

内方線ブロックの整備について

平成 29 年 12 月 20 日

北海道旅客鉄道（株）

■平成 28 年 12 月までの国の方針と当社の整備状況

○国：平成 23 年 8 月「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

- ・ 10 万人以上の駅 → ホームドア又は内方線付き点状ブロックを整備すること
- ・ 1 万人以上の駅 → 内方線付き点状ブロックを可能な限り速やかに整備すること



- ・ 1 万人以上の駅については平成 26 年 3 月に内方線ブロックの整備が完了
- ・ 3 千人以上の駅についても駅をバリアフリー化する際に整備を実施中
(たとえば H23 滝川駅、H28 拓北駅、H29 銭函駅など)

■平成 29 年 1 月からの国の方針と今後の当社の方針

○平成 28 年 8 月の東京地下鉄青山一丁目駅での視覚障害者の転落死亡事故を踏まえ、

国：平成 28 年 12 月「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

- ・ 1 万人以上の駅 → 内方線付き点状ブロックを平成 30 年度までに整備すること（整備済み）
- ・ 3 千人以上の駅 → 内方線付き点状ブロックを可能な限り速やかに整備すること



○青山一丁目駅の事故以降も、平成 28 年 10 月に近鉄大阪線河内国分(かわちこくぶ)駅、12 月に J R 東日本東北線蕨(わらび)駅、平成 29 年 10 月には J R 西日本阪和線富木(とのき)駅において視覚障害者の転落死亡事故が発生し、ホームからの転落事故防止に対する社会的関心も高くなっていることから、**3 千人以上の駅の内方線整備を国及び関係自治体と協力しながら、補助金を活用し整備すること**としたい。

■函館駅について（計画）

○函館駅は 1 日ご利用者数 6,740 人(平成 28 年度実績)である。警告・誘導ブロックはあるものの、内方線ブロック未整備であるため、国の補助スキームを活用し、平成 30 年度に内方線ブロックを整備することとしたい。

○内方線ブロックの必要延長は約 1,462m、工事費は約 13.5 百万円

	工事費(千円)	記事
函館駅	13,500	<ul style="list-style-type: none"> ・平成30年度整備 ・延長約1,462m (第1乗降場3両、第2乗降場6両、第3乗降場10両、第4乗降場10両対応) ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用予定 (国・1/3) ・自治体補助金は予算の議決後に記載予定

