

鉄道駅の バリアフリー化の推進

～高齢者や障害者にやさしい社会のために～

バリアフリー化の円滑な推進のためには、「国」「地方公共団体」「鉄道事業者」による**三位一体の取り組み**が必要不可欠です。



- 鉄道駅のバリアフリー化は、高齢者や障害者が社会活動に参加し、活力ある社会を造り上げていくために必要な「社会福祉施策」です。
- 一方、バリアフリー化が円滑に進まない状況は、必ずしも鉄道事業者の責任であるとは限りません。
- 全国に数多くある鉄道駅のバリアフリー化を円滑に推進するためには、各地方公共団体の意識と熱意が大きな鍵を握っております。
- 上記についてご理解をいただき、具体的なお支援とご協力をお願いします。

バリアフリー化の必要性

日本では、2010年に超高齢社会に突入し、今後さらに高齢化が進んでいく中で、障害者の方々も含め、あらゆる人が活力ある日常生活を送り、社会活動に参加できる「ユニバーサル社会」の実現がますます求められることとなります。

特に、公共交通機関の骨格をなす鉄道駅は、国民生活にとって大変重要な社会基盤であり、そのバリアフリー化の推進は社会的にも急務の課題であると言えます。

日本の高齢化状況

日本の65歳以上の高齢者人口は、昭和45（1970）年に7%を超え、さらに、平成6（1994）年には14%を超えております。

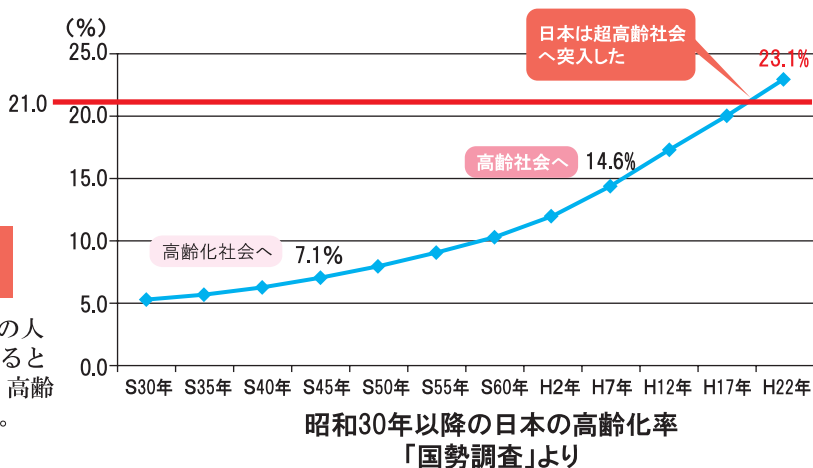
平成22（2010）年の65歳以上の高齢者人口は、2,929万人となり、総人口に占める割合（高齢化率）も23.1%となっております。

1970年～ 7% : 高齢化社会

1995年～ 14% : 高齢社会

2010年～ 23% : 超高齢社会

※1956年の国連の報告書で、全人口に対する65歳以上の人口比を高齢化率と定義され、高齢化率が7%を超えると高齢化社会、高齢化率が14%を超えると高齢社会、高齢化率23%以上を超高齢社会と呼ぶようになりました。



◇日本の高齢化の将来推計

国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成18年12月推計）によると、高齢化率は、平成47（2035）年に33.7%で3人に1人に達すると推計されております。また平成54（2042）年以降は高齢者人口が減少に転じても高齢化率は上昇を続け、平成67（2055）年には、40.5%に達して、国民の2.5人に1人が65歳以上の高齢者になる社会が到来すると推計されております。

障害者の状況

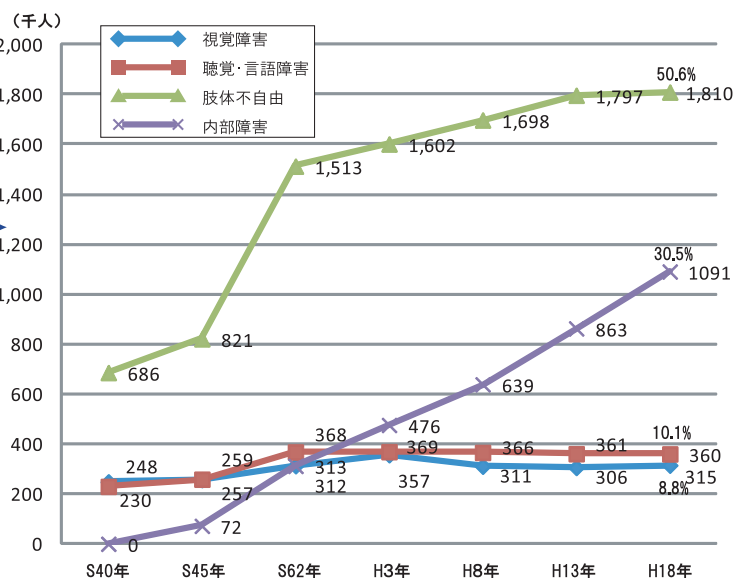
日本における障害者の状況を下表に示します。単純には言えないものの、身体障害者・知的障害者・精神障害者を合わせると744.3万人の方が障害を有していることとなります。

