

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

結果報告書

平成 25 年 3 月

九州管区行政評価局

目 次

	頁
第1 行政評価・監視の目的等	1
第2 行政評価・監視結果	2
1 運転士に対する運転事故等の発生防止対策	2
2 軌道、停留場等の安全確保対策	12
(1) 軌道敷等の管理	12
(2) 停留場の管理	16
ア ホームの幅員	16
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	20
ウ ホームへの転落防止柵の設置	22
エ ホームへのスロープ及び手すりの設置	24
オ その他（軌道敷の管理等）	28
3 利用者への情報提供	30
(1) 停留場及び車両における利用者への情報提供	30
(2) ホームへの車いす使用者用乗降口の停止位置の表示	48
(3) インターネットによる運転時刻に関する情報提供	55

図表等目次

	頁
1 運転士に対する運転事故等の発生防止対策	
表1-① 運転事故等の原因	5
表1-② 運転事故等の報告に関する規定	5
表1-③ 運転事故等の発生件数	7
表1-④ 運転事故等の発生防止対策の取組に改善の余地があると考えられる事例①	7
表1-⑤ 長崎電気軌道において発生した運転事故等の状況	8
表1-⑥ 道路障害、踏切障害及び接触事故等が6回以上発生している区間（長崎電気軌道）	9
表1-⑦ 運転事故等の発生防止対策の取組に改善の余地があると考えられる事例②	9
表1-⑧ 「電車注意」の路面標示が行われている箇所（熊本市交通局）	10
表1-⑨ 道路障害、踏切障害及び接触事故等が6回以上発生している区間（熊本市交通局）	10
表1-⑩ 運転事故等の発生防止対策の取組に改善の余地があると考えられる事例③	10
表1-⑪ 道路障害、踏切障害及び接触事故等が6回以上発生している区間（鹿児島市交通局）	11
表1-⑫ 運転士の睡眠時無呼吸症候群（SAS）の把握に関する規定	12
2 軌道、停留場等の安全確保対策	
(1) 軌道敷等の管理	
表2-(1)-① 調査対象3軌道経営者が制定した整備に関する細則に規定されている軌道敷、建造物の点検、補修に関する規定（抜粋）	13
表2-(1)-② 停留場に通じる横断歩道の軌道敷の状況	14
表2-(1)-③ ホーム（スロープを含む。）の状況	14
表2-(1)-④ 横断歩道の軌道敷及び停留場の点検の実施状況	14
(2) 停留場の管理	
ア ホームの幅員	
表2-(2)-ア-① 軌道経営者が管理するホームの幅員基準の充足状況	18
表2-(2)-ア-② 停留場の改良計画の策定状況等	18
表2-(2)-ア-③ 停留場の改良に係る関係機関との協議組織の設置状況等	19
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	
表2-(2)-イ ホームへの点状ブロック等の設置状況	21
ウ ホームへの転落防止柵の設置	
表2-(2)-ウ-① 転落防止柵の未設置区間のあるホーム	23
表2-(2)-ウ-② 視覚障害者の団体からの意見（要旨）	23
エ ホームへのスロープ及び手すりの設置	
表2-(2)-エ-① ホームへのスロープの設置状況	25
表2-(2)-エ-② スロープへの手すりの設置状況	26

表 2 - (2) - エ - ③	改良工事が行われたホームにおける手すりの設置状況	26
-------------------	--------------------------	----

オ その他（軌道敷の監理等）

表 2 - (2) - オ	鹿児島市交通局の音声警告設備及び文字等警告設備の稼働状況等	29
---------------	-------------------------------	----

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

表 3 - (1) - ①	停留場等における利用者への情報提供に関する規定	33
表 3 - (1) - ②	軌道経営者が運行している路面電車の停留場	34
表 3 - (1) - ③	軌道経営者が保有している路面電車の車両	34
表 3 - (1) - ④	停留場における運転時刻表の掲示に不備があるもの	35
表 3 - (1) - ⑤	停留場における運転時刻表の掲示に不備がある事例	36
表 3 - (1) - ⑥	停留場における運転系統図の掲示に不備があるもの	38
表 3 - (1) - ⑦	停留場における運転系統図の掲示に不備がある事例	38
表 3 - (1) - ⑧	停留場に運賃表が掲示されていないもの	39
表 3 - (1) - ⑨	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	39
表 3 - (1) - ⑩	停留場に乗換・乗継手続の案内が掲示されていないもの	40
表 3 - (1) - ⑪	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	40
表 3 - (1) - ⑫	車いすの利用が可能な停留場に車いすの利用が可能である旨の表示がないもの	41
表 3 - (1) - ⑬	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	42
表 3 - (1) - ⑭	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	42
表 3 - (1) - ⑮	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	43
表 3 - (1) - ⑯	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、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	44
表 3 - (1) - ⑰	車いすの利用が可能な停留場の案内に関する関係団体の意見	44
表 3 - (1) - ⑱	当局が現地調査で把握した要改善事例の軌道経営者の把握状況	45
表 3 - (1) - ⑲	軌道経営者における停留場及び車両内の運転時刻表、運転系統図、運賃表等の更新、点検等の実施状況	46
表 3 - (1) - ⑳	九州運輸局における軌道経営者に対する業務監査の実施状況（平成 18 年度～24 年度）	46
表 3 - (1) - ㉑	運転時刻表の変更の届出に関する規定	47
表 3 - (1) - ㉒	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、変更の届出を行っていない事例	47

(2) ホームへの車いす使用者用乗降口の停止位置の表示

表 3 - (2) - ①	ホームへの車いす使用者用乗降口の停止位置の表示に関する規定	50
表 3 - (2) - ②	ホームへの車いす使用者乗降口の停止位置の表示状況	51

表 3 - (2) - ③	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……………	52
表 3 - (2) - ④	軌道経営者が保有する車いすスペース設置車両の停止位置……………	53
表 3 - (2) - ⑤	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……………	54
表 3 - (2) - ⑥	車いす使用者用乗降口の停止位置の表示に関する関係団体の意見	54

(3) インターネットによる運転時刻に関する情報提供

表 3 - (3) - ①	インターネットによるサービスに関する基本的な情報の提供に関する規定……………	56
表 3 - (3) - ②	軌道経営者のインターネットによる運転時刻に関する情報提供の状況……………	56
表 3 - (3) - ③	インターネットによる運転時刻に関する情報提供が積極的かつ適時に行われていない事例……………	57

4 現地調査事例表（別冊）

第1 行政評価・監視の目的等

1 目的

路面電車は、人や環境にやさしい公共の交通手段として、地域住民の朝夕の通勤・通学のみならず高齢者を始めとした日中の利用も多く、国内外から訪れる観光客も含め、多様な目的に対応した旅客の市内輸送に重要な役割を担っている。九州における路面電車は、長崎市、熊本市及び鹿児島市で運行され、平成22年度にはこれら3市で年間約3,800万人が利用している。

路面電車の運行に当たっては、軌道経営者に対し、軌道法（大正10年法律第76号）等の関係法令により、輸送の安全確保対策や軌道等の施設の安全確保対策を講ずることとされているほか、高齢者、障害者等が円滑に移動できるよう必要な措置を講ずることや、停留場や車両内において、必要な情報を適切に利用者に提供することが求められている。

一方、路面電車においては、人身事故や自動車との衝突事故等が毎年発生しているほか、時刻表の掲示や停留場の車いす用乗降口の表示がなく、利用者への適切な情報提供が行われていないなどの路面電車に関する行政相談が寄せられている。

この行政評価・監視は、路面電車の利用者の安全確保と利便向上を図る観点から、軌道経営者における輸送の安全確保対策の実施状況、軌道、停留場等の安全確保対策の実施状況、利用者への情報提供の実施状況等を調査し、関係行政の改善に資するため実施したものである。

2 調査項目

- (1) 輸送の安全確保対策
- (2) 軌道、停留場等の安全確保対策
- (3) 利用者への情報提供

3 対象機関

- (1) 調査対象機関 九州運輸局、九州地方整備局
- (2) 関連調査等対象機関 軌道経営者、県、市、関係団体（身体障害者団体、視覚障害者団体）

4 調査実施期間

平成24年12月～25年3月

第2 行政評価・監視結果

1 運転士に対する運転事故等の発生防止対策

通 知	説明図表番号
<p>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。</p> <p>今回、調査対象とした3軌道事業者（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。</p>	表1-①
<p>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。</p> <p>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、軌道事業者は、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軌道事業者が平成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。</p>	表1-②
<p>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。</p> <p>このような中、3軌道事業者は、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。</p>	表1-③
<p>調査対象3軌道事業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。</p>	表1-④
<p>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。</p>	表1-⑤
<p>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</p>	表1-⑥

<p>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指定されていない状況がみられる。</p> <p>また、査定評価対象箇所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。</p>	
<p>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。</p>	表 1-⑦
<p>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。</p>	表 1-⑧
<p>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。</p>	表 1-⑨
<p>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。</p>	表 1-⑩
<p>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。</p>	表 1-⑪
<p>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。</p>	表 1-⑫
<p>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。</p>	

<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none">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。	
---	--

表 1-① 運転事故等の原因

(単位：人、%)

区分	23 年度				24 年度 (11 月 30 日まで)				計			
	有責	無責	未確定	小計	有責	無責	未確定	小計	有責	無責	未確定	小計
長崎電気軌道	4	66	0	70	3	32	0	35	7	98	0	105
熊本市交通局	7	33	2	42	5	27	9	41	12	60	11	83
鹿児島市交通局	4	44	2	50	3	18	1	22	7	62	3	72
計 (割合)	15	143	4	162	11	77	10	98	26 (10.0)	220 (84.6)	14 (5.4)	260 (100)

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「有責」は軌道経営者に起因するもの、「無責」は自動車等側に起因するもの、「未確定」は「有責」か「無責」かの区分が確定していないものである。

3 長崎電気軌道の月次事故報告書には、有責、無責等の区分が明示されていないため、同報告書における原因欄の「自動車の直前進入」、「運転士の注意不足」等の記載内容から、当局が判断を行い、区分を行ったものである。また、運転事故等のうち、輸送障害、車内転倒等及びインシデントは含まない。

4 熊本市交通局では、ドライブレコーダーの映像を同交通局の職員と自動車等の運転手の双方で確認し、運転士と自動車等のどちらに原因があるかの区分を行っている。なお、インシデントは含まない。

5 鹿児島市交通局では、同交通局の運転士に対する事故状況の聴取並びに同交通局の職員、自動車等の運転手及び警察官の3者による現場検証により、事故の原因の判断を行っている。

表 1-② 運転事故等の報告に関する規定

○ 軌道事故等報告規則（昭和 62 年運輸省・建設省告示第 1 号）（抜粋）

(定義)

第一条 この告示において「運転事故」とは、次の各号に掲げる事故をいい、その意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 車両衝突事故 本線路を運転する車両が他の車両と衝突し、又は接触した事故をいう。
- 二 車両脱線事故 本線路を運転する車両が脱線した事故をいう。
- 三 車両火災事故 本線路を運転する車両に火災が生じた事故をいう。
- 四 踏切障害事故 踏切道において、車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故をいう。
- 五 道路障害事故 踏切道以外の道路において、車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故をいう。
- 六 人身障害事故 車両の運転により人の死傷を生じた事故（前各号の事故に伴うものを除く。）をいう。
- 七 物損事故 車両の運転により 500 万円以上の物損を生じた事故（前各号の事故に伴うものを除く。）をいう。

2 この告示において「輸送障害」とは、軌道による輸送に障害を生じた事態であって、運転事故以外の

ものをいう。

(運転事故が発生するおそれがあると認められる事態)

第二条 軌道法施行規則第30条の2の告示で定める事態は、次に掲げる事態とする。

- 一 保安方式への取扱いを完了しないうちに、当該保安区間を運転する目的で本線路を運転する車両が走行した事態
- 二 本線路を運転する車両が停止信号を冒進し、他の車両の進路を支障した事態
- 三 車両が本線を逸走した事態
- 四 線路、保安装置等に本線路を運転する車両の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態
- 五 車両の走行装置、ブレーキ装置、電気装置、連結装置等に本線路を運転する車両の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態
- 六 車両から危険品、火薬類等が著しく漏えいした事態
- 七 その他前各号に掲げる事態に準ずる事態

(運転事故等の報告)

