

## 2023年度 バリアフリー整備等実績

鉄軌道事業者名	東海旅客鉄道株式会社
---------	------------

本年度整備費	2,424 百万円
--------	-----------

※端数処理の都合上、様式2-2の整備費の合計とは異なる。

整備完了実績（設置又は改良であって、本年度供用を開始したもの）		
設備名	整備数	駅名
ホーム可動柵	1 駅 1 番線	名古屋駅
備考		

※整備内容の詳細については様式2-2に記載すること。

※設備欄において「その他」を選択した場合には、備考欄に当該設備名を記載すること。

料金徴収によるホーム可動柵設置番線数・段差解消駅数		
ホーム可動柵設置番線数	1 番線	
段差解消駅数	一経路確保駅	- 駅
	二経路以上確保駅	- 駅

本年度徴収額	12 百万円		
(内訳)			
	定期外（普通券など）	通勤定期券	通学定期券
徴収額 (百万円)	8	4	0
備考			

本年度までの累計整備費	8,080 百万円
本年度までの累計徴収額	12 百万円

## 2023年度 バリアフリー整備等実績

整備実績			
(1) 設置・改良費			
設備名	整備数	整備駅名	整備費
ホーム可動柵	1 駅 4 番線	[新規・継続]名古屋駅 ※1	626 百万円 ※2
備考	※1：[新規]名古屋駅 7・8 番線、[継続]名古屋駅 5・6 番線 ※2：TASC（定位置停止装置）整備費を含む		
(2) 更新費			
設備名	整備数	整備駅名	整備費
ホーム可動柵	1 駅 1 番線	[新規]品川駅	723 百万円
エレベーター	3 駅 5 基	[新規]新大阪駅他 ※3	56 百万円
エスカレーター	1 駅 2 基	[新規]尾頭橋駅	32 百万円
その他※4	7 駅	[新規]豊橋駅他 ※5	29 百万円
備考	※3：新大阪駅、安城駅、笠寺駅 ※4：発車標、自動放送装置 ※5：豊橋駅、相見駅、大府駅、名古屋駅、尾張一宮駅、岐阜駅、大垣駅		
(3) 維持管理費・収受システム改修費・その他費用（駅務機器改修費・駅頭表示改修費など）			
維持管理費	928 百万円 ※6		
収受システム改修費	19 百万円		
その他費用 (駅務機器改修費・駅頭表示改修費など)	7 百万円		
備考	※6：ホーム可動柵、エレベーター、エスカレーター等の保守費等		

※整備駅名の記載に当たっては、括弧書で新規着手・継続の別をあわせて記載すること。

※設備欄において「その他」を選択した場合には、備考欄に当該設備名を記載すること。

**バリアフリー整備・徴収計画の進捗状況（2025年度までの計画）**

年度	ホーム可動柵設置番線数		段差解消駅数 (移動等円滑化された経路が設けられている駅数)			
	設置数	計画進捗率	一経路確保駅		二経路以上確保駅	
			駅数	計画進捗率	駅数	計画進捗率
2021年度	3番線	38%	1駅	0%	1駅	0%
2022年度	1番線	50%	1駅	0%	1駅	0%
2023年度	1番線	63%	1駅	0%	1駅	0%
2024年度	1番線	75%	1駅	0%	1駅	0%
2025年度	2番線	100%	1駅	0%	1駅	0%
累計	8番線	100%	1駅	0%	1駅	0%

※計画進捗率は、計画期間における設置番線数（段差解消駅数）の累計/計画期間における設置番線数（段差解消駅数）により算出すること

## バリアフリー整備・徴収計画の進捗状況（2026年度以降の計画）

年度	ホーム可動柵設置番線数		段差解消駅数 (移動等円滑化された経路が設けられている駅数)			
	設置数	計画進捗率	一経路確保駅		二経路以上確保駅	
			駅数	計画進捗率	駅数	計画進捗率
2026年度	8番線	100%	1駅	100%	1駅	100%
2027年度			1駅	100%	1駅	100%
2028年度			1駅	100%	1駅	100%
2029年度			1駅	100%	1駅	100%
2030年度			1駅	100%	1駅	100%
累計			8番線	100%	1駅	100%

※計画進捗率は、計画期間における設置番線数（段差解消駅数）の累計/計画期間における目標数により算出すること

## ホーム可動柵整備詳細（随意契約を実施した場合のみ記載）

ホーム可動柵整備事業名	随意契約とした理由	適正価格での発注のための措置	契約額
名古屋駅 ホーム可動柵整備（6番線）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道工事は、営業線に極めて近接した箇所での作業や列車の走らない夜間の時間帯を利用しての工事が多いなど、安全確保のため工事施工上の制約が多く、一般の工事にない特色を有している。加えて、運転保安手続きや旅客流動など当該駅の特情に熟知していることが求められる。</li> <li>・上記に対応する知識や経験、技術力等が必要であり、資力、信用等を含め、総合的に勘案した結果、本事業は随意契約とした。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当社が定めた積算基準などを用いて適正価格を算出し、それに基づき価格協議を実施している。</li> </ul>	350 百万円
名古屋駅 ホーム可動柵整備（5番線） ※事業の一部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道工事は、営業線に極めて近接した箇所での作業や列車の走らない夜間の時間帯を利用しての工事が多いなど、安全確保のため工事施工上の制約が多く、一般の工事にない特色を有している。加えて、運転保安手続きや旅客流動など当該駅の特情に熟知していることが求められる。</li> <li>・上記に対応する知識や経験、技術力等が必要であり、資力、信用等を含め、総合的に勘案した結果、本事業は随意契約とした。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当社が定めた積算基準などを用いて適正価格を算出し、それに基づき価格協議を実施している。</li> </ul>	264 百万円
名古屋駅 ホーム可動柵整備（7番線） ※事業の一部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道工事は、営業線に極めて近接した箇所での作業や列車の走らない夜間の時間帯を利用しての工事が多いなど、安全確保のため工事施工上の制約が多く、一般の工事にない特色を有している。加えて、運転保安手続きや旅客流動など当該駅の特情に熟知していることが求められる。</li> <li>・上記に対応する知識や経験、技術力等が必要であり、資力、信用等を含め、総合的に勘案した結果、本事業は随意契約とした。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当社が定めた積算基準などを用いて適正価格を算出し、それに基づき価格協議を実施している。</li> </ul>	11 百万円
名古屋駅 ホーム可動柵整備（8番線） ※事業の一部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道工事は、営業線に極めて近接した箇所での作業や列車の走らない夜間の時間帯を利用しての工事が多いなど、安全確保のため工事施工上の制約が多く、一般の工事にない特色を有している。加えて、運転保安手続きや旅客流動など当該駅の特情に熟知していることが求められる。</li> <li>・上記に対応する知識や経験、技術力等が必要であり、資力、信用等を含め、総合的に勘案した結果、本事業は随意契約とした。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当社が定めた積算基準などを用いて適正価格を算出し、それに基づき価格協議を実施している。</li> </ul>	10 百万円

※事業内容の記載に当たっては、駅名、番線数をそれぞれ明記すること。