

路面電車の安全確保及び利便向上に関する行政評価・監視の結果

1 運転士に対する運転事故等の発生防止対策

路面電車は、大部分が道路上を運行し、また、自動車と異なり、自由に進路を変更できない、制動距離が自動車等と比べ長くなるなど、その構造上の理由もあり、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）においても、自動車等は、軌道敷地内は、原則として通行禁止等としている。

今回、調査対象とした 3 軌道経営者（長崎電気軌道株式会社（以下「長崎電気軌道」という。）、熊本市交通局及び鹿児島市交通局）における平成 23 年 4 月から 24 年 11 月までの間に発生した運転事故等の件数 260 件のうち、運転事故等の原因についてみると、運転士に起因する事故が 26 件（運転事故等全体の 10.0%）、自動車等に起因する事故が 220 件（同 84.6%）、原因が未確定とされている事故が 14 件（同 5.4%）となっているなど、自動車等に起因する運転事故等の割合が高くなっている。

このため、路面電車の運転事故等の発生防止を図るためには、路面電車の運転士に対する教育・訓練のほか、自動車の運転手に対する軌道敷地内への進入防止等の普及・啓発が重要となっている。

軌道法施行規則（大正 12 年内務省・鉄道省令）第 30 条及び第 30 条の 2 により、軌道経営者は、軌道事故等報告規則（昭和 62 年運輸省・建設省告示第 1 号）の規定に基づき、運転事故、輸送障害等が発生した場合には、事故等の報告を行っており、調査対象 3 軌道経営者が平成 22 年 4 月 1 日から 24 年 11 月 30 日までの間に、5 人以上の死傷を生じたもの、3 時間以上本線における運転を支障すると認められるもの等九州運輸局に報告した運転事故等の件数は、合計 51 件となっている。

一方、上記規則に基づく報告を要しない事故も含めた運転事故等は、合計 420 件発生しており、高い水準となっている上、上記のとおり、運転事故等の中には、運転士以外の自動車等に起因する事故が全体の約 9 割を占めている。

このような中、3 軌道経営者は、運転事故等の原因にかかわらず、運転事故等が多発している箇所（区間）について、運転事故等の未然防止を図るための取組を行っている。

調査対象 3 軌道経営者における運転事故等の発生防止対策の実施状況について調査した結果、次のような状況がみられた。

① 長崎電気軌道では、運転士に起因する事故又は運転士に起因しない事故にかかわらず、接触事故等の発生件数が多い箇所（区間）を査定評価対象箇所（要注意箇所）に指定し、全運転士に対し、重点的に注意喚起を行っている。

しかし、平成 22 年 4 月 1 日から 24 年 11 月 30 日までの間に、同一区間で 6 回以上の接触事故等が発生しているにもかかわらず、査定評価対象箇所に指定されていない区間が 13 区間中 7 区間あり、このうち、毎年 2 回以上接触事故が発生している区間が 4 区間あるほか、接触事故等の発生件数が 16 回である区間が同対象箇所に指定されていない状況がみられる。

また、査定評価対象箇所に指定された区間については、接触事故等の発生件数が減少傾向にある一方、指定されていない区間については、接触事故等の発生件数は横ばい又は増加傾向にあることがうかがわれ、同対象箇所の指定は、運転事故等の発生状況に一定の効果があると考えられる。

② 熊本市交通局では、運転士から報告がある「ヒヤリハット情報」等に基づき、事故が多発している箇所を危険箇所として取りまとめた資料を作成し、平成 22 年 10 月 12 日に全運転士に配布するとともに、平成 23 年度の年末年始総点検研修では、事故の発生箇所（交差点等）における事故件数を年度ごとに取りまとめた表を全運転士に配布し、要注意箇所の周知を図っている。

また、熊本市交通局は、事故が多発している交差点等（軌道敷内のみ）14か所に「電車注意」の路面標示を行い、当該標示を行った箇所については、特に注意して運転するよう全運転士に周知している。

しかし、平成22年4月1日から24年11月30日までの間における熊本市交通局の運転事故等の発生箇所（区間）をみると、同一区間で6回以上の運転事故等が発生している区間が5区間あり、この中には、「電車注意」の路面標示がない区間がみられる。

- ③ 鹿児島市交通局では、事故多発地点（主要交差点）について、電車が接近した場合に点灯する「電車接近」の表示板を設置し、右折待ちの自動車に対する注意を促しているほか、運転士に対しては、事故現場、事故状況の分析を行い、必要に応じて警笛吹鳴、徐行等の運転方法を点呼、文書等により指導するなど運転事故等の防止に努めているとしている。

しかし、平成22年4月1日から24年11月30日までの間における同交通局の運転事故等の発生箇所（区間）をみると、同一区間で6回以上の運転事故等が発生している区間が7区間あり、また、運転事故等の件数が増加傾向にある区間があり、事故多発地点における、より効果的な事故防止対策を講ずる余地がみられる。

