

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」にみる課題

伊籾久雄（NPO法人まちぽっとスタッフ）

鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会が、3月11日に「とりまとめ」を公表した。本稿では、概要版によって「とりまとめ」の内容を紹介するとともに、今後の課題を考えたいと思う。

なお、令和6年12月24日に国土交通省鉄道局技術企画課からプレスリリースされた「鉄軌道の移動等円滑化に関する実績の調査結果概要（令和5年度末現在）」については、詳細なデータであるので参考資料として掲載した。この概要は、JR各社、大手民鉄（15社）、地下鉄（10社局）別に次のデータが集計されている。ぜひ、自らが利用する鉄道会社のバリアフリー状況を確認して頂きたいと思う。

- ・ 駅の段差解消
- ・ 転落防止設備
- ・ 視覚障害者誘導用ブロック
- ・ 障害者対応型トイレ
- ・ 案内設備
- ・ 障害者対応型券売機
- ・ 拡幅改札口
- ・ ホームドアの整備状況（整備番線数）

1. とりまとめ概要

（1）背景・現状・課題

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%

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、自治体、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とされている。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。

(2) 鉄軌道における令和 8 ～12 年度の整備目標 (案) のポイント

今後 5 年間の目標 (令和 8 年度～令和 12 年度) は以下のとおり (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。

- 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。

- 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。

- 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。

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。

（3）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、目指すべき方向が以下に示されている。この課題も重要であるので全文を紹介する。

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

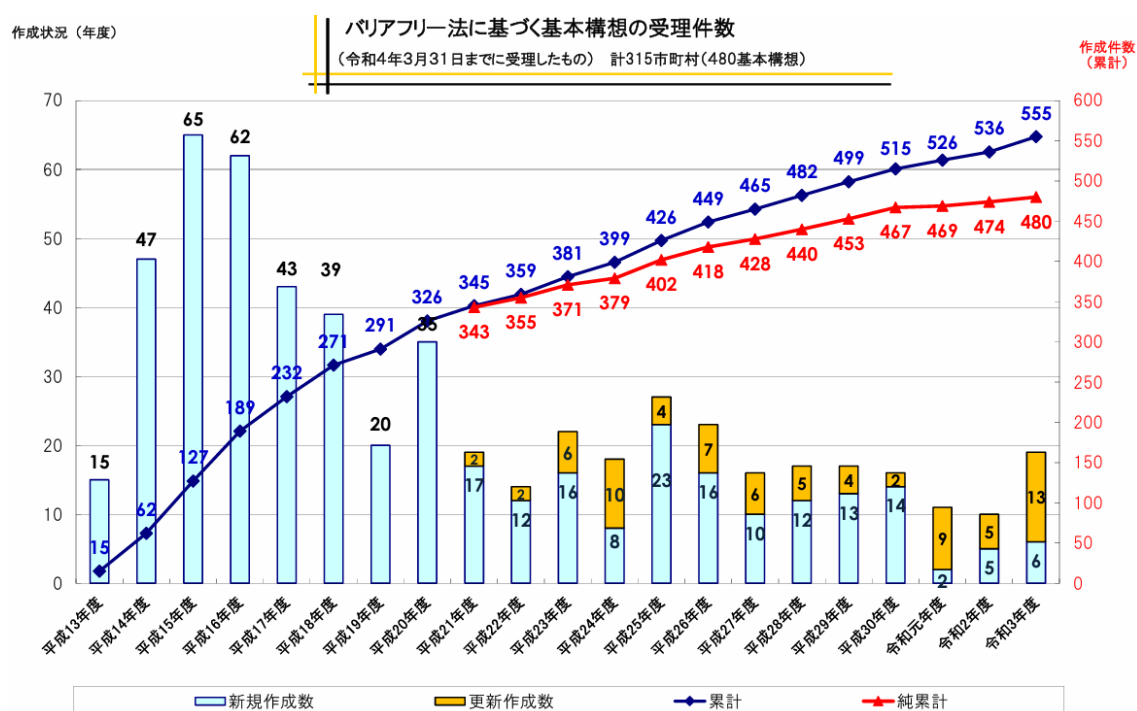
保されることが重要であり、システムの混在により利用者に混乱を来たさないように配慮し、特に安全性に関しては、利用者個人の保有する端末によって差が生じないように留意する必要がある。

2. 今後の課題

① バリアフリー基本構想

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）は平成 18 年（2006 年）に策定され、その後何回かの改正が行われて今日に至っている（最終改正：令和 2 年 5 月）。バリアフリー法においては、市区町村は、国が定める基本方針に基づき、単独でまたは共同して、当該市区町村の区域内の旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区について、移動等円滑化の促進に関する方針（移動等円滑化促進方針）または移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（移動等円滑化基本構想、単に基本構想ということが多い）を作成するよう努めるものとされている。

