

**新型ホームドア等に対応する視覚障害者誘導用ブロックのプラット
ホームへの敷設方法に関する検討委員会**

**現地調査結果について
(資料3)**

2017年3月9日

1 ホームドアに対応する視覚障害者誘導用ブロック敷設方法検討のための現地調査 概要

1)調査設計に向けた事前調査

◆実施目的

ニーズ調査結果をもとに、実際の新型ホームドアの敷設駅について現地調査を行い、ホーム及び視覚障害者誘導用ブロックの敷設の実態の把握を行う

◆調査内容

- ・ 新型ホームドアの現状について
- ・ 新型ホームドアに対応する視覚障害者誘導用ブロックの敷設状況について
- ・ 事業者にて把握している実態及び課題、意見等について
- ・ その他、当事者調査を前に調査方法を検討するための調査およびヒアリングを実施

◆参加者

委員より代表数名及び事務局にて実施した。

◆実施場所及び日程

カテゴリー	駅名	ホームドア方式	ドア対応数	最大開口幅	
東京地下鉄	九段下（実証実験中）	大開口ホームドア	単独ドア対応	約4 m	2017年1月22日
東日本旅客鉄道	拜島駅	昇降バー式	単独ドア対応	約4.5m	2017年1月22日
京浜急行電鉄株式会社	三浦海岸駅（実証実験中）	マルチドアタイプ	単独ドア対応	約3.2m	2017年1月22日
西日本旅客鉄道	高槻駅	昇降ロープ式	複数ドア対応	12m	2017年2月6日

1 ホームドアに対応する視覚障害者誘導用ブロック敷設方法検討のための現地調査 概要

2) 視覚障害当事者モニターによる現地調査およびヒアリングによる検証

◆実施目的

当事者による調査を実施し、各駅において歩行の状況確認のうえで、要点整理を行い、適切な敷設方法案検討の基礎情報とした

◆実施場所及び日程

カテゴリー	駅名	ホームドア方式	ドア対応数	モニター数	
東京地下鉄	九段下（実証実験中）	大開口ホームドア	単独ドア対応	5	2017年2月13日
東日本旅客鉄道	拝島駅	昇降バー式	単独ドア対応	5	2017年2月15日
京浜急行電鉄株式会社	三浦海岸駅（実証実験中）	マルチドアタイプ	単独ドア対応	5	2017年2月13日
西日本旅客鉄道	高槻駅	昇降ロープ式	複数ドア対応	6	2017年2月19日

◆実施方法

各駅での安全性等を鑑み、被験者は5名にて行うこととした。

行動と気づきを動画観察および本人の発声によるプロトコル分析を実施した。

分析の観点は以下のとおり

- 1) どのような歩行を行うか
- 2) なにを手掛かりに長軸方向を歩くか
- 3) なにを手掛かりに開口部を見つけるか

加えて、現状の敷設に改善を加えた時に、得られるメリット、デメリットの確認を行う

1 ホームドアに対応する視覚障害者誘導用ブロック敷設方法検討のための現地調査 概要

◆参加者属性一覧

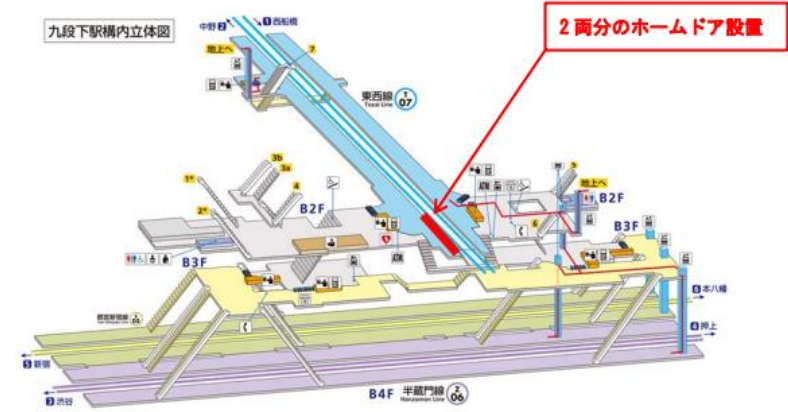
年齢	性別	視覚の程度	単独での外出頻度	単独歩行経験年数	単独での鉄道利用頻度	歩行訓練	受けた時期	盲導犬利用
40代	男性	手動弁	週7日	44年	週7日	受けていない	—	なし
20代	女性	全盲	週6日	15年	週6日	受けた	18年前（小学生時）	なし
70代	女性	全盲	週（4～5）日	50年	ガイドさん利用で週1回	受けていない		なし
30代	女性	全盲	週7日	18年	週7日	受けた	20年前（小学生時）	なし
60代	女性	全盲	週3日	25年	週3日	受けた	1990年（26年前）	なし
40代	男性	光覚あり	週7日	20年	週6日	受けた	1998年	なし
50代	男性	全盲	週7日	40年	週7日	受けた	1969-1977年	なし
50代	女性	全盲	週6日	44年	週6日	受けた	1973、1977、1981年	あり2017年
70代	男性	a、右目は指数弁・左は0、0.1 視野としては両眼で3度程度	自宅～駅まで2回/月、基本は、ガイドさん同行としている8～10回/月>	障害者手帳取得から17年、ガイドさん同行歴5年	単独での乗車は、2～3/月、	受けた	2002年から5年の間数回	なし
30代	男性	拡大補助具要。暗い場所は光のみ	週5日	13年	週5日	受けた	2003年	なし
40代	男性	全盲	週6日	25年	週6日	受けた	25年前、15年前	なし（98～07年まで使用）
30代	男性	6）移動には苦勞しているが、文字の読み書きは問題がない程度	週6日	25年	週5日	受けていない		なし

