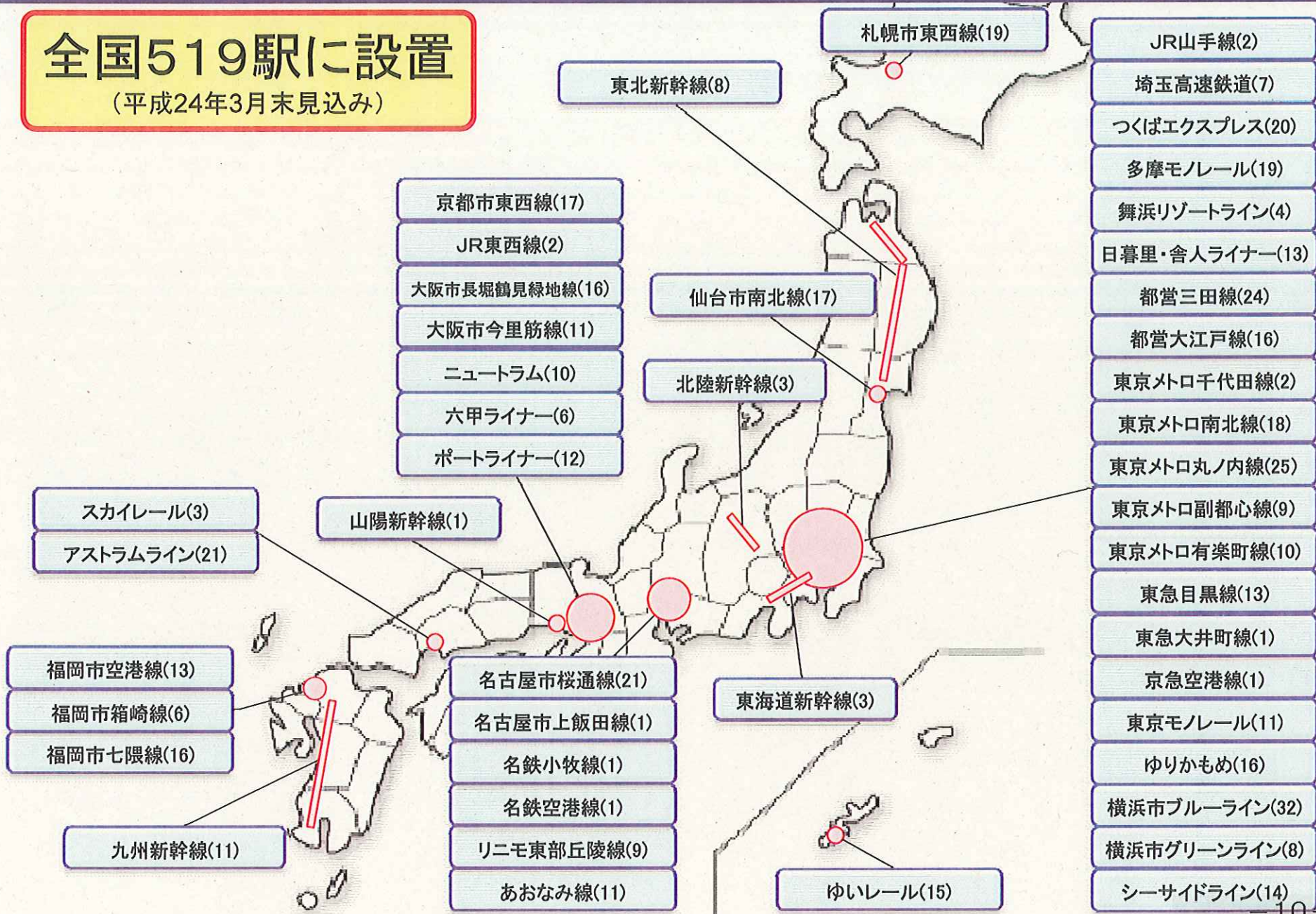
4. 転落防止対策に関する計画の作成・公表

- 今後の転落防止対策の進め方に関する方針、計画について、事業者が安全報告書等により公表

ホームドアの設置状況

全国519駅に設置

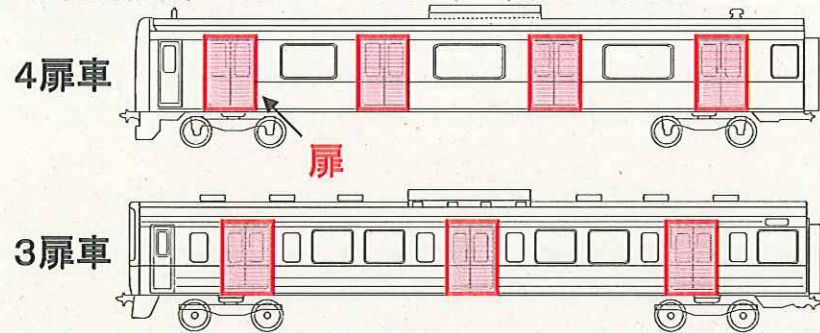
(平成24年3月末見込み)