バリアフリー法が施行されてから今日でおよそ半世紀になるが、いまだに先述したように「鉄軌道のバリアフリー化推進の目指すべき方向」の 1 つに「基本構想策定の推進」が上げられている。令和 4 年（2022 年）3 月 31 日まで国土交通省が受理した策定件数は、下図のように 315 市区町村、480 基本構想）にとどまっている。



これを都内の市区町村でみると、右表のとおりである。区部では 21 区であり、未策定区は中央区、江戸川区である。多摩地区の市部は 10 市であり、多摩地域で最も乗降客の多い立川駅（乗降客数の多い駅ランキング 50：CSV データダウンロードにとる）を有する立川市や、中央線の国立市などは未策定である。また京王線、小田急線、多摩モノレールの駅のある多摩市も未策定である。

今回の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」を機に、難しい課題があるにしても策定に向けた検討をすすめるべきではないかと考える。

② エレベーターなど

エレベーター設置は随分すんできた実感する。かつて地下鉄江戸線が開通し（2000 年の開通）、全駅にエレベーターが設置された時は画期的な出来事であった。このことによって、車椅子利用者の行動範囲が大幅に拡大したことは記憶に新しい。

ただ大江戸線は、設計当初はエレベーター設置計画がなかったため、設置個所が不便なところにあり、利用者には不便を強いている。それでも画期的だったことに変わりはない。大江戸線の開通から 25 年を経た現在は、理想的なたちも多くなってきた。それは 3 点セットと言われる、階段、エレベーター、エスカレーターが 1 か所に集約された形態である。

エレベーター設置の増加は、この 4 半世紀の民鉄の高架化がすすんだことも 1 つの要因として上げられる。鉄道の高架化（連続立体事業）には反対意見もあるが、ことバリアフリー化においては歓迎されるとだと思われる。しかし今後は、基本構想策定などを通じて、鉄道事業者、道路管理者、地元自治体のみならず、周辺住民や駅利用者どの参加のもとで合意形成を基本に置いた検討が望まれる。

③ プラットホームとホームドア

ホームドアの設置も少しずつすすんできた。J R 各社と首都圏の大手民鉄、および地下鉄 10 社の設置状況を国土交通省の調査結果から抜粋した資料を次ページに掲載した（全体の調査結果は参考資料で）。

この調査結果をみると、J R 東日本は 7.3%にとどまっているが、大手民鉄は平均では 11.3%とようやく 1 割をこえた。京王線 19.2%、小田急線 16.5%と平均よりはすすんで

東京都	千代田区
	港区
	新宿区
	文京区
	台東区
	墨田区
	江東区
	品川区
	目黒区
	大田区
	世田谷区
	中野区
	杉並区
	豊島区
	北区
	荒川区
	板橋区
	練馬区
	足立区
	葛飾区
	渋谷区
	八王子市
	武蔵野市
	三鷹市
	府中市
	調布市
	町田市
	小金井市
	日野市
	羽村市
	国分寺市

令和５年度末 鉄軌道駅におけるホームドアの整備状況について

事業者名	総駅数	ホームドア 整備駅数	1日当たりの 平均利用者 数が10万人 以上の駅数	1日当たりの 平均利用者 数が10万人 以上の駅の ホームドア 整備駅数	総番線数	ホームドア 整備番線数	1日当たりの 平均利用者 数が10万人 以上の駅の 番線数	1日当たりの 平均利用者 数が10万人 以上の駅の ホームドア 整備番線数
JR北海道	329	3	1	0	709	6	10	0
JR東日本	1,608	119	87	54	3,607	264	442	128
JR東海	403	8	5	4	881	34	40	21
JR西日本	1,147	29	12	10	2,499	76	108	33
JR四国	259	0	0	0	479	0	0	0
JR九州	560	23	1	0	1,187	58	9	0
JR旅客会社6社 小計	4,306	182	106	68	9,362	438	609	182
東武鉄道	201	17	10	7	490	49	37	23
西武鉄道	91	6	6	6	236	22	25	22
京成電鉄	65	4	1	1	166	16	4	4
京王電鉄	69	11	5	5	172	33	20	18
小田急電鉄	70	10	11	6	194	32	51	24
東急電鉄	88	67	14	13	225	173	55	46
京浜急行電鉄	72	14	5	4	173	39	18	12
相模鉄道	27	24	4	3	72	66	14	12
札幌市交通局	46	46	2	2	99	99	10	10
仙台市交通局	29	29	1	1	60	60	4	4
東京都交通局	94	94	4	4	210	210	12	12
東京地下鉄	139	127	33	32	358	330	119	113
横浜市交通局	40	40	1	1	88	88	2	2
名古屋市交通局	85	71	3	3	198	158	12	12
京都市交通局	31	20	3	3	68	44	8	8
大阪市高速電気軌道	100	71	10	10	254	166	35	27
神戸市交通局	26	17	1	1	63	39	2	2
福岡市交通局	36	36	2	2	79	79	6	6

