

移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の  
構造及び設備に関する基準等のスパイラルアップ  
に関する調査研究業務

報告書

令和4年3月

国土交通省 総合政策局 バリアフリー政策課



## 目 次

<b>1 業務概要</b> .....	<b>1</b>
<b>2 視覚障害者等に対する適切な誘導案内表示方法等に関する調査・検討</b> .....	<b>3</b>
2.1 背景と課題.....	3
2.2 事例調査の概要.....	5
2.3 事例調査の結果.....	7
2.3.1 誘導案内表示の目的、情報提供方法、障害当事者の鉄道駅利用の際の課題.....	7
2.3.2 有効と考えられる誘導案内表示の例.....	14
2.4 「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」への対応.....	20
<b>3 視覚障害者のエスカレーター利用のための実証実験結果の分析</b> .....	<b>21</b>
3.1 実証試験の概要.....	21
3.2 実証試験の内容.....	25
3.3 実証試験実施結果.....	34
3.3.1 当事者ヒアリング.....	34
3.3.2 行動観察.....	61
3.3.3 まとめと今後の課題.....	72
3.3.4 「視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討ワーキンググループ」への対応.....	74
<b>4 検討委員会（WG含む）の開催</b> .....	<b>75</b>
4.1 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会の開催.....	75
4.2 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討ワーキンググループの開催.....	79

## 参考資料

---

- 1 「鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示等に関する事例調査」配布物
- 2 「鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示等に関する事例調査」回答事例一覧
- 3 第2回 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会を踏まえた説明資料
- 4 エスカレーター実証実験 当事者ヒアリング 配布資料
- 5 移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備並びに役務の提供に関する基準等の検討会 配布資料
- 6 移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備並びに役務の提供に関する基準等の検討会 議事概要
- 7 第3回 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討ワーキンググループ 配布資料
- 8 第3回 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討ワーキンググループ 議事概要

# 1 業務概要

## 1) 業務目的

公共交通機関のバリアフリーについては、旅客施設又は車両等を新設・導入等する場合の適合義務を定めた「公共交通移動等円滑化基準」（以下「基準」という。）及び、バリアフリー整備のあり方を示した「公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン」（以下「ガイドライン」という。）があるが、令和3年度においては、以下に関する調査・検討を行う必要がある。

### ①視覚障害者等に対する適切な誘導案内表示方法等に関する調査・検討

視覚障害者等に対する誘導案内表示については、有識者、障害者団体、公共交通事業者等が平成28年度から平成29年度にかけて開催した「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準等検討委員会」（以下「検討委員会」）においてバリアフリー整備ガイドラインの検討を行ったが、誘導案内表示における適切な書体やサインの大きさ、床サインの用途と表示方法、旅客施設の出入口から先の連続的な誘導案内表示方法等について、今後の検討課題とされた。また、音で案内することの必要な情報を、視覚障害者及びその他の障害特性を持つ障害者に対して、どのような音情報をどのように伝えるかということの検討も必要である。

そのため、今年度、視覚障害者等に対する適切な誘導案内表示方法等について検討委員会を開催し、調査・検討を行う。

### ②視覚障害者がエスカレーターを利用できるようにするための誘導案内方法に関する検討（実証実験結果の分析）

視覚障害者のエスカレーター利用については、上記検討委員会において、技術が開発途上であることや十分に普及していないこと、有効性が確実に証明されていないこと等の理由により、視覚障害者がエスカレーターを利用できるようにするための誘導案内方法について、今後の検討課題とされた。

そのため、今年度、視覚障害者の誘導案内方法として一般的である、視覚障害者誘導用ブロックを用いたエスカレーターへの誘導案内の有効性について、障害当事者の協力のもと、実際の施設を用いた実証実験を実施した上で、実証実験結果の分析を行う。

### ③特急車両におけるバリアフリー対策に関する検討

令和3年3月より、特急車両の車椅子スペースの数とレイアウト等について検討するため、特急車両におけるバリアフリー対策に関する意見交換会が鉄道局において設置されたところであり、基準及びガイドラインの見直しを含めて検討されているところである。

そのため、当該意見交換会の検討結果を踏まえ、基準及びガイドラインの見直しについて、検討委員会において委員に諮る必要がある。

①、②、③の結果を踏まえ、基準・ガイドラインの改正を行い、さらなるバリアフリー化を推進していくことを目的とする。

## 2) 概要

- (1) 業務名：移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準等のスパイラルアップに関する調査研究業務
- (2) 工期：令和3年7月5日～令和4年3月25日
- (3) 発注者：国土交通省 総合政策局 バリアフリー政策課
- (4) 受注者：株式会社サンビーム

## 3) 本業務の作業手順

業務項目とその流れを以下に示す。

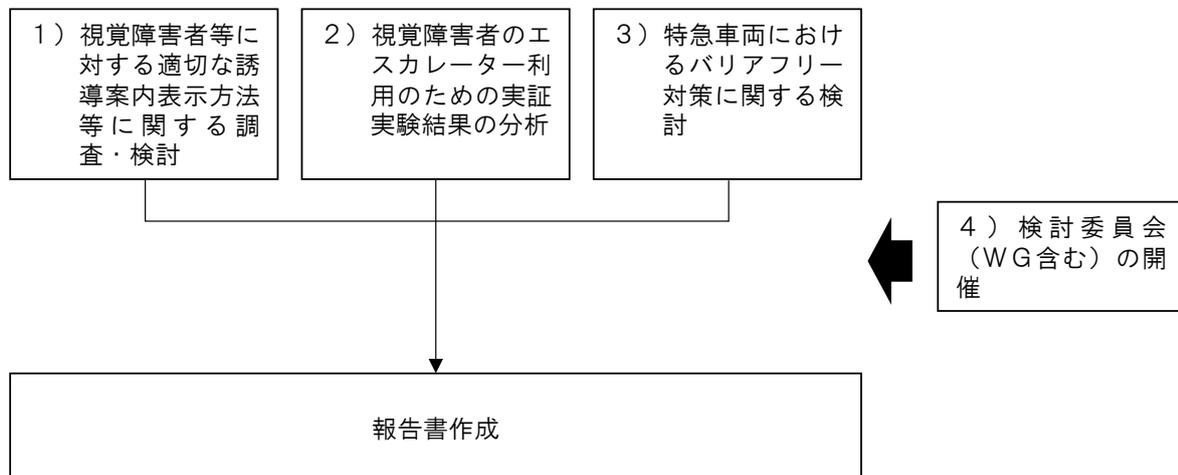


図 1-1 業務フロー

## 2 視覚障害者等に対する適切な誘導案内表示方法等に関する調査・検討

### 2.1 背景と課題

#### 1) 背景

視覚障害者等に対する誘導案内表示<sup>1</sup>については、有識者、障害者団体、公共交通事業者等が平成28年度から平成29年度にかけて開催した「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準等検討委員会」においてバリアフリー整備ガイドラインの検討を行ったが、床サインの用途と表示方法、旅客施設の出入口から先の連続的な誘導案内表示方法等について、今後の検討課題とされた。

また、同検討委員会での議論の中では、そのほかに、音案内の提供方法、バリアフリーの観点から新たな情報システム等についても、課題として挙げられてきたところである。

令和3年度は、令和4年度に実施予定のガイドラインに関する検討を前に、これらの課題を踏まえ、視覚障害者等に対する有効な誘導案内表示方法等について、「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」の委員や関係者等を対象とした「鉄道駅におけるバリアフリールートの個々の施設・設備の誘導案内表示等に関する事例調査（以下、事例調査）」を実施した。

#### 2) 課題

「令和3年度 第1回 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」（項目4.1参照、議事録は参考資料参照）において、視覚障害者等に対する適切な誘導案内表示方法等に関する検討課題として、以下の4項目が提示された。

○視覚障害者等に対する誘導案内表示方法等に関する検討課題

- ①バリアフリールートの表示方法
- ②駅等の床サインの用途と表示方法
- ③移動支援用の音案内の提供方法
- ④視覚障害者等の誘導案内に関わる新たな情報システム（参考）※

※本年度の検討において、「視覚障害者等の誘導案内に関わる新たな情報システム」については、提供された事例の情報を、参考として第2回検討会で共有するにとどめた。

これを踏まえ、「①バリアフリールートの表示方法」については、他の検討の前提となる、鉄道駅におけるバリアフリールートの個々の施設・設備の誘導案内表示等に着目した検討を行った。

<sup>1</sup> 本項において「誘導案内表示」とは、「バリアフリー整備ガイドライン 旅客施設編（R3.3）」p.73-141で示されている、視覚表示、音声・音響、点字等を用いて、駅構内の動線の案内や、方向、位置、規制を指示するサイン類のことと定義する。

また、その他の検討項目については、それぞれ床サイン、音案内、ICT等を活用した案内の方法に着目した検討を行った。

それぞれの課題の検討の経緯と、それぞれ課題の関係性について、以下に示す。

**■移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準等検討委員会  
(平成28～29年)**

- バリアフリー基準・ガイドラインの今後検討すべき主な課題
  - ・誘導案内表示における適切な書体やサインの大きさ
  - ・旅客施設の出入口から先の連続的な誘導案内表示方法
  - ・床サインの用途と表示方法



**■令和3年度 第1回 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会（令和3年9月22日）**

- 視覚障害者等に対する誘導案内表示方法等に関する検討課題
  - ①バリアフリールートを表示方法  
(旅客施設の出入口から先の連続的な誘導案内表示方法)
  - ②駅等の床サインの用途と表示方法
  - ③移動支援用の「音案内（音声・非音声）」の提供方法  
(視覚障害者及びその他の障害特性を持つ障害者に対して、音で案内することの必要な、どのような情報を、どのように伝えるか)
  - ④視覚障害者等の誘導案内に関わる新たな情報システム



◇検討会構成員に対する「鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示等に関する事例調査」の実施（令和3年12月～令和4年1月）

- 視覚障害者等に対する誘導案内表示方法等に関する検討課題
  - 【鉄道駅におけるバリアフリールートの個々の施設・設備の誘導案内表示等に着目した検討】**
    - ①バリアフリールートの個々の施設・設備の誘導案内表示等
  - 【案内の方法に着目した検討】**
    - ②駅等の床サインの用途と表示方法
    - ③移動支援用の音案内の提供方法
    - ④視覚障害者等の誘導案内に関わる新たな情報システム（参考）※

※本年度の検討において、「視覚障害者等の誘導案内に関わる新たな情報システム」については、委員の皆様方から提供いただいた事例の情報を、参考として本検討会で共有するにとどめる。

図 2-1 課題の検討の経緯と関係性

## 2.2 事例調査の概要

### 1) 目的

令和4年度に実施予定のガイドラインに関する検討を前に、鉄道駅におけるバリアフリールート上の個々の施設・設備の誘導案内表示を構成する設備と、案内の方法のうち「床サイン」と「音案内」に着目し、それぞれの課題を把握するため、事例調査を実施した。

それぞれの検討項目について、検討の基礎となるテーマと課題を以下の通り設定した。

表 2-1 事例調査のテーマと課題

項目	テーマ	課題
バリアフリールートの個々の施設・設備の誘導案内表示を構成する設備	従来の「個別のバリアフリー整備」から、今後、「面的（総合的）なバリアフリー整備」が必要とされることを踏まえ、駅等におけるバリアフリールートの個々の施設・設備の誘導案内表示を構成する設備には、どのようなことが求められるか	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅等の出入口におけるバリアフリールートへの誘導案内の見せ方</li> <li>・ 駅等における（駅出入口以外での）バリアフリールートの適切な誘導案内の見せ方</li> <li>・ 他事業者・他交通モード間、あるいは駅隣接の民間施設の利用等も含めた、面的な誘導案内の見せ方 等</li> </ul>
床サイン	適切な床サインの示し方とは何か	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適切な情報量</li> <li>・ 効果的な見せ方 等</li> </ul>
音案内	適切な音案内の方法（ハード面・ソフト面）とは何か	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 案内の情報量</li> <li>・ 効果的な案内方法 等</li> </ul>

### 2) 調査方法

事例調査の調査対象者、調査期間、調査手法を以下に示す。

○調査対象者
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会 委員 （組織・団体については、委員を通じて構成員・加盟事業者等にも調査を依頼）</li> </ul>
○調査期間
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 令和3年12月13日～令和4年1月11日</li> </ul>
○調査手法
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ メールによる調査票の配布・回収 （調査票の回収時には、事例に関する写真、録音データ（音案内）を併せて提供</li> </ul>

※各委員への配布物については、参考資料を参照。

### 3) 質問内容

事例調査においては、調査対象者である委員の所属等に応じて、以下の内容を質問した。

表 2-2 事例調査の質問内容

調査対象者	収集対象事例（イメージ）
障害当事者、有識者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バリアフリーの誘導案内表示、床サイン、音案内の事例について               <ul style="list-style-type: none"> <li>①好事例 ②困った事例・改善を要する事例</li> <li>・場所、設置箇所と内容、理由、他のサインの状況、空間の状況、写真</li> </ul> </li> <li>○回答者の属性（障害当事者のみ）               <ul style="list-style-type: none"> <li>・年齢、居住地、外出時の鉄道駅の利用頻度、障害の状況</li> </ul> </li> <li>○バリアフリーの誘導案内に関わる新たな情報システムについて（参考）</li> </ul>
事業者・事業者団体	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バリアフリーの誘導案内表示、床サイン、音案内の事例について工夫した事例、効果がみられた事例               <ul style="list-style-type: none"> <li>・場所、設置箇所と内容、工夫した点や効果、他のサインの状況、空間の状況、写真</li> </ul> </li> <li>○バリアフリーの誘導案内に関わる新たな情報システムについて（参考）</li> </ul>

また、事例調査での収集の対象とする事例は、以下の通り想定し、配布物のうち「参考資料」等において調査対象者への周知を図った。

表 2-3 事例調査の収集対象事例

項目	収集対象事例（イメージ）
バリアフリーの個々の施設・設備の誘導案内表示を構成する設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅等の出入口におけるバリアフリールートへの誘導案内表示の事例</li> <li>・駅等における（駅出入口以外での）バリアフリールートの誘導案内表示の事例</li> <li>・他事業者・他交通モード間でのバリアフリールートの一体的な誘導案内表示の事例</li> <li>・駅隣接の民間施設へ、（バリアフリールートの観点から）誘導案内をしている事例 等</li> </ul>
床サイン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・床サインの情報量に関わる事例（適切な情報量と思う事例、情報が少ない事例、多すぎる事例 等）</li> <li>・方向を示す場合の矢印の示し方（方向を示したり誘導したりするために使われている矢印の事例。適切な事例、適切ではない事例など）</li> <li>・乗降誘導サインの「並ぶ」や「乗る」の示し方（ホームで、車両への乗降位置や並ぶ位置等を示すための、乗降誘導サインの事例。「並ぶ」や「乗る」の示し方として、適切な事例、適切ではない事例など） 等</li> </ul>
音案内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・分かりやすい音案内だと思う事例、分かりにくく改善を要する音案内だと思う事例</li> <li>・事業者において、音環境の分かりやすさ等のために工夫した事例 等</li> </ul>

## 2.3 事例調査の結果

---

### 2.3.1 誘導案内表示の目的、情報提供方法、障害当事者の鉄道駅利用の際の課題

事例調査の結果をまとめるにあたり、誘導案内表示の目的と情報提供方法、障害当事者（車椅子使用者、視覚障害者、聴覚障害者、知的・発達・精神障害者）が鉄道駅を利用する際の課題等について示す。

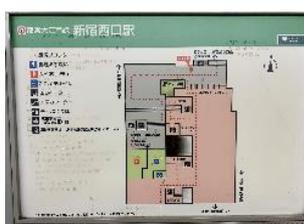
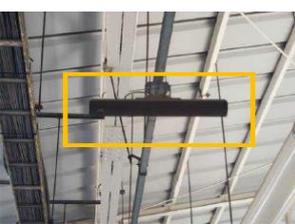
#### 1) 誘導案内表示の目的と情報提供方法

「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン 令和3年3月（以下、『バリアフリー整備ガイドライン』という）」によれば、鉄道駅に設置されている誘導案内表示の目的は、「方向の指示」、「位置の告知」、「乗降条件や位置関係の案内」、「行動の規制」の4種類に分類される。

情報の提供方法は、文字・図・ピクトグラムによるもの、触覚によるもの（誘導ブロック、点字案内等）、音声によるものがある。

詳細について、次頁表 2-4 に示す。

表 2-4 誘導案内表示の目的と情報提供方法

		情報提供方法		
		文字・図・ピクトグラム	触覚	音声
目的	<p>【方向の指示】 特定の設備・場所にたどり着くために、<u>進むべき方向を指し示す</u></p>	 <p>トイレの方向 (吊下げサイン)</p>	 <p>視覚障害者誘導用ブロック</p>	 <p>設備までの距離の告知 「約〇〇m先に△△があります」等</p>
	<p>【位置の告知】 特定の設備等の、<u>空間の中で存在する位置を同定する</u></p>	 <p>エレベーターの位置と行先 (壁サイン)</p>	 <p>点字による設備の案内 (点字案内板)</p>	 <p>改札口や地下鉄の地上出入口の告知(盲導鈴) 「ピン・ポーン」またはこれに類似した音</p>
	<p>【乗降条件や位置関係の案内】 地図やルート図等により、現在地と目的地、あるいは全体の設備等の<u>相関関係を案内する</u></p>	 <p>現在地からエレベーター設置 出入口までの経路 (掲示物)</p>	 <p>点字や凹凸による構内案内 (触知案内図)</p>	 <p>トイレの男女別の案内 「向かって右が男子トイレ、左が女子トイレです」等</p>
	<p>【行動の規制】 決まりや規律、注意事項等を示し、<u>利用者の行動を制限する</u></p>	 <p>ホーム上の狭い箇所の 注意喚起(床サイン)</p>	 <p>内方線付き 視覚障害者誘導用ブロック</p>	 <p>ホーム上等での注意喚起 アナウンス、入線案内等</p>

資料：バリアフリー整備ガイドライン(2021.3)、赤瀬達三「サインシステム計画学」鹿島出版会、2013

写真：2021年12月撮影(JR・東京都交通局新宿駅、JR池袋駅)、  
阪神電鉄提供(床サイン)、バリアフリー整備ガイドライン(2021.3)

「バリアフリー整備ガイドライン」では、鉄道駅の主要な構成部分ごとに、下表に示す設備が設置されていることが望ましいとされている。

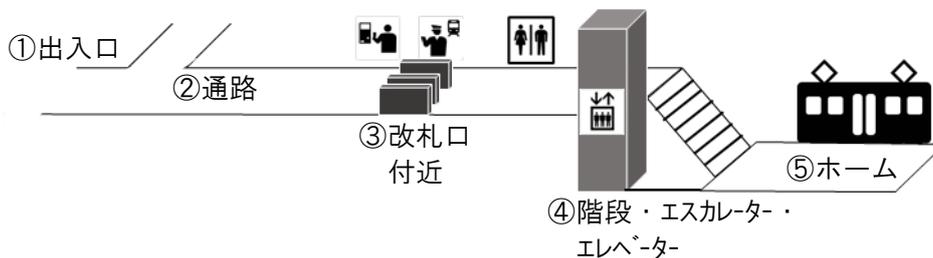


図 2-2 鉄道駅の主要な構成部分

表 2-5 望ましい誘導案内表示の例

		情報提供方法		
		文字・図・ピクトグラム	触覚	音声
構成部分	①出入口	<ul style="list-style-type: none"> <li>エレベーターが設置されている出入口の告知</li> <li>他事業者、他交通モードへの乗継経路の誘導</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共用通路との連続的な誘導（視覚障害者誘導用ブロック等）</li> <li>施設の構造、主要設備の位置の案内（触知案内図等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>位置の案内</li> </ul>
	②通路	<ul style="list-style-type: none"> <li>連続的な経路の案内（移動距離が長い場合、距離の案内や、繰り返しの案内の配置が望ましい）</li> <li>動線の分岐点、曲がり角における誘導</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>動線の分岐点における点字を用いた案内（触知案内図等）</li> </ul>	-
	③改札口付近	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両等の運行案内</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>視覚障害者誘導用ブロックで誘導した券売機付近での点字による運賃案内（点字運賃表）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>位置の案内</li> <li>列車等の運行案内</li> </ul>
	④階段、エスカレーター、エレベーター	<ul style="list-style-type: none"> <li>階段等の上り口、下り口における誘導、行先の案内</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>階段の手すりにおける行先の案内</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>位置、行先の案内</li> <li>エスカレーター・エレベーターの上下方向の案内</li> </ul>
	⑤ホーム	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>点字による乗降位置の案内</li> <li>内方線付き視覚障害者誘導用ブロック等による転落防止措置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>出口へ通じる階段の位置の案内</li> </ul>
	構内全般	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動等円滑化された経路の案内</li> <li>告知しようとする施設等の間近における場所の告知</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>手すり等への点字による行先・順路等の案内</li> <li>【トイレがある場合】</li> <li>男女別のトイレの位置関係の案内</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>音声による順路、位置関係等の案内</li> <li>【トイレがある場合】</li> <li>男女別のトイレの位置の告知</li> </ul>

※「-」は、「バリアフリー整備ガイドライン」において、当該部分に関する記述が特になくを示す。

## 2) 障害種別による鉄道駅利用の際の課題

### (1) 車椅子使用者

車椅子使用者が鉄道駅を利用する際に特に課題が生じる箇所と、2000年当時の課題、現在の達成状況、誘導案内表示に関する今後の課題は、以下の通りまとめられる。

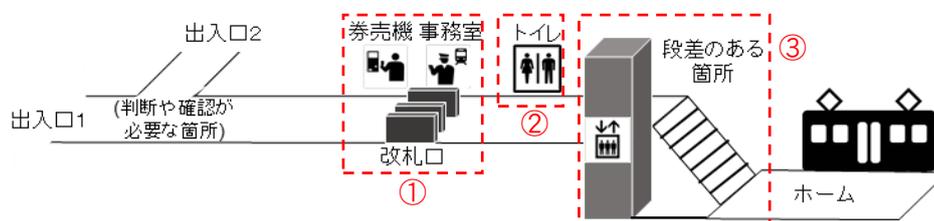


図 2-3 特に課題が生じる箇所（車椅子使用者）

※図内の番号は、下表「課題が生じる箇所」の番号に対応（以下同様）。

表 2-6 特に課題が生じる箇所の改善状況・今後の課題（車椅子使用者）

特に課題が生じる箇所	状況		
	2000年当時 <sup>2)</sup> の課題※	現状の達成状況	誘導案内表示に関する今後の課題
① 改札口付近	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子で完全に利用できるものは少ない(券売機下の蹴込みが不十分等)</li> <li>利用者数 3,000 人/日以上<sup>2)</sup>の駅における、身体障害者対応型券売機の整備率は、<u>60.9%</u>(H13 年度末)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「バリアフリー整備ガイドライン」で、改札口の幅員や、券売機の設置高さ、構造等の整備内容が明示</li> <li>利用者数 3,000 人/日以上<sup>2)</sup>の駅における、身体障害者対応型券売機の整備率は、<u>92.5%</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子で利用できる券売機や自動改札機の整備状況の案内の充実(現地、および事前の案内)</li> </ul>
② トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降客数 5,000 人/日の駅のうち、バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第 13 条～15 条に適合した「バリアフリートイレ」の設置率は、<u>0.1%</u></li> <li>都市部の駅では、バリアフリートイレの目的外使用が多く、施設等の対応を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>R2 年 3 月時点で、乗降客数 3,000 人/日以上<sup>2)</sup>の駅における「バリアフリートイレ」の設置率は、<u>92.1%</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バリアフリートイレを必要とする人が円滑に利用できる誘導案内の検討</li> </ul>
③ 段差のある箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降客数 5,000 人/日以上<sup>2)</sup>の駅の段差解消率は、<u>28.9%</u></li> <li>大規模な地下駅、県庁所在地の代表駅でも、数駅がエレベーター未整備</li> <li>ホームやコンコース内での、エレベーターへの誘導案内が不足</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>R2 年 3 月時点で、乗降客数 3,000 人/日以上<sup>2)</sup>の駅の段差解消率は、<u>95.1%</u></li> <li>誘導案内表示、段差箇所への注意喚起等は、「バリアフリー整備ガイドライン」に基づく整備が進捗</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子使用者の行動に沿った、連続的な誘導案内表示の充実</li> <li>バリアフリールート<sup>2)</sup>の有無、経路等に関する事前の案内の充実</li> </ul>

