

ホームドア整備に関するWG (第2回)

日時 令和元年 5月28日(火) 16:00~17:30
場所 一般財団法人運輸総合研究所 2階会議室

議事次第

1. 開会

2. 議事

- (1) 10万人以上/日の駅におけるホームドア整備状況等
- (2) 新型ホームドアの主なタイプ
- (3) ホームにおける事故の分析 等

3. 閉会

<配付資料>

- ・ 議事次第
- ・ 委員等名簿
- ・ 出席者名簿
- ・ 【資料1】10万人以上/日の駅におけるホームドア整備状況等
- ・ 【資料2】新型ホームドアの主なタイプ
- ・ 【資料3】ホームにおける事故の分析

ホームドア整備に関するWG

委員等名簿

(敬称略・順不同)

座長	秋山 哲男	中央大学研究開発機構	教授
委員	鎌田 実	東京大学大学院新領域創成科学研究科	教授
〃	竹下 義樹	社会福祉法人 日本盲人会連合	会長
〃	河野 康子	一般財団法人 日本消費者協会	理事
〃	松橋 賢一	東日本旅客鉄道株式会社	鉄道事業本部 安全企画部長
〃	深谷 光浩	東日本旅客鉄道株式会社	総合企画本部 投資計画部長
〃	田遠 洋一郎	東海旅客鉄道株式会社	総合企画本部 投資計画部長
〃	古橋 智久	東海旅客鉄道株式会社	安全対策部長
〃	半田 真一	西日本旅客鉄道株式会社	鉄道本部 安全推進部長
〃	畑中 克也	西日本旅客鉄道株式会社	総合企画本部担当部長
〃	前川 聡幸	九州旅客鉄道株式会社	鉄道事業本部 安全創造部長
〃	衣川 裕司	東武鉄道株式会社	鉄道事業本部 計画管理部長
〃	井上 晋一	京王電鉄株式会社	鉄道事業本部 計画管理部長
〃	小川 司	小田急電鉄株式会社	交通サービス事業本部 交通企画部 部長
〃	小井 陽介	東京急行電鉄株式会社	鉄道事業本部 事業戦略部 統括部長
〃	竹内 明男	京浜急行電鉄株式会社	鉄道本部 鉄道統括部長
〃	金口 正幸	近畿日本鉄道株式会社	鉄道本部 企画統括部 営業企画部長
〃	中村 規彦	阪急電鉄株式会社	都市交通計画部部長
〃	田地 朗	東京地下鉄株式会社	鉄道本部 鉄道統括部長
〃	西川 善宣	東京都 交通局	総務部 安全管理担当部長
〃	小林 圭治	一般社団法人 日本民営鉄道協会	企画財務部長
〃	石井 昌平	国土交通省	鉄道局次長
〃	江口 秀二	国土交通省	鉄道局技術審議官
〃	吉田 昭二	国土交通省	鉄道局 都市鉄道政策課長
〃	川口 泉	国土交通省	鉄道局 技術企画課長
オブザーバー	奈良 裕信	国土交通省	総合政策局 安心生活政策課長
〃	上手 研治	国土交通省	鉄道局 鉄道サービス政策室長

第2回 ホームドア整備に関するWG

出席者名簿

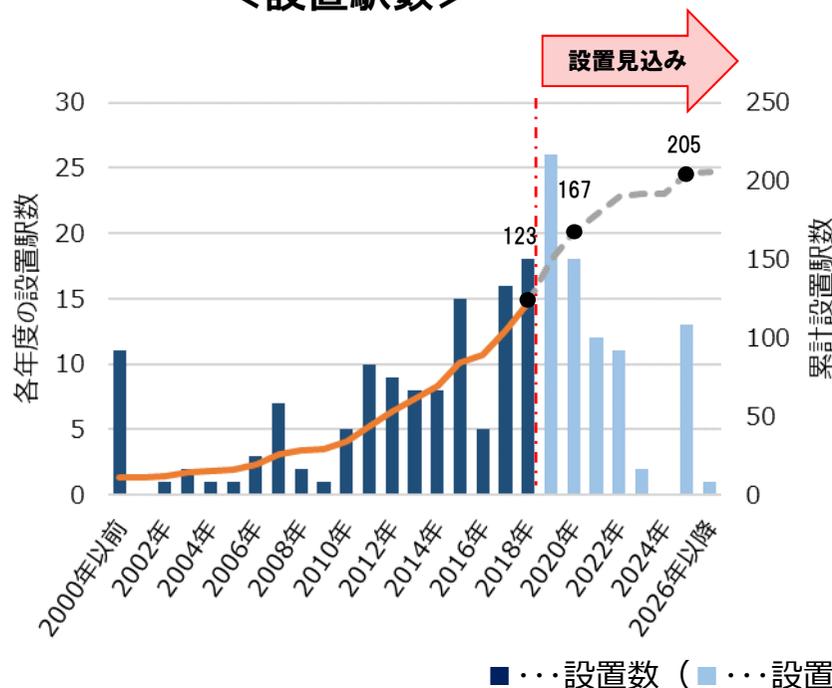
(敬称略・順不同)