いる。特筆すべきは地下鉄で、札幌市、仙台市、東京都交通局、横浜市、福岡市の各地下鉄は設置率 100%を達成している。その他の地下鉄も民鉄各社より大幅にすすんでいる。

プラットホームの課題は、曲線プラットホームの隙間である。曲線プラットホーム（私がよく利用する駅は、例えば京王線下高井戸やＪＲ南武線分倍河原などがあるが、曲線を直線に変えることや、駅を移転することは不可能である。それはＪＲ山手線を思い浮かべればすぐに分かることである。

「鉄軌道における令和８～12 年度の整備目標（案）」では 4,000 番線を整備することを目標に、「1 番線あたり 1 箇所以上段差・隙間の目安値を満たす」としているものの、この「目安値を満たす箇所を乗車駅・降車駅で揃えること、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」とせざるをえないのが現状である。

現在、車いす乗車の人が出た場合、降車駅に連絡して対応を図る鉄道事業者もある。視覚障害者が乗車する時にも同じような対応をすべきではないだろうか。

④ 案内表示と情報提供

課題は災害時などの緊急時である。駅やホームなどでは視覚障害者への対応が、車内では聴覚障害者への対応が課題である。これらは「鉄軌道のバリアフリー化推進の目指すべき方向」でも触れられている。課題は、「音声に加えて視覚的にも十分な情報提供を行う」などが示されているが、やはり次項の「心のバリアフリー」だと考える。すなわち、地域の人々の協力や、鉄道利用者の協力である。

鉄道各社も、日頃から「心のバリアフリー」のPRを心がけてもらいたい。

⑤ 心のバリアフリー

バリアフリーの課題は、かねてより3つあるとされてきた。それは①物理的なバリア、②制度的なバリア、③心理的なバリア、である。

物理的なバリアは分かりやすい、制度的なバリアとは、公営住宅に一人暮らしの高齢者や障害者に入居基準を設けて排除するようなことであった。しかし最近では制度的に排除するような入居基準はなくなっている。しかし、高齢者や障害者の入居を断る大家は後をたない。居住支援の必要な所以である。

「鉄軌道のバリアフリー化推進の目指すべき方向」においても、「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」が謳われ、『エレベーターやバリアフリースイレー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。』としている。

しかし、「優先利用の席」に若者が悠然と座る光景はまだまだ多い。私がこれまでお付き合いしてきた障害者の皆さんは、「ありがとう」と言わなくても自宅から目的地まで行けることが理想だと言っていたし、今でもそうである。まさに、「心のバリアフリー」とは、「ありがとう」と言わなくても済む社会の実現である。かく言う私も、電車で席を譲られることがあるようになった。しかし私も「ありがとう」と言ってしまう。「心のバリアフリー」の実現はまだまだ課題がある。

▽ ▽ ▽

課題は鉄軌道における令和8～12年度の整備目標（案）のポイントや、鉄軌道のバリアフリー化推進の目指すべき方向で示されているように、まさに「限りなく」ある。しかも地方と大都市では課題も異なる。また大都市でも、たとえば東京の青梅線の青梅駅と終点・奥多摩駅の間にある11駅は、すべて無人駅である。また23区にある東武大師線の大師前駅も無人駅である。

したがって、たとえばバリアフリー化の取り組み事例なども参考になる。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サイトもある。

<バリアフリー整備ガイドライン事例集>

この事例集は旅客節編と車両等編に分かれている。たとえば車両等編は以下の検索画面によって検索できるようになっている。(なおこの事例集は、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団バリアフリー推進部が作成している)

■ ガイドラインの項目から探す	🔍 キーワードから探す					
項目①						
指定なし	鉄軌道	バス	タクシー	航空機	旅客船	高齢者・障害者等の主な特性
項目②						
指定なし	通勤型（短距離）鉄道・地下鉄	都市間鉄道	軌道車両・低床式軌道車両	その他鉄道		

自ら住む地域の課題、通勤・通学するバス、電車等の課題等を洗い出し、課題を考えきっかけにしたいものである。

<参考資料>

- 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～ 本文
(令和7年3月11日)

<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001872768.pdf>

同 概要

<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001872768.pdf>

同 参考資料

<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001872769.pdf>

- 鉄軌道における駅や車両のバリアフリー化の進捗状況～令和5年度末の調査結果概要～
令和5年度末 鉄軌道の移動等円滑化に関する実績の調査結果概要
国土交通省 プレスリリース 令和6年12月24日 鉄道局技術企画課

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001853199.pdf>

- バリアフリー整備ガイドライン

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000001.html

- バリアフリー整備ガイドライン事例集

<https://www.ecomo.or.jp/barrierfree/guideline/bfgl/>