

見える化改革 報告書 「交通政策」

抜粋版

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
駅構内での円滑な移動環境の整備 (エレベーター整備)	1ルート整備 ほぼ完成 ↓ 複数ルート・乗換ルート整備へ	①膨大な整備箇所 ・都内には多数の駅が存在 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	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 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 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
ホームにおける安全性の向上 (ホームドア整備)	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	①膨大な整備箇所 ・未整備率約67% 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	

鉄道駅におけるバリアフリー環境の充実

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

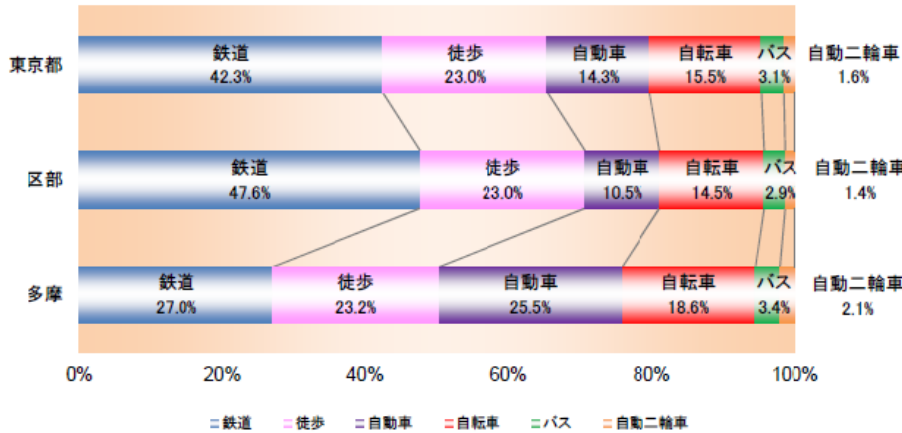
- ・事業調整担当
- ・企画担当
- ・快適通勤担当
- ・交通施設担当
- ・交通計画調整担当
- ・調査担当
- ・交通プロジェクト担当

調整課(19)