座長	秋山 哲男	中央大学研究開発機構	教授
委員	工藤 正一	社会福祉法人 日本盲人会連合	総合相談室長
〃	河野 康子	一般財団法人 日本消費者協会	理事
〃	深谷 光浩	東日本旅客鉄道株式会社	総合企画本部 投資計画部長
〃	佐藤 修	東日本旅客鉄道株式会社	鉄道事業本部 安全企画部 課長
〃	伊藤 勝明	東海旅客鉄道株式会社	総合企画本部 投資計画部 担当部長
〃	川頭 純二	東海旅客鉄道株式会社	安全対策部 担当課長
〃	加藤 勇樹	西日本旅客鉄道株式会社	鉄道本部 安全推進部 企画室室長
〃	畑中 克也	西日本旅客鉄道株式会社	総合企画本部 担当部長
〃	山崎 一之	九州旅客鉄道株式会社	鉄道事業本部 安全創造部 副課長
〃	衣川 裕司	東武鉄道株式会社	鉄道事業本部 計画管理部長
〃	井上 晋一	京王電鉄株式会社	鉄道事業本部 計画管理部長
〃	小川 司	小田急電鉄株式会社	交通サービス事業本部 交通企画部 部長
〃	小井 陽介	東京急行電鉄	鉄道事業本部 事業戦略部 統括部長
〃	竹内 明男	京浜急行電鉄株式会社	鉄道本部 鉄道統括部長
〃	金口 正幸	近畿日本鉄道株式会社	鉄道本部 企画統括部 営業企画部長
〃	中村 規彦	阪急電鉄株式会社	都市交通計画部 部長
〃	青木 洋二	東京地下鉄株式会社	鉄道本部 鉄道統括部 計画課長
〃	西川 善宣	東京都 交通局	総務部 安全管理担当部長
〃	小林 圭治	一般社団法人 日本民営鉄道協会	企画財務部長
〃	石井 昌平	国土交通省	鉄道局次長
〃	吉田 昭二	国土交通省	鉄道局 都市鉄道政策課長
〃	川口 泉	国土交通省	鉄道局 技術企画課長
オブザーバー	奈良 裕信	国土交通省	総合政策局 安心生活政策課長
〃	渡辺 満良	国土交通省	鉄道局 鉄道サービス政策室 課長補佐

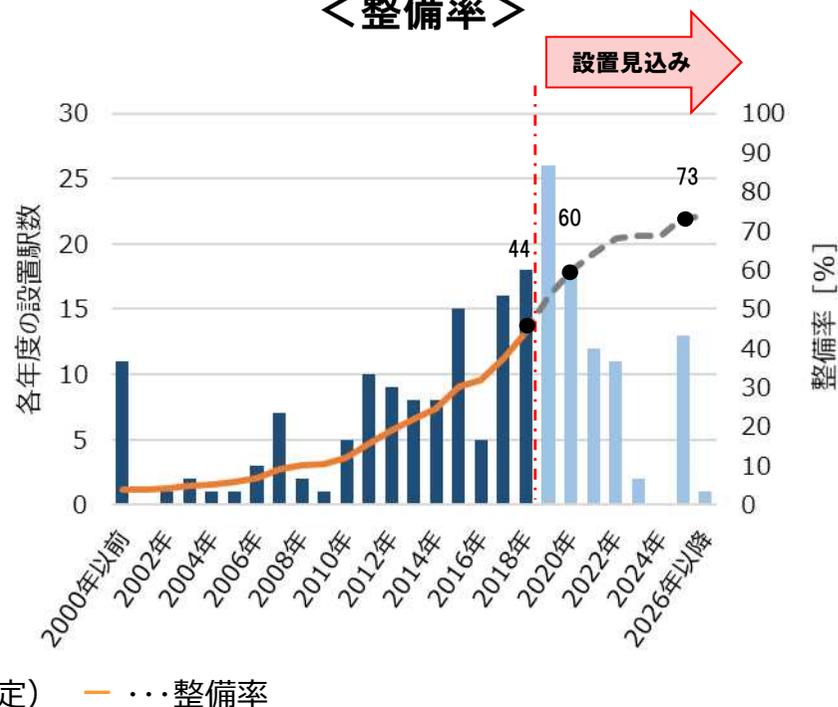
10万人以上/日の駅における ホームドア整備状況等について (全社集計)

