

第3回「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 敷設方法に関する調査検討委員会」議事概要

- 日 時:平成 29 年 3 月 30 日(木)13:30~15:30
- 場 所:国土交通省 2 号館共用会議室5
- 出席者:資料 1 委員名簿参照

- は委員の発言内容、 →は事務局の発言内容

【 議 事 概 要 】

1)実証実験の分析結果について

・事務局にて資料 2 に基づいて説明

- 実際に歩いてみたが、ドアの開口部位置が普段から気になるが、今回の実証で、ホームの内側に点状ブロックが少し出ているのは非常にわかりやすい。出具合は1.5ぐらいがいいかというのが感想。形式に関しては、ドア式の場合は線状ブロック、上下昇降式の場合は、今のところまだ明確には答えられない状況である。
- 2枚敷きでもあまり出過ぎていると、特に開口部が広い場合は自分の居場所が分からなくなり不安になる。10m 以上もあるような開口部と、4m ぐらいの開口部に関しては、それぞれ敷設のあり方を検討すべきだと思われる。ホーム内側には最低でもブロックの半分が突き出ている必要があると思われる。また、ブロック付近は待機列用の線が引いてある場合が多く、必ずしもホーム内側を歩くことができない場合を想定しなくてはならない。待機列と合わせて敷設方を検討しなくてはならないと思う。
- 盲導犬ユーザーの場合は、ブロックの上を歩くことはほとんどないが、それでも警告ブロック2枚敷きは広すぎて不安になるため、慣れもあるが1枚がちょうどよいと感じた。ブロック上を歩くのではなく、ホーム内側を歩くほうがより安全なので、内方線に工夫ができないか。例えば横断歩道のエスコートゾーンの様細かい点線状にして、開口部を知る手掛かりにするなど。また盲導犬ユーザーの声をもっと聴いてほしい。協会、訓練所によって訓練の方式等が異なるため、様々な盲導犬ユーザーが実験に参加したほうがよい。
- 今回の実証実験に関しては限られた時間で行われているので、直ちに結論ということは難しい。今回のデータは限定付きということで、今後どのようにまとめていくかということで議論を進めていく。

2) 今年度の検討結果について

・事務局にて資料3「本事業のまとめの方向性1、2」に基づいて説明(P.2~3)

●ホームドアによる安心感はあるが、長軸方向に歩き始めたのは、ホームドアができたからではなく、もともと必要に応じて行っていたので、P.2「自分の待ちたい場所まで長軸方向を移動するという行動をとるケースが「増えてきた」」の表現を変えるべきである。

●ホームドアの設置により、余裕を持って安心して歩くことができるようになったということで、表現内容の変更は同意見である。

→委員の意見を踏まえて、P.2「その意味では、ホーム上での視覚障害者の移動に関する「前提」が従来と変わってきていることが確認された」の表現も変更する。P.3「ホーム内側への突出しが少ないと開口部を見過ごしやすい…」等の突出しに関する記載だが、実験結果では差異がなかったとしているので、よりニュートラルな表現に変更した方がよいのか。ご指摘いただきたい。

●ホーム端は基本的には歩かないこととされているが、乗車と降車で階段位置が異なるため、やむを得ず歩かざるを得ない。その場合は、より安全な場所で移動することが歩行の方法とされており、ホームドアがある駅での長軸方向の移動が多くなったといえるのではないか。

●ここでいう前提には、これまでの点字ブロック敷設の前提という意味合いと、視覚障害者の移動の実態の前提を分けて整理する必要がある。従来の点字ブロック敷設をする時の前提としては、長軸方向の移動について点字ブロックを使って移動するという前提で検討されてきたわけではなかった。しかし、今回移動の実態が分かったことで、点字ブロック敷設の前提を実態に合わせて変更する必要性が出てきた。

●本資料は公表を前提とするのか。

→基本的に後日公開だが、会議で使った資料として公表。資料2、3に関しては、会議資料として公表し、細かな文言、表現の修正を反映後、再度とりまとめて公表するという、2段階の予定。資料3が結論になるが、資料2についても修正は必要。報告書も別途作成し公表する。

●資料2、P.20 実験被験者の表があるが、個人的な情報が載っているため、公表するにはふさわしくない。

→個人情報保護法が新しくなったことに基づいて、事務局で精査した上で公表させて頂きたい。

●突出しに関してのことを含め、実験の前提であるが、3月3日から5日の実験ではほとんどが高槻駅のホーム柵を知らない(経験がない)人だった。それに対する事前説明が十分ではなく、大開口