2 現地調査結果（九段下駅）

大開口ホーム柵

【設置場所】

東西線九段下駅 2 番線（中野方面）ホーム 竹橋駅方



ドア全閉時

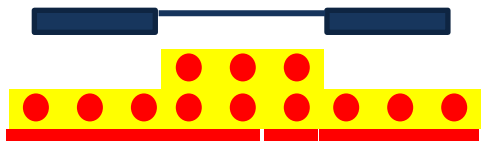


ドア全開時

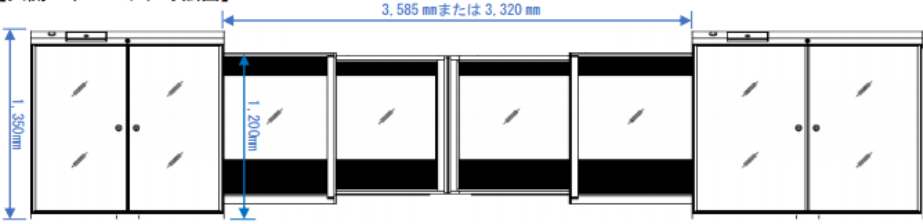
【実証実験ホームドア仕様】

項目	既存ホームドア（有楽町線）	大開口ホームドア
高さ	1,300 mm	1,350 mm
奥行	200 mm	280 mm
開口幅	2,480 mm	3,585 mm または 3,320 mm
ホームドア閉扉時の高さ	1,200 mm	1,200 mm

【点字ブロックの敷設状況】



【大開口ホームドア寸法図】



- ・ 開口部前は扉から約10cm離れ、支柱の両隣まで30cm幅の警告ブロック1枚分敷設
- ・ 開口部前に警告ブロックが2枚重なり、ホーム内側の警告ブロックに合わせて長軸方向に水平に警告ブロックと内方線が敷設されている

2 現地調査結果（九段下駅）



写真①



写真②



写真③



写真④



写真⑤

- 片足は点字ブロックを踏んでのせて歩く方（写真①）と内方線を白杖でたどって歩く方（写真②）
- 号車を見つけるために当事者は、白杖をホーム柵に当てて確認することがあった（写真③）
- 戸袋の部分に点字で号車・扉番号の表示があり、それを確認することで乗車位置の確認が可能（写真③）
- 弱視者では壁のサイネージ、床に示されている乗車位置案内で扉位置を確認していた（写真④）
- 電車は約5分に1本くるので、1本見送り、扉が開いた場所を確認してから乗車する（写真⑤）

