

大阪府内の駅ホームにおける 安全性向上の取組みについて

令和 3 年 4 月改定
(令和 7 年 4 月修正)

可動式ホーム柵整備事業に関する連絡調整会議

目 次

1. はじめに
2. 府内の鉄道駅における可動式ホーム柵の整備状況
3. 可動式ホーム柵の整備にあたっての課題
4. 取組方針
5. 可動式ホーム柵の今後の整備見込み
6. 内方線付き点状ブロックの整備
7. 新技術等を活用した安全対策の取組み
8. その他の転落防止対策

1. はじめに

国土交通省では、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー法」という。）に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（以下「基本方針」という。）の見直しに向け、令和元年11月より、学識経験者、障がい者団体及び事業者団体等から構成された「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」において検討がなされ、令和2年11月に最終とりまとめが公表された。その後、12月に基本方針が改正され、令和3年4月に施行された。

可動式ホーム柵については、ホームの構造や利用実態などを勘案し、優先度が高いホームでの整備の加速化を目指すことが示された。

「移動円滑化の促進に関する基本方針」の改正

○目標期間

- ・令和3年度から令和7年度までの5年間

○改正概要

- ・旅客施設 ①鉄道駅及び軌道停留所（抜粋）

ホームドア又は可動式ホーム柵については、転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする鉄軌道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備の加速化を目指し、地域支援の下、令和七年度までに三千番線を整備する。そのうち、一日当たりの平均的な利用者数が十万人以上の鉄軌道駅において、八百番線を整備する。

大阪府においては、2025年大阪・関西万博の開催を控えており、国内外から大阪を訪れる多くの方が鉄道を利用することが想定されることから、今後、駅ホームにおける安全性向上の取組みがますます重要になってくる。また、SDGs先進都市を目指し、安全・安心の取組みを進めていく必要がある。

これら状況を踏まえ、鉄道事業者等とともに「可動式ホーム柵整備事業に関する連絡調整会議（以下、「連絡調整会議」という。）」を開催し、可動式ホーム柵等に関する各社の現在の取組み状況と今後の取組みの共有を行うとともに、今後、引き続き、相互に連携して駅ホームにおける転落防止対策に取り組んでいくことを確認し、「大阪府内の駅ホームにおける安全性向上の取組みについて（平成30年3月公表）（以下、「安全性向上の取組み」という。）」の見直しを令和3年4月に行った。

その後、令和3年12月には、国において、鉄道駅のバリアフリー化を加速するため、鉄道駅のバリアフリー化により受益する全ての利用者に薄く広く負担を頂く制度（鉄道駅バリアフリー料金制度）が創設され、令和5年度から大阪府内の鉄道事業者5社が本制度の活用を開始した。また、新技術等を活用した安全対策の取組みでは、実用化に向けた実証実験など検討が進んでいる。

これらの動きを踏まえ、連絡調整会議を通じて、鉄道事業者とともに改めて今後の整備

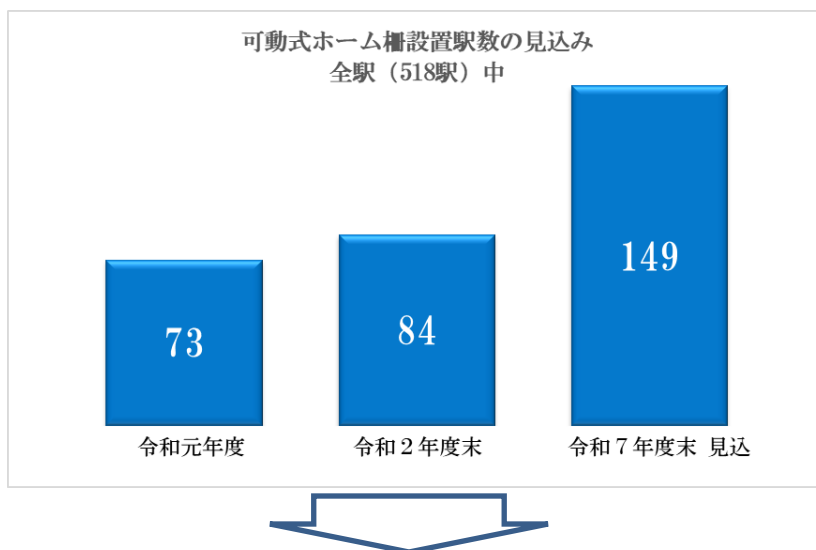
見込みや取組方針などを見直すとともに、引き続き、連携して、駅ホームにおける転落防止対策に取り組むことを確認し、安全性向上の取組みの修正を行った。

2. 府内の鉄道駅における可動式ホーム柵の整備状況

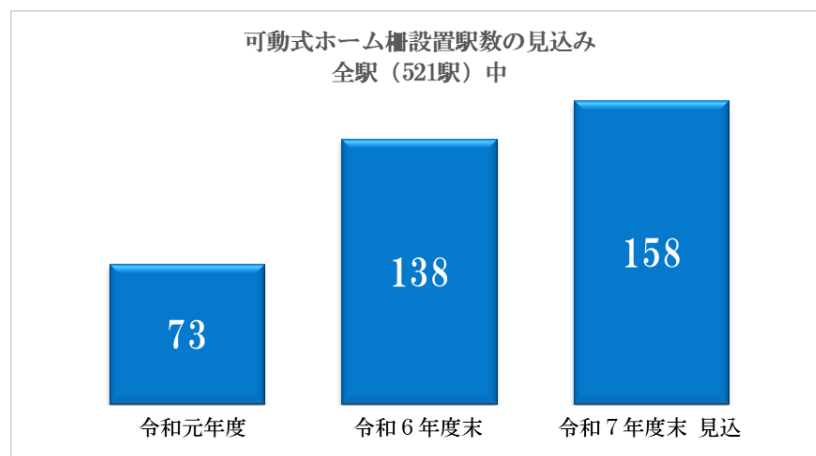
(1) 令和6年度末の整備状況

可動式ホーム柵は、令和6年度末時点で、府内全521駅のうち138駅に設置され、このうち一日あたりの利用者数が10万人以上の27駅では、23駅に設置されている。令和3年4月改定時に見込んだ令和7年度末の駅数は設置できる見込みである。
(※設置駅数のカウント方法は、国が集計する考え方と同様に複数ホームのうち1ホームでも設置がされていれば、設置駅としてカウント)

