

見える化改革 報告書 「交通政策」

平成30年10月17日
都市整備局

報告書要旨「交通政策」

本ユニットでは、東京における鉄道の役割の大きさ、高齢社会の進展や訪都旅行者数の増加に着目し、今後「誰もが安心して快適に移動できる環境を整えること」が不可欠であるため、鉄道駅バリアフリーのうち、エレベーター及びホームドアについて分析を行った。

対象	現状	課題	取組の方向性
<p>駅構内での円滑な移動環境の整備 (エレベーター整備)</p>	<p>1ルート整備 ほぼ完成 ↓ 複数ルート・乗換ルート整備へ</p>	<p>①膨大な整備箇所 ・都内には多数の駅が存在</p> <p>②調整の困難さ ・新たな用地の確保 ・限られた空間での整備 ・新たな空間確保の必要性 ・他社路線との調整</p>	<p>①優先整備に向けた考え方を整理 ・エレベーターの複数ルートおよびホームドアの優先整備に向け指標を設定し、優先順位を決定するなど、優先整備の考え方を検討</p> <p>②事業促進及び情報共有の場の設定 ・関係者による「エレベーターとホームドア情報連絡会」を定期的で開催し、鉄道事業者の整備意向や区市町を通して駅利用者ニーズを把握し、優先整備の考え方を整理</p> <p>③区市町及び鉄道事業者の負担軽減 ・国に対し、「優先整備に向けた考え方」に沿った国費配分を要請 ・都費の効果的な投入の検討</p>
<p>ホームにおける安全性の向上 (ホームドア整備)</p>	<p>主要駅・オリ関連駅における整備 ↓ 都内各駅へのホームドア整備の推進</p>	<p>①膨大な整備箇所 ・未整備率約67%</p> <p>②高い整備コスト ・1駅あたり約10億円かかる事例も存在 ・ドア位置の異なる車両への対応</p>	

鉄道駅におけるバリアフリー環境の充実

目次

序章 都における交通政策

- 1 道路
- 2 航空
- 3 鉄道
- 4 本ユニットにおける分析

(鉄道駅バリアフリー)

第1章 現状

- 0 鉄道駅バリアフリーとは
- 1 鉄道駅バリアフリーのこれまで
- 2 都の取組
- 3 整備状況

第2章 検証・課題の抽出

第3章 今後の方向性

- 1 鉄道駅バリアフリーのロードマップ

参考資料

序章 都における交通政策

都は、国際競争力と災害対応力の強化を図るため、空港・道路・鉄道などのインフラ整備や老朽化対策、鉄道ネットワーク等の都市交通政策の推進に取り組んでいる。



① 道路

- 1 都市計画道路等の整備促進 等
- 2 三環状道路の充実・強化
- 3 ターミナル駅周辺等の都市基盤の整備・再編

② 航空

- 1 羽田空港の機能強化と国際化
- 2 羽田空港の跡地計画の具体化に向けた調整

③ 鉄道

- 1 鉄道ネットワーク整備の推進
- 2 時差Biz（快適通勤ムーブメント）
- 3 連続立体交差事業の推進
- 4 鉄道駅のバリアフリー化の推進

その他
（総合都市交通体系調査・舟運の活性化・観光バスの駐車場対策）

予算 都市基盤整備費

約19億円

- ・東京の都市計画道路網の検討調査
- ・外環に係わるまちづくりに関する調査
- ・高速道路ネットワークの計画検討に関する調査

約0.3億円

- ・東京における航空機能に関する調査

約91億円

- ・広域交通ネットワーク形成等に関する調査
- ・広域交通の快適な利用に関する実施運営等業務
- ・都市高速鉄道建設助成等
- ・鉄道施設安全対策事業
- ・区施行連続立体交差事業費補助
- ・鉄道駅バリアフリー推進事業

人員 都市基盤部

街路計画課(26)

- ・区部街路計画総括担当
- ・区部街路計画担当
- ・多摩街路計画担当
- ・訴訟担当
- ・街路計画調整担当
- ・道路環境担当
- ・高速道路担当
- ・外かく環状道路担当

交通企画課(34)

- ・航空総括担当
- ・航空担当

- ・事業調整担当
- ・企画担当
- ・快適通勤担当
- ・交通施設担当
- ・交通計画調整担当
- ・調査担当
- ・交通プロジェクト担当

調整課(19)

- ・指導担当

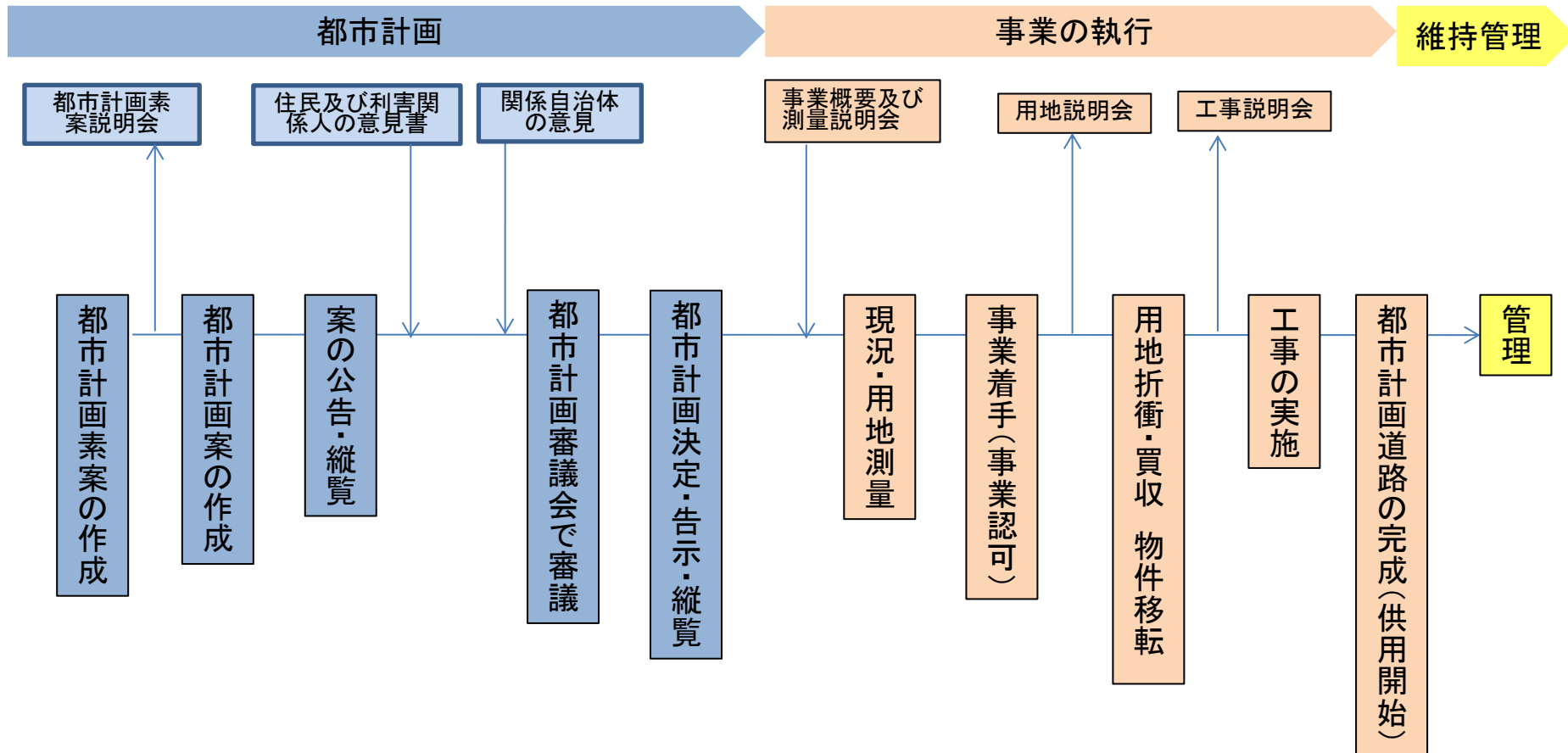
序章 都における交通政策

1 道路

1 道路

道路は、都市活動及び都市生活を支える基幹的な都市施設であり、都においては、約3,210kmの都市計画道路を決定している。

<一般的な都市計画道路事業の流れ>



《都市計画の決定・変更の流れ》

《事業実施の流れ》

1 道路

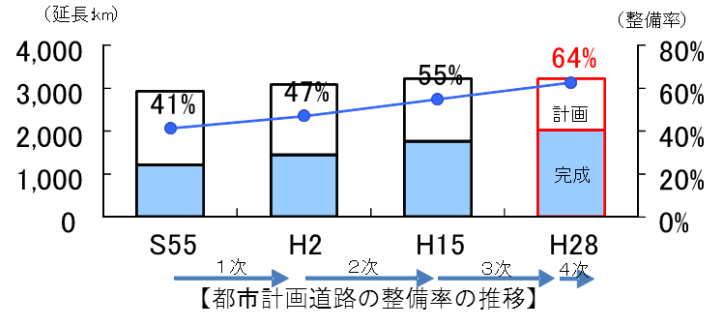
1-1 都市計画道路等の整備促進 等

都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、おおむね10年間で着手する路線を示した事業化計画をこれまで4回策定している。現在は、第四次事業化計画(平成28年3月)に基づき整備推進を図っている。また、これまでも都市計画道路の必要性の検証を行い、適宜、計画の見直しを行ってきた。

【事業化計画に基づくこれまでの整備】

		第一次	第二次	第三次	第四次
策定年	区部	昭和56年	平成3年	平成16年	平成28年
	多摩	平成元年	平成8年	平成18年	
計画終了時 完成延長		1,492km	1,761km	1,987km	—

【都市計画道路の整備率の推移】



【都市計画道路ネットワークの形成経緯(区部)】

昭和55年度末

平成25年度末



第一次～第三次事業化計画に基づいた都市計画道路ネットワークの形成



第四次事業化計画の策定及び整備推進

※昭和55年度末時点の完成箇所を黒色で、その後、事業完了(完成)した箇所を、赤色で着色

1 道路

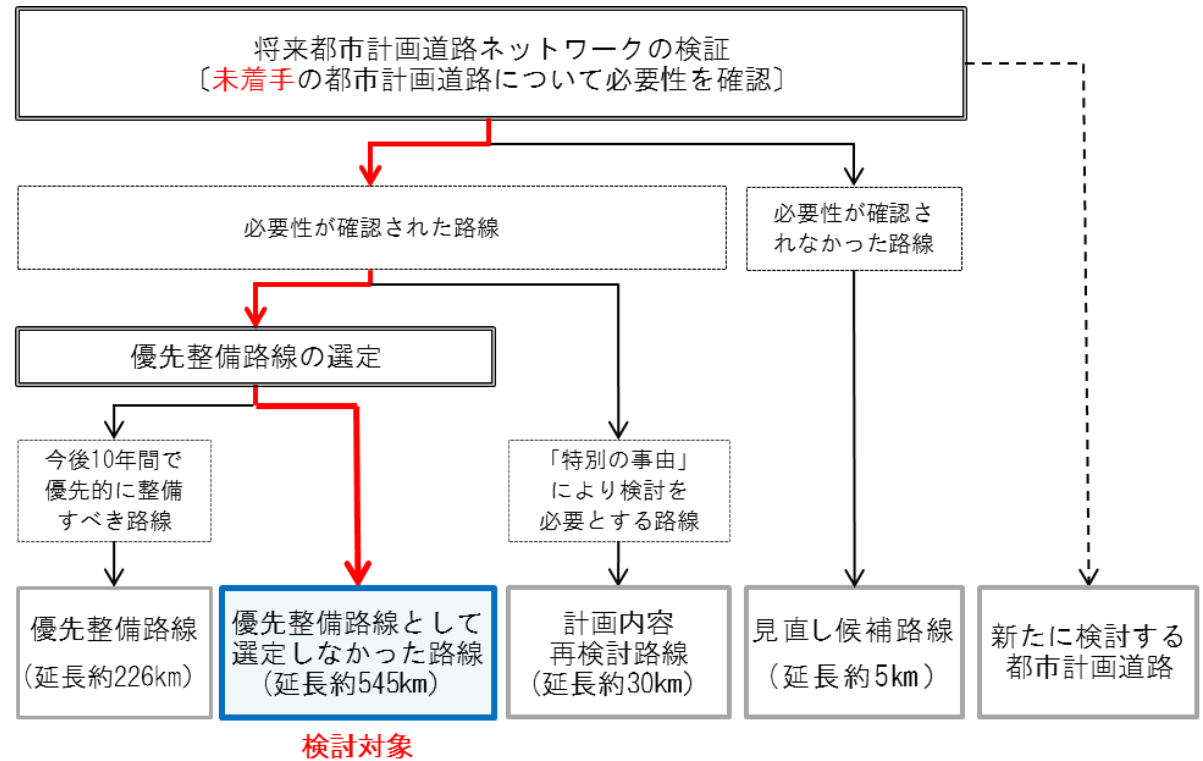
1-1 都市計画道路等の整備促進 等

「東京における都市計画道路の在り方に関する検討」

都市計画道路については、これまでも必要性の検証を行い、適宜、計画の見直しを行ってきた。しかし、東京を取り巻く社会経済情勢や道路に対する都民ニーズは、日々変化し、そして多様化しているため、都市計画道路の検証を不断に行っていく必要がある。そのため、現在、以下の道路を対象に、都市計画道路の在り方について調査検討を進めている。

< 検討対象 >

第四次事業化計画における将来都市計画道路ネットワーク検証で必要性が確認された路線のうち、優先整備路線として選定しなかった未着手の都市計画道路

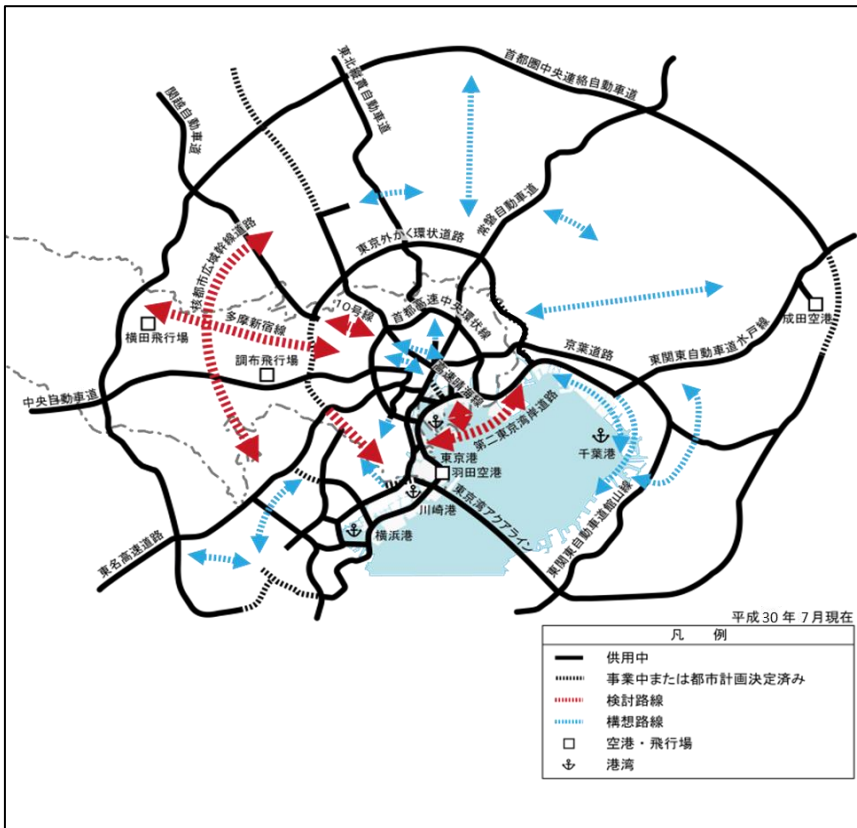


今後、さらに都と区市町とが協働で検討を進め、平成30年度末を目途に「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を策定する予定。

1 道路

1-2 三環状道路の充実・強化

①首都高速中央環状線(中央環状線)、②東京外かく環状道路(外環道)、③首都圏中央連絡自動車道(圏央道)から成る首都圏三環状道路は、交通渋滞解消や環境改善、防災機能向上、観光・企業活動の活性化等、非常に高いストック効果の発現が期待される。



①中央環状線

平成27年3月全線開通

③圏央道

平成29年2月に茨城県区間が全線開通
(東名高速から東関東道までの6つの高速道路が結ばれた)

②外環道

- ・大泉JCT～三郷南IC間:供用中
- ・三郷南IC～東関東道間:平成30年6月開通
- ・関越道～東名高速間:事業中

▶都は、国及び高速道路会社に対して安全を最優先に工事を進めながら、早期に開通することを求めていく

- ・東名高速～湾岸道路間:平成28年2月、国土交通省、都及び川崎市の3者を構成員とする計画検討協議会が設立された

▶今後、関係機関とともに、計画の早期具体化に向けた検討を進めていく。

1 道路

1-3 ターミナル駅周辺等の都市基盤の整備・再編

拠点駅周辺において、交通基盤を充実・強化するとともに、多様な主体の参加と連携により、国際都市に相応しい魅力とにぎわいを備えた都市づくりを展開

池袋駅

都市計画道路の整備や駅施設及び周辺市街地の再編を契機に、駅前広場、東西連絡通路等を整備し、回遊性・利便性の高い歩行者中心のまちに都市構造を転換するとともに、商業・業務・文化・芸術機能等が集積する国際アートカルチャー拠点を形成

【東京駅】

丸の内口・八重洲口駅前広場等の整備により首都にふさわしい風格のある景観の形成を図る。丸の内側と八重洲側を結ぶ東西自由通路の整備を推進し、駅利用者や来訪者の回遊性を向上する。

新宿駅

新宿交通結節点整備では、点在していたバスターミナルの集約により、各交通機関の利用しやすく、分かりやすい乗継を実現。また、東西自由通路の整備や駅前広場等の再編等により、国際的な賑わいと交流を創造する歩行者中心の回遊性の高いまちづくりを推進。

【渋谷駅】

渋谷駅の機能更新と再編、駅前広場や道路などの公共施設の再編・拡充に合わせ、駅ビル等の再開発を一体的に行うことにより、限られた空間に多様な機能を集積し、世界に開かれた生活文化の発信拠点を形成

【品川駅】

羽田空港に近接し、リニア中央新幹線の始発駅となるなど、国内外への広域アクセスに優れた立地特性を生かし、新駅設置や駅周辺道路などの基盤整備により、駅周辺の大規模低未利用地を活用した最先端のビジネス環境の形成を図り、国際交流拠点到にふさわしいまちづくりを推進。

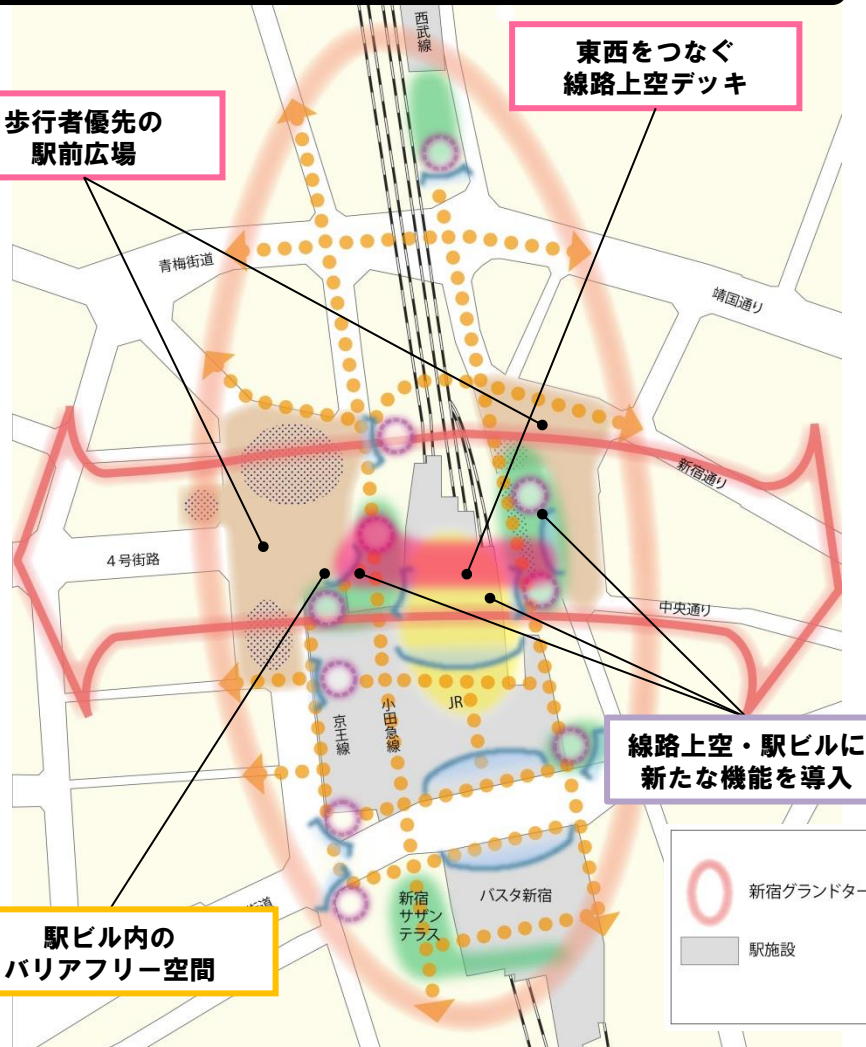
特定都市再生緊急整備地域

1 道路

1-3 ターミナル駅周辺等の都市基盤の整備・再編 【例:新宿駅】

更新期を迎えた駅ビルの建替えを契機として、敷地の整序を行いながら、駅、駅前広場、駅ビル等を一体的に再編し、交流・連携・挑戦が生まれる国際交流拠点形成する。

新宿グランドターミナルの再編イメージ



スケジュール

2015年度	新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン（新宿区）
2016年度	2040年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について 答申（東京都都市計画審議会）
2017年度	新宿の新たなまちづくり～2040年代の新宿の拠点づくり～（東京都・新宿区）
	都市づくりのグランドデザイン（東京都）
	新宿の拠点再整備方針（東京都・新宿区）
	都市計画決定（地区計画、駅前広場・通路、土地区画整理事業、都市再生特別地区等）
2020年度～	各種整備事業着手

