平成 29 年 7 月

「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）のフォローアップ概要

【フォローアップのポイント】

○平成32年度までに、駅全体で882駅のホームドア整備が完了、交通政策基本計画の目標800駅を前倒し達成見込み。特に、利用者10万人／日以上駅のうち、整備条件を満たす全駅でホームドアを整備

○平成30年度までに、利用者1万人／日以上駅で、内方線付き点状ブロックの整備が概ね完了

○視覚障害者が参画した研修、旅客を対象とした声かけキャンペーンなどソフト対策の取組が拡大

（「中間とりまとめ」における転落防止対策）

■ ホームドアの整備

・ 転落事故の約半数を占める利用者 10 万人／日以上駅を優先的に整備

（ア）車両の扉位置が一定など整備条件を満たしている場合、原則として平成 32 年度までに整備

（イ）整備条件を満たしていない場合、新型ホームドアや車両更新を検討

（i） 新型ホームドアにより対応する場合、概ね 5 年を目途に整備又は整備着手

（ⅱ）車両更新により対応する場合、更新後速やかに整備

（ⅲ）扉位置不一致等の解消困難な場合等、駅員等による誘導案内等のソフト対策を重点実施

・ 利用者 10 万人／日未満の駅は、駅の状況等を勘案して整備

■ 新型ホームドアの普及促進

・ 扉位置不一致等の課題を解消する新型ホームドア（昇降ロープ式等）を積極的に普及促進

→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

■ 内方線付き点状ブロックの整備促進

・ 転落事故の約 9 割を占める利用者 1 万人／日以上駅を平成 30 年度までに整備

■ ソフト面の対策

・ 駅員等による誘導案内の強化と接遇能力の向上

・ 旅客による声かけ、誘導案内の促進

・ 駅における盲導犬訓練等への協力

（転落防止対策の取組状況）

1. ホームドア

（1）鉄道駅全体（686駅を整備済み（平成 28 年度末））

平成 32 年度までに196駅を整備。882駅が整備済みとなり、交通政策基本計画の目標（約 800 駅）を前倒し達成の見込み

（2）利用者 10 万人／日以上駅（260駅のうち整備済みの84駅（平成 28 年度末）を除く 176 駅が対象）

① 平成 32 年度までに、整備条件を満たしている全46駅を整備

加えて、新型ホームドアや車両更新による扉位置の統一により、18駅を整備

② 平成 33 年度以降、新型ホームドアや車両更新の進展、駅改良にあわせた整備によりさらに51駅を整備（整備済合計199駅）。

（残る駅（61駅）等については、引き続き対応方策を検討するとともに、当面、ソフト対策を重点実施）

2. 内方線付き点状ブロック

平成 30 年度までに、利用者 1 万人／日以上駅において、ホームドア整備（又は予定）駅を除く対象394駅のうち391駅を整備。概ね整備完了

3. ソフト面の対策

・ 視覚障害者が参画した研修等を実施する取組が倍増（28年度11社→29年度23社）

・ 国主催の声かけ・見守りキャンペーンに加え、鉄道事業者等も独自にキャンペーンを実施（昨年秋以降で新規11件、継続1件）

・ 駅における盲導犬の育成や訓練への協力が大幅増（28年度48社→29年度84社）

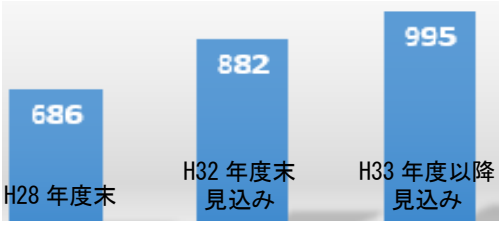
※ 現時点での見込みであり、今後変更があり得る

【参考】

（1）【ハード面の対策】

○　ホームドアの整備

（ホームドア設置駅数の見込み（駅全体））



（ホームドア設置駅数の見込み（利用者 10 万人／日駅））

○　車両扉位置が不一致等の課題を解消する新型ホームドアの普及促進

■　新型ホームドアの整備計画（10 万人／日以上駅）：42 駅

■　10 万人／日以上駅を有する鉄道事業者（全 33 事業者）のうち、従来型ホームドアで対応可能な事業者等を除く全ての事業者において、整備に向けて検討中　：　24 事業者

（新型ホームドアの例）

昇降ロープ式ホーム柵（支柱伸縮型）

開口部が昇降する 5 本のロープで構成され、開口幅を大きくとることが可能。視認性向上のため、支柱が伸縮型となっている。

実証実験中又は実施予定の新型ホームドア事例

スマートホームドア®

軽量型ホームドア

○　内方線付き点状ブロックの整備

■　平成 30 年度までに、利用者 1 万人／日以上駅のホームドア整備済み又は整備予定の駅を除く対象394駅のうち、391駅で整備。概ね整備完了見込み　（残る駅は駅改良時に整備予定）

○　頭端駅の固定柵の整備

平成 32 年度までに、利用者1万人／日以上の頭端駅の対象105駅のうち、102駅を整備。概ね整備完了見込み　（残る駅は駅改良時に整備予定）

〔頭端駅のイメージ〕

（2）【ソフト面の対策】

○　駅員等による対応の強化

■　駅員による接客コンテストなどで、視覚障害者への案内に関するロールプレイング等を実施

■　障害者団体等との協力により講師として招き、駅員等へのセミナーや研修を実施　等

○　駅における盲導犬育成・訓練への協力

■　申込期間の短縮や各駅長の判断で実施できるようにするなど柔軟な対応を実施

■　盲導犬の育成・普及キャンペーン（盲導犬ふれあいウォーク・募金活動・盲導犬の寄贈）を実施

○　転落防止対策に係るその他の取組

■　駅ホームでの声かけ・見守りキャンペーンの実施

■　自治体や学校と協力して、駅ボランティア活用などの実施・検討　等

（鉄道事業者の取組事例）

接客コンテストにおける、障害者への案内に関するロールプレイング（東急）

障害者団体との協力によるセミナー（西武）

大学とタイアップした介助を必要とする方へのボランティア活動（東京メトロ）

第7回　駅ホームにおける安全性向上のための検討会

平成29年7月25日（火）
１３：００～１５：００
4号館1208特別会議室

議事次第

1. 中間とりまとめのフォローアップ

2. 各ＷＧの活動報告

3. 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　：駅ホームからの転落に関する状況
資料２　：ホームドアの整備計画
資料３　：内方線付き点状ブロックの整備計画
資料４　：新型ホームドアの整備計画
資料５　：頭端駅における固定柵整備計画
資料６　：ソフト対策
資料７　：新型ホームドアに関する技術ＷＧ
資料８　：駅ホーム縁端部視認性向上のためのＷＧ
［参考資料１］：鉄道駅のホームドアに対する補助制度
［参考資料２］：ソフト対策参考資料
［参考資料３］：中間とりまとめ

（第7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

（平成29年7月25日（火） 13:00～15:00 於：4号館1208特別会議室）

【学識経験者】 （　　）は代理出席

中央大学	秋山　哲男	研究開発機構　教授	
成蹊大学	大倉　元宏	理工学部　教授	

【障害者団体・関係団体】

日本盲人会連合	竹下　義樹	会長	
視覚障害者リハビリテーション協会	原田　敦史	視覚・聴覚障害者センター　点字図書館　館長	
日本盲人社会福祉施設協議会	吉川　明	理事	
日本網膜色素変性症協会	榊原　賢二郎	アポインティー	

【鉄道事業者】

北海道旅客鉄道(株)	川戸　俊美	安全推進部長	
東日本旅客鉄道（株）	廣川　隆	安全企画部長	
	安田　一成 （渡辺　雅博）	投資計画部　部長 （サービス品質改革部　次長）	代理出席
東海旅客鉄道（株）	生田　元	総合企画本部副本部長　投資計画部長	
	古橋　智久	安全対策部　安全対策部長	
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 （安全推進部　次長）	代理出席
四国旅客鉄道(株)	長戸　正二	総合企画本部副本部長	
	谷口　正樹 （高木　和彦）	鉄道事業本部　安全推進室　室長 （鉄道事業本部　安全推進室　副室長）	代理出席
九州旅客鉄道(株)	小林　宰	取締役　鉄道事業本部副本部長　安全創造部長	
東武鉄道（株）	小野里　一彦	安全推進部長	
	髙野　寿久	計画管理部長	
西武鉄道（株）	福田　正明 （小笠原　基行）	取締役上席執行役員　計画管理部長 （鉄道本部　安全推進部主任）	代理出席
	岡崎　利生	鉄道本部　安全推進部長	
京成電鉄（株）	宮島　宏幸	鉄道副本部長兼計画管理部長	
京王電鉄（株）	野崎　弘明	鉄道事業本部　安全推進部長	
	井上　晋一	鉄道事業本部　計画管理部長	
小田急電鉄（株）	立山　昭憲	交通企画部長	
	宮坂　正俊 （猪口　忠明）	安全・技術部長 （安全・技術部課長）	代理出席
東京急行電鉄（株）	森 智雄	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	鉄道本部　鉄道統括部長	
相模鉄道（株）	小野　誠	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）	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）	中林　誠	執行役員　鉄道営業本部　安全推進部長	
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）	森山　義洋	鉄道事業本部　運転車両部長	
東京地下鉄（株）	浅野　裕	鉄道本部　安全・技術部長	
	大野　正道	鉄道本部　営業部長	
札幌市交通局	橋本　成年 （小原　丈幸）	高速電車部長 （高速電車部　業務課　旅客係長）	代理出席
仙台市交通局	笠松　直生	鉄道技術部　鉄道技術部長	
東京都交通局	牧野　和宏	企画担当部長	
	裏田　勝己	安全管理担当部長	

横浜市交通局	三村　庄一 （長谷川　聡）	高速鉄道本部長 （営業課担当係長）	代理出席
名古屋市交通局	今井　忍	電車部長	
	加藤　友秋 （平林　直文）	技術本部　施設部長 （電車施設課長）	代理出席
京都市交通局	中山　誠昇 （金川　泰之）	高速鉄道部　担当部長 （高速鉄道部　技術監理課長）	代理出席
大阪市交通局	大矢　雅士 （松岡　利弘）	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 （納　正虎）	経営管理本部　経営管理部長 （鉄道事業本部　運輸部　駅務課課長代理）	代理出席
神戸市交通局	吉田　雅好	高速鉄道部長	
福岡市交通局	岩下　博文	施設部　施設部長	

【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　鉄道局	山上　範芳	次長	
	江口　秀二	官房技術審議官（鉄道）	
	宮澤　康一	総務課長	
	川口　泉	技術企画課長	
	西村　大司	安全監理官	
	内海　雄介	鉄道サービス政策室長	
	日野　祥英	駅機能高度化推進室長	
	権藤　宗高	技術開発室長	

（別　紙）

「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」 委員名簿

中央大学	秋山　哲男	研究開発機構　教授
成蹊大学	大倉　元宏	理工学部　教授
(福)日本盲人会連合	竹下　義樹	会長
視覚障害 リハビリテーション協会	原田　敦史	理事
(福)日本盲人社会福祉 施設協議会	吉川　明	理事
(公社)日本網膜色素 変性症協会	榊原　賢二郎	アポインティー
北海道旅客鉄道(株)	川戸　俊美	安全推進部長
東日本旅客鉄道(株)	廣川　隆	安全企画部長
	安田　一成	投資計画部長
東海旅客鉄道(株)	生田　元	総合企画本部副本部長　投資計画部長
	古橋　智久	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
四国旅客鉄道(株)	長戸　正二	総合企画本部　副本部長
	谷口　正樹	鉄道事業本部　安全推進室　室長
九州旅客鉄道(株)	小林　宰	取締役　鉄道事業本部副本部長　安全創造部長
東武鉄道(株)	小野里　一彦	安全推進部長
	髙野　寿久	計画管理部長
西武鉄道(株)	福田　正明	取締役上席執行役員　計画管理部長
	岡崎　利生	安全推進部長
京成電鉄(株)	宮島　宏幸	鉄道副本部長兼計画管理部長
京王電鉄(株)	野﨑　弘明	鉄道事業本部　安全推進部長
	井上　晋一	鉄道事業本部　計画管理部長
小田急電鉄(株)	立山　昭憲	交通企画部長
	宮坂　正俊	安全・技術部長
東京急行電鉄(株)	森　智雄	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	鉄道本部　鉄道統括部長
相模鉄道(株)	金田　有紀	経営管理部長
	小野　誠	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	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)	中林　誠	執行役員　鉄道営業本部　安全推進部長
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

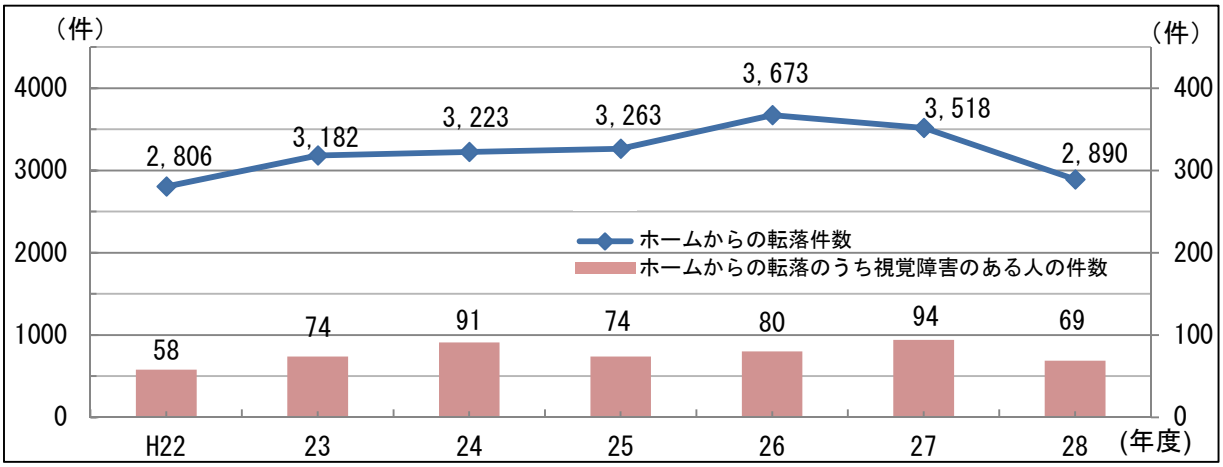
西日本鉄道（株）	森山　義洋	鉄道事業本部　運転車両部長
東京地下鉄（株）	浅野　裕	鉄道本部　安全・技術部長
	大野　正道	鉄道本部　営業部長
札幌市交通局	橋本　成年	高速電車部長
仙台市交通局	笠松　直生	鉄道技術部　鉄道技術部長
東京都交通局	牧野　和宏	企画担当部長
	裏田　勝己	安全管理担当部長
横浜市交通局	三村　庄一	高速鉄道本部長
名古屋市交通局	今井　忍	営業本部　電車部長
	加藤　友秋	技術本部　施設部長
京都市交通局	中山　誠昇	高速鉄道部　担当部長
大阪市交通局	大矢　雅士	鉄道事業本部　鉄道統括部長
	岡橋　和成	経営管理本部　経営管理部長
神戸市交通局	吉田　雅好	高速鉄道部長
福岡市交通局	岩下　博文	施設部　施設部長
（一社）日本民営鉄道協会	髙橋　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　鉄道局	山上　範芳	次長
	江口　秀二	官房技術審議官(鉄道)
	宮澤　康一	総務課長
	川口　泉	技術企画課長
	西村　大司	安全監理官
	内海　雄介	鉄道サービス政策室長
	日野　祥英	駅機能高度化推進室長
	権藤　宗高	技術開発室長

