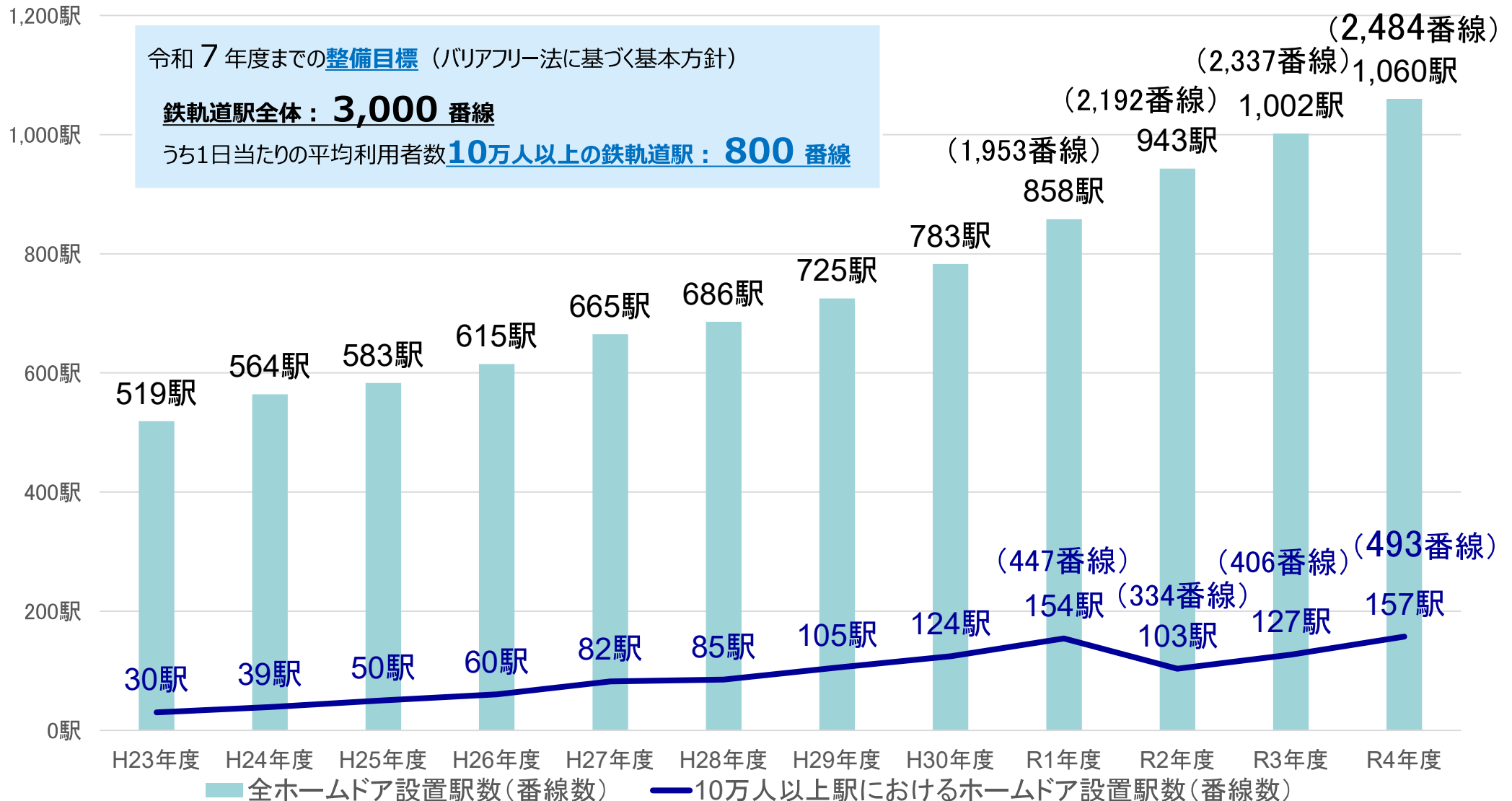


## ホームドア設置駅数（番線数）の推移

○令和4年度末までに2,484番線、うち利用者数10万人以上の駅においては493番線でホームドアが整備済み。



※1 新型コロナウイルスの影響により、鉄軌道利用者数が減少したことから、令和2年度以降の「10万人以上駅」が減少。

※2 ホームドア設置番線数については令和元年度より集計。

- 真の共生社会の実現を図るため、バリアフリー法等に基づき、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進
- バリアフリー整備目標達成に向けて、**鉄道駅バリアフリー料金制度、補助制度等**を活用し総合的に支援

都市部において、利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築するため、令和3年12月に新たな料金制度を創設。令和5年度末までに、以下の17社が届出済み。いずれの事業者も通学定期の料金設定はない。

## 鉄道駅バリアフリー料金制度

事業者名 ※括弧内は届出日		JR東日本 (R4.4.5)	JR東海 (R4.11.17)	JR西日本 (R4.8.19)	東武 (R4.10.19)	西武 (R4.8.4)	小田急 (R4.8.4)	東京メトロ (R4.4.25)	相鉄 (R4.10.21)	京成 (R5.9.15)
收受開始日		R5.3.18	R6.4.1	R5.4.1	R5.3.18	R5.3.18	R5.3.18	R5.3.18	R5.3.18	R6.3.16
料金 設定額	定期外	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円
	通勤定期	4.7円	5.0円	5.0円	10円	10円	10円	6.2円	10円	10円

