

## 第5回 駅ホームにおける安全性向上のための検討会

平成28年12月16日(金)

13:00～15:00

国土交通省10階共用会議室A

### 議事次第

1. 鉄道事業者による駅ホーム安全性向上のための取り組み事例
2. ホームからの転落に関する最近の状況
3. 新しいタイプのホームドアの普及促進について
4. 中間とりまとめの方向性（案）
5. その他連絡事項

#### 【配付資料】

議事次第、出席者名簿、委員名簿、配席図

資料1 : 鉄道事業者による駅ホーム安全性向上のための取り組み事例資料

資料2 : ホームからの転落に関する最近の状況

資料3 : 新しいタイプのホームドアの普及促進について

資料4 : 検討会における障害者団体及び学識経験者からの主な意見及び検討の方向性（案）

## (第5回)「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」出席者名簿

## 【鉄道事業者】

( )は代理出席

東日本旅客鉄道(株)	廣川 隆 (原田 彰久)	安全企画部長 (安全企画部 次長)	代理出席
	今井 政人 (久保 公人)	投資計画部長 (投資計画部 次長)	代理出席
東海旅客鉄道(株)	生田 元 (江口 圭一)	総合企画本部副本部長 投資計画部長 (総合企画本部 投資計画部 担当課長)	代理出席
	古橋 智久 (三上 雅彦)	安全対策部長 (総合企画本部 投資計画部 副長)	代理出席
西日本旅客鉄道(株)	半田 真一 (伊藤 宏明)	取締役兼常務執行役員 鉄道本部副本部長 鉄道本部安全推進部長 (鉄道本部 安全推進部次長)	代理出席
東武鉄道(株)	小野里 一彦	安全推進部長	
	高野 寿久	計画管理部長	
西武鉄道(株)	松本 康一郎 (冨田 恭史)	執行役員 計画管理部長 (計画管理部次長)	代理出席
	岡崎 利生	安全推進部長	
京成電鉄(株)	金子 庄吉	計画管理部長	
京王電鉄(株)	佐原 拓爾	安全推進部長	
	井上 晋一	計画管理部長	
小田急電鉄(株)	宮坂 正俊	安全・技術部長	
東京急行電鉄(株)	富田 秀樹	鉄道事業本部 安全戦略推進委員会 統括部長	
	戸田 匡介	鉄道事業本部 事業戦略部 統括部長	
京浜急行電鉄(株)	小林 秀行	鉄道本部 安全推進部長	
	竹内 明男 (森田 憲和)	鉄道本部 鉄道統括部長 (鉄道本部 鉄道統括部 事業統括課 調査役)	代理出席
相模鉄道(株)	杉本 法広	経営管理部長	
	高橋 正人	安全推進部長	
名古屋鉄道(株)	綿貫 琢也	安全統括部 安全統括部長	
近畿日本鉄道(株)	江川 武史	鉄道本部 企画統括部 運転保安部長	
	増田 康浩	鉄道本部 企画統括部 安全推進部長	
南海電気鉄道(株)	中村 毅	鉄道営業本部 統括部長	
京阪電気鉄道(株)	佐藤 之浩	安全推進部長	
阪急電鉄(株)	三田 和司	都市交通事業本部 運輸部長	
阪神電気鉄道(株)	楠葉 誠司	都市交通事業本部 運輸部部長	
西日本鉄道(株)	牟田口 英貴	鉄道事業本部 運転車両部長	
東京地下鉄(株)	米 彰	鉄道本部 鉄道統括部長	
	小川 孝行	鉄道本部 営業部長	
東京都交通局	牧野 和宏 (西崎 晃)	企画担当部長 (電車部営業課長)	代理出席
	裏田 勝己	安全管理担当部長	
横浜市交通局	大西 順一 (赤松 美直)	高速鉄道本部長 (高速鉄道本部営業課 営業課長)	代理出席
大阪市交通局	大矢 雅士 (鍋島 寛之)	鉄道事業本部 鉄道統括部長 (鉄道事業本部 鉄道統括部 鉄道バリアフリー企画担当課長)	代理出席
	岡橋 和成 (中野 満夫)	経営管理本部 経営管理部長 (経営管理本部 経営管理部 経営企画課長)	代理出席

## 【関係協会】

(一社)日本民営鉄道協会	高橋 俊晴	常務理事 技術部長	
(一社)日本地下鉄協会	石島 徹	業務部長	

## 【国土交通省】

国土交通省	山上 範芳	審議官(鉄道)	
国土交通省 鉄道局	高橋 一郎	総務課長	
	中山 康二	技術企画課長	
	山崎 輝	安全監理官	
	川上 洋二	鉄道サービス政策室長	
	日野 祥英	都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室長	
	岸谷 克己 (明石 直也)	技術開発室長 (技術開発室 課長補佐)	

## 「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」委員名簿

東日本旅客鉄道(株)	廣川 隆 今井 政人	安全企画部長 投資計画部長
東海旅客鉄道(株)	生田 元 古橋 智久	総合企画本部副本部長 投資計画部長 安全対策部長
西日本旅客鉄道(株)	半田 真一	取締役兼常務執行役員 鉄道本部副本部長 鉄道本部安全推進部長
東武鉄道(株)	小野里 一彦 高野 寿久	安全推進部長 計画管理部長
西武鉄道(株)	松本 康一郎 岡崎 利生	執行役員 計画管理部長 安全推進部長
京成電鉄(株)	金子 庄吉	計画管理部長
京王電鉄(株)	佐原 拓爾 井上 晋一	安全推進部長 計画管理部長
小田急電鉄(株)	立山 昭憲 宮坂 正俊	交通企画部長 安全・技術部長
東京急行電鉄(株)	富田 秀樹 戸田 匡介	鉄道事業本部 安全戦略推進委員会 統括部長 鉄道事業本部 事業戦略部 統括部長
京浜急行電鉄(株)	小林 秀行 竹内 明男	鉄道本部 安全推進部長 鉄道本部 鉄道統括部長
相模鉄道(株)	杉本 法広 高橋 正人	経営管理部長 安全推進部長
名古屋鉄道(株)	綿貫 琢也	安全統括部長
近畿日本鉄道(株)	江川 武史 増田 康浩	鉄道本部 企画統括部 運転保安部長 鉄道本部 企画統括部 安全推進部長
南海電気鉄道(株)	中村 毅	鉄道営業本部 統括部長
京阪電気鉄道(株)	佐藤 之浩	安全推進部長
阪急電鉄(株)	三田 和司	都市交通事業本部 運輸部長
阪神電気鉄道(株)	楠葉 誠司	都市交通事業本部 運輸部部長
西日本鉄道(株)	牟田口 英貴	鉄道事業本部 運転車両部長
東京地下鉄(株)	米 彰 小川 孝行	鉄道本部 鉄道統括部長 鉄道本部 営業部長
東京都交通局	牧野 和宏 裏田 勝己	企画担当部長 安全管理担当部長
横浜市交通局	大西 順一	高速鉄道本部長
大阪市交通局	大矢 雅士 岡橋 和成	鉄道事業本部 鉄道統括部長 経営管理本部 経営管理部長
(一社)日本民営鉄道協会	高橋 俊晴	常務理事 技術部長
(一社)日本地下鉄協会	石島 徹	業務部長
国土交通省	潮崎 俊也 山上 範芳	技術審議官(鉄道) 審議官(鉄道)
国土交通省 鉄道局	高橋 一郎 中山 康二 山崎 輝 川上 洋二 日野 祥英 岸谷 克己	総務課長 技術企画課長 安全監理官 鉄道サービス政策室長 都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室長 技術開発室長

## 鉄道事業者における駅ホームの安全性向上のための取組み

平成28年12月16日現在

9月 6日	J R 東日本	新たな形式のホームドアの試行導入について
9月27日	東京メトロ	銀座線青山一丁目駅での転落事故における同種事故防止策の取組みについて
10月14日	京急電鉄	マルチドア対応ホームドア（どこでもドア）実証実験
10月25日	全国事業者43社局 その他6社協	「やめましょう、歩きスマホ。」キャンペーンの実施について
10月27日	小田急電鉄	小田急線6駅にホームドアを設置します
11月 4日	東京メトロ	銀座線・東西線・半蔵門線のホームドア設置を前倒しします
11月 8日	J R 東日本 関東大手民鉄	「声かけ・サポート」運動 強化キャンペーンの実施
11月15日	京成電鉄	日暮里駅にホームドアを設置します
11月16日	J R 西日本	ホームにおける安全性向上を目指して
11月24日	J R 東日本	スマートホームドアの試行開始日について
11月30日	鉄道25社局	「プラットホーム事故0（ゼロ）運動」について
12月1日	阪急電鉄	十三駅における可動式ホーム柵の設置について
12月5日	北大阪急行電鉄	当社線3駅に「可動式ホーム柵」を設置します
12月13日	J R 東日本	駅ホームの安全性向上に向けた取組みについて
12月14日	J R 東海	在来線ホーム可動柵の開発等について
12月15日	近畿日本鉄道	プラットホームの安全対策を強化推進

## 新たな形式のホームドアの試行導入について

JR東日本では、お客さまの列車との接触事故や線路への転落事故を防止する対策として、山手線等にホームドア導入を進めています。

これと並行して、従来のホームドアより開口部が広く、低コストで工期短縮可能な「新たな形式のホームドア」(JR東日本メカトロニクス株式会社が開発)を横浜線町田駅に設置し、今後の展開に向けた検証を進めてまいります。

### 1. 導入箇所

横浜線町田駅 4番線ホーム

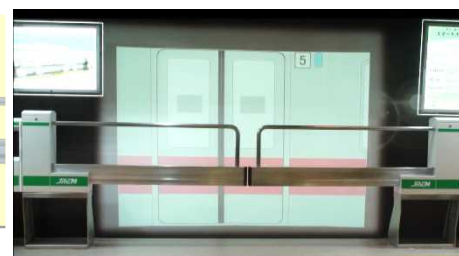
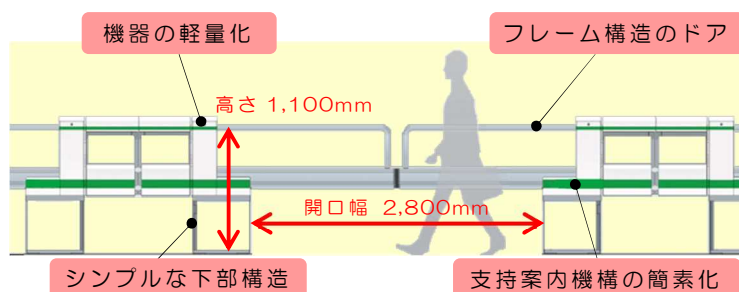
### 2. 導入時期

- ・ 2016年度末 編成両数分(8両編成)を設置予定
  - ・ 機能確認のため、先行して車掌側(東神奈川方)に1両分を2016年内に設置予定
- ※詳細については、別途お知らせします。



町田駅(4番線ホーム)

### 3. 新たな形式のホームドアの特徴



今回導入するホームドア(イメージ)

- ・ 扉部は横開きのフレーム構造で、左右にスライドします。
- ・ 既存ホームドアと同等の強度を確保しながら、内部機構を簡素化しています。
- ・ 列車の停止位置の許容範囲を広げるよう、開口部を幅広(2,800mm)にしています。

### 4. その他

ホームドア導入に伴い、横浜線では11月20日(日)より一部の列車でダイヤの変更を行います。詳細については、10月25日(火)発売予定の「JR時刻表11月号」でお知らせします。

2016年9月27日

報道機関各位

東京地下鉄株式会社

銀座線青山一丁目駅での転落事故における同種事故防止策の取組みについて

2016年8月15日（月）に銀座線青山一丁目駅において発生しました盲導犬をお連れのお客様による転落事故について重く受け止め、同種事故が再び起こることがないように以下のとおり防止対策を実施してまいります。

- ・警備員の増配置（※ホームドア設置までの間）
- ・駅における『見守る目』の強化
- ・全駅社員によるサービス介助士の取得
- ・お身体の不自由なお客様等を見守る風土の醸成

また、現在進めているホームドアの計画についても工程の前倒しを精査するとともに目の不自由なお客様等のご利用が多い駅に優先的に設置することを検討し、お客様に安心してご利用いただけるよう更なる安全性向上に努めてまいります。

1 警備員の増配置（※ホームドア設置までの間）

ホームの警備員については、半蔵門線九段下駅におけるベビーカー引き摺り事故を受けて4月から増配置してまいりました。本事故後、暫定的に目の不自由なお客様が多くご利用される箇所に本社社員等を配置してまいりましたが、10月1日（土）からホームドアがなく混雑や曲線がある箇所のほか、目の不自由なお客様が多くご利用される箇所を合わせた38駅55箇所において警備員を増員、配置時間を拡大します。この結果、全てのホームドア未整備駅に駅社員または警備員の配置が完了いたします（駅毎に配置時間は異なります。）。