| 障害区分 | 総数 | 内訳 | | 人口千人当りの人数 |
|---------|---------|---------|--------|-----------|
| | | 在宅者 | 施設入所者 | |
| 身体障害児・者 | 366.3万人 | 357.6万人 | 8.7万人 | 29人 |
| 知的障害児・者 | 54.7万人 | 41.9万人 | 12.8万人 | 4人 |

| 障害区分 | 総数 | 内訳 | | 人口千人当りの人数 |
|---------|---------|---------|--------|-----------|
| | | 外来患者 | 入院患者 | |
| 精神障害児・者 | 323.3万人 | 290.0万人 | 33.3万人 | 25人 |

参考資料

「身体障害児・者」
 在宅者：平成18年身体障害児・者実態調査（厚生労働省）
 施設入所者：平成18年社会福祉施設等調査（厚生労働省）等
 「知的障害児・者」
 在宅者：平成17年知的障害児（者）基礎調査（厚生労働省）
 施設入所者：平成17年社会福祉施設等調査（厚生労働省）
 「精神障害児・者」
 外来患者：平成20年患者調査（厚生労働省）より厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部で作成
 入院患者：平成20年患者調査（厚生労働省）より厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部で作成



障害の種類別にみた身体障害者数の推移
 (対象：全国の在宅身体障害者のいる世帯)
 「平成18年身体障害児・者実態調査」より

バリアフリー「基本方針」の改正

- これまで、「バリアフリー法」(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律)に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、1日の平均利用者数が「5,000人以上」の鉄道駅を、平成22年末までのバリアフリー化の整備目標としていました。
- この基本方針のもとバリアフリー化を進めてきたところ、5,000人以上(主に三大都市圏を中心とする都市部)の駅では、エレベーターの設置などによって段差が解消された駅の割合が9割程度まで進捗しました。
- 2010年に超高齢社会に突入し、今後さらに高齢化が進んでいく中で、地方部においてもバリアフリー化を進めていくため、平成22年度末の基本方針の改正の際、「3,000人以上」の鉄道駅を平成32年度までの新たな整備目標といたしました。

旧目標

【平成22年末まで】

1日平均利用者数5,000人以上の駅(約2,800駅)を原則として全てバリアフリー化(全駅・約9,500駅中)

<参考>エレベーター等による段差解消の割合
平成12年度末:約3割 ⇒ 平成22年度末:約9割



新目標

【平成32年度末まで】

1日平均利用者数3,000人以上の駅(約3,450駅)を原則として全てバリアフリー化

この場合、地域の要請・支援の下、鉄道駅の構造等の制約条件を踏まえ、可能な限り整備

| | |
|-------------------|---------|
| 5,000人以上 | 約2,800駅 |
| 3,000人以上～5,000人未満 | 約 650駅 |

ホームドアについて、優先的に整備すべき駅を検討し、可能な限り設置を促進

車両扉の統一等の技術面、鉄道のダイヤへの影響等のサービス面、膨大なコスト等の経済面の対策を総合的に勘案した上で整備

新たな基本方針のポイント

Point 1

- 「3,000人以上の駅」は「5,000人以上の駅」を含むものと解釈できますが、改正前の基本方針では平成22年までを目標として整備を進めてきた経緯があることから、特に5,000人以上の未整備駅については、可能な限り早期にバリアフリー化を進めることを求めます。

Point 2

- 原則としてすべての駅のバリアフリー化を目標としていますが、全国に数多くある鉄道駅の中には、バリアフリー化が困難な駅もあることから、「この場合」以下で整備に際しての条件を示しています。

○「地域の要請及び支援」とは、地域住民が日々利用する駅の所在地であり、その実情に精通している地方公共団体においても、バリアフリー法の趣旨に鑑み、国の施策に準じて必要な措置を講じるよう努めることを意味しており、国や地方公共団体による設備投資に対する必要な支援(補助金等による支援)が得られない場合にまで、鉄道事業者に対してバリアフリー化が強要されるものではありません。