2現地調査結果（九段下駅）

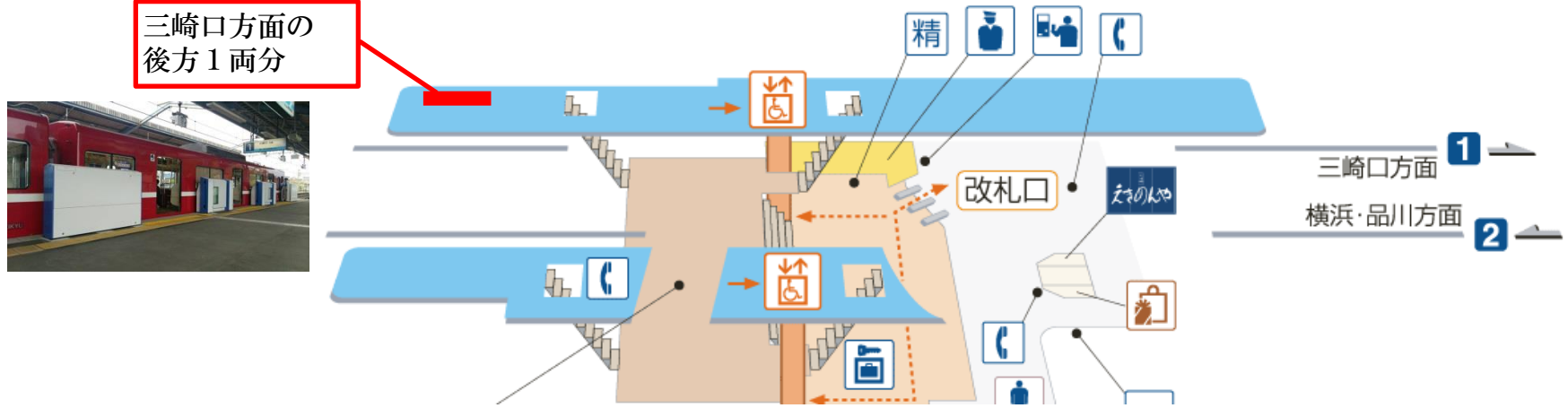
◆参加者属性一覧

年齢	性別	視覚の程度	歩き方	扉の見つけ方	電車を待つ位置
20代	女性	全盲	ブロックの上に片足をのせる 白杖は内方線をたどる	壁を触り戸袋位置を確認 足で点字ブロックの敷設が変わったことを認識 号車は戸袋部分の点字ブロックで確認	電車に向かって、左側の戸袋付近 電車が来たら、点字ブロックの敷設が変わっているところで待ち扉が開いたら白杖で電車をたどって扉位置を確認し乗車
70代	女性	全盲	ガイド同行が殆ど ブロックに両足をのせ、白杖で叩きながら歩く 線状ブロックと点状ブロックの区別はほぼつかない	単独の場合、点字ブロックでは扉を見つけることはできなかった 点字ブロックがなくなったところで、壁を確認 扉を触って開口部を確認	ガイドに案内してもらう
50代	男性	全盲	点字ブロックから10cmほど離れ、白杖で内方線を時々確認しながら歩く 足元でブロックの敷設が変わった時に確認	適度な位置で扉に寄り、白杖で壁をたどる 戸袋と確認できる位置で、戸袋を触り号車案内の点字を触り最終的に号車と扉位置を確認	点字ブロックがついている戸袋前、点字ブロックの内側 降りてくる客の雰囲気を感じた後、白杖を電車に沿わせて電車の扉開口部を確認し乗車
70代	男性	a、右目は指数弁・左は0,01 視野としては両眼で3度程度	白杖をブロックの淵に滑らせてたどる	下を見て床面のサインを確認 目視で扉位置を確認するが、はっきりとしたコントラストでないと確認しづらい	開口部前、点字ブロックより内側で待つ
30代	男性	拡大補助具要。暗い場所は光のみ	点字ブロック、白杖はほぼ使わず、蛍光灯の明かりをたどって歩く 空間の明かりのコントラストで改札などの施設をある程度認識できる	床面の・赤・黒のコントラストを確認できるので、扉位置を表すサインを確認 開口部も視認可能	開口部がわかるので開口部の前、点字ブロックより内側で待つ

2 現地調査結果（三浦海岸駅）

マルチドア対応ホームドア

【設置場所】

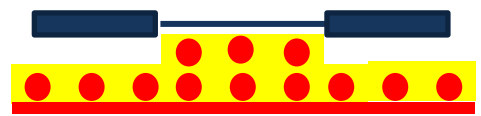


【実証実験ホームドア仕様】

基本寸法	開口部の幅	2200 mm
	戸袋部寸法	1300 mm
	ドア部高さ	1200 mm
	ドア下部隙間	37 mm
	外形寸法図	

▲実証実験時

【点字ブロックの敷設状況】



- 開口部前は支柱のきわから、支柱の端まで警告ブロック1枚分敷設
- 開口部前に警告ブロックが垂直方向に2枚重なる形で長軸方向に水平に警告ブロックと内方線が敷設されている

2 現地調査結果（三浦海岸駅）



写真⑥



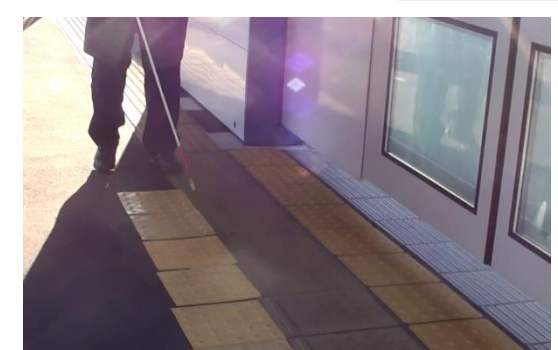
写真⑦



写真⑧



写真⑨



写真⑩

- ・扉部分の確認のために、白杖を壁にあてている方がいたが、戸袋であるのに窪んだ部分があり、ここを乗り口と思われる方がいた。またこの部分はガラスのため、弱視の方は扉と勘違いしていた（写真①）
- ・扉位置の確認では戸袋を触り、境目を確認し、白杖を当てて扉位置を最終確認する方（写真②）
- ・電車がきたら、扉の音と雰囲気でも位置を確認し、白杖を電車に沿わせて扉を最終確認し乗車（写真③）
- ・弱視者の場合、扉が透かしてあったり合わせ目が黒いと視覚で扉位置を確認することが可能であった（写真④）
- ・仮設で警告ブロックを扉前に敷設したところ、立ち止まり開口部の認識率が上がった（写真⑤）

