



問い合わせ先
(所属) 鉄道部 計画課
(担当) 藤井、島津
(電話) 06-6949-6442

平成23年8月11日

「第3回 ホームドアの整備促進等に関する 検討会（西日本）」の結果について

平成23年8月11日（木）に開催されました標記検討会について、下記のとおり、その結果の概要をお知らせします。

記

1. 出席者（別紙参照）
2. 議 題
 - (1) 国土交通省からの情報提供
(鉄道駅の安全利用に関するアンケート調査の最終結果について)
 - (2) ホームにおける旅客の転落防止対策の今後の進め方について
(ホームドアの整備促進等に関する検討会「中間とりまとめ」)
3. 結果概要
 - (1) 国土交通省より「鉄道駅の安全利用に関するアンケート調査の最終結果」について説明がなされた。（内容別紙参照）
 - (2) ホームにおける旅客の転落防止対策の今後の進め方について（ホームドアの整備促進等に関する検討会「中間とりまとめ」）の内容について、合意がなされた。（内容別紙参照）
4. 検討会に関する問い合わせ先

国土交通省鉄道局鉄道業務政策課 担当 宇佐美、尾坂
技術企画課 担当 権藤、中山
03-5253-8111（内 40603・40702
03-5253-8542・8546（直通）

第3回 ホームドアの整備促進等に関する検討会(西日本)

平成 23 年 8 月 11 日(木) 14:00～15:30

近畿運輸局(大阪合同庁舎第 4 号館)4 階・講堂

議事次第

1. 国土交通省からの情報提供

鉄道駅の安全利用に関するアンケート調査の最終結果について

2. ホームにおける旅客の転落防止対策の今後の進め方について

(ホームドアの整備促進等に関する検討会「中間とりまとめ」)

3. その他

【配布資料】

- ・議事次第
- ・出席者名簿
- ・国土交通省の提出資料

「ホームドアの整備促進等に関する検討会（西日本）」出席者名簿（敬称略）

西日本旅客鉄道(株)	春名 幸一	総合企画本部担当部長
	有田 泰弘	施設部担当部長
四国旅客鉄道(株)	山西 弘泰	総合企画本部担当部長
	(代理出席：笥 崇弘	総合企画本部担当課長)
九州旅客鉄道(株)	前川 聡幸	総合企画本部経営企画部担当部長
	(代理出席：重松 史生	総合企画本部経営企画部副課長)
	兵藤 公顕	鉄道事業本部施設部担当部長
	(代理出席：樋口 健作	鉄道事業本部施設部設備課副課長)
名古屋鉄道(株)	横井 孝範	専務取締役鉄道事業本部副本部長兼計画部長
	(代理出席：近藤 博之	鉄道事業本部計画部事業推進課長)
	鈴木 清美	鉄道事業本部土木部長
近畿日本鉄道(株)	倉橋 孝壽	鉄道事業本部企画統括部営業企画部部長
	(代理出席：永田 圭示	鉄道事業本部企画統括部営業企画部課長)
	原 史郎	鉄道事業本部企画統括部技術管理部部長
南海電気鉄道(株)	榎元 政明	鉄道営業本部副本部長 兼 統括部長
	梶谷 知志	鉄道営業本部工務部長
京阪電気鉄道(株)	宮川 豪夫	鉄道企画部長
	福井 弘高	工務部長
阪急電鉄(株)	上村 正美	都市交通事業本部都市交通計画部長
	中野 雅文	都市交通事業本部技術部部長
阪神電気鉄道(株)	上田 晋也	都市交通事業本部運輸部部長
	佐々木 浩	都市交通事業本部工務部長
西日本鉄道(株)	岡本 道弘	施設部長
名古屋市交通局	鳥居 智	鉄道事業本部電車部長
	(代理出席：宇佐美 徹	鉄道事業本部電車部電車施設課長)
京都市交通局	吉川 雅則	企画総務部長
	(代理出席：辻 哲司	企画総務部財務課主計第二係長)
	寺田 隆志	高速鉄道部担当部長
大阪市交通局	岡橋 和成	経営企画担当部長
	(代理出席：白水 英	総務部経営改善担当課長)
	塩谷 智弘	鉄道事業本部事業監理担当部長
	(代理出席：森川 一弘	鉄道事業本部鉄道バリアフリー企画担当課長)
神戸市交通局	小林 隆一郎	次長
	吉田 雅好	高速鉄道部長

「鉄道駅の利用の安全に関するアンケート」の実施概要【最終結果】

平成 23 年 8 月 10 日

国土交通省

○回答率(6 月 30 日(木)到着分までの集計)

- ・**31%**(配布 4,500 部に対して回答 1,402 部)
- ・アンケート配布の「協力 6 社」から、概ね 15%ずつほぼ均等に回答

○回答者の属性

- ・「男性と女性」、概ね **50%**ずつ
- ・「30 歳以上」が **90%**(64 歳未満の世代 65%、65 歳以上の世代 25%)
- ・「週に 2~3 日以上の利用者」が **85%**(ほぼ毎日鉄道を利用する「通勤通学者」は 60%)

○ホームからの転落等の経験について

- ・「ホームから転落又はホーム上で列車と接触した経験」は **5%未満**であるが、「ホームからの転落などにつながる危険な思いをした経験」は **20%**

○駅のホームの状況について

- ・「危険又は大変危険」と感じるホームの状況
「混雑しているホーム」、「ホーム先端からの狭い箇所」、「列車とのすき間が大きい箇所」が **90%程度**
「列車が高速で通過するホーム」が **80%**
「島式型のホーム」が **50%**(「どちらでもない」を含むその他の回答も同じく **50%**)

