

第11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4年6月16日（木）15：00～17：30

場所：中央合同庁舎第3号館8階特別会議室（※ウェブ会議）

【開会挨拶（奥田技術審議官）】

- ・今回の検討会においては、引き続き、昨年取りまとめました中間報告に基づき、まずは、転落原因究明のための具体的な調査実施体制について、委員の皆様から意見を頂きながら、今回はその体制概要案及び実施体制のメンバー案について事務局から提示する。あわせて、調査実施の初動において確認すべき事項についても整理した内容をお示しする。
- ・続いて、この『視覚障害者の安全対策検討会』という名のもとにおいて、やむを得ず長軸方向への移動を行うとした場合における、安全を確保するための、新技術等を活用した、駅係員等による円滑な介助や、安全な歩行経路を示す方法に関する開発状況について事務局より現状を説明したうえで、それらの状況をふまえながら、長軸方向の安全な歩行経路を示す検証の進め方について議論を行いたいと考えている。
- ・さらには、ホームや車両を活用した歩行訓練の実施体制についても、訓練の方向性や実施体制について事務局案を提示したうえで、今後の開催のイメージについて意見交換を行いたい。
- ・これらの内容も含めて、中間報告に示した「引き続き議論を進めていく事項」に対して、本日以降今後の進め方の全体像を示している。これらの内容をお示ししご説明しつつ、委員の皆様には忌憚のない意見を頂戴しながら、引き続き、視覚障害者の安全対策について議論を深めて参りたい。

【議事（1）転落原因究明のための具体的な調査実施体制について】

（国土交通省）

- ・資料1に基づき説明。

（障害者団体）

- ・「転落事案」の場合は本人から直接情報を聞くことにより、本人が手帳を取得した時期やいつから見え方が変わってきたのかなどの情報を聞くことができる。一方で、「転落事故」の場合は、そこまでの経緯を聞くことができない。したがって、「転落事案」の場合にこそ、もう少し細かく聞けるようであれば、聞けるように項目立てした方がいいのではないかと。

（学識経験者）

- ・「転落事故」はホーム転落時に列車が通過しているから「事故」になるものであり「転落事故」も「転落事案」も原因に大きな違いはない。「転落事故」の場合はなかなか難

しいが、「転落事案」であれば、本人から直接原因の情報を得ることができる。本人の心情を考慮しながら協力いただくことが必要であるが、もし本人から了解を得られるのであれば、例えば一緒に駅へ行って歩行経路を聞き取るなど、もう少し精密な調査をすることもできるのではないか。

(支援団体)

- ・「初動にて確認すべき事項(案)」資料の2ページと3ページの盲導犬の場合に盲導犬育成事業者名を追加していただきたい。盲導犬利用者に関わる事案の場合、盲導犬の育成団体に関する情報収集が大切。育成団体によって盲導犬の動きは異なり、指導の仕方が異なる。育成団体はその情報を持っているので、盲導犬団体への情報収集が原因究明に必要と思う。

(国土交通省)

- ・委員ご指摘の通り、確かに「転落事案」の方が、転落された本人の実体験として聞ける部分は多いと思われる。本人による情報提供の意思によるところもあるが、ぜひ「転落事案」の場合であってもできる限り情報を収集できるような方向で検討したい。また、盲導犬団体からの情報収集についても検討したい。

(障害者団体)

- ・視覚障害を持つ方の中には、合併症により聴覚障害を持つ方もいらっしゃるので、調査対象に「聴覚障害の有無」もあると良いかと思う。これまでの検討会でも、転落要因の一つとして、列車がホームに入ってきていることに気づかず転落に至るといったケースが指摘されているが、その場合に駅のアナウンスが聞こえていたかどうかにもよるところがある。

(学識経験者)

- ・資料上の「初動にて確認すべき事項」について全て分かれば確かに十分かもしれないが、一方で、例えば「転落の直前に白杖をどう使っていたか」や「ブロックをどう進んでいたか」といったことは、事案の方であれば、本人に確認できるが、事故の方に関してはかなり専門知識を持った人がちゃんと観察しないとわからないことも含まれている。その意味では、この項目はあくまで例ということであって、全てを網羅し確認しなければいけないというものではない、という理解で良いか。

(国土交通省)

- ・可能な限り情報収集できれば、それに越したことはないと思っている。ただし、例えば監視カメラがあれば確認できるような情報であっても、監視カメラがないため確認できない場合や、監視カメラの死角になって転落時の状況を確認できない場合も考えられる。こうした場合にはなかなか同じように情報収集を行うことは難しいところもあろうかと思うが、我々としてはできる限り情報収集できればいいと考えている。

(国土交通省)