なお、今後ともご利用状況を確認しながら、適宜、見直しを図ってまいります。

2 駅における『見守る目』の強化

目の不自由なお客様のご利用が特に多い駅において、改札口・ホーム・駅事務室間のご利用情報の共有を迅速に行い、安全確保上の連携を図るため、ハンズフリー型インカム等を10月1日（土）青山一丁目駅、仲御徒町駅、高田馬場駅から順次試験導入します。

3 全駅社員によるサービス介助士※の取得

これまで以上に駅社員のサービス介助士の取得を推進し、平成29年度中を目途に全駅社員の取得を目指します。

※ サービス介助士とは

お身体の不自由なお客様等に安心してご利用いただけるような接客やお手伝いができるよう、公益財団法人日本ケアフィット共育機構が指定する研修を受講した者に与えられる資格です。

#### 4 お身体の不自由なお客様等を見守る風土の醸成

駅社員等によるお声がけを徹底するとともに、社会全体でお身体の不自由なお客様等を見守ることができるような風土を醸成するため、ご利用のお客様にもお声がけ等をお願いするポスターを9月27日（火）から全駅に順次掲出します。



ポスターデザイン

# 「マルチドア対応ホームドア（どこでもドア®）」実証実験 京急久里浜線 三浦海岸駅にて10月24日（月）始発より開始します

京浜急行電鉄株式会社（本社：東京都港区，社長：原田 一之，以下 京急電鉄）では，三菱重工グループの三菱重工交通機器エンジニアリング株式会社（本社：広島県三原市，社長：坂本一秀，以下 MHI-TES）が開発を進めてきた「マルチドア対応ホームドア（以下，「どこでもドア®」という。）」の実証実験を2016年（平成28年）10月24日（月）始発電車から京急久里浜線三浦海岸駅において約1年間実施いたします。

この「どこでもドア®」は，これまで課題であった，ドア数やドア位置などが異なる車両が運行する路線に対応するホームドアとして開発を進めているもので，車両改修を必要とせず地上設備のみでホームドア開閉の連携が可能な「地上完結型連携システム」を採用しており，営業路線において，実際に稼働させるのは全国で初となります。

今回の実証実験は，MHI-TESが国土交通省鉄道局の鉄道技術開発費補助金の支援を受けて行われるもので，「どこでもドア®」の安全性および耐久性，ならびに「地上完結型連携システム」の安定性について検証を行います。

京急電鉄では，本実証実験に協力するとともに，今後ホームドアの設置を含む，より一層のホーム安全対策を実施してまいります。



三浦海岸駅に設置された「どこでもドア」 10月24日（月）より実験稼働予定



「やめましょう、歩きスマホ。」キャンペーンを  
11月1日（火）から実施します。

北海道旅客鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	仙台市交通局
東日本旅客鉄道株式会社	名古屋鉄道株式会社	北総鉄道株式会社
東海旅客鉄道株式会社	近畿日本鉄道株式会社	埼玉高速鉄道株式会社
西日本旅客鉄道株式会社	南海電気鉄道株式会社	広島高速交通株式会社
四国旅客鉄道株式会社	京阪電気鉄道株式会社	東葉高速鉄道株式会社
九州旅客鉄道株式会社	阪急電鉄株式会社	横浜高速鉄道株式会社
日本貨物鉄道株式会社	阪神電気鉄道株式会社	山陽電気鉄道株式会社
東武鉄道株式会社	西日本鉄道株式会社	北大阪急行電鉄株式会社
西武鉄道株式会社	東京都交通局	神戸電鉄株式会社
京成電鉄株式会社	大阪市交通局	芝山鉄道株式会社
京王電鉄株式会社	名古屋市交通局	一般社団法人日本民営鉄道協会
小田急電鉄株式会社	札幌市交通局	一般社団法人日本地下鉄協会
東京急行電鉄株式会社	横浜市交通局	一般社団法人電気通信事業者協会
京浜急行電鉄株式会社	神戸市交通局	株式会社NTTドコモ
東京地下鉄株式会社	京都市交通局	KDDI株式会社
相模鉄道株式会社	福岡市交通局	ソフトバンク株式会社
新京成電鉄株式会社		

### 「やめましょう、歩きスマホ。」キャンペーンの実施について

駅施設内等における携帯電話・スマートフォンのながら歩きによるお客さまへの様々な危険の防止を目的として、2016年11月1日（火）から、全国の鉄道事業者43社局、（一社）日本民営鉄道協会、（一社）日本地下鉄協会及び（一社）電気通信事業者協会とその加盟社である株式会社NTTドコモ、KDDI株式会社、ソフトバンク株式会社と共同で、携帯電話・スマートフォンのながら歩きによるお客さま同士の衝突回避や線路への転落等の危険を抑止し、安全なご利用を促進するため「やめましょう、歩きスマホ。」キャンペーンを実施します。

#### 記

1. キャンペーン期間      2016年11月1日（火）～2016年11月30日（水）
2. 実施事業者          全国の鉄道事業者43社局、（一社）日本民営鉄道協会、（一社）日本地下鉄協会、（一社）電気通信事業者協会、株式会社NTTドコモ、KDDI株式会社、ソフトバンク株式会社
3. キャンペーン内容      駅構内ポスターの掲出（別紙1）、車内ポスターの掲出（別紙2）、車内ディスプレイ広告の掲載（別紙3）、ポケットティッシュの配布等  
※社局により実施内容は異なります。

以上

本件プレスリリースは、以下の記者クラブにお届けしております。

○ときわクラブ ○丸の内記者クラブ ○JR 記者クラブ ○国土交通記者会 ○情報通信記者会  
○総務省記者クラブ ○テレコム記者会 ○北海道運輸・航空記者クラブ ○都庁記者クラブ  
○川崎市政第一記者クラブ ○横浜市政記者会 ○横浜経済記者クラブ ○静岡社会部記者クラブ  
○名古屋市政記者クラブ ○東海交通研究会 ○三重県政記者クラブ ○大阪市政記者クラブ  
○青灯クラブ ○近畿電鉄記者クラブ ○四国交通記者クラブ ○九州 JR 記者クラブ

**【お問い合わせ先】**

北海道旅客鉄道株式会社	広報部 報道グループ	TEL 011-700-5731
東日本旅客鉄道株式会社	広報部 報道グループ	TEL 03-5334-1300
東海旅客鉄道株式会社	広報部	TEL 052-564-2330
西日本旅客鉄道株式会社	広報部（報道）	TEL 06-6375-8889
四国旅客鉄道株式会社	広報室	TEL 087-825-1626
九州旅客鉄道株式会社	広報部	TEL 092-474-2541
横浜市交通局	高速鉄道本部営業課	TEL 045-326-3851
名古屋市交通局	電車部 駅務課	TEL 052-972-3853
大阪市交通局	経営管理本部総務部総務課（広報）	TEL 06-6585-6132
（一社）電気通信事業者協会	担当 矢橋・吉田	TEL 03-5577-5845

● 駅構内ポスターの掲出

やめましょう、

# STOP: Texting While Walking.

駅やホームで歩きスマホしていると、ぶつかる!の先にも危険がある。

専心走好路、  
別當低頭族。

STOP: Texting While Walking.

やめましょう、歩きスマホ。

歩きスマホ。

# やめましょう、歩きスマホ。

やめましょう、歩きスマホ。

STOP: Texting While Walking.

걸어가면서 스마트폰 사용하면 위험.

不要在走路时使用手机。

# やめましょう、歩きスマホ。

やめましょう、歩きスマホ。

不要在走路时使用手机。

# STOP: Texting While Walking.

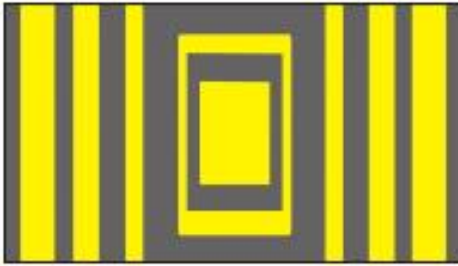
NTT docomo au SoftBank Y!mobile

supported by TCA

北海道旅客鉄道株式会社・東日本旅客鉄道株式会社・東海旅客鉄道株式会社・西日本旅客鉄道株式会社・四国旅客鉄道株式会社・九州旅客鉄道株式会社・日本貨物鉄道株式会社・東武鉄道株式会社・西武鉄道株式会社・京浜東北線株式会社・京王電鉄株式会社・小田急電鉄株式会社・東京急行電鉄株式会社・京浜東北線株式会社・東京地下鉄株式会社・有明線株式会社・新京成電鉄株式会社・関東鉄道株式会社・名古屋鉄道株式会社・近畿日本鉄道株式会社・南海電気鉄道株式会社・京阪電気鉄道株式会社・阪神電気鉄道株式会社・西日本鉄道株式会社・東京都交通局・大阪府交通局・名古屋市交通局・札幌市交通局・横浜市交通局・神戸市交通局・京都市交通局・福岡市交通局・仙台市交通局・北越鉄道株式会社・埼玉高速鉄道株式会社・広島高速交通株式会社・東亜高速鉄道株式会社・横浜高速鉄道株式会社・山陽電気鉄道株式会社・北大阪急行電鉄株式会社・神戸電鉄株式会社・芝山鉄道株式会社・一般社団法人 日本民営鉄道協会・一般社団法人 日本地下鉄協会



●車内ディスプレイ広告の掲載(案)



 **やめましょう、歩きスマホ。**

STOP. Texting While Walking.  
不要在路上时使用手机。  
걸어가면서 스마트폰 사용하면 위험.  
專心走好路・勿需任煩瑣。

駅やホームで歩きスマホしていると、ぶつかる!の先にも危険がある。

 **やめましょう、歩きスマホ。**

STOP. Texting While Walking.  
不要在路上时使用手机。  
걸어가면서 스마트폰 사용하면 위험.  
專心走好路・勿需任煩瑣。

やめましょう、歩きスマホ。  **歩きスマホ。**

 **やめましょう、歩きスマホ。**  **やめましょう、歩きスマホ。**

 **やめましょう、歩きスマホ。**  **やめましょう、歩きスマホ。**

 **やめましょう、歩きスマホ。**  **やめましょう、歩きスマホ。**

 **やめましょう、歩きスマホ。**  **やめましょう、歩きスマホ。**

docomo au SoftBank Y!mobile TCA

本広告は、各事業者のサービス利用に必要と認められる範囲で、各事業者の定める利用規約に基づき、各事業者の定める範囲で利用されるものとさせていただきます。また、本広告は、各事業者のサービス利用に必要と認められる範囲で、各事業者の定める利用規約に基づき、各事業者の定める範囲で利用されるものとさせていただきます。また、本広告は、各事業者のサービス利用に必要と認められる範囲で、各事業者の定める利用規約に基づき、各事業者の定める範囲で利用されるものとさせていただきます。

※各事業者のサービス利用に必要と認められる範囲で、各事業者の定める利用規約に基づき、各事業者の定める範囲で利用されるものとさせていただきます。

ましよう、やめましよう、やめましよう、やめましよう、や  
スマホ。 歩きスマホ。 歩きスマホ。 歩きスマホ。 ま

歩きスマホ。 やめましよう、歩きスマホ。 やめましよう、歩きスマホ。 やめましよう、歩きスマホ。 やめましよう、歩きスマホ。

歩きスマホ。 やめましよう、歩きスマホ。 やめましよう、歩きスマホ。 やめましよう、歩きスマホ。 やめましよう、歩きスマホ。

歩きスマホ。 やめましよう、歩きスマホ。 やめましよう、歩きスマホ。 やめましよう、歩きスマホ。 やめましよう、歩きスマホ。

第16-49号

2016年10月27日

## ～ 安全に対する取り組み強化 ～ 小田急線6駅にホームドアを設置します

小田急電鉄株式会社（本社：東京都新宿区 社長：山木 利満）は、小田急線代々木八幡駅\*<sup>1</sup>から梅ヶ丘駅の6駅において、2020年度までの使用開始を目標にホームドアを設置します。

当社では、これまでに内方線付き点状ブロック\*<sup>2</sup>や列車非常停止ボタンの設置、ホーム端部をわかりやすくするためにホーム先端部をオレンジ色に塗装する等の対策を推進してきており、新宿駅急行ホーム（4・5番ホーム）には、ホームドアを設置しております。

新宿駅でのホームドア設置以降、他駅への導入に向けた検討を進めてまいりましたが、今般、当該6駅14ホームにホームドアを設置できる見込みとなりました。

また、ホームと車両の間隔の大きい代々木八幡駅では、ホームドアの使用開始にあわせて、可動ステップ\*<sup>3</sup>を導入し、さらなる安全性の向上を図ってまいります。

