

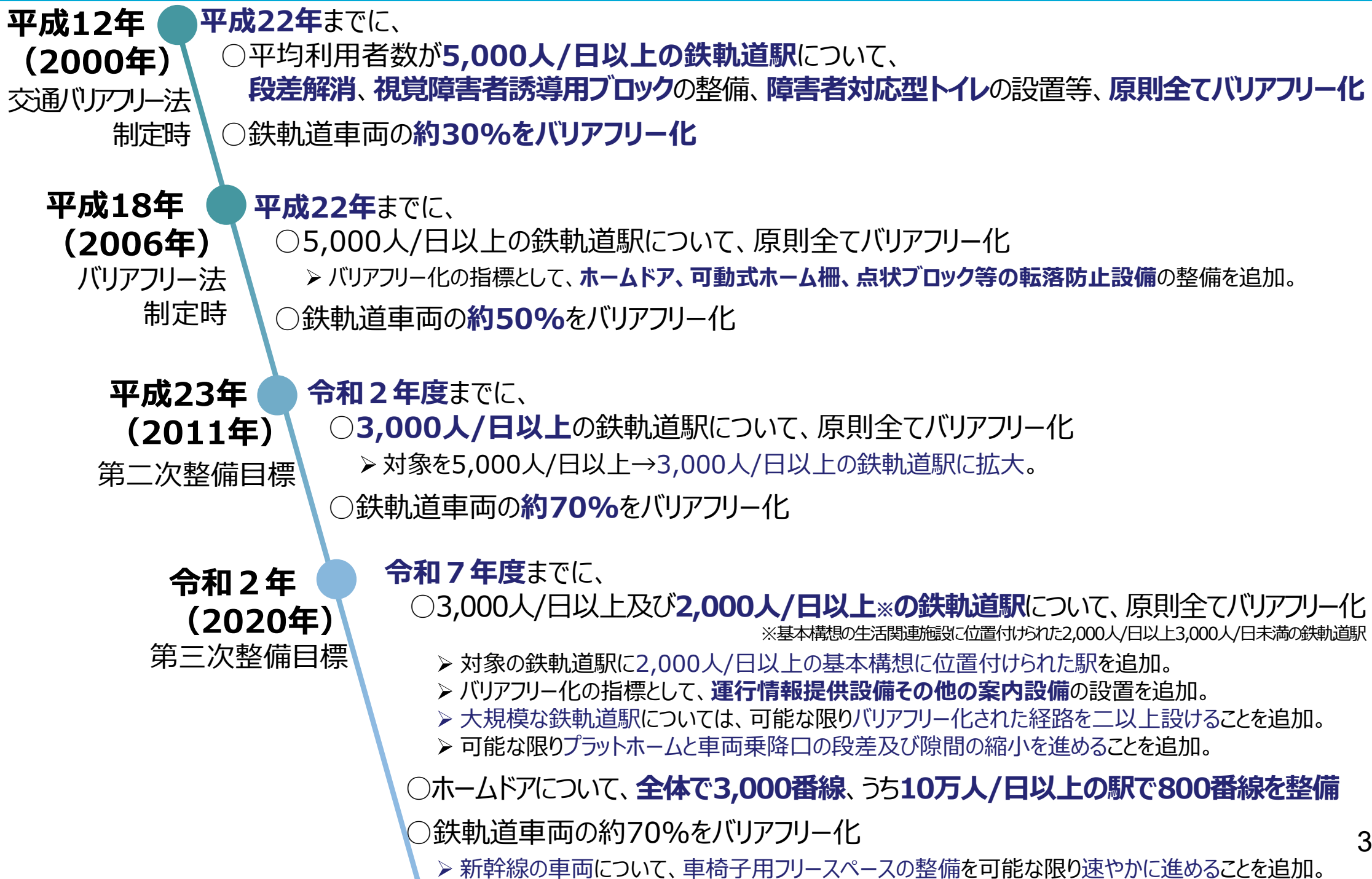
参考資料

（鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会）

1. これまでの整備目標及び実績	2
2. 検討会及びヒアリングで頂いた主なご意見	11
3. 利用者・地方公共団体へのアンケート調査結果	25
①利用者アンケート調査結果	26
②地方公共団体アンケート調査結果	44

1. これまでの整備目標及び実績

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。**

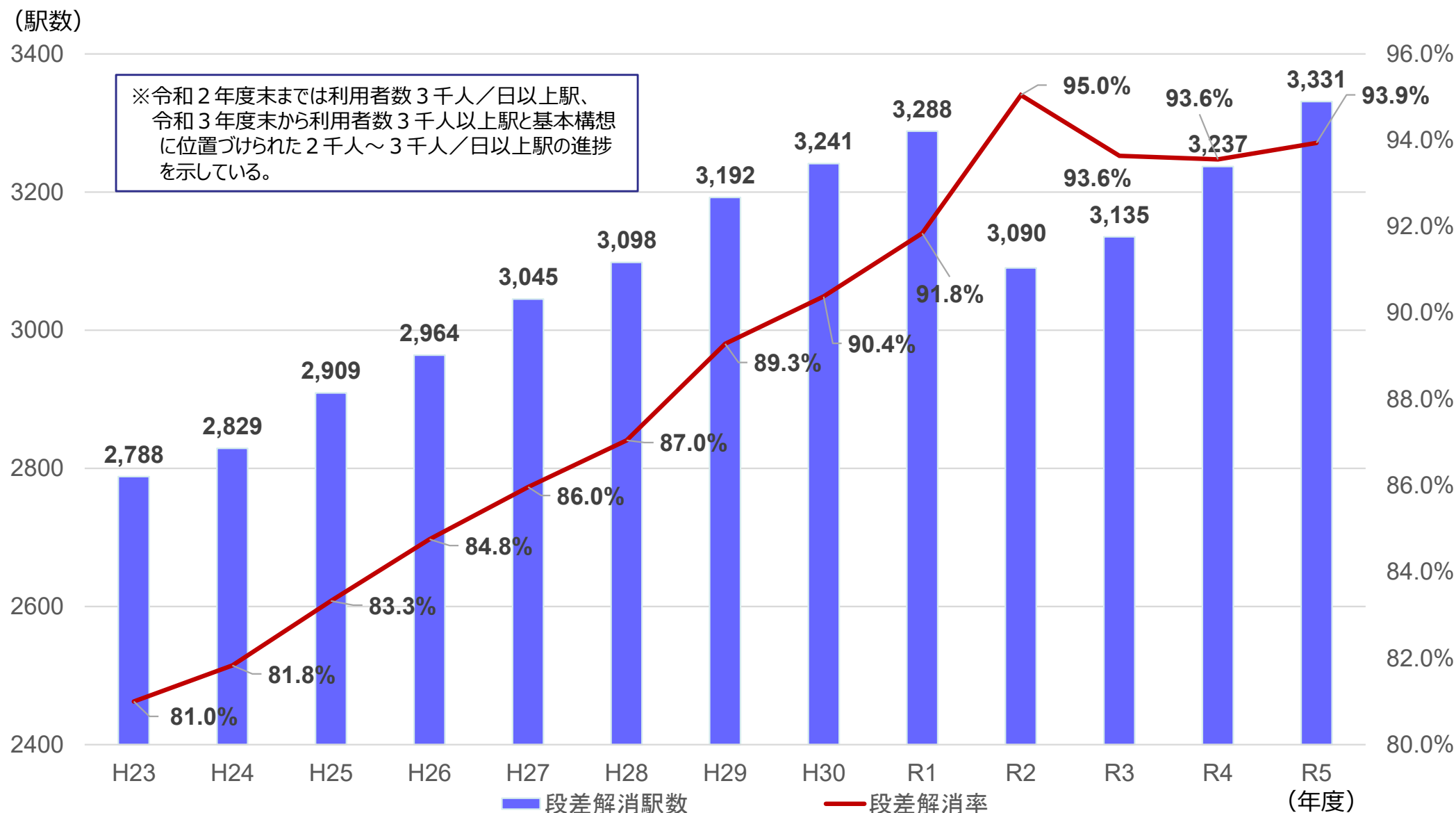
○バリアフリー法に基づく基本方針に定められた令和7年度までの整備目標の達成状況は以下のとおり。
（令和5年度末時点）

目標		令和5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 の鉄軌道駅におけるバリアフリー化率	段差の解消 ※1	93.9%	原則 100%	- 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 - 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 - 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 - 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
	転落防止設備 ※2	83.9%	原則 100%	
	視覚障害者誘導用ブロック ※3	45.3%	原則 100%	
	案内設備 ※4	77.1%	原則 100%	
	障害者対応型トイレ ※5	92.4%	原則 100%	
ホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数		2,647番線 (559番線)	3,000番線 (800番線)	・カッコ内は、10万人/日以上駅の番線数（内数表記）
鉄軌道車両におけるバリアフリー化率		59.9% ※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）

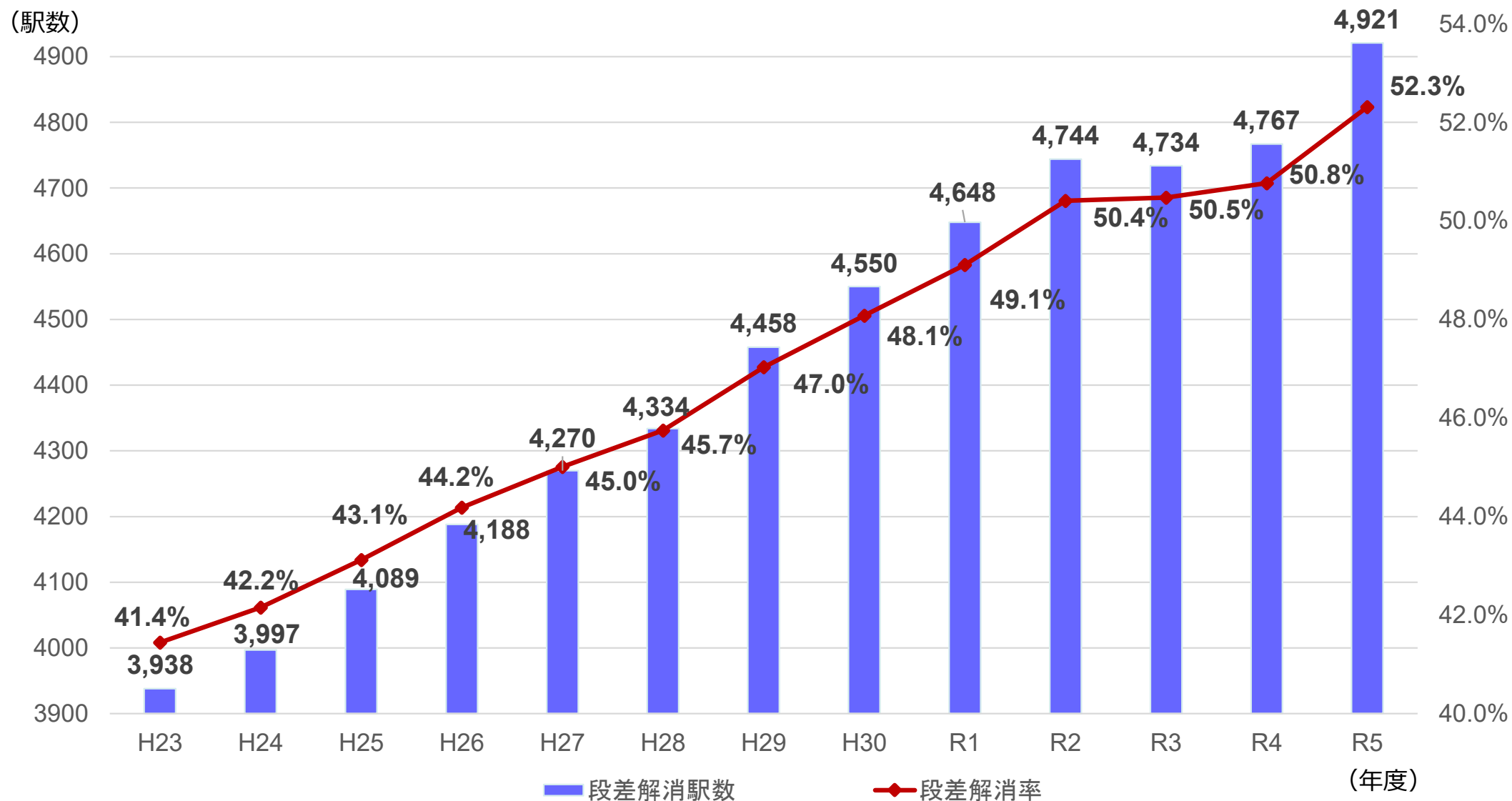
○令和7年度までの整備目標対象駅においては、令和5年度末までに93.9%で段差が解消している。



※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と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）。

鉄軌道駅における段差解消の進捗状況（全駅）

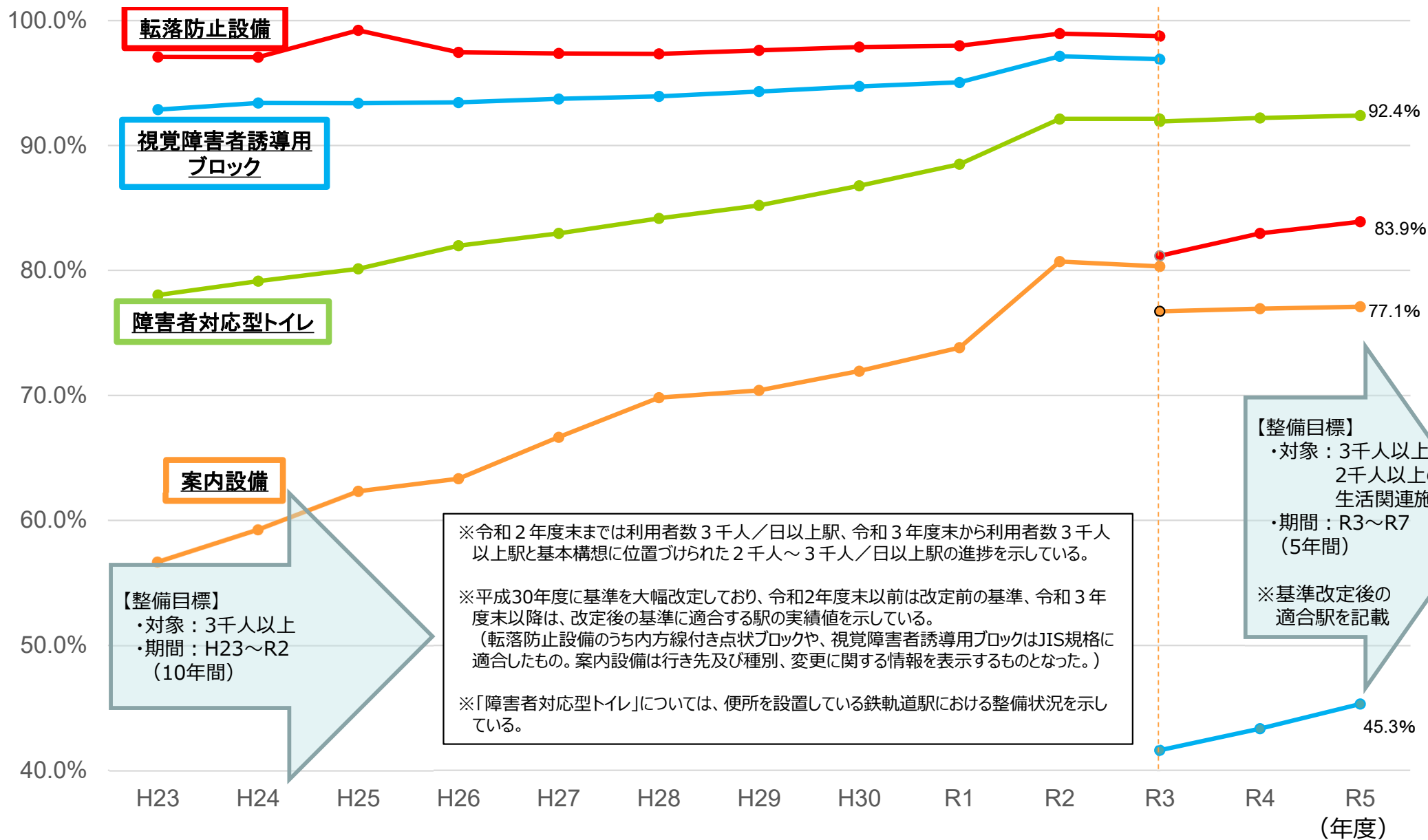
○全鉄軌道駅においては、令和5年度末までに52.3%で段差が解消している。



※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と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）。

