

平成23年5月25日
国土交通省鉄道局

「第4回 ホームドアの整備促進等に関する検討会」の結果について

平成23年5月25日（水）に開催されました標記会議について、下記のとおり、その結果の概要をお知らせいたします。

記

1. 出席者（別紙参照）

2. 議 題

鉄道事業者からの意見発表

国土交通省からの説明

3. 結果の概要

（1）鉄道事業者からの意見発表（内容別紙参照）

- ① JR東日本及び福岡市交通局より既設の可動式ホーム柵について意見発表がなされた。
- ② 相模鉄道より既設の固定式ホーム柵について意見発表がなされた。
- ③ 京王電鉄より内方線付き点状ブロックについて意見発表がなされた。
- ④ 西武鉄道及び横浜市交通局より駅ボランティアに関する取組状況について意見発表がなされた。

（2）国土交通省からの説明（内容別紙参照）

国土交通省より「乗降客数とホームにおける鉄道人身障害事故件数の関係」及び「ホームドアの整備等に関する主な論点」について説明がなされた。

【連絡先】

国土交通省鉄道局鉄道業務政策課 担当 菅原・尾坂(内 40603・40619)
技術企画課 担当 権藤・神谷(内 40702・40732)
03-5253-8542、8546（直通）

第4回 ホームドアの整備促進等に関する検討会

平成23年5月25日(水)

14時00分～16時00分

国土交通省・11階特別会議室

議事次第

1. 鉄道事業者からの発表
2. 国土交通省からの発表
3. その他連絡事項

【配布資料】

- ・ 議事次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 配席図
- ・ 鉄道事業者の提出資料
(JR東日本、福岡市交通局、相模鉄道、京王電鉄、西武鉄道、
横浜市交通局)
- ・ 国土交通省の提出資料

第4回「ホームドアの整備促進等に関する検討会」出席者名簿

【鉄道事業者】

	氏名	役職	備考
北海道旅客鉄道(株)	豊田 誠	総合企画本部 専任部長	(欠席)
	宮越 宏幸	鉄道事業本部 安全推進部長	
東日本旅客鉄道(株)	高橋 眞	総合企画本部 投資計画部長	
	西野 史尚	鉄道事業本部 安全企画部長	
東海旅客鉄道(株)	山口 孝夫	総合企画本部 投資計画部長	
	勝治 秀行	安全対策部長	
東武鉄道(株)	(堀越 昭彦)	(鉄道事業本部 計画管理部長)	(欠席)
	渡辺 武彦	計画管理部 課長	代理出席
	小野里 一彦	鉄道事業本部 工務部長	
西武鉄道(株)	新田 力	鉄道本部 計画管理部長	
	小川 周一郎	鉄道本部 運輸部長	
京成電鉄(株)	加藤 雅人	鉄道本部 計画管理部長	
	竹淵 誠一	鉄道本部 施設部長	
京王電鉄(株)	高橋 泰三	鉄道事業本部 計画管理部長	
	(寺田 雄一郎)	(鉄道事業本部 工務部長)	(欠席)
	川崎 津良	工務部 土木課長	代理出席
小田急電鉄(株)	小柳 淳	交通サービス事業本部 交通企画部長	
	(長野 真司)	(交通サービス事業本部 安全・技術部長)	(欠席)
	銭本 政巳	技術・環境ソリューション担当 課長	代理出席
東京急行電鉄(株)	(今成 孝雄)	(鉄道事業本部 副事業本部長)	(欠席)
	住村 純也	電気部 通信課長	代理出席
	(島村 祐司)	(鉄道事業本部 事業統括部統括部長)	(欠席)
京浜急行電鉄(株)	野川 達也	工務部 建設課長	代理出席
	浦辺 和夫	鉄道本部 計画営業部長	
相模鉄道(株)	道平 隆	鉄道本部 施設部長	
	(池田 厚二郎)	(経営管理部長)	(欠席)
	鈴木 昭彦	経営管理部 経営企画担当課長	代理出席
東京地下鉄(株)	長谷川 正昭	施設部長	
	(山村 明義)	(鉄道本部 鉄道統括部長)	(欠席)
	米 彰	鉄道本部 鉄道統括部 次長	代理出席
仙台市交通局	浅野 裕	鉄道本部 電気部長	
	檜宿 守	高速電車部長	
東京都交通局	小泉 健	総務部 企画担当部長	
	芳田 浩司	総務部 技術調整担当課長	
横浜市交通局	伊佐見 孝夫	技術管理部長	
	土屋 雄二	技術管理部 担当部長・電気課長	
福岡市交通局	根岸 圭介	運輸部 運転課長	

(敬称略)



山手線へのホームドアの導入

2011年5月25日

東日本旅客鉄道株式会社



山手線への導入

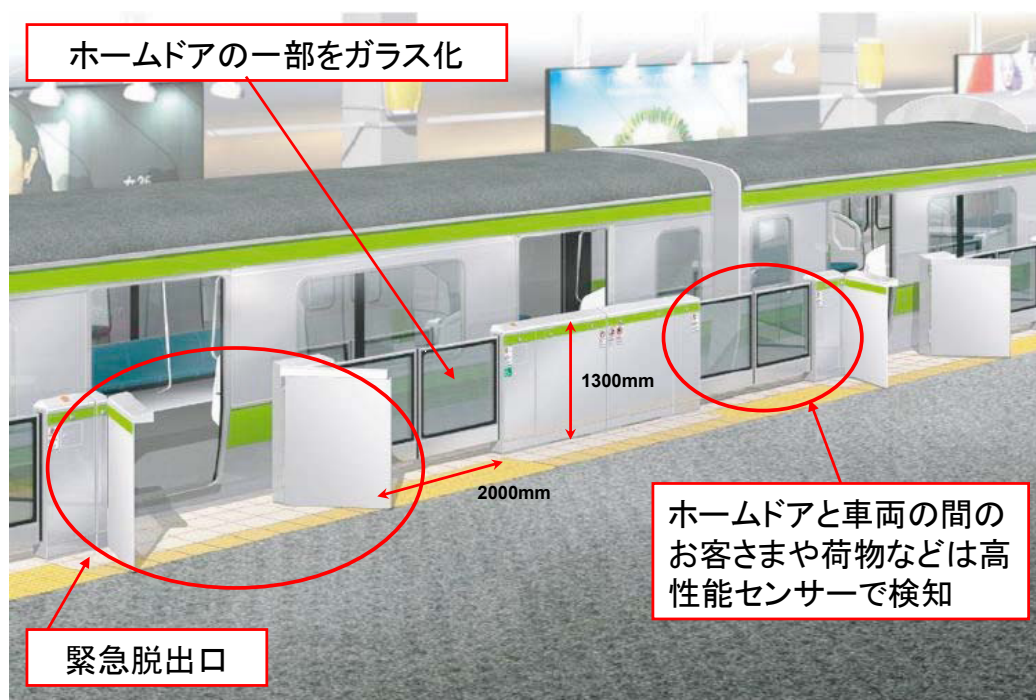
ホームドアの導入には、車両のドア位置の違い、
車両やホームの構造改良が必要など、課題が多い

その中で、最初に山手線へ導入する主な理由

- 混雑が非常に激しい線区で、ホームでの人身事故が多い
- 線区の車両の車種、形式が統一されている
- 他会社車両の乗り入れがない線区である

※山手線に設置するものは、高さが電車の窓程度までの「可動式ホーム柵」であるが、お客さまの間で「可動式ホーム柵」は「ホームドア」の一種という理解が進んだことから、当社でも「ホームドア」という表現でご案内している

当社のホームドアの特徴



※イメージ(ステッカー位置など実際の状況と異なる)

