

<第2回 都市鉄道における利用者ニーズの高度化等に対応した施設整備促進に関する検討会>

参考資料

目次

1. バリアフリー化の進捗状況（詳細版）	1
2. 「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめ フォローアップ会議 補足資料	6
3. 「ユニバーサルデザイン2020行動計画」補足資料	10
4. 加算運賃の設定状況	12
5. 特定都市鉄道整備事業計画に係る加算運賃の設定状況	13

平成28年3月31日現在

事業者名	1日当たりの平均利用者数が3千人以上の駅				全駅			
	駅数	段差が解消されている駅		駅数	段差が解消されている駅			
		うち基準に適合している設備により段差が解消されている駅 C	B/A*100		うち基準に適合している設備により段差が解消されている駅 C/A*100			
JR北海道	46	37 (80.4%)	34 (73.9%)	435	46	43		
JR東日本	551	494 (89.7%)	482 (87.5%)	1,650	693	669		
JR東海	107	94 (87.9%)	91 (85.0%)	400	204	125		
JR西日本	373	335 (89.8%)	319 (85.5%)	1,194	592	468		
JR四国	14	13 (92.9%)	10 (71.4%)	259	150	44		
JR九州	114	96 (84.2%)	90 (78.9%)	565	190	154		
JR旅客会社6社 小計	1,205	1,069 (88.7%)	1,026 (85.1%)	4,503	1,875	1,503		
東武鉄道	127	123 (96.9%)	121 (95.3%)	196	137	129		
西武鉄道	80	80 (100.0%)	79 (98.8%)	91	85	83		
京成電鉄	58	52 (89.7%)	52 (89.7%)	65	53	53		
京王電鉄	68	68 (100.0%)	68 (100.0%)	68	68	68		
小田急電鉄	70	70 (100.0%)	70 (100.0%)	70	70	70		
東京急行電鉄	86	86 (100.0%)	86 (100.0%)	87	87	87		
京浜急行電鉄	72	72 (100.0%)	72 (100.0%)	72	72	72		
相模鉄道	23	23 (100.0%)	23 (100.0%)	24	24	24		
名古屋鉄道	145	135 (93.1%)	111 (76.6%)	272	241	193		
近畿日本鉄道	156	148 (94.9%)	116 (74.4%)	283	242	136		
南海電気鉄道	63	56 (88.9%)	52 (82.5%)	100	65	56		
京阪電気鉄道	64	64 (100.0%)	60 (93.8%)	88	77	63		
阪急電鉄	87	84 (96.6%)	74 (85.1%)	87	84	75		
阪神電気鉄道	47	42 (89.4%)	42 (89.4%)	49	44	42		
西日本鉄道	31	30 (96.8%)	27 (87.1%)	72	62	31		
大手民鉄15社 小計	1,177	1,133 (96.3%)	1,053 (89.5%)	1,624	1,411	1,182		
東京地下鉄	138	138 (100.0%)	107 (77.5%)	138	138	107		
札幌市交通局	46	46 (100.0%)	43 (93.5%)	46	46	43		
仙台市交通局	29	29 (100.0%)	29 (100.0%)	29	29	29		
東京都交通局	96	96 (100.0%)	58 (60.4%)	96	96	58		
横浜市交通局	40	40 (100.0%)	40 (100.0%)	40	40	40		
名古屋市交通局	85	85 (100.0%)	84 (98.8%)	85	85	84		
京都市交通局	31	31 (100.0%)	31 (100.0%)	31	31	31		
大阪市交通局	100	100 (100.0%)	100 (100.0%)	100	100	100		
神戸市交通局	24	24 (100.0%)	18 (75.0%)	25	25	19		
福岡市交通局	34	34 (100.0%)	34 (100.0%)	35	35	35		
地下鉄10社局 小計	623	623 (100.0%)	544 (87.3%)	625	625	546		
JR、大手民鉄、地下鉄 小計	3,005	2,825 (94.0%)	2,623 (87.3%)	6,752	3,911	3,231		
中小民鉄、路面電車等 小計	537	495 (92.2%)	422 (78.6%)	2,735	1,658	1,039		
鉄軌道全体 合計	3,542	3,320 (93.7%)	3,045 (86.0%)	9,487	5,569	4,270		
(参考) 平成26年度末の数値	3,497	3,227 (92.3%)	2,964 (84.8%)	9,479	5,475	4,188		

- 注) 1. 「基準」とは、公共交通移動等円滑化基準第4条をいう。
 2. 「基準に適合している設備により段差が解消されている駅」とは、開閉とびらに窓があり、かご内に手すり等が設置されているエレベーターなどにより、乗降場ごとに、段差が解消された経路を1以上確保している駅をいう。
 3. 「段差が解消されている駅」とは、乗降場ごとに、高齢者、障害者等の円滑な通行に適する経路を1以上確保している駅をいう。
 4. 新幹線が乗り入れられている在来線の駅であって、在来線の駅を管理する事業者が新幹線の駅も管理する場合、当該在来線の駅に新幹線の駅も含み、全体で「駅」として計上している。新幹線の駅と在来線の駅を別々の事業者が管理する場合は、別駅として計上している。
 5. 2以上の事業者の路線が乗り入れられる駅であって、事業者間の乗換改札口が設けられておらず、改札内で相互乗換えができる場合は、全ての事業者の駅を含めて全体で「駅」として計上している。この場合、代表して1事業者に当該駅を計上している。
 6. ()内は、3千人以上の駅に対する割合(%)を示している。