### ■ 使用開始目標年度および設置駅（予定）

- 2018年度 代々木八幡駅、下北沢駅（地下2階ホーム）
- 2019年度 代々木上原駅（1番線、4番線）、東北沢駅、世田谷代田駅、梅ヶ丘駅
- 2020年度 下北沢駅（地下3階ホーム）



〈参考：ホームドア（新宿駅）〉

#### ※1 代々木八幡駅

現在実施中の駅改良工事に併せて、ホームドア整備を進めてまいります。

#### ※2 内方線付き点状ブロック

従来の点状の突起に加え、ホーム内側部分に線状の突起を設け、目の不自由な方に対してホームの内側が分かるようにしたものです。

#### ※3 可動ステップ

ホームと車両の間隔が広い箇所において、乗降時の踏み外しや転落を防止するため、列車到着時に床面からステップが張り出し、隙間を少なくする設備です。

\* このニュースリリースは次のところにお届けしております。

- 国土交通記者会    ○ときわクラブ    ○都庁記者クラブ
- 小田急沿線の新聞社の総支局

このニュースリリースに関するお問い合わせは、  
 小田急電鉄（株）CSR・広報部 [奥津・山口]  
 ☎03-3349-2290 までお願いいたします。

全駅へのホームドア設置推進のために努力していきます

## 銀座線・東西線・半蔵門線のホームドア設置を前倒しします

お身体の不自由なお客様のご利用等を考慮し、設置工程を前倒しします  
 東西線・半蔵門線では優先駅を決定しました

東京メトロ（本社：東京都台東区 社長：奥 義光）では、すべてのお客様に安心してご利用いただけるよう、ホームでの安全対策（転落事故、接触事故の防止等）として、全駅へのホームドア設置を進めていますが、この度、銀座線・東西線・半蔵門線のホームドア設置計画を見直します。

今回の見直しでは、お身体の不自由なお客様のご利用状況やホームの状況等を考慮し、銀座線、東西線及び半蔵門線の設置工程を前倒しするとともに、東西線は6駅・半蔵門線は7駅の優先駅を選定し、2019年度末までに設置します。

東京メトロでは、引き続き一日も早く全駅にホームドアを設置できるように努めてまいります。

詳細については別紙のとおりです。

### ○銀座線・東西線・半蔵門線ホームドア設置計画

路線名	当初計画	見直し後の計画
銀座線	設置開始：2017年度 設置完了：2018年度 ※上野駅渋谷方面ホーム設置済 ※大規模改良工事を行っている渋谷駅・新橋駅渋谷方面ホームは工事終了時に設置予定	設置開始：2016年度末 設置完了：2018年度上期 ※上野駅渋谷方面ホーム設置済 ※大規模改良工事を行っている渋谷駅・新橋駅渋谷方面ホームは工事終了時に設置予定
東西線 (優先駅6駅)	設置開始：2017年度 設置完了：2020年度	設置開始：2017年度 設置完了：2019年度末
半蔵門線 (優先駅7駅)	設置開始：2017年度 設置完了：2020年度	設置開始：2017年度 設置完了：2019年度末

※このニュースリリースは、国土交通記者会、ときわクラブ、都庁記者クラブ、レジャー記者クラブにお届けしております。

この件についてのお問い合わせ先  
 東京メトロ 広報部 広報課 阪本、志田 電話：03-3837-8277（携帯：080-1247-0114）  
 鉄道統括部計画課 木村（究）、太田

## 銀座線・東西線・半蔵門線ホームドア設置計画見直し概要

### 1 銀座線

- (1) 設置開始年度 2016 年度末  
 (2) 設置完了年度 2018 年度上期(大規模改良工事を行っている渋谷駅、新橋駅渋谷方面ホーム除く)  
 (3) 見直し概要

銀座線は銀座線リニューアル工事を考慮し、浅草駅から渋谷駅方向に順次設置していく計画でしたが、目の不自由なお客様の転落事故が発生した青山一丁目駅、お身体の不自由なお客様のご利用が多い外苑前駅、赤坂見附駅の設置時期を前倒すことといたします。

各駅の設置完了予定は下表のとおりです。

駅名	設置完了予定	備考
浅草～神田	2017 年 6～11 月	駅リニューアル工事に合わせて設置予定 上野駅渋谷方面ホーム設置済
青山一丁目	2017 年 12 月	当初計画より 9 ヶ月前倒し
外苑前	2017 年 12 月	当初計画より 10 ヶ月前倒し
赤坂見附	2018 年 2 月	当初計画より 5 ヶ月前倒し
上記以外の駅 ※渋谷駅、新橋駅渋谷方面ホーム除く	2018 年度上期	当初計画より 4 ヶ月前倒し

### 2 東西線

- (1) 設置開始年度 2017 年度  
 (2) 設置完了年度 2019 年度末までに優先駅に設置完了  
 (3) 見直し概要

東西線は大開口ホームドア実証実験を行っている九段下駅を最初に設置するとともに、お身体の不自由なお客様のご利用が多い駅等を考慮し、高田馬場駅、飯田橋駅、早稲田駅、神楽坂駅、竹橋駅の 6 駅を優先駅として選定いたしました。

各駅の設置完了予定は下表のとおりです。

駅名	設置完了予定
九段下	2017 年度下期
高田馬場	2018 年度
飯田橋	
早稲田	2019 年度
神楽坂	
竹橋	



### 3 半蔵門線

- (1) 設置開始年度 2017 年度
- (2) 設置完了年度 2019 年度末までに優先駅に設置完了
- (3) 見直し概要

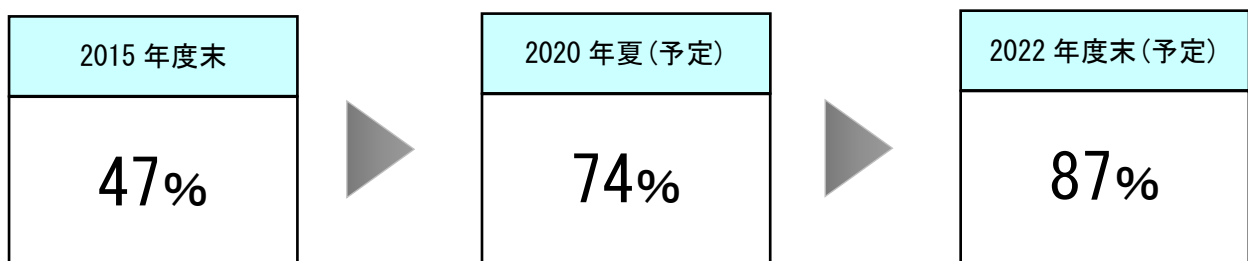
半蔵門線は 2016 年 4 月に発生させたベビーカー引き摺り事故に鑑みまして、発生駅である九段下駅を最優先に設置するとともに、お身体の不自由なお客様のご利用が多い駅等を考慮し、青山一丁目駅、表参道駅、永田町駅、半蔵門駅、渋谷駅、押上<スカイツリー前>駅の 7 駅を優先駅として選定いたしました。

各駅の設置完了予定は下表のとおりです。

駅名	設置完了予定
九段下	2017 年度下期
青山一丁目	2018 年度
表参道	
渋谷	
永田町	2019 年度
半蔵門	
押上<スカイツリー前>	

#### 【参考】今後のホームドア設置率推移

各路線ホームドア設置計画に基づく設置率の推移は以下のとおりです。



## 【参考】各路線ホームドア設置計画

路線名	従来計画	見直し後の計画
銀座線	設置開始：2017 年度 設置完了：2018 年度 ※上野駅渋谷方面ホーム設置済 ※大規模改良工事を行っている渋谷駅・新橋駅渋谷方面ホームは工事終了時に設置予定	設置開始： <b>2016 年度末</b> 設置完了： <b>2018 年度上期</b> ※上野駅渋谷方面ホーム設置済 ※大規模改良工事を行っている渋谷駅・新橋駅渋谷方面ホームは工事終了時に設置予定
丸ノ内線	<b>全駅設置済</b>	
日比谷線	設置開始：2020 年度 設置完了：2022 年度	工程の前倒しを引き続き検討します
東西線 (優先 6 駅)	設置開始：2017 年度 設置完了：2020 年度	設置開始：2017 年度 設置完了： <b>2019 年度末</b>
千代田線	設置開始：2018 年度 設置完了：2020 年度 ※北綾瀬駅・綾瀬駅(北綾瀬方面行ホーム)設置済	工程の前倒しを引き続き検討します
有楽町線	<b>全駅設置済</b>	
半蔵門線 (優先 7 駅)	設置開始：2017 年度 設置完了：2020 年度	設置開始：2017 年度 設置完了： <b>2019 年度末</b>
南北線	<b>全駅設置済</b>	
副都心線	<b>全駅設置済</b>	

2016年11月8日

「声かけ・サポート」運動 強化キャンペーンを11月25日（金）から実施します。

東日本旅客鉄道株式会社	小田急電鉄株式会社	新京成電鉄株式会社
東武鉄道株式会社	東京急行電鉄株式会社	東京都交通局
西武鉄道株式会社	京浜急行電鉄株式会社	東京モノレール株式会社
京成電鉄株式会社	東京地下鉄株式会社	一般社団法人日本民営鉄道協会
京王電鉄株式会社	相模鉄道株式会社	後援：国土交通省（予定）

### 「声かけ・サポート」運動 強化キャンペーンの実施

鉄道をご利用になるお客さまが安全に、かつ安心して駅等の施設をご利用いただくために、これまでJR東日本グループが取り組んできた「声かけ・サポート」運動を首都圏の鉄道事業者に拡大し、連携して取り組むこととなりました。

この「声かけ・サポート」運動は、お困りになっているお客さまへ社員より積極的にお声かけをする、またご利用のお客さまにもお困りの方に対して助け合いのご協力を呼びかけるものです。

このたびこの「声かけ・サポート」運動の拡大に合わせ、「声かけ・サポート」運動強化キャンペーンを下記の内容で実施致します。

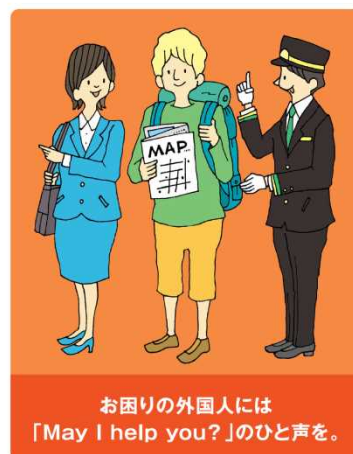
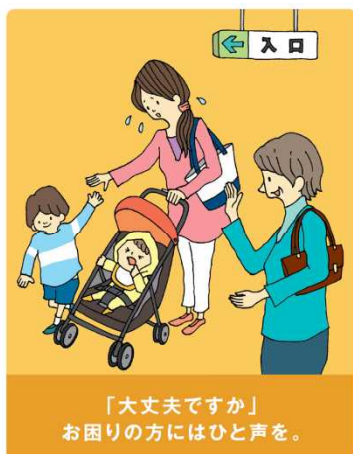
#### 記

- |             |   |
|-------------|---|
| 1. キャンペーン期間 | 2016年11月25日（金）～2017年1月20日（金）まで  |
| 2. 実施事業者    | 東日本旅客鉄道株式会社、東武鉄道株式会社、西武鉄道株式会社、京成電鉄株式会社、京王電鉄株式会社、小田急電鉄株式会社、東京急行電鉄株式会社、京浜急行電鉄株式会社、東京地下鉄株式会社、相模鉄道株式会社、新京成電鉄株式会社、東京都交通局、東京モノレール株式会社、（一社）日本民営鉄道協会  |
| 3 後 援       | 国土交通省（予定）   |
| 4 キャンペーン内容  | 駅構内ポスターの掲出（別紙）、車内ディスプレイ広告の放映  |
| 5 そ の 他     | ・キャンペーン開始初日にキックオフイベントを実施致します<br>【実施箇所】新宿駅および池袋駅<br>【実施日時】11月25日（金）10:00～11:00<br>【実施内容】共催各社局の新宿駅および池袋駅共同でセレモニー及びティッシュ配布等のイベントを実施致します。<br>・キャンペーンに合わせて、視覚に障がいのある方に危険が迫っていると認識した場合の呼びかけ方を鉄道事業者の係員に対して改めて周知致します。 |

● 駅構内ポスターの掲出（共催各社局駅にて掲出）

# あなたの「<sup>こえ</sup>声かけ」が、 <sup>えき</sup>駅や<sup>しゃない</sup>車内を<sup>かいてき</sup>快適にする。

声をかけるという思いやり。  
それが、困っている方のサポートになり、心地よい駅や車内づくりにもつながります。  
あなたの「声かけ」を、必要としている人がいます。



