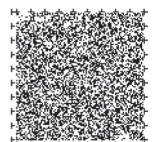

第3章 福祉のまちづくりの分野別施策



第3章 福祉のまちづくりの分野別施策

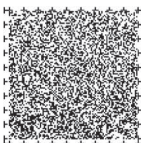
1 誰もが円滑に移動できる交通機関や道路等のバリアフリーの更なる推進

全ての人々が安全で快適に移動できるよう、公共交通施設等を中心とした地区等において面的・連続的な環境整備を進めるとともに、多様な利用者に配慮した施設サービスの提供、分かりやすい情報提供等を推進していきます。

(1) 交通機関におけるハード・ソフト両面からのバリアフリーの推進

<現状>

- ① 都内鉄道駅（JR・私鉄・東京メトロ・都営地下鉄等）
 - 都内の鉄道駅においては、エレベーターの設置等によるバリアフリールート^{※11}の1ルート^{※11}確保、視覚障害者誘導用ブロックの設置^{※12}、車椅子利用者対応トイレ^{※13}等の設置について、ほぼ全駅で達成しています。
 - 都内の鉄道駅のホームドア整備率は全体で約5割、JR・私鉄駅の整備率は約4割、東京メトロ・都営地下鉄駅の整備率は約9割となっています（都営地下鉄駅では、令和6年2月に全ての駅のホームドア整備が完了）。
 - ホームドア整備及び複数の出入口や乗換経路でのバリアフリールートの確保等について、補助事業を活用した整備を促進してきました。
 - 複数の鉄道やバス等が乗り入れるターミナル駅等においては、交通事業者や施設管理者等が連携した案内サイン等の改善について、新宿駅、渋谷駅、池袋駅、東京駅、品川駅、立川駅、八王子駅等の9駅で案内サインの連続性確保や表示内容の統一等を実施しました。
- ② バス（都営・民間）・タクシー
 - 地域の身近な交通手段として都内を走行する路線バス車両のノンステップ化がほぼ



完了しました。都営バスについては、平成24年度にノンステップ化が完了しています。

- 都営バスの停留所において、上屋・ベンチ等を整備してきました。
- 国内外からの多様な旅行者を迎えるため、観光バス等のリフト付き車両の導入を促進してきました。
- 車椅子使用者等が利用しやすいユニバーサルデザインタクシー車両について、都内を走行するタクシー約4万台のうち、約1万6千台に導入支援をしました。

<主なバリアフリー化等の進捗状況>

- ① 都内鉄道駅（JR・私鉄・東京メトロ・都営地下鉄）のバリアフリー化の進捗状況

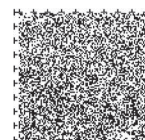
<都内鉄道駅のバリアフリー化の進捗状況> （累計）

	令和4年度末の状況		
	全駅数	整備済駅数	整備率（%）
「エレベーター等による段差解消」の整備状況	758	743	98.0
「車椅子利用者対応トイレ」の整備状況（路面電車の駅を除く）	718	698	97.2
「視覚障害者誘導用ブロック」の整備状況	758	757	99.9
「ホームドア、可動式ホーム柵」の整備状況	758	391	51.6

- ② 都内のノンステップバス車両の普及状況
 - 都内を走行する路線バス車両では、「だれにも乗り降りしやすいバス整備事業」により、ノンステップ化が96.3%完了
 - 都営バスについては、平成24年度に全車両ノンステップ化を完了

<都内のノンステップバス車両の普及状況> （累計）

	令和4年度末の状況		
	全車両数	整備済駅数	整備率（%）
民営バス	4,308 両	4,091 両	95.0
都営バス	1,467 両	1,467 両	100.0
合計	5,775 両	5,585 両	96.3



<課題>

① 都内鉄道駅

- 既存のバリアフリールートでは乗換のために大きな迂回が必要な駅や屋根の無いルートを通る駅等において、駅周辺や駅の特性を考慮して、各鉄道事業者と連携しながら、バリアフリールートの複数化を計画的に促進していくことが重要です。

- 東京メトロ・都営地下鉄駅に比べて整備が進んでいないJR・私鉄駅のホームドアの整備については、「鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方」を踏まえた財政的支援とあわせ、扉位置の異なる列車等への対応等、技術的な課題への対応を行うなど、各鉄道事業者と連携しながら、計画的に促進していくことが重要です。



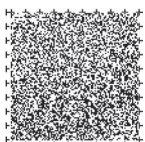
写真出典：JR東日本

<ホームドア整備のイメージ>

また、車椅子利用者等の単独での乗降が可能となるよう、ホームと車両の段差や隙間の縮小を進めていく必要があります。

- 駅構内のトイレにおいて、バリアフリー設備等の機能分散、車椅子利用者対応トイレの増設等を必要に応じて計画的に進める必要があります。
- 駅構内におけるピクトグラム、音声案内装置、視覚障害者誘導用ブロック、デジタルサイネージ等、「公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン」等に基づいて案内設備の充実を進める必要があります。

