

## 第1回「鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会」

日時 令和6年7月24日(水)16:00～18:00

場所 中央合同庁舎3号館6階鉄道局大会議室  
(WEB会議併用)

### ○ 議 事 次 第

#### 1. 開 会

#### 2. 議 事

##### (1) 検討会の設置

##### (2) 鉄軌道のバリアフリー化の現状

##### (3) 検討のポイントと今後の流れ

#### 3. 閉 会

## 鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会 委員名簿

- ・ 秋山 哲男 中央大学研究開発機構 教授
- ・ 石塚 裕子 東北福祉大学 教授
- ・ 岩倉 成志 芝浦工業大学 教授
- ・ 中野 泰志 慶応義塾大学 教授
- ・ 佐藤 聡 特定非営利活動法人 DPI 日本会議 事務局長
- ・ 三宅 隆 社会福祉法人 日本視覚障害者団体連合 常務理事 組織部部長
- ・ 小玉 真 東日本旅客鉄道株式会社 鉄道事業本部 モビリティ戦略部門 企画戦略ユニットリーダー
- ・ 山下 直輝 東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 投資計画部 担当課長
- ・ 平島 道孝 西日本旅客鉄道株式会社 理事 鉄道本部 CS 戦略部長
- ・ 高山 智宏 九州旅客鉄道株式会社 執行役員 鉄道事業本部 事業統括部長
- ・ 志村 健 東武鉄道株式会社 執行役員 鉄道事業本部副本部長 技術統括部長
- ・ 松本 直範 京成電鉄株式会社 鉄道本部 計画管理部長
- ・ 牧野 英紀 名古屋鉄道株式会社 執行役員 鉄道事業本部副本部長 兼 管理部長
- ・ 藤巻 恵 近畿日本鉄道株式会社 鉄道本部 企画統括部 安全推進部長
- ・ 上畑 直人 南海電気鉄道株式会社 公共交通グループ 鉄道事業本部 えきまち計画推進部長
- ・ 川岸 康人 東京地下鉄株式会社 鉄道本部 鉄道統括部長
- ・ 一條 勝夫 東京都交通局 交通局総務部 技術企画担当部長
- ・ 中井 亮太郎 大阪市高速電気軌道株式会社 交通事業本部 交通ネットワーク部長
- ・ 西尾 佳章 一般社団法人 日本民営鉄道協会 運輸調整部長
- ・ 橋田 慶司 一般社団法人 日本地下鉄協会 業務部長
- ・ 高橋 正人 第三セクター鉄道等協議会 事務局長
- ・ 岡野 まさ子 国土交通省 鉄道局次長
- ・ 岸谷 克己 国土交通省 鉄道局技術審議官
- ・ 鈴木 邦夫 国土交通省 鉄道局 鉄道サービス政策室長
- ・ 児玉 和久 国土交通省 鉄道局 都市鉄道政策課長
- ・ 嶋田 博文 国土交通省 鉄道局 都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室長
- ・ 中野 智行 国土交通省 鉄道局 技術企画課長
- ・ 瀬井 威公 国土交通省 総合政策局 バリアフリー政策課長（オブザーバー）

# 第1回鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会 出席者名簿

日時：令和6年7月24日(水)16:00～18:00

場所：中央合同庁舎3号館6階鉄道局大会議室

| 所属等                                       | 氏名     | 備考    |
|-------------------------------------------|--------|-------|
| 中央大学研究開発機構 教授                             | 秋山 哲男  | 対面    |
| 東北福祉大学 教授                                 | 石塚 裕子  | オンライン |
| 芝浦工業大学 教授                                 | 岩倉 成志  | オンライン |
| 慶応義塾大学 教授                                 | 中野 泰志  | オンライン |
| 特定非営利活動法人 DPI 日本会議 事務局長                   | 佐藤 聡   | オンライン |
| 社会福祉法人 日本視覚障害者団体連合 常務理事 組織部 部長            | 三宅 隆   | オンライン |
| 東日本旅客鉄道株式会社 鉄道事業本部 モビリティ戦略部門 企画戦略ユニットリーダー | 小玉 真   | オンライン |
| 東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 投資計画部 担当課長              | 山下 直輝  | オンライン |
| 西日本旅客 鉄道株式会社 理事 鉄道本部 CS戦略部長               | 平島 道孝  | オンライン |
| 九州旅客鉄道株式会社 執行役員 鉄道事業本部 事業統括部長             | 高山 智宏  | オンライン |
| 東武鉄道株式会社 執行役員 鉄道事業本部 副本部長 技術統括部長          | 志村 健   | オンライン |
| 京成電鉄株式会社 鉄道本部 計画管理部長                      | 松本 直範  | オンライン |
| 名古屋鉄道株式会社 執行役員 鉄道事業本部副本部長 兼 管理部長          | 牧野 英紀  | 対面    |
| 近畿日本鉄道株式会社 鉄道本部 企画統括部 安全推進部長              | 藤巻 恵   | オンライン |
| 南海電気鉄道株式会社 公共交通グループ 鉄道事業本部 えきまち計画推進部長     | 上畑 直人  | オンライン |
| 東京地下鉄株式会社 鉄道本部 鉄道統括部長                     | 川岸 康人  | オンライン |
| 東京都交通局 交通局総務部 技術企画担当部長                    | 一條 勝夫  | 対面    |
| 大阪市高速電気軌道株式会社 交通事業本部 交通ネットワーク部長           | 中井 亮太郎 | オンライン |
| 一般社団法人 日本民営鉄道協会 運輸調整部長                    | 西尾 佳章  | オンライン |
| 一般社団法人 日本地下鉄協会 業務部長                       | 橋田 慶司  | オンライン |
| 第三セクター鉄道等協議会 事務局長                         | 高橋 正人  | オンライン |
| 鉄道局次長                                     | 岡野 まさ子 | 対面    |
| 鉄道局技術審議官                                  | 岸谷 克己  | 対面    |
| 鉄道局鉄道サービス政策室長                             | 鈴木 邦夫  | 対面    |
| 鉄道局都市鉄道政策課長                               | 児玉 和久  | 対面    |
| 鉄道局都市鉄道政策課駅機能高度化推進室長                      | 嶋田 博文  | 対面    |
| 鉄道局技術企画課 課長補佐(代理出席)                       | 出水 孝征  | 対面    |
| 総合政策局バリアフリー政策課長                           | 瀬井 威公  | 対面    |

# 第1回 鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に 関する検討会

---

令和6年7月24日（水）

## 1. 検討会の設置

## 2. 鉄軌道のバリアフリー化の現状

## 3. 検討のポイントと今後の流れ

## 背景・目的

- 鉄軌道のバリアフリー化に係る現行の基本方針は、令和7年度までの整備目標となっており、**令和8年度以降の新たな整備目標を検討する必要**。
- 国土交通省全体として、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」（総合政策局主催）において議論を進めていることに合わせ、**鉄道分野として、段差解消やホームドア、車両等について方向性をまとめるもの**。

## 構成員

### 【学識経験者】

秋山哲男  
中央大学研究開発機構 教授  
石塚裕子  
東北福祉大学 教授  
岩倉成志  
芝浦工業大学 教授  
中野泰志  
慶應義塾大学 教授

### 【当事者団体】

NPO法人DPI日本会議、日本視覚障害者団体連合

### 【鉄道事業者等】

JR、大手民鉄、地下鉄事業者、関係協会

### 【国土交通省】

鉄道局：次長、技術審議官、鉄道サービス政策室、  
都市鉄道政策課、技術企画課  
総合政策局：バリアフリー政策課（オブザーバー）

## スケジュール

令和6年7月24日：第1回  
（キックオフ、検討ポイント等）

令和6年10月頃：第2回  
（当事者団体等ヒアリング）

令和6年12月頃：第3回  
（目標や施策の方向性案）

令和7年2月頃：第4回  
（とりまとめ）

- 鉄軌道駅のバリアフリー化については、移動等円滑化の促進に関する基本方針において、**令和 7 年度までに、1 日当たりの平均利用者数が 3,000 人以上の鉄軌道駅及び 2,000 人以上 3,000 人未満であって基本構想の生活関連施設に位置付けられた鉄軌道駅**において、**原則として全てバリアフリー化**を実施すること、また**ホームドア又は可動式ホーム柵については、3,000 番線を整備**、そのうち**平均利用者数が 10 万人以上の鉄軌道駅においては 800 番線を整備**することとしており、その整備促進を図っている。
- 鉄軌道車両のバリアフリー化については、同基本方針において、**令和 7 年度までに、総車両数約 52,000 両のうち約 70% に当たる約 36,400 両のバリアフリー化等**その整備促進を図っている。
- 現行の基本方針は令和 7 年度までの整備を目標としているため、令和 8 年度以降の新たなバリアフリー整備目標を検討する必要がある。現在、国土交通省全体としての議論が始まっており、**鉄道分野においても、バリアフリー化の実態把握、課題整理等を実施した上で、次期目標設定に向けたバリアフリー化に関する整備の推進に関する検討を行う。**

