

鉄道駅の更なるバリアフリー化

令和元年**11**月

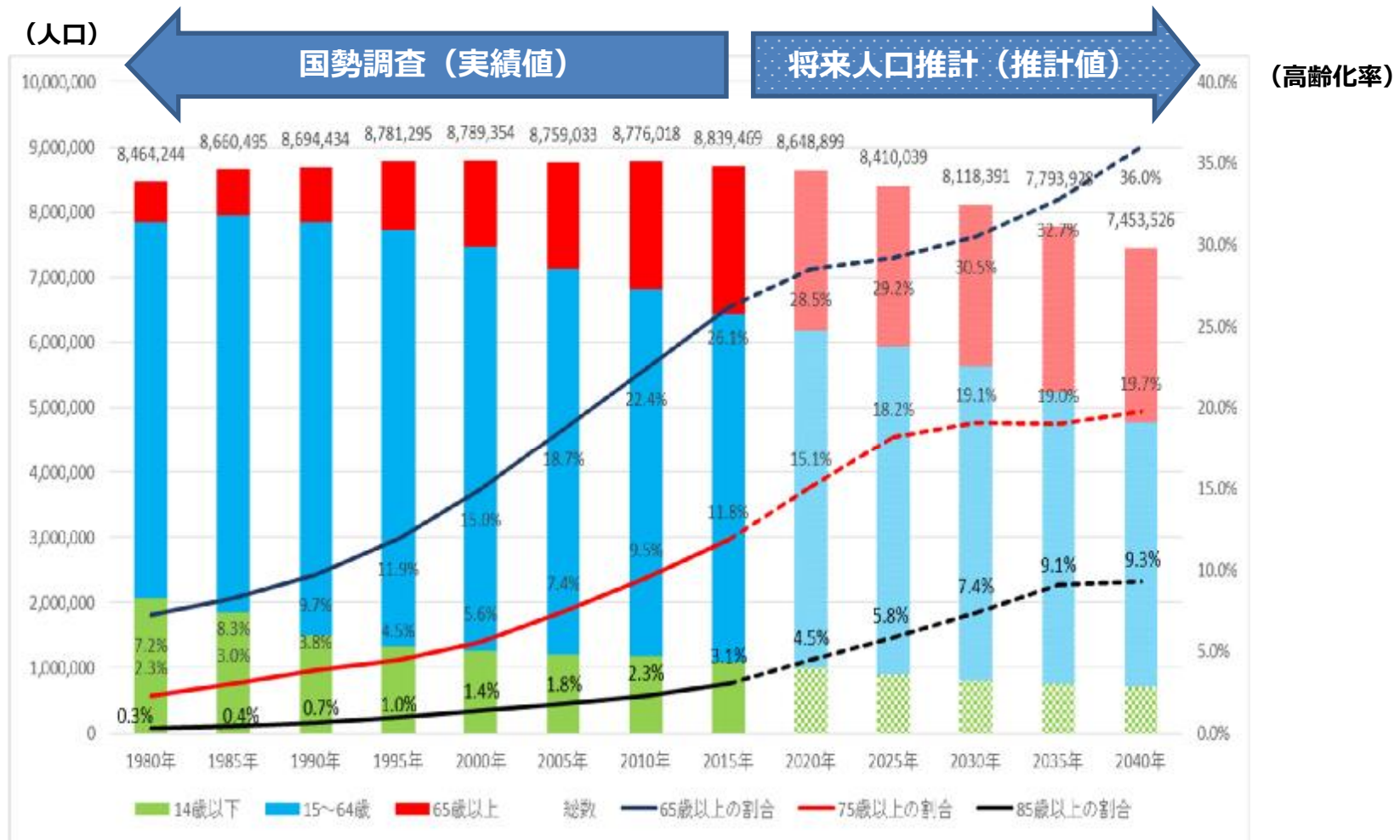
(1) これまでの意見

- 基本方針では地域の実情に鑑み利用数のみならず高齢者、障がい者の利用実態を踏まえ、可能な限りバリアフリー化を実施することと定められており、**3,000人**／日未満の駅のバリアフリー化の推進についても検討していくべき。
- **JR西日本京橋駅**の環状線から東西線への乗換えでは、健常者ならば**30秒**程度でホームに降りることができるが、車椅子使用者は5つのエレベーターを乗り継ぐ必要があり、**JR西日本**が対応しているところ。このような対応は必要。
- エレベーターのかごの大きさは、今は**11人**乗りだが、これを最低でも**17人**若しくは**15人** 乗りにするなど、もう少し大きくしてほしい。
- 南海電車の難波駅から大阪メトロのなんば駅への車椅子の乗換えは、民間施設のエレベーターを利用してメトロの改札に行き、さらにメトロのエレベーターを利用するなど大変でわかりにくいいため、案内表示の内容について検討してほしい。また、民間施設の営業時間や休館日の場合のルートも掲載してほしい。
- 最近、デジタルサイネージや電子公告が増えており、知的障がい者にとっては有効。
- 異常運転時など、聴覚障がい者への情報がほとんど無いため、何が起きているのか分からない。その対応についても検討してほしい。