資料：エコモ財団「公共交通ターミナルバリアフリー度評価報告書（平成 12 年度）」  
国土交通省「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（最終とりまとめ）」令和 2 年 11 月 20 日  
国土交通省「令和元年度 公共交通移動等円滑化実績等報告書の集計結果概要」

※特記以外、「公共交通ターミナルバリアフリー度評価報告書（平成 12 年度）」において、全国 8 地方の政令指定都市・中核市等の乗降客数上位の駅、3 大都市圏のターミナルおよび乗換駅の計 50 駅を対象とした調査から把握できた課題を、「2000 年当時の課題」として掲載（以下同様）。

<sup>2)</sup> 「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法・当時）」が成立した 2000（平成 12）年当時に、文献等で指摘された課題を取りまとめている（以下同様）。

(2) 視覚障害者

視覚障害者が鉄道駅を利用する際に特に課題が生じる箇所と、2000年当時の課題、現在の達成状況、誘導案内表示に関する今後の課題は、以下の通りまとめられる。

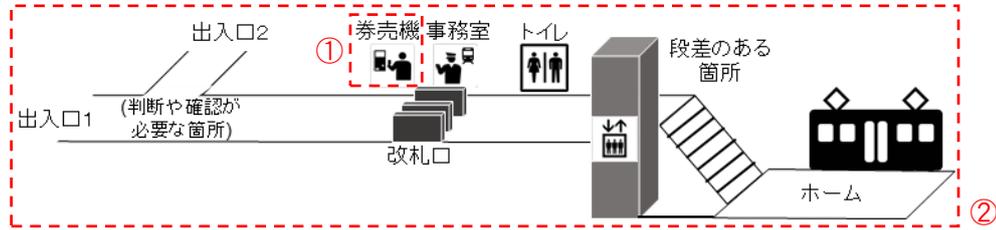


図 2-4 特に課題が生じる箇所（視覚障害者）

表 2-7 特に課題が生じる箇所の改善状況・今後の課題（視覚障害者）

特に課題が生じる箇所	状況		
	2000年当時の課題	現状の達成状況	誘導案内設備に関する今後の課題
①券売機	<ul style="list-style-type: none"> <li>タッチパネル式の機種について、<u>テンキーの併設の要望が多く出る</u></li> <li>点字シールの貼付位置(ボタンの上下位置)が、駅により<u>不統一</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「<u>バリアフリー整備ガイドライン</u>」で、<u>券売機の機能等の整備内容が明示</u>、整備が進捗</li> <li>2001年以降、いわゆる「<u>交通系ICカード</u>」が普及し、券売機の必要性が軽減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>タッチパネル式の券売機・ICカードチャージ機が主流となっていることを踏まえた、<u>触覚による案内・操作方法の提供、充実</u></li> </ul>
②構内全般	<p>【<u>視覚障害者誘導用ブロック</u>】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗降客数 <u>5,000人/日以上</u>の駅の設置率は、<u>57.2%</u></li> <li>大規模な地下駅、県庁所在地の代表駅では、特に<u>分岐部・屈曲部の案内不足や設置方法の不適</u>がみられる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2020年3月時点で、<u>乗降客数3,000人/日以上</u>の駅の設置率は、<u>97.2%</u></li> <li>視覚障害者等への<u>声掛け、見守り</u>を通じたソフト面の対策が浸透（「<u>声掛け・サポート運動</u>」等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>色彩の統一（原則として黄色）</li> <li>大規模駅等における、<u>周辺施設との敷設方法や案内方法の統一</u></li> </ul>
	<p>【<u>音声アナウンスによる誘導</u>】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大規模な地下駅、県庁所在地の代表駅に、<u>導入駅はなし</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「<u>バリアフリー整備ガイドライン</u>」で、<u>場所ごとに設けるべき音案内が明示</u>、整備が進捗</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>暗騒音を含めた、<u>空間的な音環境の整理</u></li> <li>必要とする人以外への配慮（<u>うるささを感じないようにするための配慮</u>等）</li> </ul>
	<p>【<u>誘導チャイム（盲導鈴）</u>】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域により<u>設置箇所が統一されていない</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「<u>バリアフリー整備ガイドライン</u>」で、<u>盲導鈴を設けるべき箇所が明示</u>、整備が進捗</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>盲導鈴の鳴動箇所や意味の<u>明確化</u></li> </ul>

資料：エコモ財団「公共交通ターミナルバリアフリー度評価報告書（平成12年度）」  
国土交通省「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（最終とりまとめ）」令和2年11月20日  
国土交通省「令和元年度 公共交通移動等円滑化実績等報告書の集計結果概要」

(3) 聴覚障害者

聴覚障害者が鉄道駅を利用する際に特に課題が生じる箇所と、2000年当時の課題、現在の達成状況、誘導案内表示に関する今後の課題は、以下の通りまとめられる。

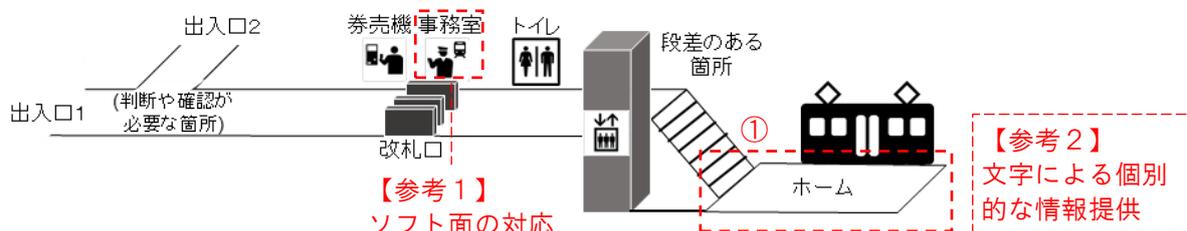


図 2-5 特に課題が生じる箇所（聴覚障害者）

表 2-8 特に課題が生じる箇所の改善状況・今後の課題（聴覚障害者）

特に課題が生じる箇所	状況		
	2000年当時の課題	現状の達成状況	誘導案内設備に関する今後の課題
①ホーム	<ul style="list-style-type: none"> <li>列車の入線を光や文字で知らせる装置が設置された駅は少ない (列車の入線音が聞こえない、あるいは聞き取りづらく、特に列車到着時の危険性が高い)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「バリアフリー整備ガイドライン」の中で、「車両等の運行に関する情報を文字等により表示するための設備を備えなければならない」と明示</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>音声のみで提供されている情報のカバー (駅員のアナウンス、電車進入進出時の音、各種環境音等)</li> </ul>
【参考1】ソフト面の対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>【手話による接遇】調査対象駅の中では、手話による接遇に対応する駅はなし</li> <li>【筆談による接遇】筆談用の用紙やホワイトボード等の器具を備えている駅は少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業者によっては、手話を習得した係員や、リモートによる手話通訳に対応した駅がみられる</li> <li>JR旅客6社すべてと大手私鉄等では、筆談による接遇に対応している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ソフト面の対応が受けられる場所への誘導案内の充実</li> <li>ソフト面の対応を遠隔地から受けられる手段の整備(無人駅等)</li> </ul>
【参考2】文字による個別的信息提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>【公衆ファックス】整備済の駅は少なく、設置されていても駅員に申し出る場合が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>インターネットの普及により、主な情報提供の手段がファックスからウェブとなった</li> <li>スマートフォンの普及により、リアルタイムの情報提供を個別に行える環境が整備されてきた</li> <li>タブレット端末等を用いた案内を取り入れる事業者もみられる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>スマートフォン等を駅構内で使用する際の、当事者の安全性の確保 (「歩きスマホ」の防止等)</li> </ul>

資料：エコモ財団「公共交通ターミナルバリアフリー度評価報告書（平成12年度）」  
国土交通省「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（最終とりまとめ）」令和2年11月20日  
国土交通省「令和元年度 公共交通移動等円滑化実績等報告書の集計結果概要」

(4) 知的・精神・発達障害者

知的・精神・発達障害者が鉄道駅を利用する際に特に課題が生じる箇所と、2000年当時の課題、現在の達成状況、誘導案内表示に関する今後の課題は、以下の通りまとめられる。

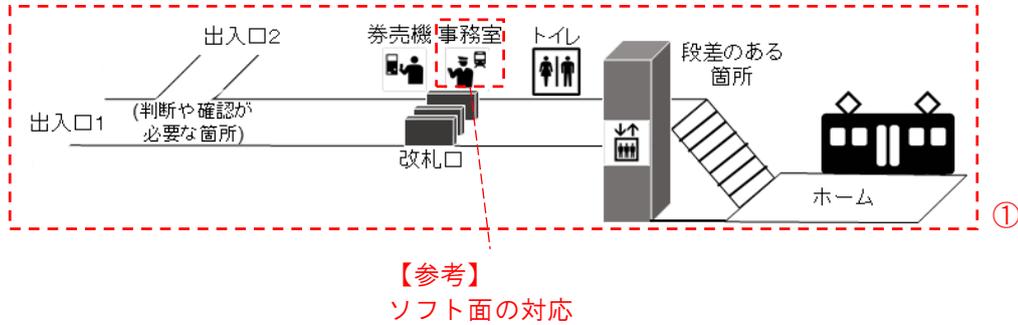


図 2-6 特に課題が生じる箇所（知的・精神・発達障害者）

表 2-9 特に課題が生じる箇所と課題の達成状況・今後の課題（知的・精神・発達障害者）

特に課題が生じる箇所	状況		
	2000年当時の課題	現状の達成状況	誘導案内表示に関する今後の課題
① 構内全般 （誘導案内表示の理解しやすさ等）	<ul style="list-style-type: none"> <li>【各種案内におけるピクトグラム・矢印等】</li> <li>・ほとんどの調査対象駅で、<u>主要なサインに図記号が一通り併記されている</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「標準案内用図記号ガイドライン」を2001年に策定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ピクトグラムの様式、案内方法等の事業者横断的な統一</li> <li>・視覚的ノイズの抑制</li> </ul>
【参考】 ソフト面の対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・研修や対応マニュアルなどは各事業者とも一通り整っている</li> <li>・現実の対応面では、<u>不慣れなどの課題が多い</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2006年に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」で、高齢者と身体障害者に加え、<u>新たに知的・精神・発達障害者も対象となる</u>ことが明確化</li> <li>・「公共交通事業者に向けた<u>接遇ガイドライン</u>」を2018年5月に策定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【再掲】</li> <li>・ソフト面の対応が受けられる場所への誘導案内の充実</li> <li>・ソフト面の対応を遠隔地から受けられる手段の整備（無人駅等）</li> </ul>

資料：エコモ財団「公共交通ターミナルバリアフリー度評価報告書（平成12年度）」  
国土交通省「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（最終とりまとめ）」令和2年11月20日  
国土交通省「令和元年度 公共交通移動等円滑化実績等報告書の集計結果概要」

## 2.3.2 有効と考えられる誘導案内表示の例

前項で示した課題を踏まえ、事例調査により提供された事例の中から、「誘導案内表示に関する今後の課題」の解決に有効と考えられる具体例を示す。

※すべての提供事例は、参考資料を参照。

### (1) 車椅子使用者

車椅子使用者にとって、駅構内で特に課題が生じる箇所と、課題の解決に有効と考えられる誘導案内表示の内容と具体例を、下表に示す。

表 2-10 課題が生じる箇所と有効と考えられる誘導案内表示の具体例  
(車椅子使用者・1/2)

課題が生じる箇所	課題	有効と考えられる誘導案内表示	具体例
改札口付近	・車椅子で利用できる券売機や改札機の整備状況の案内の充実(現地、および事前の案内)	・車椅子で利用できる券売機の告知、誘導	・券売機前まで誘導ブロックが敷設されている ・すべての券売機が車椅子使用者に配慮した構造となっている。 (※券売機下の蹴込みの確保、ボタン類の機器下側への配置 等)  (東京メトロ)
		・車椅子で通過できる改札口の位置の告知、誘導	・吊下げサインや誘導ブロックにより、幅員の広い改札に誘導  (東京メトロ)
トイレ	・バリアフリートイレを必要とする人が円滑に利用できる誘導案内の見せ方	・バリアフリートイレの位置、方向等	【移動距離を明確にした方向案内】 ・バリアフリートイレ等の施設・設備の方向だけでなく、距離をなるべく表示し、移動距離を明確化。  (小田急)

表 2-1 1 課題が生じる箇所と有効と考えられる誘導案内表示の具体例  
(車椅子使用者・2/2)

課題が生じる箇所	課題	有効と考えられる誘導案内表示	具体例	
トイレ 【続き】	・バリアフリートイレを必要とする人が円滑に利用できる誘導案内の見せ方	・バリアフリートイレの標識	【大型のピクトグラム】 ・トイレ自体は利用者を限定していないが、特に車椅子使用者に優先して利用してもらえるよう、車椅子のピクトグラムをその他のものよりも大きく表示。	(東急) 
構内全般 (段差のある箇所)	・車椅子使用者の行動に沿った、連続的な誘導案内表示の充実 ・誘導案内同士の連携した案内の整備	・車椅子使用者の行動に沿った、バリアフリールート の連続的な誘導	・バリアフリールートの案内が、エレベーター付近など、車椅子使用者が通るルートに設置されている。	(東京メトロ) 
		・エレベーターの設置場所の告知、誘導	【最寄りのエレベーター設置出入口への誘導】 ・エレベーターが設置されていない出入口付近に、最寄りのエレベーターが設置されている出入口への誘導案内を掲示。	(東急) 三軒茶屋駅 改札階中央エレベーターのご案内 三軒茶屋駅 改札階中央エレベーターのご案内 (仙台市交通局) 地下鉄・改札階内 エレベーター案内 
			【構造が複雑な駅におけるエレベーター設置出入口への誘導】 ・構造が複雑な駅の地上出入口付近に、エレベーターが設置されている出入口の位置を示す地図を掲示。	(Osaka Metro) 
		・エレベーターのカゴ内における、降りた後にとるべき行動に関する案内	・操作盤付近の目立つ場所にホームの案内図があり、ホーム階に到着した後はどうすればよいかを確認できる。	(ゆりかもめ) 
	・バリアフリールートの有無、経路等に関する事前の案内の充実	・ウェブサイト等における事前の情報提供	・鉄道駅のバリアフリー対応状況、バリアフリールートの経路図(複数の事業者が乗り入れる駅など、一部の駅)等をウェブ上で提供。	(エコモ財団「らくらくおでかけネット」) 

(2) 視覚障害者

視覚障害者にとって、駅構内で特に課題が生じる箇所と、課題の解決に有効と考えられる誘導案内表示の内容と具体例を下表に示す。

表 2-12 課題が生じる箇所と有効と考えられる誘導案内表示の具体例（視覚障害者・1/2）

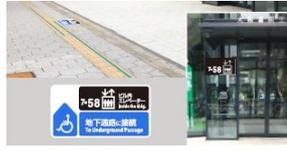
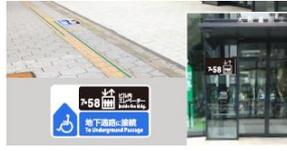
課題が生じる箇所	課題	有効と考えられる誘導案内表示	具体例	
券売機	・タッチパネル式の券売機・チャージ機が主流となっていることを踏まえ、触覚による案内・操作方法の提供、充実	・券売機（チャージ機）における触覚による案内	【タッチパネル式券売機における物理的なボタンの併設】 ・ボタン（テンキー等）を用いた操作も可能。 ・係員の呼び出しボタンも設置。 	
構内全般	【誘導ブロック】 ・色彩の統一（原則として黄色） ・大規模駅等における、周辺施設との敷設方法や案内方法の統一	・誘導ブロック（誘導ブロックの敷設および既設誘導ブロックの改善）	【事業者横断的な誘導案内表示の整備、誘導ブロックの敷設】 ・渋谷駅、大崎駅、難波駅等では、地区内の各種案内表示の様式の統一したほか、周辺ビルや屋外との連続的な誘導ブロックによる誘導も実施。 	
			【難波駅】 	
	【音案内】 ・暗騒音を含めた、空間的な音環境の整理 ・視覚障害者以外への配慮（うるささを感じないようにするための配慮等）	・音声アナウンス（アナウンス内容の工夫）	【既存指針への準拠】 ・音色の選定、音量の設定にあたっては、「JIS T 0902」や「バリアフリー整備ガイドライン」に準拠している（西武、東急、名古屋市交通局等）。	-
			【同じ場所におけるアナウンスの重複の防止】 ・同時に列車が発車する際、放送が重なると分かりにくく耳障りであるため、同時発車時専用の放送を実施（仙台市交通局）。	例）「1・2番線から列車が発車します」
【男性・女性の声の使い分け】 ・エスカレーターの運転方向別に、男性・女性の声を使い分け（仙台市交通局、名古屋市交通局等）。			「〇〇方面、下りエスカレーターです」等	
		【駅員への意見聴取】 ・改札口付近に音案内が設置されているため、改札口で勤務する駅員の意見を聴取し、耳障りにならないよう音量や文言に配慮（名古屋市交通局）。	-	

表 2-13 課題が生じる箇所と有効と考えられる誘導案内表示の具体例（視覚障害者・2/2）

課題が生じる箇所	課題	有効と考えられる誘導案内表示	具体例
構内全般	<p>【音案内・続き】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・暗騒音を含めた、空間的な音環境の整理</li> <li>・視覚障害者以外への配慮（うるささを感じないようにするための配慮等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・音声アナウンス（ハード面の工夫）</li> </ul>	<p>【指向性スピーカーの導入】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全駅で、必要としている利用者の耳に届きやすいスピーカーを導入(相鉄)。</li> <li>・乗り場が騒がしい環境であることから、段差の手前にいる人に確実に音案内を伝えられるよう導入(YCAT)。</li> </ul> <p>(相鉄)</p> 
			<p>【スピーカーのタイマー制御】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅地にある駅が多いため、出入口等の音声案内は、営業時間外に音が漏れないようタイマー制御を実施(阪神)。</li> </ul> 
			<p>【リモコンによる音量調整】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地上出入口が大きな通りに面し、日中は車の騒音が多く、夜間は静かであることから、騒音対応式を採用(東京都交通局)。</li> </ul> <p>(リモコン)</p> 
			<p>【構内触知案内板への誘導】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者が近づくとセンサーが反応し、チャイムと音声で誘導。</li> <li>・案内板付近に人がいる時のみ音が流れるようにすることで、周囲の静粛性にも配慮。</li> </ul> <p>(西武鉄道)</p> 
	<p>【盲導鈴】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・盲導鈴の鳴動箇所や意味の明確化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・盲導鈴（ピン・ポーンまたは類する音）</li> </ul>	<p>【近接箇所における盲導鈴の重複の防止】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近接場所で放送が重ならないよう、交互に音声が流れる装置を設置(東京都交通局)。</li> </ul> <p>鳥の鳴き声「ピョピョ・カッコー」等</p>
	<p>【「クリック音」による案内】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・始発駅の島式ホームで、利用者からみて左右どちらの列車が先に発車するかを知らせる案内。</li> <li>・音色はメロディ等ではなく、大きなクリック音で、余分な情報が入りにくい(ストックホルム交通局)。</li> </ul> <p>パソコン用のマウスをクリックするような音「カチ、カチ」</p>		

(3) 聴覚障害者

聴覚障害者にとって、駅構内で特に課題が生じる箇所と、課題の解決に有効と考えられる誘導案内表示の内容と具体例を下表に示す。

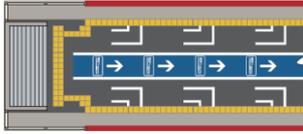
表 2-1 4 課題が生じる箇所と有効と考えられる誘導案内表示の具体例（聴覚障害者）

課題が生じる箇所	課題	有効と考えられる誘導案内表示	具体例
ホーム	<ul style="list-style-type: none"> <li>音声のみで提供されている情報のカバー（駅員のアナウンス、電車進入進出時の音、各種環境音等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>文字や光による列車の接近の案内</li> </ul>	<p>【列車接近表示器・運行案内表示器】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>多くの場合、ホームの屋根から吊下げて設置されており、列車が接近した際に文字や光で告知。</li> <li>機種によっては、異常時のメッセージの表示にも対応。</li> </ul> <p>(列車接近表示器)</p>  <p>図：東邦電機工業(株)</p> <p>(運行案内表示器)</p>  <p>図：JR 東日本</p>
			<p>【ホーム床面に埋め込まれた接近警告灯】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ホームフチ部の床面にLED ランプを埋め込み、列車の接近や発車を光で告知。</li> </ul> <p>(JR 横浜駅)</p> 
		<ul style="list-style-type: none"> <li>字幕や手話を用いた、環境音に関する情報提供</li> </ul>	<p>【環境音字幕表示システム「エキマトペ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>聴覚障害者などが、駅ホームの音環境を視覚的に理解できることを目的とした装置。</li> <li>駅のアナウンスや電車の音等の環境音を、大型の画面に文字や手話で映し出す。</li> <li>各種の自動アナウンスを字幕と手話で表現するほか、ホームで聞こえるあらゆる音をAIで分析し、「オノマトペ（擬音語）」に変換、漫画風の字幕で表示。</li> </ul> <p>(JR 巢鴨駅(R3.9 実証実験))</p> 
【参考1】ソフト面の対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>ソフト面の対応が受けられる場所への誘導案内の充実</li> <li>ソフト面の対応を遠隔地から受けられる手段の整備（無人駅等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>係員の介助を受けられる場所の告知、誘導（駅事務室等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅事務室への誘導案内、または駅事務室等へのインターホンを設置し、人的介助へのアクセスを容易にする。</li> </ul> <p>(イメージ)</p> 
【参考2】文字による個別的な情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>スマートフォン等を駅構内で使用する際の、当事者の安全性の確保（「歩きスマホ」の防止等）</li> </ul>	<p>(左記についての事例は寄せられなかったが、今後の課題として検討する必要がある)</p>	-

(4) 知的・精神・発達障害者

知的・精神・発達障害者にとって、駅構内で特に課題が生じる箇所と、課題の解決に有効と考えられる誘導案内表示の内容と具体例を下表に示す。

表 2-15 課題が生じる箇所と有効と考えられる誘導案内表示（知的・発達・精神障害者）

課題が生じる箇所	課題	有効と考えられる誘導案内表示	具体例
構内全般 (誘導案内表示の理解しやすさ等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ピクトグラムの様式、案内方法等の事業者横断的な統一</li> <li>視覚的ノイズの抑制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>設備全般の見せ方や掲出方法の統一</li> </ul>	<p>【掲出場所の明確化・掲出方法の統一】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>分岐点や階段付近など、判断や確認を行う場所に、基本的に全て吊下げサインで案内を掲出(ストックホルム交通局)。</li> </ul> <p>(一例)</p>  <p>【サインマニュアルの作成】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>独自のサインマニュアルを作成し、駅構内等で統一した誘導案内ができるよう工夫。</li> <li>ユニバーサルデザインの考え方も考慮(JR 東日本、東京メトロ等)。</li> </ul> <p>(イメージ)</p> 
	<ul style="list-style-type: none"> <li>床サインによる直感的な案内</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ホームで立ち止まると危険な場所を、範囲を囲むことで直感的に理解できるよう工夫(小田急、阪神)。</li> <li>ホームの中央部など安全な場所に通行スペースを示し、ホーム端部の歩行を抑制(JR 西日本、近鉄)。</li> </ul>	<p>(阪神)</p>  <p>(近鉄)</p> 
	<ul style="list-style-type: none"> <li>色の意味の明確化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>色の意味の明確化</li> </ul>	<p>【国際規格(ISO 規格)に則った色の意味の統一】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>緑：安全、赤：禁止、青：指示、黄：注意として、それぞれの床サインの色の意味を明確化(JR 西日本)。</li> </ul> <p>(イメージ)</p> 
	<ul style="list-style-type: none"> <li>視覚情報の整理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>視覚情報の整理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広告等の掲示物が少なく、案内表示が見つけやすい。</li> <li>誘導案内表示自体も、情報量が絞り込まれ整理されている(ストックホルム交通局)。</li> </ul> <p>(一例)</p> 
【参考】ソフト面の対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>ソフト面の対応が受けられる場所への誘導案内の充実</li> <li>ソフト面の対応を遠隔地から受けられる手段の整備(無人駅等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【再掲】係員の介助を受けられる場所の告知、誘導(駅事務室等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅事務室への誘導案内、または駅事務室等へのインターホンを設置し、人的介助へのアクセスを容易にする。</li> </ul> <p>(イメージ)</p> 

