



平成23年3月9日
国土交通省鉄道局

「第2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3月9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
 1. 視覚障害者団体からの意見発表
 2. 有識者からの意見発表
3. 結果の概要
 1. 視覚障害者団体より意見発表された。(内容別紙参照)
 2. 有識者より意見発表された。(内容別紙参照)

【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 川口・神谷(内 40702・40732)
03-5253-8542、8546 (直通)

第2回 ホームドアの整備促進等に関する検討会

平成23年3月9日（水）
14時00分～16時00分
国土交通省10階共用会議室

議事次第

1. 視覚障害者団体からの意見発表
2. 有識者からの意見発表
3. その他連絡事項

【配布資料】

- ・ 議事次第、出席者名簿、配席図
- ・ 視覚障害者団体提出の資料
(全日本視覚障害者協会、DPI日本会議、日本網膜色素変性症協会)
- ・ 有識者提出の資料
(秋山哲男氏、鎌田崇義氏)

「ホームドアの整備促進等に関する検討会」出席者名簿

〈意見発表団体〉

全日本視覚障害者協議会 山城 完治 総務局長
 織田 洋 執行委員

D P I (障害者インターナショナル) 日本会議
 今福 義明 交通問題担当常任委員
 上 蘭 和隆 事務局員
 田丸 敬一郎 事務局員

日本網膜色素変性症協会 金澤 真理 会長
 嶋垣 謹哉 理事
 榊原 賢二郎

(敬称略)

〈有識者〉

日本福祉のまちづくり学会 秋山 哲男 副会長

東京農工大学大学院 鎌田 崇義 教授

(敬称略)

「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〉

北海道旅客鉄道(株)	豊田 誠	総合企画本部	専任部長
	宮越 宏幸	鉄道事業本部	安全推進部長
東日本旅客鉄道(株)	石司 次男	副社長	鉄道事業本部長
	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)	牧野 修		鉄道事業本部長
	堀越 昭彦	鉄道事業本部	計画管理部長
	小野里 一彦	鉄道事業本部	工務部長
西武鉄道(株)	中村 仁	鉄道本部	計画管理部長
	藤井 高明	鉄道本部	工務部長
京成電鉄(株)	加藤 雅人	鉄道本部	計画管理部長
	(代理出席：田中 亜夫 計画管理部 安全推進担当課長)		
京王電鉄(株)	竹淵 誠一	鉄道本部	施設部長
	高橋 泰三	鉄道事業本部	計画管理部長
	(代理出席：橋木 正明 計画管理部 計画担当課長)		
小田急電鉄(株)	寺田 雄一郎	鉄道事業本部	工務部長
	小柳 淳	交通サービス事業本部	交通企画部長
東京急行電鉄(株)	長野 真司	交通サービス事業本部	安全・技術部長
	泉 康幸		鉄道事業本部長
	今成 孝雄	鉄道事業本部	副事業本部長
京浜急行電鉄(株)	島村 祐司	鉄道事業本部	事業統括部統括部長
	浦辺 和夫	鉄道本部	計画営業部長
	道平 隆	鉄道本部	施設部長
相模鉄道(株)	長谷川 正昭		施設部長
	池田 厚二郎		経営管理部長
東京地下鉄(株)	奥 義光	副社長	鉄道本部長
	山村 明義	鉄道本部	鉄道統括部長
	尾原 亘	鉄道本部	電気部長
仙台市交通局	櫻宿 守		高速電車部長
	(代理出席：馬目 幸弘 高速電車部 電気課長)		
東京都交通局	小泉 健	総務部	企画担当部長
	高橋 栄二	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・安全管理担当部長	

(敬称略)

2011年 2月23日
中央合同庁舎2号館共用会議室3A

国土交通省大臣
大島 章宏 殿

全日本視覚障害者協議会(全視協)
会長 田中 章治
東京都新宿区大久保1-1-2 富士ビル4階
Tel03-3207-5871

要 請 書

視覚障害者の平等と社会参加の推進に対する貴職のご助力に敬意を表します。

さて、去る1月16日、山手線目白駅において、全盲・男性がホームから線路に転落し、電車にひかれて死亡する事故が起きました。私たちにとってこの事故は、まさに明日はわが身であり、落ちない駅ホームを1日も早く実現したいという願いでいっぱいです。