資料１

駅ホームからの転落に関する状況

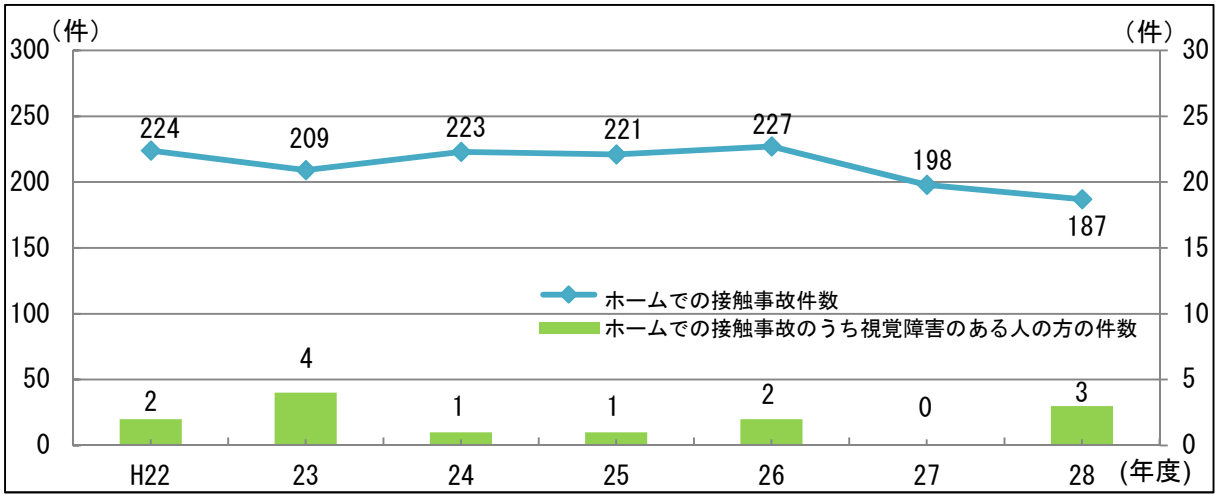
平成28年度におけるホームからの転落件数[1]は、2，890件であり、このうち視覚障害のある人の転落件数は69件である。また、人身障害事故[2]のうち、「ホームから転落して列車等と接触」したものと「ホーム上で列車等と接触」したものを合わせた「ホームでの接触事故」の件数は、187件で、このうち視覚障害のある人の件数は3件である。

ホームからの転落件数の推移



（注）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。
（注）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。
（注）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。

ホームでの列車等との接触事故件数の推移



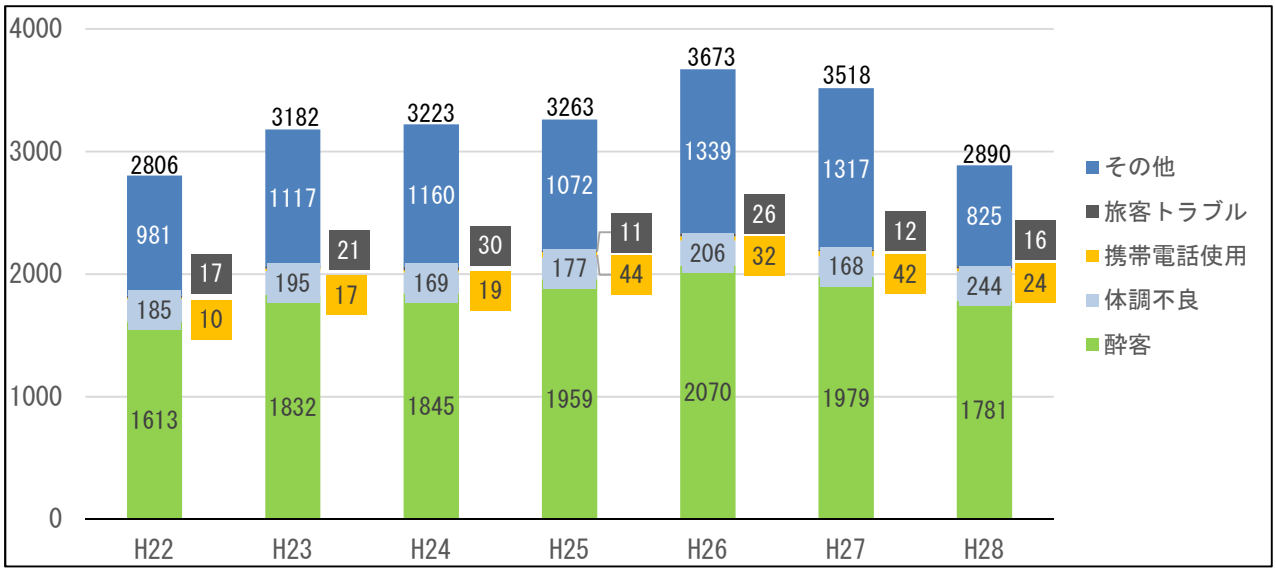
（注）ホームでの列車等との接触事故件数は、「ホームから転落して列車等と接触」及び「ホーム上で列車等と接触」して事故となった件数を合わせたものである。
（注）自殺等故意に列車等に接触したものは含まれない。

---

[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。

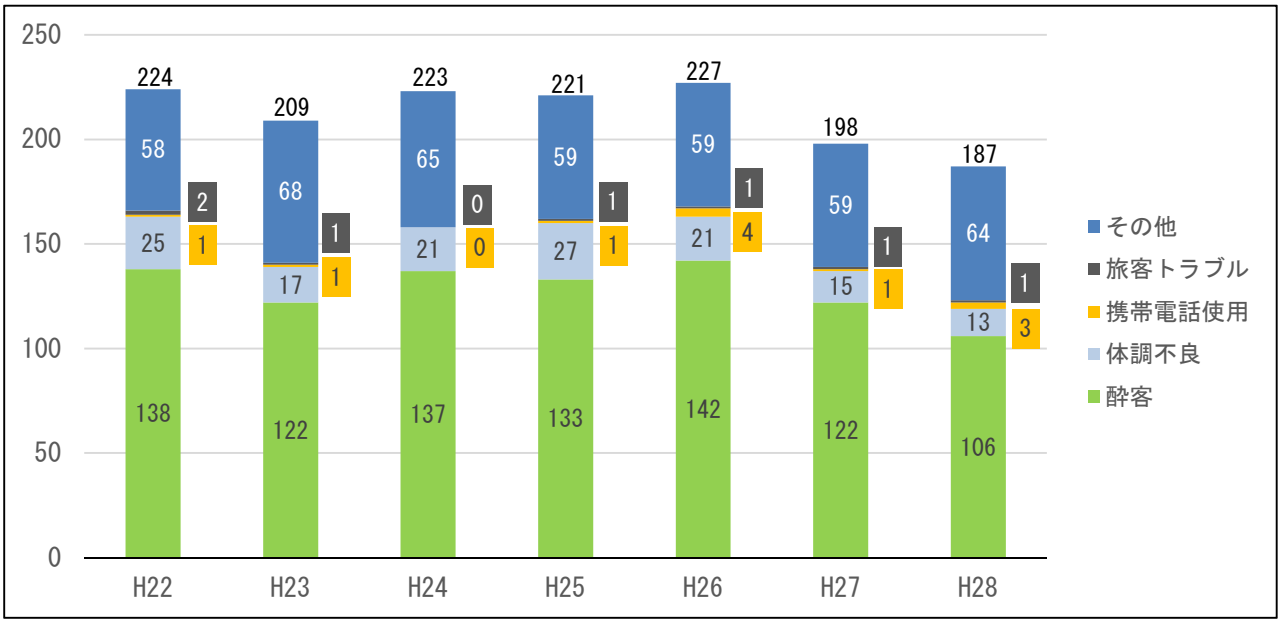
[2] 人身障害事故は、列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故をいう。（鉄道事故等報告規則第3条第1項第六号）

ホームからの転落の要因別件数の推移



（注）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。
（注）ホームからの転落件数及び転落要因は、鉄軌道事業者が把握している件数である。
（注）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。

ホームでの列車等との接触事故の要因別件数の推移

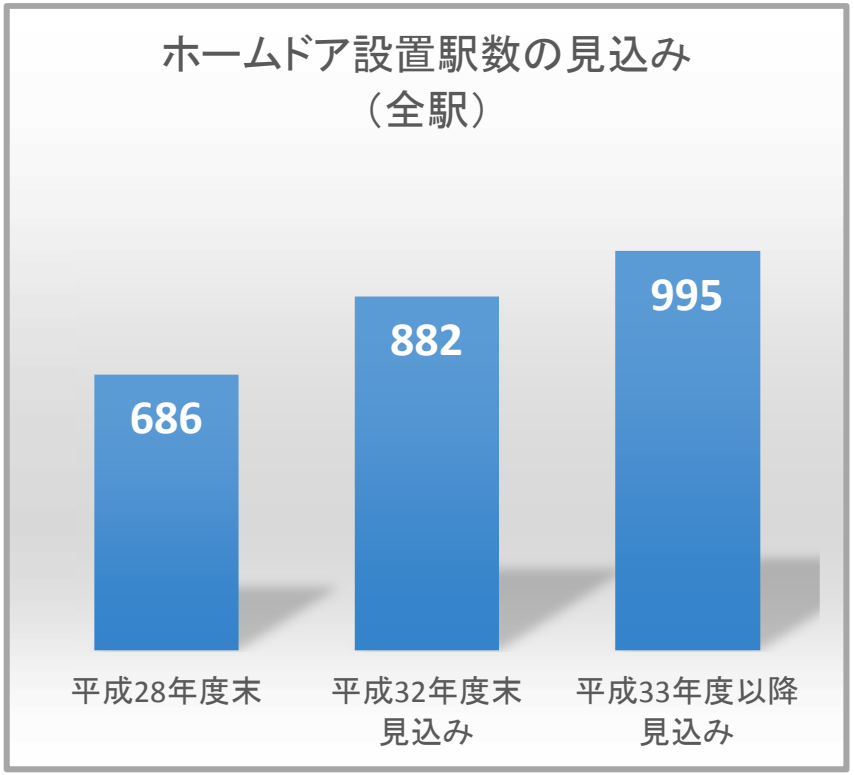


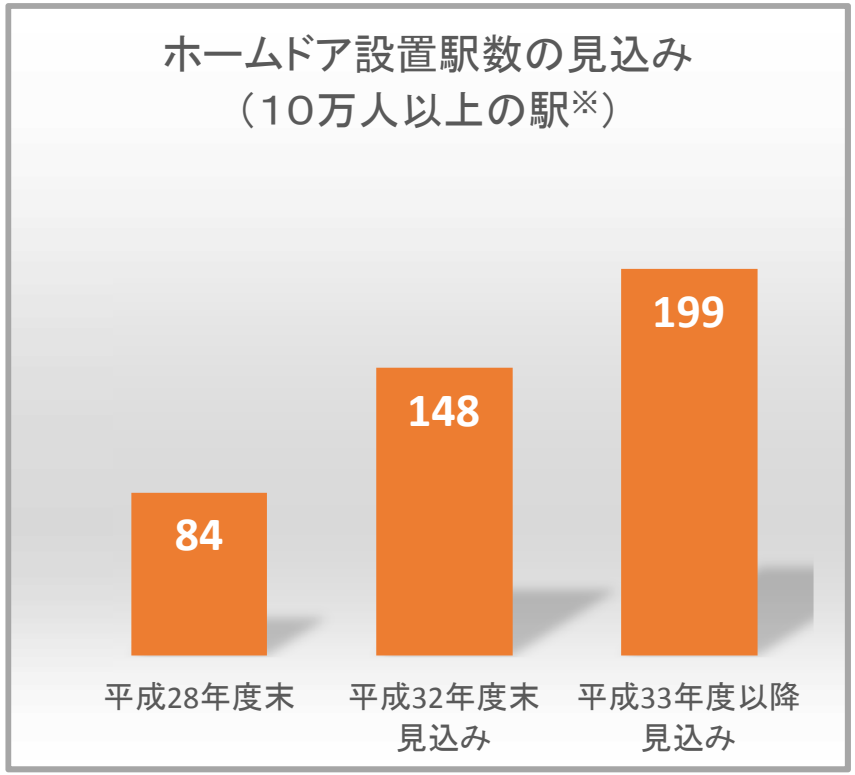
（注）ホームでの列車等との接触事故件数は、「ホームから転落して列車等と接触」及び「ホーム上で列車等と接触」して事故となった件数を合わせたものである。
（注）自殺等故意に列車等に接触したものは含まれない。
（注）要因は、運転事故等届出書の概況の内容から推定される要因である。ただし、事業者側で酔客と分かった場合は「酔客」に分類される。

資料2

平成29年度以降のホームドアの整備計画（集計）

	ホームドア設置駅数	うち10万人以上の駅※
現状（平成28年度末）	686駅	84駅
平成32年度までに整備予定	＋196駅	＋64駅
計	882駅	148駅
平成33年度以降に整備予定	＋113駅	＋51駅
計	995駅	199駅





