

令和4年度第1回道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会

令和4年12月2日

【宮本地域道路調整官】 皆様、おはようございます。定刻となりましたので、ただいまから令和4年度第1回道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会を開会させていただきます。

皆様には、大変お忙しい中、御出席を賜りまして誠にありがとうございます。

私は本日、進行を務めさせていただきます国土交通省道路局環境安全・防災課で地域道路調整官をしております宮本と申します。どうぞよろしくお願いいいたします。

本日はウェブの参加と併用の会議とさせていただきます。御発言いただきます際は、音が拾えるようマイクの近くでお話しいただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

今回より、日本歩行訓練士会会長の古橋様に御出席いただいております。誠にありがとうございます。

また、本日は鉄道事業者5社からオブザーバー参加という形で御出席いただいております。

それでは、開会に当たりまして、久保田座長より御挨拶をお願いしたいと思います。久保田座長、よろしくお願いいたします。

【久保田座長】 皆さん、おはようございます。昨年度末に、道路の移動等円滑化に関するガイドラインを出していただくということで、皆様にこれまで御議論いただきありがとうございました。ただ、ガイドラインが出た直後に、大変不幸な踏切の事故があり、それに対して直ちに、国土交通省で対応していただき、6月にはさらなる改定版を出していただくという、非常に速やかな御対応をいただきました。

改定版を出す過程で、さらに議論を進めなければいけないということで整理された事項が幾つか残ったわけですが、それに対して、今回、改めてさらなる改定を目指して御議論いただくということで、非常に迅速な御対応に私、心から敬意を表したいと思っております。

そういうことで委員を仰せつかっている我々も、心を引き締めて議論してまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【宮本地域道路調整官】 ありがとうございました。

本日は、稲田委員、小出委員の2名が御都合により御欠席との連絡をいただいております。また、高橋委員の代理として山口様、荻津委員の代理として菊池様、市川委員の代理として小林様に御出席をいただいております。よろしくお願いいたします。

このため、23名の委員中、代理の方を含めて、21名の御参加となっております。

続きまして、配付資料について確認いたします。本日配付資料は、議事次第、配席図、資料の1から4となっております。委員の皆様には事前に送付させていただいておりますが、ウェブ参加の皆様に向けて、資料共有機能を使って、説明ページを表示させていただきます。進行中、何かトラブルがございましたら、会議システムのチャット機能などを使って、事務局にお知らせいただきますようお願いいたします。

それでは、以降の進行を久保田座長にお願いしたいと思います。それでは、座長よろしくをお願いいたします。

【久保田座長】 それでは、ここから議事を進めさせていただきます。

進め方でございますが、それぞれの議題ごとに、事務局からまず資料を御説明いただいて、その後委員の皆様から御意見、御質問などをお受けしたいと思います。ウェブで御参加いただいている方におかれましては、御発言されたい場合にはシステム上の手挙げ機能などで手を挙げていただくなどの方法で意思表示をお願いいたします。その後、こちらでお名前をおっしゃっていただいた後で、御発言をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

では早速、議事の1番に行きます。「道路の移動等円滑化に関するガイドラインの改定概要と改定後の状況」でございます。まず、資料説明をよろしくお願いいたします。

【大西課長補佐】 道路局企画課で課長補佐をしております大西でございます。資料2を御覧ください。

まず、1ページ目でございます。冒頭に久保田座長の御挨拶で御紹介いただきましたが、今年の3月に「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を策定させていただきましたが、その後、4月に奈良県大和郡山市の踏切で、視覚障害者の方が列車と接触してお亡くなりになるという痛ましい事故が発生しました。これを受けまして、6月9日に「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を改定させていただきました。

改定の概要は、右側にあるとおりですが、踏切道での誘導について以下の整備内容を明確に規定することといたしました。

1点目としましては、踏切手前部に視覚障害者誘導用ブロックを設置すること。2点目としましては、踏切の外にいと誤認することを回避するために、踏切内に表面に凹凸のついた誘導表示等を設置すること。この2点をガイドラインに明確に位置づけることといたしました。