ホームドア設置のために解決すべき課題

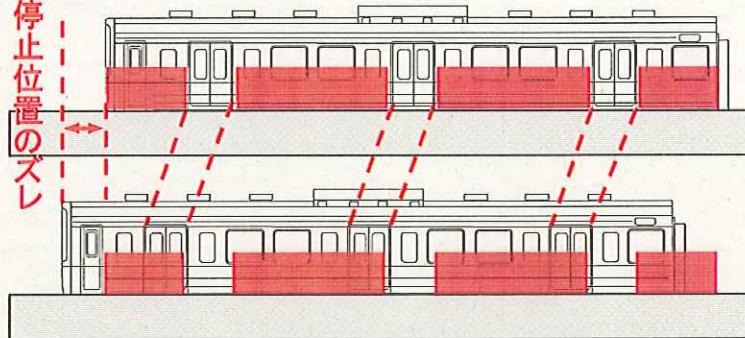
●車両の扉位置の統一化

車両の扉位置とホームドア等の開口部を一致させるため、車両扉の数等を統一したり、扉の位置に合わせ、ホームドア等の開口部の位置を変更できるホームドア等の開発が必要。



●車両の停止位置の精度向上

車両の扉位置とホームドア等の開口部を一致させるため、停車するすべての列車に、定位置に正確に止めるための設備が必要。

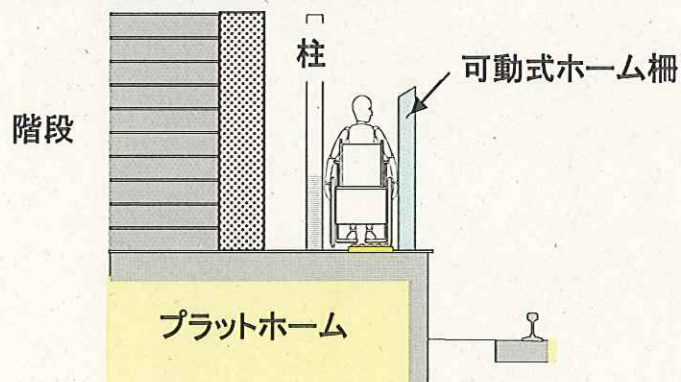


●運行ダイヤに与える影響

ホームドア等の開閉操作のための停車時分の増加等、列車ダイヤへの影響の検証が必要。

●ホームの狭隘な箇所の改修

車いす等が通行できるスペースを確保するため、ホームの狭隘な箇所の改良工事が必要。

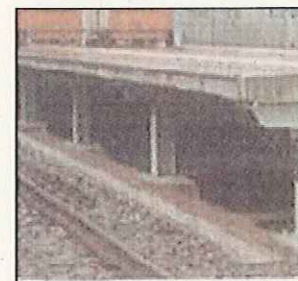


●ホームの補強

盛土やブロック積みなど古いホームは、ホームドア等の設置にあたり、鉄筋コンクリート部材等によるホーム全体の大規模な補強が必要。