また、国土交通省は、運転士の睡眠時無呼吸症候群（SAS）への対応について、「睡眠時無呼吸症候群（SAS）の把握について」（平成19年8月24日付け国鉄安第38号、九州運輸局鉄道部長あて国土交通省鉄道局安全監理官通知。以下「SAS通知」という。）により、客観的評価が行える簡易なスクリーニング検査を活用してSASの把握に努めるよう指導を行っており、これを受けて、九州運輸局は、管内の鉄・軌道経営者に対し、SASの把握に努めるよう指導を行っている。

しかし、調査対象3軌道経営者におけるSAS通知に基づく運転士のSASの把握状況を調査した結果、鹿児島市交通局では、運転士がSASに該当するか否かを把握していない状況がみられた。

したがって、九州運輸局は、路面電車の運転事故等の発生を防止する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 要注意箇所を再検証するよう3軌道経営者を指導すること。
- ② SAS通知に基づき、運転士がSASに該当するか否かを把握するよう鹿児島市交通局を指導すること。

2 軌道、停留場等の安全確保対策

(1) 軌道敷等の管理

軌道敷については、軌道法（大正10年法律第76号）第12条により、「軌道経営者ハ軌条間ノ全部及其ノ左右各0.61メートルヲ限り道路ノ維持及修繕ヲ為スヘシ」とされ、また、軌道建設規程（大正12年内務省・鉄道省令）第11条により、「併用軌道ニ於テハ軌条間ノ全部及左右各610耗ハ其ノ軌道ヲ敷設スル道路ノ路面ト同一構造トシ軌条面ト道路面ト高低ナカラシムヘシ」とされている。

軌道経営者は、軌道運転規則（昭和29年運輸省令第22号）第4条の規定に基づき定めた施設及び車両の整備に関する細則において、①線路は、毎日少なくとも1回巡視すること、②舗装の破損箇所は極力修理に努めている。

今回、調査対象3軌道経営者が管理する停留場（長崎電気軌道39停留場、熊本市交通局35停留

場及び鹿児島市交通局 37 停留場）及び当該停留場に通じる横断歩道の軌道敷について、維持管理の状況、軌道経営者における点検、補修の実施状況等を調査した結果、次のような状況がみられた。

ア 横断歩道の軌道敷

横断歩道の軌道敷において道路面との段差や凹凸などの歩行者の通行に支障があるとみられるものが、①長崎電気軌道で 13 停留場（横断歩道の白線の膨らみ、欠損、縁石の欠損等による段差）、②熊本市交通局で 5 停留場（軌道面の亀裂、コンクリート版の欠け等による凹凸）、③鹿児島市交通局で 3 停留場（アスファルトの膨らみ等による凹凸）みられる。

イ ホーム

ホームにおいて路面の亀裂、隆起等などの歩行者の通行に支障があるとみられるものが、①長崎電気軌道で 1 ホーム（インターロッキングの段差）、②熊本市交通局で 6 ホーム（亀裂、隆起等による段差）、③鹿児島市交通局で 14 ホーム（ホームの亀裂、スロープと道路の間の段差）みられる。

このように 3 軌道経営者が管理する横断歩道の軌道敷及びホームにおいて段差や凹凸などがみられるのは、①軌道運転規則で規定されている巡視は、主に路面電車の安全運行を確保する目的から点検を行うこととなっており、横断歩道の軌道敷やホームについて歩行者がつかずくなどの通行の安全を確保する視点での点検は不十分であること、②歩行者がつかずくおそれがあると考えられる凹凸等であるにもかかわらず、補修が行われていないこと等によるものである。

したがって、九州運輸局は、路面電車利用者等の通行の安全を確保する観点から、軌道経営者に対し、巡視等を利用して、横断歩道の軌道敷及び停留場における歩行者の通行障害となる舗装面破損等の発生状況についても点検し、把握した破損箇所等の補修に努めるよう指導する必要がある。

(2) 停留場の管理

ア ホームの幅員

ホームの幅員については、平成 14 年 3 月 31 日付けで施行された軌道建設規程第 18 条ノ 2 により「乗降場ノ幅ハ両側ヲ使用スルモノニ在リテハ 2 米以上、片側ヲ使用スルモノニ在リテハ 1 米 50 以上トス」（以下当該基準を「幅員基準」という。）とされている。ただし、附則第 6 条において、上記省令の施行前に工事に着手し、又は竣工した軌道の乗降場であって、幅員基準に適合しないものについては、本省令の施行後最初に行う乗降場についての大規模な改良の工事が竣工するまでの間は、幅員基準によらないことができるとされている。