思いやりの「<sup>こえ</sup>声かけ」が、<sup>だれ</sup>誰かのサポートになる。  
「<sup>こえ</sup>声かけ・<sup>うんどう</sup>サポート」運動、はじめています。

東日本旅客鉄道株式会社 東武鉄道株式会社 西武鉄道株式会社 京成電鉄株式会社 京王電鉄株式会社 小田急電鉄株式会社  
東京急行電鉄株式会社 京浜急行電鉄株式会社 東京地下鉄株式会社 相模鉄道株式会社 新京成電鉄株式会社  
東京都交通局 東京モノレール株式会社 一般社団法人 日本民営鉄道協会  
後援：国土交通省

2016年11月15日  
京成電鉄株式会社

駅ホームにおける更なる安全性向上を目指して  
**日暮里駅にホームドアを設置します**

京成電鉄（本社：千葉県市川市、社長：三枝 紀生）では、スカイライナーが停車する主要駅の更なる安全性向上のため、ホームドアの設置に向けた検討を進めておりましたが、2017年度中の使用開始を目標に、当社としては初となるホームドアを日暮里駅（3階ホーム）に設置します。また、京成上野駅および日暮里駅（1階ホーム）においては固定柵を設置します。

このほか、空港第2ビル駅および成田空港駅のホームドア設置についても、今後、両駅の施設所有者である成田空港高速鉄道(株)と調整を進めてまいります。

当社では、駅ホームの安全対策として、これまでに内方線付き点状ブロックや列車非常通報ボタン、転落検知マットの設置、並びにC P（Color Psychology）ラインの導入等を推進してまいりましたが、ホームドア・固定柵の設置により、更なる安全性の向上を図ってまいります。

詳細は以下のとおりです。

- ホームドアの設置駅および使用開始目標年度（予定）  
日暮里駅（3階ホーム）・・・2017年度
- 固定柵の設置駅および使用開始目標年度（予定）  
京成上野駅および日暮里駅（1階ホーム）・・・2017年度  
※京成上野駅については、駅リニューアル工事に合わせて設置



<ホームドア設置イメージ>

以 上

平成 28 年 11 月 16 日  
西日本旅客鉄道株式会社

## ホームにおける安全性向上を目指して 「ホーム柵」と「内方線付き点状ブロック」の整備をさらに進めます

JR西日本ではこれまで、国土交通省による「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（平成 23 年 8 月）」に基づき、「ホーム柵」と「内方線付き点状ブロック」の整備に取り組んできました。

こうした中で昨今、目の不自由なお客様が駅のホームから転落される事象が相次いで発生していることから、お客様からのご要請に応えるべく、さらなる対策が必要と考えています。

そこで、ホームにおける安全性向上を目指して、「ホーム柵」と「内方線付き点状ブロック」の整備をさらに進めていくことにしましたので、お知らせいたします。

### 1. 「ホーム柵」の整備を優先して進める駅

- (1) 乗降 10 万人以上の 14 駅

京都、高槻、新大阪、大阪、三ノ宮、神戸、明石、姫路、  
京橋、鶴橋、天王寺、新今宮、岡山、広島

- (2) ホームからの転落事象や列車との接触事象が多い駅  
西明石 など

■ 大阪駅 6 番・7 番のりばと京橋駅 2 番のりばで「可動式ホーム柵」を平成 29 年春からそれぞれ使用開始する予定です。

■ さらに京都駅・三ノ宮駅では、扉枚数が不統一で扉位置が異なる環境にあることから、「昇降式ホーム柵」を整備する準備を進めています。

■ 各駅の整備時期や整備する「のりば」は現在未定ですが、詳細が決まりましたら、あらためてお知らせいたします。

### 2. 「内方線付き点状ブロック」の整備をさらに進める駅

現在、全 1,197 駅のうち 474 駅（40%）に「内方線付き点状ブロック」を整備しています。

このうち、お客様のご利用が比較的多い乗降 1 万人以上の駅には、平成 32 年度末までに整備する計画で進めてきており、今年度末には整備対象 192 駅のうち 96 駅（50%）への整備が完了します。

このたび、乗降 1 万人以上の駅への整備をさらに進めるべく、現在の整備計画を見直し、平成 29 年度末までに整備することを目指します。

【お問合せ先】広報部（報道）TEL：06-6375-8889

2016年11月24日  
東日本旅客鉄道株式会社

## スマートホームドア® の試行開始日について

JR東日本では、お客さまの列車との接触事故や線路への転落事故を防止する対策として、山手線等にホームドア導入を進めています。

これと並行して、従来のホームドアより開口部が広く、低コストで工期短縮可能な、新たな形式のホームドア「スマートホームドア®」（JR東日本メカトロニクス株が開発）を横浜線町田駅に設置し、今後の展開に向けた検証を進めてまいります。

このたび、試行開始日が決定しましたので、お知らせいたします。

※「スマートホームドア」は、JR東日本メカトロニクス株式会社の登録商標です。

### 1. 試行導入箇所

横浜線町田駅下り4番線ホーム

※車掌側（東神奈川方）1両分を整備いたします

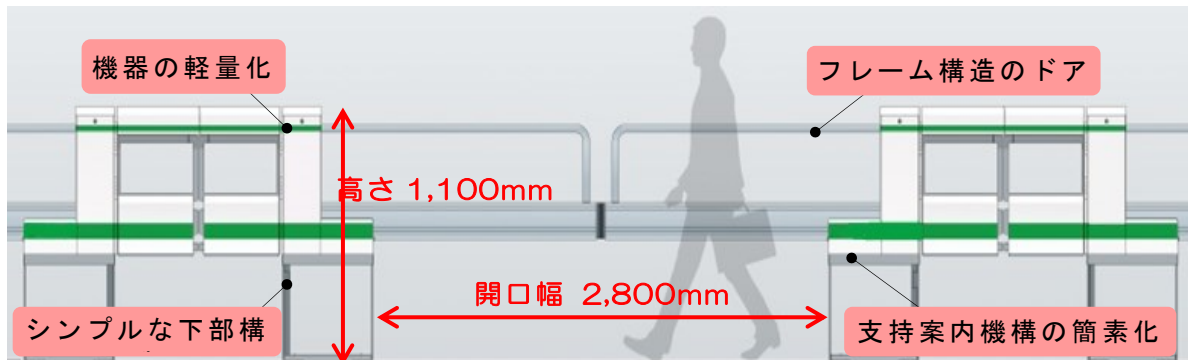
### 2. 試行開始日

2016年12月17日（土） ※初電から

### 3. スマートホームドアの特徴



町田駅（4番線ホーム）



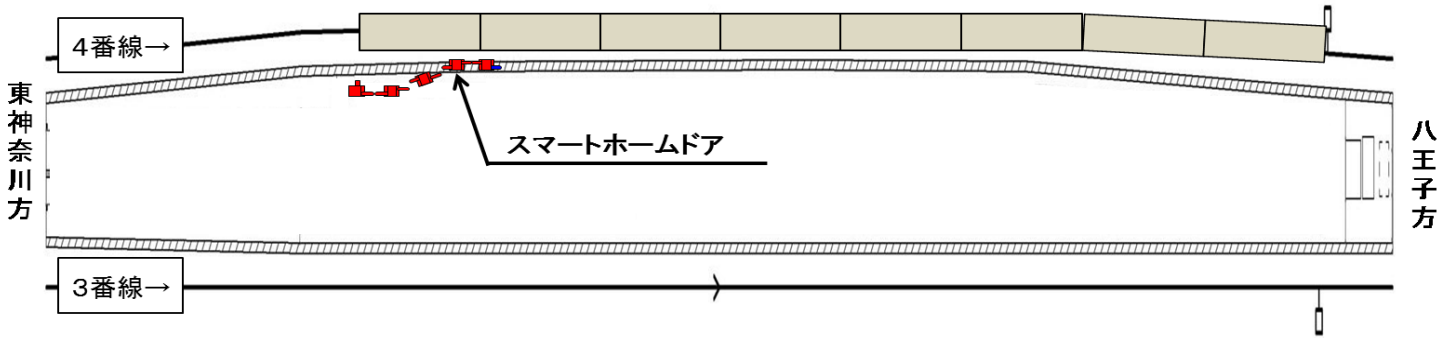
- ・扉部は横開きのフレーム構造で、左右にスライドします。
- ・既存ホームドアと同等の強度を確保しながら、内部機構を簡素化しています。
- ・列車の停止位置の許容範囲を広げるよう、開口部を幅広（2,800mm）にしています。



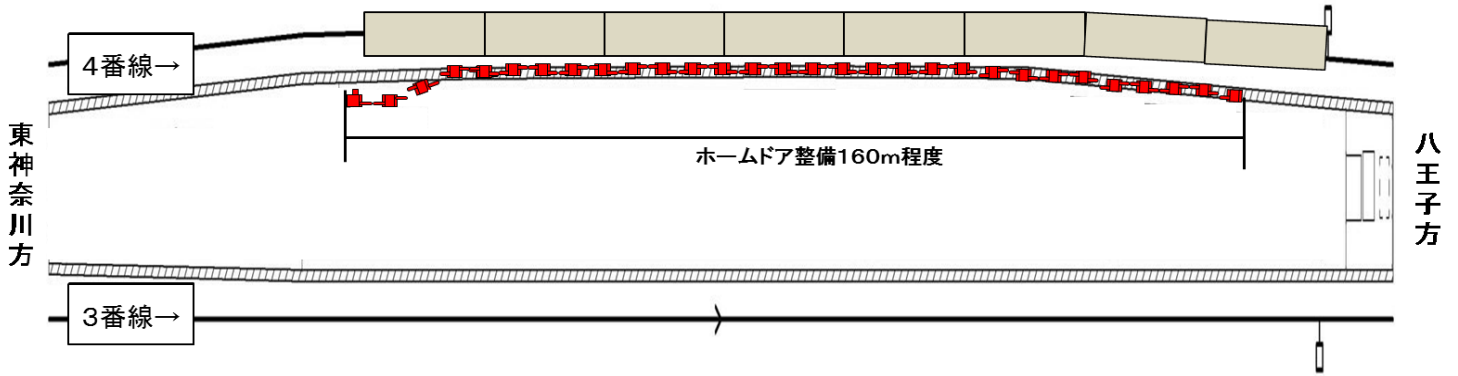
スマートホームドア（イメージ）

#### 4. 設置工程

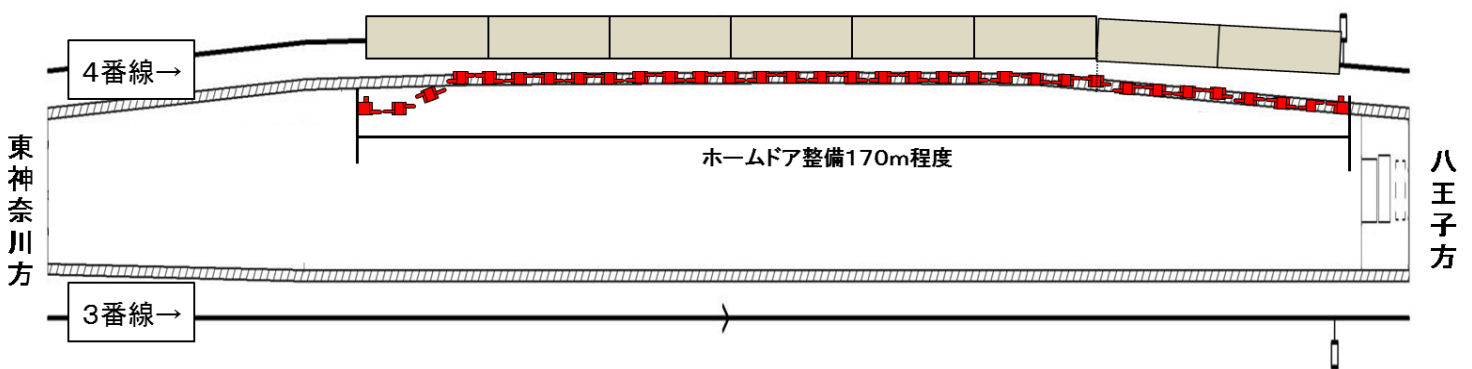
2016年12月17日（東神奈川方1両分）



2017年3月（八王子方2扉除く1編成分）



2017年夏（八王子方2扉新設）





2016年11月30日  
東日本旅客鉄道株式会社

## 「プラットフォーム事故0運動」の実施について

JR東日本では、お客さまに安全に駅をご利用いただくために、プラットフォーム上での列車との接触や線路への転落について注意喚起するとともに、危険と感じたときは非常停止ボタンを押していただくことを目的に、鉄道25社局合同で、「プラットフォーム事故0運動」を実施します。

### 1. 実施概要・対象エリア

- 2016年12月1日（木）から2017年1月10日（火）まで実施します。
- 鉄道25社局合同で実施します。  
（小田急・京王・京急・京成・JR東日本・新京成・西武・相鉄・東急・東京メトロ・東武・東京都交通局・横浜市交通局・伊豆箱根・江ノ電・埼玉高速・芝鉄・東京モノレール・多摩都市モノレール・東葉高速・箱根登山・北総・横浜高速・流鉄・りんかい線）
- JR東日本では、首都圏の概ね100km圏内で実施します。

### 2. 具体的な実施内容

- 駅でポスターの掲出を行います。【別紙参照】 ※鉄道25社局で実施

※その他、JR東日本では以下の内容を実施します。

- 車内の扉上に設置されたモニター（トレインチャンネル）で動画を放映します。また、同じ動画を駅設置の異常時案内用ディスプレイでも放映します。
- JR東日本公式Facebookページで紹介します。

※ 本件プレスリリースは、ときわクラブ、丸の内記者クラブ、JR記者クラブ、国土交通記者会にお届けしております。



「お酒に酔ってのちどり歩き」や  
「歩きスマホ」は危険です!!

