

# 駅ホームの段差・すき間の解消

大阪市交通局・台湾地下鉄の事例

※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

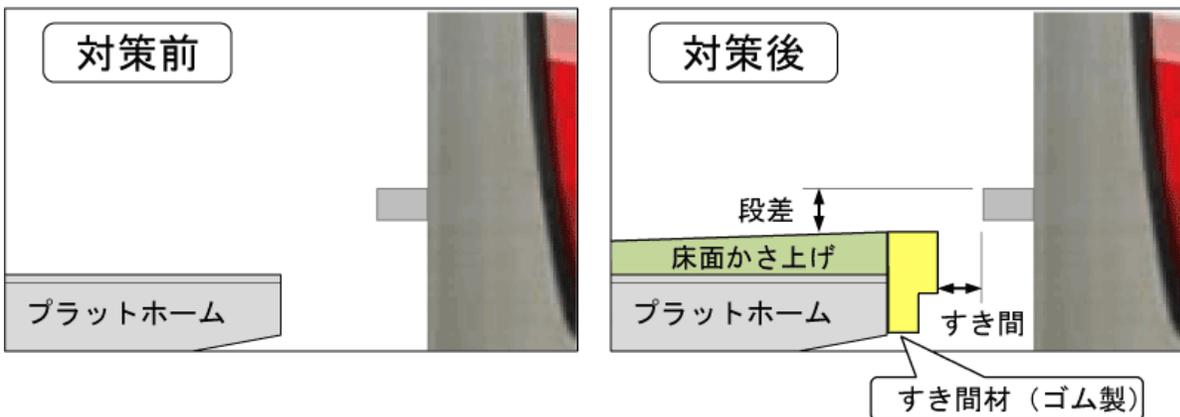
# 段差20mm以下、隙間30mm以下



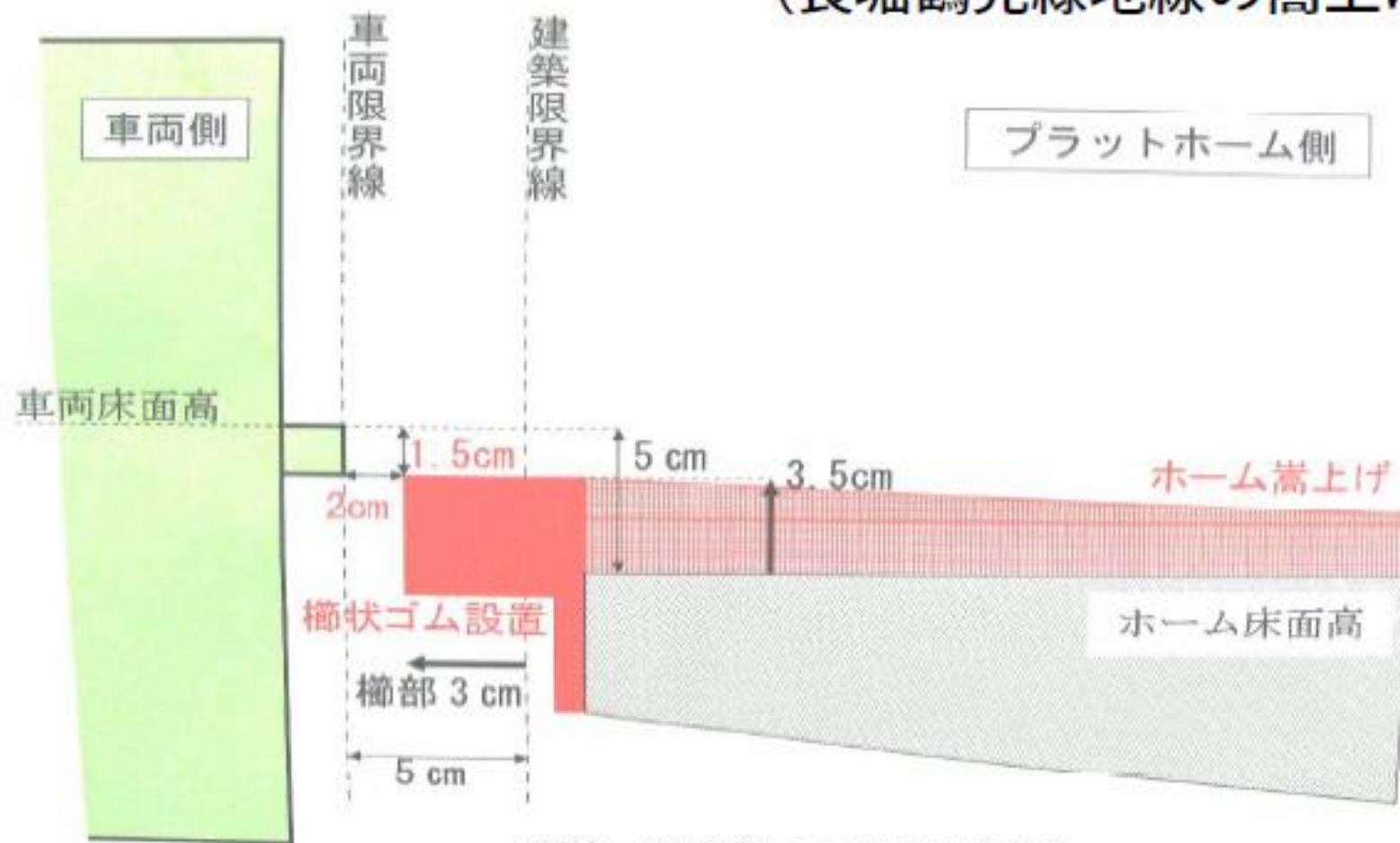
- 長堀鶴見緑地線(全駅)  
段差:0~15mm すき間:約20mm
- 千日前線(全駅)  
段差:0~20mm すき間:約30mm



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



# 台湾地下鉄(台北)は全線・全駅段差なし 車両は日本製！ 日本でも出来るはず



- 全線、全駅、すべての乗降口で段差、すき間を解消。
- 電車内も広く、1つの乗降口から車いす3～4台が乗車可能。
- 車両は日本製なので、日本でも実現できるはず。