

駅ホームの段差・すき間の解消

大阪市交通局の事例

※写真：大阪市交通局HP、障大連

DPI日本会議

なぜ、段差・すき間の解消が必要か？

1. 制約の多いスロープ板利用

- 降車駅に職員配置できるまで乗車できない
⇒待たされる（事業者によっては20分は当たり前、1時間半も！）
- 途中でルート変更できない（一度乗ったら最後まで）

2. 段差・すき間解消で単独乗降可能

- 駅員さんの手を借りず、自由に乗降可能

3. 解消は世界の流れ

- 台湾地下鉄（車両は日本製）、バンコク地下鉄、アメリカ（各地）は解消済み

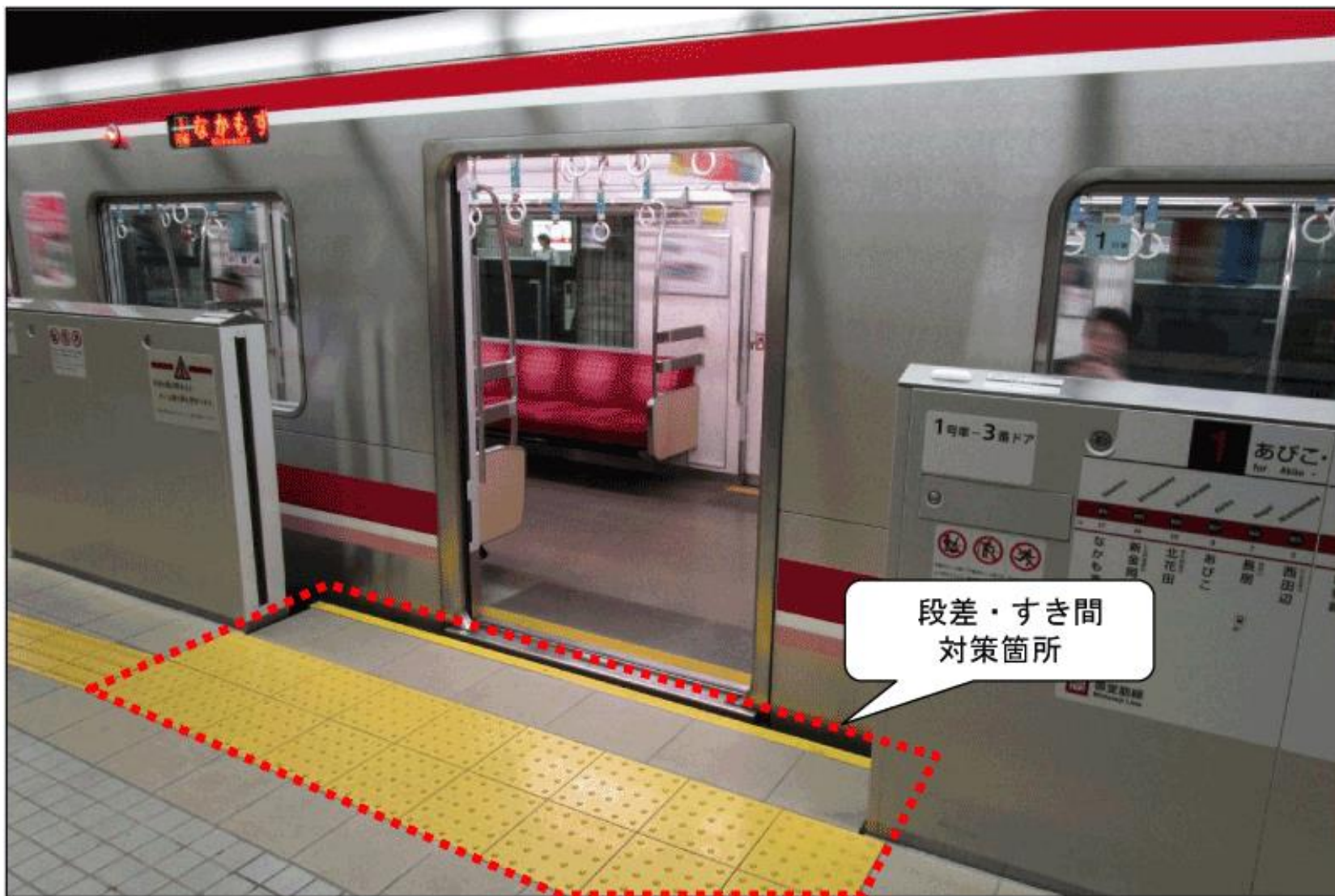
4. 遅れている関東

- すべての乗降口で解消されているのは舎人ライナーのみ
- 都営地下鉄新宿線で段差解消工事始まる（2017年～）

5. バリアフリー法で数値目標必要！

- 大阪市営地下鉄は段差2cm・すき間3cmと目標数値定める
⇒数値目標を定めることで計画的な解消実現へ