- ・今回転落事案の実施体制取りまとめにあたって、委員の先生方から色々貴重なアドバイスをいただいた。この場を借りて、お礼を申し上げたい。
- ・一点鉄道事業者の皆さんにお願いをしたい。今回委員会です承をいただければ、この実施体制に基づいて調査をやっていこうと考えているが、そもそも鉄道事業法に基づいて輸送の安全を高めていくというのは、鉄道事業者の皆さんの責任である。そのために安全管理規定などを決めて輸送の安全に取り組んでいる。その安全管理規程に決めている内容として、このような事故や、事故に至らないヒヤリハット情報を鉄道事業者が収集して、それを元に再発防止策を取っていくということが、法律上求められることになる。知見がないということで、今回国交省が主体となって調査に取り組むが、本来は鉄道事業者の皆さんがしっかりやらないといけない内容であるという事を踏まえた上で、調査にご協力いただきたいと思う。

【議事（２）長軸方向の安全な歩行経路を示す方法について】

(国土交通省)

- ・資料２に基づき説明。

(学識経験者)

- ・まず資料の修正をお願いしたい。背景と目的の部分について、長軸方向を移動せざるを得ない場合には、現状駅員による人的支援を活用することになっていると思う。これまで何度もその点について指摘したが、今回その点が記載されていない。記載していただかないと、現行のガイドライン等で行われているルールでは、長軸移動の場合に駅員の人的支援を受けることになっているので整合性が取れない。
- ・続いて四つ意見。まず、一点目は、中央にしる内方線の内側にしる、長軸方向の安全な歩行経路ができ単独で移動できれば、利便性は向上するかもしれないが、安全対策にはならないのではないかと。この点はこれまでの議論でも何度か指摘したこと。長軸を移動して転落した人がいるから、長軸を安全に移動させるべきだという話になっているが、そもそも長軸方向の安全な移動がなかなか難しいので、現在人的支援でサポートしていくという考え方としてなっている。今回もし長軸方向の安全な歩行経路ができれば転落事故が起こらないかという、そうではないという議論がこれまであったかと思う。この点についてどう考えているかを示していただきたい。
- ・二点目、安全対策検討会なので、安全な歩行経路を確保しても転落事故が起こりうるのであれば、まずは利便性ではなく安全対策について議論をするのが適切ではないか。
- ・三点目、現在、長軸方向移動のためにホームドアの設置か駅員による誘導が行われることになっているが、もし長軸方向の安全な歩行経路が確保されればよいという話になると、ホームドアの設置もしくは駅員による誘導は行わなくても大丈夫だという結論にならないかと思うが、どのように考えているのか。
- ・四点目、長軸方向に安全な歩行経路を設置することになった場合、設置したが事故が起こった場合の責任の所在について。先ほどの事務局の説明では、駅における安全の

責任は鉄道事業者が担うということなので、設置しなかつ事故が起こった場合、全責任は鉄道事業者にあるということになる。したがって、鉄道事業者は今回議論された内容を実際の駅に設置するかは、それぞれが安全上確かに効果があると認めた場合に採用すると考えて良いか。

(国土交通省)

- ・大前提として視覚障害者の方の安全を確保するために、鉄道局として、ホームドアの整備が進むことが必要であり、それを妨げることは、基本的に考えていくものではない。責任の所在についても、指摘通り鉄道事業者の方々ということになる。今回実証実験の進め方を示しているが、事業者にとってどう捉えられるかがまさに議論のポイントなのでは。一方、実際視覚障害者の方の移動の利便性がどこまで確保できるのか、ということを検討した場合として、今回案を示させてもらっている。

(障害者団体)

- ・内方線内側に視覚障害者の歩行帯も設けてあるものは、利便性だけでなく、100%ではないのは確かだが安全性も増してはいる。現状は、視覚障害者はホーム上の人をよけ、それが事故などに繋がっているケースがある。障害がなく歩けることで利便性プラス安全性も向上するので、ホームドアの設置促進と安全性の向上をうまくバランスをとっていただければ。

(障害者団体)

- ・まず、改札口で視覚障害者を検知する方法について。最終的な目標として、どの駅に設置することを想定しているのか。1日の利用客数1万人以上の約2100駅なのか、3000人以上の約3500駅なのか、それとも全国の約9500駅すべてなのか。
- ・それから、この仕組みは、システムの導入だけではなく、人間的な措置がなされなければ機能しない。つまり、いくらAIカメラが視覚障害者を検知したとしても人がついていかなければ意味がない。前から指摘しているように、全国の半数近くが無人駅になっている。または無人駅でなくても、改札から人を引き上げ、インターホンのみが設置されている駅も増えている。このような現実の中、このシステムの導入をしたとしても、無人駅ではどうするのか、人がいない改札ではどうするのか。人がいてこそ、視覚障害者を見守ることができると思うが、この人員配置をどうするのかという見通しはあるか。
- ・また、アプリを使って駅員に連絡する方法について。どのくらい前から連絡すれば、実際にマッチングできるのか。視覚障害者もすぐに行動したい人は結構多く、待ちきれずに動いてしまう人もいる。それから、降車時にも使えるという話もあったが、果たして本当に降車前に連絡すれば、駅員にホームで待つて頂けるのか。これまでの経験として、改札口で依頼しても、先方の駅に連絡がつかないために、乗車前にホーム上で待たされることもよくあった。降車駅で駅員が待つていただけるとするのは現実的に可能なのか。鉄道事業者の方で、アプリを導入したら、ちゃんと人員を増員してやっていけるということがもしあれば教えてほしい。