※平成27年度の利用者数が10万人／日以上の260駅を集計

平成29年度以降のホームドア整備計画（10万人以上の駅）

整備条件を満たしており平成32年度までに整備する駅（46駅）

ＪＲ東日本	山手線	東京、新橋、浜松町
	京浜東北線	北浦和、浦和、南浦和、蕨、西川口、川口、王子、(西日暮里)、(日暮里)、(上野)、(御徒町)、(秋葉原)、(神田)、(東京)、(有楽町)、(新橋)、(品川)、大井町、大森、蒲田、鶴見
	総武快速線	新小岩
ＪＲ西日本	東海道線	(高槻(2,5番線))、大阪(6,7番線)
東武	東上線	池袋、志木、川越
西武	池袋線	(池袋)、練馬
	国分寺線	国分寺
京王	京王線	(新宿)
	井の頭線	渋谷
小田急	小田原線	下北沢、代々木上原
東急	東横線	自由が丘、綱島
	大井町線	二子玉川、(自由が丘)
	池上線	五反田
相鉄	本線	海老名
東京メトロ	銀座線	表参道、青山一丁目、(赤坂見附)、(溜池山王)、虎ノ門、新橋、(銀座)、日本橋、三越前、(上野)、浅草
	千代田線	(綾瀬)、北千住、西日暮里、(大手町)、日比谷、(霞ケ関)、(表参道)、(代々木上原)
東京都	新宿線	(新宿)、九段下、(神保町)、馬喰横山、(森下)
	浅草線	泉岳寺、(三田)、(大門)
名古屋市	名城・名港線	金山、(栄)
大阪市	谷町線	東梅田
	堺筋線	堺筋本町
神戸市	西神・山手線	三宮

（注）１．下線は平成32年度までに整備予定の駅
２．駅数は他路線等との重複（カッコ書きの駅）を省いている。
３．利用者数（10万人以上）は平成27年度実績による。
４．平成29年4月以降に整備済となった駅を含む。
５．各種の状況により、計画が変更となる場合がある。

新タイプにより対応予定の駅（34駅）　（うち平成32年度までに10駅）

ＪＲ東日本	京浜東北・根岸線	横浜、桜木町
ＪＲ東海	東海道線	金山
ＪＲ西日本	東海道線等	(大阪)、三ノ宮、京都、新大阪、神戸、明石、岡山、広島
東武	伊勢崎線	(北千住(1,2,3,4番線,特急ホーム))
西武	新宿線	西武新宿、高田馬場
	多摩湖線	(国分寺)
小田急	小田原線	(新宿)、登戸、新百合ヶ丘、町田、相模大野、海老名、本厚木
	江ノ島線	大和
京急	本線	京急川崎、横浜、上大岡
近鉄	南大阪線	大阪阿部野橋
南海	高野線	難波
西鉄	天神大牟田線	西鉄福岡（天神）
東京メトロ	東西線	中野、高田馬場、(飯田橋)、九段下、(大手町)、(日本橋)、茅場町、門前仲町、東陽町、西葛西、葛西、西船橋

車両更新等により対応予定の駅（21駅）　（うち平成32年度までに8駅）

ＪＲ西日本	大阪環状線	(京橋)、鶴橋、(大阪)、新今宮、天王寺、姫路
東武	伊勢崎線	(北千住(5,6,7番線))、(押上)、新越谷
東急	田園都市線 （平成29年5月車両更新完了）	(渋谷)、三軒茶屋、(二子玉川)、(溝の口)、あざみ野、青葉台、長津田、中央林間
京阪	京阪本線	京橋
東京メトロ	半蔵門線	(渋谷)、(表参道)、(青山一丁目)、(九段下)、(大手町)、(三越前)、錦糸町、押上
	日比谷線	(北千住)、(上野)、秋葉原、(茅場町)、八丁堀、(銀座)、(日比谷)、(霞ケ関)、六本木、恵比寿、(中目黒)
大阪市	御堂筋線	新大阪、梅田、淀屋橋、本町、(なんば)

駅改良等を実施中又は予定しており整備時期が平成33年度以降となる駅（14駅）

【ＪＲ東日本】新宿、渋谷、(浜松町(京浜))、川崎、大宮、(田町)　【東武】大宮、朝霞台、(とうきょうｽｶｲﾂﾘｰ)　【京王】明大前、(下北沢)　【小田急】藤沢　【東急】蒲田　【京急】品川　【新京成】松戸　【名鉄】名鉄名古屋　【阪神】梅田　【東京メトロ】渋谷、(新橋)

平成29年度以降のホームドア整備計画（10万人未満の駅）

10万人未満の駅（194駅）　（うち平成32年度末までに132駅）		
ＪＲ東日本	山手線	品川新駅(仮称)
	京浜東北線	さいたま新都心、与野、東十条、上中里、(田端)、(鶯谷)、新子安、東神奈川、(品川新駅(仮称))
	中央緩行線	千駄ヶ谷、信濃町
	北陸新幹線	軽井沢
ＪＲ東海	東海道新幹線	品川、新横浜
	東海道線	刈谷
ＪＲ西日本	東海道線	JR総持寺(仮称)
	山陽線	西明石
東武	伊勢崎線	北越谷、小菅、五反野、梅島、西新井、竹ノ塚、谷塚、草加、獨協大学前、新田、蒲生、越谷
	東上線	朝霞、北池袋、下板橋、大山、中板橋、ときわ台、上板橋、東武練馬、下赤塚、成増
西武	新宿線	所沢
京成	本線・空港線	日暮里
小田急	小田原線	代々木八幡、東北沢、世田谷代田、梅ヶ丘、中央林間
東急	東横線	祐天寺、(多摩川)、妙蓮寺、白楽、東白楽
	田園都市線	池尻大橋、駒沢大学、桜新町、用賀、二子新地、高津、梶が谷、宮崎台、鷺沼、たまプラーザ、江田、市が尾、藤が丘、田奈、つくし野、すずかけ台、南町田、つきみ野
	大井町線	下神明、戸越公園、荏原町、旗の台、北千束、(大岡山)、九品仏、等々力、上野毛
京急	本線・空港線	京急蒲田、羽田空港国内線ターミナル
阪急	宝塚・京都線	十三
東京臨海高速	りんかい線	国際展示場、大井町
埼玉高速	埼玉高速線	(浦和美園(3番線))
横浜高速	みなとみらい線	新高島、みなとみらい、馬車道、日本大通り、元町・中華街
成田空港高速	成田空港高速鉄道線	成田空港、空港第二ビル
立山黒部貫光	鋼索線	黒部平
北大阪急行	南北線	緑地公園、桃山台、千里中央、箕面船場(仮称)、新箕面(仮称)
東京メトロ	銀座線	田原町、稲荷町、上野広小路、末広町、神田、京橋、外苑前
	千代田線	町屋、千駄木、根津、湯島、新御茶ノ水、二重橋前、(国会議事堂前)、赤坂、乃木坂、(明治神宮前)、代々木公園
	日比谷線	広尾、神谷町、東銀座、築地、人形町、小伝馬町、仲御徒町、入谷、三ノ輪、南千住
	東西線	落合、早稲田、神楽坂、竹橋、木場、南砂町、浦安、南行徳、行徳、妙典、原木中山
	半蔵門線	(永田町)、半蔵門、神保町、水天宮前、清澄白河、住吉
東京都	新宿線	新宿三丁目、曙橋、市ヶ谷、小川町、岩本町、浜町、菊川、住吉、西大島、大島、東大島、船堀、一之江、瑞江、篠崎、本八幡
	浅草線	新橋
名古屋市	名城・名港線	東別院、上前津、矢場町、(久屋大通)、市役所、名城公園、黒川、志賀本通、(平安通)、大曽根、ナゴヤドーム前矢田、砂田橋、茶屋ヶ坂、自由ヶ丘、(本山)、名古屋大学、八事日赤、八事、総合リハビリセンター、瑞穂運動場東、(新瑞橋)、妙音通、堀田、伝馬町、神宮西、西高蔵、日比野、六番町、東海通、港区役所、築地口、名古屋港
大阪市	御堂筋線	江坂、東三国、西中島南方、中津、大国町、動物園前、西田辺、昭和町、長居、我孫子、北花田、新金岡、中百舌鳥
福岡市	七隈線	中間新駅(仮称)、博多新駅(仮称)

（注）1．下線は平成32年度までに整備予定の駅
2．駅数は他路線等との重複（カッコ書きの駅）を省いている。
3．利用者数（10万人未満）は平成27年度実績による。
4．平成29年4月以降に整備済となった駅を含む。
5．各種の状況により、計画が変更となる場合がある。

資料3

平成29年度以降の内方線付き点状ブロック整備計画（1万人以上の駅）

平成30年度までに整備予定（391駅）

ＪＲ東日本	馬喰町、西大井、信濃町、大久保、東中野、高円寺、阿佐ヶ谷、東十条、浮間舟渡、亀有、金町、新松戸、北松戸、北小金、南柏、我孫子、天王台、八丁堀、越中島、新日本橋、板橋、北赤羽、尾久、上中里、南流山、鹿島田、平間、向河原、武蔵中原、武蔵新城、久地、新子安、鴨居、十日市場、成瀬、古淵、淵野辺、矢部、相模原、磯子、洋光台、逗子、東逗子、横須賀、衣笠、久里浜、二宮、大磯、鴨宮、湯河原、新川崎、尻手、矢向、宿河原、中野島、稲田堤、鶴見小野、弁天橋、小机、根岸、新杉田、保土ヶ谷、国府津、小田原、熱海、伊東、香川、寒川、海老名、上溝、南橋本、谷保、甲府、高尾、昭島、小作、福生、新秋津、東所沢、羽村、矢川、秋川、東中神、青梅、大月、上野原、八王子みなみ野、片倉、西国立、府中本町、北府中、新小平、北八王子、東飯能、西立川、中神、河辺、東青梅、土呂、東大宮、小山、那須塩原、新三郷、三郷、戸田、北戸田、与野、蓮田、白岡、新白岡、東鷲宮、栗橋、古河、野木、南古谷、西浦和、新前橋、北上尾、吹上、深谷、栃木、本庄、北鴻巣、行田、藤代、佐貫、神立、ひたち野うしく、荒川沖、土浦、石岡、いわき、牛久、赤塚、勝田、大甕、常陸多賀、蘇我、東松戸、八幡宿、市川塩浜、平井、幕張本郷、西千葉、都賀、誉田、土気、木更津、稲毛海岸、千葉みなと、葛西臨海公園、両国、幕張、新検見川、佐倉、鎌取、大網、茂原、五井、姉ヶ崎、長浦、君津、新習志野、検見川浜、あおば通、南仙台、岩沼、名取、宮城野原、中野栄、盛岡、青森、長岡、白山、新潟、松本、篠ノ井
ＪＲ西日本	米原、彦根、能登川、近江八幡、野洲、栗東、草津、瀬田、石山、膳所、大津、西大路、長岡京、山崎、摂津富田、茨木、大津京、比叡山坂本、おごと温泉、堅田、丹波口、円町、嵯峨嵐山、亀岡、塚本、尼崎、福島、野田、弁天町、大正、芦原橋、天満、桜ノ宮、大阪城公園、玉造、桃谷、寺田町、徳庵、鴻池新田、住道、野崎、四条畷、忍ヶ丘、星田、河内磐船、津田、長尾、松井山手、京田辺、安治川口、ユニバーサルシティ、桜島、猪名寺、伊丹、川西池田、中山寺、東部市場前、久宝寺、八尾、志紀、柏原、王寺、法隆寺、上野芝、津久野、和泉府中、久米田、熊取、日根野、立花、甲子園口、西宮、芦屋、六甲道、神戸、塩屋、朝霧、西明石、大久保、魚住、加古川、宝殿、姫路、網干、福山、鳥取、西高屋、広島、横川、西広島、新井口、五日市、宮内串戸、岩国、小倉
ＪＲ四国	高松、坂出、徳島
ＪＲ九州	古賀、大野城、門司港、門司、黒崎、筑前前原
東武鉄道	新田、蒲生、越谷、せんげん台、北春日部、館林、小村井、大師前、栃木、豊春、八木崎、南桜井、豊四季、増尾、逆井、新船橋、下板橋、大山、中板橋、成増、高坂、東松山、小川町、川角、北越谷、杉戸高野台、幸手、江戸川台、初石、森林公園
西武鉄道	桜台、富士見台、井荻、上井草、武蔵関、豊島園、多磨、恋ヶ窪、西武球場前
京成電鉄	谷津、実籾、大和田、ユーカリが丘、公津の杜、上野、勝田台、八千代台、京成関屋、京成立石
小田急電鉄	代々木上原
京浜急行電鉄	新馬場、鮫洲、六郷土手、鶴見市場、神奈川新町、黄金町、井土ヶ谷、屏風浦、京急田浦、大鳥居、天空橋、東門前、三崎口
名古屋鉄道	東岡崎、新安城、前後、神宮前、西尾、津島、上小田井、名鉄岐阜
近畿日本鉄道	長瀬、弥刀、近鉄八尾、大和高田、名張、河内永和、河内小阪、八戸ノ里、瓢箪山、東生駒、菖蒲池、寺田、新祝園、高の原、天理、河内松原、橿原神宮前、荒本、新石切、近鉄四日市、津、久居、松阪
長野電鉄	長野
新京成電鉄	二和向台
秩父鉄道	熊谷
千葉都市ﾓﾉﾚｰﾙ	千葉、千葉みなと、都賀
伊豆箱根鉄道	三島、小田原
叡山電鉄	出町柳
神戸電鉄	鈴蘭台、岡場
北神急行電鉄	谷上
広島電鉄	広島、紙屋町西、広電西広島
伊予鉄道	松山市

駅改良等を実施中又は予定しており整備時期が平成31年度以降となる駅（3駅）

ＪＲ四国	松山
東武鉄道	野田市
新京成電鉄	常盤平

（注）１．利用者数（1万人以上）は平成27年度実績による。
２．平成29年４月以降に整備済となった駅を含む。
３．各種の状況により、計画が変更となる場合がある。

平成29年度以降の新型ホームドア整備計画（10万人以上の駅）

資料4

新型ホームドア整備予定（４２駅、従来型ホームドアとの重複等を除き３４駅）

ＪＲ東日本	京浜東北・根岸線	横浜、桜木町
ＪＲ東海	東海道線	金山
ＪＲ西日本	東海道線等	大阪*、三ノ宮、京都、新大阪、神戸、明石、岡山、広島
東武	伊勢崎線	北千住**
西武	新宿線	西武新宿、高田馬場
	多摩湖線	国分寺**
小田急	小田原線	新宿*、登戸、新百合ヶ丘、町田、相模大野、海老名、本厚木
	江ノ島線	大和
京急	本線	京急川崎、横浜、上大岡
近鉄	南大阪線	大阪阿部野橋
京阪	本線	京橋***
南海	高野線	難波
西鉄	天神大牟田線	西鉄福岡（天神）
東京メトロ	東西線	中野、高田馬場、飯田橋*、九段下、大手町*、日本橋**、茅場町、門前仲町、東陽町、西葛西、葛西、西船橋

