<参考資料>

1 検討委員会等実施概要

会議名	日程	内容	参加者
第1回検討委員会 国土交通省3号館11階 特別会議室	平成27年1月6日 16:30~18:00	・新型ホームドア及び誘導ブロックについて ・視覚障害者のニーズについて ・今後の進め方について	・有識者 ・障害当事者 ・鉄道事業者 ・国土交通省
第2回検討委員会 経済産業省別館1031	平成27年3月10日 15:00~17:00	・聞き取り調査の結果について ・現地調査結果について ・実証実験結果について ・今後の方向性について	・有識者 ・障害当事者 ・鉄道事業者 ・国土交通省
第3回検討委員会 国土交通省2号館 共用会議室5	平成27年3月30日 13:30~15:30	・実証実験の分析結果について ・今年度の検討結果について ・今後の進め方について	・有識者 ・障害当事者 ・鉄道事業者 ・国土交通省
第1回ワーキング JTB総合研究所会議室	平成26年12月8日 18時~20時	・意見交換会(課題認識等について)	・有識者 ・障害当事者
第2回ワーキング JTB総合研究所会議室	平成26年12月22日 19時~21時	・意見交換会(ホームの歩行実態、ニーズ等)	・有識者 ・障害当事者 ・国土交通省
第1回有識者会議 JTB総合研究所会議室	平成27年2月21日 18時~21時	・適切な敷設方法及び実験方法について	・有識者 ・国土交通省
第2回有識者会議 JTB総合研究所会議室	平成27年3月8日 18時~20時	・実験結果及び方向性について	・有識者 ・国土交通省
第3回有識者会議 経済産業省別館1031	平成27年3月10日 17:30~19:30	・取りまとめの方向性について	・有識者 ・国土交通省

2 検討委員会委員名簿

「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」委員名簿

順不同、敬称略

中野 泰志	慶應義塾大学 経済学部 教授
田内 雅規	岡山県立大学 大学教育開発センター センター長・特任教授
松田 雄二	東京大学大学院 工学系研究科 准教授
大倉 元宏	成蹊大学理工学部 教授
大野 央人	鉄道総合技術研究所人間科学研究部 主任研究員
豊田 航	成蹊大学理工学部 助教
中村 透	川崎市視覚障害者情報文化センター 歩行訓練士
三宅 隆	社会福祉法人 日本盲人会連合 情報部部长
金井 國利	公益社団法人 日本網膜色素変性症協会 理事長
並木 正	弱視者問題研究会 代表
加藤 俊和	特定非営利活動法人全国視覚障害者情報提供施設協会 参与
今野 真紀	鉄道ホーム改善推進協会 会長
渡辺 雅博	東日本旅客鉄道株式会社 サービス品質改革部 次長
有田 泰弘	西日本旅客鉄道株式会社 鉄道本部 駅業務部長
武藤 義彦	東京地下鉄株式会社 鉄道本部 工務部長
三原 弘之	京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 施設部長
金口 正幸	近畿日本鉄道株式会社 鉄道本部 企画統括部技術管理部長
長井 総和	国土交通省 総合政策局 安心生活政策課長
中山 康二	国土交通省 鉄道局 技術企画課長

3 検討委員会議事概要

3-1 第1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 1 月 6 日(金)16:30~18:45
○場 所:国土交通省合同庁舎 3 号館 11 階特別会議室
○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】

◆本検討委員会の開催の趣旨について

・資料 2 について事務局より説明

●視覚障害者の安全性の問題に取り組んできた我々にとって、今回は「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」という限定的なテーマではあるが、この委員会では、このテーマを通してホームにおける視覚障害者の安全性の確保について議論をしていき、結論を出し得ない問題については次につながるように課題を明確に示す役割を果たしたい。

◆新型ホームドアの概要及びプラットホームにおける視覚障害者誘導用ブロックの敷設について

・資料 3 について事務局より説明

●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についてということだが、資料 3 に 8 つ挙げられている新型ホームドア全てについて敷設方法を検討するのか。新型に規格はないという認識だが、可動の方向、運用等多様なものすべてを対象範囲とするのか。時間的にも難しいのではないかな。

→新型とこれまでのものの線引きは決まっておらず、事務局としては資料 3 に挙げられているようなこれまではなかったタイプのもを「新型」としている。全てについて検討するわけではなく、分類が必要と認められたものに関しては大別して敷設方法の検討が必要と考える。

●新型の規格が確定していないということだが、車両のドアの位置が確定している、現状よくみられるタイプのホームドア以外はすべて新型と考えてよいか。

→規格がない中で、新型を定義するのは難しい。ただし、今までなかったタイプを「新型」とするという前提はおいている。新型ホームドアについて視覚障害者誘導用ブロックの敷設に関する議論が必要と考えた理由は、新型は現状のものに比べてホームドアの開口部が広い、あるいはホーム面とドアの隙間が大きいという共通した特徴があるため、それに対して現状のホームドアのように点状ブロックを二重に敷設するだけで足りるか、について議論が必要ではないかという問題意識を持ったからである。

