

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～

令和7年3月11日

目 次

1. はじめに	2
2. 現状と課題	2
3. 今後5年間の目標（令和8年度～令和12年度）	3
4. 鉄軌道のバリアフリー化推進の目指すべき方向	6
5. バリアフリー化の取り組み事例	9
6. おわりに	42
＜参考＞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	43
＜参考＞鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会 開催経緯	44

【別添】参考資料

1. これまでの整備目標及び実績
2. 検討会及びヒアリングで頂いた主なご意見
3. 利用者・地方公共団体へのアンケート調査結果

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5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	93.9%	原則 100%
	転落防止設備	83.9%	原則 100%
	視覚障害者誘導用ブロック	45.3%	原則 100%
	案内設備	77.1%	原則 100%
	障害者対応型トイレ	92.4%	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)		2,647番線 (559番線)	3,000番線 (800番線)
鉄軌道車両におけるバリアフリー化率		59.9%	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。

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。

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。

については、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。

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】

（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）

【次期基本方針における目標対象範囲（案）】

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、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、（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。

【考え方】

- 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、引き続き整備が求められている。
- 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。
- 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化に協力する。
- 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」も目標対象設備として追加し、整備を推進する。

（2）ホームドア

【次期基本方針における目標値（案）】

全体で 4,000 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いて 900 番線 を整備する。

【考え方】

- 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。（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。）

（3）複数経路化

【次期基本方針における目標（案）】

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~~
~~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~~
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。

【考え方】

- 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

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続き求められている。

- ▶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備を可能な限り実施し、利用者の負担を軽減する。

(4) プラットホームと車両の段差及び隙間の縮小

【次期基本方針における目標値（案）】

コンクリート軌道かつ直線部を含むプラットホーム等（※1）において、4,000 番線を整備する。これは、1 番線あたり 1 箇所以上段差・隙間の目安値を満たす箇所があるものとする。（※2）

（※1）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。

（※2）段差・隙間の目安値を満たす箇所を乗車駅・降車駅で揃えること及び目安値を満たす車両により運行することが望ましいが、これを満たさない場合、その旨を周知し、また係員による支援を行うなど、車椅子使用者が利用しやすいよう対策に努める。

【考え方】

- ▶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線数により目標値を設定する。

- ・バラスト軌道あるいは曲線ホームの考え方に関しては、「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
- ・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。

(5) 車両

【次期基本方針における目標値（案）】

総車両数（約 5 万 2 千両）のうち約 80%の移動等円滑化を実施する。また、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を速やかに進める。

【考え方】

- ▶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、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

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。

- 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) 基本構想策定の推進

- ・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団体を増やすための施策に国として取り組む。さらに、策定にあたっては、国（地方支分部局）、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進める必要がある。
- ・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、鉄道駅総合改善事業費補助等における国の補助率かさ上げ（通常1／3を1／2に拡充）について、引き続き実施する。

(4) 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フォ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等も踏まえて、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。
- ・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、隙間はできる限り小さくなるよう考慮することが望ましい。

(5) 案内表示及び情報提供

- ・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、情報提供を充実させる必要がある。
- ・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、位置案内を充実させることも重要である。

(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（読み上げ機能に考慮したもの）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・向上に努めることとする。また、障害者用 IC カードについても導入・拡大を進めることとする。

(7) エレベーターの大型化

- ・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、日常生活で多くの方が利用する施設であり、利用の状況に応じてさらなるエレベーターの大型化を進めることが期待されている。
- ・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。

(8) 心のバリアフリー

- ・「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努めることとする。
- ・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、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。

- ・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、その啓発に努めるものとする。

(9) ICT の活用

- ・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、バリアフリー整備ガイドラインに適合した事例や先進的な好事例など各種事例を紹介する。

<掲載項目>

- (1) プラットホームの安全対策
- (2) プラットホームと車両の段差・隙間縮小
- (3) 誘導案内設備
- (4) エレベーター
- (5) バリアフリースイレ
- (6) 改札口
- (7) 券売機
- (8) 車両
- (9) 無人駅における地域等と連携した人的支援策
- (10) ICT
- (11) 乗務員による乗降介助
- (12) 駅ホームにおける視覚障害者の歩行訓練
- (13) カームダウン・クールダウンスペース
- (14) 心のバリアフリー
- (15) 関係者の意見交換
- (16) マスタープラン（移動等円滑化促進方針）、基本構想

【写真提供・協力】

各鉄軌道事業者、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団（(3) ③案内表示）

(1) プラットホームの安全対策

①ホームドア

- ✓ ホームドアの整備にあたっては、複数の車種・車両数の列車運行により扉の位置が異なる場合や、ホームドアの荷重に対応したホーム基礎部の補強に対して多額の費用が発生するといった課題が生じており、その解決のため様々な工夫がなされている。

【大開口ホームドア】

- ✓ 開口幅の広いドアを採用することで、扉位置の異なる車両に対応。



(小田急電鉄 本厚木駅)

扉位置の異なる特急車両と一般車両の両方に対応。



(東京地下鉄 茅場町駅)

混雑緩和に伴う利便性向上のため、ドアが拡張された車両があることから、標準・拡張ドアいずれの車両にも対応。

車両ドア、ホームドアともに拡張されているため、混雑時でも車椅子使用者がより円滑に乗降可能。

【スマートホームドア】

- ✓ ドア部をフレーム構造として軽量・簡素化等を図り、本体機器費用、設置工事費用等を低減。



(東日本旅客鉄道 十日市場駅)

【スリットフレームホームドア】

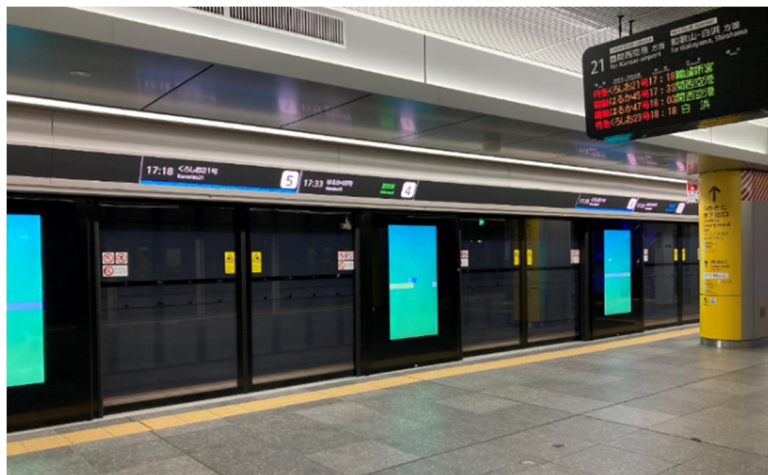
- ✓ 扉や戸袋をスリット化して風が抜ける構造とすることで、ホーム及びホームドア支持部の風圧影響を軽減し、ホームの補強工事など設置工事費用を低減。