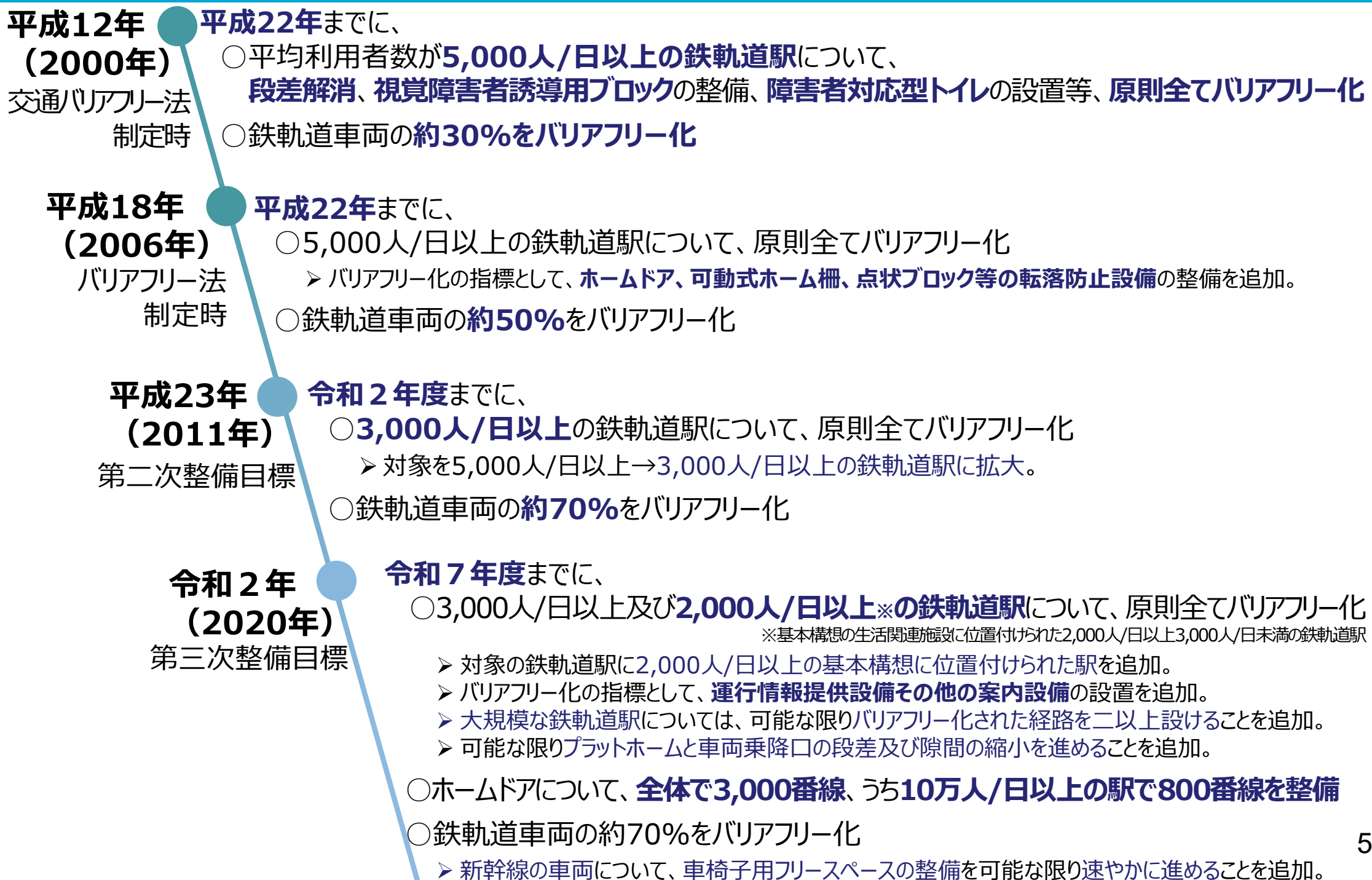
## 1. 検討会の設置

## 2. 鉄軌道のバリアフリー化の現状

## 3. 検討のポイントと今後の流れ



# 鉄軌道のバリアフリー化の経緯（基本方針）



# 鉄軌道のバリアフリー化に係る目標

## ●移動等円滑化の促進に関する基本方針〈告示〉（令和2年12月25日）（抄）

### 2 移動等円滑化の目標

#### （1）旅客施設 ①鉄道駅及び軌道停留場

一日当たりの平均的な利用者数が三千人以上である鉄道駅及び軌道停留場（以下「鉄軌道駅」という。）並びに一日当たりの平均的な利用者数が二千人以上三千人未満であって重点整備地区内の生活関連施設である鉄軌道駅については、令和七年度までに、原則として全てについて、エレベーター又はスロープを設置することを始めとした段差の解消、ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備、運行情報提供設備その他の案内設備の設置、便所がある場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ、可能な限りの整備を行うこととする。また、**これ以外の鉄軌道駅についても**、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想及び移動等円滑化促進方針（以下「基本構想等」という。）の作成状況その他の**地域の実情を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する。**

**ホームドア又は可動式ホーム柵については**、転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする鉄軌道駅の構造及び利用実態、**地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備の加速化**を目指し、地域の支援の下、**令和七年度までに三千番線を整備する。**そのうち、一日当たりの平均的な利用者数が**十万人以上の鉄軌道駅において、八百番線を整備する。**

また、高齢者、障害者等に迂回による過度な負担が生じないよう、**大規模な鉄軌道駅については**、当該鉄軌道駅及び周辺施設の状況、当該鉄軌道駅の利用状況等を踏まえ、**可能な限り移動等円滑化された経路を二以上設ける。**

さらに、車椅子使用者が単独で列車に乗降しやすい鉄軌道駅の整備を進めるため、駅施設及び車両の構造等に応じて、十分に列車の走行の安全確保が図れることを確認しつつ、**可能な限りプラットホームと車両乗降口の段差及び隙間の縮小を進める。**

#### （2）車両等 ①鉄道車両及び軌道車両

総車両数約五万三千両のうち約七十パーセントに当たる約三万七千百両について、令和七年度までに、**移動等円滑化を実施する。**また、**新幹線の車両について、車椅子用フリースペースの整備を可能な限り速やかに進める。**

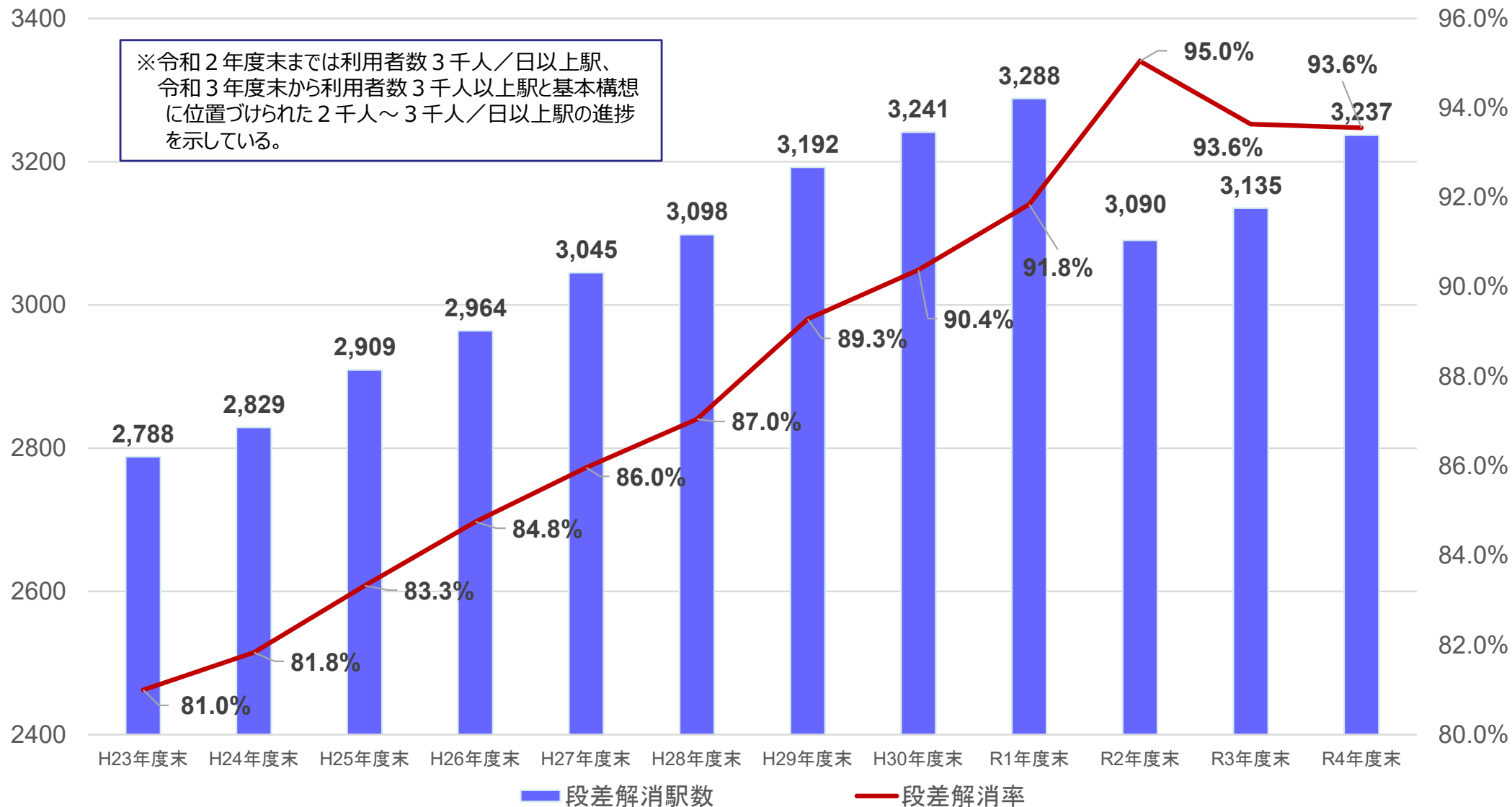
○バリアフリー法に基づく基本方針に定められた令和7年度までの整備目標の達成状況は以下のとおり。  
（令和4年度末時点）

