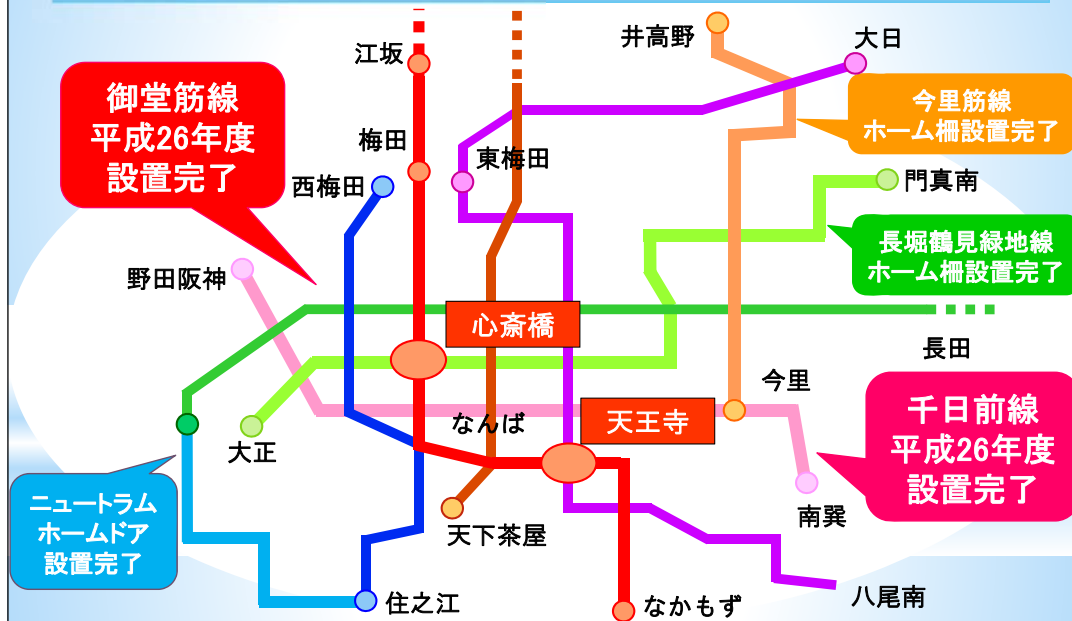


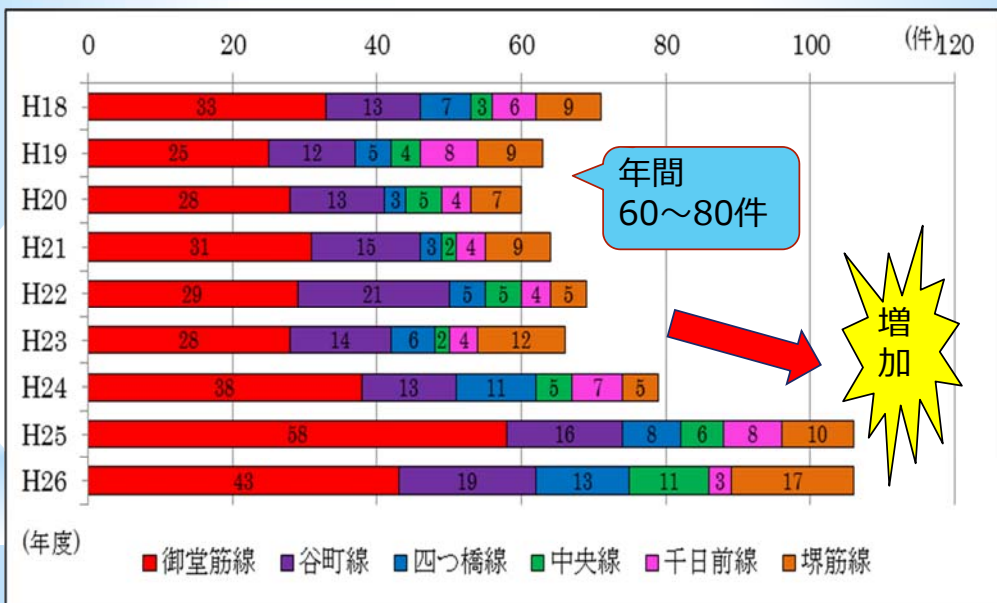
# 大阪市交通局的 可動式ホーム柵及びホーム の段差・隙間対策について

大阪市交通局鉄道事業本部鉄道統括部  
鉄道統括課(鉄道バリアフリー企画担当)

