

参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	鉄道のバリアフリー化の現状と今後の主要課題
著者 / 所属	大嶋 満 / 国土交通委員会調査室
雑誌名 / ISSN	立法と調査 / 0915-1338
編集・発行	参議院事務局企画調整室
通号	478 号
刊行日	2025-9-29
頁	166-180
URL	https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/ripou_chousa/backnumber/20250929.html

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください（TEL 03-3581-3111（内線 75020）／ 03-5521-7686（直通））。

鉄道のバリアフリー化の現状と今後の主要課題

大嶋 満

(国土交通委員会調査室)

1. 鉄道のバリアフリー化の背景と現状
2. 次期バリアフリー整備目標の方向性
3. 今後の主要課題

誰もが包摂され活躍できる社会の実現に向けては、高齢者、障害者等が自立した日常生活及び社会生活を営める共生社会を構築することが重要である。そのための環境整備として、鉄道¹においては、高齢者、障害者等が安全、円滑に利用できるよう、国、地方公共団体、鉄道事業者等の関係者の連携の下、駅や車両のバリアフリー化（移動等円滑化）が進められ、一定程度進捗してきた。今後とも、現状と課題を踏まえ、バリアフリーの充実に取り組んでいく必要がある。

この点、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号）（以下「バリアフリー法」という。）第3条に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（以下「基本方針」という。）では令和7年度までのバリアフリー整備目標が示されており、令和8年度以降の次期整備目標（第4次目標）に関する検討が進められている。具体的には、目標全体の方向性は国土交通省の「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」、鉄道分野の方向性は同省の「鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会」において議論が行われ、前者は令和7年6月に「主要課題の対応方針及びバリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標について 最終とりまとめ」（以下「第4次目標最終とりまとめ」という。）を、後者は同年3月に「鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会 とりまとめ」（以下「鉄道関係とりまとめ」という。）を策定した。

本稿では、鉄道のバリアフリー化の背景と現状を概観するとともに、以上の検討内容等を踏まえ、鉄道のバリアフリー化をめぐる今後の主要課題について論ずることとしたい。

1. 鉄道のバリアフリー化の背景と現状

¹ 本稿では、引用部分を除き原則として、「鉄道」の語を、軌道を含めた概念として使用する。

（１）高齢者、障害者の状況

バリアフリー整備は、高齢者、障害者のみならず、妊産婦や乳幼児連れを含め、全ての者の移動等の円滑化に資するものである。このような中、本節では、バリアフリー整備により受益する利用者の例として、高齢者、障害者を挙げ、両者の近年の状況を概観する。

まず、高齢者について、我が国の高齢化は急速に進行しており、令和6年10月1日時点の65歳以上の高齢者数は3,624万人、高齢化率は29.3%となっている。バリアフリー法施行前年の平成17年と比べ1,000万人以上増加し、高齢化率も9.1ポイント上昇している²。

国立社会保障・人口問題研究所の「日本の将来推計人口 令和5年推計」によれば、出生中位・死亡中位仮定の場合、65歳以上の高齢者の増加傾向は続き、令和25年には約3,953万人でピークを迎え、翌年から減少に転ずるが、高齢化率は一貫して上昇し、令和52年には38.7%に達すると推計されている。

加えて、内閣府の「令和5年度高齢社会対策総合調査（高齢者の住宅と生活環境に関する調査）」によれば、65歳以上の高齢者の外出時の移動手段（複数回答）について、公共交通機関の利用割合は、大都市（東京23区、政令指定都市）では「電車・地下鉄」及び「バス・路面電車」はともに39.8%と高くなっている。中都市以下では両者の利用割合が低くなる一方、都市規模が小さくなると「自分で運転する自動車」の割合が高くなる。

次に、障害者について、厚生労働省の「令和4年生活のしづらさなどに関する調査（全国在宅障害児・者等実態調査）」の結果を反映させた我が国の障害者の総数（推計値）は1,164.6万人（身体障害者423.0万人、知的障害者126.8万人、精神障害者614.8万人）であり、人口の約9.3%に相当するとされる。前回の同調査（平成28年）の結果を反映させた我が国の障害者の総数（推計値）は936.6万人（身体障害者436.0万人、知的障害者108.2万人、精神障害者392.4万人）であった。推計値ではあるが、これらを比較すると、身体障害者が13万人減少する一方、知的障害者は18.6万人、約17%増加し、精神障害者は222.4万人増加し、増加率は約57%と1.5倍以上増加している³。今後のバリアフリーの取組に当たっては、こうした傾向を踏まえ、知的障害、精神障害への対応に一層の留意が求められよう。

加えて、「令和4年生活のしづらさなどに関する調査」によれば、障害者手帳所持者等のうち1週間に1回程度以上外出する者の割合は約8割となっている。また、障害者が鉄道をどの程度利用しているかについて、例えば、東京都在住の障害者を対象に実施されたアンケート調査⁴では、日常生活でよく使う交通機関として、JR、地下鉄、電車（私鉄）及び都電との回答（複数回答）が52%に上っている。さらに、国土交通省の「鉄道における車椅子利用環境改善に向けた調査 報告書」（平30.3）における車椅子利用者へのアンケート調査結果では、日常的に鉄道を利用していると回答した者は、全体の66.8%（うち三大

² 内閣府「令和7年版高齢社会白書」2～3頁

³ 当該推計値の比較につき、障害者手帳を所持する障害者に関しても、身体障害者手帳所持者が減少し、療育手帳所持者、精神障害者保健福祉手帳所持者がともに増加している。厚生労働省は、後者が増加している要因について、「知的障害や発達障害に対する認知度が上がり、手帳を取得する人が増えたのでは」と推察している（『福祉新聞WEB』（令和6.6.11））。

⁴ 公益社団法人東京都身体障害者団体連合会 東京都障害者社会参加推進センター「障害者実態調査アンケート結果－障害者の移送について－（令和7年1月27日現在）」（令和7.3）5頁

都市圏在住者の回答は8割以上)となっている。

(2) バリアフリー法等を踏まえた国の取組状況

バリアフリー法では、公共交通事業者等に対し、旅客施設の新設・大規模改良、車両等の新規導入の際、当該旅客施設・車両等を、「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主務省令で定める基準」(公共交通移動等円滑化基準)に適合させる義務を課している(第8条第1項)。あわせて、当該旅客施設・車両等を使用した役務の提供の方法に関する基準(ソフト基準)の遵守義務を課している(同第2項)。