大阪市営地下鉄の取り組み



千日前線
全駅・すべての乗
降口の段差・すき
間を解消

大阪市営地下鉄ホーム
ドア設置駅



すべての乗降口全が段
差とすき間解消



車いすは単独乗降
可能！



写真：千日前線

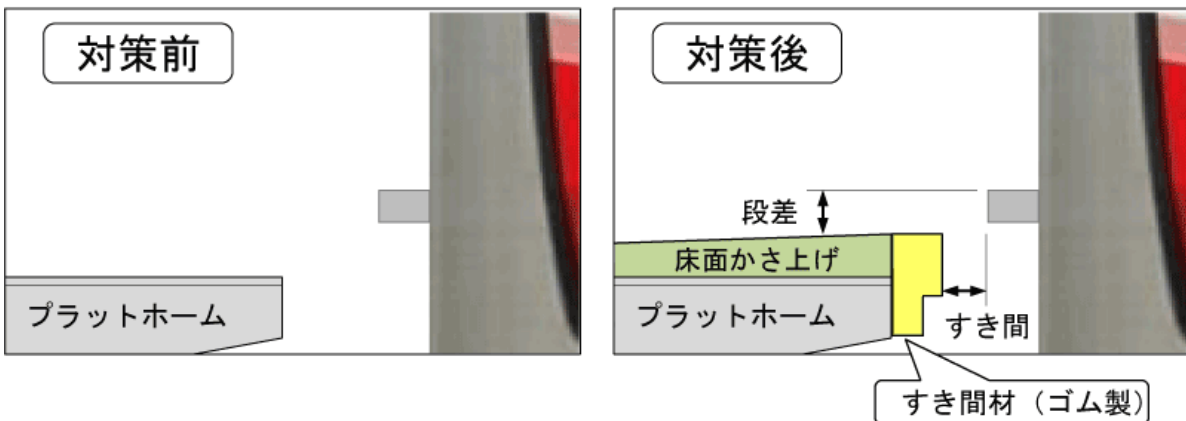
段差20mm以下、隙間30mm以下



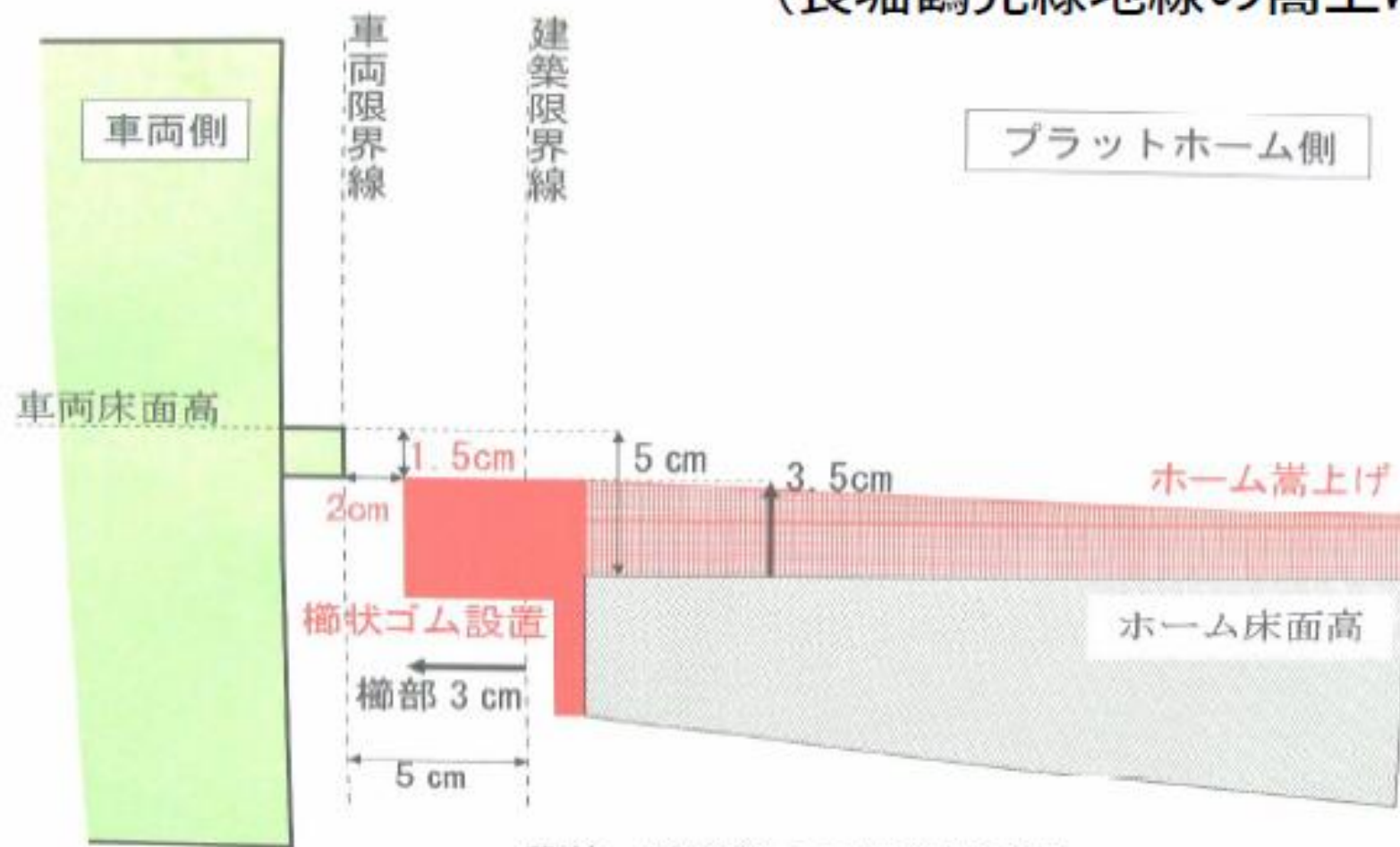
- 長堀鶴見緑地線(全駅)
段差:0~15mm すき間:約20mm
- 千日前線(全駅)
段差:0~20mm すき間:約30mm



目標数値を定めて計画的に改修



千日前ホーム柵検証会(2010年1月)資料より (長堀鶴見緑地線の嵩上げ施工資料)



段差・隙間縮小の標準断面図

ホームドア設置 と同時に、段差・ すき間解消



- 車いす利用者は単
独乗降可能
ベビーカー、スーツ
ケースもスムーズ
に！
- 勾配を2段階にす
ることで、視覚障害
者も違和感を感じ
ず移動可能