- ・指導担当

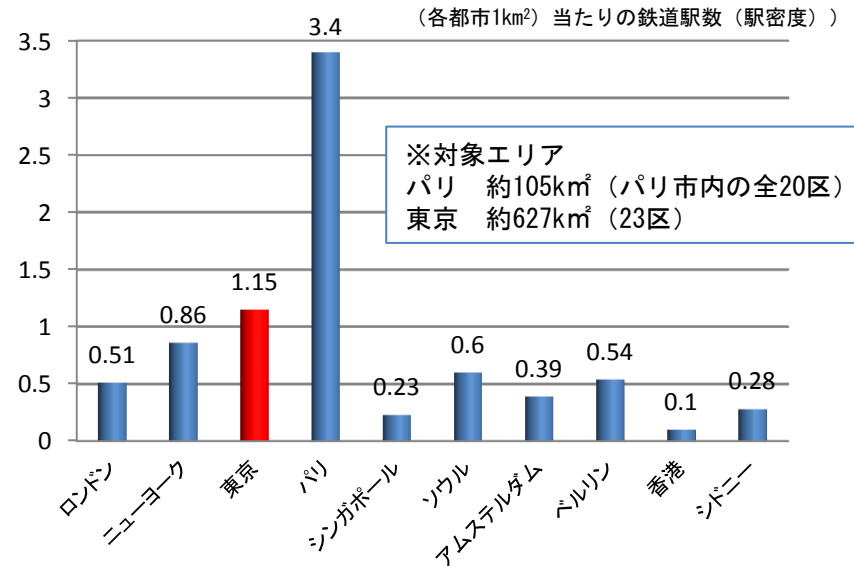
4 本ユニットにおける分析 ～現状から～

① 交通手段別分担率

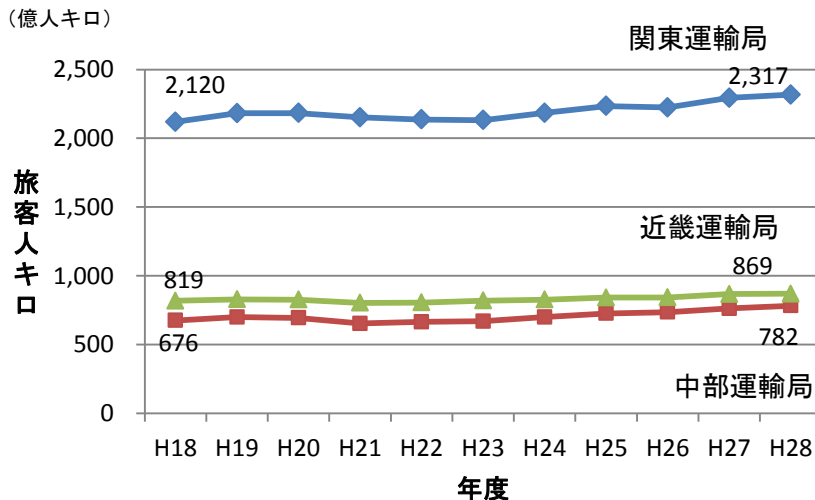


出典:「第五回東京都市圏パーソナリティップ調査(平成22年度)」
東京都市圏交通計画協議会

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～

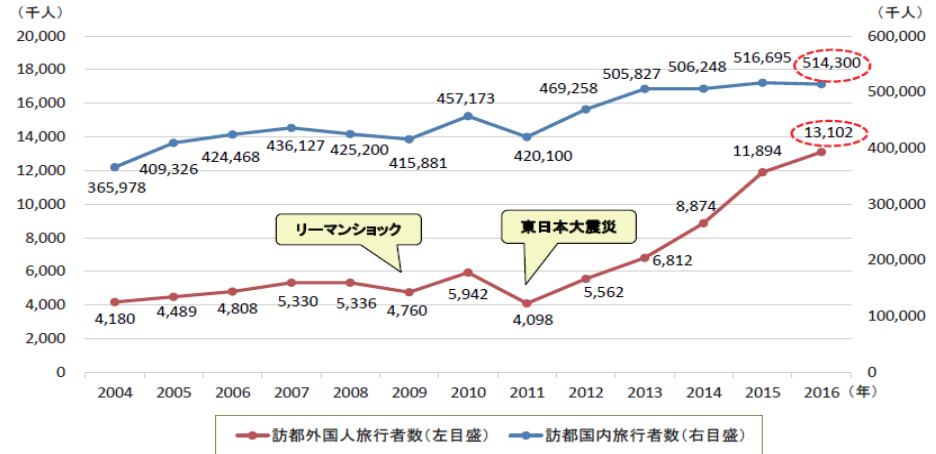
④ 東京都の年齢階級別人口の推移



(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)

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-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）

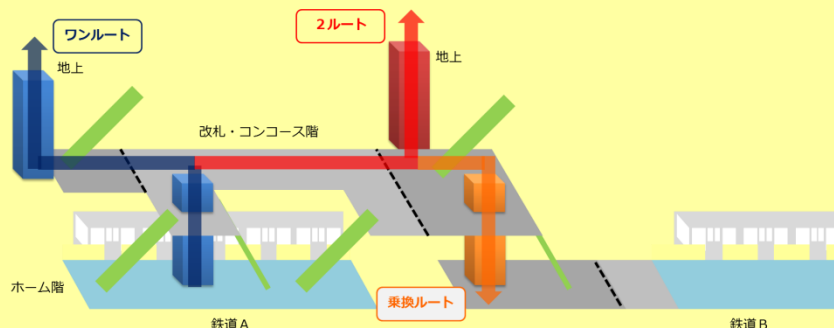
○ 補助対象事業:

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

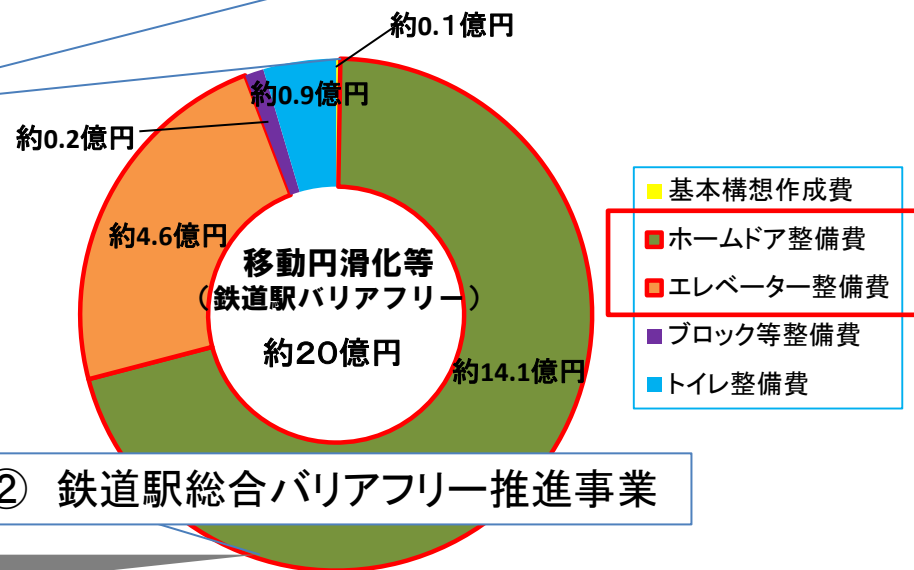
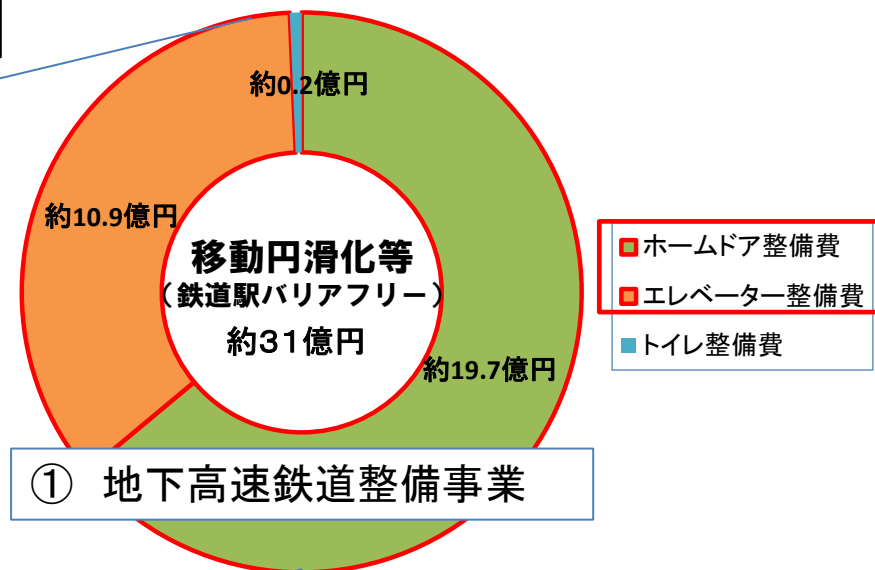
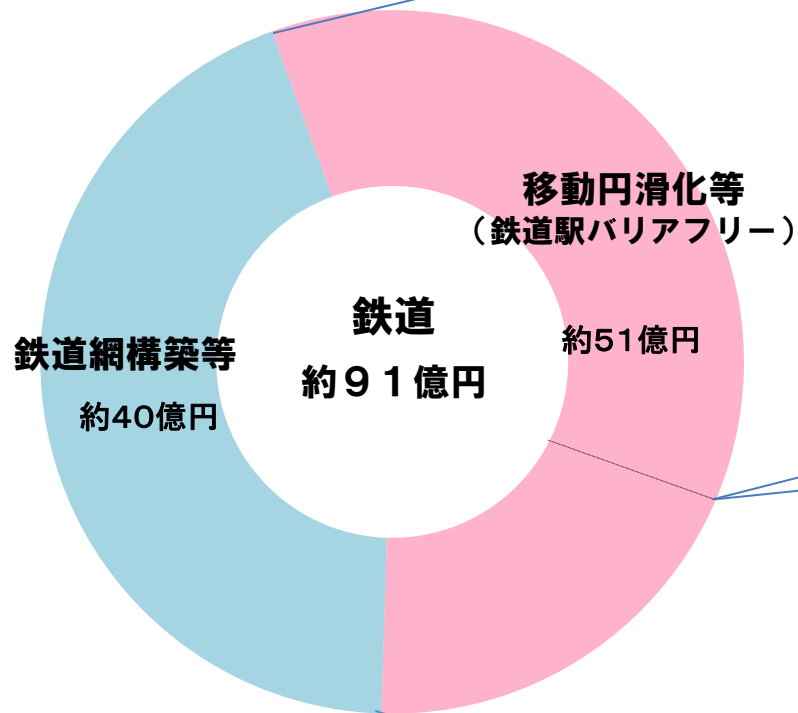


京王新宿駅



東急渋谷駅

第1章-2 都の取組（事業費 H30年度予算）



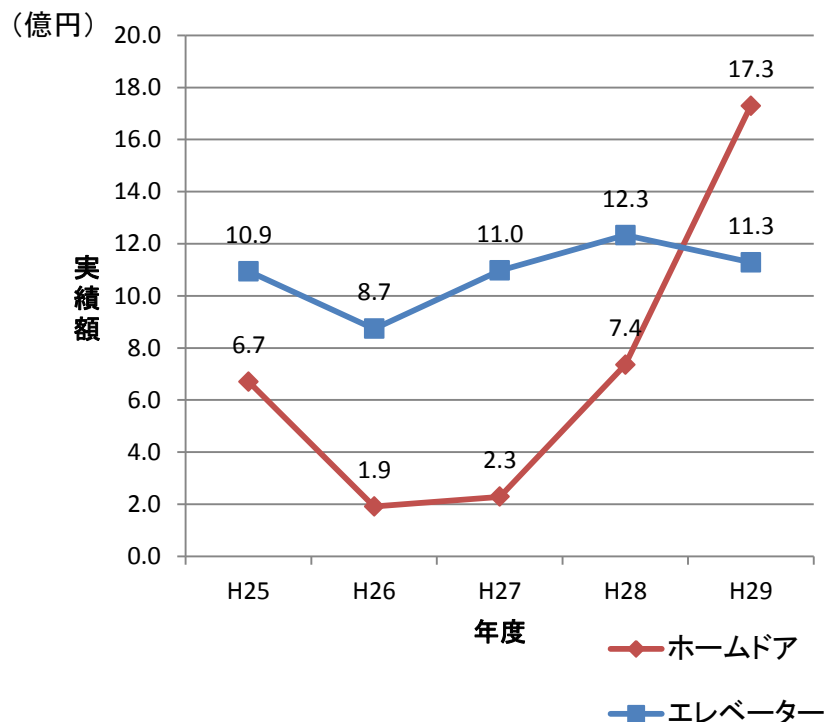
移動円滑化等にかかる事業費約51億円のうち、ホームドア整備費とエレベーター整備費の合計は約49.3億円で約97%を占めている。

