

3 適切な敷設方法の検討について

各ホームドア及びブロックの敷設方法について、被験者の歩行パターンを見る一方で、被験者に気づきを眩しながら歩行してもらった結果、導かれた論点は以下のとおりである。

3-1 九段下駅、三浦海岸駅、拝島駅の現地調査後の検討結果（論点）

九段下駅、三浦海岸駅、拝島駅の現地調査後の論点は以下のとおりであった

（1）ホームドア・柵は安全が担保されているという前提をおくかどうか

誤作動などで柵が空いている場合に転落の危険があることを想定すると、平成 21 年度のホームドアのあるホームでのブロックの敷設方法を設定した際の議論を前提に、ホームドアの開口部幅いっぱいにはホームドア側への点状ブロックの敷設が必要である。

◆図表－7 現行ガイドライン【参考】

	ホームドアがある場合のガイドライン事例
	ホームドアがある場合のガイドライン事例 2
	ホームドア・柵がない場合のガイドライン

（2）長軸方向に歩くのに誘導が必要かどうか

これまで、ホーム柵がない場合は、長軸方向の誘導を前提としていないが、視覚障害当事者が何らかの方法で、長軸方向への移動を行うという前提に立つと、新型ホームドアがあるホームについても何らかの手がかりが必要と考えられる。

その際、新型ホームドア自体がつたって辿りにくいものがあることを考慮すれば、ホーム柵がある場合には、転落の危険がない筐体部分のブロックの敷設が望まれるところ、その敷設方法は、線状か点状か内方線付きのいずれがよいのかを検討する必要がある。

◆図表－8 敷設プラン①

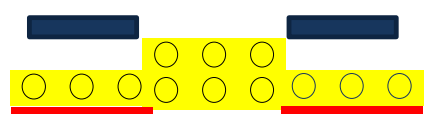
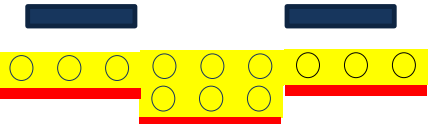
	想定される留意点
	触れにくい柵の場合でも長軸方向の把握は容易。ホーム内側を歩くと開口部がわかりづらい
	触れにくい柵の場合でも長軸方向の把握は可能だがわかりにくい。ホーム内側を歩くと開口部がわかりづらい
	内方線がない場合に比べ、開口部は内方線がなくなることで気づく程度。ホームの内側を歩くと開口部はわかりづらい。

(3) ホーム柵の開口部をどう特定させるのがよいか

視覚障害当事者は、鉄道車両に乗車するにあたり、ホーム上の自分の待ち位置を決めている人が多く、ホームドアがある場合は、開口部を確認したうえで筐体で待つ人が多い。そのため、長軸方向に移動してきた際に、開口部に気付きやすい視覚障害誘導用ブロックの敷設方法が望まれている。開口部を判別しやすい敷設方法について、当事者と現地調査の際に仮敷設をしながら意見交換し確認したところ、ホーム内側に 30 cm 点状ブロックを 1 枚多く敷設（二重にする）する方法の評価が高かった。

その際に点状ブロックに内方線はあったほうがよいか、否かについても、検討を加える必要がある。

◆図表－9 敷設プラン②

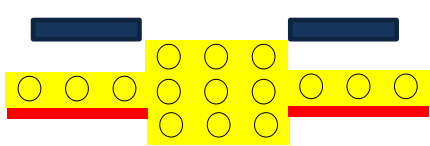
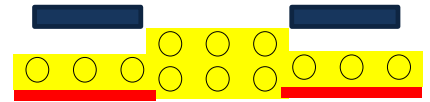
	想定される留意点
	開口部へのすり抜け防止等になるが、ホーム内側を歩く場合は開口部をみつけにくい
	開口部がわかりやすいが、すり抜けリスクがある 開口部がわかりやすいが、すり抜けリスクがある。2 分の 1 のブロック (15 cm) でもホーム内方へ突出して敷設することは開口部に気付くには有効と考えられる

