

第6回 新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会 議 事 要 旨

日 時：令和3年3月12日（金） 14：00～16：45

場 所：中央合同庁舎2号館地下1階 国土交通省第2会議室A（※ウェブ会議）

【開会挨拶（江口技術審議官）】

- ・昨年10月に設置した本検討会における、これまでの経過を振り返ると、まず、転落原因のヒアリングやアンケートにおいては委員の皆様にご協力いただくとともに、新技術を活用した転落防止対策については皆様に実際に体験していただいた。また、ホーム中央付近の歩行についても様々なご意見をいただくとともに、駅ホームにおける歩行訓練についてのご講演もいただいたところである。さらには、視覚障害者の皆様がどのような支援を求めているのか、一般の方々に知っていただくための啓蒙活動も重要であると考えている。
- ・これら、ハード面とソフト面の両面から、鉄道側の取り組みに加えて視覚障害者の方々にご協力いただくこと、一般の方々にもご協力いただくことなど、様々な取り組みによって、痛ましい事故をいかに防いでいくかが本検討会の目的である。
- ・年度内のとりまとめを目途としており、これまでの意見の整理と、とりまとめに向けた意見交換を中心に本日も熱心なご議論をお願いしたい。

【報告事項1 「視覚障害者の鉄道利用に関する安全教室（介助要請アプリの実証実験を含む）」について】

（国土交通省）

- ・（報告資料1に基づき説明）

（学識経験者）

- ・駅員による介助は要請してから実際に介助が始まるまで時間がかかることが多いと思うが、今回の実証実験ではどうだったか。

（国土交通省）

- ・日常の鉄道利用における実証実験は、いつどの駅を利用するかを鉄道事業者に伝えない状態で実験を行っている。実際に待ち時間がどの程度だったかは、まだ報告を受けておらず、15日までの実験終了後、確認したい。

（障害者団体）

- ・乗降訓練を受講した方から感想はあったか。

（支援団体）

- ・6名の方が乗降訓練を受けているが、いずれも過去に乗降訓練を受けたことのある方

だった。訓練から時間がたって我流になっていた方がいたり、「過去に習ったことの復習になった」との感想をいただいたりしている。

(学識経験者)

- ・視覚障害者が人的支援を迅速に使えることは重要だと思う。今回はスマホのLINEアプリを使ったとのことだが、ガラケーでも使えるのか。

(国土交通省)

- ・LINEアプリを使える端末である必要がある。

(学識経験者)

- ・ガラケーを使っている視覚障害者も多く、メーカーにはガラケーでも使えるシステムの可能性を模索していただけるとありがたい。

(支援団体)

- ・鉄道事業者によると現状では、電話での介助要請も受け付けているとのこと。電話による依頼など従来のサービスの継続の声は当事者からも挙がっており、介助要請の際の選択肢を広げるといった視点が重要であると考えている。

(障害者団体)

- ・このシステムは、歩きスマホにはならないシステムなのか。

(国土交通省)

- ・このアプリは歩きながら使うことは想定しておらず、立ち止まった状態で支援依頼を行うものとなっている。

(障害者団体)

- ・事業者をまたがって乗車する際、また、降車時の依頼はどのような方法となるのか。

(国土交通省)

- ・まずは主管となる駅に連絡して、その後各駅に知らせるようになっている。降りる駅への連絡方法は従前の鉄道事業者のやり方で連絡を取っている。将来的には、一括した受け入れ口を作れるとよいとメーカーは言っている。

(国土交通省)

- ・類似のシステムやサービスもあり、バラバラのシステムとなると混乱するといった意見もある。全てを共通化できるわけではないが、利用者が混乱することがないようにしていきたい。

【報告事項2 視覚障害者への介助・支援等に関する動画・ポスターについて】

(点字毎日 山縣氏)