| 目標                                                             |                    | 令和4年度末実績           | 令和7年度末数値目標         | 数値目標以外の目標等                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3,000人/日以上及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人/日以上<br>の鉄軌道駅におけるバリアフリー化率 | 段差の解消<br>※1        | 93.6%              | 原則 100%            | <ul style="list-style-type: none"><li>地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限り可能な限りの整備を行う</li><li>その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化</li><li>高齢者、障害者等に迂回による過度の負担が生じないよう、大規模な鉄軌道駅については、当該駅及び周辺施設の状況や当該駅の利用状況等を踏まえ、可能な限りバリアフリールートの複数化を進める</li><li>駅施設・車両の構造等に応じて、十分に列車の走行の安全確保が図れることを確認しつつ、可能な限りプラットホームと車両乗降口の段差・隙間の縮小を進める</li></ul> |
|                                                                | 転落防止設備<br>※2       | 83.0%              | 原則 100%            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|                                                                | 視覚障害者誘導用ブロック<br>※3 | 43.3%              | 原則 100%            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|                                                                | 案内設備<br>※4         | 76.9%              | 原則 100%            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|                                                                | 障害者対応型トイレ<br>※5    | 92.2%              | 原則 100%            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| ホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数                                            |                    | 2,484番線<br>(493番線) | 3,000番線<br>(800番線) | ・カッコ内は、10万人/日以上駅の番線数（内数表記）                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 鉄軌道車両                                                          |                    | 56.9%<br>※6        | 約70%               | ・新幹線車両について、車椅子用フリースペースの整備を可能な限り速やかに進める                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

※1 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第4条（移動経路の幅、傾斜路、エレベーター、エスカレーター等が対象）及び第18条の2への適合をもって算定。  
※2 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第20条第1項第6号～8号への適合をもって算定。  
※3 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第9条への適合をもって算定。  
※4 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第10条～12条への適合をもって算定。  
※5 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第13条～15条への適合をもって算定。また、トイレを設置している施設における割合。  
※6 令和2年4月に施行された新たなバリアフリー基準（鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを1列車につき2か所以上とすること等を義務付け）への適合状況。

# 鉄軌道駅における段差解消の進捗状況（整備目標対象駅）

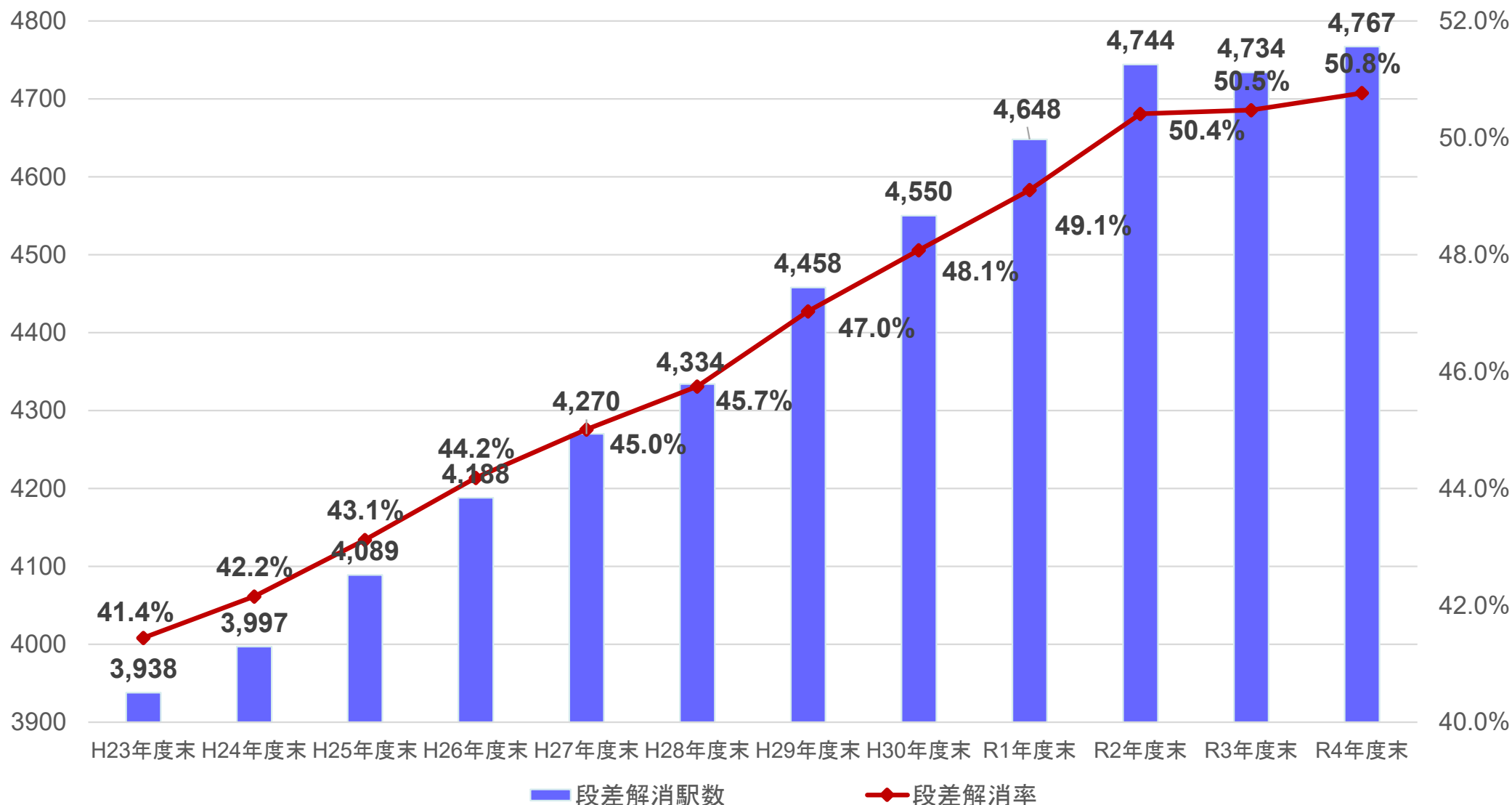
○令和7年度までの整備目標対象駅においては、令和4年度末までに93.6%で段差が解消している。



※令和2年度までは、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準に適合している設備により、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の実績値。

※令和3年度からは、上記のうち、自社内での乗継経路に関する段差解消や主たる経路とバリアフリールートの経路の長さの差ができる限り小さくされている等の基準に適合している駅の実績値（平成30年度基準改定）。