2現地調査結果（三浦海岸駅）

◆参加者属性一覧

年齢	性別	視覚の程度	歩き方	扉の見つけ方	電車を待つ位置
40代	男性	光覚あり	点字ブロックのへりを歩き、白杖で内方線を確認 ホーム側を歩く	適度な位置で扉部分に近付き、触って確認	戸袋よりも電車寄りで点字ブロックより内側
70代	女性	全盲	ガイド同行が殆ど ブロックに両足をのせ、白杖で叩きながら歩く 線状ブロックと点状ブロックの区別はほぼつかない	単独の場合、点字ブロックでは扉を見つけることはできなかった 点字ブロックがなくなったところで、壁を確認 扉を触って開口部を確認	ガイドに案内してもらう
50代	男性	全盲	点字ブロックから10cmほど離れ、白杖で内方線を時々確認しながら歩く 足元でブロックの敷設が変わった時に確認	扉を触りながら、薄くなっている部分が開口部であると予測 1本電車を見送って確認	開口部の切れ目を手で確認し、そこから離れ戸袋と思われるところで待つ
70代	男性	a、右目は指数弁・左は0, 01 視野としては両眼で3度程度	白杖をブロックの淵に滑らせてたどる	下を見て床面のサインを確認 目視で扉位置を確認するが、はっきりとしたコントラストでないと確認しづらい	開口部前、点字ブロックより内側で待つ
30代	男性	拡大補助具要。暗い場所は光のみ	点字ブロック、白杖はほぼ使わず、蛍光灯の明かりをたどって歩く 空間の明かりのコントラストで改札などの施設をある程度認識できる	床面の・赤・黒のコントラストを確認できるので、扉位置を表すサインを確認 開口部も視認可能	開口部がわかるので開口部の前、点字ブロックより内側で待つ

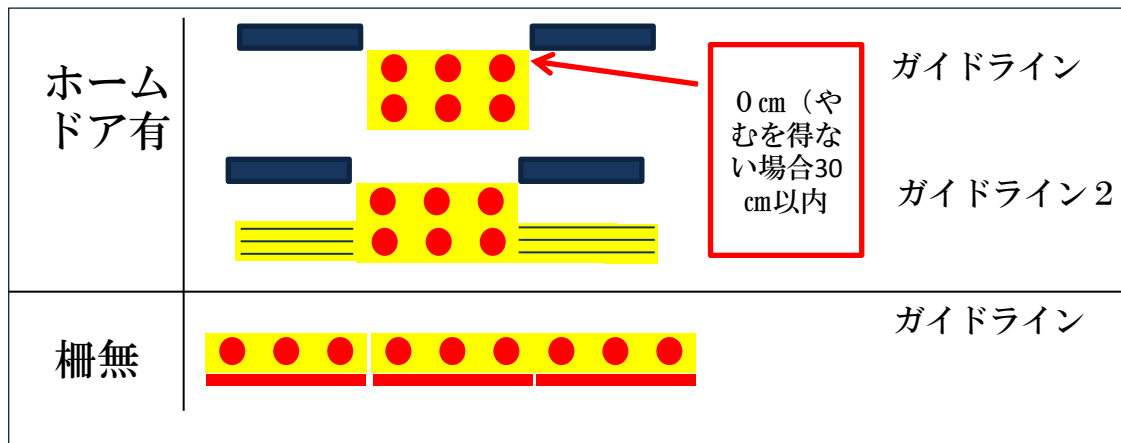
【参考】九段下駅・三浦海岸駅現地調査後の検討結果（論点）

- 1) ホームドア・柵は安全が担保されているという前提におくかどうか
(誤作動などで柵が空いている場合に転落の危険がある)
→長軸方向の点字ブロックよりも線路側にホームドア開口部いっぱい点状が必要
- 2) 長軸方向に歩くのに誘導が必要かどうか
(ホーム柵がない場合は、内方線が有意義)
→線状か点状か内方線付きか
- 3) ホーム柵の開口部をどう特定させるのがよいか
→ホーム側に1枚多く敷設(二重にする)が有力
→内方線はあったほうがよいか、否か
- 4) 1)と3)を両立させるには3列(3重)となるが、これはどうか
→ホームドアから長軸に敷いてある内方線付きブロックが
ホームドアからの距離が0cmであれば2列で可
- 5) その他の場合分け
開口部の幅員の大小、支柱部分の幅員の大小
- 6) 留意事項
なるべく場合分けはないほうがよい
これまでの敷設方法との整合性

1) ホームドア・柵は安全が担保されているという前提におくかどうか

(誤作動などで柵が空いている場合に転落の危険がある)

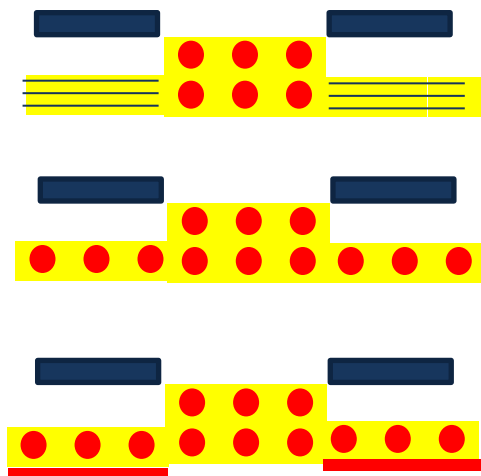
→長軸方向の点字ブロックよりも線路側にホームドア開口部いっぱい点状が必要



メリット	デメリット
開口部リスクのヘッジ	長軸を辿るのはホーム柵のみとなる
開口部リスクのヘッジ 壁部分は誘導	開口部を認識しづらい
すべての開口部への警告 長軸方向は内方線とブロックで示す	転落リスク