ホームの幅員基準については、新設又は大規模改良を行う停留場が、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平成 12 年法律第 68 号。以下「交通バリアフリー法」という。）に基づき、移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準（平成 12 年運輸省・建設省令第 10 号。以下「平成 12 年旅客施設円滑化基準」という。）への適合が義務付けられたことにより規定されたもので、幅員基準を充足していない既存ホームについても、交通バリアフリー法及び同法を引き継いで平成 18 年 12 月 20 日に施行された高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー新法」という。）により、平成 12 年旅客施設円滑化基準若しくは移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（平成 18 年国土交通省令第 111 号。以下「平成 18 年旅客施設円滑化基準」という。）に適合する措置を講ずるよ

う努めることとされている。

また、国は、バリアフリー化されていないホームの改修に要する経費について社会資本整備総合交付金（平成 22 年度創設）の対象事業とするなどの支援を行っており、できるだけ早期に所定の幅員基準への改修が求められている。

今回、調査対象 3 軌道経営者が設置したホームの幅員基準の充足状況及び 3 軌道経営者における幅員基準の充足に向けた取組状況等を調査した結果、次のような状況がみられた。

(ア) 幅員基準の充足状況

ホームの幅員基準への充足状況をみると、平成 14 年 3 月 31 日以降に新設又は大規模改良が行われた 10 ホームで幅員基準を充足していないものはみられないものの、既存のホームで上記基準を充足していないものが、①長崎電気軌道で 18 ホーム（全 74 ホームの 24.3%）、②熊本市交通局で 51 ホーム（全 69 ホームの 73.9%）、③鹿児島市交通局で 55 ホーム（全 72 ホームの 76.4%）みられる。

この中には、ホームの幅員が 1 メートル未満のものが、①熊本市交通局で 32 ホーム（同 46.4%）、②鹿児島市交通局で 12 ホーム（同 16.7%）みられる。

(イ) 幅員基準の充足に向けた取組状況

熊本市交通局では、平成 20 年度から 24 年度までに 7 停留場 13 ホームについて幅員基準を充足した改良工事を行っており、さらに 21 年度に幅員基準を充足しておらずバリアフリー化が図られていない停留場を対象に道路管理者等関係機関とホームの拡幅等について協議を行って、整備の優先順位、整備手法等を定めた「電停改良計画」（平成 22 年 3 月熊本市都市建設局）を策定し、同計画に基づいて計画的にホームの拡幅等の改良を行うこととしている。

しかし、①長崎電気軌道では、平成 25 年度から 29 年度までの 5 か年間に、幅員基準を充足していない 3 ホームを含む 11 停留場（19 ホーム）についてホームの拡幅などの改良工事を行う計画として長崎市に対して補助を要望しているが、道路管理者等関係機関との調整を経た上で作成されていない、②鹿児島市交通局では、3 停留場（6 ホーム）についてホームの拡幅を含む改良が予定されているものの、残りの停留場については改良計画が策定されていないなど、計画的な停留場の幅員の拡幅等の改良が行われていない状況となっている。

長崎電気軌道及び鹿児島市交通局において、幅員基準を充足していないホームの改良が進捗しない原因は、ホームを拡幅するためには軌道敷を道路側に確保する必要があるが、軌道が市街地の道路を通過しており、歩道を含めた道路側への拡幅を早急に行うことが困難であることによるものである。

一方、長崎市及び鹿児島市においては、道路管理者、関係地方公共団体等関係機関と共に軌道経営者が構成員となって長崎市交通バリアフリー連絡会議又は鹿児島市新交通バリアフリー基本構想推進協議会を設置しており、停留場を含む公共施設等のバリアフリー化を推進することとしている。

したがって、九州運輸局は、路面電車利用者の安全を確保する観点から、幅員基準を充足しないホームの解消の推進を図るため、長崎電気軌道及び鹿児島市交通局に対し、道路管理者、関係地方公共団体、警察関係機関等を構成員とするバリアフリー化を推進するための協議組織を通じ、利用者が多い停留場などを優先してホームの拡幅を含めたバリアフリー化の推進を図るよう要

請する必要がある。

イ 視覚障害者の転落を防止するための点状ブロックの設置

軌道経営者は、交通バリアフリー法及びバリアフリー新法により、旅客施設の新設又は大規模な改良を行う場合には平成 12 年旅客施設円滑化基準又は平成 18 年旅客施設円滑化基準に適合させなければならないとされており、既存の停留場にあっても、上記基準に適合させるよう努めなければならないとされている（以下同じ）。

プラットホームには、平成 18 年旅客施設円滑化基準第 20 条第 1 項第 7 号により、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備を設けることとされている（上記基準第 22 条により、軌道停留場について準用）。

今回、調査対象 3 軌道経営者が管理するホーム及びホームに接続するスロープ（以下「ホーム」という。）について、視覚障害者のホームからの転落を防止するための点状ブロックの設置状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