(国土交通省)

- ・実際にどこまで整備を進めていくのかについては、あくまでもホームドアの整備が第一であり、進んでいない中で、そこによらない部分をどうしていくのかということになる。利用者数などは明確な目標があるのではなく、こういったものが安価・コンパクトに入る形になっていけば、ホームドアによらないフォローはできるということ。ただ、やはり物理的な守りであるホームドアの整備が重要かと思う。そういった意味で、このような技術開発と併せて、無人駅などにどう対応するかは、セットとして課題となると認識している。
- ・アプリ利用の際駅員に連絡するタイミングについて、実証実験では、数分前に連絡をして実際に会うことができている。

(障害者団体)

- ・鉄道各社は答えにくいかも知れないが、現実論として、コロナ禍の影響にかかわらず、大手の鉄道事業者でさえ人員を減らしていくという経営方針を出している。現に都心の駅でも改札が無人になっていることもある。理想論でこのような仕組みを導入したとしても、結局視覚障害者の安全性、利便性に繋がらないのではないか。人員を配置しなければ、車の両輪が回らず、結局車が動かないということになってしまう。実際の鉄道事業者の話聞きながら進めていくべきではないか。

(障害者団体)

- ・実際に受けた事例を紹介する。団体役員が5月、無人駅に行く際、乗車駅で誘導介助をお願いし、行先の無人駅では介助要請しなかった。実際に駅に行ったら、どこかの駅から派遣された駅員の方が待っていて逆に驚かされた。やはりちょっと不安な部分は多少なりあったということで、非常に感謝をしていた。人員の配置状況の整理がつけば、システムの運用の仕方も見えてくるかと思う。

(国土交通省)

- ・現場の意見は考える必要があると思う。
- ・先程のお話のような事例に対し、鉄道事業者がどのような取り組みをされているのかについては調べてみたいと思う。

(学識経験者)

- ・列車の在線検知と白杖検知の話について、目標はどの程度を考えているか。

(国土交通省)

- ・開発メーカーとしては誤検知をなくし、100%に近い数字を基本的には目指している。また速度については、最大1秒を目標値にしていると聞いている。

(障害者団体)

- ・実験でセットバックはスムーズにできたのか。一般の方から不満が出たということはないのか。

(国土交通省)

- ・セットバックに関する話は実証実験ではなく現状調査だが、エリアを指定すると、乗客が機械的に従い、結果的にセットバックをするという状態になっているということ。

(障害者団体)

- ・ホーム中央の誘導ブロックについて。安全性が100%なのはホームドアしかない。そこでホームドアがない駅で、いかに100%に近づけられるかをこれまで議論してきたと思う。だから、議論してきた方策は、今までよりヒヤリハットが減らせる、事故が少しでも少なくできる、それを複合的にやることでさらに効果が高まるという方向性で議論してきている。安全性が100%ではないから、そのやり方そのものを否定というのは、違うのではないか。
- ・ホーム中央の誘導ブロックの話も、ホームの内方線内側活用案と比べた時に、どちらがより安全かということをもっと優先に考えるべきである。委員会の目標は長軸方向の動線を示すということそのものではない。長軸方向を示す真の目的は転落を防ぐという安全対策である。わざわざ視覚障害者の動線を端に寄せて、内方線付き警告ブロックがあるからそれに沿って歩いてもらおうというのは、今までの事故の検証結果と照らし合わせてもどうなのか。中間報告内にある事故要因分類のケース2、3は、人や柱を避けるために警告ブロック沿いを歩いたが落ちてしまった。その中には、正しい白杖の使いかたをしている人も約28%いた。それを考えると、ただ単に動線を示すのではなく、より落ちない、100%の安全性に近づけられる方策を目指し、どちらが有効かを、考えるべきだと思う。
- ・セットバックの事例で池袋の事例があった。これまでしょっちゅう池袋駅を使ったが、エリアが設けられていることを知らなかった。現に池袋駅で警告ブロック沿いを歩いても、人にぶつかることもよくある。そこで確認したいのは、放送の内容だ。一般的によく聞く「黄色い点字ブロックまでお下がりください。」などと耳にする。池袋駅や渋谷駅などセットバックを求めている駅とその他の駅では放送の内容は変えられているのか。
- ・セットバックについて実証実験をやる必要はないということだが、エビデンスを取るという意味でやる必要があると思う。少なくとも視覚障害者がそれを望むのかどうかアンケートを取り、実際に歩いてもらう。人がいなくなったとしても柱は避けられない。柱をどう考えるのか、狭いところをどう考えるのかということも含めて、実証実験はした方が良くないかと思う。