## 2.4 「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」への対応

---

令和3年9月22日（水）、および令和4年1月31日（月）に開催された「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会（以下、検討会）」に参加し、事例調査の方向性、実施概要、結果等について報告し、学識経験者、障害者団体、交通事業者団体等からご意見を伺った。

検討会の概要は、項目4.1「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会の開催」に示すほか、会議資料、議事録は参考資料に示す。

また、令和4年1月31日（月）に開催された第2回検討会の結果を受けて、検討会座長である中央大学研究開発機構 秋山哲男 教授との協議を基に、同検討会の説明資料の補足として、「第2回 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会を踏まえた説明資料」を作成した。

同資料についても、参考資料に示す。

### 3 視覚障害者のエスカレーター利用のための実証実験結果の分析

#### 3.1 実証試験の概要

##### 1) 実証試験の目的

この実証試験は、以下の2点を目的として行った。

- ・公共交通事業者等が旅客施設において、視覚障害者誘導用ブロック（線状ブロック）を用いて視覚障害者をエスカレーターへ誘導案内することを検討できるよう、視覚障害者がエスカレーターを利用する際の安全性、利便性を検証する。
- ・誘導案内としてエスカレーター乗り口のみ線状ブロックを敷設した場合における安全性、利便性への影響を検証する。

※なお、今後の検討のための基礎資料を得ることを目的とするもので、今回の実証試験の結果のみで、ガイドライン改訂等を結論付けるものではない。

##### ■基準等検討会（平成28年度～29年度（2016年度～2017年度））

- ・視覚障害者誘導用ブロックの敷設によってエスカレーターに誘導することについては、安全確保等に留意の上、ガイドライン改訂における検討項目として議論

##### ガイドラインの改訂内容

###### ○考え方

- ・視覚障害者におけるエスカレーター利用のニーズは高く、エスカレーターを使用できる環境を整備する必要があると考えられる。一方で、安全性への配慮が必須であり、視覚障害者誘導用ブロックの敷設に加え、音声案内などでエスカレーターの位置や行き先をよりわかりやすくする等の工夫が必要である。

###### ○エスカレーターに誘導する視覚障害者誘導用ブロックを敷設する際の条件

- ・乗り口方向のみに敷設する。
- ・時間帯により進行方向が変更しないエスカレーターのみ敷設する。
- ・乗り口方向には進行を示す音声案内を設置する。

（※誤進入防止のため、降り口方向には視覚障害者誘導用ブロックによる誘導を行わない（参考に記載））

##### ■検討すべき課題

- －誘導案内を行うエスカレーターの対象範囲
- －誘導用ブロックの敷設方法 等

##### ■誘導用ブロックの敷設状況

- ・実態として、公共交通事業者等によるエスカレーターへの誘導用ブロックの敷設が進んでいない

##### ■障害当事者団体の意見

- ・障害当事者団体は、敷設促進について、早急な対応を求めている

##### ■実証試験の目的

- ・公共交通事業者等が旅客施設において、視覚障害者誘導用ブロック（線状ブロック）を用いて視覚障害者をエスカレーターへ誘導案内することを検討できるよう、視覚障害者がエスカレーターを利用する際の安全性、利便性を検証
- ・また、誘導案内としてエスカレーター乗り口のみ線状ブロックを敷設した場合における安全性、利便性への影響を検証

※今後の検討のための基礎資料を得ることを目的とするもので、今回の実証試験の結果のみで、ガイドライン改訂等を結論付けるものではありません。

図 3-1 実証試験の背景と目的

## 2) 検証項目

この実証試験の検証項目は、以下の2項目である。

検証項目1：視覚障害者がエスカレーターを利用する際の安全性・利便性の検証

- ①【エスカレーター利用の問題】視覚障害者が単独で、一般的な構造のエスカレーターを利用する際に、視覚障害者の特性に基づく要因により、どのような問題が発生するか？
- ②【視覚障害者自身による予防策】視覚障害者自身による躓き・転倒等の予防がどの程度可能か？

検証項目2：エスカレーターの乗り口のみ線状ブロックを敷設した際の安全性・利便性の検証

- ・【線状ブロック敷設の効果】エスカレーター乗り口のみへの線状ブロックの敷設の有無で、エスカレーターを利用する際の安全性<sup>※1</sup>・利便性<sup>※2</sup>に違いが発生するか？

※1 安全性：エスカレーターの乗り口に正対して、進入することによるつまずき・転倒の防止

※2 利便性：エスカレーターの位置の把握が容易になることによる、迷いの防止や到達時間の短縮

### 3) 試験場所

実証試験は、東京メトロ総合研修訓練センターの模擬駅ホーム（住所：東京都江東区新木場 4 丁目 4 番 15）に設置されたエスカレーターを利用して行った。

このエスカレーターの概要は、以下のとおりである。

- ・ エスカレーターと階段が併設
- ・ エスカレーターは1人乗り用
- ・ 改札階（上の階）とホーム階（下の階）の間を連絡する
- ・ 音声案内※装置が設置

※音声案内：実証試験当日、以下の案内が流れていた。

- ・ ホーム階行き、下りエスカレーターです。
- ・ ロングスカートやコートのお客様は裾を挟まれないようにご注意ください。
- ・ エスカレーターをご利用の際は、手すりにおつかまり黄色い線の内側にお乗りください。
- ・ 顔や手などを手すりの外側に出すと危険です。
- ・ ステップや手すりに物をのせると危険です。
- ・ 乗り降りの際は足元にご確認ください。

写真① ホーム階から見たエスカレーター



写真② 改札階から見たエスカレーター

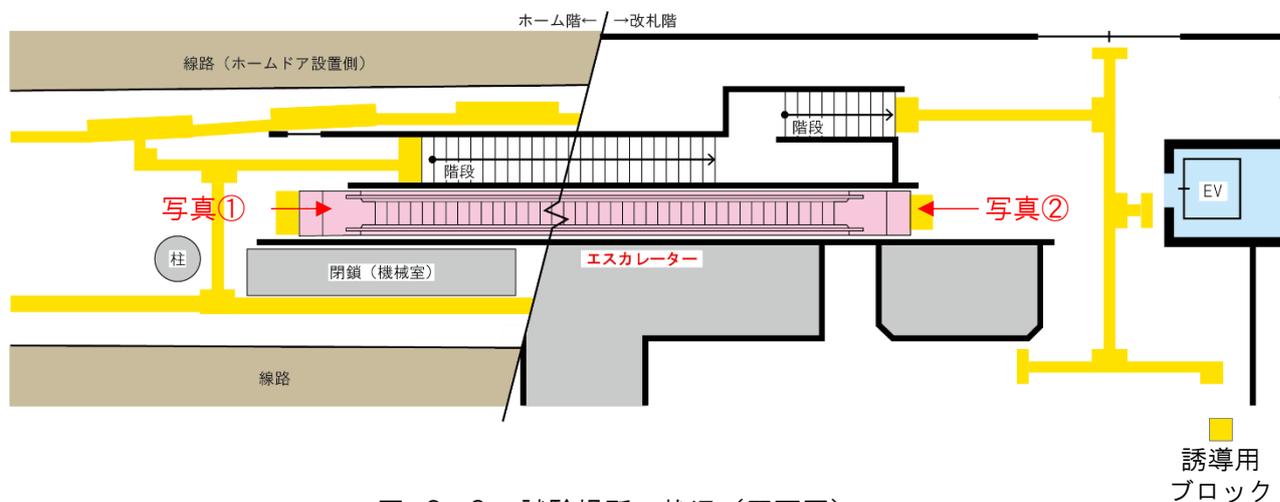


図 3-2 試験場所の状況（平面図）

#### 4) 試験内容

実証試験は、旅客流動及びブロック設置の有無を考慮した3パターンを実施した。

表 3-1 試験（3パターン）の内容

	旅客流動	線状ブロック (乗り口のみ)
試験①	×	×
試験②	○	×
試験③	×	○

#### 5) 検証方法

当事者へのヒアリング、利用状況の第三者による確認により検証を行った。

#### 6) 日時

令和3年6月25日（金）

※新型コロナウイルスの感染対策として、被験者や関係者の密集を避けるため、実証試験を午前（9時～12時）と午後（13時30分～16時30分）の2回に分けて実施した。

#### 7) 参加者等

①参加者：学識経験者（午前3名、午後2名）

②被験者：18名（午前、午後とも9名）

※新型コロナウイルスの感染対策として、また試験場所のスペースに限りがあるため、学識経験者、関係団体の参加者数を少人数に限定した。

### 3.2 実証試験の内容

#### 1) 視覚障害者がエスカレーターを利用する際の問題

視覚障害者がエスカレーターを利用する際の問題は、図 3-3 に示すように、エスカレーター利用の段階からは 6 項目に分けられる。

このうち、エスカレーター乗り口へ線状ブロックを敷設することにより改善が期待される問題は、「①位置の把握」、「②乗る直前」、「③乗る時」に関わる問題が該当する。

< 段階別の問題 >

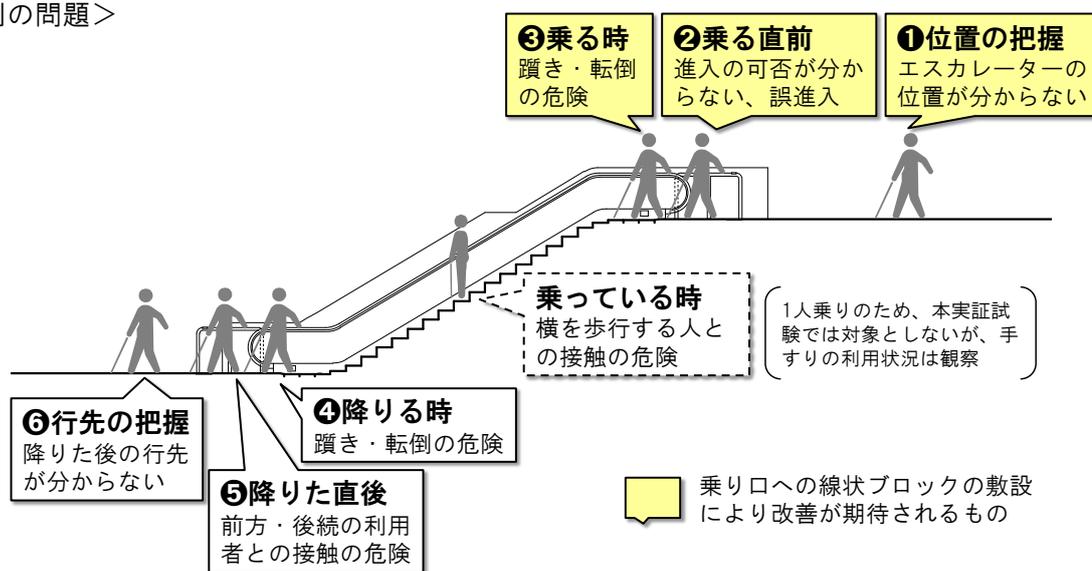


図 3-3 視覚障害者がエスカレーターを利用する際の問題

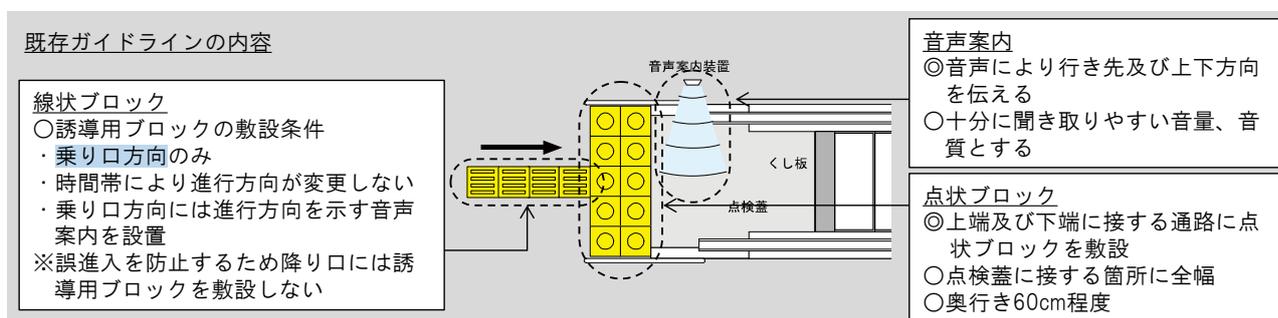


図 3-4 既存ガイドラインの内容

## 2) 試験内容

### (1) 試験パターン

一般的な構造<sup>\*</sup>のエスカレーターにおいて、既存ガイドラインを前提（点状ブロック・音声案内あり。25ページの図3-4参照）とし、旅客流動及び線状ブロック設置の有無を考慮した3パターンを試験した。

※一般的な構造：時間によって進行方向が変わる、3列以上並行して設置されている、途中でフラットになる等の複雑な運用・構造でないもの

#### <試験パターン>

・試験パターンは、以下の3パターンである。

試験パターン①：旅客流動、線状ブロック共に無し

試験パターン②：旅客流動は有り、線状ブロックは無し

試験パターン③：旅客流動は無く、線状ブロックは有り

表 3-2 試験（3パターン）の内容（再掲）

	旅客流動	線状ブロック (乗り口のみ)
試験①	×	×
試験②	○	×
試験③	×	○

#### <試験の順序>

・試験パターン①、試験パターン②、試験パターン③の順序で実証試験を行った<sup>\*</sup>。

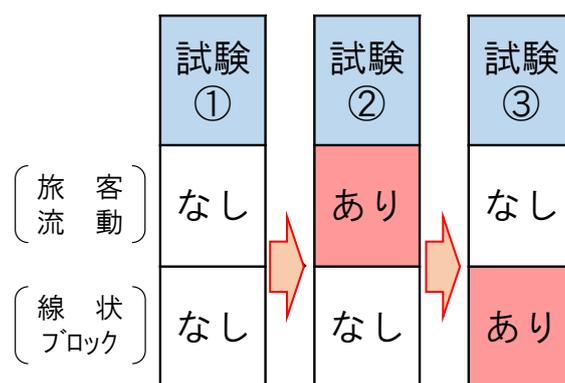


図 3-5 試験の順序

※実証試験の順序については、被験者の慣れの問題等を回避するため、被験者により試験パターンの順序を変えることも検討したが、今回の実証試験の限られた時間の中で被験者ごとに試験環境を変えることは困難であったため、今回の実証試験では、すべての被験者について上記の順序で行った。

## (2) 旅客流動の設定

視覚障害者がエスカレーターの乗り口の位置を把握する情報の一つとして、ほかの人がエスカレーターを利用するために歩いている動き（これを「旅客流動」と称する。）を位置付けた。この実証試験では、2名の旅客流動役が被検者の前方を歩行した。

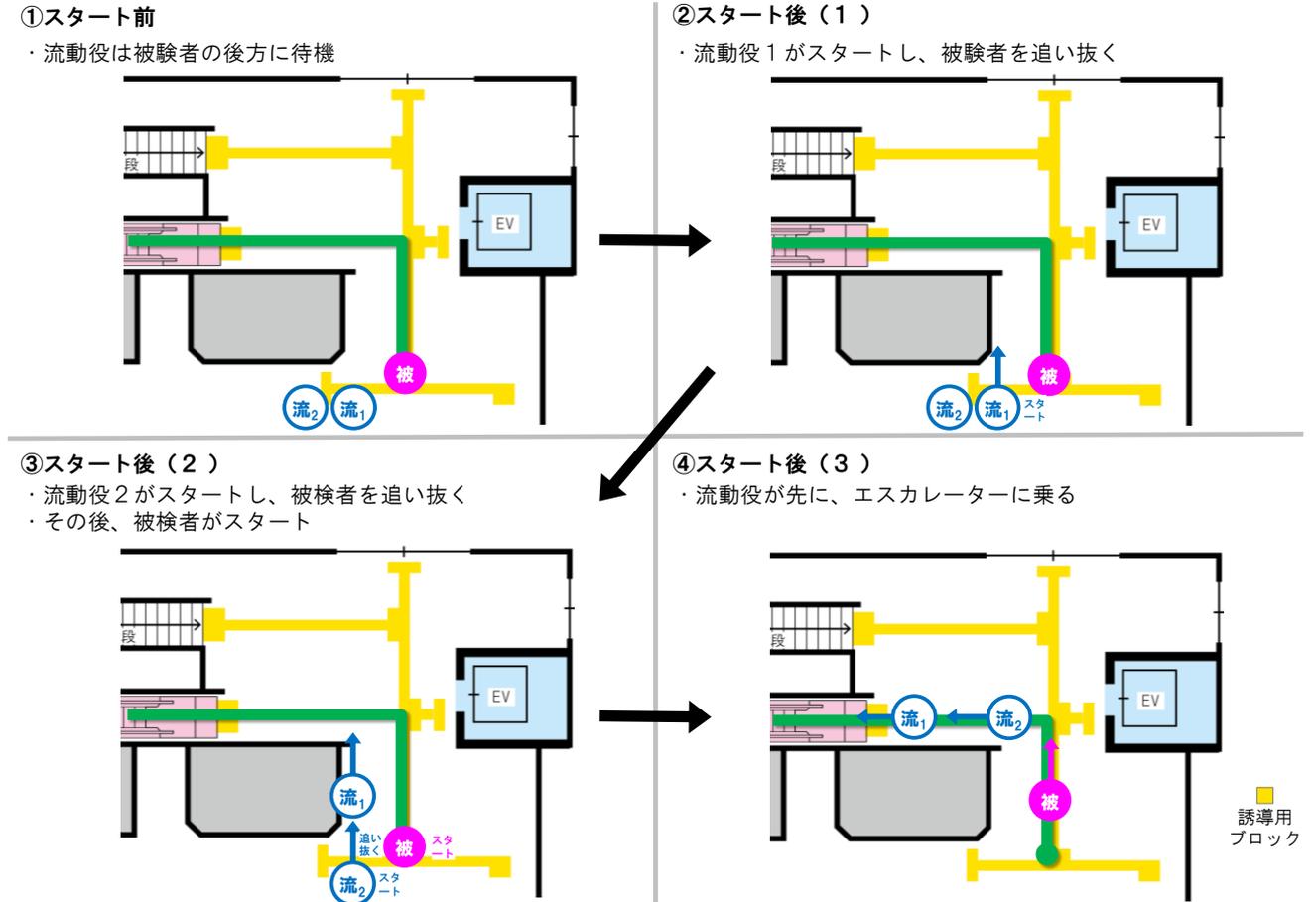


図 3-6 旅客流動の動き

## (3) 線状ブロックの設定

・「線状ブロック有り」の場合には、模擬駅のエスカレーターの乗り口に、仮設の線状ブロックを設置した。

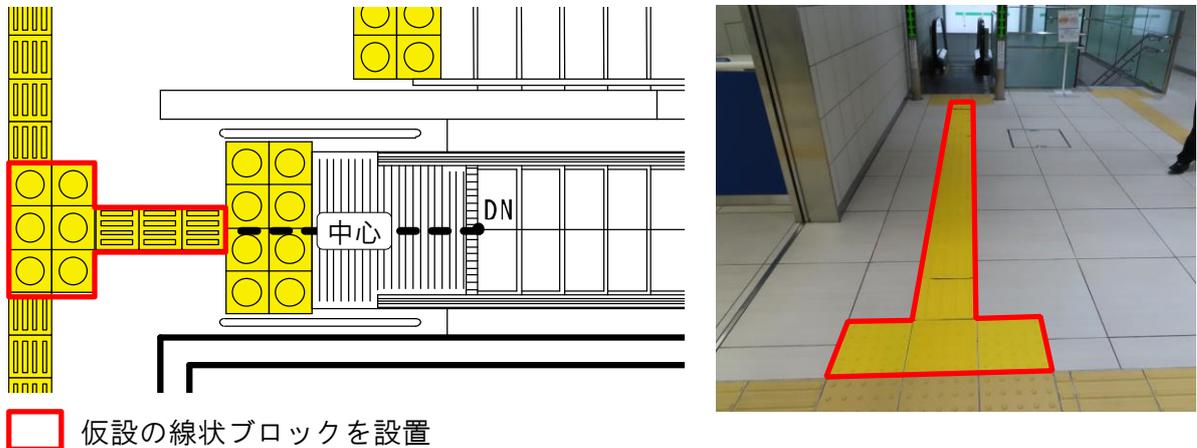


図 3-7 線状ブロックの敷設

#### (4) 実証試験方法

被験者は、前述の3つの試験パターンで、エスカレーターを利用して、改札階からホーム階までを単独で移動した（下り方向のみ\*）。

なお、3つの試験パターンを実施する前に、被験者に試験で利用するエスカレーター等の施設を確認してもらうため、介助者も同行して試験ルートを一度歩行してもらった（以下、「施設確認」と称する。）。

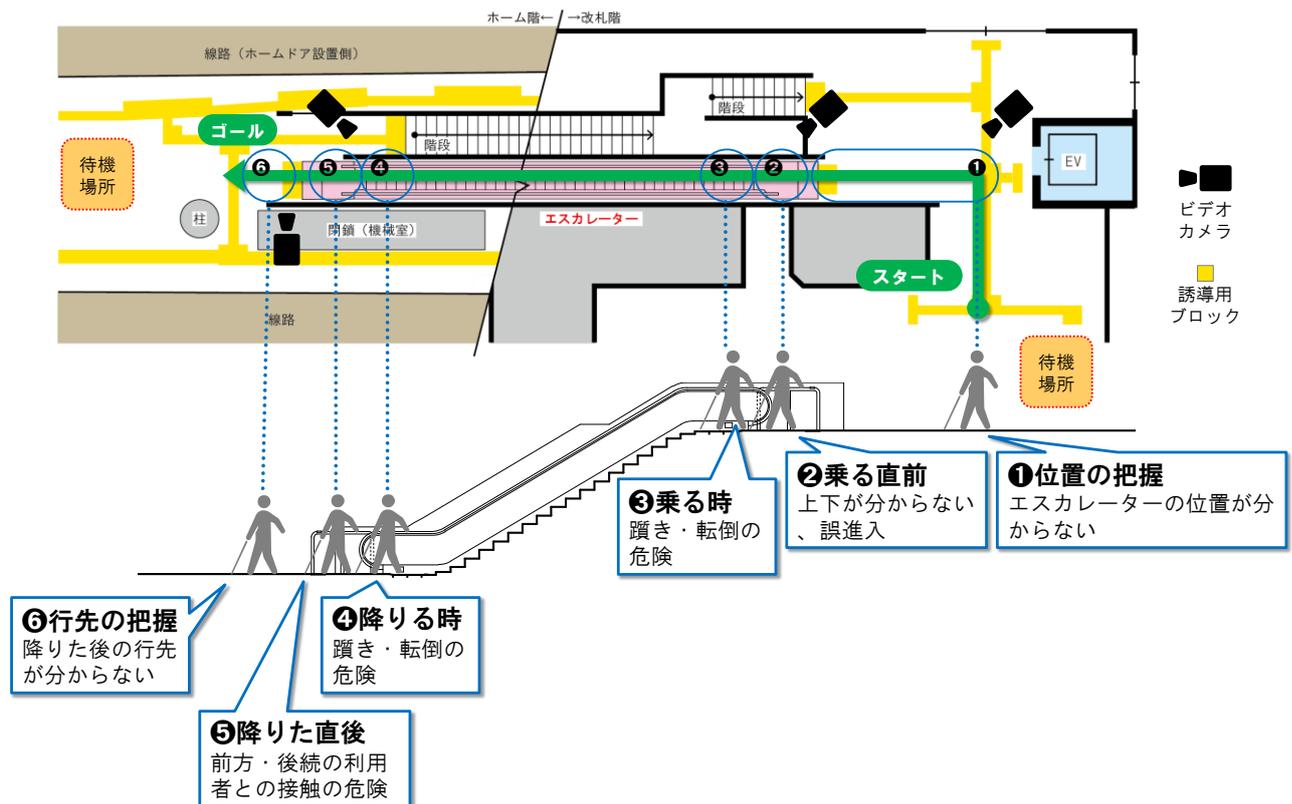


図 3-8 実証試験の方法

※エスカレーターの方向（下り方向のみ）について

- ・通常、駅に行き、改札を通り、ホームに行って電車に乗る、という流れが多いので、コンコースからホームという場面を試験として実施した。

※エスカレーターの利用待ちの列の形成に関わる課題について

- ・実際の駅では、ホーム階から改札階へ向かうエスカレーターを利用する場合、同じ列車や前の列車から下車した旅客によって、状況によってはエスカレーターの利用待ちの列が形成されることが想定される。
- ・エスカレーターの利用待ちの列の形成に関わる課題については今後の課題とし、本実証試験においては、改札階→ホーム階（下り方向）に限定して試験を実施した。