ホームドアの一部のガラス化



乗車前における、ホーム・車両間の隙間の視認性を向上

緊急脱出口

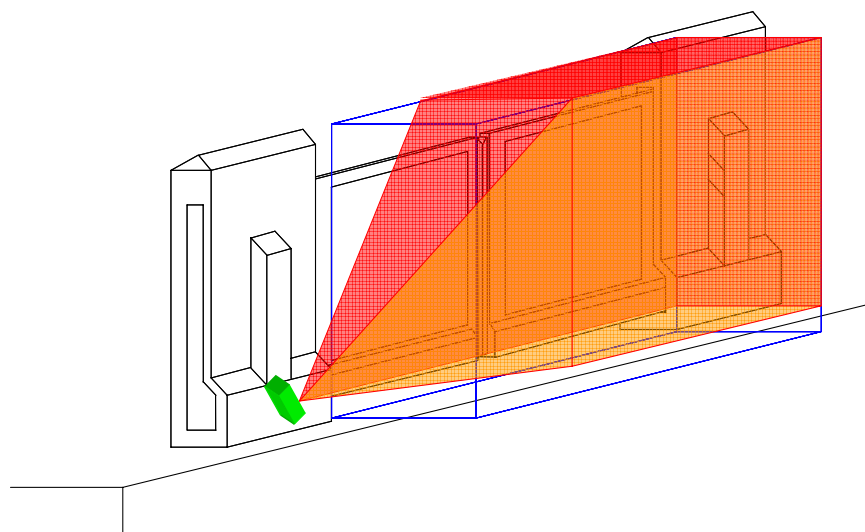


表示は車内からの視認性を考慮

線路(車両)側からの写真

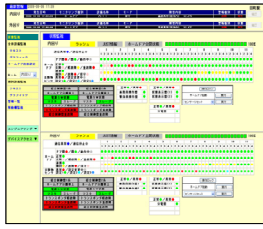
戸袋部の一部を「緊急脱出口」として
車両からホームへの緊急時の避難に配慮

高性能センサー



検知能力の高いセンサーにより、車両ドアと地上ドアの間に残った
お客さまや鞆等を検知

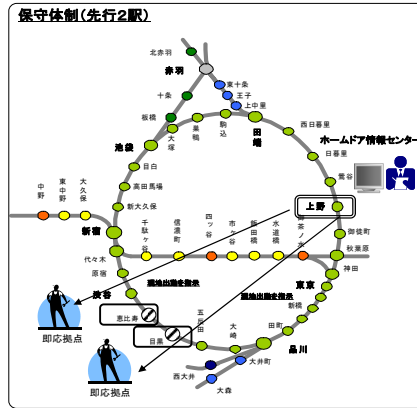
稼働状況のモニタリング



モニタリングシステム



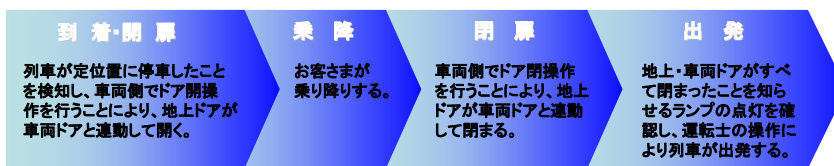
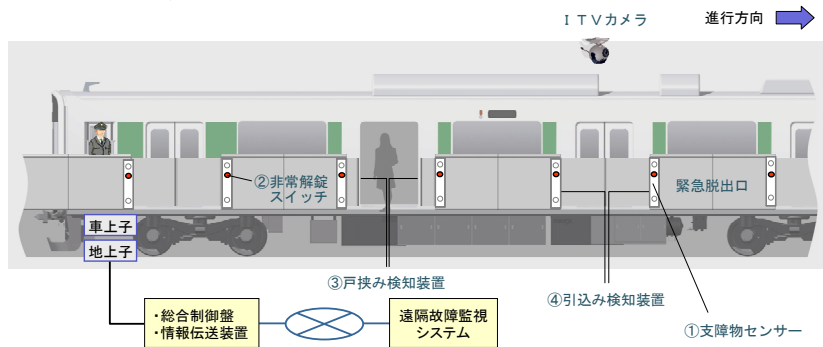
カメラ



ホームドア情報センター

駅、指令室、技術センター、ホームドア情報センターにおいて、稼働状況やホーム状況をモニタリング→予兆検知・トラブルへの迅速な対応

制御のしくみ

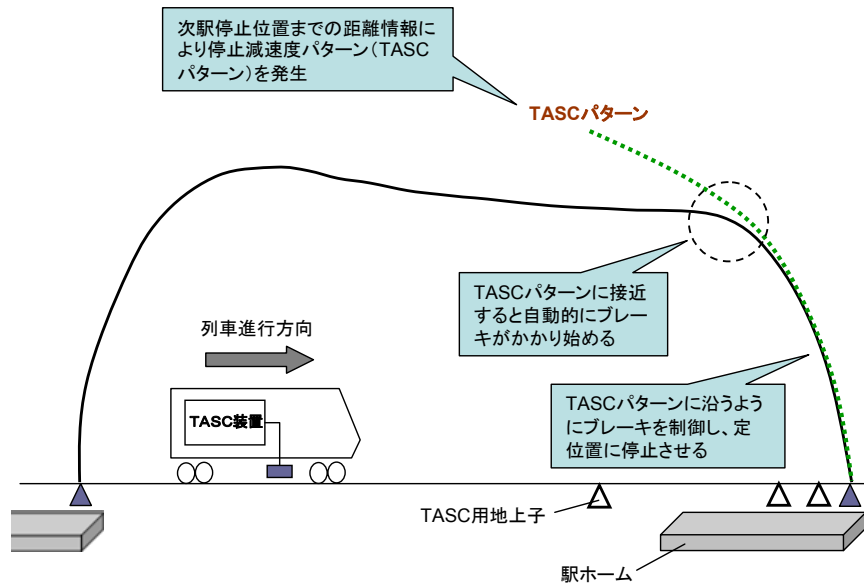


- ◇ドアの開扉条件
- ・地上ドアと車両ドアの位置が揃っていること
 - ・車両が停止していること
 - ・車掌スイッチが開操作されたこと 等

- ◇出発の条件
- ・地上ドアと車両ドアが全て閉まっていること

車両側のドア開閉操作に連動して、地上ドアが開閉

定位置停止装置（TASC）



- ・定位置停止装置は次駅に接近すると自動的にブレーキを制御し停止させる装置
- ・停止精度は±350mm(車両ドア開口1300mm ホーム柵開口2000mm)

(TASCとは「Train Automatic Stop Control system」の略)

運転士のブレーキ操作をサポートするTASC装置を整備

ダイヤへの影響

- ホームドアの開閉やお客さまの乗降時間が増加することで、停車時間が増加
- 雨天滑走等による停止位置修正に伴う列車遅延
[ホームドア設置に伴い、高い停止精度(ホームドアと車両ドア位置を合わせる)が求められる]

⇒全29駅展開時は、ラッシュ時の運転本数減につながる

コスト

山手線全駅への整備費用
(約500億円を見込む)

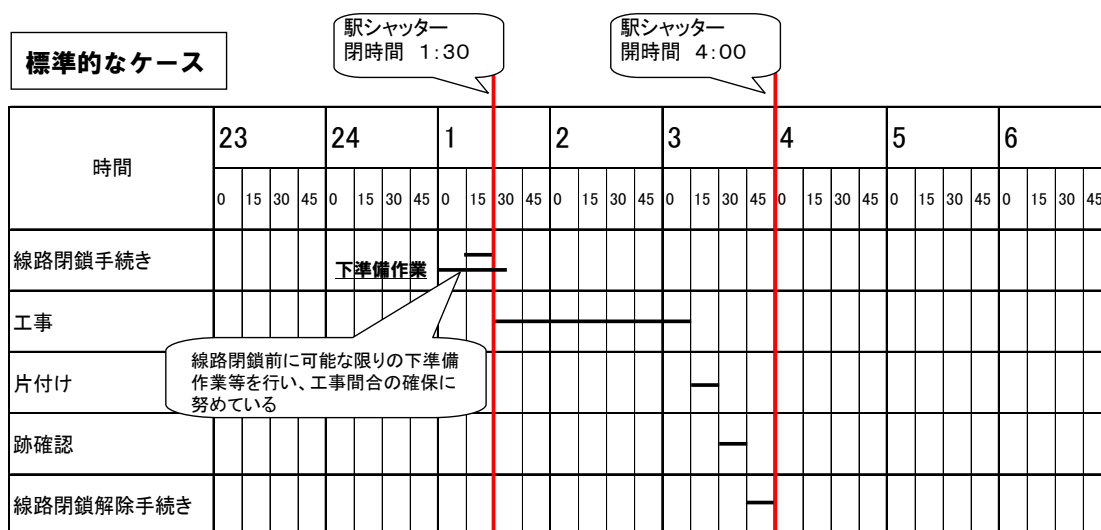
+

メンテナンスコスト

+

電気代

工事が可能な時間帯

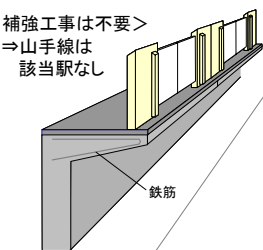


終電後～初電前の夜間工事となり、
実質的に工事ができる時間は2時間程度

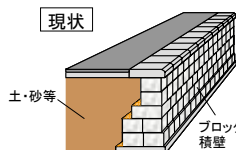
ホーム基礎工事

【参考】一般的な鉄筋コンクリートタイプ

<補強工事は不要>
⇒山手線は
該当駅なし

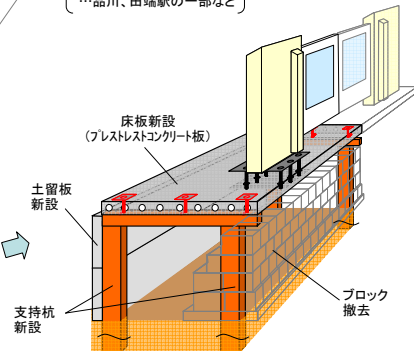


現状



盛土式タイプの例

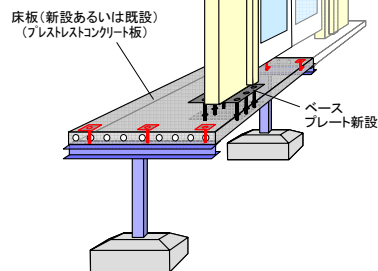
(土を盛って構築したホーム
…品川、田端駅の一部など)



