

その他所要の改正に係る 移動等円滑化整備ガイドライン改訂案

1. 改訂理由

【鉄道関係】

鉄道局において、ホームドアが整備されていない駅ホームにおける転落事故の防止を目的とした「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」を開催し、視覚障害者の方々に駅ホームを安全にご利用いただくためにITやセンシング技術等を積極的に活用した対策等について議論をしてきたところ。

その中で、「新技術を活用した転落防止対策」について、各鉄道事業者の先進的な導入事例をガイドラインのコラムにおいて紹介するため改訂を行うもの。

また、その他、技術的な修正を行う。

【その他】

ガイドラインにおいて、先進的な優良事例等のほか、改善が必要な事例等も掲載してはどうかとの意見を頂いたところ。

ガイドラインで改善が必要な事例等の掲載はガイドラインの趣旨や煩雑化からガイドラインとは別に事例集等で公表していくことが適切と思料することから、ガイドラインの巻末参考においてバリアフリー整備ガイドライン事例集（（公財）交通エコロジー・モビリティ財団）のホームページアドレスを紹介する改訂を行うもの。

2. 改訂案

資料3-1参照

※資料3-1では、ガイドラインの改訂となる項目のみ抜粋して記載している。

第1部 公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドラインの活用と整備の基本的な考え方

(略)

3. ガイドラインにおける経路・施設配置・情報提供の具体的な考え方

(略)

3.4 役務の提供の考え方

(略)

(2) 役務の提供に必要な要素

適切な役務の提供に必要な要素は、施設・設備等の目的によって異なるが、以下のものが挙げられる。

①施設・設備等の維持管理

施設・設備等の使用に支障がないように、作動の状況、故障・消耗の有無の確認、修理・修繕等の適切な維持、管理 ~~する~~ を行う。

②施設・設備等の操作方法や接遇方法の習得

施設・設備等の使用に支障がないように、係員・乗務員等が施設・設備の操作方法や接遇方法を習得する。

③体制の確保

旅客支援や情報提供に必要な係員・乗務員等の配置等の体制の確保を図る。

④施設・設備等の使用・操作や人的対応の実施

①～③を実施した上で、施設・設備の使用・操作や接遇等の必要な人的対応を実施する。

第2部 旅客施設共通ガイドライン

(略)

3. 施設・設備に関するガイドライン

(略)

③券売機

ガイドライン		
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容、○：標準的な整備内容、◇：望ましい整備内容		
(略)		
呼出装置	<ul style="list-style-type: none">◇緊急時や故障時、問い合わせが必要な時に、駅係員に連絡できる よう、インターホン又は呼出ボタンを設けることが望ましい。◇高齢者、障害者等が使用しやすい構造とすることが望ましい。◇聴覚障害者等話し言葉によるコミュニケーションが困難な障害 者の利用に配慮し、駅係員に連絡中である旨や駅係員が向かっ ている旨を表示する設備を設けることが望ましい。	
(略)		

(略)

第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン

1. 鉄軌道駅

①鉄軌道駅の改札口

(略)

(コラム 3-1-2) 新技術を活用した駅ホーム転落防止対策等について

ホーム転落事故の防止を目的として、ホームドアが整備されていない駅ホームにおいて、ITやセンシング技術等を積極的に活用し、駅係員のみならず鉄道利用者による協力も視野に入れて、視覚障害者の方々に駅ホームを安全にご利用いただくための対策について『新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会 (URL : https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr7_000032.html)』で議論され、「新技術を活用した転落防止対策」の設備導入の普及に向け、各事業者の実証実験や導入事例について、同検討会にて情報共有がなされている。