はこだて【HAKODATE】 営業開始日: 明治37年7月1日

函館駅

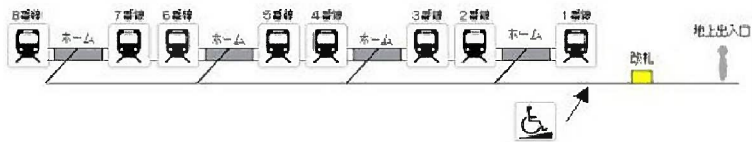
住所: 函館市若松町12番13号
電話: 0138-23-3085

駅構内図

駅イメージ

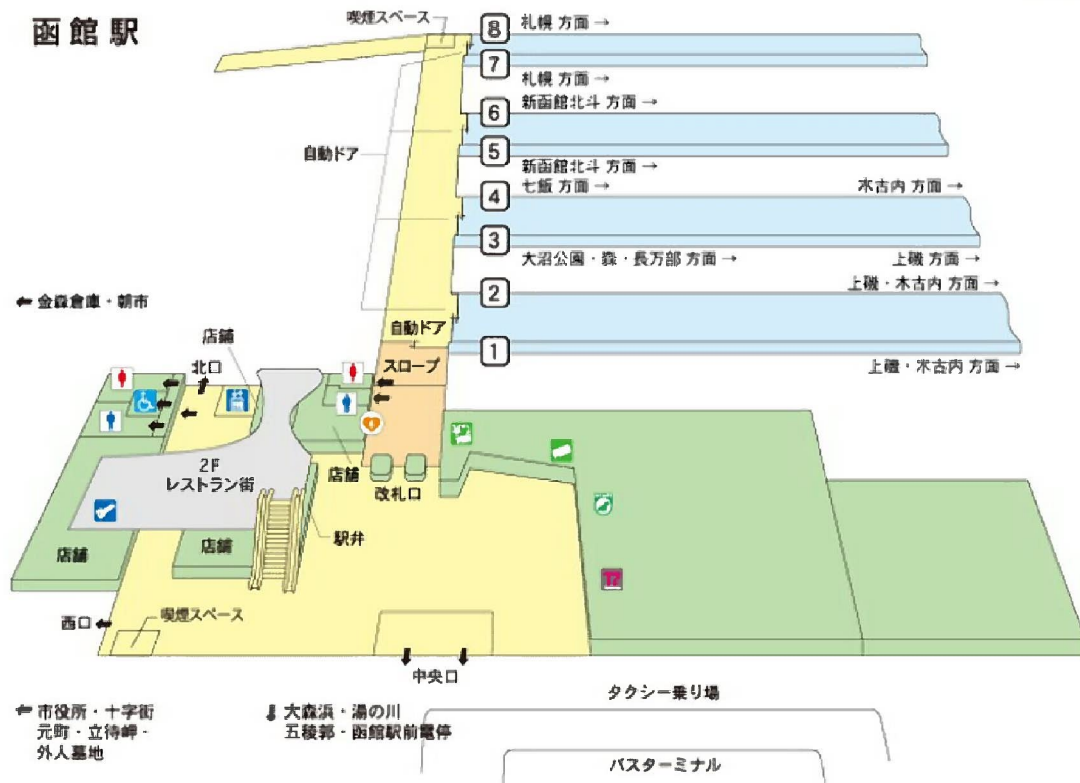
※ 凡例

-  エスカレーター
-  エレベーター
-  階段
-  スロープ(傾斜)



平成28年7月現在

函館駅



- | 凡例 |  みどりの窓口 |  JR総合案内所/外国人デスク |  ツインクルプラザ(旅行センター) |  物販所 |  きっぷ売場 |  トイレ(男女) |  トイレ(男性) |  トイレ(女性) |  車椅子用トイレ |  エレベーター |  エスカレーター |  コインロッカー |  AED (自動体外起震器) |
|----|--|--|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
|----|--|--|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

函館駅の警告ブロック(現況)



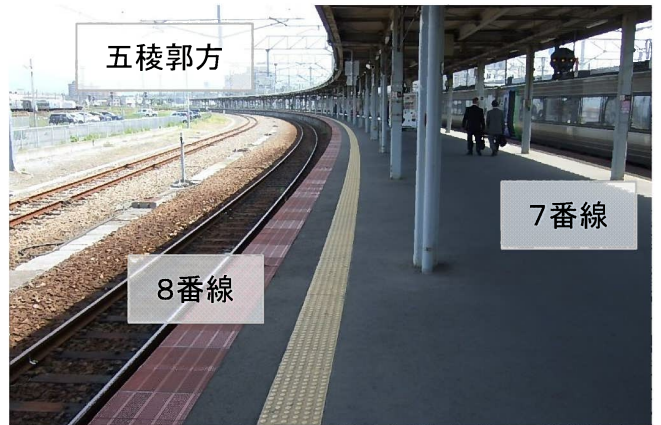
第1乗降場



第2乗降場



第3乗降場



第4乗降場

内方線ブロック(追加型)の事例



札幌駅



拓北駅

【函館駅内方線整備】



第1乗降場(1・2番ホーム)