○ホームドアを整備した場合の影響について

- ・ホームドアを整備した場合のサービスへの影響として、比較的認知されているものは、「駅での停車時分が延びる」が **15%程度**、その他の項目はいずれも **10%前後**でしかない。
- ・「問題ない又は全く問題ない」と考える方々の割合が比較的高い項目
「列車の停車時分が延長」が **65%**
「列車の運転本数が減少」が **45%**
「ホーム上の駅係員が減少」が **40%**(「大いに問題又は問題」とする回答も同じく **40%**)
- ・「大いに問題又は問題」と考える方々の割合が大きい項目

「ホームが狭くなり混雑」、「他社との相互乗り入れが困難」が **55%**

「発着する車両の種類が限定」が **45%**

○ホームドアの整備に係る費用について

- ・ホームドアの整備に多額の費用がかかることを「知っている」と回答した方々と「知らなかった」と回答した方々の割合は概ね **50%** ずつ
- ・ホームドアの整備を促進するための「税金による費用負担」と「運賃による追加負担」について、いずれも「やむを得ない」と考える方々が **60%**、「そうすべき」と考える方々は、「税金」が 15% に対し、「運賃」は 5%
- ・ホームドアの整備を促進するための「税金による費用負担」と「運賃による追加負担」について、「負担してまで整備する必要はない」と考える方々は、「税金」が 20% に対し、「運賃」は 30%
- ・税金による「費用負担の主体」について、単独の回答では、「国が負担すべき」が **35%**、「都道府県が負担すべき」が **25%**、「市区町村が負担すべき」が 5%、「無回答」は 10%
- ・税金による「費用負担の主体」について、複数の回答では、「国が負担すべき」を含むもの及び「都道府県又は市区町村が負担すべき」を含むものは、いずれも **55%**
- ・「運賃値上げの許容額」については、「10 円程度」が **50%**、「30 円程度」が **25%**、「50 円程度」が 5%、「全く許容できない」は 15%

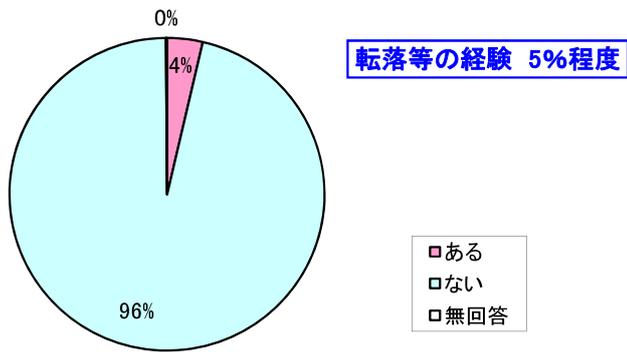
○ホームドアの設置に替わる転落防止対策について

- ・「有効又は大いに有効」と考える方々の割合が大きい項目
 - その他の設備：列車の乗降口以外の部分を覆う「固定柵」が **80%**
ホームの縁端を警告する「黄色い点字ブロック」の設置が **70%**
光や音による「列車接近装置」が **60%**
 - 人による対応：「ホーム監視を行う駅係員の配置」、障害者等の誘導やサポートを行う「ボランティアスタッフの活用」、一般の利用者が障害者等に対して「声かけや誘導を促す啓発活動」、ホーム上の危険な行動について「利用者の自覚を促す啓発活動」は、いずれも **75%**、
- ・ホームドアの設置に替わるそれぞれの転落防止対策について、「有効でない又はあまり有効でない」と考える方々の割合は、いずれも 10~20%

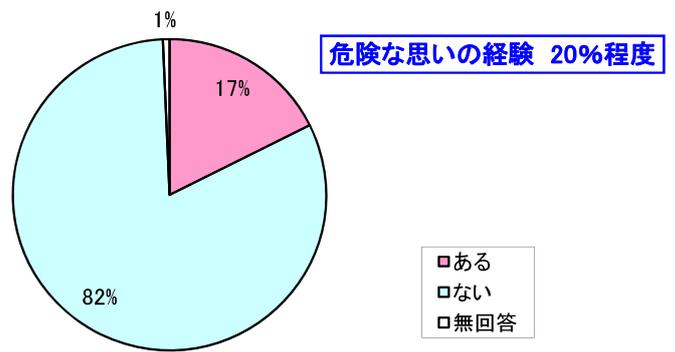
「鉄道駅の利用の安全に関するアンケート」【最終結果】

(参考)