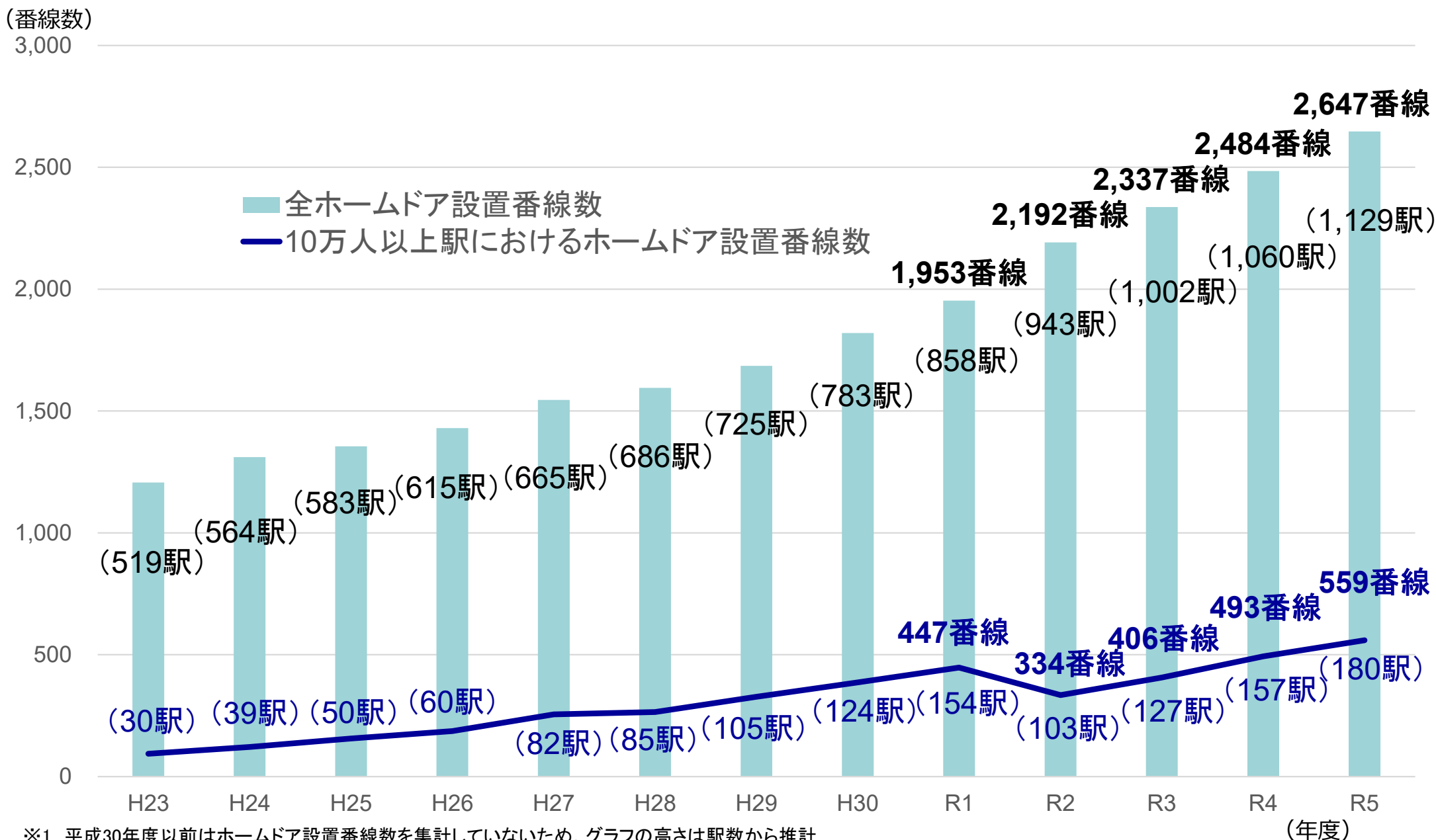
鉄軌道駅におけるバリアフリー化の進捗状況（整備目標対象駅）

○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。



ホームドア設置番線数の推移

○令和5年度末までに2,647番線、うち利用者数10万人以上の駅においては559番線でホームドアが整備済み。

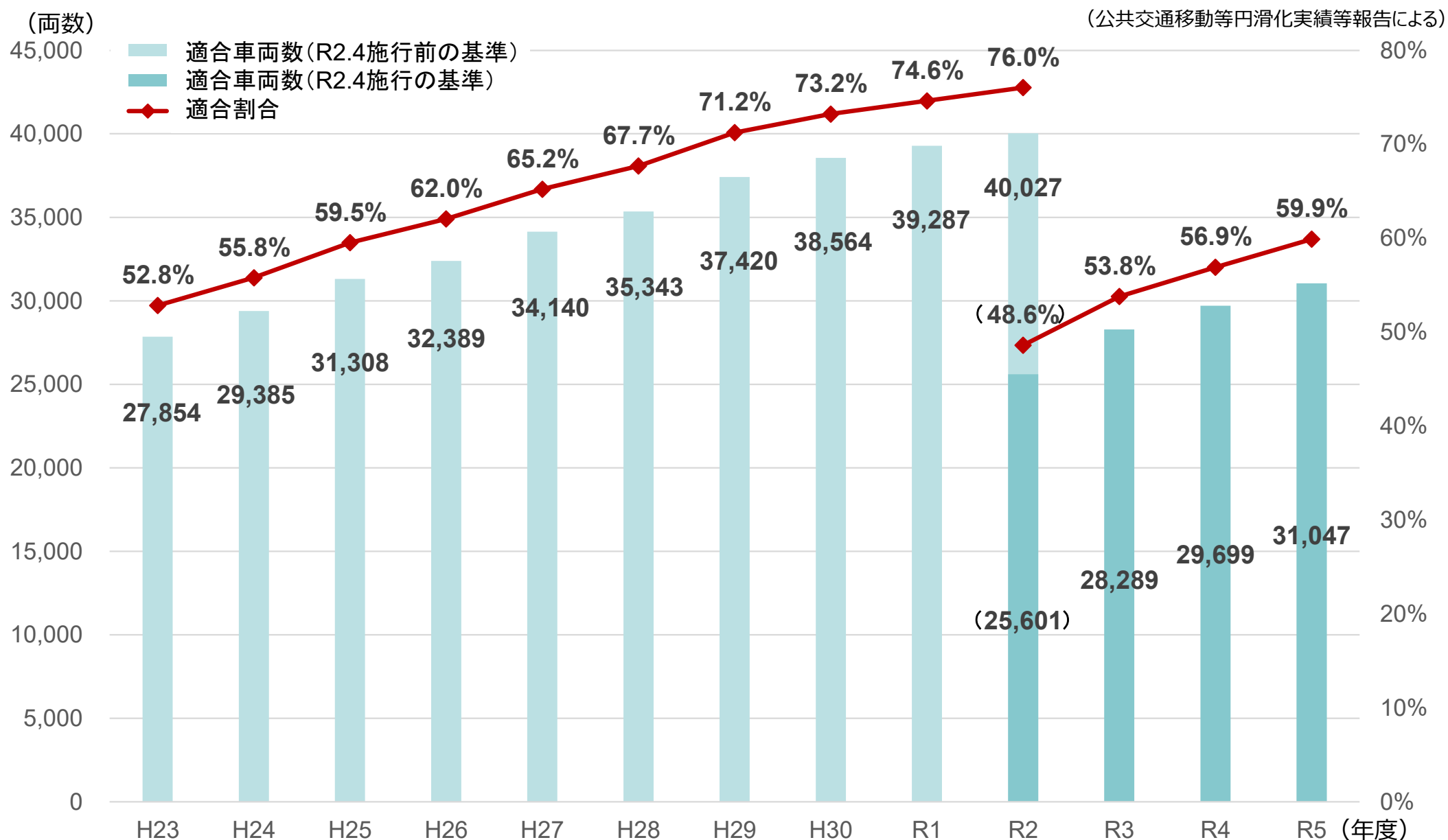


※1 平成30年度以前はホームドア設置番線数を集計していないため、グラフの高さは駅数から推計

※2 新型コロナウイルスの影響により、鉄道利用者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。

鉄軌道車両のバリアフリー化の推移

○令和5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59.9%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）

2. 検討会及びヒアリングで頂いた主なご意見

有識者

(整備目標に関するご意見)

- ▶利用者数の多い駅の量的な整備は**一定程度達成**しつつある。
今後の目標値設定においては、**整備の質に関する目標値設定を検討する時期**にきている。
- ▶**地方部のバリアフリー化**を推し進めるための目標値の設定が必要ではないか。
- ▶構内踏切、視覚障害者用誘導ブロック等の**命の危険に関わる事柄**は利用者数に関わらず目標値を設定する必要がある。
- ▶現行の段差解消の指標はホームから改札の段差解消を想定されているが、
今後は**車両から改札**までと範囲を拡大して検討することも必要ではないか。
- ▶今後の目標設定において、**量的な側面だけではなく質的な側面も重要**。どれだけ設備投資をしたか、ソフト面で努力をしたかではなく、
結果として**障害の有る人も無い人も鉄軌道を同じように利用できる状態**を目指すことが必要。

(その他バリアフリー整備に関するご意見)

- ▶**ICTの活用について、MaaSやAIは発展途上**であるため、もう少し形が見えてからの議論でも遅くはないのではないか。
- ▶大規模ターミナル駅における視覚障害者の**乗換に関する接遇**について、目標値設定は難しいが議題として触れてほしい。
- ▶新たな課題として、構内トイレのジェンダーフリー対応や精神・知的障害者へのクワイエットルーム、カームダウンルーム等も盛り込んでいけるとよい。
- ▶地域別にバリアフリー化の現状や利用者の意見をまとめた資料があるとよい。
- ▶ICT活用については、利便性と安全性の議論が混同されがちである。特にアプリ開発者は利便性を主張するが、
安全性が脅かされないかを慎重に確認してもらい、安全性を推進するためのインフラとしてのICT活用を検討してほしい。
- ▶ホームと車両の段差・隙間解消について、全ホームドアの乗降口に段差・隙間解消システムを設置することはできない。
ICTを上手く活用し、乗継経路の工夫で移動が可能になるシステムを構築できるとよい。
- ▶**ホームと車両の段差・隙間解消**について、車両とホームを別々に統計を取得しているので、**一体化してデータが提示**できるかどうか検討してほしい。

当事者団体

(整備目標に関するご意見)

- ▶2000年の交通バリアフリー法の制定以降、**劇的に状況が良くなった**。これは基本方針における数値目標に着実に取り組んだ成果であり、この観点からも基本方針は重要。
- ▶**ホームと車両の段差・隙間解消の目標値**を基本方針に入れてほしい。
- ▶障害を持つ人のための**WEBによる切符の予約、購入**についても基本方針に入れてほしい。

(その他バリアフリー整備に関するご意見)

- ▶無人駅における、**乗務員によるスロープ介助**を各社へ拡充してほしい。
- ▶一部の鉄道事業者で導入されている、**車いす利用者にとって利用しやすい自動改札機**（ICカードをタッチする箇所と液晶画面が斜めに設置）や、**左右両側にフリースペースのある車両**は、他の鉄道事業者でも参考にしてほしい。
- ▶バリアフリー料金制度により徴収した資金の用途を一元的に確認できる仕組みが必要。
- ▶地方部では点字ブロックの整備が不十分である駅も多く、障害者のホーム転落事故も起きている。
無人駅を中心とした**地方駅の安全対策**を考える必要がある。
- ▶QRコード式の乗車券は、視覚障害者にとって裏表が分からない、QRコードをかざす箇所が分からない、使い勝手が悪くなる等の不安があるため、これらの不安が解消される施策を検討、周知してほしい。
- ▶無人駅、改札の一部無人について、**視覚障害者が鉄道事業者にお問い合わせ**をしたいときにできる仕組みが求められる。
一部の鉄道事業者では、インターホンの設置されている位置の音声アナウンスなど整備が充実しており、このような施策が拡大されるようにしてほしい。

鉄道事業者

(整備目標に関するご意見)

- ▶ 今後、乗降人員により一律に整備基準を定めるとなった場合は、**無人駅の対応について課題の整理**が必要。
- ▶ 乗降人員による一律の整備基準を設けるのではなく、**基本構想の作成に基づいた面的なバリアフリーの推進**が重要。
人口減少のなか、鉄軌道のみならず、バスやタクシー等との協働による面的な拡大、自治体の協力が必要。
- ▶ 次期目標設定については、今までのように定量的な基準だけではなく、**地域特性や運行頻度も踏まえて検討**してほしい。

(その他バリアフリー整備に関するご意見)

- ▶ 経営状況が厳しい中で、**設備投資のコスト**が跳ね上がっている。
今後は、バリアフリー整備を推進すればするほど**維持更新費用が増大する等の課題**もある。
- ▶ 次期整備目標について、バリアフリー整備には多額の設備投資が必要であること、時間を要することに加えて、**バリアフリー以外の設備投資も必要**であることにも留意していただく必要がある。
- ▶ バリアフリー料金については、物価上昇等による工事費の増加もあり、将来的には**現在の10円収受から増額する検討**も行うことができるとよい。

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。こ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が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。

当事者団体・鉄道事業者等よりヒアリングを行い、これまで実施されてきたバリアフリー化や、次期基本方針の目標設定に向けてのご意見等を伺う。

当事者団体等

▶事前ヒアリング：事務局にて聞き取り

- 公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団
- 特定非営利活動法人 せたがや子育てネット
- 公益社団法人 全国精神保健福祉会連合会
- 特定非営利活動法人 全国自立生活センター協議会
- 一般社団法人 全国手をつなぐ育成会連合会
- 公益財団法人 全国老人クラブ連合会
- 一般社団法人 全日本難聴者・中途失聴者団体連合会
- 特定非営利法人 日本障害者協議会
- 一般社団法人 日本発達障害ネットワーク

▶当日ヒアリング

- 公益社団法人 全国脊髄損傷者連合会
- 一般財団法人 全日本ろうあ連盟
- 特定非営利活動法人 DPI日本会議
- 社会福祉法人 日本視覚障害者団体連合
- 社会福祉法人 日本身体障害者団体連合会

鉄道事業者

▶当日ヒアリング

- 東日本旅客鉄道株式会社
- 西日本旅客鉄道株式会社
- 東武鉄道株式会社
- 近畿日本鉄道株式会社
- 大阪市高速電気軌道株式会社

第2回検討会に先立ち、当事者団体等へヒアリングを実施し、以下の項目についてご意見をお伺いした。

- 1.鉄軌道のバリアフリー化に対する評価
- 2.鉄道分野において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
- 3.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
- 4.その他 鉄軌道のバリアフリーに対するご意見

全般

- ・ 鉄道事業者は基準及びガイドラインに沿った整備を進めており交通分野での**誠実な対応**が感じられる。
- ・ 過去と比較して現在の鉄道のバリアフリーは**非常に改善**されている。
- ・ バリアフリーの整備が進んでおり大変評価している。
- ・ **基本構想を策定する駅の範囲拡大も一案**であり、次期目標では、1,000人以上2,000人未満の駅を対象としてほしい。
- ・ 鉄道バリアフリー料金制度はバリアフリー化を進めるために**必要な制度**。

段差解消（エレベーター、スロープ等）

- ・ エレベーターの大型化等キャパシティ拡充の必要がある。
- ・ 特に利用者の多い駅では**エレベーターの大型化**を進めてほしい。
- ・ **大規模な駅では全ルートでバリアフリールート確保**の必要があることから、特定大規模駅といった設定もあり得る。
- ・ ルートの複数化については**利用者数別に何段階かの基準**を設けてもよいのではないか。**スロープの活用**は災害時にも有効。
- ・ 新幹線と在来線の**乗換ルートの段差解消**も進めてほしい。

転落防止設備（ホームドア、内方線付き点状ブロック等）

- ・ ホームドア**設置目標が番線数になり明確**になった。
- ・ ホームドアの設置により障害者だけでなく一般乗客の安全も守られている。これから整備率がさらに上昇することを期待。
- ・ 利用者数が多い駅における、車両編成数やドア位置が混在することによるホームドア設置の遅れについては**技術的支援**も必要。
- ・ ホームドアが設置されていない場合、通勤時間帯等の混雑する時間帯は人的配置で補ってもらいたい。

視覚障害者誘導用ブロック

- ・ 視覚障害者誘導用ブロックは交通事業者が最も忠実に整備している。

バリアフリースイ

- ・ 子どもと一緒に入れる通常の広めの個室も増え、トイレが充実してきたため、従来のように多機能トイレで授乳することが減ってきた。
- ・ 車椅子が利用可能なトイレが増えた。スペースがあれば多機能トイレの**複数設置や広い個室の設置を促進**してほしい。
- ・ 古い多機能トイレはJIS規格に沿っておらず使い勝手も悪いため、更新・改修してほしい。
- ・ バリアフリースイは異性介助も可能となるような整備を進めてほしい。

車両乗降口とホームとの段差・隙間

- ・ **ホームと車両の段差・隙間の解消**を進める必要がある。様々な車両が乗り入れており車両等の形状が異なるため、単一的な工事は難しいと思われるが、段差3cm隙間7cm以内の改修・新設を目指してほしい。
- ・ 人口減少が進む中、**駅の無人化を止めることは困難と理解**。ホームと車両の**段差解消のハード面**、乗務員等による対応の**ソフト面の対策**が必要。
- ・ **無人駅における、段差・隙間の対策**についても盛り込んでほしい。
- ・ 段差・隙間縮小は数字を入れた基準の設定が厳しいことは理解。
- ・ **乗務員による介助の広がり**は非常に良い。さらなる拡充を希望する。
- ・ 車いす乗降口の表示があっても乗りにくい場所もあれば、逆に表示がなくても乗りやすいところがあり、その整理をしたほうが良い。

案内設備

- ・ バリアフリー料金制度を活用し、筆談インターホンや情報アクセシビリティの投資に取り組む企業が増えてきたと実感。その点でバリアフリー料金制度は評価できる。
- ・ 事故や災害など**異常発生時**は、特に**視覚情報の提供が不足**している。
- ・ 緊急時の情報が電光掲示板には表示されず、事故時の案内や事故の理由が分からない。
- ・ **緊急時の情報提供は重要**。事故時に周囲への協力を前提に置くことは難しく、**情報の可視化**を実施してほしい。
- ・ **無人駅の案内設備**については整備率100%を目指してほしい。
- ・ 乗換に関する情報入手手段が不十分で、特に、他社線に関する情報提供が不十分。
- ・ 案内が広告等の他の情報に埋もれてしまう、表示場所が見にくいこともあり、効果的な情報提供方法や連続性ある案内表示を提供していくことが必要。
- ・ エレベーターの設置場所などバリアフリー化ルートが複雑でわかりにくく、**案内表示が不十分**。特に、**乗換ルート**は複雑な構造であったり、統一された表示がないため分かりにくい。
- ・ 駅周辺の特徴が把握可能なわかりやすいマップを鉄道事業者全体で協力して作成できないか。
- ・ 駅名表示と旅客案内を含む情報アクセシビリティの基準を設けてほしい。
- ・ 無人駅において、ボタンを押せば**顔を見て話せる設備**があるとありがたい。

鉄軌道車両

- ・ フリースペースは各車両に1以上を設置してほしい。
- ・ フリースペースの明示によって、当事者がフリースペース以外を利用することに対して、一般利用者からクレームが入ることもある。全車両にフリースペースを配置することが理想だが難しい。
- ・ **フリースペース**は特急列車等では整備されていないこともあり、**今後の改善を期待**したい。
- ・ 車内アナウンスは、男性の低い声は聞き取りにくいいため、高めのトーンの案内がよい。