### 3) 検証方法

実証試験の検証に当たっては、被験者へのヒアリング（事前アンケート、試験パターンごとに行う個別アンケート、実証試験全体を通して意見を聞く全体アンケートの3種類）と行動確認により、安全性、利便性を検証した。

検証方法の概要を図 3-9 に、検証方法と検証項目との対応を次ページの表 3-3 に示す。

また、事前アンケート、個別アンケート、全体アンケートの各調査票を、巻末の参考資料に示す。

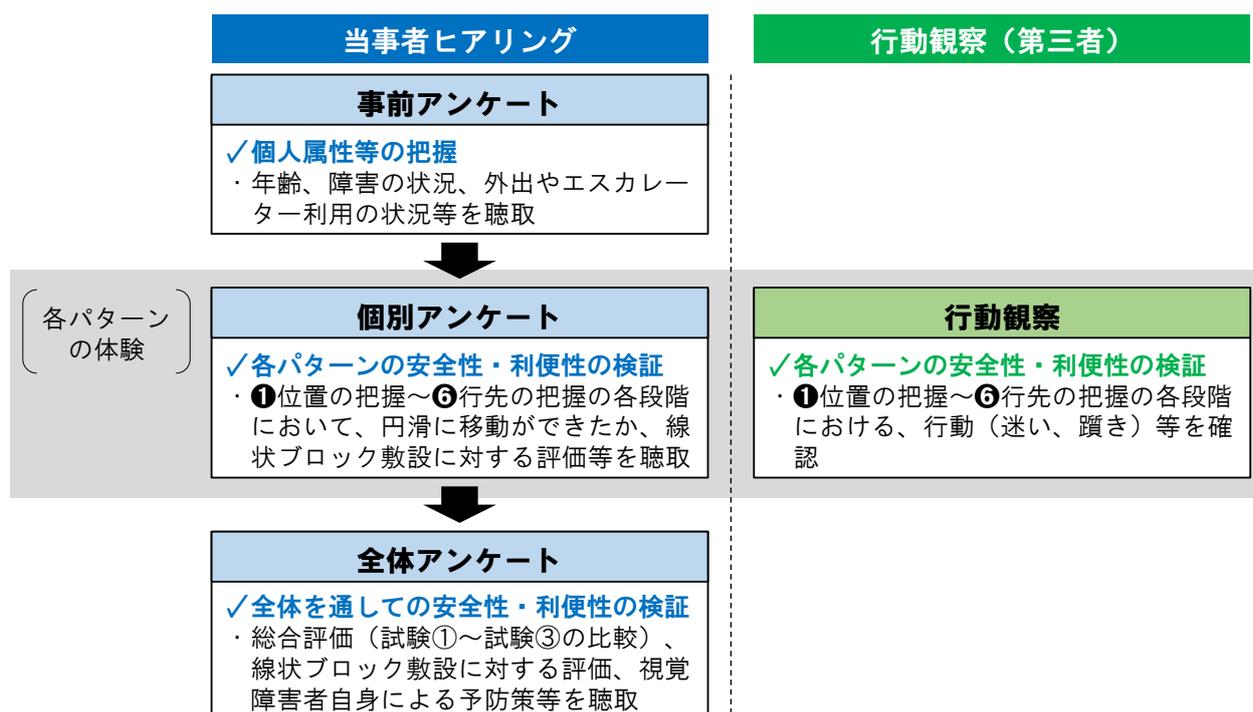


図 3-9 検証方法（概要）

表 3-3 検証方法と検証項目との対応

		目的・方法	設問・把握事項	検証項目との対応		
				1) -①エスカレーター利用の問題	1) -②視覚障害者自身による予防策	2) 線状ブロック敷設の効果
(1) 当事者ヒアリング	①事前アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>被験者の個人属性等を把握</li> <li>試験前日までに電話等で聴取</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>年齢・障害の状況</li> <li>外出の状況</li> <li>誘導用ブロック、エスカレーターの利用状況</li> </ul>	—	—	—
	②個別アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>被験者の記憶が鮮明なうちに、各パターンの感想を把握</li> <li>各パターンが終了した直後に、調査員が聴取</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>設問は、線状ブロック敷設関連以外は各パターン共通</li> <li>各パターンについて、各段階での問題の有無</li> <li>3択程度で簡単に回答できる形式で質問</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各パターンの各段階での問題の有無</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り口への線状ブロック敷設の効果（敷設パターンのみ）</li> </ul>
	③全体アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>全パターンを通しての総合的な評価</li> <li>全パターンが終了した後に、調査員が聴取</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各パターンの比較</li> <li>乗り口への線状ブロックの有効性</li> <li>視覚障害者自身による躓き・転倒等に対する予防策等</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>日頃から実施している予防策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3パターンの比較による総合評価</li> <li>乗り口への線状ブロック敷設に対する評価</li> </ul>
(2) 行動観察		<ul style="list-style-type: none"> <li>被験者の行動を客観的に把握</li> <li>被験者の行動をビデオ撮影し、試験後に確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>以下の行動の有無を観察</li> <li>一躓き・転倒</li> <li>一迷う・立ち止まる様子</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各パターンの各段階での問題の有無</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降時の手すりの利用状況やステップ・点検蓋の確認状況</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>エスカレーター乗り口への到達のスムーズさ、進入時の体の向き等</li> </ul>

#### 4) 実証試験の流れ

実証試験は、新型コロナウイルスの感染対策として、被験者や関係者の密集を避けるため、午前と午後の2班に分けて実施した。

当日の流れを表 3-4 に、実証試験の流れ（午前・午後共通）を表 3-5 に示す。

表 3-4 当日の流れ（概要）

	項目	時間	内容
第1班 (午前)	集合及び移動	8:30	・新木場駅集合 ・新木場駅前ロータリーから訓練センターへ移動
	実証試験開始	9:00	・エスカレーター利用の試験 (施設確認、3パターンの試験実施)
	実証試験終了	12:00	・訓練センターから新木場駅前ロータリーへ移動
	解散	12:30	・新木場駅で解散
第2班 (午後)	集合及び移動	13:00	・新木場駅集合 ・新木場駅前ロータリーから訓練センターへ移動
	実証試験開始	13:30	・エスカレーター利用の試験 (施設確認、3パターンの試験実施)
	実証試験終了	16:30	・訓練センターから新木場駅前ロータリーへ移動
	解散	17:00	・新木場駅で解散

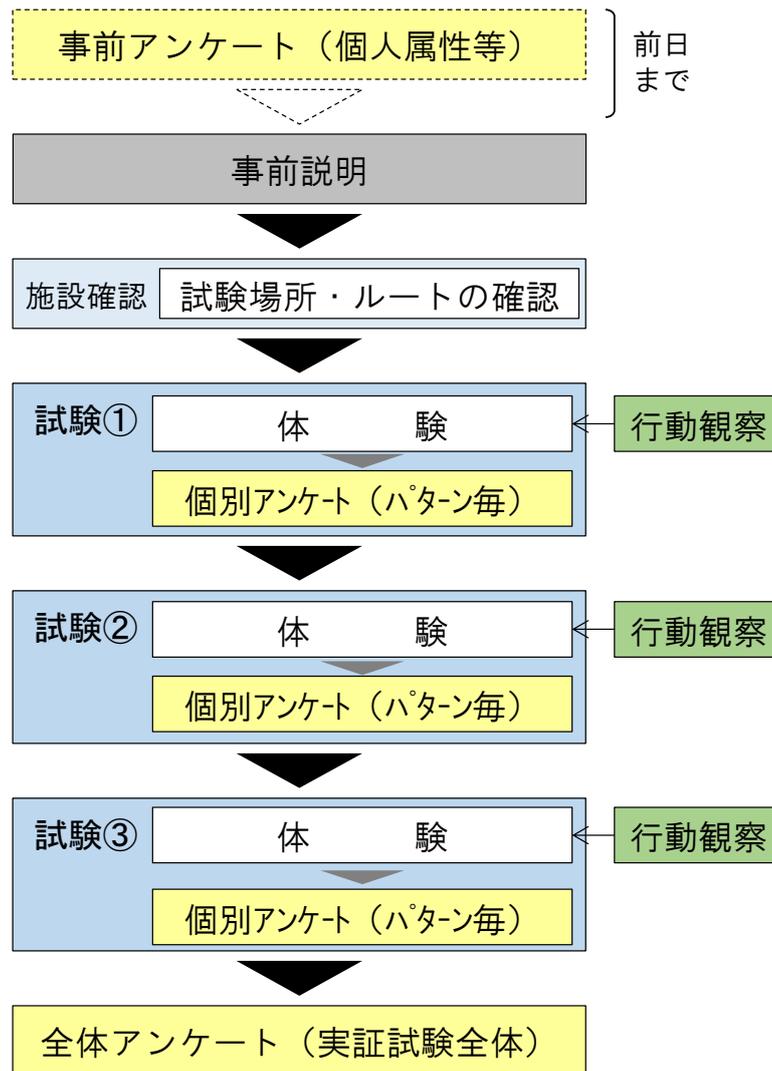


図 3-10 実証試験の流れ（午前・午後共通）

(参考) 移動等円滑化基準とガイドラインの内容

表 3-5 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内に関わる移動等円滑化基準とガイドラインの内容

		移動等円滑化基準	ガイドライン (◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容、○：標準的な整備内容)
視覚障害者誘導用ブロック	警告ブロック (点状ブロック)	第9条3 階段、傾斜路及びエスカレーターの上端及び下端に近接する通路等には、点状ブロックを敷設しなければならない。	◎点状ブロックは、視覚障害者の継続的な移動に警告を発すべき箇所である階段、傾斜路及びエスカレーターの上端及び下端に近接する通路の、それぞれの位置に敷設する。 ○エスカレーター前には、エスカレーター始末端部の点検蓋に接する箇所に奥行き 60cm 程度の点状ブロックを全幅にわたって敷設する。
	誘導ブロック (線状ブロック)	-	○エスカレーターに誘導する視覚障害者誘導用ブロックを敷設する場合は以下の条件を満たすこととする。 (条件) ・ 乗り口方向のみに敷設する。 ・ 時間帯により進行方向が変更しないエスカレーターのみに敷設をする。 ・ 乗り口方向には進行方向を示す音声案内を設置する。
音声案内		第7条 エスカレーターには、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備を設けなければならない。	◎エスカレーターの行き先及び上下方向を知らせる音声案内装置を設置する。 ○なお、音声案内装置の設置にあたっては、進入可能なエスカレーターの乗り口端部に設置し、周囲の暗騒音と比較して十分聞き取りやすい音量、音質とすることに留意し、音源を乗り口に近く、利用者の動線に向かって設置する。

### 3.3 実証試験実施結果

#### 3.3.1 当事者ヒアリング

##### 1) 事前アンケート

実証試験を実施するにあたり、被検者の属性等を把握するため、事前にアンケート調査を行った。

##### (1) 年齢

- ・「50代」が9人で最も多く、次いで「40代」と「70代」が3人と多い。
- 50代以上が約8割を占める。

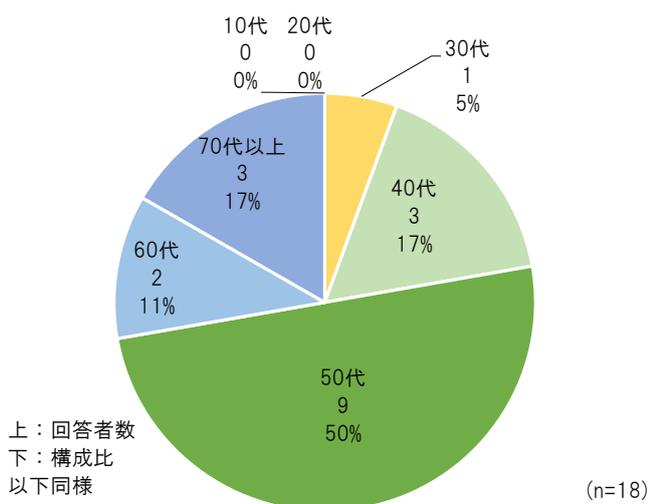


図 3-11 年齢（単数回答）

##### (2) 障害の状況

- ・被験者の障害の状況を、視力と聴力の程度により集計して表 3-6 に示す。
- ・視力については、全盲・ロービジョンともに9人である。
- ・聴力は「よく聞こえている」が14人、「少し聞こえにくい」が3人、「ほとんど聞こえない」が1人である。「少し聞こえにくい」と「ほとんど聞こえない」と回答した方は、盲ろう者として参加した4人と、加齢により聞こえにくくなった方（1人）である。
- ・表 3-6 に示すように、被験者の視力と聴力の組合せは多様であり、被験者の属性に特に偏りは見られない。

表 3-6 障害の状況（視力・聴力）

		聴力			合計
		よく聞こえている	少し聞こえにくい	ほとんど聞こえない	
視力	全盲	7	2	0	9
	ロービジョン	7	1	1	9
合計		14	3	1	18

(3) 見えにくくなった時期

- ・「生まれつき」が6人と最も多い。
- ・10代未満(2人)と10代(0人)で見えにくくなった方は、あわせて2人。
- ・20代以降についてみると、「20代」と「30代」はほかの年代よりもやや多いが、以降、50代まで各年代で見えにくくなったという回答が見られる。

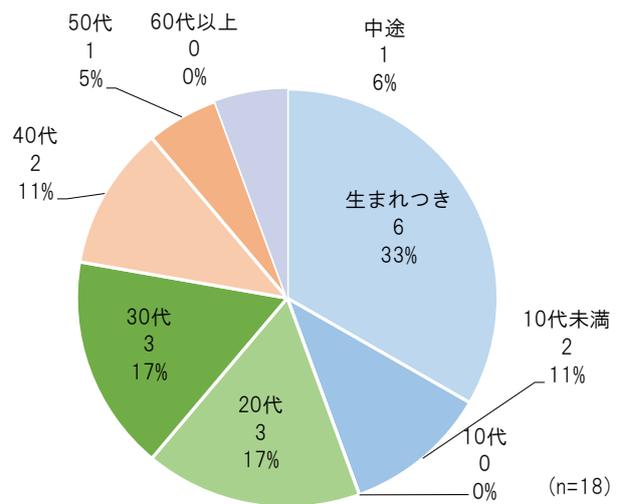


図 3-12 見えにくくなった時期 (単数回答)

(4) 外出の状況

ア 外出の頻度

- ・「ほとんど毎日」が9人と最も多く、半数を占める。「週に2~3回」、「週に1回程度」を合わせると、8割以上の被験者が週に1回以上外出している。

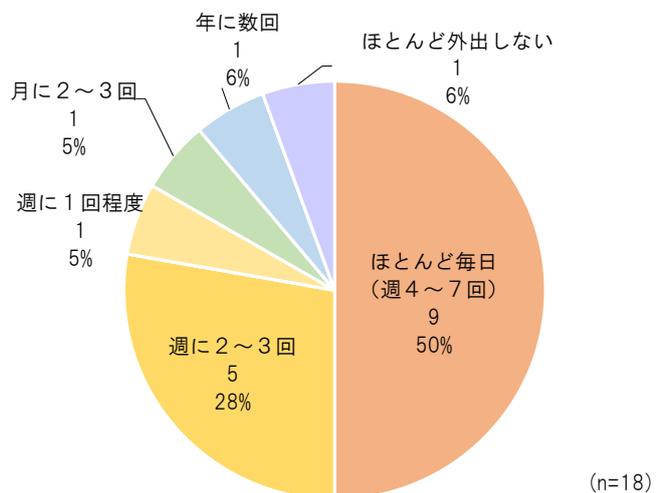


図 3-13 外出の頻度 (単数回答)

イ ガイドの利用

- ・ガイドを「常に利用」している方が5人、「知らない場所や慣れていない場所に行く時など時々利用」が9人であり、合わせると、(常にあるいは時々)ガイドを利用する被験者が約8割を占める。

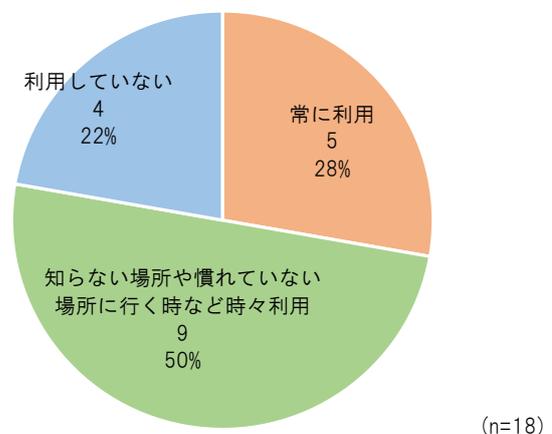


図 3-14 ガイドの利用 (単数回答)

### (5) 誘導用ブロックの利用状況

#### ア 誘導用ブロックの活用度合い

- ・「非常に頼りにしている」が9人で半数を占め、「少し頼りにしている」(8人)と合わせ、大半の被験者は誘導用ブロックを頼りにしていると回答している。
- ・なお、誘導用ブロックを「全く頼りにしていない」と回答した被検者(1名)は、ロービジョンの方で普段からほぼ毎日単独で外出されている方(誘導用ブロックを必要としない方)である。

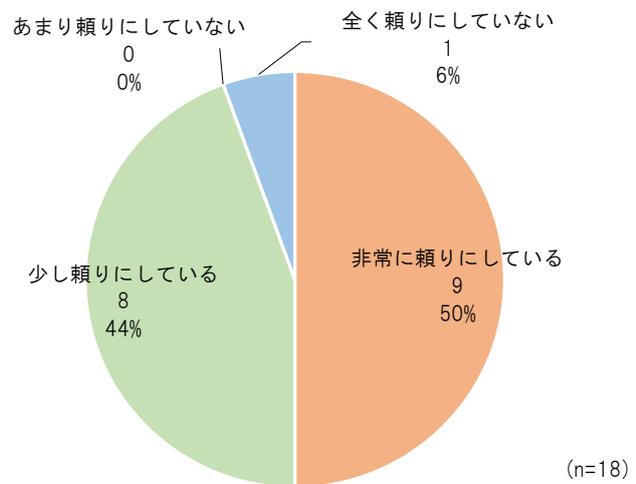


図 3-15 誘導用ブロックの活用度合い(単数回答)

#### イ 誘導用ブロックの確認方法

- ・「白杖で誘導用ブロックを確かめながら歩いている」と「足で誘導用ブロックを確かめながら歩いている」がそれぞれ11人と多く、被験者の半数以上は白杖や足で誘導用ブロックを確かめながら歩いている。
- ・「目で誘導用ブロックを見て歩いている」という方も6人いる。
- ・なお、「誘導用ブロックは利用していない」と回答した被検者(1名)は、アで示したように、ロービジョンの方で普段からほぼ毎日単独で外出されている方(誘導用ブロックを必要としない方)である。

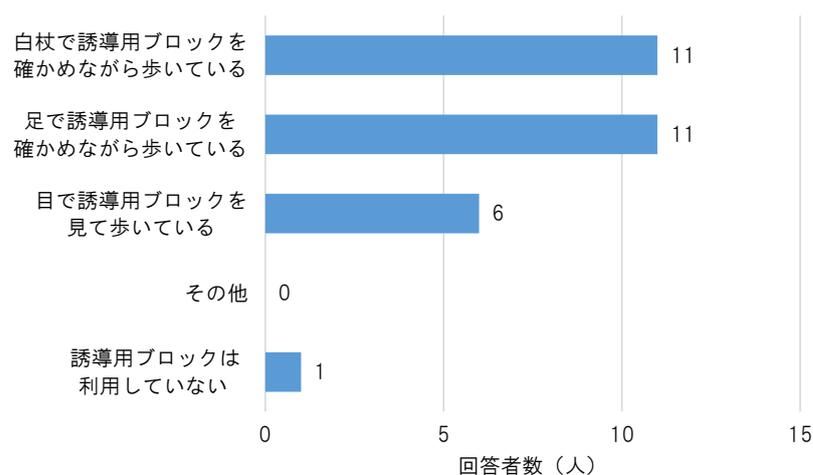


図 3-16 誘導用ブロックの確認方法(複数回答)

(6) エスカレーターの利用状況

ア よく利用する駅でのエスカレーターの利用状況

- ・よく利用する駅では、エスカレーターを「単独で移動する際にもよく利用している」が13人、「単独で移動する際に時々利用している」は2人である。
- ・これらを合わせた、よく利用する駅では単独でエスカレーターを利用する方は15人であり、被験者の約8割を占める。

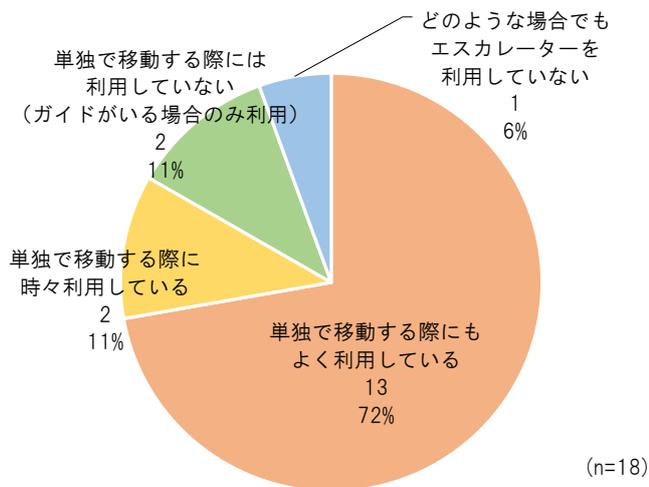


図 3-17 よく利用する駅でのエスカレーターの利用状況 (単数回答)

イ 普段利用しない駅でのエスカレーターの利用状況

- ・普段利用しない駅では、エスカレーターを「単独で移動する際にもよく利用している」が6人、「単独で移動する際に時々利用している」は7人であり、よく利用する駅に比べて時々利用する割合が高い。
- ・これらを合わせた、普段利用しない駅でも単独でエスカレーターを利用する方は13人であり、被験者の約7割を占める。