(2) 現状・課題

超高齢社会の進展

2025年には75歳以上人口が約153万人となり、2015年からの10年間で1.43倍（全国1.35倍）に急増するなど、今後急速に高齢化が進展すると推計。



資料：総務省「国勢調査」（1980～2015年）、国立社会保障人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年（2013年）3月推計）」を用いて大阪府で作成

障がい者数の増加

2017年3月末時点の障がい者手帳所持者数は約55万人ですが、2030年には約64万人になると推計。

	身体障がい者 手帳	療育手帳	精神障がい者 保健福祉手帳	合計
2017年 3月末	389,795 (6,443)	78,557 (24,038)	81,386	549,738

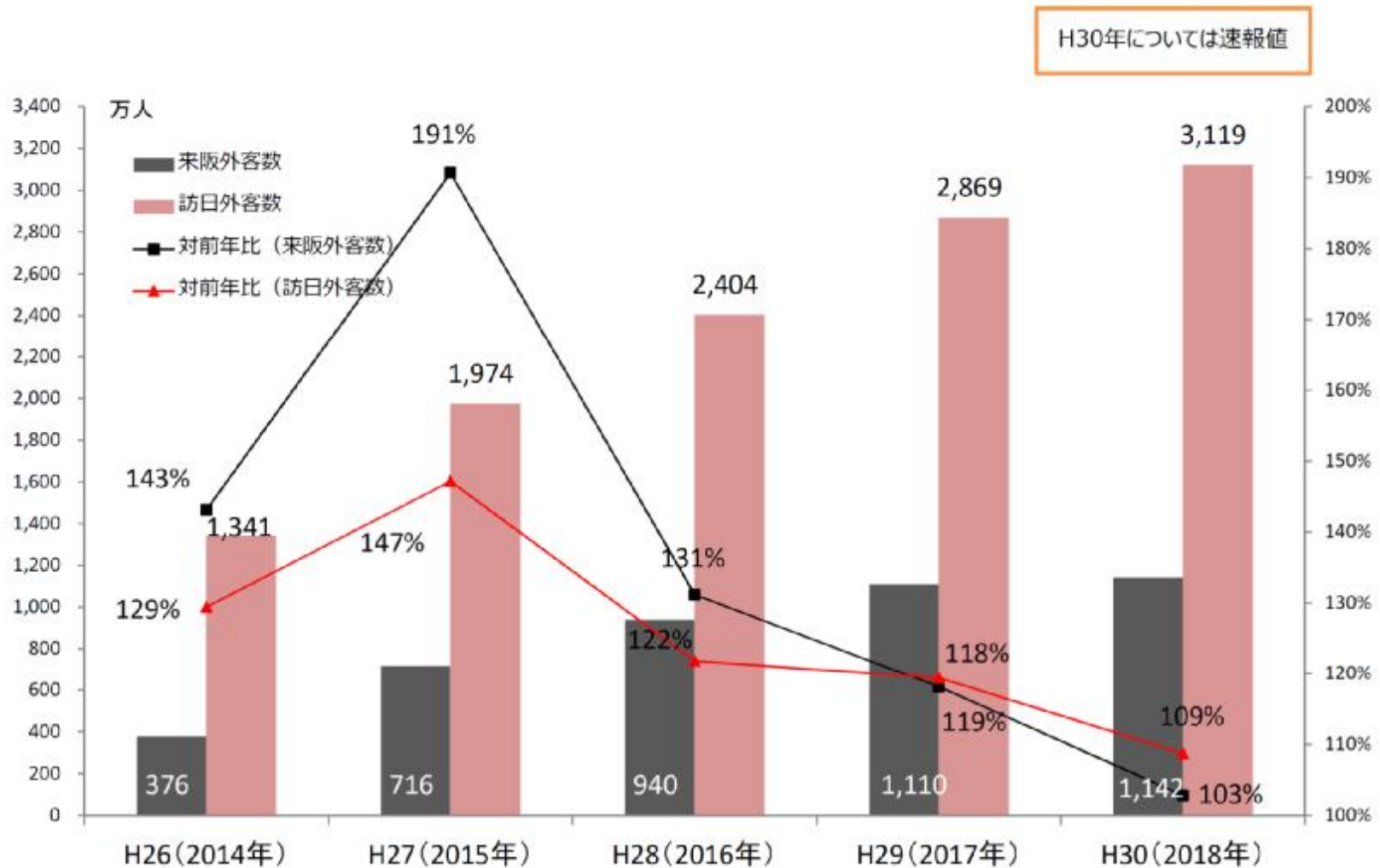
※（ ）内は18歳未満（障がい児）の人数。精神障がい者保健福祉手帳は障がい児を含む。