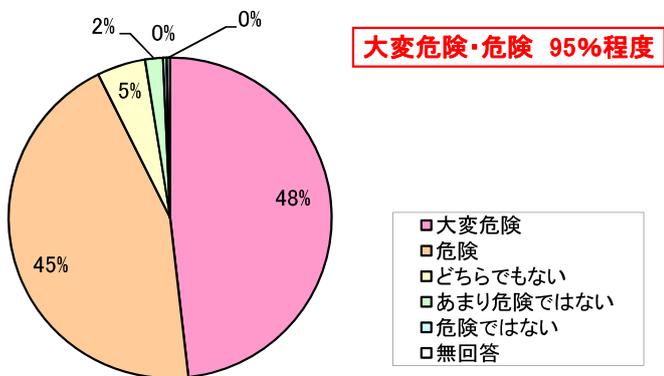
【質問1】ホームからの転落等の経験



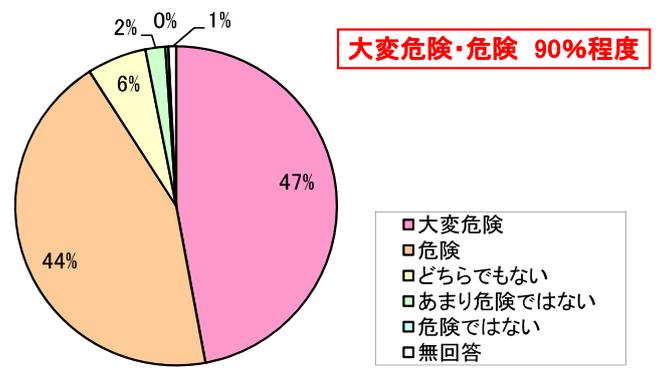
【質問2】転落等の危険な思いの経験



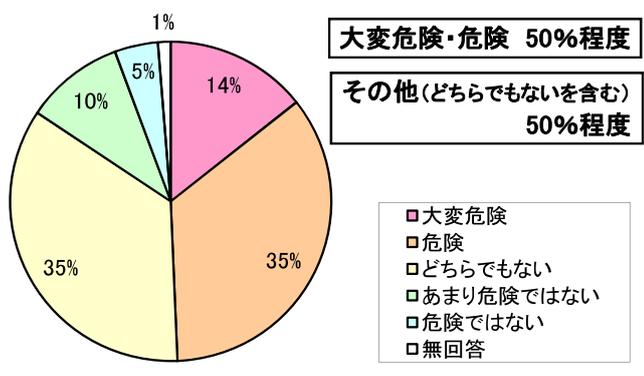
【質問3-①】混雑しているホーム



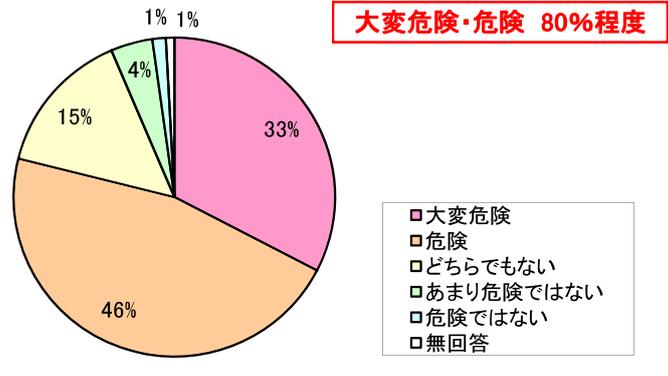
【質問3-②】ホーム先端からの狭い箇所



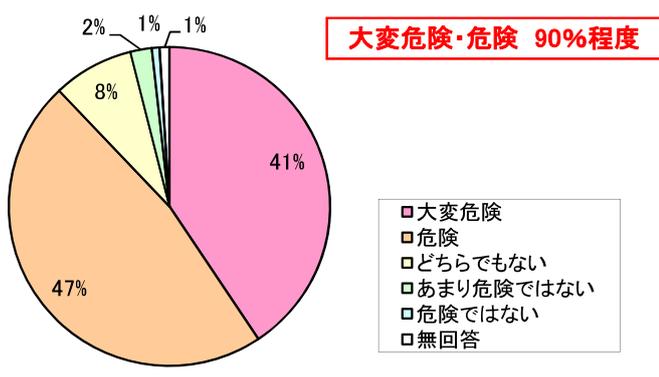
【質問3-③】島式型のホーム



【質問3-④】列車が高速で通過するホーム



【質問3-⑤】列車とのすき間が大きい箇所



「鉄道駅の利用の安全に関するアンケート」【最終結果】

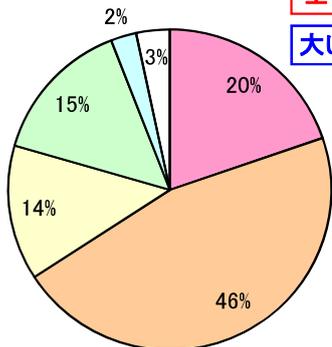
(参考)

【質問4-①】列車の停車時分が延長

全く問題ない・問題ない 65%程度

大いに問題・問題あり 20%程度

※この影響を知っている:20%



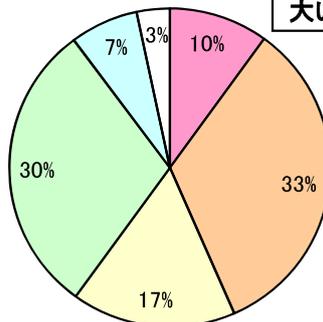
- 全く問題ない
- 問題ない
- どちらでもない
- 問題である
- 大いに問題である
- 無回答

【質問4-②】列車の運転本数が減少

全く問題ない・問題ない 45%程度

大いに問題・問題あり 35%程度

※この影響を知っている:12%



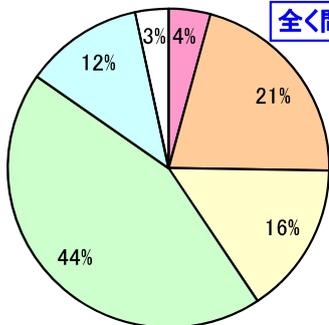
- 全く問題ない
- 問題ない
- どちらでもない
- 問題である
- 大いに問題である
- 無回答

【質問4-③】ホームが狭くなり混雑

大いに問題・問題あり 55%程度

全く問題ない・問題ない 25%程度

※この影響を知っている:15%



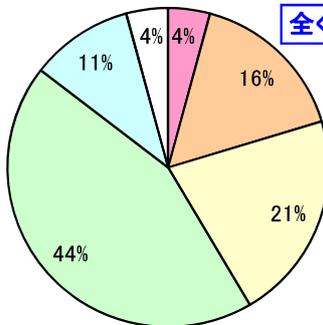
- 全く問題ない
- 問題ない
- どちらでもない
- 問題である
- 大いに問題である
- 無回答

【質問4-④】他社との相互乗り入れが困難

大いに問題・問題あり 55%程度

全く問題ない・問題ない 20%程度

※この影響を知っている:14%



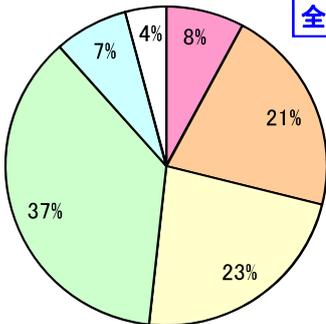
- 全く問題ない
- 問題ない
- どちらでもない
- 問題である
- 大いに問題である
- 無回答