# 危ない!

ホームで起こる  
人身障害事故のうち  
**63.3%**が  
お酒に酔った  
お客さまです。

※平成27年度関東運輸局管内集計データより

ホームの端を歩かないようご協力お願い致します。

## プラットホーム 事故 **0** 運動

線路への転落発見!  
すぐボタン!

線路への転落を見つけたら、  
すぐに非常用のボタンを  
押してください。決して線路には  
降りないでください。



鉄道25社局合同キャンペーン

小田急・京王・京急・京成・JR東日本・新京成・西武・相鉄・東急・東京メトロ・東武・東京都交通局・横浜市交通局  
伊豆箱根・江ノ電・埼玉高速・芝鉄・東京モノレール・多摩都市モノレール・東葉高速・箱根登山・北総・横浜高速  
流鉄・りんかい線 協賛：関東鉄道協会 後援：国土交通省

## NEWS RELEASE

2016-14

2016. 12. 01

### じゅうそう 十三駅における可動式ホーム柵の設置について

阪急電鉄では、駅ホームからの転落事故等を防止するうえで、可動式ホーム柵が有効な対策の一つと考え、これまで設置の検討を進めてきました。設置にあたっては、バリアフリー法に基づく基本方針等に示された考え方を踏まえ、関係機関と協議を重ねてまいりましたが、このたび、十三駅3・4・5号線の各ホームに可動式ホーム柵を設置することになりましたのでお知らせします。

引き続き、関係機関の協力を得ながら、2019年春頃までの設置完了に向けて、詳細について検討を行ってまいります。

概要は以下のとおりです。

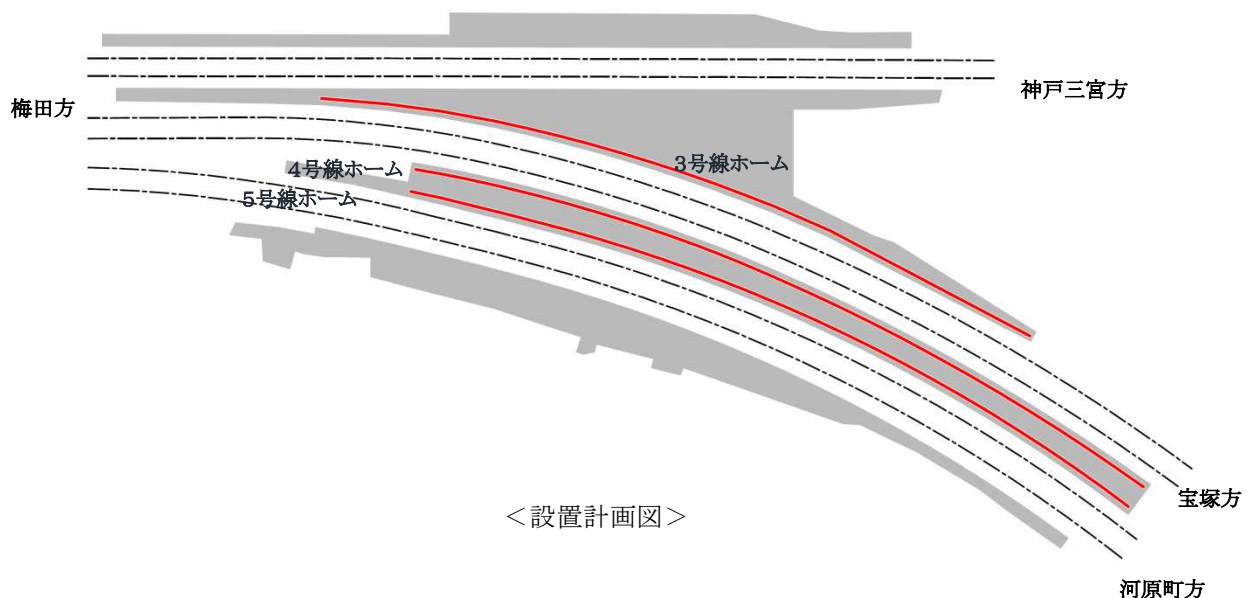
#### 1. 設置箇所

十三駅(大阪市淀川区十三東2丁目12番1号)

3号線ホーム(宝塚本線 宝塚方面ゆき)

4号線ホーム(宝塚本線 梅田方面ゆき)

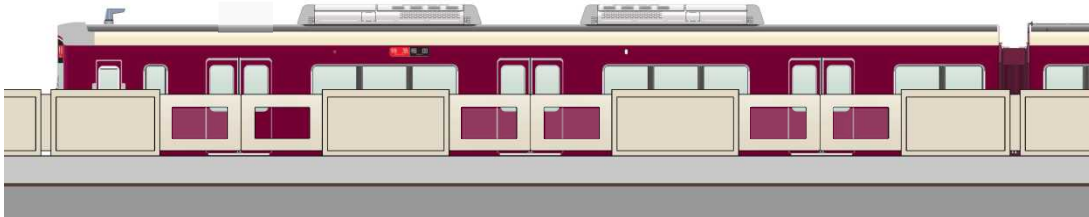
5号線ホーム(京都本線 河原町方面ゆき)





## 2. 可動式ホーム柵の内容

可動式ホーム柵の種別 : 腰高式  
可動扉部 : 一部透過型



<設置イメージ>

## 3. 設置時期

2019年春頃までに完成予定。

以上

【リリース配布先】 近畿電鉄記者クラブ、青灯クラブ

## ～ さらに、安全、安心にご利用いただくため ～ 当社線 3 駅に「可動式ホーム柵」を設置します

北大阪急行電鉄（本社：大阪府豊中市、代表取締役社長：岸本 和也）では、ホーム上における事故防止対策として、これまでホーム非常通報装置の設置やホーム監視カメラの設置を進め、安全確保に努めてまいりました。

今般、当社線をより安全に、安心してご利用いただくため、3 駅に「可動式ホーム柵」を設置します。詳細は以下のとおりです。

### 1. 設置駅

- 千里中央駅（島式ホーム 1 番線・2 番線）
- 桃山台駅（島式ホーム 1 番線・2 番線）
- 緑地公園駅（相対式ホーム 1 番線・2 番線）

### 2. 仕様

- ・開口部 2,600mm
- ・腰高タイプの可動式ホーム柵（固定部ホーム床面から約1,320mm）

### 3. 全体工程（予定）

- |       |              |   |               |
|-------|--------------|---|---------------|
| 千里中央駅 | 平成29年 1月工事着手 | ～ | 平成29年 9月末竣工予定 |
| 桃山台駅  | 平成29年 6月工事着手 | ～ | 平成30年 3月末竣工予定 |
| 緑地公園駅 | 平成29年 6月工事着手 | ～ | 平成30年 3月末竣工予定 |

### ■可動式ホーム柵設置イメージ（千里中央駅 1 番線ホーム）



【リリース配布先】青灯クラブ、近畿電鉄記者クラブ、豊中記者クラブ

この件に関するお問い合わせ先  
北大阪急行電鉄株式会社  
総務部  
TEL 06-6865-0601  
FAX 06-6866-0254

以上

## 駅ホームの安全性向上に向けた取組みについて

JR東日本では、お客さまの列車との接触事故や線路への転落事故を防止する対策として、山手線等へのホームドア導入や内方線付き点状ブロックの整備を進めてきました。

今後、駅ホームにおける更なる安全性向上に向けて、京浜東北・根岸線の大宮・桜木町間全37駅等について、ホームドアの整備を促進するとともに、乗降1万人以上の駅について、内方線付き点状ブロックの整備を早期に進めていくことにしましたので、お知らせいたします。

### 1. ホームドアの整備を優先に進める在来線の駅

山手線については、2010年より全駅へのホームドア導入を進めてきており、これまで24駅に整備が完了しました。今後、新たに京浜東北・根岸線の大宮・桜木町間37駅についても、全駅へのホームドア導入に向けて整備を加速して進めてまいります。その他、新国立競技場周辺の駅等についても、ホームドアを整備してまいります。結果として、2020年度末時点で、58駅にホームドアが設置されます。なお、整備にあたっては、乗降10万人以上の駅等を優先し、国および自治体のご協力のもと進めてまいります。

#### (1) 山手線

- ・2020年度末までの整備予定駅…4駅(東京、新橋、浜松町、品川新駅(仮称))
- ・2021年度以降の整備予定駅…2駅(新宿、渋谷) 駅改良工事の工事工程に合わせて整備

#### (2) 京浜東北・根岸線(大宮・桜木町間37駅)

- ・2020年度末までの整備予定駅…27駅

既にお知らせをしている、さいたま新都心、浦和、赤羽、上野、有楽町、大井町、鶴見、品川新駅(仮称)に加え、新たに19駅を整備

- ・2021年度以降の整備予定駅…10駅

※ その他、既にお知らせをしている2020年度末までの整備予定駅

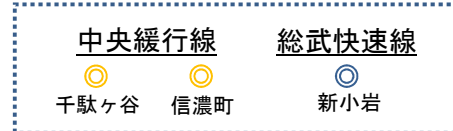
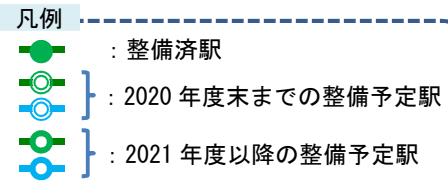
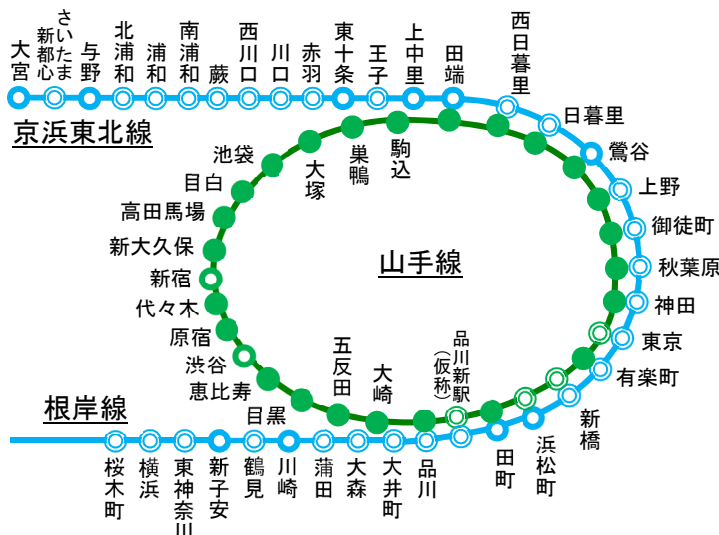
3駅…総武快速線:新小岩、中央緩行線:千駄ヶ谷、信濃町

※ 各駅の具体的な使用開始時期については、別途お知らせいたします。

※ 2016年12月17日より町田駅にて試行導入する新たな形式のホームドア「スマートホームドア®」(JR東日本メカトロニクス(株)が開発)については、今後の試行結果を踏まえて整備駅等を検討してまいります。



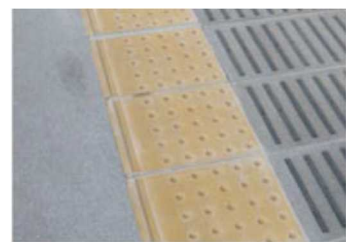
【ホームドア設置イメージ】



## 2. 内方線付き点状ブロックの整備をさらに進める駅

ホーム内側部分に線状突起を設けてホームの内外が分かるようにした「内方線付き点状ブロック」について、1日あたりの乗降人員が10万人以上の94駅は、2015年度末に整備を完了しております。

また、お客さまのご利用が比較的多い乗降人員が1万人以上10万人未満の265駅については、これまで宇都宮、郡山駅等、76駅で整備が完了しておりますが、今後、残りの板橋、東中野駅等の189駅について整備を加速して進め、2018年度末までに完了することを目指します。