(4) (1) と (3) を両立させるには開口部に 30 cm 点状ブロックを 3 列（3 重）敷設することが必要となるが、これはどうか

平成 21 年の調査の議論との整合性において、開口部にはホーム端と直角方向および斜め方向へのすり抜けによる転落を防止するためにホームドアに 0 cm から 30 cm の距離に点状ブロックを敷く必要がある。あわせて、開口部を気づかせるための突出しとして 30 cm の点状ブロックを 1 列敷設すると、3 列（90 cm）の点状ブロックを敷設することになる。

これについて、現地調査にて、仮敷設をして検証をしたところ、3 列敷きは幅が広すぎて長軸方向の感覚を失う不安が大きく、危険が増すという意見が得られた。2 列敷き（60 cm）にして、(1) との整合をとるには、長軸方向に敷いてある内方線付き点状ブロックがホームドアから 0 cm から 30 cm の距離にあれば 2 列でも平成 21 年の調査結果との整合がとれるのではないかと検討する必要がある。

◆図表－10 敷設プラン③

	想定される留意点
	開口部へのすり抜け防止になる。開口部がみつけやすい。3 枚敷き（90 cm）だと幅が広すぎて長軸方向へ混乱する懸念あり。 開口部へのすり抜け防止等になる。開口部は内方線がなくなるので気づかれやすい。

(5) その他の場合分けが必要か

新型ホームドアを鑑みると、最大で 1 2 m の開口部がある。開口部の幅員の大小や筐体部分の幅員の大小、ホームドア・柵を辿りやすいか否かなどの場合分けが必要かどうかを検討する必要がある。

(6) 留意事項

ブロックの敷設パターンは、なるべく場合分けがないほうがよく、また、これまでの敷設方法との整合性を考慮する必要がある。

3-2 高槻駅現地調査後の検討結果（論点）

12mの大開口のホーム柵がある高槻駅の調査後に、視覚障害当事者の利用方法からみえてきた論点は以下の通りであった。

【高槻駅での長軸方向の歩き方】

- ①当事者は、ホームを長軸方向に移動する際、広くて触りにくい開口部より、触ることができる筐体部分を探して歩く
- ②どこが車両のドアかわからなくても、ホーム柵の筐体の側で電車の到着を待つのが、下車客との接触等を防げて安心と考える。
(しかし、大開口の場合は車両ドアが遠い場合があるので、ドア位置がわかることが望ましい)
- ③長軸方向に移動する際に、ロープ側は注意喚起のための音声が出るので歩かない
- ④ホーム内側に突き出している障害者誘導用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困難ではないか

車両ドアの位置把握についての現実的な見解を当事者間にも統一させる必要がある。

(2) 車両ドアとホームドアの開口部が一致していない場合は、ホームドアでも車両が到着している際に転落などの危険はあるのではないか

(先頭車両などの停止位置とホーム柵開口部の空く空間がある。連結部分も足だけ落ちる可能性は残る)

センサーで人を感知できるようになって注意喚起のための音声が出るようになっているが、リスクを十分に確認する必要がある。

(3) ホーム柵がないホームにおける「歩行の原則＊」に沿って、乗車すべきではないか

＊車両が到着したら、車両を白杖等で確認しながら右方向へ移動し、ドア位置を探し、確認して乗車する大開口の場合の乗車方法について考える必要がある。

(4) ホーム上で電車を待つ場所として考えたときに、大開口のホーム柵の場合の短い筐体部分の長さで足りるのか

筐体部分は1m未満のものもあるが、それが十分な幅であるのか検討する必要がある。

(5) 歩行の多様性への対応をどう考えるか

歩行の仕方の多様性とブロックの利用方法を鑑みて、対応を考える必要がある。

(6) ホームドアのないホーム端が反対側にある場合などを想定し、誤認識をしないことを考える必要があるのではないか

現状では、ホームドアのあるホームとないホームが同じ駅、あるいは、同じ島式のホームでも混在しており、今後も増えることが想定される。ホームドアの有る側とない側を誤認識したり、なんらかの不安からパニックを起こして通常時と異なる行動をすることが、危険を増すことに繋がることが多い。従って不安感を増す敷設方法は避けるよう十分検討する必要がある。

(7) 内方線は、線路側とホーム側を識別する有効策だが、視覚障害者に知られていないことが問題ではないか

敷設の論点とは別だが、周知の必要性和当事者の間での啓発が必要である。