第1章-2 都の取組(事業費)

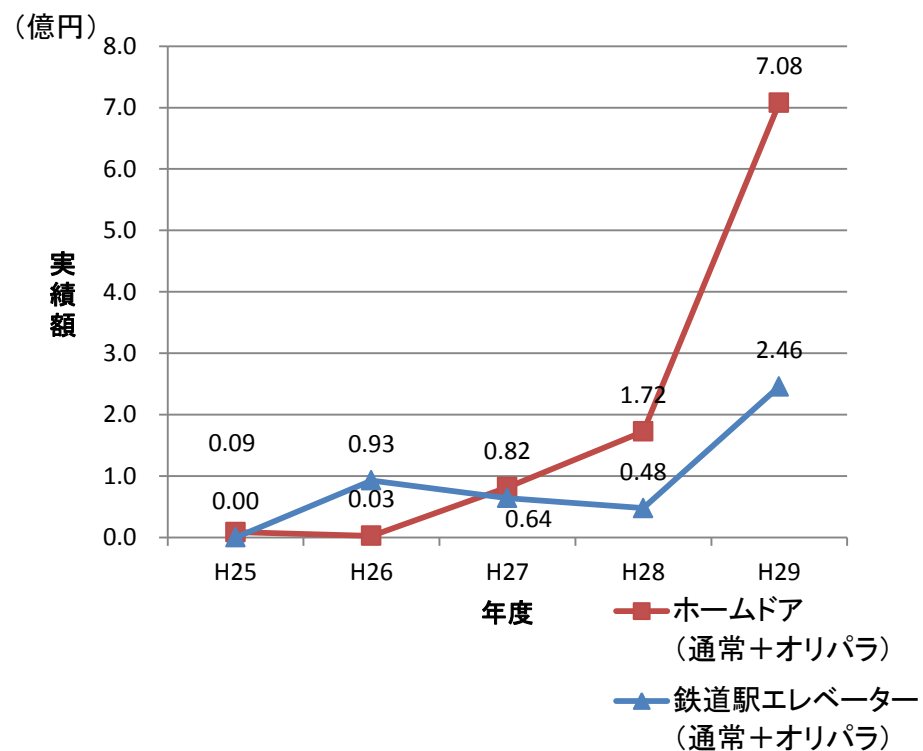
○ホームドアの事業費については、地下鉄・JR・私鉄ともに、平成28年度から増加している

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)

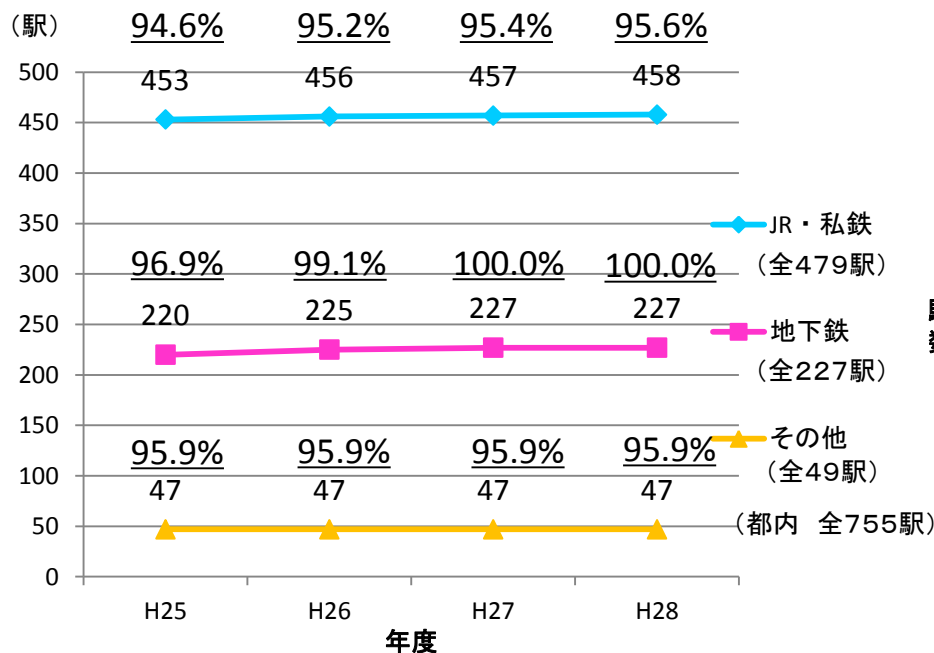


第1章-3 整備状況(都内)