開口部が広い、下に隙間があるという新型ホームドアの特徴・類型に対し、ブロックを敷設するための一定のルールを作るのではないかと考えた。ここで議論したり、今後ニーズ調査やホームドアへのご意見・ご要望をいただく中で、そうした単純な類型化では足りない場合が出てくることも考えられる。その場合には、今後の課題として引き続き議論が必要と考える。

●多様なホームドアが作られているが、国交省あるいは鉄道事業者で基本仕様のようなものは出されているのか。また、パテントはどのようになっているのか。試行導入実証実験の評価基準についても知りたい。

→安心生活政策課ではホームドアの技術的なことに関しては即答できないが、基本的な情報については鉄道局と連携を取って情報をお示したい。

●パテントについても即答できない。

●ホームドアがある場合、視覚障害者はホームドア側の構造物を手や杖で迎ることがある。ホームドア開口部に 2 枚敷かれている点状ブロックを踏むことで、車両への入口がわかる。その点、昇降式のホームドアの場合、歩くときに頼るものは線状ブロックだけになるので、そのときの敷設方法をどのようにするかということになる。

ホームドアには、多種多様な中でも、大きくは水平移動型と上下移動型がある。その種類は視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法のことを考えても、将来的にはホームドアのタイプを絞り込んでいくことが望ましい。

●シンプルでわかりやすいものにすることが重要である。将来的には 2 種類くらいにして、視覚障害者にとって使いやすいものにしていただきたい。

●通常、線状ブロックを誘導用ブロックとし、点状ブロックは警告用で、原則として誘導用としては使わないようにしている。ただ、ホームの端には点状ブロックしかないことがほとんどなので止むを得ず点状ブロックを

使って歩いているのが現状である。この委員会で議論しようとしているのは、ホームの端まで誘導することなのか、それとも警告として知らせることなのか。

●「視覚障害者誘導用ブロック」という言い方は、国土交通省等で、点状ブロックと線状ブロックの両方、機能としては警告と誘導の双方を含んだ言葉として使っている。この委員会で議論するのは警告と誘導の両方だご理解いただきたい。

●内方線が敷設された経緯を説明すると、ホーム端に 30cm だけだと垂直に歩いていった場合に跨いでしまう恐れがあり危険であるということからスタートした。幅を 60cm にすればいいのだが、そこまでできないということもあり、当時はそうは呼ばれていなかったが内方線を一本追加することになった。したがって、内方線はそもそも誘導するためにつけられたものではない。

●本来はホームドアがあるなしにかかわらず、視覚障害者が安全に移動できるようにするため視覚障害者誘導用ブロックはどうあるべきかを考えるべきではないか。転落事故は点状ブロックを踏み外して起きている。まず誘導ブロックはどうあるべきかがあり、そのなかのオプションとしてホームドアがあるときにはどうすべきかということがあるのではないか。そのように考えないと、事業者がせっかく誘導ブロックを設置しても、ホームドアを設置すると誘導ブロックを敷きなおさなければならなくなる。また、3ドア 4ドア車両のドアまで行くことに関して言えば、現状でも課題である。ホーム端から 80~100cm に敷設される警告ブロックに、どのようにアプローチしてもらい車両に乗りしてもらおうかという本質的な議論が必要ではないか。

●これについては、ワーキングで結論が出ていると認識している。

●ワーキングでの議論については、ニーズのとりまとめにて説明後、さらに議論を深めたい。

◆ホームドア及び視覚障害者誘導用ブロックに対する視覚障害者のニーズについて

・資料 4 について事務局より説明

●最も大切なのは視覚障害者の安全と安心ということを考えて、ホームドアについて議論すべきではないかという意見はワーキングのなかでも出た。しかし、今回の検討委員会のミッションは、新型のホームドアにどのように視覚障害者誘導用ブロックを敷設するかということに収れんさせなくてはいけない。そのうえで、新型のホームドアにどのような問題があるかについても整理し提案していきたい。

●内方線はホームの内方がわかるということが大事であり、場合によってはそれを迎えることも不可能ではないが、それに沿って歩くことを想定しているものではない。ホームの長軸方向に歩いてもらうことを促すときには線状ブロックしかないであろう。

●内方線付きは、30 cm の点状ブロックを 2 列にするのが前提で、それが難しい場合に、ホーム端に直角に行く防止策として、1本線状を置くものだった。なお、線状ブロックを敷設するなら、離して敷設すべきである。

●たとえばホームの端に階段があつて、ホームの中央に線状ブロックがあり、そこから左右に分かれてホームの端の点状ブロックに突き当たる。その先に誘導ブロックはない。ホームドアの乗車位置にまで誘導するという前提であると、どこまで誘導するのかという議論が必要になる。