その他

- ・ 安全・安心の担保として、**リスク面を最優先に対応したバリアフリー整備**が重要。
- ・ 目標を数値で測るだけでなく、取組による改善や利用者の感想など**質的な視点**も入れるべき。
- ・ 切符のWEB予約について、電話確認や窓口受取が必要であったり、手続きがわかりにくかったりするため、もう少し簡単な手続きで**WEBのみで完了できる**ようにしてほしい。
- ・ 自動改札の交通系ICのタッチ部分は斜めが使いやすく普及してほしい。
- ・ 観光立国を目指す観点で、観光地の駅のバリアフリー化を優先的に進めることも一案。
- ・ パニックを起こした際などに落ち着かせるため、余分な情報が入らないカームダウンスペースが将来的にあると良い。

地域特性を踏まえたバリアフリーまちづくり

- 全国一律の仕様で通すのが課題。地方部では、整備水準の引き下げ、**住民主体による支援**等を進めていくことも必要。利用者数に応じた整備水準、**安全性の重視**など考え方を示せば、一般人の理解も得やすい。
- 都市部だけでなく地方部でも、バリアフリー化が配慮されるべき。
- 地域間格差が広がっており、今後、基準を見直すか利用客数のままとするかの検討が必要。
- 小規模駅では**構内踏切**も可能とするような方策も検討の余地がある。
- これ以上無人化せず、無人駅には今以上の配慮を求めたい。重要なのは駅員を必ず配置することではなく、**安全性・利便性が担保**されること。
- 駅が無人化すること自体は仕方がないが、それならば**安心して利用**できるような環境を整えてほしい。
- 小規模な駅ほどバリアフリー化が進まない状況でさらに無人駅を増やすと、障害者には危険な状況となる。
- 無人駅を前提としたバリアフリー整備、駅の無人化の中での合理的配慮の提供方法の検討、駅の無人化に関して**意見交換する場**があるとよい。
- 無人駅において、各事業者がどのような取組みを行っているか集めて共有してもらい、他にも参考にできるのであればその**事例を広げて**ほしい。
- 無人駅における対策について、次期基本方針の目標として、なんらか盛り込んでほしい。
- 無人駅は鉄道OBやボランティアの協力を仰ぐことも一案。
- 各地域の移動等円滑化評価会議や自治体主体のバリアフリー関係の集会には**当事者も巻き込んで**、インクルーシブデザインで進めてほしい。

心のバリアフリーの推進

- 優先席を譲ってもらえない。声をかけてもらえるとありがたい。
- 一般利用者からは声をかけづらいと思われるため、声かけを促すために、率先して声をかけるべきポイントをまとめるとよい。
- 心のバリアフリーは高齢者の間で浸透しておらず、ヘルプマークのような**シンボルマーク**があるとわかりやすい。
- **ベビーカーOKマーク**が広がりつつあり評価。車内等でベビーカーを折りたたまずに利用しやすくなった。
- **エスカレーターに止まって乗るというルール**を国レベルで広めてほしい。
- 緊急時にこそ乗客同士の手助けを促すようなアナウンスを行うことが必要。
- 無人駅等において、ハードでカバーできない部分のフォローを駅員のみにも頼ることは難しいため、**一般利用者にも協力**してもらうことが重要。
- ソフト面におけるバリアフリー化に一定の数値目標を設けてほしい。
- 知的・精神障害等に対して理解やサポートを得るため、ポスターや啓発映像による情報提供や、**駅係員の研修**などを期待する。

ICT活用

- 無人駅のICT化は積極的に進めてほしいが、ICT化により取り残される人がいないかは考える必要。
- ICT技術を活用した案内により駅の無人化に対応すべき。
- 乗換ルートがスマートフォンで見られると良い。
- スマートフォンを利用しながらの移動に懸念があるため、ICT活用については、利用者ではなく鉄軌道事業者による導入を進めてほしい。
- 音声認識の活用は現場に即した対応が必要。音声認識を法人が使う際にはサービスとしての責任が生じ、使用に対するハードルが高まっている。音声認識の活用についてサポートしてほしい。
- 駅員がその場にいない場合、連絡手段や設備の場所がわからないことがあるため、JAFのようにスマートフォンから連絡が取れるアプリがあるとよい。
- モニターの随時監視により、有事の際にリアルタイムで対応できる設備やコンタクト先があると良い。
- ICT活用では機械の整備・更新だけでなく、使用する人材の教育も必要。高齢者でも活用できるかの視点も必要。

その他

- 当事者の立場に立った施策・方策を検討・実施するため、技術系職員、運輸局職員を含めた教育が重要。
- 知的・精神・発達障害者等への対応では乗務員の教育、人的支援が大切。
- 防災面（地震発生時の避難等）で障害者を取り残していないか検討してほしい。多様な乗客がいると想定した訓練や実証実験、当事者からのヒアリングによるマニュアルの改善等はできていないのではないか。
- 障害者割引、介助者用の各ICカードは利便性が高いので、全国に普及してほしい。
- 設備が確実に利用されるための方法も検討材料に入れてほしい。現状は、話せる券売機等の設備があっても誘導ブロックが繋がっていない、案内がなく存在が認識できないといったケースがある。
- 整備された数のみを見るのではなく、実際に有効活用されているかも重要。障害者の利用実態把握も必要。
- DJポリスのように、人の誘導や意識に注意喚起する工夫により、事前に予測されるリスクを抑制することができるとよい。
- 基本構想の策定に関するPRが不十分。基本構想の策定を進めてほしい。

(とりまとめ案に対するご意見)

有識者

- ▶ 基本構想策定にあたっては、「地方運輸局、地方整備局、自治体、鉄道事業者が一体となって進めることが肝要」という種類の文言があると良い。
- ▶ 基本構想の推進については、(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、(2) 無人駅における対応 とセットで考えてもらえるように順番を入れ替えてはどうか。
- ▶ エレベーターの大型化について、なぜ大型化が必要なのか書き加えてほしい。
- ▶ 基本構想などステークホルダーが意見を共有して上手く策定している事例、地方公共団体が上手く進めている計画や構想の事例も紹介すると、地方公共団体にとって参考になる。
- ▶ 基本構想の事例については、都市部と地方部、マスタープランと基本構想それぞれの好事例をあげてほしい。

当事者団体

- ▶ 基本的な考え方として、バリアフリースイレの複数化、全ての改札口への拡幅改札の設置を盛り込んでほしい。
- ▶ タッチ部分等が斜めの改札機、エレベーター優先レーン、袖の無いエレベーターを事例集に追加してほしい。
- ▶ オペレーター対話型券売機の障害者向け体験会、視覚障害者に認識しやすいICカードタッチ部分に突起のある改札機を事例集に追加してほしい。
- ▶ 視覚障害者は発車メロディの音を頼りにしており、メロディがある日突然変更されると戸惑うため、変更の際の情報周知徹底をお願いしたい。
- ▶ 地下駅へつながる全ての階段にエレベーターの案内地図を掲示してほしい。階段まで行けばエレベーターの場所がわかるとよい。

3. 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）

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。

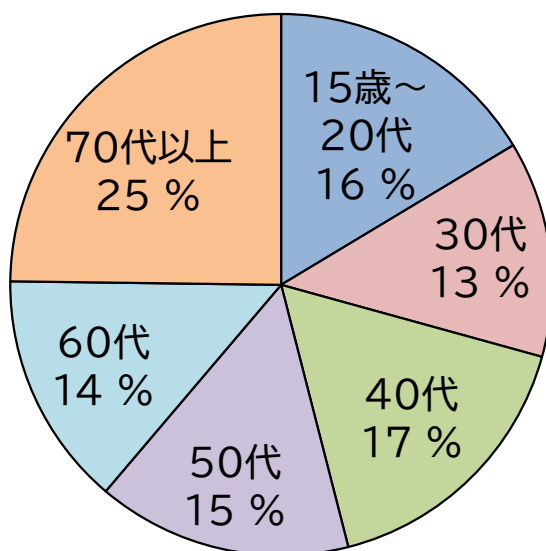
現在の鉄道駅や車両のバリアフリーの整備状況の進展・整備のメリット

- ・ 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。

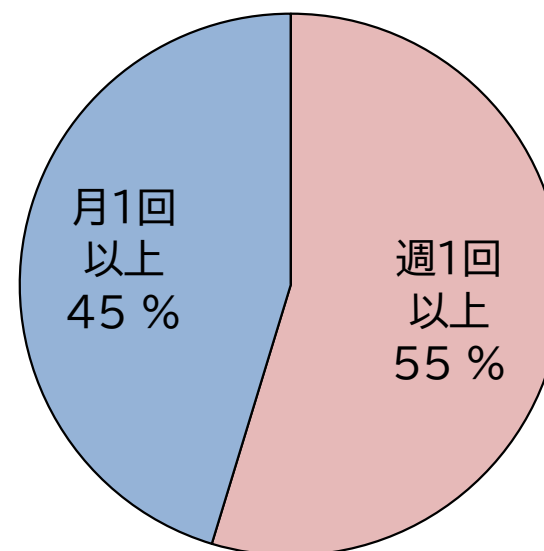
1. 利用者アンケート調査概要
2. 利用者アンケート調査結果（まとめ）
3. 利用者アンケート調査結果（データ）

- 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)

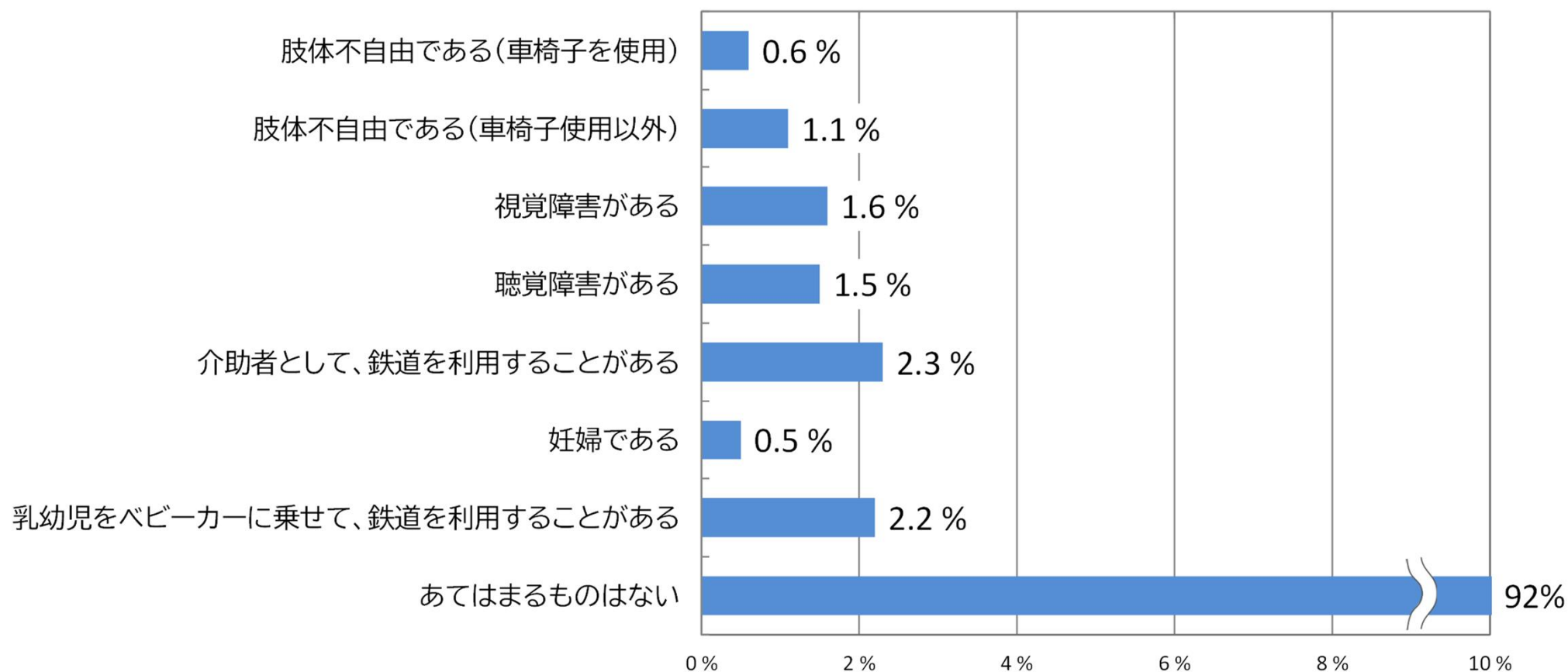


鉄道利用頻度(n=1,000)



○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。

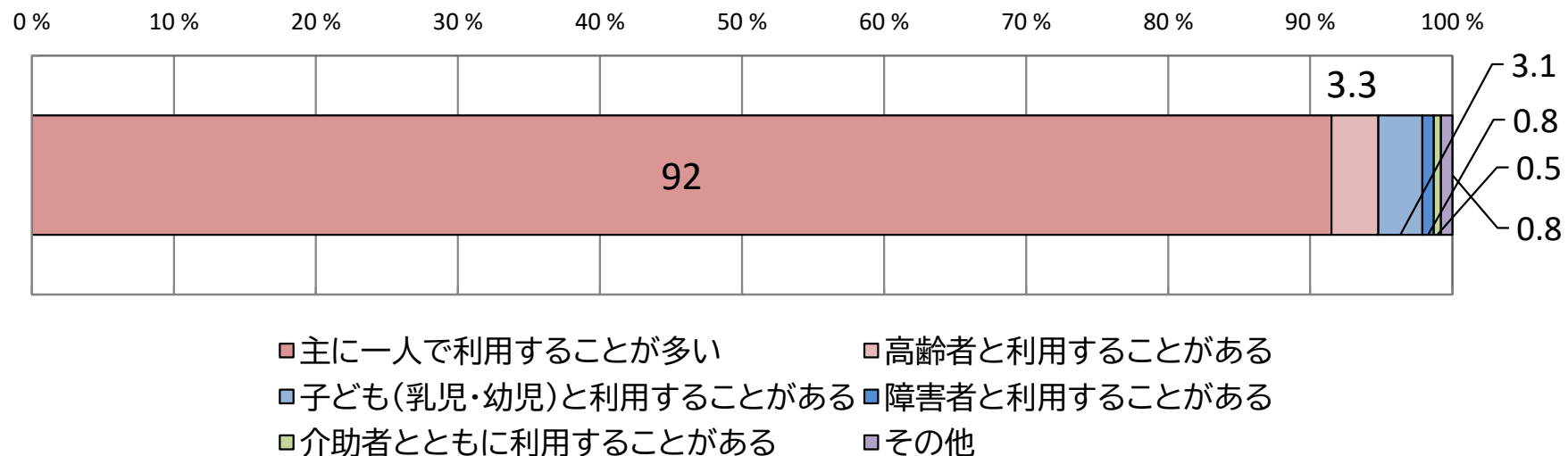
あなたのお身体等についてお伺いします(n=1,000)



3. 調査結果 ①鉄道を利用する時の同行者

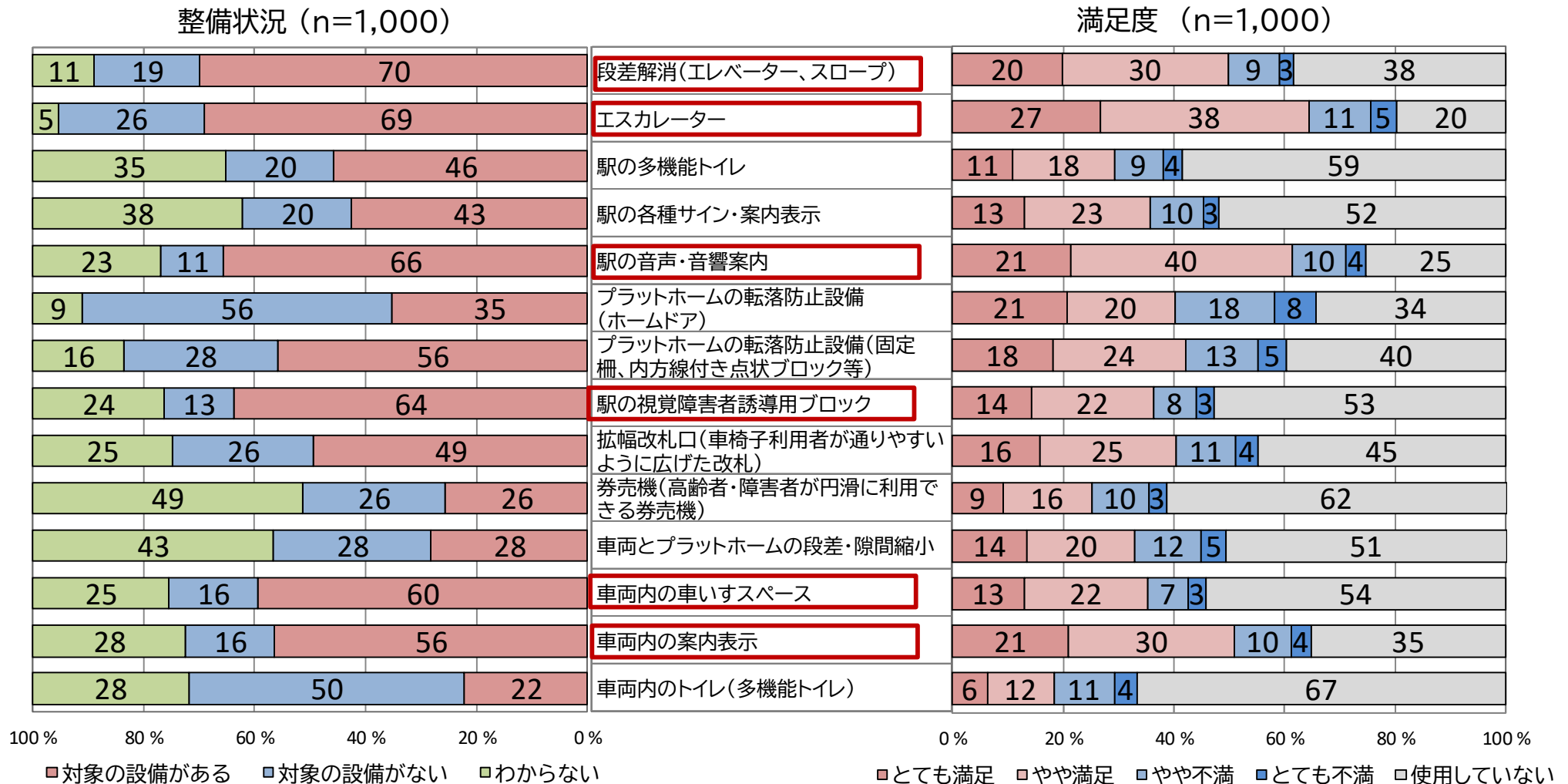
○鉄道を利用する時は、「主に一人で利用することが多い」が最も多く92%、次いで「高齢者と利用することがある」が3.3%、「子ども（乳児・幼児）と利用することがある」が3.1%であった。