(学識経験者)

- ・これまでの議論において、長軸方向の歩行エリアを設定すること自体についての妥当性ということが問題になっているので、そのことはまず考えるべきだと思うが、それは問題が大きいので、ここではそれを前提としたうえで、中央ブロックの話をして

と思う。

- ・これまでの議論において、中央ブロックはホームドア整備とリソースが競合してしまうので、ホームドアの整備が進まなくなってしまうのではないかと問題が指摘されていた。それから、駅ホームの実情を考えると一律に導入することが難しく、結果的に導入の仕方がとても複雑になってしまうので、利用者である視覚障害者のためにはならないのではないかとというような問題も指摘されてきた。
- ・このようなことを考えると、中央ブロックというものはかなり現実性が低いと考えている。そうした中で、前回の検討会で国交省から新技術と組み合わせるという案が出てきて、それについて今回、新技術に関しては時期尚早だという評価があった。それは妥当だと思うが、であれば、ブロック単体で実証実験をするということに関しては、正直意味がまったく理解できない。中央ブロックだけの実験ということは必要ないと思う。

(支援団体)

- ・鉄道局として、ホームドアの整備が進むことが必要であり、それを妨げることは、基本的に考えていくものではない。という発言が先程あったかと思うが、第9回の検討会の資料で、鉄道事業者に中央線状ブロックの敷設がホームドアの設置に影響を与えるか、という調査をされている。6社中5社がホームドアの整備が遅れる、何らかの懸念事項があるというふうに回答されている。
- ・大倉先生の実証実験の中で、触地図を触り練習をして、そしてその後に線状ブロックを歩いていただいた結果でも、ブロックから逸れる方がいるということが、明らかになっている。なおかつ、今まで転落なされた方は、白杖を浮かせていたり、2点突きであったり、持っているだけだったり、さまざまな使い方をされていらっしゃる方が転落なされている。そういう方すべての方々の転落事故を防止する対策として、中央線状ブロックというものが有効なのかどうなのか、というところをお聞かせいただければと思う。

(障害者団体)

- ・財源論については、堂々巡りの議論になっている。中央ブロックを引くことによってホームドアの設置が遅れるのではないかとことだが、それであるならば、スマホを用いた新技術のコストはどこから出るのか。仮に無人駅を解消していったら、人件費を増やしていくとすれば、これらもすべて財源は同じではないか。そう考えると、どんな安全対策も費用0ということはあるんじゃないと思う。それでもってホームドアが遅れるから、やめましょうっていうのは、これはちょっと乱暴な議論ではないか。
- ・有効な策については、国の補助を検討していただくこともあり得ると思う。運賃値上げというのも最近出てきているが、いろんな財源を考えるべき。決して年間200番線というホームドアの設置ペースを落とさずに、さらにホームドアのない駅の安全対策を講じていくべきだと思う。以前の会議で国土交通省から同様の説明があったと思うが、同じ議論を繰り返さないでよいように、確認していただきたい。
- ・全ての駅に一律に敷設できないという点について、何をやって一律とするのかが理解

できない。要はホームの中央に誘導ブロックを敷設し、売店等があったらその売店の向こう側から続けて敷いていくということである。例えば中央ブロックから警告ブロックの距離が一律ではないといったことを言い出したら、駅のすべてのホーム幅を統一しなくてはいけなくなる。考え方としては、中央に誘導ブロックがあるホームの端80cmのところには警告ブロックがある。これを一律のルールとして決めれば、これは決してバラバラということではない。それぞれの誘導ブロックから警告ブロックまでの距離については、それぞれ日々歩いている中や訓練の中で、視覚障害者が学習していけばよいと思う。

- ・ 誘導ブロックから逸れるじゃないか、という点について、無い状態とある状態とどちらが逸れる率が高いと思うか。中間報告の転落要因分類のケース1を確認して頂きたい。全体の事故の3割強がホーム中央の何も無いエリアを歩いて斜めに進み、警告ブロックにも気づかずに落ちてしまっている。仮にここに誘導ブロックがあったとしたら、これはある程度は当然減らせると思う。というのは、日常的にこの駅のホームに限らず、駅の構内とか歩道でも、誘導ブロックがあれば、多くの視覚障害者はその誘導ブロックに沿って歩いているからである。たまには誘導ブロックがあってもそれることはあるかも知れない。しかし、誘導ブロックから逸れるリスクと、何も無いところをまっすぐ歩くということ考えた場合に、これはもう誘導ブロックがあった方が圧倒的にまっすぐ歩けると思う。

(学識経験者)

- ・ 先程の支援団体の意見について、2件ともきちんとリカバリーして目標まで到達しており、むしろ私はその点を評価している。つまり、中央にブロックがあったから目標まで行けたと言う風に評価している。そのため、これをもって効果がないと言われるのはちょっと心外である。
- ・ 中央ブロックの実証実験について、もちろんホームドアが早くついて欲しいと皆さん思っただけだが、一方でなかなか難しい事情もあるということも理解されている。検討会が始まる頃に、連続して7件ばかり、短い時間に死亡事故が発生した。またあのようなことが起こりかねない。だから、ホームドア整備がなかなか難しい現実があるとすれば、次の策を検討しておくのは国として重要な仕事であると思う。だから、ぜひあの実証実験はやるべきかなというふうに思う。