事業者名 ※括弧内は届出日		京阪 (R4.8.5)	阪急 (R4.8.3)	阪神 (R4.8.3)	大阪メトロ (R4.8.10)	西鉄 (R4.9.21)	横浜高速 (R4.9.2)	神戸電鉄 (R4.8.4)	山陽電鉄 (R4.8.10)
收受開始日		R5.4.1	R5.4.1	R5.4.1	R5.4.1	R5.3.27	R5.3.18	R5.4.1	R5.4.1
料金 設定額	定期外	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円
	通勤定期	6.2円	6.3円	6.3円	6.3円	6.2円	10円	6.3円	6.0円

※通勤定期の金額については、各社で設定した1か月定期の金額を「30日×2（1往復）」で除することで、国土交通省にて1回あたりの金額を計算

令和4年度から、**地方部における支援措置の重点化**として、市町村が作成するバリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅のバリアフリー施設整備については、**補助率を最大1/3から最大1/2に拡充**。

## 補助制度

【鉄道駅におけるバリアフリー化の推進に関する予算（R6年度予算）】

- ・都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)：予算額138.6億円の内数（補助率：補助対象建設費の35%）
- ・鉄道駅総合改善事業費補助：予算額21.0億円の内数（補助率：1/3又は1/2）
- ・地域公共交通確保維持改善事業：総合政策局予算額208.1億円の内数（補助率：1/3）
- ・地域における受入環境整備促進事業：観光庁予算額13.7億円の内数（補助率：1/3）
- ・公共交通利用環境の革新等：観光庁予算額5.0億円の内数（補助率：1/3又は1/2）

## 特例

鉄道事業者等が取得した「ホームドアシステム」および「エレベーター」の固定資産税等の減税により、維持管理コストを軽減。

○様々な課題を解決するため、技術開発や技術的支援等を実施することでホームドア整備を推進。



昇降ロープ式ホーム柵(JR西 六甲道駅)



大開口ホーム柵(東京メトロ 九段下駅)



フルスクリーンホームドア(JR西 大阪駅)



スマートホームドア® (JR東 十日市場駅)

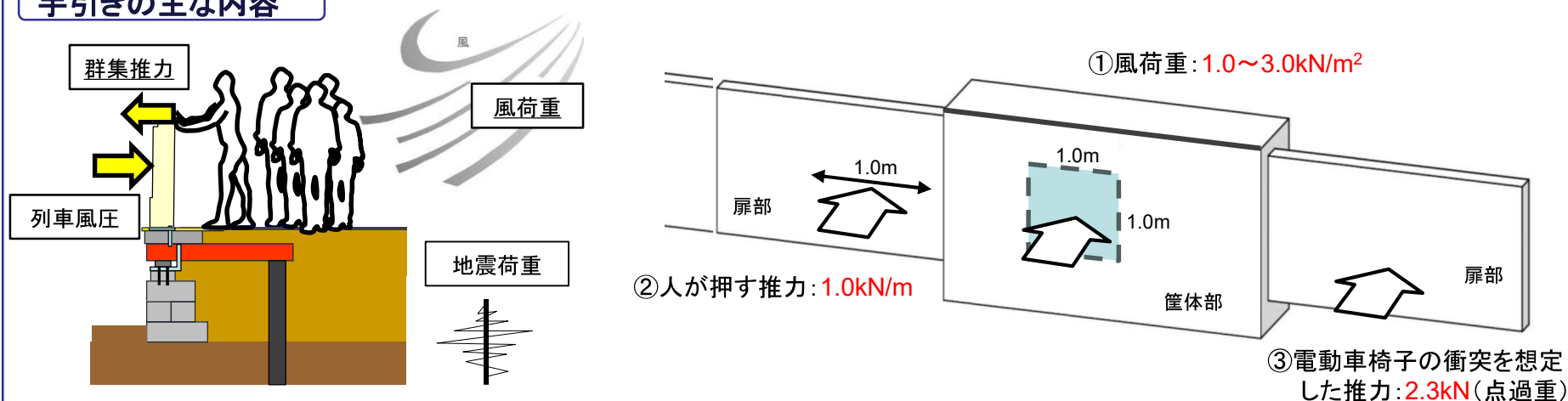
# ホームドアの合理的な設計手法について

## ～「可動式ホーム柵支持部の設計に関する手引き」の策定～

### 検討目的

- ホームドアの整備については、バリアフリー法に基づく基本方針(令和2年12月改定)で定めた新たな整備目標において、令和3年度以降の5年間で整備ペースを2倍に加速化させ、令和7年度迄に3,000番線を整備することとしている(令和4年度末時点で2,484番線を整備済)。
- このため、ホームドアの更なる整備加速化に向け、ホームドアの設計者が、より適切・効率的に設計できるよう、実際の使用環境等を踏まえた合理的な設計手法を検討し、令和3年12月に「可動式ホーム柵支持部の設計に関する手引き」を策定した。

### 手引きの主な内容



ホームドアの設計に用いる荷重のうち、風荷重及び群集推力を見直した。

	従来の考え方	見直し結果
風荷重	<b>3.0kN/m<sup>2</sup></b> ※ 旧国鉄「乗換跨線橋設計指針(S40.8)」等を適用 風速50m/s時にかかる力に相当	<b>①1.0~3.0kN/m<sup>2</sup></b> (建築基準法を準用し、地域別の風特性、防風柵等遮蔽物の設置状況等に応じて設定) 【例】千葉県における地表面からの高さ5m等の条件の場合1.6kN/m <sup>2</sup>
群集推力	<b>2.5kN/m</b> ※ 旧国鉄「乗換跨線橋設計指針(S40.8)」等を適用 (1mの範囲を大人3人が押す力に相当)	<b>②人が押す推力 1.0kN/m</b> <b>③電動車椅子の衝突を想定した推力 2.3kN (点荷重)</b>