また、事業者間で連携した案内サインの改善（乗換経路、近隣トイレ等）を駅による特性を踏まえて進める必要があります。
- ウェブサイト等でバリアフリーに関する情報（バリアフリールート、トイレのバリアフリー設備、ホーム上の単独乗降しやすい位置等）について分かりやすく提供を行うことが重要です。



- 駅員等による利用者への乗降介助（駅構内の誘導、車両乗降時のご案内等）等の対応全般に際し、合理的配慮の提供等を適切に実践できるよう、駅員等への教育を進める必要があります。

また、無人改札口・無人駅では、障害の有無等に関わらず運行情報の取得が可能な環境整備を図りつつ、聴覚障害者や視覚障害者とのコミュニケーションに配慮して利用者との連絡手段を明確にし、必要に応じて人員を派遣するなど、旅客支援を可能な限り行う必要があります。

- 車両の更新に合わせて、車椅子やベビーカー等に配慮したスペースの導入を進めることが望ましいです。

また、車両内の車椅子使用者・ベビーカーのスペース等の確保や優先席の利用、エレベーターの優先利用等に際しては、真に必要としている人への配慮等、乗客同士による心のバリアフリーの実践に向けた広報を行うことが必要です。

② バス・タクシー等

- 地域に適した移動サービスを構築し、誰もが活動しやすいまちを実現するためには、区市町村が関係者と緊密な連携を図りながら、主体的に取り組むことが重要です。

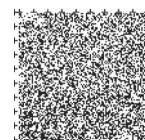
- 観光バス、空港アクセスバスでのリフト付き車両やエレベーター付き車両の導入を促進する必要があります。

また、リフト付き貸切バスを手配して旅行を催行する旅行業者に対して、通常の貸切バス料金との差額について支援していく必要があります。

- バス乗務員が利用者への乗降介助等（スロープ板設置、車椅子やベビーカーのベルト固定等）を適切に実践できるよう、接遇力の向上等を進める必要があります。

また、車椅子使用者やベビーカー利用者の乗降時に座席の譲り合いに協力していただけるよう呼びかけるなど、乗客による心のバリアフリーの実践に係る広報を行うことが必要です。

- ユニバーサルデザインタクシーの導入を更に促進していくとともに、合理的配慮の



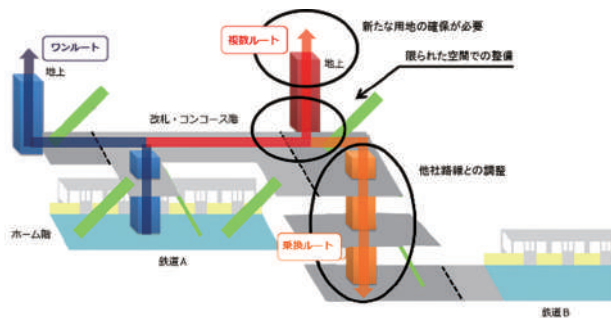
提供等を適切に実践できるよう、乗務員の接遇力や乗降介助の能力の向上を進める必要があります。

<今後の取組の方向性>

① 鉄道駅・車両

- JR及び私鉄(東京メトロを除く。)の鉄道駅において、エレベーター等による1ルート確保の完了を目指します。また、既存のバリアフリールートでは遠回りや、乗換で地上や改札の外へ出ることになるなど、駅周辺や駅の特性を考慮し、「鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方」に基づき、鉄道事業者や区市町と連携して、複数・乗換ルートの整備促進を図っていきます。

また、都営地下鉄では、現在、乗換駅等でのエレベーター整備やバリアフリールートの複数化を進めており、引き続き、駅の構造や周辺状況等を踏まえながら、整備を進めていきます。



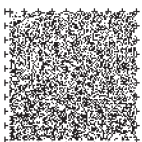
<バリアフリールートの複数化のイメージ>

- 駅ホームと車両の段差や隙間の縮小については、国土交通省の「公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」等を踏まえた駅や車両等の整備が行われるよう、ホームドア整備時などの機会を捉えて鉄道事業者に働きかけていきます。

また、都営地下鉄では、現在三田線での対策工事を実施しており、引き続き三田線の対策を進めるほか、浅草線でも対策を進めていきます。更に、車両更新に合わせて、全ての車両へのフリースペース導入を進めており、引き続き計画的に導入を進めていきます。



<車両のフリースペースのイメージ>



- JR及び私鉄（東京メトロを除く。）の鉄道駅において、「多様な利用者のニーズに配慮したユニバーサルデザインのトイレづくりハンドブック」等を踏まえ、全ての人々がストレスなく利用できるトイレ環境の実現に向け、鉄道事業者や区市町と連携して、車椅子利用者対応トイレの増設や一般トイレへの機能分散等の促進を図っていきます。