今年は、バリアフリー新法が見直されるとともに、交通基本法が提案されると聞いております。鉄道利用の安全は、安全な歩行・移動の前提であり、社会参加の要です。

貴職におかれましては、上記のことを十分にご理解いただき、当面、次のことを実施されますよう要請いたします。

要 請 内 容

1. 可動式ホーム柵の設備を飛躍的に推進してください。そのために、この主旨をバリアフリー新法にさらに強く位置づけてください。
2. 固定式ホーム柵を転落防止対策と位置づけるのは、絶対にやめてください。固定式ホーム柵である東京の池上線蒲田駅・大崎広小路駅、神奈川の相模鉄道線横浜駅などにおける視覚障害者の線路への転落事故は、同設備で事故が防げないことを実証しております。
3. 交通基本法において、歩行・移動を国民の権利として位置づけてください。安全な歩行・移動なくして障害者の社会参加と平等な暮らしの実現はありません。また、社会参加と平等は、国民主権・民主主義の土台です。よって、安全な歩行・移動の一部である鉄道利用における安全確保は、国民の権利であり、人権として守られなければならないはずで
4. 可動式ホーム柵でなければ、ホームから線路への転落事故は防げませんが、駅ホームにおいては最低限以下を実現する施策を講じてください。
 - ①ホーム要員を確保して声かけ・誘導などによる転落防止及び、転落事故の際の救出の体制を維持・拡充してください。
 - ②線路側の点字ブロックは、5×5のJIS企画のもので、内方線ブロックにしてください。
 - ③点字ブロックを使つての歩行時に柱にぶつかることのないようにする施策を講じてください。また、柱にクッションを設備して、ぶつかっても痛みやけがによる転落事故が防げるようにしてください。
 - ④点字ブロックに荷物を置いたり立ち止まることを防ぐ施策を講じてください。

[以上]

視覚障害者・まちづくりアンケート調査

実施主体 > 東京視覚障害者の生活と権利を守る会・まちづくり委員会

代表 山城 完治 事務局長

TEL3810-0318

協力: 高木 輝生 (建築家) 他多数

調査時期 > 1994. 7月~8月10日

調査対象 > 東京視覚障害者の生活と権利を守る会全会員

調査方法 > 点字調査票を郵送し、後日電話による聞き取り調査

回答数 > 100人

1. 調査結果の評価分析

- ・ 東京都の視覚障害者数3万人といわれている現在、調査に回答した視覚障害者100人は一般市民を対象とした調査では4万人に該当し、視覚障害者の現在の都市構造への評価を正確に表すものといえる。
- ・ 特に、東京視覚障害者の生活と権利を守る会の会員は自立意識高く、行動力も旺盛で、今回の調査は行動する視覚障害者の意見を集約したものといえる。
(以下回答者数100人のため回答人数はそのまま%に読み替え得る)
- ・ 回答者の概要は、男62人、女38人。年齢層は40代34人、50代30人次いで30代の18人である。視力の状況は全盲68人、弱視32人。歩行方法は白杖利用59人、単独20人次いで白杖および介助者での歩行11人である。
- ・ 外出歩行の頻度は毎日外出は69人、週に数回は23人、月に数回は8人で全員全盲者である。弱視者に比べ全盲者の外出頻度が低いことがはっきりでている。また、弱視者も週に数回の外出が32人中6人いることが注目される。
- ・ 鉄道駅のホームからの転落は、有り50人で実に回答者の半数が経験している。全盲者は68人中44人で3人に2人は転落経験があることになる。弱視者も32人中6人である。転落の回数は最多で6回が1人、5回は3人、4回は4人である。4回の1人は弱視者である。転落時に電車が来るかどうかはまさに運であり、死と隣り合わせで行動している視覚障害者の現状を端的に表す結果である。
- ・ 外出時に道路上で障害となるものを3つ聞いた結果では、放置自転車やバイクが圧倒的に多く9.1人が答えている。次いで電柱やポール5.1人、路上駐車車の車4.9人、路上にはみ出した商品2.6人、看板2.5人、牽止めやガードレール2.4人となっている。道路の作り方だけでなくその管理の重要性を示している。
- ・ 歩行中の転落事故では、経験有りは69人そのうち階段から転落が4.9人、側溝に落ちた4.4人、工事現場で転落2.2人となっている。危険箇所の多さと現況道路の早急な改善の必要を示している。
- ・ 広い車道を横断するときの問題については、信号の表示がわからない7.1人、方向を誤り横断歩道からはずれる4.7人、横断歩道の場所が不明4.1人となっている。
- ・ 公共的な建物に必用な配慮では、玄関への誘導チャイムの設置6.9人、案内人(誘導人)の配置5.9人、誘導ブロックの設置4.3人が高い。さらにエレベーターの音声案内の設置3.2人、部屋名の点字表示2.4人が続いている。
- ・ 「初めての場所へ行くときの工夫」への自由回答では、行き方、行き先の情報収集、下見、ガイドヘルパーの利用が多くあげられている。時間に余裕を持つ、急がないも危険回避の知恵として認識されている。
- ・ 「外出時の怪我」への自由回答では、100人中77人が回答しており視覚障害者の外出と怪我は切り放せない現実であることを示している。怪我の原因として路上の突出物、電柱、ガードレール、放置自転車、停車中のトラックの荷台などがあげられ、外出時に遭遇する危険物の多さを示している。場所の誤認による転落事故も多く、場所認識に関する情報の提供・場所を誤認しない街づくりも危険回避の重要な要因である。
- ・ 「道路の横断」への自由回答では、音響式信号機の不備、自転車や対向してくる歩行者との衝突、左折者との接触の危険があげられている。スクランブル交差点、横断歩道の白線の無い場所で方向を失う。工事等の騒音で方向を失うという意見もある。横断歩道への点字ブロックの設置(車道に)を求めた意見がある。