(東日本旅客鉄道 分倍河原駅)

【フルスクリーンホームドア】

- ✓ 1つの親扉の両側に2つの子扉を配置したユニットを連続して上部から吊り下げ、子扉が親扉の裏側に収納されつつ、ユニット自体も左右に自在に動作することで、あらゆる車種・編成に応じて開口を構成可能。



(西日本旅客鉄道 大阪駅)

②内方線付き点状ブロック等

【内方線付き点状ブロック、転落防止柵】

- ✓ 視覚障害者のホームからの転落を防止するため、ホームの内側を判別できる内方線付き点状ブロックを整備するとともに、ホームの端部に転落防止柵を設置。（無人駅や時間帯無人駅などにおいても実施）



（東武鉄道 堀米駅）



（東海旅客鉄道 蒲原駅）

③センサー付き固定式ホーム柵

- ✓ 固定式ホーム柵の設置とあわせてセンサーを整備。乗降時以外に開口部の外側へ出るとセンサーが動作し、警告の音声流れることで、転落や車両との接触を防止。



(阪急電鉄 伊丹駅)

④ホーム安全スクリーン

- ✓ ホームからの転落をセンサーで検知し、自動的に乗務員や駅員に異常を報知。

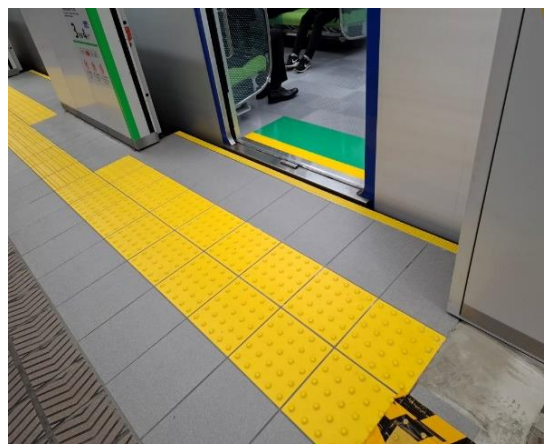


(西日本旅客鉄道 福島駅)

(2) プラットホームと車両の段差・隙間縮小

- ✓ 車椅子使用者が単独で乗降しやすいよう、ホームを部分的または全体的に嵩上げし、縁端にくし状ゴムを設置することで段差及び隙間を縮小。

【ホームの部分嵩上げ】



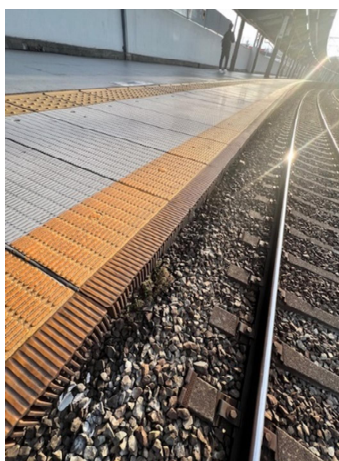
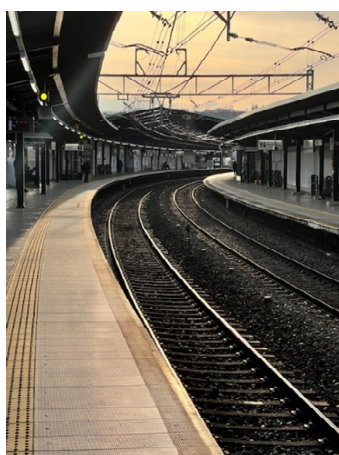
段差 2cm、隙間 3cm に縮小

(大阪市高速電気軌道 阿波座駅)

くし状ゴム



【くし状ゴムの設置】



(京王電鉄 京王稲田堤駅)

【ホームの全体嵩上げ】



(東京都交通局 神保町駅)



段差 3cm、隙間 5.5cm に縮小

(東京地下鉄 外苑前駅)



目安値（段差 3cm、隙間 7cm）を満たす乗降口のホーム柵にピンクステッカーを貼り、車椅子使用者が単独で乗降しやすい箇所であることを示している。



(西日本旅客鉄道 柳井駅)



(新京成電鉄 上本郷駅)

(3) 誘導案内設備

①インターホン

- ✓ 無人駅や時間帯無人駅等において、係員が遠隔で利用者からの問い合わせ等の対応を行う。
- ✓ モニター、カメラ、書架台を設置することで、筆談や口頭で説明することが難しい情報も映像によるやりとりが可能となる。設置位置は車椅子使用者が利用しやすい高さとし、呼び出しボタンには点字を設置するなど、様々な利用者に対応。
- ✓ 東武鉄道の一部駅においては、インターホンの設置場所までの誘導として、簡易的な音声案内装置（トークナビ）を設置している。



(東海旅客鉄道 枇杷島駅)



(東武鉄道 鐘ヶ淵駅)

②地下鉄におけるエレベーターの位置案内

- ✓ 地下鉄においては、複数の出入口がある中、エレベーターのある出入口の場所がすぐに見つけられない場合がある。このため、エレベーターの無い出入口において、それぞれエレベーターのある出入口の位置案内図を表示することで、エレベーターを必要とする人が最短経路でエレベーターへ到達できるようにしている。
- ✓ なお、案内図は、車椅子使用者等、設備を必要としている人が確実に視認できる位置に掲示されていることも重要。



(京都市交通局 烏丸御池駅) 出入口 1



(京都市交通局 烏丸御池駅) 出入口 5

③案内サイン

- ✓ 遠方からでも見やすく、情報の探しやすい案内サインであるとともに、エレベーター、エスカレーター等の昇降手段を明確に示すことが求められる。更に、サインが広告に埋没してしまわないような配慮も望まれる。



(東日本旅客鉄道 池袋駅)

エレベーターの存在を示すため、遠方からでも確認できる大きなピクトグラムを表示。



(西日本旅客鉄道 大阪駅)

各出口の他事業者・他モードへの乗継ぎ案内とともに、選択可能な昇降手段をピクトグラムで表示。



ホームドア側面を活用し、ピクトグラムによりエレベーター等の各設備の位置案内を表示。

(首都圏新都市鉄道 柏の葉キャンパス駅)