また、都営地下鉄では、駅の大規模改修等の機会を捉え、一般トイレ内などに車椅子利用者が利用でき、オストメイト用設備等も備えたトイレを整備しており、引き続き、活用可能なスペース等を勘案しながら整備に努めていきます。

- 視覚障害者誘導用ブロックについては、国土交通省の「公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」等を踏まえた設置が行われるよう、バリアフリールート整備時などの機会を捉えて鉄道事業者に働きかけていきます。

- 誰もが分かりやすく使いやすいターミナル駅の実現に向け、引き続き、案内サインの統一等を東京2020大会のレガシーとして、他のターミナル駅に展開していきます。

- 都営交通では、「公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン」に基づいて案内設備を整備しており、引き続きガイドラインに基づいた整備を実施するとともに、事業者間で連携し、より分かりやすい情報の提供に努めていきます。

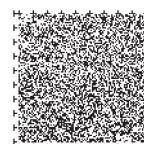
また、ホームページ等でバリアフリーに関する情報を発信しており、引き続き、整備の進捗に合わせてホームページを更新していきます。

- 高齢者や障害者などの利用者が都営地下鉄等を安心して利用できるよう、引き続き、全ての駅係員のほか、乗務員についてもサービス介助に係る資格取得を進めていきます。

また、現在日暮里・舎人ライナーの無人駅では、カメラとモニター付きのインターホンを設置しており、引き続き、聴覚や視覚に障害のある利用者への支援を実施していきます。



<カメラ・モニター付きインターホンのイメージ>



- 都営交通では、駅構内や車内でのポスターの掲出等を通じ、心のバリアフリーの推進に向けた取組を行っています。引き続き関係機関等とも連携し、取組を進めていきます。

また、都では、まちを移動する際の心のバリアフリーの実践につながるよう、ホームページや動画、リーフレット等を活用した普及啓発を引き続き実施します。

② バス・タクシー等

- 「東京における地域公共交通の基本方針」に基づき、地域の特性に応じた様々なニーズにきめ細かく対応できるよう、区市町村の取組を技術的、財政的に支援していきます。

また、駅前広場の整備や再編に合わせ、新技術も活用し、フィーダー交通の充実、新たなモビリティの導入など、交通結節機能の向上に取り組む区市町村と連携します。

- 路線バス車両については、引き続きノンステップ化を促進していきます。

また、都内バス事業者が乗降用リフト装置付きバスを導入するにあたり、通常バスと比べ乗降用リフト装置付きバスとした場合の価格の増加部分に関する経費を支援していきます。

- 障害者や高齢者等が積極的に外出して、快適に移動しながら都内観光を行う、アクセシブル・ツーリズム^{*14}の充実に向けた取組を推進していきます。

また、都内旅行業者が、乗降用リフト装置付きバスを貸切で手配する旅行を催行する際の、通常バスの貸切料金と乗降用リフト装置付きバスの貸切料金の差額を支援していきます。



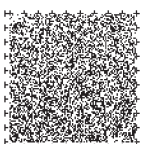
<リフト付きバスのイメージ>

- 都営バスでは、バス停留所における上屋とベンチの整備を行い、利用者の快適性向上を図ります。また、乗務員を対象とした研修等を通じて、引き続き接客力の向上を図ります。

更に、ポスターやリーフレット等を作成し、車内におけ



<都営バス停留所のイメージ>



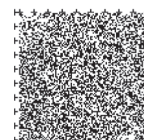
る座席の譲り合いや配慮が必要な方への理解促進等について広報を行っており、引き続き、こうした心のバリアフリーの推進に向けた取組を実施していきます。

- ユニバーサルデザインタクシーの普及促進に向けて、引き続き、ユニバーサルドライバー研修を受講することを要件として、車両の導入を支援していきます。



<ユニバーサルデザインタクシーのイメージ>

写真提供：トヨタ自動車株式会社、日産自動車株式会社



(2) 道路におけるバリアフリー化

<現状>

- 都民生活を支える最も基礎的な社会基盤として重要な役割を担っている道路について、高齢者や障害者を含めた全ての人が安全で円滑に歩行・移動できるよう、歩車道の分離、歩道の平坦性や有効幅員の確保などのバリアフリー化に取り組んでいます。
- 高齢者や障害者などを含む全ての人が日常生活で利用する駅や公共施設、病院などを結ぶ都道等において、区市町村の整備計画と整合を図りながら、歩道の段差解消・勾配改善・視覚障害者誘導用ブロック等について計画的に整備してきました。
また、無電柱化や連続立体交差事業等と一体的に歩道等のバリアフリー化を行ってきました。
- 高齢者や障害者などの交通事故を防止し、安全に、安心して道路を利用できるよう、重点整備地区等の交差点において、エスコートゾーン、視覚障害者用信号機等を整備してきました。

