

内閣参質一九二第六三号

平成二十八年十二月二十二日

内閣総理大臣 安倍 晋三

参議院議長 伊達 忠一 殿

参議院議員石上俊雄君提出鉄道駅のホームドア等の設置推進に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。



参議院議員石上俊雄君提出鉄道駅のホームドア等の設置推進に関する質問に対する答弁書

一について

国土交通省において把握しているところでは、平成二十三年八月十日から平成二十八年十二月十四日までの間に鉄道事業者（軌道経営者を含む。以下同じ。）が視覚障害者団体から、ホームドア又は可動式ホーム柵（以下「ホームドア等」という。）の設置の要望を受けた駅（鉄道駅及び軌道停留場をいう。以下同じ。）の数は十八駅であり、このうち平成二十八年三月三十一日現在でホームドア等が設置されている駅の数は一駅である。また、平成二十七年度における一日当たりの利用者数が十万人以上の駅の数は二百六十駅であり、このうち同日現在でホームドア等が設置されている駅の数は八十二駅、平成二十八年十二月十四日現在で鉄道事業者がホームドア等を設置する予定を公表している駅の数は七十一駅である。

二の1について

駅のプラットホームにおける人身障害事故（以下「人身障害事故」という。）について、直近三年間の件数を年度ごとにお示しすると、平成二十五年度は二百二十一件、平成二十六年度は二百二十七件、平成二十七年度は百九十八件である。

また、人身障害事故が発生した駅のうち、当該人身障害事故が発生した駅のプラットホームにつき、ホームドア等が設置されていた駅の数は、平成二十五年度及び平成二十六年度は各一駅、平成二十七年度は零駅であり、ホームドア等が設置されていなかった駅の数は、平成二十五年度は百八十七駅、平成二十六年度は百八十九駅、平成二十七年度は百七十三駅である。

二の2について

一日当たりの利用者数が一万人未満の駅、一万人以上五万人未満の駅、五万人以上十万人未満の駅及び十万人以上の駅について、それぞれ、①駅の数、②人身障害事故の件数、③人身障害事故が発生した駅の数及び④③のうち人身障害事故が発生した駅のプラットホームにホームドア等が設置されていなかった駅の数を直近三年間の年度ごとにお示しすると、次のとおりである。

平成二十五年度

一万人未満の駅	①七千三百八十五	②十八	③十八	④十八
一万人以上五万人未満の駅	①千五百四十六	②六十五	③六十	④五十九
五万人以上十万人未満の駅	①三百八	②四十二	③四十	④四十

十万人以上の駅 ①二百四十四 ②九十六 ③七十 ④七十

平成二十六年度

一万人未満の駅 ①七千三百七十六 ②十五 ③十五 ④十五

一万人以上五万人未満の駅 ①千五百四十二 ②七十二 ③六十六 ④六十六

五万人以上十万人未満の駅 ①三百十 ②四十四 ③三十九 ④三十九

十万人以上の駅 ①二百五十一 ②九十六 ③七十 ④六十九

平成二十七年年度

一万人未満の駅 ①七千三百五十六 ②二十八 ③二十八 ④二十八

一万人以上五万人未満の駅 ①千五百六十三 ②五十八 ③五十五 ④五十五

五万人以上十万人未満の駅 ①三百八 ②三十一 ③二十八 ④二十八

十万人以上の駅 ①二百六十 ②八十一 ③六十二 ④六十二

三の1について

人身障害事故の件数の多い上位十駅及びそれと同等の件数の駅について、それぞれ、①一日当たりの利

用者数及び②人身障害事故の件数を直近三年間の年度ごとにお示しすると、次のとおりであるが、いずれの駅においても、人身障害事故が発生した時点において、当該人身障害事故が発生した駅のプラットホームにホームドア等は設置されていなかった。

平成二十五年

東日本旅客鉄道株式会社新宿駅 ①百四十八万五千六百六十六 ②四

同社浜松町駅 ①三十万六千二百八 ②四

同社上野駅 ①三十六万七千二百二十二 ②三

同社柏駅 ①二十三万八千二百二十八 ②三

同社王子駅 ①十二万三千三百十二 ②二

同社御茶ノ水駅 ①二十万三千百十四 ②二

同社吉祥寺駅 ①二十七万六千九百六十六 ②二

同社品川駅 ①六十五万九千三百五十八 ②二

同社東京駅 ①八十万四千五百五十四 ②二

同社西日暮里駅 ①十八万九千七百六十八 ②二
 同社日暮里駅 ①十九万九千七百五十 ②二
 同社原宿駅 ①十四万二千九百四十四 ②二
 同社船橋駅 ①二十六万八千七百三十二 ②二
 同社松戸駅 ①十九万六千五百七十四 ②二
 同社目白駅 ①七万五千三百六十八 ②二
 同社八幡宿駅 ①二万四千五百二十 ②二
 同社四ツ谷駅 ①十八万二百四十四 ②二
 同社代々木駅 ①十四万八百三十六 ②二
 西日本旅客鉄道株式会社須磨海浜公園駅 ①一万九百七十三 ②二
 同社元町駅 ①九万九千八百十四 ②二
 西武鉄道株式会社高田馬場駅 ①二十九万二千六百九十四 ②二
 京成電鉄株式会社青砥駅 ①四万六千二百七十五 ②二