のロープ柵というものを理解したうえで、実験をしたのか疑問が残る。また、従来型のホームドアだと、多くは白杖か手で触って移動し、点字ブロックを頼りにしていない人が多いはずだが、今回の実験では点字ブロックで開口部を探すという方法について、記載方を思いつかないが、急に言われて戸惑ったというようなことも要素として想定される。

- 2P④「制度やルールと整合」という部分は公表されたときわかりにくいので、注といった補足をつけることが必要。(固定式ホームドアのある場合の視覚障害者誘導用ブロックのガイドラインや、ホームドアのない場合などの制度やルールとの整合性など。)
- 資料3、P.2は「まとめの方向性」ということなので、実施したことのまとめに限定し、提言とは分けて記載した方がよい。
- 資料3、P.2「しかし、当事者のコメントや行動等から…(①～④)」の箇所は、実地調査の参加者の意見についてのみを表現している。実地調査で意見として出されたものはここに記載し、調査の後で新たに出たものについては、「提言」に盛りこむ形で整理することとする。

→資料2と3の整合性についてはあらためて事務局で整理する。

- 京浜急行の三浦海岸駅のホームドアについて、開くときに旅客側に可動部が来ているが、視覚障害者のもとより小さな子どもなどが触ったときなど問題が無いように、安全上の改善がされるのであろうか。
- 三浦海岸駅のホームドアに関して、鉄道事業者は実証実験でメーカーに場所を貸しているだけなので、ホームドア自体の構造の詳細は回答できない。
- この意見は提言もしくは今後の課題として整理をする。

・事務局にて引き続き、資料3「提言(案)」に基づいて説明(P.4)

- 提言のあり方について、前出の1、2の事実に基づいて提言すべき。そのためにどうしなければいけない、どう判断するなどを記載したほうがよい。こうすべきという正論を述べてもこの後どう繋がるのか。例えば、⑥視覚障害者誘導用ブロックでは、賄いきれないこと、もう限界が見えているということに基づいて提言するのはよいが、時期尚早ではないか。⑤島式の一方にホームドアが無い場合、検討課題ではあるが、声掛けなど具体的なことは述べなくてもよい。④これまで家にこもっていた人がという箇所も、そのエビデンスを気にする人もいる。また、従来型と新型という区分けで検討してきたが、さらに阿部野橋駅の様にならぬ新型も視野に入れて行うべきか、どこまでの新型について対応していくか制限を設けるなど、今後の展望を知っておいた方がよいと思われる。以上のように今回の結果に基づいて進めるという流れを作っていただきたい。

●確認だが、提言は調査・実験の結果に基づいてだけの提言なのか、会議の議論を踏まえた提言なのか、どう位置づければよいか。

→提言の構成をみると、①議論前提を確認、②③これまでの実験結果からわかってきたこと、④～⑥は今後の議論に向けた留意点で、これまでの会議の中身をまとめている。実験結果+αで考えていただきたい。

●何かに基づいていないと、ただ一般論で終わってしまうと懸念される方もあると思われるので、国交省としてこういった施策を今後打っていくことを書くことが、実態があつてよいのではないか。

●ハード対策とソフト対策の2つを重ねてまとめしていると受け止めている。ハード対策をしても、全部にホームドアが付くわけではないので、当事者、取り巻く駅、一般市民など、啓発・啓蒙が必要。ハード対策の今後の提言とソフト対策をしっかりとしないと、転落事故についても一時的な盛り上がりだけで終わってしまう。両立が重要と思う。

●4～6もソフト的な対応として掲載したほうがよいということによいか。

●④「これまで家にこもっていた人が外出するなど～起きてくることから」の一文は根拠が分からないので削除した方がよい。なお③④を一緒にした書き方も一つかと考えられる。⑤⑥は、やや補足的に書く方がよい。