<主なバリアフリー化等の進捗状況>

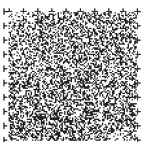
- ① 都道のバリアフリー化の進捗状況
- 整備実績

平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
30 km	39 km	16 km	7 km	5 km

※平成28年3月に「東京都道路バリアフリー推進計画」を策定し、令和4年度末時点で同計画に基づく都道の対象延長180kmのうち、累計147kmを整備、整備率は81%

- ② 高齢者・視覚障害者等用の信号機、エスコートゾーンの整備状況
(整備箇所数・年度末時点・累計)

	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
歩行者感应式信号機 ^{*15}	669 箇所	672 箇所	673 箇所	677 箇所	665 箇所
視覚障害者用信号機 ^{*16}	2,467 箇所	2,757 箇所	2,863 箇所	2,932 箇所	2,982 箇所
エスコートゾーン ^{*17}	653 箇所	693 箇所	716 箇所	746 箇所	777 箇所



③ 駅前放置自転車対策の進捗状況

○ 放置自転車等^{*}の台数の推移（^{*}原動機付自転車及び自動二輪車を含む。）

平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
27,332台	25,008台	21,035台	19,430台	17,559台

<課題>

- 駅、生活関連施設^{*18}を結ぶ都道での歩道のバリアフリー化を更に進めるとともに、道路の面的なバリアフリー化を推進するため、区市町村道の特定道路^{*19}等の歩道のバリアフリー化に対する支援を引き続き行う必要があります。

また、複数の道路管理者や交通管理者が連携して、視覚障害者誘導用ブロック・エスコートゾーン等の連続性の確保を図ることが重要です。



<道路のバリアフリー化のイメージ>

- ウェブサイト等での歩行空間に関するバリアフリー情報の提供、オープンデータ^{*20}化に向けた検討を行う必要があります。
- 駅前放置自転車対策等と連動して、視覚障害者誘導用ブロック等を必要とする人がその利用を妨げられないことがないよう、都民への普及啓発を図っていくことが重要です。

<今後の取組の方向性>

- 高齢者や障害者を含めた全ての人が安全で円滑に歩行・移動できるよう、歩道や地下歩道の整備、スロープ・エレベーター設置などによる立体横断施設のバリアフリー化整備を進め、利便性の向上を図ります。

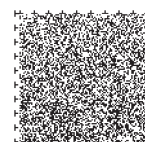
駅や公共施設、病院などを結ぶ都道等においては、計画的に、歩道の段差解消、勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロック、エスコートゾーン・視覚障害者用信号機等の設置などのバリアフリー化を引き続き進めます。



<視覚障害者用信号機のイメージ>



<エスコートゾーンのイメージ>



- 区市町村道の特定道路のバリアフリー化に向けて、都道とバリアフリーのネットワークを形成するなどの路線に対する支援を実施し、引き続き国や区市町村と連携し、道路の面的なバリアフリー化を進めていきます。
- 災害時には、電柱の倒壊や電線の切断が物資輸送や救急活動の支障となり、復旧を遅らせる要因となります。また、歩道の電柱は歩行者や車椅子使用者の通行の妨げとなり、道路上の電線類は都市景観を損ねます。

そのため、都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を図るため、電線類を地下に收容し、無電柱化を推進します。無電柱化事業を実施する場合は、沿道状況を勘案し、可能な限り舗装復旧工事に併せてバリアフリー化の整備を実施していきます。



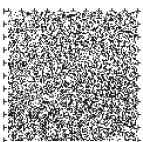
<無電柱化(施工前)>



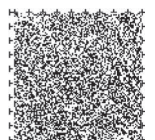
<無電柱化(施工後)>

- 高齢者や障害者を含めた全ての人の安全かつ快適な移動が可能となる交通環境の実現に向けて、区部放射・環状道路や多摩南北・東西道路をはじめとして、地域幹線道路を含めた都市計画道路などの道路ネットワーク整備を推進していきます。
- 踏切においては自動車交通が集中し、渋滞を発生させるほか、駅周辺では歩行者、自転車の動線が交錯して事故の危険性があります。また、車椅子使用者が踏切を通行する際、脱輪が発生し、事故や転倒の危険性があります。このため、抜本的な対策として、一定区間連続して鉄道を立体化し、踏切を除却する連続立体交差事業を推進することで、道路交通の安全確保や円滑な道路ネットワークを形成させ、都市の機能や利便性を向上していきます。

また、この事業に伴い、立体化される駅施設を安全かつ快適に利用できるよう、鉄道事業者と調整し、エレベーターの整備等の昇降施設整備をすることでバリアフリー化を進めていきます。