○「鉄軌道駅の構造等の制約条件」とは、例えば、エレベータ設置のための物理的なスペースがない(用地が確保できない、ホーム幅が不足している等)、無人駅のためエレベータ等の設備を管理することができないといった技術的な事情により、まちづくりと一体となった整備等が必要となり、一般的な事業規模でのバリアフリー化が困難な場合のほか、設備投資を行う鉄道事業者の財政的な事情から整備が難しい場合が該当します。

なお、整備計画(整備内容、費用負担等)について、関係者間(鉄道事業者、地方公共団体)での協議が整わない場合というのは、当該条件には当てはまりません。

Point 3

- 3,000人未満の駅についても、地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化を実施することとしており、地域の強い要望があり、地方公共団体の支援が得られる駅については、国としても、当該駅周辺における公共施設、医療施設、福祉関係施設の状況や高齢者、障害者等の利用状況等のニーズを総合的に勘案のうえ、支援を行います。

Point 4

- 視覚障害者をはじめとする旅客の転落防止に効果の高いホームドアの整備についても、「地域の支援の下、可能な限り整備を促進する」とこととしており、障害者の自立や社会参画を促す「ノーマライゼーション」の観点から、国のみならず、地方公共団体においても鉄道事業者の設備投資に対して支援を行うことが重要です。

移動等円滑化の促進に関する基本方針(抄)

(平成二十三年三月三十一日 国家公安委員会、総務省、国土交通省告示第一号)

一 移動等円滑化の意義及び目標に関する事項

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。）については、平成三十二年度までに、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、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、地域の実情に鑑み、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、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、視覚障害者の転落を防止するための設備として非常に効果が高く、その整備を進めていくことが重要である。そのため、車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題について総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進する。

ホームにおける旅客の転落防止対策の進め方について(抄)

(平成二十三年八月 ホームドアの整備促進等に関する検討会「中間とりまとめ」)

2. 転落防止対策の進め方

①利用者1万人以上の駅においては、原則として、内方線付き点状ブロックの整備等の転落防止対策を、可能な限り速やかに実施するよう努める。

②このうち、特に利用者10万人以上の駅においては、次に掲げるホームの状況等を勘案しつつ、原則として、ホームドア若しくは可動式ホーム柵（以下、「ホームドア等」という。）又は内方線付きJIS規格化点状ブロックの整備による転落防止対策を、ホームに応じ、優先して速やかに実施するよう努める。

◇ ホーム当たりの利用者数

(例：利用者数が多く、混雑しているホーム)

◇ ホームにおける人身障害事故の発生状況

(例：ホームにおける人身障害事故が再発しているホーム)

◇ ホームの形状

(例：相対式ホームと比較して、転落の可能性が高い島式ホーム)

◇ ホームの運用状況

(例：乗車・降車の別が分離されていないホーム) 等

なお、内方線付きJIS規格化点状ブロックを整備する場合は、併せて④に掲げる取り組みに努めるとともに、安全上、列車が走行しない夜間の限られた時間内にしか整備出来ない施工時間の制約やホーム数が多数存在する等の施工規模の問題等を考慮し、概ね5年を目処に整備するよう努める。

3. 転落防止対策の推進に対する支援

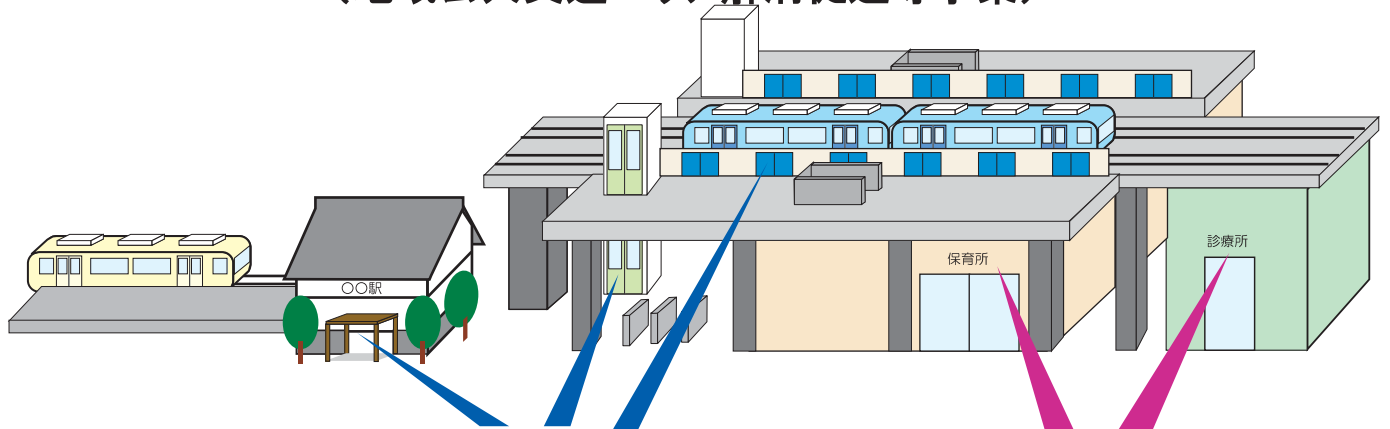
①ホームドア等や内方線付きJIS規格化点状ブロックの整備等の転落防止対策の推進は、視覚障害者をはじめとする旅客がホームから転落することを防止し、安全かつ安心して円滑に駅を利用できるようにするために重要である。