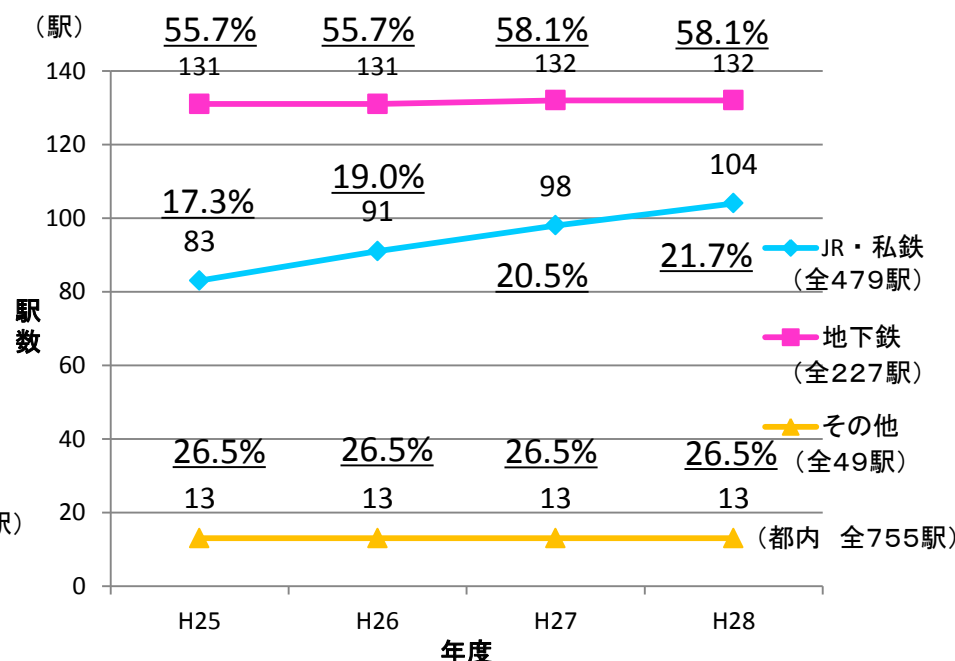
- 1ルート整備※については、ほぼ完了している。
- ホームドア整備について、地下鉄において平成28年度時点で約58%、JR・私鉄で約22%都が補助の本格実施を開始した平成26年度から増加し続けている。

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)