- ・乗客による声かけや見守りがあると安心して駅を利用できると思うが、どのように声をかければよいか迷うとの声もある。そこで毎日新聞社では、乗客の方に向けた、声かけや見守りについての動画を作成した。
- ・15秒の声かけに関する動画は、白杖を持つ男性がホーム上で迷っているようにキョロキョロ見回しているところ、女性が「何かお手伝いをしましょうか」と声をかけ、白杖を持つ男性が「改札まで肘につかまらせてください」と依頼する内容。
- ・15秒の緊急時の声かけの動画は、白杖を持つ男性があと数歩でホーム端から転落しそうな時に、男性が「止まって！白い杖の人！！」と叫び、ナレーションで「手が届く距離であれば肩などをつかんで止めてください。」と説明する内容。
- ・90秒の動画は、上記1番目の動画に「後ろから押されると怖い」などと説明が加わる。その後、声をかけたが誘導がいないといった場面、上記2番目の動画が流れるものとなっている。
- ・一般の方が具体的な声かけの方法を知ること、声かけや誘導が行いやすくなれば良いと考えている。列車内の動画の広告として流していただくなど、お知恵やお力添えをいただければと思う。

(国土交通省)

- ・(報告資料2に基づき説明)

(支援団体)

- ・緊急時の動画に「止まって！白い杖の人！！」とあるが、順番を逆にして「白杖の人！止まって！」と言った方が良い。声かけの判断について、困っていそうならば声をかける内容だが、困っているかどうかは見ただけではわからない可能性があるため、視覚障害者を見かけたら声をかけるという内容にしていただければよいと思う。

(障害者団体)

- ・白杖を高く上げると困っていることを示すサインの現状はどのようになっているのか。また政府公告等で、そのサインを広く一般に知らせる等のことはできないか。

(障害者団体)

- ・白杖SOSシグナルは、困っていることを示す方法の一つとしてご案内はしているが、様々な意見があり、議論をしっかりとできているわけではないので、ホームページ等で公式な見解として載せているわけではない。

(国土交通省)

- ・政府公告については、調べておきたい。

(支援団体)

- ・統一見解ではないというのが現状であり、課題。杖を上げていない人は助けなくていいのかということが危惧する点。様々な考え方、意見がある中で、更なる議論が必要であり、「白杖を上げている人を助けましょう」と言い切ってしまうのは危険。

(学識経験者)

- ・点字毎日の動画について、動画そのものに反対しないが、どのように扱うかは考える必要がある。毎日新聞社の見解として出すことは良いと思うが、国土交通省がサポートしているとするとするならば、表現でいくつか気になる点もある。例えば、視覚障害者と健常者といった構造とすると、障害の社会モデルの考え方からすると違和感がある人もいるかもしれない。こういうものがあると推奨する範囲であれば良いのではないか。
- ・ポスターについても、同様の意見だが、任意団体のものに国がお墨付きを与えることには慎重であるべき。国のクレジットを付す際に可否の基準を作る必要があることや、任意団体とはいえ、各団体のアピールの材料として使われる可能性もある。多くの別の団体からも同様のポスター掲示依頼があった場合、内容に問題がない場合全て許可せざるを得ない状況も生まれ、結果として様々なポスターが貼られることにもなる。やるのであれば、国が主体となって障害者団体や支援団体の協力を得て作成する方が良いのではないか。

(障害者団体)

- ・学識経験者委員と同様の意見。多種のポスターが掲示されることになりかねないので、国土交通省が音頭を取って統一したデザインのもを掲示する方が混乱を招かないのではないか。
- ・白杖SOSシグナルは、1970年代に福岡県の視覚障害者協会によって考案されたもの。歴史的にはかなり長いものとなっている。

(障害者団体)

- ・点字毎日の動画は良いと思うので、ぜひ積極的に掲出に向けて働きかけていただきたい。列車内のモニターに流す際には音が出なくなるので、流す場面について工夫していただきたい。声かけについては、視覚障害者の側が声をかけられた際の対応が良くないこともあるようなので、お断りする際に「声をかけてくれてありがとう」といった内容を入れていただけると良いと思う。

(学識経験者)

- ・海外では当たり前のように声をかける文化がある。日本もそのような社会となるように、その第一歩としてこのような動画で啓蒙していくのは良いこと。

(国土交通省)

