

## 第3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12月10日(火)15:00～17:00

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. 第2回検討会でいただいた主なご意見

##### 2. 利用者・地方公共団体へのアンケート調査結果

###### (1) 利用者アンケート結果

###### (2) 地方公共団体アンケート結果

##### 3. とりまとめ案

##### 4. 今後の予定

#### 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 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
- ・ 小林 基樹 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3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12月10日(火)15:00～17:00  
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	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
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 マネージャー	庄司 靖章	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 総務部 技術企画担当部長	一條 勝夫	オンライン
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	小林 基樹	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
鉄道局技術企画課長	中野 智行	対面
総合政策局バリアフリー政策課長	瀬井 威公	対面

# 第3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12月10日（火）

1. 第2回検討会でいただいた主なご意見
2. 利用者・地方公共団体へのアンケート調査結果
  - (1) 利用者アンケート結果 …別紙 1
  - (2) 地方公共団体アンケート結果 …別紙 2
3. とりまとめ案 …別紙 3、別紙 4
4. 今後の予定

### 有識者

#### (鉄軌道のバリアフリー化に対する評価・整備目標に関するご意見)

- ▶ 鉄道事業者は頑張っていると感じている。残された課題として、地方部の問題をどうするかという点がある。しっかりとした議論をして、事例をいくつか収集した上で、鉄道事業者が連携して、計画を立てる工夫をする必要がある。

#### (その他バリアフリー整備に関するご意見)

- ▶ 無人駅や一日当たりの平均乗降客数が3,000人以下の駅への対応についても、どのように整備していくか計画を立てる必要がある。
- ▶ ホームと車両の段差・隙間の縮小については、例えば、車椅子側の工夫で対応する方法があるかどうか調査が必要だと感じている。ホームと車両の隙間解消に必要な工事年数と、車椅子側で対応できることとの関係を考えることが重要である。
- ▶ 鉄道事業者による障害者疑似体験教育について、実施する際の留意点を国土交通省でまとめていただきたい。
- ▶ ICTの活用については、安全性を担保しなければならない。また、ICT機器を持っていない人が利用できない仕組みを導入することは適切ではない。
- ▶ ICTの活用について、特に視覚障害者に対するものでは、スマートフォンを利用することが前提である施策は検討が必要である。
- ▶ 視覚障害者用ナビゲーションシステムについては、国土交通省でガイドライン等を作成し、あるべき姿をまとめ、鉄道事業者が混乱しないようにしていただきたい。
- ▶ 新しいICTについては、リアルタイム字幕などは新しいコミュニケーションツールとして有効であるので、検討する必要がある。
- ▶ エスカレーターの片側を駆け上がるような習慣をどのように止められるか、検討が必要である。
- ▶ 優先席については、機能を失っているため、今すぐではないが今後議論する必要性がある。

### 当事者団体

#### (鉄軌道のバリアフリー化に対する評価・整備目標に関するご意見)

- ▶大都市では、駅施設の段差解消が進展していると感じる。一方で、駅のホームの高さ違いにより、スムーズに乗車できない駅も多くあるため、段差や隙間が無く乗車できる箇所を設けていただきたい。
- ▶都市部と地方部の格差が依然として解消されない点が残念。地方部においては、公共交通機関が限定されるなど、都市部のような交通網が整備されていないことに着目した施策の検討をお願いしたい。
- ▶基本方針について、現行の整備目標だけでは不十分であり、整備項目の見直しを要望する。WEBでの車椅子席の予約・割引乗車券の購入、乗務員によるスロープ介助等の新たな項目を加えていただきたい。
- ▶ホームと車両間の段差・隙間解消について基本方針に盛り込み、数値目標を定めて整備を推進していただきたい。
- ▶最低限度の安全性を保つための部分、例えば視覚障害者誘導用ブロックの整備やホーム縁端部の警告ブロックの整備等については、乗降客数にとらわれない整備目標を掲げていただきたい。
- ▶無人駅に関する問題は深刻である。目標設定に無人駅を加え、整備促進につながるよう検討いただきたい。

#### (その他バリアフリー整備に関するご意見)

- ▶駅周辺の基本構想は非常に大切だが、自治体へ駅周辺の基本構想の作成を依頼しても、なかなか腰を上げてもらえない。どういった理由があるのか、もう一度検討する必要があるのではないか。
- ▶コミュニケーションの方法について、ただ伝えるだけの一方通行のコミュニケーションではなく、双方向のコミュニケーションを基本としていただきたい。聴覚障害者は目で見ることによって情報を得ているため、音声のみならず視覚でも情報を得られるようにしていただきたい。
- ▶駅の無人化について、どういう形で無人化された駅での安全対策がされているのかという情報提供をしっかりとっていただきたい。
- ▶常に新しく正確なバリアフリー情報の提供を心掛けていただきたい。緊急時における駅舎や車内での対応に鉄道事業者間で格差が無いようにする必要はあることはもとより、当事者と一緒にマニュアルを作成する、検証する等の積極的な取り組みを検討いただきたい。

### 鉄道事業者

#### (整備目標に関するご意見)

- ▶ 1日あたりの平均利用者数で一律に目標を定めるのではなく、地元自治体の方針、駅や地域の特異性を重視していただきたい。
- ▶ 利用者数3000人/日未満駅を整備対象とする場合には、基本構想における生活関連施設駅に位置付けた駅を対象とする等、地域と一体的にバリアフリー化が図れるようにするとともに、駅の特性や列車頻度等を勘案していただきたい。

#### (その他バリアフリー整備に関するご意見)

- ▶ 整備に際して多額の費用が必要。特に、設備数の増加に伴う「維持管理・更新」に係る費用が増え続ける状況となっている。
- ▶ バリアフリー設備の計画・整備・更新・維持管理に係る事業者側、施工会社側の人的資源の不足が課題。
- ▶ 基本構想策定に際して、整備の時期・方法、維持管理等について事業者と自治体で共通認識を持つことが重要。基本方針の目標設定にあたって駅ごと地域ごとの特情も加味しながら、基本構想の策定団体において、ソフト対応も加味したあるべき姿を議論したい。
- ▶ 鉄道事業者単独でのハード整備だけではなく、自治体等と連携したソフト対策による解決も重要ではないか。例えば、バリアフリー設備が整備されている隣の駅を利用いただき、他の交通手段で目的地に向かう際に発生する金銭的な補助も検討していただきたい。
- ▶ 駅からの二次交通や道路等、目的地までの経路をバリアフリー化するために、自治体によるバリアフリー基本構想の策定を含む、面的・地域一体的な検討が必要。
- ▶ 無人駅のバリアフリー化について、バリアフリー設備の不具合・故障時の緊急対応等、維持管理上で課題があると考えている。また、乗降介助や駅ご利用後の2次交通への接続等も併せて解決していく必要があると考えている。
- ▶ 心のバリアフリーとして、自治体や地域の方によるサポーター制度等、地域や自治と一体となったサポート体制の検討が必要。
- ▶ バリアフリー料金制度について、バリアフリー化のさらなる推進により社会的便益を向上させるために、料金収受額の見直しについて議論が必要。整備対象範囲の拡充をお願いしたい。

1. 第2回検討会でいただいた主なご意見
2. 利用者・地方公共団体へのアンケート調査結果
  - (1) 利用者アンケート結果 …別紙1
  - (2) 地方公共団体アンケート結果 …別紙2
3. とりまとめ案 …別紙3、別紙4
4. 今後の予定

1. 第2回検討会でいただいた主なご意見
2. 利用者・地方公共団体へのアンケート調査結果
  - (1) 利用者アンケート結果 …別紙 1
  - (2) 地方公共団体アンケート結果 …別紙 2
3. とりまとめ案 …別紙 3、別紙 4
4. 今後の予定

1. 第2回検討会でいただいた主なご意見
2. 利用者・地方公共団体へのアンケート調査結果
  - (1) 利用者アンケート結果 …別紙 1
  - (2) 地方公共団体アンケート結果 …別紙 2
3. とりまとめ案 …別紙 3、別紙 4
4. 今後の予定

## 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9日：第2回  
(当事者団体等ヒアリング)

令和6年12月10日：第3回  
(とりまとめ案)

令和7年2月17日：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16日：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)

※ 議論の進捗状況や社会情勢の変化に伴い、スケジュールは前後する可能性あり。

# 利用者アンケート調査結果

---

1. 利用者アンケート調査概要
2. 利用者アンケート調査結果（まとめ）
3. 利用者アンケート調査結果（データ）

## 調査目的

○令和8年度以降の新たなバリアフリー整備目標の検討にあたり、鉄軌道のバリアフリー化に関する現状認識や評価等を把握するため、鉄道利用者にアンケート調査を実施する。

## 調査方法・概要

### ○アンケート調査の実施概要

項目	内容
調査概要	鉄軌道のバリアフリー整備に対する満足度、鉄道駅バリアフリー料金制度等に対する意識を調査
調査方法	全国の居住者を対象に、1月に1回以上鉄道を利用している人に対してWebアンケート調査を実施
調査実施時期	2024年8月30日～9月3日

### ○調査対象と回収目標数

調査対象	分類	回収数（票）
鉄道利用者 （高齢者、身障者を含む）	三大都市圏（東京圏、名古屋圏、関西圏）	500
	三大都市圏以外	500
	合計	1,000

1. 利用者アンケート調査概要
2. 利用者アンケート調査結果（まとめ）
3. 利用者アンケート調査結果（データ）

## 2. 利用者アンケート調査結果（まとめ）

### 普段利用している鉄道駅や車両のバリアフリー整備の満足度

- バリアフリー施設の整備あり・なしの回答毎に満足度を整理した場合、特に、「エスカレーター」「ホームドア」「車両とプラットホームの段差・隙間縮小」「車両内の案内表示」について、整備による満足度が高い。

### 普段利用している鉄道駅の各整備等を感じる課題

- いずれの設備も「特に感じている課題はない」が最も多いが、転落防止設備やエスカレーターに関しては、他の設備と比較して整備されていないことに課題を感じている割合が高い。

### 優先的にバリアフリーを進めてほしい駅

- 優先的にバリアフリー化を進めてほしい駅は、「利用者の多い駅」が最も多く56%、次いで「病院の最寄り駅」が54%、「鉄道の乗り換え駅(複数路線の接続駅)」が53%であった。

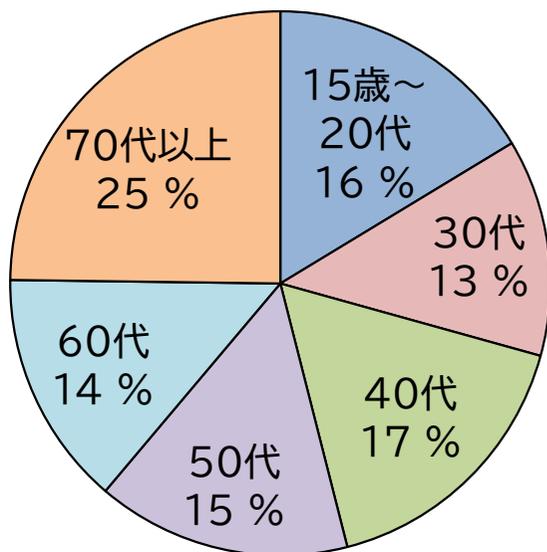
### 現在の鉄道駅や車両のバリアフリーの整備状況の進展・整備のメリット

- 10年前と比較して移動しやすくなったと感じる人は81%であり、どの設備についても、10年前と比較して整備状況が進展していると7割以上が感じている。
- 「安心して鉄道を利用できるようになった」が84%と最も多く、次いで、「子ども、高齢者、障害者等と一緒に、もしくは当人自身が鉄道に乗りやすくなった」が75%であった。

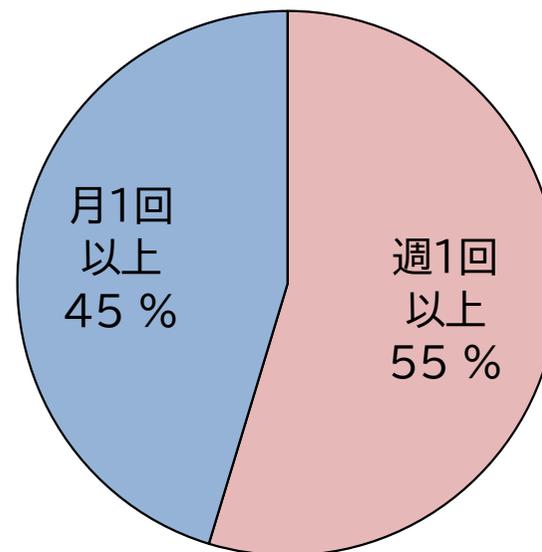
1. 利用者アンケート調査概要
2. 利用者アンケート調査結果（まとめ）
3. 利用者アンケート調査結果（データ）

○三大都市圏およびそれ以外の地域は同数（各500票）回収し、男性48%、女性52%である。  
○回答者の年代は、実態数字を元にしたウェイトバックにより、70代以上が最も多く25%である。  
○「週1回以上」鉄道を利用する人が55%、「月1回以上」鉄道を利用する人が45%である。

年代(n=1,000)

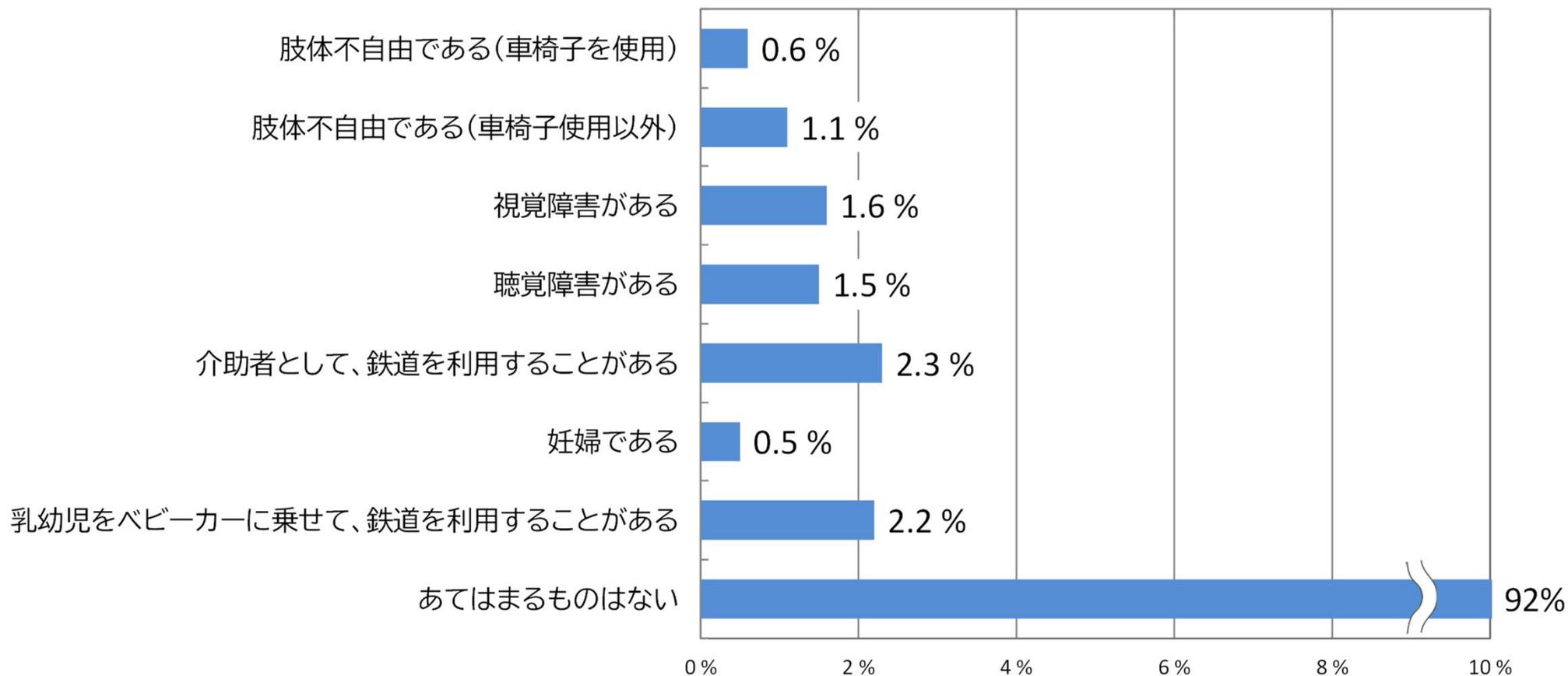


鉄道利用頻度(n=1,000)



○障害等に「あてはまるものはない」が最も多く92%、次いで「介助者として、鉄道を利用することがある」が2.3%、「乳幼児をベビーカーに乗せて、鉄道を利用することがある」が2.2%であった。

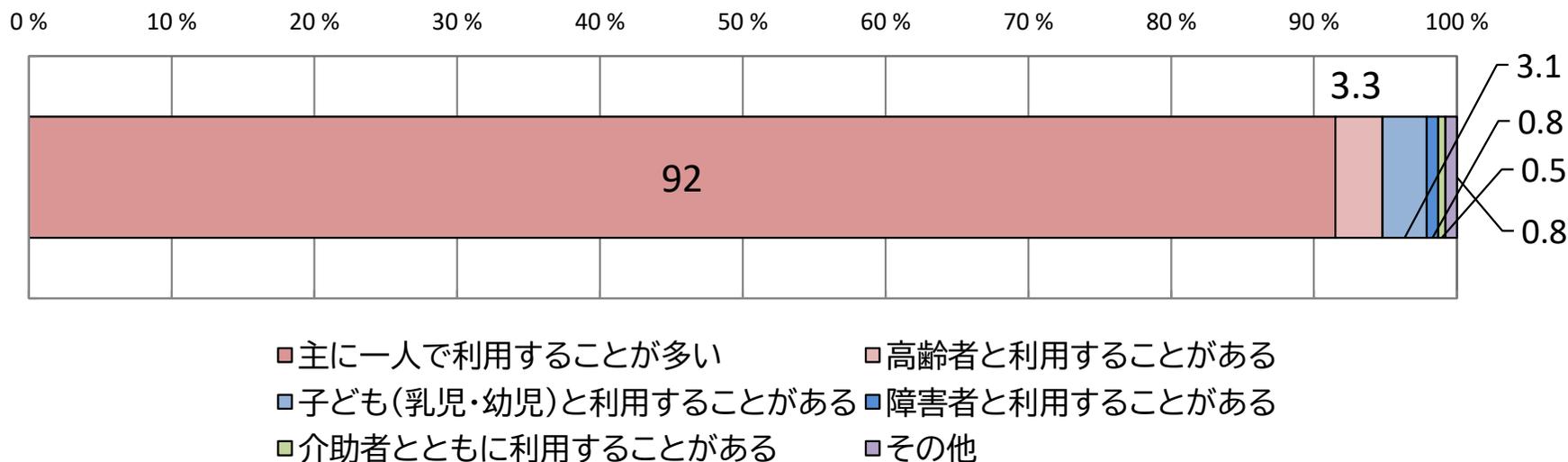
あなたのお身体等についてお伺いします(n=1,000)