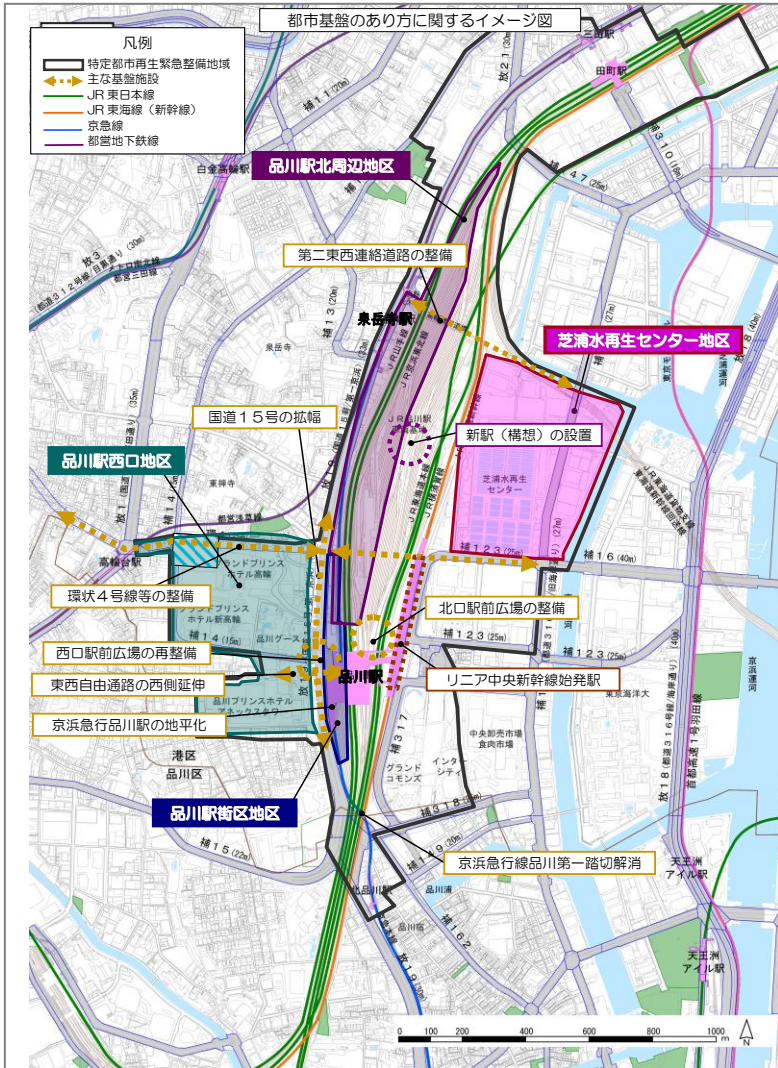


1 道路

1-3 ターミナル駅周辺等の都市基盤の整備・再編 【例:品川駅】

品川駅周辺の基盤整備・まちづくりの概要

都市基盤のあり方に関するイメージ図



検討の経緯

2006年	品川周辺地域都市・居住環境整備基本計画
2007年	品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン
2014年	品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014

品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014

■ 品川駅・田町駅周辺地域の将来像

「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」

【将来像1】

国内外のビジネスパーソンに活力にあふれる最も進んだビジネスのまち

【将来像2】

世界の人々が集い交わる文化・知の交流のまち

【将来像3】

世界に向けた次世代型の環境都市づくりを実現するまち

■ 将来像を実現するための主な事業

- ・ 品川駅再編整備、品川駅駅前広場（西口、北口）の整備
- ・ 新駅の設置
- ・ 京浜急行品川駅の地平整、品川第一踏切解消
- ・ 環状4号線等の整備
- ・ 優先整備地区4地区における開発

序章 都における交通政策

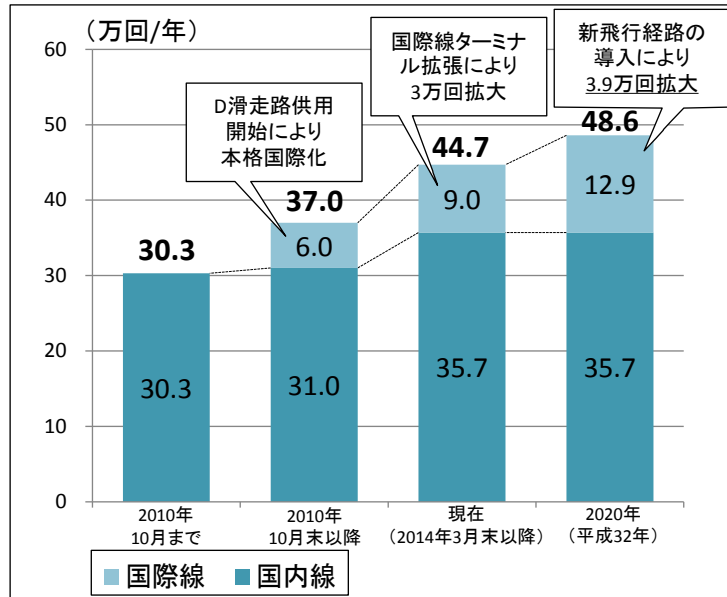
2 航空

2 航空

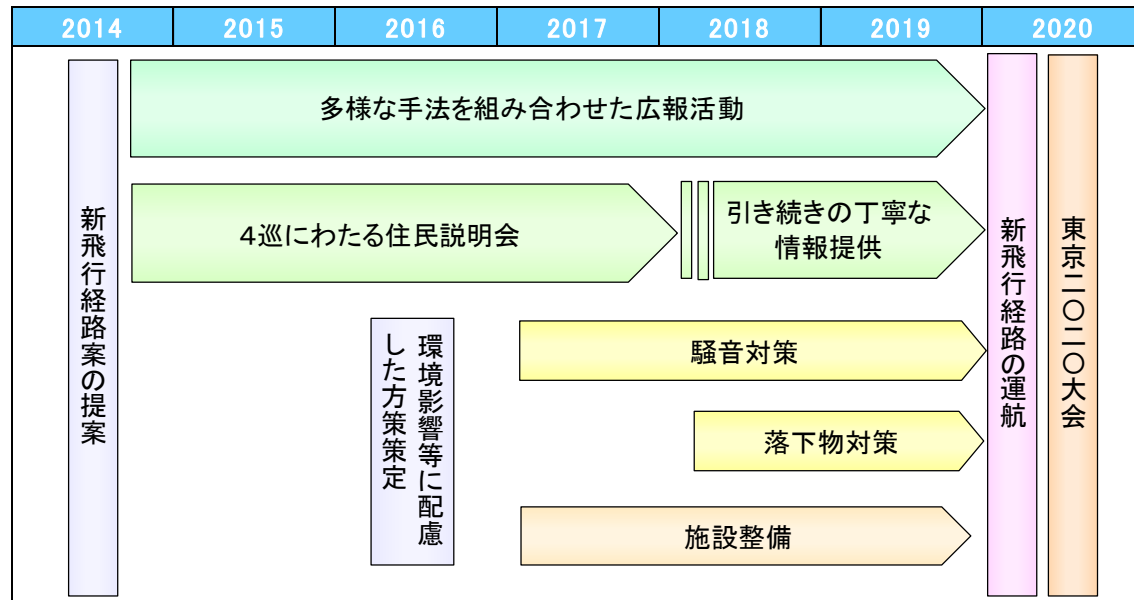
2-1 羽田空港の機能強化と国際化

- 東京の国際競争力の強化に向け、東京2020大会やその後の航空需要に応え、国際便の就航を増やしていくためには、羽田空港の容量の拡大は必要不可欠である。
- 国は、2014年に、飛行経路の見直し等により2020年までに国際線を年間約3.9万回増便することを提案した。
 都はこれに対し、地元への丁寧な情報提供と、騒音・安全対策の取組を求めた上で、2020年までに必要な施設整備や環境対策等を着実に推進していくよう国に対して働きかけている。

<羽田空港処理能力の拡大推移>



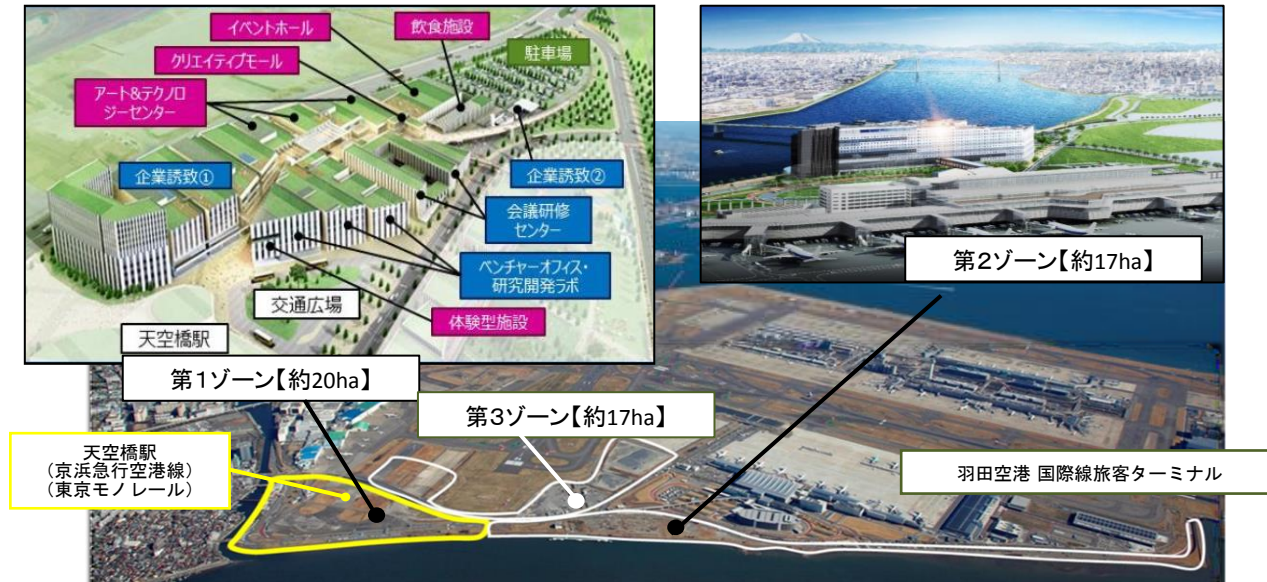
<羽田空港機能強化に向けた取組>



2 航空

2-2 羽田空港の跡地計画の具体化に向けた調整

- ・羽田空港の沖合展開事業により生じた空港跡地について、国、東京都及び地元区で構成する羽田空港移転問題協議会(事務局:東京都)は、平成22年に「羽田空港跡地まちづくり推進計画」を策定
- ・また、平成23年には、跡地(第1ゾーン)が国際戦略総合特区「アジアヘッドクォーター特区」に位置付けられ、平成26年には、大田区等が国家戦略特区に指定された。



【現在の状況】

○第1ゾーン

- ・平成28年10月に(独)都市再生機構が土地区画整理 事業の認可取得。現在、基盤整備工事中。
- ・大田区が平成29年5月に産業交流施設等の整備・運営を行う事業予定者を選定し、平成30年5月に事業契約を締結

○第2ゾーン

- ・国が平成28年6月に宿泊施設等の整備・運営を行う民間事業者を決定。
- ・平成32年度の開業に向けて、民間事業者が平成30年4月から工事着手。

今後とも、推進計画に基づき関係者間の連携の下、平成32年のまちづくりの概成を目指し、取組を推進していく

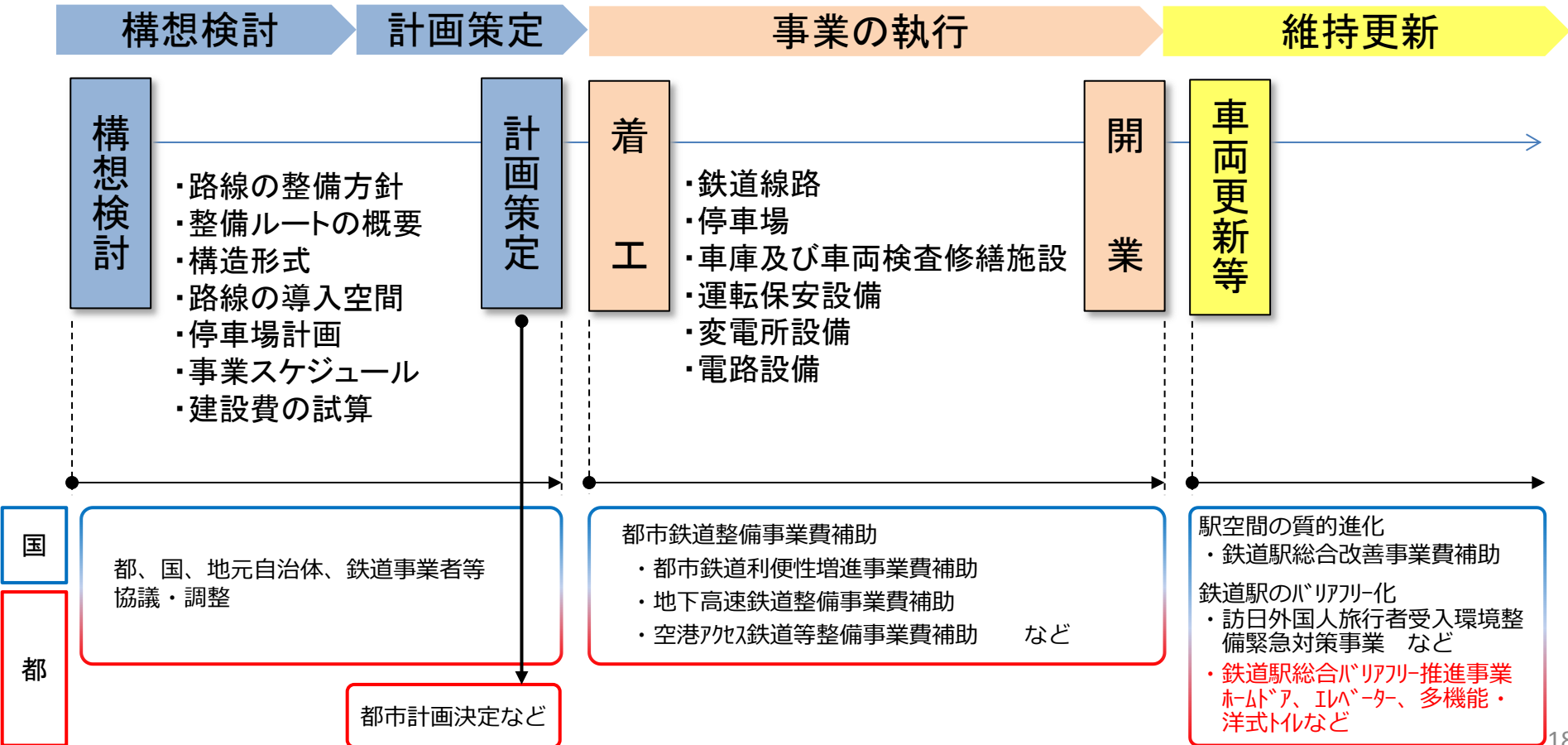
序章 都における交通政策

3 鉄道

3 鉄道

鉄道については、世界に類を見ない高密度で安全なネットワークが構築されている。交通の利便性や快適性を向上させていくためネットワークの充実を図るとともに、公共交通機関のバリアフリー化等に取り組んでいる。

<一般的な鉄道事業の流れ>

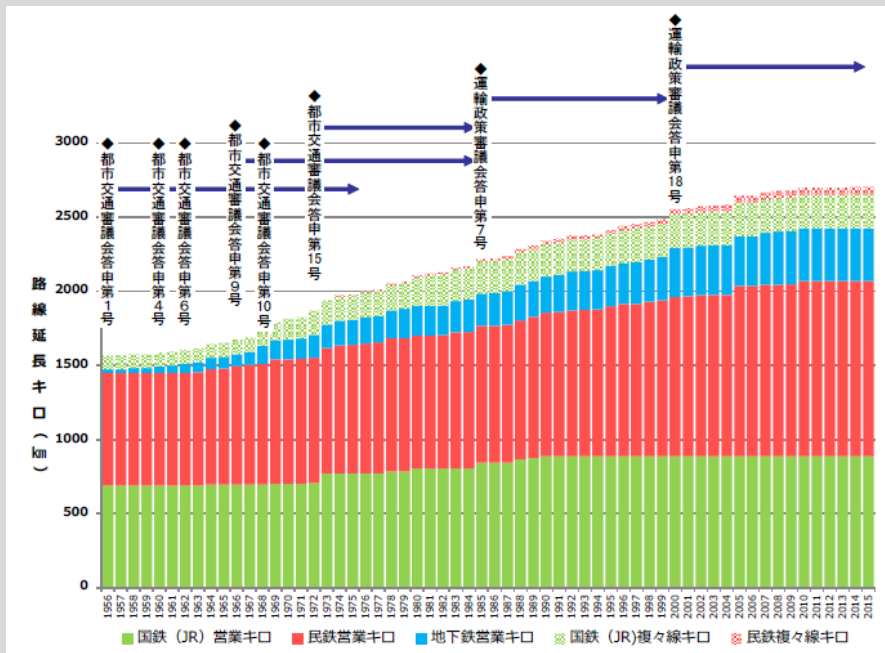


3 鉄道

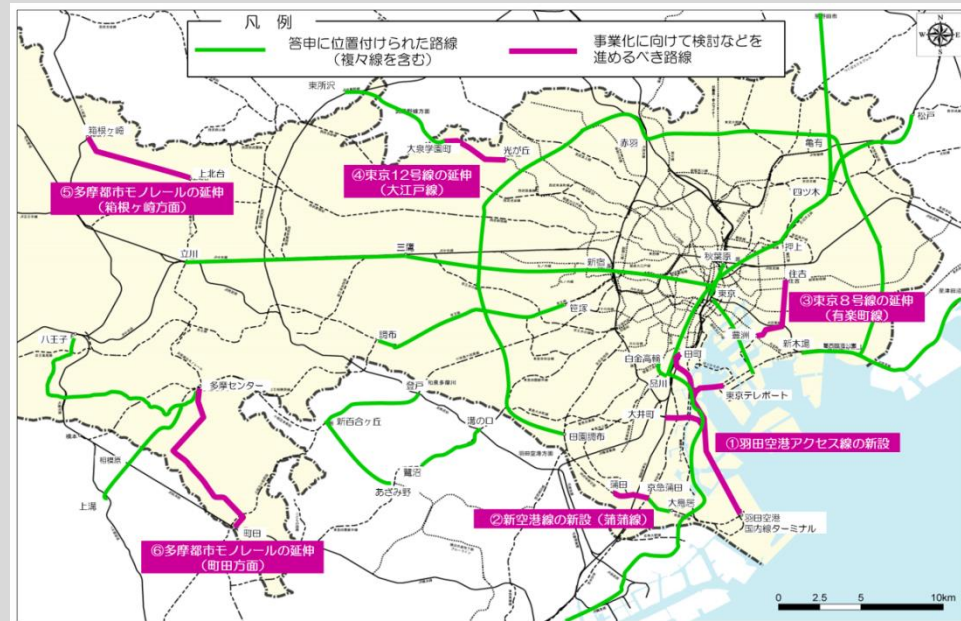
3-1 鉄道ネットワーク整備の推進

東京圏の都市鉄道は、これまで計8回の国の答申に基づき整備が進められてきた。今後、平成28年4月公表の答申(答申198号)で、「事業化に向けて検討などを進めるべき」とされた6路線を中心に、具体化に向け、事業スキーム等検討の深度化を図っていく。

【東京圏の都市鉄道の総延長(複々線を含む。)の推移】



答申198号に基づき、
整備に向けた検討を進めていく



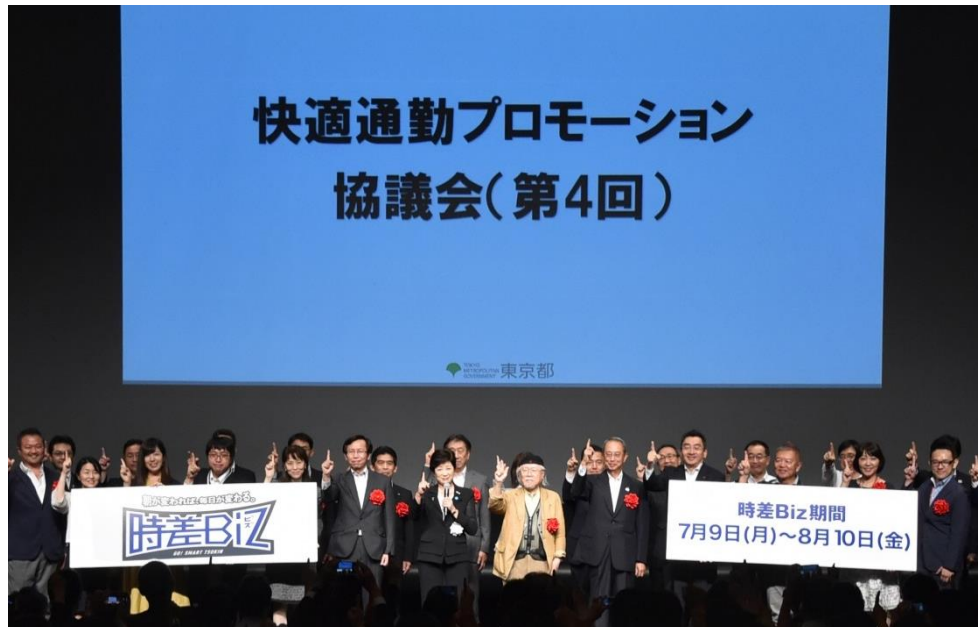
3 鉄道

3-2 快適通勤ムーブメント

- ・東京圏における主要区間のピーク時平均混雑率は163%（平成29年度）となっており、混雑率が180%を超えている路線も複数ある。
- ・都は、平成29年度より、国、鉄道事業者や民間企業と連携し、通勤ラッシュ回避のために通勤時間をずらす「時差Biz」の取組を実施している。