ピクトグラムで地上から地下ホームまでエレベーターの停止階及び各階のおおまかなエレベーターの位置を表示。
また、障害者、高齢者、ベビーカー使用者等のエレベーター優先利用を示す「優先マーク」を表示。

(名古屋市交通局 上前津駅)

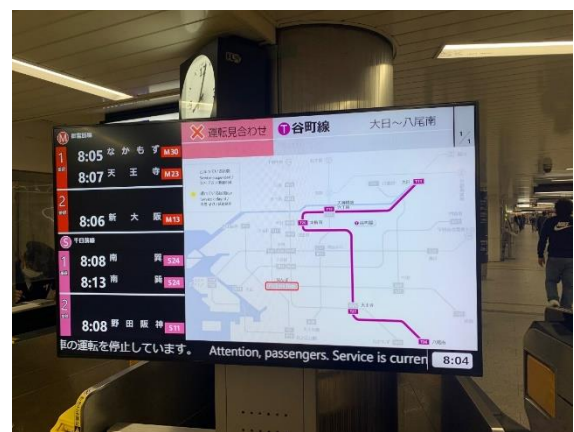
④事故や災害発生時の情報提供

- ✓ 輸送障害発生時等の緊急時においては、列車の運行情報等について、健常者を含め、特に、聴覚に障害のある利用者にも適切に情報提供が行われるよう、環境整備されていることが重要であり、移動等円滑化基準では、技術上の理由によりやむを得ない場合を除き、運行情報提供設備を備えることとされており、各社 HP や SNS 等文字による情報提供が行われている。
- ✓ 大阪市高速電気軌道のサービス情報表示器は、通常時にはイベント情報等を発信しているが、輸送障害や災害が発生した際には、支障区間や振替輸送情報、災害情報等を発信している。
- ✓ ヤマハ株式会社が開発した「みえるアナウンス」は、利用者がスマートフォンを専用ボードにかざすことで、その駅で放送されたアナウンスの内容が文字で表示され、視覚的に情報を伝えることが出来る。なお、2025 年 4 月以降、東京地下鉄全駅（他社への管理委託駅除く）で導入される。
- ✓ これらツールを用いた、環境整備の他、例えば、地域企業と協力して駅に設置されている自動販売機の電光掲示版を活用した情報提供（銚子電気鉄道）や駅の売店や飲食店等商業施設に設置されているサイネージ等を活用した情報提供等を行うことも有効な手段である。

（通常時）



（輸送障害発生時）



（大阪市高速電気軌道）サービス情報表示器

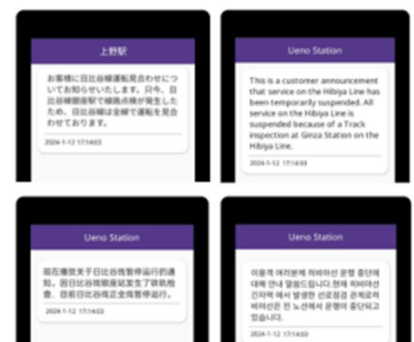
駅係員向けアプリ



アナウンス専用ボード



利用者のスマートフォンイメージ



（ヤマハ株式会社）みえるアナウンス



(銚子電気鉄道) 地域貢献自動販売機 ※2022 年 2 月時点

(4) エレベーター

①大型化及び複数化

- ✓ エレベーター利用者が多い駅では、エレベーターの大型化や複数化を行うことで、一度により多くの乗客を運ぶことが可能となる。

【大型化】

更新前（9人乗り）



更新後（17人乗り）



更新に伴い
定員 8 人増

（東日本旅客鉄道 有楽町駅）

【複数化】



← 20人乗りのエレベーターを
2台整備。

（東京地下鉄 青山一丁目駅）

②優先レーン

- ✓ エレベーターを必要としている車椅子使用者や高齢者、ベビーカー利用者が優先して利用できるよう、2023 年 11 月より、東京地下鉄の一部の駅でエレベーター前に「優先レーン」(床面ステッカー)の試験設置が行われてきた。
- ✓ 検証の結果、明治神宮前(原宿)駅では、健常者の利用者が優先レーンに並んでいる利用者に譲る様子が見られ、概ね好意的な意見が多数上がったことを踏まえ、2024 年 9 月より豊洲駅においても試験設置が行われている。
- ✓ エレベーターの優先レーンについては東京地下鉄の上記 2 駅に設置されているほか、首都圏新都市鉄道の秋葉原駅ほか 3 駅にも係員の提案により設置されている。



(東京地下鉄 明治神宮前駅)

③車椅子使用者等が出入りのしやすいエレベーター

- ✓ 開口部の袖壁が無い、または片袖壁の構造とすることで、車椅子等がまっすぐ進行でき、出入りがしやすい。



(西日本旅客鉄道 大阪駅)

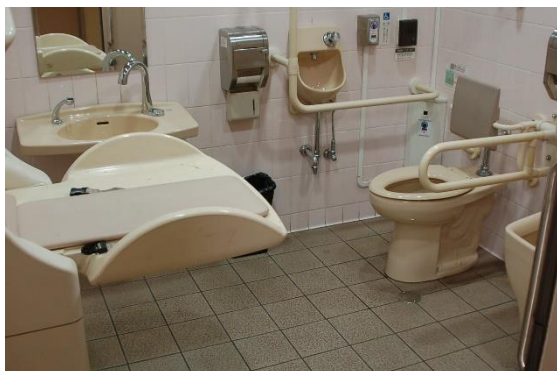


(京成電鉄 空港第2ビル駅)

(5) バリアフリートイレ

①トイレの全面改良

- ✓ 古いトイレを全面改良することで、器具の配置など使いやすさが向上。



(西日本旅客鉄道 草津駅)

②大型ベッドの設置

- ✓ 折り畳み式の大型ベッドを設置することで、乳幼児だけでなく大人のおむつ替え用等にも使用できる。



(東京都交通局 大島駅)

③バリアフリートイレの複数化

- ✓ バリアフリートイレを複数化することで、当該トイレを必要とする利用者の利便性が向上。
- ✓ 複数化とともに、ボタンやペーパーの位置が便座の右側にある個室と左側にある個室を設置し、右手・左手が不自由な利用者それぞれに対応している例もある。