他方、既存の旅客施設・車両等については、「公共交通移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努める」とされるとともに、ソフト基準遵守の努力義務が課されている(バリアフリー法第8条第3項。下線筆者)。バリアフリー化の推進に当たっては、既存の旅客施設・車両等への対応が大きな焦点となるが、改修費用や使用しながらの工事等の問題により、バリアフリー化が進まない点が課題とされる⁵。

こうした中、現行の基本方針では、鉄道を含めた令和7年度までのバリアフリー整備目標が定められている。また、バリアフリー化の推進に当たっては、ハード整備のみならず、「心のバリアフリー⁶」を含め、ソフト面からの取組が欠かせない(後述)。この点、障害者差別解消法⁷では、障害者への不当な差別的取扱いを禁止し、合理的配慮⁸及び環境の整備を行うこととされ、令和3年の同法改正では、民間の交通事業者を含む事業者に対し、障害者への合理的配慮の提供が義務付けられた(令和6年4月1日施行。改正前は努力義務)。同法は、障害は個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用によって作り出されているものであり、社会的障壁を取り除くことは社会の責務であるとする、「障害の社会モデル」の考え方が踏まえられている。

国(国土交通省)は、バリアフリー法等を踏まえ、ハード・ソフト両面のバリアフリー化を推進しており、鉄道分野では、バリアフリー整備目標の達成に向け、①補助制度、②鉄道駅バリアフリー料金制度を設けているほか、③税制特例措置を講ずるなどしている。

①については、**図表1**のとおり、鉄道駅のバリアフリー化に対する補助制度が様々ある。②については、国土交通省は令和3年12月、鉄道駅のバリアフリー化により受益する全ての利用者が薄く広く負担する「鉄道駅バリアフリー料金制度」を創設し、鉄道事業者が利用者から収受した料金を、ホームドアやエレベーター等のバリアフリー設備の整備(設置、改良、更新、維持管理等)に充当できることとした(令和5年度末時点で17社から届出(**図表2**))。これと併せて同省は、令和4年度から、地方部における支援措置の重点化として、

⁵ 第4次目標最終とりまとめ21頁

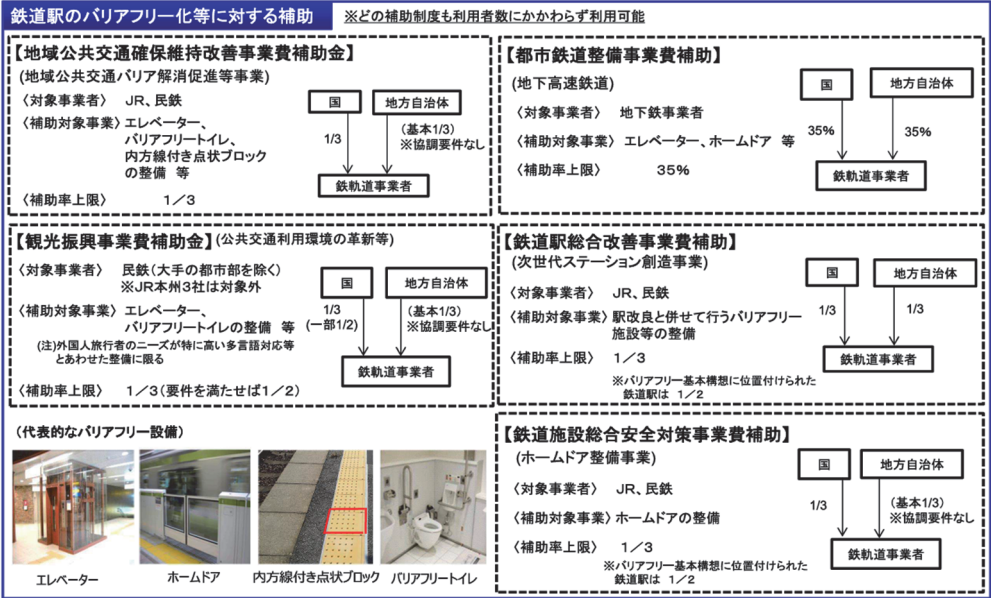
⁶ 様々な心身の特性や考え方を持つ全ての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことをいう。心のバリアフリーの推進に関しては、国土交通省と関係事業者との連携による高齢者障害者等用施設等の適正利用推進キャンペーンや、鉄道事業者及び国土交通省等の協力による「声かけ・サポート運動」が実施されるなどしている。

⁷ 正式名称は「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」(平成25年法律第65号)

⁸ 個々の場面で障害者から「社会的なバリアを取り除いてほしい」との意思が示された場合、負担が過重でない範囲でバリアを取り除くため必要かつ合理的な対応をすることが「合理的配慮の提供」とされる。

市町村が作成するバリアフリー基本構想⁹に位置付けられた鉄道駅のバリアフリー設備の整備につき、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充している。同省は、都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用し、鉄道駅のバリアフリー化の加速を図っている。

図表 1 鉄道駅のバリアフリー化に対する国土交通省の補助制度の概要



(出所) 国土交通省資料

図表 2 鉄道駅バリアフリー料金制度の届出状況（令和5年度末時点）

事業者名 ※括弧内は届出日	JR東日本 (R4.4.5)	JR東海 (R4.11.17)	JR西日本 (R4.8.19)	東武 (R4.10.19)	西武 (R4.8.4)	小田急 (R4.8.4)	東京メトロ (R4.4.25)	相鉄 (R4.10.21)	京成 (R5.9.15)
收受開始日	R5.3.18	R6.4.1	R5.4.1	R5.3.18	R5.3.18	R5.3.18	R5.3.18	R5.3.18	R6.3.16
料金 設定額									
定期外	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円
通勤定期	4.7円	5.0円	5.0円	10円	10円	10円	6.2円	10円	10円

事業者名 ※括弧内は届出日	京阪 (R4.8.5)	阪急 (R4.8.3)	阪神 (R4.8.3)	大阪メトロ (R4.8.10)	西鉄 (R4.9.21)	横浜高速 (R4.9.2)	神戸電鉄 (R4.8.4)	山陽電鉄 (R4.8.10)
收受開始日	R5.4.1	R5.4.1	R5.4.1	R5.4.1	R5.3.27	R5.3.18	R5.4.1	R5.4.1
料金 設定額								
定期外	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円
通勤定期	6.2円	6.3円	6.3円	6.3円	6.2円	10円	6.3円	6.0円

(注1) 通勤定期の金額は、各社で設定した1か月定期の金額を「30日×2（1往復）」で除することで、国土交通省において1回当たりの金額を計算

(注2) いずれの事業者も通学定期の料金設定はない。

(出所) 第1回鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会（令6.7.24）資料

③については、鉄道駅のバリアフリー化は直接的な収益増加につながらない一方、施設等の整備・導入時に多大な費用を要する上、取得した施設等の維持管理にもコストがかか

⁹ バリアフリー法において、市町村は、国が定める基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の旅客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について、移動等円滑化の促進に関する方針（マスタープラン）又は、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（基本構想）を作成するよう努めることとされている（第24条の2、第25条）。