平成27年度末 鉄軌道駅における誘導ブロッケ設置状況について

事業者名	総駅数	1日当たり の平均利 用者数が 3千人以 上の駅数 A	視覚障害者誘導用ブロッケを設 置している駅数		移動等円滑化基準第9条に適 合しているブロッケを設置して いる駅数				
			うち3千 人以上 の駅数 B	3千人以上の 駅に対する割 合(%) (B/A)*100	うち3千 人以上 の駅数 C	3千人以上 の駅に対す る割合(%) (C/A)*100			
JR北海道	435	46	127	46	100.0%	56	39	84.8%	
JR東日本	1,650	551	1,396	551	100.0%	1,396	551	100.0%	
JR東海	400	107	400	107	100.0%	400	107	100.0%	
JR西日本	1,194	373	792	372	99.7%	610	354	94.9%	
JR四国	259	14	212	14	100.0%	120	12	85.7%	
JR九州	565	114	565	114	100.0%	160	97	85.1%	
JR旅客会社6社	小計	4,503	1,205	3,492	1,204	99.9%	2,742	1,160	96.3%
東武鉄道	196	127	196	127	100.0%	173	127	100.0%	
西武鉄道	91	80	91	80	100.0%	91	80	100.0%	
京成電鉄	65	58	65	58	100.0%	60	55	94.8%	
京王電鉄	68	68	68	68	100.0%	68	68	100.0%	
小田急電鉄	70	70	70	70	100.0%	70	70	100.0%	
東京急行電鉄	87	86	87	86	100.0%	87	86	100.0%	
京浜急行電鉄	72	72	72	72	100.0%	72	72	100.0%	
相模鉄道	24	23	24	23	100.0%	24	23	100.0%	
名古屋鉄道	272	145	260	145	100.0%	208	118	81.4%	
近畿日本鉄道	283	156	277	156	100.0%	164	141	90.4%	
南海電気鉄道	100	63	100	63	100.0%	67	59	93.7%	
京阪電気鉄道	88	64	88	64	100.0%	85	61	95.3%	
阪急電鉄	87	87	87	87	100.0%	87	87	100.0%	
阪神電気鉄道	49	47	49	47	100.0%	48	46	97.9%	
西日本鉄道	72	31	71	31	100.0%	36	27	87.1%	
大手民鉄15社	小計	1,624	1,177	1,605	1,177	100.0%	1,340	1,120	95.2%
東京地下鉄	138	138	138	138	100.0%	138	138	100.0%	
札幌市交通局	46	46	46	46	100.0%	46	46	100.0%	
仙台市交通局	29	29	29	29	100.0%	29	29	100.0%	
東京都交通局	96	96	96	96	100.0%	96	96	100.0%	
横浜市交通局	40	40	40	40	100.0%	40	40	100.0%	
名古屋市交通局	85	85	85	85	100.0%	85	85	100.0%	
京都市交通局	31	31	31	31	100.0%	31	31	100.0%	
大阪市交通局	100	100	100	100	100.0%	100	100	100.0%	
神戸市交通局	25	24	25	24	100.0%	25	24	100.0%	
福岡市交通局	35	34	35	34	100.0%	35	34	100.0%	
地下鉄10社局	小計	625	623	625	623	100.0%	625	623	100.0%
JR、大手民鉄、地下鉄 小計	6,752	3,005	5,722	3,004	100.0%	4,707	2,903	96.6%	
中小民鉄、路面電車等 小計	2,735	537	1,743	504	93.9%	1,086	417	77.7%	
鉄軌道全体 合計	9,487	3,542	7,465	3,508	99.0%	5,793	3,320	93.7%	
(参考) 平成26年度末の数値	9,479	3,497	7,406	3,465	99.1%	5,620	3,268	93.5%	

注) 1. 新幹線が乗り入れている在来線の駅であって、在来線の駅を管理する事業者が新幹線の駅も管理する場合、当該在来線の駅に新幹線の駅も含み全体で駅として計上している。新幹線の駅と在来線の駅を別々の事業者が管理する場合は、別駅として計上している。
 2. 2以上の事業者の路線が乗り入れる駅であって、事業者間の乗換改札口が設けられておらず、改札内で相互乗換えが可能な場合は、全ての事業者の駅を含めて全体で駅として計上している。この場合、代表して1事業者に当該駅を計上している。