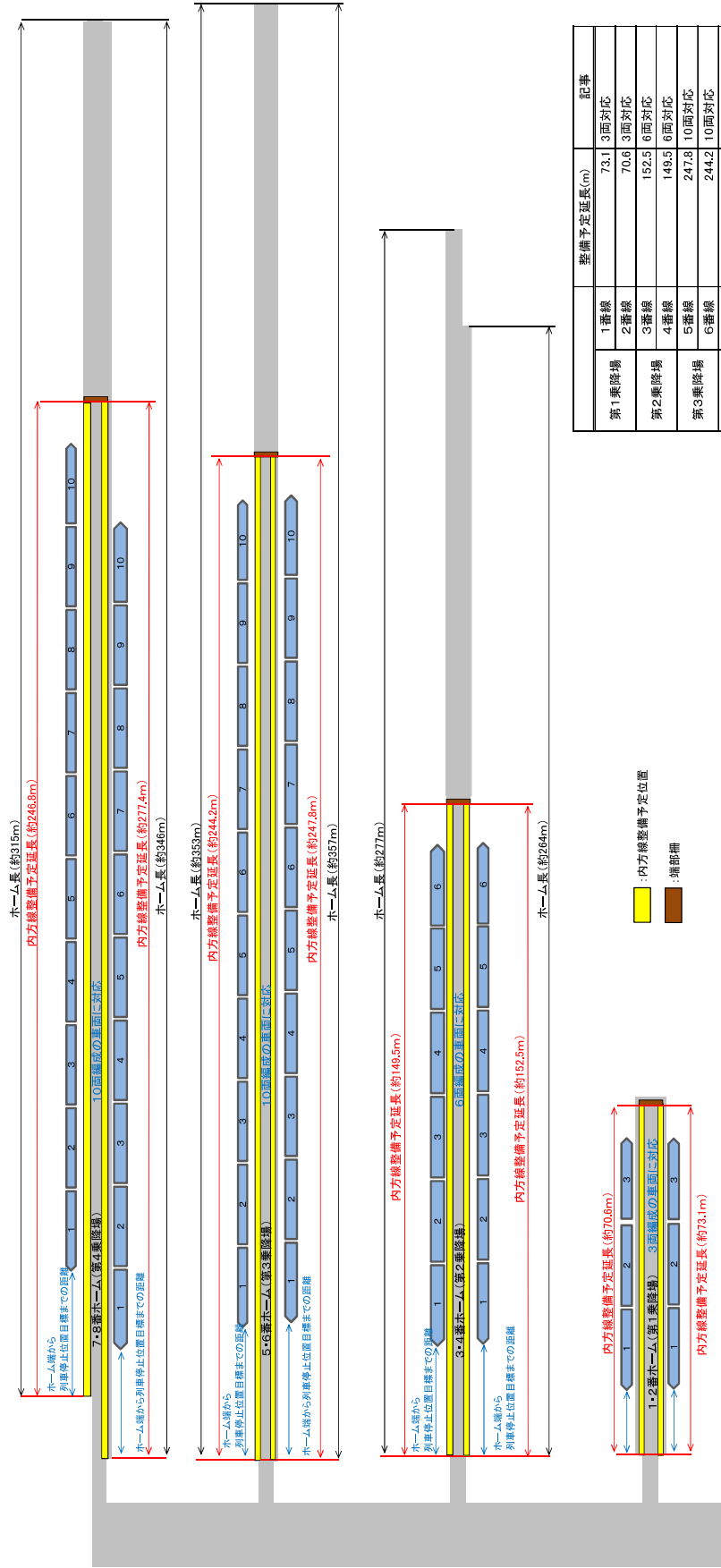
第2乗降場(3・4番ホーム)



第3乗降場(5・6番ホーム)



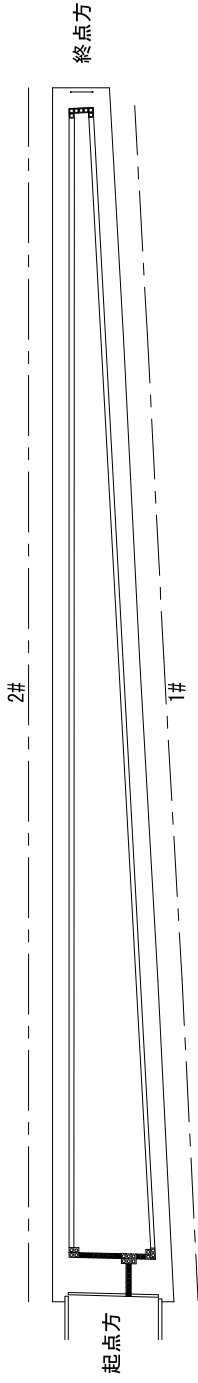
第4乗降場(7・8番ホーム)