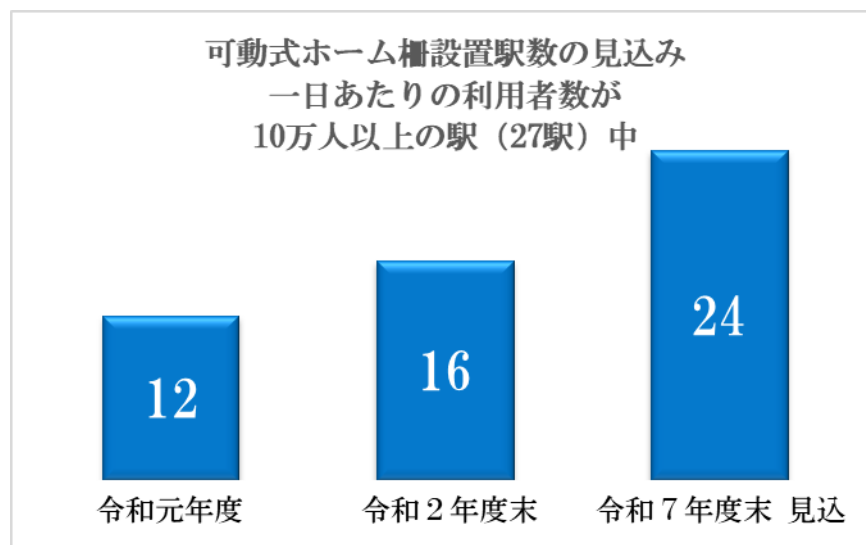
【令和3年4月改定時】



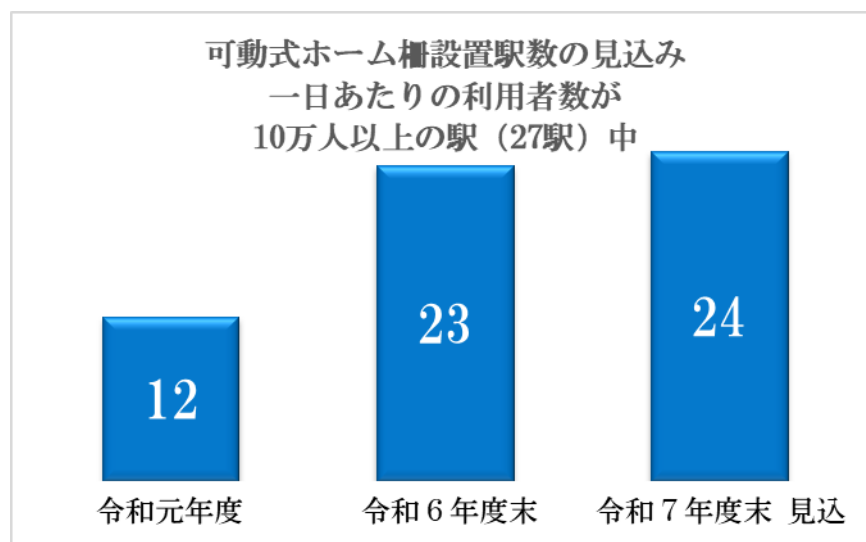
【令和6年度末時点】



【令和3年4月改定時 一日あたりの利用者が10万人以上の駅】



【令和6年度末時点 一日あたりの利用者が10万人以上の駅】



(2) 設置駅一覧 (138 駅) (令和6年度末時点)