平成28年3月31日現在

平成27年度末 鉄軌道駅におけるトイレ設置状況について

平成28年3月31日現在

事業者名	総駅数	トイレを設置している駅数		車いす使用者対応型トイレを設置している駅数			移動等円滑化基準第13条から第15条に適合するトイレを設置している駅数		
		うち3千人以上の駅数 A	うち3千人以上の駅数 B	トイレを設置している駅に対する割合(%) (B/A)*100	うち3千人以上の駅数 C	トイレを設置している3千人以上の駅に対する割合(%)			
JR北海道	435	233	43	44	34	79.1%	39	34	79.1%
JR東日本	1,650	1,256	514	514	458	89.1%	499	456	88.7%
JR東海	400	265	106	99	93	87.7%	96	91	85.8%
JR西日本	1,194	853	346	326	291	84.1%	298	280	80.9%
JR四国	259	179	14	37	13	92.9%	23	11	78.6%
JR九州	565	384	104	126	84	80.8%	74	59	56.7%
JR旅客会社6社	4,503	3,170	1,127	1,146	973	86.3%	1,029	931	82.6%
東武鉄道	196	194	126	127	120	95.2%	127	120	95.2%
西武鉄道	91	90	80	79	76	95.0%	73	72	90.0%
京成電鉄	65	65	58	47	46	79.3%	47	46	79.3%
京王電鉄	68	67	67	66	66	98.5%	65	65	97.0%
小田急電鉄	70	70	70	70	70	100.0%	69	69	98.6%
東京急行電鉄	87	82	82	81	81	98.8%	81	81	98.8%
京浜急行電鉄	72	69	69	69	69	100.0%	69	69	100.0%
相模鉄道	24	24	23	24	23	100.0%	24	23	100.0%
名古屋鉄道	272	160	123	94	90	73.2%	87	85	69.1%
近畿日本鉄道	283	259	155	145	129	83.2%	119	117	75.5%
南海電気鉄道	100	100	63	62	57	90.5%	54	52	82.5%
京阪電気鉄道	88	69	61	63	59	96.7%	52	50	82.0%
阪急電鉄	87	87	87	82	82	94.3%	58	58	66.7%
阪神電気鉄道	49	47	47	45	45	95.7%	44	44	93.6%
西日本鉄道	72	72	31	36	30	96.8%	23	18	58.1%
大手民鉄15社	1,624	1,455	1,142	1,090	1,043	91.3%	992	969	84.9%
東京地下鉄	138	137	137	134	134	97.8%	134	134	97.8%
札幌市交通局	46	46	46	46	46	100.0%	46	46	100.0%
仙台市交通局	29	29	29	29	29	100.0%	29	29	100.0%
東京都交通局	96	96	96	96	96	100.0%	96	96	100.0%
横浜市交通局	40	40	40	40	40	100.0%	27	27	67.5%
名古屋市交通局	85	85	85	85	85	100.0%	85	85	100.0%
京都市交通局	31	31	31	31	31	100.0%	18	18	58.1%
大阪市交通局	100	100	100	100	100	100.0%	98	98	98.0%
神戸市交通局	25	25	24	25	24	100.0%	25	24	100.0%
福岡市交通局	35	35	34	35	34	100.0%	29	28	82.4%
地下鉄10社局	625	624	622	621	619	99.5%	587	585	94.1%
JR、大手民鉄、地下鉄 小計	6,752	5,249	2,891	2,857	2,635	91.1%	2,608	2,485	86.0%
中小民鉄、路面電車等 小計	2,735	1,433	428	712	358	83.6%	426	269	62.9%
鉄軌道全体 合計	9,487	6,682	3,319	3,569	2,993	90.2%	3,034	2,754	83.0%
(参考) 平成26年度末の数値	9,479	6,648	3,263	3,478	2,922	89.5%	2,948	2,675	82.0%

注) 1. 新幹線が乗り入れている在来線の駅であって、在来線の駅を管理する事業者が新幹線の駅も管理する場合、当該在来線の駅に新幹線の駅も含み全体で1駅として計上している。新幹線の駅と在来線の駅を別々の事業者が管理する場合は、別駅として計上している。

2. 以上の事業者の路線が乗り入れる駅であって、事業者間の乗換改札口が設けられておらず、改札内で相互乗換えができる場合は、全ての事業者の駅を含めて全体で1駅として計上している。この場合、代表して1事業者に当該駅を計上している。

平成28年3月31日現在

事業者名	総駅数	1日当たりの平均利用者が3千人以上の駅数	移動等円滑化基準第10条から第12条に適合する案内設備を設置している駅数		移動等円滑化基準第19条に適合する折幅改札口を設置している駅数		移動等円滑化基準第17条に適合する身体障害者対応券売機を設置している駅数		移動等円滑化基準第20条第1項第6号から第8号に適合する転落防止のための設備を設置している駅数	
			うち3千人以上の駅数	うち3千人以上の駅数	うち3千人以上の駅数	うち3千人以上の駅数	うち3千人以上の駅数			
JR北海道	435	46	42	36	123	45	50	43	107	43
JR東日本	1,650	551	333	313	930	550	913	551	1,302	549
JR東海	400	107	97	93	194	107	143	107	400	107
JR西日本	1,194	373	259	251	727	365	454	330	803	359
JR四国	259	14	8	8	108	14	61	14	127	12
JR九州	565	114	75	48	203	93	201	112	218	104
JR旅客会社6社	4,503	1,205	814	749	2,285	1,174	1,822	1,157	2,957	1,174
東武鉄道	196	127	113	112	196	127	82	76	196	127
西武鉄道	91	80	72	72	91	80	91	80	91	80
京成電鉄	65	58	65	58	65	58	52	51	65	58
京王電鉄	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
小田急電鉄	70	70	68	68	70	70	70	70	70	70
東京急行電鉄	87	86	56	55	87	86	87	86	87	86
京浜急行電鉄	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72
相模鉄道	24	23	8	8	24	23	24	23	24	23
名古屋鉄道	272	145	84	79	259	144	239	144	271	145
近畿日本鉄道	283	156	74	73	265	156	240	155	276	156
南海電気鉄道	100	63	52	51	99	63	64	50	100	63
京阪電気鉄道	88	64	67	63	83	64	40	39	88	64
阪急電鉄	87	87	80	80	87	87	86	86	87	87
阪神電気鉄道	49	47	43	43	46	46	47	47	49	47
西日本鉄道	72	31	11	9	67	31	46	31	72	31
大手民鉄15社	1,624	1,177	933	911	1,579	1,175	1,328	1,078	1,616	1,177
東京地下鉄	138	138	76	76	138	138	62	62	138	138
札幌市交通局	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46
仙台市交通局	29	29	20	20	29	29	29	29	29	29
東京都交通局	96	96	93	93	96	96	49	49	96	96
横浜市交通局	40	40	11	11	40	40	27	27	40	40
名古屋市交通局	85	85	80	80	85	85	85	85	85	85
京都市交通局	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
大阪市交通局	100	100	43	43	100	100	100	100	100	100
神戸市交通局	25	24	25	24	25	24	25	24	25	24
福岡市交通局	35	34	18	17	35	34	35	34	35	34
地下鉄10社局	625	623	443	441	625	623	489	487	625	623
JR、大手民鉄、地下鉄 小計	6,752	3,005	2,190	2,101	4,489	2,972	3,639	2,722	5,198	2,974
中小民鉄、路面電車等 小計	2,735	537	458	260	897	424	604	352	1,307	475
鉄軌道全体 合計	9,487	3,542	2,648	2,361	5,386	3,396	4,243	3,074	6,505	3,449