第三条 軌道経営者は、車両衝突事故、車両脱線事故、車両火災事故その他次に掲げる運転事故、が発生した場合には、速やかに、当該事故の発生の日時及び場所、当該事故の概要及び原因、応急処置、復旧対策、復旧予定日時等について電話又は口頭で地方運輸局長に速報し、かつ、第4号の運転事故を除き、発生の日から2週間以内に、運転事故等報告書(第1号様式)に当該事故の調査上必要と認められる図面、書類等を添付して地方運輸局長に提出しなければならない。

- 一 乗客、乗務員等に死亡者を生じたもの
 - 二 5人以上の死傷を生じたもの
 - 三 軌道係員の取扱い誤り又は車両若しくは軌道施設の故障、損傷、破損等に起因するおそれがあると認められるもの
 - 四 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
 - 五 特に異例と認められるもの
- 2 軌道経営者は、次に掲げる輸送障害が発生した場合には、第1項の規定の例により、地方運輸局長に速報し、かつ、第2号の輸送障害にあつては、発生の日から2週間以内に、運転事故等報告書(第1号様式)を前項の規定の例により、地方運輸局長に提出しなければならない。
- 一 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
 - 二 特に異例と認められるもの
- 3 軌道経営者は、前条に規定する事態が発生した場合には、第1項の規定の例により、地方運輸局長に速報しなければならない。
- 4 軌道経営者は、運転事故、輸送障害(車両の運転を休止したもの又は旅客車両にあつては30分以上、旅客車両以外の車両にあつては1時間以上の遅延を生じたものに限る。)又は前条に規定する事態が発生した場合には、発生の日から翌月20日までに、発生した月の当該事故等を取りまとめて記載した運転事故等届出書(第2号様式)を地方運輸局長に提出しなければならない。

表 1-③ 運転事故等の発生件数

(単位：件)

区分	22 年度		23 年度		24 年度		計	
		うち、届出		うち、届出		うち、届出		うち、届出
長崎電気軌道	78	13	73	10	37	5	188	28
熊本市交通局	39	5	42	2	41	3	122	10
鹿児島市交通局	38	6	50	2	22	2	110	10
計	155	24	165	14	100	10	420	48

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「届出」は、運転事故等について、軌道経営者が九州運輸局に届け出た件数である（インシデントの件数は含まない。）。

3 平成 24 年度については、11 月 30 日までの実績である。

表 1-④ 運転事故等の発生防止対策の取組に改善の余地があると考えられる事例①

軌道経営者名	事例の概要
長崎電気軌道	<p>長崎電気軌道では、軌道事故等報告規則に基づく報告対象ではないものの軌道上の車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故を「接触事故」として把握しているほか、運転士の申告、乗客からの苦情等を契機として、運転事故等につながるおそれがある事案を「参考事案」として取りまとめ、運転事故等の状況の把握を行っている。</p> <p>これらの運転事故等のうち、平成 22 年 4 月 1 日から 24 年 11 月 30 日までの間に発生した接触事故は 156 件であり、これに、九州運輸局に届け出た道路障害事故 16 件及び踏切障害事故 7 件並びに参考事案の中の接触事故 4 件を加えた合計件数は 183 件となっており、長崎電気軌道における運転事故等及び参考事案の合計件数 266 件の約 7 割を占めている。</p> <p>このような中、長崎電気軌道では、発生原因にかかわらず、接触事故等の発生件数が多く、かつ運転士に注意を促すことで事故の減少が見込まれる区間等を「査定評価対象箇所」（要注意箇所）として指定し、全運転士に対し、当該区間を通過する際は、道路を通行する車両等の動向に注意するよう、重点的に注意喚起を行っている。</p> <p>しかし、上記期間中、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（後述「表 1-⑥」参照）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（長崎駅前～桜町、赤迫～住吉、若葉町～長崎大学前及び大学病院前～浦上駅前）あるほか、接触事故等の発生件数が 16 回である区間（長崎駅前～桜町）が同対象箇所に指定されていない状況がみられる。</p> <p>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（茂里町～銭座町、諏訪神社前～公会堂前等）にある一方、指定されていない同区間については、接触事故等の発生件数は横ばい又は増加傾向（長崎駅前～桜町、築町～出島等）にあることがうかがわれ、同対象箇所の指定は、運転士に対し、危険予知も</p>

含めた安全意識の醸成に一定の効果があり、例えば、同対象箇所を、運転事故等の発生状況等に基づき、定期的に見直しを行う余地があるものと考えられる。

(注) 当局の調査結果による。

表 1-⑤ 長崎電気軌道において発生した運転事故等の状況

(単位：件)

事故区分		発生件数	
運輸局報告対象	運転事故	車両衝突	0
		車両脱線	0
		車両火災	0
		踏切障害	7
		道路障害	16
		人身障害	1
		物損	0
	輸送障害	4	
	インシデント	5	
運輸局報告対象外	接触事故	156	
	車内事故・転倒	3	
	その他	1	
	参考事案	接触事故	4
		ドア当たり	31
車内事故・転倒		25	
その他		13	
合計		266	

(注) 1 当局の調査結果による。

2 平成22年4月1日から24年11月30日までの実績である。

3 「接触事故」は、長崎電気軌道が把握している九州運輸局に報告の必要がない車両が道路を通行する人若しくは車両等と衝突し、又は接触した事故である。

4 「参考事案」は、長崎電気軌道が運転事故等につながるおそれがあるとして把握できた事例である。

5 網掛けは、運転事故等のうち、接触事故として整理したものを示す。

表 1-⑥ 道路障害、踏切障害及び接触事故等が6回以上発生している区間（長崎電気軌道）

区間	22年度	23年度	24年度	計	査定評価対象箇所	
					23年度	24年度
長崎駅前～桜町	6	5	5	16		
銭座町～宝町	8	6	2	16	○	○
観光通り～思案橋	5	6	2	13		○
思案橋～正覚寺下	5	3	2	10	○	
赤迫～住吉	3	3	3	9		
築町～出島	4	0	5	9		
若葉町～長崎大学前	3	2	3	8		
長崎大学前～岩屋橋	3	4	1	8		
五島町～大波止	4	1	2	7		
茂里町～銭座町	3	3	0	6	○	
築町～市民病院前	3	2	1	6	○	
諏訪神社前～公会堂前	1	5	0	6		○
大学病院前～浦上駅前	2	2	2	6		

(注) 1 当局の調査結果による。

2 平成 24 年度については、11 月 30 日までの実績である。

3 「○」は、表中の「査定評価対象箇所」に指定されたことを示す。

4 網掛けは、平成 23 年度又は 24 年度に査定評価対象箇所に指定された区間に係るものを示し、同区間の接触事故等の件数は、減少傾向にある。

表 1-⑦ 運転事故等の発生防止対策の取組に改善の余地があると考えられる事例②

軌道経営者名	事例の概要
熊本市交通局	<p>熊本市交通局では、軌道事故等報告規則に基づく報告対象ではない事故も含めた全ての運転事故等を把握しており、また、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（同交通局では、毎年 10 月 12 日を「事故 0 の日」と定め、特に、交通局を挙げて安全運転の徹底に係る点検、確認を行うこととしている。）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、事故が発生した 62 か所（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。</p> <p>また、熊本市交通局は、道路管理者及び警察の許可を得て、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、特に注意するよう全運転士に周知している。</p> <p>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、同一箇所（区間）で 6 回以上の運転事故等が発生しているものが 5 区間（後述「表 1-⑨」参照）あり、この中には、「電車注意」の路</p>

	面標示がない区間（熊本駅前～祇園橋及び市立体育館前～商業高校前）がみられる。
--	--

(注) 当局の調査結果による。

表 1-⑧ 「電車注意」の路面標示が行われている箇所（熊本市交通局）

年度	路面標示が行われた箇所
22 年度	健軍町停留場（1 か所）、白山交差点（3 か所）、水道町交差点（付近）（3 か所）及びみずほ銀行熊本支店前（1 か所）
23 年度	段山交差点（1 か所）、九品寺交差点（2 か所）、国府停留場・水前寺公園停留場間（3 か所）

(注) 当局の調査結果による。

表 1-⑨ 道路障害、踏切障害及び接触事故等が6回以上発生している区間（熊本市交通局）

区間等	22 年度	23 年度	24 年度	合計
花畑町～熊本城・市役所前	2	6	7	15
水道町～九品寺交差点	5	4	4	13
熊本駅前～祇園橋	5	3	1	9
杉塘～段山町	2	5	1	8
市立体育館前～商業高校前	1	3	3	7

(注) 1 当局の調査結果による。

2 平成 24 年度については、11 月 30 日までの実績である。

3 網掛けは、上記（表 1-⑧）の「電車注意」の路面標示が行われていない区間に該当すると考えられるものを示す。

表 1-⑩ 運転事故等の発生防止対策の取組に改善の余地があると考えられる事例③

軌道経営者名	事例の概要
鹿児島市交通局	<p>鹿児島市交通局では、右折待ちの自動車に対し、電車が接近した場合に点灯する「電車接近」の LED 表示板を設置し、注意を促している</p> <p>また、鹿児島市交通局では、運転事故等の多発地点について、i) 研修において、具体的に事故概要を説明し再発防止を行う、ii) 事故が発生した翌日の点呼において、全運転士に対し、事故概要の説明を行うなどのほか、平成 24 年 10 月 5 日から 15 日までの間を「事故多発非常事態宣言」として設定し、交差点内進入時の基本動作の励行、停留場内での基本動作の励行及び発車・停車時における車内事故防止を掲げ、運転事故等の発生防止対策の取組を行っている。同交通局では、短期間に同じ場所で同様の事故が発生した場合は、文書等（「運転事故防止について（達示）」）で事故防止について注意を促していると説明している。</p> <p>しかし、鹿児島市交通局における平成 22 年 4 月 1 日から 24 年 11 月 30 日までの間</p>

	の運転事故等の発生箇所をみると、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（後述「表1-⑪」参照）あり、中には、運転事故等の発生件数が増加傾向にある区間（天文館通～高見馬場、市役所前～朝日通及び中郡～郡元）もある。
--	--

（注） 当局の調査結果による。

表1-⑪ 道路障害、踏切障害及び接触事故等が6回以上発生している区間（鹿児島市交通局）

区間等	22年度	23年度	24年度	合計
鹿児島駅前～桜島棧橋通	3	5	2	10
天文館通～高見馬場	3	3	4	10
鹿児島中央駅前～都通	4	6	0	10
加治屋町～高見橋	2	4	2	8
市役所前～朝日通	2	2	3	7
中郡～郡元	0	3	4	7
交通局前～荒田八幡	2	2	2	6

（注） 1 当局の調査結果による。

2 平成24年度については、11月30日までの実績である。

3 停留場で発生した事故（車内転倒等）は含まない。

4 網掛けは、運転事故等の発生が増加傾向であるとみられる区間を示す。

表1-⑫ 運転士の睡眠時無呼吸症候群（SAS）の把握に関する規定

○ 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）（抜粋）

睡眠時無呼吸症候群（SAS）については、既に「交通事業に係る運転従事者の睡眠障害に起因する事故等の防止対策に関する連絡会議申し合わせ（平成15年3月27日）（以下「申し合わせ」という。）」、「動力車操縦者の身体的要件に係る取扱いについて（平成15年3月20日付け国鉄技第182号）」及び「乗務中の運転士の心身異常に対する処置について（平成17年4月22日付け国鉄技第12号）」により周知しているところである。

今般、申し合わせについて、SASに関する最近の知見を踏まえ平成19年8月24日付けで改訂されたことから、管内の鉄軌道経営者に対し、下記の点に留意し周知されたい。

（以下略）

記

（略）運転士がSASの自己診断テストにおいて特に異常は認められなかったが、事故後に専門医にSASと診断されるケースや、自動車SAS対応マニュアルにおいて、SASに罹患している自動車運転者でも日中に強い眠気を感じない人もいることが指摘されている。一方、近年の医療機関の簡易検査体制の充実が図られていることから、自己評価・申告のみに頼らず、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の把握について努めること。

（注）九州運輸局は、国土交通省の通知を受け、同一の内容で、管内の鉄・軌道事業者に対し通知を行っている。

2 軌道、停留場等の安全確保対策

(1) 軌道敷等の管理

通 知	説明図表番号
<p>軌道敷については、軌道法第 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。</p> <p>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（以下「整備に関する細則」という。）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るとしている。</p> <p>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。</p>	<p>表 2 - (1) - ①</p>
<p>ア 横断歩道の軌道敷</p> <p>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。</p>	<p>表 2 - (1) - ②</p>
<p>イ ホーム</p> <p>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。</p>	<p>表 2 - (1) - ③</p>
<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>表 2 - (1) - ④</p>