### 3. 調査結果 ① 鉄道を利用する時の同行者

○鉄道を利用する時は、「主に一人で利用することが多い」が最も多く92%、次いで「高齢者と利用することがある」が3.3%、「子ども（乳児・幼児）と利用することがある」が3.1%であった。

鉄道を利用する時の同行者(n=1,000)

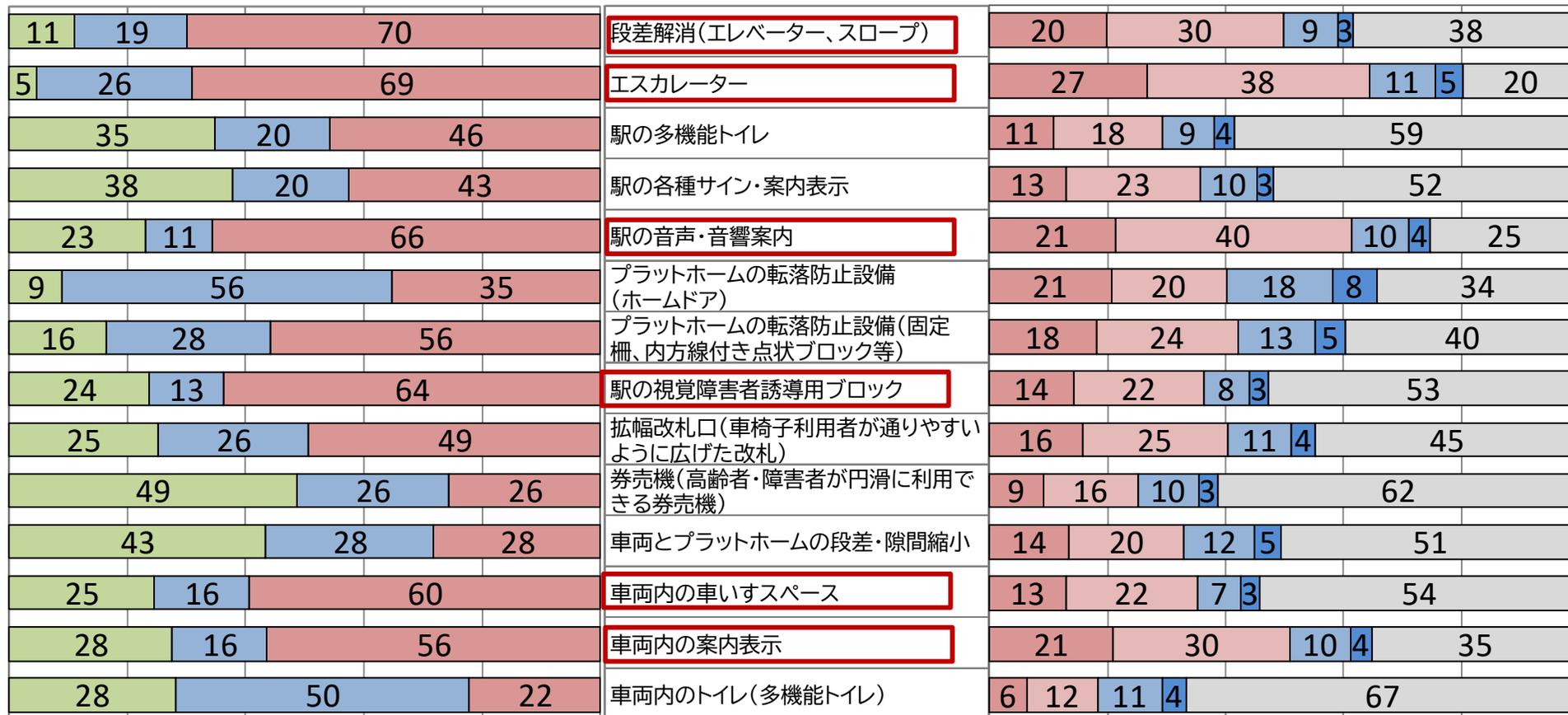


### 3. 調査結果 ② 普段利用している鉄道駅や車両のバリアフリー整備の満足度

○バリアフリー施設の整備状況について、「段差解消」「エスカレーター」「駅の音声・音響案内」「駅の視覚障害者誘導用ブロック」等が相対的に整備されていると認識されており、各施設の満足度については、「エスカレーター」「駅の音声・音響案内」「車両内の案内表示」の満足度が高い。

整備状況 (n=1,000)

満足度 (n=1,000)



100% 80% 60% 40% 20% 0%

0% 20% 40% 60% 80% 100%

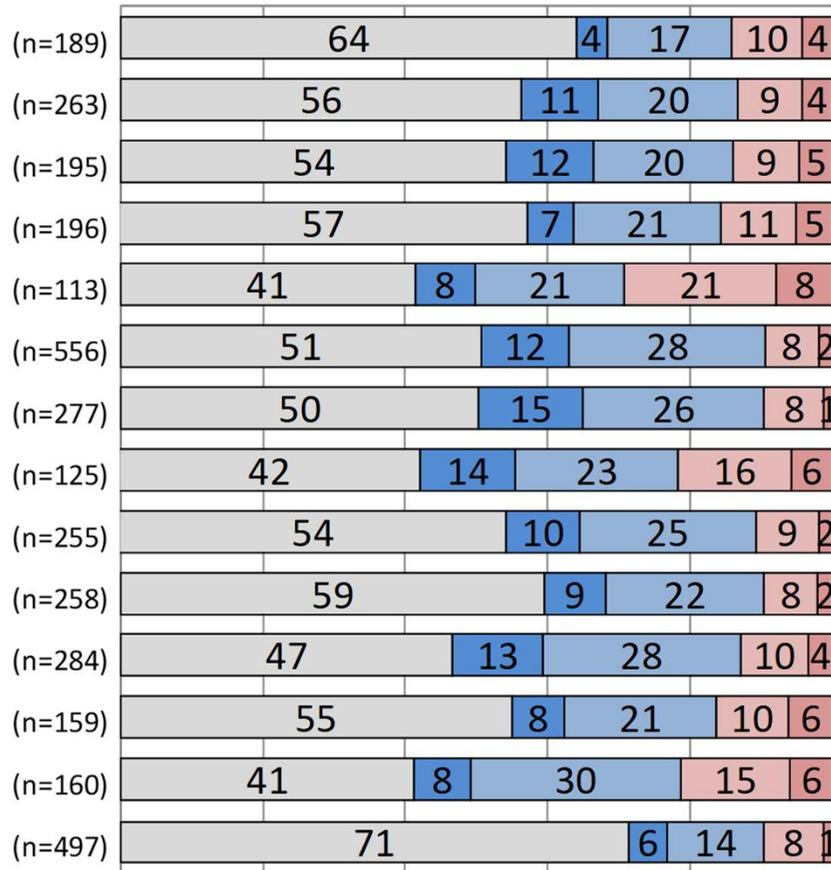
■対象の設備がある ■対象の設備がない ■わからない

■とても満足 ■やや満足 ■やや不満 ■とても不満 ■使用していない

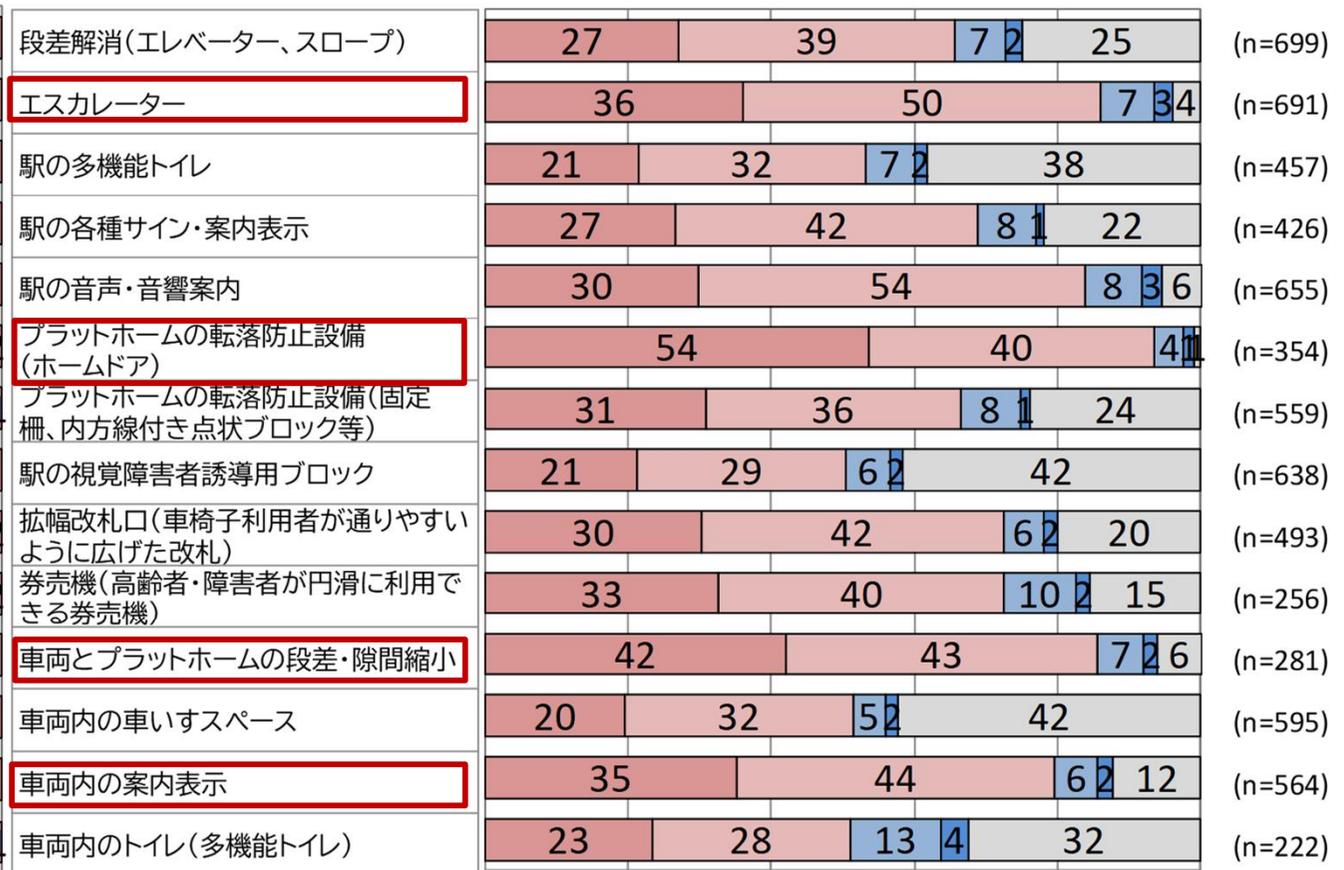
### 3. 調査結果 ② 普段利用している鉄道駅や車両のバリアフリー整備の満足度

○バリアフリー施設の整備あり・なしの回答毎に満足度を整理した場合、特に、「エスカレーター」「ホームドア」「車両とプラットフォームの段差・隙間縮小」「車両内の案内表示」について、整備による満足度が高い。

《整備なし》満足度 全体



《整備あり》満足度 全体



100% 80% 60% 40% 20% 0% 0% 20% 40% 60% 80% 100%

■とても満足 ■やや満足 ■やや不満 ■とても不満 □使用していない

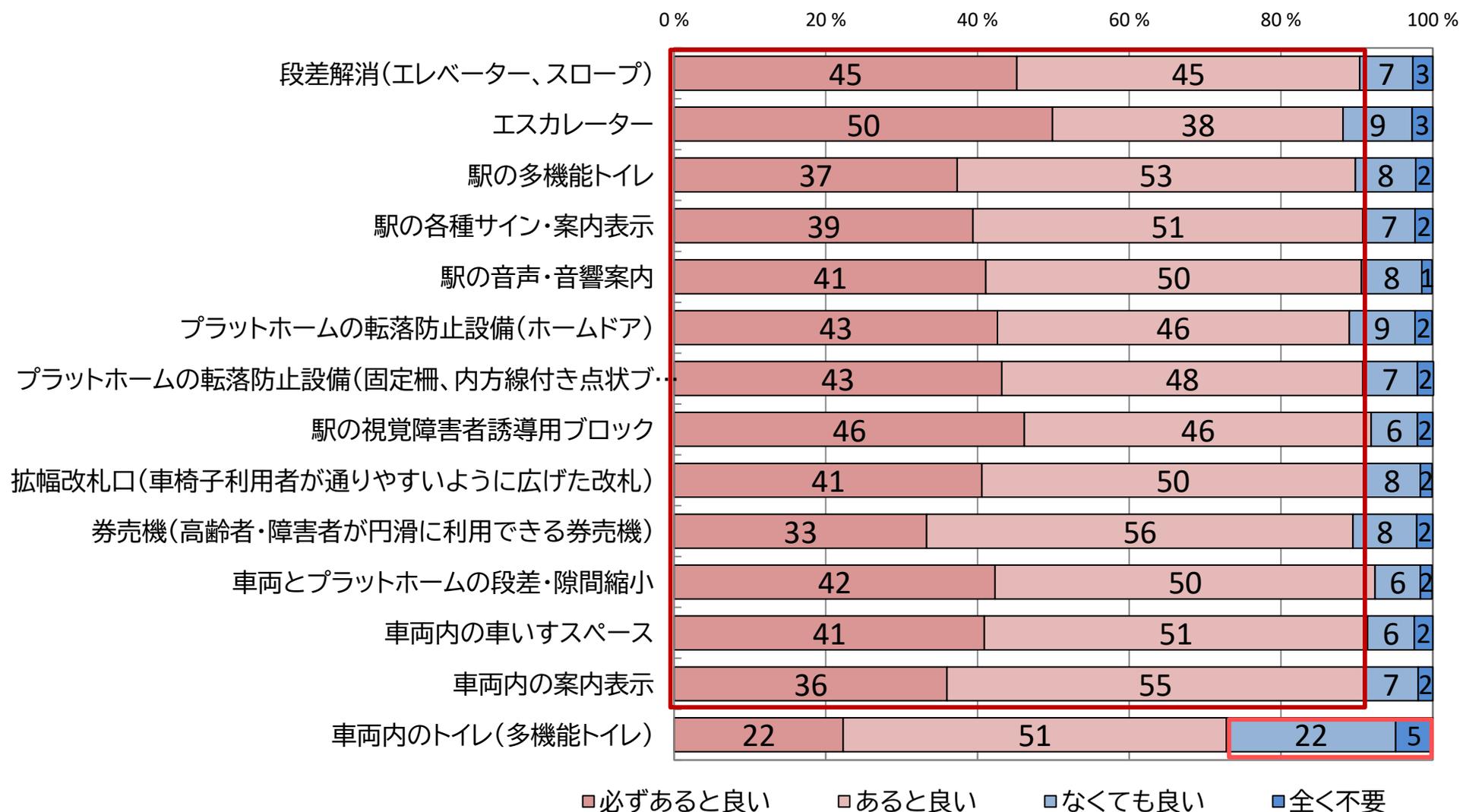
### 3. 調査結果 ③ 普段利用している鉄道駅の各整備等を感じる課題

○いずれの設備も「特に感じている課題はない」が最も多いが、転落防止設備やエスカレーターに関して、他の設備と比較して整備されていないことに課題を感じている割合が高い。

