

TOPICS

全国の鉄道駅におけるバリアフリー化の加速

鉄道駅のバリアフリー化は、全ての方が鉄道を安全・安心かつ円滑に利用できる環境の整備に資するものであり、その推進は大変重要である。国土交通省としては、2020年12月に新たなバリアフリー化の目標を定め、エレベーター等の整備対象駅の拡大やホームドアの整備の加速化に取り組むこととしている。

こうした状況を踏まえ、「第2次交通政策基本計画」（令和3年5月閣議決定）においては、「鉄道駅のバリアフリー化の推進は、エレベーターやエスカレーター、ホームドア等の整備を通じ、高齢者や障害者だけでなく、全ての利用者が受益するとの観点から、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とともに、地方部において既存の支援措置を重点化する」との方向性が示された。

これを踏まえ、2021年12月に、利用者の薄く広い負担により鉄道駅のバリアフリー化を進める枠組みとして新たな料金制度を創設するとともに、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施設整備に係る補助率を現行の最大1/3から最大1/2に拡充することが令和4年度予算に盛り込まれた。

国土交通省としては、引き続き予算の確保に努めながら、都市部において新たな料金制度を活用いただくとともに、地方部において鉄道駅のバリアフリー予算を重点化することで、全国の鉄道駅バリアフリー化を加速していく。

◆2025年度までのバリアフリー化の主な整備目標

	旧目標（2020年度まで）	新目標（2025年度まで）
段差解消 （エレベーター等の設置）	3千人以上/日の駅 （実績:2020年度末） 95.0%で段差解消済み	2千人以上/日の駅 （最大+200駅※） ※3千人以上/日の段差未解消駅とあわせ、最大+361駅
ホームドア	約800駅 （実績:2020年度末） 943駅	3,000番線 （+808番線※） ※整備ペースを2倍に加速化 うち10万人以上/日の駅 800番線 （+466番線）

◆鉄道駅における主な整備内容



段差の解消（エレベーター）



バリアフリースイートの整備



駅ホームからの転落防止対策
（ホームドア）

イ 都市計画等による取組

都市計画における総合的な福祉のまちづくりに関する取組としては、適切な土地利用や公共施設の配置を行うとともに、障害のある人に配慮した道路、公園等の都市施設の整備、「土地区画整理事業」や「市街地再開発事業」などの面的な都市整備を着実に進めていることがあげられる。

市町村が具体の都市計画の方針として策定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針(市町村マスタープラン)」の中に、まちづくりにおける高齢者や障害のある人等への配慮を積極的に位置付けることも考えられる。

全国の都市の再生を効率的に推進する観点から、地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施するため、「都市再生整備計画」に基づく事業(都市再生整備計画事業)に対して、「社会資本整備総合交付金」による支援を行っている。さらに、「都市再生整備計画」に基づく事業のうち「立地適正化計画」に位置付けられた誘導施設や公共公益施設整備等に対して集中的に支援する制度として「都市構造再編集集中支援事業」を2020年度に創設している。これらの制度の活用により、全国各地において、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化、持続可能で強靱な都市構造への再編に向けた取組が進められており、その一環として、バリアフリー化等を通じて、安心・快適に過ごせるまちづくりが多くの市町村で実施されている。

「市街地再開発事業」等においては、再開発ビルに一定の社会福祉施設等を導入するものを「福祉空間形成型プロジェクト」と位置付け、通常の助成対象に加え、共用通行部分整備費、駐車場整備費等を助成対象とするとともに、社会福祉施設等と一体的に整備する場合の整備費に関する助成額の割増を実施しており、これにより、再開発ビルへの社会福祉施設等の円滑な導入を促している。

また、バリアフリー化等に対応した施設建築物を整備する場合に生じる付加的経費について、別枠で補助を行っている。

ウ 歩行空間のバリアフリー化

移動は就労、余暇等のあらゆる生活活動を支える要素であり、その障壁を取り除き、全ての人が安全に安心して暮らせるよう歩道、信号機等の交通安全施設等の整備を推進している。

「バリアフリー法」に基づき、駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場等において、高齢者や障害のある人を始めとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間のバリアフリー化を推進している。また、整備に当たっては、「バリアフリー法」を踏まえて、駅構内、病院など公共的施設のバリアフリー化やノンステップバスの導入等と連携して整備を行っている。

さらに、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等については、2025年度までに、原則として全ての当該道路において、バリアフリー対応型信号機等の設置等の移動等円滑化を実施するとともに、特に、当該道路のうち、道路又は交通の状況に応じ、視覚障害のある人の移動上の安全性を確保することが特に必要であると認められる部分に設置されている信号機等の移動等円滑化については、2025年度までに、原則として全ての当該部分において、音響信号機の設置及びエスコートゾーンの設置を行うことを目標としており、音響により信号表示の状況を知らせる音響信号機や、歩行者等と車両が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号、横断歩道上における視覚障害のある人の安全性及び利便性を向上させるエスコートゾーン等の整備を推進している。