ホームドア設置促進に関する意見

2011年3月9日

特定非営利活動法人 DPI 日本会議

上 菌 和 隆

ホームドアの有効性については、国、事業者、利用者との間で一定の共通理解が図られていると認識している。その上で、以下、意見を述べる。

ホーム柵には大きく分けて三つ、南北線にあるようなホームドア、有楽町線や山手線にあるような可動式ホーム柵、そして固定式ホーム柵がある。

ここでホーム柵というのは、山手線など設置進行中の可動式ホーム柵のことをいう。大都市を中心に日頃一人歩きで電車を利用している全盲や強度弱視の人の半数以上がプラットホームからの転落を経験している。5回以上転落したことのある人もいるという。私はこれまで4回転落したが、その内の1回は私を案内してくれていた駅員といっしょに落ちたことがある。

公共交通の発達は、特に、車の運転をできない者にとって日常生活において欠かせないものである。しかし、プラットホームからの転落、そして死傷事故へとつながる危険な要素を含むものでもある。

去る1月16日夕方、知人のTさんが山手線目白駅プラットホームから転落し、死亡した。「〇〇駅で人身事故」という報を聞くと、どうしてもその近辺に住んでいる、あるいは勤務している知人を想起するのは私だけではないだろう。今回の事故の後自分の心に、今までにない恐怖心が残っているのも確かである。

視覚障害者の歩行の仕方は経験（記憶）、想像、周囲の音を聴きながら情報を集め、そして極近い先を白杖で触りながらということになる。視覚は瞬時に多くの情報を得られる。それに対し、聴覚は情報量は少なく、環境によって、やや不鮮明（勘違いすることもある）である。歩行は一定の連続性の物なので、歩くための触覚の情報量はかなり少なくなる。白杖や靴底（足裏）で触れた物は確かな物ではあるが、その範囲は狭い。

2000年施行のバリアフリー法では新設駅のプラットホームには転落防止のための点字ブロック、もしくはホーム柵の設置が義務づけられたが、点字ブロックは、転落防止のためには、ホーム柵に代わることのできる物ではない。2006年のバリアフリー新法においては、大規模改造駅・新設駅では可能なかぎりホーム柵の設置が義務づけられた。それにもかかわらず、交通事業者の今後の設置計画を見ても明らかなように満足できるものではない。ホーム柵の安全性は誰もが認めるところであろう。

今後の設置の課題としては

1. 物理的課題

- (1) 車両扉位置の異なる車両が混在する路線
- (2) 曲線ホームへの対応
- (3) ホーム幅の狭い箇所への対応
- (4) ホームドア整備加重に耐えるホーム荷重強度

2. 輸送面

- (1) 乗降する際の時間増加（停車時分の延長・輸送力の低下?）
- (2) 乗務員の安全黙視確認ができにくい
- (3) 駅員・車掌の合理化による人員削減

これらの解決方法としては、扉位置の異なる車両に柔軟に対応できるホーム柵の開発もされていると聞かすが、現在その開発はどこまで進んでいるのか。未だ実用化にまで達していないのであれば、研究助成なども必要であろう。また、ホームドア整備の交通バリアフリー化の重要性を鑑みれば、いたずらに車両扉位置の異なる車両運行を増やすべきではないと考える。

高密度運転、乗務員の黙視確認などについては、各事業者の今後のホーム柵設置計画を見るとクリアされたことだと思われる。ホーム柵の設置数が伸びない原因は費用負担も大きいだろう。ホーム柵の低コスト化も必要である。

先般、東京都交通局の都営地下鉄三田線で、ホームドア設置後 5 年間、駅のホームから線路へ乗客が転落する事故が一件も起きていないことが、2006 年 10 月の都議会へ提出された資料で明らかになった。ホームドアが乗客の安全確保と、列車の定時運行に予想以上に貢献しているとのことである。

三田線のホームドア設置には 27 駅で 68 億円を要した。しかし、都交通局は「お客様の転落で列車が止まったり、遅れたりすることがなくなるメリットを考えれば、これからの鉄道は明らかにホームドアの導入の方向に向かっている」との考え方を示している。

輸送人員が多いなど設置効果の高い路線について、各事業者、特に JR が、シミュレーションなど行い、設置可能性の検討を行う必要がある。

ホームドア整備と、車いす使用者について。

車いす使用客の悲願である単独自力乗降ができるための「プラットホーム部分かさ上げ」化ができるようになることが期待できる。これは、車いす使用客のみならず、ベビーカー使用者やすり足の高齢者にも大変乗降車時の円滑性を増すものと期待されている。また、交通バリアフリー法のホームと車両との段差と隙間の移動円滑化基準の求めるところでもある。安全対策として、点字ブロックの整備も併行して進められる必要があり、付言しておきたい。