○改札口のカメラを利用した白杖や車椅子の検知システム

①Osaka Metro 「AI見守りシステム (白杖や車椅子の検知システム)」

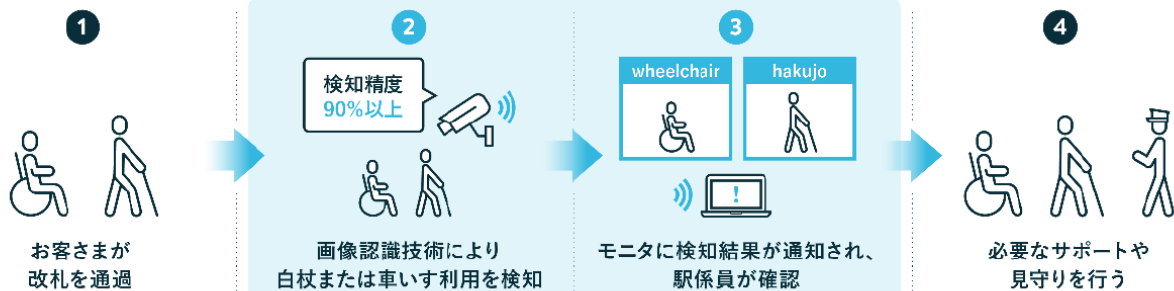
白杖または車椅子の利用者が改札を通過した際に、既存の防犯カメラ映像から検知し、駅係員に通知するシステム。Osaka Metro※では本システムを導入することで、白杖または車椅子の利用者に早期に気づき、必要なサポートや見守りに役立てている。2024年9月25日から順次導入を開始し、全134駅のうち38駅導入した。(2025年5月7日時点)

※共同開発：株式会社PKSHA Technology (パークシャテクノロジー)

【特徴】

- ・既存のカメラに接続するのみ
- ・PC1つで運用開始可能
- ・検知率は90%以上の精度

画像認識技術を用いた「AI見守りシステム」





白杖検知の様子



車椅子検知の様子

白杖または車椅子の利用者を検知した際に、事務室等に設置したモニタへの検知結果の表示と通知音で駅係員に知らせ、係員不在の改札口においても利用者に早期に気づき、サポートが可能となる。

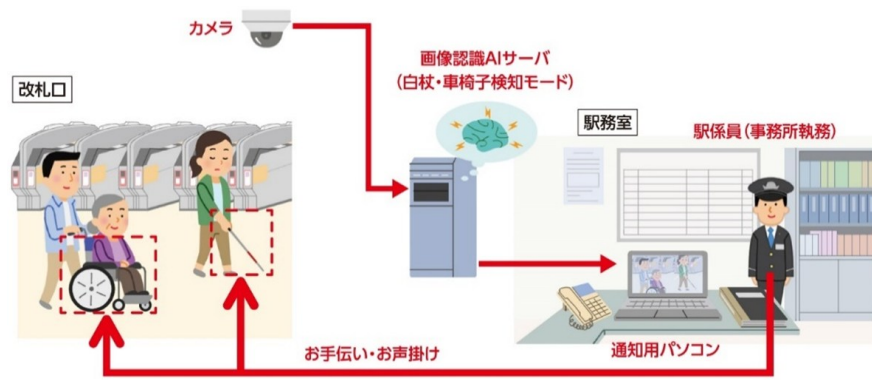
②相模鉄道 「AI 画像解析技術を活用したお客さまサポート」

セントラル警備保障㈱（以下、「CSP」という。）が提供する VACS システムにより、お身体の不自由な利用者（検知対象：白杖・車イスをご利用の利用者、盲導犬をお連れの利用者）を検知し、この検知情報を CSP 監視員の目で確認したのち、CSP 監視員が検知情報を通知（業務用スマートフォン）し、駅係員がサポートする。2021 年 5 月から全 27 駅のうち天王町駅等 4 駅に導入した。



③近畿日本鉄道 「改札口見守りシステム」

改札口から入場される白杖をお持ちの利用者や車椅子の利用者を、防犯カメラを通して AI が自動的に認識し、駅係員に連携するシステム。2020 年 6 月から大和西大寺駅に導入して運用している。