ホーム基礎工事のイメージ

桁式タイプの例

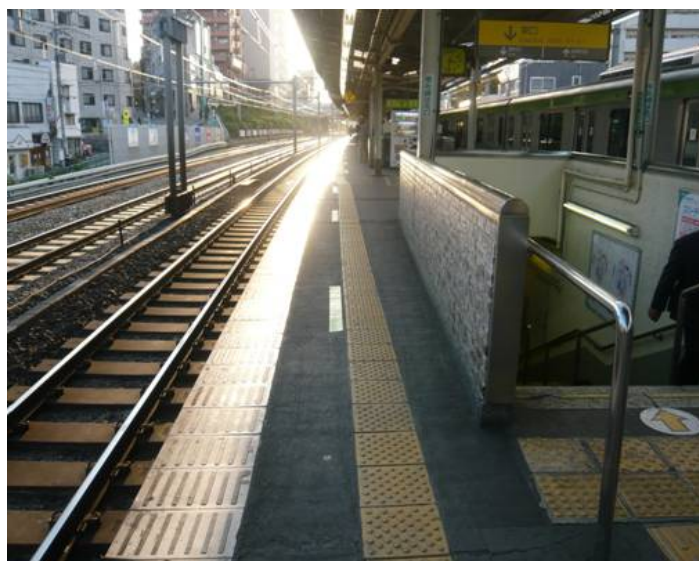
(橋桁構造のホーム
…池袋駅の一部、恵比寿駅など)



山手線のホームは古いものも多く、大規模な構造改良が必要

狭隘箇所の改良

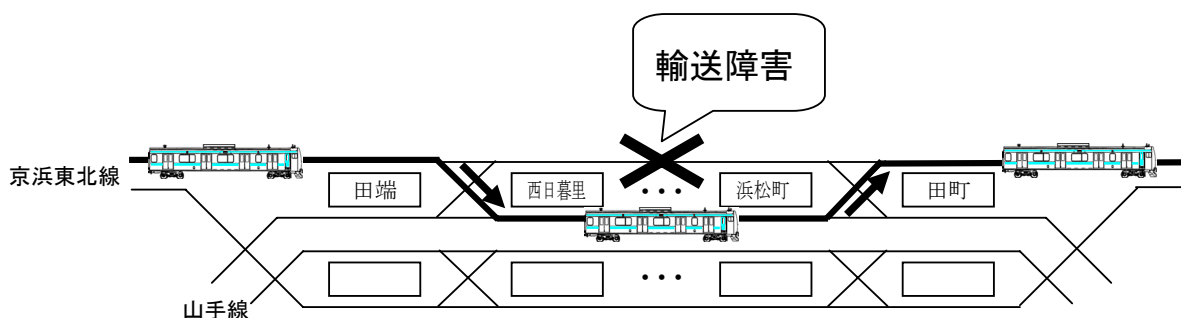
狭隘箇所の例



駒込駅 東口階段の壁(内回り)

ホームドア設置後の通路幅を確保するため
ホーム上の狭隘部分について改良工事が必要

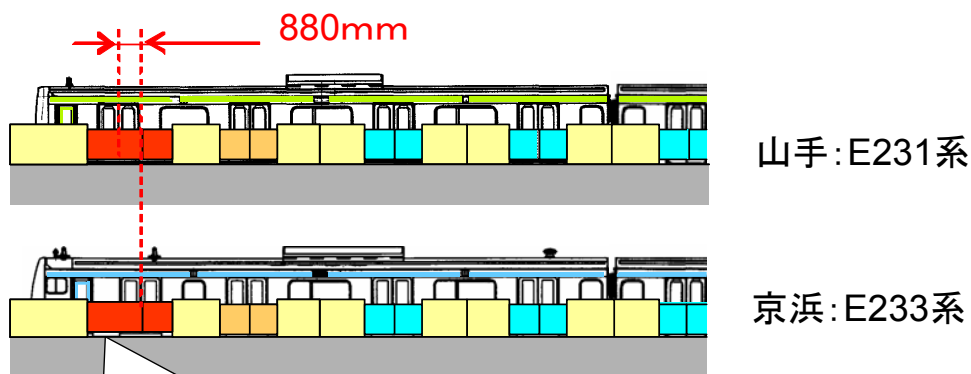
京浜東北線との併用運転



輸送障害などで京浜東北線車両を山手線に乗り入れるためには、
設備面や運用面での検討が必要

拡幅タイプホームドアの設置①

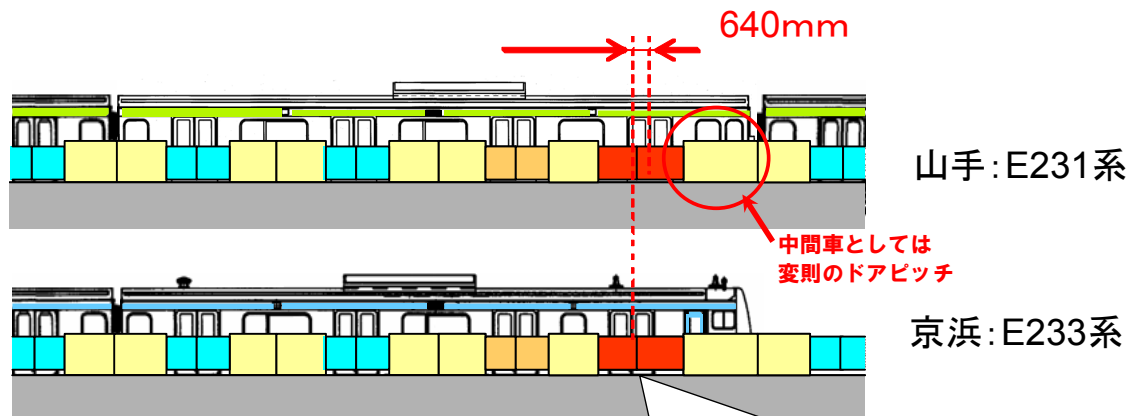
1号車部分(山手・京浜東北:先頭車)



E231系先頭車とE233系先頭車のドアピッチの差 (880mm)
へ対応するため、拡幅タイプ (2900mm) のホーム扉を設置

拡幅タイプホームドアの設置②

10号車部分(山手:中間車、京浜東北:先頭車)



ドアピッチの差に対応するため、次の2点を実施

- ①山手線の新造10号車(4扉車)のドアピッチを一部変更
- ②拡幅タイプ(2640mm)のホーム柵を設置

6扉車の4扉車への置換え



新造した4扉車
(10号車)

中間車としては
変則のドアピッチ

←外回り

内回り→

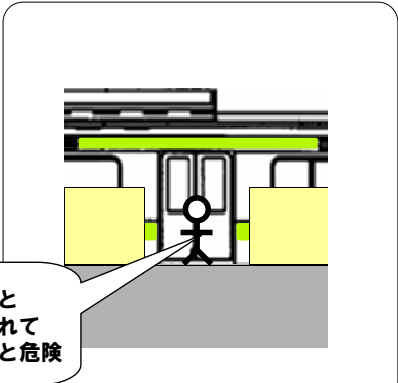
①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

山手線と京浜東北線の車両ドア位置を合わせるため、

6扉車となっていた⑦、⑩号車を廃車し、新たに4扉車を新造

・・・104両(52編成分)

工事期間中の安全確保



固定柵状態のもと
車両ドアに挟まれて
列車が起動すると危険



- ・ホームドアの搬入後、固定柵状態で、位置調整、配線、試運転などの作業に3ヶ月程度を要する
- ・工事期間中は、ガードマン等の配置、列車非常停止ボタンの増設などのほか、高性能センサーの早期使用開始により、ホーム上のお客さまの事故防止に万全を期す

ホーム上に、恵比寿駅では**17名**、目黒駅では**19名**のガードマンを配置した
(現在も、工事中の7号車および10号車部分についてはガードマンの配置を継続中)