10万人以上駅のホームドア設置駅数

＜設置駅数＞



＜整備率＞

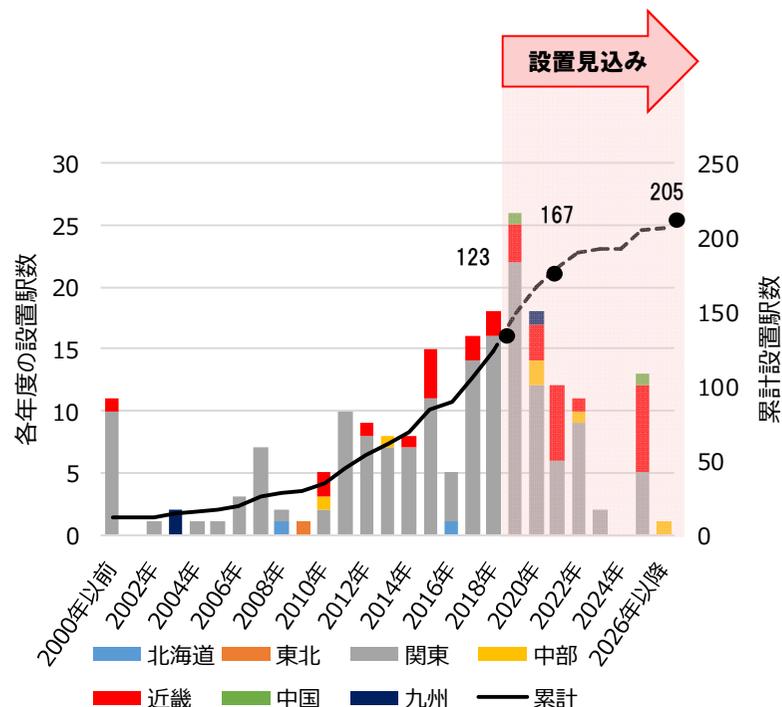


■・・・設置数 (■・・・設置予定) —・・・整備率

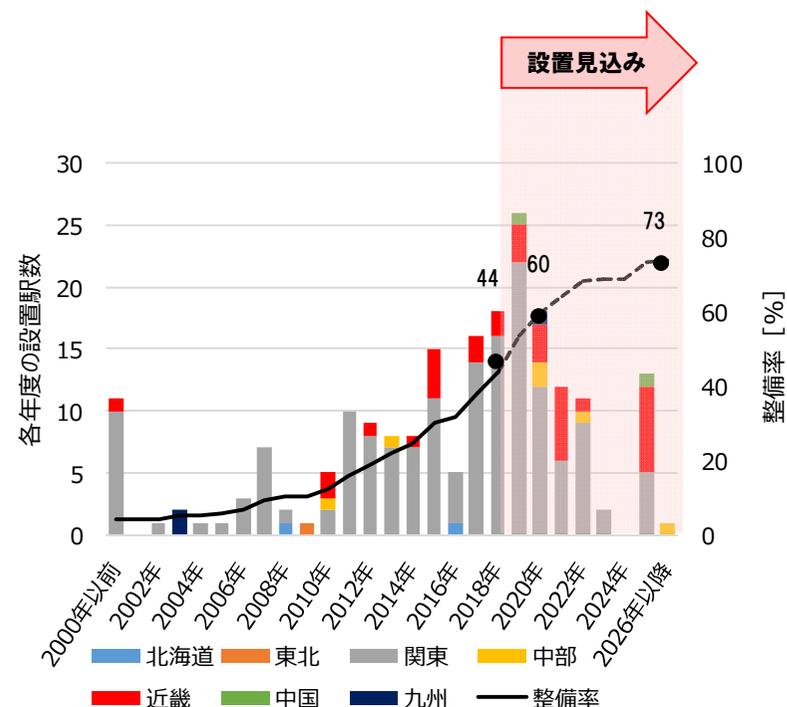
- 2018年度末時点で123駅の整備が完了（整備率：約44%）
- 2020年度末には167駅の整備が完了予定（整備率：約60%）
- 2025年度末には205駅（※）の整備が完了予定（整備率：約73%）
（※）このほか、具体的な箇所が未定のため未計上だが、整備予定の駅あり
- 2026年度以降の計画を合わせると262駅（注）の整備が完了予定（整備率：約94%）
（注）※を含む