<p><b>1. 段差解消（エレベーター、スロープ）</b></p> <p>エレベーターが設置されていない、もしくは設置基数が少ない 18 %</p> <p>設置されているエレベーターの広さが狭い 12 %</p> <p>スロープが設置されていない 13 %</p> <p>スロープの幅が狭い 5 %</p> <p>スロープの勾配がきつい 3 %</p> <p>特に感じている課題はない 63 %</p>	<p><b>2. エスカレーター</b></p> <p>エスカレーターが設置されていない、もしくは設置基数が少ない 24 %</p> <p>人が多く使いにくい 12 %</p> <p>エスカレーターの設置場所が遠い 8 %</p> <p>特に感じている課題はない 59 %</p>
<p><b>3. 多機能トイレ</b></p> <p>多機能トイレが整備されていない、もしくは整備数が少ない 21 %</p> <p>多機能トイレを利用している人が多く、利用したいときに利用できない 6 %</p> <p>トイレの案内表示がわかりにくい 6 %</p> <p>特に感じている課題はない 70 %</p>	<p><b>4. 行き先案内、位置サイン</b></p> <p>行き先案内、位置サインが整備されていない、もしくは整備数が少ない 11 %</p> <p>表示の色が見分けにくい 6 %</p> <p>デザインが複雑でわかりにくい 5 %</p> <p>情報が複雑もしくは多すぎてわかりにくい 4 %</p> <p>特に感じている課題はない 78 %</p>
<p><b>5. 音声・音響案内</b></p> <p>音声・音響案内が整備されていない、もしくは整備数が少ない 8 %</p> <p>情報が複雑もしくは多すぎてわかりにくい 6 %</p> <p>音声案内が周囲の騒音に紛れて聞こえにくい 13 %</p> <p>特に感じている課題はない 75 %</p>	<p><b>6. 転落防止設備（ホームドア）</b></p> <p>ホームドアが整備されていない、もしくは一部のホームにしか整備されていない（固定柵は整備されている。） 21 %</p> <p>ホームドアが整備されていない、もしくは一部のホームにしか整備されていない（固定柵も整備されていない。） 23 %</p> <p>ホームドアの設置状態や種類・形状に改善の余地がある 4 %</p> <p>特に感じている課題はない 55 %</p>
<p><b>7. 転落防止設備（固定柵、内方線付き点状ブロック等）</b></p> <p>転落防止設備（固定柵、内方線付き点状ブロック）が整備されていない、もしくは一部のホームにしか整備されていない 22 %</p> <p>転落防止設備の設置状態や種類・形状に改善の余地がある 8 %</p> <p>人、荷物等により内方線付き点状ブロックが使いにくい・使えない 5 %</p> <p>特に感じている課題はない 67 %</p>	<p><b>8. 視覚障害者誘導用ブロック</b></p> <p>誘導用ブロックの経路がわかりにくい 6 %</p> <p>誘導用ブロックの設置状態や種類・形状に改善の余地がある 6 %</p> <p>人、荷物等により誘導ブロックが使いにくい・使えない 6 %</p> <p>特に感じている課題はない 82 %</p>
<p><b>9. 拡幅改札口</b></p> <p>拡幅改札口の数が多い 18 %</p> <p>エレベーター等から拡幅改札口までの移動距離が長い 5 %</p> <p>拡幅改札で閉合せする人が多く通り抜けにくい 6 %</p> <p>特に感じている課題はない 74 %</p>	<p><b>10. 券売機（車いす利用者が使いやすいよう蹴込み等のある券売機）</b></p> <p>車いす利用者等向けの券売機が設置されていない、もしくは設置数が少ない 16 %</p> <p>幅が狭い 5 %</p> <p>混んでいて使いにくい 8 %</p> <p>点字表示がない 1 %</p> <p>特に感じている課題はない 74 %</p>
<p><b>11. 接遇(人的対応、ソフト対応)</b></p> <p>迅速な接遇ができていない（例：段差がある時に駅員等による支援が来るまでに待たなければならない等） 10 %</p> <p>支援を求めたい駅員等に声が掛けづらい 9 %</p> <p>駅員等への支援の求め方がわかりにくい（駅係員よびだしインターホンの場所がわかりにくい、駅員等がすぐに見つからない等） 14 %</p> <p>特に感じている課題はない 73 %</p>	

○いずれの設備も「必ずあると良い」もしくは「あると良い」と回答した割合が9割程度であった。  
 (「車両内のトイレ(多機能トイレ)」のみ7割程度)

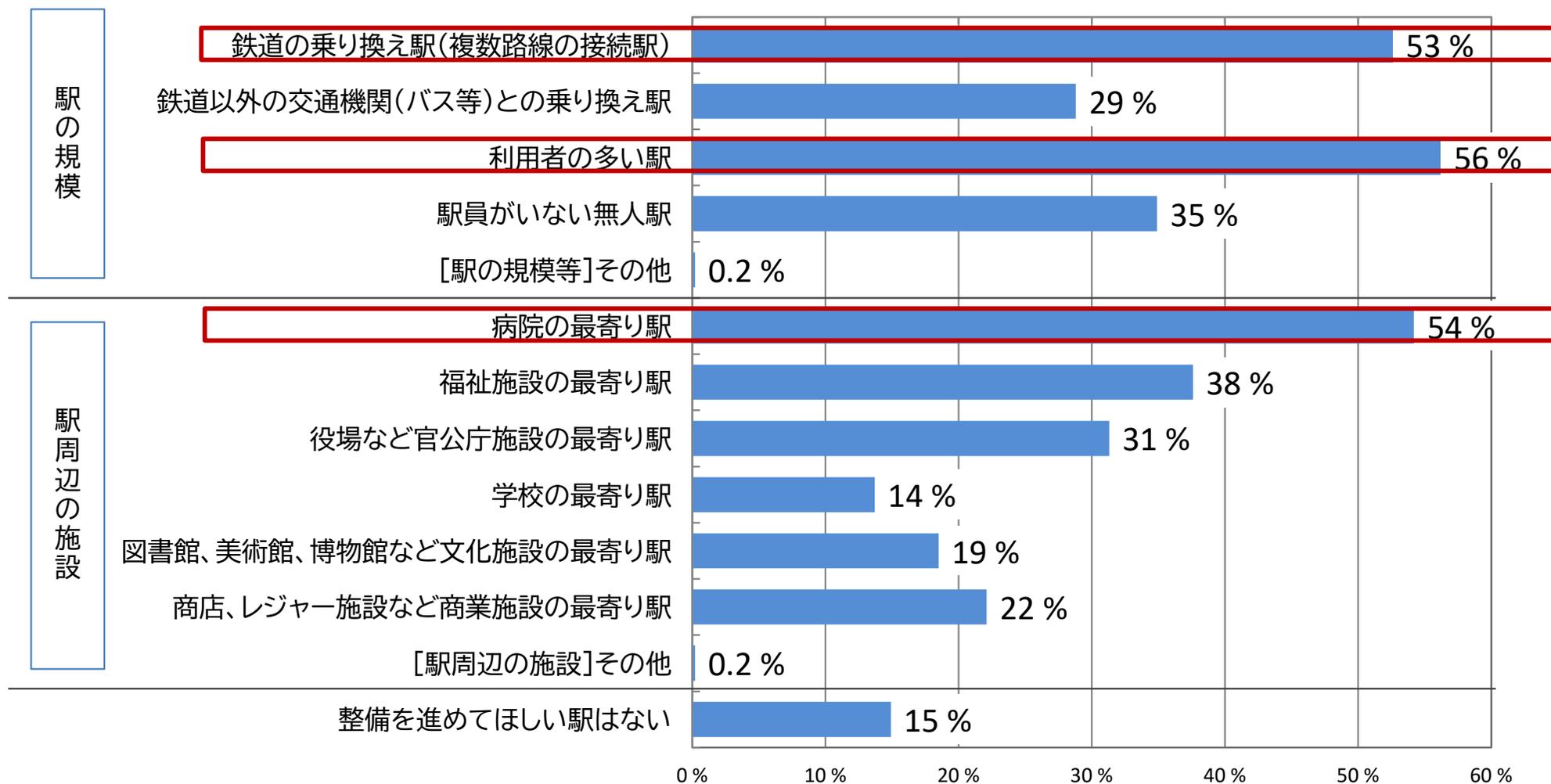
鉄道駅や車両におけるバリアフリー設備の必要性 (n=1,000)



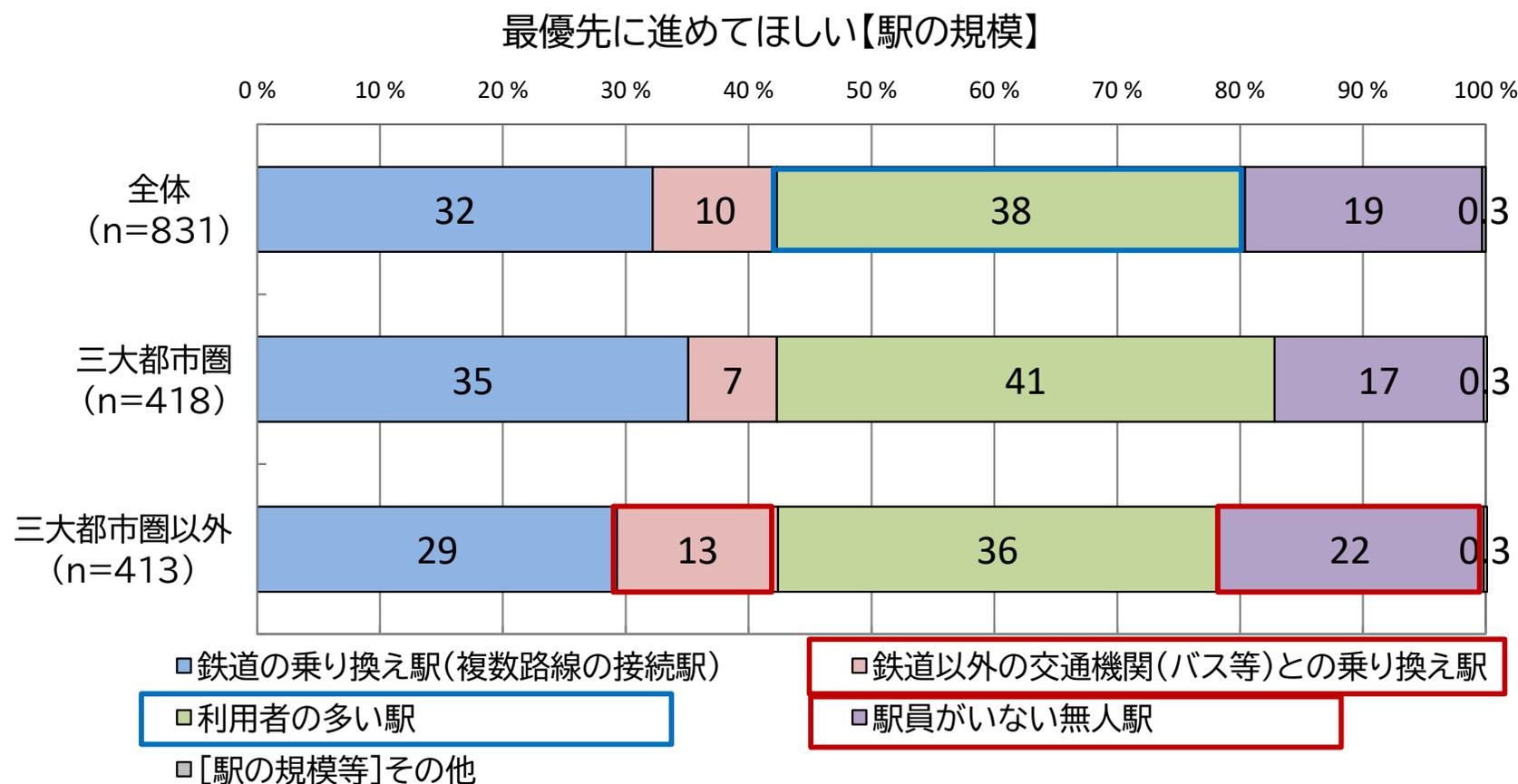
### 3. 調査結果 ⑤優先的にバリアフリーを進めてほしい駅

○優先的にバリアフリー化を進めてほしい駅は、「利用者の多い駅」が最も多く56%、次いで「病院の最寄り駅」が54%、「鉄道の乗り換え駅（複数路線の接続駅）」が53%であった。

優先的にバリアフリー整備を進めてほしい駅(n=1,000)

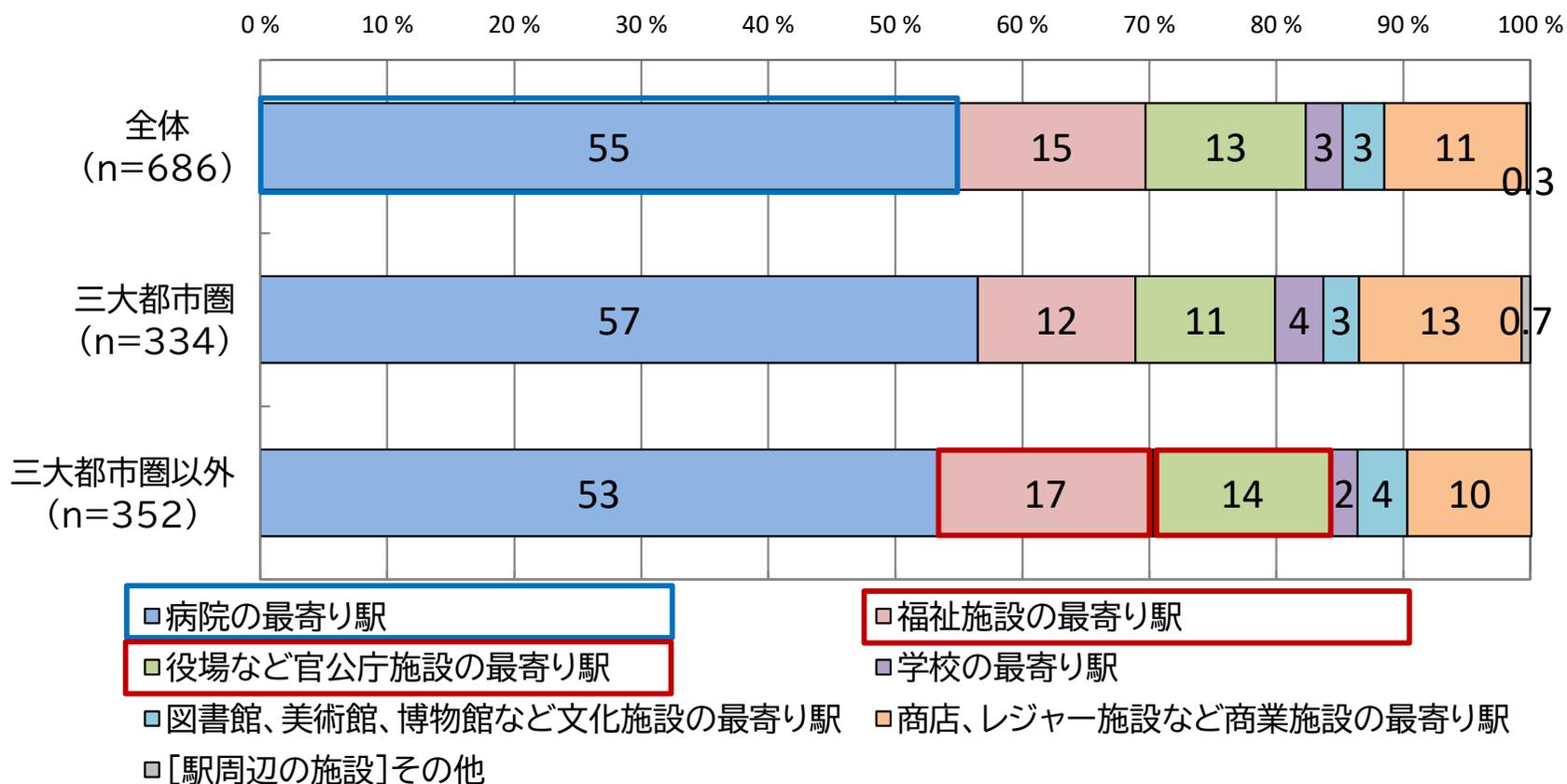


○優先的にバリアフリー化を進めてほしい駅のうち、最優先にバリアフリーを進めて欲しい駅は、駅の規模別の中では「利用者の多い駅」が最も多く38%であった。  
 ○「三大都市圏以外」では「三大都市圏」と比較し、「駅員がない無人駅」や「鉄道以外の交通機関（バス等）との乗り換え駅」の割合が高い。



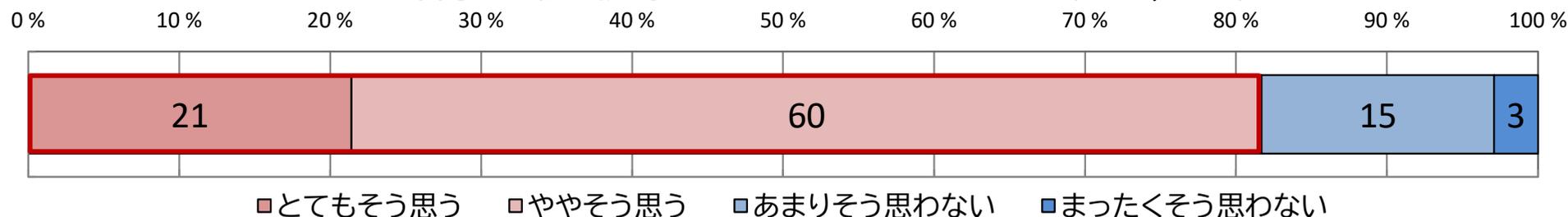
○優先的にバリアフリー化を進めてほしい駅のうち、最優先にバリアフリーを進めて欲しい駅は、駅周辺施設の中では「病院の最寄り駅」が最も多く55%であった。  
 ○「三大都市圏以外」の地域は「三大都市圏」と比較し、「福祉施設の最寄り駅」や「役場などの官公庁施設」の最寄り駅の割合が高い

最優先に進めてほしい【駅周辺施設】

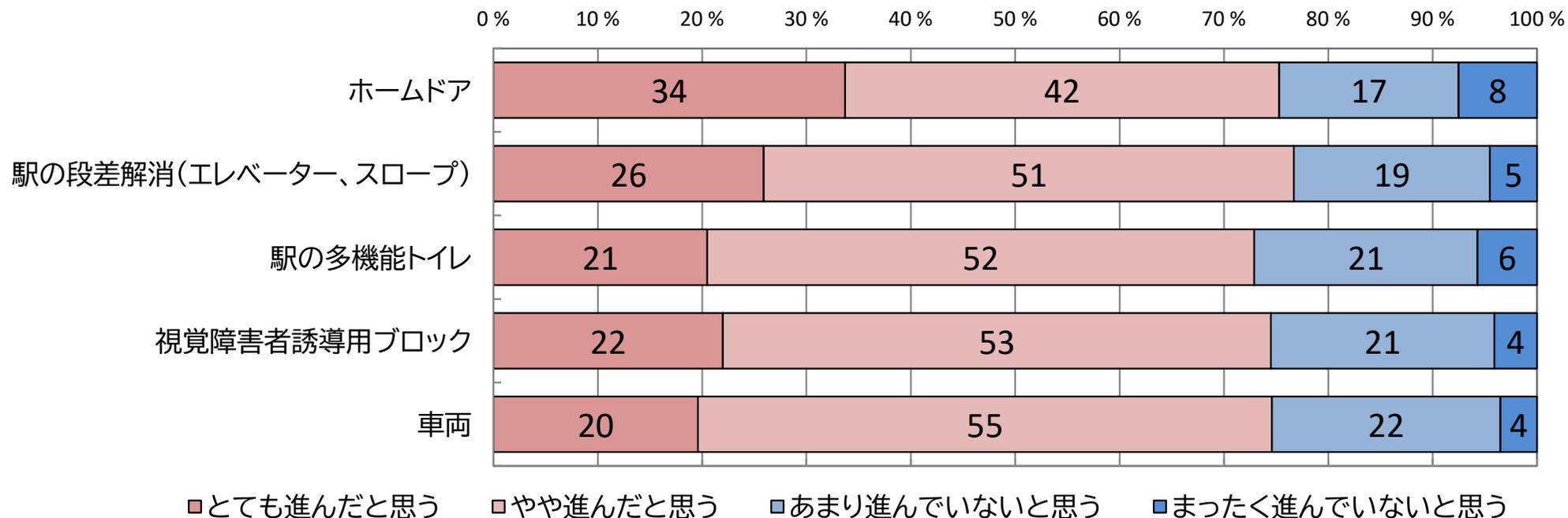


○10年前と比較して移動しやすくなったと感じる人は81%であり、提示したどの設備についても、10年前と比較して整備状況が進展していると7割以上が感じている。

10年前と比較し移動しやすくなったと感じますか(n=1,000)