○全鉄軌道駅においては、令和4年度末までに50.8%で段差が解消している。

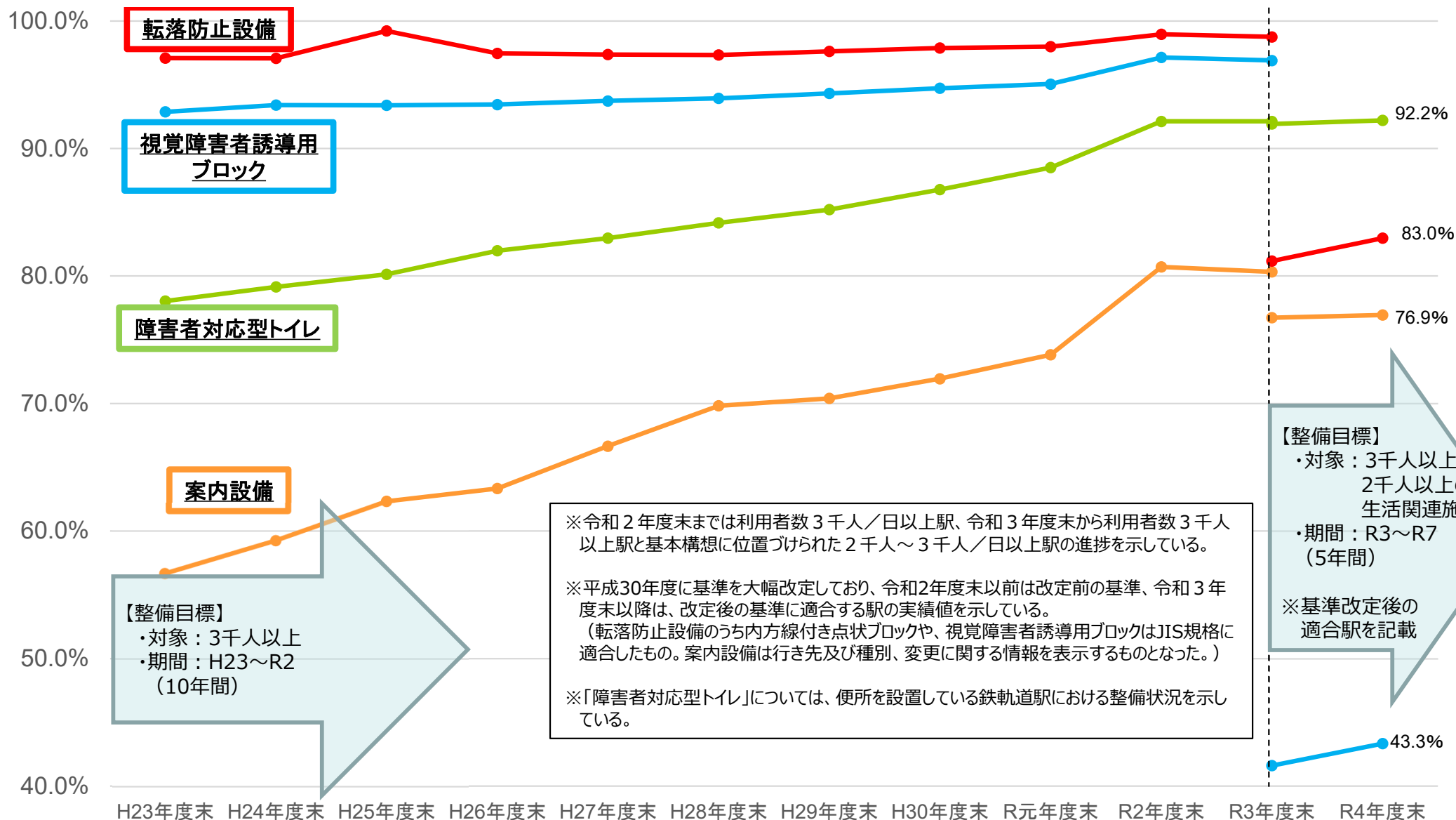


※令和2年度までは、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準に適合している設備により、乗降場ごとに、段差が解消された経路を1以上確保している駅の実績値。  
 ※令和3年度からは、上記のうち、自社内での乗継経路に関する段差解消や主たる経路とバリアフリールートの経路の長さの差ができる限り小さくされている等の基準に適合している駅の実績値（平成30年度基準改定）。



# 鉄軌道駅におけるバリアフリー化の進捗状況（整備目標対象駅）

○段差解消以外のバリアフリー設備についても、令和7年度までの整備目標対象駅における整備が進捗。



## 現状の分析

- 令和3年度以降の実績値は、令和3年4月1日に施行された改正後の基本方針に基づき、旅客施設の範囲を拡大し、かつ、バリアフリー水準の底上げのために平成30年10月1日に施行された改正後の公共交通移動等円滑化基準を適用したものである。  
※ 新基準による令和2年度における（ ）内の数値は参考値
- 令和4年度の各項目の実績値は、新型コロナウイルス感染症に対する行動制限の緩和等により、旅客施設の利用者数が増加し、集計対象となる総施設数が前年度より増加した影響を受け、集計対象である旅客施設総施設数が前年度から変動した影響を受けている。
- 特に、**視覚障害者誘導用ブロックについては、ブロック形状の JIS 規格への統一**により、令和3年度以降の整備状況は、令和2年度までの整備目標に対する整備状況に比べて大きく減少しているが、**令和3年度から令和4年度までは約2%増加している**。
- **障害者対応型トイレ及び案内設備については、微増しており、段差の解消については、令和3年度から令和4年度まで横ばいであったが、整備状況は93%を超えている**。
- 鉄軌道駅のバリアフリー化の割合は、基本方針や公共交通移動等円滑化基準の改正による変動はあるものの**概ね順調に推移しているが**、これまでの状況を考慮すると**令和7年度まで(目標年度)に目標値は達成しない見込み**である。
- **原因として、今後改修工事等が予定されている旅客施設もあるが、目標年度までの早急な改修が困難な旅客施設も存在しているため**である。

## 今後の取組

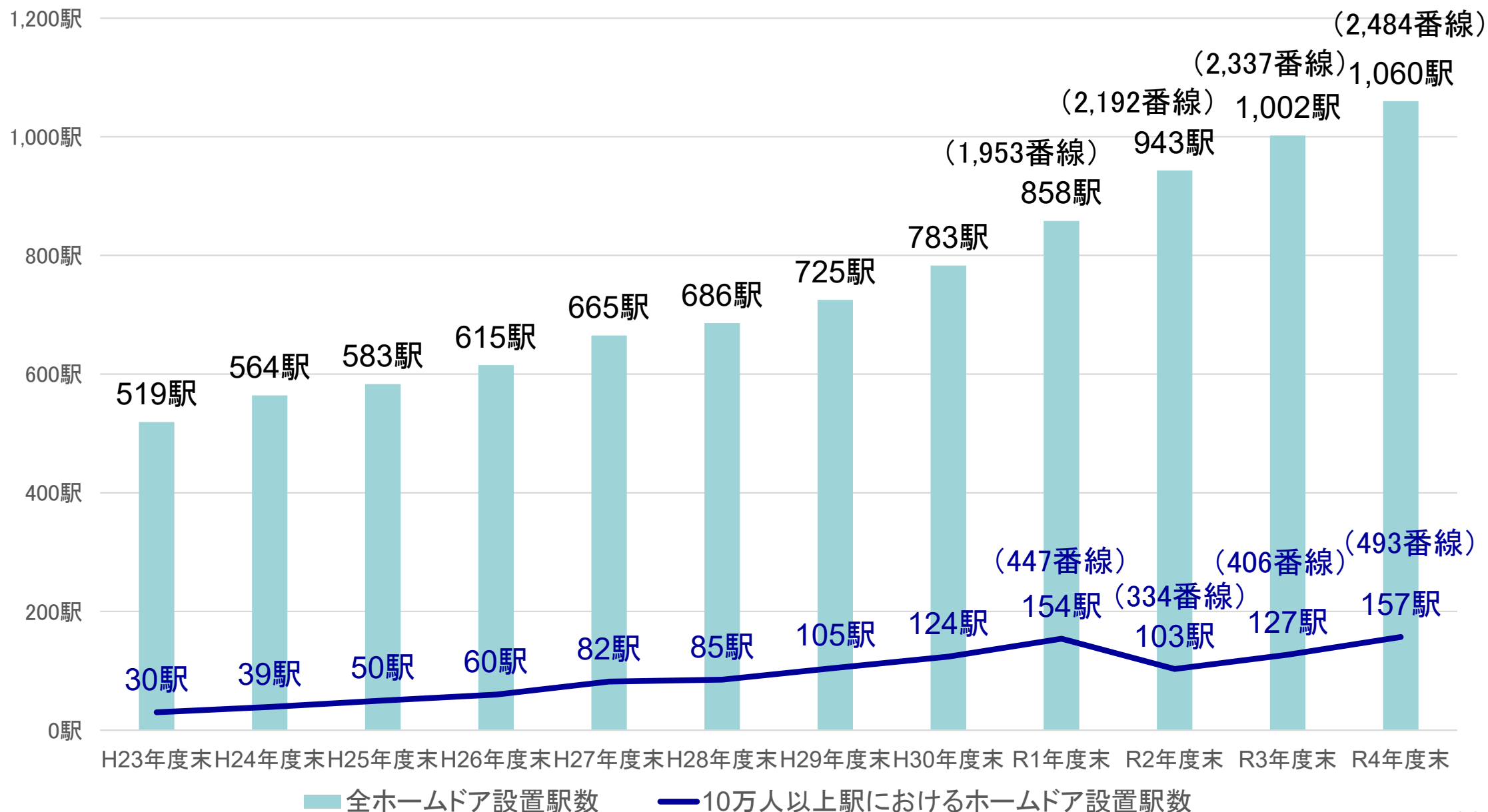
- ✓ **令和3年12月、新たに鉄道駅バリアフリー料金制度を創設するとともに、令和4年度より、地方部における支援措置の重点化**として、市町村が作成するバリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅のバリアフリー設備の整備について、**補助率を最大1/3から最大1/2に拡充した**。**都市部では本料金制度（令和6年3月末時点で17社より届出）、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、全国の鉄軌道駅のバリアフリー化を加速していく**。

【鉄道駅におけるバリアフリー化の推進に関する予算（R6年度予算）】

- ・都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)：予算額138.6億円の内数（補助率：補助対象建設費の35%）
- ・鉄道駅総合改善事業費補助：予算額21.0億円の内数（補助率：1/3又は1/2）
- ・地域公共交通確保維持改善事業：総合政策局予算額208.1億円の内数（補助率：1/3）
- ・地域における受入環境整備促進事業：観光庁予算額13.7億円の内数（補助率：1/3）
- ・公共交通利用環境の革新等：観光庁予算額5.0億円の内数（補助率：1/3又は1/2）

# ホームドア設置駅数（番線数）の推移

○令和4年度末までに2,484番線、うち利用者数10万人以上の駅においては493番線でホームドアが整備済み。



※1 新型コロナウイルスの影響により、鉄道利用者数が減少したことから、令和2年度における「10万人以上駅におけるホームドア設置駅数(番線数)」が減少。  
 ※2 ホームドア設置番線数については令和元年度より集計。