総駅数：279（駅）

<設置駅数>



<整備率>



- 2018年度末時点で123駅の整備が完了（整備率：約44%）
- 2020年度末には167駅の整備が完了予定（整備率：約60%）
- 2025年度末には205駅（※）の整備が完了予定（整備率：約73%）

（※）このほか、具体的な箇所が未定のため未計上だが、整備予定の駅あり

- 2026年度以降の計画を合わせると262駅（注）の整備が完了予定（整備率：約94%）

（注）※を含む

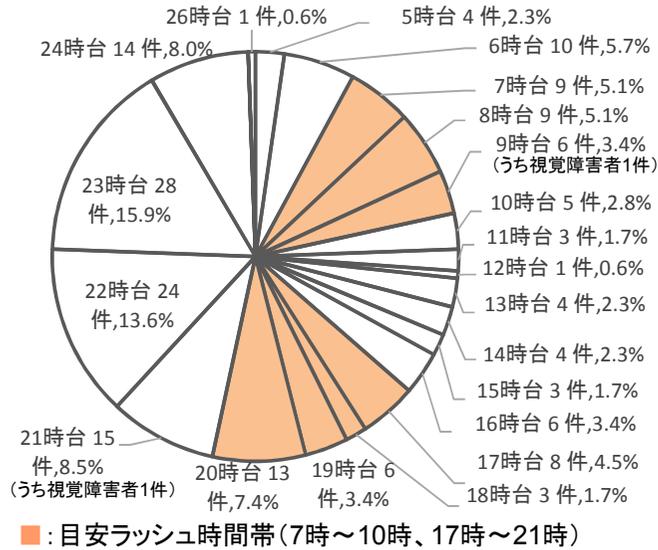
総駅数：279（駅）

タイプ／製作者	<p style="text-align: center;">(フレーム式)</p> <p style="text-align: center;">横扉</p>  <p style="text-align: center;">JR東日本 妙トオクス</p>	<p style="text-align: center;">(二重式)</p>  <p style="text-align: center;">ナブテスコ</p>	<p style="text-align: center;">昇降</p> <p style="text-align: center;">(ロープ式)</p>  <p style="text-align: center;">JR西日本 テケン</p>
<p>主な特徴等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○軽量化により本体機器費、設置コスト費、メンテナンス費の低減や工期短縮 ○定位置停止装置※の有無により2種類の開口幅を用意 ○列車が停止したことを検知し、車両扉との連携での開閉 (手動でも開閉可能) 	<ul style="list-style-type: none"> ○扉位置の異なる車両の乗り入れに対応 ○列車の停止する位置の許容範囲を拡大 (定位置停止装置※未整備対応) ○乗務員がリモコン送信機によりホームドアを開閉 (停止位置検知装置による自動開操作との併用可能) (手動でも開閉可能) 	<ul style="list-style-type: none"> ○扉枚数及び扉位置の異なる車両への対応 (3扉車、4扉車、特急列車の停車に対応) ○列車の停止する位置の許容範囲を拡大 (定位置停止装置※未整備対応) ○列車が停止したことを検知し、ホーム柵を自動開 (手動でも開閉可能)
<p>開口幅</p>	<p style="text-align: center;">2m／2.8m</p>	<p style="text-align: center;">最小2m～最大4m程度</p>	<p style="text-align: center;">4m～最大13m程度</p>
<p>(下線は試行駅) 導入駅</p>	<p>JR東日本: <u>町田駅</u>(2016年12月～)</p>	<p>東京外口: 東西線九段下駅(2018年2月～) 高田馬場駅(2018年6月～) 飯田橋駅(2018年11月～) 早稲田駅(2018年12月～) JR西日本: 総持寺駅(2018年3月～)</p>	<p>JR西日本: 六甲道駅(2014年12月～) 高槻駅(2016年3月～) 大阪駅(2019年2月～) 西鉄: 西鉄福岡(天神)駅(2019年2月～)</p>
<p>予定導入駅</p>	<p>JR東日本: 蕨駅(2019年年度末予定)、新子安駅、鶯谷駅、上中里駅、東十条駅、与野駅、大宮駅 (2020年度2四半期以降整備予定)</p>	<p>東京外口: 東西線大手町駅、日本橋駅、茅場町駅、門前仲町駅、東陽町駅、西葛西駅、葛西駅(2025年度までに整備)</p>	<p>JR西日本: 三ノ宮駅(2019年秋頃まで) 京都駅(2021年度まで)</p>

