

# 鉄道駅等のバリアフリー化の促進について

令和4年11月

# 鉄道駅等のバリアフリー化の促進

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

## 1. 鉄道駅等の更なるバリアフリー化

### 1-1 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

【R4年度】（JR西日本「東貝塚駅」）

総駅数 518 利用者3,000人／日以上駅数 436 段差解消駅数 425（未解消駅数11）

### 1-2 UDの視点に立った鉄道駅等の更なるバリアフリー化

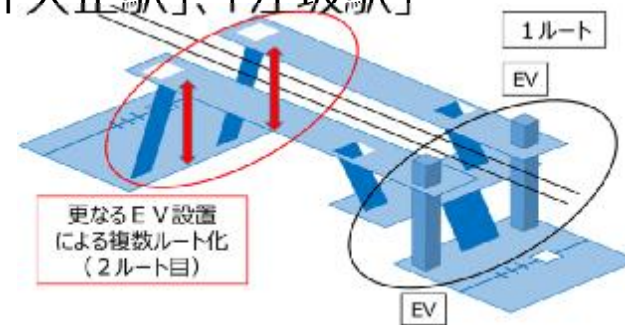
高齢者・障がい者の利用実態、基本構想等作成状況など、地域の実情を踏まえ促進

(ア) バリアフリールートの複数化 【R4年度】 大阪メトロ「大正駅」、「江坂駅」

(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】

### 1-3 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

# バリアフリー料金制度の活用

令和3年12月に、国土交通省が鉄道駅バリアフリー化を加速するため、新たな料金制度を創設。（第2次交通政策基本計画（本年5月閣議決定））

新たな料金制度とは、鉄道駅のバリアフリー化により受益する全ての利用者に薄く広く負担を頂く制度で、大阪府下では下記5社が本制度を利用し、バリアフリー化を促進します。

|       | エリア              | 収益開始     | 概要  |
|-------|------------------|----------|---|
| 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）                |
| 阪急    | 阪急線全駅            | 令和5年4月1日 | 可動式ホーム柵、エレベーター整備等                                       |
| 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）<br>段差解消・バリアフリースイッチ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、エレベーター整備を含むバリアフリー設備の整備                             |
| 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                |