

## はじめに

### i 背景

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会や、高齢化の進展、障害者数の増加等により、今後、更に多くの視覚障害者等の情報の取得に制約のある者が公共交通機関を利用することが見込まれている。

平成27年度における鉄道駅ホームからの転落・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）は3,716件（ホーム転落3,518件、ホームでの接触事故198件）であり、このうち視覚障害者の転落件数は94件（ホーム転落94件、ホームでの接触事故0件）であった。

駅ホームにおける転落事故防止への取組は、視覚障害者をはじめ、すべての旅客にとって、大変重要な課題である。

このため、これまでもホームドアの整備などのハード対策や鉄道利用者による視覚障害者への声かけの啓発といったソフト対策など転落事故防止に向けた対策がなされてきた。

具体的には、第一に非常停止押しボタン等の整備（非常停止押しボタンまたは転落検知マットの設置及びホーム下待避スペースまたはステップの設置）が進められ、平成26年度までに対象となる2,072駅\*1のすべてに整備されている。

第二に、移動等円滑化基準に於いて、鉄道駅の新設または大規模な改良を行うときは、ホームドアまたは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を設けるとしており、移動等円滑化の促進に関する基本方針において、平成32年度までに、原則として利用者3千人以上の駅すべてについて、ホームドア、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を含むバリアフリー化を実施するとしている。

ホームドアについては、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勘案したうえで、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、としている。

第三に、平成23年8月の「ホームドアの整備促進等に関する検討会」の中間とりまとめ\*2において、利用者数が多い駅及び視覚障害者団体からの要望が高い駅について、転落防止対策を優先して実施することが望ましいとしている。

利用者が多い駅については、1万人以上の駅で鉄道人身傷害事故件数の約8割が発生しており、このうち1駅あたりの事故発生件数は10万人以上の駅が最も高いことから、1万人以上の駅では、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、10万人以上の駅では、ホームの状況を勘案しつつ、ホームドアまたは内方線付き点状ブロックの整備を優先して速やかに実施し、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ない等により、ホームドア設置が可能な駅は、停車時分の増大等によるサービス低下や膨大な投資費用等の課題の検討を踏まえつつ、整備を優先するよう努めるとしている。

その結果、平成27年度末現在で、ホームドア又は内方線付き点状ブロックの整備については、10万人以上の駅においては目標を概ね達成し、1万人以上の駅においても相当程度整備が進展している。ホームドアは全駅9,487駅のうち665駅が設置されている。

その他、平成23年より例年、全国の主な鉄道事業者と連携し、視覚障害者などに対し、積極的な声掛けやご案内を呼びかけることで、転落事故を防ぐことを目的としたキャンペーンを実施している。

このように、駅ホームにおける安全対策については、ハード、ソフト両面において取組が進められてきた。

しかしながら、視覚障害者の転落事故が依然として発生している状況を踏まえ、国土交通省は平成28年度に「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」を設置し、その中間とりまとめ\*3において、以下のようにとりまとめを行った。

- ・ハード面については、引き続きホームドアと内方線付き点状ブロックの整備を中心に転落防止対策を講じ、その整備の加速化を図る。

#### <ホームドアの整備>

引き続き、10万人以上の駅を優先してホームドアの整備を進めていくこととし、その上で、さらに取組を拡大し、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は、内方線付き点状ブロックではなく、ホームドアの整備を行う。また、整備条件を満たしていない駅についても、満たすための方策の検討を行い、これらについて、整備の促進を図っていく。

10万人未満の駅については、転落事故の発生状況、視覚障害者の利用状況や整備要望、ホームの混雑状況等を勘案した上で、優先的な整備の必要性を検討する。すでに整備中の駅や整備計画のある駅については、工程を精査し、1日でも早い完成を目指す。

こうした取組により、交通政策基本計画（平成27年2月閣議決定）において、平成32年度に約800駅としている整備目標について、できる限りの前倒しを図る。

#### <新しいタイプのホームドアの普及促進>

さらに、車両扉位置の相違、オーバーラン等による停止位置のズレ、高額な設置コストなど、ホームドア導入に向けた様々な課題を解決するため、技術開発が進められている新しいタイプのホームドア普及促進を行う。

