鉄道駅バリアフリーに関する
優先整備の考え方（案）

令和元年7月
都市整備局

はじめに

都は、誰もが安全で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に取り組んでいます。

鉄道駅のバリアフリーの取組では、鉄道事業者等への補助を通じ、ホームドアやエレベーター等の整備を促進しています。

こうした中、昨年10月、都政改革本部見える化改革において、鉄道駅のバリアフリーの取組、その中でもエレベーターやホームドアについて、課題の明確化を図るとともに、オリンピック・パラリンピックのレガシーとして、取組の更なる加速に向けて「鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方」を検討することとしました。

「鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方（案）」は、高齢者や障害者をはじめ、誰でも自由に使いやすい、ユニバーサルデザインの考え方とするため、学識経験者、障害者団体や地域の福祉関係団体の意見を伺いながら取りまとめました。

ついては、今回の案について広く意見を伺うため、パブリックコメントを実施いたします。

今後、「鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方」に基づき、ホームドアやエレベーターの補助の拡大・充実を図り、鉄道駅のバリアフリーの取組を強力に推し進めていきます。

目次

① 取組の背景

② 現状

③ 取組の課題

④ 基本となる考え方

⑤ 優先整備の考え方

⑥ 今後の進め方

① 取組の背景

〇これまでバリアフリー化については、障害者や高齢者の観点から取組を進め、エレベーターなどによる1ルートは概ね確保されている
〇少子高齢化の進展、外国人を含む訪都旅行者数の増加等、環境が大きく変化
〇今後は訪都旅行者や少子高齢化の対策、子育て支援をさらに強化していくことが求められる

（資料）「国勢調査」（総務省）等より作成
（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

出典：「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～」

出典：「東京都観光客数等実態調査」、
「PRIME　観光都市・東京　東京都観光産業振興実行プラン2018」

〇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）

② 現状

〇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

（注）ホームからの転落件数は、プラットホ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、鉄軌道事業者が把握している件数である。
（注）自殺は含まれない。

ホームでの接触事故件数の推移

（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】ホームドア整備に関するWG（第1回）（国土交通省）
（平成31年3月）

② 現状

〇1ルート整備※については、ほぼ完了している。
〇ホームドア整備について、地下鉄において平成29年度時点で約63%、JR・私鉄で約24%
　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※）

※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

ホームドア

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）

② 現状

○現状の都の補助スキーム【JR・私鉄】

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（ホームドア：利用者10万人以上の駅）	
国	1/3	国	1/3
都（上限設定あり）	1/3	地方公共団体	1/3（都1/6以内）（上限設定あり）
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

② 現状

○現状の都の補助スキーム【地下鉄】

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

② 現状

対象	現状
駅構内での円滑な 移動環境の整備 **【エレベーター整備】**	◇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
ホームにおける 安全性の向上 **【ホームドア整備】**	◇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 ◇都の補助等により、各事業者で整備を推進中 ◇地下鉄のホームドアの整備はJR・私鉄より進んでいる ◇JR・私鉄の整備率は23.8%

③　取組の課題

複数ルート･乗換ルートのエレベータ整備促進

・１ルートのみであること等により、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

→　<u>複数、乗換ルート整備が重要</u>　※最短経路化含む

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

駅ごとに状況が異なるため、どのルートを整備すべきか考える必要がある。

③　取組の課題

都内各駅へのホームドアの整備促進

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

課題①：ホームドアの整備率

・依然として転落事故が発生

・現在の補助制度では、ＪＲ・私鉄の利用者10万人以上の駅に補助

JR･私鉄について、利用者10万人以上の駅に比べ、利用者10万人未満の駅の整備率は低い

ホームドア整備率（JR･私鉄）

③ 取組の課題

課題②：整備における課題

○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
2．電力、信号・通信などの電気工事
3．ホームドアの製作・設置
4．車両改修費

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）」

○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）」

④ 基本となる考え方

バリアフリー化を進めていく上での課題

限られた財源を集中的に投入するため、一定の新しい考え方を定め エレベーター、ホームドアの整備促進

エレベーター

○大きな不便を強いられるバリアフリールートが存在
・遠回りを余儀なくされる
・乗換で地上や一度改札外を経由

○複数ルートは駅ごとに状況が異なるため、実態に即して、どの駅でどのルートを整備すべきか考える必要がある

継続する取組

○ 1ルート確保（利用者数によらない）
・全駅整備完了に向け、着実に取組を進める

新たな取組

○複数・乗換ルート
・都が優先整備の考え方を示し、鉄道事業者がそれぞれの駅の状況に応じた整備計画を立案

ホームドア

○未整備の駅で依然として転落事故が発生

○JR・私鉄の利用者10万人未満の駅の取組の更なる加速が求められている

○整備には、ホームの補強やドア位置の異なる車両への対応が必要

継続する取組

○利用者10万人以上の駅
・利用者10万人以上の全駅整備に向け、着実に取組を進める

新たな取組

○利用者10万人未満の駅
・都が優先整備の考え方を示し、鉄道事業者がそれぞれの駅の状況に応じた整備計画を立案
○新技術の共有
・情報連絡会等において新技術を共有

【JR・私鉄】
鉄道駅総合バリアフリー推進事業費補助を拡大・充実し、取組を加速

⑤　優先整備の考え方

検 討 フ ロ ー

都を取り巻く社会環境の変化

将来像：
鉄道を安心して快適に使える環境をつくる
高齢者や障害者をはじめとするあらゆる人の安全性と快適性を高めるエレベーターやホームドアなどの設備については、全駅への導入を促進