●事務局としてはホームドアのあるところに視覚障害者を誘導するという前提で議論しようとしているのではない。点状ブロックを開口部に敷設するのが大前提だが、そもそも開口部が広いものは、ホームドアがない駅とあまり変わらないのではないかと。とするならば、点状ブロック 2 枚敷きで安全上足りているのか、方向を理解するために内方線付きが必要ではないのか、というのがそもそもの問題意識である。

そもそも視覚障害者誘導用ブロックの敷き方がどうか、という問題があることは承知しているが、長い年月をかけて形成されてきた今の敷設ルールを短い時間のなかで覆すことは難しいので、この委員会では今のルールを前提としつつ、新しいホームドアにどのように誘導ブロックを敷設すれば視覚障害者の安全が保たれるのかを議論していただきたい。

視覚障害者の安全の確保のためにホームドアを設置することが最優先であり、それに対応して事業者各社が議論を進めている。そういう中であつて、視覚障害者誘導用ブロックが新しいホームドアに対応していないと、せっかくホームドアが設置されたのに安全性が担保されない可能性がある。従って、応急措置的でも新しいホームドアが出てきた時にどうするかを考えておかなければならない。点状ブロックと内方線は誘導のためというよりは、安全のためのものと理解しているので、その上で皆様に議論を進めていただきたい。

●視覚障害者がどのようなものだと歩きやすいかという知見はかなり蓄積されている。応急措置として進めたときに、後でより良いものがでてきたときにそれにすぐに変更できるかというとなかなかそれは難しいところがあるので、今ある知見をなるべく設計に活かしていただきたい。

→応急措置と申し上げたのは、ホームドアの設計ではなく誘導ブロックの敷設方法についてであり、ホームドアの設計に関しては、鉄道局で議論が進められ、そのなかでも様々な意見が出されているところである。

●鉄道局の検討委員会でも、昇降式のホームドアについては、視覚障害者の方々から、警告音が鳴ったり、杖を使うときにドアの下があいているためにホームドアの開口部の位置がわからない、などの意見をいただ

いている。一方で、とにかくホームドアを早く設置してほしいという声がある。昇降式のホームドアなどに問題があることは承知しているが、事業者に対応を検討していただいているところでもあるので、いただいた意見で対応できるものについては事業者にもフィードバックしていきたいと考えている。

●新型のホームドアのセンサーのあり方をどうするかということにも踏み込む必要はあるだろう。警告ブロックと新型ホームドアの距離によっては、視覚障害者が警告ブロックを確認しているのに、さらにホームドアからも警告され、恐怖を煽られるということになりかねない。敷設方法を模索するには、センサー類を働かせるメーカーとも連携する必要がある。

●新型ホームドアで車両の扉位置を限定するのは難しいだろう。また、ホームドアには接触が認められているものと、原則として禁止されているものがある。それによってブロックを敷設する位置が変わってくると思われる。接触してはいけないタイプのホームドアについては、今の80～100cmよりも離さなければ警告音が出て危険で歩けない可能性がある。

また電車が停まっていない時と、電車が停まっている開口時の二つしかないという前提で、これまでの可動柵が運用されていたが、新しいホームドア/柵の中には電車が停まる前に動き始めるものが存在している。「分類」ではなく、このような「運用」が認められるのであれば、ホームドアと視覚障害者誘導用ブロックの位置をもっと離さなければならなくなる。ホーム端はあくまでも警告を示すエリアであることを前提として議論してほしい。

●国土交通省の最大のミッションはホームドアのない駅でどう転落防止をするかだが、それは別の会議体で取り組んでいただくとして、ホームドアがある駅については、ホームドアに何号車何番ドアと記載されて表示されているので、ドア沿いを歩くほうが便利だったりする。しかし、ホームの端を歩いていると人にぶつかるので、一つの案だが、内方線をもう少し離して、一般の方には内方線の内側に立ってもらい、視覚障害者には内方線とホームドアのあいだを歩いてもらう。このような動線の確保の仕方もあると思う。ただし、新型ホームドアの場合は、ドア位置を警告ブロックで示すことは不可能で、何か音を出すなど別の手立てでドアへの誘導を考える必要がある。

●先ほどのご指摘のような運用で柵の開閉にタイムラグがあるということがなく、ホームドアによってホームから落ちない保障のある環境のもとでは、線状ブロックで誘導し、点状ブロックで車両ドア位置を知らせることが考えられる。(資料3の119ページ下の図の上側)。柵が迎れる場合には開口部のところに点状を2重に敷く(同187ページ)。