(学識経験者)

- ・ 長軸方向の安全な歩行経路の設置が本当にできるのか、疑問がある。それ以前にやるべきことがあるのではないかとこのように考えている。
- ・ 長軸方向の移動を、例えば中央ブロックで保証する場合、本当に安全なのかどうかは実証実験をやらないとわからないと思うので、それを確認すべきだという意見はわかるが、そういった実験をする前に、例えばホームドアの有効性については誰もが認めているところだと思うが、ホームドアの設置に関して視覚障害者から「この駅は危険なので、ホームドアが欲しい」という要望があって、その要望に応じていただいているところと、そうでないところがある。

- ・視覚障害のある人たちがより多く利用する駅で、設置を要望しているところは盲学校関係でいくつかあると聞いている。安全対策というのが、今回の検討会の目的であるとするならば、危険性の高い駅は当事者からも主張されているので、まずそういうところに重点的にホームドアを設置する必要があるのではないかと。それから、各事業者にも事情があると思うが、その事情の中で優先順位をつける際に、視覚障害のある利用者のニーズを考えた上で重点的に整備をしていく、といった考え方も検討すべきではないかと思う。
- ・鉄道事業者が、ホームの屋根から赤外線センサーを照射して転落した時の通報装置を作動させるシステムを報告している。大阪で実証実験も実施しておられて、すべての転落事案について検知できたという報告をされていて、なおかつコストもホームドアと比べると1/30で実現できたというような報道がされている。
- ・こういった方策というのも、長軸方向の移動を考える前にできることとして議論をしたり、検証していくということが重要ではないかと思う。
- ・まずは長軸移動をなるべくしないで出来る安全対策の議論をし、その上で、並行してでも良いが、長軸についても、検討していただきたいと思う。長軸移動をなるべくしないで安全対策を進めていく方法について、この検討会の中であまりにも議論がされてないのではないかと思う。
- ・先ほどホームドアの設置について、国土交通省のかつての見解の紹介があったが、設置するのは事業者であり、国土交通省としてはそれを推奨するというように仰っただけではないかと思う。各事業者それぞれ事情もあるので、国土交通省がホームドアと中央ブロックの両立を目指しますと言っても、それは両立させることを推奨するというだけであって、事業者が実際に実施できるかどうかは別問題なので、事業者を確認することが重要だと思う。
- ・このような問題の検討はフェアに行うべきなので、それぞれの方策について、実際に安全対策として、どの程度効果があるのか、実現可能性がどのくらいあるのか、経費がどのくらいか、期間はどのくらいかかるか等を明らかにして議論を進めていった方がよいかと思う。
- ・人的支援が今の標準的な方策であるが、人的支援に出会うまでに時間がかかったりするケースがある。これは視覚障害者だけでなく、例えば車椅子で乗降する時に渡し板を出して頂く際、随分と待たされるという話もあって、ユーザーの利便性を著しく低下させていて、非常に困っている状態であるということは、鉄道事業者も認識しておられると思う。しかし、事業者としては、利便性よりも安全性を重視せざるを得ない状況なのではないか。
- ・新技術は、そういった問題をいかに解決するかということに使われるべきだろうと思うし、無人駅でも通信技術を使って人を動かすというような方策も、今後考えられるのではないかと思う。
- ・そういった議論もしっかりと行った上で、中央ブロックや内方線内側の活用を議論する必要がある。必要な議論をする前に、いきなり長軸移動は必須であり、中央か内方線の内側かのいずれか移動出来るようにしなければならないという議論をするのは、ある種の論理のすり替えのように感じている。

(障害者団体)

- ・そもそも転落をしないための策というふうなことで、いかに歩いている人に気づかせるかということが重要かと思う。中央を歩こうが内方線の内側を歩こうが、スマホの誘導アプリを使おうが、人が操作をする、人が歩くということ、人が絡んでいることについては絶対エラーが起きる可能性がある。それが起きてしまった場合にどうするかということ、まず考えなければならないと思う。
- ・その点では、やはりさっき次期尚早というように言われたが、ホーム端における白杖検知が有効。杖や傘を検知してしまう、誤検知についても触れていたが、これは白杖以外の人でも検知できるということで、そのような可能性があるのであれば、やはりホーム先端で、転落する寸前であることを促すような技術を進めていくのが重要ではないかと思う。
- ・具体的なデータについてわかれば教えていただきたいが、誤検知について、白杖以外の物すら全く検知していなかったというのはどの程度あるのか。

(国土交通省)

- ・確認する。

(障害者団体)