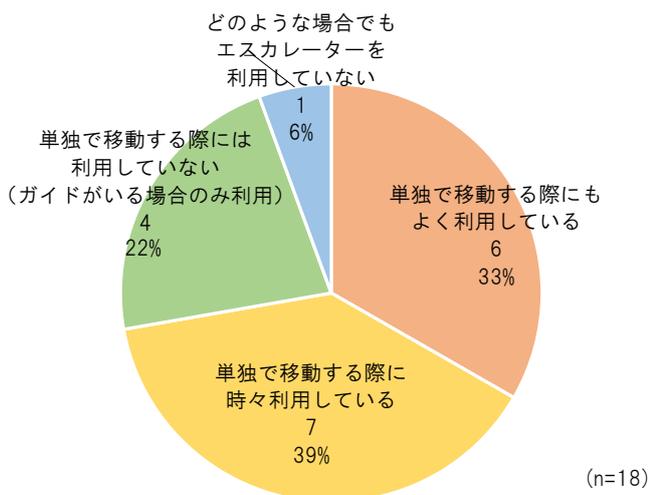


図 3-18 普段利用しない駅でのエスカレーターの利用状況 (単数回答)

※以上で示したように、被験者は、歩行能力、外出の状況、エスカレーターの利用状況等の個人差が大きい。この報告書ではこれらの被験者の属性を踏まえた詳細な分析までは行わないが、次年度以降詳細な分析が望まれる。

## 2) 個別アンケート

3 パターンの試験（各試験パターンの内容を表 3-7 に再掲する）がそれぞれ終了した直後に、被験者に各試験パターンの評価等についてヒアリングを行った。その結果を以降に示す。

表 3-7 試験パターンの内容（再掲）

	旅客流動	線状ブロック (乗り口のみ)
試験①	×	×
試験②	○	×
試験③	×	○

### (1) エスカレーターの位置の把握方法

問 エスカレーターをどうやって見つけましたか。（複数回答）

- ・パターン①では、「音声案内」や「目に見える情報」を頼りにエスカレーターの位置を把握している方が多い。
- ・パターン②では、パターン①の方法に加えて、前方向を行く人（流動役）の姿や足音で位置を把握している方が多い。
- ・パターン③では、多くの方（18人中15人）が「乗り口への線状ブロック」でエスカレーターの位置を把握したと回答している。
- ・以上のことから、（音声案内の提供は前提として）乗り口への線状ブロックの敷設が、エスカレーターの位置の把握に特に有効であることがうかがえる。また、前方向を行く人の動きもエスカレーターの位置の把握に役立つことがうかがえる。

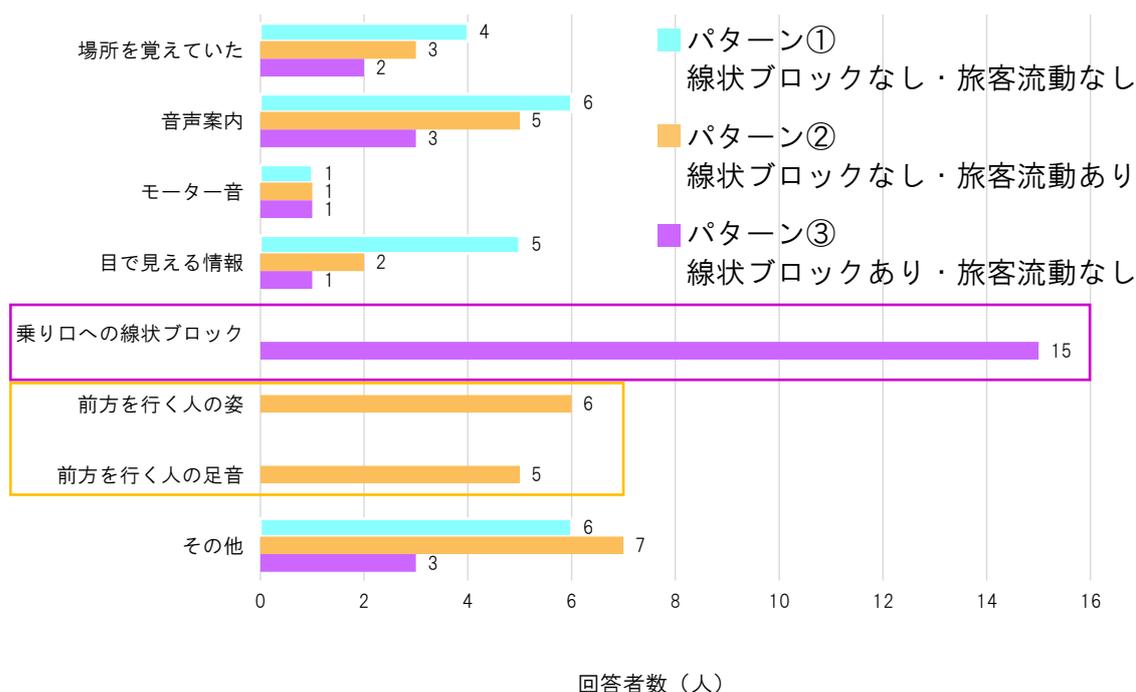


図 3-19 エスカレーターの位置の把握方法（複数回答）

- ・ エスカレーターの位置を把握する「その他」の方法として、各試験パターンとも「白杖で点検蓋を探った」という回答がみられる。また、盲導犬を利用している方からは、各試験パターンとも「盲導犬に指示を出す」という回答もみられる。

表 3-8 「その他」の具体的な把握方法

試験パターン	内容
パターン①	白杖で点検蓋を探った。(4人)
	盲導犬に指示を出す。(1人)
	エスカレーターを見つけられなかった(1人)
パターン②	白杖で警告ブロックや点検蓋を探った。(5人)
	盲導犬に指示を出す。(1人)
	エスカレーターを見つけられなかった(1人)
パターン③	白杖で点検蓋を探った。(2人)
	盲導犬に指示を出す。(1人)

(2) エスカレーター利用の各段階における評価

ア エスカレーターの乗り口の位置の把握

問 エスカレーターの乗り口の位置を容易に把握することができましたか？

- ・パターン①では「できた」が10人、「なんとかできた」が7人、パターン②では、「できた」が14人、「なんとかできた」が1人であった。
- ・パターン③では、パターン①や②では位置の把握が難しかった回答者も含め、18人全員がエスカレーターの位置を容易に把握することが「できた」と回答した。
- ・前項の(1)では、エスカレーターの位置の把握方法として、「乗り口への線状ブロックの敷設」が特に有効であり、また「前方を行く人の動き」も役立つことがうかがえたが、この問いの結果からも、両者によりエスカレーターの位置を容易に把握することができていることがあらためてうかがえる。

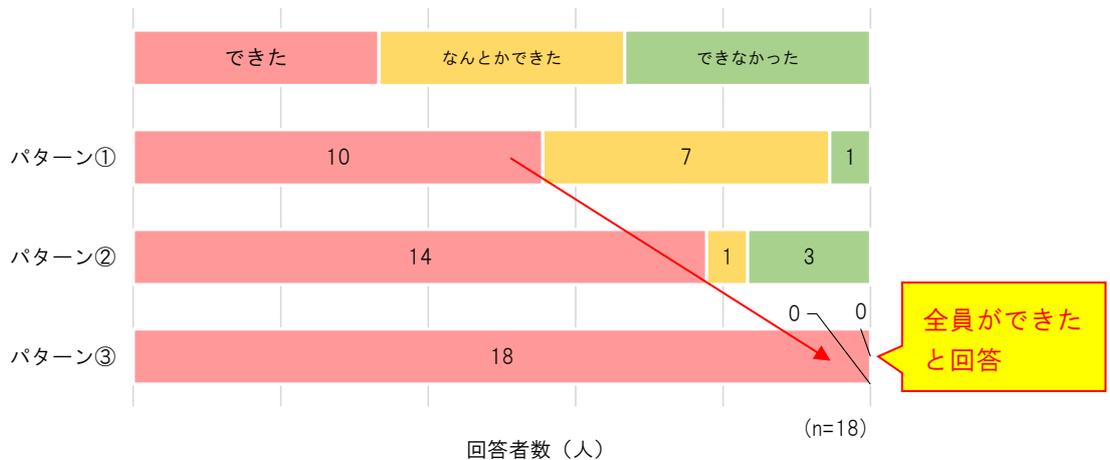
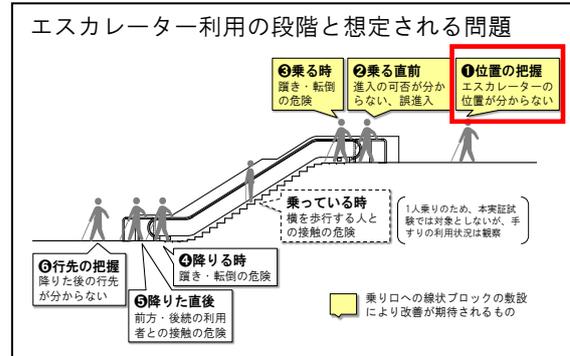


図 3-20 エスカレーターの乗り口の位置の把握 (単数回答)

(パターン①：線状ブロックなし・旅客流動なし、パターン②：線状ブロックなし・旅客流動あり、パターン③：線状ブロックあり・旅客流動なし)

イ エスカレーターに乗るときの安全性（手すりを掴む）

問 エスカレーターの手すりを容易に掴むことができましたか？

- ・パターン①では、「できた」が15人であり、「なんとかできた」(1人)も含めると16人(約9割)の方が、パターン②とパターン③では、17人が「できた」と回答している。
- ・なお、各試験パターンの「その他」と回答した方は、コロナ対策や習慣等で「手すりをつかまない」という方であった。
- ・以上のことから、各試験パターンとも、概ねエスカレーターの手すりを容易に掴むことができたことがうかがえる。

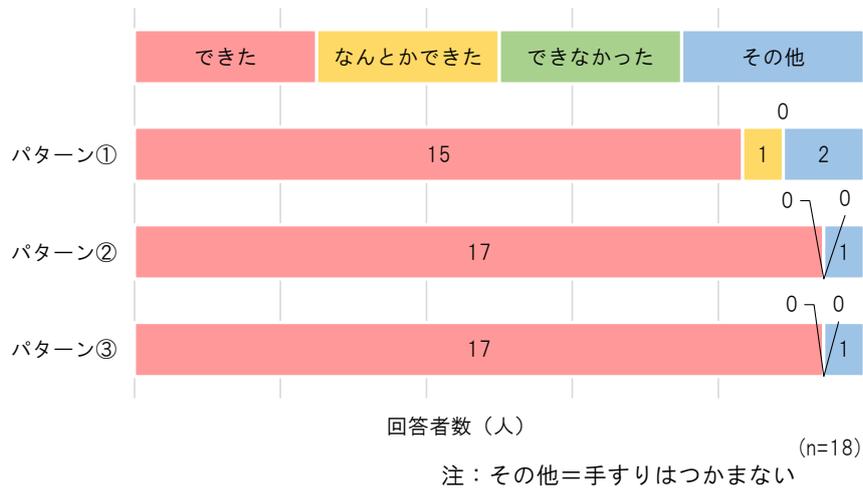
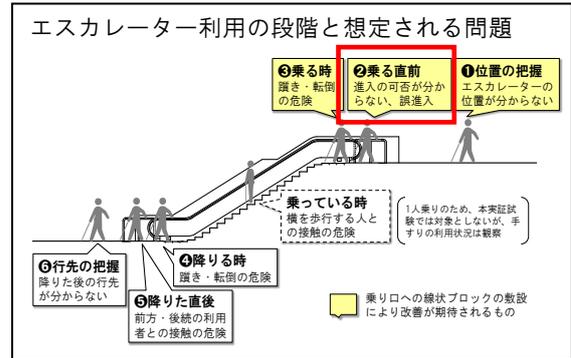


図 3-21 エスカレーターの手すりを掴めたか（単数回答）

(パターン①：線状ブロックなし・旅客流動なし、パターン②：線状ブロックなし・旅客流動あり、パターン③：線状ブロックあり・旅客流動なし)

ウ エスカレーターに乗るときの安全性（躓きやバランスを崩さず乗る）

問 エスカレーターに、躓いたりバランスを崩したりせず、安全に乗ることができましたか？

- ・パターン①、パターン②、パターン③のいずれにおいても全員が「できた」と回答している。
- ・このことから、今回の試験パターンのような状況では、単独でエスカレーターを利用する際に、躓いたりバランスを崩したりせずに安全に乗ることができることが確認できた。

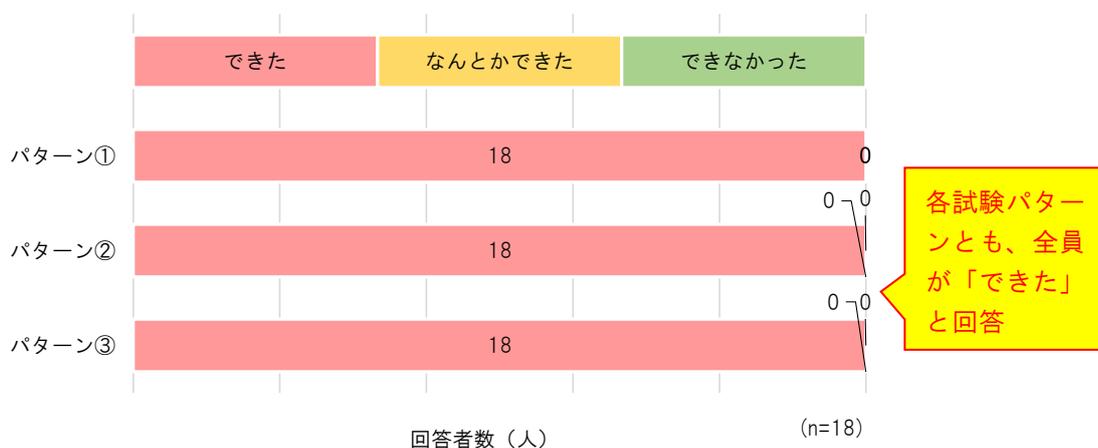
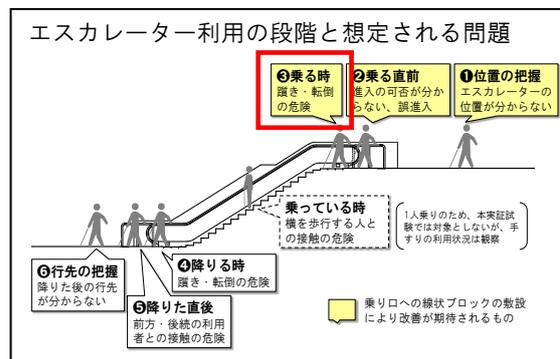


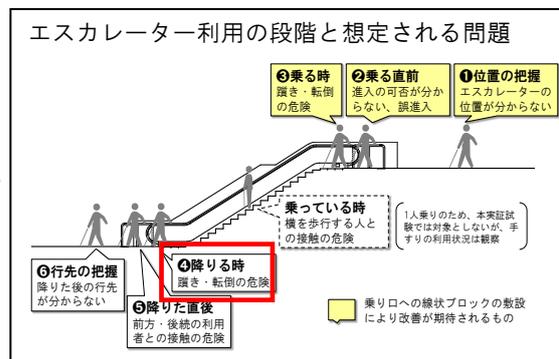
図 3-22 エスカレーターに躓きやバランスを崩さず乗る（単数回答）

（パターン①：線状ブロックなし・旅客流動なし、パターン②：線状ブロックなし・旅客流動あり、パターン③：線状ブロックあり・旅客流動なし）

エ エスカレーターから降りる時の安全性（躓きやバランスを崩さず降りる）

問 エスカレーターから、躓いたりバランスを崩したりせず、安全に降りることができましたか？

- ・パターン①、パターン②、パターン③のいずれにおいても全員が「できた」と回答している。
- ・このことから、今回の試験パターンのような状況では、単独でエスカレーターを利用する際に、躓いたりバランスを崩したりせずに安全に降りることができることが確認できた。



各試験パターンとも、全員が「できた」と回答

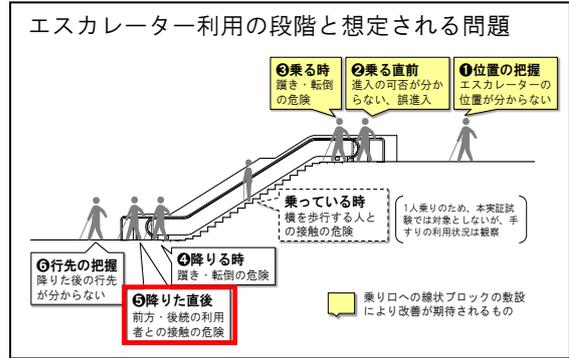
図 3-2 3 エスカレーターから躓きやバランスを崩さず降りる（単数回答）

（パターン①：線状ブロックなし・旅客流動なし、パターン②：線状ブロックなし・旅客流動あり、パターン③：線状ブロックあり・旅客流動なし）

オ エスカレーターから降りた直後

問 エスカレーターから降りた後に、立ち止まらずに、前方に進むことができましたか？

- ・パターン①では、「できた」が15人（約8割）を占め、「なんとかできた」（3人）をあわせると、エスカレーターから降りた後に、立ち止まらずに、前方に進むことができましたと全員が回答している。
- ・このことから、今回の試験パターンのような状況では、単独でエスカレーターを利用する際に、エスカレーターから降りた後に、立ち止まらずに、前方に進むことができることが確認できた。



- ・なお、パターン②では、「できた」が17人に、パターン③では18人に増えている。これは、試験を重ねることにより被験者が試験に慣れたことが影響していると思われる。

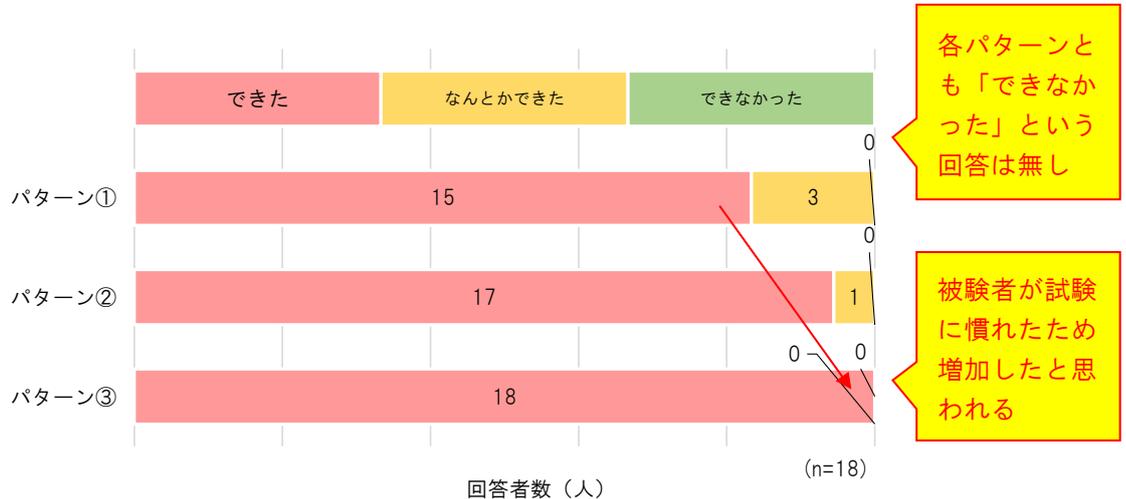


図 3-2 4 エスカレーターから降りた後、立ち止まらず前方に進む（単数回答）

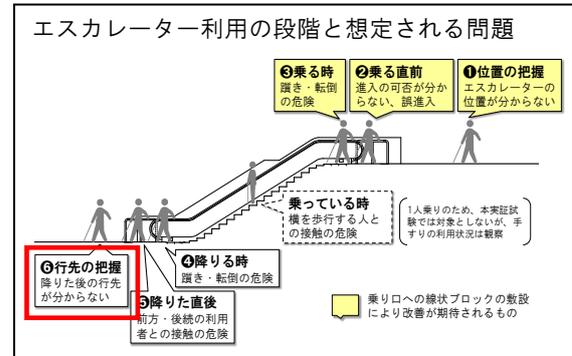
（パターン①：線状ブロックなし・旅客流動なし、パターン②：線状ブロックなし・旅客流動あり、パターン③：線状ブロックあり・旅客流動なし）

## カ 行き先の把握

問 エスカレーターから降りた後に、ゴールの線状ブロックを容易に把握することができましたか？

・パターン①では、「できた」は11人（約6割）であり、「なんとかできた」（2人）とあわせた13人（約7割）は、エスカレーターから降りた後に、ゴールの線状ブロックを容易に把握することができたと回答した。

一方、「できなかった」と回答したのは5人であり、その理由として「ゴールの線状ブロックを意識していなかった」等の理由が挙げられている。



・パターン②では、パターン①の試験を経験したことにより線状ブロックを意識するようになった（あるいは、試験に慣れた）ことにより、「できた」は16人、パターン③では「できた」は17人と増加した。

・このことから、今回の試験パターンのような状況では、単独でエスカレーターを利用する際に、エスカレーターから降りた後に、降りた先の行先につながる線状ブロックを概ね把握することができたことがうかがえる。

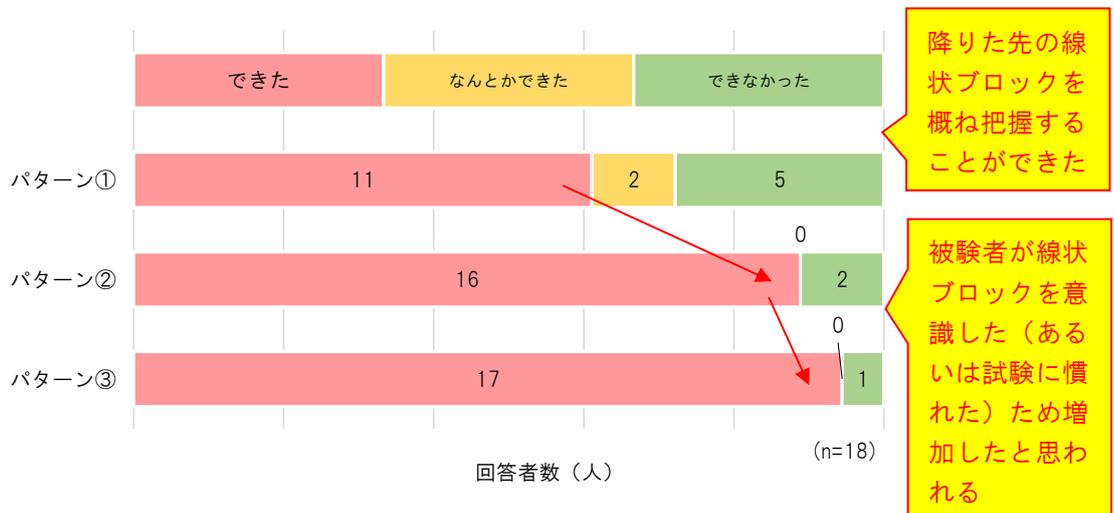


図 3-25 エスカレーターから降りた後の、ゴールの線状ブロックの把握（単数回答）

（パターン①：線状ブロックなし・旅客流動なし、パターン②：線状ブロックなし・旅客流動あり、パターン③：線状ブロックあり・旅客流動なし）

※パターン①で「できなかった」被験者が5人いることについては、上記の「ゴールの線状ブロックを意識していなかった」という理由のように、被験者への説明が不足していたことがうかがえる。

(3) 線状ブロックの有効性

問 乗り口への線状ブロックは、エスカレーターへの位置の把握に役立ちましたか？

- ・試験パターン③について、エスカレーターの乗り口に線状ブロックを敷設することは、エスカレーターへの位置の把握に役立ったか聞いたところ、18人全員が「役に立った」と回答した。

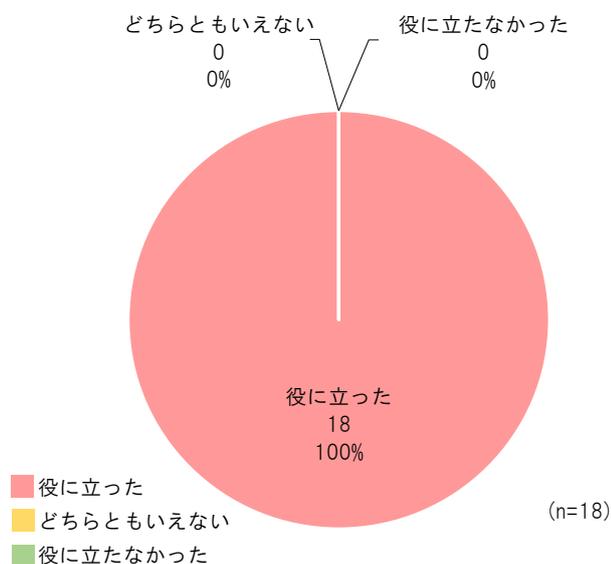


図 3-26 線状ブロックの有効性  
(エスカレーターへの位置の把握)  
(単数回答)