●柵を迎える場合は、扉位置に二重に点状ブロック、柵が迎れない場合には、線状で誘導し、扉位置を点状で2重にするという理解でよいか。

●ブロックからするとそういうことになるが、二重の保障でいうと新型は触れられないものは警告音が鳴ることで、障害者を驚かせパニックに陥れる危険性もある。昇降式においても太いパイプを使っているタイプはもう少し下まであれば杖で迎えることもできるだろう。ロープは課題が多いというように、ホームドアも絞り込みが必要だろう。

●ガイドラインの補足をすると、ホーム柵がない場合は、ホーム端から80cmはあるが、ホーム柵のある場合は80cmない場合も多いので、2重にしているということがある。ホームドアに触れて迎えることができるかできないかによって分けて考えるというというのはよいのではないか。

●ドア位置を示すのに2枚敷をする場合だが、今のホームでもよくあるが、ホーム端側にある場合と、内側にある場合があり路線や地域によって異なる。2枚敷の警告ブロックにしてそのあいだを誘導ブロックでつなぐということをするのであれば、内側に警告ブロックがあるほうがよい。

●新型ホームドアというよりも簡易型ホームドアというべきではないかと個人的に感じた。新型というは今後普及が促進されるものと聞こえるが、今議論している新型ホームドアは簡易型であり、こうした簡易で手で迎えることができないものの敷設方法と、ドア状で手などで迎えることができるものの敷設方法という整理になるのではないか。田内委員のご提案は一つの方向提示と思うがいかがか。

●扉位置を示さないでよいか、という検討は必要であると思う。

また、新型ホームドアは従来のホームドアと比べて機能が弱い部分があるが、従来の内方線付きのブロックの敷設と異なる敷設方法を認めるのかどうか。ホームドアの形式によりブロックの敷設位置が変わるというのは視覚障害の方にとってわかりにくいと思う。

→事務局としては、点状ブロック(警告ブロック)は車両のドア位置を示しているのではなく、ホーム柵の開口部を示していると理解している。現状はホーム柵の開口部と車両ドアの位置がほぼ一致しているので、開口部を示せばそれがおよその車両ドア位置を示すことになっている。しかし開口部が12mもある新型の場合は、開口部を示してもそれは車両ドア位置を示すものにはならない。両先生のご指摘は理解ができますので、議論を踏まえて事務局としては取り纏めていきたい。

●路線でどのような列車が走るのかということがわかれば開口部の限局したところに点状ブロックを敷設することができるのではないか。歩行訓練に関して言えば、車両に寄ってから一方向に移動し、開口部を

見つけている。その場所に人がいた場合、列車が動かないという保障があると良い。12m すべて点状ブロックにするのは少し乱暴だ。

●昇降式でも必ず開く車両ドア位置が1車両に1つでも固定されていれば、そこに誘導するという考え方はできないか。昇降式は乗る位置がわかりにくいので、今回の検討員会を開いて確実に乗れるようにしたい。限定的にでも乗る位置に誘導する方法を検討できないだろうか。

●視覚障害者誘導用ブロックの意味合いというのはいろいろある。視覚障害者がどこからでも乗れるようにすることを前提にしたほうがよい。視覚障害者誘導用ブロックでドア位置をわかろうとしてはいけないと理解してもらえないのではないかと。視覚障害者誘導用ブロックは長軸方向や固定の施設、危険を示すという一番の基本にたって敷設されていけばよいのではないかと。

●仰るように、簡易型に関してはドア位置を示さないと考えていくしかないのではないかと。

●開口部を2枚敷にするということ以外にないのではないかと。車両ドアまで誘導せず、点状ブロックはドア位置を示さない、ということにしないと新型ホームドアはあり得なくなる。ただし横浜市営地下鉄のように車両ドア位置が決まっている駅に関してはわざわざドア位置を示さないようにする必要はないだろう。敷設後に、この駅はこうなっているというアウナンスが足りていないように思う。周知努力が必要。

●開口部の12mも点状ブロックが二列敷設されるとそれだけ方向がわからなくなる範囲が広がる。開口部が長く、簡易柵で危険である場合に、内方線を追加する必要があるかの検討は必要である。

◆調査内容及び今後の進め方について

●今後もワーキングも開きながら、つくり得る視覚障害者誘導用ブロックの在り方がある程度絞られてきていると思うので、ニーズ調査や実地調査をやりながら詰めていくことになると思う。

・資料5について事務局より説明

●モニターは何人くらいで行うのか

→属性も考えて必要最小限の人数を考えているが、特定の属性だけで敷設方法等対応が決まってしまうことは避けたい。

●視覚障害者誘導用ブロック敷設の際には200人以上の規模で行った。心づもりが必要。

●時間がない中で200人は難しいのではないかと。思う。

→課題を整理したうえで効率的な方法をとりたい。

●時間が限られた中では単独で外出できるなど、一定のスキルを持った人モニターになってもらうのが良いのではないかと。

●現実的な制約があるので、できる範囲で様々な人を集めるのが良い。ホーム柵と視覚障害者誘導用ブロックについては、説明する側と聞く側で理解の差異が生じる可能性があるので、会議資料はプロジェクターで示すなど、説明の仕方を工夫する必要がある。