●阿部野橋駅ではわからないので、柱位置が40cmになるような、と記載したほうがよい。

●⑥についてワーキングでも誘導ブロックだけでは安全面が網羅できないという議論はあった。提言⑤の表現だと対策を実施すべきと結論付けているが、まだ全く議論もされていないことである。ホーム端についても他の委員会でこれから議論されていくところであるので、ここではホーム全体の安全性については引き続き検討していくといった表現が望ましいのではないか。④の阿部野橋駅ホーム柵については、つきみ野駅で実証実験されたタイプだと思われるが、スマートホームドアなど、今後新しいタイプが出ることは「新たなリスク」というような表現は、本来安全のために入れたホームドアが、実は危険なのだと捉えられかねない。安全のため様々な工夫をしながら対策をしているので、ここは表現を修正していただきたい。

→表現がふさわしくないところは書き方に注意し、修正していきたい。④～⑥は今回の議論を継続していく場合の留意点として挙げている。

●阿部野橋駅についてのみ固有の駅名が出てくることに違和感を覚える。昇降ロープ式ホームドアという、一般的な名称に置き換えることが可能であるか、お伺いしたい。

→そのように修正する。

- JR 高槻駅ホームドアの開口部は、正直に申しあげて新たなリスクであると思われる。12両編成と8両編成の時には、ロープが開いた先に車両が無いという事実がある。これを新たなリスクと表現するのは適切だと考える。安全のため設置しているのは十分承知しているが、安全であると思うが故にリスクが生まれるというのはいかがなものか。
- ホーム柵の制御単位の関係で、一部の開口で車両がないという場合が1日に数本あるが、これはリスクと認識している。昇降式のホーム柵が上がっている状態で、当該部でセンサーが人を検知すると、「ホームの内側にお下がってください」という注意喚起のアナウンスが流れる仕組みで対策している。
- 視覚障害者の立場からは、注意喚起のメッセージが流れても危険であると感じ、一方、鉄道事業者は、リスクを回避するために二重三重の様々な仕組みを用意しているという声もある。鉄道事業者がリスク分析する際、どういう利用をして転落するのかを、当事者を交えて十分行う事は難しいと思われるが、例えば、新たなリスクが発生する可能性がありうるので視覚障害等の観点での分析が必要となるといったような表現方でいかがか。事業者として行っているリスク回避の努力と、それでもなお不安である当事者の声が折り合うような表現に変更する、事務局で検討する。
- 新しいホームドアについては今までの方式では対応できなかったものを改良するということで、あくまでも事故防止で行っている。従来と同じでは無いからといっても、安全度は確実に上がっており、問題があるものについてメーカー、事業者が対応案を作成している。全体として安全性は向上しているということ認識した上での表現にして頂きたい。
- 高槻駅で観察されてことでの問題点の一つで、これは資料3に記した方がよい。三浦海岸駅では車両検知センサーを導入していて、開けるドア開けないドアを制御していて、そこまでの技術的要素の存在を目の当たりにしている。リスクについては提言ではなく、課題などとして収めてよいのではないか。ただ、大事なポイントを見つけたということはどこかで言及しておく必要がある。
- それぞれの取り組みを尊重した上で、視覚障害者から見たときの危険性ということが検討される課題ということで、④主旨は了解いただいてよいか。
- 運用上に留意をしなければいけない点があるという表現でよいと思われる。
- ④⑤の表現を改めることで了解いただきたい。
- ⑤⑥について記述されているのは、非常に良いので、うまく表現して頂きたい。

→④～⑥は皆様の議論を踏まえて、国交省が受け止めるべき提言と捉え、忠実に再現している。方向性は同じであり、しっかりと受け止めさせていただきたい。

●今回の議論を始める際に、点字ブロックだけの議論だけではなく、次につなげていくような提言をしましょうということをもとめたのが、エビデンスではなく、議論に基づいてまとめられた④～⑥である。我々が目指したいのは、視覚障害の方がホームから転落して亡くなるという事故を無くすこと。実現するために点字ブロックも含めて「総合的な取り組み」を表現してほしい。解決方法を継続的に検討していく必要があるということが、最後にまとまっていく重要な提言になるのではないかと思っている。細かな議論が必要なため別々の会議体になっているが、それを束ねる議論がどこかで行われる必要があるのではないか。

●東急池上線で固定柵を設置しているが、点字ブロックはホームドアのある場合の敷設方法でよいのか否か、大阪モノレールは固定柵のみで、開口部は内方線付き点字ブロックを敷設しているが、このように敷設の仕方にばらつきがあるのはいかがなものか。また、固定柵は可動柵が設置される前の一時的なものではあるが、効果があるので、声掛け、ホーム端などに加えていただきたいと思う。