- ・国土交通省のクレジットを付すことにはさまざまな意見があったので、改めて当方で検討したい。

(障害者団体)

- ・ホーム転落をなくす会は、会の活動をアピールする目的でポスターを作っているわけではなく、声かけによって事故を無くすということが目的である。
- ・白杖SOSシグナルには賛否両論ある。先述の白杖を上げていない人には声をかけなくてよいと認識されるというのは危惧する点。この動き自体が視覚障害者にあまり広まっていないので、今後浸透していくのかは注視していく必要がある。

(点字毎日 山縣氏)

- ・様々なご意見に感謝。まだ動画も出来たばかりで、この動画をどのように活用していくか、社内でも引き続き検討していきたい。

【議事1 「ホームドアに依らない転落防止対策の考え方」について】

(成蹊大学 大倉名誉教授)

- ・(資料1に基づき説明)

(学識経験者)

- ・長軸の触覚マーカやホーム端までの点字ブロックの拡張敷設でどの程度事故を防げるとお考えか。
- ・点字ブロックの拡張敷設は、車いす利用者の意見とバッティングすることを懸念する。今でも車いす利用者からの意見があるが、その声が大きくなるのではないか。
- ・このような新たなブロックの敷設にはどれくらい時間とかかるか、またホームドアの設置工事と並行して行うことができるのか、鉄道事業者に伺いたい。

(成蹊大学 大倉名誉教授)

- ・私が集めた事例19件中9件の長軸移動の転落事故のうち約半数は、中央付近を歩いているつもりが徐々にホーム端に近づいていき転落した事例、残りはホーム縁端部を歩いていた事例。そのため、触覚マーカがあり、それを利用していけば、長軸方向への移動時の事故は防げる可能性が高いと思っている。本検討会で紹介されている新技術にはホーム中央付近を歩くシステムがない。もし、新技術で中央付近を歩行するようなものがあれば、それも検討の価値があると思っている。
- ・点字ブロックの拡張敷設には、車いす利用者からの意見も考えなければいけないと思っている。点字ブロックや誘導ブロックは既に評価が終わっているものであり、新たな評価も不要ということで、それらのブロックを活用する方法を取り上げているが、何かホーム端だと分かるものが代わりにあるとすれば、ブロックに固執するものではない。また、新技術が機能するのであればそれを活用することも考えられる。

(学識経験者)

- ・触覚マーカ上を歩いているつもりが、実はホーム端のブロックだったという誤認が生

まれる可能性はないか。

(成蹊大学 大倉名誉教授)

- ・ホーム端の内方線は1本、今回の触覚マーカは4本線。区別できると思われるが、何とも言えない部分もある。

(学識経験者)

- ・もし今後実現するならば、その点の検証が必要ということで良いか。

(成蹊大学 大倉名誉教授)

- ・その通りである。

(鉄道事業者)

- ・ブロック敷設の工事にかかる時間について、手元には数字を持ち合わせていないが、ホームドア設置に伴うブロックの敷設変更工事の感覚から言うと、終電から始発までの一晩で1両から2両分、20mから40mといった程度。シールのように貼るタイプのブロックもあるが、段差が原因でつまずいたという意見もあり、切り下げて埋め込むブロックとするのが主流となっている。多くの人が通行するホームでは劣化も激しい。
- ・ホームドア工事との兼ね合いについては、どの位置にブロックを敷設するかや、工事中の資材置き場の検討、工事中的お客様への案内方法等、ホームごとに検討する必要もあるなど、ホームドア工事とバッティングする部分もある。

(学識経験者)