## 現状の分析

- 令和3年度以降の実績値は、バリアフリー法に基づく基本方針により、転落及び接触事故の発生状況、ホームをはじめとする鉄軌道駅の構造・利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指し、**鉄軌道駅全体で3,000番線、うち1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄軌道駅で800番線を整備する**という目標への達成状況を記載したものである。  
※ 令和元年度及び令和2年度における番線数の数値は参考値
- **ホームドアの整備番線数は、前年度より鉄軌道駅全体で147番線整備されており、ホームドア整備が順調に進んでいる。**
- **平均利用者数1日10万人以上の鉄軌道駅のホームドア整備番線数は、前年度より87番線増加しており、新型コロナウイルスの影響がなかった令和元年度を上回った。**
- **鉄軌道駅全体のホームドアの整備番線数は、概ね順調に推移しており、番線数での集計をしている令和元年度からの推移を考慮すると目標年度の令和7年度までに目標値は達成できる見込み**である。
- 一方、**平均利用者数1日10万人以上の鉄軌道駅のホームドア整備番線数は、新型コロナウイルスの影響により鉄道利用者数が減少しており、10万人以上の鉄軌道駅数が減少しているため、800番線の目標達成は難しい状況**である。

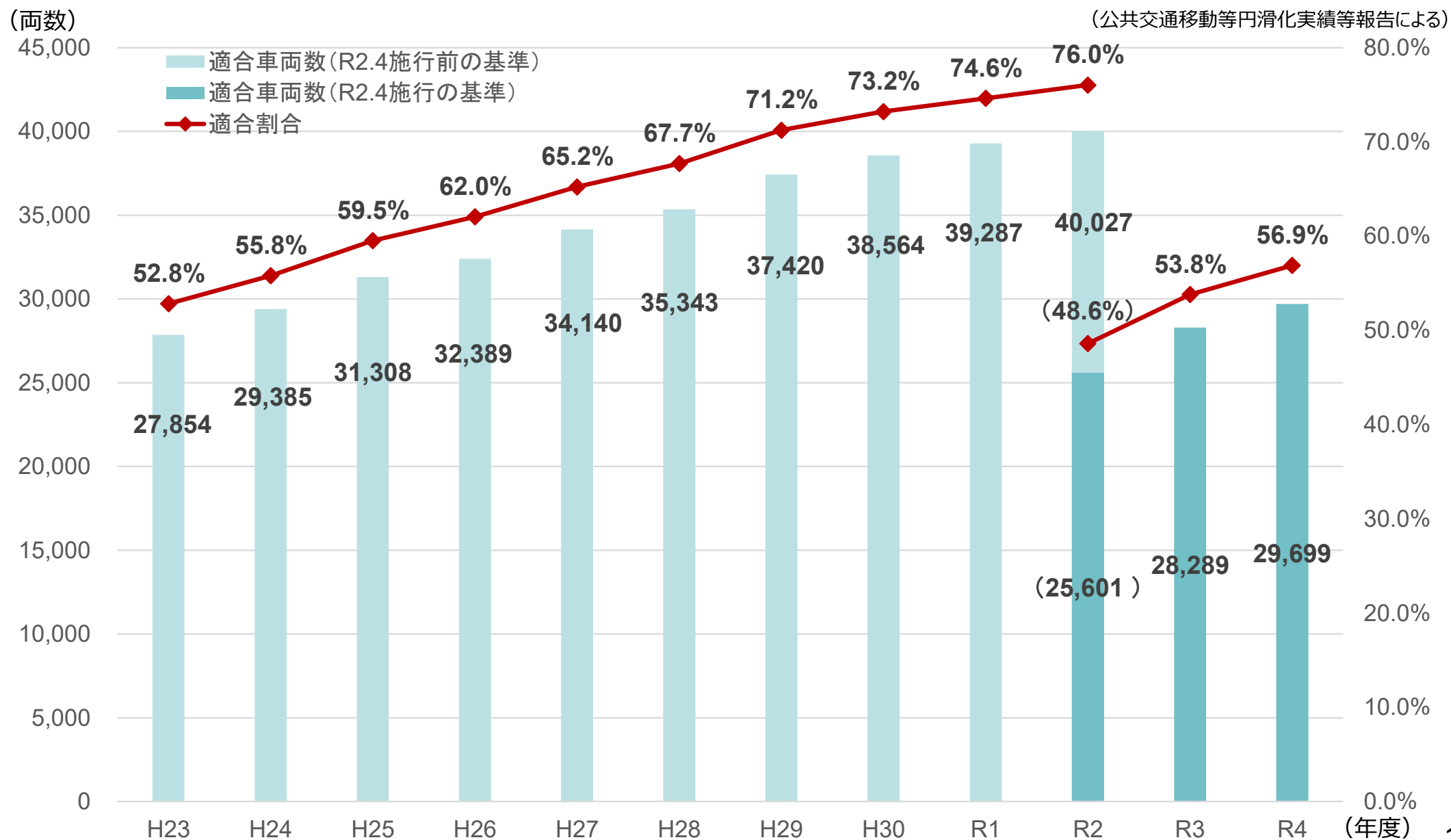
## 今後の取組

- ✓ **令和3年12月、新たに鉄道駅バリアフリー料金制度を創設するとともに、令和4年度より、地方部における支援措置の重点化**として、市町村が作成するバリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅のホームドア整備について、**補助率を最大1/3から最大1/2に拡充した**。**都市部では本料金制度（令和6年3月末時点で17社より届出）、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、全国の鉄軌道駅のホームドア整備を加速していく。**

【ホームドアの更なる整備促進に関する予算（R6年度予算）】

- ・都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)：予算額138.6億円の内数（補助率：補助対象建設費の35%）
- ・鉄道駅総合改善事業費補助：予算額21.0億円の内数（補助率：1/3又は1/2）
- ・鉄道施設総合安全対策事業費補助：予算額45.1億円の内数（補助率：1/3又は1/2）

○令和4年度末までに移動等円滑化基準※適合車両が総車両数に対し56.9%達成済み。



※ 令和3年度以降は、令和3年4月施行の現行の基本方針に基づき、令和2年4月に施行された改正後の公共交通移動等円滑化基準（鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを1列車につき2か所以上とすること等を義務付け）への適合状況を示している。（令和2年度における（ ）内の数値は参考値）

## 現状の分析

- 鉄軌道車両のバリアフリー基準への適合割合は、**令和 2 年 4 月の基準改正（車いすスペースを 1 列車に 1 以上から、4 両編成以上の列車では 1 列車に 2 以上に改正）**により、令和 2 年度までの適合割合に比べ大きく減少しているが、令和 2 年度から令和 4 年度にかけては平均約 4.2 % 増加しており、順調に推移している。
- 令和 5 年度以降もこの平均増加量（約 4.2 %）で推移した場合、令和 7 年度時点で約 69% となり、**目標年度において目標値（約 70%）にわずかに届かないものの、概ね達成できる想定。**

## 今後の取組

- ✓ 目標年度の目標達成に向け、**鉄軌道事業者が集まる連絡会等の場において**、既存の車両も改造等の機会を利用し、**積極的にバリアフリー基準に対応していくよう働きかけ**を行っていく。