るため、令和8年度までの税制特例措置により、鉄道事業者等が取得したホームドアシステム及びエレベーターの固定資産税・都市計画税の減税を行い¹⁰、維持管理コストの軽減を図っている。この税制特例措置がこれらのバリアフリー施設の整備・導入へのインセンティブとなることが見込まれているとされる。

（３）鉄道のバリアフリー化の現状

基本方針では、モノレール・路面電車等の軌道停留場・車両を含む鉄軌道駅・鉄軌道車両のバリアフリー化の整備目標が示されている¹¹。本稿執筆時点では、最新の実績値として令和5年度末時点のものが公表されている（図表3）。

図表3 鉄道のバリアフリー化の状況（令和5年度末時点）

令和7年度までの整備目標			令和5年度末実績
平均利用者数3,000人／日以上鉄軌道駅及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた平均利用者数2,000人／日以上3,000人／日未満鉄軌道駅のバリアフリー化率（注1）	①段差の解消（注2）	原則100%	93.9%
	②転落防止設備（注3）		83.9%
	③視覚障害者誘導用ブロック		45.3%
	④案内設備（注4）		77.1%
	⑤障害者対応型トイレ		92.4%
⑥ホームドア・可動式ホーム柵の整備番線数 （平均利用者数10万人／日以上鉄軌道駅の整備番線数）	3,000番線 （800番線）		2,647番線 （559番線）
⑦鉄軌道車両におけるバリアフリー化率（注5）	約70%		59.9%

（注1）基本方針では、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、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえ、移動等円滑化を可能な限り実施することとされている。

（注2）エレベーター又はスロープの設置等

（注3）ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックの整備等

（注4）運行情報提供設備等

（注5）バリアフリー化の内容は、段差の解消、運行情報提供設備の設置等。また、基本方針では加えて、新幹線の車両について、車椅子用フリースペースの整備を可能な限り速やかに進めることとされている。

（注6）基本方針では以上の整備目標のほか、①大規模な鉄軌道駅については可能な限り移動等円滑化された経路を2以上設けること、②車椅子使用者が単独で列車に乗降しやすい鉄軌道駅の整備を進めるため、可能な限りプラットホームと車両乗降口の段差及び隙間の縮小を進めることが盛り込まれている。

（注7）整備実績は公共交通移動等円滑化基準適合設備によるもの

（出所）現行の基本方針、鉄道関係とりまとめ及び国土交通省資料を基に筆者作成

図表3の整備実績に関し、段差の解消を始めとした鉄道のバリアフリー化は、おおむね順調に進捗してきたものの、令和7年度末までの①～⑤の目標達成は困難な見込みとされている¹²。例えば、①については、残る約6%は実質的に段差が解消されているが公共交通

¹⁰ 具体的には次の①②の要件に該当するバリアフリー施設につき、取得後5年間、課税標準を2/3に軽減。

①次のいずれかの駅において鉄道事業者等が取得したエレベーター並びにその設置に係る家屋及び償却資産

・平均利用者数3,000人／日以上駅

・基本構想の生活関連施設に位置付けられた平均利用者数2,000人／日以上駅

②次のいずれかの駅において鉄道事業者等が取得したホームドアシステム及びその設置に係る償却資産

・平均利用者数10万人／日以上駅及び当該駅からの距離が100km以内の駅

・バリアフリー法に基づく公共交通特定事業の対象に位置付けられた駅

¹¹ 「交通政策基本法」（平成25年法律第92号）第15条に基づく第2次交通政策基本計画（令3.5閣議決定。計画期間は令和3～7年度）でも同様に、バリアフリー化の整備目標が記載されている。

¹² 鉄道関係とりまとめ3頁

移動等円滑化基準に適合していないこと（スロープ勾配等）、今後予定している大規模改良工事と合わせて整備予定であること等の理由により施工が困難であること等による¹³。なお、③については、ブロック形状のJIS規格への統一により、令和3年度以降の整備状況が令和2年度までの整備目標に対する整備状況に比べ、大きく減少している¹⁴。

他方、⑥についてはおおむね順調に推移しており、これまでの推移を考慮すると令和7年度までに目標をおおむね達成できる見込みであるが、平均利用者数10万人／日以上鉄軌道駅については、コロナ前の水準まで鉄道利用者数が回復しておらず、対象となる駅数自体が減少していることや、今後予定している大規模改良工事と合わせてホームドアを整備する予定の駅があること等の理由から、800番線の目標達成は難しい状況とされる¹⁵。

⑦については、令和2年度から令和4年度にかけて平均約4.2ポイント増加し順調に推移しており、令和5年度以降もこの平均増加値で推移すれば、令和7年度時点で約69%となり、目標値にわずかに届かないものの、おおむね達成できる想定とされ¹⁶、順調に推移しているという¹⁷。

2. 次期バリアフリー整備目標の方向性

第4次目標最終とりまとめで示された、基本方針における令和8年度から令和12年度までの鉄道のバリアフリー整備目標案は、図表4のとおりである（鉄道関係とりまとめでも鉄道分野における次期整備目標の具体的な方向性が示されており、これが第4次目標最終とりまとめに反映されている。）。

図表4 第4次目標最終とりまとめで示された、基本方針における令和8年度から令和12年度までの鉄道のバリアフリー整備目標案等

		令和5年度 末実績	令和7年度 末目標	令和12年度 末目標案
平均利用者数3,000人／日以上鉄軌道駅及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた平均利用者数2,000人／日以上3,000人／日未満鉄軌道駅のバリアフリー化率	①段差の解消	93.9%	原則100%	原則100%
	②転落防止設備	83.9%		
	③視覚障害者誘導用ブロック	45.3%		
	④案内設備	77.1%		
	⑤障害者対応型トイレ	92.4%		
	⑥障害者対応型券売機	90.6%	—	原則100%
	⑦拡幅改札口	96.8%		
⑧ホームドア・可動式ホーム柵の整備番線数 （平均利用者数10万人／日以上鉄軌道駅の整備番線数）		2,647番線 （559番線）	3,000番線 （800番線）	4,000番線 （900番線）
⑨プラットホームと車両の段差・隙間を縮小している番線数		2,169番線	—	4,000番線
⑩鉄軌道車両におけるバリアフリー化率		59.9%	約70%	約80%

