

ホームドアの整備加速策（技術・施工面）



東京都

○はじめに

- 都内におけるホームドアの整備に関してさらなる加速を図るため、官民が一体となって、コスト縮減や工期短縮等につながる工夫を持ち寄り、方策を検討することを目的に、「ホームドアの整備加速に関する協議会」(以下、「協議会」という。)を設置しました。
- ホームドア整備には、技術面、施工面、資金面の課題が複合的に関係しており、協議会において方策を検討しました。
- 本資料は、技術面、施工面の課題に対しての、各社の工夫事例をとりまとめたものです。
- 本資料を参考に、各社が工夫事例を導入することで、整備を加速することを目的としています。

1章. 鉄道事業者の先進的な取組を共有し展開する項目

○ホームドアの整備加速に向けた課題と分類

整備加速に向けた課題			
	第1回協議会で各社から挙げられたもの		分類
	内容	鉄道事業者	
技術面	正確な位置に列車を停止をさせる必要あり (TASCの設置が必要だが期間を要する)	西武	正確な位置への列車の停止が必要
	工事の長期化 (ホーム補強、通路幅の確保)	京成	ホームの補強が必要
		西武、京成	通路幅の確保が困難
	扉位置の異なる車両への対応	JR東、JR西、西武、 京急、メトロ	列車ごとに扉位置が相違
	ホームドアを自動開閉させるためには 車両の改修が必要	西武	
列車種別により開扉させない箇所あり	西武		
施工面	設計・施工・関係先協議に携わる人材不足 (ホームドア以外の事業や自治体との調整が 輻輳していることが起因)	西武	人手の不足
	施工会社作業員の人員不足	東武、小田急	
	ホームドア製作の工期に一定期間を要する	京成	資機材の確保が困難
	施工ヤードの確保が困難	東武	施工ヤードの確保が困難

○整備促進に向けた課題への対応策と工夫事例の一覧

課題(分類)		対応策	工夫事例 ※赤は再掲
1	列車ごとに扉位置が相違	開口部の拡大	大開口ドア等の採用【事例1】 軽量化や風荷重の軽減によるホーム改良工事の省力化【事例2】
		列車種別に応じた開閉システム	QRコード開閉連携システムの導入【事例3】 センサーを活用した地上完結型システムの採用【事例4】 AI技術活用した画像解析による制御システム【事例5】
		車両更新	車両更新で仕様を統一【事例6】
2	通路幅の確保が困難	工夫事例の共有、国の基準運用(通路幅の確保)について技術的助言を提供 ⇨ 第3章 参照	
3	ホームの補強が必要	ホームドアの軽量化	軽量化や風荷重の軽減によるホーム改良工事の省力化【事例2】
		施工時間の短縮	仮設工事の削減【事例7】 施工量の多い「盛土ホーム」における『工法の工夫』【事例8】
4	正確な位置への停車が必要	運転士の負担軽減	停止位置装置がない路線でのホームドア導入の工夫【事例9】
5	施工時間の制限	施工方法の工夫	仮設工事の削減【事例7】 施工量の多い「盛土ホーム」における『工法の工夫』【事例8】 日中帯を活用した施工の導入【事例10】 列車等を活用したホームドアの一括搬入【事例11】
		発注方法の工夫	施工計画検討工事の発注【事例12】 早期の工事発注【事例13】 複数駅の工事を一括発注【事例14】
		既存人員の有効活用	専属部署の設立【事例15】
6	資機材の確保が困難	発注方法の工夫	施工計画検討工事の発注【事例12】 早期の工事発注【事例13】
7	人手の不足	施工時間の短縮	施工量の多い「盛土ホーム」における『工法の工夫』【事例8】 施工計画検討工事の発注【事例12】
		発注方法の工夫	早期の工事発注【事例13】
		既存人員の有効活用	専属部署等の設立【事例15】
8	施工ヤードの確保が困難	公有地活用事例の共有、公有地活用を円滑にするため自治体の窓口リストを作成・共有 ⇨ 第2章 参照	

【事例1】 大開口ドア等の採用

①昇降式(ロープ式)ホームドアの採用(JR西日本)

<概要>

車両扉の数が統一されていない乗り場では、開口部を最大約13m設けることが可能な昇降式(ロープ式)ホームドアを採用

<背景>

- ・多種多様な車両編成があり、扉位置の異なる車両が入線
- ・ホームドア設置には開口部を大きく設ける必要あり

<特徴>

- ・ロープの引張力がかかるため、引張力を考慮したホームの補強が必要
- ・下記の多種多様な車種への対応が必要なため、通常タイプ設置よりも時間を要する
※ホーム柵の開口部に対応できるよう停止位置目標の変更、各列車の定位置停止判定用センサや乗務員用操作ボタン及びモニタの設置検討など
- ・支柱上昇時に視認性が低くなるため、下記の対策を実施
 - ①ホーム柵が閉まった際に取り残しが無い事をセンサで確認
 - ②ホームにITVとは別にモニターを設置して旅客のかけ込みを確認



【事例1】大開口ドア等の採用

②大開口ドアの採用(京成電鉄)

<概要>

一般列車(車体長18m・3扉・4,6,8両各編成)と有料特急列車(中間車車体長19m・1扉・8両編成)が同一ホームに停車するため、全編成・全扉が使用できるよう開口部が最大5.4mとなるホームドアを採用

<背景>

- ・車体長及び扉位置の異なる車両が入線
- ・ホームドア設置には開口部を大きく設ける必要性

<特徴>

- ・車体長の差に着目し、地上センサーで車両を区別して適切なホームドア開口部を開閉
- ・扉位置や車両長の異なる列車が入線する場合でもホームドアの設置が可能



①一般列車と有料特急列車の扉位置比較



②大開口ホームドア開閉時

【事例2】軽量化や風圧影響の軽減によるホーム改良工事の省力化(JR東日本)

＜概要＞

・従来型と比較して、軽量化や風圧影響の軽減を図ったホームドアの開発を行うことで、ホーム改良工事の省力化を実現


＜背景・効果＞

【スマートホームドア】


・扉部をフレームで構成、シンプルな構造で内部機構を簡素化することで、従来型と比較して重量、風圧影響ともに約50%軽減 ⇒ **最軽量モデル**

【スリットフレームホームドア】

・従来型の形状を維持しつつ、扉部や戸袋をスリット化して風が抜ける構造とすることで、ホームおよびホームドア支持部の風圧影響を約40%軽減 ⇒ **従来型と組み合わせることで大開口にも対応、軽量化と大開口を両立**

