



2023年7月21日  
東日本旅客鉄道株式会社

## バリアフリー設備に関する整備を推進します

- JR東日本では、2021年12月に国により創設された、都市部においてご利用の皆さまの薄く広い負担を得てバリアフリー化を進める制度（鉄道駅バリアフリー料金制度）を活用し設備整備を進めており、2021～2022年度のバリアフリー設備の整備実績などを公表しました。
- ホームドア整備計画においては、2031年度末頃までに東京圏在来線330駅758番線の設置を目指し、2022年度までに99駅197番線を整備しました。2023年度のホームドア整備計画は、既に公表している12駅24番線に加え、6駅12番線をさらに整備します。
- 引き続き、鉄道駅バリアフリー料金制度を活用しながら、バリアフリー設備のさらなる整備促進に取り組んでいきます。

### 1. これまでのバリアフリー整備状況

2022年度末時点の主なバリアフリー設備の整備状況は、以下のとおりです。

	整備対象	整備状況
段差解消（エレベーター・スロープ等）	521駅 <sup>※1</sup>	497駅（95.4%）
バリアフリースイレ	506駅 <sup>※1</sup>	485駅（95.8%）
ホームドア	—	線区単位99駅 197番線

※1：1日あたり利用者数3,000人以上の駅ならびに2,000人以上3,000人未満の自治体の定める重点整備地区内の生活関連施設に位置付けられた駅（駅別の利用者数は、2021年度のデータに基づく）

### 2. 鉄道駅バリアフリー料金制度の進捗

2021年12月に創設された「鉄道駅バリアフリー料金制度」を活用し、2023年3月から旅客運賃に加算し、バリアフリー設備の整備費に充当しています。2021～2022年度の整備・徴収実績は以下のようになります。

（2021～2022年度 整備費実績）

	2021年度	2022年度
整備費 <sup>※2</sup>	24,311百万円	20,164百万円

※2 設置・改良費、更新費、維持管理費、収受システム改修費、その他費用の合計額を記載

(2021～2022 年度 主なバリアフリー設備の整備実績)

	2021 年度		2022 年度	
	整備数※3	設置・改良費※4	整備数※3	設置・改良費※4
ホームドア	21 駅 42 番線	17,402 百万円	7 駅 14 番線	13,080 百万円
段差解消 (エレベーター・スロープ)	0 駅 0 箇所	70 百万円	2 駅 2 箇所	225 百万円

※3 供用開始した整備数を記載

※4 設計費および整備途中の駅における工事費用を含めた各年度での設置・改良費合計を記載

(2022 年度徴収実績)

2022 年度 (徴収期間：2023 年 3 月 18 日～3 月 31 日)	
定期外 (普通券)	681 百万円
定期券 (通勤定期券)	450 百万円

・公表したバリアフリー整備等実績は下記リンク先でご覧いただけます

[https://www.jreast.co.jp/company/csr/barrier\\_free/](https://www.jreast.co.jp/company/csr/barrier_free/)

・毎年 6 月末までに HP にて前年度のバリアフリー整備等実績を公表します



ホームドア (立川駅)



エレベーター (武蔵小杉駅)



スロープ (浜川崎駅)

### 3. ホームドアのさらなる整備拡大

2023 年度のホームドア整備計画については、すでに公表している 12 駅 24 番線に加え、常磐緩行線天王台駅、取手駅、金町駅、亀有駅、南武線稲城長沼駅、南多摩駅の 6 駅 12 番線に整備します。

世界的な半導体不足の影響により、依然としてホームドア整備に必要な部材の一部に調達の遅れが発生している状況ですが、今後も部材の調達状況を見極めながら、鉄道駅バリアフリー料金制度を活用し、引き続き 2031 年度末頃までに東京圏在来線の主要駅 330 駅 758 番線にホームドアの導入を目指します。

また、ホームドアの整備にあわせて、くし状部材を各番線 2 箇所に設置し、車両とホームの段差・すき間の縮小にも取り組んでいます。

\* 詳細な使用開始時期については決まり次第、駅のポスターなどでお知らせします。

部材の調達状況により、整備箇所に変更が生じた場合には改めてご連絡します。



くし状部材

## 4. その他ホーム上における安全の取り組み

### ①新たな技術開発

ワンマン運転の際に、車両側面に設置したカメラでお客さまの乗降状態を確認する車載ホームモニタシステムを活用し、ホーム上のお客さまが多いシーンなどにおいて、より安全性を高めることを目的として、カメラの画像からお客さまが列車に接近した状態で検知して乗務員に通知するシステムを相模線車両にて開発しています。

また、ホーム上でのお客さまの安全に関して、お客さまの荷物などが列車のドアに挟まったことをレーザーセンサーなどで検知する技術開発を進めているほか、お客さまがホームから転落した場合に画像認識技術・AI を活用して認識し、事故防止につなげる技術開発を行っています。



相模線車両 (E131 系)



車両側面カメラ

<参考> お客さまの車両への接近を検知するシステムの開発について (2022 年 11 月 9 日プレスリリース)

[https://www.jreast.co.jp/press/2022/20221109\\_ho05.pdf](https://www.jreast.co.jp/press/2022/20221109_ho05.pdf)

### ②エキマトペの実証実験

聴覚に障がいのある方をはじめとする駅をご利用のお客さまの安全安心な鉄道利用と、共通の体験を通じた DE&I への相互理解の促進を図ることを目的に、富士通株式会社、大日本印刷株式会社と協働して駅に流れるアナウンスや電車の発着などの環境音を文字や手話で表現する「エキマトペ」を開発しています。これまで 2021 年 9 月に巣鴨駅で、2022 年 6 月に上野駅で実証実験を実施し、障がいの有無にかかわらず同じように情報を受け取れる取り組みとして、「デジタルサイネージアワード 2023」にて準グランプリを受賞しました。

今後は実証実験で得られた知見や、駅をご利用のお客さまからの「エキマトペ」の体験に関するフィードバックをもとに、引き続き富士通株式会社などと連携のうえ、あらゆるお客さまがご利用しやすい駅を目指します。



2021 年 9 月巣鴨駅での実証実験



2022 年 6 月上野駅での実証実験



ディスプレイの表示イメージ

### ③ 接遇による取り組み拡大

車いすをご利用のお客さまの乗降お手伝いとして、乗務員によるお手伝いを2022年3月から開始しました。現在、青梅線や千葉県内を走る内房線や総武本線などにも取り組みを拡大し、各線区で対象となる駅において、お手伝いができるようになりました。



乗務員による乗降お手伝いの様子（青梅線）