- 国が検討中である、歩行空間における段差などのバリア情報等を「歩行空間ネットワークデータ」としてオープンデータ化し、バリアを避けた最適なルートのナビゲーション等のサービスの普及・高度化等を図る取組に係る情報を収集しつつ、必要な連携を図っていきます。
- 駅周辺の放置自転車等の削減に向け、区市町村や警視庁、鉄道・バス事業者等と連携協力して、ポスター等による広報や駅頭での普及啓発活動を実施していきます。
また、本活動において、放置自転車による視覚障害者の危険性等を積極的に取り上げ、視覚障害者誘導用ブロック等の利用が妨げられないよう、都民に対する普及啓発に繋げていきます。
- 視覚障害者誘導用ブロックについては、設置目的や使われ方も含めホームページ等で情報発信をすることで、視覚障害者の利用が妨げられないよう、普及啓発を行います。



(3) 面的なバリアフリー整備

<現状>

- まちなかにおける移動等の円滑化を図るためには、個々の施設のバリアフリー化だけでなく、建築物と道路等の施設の継ぎ目を含めた面的・一体的なバリアフリー化が必要不可欠です。

バリアフリー法では、住民に身近な自治体である区市町村が、駅、道路、公共施設等の一体的・計画的なバリアフリー化を促進するため、個別事業の具体化を待たずにあらかじめバリアフリーの方針を定めるマスタープラン（移動等円滑化促進方針）^{※21}を策定するよう努めることとされています。

また、公共交通施設を中心とする地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区（重点整備地区^{※22}）についてバリアフリー基本構想（移動等円滑化基本構想）^{※23}を策定するよう努めることとされています。

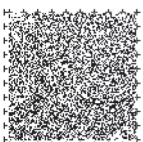
そのため、重点整備地区等のある区市町村では、面的なバリアフリー整備のノウハウが蓄積されるとともに、ユニバーサルデザインの理念の普及啓発にも取り組んでいます。

- 都は、マスタープラン・バリアフリー基本構想を策定する区市町村へ補助を行うなど、地域住民とも連携した面的なバリアフリー整備を支援してきました。
- 市街地再開発事業、土地区画整理事業、都市開発諸制度の運用等と一体的に面的なバリアフリー整備を推進してきました。このほか、都では、連続的・面的な整備の推進を図るため、区市町村が地域の実情に応じ、創意工夫を凝らして主体的に実施する基盤整備を支援しています。

<主なバリアフリー化等の進捗状況>

- ① 東京都施行市街地再開発事業の実施状況

平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
2地区	2地区	2地区	2地区	1地区



② 東京都施行土地区画整理事業の実施状況

平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
4地区	4地区	1地区	2地区	2地区

③ バリアフリー基本構想策定に係る補助実績

平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
2区	0区	1区1市	2区2市	3区

④ マスタープラン策定に係る補助実績

平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
—	—	1区	3区1市	4区

<課題>

- マスタープラン（促進地区）、バリアフリー基本構想（重点整備地区）の策定やバージョンアップ（更新）が進むよう効果的な支援を行っていくことが重要です。
- バリアフリー基本構想等の策定等を契機に、既存民間施設のバリアフリー化を図ることや、学校の場を活用したバリアフリー教室、障害当事者を講師とした住民向けバリアフリー講習会等の教育啓発特定事業^{*24}等による心のバリアフリーの理解促進を図ることが重要です。
- 飯田橋駅周辺、新宿西口等における都市再開発に際して、エリアの基盤整備方針等に基づき、バリアフリー動線の拡充や分かりやすく快適な移動空間の形成等、面的なバリアフリー整備を図っていく必要があります。

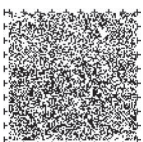
<今後の取組の方向性>

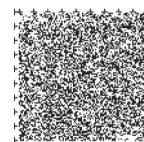
- バリアフリー基本構想及びマスタープランの策定や更新を促すため、区市町村へ策定経費の一部を補助するとともに、情報提供や技術的助言を行うなど、高齢者、障害者等の移動や施設利用に当たっての利便性・安全性の向上を促進していきます。
- ソフト面の心のバリアフリーの理解促進を図るため、区市町村への普及啓発を行っていきます。また、区市町村が設置する協議会への参画の機会に情報提供を行うなど、