	従来型のホームドア
外観	
方式	腰高式ホーム柵
ドア形状	壁構造
標準開口幅 (現行)	2,000mm(最大3,330mmまで対応※) ※多段式ドアによる大開口
外観寸法	<ul style="list-style-type: none"> ・筐体高さ:1,289mm ・ドア高さ:1,189mm ・下部隙間:139mm
重量	約400kg
耐荷重	<ul style="list-style-type: none"> ・水平・垂直荷重:980N/m ・水平瞬時荷重:2,450N/m
安全機能	<ul style="list-style-type: none"> ・居残り検知 ・戸当たり検知 ・引込み検知



	スマートホームドア	スリットフレームホームドア
外観		
方式	腰高式ホーム柵	腰高式ホーム柵
ドア形状	フレーム構造	フレーム構造
標準開口幅 (現行)	2,000mm(最大2,900mmまで対応)	2,000mm(最大3,330mmまで対応※) ※従来型との組合せによる大開口
外観寸法	<ul style="list-style-type: none"> ・筐体高さ:1,284mm ・ドア高さ:1,212mm ・下部隙間:270mm 	<ul style="list-style-type: none"> ・筐体高さ:1,284mm ・ドア高さ:1,194mm ・下部隙間:134mm
重量	約195kg	約282kg
耐荷重	<ul style="list-style-type: none"> ・水平・垂直荷重:980N/m ・水平瞬時荷重:1,800N/m 	<ul style="list-style-type: none"> ・水平・垂直荷重:980N/m ・水平瞬時荷重:1,800N/m
安全機能	<ul style="list-style-type: none"> ・居残り検知 ・戸当たり検知 ・引込み検知 	<ul style="list-style-type: none"> ・居残り検知 ・戸当たり検知 ・引込み検知

【事例3】 QRコード開閉連携システムの導入（交通局）

<概要>

- ・QRコードを用いたホームドア開閉連動技術を新規開発、導入

<背景>

- ・従来の方式で連動させるには車両の大規模な改修が必要であり、車種によっては長期間の改修と多額のコストが必要

<効果>

- ・車両改修費用を約20億円削減（浅草線車両）

QRコード開閉連携システム

QRコードによるホームドア 開閉連動技術（公開特許）

- ①ホーム上のカメラ（読取装置）で車両ドアのQRコードを読み取り
- ②編成車両数や車両ドア数などの情報を取得
- ③QRコードの動きを検知し車両ドアの開閉に合わせホームドアを開閉