2ページ目を御覧ください。踏切道における視覚障害者誘導対策の現状でございます。

令和4年4月に発生した事故を受けまして、奈良県大和郡山市において、踏切道での視覚障害者誘導対策が実施されました。

事例として示させていただいているうち、上の欄になります。こちらの事例につきましては、6月に改定したガイドラインでも、コラムで事例として紹介させていただいているところです。

6月のガイドラインの改定後、さらに兵庫県伊丹市でも新たに対策を実施されたと承知しております。その事例につきましては、下の欄の写真になります。こちらについては、特定道路の指定がなされていない区間ではありますが、視覚障害者団体等の意見を踏まえて、構造を決定し、対策が実施されたと伺っております。

続きまして、3ページ目を御覧ください。直轄国道上の踏切道における誘導対策の現状について御説明いたします。

直轄国道において特定道路に指定された道路で、踏切道を有する箇所が全国で8か所存在しております。現在、この8か所につきまして、視覚障害者誘導対策の実施に向けて、関係者と調整を進めているところです。8か所の一覧は日本地図に示させていただいたとおりとなっております。

続きまして、4ページ目を御覧ください。直轄国道上の踏切道における視覚障害者誘導対策の現状とスケジュールでございます。

おおむね今月上旬を目途に、鉄道事業者、警察、地域の視覚障害者団体の方々等、関係の皆様と調整させていただいた上で、構造案について、提案させていただきまして、可能であれば障害者団体の皆様に体験していただいた上で、御意見を伺うという進め方をしていくところです。

これらの調整を踏まえて、おおむね年内をめどに対策内容を決定するという目標で進めているところです。対策内容の決定に当たっては、いただいた御意見を可能な限り反映するという方針で臨んでおります。また、8か所全ては難しいかもしれませんが、原則として、今年度末を目標に、現地での対策を行うことを目標に作業を進めているところです。

最後に、注書きにも書かせていただきましたが、関係機関の状況なども踏まえ、4月以降の対策となる場合もございますので、今年度末は一応の目標としております。

最後の5ページ目でございます。こちらは参考ですが、6月のガイドラインの改定前から、踏切での安全対策については一定程度記載させていただいていたところですが、その際に記載させていただいていた事例を2点程紹介しております。両方とも大阪府内での事例でございますが、いずれも踏切の中で表面に凹凸のついた誘導表示を実施していたという事例になってございます。こちらは参考でございます。

1つ目の議題につきましての説明は以上でございます。

【久保田座長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明につきまして、御質問等ございましたら御発言をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。どうぞ、中野先生、お願いします。

【中野委員】 慶應大学の中野でございます。今回の説明資料の4ページ目に、スケジュールの案を出していただいたのですが、その中で、12月上旬、もう既に12月でございますが、上旬までに様々ところで体験会等を実施するという案が書いてあるのですが、これは既に実施されていることでしょうか。それともこれから実施されるのでしょうか。お教えいただければと思っております。お願いします。

【久保田座長】 御説明をお願いします。

【藤坂課長補佐】 道路局国道・技術課の藤坂と申します。よろしく申し上げます。

今の御質問に対してですが、例えば、3ページの①②の久保沢第一、第二踏切につきましては、昨日、体験会を開きまして、その場で体験等していただいたところでございます。

そのほかに⑤⑥⑦⑧につきましても、早い段階、11月の段階で一部体験会等をやっている状況でございます。ほかのところにつきましては、現在調整中というところではありますが、12月上旬で実施する方向で準備しているところでございます。

【中野委員】 ありがとうございます。そうすると今もう既に進行しているということで、そこでのヒアリング等を基に、12月中に対策の内容を決定する予定ということですが、これはこういう会議もしくは後で提案されるワーキング・グループで、ヒアリングの結果等に基づいて、対策内容の案を決めていくという考えでよろしいでしょうか。

【藤坂課長補佐】 まさにそのとおりです。

【中野委員】 かなり時間的に短い中で決めていくという話で、この期間でまとまるのかなど、少し不安なところがないことはないのですが。

【藤坂課長補佐】 実際のところは事前の調整をなるべく進めておいて、最終的に決めるのはこの時期だと考えております。

【中野委員】 分かりました。多分、後で御発言あるかと思いますが、当事者団体や歩行訓練士会でも様々なヒアリングや実証実験等をやっておられるとお聞きしていますので、その辺りの知見も踏まえた上で、御検討いただければと思います。