既設駅における 1 日乗降客数 3000 人以上の駅は、すべて「内方線付点字警告ブロック」の

敷設を義務化すべきである。「内方線付点字警告ブロック」の敷設の際は、路線地域毎に、当該地域内の複数の視覚障害者の参画による評価、検証を行うことを強く求めたい。

最後に、公共交通機関における最大かつ優先されるべき課題は、「安全性の確保」である。ホームドアに関する検討はすでに何度か行われており、明確な目標設定とその実施こそが今求められている。失った命は戻らない。

本検討会においては、そうした認識に立って、利用者目線の議論を行い、実効性ある方策を提言していただきたい。

2011年 3月 9日

国土交通大臣
大島 章宏 殿

日本網膜色素変性症協会
会長 金澤 真理

第2回ホームドア整備促進等に関する検討会提出資料

平素より、重度から軽度に渡る視覚障害者をはじめ、すべての国民が安心かつ安全に公共交通機関が利用できるよう、また、広範な国土交通行政にご尽力賜り厚く御礼申し上げます。

頻発する駅のホームからの転落事故、列車との接触事故の報を耳にするたび、私どもは自らが注意するだけでは危険回避が困難であることに慄きながら、通勤や通学、生活を営むために、常に少なからず危険を感じつつホームを通行しております。

このたび、大臣、貴省がホームドアをはじめとする転落事故の防止に効果の高い対策の必要性を強く感じられ、本検討会を主催、視覚に障害を持つ私どものみならずすべての国民が安心、安全に鉄道駅のホームが利用できるよう取り組まれることに敬意をもって深く感謝申し上げます。

以下に当協会を代表して意見と要望を記します。

なお、当協会は、患者会員のみならず眼科医などの医療従事者からなる学会会員、ライオンズクラブ代表者などの支援会員、計約4,000名の正会員がおります。全国に都道府県単位の支部が34、視聴覚の重複障害を持つアイヤ会、障害を持つ子の親の会、18歳から35歳までのユースという3つの特性を重視した横断的な専門部会も組織内に設置しております。

以下の内容は、3月5日、6日の2日間、横浜市で開催しました当協会の「支部長・専門部会代表者会議」に参集した支部長、専門部会代表など総勢約50名のリーダーからの意見も盛り込んだものとなっております。前記会議の出席者約50名の内、ホームから線路に転落した経験を持つ者は10名、列車とホームの隙間に足などを落としてしまった者が7名、各々複数回あるという者も数名おりました。(当協会の患者会員は、中途視覚障害者が多勢で、逆に全盲者の割合は少なくロービジョン(弱視)の割合が多勢を占めております。)

ぜひ、現内閣が掲げておられます「最小不幸社会の実現」のために、ホームドアの整備促進をはじめとするホームの安全対策を、できるだけ緊急かつ早急に実現していただけますようお願い申し上げます。

記

1. 現状で特に危険を感じているホームの状況について

- (1) ホームの両端に線路がある”島ホーム”は、片側が壁のホームに比べ、安全を確かめながらホームを歩行する立体的な手かかりも無いため、特に転落の可能性が高く、とても危険だと言う声が多く寄せられております。
- (2) 朝晩のラッシュアワー時などで、ホームが非常に込み合い、移動する場合にホームの端を歩かざるを得ないような状態になるホームは、視覚に障害を持つ者はもちろん、万人においてもたいへん、危険であるという声が多く寄せられております。
- (3) 具体的かつ特定のホームでは、
 - ①一部列車のドア数の関係でホームドアが設置されたにもかかわらず、設置空間がある山手線の恵比寿、目黒駅のような設置方法
 - ②転落事故死が発声した山手線の目白駅のようにホームの幅が一定でないホーム、幅が狭いホーム、柱などの障害物が多く、また、障害物と点字ブロックが近接している箇所が多いホーム
 - ③山手線、京浜東北線の秋葉原駅など、乗降客数が多い上、階段やエスカレーターが設置されている脇のホーム通路幅が狭いホーム
 - ④新宿駅の埼京線、湘南新宿ラインのホームのように路線ごとで発車、到着ホームが一定でないホーム(視覚障害者には位置関係が視覚では把握できない)

⑤その他、列車とホームの間が大きく開くホーム、ホームがカーブしている、ホーム上に段差があるホームなどは常に不安と危険を感じるという声が寄せられました。

(4) 上記会議の際に、地方の方々から

①無人駅や乗降客数の少ない駅でかつ運転士のみワンマンカー運転の路線のホームでは、手助けを求めたいような時でもそれができない

②列車の仕様が統一されておらず、車両数も少ないため、ホームでの乗車位置の把握が困難（乗車位置が把握できないと乗車の際に自らがボタンや手動でドアを開けなければならない場合に対処が困難）

③列車の通過や到着のアナウンスがちゃんとされないホームはたいへん危険

④降雪地のホームは、降雪がホームに溜まり点字ブロックが把握できないだけでなく、すべてが白一色になってしまうとホームの状態がほとんどわからなくなってしまうたいへん危険