（注）１．従来型ホームドア整備済 ４駅*、同整備予定 ３駅**、車両更新等による対応後に整備予定 １駅***
２．各種の状況により、計画が変更となる場合がある。

新型ホームドアの整備に向けた検討状況（２４事業者で整備検討中）

１日あたり利用者数10万人以上の駅を有する鉄道事業者（33事業者）のうち、全駅で従来型ホームドア整備済、或いは、従来型ホームドアで対応可能な事業者を除く、**全ての鉄道事業者（24事業者）において、実証実験の実施や開発メーカーとの個別協議など、新型ホームドアの整備に向けた検討が行われている。**

JR東日本 町田駅
（スマートホームドア®）
【試行導入：H28年12月～】

JR九州 九大学研都市駅
（軽量型ホームドア）
【実証試験：H29年秋以降～】

視認性改良前

視認性改良後

小田急 愛甲石田駅
（昇降バー式ホーム柵:視認性改良型）
【実証実験：H29年夏頃～】

昇降ロープ式ホーム柵（支柱伸縮型）

【特徴】
開口部が昇降する5本のロープで構成されており、開口幅を大きくとることが可能。視認性向上のため、支柱が伸縮型となっている。

【整備予定】
ＪＲ西日本 三ノ宮、京都

【整備計画】
時期未定（三ノ宮、京都）

昇降ロープ式ホームドア

【特徴】
開口部が24本のロープ（ワイヤ）で構成されており、開口幅を大きくとることが可能。

【整備予定】
近畿日本鉄道 大阪阿部野橋

【整備計画】
H29年度中に試験設置のうえ検証
H30年度中に整備

大開口ホーム柵

【特徴】
通常の横開きタイプのドア部を2重引き戸構造とし、開口幅を大きくとることが可能。

【整備予定】
東京メトロ 高田馬場、飯田橋、九段下、大手町、日本橋、茅場町、門前仲町、東陽町、西葛西、葛西
南海電鉄 難波

【整備計画】
H29年度下期までに整備（九段下）
H30年度までに整備（高田馬場、飯田橋）
H30年度以降に整備着手（難波）
H36年度までに整備（大手町、日本橋、茅場町、門前仲町、東陽町、西葛西、葛西）

※）上記の他にも、左上欄枠内の各駅において、新型ホームドアの整備に向けた検討が進められている（具体的なタイプなど詳細は検討中）。

利用者1万人以上の頭端駅の固定柵整備計画（平成29年度以降）

国土交通省

資料5

1.平成32年度までに固定柵を整備（改良含む）予定（102駅）

ＪＲ北海道	小樽
ＪＲ東日本	甲府、高尾、上野、取手、鶴見、横須賀、川崎、茅ヶ崎、八王子、小山、高崎、水戸、大網、郡山、福島、仙台、山形、秋田、松本、長野
ＪＲ東海	豊橋、大垣
ＪＲ西日本	金沢、福井、草津、京都、姫路、岡山、広島、天王寺、兵庫
ＪＲ四国	高松
ＪＲ九州	久留米、熊本、鹿児島中央
東武	小川町、大師前、館林
西武	本川越、西武球場前、（国分寺）
京成	京成高砂
京王	京王八王子
小田急	新宿、小田原、藤沢、片瀬江ノ島、唐木田
東急	三軒茶屋、下高井戸
京急	浦賀、小島新田、京急川崎、新逗子
相鉄	（海老名）
名鉄	名鉄岐阜、新安城
近鉄	近鉄奈良、橿原神宮、天理、生駒
南海	難波、羽衣、春木、和歌山市
京阪	淀屋橋
阪急	梅田、河原町、西宮北口、伊丹、甲陽園、箕面、宝塚、夙川、石橋
阪神	神戸三宮、武庫川
山陽	山陽姫路
東京都	西馬込
大阪市	西梅田、住之江公園
神戸市	新長田
長野電鉄	長野
関東鉄道	取手＊
東葉高速	東葉勝田台
江ノ電	鎌倉
箱根登山	箱根湯本
伊豆箱根	三島
横浜高速	長津田、こどもの国、元町・中華街
豊橋鉄道	新豊橋
叡山鉄道	出町柳
神戸電鉄	新開地、三田
高松琴平電鉄	高松築港、瓦町
伊予鉄道	松山市
IGRいわて銀河鉄道	盛岡
あいの風とやま鉄道	富山
阪堺	天王寺駅前
広島電鉄	西広島

2．大規模改良予定の駅（3駅）

ＪＲ東日本	新潟
ＪＲ九州	長崎
広島電鉄	広島

頭端駅：線路終端側に向けて旅客流動のある（改札口や階段等がある）ホームを有する駅（切欠きホームを有する駅を含む）

1万人以上の頭端駅：165駅
（60駅は整備済み）

※（　）駅は固定柵を整備せずに、ホームドアを整備することで対応予定駅。
駅数は他社との重複（＊駅）を省いている。

「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめフォローアップについて（ソフト対策）

国土交通省

○ 鉄道事業者では、駅員等による誘導案内の強化と接遇能力の向上など、ソフト面での対策についても、取組の充実・強化を進めているところ。以下に、その先進的な取り組みについての事例を記載。

【鉄道事業者の取組事例】

① 研修等の充実

・ 駅員による接客コンテストなどにおいて、視覚障害者への案内に関するロールプレイング等を実施。（JR西日本・京成・京王・小田急・東急・京急・相鉄・東京メトロ・京阪・阪急・西鉄・大阪市交通局他）

・ 障害者団体等や障害者との協力により、講師として招き、駅係員等に対するセミナーや研修を実施。（JR東日本・JR東海・西武・京成・京王・小田急・東京メトロ・大阪市交通局他）

・ 障害者団体との意見交換等を実施。（JR東日本・JR西日本・東京メトロ他）

接客コンテストにおいて、障害者への案内に関するロールプレイングを実施（出典：東急）

② 盲導犬育成・訓練への協力

・ 申込期間の短縮、各駅長の判断で実施できるなど、柔軟な対応を実施。（JR東日本、JR東海・京成・京王・東京メトロ・名鉄・阪神・西鉄・東京都交通局・横浜市交通局・大阪市交通局他）

・ 毎年、盲導犬の育成・普及キャンペーン（盲導犬ふれあいウォーク・募金活動・盲導犬の寄贈）を実施。（相鉄）

③ 転落防止対策に係る独自対策

・ 自治体や学校と協力して、駅ボランティア活用などの実施・検討。（西武・東京メトロ・JR東日本他）

・ 自治体に対する障害者関連施設の情報収集の実施や盲・視覚特別支援学校を訪問し、電車の利用状況等のヒアリングを実施（京王・東急・京急・西鉄）

・ 盲特別支援学校の最寄駅において、登下校時に係員による見守り・案内を実施、学校との意見交換を踏まえガードマンの配置を実施。（京王・東急）

・ 利用者に協力を求める事項をまとめた「プラットホーム安全ガイドブック」の配布。（JR西日本）

・ 駅員等による誘導案内の実施を視覚障害者に周知するため、点字付きパンフを配布。（阪神）

障害者団体と協力し、セミナーを実施（出典：西武）

「新型ホームドアに関する技術WG」について

国土交通省

資料7

１．設置趣旨

「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）を受け、コスト低減等によるホームドアの一層の普及促進のため、「新型ホームドアに関する技術ＷＧ」を設置する。

２．ＷＧの概要

〔ＷＧの構成〕

鉄道事業者：ＪＲ旅客６社、大手民鉄１６社、公営地下鉄５局（２７社局）

行政機関：国土交通省鉄道局（事務局）

オブザーバー：自動車技術総合機構交通安全環境研究所、日本鉄道車両機械技術協会、鉄道総合技術研究所、日本民営鉄道協会、日本地下鉄協会

〔ＷＧ開催結果〕

○平成２９年１月１３日　第１回ＷＧ
新型ホームドアに関するメーカー（８社）との意見交換

○平成２９年３月　３日　ＷＧメンバーによる現地視察①
新型ホームドア開発メーカーの事業所を視察（昇降ロープ式ホーム柵（支柱伸縮式）、昇降ロープ式ホームドア、軽量型ホームドア）

○平成２９年４月２７日　ＷＧメンバーによる現地視察②
町田駅（スマートホームドア®）及び九段下駅（大開口ホーム柵）を視察（実証実験等実施中）

（以降、適宜開催予定）

ＷＧの開催状況

（開発メーカー事業所視察状況）

（参考）ホームドア導入検討の手引き

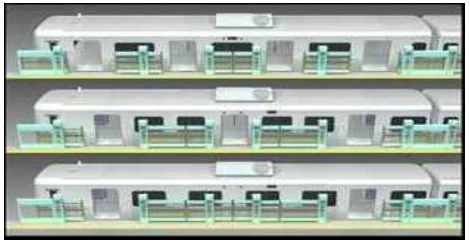
１．手引き作成の目的
新型ホームドアの普及促進のため、これまでの技術開発過程で蓄積された知見・ノウハウをまとめた。

２．手引きの構成（主な検討項目等）
（1）車両ドア位置等を踏まえた設置方法
（2）ホームへの据付工事等施工方法
（3）ホーム端の見通しの確保
（4）安全対策上の措置
（5）視覚障害者など様々な利用者の意向把握と反映　など

新型ホームドアの技術開発と実用化について

国土交通省

タイプ名	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
外観写真等				
開発主体	（株）JR西日本テクシア	日本信号（株）	（株）高見沢サイバネティックス	（株）京三製作所（（株）神戸製鋼所）
概要	開口部が昇降する5本のロープで構成されており、開口幅を大きくとることが可能。視認性向上のため、支柱が伸縮型となっている。	開口部が24本のロープ（ワイヤ）で構成されており、開口幅を大きくとることが可能。	開口部が3本のバーで構成されており、開口幅を大きくとることが可能。	車両のドア位置に応じてホームドア（戸袋）が移動することで、ホームドアの開く位置を変更可能。
実用化への動き	【実用化】 JR西日本 六甲道駅(H27年4月～）及び高槻駅（H28年3月～）において設置済み。今後、三ノ宮駅及び京都駅に設置予定。	【実証実験】 H25年10月～H26年9月 東急電鉄 つきみ野駅 【実用化】 近鉄 大阪阿部野橋駅において、平成29年度に一部試験設置により検証のうえ、H30年度目途に本設置を予定。	【実証実験】 H25年10月～H26年10月 相模鉄道 弥生台駅 【試行導入】 H27年3月～ JR東日本 拝島駅 【実証実験（視認性改良型）】 H29年夏頃～H30年3月 小田急 愛甲石田駅（予定）	【実証実験】 H25年8月～H26年2月 西武鉄道 新所沢駅

タイプ名	マルチドア対応ホームドア	スマートホームドア®	大開口ホーム柵	軽量型ホームドア
外観写真等				
開発主体	三菱重工交通機器エンジニアリング（株）	JR東日本メカトロニクス（株）	ナブテスコ（株）	日本信号（株）・（株）音楽館
概要	車両のドア位置に応じてホームドアの開く位置を変更可能。	ドア部をフレーム構造として軽量・簡素化などを図り、本体機器費用、設置工事費用等を低減。	通常の横開きタイプのドア部を2重引き戸構造とし、開口幅を大きくとることが可能。	重量を従来型ホームドアの半分程度まで軽量化し、ホームの補強工事や設置工事費用を低減。
実用化への動き	【実証実験】 H28年10月～ 京急電鉄 三浦海岸駅	【試行導入】 H28年12月～ JR東日本 町田駅	【実証実験】 H28年3月～ 東京メトロ 九段下駅	【実証試験】 平成29年秋以降 JR九州 九大学研都市駅

「駅ホーム縁端部視認性向上のためのWG」について

国土交通省

資料8

１．設置趣旨

「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）を受け、ホームと線路部分のコントラストを高めるなどホーム縁端部の視認性を向上させる方策の検討を行う。

２．ＷＧの概要

〔ＷＧの構成〕

委員長：東京大学大学院工学研究科・新領域創成科学研究科
　　鎌田　実　教授

委　員：学識経験者等、視覚障害者団体、鉄道事業者（ＪＲ旅客６社、大手民鉄３社、公営地下鉄２局）、関係協会、国土交通省

〔ＷＧの検討項目〕

○ホーム縁端部の視認性向上策の実態把握
○ホーム縁端部の視認性向上策の評価実験
○ホーム縁端部の視認性向上策の設計要件の検討

〔ＷＧ開催結果〕

○平成２９年３月３日　第１回ＷＧ
・ＷＧの設置趣旨、検討内容、スケジュールについて了承。
・実態調査の方法、実証検討の方法など具体的検討内容は、今後委員の意見を踏まえつつ調整。

（以降、適宜開催予定）

視認性向上策の例

（縞模様方式）

※東京メトロ HPより

- 縞模様によって注意喚起を促す方式。
- 色の組み合わせや縞の幅は多様。
- 海外まで見渡せば，縞模様が縁端に直交する向きのものもある。

（色帯方式）

※JR東日本 CSR報告書 2016より

- 色帯によって注意喚起を促す方式。
- 色や帯の幅は多様。
- CP（Color Phycology）ラインと称されることもある。

（参考）鉄道駅のホームドアに対する補助制度

国土交通省

参考資料1

ホームドア整備に対する補助制度

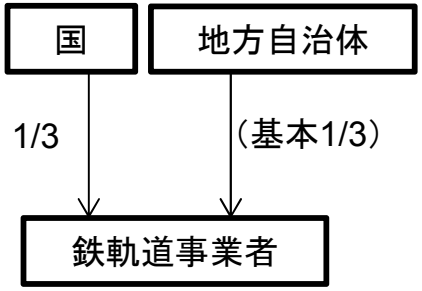
【地域公共交通確保維持改善事業費補助金】
(バリアフリー化設備等整備事業)

平成29年度予算額　214億円の内数

〈対象事業者〉　JR、民鉄

〈補助対象事業〉
ホームドア、視覚障害者誘導用ブロックの整備

〈補助率〉　1／3



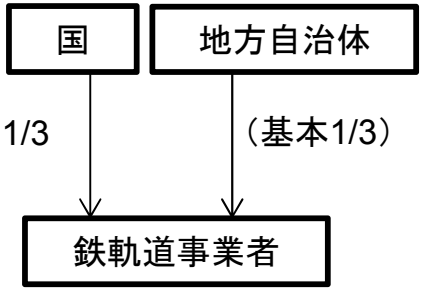
【訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金】(交通サービス利便向上促進事業)

