

第2回 バリアフリー推進ワークショップ

in KANSAI

鉄道駅における

可動式ホーム柵の設置の現状と課題



大阪市営地下鉄千日前線



JR西日本神戸線「六甲道駅」乗降シーン



JR西日本神戸線「六甲道駅」入線シーン

視覚障害者等のホームからの転落防止策として、大きな効果が期待されている駅の可動式ホーム柵の設置について、平成26年度末時点で全国615駅(出典:国土交通省)で整備が進んでいます。関西においても大阪、京都、神戸の都心部の駅を中心に整備が進んでいます。

今回のワークショップでは、千日前線や御堂筋線の天王寺駅、心斎橋駅等に設置をしている大阪市交通局、そして、JR東西線の北新地駅、大阪天満宮駅やJR神戸線の六甲道駅等に設置している西日本旅客鉄道株から講師をお迎えし、可動式ホーム柵の設置の取り組みと今後の課題を中心に、ホームでの安全対策についてお話を頂きます。



『大阪市交通局の可動式ホーム柵及びホームの段差・隙間対策について』

森川一弘氏

大阪市交通局
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



『西日本旅客鉄道株式会社のホーム安全対策ー可動式ホーム柵と昇降式ホーム柵についてー』

田中祥督氏

西日本旅客鉄道株式会社
鉄道本部 駅業務部 担当課長

コーディネーター

三星 昭宏氏

近畿大学名誉教授
関西福祉科学大学客員教授

コメンテーター

石塚 裕子氏

大阪大学未来戦略機構第五部門
未来共生イノベーター博士課程プログラム特任助教

2016年

1/27

水

**定員50名
先着順**

入 場 無 料

*お申込み方法は裏面をご参照ください。

14:00 開場 14:30 ~ 16:30

会場 大阪歴史博物館 4階第一研修室
(会場アクセスは裏面をご参照ください。)

FAX : 06-6543-6295

(開催事務局) 公益財団法人関西交通経済研究センター宛

『第2回バリアフリー推進ワークショップ』 FAX お申込み用紙

貴社・団体名			
ご住所 〒			
TEL		FAX	
E-mail			
	ご所属・お役職	お名前	【懇親会】会費 3,000 円 (税込) 開催時間 : 16:40 ~ 18:00
①			<input type="checkbox"/> 出席 <input type="checkbox"/> 欠席
②			<input type="checkbox"/> 出席 <input type="checkbox"/> 欠席
③			<input type="checkbox"/> 出席 <input type="checkbox"/> 欠席
通信欄			

■参加申込み方法

参加をご希望の方は、貴社名、ご住所、電話・FAX 番号、メールアドレスと参加者の氏名及び所属・お役職をご記入の上、FAX または Email でお申込みください。