○駅係員による介助の事前申し込みシステム

①南海電鉄「南海サポートほっとネット（介助予約システム）」

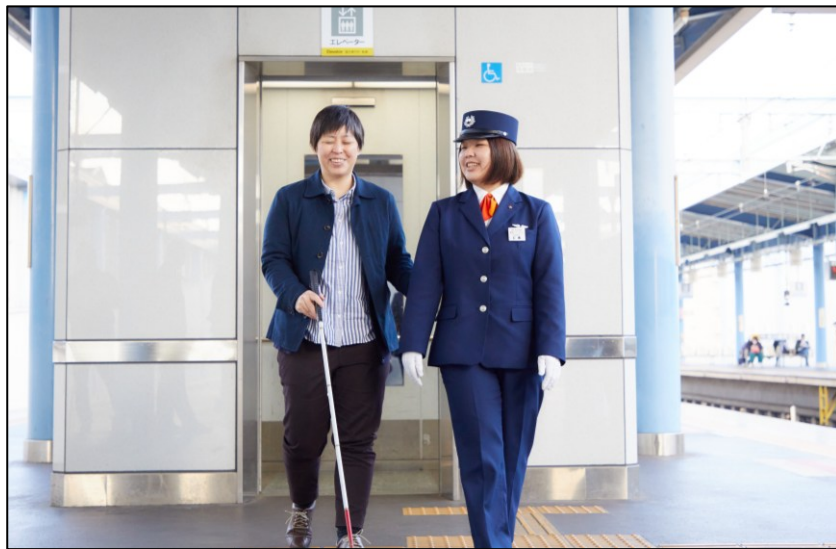
視覚障害者や車椅子利用者を始めとする介助を必要とする駅利用者が、事前に駅係員による介助を WEB 上で申し込めるシステム※。南海電気鉄道（株）は本システムを導入することで、駅係員間の連携をデジタル化し、スマートデバイスでリアルタイムに共有することで、駅係員による対応の効率化を実現している。2024年7月1日からサービスを開始し、利用範囲は南海電気鉄道の全駅（係員無配置駅を含む）となっている。

※（株）日立製作所の「移動制約者ご案内業務支援サービス」を導入。

- ・南海の HP もしくはアプリから利用可能
- ・「手動車椅子（歩行器等を含む）」「電動車いす」「ハンドル型車いす」「白杖」「盲導犬」の利用者に対応
- ・利用範囲内であれば乗り換えにも対応
- ・申込受付は利用日の1ヶ月前から前日の18時まで



システム利用イメージ



視覚障害者介助の様子

②鉄軌道駅のプラットホーム

ガイドライン		
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容、○：標準的な整備内容、◇：望ましい整備内容		
(略)		
転落時の安全確保措置	○万が一プラットホームから旅客が転落した場合を想定し、以下の安全確保措置を講じる。 <ul style="list-style-type: none">・列車を停止させるための非常押しボタン又は転落検知マット等を設置する。この場合、当該押しボタンは操作しやすい位置に設置するとともに、その位置、機能について、旅客へ周知する。・プラットホーム下には、列車を避けるための待避スペースまたはプラットホームに上がるためのステップを設置する。	
(略)		

(略)

(コラム 3-1-23) ホームからの転落防止策

鉄軌道駅のプラットホームにおける視覚障害者の転落防止については、ホームドア・可動式ホーム柵・内方線付き点状ブロック等の整備といったハード面の対策に加えて、駅員等による誘導案内の充実や旅客による声かけの促進などソフト面の対策も合わせて取り組むことが効果的である。

(参考：「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）)

(略)

(コラム 3-1-34)

～オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とした車椅子使用者へのバリアフリー情報提供～

(内容省略)

(略)

(コラム 3-1-45) 車椅子使用者が単独乗降しやすい段差・隙間について

～「鉄道駅におけるプラットホームと車両乗降口の段差・隙間に関する検討会」～

(内容省略)

(略)

巻末参考2:積雪地域における配慮事項

積雪地域においては、特有の課題が生じるため次に掲げる配慮事項を考慮し施設整備や運用の工夫を行うことが望まれる。

《鉄道駅・バス停留所》

- ・寒冷地では、積雪によりバス停からバスへ乗車することが困難なことやホームの縁端が凍り、滑って転落する恐れがあるため、適宜、除雪を行うことが望ましい。
- ・積雪により駅のホームやバス停等が利用できない（利用しにくい）状態になることを防ぐために、屋根を設けることが望ましい。

《空港》

- ・雪の影響により、飛行機の発着に遅れが生じる場合には、音声及び文字情報により情報を提供するとともに、状況が把握できていないと思われる利用者（例えば、降雪により飛行機が運行できない状況で、搭乗ロビーで待ち続けている利用者がある場合等）には、空港職員が声掛けをし、状況を伝える配慮をすることが望ましい。

巻末参考3:バリアフリー整備ガイドライン事例集

本ガイドラインでは、整備の参考となる事例等について、参考やコラムとして掲出しているところであるが、公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団では、本ガイドラインに掲載している整備事例以外の事例や新たに整備・導入された“最新事例”の情報等を集約した「バリアフリー整備ガイドライン事例集」を公表していることから参考にしていただきたい。

・バリアフリー整備ガイドライン事例集

<https://www.ecomo.or.jp/barrierfree/guideline/bfgl/>