（注1）赤字が現行の整備目標からの変更箇所
（注2）以上のほか、次期整備目標においては、大規模な鉄道駅のみならず、駅及び周辺施設の状況や駅の利用状況及び駅の構造等の制約条件等を踏まえ、地域の支援の下、可能な限りバリアフリールートの複

¹³ 第4次目標最終とりまとめ13頁
¹⁴ 第1回鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会（令6.7.24）資料
¹⁵ 第1回鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会（令6.7.24）資料及び第4次目標最終とりまとめ13頁
¹⁶ 第1回鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会（令6.7.24）資料
¹⁷ 第4次目標最終とりまとめ16頁

数化を進めることとしている。また、⑩については、新幹線車両に加え、特急車両についても、車椅子用フリースペースの整備を可能な限り速やかに進めることとしている（いずれも下線筆者）。

（出所）第4次目標最終とりまとめ及び国土交通省資料を基に筆者作成

①～⑤については前述のとおり、現行の目標対象駅には早急な改修が困難な駅も存在し、予算面・技術面・人員面でも時間がかかると想定されることから、まずは現行の目標対象駅のバリアフリー化の着実な整備に注力するとともに、既に整備率を把握・公表している⑥⑦を目標対象設備として追加し、整備を推進することとしている¹⁸。

⑧については、ホームドアはプラットホームにおける転落・接触事故やそれに伴う列車遅延を減少させる効果を有するとともに、利用者の安心感の向上にも寄与することから、更なる整備が求められており、全体の整備目標を更に引き上げ、整備推進を図るとしている¹⁹。令和5年度末時点の総番線数は19,993であり、うち平均利用者数10万人／日以上駅の総番線数は1,126であるところ、これらを除数とすれば、19,993番線中4,000番線の整備が実現すれば整備率20%、1,126番線数中900番線の整備が実現すれば整備率79.9%となる。

⑨については、プラットホームと車両の段差及び隙間は、車椅子使用者を始め全ての利用者の安全で円滑な乗降のため、可能な限り縮小することが求められており、これまで目安値（段差3cm・隙間7cm）を満たすプラットホームを有する駅数による進捗状況が公表されてきた。次期整備目標においては、より具体的に進捗を把握し整備推進を図るため、目安値を満たした番線数により目標値を設定することとしている²⁰。

⑩については、令和5年4月施行の新たな公共交通移動等円滑化基準（新幹線車両に加え特急車両の車椅子用フリースペース設置等の義務付け）への適合状況（令和5年度末時点で約57%）を踏まえ、約80%へ引き上げることとしている²¹。

3. 今後の主要課題

鉄道のバリアフリー化をめぐる今後の主要課題につき、本稿では紙幅の都合、6つのテーマに絞って論ずることとしたい。

（1）地方部を始め利用者数が少ない駅のバリアフリー化、無人駅における対応

鉄道関係とりまとめでは、次期整備目標の設定のほか、鉄道のバリアフリー化の推進に当たり目指すべき方向として、次の①②等が示されている²²。

①地方部を始め利用者数の少ない駅におけるバリアフリー化

- ・地方部を始め利用者数の少ない駅では未整備の駅が多く、これらの駅についても基本方針に沿い可能な限りバリアフリー化を行うことが求められる。
- ・特にプラットホームの内方線付き点状ブロック、ホーム端部の柵等、安全性の確保に係る設備は、整備されていないことで生命の危険に直結するおそれがあるという観点から、配慮が必要 等

¹⁸ 鉄道関係とりまとめ3頁

¹⁹ 同上

²⁰ 鉄道関係とりまとめ4頁

²¹ 第4次目標最終とりまとめ16頁

²² 鉄道関係とりまとめ6頁

②無人駅における対応

- ・無人駅については、近年、障害のある方から多くの不安の声が寄せられ、その設備整備等に特に配慮することが必要。無人駅では、インターホンや案内放送装置等の設備整備や乗務員乗降介助の施策が、一定程度推進されているものの、障害のある方の特性によっては、これらでは不十分な場合があることから、駅の利用実態を踏まえ、利用者の特性に対応できているかを検証（障害当事者の意見を聞くことを含む。）の上、必要な取組を展開することが重要
- ・今後、鉄軌道事業者が新たに駅を無人化する際は、安全性・利便性の確保を担保するための必要最小限の設備や施策を可能な限り配慮した後に実施するよう努めることとする。
- ・これらの駅設備や施策の見直しを行う際には、鉄軌道事業者単独で実施するのではなく、沿線地方公共団体・駅周辺の自治会等と協同で実施することも重要 等

ア 地方部を始め利用者数の少ない駅におけるバリアフリー化

①については、これまでの取組により、平均利用者数3,000人／日以上以上の駅等²³、利用者がある程度多い駅はバリアフリー化が進捗したとの評価を受ける一方、地方部を始め利用者数が少ない駅では未整備の駅が多い（後掲図表5）。加えて、地域差についても踏まえて見る必要がある（後掲図表6）。

駅の利用者数という指標のみならず、高齢者・障害者等の要配慮者の利用実態、安全性・利便性の確保状況等地域の実情を踏まえ、バリアフリー化の方向性について、鉄道事業者・利用者・地方公共団体等関係者が一体となり検討する必要がある。財源等の問題から、地方部の利用者数が少ない駅で、都市部と同水準のバリアフリー化を推進することは難しい面があるが、整備に優先順位を付け、可能なところから段階的にでも進めていく姿勢が望まれる。バリアフリー化に当たっては、当該駅を基本構想に位置付け、駅周辺と併せた面的・一体的なバリアフリー化を図ることが重要であり²⁴、前掲図表1の鉄道駅のバリアフリー化に対する国の補助制度における地方部への重点支援措置の一層の活用が期待される。

地方公共団体アンケート調査では、バリアフリー化の推進に当たり期待することにつき、「鉄道事業者に、バリアフリー整備に積極的に取り組んでほしい」に次ぎ、「国の補助制度を充実してほしい」が2番目に多かった。特に厳しい財政状況に置かれている地方部の地方公共団体にとって、バリアフリー整備への支援は容易ではないだろう。国土交通省においては、地方公共団体の実情を踏まえながら、今後、補助制度の充実についても適時適切に検討していくことが望まれる。

²³ 国土交通省資料を基に、令和2年度末時点及び令和5年度末時点の重点整備地区内の生活関連施設に位置付けられた平均利用者数2,000人／日以上3,000人／日未満の駅の数それぞれ算出すると、令和2年度末時点は50駅、令和5年度末時点は63駅であり、差し引き13駅増加しており進捗がうかがえる。