【駅名】は1日あたり10万人以上の利用者がある駅

令和7年3月末時点 ホーム柵設置状況

鉄道事業者名	設置駅数	設置番線	駅名・路線名					
東海旅客鉄道(株)	1駅	8番線	【新大阪】 8 / 8	/	/	/	/	/
西日本旅客鉄道(株) ※大阪駅に4番線追加	10駅	33番線	【北新地】 2 / 2	大阪天満宮 2 / 2	【京橋】 4 / 4	【高槻】 6 / 6	【大阪】 7 / 15	JR総持寺 2 / 2
大阪メトロ ※国土交通省が全国の設置駅数をカウントする場合と同様、複数の路線が接続する同一駅の場合は、1つの路線にのみ1駅を計上 ※複数の路線で設置をしている駅は、駅名に下線を示している。	92駅	231番線	【鶴橋駅】 2 / 2	【新今宮】 2 / 4	西九条 4 / 4	弁天町 2 / 2	/	/
			《今里筋線》 2 / 2	11駅 2 / 2	22番線 2 / 2	蒲生四丁目 2 / 2	関目成育 2 / 2	新森古市 2 / 2
			清水 2 / 2	太子橋今市 2 / 2	だいどう豊里 2 / 2	瑞光四丁目 2 / 2	井高野 2 / 2	/
			《長堀鶴見緑地線》 2 / 2	16駅 2 / 2	34番線 2 / 2	西大橋 2 / 2	【心斎橋】 2 / 2	長堀橋 2 / 2
			大正 2 / 2	ドーム前千代崎 2 / 2	西長堀 2 / 2	森ノ宮 2 / 2	大阪ビジネスパーク 2 / 2	京橋 2 / 2
			松屋町 2 / 2	谷町六丁目 2 / 2	玉造 2 / 2	鶴見緑地 2 / 2	門真南 2 / 2	/
			蒲生四丁目 2 / 2	今福鶴見 2 / 2	横堤 2 / 2	鶴見緑地 2 / 2	門真南 2 / 2	/
			《千日前線》 1 / 2	12駅 2 / 2	27番線 2 / 2	西長堀 2 / 2	桜川 2 / 2	【なんば】 2 / 2
			野田阪神 2 / 2	玉川 2 / 2	阿波座 2 / 2	今里 2 / 2	新深江 2 / 2	小路 2 / 2
			日本橋 2 / 2	谷町九丁目 2 / 2	鶴橋 2 / 2	今里 2 / 2	新深江 2 / 2	小路 2 / 2
			北箕 2 / 2	南箕 2 / 2	/	/	/	/
			《御堂筋線》 2 / 2	18駅 2 / 2	41番線 2 / 2	西中島南方 2 / 2	中津 2 / 2	【梅田】 2 / 2
			【江坂】 2 / 2	東三国 2 / 2	【新大阪】 2 / 2	西中島南方 2 / 2	中津 2 / 2	【梅田】 2 / 2
			【淀屋橋】 2 / 2	【本町】 2 / 2	【心斎橋】 2 / 2	【なんば】 2 / 2	大国町 2 / 2	動物園前 2 / 2
			【天王寺】 3 / 3	昭和町 2 / 2	西田辺 2 / 2	長居 2 / 2	あびこ 2 / 2	北花田 2 / 2
			新金岡 2 / 2	なかもず 2 / 2	/	/	/	/
			《中央線》 2 / 2	11駅 3 / 3	31番線 2 / 2	大阪港 2 / 2	朝潮橋 2 / 2	弁天町 2 / 2
			谷町四丁目 2 / 2	森ノ宮 3 / 3	コスモスクエア 2 / 2	大阪港 2 / 2	朝潮橋 2 / 2	弁天町 2 / 2
			九条 2 / 2	阿波座 2 / 2	【本町】 2 / 2	【堺筋本町】 2 / 2	緑橋 2 / 2	深江橋 2 / 2
			高井田 2 / 2	長田 2 / 2	夢洲 2 / 2	/	/	/
			《谷町線》 2 / 2	3駅 2 / 2	12番線 2 / 2	谷町九丁目 2 / 2	天満橋 2 / 2	南森町 2 / 2
			【東梅田】 2 / 2	谷町四丁目 2 / 2	谷町六丁目 2 / 2	谷町九丁目 2 / 2	天満橋 2 / 2	南森町 2 / 2
			《堺筋線》 2 / 2	5駅 2 / 2	21番線 2 / 2	南森町 2 / 2	北浜 2 / 2	恵美須町 2 / 2
			【堺筋本町】 3 / 3	天神橋筋六丁目 2 / 2	扇町 2 / 2	南森町 2 / 2	北浜 2 / 2	恵美須町 2 / 2
			天下茶屋 3 / 3	動物園前 2 / 2	日本橋 2 / 2	長堀橋 2 / 2	/	/
			《四つ橋線》 2 / 2	8駅 2 / 2	23番線 2 / 2	肥後橋 2 / 2	【本町】 2 / 2	【なんば】 2 / 2
			【西梅田】 2 / 2	大国町 2 / 2	四ツ橋 2 / 2	肥後橋 2 / 2	【本町】 2 / 2	【なんば】 2 / 2
			花園町 2 / 2	岸里 2 / 2	玉出 2 / 2	北加賀屋 3 / 3	住之江公園 2 / 2	/
			《南港ポートタウン線》 2 / 2	8駅 2 / 2	20番線 2 / 2	ポートタウン西 2 / 2	ポートタウン東 2 / 2	フェリターミナル 2 / 2
			コスモスクエア 2 / 2	トレードセンター前 2 / 2	中心頭 2 / 2	ポートタウン西 2 / 2	ポートタウン東 2 / 2	フェリターミナル 2 / 2
			南港東 2 / 2	南港口 2 / 2	平林 2 / 2	住之江公園 2 / 2	/	/
近畿日本鉄道(株)	2駅	3番線	【大阪阿部野橋】 2 / 10	【鶴橋】 1 / 4	/	/	/	/
南海電気鉄道(株)	3駅	5番線	【難波】 1 / 16	中百舌鳥 2 / 4	和泉中央 2 / 2	/	/	/
京阪電気鉄道(株)	4駅	8番線	【京橋】 2 / 4	枚方市 2 / 6	萱島 2 / 4	守口市 2 / 4	/	/
阪急電気鉄道(株)	2駅	5番線	十三 3 / 6	蛍池 2 / 2	/	/	/	/
阪神電気鉄道(株)	1駅	6番線	【大阪梅田】 6 / 6	/	/	/	/	/
北大阪急行電鉄(株)	5駅	10番線	千里中央 2 / 2	桃山台 2 / 2	緑地公園 2 / 2	箕面萱野 2 / 2	箕面船場阪大前 2 / 2	/
大阪モノレール(株)	18駅	38番線	千里中央 2 / 2	門真市 2 / 2	南茨木 2 / 2	万博記念公園 4 / 4	大阪空港 2 / 2	蛍池 2 / 2
			山田 2 / 2	彩都西 2 / 2	大日 2 / 2	少路 2 / 2	南摂津 2 / 2	宇野辺 2 / 2
			柴原阪大前 2 / 2	阪大病院前 2 / 2	摂津 2 / 2	沢良宜 2 / 2	豊川 2 / 2	公園東口 2 / 2

138駅 347番線

【駅名】は1日あたり10万人以上の利用者がある駅を示す

駅名はR6年度新たに設置された番線がある駅

《各社の取組状況》

＊西日本旅客鉄道㈱

【大開口可動式ホーム柵】



京橋駅
(高さ：約 1.3m、最大開口：約 3.5m)

【昇降式ホーム柵】



大阪駅
(高さ：約 1.3m、最大開口：約 13m)

＊近畿日本鉄道㈱

【昇降式ホーム柵】



大阪阿部野橋駅
(高さ：約 1.3m、最大開口：約 13m)

＊南海電気鉄道㈱

【大開口可動式ホーム柵】



難波駅
(高さ：約 1.3m、最大開口：約 3.5m)

＊阪急電鉄㈱

【大開口可動式ホーム柵】



十三駅
(高さ：約 1.3m、最大開口：約 3.4m)

＊阪神電気鉄道㈱

【大開口可動式ホーム柵】



大阪梅田駅
(高さ：約 1.4m、最大開口：約 3.6m)

＊京阪電気鉄道㈱

【大開口可動式ホーム柵】



京橋駅
(高さ：約 1.3m、最大開口：約 4.5m)

＊大阪市高速電気軌道㈱

【可動式ホーム柵】



天王寺駅
(高さ：約 1.3m、最大開口：約 2.6m)

*** 北大阪急行電鉄(株)**

【可動式ホーム柵】



桃山台駅

(高さ：約 1.3m、最大開口：約 2.6m)

*** 大阪モノレール(株)**

【可動式ホーム柵】



万博記念公園駅

(高さ：約 1.35m、最大開口：約 2m)

《新型ホームドアの技術開発事例》

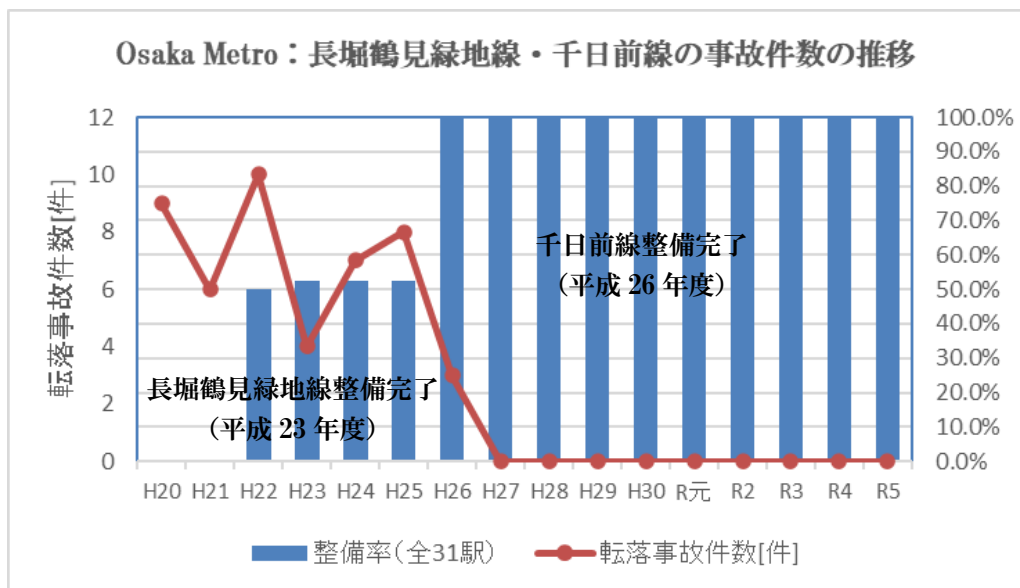
令和5年3月18日開業の大阪駅（うめきたエリア）において、なにわ筋線の令和12年度末の開業を見据え、あらゆる車種・編成に応じて自在に開口を構成できるフルスクリーンホームドアを導入。