- ① 交通バリアフリー法施行日以降に軌道法施行令（昭和 28 年政令第 258 号）に基づく新設又は大規模な改良の認可が行われたホームで点状ブロックが設置されていないものはみられないものの、既存のホームで点状ブロックが未設置のものが、i）長崎電気軌道で 60 ホーム（全 74 ホームの 81.1%）、ii）熊本市交通局で 53 ホーム（全 69 ホームの 76.8%）、iii）鹿児島市交通局で 70 ホーム（全 72 ホームの 97.2%）みられる。
- ② 点状ブロックが設置されている既存のホームにおいて、スロープの下端に警告用の点状ブロックが設置されていないため視覚障害者がスロープを直進し、障害物（サインポール）に衝突するおそれがある又は横断歩道を直進するおそれがあるもの（熊本市交通局 2 停留場 4 ホーム）がみられる。

したがって、九州運輸局は、視覚障害者の路面電車の安全な利用を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 軌道経営者に対し、ホームの改良に当たっては、ホームの幅員に配慮の上、ホームの線路側縁端に点状ブロックを設置するよう引き続き指導すること。
- ② 熊本市交通局に対し、視覚障害者の安全な通行に支障を来すおそれがあるものについて、速やかに改善を図るよう指導すること。

ウ ホームへの転落防止柵の設置

軌道経営者は、前記のとおり、停留場の新設又は大規模な改良を行う場合には旅客施設円滑化基準への適合義務が、既存の停留場については同基準への適合の努力義務が課せられている。

プラットホームの線路側以外の端部については、平成 18 年旅客施設円滑化基準第 20 条第 1 項第 8 号により、旅客の転落を防止するための柵を設けることとされている（上記基準第 22 条により、軌道停留場について準用）。

今回、調査対象 3 軌道経営者が管理するホームにおける転落防止柵の設置状況を調査した結果、交通バリアフリー法施行日以降に軌道法施行令に基づく新設又は大規模な改良の認可が行われ

たホームの中で未設置区間があるものはみられないものの、既存のホームで終端部に柵が設置されていないものが、①長崎電気軌道で1ホーム（道路等に面している区間がある71ホームの1.4%）、②熊本市交通局で17ホーム（同59ホームの28.8%）あり、また、道路側の柵の一部が欠けているものが熊本市交通局で15ホーム（同59ホームの25.4%）みられた。

このように転落防止柵が設置されていない区間があるホームがみられるのは、ホームの線路側以外の端部に転落防止柵を設置することを定めた交通バリアフリー法の施行日以前に整備され、設置区間をホームのうちで主に電車が停止する区間に止め、その後ホームの改良が行われていないことなどによるものである。

しかし、視覚障害者の団体から、視覚障害者はホームの上を転落防止柵に沿って乗車口に向かって進行するとの意見が聞かれており、転落防止柵の未設置区間のあるホームでは視覚障害者がホームから転落するおそれがある。

したがって、九州運輸局は、路面電車利用者の安全な利用を確保する観点から、長崎電気軌道及び熊本市交通局に対し、転落防止柵が設置されていない区間があるホームについて、未設置区間の解消に努めるよう指導する必要がある。

エ ホームへのスロープ及び手すりの設置

軌道経営者は、前記のとおり、停留場の新設又は大規模な改良を行う場合には旅客施設円滑化基準への適合義務が、既存の停留場については同基準への適合の努力義務が課せられている。

ホームに設置するスロープについては、平成18年旅客施設円滑化基準第4条第6項により、幅120センチメートル以上（以下「幅の基準」という。）、勾配12分の1以下（ただし、スロープの高さが16センチメートル以下の場合、8分の1以下）（以下「勾配基準」という。）とされている。

また、同基準第6条第1号により、スロープには手すりを両側に設けることとされている。

今回、調査対象3軌道経営者が管理するホームにおけるスロープ及びスロープに付属している手すりの設置状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

(ア) スロープ及び手すりの旅客施設円滑化基準の充足状況

a スロープ

スロープが設置されているホームにおけるスロープの幅の基準の充足状況をみると、交通バリアフリー法施行日以降に軌道法施行令に基づく新設又は大規模な改良の認可が行われたホームで未充足となっているものはみられないものの、既存のホームで充足していないものが長崎電気軌道で24ホーム（スロープ設置64ホームの37.5%）、熊本市交通局で45ホーム（同57ホームの78.9%）、鹿児島市交通局で55ホーム（同67ホームの82.1%）みられる。

また、勾配基準の充足状況をみると、交通バリアフリー法施行日以降に軌道法施行令に基づく新設又は大規模な改良の認可が行われたホームで未充足となっているものはみられないものの、既存のホームで未充足となっているものが長崎電気軌道で5ホーム（スロープ設置64ホームの7.8%）、熊本市交通局で21ホーム（同57ホームの36.8%）、③鹿児島市交通局で12ホーム（同67ホームの17.9%）みられる。

b 手すり

スロープへの手すりの設置状況をみると、交通バリアフリー法施行日以降に軌道法施行令に基づく新設又は大規模な改良の認可が行われたホームには両方に手すりが設置されているものの、既存のホームについてみると、①長崎電気軌道で未設置が 34 ホーム（スロープ設置 64 ホームの 53.1%）、片方のみ設置が 16 ホーム（同 25.0%）、②熊本市交通局で未設置が 42 ホーム（スロープ設置 57 ホームの 73.7%）、片方のみ設置が 4 ホーム（同 7.0%）、③鹿児島市交通局で未設置が 61 ホーム（スロープ設置 67 ホームの 91.0%）、片方のみ設置が 4 ホーム（同 6.0%）みられる。