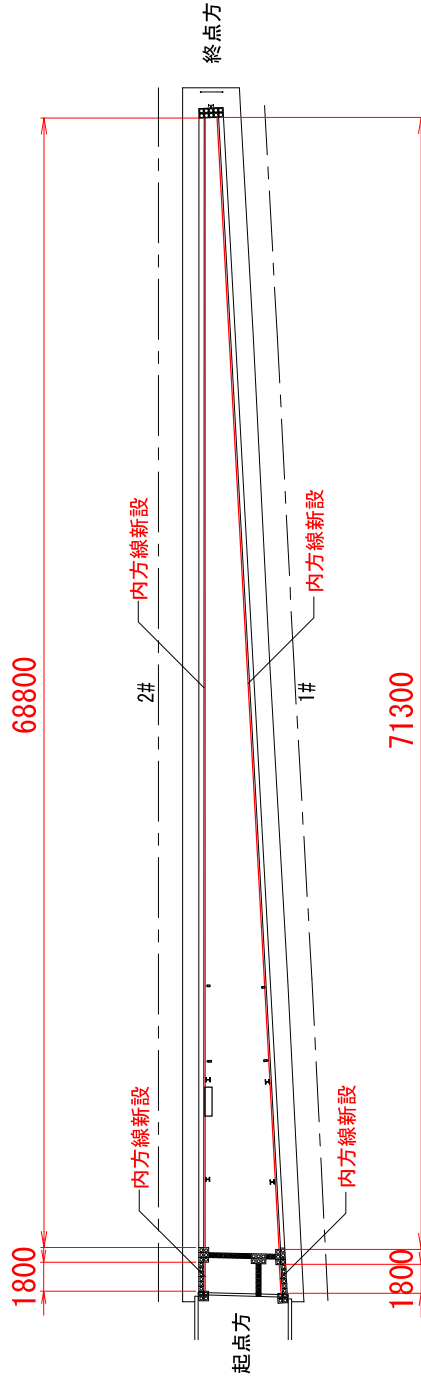
乗降場	1番線	2番線	3番線	4番線	5番線	6番線	7番線	8番線	計
第1乗降場	3面対応	3面対応	6面対応	6面対応	10面対応	10面対応	10面対応	10面対応	73.1
第2乗降場	6面対応	6面対応	149.5	149.5	247.8	244.2	277.4	277.4	70.6
第3乗降場	10面対応	10面対応	247.8	244.2	277.4	277.4	277.4	277.4	152.5
第4乗降場	10面対応	10面対応	246.8	246.8	246.8	246.8	246.8	246.8	248.8
計	1,462	1,462	1,462	1,462	1,462	1,462	1,462	1,462	1,462

函館駅乗降場
(第1乗降場)

整備前



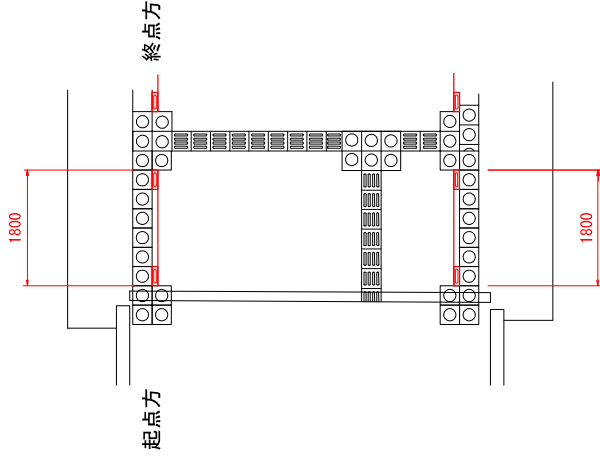
整備後



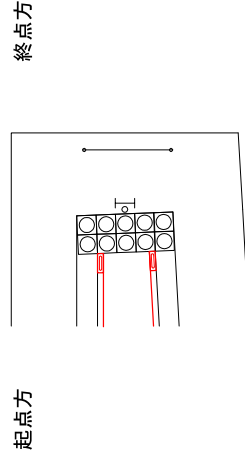
内方線新設延長 $1.800 + 71.300 + 1.800 + 68.800 = 143.700\text{m}$