京王電鉄株式会社下高井戸駅 ①四万四千二百七十 ②二

小田急電鉄株式会社相模大野駅 ①十二万八千六 ②二

東京地下鉄株式会社表参道駅 ①十六万三千百三十七 ②二

同社妙典駅 ①四万六千七百九十三 ②二

大阪市梅田駅 ①四十三万五百二十六 ②二

平成二十六年年度

東日本旅客鉄道株式会社新橋駅 ①五十万九千八百九十 ②五

同社浦和駅 ①十六万八千四百六十 ②三

同社品川駅 ①六十七万三千二百二十二 ②三

同社三鷹駅 ①十八万五千四百四十八 ②三

東武鉄道株式会社朝霞台駅 ①十五万三千六百八十 ②三

東日本旅客鉄道株式会社市川駅 ①十一万八千三百六 ②二

同社大森駅 ①十八万五千九百二十四 ②二

同社御徒町駅 ①十三万五千百八十六 ②二

同社上中里駅 ①一万四千百八十八 ②二

同社神田駅 ①十九万五千百七十八 ②二

同社吉祥寺駅 ①二十七万八千五百六十四 ②二

同社錦糸町駅 ①二十万七千四十四 ②二

同社新宿駅 ①百五十万二千三十六 ②二

同社西国分寺駅 ①五万六千七百八十八 ②二

同社日暮里駅 ①二十万五千六百三十四 ②二

西日本旅客鉄道株式会社尼崎駅 ①八万六千四百四十二 ②二

同社京都駅 ①三十八万七千九百四十四 ②二

同社高槻駅 ①十二万五千七百五十 ②二

東武鉄道株式会社北千住駅 ①二十八万五千七百四十二 ②二

同社竹ノ塚駅 ①七万二千二百七十五 ②二

同社和光市駅 ①十六万四千六十二 ②二

西武鉄道株式会社小手指駅 ①四万八千五十八 ②二

同社玉川上水駅 ①四万五百七十一 ②二

同社練馬高野台駅 ①二万五千九百十九 ②二

小田急電鉄株式会社鶴川駅 ①六万八千三百五十八 ②二

阪急電鉄株式会社淡路駅 ①三万五千四百四十九 ②二

同社服部天神駅 ①二万六千三百三十六 ②二

東京地下鉄株式会社木場駅 ①七万五千四百四十九 ②二

同社九段下駅 ①十五万九千七百三十 ②二

大阪市淀屋橋駅 ①二十一万八千七百六十七 ②二

平成二十七年

東日本旅客鉄道株式会社新宿駅 ①百四十九万六千三百十四 ②五

同社大井町駅 ①二十万二千四百九十二 ②三

大阪市梅田駅 ①四十四万二千五百七 ②三

東日本旅客鉄道株式会社赤羽駅 ①十七万八千九百七十八 ②二

同社秋葉原駅 ①四十八万二千二百二十六 ②二

同社稲毛駅 ①九万八千九百七十八 ②二

同社吉祥寺駅 ①二十七万九千六百六十 ②二

同社国分寺駅 ①二十一万六千四十四 ②二

同社さいたま新都心駅 ①八万七千三百三十四 ②二

同社品川駅 ①六十八万四千九百五十 ②二

同社渋谷駅 ①七十四万三千五百七十八 ②二

同社新小岩駅 ①十四万四千二百九十六 ②二

同社鶴見駅 ①十五万五千五百十 ②二

同社西船橋駅 ①二十六万三千七百九十 ②二

同社浜野駅 ①一万四千百六 ②二

同社浜松町駅 ①三十万五千八百二十二 ②二

京成電鉄株式会社京成立石駅 ①三万七千二百二十三 ②二

東京急行電鉄株式会社旗の台駅 ①三万八千八百三十 ②二

京阪電気鉄道株式会社京橋駅 ①十五万五千九百十五 ②二

東京地下鉄株式会社浦安駅 ①七万八千百五十 ②二

また、これらの駅のうち平成二十八年三月三十一日現在においてホームドア等が全く設置されていない駅について、その主な理由として国土交通省が鉄道事業者から聴取したものを理由ごとにお示しすると、次のとおりである。