【藤坂課長補佐】 分かりました。

【中野委員】 以上です。ありがとうございました。

【久保田座長】 ありがとうございました。

ほかにございますでしょうか。では、川内先生お願いします。

【川内委員】 すみません、東洋大学の川内です。1ページの②で、凹凸のついた誘導表示等を設置ということだったのですが、このときには凹凸の形状については、まだ決まっていなかったというかペンディングだったと思います。それで、2ページで、2つの改善例がありますが、これの白いラインのあるところは、凹凸はどんな形状になっているのかを教えてください。

それからもう1点は、4ページで検証していらっしゃいますが、検証している白杖を持った方が、白グレーの上に立っていらっしゃいますが、これはどういう形状になっているのか。

5ページの下側は、エスコートゾーンと同じような凹凸がつくられていますが、懸念しているのは、4ページでの体験がエスコートゾーンのようなものを使っていらっしゃるとしたならば、エスコートゾーン決め打ちになってこないかということです。議論があったときに、エスコートゾーンがあそこにあると、横断歩道と踏切の区別がつかないのではないかという懸念があったわけで、ですから、その辺りの形状はどう考えていらっしゃるかお教えてください。

【久保田座長】 お願いします。

【大西課長補佐】 御質問ありがとうございます。まず、1ページ目と2ページ目で御紹介させていただきました奈良県大和郡山市と伊丹市での対策の事例ですが、こちらの構造については、いわゆるエスコートゾーンと同じ構造と聞いています。

【藤坂課長補佐】 先ほど、エスコートゾーンの構造とした場合に、踏切と交差点の区別がつくのかというお話だったと思うのですが、まさにそのような御意見をいただいております。その際に、できれば内方線を一緒に整備してほしいという御意見をいただい

いるところでございます。

【久保田座長】 よろしいですか。

【川内委員】 川内です。お聞きしたもう1点、4ページの体験の写真がエスコートゾーンの決め打ちになってないか。ですから、特に視覚障害のある方々がここを体験されたときに、こういうものだということで、新しい形状に発想が行くのではなくて、エスコートゾーンを敷くものだという決め打ちにならないかということをお聞きしたのですが、新しい凹凸というのを考えようという動きはないかということです。

【藤坂課長補佐】 おっしゃるとおり、エスコートゾーンの決め打ちというつもりはないのですが、それを前提に体験していただいているところがあるので、確かにおっしゃる懸念はあると思います。その辺もしっかり御意見を伺いながら、検討していきたいと思っております。

【久保田座長】 どうぞ。

【秋山委員】 踏切内をどういう構造にするかは、別途、きちんとやらなくてははいけないのではないかと思います。ということは、エスコートゾーンを敷設するというのは、それはあくまでも暫定的に敷設したのだということなら分かるのですが、そののところを決め打ちにならないように、構造的にどうするのだというところを理論的に検証した後、今は暫定でエスコートゾーン的なものを引いているが、いずれは違うものをやるのですよという仕切りがないように思います。

以上です。

【久保田座長】 この件に関しては、次の議題で、いわゆる継続検討課題として挙がっているもののうち、2つほど踏切内の議論をしていただくことになりまして、そこで、あるべき姿についての議論はしていただく。一方、今の議題については、ある意味緊急対策として、当面やっていただくべきことをやっていただく。少し議論の仕切りをつけていただいで進めようということだろうと私は理解しておりますが、そういうことでよろしいですか。

【大西課長補佐】 御指摘ありがとうございます。座長から御指摘いただいたとおり、後ほど、この件の進め方、どういう形で全国的に示していくのかは、全国で8か所やっていく議論の結果も踏まえて、改めて検討していくという予定をしているところです。