	身体障がい者 手帳	療育手帳	精神障がい者 保健福祉手帳	合計
2020年	391,949	80,985	88,020	560,954
2025年	395,068	90,641	108,572	594,281
2030年	397,418	102,512	137,568	637,498

資料：第4次大阪府障がい者計画（後期計画）（平成30年3月）

インバウンドの増加

2014年に大阪を訪れた訪日外国人客数は376万人ですが、2018年には、3倍以上の1,142万人と、インバウンドの増加が顕著。



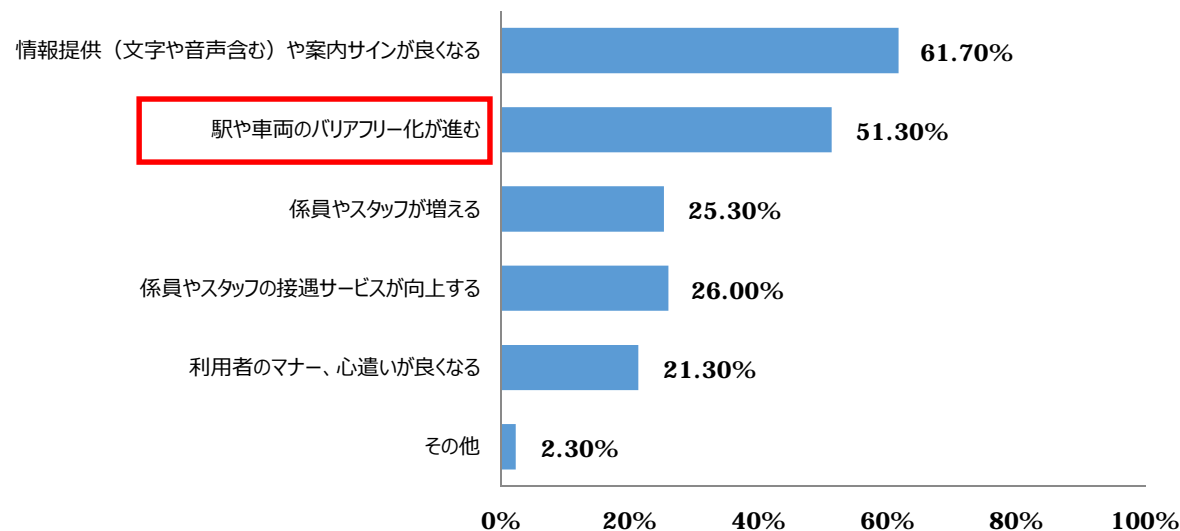
※来阪外客数は、日本政府観光局 (JNTO) の「訪日外客数」に、観光庁の「訪日外国人消費動向調査」の訪問率を乗じて算出 (大阪府独自推計)