*定員 (50 名) になり次第、受付を終了させていただきます。

*ご記入頂きました個人情報は、本目的以外一切使用致しません。

*当日は参加申込み確認のため、受付にて参加「お申込み用紙」又はお名刺をご提出ください。

*手話通訳が必要なお申込者様につきましては、別途下記連絡先まで事前にご連絡ください。

締切
1月18日(月)
先着順

■会場アクセス



大阪歴史博物館 4 階第一研修室 (〒540-0008 大阪市中央区大手前 4-1-32)
大阪市営地下鉄谷町線・中央線「谷町四丁目」下車、⑨号出口スグ

会場へは公共交通機関をご利用下さい。

◆バリアフリー推進ワークショップに関する問い合わせ・申込先

公益財団法人関西交通経済研究センター 業務部 〒550-0005 大阪市西区西本町 1-7-2 ウエストスクエアビル 9 階

☎: 06-6543-6291 fax: 06-6543-6295 mail: a.kankou@kankouken.org

第2回バリアフリー推進ワークショップ in 関西

<テーマ：鉄道駅における 可動式ホーム柵の設置の現状と課題>

1 概要

- 1.1 日時：平成28年1月27日（水）14：30～16：30
- 1.2 場所：大阪歴史博物館第一研修室
- 1.3 講師：森川 一弘氏（大阪市交通局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）
田中 祥督氏（西日本旅客鉄道株式会社鉄道本部駅業務部企画課担当課長）
- 1.4 コーディネーター：三星昭宏氏（近畿大学名誉教授、関西福祉科学大学客員教授）
- 1.5 コメンテーター：石塚裕子氏（大阪大学未来戦略機構 第5部門未来共生イノベーター 博士課程プログラム特任助教）
- 1.6 参加者：61名
- 1.7 講演概要

視覚障害者等のホームからの転落防止策として、大きな効果が期待されている鉄道駅における可動式ホーム柵の設置について、地下鉄千日前線や御堂筋線の天王寺駅、心斎橋駅等に設置をしている大阪市交通局、そして、JR 東西線の北新地駅、大阪天満宮駅や JR 神戸線の六甲道駅等に設置している西日本旅客鉄道株式会社から講師をお迎えし、可動式ホーム柵の設置の取り組みと今後の課題を中心に、ホームでの安全対策についてお話を頂きました。

大阪市交通局からは、近年のホームからの転落件数とその原因についての報告と共に、御堂筋線の天王寺駅、心斎橋駅へのホーム柵の導入の経緯として、ホームからの転落や列車との接触が最も多く、早急に対処する必要がある駅であったという紹介がありました。また、ホームと列車間の段差対策として、千日前線、長堀鶴見緑地線ではホームの端に向かって上り傾斜を付けることで段差幅を軽減し、そして、隙間対策として、建築限界線と車両限界線の間突起する形で、車両が触れても大丈夫なように、ホーム端に取り付ける櫛状ゴムを開発、設置したとの紹介がありました。

今後の課題として、ホーム柵の設置が進むとホーム柵と車両扉の開閉時間、安全確認に要する時間の累積により、現在よりも運行頻度が落ちる可能性があり、結果として輸送能力の低下とそれに反比例する形で混雑率の増加が懸念されるとの報告がありました。また、車両の更新も一時になされることはないことから、新旧車両の混在による各種形状、性能の違いに起因する様々な課題も残っているとのことでした。

今後は、安全確認に必要な時間や停車時間の詳細な検討、そして、年間を通じた混雑状況、遅れが発生した場合の輸送力への影響度合い等について検証し、将来的にその他の駅への展開も見据えたいとのことでした。

その他ハード面での対策以外に、酒酔いのお客様等にお声掛けし、注意を促したり、

視覚障害をお持ちのお客様をサポートする“転落なくし隊”を結成し、転落事故の防止に取り組んでいるとのお話を頂きました。

次に西日本旅客鉄道株式会社からは、ホーム可動柵の設置と共にホーム上で行っている様々な安全対策について紹介頂きました。

ホーム可動柵については、運行する列車の車種によってその扉数が異なることから、一般にその設置には課題が多いとされる中、JR 東西線では運用する車両を4扉車に統一することで、北新地駅、大阪天満宮駅への可動式ホーム柵の設置を実現したとのお話を頂きました。また、車両の扉数の違いに左右されないホーム可動柵の開発にも取り組まれました。昇降式ホーム柵の実証実験をJR ゆめ咲線の桜島駅で2013年度に実施し、さらに2014年12月からJR 神戸線六甲道駅で検証を重ねた後に継続運用されています。そして2016年春にはJR 京都線高槻駅に昇降式ホーム柵を、学研都市線京橋駅下りホームには可動式ホーム柵を設置する予定との紹介がありました。