平成29年度予算額　85億円の内数

〈対象事業者〉　JR、民鉄

〈補助対象事業〉
エレベーター、スロープ、障害者対応型トイレ、ホームドア、の整備　等

〈補助率〉　1／3



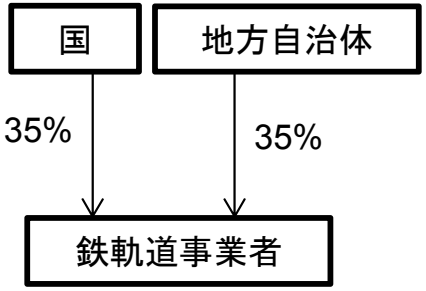
【都市鉄道整備事業費補助】

平成29年度予算額　41億円の内数

〈対象事業者〉　地下鉄事業者

〈補助対象事業〉
エレベーター、障害者対応型トイレ、ホームドアの整備　等

〈補助率〉　35%



鉄道分野の技術開発に対する補助制度

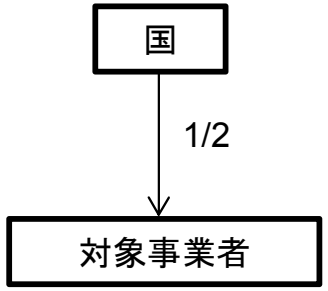
【鉄道技術開発費補助金】（一般鉄道技術開発）

平成29年度予算額　2億円の内数

〈対象事業者〉
鉄道分野に関する技術開発を実施する能力を有する法人等

〈補助対象事業〉
新たなタイプのホームドア等の鉄道分野に関する新技術開発

〈補助率〉　1／2



参考資料２

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成 29 年 5 月 23 日
鉄 道 局 総 務 課

平成 29 年度「駅ホームでの声かけ・見守り促進キャンペーン」

国土交通省は、鉄道事業者等と連携し、平成 29 年 5 月 24 日から 7 月下旬までの 2 ヶ月間「駅ホームでの声かけ・見守り促進キャンペーン」を実施します。
このキャンペーンは、目の不自由な方の駅ホームからの転落事故防止に向けて、鉄道利用者に、声かけや見守りの重要性を伝え、実施の行動（声かけ、誘導案内、見守り）へと繋げていくことを目的とするものです。

国土交通省では、平成 28 年 8 月の東京メトロ銀座線・青山一丁目駅における視覚障害者の方の転落死亡事故を受けて、「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」を設置し、ハード・ソフト両面における対策をとりまとめました。
とりまとめでは、ソフト対策の一つとして、旅客による声かけや誘導案内の促進、いわゆる歩きスマホ等の迷惑行為を行わないようにするための啓発活動を行っていくことが盛り込まれたところです。これを踏まえ、鉄道事業者等（別紙）と連携し、以下のとおりキャンペーンを実施します。

１．キャンペーンの期間

○ 平成 29 年 5 月 24 日(水) ～ 7 月 23 日(日)　の 2 カ月間

２．キャンペーンの内容

○ 駅構内や車内での「ポスター」掲出

駅貼り（タテ版）ポスターのイメージ

車内吊り（ヨコ版）ポスターのイメージ

○ その他、「ＬＥＤ表示」や「案内放送」等による呼びかけ

問い合わせ先 ： 国土交通省 鉄道局 総務課　　担当：高橋・石山
電話：03-5253-8111（内線 40612）直通：03-5253-8542　FAX ：03-5253-1633

あなたの声かけ・見守りが目の不自由な方の支えになります

目が見えない・見えにくいと、困ったときに自分から人を探して声をかけることが難しいです。

お手伝いしましょうか？

誘導案内をする際の３つのポイント

① どうすればよいか聞きましょう

どのようにお手伝いし、ご案内すればよいかは、
人によって違います。まずは、聞いてみましょう。
ご案内が終わった後は、「それでは、お気を付けて」とご挨拶を。

② 周りの状況を伝えましょう

案内中は、周囲の状況を伝えるようにしましょう。
階段や列車への乗降等の注意を要する場所は、
一旦立ち止まり、手すりや段差を確認してもらってから、
ご案内しましょう。

③ お手伝いが必要ないときもあります

手伝いは不要と言われても気にする必要はありません。
「お気を付けて」と声をかけ、無理のない範囲で
見守りましょう。

お願い

次の行為は、目の不自由な方の歩行の妨げになり、ホームからの転落につながりかねない大変危険な行為ですので、おやめ下さい。

スマートフォン等の「ながら歩き」はお控え下さい。

黄色い点状ブロックの上で立ち止まったり、荷物を置いたりしないで下さい。

JR北海道・JR東日本・JR東海・JR西日本・JR四国・JR九州・東武・西武・京成・京王・小田急・東急・京急・東京メトロ・相鉄・名鉄・近鉄・南海・京阪・阪急・阪神・西鉄・…

JAFRA
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
国土交通省

別　紙

国土交通省と連携して実施する鉄道事業者等の一覧（85 社局、3 団体）

JR北海道 JR東日本 JR東海 JR西日本 JR四国 JR九州 東武 西武 京成 京王 小田急
東急 京急 東京ﾒﾄﾛ 相鉄　名鉄 近鉄 南海 京阪 阪急 阪神 西鉄 新京成 北大阪急行
泉北高速 山陽 札幌市交通局 仙台市交通局 東京都交通局 横浜市交通局 名古屋市交通局
京都市交通局 大阪市交通局 神戸市交通局 福岡市交通局 函館市企業局 仙台空港鉄道
会津鉄道 北越急行 上田電鉄 ｱﾙﾋﾟｺ 富山ﾗｲﾄﾚｰﾙ 北陸鉄道 鹿島臨海 秩父鉄道 銚子電鉄
流鉄 北総 東葉高速 山万 千葉ﾓﾉﾚｰﾙ 埼玉高速 ﾆｭｰｼｬﾄﾙ つくばｴｸｽﾌﾟﾚｽ 東京ﾓﾉﾚｰﾙ
りんかい線 ゆりかもめ 多摩ﾓﾉﾚｰﾙ 江ノ電 箱根登山 伊豆箱根 横浜高速 湘南ﾓﾉﾚｰﾙ
ｼｰｻｲﾄﾞﾗｲﾝ 富士急行 静岡鉄道 嵐電 京都丹後鉄道 能勢電鉄 水間鉄道 和歌山電鐵
大阪ﾓﾉﾚｰﾙ 北神急行 神戸電鉄 水島臨海 岡山電軌 筑豊電鉄 甘木鉄道 平成筑豊
北九州ﾓﾉﾚｰﾙ 島原鉄道 熊本電鉄 南阿蘇鉄道 くま川鉄道 鹿児島市交通局
JAFRA(日本鉄道広告協会)　日本民営鉄道協会　日本地下鉄協会

28年秋以降の各社による声かけキャンペーン

１.「ありがとうが　あふれるホームへ」（ポスター）【新規】
　実施事業者：民鉄協、民鉄協加盟の７１社
　実施時期　：2017/6/1～2017/6/30

２.「思いやりの「声かけ」をお願いします。」（ポスター）【新規】
　実施事業者：東武鉄道
　実施時期　：2017/6/1～2017/11/30

３.「あなたならどうしますか？」（ポスター）【新規】
　実施事業者：近畿日本鉄道
　実施時期　：2017/5/25～

４.「すすメトロ！」キャンペーン「ホーム上の安全対策」編
「もっとお声かけ、もっと安全。」（ポスター）【新規】
　実施事業者：東京メトロ
　実施時期　：2017/4/27～

５．ホーム転落防止キャンペーン　「ひと声で、ひと助け。」（ポスター）【新規】
　実施事業者：ＪＲ西日本、大阪市交通局、近畿日本鉄道
　実施時期　：2017/3/17～2017/5/31

６.「あなたのひと声で、あんしんを。」（ポスター）【新規】
　実施事業者：ＪＲ東海など中部・東海エリアの１８社
　実施時期：2017/2/2～

７.「あなたの優しいひと言をお願いします。」（ポスター）【新規】
　実施事業者：大阪市交通局
　実施時期　：2017/2/1～

８.「声かけ・サポート」運動　「あなたのちょっとした「声かけ」で、みんながうれしい駅や車内に。」（ポスター）【新規】
　実施事業者：西日本鉄道、ＪＲ九州、福岡市交通局
　実施時期　：2017/1/10～

９.「声かけ・サポート」運動　「あなたのあたたかい一言が、駅や車内を明るくします。」（ポスター）【新規】
　実施事業者：ＪＲ西日本、関西鉄道協会加盟事業者
　実施時期　：2017/1/10～

10.「声かけ・サポート」運動　強化キャンペーン
「あなたの「声かけ」が、駅や車内を快適にする。」（ポスター）【継続】
　実施事業者：ＪＲ東日本、関東大手民鉄、東京都交通局、東京モノレール等
　実施期間　：2016/11/25～2017/3/31

11.「思いやりのひと声が大きな安心につながります」（ポスター）【新規】
　実施事業者：東京都交通局
　実施期間　：2016/10/22～　　（駅貼りポスター）
　　2016/10/22～2017/3/31　（車内中吊りポスター）

12.「あなたのひと声が、誰かを支えるピースになります。」（ポスター）【新規】
　実施事業者：東京メトロ
　実施時期　：2016/9/27～

注）鉄道サービス政策室調べ

ありがとうが あふれるホームへ

駅のホームを
アットホームに

困っている方を守るのは、あなたの声。
思いやりの「ひと声」で安心・快適な駅と車内に。

一般社団法人 日本民営鉄道協会／後援：国土交通省　東武・西武・京成・京王・小田急・東急・京急・東京メトロ・相鉄・名鉄・近鉄・南海・京阪・阪急・阪神・西鉄　http://www.mintetsu.or.jp　みんてつ　検索

2.

思いやりの「声かけ」をお願いします。

「何かお困りですか」
お声かけ自体がサポートになります。

「盲導犬を連れた方、止まってください!!」
危険を感じたらすぐ呼びかけを。

お手伝いが必要な方は
駅係員にお申出ください。

あなたの「声かけ」を必要としている人がいます。
心地よい駅や車内づくりにご協力をお願いします。

TOBU

声かけサポート運動B3ポスター

3.

すすメトロ! 05 ［ホーム上の安全対策］

もっとお声かけ、もっと安全。

ホーム上の安全のために、お身体の不自由なお客様などへのお声かけをさらに強化していきます。ホームドアの早期設置はもちろん、メトロ社員ひとりひとりができることを、もっと。すすめ、メトロ！

4

5.

お身体の不自由なお客様を
見かけたら、
お声かけや介助の
ご協力をお願いします。
お手伝いしましょうか？
ひと声で、ひと助け。
ひと声かけて、ホームからの転落事故を防ぎましょう。
ホームの端は危険ですので、
歩かないでください。
転落されたお客様を見かけたら…
◎ホームにある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。
皆様のご協力をお願いいたします。
大阪市交通局
近鉄

別紙

6.

あなたの ひと声 で、あんしんを。

どなたにも安心してご利用いただけるよう、
お手伝いが必要な方がいらっしゃいましたら、ぜひとも思いやりのお声かけをお願いします。

鉄道は、やさしさとマナーも乗せて。

JR東海　名古屋鉄道　近畿日本鉄道　名古屋市交通局　伊豆急行　伊豆箱根鉄道　岳南電車　静岡鉄道　大井川鐵道　遠州鉄道
豊橋鉄道　東海交通事業　名古屋ガイドウェイバス　名古屋臨海高速鉄道　愛知高速交通　天竜浜名湖鉄道　伊勢鉄道　愛知環状鉄道
共催：中部運輸局

7.

白い杖をお持ちの方を見かけたら

あなたの優しいひと言をお願いします。

こんにちは、何かお困りですか？

よろしかったら、お手伝いしましょうか？

・まず、声をかけ介助が必要かお聞きください。

・いきなり触れたり、手を引いたりは、なさらないでください。

・介助を断られても、危険がある時は状況を説明したうえで、サポートをお願いします。

大阪市交通局

8

あなたのちょっとした声かけで、みんながうれしい駅や車内に。

困っている方がいたら、ちょっと声をかけてみる。そんなかさな勇気と思いやりがあれば、
駅や車内はみんなにとってもっと過ごしやすい場所になるはずです。

みんなで支えあおう

声かけサポート運動

西日本鉄道株式会社　九州旅客鉄道株式会社　福岡市交通局　後援:九州運輸局

9.

あなたのあたたかい一言が、駅や車内を明るくします。

まずは、私たちがお身体の不自由なお客様やお困りのお客様に
積極的に声をおかけしてまいります。ご利用のお客様も駅や車内で
お困りの方を見かけた際は、一言、声をおかけいただくようお願いいたします。

JR西日本　阪神電気鉄道　阪急電鉄　京阪電気鉄道　近畿日本鉄道　南海電気鉄道　近江鉄道　京福電気鉄道
叡山電鉄　泉北高速鉄道　北大阪急行電鉄　大阪モノレール　能勢電鉄　北神急行電鉄　神戸電鉄　山陽電気鉄道
神戸新交通　大阪市交通局　神戸市交通局　京都市交通局　協力 関西鉄道協会

あなたの「声かけ」が、駅や車内を快適にする。

10.

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。

「何かお困りですか」
お声かけ自体がサポートです。

「盲導犬を連れた方、止まってください！」
危険を感じたらすぐ呼びかけを。

車いすをご利用のお客さまには
安心につながるサポートを。

「大丈夫ですか」
お困りの方にはひと声を。

優先席を必要とされている
お客さまには「どうぞ」のひと言を。

お困りの外国人には
「May I help you？」のひと声を。

思いやりの「声かけ」が、誰かのサポートになる。
「声かけ・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

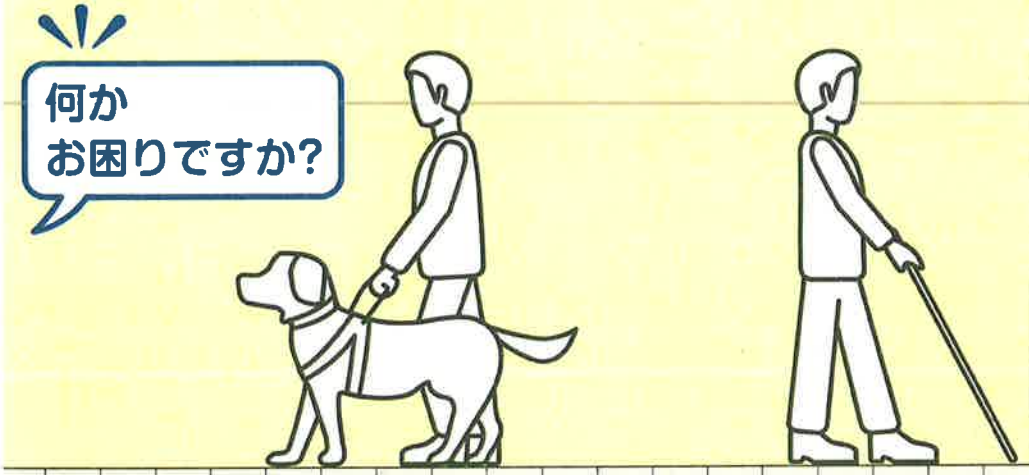
11.