バリアフリー基本構想の策定等を契機に教育啓発特定事業が促進されるよう、働きかけを行っていきます。

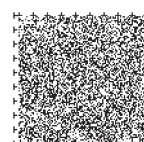
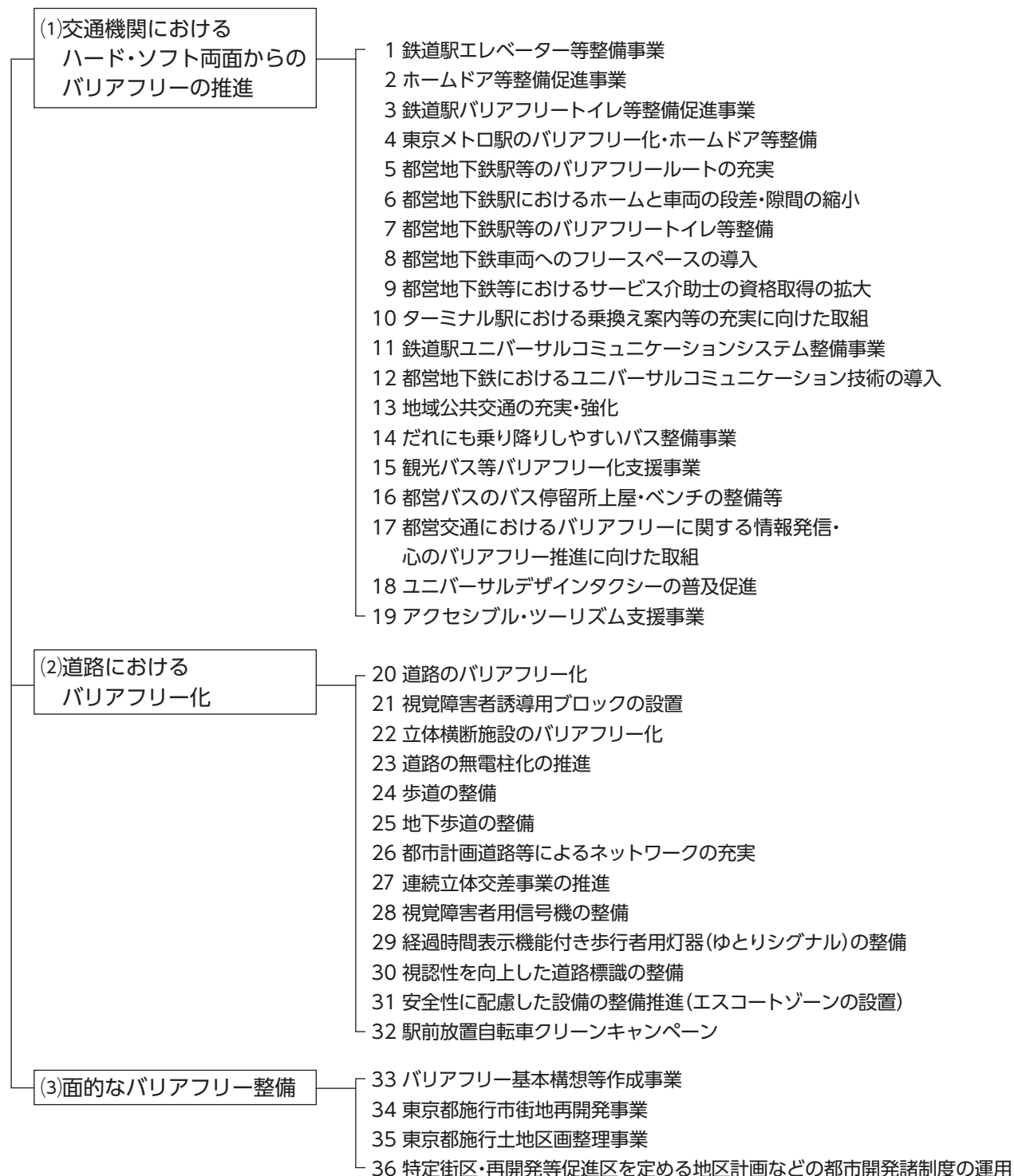
- 飯田橋駅周辺、新宿駅周辺など、鉄道駅とその周辺は、都民生活や企業活動を支えるまちの拠点であることから、駅周辺の開発機会を捉え、エリアの基盤整備方針等を策定し、バリアフリー動線の拡充や分かりやすく快適な移動空間の形成などを誘導していきます。
- 都が市街地再開発事業や土地区画整理事業を施行する際は、道路等について、バリアフリー基本構想等に基づく整備を引き続き推進していきます。
- 地域貢献等を十分に達成する優良な開発計画に対して、都市計画法や建築基準法による一般的な規制を緩和する都市開発諸制度を活用することで、民間による市街地の更新を促進し、バリアフリー法令等に適合した市街地整備を推進していきます。





【施策の体系】

1 誰もが円滑に移動できる交通機関や道路等のバリアフリーの更なる推進



コラム① 都営交通のバリアフリーの取組について (東京都交通局)

都営交通では、誰もが利用しやすい公共交通機関を目指して、積極的にバリアフリーを推進しています。これまでの主な取組を紹介します。

■都営地下鉄

○都営地下鉄のホームドア整備

お客様の安全な乗降を確保するため、公営交通事業者として先導的にホームドア整備を進め、都営地下鉄全駅での整備を完了しています。

○ホームと車両の段差・隙間の縮小

車椅子使用者が駅員等の介助なしに車両に乗降しやすくするため、三田線において、車椅子乗降口におけるホーム先端部のかさ上げ（スロープ化）や、くし状ゴムを設置する等ホームと車両の段差・隙間の縮小工事を進めています。