○エレベーターやスロープ等による段差の解消、バリアフリートイレや視覚障害者誘導用ブロックの設置等により、駅施設での円滑な移動が可能となるよう、整備を進めている。



東武鉄道 とうきょうスカイツリー駅

エレベーター



南海電鉄 新今宮駅

スロープ

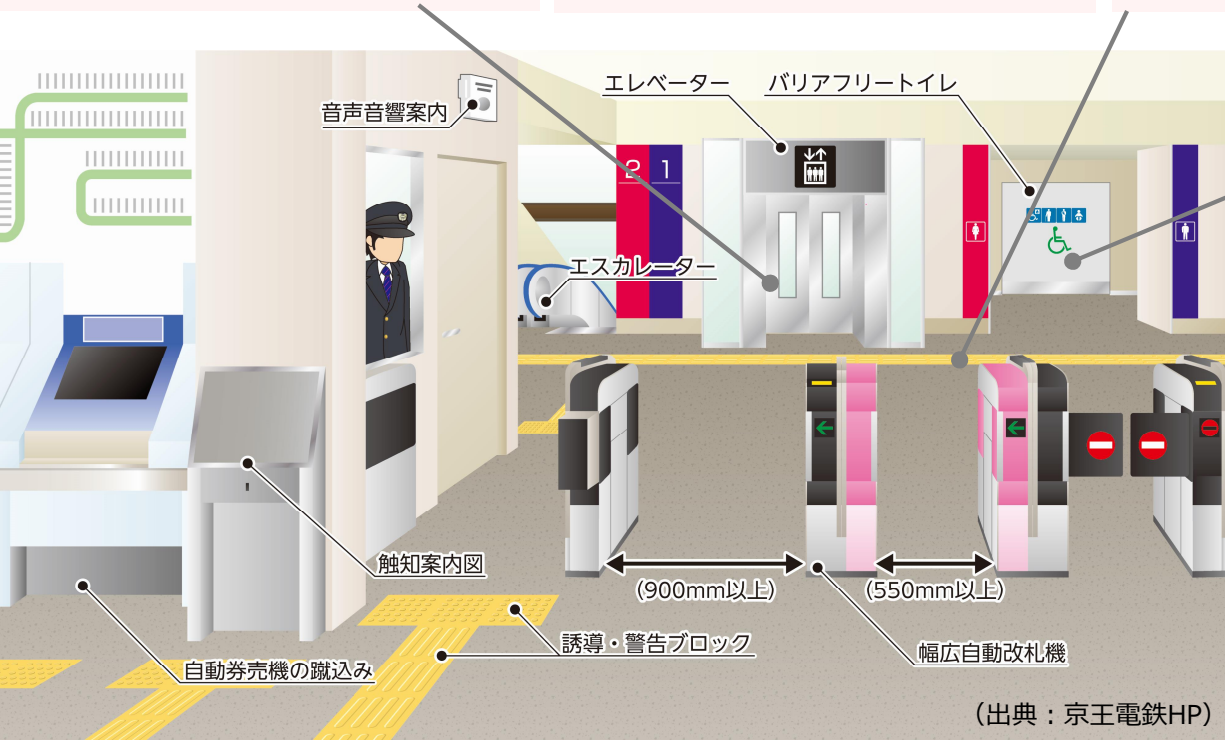


視覚障害者誘導用ブロック



東急電鉄 池上駅

バリアフリートイレ



小田急電鉄 海老名駅

運行情報提供設備



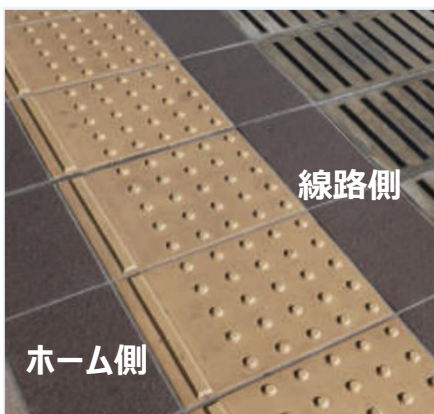
○ホームからの転落等を防止するため、ホームドアなどの設備の整備を進めている。



ホームドア・可動式ホーム柵



センサー付き固定式ホーム柵



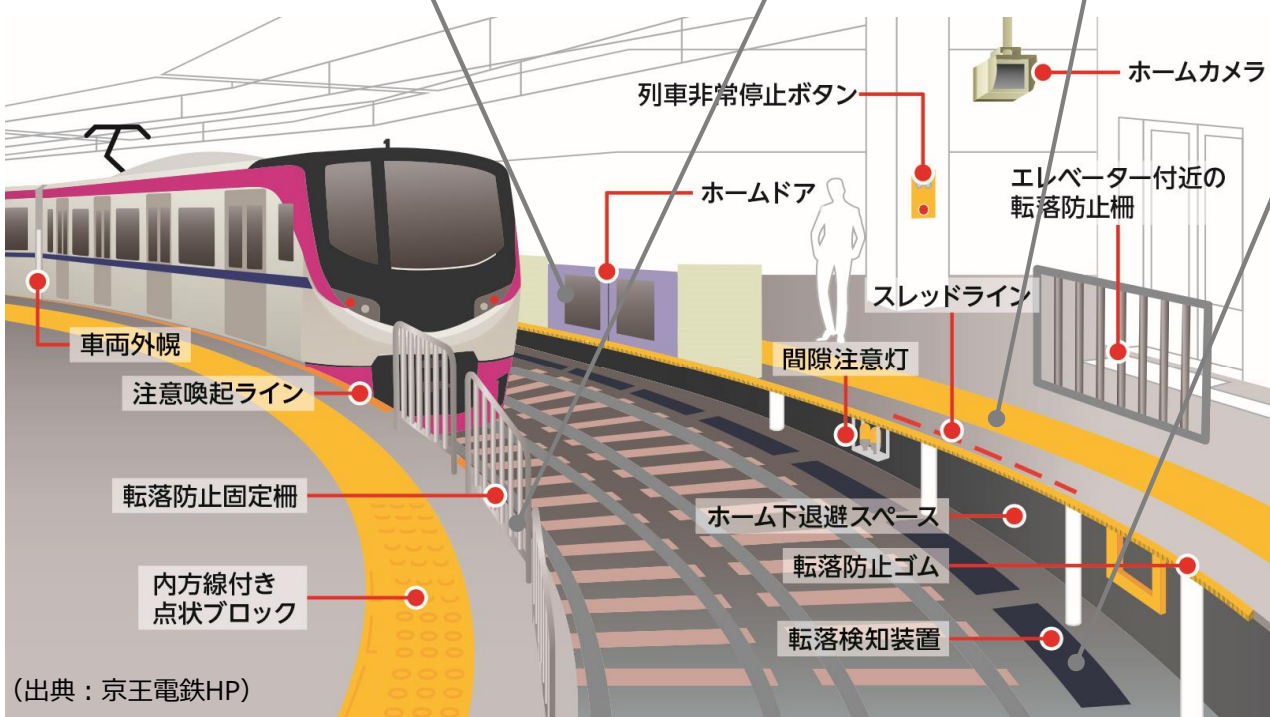
内方線付き点状ブロック



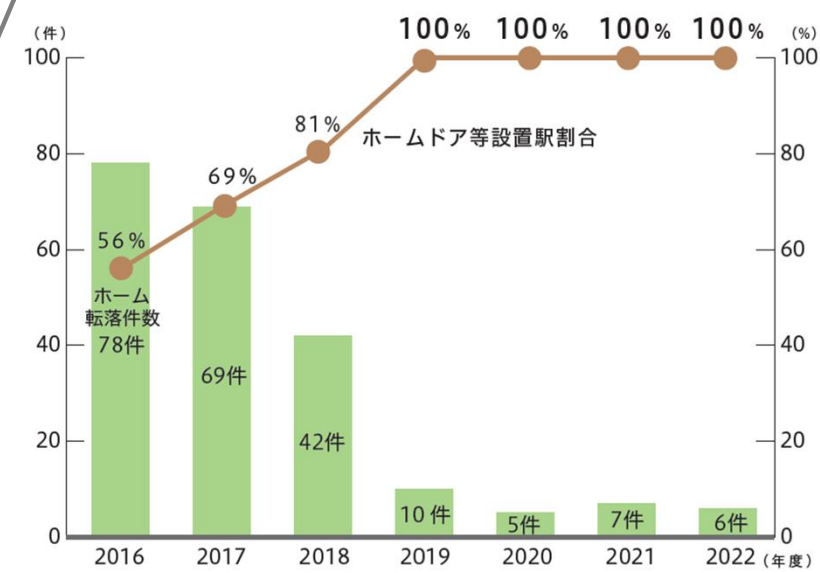
転落検知装置



ホームと車両の段差・隙間縮小



(出典：京王電鉄HP)



ホーム転落件数とホームドア等設置駅割合の推移

(出典：東急電鉄株式会社 安全報告書 2023)



## ○新幹線・特急車両における「車椅子用フリースペース」の導入。

### 【基本的な考え方】

- 車椅子使用者がグループで快適に旅行等を楽しめること
- 車椅子に乗ったまま、車窓を楽しめること
- 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
- 隣の座席への移乗、介助者等の有無、ストレッチャー式車椅子使用者など様々な障害の状態等に対応できること



車椅子用フリースペースのイメージ

（新幹線）



JR東海  
N700S  
(R2.7～)



JR東日本  
E7系  
(R3.7～)

JR西日本  
W7系  
(R3.10～)



JR東日本  
E5系  
(R3.11～)



JR九州  
N700S  
(R4.9～)



JR西日本  
N700S  
(R5.8～)



JR東日本  
E8系  
(R6.3～)

▲令和2年

▲令和3年

▲令和4年

▲令和5年

▲令和6年

▲令和7年

新幹線における  
移動等円滑化基準改正  
(R2.10公布・R3.7施行)

特急車両車内における  
移動等円滑化基準改正  
(R4.3公布・R5.4施行)

JR東海  
HC85系(ひだ・南紀)  
(R4.7～)

東武鉄道  
N100系(スペースX)  
(R5.7～)

JR西日本  
273系(やくも)  
(R6.4～)

### 導入事例

#### 新幹線車両

#### 特急車両

|       |       |      |
|-------|-------|------|
| JR東海  | N700S | 31編成 |
| JR東日本 | E5系   | 6編成  |
|       | E7系   | 16編成 |
|       | E8系   | 6編成  |
| JR西日本 | W7系   | 13編成 |
|       | N700S | 2編成  |
| JR九州  | N700S | 5編成  |

|       |       |      |
|-------|-------|------|
| JR東海  | HC85系 | 22編成 |
| JR西日本 | 273系  | 11編成 |
| 東武鉄道  | N100系 | 4編成  |

※令和6年6月30日時点で営業運転を行っている編成

（特急車両）



- 真の共生社会の実現を図るため、バリアフリー法等に基づき、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進
- バリアフリー整備目標達成に向けて、鉄道駅バリアフリー料金制度、補助制度等を活用し一体的に支援