●視覚障害者誘導用ブロックも持参いただく必要がある。人数はそれなりにいないと科学的な根拠が取れない。今回はある一定の結論は出すが、科学的な根拠としては乏しいという制約付きの結論になることもやむを得ないのではないかと。

●視野狭窄、色覚特性など日常的に白杖を使用しない人も調査対象に含むのか。またその場合、コントラストも考えるのか。

●今回、様々な協会に入ってもらっているのは日常的には白杖は利用していないロービジョンの方も想定しているため。

→先天的か中途かでも視覚障害者誘導用ブロックの利用の仕方が違うので、想定している。但し、リスクが一番高い人について議論したい。コントラストも意見としては出てくるとは思う。

●拝島駅などに行ってみると、かなりイメージが違う。転落しないことが最重要なので、見て触って感じるものが重要。早期に現地調査をして現実的に判断し、次の段階に進んでいきたい。

●今後、ニーズ調査、実地調査、ワーキンググループも開催し詰めていく可能性が高い。ヒアリングや確認も事務局からさせていただくことをご承知おきいただきたい。短い期間ではあるが、少なくとも視覚障害者が転落しない状況をつくるために、視覚障害者誘導用ブロックについてベストなものではないにせよ、このように敷設しておけば今後につなげていけるのではないかとという応急措置をこの委員会で提案しながら、次へつなげていければと思う。

→第2回の委員会は3月10日開催予定である。

～ 以上 ～

3-2 第2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 10 日(金)15:00~17:15
- 場所:経済産業省別館 1031 各省庁共用会議室
- 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】

●調査結果をどのように分析するかという議論を有識者間で行った。本来であれば第 2 回の検討委員会をもって取りまとめを行い、終了という予定であったが非常に重要な案件であり、慎重に議論をする必要があるということから第 3 回の検討委員会を設定することとなった。次回の第 3 回で結論を出していくが、今回の検討委員会では現状までの検討の経緯等を委員内で共有いただき、とりまとめに向けてしっかり議論することを目的としたい。

1) 視覚障害者誘導用ブロックに対する聞き取り調査等の結果について

・事務局にて資料 2 に基づいて説明

●本事業においては、安全性を確保するというを第一におきつつ、視覚障害のある方の障害の状況、ヒストリーなどに多様性があること、ホームドアにはいくつかの種類があるという前提で対応を考えていく必要がある。既存のガイドラインとの合理的整合性を配慮する必要がある。また、理想的なものであったとしても実現可能性の低いものもある。またブロック敷設ルールの種類は多いと混乱を招くので、なるべく少なくする。ホームの広さなどの要件も勘案して具体案を考える必要がある。長軸方向への移動を可能にするような検討が安全性のためにも必要ではないかという意見もあり、現行の考え方とは異なることもあるので提示するのであれば根拠を明確にする必要がある。ニーズ調査によって、これらの必要性が明確となっている。

2) 現地調査結果について

・事務局にて資料 3 に基づいて説明(P13 まで)

●九段下駅と三浦海岸駅の現地調査を踏まえた時点での点状ブロックの検討経緯を説明いただいた。その中で、「ホーム縁端がわかるだけでは安全が確保できない」ということが今回の実地調査で明確となった大きなポイントである。今までの敷設方法ではホームドアの開口部が検知しづらいといった点を論点に、敷設パターンについて検討した。従来型ホームドアに対するガイドライン記載の敷設例は、ホームドアの開口部分に点状ブロックが 2 列(2 枚)敷かれており、そのうちの一行は線状ブロックが敷設している例の場合、それよりも線路側に敷かれている(線路側に突き出している)。この場合、視覚障害者はホームの内方側を探ることが多く、開口部を見つけられずに迷うことがある。迷うことは転落事故につながるリスクを高めることであり、開口部を見つけやすくすることが重要なポイントの一つとなった。

→参加者の歩き方を見ているとホーム内側を歩いているため線路側の点状ブロック列の出っ張りには気がついていない。よって 2 列敷設するのであればホームの内側に列を突き出したほうがよいのではという仮説となった。

●通常のガイドラインでは内方線はないが、内方線がついているというパターンで検討されるのか。

→基本的には内方線がないところからであったが、点状ブロックを 1 列ホーム内側に突き出したらどうかというところから始まった。

●九段下駅は内方線付きであり、開口部に 2 列の点状ブロックが敷設されている。

●九段下駅と三浦海岸駅には内方線がついている。2 駅の調査後、線状ブロックがないというパターンについて実証し、その場合も開口部を探る行動があるということで検討に至った。九段下駅と三浦海岸駅を調査した時点での敷設案の提示をしている。