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

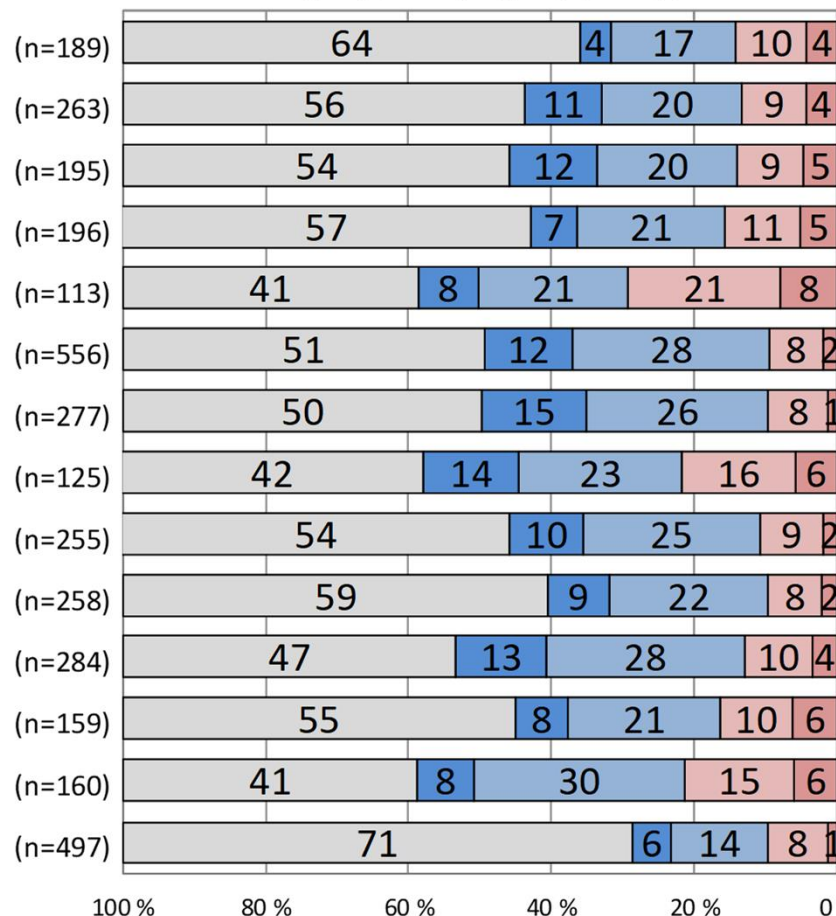
○バリアフリー施設の整備状況について、「段差解消」「エスカレーター」「駅の音声・音響案内」「駅の視覚障害者誘導用ブロック」等が相対的に整備されていると認識されており、各施設の満足度については、「エスカレーター」「駅の音声・音響案内」「車両内の案内表示」の満足度が高い。



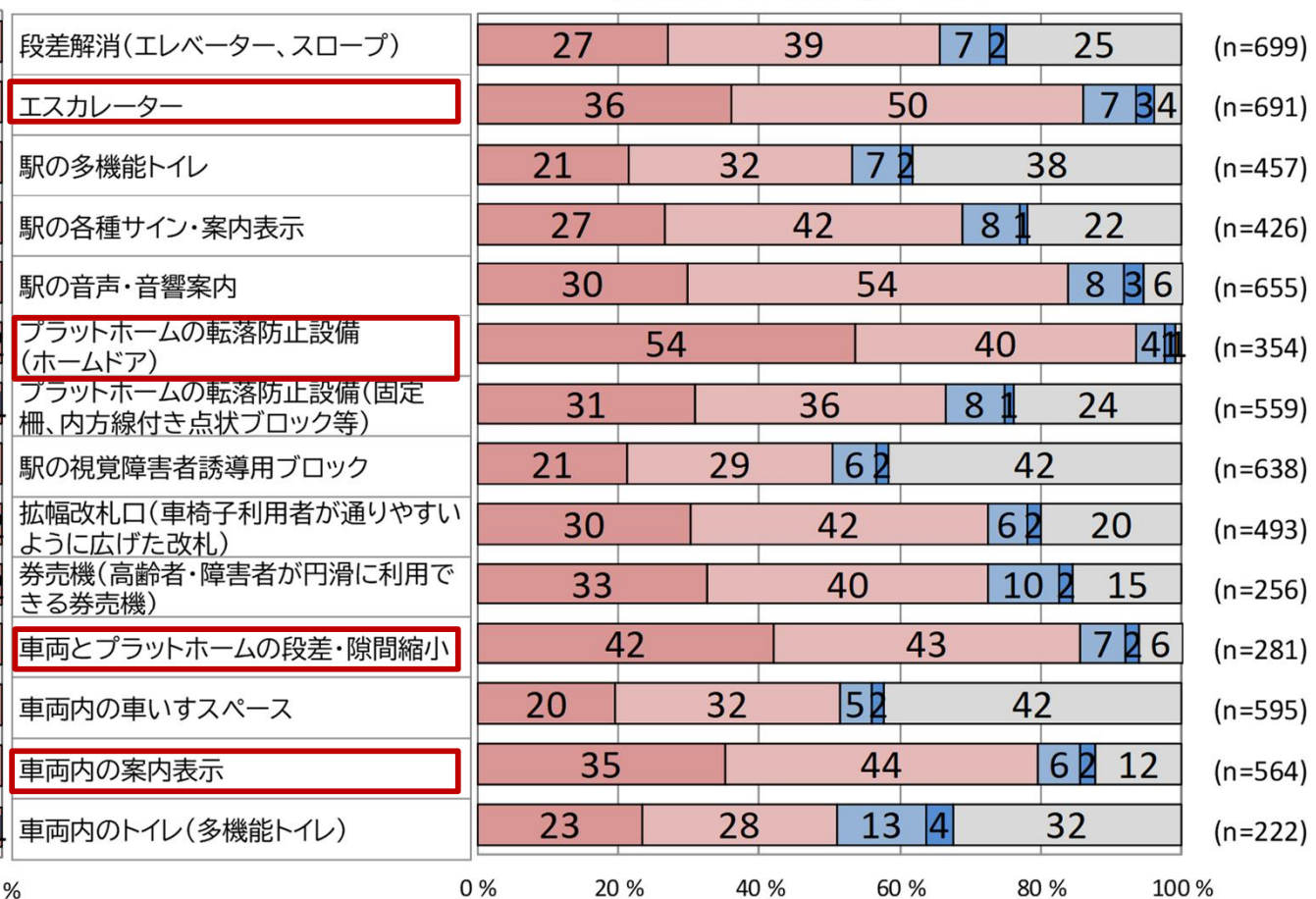
3. 調査結果 ②普段利用している鉄道駅や車両のバリアフリー整備の満足度

○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



■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

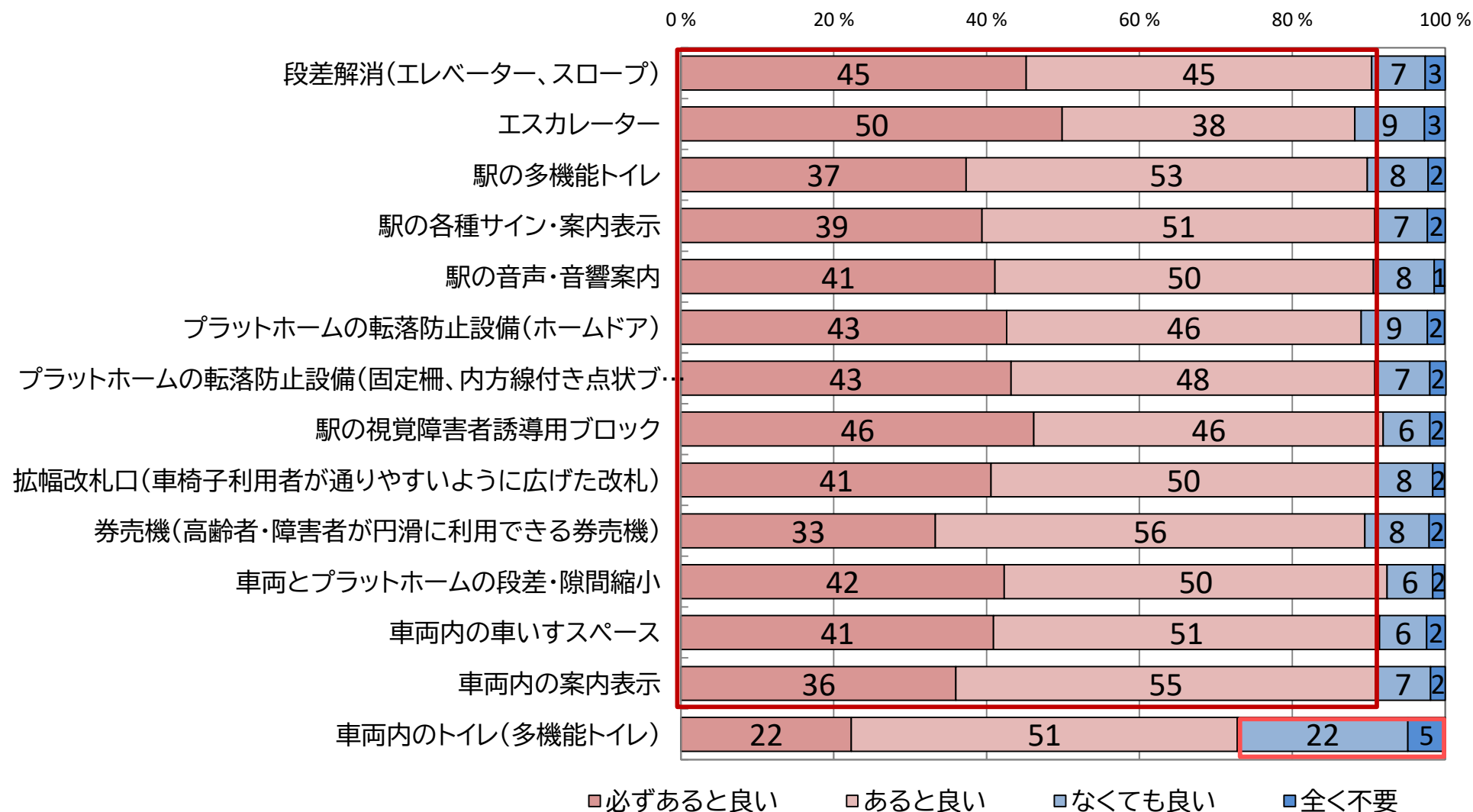
○いずれの設備も「特に感じている課題はない」が最も多いが、転落防止設備やエスカレーターに関して、他の設備と比較して整備されていないことに課題を感じている割合が高い。

1. 段差解消（エレベーター、スロープ） 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 % 設置されているエレベーターの広さが狭い 12 % スロープが設置されていない 13 % スロープの幅が狭い 5 % スロープの勾配がきつい 3 % 特に感じている課題はない 63 %	2. エスカレーター 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 % 人が多く使いにくい 12 % エスカレーターの設置場所が遠い 8 % 特に感じている課題はない 59 %
3. 多機能トイレ 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 % 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 % トイレの案内表示がわかりにくい 6 % 特に感じている課題はない 70 %	4. 行き先案内、位置サイン 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 % 表示の色が見分けにくい 6 % デザインが複雑でわかりにくい 5 % 情報が複雑もしくは多すぎてわかりにくい 4 % 特に感じている課題はない 78 %
5. 音声・音響案内 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 % 情報が複雑もしくは多すぎてわかりにくい 6 % 音声案内が周囲の騒音に紛れて聞こえにくい 13 % 特に感じている課題はない 75 %	6. 転落防止設備（ホームドア） 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 % 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 % 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 % 特に感じている課題はない 55 %
7. 転落防止設備（固定柵、内方線付き点状ブロック等） 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 % 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 % 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 % 特に感じている課題はない 67 %	8. 視覚障害者誘導用ブロック 誘導用ブロックの経路がわかりにくい 6 % 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 % 人、荷物等により誘導ブロックが使いにくい・使えない 6 % 特に感じている課題はない 82 %
9. 拡幅改札口 拡幅改札口の数が多い 18 % 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 % 拡幅改札で問合せする人が多く通り抜けにくい 6 % 特に感じている課題はない 74 %	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） 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 % 幅が狭い 5 % 混んでいて使いにくい 8 % 点字表示がない 1 % 特に感じている課題はない 74 %
11. 接遇(人的対応、ソフト対応) 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 % 支援を求めたい駅員等に声が掛けづらい 9 % 駅員等への支援の求め方がわかりにくい（駅係員より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 % 特に感じている課題はない 73 %	

3. 調査結果 ④鉄道駅や車両のバリアフリー設備の必要性

○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）

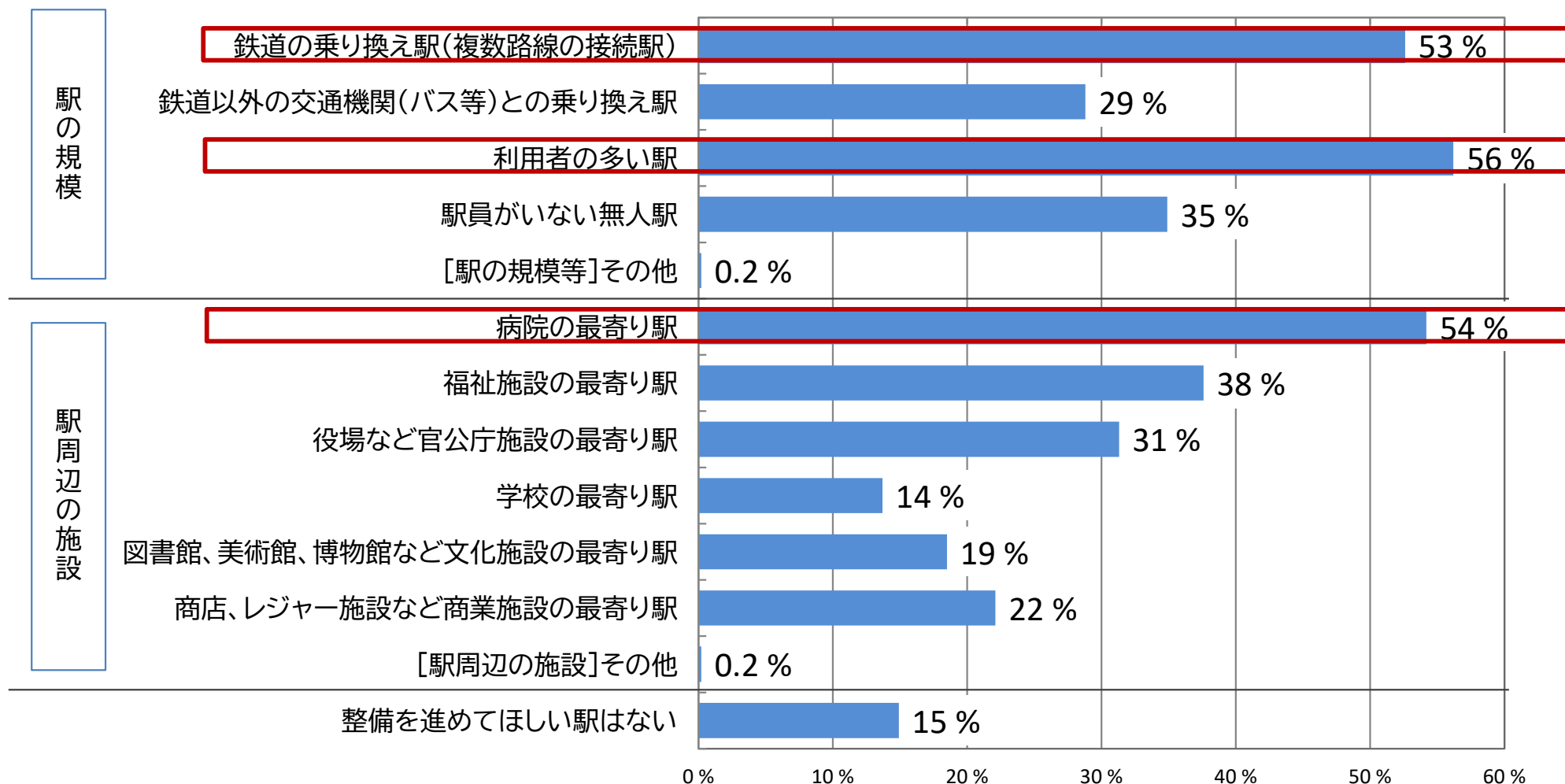
鉄道駅や車両におけるバリアフリー設備の必要性（n=1,000）



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。

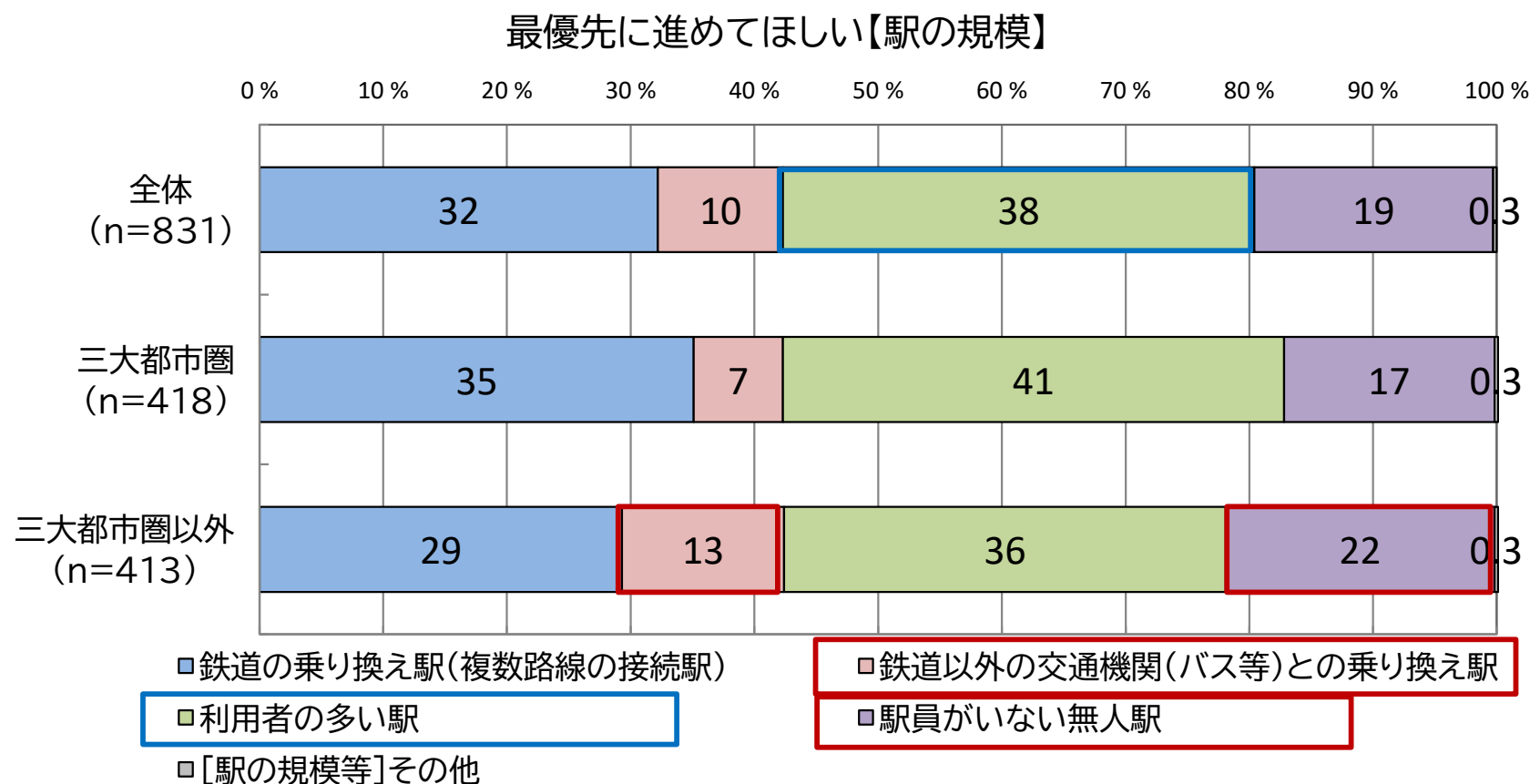
優先的にバリアフリー整備を進めてほしい駅(n=1,000)



