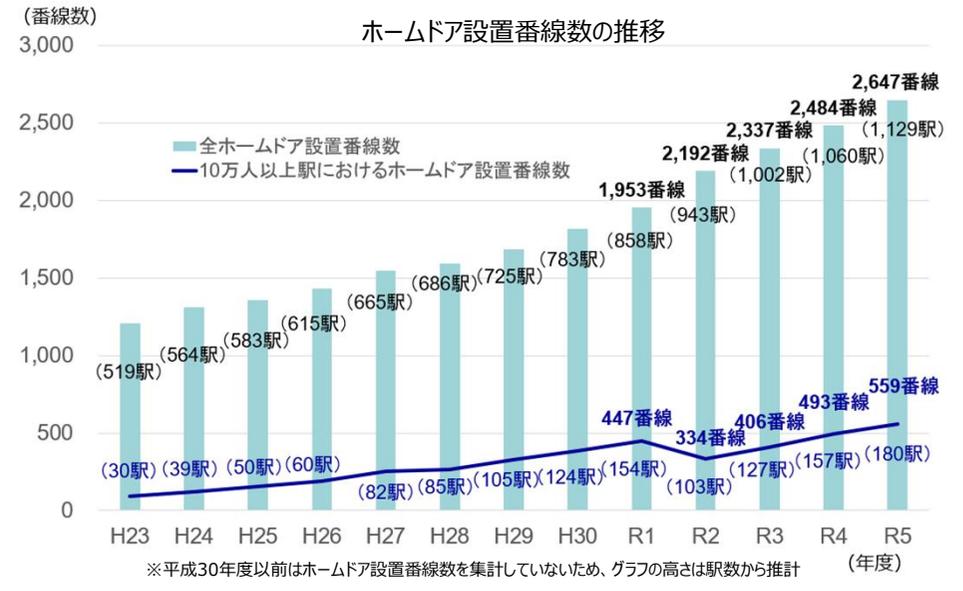
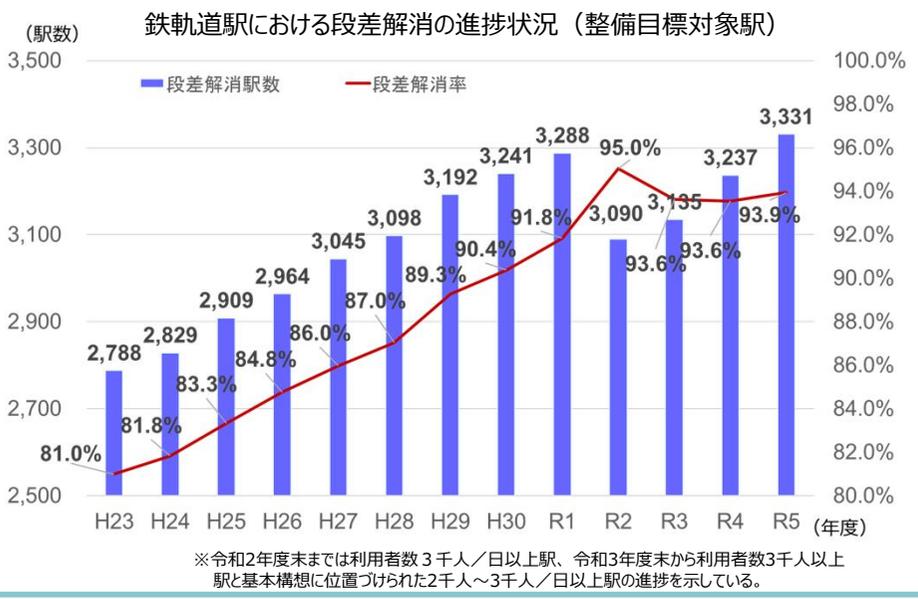


背景・現状・課題

- 鉄軌道における**新たな整備目標やバリアフリー化推進の目指すべき方向**について、**有識者や当事者団体、鉄道事業者を交えて議論**を行った。
- 高齢者、障害者等が安全に、円滑に鉄軌道を利用するために、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、**駅や車両のバリアフリー化は大きく進捗**した。
- 整備の進展は利用者から高く評価**を受けているが、全ての人が鉄軌道を利用しやすくなることの期待や、駅の無人化に対する不安にも対応が求められる。
- 近年は鉄道利用者の減少、設備整備や維持管理の費用増大、要員確保の困難さが深刻であるなど、**鉄軌道事業者は厳しい経営環境**におかれている中、**持続可能な運営と両立する形**で、あらゆる利用者が安全に円滑に鉄軌道を利用できるように、**引き続き鉄軌道のバリアフリー化を充実**させる。
- 意見交換の機会などコミュニケーションを取りながら、**当事者の意見を反映したバリアフリー化に努め、新たな目標の達成に向け関係者が連携して取り組む**。