(イ) 改良工事が行われたホームへの手すりの設置状況

3 軌道経営者では、利用者が低床車両への乗降がスムーズに行うことができるようにするため、ホームの延長、拡幅、スロープの改良等を行っている。

バリアフリー新法が施行された平成 18 年 12 月 20 日から 24 年 12 月末までの間に幅員の拡幅等の改修が行われたホームにおける手すりの設置状況をみると、鹿児島市交通局において、上記期間に改良が行われた 4 停留場 6 ホームのうち、スロープの幅が 120 センチメートルを上回っているにもかかわらず、手すりを片側しか設置していないものが 1 停留場 2 ホームみられた。

手すりが片方しか設置されなかったのは、当該ホームの改良工事は道路管理者が実施しているが、施工内容について、軌道経営者と十分協議せずに実施したことによるものである。

なお、熊本市交通局では、7 停留場 13 ホームについて新設等改良工事を行っているが、全 13 ホームのスロープの両側に手すりを設置している。

したがって、九州運輸局は、路面電車利用者の安全を確保する観点から、軌道経営者に対して、次の措置を講ずるよう引き続き指導する必要がある。

- ① スロープが設置されているホームで、現行の幅の基準及び勾配基準を充足していないスロープの改良に引き続き努めること。
- ② ホームの改良を行う際、スロープに係る旅客施設円滑化基準を満足させることが可能な場合には、スロープの両側に手すりを設置するよう努めること。

オ その他（軌道敷の管理等）

今回、3 軌道経営者における軌道敷の管理状況等を調査した結果、利用者等への安全への配慮が不十分となっている状況がみられた。

(ア) 文字等警告設備及び音声警告設備の不備

平成 18 年旅客施設円滑化基準第 20 条第 1 項第 9 号により、ホームに列車の接近を文字等により警告するための設備（以下「文字等警告設備」という。）及び音声により警告するための設備（以下「音声警告設備」という。）を設置することとされている（上記基準第 22 条により、軌道停留場について準用）。

鹿児島市交通局では、72 ホームの全てに文字等警告設備と音声警告設備が一体となった設備を設置している。

今回、72 ホームの警告設備の稼働状況等をみたところ、①音声が流れないものが 12 ホーム（16.7%）、②音量が小さいものが 5 ホーム（6.9%）、③文字案内が表示されないものが 1 ホ

ーム（1.4%）みられた。

このように、上記警告設備で音声聞こえないなどの不備がみられるのは、毎日の巡視等の機会に、警告設備の稼働状況について点検が行われていなかったことによるものである。

(イ) 新設軌道の線路への立入禁止措置

軌道経営者は、軌道建設規程第 21 条ノ 4 の規定により、「新設軌道ニ於テハ人ノ線路ニ踏入ル虞アル場所及保安上必要ナル場所ニハ堤塘、柵垣又ハ溝渠ヲ設クルコトヲ要ス」とされている。

しかし、鹿児島市交通局が管理する南鹿児島駅前停留場付近の新設軌道内において、同交通局が新設軌道沿いに立入禁止の立札を立て、警告しているものの、フェンスを設置するなどの立入禁止措置は講じていないこともあって、付近の住民が線路を横断後、軌道敷に沿って南鹿児島駅前停留場に向かって通行している状況がみられた。

このため、線路に立ち入った住民が電車と接触するなどの事故が発生するおそれがある。

(ウ) 車両の停止位置表示

軌道経営者は、車両がホームに進入する際、乗客がホーム上の安全な場所から乗降できる位置に車両を停止させるため、軌道敷に車両の停止線を表示している。

しかし、長崎電気軌道が管理する思案橋停留場上りホームにおいて、停止線がスロープの中間の軌道敷に表示されていることから、当該停止線に合わせて停止した車両の降車口がスロープの途上に位置することとなり、乗客が車両から降りる際に転倒するおそれがある。

したがって、九州運輸局は、路面電車利用者の安全を確保する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 鹿児島市交通局に対し、i) 文字等警告設備及び音声警告設備の稼働状況について定期的に点検を行うこと、ii) 新設軌道の線路への利用者の進入を防止するため南鹿児島駅前停留場付近の軌道敷にフェンス等を設置することについて指導すること。
- ② 長崎電気軌道に対し、思案橋停留場上りホームの車両の停止位置表示を見直すよう指導すること。