カメラ（読取装置）

※QRコード



ホームドア

※QRコードは
株式会社デンソーウェーブの登録
商標

【事例4】 センサーを活用した地上完結型システムの採用（京成電鉄）

＜概要＞

天井から吊り下げた各種センサで列車停止位置及び車両ドアの開閉を検知することで、車両の改修を伴わずにホームドアを自動開閉

＜背景＞

- ・従来は車掌がホームドア操作盤のスイッチを押すことでホームドアを開閉
- ・停車時間増大や大開口部における車掌の安全確保に課題

＜効果＞

- ・乗務員の作業軽減・安全確保及び停車時間の増大防止
- ・車両改修が不要なため工期短縮・早期使用開始
- ・地上完結型システムの活用により車両改修費用削減



①車両ドア検知センサ



②停止位置検知センサ

【事例5】 AI技術を活用した画像解析による制御システム（西武鉄道）

＜概要＞

- ・車両の行先表示器をAI技術によって自動解析、列車種別に応じた制御を実施

＜背景＞

- ・同じ4ドア車両でも、列車種別により開閉ドアの使い分けが必要であった。

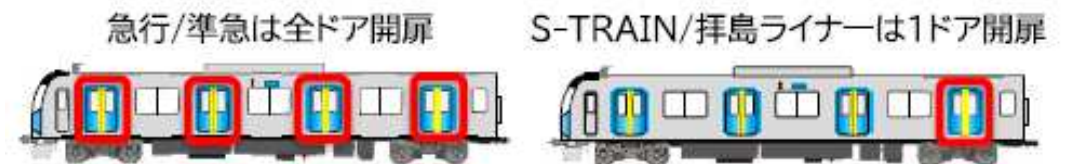
＜効果＞

- ・列車種別に応じた開扉も自動化し、誤操作を防ぐことができた。

画像解析のイメージ



開閉ドア使い分けの例



【事例6】 車両の統一（東京地下鉄）

＜概要＞

- ・東京メトロ日比谷線において、ホームドア導入前に車両更新（18m8両→20m7両）を行うことで仕様を統一

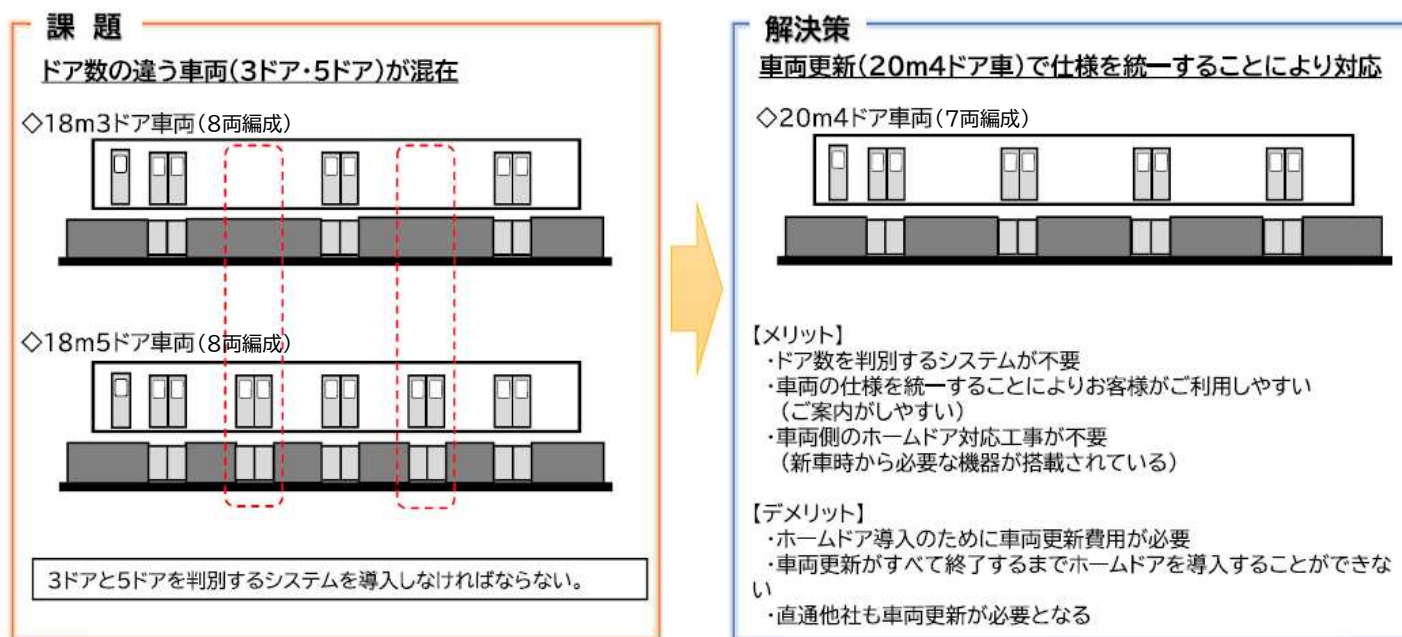
＜背景＞

- ・従来は、ドアの開閉に3ドアと5ドアを判別するシステムが必要だった
- ・相直他社含め車両運用の効率化の為、将来的な車両20m化が必要であった。

＜効果＞

- ・車両更新計画を前倒した分、設置時期が短縮可能となる。

車両統一のイメージ



【事例7】 仮設工事の削減

① 一体成型の点状・線状ブロックの採用(小田急電鉄)

<概要>

- ・一体成型の点状・線状ブロックを用いることにより、工期を短縮。

<背景>

- ・従来は、コンクリート製品により点字ルート変更に伴う仮覆工の仮設工事が発生し、工期が長期化していた。

<効果>

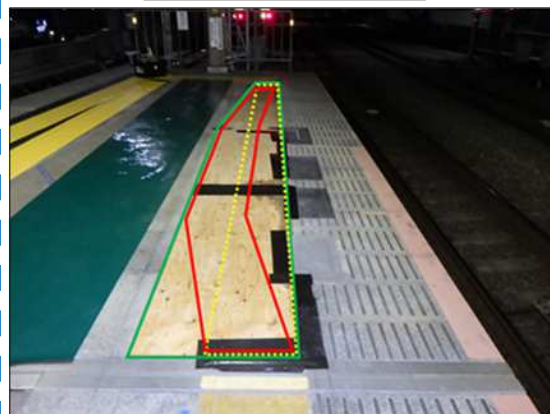
- ・1番線あたりの工期が約30日短縮
- ・1番線あたりの工事費用が約6,000千円縮減

一体成型の点状・線状ブロック



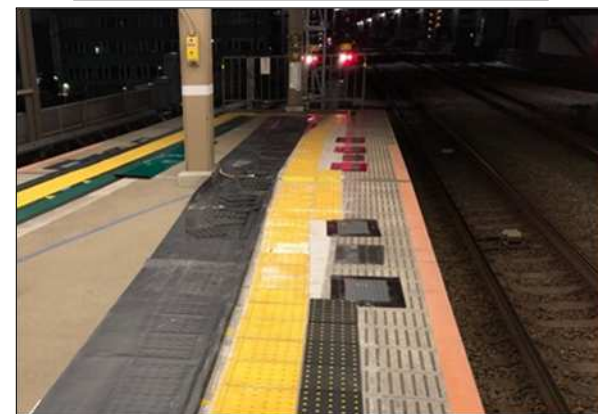
仮設工事の削減工事

削減
仮覆工完了全景



- ・黄色:【現行】点字ルート
- ・赤色:【変更】点字ルート
- ・緑色:仮覆工施工範囲

点状・線状ブロック完了全景



【事例7】 仮設工事の削減

②ケーブルラック取付け位置の見直し(小田急電鉄)

<概要>

・ケーブルラック取り付け位置の見直しにより、退避スペースを確保し、仮設昇降ステップの設置を削減した。

<背景>

・従来は、ホームドア直下にケーブルラックを設置していたため、施工期間中は転落者等の対策として仮設昇降ステップを設置する必要があった。

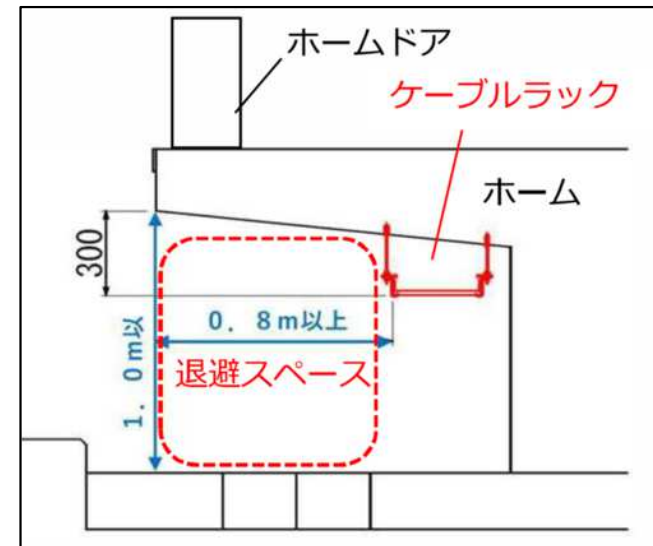
<効果>

- ・1番線あたりの工期が約14日短縮
- ・1番線あたりの工事費用が約12,000千円縮減

仮設昇降ステップ設置状況



変更後のケーブルラック位置



【事例8】 施工量の多い「盛土ホーム」における『工法の工夫』

①既成品を用いたホーム補強(東武鉄道)