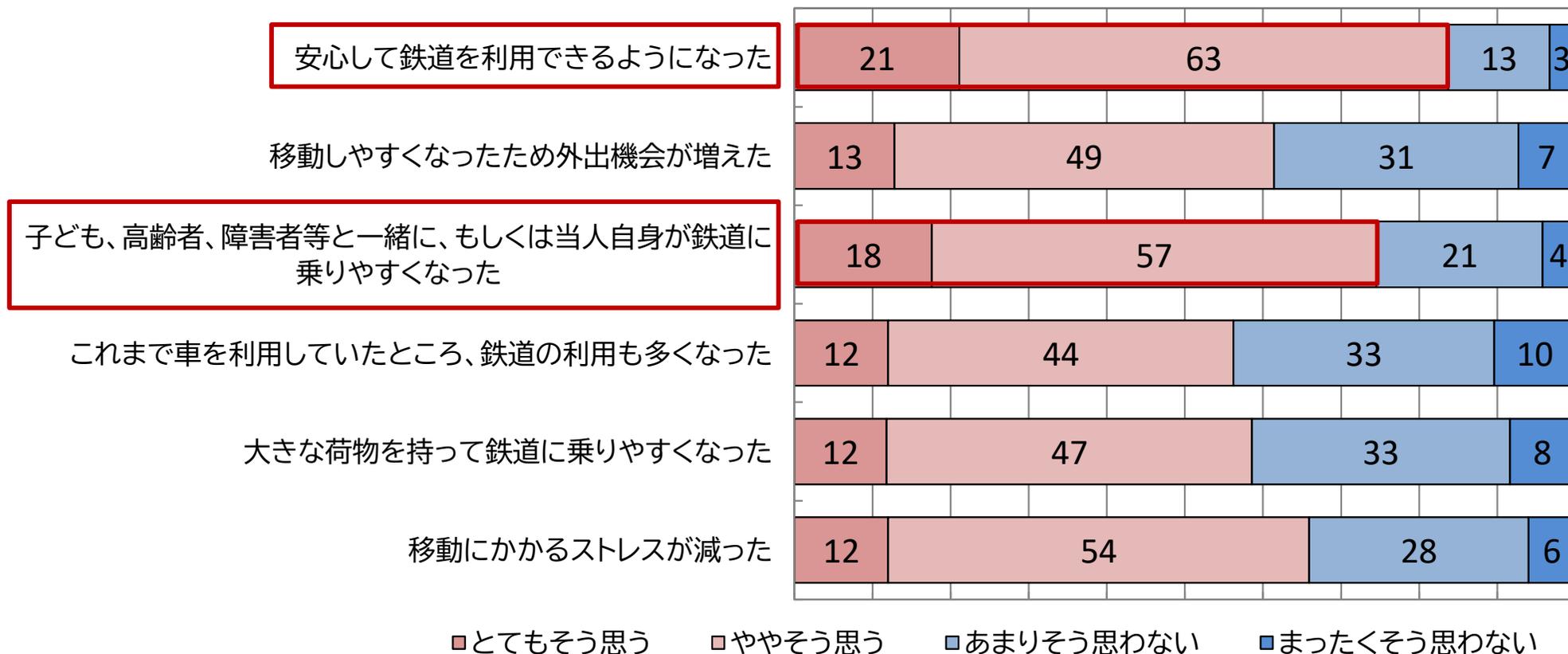
10年前と比較して整備状況が進展していると感じるか (n=1,000)



○整備のメリットは、「安心して鉄道を利用できるようになった」が84%と最も多く、次いで、「子ども、高齢者、障害者等と一緒に、もしくは当人自身が鉄道に乗りやすくなった」が75%であった。

鉄道のバリアフリー整備により、得られているメリット(n=1,000)

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%



# 地方公共団体アンケート調査結果

---

1. 地方公共団体アンケート調査概要
2. 地方公共団体アンケート調査結果（まとめ）
3. 地方公共団体アンケート調査結果（データ）

## 調査目的

○国、鉄軌道事業者、住民（利用者）といった様々なステークホルダーとの調整・折衝を行っている地方公共団体に対して、鉄軌道駅のバリアフリー化を進めるにあたっての課題やボトルネック等を把握するため、区市町村を対象にアンケート調査を実施する。

## 調査方法・概要

### ○アンケート調査の実施概要

項目	内容
調査概要	地方公共団体におけるバリアフリー化に対する取組みの現状、課題、ニーズ等を調査
調査方法	鉄軌道駅をもつ全国の区市町村を対象に、Webアンケートにて調査を実施
調査実施時期	2024年8月9日（金）～9月10日（火）

### ○調査対象と回収目標数

調査対象	配布数（票）	回収数	回収率
全国の鉄軌道事業者が運行する鉄軌道駅をもつすべての区市町村	1,257	969	77.1%

1. 地方公共団体アンケート調査概要
2. 地方公共団体アンケート調査結果（まとめ）
3. 地方公共団体アンケート調査結果（データ）

### バリアフリー化の取組みの現状

- 基本構想を「作成している」および「作成中または作成予定」と回答した地方公共団体は全体で26%（253地方公共団体）であった。
  - 作成の動機は、国の施策や駅やその周辺の整備に合わせて必要と判断と回答した割合が多かった。
  - 作成していない理由は、人的リソースの不足、ノウハウ・知見の不足など、庁内調整に関する理由が多かった。
- 補助制度を「設けている」と回答した団体は全体で18%（175地方公共団体）であった。
  - 補助制度を設けている地方公共団体のうち、国との協調要件がある地方公共団体は49%、都道府県との協調要件がある地方公共団体は29%であった。
  - 補助制度を設けていない理由は、予算不足、人的リソースの不足、ノウハウ・知見の不足など、基本構想を作成していない理由と同様に、庁内調整に関する理由が多かった。

### 鉄道駅のバリアフリー化の課題等について

- バリアフリー化の課題として、庁内の予算不足、人的リソース不足など、庁内調整に関する課題を回答した割合が多かった。
  - 特に、地方公共団体の規模が小さくなるほど庁内における課題を感じる傾向がみられた。

## 2. 地方公共団体アンケート調査結果（まとめ）

### 次期目標(概ね5年間)について

- バリアフリー整備目標の対象駅として適切と考える基準は、【1日当たりの平均利用者数】および【基本構想の生活関連施設に位置付けられた鉄道駅の1日当たりの平均利用者数】のいずれも、「特段の意見はない」の回答が最も多く、次いで「現行の目標と同様」を回答した割合が多く、約25%であった。

### 鉄道駅のバリアフリー化において期待すること(ニーズ)

- バリアフリー化推進にあたって期待することは、「鉄道事業者に、バリアフリー整備に積極的に取り組んでほしい」が最も多く60%、次いで「国の補助制度を充実してほしい」が53%となった。

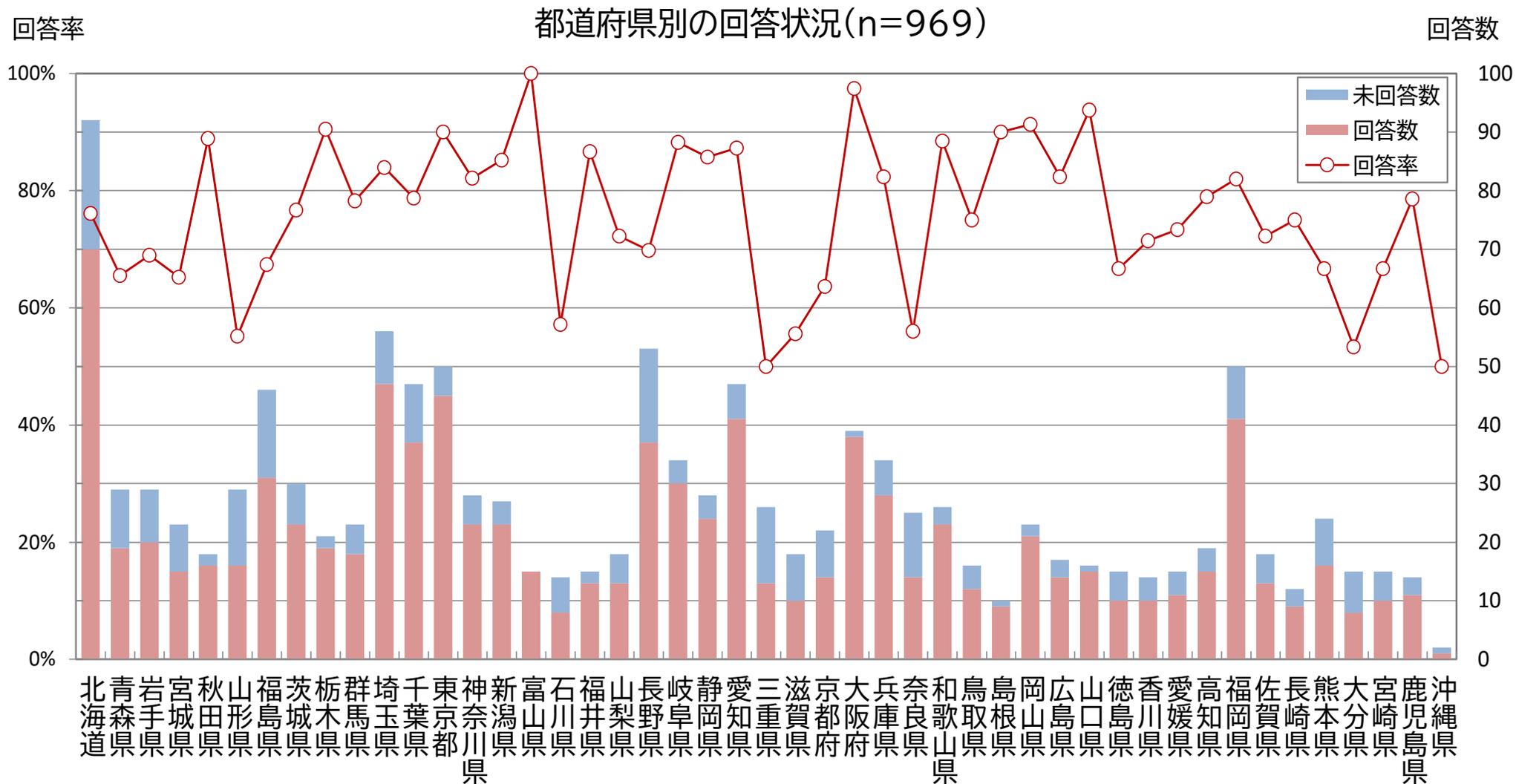
### 鉄道駅の無人化について

- 無人化された駅を地方公共団体が地域の拠点として活用するために必要であるとするサービスは「休憩施設・交流拠点等の提供」が55%と最も多く、最低限必要とする施設・サービスは「トイレ」が62%で最も多いという結果となった。
  - トイレと回答した62%の団体のうち、施設の設置・維持管理等応分の負担をしてでも必要とする団体は、35%であった。
- 無人化された(または近々無人化する)駅における、駅業務や施設の管理を地方公共団体にて受託する意向の調査については、「受託する考えは全くない」という回答が最も多く81%であったが、その一方で「受託する考えがある」と回答した団体も5%と少数ではあるが確認できた。

1. 地方公共団体アンケート調査概要
2. 地方公共団体アンケート調査結果（まとめ）
3. 地方公共団体アンケート調査結果（データ）

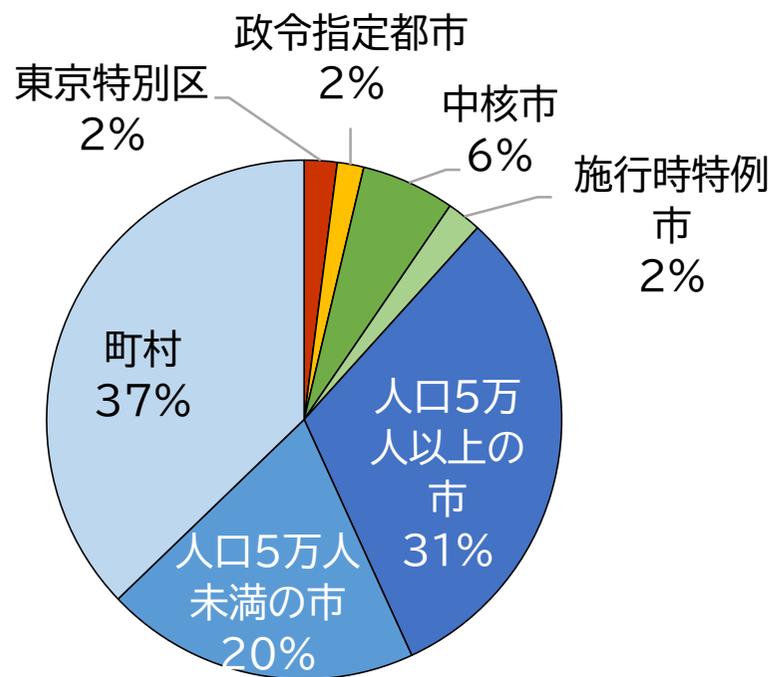
### 3. 調査結果 A.回答者属性 都道府県別の回答状況

○回答数は969票であり、回答率は全体で77.1%であった。



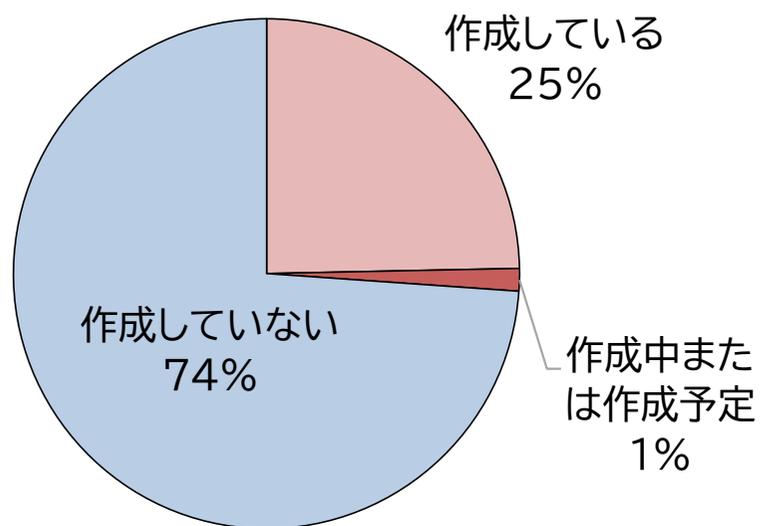
○回答のあった地方公共団体を、区市町村や人口等で分類した割合は次のとおり。

回答地方公共団体の区分(n=969)



○移動等円滑化基本構想（以下「基本構想」）を、「作成している」および「作成中または作成予定」と回答した地方公共団体は、約26%であった。

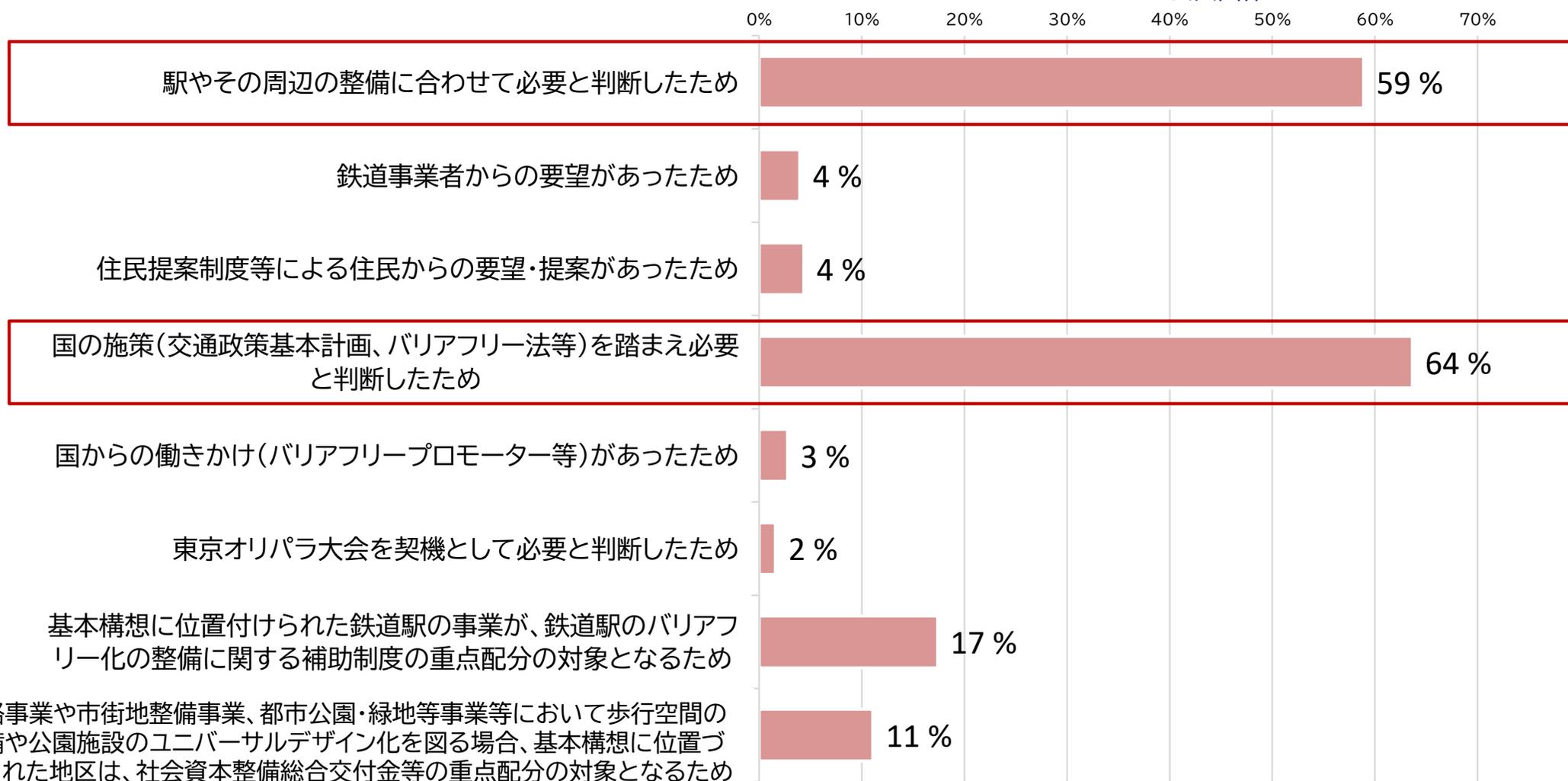
基本構想の作成状況(n=969)