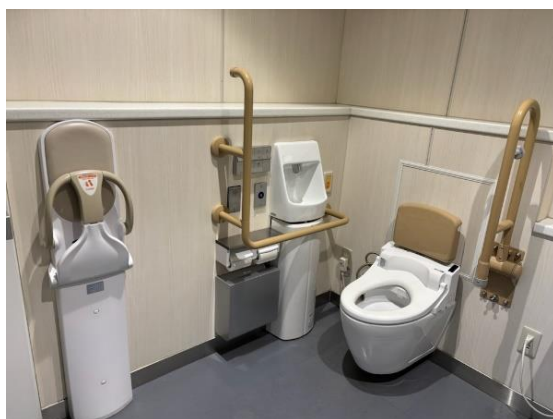


(東日本旅客鉄道 さいたま新都心駅)



(西日本旅客鉄道 宝塚駅)

右手用トイレ



(東日本旅客鉄道 さいたま新都心駅)

左手用トイレ



(6) 改札口

①自動改札機

【斜め向きのタッチ部分及び液晶部分】

- ✓ 自動改札機のＩＣカードのタッチ部分や液晶画面が斜めになっていることで、車椅子使用者等にとってタッチしやすく、表示が見やすい。



液晶部分



タッチ部分

(東日本旅客鉄道 東中野駅)

【突起のあるタッチ部分】

- ✓ ＩＣカードのタッチ部分に突起のあるシートを張り付けることで、視覚障害者が手触りでタッチ部分を判別しやすくなっている。



(名古屋市交通局 名古屋駅)

②複数ルートと拡幅改札口

【複数出入口の拡幅改札】

- ✓ 出入口が複数ある場合、それぞれの出入口に拡幅自動改札が設置されることで、車椅子使用者が遠回りすることなく利用が可能となる。



外苑いちよう並木方面改札



神宮球場方面改札

(東京地下鉄 外苑前駅)

③双方向のコミュニケーション

- ✓ 聴覚に障害のある利用者とのコミュニケーションツールの一つに筆談器があり、多くの駅の改札、乗車券販売窓口を中心に配備されている。また、一部の JR や地域鉄道の路線では、乗務員室にも筆談器が配備されている。

窓口における筆談器でのコミュニケーション



(一畑電車)



(九州旅客鉄道)

車両内における筆談器でのコミュニケーション



(アルピコ交通)



(一畑電車)

(7) 券売機

【券売機の利用体験会】

- ✓ 要員不足に伴い乗車券販売の窓口縮小が進められている中、混雑している窓口に並ぶ必要がなくスムーズに乗車券を購入することが可能な自動券売機が設置されており、一部駅では、オペレーターによる音声案内機能やカメラ・モニターが設置されている多機能の自動券売機の設置が進められている。
- ✓ 多機能券売機は、従前の券売機に比べ機能性が格段に向上したものの、高齢者や障害のある利用者より、操作方法等が難しく利用に躊躇するという声が上がっており、そうした利用者に応えるため、券売機の当事者向け操作体験会が、一部の鉄道事業者において実施されている。なお、当事者からは、当該券売機への視覚障害者誘導用ブロック設置を求める声もある。



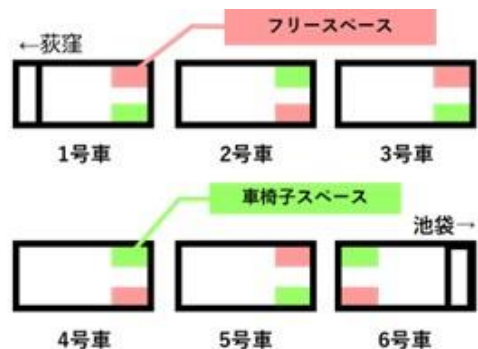
(西日本旅客鉄道 中央駅)

(8) 車両

①車椅子スペース

【フリースペースの拡大】

- ✓ 混雑時の降車のための車内移動等を容易にするため、車椅子スペース反対側にフリースペースを設置。

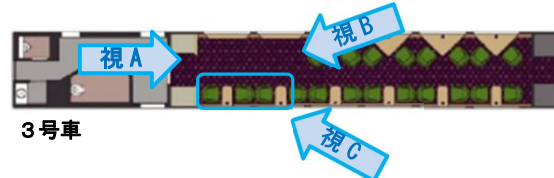
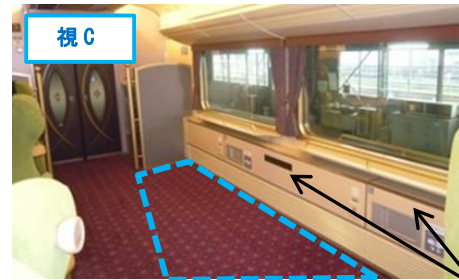


(東京地下鉄 2000 系 (丸ノ内線) ※)

※機器配置の制約を受けず、相互直通運転しない丸ノ内線 2000 系のみで導入。

【既存車両への車椅子用フリースペースの導入】

- ✓ 特急車両の大規模改造に併せて、車椅子用フリースペースを設置 (車椅子スペース 3 席分)。



車内で飲み物等を販売する観光特急の性質上、テーブルも設置



(参考) 改造前



(近畿日本鉄道 観光特急列車 (あをによし))

- ✓ 新幹線の大規模改造に併せて、車椅子用フリースペースを設置 (車椅子スペース 4 席分)。
(新幹線 N700 系 16 両編成を 8 両編成へ短編成化する改造工事に当たり、工事期間や工事量等を勘案し、車椅子用フリースペースも設置 (西日本旅客鉄道))

② バリアフリースイールの大型化

✓ 車椅子の旋回や介助者による介助がしやすいよう、空間を広くとったバリアフリースイールを導入。



(東日本旅客鉄道 E8 系)



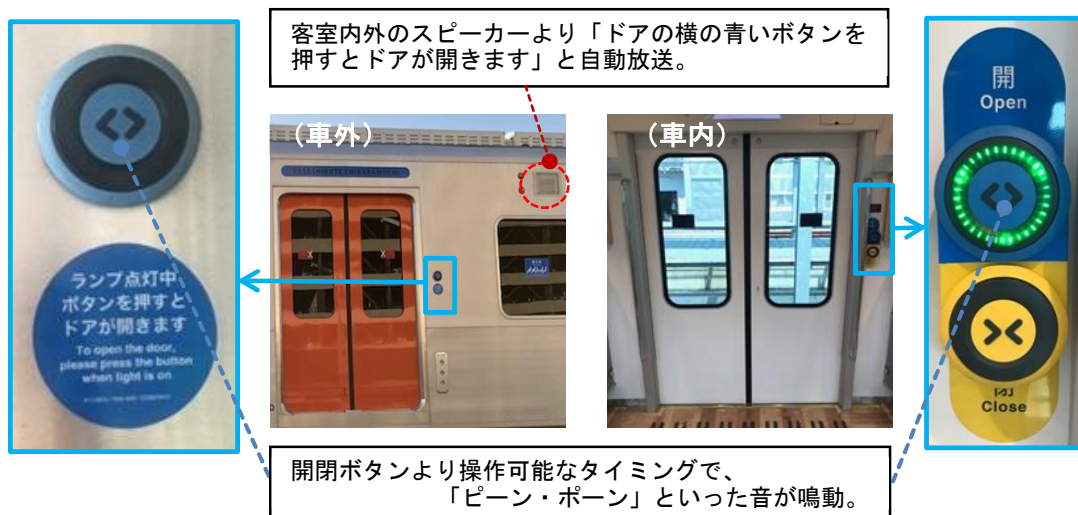
(近畿日本鉄道 80000 系 (ひのとり))