²⁴ この点、地方部では、基本構想・マスタープランの作成が進んでいない傾向にあるが、地方部のバリアフリー化を一層促進するためにも、これらの作成を通じ、地方部のバリアフリーまちづくりを推進する必要があるとされる（第4次目標最終とりまとめ6頁）。なお、国土交通省は、国、鉄軌道事業者、住民（利用者）といった様々なステークホルダーとの調整・折衝を行っている地方公共団体に対し、鉄軌道駅のバリアフリー化を進めるに当たっての課題やボトルネック等を把握するため、鉄軌道駅を持つ全国の市区町村を対象にアンケート調査（以下「地方公共団体アンケート調査」という。）を実施している（調査実施時期は令和6年8月9日～9月10日。配布数1,257票のうち969票を回収しており、回収率は77.1%。第3回鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会（令6.12.10）資料）。この調査結果によれば、基本構想を「作成している」及び「作成中または作成予定」と回答した地方公共団体は全体で26%となっている。作成の動機は、「国の施策や駅やその周辺の整備に合わせて必要と判断」と回答した割合が高く、作成していない理由は、「人的リソースの不足、ノウハウ・知見の不足など、庁内調整に関する理由」と回答した割合が高くなっている。

図表5 利用規模別に見た鉄道駅のバリアフリー化の状況（令和5年度末時点）

		バリアフリー整備状況（上段：整備駅数、下段：整備率）						
	駅数	段差の解消	転落防止設備	視覚障害者誘導用ブロック	障害者対応型トイレ	案内設備	障害者対応型券売機	拡幅改札口
①全駅	9,407	4,921 52.3%	4,771 50.7%	2,682 28.5%	3,566 60.1%	3,020 32.1%	4,482 47.6%	6,175 65.6%
②平均利用者数3,000人／日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置付けられた平均利用者数2,000人／日以上3,000人／日未満の駅	3,546	3,331 93.9%	2,975 83.9%	1,607 45.3%	3,052 92.4%	2,735 77.1%	3,214 90.6%	3,434 96.8%
③平均利用者数3,000人／日未満の駅から、重点整備地区内の生活関連施設に位置付けられた平均利用者数2,000人／日以上3,000人／日未満の駅を除いた駅（①－②）	5,861	1,590 27.1%	1,796 30.6%	1,075 18.3%	514 19.5%	285 4.9%	1,268 21.6%	2,741 46.8%

（注）障害者対応型トイレの整備率算出に当たっては、トイレが設置されていない駅を除いた数で除している。
（出所）国土交通省資料を基に筆者作成

図表6 地域別に見た鉄道駅のバリアフリー化の状況（令和5年度末時点）

①平均利用者数3,000人／日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置付けられた平均利用者数2,000人／日以上3,000人／日未満の駅のバリアフリー化の状況

	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	全国
総駅数（①）	102	107	1,534	73	431	904	132	22	227	14	3,546
①のうちトイレ設置駅数（②）	88	102	1,472	62	392	873	85	18	197	14	3,303
段差の解消（駅数）	89	101	1,479	59	395	866	113	18	197	14	3,331
①に対する割合	87.3%	94.4%	96.4%	80.8%	91.6%	95.8%	85.6%	81.8%	86.8%	100%	93.9%
視覚障害者誘導用ブロック（駅数）	97	47	741	35	166	278	72	11	158	2	1,607
①に対する割合	95.1%	43.9%	48.3%	47.9%	38.5%	30.8%	54.5%	50.0%	69.6%	14.3%	45.3%
案内設備（駅数）	99	43	1,350	28	355	664	49	8	125	14	2,735
①に対する割合	97.1%	40.2%	88.0%	38.4%	82.4%	73.5%	37.1%	36.4%	55.1%	100%	77.1%
障害者用トイレの設置（駅数）	85	96	1,411	52	343	817	66	16	152	14	3,052
②に対する割合	96.6%	94.1%	95.9%	83.9%	87.5%	93.6%	77.6%	88.9%	77.2%	100%	92.4%

②平均利用者数3,000人／日未満の駅から、重点整備地区内の生活関連施設に位置付けられた平均利用者数2,000人／日以上3,000人／日未満の駅を除いた駅の段差の解消の状況

	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	全国
全駅数	435	938	2,213	730	1,278	1,530	737	495	1,032	19	9,407
平均利用者数3,000人／日未満の駅から、重点整備地区内の生活関連施設に位置付けられた平均利用者数2,000人／日以上3,000人／日未満の駅を除いた駅	333	831	679	657	847	626	605	473	805	5	5,861
段差の解消の状況（上段：整備駅数、下段：整備率）											
平均利用者数3,000人／日未満の駅から、重点整備地区内の生活関連施設に位置付けられた平均利用者数2,000人／日以上3,000人／日未満の駅を除いた駅	29 8.7%	242 29.1%	248 36.5%	168 25.6%	259 30.6%	178 28.4%	160 26.4%	114 24.1%	187 23.2%	5 100%	1,590 27.1%
（参考）全駅	118 27.1%	343 36.6%	1,727 78.0%	227 31.1%	654 51.2%	1,044 68.2%	273 37.0%	132 26.7%	384 37.2%	19 100%	4,921 52.3%

（注）①②のいずれも、バリアフリー化率が全国平均より高い地域は赤塗り、低い地域は青塗り
（出所）第13回移動等円滑化評価会議（令7.3.5）資料3－1及び国土交通省資料を基に筆者作成

イ 無人駅における対応

利用者数が少ない駅ほど無人駅²⁵の割合が高いが、前掲図表5のとおり、このような駅ではバリアフリー化が進んでいない。鉄道事業者からすれば、利用者数が多い駅が優先となる上、整備費用等の問題から、バリアフリー化に慎重にならざるを得ないものと思料する。

他方、国土交通省は、令和8年度以降のバリアフリー整備目標の検討に当たり、鉄道のバリアフリー化に関する現状認識や評価等を把握するため、鉄道利用者にアンケート調査を実施しており²⁶、その結果によれば、最優先にバリアフリーを進めてほしい駅につき、駅の規模別では「利用者の多い駅」が最も多く38%である一方、「駅員がいない無人駅」も19%（三大都市圏以外においては22%）と一定の割合を占めている。

「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン バリアフリー整備ガイドライン 旅客施設編」（令6.3国土交通省総合政策局バリアフリー政策課）の「巻末参考1：利用者数が少ない無人鉄軌道駅における配慮事項」では、バリアフリー整備目標の対象外で係員が配置されていない既存の鉄軌道駅については、構造的な制約、利用状況、立地特性等を踏まえつつも、次の①～④の配慮事項を考慮し施設整備を行うことが望まれるとされている。