出典：日本政府観光局 (JNTO) 及び観光庁資料により作成

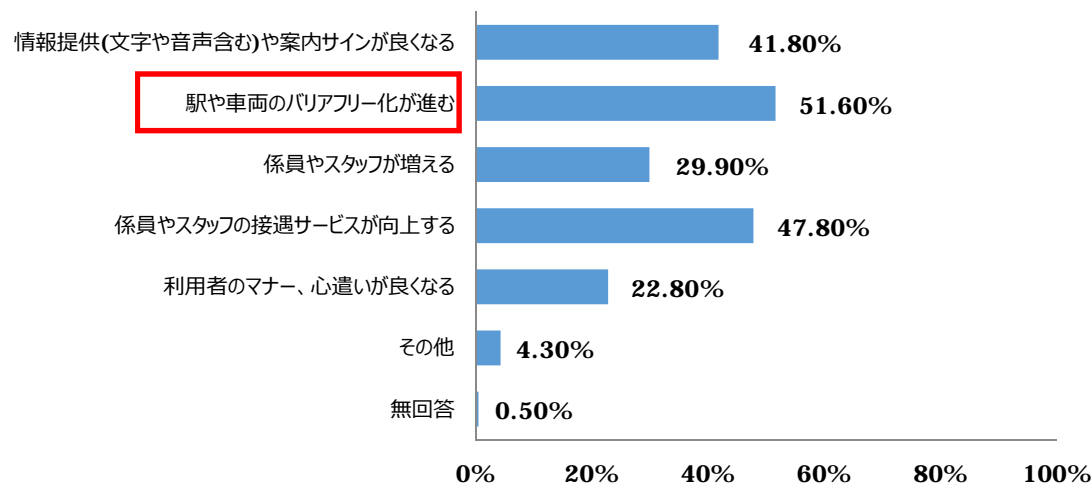
高齢者・障がい者の駅利用者数の増加に伴う期待

高齢者や障がい者の半数以上は、駅や車両のバリアフリー化が進むことを期待。

高齢者



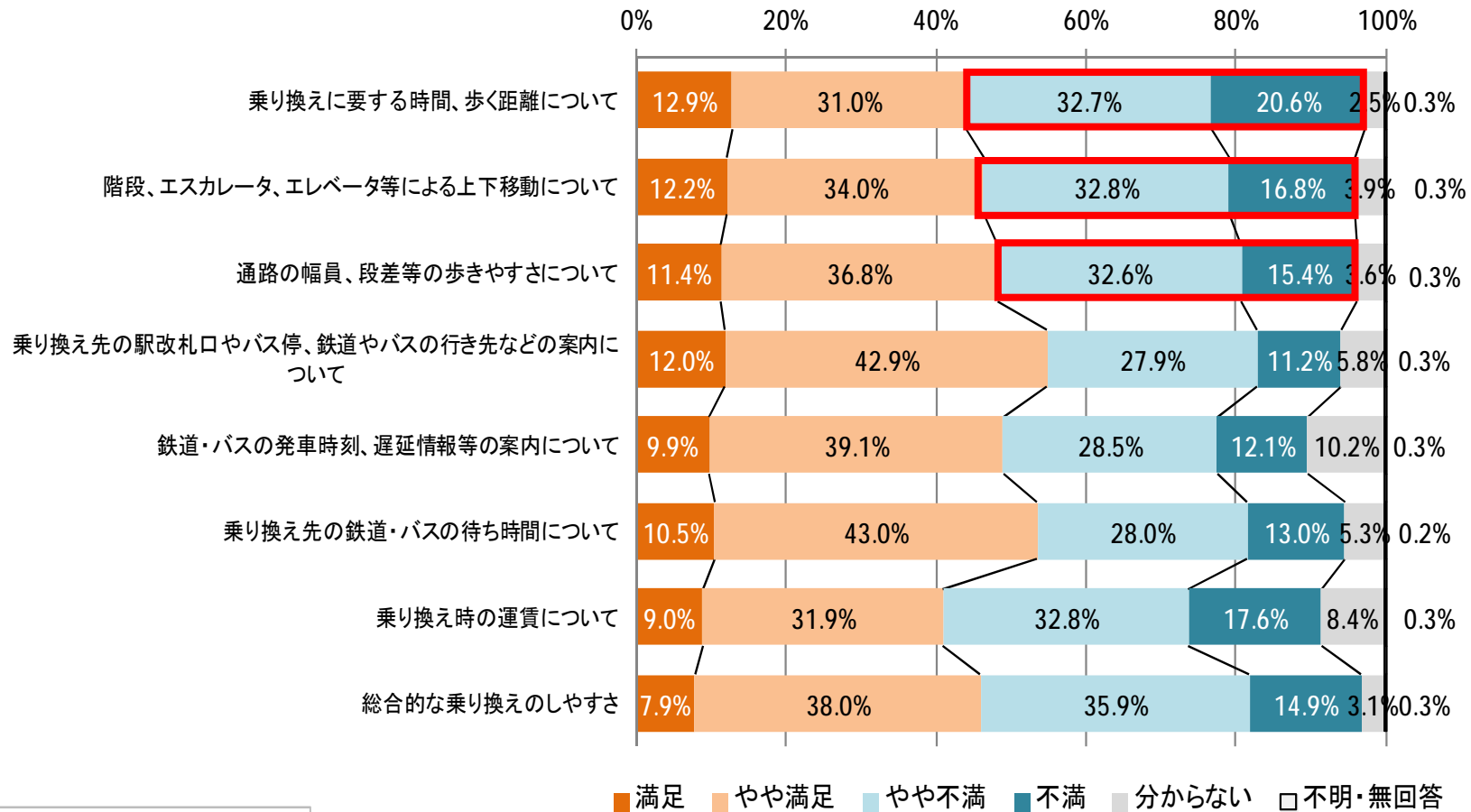
障がい者



資料：（公財）交通エコロジー・モビリティ財団「オリンピック・パラリンピック開催に向けた移動と交通に関する基礎調査」（2016年6月）

公共交通の乗換えに関する評価

公共交通において、「乗り換えに要する時間や歩く距離」は半数以上の方が、「階段、エスカレータ、エレベータ等による上下移動」、「通路の幅員、段差等の歩きやすさ」は半数近くの方が不満。