<都の取組>

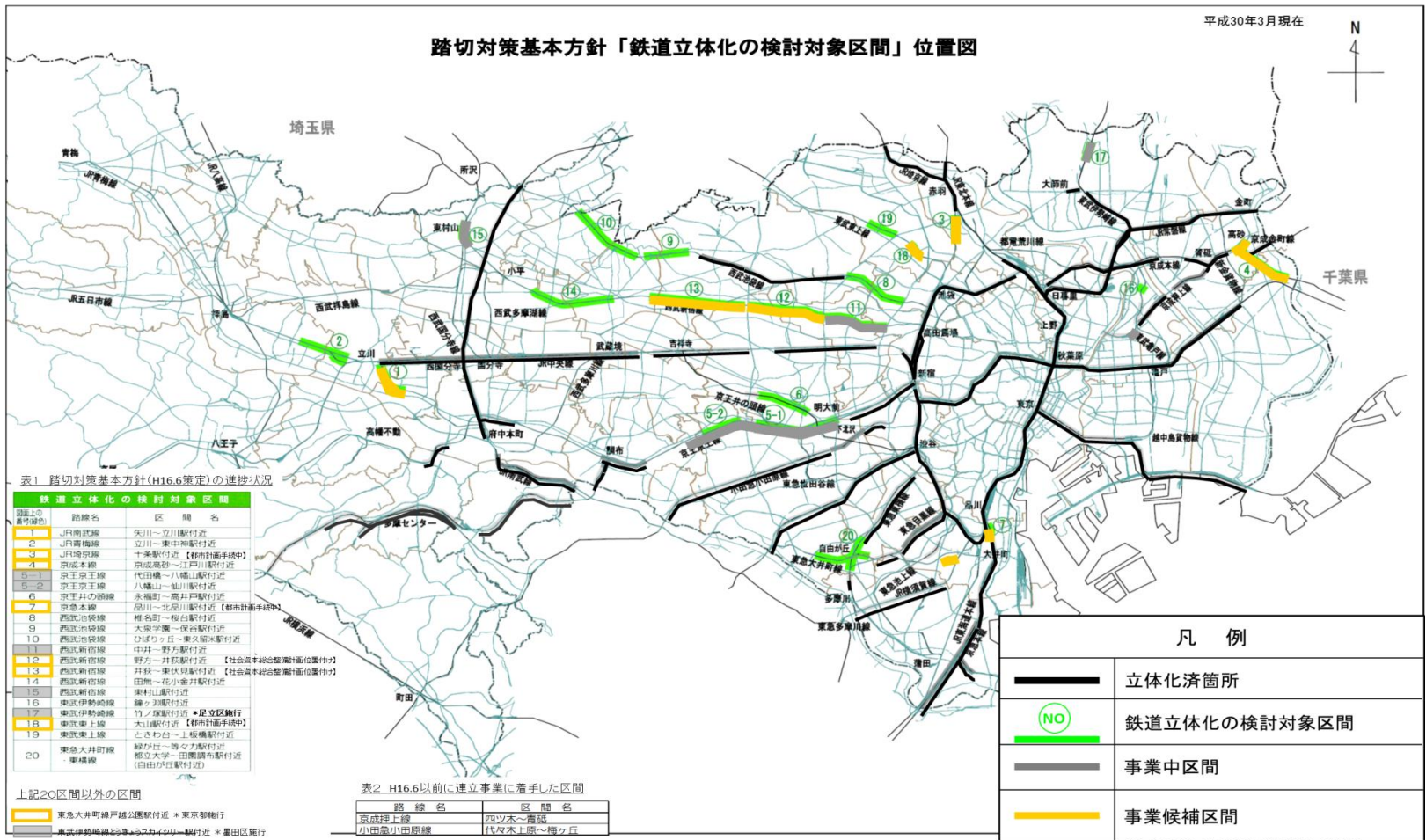
- 2017年度は、時差Bizの実施（2017.7.11～2017.7.25）や快適通勤プロモーション協議会の開催などの取組を通じ、効果として7割の認知度を確認
- 2018年度は、参加企業数1,000社（7月末時点で820社）を目指し、時差Biz実施期間の拡大（夏季:2018.7.9～2018.8.10、冬季にも新規実施）に加え、ポスター・動画等による広報活動の拡充を図るとともに、経済団体等を通じた関連企業への働きかけを実施。



3 鉄道

3-3 連続立体交差事業の推進

- ・都内には、約1,050か所の踏切が存在し、交通渋滞をはじめとした様々な問題が発生しており、東京の魅力向上や国際競争力強化には、踏切問題の早期解消が必要となっている。このため、「踏切対策基本方針」(平成16年)を策定し、重点的かつ計画的に踏切対策の推進に取り組んでいるところである。
- ・連続立体交差事業は、本方針に基づき鉄道の立体化を進めることにより、都市交通の円滑化ばかりでなく、まちづくり及び都市の発展などの面でも、極めて大きな効果が期待できる。



3 鉄道

3-4 鉄道駅のバリアフリー化の推進

- ・高齢者や障害者などの移動や施設利用の利便性、安全性の向上を促進することを目的に制定されたバリアフリー新法に基づく基本方針が平成23年3月に改正され、1日の利用者数が3,000人以上の駅を原則としてバリアフリー化することや、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することが位置付けられるなど、より高い水準の新たなバリアフリー化の目標が設定された。
- ・都も、誰もが安心してまちに出られるようなバリアフリーのまちづくりを進め、東京を安全・安心な都市としていくため、公共交通の要である駅における利用者の円滑な移動や安全性の向上を図る観点から、ホームドアやエレベーター等の整備促進に取り組んでいる。

補助制度の体系

駅のバリアフリー

・ホームドア
・内方線付点状ブロック

・エレベーター
・スロープ
・手すり
・誘導ブロック

トイレ

和式トイレの洋式化

多機能トイレの整備

便房の多機能化



ホームドア(京王新宿駅)



エレベーター(東急渋谷駅)



和式トイレの洋式化

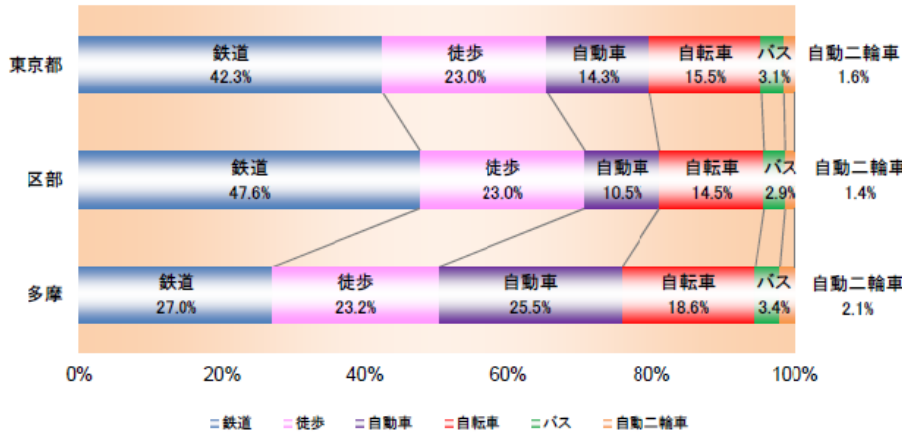
※補助対象: JR・私鉄

序章 都における交通政策

4 本ユニットにおける分析

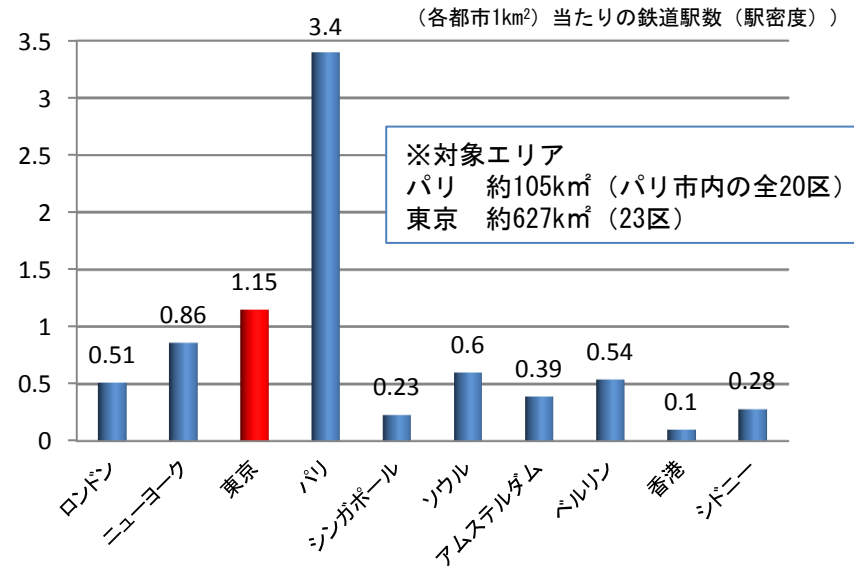
4 本ユニットにおける分析 ～現状から～

① 交通手段別分担率

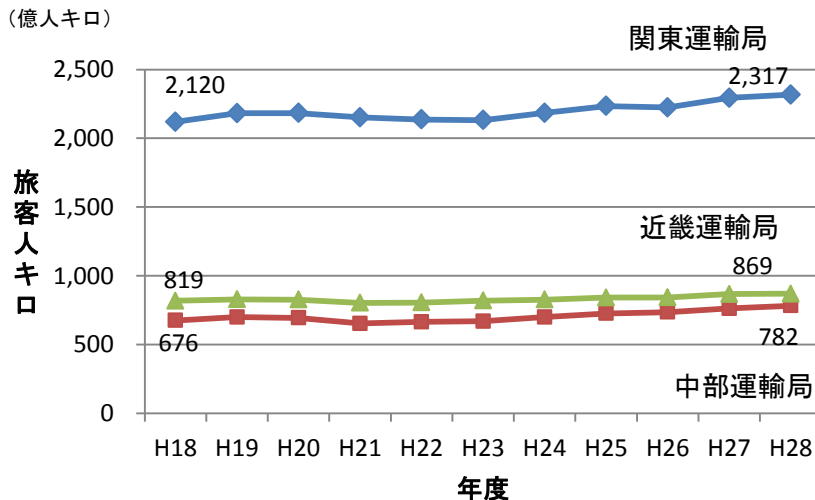


出典:「第五回東京都市圏パーソナリティップ調査(平成22年度)」
東京都市圏交通計画協議会

② 公共交通（鉄道）の駅密度



③ 運輸局別旅客人キロ



- ① 交通手段分担率を見ると、全体の42.3%と鉄道を利用する人が多い
- ② 駅密度は1駅/km²を超え、海外の主要都市と比較しても遜色のないレベルとなっている
- ③ 関東圏内の旅客人キロも他の都市圏に比べて極めて多い(2,317億人キロ)

4 本ユニットにおける分析 ～将来に向けて～

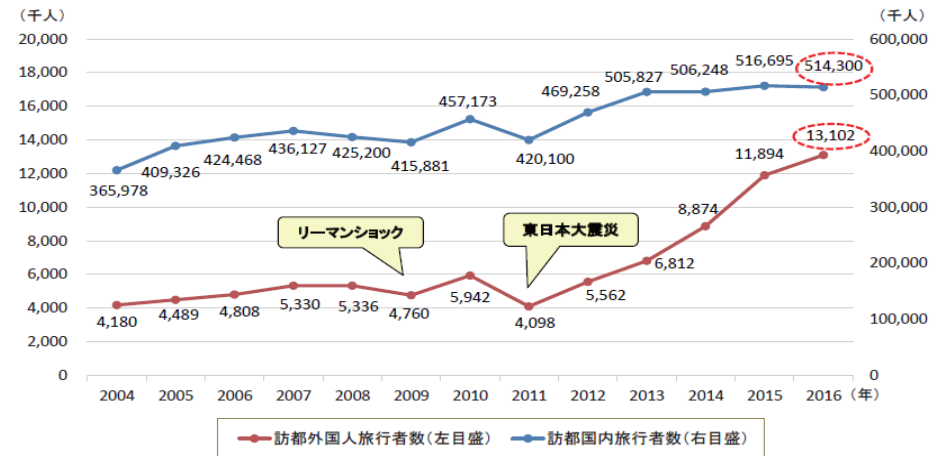
④ 東京都の年齢階級別人口の推移



(備考) 1. 2020年以降は東京都政策企画局による推計
2. 四捨五入や、実績値の総数には年齢不詳を含むことにより、内訳の合計が総数と一致しない場合がある

(資料)「都民ファーストでつくる『新しい東京』～2020年に向けた実行プラン～」(平成28年12月)から作成

⑤ 訪都旅行者数の推移



出典:「東京都観光客数等実態調査」(東京都)

- ④ 2045年には、都民の約3人に1人が高齢者となる時代となり、自らの経験や知識を生かして生涯現役で働いたりボランティア活動へ参加するなど、高齢者が幅広く活躍する社会が到来する。
- ⑤ 訪都旅行者は国内外とも増加し、特に外国人旅行者数は、2016年は過去最高の約1,310万人、2024年には3,000万人を目指している。



○ 東京の都市インフラとして重要な役割を果たす鉄道については、既に世界に誇るべきネットワークが形成されている。
○ 一方で、少子高齢化の進展や人口減少社会の到来、外国人を含む訪都旅行者の増加等、大きな環境変化に対応していくためには、より質の高いネットワークの実現に向けて「誰もが安心して快適に移動できる環境を整えること」が不可欠

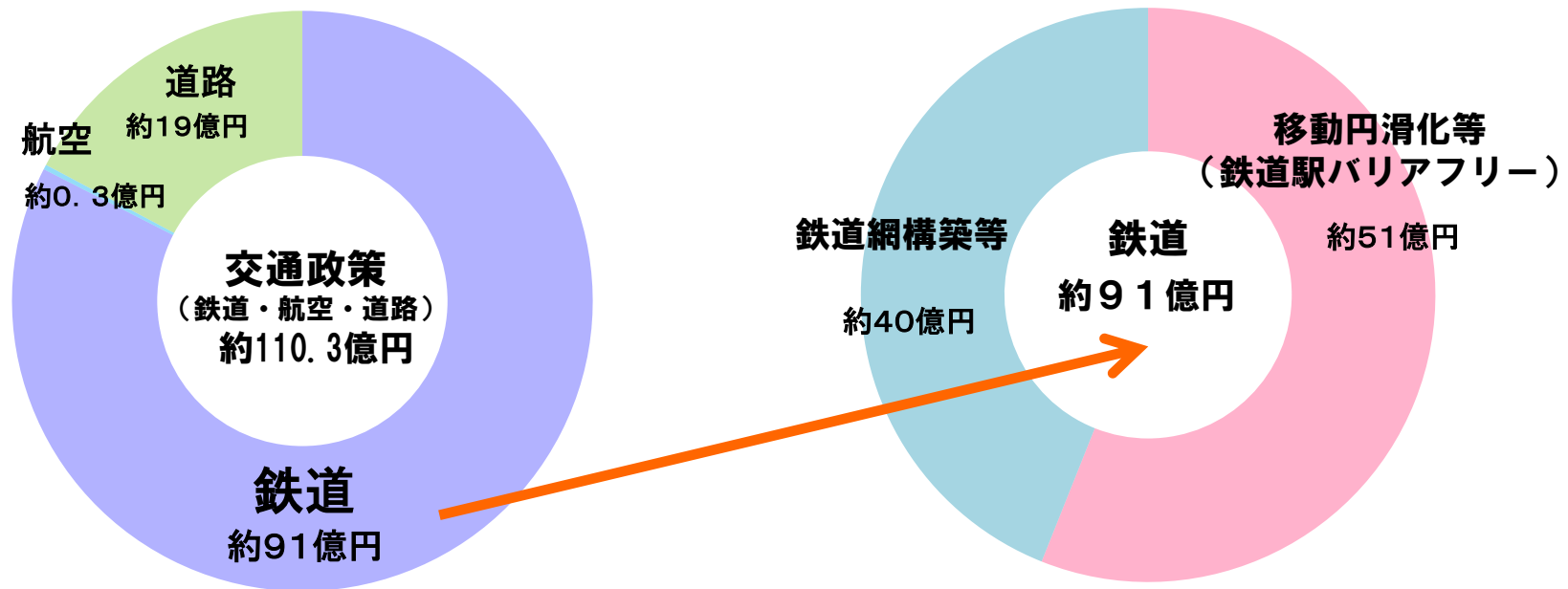
⇓
移動円滑化(鉄道駅のバリアフリー化)

4 本ユニットにおける分析 ～事業規模～

<平成30年度都予算>

○交通政策のうち、全体の約8割が鉄道

○そのうち、移動円滑化等(鉄道駅のバリアフリー)に約51億円を計上し、鉄道予算の5割以上を占めている。



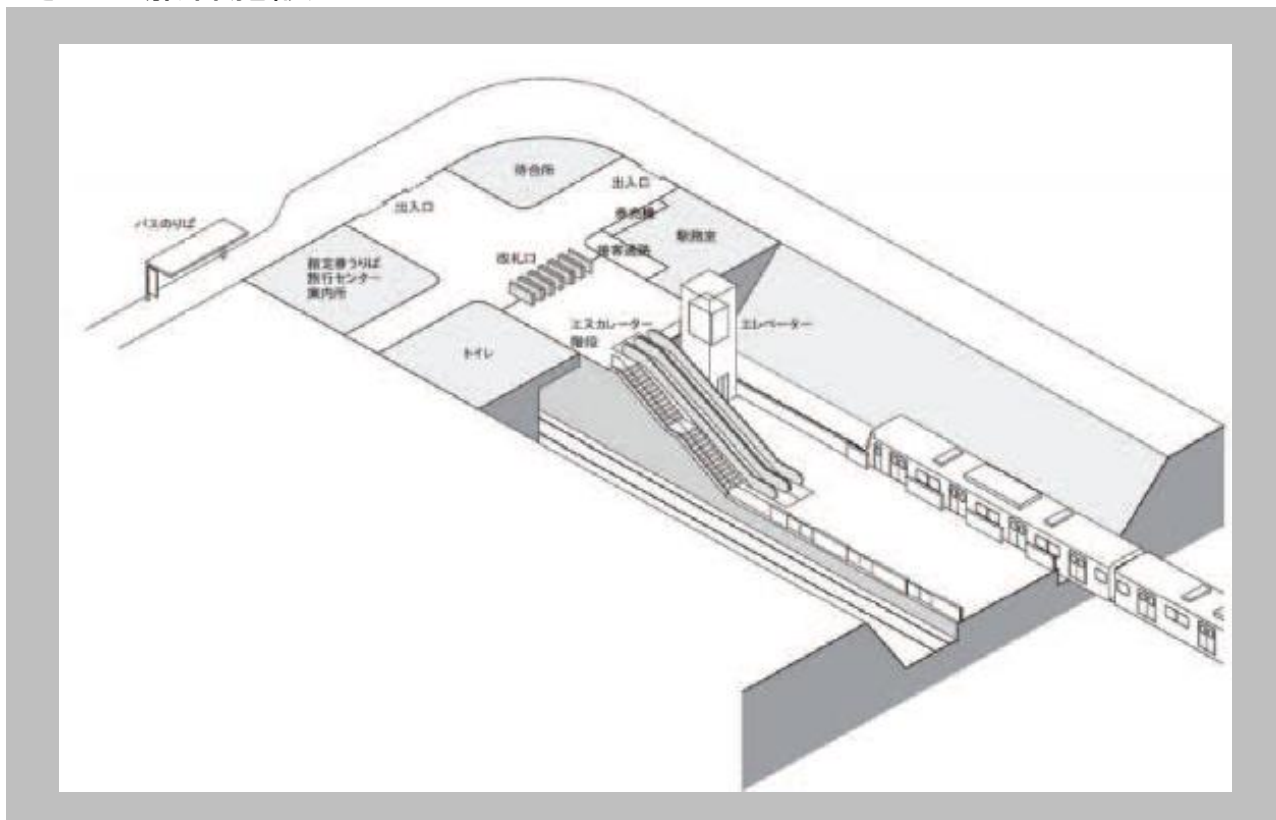
「安心して」・・・ホームにおける安全性の向上
 「快適に」・・・駅構内での円滑な移動環境の整備

鉄道駅バリアフリーについて分析

(鉄道駅バリアフリー)
第1章 現状

第1章-0 鉄道駅バリアフリーとは

＜バリアフリー化された旅客施設のイメージ＞



(例)

- ・道路から段差なく駅に入ることができる
- ・改札口からエレベーター、エスカレーター、階段までの距離がほぼ等距離で、それらを任意に選択できる
- ・駅出入口・改札口・ホーム間の垂直移動において、エレベーターの乗換が上り線・下り線とも一度ですむ
- ・ホームから改札口にいるエレベーター、エスカレーター、階段までの距離がほぼ等距離で、それらを任意に選択できる
- ・ホーム上に可動式ホーム柵などの安全措置が施されている