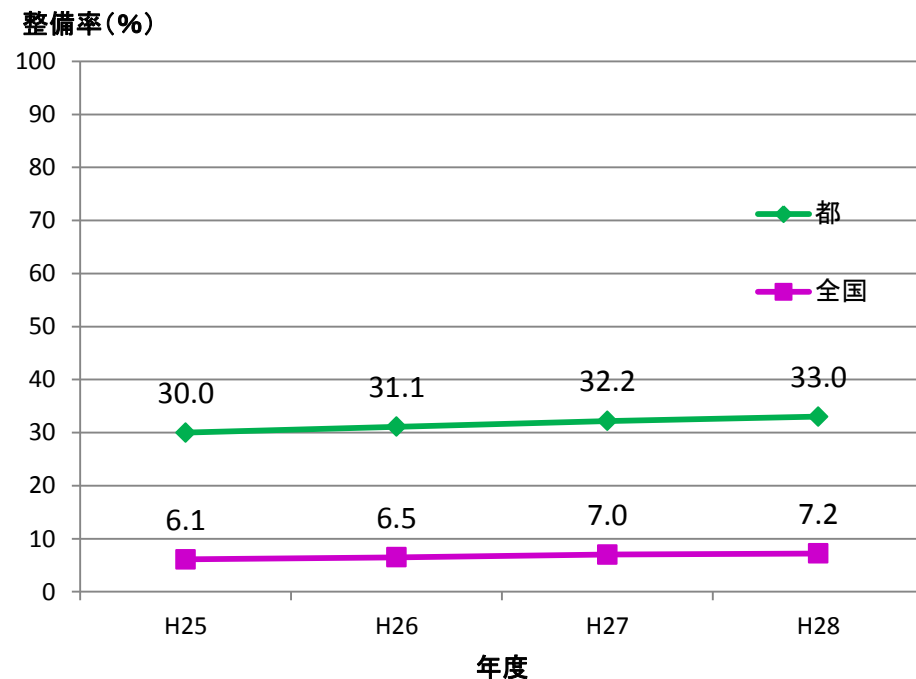
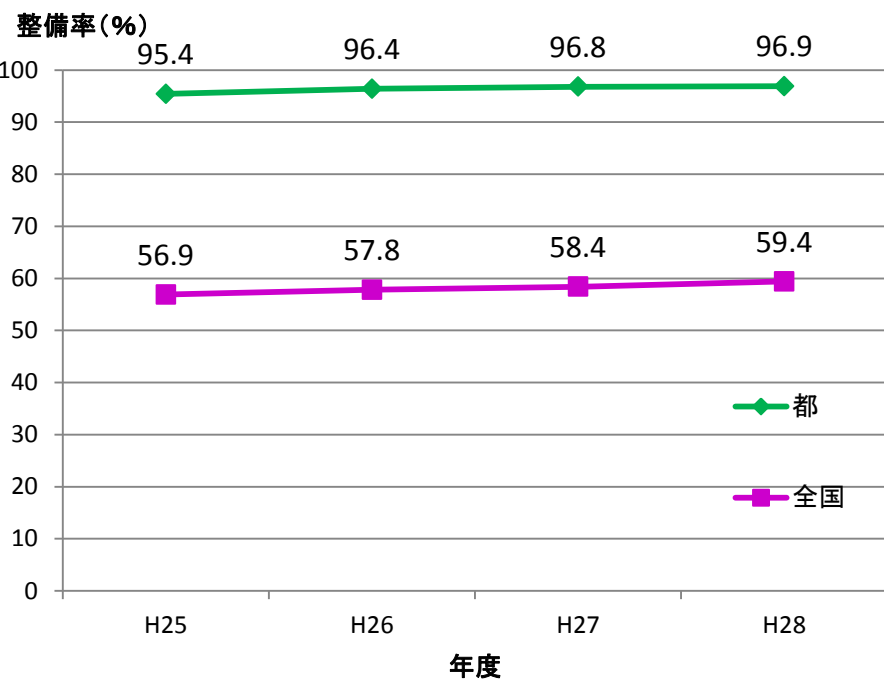
第1章-3 整備状況(都内)

○ 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

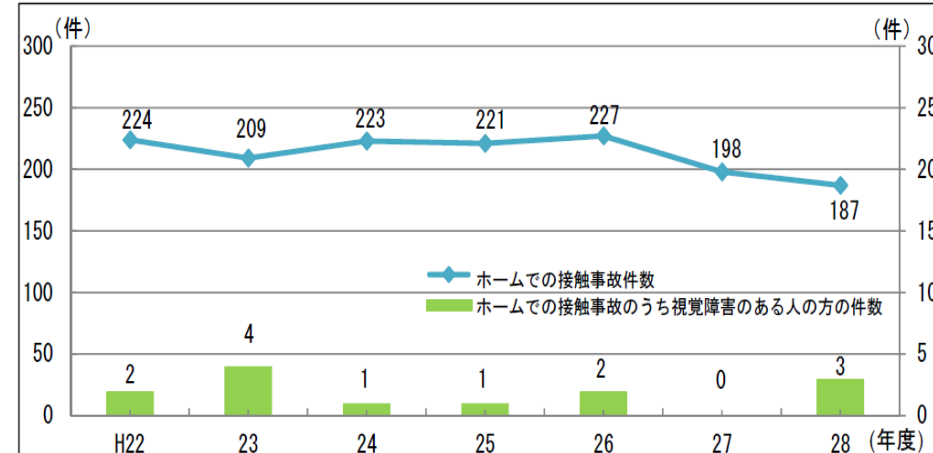
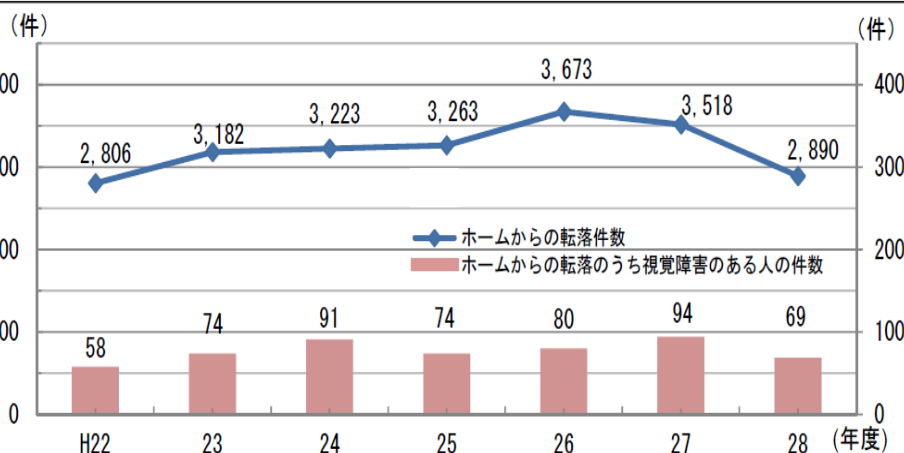