3 利用者への情報提供

(1) 停留場及び車両における利用者への情報提供

軌道における運転時刻表、運転系統図、運賃表の掲示については、軌道運輸規程（大正 12 年鉄道省令第 4 号）第 3 条により、見やすい場所に運転時刻表、運転系統図、運賃表を掲示することとされている。

また、国土交通省は、軌道経営者に対し、「鉄軌道業の情報提供ガイドライン」（「鉄道事業及び軌道業の情報公開の促進について」（平成 13 年 11 月 30 日付け国鉄都第 48 号・国鉄業第 39 号・国鉄技第 108 号・国鉄施第 135 号、国土交通省鉄道局長通知）別紙。以下「情報提供ガイドライン」という。）により、乗継ぎ利便性や駅施設に関する情報などのサービスに関する情報を利用者へ提供するように地方運輸局を通じて指導している。

今回、調査対象 3 軌道経営者が運行している路面電車の全停留場（長崎電気軌道 39 停留場 74 ホーム、熊本市交通局 35 停留場 69 ホーム、鹿児島市交通局 37 停留場 72 ホーム、計 111 停留場 215

ホーム)及び一部の車両(長崎電気軌道 11 編成、熊本市交通局 9 編成、鹿児島市交通局 8 編成、計 28 編成)について、利用者への情報提供の実施状況を調査した結果、次のとおり、利用者への情報提供が適切に行われていない状況がみられた。

ア 停留場等における運転時刻表、運転系統図及び運賃表の掲示

- ① 運転時刻表が掲示されていない、掲示されていても掲示内容や掲示場所等が適切でないなど、停留場における運転時刻表の掲示に不備があるものが長崎電気軌道で 37 停留場 66 ホーム、熊本市交通局で 1 停留場 2 ホーム、鹿児島市交通局で 1 停留場 1 ホームみられる。このうち、長崎電気軌道 2 停留場 2 ホームについては、当局の調査途上において、一部の事例について改善済である。
- ② 運転系統図が掲示されていない、掲示されていても掲示内容が適切でないなど、停留場における運転系統図の掲示に不備があるものが長崎電気軌道で 7 停留場 9 ホーム、熊本市交通局で 1 停留場 2 ホーム、鹿児島市交通局で 4 停留場 5 ホームみられる。
- ③ 停留場に運賃表が掲示されていないものが長崎電気軌道で 1 停留場 1 ホーム、熊本市交通局で 1 停留場 2 ホーム、鹿児島市交通局で 1 停留場 1 ホームみられる。このうち、長崎電気軌道 1 停留場 1 ホームについては、当局の調査途上において改善済である。
- ④ 車両内に掲示されている運転系統図が日焼けにより変色し、路線が識別できなくなっているものが鹿児島市交通局で調査対象 8 編成中 1 編成みられる。

イ 停留場における乗換・乗継手続の案内の掲示

停留場における乗換・乗継手続の案内については、情報提供ガイドラインの乗継ぎ利便性に関する情報の提供が必要との趣旨からみて、その適切な掲示が重要なものとなっている。

しかし、乗換・乗継停留場へ向かう方向に設置されている停留場(乗換・乗継停留場を含む。)に乗換・乗継手続の案内が掲示されていないものが長崎電気軌道で 36 停留場 37 ホーム中 18 停留場 18 ホーム、熊本市交通局で 35 停留場 36 ホーム中 1 停留場 1 ホーム、鹿児島市交通局で 37 停留場 58 ホーム中 3 停留場 4 ホームみられる。このうち、長崎電気軌道 2 停留場 2 ホームについては、当局の調査途上において改善済である。

ウ 停留場における路面電車の行き先の掲示

停留場への路面電車の行き先の掲示については、法令等の定めは特にないが、行き先は利用者にとって必要な基本的な情報であると考えられる。

しかし、停留場に行き先の掲示がなく、路面電車の行き先を判別することが困難なものが熊本市交通局で 1 停留場 2 ホームみられる。

エ 停留場及び車両における車いすの利用が可能な停留場の案内

停留場及び車両における車いすの利用が可能な停留場の案内は、情報提供ガイドラインの停留場のバリアフリー化施設の整備状況等に関する情報の提供が必要との趣旨からみて、必要と考えられる。

しかし、次のとおり、停留場及び車両における車いすの利用が可能な停留場の案内が適切に行われていない状況がみられる。

- ① 車いすの利用が可能な停留場に、車いすの利用が可能な停留場である旨の表示が行われていないものが長崎電気軌道で 33 停留場 62 ホーム中 12 停留場 16 ホーム、熊本市交通局で 19 停留場 36 ホーム中 4 停留場 8 ホーム、鹿児島市交通局で 23 停留場 44 ホーム中 2 停留場 4 ホームみられる。このうち、長崎電気軌道 12 停留場 16 ホーム及び熊本市交通局 4 停留場 8 ホーム