(東海旅客鉄道 HC85 系 (ひだ・南紀))

③ ドア開閉ボタンの音声案内

✓ 視覚障害者がドア開閉ボタンの位置をわかるよう音声案内設備を設置。

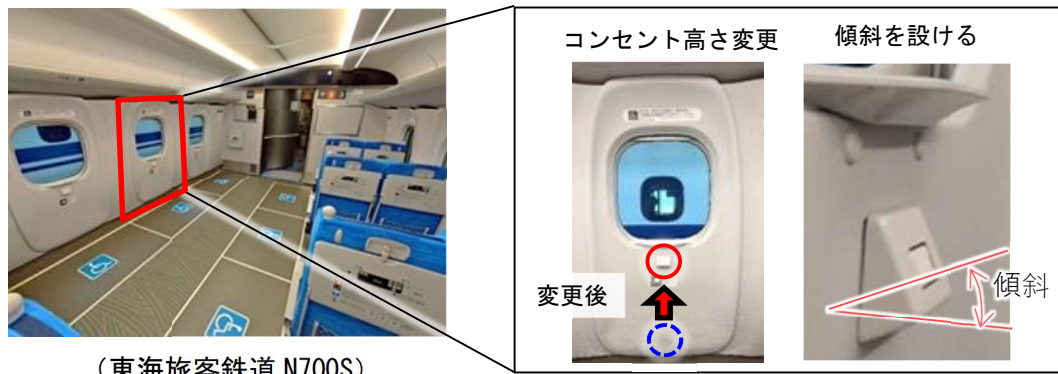


(九州旅客鉄道 YC1 系)

④当事者団体と協働した取り組み

- ✓ 新幹線車両への車椅子用フリースペース導入に当たって、当事者団体が参加する実証実験や協議を重ね仕様を決定。併せて、客室ドアの開閉センサーが車椅子利用者に支障しない配慮（感知範囲の見直し）、車椅子用座席のコンセント位置等に関するきめ細かい対応を行った。

【コンセント位置の変更（車椅子スペース）】



(西日本旅客鉄道 273系（やくも）)



(東武鉄道 N100系（スペースX）)

【段差・隙間縮小箇所の検証】

- ✓ 東海旅客鉄道は、東海道新幹線の東京駅・新大阪駅のホームにて、段差と隙間が縮小されている箇所の利用しやすさを検証するため、複数の車いすユーザーに実際にご利用いただく場を設け、当事者との意見交換を行った。



⑤多目的室

- ✓ 新幹線を含む一部の特急列車には、多目的室が設置されている。その利用形態は、事前に予約して使用する場合・空席時に一時的に利用する場合がある。多目的室は、主に通常の座席の使用が難しい乗客（特殊な車椅子を利用する者）、車内で気分が悪くなった乗客、乳幼児連れの乗客等が利用しており、介助する乗客についても同乗することが可能となっている。



（東日本旅客鉄道 E7 系）

（9）無人駅における地域等と連携した人的支援策

- ✓ 無人駅の中には、沿線地方公共団体や駅周辺の観光協会、NPO 団体等と連携し、これら団体に駅業務を一部委託している例がある。東日本旅客鉄道の江見駅では、郵便局窓口業務と駅窓口業務の一体運営が行われており、郵便局において乗車券類の販売や駅の清掃などの業務が行われている。
- ✓ 九州旅客鉄道では、地域と一体となった駅と周辺地域を含めた更なる賑わいづくりの実現に向けて取り組む「九州 DREAM STATION」の一環として、長与駅にて地域の社会福祉法人と連携して、同法人の職員が駅の案内業務や清掃業務の他、列車乗降の際の障害者に対する介助も実施している。



（東日本旅客鉄道 江見駅）

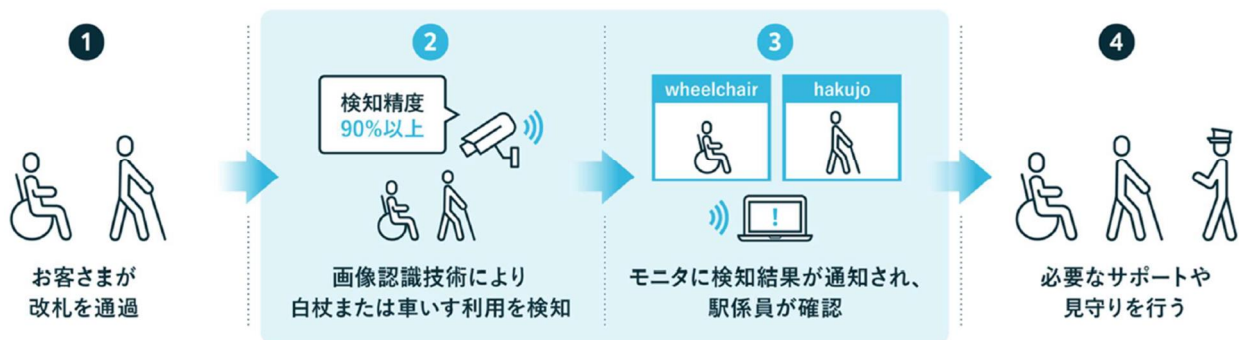


（九州旅客鉄道 長与駅）

(10) ICT

①大阪市高速電気軌道「AI 見守りシステム」

- ✓ AI を用いた画像認識技術を活用して「白杖」や「車椅子」を利用する方々を識別し、支援や見守りを可能にする。2024 年 9 月 25 日から導入を開始し、38 駅に導入した。(2025 年 2 月 1 日時点)



(大阪市高速電気軌道「AI 見守りシステム」)