【質問4-⑤】発着する車両の種類が限定

大いに問題・問題あり 45%程度

全く問題ない・問題ない 30%程度

※この影響を知っている:14%



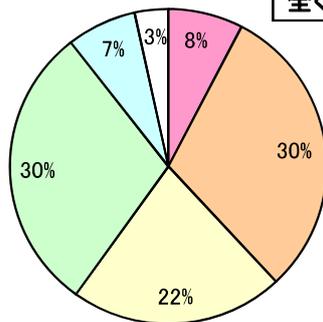
- 全く問題ない
- 問題ない
- どちらでもない
- 問題である
- 大いに問題である
- 無回答

【質問4-⑥】ホーム上の駅係員が減少

大いに問題・問題あり 35%程度

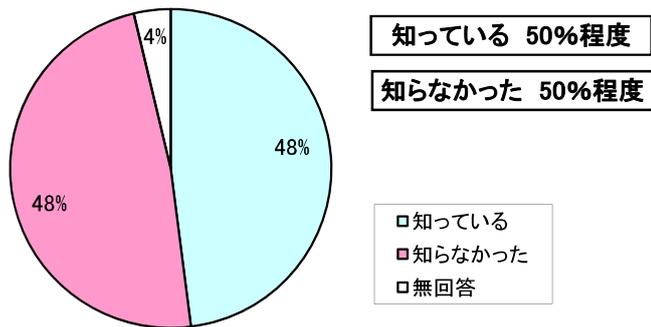
全く問題ない・問題ない 40%程度

※この影響を知っている:11%

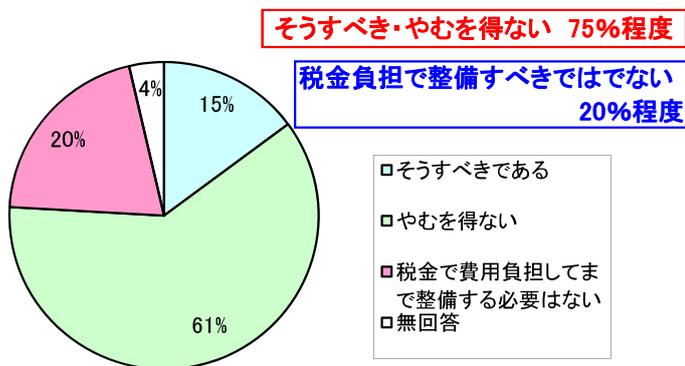


- 全く問題ない
- 問題ない
- どちらでもない
- 問題である
- 大いに問題である
- 無回答

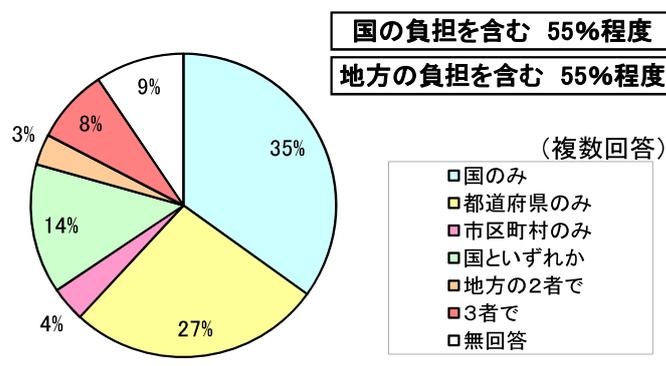