教育・訓練

- ・各運輸区（池袋・大崎）、東京支社ビルおよび「ホームドア研修センター」にホームドアを設置

⇒取扱いの習熟、信頼性向上と点検・補修のスキルアップに取り組む



ホームドア研修センター



ホームドア整備には巨額の費用を要することから

国・自治体には、バリアフリー法に基づき

補助を行って下さるよう、要望いたします

福岡市交通局におけるホームドアの設置状況について

1. 路線の概要

路線名	区間	駅数	営業キロ	開業年度
1号線(空港線)	姪浜～福岡空港	13 駅	13.1km	昭和 56 年 7 月
2号線(箱崎線)	中洲川端～貝塚	7 駅 (中洲川端含む)	4.7km	昭和 57 年 4 月
3号線(七隈線)	橋本～天神南	16 駅	12.0km	平成 17 年 2 月

(中洲川端駅は1・2号線で同一駅)

- (1) 一日あたりの乗車人員 34.8万人/日 (平成22年度)
- (2) ラッシュ時の運行間隔 1号線 3分
2号線 6分40秒
3号線 4分
- (3) 運行形態
- ・ATO(自動列車運転装置)によるワンマン運転(一部のJR車両を除く)
 - ・1号線(空港線)においてJR筑肥線と相互直通運転を実施
 - ・地下鉄線内はすべて各駅停車
- (4) 運用車両：(1・2号線)・福岡市車両 1000N系、2000系(6両編成、車両長20m、4扉)
・JR九州車両 303系、103系(6両編成、車両長20m、4扉)
(3号線)・3000系(4両編成、車両長16m、3扉、リニアモーター車両)

2. ホームドアについて

(1) 導入時期

- ・平成16年3月 1号線(空港線) ホームドア運用開始
- ・平成17年2月 3号線(七隈線) 新線開業に合わせホームドア運用開始
- ・平成18年1月 2号線(箱崎線) ホームドア運用開始

(2) 運用実績

- ・転落等の件数 ホームドア設置前 平均11件/年(1・2号線 H11～H15の5年間平均)
ホームドア設置後 0件/年(H22までの実績)

(3) 構造仕様

ホームドア高さ	扉部高さ	1,200mm
	戸袋高さ	1,300mm
ホームドア開口幅	1号線	2,600mm
	2号線・3号線	2,100mm
扉の開閉動作	列車の乗降用扉と連動して開閉(一部車両を除く)	
ホームドア駆動方式	インバータ制御/タイミングベルト駆動	
安全装置	支障物センサ、戸挟みセンサ、非常解錠ボタン他	

3. ATO装置を搭載していない車両への対応について

ホームドア設置にあたり、空港線でJR筑肥線との相互直通運転に使用される一部の車両(103系)にATO装置(自動列車運転装置)が搭載されていないため、手動運転時の列車の停止範囲やホームドアの操作方法などについて検討を行った。

運用開始にあたってホームドアの取扱いに伴う停車時間の増加が懸念されたが、朝夕のラッシュ時においてもホームドアの取扱いによる大きな列車遅延は生じていない。

(1) 設備の対応について

- ・車扉の開口幅1,300mmに対し、ホームドアの開口幅を2,600mmに設定(所定位置から±750mmの範囲に列車が停車していれば乗降可能とする。)
- ・ホーム後端部にホームドア操作スイッチ及びホームドアの状態を示す表示灯を設置

(2) 車掌乗務員の取扱いについて

(到着時)

- ア 列車が所定の範囲内に停車していることを確認
- イ ホームドア開操作→車扉の開操作

(出発時)

- ア 乗客の乗降を確認後、車扉の閉操作→ホームドア閉操作
- イ 安全を確認した後、運転乗務員に対して出発合図を行う。



空港線ホームドア



ホームドア操作盤

4. ホームドアの普及促進について

福岡市地下鉄は現在、全駅にホームドアを設置しているが、相互直通列車の乗り入れ先であるJR筑肥線においてはホームドアが設置されていない。

鉄道事業者におけるホームドアの設置について、今後、標準などの一層のコストダウンや法制度による支援等により、普及が促進されることを期待する。

福岡市地下鉄路線図



平成 23 年 5 月 25 日
相 模 鉄 道

横浜駅における固定式ホーム柵の設置について

1. 横浜駅を選定した理由

- 一日の平均乗降人員数が約 46 万人（設置当時：平成 12 年度実績）であり、当社線において最大のターミナル駅であること。
- 昭和 49 年の築造で場所によってはホーム幅員が狭く、ラッシュ時間帯は 1 時間あたり最大で 30 本（当時）を運転しており、お客様の混雑により転落や列車への接触が危惧されていた。
- 頭端駅であるため列車の進入速度が非常に低く、T A S C 無しでも停止可能と判断。
- 近傍に横浜駅西口等の繁華街を抱え、週末等は酔客のホーム転落の可能性が高かったこと。

2. 横浜駅のホーム形態・運用車両

- ホーム・・・3 線 4 面 有効長 210m（頭端駅、引上線はなし）
- 運用列車・・・4 扉車（車両の扉数および扉位置はほぼ同一）、10 両編成及び 8 両編成
- ホーム幅員・・・最小幅員 2.2m ～ 最大幅員 7.8m
- その他、別添図面を参照

3. 固定式ホーム柵の仕様、工事内容、設置コスト、運用実績

- 固定式ホーム柵の寸法・開口寸法等仕様（別添図面を参照）
- 工事実施時期 平成 12 年 11 月～平成 13 年 7 月
- 横浜駅におけるホーム床面改良（ホーム舗装の改良工事）に併せて実施
工事内容 ホーム柵設置，スレッドライン設置，ホーム床面改良 等
（うち、ホーム柵設置費：約 5,000 万円 維持費：ほぼメンテナンスフリー）
- 運用実績
ダイヤへの影響：なし
停止位置誤差：±270mm