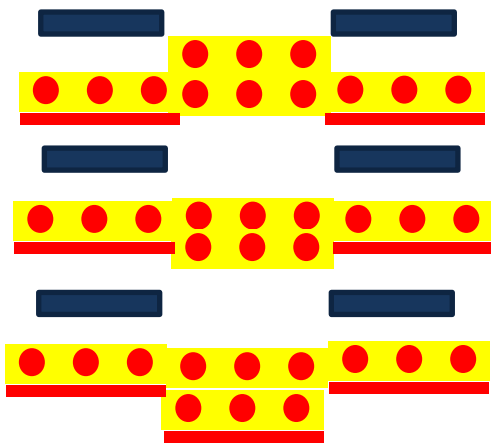
2) 長軸方向に歩くのに誘導が必要かどうか (ホーム柵がない場合は、内方線が有意義)

→線状か点状か内方線付きか



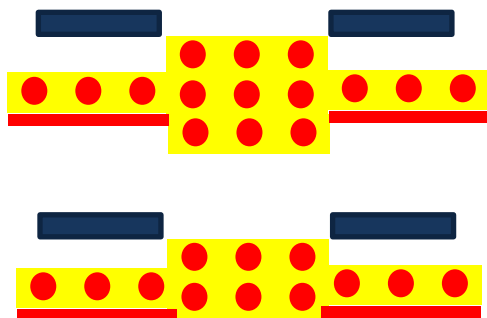
メリット	デメリット
長軸は線状とホーム柵とで把握する 触れない柵でも長軸方向把握可	開口部がわかりづらい
長軸方向の足掛かりになる 触れない柵でも長軸方向把握可	開口部はわかりづらい
長軸方向の足掛かりになる 内方線がない場合に比べ、開口部は内方線で気づく程度	開口部はわかりづらい

- 3) ホーム柵の開口部をどう特定させるのがよいか
 →ホーム側に1枚多く敷設(二重にする)が有力
 →内方線はあったほうがよいか、否か



メリット	デメリット
開口部リスクのヘッジ	開口部をみつけにくい
開口部がわかりやすい	開口部リスクあり
開口部がわかりやすい 2分の1ブロックでもホーム側の敷設は有効と考えられる	開口部リスクあり

- 4) 1) と 3) を両立させるには3列(3重)となるが、これはどうか
 →ホームドアから長軸に敷いてある内方線付きブロックが
 ホームドアからの距離が0cmであれば2列で可



メリット	デメリット
開口部リスクのヘッジ 開口部がみつけれられる	幅が広すぎると、開口部がなにかわからない
開口部リスクのヘッジ 開口部がわかりやすい	ロープ式などではアラート音が鳴り、ホーム柵側を歩けない

2現地調査結果（拝島駅）



写真⑪



写真⑫



写真⑬



写真⑭



写真⑮

- ・ 拝島駅では開口部分が点字ブロックが1枚分ホーム内側に敷設されているため、この違いがわかれば敷設が変わっていると、開口部と認識でき、支柱付近で待つ必要がないという方（写真⑪）
- ・ 支柱からすぐに乗車位置ではないため、電車の連結部をさぐってしまう恐れがある（写真⑫）
- ・ 拝島駅では開口部が広く、バーに近づくと警告音になるが支柱部分には点字で号車案内がある（写真⑬）
- ・ 一番下のバーは地上部から約50cmと高い位置にあり白杖はくぐってしまう。バー付近を歩き、バーの下あたりで白杖をたどらせると支柱にぶつかるので、この方法で支柱位置を確認する方（写真⑭）
- ・ 拝島駅の床面はタイルになっており、点字ブロックに白杖を添わせて歩く方だとタイルのへりとブロックのへりを混同しやすい（写真⑮）

2 現地調査結果（拝島駅）

◆参加者属性一覧

年齢	性別	視覚の程度	歩き方	扉の見つけ方	電車を待つ位置
40代	男性	光覚あり	点字ブロックのへりを歩き、白杖で内方線を確認 ホーム側を歩く 1回目は扉前に警告ブロックが張出しているのがわからなかった	拝島では警告ブロックが張出しているのでそこで予測がつく 白杖でさぐり壁が触れるようであれば、壁を触って乗車位置を確認 拝島は開口部に触れると警告音が鳴るので点字ブロックを頼りにした	拝島駅ではどこに電車の開口部が来るかわからないので、戸袋の右か左、ブロックの敷設が変わっているところで待つ 号車を確認した戸袋の後ろで待つこともある
30代	女性	全盲	1人で歩くときは、片足をブロックにのせるかのせないで歩くなど場合によって違う。 両足を点字ブロックをのせて歩くことはない 内方線は普段意識しない	白杖でドアの切れ目を追う 白杖で音をたてて戸袋の位置が確認できた 適当なところで点字を触り扉位置を確認 拝島はドアの位置、号車番号はわかりやすかった	通常は音を頼りにして電車の扉位置を確認 戸袋付近で電車を待つ
50代	男性	全盲	点字ブロックから10cmほど離れ、白杖で内方線を確認しながら歩く	内方線が切れたところで柱位置、内方線が現れたら開口部ということがわかる 警告ブロックに足をのせていたらわからない	柱で号車位置を確認し、柱の横でまつ
70代	男性	a、右目は指数弁・左は0、01 視野としては両眼で3度程度	白杖をブロックの淵に滑らせてたどる 拝島駅はタイル貼りの凹凸が気になった	拝島の場合、白杖でへりをなめて歩く自分には警告ブロックが出っ張っているので開口部の位置わかりやすい 号車位置は点字や床面の字ではわからない	開口部前、点字ブロックより内側で待つ 拝島は警告ブロックが線路側近くまでないのが気になった
30代	男性	拡大補助具要。暗い場所は光のみ	視認性がよければ点字ブロック、白杖はほぼ使わず 拝島駅では視認性が悪かったので点字ブロックを踏んで歩いた	バーのコントラストで開口部を確認したいがほぼわからない 拝島駅では警告ブロックを目印とし、床面のサインで扉位置と確信	床面の印が見えるが拝島駅はコントラストがわかりにくいため、なんとなくの位置でまつ