・事務局にて資料 3 に基づいて説明(P14 ページ以降)

●当事者はホーム上で自身が立つべき場所を探すので、そこを担保する必要がある。高槻駅は開口部が広

く、電車が来てホーム柵が上がった際にそこに電気がないということもあり、車両がないところに進入するというリスクを防止するための敷設パターンも考える必要がある。

3) 調査結果をふまえた敷設パターンにおける実証実験結果について

・事務局にて資料 4 に基づいて説明

●実験1として長さ、実験 2 としてパターンと別々に分析している。モニター数も 30 名でよいのかという点や、理想だけでは決められないので、科学的根拠を明確にする必要があり、次回はその分析結果を示して更に詳細な議論をしたい。今回、現在のホームドアがない場合に敷設されているパターンも含め 5 つのパターンを検討し、どれが良さそうかという案が 4-2 に出てきている。

●資料 4 の 3 ページの図は既存のガイドラインと異なっているがその検証はしなくてよいのか。開口部にも内方線は必要だという結論になるのか。扉とドアが一致していないホーム柵の場合、7 ページの中から選ぶのか。

→「ガイドラインに添った形で検討しなくてよかったのか」という点については、当事者は線路側を歩くという行動が見られなかったため従来のパターンでは気づかない、ということがわかり検討材料に入れなかった。7 ページは「こうあるとよいのでは」というパターンを検証したもの。

●7 ページは長軸の長さ、大開口、点状ブロックについてそれぞれ実験しているので、図は本来分けるべき。

●多くの視覚障害者は従来型のホーム柵の場合、点状ブロックを手掛かりにせず、ホームドアを叩きながら、あるいは確認しながら歩いているのが実態であった。それができない新型ホーム柵では点状ブロックを手掛かりにせざるを得ないということである。ホーム柵を頼りに歩けないという新型ができたということは従来のガイドラインと前提が異なるということを確認しておかないといけない。

●高槻駅の昇降式ホーム柵はさわれないという意見があったが、ホーム柵に触れると離れるように警告の音声を発していたが、来週 14 日からホーム柵に触れると「こちらはホーム柵です」という案内に変更する予定である。そうなると、ホーム柵をたどって移動することができるので、ホーム柵にはさわれないという前提で議論を進められると結論が違ってくる可能性があり、違和感がある。

●ホーム柵のアナウンスは、触れているとアナウンスは流れ続けるのか。

●ホーム柵に触れ続けると、「こちらはホーム柵です。列車が到着しますとロープが上昇しますのでご注意ください」という案内を 2 回繰り返して、触れ始めてから 15 秒後に「ここから離れてください」という警告を発する。

●いろいろなタイプがあるという前提での議論で、高槻駅ですでにユーザーの声をもとに取り組みがされている。

●今回の前提条件は新型であるが、従来型のホームドアであれば今のガイドラインのパターンを否定するものではないと考えてよいのか。

●今回は新型について議論することがミッションなので、それを前提に調査等を実施しており、従来のものは対象としていない。現在のガイドラインもエビデンスに基づいて決められているので、ここでは従来型については言及しなくてよいと考える。

●今回は少ないエビデンスからパターンを出したというように捉えるべき。従来型は柵に沿って歩けば方向性を失わないので、戸袋部にブロックがないなど点から来れば線の違いが分かるといった発想があった。今後、様々なパターンが混在したときのことを考えるべき。今回の調査の中では、内方線をたどるというケースが多かったが、それができない場合も考慮し最適なものを考える必要がある。

●「阿部野橋」駅は、平成 30 年度に昇降ロープ式の導入を目指している。支柱などの固定部が少ないタイプであり、今回ご意見をいただければと思っている。

●事業者からも今後の方向性も含め、要望や意見をいただきたい。

●今回はホームの内側に1枚という検証をしているが、車両の乗降というところでホームの外側のブロックの役目などについての意見はなかったか。

●電車側にブロックが 1 枚あることについてどう使われているかというご意見を当事者から伺いたい。

●降りたところに 1 枚あったとき、半歩でも進んで内方線を確認できればこれより向こうが内側だと認識できるが、1 枚を踏んだからといってそこで手がかりとなるかは意識しない。乗る場合も開口部はわからないがホームの内側を歩くという意見が多い。あくまで警告ブロックであって、ドアに誘導されているわけではないので、車両の高さや床を白杖で確認し注意しながら乗車する。1枚ブロックが内側にあっても乗る際のきっかけにはなるが、ドアへの誘導にはならない。

●自身は認識していない。乗車の際は車両とホームの間に白杖をおとしてステップを確認して車両に注意して乗っている。降車の際も白杖でホームをたたいて確認して降りており、ブロックを確認しながら、というのは他の方からも聞いていない。