西日本旅客鉄道株式会社が運行する山陽新幹線、北陸新幹線におけるホーム可動柵も紹介して頂きました。2015年春に開業した北陸新幹線については、各駅にホーム柵を設置したとのこと。山陽新幹線についても、今後新神戸駅で新開発の大開口型可動式ホーム柵を1開口設置して試行運用する予定で、適切な扉開閉速度や駅係員、乗務員の取扱い等について検証し、新神戸駅の既存の可動式ホーム柵を取り換えた後、山陽新幹線の主要駅への設置を進めたいとのお話がありました。

更に、ホーム可動柵以外のホームの安全対策について紹介をして頂きました。お酒を飲まれたお客様のホーム上から線路への転落事象を分析した結果、「ホーム上を線路に向かってまっすぐ歩いて転落・接触」という割合が6割だったことから、線路に対して平行に設置していたベンチを垂直方向に向きを変えたと紹介して頂きました。その他、ホームにおけるお客様の歩行の乱れや長時間の座込み、線路内への立入りなど、通常と異なる動きを駅構内に設置したカメラの画像から自動検知し、係員が画像を確認し、危険と判断すると駅に連絡してお客様を保護する遠隔セキュリティカメラの紹介がありました。

その他にも、2017年度を目標に、2013年度比でホームにおける鉄道人身傷害事故3割減に向け、様々なホームの安全対策に取り組まれているとのこと。

1.8 主な質疑応答

質問者1：大阪市交通局の資料中で、近年転落件数が増えているとあるが、何故か。

講師（森川氏）：実際のところ何故増えたか明確な理由は分からないが、景気が上向いて来たことと関連性があるのではないかと。本日の資料に平成27年度の件数は載っていないが、ホーム柵の設置もあってか件数は減っている。ホーム柵以外にもPRなど様々な対策も打っているので、その効果も出ているのではないかと考えている。

講師（田中氏）：転落件数と国のGDPを比較したところ、その増減に相関性があるとの

分析もある。

質問者 2：昇降式ホーム柵について、下降時のロープ下端から地上までの幅が 50 センチとのことだが、視覚障害者にとってはよりその幅を狭い方が有難いと考えている。

講師（田中氏）：50 センチ開いているのは構造上の最低ラインであり、残念ながら現在は技術的に 50 センチより狭くすることは困難である。仮に子供などがロープ下端を潜って線路内に進入した場合にはセンサで検知して対応する仕組みになっている。

質問者 3：大阪環状線 19 駅での段差、隙間の問題の展望はあるか。

講師（田中氏）：現時点では大阪環状線の全駅にホーム柵を設置する計画はない。それぞれの駅のそれぞれのホームの特情にあわせ、その他の安全対策によってホームの安全性を高めたい。段差については、オレンジ色の環状線車両を新型車両に全て置き換えた後も、大和路線・阪和線から直通運転している 221 系・223 系車両は新型車両よりも床面が高いという課題がある。また、車両の床面の高さを統一できたとしても、大阪環状線はバラストのため、軌道の高さを一定に維持し続けることがコンクリートの軌道よりも難しく、段差解消の検討は続けるものの、完全に実現することは難しい。

質問者 4：列車をワンマン運転している地区での、可動式ホーム柵の設置の方針は如何か。

講師（田中氏）：ワンマン運転している地区は閑散線区が多いので、現在は設置の対象とはなっていない。

質問者 5：異なる車両が通る駅でのホーム柵の設置について、その基本方針は。

講師（森川氏）：地下鉄の場合は、幸いにして車両の形状は殆ど同じである。まず新線で設置し、そして、自動運転が可能な線で設置したというように、まずは設置しやすい線から設置を行ったのが実情である。現在は本当に必要な箇所に設置しようと動いている。それが御堂筋線。課題としては輸送力が落ちてしまうことであり、現在鋭意検討を行っている。

講師（田中氏）：基本的には可動式ホーム柵を設置したいと考えているが、ホーム可動柵の設置を優先すべきホームで、3 扉車・4 扉車が混在するホームについては、昇降式ホーム柵を採用する方針にしている。

2 配布資料

次のとおり。