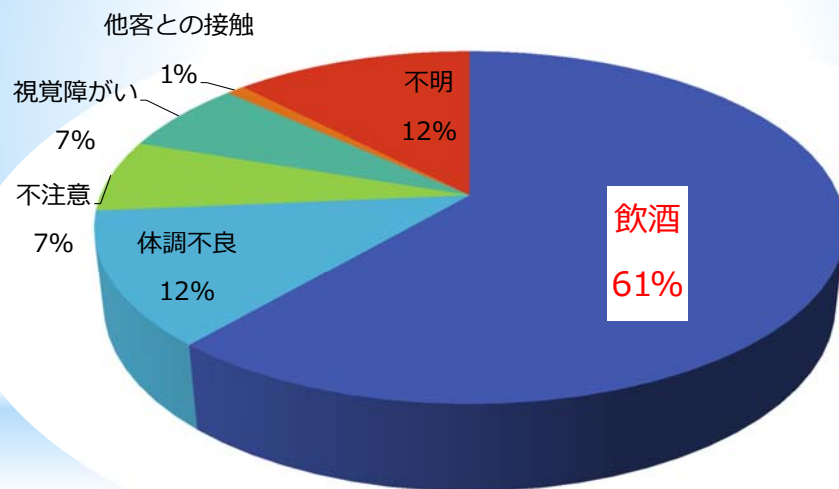
## 大阪市営地下鉄路線



## 転落件数の推移



## 転落件数の要因



## 導入路線と経緯

平成27年2月、3月  
御堂筋線

\*お客さまのご利用が最も多い路線  
\*ホームからの転落、列車との接触事故が最も多い

■転落の多い天王寺駅、心斎橋駅に先行して設置

利用人員上位

(人/日)

梅田	468,441
なんば	281,462
淀屋橋	218,767
本町	217,427
天王寺	209,783

転落件数上位

(H18~H26)

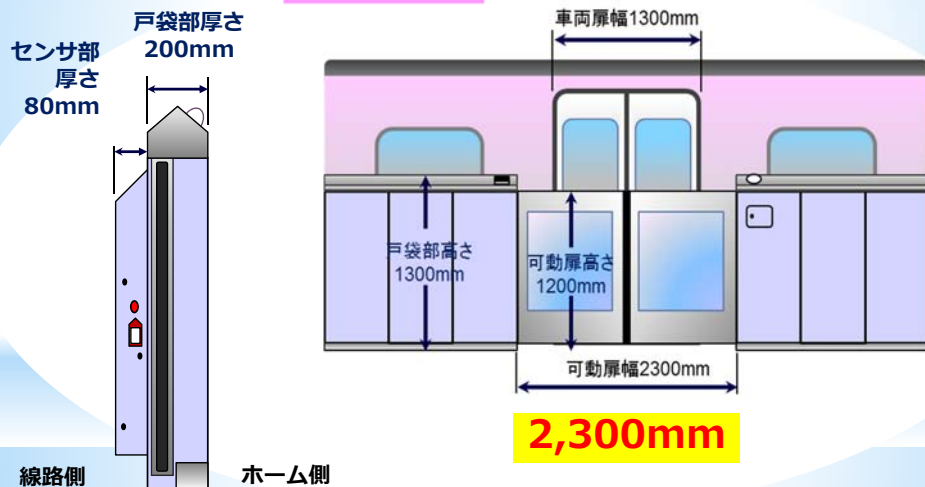
天王寺	50件
心斎橋	31件
梅田	29件
新大阪、中津、本町	26件

## ホーム柵の主な仕様

項目	仕様	
	千日前線	御堂筋線
運転方式	ATO運転	手動運転
扉連動	連動	非連動
寸法	開口幅 2,300mm (ATO停止精度±500mm)	2,600mm (停止目標値±650mm)
	戸袋部 高さ	1,300mm
	厚さ	200mm
安全装置	光電式センサー(赤外線) エリアセンサー	
その他仕様	状態確認	開閉状態表示器
	乗務員操作盤	光電管方式