②南海・泉北サポートほっとネット

- ✓ 視覚障害者や車椅子利用者を始めとする介助を必要とする駅利用者が、事前に駅係員による介助を WEB 上で申し込めるシステム。南海電気鉄道及び泉北高速鉄道は本システムを導入することで、駅係員間の連携をデジタル化し、スマートデバイスでリアルタイムに共有することで、駅係員による対応の効率化を実現している。利用範囲は全駅（係員無配置駅を含む）となっている。



システム利用イメージ

(南海・泉北サポートほっとネット)



視覚障害者介助の様子

(11) 乗務員による乗降介助

✓ 一部の路線において、乗務員が携帯スロープを用いた乗降介助を実施。

✓ 実施にあたっては、安全確保を大前提に、

- ・ホームから駅出入口間の段差が解消されている駅
- ・短編成でかつ比較的ダイヤ設定に余裕のある路線、線区 等

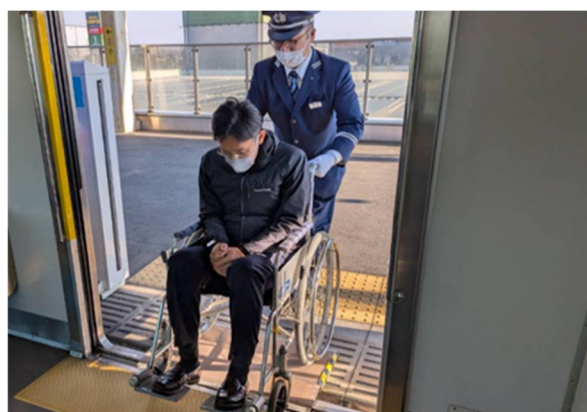
制約はあるものの、車椅子利用者からも、介助等にかかる事前連絡が不要となり乗車への待ち時間が短縮され、非常に有効な施策として評価されており、今後、実施される路線が拡大されることが期待される。



(東日本旅客鉄道)



(名古屋鉄道)



(名古屋臨海高速鉄道)



(上田電鉄)

(12) 駅ホームにおける視覚障害者の歩行訓練

- ✓ 「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」において、歩行訓練プログラムのとりまとめに向けて検討を進めている。
- ✓ 2025 年 1 月 16 日、当該プログラム（案）に基づき、鉄道事業者と歩行訓練士会が連携のうえ、白杖を用いた「スライド法」と呼ばれる歩行方法や、車両の乗降について実際の駅ホームや車両を活用し、視覚障害者の歩行訓練を実施した。

2025 年 1 月 16 日 歩行訓練の様子



スライド法による歩行



短軸方向でホーム端に接近



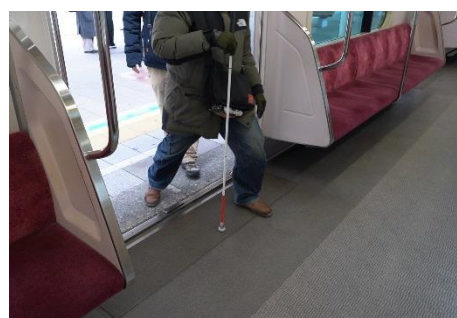
車両の確認



連結部の確認



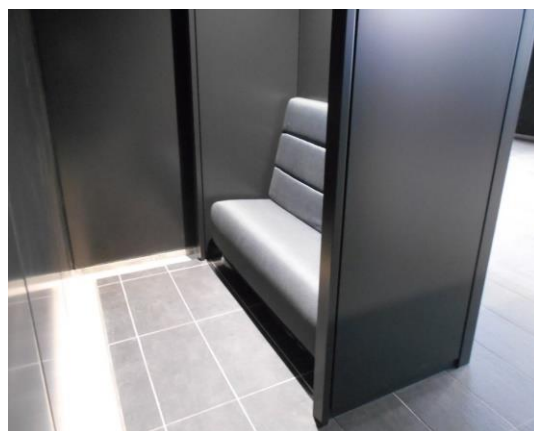
白杖で確認し乗車①



白杖で確認し乗車②

(13) カームダウン・クールダウンスペース

- ✓ 外部の音や視線を遮断するスペースを設置。発達障害、知的障害、精神障害のある利用者等が、気持ちを落ち着かせてパニックを防ぐことができる。



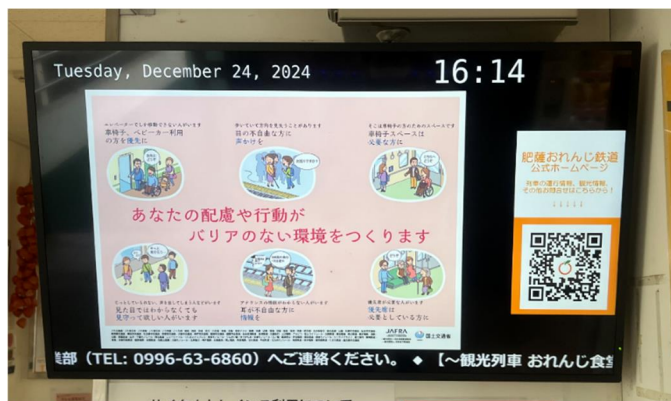
(大阪市高速電気軌道 夢洲駅)



(14) 心のバリアフリー

【声かけサポート運動等】

- ✓ 全ての利用者が駅等の施設を安全かつ安心して利用できるよう、毎年、鉄軌道事業者及び国土交通省が協力して「声かけ・サポート運動」を実施しており、多くの鉄軌道事業者が駅等にポスターを掲示しているが、一部の事業者ではデジタルサイネージにおいても啓発を行っている。
- ✓ なお、国土交通省では、令和3年度より、毎年バリアフリートイレやエレベーター等の施設や設備について、真に必要な方が必要な時に利用できるよう、適正な利用の推進に向けたキャンペーンを実施し、各鉄軌道事業者等にポスター掲出を依頼するなど心のバリアフリーの推進に向けた取組を行っている。



(肥薩おれんじ鉄道 出水駅)



(横浜シーサイドライン 並木北駅)



(バリアフリートイレ)



(旅客施設等のエレベーター)



(車両等の優先席)

(国土交通省) 高齢者障害者等用施設等の適正利用推進キャンペーン

(15) 関係者の意見交換

【障害当事者団体との意見交換】

- ✓ 近畿運輸局では、従前から実施してきた障害当事者団体との意見交換について、令和元年度より、移動等円滑化評価会議近畿分科会との意見交換会として実施。令和4年度から令和6年度は鉄軌道事業者が参加している。
- ✓ 意見交換会では、鉄軌道事業者の取組紹介にとどまらず、障害当事者と鉄軌道事業者双方間で質疑応答が行われ、障害当事者にとっては鉄軌道事業者に直接意見を伝える機会となり、鉄軌道事業者にとっては気づきを得る機会となっている。



