

駅ホームと車両乗降口の段差・隙間について

背景・目的

- 来たる東京2020年オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、国内外から訪れる多くの移動制約者の円滑な移動の実現が望まれている。
- 鉄道駅においても車椅子使用者が駅員等の介助なしに列車に単独乗降できる環境の整備を目指す必要がある。
- 車椅子使用者の単独乗降と列車走行の安全確保を両立するホームと車両乗降口の段差・隙間の目安値や整備の方向性等について検討を行った。



単独乗降可能へ

対策前

対策後

車椅子使用者による実証試験の結果からは、段差2cm・隙間5cmが理想的(全ての被験者が乗降可能)
 ⇒ 一方で、車両とホームの接触防止といった安全運行の確保や軌道・車両の維持管理などの観点からの制約を考慮する必要がある。

* 車両床面の高さは、車輪の摩耗や乗客の重量により変動(降下)するが、一方で、旅客の円滑な移動のため、逆段差(車両床面に対しホーム面が高くなる状態)は2cmを限度としている



【実証試験の様子】

段差・隙間の目安値

ホームの形状や軌道構造に応じて、以下を当面の目安とする。

	コンクリート軌道		バラスト軌道	
	段差	隙間	段差	隙間
直線部	3cm	7cm	目安値(3cm)を参考にできる限り平らに	目安値(7cm)を参考にできる限り小さく
曲線部	3cm	— 〔できる限り小さく〕	目安値(3cm)を参考にできる限り平らに	— 〔できる限り小さく〕

※ 安全の確保を前提として、より多くの車椅子使用者が乗降できるよう、段差はできる限り平らに、隙間はできる限り小さくなるよう考慮することが望ましい

※ 「段差・隙間の目安値等」について、バリアフリー整備ガイドラインへ反映(2019年秋予定)



Step-free access from street to train (道路から車両まで段差なし)
 Step-free access from street to platform (道路からホームまで段差なし)

【マップ化のイメージ(ロンドンの例)】

今後の取り組み

- 東京2020年オリンピック・パラリンピック競技大会の最寄り駅やその乗り換え等に利用される首都圏の主要駅については、同競技大会に向けて対応可能なホームを選定し、優先的に整備を進める。
- 単独乗降しやすい駅のマップ化やアプリなどの鉄道事業者等の取組とあわせて、一緒に乗降する一般の鉄道利用者が積極的に手助けをすることで、車椅子使用者の円滑な移動を確保することも望まれる。