については、当局の調査途上において改善済である。

また、車いすの利用が可能な停留場にある車いすの利用が可能である旨の表示が破損し、車いすの利用が可能であることが確認できないものが長崎電気軌道で車いすの利用が可能な停留場 33 停留場 62 ホーム中 1 停留場 1 ホームみられる。本事例については、当局の調査途上において改善済である。

- ② 車いすの利用が可能な停留場ではないにもかかわらず、停留場に車いすの利用が可能な停留場である旨の表示が行われているものが長崎電気軌道で 1 停留場 2 ホームみられる。本事例については、当局の調査途上において改善済である。
- ③ 停留場の運転系統図に車いすの利用が可能な停留場を表示しているが、新たに車いすの利用が可能になった停留場が表示されていないものが熊本市交通局で 35 停留場 69 ホーム中 28 停留場 56 ホームみられる。
- ④ 熊本市交通局では車両内の運転系統図に車いすの利用が可能な停留場を表示しているが、調査対象とした全ての車両（9 編成）において、新たに車いすの利用が可能になった停留場が表示されていない。

一方、身体障害者団体からは、車いすの利用が可能な停留場であることがすぐに分かるように停留場に車いすの利用が可能である旨の表示をしてほしい、車いすの利用が可能な停留場についての最新の情報を提供してほしいとの意見が聞かれた。

これらの事例の発生原因は、次のようなことによるものと考えられる。

- i) 当局が把握した要改善事例について、当局が指摘するまで軌道経営者が把握していなかったものが多数みられる、また、停留場及び車両内で提供している情報について定期的な点検が行われていないなど、軌道経営者による停留場及び車両内で提供している情報の提供内容等の点検が十分に行われていないこと。
- ii) 軌道経営者の停留場及び車両内における利用者へのより適切な情報提供への取組が不十分なこと。
- iii) 停留場等における案内情報の提供については、業務監査（鉄道事業等監査規則（昭和 62 年運輸省令第 12 号）に基づき、鉄道事業の運輸の状況について行う監査）の監査項目になっているが、九州運輸局は長崎電気軌道に対して、軌道経営者へ業務監査をするようになった平成 19 年度以降業務監査を行っていないこと。

このほか、軌道法施行規則第 24 条第 3 項により、定期に運転する車両の発着時刻の変更等を行うときは、発着時刻表を添付し、所管地方運輸局長に実施の月日を届け出なければならないとされているが、長崎電気軌道において、九州運輸局に届出を行っている運転時刻表の始発及び終発の発着時刻を変更しているにもかかわらず、九州運輸局に変更の届出を行っていない状況がみられた。

この理由について、軌道経営者は運転時刻表の変更を随時行う過程で届出を失念していたとしている。

したがって、九州運輸局は、路面電車利用者への情報提供のより一層の充実を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 軌道経営者へ業務監査をするようになった平成 19 年度以降業務監査を実施していない軌道経営者に対して、早期に業務監査を実施すること。
- ② 軌道経営者に対し、停留場及び車両内における運転時刻表、運転系統図、運賃表、乗換・乗継

手続等の掲示を適切に行うとともに、その一斉点検を行うよう指導すること。

- ③ 軌道経営者に対し、停留場及び車両における車いすの利用が可能な停留場の案内に当たっては、車いす利用者に誤解を与えることのないよう、正確かつ最新の情報の提供に努めるよう指導すること。

また、九州運輸局は、軌道経営者に対し、九州運輸局に届け出ている運転時刻表の発着時刻に変更があった場合は、適切に同局に届出を行うよう指導する必要がある。

(2) ホームへの車いす使用者用乗降口の停止位置の表示

軌道経営者は、前記のとおり、停留場の新設又は大規模な改良を行う場合は旅客施設円滑化基準への適合義務が、既存の停留場については同基準への適合の努力義務が課せられている。

ホームへの車いす使用者用乗降口の停止位置の表示については、平成 12 年旅客施設円滑化基準第 20 条及び平成 18 年旅客施設円滑化基準第 21 条により、「鉄道駅の適切な場所において、列車に設けられる車いすスペースに通ずる旅客用乗降口が停止するプラットホーム上の位置を表示しなければならない。ただし、当該プラットホーム上の位置が一定していない場合は、この限りでない。」とされている（平成 12 年旅客施設円滑化基準第 21 条及び平成 18 年旅客施設円滑化基準第 22 条により、軌道停留場について準用）。

車いすスペースが設けられた低床車両は、調査対象 3 軌道経営者で計 178 編成中 25 編成あり、車いす使用者の無用な移動を防ぐ観点から、ホームに車いす使用者用乗降口の停止位置を表示することは必要である。