3. 調査結果 ⑤最も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。

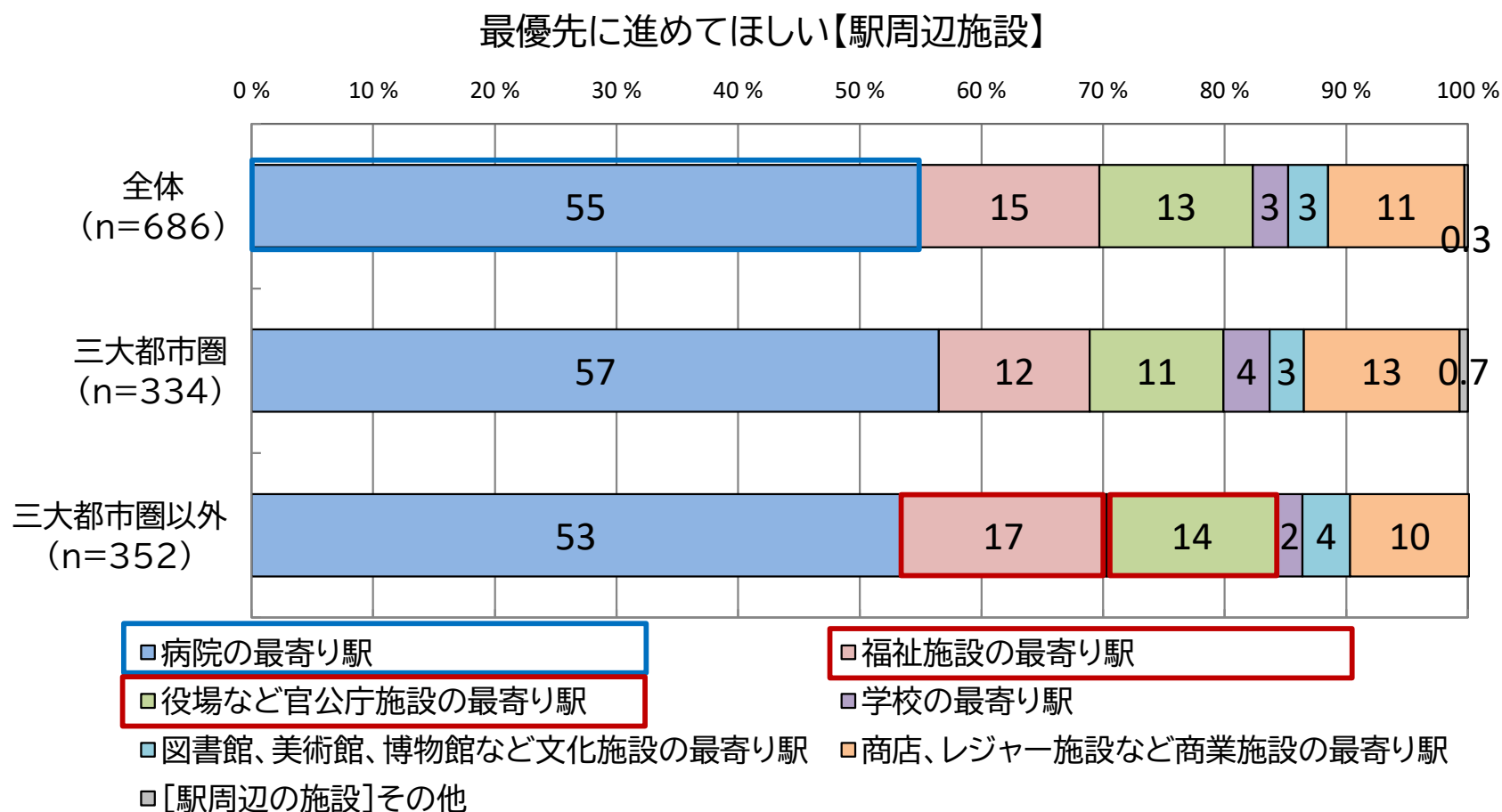
○「三大都市圏以外」では「三大都市圏」と比較し、「駅員がいない無人駅」や「鉄道以外の交通機関（バス等）との乗り換え駅」の割合が高い。



3. 調査結果 ⑤最も優先的にバリアフリーを進めてほしい駅

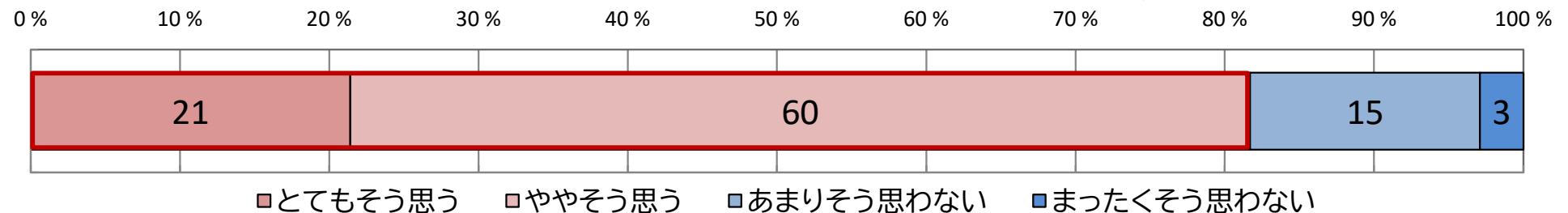
○優先的にバリアフリー化を進めてほしい駅のうち、最優先にバリアフリーを進めて欲しい駅は、駅周辺施設の中では「病院の最寄り駅」が最も多く55%であった。

○「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

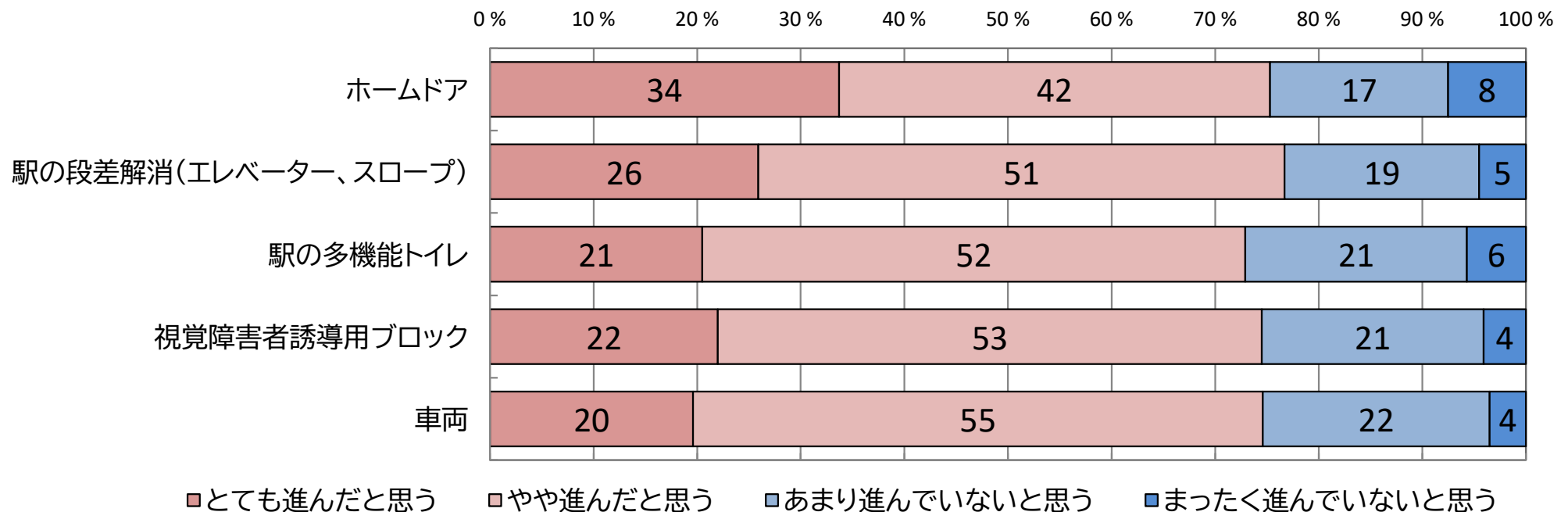


○10年前と比較して移動しやすくなったと感じる人は81%であり、提示したどの設備についても、10年前と比較して整備状況が進展していると7割以上が感じている。

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 %

安心して鉄道を利用できるようになった

移動しやすくなったため外出機会が増えた

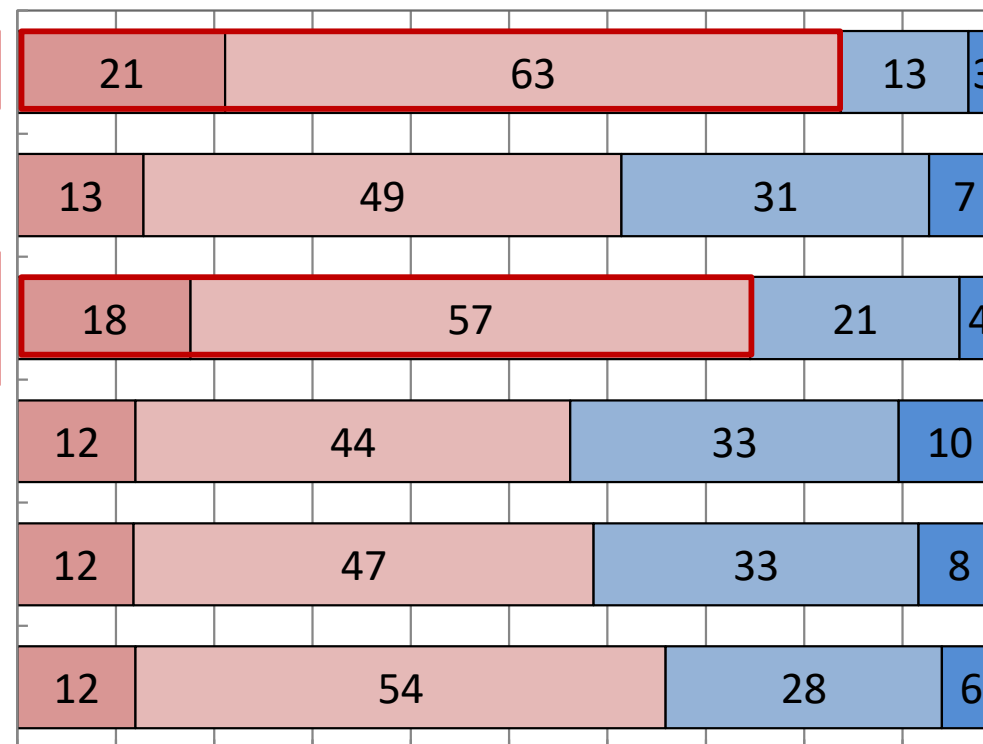
子ども、高齢者、障害者等と一緒に、もしくは当人自身が鉄道に乗りやすくなった

これまで車を利用していたところ、鉄道の利用も多くなった

大きな荷物を持って鉄道に乗りやすくなった

移動にかかるストレスが減った

■とてもそう思う ■ややそう思う ■あまりそう思わない ■まったくそう思わない



②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。

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)

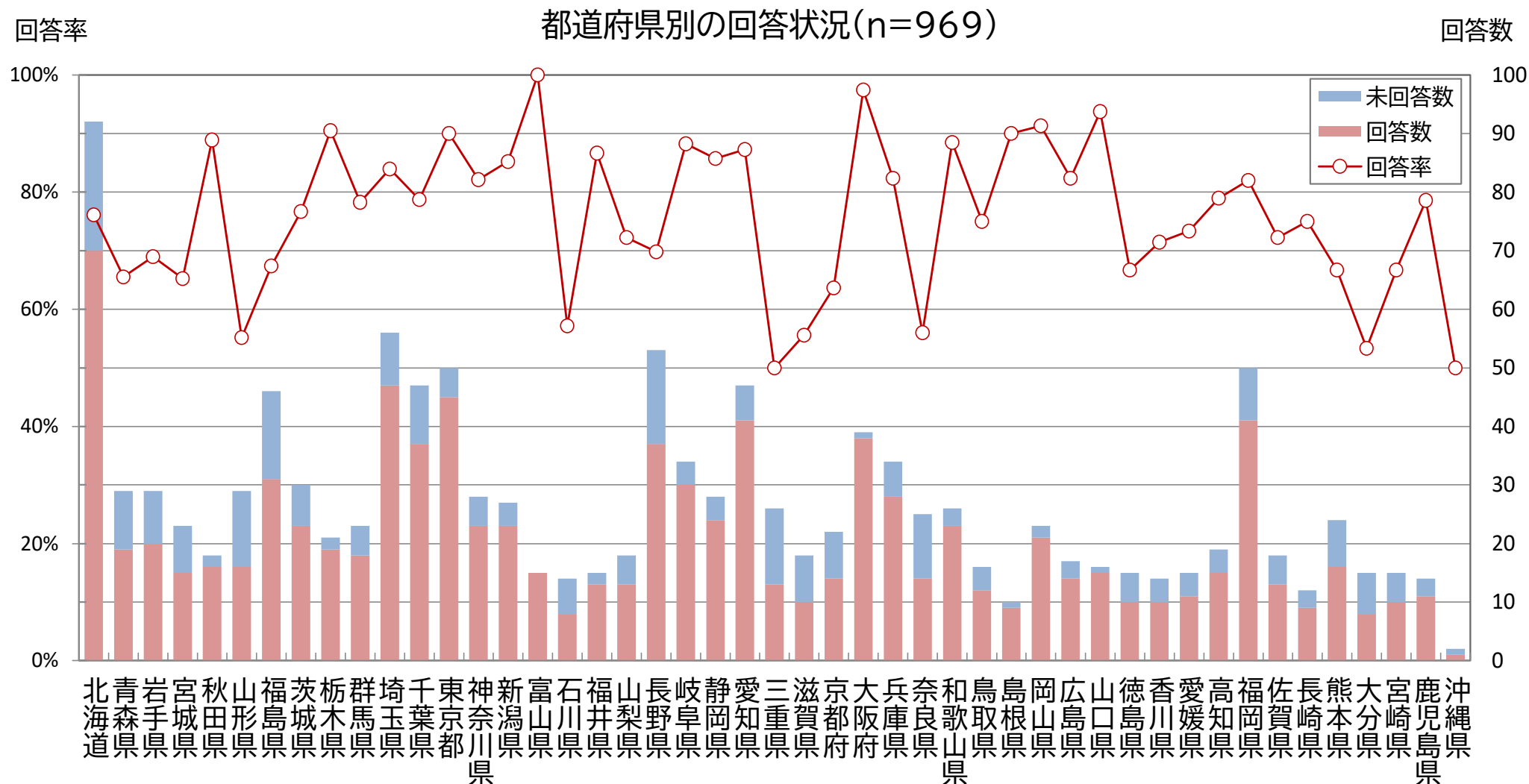
- バリアフリー化推進にあたって期待することは、「鉄道事業者に、バリアフリー整備に積極的に取り組んでほしい」が最も多く60%、次いで「国の補助制度を充実してほしい」が53%となった。