問 乗り口への線状ブロックは、エスカレーターに真っ直ぐに乗るのに役立ちましたか？

- ・試験パターン③について、エスカレーターの乗り口に線状ブロックを敷設することは、エスカレーターに真っ直ぐに乗る（正面から乗る）のに役立ったか聞いたところ、普段から盲導犬を利用しているため点字ブロックを使わない1人を除いて、残りの17人全員が「役に立った」と回答した。

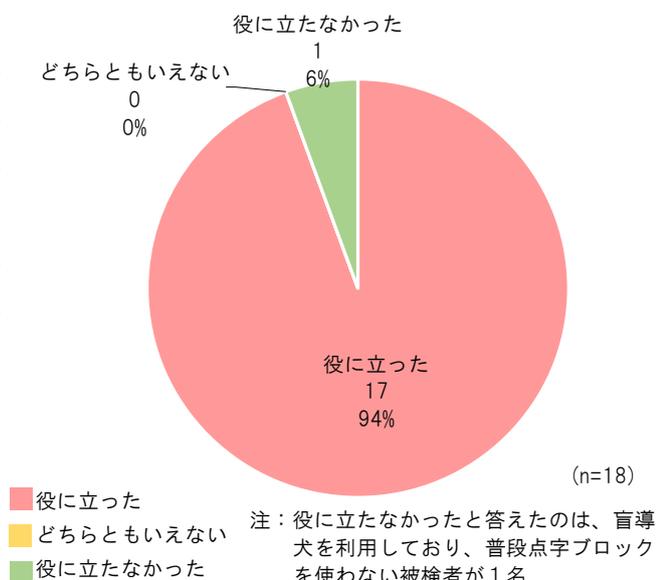


図 3-27 線状ブロックの有効性  
(エスカレーターに真っ直ぐに乗る)  
(単数回答)

### 3) 全体アンケート

全パターンの試験終了後、全パターンを通しての総合的な評価について、アンケートを行った。その結果を以降に示す。

#### (1) 総合評価

ア パターン全体を通じた安全性について

問 今回エスカレーターを利用した中で、危険を感じることはありましたか。

・今回エスカレーターを利用した中で危険を感じることはあったか聞いたところ、「ない」が16人であり、約9割を占める。

・一方で「ある」という回答は2人である。その具体的な内容としては、「試験パターン①と②では、線状ブロックがないと危険だと感じた。」などの回答がみられる。

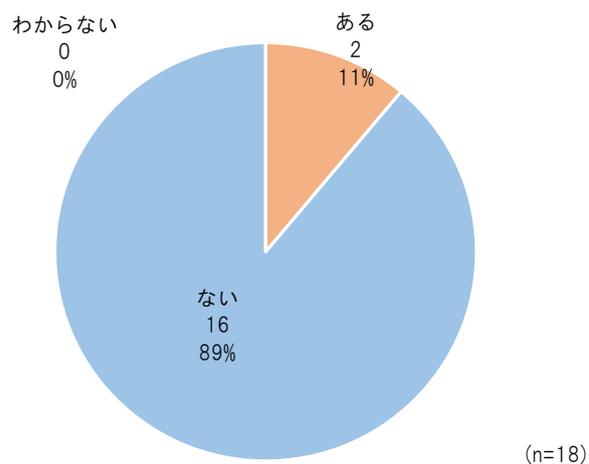


図 3-28 試験を通して危険を感じたことはあるか  
(単数回答)

※「危険を感じた」と回答した方の具体的な内容

- ・試験パターン①と②では、線状ブロックがないと危険だと感じた。(1人)
- ・右へ行く習性があるので、エスカレーターの右側にある階段に行ってしまうそうだった。(1人)

## イ パターン別の利便性の評価

問 3つの試験パターンの中で最もエスカレーター的位置を把握しやすかったのはどれですか？  
(複数回答)

- ・最もエスカレーター的位置を把握しやすかった試験パターンを聞いたところ、試験パターン③を挙げた被験者は16人であり、約9割を占める。
- ・試験パターン②も、3人の被験者から回答があった。なお、試験パターン②を回答した方は、「パターン②とパターン③が同じ程度」という回答が1人、「パターン②」のみを回答した方が2人である。
- ・なお、「パターン②とパターン③が同じ程度」という回答した方は、ロービジョンで、普段の移動に際しては目に見える情報で比較的スムーズに移動を行える方である。  
また、「パターン②」のみを回答した方のうち、1人は、ロービジョンかつ少し聞こえにくいろう者で、常に外出にはガイドを利用している方である。もう1人は、ロービジョンでほぼ毎日外出しており、時々ガイドを利用している方である。

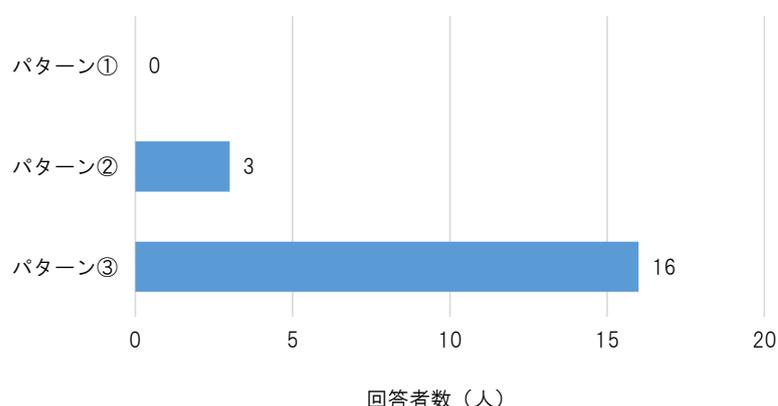


図 3-29 エスカレーター位置の把握しやすさの評価 (複数回答)

(パターン①：線状ブロックなし・旅客流動なし、パターン②：線状ブロックなし・旅客流動あり、パターン③：線状ブロックあり・旅客流動なし)

表 3-9 位置を把握しやすいと回答した理由

試験パターン	内容
パターン②	人の動き(足元)が見えることが、エスカレーター位置の把握において1番安全で早いため(1人)
	人の足音によりエスカレーターを見つけやすいため(1人)
	片方向において人の流れがあり、なおかつそれがエスカレーターに向かっていると事前に分かっていたから(1人)
パターン③	線状ブロックによる案内でエスカレーター位置がわかりやすかった(12人)
	誘導用ブロックが引いてあって位置が確認でき、エスカレーターの真ん中に誘導されるため(1人)
	誘導用ブロックが付いているという情報を事前に得ていたから(1人)
	線状ブロックで右へ行く習慣を修正できたため(1人)
	音声・白杖の効果に加え、慣れによって把握しやすかった(1人)

### ウ パターン別の安全性の評価

問 3つの試験パターンの中で最もエスカレーターに安全に乗れたパターンはどれですか？  
(複数回答)

- ・最もエスカレーターに安全に乗れたパターンを聞いたところ、試験パターン③を挙げた被験者は17人であり、ほぼ全員が回答している。
- ・なお、「どのパターンも同じ」という回答は2人、「パターン②」のみを回答した方が1人いるため、パターンごとに集計するとパターン①が2人、パターン②が3人となっている。
- ・なお、「どのパターンも同じ」と回答した方のうち、1人は、ロービジョンでほぼ毎日外出し、ガイドは時々利用している方であり、「エスカレーターの前の警告ブロックを頼りにエスカレーターがあると分かれば先に手すりを持つため、どのパターンも安全性は同じである」と理由を回答している。  
もう1人は、ロービジョンで、普段の移動では目に見える情報で比較的スムーズに移動している方で、「どのパターンも安全性は変わらない」と理由を回答している。
- ・「パターン②」のみを回答した方は、ロービジョンかつ少し聞こえにくいろう者であり、「目に見えるほかの利用者の動きを非常に重要な手がかりにしているため」と理由を回答している。

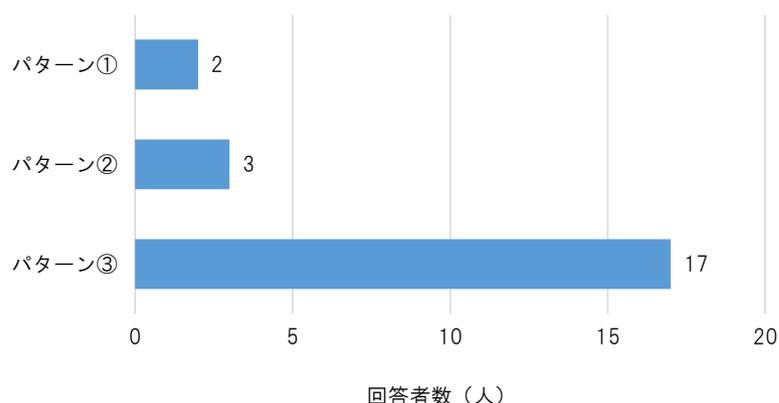


図 3-30 エスカレーターの安全な利用のしやすさの評価 (複数回答)

(パターン①：線状ブロックなし・旅客流動なし、パターン②：線状ブロックなし・旅客流動あり、パターン③：線状ブロックあり・旅客流動なし)

表 3-10 安全に乗れたと回答した理由

試験パターン	内容
パターン①	どのパターンも安全性は同じだから (2人)
パターン②	どれも安全性は同じ。(2人)
	エスカレーターに乗る時に人の動きが見えるので安全に乗ることができる (1人)
パターン③	線状ブロックによる誘導があったため (9人)
	線状ブロックにより、エスカレーターの真ん中に案内されるから (3人)
	視野狭窄があるため、一人で乗るには、線状ブロックが有効 (1人)
	線状ブロックで右へ行く習慣を修正できたため (1人)
	音声・白杖の効果に加え、慣れによって把握しやすかった。(1人)

(2) 乗り口への線状ブロック敷設に対する評価

ア 線状ブロック敷設の是非

問 乗り口に線状ブロックが敷設された方がよいと思いますか？

・「とてもそう思う」が14人、「ややそう思う」が3人であり、乗り口に線状ブロックが敷設された方がよいと概ね全員が回答している。

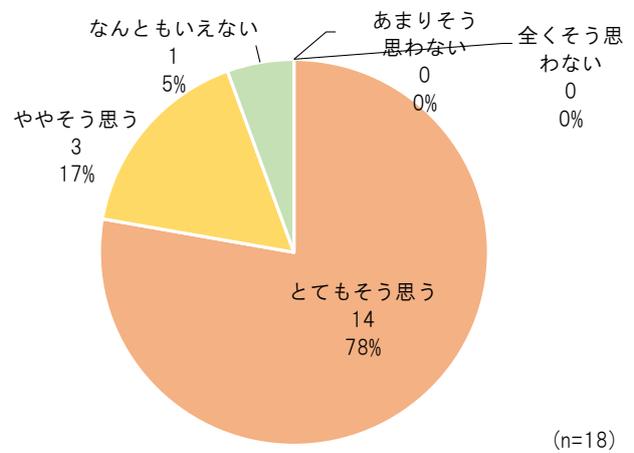


図 3-31 線状ブロックの敷設の評価  
(線状ブロックが敷設されたほうがよいと思うか)  
(単数回答)

## イ 線状ブロック敷設のメリット

問 乗り口に線状ブロックを敷設することで、よいと思ったことは何ですか？（複数回答）

- ・乗り口に線状ブロックを敷設することでよいと思ったこととしては、「エスカレーターの位置が把握しやすくなる」が15人であり、最も多い。次いで「エスカレーターに真っ直ぐに乗れることで、安全に乗ることができる」が6人である。
- ・「その他」の具体的な内容として、「歩く場所がはっきりし把握しやすい」、「黄色の色がわかりやすい」などの回答が挙げられている。

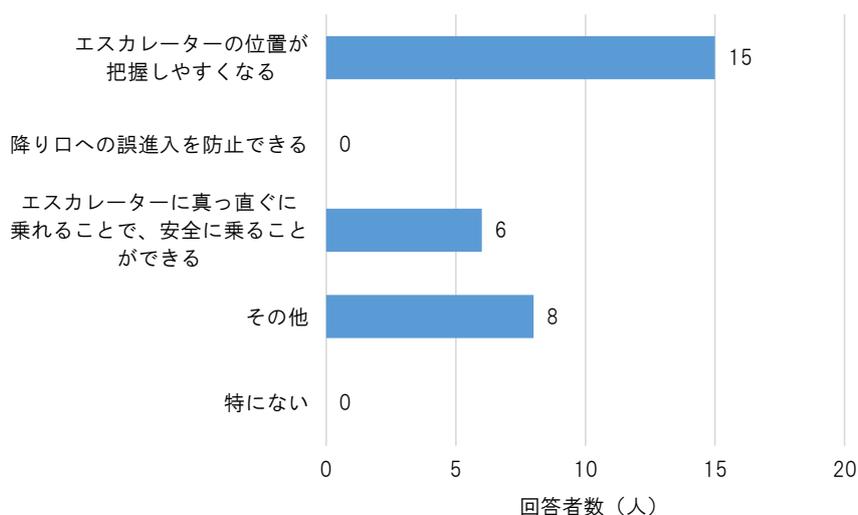


図 3-3 2 線状ブロックの敷設のメリット（複数回答）

※「その他」の具体的な内容

- ・歩く場所がはっきりし把握しやすい。（2人）
- ・黄色がわかりやすい。（ロービジョン）※（2人）
- ・エスカレーターの中心に誘導してくれる。（1人）
- ・右か左か自分のいる位置が分かりやすい。（1人）
- ・人がたくさんいると階段に向かっている列かエスカレーターに向かっている列か分からないが、音声案内と線状ブロックの両方があることがいい。（1人）
- ・誘導用ブロックの先に少なくとも何かがあることが分かる。（できれば階段かエスカレーターかまで分かればもっと良い。）（1人）

※被験者の属性（ロービジョン）が影響していると思われるため、「（ロービジョン）」と記述した。

### ウ 線状ブロック敷設のデメリット

問 乗り口に線状ブロックを敷設することで、困ると思ったことは何ですか？（複数回答）

- ・乗り口に線状ブロックを敷設することで、困ることについては、「特にない」という回答が8人で最も多かった。そのほか、「階段への誘導等と誤認する」という回答が6人、「通路がブロックだらけになり混乱する」という回答も3人みられる。
- ・「その他」の具体的な内容として、「エスカレーターの「上り」と「下り」が分からないと困る。」、「いくつもエスカレーターがあると誤認する。」などの回答が挙げられている。

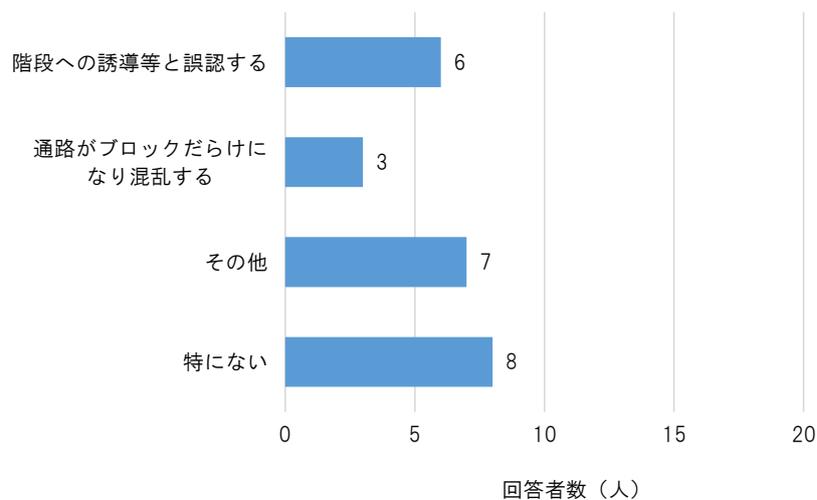


図 3-33 線状ブロックの敷設のデメリット（複数回答）

※「その他」の具体的な内容

- ・エスカレーターの「上り」と「下り」が分からないと困る。（2人）
- ・いくつもエスカレーターがあると誤認する。（1人）
- ・エスカレーターが2人乗りの場合は、どの位置に誘導すべきかルールが必要。（1人）
- ・ブロックを目で見るので、汚れていたり目立たないブロックだと躓く。（ロービジョン）（1人）
- ・エスカレーターを怖がる人がいる。（1人）
- ・階段との違いが判るように音声案内があるとよい。（1人）

※ロービジョン等、被検者の属性が影響していると思われる項目に関して（）で障害について記述した

## エ 階段・エスカレーターの判別

問 階段とエスカレーターが並列しており、それぞれに誘導用ブロックが敷設された場合、階段とエスカレーターを判別するために、どのような誘導案内が必要になると思いますか？  
(自由回答)

・ 階段とエスカレーターを判別するために必要な誘導案内としては、「音声案内」を挙げる回答が12人で最も多い。

なお、音声案内に関する意見として、「ただし、人通りが多い・使い慣れない等、複雑な駅は音声案内では対応しきれない」、「エスカレーターまで後〇〇m」という案内がほしい」などの意見が挙げられている。

・ 音声案内のほかは、「ブロックの形態」(判別できるように、線状ブロックの形を変える)、「ロービジョン者への目印」として光・照明が有効、床面への矢印などの意見が挙げられている。

表 3-11 階段とエスカレーターの判別に必要な誘導案内

カテゴリ	内容
音声案内	音声案内(12人) ・ ただし、人通りが多い・使い慣れない等、複雑な駅は音声案内では対応しきれない ・ 「エスカレーターまで後〇〇m」という案内があると良い ・ 直前ではなく、少し手前からの案内がほしい ・ 音声案内は壁沿い側でのみ流してほしい
ブロックの形態	線状ブロックの形を変える(2人)
ロービジョン者への目印	光・照明が有効(2人) 床面への矢印(2人) 階段の手すりにある印のような、エスカレーターだと分かる印がほしい(上りと下りも分かるように)ろう者であるため、音声案内ではない印が必要(ロービジョン・ろう)(1人)
その他	エスカレータの金属の点検蓋をもう少し手前から敷設してくれるとわかりやすい(1人) エスカレーターか階段かについては覚えるしかない(1人) 歩行能力の向上(1人) 「メロガイド(signal aid)」という機械に対応するようにしてほしい(1人)
必要なし	触覚に集中して歩行しているので特に分けて案内する必要はない(1人) エスカレーター機械音や白杖でたたく音で探るので問題ない(1人)

※ロービジョン等、被検者の属性が影響していると思われる項目に関して( )で障害について記述した

オ 誘導用ブロックが増えることの影響

問 エスカレーターの乗り口に線状ブロックを敷設され、誘導用ブロックが増えた場合、どのような問題が起こると思いますか？（自由回答）

- ・ 誘導用ブロックが増えた場合に起こると考えられる問題としては、「誘導場所が不明確」を挙げる回答が8人で最も多い。
- ・ そのほか、「誤認の可能性」や「迷う可能性」なども挙げられている。
- ・ 一方、問題なしという回答もみられる。

表 3-12 誘導用ブロックが増えることの影響

カテゴリ	内容
誘導場所が不明確	どこに誘導されてるのか分からない（音声案内等何らかの案内が必要）（8人）
誤認の可能性	エスカレーターと階段を誤認する（2人）
	勘違いして逆方向のエスカレーターや階段に進んでしまう（1人）
迷う可能性	そこらじゅうにブロックがあるので、よく分かっていない駅だと迷う（1人）
	はじめて行くところは道に迷いやすい（1人）
問題なし	基本的には問題ない（2人）
	何もないと確認しにくいので、誘導ブロックが増えても問題ではない（1人）
	何度か使えば構造を覚えるので、特別問題はない（1人）

カ 駅のプラットフォーム上に、誘導用ブロックが増えることの影響

問 駅のプラットフォームに、エスカレーターの乗り口への線状ブロックが敷設された場合、何らかの不安がありますか？

- ・駅のプラットフォーム上に、誘導用ブロックが増えた場合に何か不安があるか聞いたところ、「ない」が10人で半数以上を占めるが、一方で、「ある」と回答した被験者も7人いる。
- ・「不安がある」と回答した方の具体的な内容としては、「エレベーターや階段と誤認する恐れがある。」、「駅だと線路があるため危険を感じる。」などの意見が挙げられている。

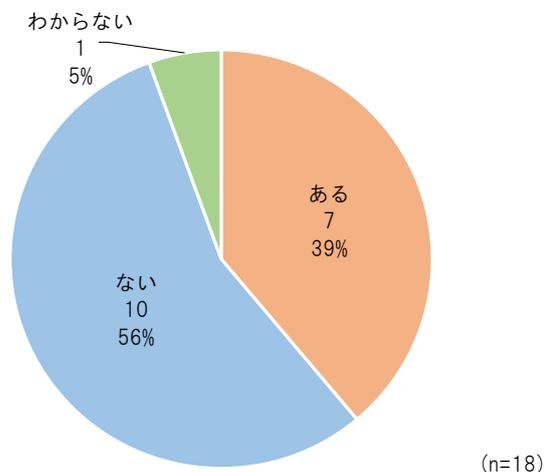


図 3-34 駅のプラットフォームへの誘導用ブロック敷設に対する不安の有無  
(単数回答)

※「不安がある」と回答した方の具体的な内容

- ・エレベーターや階段と誤認する恐れがある。(3人)
  - ・駅だと線路があるため危険を感じる。(1人)
  - ・杖を蹴られたり、逆に人の足を杖で払ってしまったりする。(1人)
  - ・不安はあるが、エスカレーターの側に放送があれば不安が減る。(1人)
- ※「不安がある」と回答したが、具体的な不安の内容については回答していない方が1人。

キ 旅客流動が多い場所での敷設の効果

問 実際の駅等人が多く行き交う場所でも、エスカレーターの乗り口への線状ブロックがあれば、エスカレーターの位置が把握できると思いますか？

- ・ 人が多く行き交う場所でも、エスカレーターの乗り口への線状ブロックがあればエスカレーターの位置が把握できるか聞いたところ、「できる」が14人であり、約8割を占める。
- ・ 一方で「できない」、「わからない」と回答した被験者は、それぞれ2人いる。

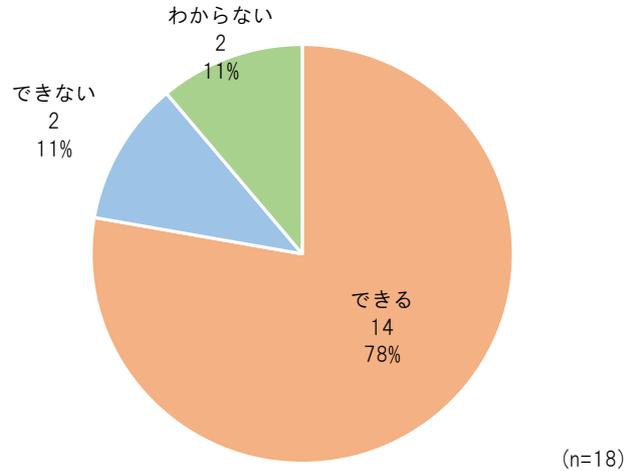


図 3-35 旅客流動が多い場所での誘導用ブロック敷設の効果（エスカレーターの位置把握の可否）（単数回答）

表 3-13 エスカレーターの位置把握の可否の理由

回答	理由	
	カテゴリ	内容
できる	判別材料	大体の人はエスカレーターに行く上、周辺の人の流れがわかるのでかえって有効に働くと思う（4人）
		人が多い時の判別材料が増えるため（2人）
	位置の把握	人が多いとどこに向かっているのか分からないので、誘導ブロックがあればエスカレーターの位置が把握できて良い（2人）
	判別	誘導ブロックにより、階段・エスカレーターの判断ができれば大丈夫（2人）
	その他	仮に階段に行ったとしても、戻って行き直せる。音声案内もあつたらなお良い（1人）
エスカレーターへの誘導ブロックがあるとの周知があり、かつ2、3回行って経験を積みれば判別できる（1人）		
判別できる程度に人流が減れば判別できる（1人）		
白杖を持っていると周りの人がよけてくれるため（1人）		
できない	視覚情報がなければ、行ってみないと分からない（1人）	
	人がいるので誘導ブロックに乗れるか分からない（人に誘導ブロックに乗せてもらう等の必要性がある）（1人）	
わからない	はじめて行く駅だと分からないが、慣れている駅なら判別可能（1人）	
	ブロックの上を歩けば位置を把握できるが、ブロックの上に他の人が立っている・荷物がある・他の人の足を払ってしまったりすることが考えられる（1人）	