凡 例
— 補助金工事

起点方詳細図

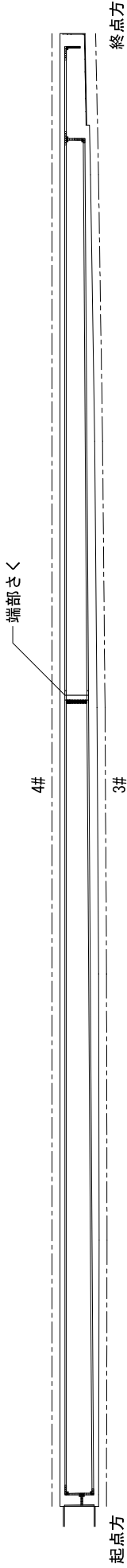


終点方詳細図

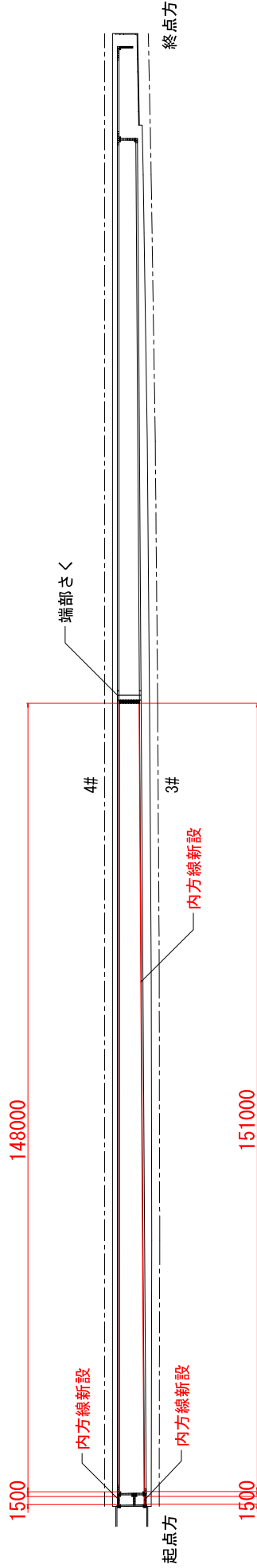


函館駅乗降場
(第2乗降場)

整備前

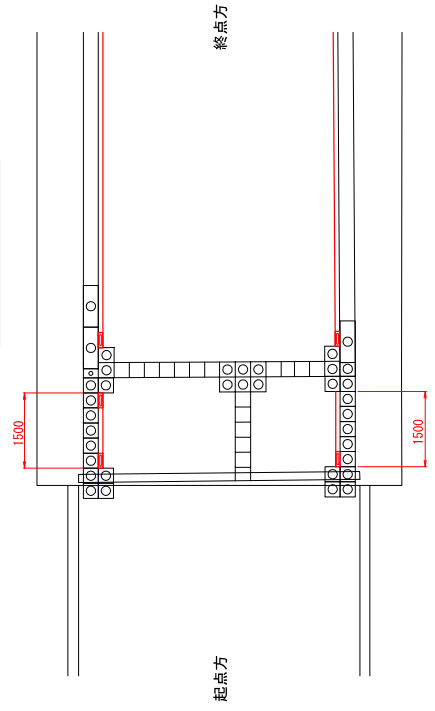


整備後



内方線新設延長 $1,500 + 151,000 + 1,500 + 148,000 = 302,000\text{m}$

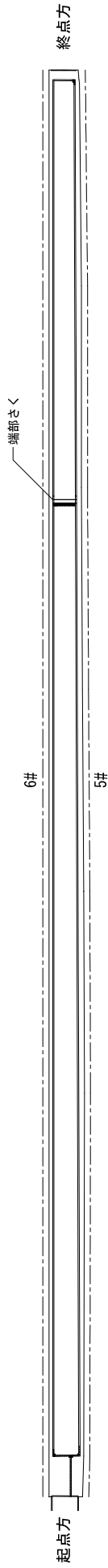
起点方詳細図



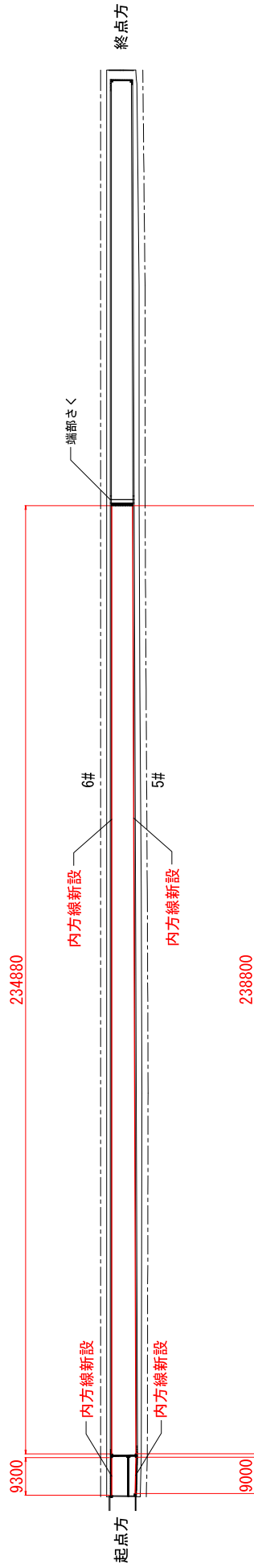
凡 例
—— 補助金工事

函館乗降場
(第3乗降場)