思いやりのひと声が
大きな安心につながります

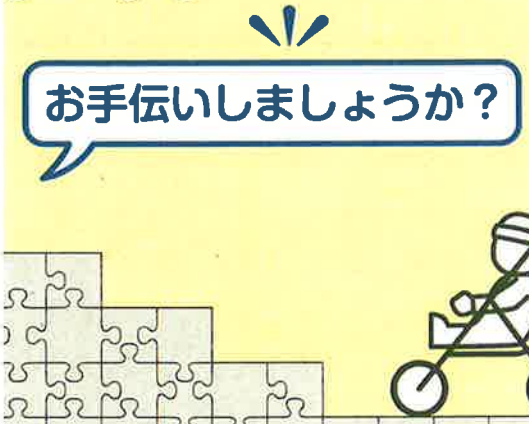
目の不自由な方、お困りの方をお見かけの際は
お声掛けいただきますよう お客様のご協力をお願いします

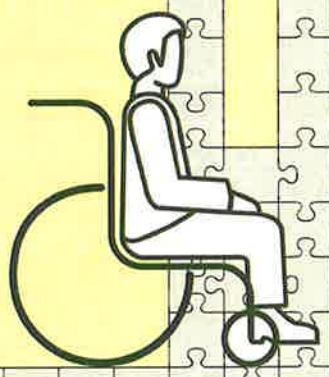
都営交通
TOEI TRANSPORTATION

12.



あなたのひと声が、誰かを支えるピースになります。





東京メトロでは、お身体の不自由なお客様等お困りのお客様をお見かけした際には、「お手伝いしましょうか」と、お声がけしてまいります。
ご利用のお客様にも、お声がけいただき、お手伝いいただけますようご協力をお願いいたします。
お困りのお客様も遠慮なく周囲におっしゃってください。
みなさまのお声がけ・おもいやりが、すべての人が安心できる社会をつくりあげていくひとつひとつの力(ピース・piece)となります。

東京地下鉄株式会社

参考資料３

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

【目次】

１．　はじめに……2
２．　駅ホームにおける安全対策等の現状……3
（１）　駅ホームからの転落に関する状況……3
（２）　駅の利用者数別のホーム転落状況……4
（３）　視覚障害のある人に係る駅の利用者数別のホーム転落状況……5
（４）　駅ホームにおける安全対策に関するこれまでの取組……6
３．　駅ホームにおける更なる安全性向上に向けた対策……11
（１）　ハード面での対策……11
①　ホームドアの整備……11
②　新しいタイプのホームドアの普及促進……13
③　頭端駅における固定柵の設置拡大……14
④　内方線付き点状ブロックの整備促進……14
（２）　ソフト面での対策……15
①　駅員等による誘導案内の強化と接遇能力の向上……15
②　旅客による視覚障害のある人に対する配慮の促進……16
③　一般国民による視覚障害のある人への心のバリアフリーの理解促進……17
④　盲導犬の育成及び盲導犬貸与希望者等の駅における訓練への協力……18
（３）　その他の安全性向上に資する考え方……18
４．　おわりに……20
（参考資料）……21

１．　はじめに

駅ホームにおける転落事故防止への取組は、視覚障害のある人をはじめ、全ての旅客にとって、大変重要な課題である。このため、これまでもホームドア[1]の整備などのハード対策や鉄道利用者による視覚障害のある人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。

このような中、平成28年8月15日、東京地下鉄銀座線青山一丁目駅において、盲導犬を連れ、ホーム上を歩いていた視覚障害のある人が線路内に転落し、亡くなられる事故が発生した。また、同年10月16日にも近畿日本鉄道大阪線河内国分駅において、視覚障害のある人が線路内に転落し、亡くなられる事故が発生した。

このため、国土交通省としては、平成28年8月26日に「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」を設置し、ハード・ソフト両面からの転落防止に係る総合的な安全対策の検討を行ってきた。

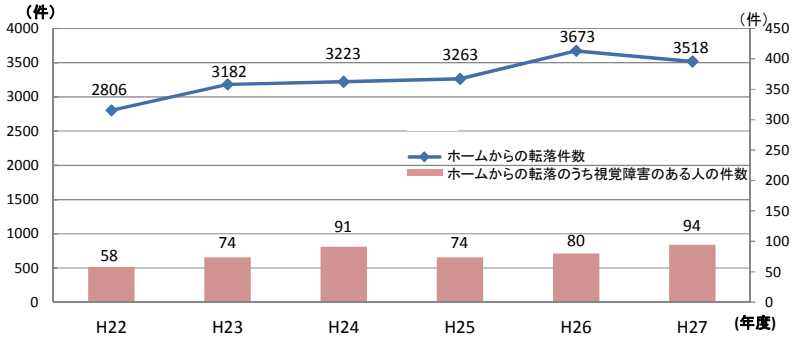
本検討会では、6回にわたって議論を行い、視覚障害者団体や有識者等の意見も踏まえつつ、安全の確保は輸送の最大の使命であるとの決意のもと、転落防止対策について検討し、今般、その結果を中間とりまとめとして整理した。

1　本文中に出てくる「ホームドア」とは、ホームドア及び可動式ホーム柵の総称として使用している。

２．　駅ホームにおける安全対策等の現状

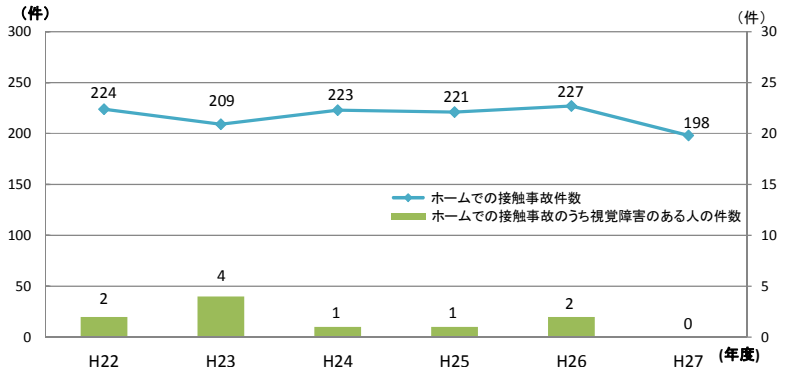
（１）駅ホームからの転落に関する状況

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[2]は、3，518件であり、このうち視覚障害のある人の転落件数は94件である。また、人身障害事故[3]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、このうち視覚障害のある人の件数は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

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] 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。

[3] 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）

（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日あたりの平均的な利用者数）との関係を以下に示す。

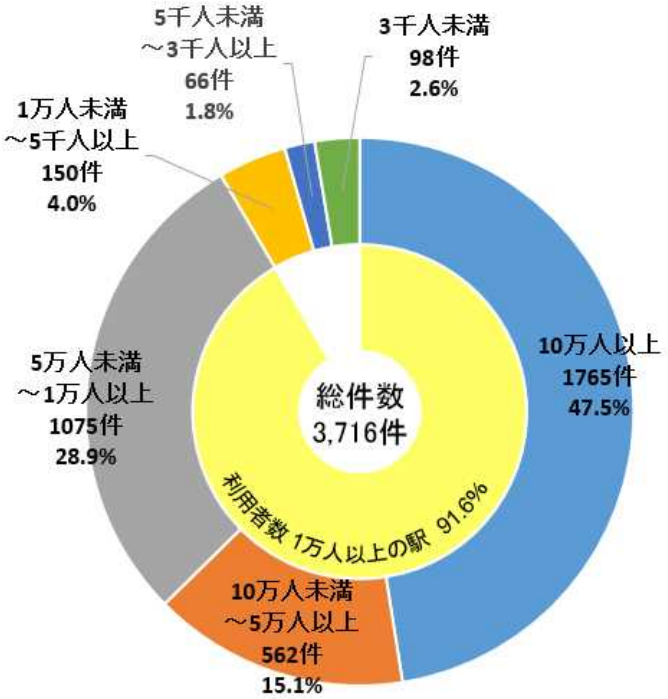


図3 ホーム転落・接触事故件数に係る構成割合
（駅の利用者数別）

（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	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みると、利用者数1万人以上の駅（以下「1 万人以上の駅」という。）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みると、利用者数10万人以上の駅（以下「10万人以上の駅」という。）が最も多く（6．788件/駅）、次位の5～10万人の駅（1．825件/駅）の約3．7倍、次々位の1～5万人の駅（0．688件/駅）の約9．9倍発生している。

（３） 視覚障害のある人に係る駅の利用者数別のホーム転落状況

視覚障害のある人に係る一連の人身障害事故に鑑み、特に、視覚障害のある人によるホーム転落・接触事故に着目し、視覚障害のある人のホーム転落・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。

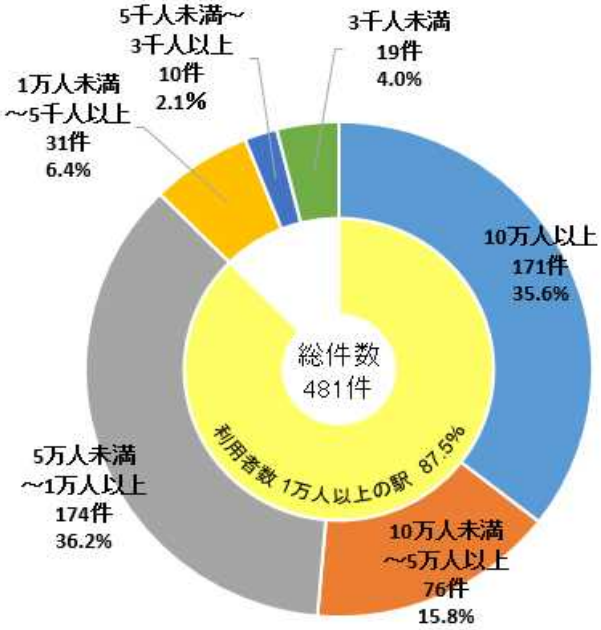


図4 視覚障害のある人のホーム転落・接触事故件数に係る構成割合
（駅の利用者数別）

（注）視覚障害のある人のホーム転落・接触事故件数（平成 22～27 年度）：481 件

駅の利用者数	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）(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 視覚障害のある人の一駅当たりのホーム転落・接触事故件数

（注） 視覚障害のある人のホーム転落・接触事故件数（平成 22～27 年度）：481 件

駅の利用者数と、視覚障害のある人のホーム転落・接触事故件数の関係をみると、1万人以上の駅において、視覚障害のある人のホーム転落・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みると、10万人以上の駅が最も多く（0．658件/駅）、次位の5～10万人の駅（0．247件/駅）の約2．7倍、次々位の1～5万人の駅（0．111件/駅）の約5．9倍発生している。

（４） 駅ホームにおける安全対策に関するこれまでの取組

① 非常停止押しボタン等の整備

駅ホームにおける安全対策については、平成13年1月に発生したJR山手線新大久保駅での転落事故を踏まえ、①非常停止押しボタン又は転落検知マットの設置及び②ホーム下待避スペース又はステップの設置が進められてきた。

これらの対策については、平成26年度までに、対象となる2，072駅[4]の全てに整備されている。

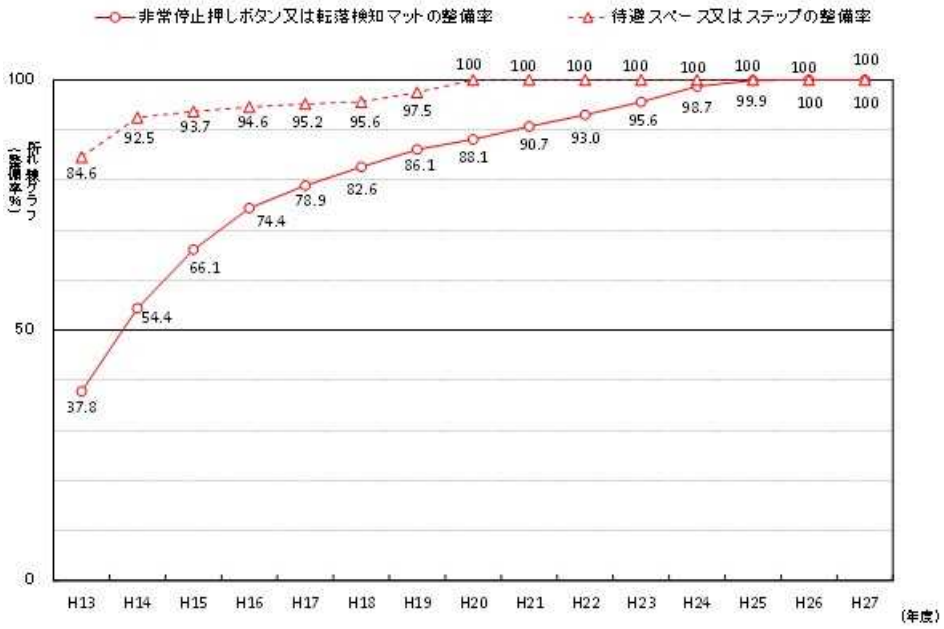


図5 非常停止押しボタン等の整備率の推移

② 移動等円滑化基準及び移動等円滑化の促進に関する基本方針

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律及び同法に基づく移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する

[4] 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 60km/h 以上、かつ、運転本数が１時間あたり概ね１２本以上の列車が通過又は停車するホームが対象。

基準を定める省令において、鉄道駅の新設又は大規模な改良を行うときは、ホームドア又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、としている。また、同法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月改正）において、利用者数3千人以上の駅（以下「3千人以上の駅」という。）について、平成32年度までに、原則として全てについて、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、としており、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、としている。

③「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（以下「平成23年の中間とりまとめ」という。）においては、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障害事故件数の約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、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整備の進め方について、以下のとおり整理している。

A）１万人以上の駅

- 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。

B）１０万人以上の駅

- ホームの状況等（混雑度、形状、運用状況、人身障害事故の発生状況）を勘案しつつ、ホームドア又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するよう努める。内方線付き点状ブロックは、夜間の限られた時間内にしか整備でき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。
- 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莫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。