・事務局にて資料3「次年度以降の留意点1、2」に基づいて説明(P.5～6)

●視覚障害の方に伺うと、開口部を知りたいのではなく、乗車位置を知りたいとのこと。関西及び中部の地下鉄等に、乗車位置表示がついているので、このことを検討に加えてほしい。所々に「盲の度合い」とあるが表現として不適切である。「視覚障害の状況、状態」などに変えていただきたい。

●「垂直方向」というのは普通の認識では上方向を指すので、「ホーム端と直角方向」という表現でお願いしたい。

●最後にまとめるときは図を入れるなどして、誤解が生じないよう表現して頂きたい。

●「盲の度合い」という表現について、「視覚障害の度合い」といった方がよいと思われる。

→修正する。

●来年度以降のスケジュールがあればお知らせいただきたい。

●「今後の方向性」の項で説明する。

●2点確認したい。次回以降のワーキングで従来と新型の敷設方法の整合性について、何パターンかの場合分けが必要と思われるが、それも含めての検討という意味で書かれているのか。また、垂直方向の検証というのは、今回はホームドアから1線分だけの距離0～30cmと検証の中では書

かかれているが、この数値についても明確に決まっていないので、それも含めての検討課題なのか。

→新型ホームドアについては、第1回目から定義がないというご指摘があったが、今回の検討は、鉄道局でまとめられている資料に「新型ホームドア・ホーム柵」として載っている既存のもの以外の全てを新型と捉えて検証するという認識である。結果として、特に大開口昇降式に重点が置かれた部分に関しては、時間的なものや実験時の制約もあり、やむを得ないと思われる。他方、開口部4mのような中間のものがあるのも認識しているが、パターンを完全に分けるのがいいのか、もしくは分けられないのか、あまり、前提を置かず様々なパターンで議論する必要があると思う。制約条件として、既に敷設しているブロックや、ホーム幅など、ありとあらゆるものをふまえないといけない。また、2番目の質問については、ホームドアとブロックの敷設の間隔は敢えて統一しない方がよいと言われているが、今後どこまでシンプルかつ分かりやすいルール化ができるか意識を持って検討していきたい。

●新型でホームドアの柱部分がかなり小さくなると、車両連結部が開口部に出てくる可能性も出てくる。視覚障害者は車両を触りながら歩かれると思うが、車両連結部は非常に危険なので、課題があることを指摘する。

●資料に盛りこむということではなく、今後引き継ぐということで、ご意見をいただいたということで整理する。

→また、委員から提示された意見書は記録として残し、今後議論するにあたって留意していきたい。

3) 今後の進め方について

→来年度も引き続き継続し委員会を立ち上げる、今年度の調査結果を踏まえ検討を進めていく。次年度に立ち上げる委員会については、現行の委員会のメンバーを想定している。現時点では委員会の日程、回数については未定であるが、詳細が決定し次第連絡する。おおまかなスケジュールは、5月ごろまでに次の業務を決めて、第1回の委員会を開催したい。10月ごろまでに結論を取りまとめ、ガイドラインの改訂を検討している委員会に取り纏め結果を引き継ぐ形で進めたい。今回の議論の論点は明らかになったと思うので、10月までよろしく願いたい。

●日本歩行訓練士会のメンバーにも委員に入ってもらい、全国的な実態を知るとよい。実務をしている人は300人もいないと思うが、160人くらい参加している。今後の話がスムーズであり、様々な協力も得られるかと思われる。

●ガイドラインが決まった後も、訓練士は重要なので、「実務をしている人」で、検討してほしい。

●盲導犬訓練士の方の参加も検討していただきたい。

●あまり大勢が参加されても議論がまとまらないということもあるが、今後国交省でも検討の参考にしていきたい。

●今後の実証ということについて、昇降式の縄ばしご的なものはイメージがなかなか湧かないので、模擬的なもので実証するよりも、よりリアルな現場での実証が必要だと思われる。

●今のご意見も重要なご意見なので、次回に送っていただきたい。

→短期間ではあったが、委員の皆様には精力的集中的にご参加いただいた。反省点としてはやや焦りがあったことで、資料の表現について修正すべき点が沢山あった。ここまで議論し、意見をいただいているので、来年度も引き続き検討し取り纏め、本委員会が視覚障害者の方がホームの上を安心して安全に歩いていただけるような一助になればよいと考える。引き続き協力をお願いしたい。

以上