第1章-0 鉄道駅バリアフリーとは

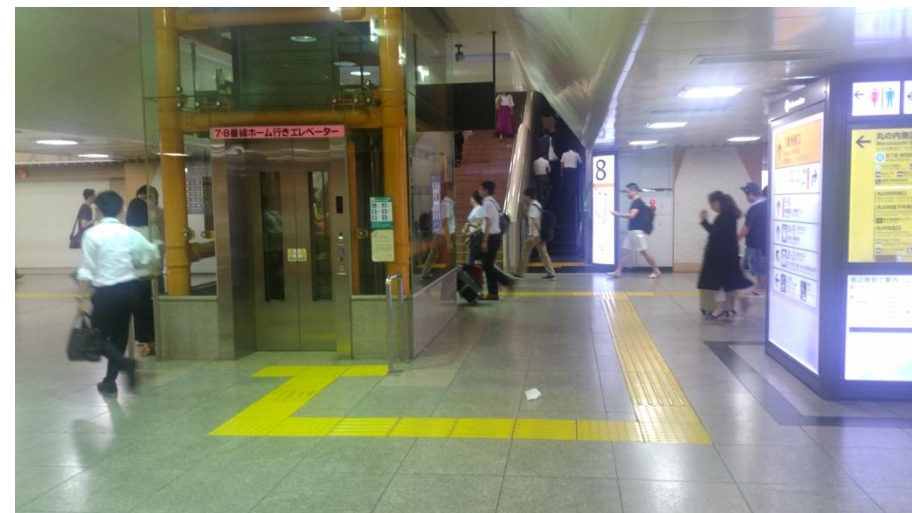
＜バリアフリー化された旅客施設のイメージ例＞ その1

1. 道路から段差なく駅に入ることができる



JR新宿駅

2. 改札口からエレベーター、エスカレーター、階段までの距離がほぼ等距離で、それらを任意に選択できる



JR東京駅

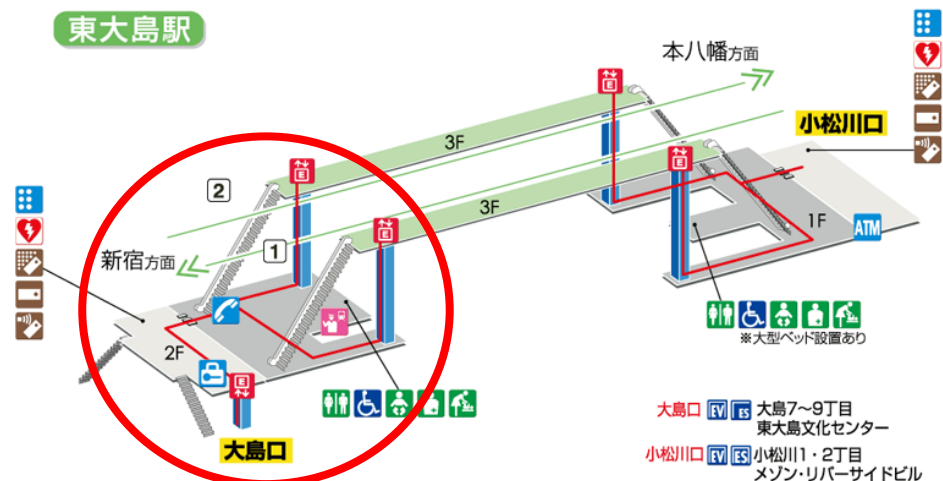
第1章-0 鉄道駅バリアフリーとは

＜バリアフリー化された旅客施設のイメージ例＞ その2

3. 「駅出入口・改札口間」、「改札口・ホーム間」の垂直移動が、上り線・下り線ともそれぞれ一度ですむ

4. ホームから改札口にいるエレベーター、エスカレーター、階段までの距離がほぼ等距離で、それらを任意に選択できる

東大島駅



都営新宿線 東大島駅



京急羽田空港国際線ターミナル駅

第1章-0 鉄道駅バリアフリーとは

＜バリアフリー化された旅客施設のイメージ例＞ その3

5. ホーム上に可動式ホーム柵などの安全措置が施されている



東急自由が丘駅

6. 多機能トイレが整備されている



出典:TOTO HP

第1章—1 鉄道駅バリアフリーのこれまで

都の制度など

- 平成 8年 鉄道駅エレベーター等
整備事業制度要綱・実施要綱制定
- 平成10年 地下高速鉄道整備事業費の補助対象に大規模
改良工事（駅施設のバリアフリー化を含む）を
追加
ハートフル東京推進プラン 策定
- 平成21年 東京都福祉のまちづくり推進計画 策定
- 平成23年 ホーム柵等整備促進事業の試行的実施
（平成25年度まで）
- 平成26年 鉄道駅エレベーター等整備事業が福祉保健局
から事業移管
ホーム柵等整備促進事業の本格実施
- 平成27年 オリンピック・パラリンピック競技大会会場
周辺駅を対象とした、エレベーター等の設置
費用に対する補助を実施
- 平成29年 「東京都まちづくり推進協議会 意見具申」に
おいて、誰もが利用しやすいトイレ（多機能ト
イレ）整備の必要性が示される
- 平成30年 障害者用誘導ブロック、スロープ、手すりに
係る補助を開始
内方線付き点状ブロックに係る補助事業を開始
（共に福祉保健局で実施していた区市町村への
包括補助を当局の個別補助として事業化）
鉄道駅多機能トイレ整備促進事業を開始

国の制度など

- 平成 6年 高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物
の建築の促進に関する法律（ハートビル法）施行
- 平成10年 地下高速鉄道整備事業費の補助対象に大規模
改良工事（駅施設のバリアフリー化を含む）を
追加
- 平成12年 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）施行
- 平成18年 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する
法律（バリアフリー新法）施行
- 平成23年 バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化に関する
基本方針」の改定
- 平成30年 「交通バリアフリー基準※」及び「公共交通機関の移動
等円滑化整備ガイドライン（旅客施設編・車両編）」を
改正
※移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設
備に関する基準を定める省令

第1章-1 鉄道駅バリアフリーのこれまで

「交通バリアフリー基準」及び「公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン(旅客施設編・車両編)」の改正概要(H30.3)

交通バリアフリー基準及びガイドラインの見直しについて

別添

現状

対応の内容

駅等におけるバリアフリールート of 最短化・複数化について

○バリアフリールートが1ルートのみであること等により、高齢者、障害者等が車両等に乗降する際に、著しく長距離・長時間の移動を余儀なくされるケースが存在。
※現行基準:1ルート以上

○バリアフリールートの最短経路化を義務付け【省令】
○大規模な鉄道駅については、バリアフリールートの複数化を義務付け【省令】

乗継ぎルートのバリアフリー化について

○高齢者、障害者等が乗継ぎの際、著しく長距離・長時間の移動を余儀なくされるケースが存在。
※現行基準:規定なし

○乗継ぎルートについてバリアフリー化し、かつ、当該ルートの最短経路化を義務付け【省令】
○別事業者の乗降場との乗継ぎ円滑化も推進【ガイドライン】

エレベーターかごの大きさ等について

○高齢者、障害者等がエレベーターの前で待たされ、エレベーターの利用までに著しく長時間を要するケースが存在。
※現行基準:かごの大きさ11人乗り以上

○旅客施設の利用の状況に応じたエレベーターの複数化・大型化を義務付け【省令】
○エレベーターの大きさを決定する際には、以下の表を参照【ガイドライン】
○障害者、高齢者等の「優先マーク」設置を推進【ガイドライン】



<エレベーターの大きさ>

最大定員【人】	かごの内方幅【cm】	かごの内方奥行き【cm】	備考
11	140	135	
13	160	135	
15	180	150	
17	180	150	Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドラインにおいて推奨とされる整備内容
20	180	170	
20	200	150	
24	200	175	Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドラインにおいて推奨とされる整備内容
	215	160	

必要に応じて上記以上の大きさも考慮。

<優先マークの例>


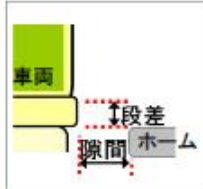



出典: 国交省HP「駅等における移動等円滑化経路の複数化、エレベーターの複数化・大型化、鉄道車両における車椅子スペースの増設等を推進します！」

第1章-1 鉄道駅バリアフリーのこれまで

「交通バリアフリー基準」及び「公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン(旅客施設編・車両編)」の改正概要(H30.3)

交通バリアフリー基準及びガイドラインの見直しについて

現状	対応の内容
<p>トイレのバリアフリー化について</p> <p>○多機能トイレを必要とする方が利用したいときに利用できない。 ※現行基準:1以上の便房を多機能化</p>	<p>○多機能トイレを前提とした規定から、トイレのバリアフリー機能※を複数の便房へ分散配置することができるように規定を見直し【省令】 ※車椅子に対応した広いスペース等、オストメイト</p>
<p>ホームからの転落防止について</p> <p>○視覚障害者のホームからの転落事故を防止していく必要。 ※現行基準:ホームドアが設置されていないホームには点状ブロックを敷設</p>	<p>○鉄道駅ホームの縁端に視覚障害者誘導用ブロックを敷設する際は、内方線付き点状ブロックとすることを義務付け【省令】</p> <p>○ブロックの形状について、JIS規格に統一【省令】</p> 
<p>プラットフォームと鉄道車両床面の段差及び隙間の解消</p> <p>○プラットフォームと車両床面に段差及び隙間があるため、車椅子使用者等が乗降する際には渡り板等が必要となり、駅員等の介助なしに単独で乗降することができないケースがほとんど。 ※現行基準:段差・隙間はできる限り平ら・小さいものであること</p>	<p>○軌道がコンクリート構造であるなど一定の場合において、車椅子使用者が介助なしに単独で乗降できるように段差、隙間を解消することを標準化【ガイドライン】</p> <p>○鉄道の安全を確保しつつ、車椅子使用者等が単独で円滑に乗降できる段差、隙間等の要件等について、平成30年度に専門的な調査研究を実施。その結果を踏まえ、基準及びガイドラインへの反映を改めて検討</p> 
<p>鉄道車両の車椅子スペースについて</p> <p>○新幹線等について、車椅子スペースが満席の場合乗車できないケースや、同スペースが狭く利用しづらいケースが存在。</p> <p>○通勤型車両について、車椅子スペースが不足し、乗りたい列車に乗れない等のケースが存在。 ※現行基準:1列車1箇所以上(参考)「通勤型車両」…つり革等を用いた乗車が想定されている車両。</p>	<p>○車椅子スペースを現行の1列車1箇所以上から、1列車2箇所以上とすることを義務付け【省令】 ※併せて、車椅子スペースについて、大きさ及び他の旅客等の通行に支障のない通路幅を具体化【通達】</p> <p>○通勤型車両については、利用の状況に応じ1車両1箇所以上とすることを標準化【ガイドライン】</p> 

出典:国交省HP「駅等における移動等円滑化経路の複数化、エレベーターの複数化・大型化、鉄道車両における車椅子スペースの増設等を推進します！」

第1章-2 都の取組

都はこれまで、下記の事業を実施することで、鉄道駅におけるバリアフリーを推進してきた

① 地下高速鉄道整備事業

○ 目的:

東京都交通局及び東京地下鉄株式会社が施行する、地下高速鉄道の新設建設、耐震補強及び大規模改良、浸水対策に対して建設費の助成を行い、都における地下高速鉄道の建設促進を図る

○ 補助対象事業者:

東京都交通局、東京地下鉄株式会社

○ 補助対象事業:

新線建設工事、耐震補強工事、大規模改良工事、浸水対策工事

※東京地下鉄株式会社は、大規模改良工事及び浸水対策工事に限る

平成10年より補助対象に大規模改良工事(駅施設のバリアフリー化を含む)を追加

○ 負担割合:

国	約25%
都	約28%
鉄道事業者	約47%



都営新宿線大島駅

都営三田線蓮根駅

第1章-2 都の取組

② 鉄道駅総合バリアフリー推進事業

○ 目的:

高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的として、鉄道駅総合バリアフリー推進事業に要する経費の一部を東京都が補助する事業

○ 補助対象事業者:

「鉄軌道事業者」（ただし、東京都交通局及び東京地下鉄株式会社を除く）

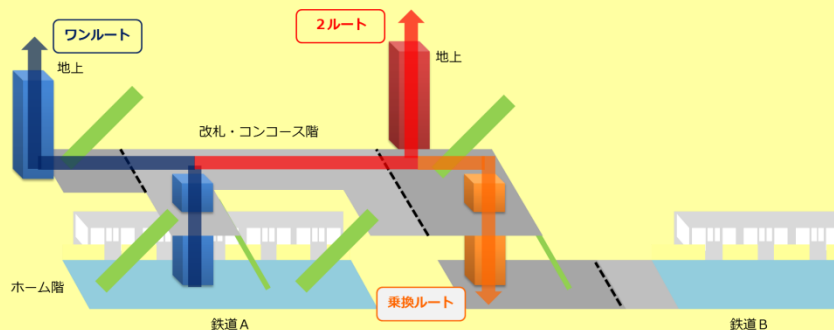
○ 補助対象事業:

ホームドア等整備促進事業、鉄道駅エレベーター等整備事業、バリアフリー基本構想作成事業、鉄道駅洋式トイレ整備促進事業、鉄道駅多機能トイレ等整備促進事業

○ 負担割合:

オリパラ対応(※)		オリパラ対応以外	
国	1/3	国	1/3
都	1/3	地方公共団体	1/3(都1/6以内)
鉄道事業者	1/3	鉄道事業者	1/3

※オリパラ対応:大会までの時間的制約の中、確実な整備を推進するもの
対象駅:オリパラ競技大会の会場周辺の最寄駅、空港アクセス駅
臨海部アクセス駅、大規模ターミナル駅



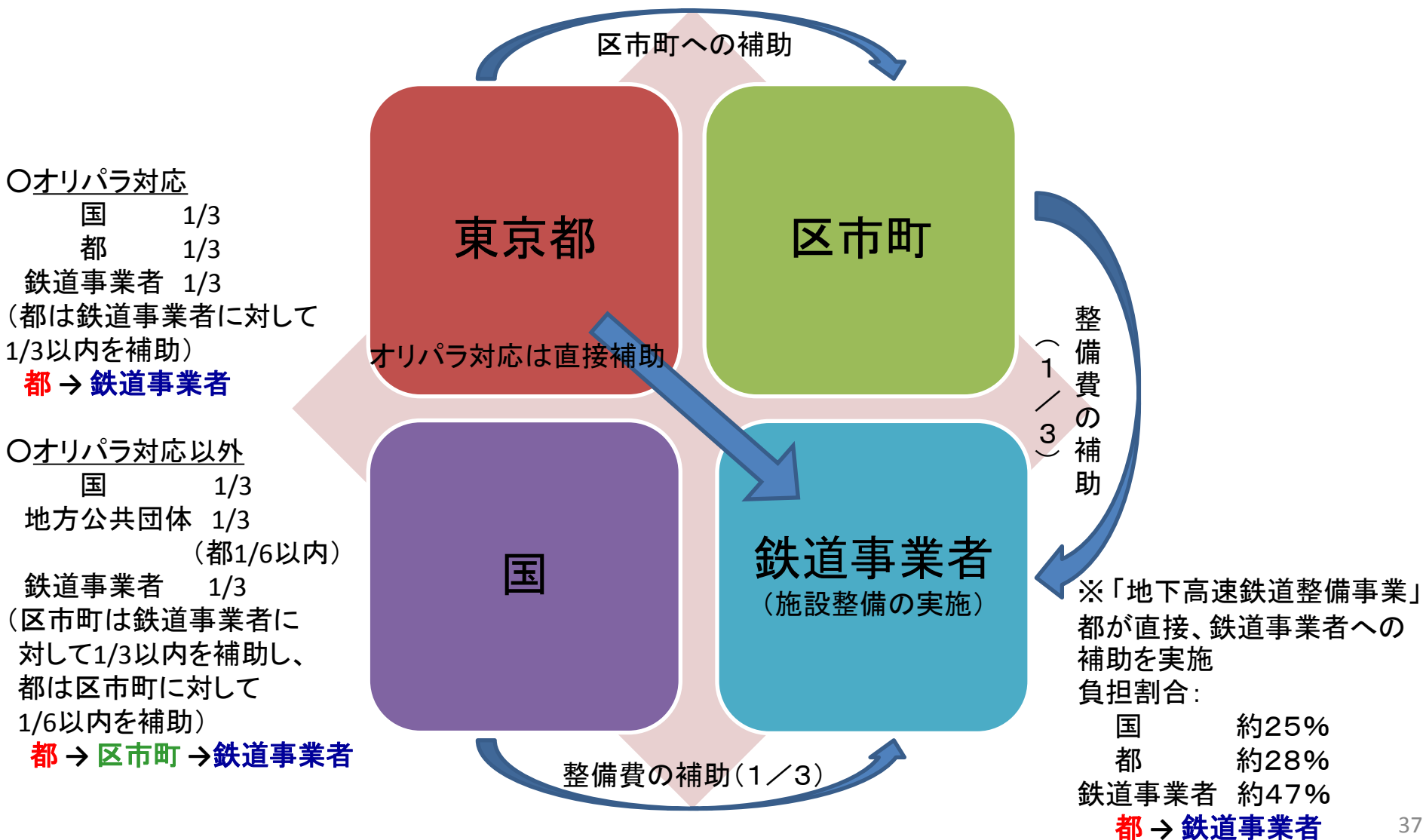
京王新宿駅



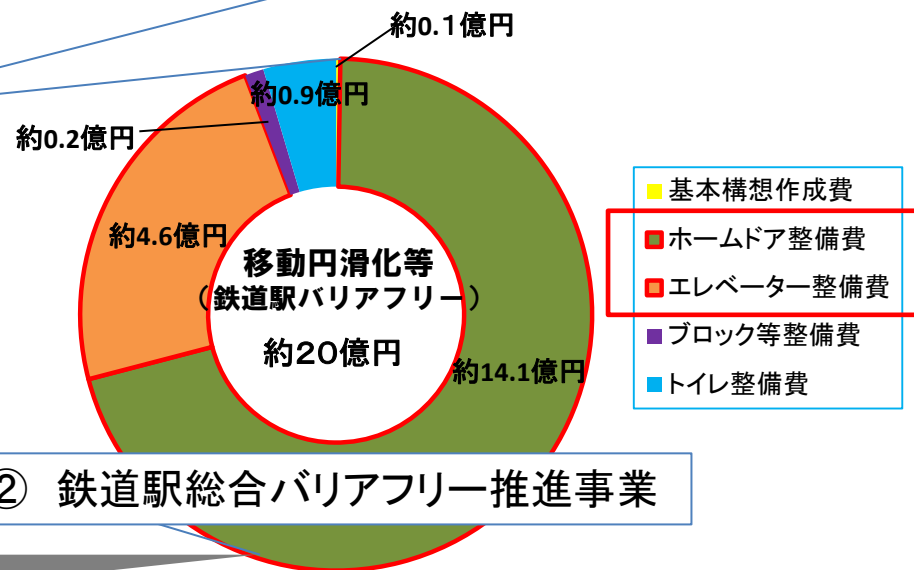
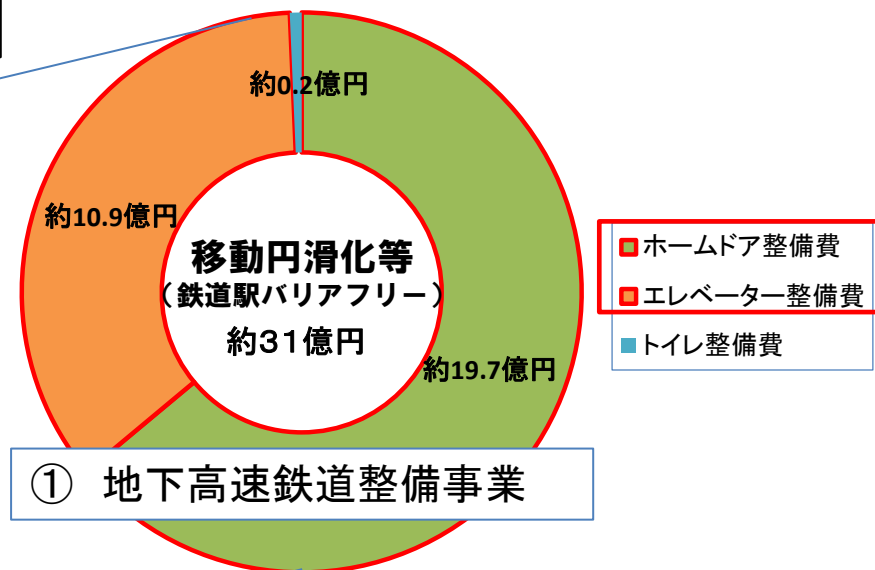
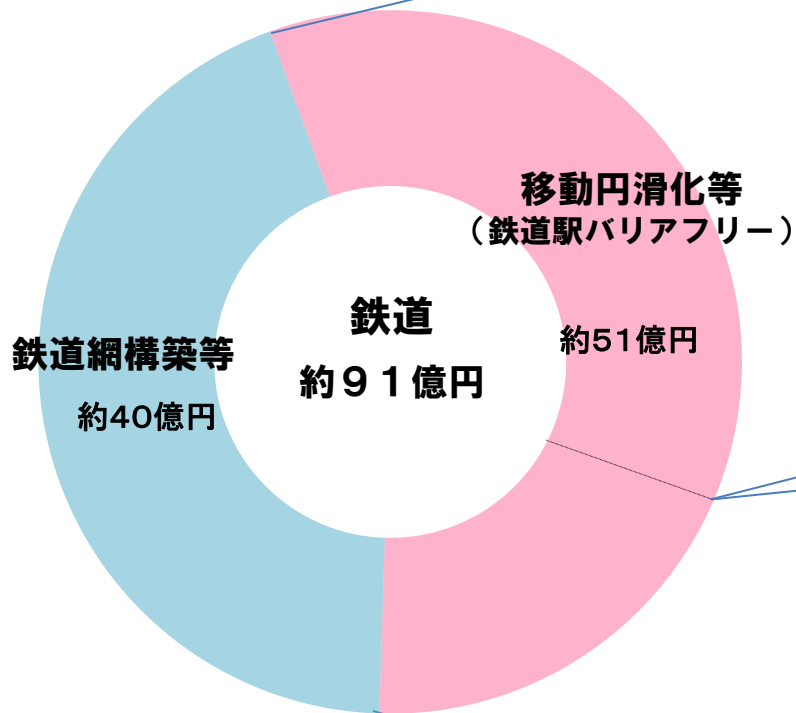
東急渋谷駅