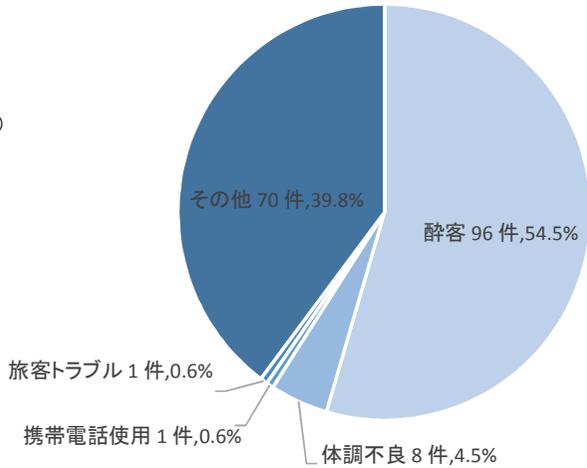
※ 定位置停止装置(TASC: Train Automatic Stop-position Controller)は、列車が駅に停車する際に自動的にブレーキをかけて、ホームの定位置に停止させるための運転支援装置。【平成30年3月末時点】

ホームにおける事故の分析(精査中)

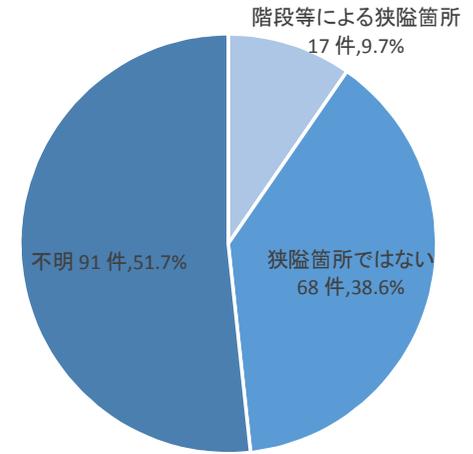
平成29年度に発生した駅ホームからの転落およびホームでの接触事故176件を対象に分析・整理



発生時間帯別

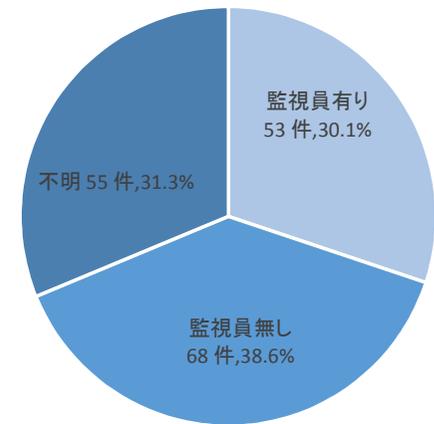


事故発生要因別



狭隘箇所別

- 発生時間帯別では、「22~23時台」で多く発生しており、全体の約30%を占める。
- 事故発生要因別では、「酔客」が最も多く全体の約54.5%を占めている。
- 狭隘箇所別では、「不明」が全体の約半数であったが、残りについては「狭隘箇所ではない」が全体の約38%を占めている。
- ホーム監視員の有無別では、監視員の有無による大きな差は見られない。



ホーム監視員の有無別

「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**:駅の様態等を勘案した上で、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。**
 - **駅員等の接客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