⑤列車そのものにも乗降ドア内に段差があり、ホームからの乗降に苦労しているといった声が寄せられました。

2. ホームドアの整備を進める場合に優先すべきホームについて

上記1の(1)から(3)のようなホームは最優先、優先して設置をお願いいたします。

(なお、当協会の東京支部は、東京都営地下鉄の全路線、全駅への「ホームドア設置」をお願いする陳情を既に行っております。)

3. ホームドアの設置が困難な場合に考えられる代替策について（現状の点状ブロックなど視覚障害者対策の改善方法を含む）

(1) 「人的なサポート」の充実

①視覚障害者が列車を利用する場合に、事前にお問い合わせすれば駅員さんに乗降時にサポートしていただけることで安全、安心を確保できますが、そのサポートが受けられることを知らない視覚障害当事者がまだ多数おられます。そのようなサポートが受けられることを国土交通省をはじめとする行政機関、鉄道会社からも積極的に周知いただくとともに、利用客が少ない地域においても、運転手さんや車掌さんがホームではサポートしてくださるといった何らかの確実な安全対策の実施をお願いいたします。

②ホーム上における利用者への「的確な視覚障害者へのサポート」の啓発アナウンス実施の検討をお願いいたします。

(2) ホームドアの設置が難しいホームには「内方線ブロック」の敷設をお願いいたします。また、点字ブロックとホーム内側、外側の床材やすべり止めなどの材質を変えることなどで得られる触覚変化による安全対策の検討もお願いいたします。

(3) ロービジョン（弱視）の利用者への配慮として、

①ホームドアは、ロービジョン（弱視）でも視認しやすいように、ドアと収納部分の色をコントラストがはっきりした色相で色分けをお願いいたします。

②ホームと、ホーム上の点字ブロック、電光案内板や階段やエスカレーターの上り下り部分、手すり、柱の色相も①同様に色分けをお願いいたします。

4. その他

一般の方々にもわかりやすく、網膜色素変性症の病態や視覚障害者の特性をご理解いただくために、当協会を母体に設立された協同団体（特定非営利活動法人網膜変性研究基金）が製作、無料配布しています「網膜色素変性症ってなに？」というマンガで構成された冊子を持参しました。

今後の検討、対策を講じていただく上で、ぜひ多くのご関係者に参考にしていただければと存じます。

以上

ホームドアのコメント

秋山哲男(2011.3.9)

A. ホームの整備の必要な予測を考える

1. ホームドアを整備する場合
 - ① 費用はどの程度かかるか？
 - ② 整備が完成するまでどの程度の期間を要するのか？
2. ホームを整備する場合の負担
 - ① 鉄道事業者が利益率の〇〇%を毎年投資した場合にどの程度期間がかかるのか？
 - ② 負担の在り方の選択
 - (ア)鉄道会社のみ負担：受益者負担のみ負担(運賃)、
 - (イ) 整備は鉄道会社以外も負担：乗る人も乗らない人も負担(税金)
 - (ウ) 整備は鉄道会社以外も負担：フィランソロピー（寄付・大量の伊達直人など）

B. ホームができるまでのモビリティ対策・安全対策を考える

1. 第一水準の安全対策：ホームドアのレベルの落ちる整備(安全水準は高くないが)
 - ①簡易型のホームドア
 - ②部分的なホームドアの整備
2. 第二水準の安全対策：ホームドア以外の技術的対策
 - ①技術的安全対策：内方線の整備、音声の整備、
 - ②人による介助システムを構築する：鉄道の改札口から鉄道乗車までの誘導を行う
3. 地域のモビリティと交通計画で対応する（ローカル線や人口低密度地域が中心）
 - ① 地域の交通計画の確立が必要
 - ② 固定ルート・フレックスルートなどによる対応
 - ・公共交通(特にバス車両)のルート設計を鉄道駅の計画と一体化する。
 - ・鉄道を使う自宅からの外出は自宅からの安全な鉄道駅（介助者がいる、ホームが安全）への送迎ルートを設ける。
 - ③ ST サービスによる対応(バス交通を利用できない地域：存在しないなど)
 - ・障害者の移動を確保する ST サービス、ガイドヘルパー等の予約センターの設立