【内方線付き点状ブロック】

【別紙】

ホームドア整備計画一覧表

2016年12月13日現在

線区	既設駅数	2020年度末までに整備する駅数	2021年度以降に整備する駅数	合計
山手線	24(19)	4(3)	2(2 <sup>※</sup> )	30(24)
京浜東北 ・根岸線	0	27(24)	10(4 <sup>※</sup> )	37(28)
その他	0	3(1)	今後計画を策定する	3(1)
合計	58(47)		12(6)	70(53)

( )内は乗降10万人以上駅の駅数

※山手線2駅(新宿、渋谷)、京浜東北線4駅(大宮、浜松町、田町、川崎)については、駅改良工事等に合わせ  
て整備する。

内方線付き点状ブロック整備計画一覧表

2016年12月13日現在

	総駅数	既設駅数	2018年度末までに整備する駅数	合計
乗降10万人以上駅	94	94	—	94
乗降1万人以上 10万人未満駅	265	76	189	265
合計	359	170	189	359



## 在来線ホーム可動柵の開発等について

ホームの可動柵については、これまで、東海道新幹線に適合した可動柵を開発し、のぞみ停車駅への設置を進めてきました。

一方、在来線については、車種や編成両数が多様で、ドア位置が異なることから、当社在来線ホームの実情に適合した可動柵について、検討・開発を続けてきました。

今般、この開発を進め、開口部の幅が4m強の可動柵を試作し、動作試験を行った後、平成30年初より東海道本線の金山駅（予定）において実証試験を行うこととしました。これにより、金山駅と刈谷駅の東海道本線ホームに可動柵を設置することを目指します。

内方線付き点状ブロックについては、国土交通省から目安として示されている乗降1万人以上の駅の整備を既に完了しています。さらに今回、乗降3千人以上の駅の整備を前倒し、平成30年度中に完了することとしました。

### 1. 当社在来線に適合した可動柵の開発

#### (1) 開発背景

- ・ 当社の在来線車両には、電車と気動車の2つがあります。また、その中でも特急用、快速／普通用など様々な種類があり、ドアの位置や数が異なるため、可動柵の設置が難しいことが課題です。

#### (2) 開発内容

- ・ 東海道新幹線と同様に、左右に開閉するタイプの可動柵です。
- ・ 今回試作する可動柵は、車両のドアの数が3つですが、形式や種類により位置が異なる、名古屋地区の快速／普通電車が停車するホームを対象としており、開口幅は、他社の在来線で実用化されているものより広い、4m強です。
- ・ 試作機は、メーカー工場内等で動作試験を行った後、東海道本線金山駅において、平成30年初から実証試験を実施する予定です。
- ・ この開発により、階段脇など狭隘な箇所があるため、転落検知マットを設置している金山駅、刈谷駅の東海道本線ホームに可動柵を設置することを目指します。
  - 【金山駅】 今後5年程度で設置することが目標。
  - 【刈谷駅】 駅改修工事を行う計画について、市と協議中であり、この改修工事に合わせて設置する方向。

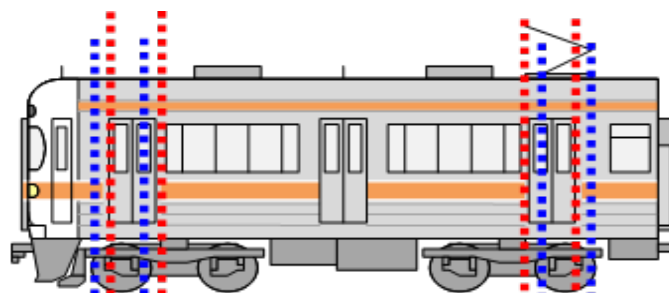
### 2. 内方線付き点状ブロックの整備前倒し

- ・ 乗降1万人以上の44駅については、既に整備を完了しています。
- ・ 乗降3千人以上1万人未満の駅については、計画を前倒して整備します。
  - 【5千～1万人の未整備10駅】 H29年度中に完了（3年前倒し）
  - 【3千～5千人の未整備12駅】 H30年度中に完了（2年前倒し）

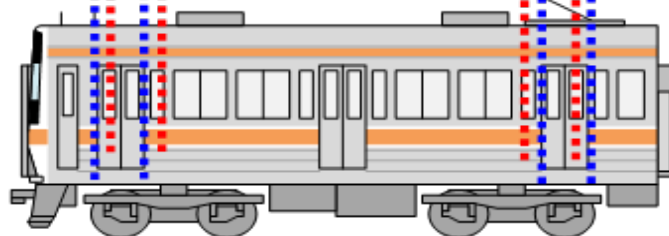
# 【別紙】当社在来線車両のドア位置と開発する可動柵について

## ①車両の形式毎のドア位置の違い(名古屋地区東海道本線の例)

313系

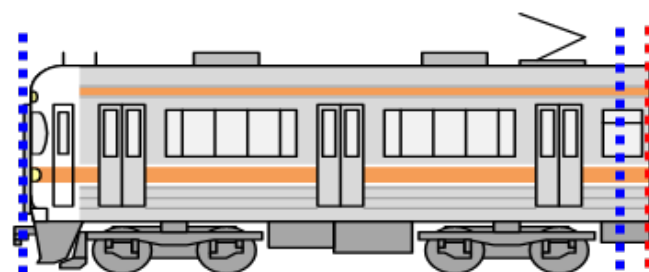


311系

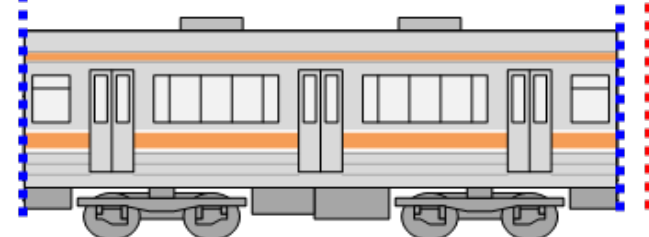


## ②車両の種類(先頭車、中間車)の違いによる車両の長さの違い

先頭車

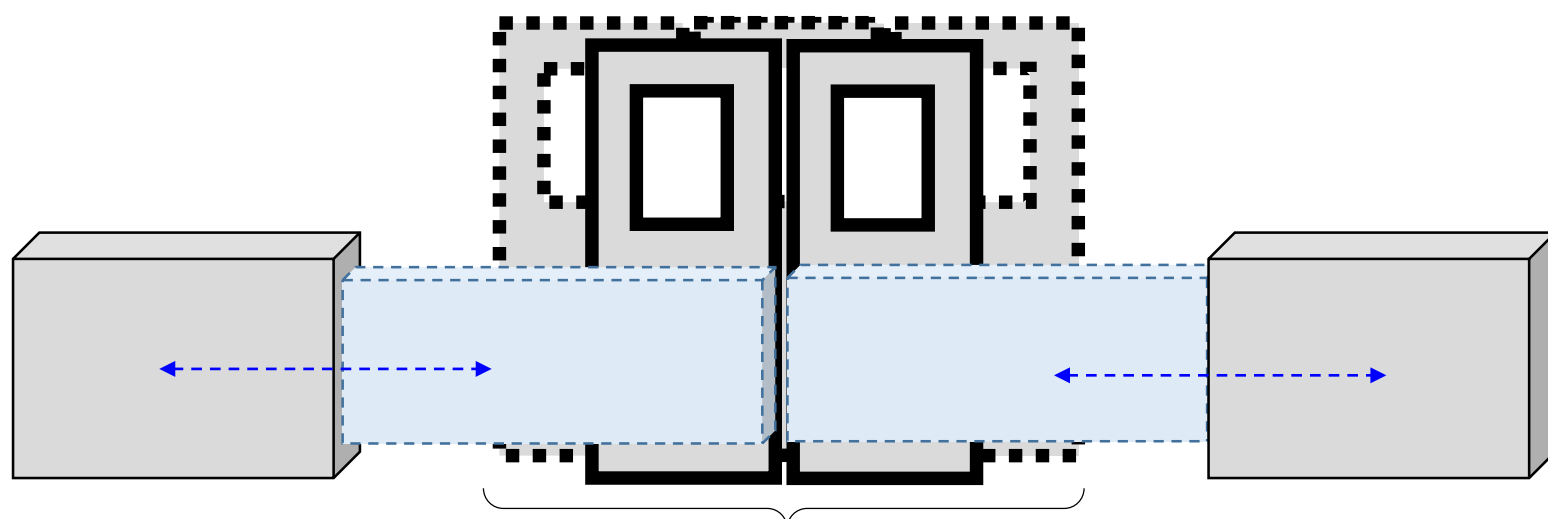


中間車



⇒①及び②により、例えば同じ8両編成でも、連結の仕方により車両のドア位置が異なる

## ③可動柵のイメージ(左右に開閉するタイプ)



車両の形式や種類によって  
ドアの位置が異なる

広い開口幅を確保(最大4m強)

平成28年12月15日

## プラットホームの安全対策を強化推進 大阪阿部野橋駅に可動式ホーム柵を設置します

近鉄では、プラットホームの安全性向上のため、プラットホーム内方線の設置などの対策に取り組んでおりますが、このほどさらなる安全対策として、大阪阿部野橋駅の一部ホームにおいて、関係機関の協力を得ながら、平成30年度中を目途に可動式ホーム柵を設置します。これに先立ち、平成29年度中に同駅ホームの一部において、可動式ホーム柵を試験設置し実用上の課題を検証します。

今後も、各駅の状態を勘案しながら、技術的に設置可能な駅から順次整備することを目指して検討してまいります。

また、プラットホームの安全対策を推進するため、プラットホーム内方線の整備をこれまで以上に加速します。

### 1. 大阪阿部野橋駅に設置する可動式ホーム柵の概要

#### (1) 設置箇所

大阪阿部野橋駅の一部ホーム

#### (2) 可動式ホーム柵の内容

昇降式ホーム柵

水平に複数配置したワイヤーロープを上下させる方式とすることで広い乗車口を確保したホーム柵で、扉配置や扉の数の違いに対応しやすくしたものです



可動式ホーム柵（イメージ）

#### (3) 設置スケジュール

平成29年度中 試験設置のうえ、検証

平成30年度中 本設置

## 2. プラットホーム内方線の整備状況

乗降人数	対象駅	未整備駅	整備状況
10万人以上	4駅	なし	整備完了済み
1万人以上10万人未満	70駅	30駅	平成29年度末までに整備完了
3千人以上 1万人未満	84駅	50駅	平成32年度末までに整備予定
3千人未満	128駅	126駅	各駅の状況に応じ今後も整備を検討

※対象駅の総数は、鋼索線6駅を含む286駅。

以上

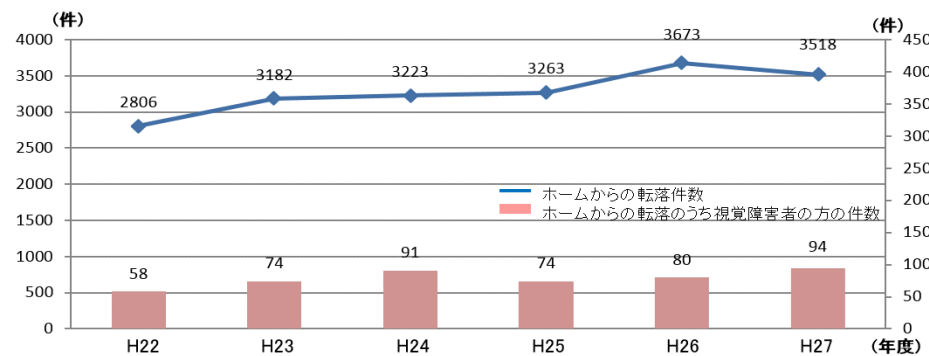
## ホームからの転落に関する最近の状況

平成28年12月16日

国土交通省

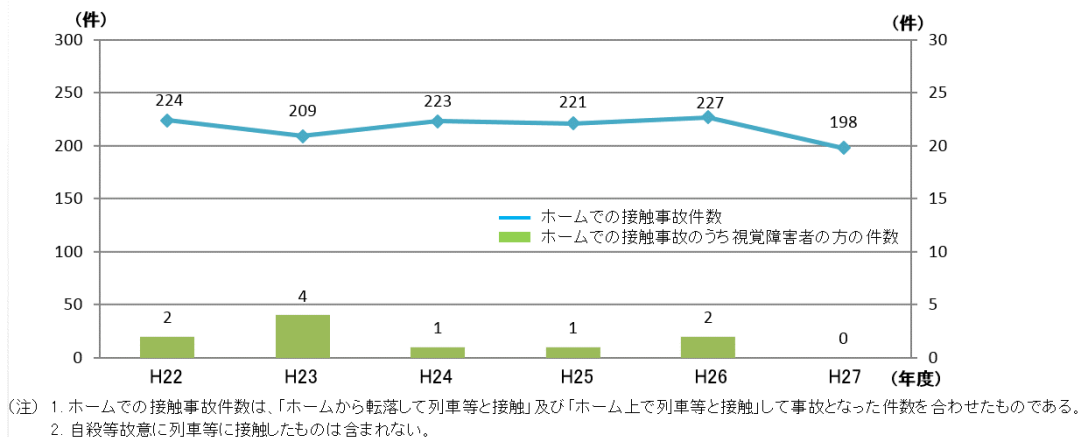
## 1. 駅ホームからの転落に関する状況

近年の鉄道駅のホームからの転落、そして転落して列車と接触する事故等の発生状況は以下のとおりである。直近の平成27年度におけるホームからの転落件数<sup>1</sup>は、3,518件であり、このうち視覚障害者の方の転落件数は94件である。また、人身障害事故<sup>2</sup>のうち、「ホームから転落して列車等と接触」したものと「ホーム上で列車等と接触」したものを合わせた「ホームでの接触事故」の件数は、198件で、このうち視覚障害者の方の件数は0件である。