（西日本旅客鉄道㈱HP より）

《可動式ホーム柵の整備効果》

Osaka Metro 長堀鶴見緑地線と千日前線の全線整備完了後には、両路線においては転落事故件数は発生していない。



3. 可動式ホーム柵の整備にあたっての課題

可動式ホーム柵の整備にあたって鉄道事業者が有する課題として、大きく技術面と費用面の課題が挙げられる。

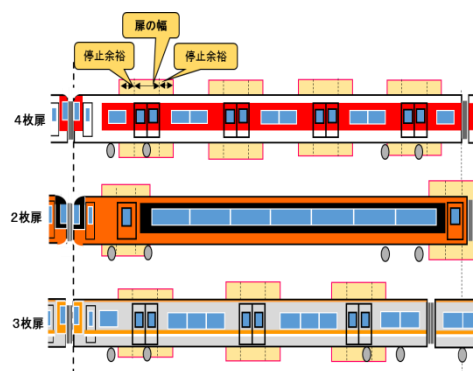
(1) 技術面の課題

技術面の課題としては、主に（ア）車両の扉位置の不一致、（イ）ホーム通路幅の確保等が挙げられる。

①車両の扉位置の不一致

ホームに進入してくる車両の扉枚数が3枚や4枚のように異なれば、それぞれの乗車位置に対応して乗車することとなるが、そのような状況で、従来型のドアタイプのホーム柵を整備することは技術的に難しい。

また、同じ扉枚数の車両でも、車両の形式、先頭車両と中間車両、また連結方法等によっても乗車位置が異なる。そのため、各社が検討を行うにあたって、ホーム柵の開閉長を大きく確保できるよう工夫しているところ。



図：駅停車時の扉位置イメージ

※車両の扉位置不一致への対応

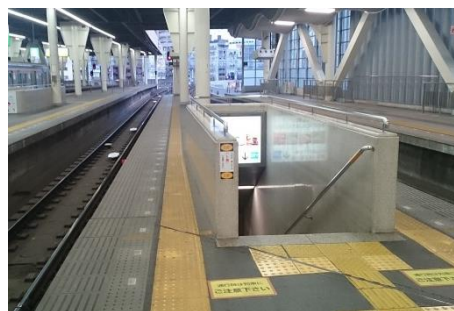
西日本旅客鉄道㈱が昇降式ホーム柵と言われる新型ホーム柵を開発し、平成28年3月にJR東海道本線の高槻駅に整備されている。従前の車両扉と同様に横開きするものではなく、ロープが上下する構造となっている。



写真：昇降式ホーム柵の設置状況（JR 高槻駅）

②ホーム幅の確保について

ホーム柵の整備にあたり、ホーム幅、特に階段横や柱からの幅員確保が課題となる。ホーム柵自体にも厚みがあることを考慮し、柵の設置後、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準」（平成14年国鉄技第157号）で定める通路幅を確保しなければならず、構造や駅施設機器等の配置上、また営業しながらの工事となるため工事中の対応などにより整備が困難な場合がある。



写真：駅ホーム通路幅が狭い事例（南海難波駅）

③その他

ホーム柵の整備に伴い、ホームの有効幅員が減少することから、特に混雑が激しい駅においては、ラッシュ時にホーム上の乗降客の流動が悪化し、混雑度が増すことが危惧される。

また、ホーム柵の導入に伴い車両とホーム柵の扉を開閉する際の安全を確認するための時間を要し、停車時間が増加することから列車の運行本数すなわち輸送力が減少し、車内やホームの混雑度が増すといった事象も発生している。

さらに、相互乗入を実施している路線については、互いの信号システムや車両改造などが必要であることから、課題解決には時間を要する。

(2) 費用面の課題

可動式ホーム柵の整備費用は、ホーム上に柵を設置する場合やホーム躯体の補強も必要となる場合など様々なケースがあり、その整備費用は1番線あたり数億円から十数億円程度となる。

なお、大阪府においては、「鉄道利用者の安全確保」及び「障がい者や高齢者の移動の円滑化」を目的として、平成23年度から国、地元市とともに鉄道事業者に対して整備費用の一部を補助している。大阪府の補助スキームは以下のとおり。

また、国においては、鉄道駅のバリアフリー化により受益する全ての利用者に薄く広く負担頂く制度（鉄道駅バリアフリー料金制度）を令和3年12月に創設し、鉄道駅のバリアフリー化を加速することとしている。

《府補助金スキーム》

対象事業者：鉄軌道事業者

対 象 駅：大阪府域内にある、平均的な乗降客数3,000人以上/日の既存駅

補 助 率：・国、地方、鉄道事業者が各々1/3を基本的に負担。

・大阪府は、可動式ホーム柵を整備する地元市町と折半して1/6を補助。

国、地元市町との協調補助が条件。

1/3	1/3	1/3
鉄道事業者	国庫補助金	地方公共団体 補助金 大阪府 1/6 地元市 1/6

※大阪市内においては、大阪府が定める「大阪市鉄道駅舎可動式ホーム柵等整備事業補助金交付要綱」により、下記のいずれか低い方の額を補助額の上限とする。

(1) 補助対象経費に6分の1を乗じて得た額

(2) 2,500万円に補助対象事業を実施する線の数に乗じて得た額

※なお、Osaka Metroについては、国の地下高速鉄道整備事業スキームに基づいて可動式ホーム柵を整備する地元市と折半して補助を実施。

4. 取組方針

バリアフリー法に基づく基本方針の改正に伴い、「可動式ホーム柵整備事業に関する連絡調整会議」において、今後の取組みの方向性についてとりまとめた。

【ハード対策】

1. 可動式ホーム柵について

* 転落および接触事故の発生状況、鉄道駅の構造および利用実態、地域の実情等を勘案し優先度が高いホームでの番線に着目し整備促進を図る。

（優先度の高いホーム）

- ・ 乗換駅において方面別により乗車客が多く利用するホーム
- ・ 幅が狭く混雑するホーム
- ・ 曲線駅で見通しの悪いホーム など

* 上記の優先度を考慮しつつ、引き続き、10 万人以上の駅（番線）についても整備促進を図る。

2. 内方線付き点状ブロックについて

* 国が示す一日あたりの利用者数が3,000 人以上の駅の整備が令和5 年度に完了し、引き続き、可能な限り府内全駅の整備に努める。

【ソフト対策】

可動式ホーム柵の設置に、整備面、費用面の課題がある場合は、課題解決に向けた検討を進めるとともに、ソフト対策（新技術等（IT やセンシング技術等）を活用した安全対策の取組みなど）の実施も検討する。