表 2 - (1) - ① 調査対象 3 軌道経営者が制定した整備に関する細則に規定されている軌道敷、建造物の点検、補修に関する規定（抜粋）

軌道経営者名	整備に関する細則等の名称	軌道敷等の点検、補修に関する規定の内容
長崎電気軌道	軌道整備心得	<p>第 3 条 検査は別途定める「線路検査基準」により行うものとする。</p> <p>第 110 条 併用軌道の路面は、常に凹凸等不陸がないように整正に努めること。</p> <p>必要に応じては、砕石を散布してその強化を図ること。</p>
	線路検査基準	<p>第 6 条 構造物については、次の事項によって 1 年に 1 回検査しなければならない。</p> <p>2. その他検査項目及び要領</p> <p>イ. 護岸、亀裂及び変状の有無</p> <p>ロ. 乗降場の高さ、上屋、柵塗装の適否及び変状の有無</p> <p>ハ. 踏切道、舗装設備、標識の良否</p> <p>ニ. トンネル（隧道）の点検</p> <p>第 9 条 本線路は、毎日少なくとも 1 回巡視しなければならない。</p>
熊本市交通局	軌道整備心得	<p>第 8 条</p> <p>5. 線路は毎日少なくとも 1 回巡視しなければならない。</p> <p>第 77 条 併用軌道の軌道敷は一般交通に支障がない様に、道路面にならない舗装しなければならない。</p> <p>第 78 条 舗装の破損箇所は極力修理に努め、次の各号の一つにでも該当する場合には直ちに修理しなければならない。</p> <p>1. 舗装版がき損し甚だしく浮動したとき。</p> <p>2. 舗装版が離脱して穴となった場合。</p> <p>3. その他一般交通に支障をきたす恐れがあると認められたとき</p> <p>第 88 条 安全地帯は次の各号により整備しなければならない。</p> <p>6. 安全地帯の破損は直ちに修理すること。</p> <p>第 101 条 橋、建造物等は少なくとも 2 年に 1 回検査しなければならない。</p>
鹿児島市交通局	軌道整備心得	<p>第 3 条 軌道は、車両を安全に運転することができる状態に保持し、毎日少なくとも 1 回軌道掛員は巡視しなければならない。</p> <p>第 94 条 建造物は少なくとも 2 年に 1 回検査しなければならない。</p> <p>第 103 条 併用軌道の軌道敷は、一般交通の支障のない様に道路面にならない舗装しなければならない。</p> <p>第 104 条 舗装の損傷箇所は、極力修理に努め、次の各号に掲げる場合には直ちに修理しなければならないものとする。</p> <p>(1) 舗装板石又はコンクリートブロックが、き損し、又ははなはだしく浮動した場合。</p> <p>(2) 舗装板石又はコンクリートブロックが、離脱し穴となった場合。</p> <p>(3) コンクリート舗装又はアスファルト・コンクリート舗装にき損を生じたとき。</p>

(4) その他一般交通に危険を及ぼすおそれがあると認めた場合。

(注) 本表は、3 軌道経営者が定めた整備に関する細則等の抜粋である。

表 2-(1)-② 停留場に通じる横断歩道の軌道敷の状況 (単位：停留場)

区分 軌道経営者名	停留場数	軌道敷との縁 石等との段差 による凹凸	軌道敷に亀裂 が生じたこと による凹凸	軌道敷の舗装 の隆起等によ る凹凸	舗装版（コンク リート等）の欠 け等の損傷	現地調査事 例表番号
長崎電気軌道	39	13				No.2-(1)-1
熊本市交通局	35		1		4	No.2-(1)-2
鹿児島市交通局	37			3		No.2-(1)-3

(注) 当局の調査結果による。

表 2-(1)-③ ホーム（スロープを含む。）の状況 (単位：ホーム)

区分 軌道経営者名	ホーム数	舗装の亀裂・くぼ みによる凹凸	舗装の隆起等によ る凹凸	ホームのスロープと 軌道敷地の段差	現地調査事 例表番号
長崎電気軌道	74		1		No.2-(1)-4
熊本市交通局	69	5	1		No.2-(1)-5
鹿児島市交通局	72	3		12	No.2-(1)-6 No.2-(1)-7

(注) 1 当局の調査結果による。

2 鹿児島市交通局では、1 ホームにおいて「舗装の亀裂・くぼみによる凹凸」と「ホームのスロープと軌道敷地の段差」の事例があり、実数は 14 ホームである。

表 2-(1)-④ 横断歩道の軌道敷及び停留場の点検の実施状況

軌道経営者名	点検場所	点検区分（根拠）	点検項目	点検の記録、補修計画
長崎電気軌道	軌道敷	毎日巡視 (線路検査基準)	点検項目は規定されておらず、軌道上を徒歩等で巡視し、軌道、舗装等を点検している。	土木係巡視日報に停留場、軌道敷の破損箇所を記録している。
	軌道敷の 横断歩道	横断歩道部舗装診断（2年に1回行っているもので、根拠規定はない。）	軌道敷の横断歩道部の破損の状況について点検し、A補修の必要なし、B将来的に補修必要、C早急に補修必要の3区分に判定している。	平成 24 年度に行われた点検では、左欄のAが 87 箇所、Bが 12 箇所、Cが 0 箇所と判定している。判定に当たっての判断基準はなく、担当者は3センチ以内の凹凸は特に歩行者への通行に支障はないとして補修が必要な箇所と判定していないが、歩行者がつかずおそれがある。

熊本市交通局	軌道敷 (ホームを含む。)	毎日巡視 (軌道整備心得第8条)	点検項目は規定されておらず、軌道上を徒歩等により巡視し、電車の運行に支障がある軌道敷の舗装版の浮動の有無等を重点に点検しており、横断歩道の軌道敷やホームにおける歩行者の通行への支障の有無を主眼とした点検は行われていない。	巡視で把握した破損箇所を日報に記録しておらず、破損箇所の補修計画の策定等を行われていない。
鹿児島市交通局	軌道敷 (ホームを含む。)	毎日巡視 (軌道整備心得第3条)	点検項目は規定されておらず、軌道上を徒歩等により巡視し、電車の運行に支障が発生していないか線路上の障害物の有無、分岐ポイントの正常作動の確認等を中心に点検しており、横断歩道の軌道敷及びホームの凹凸については、軌道を点検する中で確認するにとどまっている。	巡視で把握した要補修箇所について、計画的な補修は行われていない。

(注) 1 当局の調査結果による。

- 2 軌道経営者は、整備に関する細則に基づき2年以内に1回、停留場等構造物の点検を行っているが、当該点検は構造物としての機能に影響がある損傷が生じているかを点検するもので、ホーム上の亀裂、隆起の有無など歩行者の通行への障害が発生していないか点検するものではない。

(2) 停留場の管理

ア ホームの幅員

通 知	説明図表番号
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(ア) 幅員基準の充足状況</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>表 2 - (2) - ア - ①</p>

<p>(イ) 幅員基準の充足に向けた取組状況</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>表 2 - (2) - ア - ②</p> <p>表 2 - (2) - ア - ③</p>
---	---

表 2 - (2) - ア - ① 軌道経営者が管理するホームの幅員基準の充足状況 (単位：ホーム、%)

区分 軌道経営者名	ホーム数	幅員基準 (150 cm以上) を充足しているもの	幅員基準を充足していないもの (幅員別)				
			80 cm 未満	80 cm 以上 100 cm 未満	100 cm 以上 150 cm 未満	その他	計
長崎電気軌道	74 (100.0)	56 (75.7)	0 (0.0)	0 (0.0)	18 (24.3)		18 (24.3)
	0	-	-	-	-	-	-
熊本市交通局	69 (100.0)	18 (26.1)	19 (27.5)	13 (18.9)	19 (27.5)		51 (73.9)
	8	8	0	0	0	0	0
鹿児島市交通局	72 (100.0)	17 (23.6)	0 (0.0)	12 (16.7)	41 (56.9)	2 (2.8)	55 (76.4)
	2	2	0	0	0	0	0

(注) 1 当局の調査結果による。

2 幅員は、ホームの有効幅員ではなく、ホームの幅である。

3 鹿児島市交通局の「その他」の2ホームは鹿児島駅前停留場及び谷山停留場で、当該2停留場では乗降用として複数のホームが使用されているが、1つのホームとしてカウントしている。ホームの中に幅員基準を充足していないものがあるため、「その他」として幅員基準を充足していないホームに計上している。

4 下段は、軌道建設規程第18条ノ2の施行後に新設又は大規模改良が行われたホームで内数である。

表 2 - (2) - ア - ② 停留場の改良計画の策定状況等

軌道経営者名	停留場の改良等計画の策定状況
長崎電気軌道	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「電停改善支援事業要望箇所一覧」を策定し、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たものではない。
熊本市交通局	「電停改良計画」の策定に当たっては、策定時に幅員基準を充足していない29停留場について、①幅員などホームやホームへのアプローチ方法など構造上の問題点、②改良を行う際の支障となる物件（街路樹、街路灯、信号機など）を把握・整理した上で、改良を行うことによる費用対効果、事業の困難性等について検証を行い、「早期に整備に取り組むもの」、「早期に整備の実現性について別途検討を行うもの」、「計画の進捗状況を考慮しながら整備の実現性について別途検討を行うもの」及び「上記以降に取り組むもの」の4つに分類している。 熊本市では、23年度以降、電停改良計画で「早期に整備に取り組むもの」とした停留場から順次計画的に改良を行うこととしている。
鹿児島市交通局	幅員基準を充足していない3停留場6ホームについて平成26年度を目途に幅員の拡幅等の改良工事が予定されているが、残りの停留場についての改良計画は策定されていない。

(注) 当局の調査結果による。

表 2 - (2) - ア - ③ 停留場の改良に係る関係機関との協議組織の設置状況等

軌道経営者名	協議組織の設置の有無	参加機関	協議状況等	認可申請年度別改良ホーム数の推移 (単位：ホーム)				
				平 20	21	22	23	24
長崎電気軌道	有	九州地方整備局長崎河川国道事務所、長崎県（企画振興部、土木部、長崎振興局）、長崎市（土木部）、長崎県警察本部、所轄警察署、長崎電気軌道、九州旅客鉄道(株)等	公共交通特定事業計画を策定し、推進。	0	3	0	1	0
熊本市交通局	有 (ただし、電停改良計画策定後に解散)	熊本県（地域振興部、土木部）、熊本県警察本部（交通部、所轄警察署）、熊本市（土木部、環境保全部、交通局（軌道経営者）、都市政策部（所管部局））	平成 22 年 3 月に、協議組織との協議を経て整備の優先順位、停留場ごとの整備手法、ホームの整備に向けた課題等を内容とする電停改良計画（※注 2 参照）を策定。 熊本市は、上記計画に従って、毎年度、1 停留場（2 ホーム）を目途にホームの拡幅を含むホームのバリアフリー化を推進する方針。	5	2	2	2	2
鹿児島市交通局	有	鹿児島県（地域振興局）、鹿児島市、鹿児島県警察本部、鹿児島市交通局、九州旅客鉄道(株)等	平成 24 年 3 月に「鹿児島市新交通バリアフリー基本構想」を策定し、新たな公共交通特定事業を実施。	0	0	0	0	2

(注) 1 当局の調査結果による。

2 電停改良計画は熊本市都市政策部（現都市建設局）が中心となって取りまとめが行われており、熊本市（市長部局）において停留場の改良を行うこととなっている。

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

通 知	説明図表番号
<p>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）。</p> <p>プラットフォームには、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）。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>表 2 - (2) - イ</p>

表 2 - (2) - イ

ホームへの点状ブロック等の設置状況

(単位：ホーム、%)

区分 軌道経 営者名	ホーム数	ホームへの点状ブロックの設置状況		設置方法が視覚障害者にとって 通行の障害となっているもの (スロープの下端に点状ブ ロックが設置されていないもの)
		点状ブロックが設 置されていないも の	点状ブロックが設置さ れているもの	
長崎電気軌道	74(100.0)	60(81.1) 【14(18.9)】	14(18.9)	
	0	—	—	—
熊本市交通局	69(100.0)	53(76.8) 【2(2.9)】	16(23.2)	4 (現地調査事例表No.2-(2)-1)
	8	0	8	
鹿児島市交通局	72(100.0)	70(97.2) 【2(2.8)】	2(2.8)	
	0	—	—	