<車両との段差・隙間を解消したホーム>

○車両のバリアフリー

各車両へのフリースペースの設置、低い吊り手や荷棚の採用、優先席への縦手すりの追加、多言語対応の車内液晶モニターによる分かりやすい案内表示など、ユニバーサルデザインの考え方に基づいた「人にやさしい車両」への更新を進めています。

■都営バス

○停留所上屋・ベンチの整備

バス停留所での待ち時間における負担感の軽減を図り、より一層都営バスを快適にご利用いただくため、上屋・ベンチの更新等を進めています。

○バス車内における案内サービスの充実

バス車内の前方に設置している次停留所名表示装置について、後方からも見やすくするため、車内中央の天井にもモニターを順次設置しています。

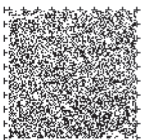


<次停留所名表示装置>

■東京さくらトラム（都電荒川線）

停留場のかさ上げを実施し、電車とホームの段差を小さくしています。

また、車両には、車椅子スペースや、車椅子をご利用のお客様に配慮した低い「降車用押ボタン」を設置しています。



■日暮里・舎人ライナー

全駅に、地上と改札階、改札階とホーム階を結ぶエレベーターと上り用エスカレーターを設置しているほか、スペースを広くし、手すり、ベビーシート、オストメイト対応の洗浄器具などを備えたバリアフリー化したトイレを設置しています。

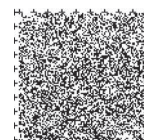
車両では、全編成にフリースペースや優先席を設置するとともに、低い吊り手を採用しています。

■心のバリアフリー推進に向けた取組

関係機関等とも連携し、マナー啓発や心のバリアフリー推進のためのポスター・動画を作成し駅や車内でPRするほか、公共交通利用におけるマナーブックを作成し、小学校等に配布しています。



<バス車内・駅等に掲示しているポスター>



コラム② ゆりかもめのバリアフリーの取組について (株式会社ゆりかもめ)

ゆりかもめでは、お身体の不自由な方や高齢の方などにも安心して利用いただけるよう、駅施設等への工夫や駅係員によるご案内を実施しています。主な取組をご紹介します。

■情報バリアフリーの取組

○モニター付きインターホン

各駅の券売機、精算機にはモニター付きインターホンが整備されています。筆談での対応等も考慮し、音声だけではなく文字や画像によるご案内も出来るようになっていきます。



<モニター付きインターホン>

○音声案内装置・触知案内図

改札階、ホーム階音声案内（音響）を行っています。

また、触知案内図（駅構内、トイレ）、券売機・精算機では、点字パネルの設置、駅係員がいる場合は筆談ボードやコミュニケーションボードでののご案内も可能です。



<音声案内装置・触知案内図>

■当事者参画を踏まえたバリアフリー整備

東京ビッグサイト駅の改修工事に際し、お身体の不自由な方や車椅子をご利用されている方に現地を確認しながらご意見を伺い、反映しました。

今回の改修工事では、男子トイレ・女子トイレの設備更新、バリアフリートイレの増設、男女共用一般トイレの新設を行いました。また、駅構内のお客様動線（バリアフリー動線）の改善を行いました。



<現地調査(バリアフリートイレ)>

■男女共用一般トイレの整備

車椅子利用者トイレ（バリアフリートイレ）とは別の、少し広めの個室トイレで、誰でも気兼ねなく利用できるトイレです。

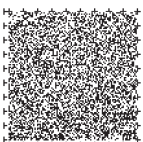
主に以下の利用を想定しています。

- ① 介助が必要な高齢者の方や障害をお持ちの方とその保護者の方（高齢の親の介助、付き添い等）
- ② トランスジェンダーの方（選択肢の一つとして）
- ③ 混雑時のご利用（男性トイレ・女性トイレの混雑時の選択肢として）
- ④ 大きい荷物をお持ちの方（キャリーバッグ等）
- ⑤ 乳幼児連れの方

（ベビーカーのご利用、父と娘・母と息子の異性によるご利用、幼児等への付き添いとしてのご利用等）



<現地調査(券売機前)>



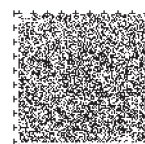
■ 駅係員への障害者高齢者対応研修の実施

駅係員の手助けを必要とされる方や、移動が困難な方が何を必要としているかを理解し、駅係員がより一層お客様に寄り添ったご案内を行うことを目的として、移動困難者の状況を体験し、実践的なサポート方法を学ぶ研修を実施しています。

