

東京都の取組報告



東京都

ホームドアの整備状況等について

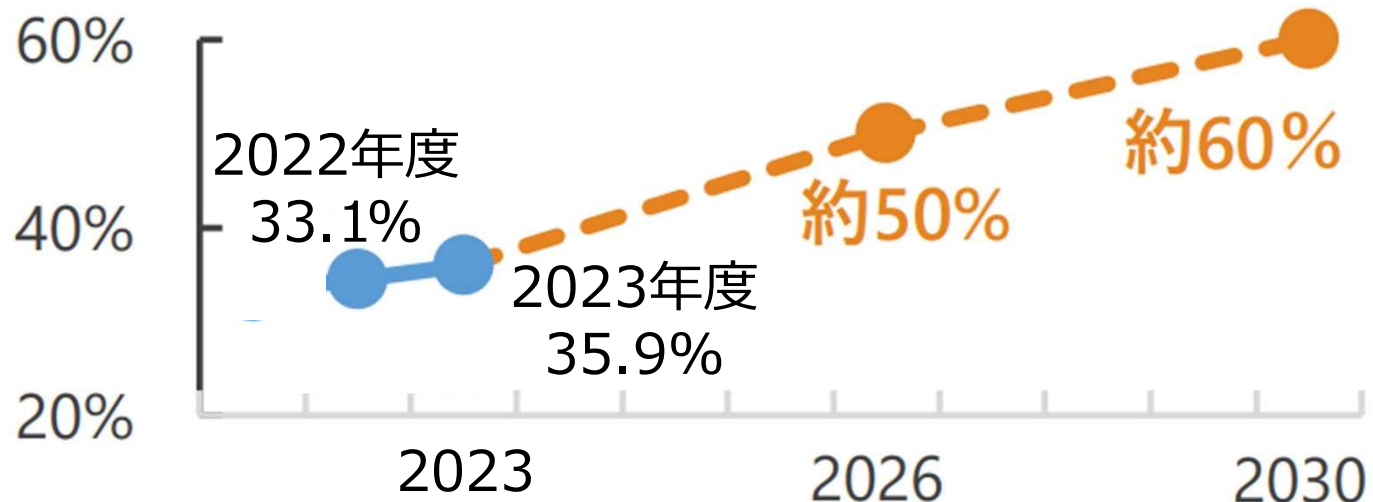
現状

- ・都内ホームドアの整備率は、地下鉄ほぼ100%、JR・私鉄は約35%
- ・都内での人身障害事故（ホームから転落またはホーム上で接触）は56件（令和4年度）
※「関東運輸局管内における鉄軌道事故等の発生状況等」（令和5年12月関東運輸局鉄道部）より
- ・目標（「未来の東京」戦略）：JR・私鉄は、2030年度までに6割設置

【凡例】

- : ホームドア整備済
（番線数）
- - - : ホームドア整備目標

ホームドアの整備 JR・私鉄駅約6割（2030年度）



東京都の取組について

課題

■**財政面** 整備費用が高額(収益につながらない)

■**技術面**

- 列車ごとに扉位置が異なる
- 狭いホームでは通路幅が確保できない
- ホームドア荷重にホームが耐えられない など

■**施工面**

- 施工時間の制限がある(終電～始発まで)
- 資材が確保できない(樹脂・金属製品など)
- 人手が足りない(専門資格職の不足など)

都の取組

- 1) 財政支援
- 2) 技術支援
- 3) わかりやすい情報発信

東京都の取組について

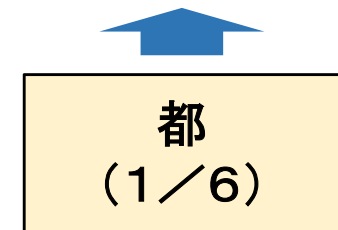
財政支援

- ・平成26年度から、区市町村へ間接補助を実施

※補助上限額：都と区市町村と合わせて8,000 [万円/列]

国※ (1/3)	鉄道事業者 (1/3)	区市町村 (1/3)
-------------	----------------	---------------

※徴収した料金をホームドア整備費に充当した場合は補助外



<対象>

- ・利用者が1日10万人以上：全駅
- ・ " 10万人未満：優先対象駅(特別支援学校の最寄駅 等)

(「鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方」(R元.9、東京都都市整備局)より)

<近年の補助額>

- ・令和4年度都決算：約4.2億円 (12駅：押上駅や立川駅など)
- ・令和5年度都予算：約6.0億円 (12駅：亀有駅や小田急町田駅やなど)
- ・令和6年度都予算：約9.5億円 (18駅：鶯谷駅や東村山駅など)

東京都の取組について

技術支援

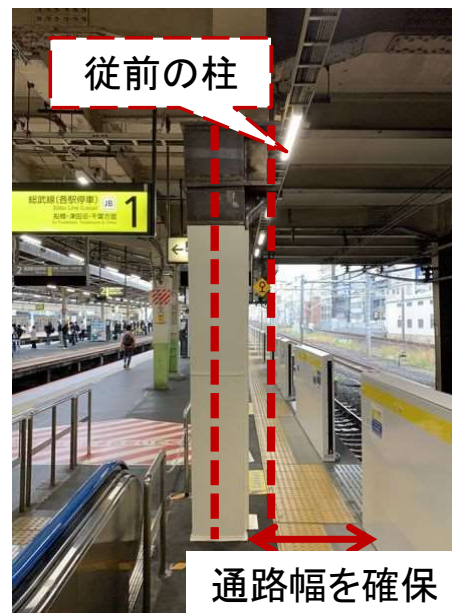
- ・技術的な課題に対し、鉄道事業者とともに検討を進め、対応事例などを課題解決の技術的方策として 令和4年度に取りまとめた