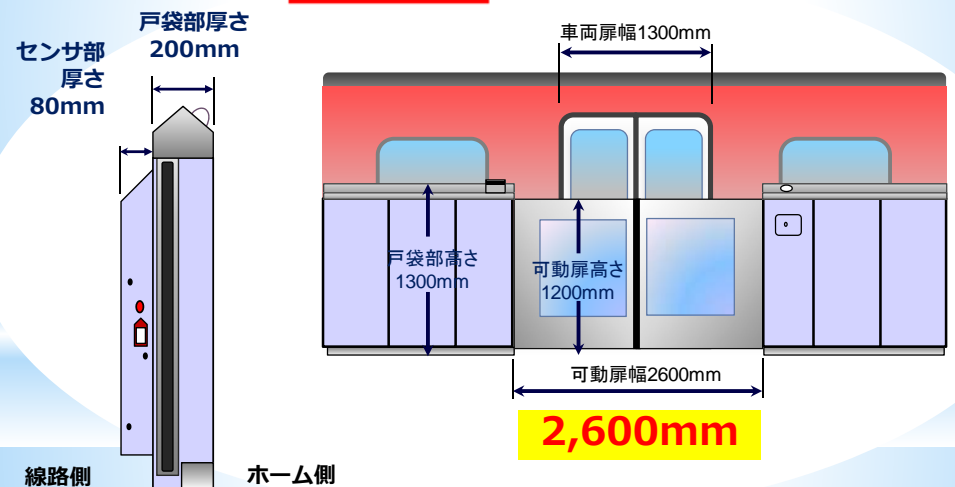
## ホーム柵の基本構造

千日前線



## ホーム柵の基本構造

御堂筋線



# ホーム柵の設備

支障物センサー



乗務員操作盤



エリアセンサー



開閉状態表示器



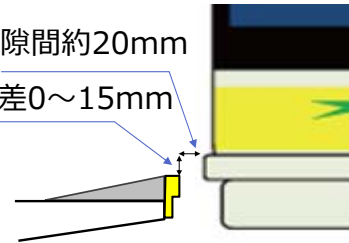
# 段差・隙間対策

## 目的

- 車いすをご使用のお客さまの自力乗降を可能とする。
- 高齢者や体の不自由なお客さまの乗降時の負担を軽減する。
- すべてのお客さまの安全かつスムーズな乗降をサポートする。

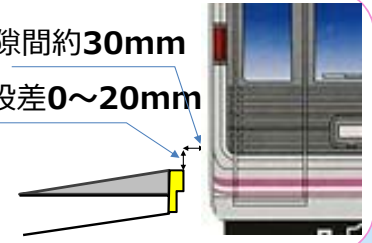
### 長堀鶴見緑地線

隙間約20mm  
段差0~15mm



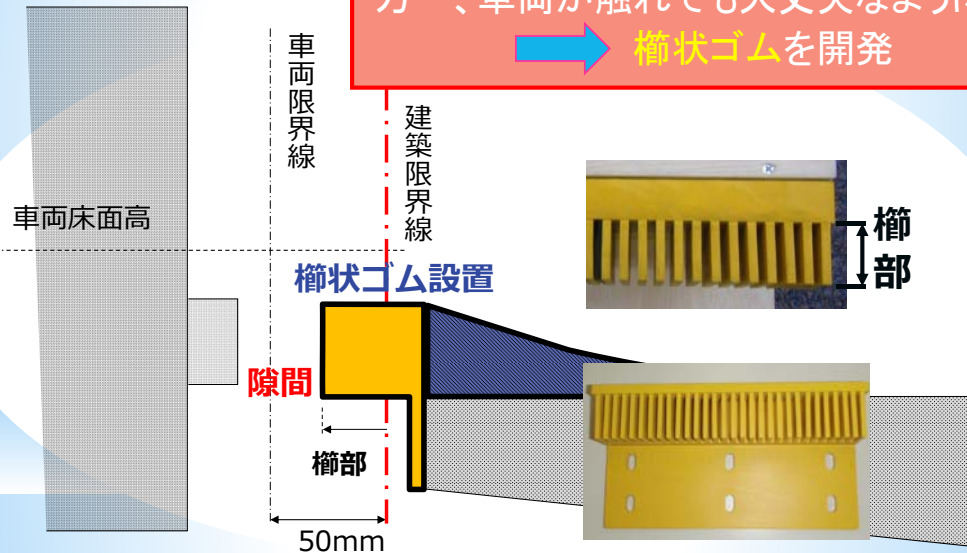
### 千日前線

隙間約30mm  
段差0~20mm



# 隙間対策

万一、車両が触れても大丈夫なように  
→ 櫛状ゴムを開発



# 各路線の対策後の段差・隙間

路線	段差	隙間
長堀鶴見緑地線	15mm	20mm
千日前線	20mm	30mm
御堂筋線 (天王寺・心斎橋)	20mm (30000系) 60mm	30mm

施工完了後 (千日前線)



施工完了後 (御堂筋線20系他車両)



施工完了後 (御堂筋線30000系車両)



ホーム柵設置後の混雑状況



## 今後の展開

### 御堂筋線

(心齋橋、天王寺)

車両扉が完全に閉まったことを確認してからホーム柵を閉扉

停車時間延長による輸送力の低下

### 他の駅への展開

◆安全確認に必要な時間や停車時間の詳細な検討

◆年間を通しての混雑状況、遅れが発生した場合の輸送力への影響度合い等について検証

## 今後の展開

### 可動式ホーム柵 以外の対策

◆酒酔いのお客さま等にお声掛けし、注意を促す。視覚障がいのお客さまのサポート。



転落なくし隊



スレッドライン

◆ホーム端を歩かれるお客さまへの注意喚起。意識づけの強化。

ご清聴  
ありがとうございました。