○基本構想作成の動機、経緯は「国の施策（交通政策基本計画、バリアフリー法等）を踏まえ必要と判断したため」が最も多く64%、次いで「駅やその周辺の整備に合わせて必要と判断したため」が59%であった。

基本構想を作成した動機、経緯(n=253)

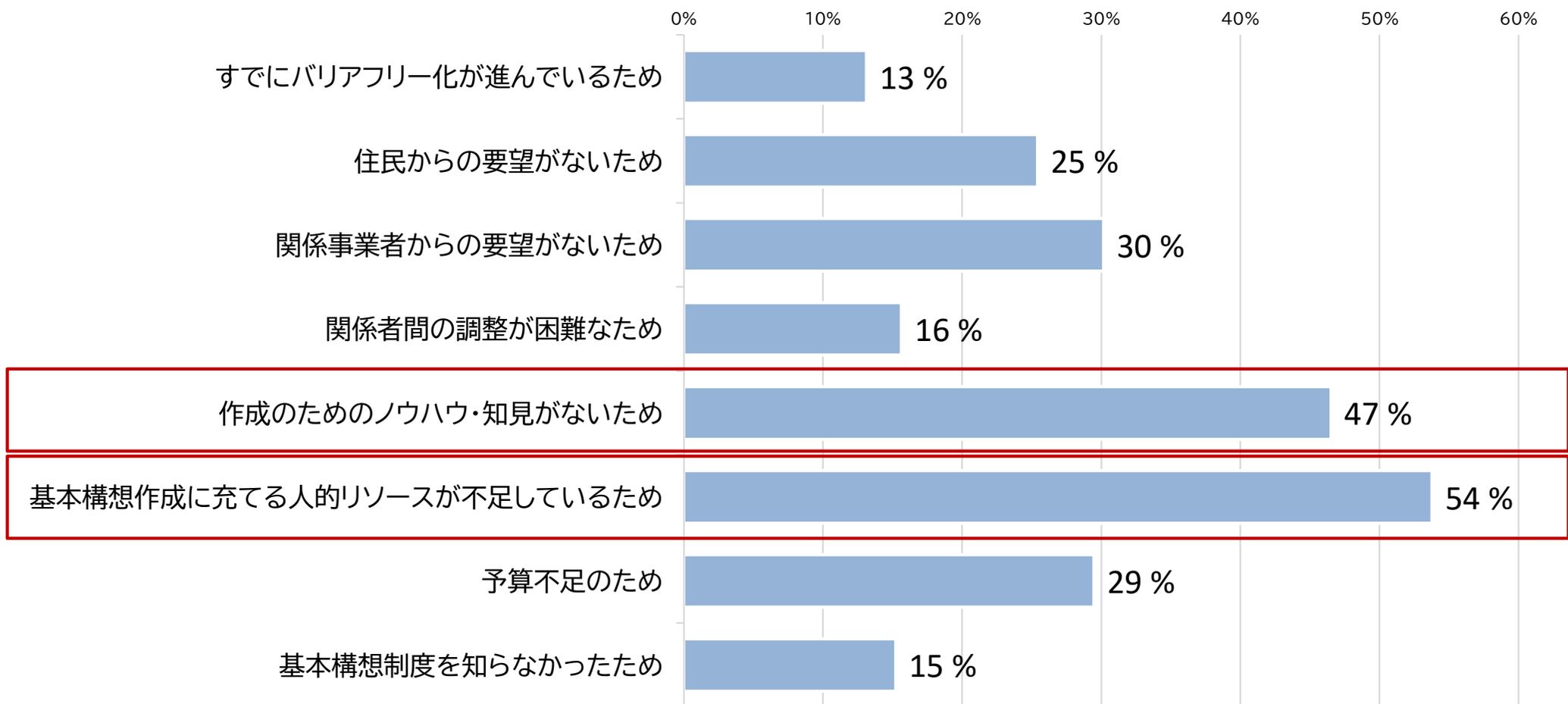
※基本構想を「作成している」「作成中または作成予定」と回答した地方公共団体



○基本構想を作成していない理由は、「基本構想作成に充てる人的リソースが不足しているため」が最も多く54%、次いで「作成のためのノウハウ・知見がないため」が47%であった。

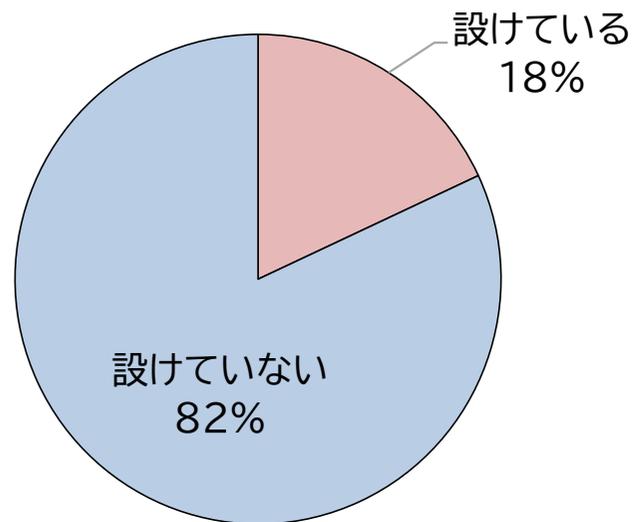
基本構想を作成していない理由(n=716)

※基本構想を「作成していない」と回答した地方公共団体

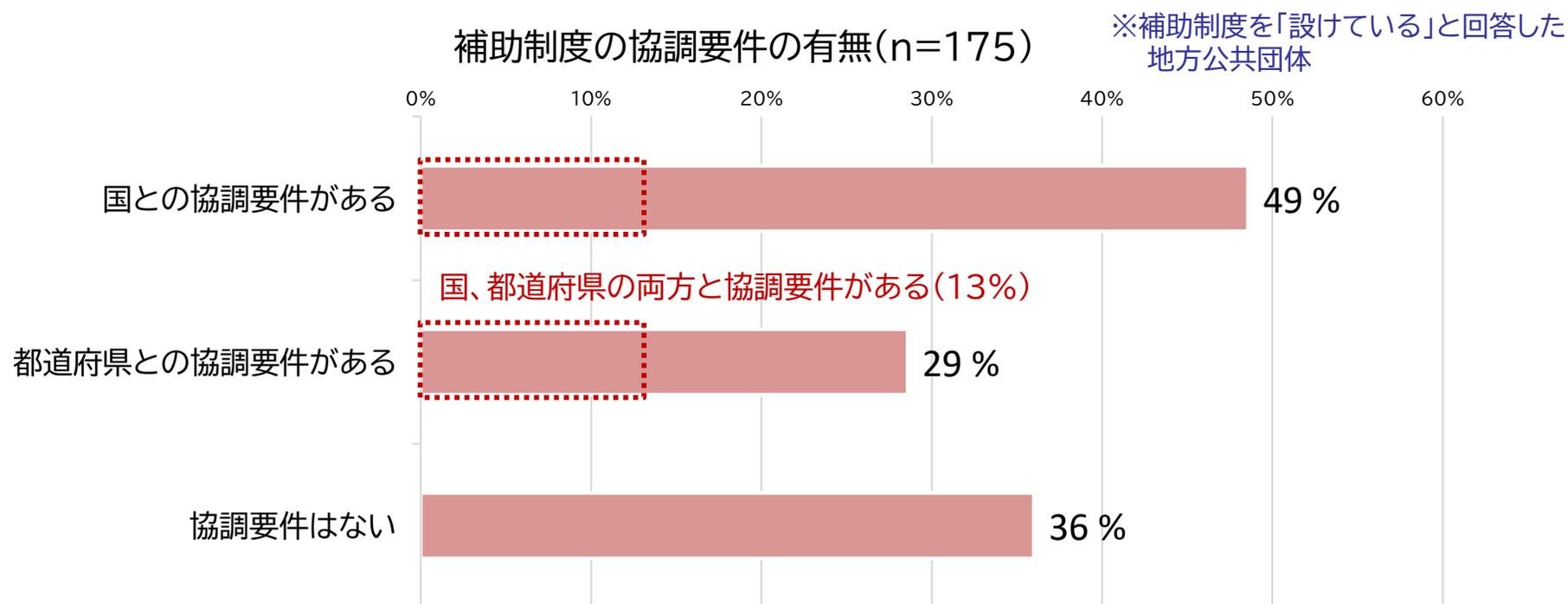


○鉄道駅のバリアフリー化等に関する補助制度を「設けている」と回答した地方公共団体は18%であった。

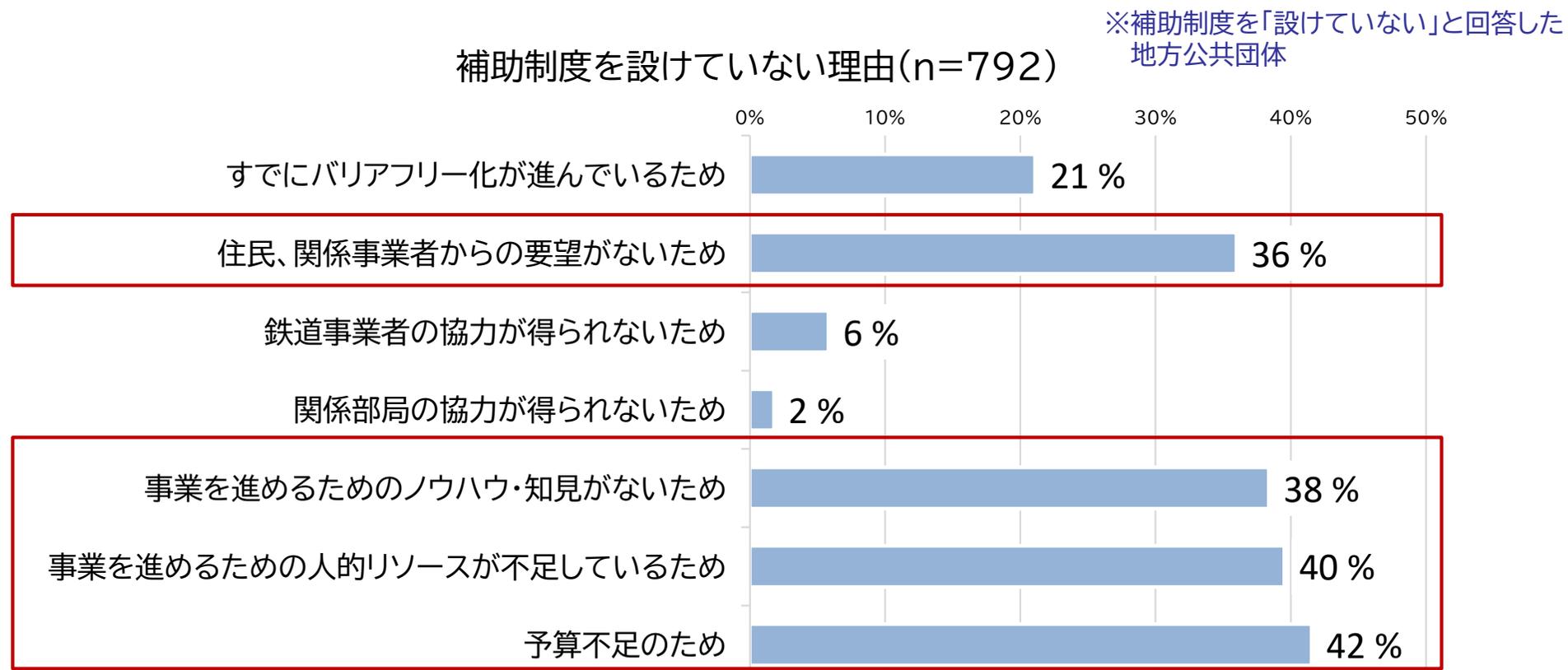
補助制度の有無(n=969)



○補助制度を設けている175団体のうち、国との協調要件がある地方公共団体は49%、都道府県との協調要件がある地方公共団体は29%であった。



○補助制度を設けていない理由は「予算不足のため」が最も多く42%、次いで「事業を進めるための人的リソースが不足しているため」が40%であった。



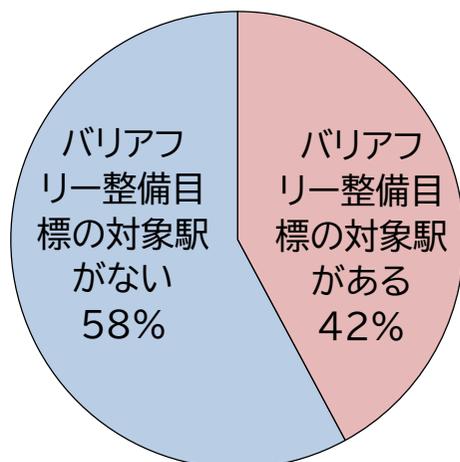
○バリアフリー整備目標の**対象駅**がある地方公共団体は42%。**対象駅以外の駅**がある地方公共団体は66%であった。

※バリアフリー整備目標の対象駅:

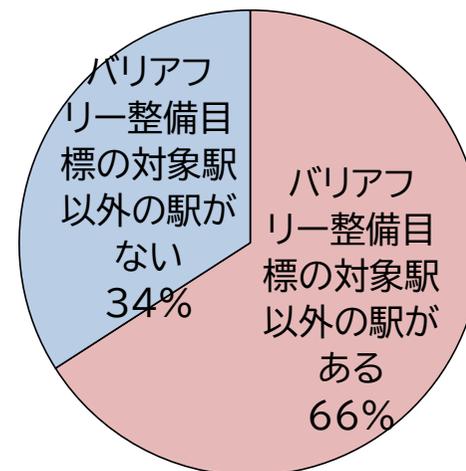
1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の鉄道駅及び2,000人以上3,000人未満であって基本構想の生活関連施設に位置付けられた鉄道駅

【参考】全駅数9,390駅のうち、目標対象駅は3,460駅(令和4年度実績)

バリアフリー整備目標**対象駅**の有無  
(n=969)



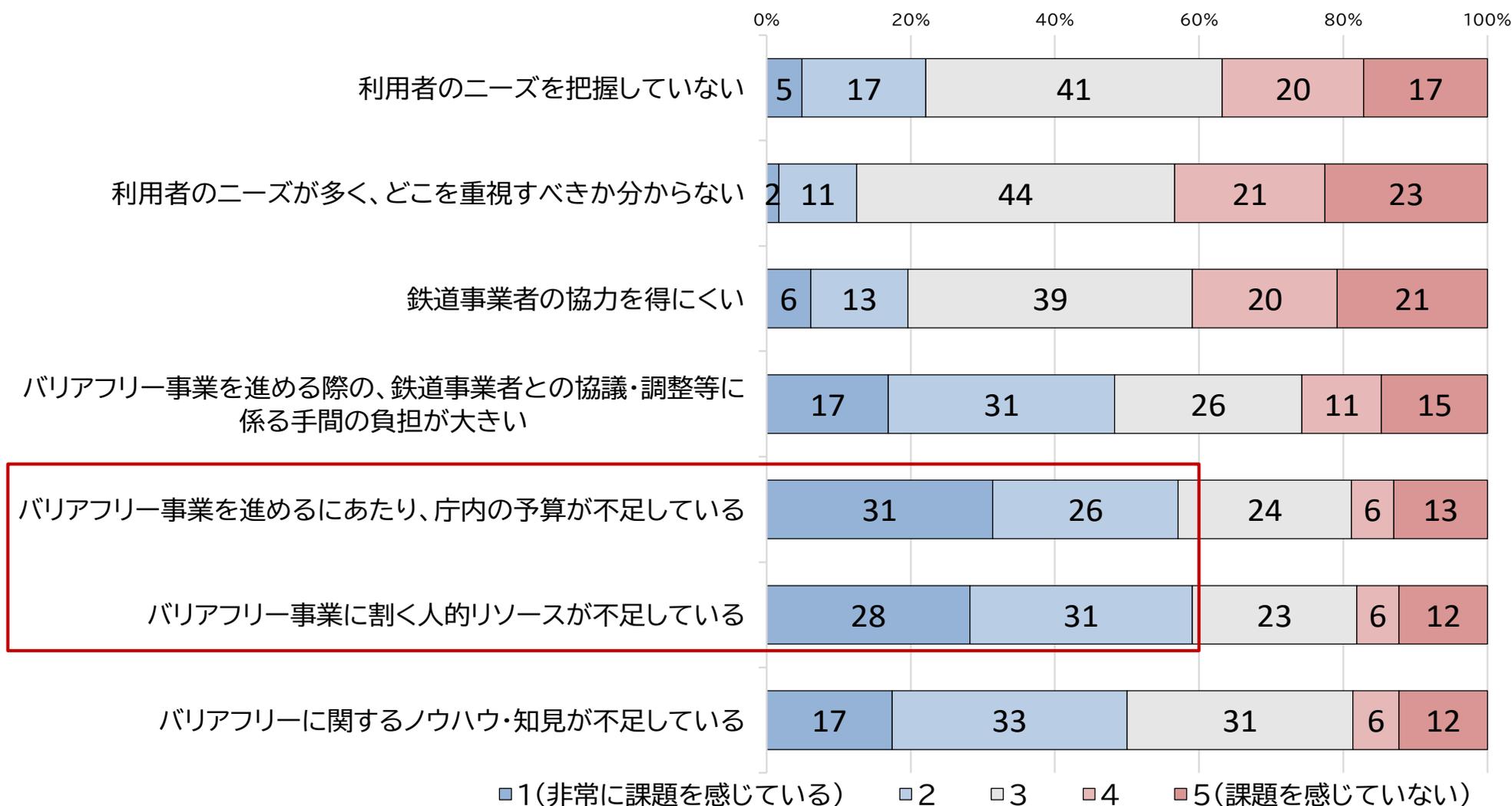
バリアフリー整備目標**対象駅以外**の駅  
(n=969)