また、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、としている。

④ 転落防止設備の整備状況

平成27年度末現在、転落防止設備の整備状況は以下のとおりとなっている。

	ホームドア	内方線付き点状ブロック	点状ブロック等
10 万人以上の駅（260 駅中）	82 駅	172 駅	6 駅
1 万人以上の駅（2,131 駅中）	445 駅	1,197 駅	489 駅
3 千人以上の駅（3,542 駅中）	611 駅	1,749 駅	1,089 駅

表3　転落防止設備の整備状況

3千人以上の駅における点状ブロックを含む転落防止設備の整備については、概ね完了している。

内方線付き点状ブロックについては、10万人以上の駅において概ね5年で整備するという平成23年の中間とりまとめの目標を概ね達成しており、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。

ホームドアについては、10万人以上の駅における整備率は約3割であり、更なる取組が必要な状況となっている。

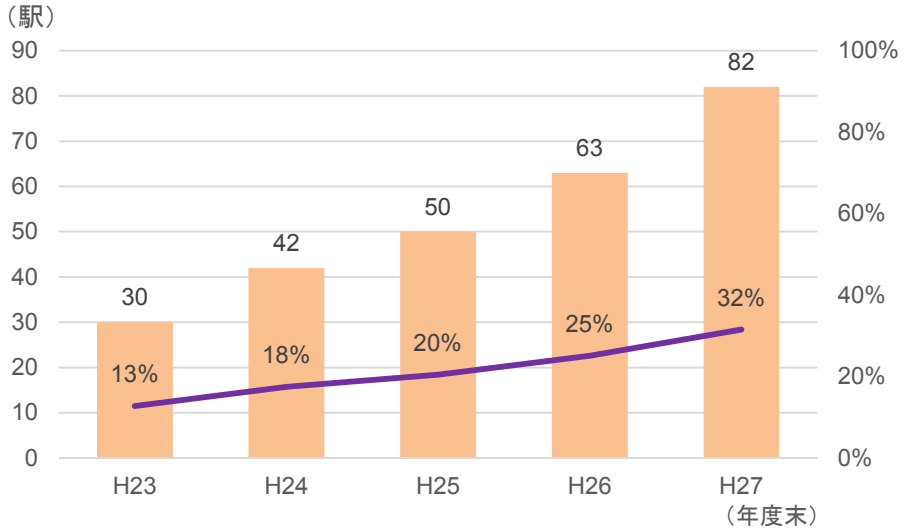


図6－1　ホームドアの整備推移（10 万人以上の駅）

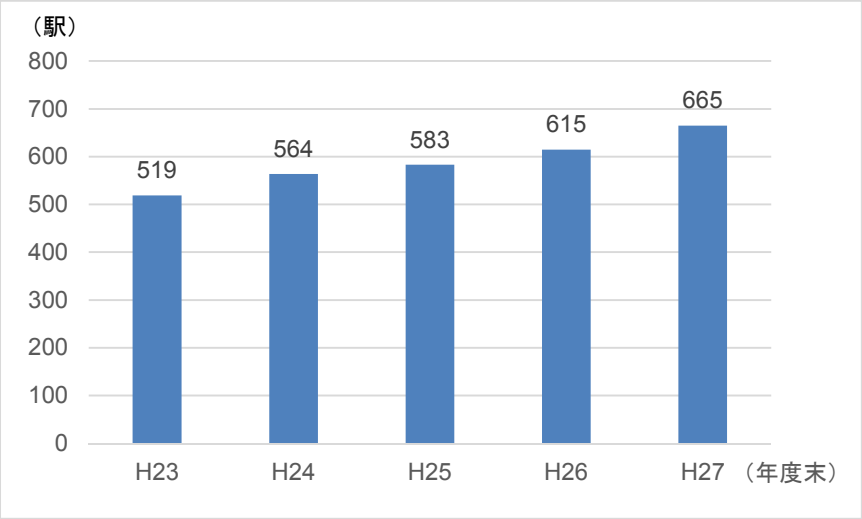


図6－2　ホームドアの整備推移（全駅）

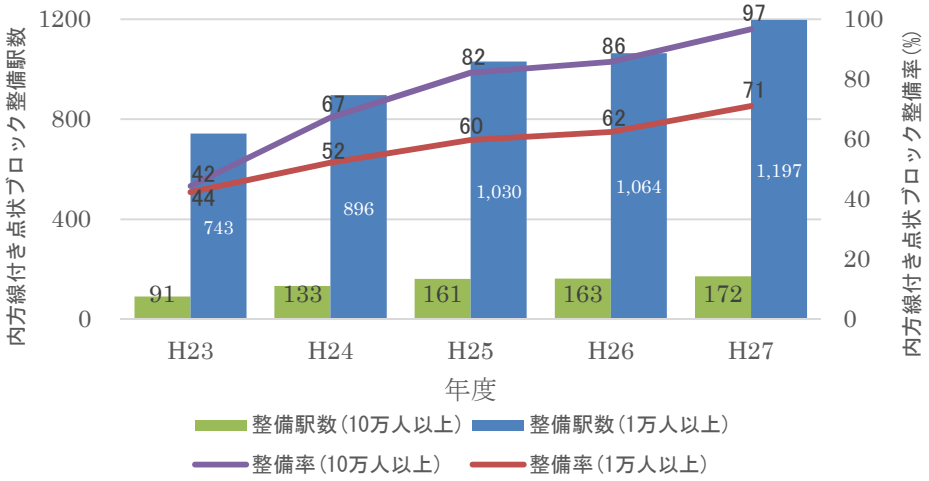


図7　内方線付き点状ブロックの整備推移（ホームドア未整備駅）

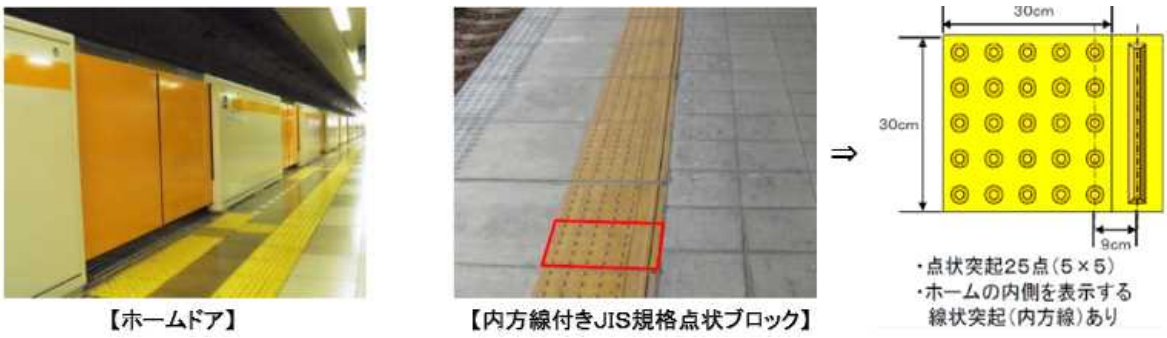


図8　ホームドア及び内方線付き点状ブロックの設置例

（出典：「ホームドアの整備促進等に関する検討会」中間とりまとめ概要）

⑤ その他

「心のバリアフリー」に関する取組としては、平成23年より例年、全国の主な鉄道事業者と連携し、視覚障害のある人などに対し、積極的な声か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、「鉄道利用マナーUPキャンペーン」を実施している。

図9　マナーUPキャンペーンのポスター例

（出典：平成 27 年度「鉄道利用 マナーUPキャンペーン」 国土交通省報道発表資料）

この他にも、ホームドアの整備促進に関し、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などが課題となっていることを踏まえ、新型ホームドアの技術開発も進められてきた。（詳細は別添「新型ホームドア導入検討の手引き」による）

３．　駅ホームにおける更なる安全性向上に向けた対策

２．において示したとおり、駅ホームにおける安全対策については、ホームドア等のハード面、及び「心のバリアフリー」等のソフト面の両面において、取組が進められてきた。しかしながら、ホームからの転落事故が依然として発生している状況であり、今年度発生した視覚障害のある人の一連の転落事故を契機として、駅ホームにおける更なる安全性向上に向け、引き続き、ハード・ソフト両面から以下の取組を進める。

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。

ソフト面については、駅員等による乗車・降車の誘導案内を中心に転落防止対策を講じる。

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、ホームドアや内方線付き点状ブロックの整備等のハード面、駅員等による誘導案内等のソフト面の視覚障害のある人の転落防止対策に関する方針、計画を策定する。また、国土交通省において、本検討会を活用してその進捗管理を実施し、その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組を促進していく。

（１）ハード面での対策

①ホームドアの整備

平成２３年の中間とりまとめにおいて、１０万人以上の駅においては、ホームドア又は内方線付き点状ブロックの整備による対策を実施し、車両の扉位置が一定している、車両を自動的に一定の位置に停止させることができる、ホームの構造が旅客の円滑な流動に支障がない（ホーム幅を確保できる）等ホームドア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や莫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。

２．（２）及び（３）の転落状況や１０万人以上の駅のホームドアの整備状況を踏まえ、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、車両の扉位置が一定している、ホーム幅を確保できる等の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、視覚障害のある人の

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。

【具体的措置】
〇10万人以上の駅(※)について、以下のとおりホームドアの整備を進める。
（ア）車両の扉位置が一定している、ホーム幅を確保できる等の整備条件を満たしている場合、原則として平成32年度までに整備する。
（イ）整備条件を満たしていない場合、新しいタイプのホームドアの導入や、車両の更新により扉位置を一定させる等整備条件を満たすための方策の検討を行い、
(i). 新しいタイプのホームドアにより対応する場合、下記②の「新型ホームドア導入検討の手引き」により導入を促進することとし、概ね5年を目途に整備又は整備に着手する。
(ii). 車両更新により対応する場合、更新完了後、速やかに整備する。
(iii). ホーム幅の確保が困難であること、車種や編成組成が異なる列車の混在が多いため扉位置を一定させることができず、その解消が困難であること等により、ホームドアの整備ができない場合、3.（2）ソフト面での対策を重点的に実施する。
（ウ）駅の改良を実施中又は予定している駅については、完了時に上記に準ずる。
〇 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、10万人未満の駅については、駅の状況等を勘案した上で、10万人以上の駅と同程度に優先的な整備が必要と認められる場合には、整備を行う。
〇 ホームドアの整備にあたっては、バリアフリー化の推進が鉄道事業者の課題のみならず、地域の課題であり、我が国全体の課題でもあることから、国は、鉄道事業者に対して必要な支援を行うことにより整備の促進に努めるとともに、地方公共団体に対して支援を求めることとし、引き続き、国及び地方公共団体の支援のもと、国、地方公共団体、鉄道事業者による三位一体の取組により進めていく。
（※）ホームの利用者数や運用状況等から優先的な実施を必ずしも必要としないホームを除く。

②新しいタイプのホームドアの普及促進

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、新しいタイプのホームドアの技術開発が進められている。このうち、昇降ロープ式については、ＪＲ西日本 六甲道駅（３ドア車両と４ドア車両が混在）や高槻駅（２ドア特急車両と３ドア車両が混在）において既に導入されており、続いて、京都駅、三ノ宮駅での設置が予定されている。また、扉位置の相違への対応のみならず、低コストで設置可能なタイプの技術開発も進められており、今後のホームドアの整備の加速化が期待されるところである。

こうしたなか、国土交通省では、新しいタイプのホームドアの導入促進のため、これまでの技術開発の過程で得られた技術情報をとりまとめた『新型ホームドア導入検討の手引き』を作成したところである。

なお、以下のとおり、本検討会で行った視覚障害者団体等からのヒアリングにおいて、一部の団体から新しいタイプのホームドアに対する不安感や改善に関する意見・要望をいただいたが、他方では、従来型のホームドアが設置できないホームにおける安全性の確保や、設置コストの低廉化により整備の加速化が図られるなどの理由で新しいタイプのホームドアの導入に高い期待を寄せる意見も見受けられる。

〔一部の視覚障害者団体からの声〕

- 開口部の広い昇降式ではドア位置がわからない。
- 横開きと違って上から降りてくる恐怖感がある。
- 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。

〔視覚障害者団体からの声に対する配慮事項の例〕

- 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

【具体的措置】

○ 従来からの導入課題を解消する新しいタイプのホームドアについては、転落事故の防止という観点においては有効性があると考えられることから、利用者への配慮を踏まえながら、積極的に普及を促進する。

○ 鉄道事業者等は、従来型のホームドアの導入困難な駅ホーム等について、①（イ）（ｉ）に基づき、『新型ホームドア導入検討の手引き』等を活用し、新しいタイプのホームドアの導入を検討する。なお、既に一部の駅で導入されている昇降ロープ式やその他の方式により、ホームや旅客の流動の状況に応じた導入の検討を行うとともに開発等を通じて得られた技術情報は、広く関係者と共有

する。
○ コスト低減等による一層の普及促進のため、国土交通省と鉄道事業者等による「新型ホームドアに関する技術WG（仮）」を設置する。

③ 頭端駅[5]における固定柵の設置拡大

平成２３年の中間とりまとめにおいて、ホームドア等の整備が困難な場合、内方線付き点状ブロックと併設する固定柵（中略）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、としている。

固定柵については、列車への乗降部分が開口部として残ることに対する視覚障害のある人からの不安の声があるが、頭端駅端部における開口部への設置については、こうした不安がないことから固定柵の設置は有用であり、それらの箇所への設置を推進する。

【具体的措置】
○ １万人以上の頭端駅について、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、線路終端部側の列車の止まらない箇所への固定柵の設置を原則として平成32年度までに実施する。

④ 内方線付き点状ブロックの整備促進

平成２３年の中間とりまとめにおいて、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、としており、これまで整備を進めてきた結果、相当程度整備が進展してきたところである。

内方線付き点状ブロックは、ホームドアの整備に比して、技術面、コスト面の課題は少ないことから、三位一体の取組を基本として速やかに整備を進める。

また、３千人以上の駅について、点状ブロックを含めた転落防止設備の整備は概ね完了しているものの、ホームドア未整備駅における内方線付き点状ブロックの整備率は約６割であり、今後、三位一体の取組を基本として、３千人以上の駅についても更なる整備を進めていく。

【具体的措置】
○ 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、平成30年度までに整備する。
○ 3千人以上の駅について、視覚障害のある人の転落事故の発生状況や視覚

5 頭端駅：線路終端側に向けて旅客流動のある（改札口や階段等がある）ホームを有する駅（切欠きホームを有する駅を含む）

障害のある人の利用状況等を勘案した上で、可能な限り速やかに整備する。
○ 駅の新設・大改良により、新たに点状ブロックを敷設する場合や既設の点状ブロックを更新する場合には、確実に内方線付き点状ブロックを整備する。
○ 引き続き、国、地方公共団体、鉄道事業者による三位一体の取組を基本として、整備を進めていく。