第1章-4 ホームにおける事故(全国)

○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】

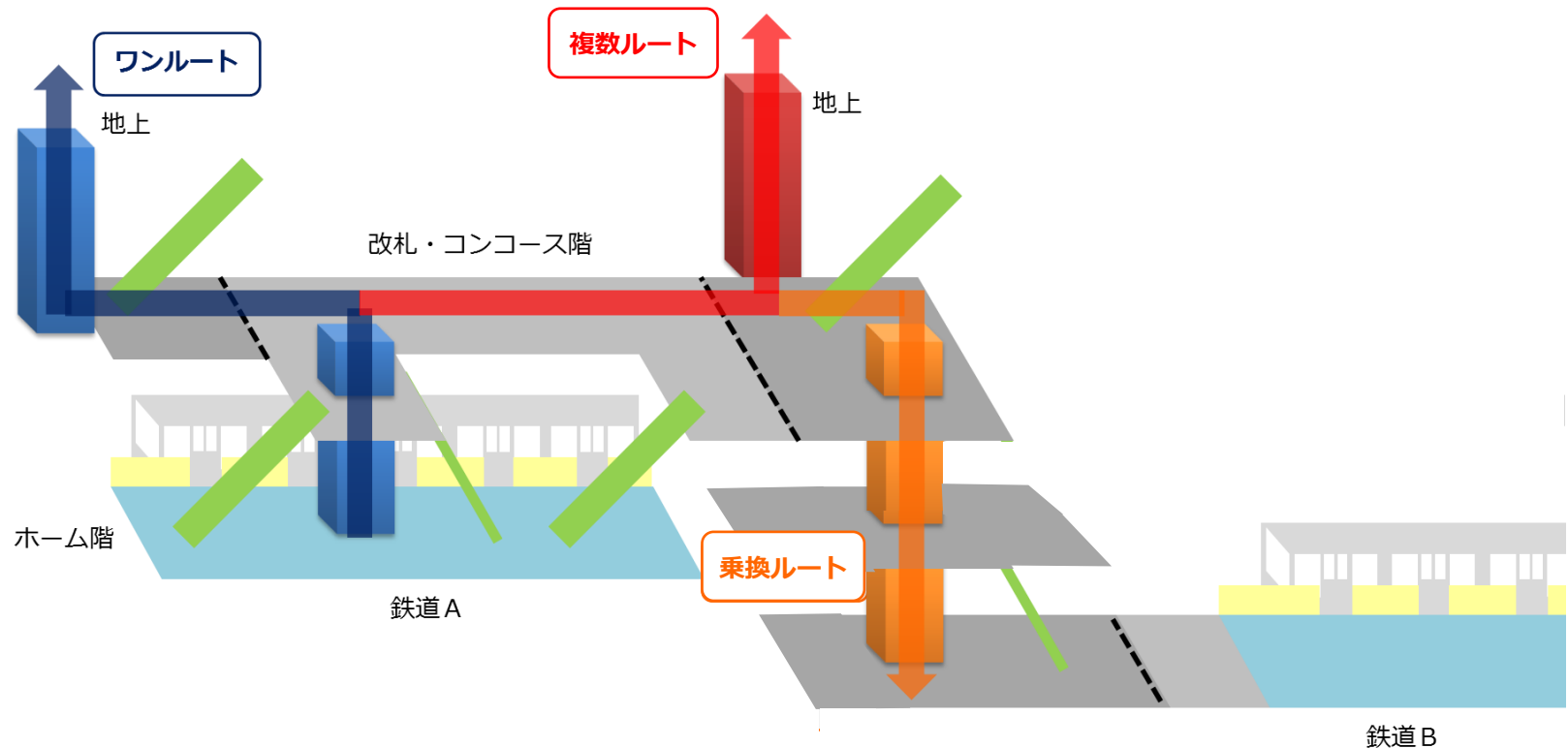
都内各駅への
ホームドア整備の推進

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

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



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

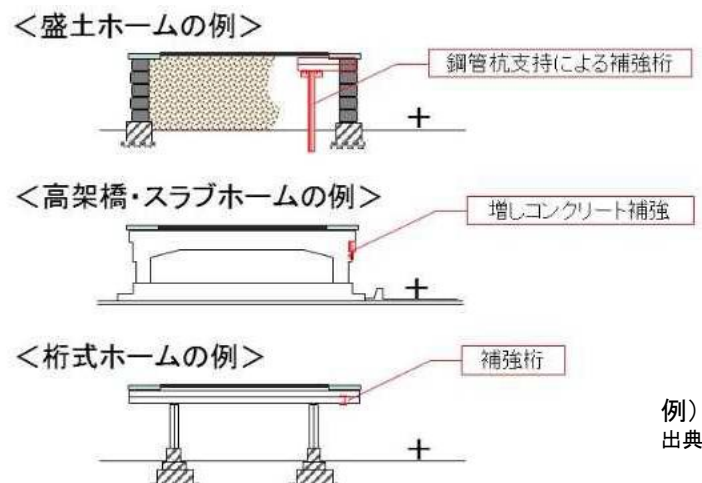
ホームドアを稼働させるため、電源確保や通信関連の工事が必要となる。

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。