【久保田座長】 ありがとうございます。

という仕切りで、よろしくお願ひしたいと思います。どうぞ、稲垣先生。

【稲垣委員】 東京都市大学の稲垣でございます。今の先生方との議論を聞いていて、率直に思ったのは、踏切の問題を解決するに当たってのロードマップの中で、何をどのような順番で行おうとしていて、今どの位置にいるのか。また、今は緊急的な対応としての検討であるといった、前提の御説明を丁寧にしていただかないといけないのではないのでしょうか。本会議の資料も公開されて世に出ていくわけですし、様々な当事者の団体の方々が、国としてどう進めていくのかということを中心に注視しているわけでありまして、そこで、当事者参加型の体験会をやって、ひとまず対策実施しますと書かれてしまうと、これで1つ事例が出来上がってしまい、それが独り歩きしないだろうかといったような心配事が出てきます。緊急的にこのように対応することは、私は高く評価しますが、やはりその辺りの手続きとか手順をきちんと示していただかないまま、この懇談会でこのまま検討を進めてしまうことになると、全国の議論に多大な影響を与えるおそれがありますので、そこは丁寧にしていただきたいと思いました。

私からの質問ですが、4ページ目の書いてある体験会について、これは前回の議論のときにも申し上げたのですが、踏切問題を解決するために一体どんな問題があるのか、何を整理されていて、当事者の方々に一体何を体験してもらって、そこから緊急的ではあるがどのようなものを引き出そうとしているのかというロジックが示されていないので、その辺りの考え方はどのような感じなのでしょう。場当たりに、そこで出てきた意見を定性的に取りまとめていくということだけでも、ゼロよりかはいいのですが、もう少し何かしらの戦略があってもいいのかと思いましたので、質問させていただきます。

以上でございます。

【久保田座長】 いかがでしょうか。

【藤坂課長補佐】 場当たりのというわけではないのですが、確かに今、明確に整理されたものがないのは事実でございます。その辺は今後、整理をしながら、進めていきたいと思っております。

【稲垣委員】 分かりました。次にまた議論があるということなので。

【久保田座長】 後ほどまたよろしく申し上げます。

三宅委員よろしく申し上げます。

【三宅委員】 日本視覚障害者団体連合の三宅と申します。体験会について、既に実施されたもの、これからされるものについて確認をしたいです。

当事者が参加した上での体験会を実施ということですが、地域の視覚障害者団体にとい

うことで、ここに参加されている方々について、実施する場合は、団体と言っていますが、1人の参加でしているのか、それとも複数人、色々な属性を変えながら参加していただいているのか、あるいは白杖の使い方についてはどのような方たちをお願いしているのか、そういった参加者に関しての情報をお教えいただけますでしょうか。

【久保田座長】 よろしく申し上げます。

【藤坂課長補佐】 参加者の方々につきましては、基本的に、各市町村の福祉部局の方に御紹介をいただくとかしながら、選定させていただいております。例えば、盲学校の方ですとか、あとは福祉センターの方ですとか、そういう方々に参加いただいている現状でございます。

参加いただいている方は、1人とかそういうことではなくて、複数人の方に参加いただいております。実際に白杖等を使っていたりしながら、いろいろな観点を見ながら、体験いただいているということもございますが、先ほどのとおり、今具体的にどこまで整理できているかが、まだ整理ができてないところもございますので、再度確認して、また報告させていただければと思います。

【久保田座長】 いかがでしょう、よろしいでしょうか。

【三宅委員】 今、白杖を使っている方という形でまとめられてしまいましたが、すみません、古橋会長がいらっしゃる前でこういう発言をするのもあれですが、使い方に関しては訓練を受けている受けていないということでも、かなり使用に関しては変わってくるかと思えます。その辺の白杖の使い方についても、やはり確認していただきたいのが1つと、それから、視覚障害者は白杖だけで歩行するわけではありませんので、できましたらこの観点を、やはり盲導犬の使用をされている方、そういった方もぜひ、中に入れていただければと思いました。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。多分、今後こういう機会がいっぱいあると思えますので、ぜひ御参考にさせていただければ。