- ・検知をしないという方が一番まずいと思う。
- ・この技術をどう考えるか。確かなものとして、導入を進めていくような議論を進めるのか、という点について、考えていただきたいと思う。

(支援団体)

- ・今何が大切かということ、安全ということ考えたときに、転落した際に死に至らせないということが一番大事だと思う。そこをまず急ぐべき。
- ・誘導技術等は、安全性よりも利便性の方が高いと思う。対策の優先順位は、死に至らせない、転落させない、次に誘導という順序だと思う。その辺りをきちんと分けておくことが必要。
- ・転落させない技術で、改札やホーム端で白杖を検知するというのはすごい技術であるが、お金もかかるし、なおかつ誤検知の発生の報告もある。また、白杖を持っていない人、いわゆるロービジョンの人は検知しないということがある。そこで、介助依頼視覚障害者は介助依頼の発信機のようなものを、持ってもらう、白杖や盲導犬のハーネスに付けてもらうことで検知するのが、単純だが良いのではないか。

(障害者団体)

- ・落ちたら電車と接触させない、死に至らせない、これはもちろん大事だが、そもそも落ちなければそういうことも起こらない。ホームから転落し、大怪我して何ヶ月か入院しているケースもあるので、落ちることそのものを減らすべき。ヒヤリハットを減らせば最終的に死亡事故を減らすことになるので、どうやったら転落を防ぐかを一番

に考えるべき。

- ・いかに落とさないか、その次に落ちたとしても電車と接触させないか、その次に利便性という順番かと思う。
- ・白杖検知の方法としてカメラを活用する技術はすごいと思うが、新聞報道によるとスイカやパスモが今年度末までに障害者対応するようだ。ICカードを使えば、障害者が改札を通る際に認知出来る。その障害の種類も登録できるようにしておけば、その改札では間違いなく視覚障害者の通過が検知できる。こういう方策も考えられるのでは。
- ・そもそも長軸方向を歩かせるか否かというお話があったが、これはこの会議が始まる前からされていた議論であると思う。視覚障害者にアンケートを取ってもらえば明確になるが、現実論として、ほとんどの人は毎朝駅係員に誘導依頼をしているということはない。通学・通勤で慣れていてある程度ルートがわかっている、毎回時間をロスしたくないといった色々な理由があると思うが、ほとんどが単独歩行をしている。
- ・理想論として長軸方向を歩かないと言っても、実際の視覚障害者の生活の中では、降りる駅と乗る駅で階段の位置が異なっていれば歩いている。この現実と理想のギャップが年間 74.7 件の事故につながっているという現実を私たちは見ていかなければならないと思う。
- ・改めて理想に戻って、駅員に頼みましょうといっても、これは多分、ほとんどの視覚障害者に響かないのが現実だと思う。歩かざるを得ないということに対してやっぱり策を講じていくべきだと思う。
- ・ホーム中央の線状ブロックについての実証実験については、AI カメラなどを使った新技術の導入が時期尚早だとしても、やる必要があると思う。護国寺駅はホームドアができる前の 1983 年からずっとホーム中央に線状ブロックがある。近くに大きな盲学校があるが全く事故が起きていない。ここにはアプリもなければ AI カメラもない。この現実から考えると、多くの視覚障害者がもっている白杖で、安全が確保できるのであれば、まずはこの策をやってみませんか。
- ・もちろん 100%の安全にはならないが、ある程度の転落数は減らせると思う。さらにそれを 100%に近づけるために、AI カメラを使って警告を発するとか、ホーム中央であればスマホを使った誘導を検討するなど、ステップバイステップで安全性を高めていくべきだろうと思う。

(学識経験者)

- ・先程障害者団体が前提としておっしゃられたことがすべて科学的に根拠として示されるのであれば良いが、この前提は一つずつ確認しないといけないと思う。特に、護国寺駅と同様の敷設をした時に本当に事故が防止できるのかという点は重要だと思う。
- ・一方、安全対策という観点では、現実から離れていると反論されるかもしれないが、やはり移動するのは危ないので、なるべく人的支援を受けてくださいというメッセージを事業者は出さざるを得ないのではないかと。安全のために人的支援を受けるように言われると、長い距離を単独で歩行するのはちょっと控えた方が良くもしいかなという心理的な働きが生まれ、事故の抑止になるのではないかと。

- ・今後、実証実験が実施されることになれば、長軸の安全な歩行経路を検討するというアナウンスすることとなると思うが、その際には中央ブロックを辿れば安全であるというメッセージを送ることになるため、問題がないかどうかしっかりと確認することが必要。各事業者には、それが本当に効果的で予算を投じることが適切かどうかというのを、根拠に基づいて判断していただくことになるかと思う。そのためには、科学的根拠を一つずつ積み上げていくことが必要。
- ・護国寺駅は非常に理想的で、これまで転落事故が一件も起こっていないという発言があったが、この護国寺駅と同じようなブロック敷設がどのくらいのホームでできるのかについては、以前から非常に気になっている。どの程度の駅ホームで実現可能なのかについては、最初にリサーチをしておいた方が良いと思う。
- ・内方線内側活用案に関しては、多くの駅ができそうだということについて確認をいただいたので、中央ブロックに関しても、護国寺を一つのモデルとしていただいて、そのモデルと同じような敷設がどのくらいの番線でできるかということについて事前に調べておいていただいた方が良い。
- ・実証実験をするということは、もしこれが良かった場合には、国土交通省の推奨に基づいて、各事業者は自分の会社の責任として、これを採用するかどうかを考えるということになるため、基本的なデータは必要かと思う。