一方、特にホームドア等の整備については、車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題があり、その整備を優先して速やかに実施するためには、鉄道事業者単独の取り組みによるだけでは一定の限界がある。

②このため、国は、鉄道事業者によるホームドア等をはじめとする転落防止対策の整備について、地方公共団体に対して、鉄道を利用する地域住民の福祉の増進を図る観点からその支援を求めるとともに、必要な支援を行うことにより、その促進を図るよう努める。

鉄道駅のバリアフリー化に関する国の支援制度

「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」 (地域公共交通バリア解消促進等事業)



バリアフリー化設備等整備事業

＜対象経費＞

①移動等円滑化(鉄道駅におけるバリアフリー化)のための事業

- エレベーター・スロープ等による段差解消
- ホームドア・内方線付点状ブロックによる転落防止
- 誘導ブロック・障害者対応型トイレの整備等



②待合・乗継環境の向上(バリアフリー化を含む駅全体の改良)のための事業

駅舎、待合施設、情報提供案内板、ホームページ制作等



利用環境改善促進等事業

＜対象経費＞

③生活支援機能の向上(鉄道利用者の利便性向上のための保育施設等の整備)のための事業



子育て支援施設、
医療施設

- 補助率は1/3
- 補助対象事業者は、事業の実施主体である鉄道事業者(③はその子会社も補助対象)
- 補助の要件は、地域の関係者で構成される「協議会」での議論を経た「計画」に基づく事業であること

※地下鉄事業者のバリアフリー化等については「地下高速鉄道整備事業費補助」において支援

「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」は、地域鉄道・過疎バス・離島航路など公共交通の確保維持から、鉄道駅・ノンステップバスなど公共交通の改善まで、モード横断的に一体となった支援を目的とした平成23年度からの新たな制度

このうち、鉄道駅のバリアフリー化等については、「地域公共交通バリア解消促進等事業」の一部で、基本的には従前までの「交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金」の制度を踏襲

「交付要綱」は、国土交通省HPの「地域公共交通の活性化」のページを参照：

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/index.html>

(鉄道駅のバリアフリー化等に係る適用条文)

- ・第1編「共通事項」
- ・第3編「地域公共交通バリア解消促進等事業」
 - 第1章「バリアフリー化設備等整備事業」、別表第20の種目「鉄道」
 - 第2章「利用環境促進等事業」、別表第21の種目「鉄道」

支援制度のポイント 1

● 補助の要件

- 補助要綱に基づき、地方公共団体が主体となって、地域の関係者で構成される「協議会」において議論を行い、協議会が「計画」を策定します（協議会及び計画については次頁参照）
- 計画の策定に際しては、補助事業の内容について「あらかじめ鉄道利用者等の意見を反映」させるため、協議会がアンケート、ヒアリング、パブリックコメント等により意見を募集することが必要です
- 国、地方公共団体、鉄道事業者が、バリアフリー法の趣旨に則り、三位一体により整備を推進する理念のもと、各事業に対して「それぞれが負担（1／3ずつ）を行うことを基本」として、負担割合を「計画」に明記します
- 補助事業の実施主体である鉄道事業者が、協議会での関係者による合意がなされた計画を添付し、地方運輸局に補助申請を行います
- 国は補助対象事業費の1／3の額について、補助を行います
- この場合、「地方公共団体の支援を前提」とし、以下の事業について、国は毎年度の予算の範囲内で採択します

【エレベーター等によるバリアフリー化】

- ・新たな整備目標に基づき、1日あたりの平均利用者数が「3,000人以上の駅」を対象とします
- ・特に、平成22年末までの過去10年で整備目標としていた「5,000人以上の駅」のうち、バリアフリー化がなされていない駅については、早期の実現を促すため優先的に採択します
- ・「3,000人未満の駅」については、高齢者・障害者の利用が特に多いと見込まれる駅、市町村役場や福祉関係施設、総合病院等の最寄り駅等、地域の拠点となっており、バリアフリー化の必要性が高いと認められる場合に採択します