### (3) 当事者自身による予防

#### ア 躓き、転倒等に対する予防策（乗る時・降りる時）

問 エスカレーターに乗り・降りする際、躓きや転倒等を予防するために、気を付けていることは何ですか？（複数回答）

- ・「手すりをしっかり掴む」が11人と最も多く、次いで「白杖等でステップや点検蓋の位置を慎重に確認する」が4人である。
- ・「その他」の具体的な内容としては、「上りと下りを間違えない」、「前の人と1～2ステップ空ける」などの回答がみられる。

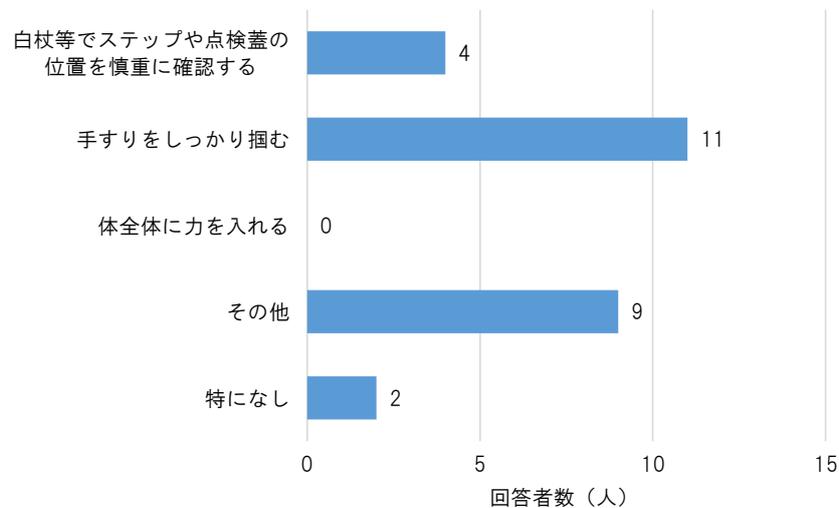


図 3-36 当事者による躓きや転倒等に対する予防策（複数回答）

※「その他」の具体的な内容

- ・上りと下りを間違えない（2人）
- ・前の人と1～2ステップ空ける（1人）
- ・あわてて乗ろうとしない（1人）
- ・足の裏の感覚を気にしている（1人）
- ・白杖がすき間に挟まらないようにする（1人）
- ・介助者に合図を送る（1人）
- ・ショッピングセンター等のエスカレーターの速度が遅いところは、よく見て速さ確かめる（ロービジョン）（1人）
- ・ベルトに上下の矢印が書いてあると予防に有効（ロービジョン）（1人）
- ・周りの利用者が注意を払ってくれている（1人）

※複数回答含む

※ロービジョン等、被検者の属性が影響していると思われる項目に関して（）で障害について記述した

### イ 他の利用者との接触・衝突の予防策

問 エスカレーターを利用する際に、他の利用者との接触・衝突を避けるために、気を付けていることは何ですか？（複数回答）

- ・「前の人と間をあけて乗る」が5名で最も多い。
- ・「その他」の具体的な内容としては、「片側に寄る」（なるべく左に寄るなど）、「時間もしくは場所的な余裕の確保」（先を急がないなど）などの回答がみられる。

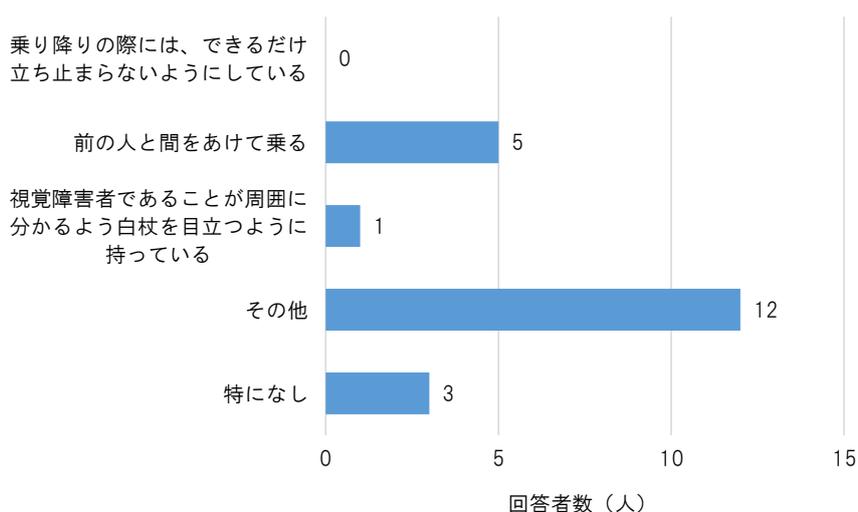


図 3-37 当事者による他の利用者との接触・衝突の予防策（複数回答）

表 3-14 「その他」の具体的な内容

カテゴリ	予防策の内容
片側に寄せる	なるべく左に寄る（5人）
	左のベルトを持つ（1人）
	荷物を両手に持たず背負うことによって、幅を取らないようにする（1人）
時間もしくは場所的な余裕の確保	先を急がない（2人）
	混雑を避ける（1人）
移動の際の注意	エスカレーターの中は歩かないようにしている（1人）
	ゆっくり歩く（1人）
乗り降り時	後ろの人に気を付けてなるべくスムーズに降りよう心掛けている（1人）
その他	子どもの近くでは乗らない（ぶつかった時大変なので）（1人）
	接触・衝突の予防については、自分自身の責任もあることを意識している（1人）

※複数回答含む

#### 4) 当事者ヒアリングのまとめ

##### ○エスカレーターの乗り口に線状ブロックを敷設した効果

- ・パターン①、②（線状ブロックなし）ではエスカレーターの位置を把握できなかった被検者も、パターン③（線状ブロックあり）では、全員がエスカレーターの位置を把握できた。このことから、エスカレーターの乗り口に誘導用ブロックを敷設することは、エスカレーターの位置の把握に役立つことがうかがえる。
- ・被験者のほぼ全員が、線状ブロックがエスカレーターの位置の把握や真つすぐに乗ることに役立ったと回答している。
- ・以上のことから、エスカレーターの乗り口に誘導用ブロックを敷設することは、利便性を高めることに役立っていることがうかがえる。
- ・誘導用ブロックを敷設することによる安全性については、ある程度の安全性の向上がうかがえるものの、さらに実験・検証が必要である。

##### ○視覚障害者がエスカレーターを利用する際の安全性

- ・すべての試験パターンで、被験者がエスカレーターを利用する際に躓きやバランスを崩すことはなかった。
- ・日頃から、エスカレーターを利用する際に躓きや転倒の防止、ほかの利用者との接触・衝突の防止に気を付けていることも、アンケートの結果から確認された。
- ・以上のことから、視覚障害者がエスカレーターを利用する際の安全性について、特に問題はみられなかった。

##### ○その他

- ・誘導用ブロックの敷設に関わり、階段との誤認の不安、旅客流動が多い場所での判別などに対する不安等の意見も挙げられている。

(参考資料) 被験者の障害の状況

今年度の整理では、被験者の障害の状況に着目した詳しい分析は行っていない。  
参考として表 3-15 に、被験者のそれぞれの方の障害の状況を示す。

表 3-15 被験者の障害の状況

実施 時間 帯	ゼッ ケン No	視力の程度	視野		色覚異常	夜盲・羞明の有無	身体障害者 手帳の等級	聞こえ方	単独での外出の頻度
			欠損の有無	欠損部位					
午前	1	全盲	欠損なし		なし	ない	1級	よく聞こえている	週に2~3回
	2	ロービジョン	欠損あり	中心	なし	明るい見えにくい	2級	よく聞こえている	ほとんど毎日(週4~7回)
	3	全盲	欠損あり	その他	なし	暗い見えにくい	無回答	よく聞こえている	ほとんど毎日(週4~7回)
	4	全盲	欠損あり	周辺	なし	ない	1級	よく聞こえている	ほとんど毎日(週4~7回)
	5	ロービジョン	欠損あり	周辺	あり	暗い見えにくい 明るい見えにくい	1級	よく聞こえている	ほとんど毎日(週4~7回)
	6	全盲	-	-	-	-	1級	よく聞こえている	ほとんど毎日(週4~7回)
	7	ロービジョン	欠損なし		なし	ない	1級	よく聞こえている	ほとんど毎日(週4~7回)
	8	ロービジョン	欠損あり	中心	あり	暗い見えにくい 明るい見えにくい	2級	よく聞こえている	ほとんど毎日(週4~7回)
	9	全盲	欠損あり	周辺	あり	暗い見えにくい 明るい見えにくい	2級	よく聞こえている	月に2~3回
午後	1	ロービジョン	欠損あり	周辺	あり	暗い見えにくい 明るい見えにくい	1級	少し聞こえにくい	年に数回
	2	全盲	-	-	-	-	1級	少し聞こえにくい	ほとんど外出しない
	3	全盲	-	-	-	-	1級	少し聞こえにくい	週に2~3回
	4	ロービジョン	欠損あり	中心	なし	暗い見えにくい	2級	ほとんど聞こえない	週に2~3回
	5	全盲	欠損あり	中心	あり	暗い見えにくい	2級	よく聞こえている	週に1回程度
	6	全盲	欠損あり	その他	なし	ない	1級	よく聞こえている	ほとんど毎日(週4~7回)
	7	ロービジョン	欠損なし		なし	暗い見えにくい 明るい見えにくい	1級	よく聞こえている	ほとんど毎日(週4~7回)
	8	ロービジョン	欠損あり	周辺	なし	暗い見えにくい 明るい見えにくい	2級	よく聞こえている	週に2~3回
	9	ロービジョン	欠損あり	中心	なし	ない	3級	よく聞こえている	週に2~3回

### 3.3.2 行動観察

#### 1) 行動観察の方法

実証試験中における被験者の行動を客観的に目視により確認し、顕著な行動（躓き、転倒、戸惑い、立ち止まり等）があった場合に、それらを記録した。

なお、あわせて実証試験中における被験者の行動をビデオで撮影し、試験後においても再確認できるようにした。

表 3-16 行動観察の検証項目と検証事項

検証項目	検証事項
エスカレーター利用の問題	・各パターンの各段階での問題の有無
視覚障害者自身による安全対策 (手すりの利用、ステップ・点検蓋の確認等)	・乗降時の手すりの利用状況やステップ・点検蓋の確認状況等
線状ブロック敷設の効果	・エスカレーター乗り口への到達のスムーズさ、進入時の体の向き等

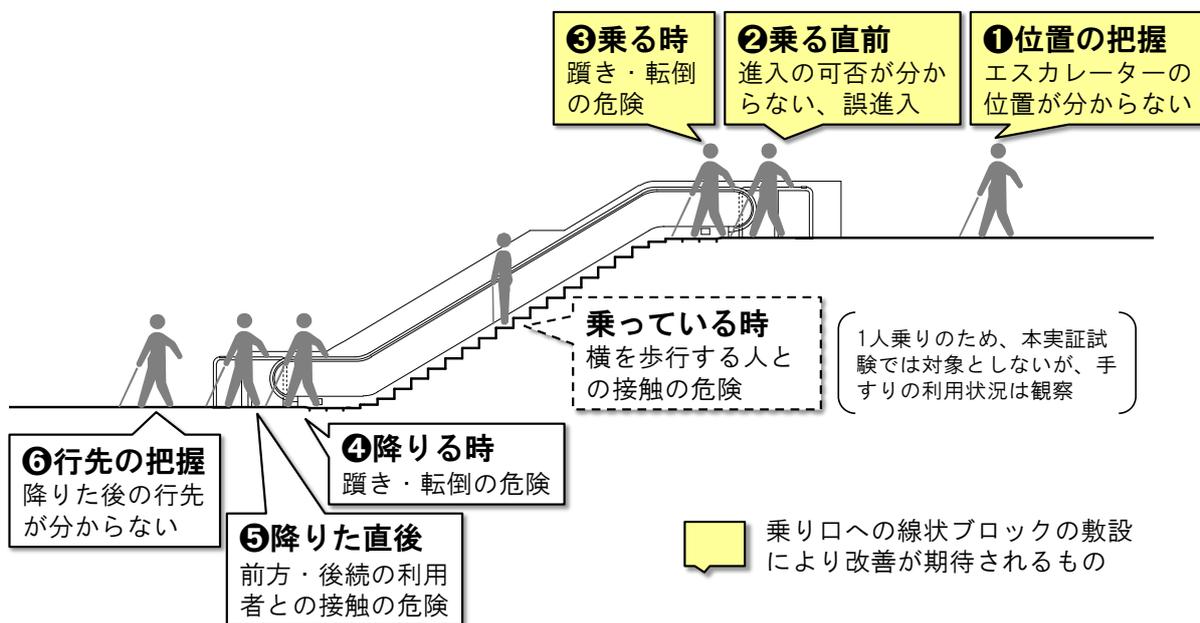


図 3-38 視覚障害者がエスカレーターを利用する際の段階別の問題（再掲）

## 2) 被験者の属性

実証試験に参加したそれぞれの被験者の属性は、以下のとおりである。

表 3-17 被験者属性

	ゼッケン No.	性別	年代	視力の 程度	誘導ブロックの 確認方法	聴力の程度
午前	1	女性	50代	1	1	1
	2	男性	40代	2	3	1
	3	女性	50代	1	1	1
	4	女性	50代	1	利用しない (盲導犬使用者)	1
	5	男性	40代	2	3	1
	6	男性	60代	1	2	1
	7	女性	40代	2	2,3	1
	8	女性	50代	2	3	1
	9	男性	50代	1	1,2	1
午後	1	男性	70代	2	1,2	2
	2	男性	50代	1	1	2
	3	男性	30代	1	1	2
	4	女性	50代	2	2,3	3
	5	男性	70代	1	1,2	1
	6	男性	70代	1	1,2	1
	7	男性	60代	2	1	1
	8	男性	50代	2	1	1
	9	女性	50代	2	3	1

※表中の番号について

- ・視力の程度：1. 全盲、2. ロービジョン（弱視）
- ・誘導ブロックの確認方法：1. 白杖でたどる、2. 足の裏でたどる、3. 視覚でたどる
- ・聴力の程度：1. よく聞こえている、2. 少し聞こえにくい、3. ほとんど聞こえない

本実証試験に深く関わる事項として、被験者の「視力の程度」（全盲、ロービジョン（LVと表示））と「誘導用ブロックの確認方法」の状況と、「視力の程度」と「聴力の程度」の状況を整理して、それぞれ図 3-39、図 3-40に示す。

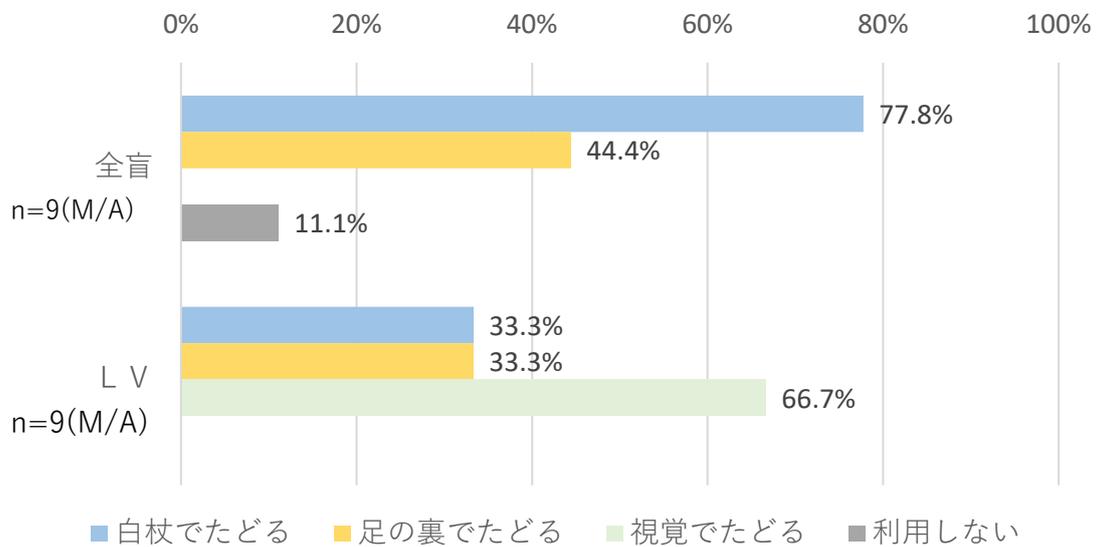


図 3-39 被験者属性【視力の程度×誘導用ブロックの確認方法】

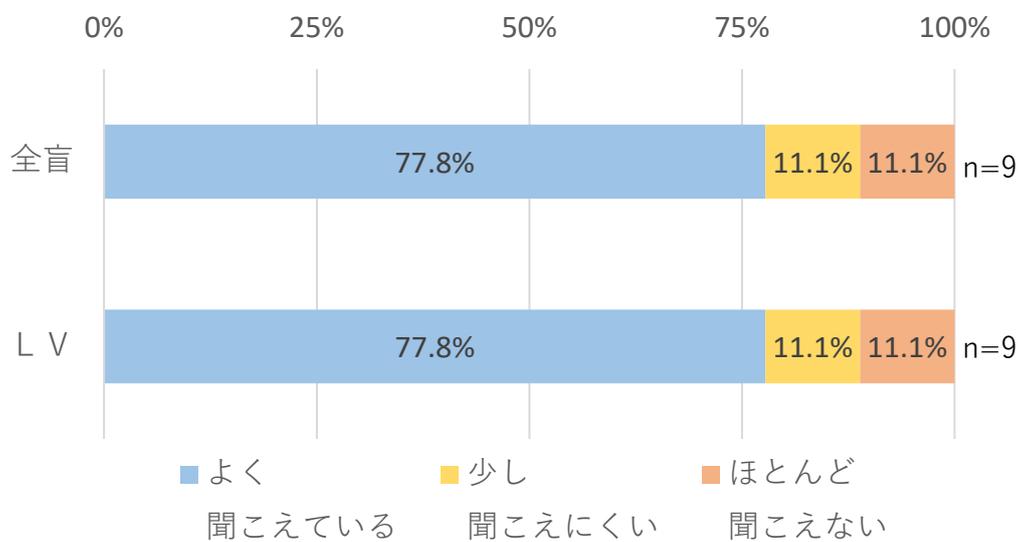


図 3-40 被験者属性【視力の程度×聴力の程度】

### 3) 行動観察の結果

実証試験当日の被験者の行動を概観したところ、全盲とロービジョン（LV）とで大きく異なっていたため、行動観察結果もこれらの別に整理した。

なお、パターン①（線状ブロックなし、旅客流動なし）とパターン②（線状ブロックなし、旅客流動あり）とでは、全盲、LVを問わず、概観して優位な差があるといえるほどの行動変容はみられなかったため、ここではパターン①、②を包括し、線状ブロックを設置したパターン③との比較とした。

ただし、被験者によってはパターン①、②で差が認められた場合もあるので、これについては別途言及した。

#### (1) 全盲の場合

##### ア エスカレーター利用の問題

- ・パターン①、②（線状ブロックなし）では、概してエスカレーターに正対できる地点が把握しづらく、戸惑う被験者が多かった。
- ・パターン③（線状ブロックあり）では、パターン①、②に比べてほとんどの被験者がエスカレーターに正対できる地点を認識し、危なげなくエスカレーターに乗っていた。

##### イ 視覚障害者自身による安全対策（手すりの利用、ステップ・点検蓋の確認等）

- ・パターン①、②（線状ブロックなし）では、白杖を用いて前方の状況を探ってはいたものの、被験者自身がどこを歩行しているかが把握しづらく、安全性を確保しているとは言いがたい状況であった。
- ・パターン③（線状ブロックあり）では、白杖も使いつつ誘導用ブロックを確認することで、安全性を確保していた。

##### ウ 線状ブロック敷設の効果

- ・パターン③（線状ブロックあり）では、エスカレーターの乗り口に誘導用ブロックを敷設しても、分岐場所やエスカレーターまでの経路が把握できなかった被験者が9名中1名いたが、それ以外の8名については、エスカレーターの位置を把握しやすくなり、誘導用ブロックを敷設した効果は高いと言える。

表 3-18 行動観察結果（全盲の被験者）

	パターン①、② （線状ブロックなし）	パターン③ （線状ブロックあり）
エスカレーター利用の問題	・概してエスカレーターに正対できる地点が把握しづらく、戸惑う被験者が多かった。	・パターン①、②に比べてほとんどの被験者がエスカレーターに正対できる地点を認識し、危なげなくエスカレーターに乗っていた。
視覚障害者自身による安全対策 （手すりの利用、ステップ・点検蓋の確認等）	・白杖を用いて前方の状況を探っていたものの、被験者自身がどこを歩行しているかが把握しづらく、安全性を確保しているとは言いつらい状況であった。	・白杖も使いつつ誘導用ブロックを確認することで、安全性を確保していた。
線状ブロック敷設の効果		・誘導用ブロックを敷設してなお分岐場所やエスカレーターまでの経路が把握できなかったのは9名中1名であり、効果は高いと言える。

■その他特筆事項

- ・パターン①と②を比べたときに、旅客流動（足音）を聞くことで分岐場所が把握できたとみられる被験者がいた。
- ・実験の趣旨や内容に直接関わるものではないが、盲導犬を使う被験者の例において、（それまで無かった）誘導用ブロックがパターン③で出現したことにより、盲導犬が逆に戸惑い、状況を理解するのに若干の間があったように見られた。