C.原則的な考え方を整理し考え方の基本を持つこと

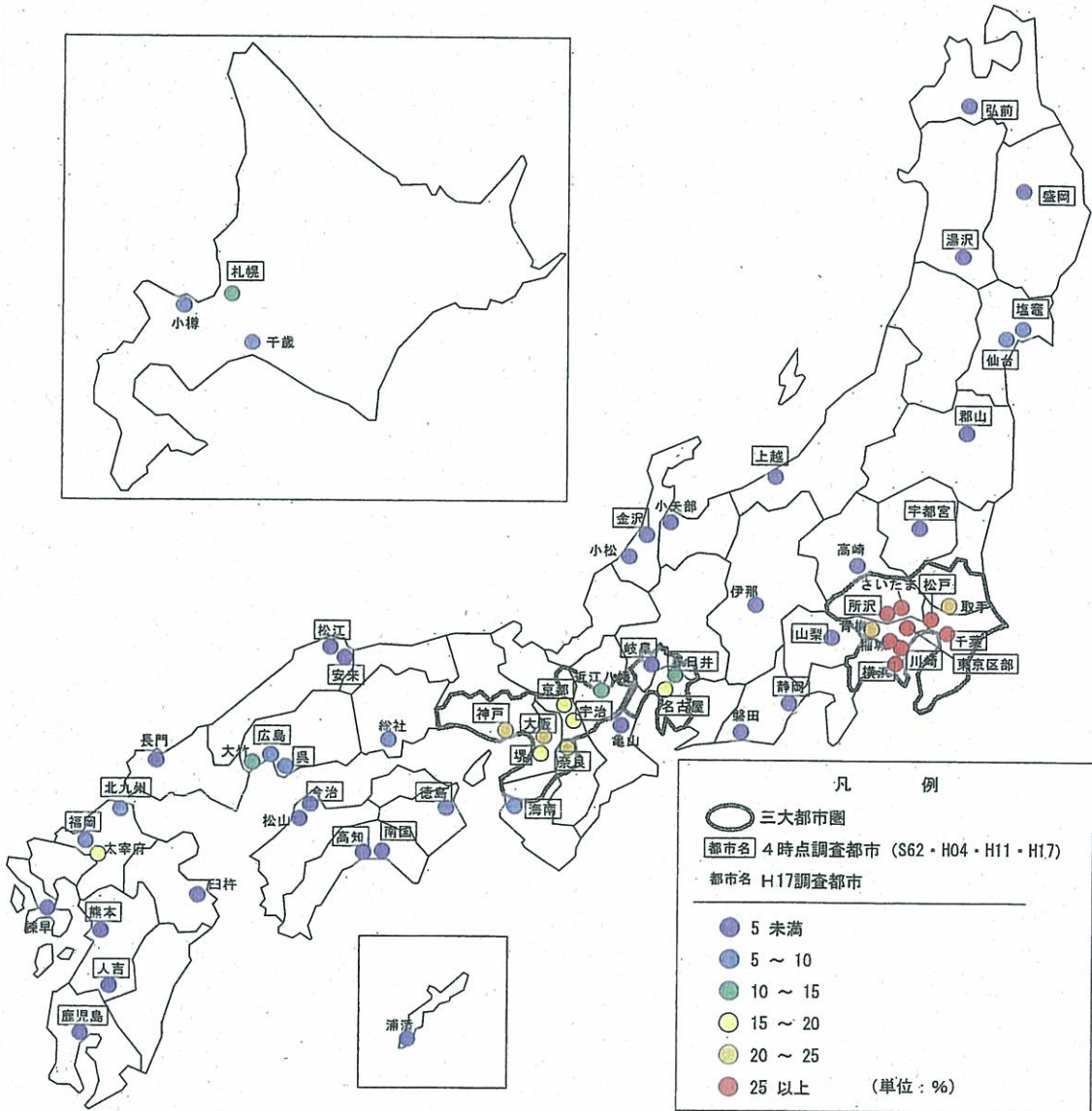
- ①ノーマライゼーション：障害を持つ人が地域で安心して生活できる、②生存権・生活権：移動権、③権利条約：合理的配慮、ユニバーサルデザイン、④ユニバーサルデザイン：すべての人が利用できること、⑤ケーパビリティアプローチ：生活の幅を広げる
- ⑥ソーシャル・インクルーシブ（インクルーシブ・デザイン）：社会的排除をしない社会、社会的包摂