回答件数=9,952件

資料：大阪府「大阪府の公共交通ご利用に関するアンケート調査」（2011年10～11月）

鉄道駅のバリアフリー化の状況（3千人／日以上駅）

利用者数3千人／日以上駅の1ルート以上のバリアフリー化については、原則として**2020**年度までの達成の目処が立っている状況。

バリアフリー化の状況（2019.3末現在）

総駅数(a)	514
利用者数 3,000 人／日以上駅の駅数(b) = (c) + (d)	433
段差解消駅数(c)	412
	内府補助（ 89）
段差未解消駅数(d)	21
バリアフリー化率（大阪）(c)/(b)	<u>95.2%</u>

【未解消駅の状況】

- ・ E V 設置 5 駅（**2020**年度までに着手予定）
- ・ スロープ等設置 6 駅（**2020**年度までに**4**駅完成予定、2 駅は**2021**年度に完成予定）
- ・ 連立事業関連 5 駅（**2**駅**2019**年度予定、他も事業化目途あり）
- ・ 段差解消困難 5 駅

鉄道駅のバリアフリー化の状況（3千人／日未満駅）

利用者数が3千人未満／日の駅のバリアフリー化率は**13.6%**と進んでいない。

バリアフリー化の状況（H31.3末現在）

総駅数(a) 5 1 4

利用者数**3,000**人／日未満の駅数(e) = (a) - (b) 8 1

段差解消駅数(f) 1 1

段差未解消駅数(g) 7 0

バリアフリー化率（大阪）(f)/(e) 1 3 . 6 %

〔内訳〕

阪堺	南海	水間	近鉄	J R	京阪	能勢電	計
35	15	8	6	4	1	1	70

バリアフリー法の省令改正（旅客施設部分）

現状

対応の内容

駅等におけるバリアフリールート shortest route の最短化・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

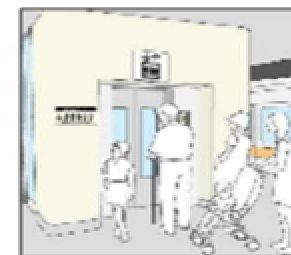
- 高齢者、障害者等が乗継ぎの際、著しく長距離・長時間の移動を余儀なくされるケースが存在。
※現行基準：規定なし

- 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	160	150	
17	180	150	Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドラインにおいて標準とされる整備内容
	200	135	
20	180	170	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
	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>



バリアフリー法の省令改正（旅客施設部分）

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

① バリアフリールート of 最短化・複数化（第4条第1項、第18条の2）

- 公共用通路と車両等の乗降口との間の経路であって、高齢者、障害者等の円滑な通行に適するもの（「移動等円滑化された経路」）を、乗降場ごとに一以上設けなければならない。
- 線路、水路等を挟んだ各側に公共用通路に直接通ずる出入口がある鉄道駅には、第4条第1項の推定にかかわらず、当該各側の出入口に通ずる移動等円滑化された経路をそれぞれ一以上設けなければならない。ただし、鉄道駅の規模、出入口の設置状況その他の状況及び当該鉄道駅の利用の状況を勘案して、高齢者、障害者等の利便を著しく阻害しないと地方運輸局長が認める場合は、この限りでない。

② 乗継ぎルートのバリアフリー化（第4条第1項第11号、第12号）

- 乗降場間の旅客の乗継ぎの用に供する経路（次項において「乗継ぎ経路」という。）のうち、第2項から第9項までの基準に適合するものを、乗降場ごとに一以上設けなければならない。
- 主たる乗継ぎ経路と前項の基準に適合する乗継ぎ経路が異なる場合は、これらの経路の長さの差は、できる限り小さくしなければならない。