第1章-2 都の取組（国・区市町との役割分担）

※ 鉄道駅総合バリアフリー推進事業の場合



第1章-2 都の取組（事業費 H30年度予算）



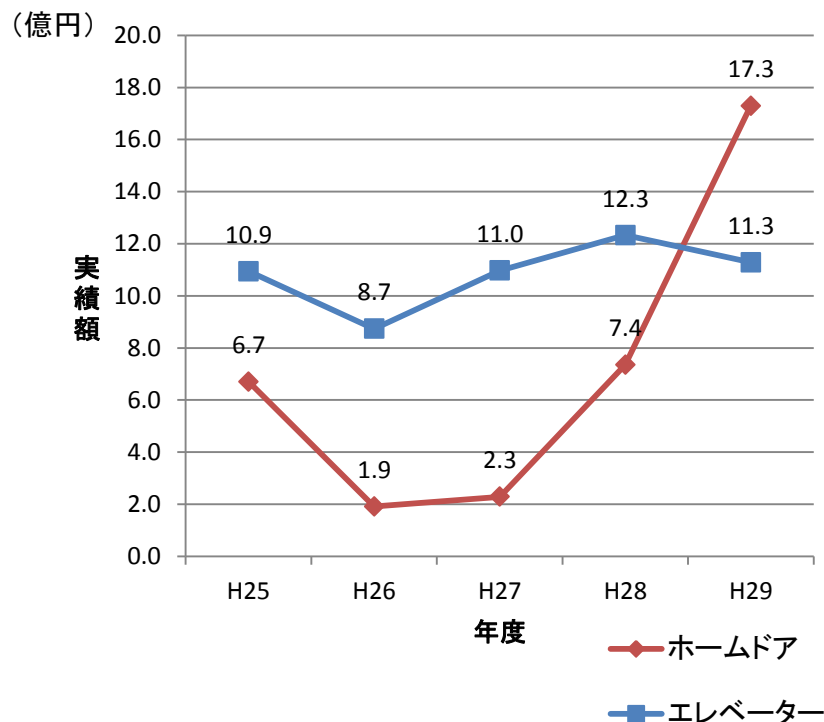
移動円滑化等にかかる事業費約51億円のうち、ホームドア整備費とエレベーター整備費の合計は約49.3億円で約97%を占めている。

第1章-2 都の取組(事業費)

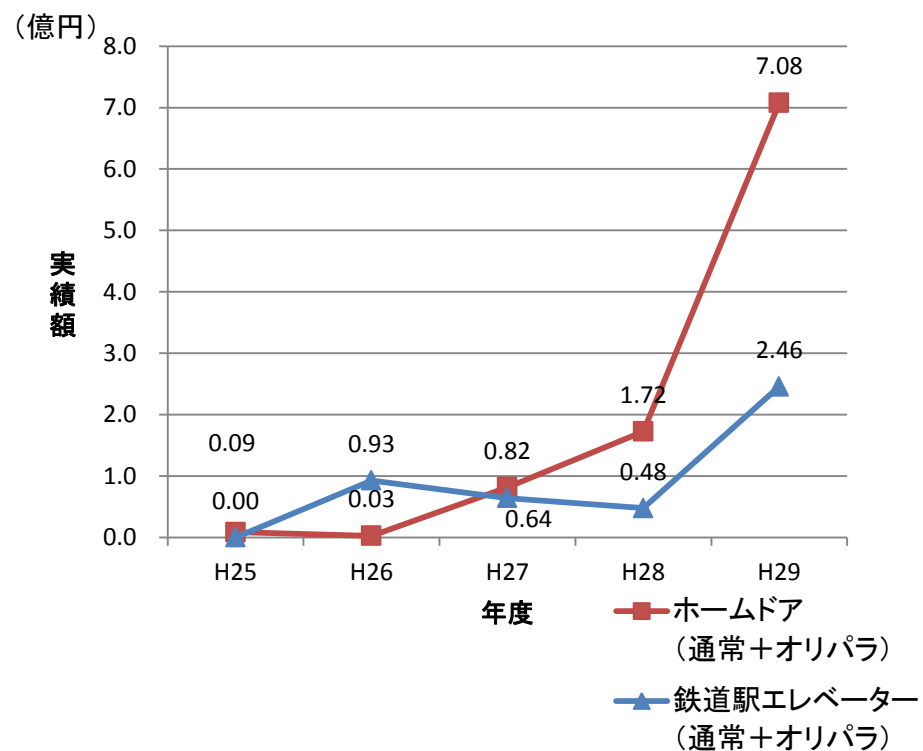
○ホームドアの事業費については、地下鉄・JR・私鉄ともに、平成28年度から増加している

鉄道駅バリアフリー事業 事業費の推移

地下高速鉄道整備事業
(地下鉄)



駅総合バリアフリー推進事業
(JR・私鉄・その他)



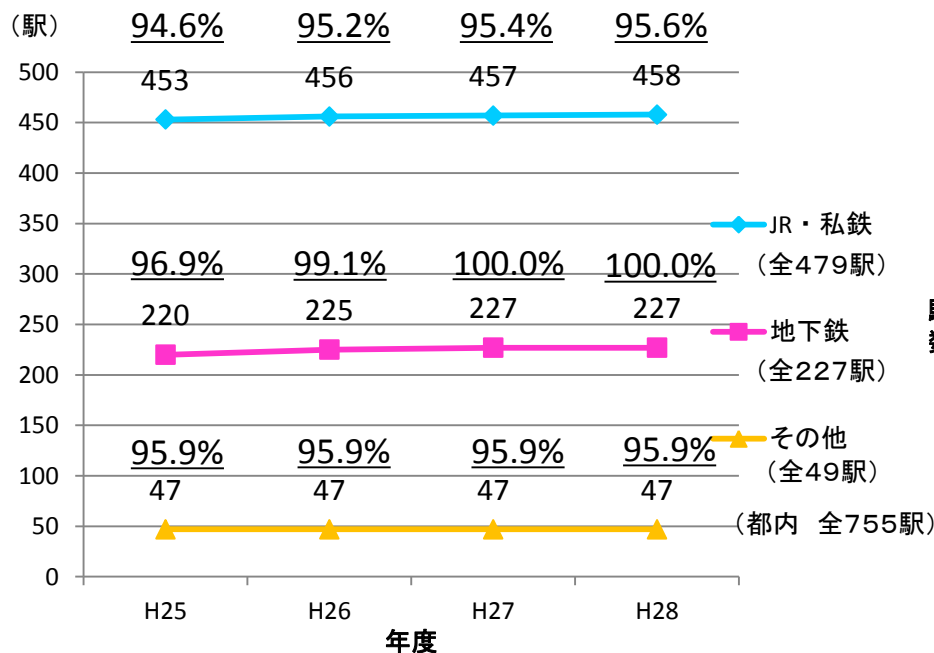
第1章-3 整備状況(都内)

○1ルート整備※については、ほぼ完了している。

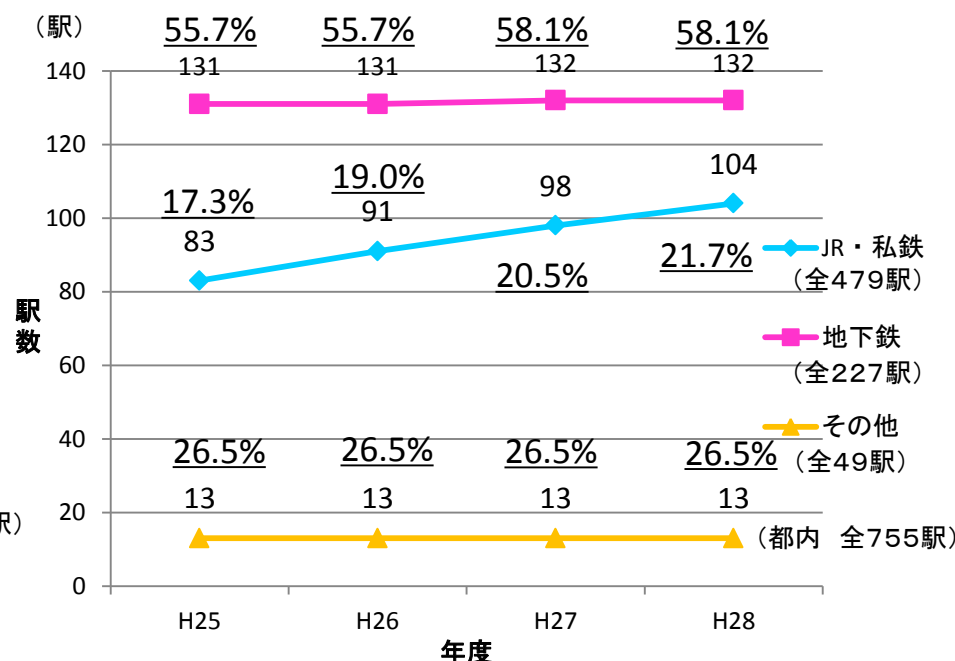
○ホームドア整備について、地下鉄において平成28年度時点で約58%、JR・私鉄で約22%
都が補助の本格実施を開始した平成26年度から増加し続けている。

鉄道駅バリアフリー事業 整備駅数の推移 (都内)

鉄道駅における段差解消への対応状況
(1ルート整備※)



ホームドア



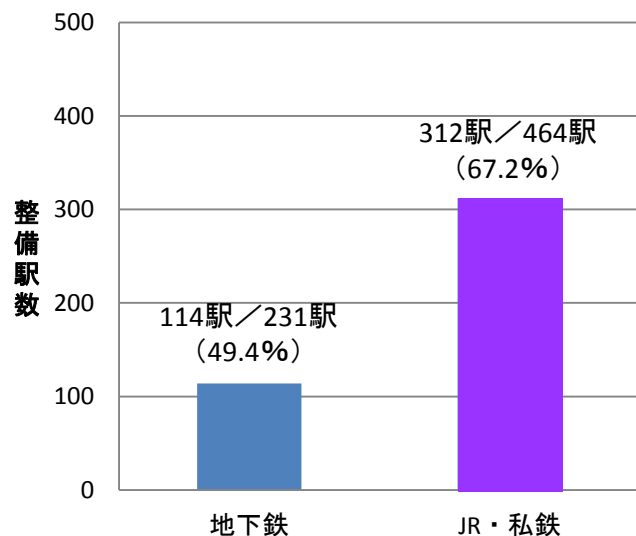
※1ルート整備：駅出入口からホームまで段差なく移動できる経路

その他：日暮里・舎人ライナー(13駅)、都電荒川線(30駅)、上野動物園モノレール(2駅)、御岳登山鉄道(2駅)、高尾登山電鉄(2駅)

第1章-3 整備状況(都内)

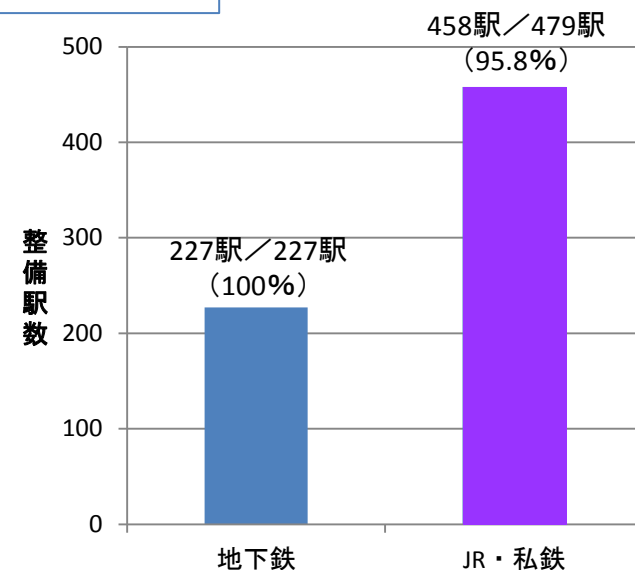
- 鉄道駅エレベーター等整備事業制度はH8年度より、地下高速鉄道整備事業費はH10年度より開始
- H6年度のハートビル法施行後、都によるエレベーター整備費補助は継続しており、鉄道事業者負担の軽減に寄与し続けている

鉄道駅バリアフリー事業 整備駅数の推移 (都内)

鉄道駅における段差解消への対応状況
(1ルート整備)

H15年度※

※ 都で整備状況を最初に調査を実施した年度



H28年度

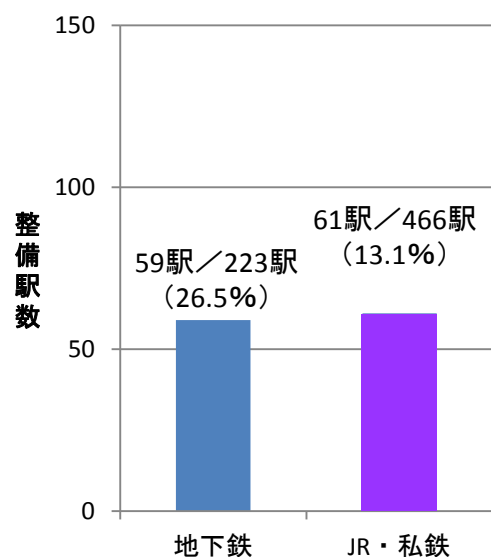
第1章-3 整備状況(都内)

○JR・私鉄のホームドアはH23年度より、試行的に補助事業を開始
 (地下鉄はH10年度より、補助対象にホームドアを追加)

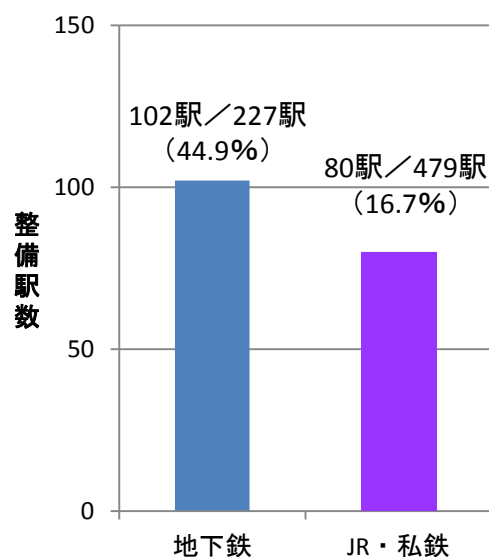
○JR・民鉄では、H23年度の補助事業開始を契機に各社で整備が行われ、補助前の5年間と比較して、その後5年間では増加している。

鉄道駅バリアフリー事業 整備駅数の推移 (都内)

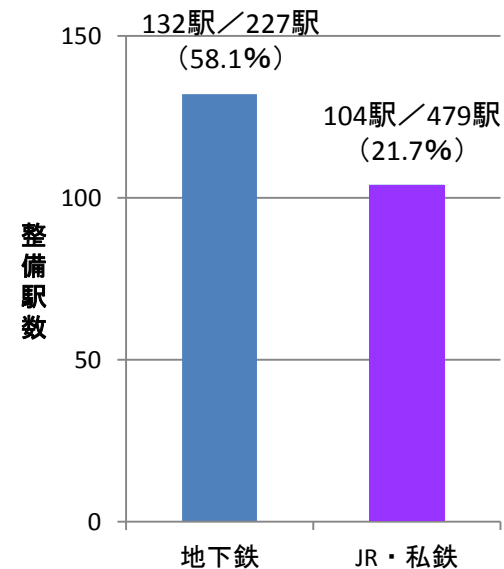
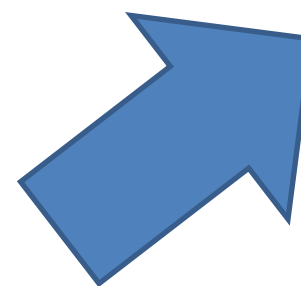
ホームドア



H18年度



H23年度※



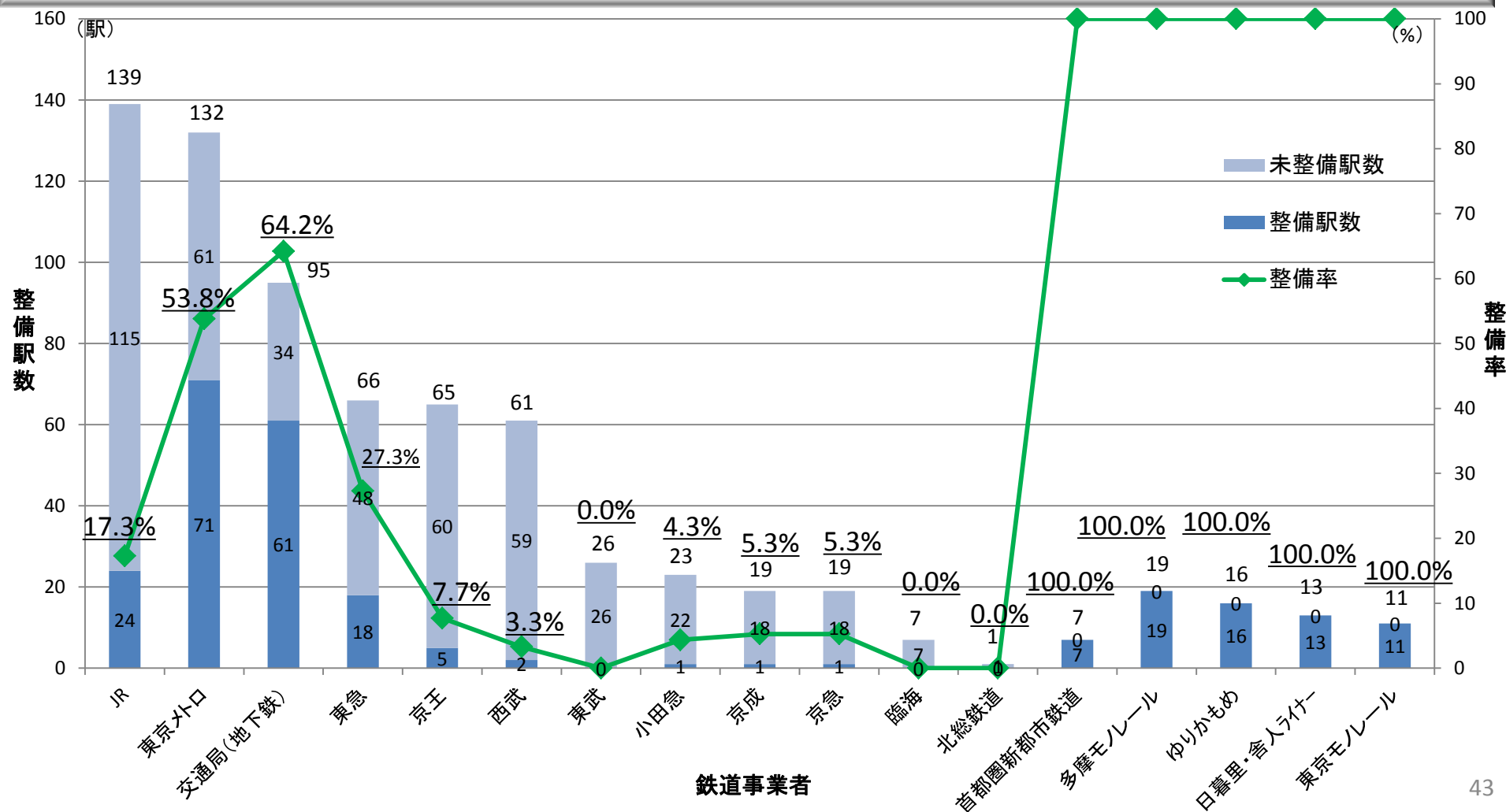
H28年度

※ 都で最初にJR・民鉄に対して、試行的な補助を実施した年度

第1章-3 整備状況(鉄道事業者別)

○整備年度が新しく、整備延長が短い、新交通系の事業者(グラフ右側)では整備率が100%となっている。
 ○一方、民鉄事業者(グラフ中央付近)では整備率が低くなっている。

ホームドア 鉄道事業者(都内)別 整備駅数及び整備率(H29.3)