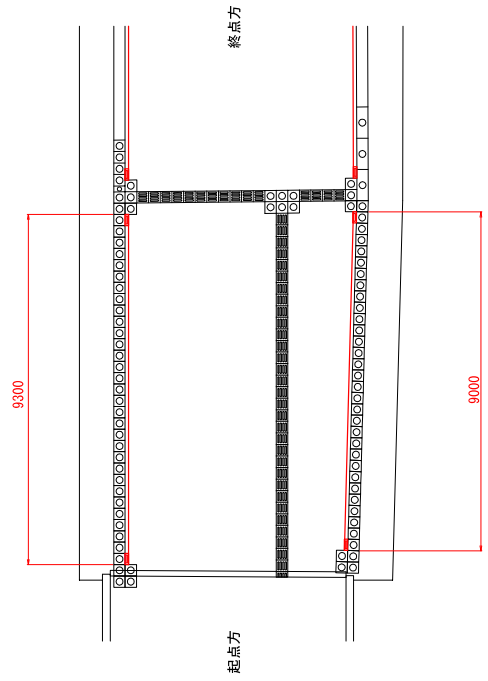
整備前



整備後



起点方詳細図

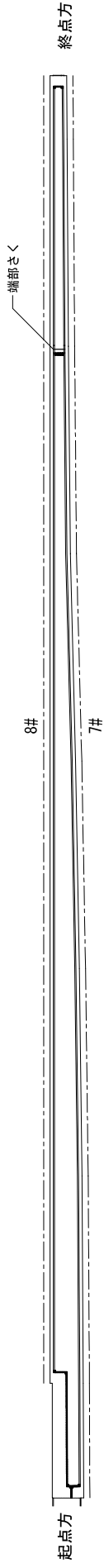


内方線新設延長 9,000+238,800+9,300+234,880=491,980 m

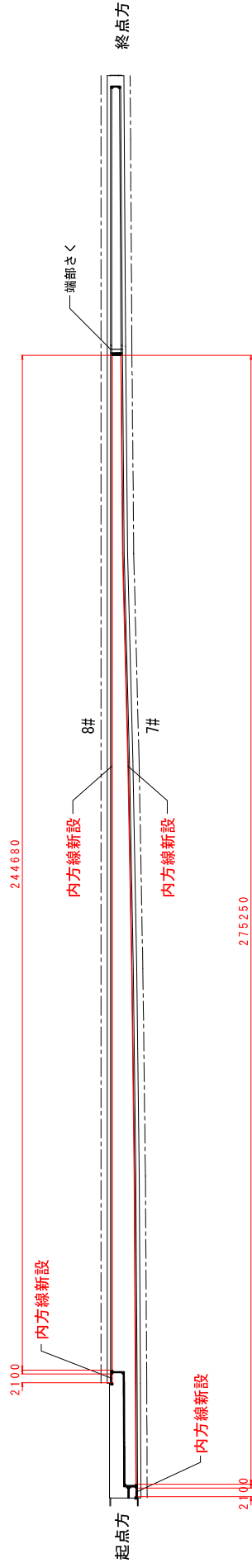
凡 例
—— 補助金工事

函館駅乗降場
(第4乗降場)