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。

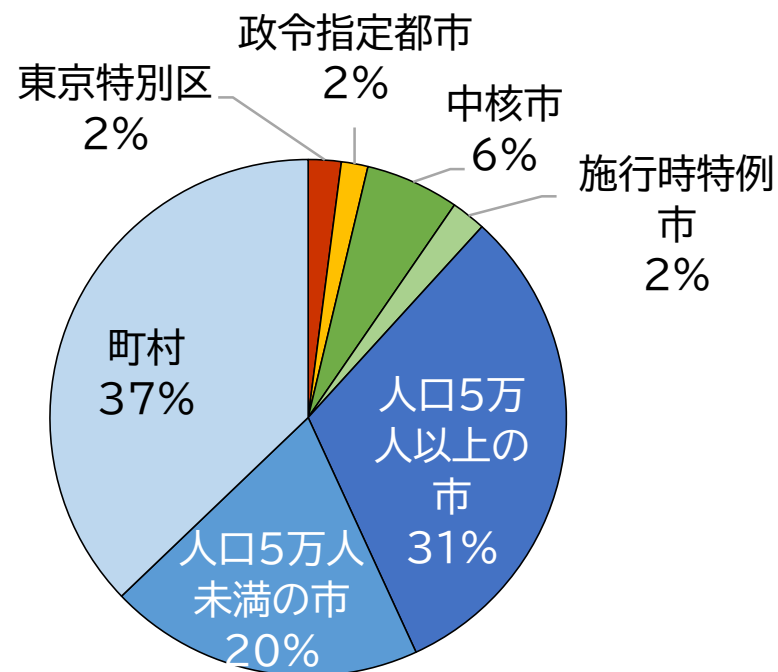
1. 地方公共団体アンケート調査概要
2. 地方公共団体アンケート調査結果（まとめ）
3. 地方公共団体アンケート調査結果（データ）

○回答数は969票であり、回答率は全体で77.1%であった。



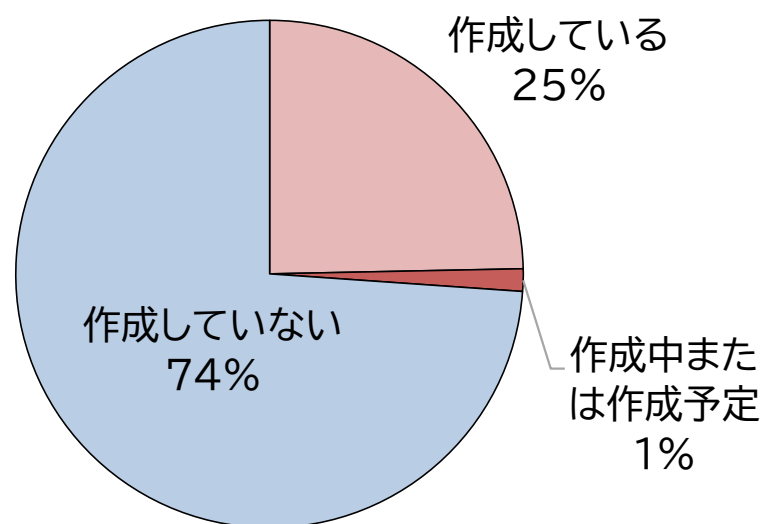
○回答のあった地方公共団体を、区市町村や人口等で分類した割合は次のとおり。

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。

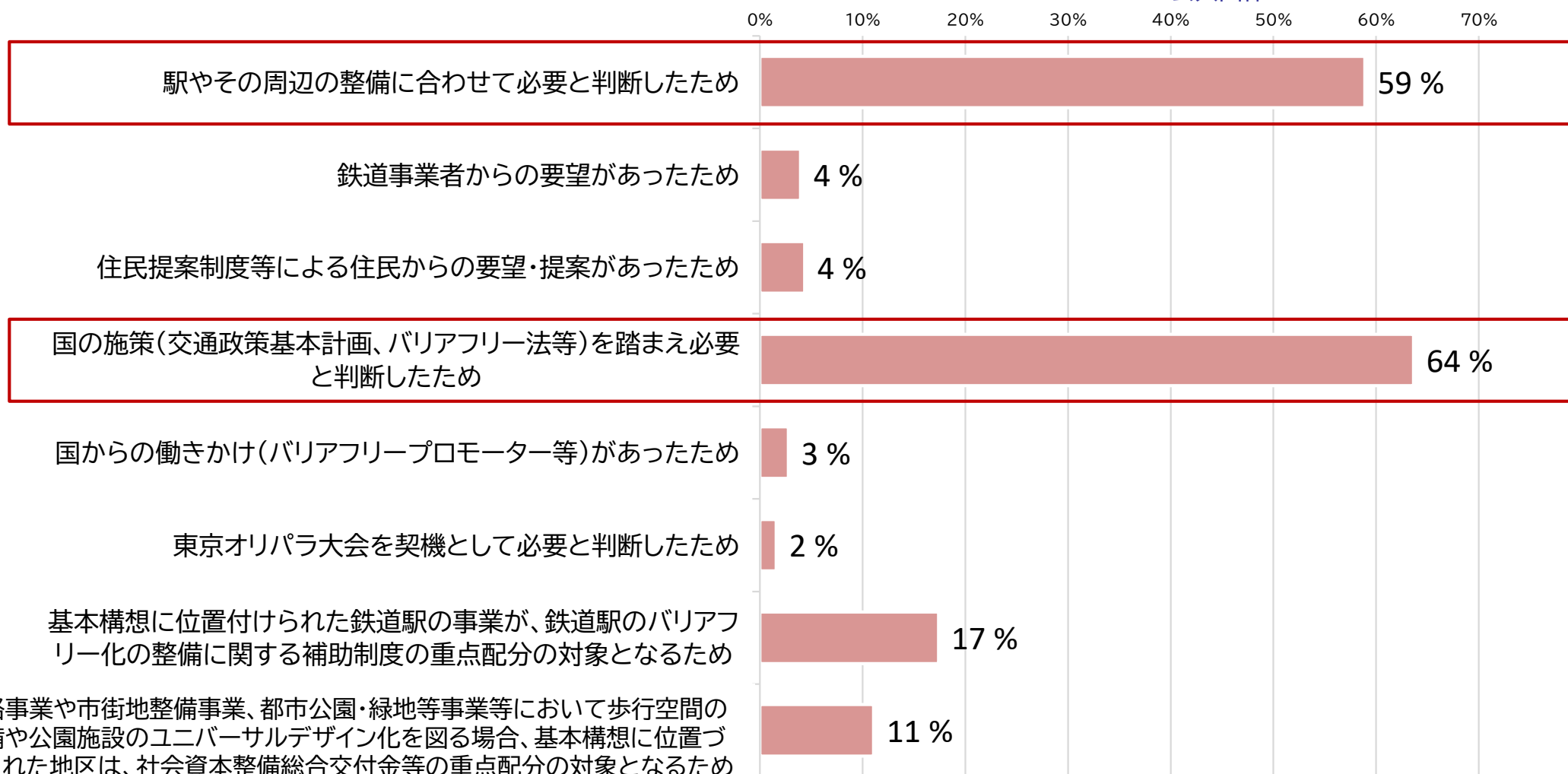
基本構想の作成状況(n=969)



○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)

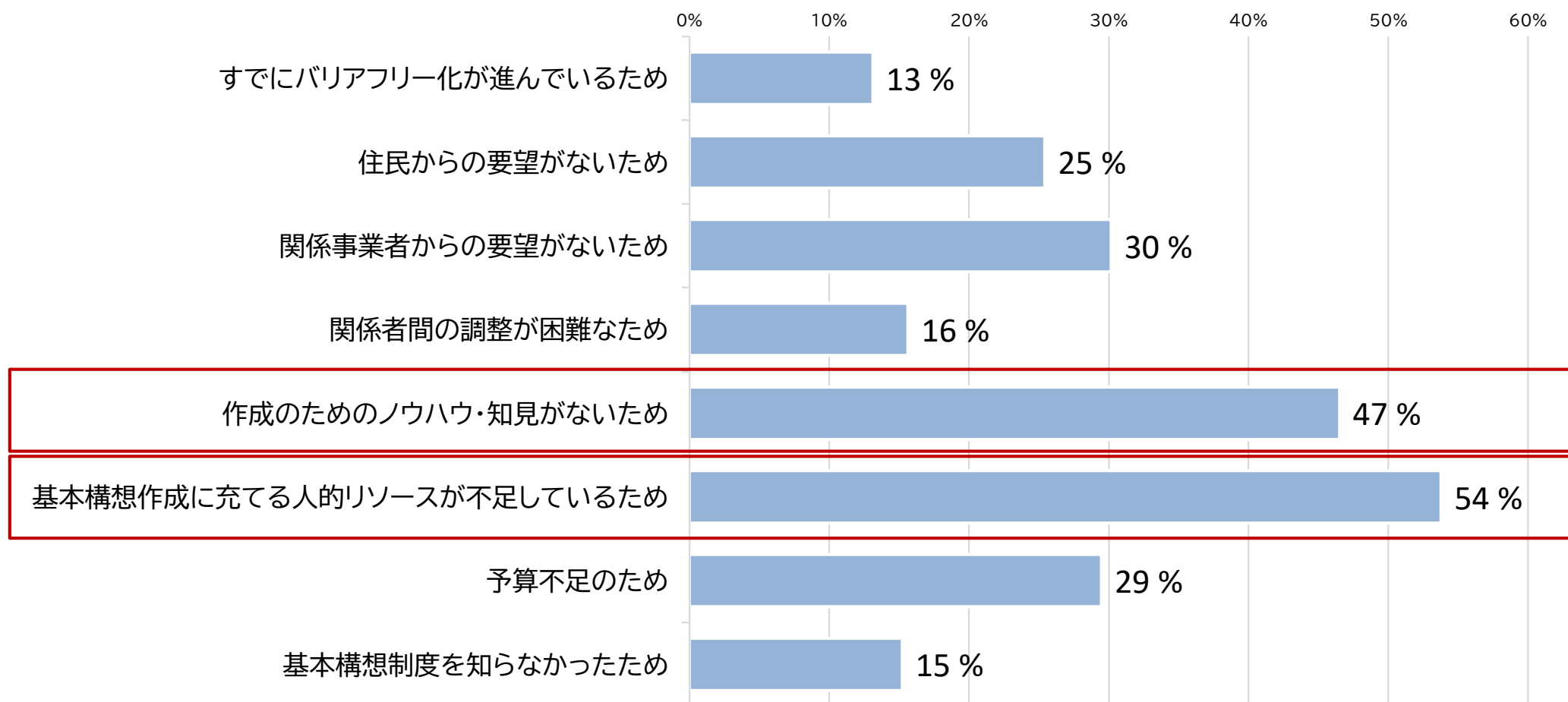
※基本構想を「作成している」「作成中または作成予定」と回答した地方公共団体



○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。

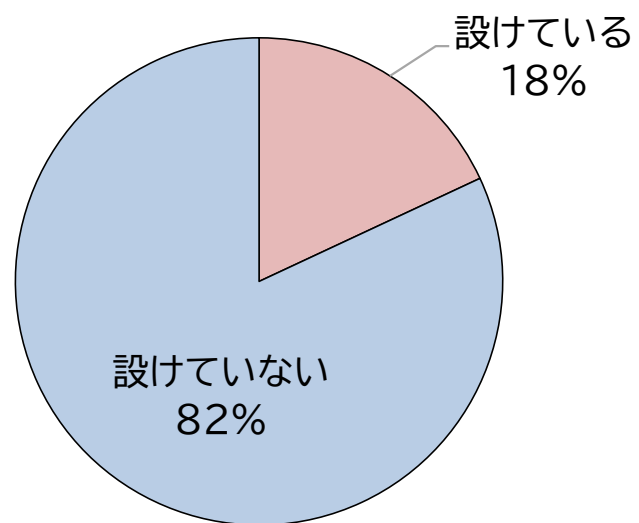
基本構想を作成していない理由(n=716)

※基本構想を「作成していない」と回答した地方公共団体

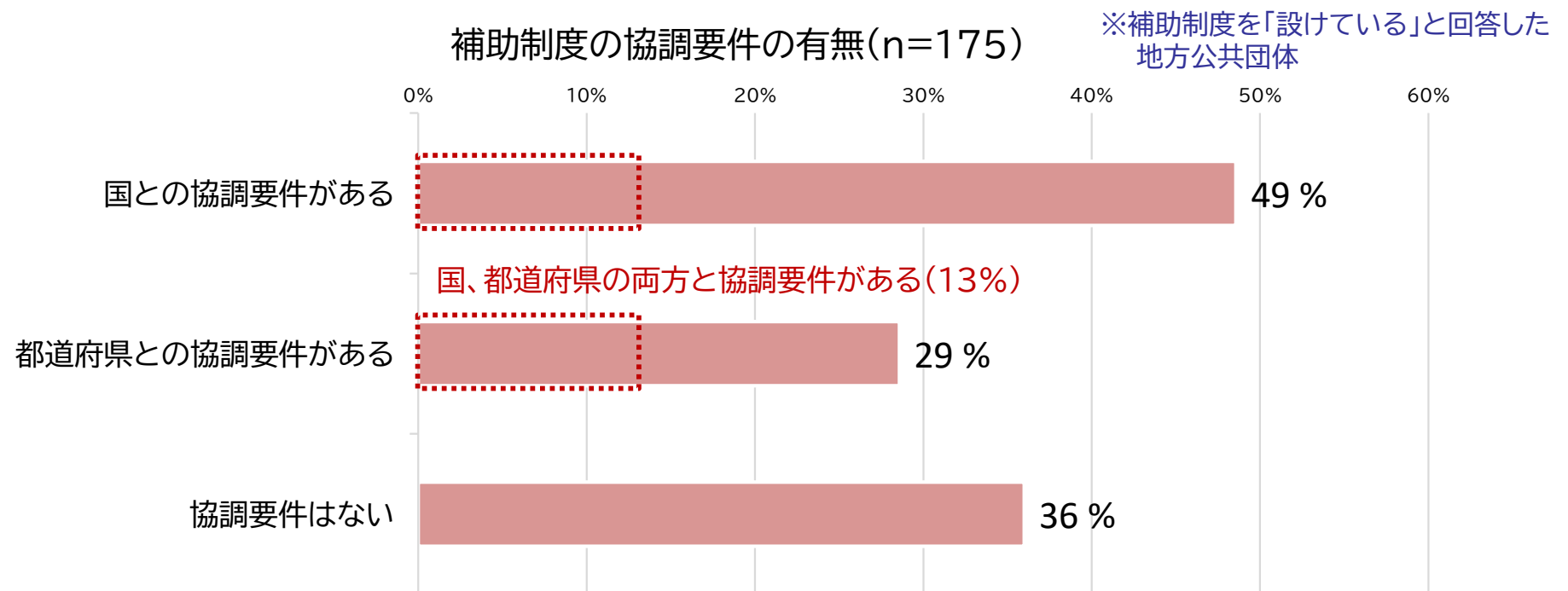


○鉄道駅のバリアフリー化等に関する補助制度を「設けている」と回答した地方公共団体は18%であった。

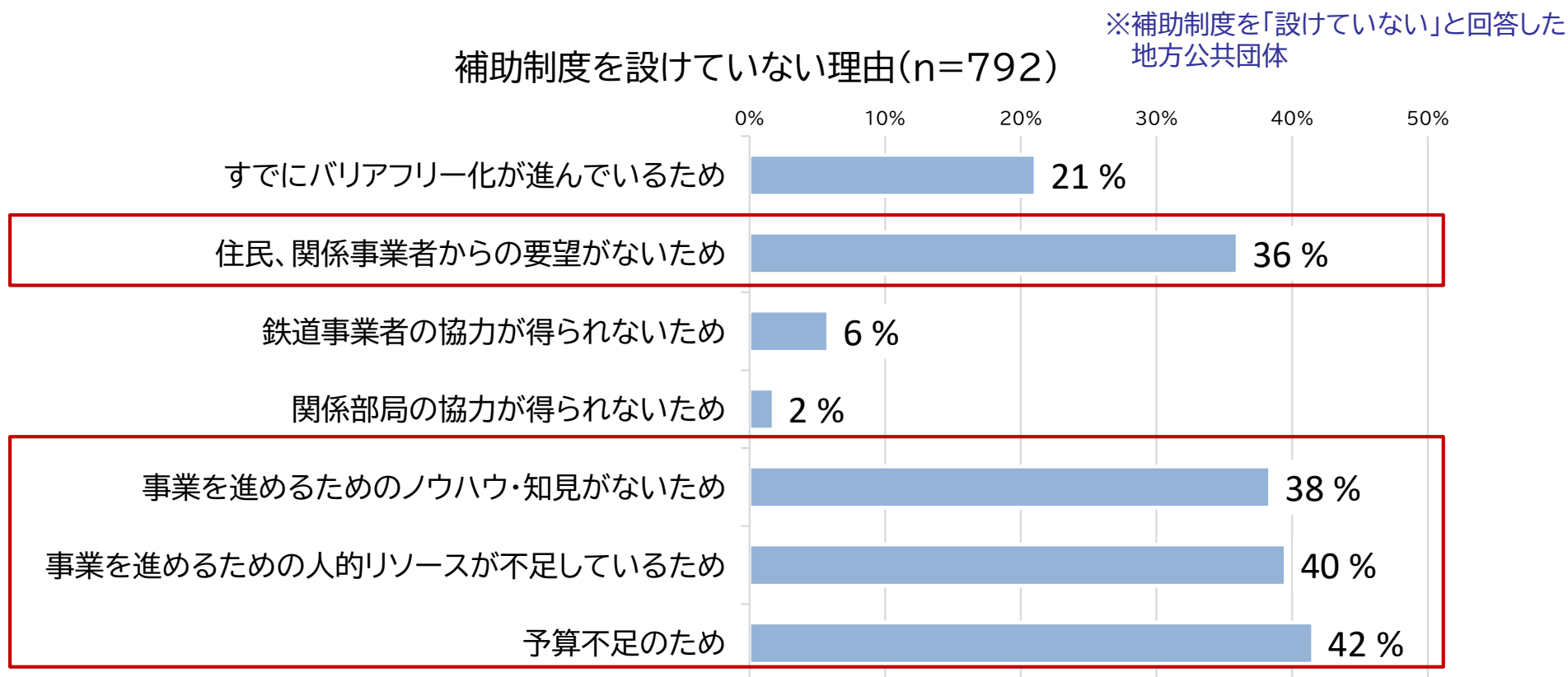
補助制度の有無(n=969)