<概要>

・ホーム柵(可動式)の基礎部に既成品(C型ホーム基礎)を採用することにより、ホーム補強工事の工期短縮を図る。

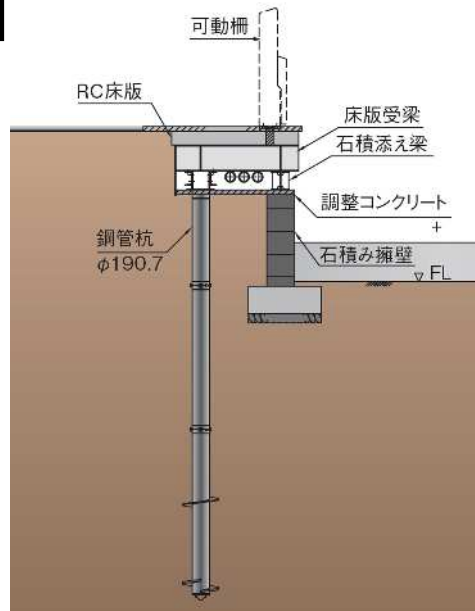
<背景>

・従来、ホーム柵(可動式)の基礎部については、現場でのコンクリート打設及び鉄骨組み建てを行っているため、基礎工事の夜間工事の日数が多くなる。

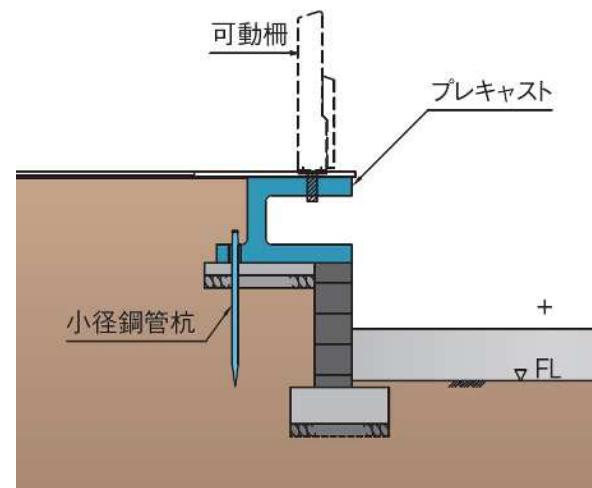
<効果>

・既成品(C型ホーム基礎)を採用することで、現場での施工性、搬入効率を向上させることにより、工期を短縮につなげる。

【従来工法】



【C型ホーム基礎】



出典:大鉄工業株式会社HP
[0bc63243ad7e2cad5b5f037e8c3fa017.pdf](https://www.daito.co.jp/0bc63243ad7e2cad5b5f037e8c3fa017.pdf)

【事例8】 施工量の多い「盛土ホーム」における『工法の工夫』

②杭を用いない盛土ホームの補強(京王電鉄)

<概要>

- ・杭と桁を設置する従来の補強工法ではなく、床版の重量で補強する工法を採用。

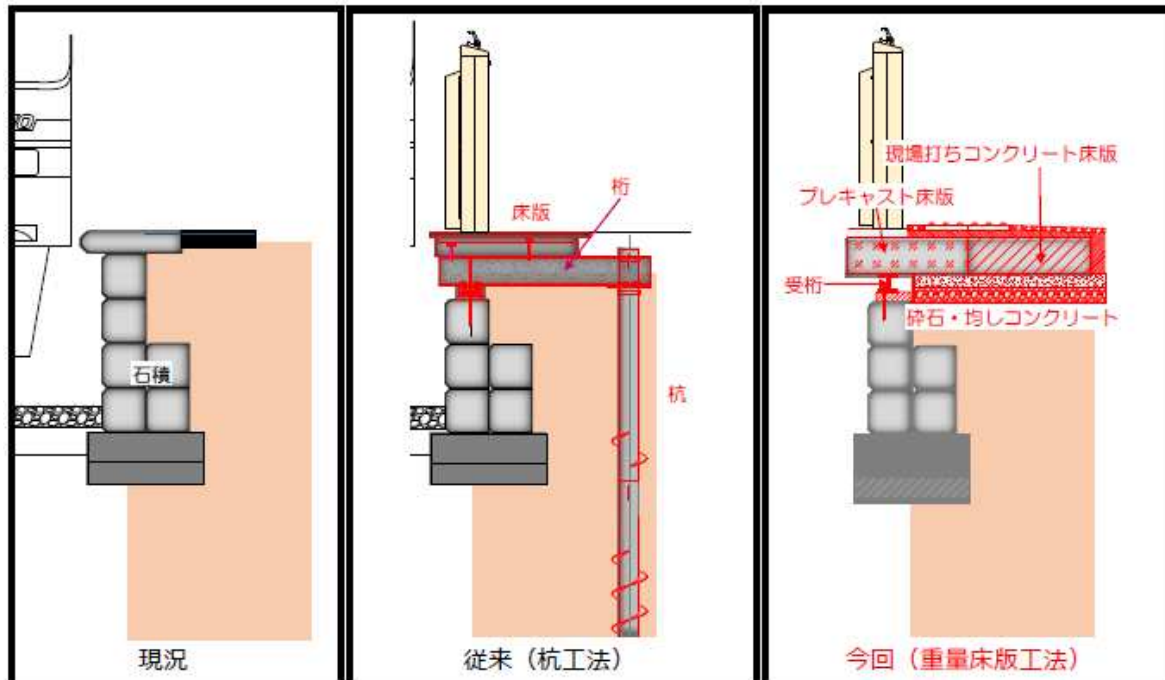
<背景>

- ・従来の杭工法は重機の場所や時間の制約により、工期増大の要因となっていた。

<効果>

- ・杭工法と比較し、1ホーム(10両)あたり、約2~4カ月の工期短縮、約1~2億円
の工事費削減を見込んでいる。

補強工法の違い



【事例9】停止位置装置がない路線でのホームドア導入の工夫(京王電鉄)

<概要>

- ホームドア整備駅における「ダイヤ設定上の工夫」と「停止位置に正確に止めるための工夫」を検討

<背景>

- 京王線/井の頭線において、定位置停止装置はなく車両扉とホームドアが非連動
- そのため、定位置停止ができなければ前進、退行が必要となり運転時分/停車時分の増加リスク

<効果>

- 停車時分と運転時分の付加を行うことで遅延リスクを削減
- 運転士目安板を設置し停止位置に正確に止めるためのサポートを実現

ダイヤ設定上の工夫

- 停車時分の付加 (例) 調布駅 20秒 → 45秒
- 運転時分の付加 (例) 新宿駅～笹塚駅間を実績+30秒)

停止位置に正確に止めるための工夫

- 運転士目安板の設置

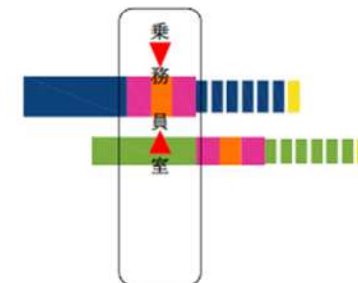
地上側
壁やFD本体などに固定

車両側
運転席横窓に▼印



※地上に対して相対的に移動

停止する時の目安板と▼印位置
(京王車両の場合)