③ エレベーターの複数化・大型化（第4条第7項第2号、第8項）

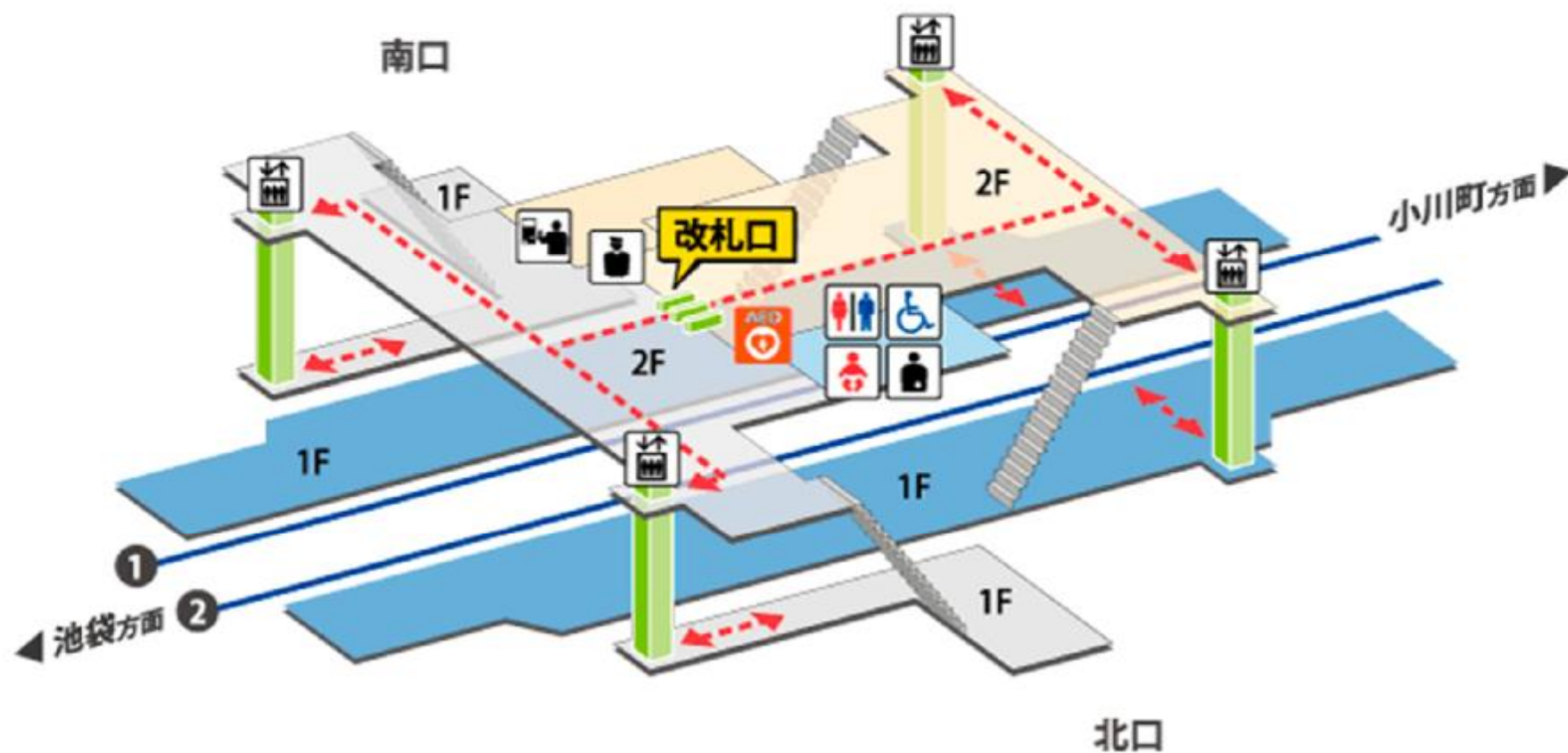
- かごの内法幅は140cm以上であり、内法奥行きは135cm以上であること。
- 移動等円滑化された経路を構成するエレベーターの台数、かごの内法幅及び内法奥行きは、旅客施設の高齢者、障害者等の利用の状況を考慮して定めるものとする。

バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）の改正

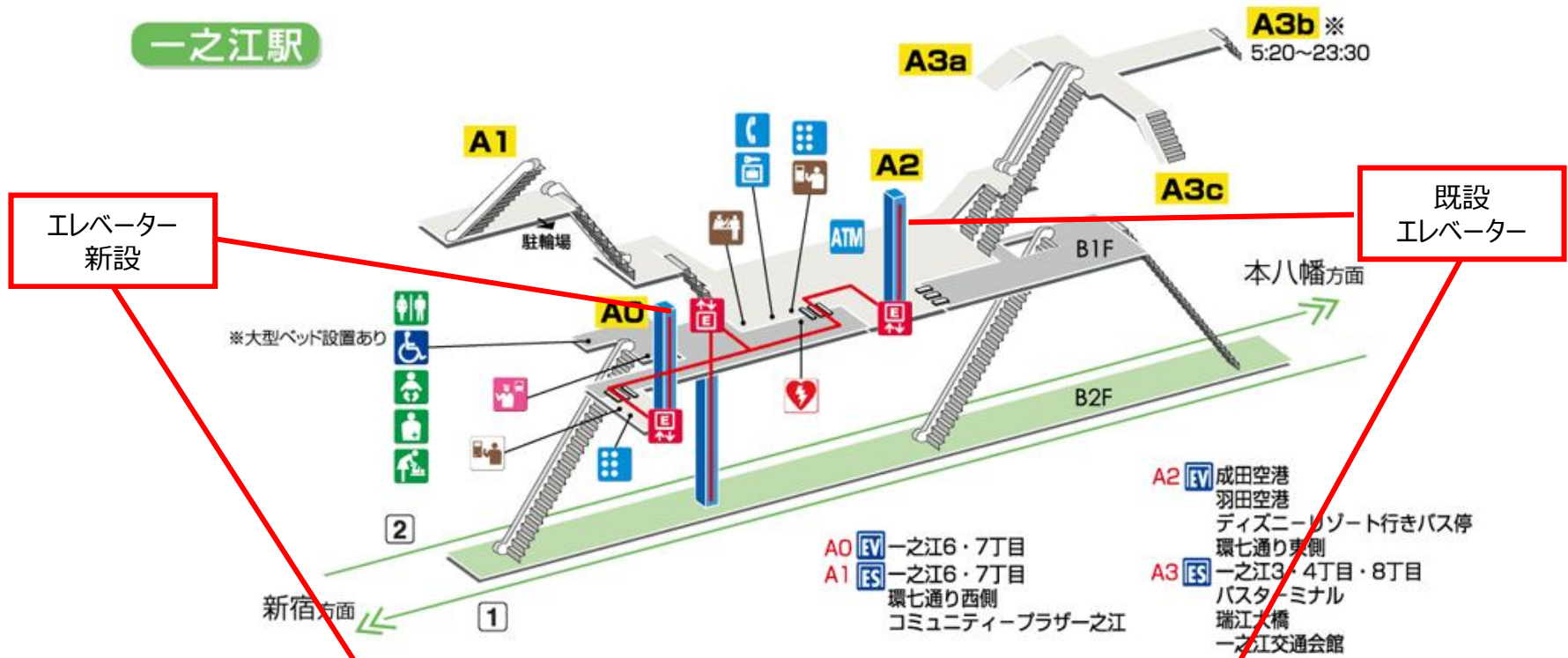
① バリアフリールート of 最短化・複数化

【橋上駅の例（東武鉄道 つきのわ駅）】

- ・南北が分断された橋上駅舎において、南北駅前広場それぞれから改札階へのエレベーターが設置され、2方向からホームまでの移動等円滑化された経路を確保している。



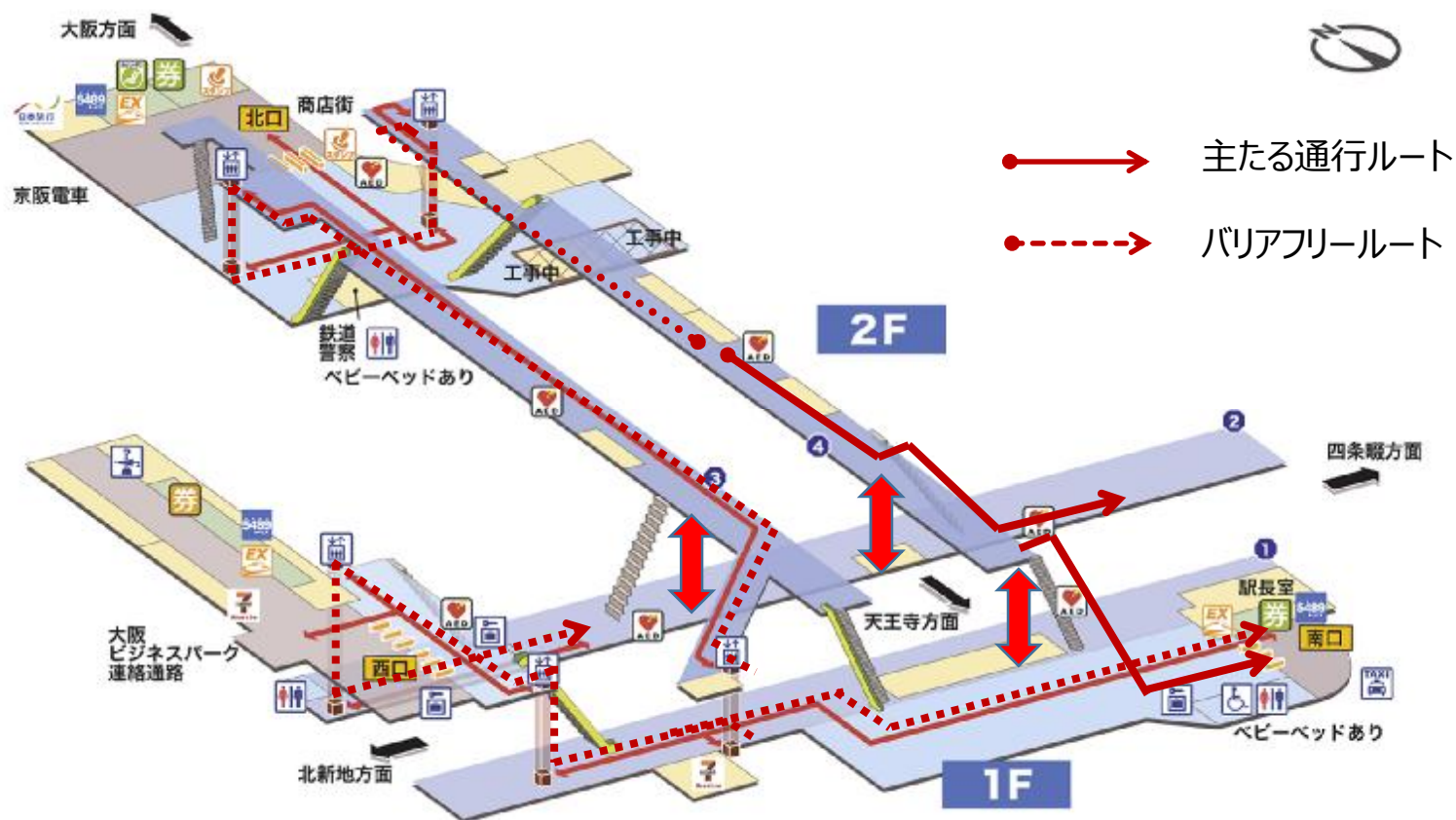
【地下鉄の例（東京都交通局 一之江駅）】



② 乗換えルートの特バリアフリー化

【JR西日本 京橋駅】（工事中）

- ・環状線から東西線への乗換えに際し、バリアフリールートが健常者等の主たる通行ルートと比べ、著しく遠回りを余儀なくされる状況が見受けられることから改善に向けて工事中。



③ エレベーターの複数化・大型化

- 旅客施設においてエレベーターを設置する場合には、当該旅客施設の高齢者、障害者等の利用状況を考慮し、適切な輸送力を確保するよう、設置台数並びに、かごの内法幅及び内法奥行きを検討する。
- かごの大きさについては、以下の表も参考にし、設置するエレベーターのかごの内法幅及び内法奥行きの大きさを選定する。

＜エレベーターのかご及び昇降路寸法[JISA4301]抜粋＞

最大定員[人]	かごの内法幅[cm]	かごの内法奥行き[cm]	備考
11	140	135	
13	160	135	
15	160	150	
17	180	150	Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイド ラインにおいて標準とされる整備内容
	200	135	
20	180	170	
	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。

バリアフリー法の基本方針の改正

一日当たりの平均的な利用者数が3千人以上である鉄道駅及び軌道停留場（以下「鉄軌道駅」という。）については、平成32年度までに、原則として全てについて、エレベーター又はスロープを設置することを始めとした段差の解消、ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備、便所がある場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。