以 上

横浜駅の固定式柵設置について



相模鉄道株式会社

相鉄 横浜駅構内概略平面図及び現況図



①

②

③

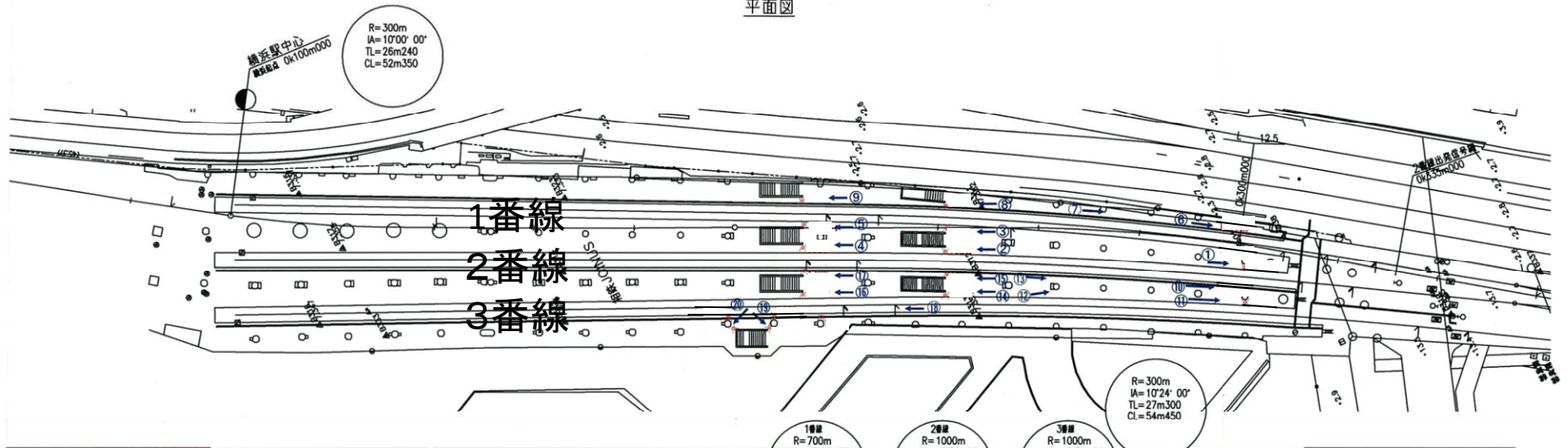
④

⑤

⑥

⑦

平面図



⑧

⑨

⑩

⑪

⑫

⑬

⑭



⑮

⑯

⑰

⑱

⑲

⑳

ホーム端～点字タイル：1050mm
 点字タイル：300mm
 タイル：400mm
 ホーム端～転落防止柵（芯）：230mm

相鉄 横浜駅構内固定式柵 設置状況



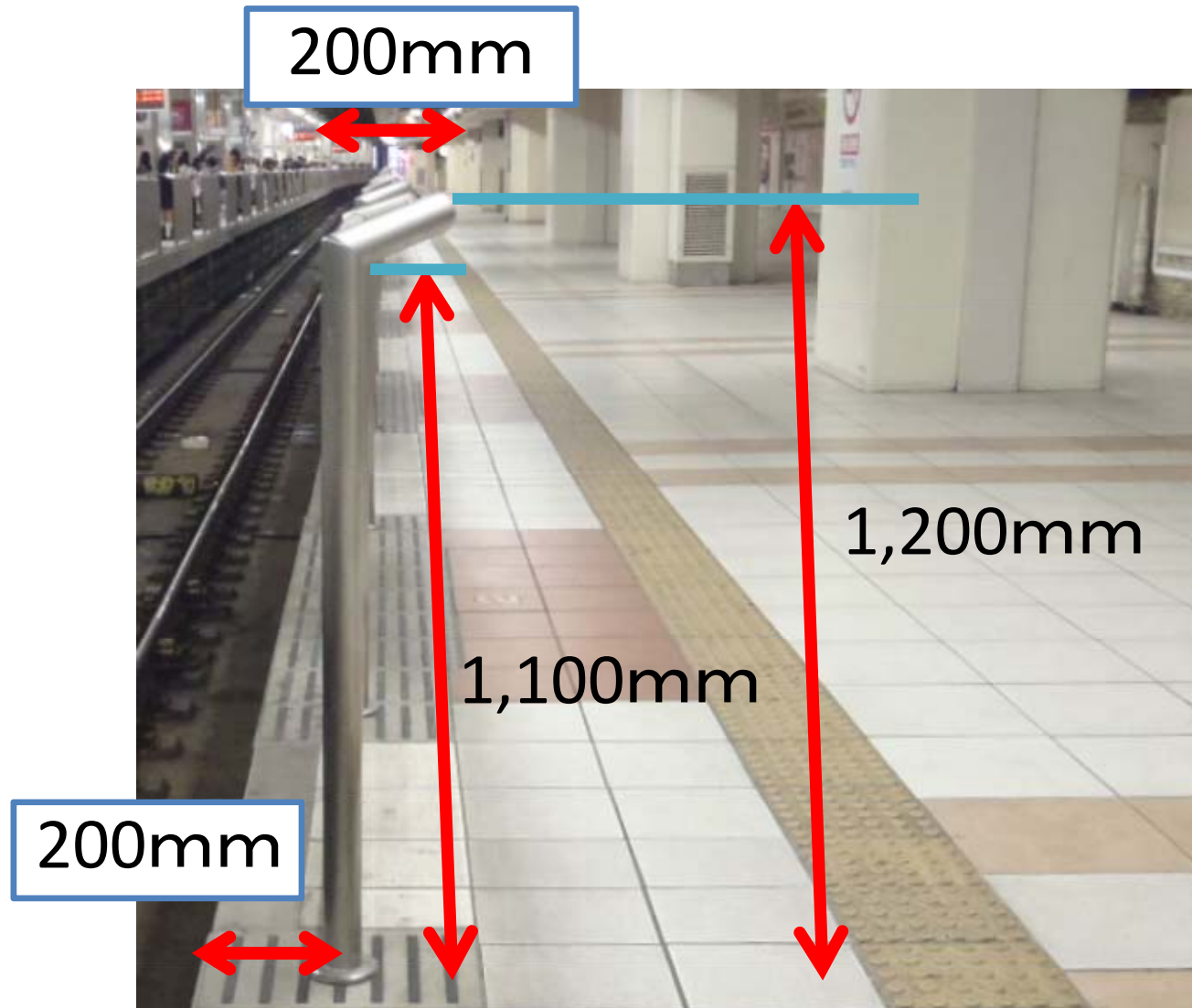
横浜駅固定式柵仕様(その1)

ドア幅(1,300mm) + 形式によるドア位置ずれ(380mm)
+ 停止位置誤差(±270mm) = 2,200mm

開口寸法 = 約2.2m



横浜駅固定式柵仕様(その2)



開口部スレッドラインおよび点灯状況



当社の内方線付き点状ブロック整備について

1 整備方針

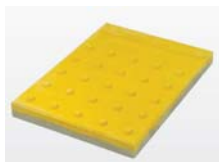
- ・ 既に、全 69 駅にホーム縁端警告ブロックとして点状ブロックを設置
- ・ 点状ブロックの経年劣化駅については、内方線一体型の点状ブロックにて更新する
- ・ 内方線一体型での整備だけでなく、既存のブロックに内方線を追加する方式も併用し、原則として全駅への整備を行う

2 整備状況

- ・ 37 駅/69 駅 (53.6%) において内方線の整備が完了

3 仕様

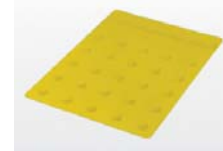
内方線一体型



内方線追加型



シールタイプ



既存のブロックの撤去が必要となる為、他の2つに比べコストが高く、工期が長くなるが、一体であるため外観に統一感がある



既存の点状ブロックを撤去する必要が無い為、内方線一体型よりコストを安く、工期を短くできるが、外観に統一感はない



イニシャルコストは安いですが、交換周期が短い為ランニングコストがかかる

1. 駅ボランティア

- ①【導 入】平成16年 国土交通省関東運輸局「公共活性化プログラム」を活用した試行的な事業として実施
- ②【活動内容】お身体が不自由なお客さまへの誘導・声かけ
- ③【活動時間】ボランティア参加者が活動できる時に実施
- ④【登録者数】431人(累計529人)
- ⑤【そ の 他】秋草学園短期大学が授業の一環として実施
現在、西武鉄道では国・市とともに連携し活動を継続している

2. サービス介助士

- ①【導 入】平成17年 高齢者や障がいをお持ちのお客さまの接遇向上を目指し養成開始
- ②【取得数】駅係員870名(取得率80.2% 2011.4.現在)
- ③【目 標】駅係員全員の取得を目指し養成中

【こころのバリアフリー】 取組み

☆ホームページから☆

こころのバリアフリー

駅ボランティア



駅ボランティアは、通勤や通学・買い物などで駅をご利用される際に、高齢者や障がいをお持ちの方などが困っているのを見かけた場合、きっぷの購入、手荷物の運搬、ホームなどの施設への案内、電車の乗り降りや階段・通路の移動の補助などさまざまな状況で進んでサポートをしていただくものです。当社では、所沢市と協力して駅などにおけるバリアフリー化を一層推進するため、2004年度から「駅ボランティア」を開始し、さらに2005年度からは、所沢市内の各駅を利用する中学生以上の方の他、所沢市内にある秋草学園短期大学とも連携し、地域保育学科の学生の方にも参加していただいております、合わせて431人(2010年7月現在)が活動しています。

サービス介助士



1,112人の駅係員や乗務員が「サービス介助士」の資格を取得しており、接客のエキスパートとして活躍しています。「サービス介助士」とは、NPO法人「日本ケアフィットサービス協会」が認定する資格です。この資格は、お年寄りやお身体の不自由な方に対する「おもてなしの心」と「介護技術」の修得を目的としており、高齢化社会を迎えるに当たり、さまざまな方面から注目されています。当社では、「サービス介助士」の資格取得を推進し、駅係員全員の取得を目指します。

4. 駅ボランティア事業について

(1) 駅ボランティアの概要

①導入理由

平成12年11月の「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(通称：交通バリアフリー法)の施行に伴い、横浜市営地下鉄をご利用になるお年寄りや身体の不自由な方、小さなお子様連れの方や駅に不慣れな方などの手助けを必要とされる方に、切符の購入や乗降の補助及び通路や階段の移動、また、駅施設や駅周辺の案内、手荷物の運搬などのソフト面からの支援を行って頂くために導入しました。

②制度の概要

横浜市交通局が主催する駅ボランティア体験会において、障害者団体の講師による講義と介助体験を修了し、「駅ボランティア証」を交付された方(無償ボランティア)が参加しています。

基本的には、地下鉄駅構内にて地下鉄利用のお客様の移動を支援していただきますが、特に範囲は指定しておりません。ただし、車いす利用の方の介助については、改札口で駅係員に引き継ぐこととしています。

③導入駅と人員の体制

横浜市営地下鉄では、平成13年度の上大岡駅を始めとして、新横浜駅、あざみ野駅、戸塚駅、横浜駅、関内駅、湘南台駅と年度ごとに1駅ずつ拡大してきました。

また、平成20年3月のグリーンラインの開業に合わせて、センター北駅にも拡大し、一時は全8駅で実施していましたが、現在はセンター北駅を止め7駅で実施しています。

平成21年7月の時点で、約250名のボランティアが登録し、活動しています。

④今後の計画

これ以上拡大はせず、現状の規模で内容の充実をはかります。

(2) 運用実績

①駅ボランティアの実績

常駐型駅ボランティアによる活動は、15年8月にあざみ野駅で試行し、以降駅ボランティア登録のある駅で夏休みの8月及び春休み期間中に、駅に一定の時間常駐する駅ボランティアを実施しました。20年3月の常駐型駅ボランティアから、8駅で実施しました。