【質問5】ホームドア整備への多額の費用



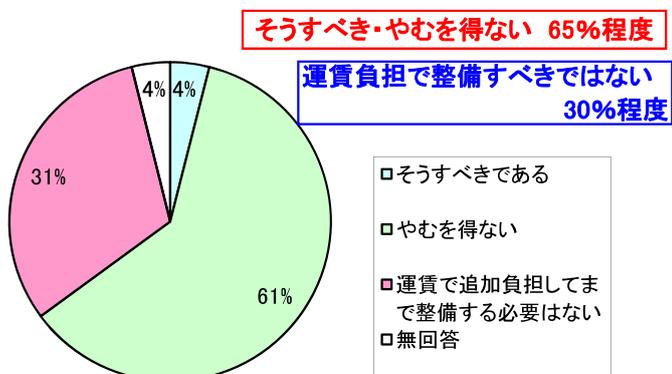
【質問5-①】税金による費用負担



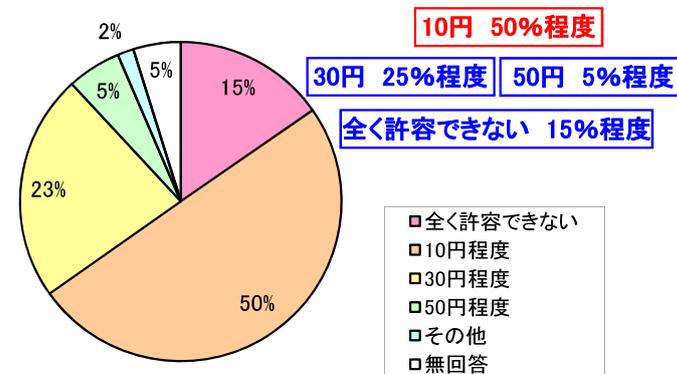
【質問5-②】費用負担の主体

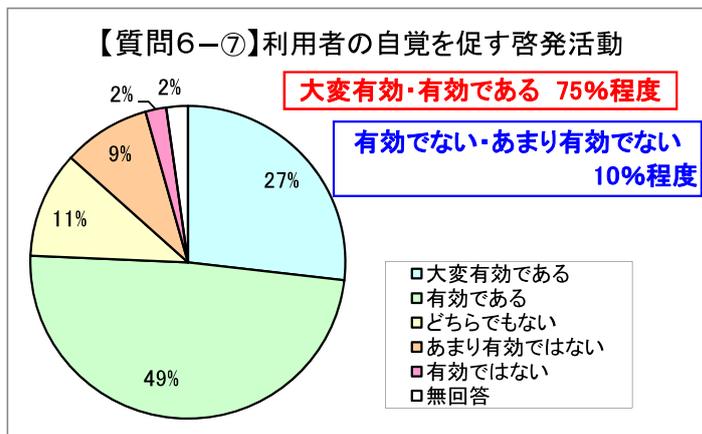
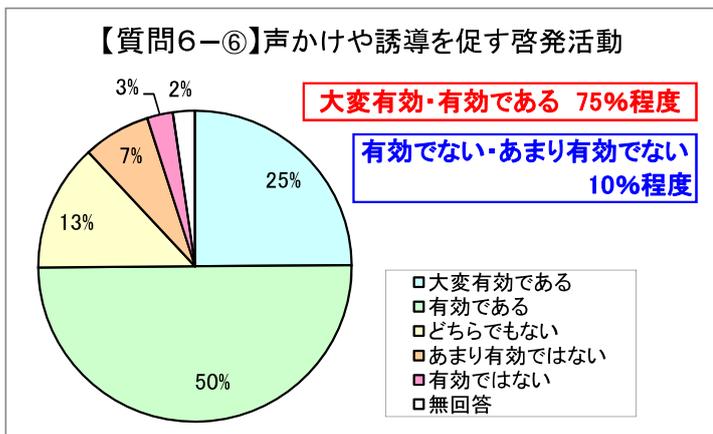
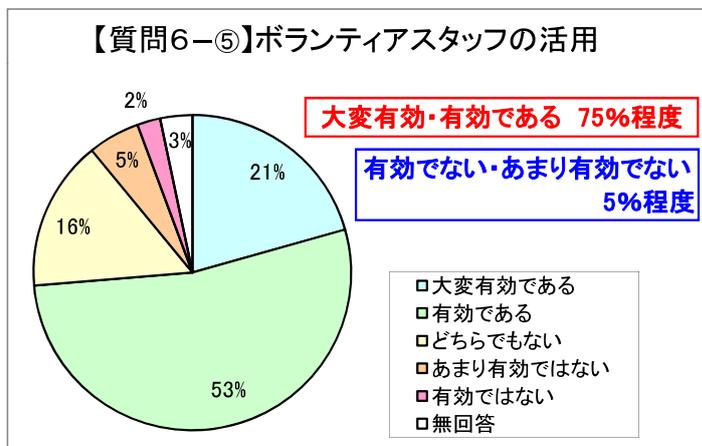
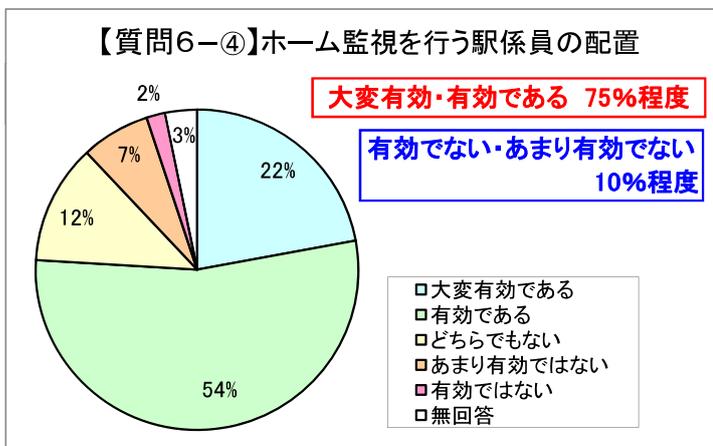
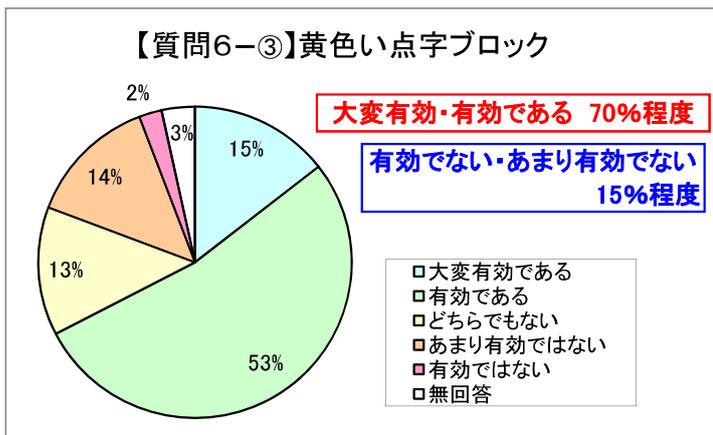
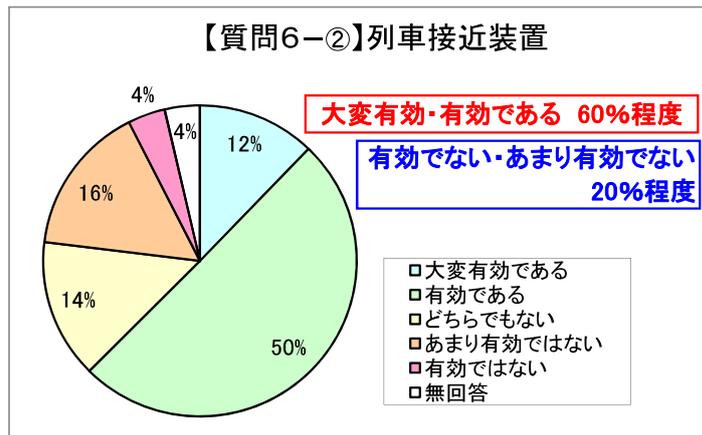
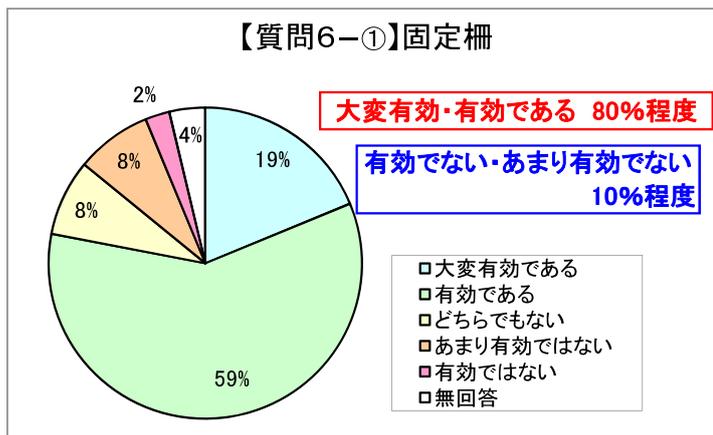