今回、調査対象 3 軌道経営者が運行している路面電車の全停留場 111 停留場 215 ホーム（長崎電気軌道 39 停留場 74 ホーム、熊本市交通局 35 停留場 69 ホーム、鹿児島市交通局 37 停留場 72 ホーム）のうち、車いすスペースが設けられた低床車両が定期的に運行し、軌道経営者が車いすの利用が可能な停留場として案内している停留場（降車専用ホームを除く。）68 停留場 127 ホーム（長崎電気軌道 26 停留場 48 ホーム、熊本市交通局 19 停留場 35 ホーム、鹿児島市交通局 23 停留場 44 ホーム）について、車いす使用者用乗降口の停止位置の表示状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

ア ホームに車いす使用者用乗降口の停止位置が表示されていないもの

ホームに車いす使用者用乗降口の停止位置が表示されていないものが長崎電気軌道で調査対象 26 停留場 48 ホーム中全停留場全ホーム、熊本市交通局で調査対象 19 停留場 35 ホーム中 12 停留場 23 ホーム、鹿児島市交通局で調査対象 23 停留場 44 ホーム中 21 停留場 40 ホームみられる。このうち、交通バリアフリー法施行日以降に軌道法施行令に基づく新設又は大規模な改良の認可が行われたホームはない。

現在、軌道経営者が運行している車いすスペースを設けている低床車両の車いす使用者用乗降口の停止位置は、各軌道経営者とも、ほぼ一定しているため、平成 18 年旅客施設円滑化基準第 21 条のただし書きには該当せず、ホームへの車いす使用者用乗降口の停止位置の表示は必要と考えられる。

イ 車いす使用者用乗降口の停止位置の表示が不明確で、停止位置が識別できないもの

車いす使用者用乗降口の停止位置を表示すべき所に車いすマーク等ではなく、視覚障害者用の

点状ブロックを設置しており、別の乗降口の停止位置にも同じ点状ブロックを設置しているため、車いす使用者用乗降口の停止位置が識別できないものが熊本市交通局で7停留場 12 ホーム（このうち、交通バリアフリー法施行日以降に軌道法施行令に基づく新設又は大規模な改良の認可が行われたホームは4停留場7ホーム、既存のホームが3停留場5ホーム）みられる。

一方、身体障害者団体3団体のうち、2団体からは、ホームに車いす使用者用乗降口の停止位置の表示がないと、車いす使用者が待っている位置と違う位置に電車が停止した場合、停止位置まで移動しなければならないなどの理由から、ホームに車いす使用者用乗降口の停止位置を表示してほしいとの意見が聞かれた。

したがって、九州運輸局は、車いす使用者の利便向上を図る観点から、ホームへの車いす使用者用乗降口の停止位置の適切な表示を推進するため、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 軌道経営者に対し、ホームの幅員や安全面等を考慮し、表示が可能なホームについては、ホームへの車いす使用者用乗降口の停止位置の表示を推進するよう要請すること。
- ② 熊本市交通局に対し、車いす使用者用乗降口の停止位置の表示が不明確となっているホームについては、停止位置が識別できるような措置を講ずるよう要請すること。

(3) インターネットによる運転時刻に関する情報提供

軌道経営者は、情報提供ガイドラインにおいて、サービスに関する基本的な情報（ダイヤ、遅延等の情報等）等に関し、インターネット等による情報発信を求められている。

今回、調査対象3軌道経営者におけるインターネットによる運転時刻に関する情報提供の実施状況を調査した結果、次のとおり、長崎電気軌道において、インターネットによる情報提供が積極的にかつ適時に行われていない状況がみられた。

- ① 39停留場のうち28停留場については運転時刻表がホームページに掲載されておらず、1停留場についても一部の系統の運転時刻表しかホームページに掲載されていない。

この原因は、軌道経営者において、利用者の利便向上を図るためにインターネットによる運転時刻に関するきめ細かな情報提供の配慮が足りないことによるものと考えられる。

- ② ホームページに掲載されている運転時刻表が改正されているにもかかわらず、改正前の運転時刻表が掲載されており、更新が行われていない。

この原因は、軌道経営者において、利用者の立場に立った、ホームページに掲載されている情報の適時の更新が必要との配慮が十分ではないことによるものと考えられる。

また、長崎電気軌道において上記のような状況がみられる一因として、情報提供ガイドラインに基づくインターネット等による情報提供については、業務監査の監査項目になっているが、九州運輸局は長崎電気軌道に対して、軌道経営者へ業務監査をするようになった平成19年度以降、業務監査を行っていないことが考えられる。

したがって、九州運輸局は、路面電車利用者への情報提供のより一層の充実を図る観点から、軌道経営者に対し、次の措置を講ずるよう指導する必要がある。

- ① ホームページで全ての停留場別の運転時刻が確認できるよう努めること。
- ② ホームページに掲載している運転時刻表について、運転時刻を変更した場合には、適時更新す

るよう努めること。

また、九州運輸局は、路面電車利用者への情報提供のより一層の充実を図る観点から、軌道経営者へ業務監査をするようになった平成 19 年度以降業務監査を実施していない軌道経営者に対して、早期に業務監査を実施する必要がある。