①移動経路の配慮事項

- ・エレベーター、緩やかな傾斜路等により段差解消を図ることが望ましい。
- ・階段については、高齢者や杖使用者、視覚障害者等の円滑な利用に配慮し、手すりを設置することが望ましい。 等

②誘導案内設備の配慮事項

- ・車両等の運行の異常に関連して、遅れ状況、遅延理由、運転再開予定、到着予定時刻などの案内放送その他音声による情報提供を行うことが望ましい。
- ・出入口から乗降位置まで視覚障害者誘導用ブロックを敷設することが望ましい。 等

③プラットホームの配慮事項

- ・プラットホームにおいては、車両とホームの段差・隙間が大きいことが想定されることから、車椅子使用者の乗降のための渡り板を施設側・車両側いずれか速やかに設置できる場所に配備することが望ましい。
- ・地方鉄道等において段差が著しく大きい場合は、施設側によるホーム嵩上げ、車両側における低床化、段差解消設備を設ける等により、可能な限り段差解消に努めることが望ましい。
- ・転落防止措置として内方線付き点状ブロック、点状ブロックを敷設することが望ましい。 等

④その他コミュニケーション手段の確保等

- ・係員等とコミュニケーションを図ることができるようプラットホームの分かりやすい位置にインターホン等の駅員連絡装置の設置、あるいは携帯電話などにより連絡できるよう分かりやすい位置に連絡先電話番号等を掲示することが望ましい。

²⁵ 令和元年度時点の総駅数に占める無人駅の割合は48.2%であり、有人駅でも一部時間帯で駅員が不在となる駅がある。特に地方部では無人駅の割合が高く、都道府県別では無人駅の割合が7割を超える道県もある。

1日当たりの利用者数別では、利用者数が少ないほど無人駅の割合が高くなり、1,001人～3,000人で43%、101人～1,000人で72%、100人以下で96%となっている（第1回駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する障害当事者団体・鉄道事業者・国土交通省の意見交換会（令2.11.6）資料1）。

²⁶ 全国の居住者を対象として、1か月に1回以上鉄道を利用している人にWebアンケート調査を実施。調査実施時期は令和6年8月30日～9月3日。回収数は、三大都市圏（東京圏、名古屋圏、関西圏）500、三大都市圏以外500の合計1,000。回答者については、障害等に「あてはまるものはない」が92%である一方、肢体不自由（車椅子使用）0.6%、肢体不自由（車椅子使用以外）1.1%、視覚障害がある1.6%、聴覚障害がある1.5%、介助者として、鉄道を利用することがある2.3%、乳幼児をベビーカーに乗せて、鉄道を利用することがある2.2%等となっている（第3回鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会（令6.12.10）資料）。

- ・視覚障害者の上記コミュニケーション手段の確保に配慮し、インターホン等の駅員連絡装置を設置する場合には、当該場所まで視覚障害者誘導用ブロックを敷設することが望ましい。
- ・地域のボランティア等との連携によるコミュニケーション、接遇・介助が行われることも有効と考えられる。 等

また、「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」(令4.7国土交通省)は、駅の無人化に当たっては、障害当事者等のニーズに基づき、ハード対策・ソフト対策等を一体的に捉え、利用実態を踏まえ、駅の環境整備を行うことが重要としている²⁷。

無人駅のバリアフリー化については、当該駅及び地域の実情をきめ細かく把握し、ハード・ソフト対策を適切に組み合わせた効果的な在り方を、関係者の連携の下、丁寧に検討する必要がある。その際、乗降介助を始めソフト面の対応については、鉄道事業者以外の人的資源(地方公共団体職員や地域のボランティア)の活用も含めた議論が求められる²⁸。

なお、第4次目標最終とりまとめでは、継続的な課題の1つとして、「無人駅における利用者の特性に応じた対応の検証」を挙げ、国土交通省において課題解決に向けた重点的な検討が行われることを期待するとしており²⁹、今後の動向が注視される。

(2) 鉄道駅バリアフリー料金制度の活用

鉄道事業が厳しい経営環境にある中、バリアフリー整備を推進するほど維持・更新費用が増大していく点を含め、バリアフリーのための費用は鉄道事業者の大きな負担となっている。そのため、前述の鉄道駅バリアフリー料金制度は、国の補助制度等とともに、重要な資金調達手段であることがうかがえ、今後とも効果的な活用が期待される。

他方、同料金制度に対しては、第1回鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会(令6.7.24)において、鉄道事業者から、物価上昇等による工事費の増加もあり、将来的には現在の10円収受から増額する検討も行えるとよいとの意見が示されている。加えて、第2回の同検討会(令6.10.9)では、鉄道事業者から、介助を必要とする利用者の案内のため、係員専用の連絡アプリを導入し、係員間でリアルタイムに情報共有することで、サービス向上、業務の効率化に取り組んでいる事例が紹介され、こうしたICT活用も同料金制度の対象とする等、同料金制度の整備対象範囲の拡充の要望が示されている³⁰。

同料金制度の料金額の考え方については、同料金制度の運用細目を定める通達(令3.12.28国鉄都第111号)において、料金額は鉄道事業者が設定することとなるが、設定に当たっては、同料金制度が、第2次交通政策基本計画における「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」との考えに基づき創設されたことを踏まえ、利用者に過度の負担感を与えないものとする必要があるとされている。

この考え方を踏まえつつも、鉄道駅バリアフリー料金制度に対する評価を行った上で、前述の鉄道事業者からの意見・要望を踏まえ、その適切な料金水準や整備対象範囲の拡充

²⁷ 国土交通省「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」(令4.7) 9頁

²⁸ 一例として、JR九州・日豊本線の門川駅では、地方公共団体と協議を行い、地方公共団体職員に介助に関する教育を行った上で、介助対応を含めて業務委託を行っている(前掲脚注27 45頁)。

²⁹ 第4次目標最終とりまとめ21～22頁

³⁰ 第2回鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会(令6.10.9)資料(東武鉄道(株)資料)

について今後、検討していく必要があるのではないだろうか。

（３）ホームドアの整備促進等

ホームドアは、旅客と列車との接触防止、旅客のホームからの転落防止など、ホームの安全性を飛躍的に向上させるものとして期待されており、平均利用者数10万人／日以上以上の駅を中心に着実に整備が進められている（図表 7）。

図表 7 ホームドアの整備状況（令和 5 年度末時点）

	番線数	整備済番線数	整備率 (番線単位)	駅数	整備済駅数	整備率 (駅単位)
①全駅	19,993	2,647	13.2%	9,407	1,129	12.0%
②平均利用者数10万人／日以上以上の駅	1,126	559	49.6%	235	180	76.6%
③平均利用者数10万人／日未満の駅	18,867	2,088	11.1%	9,172	949	10.3%

