

# 鉄道駅等のバリアフリー化の促進について

# 鉄道駅等のバリアフリー化の促進について

「大阪府鉄道駅等バリアフリー化促進方針」に基づき、2025年大阪・関西万博とその先の将来を見据え、SDGsやユニバーサルデザイン(UD)の視点に立ち、ハード対策とソフト対策とあわせて、鉄道駅等のバリアフリー化を促進

## 大阪府鉄道駅等バリアフリー化促進方針(抜粋)

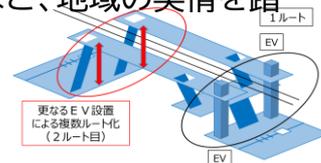
### ■ 鉄道駅等の更なるバリアフリー化

○ 3千人/日以上以上の鉄道駅等の1ルート以上のバリアフリー化

○ UDの視点に立った鉄道駅等の更なるバリアフリー化

高齢者・障がい者の利用実態、基本構想等作成状況など、**地域の実情を踏まえ促進**

- (ア) バリアフリールートの複数化
- (イ) 乗換えルートのバリアフリー化
- (ウ) 駅の利用状況を考慮したEVの複数化・大型化
- (エ) 3千人/日未満駅の1ルート以上のバリアフリー化



【バリアフリールートの複数化の例】

○ 万博に向けた鉄道駅等のバリアフリー化

大阪環状線内の乗換え駅等を中心に、バリアフリー化を促進

## 大阪府鉄道駅バリアフリー化整備費補助制度の活用

段差解消のためのエレベーターの設置に対して補助を行い、バリアフリー化を促進

➡ JR西日本 東貝塚駅  
【令和4年度・令和5年度】

利用者数3000人/日以上駅については、構造上困難駅等を除き、段差解消が完了  
(段差解消済み駅429駅/  
利用者数3000人以上駅436駅)

➡ 南海電鉄 高師浜駅  
【令和5年度】

➡ JR西日本 弁天町駅  
【令和5年度・令和6年度】

# バリアフリー料金制度を活用した鉄道駅のバリアフリー化

令和3年12月、国土交通省が**鉄道駅のバリアフリー化を加速するための新たな料金制度**を創設

## 第2次交通政策基本計画(令和3年5月閣議決定)

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、①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、②地方部において既存の支援措置を重点化することにより、従来を大幅に上回るペースで全国の鉄道施設のバリアフリー化を加速する。

▶ 大阪府内では5社が制度を活用し、バリアフリー化事業の加速化に取り組んでいるところ

	エリア	開始日	バリアフリー化事業
JR西日本	大阪府全域を含む近畿圏	令和5年4月1日	ホーム柵(可動式・昇降式)、ホーム安全スクリーン、段差解消設備(エレベーター等)の整備
阪急	阪急線全駅	令和5年4月1日	可動式ホーム柵、エレベーター等の整備
阪神	阪神線全線(神戸高速線を除く。)	令和5年4月1日	ホーム柵(可動式又は固定式)の整備 段差解消設備の更新(エレベーター等) バリアフリースイールの未整備駅について、整備に向けて引き続き検討
京阪	京阪線全駅	令和5年4月1日	ホーム柵、エレベーター、テレビ電話機能付きインターホン等の整備
大阪メトロ	全駅	令和5年4月1日	可動式ホーム柵、ホームかさ上げ及びくし型ゴム設置、エレベーター、エスカレーター等の整備