（２）ソフト面での対策

以上のとおり、今後、ハード面での対策を強化していくこととするが、当該対策が完了するまでの間、ソフト面での対策について、以下のとおり、より一層力を入れて取り組むこととする。

① 駅員等による誘導案内の強化と接遇能力の向上

鉄道事業者は、ホームからの転落事故防止に向けハード面の整備を進めるとともに、普段から、駅員等が配置されているホームドア未整備駅において、以下の通り駅員等による声かけ・誘導案内の強化や接遇能力の向上を図ることが必要である。

なお、駅員等の配置については、各駅の利用実態等に鑑み、鉄道事業者自らが判断するものであるが、様々な意見や個々の利用実態等を踏まえ、必要に応じて見直すといった対応が重要である。

また、無人駅については、鉄道事業者において、事前に連絡を受けた上で、必要な駅員等を確保して誘導案内をする等の取組がされているが、引き続き、こうした取組等により、安全性を確保していくことが重要である。

【具体的措置】
○ 駅員等が配置されているホームドア未整備駅における駅員等による誘導案内の強化
- 鉄道事業者は、誘導案内希望の申し出があった視覚障害のある人に対し、駅員等が乗車及び降車の誘導案内を実施するものとし、この事が、視覚障害のある人にも認知されるよう情報発信に努める。
- また、駅員等が駅構内で介助者がいない視覚障害のある人に気づいた際は声かけを行い、誘導案内の希望を確認する。視覚障害のある人本人が誘導案内を希望しない場合であっても、駅の規模等の状況に応じて可能な限り乗車するまで見守る。
- 誘導案内の実施にあたっては、事前連絡がない場合、降車駅等への駅員等の手配が整うまで待たせてしまう場合があるが、迅速に対応することにより、引き続き、視覚障害のある人を可能な限り待たせないように努める。

待たせる場合には、視覚障害のある人の意向も踏まえつつ、その理由と

見込み時間を伝え、理解を得られるよう努める。

○ 駅員等が転落の危険が迫っていると認めた場合における視覚障害のある人への声かけ等の強化

・ 鉄道事業者は、アナウンス等も活用し、視覚障害のある人がホームの縁端に向かって歩いているなど転落の危険が迫っていると認めた時に視覚障害のある人が明確に気づく声かけや、可能な限り別のホームに列車が到着した際の勘違いを防ぐ注意喚起を行う（例1：白杖の方、止まってください。ホーム端です。例2：○番線に到着した列車は○○行きです。）

○ 駅員等の接遇能力向上に向けた教育の充実

・ 鉄道事業者は、視覚障害のある人に対する接遇能力の向上に向けて、具体的な接遇方法等を身に着けるための資格の取得や障害のある人が講師として参画する研修等を積極的に受講し、理解を深める。
なお、上記の一例として、多くの鉄道事業者が駅員等に対して資格の取得を進めている「サービス介助士」については、視覚障害のある人に対する接遇能力向上に向けて、講座内容の一部が改善される予定であり、「交通サポートマネージャー研修」は、様々な障害のある人が講師として参画する研修となっており、障害のある人と交通事業者との相互理解を深める機会を提供している。

② 旅客による視覚障害のある人に対する配慮の促進

近年、外国人旅客の増大や相互直通運転の進展等を背景に、駅員等に期待される役割は多岐に渡っている。そのため、輸送障害が生じた場合等はもちろん、平常時であっても駅員等が他の利用者への対応に追われている等、直ちに視覚障害のある人に対応できない場面が生ずることが考えられる。

こうした状況においては、駅員等の対応の可否にかかわらず、周囲の一般旅客も自然に視覚障害のある人の歩行を見守り、必要な場合には、声かけや誘導案内等を申し出るような環境整備を行っていくことが重要である。

旅客による視覚障害のある人に対する声かけ等については、これまでも国土交通省・鉄道業界による啓発活動を行ってきた。しかし、従前の啓発ポスター等においては、盲導犬使用者への声かけや接遇の例を掲載しておらず、そもそも盲導犬使用者に声をかけて良いのか、さらに、どのように声かけ・誘導案内をすればよいのかを十分に啓発してきたとは言い切れない。また、一般旅客が知らないうちに行っている迷惑行為にかかる注意喚起も不十分な状況である。このため、これまで以上に、啓発活動を強化するとともに、その内容について、視覚障害のある人の関係者等からの意見を踏まえつつ、効果的かつ実効性のある啓発を行う必要がある。

【具体的措置】

○　国土交通省及び鉄道事業者は、旅客による声かけを促進するため、車内放送や駅構内での啓発ポスターなどの手法を駆使して、啓発活動を頻繁に行う。その際には、報道機関から最大限の協力を得つつアピールを行い、国民全体における機運醸成を図る。

○　上記の啓発活動において、視覚障害のある人に対する具体的な誘導案内の方法について旅客の理解を促す。あわせて、歩きスマホや視覚障害者誘導用ブロック上にとどまるなどの迷惑行為を行わないよう啓発も行う。

③　一般国民による視覚障害のある人への心のバリアフリーの理解促進

一般国民による声かけ・誘導案内等の啓発は、上記②の国土交通省・鉄道業界による取組では不十分であり、若年層や一般企業に従事する人などをターゲットとして普段から啓発活動を行うことが必要である。

近年、２０２０年東京オリンピック・パラリンピックを契機とした「心のバリアフリー」の推進にむけた取組が進められているところであり、こうした取組も活用して、国土交通省において、将来を担う子供たちへの普及や一般国民に対する普及・啓発を強化する必要がある。

【具体的措置】

○　企業を通じて、より多くの国民に「心のバリアフリー」を促進するため、内閣官房とオリンピック・パラリンピック等経済界協議会との連携により、今年度中にとりまとめられ、広く展開される「企業における汎用性のある研修プログラム」において、「心のバリアフリー」の理念や、盲導犬使用者を含む視覚障害のある人をはじめ、様々な障害のある人への接し方の基本等を盛り込むよう検討が行われているところであり、国土交通省はその検討に協力していく。また、来年度、このプログラムを踏まえ、国土交通省は、有識者、障害者団体、事業者（業界団体含む）が参画する形で、様々な障害のある人を想定した交通事業者向け接遇ガイドラインを策定し、平成30年度以降、交通事業者に対して展開し、接遇能力の向上を図ることとする。

○　また、国土交通省は、高齢者、障害のある人等の擬似体験等を行うことを通じて、バリアフリーの意義・重要性についての国民の理解を促すため、これまで全国各地において「バリアフリー教室」を実施してきているところ、盲導犬使用者への介助を体験メニューに追加するなど、その内容の充実を図る。

○　若年期における高齢者、障害のある人等に対する「心のバリアフリー」の理解を深めるため、国土交通省では、中学生を対象としたバリアフリー教育のための副教材（視覚障害のある人が困っている場合の介助の仕方を含む）を今年度中に作成し、教員向けに指導ポイントの周知を図ること等により、中学校教育での活用を促す。

④ 盲導犬の育成及び盲導犬貸与希望者等の駅における訓練への協力

盲導犬の育成及び盲導犬貸与希望者の訓練過程においては、駅施設での実地訓練を行う必要があることから、駅施設を管理する鉄道事業者は、訓練機会が十分に提供されるよう協力していくことが重要である。

また、ガイドヘルパーとなるための訓練を受けている人や視覚障害のある人本人が、駅施設において実地訓練を行う場合についても、訓練機会が十分に提供されるよう、可能な協力を行っていくことが重要である。

【具体的措置】

○ 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その機会を提供するため、鉄道事業者は、事前に訓練の申請を受け付けたうえで、訓練日時等の変更は電話等の簡便な方法で受け付ける等の対応を行う。

○ ガイドヘルパーとなるための訓練を受けている人や視覚障害のある人本人に対しても、駅施設における十分な訓練機会を提供するため、鉄道事業者は、ガイドヘルパー養成機関等からの求めに応じ、可能な協力を行う。

（３）その他の安全性向上に資する考え方

短期的には結論を得ることが難しいもの、あるいは鉄道のみに関する意見ではないものであって、安全性向上等に資するものとして検討会において寄せられた意見のうち、主なものについては、以下のとおり対応する。

○ 視覚障害者誘導用ブロックの敷設基準の統一

→大開口タイプのホームドア開口部への誘導等に関し、平成29年度に設置するバリアフリー整備ガイドラインの改正検討委員会の中で検討する。

○ 明度、輝度、コントラストへの配慮

→現在、ホーム端にCP（Color Psychology）ラインと呼ばれるカラーリングやゼブラ模様の彩色を施すなど先進的な取り組みを試行している鉄道事業者があるため、これらの効果について、専門家の意見も踏まえ分析を行い、効果を検証し、その普及促進に努める。

○ ホーム端の材質の変更

→滑り抵抗に大きな差がある床材の複合使用については、境界箇所において、滑ったり、つまずく危険性があるとの指摘もあり、ユニバーサルデザインの観点からは、必ずしも望ましくない側面もある。このため、ホーム端の認識を高める方策については、上記、明度、輝度、コントラストへの配慮

に係る検討のほか、内方線付き点状ブロックの整備を優先的に進める。

○ 音声案内の推進

→列車接近案内については、点状ブロック上に人が立ち止まらないような放送内容への変更を設備の改修時等をとらえて行う。（例：「黄色い点字（点状）ブロックの後ろまでお下がりください。」）

　また、ホーム上を含む音声案内の音量等は、設備の点検時の機会をとらえて再点検し、調整を行う。

○ 駅の構造等に関する情報案内の充実

→視覚障害のある人向けの駅の構造等の情報について、ホームページ等の充実を図る。

○ 転落事故原因の分析

→視覚障害のある人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し、共有する。

○ボランティアの活用

→ボランティアによる視覚障害のある人の駅での案内について、国土交通省は、鉄道事業者その他関係者と意見交換を行うとともに、活用に向けた安全面等の課題及び方向性について検討を行う。

４．　おわりに

鉄道は、年間のべ２３０億人以上が利用し、日本の経済、社会を支える欠くことの出来ない公共交通機関であり、その輸送の安全確保は、交通機関として最大の使命である。このため、これまでも過去に発生した事故等を踏まえ、その安全性向上に向けて、様々な対策がなされてきた。

このような中、視覚障害のある人の一連の転落事故が発生したことは、安全の確保が決して終わることのない永続的な課題であることを改めて認識させるものであり、また本事案が社会に与えた影響も甚大であることに鑑み、本中間とりまとめを行った。

このため、関係者においては、引き続き、それぞれの取組を確実に実施する必要がある。また、鉄道が社会から永続的に必要とされる交通機関であるためには、視覚障害のある人を含む全ての鉄道利用者の方々の日々の利用実態を注視し、その声に耳を傾け、スパイラルアップによる取り組みを続けることが望まれる。

（参考資料）
参考１:「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」委員一覧
参考２:「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめ概要
別添　:「新型ホームドア導入検討の手引き」

（参考１）「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」委員一覧

東日本旅客鉄道（株）	廣川　隆	安全企画部長
	今井　政人	投資計画部長
東海旅客鉄道（株）	生田　元	総合企画本部副本部長　投資計画部長
	古橋　智久	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	安全推進部長
	髙野　寿久	計画管理部長
西武鉄道（株）	松本　康一郎	執行役員　計画管理部長
	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）	立山　昭憲	交通企画部長
	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	鉄道本部　鉄道統括部長
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	企画担当部長
	裏田　勝己	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	鉄道事業本部　鉄道統括部長
	岡橋　和成	経営管理本部　経営管理部長
（一社）日本民営鉄道協会	髙橋　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	技術審議官(鉄道)
	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
	山﨑　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	技術企画課　技術開発室長

（参考2）

「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめ概要（平成28年12月）

1. 駅ホームにおける更なる安全性向上に向けた対策の考え方

○ ハード面：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。
○ ソフト面：駅員等による乗車・降車の誘導案内を中心に転落防止対策を講じる。
○ フォローアップ：国土交通省において、検討会を活用して進捗管理を実施し、ハード・ソフト両面の取組状況を公表するとともに、好事例を水平展開する等、鉄道事業者の積極的な取組を促進していく。

2. 主なハード対策

○ ホームドア：（引き続き 10 万人以上の駅を優先的に整備）
- ■ 利用者 10 万人以上の駅：
  （ア） 整備条件※を満たしている場合、原則として平成 32 年度までに整備。
  ※整備条件・・・車両の扉位置一定、ホーム幅を確保できる等
  （イ） 整備条件を満たしていない場合、
  ・新しいタイプのホームドアにより対応する場合、概ね 5 年を目途に整備/整備着手。
  ・車両更新により対応する場合、更新後速やかに整備。
  ・車種等の混在が多く扉位置不揃いの解消が困難な場合等、ソフト対策を重点実施。
- ■ 利用者 10 万人未満の駅：駅の状況等を勘案した上で、10 万人以上と同程度に優先的な整備が必要と認められる場合に整備。
- ■ 技術面、コスト面の課題に対応可能な新たなタイプのホームドアを「新型ホームドア導入検討の手引き」も活用し、積極的に普及促進。また、コスト低減等による一層の普及促進のため、国土交通省と鉄道事業者等による「新型ホームドアに関する技術WG（仮）」を設置。

→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。

- ■ 国は、鉄道事業者に対して必要な支援を行うとともに、地方公共団体に対して支援を求めることとし、引き続き、三位一体の取組により進めていく。

○ 内方線付き点状ブロック：（10 万人以上の駅は概ね整備済み）
- ■ 1万人以上の駅：平成 30 年度までに整備。
- ■ 3 千人以上の駅：可能な限り速やかに整備。

3. 主なソフト対策

○駅員等による対応の強化：
- ■ ホームドア未整備駅において、誘導案内の申し出のあった視覚障害のある人に対し、駅員等による誘導案内を実施、危険時に視覚障害のある人が明確に気づく声かけ。
- ■ 駅員等の接遇能力向上に向けた教育の充実。

○ 旅客による声かけ、誘導案内の促進等：
- ■ 視覚障害のある人に対する具体的な誘導案内の方法を盛り込むとともに、歩きスマホ等の迷惑行為を行わないよう呼びかける啓発を実施。

○ 心のバリアフリーの理解促進等：
- ■「企業における汎用性のある研修プログラム」検討への協力、バリアフリー教室の内容の充実等。

○ 駅における盲導犬訓練等への協力

4. その他の安全性向上に資する考え方

○ 短期的に結論を得ることが難しいもの等であり、安全性向上等に資するものは検討を継続。
視覚障害者誘導用ブロックの敷設基準、明度・輝度・コントラストへの配慮、ボランティア活用の検討　等