○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。



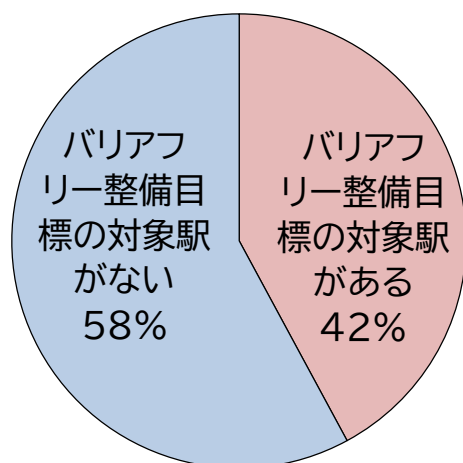
○バリアフリー整備目標の**対象駅**がある地方公共団体は42%。**対象駅以外の駅**がある地方公共団体は66%であった。

※バリアフリー整備目標の対象駅:

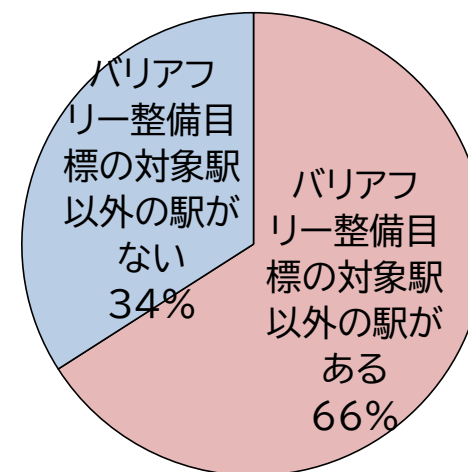
1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の鉄道駅及び2,000人以上3,000人未満であって基本構想の生活関連施設に位置付けられた鉄道駅

【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)

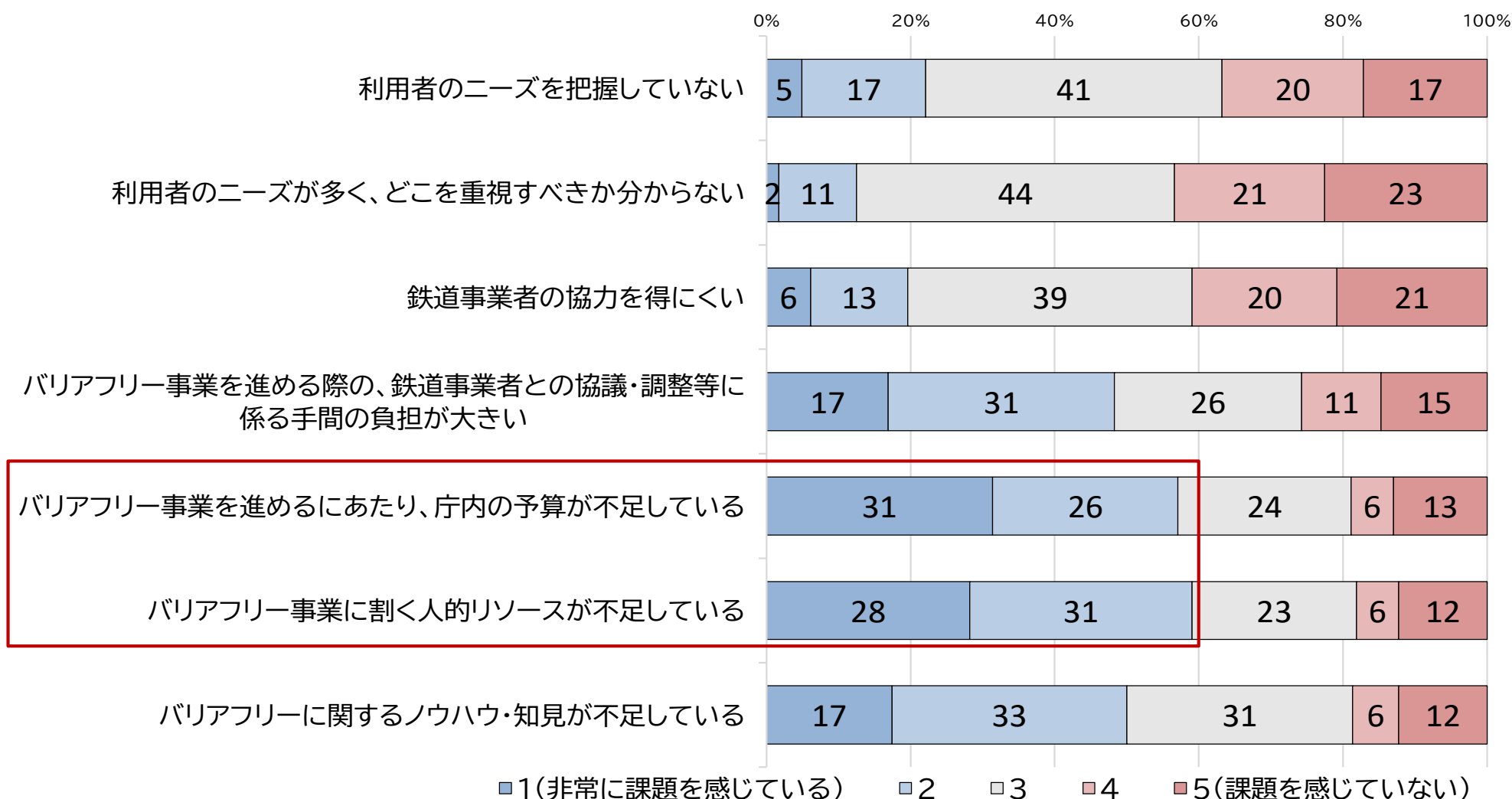


○バリアフリー整備目標の**対象駅における課題を感じている割合**（※）は、「バリアフリー事業に割く人的リソースが不足している」が59%、次いで「バリアフリー事業を進めるにあたり、庁内の予算が不足している」が57%であった。

（※）「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)

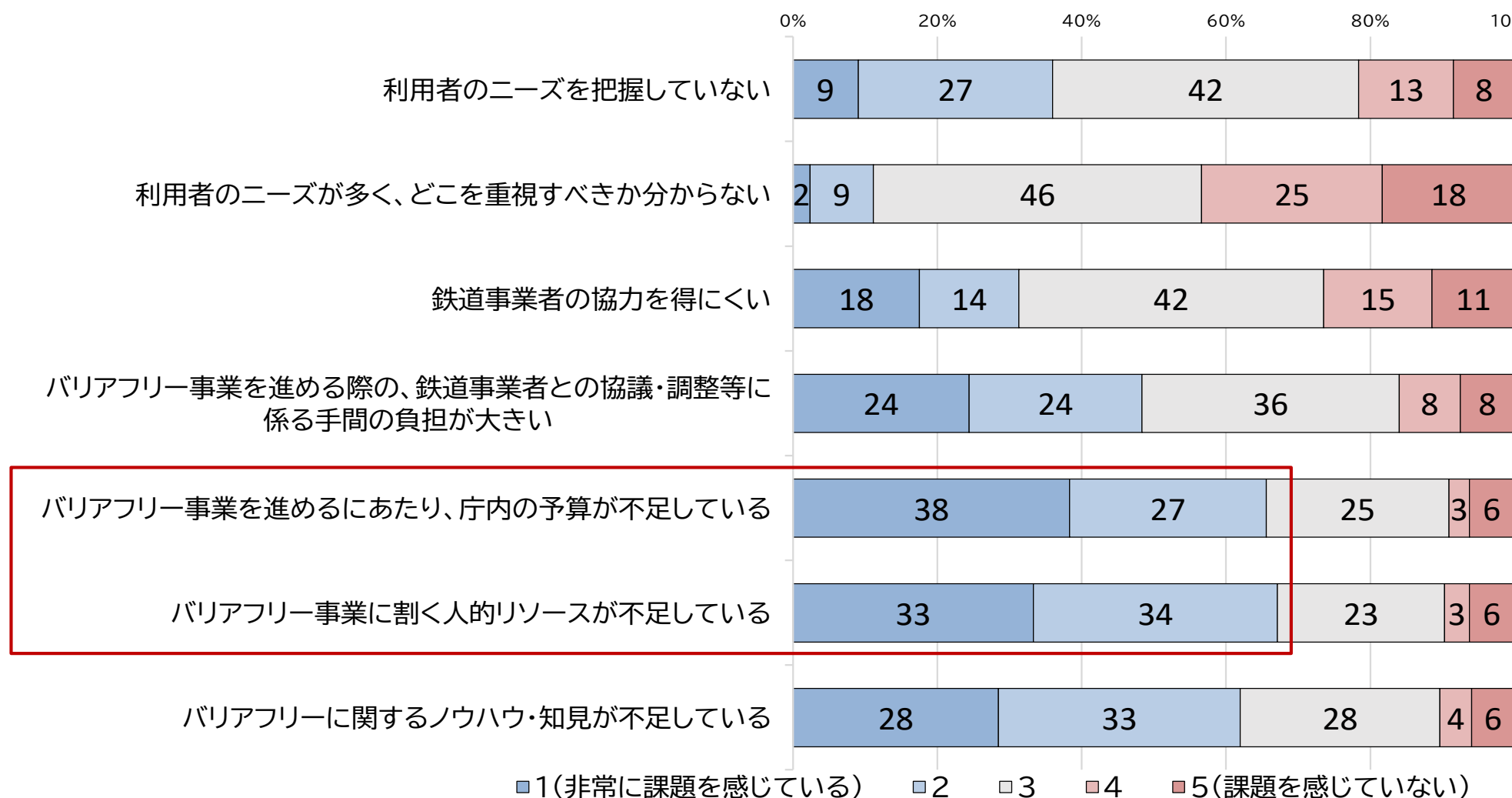
※「バリアフリー整備目標の対象駅がある」と回答した地方公共団体



○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

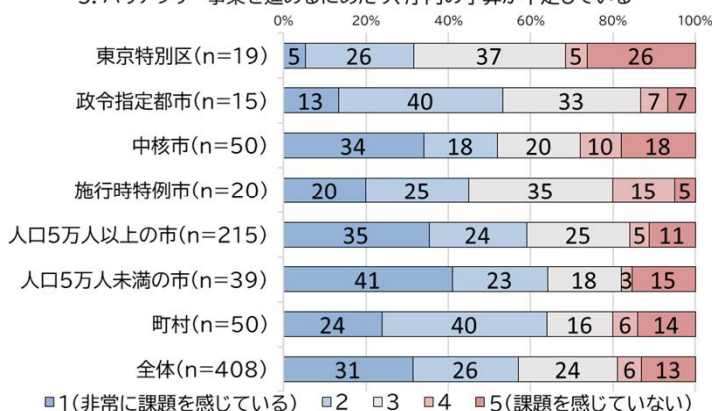
○庁内における課題（予算不足、人的リソース不足、ノウハウ・知見不足）を感じている地方公共団体の割合は全体の傾向で最も割合が多く、特に、団体の規模が小さくなるほど庁内における課題を感じる傾向がみられる。

庁内における課題

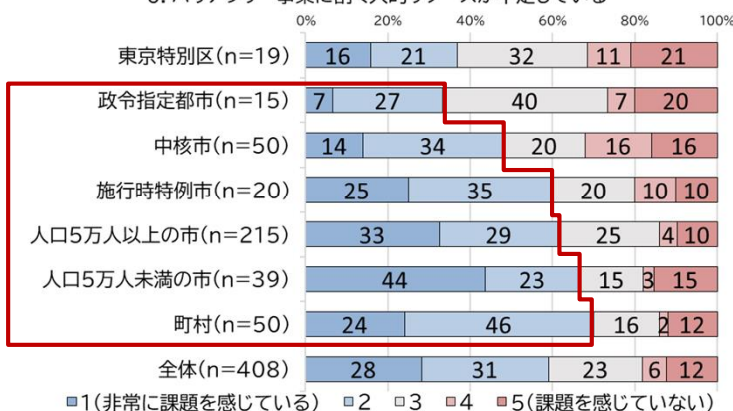
地方公共団体区別

バリアフリー整備目標の対象駅

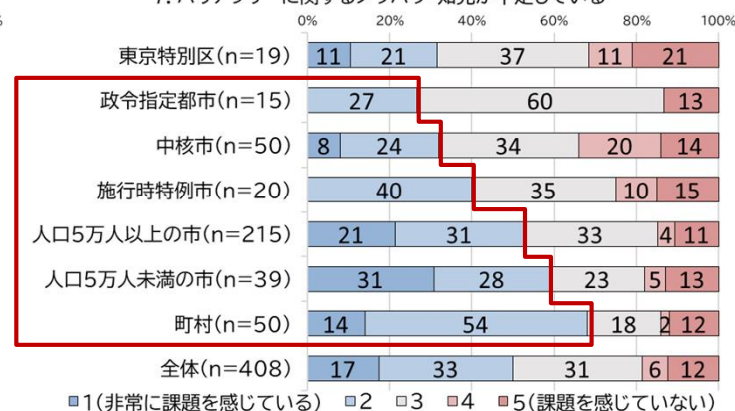
5. バリアフリー事業を進めるにあたり、庁内の予算が不足している



6. バリアフリー事業に割く人的リソースが不足している

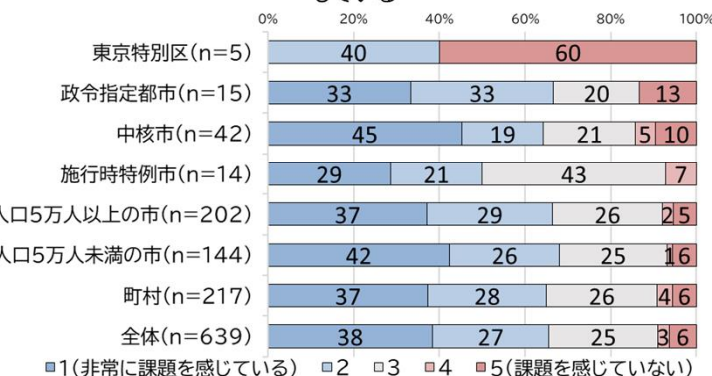


7. バリアフリーに関するノウハウ・知見が不足している

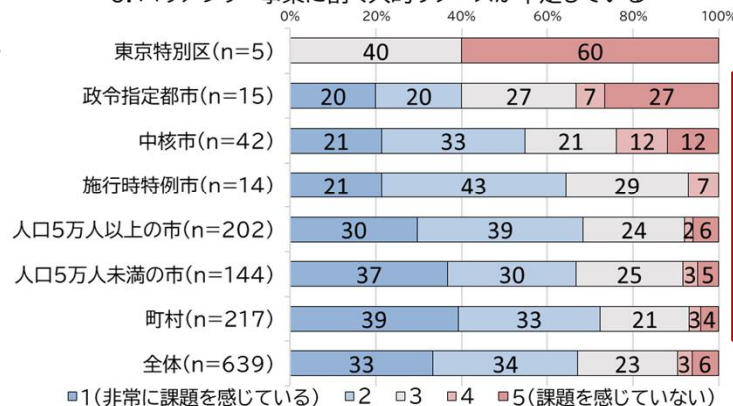


バリアフリー整備目標の対象駅以外の駅

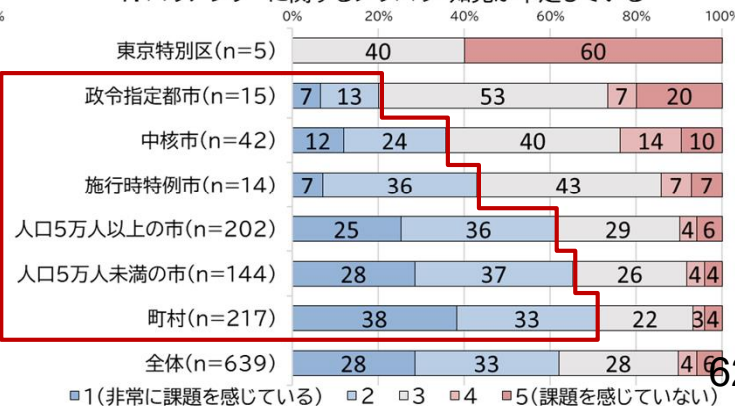
5. バリアフリー事業を進めるにあたり、庁内の予算が不足している



6. バリアフリー事業に割く人的リソースが不足している



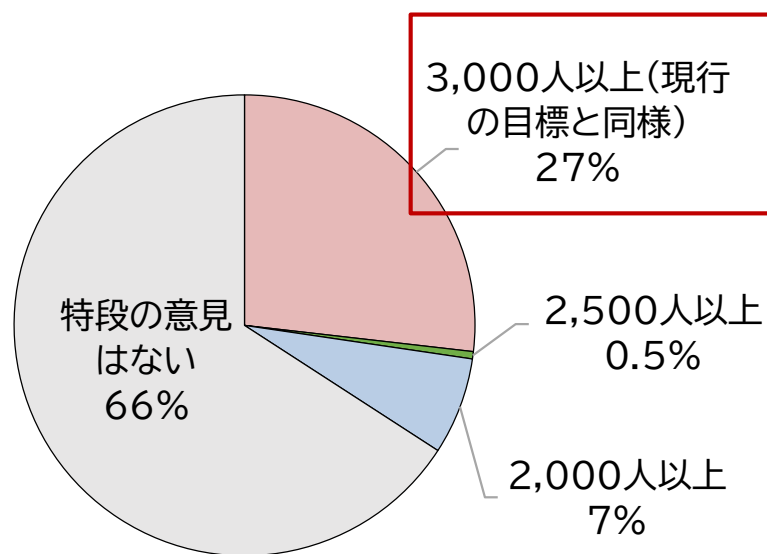
7. バリアフリーに関するノウハウ・知見が不足している



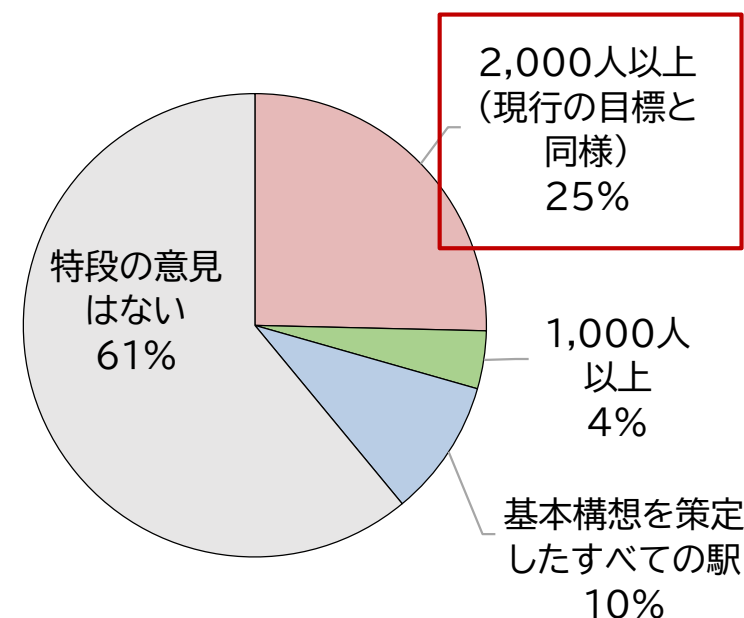
○バリアフリー整備目標の対象駅として適切と考える【1日当たりの平均利用者数】の基準は、「特段の意見はない」が最も多く66%、次いで「3,000人以上（現行の目標と同様）」が多く27%であった。