整備前

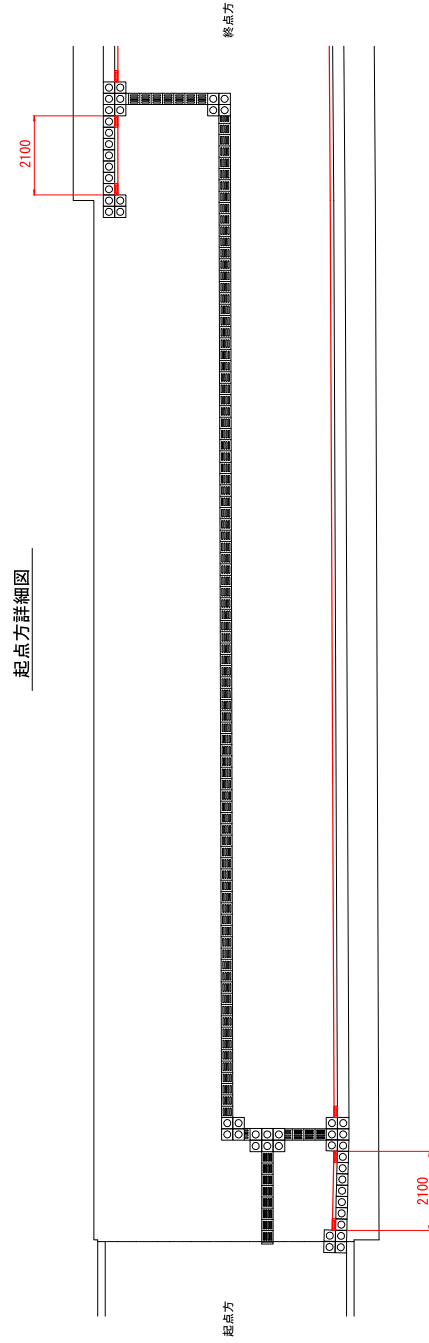


整備後



起点方詳細図

内方線新設延長 $2,100 + 275,250 + 2,100 + 244,680 = 524,130\text{m}$



凡例
— 補助金工事

(参考2)

「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」
中間とりまとめ概要(平成28年12月)

1. 駅ホームにおける更なる安全性向上に向けた対策の考え方

- ハード面: ホームドアと内方線付き点状ブロックの整備を中心に転落防止対策を講じ、その整備の加速化を図る。
- ソフト面: 駅員等による乗車・降車の誘導案内を中心に転落防止対策を講じる。
- フォローアップ: 国土交通省において、検討会を活用して進捗管理を実施し、ハード・ソフト両面の取組状況を公表するとともに、好事例を水平展開する等、鉄道事業者の積極的な取組を促進していく。

2. 主なハード対策

- ホームドア: (引き続き 10 万人以上の駅を優先的に整備)
 - 利用者 10 万人以上の駅:
 - (ア) 整備条件*を満たしている場合、原則として平成 32 年度までに整備。
*整備条件…車両の扉位置一定、ホーム幅を確保できる等
 - (イ) 整備条件を満たしていない場合、
 - ・新しいタイプのホームドアにより対応する場合、概ね 5 年を目途に整備/整備着手。
 - ・車両更新により対応する場合、更新後速やかに整備。
 - ・車種等の混在が多く扉位置不揃いの解消が困難な場合等、ソフト対策を重点実施。
 - 利用者 10 万人未満の駅: 駅の状況等を勘案した上で、10 万人以上と同程度に優先的な整備が必要と認められる場合に整備。
 - 技術面、コスト面の課題に対応可能な新たなタイプのホームドアを「新型ホームドア導入検討の手引き」も活用し、積極的に普及促進。また、コスト低減等による一層の普及促進のため、国土交通省と鉄道事業者等による「新型ホームドアに関する技術WG(仮)」を設置。
→交通政策基本計画(平成 27 年 2 月閣議決定)において、平成 32 年度に約 800 駅としている整備目標について、できる限りの前倒しを図る。
 - 国は、鉄道事業者に対して必要な支援を行うとともに、地方公共団体に対して支援を求めることとし、引き続き、三位一体の取組により進めていく。
- 内方線付き点状ブロック: (10 万人以上の駅は概ね整備済み)
 - 1 万人以上の駅: 平成 30 年度までに整備。
 - 3 千人以上の駅: 可能な限り速やかに整備。

3. 主なソフト対策

- 駅員等による対応の強化:
 - ホームドア未整備駅において、誘導案内の申し出のあった視覚障害のある人に対し、駅員等による誘導案内を実施、危険時に視覚障害のある人が明確に気づく声かけ。
 - 駅員等の接遇能力向上に向けた教育の充実。
- 旅客による声かけ、誘導案内の促進等:
 - 視覚障害のある人に対する具体的な誘導案内の方法を盛り込むとともに、歩きスマホ等の迷惑行為を行わないよう呼びかける啓発を実施。
- 心のバリアフリーの理解促進等:
 - 「企業における汎用性のある研修プログラム」検討への協力、バリアフリー教室の内容の充実等。
- 駅における盲導犬訓練等への協力