* 新技術等を活用した安全対策の取組み

* 鉄道事業者と行政が連携し、「声かけ・サポートカード」を活用した駅利用者による声かけなどについての啓発活動

* 駅施設の改修

5. 可動式ホーム柵の今後の整備見込み

国における検討状況や鉄道事業者における優先度の高いホームについての検討状況、新型コロナウイルス感染症による影響への対応、技術開発の状況等に応じて、随時見直していく。

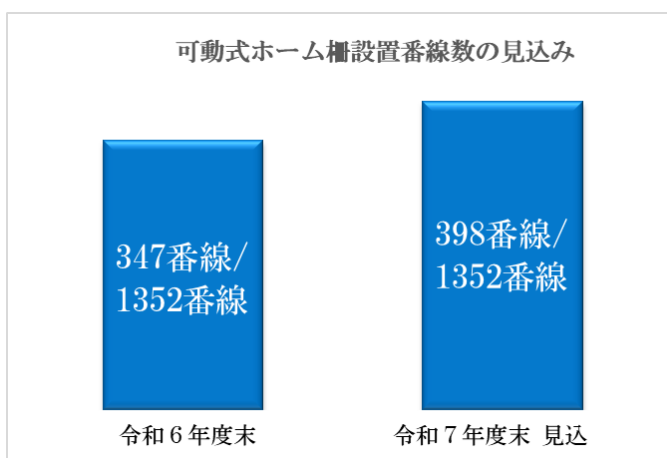
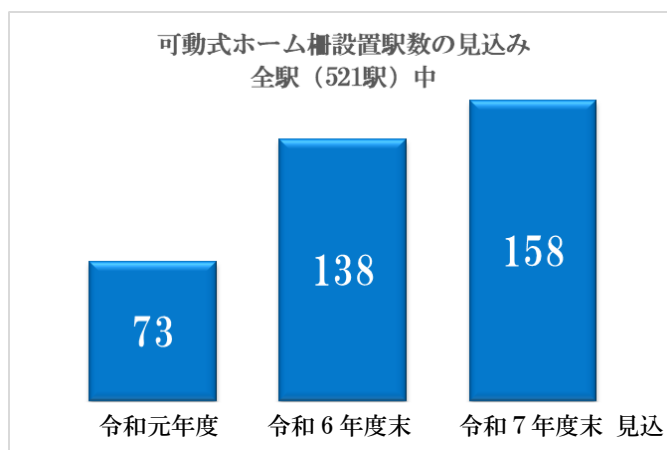
(1) 令和7年度の可動式ホーム柵の整備見込み

	設置駅数	設置番線数
令和6年度末までの整備状況	138 駅	347 番線
	+20 駅	+51 番線
令和7年度末までの整備見込み	158 駅	398 番線

➤ 令和7年度に整備を予定している駅、番線

Osaka Metro：20 駅 40 番線（うち新たに設置：17 駅）

その他、JR 西日本、近鉄、阪急：5 駅 11 番線（うち新たに設置：3 駅）



(2) 一日あたりの利用者数が10万人以上の駅の整備見込み

➤令和7年度に整備を予定している駅、番線

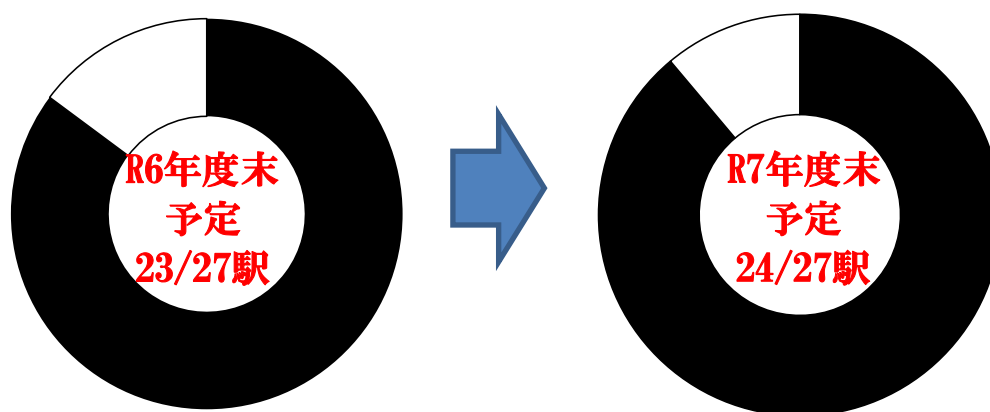
JR 西日本：新今宮(2/4→4/4番線)、天王寺(2/17番線) ※新規

Osaka Metro：天王寺(3/5→5/5番線)

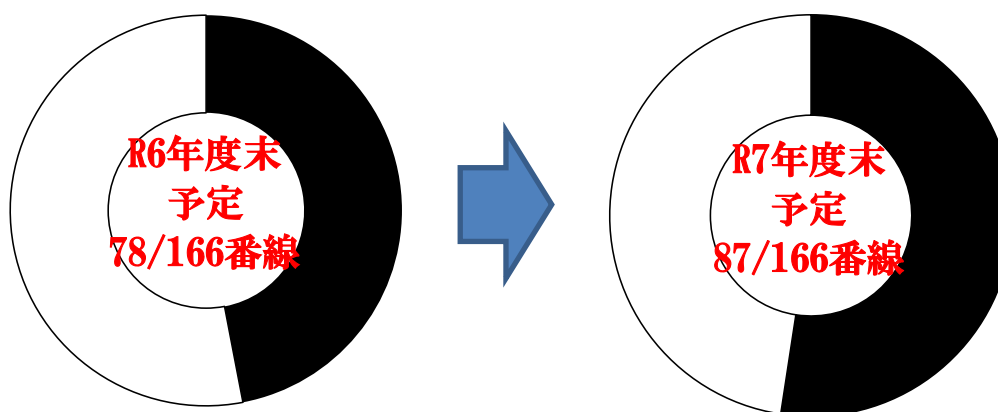
近鉄：鶴橋(1/4→4/4番線)