- (注) 1. 新幹線が乗り入れている在来線の駅であって、在来線の駅を管理する事業者が新幹線の駅も管理する場合、当該在来線の駅に新幹線の駅を含み全体で1駅として計上している。新幹線の駅と在来線の駅を別々の事業者が管理する場合は、別駅として計上している。
2. 2以上の事業者の路線が乗り入れる駅であって、事業者間の乗換改札口が設けられておらず、改札内で相互乗換えができる場合は、全ての事業者の駅を含めて全体で1駅として計上している。この場合、代表して1事業者に当該駅を計上している。

(参考) 平成27年度末 内方線付き点状ブロッック等の整備状況について

平成28年3月31日現在

項目	1日当たりの平均利用者数が10万人以上の駅数(A)	1日当たりの平均利用者数が10万人以上の駅のうちホームドア若しくは可動式ホーム柵、又は内方線付き点状ブロッックの整備駅数(B) ^{※1}	ホームドア若しくは可動式ホーム柵整備駅数		整備率(B/A)	1日当たりの平均利用者数が1万人以上の駅数(C)	1日当たりの平均利用者数が1万人以上の駅のうちホームドア若しくは可動式ホーム柵、又は内方線付き点状ブロッックの整備駅数(D) ^{※1}	ホームドア若しくは可動式ホーム柵整備駅数		整備率(D/C)
			ホームドア整備駅数	内方線付き点状ブロッック整備駅数 ^{※2}				ホームドア整備駅数	内方線付き点状ブロッック整備駅数 ^{※2}	
JR北海道	1	1	0	1	100.0%	14	14	0	14	100.0%
JR東日本	91	91	18	73	100.0%	355	165	23	142	46.5%
JR東海	5	5	3	2	100.0%	50	50	6	44	100.0%
JR西日本	14	10	2	8	71.4%	195	89	8	82	45.6%
JR四国	0	0	0	0	----	5	1	0	1	20.0%
JR九州	1	1	0	1	100.0%	37	21	0	21	56.8%
JR旅客会社6社 小計	112	108	23	85	96.4%	656	340	37	304	51.8%
東武鉄道	9	9	3	6	100.0%	97	54	3	51	55.7%
西武鉄道	5	5	1	4	100.0%	67	55	1	54	82.1%
京成電鉄	1	1	0	1	100.0%	38	26	0	26	68.4%
京王電鉄	5	5	3	2	100.0%	58	58	5	53	100.0%
小田急電鉄	11	10	1	9	90.9%	61	59	1	58	96.7%
東京急行電鉄	19	18	9	9	94.7%	81	80	22	58	98.8%
京浜急行電鉄	4	4	0	4	100.0%	56	41	1	40	73.2%
相模鉄道	2	1	1	1	50.0%	22	21	1	21	95.5%
名古屋鉄道	2	2	0	2	100.0%	40	25	1	24	62.5%
近畿日本鉄道	4	4	0	4	100.0%	72	42	0	42	58.3%
南海電気鉄道	1	1	0	1	100.0%	26	26	0	26	100.0%
京阪電気鉄道	1	1	0	1	100.0%	31	31	0	31	100.0%
阪急電鉄	2	2	0	2	100.0%	73	73	0	73	100.0%
阪神電気鉄道	2	2	0	2	100.0%	31	31	0	31	100.0%
西日本鉄道	1	1	0	1	100.0%	16	14	0	14	87.5%
大手民鉄15社 小計	69	66	18	49	95.7%	769	636	35	602	82.7%
札幌市交通局	2	2	2	0	100.0%	40	40	30	10	100.0%
仙台市交通局	1	1	1	0	100.0%	15	15	15	0	100.0%
東京都交通局	10	10	7	3	100.0%	94	94	59	35	100.0%
東京地下鉄	44	44	19	25	100.0%	137	137	70	67	100.0%
横浜市交通局	1	1	1	0	100.0%	35	35	35	0	100.0%
名古屋市交通局	3	3	2	1	100.0%	68	53	34	21	77.9%
京都市交通局	2	2	2	0	100.0%	22	22	14	8	100.0%
大阪市交通局	10	10	3	7	100.0%	90	90	33	57	100.0%
神戸市交通局	1	1	0	1	100.0%	18	18	0	18	100.0%
福岡市交通局	2	2	2	0	100.0%	18	18	18	0	100.0%
地下鉄10社局 小計	76	76	39	37	100.0%	537	522	308	216	97.2%
JR、大手民鉄、地下鉄 小計	257	250	80	171	97.3%	1,962	1,498	380	1,122	76.4%
中小民鉄、路面電車等 小計	3	3	2	1	100.0%	169	140	65	75	82.8%
鉄軌道全体 合計	260	253	82	172	97.3%	2,131	1,638	445	1,197	76.9%
(参考)平成26年度末の数値	251	225	63	162	89.6%	2,105	1,464	401	1,063	69.5%

※1 ホームドア若しくは可動式ホーム柵が一部のホームで設置されているが、その他のホームで内方線付き点状ブロッックが整備されていない駅は計上していない。

※2 ホームドア若しくは可動式ホーム柵整備駅は計上していない。

①ハード面の対策

○ホームドアの整備

(ホームドア設置駅数の見込み (駅全体))



(ホームドア設置駅数の見込み (利用者10万人/日駅))