常駐型ボランティア参加者

年	参加者数	延べ活動回数	実施駅数
15年8月	24人	67回	1駅
16年8月	128人	363回	4駅

17年3月	83人	177回	4駅
17年8月	147人	583回	5駅
18年3月	122人	274回	5駅
18年8月	106人	766回	6駅
19年3月	102人	364回	6駅
19年8月	98人	675回	7駅
20年3月	91人	299回	8駅
20年8月	90人	591回	8駅
21年3月	78人	282回	8駅
21年8月	72人	442回	8駅
合計	1141人	4883回	

②トラブルの有無

特にはありません。

③運用上の課題

お客様のニーズの変化（ICカード普及により券売機の利用減少）

ボランティアの高齢化（新規募集していないため）

④利用者の声

概ね好評

（3）駅ボランティアに関する要望

①法制度面

特になし

②教育・研修制度

現在は局独自の研修を行っていますが、活用できる外部の研修があれば利用したい。

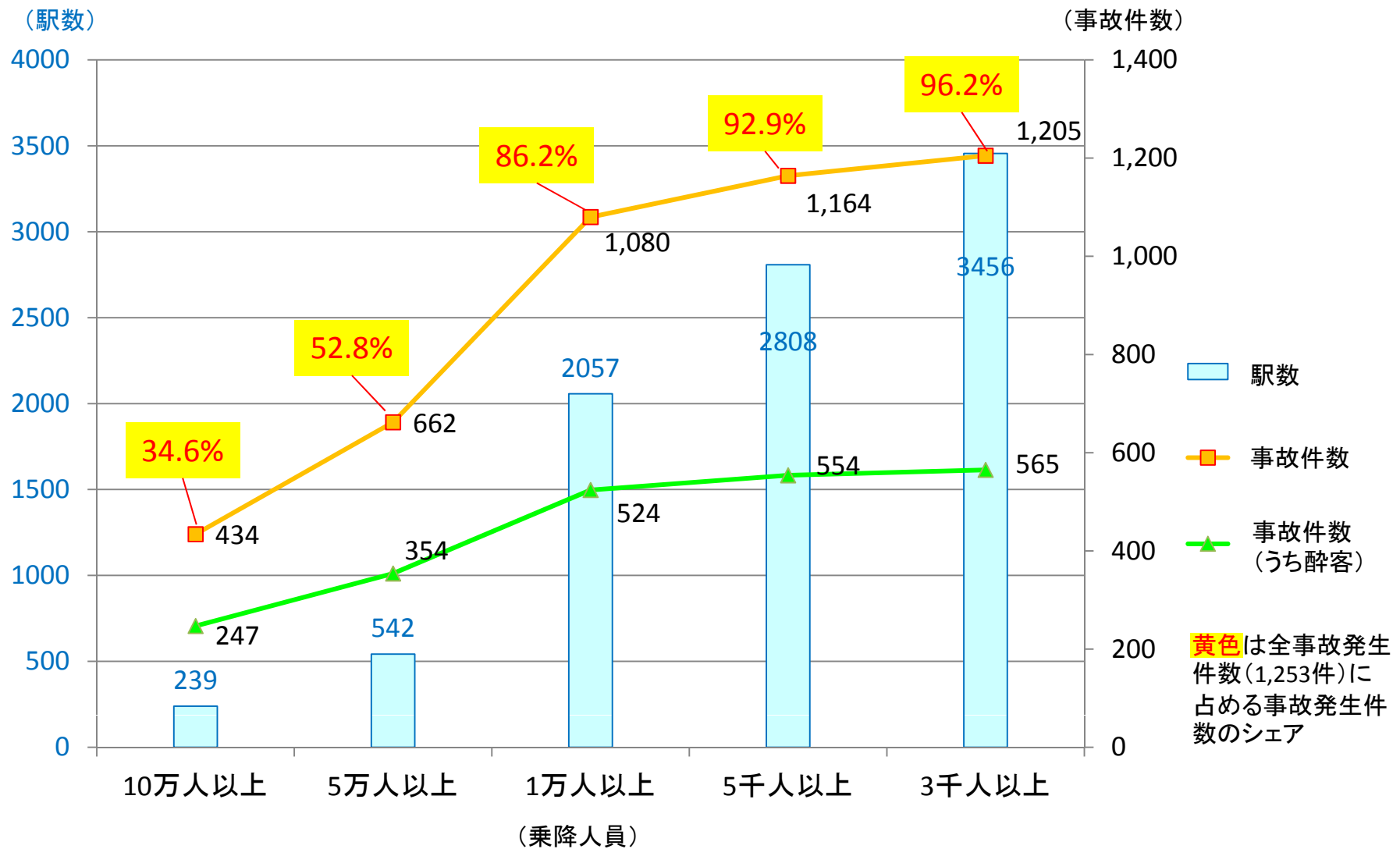
③一般利用者への啓発

現在は一部の事業者の取り組みなので難しいかもしれませんが、このような制度があり、是非利用して頂くことを広報して頂ければありがたいです。

④支援制度

現在、駅ボランティアは横浜市ボランティア保険の対象となっていませんが、保険の対象となるような制度の改善を期待しています。

駅の利用人員とホームにおける鉄道人身障害事故件数の関係(全国)