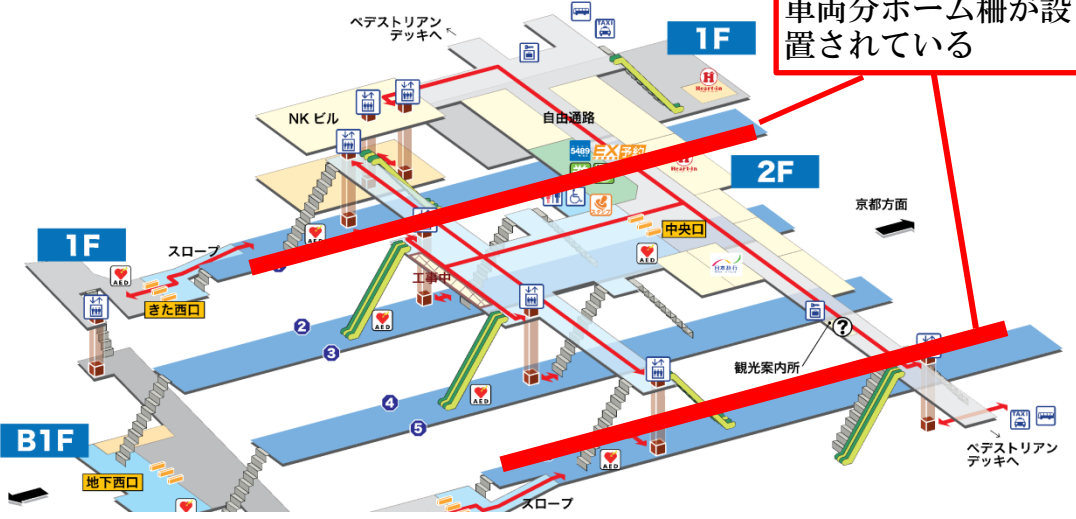
【参考】 拝島駅現地調査後の検討結果（論点）

- 1) ホームドア・柵は安全が担保されているという前提におくかどうか
(誤作動などで柵が空いている場合に転落の危険がある)
→長軸方向の点字ブロックよりも線路側にホームドア開口部いっぱい点状が必要
- 2) 長軸方向に歩くのに誘導が必要かどうか
(ホーム柵がない場合は、内方線が有意義)
→線状か点状か内方線付きか
- 3) ホーム柵の開口部をどう特定させるのがよいか
→ホーム側に1枚多く敷設(二重にする)意見が多い
→内方線はあったほうがよいか、否か
- 4) 1)と3)を両立させるには3列(3重)となるが、これはどうか
→ホームドアから長軸に敷いてある内方線付きブロックが
ホームドアからの距離が0cmであれば2列でよいのではないか
- 5) その他の場合分け
開口部の幅員の大小、支柱部分の幅員の大小
- 6) 留意事項
なるべく場合分けはないほうがよい。これまでの敷設方法との整合性は重要

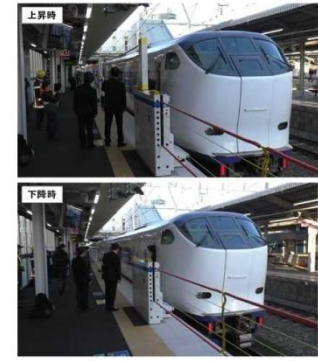
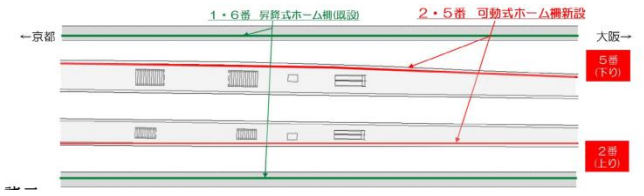
2 現地調査結果（高槻駅）