(支援団体)

- ・大倉委員の実証実験の件について、リカバリーをしているところは実際あるかもしれないが、現実として中央のブロックから逸れているという状況がある。歩行訓練をしている中では、もちろん有効な人の方が圧倒的に多いが、線状ブロックから逸れる方は多数いらっしゃる。以前、そういう方については、やはり援助依頼をつけていただくのが好ましいのではないかというような発言もあったかと思うが、誰でもヒューマンエラーが起こるということを考えると、見守りも含めて人的支援を充実させることを検討いただけたら良いのではないかと考える。

(国土交通省)

- ・ホーム中央線状ブロック敷設や内方線内側活用案に関して、それぞれ多くの意見が出され、一つの方向にはまとまってないという現状を理解した。
- ・また、そもそも安全性と利便性についてどう考えるのか、施策を何のためにどのようなやっていくのか、そのためにどのようなアプローチが必要なのかというところから今一度整理することも、事業化や制度化を考えていく上では必要ではないかという話もあった。
- ・こうした全体像的な立てつけを踏まえて、中身をブラッシュアップしなければならないと思う。この辺りについて、また整理し示していきたい。

(学識経験者)

- ・中央線状ブロック単体での実証実験というのは「する」という方向の結論ではないという理解でよろしいか。

(国土交通省)

- ・全体像の整理から必要であると理解している。

【議事（3）ホームや車両を活用した歩行訓練の実施体制について】

(国土交通省)

- ・資料3に基づき説明。

(支援団体)

- ・4ページのイベント形式の歩行訓練は、今掲載していただいている以外にも鉄道事業者で実施していただいた。また、今月末や8月にも計画していただいている状況。

(障害者団体)

- ・この歩行訓練のあり方について、例えば盲学校のカリキュラムの中に入れて、生徒に参加してもらう制度や、大人になってから視覚障害者になった人が障害者手帳を受給した際に歩行訓練をするような制度にするなどの方法も考えられる。
- ・先月、奈良県で視覚障害者の女性の方が踏切内で列車と接触し亡くなったが、ホームの転落だけではなく、踏切の中にも視覚障害者を検知する技術があると良いと感じた。また、歩行訓練はこのような事故を防ぐ意味でも絶対必要かと思う。

(支援団体)

- ・盲導犬を持ってもらうまでには必ずホームで訓練を行うという形をとっている。鉄道事業者には色々な形でご協力をいただいているのが現状。
- ・ただ、訓練中に起きた事故について鉄道事業者が責任を持つという認識を持っておられる。そのため、安全要員を配置できない、乗降客が多い時間帯で安全を確保できない等の理由で訓練が許可されないこともある。実際には、通勤時に盲導犬を使うことを考えると、それなりに乗降客が多い時に練習をしておかないと意味がない。
- ・実際に訓練中に事故があった時は訓練事業者が責任を負うべきであり、このような条件も踏まえて前向きに考えてほしい、という事を事業者に伝えていただけるとありがたい。

(障害者団体)

- ・歩行訓練は進めていくべきだが、絵に描いた餅に終わらないよう現実を見るべき。歩行訓練における最大の課題は歩行訓練士が少ないということだ。例えば、昨年歩行訓練士会で、全国で何人ぐらいの歩行訓練を実施したのか。
- ・実際の訓練では、駅のホーム上での訓練は最終段階であり、その前に白杖の持ち方や杖の振り方、一般道の歩き方、交差点の渡り方、いろいろ行った上で電車の乗降というのがある。そのため、歩行訓練の充実を考える上では、駅の一部である最終的な電車乗降を切り取るだけではなく、中途失明した視覚障害者が歩行訓練を最初から受

けられるような環境をどうやって作っていくのか。これを考えなければ、本当の充実には行きつかないのではないか。

- ・年1回のイベントではややパフォーマンス的であり、本当に地に足のついた政策とはいえない。歩行訓練士を増やし、そして中途失明した人にいかに最初から歩行訓練をきちんと受けてもらって、電車の乗降まで持っていくのか、全体像を見渡して対策を検討すべきだと思う。

(支援団体)

- ・歩行訓練の実績について4月に調査をしたところ、事業所が95程度で、盲学校を除いて2,500人程度の訓練をしている。そのうち、駅ホーム上の歩行訓練は、正確な数字ではないが、400人程度である。当事者の方の状況やニーズもあり、そのような数字となっていると思う。