■行動確認の結果（例１） ・ ・ ・ 3つの試験パターンによる行動の変化（被験者：午前3）

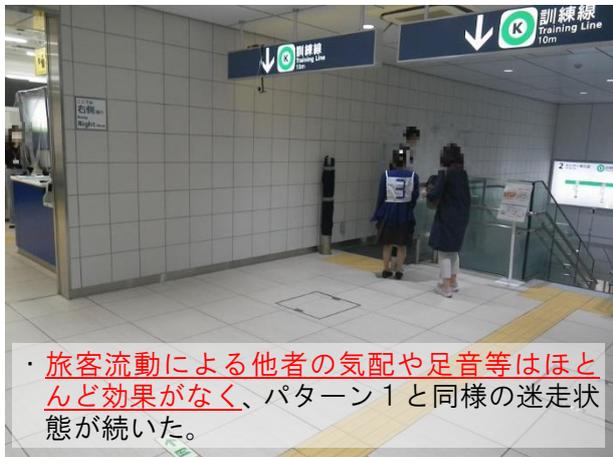


事前に説明・確認した分岐地点



・エスカレーターの位置把握がうまくできず、エスカレーターに乗るまでに迷走状態が続いた。

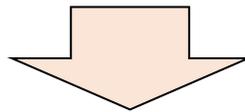
写真 3-1 パターン①（線状ブロックなし・旅客流動なし）



・旅客流動による他者の気配や足音等はほとんど効果がなく、パターン1と同様の迷走状態が続いた。



写真 3-2 パターン②（線状ブロックなし・旅客流動あり）



誘導用ブロックがあれば、エスカレーターの位置の把握が可能



・線状ブロックを辿ることで、ほぼ順調にエスカレーターに向かった。

写真 3-3 パターン③（線状ブロックあり・旅客流動なし）

■行動確認の結果（例2） ・ ・ ・ 3つの試験パターンによる行動の変化（被験者：午前6）

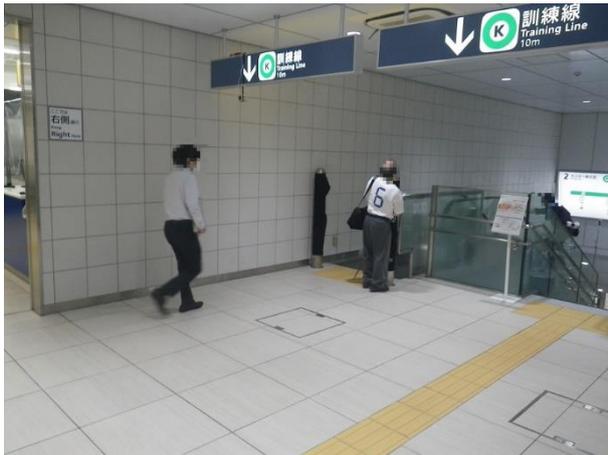


写真 3-4 パターン①（線状ブロックなし・旅客流動なし）

- ・ エスカレーターの位置把握がうまくできず、光電ポール（実験中は遮光）にあたった。

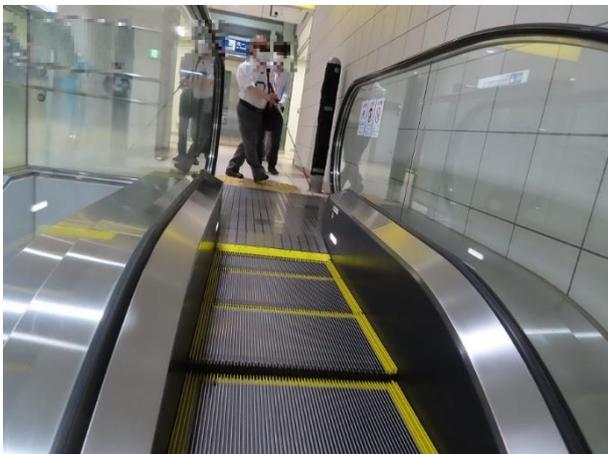
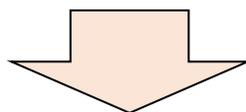


写真 3-5 パターン②（線状ブロックなし・旅客流動あり）

- ・ 前方を歩く旅客流動役の足音を追うことでエスカレーター位置を把握

前方を歩く人の足音で、エスカレーターの位置の把握が可能



誘導用ブロックがあれば、エスカレーターの位置の把握が可能



写真 3-6 パターン③（線状ブロックあり・旅客流動なし）



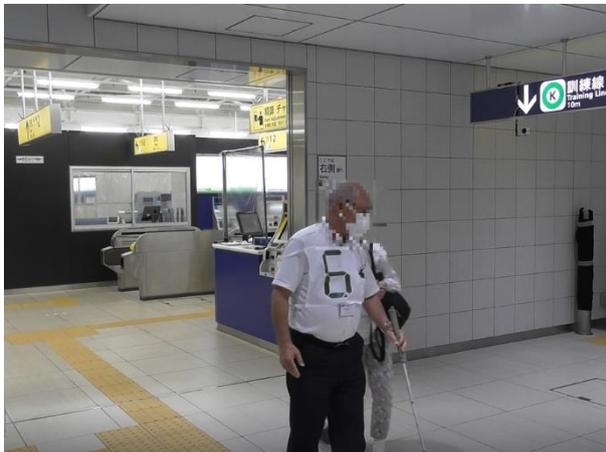
- ・ 白杖を使って線状ブロックを把握し、エスカレーターまで安定して到達

■行動確認の結果（例3）・・・3つの試験パターンによる行動の変化（被験者：午後6）



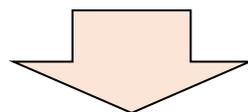
・白杖を使ってもエスカレーターまでの分岐位置が把握できない

写真 3-7 パターン①（線状ブロックなし・旅客流動なし）



・旅客流動があっても、同様に白杖を使ってもエスカレーターまでの分岐位置が把握できない

写真 3-8 パターン②（線状ブロックなし・旅客流動あり）



誘導用ブロックがあれば、エスカレーターの位置の把握が可能



・白杖を使って線状ブロックを把握し、エスカレーターまで安定して到達



写真 3-9 パターン③（線状ブロックあり・旅客流動なし）

(2) ロービジョンの場合

ア エスカレーター利用の問題

- ・パターン①、②（線状ブロックなし）では、被験者9名中5名は問題なくエスカレーターに到達できたが、残りは分岐場所が把握できなかった。
- ・パターン③（線状ブロックあり）では、パターン①、②では分岐場所が把握できなかった被験者も安定してエスカレーターまで到達した。

イ 視覚障害者自身による安全対策（手すりの利用、ステップ・点検蓋の確認等）

- ・パターン①、②（線状ブロックなし）では、迷いがちな被験者の場合は、介助者による助けを必要とする場面も見られた。
- ・パターン③（線状ブロックあり）では、パターン①、②では分岐場所が把握できなかった被験者も、エスカレーターに向かう誘導用ブロックを確認することにより安全に到達した。

ウ 線状ブロック敷設の効果

- ・パターン③（線状ブロックあり）では、パターン①、②と異なり全被験者が安定してエスカレーターまで到達しており、効果は大きい。

表 3-19 行動観察結果（ロービジョンの被験者）

	パターン①、② （線状ブロックなし）	パターン③ （線状ブロックあり）
エスカレーター利用の問題	・被験者9名中5名は問題なくエスカレーターに到達できたが、残りは分岐場所が把握できなかった。	・パターン①、②では分岐場所が把握できなかった被験者も安定してエスカレーターまで到達した。
視覚障害者自身による安全対策（手すりの利用、ステップ・点検蓋の確認等）	・迷いがちな被験者の場合は、介助者による助けを必要とする場面も見られた。	・パターン①、②では分岐場所が把握できなかった被験者も、エスカレーターに向かう誘導用ブロックを確認することにより安全に到達した。
線状ブロック敷設の効果		・パターン①、②と異なり全被験者が安定してエスカレーターまで到達しており、効果は大きい。

■その他特筆事項

- ・ロービジョンの被験者の場合は、視力の程度、内容によって見え方に差があり、上記のとおり、パターン①、②において安定してエスカレーターまで到達できた群とそうでない群とに明確に分かれた。
- ・誘導用ブロックの有効性に関しては上記のとおり全ての被験者に対して有効であることが示されたが、見え方の差異による影響等に関しては、アンケート結果と合わせた詳細な分析や、サンプルを増やしての継続的な検証が求められる。

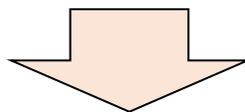
■行動確認の結果（例4） ・ ・ ・ 3つの試験パターンによる行動の変化（被験者：午後7）



写真 3-10 パターン①（線状ブロックなし・旅客流動なし）



写真 3-11 パターン②（線状ブロックなし・旅客流動あり）



誘導用ブロックがあれば、エスカレーターの位置の把握が可能



写真 3-12 パターン③（線状ブロックあり・旅客流動なし）

#### 4) 行動観察のまとめ

全盲、ロービジョンいずれの場合においても、誘導用ブロックがない場合では、分岐位置（警告ブロックの敷設場所）がうまく把握できず、階段やエレベーターの方まで行き過ぎる被験者が多く見られた。

しかし、誘導用ブロックを設置したパターン③では、正しく分岐場所が把握され、エスカレーターまで到達できることが確認できた。

これにより、今回実施した行動観察の観点からは、視覚障害者をエスカレーターに誘導する手段として、エスカレーターの乗り口に誘導用ブロックを敷設することは利便性の面で有効であることがうかがえる。

誘導用ブロックを敷設することにより、安定してエスカレーターまで到達できることが確認できたが、安全性についてはさらに実験・検証が必要である。

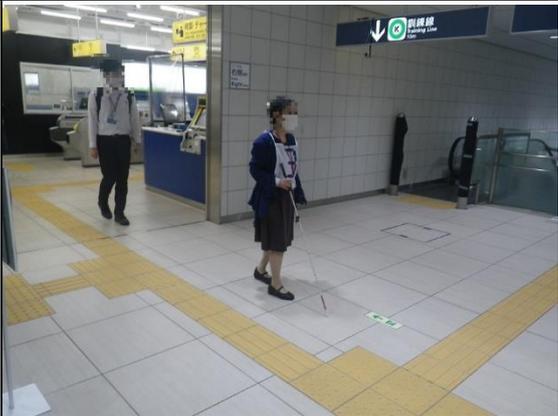
	線状ブロックなし ＝分岐場所が把握できず	線状ブロックあり ＝分岐場所把握可
全盲		
LV		

写真 3-1-3 線状ブロック有り無しによる分岐場所の把握状況の差異（写真は再掲）

### 3.3.3 まとめと今後の課題

#### 1) 実証試験結果のまとめ

検証項目ごとに、実証試験の結果を整理すると、以下のとおりである。

検証項目 1：視覚障害者がエスカレーターを利用する際の安全性・利便性の検証

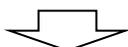
- ①視覚障害者が単独で、一般的な構造のエスカレーターを利用する際に、視覚障害者の特性に基づく要因により、どのような問題が発生するか？【エスカレーター利用の問題】  
⇒すべての試験パターンで、被験者がエスカレーターを利用する際に躓きやバランスを崩すことはなかった。
- ②視覚障害者自身による躓き・転倒等の予防がどの程度可能か？【視覚障害者自身による予防策】  
⇒日頃から、エスカレーターを利用する際に躓きや転倒の防止、ほかの利用者との接触・衝突の防止に気を付けていることも確認された。



以上のことから、今回の実証試験では、視覚障害者がエスカレーターを利用する際の安全性・利便性について、特に問題がないことが確認された。

検証項目 2：エスカレーターの乗り口のみ線状ブロックを敷設した際の安全性・利便性の検証

- ・エスカレーター乗り口のみへの線状ブロックの敷設の有無で、エスカレーターを利用する際の安全性・利便性に違いが発生するか？【線状ブロック敷設の効果】  
⇒【安全性】線状ブロックを敷設することによる安全性については、ある程度の安全性の向上がうかがえた。しかし、さらに実験・検証が必要である。  
⇒【利便性】エスカレーターの位置を、迷うことなく容易に把握することができた。



以上のことから、今回の実証試験では、エスカレーターの乗り口のみ線状ブロックを敷設した際の利便性が確認された。(安全性については、さらに実験・検証が必要)

## 2) 課題

今回の実証試験では、エスカレーター乗り口に誘導用ブロックを敷設することについて一定の効果は認められたものの、視覚障害者が単独でエスカレーターを利用するための誘導用ブロックの敷設に向けて、さらに以下のような課題が挙げられる。

### 【特に重要な課題】

#### ○ホームから改札へエスカレーターでしか行けない駅等への対応

(条件を限定した上での誘導用ブロックの敷設の推進)

※視覚障害者からは、駅のホームから早く脱出するための選択肢として、ホーム上のエスカレーターに誘導用ブロックを敷設して欲しいという要望が挙がっている。一方、改札へ向かうのにエスカレーターでしか行けない駅も出てきている。そのため、一般的な条件での誘導用ブロックの敷設が困難な場合は、条件を限定した上で、安全性が担保されるのであれば、誘導用ブロックを敷設できるように検討を進めることが必要である。

### 【その他の課題】

#### ①利用者の安全に関わるさらなる検証

- ・ホーム上に敷設した場合の問題
- ・旅客流動が多い場所や時間帯における問題

#### ②エスカレーターと階段等との判別の工夫

- ・エスカレーターと階段の距離が離れている場合、誘導用ブロックの分岐点でエスカレーターと階段を判別する方法

#### ③エスカレーターの降り口側の対応

- ・エスカレーターを降りてから次の主動線に戻るための方法

#### ④音声案内の方法

- ・エスカレーターを利用する際に手掛かりになる適切な音声案内の方法

#### ⑤音声案内を利用できない方への対応※

- ・盲ろう者や音に注意を向けることが難しいロービジョンの方への対応  
※(例) 触知サインの一部として点字でエスカレーターの向きや行き先を示す、エスカレーターの乗り口が分かるように乗り口に光をあてるなど

#### ⑥複雑な構造のエスカレーター等への対応

- ・二列並んだエスカレーター※<sup>1</sup>や複雑な構造のエスカレーター※<sup>2</sup>における問題  
※<sup>1</sup>: 並んだエスカレーターの速度が異なる、行き先階数が異なるなど  
※<sup>2</sup>: 途中でフラットになるエスカレーター、連続利用(乗り継ぎ)の必要なエスカレーターなど

#### ⑦2人乗りエスカレーターへの対応

- ・エスカレーターに乗っている時の他利用者との接触
- ・線状ブロックの敷設位置※  
※エスカレーターの乗り口に線状ブロックを敷設する際に、エスカレーターの中央に向けて敷設するのか、手すりに向けて敷設するのか。もし手すりに向けて敷設する場合、右なのか左なのかなど。

#### 3.3.4 「視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討ワーキンググループ」への対応

令和3年7月20日（火）に開催された、「視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討ワーキンググループ」に参加し、実証試験の結果を報告し、誘導案内方法の有効性等について学識経験者、障害者団体等からご意見を伺った。

概要は、項目4.2「視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討ワーキンググループの開催」に示す。

また、配布資料、議事録は参考資料に示す。

## 4 検討委員会（WG含む）の開催

### 4.1 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会の開催

---

「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」を開催し、交通バリアフリー基準及びガイドラインへの反映に必要な事項等について、学識経験者、障害者団体、交通事業者団体等、行政機関等の実務者からご意見を伺った。

検討会の構成員と開催概要を次頁以降に示す。

## 1) 検討会の構成員

検討委員会の構成員は以下の通りである。

(敬称略・順不同)

◎：座長

- 【有識者】
- |        |   |
|--------|---|
| ◎秋山 哲男 | 中央大学 研究開発機構 教授  |
| 中野 泰志  | 慶應義塾大学 経済学部 教授  |
| 稲垣 具志  | 東京都市大学 建築都市デザイン学部 都市工学科 准教授<br>(中央大学 研究開発機構 准教授)                          |
| 松田 雄二  | 東京大学大学院 工学系研究科 建築学専攻 准教授  |
| 高橋 良至  | 東洋大学 ライフデザイン学部 教授   |
| 渡辺 哲也  | 新潟大学 工学部 教授   |
| 川内 美彦  | 東洋大学 人間科学総合研究所 客員研究員  |
| 石塚 裕子  | 大阪大学大学院 人間科学研究科 附属未来共創センター 講師   |
| 大野 央人  | 公益財団法人鉄道総合技術研究所 主任研究員   |
| 関 喜一   | 国立研究開発法人産業技術総合研究所 情報・人間工学領域<br>人間情報インタラクション研究部門 行動情報デザイン研究グループ<br>上級主任研究員 |
| 硯川 潤   | 国立障害者リハビリテーションセンター 研究所 福祉機器開発部<br>福祉機器開発室長                                |
| 堀口 寿広  | 国立研究開発法人国立精神・神経医療研究センター 精神保健研究所<br>公共精神健康医療研究部 保健福祉連携研究室 室長               |
| 武者 圭   | 武者研究所 サウンドスケープデザイナー   |
| 原 利明   | 鹿島建設株式会社 建築設計本部 品質技術管理統括グループ<br>環境・性能グループ チーフアーキテクト                       |
| 吉田 哲朗  | 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団<br>理事・バリアフリー推進部長                                    |
- 【障害者団体等】
- |       |                           |
|-------|---------------------------|
| 藤平 淳一 | 一般財団法人全日本ろうあ連盟 理事         |
| 小西 慶一 | 社会福祉法人日本身体障害者団体連合会 理事、副会長 |
| 三宅 隆  | 社会福祉法人日本視覚障害者団体連合 理事、組織部長 |
| 小林 光雄 | 公益社団法人全国脊髄損傷者連合会 副代表理事    |
| 佐藤 聡  | 特定非営利活動法人DPI日本会議 事務局長     |
| 小幡 恭弘 | 公益社団法人全国精神保健福祉会連合会 事務局長   |
| 小出 隆司 | 全国手をつなぐ育成会連合会 副会長         |
| 市川 宏伸 | 一般社団法人日本発達障害ネットワーク 代表理事   |
| 長井 浩康 | 全国重症心身障害児(者)を守る会 理事       |
| 平野 祐子 | 主婦連合会 副会長 兼 社会部 部長        |
| 松田 妙子 | 特定非営利活動法人子育てひろば全国連絡協議会 理事 |
- 【公共交通事業者】
- |        |  |
|--------|--|
| 横尾 武士  | 東日本旅客鉄道株式会社 鉄道事業本部 サービス品質改革部 次長                              |
| 菊池 隆寛  | 東日本旅客鉄道株式会社 運輸車両部 車両技術センター 次長                                |
| 山口 英孝  | 東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 投資計画部 担当部長                                 |
| 宮川 信太郎 | 東海旅客鉄道株式会社 営業本部 次長   |
| 水田 雅博  | 西日本旅客鉄道株式会社 鉄道本部 駅業務部 部長<br>(佐伯 祥一 西日本旅客鉄道株式会社 鉄道本部 駅業務部 部長) |
| 西尾 佳章  | 一般社団法人日本民営鉄道協会 運輸調整部長<br>(滝澤 広明 一般社団法人日本民営鉄道協会 運輸調整部長)       |
| 大熊 昭   | 一般社団法人日本地下鉄協会 業務部長<br>(石島 徹 一般社団法人日本地下鉄協会 業務部長)              |
| 青木 邦比古 | 一般社団法人公営交通事業協会 業務部長  |
| 稲田 浩二  | 公益社団法人日本バス協会 常務理事  |
| 田中 宏   | 公益社団法人日本バス協会 技術安全部長  |
| 熊谷 敦夫  | 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 ケア輸送等 統括                                |
| 川村 泰利  | 一般財団法人全国福祉輸送サービス協会 副会長                                       |
| 浅沼 卓   | 一般社団法人日本旅客船協会 常務理事<br>(須田 弘次 一般社団法人日本旅客船協会 常務理事)             |
| 小谷野 喜二 | 公益社団法人日本港湾協会 専務理事  |
| 古川 裕和  | 定期航空協会 事務局次長<br>(奥山 哲也 定期航空協会 部長)                            |
| 高柴 和積  | 一般社団法人全国空港ビル事業者協会 常務理事                                       |

【国土交通省】 山口 博史 鉄道局 鉄道サービス政策室長  
権藤 崇高 鉄道局 技術企画課長  
（岸谷 克己 鉄道局 技術企画課長）  
阿部 雄介 自動車局 総務課 企画室長  
北川 由佳 自動車局 旅客課 バス事業活性化調整官  
（三林 直慶 自動車局 旅客課 バス事業活性化調整官）  
小林 基樹 海事局 内航課長  
植村 忠之 海事局 安全政策課 船舶安全基準室長  
奥田 健 港湾局 技術企画課 技術監理室長  
内海 雄介 航空局 航空ネットワーク部 航空ネットワーク企画課長  
黒須 卓 航空局 航空ネットワーク部 航空事業課長  
真鍋 英樹 総合政策局 バリアフリー政策課長

開催途中で委員または委員の所属に変更があった場合は、（ ）内に前任者または前所属を示す。

## 2) 検討会の開催概要

### (1) 第1回検討会

日時	令和3年9月22日(水) 16:00~17:30
開催方式	ウェブを利用したカメラ会議方式 (事務局：中央合同庁舎3号館3階 総合政策局局議室)
主な議題	(1) 「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」の設置について (2) 視覚障害者等に対する適切な誘導案内表示方法等について (3) 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法について (4) 特急車両におけるバリアフリー対策について (5) その他
配布資料	資料1. 「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」の設置について(案) 資料2. 構成員名簿(案) 資料3. 視覚障害者等に対する適切な誘導案内表示方法等に関する検討の方向性について 資料4. 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討WGの報告 資料5. 特急車両における新たなバリアフリー対策の検討状況について 参考資料 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法に関する実証試験の結果

### (2) 第2回検討会

日時	令和4年1月31日(月) 10:00~12:00
開催方式	ウェブを利用したカメラ会議方式 (事務局：中央合同庁舎3号館3階 総合政策局局議室)
主な議題	(1) 鉄道駅におけるバリアフリールートの個々の施設・設備の誘導案内表示等に関する事例調査の結果等について (2) 特急車両におけるバリアフリー対策の最終とりまとめ案について (3) 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法調査結果に関するガイドライン旅客施設編記載案について (4) その他
配布資料	資料1. 構成員名簿 資料2. 鉄道駅におけるバリアフリールートの個々の施設・設備の誘導案内表示等に関する事例調査の結果等について 資料3. 特急車両における新たなバリアフリー対策とりまとめ案 資料4. 特急車両におけるバリアフリー対策に関する意見交換会について 資料5. 特急車両における車椅子スペース数等に関するガイドライン車両等編改訂案 資料6. 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法調査結果に関するガイドライン旅客施設編記載案 資料7. 対象者の主な特性等に関するガイドライン各編改訂案 資料8. 障害の社会モデルに関するガイドライン各編記載案

各回の配布資料及び議事概要は、参考資料に示す。

## 4.2 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討ワーキンググループの開催

令和2年度に引き続き、「視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討ワーキンググループ」において、エスカレーターの誘導案内方法に関する実証試験結果（項目3「視覚障害者のエスカレーター利用のための実証実験結果の分析」参照）について報告を行い、学識経験者、障害者団体等からご意見を伺った。

ワーキンググループの構成員を以下に、開催概要を次頁に示す。

### 1) WGメンバー

（敬称略・順不同）

◎：座長

【有識者】	稲垣 具志	中央大学 研究開発機構 准教授
	大野 央人	公益財団法人鉄道総合技術研究所 主任研究員
	澤田 大輔	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 バリアフリー推進部企画調査課長（整備支援課長兼務）
	関 喜一	国立研究開発法人産業技術総合研究所 情報・人間工学領域 人間情報インタラクション研究部門 行動情報デザイン研究グループ 上級主任研究員
	◎中野 泰志	慶應義塾大学 経済学部 教授
	松田 雄二	東京大学大学院 工学系研究科 准教授
【障害者団体等】	庵 悟	社会福祉法人全国盲ろう者協会
	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 サピエ事務局長
	大隅 蓉子	公益社団法人日本網膜色素変性症協会 理事
	白井 夕子	公益社団法人東京都盲人福祉協会 指導員 （日本弱視者ネットワーク代表）
	高橋 玲子	武蔵野市視覚障害者福祉協会
	田中 雅之	社会福祉法人名古屋市総合リハビリテーション事業団 リハビリテーションセンター 自立支援部長
	堀内 恭子	日本歩行訓練士会 事務局長
	三宅 隆	社会福祉法人日本視覚障害者団体連合 情報部長
	吉川 明	社会福祉法人 日本盲人社会福祉施設協議会 理事 （公益財団法人日本盲導犬協会 顧問）
	【オブザーバー】	東海旅客鉄道株式会社
東京地下鉄株式会社		
西日本旅客鉄道株式会社		
東日本旅客鉄道株式会社		

## 2) ワーキンググループの開催概要（第3回ワーキンググループ）

日時	令和3年7月20日（火）14:00～16:00
開催方式	ウェブを利用したカメラ会議方式 （事務局：中央合同庁舎3号館3階 総合政策局局議室）
主な議題	（1）エスカレーターの誘導案内方法に関する実証試験結果（速報）について （2）その他
配布資料	視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討WG出席者名簿 資料1. 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討WG構成員名簿 資料2. 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法に関する実証試験の結果（速報） 参考資料. 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法に関する実証試験の方法

※第1回ワーキンググループは令和2年10月8日（木）、同第2回は令和3年3月8日（月）に開催。

配布資料及び議事概要は、参考資料に示す。