全駅を一度に整備するのは難しい

限られた財源を集中的に投入

都 優先整備の考え方を検討

区市町
障害者団体
都民
等の意見

公表

鉄 整備計画を検討

都・区市町と調整

公表

住む人・遊ぶ人・働く人、誰でも自由かつ安全に移動できる時代へ

下記の2つの特性に基づき、
優先整備の視点を設定

・駅利用者の特性

・駅の特性

⑤　優先整備の考え方

〇駅利用者の特性
　ニーズ等を踏まえて、駅周辺の施設の用途を考慮

通勤　通院　通学　通所 → 主として日常的な利用など

自己啓発　余暇　観光 → 主として余暇活動での利用など

〇駅の特性
　駅の構造や鉄道運営上の特徴等を考慮

ホームの構造　乗換駅　地形的条件

など

⑤　優先整備の考え方

優先整備の視点

駅周辺の特性

駅利用者数だけではなく、
駅利用者の特性を考慮

駅周辺の施設の用途を考慮

（例）日常的な利用

【教育】盲学校等の特別支援学校など
【ビジネス】オフィスなど
【福祉・医療】病院、高齢者福祉施設、保育所など
【公共】官公庁など

余暇活動での利用

【イベント】スポーツ施設など
【文化】美術館、図書館など
【観光】動物園、公園、商業施設など

駅の特性

駅の構造・鉄道運営上の特徴

（例）〇ホームドア
【駅の構造】島式ホーム、ホームの狭さ、
混雑しているホームなど
【鉄道運営】乗換駅、通過駅（特急・急行等）など

〇エレベーター
【駅の構造】・河川、道路、鉄道、高低差等
・乗換で地上や改札外を経由
これらにより、遠回りを余儀なくされている
バリアフリールートが存在する駅
【鉄道運営】無人駅など

※その他特殊事情（駅に特段の理由がある場合、区市町や鉄道事業者の意見を踏まえて考慮）

⑤　優先整備の考え方

○駅周辺の特性

駅周辺の施設の用途

優先整備の視点		対象施設と選定規模の例	優先整備の視点のポイント
日常的な利用 （通学・通勤・通院・通所）	教育	特別支援学校（都内すべての施設） 国立・私立の小中学校、高校、大学（都内すべての施設）　等	・鉄道を利用して通学 ・児童・学生は平日に毎日利用
	ビジネス	オフィス等（駅の通勤目的の乗降人員）	・鉄道を利用して通勤 ・一定の障害者の利用が存在
	福祉・医療	高齢者福祉施設（都内すべての施設） 病院（二次救急、三次救急） 保育所（都内すべての施設） 障害者福祉センター（都内すべての施設）　等	・一時的な怪我や病気などを含め、様々な症状や障害の特性を抱えた方が利用 ・ベビーカーを使用、乳幼児を抱きかかえた状態、幼児の手をひいた状態で鉄道を利用して通園
	公共	官公庁（本庁舎（国、都、区市町村）、大使館、保健所、税務署）	・不特定かつ多数の方が利用
余暇活動利用 （自己啓発・観光・余暇）	イベント	スポーツ施設（新国立競技場、東京スタジアム、東京ドーム等） 劇場（東京芸術劇場、歌舞伎座等） 会議場（東京ビッグサイト、東京国際フォーラム等）　等	・短時間に高い需要が発生 ・鉄道等の公共交通機関を利用して来場
	文化	美術館、博物館（都内すべての施設） 図書館（本館）　等	・不特定かつ多数の方が利用
	観光	神社・仏閣（観光資源台帳の資源ランクA、B）　等	・短時間に高い需要が発生（三が日等）
		動物園、水族館、遊園地、映画館（都内すべての施設） 公園（国営公園、都立公園） 商業施設（水族館、映画館等との複合施設、百貨店）　等	・ベビーカー利用者や幼児の利用 ・スーツケースを携行して利用（訪都外国人旅行者、国内旅行者等） ・休日にゆとりを持って利用
		空港アクセス駅　等	・スーツケースを携行して利用 （訪都外国人旅行者、国内旅行者等） ・鉄道等の公共交通機関を利用してアクセス

⑤　優先整備の考え方

○駅の特性
駅の構造・鉄道運営上の特徴

エレベーター

	優先整備の視点	優先整備の視点のポイント
駅の構造	河川、道路、高低差等地形上の特性により、遠回りを余儀なくされているバリアフリールートが存在する駅	高齢者、障害者、ベビーカー利用者等が大きな不便を強いられる
	乗換で地上や改札の外へ出ることを余儀なくされているバリアフリールートが存在する駅	
鉄道運営	無人駅	駅出入口からホームまで1人で移動できるバリアフリールートを確保

ホームドア

	優先整備の視点	優先整備の視点のポイント
駅の構造	島式ホーム	ホームの両側に列車が停車した際、ホームが混雑するため危険
	ホームの狭さ	ホームから転落の危険
	混雑しているホーム	
鉄道運営	乗換駅	ホームが一時的に混雑
	通過駅（特急・急行等）	ホーム脇を列車が通過するため、列車への接触の危険

⑥ 今後の進め方

都
優先整備の考え方
都
公表
都
補助要綱の改定
都＋区市町
新スキームの補助事業開始
鉄道事業者の取組を支援
鉄道事業者と
都・区市町で調整して
整備計画を作成
補助金の申請
補助金の交付
鉄
整備計画
鉄
公表
鉄
駅施設整備の
計画
鉄
設計・工事
鉄
完成・
供用開始
【2019年度策定依頼】
【2020年度以降
順次実施】
優先的に整備する予定の駅名や
その考え方を含めた整備計画を立案