○バリアフリー整備目標の**対象駅における課題を感じている割合**（※）は、「バリアフリー事業に割く人的リソースが不足している」が59%、次いで「バリアフリー事業を進めるにあたり、庁内の予算が不足している」が57%であった。  
 （※）「1（非常に課題を感じている）および「2」と回答した割合の合計

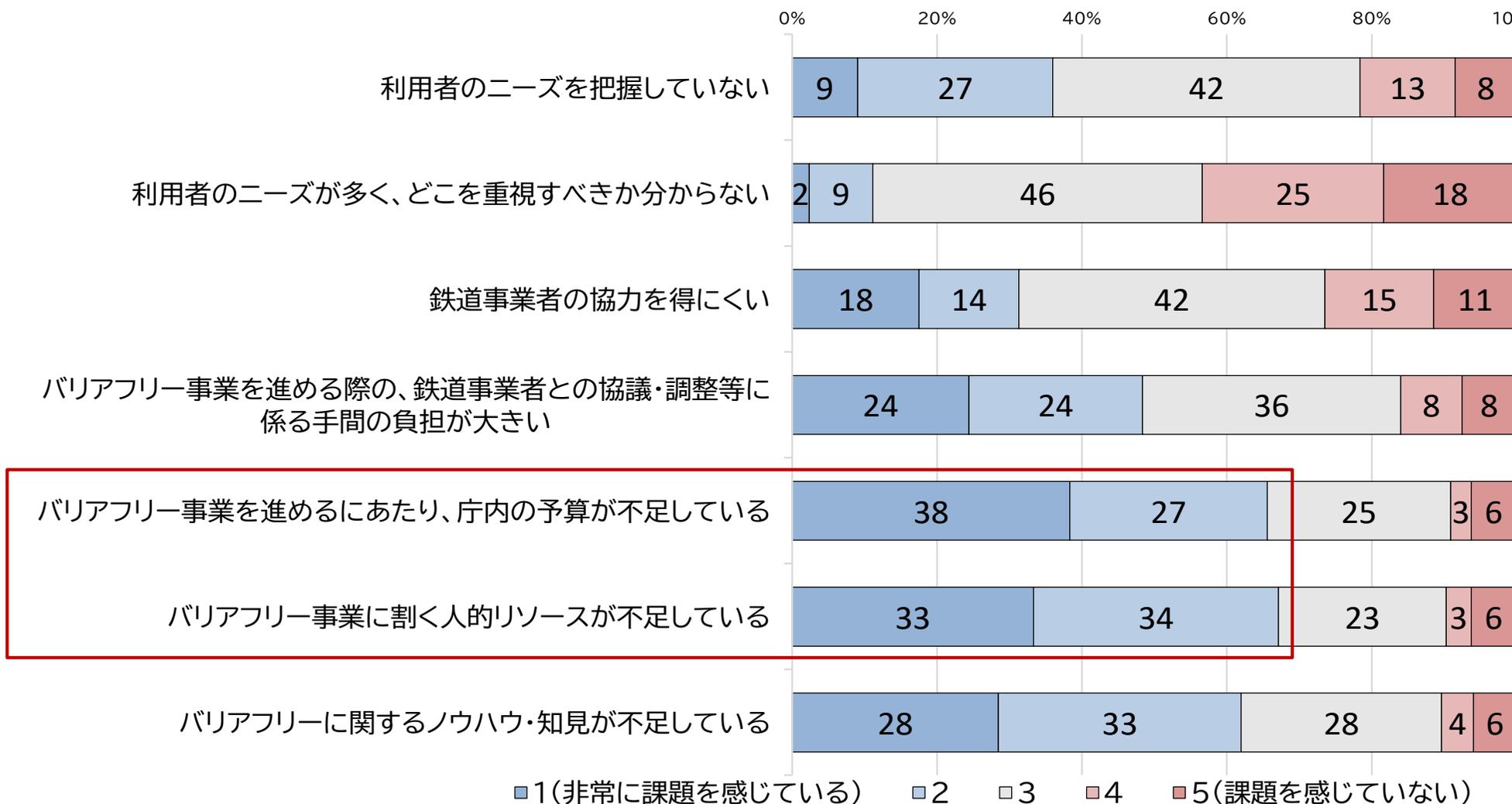
バリアフリー整備目標の対象駅における課題(n=408)

※「バリアフリー整備目標の対象駅がある」と回答した地方公共団体



○バリアフリー目標の**対象駅以外の駅**における課題を感じている割合（※）は、「バリアフリー事業に割く人的リソースが不足している」が67%、次いで「バリアフリー事業を進めるにあたり、庁内の予算が不足している」が66%であった。  
 （※）「1（非常に課題を感じている）および「2」と回答した割合の合計

バリアフリー整備目標の対象駅以外の駅における課題(n=639) ※「バリアフリー整備目標の対象駅以外の駅がある」と回答した地方公共団体



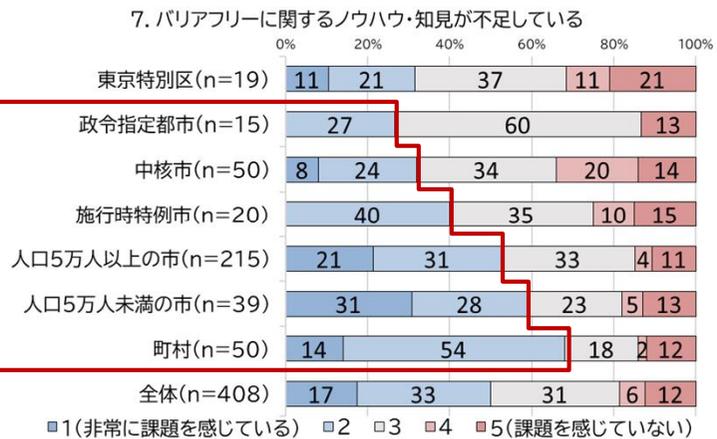
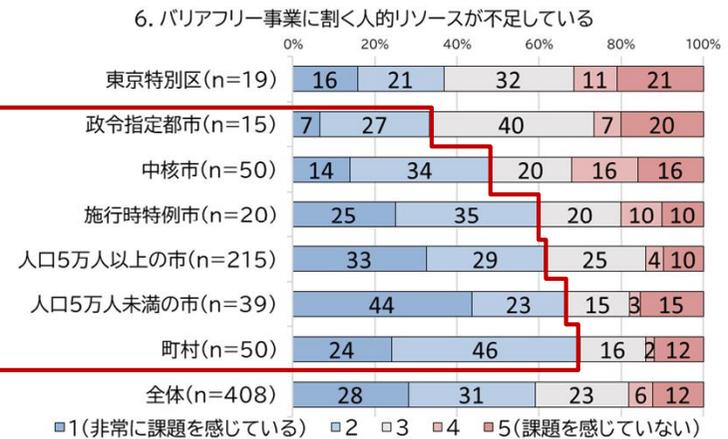
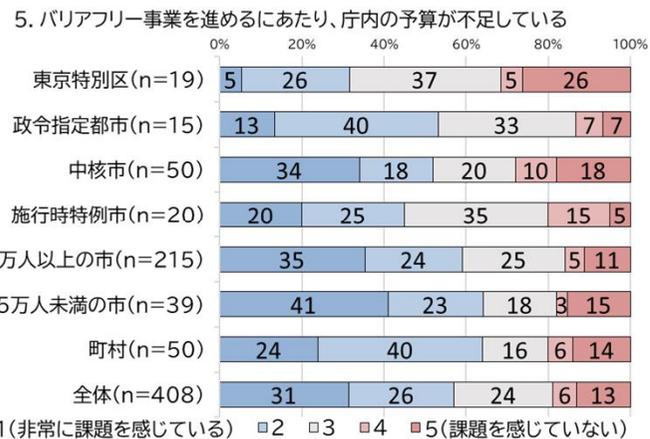
# 3. 調査結果 バリアフリー化にあたっての課題

○市内における課題（予算不足、人的リソース不足、ノウハウ・知見不足）を感じている地方公共団体の割合は全体の傾向で最も割合が多く、特に、団体の規模が小さくなるほど市内における課題を感じる傾向がみられる。

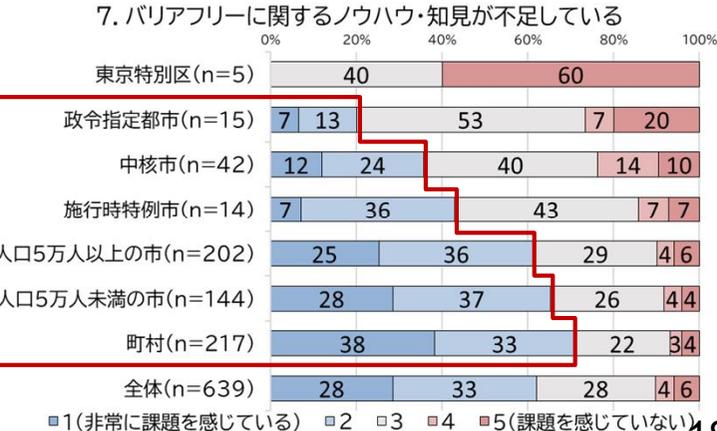
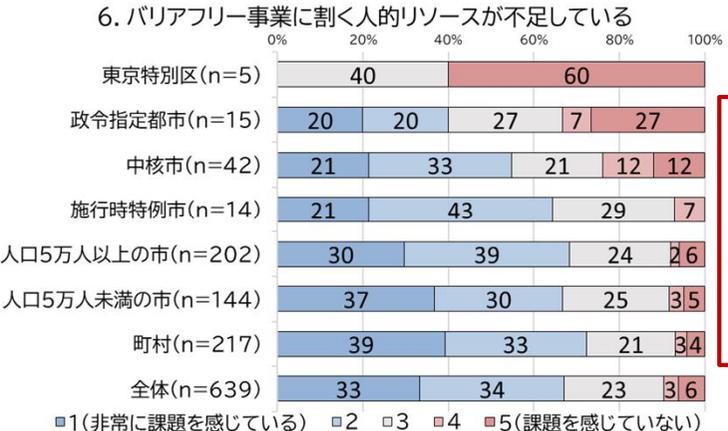
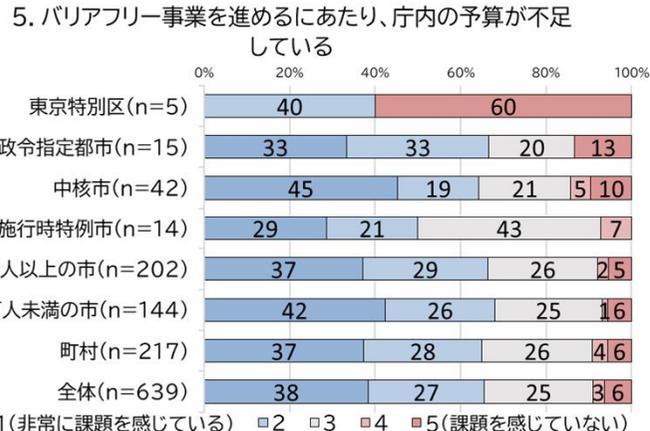
## 市内における課題

地方公共団体区別

### バリアフリー整備目標の対象駅



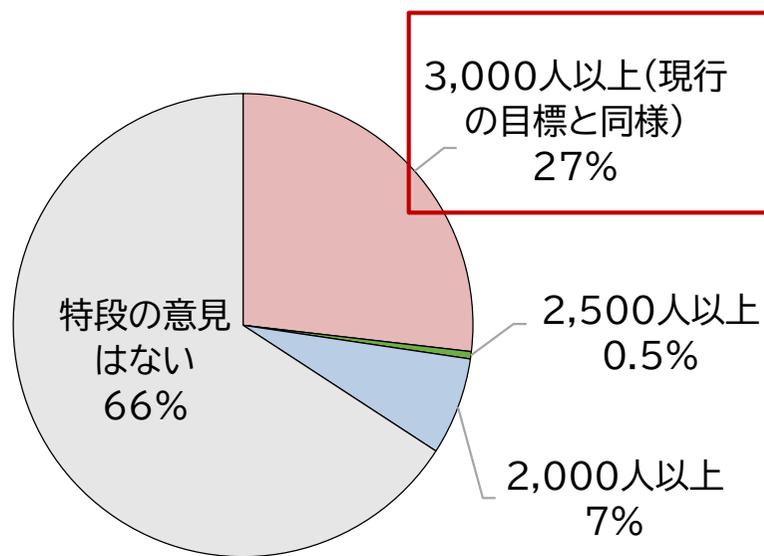
### バリアフリー整備目標の対象駅以外の駅



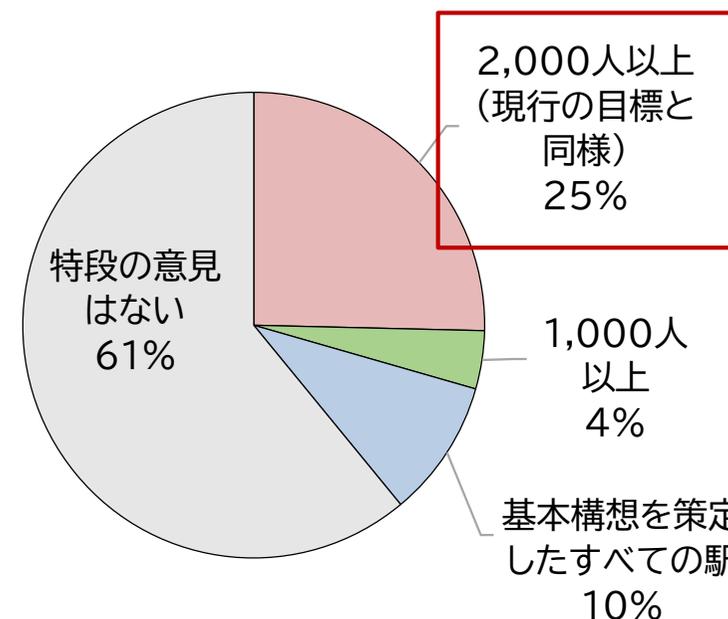
○バリアフリー整備目標の対象駅として適切と考える【1日当たりの平均利用者数】の基準は、「特段の意見はない」が最も多く66%、次いで「3,000人以上（現行の目標と同様）」が多く27%であった。

○【基本構想の生活関連施設に位置付けられた鉄道駅の1日当たりの平均利用者数】の基準は、「特段の意見はない」が最も多く61%、次いで「2,000人以上（現行の目標と同様）」が多く25%であった。

「1日当たりの平均利用者数」の基準  
(n=969)

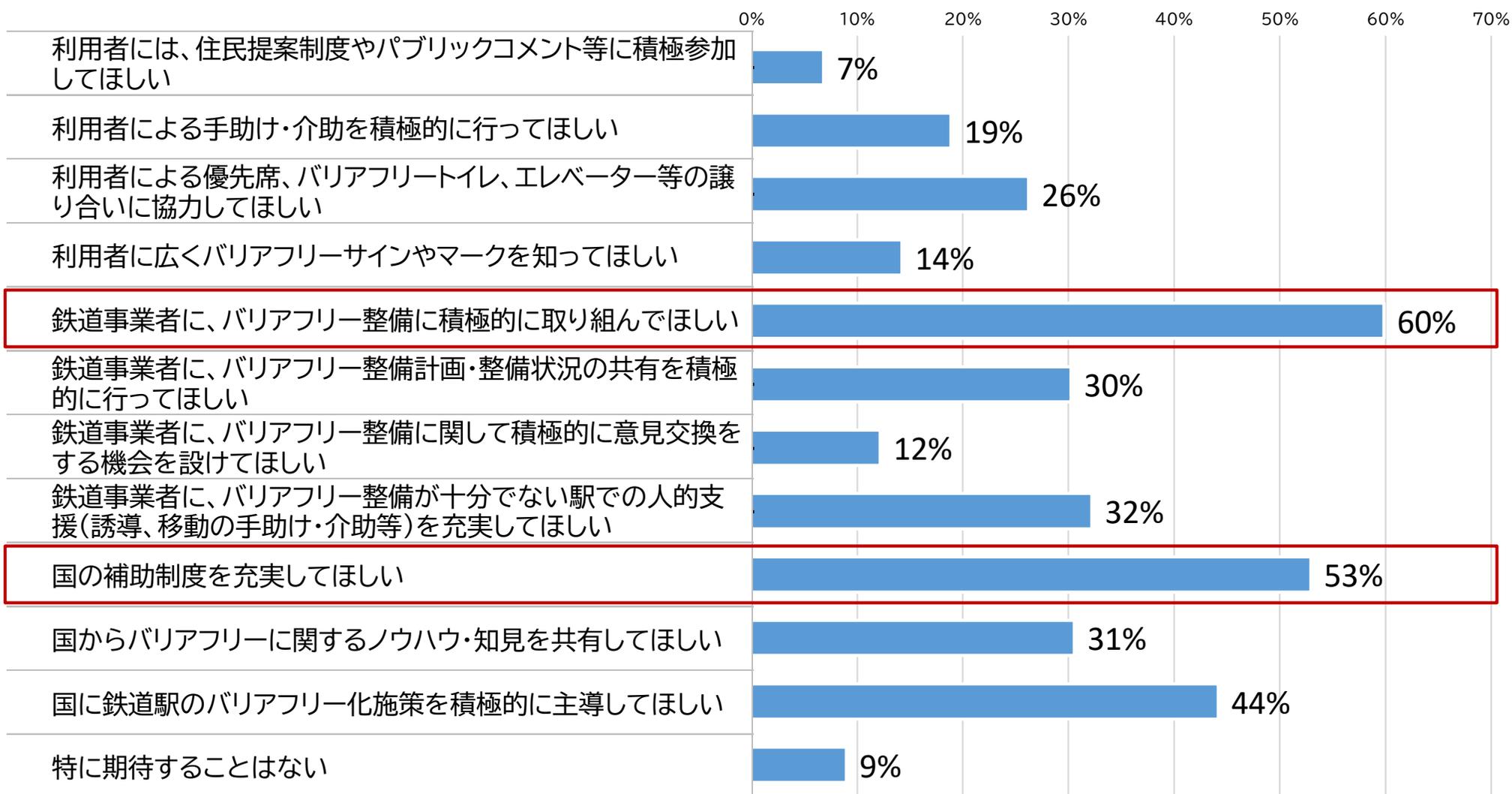


「基本構想の生活関連施設に位置付けられた  
鉄道駅の1日当たりの平均利用者数」の基準  
(n=969)