昇降バー式ホーム柵

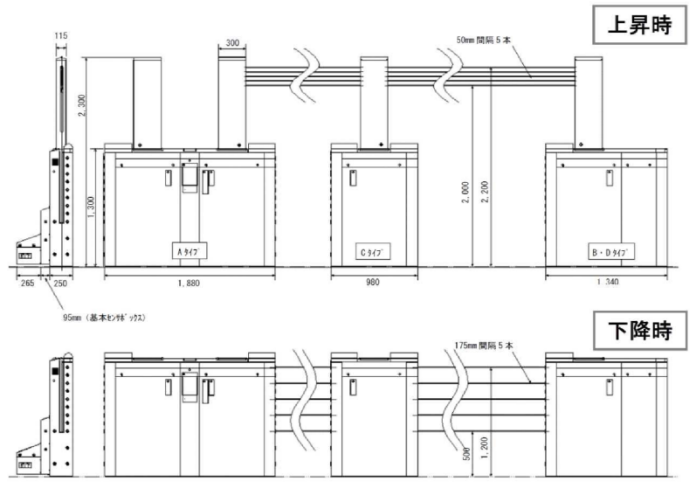
【設置場所】



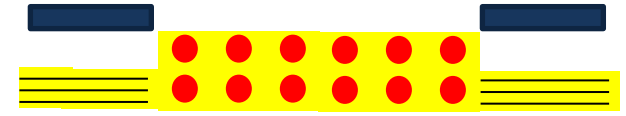
1番線と6番線に全車両分ホーム柵が設置されている



【実証実験ホームドア仕様】



【点字ブロックの敷設状況】



- 開口部前は支柱のきわから、支柱の端まで警告ブロック 1枚分敷設
- 開口部前に警告ブロックが垂直方向に2枚重なる形で敷設。内方線はなし
- 戸袋前は、開口部内側の警告ブロックを水平に（戸袋から30cm離れた位置）に誘導ブロックが敷設

2現地調査結果（高槻駅）



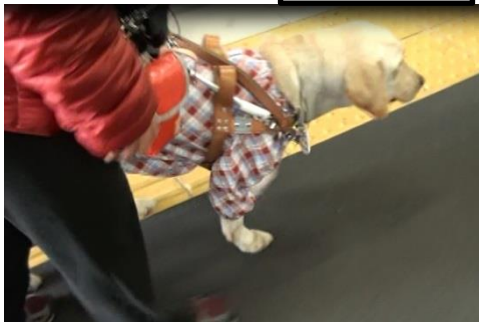
写真⑯



写真⑰



写真⑱



写真⑲



写真⑳



写真㉑

- 高槻駅では車両編成によっては、開口部に車両がこないケースがある（写真⑯）
- 当事者は開口部より支柱部分を探して歩く。白杖の音、白杖で点字ブロックをなでることで支柱を認識（写真⑰、⑱）
- 盲導犬が線路側の時は点字ブロックの際を歩き、ユーザーが線路側になる時は点字ブロックから離れて歩く（写真⑲）
- 開口部付近より敷設されている誘導ブロックについては、階段もしくはエレベーターと認識した（写真⑳）
- 開口部と電車の扉が1対1であり、車両が同じ電車であれば壁の点字を確認して乗ればよいが高槻駅ではできない（写真㉑）

2 現地調査結果（高槻駅）

◆参加者属性一覧

年齢	性別	視覚の程度	歩き方	扉の見つけ方	電車を待つ位置
60代	女性	全盲	ホーム柵は落ちないよりあったほうが良いが、ちゃんと白杖が使えるとあっては問題外。	柵の位置確認のためなるべく近づいて確認したいのですがすぐにアラートがなるのは問題外。	ドア位置と思われる正面で待つ。ドアが開く音を聞いてすぐに電車に乗れるように。開口部で待つ。
50代	男性	全盲	点字ブロックから10cmほど離れ、白杖で内方線を確認しながら歩く。混雑時は人にどいてもらい歩く。	白杖の音の響きで壁を見つける。線ブロックを足で探す。大開口の際はホームドアがなく警告ブロックがあるホームと違って歩けばよい。初めての時は杖をロープの下で探ったり、ロープを触ったり前実験をしないと構造はわからない。	開口部の切れ目を手で確認し、そこから離れ戸袋と思われるところで待つ
50代	女性	全盲 盲導犬ユーザー	盲導犬が線路側を歩く。狭い時は人を点字ブロックに乗せる。	盲導犬がいれば、点字ブロックには注力しない。犬が案内する。盲導犬がいると壁とドアの違いはわからない。	電車が来たら、右方向に進みドア付近に案内させる。電車のドアが開いたら犬が入口前で止まるので足で開口部を確認し乗車。
30代	男性	拡大補助具要。 暗い場所は光のみ	ロープは視認性がよくなく、点字ブロック、白杖を使う。	点字ブロックとアスファルトの明るいと ころでは、ロープは全く見えなくなる。 色もわからない。	床面のコントラストの強い印が見える。
40代	男性	全盲	片足点字ブロックに乗せて白杖で歩く。触るとアラームが鳴るので、足で感じて体で感じて、触って確認する。	点状ブロック、線状ブロック、壁。白杖を辿りながら歩く、柱の位置を確認しながら歩く。戸袋が広いとわかるが狭い（点字ブロック3枚）とわかりにくい	並ばないので、柱の裏で待つ。車両のドアが来ないのは戸惑うが、探すことになる。
30代	男性	移動は苦勞するが文字の読み書きは問題ない程度。左目が見えない。	なるべくロープ側を歩きたいが、高槻は警告音が鳴るので戸惑う。点状と線状のブロックの違いを感じる。	線状ブロックは壁であるという情報がわかっていればよい。情報がなければ、壁を触る。点字ブロックが変わっただけだとなぜ変わったかわからない。ロープの雰囲気では開口部かどうかはわかる。	開口部がわかればそこで待つがわからなければ、ドア横に待機する。その方が安全。人が並んでいたら一緒に待つ。ここではドアを見つけるには、自分の位置を確定できない。