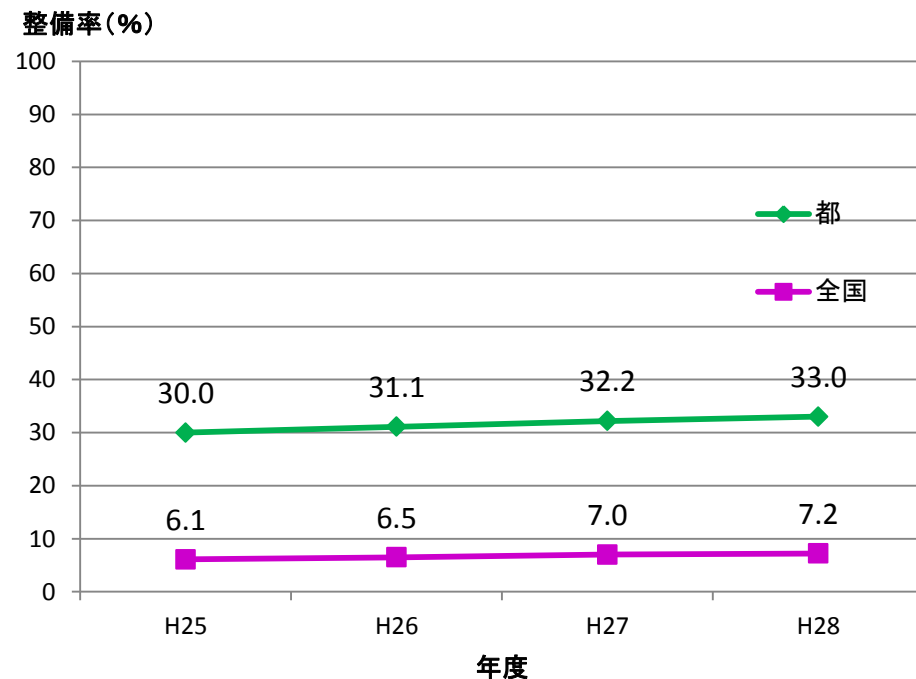
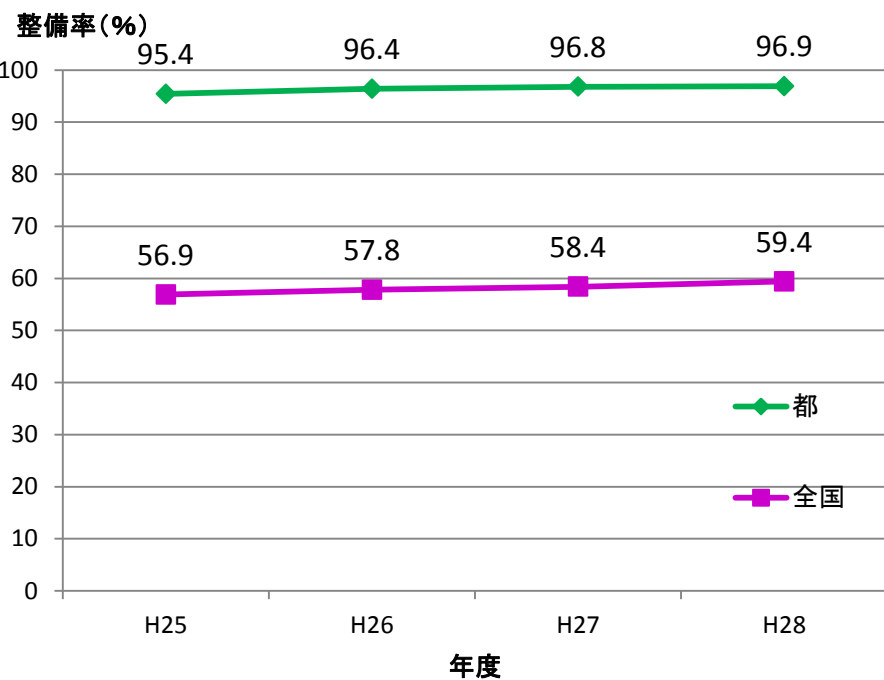
第1章-3 整備状況(都内)

○ 1ルート整備及びホームドアの整備率について、都は全国よりも高い。

鉄道駅バリアフリー事業 整備率の推移

鉄道駅における段差解消への対応状況
(1ルート整備)

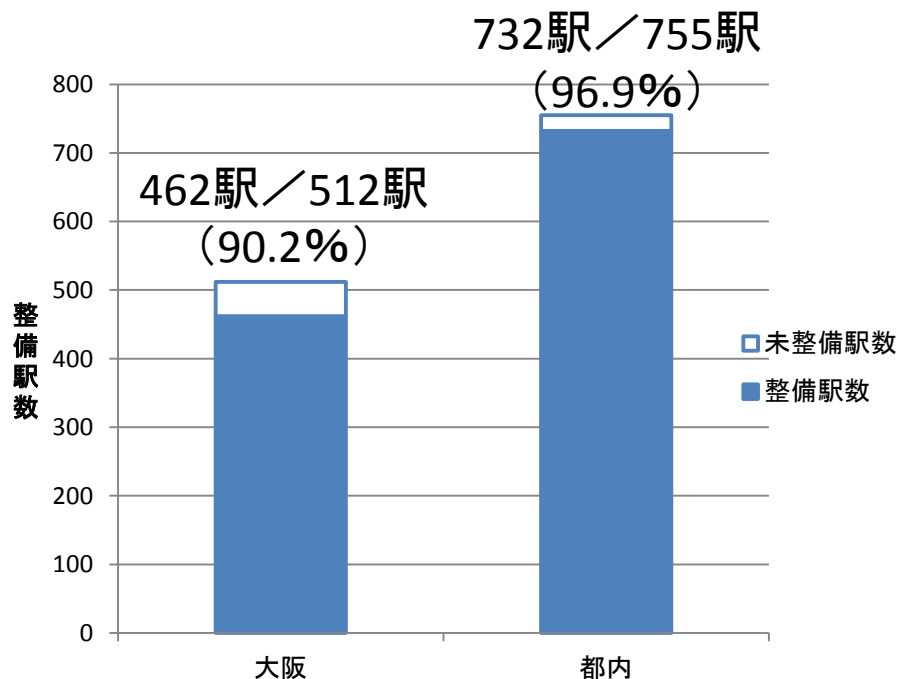
ホームドア



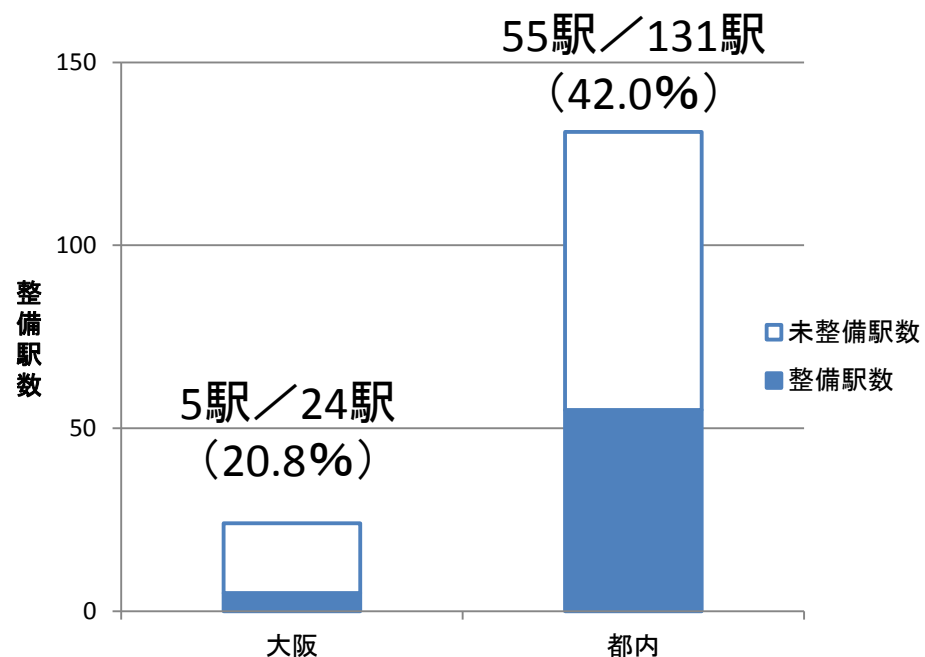
第1章-3 整備状況(都内)

鉄道駅バリアフリー事業 整備駅数

鉄道駅における段差解消への対応状況
(1ルート整備)



ホームドア(駅数)
(乗降客数10万人以上駅での比較)



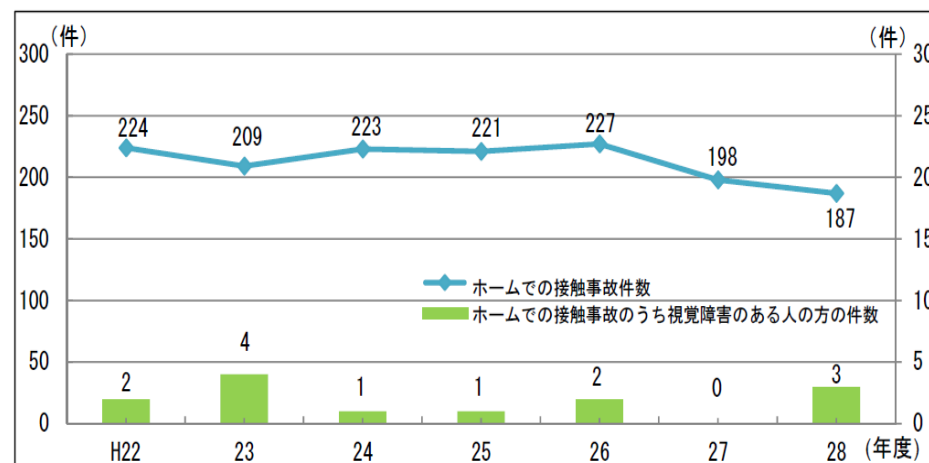
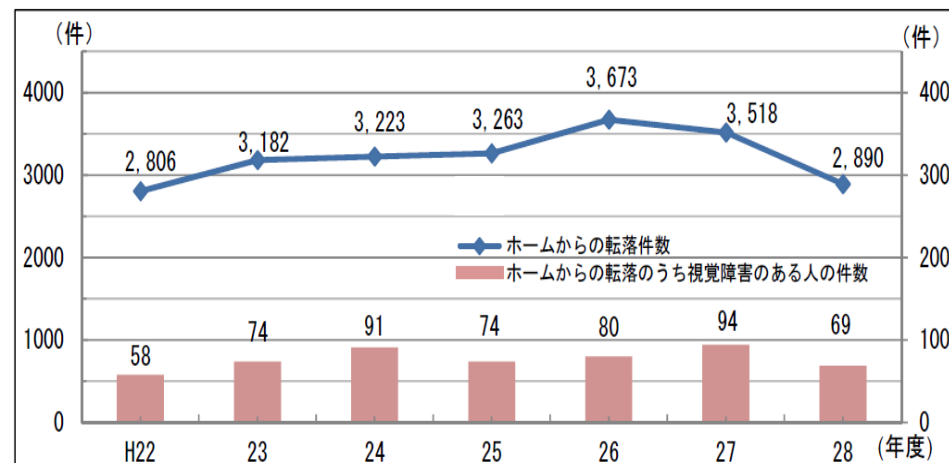
(平成28年度末現在)

第1章-4 ホームにおける事故(全国)

○ホームからの転落件数およびホームでの接触事故件数について、H27以降は減少している。
(都はH26から補助を本格実施)

ホームからの転落件数の推移

ホームでの接触事故件数の推移



(注) ホームからの転落件数は、プラットフォームから転落したが列車等と接触しなかった件数である。

(注) ホームからの転落件数は、鉄道事業者が把握している件数である。

(注) 自殺等故意にホームから線路に降りたものは含まれない。

(注) ホームでの列車等との接触事故件数は、「ホームから転落して列車等と接触」及び

「ホーム上で列車等と接触」して事故となった件数を合わせたものである。

(注) 自殺等故意に列車等に接触したものは含まれない。

【出典】第7回 駅ホームにおける安全性向上のための検討会
(平成29年7月)

○ 第1章のまとめ

対象

現状・取組

- ◇都の補助等により、各事業者で整備を推進中
- ◇全国平均より高い整備率
- ◇1ルート整備はほぼ完了

→ 1ルート未整備駅の整備（継続）

一方で

- ◆1ルートのみであることにより、障害者、高齢者等が長距離・長時間の移動を余儀なくされるケースが存在
- ◆国の交通バリアフリー基準等の改正により、バリアフリールートの複数化（大規模鉄道駅）、乗換ルートのバリアフリー化等が義務付け

- ◇都の補助等により、各事業者で整備を推進中
- ◇全国平均より高い整備率

→ 主要駅・オリンピック関連駅整備（継続）

一方で

- ◆電車との接触事故、ホームからの転落事故等は依然として発生

駅構内での円滑な
移動環境の整備
【エレベーター整備】

複数ルート・乗換ルート整備

障害者、高齢者等が
駅構内で円滑に移動
できる環境整備は
不可欠

ホームにおける
安全性の向上
【ホームドア整備】

都内各駅への
ホームドア整備の推進

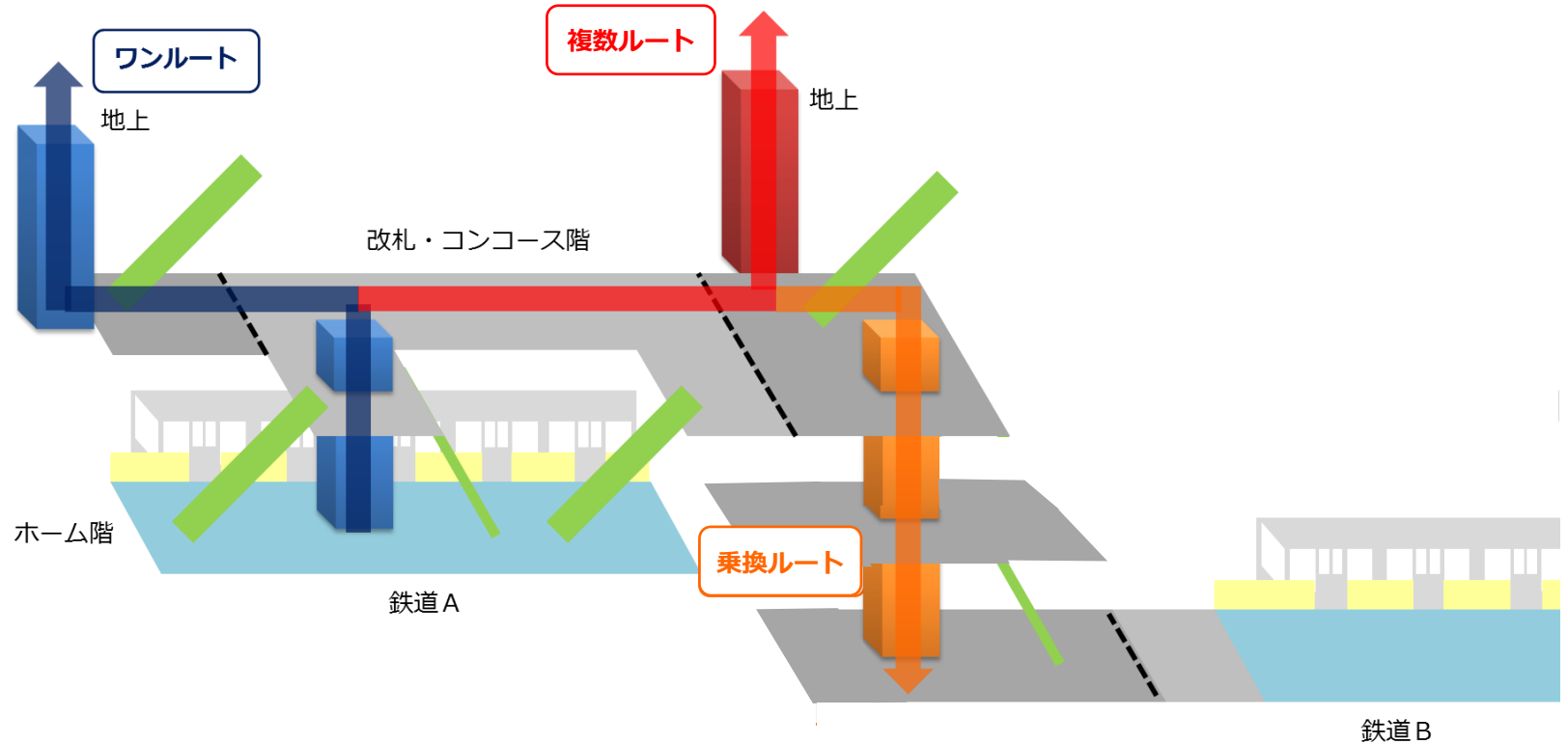
鉄道への依存が圧倒的
に高い東京において、
ホームにおける安全性
向上は不可欠

限られた整備費の中、複数ルート化やホームドアの整備を進め、誰もが安心して快適に移動できる環境を整えることが不可欠

(鉄道駅バリアフリー)
第2章 検証・課題の抽出

複数ルート・乗換ルートのエレベータ整備促進

- ・ 都内には、755 駅が存在
- ・ 地下鉄の補助メニューにエレベータ整備を平成10年より追加しており、
1ルート確保は、都営地下鉄（95駅）でH26年3月完了、メトロ（132駅）でH27年3月完了と公表
→ 1ルート確保は約15~16年で完了
- ・ 1ルートのみ等であることにより、障害者、高齢者等が著しく長距離・長時間の移動を余儀なくされる
ケースが存在
→ 複数、乗換ルート整備が重要



複数ルート・乗換ルートのエレベータ整備促進

課題① 膨大な整備箇所

1. 都内には755駅（JR、私鉄、地下鉄などを対象）が存在
各駅において複数ルートの整備を検討するためには、一定の時間が必要

鉄道事業者	都内の駅数
JR	139
私鉄	340
JR・私鉄計	479
東京メトロ	132
都営地下鉄	95
地下鉄計	227
その他※計	49
総合計	755

※その他

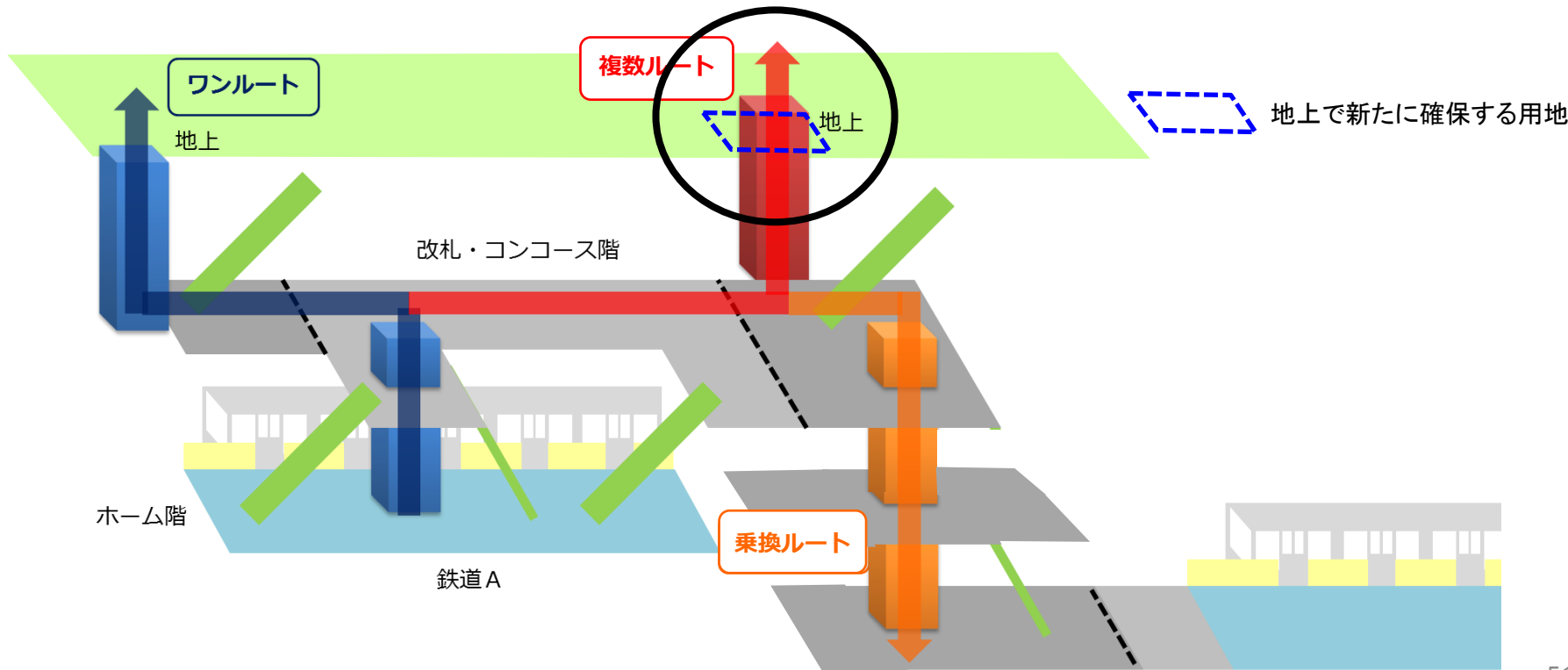
日暮里・舎人ライナー(13駅)
都電荒川線(30駅)
上野動物園モノレール(2駅)
御岳登山鉄道(2駅)
高尾登山電鉄(2駅)

複数ルート・乗換ルートのエレベータ整備促進

課題② 整備に向けた調整の困難さ： **用地の確保が必要**

a) 複数ルート

- 1. 新たに設置するエレベーターの地上出入口が鉄道事業者の敷地内ではない場合
用地買収による地上での用地確保が必要であるが、用地確保のための調整には、多大な時間がかかる事例が多い。
エレベーターの地上出入口が道路上の場合、地下に埋設されている水道、ガス、電力などの地下インフラの移設が必要となる場合がある。このような埋設物を移設するための調整にも多大な時間を費やす。