（出所）国土交通省資料を基に筆者作成

他方、令和 5 年度の「ホームから転落し、人身障害事故にならなかったもの及びなったもの」の件数は2,324件、このうち、①ホームからの転落件数（ホームから転落し、人身障害事故にならなかったものの件数）は2,293件（うち視覚障害者57件）、②ホームから転落し、人身障害事故になったものは31件（同 1 件）であった。加えて、人身障害事故のうち、ホーム上での接触事故件数は119件（同 0 件）となった。転落件数、接触事故件数は、コロナ前の水準に近づいていると見られる部分もある（後掲図表 8）。

第 4 次目標最終とりまとめは、ホームドアについては目標を引き上げ（前掲図表 4 参照）、引き続き整備を推進することとし、転落及び接触事故の発生状況、プラットホームを始めとする鉄道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備の加速化を目指すとした。このような観点から、各駅の実情を踏まえた効果的な整備の推進が引き続き期待される。

この点、ホームドアの整備については、車両の扉枚数や扉位置が異なる場合、従来型のホームドアでは対応できないこと、高額な設置コスト³¹等の課題がある。

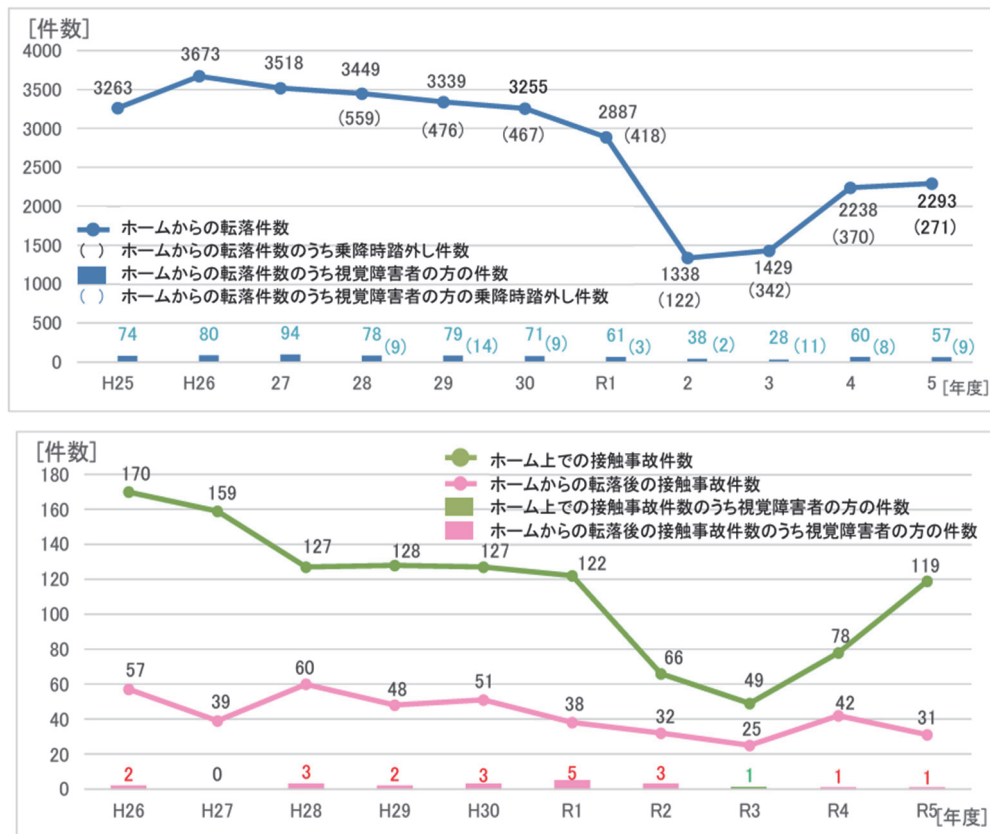
そのため、新型ホームドアの普及に向けた取組が進められている。新型ホームドアは主なタイプとして、横扉式（フレーム式、二重式）と昇降式等があり、軽量化やホーム改良範囲の縮小により、本体機器費や設置工事費の低減に加え、基礎部の補強工事が軽減され、コスト削減効果が期待されている。開口を大きくとることで、多様な車種の扉位置に対応が可能となる場合もあるという³²。ホームドアの整備促進に向けては、新型ホームドアの普及を図ることも重要となる。また、ホームドア整備に限った話ではないが、鉄道事業者の

³¹ ホームドアの整備は、1 駅（上下 2 線、以下同じ。）当たり数億～十数億円（ホーム補強含む。）の初期費用と 1 線当たり年間300万円～2,000万円前後の維持管理コスト及びその他多額の更新コストがかかることとされる。また、従来型のホームドアの設置には、1 開口当たり450～500kg程度の自重や水平方向の荷重に対し十分に耐えるよう設計する必要があるため、特に盛土構造のホーム等では基礎部の補強費用が高額となるケースがあるという。ホームドア本体設置費用は 1 駅当たり数億円程度と試算され、ホーム基礎部の補強工事を伴う場合は 1 駅当たり十数億円に及ぶ（国土交通省鉄道局「ホームドア整備に関するWG報告書」16頁）。

³² 国土交通省鉄道局「ホームドア整備に関するWG報告書」17頁

社内技術者や工事施工会社の人手不足の影響により、これまで以上に整備に時間を要することも懸念されるため、工数削減や工期短縮に資する合理化策の検討等も求められる。

図表 8 ホームからの転落件数の推移（人身障害事故以外）（上）、ホーム転落後の接触事故件数（人身障害事故になったもの）及びホーム上での接触事故件数の推移（下）



（出所）国土交通省鉄道局「鉄軌道輸送の安全に関わる情報（令和5年度）」（令6.12）32～33頁

ホームドア整備には多くの費用と時間を要することを踏まえ、ホームドアによらない転落防止対策も重要となっている。ホームドア未整備駅における視覚障害者の安全対策については、国土交通省の「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」が令和3年7月に中間報告を行い、視覚障害者の転落原因等の分析を踏まえ、AIカメラ等の新技術を活用し駅係員等が円滑に視覚障害者の介助等を行う転落防止対策の導入、鉄道事業者を始めとする関係者の協力の下での実際のホームや車両を用いた視覚障害者の歩行訓練の実施などを提示した。これらの取組を引き続き推進していくことが求められる。