高槻駅 昇降式ホーム柵の特徴(聞き取り結果)

特徴 一定間隔に配置した支柱間にロープの柵を設け上下に昇降させる方式

1 安全性

【構造】5本のステンレス製のロープにより、ホームからの転落を防止する

【強度】お客様のもたれかかりなどに対応した耐荷重性（従来の可動式ホーム柵と同程度）

【センサ】お客様の衝突・挟まれ防止や車両とホーム柵との間にいるお客様を検知するため、筐体にセンサ設置

【取扱い】乗務員がホーム状態を確認する際の視界を確保するために、支柱事態を伸縮

2 車両扉枚数・扉位置の異なる列車（特急）への対応

3 列車停止位置の許容範囲を拡大

4 列車在線・編成検知システムによるホーム柵の制御

車両扉・ホーム柵の動き

列車入線

→車両が一定範囲内に停止すると、ホーム柵が自動で上昇→ホーム柵が上昇しきったのを確認後、車掌が車両の扉を開ける

→お客様の乗降終了後、車掌が出発の車外放送をする

→車掌がホーム柵を閉じる操作後、ホーム柵が降下しはじめたら車両の扉を閉める

→車掌がホーム柵開閉表示灯、車側灯を確認後、出発合図をする。

注意喚起音声の変更(平成28年度末予定)

視覚障害者団体のご意見をもとに、「指示」を「案内」に変更し、柔らかい表現に変更

視覚障害者用誘導用ブロックの敷設状況

バリアフリー整備ガイドラインに記載の敷設例に従い

開口部：点状ブロックを二重で敷設、筐体部：線状ブロックを敷設

支柱の点字案内

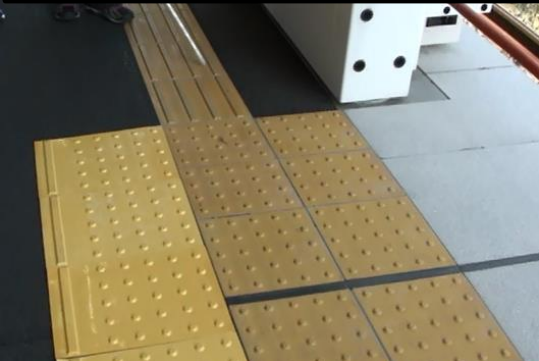
新快速・快速・普通列車の乗車位置を案内し、優等列車の乗車位置案内はなし)

2現地調査結果（高槻駅）

既設点字ブロックを歩いてもらった後のヒアリングより、仮設で点字ブロックを敷設。
開口部がわかるか、敷設方法はどうかヒアリング。

敷設については、高槻駅でガイドラインに添って敷設されている開口部前の警告ブロックに下記の通り、3つのパターンを仮設

パターン①
開口部前2枚警告ブロック+
警告ブロック1枚+内方線



パターン②
開口部前2枚警告ブロック+
警告ブロック1枚



パターン③
開口部前2枚警告ブロック+
内方線



パターン④
戸袋部分1枚線状ブロック+警告
ブロック1枚+パターン③



【ヒアリングより】

- ・大阪および京都の地下鉄の点字ブロックの敷設がパターン②のように開口部は点字ブロックがホーム内側に貼りだしているため、地下鉄を使い慣れている当事者からはわかりやすいという支持があった。
- ・他方、3枚は敷き過ぎで乗り上げた場合、方向を失いやすいとの意見もあった。

【参考】高槻駅現地調査後の検討結果（論点）

当事者は、開口部より支柱部分を探して歩く
どこがドアかわからなくても、支柱の側で電車の到着を待つのが安心（下車客との接触等を防げる）
ロープ側はアラートが出るので歩かない
ホーム側に出ているブロックはみつけやすい

- 1) 車両ドアの位置を特定するのは無理
- 2) 車両ドアと開口部が一致していない場合はホームドアも危険
- 3) 歩行の原則に沿って、待つ場所を探すべき
- 4) 待つ場所としてロングスパンの場合支柱部分で足りるのか
- 5) 点ブロック両足上、片足上、両足はずし：内方線等を把握。両足のせはみつけづらい
白杖（内方線みない）、盲導犬（内方線無視）、白杖なし・・・ 足で辿るのは難しい
- 6) 誤認識しないことが重要
- 7) 内方線をつけるのは標準化するだろう
 - 頁3) の3番目が望ましいのではないか内方線は重要だが、視覚障害者に知られていないことが問題（キャンペーンの必要）