以下、国交省資料より

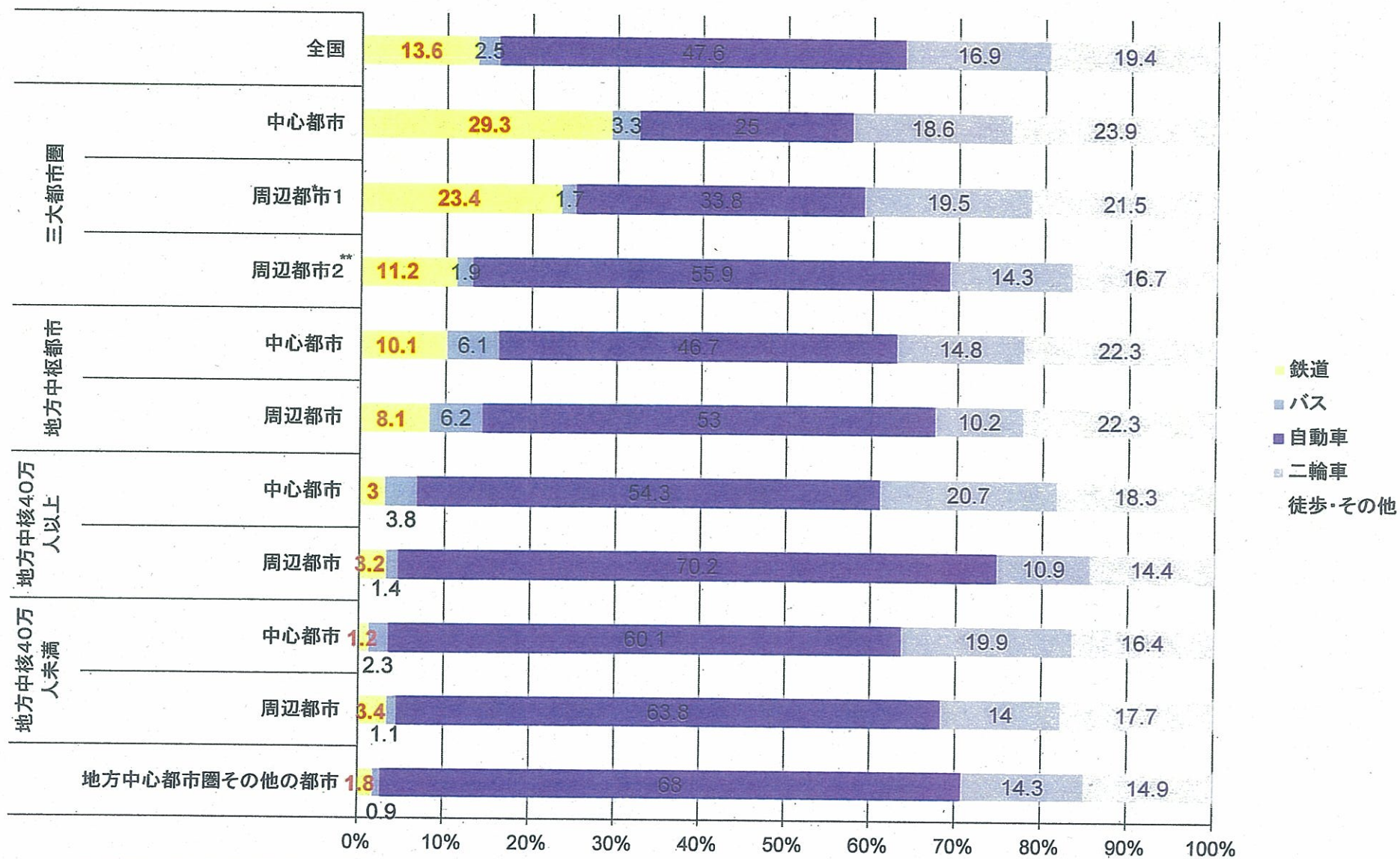
鉄道利用率は、東京・京阪神都市圏では、20%以上の都市が多くなっていますが、地方都市圏ではほとんどが5%未満です。

- 平日の鉄道利用率は、三大都市圏と地方都市圏の差が大きく、三大都市圏の中でも、東京都市圏・京阪神都市圏・中京都市圏の順に高い。
- 札幌、仙台、広島、福岡の地方中枢都市圏では、平日の鉄道利用率が5%を超えているが、それ以外の地方都市圏の都市のほとんどが5%未満。