➤設置駅は24/27駅。設置率は89%

➤設置番線数は87/166番線。設置率は52%



10万人以上駅の設置駅数推移



10万人以上駅の設置番線数推移

(参考) 一日あたりの利用者数が 10 万人以上駅の整備見込み (令和 7 年度末見込み)

鉄道事業者名	鉄道駅の名称	設置 状況	番線単位		
			総番線数	設置済	未設置
東海旅客鉄道	新大阪	○	8	8	0
西日本旅客鉄道	高槻	○	6	6	0
	大阪	○	15	7	8
	新大阪		10	0	10
	鶴橋	○	2	2	0
	京橋	○	4	4	0
	北新地	○	2	2	0
	新今宮	○	4	4	0
	天王寺	○	17	2	15
阪急電鉄	大阪梅田		18	0	18
阪神電気鉄道	大阪梅田	○	6	6	0
近畿日本鉄道	大阪難波		3	0	3
	鶴橋	○	4	4	0
	大阪阿部野橋	○	10	2	8
南海電気鉄道	難波	○	16	1	15
京阪電気鉄道	京橋	○	4	2	2
大阪メトロ	江坂	○	2	2	0
	新大阪	○	2	2	0
	梅田	○	2	2	0
	淀屋橋	○	2	2	0
	本町	○	6	6	0
	心斎橋	○	4	4	0
	なんば	○	6	6	0
	天王寺	○	5	5	0
	東梅田	○	2	2	0
	西梅田	○	2	2	0
	堺筋本町	○	4	4	0
合計	27駅	24駅	166	87	79

(3) 各社の検討状況

* 南海電気鉄道㈱

- ・一日あたりの利用者数が10万人未満の駅ではあるが、乗降客数、ラッシュ時のホーム混雑状況等を考慮して、中百舌鳥駅において、令和5年度に4番線、令和6年度に3番線の整備完了。
- ・和泉中央駅においては、令和6年度に2線とも整備完了。
- ・中百舌鳥駅の下りホーム（1・2番線）や他駅についても整備の検討を進めている。

* 京阪電気鉄道㈱

- ・一日あたりの利用者数が10万人以上である京橋駅のうち、多くの利用者が滞留する上りホーム（1・2番線）に整備完了（令和3年度）。
- ・令和5年度は枚方市駅（3・4番線）、令和6年度は守口市駅（2・3番線）および萱島駅（2・3番線）に整備。
- ・2026年度から2028年度末までに計8番線（大阪府以外の地域の駅を含む。整備対象駅未定）での整備を予定。

* 西日本旅客鉄道㈱

- ・令和6年度末までに、西九条駅、弁天町駅を整備。
- 上記のほか、令和9年度末までに6駅14番線に順次整備予定。

* 阪神電気鉄道㈱

- ・大阪梅田駅のリニューアル工事に併せてホームドアを整備し、2023年度に整備完了。
- ・2042年度頃を目途として、全駅へのホーム柵（可動式または固定式）整備を予定。

* 大阪市高速電気軌道㈱

- ・令和7年度末までに、全路線全駅に整備する予定。
- ・一日あたりの利用者数が10万人以上の東梅田駅、堺筋線堺筋本町駅は、令和元年度に整備。最も利用の多い御堂筋線全駅と一日あたりの利用者数が10万人以上の西梅田駅は令和3年度に整備。また、大国町駅は、四つ橋線ホームにも令和3年度に整備。
- ・堺筋線全駅は令和4年度に整備。
- ・四つ橋線、中央線全駅には令和6年度末までに整備。
- ・谷町線全駅は令和7年度末までに整備予定。

***近畿日本鉄道(株)**

- ・平成 30 年度に大阪阿部野橋駅の 3・4 番線において、昇降ロープ式ホームドアを整備完了。
- ・大阪難波駅、鶴橋駅においては、同一番線に扉枚数が異なる特急車と一般車が混在して発着していると共に、扉枚数・車両長が異なる阪神車両も相互乗入れしていることから、多岐にわたる車種に対応した可動式ホーム柵を導入し、他駅については近畿日本鉄道内の優先順位に則り順次整備を進める。

***阪急電鉄(株)**

- ・一日あたりの利用者数が 10 万人未満の駅であるが、乗換客が非常に多いことからホームにおける混雑率が高く、また、ホームが曲線状のため車掌からの視認性が悪く転落事故の危険度が高いと考えられる十三駅の 3～5 号線を平成 30 年度に整備完了。
- ・令和 5 年度から、蛸池駅、石橋阪大前駅、高槻市駅において着手し、令和 7 年度末までに整備予定。
- ・2040 年度末頃までに全駅にホーム柵（可動式または固定式）を整備する予定。

***北大阪急行電鉄(株)**

- ・全 5 駅の整備完了。

***大阪モノレール(株)**

- ・全 18 駅整備完了。
- ・令和 15 年度開業目標の延伸 5 駅においても整備予定。

6. 内方線付き点状ブロックの整備

可動式ホーム柵以外の転落防止対策として、ホームの縁端 付近に敷設される内方線付き点状ブロックがある。これは、ホームの内側に線上突起のついたブロックで、視覚障がい者がホームの内外を把握するのに有効な手段とされている。



(内方線付き点状ブロック)

表：大阪府内における一日あたりの利用者数が3,000人以上の駅の
内方線付き点状ブロックの整備状況（令和6年度末時点）

	3千人以上駅				3千人未満駅			
	駅数	設置済	残数	設置率	駅数	設置済	残数	設置率
計	439	439	0	100.0%	82	25	57	30%

※大阪府内における一日あたりの利用者数は令和元年実績の数値を使用。

大阪府内における一日あたりの利用者数が3,000人以上の駅については令和5年度に全駅で整備が完了。引き続き、3,000人未満の駅について整備を促進し、可能な限り府内全駅の整備に努める。