- 紺色帯は京王車両用、緑色帯は都営車両用
- 点線は運転士、車掌で開扉可能かどうか打ち合わせをする目安のエリア

【事例10】 日中の時間帯を活用した施工の導入(JR東日本)

<概要>

- ・日中の時間帯を活用した施工の導入

<背景>

- ・ホームドア工事は、お客さまの駅ご利用や列車入線が無い「夜間作業」を基本としており、作業ができる時間には制限あり
- ・しかしながら、整備数量・ペースの増加等の背景に鑑み、条件が整った駅については日中時間帯で工事を実施することで、工程短縮やコストダウンを図って整備

<効果>

- ・日中時間帯の列車の入線が少ない番線について、隣接番線と間仕切り等で旅客動線を分離する事や、異常時の発着対応の運用を調整することにより、ホームドア改良工事(補強・仕上げ等)を日中で実施

施工イメージ

- A番線側をご利用のお客さまと間仕切り等で分離したうえで、B番線側のホーム上での工事を順次進めていく



間仕切り収納時



日中作業時
(間仕切り等で作業範囲と
お客さま動線を分離)

※実施の可否については、日中時間帯の列車運用や駅のご利用状況等により個別検討が必要

【事例11】 列車等を活用したホームドアの一括搬入

①列車を活用(東急電鉄)

<概要>

- ・営業終了後、列車を使用しホームドアを搬入。

<背景>

- ・従来は、車両とエレベーター等により搬入しており、設置に時間を要していた。

<効果>

- ・1番線(10両編成)で通常8日の所、1日での搬入・設置を実現

列車内の状況



搬入・設置状況



【事例11】列車等を活用したホームドアの一括搬入

②保守用車・軌陸車を活用(JR東日本)

<概要>

- ・保守用車、軌陸車を活用したホームドアの搬入

<背景>

- ・ホームドアの導入当初、営業列車を使用して搬入を実施※したが、列車ダイヤや予備車両との調整・関係による搬入日の制約、搬入延期となった場合の再調整等に課題があった
- ・ホームドア設置ペースの増加に鑑み、柔軟に搬入方法を選択できるように「保守用車(+専用の運搬台車)」や「軌陸車」を活用して搬入を実施してきた

※ 2010年 山手線恵比寿駅・目黒駅で実施

<効果>

- ・現在も、整備駅や線区の周辺環境・施工条件に合わせて「保守用車」「軌陸車」を柔軟に選択し、効率よく搬入できるように計画・整備を進めている

保守基地での積込



保守用車による運搬



軌陸車による運搬



対象駅での設置作業



【事例12】 施工計画検討工事の発注（京急電鉄）

＜概要＞

- ・施工計画検討工事の発注

＜背景＞

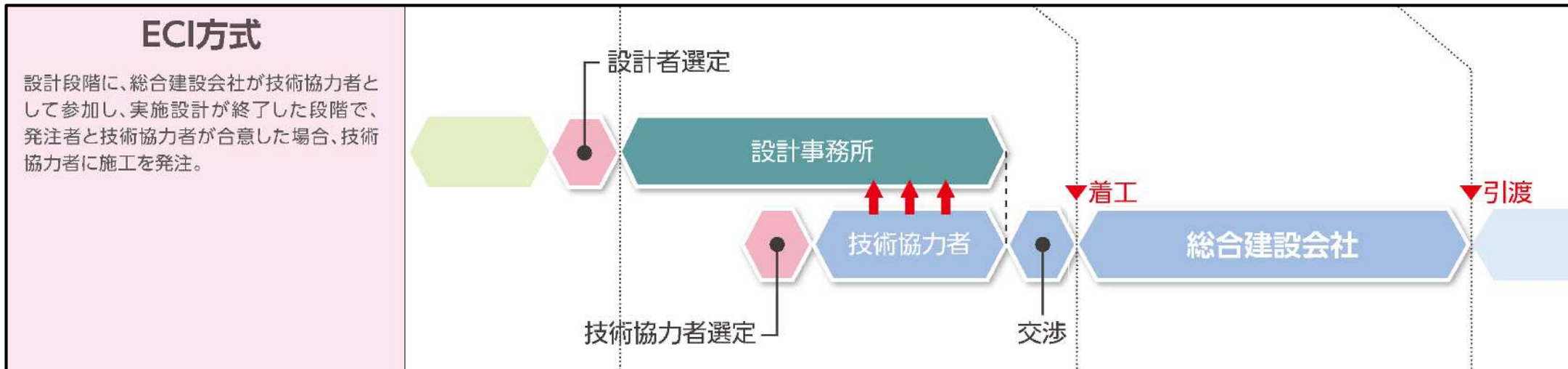
- ・設計の手戻りが施工業者との工事契約後に発生しないよう、施工予定の施工業者に設計段階から打合せに参加

＜効果＞

- ・設計の手戻りや設計変更の頻度減少が期待

＜参考 ECI方式イメージ＞

図の出典：一般社団法人日本建設業連合会（<https://www.nikkenren.com/sougou/10thaniv/pdf/07-02-23.pdf>）



【事例13】 早期の工事発注（西武鉄道）

<概要>

- ・ホームドアメーカーや施工業者への早期の購買・工事発注。
- ・予算制約に関わらず、次年度予算確定前の稼働前年度に発注を実施。

<背景>

- ・各社ホームドア工事が輻輳する中、メーカーや施工業者への早期発注が求められている。特に機器製作には概ね1年以上必要であり、次年度予算確定前の発注手続きが必要となる。