盛土式ホーム



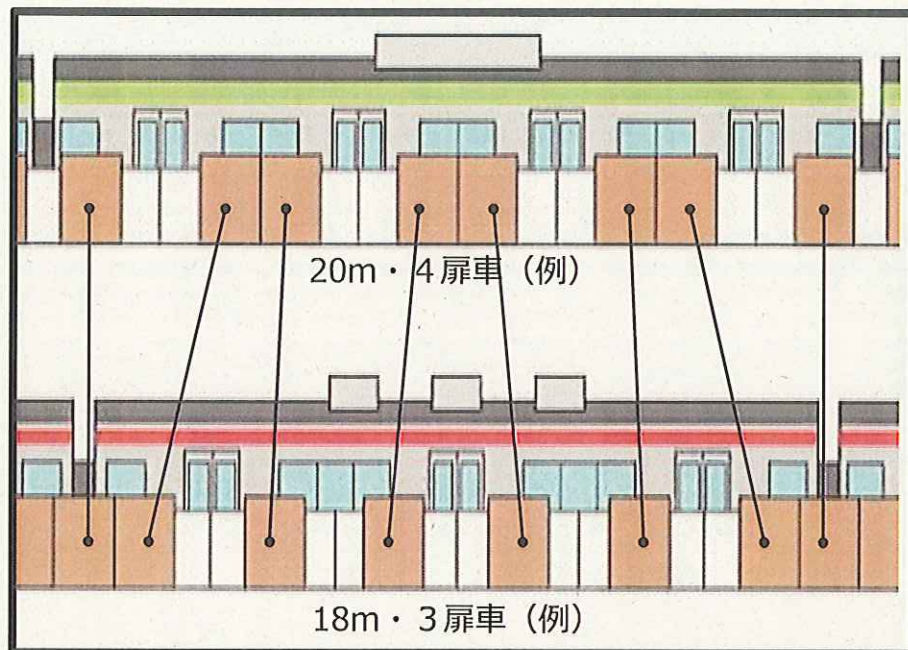
補強されたホーム

●ホームドア等に係る維持管理費

ホームドア等の故障による、列車運行への影響を防ぐため、適切な維持管理が必要。

車両扉位置やコスト低減等の課題に対応した 新しいホームドアの研究開発事例

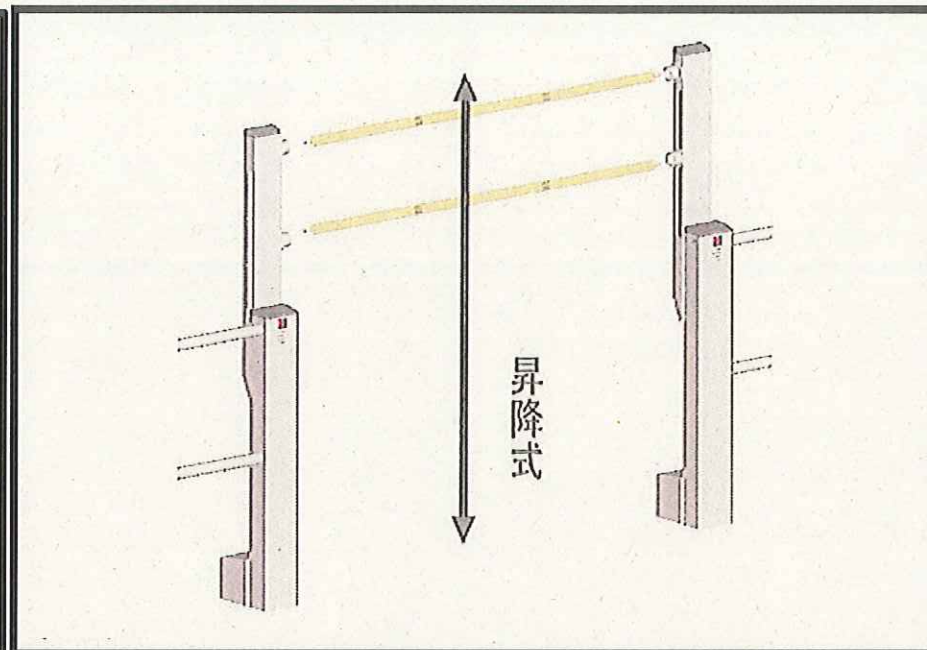
乗降位置可変型ホームドア



車両の扉位置にあわせて、ホームドアの戸袋が移動することにより車両の扉位置が異なる複数タイプの車両に対応が可能。

(鉄道技術開発費補助金による支援 (補助率1/2)
平成23年度予算額：36百万円)

軽設置型 (昇開式) ホームドア



ホームドアを昇降バー方式とすることで軽量化するとともに、昇降バーを任意の長さとするにより、車両の扉位置が異なる複数タイプの車両に対応が可能。

(鉄道技術開発費補助金による支援 (補助率1/2)
平成23年度予算額：5百万円)