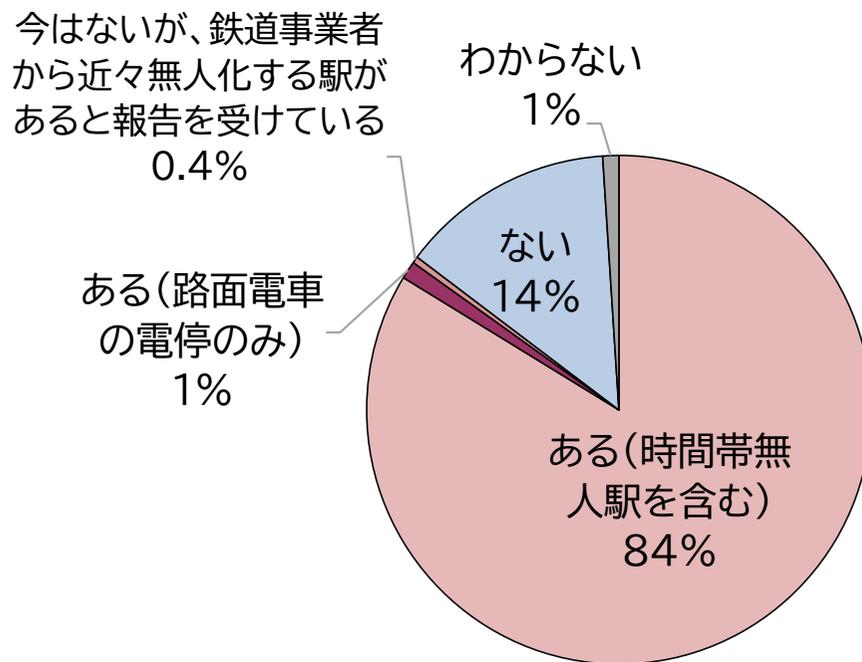
○地方公共団体内に所在する鉄道駅全般について、バリアフリー化推進にあたって利用者、鉄道事業者、国に期待することは、「鉄道事業者に、バリアフリー整備に積極的に取り組んでほしい」が最も多く60%、次いで「国の補助制度を充実してほしい」が53%となった。

バリアフリー化推進にあたって期待すること(n=969)



○地方公共団体内に所在する鉄道駅の中に無人化されている駅が「ある」と回答した地方公共団体は約85%であった。

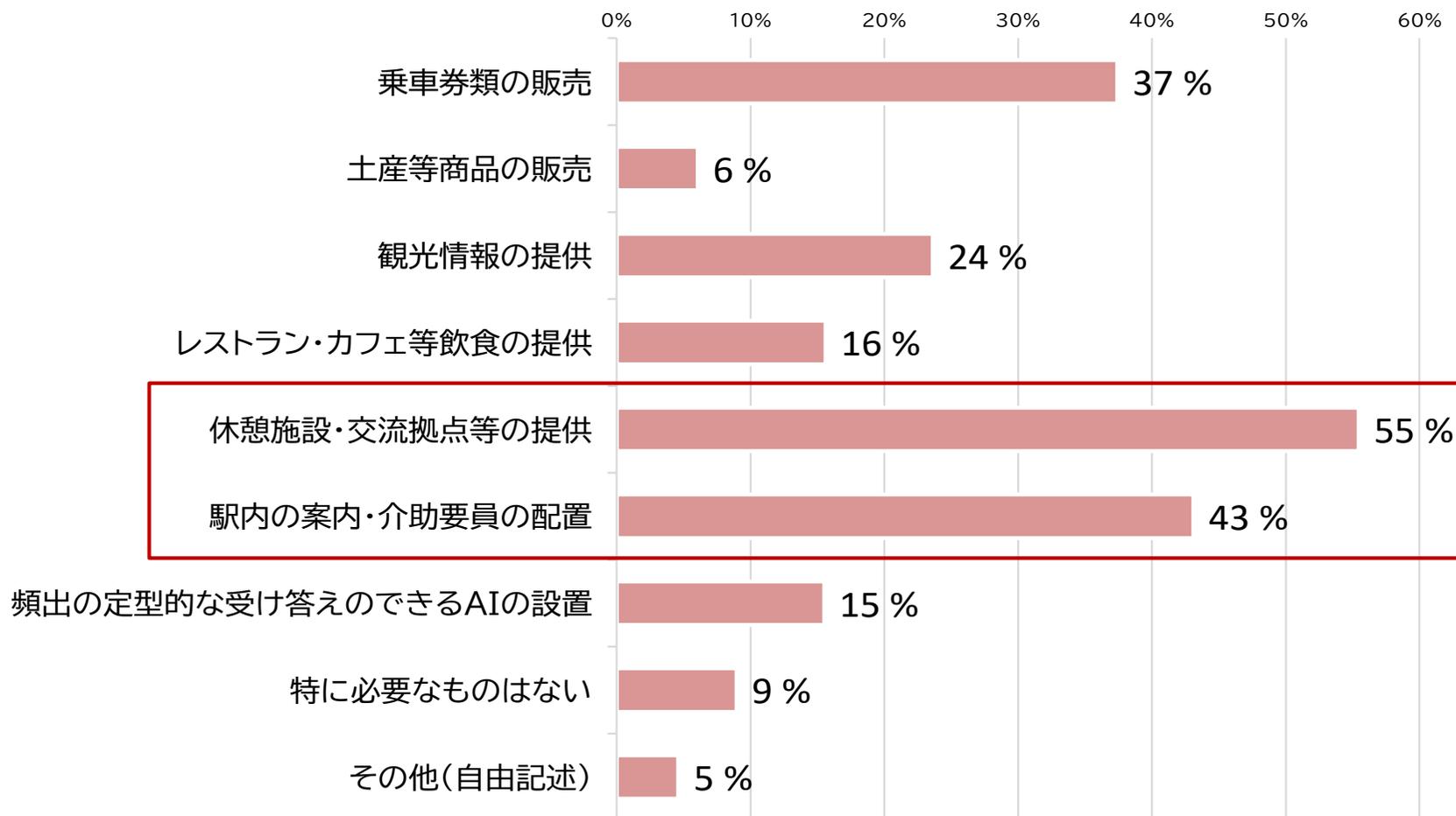
無人化駅の有無(n=969)



○無人化された駅を地方公共団体が地域の拠点として活用するために必要なサービスは、「休憩施設・交流拠点等の提供」が最も多く55%、次いで「駅内の案内・介助要員の配置」が43%であった。

※無人化駅が「ある(時間帯無人駅を含む)」、「ある(路面電車の電停のみ)」、「今はないが、鉄道事業者から近々無人化する駅があると報告を受けている」と回答した地方公共団体

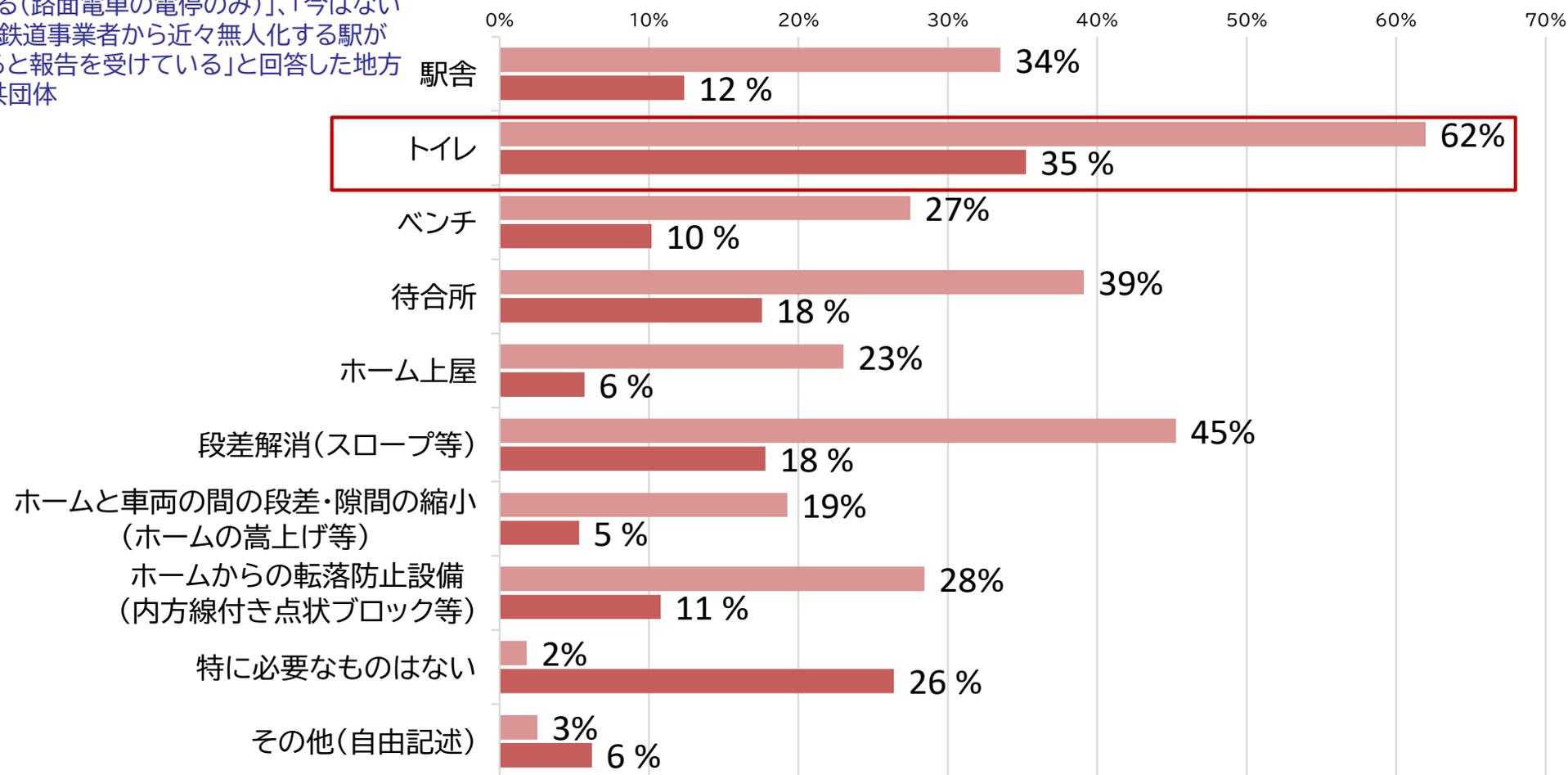
無人化された駅に必要なサービス(n=826)



○無人化された駅に最低限必要と考える施設・サービスは、「トイレ」が最も多く62%、次いで「段差解消（スロープ等）」が45%となった。その中で、地方公共団体で施設の設置・維持管理等応分の負担をしてでも必要と考える施設・サービスは「トイレ」が最も多く35%、次いで「特に必要なものはない」が26%であった。

※無人化駅が「ある(時間帯無人駅を含む)」、「ある(路面電車の電停のみ)」、「今はないが、鉄道事業者から近々無人化する駅があると報告を受けている」と回答した地方公共団体

無人化された駅に必要なサービス



■ 最低限必要と考える施設・サービス(n=826)

■ 団体で施設の設置・維持管理等応分の負担をしてでも必要と考える施設・サービス(n=788)

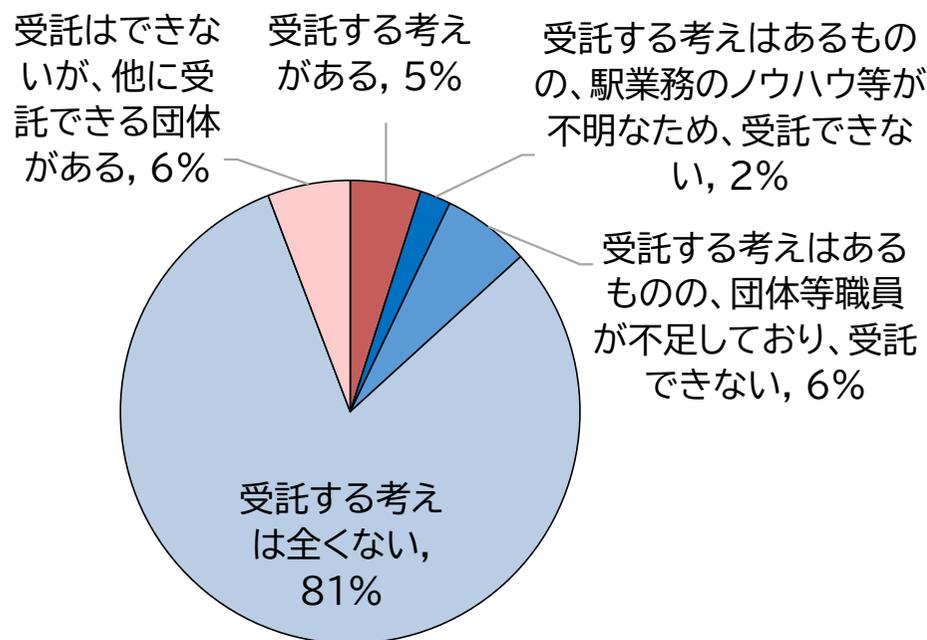
○無人駅の有効活用方策として、無人化された（される予定の）駅において駅業務や施設の管理を地方公共団体にて受託する意向は「受託する考えは全くない」が最も多く81%、次いで「受託する考えはあるものの、団体等職員が不足しており、受託できない」が6%であった。

○「受託する考えがある」と回答した5%のうち、受託し得る具体の時期は「2024年度」が最も多く83%であった。

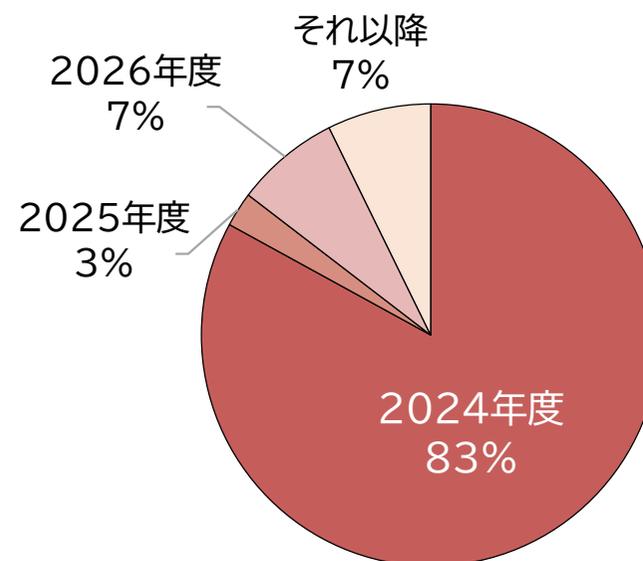
※無人化駅が「ある(時間帯無人駅を含む)」、「ある(路面電車の電停のみ)」、「今はないが、鉄道事業者から近々無人化する駅があると報告を受けている」と回答した地方公共団体

※「受託する考えがある」と回答した地方公共団体

駅業務や施設の受託管理の意向(n=826)



受託し得る具体の時期(n=41)



※「受託する考えがある」は、受託済みの3団体を含む

※「2024年度」は、受託済みの3団体を含む

# 鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会 とりまとめ（案）

## 1. はじめに

誰もが包摂され活躍できる社会の実現にむけて、高齢者、障害者等が自立した日常生活及び社会生活を営むことができるような共生社会を構築することが重要であり、そのための環境の整備が求められている。鉄軌道においても、高齢者、障害者等が安全、円滑に利用できるようにすることは極めて重要な課題であり、これまでも、国、地方公共団体、鉄軌道事業者など関係者の連携の元で、駅や車両のバリアフリー化が進められてきた。

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー法」という。）に基づく現行の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（以下「基本方針」という。）における整備目標は、令和7年度までが目標期間であり、令和8年度以降の次期整備目標を検討し、引き続きバリアフリー化を進めていく必要がある。

現在、国土交通省として「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）において次期整備目標の議論を進めていることを機に、鉄道分野における今後のバリアフリー化の方向性について、本検討会の議論を踏まえてとりまとめるものである。

## 2. 現状と課題

鉄軌道のバリアフリー化については、平成12年の「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（交通バリアフリー法）制定以降、国、地方公共団体、鉄軌道事業者をはじめとした関係者の取り組みによって大きく進捗した。また、最近では都市部においては鉄道駅バリアフリー料金制度の活用、地方部においては国が支援を重点化するなどして、ホームドアをはじめとしたバリアフリー設備の整備が加速化している。