(注) 1 当局の調査結果による。

2 表中の【 】内は、線状ブロックが設置されているもので、内数である。

3 下段は、平成 12 年又は平成 18 年旅客施設円滑化基準への適合義務があるもので内数である。

ウ ホームへの転落防止柵の設置

通 知	説明図表番号
<p>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。</p> <p>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）。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>表 2 - (2) - ウ - ①</p> <p>表 2 - (2) - ウ - ②</p>

表 2 - (2) - ウ - ①

転落防止柵の未設置区間のあるホーム

軌道経営者名	車道等に面している区間があるホーム数	柵の未設置区間のあるホーム数	転落防止柵が設置されていないホームの類型		現地調査事例表番号
			ホームの終端部に設置されていないもの	ホーム道路側の転落防止柵の一部区間について設置されていないもの	
長崎電気軌道	71	1	1 停留場 1 ホーム 【蛸茶屋（上下共通）】		No. 2-(2)-2
熊本市交通局	59	26 (※ 6 ホームが重複)	14 停留場 17 ホーム 【河原町（上り）、熊本城・市役所前（下り）、交通局前（下り）、国府（下り）、水前寺公園（下り）、商業高校前（上り）、八丁馬場（上り、下り）、神水・市民病院前（上り、下り）、動植物園入口（上り）、健軍交番前（上り）、本妙寺入口（上り）、段山町（上り）、新町（下り）、西辛島町（上り、下り）】	9 停留場 15 ホーム 【交通局前（上り、下り）、味噌天神前（上り）、国府（下り）、商業高校前（上り）、県立体育館前（上り、下り）、杉塘（上り、下り）、段山町（上り、下り）、蔚山町（上り、下り）、西辛島町（上り、下り）】	No. 2-(2)-3
鹿児島市交通局	66	0	—	—	

(注) 1 当局の調査結果による。

2 上記未設置区間のあるホームの中に、平成 12 年又は平成 18 年旅客施設円滑化基準への適合義務がある新設又は大規模改良が行われたものはない。

表 2 - (2) - ウ - ② 視覚障害者の団体からの意見（要旨）

路面電車を利用する際には、ホームに設置されている転落防止柵に沿って、柵を頼りに乗車口の方角に向かって移動している。

(注) 当局の調査結果による。

エ ホームへのスロープ及び手すりの設置

通 知	説明図表番号
<p>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。</p> <p>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は、8 分の 1 以下）（以下「勾配基準」という。)) とされている。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(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</p> <p>a スロープ</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>b 手すり</p> <p>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。</p> <p>(イ) 改良工事が行われたホームへの手すりの設置状況</p> <p>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</p>	<p>表 2 - (2) - エ - ①</p> <p>表 2 - (2) - エ - ②</p>

<p>るようにする等のため、ホームの延長、拡幅、スロープの改良等を行っている。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>表 2 - (2) - エ - ③</p>
--	------------------------------

表 2 - (2) - エ - ① ホームへのスロープの設置状況 (単位：ホーム、%)

軌道経営者名	ホーム数 (a)	(a)のうち、隣接する道路等と高低差があるホーム数	スロープの設置状況			スロープの旅客施設円滑化基準への適合状況			
			有り	なし	その他	幅		スロープの勾配	
						120センチ以上 (適合)	120センチ未満 (不適合)	1/12以下 (適合)	1/12以上 (不適合)
長崎電気軌道	74	73	64(100.0)	9		40(62.5)	24(37.5)	59(92.2)	5(7.8)
	0	-	-	-	-	-	-	-	-
熊本市交通局	69	67	57(100.0)	6	4	12(21.1)	45(78.9)	36(63.2)	21(36.8)
	8	7	6(100.0)	0	1	6(100.0)	0	6(100.0)	0
鹿児島市交通局	72	69	67(100.0)	1	1	12(17.9)	55(82.1)	55(82.1)	12(17.9)
	0	-	-	-	-	-	-	-	-

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「スロープの設置状況」欄で熊本市交通局の「その他」の 4 ホームは、熊本県が設置したもの 1 ホーム、ホームが道路に面しており、幅の定まった通路がないものが 3 ホームである。また、鹿児島市交通局の「その他」の 1 ホームは、ホームに至る幅の定まった通路がないものである。

3 下段は、平成 12 年又は平成 18 年旅客施設円滑化基準への適合義務がある新設又は大規模改良のホームで内数である。

表2-(2)-エ-②

スロープへの手すりの設置状況

(単位：ホーム、%)

軌道経営者名	スロープが設置されているホーム数 (b)	手すりの設置状況			備考
		スロープの両側に設置されているもの	片方のみ設置されているもの	設置されていないもの	
長崎電気軌道	64(100.0)	14(21.9)	16(25.0)	34(53.1)	
	0	-	-	-	
熊本市交通局	57(100.0)	11(19.3)	4(7.0)	42(73.7)	
	6(100.0)	6(100.0)	0	0	
鹿児島市交通局	67(100.0)	2(3.0)	4(6.0)	61(91.0)	
	0	-	-	-	

(注) 1 当局の調査結果による。

2 手すりが設置されていないホームの中には、スロープの下端若又は途中まで転落防止柵が設置され、手すりとしての機能を果たしているものがあるが、柵として設置されたものであるため、上記表には含めていない。

3 下段は、平成12年又は平成18年旅客施設円滑化基準への適合義務があるもので内数である。

表2-(2)-エ-③

改良工事が行われたホームにおける手すりの設置状況

(単位：cm)

軌道経営者名	停留場名	ホーム	ホーム改良に係る認可申請年月	改良内容	手すりの設置状況等		
					スロープの幅	スロープの長さ	手すりの設置状況
長崎電気軌道	西浜町 (1・5系)	上り	平20.3	ホームの延長、幅員の拡幅	112	400	片側
		下り			102	398	片側
	八千代町	上り	平20.3	ホームの幅員の拡幅、嵩上げ	113	390	無
		下り			113	420	無
	新中川町	上り	平21.12	ホームの延長、幅員の拡幅	150	640	両側
		下り			150	614	両側
	西浜町 (4・5系)	下り	平21.12	スロープの改良	200	570	両側
若葉町	上り	平23.9	ホームの延長	130	380	無	
熊本市交通局	田崎橋	上り	平21.2	ホームの新設	170	500	両側
		下り	平22.1	ホームの新設	(熊本県が設置)		
	二本木口	上り	平21.2	ホームの新設	189	500	両側
		下り			(段差なし)		
	熊本駅前	上り	平21.2	ホームの新設	200	460	両側
		下り			315	460	両側
	健軍町	上り	平22.1	ホームの縮小、スロープ改良	167	500	両側
	新水前寺駅前	上り	平22.9	ホームの移転新設	129	500	両側
下り		130			500	両側	

	九品寺交 差点	上り	平 23. 11	ホームの延長、嵩上 げ、スロープの新設	128	500	両側
		下り			128	500	両側
	市体育館 前	上り	平 24. 7	ホームの延長、嵩上 げ、スロープの新設	157	600	両側
		下り			156	600	両側
鹿児島市交通局	いづろ通	上り	平 19. 7	ホームの延長	106	329	無
	天文館通	下り	平 19. 12	ホームの延長	98	330	無
	純心学園 前	上り	平 19. 12	ホームの延長(下り のみ)、幅員の拡幅	156	514	片側
		下り			156	550	片側
	中州通	上り	平 24. 9	ホームの延長、幅員 の拡幅	107	499	片側
		下り			110	458	片側

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「手すりの設置状況等」欄については、当局の調査結果による。

3 網掛けを付した停留場のホームは、平成 18 年旅客施設円滑化基準への適合義務があるものである。

4 長崎電気軌道の八千代町停留場の上りホーム及び下りホーム、若葉町停留場上りホーム、鹿児島市交通局のいづろ通停留場上りホーム及び天文館通停留場下りホームには手すりは設置されていないものの、スロープの片側には下端まで転落防止柵が設置されており、手すりとしての機能を有している。

5 鹿児島市交通局の純心学園前停留場の事例は、事例表No.2-(2)-1 参照。

オ その他（軌道敷の管理等）

通 知	説明図表番号
<p>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。</p> <p>(ア) 文字等警告設備及び音声警告設備の不備</p> <p>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）。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>このように、上記警告設備で音声が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。</p> <p>(イ) 新設軌道の線路への立入禁止措置</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(ウ) 車両の停止位置表示</p> <p>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、軌道上に車両の停止線を表示している。</p> <p>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上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。</p> <p>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</p>	<p>表2-(2)-オ</p> <p>現地調査事例表 No.2-(2)-4 参照</p> <p>現地調査事例表 No.2-(2)-5 参照</p>

<p>措置を講ずる必要がある。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
--	--

表 2 - (2) - オ 鹿児島市交通局の音声警告設備及び文字等警告設備の稼働状況等

(単位:ホーム、%)

区分	設置ホーム数		不備の内容		現地調査事例表番号
		うち、不備	音声が全く流れていないもの	音量が小さいもの	
音声警告設備	72 (100.0)	17	12 (16.7) 【桜島栈橋通 (上り、下り)、朝日通 (上り)、いづろ通 (下り)、郡元 (南側) (上り、下り)、涙橋 (下り)、笹貫 (下り)、上塩屋 (下り)、都通 (下り)、神田 (上り)、唐湊 (上り)】	5 (6.9) 【天文館通 (上り、下り)、鴨池 (上り)、都通 (上り)、工学部前 (上り)】	No. 2-(2)-6
文字等警告設備	設置ホーム数		不備の内容		
	72 (100.0)	うち、不備	文字案内の不表示		
		1	1 (1.4) 【桜島栈橋通 (上り)】		

(注) 当局の調査結果による。

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

通 知	説明図表番号
<p>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。</p> <p>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地方運輸局を通じて指導している。</p>	表3-(1)-①
<p>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。</p>	表3-(1)-②
<p>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</p>	
<p>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。</p>	表3-(1)-④ 表3-(1)-⑤
<p>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。</p>	表3-(1)-⑥ 表3-(1)-⑦
<p>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。</p>	表3-(1)-⑧
<p>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。</p>	表3-(1)-⑨
<p>イ 停留場における乗換・乗継手続の案内の掲示</p>	
<p>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</p>	

<p>示が重要なものとなっている。</p> <p>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。</p>	<p>表3-(1)-⑩</p>
<p>ウ 停留場における路面電車の行き先の掲示</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>表3-(1)-⑪</p>
<p>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</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
<p>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。</p>	<p>表3-(1)-⑫</p>
<p>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。</p>	<p>表3-(1)-⑬</p>
<p>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。</p>	<p>表3-(1)-⑭</p>
<p>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。</p>	<p>表3-(1)-⑮</p>
<p>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。</p>	<p>表3-(1)-⑯</p>
<p>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</p>	<p>表3-(1)-⑰</p>

<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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ぬとされているが、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>③ 軌道経営者に対し、停留場及び車両内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、正確でかつ最新の情報の提供に努めるよう指導すること。</p> <p>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。</p>	<p>表 3 - (1) - ⑱</p> <p>表 3 - (1) - ⑲</p> <p>表 3 - (1) - ⑳</p> <p>表 3 - (1) - ㉑</p> <p>表 3 - (1) - ㉒</p>
--	--

表3- (1)-①

停留場等における利用者への情報提供に関する規定

○ 軌道運輸規程（大正12年鉄道省令第4号）（抜粋）

第三条 軌道ハ見易キ場所ニ客車ノ運転時刻表又ハ運転系統、運賃表及料金表ヲ掲示スヘシ

○ 「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（抜粋）

鉄軌道業の情報提供ガイドライン

I・II（略）

III 安全、サービスに関する情報提供

一 目的（略）

二 鉄軌道事業者において情報提供するもの

次の項目により情報公開を行うこととし、公開資料の構成及び具体的内容は上記目的の趣旨に鑑み、各事業者毎に創意工夫して行うものとする。

(一) 随時情報提供するもの

1) サービスに関する基本的な情報(ダイヤ、遅延等の情報、空席情報、運送約款)

2) サービスの水準

・輸送頻度、混雑率、所要時間

・乗継ぎ利便性(相互直通運転、共通乗車券等に関すること)

