

質問第六三号

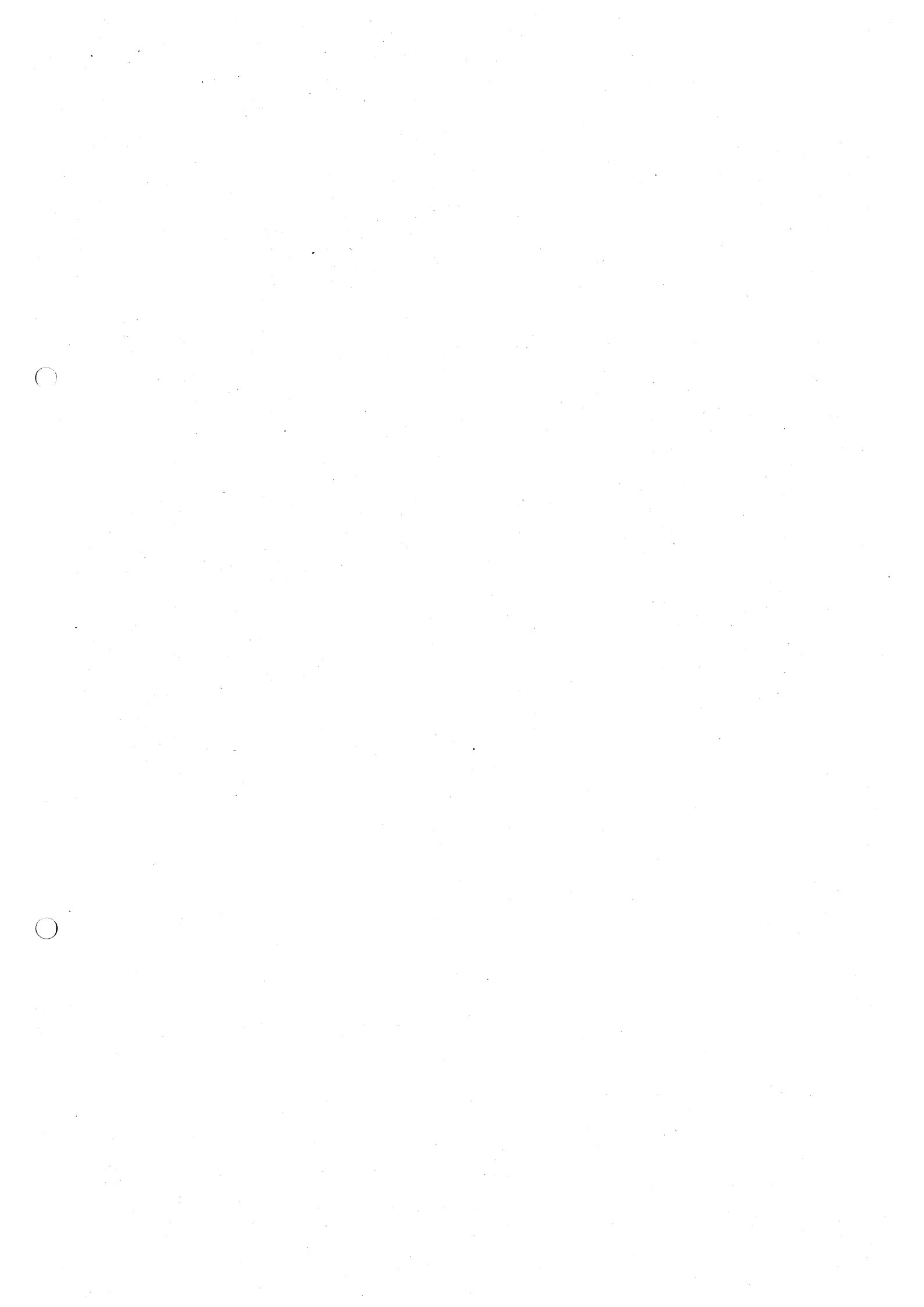
鉄道駅のホームドア等の設置推進に関する質問主意書

右の質問主意書を国会法第七十四条によつて提出する。

平成二十八年十二月十四日

石上俊雄

参議院議長 伊達忠一殿



## 鉄道駅のホームドア等の設置推進に関する質問主意書

鉄道駅のホーム（以下「ホーム」という。）からの転落、ホーム上での列車との接触による人身障害事故（以下「人身障害事故」という。）が、一向に減少の兆しを見せない。ホームドアや可動式ホーム柵（以下「ホームドア等」という。）を設置していれば、間違いなく防げたはずの視覚障害のある方々や親子連れなどの事故が、今年も何件も発生した。視覚障害者団体は、柵のないホームは、「欄干のない橋」、「断崖絶壁を歩くようなもの」であるとし、長年、「落ちない駅ホーム」の飛躍的な推進を政府に要請し続けている。