(注) 1. ホームからの転落件数は、プラットホームから転落したが列車等と接触しなかった件数である。  
2. ホームからの転落件数は、鉄軌道事業者が把握している件数である。  
3. 自殺等故意にホームから線路に降りたものは含まれない。

図1 ホームからの転落件数の推移



(注) 1. ホームでの接触事故件数は、「ホームから転落して列車等と接触」及び「ホーム上で列車等と接触」して事故となった件数を合わせたものである。  
2. 自殺等故意に列車等に接触したものは含まれない。

図2 ホームでの接触事故件数の推移

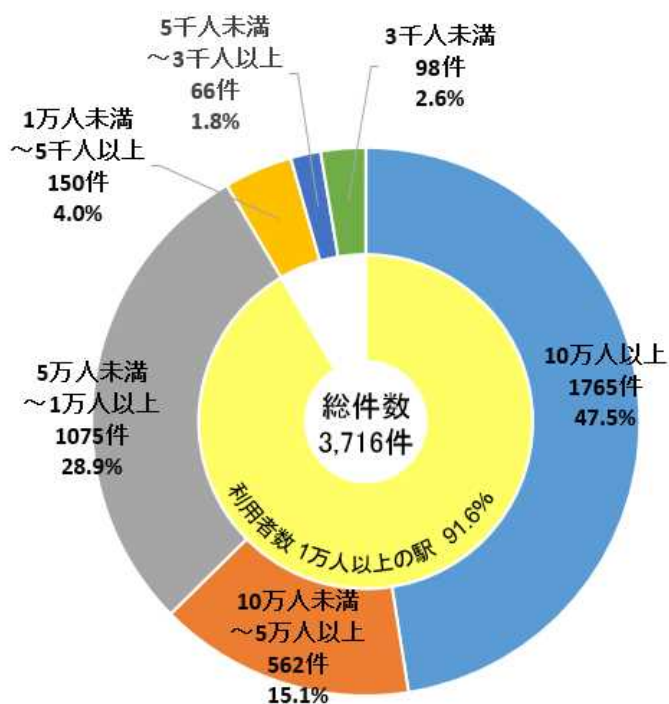
1 ホームからの転落件数は、プラットホームから転落したが列車等と接触しなかった件数。自殺等故意にホームから線路に降りたものは含まれない。

2 人身障害事故は、列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故をいう。(鉄道事故等報告規則第3条第1項第六号)

平成22年度から27年度におけるホームからの転落件数の推移と、ホームでの接触事故件数の推移を比較した場合、転落件数において長期的な増加傾向が見られることに対して、接触事故件数は横ばい傾向にある。これは、転落をしたが列車との接触には至らないケースが増えてきたとも考えられる。

## 2. 駅の利用者数別のホーム転落状況

直近の平成27年度におけるホーム転落・接触事故件数(事故に至らないホームからの転落及びホームでの接触事故の件数の合算)の3,716件(ホーム転落3,518件、ホームでの接触事故198件)について、駅の利用者数(1日当たりの平均的な利用者数)との関係を以下に示す。



(注)ホーム転落・接触事故件数(平成27年度):3,716件

図3 ホーム転落・接触事故件数に係る構成割合(駅の利用者数別)

駅の利用者数	10万人以上	10万人未満～5万人以上	5万人未満～1万人以上	1万人未満～5千人以上	5千人未満～3千人以上	3千人未満
ホーム転落・接触事故件数(a)	1,765	562	1,075	150	66	98
駅数(平成27年度末数)(b)	260	308	1,563	755	656	5,945
一駅当たりのホーム転落・接触事故件数(a/b)	6.788	1.825	0.688	0.199	0.101	0.016

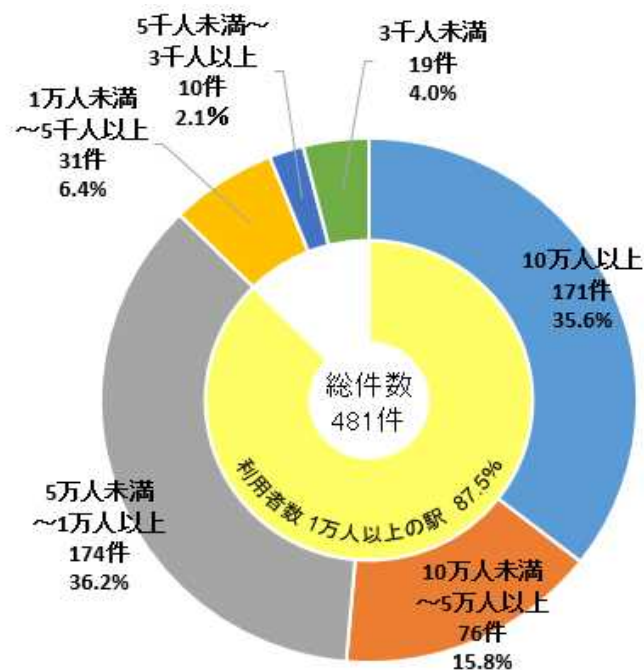
表1 一駅当たりのホーム転落・接触事故件数

(注) ホーム転落・接触事故件数(平成27年度):3,716件

駅の利用者数と、ホーム転落・接触事故件数の関係を見ると、駅の利用者数1万人以上の駅において、ホーム転落・接触事故件数(3,716件)の91.6%が発生している。このうち、一駅当たりの事故発生件数で見ると、10万人以上の駅が最も多く(6,788件/駅)、次位の5～10万人以上の駅(1,825件/駅)の約3.7倍、次々位の1～5万人以上の駅(0,688件/駅)の約9.9倍発生している。

### 3. 視覚障害者の方に係る駅の利用者数別のホーム転落状況

視覚障害者の方に係る一連の人身障害事故に鑑み、特に、視覚障害者の方によるホーム転落・接触事故に目を転じ、視覚障害者の方のホーム転落・接触事故件数481件(平成22年度～27年度。ホーム転落471件、ホームでの接触事故10件)について、駅の利用者数との関係を以下に示す。



(注) 視覚障害者の方のホーム転落・接触事故件数(平成22～27年度): 481件

図4 視覚障害者の方のホーム転落・接触事故件数に係る構成割合  
(駅の利用者数別)

駅の利用者数	10万人以上	10万人未満 ～5万人以上	5万人未満～ 1万人以上	1万人未満～ 5千人以上	5千人未満～ 3千人以上	3千人未満
ホーム転落・接触事故件数(a)	171	76	174	31	10	19
駅数(平成27年度末数)(b)	260	308	1,563	755	656	5,945
一駅当たりのホーム転落・接触事故件数(a/b)	0.658	0.247	0.111	0.041	0.015	0.003

表2 視覚障害者の方の一駅当たりのホーム転落・接触事故件数

(注) 視覚障害者の方のホーム転落・接触事故件数(平成22～27年度):481件

駅の利用者数と、視覚障害者の方のホーム転落・接触事故件数の関係を見ると、1万人以上の駅において、視覚障害者の方のホーム転落・接触事故件数(481件)の87.5%が発生している。このうち、一駅当たりの事故発生件数で見ると、10万人以上の駅が最も多く(0.658件/駅)、次位の5～10万人以上の駅(0.247件/駅)の約2.7倍、次々位の1～5万人以上の駅(0.111件/駅)の約5.9倍発生している。



【参考】 駅ホームからの転落に関する要因等について

1. 要因別のホームからの転落件数の推移

ホームからの転落件数の約6割は酔客によるもの。

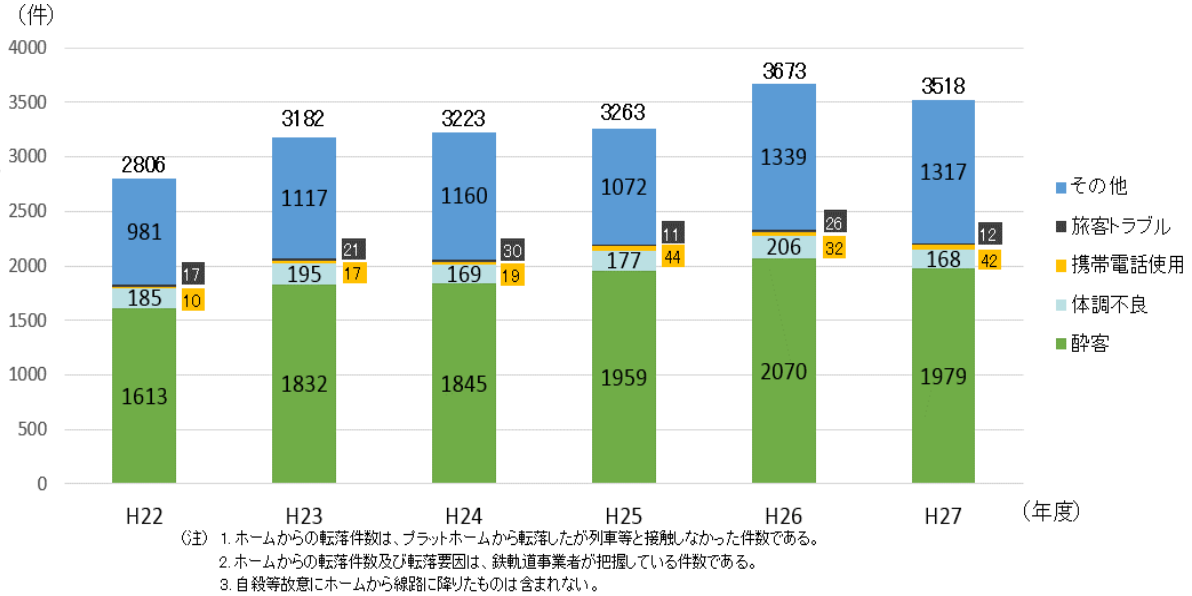


図1 要因別のホームからの転落件数の推移

2. 要因別のホームでの接触事故件数の推移

ホームでの接触事故件数の約6割は酔客によるもの。

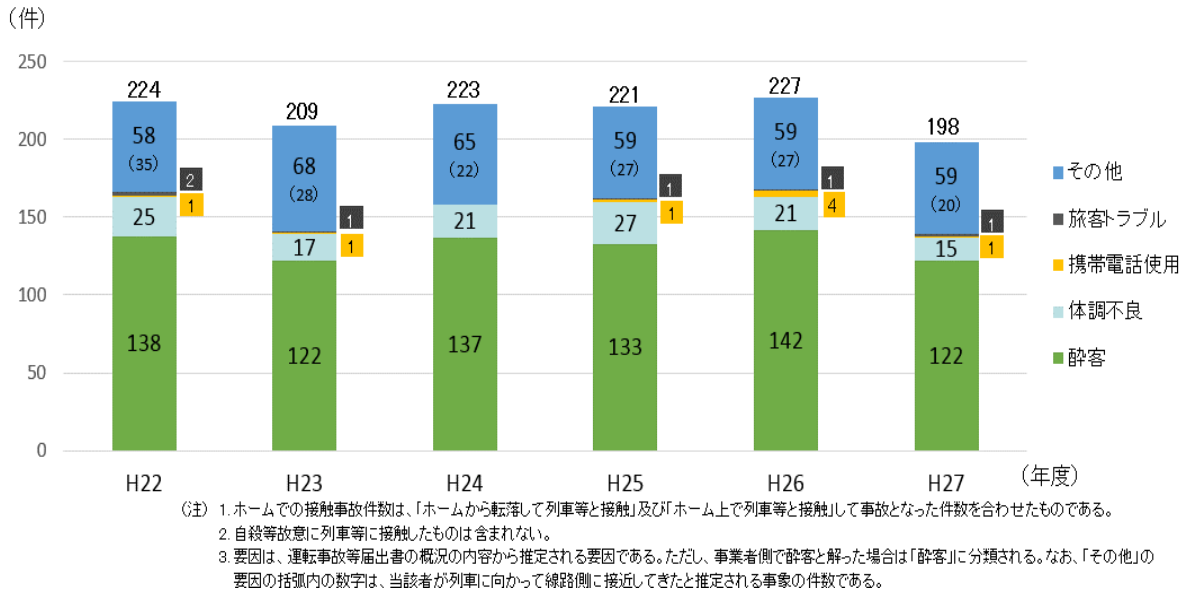


図2 要因別のホームでの接触事故件数の推移

### 3. ホームでの接触事故に係る死傷者数

ホームでの接触事故件数は年間平均217件で、このうち、視覚障害者の方の件数は1.7件となる。また、死亡者は年間平均31.7人、負傷者は同186.7人となる。このうち、視覚障害者の方はそれぞれ死亡者0.83人、負傷者0.83人となる。