(1) 車両により旅客用乗降口の位置が異なること

東日本旅客鉄道株式会社市川駅、稲毛駅、御茶ノ水駅、柏駅、吉祥寺駅、錦糸町駅、国分寺駅、西船橋駅、船橋駅、松戸駅、三鷹駅及び四ツ谷駅、西日本旅客鉄道株式会社京都駅、東武鉄道株式会社北千住駅、西武鉄道株式会社高田馬場駅、小田急電鉄株式会社相模大野駅及び鶴川駅、京阪電気鉄道株式会社京橋駅並びに東京地下鉄株式会社浦安駅、表参道駅、木場駅、九段下駅及び妙典駅

(2) 一日当たりの利用者数が十万人未満であり、平成二十三年八月の「ホームにおける旅客の転落防止

対策の進め方について（ホームドアの整備促進等に関する検討会「中間とりまとめ」）における「優先して速やかに実効性の高い転落防止対策を実施することが望まれる」駅に該当しないこと

東日本旅客鉄道株式会社西国分寺駅、浜野駅及び八幡宿駅、西日本旅客鉄道株式会社尼崎駅、須磨海浜公園駅及び元町駅、東武鉄道株式会社竹ノ塚駅、西武鉄道株式会社小手指駅、玉川上水駅及び練馬高野台駅、京成電鉄株式会社青砥駅及び京成立石駅、京王電鉄株式会社下高井戸駅並びに阪急電鉄株式会社淡路駅及び服部天神駅

(3) 列車の停車時間の増大に伴い運転本数が減少し、車両の混雑の状態が著しく悪化するおそれがあること

大阪市梅田駅及び淀屋橋駅

(4) ホームドア等の設置を予定していること

東日本旅客鉄道株式会社赤羽駅、浦和駅、王子駅、大井町駅、大森駅、上中里駅、さいたま新都心駅、品川駅、渋谷駅、新小岩駅、新宿駅、新橋駅、鶴見駅、東京駅及び浜松町駅、東武鉄道株式会社

朝霞台駅並びに東京急行電鉄株式会社旗の台駅

三の2について

国土交通省が鉄道事業者から聴取したところによれば、三の1についての(1)でお答えした駅(以下「三の1の(1)の駅」という。)に関し、三の1の(1)の駅に主に停車する車両の一両当たりの片側の旅客用乗降口の数については、以下のとおりとなっている。

東日本旅客鉄道株式会社市川駅 四又は六

同社稲毛駅 二又は四

同社御茶ノ水駅 四又は六

同社柏駅 二又は四

同社吉祥寺駅 四又は六

同社錦糸町駅 二、四又は六

同社国分寺駅 二又は四

同社西船橋駅 四又は六

同社船橋駅 二、四又は六

同社松戸駅 二又は四

同社三鷹駅 二、四又は六

同社四ツ谷駅 二、四又は六

西日本旅客鉄道株式会社京都駅 一、二、三又は四

東武鉄道株式会社北千住駅 一、二、三、四、五又は六

西武鉄道株式会社高田馬場駅 一、二又は四

小田急電鉄株式会社相模大野駅 一又は四

同社鶴川駅 四

京阪電気鉄道株式会社京橋駅 二、三又は五

東京地下鉄株式会社浦安駅 四

同社表参道駅 一、四又は六

同社木場駅 四

同社九段下駅 四又は六

同社妙典駅 四

また、三の1の(1)の駅に関し、小田急電鉄株式会社鶴川駅、東京地下鉄株式会社浦安駅、木場駅、妙典駅等では、旅客用乗降口の幅が通常の車両のものより広い車両が混在している。

さらに、一両当たり同じ数の旅客用乗降口を有する車両であっても、列車の組成方法や車両の形式により旅客用乗降口の位置が異なる場合がある。

なお、ホームドア等が全く設置されていない主な理由が、御指摘の「ホームドアの荷重にホームが耐えられず多額の補強工事費が必要」及び「TASC・・・ずれることがある」である駅はなかった。

四の1について

これまで、鉄道技術開発費補助金により、ホームドア等につき、旅客用乗降口の位置が異なる車両への対応や、設置費用の低減等が可能なものに係る技術開発を支援してきたところであり、今後もホームドア等の設置を推進してまいりたい。

四の2について

ホームドア等は駅のプラットホームからの転落防止を図る上で効果が高く、その設置を推進していくことは駅のプラットホームにおける安全性の確保の観点から重要であると認識している。

これに加え、平成二十八年八月十五日の東京地下鉄株式会社青山一丁目駅における視覚障害者の転落事故が発生したことを受け、国土交通省に鉄道事業者等による「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」を設置し、駅のプラットホームにおける安全性の更なる向上について検討を行っており、同検討会における検討を踏まえ、ホームドア等の設置その他の転落防止対策を更に強化してまいりたい。