○車両扉位置が不一致等の課題を解消する新型ホームドアの普及促進

■ 新型ホームドアの整備計画(10万人/日以上駅): 42駅

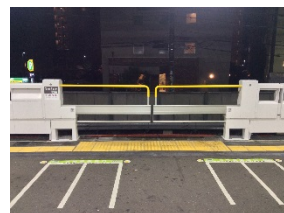
■ 10万人/日以上駅を有する鉄道事業者(全33事業者)のうち、従来型ホームドアで対応可能な事業者等を除く全ての事業者において、整備に向けて検討中: 24事業者

昇降ロープ式ホーム柵 (支柱伸縮型)



開口部が昇降する5本のロープで構成され、開口幅を大きくとることが可能。視認性向上のため、支柱が伸縮型となっている。

実証実験中又は実施予定の新型ホームドア事例



スマートホームドア®



軽量型ホームドア

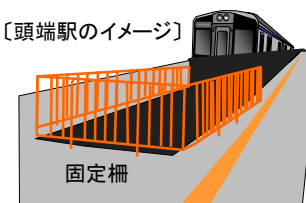
○内方線付き点状ブロックの整備

■ 平成30年度までに、利用者1万人/日以上駅のホームドア整備済み又は整備予定の駅を除く、対象394駅のうち、391駅で整備。概ね整備完了見込み (残る駅は駅改良時に整備予定)

○頭端駅の固定柵の整備

■ 平成32年度までに、利用者1万人/日以上頭端駅の対象105駅のうち、102駅を整備。概ね整備完了見込み (残る駅は駅改良時に整備予定)

〔頭端駅のイメージ〕



②ソフト面の対策

○駅員等による対応の強化

- 駅員による接客コンテストなどで、視覚障害者への案内に関するロールプレイング等を実施
- 障害者団体等との協力により講師として招き、駅員等へのセミナーや研修を実施 等

○駅における盲導犬育成・訓練への協力

- 申込期間の短縮や各駅長の判断で実施できるようにするなど柔軟な対応を実施
- 盲導犬の育成・普及キャンペーン(盲導犬ふれあいウォーク・募金活動・盲導犬の寄贈)を実施

○転落防止対策に係るその他の取組

- 駅ホームでの声かけ・見守りキャンペーンの実施
- 自治体や学校と協力して、駅ボランティア活用などの実施・検討 等

(鉄道事業者の取組事例)



接客コンテストにおける、障害者への案内に関するロールプレイング（東急）



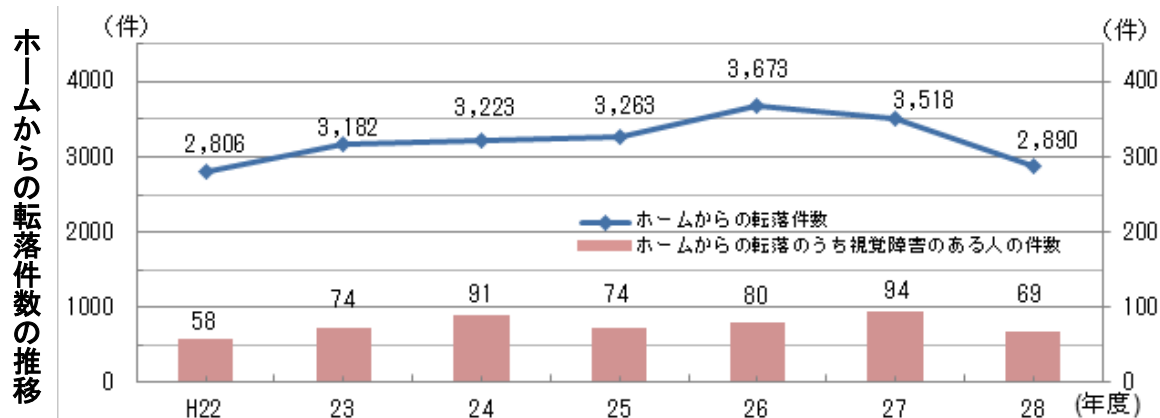
障害者団体との協力によるセミナー（西武）



大学とタイアップした介助を必要とする方へのボランティア活動（東京メトロ）

駅ホームからの転落状況に関する推移

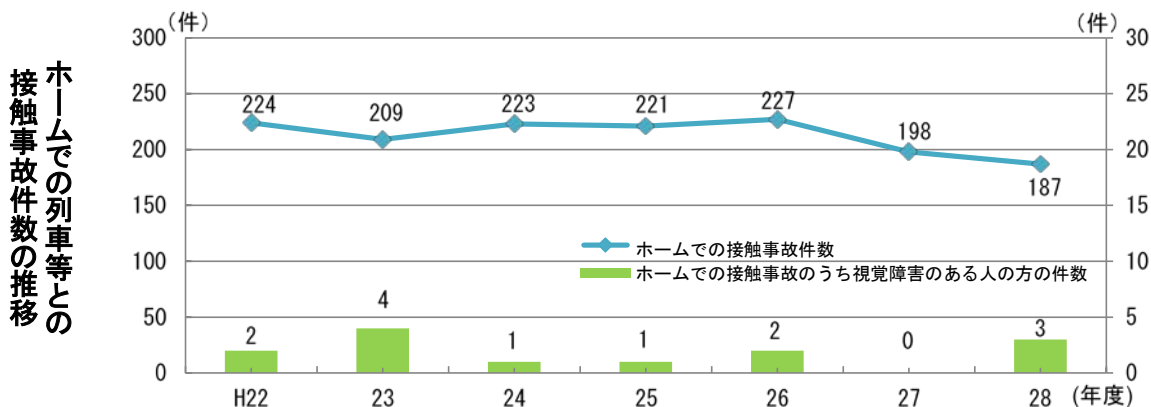
○平成28年度におけるホームからの転落件数は、2,890件であり、このうち視覚障害のある人の転落件数は69件である。また、人身障害事故のうち、「ホームから転落して列車等と接触」したものと「ホーム上で列車等と接触」したものを合わせた「ホームでの接触事故」の件数は、187件で、このうち視覚障害のある人の件数は3件である。