- ・警告ブロックの拡張敷設については、北米ではホーム端まで警告ブロックを敷設する方法が見られるが、ISO規格を見ればわかるように、北米方式は国際的にはむしろ例外で、日本のようにセットバックを設けて敷設する方法が主流。ISO規格を検討した際、アメリカは自国の方式を採用させようとしたが、他国から反対が強く、実現しなかった。反対意見の中には、学識経験者委員が指摘されたホーム上の人への影響に関するものの他に、列車内の乗客が降車する時に足元に点状ブロックがあるとバランスが不安定になるというものもあった。
- ・現状、セットバックを設ける方式が主流の日本では、利用者もこの敷設方法に慣れている。今から北米式の敷設方法とすると、ブロックの先にまだ地面があると思って足を踏み出した人が転落する事象が発生する恐れがあるので、絶対に導入してはいけないものだと思う。

【議事2 とりまとめに向けた意見交換】

(日本弱視者ネットワーク 宇野氏)

- ・(資料2に基づき説明)

- ・(障害者団体)の理事の中にも中央にブロックを敷設すべきと言う方がいるが、(障害者団体)として反対なのか。
- ・(支援団体)の中にも先日のシンポジウムで、中央にブロックを敷設することが有効だという方もいるが、(支援団体)として反対なのか。

(障害者団体)

- ・全理事の個人的な意見を全て承知しているわけではないが、個人として賛成する人もいるかもしれない。しかし、理事会等で中央にブロックを敷設することについて議論になったことがないため、(障害者団体)としてどのような立場かと言うことはできない。

(支援団体)

- ・(支援団体)としてまだ議論ができていないので、会としての立場を示すことはできない。私自身も半年前であれば有効と答えていたかもしれないが、議論の中で様々な意見があり、危惧する事項が多いとの印象を持っている。(支援団体)としても議論していきたいと思っている。

(支援団体)

- ・改札やホーム端で白杖を検知するシステムについて本検討会で紹介されているが、駅ホーム上で白杖を持った方をシステム上で追いかけるようなことはできないのか。

(国土交通省)

- ・駅構内に多くのカメラがあれば、それらを連動させ、特定の人を追跡することは技術的には可能と思われる。現状、最も効率的に白杖を検知、白杖利用者へ通知することで改札とホーム端としているが、将来的には複数カメラで広域に検知できるようになるかもしれないと思っている。

(障害者団体)

- ・列車がいることを伝えるため、扉が開くときになるチャイムをもう少し長くすることはできないか。これであればコスト的にもそれほどかからず、短期間で出来るのではないか。

(学識経験者)

- ・触覚マーカの検証実験について、参加者全員が賛意を示したとあるが、これは何に賛意を示したということか。参加者が効果とリスクを十分に理解した上でなければ正しい判断にはならないのではないか。

(学識経験者)

- ・すべての参加者が普段から一人で移動されている方。ホーム上の移動にリスクがあることは理解していると思われる。

(障害者団体)

- ・とりまとめ案について、弱視者への対策があまり見えてこない印象を受けた。視覚障害といっても見え方は人それぞれなので、事故分析等も弱視の観点も入ると良いのではないか。

(障害者団体)

- ・弱視者への対策についてはもっともだと思うが、一方で、周りの人からは白杖をついている人は視覚障害だとしかわからず弱視か全盲かの区別がつかないはずである。全盲をベースに検討していけば良いのではないか。

(学識経験者)

- ・とりまとめ方について、転落防止対策と事故原因の究明に分類し、転落防止対策の中で転落防止と接触防止と分類するといった、構造化した整理をすすめている事務局の考え方は良い。
- ・本来ならば単独・長距離移動ができるようになると良いが、現時点ではホームドア以外の方法で安全を担保することができないため、安全の観点から単独・長距離移動を避けることを前提とした様々な事故対策の検討がなされてきた。そのため、とりまとめにおいては、長軸方向の単独・長距離を極力避けるということを前提とすべき。
- ・長軸移動を自由にできるようになれば望ましいというのは誰もが考えていると思うが、現状では難しい。新たな対策については、逆に事故が発生する可能性もあるため、慎重に議論すべきであり、とりまとめにもそのように記載されると良い。
- ・事故原因の究明について、事故が起こった場合、現在は死亡事故の場合は警察が中心となって調査しているが、そこに障害者団体や歩行訓練士を含めて事故原因を検討するような仕組みを作る事を考えているのか。