・駅施設に関する情報(構内地理案内、乗換に要する時間、駐車場・駐輪場の有無、トイレの有無、バリアフリー化施設の整備状況等)

・車両設備に関する情報(車両の種別、主要な設備の状況、バリアフリー化設備の整備状況等)

3)・4)・5)（略）

(二) 定期的に情報提供するもの（略）

三（略）

IV 情報提供の方法

より多くの利用者がニーズに合致した情報を享受できるよう、各情報提供手段の特徴に留意しつつ、情報の内容に応じた適切な媒体を通じて積極的な情報提供を行う。

また、複数の鉄軌道事業者に係る情報については、関係する鉄軌道事業者の相互の連携により提供の方法の共通化を図り、適切な情報提供を行うよう配慮する。

(一) 鉄道事業者

パンフレット・駅構内掲示・車内吊り・広報誌による情報提供、テレビ・新聞等マスメディアでの発表、インターネットによる情報発信、利用者窓口の設置、事業者団体の広報活動を通じた情報提供

(二) 国土交通省（略）

表 3 - (1) - ② 軌道経営者が運行している路面電車の停留場 (単位：停留場、ホーム)

軌道経営者名	停留場数	ホーム数	調査対象停留場数	調査対象ホーム数
長崎電気軌道	39	74	39	74
熊本市交通局	35	69	35	69
鹿児島市交通局	37	72	37	72
計	111	215	111	215

(注) 当局の調査結果による。

表 3 - (1) - ③ 軌道経営者が保有している路面電車の車両 (単位：型式、編成、両)

軌道経営者名	保有車両			調査対象車両			
	型式数 (うち低 床車両)	編成数 (うち低 床車両)	車両数 (うち低 床車両)	型式数 (うち低 床車両)	編成数 (うち低 床車両)	車両数 (うち低 床車両)	車両名
長崎電気軌道	22 (2)	79 (5)	89 (15)	11 (2)	11 (2)	15 (6)	309、365、375、503B、 1303、1502、1701、1801、 2001B、 <u>3002A</u> 、 <u>5002C</u>
熊本市交通局	12 (2)	44 (7)	52 (14)	9 (2)	9 (2)	11 (4)	1081、1207、1354、8202、 8504、8802、 9203、 <u>9701A</u> ・ <u>9701B</u> 、 <u>0802A</u> ・ <u>0802B</u>
鹿児島市交通 局	9 (2)	55 (13)	55 (13)	8 (2)	8 (2)	8 (2)	507、603、2102A、2113、 2131、9502、 <u>1015</u> 、 <u>7003</u>
計	43 (6)	178 (25)	196 (42)	28 (6)	28 (6)	34 (12)	

(注) 1 当局の調査結果による。

2 調査対象車両名欄に下線を付したものは低床車両である。

3 長崎電気軌道は一般車両については1編成1両、低床車両については1編成3両と、熊本市交通局は一般車両については1編成1両、低床車両については1編成2両と、鹿児島市交通局については1編成1両となっており、編成単位で調査した。

表 3 - (1) - ④ 停留場における運転時刻表の掲示に不備があるもの (単位：停留場、ホーム)

軌道経営者名	調査対象		うち、運転時刻表の掲示に不備があるもの	
	停留場数	ホーム数	該当停留場数	該当ホーム数
長崎電気軌道	39	74 (100%)	37	66 (89.2%)
熊本市交通局	35	69 (100%)	1	2 (2.9%)
鹿児島市交通局	37	72 (100%)	1	1 (1.4%)
計	111	215 (100%)	39	69 (62.2%)

- (注) 1 当局の調査結果による。
- 2 「うち、運転時刻表の掲示に不備があるもの」欄は実数である。
- 3 () 書きは、調査対象ホーム数を 100%とした構成比である。
- 4 終点の降車専用のホームで運転時刻表が掲示されていないもの(長崎電気軌道 1 ホーム、熊本市交通局 2 ホーム)は、不備があるものとしてカウントしていない。
- 5 「うち、運転時刻表の掲示に不備があるもの」欄の長崎電気軌道の 37 停留場 66 ホームのうち、2 停留場 2 ホーム(赤迫停留場、諏訪神社前停留場下りホーム)については、当局の調査途上において、表 3 - (1) - ⑤のとおり、複数該当する事例区分のうち、一部の事例区分(⑦低床車両の運転時刻が提示されていないもの)については改善済である。

表3-1)-⑤

停留場における運転時刻表の掲示に不備がある事例

事例の内容	軌道経営者名	該当停留場(ホーム)数	該当停留場(ホーム)名	現地調査事例表番号
① 運転時刻表が掲示されていないもの	鹿児島市交通局	1 停留場 (1 ホーム)	桜島棧橋通(上り)	No. 3 - (1) - 1
② 運転時刻表の時刻の表示が薄い又は消失しており、判読困難なもの	長崎電気軌道	23 停留場 (36 ホーム)	住吉(下り)、千歳町(上り、下り)、若葉町(上り)、長崎大学前(上り、下り)、岩屋橋(上り、下り)、浦上車庫前(下り)、大橋(下り)、松山町(上り)、浜口町(下り)、大学病院前(上り、下り)、浦上駅前(上り、下り)、茂里町(上り、下り)、銭座町(上り、下り)、宝町(下り)、八千代町(上り、下り)、長崎駅前(上り、下り)、大波止(下り)、出島(上り、下り)、西浜町(1・5系乗り場)(上り)、観光通り(上り、下り)、思案橋(下り)、桜町(上り、下り)、公会堂前(3系乗り場)(上り、下り)	No. 3 - (1) - 2
③ 現在運用している運転時刻表が掲示されていないもの	長崎電気軌道	8 停留場 (13 ホーム)	赤迫(*)、浦上車庫前(上り、下り)、長崎駅前(上り、下り)、築町(上り、下り)、正覚寺下(*)、西浜町(4・5系乗り場)(上り、下り)、公会堂前(4・5系乗り場)(上り、下り)、蛍茶屋(*)	No. 3 - (1) - 3
④ 運転時刻表の記載事項に誤り等があり、誤解を招くおそれのあるもの	長崎電気軌道	23 停留場 (23 ホーム)	築町(下り)、西浜町(1・5系乗り場)(下り)、観光通り(上り)、思案橋(上り)、正覚寺下(*)、西浜町(4・5系乗り場)(上り)、賑橋(上り)、蛍茶屋(*)、浦上車庫前(下り)、松山町(下り)、浜口町(下り)、大学病院前(下り)、浦上駅前(下り)、茂里町(下り)、銭座町(下り)、宝町(下り)、八千代町(下り)、赤迫(*)、住吉(下り)、千歳町(下り)、若葉町(下り)、長崎大学前(下り)、岩屋橋(下り)	No. 3 - (1) - 4
⑤ 運転時刻表の文字が小さく、判読しにくいもの	熊本市交通局	1 停留場 (2 ホーム)	洗馬橋(上り、下り)	No. 3 - (1) - 5
⑥ 運転時刻表が高い位	長崎電気	8 停留場	赤迫(*)、千歳町(上り、下り)、若	No. 3 - (1)

置又は低い位置に掲示されており、見づらいもの	軌道	(11 ホーム)	葉町（上り、下り）、諏訪神社前（下り）、新大工町（下り）、新中川町（上り、下り）、市民病院前（上り）、大浦海岸通り（上り）	－ 6
⑦ 低床車両の運転時刻が提示されていないもの	長崎電気軌道	2 停留場 (2 ホーム)	赤迫（*）、諏訪神社前（下り）	No. 3 － (1) － 7
⑧ 低床車両用の運転時刻表が高い位置に掲示されており、車いす利用者が見づらいもの	長崎電気軌道	28 停留場 (49 ホーム)	住吉（上り、下り）、昭和町通り（上り）、千歳町（上り、下り）、若葉町（上り、下り）、長崎大学前（上り、下り）、岩屋橋（上り、下り）、浦上車庫前（上り）、大橋（上り）、松山町（上り、下り）、大学病院前（上り、下り）、浦上駅前（上り、下り）、茂里町（上り、下り）、銭座町（上り、下り）、宝町（上り）、八千代町（上り、下り）、長崎駅前（上り、下り）、五島町（上り、下り）、大波止（上り、下り）、出島（上り、下り）、築町（上り、下り）、西浜町(1・5 系乗り場)（上り、下り）、観光通り（上り、下り）、思案橋（上り、下り）、諏訪神社前（上り）、新大工町（上り）、新中川町（上り）、桜町（上り、下り）、公会堂前(3 系乗り場)（上り、下り）	No. 3 － (1) － 8

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「該当停留場（ホーム）名」の（ ）内に「*」を付したものは上下兼用ホーム（1 ホームとしてカウント）を示す。

3 「⑦低床車両の運転時刻が提示されていないもの」欄の長崎電気軌道の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。

表3-1-⑥ 停留場における運転系統図の掲示に不備があるもの (単位：停留場、ホーム)

軌道経営者名	調査対象		うち、運転系統図の掲示に不備があるもの	
	停留場数	ホーム数	停留場数	ホーム数
長崎電気軌道	39	74 (100%)	7	9 (12.2%)
熊本市交通局	35	69 (100%)	1	2 (2.9%)
鹿児島市交通局	37	72 (100%)	4	5 (6.9%)
計	111	215 (100%)	12	16 (7.4%)

- (注) 1 当局の調査結果による。
 2 「うち、運転時刻表の掲示に不備があるもの」欄は実数である。
 3 () 書きは、調査対象ホーム数を100%とした構成比である。
 4 終点の降車専用のホームで運転系統図が掲示されていないもの(長崎電気軌道1ホーム)は不備があるものとしてカウントしていない。

表3-1-⑦ 停留場における運転系統図の掲示に不備がある事例

事例の内容	軌道経営者名	該当停留場(ホーム)数	該当停留場(ホーム)名	現地調査事例表番号
① 運転系統図が掲示されていないもの	長崎電気軌道	7停留場 (7ホーム)	諏訪神社前(下り)、新大工町(下り)、新中川町(下り)、蛸茶屋(*)、市民病院前(上り)、大浦海岸通り(上り)、大浦天主堂下(上り)	No. 3 - (1) - 9
	熊本市交通局	1停留場 (2ホーム)	洗馬橋(上り、下り)	No. 3 - (1) - 10
	鹿児島市交通局	3停留場 (4ホーム)	桜島栈橋通(上り)、宇宿一丁目(下り)、中洲通(上り、下り)	No. 3 - (1) - 11
② 運転系統図の一部が破損しており、乗換停留場を確認することが困難なもの	長崎電気軌道	2停留場 (2ホーム)	市民病院前(下り)、大浦海岸通り(下り)	No. 3 - (1) - 12
③ 運転系統図の一部が他の掲示物によって隠れ、停留場名が見えないもの	鹿児島市交通局	1停留場 (1ホーム)	笹貫(下り)	No. 3 - (1) - 13

- (注) 1 当局の調査結果による。
 2 「該当停留場(ホーム)名」の()内に「*」を付したものは上下兼用ホーム(1ホームとしてカウント)を示す。

表3-1-⑧

停留場に運賃表が掲示されていないもの

(単位：停留場、ホーム)

軌道経営者名	調査対象		うち、停留場に運賃表が掲示されていないもの			
	停留場数	ホーム数	停留場数	ホーム数	該当停留場（ホーム）名	現地調査事例表番号
長崎電気軌道	39	74 (100%)	1	1 (1.4%)	大浦天主堂下（上り）	No. 3 - (1) -14
熊本市交通局	35	69 (100%)	1	2 (2.9%)	洗馬橋（上り、下り）	No. 3 - (1) -15
鹿児島市交通局	37	72 (100%)	1	1 (1.4%)	桜島棧橋通（上り）	No. 3 - (1) -16
計	111	215 (100%)	3	4 (1.9%)		

(注) 1 当局の調査結果による。

2 () 書きは、調査対象ホーム数を100%とした構成比である。

3 終点の降車専用ホームで運賃表が掲示されていないもの（長崎電気軌道1ホーム）は、運賃表が掲示されていないものとしてカウントしていない。

4 「うち、停留場に運賃表が掲示されていないもの」欄の長崎電気軌道の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。

表3-1-⑨

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

軌道経営者名	調査対象車両数	うち、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		
		該当車両数	該当車両名（型式）	現地調査事例表番号
鹿児島市交通局	8型式8編成	1型式1編成	2131（2120～40形）	No. 3 - (1) -17