目標	令和4年度末実績	令和7年度末目標	
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/日以上の鉄軌道駅におけるバリアフリー化率	段差の解消	93.6%	原則 100%
	転落防止設備	83.0%	原則 100%
	視覚障害者誘導用ブロック	43.3%	原則 100%
	案内設備	76.9%	原則 100%
	障害者対応型トイレ	92.2%	原則 100%
ホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数 (うち10万人/日以上の駅における番線数)	2,484番線	3,000番線	
	(493番線)	(800番線)	
鉄軌道車両	56.9%	約70%	

この実績については、当事者団体等からも高く評価を受けるとともに、鉄軌道利用者のアンケート調査においても、8割以上が「10年前と比較して移動しやすくなった」という回答があり、さらに「乗換駅や利用者の多い駅、病院の最寄り駅などで優先的にバリアフリー化の推進を期待する」という声もある。

また、安全で安定的な輸送サービスを提供している我が国の鉄軌道に対して、全ての利用者にとって利用しやすいものになることを期待する声や、駅の無人化に対する不安の声もあり、鉄軌道においては、これらにも対応した持続可能な輸送サービスを提供していく必要がある。

1 一方で、近年はコロナ禍以降の利用者の減少、設備の整備や維持管理に係る費用の増大、要  
2 員確保の困難さが深刻となっており、鉄軌道事業者は厳しい経営環境に置かれている。

3 そのような状況の中で、鉄軌道のバリアフリー化に関しては、持続可能な運営と両立する形  
4 で、高齢者や障害者をはじめとした鉄軌道のあらゆる利用者が自らの意思で安全に円滑に利  
5 用できる環境を求める声に丁寧に答えていく必要があるのではないかと。

6 ついては、以下のような目標等を掲げながら、地方公共団体を含めて、関係者の適切な役割  
7 分担の元で、引き続き鉄軌道のバリアフリーの充実に取り組んでいく。

8  
9

1  
2 3. 今後5年間の目標（令和8年度～令和12年度）

【下線が追記箇所】

3 (1) 段差の解消等（段差解消、転落防止設備、視覚障害者誘導用ブロック、案内設備、障害者対応型トイレ等）

4  
5 【次期基本方針における目標対象範囲（案）】

6 1日当たりの平均利用者数が3千人以上である鉄軌道駅並びに2千人以上3千人未満  
7 で基本構想の生活関連施設に位置付けられた駅について、原則として全てについて、  
8 段差の解消、転落防止設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備、運行情報提供  
9 設備その他の案内設備の設置、（トイレがある場合には）障害者対応型トイレの設置、  
10 （券売機がある場合には）障害者対応型券売機の設置、（移動等円滑化された経路に改  
11 札口を設ける場合には）拡幅改札口の設置等の移動等円滑化を実施する。

12  
13 【考え方】

- 14 ▶ 段差の解消をはじめとした鉄軌道のバリアフリー化は、概ね順調に進捗してきたが、令  
15 和7年度末までに、整備率100%の達成は困難な見込みであり、100%を目指して、引き  
16 続き整備が求められている。
- 17 ▶ 次期目標対象の範囲については、現行の目標対象駅には早急な改修が困難な駅も存在し  
18 ており、予算面・技術面・人員面でも時間がかかると想定されることから、まずは現行  
19 の目標対象駅のバリアフリー化の着実な整備に注力する。
- 20 ▶ 重ねて、駅周辺と併せた一体的なバリアフリー化が必要不可欠であることから、地方公  
21 共団体による基本構想の策定は重要であり、その策定がより進むよう国として支援を行  
22 うとともに、鉄軌道事業者においては、地域の実情を踏まえて可能な限りバリアフリー  
23 化に協力する。
- 24 ▶ なお、既に整備率を把握・公表している「障害者対応型券売機」や「拡幅改札口」も目  
25 標対象設備として追加し、整備を推進する。

26  
27 (2) ホームドア

28 【次期基本方針における目標値（案）】

29 全体で●番線を整備する。そのうち、1日当たりの平均利用者数が10万人以上の駅にお  
30 いて●番線を整備する。

31  
32 【考え方】

- 33 ▶ ホームドアは、プラットホームにおける転落・接触事故やそれに伴う列車遅延を減少さ  
34 せる効果を有するとともに、利用者の安心感の向上にも寄与することから、更なる整備  
35 が求められており、全体の整備目標をさらに引き上げて、整備推進を図ることとする。  
36 （整備目標については、これまでのホームドアの整備実績等を勘案して設定。）

37  
38 (3) 複数経路化

39 【次期基本方針における目標（案）】

40 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に、~~大規模な鉄軌道駅について~~  
41 ~~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及び構造等の制約条件~~  
42 等を踏まえ、地域の支援の下、可能な限り移動等円滑化された経路を二以上設ける。

1  
2 **【考え方】**

- 3 ▶バリアフリー化経路が整備されているものの、駅の構造等の事情により遠回りが必要な  
4 場合もあることから、高齢者・障害者等の負担軽減の観点から、複数経路の整備が引き  
5 続き求められている。  
6 ▶利用者が多く、公共用通路に直接通ずる出入口が複数あり、高齢者、障害者等に迂回に  
7 よる過度な負担が生じている駅で、構造等の制約が無い場合等においては複数経路の整  
8 備を可能な限り実施し、利用者の負担を軽減する。

9  
10 **(4) プラットホームと車両の段差及び隙間の縮小**

11 **【次期基本方針における目標値（案）】**

12 コンクリート軌道かつ直線部を含むプラットホーム等(※)において●番線を整備する。  
13 ただし、1番線あたり1箇所以上段差・隙間を満たす箇所があるものとする。

14  
15 **【考え方】**

- 16 ▶プラットホームと車両の段差及び隙間については、車椅子使用者をはじめとする全ての  
17 利用者の安全で円滑な乗降のため、可能な限り縮小することが求められている。これまで  
18 目安値（段差 3cm・隙間 7cm）を満たすプラットホームを有する駅数による進捗状況を  
19 公表してきたが、より具体的に進捗を把握し整備推進を図るため、目安値を満たした番  
20 線数により目標値を設定する。

21  
22 (※) コンクリート軌道かつ直線部を含むホームを有する駅のほか、バラスト軌道あるい  
23 は曲線ホームであっても、比較的軌道変位の少ない軌道構造や緩い曲線のホーム。

- 24  
25 ・バラスト軌道あるいは曲線ホームの考え方に関しては、  
26 「公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備  
27 ガイドライン」P218（第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン）参照  
28  
29 ・車両の乗車率、乗客の偏りによる車両動揺、レールや車輪の摩耗、軌道変位、レールと  
30 車輪のフランジの遊間など、様々な要因が複合的に作用するため、段差・隙間は必ずし  
31 も常に一定の状態にならず、ある程度の幅を有することに注意が必要である。

32  
33 **(5) 車両**

34 **【次期基本方針における目標値（案）】**

35 総車両数（約5万2千両）のうち約●%の移動等円滑化を実施する。また、新幹線車両  
36 及び特急車両について、車椅子用フリースペースの整備を可能な限りを速やかに進める。

37  
38 **【考え方】**

- 39 ▶現行目標は、総車両数に対する移動等円滑化基準(R2.4 施行)適合車両数の割合として、  
40 約70%を設定している。更なるバリアフリー化を進めていくため、新たな目標値は、(新  
41 幹線や特急車両における車椅子用フリースペース設置を義務付けた)現行の移動等円滑  
42 化基準適合車両数の割合として、現行目標(70%)より引き上げて設定する。

1  
2  
3  
4  
5  
6

➤車椅子用フリースペースについては、現行目標は、新幹線車両に関してその整備を可能な限り速やかに進めることと設定しているところ、その後、移動等円滑化基準に追加された特急車両に関しても、可能な限り速やかに整備を進める必要があることから、特急車両も含めた目標として設定する。

#### 4. 鉄軌道のバリアフリー化推進の目指すべき方向

目標設定以外にも鉄軌道のバリアフリー化の推進にあたって、目指すべき方向を以下に記載する。

##### (1) 地方部をはじめ利用者数の少ない駅におけるバリアフリー化

- ・これまでの取組みにより、1日当たりの平均利用者数が3千人以上の駅など、ある程度利用者の多い駅については、バリアフリー化が進捗したと評価を受けている一方で、地方部をはじめとした利用者数の少ない駅においては未整備の駅が多く、これらの駅についても基本方針に沿い可能な限りバリアフリー化を行うことが求められる。
- ・特に、プラットホームの内方線付き点状ブロック、ホーム端部の柵等、安全性の確保に係る設備は、整備されていないことで、生命の危険に直結するおそれがあるという観点から、配慮が必要である。
- ・基本構想と地域公共交通計画との調和をはかり、沿線地域からバリアフリー化されている駅との間に、鉄道利用者の移動の足が確保されることにより、地域全体で見てバリアフリー化されたルートの確保が実現されていることが必要である。

##### (2) 無人駅における対応

- ・鉄道の無人駅については、近年、障害のある方から多くの不安の声が寄せられており、その設備整備等には特に配慮することが必要である。現状、無人駅においては、インターホンや案内放送装置等の設備整備や乗務員乗降介助の施策が、一定程度推進されているものの、障害者のある方の特性によっては、これらでは不十分な場合があることから、駅の利用実態を踏まえ、利用者の特性に対応できているかを検証（障害当事者の意見を聞くことを含む）の上、必要な取組を展開することが重要である。
- ・今後、鉄軌道事業者が新たに駅を無人化する際には、安全性・利便性の確保を担保するための必要最小限の設備や施策を可能な限り配慮した後に実施するよう努めることとする。
- ・これらの駅設備や施策の見直しを行う際には、鉄軌道事業者単独で実施するのではなく、沿線地方公共団体・駅周辺の自治会等と協同で実施することも重要である。その際、地域から、鉄軌道事業者職員以外の人的支援策の提案が示された場合には、鉄軌道事業者は地域と十分な協議を行い、その事情に配慮した見直しを行うよう努めることとする。

##### (3) プラットホームと車両の段差及び隙間の縮小

- ・プラットホームと車両の段差及び隙間については、車椅子利用者をはじめとする全ての利用者の安全で円滑な乗降のため、可能な限り縮小することが求められていることから、基本方針において新たな目標を設定するとともに、鉄軌道事業者においては、ホームページ等で段差・隙間が縮小されたプラットホームの情報提供の充実に努めるものとする。その際には、連絡する鉄軌道事業者相互間等において連携した情報提供により、利用者の利便性の向上に努めることとする。
- ・車椅子等使用者が自ら乗降できることが望ましいが、路線の運行状況や乗務員の負担、駅のバリアフリー化状況も踏まえて、必要に応じて乗務員による乗降介助を進めるよう努めることとする。

- 1 ・段差・隙間の目安値を当面、段差 3cm, 隙間 7cm としているが、安全の確保を前提とし  
2 て、より多くの車椅子使用者が乗降できるよう、段差はできる限り平らに、隙間はでき  
3 る限り小さくなるよう考慮することが望ましい。

#### 4 5 (4) 案内表示及び情報提供

- 6 ・バリアフリーの質を高める観点から、わかりやすい案内表示や情報提供が強く求められ  
7 る。特に、事故や災害発生等の異常時においては、音声に加えて視覚的にも十分な情報  
8 提供を行うなど、どの障害特性を持つ人であっても取り残されることが無いよう、情報  
9 提供を充実させる必要がある。
- 10 ・エレベーターが設置されていても、その位置案内が不十分な場合、利用者の負担につな  
11 がることから、たとえばエレベーターのない各出入口において、エレベーターが設置さ  
12 れている出入口までの移動経路を示す位置案内図を設置する、他事業者間の乗り継ぎ  
13 においてもエレベーターを利用した経路をわかりやすく表示するなど、位置案内を充  
14 実させることも重要である。

#### 15 16 (5) 列車の予約や運賃・料金の決済

- 17 ・鉄軌道事業者においては、ウェブサイト（読み上げ機能に考慮したもの）による車椅子  
18 席の予約、障害者割引切符の購入、切符受け取りの不要化等、障害者の切符の購入に係  
19 る利便性の確保・向上に努めることとする。また、障害者用 IC カードについても導入・  
20 拡大を進めることとする。

#### 21 22 (6) エレベーターの大型化

- 23 ・鉄道駅におけるエレベーターは、車椅子やベビーカーを利用される方をはじめとして、  
24 日常生活で多くの方が利用する施設であり、さらなるエレベーターの大型化を進めるこ  
25 とが期待されている。
- 26 ・エレベーターの台数、かごの寸法について、特に鉄道駅を新たに建設、もしくは大規模  
27 な改良をする際は、最低基準 11 人乗りを上回る大きさのエレベーターや、複数台のエ  
28 レベーターを整備する等、高齢者、障害者等の利用実態等を考慮して定めるものとする。

#### 29 30 (7) 基本構想策定の推進

- 31 ・駅だけでなく周辺整備と一体となったバリアフリー化を推進することが重要であり、地  
32 方公共団体の主体的な取り組みが不可欠であることから、基本構想を策定する地方公共  
33 団体を増やすための施策に国として取り組む。
- 34 ・地方部の重点化として、基本構想を策定した駅のバリアフリー設備の整備にあたっては、  
35 鉄道駅総合改善事業費補助等における国の補助率がき上げ（通常 1 / 3 を 1 / 2 に拡充）  
36 について、引き続き実施する。

#### 37 38 (8) 心のバリアフリー

- 39 ・「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」でも規定されている不当な差別的  
40 取扱いの禁止及び合理的な配慮の提供を徹底できるよう、鉄軌道事業者においては、サ  
41 ービス部門に関わらず幅広い部門に向けたバリアフリーに関する職員研修を行うよう  
42 努めることとする。

- 1 ・エレベーターやバリアフリースイレ等のバリアフリー設備や、優先席の利用については、  
2 障害者、高齢者、子ども連れ等、当該設備を特に必要とする者が優先的に利用できるよ  
3 う、国や鉄軌道事業者においては引き続きその啓発に努めるものとする。
- 4 ・鉄軌道駅におけるエスカレーターの安全な利用の観点から、立ち止まって利用するもの  
5 として、国や鉄軌道事業者においては必要に応じて自治体とも連携し、その啓発に努め  
6 るものとする。

## 7 8 (9) ICT の活用

- 9 ・ICT を活用した利用者の利便性向上のために様々な先進的な取組みがなされており、今  
10 後期待が持たれている。ICT の活用にあたって、全ての利用者に安全性及び利便性が担  
11 保されることが重要であり、システムの混在により利用者に混乱を来たさないように  
12 配慮し、特に安全性に関しては、利用者個人の保有する端末によって差が生じないよう  
13 に留意する必要がある。

## 5. バリアフリー化の取り組み事例

近年、各鉄軌道事業者等の工夫により様々なハード・ソフトのバリアフリー化が進められており、各種事例を紹介する。

### <掲載項目>

- プラットホームでの転落防止対策（利用者の少ない駅においても対応）
  - ・内方線付き点状ブロック
  - ・ホーム端部の柵
- プラットホームと車両の段差・隙間縮小
  - ・ホーム全体嵩上げ
  - ・ホーム部分嵩上げ
- 案内設備
  - ・多様な障害者が利用できるインターホンの整備（特に無人駅など）
  - ・エレベーター位置案内の充実
  - ・案内表示のわかりやすさ（他事業者との乗り換え情報、広告に埋没しない表示）
  - ・事故や災害発生時の（特に視覚的な）情報提供（商業施設等と連携した情報提供のあり方）
- エレベーター
  - ・大型化
- バリアフリースイレ
  - ・障害者対応型トイレの複数化
  - ・古いトイレのJIS規格化
  - ・大型ベッドの設置
  - ・機材の適切な配置
- 乗務員による乗降介助
- 改札口等
  - ・双方向のコミュニケーション（筆談等）
  - ・複数の出入口がある場合、全ての改札口に拡幅改札口を設置
- 券売機
  - ・話せる券売機への視覚障害者の誘導
- 車両
  - ・車椅子スペースの拡大
  - ・バリアフリースイレの大型化
  - ・フリースペースへのテーブル設置
  - ・ドア開閉ボタンの音声案内
  - ・多目的室の取り扱いについて（介助者同行）
- ICT
  - ・AI見守りシステム
- カームダウンスペース
- 駅ホームにおける視覚障害者の歩行訓練
- 心のバリアフリー
  - ・声かけ・サポート運動

1  
2  
3  
4  
5  
6

## 6. おわりに

- ・引き続き鉄軌道事業者と当事者団体との意見交換の機会を適宜設けながら、より当事者の意見を反映したバリアフリー化に努める。
- ・毎年の進捗状況の把握など適切にフォローアップを行っていく。

### 青書き：現行との変更箇所

目標		令和4年度末実績	令和7年度末数値目標	令和12年度末数値目標案	数値目標以外の目標
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/日以上の鉄軌道駅におけるバリアフリー化率	段差の解消	93.6%	原則 100%	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、<b>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及び駅の構造等の制約条件等を踏まえ、地域の支援の下、可能な限りバリアフリールートの複数化を進める</b></li> <li><b>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フォームと車両乗降口の段差・隙間の縮小を進める</b></li> </ul>
	転落防止設備	83.0%	原則 100%	原則 100%	
	視覚障害者誘導用ブロック	43.3%	原則 100%	原則 100%	
	案内設備	76.9%	原則 100%	原則 100%	
	障害者対応型トイレ	92.2%	原則 100%	原則 100%	
	障害者対応型券売機	91.5%	(明記なし)	原則 100%	
	拡幅改札口	97.0%	(明記なし)	原則 100%	
ホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数(※1)	2,484番線(493番線)	3,000番線(800番線)	●番線(●番線)		
プラットフォームと車両の段差・隙間を縮小している番線数(※2)	(※3)	—	●番線		
鉄軌道車両	56.9%	約70%	約●%	<ul style="list-style-type: none"> <li>新幹線車両及び特急車両について、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</li> </ul>	

※1:カッコ内は、10万人/日以上駅の番線数(内数表記)

※2:「プラットフォームと車両の段差・隙間を縮小している番線数」とは、一列車またはホーム一箇所でも、プラットフォームと車両の間の段差・隙間が段差3cm・隙間7cmを満たす箇所がある番線数をいう。

※3:プラットフォームと車両の段差・隙間を縮小している駅数は、1054駅

## ● 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。**