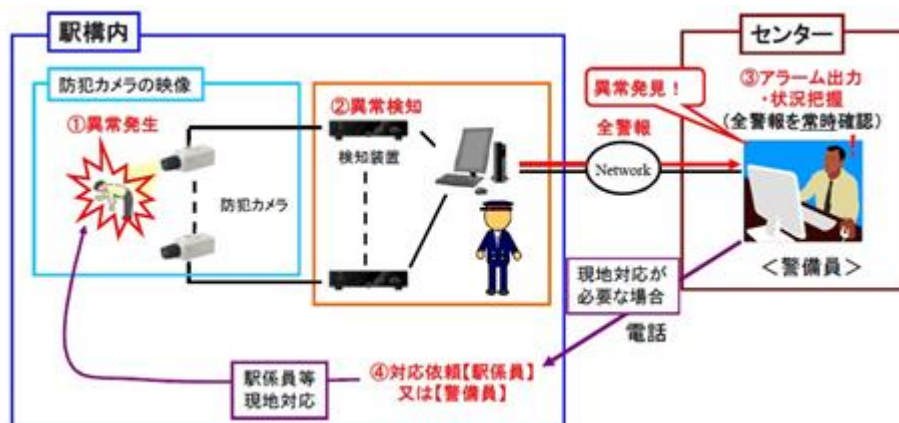
7. 新技術等を活用した安全対策の取組み

可動式ホーム柵の整備は多くの時間や費用を要することや、車両の種類で扉の枚数や位置が異なる場合には、従来型の可動式ホーム柵では対応が難しいこと等から、可動式ホーム柵によらない安全対策について、各事業者において実証実験など取組みが行われている。また、国においては、令和2年10月より、視覚障がい者団体、学識経験者、鉄道事業者等で構成された「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」において検討が行われているところ。

実用化済みの取組み

①カメラの画像解析技術を使った「遠隔セキュリティカメラ」

駅構内の防犯カメラの画像から、大きく蛇行している人やベンチなどで長時間座り込んでいる人を画像解析装置により自動検知し、そこから警報を受けたセンターの警備員が画像を確認後、危険性があれば駅に連絡して対応するシステム。



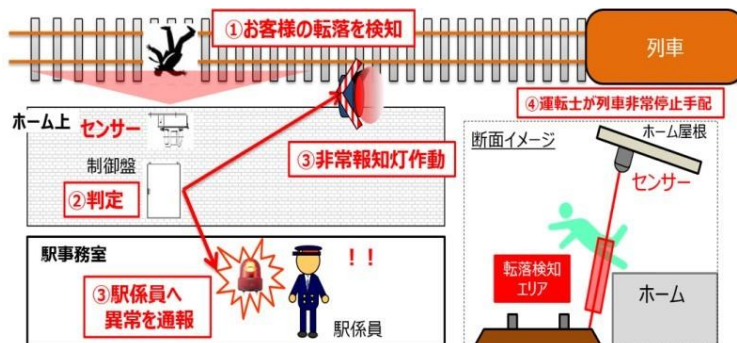
出典：西日本旅客鉄道㈱ホームページ

<導入駅>

JR 西日本 天王寺駅（導入：2016 年度）	JR 西日本 新今宮駅（導入：2016 年度）
-------------------------	-------------------------

②センサーによる検知・判定する「転落時列車抑止システム」

ホーム上の屋根に設置されたセンサーにより人の転落を検知・判定し、自動的に非常報知灯を作動させ、列車との接触を未然に防止するシステム。



出典：西日本旅客鉄道㈱ホームページ

<導入駅>

JR 西日本 桜ノ宮駅 (導入：2023年度)	JR 西日本 福島駅 (導入：2022年度)
JR 西日本 茨木駅 (導入：2022年度)	JR 西日本 摂津富田駅 (導入：2023年度)
JR 西日本 岸辺駅 (導入：2024年度)	JR 西日本 海老江駅 (導入：2023年度)
JR 西日本 放出駅 (導入：2022年度)	JR 西日本 新大阪駅 (1～3) (導入：2023年度)
JR 西日本 天王寺駅 (導入：2023年度)	JR 西日本 堺市駅 (導入：2024年度)
JR 西日本 三国ヶ丘駅 (導入：2024年度)	JR 西日本 鳳駅 (導入：2023年度)
JR 西日本 千里丘駅 (導入予定：2024年度)	JR 西日本 ユニバーサルシティ駅 (導入予定：2024年度)
JR 西日本 桜島駅 (導入予定：2024年度)	JR 西日本 日根野駅 (導入予定：2024年度)
JR 西日本 久宝寺駅 (導入予定：2024年度)	

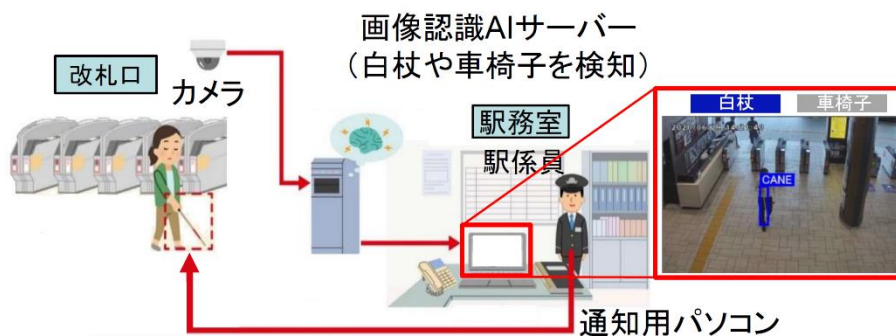
③スマートフォンを用いた介助要請

視覚障がい者がスマホアプリで送信した支援要請を駅係員等が受信し、介助を実施するシステム。南海電鉄は2024.7から「南海サポートほっとネット」を導入済み。



④改札口検知システム

駅を訪れる視覚障がい者等に対して、改札口のカメラの映像から白杖や車椅子をAIで認識し、駅係員に通知するシステム。JR西日本は2025.3から弁天町駅で実証実験中、OsakaMetroは2024年度末に56駅で導入済み。



8. その他の転落防止対策

(1) 「声かけ・サポート」運動等

これまで鉄道事業者が共同でキャンペーン等を実施してきており、ポスター掲示や車内放送で利用者に対して周知を行っている。

令和6年9月には、交通事業者83社局と障害者団体を含む10団体が連携して実施している。

また、大阪府においても、駅利用者からの声かけが促進されるよう「声かけ・サポートカード」を作成し、鉄道事業者と地元市とともに啓発活動を実施している。

併せて、府広報紙への掲載(R1.12)や、府ホームページへの掲載などの取組みも行っている。



(令和6年キャンペーン)

府内駅利用者への声かけ促進運動

- ・駅ホームからの転落防止対策として、駅員による声かけに加えて、駅利用者同士の積極的な声かけが重要であることを改めて認識。
- ・駅利用者の積極的な声かけが促進される取り組みを段階的に実施。

(ステップⅠ)

- *関係者（鉄道事業者・視覚障がい者等）とともに
声かけハンドブック等の啓発ツールを作成

(ステップⅡ)

- *鉄道事業者、市町村への周知

(ステップⅢ)

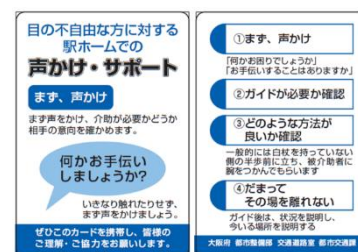
- *鉄道事業者、市町村とともに駅利用者への周知キャンペーン

(ステップⅣ)