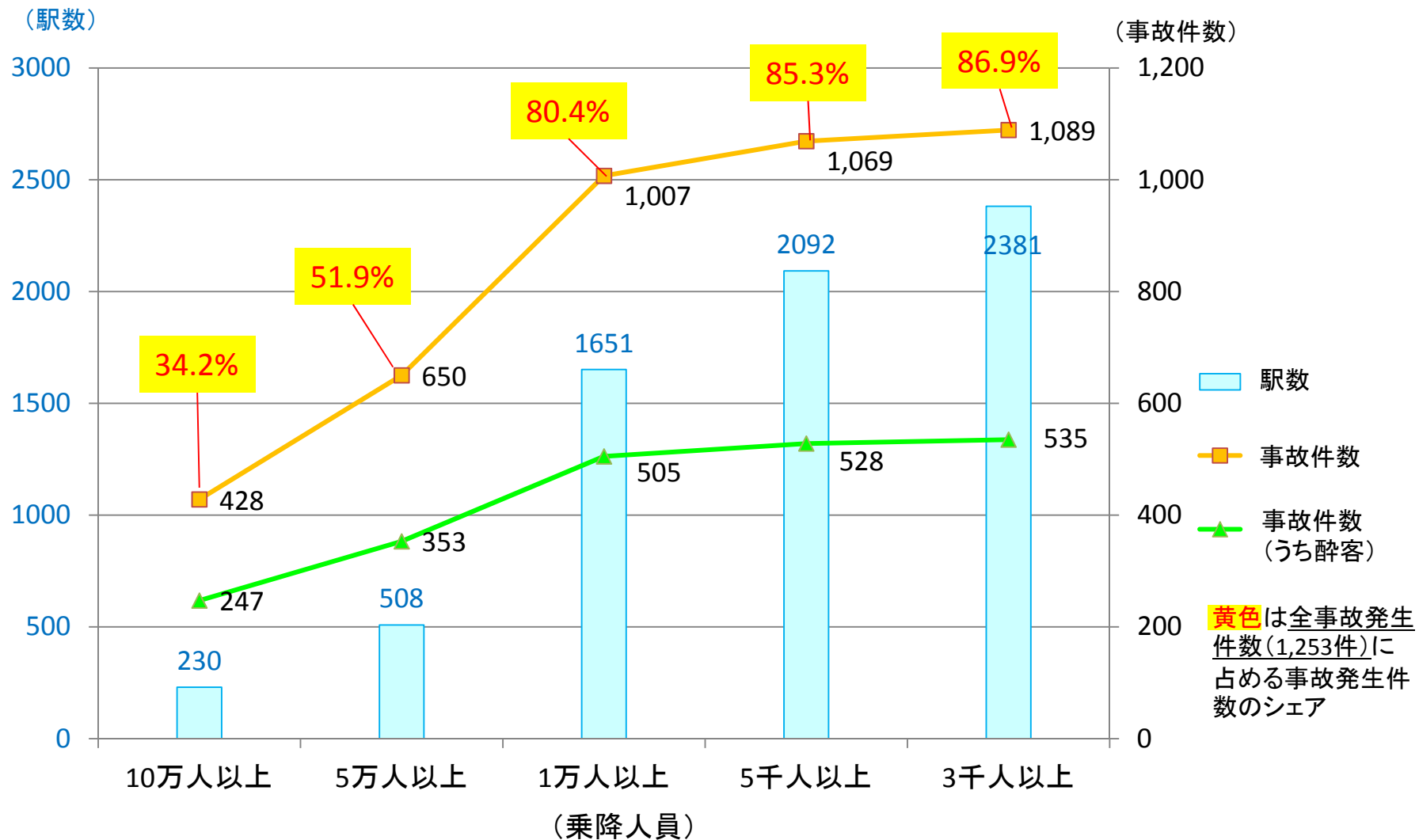


※ 3千人未満駅:6,028駅 全駅数:9,484駅

※ ホームにおける鉄道人身障害事故件数は、平成14~21年度の合計

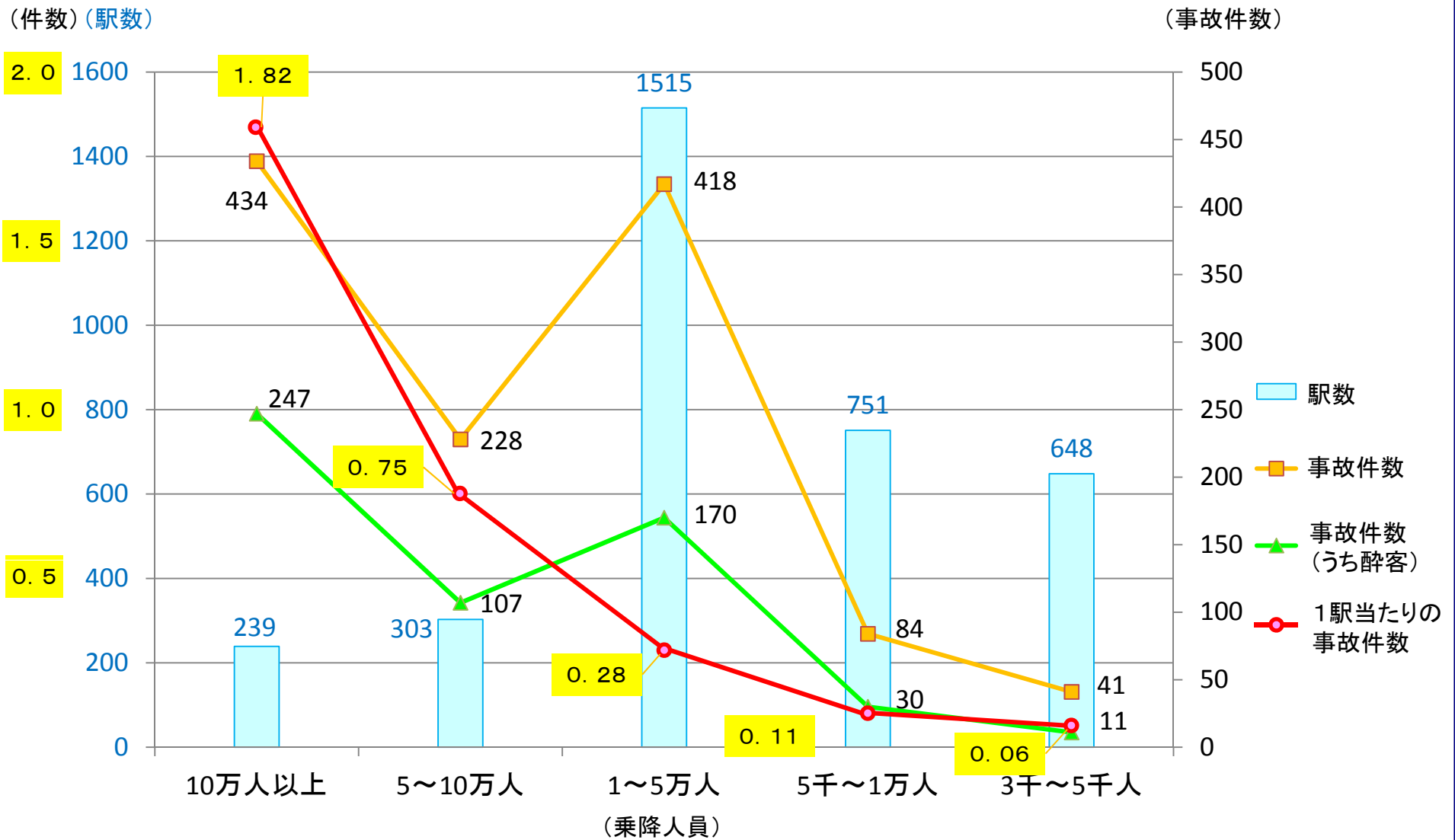
※ 3千人未満駅における事故件数:48件 全事故発生件数:1,253件

駅の利用人員とホームにおける鉄道人身障害事故件数の関係(三大都市圏)



- ※ 3千人未満駅: 884駅 全駅数: 3,265駅
- ※ ホームにおける鉄道人身障害事故件数は、平成14~21年度の合計
- ※ 3千人未満駅における事故件数: 19件
- ※ 三大都市圏以外の駅における事故発生件数: 145件
- 全国の全事故発生件数: 1,253件 (うち、三大都市圏合計では1,108件)
- ※ 三大都市圏とは東京、神奈川、埼玉、千葉、大阪、京都、兵庫、愛知の8府県をいう

駅の利用人員とホームにおける鉄道人身障害事故件数の関係(全国)

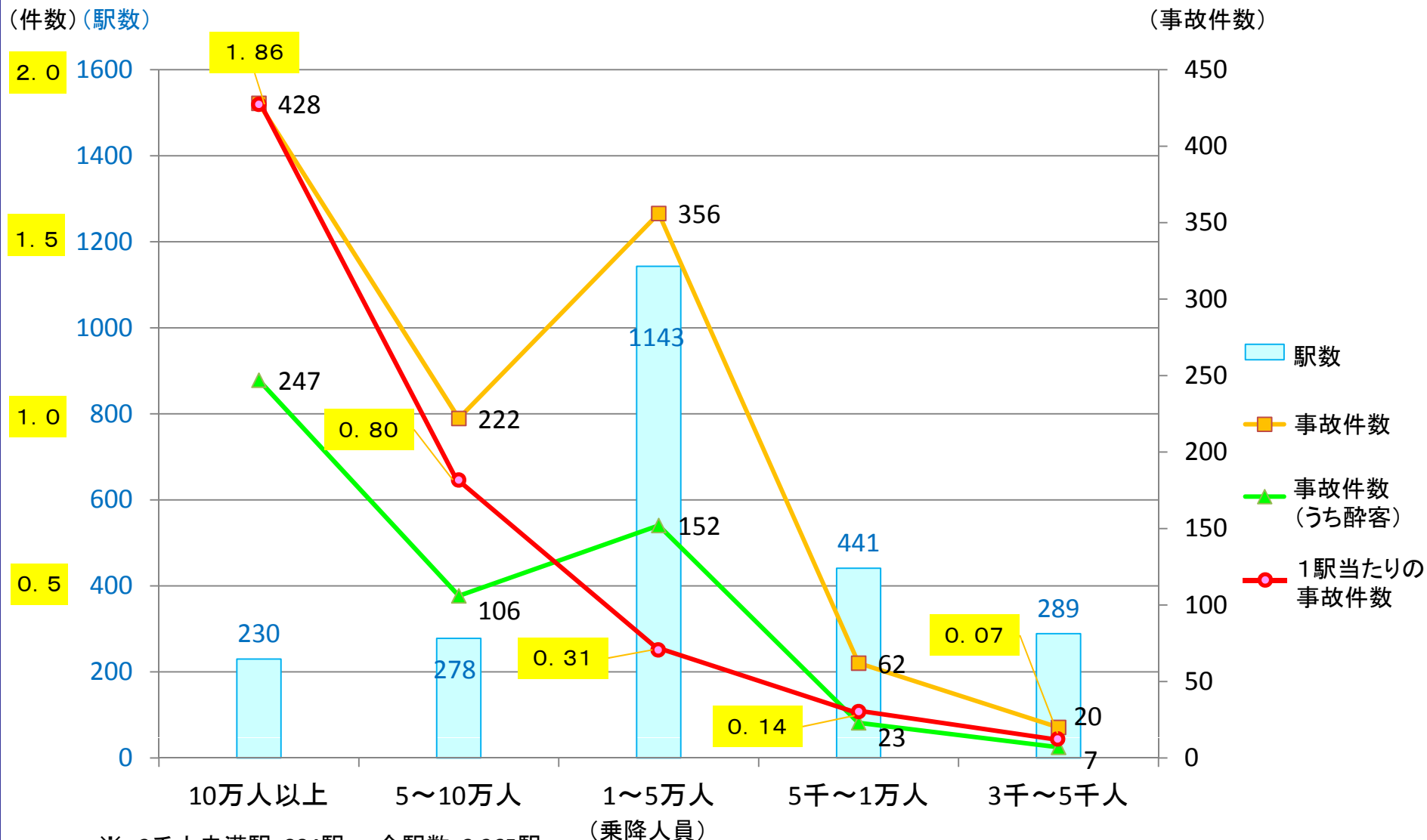


※ 3千人未満駅:6,028駅 全駅数:9,484駅

※ ホームにおける鉄道人身障害事故件数は、平成14~21年度の合計

※ 3千人未満駅における事故件数:48件 全事故発生件数:1,253件

駅の利用人員とホームにおける鉄道人身障害事故件数の関係(三大都市圏)