#### <内方線付き点状ブロック>

1万人以上の駅について、ホームドア整備の具体的な計画がある駅や駅の改良を実施中又は予定している駅を除き、内方線付き点状ブロックを平成30年度までに整備することとし、3千人以上の駅についても視覚障害者の転落事故の発生状況や視覚障害者の利用状況等を勘案した上で可能な限り速やかに整備を行う。

- ・ソフト面については、駅員等による視覚障害者への誘導案内の実施、視覚障害者が明確に気づく声かけをはじめとした駅員等による対応の強化、旅客による声かけや誘導案内の促進等、心のバリアフリーの理解促進等、駅における盲導犬訓練への協力を図る。
- ・また、これら転落防止対策を計画的に進めるため、鉄道事業者は、毎年度ハード面、ソフト両面の転落防止対策に関する方針、計画を策定し、国土交通省はその進捗管理を実施し、取組状況を公表するとともに、好事例を水平展開するなど事業者の積極的な取り組みを促進する。

以上のように視覚障害者の転落防止に係る総合的な安全対策の検討を行うなど、引き続き様々な取り組みを進めているが、依然転落事故が生じているのが現状である。

\*1：非常停止押しボタン等の整備については、ホームへの列車の進入速度が概ね60 km/h以上、かつ、運転本数が1時間当たり概ね12本以上の列車が通過または停車するホームが対象

\*2：国土交通省「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  
<http://www.mlit.go.jp/common/000164610.pdf>

\*3：国土交通省「駅ホームにおける安全性向上のための検討会 中間とりまとめ」平成28年12月  
<http://www.mlit.go.jp/common/001195206.pdf>

## ii 目的

以上のような背景のなか、車両の旅客用乗降位置が一定で、車両を自動的に一定の位置に停止させることができる場合については、視覚障害者誘導用ブロック(以下ブロック)の敷設と共にホームドアの設置が進められており、ブロックの敷設方法についてはバリアフリー整備ガイドラインに記載されている。ホームドア・ホーム柵については、「開閉が行われる各開口部の全幅にわたって、奥行き60 cm程度の点状ブロックを敷設し、ドアの戸袋等の各固定部からの離隔を設けないことを基本とし、構造上やむを得ない場合であっても30 cm以下とする」としている。また、ホーム縁端警告ブロック(内方線付き点状ブロック)は、鉄道ホーム線路側からの縁端からの離隔は80~100 cm程度とし、線路に並行して連続的に敷設し、ホームの内側であることを認識できるよう、「点状ブロックの内側に

内方線が位置するもの」とし、JIS T9251 に合わせたものを基本とすることになっている。特に、ホームドアまたは可動式ホーム柵が設置されていないホームにおいて敷設することとしている。

一方、新型のホームドアについては、対応するブロックの敷設方法が確立されていないことから、平成 28 年度に「新型ホームドアに対応する視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法に関する調査検討委員会」（以下、「前回調査検討委員会」）を設置し、新型ホームドアに対応する視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法のあり方について検討を行った。しかし、実証実験等の結果において、視覚障害者視点での望ましい敷設方法について一定の方向性は示されたものの、確実なエビデンス、これまでの制度やルールとの整合性、実現可能性等について継続的な検討が必要とされたことから、前年度より継続した検討を行うものである。

とりわけ転落防止に効果が高いホームドアの設置を促進することを重要視して取組が進められているなかで、新型ホームドアについては、様々なタイプが開発されており、駅ホームは、ホームドアのないホーム、車両の旅客用乗降位置が一定の従来型ホームドア、様々な新しいタイプのホームドアのあるホームなど、多様なケースが存在している。これらのホームの状況を、視覚障害者が認識・識別できること、敷設されているブロックにより、誤解を与えることのないようにすることが、視覚障害者の転落を防止するために重要となっている。そのため本調査では、適切なブロックの敷設方法を検討し、検討の結果をバリアフリー整備ガイドラインに反映させることを目的とするものである。

### iii 事業スキームおよび新型ホームドアの定義

事業は下記のとおり実施した。

なお、本事業において新型ホームドアとは、平成 28 年度国土交通省にて開催された「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」において整理された「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タイプのホームドア」と定義することとする。

また、視覚障害者誘導用ブロックを単に「ブロック」と表現、ホームドア及びホーム柵をまとめて「ホームドア」と表現、ホームドア開口部以外のホームドアの戸袋部や支柱部及び筐体部といった部分をまとめて「固定部」と表現している。

図表－1 平成 29 年度業務フロー