【藤坂課長補佐】 参考にさせていただきます。よろしく申し上げます。

【久保田座長】 貴重な情報をありがとうございました。

そのほかございますでしょうか。どうぞ、お願いします。

【古橋委員】 日本歩行訓練士会の古橋です。よろしく申し上げます。

この後、資料3で、検討課題で出てくる、具体的にというところでしたので、まず、全

体の話だけに絞らせてもらいますが、先ほど稲垣先生もおっしゃられたように、この体験会のポイントです。当事者の方に何を体験していただくのか。歩行訓練士会も、実際の現場で実証実験をやっているのですが、この体育館らしき場所の路面と、実際の踏切の路面というのは圧倒的に異なります。交差点にエスコートゾーンが引かれて、直進性がある程度担保できているのは、やはり路面が安定しているというところがありまして、踏切道において、エスコートゾーン状の突起物を敷設した場合と体育館での体験とは、恐らく感想が変わってくるのではないかと予想されます。

その上で、もし、体験会のポイントが、直進性の担保ですとか、内外の判断を、この環境でできるという判断をしてしまうとすると、少し拙速かと、この資料で感じておりますので、その辺りを実際の現場、既に敷設されている現場で少し見ていただくとか、三宅委員もおっしゃられていたように、我々も様々な当事者の方の属性を判断して、体験していただいておりますので、単に視覚障害があるから体験者として適切かというところ、そうではないということも踏まえて、体験会をやっていただけるとありがたいと思っております。お願いいたします。

【久保田座長】 ありがとうございます。お二人の非常に力強いサポートをいただきながら、今後進めていきたいと思っておりますので、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

そのほかございますでしょうか。よろしいですか。ウェブの方も大丈夫ですね。

それでは、1番については、取りあえずここまでとさせていただきます。次に、2番の「懇談会ワーキング・グループでの指摘事項と今後の検討の進め方」について、議題を進めたいと思っております。御説明をお願いします。

【大西課長補佐】 では、資料3に基づいて説明させていただきます。資料3の1ページ目を御覧ください。

まず、継続して検討することとしておりました課題について、一覧で整理させていただいております。6月のガイドライン改定に当たって、懇談会ワーキング・グループの中で継続して検討することと御指摘いただいた事項が4つございます。

まず、1点目でございますが、先ほどから議論になっております踏切内に設置する「表面に凹凸のついた誘導表示等」の構造をどうするのか。

2点目につきましては、踏切内の路面の材質ということで、周辺道路とは異なる仕様にして、足で踏んで、そこが踏切だと分かるようにするべきではないかという御指摘をいた

だいているところです。

3点目につきまして、こちらは踏切ではありませんが、隅切のある歩車道境界での誘導用ブロックの設置方法の再検討です。詳細は後ほど御説明させていただきますが、現状、ガイドラインで示している設置方法について、進行方向が取りづらいのではないかという御指摘をいただいております。

4点目につきまして、こちらは先ほどの資料で御説明させていただいた奈良県の事例もそうでしたが、歩道がない道路において、視覚障害者誘導の在り方をどうしていくべきかを議論するべきであるという御指摘をいただいております。

以上4点につきまして、今後、特にこの4点の課題について検討していきたいと考えているところです。

その検討の進め方につきまして、順に説明させていただきます。2ページ目を御覧ください。

まず、継続検討課題の1点目、「表面に凹凸のついた誘導表示等」の構造でございます。6月に改定したガイドラインでは、「歩道等に設置する視覚障害者誘導用ブロックとは異なる形式」と規定しているところです。今後、誘導表示の形式の全国的な統一を図るために、具体的な構造を示すことが必要であると考えています。

その検討の進め方につきましては、3ページ目を御覧ください。

検討の進め方の案でございますが、先ほど御紹介させていただきました先行的に設置されている事例につきまして、どういう考えで、どういう構造にしたのか、設置後の評価についてどのような評価がされているのかを調べるとともに、まだ議論しているところですが、直轄国道上の8か所の踏切で、どういう構造がよいのかという議論を12月中をめどに取りまとめる予定ですので、そこでの議論を集約して、全国的にどういう形にするのかを示していきたいと考えているところです。この議論に当たっては、先ほどから御紹介いただいております評価試験をしていただいた内容でありますとか、そういったところをも加味した上で、議論を進めさせていただきたいと考えているところでございます。

続きまして、4ページ目ですが、継続検討課題の2点目です。

踏切内の路面の材質についてですが、4ページ目の図の青く示しているところですが、踏切の部分を周辺の道路の路面と少し違うものにする事で、視覚障害者の方が足で踏んで違いが認識できるような路面にするというのを検討することにしております。