鉄道利用率（平日）



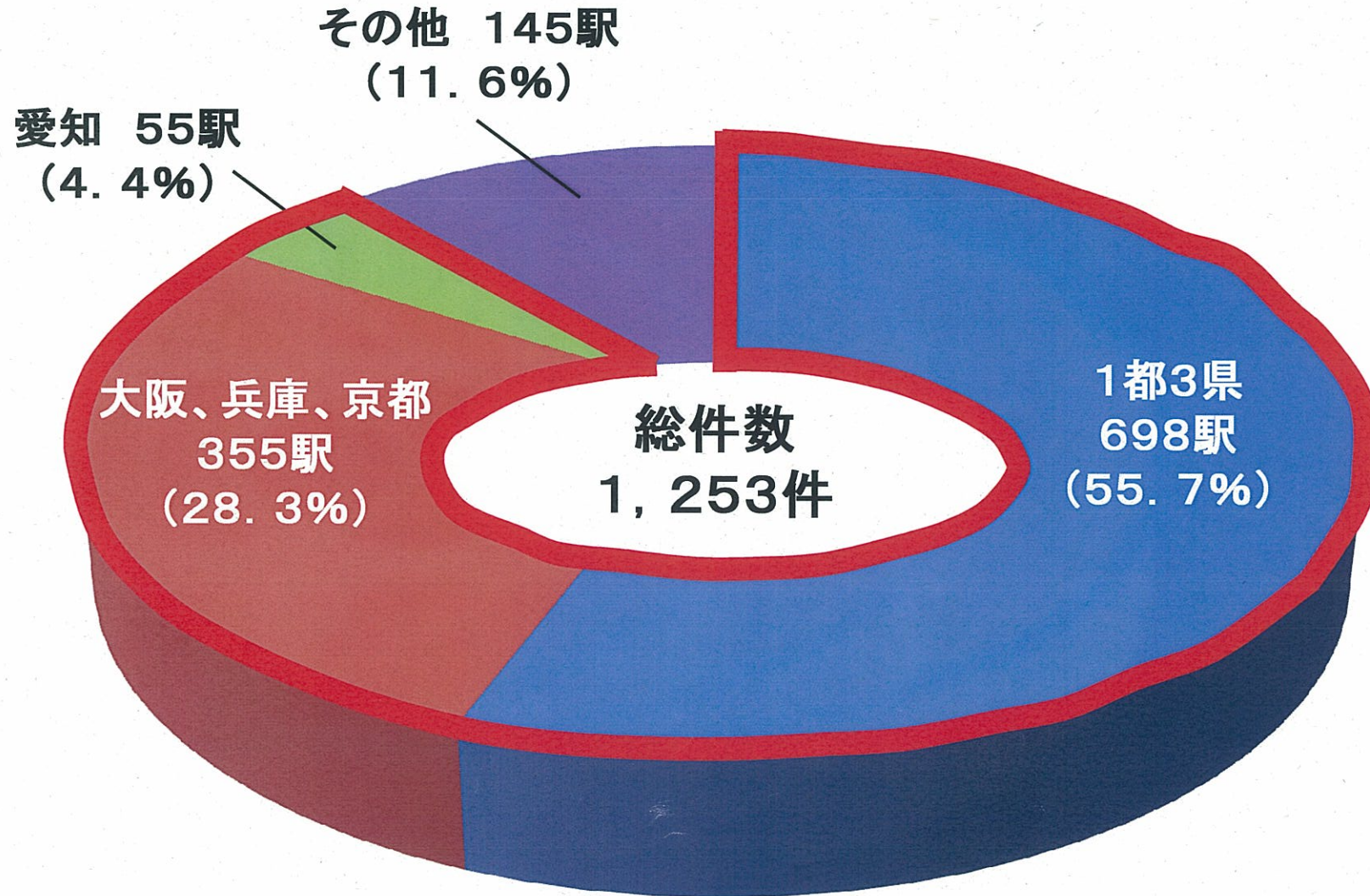
都市圏別の交通機関分担率（平日）



*周辺都市1: 取手市、所沢市、松戸市、稲城市、堺市、奈良市
 **周辺都市2: 青梅市、岐阜市、春日井市、亀山市、近江八幡市、宇治市

ホームでの鉄道人身障害事故の発生件数割合

1都3県(東京、神奈川、埼玉、千葉)、大阪・兵庫・京都、愛知で全体の約9割を占める



※平成14～21年度の総計

鉄道からみたホームドアのあり方について

東京農工大学 機械システム工学専攻 教授 鎌田崇義

駅のプラットフォームにホームドアを設置することは、落下事故防止の概念から見れば間違いなく効果のあることであり、新設の鉄道路線への導入は、人件費削減（ワンマン運転等）や空調、環境設備の省力化（フルスクリーンタイプのドアをつけた地下鉄駅等）を考慮にいたした長期的視点で考えればさらにメリットが大きい。ただし、既存の駅への導入に関しては問題点も多い。

既設駅にホームドアを設置するために必要な設備、技術、問題点等

○ ドア本体

主として固定柵と可動柵がある。目に見える部分の問題点としてはホーム上の乗客向けの面積が狭くなるため、混雑駅での乗客のあふれ、階段横等のもともと狭いスペースの通過等乗降が困難な場所が出る可能性がある。（特に車椅子の乗客）

また、駅ホーム自体が盛土の上に作られている場合などは、ホーム自身の補強が必要。

○ 車両

ドアの設置されたホームで、同じ位置に止まる車両のドアの位置は統一されている必要がある。また、スムーズな運行には車両への定位置停止装置の設置が望ましい。ワンマンでの運用まで考えるならドアと車両との通信設備も必要である。

クローズしている路線でもドア位置の異なる車両が走っている場合には、ドア位置の改造が必要。他社線との相互乗り入れを行っている場合には、まず統一規格を決める必要がある。定点停止装置の設置も車両のシステムの改造が必要であり、これを設置しない場合は、オーバーランによる運行の遅れ、運転士への負担の増加を容認せねばならない。

実現に向けて

今考えられる最大限安全なシステムを早急に全駅に導入しようと考えたとすると、コスト面だけでもかなりの無理があると思われる。単なるホームドアの設置にかかる費用の何倍もの費用がホーム自身の補強や車両の改造に必要となる。

乗降客の多い駅や酔客の多い駅、過去に落下事故の多発している駅を選んで設置することも考えられるが、この場合にもその駅を通る車両すべてでドアの位置が一致している必要があり、一斉にではなく一部の地下鉄や山手線のようにクローズした路線から順に推進すべきである。

ドア位置が同じ車両部分のみへの固定柵の導入等、費用対効果の比較的大きい方法もあると思われるが、100%の安全対策ではない。導入、実施の際に残存するリスクや導入による遅れ増加の可能性などを利用客に周知し、世論としてこれが認められる状況が望ましい。

安全、安心な鉄道を作る上で、ホームドアの導入は望ましいことであるが、長期的な視点（車両が更新される30年程度）を持って対策を考えることが重要である。ドアだけでなく、ホーム自身の補強や車両の改良に対する支援や、効果が期待される駅にはとりあえず固定柵タイプを導入する（海外ではもっと簡易なロープタイプの設置例もある）等の措置が必要であろう。