【質問5-③】運賃による追加負担



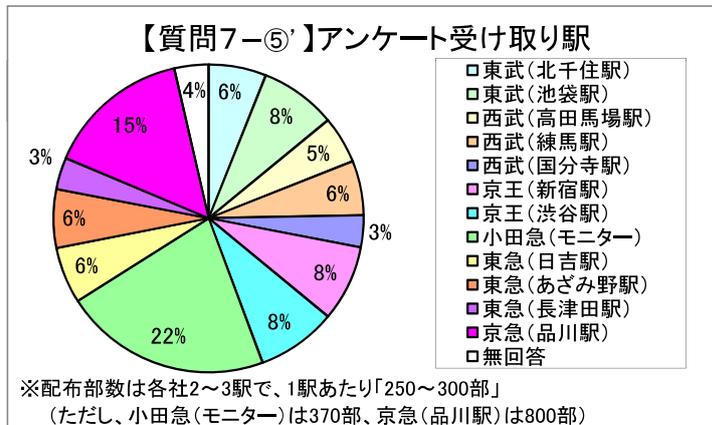
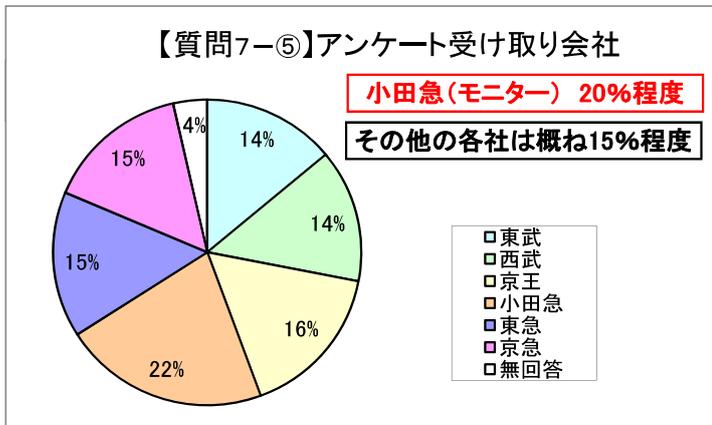
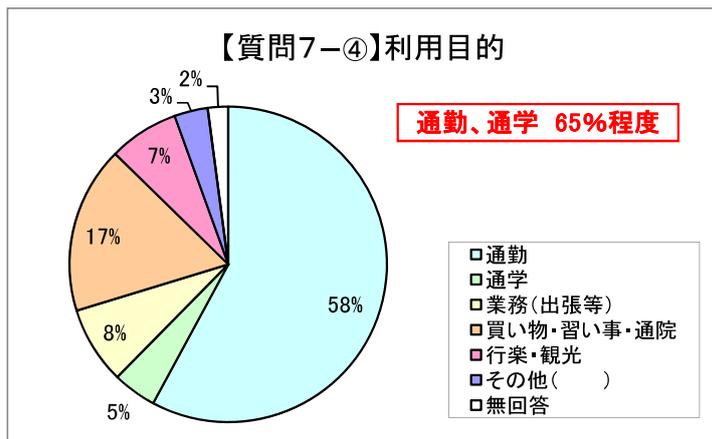
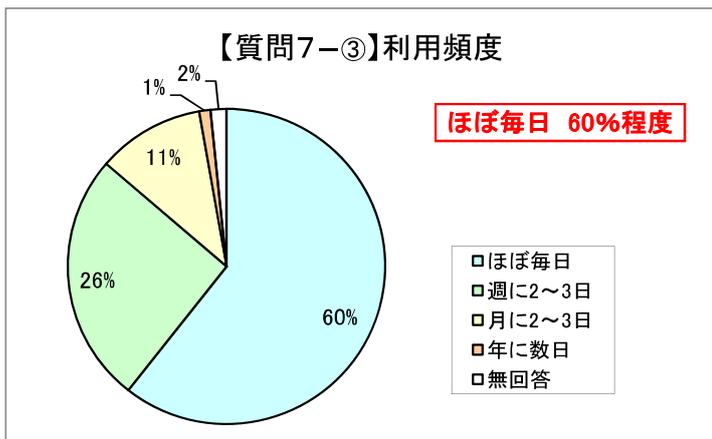
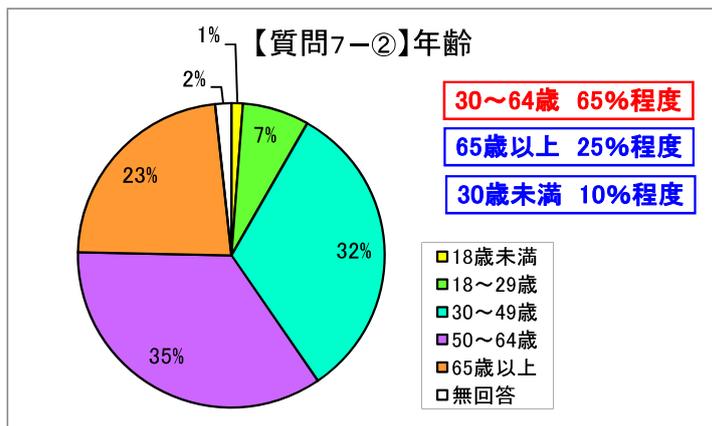
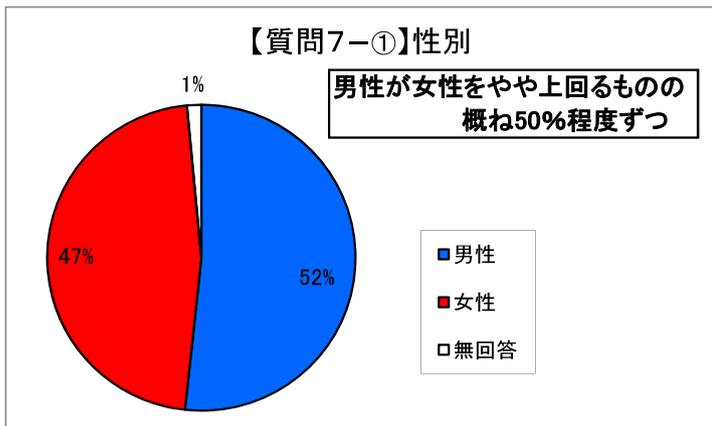
【質問5-④】運賃値上げの許容額