一方、鉄道各社は、二〇二〇年の東京五輪に向けた「おもてなし」という意味もあり、ホームドア等の設置を加速しており、設置駅数は、平成十八年度末の三百十八駅から平成二十七年末の六百六十五駅と倍増したが、「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」、「車両の種類で扉の位置が異なり設置が難しい」等の理由で、全国の駅における設置率は一割未満、一日当たり利用者数十万人以上の駅でも約三割と極めて低水準である。

しかし昨今、これらホームドア等の設置困難性を回避・解消する新型のホームドア（例えば、昇降式やマ  
ルチドア対応ホームドア等）が開発・製品化されており、今こそホームドア等の設置を加速的に推進するこ

とが可能になったと考え、以下のとおり質問する。

一 ホームドア等の設置の現状について

そもそも政府は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）第三条の規定に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針（平成二十三年三月改正）」で、移動等円滑化の目標に関して、「一日当たりの平均的な利用者数が三千人以上である鉄道駅及び軌道停留場（以下「鉄軌道駅」という。）については、平成三十二年度までに、原則として全てについて、エレベーター又はスロープを設置することを始めとした段差の解消、ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備の整備（中略）等の移動等円滑化を実施する」と定め、平成二十三年八月の「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」」において、ホームドア等を含む転落防止対策を優先して実施することが望ましいと考えられる駅を、「①視覚障害者団体からの整備の要望が高い駅」、「②駅の利用者数が多い駅」と特定し、②については「特に一駅当たりの事故発生件数が多い利用者数十万人以上の駅は、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」と優先すべき駅にも具体的に言及してきた。それから早くも五年が経つが、現在までに視覚

障害者団体から整備の要望を受けた駅はいくつで、そのうちいくつの駅にホームドア等を設置したのか。また、現在一日当たりの利用者数が十万人以上の駅はいくつで、そのうちホームドア等がすでに設置されている駅及び設置計画が具体化している駅はいくつか、目標に対する実績を明らかにされたい。

二 ホームにおける人身障害事故件数とホームドア等の設置との関係について

1 全国における人身障害事故の件数を、直近の三年間につき、年ごとに示されたい。併せて、人身障害事故が発生した駅の中で、ホームドア等が設置されていた駅の数及びホームドア等が設置されていない駅の数も同様に直近の三年間につき、年ごとに示されたい。

2 全国の駅を一日当たりの利用者数別に「二万人未満」、「二万人以上五万人未満」、「五万人以上十万人未満」、「十万人以上」の四分類に分け、それぞれの分類において、駅の数、人身障害事故件数、人身障害事故が発生した駅の数及びそのうちホームドア等が設置されていなかった駅の数を直近の三年間につき、年ごとに示されたい。

三 特に人身障害事故件数の多い駅について

1 人身障害事故件数の多い上位十駅を直近の三年間につき、年ごとに示されたい。併せて、一日当たり

の利用者数、年間人身障害事故件数及びホームドア等の有無をそれぞれにつき明らかにされたい。また、ホームドア等が設置されていない場合はその理由をそれぞれの駅について明らかにされたい。

2 前記三の1の回答において、ホームドア等が設置できない理由として、①「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」等が挙げられている場合は、ホームが耐えられる荷重の目安及び補強工事費の目安を、また、ホームドア等が設置できない理由として、②「車両の種類で扉の位置が異なり設置が難しい」、「TASCO (Train Automatic Stop-position Controller : 定位置停止システム) やATO (Automatic Train Operation : 自動列車運転装置) 等が導入されておらずドア位置がずれることがある」等が挙げられている場合は、停車する車両のドア総数や車両の扉の位置のバリエーションをそれぞれの駅について明らかにされたい。

#### 四 ホームドア等の設置の加速的推進の具体策について

1 前述のとおり新型のホームドアが開発・製品化されている。新型では、従来のホームドア部分を、昇降するバーやロープとすることにより開口部を広くして異なる扉位置の車両に対応可能とするともに、軽量化により設置コストの低減に成功している。これら新型ホームドア等を用いれば、政府が目標

に掲げた、「①視覚障害者団体からの整備の要望が高い駅」、「②駅の利用者数が多い駅（特に一駅当たりの事故発生件数が多い利用者数十万人以上の駅は、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）」でのホームドア等の設置推進を加速的に実現できるのではないか。政府の見解を明らかにされたい。

2 国土交通省が平成二十三年に行った「鉄道駅の利用の安全に関するアンケート」の結果によると、「ホームドアの整備を促進するための「税金による費用負担」と「運賃による追加負担」について、いずれも「やむを得ない」と考える方々が六十パーセント」であり、また、「「運賃値上げの許容額」については、「十円程度」が五十パーセント、「三十円程度」が二十五パーセント、「五十円程度」が五パーセント」と、ホームドア等の設置推進について社会的受容性が極めて高いことが判明している。政府は鉄道各社と連携しつつもリーダーシップをとって、視覚障害のある方々や親子連れの安全安心のみならず、二〇二〇年の東京五輪に向けた「おもてなし」という意味も含め、今こそホームドア等の設置推進を大きく前進させるべき時ではないかと考えるが、政府の見解、今後検討している政策の方向性及びその判断根拠を具体的に示されたい。

右質問する。