その検討の進め方については、5ページ目を御覧ください。

現状、様々な目的で、踏切の路面の材質は何種類かに分かれているところではございます。例えばゴム製のものであったり、あるいはコンクリートブロックであったり、その他表面部分を舗装しているものであったりと、様々な路面の材質がございます。

検討の進め方としましては、踏切の路面で使用されている各種材料を集めて、評価試験を実施したいと考えております。この評価試験の観点等を今後検討して詰めていきたいと考えておりますが、評価試験をした上で、どういう路面の材質であれば違いが分かるのかを、評価試験で確認した上で、望ましい材料をガイドラインの中で示すという対応をしていきたいと考えているところです。

続きまして、6ページ目を御覧ください。

継続検討課題の3点目、隅切のある歩車道境界での誘導用ブロックの設置方法の再検討ということで、6ページ目の図は、現在のガイドラインに掲載している設置の図です。この図ですと、隅切のある歩車道境界においては、歩車道境界と誘導用ブロックの点状ブロックの縁端の部分、縁端までの距離がおおむね一定になるように、階段状に設置するとなっているところです。こちらにつきまして、誘導する方向が取りにくいのではないかとという御指摘をいただいておりますので、ブロックの設置方法の再検討を進めていく予定です。

進め方につきましては、7ページを御覧ください。

各地域で隅切のある歩車道境界での誘導用ブロックの設置方法で様々な工夫をしている事例があると承知しておりますので、これらの工夫している事例を、まず、一旦幅広く事例調査をしまして、そういった事例調査の結果、有用そうなものをピックアップしてきた上で、こちらについても、先ほどの継続検討課題2と同じように、評価試験を実施しまして、隅切のある歩車道境界での誘導用ブロックの設置方法を改めてガイドラインの中で示していきたいと考えているところです。こちらも評価試験において、どういう観点で評価するのかなど、そういったところについては、今後検討していきたいと考えております。

続きまして、継続検討課題の4点目につきましては、8ページ目でございます。

歩道が設置されていない道路における視覚障害者誘導の在り方ですが、こちらについては、現在のガイドラインで、コラムという形で何点か事例紹介をさせていただいているところです。

事例紹介で挙げさせていただいているのがこの3点ですが、ガイドラインに掲載されていない事例もほかにも色々あると思います。こちらについては、そもそもどういう誘導をしていくのか、幅広い議論が必要ではないかと考えます。今後の進め方としましては、事

例調査をさらに広げ、得られた知見を基に、視覚障害者誘導の在り方を広く議論していきたいと考えているところです。

資料の説明は以上でございます。

【久保田座長】 併せて3つ目、「検討体制と今後のスケジュール」も、お話しいただけますか。

【大西課長補佐】 では、資料4を御覧ください。

資料4の1ページ目でございます。継続検討課題の4つの検討を進めるに当たりまして、検討体制の案を御説明させていただきます。

こちらの懇談会の下に、ガイドライン作成に当たって視覚障害者誘導対策など継続検討課題を検討・整理するために、踏切道等における視覚障害者誘導対策ワーキング・グループを新たに設置したいと考えています。こちらのワーキング・グループを進めるに当たっては、昨年度から実施しておりました懇談会ワーキング・グループの進め方と同様に、懇談会に御参加いただいている委員の皆様事前に資料を共有して、意見を述べる機会を確保する。加えて、ワーキング・グループ開催後には議事と資料を改めて共有させていただいて、どういう議論がなされたのかを共有させていただく。そういう進め方をさせていただきたいと思っております。

また、ワーキング・グループでの議論を踏まえて、最終的にガイドラインにどう反映していくのかについては、改めて懇談会にお諮りして、御審議いただく予定としております。

ワーキング・グループの体制の案でございますが、座長の久保田先生にワーキング・グループ長をお願いしたいと考えております。また、委員につきましては、学識経験者の皆様に御参加いただきたいと、加えまして、今回の議題の対象が踏切道等における視覚障害者誘導対策であるところから、日本視覚障害者団体連合の三宅委員、歩行訓練士会の古橋委員にも、委員として御参加いただきたいと考えております。