鉄道駅バリアフリー料金制度

都市部において、利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築するため、令和3年12月に新たな料金制度を創設。令和5年度末までに、以下の17社が届出済み。いずれの事業者も通学定期の料金設定はない。

| 事業者名<br>※括弧内は届出日 |      | JR東日本<br>(R4.4.5) | JR東海<br>(R4.11.17) | JR西日本<br>(R4.8.19) | 東武<br>(R4.10.19) | 西武<br>(R4.8.4) | 小田急<br>(R4.8.4) | 東京メトロ<br>(R4.4.25) | 相鉄<br>(R4.10.21) | 京成<br>(R5.9.15) |
|------------------|------|-------------------|--------------------|--------------------|------------------|----------------|-----------------|--------------------|------------------|-----------------|
| 收受開始日            |      | R5.3.18           | R6.4.1             | R5.4.1             | R5.3.18          | R5.3.18        | R5.3.18         | R5.3.18            | R5.3.18          | R6.3.16         |
| 料金<br>設定額        | 定期外  | 10円               | 10円                | 10円                | 10円              | 10円            | 10円             | 10円                | 10円              | 10円             |
|                  | 通勤定期 | 4.7円              | 5.0円               | 5.0円               | 10円              | 10円            | 10円             | 6.2円               | 10円              | 10円             |

| 事業者名<br>※括弧内は届出日 |      | 京阪<br>(R4.8.5) | 阪急<br>(R4.8.3) | 阪神<br>(R4.8.3) | 大阪メトロ<br>(R4.8.10) | 西鉄<br>(R4.9.21) | 横浜高速<br>(R4.9.2) | 神戸電鉄<br>(R4.8.4) | 山陽電鉄<br>(R4.8.10) |
|------------------|------|----------------|----------------|----------------|--------------------|-----------------|------------------|------------------|-------------------|
| 收受開始日            |      | R5.4.1         | R5.4.1         | R5.4.1         | R5.4.1             | R5.3.27         | R5.3.18          | R5.4.1           | R5.4.1            |
| 料金<br>設定額        | 定期外  | 10円            | 10円            | 10円            | 10円                | 10円             | 10円              | 10円              | 10円               |
|                  | 通勤定期 | 6.2円           | 6.3円           | 6.3円           | 6.3円               | 6.2円            | 10円              | 6.3円             | 6.0円              |

※通勤定期の金額については、各社で設定した1か月定期の金額を「30日×2（1往復）」で除することで、国土交通省にて1回あたりの金額を計算

補助制度

令和4年度から、**地方部における支援措置の重点化**として、市町村が作成するバリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅のバリアフリー施設整備については、**補助率を最大1/3から最大1/2に拡充**。

- 【鉄道駅におけるバリアフリー化の推進に関する予算（R6年度予算）】
- ・都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)：予算額138.6億円の内数（補助率：補助対象建設費の35%）
  - ・鉄道駅総合改善事業費補助：予算額21.0億円の内数（補助率：1/3又は1/2）
  - ・地域公共交通確保維持改善事業：総合政策局予算額208.1億円の内数（補助率：1/3）
  - ・地域における受入環境整備促進事業：観光庁予算額13.7億円の内数（補助率：1/3）
  - ・公共交通利用環境の革新等：観光庁予算額5.0億円の内数（補助率：1/3又は1/2）

特税制

鉄道事業者等が取得した「ホームドアシステム」および「エレベーター」の固定資産税等の減税により、維持管理コストを軽減。

# 鉄道駅バリアフリー料金制度

○バリアフリー化を推進するため、令和3年12月より鉄道駅バリアフリーに係る新たな料金制度が導入された。

## 第2次交通政策基本計画（令和3年5月閣議決定）

鉄道駅のバリアフリー化の推進は、エレベーターやエスカレーター、ホームドア等の整備を通じ、高齢者や障害者だけでなく、全ての利用者が受益するとの観点から、<sup>①</sup>都市部において利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築するとともに、<sup>②</sup>地方部において既存の支援措置を重点化することにより、従来を大幅に上回るペースで全国の鉄道施設のバリアフリー化を加速する。

### ① 鉄道駅バリアフリー料金について

令和3年12月：新たな料金制度を創設（関係省令の改正等）

- ・平成30年4月、利用者アンケート実施。「5円までの上乗せについては84%、10円までは65%が賛成」との結果。
- ・通学定期料金については免除するなど、家計負担へ配慮。
- ・事業者において、事前届出時に整備・徴収計画を公表するとともに、毎年度、整備・徴収実績を公表。

令和4年1月以降：鉄道事業者より届出

（現時点で17社より届出済  
料金設定額：定期外10円、通勤定期7.3円、通学定期0円  
（各社平均）

令和5年3月以降：料金徴収開始

### ② 地方部における支援措置の重点化について

○市町村が作成するバリアフリー基本構想※に位置付けられた鉄道駅のバリアフリー施設整備については、

**補助率を最大1/3から最大1/2に拡充**（令和4年度予算より実施）

※地域のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するため、関係者との協議や住民からの意見募集等を踏まえ、市町村が作成する具体的な事業計画【バリアフリー法第25条】



○JR東日本においては、バリアフリー料金を活用して施設整備を進めている。

- ホームドア整備について、**JR東日本の以前の計画と比較し、整備番線を拡大（+約100番線）、整備時期を1年前倒し**

以前：2032年度末頃までに東京圏在来線主要路線の線区単位の330駅660番線程度に整備

現在：**2031年度末頃までに東京圏在来線主要路線の線区単位の330駅758番線程度に整備**

- 段差解消について、整備目標対象駅の整備を推進

## 整備計画の概要

|        |         |
|--------|---------|
| 総整備費※1 | 5,900億円 |
|--------|---------|

（参考）設置・改良整備数

| 設備名※2 |        | 計画期間[年度]    |             |
|-------|--------|-------------|-------------|
|       |        | 2021-2025   | 2026-2035   |
| ホームドア |        | 101駅222番線※3 | 147駅369番線※3 |
| 段差解消  | エレベーター | 5駅9基        | 7駅27基       |
|       | スロープ   | 3駅3ヶ所       | —           |

※1 総整備費には制度の対象となるバリアフリー設備の「設置・改良費」「更新費」「維持管理費他」が含まれる

※2 設置・改良設備としては、このほかバリアフリースイッチ等も整備予定

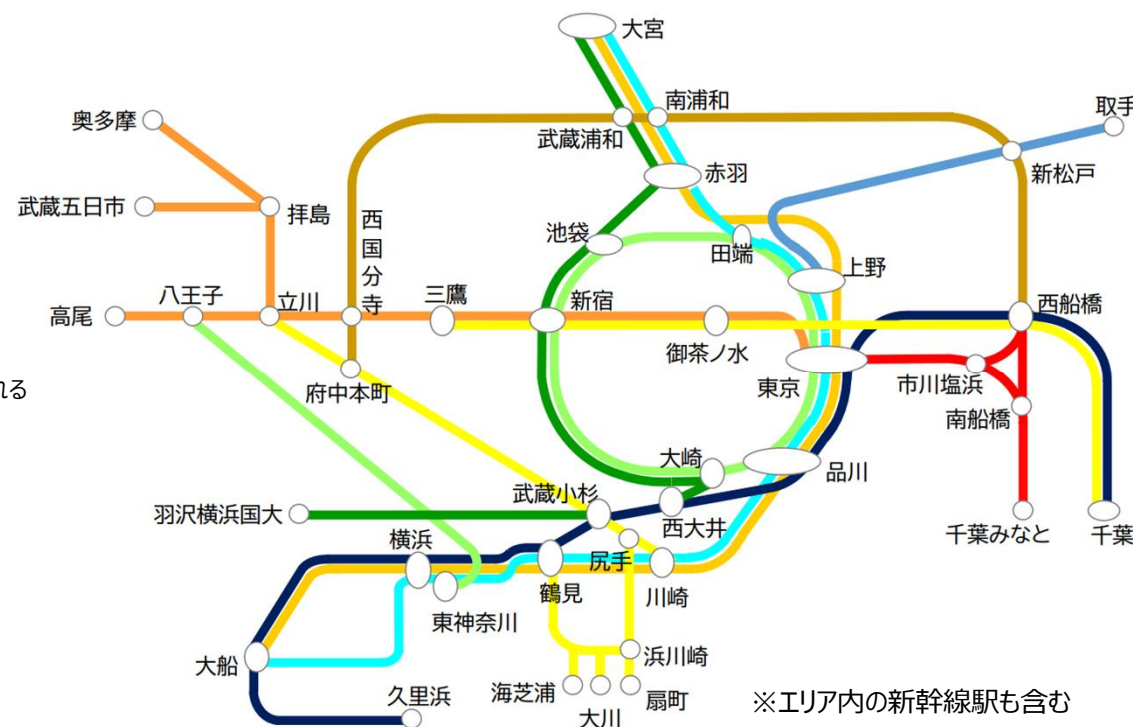
※3 ホームドアの駅数は線区単位で計上

## 徴収計画の概要

| 総徴収額※   | 設定額 |                                    |      |
|---------|-----|------------------------------------|------|
|         | 定期外 | 通勤定期                               | 通学定期 |
| 2,990億円 | 10円 | 1ヵ月：280円<br>3ヵ月：790円<br>6ヵ月：1,420円 | 0円   |

※ 料金収受開始は2023年3月18日。2023.3～2036.3までの13年間の総徴収額

（参考）東京の電車特定区間（料金徴収の対象駅）



※エリア内の新幹線駅も含む

# 鉄道駅のバリアフリー化に対する補助制度

## 鉄道駅のバリアフリー化設備

(代表的な設備)



エレベーター



ホームドア



内方線付き点状ブロック



バリアフリースイットイレ

## バリアフリー化等に対する補助制度

※どの補助制度も利用者数にかかわらず利用可能

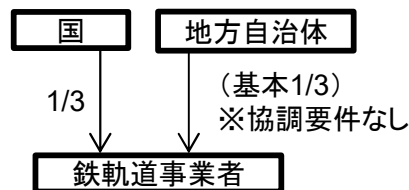
### 【地域公共交通確保維持改善事業費補助金】

(地域公共交通バリア解消促進等事業)