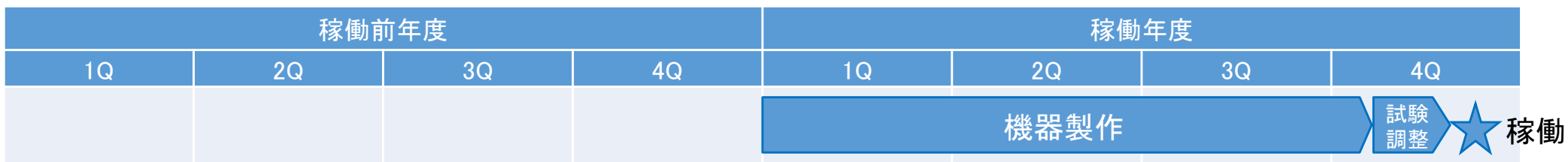
<効果>

- ・無理のない製作工程となるほか、工事が平準化され年度末の工事輻輳も回避できる。

稼働前年度の発注例



仮に稼働当年度の発注とした場合



- ・十分な機器製作期間を確保できず工程が成立しない。
- ・仮に成立する場合でも、年度末に全番線の試験調整・稼働が集中し、多ホームの整備が困難。

【事例14】 複数駅の工事を一括発注（西武鉄道）

<概要>

- ・複数駅の工事を一括発注

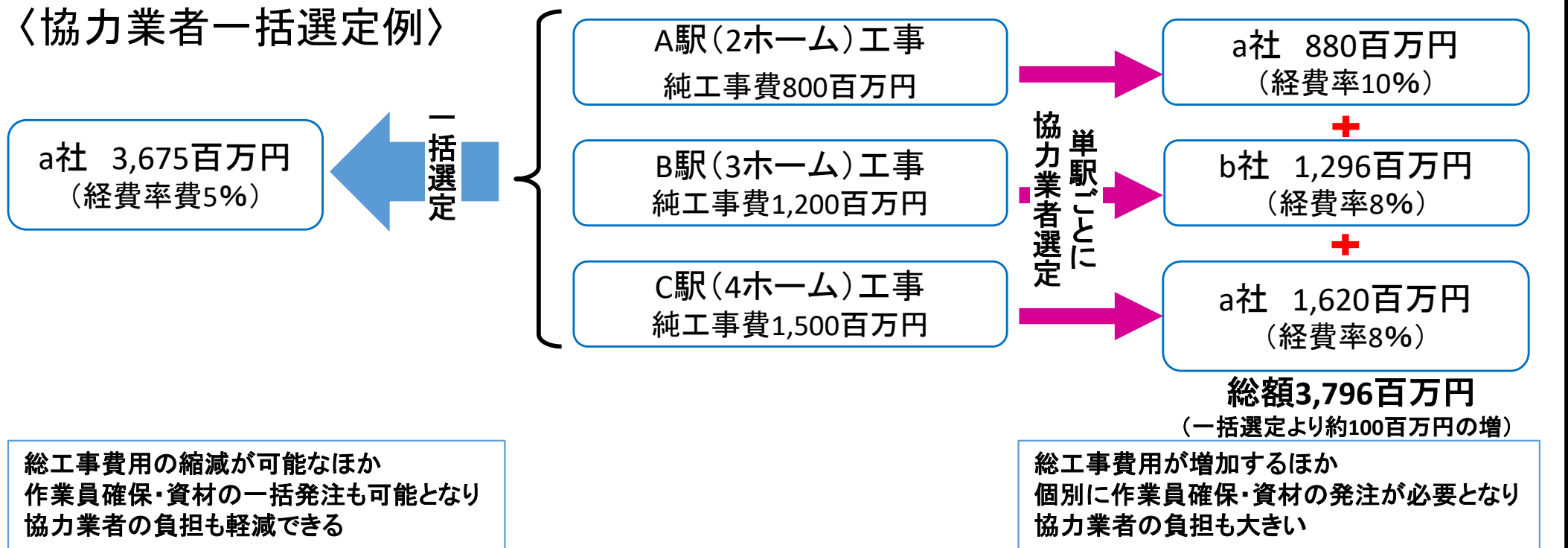
<背景>

- ・工事規模を大きくし、工事業者、製造ライン・資機材の確保や工事費用の削減を図る

<効果>

- ・経費を削減することが可能となり、総工事費用が削減かつ施工会社の将来的な人手確保が可能

<協力業者一括選定例>



※記載の経費率や工事費はイメージです。

【事例15】 専門部署等の設立

①ホームドア整備の専属部署の設立(京王電鉄)

<概要>

- ・組織を再編を行い、ホーム改修等の土木工事と本体設置・配線等の通信工事を1つの部署に統合

<背景>

- ・これまでは別の部署が協働で工事を実施してきたが、加速度的なホームドア整備を実現するため、専属部署を設立

<効果>

- ・ノウハウの蓄積による業務効率化、土木・通信相互の調整の早期及び容易化、決裁に要する時間の短縮等の効果により、年間1駅程度の工事実施が、設計も含めて年間10駅程度の同時並行で事業を進捗

従来

鉄道事業本部

工務部 土木担当

ホーム改修等土木工事

車両電気部通信担当

FD本体製作・設置等通信工事

現在

鉄道事業本部

工務部 ホームドア整備担当

ホーム改修等土木工事

FD本体製作・設置等通信工事

※電源の一次側、信号回路等列車運行に影響を及ぼす可能性がある工事は車両電気部にて実施

【事例15】 専門部署等の設立

②異業種職員を一体とするプロジェクトチームの整備（東急電鉄）

<概要>

- ・既存組織の中で、異なる業種の職員を一体とするプロジェクトチームを結成

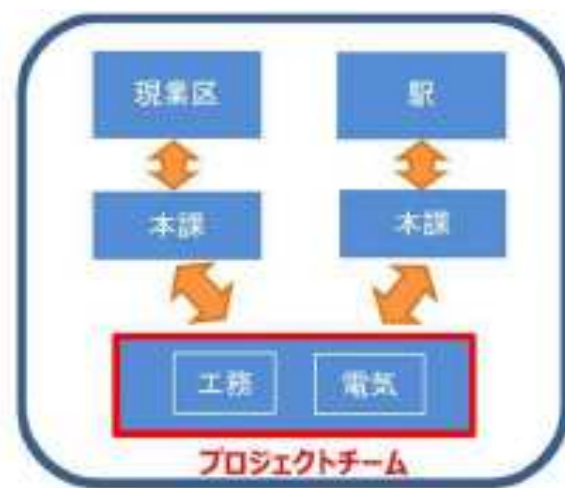
<背景>

- ・土木工事、通信工事など工事ごとに別々の部署が担当

<効果>

- ・計画・設計段階から密な調整を行うことや施工も相互に連携可能
- ・年間平均14駅の整備を実施可能

<一元化イメージ>



「人」「物」「金」の一体化・一元化による推進力の強化

※施工会社にも多くお声掛けをし、協力体制を構築可能に

2章. 鉄道事業者の対応に加えて都も取り組む項目 (施工ヤード確保への対応)

○施工ヤード確保への対応について

- 第1回協議会で、施工ヤードの確保について問題提起あり
- それを受けヒアリングを実施し、公有地を活用したい声が複数あり

→ 事例の共有、窓口リストの作成・共有

ヒアリングを実施(事例の把握、鉄道事業者の公有地活用希望を確認)