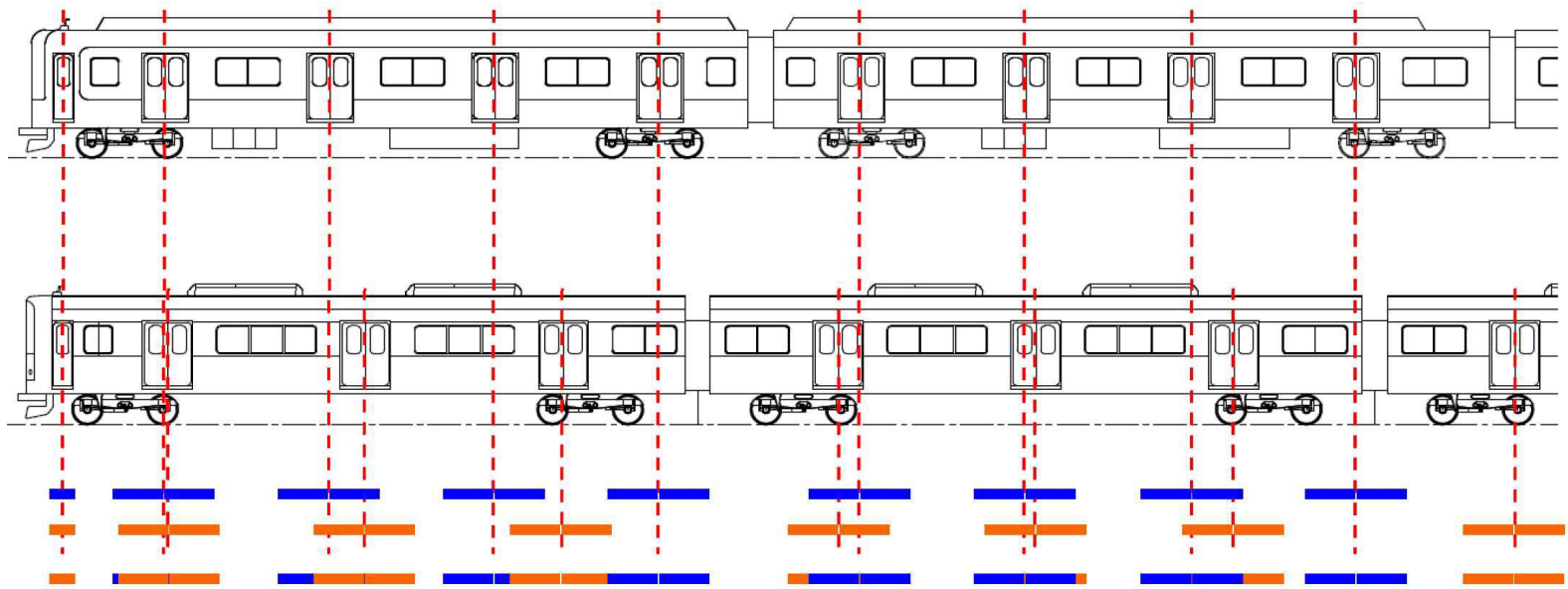
例) 基礎部の補強工事
 出典:「新型ホームドア導入検討の手引き～各種開発事例より～【第2版】」
 (平成30年3月国土交通省鉄道局)」

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)」

○ 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

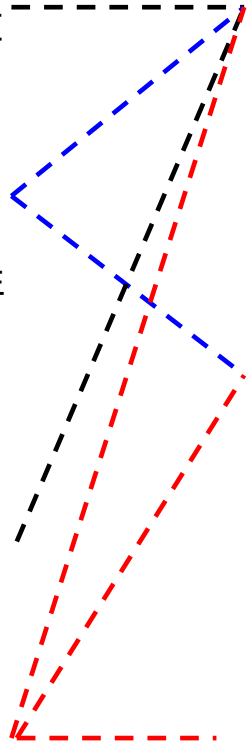
○ 膨大な整備箇所
・ 全体の約2/3が未整備

○ 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



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