	H22	H23	H24	H25	H26	H27
件数	224 件	209 件	223 件	221 件	227 件	198 件
死亡者数	42 人	31 人	24 人	31 人	34 人	28 人
負傷者数	186 人	179 人	199 人	192 人	194 人	170 人
視覚障害者の内数						
件数	2 件	4 件	1 件	1 件	2 件	0 件
死亡者数	1 人	2 人	0 人	0 人	2 人	0 人
負傷者数	1 人	2 人	1 人	1 人	0 人	0 人

表1 ホームでの接触事故に係る死傷者数

以上

## 検討の方向性

昇降ロープ式など新しいタイプのホームドアの普及のためには、その開発を通じて得られた技術情報の共有・活用が重要であり、導入検討の参考となる手引き書(「新型ホームドア導入検討の手引き(仮称)」)を作成して、普及促進する。

## 「新型ホームドア導入検討の手引き(仮称)」について

### 1. 新しいタイプのホームドア



○昇降ロープ式ホーム柵(支柱伸縮型)



○昇降ロープ式ホームドア



○昇降バー式ホーム柵



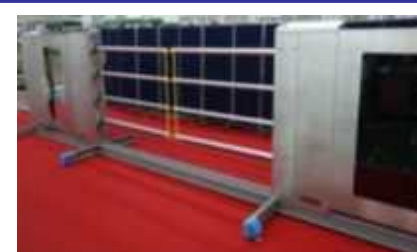
○戸袋移動型ホーム柵



○マルチドア対応ホームドア



○スマートホームドア



○軽量型ホームドア



○大開口ホーム柵

### 2. 導入に向けた主な検討項目(次項参照)

- |                      |                 |                          |
|----------------------|-----------------|--------------------------|
| (1) 車両ドア位置等を踏まえた設置方法 | (3) ホーム端の見通しの確保 | (5) 乗務員による取扱などホームドアの開閉操作 |
| (2) 据付工事など施工方法       | (4) 安全対策上の措置    | (6) 列車編成長や列車先頭形状の判別      |

### 3. 留意事項

様々な利用者の意向把握と反映(視覚障害者等障害者団体からの要望と対応など)

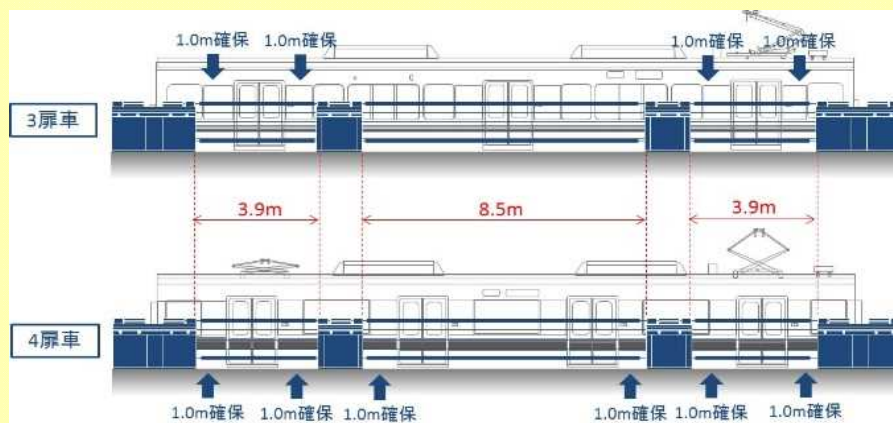
## 基本的な考え方

設置を検討する鉄道事業者等においては、車両運用(ドア枚数やドア位置)、列車ダイヤ、ホーム構造など設置する路線やホームの状況等を十分に踏まえつつ、新型ホームドアの特徴を考慮のうえで導入可能性について判断する。

## 車両ドア位置等を踏まえた設置方法に関する検討

六甲道駅:昇降ロープ式ホーム柵(支柱伸縮型)の例

・3ドア、4ドアが混在するケースの設置例であり、ドア位置と停止精度(ここでは±1m)を踏まえての設備配置を検討している。



## 視覚障害者等からの要望と対応(配慮事項)

視覚障害者や車いす利用者、高齢者を含む全ての利用者が、安全で安心して利用できるよう、その意向に十分配慮しながら、幅広い観点から必要な検討を行うことが重要である。

### 【利用者からの声】

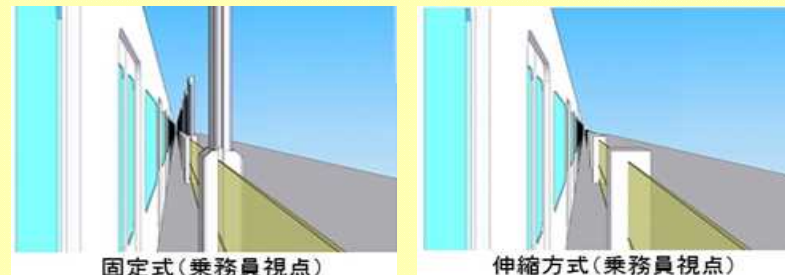
- ・開口部の広い昇降式ではドア位置がわからない
- ・近接防止センサ等の警告音の反応が過剰であり、杖でドアの存在を確認しながら歩くことが難しい

### 【配慮事項の例】

- ・過剰な警告音を抑止する近接防止センサの稼働条件の設定
- ・車両扉位置を示す表示方法の工夫 等

## ホーム端の見通しの確保に関する検討

昇降型のホームドアは、従来型に比べて支柱や上昇時のバー等が支障となってホーム端の見通しを悪化させるおそれがある。そのため、曲線ホーム等ではホームの安全監視上の支持機能としてモニタカメラ等の活用を検討する必要がある。



## 安全対策上の措置に関する検討

新型ホームドアは、従来型とは違った構造や可動方式を採用しているものもあるため、挟まれ防止対策、近接防止対策など、その特性を踏まえて安全対策を検討する必要がある。



## 検討会における障害者団体及び学識経験者からの主な意見と検討の方向性(案)

## 1. ハード面での対策

## (1) ホームドアの整備

## 〔主な意見〕

- ホームドア整備を進めるべき。ホームドア整備の行動計画を策定し、スピード感をもって対応すべき。

## 〔検討の方向性〕

- 10万人以上の駅のうち、整備条件を満たしている駅について、ホームドアの整備を加速化するとともに、整備条件を満たしていない駅については、下記(2)の新しいタイプのホームドア等によって整備を促進するほか、ホームドアの整備が物理的に困難な場合には、ソフト面での対策を重点的に実施する。

## (2) 新しいタイプのホームドアの普及促進

## 〔主な意見〕

- 昇降式については、柱への衝突の危険性、ドア位置がわからない、上から降りてくる恐怖感などの懸念がある。
- ないよりは、あった方が良く、いろいろな形があっても良い。

## 〔検討の方向性〕

- 新しいタイプのホームドアに対する視覚障害者の不安感や改善要望に対して、十分配慮しながら普及促進を図る。
- 昇降ロープ式など新しいタイプのホームドアの普及のためには、その開発を通じて得られた技術情報の共有・活用が重要であり、導入検討の参考となる手引き書(「新型ホームドア導入検討の手引き(仮称)」)を作成して、普及促進する。

## (3) 固定柵の設置拡大

## 〔主な意見〕

- 列車の止まらない箇所やドア部以外の箇所は固定柵を設置すべき。

## 〔検討の方向性〕

- 頭端駅において、線路終端側に改札等があつて、旅客の往来がある場合、列車の止まらない箇所に固定柵を設置することは有効と考えられる。

#### (4) 内方線付き点状ブロックの整備促進

##### 〔主な意見〕

- 内方線付き点状ブロックの整備を進めるべき。

##### 〔検討の方向性〕

- 前回(平成23年 8月)の中間とりまとめにおいて、1万人以上の駅は「可能な限り速やかに実施するよう努める」とされ、現在、相当程度整備が進展していることから、残る1万人以上の駅を速やかに整備するとともに、それ以外の駅についても視覚障害者の利用状況、転落等の発生状況等を勘案した上で、整備を進める。

## 2. ソフト面での対策

### (1) 駅員等による誘導案内の強化と接客能力の向上

##### 〔主な意見〕

- まずは駅員が模範となる接客を行うことを徹底すべき。駅員はプロとして乗客の安全を守るべき。
- 緊急時対応の社員教育の義務化をすべき。安全管理に従事する職員への研修を行い、その際には視覚障害者を講師とするなどの工夫が必要。
- 駅員の介助を依頼しても、その場で10～20分待つのは困る。

##### 〔検討の方向性〕

- 駅員等が配置されているホームドア未整備駅においては、誘導案内希望の申し出があった視覚障害者に対し、駅員等による誘導案内を行う。
- 危険時には、視覚障害者が明確に気づく声かけを行う。
- 視覚障害者に対する駅員等の接客能力向上に向けて、資格の取得や研修を受講する。

### (2) 旅客による視覚障害者に対する配慮の促進

##### 〔主な意見〕

- 危険があるときは、どのような呼び方でもよいので声をかけてほしい。
- 歩きスマホ、点字ブロック上に荷物を置くなど歩行を妨げる行為等を禁止すべき。

##### 〔検討の方向性〕

- 旅客による声かけを促進するため、啓発活動を行うこととする。特に、視覚障害者に対する具体的な誘導案内の方法や迷惑行為を行わないように啓発する。

## (3) 一般国民による視覚障害者への心のバリアフリーの理解促進

## 〔主な意見〕

- 大人になってから声かけ、接遇を言われるとあれこれ悩む、子供の頃から視覚障害者への接し方を学ぶのが大切。

## 〔検討の方向性〕

- 一般国民に対し視覚障害者への接し方や介助の仕方の理解促進に向けた取組を行う。

## (4) 盲導犬等の駅における訓練への協力

## 〔主な意見〕

- 盲導犬の育成及び使用訓練の機会を十分に確保するため、簡易な手続きで鉄道事業者から許可が出るようにすることが必要。

## 〔検討の方向性〕

- 盲導犬となるための訓練を受けている犬や盲導犬貸与希望者に対し、訓練の進捗に応じて柔軟に訓練機会を提供するため、事前に訓練の申請を受け付けた上で、訓練日時の変更等は簡便な方法で受け付けるなどの対応を行う。

## 3. その他

## 〔主な意見〕

- 《視覚障害者誘導用ブロック》  
古いブロックが存在しており、敷設基準を統一すべき。階段下など基準通りに敷設するとわかりづらい場合もある。
- 《明度、輝度、コントラストへの配慮》  
ホーム端と線路のコントラストを充実すべき。床面と柱、壁のコントラストをはっきりすべき。
- 《音声案内の推進》  
直前まで行かないと聞こえないのではなく、10mくらいの距離から聞こえる音声案内にすべき。
- 《情報案内の充実》  
ホームドアの設置の有無、ホーム上の障害物の設置状況、ホーム形状、ホームの長さなどの情報を充実すべき。
- 《転落事故原因の分析》  
本人に責任を転嫁しないことを前提に盲導犬の使用並びに歩行訓練の状況を含め、事故原因を深く究明し、今後の施策に活かすべき。

## 〔検討の方向性〕

- 《視覚障害者誘導用ブロック》  
バリアフリーガイドラインの改訂作業の中で検討する(調整中)。
- 《明度、輝度、コントラストへの配慮》  
赤白柄のマーキング等の有効性について専門家による検証を行う(調整中)。
- 《音声案内の推進》  
ホーム上を含む音声案内の音量等について、再点検、調整をする。
- 《情報案内の充実》  
駅の構造等の情報について、ホームページ等による充実を図る(調整中)。
- 《転落事故原因の分析》  
視覚障害者に係る事故に至らないホームからの転落事象について、鉄道事業者が把握した情報を国土交通省が集約する。