4. その他の安全性向上に資する考え方

- 短期的に結論を得ることが難しいもの等であり、安全性向上等に資するものは検討を継続。
視覚障害者誘導用ブロックの敷設基準、明度・輝度・コントラストへの配慮、ボランティア活用の検討 等

JR西日本 阪和線 視覚障害のある方(白杖所持)の人身障害事故について

参考2

(1) 発生日時：平成29年10月1日(日)21時23分頃

(2) 発生場所：西日本旅客鉄道株式会社 阪和(はんわ)線
富木(とのき)駅構内 (大阪府高石市)

(3) 概要 [JR西日本による]

- ・ 列車(天王寺発和歌山行き快速列車、8両編成)が、富木駅を約70km/hで通過する際、前方約100m先のホームから旅客が線路内に転落するのを認め、非常停止措置をとったものの、当該旅客に衝撃した。
- ・ 死傷者：死亡1名(旅客、白杖所持者)
- ・ 当該旅客は先行列車(21時19分富木駅着)で富木駅に降車し、改札に向かう途中で線路内に転落した模様。

(4) 当該旅客に関する情報

- ・ 当該旅客は普段から当該駅を利用しており、普段は駅員が声掛けしてもいつも案内不要と言われていたとのこと。
 - ・ 当該旅客は当日、三国ヶ丘(みくにがおか)駅から乗車しており、駅係員が当該旅客に気づき、付き添いを申し出たが、トイレへの案内を希望され、トイレに案内した後、ホームへの階段上まで案内し、「もう大丈夫」と言われ、見送った。
 - ・ 当該旅客は三国ヶ丘駅から快速列車に乗車し、鳳(おおとり)駅で普通列車に乘換えしたが、鳳駅では乗換え時にホームで転倒し、ホームに居合わせた他の旅客が介助した。
 - ・ 当該旅客は普通列車(6両編成)の前から5両目に乗車して富木駅へ向かった。
 - ・ 当該旅客は、降車後、スロープの高欄の端にもたれかかっていたが、しばらくスロープの始端部周辺をふらふらとした様子で行き来した後、ホーム上をふらふらと行き来して線端に向かって行って行ったことが駅の防犯カメラで確認された。
 - ・ 当該旅客が線路内に転落したため、鳳駅で介助し富木駅で下車した旅客が下り線のホームにある非常ボタン(6両編成の4両目最後部付近のホーム柱)を取り扱った。
- (5) 富木駅に関する情報
- ・ 当該駅について、構造は2面2線の駅(上下1線)であり、ホーム柵は未設置、点状ブロック(内方線なし)が設置されている。
 - ・ 当該駅の1日あたりの利用者数は8,088人(平成28年度)で、駅員が常駐。

現場位置図



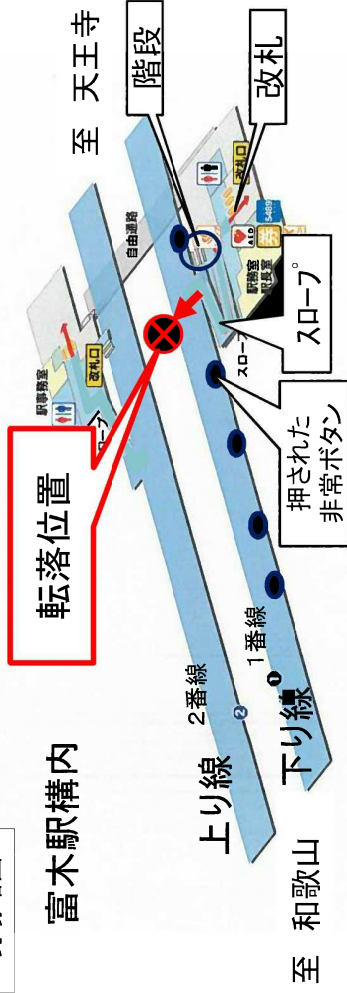
写真



スロープの高欄

- ①ホーム端⇄点字ブロック間… 78cm
 - ②点字ブロック(内方線なし)… 30cm
 - ③点字ブロック⇄改札ホーム幅(計)… 173cm
- ホーム幅(計)… 281cm

現場略図



●：非常ボタン位置