この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行うこととする。

また、これ以外の鉄軌道駅についても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想及び移動等円滑化促進方針（以下「基本構想等」という。）の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する。

（下線部 平成31年2月4日改正 4月1日施行）

[改正前] 地域の実情に鑑み、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等

大阪府バリアフリー基本構想等作成促進指針の作成（2019.3）

府では、面的・一体的なバリアフリー化を進め、バリアフリー法に基づく市町村による移動等円滑化基本構想（バリアフリー基本構想）等の作成・見直し促進のため、2019年3月に作成。その中で鉄道駅等のさらなるバリアフリー化を言及。

〇 市町村の基本構想等の作成・見直しの視点

2018年3月に国において、交通バリアフリー基準が見直されたことも踏まえ、新設駅等のもとより、既存駅も含めバリアフリールート複数化や乗換えルートのバリアフリー化、利用状況に応じたエレベーターの複数化・大型化等について、基本構想の作成・見直しを検討していくことが必要。

〇 基本構想等作成促進に向けた大阪府の取組み

外国人旅行者数の増加や2025年国際博覧会の大阪・関西における開催決定を受けて、鉄道駅等の乗降客数の増加等が想定されることから、さらなる利便性の向上に向けて、市町村や鉄道事業者等とバリアフリールート複数化や乗換えルートのバリアフリー化、利用状況に応じたエレベーターの複数化・大型化等について協議・調整を行うなど、鉄道駅等のさらなるバリアフリー化について検討を行います。

大阪・関西万国博覧会の開催時の交通アクセスの検討状況

2025年大阪・関西万国博覧会の開催に向け、2016年11月に「2025日本万国博覧会」基本構想案で来場者の交通アクセスに関して下記の駅について検討。

- ・来場者の輸送における乗換え想定駅
- ・シャトルバス発着駅

(参考) 提案時の交通アクセス