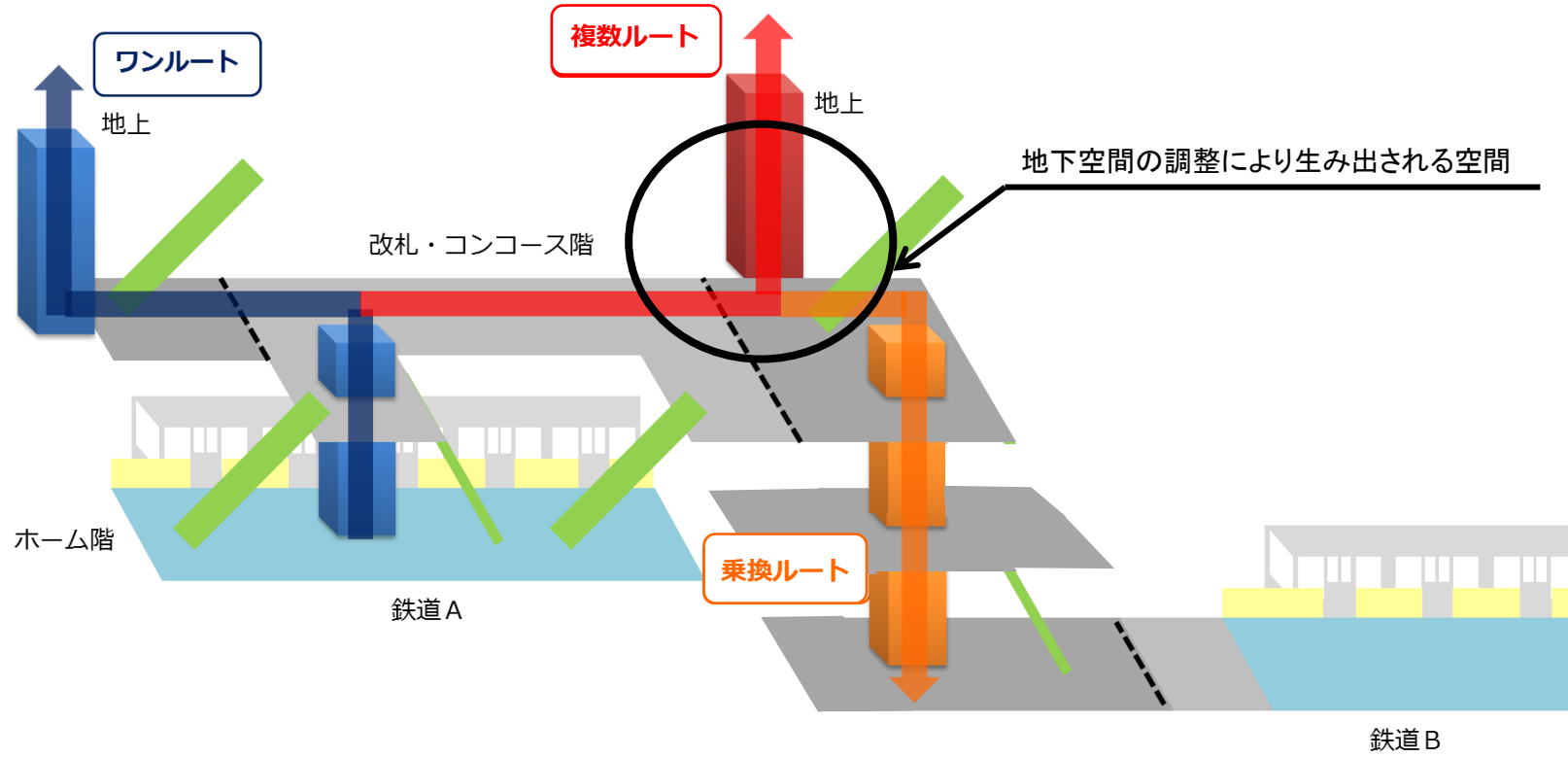


複数ルート・乗換ルートのエレベータ整備促進

課題② 整備に向けた調整の困難さ：**限られた空間での整備**

a) 複数ルート

- 2. 地下鉄の駅構内で新たにエレベーターを設置する場合
駅構内のスペースは限られているので、地下部で設置空間を確保するため、駅施設の移設や改修などの検討が必要

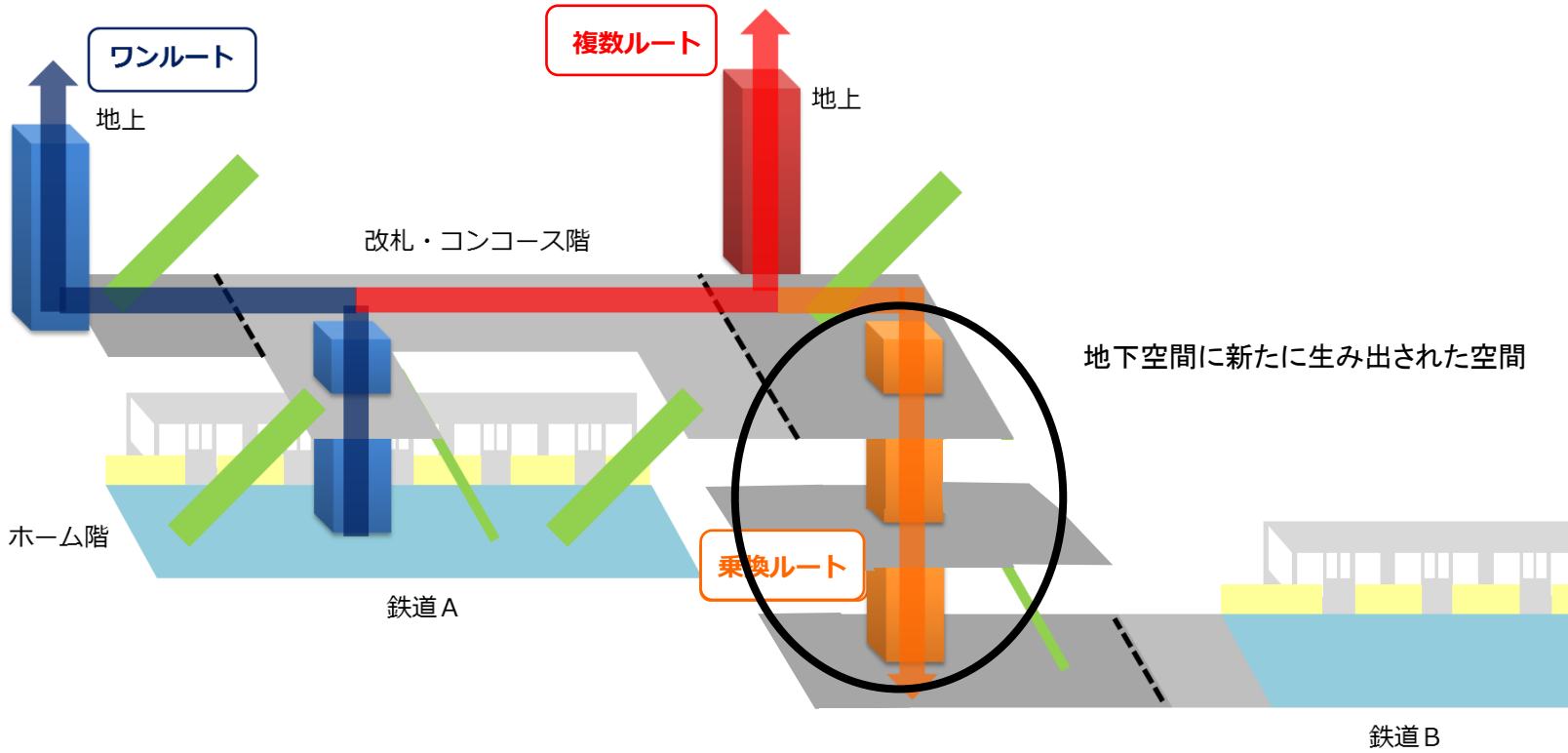


複数ルート・乗換ルートのエレベータ整備促進

課題② 整備に向けた調整の困難さ：**新たな空間確保が必要**

b) 乗換ルート

- 1. 既存の駅構内のスペースでは新たにエレベーターを設置できない場合
新たにエレベーターを設置する空間及びエレベーターを乗り継ぐための連絡通路を整備するための空間などを確保する必要がある。



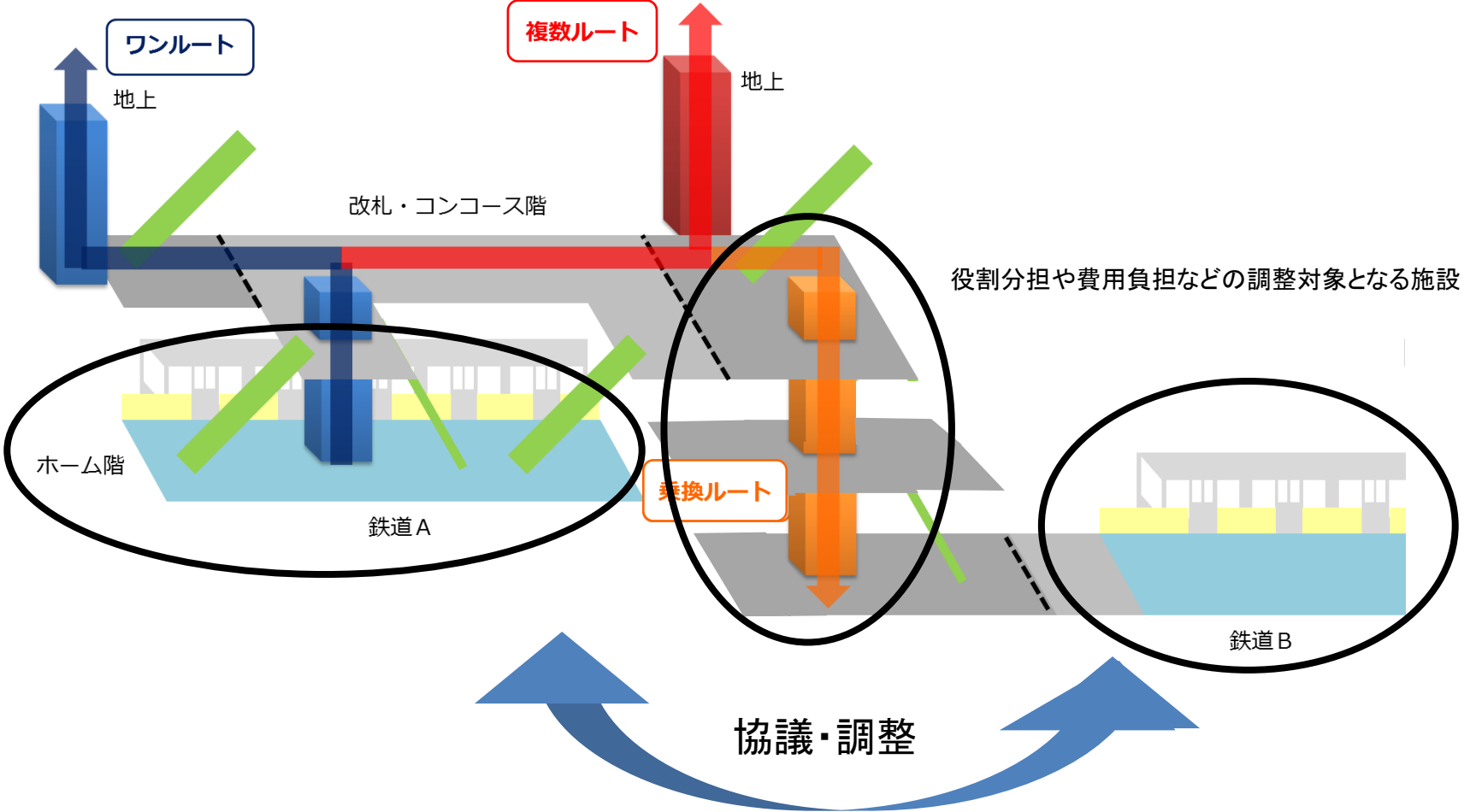
複数ルート・乗換ルートのエレベータ整備促進

課題② 整備に向けた調整の困難さ：他社路線との調整

b) 乗換ルート

2. 他社路線との乗換の場合

関係する鉄道事業者において、エレベーター設置のための役割分担や費用負担などの調整が必要となる。



ホームドアの整備促進(都内各駅へ)

課題① 多数の整備箇所：**全体の約2／3が未整備（H29.3現在）**

1. 都内には755駅（JR、私鉄、地下鉄などを対象）が存在
各駅において複数のホームが存在するため、全駅の整備には、一定の時間と費用が必要

鉄道事業者	都内の駅数	未整備駅数
JR	139	115
私鉄	340	260
JR・私鉄計	479	375
東京メトロ	132	61
都営地下鉄	95	34
地下鉄計	227	95
その他※計	49	36
総合計	755	506

＜駅数のカウント方法＞
2以上の事業者の路線が乗り入れる駅であって、事業者間の乗換改札口が設けられておらず、改札内で相互乗換えができる場合は、全ての事業者の駅を含めて全体で1駅として計上している。この場合、代表して1事業者に当該駅を計上している。

参考：「鉄軌道駅及び鉄軌道車両のバリアフリー化状況」（平成29年3月国土交通省鉄道局）」

※その他
日暮里・舎人ライナー(13駅)
都電荒川線(30駅)
上野動物園モノレール(2駅)
御岳登山鉄道(2駅)
高尾登山電鉄(2駅)

ホームドアの整備促進(都内各駅へ)

課題② 高い整備コスト：1駅あたり約10億円かかる事例もある（年数の経過しているホームの場合）

ホームドア設置のためには、下記の項目が必要となる。

1. ホームドア荷重を支える土木・建築のホーム補強工事

ホームドアの荷重に耐えられるように、ホームを補強するが多い。

年数の経過しているホーム補強には、多額の費用が必要となる。

ホーム補強に伴い、点字ブロック等も改修する。

2. 電力、信号・通信などの電気工事

ホームドアを稼働させるため、電源確保や通信関連の工事が必要となる。

3. ホームドアの製作・設置

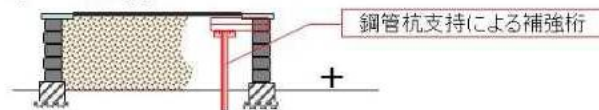
ホームドアは発注を受けてから製作する。

ホームドア設置後もシステム関係の調整等が必要となる。

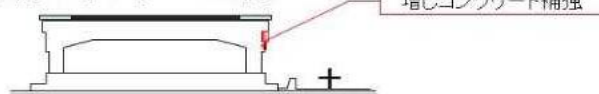
4. 車両改修費

ホームドアと車両扉の開閉を連動させるなど、必要に応じて車両改修を行う。

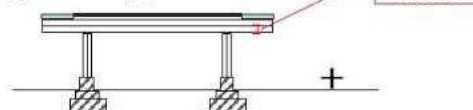
＜盛土ホームの例＞



＜高架橋・スラブホームの例＞



＜桁式ホームの例＞



例) 基礎部の補強工事

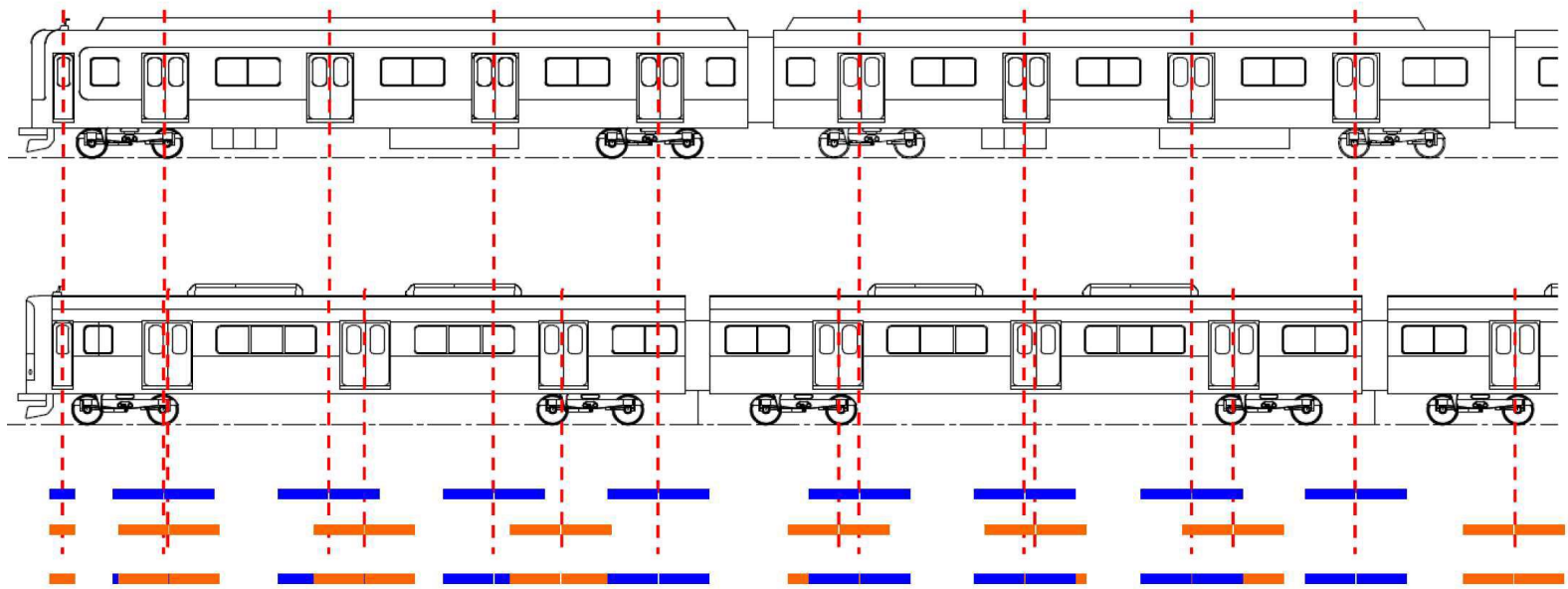
出典:「新型ホームドア導入検討の手引き～各種開発事例より～【第2版】」
(平成30年3月国土交通省鉄道局)」

ホームドアの整備促進(都内各駅へ)

課題② 高い整備コスト：**ドア位置の異なる車両への対応**

- 1. さまざまなドア位置への対応が必要
 - ・ 同じ路線内でもドア数やドア位置に違いが存在
 - ・ 相互直通運転の広がりにより、複数社の車両が走行

▶ 同一規格での設置が困難であり、導入までには、関係する他社を含めた検討・調整が必要で時間を要する

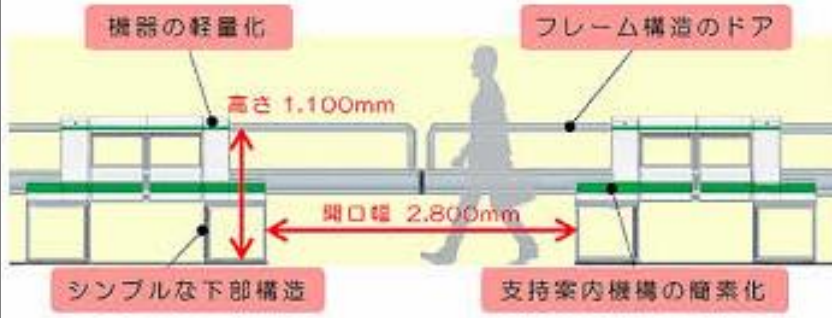


例) 先頭形状や組成方法等の車両の違いによるドア位置のズレ
出典:「新型ホームドア導入検討の手引き(平成28年12月 国土交通省鉄道局)」

ホームドアの整備促進(都内各駅へ)

コスト削減の事例

フレーム構造型



JR横浜線町田駅

昇降バー式



JR八高線拝島駅

QRコードを使用した車両ドアとホームドアとの連動技術



(検証用QRコード)

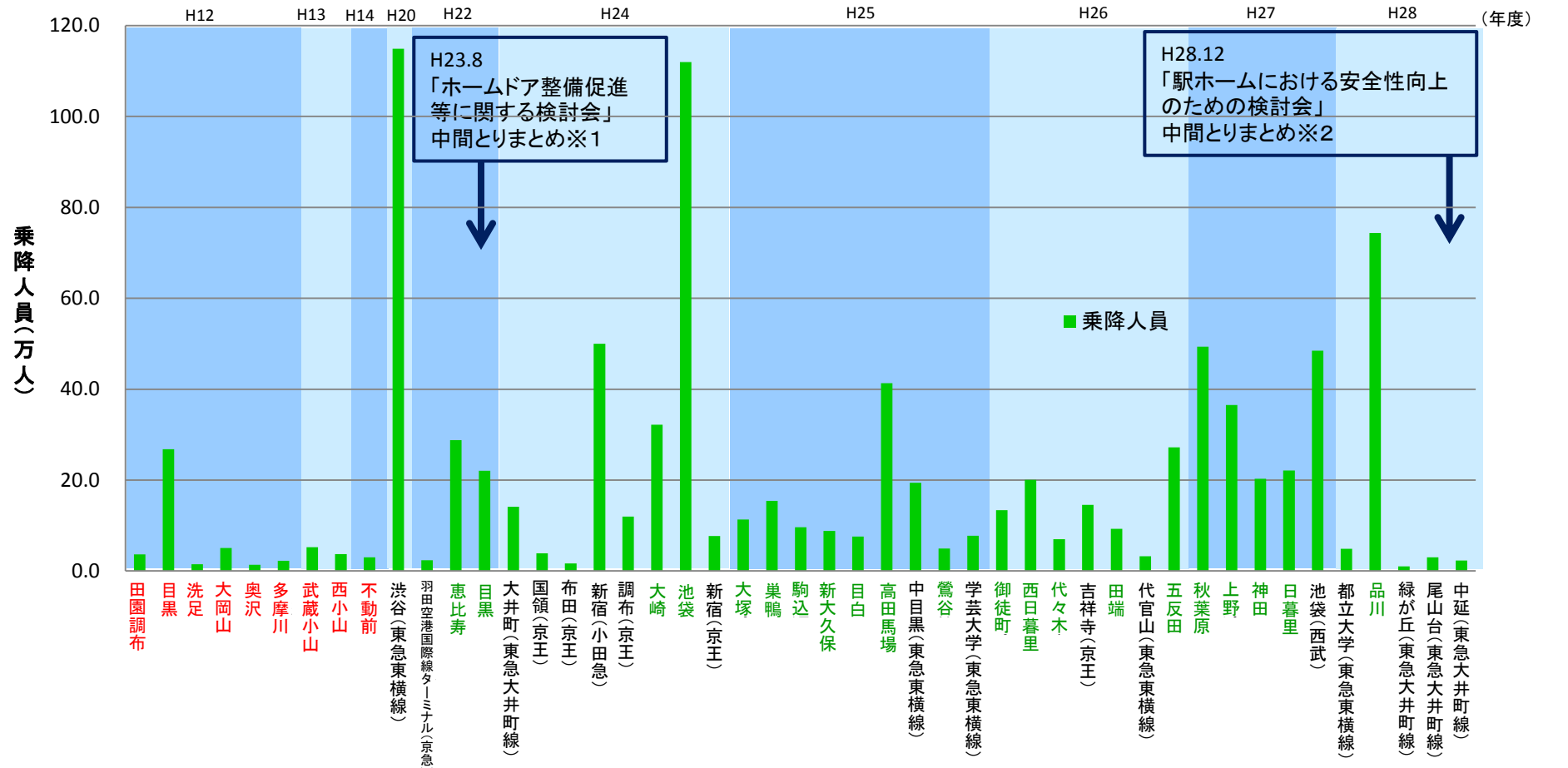
多くの鉄道事業者と相互直通を行っており、各社の車両を大規模に改修することが困難なことから本技術を開発し、導入していく。