●3 名の当事者から話を聞いているが、乗る時も降りるときもブロックは意識せず戸袋を探すとのことである。

●盲導犬ユーザーだからといって点状ブロックを全く使わないというわけではない。盲導犬の協会ごとにホーム利用の訓練は違う可能性があるのでヒアリングは必要かもしれない。自身の場合は、乗るときはブロック内側のヘリの部分まで盲導犬が進み足を伸ばすとブロックにあたる状態。そこで電車が止まるまで待つ。左手で盲導犬のハーネスを掴んでいるので、盲導犬は人間が線路側にならないよう右側を進む。乗り込むときは電車の扉前のホームの縁端で止まるので、足で電車開口部を確認し指示をすると犬が乗り込み誘導される。よって点状ブロックは気にならない。降りるときは、ドアから点状ブロックがなくなるところまで、電車から離れるように誘導される。そのとき内方線がついていると方向が確実に確認できるので、内方線は盲導犬ユーザーにとっても大事である。

●降りるときに 1 枚プラス α が外側にあるか内側にあるかは気にしていない。降りる時は電車とホームの間に足が入らないことに神経を注いでおり、ホーム上に足を一步のせることが関心事。その後、視点が変わるので点状ブロックは関係ない。乗るときも、幅だけを確認しているので影響しない。

●内側に敷設というのは鉄道総研にて実証実験をして決めている。今回の調査では長軸方向しか検討しておらず、電車に向かっていくという垂直方向は今の時点では実験していない。

●平成 21 年度の検討結果について説明すると、ブロックを全く踏まないで開口部に進入してしまうリスクを考慮して、点状ブロックを開口部の内壁からあまり離さないのが良いという結果となった。これを受けて、現在のガイドラインでは、開口部の点状ブロックは基本的には内壁にぴったりつけるか離しても 30cm までに留める、となっている。先ほどから「内側に1枚」「外側に1枚」という表現が誤解を招いているようなので説明するが、今回の実験で検討された各条件は内壁からの幅が 15cm 程度となっていて、従来のガイドラインには抵触しない。開口部の点状ブロックをこの位置に固定した上で、戸袋部分の線状ブロックを従来位置からホーム柵側にずらすと、開口部の点状ブロックはホームの内側に張り出しているように見える。「内側に1枚」とはこういうことを指している。

●訓練士の立場から言うと当事者が線路側を歩くのはあり得ない。ホームドアがある場合は線路側を歩いてよいというような状況によってルールを変えるのは良くない。開口部を見つけやすいのはホーム内側に点状ブロックが飛び出している方であると言え、それは自分がどこにいるのか、場所がはっきりわかるという安全性も含めて重要であると理解している。

●今のガイドラインの点状ブロック 2 枚敷きは垂直方向で電車に向かって進んできた時に、扉が開いていても落下せずに止まれるという意図でつくられている。今は、どこが開口部なのかを探すために点状ブロックを使いたいという動きがある。片側にはホーム柵があるけれどもう一方にはないというホームもあり、開口部を探すために内側を歩く習慣をつけると線路側を歩かせるという可能性があり、転落の危険性がある。開口部を探すのであれば「探せる」という方策をとっていかないと、安全性の観点で問題があるのではないかとこのことで議論した。

●原則通りに歩いて、新旧関係なく安全であることが重要。ホーム上で人とぶつかって相手を倒してしまい裁判になった例もあり、警告ブロックを歩かせるかについても考える必要がある。一般客との安全性、整合性を考える必要があるが、安全な導線を確保することがまず重要。移動に関しては内方線1本でも良いのではないかと思うが、それを示してドアにアプローチをしていくことが大切。内方線を警告ブロックから離し隙間を作り、そこは視覚障害者のスペースというようになれば、一般の人が点状ブロックの内側(ホーム側)に下がってもその間を歩ける。もしそれがガイドラインからはずれるというのであれば、今の内方線を残したまま、もう 1 本 30cm ほど離れたところに内方線を敷いて、そこを歩き警告ブロックにぶつかったら開口部だと分かるようにするのはどうか。足裏だけで線状なのか点状なのかを判断するのは難しい。白杖を利用している場合には、そちらに神経も行くので難易度の高い足裏で判断をさせるのはデザイン上好ましくない。シンプルでわかりやすく安全に歩けることが必要。

●今の提案は良いと思うが、内方線のきわに障害物がある場合もあり、狭いホームもあるのでそういったスペースをとることは難しいだろう。それがクリアになれば安全に歩けるのではと思う。自身も誘導ブロックの内側を歩いて、ホームを歩くときは誘導ブロックを使わない。委員の提案の敷き方だと一段と安全性が高まると思う。