(注) ホームからの転落件数は、プラットホームから転落したが列車等と接触しなかった件数である。

(注) ホームからの転落件数は、鉄軌道事業者が把握している件数である。

(注) 自殺等故意にホームから線路に降りたものは含まれない。

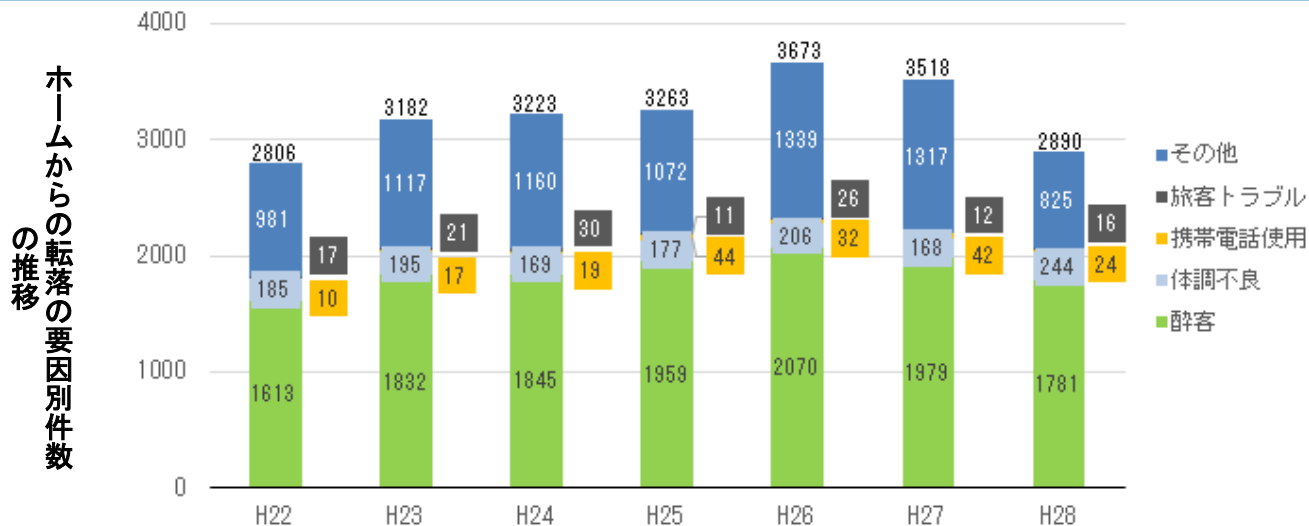


(注) ホームでの列車等との接触事故件数は、「ホームから転落して列車等と接触」及び「ホーム上で列車等と接触」して事故となった件数を合わせたものである。

(注) 自殺等故意に列車等に接触したものは含まれない。

駅ホームからの転落状況に関する推移

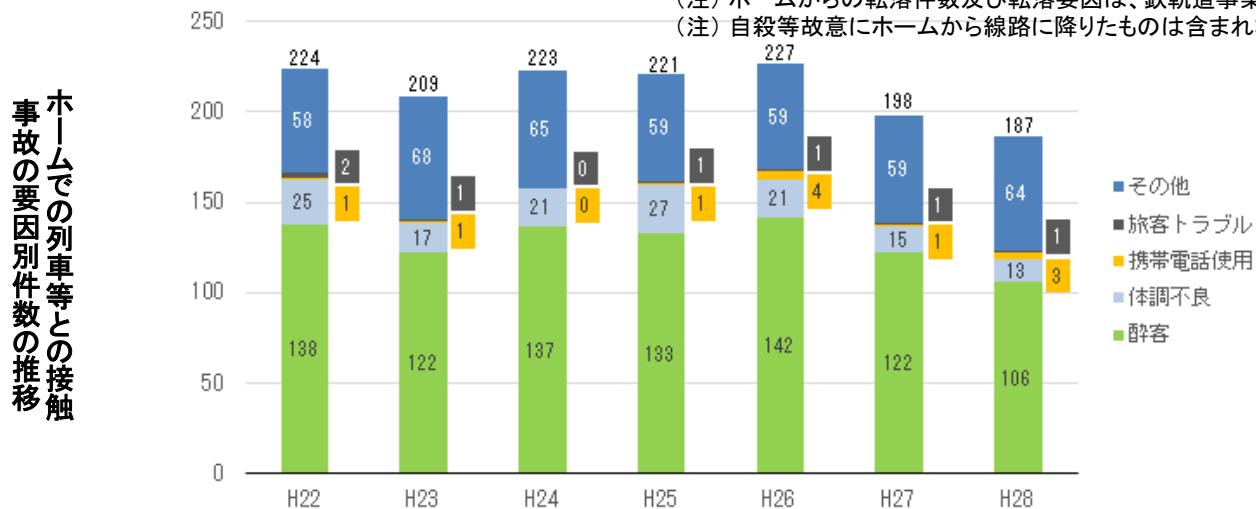
○転落及び列車等との接触事故の要因をみると、どちらも最も酔客が多い(どの年も半数以上)。



(注) ホームからの転落件数は、プラットホームから転落したが列車等と接触しなかった件数である。

(注) ホームからの転落件数及び転落要因は、鉄軌道事業者が把握している件数である。

(注) 自殺等故意にホームから線路に降りたものは含まれない。



(注) ホームでの列車等との接触事故件数は、「ホームから転落して列車等と接触」及び「ホーム上で列車等と接触」して事故となった件数を合わせたものである。

(注) 自殺等故意に列車等に接触したものは含まれない。

(注) 要因は、運転事故等届出書の概況の内容から推定される要因である。ただし、事業者側で酔客と分かった場合は「酔客」に分類される。

概要①

- 東京大会は共生社会の実現に向けて社会構造を変える絶好の機会。成熟社会における先進的な取組を世界に示す契機
- 「障害」は個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用によって創り出されているものであり、社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル」の考え方を共有し、全国で、人々の心にある障壁の除去に向けた取組(心のバリアフリー)及び物理的障壁や情報にかかわる障壁の除去に向けた取組(ユニバーサルデザインの街づくり)を進めるべき