加えて、冬期の安全で快適な歩行空間を確保するため、中心市街地や公共施設周辺等における除雪の充実や消融雪施設の整備等のバリアフリーに資する施設整備を実施している。

エ 路外駐車場のバリアフリー化

高齢者、身体に障害のある人等を含む全ての人々が安全で快適に自動車の利用ができるよう、路外駐車場のバリアフリー化を図ることが必要である。

「バリアフリー法」に路外駐車場のバリアフリー化が位置づけられ、同法の規定に基づき、「移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準を定める省令」（平成18年国土交通省令第112号）を制定し、バリアフリー化を推進している（2019年度末現在の特定路外駐車場のバリアフリー化率：70.6%）。

また、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、特定路外駐車場のバリアフリー化の目標を定めており、引き続き、目標達成に向け、地方公共団体及び関係団体等に対して周知の徹底を図り、路外駐車場のバリアフリー化を一層推進していくこととしている。

（3）移動支援

ア 福祉タクシー等の普及促進

障害のある人等の輸送をより便利にするため、「地域公共交通確保維持改善事業」により福祉タクシー車両の導入等に対して経費の一部補助を行うなど、福祉タクシーの普及促進を図っている。

また、バス事業者、タクシー事業者のみによっては十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、移動手段の確保のために必要であると地域の関係者による協議が調った場合には市町村や特定非営利活動法人（NPO法人）等による福祉有償運送を可能としている。これらにより、福祉タクシーと福祉有償運送がそれぞれ多様なニーズに応じて輸送を提供し、障害のある人等の外出が促進されることが期待される。

2020年度末における福祉タクシーの導入状況は、41,464台となっている。

また、屋外での移動が困難な障害のある人について、外出のための支援を行うことにより、地域における自立生活及び社会参加を促すため、「障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律」（平成17年法律第123号）に基づく「地域生活支援事業」において、各市町村が地域の特性や利用者のニーズに応じて、個別支援型、グループ支援型及び車両移送型など柔軟な形態で、ガイドヘルパーの派遣などのサービスを提供する「移動支援事業」を実施している。

イ 移動支援システムの規格開発

障害のある人等がITを活用して社会・経済に積極的に参画できる環境を整備するため、2004年度に「高齢者・障害者配慮設計指針－移動支援のための電子的情報提供機器の情報提供方法（JIS T0901）」を制定した。

ウ 障害のある人に対する運賃・料金割引

鉄道、バス、タクシー、旅客船、航空等の各公共交通機関では、身体障害者手帳の交付を受けた身体に障害のある人、療育手帳の交付を受けた知的障害のある人及び常時介護を要するこれらの人の介護者に対して運賃・料金の割引を実施している。

有料道路では、身体障害者手帳の交付を受けた身体に障害のある人が自ら運転する場合や、身体に重度の障害のある人又は重度の知的障害のある人の移動のために介護者が運転する場合

において、通行料金の割引を実施している。

また、精神障害者保健福祉手帳については、2006年10月1日より身体障害者手帳及び療育手帳と同様に写真貼付を行うこととし、本人確認を容易にし、手帳の信頼性を向上させ、各自治体における公共施設の入場料や公共交通機関の運賃に対する割引等の支援の協力を得やすくしている。さらに、発達障害のある人及び高次脳機能障害のある人について、手帳の交付の対象であることを明確化するため、2011年4月には、手帳の診断書の様式及び判定基準を改正した。

なお、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けた精神障害のある人及びその介護者の運賃・料金の割引については、鉄道、バス、タクシー、旅客船等の一部の公共交通事業者において既に実施しているところであるが、2018年度より、多くの航空運送事業者において導入されるなど、公共交通機関における実施事業者数は着実に増加している。

また、障害者割引の適用を受ける際の本人確認について、障害者手帳の提示に代えて、交通系ICカードやスマートフォンのアプリ等を活用した確認方法が公共交通事業者等において実施されている。

エ 駐車禁止の交通規制からの除外措置

一定の障害のある人に対して駐車禁止除外指定車標章を交付し、駐車禁止の交通規制の対象から除外している。

オ 車椅子使用者用駐車施設等の適正利用の確保

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」では、国、地方公共団体、国民、施設設置管理者等の責務等として、車椅子使用者用駐車施設等を含む高齢者障害者等用施設等の適正な利用の推進が位置づけられており、国土交通省では、車椅子使用者用駐車施設等の適正利用を確保する観点から、『車椅子使用者用駐車施設等のあり方に関する検討会』を開催し、今後の車椅子使用者用駐車施設等のあり方や多くの地方公共団体において導入されている「パーキング・パーミット制度」について、検討を進めている。

カ ICTを活用した歩行者移動支援の推進

国土交通省では、高齢者や障害のある人、訪日外国人旅行者等も含め、誰もが屋内外をストレス無く自由に活動できるインクルーシブ社会の構築に向け、ICTを活用した歩行者移動支援の取組を推進している。

民間事業者等によるサービス創出に向けたオープンデータ推進等の環境整備を行っており、施設や経路のバリアフリー情報等の移動に必要なデータを多方面で活用する手法等を検討した。また、高齢者や障害のある人を含めた人々を対象としたナビゲーションサービス提供等の利活用検証を民間事業者と連携して実施する等、移動支援サービスの普及を促進した。