(障害者団体)

- ・自分自身も50歳くらいに視覚障害者となって初めて歩行訓練を受けたが、受けて良かったと思っている。電車の乗降時の動きや乗りやすい待機位置が分かったり、安全の観点でも非常に有効かと思う。
- ・また、イベントとは別に、受講者の最寄り駅の構造を杖で探るようなことも、鉄道事業者の協力をいただきながら実施していただきたい。
- ・下赤塚駅で転落事故があったが、下赤塚駅は構造が特徴的であり、その駅に特化した訓練ができていれば事故が避けられたのではないかと、いう気持ちもある。
- ・ちなみに、私の所属している団体では自治体の委託を受けて歩行訓練士が中途視覚障害者の歩行訓練に携わっている。

(支援団体)

- ・実際の訓練では、個別の方々の個人のニーズに応じて、それぞれの最寄り駅で、ルートや乗降口など全て考慮しながら実施している。ただ、それはある程度の回数や時間を要するものなので、イベント形式でやらせていただく場合には、1人でも多くの人に今日からできる対策をお伝えすること、また、歩行訓練について知っていただき、実際の歩行訓練につなげていくということが目的となると思う。

(学識経験者)

- ・歩行訓練については、ぜひ広げていただきたいと思う。これは学校での歩行訓練も含めてである。
- ・同行援護等の移動支援が、通勤・通学には基本的には使えないという福祉制度上の問題点がある。通勤・通学のような日常的な場面では、どうしても急ぎたくなり事故につながる可能性がある。その意味では、同行援護等の福祉制度も、柔軟に実施運用できるように省庁横断的に検討していただけるとありがたい。
- ・イベント形式の歩行訓練については、理解・啓発、注意喚起という意味もあるので、ぜひ実施していただきたい。今回の計画を見させていただくと、総合政策局が所管し

て各運輸局が実施しているバリアフリー教室を想定しておられるのではないかと思うが、このバリアフリー教室は障害の無い人達に対してバリアフリーの考え方を普及・啓発するというテーマにして実施されていることが多いのではないかと思う。そこに障害のある当事者も関わっていくケースが多いように思うが、これを機に、バリアフリー教室の視覚障害者対象バージョンを新たに計画して広げていっていただくと良いと思う。

- ・全国の盲学校では、鉄道事業者と連携して安全教室をやりたいという声が結構ある。しかし、最寄りの駅等の事情によってできているところとできてないところがあるように聞いている。この辺りは是非、国土交通省から、通知や通達を出していただいて、学校や福祉施設に関しては、最寄駅が積極的に安全教室に協力するようにしてほしいと思う。

(支援団体)

- ・情報提供については、非常にありがたく、感謝しているが、様々な事情があるため、情報をいただいた駅以外の駅も使用させていただければありがたいので、その辺りの事情もご理解頂ければと思う。
- ・これまでイベント形式の試行訓練では、検討会主催と、地方運輸局主催という形で進めていたかと思うが、今回、鉄道利用者主催という形にした経緯は。

(国土交通省)

- ・歩行訓練を継続的に行う際、誰が主催であるべきなのかという点を考えていくのがポイントかと思う。こうした検討会を立ち上げて国として進めていき、その後の自立自走が重要である。やはり最後は現場が鉄道駅となるので、鉄道事業者が主催するという案を今回お示ししている。
- ・こうした政策については、鉄道周りでのみ考えているところがあり、厚生労働省の施策やバリアフリー教室等について十分な情報を持ち合わせているわけではない。そのような外部の施策の中、我々がどのようなことをやっていけるかが、制度設計の上で必要になってくると理解した。

(障害者団体)

- ・転落した視覚障害者に、ホーム上では杖先をつけてスライドした方が良いという話をしたところ、音を出さないと歩いているのを気づいてもらえないからコツコツと音をさせないと、という話があった。これに対して、歩行訓練士はどのように回答しているのか。
- ・イベント形式の歩行訓練の効果について、啓蒙という意味では有意義だと思うが、イベントを永続的に行うのは難しいと思う。最終的には、自分が使う最寄駅での歩行訓練がスムーズに受けられるようにすることがゴールだと思う。

(支援団体)

- ・音を出して歩くべきとおっしゃる方もあれば、音をできるだけ出たくないという方

もいらっしやる。それぞれ個別の方々のニーズを踏まえ、必要に応じ話し合いさせてい
ただきながら、安全性の確保というところを最優先にお伝えしている。

【議事（４）検討会の今後の進め方について】

（国土交通省）

- ・ 資料４に基づき説明。

（学識経験者）

- ・ 資料はこれで結構だが、最初から申し上げている通り、現状、人的支援がうまく使え
てないというところが課題であるという意見はいくつかあったので、何がどのように
課題で、解決しうるのかということについて、是非、併せてご検討頂きたい。

※）便宜上、発言順を変更している箇所があります。

—以上—