●ホームの中央を歩くための提案をしていく必要があるということに同感である。今回いろいろな実験をした中で、シンプルがベストと感じた。特に電車に乗る際に神経を使うので、警告ブロックがあれば誰でも分かるのではないか。大江戸線の大門駅は開口部に警告ブロックが 4 枚だけというのはわかりやすかった。このようなところにも注意を払うべき。

●上記の提案が普及するのは賛成だが、混雑時や、島式ホームなどでは様々な障害があり、確実に動線が取れないような難しい駅がある。今回の検討に関しては、場合分けではなくシンプルで開口部がわかるという手がかりが掴めれば、乗降に関しては別の観点だと思う。高槻駅のように踏み込んではいけない場所がある場合は電車から音が発せられるなどの組み合わせが必要。ホームの内側に点状ブロックが敷かれる場合、開口部より更に離れたところに待機する場所ができ、線を引く位置や音との組み合わせで安心安全な乗車の検

討がなされるとよい。

●ホーム縁端警告ブロックを 15 年前に開発した際、内方線と点状ブロックをどれだけ離すかを検討し、その最適解として得られたのが今の敷き方。今よりも内方線を離してしまうと線状突起があったとしても何のための突起なのかわからなくなってしまうと思う。

●今回は事業者からも意見が出て、どのようなことが検討されているかを共有できたと思う。新型の場合にどのような敷設がよいのか、当事者がどのように安全を確保しようとしているのかという実態に基づき、現行のガイドラインのルールをふまえて最大限何ができるかを検討している。3 月末までが期限であるため、期間が短く、垂直移動についてなど十分に検討できていないことがある。そのようなことを今後考える必要があるが、現時点で何が言え、今後何をすべきかを示すのが限界である。第 2 回検討委員会だけではまとめきれないので、第 3 回目の検討委員会を開催したい。

4) 今後の方向性について

・事務局にて資料 5 に基づいて説明

●今回、分析ができていなかったところまでを含めてデータを出し、ミッションについてのまとめと提言を議論することになる。委員各位においては次回に議論の必要性があるポイントを事務局にあげていただき、最終的に資料を出しながらとりまとめていきたい。

5) その他

●今回の検討委員会の目的は、車両の乗車位置がわかるようにという議論だったのではないかと。

●今回検証したところで見ると、乗車位置まで特定するのは点状ブロックでは難しいという見解である。視覚障害者が乗車位置の前で電車を待つかということ、そうではない。並んでいる人もいるということを考えると、乗車位置そのものを示すのは難しいのではないかとということ、現在の検討となっていることをご理解いただきたい。

●車両や待ち位置が違い、垂直方向に進んだ時に車両にぶつかる恐れもある場合は ICT や音などの複合的な利用がないと難しいのではないかと。

●さまざまな意見が出され検証も行った。その結果も含めて次回まとめたい。

●開口部に警告ブロックということであったが、長軸方向は内方線だけであれば警告ブロックに当たったところが開口部とわかる。または戸袋にブロックをつけないのが一番わかりやすいのではと感じた。

●実際に検証したので、そのデータを含めて議論したい。

●「開口部を示さないのか」という質問に対し、乗車位置を特定したい気持ちもあるが、優先順位は支柱、戸袋を示すことであると考え。開口部が広すぎ、乗車位置を特定するのが難しく、開口部を示す為に点状ブロックが 3 枚敷きになるのは好ましくない。優先順位の問題と、目の不自由な方は何もできないわけではないので乗車位置は自分で見つけるという意見もある。当事者に対するアナウンスが必要ということも考えたほうがよい。

●「阿部野橋」駅で導入されるタイプは柱部分が狭くなるタイプと認識して良いか。

●柱の長軸が 40cm、長くて 70cm である。支柱の長軸部分がどうしても収まらないところがあり、支柱と支柱を飛ばさなくてはいけないという理由があり、そのタイプしか導入できないと考えている。車両間に開口部がこないように設計したい。

●高槻駅よりも待つ位置が更に狭くなるということを想定して議論が必要。今後、様々なタイプが出てくると思われるが、今、存在していないものに対して議論するのは難しい。点状ブロックだけで解決できないということも議論している。人的サポートや ICT の活用などいくつかを組み合わせないと転落事故を防げないのではないかと。この委員会は点状ブロックについてまとめるのがミッションであるが、このようなことも併せて検討する必要があるというのは提言したい。こうあって欲しいという理想を述べたが、実現可能なものでないと意味をなさないので、事業者の皆様からも、意見を寄せていただき、次回、とりまとめたい。

→第 3 回検討委員会は 3 月 30 日(木)に開催予定。時間と場所は追って連絡。

3-3 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も含め、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ように新たな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、実態があってよいのではないかと。

●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していかなないと、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でしょうか。

●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思える。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と。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ので、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を確認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と。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。

●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だが、最後にまとまってくる重要な提言になるのではないかと考えている。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と。

●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よ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に表現して頂きたい。

●「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ただきたい。

●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お意見なので、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