(注) 当局の調査結果による。

表3-1-⑩ 停留場に乗換・乗継手続の案内が掲示されていないもの (単位:停留場、ホーム)

軌道経営者名	乗換・乗継手続の案内の掲示が必要なもの		うち、停留場に乗換・乗継手続の案内が掲示されていないもの			
	該当停留場数	該当ホーム数	該当停留場数	該当ホーム数	該当停留場(ホーム)名	現地調査事例表番号
長崎電気軌道	36	37 (100%)	18	18 (48.6%)	住吉(下り)、千歳町(下り)、若葉町(下り)、長崎大学前(下り)、岩屋橋(下り)、浦上車庫前(下り)、大橋(下り)、大学病院前(下り)、茂里町(下り)、銭座町(下り)、宝町(下り)、八千代町(下り)、観光通り(上り)、思案橋(上り)、諏訪神社前(上り)、新大工町(上り)、新中川町(上り)、蛍茶屋(*)	No. 3 - (1) - 18
熊本市交通局	35	36 (100%)	1	1 (2.8%)	洗馬橋(下り)	No. 3 - (1) - 19
鹿児島市交通局	37	58 (100%)	3	4 (6.9%)	武之橋(上り)、中洲通(上り、下り)、純心学園前(下り)	No. 3 - (1) - 20
計	108	131 (100%)	22	23 (17.6%)		

- (注) 1 当局の調査結果による。
 2 「乗換・乗継手続の案内の掲示が必要なもの」欄には、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。)の停留場数及びホーム数を記載した。
 3 「該当停留場(ホーム)名」の()内に「*」を付したものは上下兼用ホーム(1ホームとしてカウント)を示す。
 4 ()書きは、乗換・乗継手続の案内の掲示が必要なホーム数を100%とした構成比である。
 5 「うち、停留場に乗換・乗継手続の案内が掲示されていないもの」欄の長崎電気軌道の18停留場18ホームのうち、観光通り停留場上りホーム及び思案橋停留場上りホームの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。

表3-1-⑪ 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

(単位:停留場、ホーム)

軌道経営者名	調査対象		うち、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			
	停留場数	ホーム数	該当停留場数	該当ホーム数	該当停留場(ホーム)名	現地調査事例表番号
熊本市交通局	35	69 (100%)	1	2 (2.9%)	洗馬橋(上り、下り)	No. 3 - (1) - 21

- (注) 1 当局の調査結果による。
 2 終点の降車専用ホームで行き先の掲示がないもの(2停留場2ホーム)は、行き先の掲示がないものとしてカウントしていない。

表3-(1)-⑫ 車いすの利用が可能な停留場に車いすの利用が可能である旨の表示がないもの

(単位：停留場、ホーム)

軌道経営者名	車いすの利用が可能な停留場として案内しているもの		うち、停留場に車いすの利用が可能な停留場であることを示す表示がないもの			
	該当停留場数	該当ホーム数	該当停留場数	該当ホーム数	該当停留場(ホーム)名	現地調査事例表番号
長崎電気軌道	33	62 (100%)	12	16 (25.8%)	住吉(下り)、千歳町(上り)、若葉町(下り)、岩屋橋(上り、下り)、大橋(上り、下り)、松山町(上り、下り)、浜口町(下り)、築町(上り)、正覚寺下(*)、西浜町(4・5系乗り場)(下り)、蛍茶屋(*)、大浦天主堂下(上り、下り)	No.3-(1)-22
熊本市交通局	19	36 (100%)	4	8 (22.2%)	田崎橋(上り、下り)、二本木口(上り、下り)、熊本駅前(上り、下り)、九品寺交差点(上り、下り)	No.3-(1)-23
鹿児島市交通局	23	44 (100%)	2	4 (9.1%)	中洲通(上り、下り)、純心学園前(上り、下り)	No.3-(1)-24
計	75	142 (100%)	18	28 (19.7%)		

- (注) 1 当局の調査結果による。
 2 「該当停留場(ホーム)名」の()内に「*」を付したものは上下兼用ホーム(1ホームとしてカウント)を示す。
 3 ()書きは、車いすの利用が可能な停留場として案内しているホーム数を100%とした構成比である。
 4 「うち、停留場に車いすの利用が可能な停留場であることを示す表示がないもの」欄の長崎電気軌道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。

表 3 - (1) - ⑬ 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 (単位：停留場、ホーム)

軌道経営者名	車いすの利用が可能な停留場として案内しているもの		うち、停留場にある車いすの利用が可能な停留場であることを示す表示が破損し、車いすの利用が可能であることが確認できないもの			
	該当停留場数	該当ホーム数	該当停留場数	該当ホーム数	該当停留場（ホーム）名	現地調査事例表番号
長崎電気軌道	33	62 (100%)	1	1 (1.6%)	出島（上り）	No. 3 - (1) -22

- (注) 1 当局の調査結果による。
 2 () 書きは、車いすの利用が可能な停留場として案内しているホーム数を 100%とした構成比である。
 3 出島停留場上りホームについては、当局調査の途上において改善済である。

表 3 - (1) - ⑭ 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 (単位：停留場、ホーム)

軌道経営者名	車いすの利用が可能な停留場として案内しているもの		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			
	該当停留場数	該当ホーム数	該当停留場数	該当ホーム数	該当停留場（ホーム）名	現地調査事例表番号
長崎電気軌道	33	62	1	2	観光通り（上り、下り）	No. 3 - (1) -25

- (注) 1 当局の調査結果による。
 2 「車いすの利用が可能な停留場として案内しているもの」の中には、観光通り（上り、下り）は含まれていない。
 3 観光通り停留場の上りホーム及び下りホームについては、当局の調査途上において改善済である。

表 3 - (1) - ⑮ 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

軌道経営者名	調査対象		うち、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			
	停留場数	ホーム数	該当停留場数	該当ホーム数	該当停留場（ホーム）名	現地調査事例表番号
熊本市交通局	35	69 (100%)	28	56 (81.2%)	祇園橋（上り、下り）、呉服町（上り、下り）、河原町（上り、下り）、慶徳校前（上り、下り）、辛島町（上り、下り）、花畑町（上り、下り）、熊本城・市役所前（上り、下り）、通町筋（上り、下り）、水道町（上り、下り）、交通局前（上り、下り）、味噌天神前（上り、下り）、国府（上り、下り）、水前寺公園（上り、下り）、市立体育館前（上り、下り）、商業高校前（上り、下り）、八丁馬場（上り、下り）、神水・市民病院前（上り、下り）、健軍校前（上り、下り）、動植物園入口（上り、下り）、健軍交番前（上り、下り）、健軍町（上り、下り）、県立体育館前（上り、下り）、本妙寺入口（上り、下り）、杉塘（上り、下り）、段山町（上り、下り）、蔚山町（上り、下り）、新町（上り、下り）、西辛島町（上り、下り）	No. 3 - (1) -26

(注) 1 当局の調査結果による。

2 () 書きは、調査対象全ホーム数を 100%とした構成比である。

表 3 - (1) - ⑯ 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、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

軌道経営者名	調査対象車両数	うち、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、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		
		該当車両数	該当車両名 (型式)	現地調査事例表番号
熊本市交通局	9 型式 9 編成 (100%)	9 型式 9 編成 (100%)	1081 (1080 型)、1207 (1200 型)、1354 (1350 型)、8202 (8200 型)、8504 (8500 型)、8802 (8800 型)、9203 (9200 型)、9701A・9701B (9700 型、低床車両)、0802A・0802B (0800 型、低床車両)	No. 3 - (1) -27

(注) 1 当局の調査結果による。

2 () 書きは、調査対象車両数を 100% とした構成比である。

表 3 - (1) - ⑰ 車いすの利用が可能な停留場の案内に関する関係団体の意見

県名	団体名	意見の要旨
熊本県	B 身体障害者団体	<ul style="list-style-type: none"> 車いすの利用者が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、車いすの利用が可能な停留場については、停留場名の標示板などに車いすの利用が可能なことを示す車いすマークを表示してほしい。 車いすの利用が可能な停留場の情報については、最新のものを提供してほしい。最新の車いすの利用が可能な停留場の情報を記載した運転系統図を停留場及び電車に掲示してほしい。

(注) 当局の調査結果による。

表3-(1)-⑩

当局が現地調査で把握した要改善事例の軌道経営者の把握状況

軌道経営者名	当局の現地調査で把握した要改善事例 (停留場及び車両内の利用者への情報提供関係分)	左の事例の軌道経営者の把握の有無
長崎電気軌道	○停留場の運転時刻表の時刻の表示が薄い又は消失しており、判読困難なもの	有
	○停留場に現在運用している運転時刻表が掲示されていないもの	有
	○停留場の運転時刻表の記載事項に誤り等があり、誤解を招くおそれのあるもの	無
	○停留場の運転時刻表が高い位置又は低い位置に掲示されており、見づらいもの	有
	○停留場に低床車両の運転時刻が提示されていないもの	無
	○停留場の低床車両用の運転時刻表が高い位置に掲示されており、車いす利用者が見づらいもの	有
	○停留場に運転系統図が掲示されていないもの	有
	○停留場の運転系統図の一部が破損しており、乗換停留場を確認することが困難なもの	有
	○停留場に運賃表が掲示されていないもの	有
	○停留場に乗継手続の案内が掲示されていないもの	有
	○車いすの利用が可能な停留場に車いすの利用が可能である旨の表示がないもの	無
	○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	無
	○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	無
熊本市交通局	○停留場の運転時刻表の文字が小さく、判読しにくいもの	無
	○停留場に運転系統図が掲示されていないもの	無
	○停留場に運賃表が掲示されていないもの	無
	○停留場に乗換手続の案内が掲示されていないもの	無
	○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	無
	○車いすの利用が可能な停留場に車いすの利用が可能である旨の表示がないもの	一部有
	○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	無
	○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、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	無
鹿児島市交通局	○停留場に運転時刻表が掲示されていないもの	有
	○停留場に運転系統図が掲示されていないもの	一部有

○停留場の運転系統図の一部が他の掲示物によって隠れ、停留場名が見えないもの	無
○停留場に運賃表が掲示されていないもの	有
○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	無
○停留場に乗換手続の案内が掲示されていないもの	無
○車いすの利用が可能な停留場に車いすの利用が可能である旨の表示がないもの	無

(注) 当局の調査結果による。

表 3 - (1) - ⑱ 軌道経営者における停留場及び車両内の運転時刻表、運転系統図、運賃表等の更新、点検等の実施状況

軌道経営者名	停留場及び車両内の運転時刻表、運転系統図、運賃表等の更新、点検等の実施状況
長崎電気軌道	停留場等における運転時刻表、運転系統図等の更新については、運転時刻表の見直し等が行われる都度、更新しているが、停留場等における運転時刻表等の点検については、定期的な点検は行っていない。はがれ等が生じている場合には、運転士やポスター等の掲示を担当している運転課の職員等が気付いた際に改善している。
熊本市交通局	停留場等の運転時刻表、運転系統図、運賃表等は基本的にはダイヤ改正、運賃改定、停留場名称変更などの際に更新を行っている。掲示内容等についての定期的な点検は実施していない。利用者や乗務員から破損等の指摘があった場合に現地を確認し改善している。
鹿児島市交通局	停留場等の運転時刻表、運転系統図、運賃表等は基本的にはダイヤ改正、運賃改定、停留場名称変更などの際に更新を行っている。掲示内容等についての定期的な点検は実施していない。利用者や乗務員から破損等の指摘があった場合に現地を確認し改善している。

(注) 軌道経営者の説明による。

表 3 - (1) - ㉔ 九州運輸局における軌道経営者に対する業務監査の実施状況(平成 18 年度～24 年度)

軌道経営者名 \ 年度	平成 19	20	21	22	23	24	計
長崎電気軌道							0 回
熊本市交通局					○		1 回
鹿児島市交通局					○		1 回

(注) 1 九州運輸局の資料により作成。

2 本表中、「○」は業務監査を実施したことを示す。

3 軌道法に規定する国土交通大臣の権限で都道府県が処理するもの等を定める政令(昭和 28 年 8 月 31 日政令第 257 号)第 2 条第 2 項第 1 号により、地方運輸局は平成 18 年 10 月 1 日から軌道経営者に対して業務監査を実施できるようになっているが、その時点で 18 年度の業務監査の対象事業者は既に決定していたため、その適用は 19 年度以降の業務監査からになっている。