○【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)

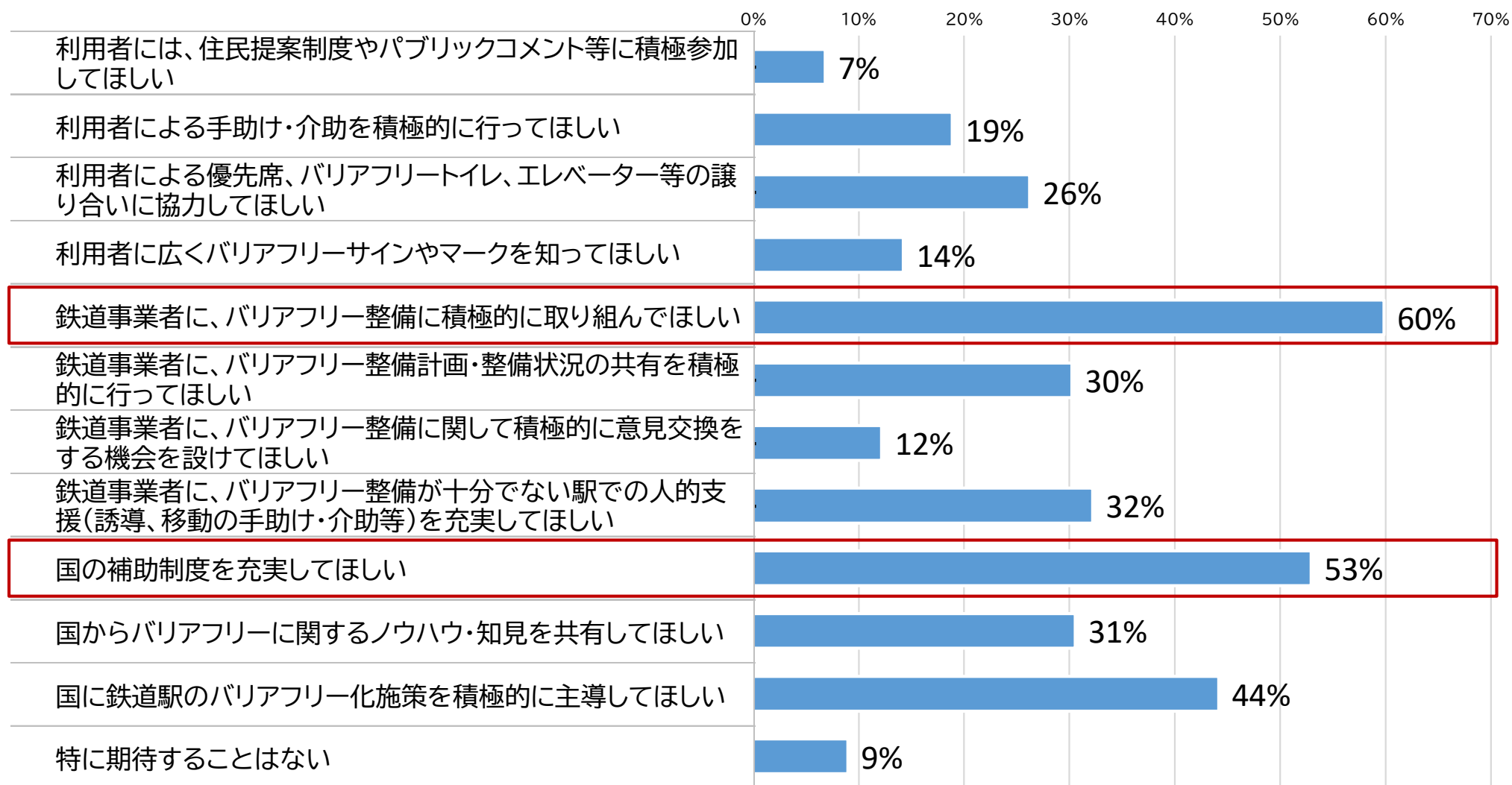


「基本構想の生活関連施設に位置付けられた
鉄道駅の1日当たりの平均利用者数」の基準
(n=969)



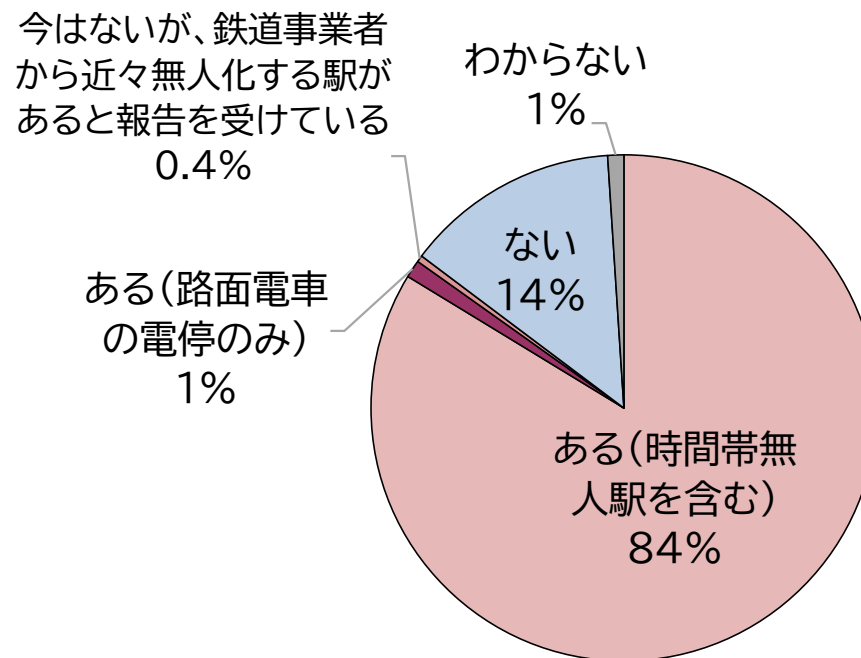
○地方公共団体内に所在する鉄道駅全般について、バリアフリー化推進にあたって利用者、鉄道事業者、国に期待することは、「鉄道事業者に、バリアフリー整備に積極的に取り組んでほしい」が最も多く60%、次いで「国の補助制度を充実してほしい」が53%となった。

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。

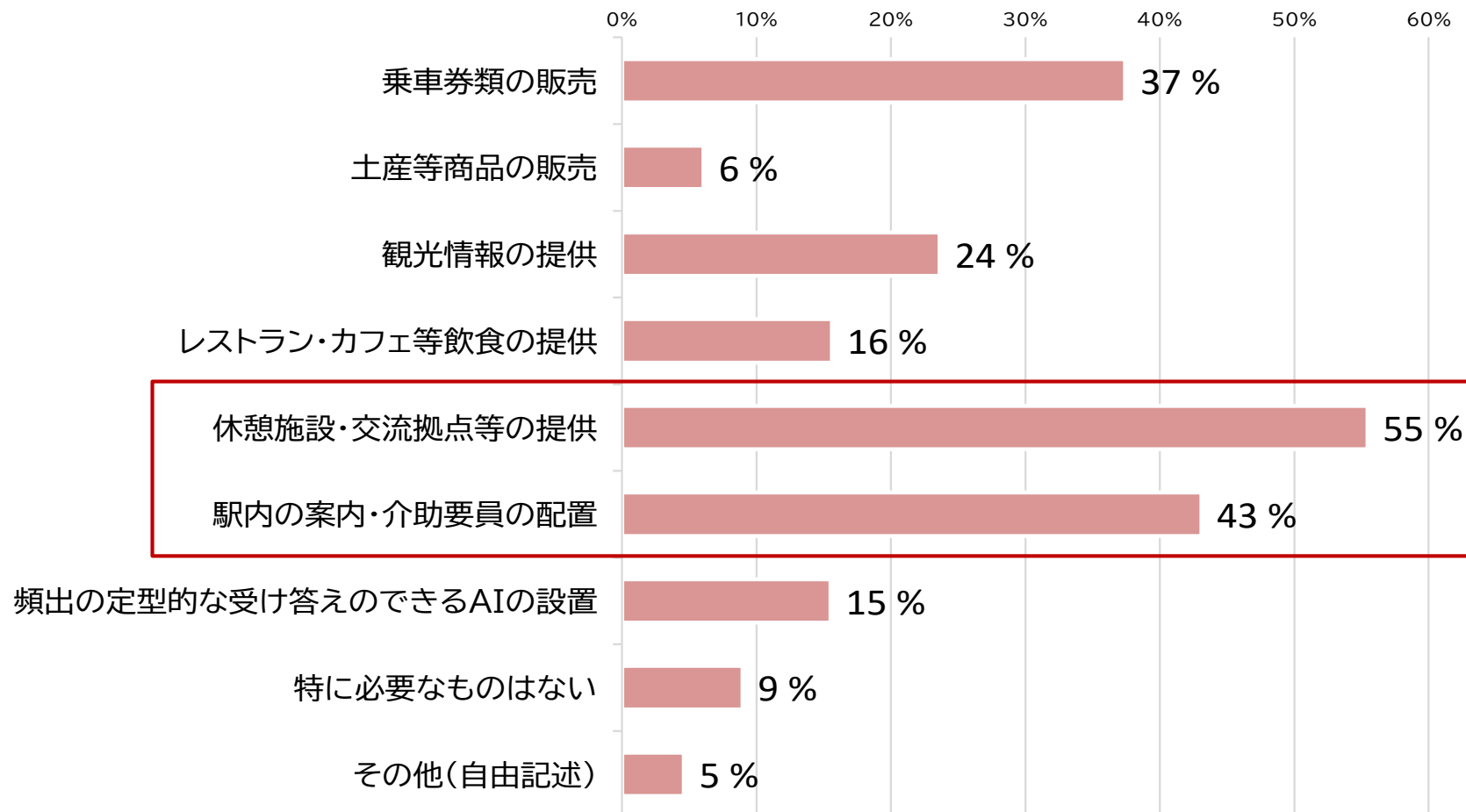
無人化駅の有無(n=969)



○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

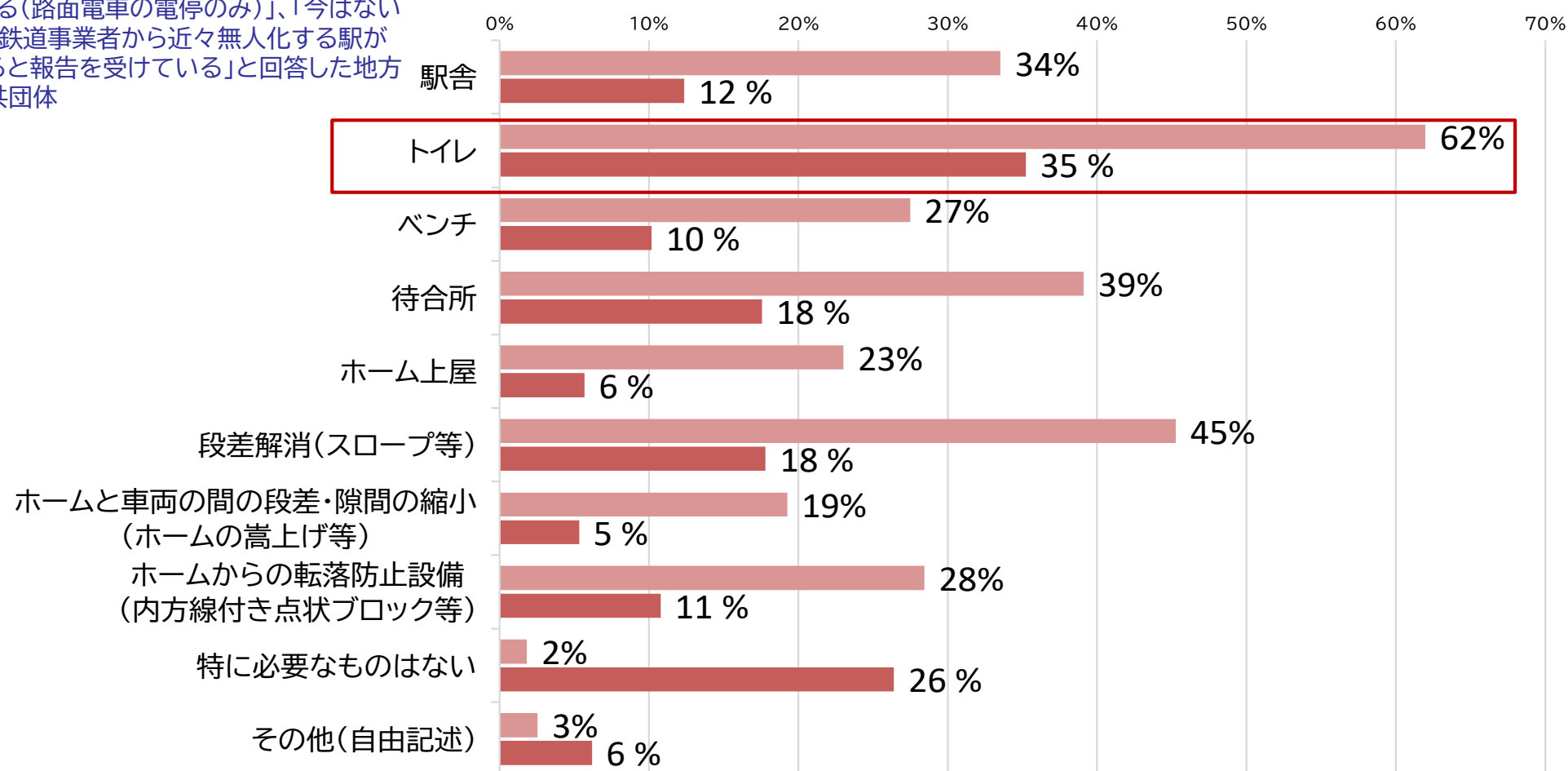
無人化された駅に必要なサービス(n=826)



○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)

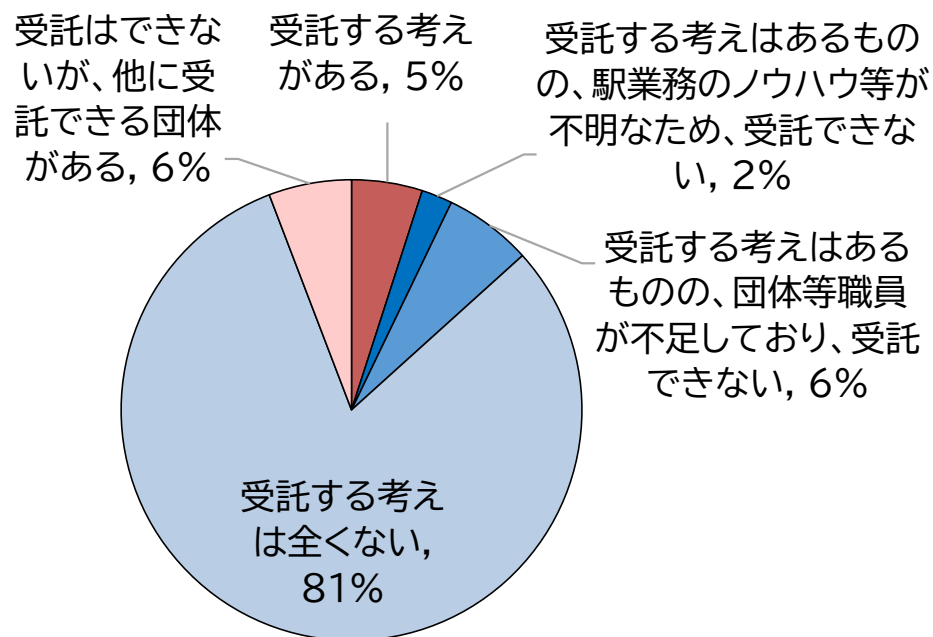
○無人駅の有効活用方策として、無人化された（される予定の）駅において駅業務や施設の管理を地方公共団体にて受託する意向は「受託する考えは全くない」が最も多く81%、次いで「受託する考えはあるものの、団体等職員が不足しており、受託できない」が6%であった。

○「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

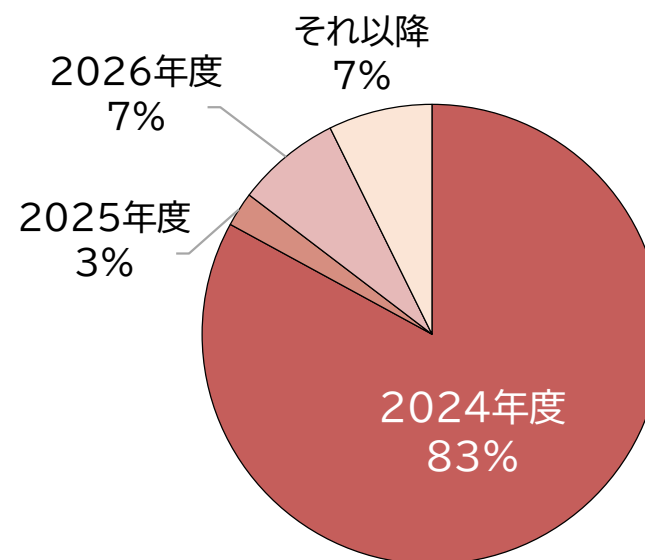
※「受託する考えがある」と回答した地方公共団体

駅業務や施設の受託管理の意向(n=826)



※「受託する考えがある」は、受託済みの3団体を含む

受託し得る具体の時期(n=41)



※「2024年度」は、受託済みの3団体を含む