「鉄道駅の利用の安全に関するアンケート」【最終結果】

(参考)



ホームにおける旅客の転落防止対策の進め方について

(ホームドアの整備促進等に関する検討会「中間とりまとめ」)

平成 23 年 8 月

昨今、鉄道駅のホームからの転落事故、列車との接触事故が多発しており、ホームドア等、転落事故の防止効果の高い対策の必要性が高まっていることを踏まえ、本年 2 月、「ホームドアの整備促進等に関する検討会」が設置され、国土交通省と各鉄道事業者の間で知見を情報交換・共有し、ホームドアの整備等、転落防止対策の推進に向けて鋭意検討を進めてきた。

本検討会においては、検討の参考とするべく、ホームドアをはじめ転落防止対策に関する知見を有する鉄道事業者や学識経験者、視覚障害者団体、一般利用者やホームドアの製造・開発を行うメーカーに対するヒアリングやアンケート調査を併せて実施した。

今般、これまでの検討会の議論等を踏まえ、今後のホームにおける旅客の転落防止対策の進め方について、中間とりまとめとして整理するものである。

1. 転落防止対策を優先して実施すべきと考えられる駅の考え方

「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)第 3 条の規定に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(平成 23 年 3 月 31 日国家公安委員会、総務省、国土交通省告示第 1 号)(以下「基本方針」という。)では、移動等円滑化の目標に関して、1 日当たりの平均的な利用者数が 3,000 人以上の鉄軌道駅について、平成 32 年度までに、原則として全てについて、エレベータ等による段差解消、ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備の整備等の移動等円滑化を実施するものとされている。

この目標の達成のためには、基本方針に掲げるところにより、国、地方公共団体、施設設置管理者等の関係者が必要に応じて緊密に連携しながら、市町村の基本構想作成とこれに対する関係者の積極的な協力による事業の効果的・一体的な推進等、法に基づく枠組みの活用等により推進していく必要がある。

また、基本方針では、ホームドア、可動式ホーム柵等(以下「ホームドア等」という。)については、視覚障害者の転落を防止するための設備として非常に効果が高く、その整備を進めていくことが重要であり、車両扉等の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題について総合的に検討した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進するものとされている。

このため、今般の中間とりまとめにおいては、今後特にホームドア等を含む転落防止対策を優先して実施することが望ましいと考えられる駅について、検討会としての基本的な考え方を次の通り整理した。

① 視覚障害者団体からの整備の要望が高い駅

駅周辺に視覚障害者の関連施設が存在する等、視覚障害者の利用や整備要望が多い駅については、その理由を把握・整理し、2. に掲げるホームの状況等を勘案した上で、必要性や対策の内容、優先度を検討することが望まれる。

② 駅の利用者数が多い駅

駅の利用者数とホームから転落又はホーム上で列車と接触により発生した鉄道人身傷害事故件数の関係を見ると、1万人以上の駅において、総事故件数（1,253件）の約8割が発生している。

このうち、一駅当たりの事故発生件数でみると、利用者数10万人以上の駅が最も多く（1.82件/駅）、次位の5～10万人以上駅（0.75件/駅）の2倍以上、次々位の1～5万人以上駅（0.28件/駅）の6倍以上発生している。

このことから、利用者1万人以上の駅を対象に転落防止対策を講じた場合、約8割の事故発生抑止の効果が見込まれ、特に一駅当たりの事故発生件数が多い利用者数10万人以上の駅は、優先して速やかに実効性の高い転落防止対策を実施することが望まれる。

2. 転落防止対策の進め方

前述の転落防止対策を優先して実施することが望ましいと考えられる駅におけるその整備の進め方について、検討会としての基本的な考え方を次の通り整理した。

① 利用者1万人以上の駅においては、原則として、内方線付き点状ブロックの整備等の転落防止対策を、可能な限り速やかに実施するよう努める。

② このうち、特に利用者10万人以上の駅においては、次に掲げるホームの状況等を勘案しつつ、原則として、ホームドア若しくは可動式ホーム柵（以下、「ホームドア等」という。）又は内方線付きJIS規格化点状ブロックの整備による転落防止対策を、ホームに応じ、優先して速やかに実施するよう努める。

◇ ホーム当たりの利用者数

（例：利用者数が多く、混雑しているホーム）

◇ ホームにおける人身障害事故の発生状況

（例：ホームにおける人身障害事故が再発しているホーム）

◇ ホームの形状

（例：相対式ホームと比較して、転落の可能性が高い島式ホーム）

◇ ホームの運用状況

（例：乗車・降車の別が分離されていないホーム） 等

なお、内方線付き JIS 規格化点状ブロックを整備する場合は、併せて④に掲げる取り組みに努めるとともに、安全上、列車が走行しない夜間の限られた時間内にしか整備出来ない施工時間の制約やホーム数が多数存在する等の施工規模の問題等を考慮し、概ね5年を目処に整備するよう努める。