表 3 - (1) - ㉑

運転時刻表の変更の届出に関する規定

軌道法施行規則（大正 12 年内務省・鉄道省令）（抜粋）

第二十四条 （略）

2 （略）

3 定期ニ運転スル車両ノ発着時刻ヲ設定又ハ変更セムトスルトキハ発着時刻表（第八号様式ノ二）ヲ添付シ所管地方運輸局長ニ実施ノ月日ヲ届出ヅベシ

表 3 - (1) - ㉒ 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、変更の届出を行っていない事例

軌道経営者名	事例の概要																																		
長崎電気軌道	<p>長崎電気軌道では、発着時刻について、平成 19 年度に発生した脱線事故等を受け、運行時間に余裕のある発着時刻となるよう、随時見直しを行っており、現在は、23 年 4 月 4 日現在の運転時刻表で運行を行っている。</p> <p>また、長崎電気軌道では、軌道法施行規則第 24 条第 3 項の規定に基づき、九州運輸局に対し、主要な停留場における車両の系統ごとの始発及び終発の発着時刻を一覧にした運転時刻表を届け出ており、直近では、発着時刻の見直しを行う過程で、終発の発着時刻を一部変更することとなった平成 21 年 10 月 1 日に届出を行っている。</p> <p>九州運輸局へ平成 21 年 10 月 1 日に届出を行った 1 号系統、3 号系統、4 号系統及び 5 号系統に係る運転時刻表について、当局が、長崎電気軌道が現在運行に使用している運転時刻表（平成 23 年 4 月 4 日現在）と比較したところ、次表のとおり、同局へ届出を行っている始発及び終発の発着時刻に変更が生じているにもかかわらず、同局へ届出が行われていない状況がみられた。</p> <p>表 九州運輸局に届け出た運転時刻表の始発及び終発の発着時刻を変更している例（抜粋）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>系統</th> <th>停留場名</th> <th>始発・終発、発時刻・着時刻の区分</th> <th>届出時刻表（平成 21 年 10 月 1 日届出時）</th> <th>現在運用中の時刻表（平成 23 年 4 月 4 日現在）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">1 号系統</td> <td rowspan="2">長崎駅前（下り）</td> <td>始発、着時刻</td> <td>6 時 47 分</td> <td>6 時 49 分</td> </tr> <tr> <td>始発、発時刻</td> <td>6 時 47 分</td> <td>6 時 49 分</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">3 号系統</td> <td rowspan="2">浦上車庫前（西町）（上り）</td> <td>始発、着時刻</td> <td>6 時 33 分</td> <td>6 時 40 分</td> </tr> <tr> <td>始発、発時刻</td> <td>6 時 33 分</td> <td>6 時 40 分</td> </tr> <tr> <td>4 号系統</td> <td>正覚寺下（始発駅）</td> <td>終発、発時刻</td> <td>22 時 44 分</td> <td>22 時 46 分</td> </tr> <tr> <td>5 号系統</td> <td>蛍茶屋（始発駅）</td> <td>終発、発時刻</td> <td>22 時 40 分</td> <td>22 時 42 分</td> </tr> </tbody> </table>				系統	停留場名	始発・終発、発時刻・着時刻の区分	届出時刻表（平成 21 年 10 月 1 日届出時）	現在運用中の時刻表（平成 23 年 4 月 4 日現在）	1 号系統	長崎駅前（下り）	始発、着時刻	6 時 47 分	6 時 49 分	始発、発時刻	6 時 47 分	6 時 49 分	3 号系統	浦上車庫前（西町）（上り）	始発、着時刻	6 時 33 分	6 時 40 分	始発、発時刻	6 時 33 分	6 時 40 分	4 号系統	正覚寺下（始発駅）	終発、発時刻	22 時 44 分	22 時 46 分	5 号系統	蛍茶屋（始発駅）	終発、発時刻	22 時 40 分	22 時 42 分
系統	停留場名	始発・終発、発時刻・着時刻の区分	届出時刻表（平成 21 年 10 月 1 日届出時）	現在運用中の時刻表（平成 23 年 4 月 4 日現在）																															
1 号系統	長崎駅前（下り）	始発、着時刻	6 時 47 分	6 時 49 分																															
		始発、発時刻	6 時 47 分	6 時 49 分																															
3 号系統	浦上車庫前（西町）（上り）	始発、着時刻	6 時 33 分	6 時 40 分																															
		始発、発時刻	6 時 33 分	6 時 40 分																															
4 号系統	正覚寺下（始発駅）	終発、発時刻	22 時 44 分	22 時 46 分																															
5 号系統	蛍茶屋（始発駅）	終発、発時刻	22 時 40 分	22 時 42 分																															

（注）当局の調査結果による。

(2) ホームへの車いす使用者用乗降口の停止位置の表示

通 知	説明図表番号
<p>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。</p>	表 3 - (2) - ①
<p>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）。</p> <p>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。</p>	前掲表 3 - (1) - ③
<p>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。</p>	表 3 - (2) - ②
<p>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</p> <p>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。</p>	表 3 - (2) - ③
<p>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。</p>	表 3 - (2) - ④
<p>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</p> <p>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</p>	表 3 - (2) - ⑤

<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>表3-(2)-⑥</p>
---	-----------------

表3-2-① ホームへの車いす利用者用乗降口の停止位置の表示に関する規定

○ **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）（抜粋）** *略称は交通バリアフリー法

（基準適合義務等）

第四条 公共交通事業者等は、旅客施設を新たに建設し、若しくは旅客施設について主務省令で定める大規模な改良を行うとき又は車両等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設又は車両等（以下「新設旅客施設等」という。）を、移動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主務省令で定める基準（以下「移動円滑化基準」という。）に適合させなければならない。

2 公共交通事業者等は、新設旅客施設等を移動円滑化基準に適合するよう維持しなければならない。

3 公共交通事業者等は、その事業の用に供する旅客施設及び車両等（新設旅客施設等を除く。）を移動円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

4～5 （略）

○ **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）（抜粋）** *交通バリアフリー法に基づくものである。

第三節 鉄道駅

（車いす利用者用乗降口の案内）

第二十条 鉄道駅の適切な場所において、第三十一条第一項の規定により列車に設けられる車いすスペースに通ずる第三十条第三号の基準に適合した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。

第四節 軌道停留場

（準用）

第二十一条 前節の規定は、軌道停留場について準用する。

○ **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）（抜粋）**

*略称はバリアフリー新法

（公共交通事業者等の基準適合義務等）

第八条 公共交通事業者等は、旅客施設を新たに建設し、若しくは旅客施設について主務省令で定める大規模な改良を行うとき又は車両等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設又は車両等（以下「新設旅客施設等」という。）を、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主務省令で定める基準（以下「公共交通移動等円滑化基準」という。）に適合させなければならない。

2 公共交通事業者等は、その事業の用に供する新設旅客施設等を公共交通移動円滑化基準に適合するよう維持しなければならない。

3 公共交通事業者等は、その事業の用に供する旅客施設及び車両等（新設旅客施設等を除く。）を公共交通移動円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

4～5 （略）

○ 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） *バリアフリー新法に基づくものである。

第三節 鉄道駅

（車いす使用者用乗降口の案内）

第二十一条 鉄道駅の適切な場所において、第三十二条第一項の規定により列車に設けられる車いすスペースに通ずる第三十一条第三号の基準に適合した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。

第四節 軌道停留場

（準用）

第二十二条 前節の規定は、軌道停留場について準用する。

表 3 - (2) - ② ホームへの車いす使用者用乗降口の停止位置の表示状況

軌道経営者名	停留場・ホーム数 (A)	(A)のうち、平成 12 年又は平成 18 年旅客施設円滑化基準への適合義務がある停留場・ホーム数 (B)	(A)のうち低床車両が定期的に運行し、車いすの利用が可能な停留場（降車専用ホームを除く。）として案内している停留場・ホーム（降車専用ホームを除く。）数 (C)	(C)の車いす使用者用乗降口の停止位置の表示状況			
				表示があるもの		表示がないもの	
				うち、平成 12 年又は 18 年旅客施設円滑化基準への適合義務があるもの		うち、平成 12 年又は 18 年旅客施設円滑化基準への適合義務があるもの	
長崎電気軌道	39 停留場	0	26 停留場	0	0	26 停留場	0
	74 ホーム	0	48 ホーム (100%)	0 (0%)	0	48 ホーム (100%)	0
熊本市交通局	35 停留場	4 停留場	19 停留場	7 停留場	4 停留場	12 停留場	0
	69 ホーム	7 ホーム	35 ホーム (100%)	12 ホーム (34.2%)	7 ホーム	23 ホーム (65.7%)	0
鹿児島市交通局	37 停留場	0	23 停留場	2 停留場	0	21 停留場	0
	72 ホーム	0	44 ホーム (100%)	4 ホーム (9.1%)	0	40 ホーム (90.9%)	0
計	111 停留場	4 停留場	68 停留場	9 停留場	4 停留場	59 停留場	0
	215 ホーム	7 ホーム	127 ホーム (100%)	16 ホーム (12.6%)	7 ホーム	111 ホーム (87.4%)	0

(注) 1 当局の調査結果による。

2 () 書きは、(C)欄のホーム数を 100%とした構成比である。

3 (B)欄には、交通バリアフリー法施行後又はバリアフリー新法施行後にホームの新設又は大規模な改良が行われており、ホームへの車いす使用者用乗降口の停止位置の表示に係る平成 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への適合義務があるとみられる停留場・ホームを記載した。

表 3 - (2) - ③ 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

軌道経営者名	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で、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			
	該当停留場数	該当ホーム数	該当停留場（ホーム）名	現地調査事例表番号
長崎電気軌道	26	48	赤迫（*）、住吉（上り、下り）、昭和町通り（上り）、千歳町（上り、下り）、若葉町（上り、下り）、長崎大学前（上り、下り）、岩屋橋（上り、下り）、浦上車庫前（上り、下り）、大橋（上り、下り）、松山町（上り、下り）、浜口町（上り、下り）、大学病院前（上り、下り）、浦上駅前（上り、下り）、茂里町（上り、下り）、銭座町（上り、下り）、八千代町（上り、下り）、五島町（上り、下り）、大波止（上り、下り）、出島（上り、下り）、築町（上り、下り）、西浜町(1・5系乗り場)（上り、下り）、正覚寺下（*）、新中川町（上り、下り）、蛍茶屋（*）、桜町（上り、下り）、公会堂前(3系乗り場)（上り、下り）	No. 3 - (2) - 1
熊本市交通局	12	23	祇園橋（上り、下り）、辛島町（上り、下り）、花畑町（上り、下り）、熊本城・市役所前（上り、下り）、通町筋（上り、下り）、水道町（上り、下り）、交通局前（上り、下り）、水前寺公園（上り、下り）、上熊本駅前（*）、新町（上り、下り）、洗馬町（上り、下り）、西辛島町（上り、下り）	No. 3 - (2) - 2
鹿児島市交通局	21	40	鹿児島駅前（*）、桜島棧橋通（上り、下り）、水族館口（上り、下り）、市役所前（上り、下り）、朝日通（上り、下り）、いづろ通（上り、下り）、高見馬場（上り、下り）、市立病院前（上り、下り）、新屋敷（上り、下り）、郡元（上り、下り）、郡元（南側）（上り、下り）、涙橋（上り、下り）、二軒茶屋（上り、下り）、宇宿一丁目（上り、下り）、脇田（上り、下り）、笹貫（上り、下り）、上塩屋（上り、下り）、谷山（*）、高見橋（上り、下り）、中洲通（上り、下り）、純心学園前（上り、下り）	No. 3 - (2) - 3

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「該当停留場（ホーム）名」の（ ）内に「*」を付したものは上下兼用ホーム（1ホームとしてカウント）を示す。

3 鹿児島市交通局では、車いすの利用が可能な停留場として案内している 23 停留場のうち、車いす使用者用乗降口の停止位置が表示されていない 21 停留場 40 ホームについて、平成 25 年度に停止位置を車いすマークで表示する予定である。

