

令和３年１０月に地共推第１０９５号にて書面開催しました令和３年度第１回堺市バリアフリー化検討委員会における意見要旨と対応について、  
対応の回答を下記のとおり修正させていただきます。

| 委員                | 意見要旨  | 対応（一部修正後）  |
|-------------------|---|--|
| 堺市自治連合協議会<br>西尾委員 | <p>鉄道駅ホームドアについて、堺市内のホームドア設置が遅すぎるのではないか。</p> <p>特に、ＪＲ阪和線・南海高野線の三国ヶ丘駅はホームの幅が狭い一方で、乗り換え客が多く、大変危険である。ＪＲ阪和線では統一したドア位置（３枚ドア）であり、高野線は４枚ドアで統一されているので工事がしやすいように思う。南海本線は時々２枚ドア（ズームカー）の車両が走行しているのでホームドアが設置しにくいとは推察する。</p> <p>ＪＲ西日本と南海電鉄に速やかな設置を要望すべきである。</p> | <p>これまでも市から西日本旅客鉄道株式会社や南海電気鉄道株式会社へ、可動式ホーム柵の設置に関します要望をしているところです。</p> <p>西日本旅客鉄道株式会社からは、「駅の安全確保は鉄道事業者の責務であり、必要な施設であると認識しており、国が示している「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」の中間とりまとめにおいて示されている利用者が１０万人以上の駅とホームからの転落事象や列車との接触事象の多い駅から順次整備を進めているところです。」との回答を受けております。</p> <p>また、南海電気鉄道株式会社からは、「可動式ホーム柵の設置につきましては、国土交通省と鉄道各社で構成された「ホームドアの整備促進等に関する検討会」（中間とりまとめの概要）に基づき整備を進めています。一日の平均利用客数は１０万人以上の駅は「ホームドア又は内方線付きＪＩＳ規格対応の点状ブロックの整備を優先して速やかに実施」となっており、弊社では難波駅が該当し、平成３１年３月１６日から１番線乗り場において可動式ホーム柵を設置いたしました。難波駅１番線以外のホームは、４扉列車（２０ｍ車）、２扉列車（１７ｍ車）、特急列車（２０ｍ、１７ｍ、扉位置の違いなど）と様々な列車が発着しており、車両編成によっては、運転台のある車両が中間部で運用していることもありますので、扉位置のパターンが多数あることになり、全てのパターンに対応できるホームドアの設置は現段階では非常に困難です。今後は新型車列の導入により４扉車両の扉位置統一を図って参りますが、特急車両や２扉列車への対応が課題になっています。現在、ホームドアメーカーにおいて様々なタイプのホームドアが開発中であり、その開発動向を見て難波駅１番線以外のホームや他の駅へのホームドア設置について検討を進めてまいります。」との回答を受けております。</p> <p>堺市内には１０万人以上の駅はありませんが、市としましては、ホームからの転落や列車との接触事故防止に可動式ホーム柵が最も有効な対策と考えられることから、事業者による設置を促進するため、費用の一部を補助する要綱を制定し、事業者に対し早期に設置するよう要望を行ってきました。今後も誰もが安心して公共交通を利用できるよう、引き続き事業者へ可動式ホーム柵の設置や駅の安全性向上を働きかけていきます。</p> |