- ③ ②に掲げるホームドア等の整備については、停車する車両の扉位置が一定しており、車両を自動的に一定の位置に停止させることができ、ホームの構造が旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれが無い等により、ホームドア等の設置が可能な駅においては、停車時分の増大等のサービス低下、莫大な投資費用等の課題についての検討を踏まえつつ、その整備を優先するよう努める。

この場合、前段の駅を複数含む路線又は区間においては、当該路線又は区間の状況を踏まえ、路線又は区間単位によるホームドアの整備についても検討することが望ましい。

- ④ また、②に掲げる転落防止対策の実施に際し、特にホームドア等の整備が困難な場合にあっては、内方線付き JIS 規格化点状ブロックと併設する固定柵又は音声・音響・光等により列車の接近を旅客に知らせる装置の設置、係員等による人的介助等の対策を総合的に組み合わせ可能な限り速やかに実施することにより、転落防止対策の効果をより一層高めることが望ましい。

- ⑤ なお、上記以外の利用者1万人未満の駅にあっても、駅の新設・大改良や新たに点状ブロックを整備・更新するような場合は、内方線付き JIS 規格化点状ブロックを整備するよう努める。

- ⑥ 一方、ホームにおける鉄道人身障害事故の防止を図るためには、上記のようなハード面の対策だけで対応するのみならず、併せて、次に掲げるような、鉄道事業者の係員等に対する教育・研修活動、旅客の障害者等に対する理解と協力を促進する「心のバリアフリー」のための取り組みを含むソフト面の対策を一体で、国や地方公共団体、鉄道事業者等の関係者が連携して強力に推進することが不可欠である。

- ◇ 係員等に対するバリアフリーに関する教育・研修活動等の人的対応の充実
- ◇ 旅客に対する視覚障害者への積極的な声かけや誘導案内、マナーに関する啓発、教育活動の強化
- ◇ 視覚障害者の駅利用者に対する転落防止対策の状況、人的サポートの状況等に関する情報提供の充実
- ◇ 駅の利用者自身に対するホーム上での安全に関する啓発活動の強化 等

3. 転落防止対策の推進に対する支援

- ① ホームドア等や内方線付き JIS 規格化点状ブロックの整備等の転落防止対策の推進は、視覚障害者をはじめとする旅客がホームから転落することを防止し、安全かつ安心して円滑に駅を利用できるようにするために重要である。

一方、特にホームドア等の整備については、車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題があり、その整備を優先して速やかに実施するためには、鉄道事業者単独の取り組みによるだけでは一定の限界がある。

- ② このため、国は、鉄道事業者によるホームドア等をはじめとする転落防止対策の整備について、地方公共団体に対して、鉄道を利用する地域住民の福祉の増進を図る観点からその支援を求めるとともに、必要な支援を行うことにより、その促進を図るよう努める。

また、ホームドア等の整備に係る技術的困難さ、コスト低減等の課題に対応可能な新たなホームドア等の研究開発の推進に取り組む。

さらに、鉄道事業者や地方公共団体等の関係者との連携の下、旅客に対する視覚障害者への積極的な声かけや誘導案内、マナーに関する啓発・教育活動、駅の利用者自身に対するホーム上での安全に関する啓発活動等のソフト対策を積極的に推進するよう努める。

4. 転落防止対策に関する今後の計画（方針）の作成

ホームドア検討会の中間とりまとめを踏まえ、鉄道事業者は、今後の転落防止対策の進め方に関する計画（方針）を、鉄道事業法に基づき毎事業年度終了後6ヶ月以内に作成する安全報告書に記載する等の適切な方法により公表するものとする。

「ホームドアの整備促進等に関する検討会」 中間とりまとめの概要

平成23年8月

1. ホームドア等の転落防止対策の優先整備駅の考え方

○視覚障害者からの要望が高い駅

- ・駅周辺の視覚障害者の関連施設やホームの状況等を勘案し、優先度や必要な対策等を検討

○駅の利用者数が多い駅

- ・利用者数1万人以上の駅で、ホームでの事故(1,253件)^{注)}の約8割が発生
- ・このうち、特に利用者数の10万人以上の駅は、一駅当たりの事故発生件数(1.82件/駅)が多い

注)平成14~21年度の間ホームから転落又はホーム上で列車と接触により発生した鉄道人身障害事故件数

2. ホームドア等の転落防止対策の進め方

利用者数1万人以上の駅

内方線付きの点状ブロック等の整備を可能な限り速やかに実施

利用者数10万人以上の駅

- ホームの状況等(混雑度や形状、事故の発生状況等)を踏まえ、ホームドア又は内方線付き・JIS規格対応の点状ブロックの整備を優先して速やかに実施(点状ブロックは概ね5年で整備)
- 車両扉位置が一定である等、ホームドア設置が可能な駅は、停車時分の増加やコスト等の課題の検討を踏まえてその整備を優先。この場合、路線や区間単位による整備も検討

注)ホームドアの整備が困難な場合は、音声・音響・光等による列車接近警報装置や係員による人的介助等の総合的な対策を可能な限り速やかに実施し、転落防止対策の効果をより一層向上

「心のバリアフリー」に関するソフト施策の一体的な推進

- 鉄道係員に対するバリアフリー教育、研修等の人的対応の充実
- 旅客による視覚障害者への声かけやマナー、旅客のホームでの安全に関する教育啓発の強化
- 駅の転落防止対策の状況等、駅に関する視覚障害者への情報提供 等

3. 転落防止対策の推進に対する支援

- 国、地方公共団体による必要な支援
- 車両扉位置の相違やコスト低減等の課題に対応可能な新たなホームドア等の研究開発の推進
- 国、地方公共団体、事業者等関係者の連携による視覚障害者の誘導案内、啓発活動等のソフト施策の推進

4. 転落防止対策に関する計画の作成・公表

- 今後の転落防止対策の進め方に関する方針、計画について、事業者が安全報告書等により公表