

【質疑応答】（敬称略）

質問者 1：大阪市交通局の資料中で、近年転落件数が増えているとあるが、何故か。

講師 1：実際のところ何故増えたか明確な理由は分からないが、景気が上向いて来たことと関連性があるのではないかと考えている。本日の資料に平成 27 年度の件数は載っていないが、ホーム柵の設置もあってか件数は減っている。ホーム柵以外にも PR など様々な対策も打っているのでは、その効果も出ているのではないかと考えている。

講師 2：転落件数と国の GDP を比較したところ、その増減に相関性があるとの分析もある。

質問者 2：昇降式ホーム柵について、下降時のロープ下端から地上までの幅が 50 センチとのことだが、視覚障害者にとってはよりその幅を狭い方が有難いと考えている。

講師 2：50 センチ開いているのは構造上の最低ラインであり、残念ながら現在は技術的に 50 センチより狭くすることは困難である。仮に子供などがロープ下端を潜って線路内に進入した場合にはセンサで検知して対応する仕組みになっている。

質問者 3：大阪環状線 19 駅での段差、隙間の問題の展望はあるか。

講師 2：現時点では大阪環状線の全駅にホーム柵を設置する計画はない。それぞれの駅のそれぞれのホームの特情にあわせ、その他の安全対策によってホームの安全性を高めたい。段差については、オレンジ色の環状線車両を新型車両に全て置き換えた後も、大和路線・阪和線から直通運転している 221 系・223 系車両は新型車両よりも床面が高いという課題がある。また、車両の床面の高さを統一できたとしても、大阪環状線はバラストのため、軌道の高さを一定に維持し続けることがコンクリートの軌道よりも難しく、段差解消の検討は続けるものの、完全に実現することは難しい。

質問者 4：列車をワンマン運転している地区での、可動式ホーム柵の設置の方針は如何か。

講師 2：ワンマン運転している地区は閑散線区が多いので、現在は設置の対象とはなっていない。

質問者 5：異なる車両が通る駅でのホーム柵の設置について、その基本方針は。

講師 1：地下鉄の場合は、幸いにして車両の形状は殆ど同じである。まず新線で設置し、そして、自動運転が可能な線で設置したというように、まずは設置しやすい線から設置を行ったのが実情である。現在は本当に必要な箇所に設置しようと動いている。それが御堂筋線。課題としては輸送力が落ちてしまうことであり、現在鋭意検討を行っている。

講師 2：基本的には可動式ホーム柵を設置したいと考えているが、ホーム可動柵の設置を優先すべきホームで、3 扉車・4 扉車が混在するホームについては、昇降式ホーム柵を採用する方針にしている。