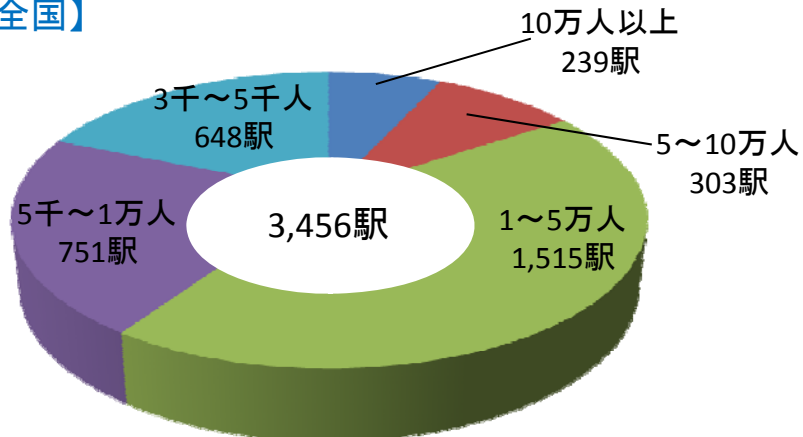


- ※ 3千人未満駅: 884駅 全駅数: 3,265駅
- ※ ホームにおける鉄道人身障害事故件数は、平成14~21年度の合計
- ※ 3千人未満駅における事故件数: 19件
- ※ 三大都市圏以外の駅における事故発生件数: 145件
全国の全事故発生件数: 1,253件 (うち、三大都市圏合計では1,108件)
- ※ 三大都市圏とは東京、神奈川、埼玉、千葉、大阪、京都、兵庫、愛知の8府県をいう

駅数と鉄道人身障害事故件数の個別データ

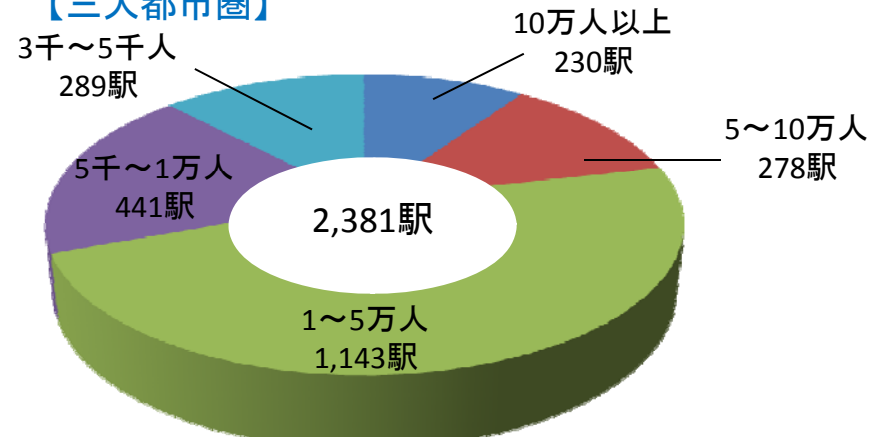
駅の利用人員が3千人以上の駅数

【全国】



【参考】 3千人未満:6,028駅 合計:9,484駅

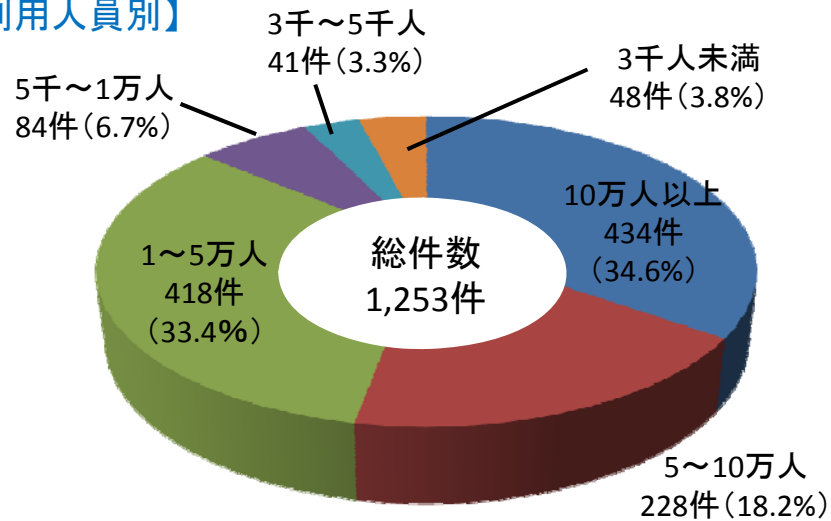
【三大都市圏】



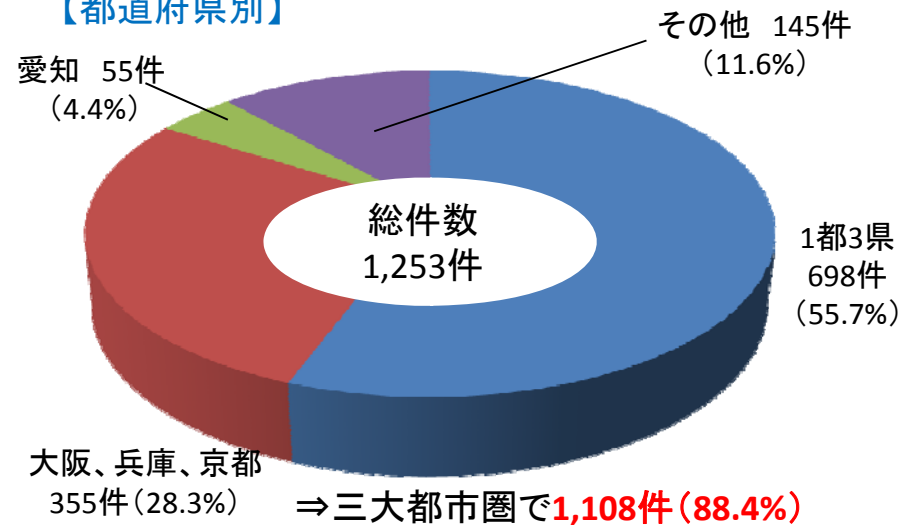
【参考】 3千人未満:884駅 合計:3,265駅

ホームにおける鉄道人身傷害事故件数

【利用人員別】



【都道府県別】



※ 3千人未満駅:6,028駅 (うち三大都市圏:884駅) 全駅数:9,484駅 (うち三大都市圏:3,265駅)

※ ホームにおける鉄道人身障害事故件数は、平成14～21年度の合計

※ 3千人未満駅における事故件数:48件 (うち三大都市圏:19件) 全事故発生件数:1,253件 (うち三大都市圏:1,108件)

ホームドアの整備等に関する主な論点

1. ホームドアの整備等を優先的に推進すべき駅の考え方
 - 視覚障害者の利用（周辺の視覚障害者関連施設の状況）
 - エリア（大都市圏、地方都市、その他）
 - 乗降客数（混雑度）、ホームの形状、ホームでの事故発生件数 等

2. ホームドアの整備が困難な場合、整備に長期間を有する場合の代替方策
 - 内方線付き点状ブロックの敷設
 - ラッシュ時間帯等における係員の配置 等

3. ホームドアの整備等を促進するための方策
 - 車両扉位置の統一化（計画的な車両更新）、車両運用の見直し
 - 車両扉位置の不一致、停止精度の向上、コスト削減等の課題に対応可能なホームドア等の研究開発
 - ホームドアの整備等に対する支援措置 等

4. 視覚障害者に対するサポート
 - 視覚障害者に対する旅客の積極的な声かけや誘導案内、マナーに関する啓発・教育
 - 視覚障害者の駅利用者に対するホームドアの設置状況、人的サポートの状況等に関する情報提供 等

5. その他、転落防止対策の推進に関し配慮すべき事項
 - 駅の利用者自身に対するホーム上での安全に関する啓発活動
 - ホーム上の柱へのクッション材取り付け 等