（4）バリアフリー整備への当事者参画の推進

障害当事者又はその家族等の支援者等が、まちづくりや施設整備に参画することで、障害当事者等のみならず、その他の利用者にとってもより快適な共生社会の環境整備が可能となる。現行の基本方針には、施設及び車両等の整備や基本構想等の策定に当たり、計画策定等への障害者等の参画を得ることに努めることが重要である旨記載されており、その取組は徐々に広がっているとされる。しかし、当事者参画の取組を実施していない事例も

少なくとも、当事者参画を実施せず施設のバリアフリー化を行った結果、障害当事者等の使い勝手が優れない等の問題が生じている事例もあるという³³。

鉄道のバリアフリー化を含め、効果的なバリアフリー整備には、計画段階からの障害当事者等の参画が極めて重要である。当事者参画の意義や必要性、効果について、広く国民の理解醸成を図るとともに、当事者参画が原則となるよう一層推進すべきではないか。国においては、鉄道を始めとする公共交通機関における当事者参加の事例を収集・整理の上、その進め方や留意点等をまとめたガイドラインを策定することも考えられよう³⁴。

（５）心のバリアフリーの推進

現行の基本方針では、「心のバリアフリー」の用語の認知度を令和７年度までに約50%とする目標が定められたが、令和６年度末までの実績は約23%にとどまり³⁵、国民に浸透しているとは言い難い。また、「心」という言葉が持つイメージから、優しさや思いやりの観点で捉えられ、誤解されやすい。国土交通省の国土交通行政インターネットモニターアンケート「公共交通機関を利用する際の配慮について」（令6.10.4～10.24）では、「心のバリアフリー」の意味を「知っている」との回答が全体の約15%にとどまっている。

こうした中、心のバリアフリーの推進に当たっては、「障害の社会モデルの理解」や「不当な差別的取扱いの禁止・合理的配慮の提供」、「共感力、コミュニケーション促進」など、３つの体现ポイントごとに議論していく必要があり、認知度向上のみならず、内容の理解度向上や具体的に行動がとれているのかが重要とされる³⁶。

第４次目標最終とりまとめでは、「心のバリアフリー」の用語の認知度について、「心のバリアフリー」の３つの体现ポイントをベースとした指標に置き換えることとされた。具体的には、①「障害の社会モデル」の理解度について、現状が約47%であることを踏まえ、約60%とする目標値を設定する、②障害のある人へ支援をしようとする人の割合及び、③多様な他者とコミュニケーションをとって行動しようとする人の割合を、いずれも原則として約100%とする目標値を設定する、としている³⁷。

心のバリアフリーの推進に当たっては今後、３つの体现ポイントに留意した一層の取組が求められるところであり、そこにおいては特に、障害者等の当事者と接する機会を創出し、活用していくことが効果的と考える。

（６）知的・精神・発達障害への対応

高齢者や身体障害者等の移動等円滑化に資するハード整備が進展する一方、今後は、知的・精神・発達障害等の外見からは分かりにくい障害への対応に一層注力すべきと考える。

³³ 第４次目標最終とりまとめ12頁

³⁴ 参考までに、建築分野では、建築プロジェクトにおける当事者参画の自発的な実施を促進することを目的とする「建築プロジェクトの当事者参画ガイドライン（高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準 別冊）」（令7.5国土交通省）が策定されている。

³⁵ 第４次目標最終とりまとめ20頁

³⁶ 第４次目標最終とりまとめ８～９頁

³⁷ 第４次目標最終とりまとめ21頁

知的・精神・発達障害には様々な障害特性があり、周囲の環境により、障害となる場合、ならない場合があるため、更なる理解を促すとともに、状況に合わせて当事者が求める支援を把握・提供することが重要となる。また、こうした障害を持つ方が幼少期から安心して外出できる機会を更に創出するためには、人的支援環境の適切な整備が求められる。

一般社団法人精神障害当事者会ポルケの「精神障害・発達障害のある人の鉄道交通利用に伴う意識調査報告書」（令7.3）では、同調査で示された精神障害者及び発達障害者の鉄道利用に関する課題感を踏まえ、①障害当事者団体と協働する鉄道職員の障害理解研修の充実、②混雑に対処するための環境整備の推進が提言されている³⁸。

①について、同調査では、「鉄道職員の接遇の良さ」が重要との当事者の声が多いが、精神障害や発達障害の当事者の声が現場の接遇や障害理解に浸透されていない状況を多くの当事者が感じているため、駅員等現場スタッフ向けに精神障害、発達障害に関する理解や適切な接遇方法を学ぶ研修プログラムを強化することが必要である等としている。この点、国土交通省の「知的・発達・精神障害の人に対する公共交通機関の利用支援に関する検討業務 報告書」（令3.2）によれば、公共交通事業者へのアンケート調査の結果として、鉄道では、身体障害者を対象とした社内研修の実施が9割超であるのに対し、知的・発達・精神障害者を対象とした社内研修の実施は6割弱にとどまっている³⁹。国土交通省は、鉄道事業者の取組状況を踏まえつつ、充実した研修機会の確保を働きかけていくべきであろう。

②については、精神障害者や発達障害者が鉄道利用の際に特に困難を感じる状況として、人混みが挙げられる。人混みに圧倒されパニックや強い不安感に陥ったり、息苦しさや動悸を訴える方もいるという。そのため、精神障害者や発達障害者には鉄道利用に相当な困難があることに留意し、ベンチの数を増やすなどの休憩スペースの確保などを図ることが必要とされる。特に、比較的大きなターミナル駅や始発駅の一角に、簡易な個室または仕切られたベンチスペースを設け、照明や音を抑えたクールダウン用のスペースとして「カームダウン室」など静かな空間が提供されることが重要であるとした。

2025年大阪・関西万博の最寄り駅として同年1月に開業した大阪メトロ・夢洲駅では、改札内外にカームダウン・クールダウンスペース（外部の音や視線を遮断するスペース。知的障害、精神障害、発達障害のある利用者等が気持ちを落ち着かせ、パニックを防げる。）が全国の鉄道駅で初めて整備された。その整備効果、課題等の分析を踏まえ、他の駅への展開を検討していくべきであろう。

また、第4次目標最終とりまとめでは、「知的・精神・発達障害等における視覚・聴覚等過敏への対応の在り方」が継続的な課題の1つに挙げられている⁴⁰。駅や車両内の音・光等の刺激に対する適切な配慮の在り方について、精力的な検討が望まれる。

（おおしま みちる）

³⁸ 一般社団法人精神障害当事者会ポルケ「精神障害・発達障害のある人の鉄道交通利用に伴う意識調査報告書」（令7.3）25～26頁

³⁹ 国土交通省「知的・発達・精神障害の人に対する公共交通機関の利用支援に関する検討業務 報告書」（令3.2）3～4頁

⁴⁰ 第4次目標最終とりまとめ21～22頁