【ホームドア等による転落防止】

- ・「1万人以上の駅」における内方線付き点状ブロック等の転落防止対策設備を対象とします
- ・特に、「10万人以上の駅」におけるホームドア又は内方線付きJIS規格点状ブロックの整備については、優先して採択します

【待合・乗り継ぎ環境の向上等】

- ・バリアフリー化とともに地域の活性化に資する事業を対象とします

【生活支援機能の向上】

- ・鉄道駅の近傍において駅利用者の利便性向上となる事業（子育て支援施設又は医療施設の整備）を対象とします

支援制度のポイント 2

● 協議会について

- ◇バリアフリー化を行う駅等の事業単位で、補助事業を実施する地域の関係者によって構成します
 - ・地方公共団体、鉄道事業者、地方運輸局(国)の参加は必須
 - ・地方公共団体は、都道府県又は市区町村のいずれか一方でも可、両者でも可
 - ・その他、鉄道利用者等を参加させることも可
 - ・上記の構成員を満たしていれば、既存の協議会(地域公共交通活性化・再生法に基づく法定協議会等)を活用することも可能
- ◇一般的に、法定協議会の場合は、協議会自体が事業の実施主体となつて、契約から資金、財産の管理等まで多くの業務が求められておりますが、本協議会においては、地域の関係者の参画のもと、「計画の策定」と「利用者等の意見の反映」(実態としては、事業の実施主体である鉄道事業者が策定する計画素案についての合意手続き)を業務として行います
- ◇協議会は国の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の交付を受けるために構成されるもので、駅を単位として行われるバリアフリー化等の事業を機動的に進め、早期にその効果を発現するためには、その運営方法等について、各地域の関係者(構成員)の間で柔軟な対応をとることが必要となります
このため、協議会規約の制定や協議会での議事録の公表といった手続きは任意です

● 計画について

- ◇1駅を単位としてバリアフリー化設備等整備事業を実施する「生活交通改善事業計画」を策定
 - ・例1)〇〇駅でのエレベーター整備事業「〇〇県〇〇町〇〇駅・生活交通改善事業計画」
 - ・例2)△△駅でのホームドア整備事業「△△県△△市△△駅・生活交通改善事業計画」
 - ・例3)□□駅での保育施設整備事業「□□県□□市□□駅・生活交通改善事業計画」
- ◇同一地域において複数の事業を一体的に実施する場合には「地域公共交通ネットワーク計画」を策定(例:ある地方公共団体の中で、他のモード(バスターミナル・旅客船ターミナル等)のバリアフリー化と合わせて、鉄道駅のバリアフリー化事業を実施する場合)
- ◇計画の記載内容は7項目
 - ①事業の目的と必要性
 - ②定量的な目標と効果
 - ③事業内容と実施事業者
 - ④費用総額、負担者及びその負担額
 - ⑤計画期間
 - ⑥協議会の開催状況と主な議論の経過
 - ⑦事業内容に関する利用者等の意見とその反映状況
- ◇計画には協議会への構成員の記載が必須(協議会又は各構成員による押印は任意)

※本パンフレットの中で、「鉄道」とは鉄道事業法及び軌道法に基づく事業を指し、「駅」には停留所を含みます。
※「ホームドア」とは、床から天井までのフルスクリーンタイプのホームドアのみならず、腰高タイプ(高さ1.2~1.3m程度)の可動式ホーム柵も含みます。

(お問い合わせ先)

| | | | |
|---------------|--------------|-------------|--------------|
| 北海道運輸局鉄道部計画課 | 011-290-2731 | 近畿運輸局鉄道部計画課 | 06-6949-6442 |
| 東北運輸局鉄道部計画課 | 022-791-7526 | 中国運輸局鉄道部計画課 | 082-228-8797 |
| 関東運輸局鉄道部計画課 | 045-211-7243 | 四国運輸局鉄道部計画課 | 087-825-1178 |
| 北陸信越運輸局鉄道部計画課 | 025-244-6117 | 九州運輸局鉄道部計画課 | 092-472-4051 |
| 中部運輸局鉄道部計画課 | 052-952-8033 | | |

発行:国土交通省 鉄道局 鉄道業務政策課 駅機能高度化推進室、技術企画課
〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3 TEL 03-5253-8111

制作協力:社会システム株式会社 TEL 03-5773-0001