(意見交換会の様子)

【設計管理者研修における講演及び意見交換】

- ✓ 令和7年2月、鉄道事業法における認定鉄道事業者制度に関する設計管理者研修（参加者約180名）が開催され、DPI日本会議・佐藤事務局長よりJR、大手民鉄、公営地下鉄などの土木、電気及び車両部門の設計管理者に対して「誰もが自由に利用できる公共交通機関」と題して新幹線・特急車両の車椅子スペース、駅ホームの段差と隙間などに関して講演が行われた。その後、佐藤事務局長他、車椅子ご利用者2名を加えて鉄軌道事業者との意見交換が行われ、鉄軌道事業者の設計担当者にとって、障害当事者の意見を直接知る良い機会となった。



(講演の様子)

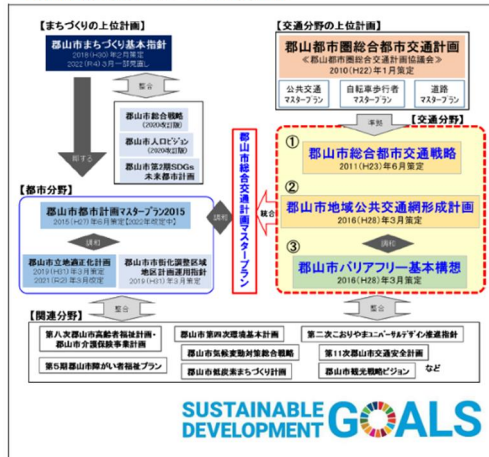
(16) マスタープラン（移動等円滑化促進方針）、基本構想

①マスタープラン

【福島県郡山市】（令和5年3月策定）

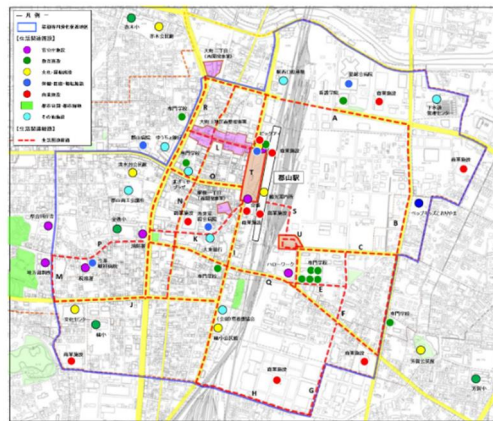
- ・福島県郡山市は、これまで別々に策定していた、総合都市交通関係計画とバリアフリー基本構想について、検討事項や検討体制が類似していた（協議会構成員が類似）。
- ・検討体制の合理化のため、各計画相互間の連携を行うとともに、検討体制を一本化し、バリアフリーマスタープランの策定と併せて諸計画を統合した総合交通計画マスタープランを策定（令和5年3月）。
- ・交通分野のバリアフリー整備を重点的・一体的に行える体制が整ったほか、諸計画を統合したことにより、検討、策定作業や事業の進捗評価等において事務負担の軽減が図られている。

◆郡山市総合交通計画マスタープランの位置付け



（郡山市総合交通計画マスタープランより）

【移動等円滑化促進地区、生活関連施設及び関連経路】



（郡山市総合交通計画マスタープランより）

②基本構想

【埼玉県戸田市】（令和4年3月策定）

- ・埼玉県戸田市は、バリアフリー基本構想における重点整備地区の範囲の設定に当たり、立地適正化計画に定める都市機能誘導区域を踏まえ、「北戸田駅・戸田駅・戸田公園駅」周辺を重点整備地区に設定し、バリアフリー化事業を重点的に行っている。
- ・計画の策定に当たっては、法定協議会によって学識経験者、障がい者団体、高齢者団体、子育て支援団体、地域活動団体、関係行政機関・公共交通事業者等多様な主体と協議を行っている。



図 重点整備地区、生活関連施設及び生活関連経路

（戸田市バリアフリー基本構想より）

(2) 検討体制

基本構想の策定にあたり、策定協議会を中心に、下記の体制で高齢者・障がい者等や施設設置管理者等（公共交通事業者、道路管理者、公園管理者及び建築主等）、広く市民の意見を収集する機会を設けて検討を進めました。

組織・活動	活動目的	参加者の構成
策定協議会	基本構想に関する協議・調整や合意形成を行う母体。法に基づいて設置する。	学識経験者・障がい者団体・高齢者団体・子育て支援団体・施設設置管理者・関係行政機関等
まち歩きワークショップ	多様な主体の参画による現地確認・意見交換を行い、バリアフリーに関する課題を把握する。	市に在住の高齢者・障がい者等 視察対象施設の管理者（現地協力）
事業者への説明意見照会	生活関連施設・経路の管理者等にバリアフリーの課題を伝え、特定事業の設定に向けた調整を行う。策定協議会検討内容について、施設設置管理者等に事前調整・報告し、随時意見を把握する。	施設設置管理者等・行政関係者（市内）
パブリック・コメント	基本構想（案）を広く周知し、意見を把握する。	市民等全般
庁内検討委員会	庁内の意見等を集約し、基本構想案を検討する。	都市交通課、道路管理課、土地企画管理事務所、資産経営課、協働推進課、みどり公園課、福祉福祉課、障害福祉課、健康長寿課、こども家庭支援室、教育政策室

図 検討体制

（戸田市バリアフリー基本構想より）

【広島県大竹市】（令和2年10月策定）

- ・大竹市は、短期的・重点的にバリアフリー化を進めるため、大竹駅の駅舎周辺の限られたエリアを重点整備地区として設定し、基本構想を策定した。
- ・必要最低限の生活関連施設4施設（駅舎、路外駐車場2箇所、交番）を設定し、大竹駅の橋上駅舎化と東西自由道路の設置、東口広場の整備が周辺の土地利用や歩行者動線・交通量に与える影響が大きいと判断して、まずは限定された地区内で短期的にバリアフリー施策を展開し、中長期的には重点整備地区を拡大し、面的・一体的なバリアフリー化を推進する予定としている。