(ステップ1)

鉄道事業者と事例共有(次ページ)

(ステップ2)

【窓口リストの作成・共有】

公有地の借用を円滑にするため自治体の窓口リストを作成し、共有 ※

【対象】 R7以降に事業実施が予定されている駅のある自治体

(事業は協議会参加の鉄道事業者の整備計画に記載されているもの)

※リストについては、鉄道事業者と共有し、本資料には不掲載

【事例】施工ヤードとしての公有地の活用（東武鉄道）

<概要>

- ・施工場所付近の**公有地を占用し、施工ヤード**（搬入路、仮設構台設置の施工ヤード等）として活用することにより、**工期短縮**を図る。

（占用面積：約70㎡、占用料：年間約1,500千円）

<背景>

- ・都内駅では、ホームが狭隘であることや、**鉄道用地が限られていることから、施工ヤードの確保に苦慮**している。

<効果>

- ・占用場所を施工ヤードとして活用することにより、線路側からの**夜間搬出入日数を縮減し、想定で半年程度の工期短縮**を図る。

【東武練馬駅 施工ヤードイメージ図】



【東武練馬駅 施工ヤード参考写真】



3章. 鉄道事業者が、関東運輸局と調整を図り対応する項目 (ホーム狭隘部の対応)

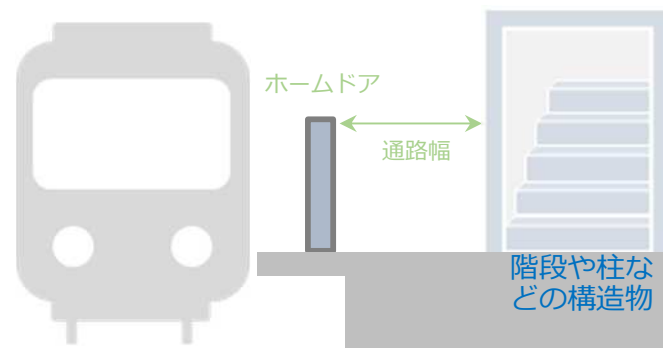
○ホーム狭隘部のホームドアの整備について

ホーム上の通路幅の標準的な数値については、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準」では、120cm以上（旅客の乗降に支障を及ぼすおそれのない箇所にあつては、90cm以上）となっている。

既存駅では、階段などホーム上に構造物があるため、新たにホームドアを整備する場合、この通路幅を確保できなくなる場合がある。

通路幅を確保する方法の一つとして、ホームの改築など大規模な工事を行う場合は、費用やホームドア整備にかかる時間が増大する。

■ホーム上の通路幅



<根拠法令>

鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準 第三十六条関係 (3)④

ホームドア又は可動式ホーム柵を設けたプラットホームにあつては、プラットホームにあるこ線橋口、地下道口、待合所等とホームドア又は可動式ホーム柵との距離は、1.2m以上（旅客の乗降に支障を及ぼすおそれのない箇所にあつては0.9m以上）とする。

○ホーム狭隘部への対応について

ホーム狭隘部に対応した事例と、
通路幅の国の基準に対する関東運輸局(国土交通省)の考え方を紹介

➡ これらを参考に整備を促進

1. ホーム狭小駅における鉄道事業者のホームドア整備の工夫事例

- 【事例1】 列車停止位置を変更
- 【事例2】 階段腰壁の改修
- 【事例3】 狭隘箇所に注意物喚起の掲示
- 【事例4】 柱等の支障物の移設

2. 狭隘部におけるホームドア整備に対する 関東運輸局(国土交通省)の考え方・相談事例

【事例1】ホームの狭隘箇所を回避するため列車停止位置を変更(京急電鉄)