また、前提となる障害者差別解消法と合理的配慮に関する事項をはじめ、障害の理解や具体的な対応の留意点などをマニュアルにまとめています。



<障害者高齢者対応研修の様子>



コラム③ 鉄道駅におけるホームドア整備の促進 (東京都都市整備局)

東京都は、誰もが安心してまちに出られるようなバリアフリーのまちづくりを進めていくため、国や区市町と連携し、鉄道事業者への補助を通じて、鉄道駅のホームドアやエレベーター等の整備を促進しています。

ホームドアについては、令和5（2023）年度に都営地下鉄の全駅で整備が完了し、東京メトロでは、令和7（2025）年度に全駅で整備が完了することを目標に取り組んでいます。

また、JR及び私鉄の駅については、令和4（2022）年度末時点で、都内の駅におけるホームドアの整備率が36.0%であるものを、令和12（2030）年度に約6割とすることを目標に取り組んでいます。

ホームドアの整備にあたっては、多額の費用が必要であるほか、扉位置の異なる列車への対応や、狭隘なホームでの設置スペースの確保など、技術的な課題も多くあります。

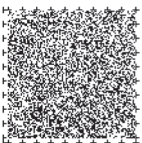
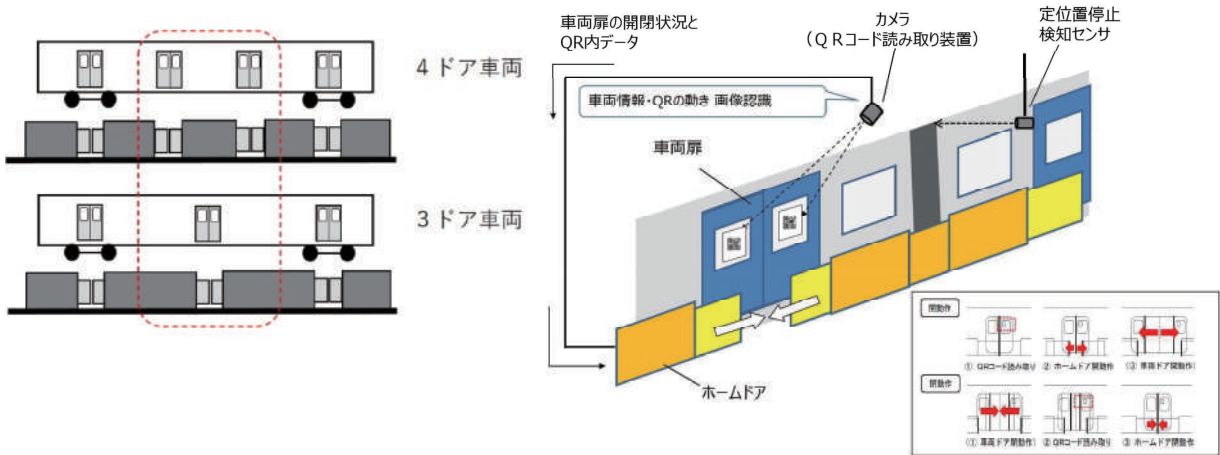
都は、こうした技術的な課題について、鉄道事業者と令和3年度に「東京都におけるホームドア整備に関する検討会」を立ち上げ、令和5年3月に各社が様々な工夫し対応している事例等を課題解決の技術的方策としてとりまとめ、公表しています。

この検討会では、ホームドア整備における課題を把握するため、「①扉位置の異なる列車への対応」、「②ホーム上の通路幅の確保」、「③ホームドア整備に伴うホームの補強等」の3つの課題に着目し、現状や対応事例などの整理を行っています。

現状では、都内のホームドアが未整備のホームのうち、約8割が、3つのうちいずれかの課題を抱えており、整備が進まない要因となっています。

対応事例では、こうした技術的な課題に対し、鉄道各社の先進的な取組を整理し、情報共有を図りました。

例えば、「①扉位置の異なる列車への対応」では、QRコードを用いた車両検知システムとして、車両のドアにQRコードを貼り、それをホームに設置されたカメラで読み取ることによって、車両のドアの位置を検出することで、必要なホームドアを開閉するシステムが導入されています。



「②ホーム上の通路幅の確保」では、法令で定められているホーム上で最低限必要となる通路幅（90cm以上）を確保するため、支障となる柱を移設することで対応している事例があります。

「③ホームドア整備に伴うホームの補強等」では、ホームドアは重量が大きく、ホームの構造によっては補強工事が大規模になることから、より軽量なスマートホームドアを開発・導入しているといった、様々な対応事例があります。



こうした検討成果を鉄道事業者と共有するとともに、補助制度を活用し、鉄道駅のバリアフリー化を推進していきます。

参考：鉄道駅のバリアフリーの取組について（東京都都市整備局ホームページ）

<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/bunyabetsu/machizukuri/bfree/tetsudo.html>

※本ページの写真出典：JR 東日本