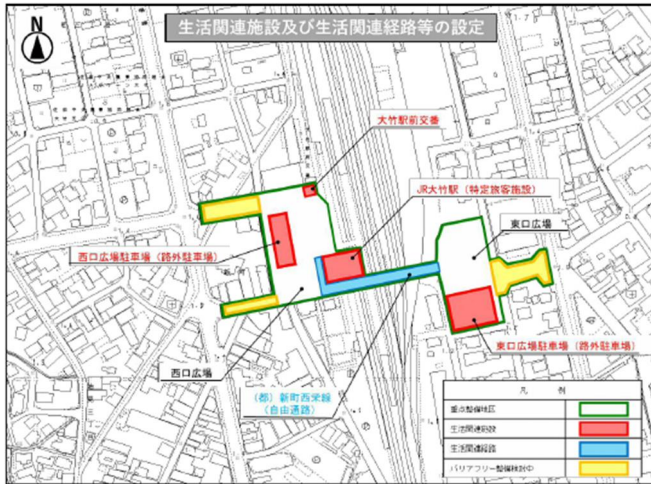


図 11：生活関連施設及び生活関連経路等

（大竹駅周辺地区バリアフリー基本構想より）



JR 大竹駅全景（R5.2月橋上駅舎・東西自由通路開業）

（西日本旅客鉄道 HP より）

【富山県射水市】（令和4年3月策定）

- ・射水市は、バリアフリーマスタープラン（R2.3月）において移動等円滑化促進地区の1つとして大門・大島地区を位置付け、バリアフリー基本構想においても重点整備地区に設定している。
- ・これは、バリアフリーマスタープランと並行して検討が進められた都市計画マスタープランにおいて、越中大門駅周辺を地域居住拠点として位置付けることとの整合を図ったものであり、地域公共交通網形成計画では同駅のバリアフリー化に向けた調査研究（エレベーター設置等）を行うこととした。
- ・バリアフリー基本構想では公共交通特定事業に越中大門駅のバリアフリー化を位置付けることにより、鉄道駅総合改善事業費補助の補助率嵩上げを受け、同駅のバリアフリー整備を進めている。



（越中大門駅周辺地区バリアフリー基本構想より）

6-1 公共交通特定事業

事業箇所	事業内容	実施予定時期	実施主体
越中大門駅	・エレベーターの設置（ホーム） ・音声案内の設置（エレベーター） ・視覚障がい者誘導ブロックの設置（ホーム） ・誘導鈴や手すりの整備（跨線橋） ・施設配置図（点字付き誘導看板）の設置（改善）	令和4年度 ～令和7年度	あいの風とやま鉄道株式会社
事業実施に際して配慮すべき事項	・越中大門駅のエレベーター等の整備については、多額の費用を要するため、国等の支援を受けられることが必要となる。		

（越中大門駅周辺地区バリアフリー基本構想より）

【兵庫県明石市】（令和５年３月・令和６年３月策定）

- ・明石市は、平成１４年に策定された基本構想の見直しの際に、市域全体の面的・一体的なバリアフリー化を進めるため、マスタープランを作成し、２地区の基本構想を策定している。
- ・マスタープランでは、既に基本構想で定めていた重点整備地区を含めた１３地区を移動等円滑化促進地区に設定し、今後は各地区のまちづくりの進捗や駅等の整備事業の実施見込みを踏まえながら、順次各地区の基本構想を策定し、スパイラルアップを図りながらバリアフリーまちづくりを進める予定となっている。

3. 移動等円滑化促進地区の方針

促進地区では、各促進地区の状況に応じて地域や事業者と連携しながら、「1. ユニバーサルデザインのまちづくりの基本方針」に位置付けた取組等を具体化していきます。

以下に、各促進地区の位置や区域、地区目標、取組方針、生活関連施設、生活関連経路等、促進地区ごとの取組方針を示します。今後、基本構想の検討過程の中で、当事者・市民や地域の意向、実施する事業内容等を踏まえ、必要に応じて、促進地区の方針の見直しを行います。



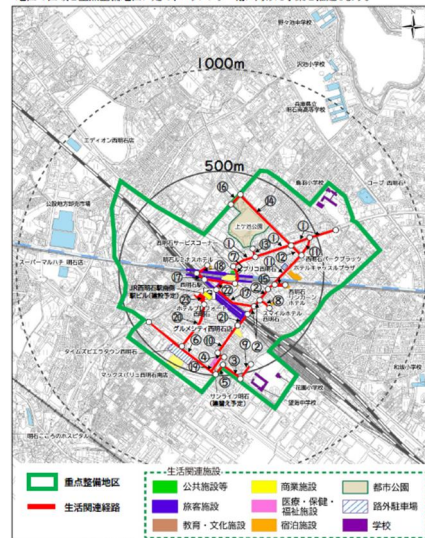
（明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画より）

2. 重点整備地区の特定事業

2.1 JR西明石駅周辺地区

(1) 重点整備地区の設定

「1. 2重点整備地区の設定の考え方」を踏まえ、JR西明石駅周辺ではマスタープラン編の促進地区の区域を重点整備地区に定め、バリアフリー化に向けた事業を推進します。



（明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画より）

6. おわりに

本検討会では、鉄軌道における次期バリアフリー基本方針における鉄軌道の新たな整備目標や、バリアフリー化推進の目指すべき方向についての議論を中心に行ってきた。

本とりまとめを鉄道分野の方向性として「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」に提示し、次期整備目標に反映されることで、高齢者、障害者をはじめとした全ての鉄軌道利用者の利便性及び安全性の向上につながることを期待する。

また、今後、新たな目標の達成に向けては、国、地方公共団体、鉄軌道事業者が連携して取り組むことが重要であり、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るなど、コミュニケーションを取りながら、広域的な視点にも留意しつつ、より当事者の意見を反映したバリアフリー化に努めるとともに、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こととする。

なお、心のバリアフリーや ICT の活用については、政府全体の動向や最新の技術的な情勢等もふまえつつ、国土交通省全体の議論をフォローしていく。

<参考>

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
(令和7年2月17日時点)

- ・ 秋山 哲男 中央大学研究開発機構 教授【座長】
- ・ 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）

<参考>

鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会 開催経緯

■第1回：2024（令和6）年7月24日

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

■第2回：2024（令和6）年10月9日

1. 第1回検討会でいただいた主なご意見
2. ヒアリング
 - （1）当事者団体等
 - （2）鉄道事業者
3. 今後の予定

■第3回：2024（令和6）年12月10日

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

■第4回：2025（令和7）年2月17日

1. 第3回検討会でいただいた主なご意見
2. とりまとめ案
3. 今後の予定