(国土交通省)

- ・事故原因の究明について、先生ご指摘の観点で良いが、事故になっていないケースも（データの整理かもしれないが）何かしたいと考えている。とりまとめへの書き方は検討する。調査体制の検討を今後していく。

(学識経験者)

- ・思っていたより踏み込んだ回答でうれしく思う。事故になっていないケースの分析は非常に重要で、その分析を当事者団体や歩行訓練士も入って行うことで、事故の本当の原因がより明らかになり、対策が練られると考える。

(国土交通省)

- ・仰る通り、事故の場合、事故でない場合のそれぞれでしっかり分析をしていく。なお、警察は事故原因の究明ではなく、捜査として事件性の有無という観点で検証するため、警察と一緒に我々がやることはないと思う。警察とは別の動きとして体制を構築していく。

(国土交通省)

- ・学識経験者委員が仰った長軸方向の移動についての話は重要。極力長軸方向は単独で歩かないように、やむなく歩くのであれば介助をお願いする、というのが基本的な考えだったかと思うが、視覚障害者団体の方で異論はないか。

(障害者団体)

- ・異論はないが、視覚障害者に限らず誰もが長軸を長距離移動することはないのではないか。乗車駅と降車駅で昇降施設の位置が異なる限り、最短経路を選んでも数両分は移動せざるを得ないのが現実であり、長距離移動は避けるというのは言うまでもないこと。
- ・視覚障害者が歩行訓練と繋がる機会についても課題として明記しておくべきではないか。

(学識経験者)

- ・前回の検討会にて支援団体委員が提案されていた、内方線付点状ブロックの内側に旅客が待機するためのラインを引くという案に関連して、内方線付点状ブロックの内側を視覚障害者に歩いていただくという案はあるかと思う。長軸歩行については、ホーム中央部に限ることはないと思う。
- ・ホーム中央部に誘導ブロックを敷設することについては、誤認等のリスクが指摘されていることもため、とりまとめに記載する必要はないのではないか。

(鉄道事業者)

- ・これまでの議論では、将来的にボランティア等の一般人の介助も視野に入れているが、議論が不十分ではないか。当社では介助士の資格取得や専門のグループ会社社員の教育に取り組んでいるし、残念ながら過去にボランティアの動きについて問題視されたこともあることから、お手伝いをさせていただくにしても、有人駅においては改札まで、駅係員のいるところまで、とするのが良いと考えている。

(障害者団体)

- ・駅で単独歩行するときは介助要請をしているが、ある程度時間に余裕をもって行動することが重要。改札で白杖を検知する技術でも、介助までに一定の時間は生じてしまうと思う。現状、駅の状態によってはある程度の時間介助を待たざるを得ない場合もあるが、依頼する視覚障害者側も認識することが必要ではないか。

(障害者団体)

- ・駅ホームでの歩行訓練については、鉄道事業者や歩行訓練士に対して国土交通省による補助を検討すべき。

(学識経験者)

- ・内方線付点状ブロックの内側を歩くことを可能にする方法については既に取り組ん

でいる事業者がある。

- ・人的支援が受けられるまでの時間短縮は非常に重要な問題。時間を短縮できれば人的支援を使う人が増えるのではないかと検討していただきたい。

(障害者団体)

- ・視覚障害者がホーム端を歩くのが危険であることは明らか。内方線付点状ブロックに沿って歩くことを推奨するかは更なる検討が必要ではないか。
- ・視覚障害者が歩行訓練と繋がる機会についても課題として明記しておくべきではないか。

【その他】

(国土交通省)

- ・本日出たご意見はとりまとめの参考にさせていただく。
- ・本日時間の関係で発言できなかったご質問やご意見はメール等で寄せていただくとともに、事務局からも照会をさせていただく。とりまとめは文章と表で整理したものにしたいと考えている。
- ・今年度末で一定のとりまとめをするつもりなので、時間的にあまり余裕はないがご協力よろしくをお願いしたい。本日の熱心な議論に感謝申し上げます。

—以上—