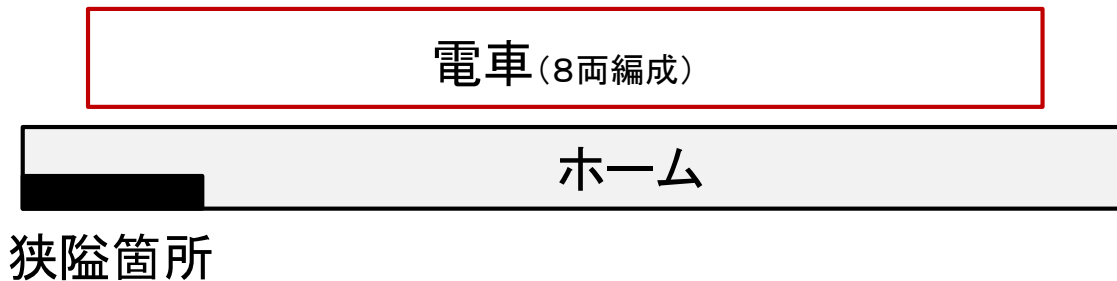
<概要>

- ・停止位置変更によりホーム端部狭隘箇所への列車停車を回避



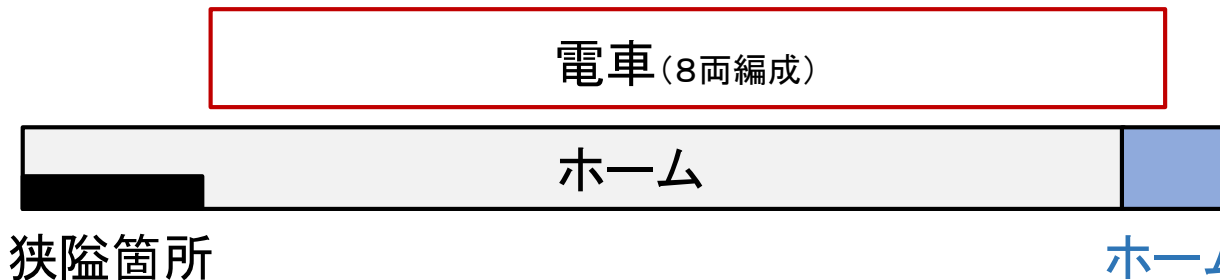
狭隘箇所

<従来イメージ>



停止位置変更により
狭隘箇所の停車を回避

<対応後イメージ>



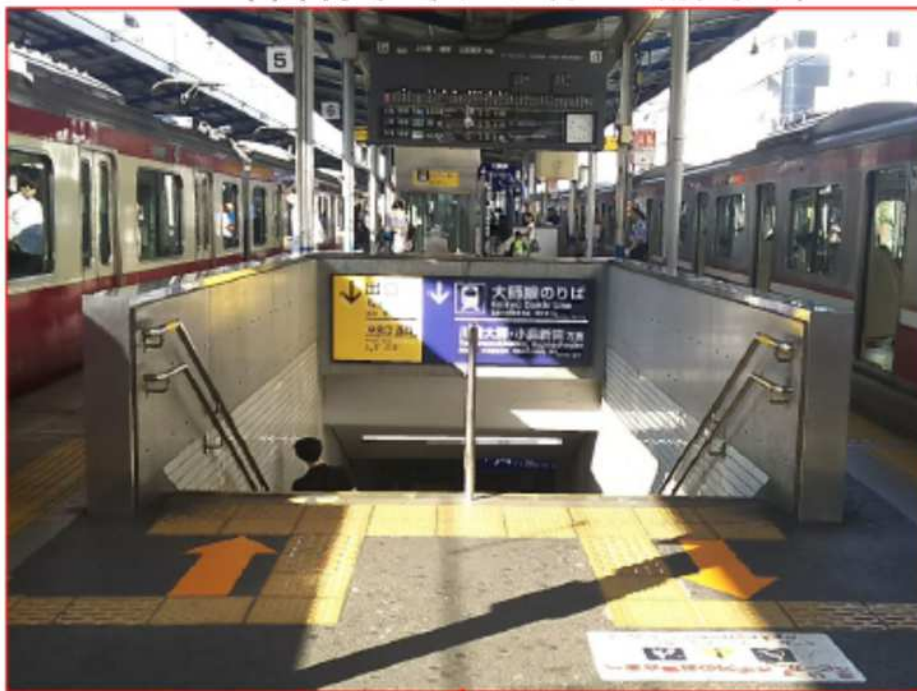
【事例2】 階段腰壁の改修（京急電鉄）

<概要>

- ・階段の腰壁部を改修することで通路幅を確保

<京急川崎駅のイメージ>

A階段（下り線・浦賀方）



整備前

通路幅が
110mm増加

A階段（下り線・浦賀方）



整備後

通路幅が
110mm増加

【事例3】 狭隘箇所にて注意喚起の掲示（東京地下鉄）

<概要>

- ・狭隘箇所にて通行妨げ防止の注意喚起の掲示を実施

<背景>

- ・狭隘箇所については車椅子をご利用のお客様と歩行者のすれ違いが困難な箇所については注意喚起を行うこととしている。



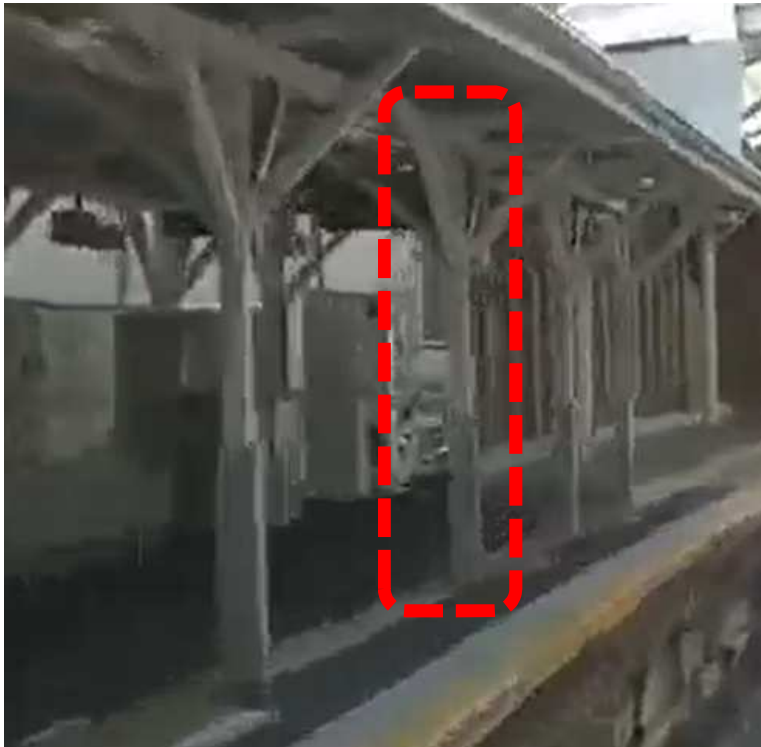
【事例4】 柱の移設の事例（東急電鉄）

<概要>

- ホーム上の柱が開口部前に存在するため、ホームドア設置後に当該ドアでの乗降の支障となる。

<特徴>

- ホーム内側に柱を移設することで乗降が可能なスペースを確保し、乗降の支障とならないようにする。



移設前

ホームドア設置後に
開口部前に柱が存在



移設後（現在）

開口部から離れるように
ホーム内側に柱を移設

考え方

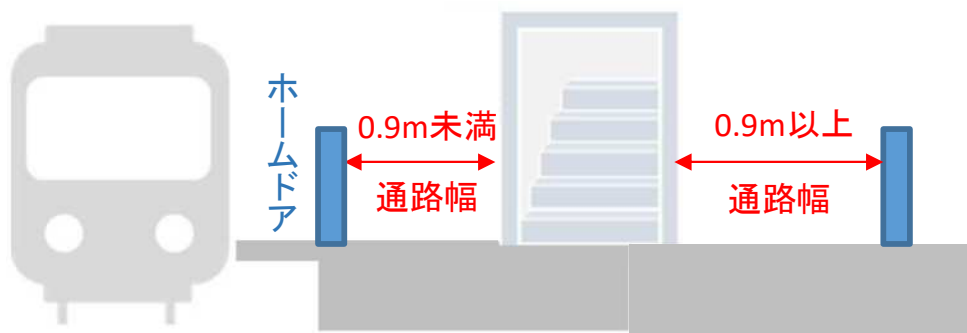
- 通路幅について部分的に解釈基準※の値(0.9m)を確保できない箇所がある場合、各鉄道事業者の対応等を確認した上で、ホーム全体で旅客の安全かつ円滑な流動に支障を及ぼすおそれがないものか総合的に確認している。

※解釈基準: 鉄道の技術基準省令の内容を具体化、数値化した標準的な解釈

相談のあった事例

- ① 構造物により通路幅を確保出来なくても、当該箇所の反対側で確保できる場合
- ② ホームの端で通路幅を確保出来なくても、階段等がなく人の流動が少ない場合

例①



例②



狭隘箇所