【行動計画 主な施策(国交省関連)】

ユニバーサルデザインの街づくり(東京)

空港から競技会場等に至る連続的かつ面的なバリアフリーを推進、世界水準での重点的なバリアフリー化を実現

○競技会場周辺エリア等の連続的・面的なバリアフリー化の推進



- ・アクセス道路について、重点整備区間を決定の上、バリアフリー化を重点支援
- ・主要な都市公園について、2020年までにバリアフリー化。特に高水準のバリアフリー化を達成するものに対しモデル事例として整備を図ることを検討
- ・主要建築物におけるトイレの実態調査(28年度)に基づき、トイレのバリアフリー化、活用を推進



<競技会場周辺道路(イメージ)>

○成田空港、羽田空港国際線ターミナル等のバリアフリー化の推進

- ・成田空港・羽田空港国際線ターミナルにおける世界トップレベルのユニバーサルデザイン化に向け、28年度中に数値目標を設定し、取組を具体化
- ・UDタクシー乗降の利便性向上に向け、羽田空港国際線ターミナルタクシー乗り場の再配置を28年度中に完了

○主要鉄道駅・ターミナル等におけるバリアフリー化の推進

- ・大会関連駅のエレベーター増設やホームドア整備等への重点支援



<ホームドア>

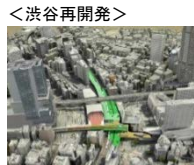


<エレベーター>

<正着性を高めるバリアフリー緑石>



- ・都内主要ターミナル(新宿、渋谷、品川、虎ノ門等)において、都市再開発の中でバリアフリー化を推進(2020年までの供用目標)



<渋谷再開発>



- ・都心～臨海部BRT計画(2019年運行開始予定)へのバリアフリー新技術の導入検討(28年度、実証実験等を実施)

○リフト付バス・UDタクシー車両等の導入促進

- ・空港アクセスバスのバリアフリー化、UDタクシーの導入促進を支援。東京23区で2020年に25%のUDタクシーを目指す
- ・オリパラ特別仕様ナンバープレートの寄付金を活用し、更なるUDタクシー等の導入促進(数値目標の見直しも検討)
- ・観光バス等の貸切バスについて、リフト付きバス等のバリアフリー車両の導入促進策等を検討



概要②

ユニバーサルデザインの街づくり（全国各地）

超高齢社会への対応、地方への観光誘客拡大等の観点から、全国のバリアフリー水準を底上げし、東京大会のレガシー化

○バリアフリー法を含む関係施策の検討

施行後10年が経過したバリアフリー法を含む関係施策について検討

- ・バリアフリー法を含む関係施策について、共生社会の推進や一億総活躍社会の実現の視点も入れつつ、平成29年度中に検討、そのスパイラルアップを図る

○バリアフリー基準・ガイドラインの改正

義務付け基準やガイドラインを改正し、全国の交通施設・建築施設のバリアフリー水準を底上げ

- ・交通バリアフリー基準・ガイドライン改正（29年度中目途）
- ・建築物に係る設計標準の改正（28年度）



鉄道車両の車いすスペース設置箇所拡大、ホテル客室の指針見直し 等

○都市部等における複合施設（大規模駅や地下街等）を中心とした面的なバリアフリーの推進

地域の中核となる施設を中心に連続的かつ面的なバリアフリーを推進

- ・主な道路1700kmを引き続きバリアフリー化（2020年までの完了目標）
- ・更に主要鉄道駅等周辺の道路について、バリアフリー化の実態調査を実施・公表し、各市町村のバリアフリー化の取組を支援
- ・地域における重点的・一体的なバリアフリー化に資するバリアフリー基本構想の作成ガイドブックを改訂し、市町村による計画策定を促進
- ・パーキングパーミット制度の導入促進に向け、検討会を設置 等

○トイレの利用環境の改善

様々な障害のある人にとって利用しやすいトイレ環境の整備

- ・ガイドライン等を改正、利用者分散に向け機能分散・充実を促進（28年度、29年度）
- ・トイレ利用のマナー改善に向けたキャンペーンを実施



○観光地のバリアフリー化

障害のある人が訪れやすい観光地づくりに向け、観光地エリア全体の面的なバリアフリーを推進

- ・観光地のバリアフリー状況について統一指標によりモデル評価（28年度）
- ・高齢者、障害者等の旅行支援を行うバリアフリー旅行相談窓口を拡大

○公共交通機関等のバリアフリー化

鉄道、旅客船ターミナル、空港、バス・タクシー等におけるバリアフリー化の更なる推進

- ・「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間取りまとめ（28年12月）に基づき、ホームドアの設置、駅員の声掛け等により駅ホームの安全性を向上
- ・鉄道の車椅子利用環境（待ち時間等）の改善（28年度中に検討会設置）
- ・ハンドル型電動車椅子の鉄道車両等への乗車要件見直し（28年度末に結論）
- ・主要旅客船ターミナルにおける陸上交通機関からの連続的なバリアフリー化状況を今年度中に点検し、バリアフリー化を促進
- ・関西空港、中部空港、新千歳空港、那覇空港等のバリアフリー化について、28年度中に数値目標を設定し、取組を具体化 等