都営浅草線

ホームドアの整備促進(都内各駅へ)

ホームドア設置状況

ホームドア(乗降人員と設置時期)



凡例(駅名)
 赤文字:東急目黒線
 緑文字:JR山手線
 黒文字:その他路線

※1 「ホームドア整備促進等に関する検討会」中間とりまとめ
 →ホームの状況等を踏まえ、利用者数10万人以上の駅を優先してホームドアまたは内方線付き点状ブロックを整備

※2 「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめ
 →引き続き10万人以上の駅を優先的に整備(整備条件を満たしている場合、原則として平成32年度までに整備)

ターミナル駅のほか、JR山手線、東急目黒線など路線単位で整備を推進している傾向にあり、**車両のドア位置が統一されている路線での導入が早い**。また、平成23年8月の「ホームドア整備促進等に関する検討会」中間とりまとめを機に整備が加速している。

○ 鉄道駅におけるバリアフリーを進めていく上での課題と取組の方向性

鉄道駅バリアフリーを進めていく上での課題

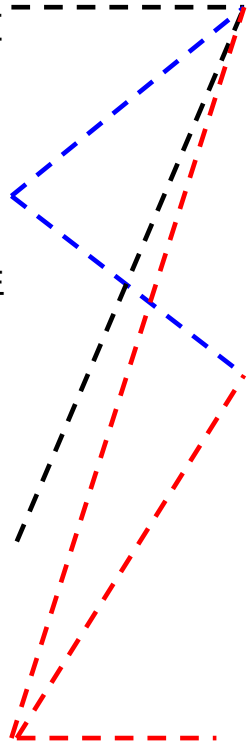
取組の方向性

複数ルート・乗換ルートの整備促進

都内各駅へのホームドアの整備促進

- 膨大な整備箇所
 - ・ 都内には多数の駅が存在
- 調整の困難さ
 - ・ 新たな用地の確保
 - ・ 限られた空間での整備
 - ・ 新たな空間確保の必要性
 - ・ 他社路線との調整
- 膨大な整備箇所
 - ・ 全体の約2/3が未整備
- 高い整備コスト
 - ・ 1駅あたり約10億円かかる事例も存在
 - ・ ドア位置の異なる車両への対応

- ① 優先整備に向けた考え方を整理
 - ・ 全駅を一斉に整備することは不可能であり、限られた整備費を効果的に投入することが必要
- ② 事業促進及び情報共有の場の設定
 - ・ 鉄道事業者の協力が不可欠
 - ・ 整備意向の把握や低コスト化技術の共有が必要
- ③ 区市町及び鉄道事業者の負担軽減
 - ・ 区市町および鉄道事業者等にとっては大きな負担
 - ・ 負担軽減のあり方を検討



(鉄道駅バリアフリー)
第3章 今後の方向性

取組の方策

将来の姿

① 優先整備に向けた考え方を整理

エレベーター

- ・複数ルート of 優先整備に向け「最短経路」「周辺の福祉施設へのアクセス性」などの指標を設定し、それをもとに優先順位を決定するなど、優先整備の考え方を整理
- ・事業者間の役割分担などにより効果的な乗換ルートの整備箇所の選定

ホームドア

- ・整備促進に向け、「線区」「利用者数」「周辺の福祉施設へのアクセス性」などの指標を設定し、それをもとに優先順位を決定するなど、優先整備の考え方を整理
- ・技術開発による低コスト化の普及により効果的な整備投資を実現

② 事業促進及び情報共有の場の設定

エレベーター

ホームドア

- ・関係者による「エレベーターとホームドア情報連絡会」を定期的 to 開催し、鉄道事業者の整備意向を把握するとともに区市町を通して駅利用者ニーズを把握し、優先整備の考え方を整理する

ホームドア

- ・加えて、低コスト化などの新技術の情報提供により、整備スピードを加速する

③ 区市町及び鉄道事業者の負担軽減

エレベーター

ホームドア

- ・国に対し、「優先整備に向けた考え方」に沿った国費配分を要請
- ・区市町の財政状況は厳しく、都費の効果的な投入の検討が必要

2020年以降

東京2020大会レガシーの継承

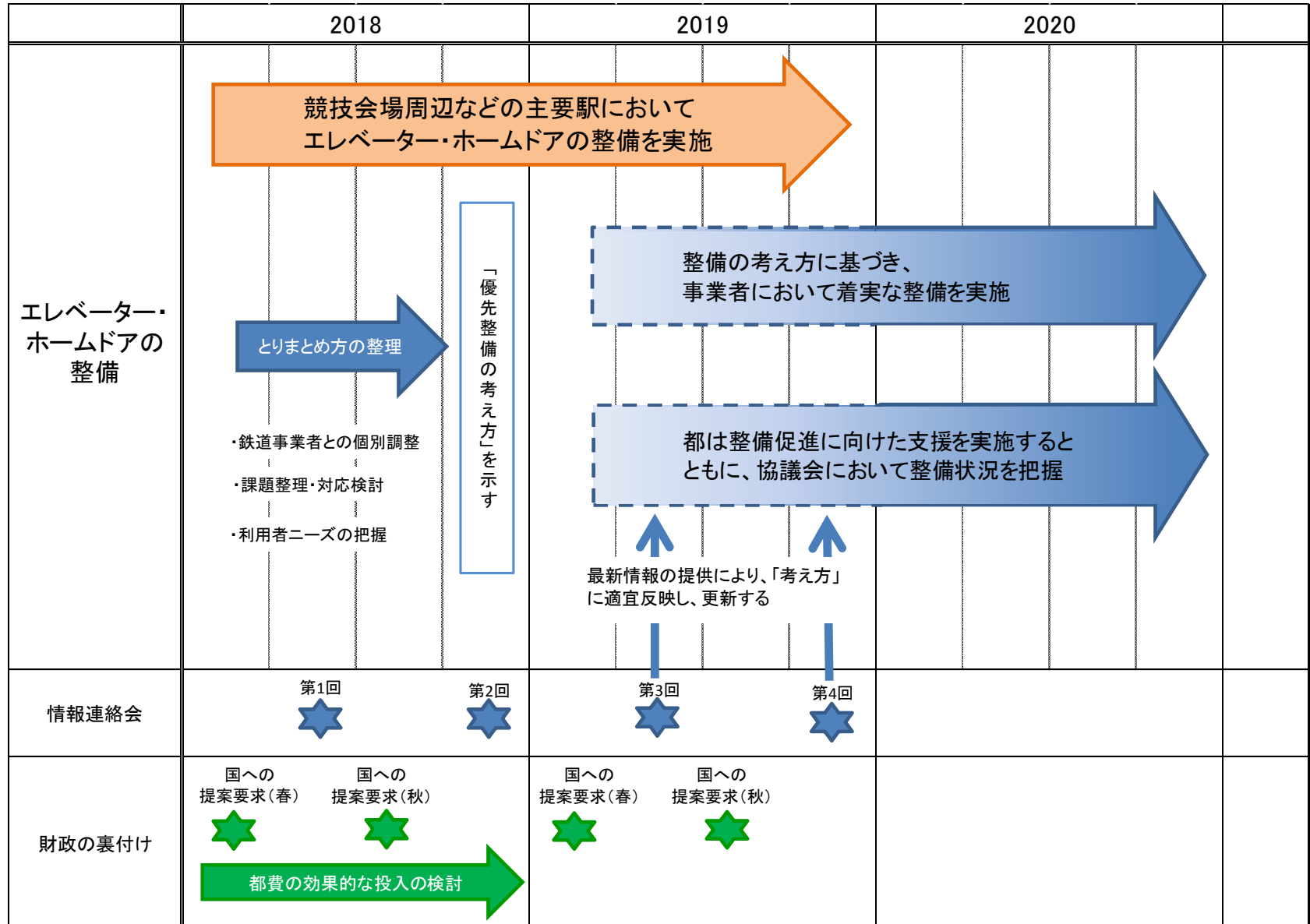
→競技会場周辺等の駅で実現したバリアフリーの取組を他の駅にも順次展開

2040年代

都市づくりのグランドデザインと整合

→「優先整備に向けた考え方」に基づき、多くの人 が利用する駅で、エレベーターの複数ルートやホームドアが整備され、バリアフリー環境が充実

鉄道駅バリアフリーのロードマップ



(鉄道駅バリアフリー)
参考資料

鉄道駅のバリアフリー事業については、都市整備局都市基盤部にて行っており、地下鉄・地下鉄以外でそれぞれ3名で進めている。

交通政策

道路 【街路計画課:26名】

航空 【交通企画課(航空担当):5名】

鉄道 【交通企画課(上記除く)・調整課(指導担当):32名】

鉄道駅バリアフリー

※金額はH30年度予算

○都市基盤部調整課(指導担当)3名

補助金交付・調整 (地下鉄駅のみ)

- ・補助金(地下高速鉄道整備事業費)の交付事務
- ・鉄道事業者(東京地下鉄株式会社・交通局)との調整

<約30億円>
ホームドア整備(約19.7億円)
エレベーター整備(約10.9億円)

○都市基盤部交通企画課(交通計画調整担当)3名

補助金交付・調整 (地下鉄駅除く)

- ・補助金(鉄道駅総合バリアフリー推進事業費)の交付事務
- ・鉄道事業者・区市町村との協議調整
- ・国等の関係機関との調整

<約20億>
ホームドア整備(約14.2億円)
エレベーター整備(約4.8億円)

バリアフリーに関わる調査(地下鉄駅含む)

- ・区市に対する技術的支援
- ・基礎調査



国・区市町や鉄道事業者との協議・調整

「交通バリアフリー基準」及び「公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン(旅客施設編・車両編)」の改正概要(H30.3)

駅等におけるバリアフリールート of 最短化・複数化

- **バリアフリールートの最短経路化**を義務付け【省令】
- 大規模な鉄道駅については、**バリアフリールートの複数化**を義務付け【省令】

乗継ぎルートのバリアフリー化

- **乗継ぎルートについてバリアフリー化**し、かつ、当該ルートの**最短経路化**を義務付け【省令】
- **別事業者の乗降場との乗継ぎ円滑化も推進**【ガイドライン】

エレベーターかごの大きさ等について

- 旅客施設の**利用の状況に応じたエレベーターの複数化・大型化**を義務付け【省令】
- 障害者、高齢者等の**「優先マーク」設置**を推進【ガイドライン】



トイレのバリアフリー化について

- **多機能トイレを前提とした規定から、トイレのバリアフリー機能※を複数の便房へ分散配置**することができるように規定を見直し【省令】
- ※車椅子に対応した広いスペース等、オストメイト

ホームからの転落防止について

- **鉄道駅ホームの縁端**に視覚障害者誘導用ブロックを敷設する際は、**内方線付き点状ブロック**とすることを義務付け【省令】
- **ブロックの形状**について、**JIS規格に統一**【省令】



プラットホームと鉄道車両床面の段差及び隙間の解消

- 軌道がコンクリート構造であるなど**一定の場合**において、**車椅子使用者が介助なしに単独で乗降できるように段差、隙間を解消**することを標準化【ガイドライン】
- **鉄道の安全を確保しつつ、車椅子使用者等が単独で円滑に乗降できる段差、隙間等の要件等**について、**平成30年度**に専門的な**調査研究**を実施。その結果を踏まえ、**基準及びガイドラインへの反映を改めて検討**

鉄道車両の車椅子スペースについて

- 車椅子スペースを現行の1列車1箇所以上から、**1列車2箇所以上**とすることを義務付け【省令】
- ※併せて、車椅子スペースについて、**大きさ及び他の旅客等の通行に支障のない通路幅を具体化**【通達】
- **通勤型車両**については、利用の状況に応じ**1車両1箇所以上**とすることを標準化【ガイドライン】

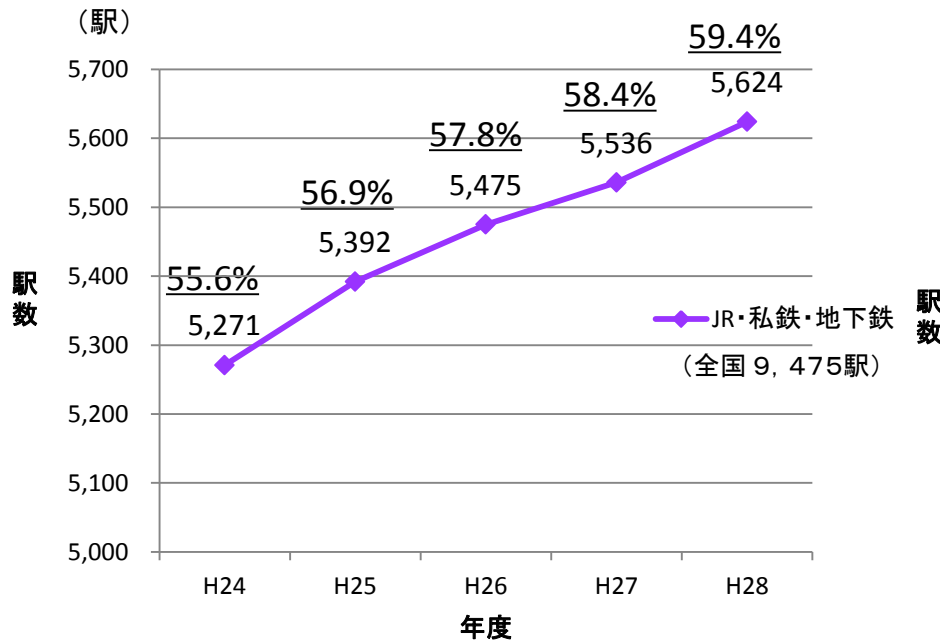


整備状況(全国)

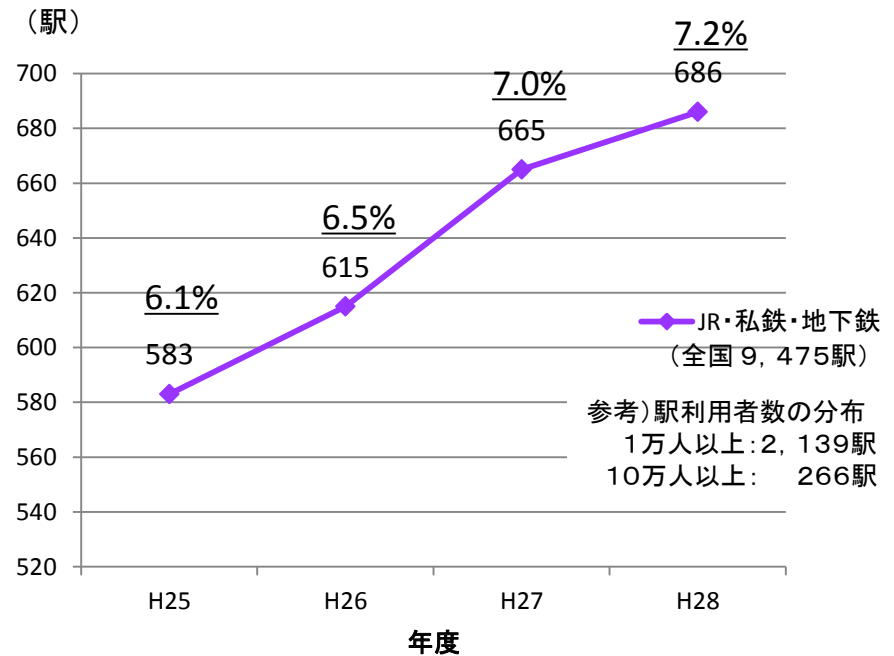
○全国の1ルート整備及びホームドア整備駅数は増加しているが、整備率は都が全国を上回っている。

鉄道駅バリアフリー事業 整備駅数の推移 (全国)

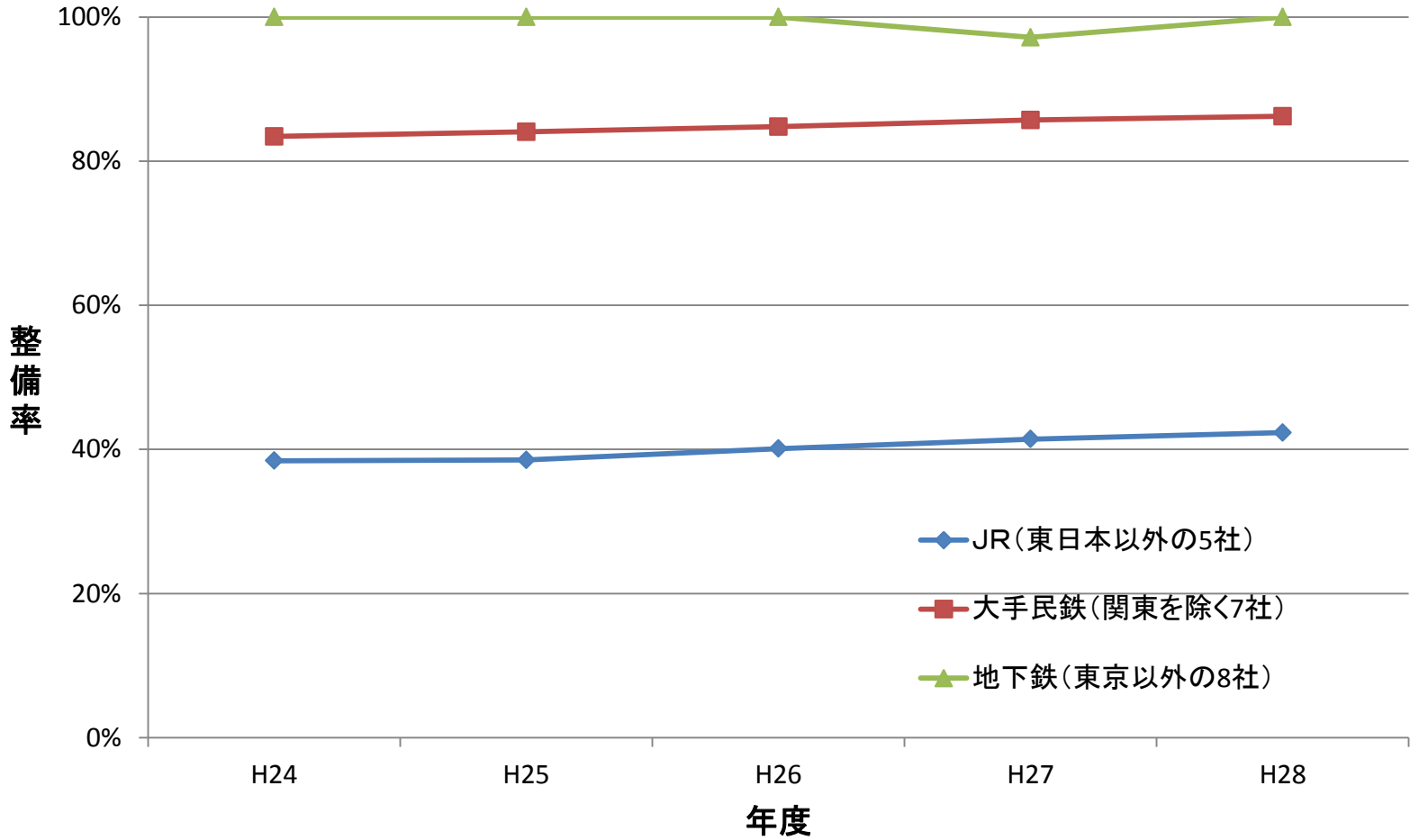
鉄道駅における段差解消への対応状況 (1ルート整備)



全国のホームドアの設置状況



鉄道駅における段差解消への対応状況
(東京以外での1ルート整備)



出典：(全国の整備率)
国土交通省HP「バリアフリー整備状況」

ホームドアの設置状況

全686駅に設置
(平成29年3月末)



(全国の全駅数:9475駅)

出典:国交省HP「ホームドアの設置状況(平成29年3月末現在)」

ホームドアの設置数は、首都圏での設置が約半数を占めており、首都圏での整備が進んでいる。