表 3 - (2) - ④

軌道経営者が保有する車いすスペース設置車両の停止位置

軌道経営者名	車いすスペース設置車両	車いすスペースに通じる乗降口的位置	車両先端から車いす乗降口の中心までの距離	車いす使用者用乗降口の停止位置
長崎電気軌道	3000 系 (低床車両)	中央部	7,985 mm	3000 系と 5000 系の車いす使用者用乗降口の停止位置はほぼ一定 (差は 38 cm であり、車いす乗降口も 107 cm 重複しており、一般的な車いすの幅 (約 70 cm) からみてもほぼ一定。)
	5000 系 (低床車両)	中央部	8,365 mm	
熊本市交通局	9700 型 (低床車両)	前側	2,485 mm	<ul style="list-style-type: none"> ・一般車両と低床車両の停止位置は異なるが、現状では車いす使用者は低床車両に乗車 ・9700 型と 0800 型の車いす使用者用乗降口の停止位置はほぼ一定 (差は 6 cm)
	0800 型 (低床車両)	前側	2,425 mm	
	8800 型 (一般車両)	中央部	7,650 mm	
	9200 型 (一般車両)	中央部	7,650 mm	
鹿児島市交通局	1000 形 (低床車両)	前側	3,700 mm	1000 形と 7000 形の車いす使用者用乗降口の停止位置はほぼ一定 (差は 4.5 cm)
	7000 形 (低床車両)	前側	3,655 mm	

(注) 1 当局の調査結果による。

2 熊本市交通局には、車いすスペース及び車いすスペースに通ずる幅 80 cm 以上の旅客用乗降口を有する車両は、9700 型と 0800 型の 2 種類の低床車両以外に、8800 型と 9200 型の 2 種類の一般車両がある。しかし、熊本市交通局では、現状では、車いす使用者は 9700 型と 0800 型の低床車両に乗車させており、2 種類の低床車両の車いす使用者用乗降口の停止位置はほぼ一定している。また、バリアフリー新法施行後に停留場の改良工事を行ったホームについては、低床車両の車いす使用者用乗降口の停止位置を表示している。

表3-2-5 車いす利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

軌道経営者名	車いす利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、車いす利用者用乗降口の停止位置が識別できないもの			
	該当停留場数	該当ホーム数	該当停留場（ホーム）名	現地調査事例表番号
熊本市交通局	7	12	<u>田崎橋（下り）</u> 、 <u>二本木口（上り、下り）</u> 、 <u>熊本駅前（上り、下り）</u> 、 <u>九品寺交差点（上り、下り）</u> 、 <u>新水前寺駅前（上り、下り）</u> 、 <u>市立体育館前（上り、下り）</u> 、 <u>健軍町（上り）</u>	No. 3 - (2) - 2

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「該当停留場（ホーム）名」欄に下線を付けたものは、平成18年旅客施設円滑化基準への適合義務がある停留場である。

表3-2-6 車いす利用者用乗降口の停止位置の表示に関する関係団体の意見

県名	団体名	意見の要旨
長崎県	A身体障害者団体	低床車両の乗降口が停止する停留場上の位置を表示することについて、仮に、乗降口と異なる箇所で待機していたとしても、停留場内での移動であり、移動距離も短いことから、特段の必要性は感じない。
熊本県	B身体障害者団体	現在は、ホームに車いす利用者用乗降口の停止位置の表示がないので、車いす使用者がホームで待っていて、待っている位置と違う位置に電車が停止すると、停止位置まで移動しなければならない。ホームに車いす利用者用乗降口の停止位置を表示した方がよい。
鹿児島県	D身体障害者団体	車いす利用者用乗降口の停止位置を示すマークがあると、ホーム上のどの位置で待機すればよいか分かるので、低床車両が到着した時にドアの位置まで移動しなくても済む。このマークがないと、降車客が多い場合などに、ホーム上を移動するのが大変である。ホームに車いす利用者用乗降口の停止位置を表示してほしい。

(注) 当局の調査結果による。

(3) インターネットによる運転時刻に関する情報提供

通 知	説明図表番号
<p>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。</p>	<p>表 3 - (3) - ①</p>
<p>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。</p>	<p>表 3 - (3) - ② 表 3 - (3) - ③</p>
<p>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。</p>	
<p>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。</p>	
<p>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。</p>	
<p>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。</p>	
<p>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。</p>	<p>前掲表 3 - (1) - ⑳</p>
<p>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。</p>	
<p>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。</p>	
<p>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。</p>	
<p>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。</p>	

表3-3-① インターネットによるサービスに関する基本的な情報の提供に関する規定

○ 「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(抜粋)

鉄軌道業の情報提供ガイドライン

I・II (略)

III 安全、サービスに関する情報提供

一 目的(略)

二 鉄軌道事業者において情報提供するもの

次の項目により情報公開を行うこととし、公開資料の構成及び具体的内容は上記目的の趣旨に鑑み、各事業者毎に創意工夫して行うものとする。

(一) 随時情報提供するもの

1) サービスに関する基本的な情報(ダイヤ、遅延等の情報、空席情報、運送約款)

2)・3)・4)・5) (略)

(二) 定期的に情報提供するもの(略)

三 国土交通省において情報提供するもの(略)

IV 情報提供の方法

より多くの利用者がニーズに合致した情報を享受できるよう、各情報提供手段の特徴に留意しつつ、情報の内容に応じた適切な媒体を通じて積極的な情報提供を行う。

また、複数の鉄軌道事業者に係る情報については、関係する鉄軌道事業者の相互の連携により提供の方法の共通化を図り、適切な情報提供を行うよう配慮する。

(一) 鉄道事業者

パンフレット・駅構内掲示・車内吊り・広報誌による情報提供、テレビ・新聞等マスメディアでの発表、インターネットによる情報発信、利用者窓口の設置、事業者団体の広報活動を通じた情報提供

(二) 国土交通省(略)

表3-3-② 軌道経営者のインターネットによる運転時刻に関する情報提供の状況

軌道経営者名	ホームページへの停留場別の運転時刻表の掲載	ホームページに掲載している運転時刻表の時点
長崎電気軌道	一部の停留場のみ掲載	現在運用している時刻表と異なっており、更新されていない
熊本市交通局	全停留場について掲載	現在運用している時刻表(最新版)を掲載
鹿児島市交通局	全停留場について掲載	現在運用している時刻表(最新版)を掲載

(注) 当局の調査結果による。

表 3 - (3) - ③ インターネットによる運転時刻に関する情報提供が積極的かつ適時に行われていない事例

軌道経営者名	事例の概要															
長崎電気軌道	<p>長崎電気軌道のホームページには、1号系統、3号系統、4号系統及び5号系統に係る運転時刻表が掲載されているが、ホームページに掲載されている運転時刻表の内容をみると、次のとおり、運転時刻に関する情報提供が積極的かつ適時に行われていない状況がみられる。</p> <p>① ホームページに一部の停留場についてのみ運転時刻表を掲載しているもの</p> <p>39 停留場のうち、停留場を発着する全ての系統の運転時刻表が掲載されているものは、表1のとおり、10 停留場にとどまっており、停留場を発着する系統の一部の運転時刻表のみ掲載されているものが1 停留場、運転時刻表が全く掲載されていないものが28 停留場となっている。</p> <p>表1 停留場別のホームページへの運転時刻表の掲載状況</p> <table border="1" data-bbox="355 808 1422 1480"> <thead> <tr> <th data-bbox="355 808 616 860">区分</th> <th data-bbox="616 808 778 860">停留場数 (%)</th> <th data-bbox="778 808 1422 860">停留場名</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="355 860 616 1003">全ての系統の運転時刻表が掲載されている停留場</td> <td data-bbox="616 860 778 1003">10 (25.6%)</td> <td data-bbox="778 860 1422 1003">赤迫、浦上車庫前、長崎駅前、築町、正覚寺下、西浜町 (4・5系乗り場) (注)、公会堂前 (4・5系乗り場)、蛍茶屋、公会堂前 (3系乗り場)、石橋</td> </tr> <tr> <td data-bbox="355 1003 616 1146">一部の系統の運転時刻表のみ掲載されている停留場</td> <td data-bbox="616 1003 778 1146">1 (2.6%)</td> <td data-bbox="778 1003 1422 1146">西浜町 (1・5系乗り場)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="355 1146 616 1384">運転時刻表が掲載されていない停留場</td> <td data-bbox="616 1146 778 1384">28 (71.8%)</td> <td data-bbox="778 1146 1422 1384">住吉、昭和町通り、千歳町、若葉町、長崎大学前、岩屋橋、大橋、松山町、浜口町、大学病院前、浦上駅前、茂里町、銭座町、宝町、八千代町、五島町、大波止、出島、観光通り、思案橋、賑橋、諏訪神社前、新大工町、新中川町、桜町、市民病院前、大浦海岸通り、大浦天主堂下</td> </tr> <tr> <td data-bbox="355 1384 616 1480">計</td> <td data-bbox="616 1384 778 1480">39 (100%)</td> <td data-bbox="778 1384 1422 1480"></td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) ホームページ上の時刻表では、西浜町 (4・5系乗り場) は、「西浜町 (アーケード)」と表示されている。</p> <p>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もの</p> <p>ホームページに掲載されている運転時刻表は、1号系統及び3号系統については平成21年10月1日現在のものが、4号系統及び5号系統については時点が不明なものが掲載されている。</p> <p>1号系統、3号系統、4号系統及び5号系統に係るホームページ上の運転時刻表について、長崎電気軌道が現在使用している運転時刻表 (平成23年4月4日現在) と比較すると、表2のとおり、全ての系統について、ホームページに掲載している運転時刻表の時刻と現在運用している運転時刻表の時刻が異なっており、ホームページに掲載され</p>	区分	停留場数 (%)	停留場名	全ての系統の運転時刻表が掲載されている停留場	10 (25.6%)	赤迫、浦上車庫前、長崎駅前、築町、正覚寺下、西浜町 (4・5系乗り場) (注)、公会堂前 (4・5系乗り場)、蛍茶屋、公会堂前 (3系乗り場)、石橋	一部の系統の運転時刻表のみ掲載されている停留場	1 (2.6%)	西浜町 (1・5系乗り場)	運転時刻表が掲載されていない停留場	28 (71.8%)	住吉、昭和町通り、千歳町、若葉町、長崎大学前、岩屋橋、大橋、松山町、浜口町、大学病院前、浦上駅前、茂里町、銭座町、宝町、八千代町、五島町、大波止、出島、観光通り、思案橋、賑橋、諏訪神社前、新大工町、新中川町、桜町、市民病院前、大浦海岸通り、大浦天主堂下	計	39 (100%)	
区分	停留場数 (%)	停留場名														
全ての系統の運転時刻表が掲載されている停留場	10 (25.6%)	赤迫、浦上車庫前、長崎駅前、築町、正覚寺下、西浜町 (4・5系乗り場) (注)、公会堂前 (4・5系乗り場)、蛍茶屋、公会堂前 (3系乗り場)、石橋														
一部の系統の運転時刻表のみ掲載されている停留場	1 (2.6%)	西浜町 (1・5系乗り場)														
運転時刻表が掲載されていない停留場	28 (71.8%)	住吉、昭和町通り、千歳町、若葉町、長崎大学前、岩屋橋、大橋、松山町、浜口町、大学病院前、浦上駅前、茂里町、銭座町、宝町、八千代町、五島町、大波止、出島、観光通り、思案橋、賑橋、諏訪神社前、新大工町、新中川町、桜町、市民病院前、大浦海岸通り、大浦天主堂下														
計	39 (100%)															

ている運転時刻表が改正されているにもかかわらず、更新が行われていない。

表2 ホームページに掲載している運転時刻表と現在運用している運転時刻表の時刻が異なっている例（抜粋）

系統	停留場名等	時刻の区分	ホームページの運転時刻表（1号系統及び3号系統は平成21年10月1日現在、4号系統及び5号系統は時点不明）	現在運用中の時刻表（平成23年4月4日現在）
1号系統	長崎駅前（上り）	発車時刻	7時11分	7時13分
3号系統	蛸茶屋（始発駅）	発車時刻	22時9分	22時13分
4号系統	西浜町（4・5系乗り場）（下り）	発車時刻	22時48分	22時51分
5号系統	石橋（始発駅）	発車時刻	22時00分	22時2分
	日中の運行間隔		概ね12分間隔	概ね8分間隔

（注）1 全て平日ダイヤを記載している。

2 長崎電気軌道では、運転取扱心得第13条第2項の規定において、運行時刻の公示時刻より早く出発させてはならないとされていることから、30秒単位で発着している時刻を利用者等に提供する場合は、1分繰り上げる（例えば6時10分30秒に出発する場合は、6時11分）必要があるとしているため、本表において、30秒単位で発着している時刻については、1分繰り上げている。

（注）当局の調査結果による。