鉄軌道における令和8~12年度の整備目標（案）のポイント

- 「**段差解消等の目標対象範囲(3,000人以上駅・基本構想策定2,000人以上駅)**」は据え置きとして、**引き続き、原則100%**を目指す
- 「**ホームと車両の段差・隙間縮小**」した番線に関して、**数値目標を新たに設定（4,000番線）**
- 「**ホームドア**」の**目標値を更新**（3,000 → **4,000番線**、10万人以上駅は800 → **900番線**）
- 「**車両のバリアフリー化**」の**目標値を更新**（70% → **80%**）

※これらの整備目標案は、公共交通機関等における次期整備目標の策定に向けて議論を行っている「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」にて決定予定。

鉄軌道における令和8～12年度の整備目標（案）

青字：令和7年度末目標との変更箇所

目標		令和5年度 (2023年度)末 実績	令和7年度 (2025年度)末 数値目標	令和12年度 (2030年度)末 数値目標案	数値目標以外の目標案
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/日以上鉄軌道 駅におけるバリアフリー化率	段差の解消	93.9%	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>駅及び周辺施設の状況や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> </ul>
	転落防止設備	83.9%	原則 100%	原則 100%	
	視覚障害者誘導用ブロック	45.3%	原則 100%	原則 100%	
	案内設備	77.1%	原則 100%	原則 100%	
	障害者対応型トイレ	92.4%	原則 100%	原則 100%	
	障害者対応型券売機	90.6%	(明記なし)	原則 100%	
	拡幅改札口	96.8%	(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）		2,647番線 (559番線)	3,000番線 (800番線)	4,000番線 (900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)	—	4,000番線	
鉄軌道車両におけるバリアフリー化率		59.9%（※4）	約70%（※4）	約80%（※5）	<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:国土交通省集計値：2,169番線

※4:令和2年4月施行の移動等円滑化基準（1列車ごとに2以上（3両編成以下は1以上）の車椅子スペースの設置等）適合車両数の全車両数に対する割合

※5:現行（令和5年4月施行）の移動等円滑化基準（新幹線及び特急車両における車椅子用フリースペースの設置等）適合車両数の全車両数に対する割合

## 鉄軌道のバリアフリー化推進の目指すべき方向

### （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

- 地方部をはじめとした利用者の少ない駅についても、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、内方線付き点状ブロック等、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。
- 基本構想と地域公共交通計画との調和をはかり、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。

### （2） 無人駅における対応

- 駅の利用実態を踏まえ、利用者特性に対応できているかを検証の上、必要な取組を展開することが重要。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。
- 駅設備や施策の見直しを行う際には、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。

### （3） 基本構想策定の推進

- 基本構想の策定を増やすための施策に国として取り組む。国、地方公共団体、鉄軌道事業者、当事者団体等の関係者が一体となって策定を進めることが必要。

### （4） プラットホームと車両の段差及び隙間の縮小

- 鉄軌道事業者は、連絡する鉄道事業者相互間等でも連携し、ホームページ等で段差・隙間が縮小されたプラットフォームの情報提供の充実に努める。
- 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。

### （5） 案内表示及び情報提供

- 特に、事故や災害発生等の異常時には、音声に加えて視覚的にも十分な情報提供を行うなど、情報提供を充実させることが必要。

### （6） 列車の予約や運賃・料金の決済

- 鉄軌道事業者においては、ウェブサイトによる車椅子席の予約、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る利便性の確保・向上に努める。また、障害者用ICカードについても導入・拡大を進める。

### （7） エレベーターの大型化

- 利用の状況に応じて、エレベーターの大型化を進めることが期待されている。特に鉄道駅を新たに建設または大規模な改良をする際は、最低基準を上回る大きさのエレベーターや、複数台のエ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。

### （8） 心のバリアフリー

- バリアフリー設備や優先席は、障害者等、当該設備を特に必要とする者が優先的に利用できるよう、国や鉄軌道事業者は啓発に努める。
- 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として、関係者とも連携し啓発に努める。

### （9） ICTの活用

- ICT活用による利用者の利便性向上のための取組みには今後期待が持たれる一方、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に留意することが必要。

バリアフリー化の取り組み事例



ホームドア



センサー付き固定式ホーム柵



プラットフォームと車両の段差・隙間縮小



地下鉄の階段入口におけるエレベーター位置案内



わかりやすい案内サイン



エレベーターの優先レーン



自動改札機の斜め向きタッチ・液晶部分



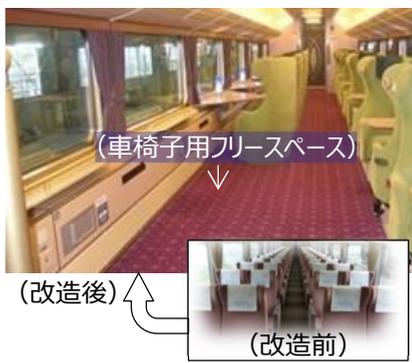
窓口における筆談器対応



乗務員による乗降介助



フリースペースの拡大



既存車両への車椅子用フリースペースの導入



車椅子スペースのコンセント位置の変更



駅ホームにおける視覚障害者の歩行訓練