○ICTを活用したきめ細かい情報発信・行動支援

ICTを活用し、障害のある人等が自立して移動できる環境の整備

- ・空港から競技会場までの移動支援に向け、28年度より、歩行者のための移動支援サービスの実証実験を実施（東京駅周辺等4箇所）。民間事業者との連携を強化し、移動支援サービスの普及を促進
- ・バリアフリールート・所要時間を提供する乗換検索システムや、鉄道車両内における障害者向け走行位置案内アプリの実現に向け、28年度に技術調査等を実施 等

心のバリアフリー

○交通・観光分野における接遇の向上と職員研修の充実

- ・接遇ガイドライン・マニュアルを29年度中に作成
- ・交通事業者等の行う研修を充実



加算運賃の設定状況

会社 区分	京 成		京 王	相 鉄		京 急	名 鉄				京 阪	
	東成田線	空港線	相模原線	いずみ野線		空港線	知多新線	羽島線	豊田線	空港線	鴨東線	中之島線
新線区間	京成成田 ～ 東成田	京成成田 ～ 成田空港	京王多摩川 ～ 橋本	二俣川 ～ いずみ中央	いずみ中央 ～ 湘南台	天空橋 ～ 羽田空港	富 貴 ～ 内 海	新羽島 ～ 江吉良	赤池 ～ 梅坪	常滑 ～ 中部国際空港	三条 ～ 出町柳	大江橋 ～ 中之島
営業キロ	7. 1	8. 1	21. 4	8. 2	3. 1	3. 2	13. 9	1. 3	15. 2	4. 2	2. 3	1. 4
当初設定時期	S 5 3. 5	H 3. 3	S 5 4. 1	S 5 1. 4	H 1 1. 3	H 1 0. 1 1	S 4 9. 6	S 5 7. 1 2	S 5 4. 7	H 1 7. 1	H 1. 1 0	H 2 0. 1 0
現 行 加算運賃 (円)	7 0	1 4 0	8 和まで 10 9~13 和 20 14~16 和 40 17~19 和 60 20~22 和 80	6 和まで 20 7~9 和 40	3 0	1 7 0	3 和まで 20 4~6 和 30 7~9 和 40 10~12 和 50 13~15 和 60 16~18 和 70	3 0	3 和まで 20 4~7 和 30 8~11 和 40 12~15 和 50 16~18 和 60	2 和まで 30 3 和 50 4~5 和 80	6 0	6 0

資本費コスト回収率(H28) 8.8% 72.1% 90.6% 15.2% 71% 18% 7.1% 44% 16.1% 31.8% 17.7%

会社 区分	近 鉄			南 海	阪 神	J R北海道	J R西日本	J R四国	J R九州	泉北高速鉄道
	鳥羽線	けいはんな線		空港線	阪神なんば線	千歳線	関西空港線	本四備讃線	宮崎空港線	泉北高速線
新線区間	宇治山田 ～ 鳥羽	長田 ～ 生駒	生駒 ～ 学研奈良登美ヶ丘	泉佐野 ～ 関西空港	西九条 ～ 大阪難波	南千歳 ～ 新千歳空港	日根野 ～ 関西空港	宇多津 ～ 児島	田吉 ～ 宮崎空港	光明池 ～ 和泉中央
営業キロ	13. 2	10. 2	8. 6	8. 8	3. 8	2. 6	11. 1	18. 1	1. 4	2. 2
当初設定時期	S 4 5. 3	S 6 1. 1 0	H 1 8. 3	H 6. 6	H 2 1. 3	H 4. 7	H 6. 6	H 8. 1	H 8. 7	H 7. 4
現 行 加算運賃 (円)	6 和まで 10 7~12 和 20 13~14 和 30	3 和まで 40 4~6 和 60 7~10 和 70 11~14 和 90 15~18 和 110 19 和 130	3 和まで 120 4~7 和 170 8~11 和 230	4 和まで 60 5 和～ 90	1 4 0	日根野・りんくうタウン 1 5 0 りんくうタウン・関西空港 1 7 0 日根野・関西空港 2 2 0	1 0 0	1 2 0	2 0	

資本費コスト回収率(H28) 47.4% 22.3% 6.4% 29% 46.8% 81.5% 17.8% 41.2% 43.9% 10.4%

特定都市鉄道整備事業計画に係る加算運賃の設定状況

会社区分	東武	西武		小田急	東急		
	伊勢崎線	池袋線	西武有楽町線	小田原線	東横線	目蒲線	田園都市線
区間	北千住～北越谷	池袋～石神井公園	練馬～新桜台	新宿～和泉多摩川	渋谷～日吉	目黒～多摩川園	渋谷～溝の口
認定年	S62	S62	S62	S62	S62	S62	H7
工事内容	竹の塚～北越谷間 複々線化 北千住駅改良	池袋線桜台(新桜台)～石神井公園間 複々線化		小田原線東北沢～ 和泉多摩川間複々 線化 梅ヶ丘～東北沢間 地下化	東横線多摩川～日 吉間複々線化	目黒線目黒～多摩 川間改良	大井町線大井町～ 二子玉川間改良 田園都市線二子玉 川～溝の口間複々 線化
営業キロ	18.9	10.6	1.4	14.4	13.6	7.5	11.4
認定工事費	840億円	925億円		2,563億円	2,108億円		1,400億円
加算設定期間	S63.5～H9.12	S63.5～H9.12	S63.5～H9.12	S63.5～H9.12	S63.5～H9.12	S63.5～H9.12	H9.12～H17.3
加算運賃額	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円

(注) 京王S62年認定工事(京王線長編成化工事、井の頭線車両大型化工事)、東武H7年認定工事(伊勢崎線・11号線(半蔵門線)直通化工事等)及び東急H17年認定工事(東横線渋谷～横浜間改良工事)については、加算運賃の設定は行っていない。