- *駅利用者の声かけ実地研修、小学校等への出前講座

(ステップⅤ)

- *駅利用者の積極的な声かけによる転落事故ゼロ



(表)

(裏)

(声かけ・サポートカード)

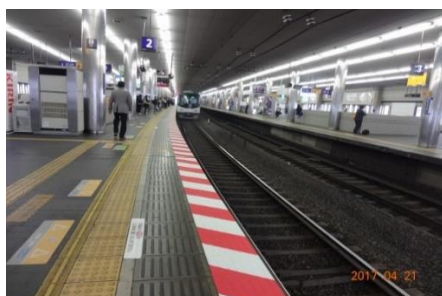


(啓発活動状況)

引き続き、「可動式ホーム柵整備事業に関する連絡調整会議」において、各社の取組みの共有化を図るとともに、駅利用者の声かけが促進されるよう啓発活動を実施するなど、関係者とともに取り組んでいく。

(2) 駅施設の改修

ホーム端の注意喚起シートや、酔客の行動傾向を考慮したホームベンチの配置替えなど、各鉄道事業者において取組みが行われている。



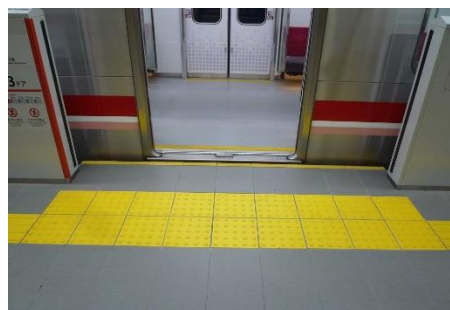
(ホーム端の注意喚起シート)



(ホームベンチの配置替え)



(ホーム転落検知装置)



(ホームと車両の段差隙間解消)

(3) 駅員による誘導案内等

駅員によるサポートの強化、駅員以外の清掃業者等による見守り、カメラ設置による転落防止、社内研修の充実、サービス介助士の取得促進、点字パンフレットの配布等の取組みが実施されている。

《OsakaMetro の取組み》

平成 29 年 4 月から駅長室・改札口とホームの駅職員及び駅業務補助要員の間でランシーバー、インカム等の連絡手段を用いて情報連携を行い、見守り体制を強化。

1 「お手伝いしましょうか」など声をおかける



2 サポートを希望されない場合も、ホームの駅職員に連絡する



3 連絡を受けたホームの駅職員が見守りに向かう



4 乗車されるまで見守りを行う



《行政と鉄道事業者の取組み》

○視覚支援学校との取組み（平成 29 年 10 月）

大阪府立南視覚支援学校から、視覚障がい者が白杖の使用等により安全に歩行できるよう指導・支援する歩行訓練士を招き、視覚障がい者をとりまく環境や駅利用にあたっての心がけを鉄道事業者に対して説明した。併せて、ホーム上での擬似体験研修を実施した。また、各鉄道事業者が実施する社内研修において、障がい者団体等を講師とする環境があまりないとの声を受け、今後の協力について協議した。



○鉄道事業者と視覚障がい者との勉強会（平成 29 年 12 月）

西日本旅客鉄道㈱が実施する駅係員と視覚障がい者が、声かけ・手引きについて学ぶ合同勉強会に自治体として、大阪府・大阪市・高石市が参加した。

ホームの高さや線路の幅を確認するとともに、視覚障がい者が駅を利用する際の課題の共有を行った。その後、天王寺駅構内にて利用者の声かけキャンペーンを実施した。



○ホームドア設置に伴う視覚障がい者へのヒアリング（平成 29 年 12 月、平成 30 年 1 月）

近畿日本鉄道㈱は、大阪阿部野橋駅の昇降式ホームドアの整備に際し、4 番線乗車ホームへの試験設置に併せて、視覚障がい者（大阪府立南視覚支援学校の職員）に実物を体験していただき、改善点等のヒアリングを実施。具体的には、ロープの色・太さ・昇降スピード、音声案内等の確認を行った。



○一般財団法人大阪府視覚障害者福祉協会との取組み（令和 3 年 2 月）

一般財団法人大阪府視覚障害者福祉協会のご協力のもと、連続立体交差事業における供用開始前の仮駅である南海本線浜寺公園駅において、視覚障がい者及び同伴者等を招き、安全啓発を目的とした体験会を実施。ホーム上での歩行体験や、万一線路へ転落した際の退避体験を行い安全啓発を行った。



(参考：検討経過)

国：

- バリアフリー法に基づく基本方針（平成 23 年 3 月）
- 交通政策基本計画（平成 27 年 2 月閣議決定）
- 「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめ（平成 28 年 12 月）

■ 「大阪府内の駅ホームにおける安全性向上の取組みについて」（平成 30 年 3 月）

【ハード】

○ 可動式ホーム柵

- * 10 万人以上の駅を優先的に整備
- * ホーム上の混雑・乗換状況、転落の危険性等も考慮

○ 点状ブロック

- * 可能な限り全駅に整備されるようめざす

【ソフト】

- * 啓発活動、駅施設の改修

国：

■ バリアフリー法に基づく基本方針改正（令和 2 年 12 月改正、令和 3 年 4 月施行）

- * 可動式ホーム柵について、転落および事故の発生状況、駅の構造及び利用実態、地域の実情を勘案し、令和 7 年度までに 3,000 番線を整備する。そのうち、10 万人以上駅において、800 番線を整備する。
- * 点状ブロックについて、3,000 人以上駅は、令和 7 年度までに原則全て整備。

- ・バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会（平成 29 年 3 月～令和 2 年 11 月）
- ・ホームドア整備に関するWG（平成 31 年 3 月～令和 2 年 1 月）
- ・新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会（令和 2 年 10 月～）

■ 鉄道駅バリアフリー料金制度の創設、地方部における支援措置の重点化（令和 3 年 12 月）

- * 鉄道駅のバリアフリー化を加速

■ 「大阪府内の駅ホームにおける安全性向上の取組みについて」

（令和 3 年 4 月改定）

（令和 7 年 4 月修正）



可動式ホーム柵整備事業に関する連絡調整会議

*行 政：大阪府 都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課（編集事務局）
交通計画課

大阪市 計画調整局 計画部 交通政策課
都市交通局 鉄道ネットワーク企画担当
堺 市 建築都市局 交通部 公共交通担当

*鉄道事業者：西日本旅客鉄道(株)、近畿日本鉄道(株)、南海電気鉄道(株)、
京阪電気鉄道(株)、阪急電鉄(株)、阪神電気鉄道(株)、
大阪市高速電気軌道(株)、大阪モノレール(株)、
北大阪急行電鉄(株)