(具体例)

<大開口タイプのホームドア>

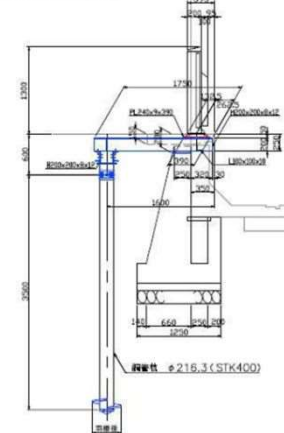


<狭隘部の改良例>

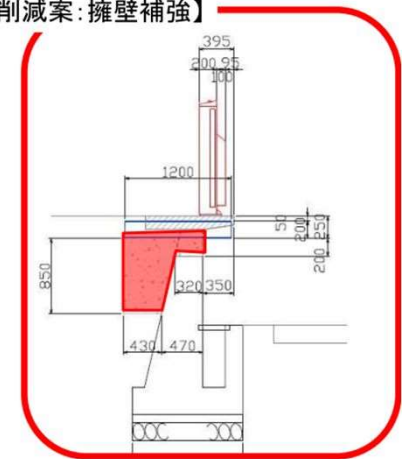


<工程短縮・費用縮減例>

【当初：杭補強】



【削減案：擁壁補強】



東京都の取組について

わかりやすい情報発信

- ・路線別に見える化するなど、鉄道駅のホームドアの設置状況について、都のホームページで公表

<都内鉄道駅のホームドア設置状況(番線数)>

(令和6年3月末時点)

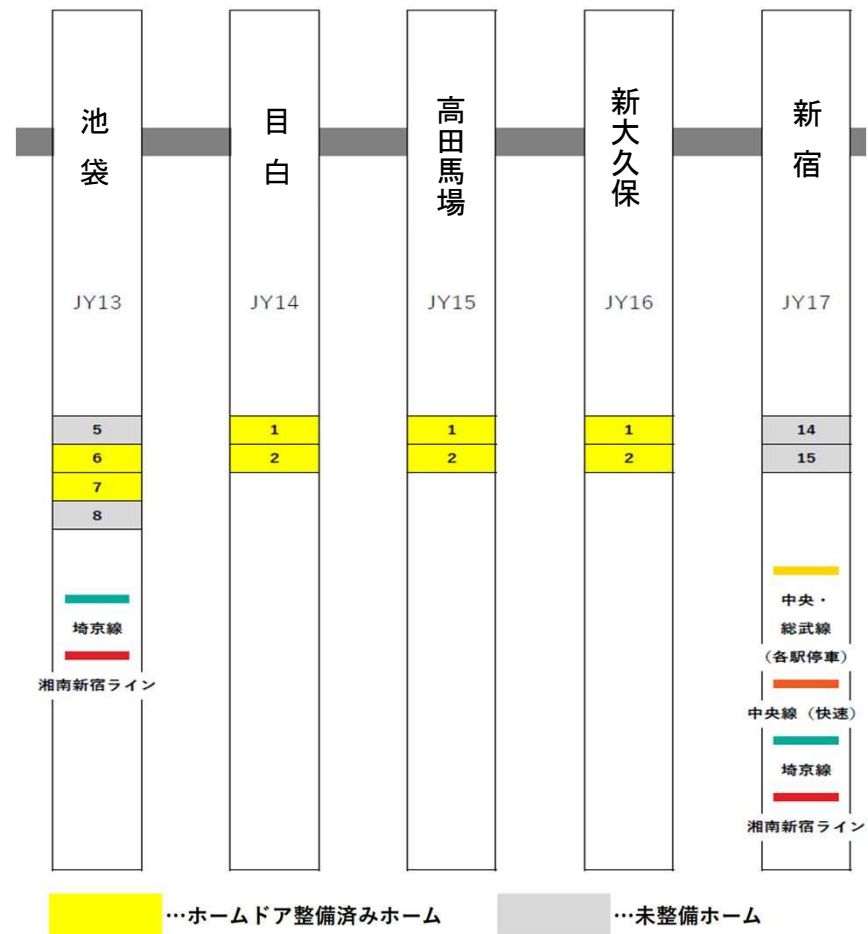
鉄軌道事業者		都内の番線数	整備番線数	整備率
JR	JR東日本	453	142	31.3%
私鉄	東武鉄道	80	11	13.8%
	西武鉄道	155	17	11.0%
	京成電鉄	52	7	13.5%
	京王電鉄	162	31	19.1%
	小田急電鉄	63	22	34.9%
	東急電鉄 ^{※1}	141	94	66.7%
	京浜急行電鉄	45	14	31.1%
	北総鉄道	2	0	0.0%
	首都圏新都市鉄道	14	14	100.0%
	東京臨海高速鉄道	14	10	71.4%
	東京モノレール	24	24	100.0%
	多摩都市モノレール	38	38	100.0%
	ゆりかもめ	34	34	100.0%
	私鉄計	824	316	38.3%
JR・私鉄計		1,277	458	35.9%
東京メトロ		349	333	95.4%
都営地下鉄		212	212	100.0%
地下鉄計		561	545	97.1%

※各事業者の都内の番線数及び整備番線数は、公表資料等を基に東京都が整理・集計したものの

※整備番線数は、可動式ホーム柵（ホームドア）が供用されているホームの数を計上

※1 東急電鉄の「都内の番線数」は、世田谷線（20番線）を除く

<ホームドア整備状況図(山手線の例)>



ホームドア整備に係る加速策について

課題

財政面

技術面

施工面

これらの多面的な要因が複合的に関係

もっと！加速

鉄道事業者、国と官民一体で協議会

～コスト縮減や工期短縮につながる創意工夫を持ち寄り、加速策を検討～