〈対象事業者〉 JR、民鉄

〈補助対象事業〉 内方線付き点状ブロックの整備 等

〈補助率上限〉 1/3

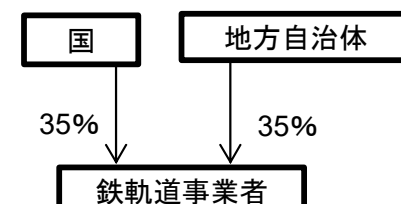


### 【都市鉄道整備事業費補助】

〈対象事業者〉 地下鉄事業者

〈補助対象事業〉 エレベーター、ホームドア、多機能トイレの整備 等

〈補助率上限〉 35%



## 地方部における重点化対象事業

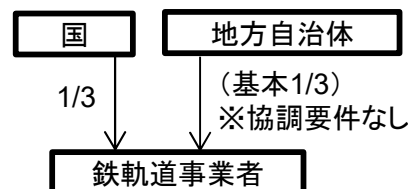
### 【地域における受入環境整備促進事業補助金】

(交通サービス利便向上促進事業)

〈対象事業者〉 JR、民鉄

〈補助対象事業〉 エレベーター、バリアフリースイットイレの整備 等

〈補助率上限〉 1/3



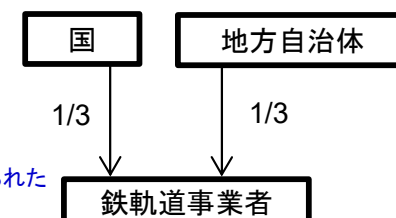
### 【鉄道駅総合改善事業費補助】

(次世代ステーション創造事業)

〈対象事業者〉 JR、民鉄

〈補助対象事業〉 駅改良と併せて行うバリアフリー施設等の整備

〈補助率上限〉 1/3 ※バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅は 1/2



### 【観光振興事業費補助金】

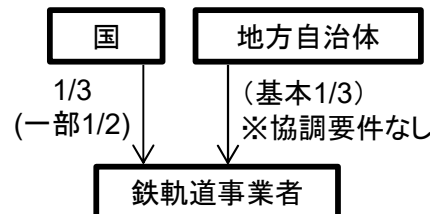
(公共交通利用環境の革新等)

〈対象事業者〉 民鉄(大手の都市部を除く)  
※JR本州3社は対象外

〈補助対象事業〉 エレベーター、バリアフリースイットイレの整備 等

(注)外国人旅行者のニーズが高い多言語対応等とあわせた整備に限る

〈補助率上限〉 1/3(要件を満たせば1/2)



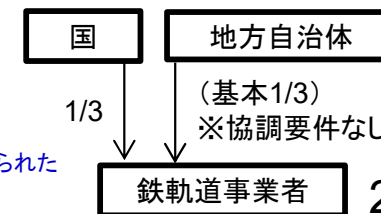
### 【鉄道施設総合安全対策事業費補助】

(ホームドア整備事業)

〈対象事業者〉 JR、民鉄

〈補助対象事業〉 ホームドアの整備

〈補助率上限〉 1/3 ※バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅は 1/2



## 税制特例措置の概要

鉄軌道駅のバリアフリー化については、施設等の整備・導入時に多大な費用がかかる上、取得した施設等の維持管理にもコストがかかるため、**家屋及び償却資産に対する固定資産税などを減額**することにより、**施設等の整備・導入に対するインセンティブ**となることが見込まれる。

### 主な要件

固定資産税・都市計画税の**課税標準を5年間 2 / 3 に軽減**

### 適用期限

令和6年度末まで

### 特例措置の対象

○鉄道事業者等が取得した「ホームドアシステム」及びその設置に係る償却資産

- ・ 1日あたり利用者数10万人以上の鉄軌道駅及び当該駅からの距離が100km以内の駅
- ・ バリアフリー法に基づく公共交通特定事業の対象に位置付けられた駅

○鉄道事業者等が取得した「エレベーター」及びその設置に係る家屋及び償却資産

- ・ 1日あたり利用者数3千人以上の駅
- ・ バリアフリー法に基づく基本構想の生活関連施設に位置付けられた1日あたり利用者数2千人以上の駅





# ソフト施策の取組状況（「心のバリアフリー」の推進）

- 国土交通省では、関係事業者と連携して、高齢者障害者等用施設等の適正利用推進キャンペーンを実施。  
（令和5年度は令和5年12月3日～令和6年1月8日まで実施）
- 鉄道事業者及び国土交通省等が協力して「声かけ・サポート運動」を実施。  
（令和5年度は、鉄道事業者83社局8団体において、9月1日～10月31日まで実施）

## 全国の鉄道駅等においてキャンペーンポスターを掲出

## 鉄道事業者においても独自で取組を実施



（声かけ・サポート運動）



（高齢者障害者等用施設等の適正利用推進キャンペーン）



# 検討会・意見交換会等における検討（ホームからの転落防止対策、車両）

ホームからの転落防止対策

## ホームにおける安全性向上のための検討会（平成28年～）

- 視覚障害者の駅ホームからの転落事故が依然として発生している状況等を踏まえ、**ホームドア、心のバリアフリーなど、総合的な安全性向上対策を実施**するため、「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」を設置し、検討を行った。

## ホームドア整備に関するWG（平成31年～令和2年）

- ホームドアの整備については、交通政策基本計画において2020年度までに800駅を整備するという目標が設定されるとともに、「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」において、1日当たり利用者数10万人以上の駅を優先整備する等の考え方が示されたが、**ホームドアに係る諸情勢が変化しているの変化を踏まえ、今後の施策展開に備える**ため、「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」の下に「ホームドア整備に関するWG」を設置し、**ホームドアを巡る現状を分析**するとともに、**今後の整備の考え方等の整理**を行った。
- ホームドア整備の次期目標設定に係る基本的な考え方については、「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（中間とりまとめ）」に反映し、次期数値目標については、「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（最終とりまとめ）」に反映。

## 新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会（令和2年～）

- 視覚障害者による痛ましいホーム転落事故の防止を目的として、ホームドアが整備されていない駅ホームにおいて、**ITやセンシング技術等を積極的に活用し、駅係員のみならず鉄道利用者による協力も視野に入れて、視覚障害者の方々に駅ホームを安全にご利用いただくための対策について検討**するため、「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」を設置し、検討を行っている。

車両

## 新幹線のバリアフリー対策検討会（令和元年～令和2年）、特急車両におけるバリアフリー対策に関する意見交換会（令和3年～令和4年）

- 東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機に、**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を実現**するため、「新幹線のバリアフリー対策検討会」を設置し、検討を行った。
- 特急車両のバリアフリー対策**についても、「真の共生社会の実現」のためには、**車椅子使用者が今まで以上に様々な場所へ快適な旅を楽しめる環境整備**が重要であることから、関係者で構成する意見交換会を設置し、検討を行った。

- 「**車椅子用フリースペース導入**」に向けた移動等円滑化基準等の改正

（令和3年7月1日施行（新幹線）・令和5年4月1日施行（特急車両））25



# バリアフリー設備の整備における状況

○段差の解消やホームドアの整備、車両設備などにおいて、バリアフリー化を進めるにあたって、予算面・技術面・人員面で課題がある状況。

## 予算面

- **多額の初期整備費用・維持管理コスト**が発生
- **近年の物価上昇**の影響

## 技術面

- 用地不足やホーム狭隘のためホーム拡幅など、**大規模な改良工事**となる場合
- **ホームドア設置**において、荷重に対応した**ホーム基礎部の補強**が必要となることや、複数の車種・車両数の列車運行により**扉の位置が異なることへの対応**が必要
- 車両設備においても、**設置スペースの確保や施工場所の確保**が必要

## 人員面

- 鉄道事業者の社内技術者や工事施工会社のそれぞれの**人手不足の影響**
- 鉄道利用の減少や輸送サービスの**担い手不足の影響**

## 1. 検討会の設置

## 2. 鉄軌道のバリアフリー化の現状

## 3. 検討のポイントと今後の流れ

- **これまで整備されてきた鉄軌道のバリアフリー施設の評価と、次の5年間（令和8年度～令和12年度）で目指すべきバリアフリー化の整備水準や推進すべき施策について**
- **鉄軌道におけるバリアフリー推進のための、地域特性を踏まえたバリアフリーまちづくり、心のバリアフリーの推進、ICT活用について**

令和8年度からの鉄道分野のバリアフリー整備目標設定に向けて、方向性についてとりまとめを行い、国土交通省全体のとりまとめに反映

## 鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会

令和6年7月24日：第1回  
(キックオフ、検討ポイント等)

令和6年10月頃：第2回  
(当事者団体等ヒアリング)

令和6年12月頃：第3回  
(目標や施策の方向性案)

令和7年2月頃：第4回  
(とりまとめ)

（ 並行して、事業者・関係者にヒアリング  
自治体・利用者にアンケート調査を実施 ）

鉄道分野としてのとりまとめ内容を、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」の次期目標設定に反映

## （国土交通省全体）バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会

令和6年5月30日：第12回  
(キックオフ、論点提示)

令和6年10月：第13回  
(各項目への検討の方向性議論)

令和7年3月：第14回  
(中間とりまとめ案の提示)

令和7年5月：第15回  
(最終とりまとめ案の提示)