また、検討の対象は、ワーキング・グループ名にもございますとおり、「踏切道等」となりますので、本日オブザーバーとして御参加いただいております鉄道事業者の皆様にも、委員として御参加いただいた上で、国交省としても道路局と鉄道局で共同の事務局をさせていただきたいと考えているところです。

次のページが大まかに今考えているスケジュールでございます。本日、懇談会をさせていただいた上で、年が明けてからになります。ワーキング・グループを開催させていただきまして、ガイドラインの改定案の作成や事例調査の進捗状況、こういったところの御

説明、議論をさせていただきまして、それを受けて、改めて懇談会に諮りたいと考えております。4つの継続検討課題のうち、特に1番目の「表面に凹凸のついた誘導表示等の構造」については、可能であれば、年度内にも答えを出していけないかと考えております。2番目から4番目につきましては、評価試験の実施等必要になりますので、来年度以降も引き続き検討していく、そういうスケジュールで進めたいと今考えているところでございます。

説明は以上でございます。

【久保田座長】 ありがとうございます。

ただいま、これから検討すべき課題4つ、それからその進め方についてのお話がありました。

では、今から皆様から御質問、御意見をいただきますが、まず、資料3、4つのテーマが上がりましたので、少し分けていったほうがよろしいですかね。

①が、今お話がありましたように、今年度中に少し決着をつけるくらいのスケジュール感でいきたいということでしたので、まず①の議題に関しまして、御意見、御質問をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

では、まず川内先生から、どうぞ。

【川内委員】 東洋大学の川内です。先ほどのお話で、エスコートゾーンは暫定的で、恒久的なものは、また考えなくてはというお話でした。ここである①番は、後のスケジュールを見ると時間的には非常に逼迫していて、先ほど実験もしないということをおっしゃっていました。ということは、①番については、暫定的な凹凸のついた誘導表示等の構造を決めるということなののでしょうか。つまり、恒久的なものはまた後ほど腰を据えてやるということなののでしょうか。

【久保田座長】 どうぞ、お願いします。

【大西課長補佐】 今の考えとしては、①番で、暫定的ではなくて恒久的な答えを出せないかと考えています。ほかの②番③番と違って、ある程度先行的に議論が進められているところもありますので、そういったところで評価試験に置き換えるという形で、全国的な形を示すことができないかと考えているところです。

【久保田座長】 いかがでしょうか。

【川内委員】 私は、この問題では当事者ではないので、当事者の方が、その考えで一ヶ一ヶかどうか聞きたいと思います。

【久保田座長】 では、後ほど御発言いただければと思います。

では、三宅委員、お願いします。

【三宅委員】 日本視覚障害者団体連合の三宅です。1つ目の議題のところでも挙がっていたように、エスコートゾーン型のようなものがこれで必ずしもいいという、体験会などの実施で、多分、得られないのではないかと、やはり懸念しております。

凹凸の表示の仕方は、やはりきちんとした形で調査をしないと、しかも恒久的なものにするというのであれば、これが全国的に広まってしまう。先ほど、学識の先生方からも懸念としてある、横断歩道のところと間違えるのではないかとということもありましたので、やはりここはきちんと整理をした上で、凹凸表示の在り方を丁寧に議論して決めていただいたほうが、当事者としても望ましい形だと考えます。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

では、中野委員、お願いします。

【中野委員】 慶應大学の中野です。①番をまず今年度、集中的に進めていくということについては、よいのではないかと思いますのですが、他の委員からも御意見がありましたように、これはかなりしっかりと検証していかないと恒久的なものにはできないと思います。それから今回いきなり誘導の方法を検討することになっているのですが、これまでの議論の中でも申し上げたのですが、踏切事故の原因分析に基づいて対策を考えないといけないのではないかと思います。

これまでの報道等の情報から考えると、事故が起こった原因は、大きく分けると3つ考えられると思います。1番目は、その場所が踏切だと気づけなかった、つまり、踏切の場所が特定できなかったことが原因だと考えられます。多分、踏切の場所をわかるようにして事故を回避するために、警告ブロックを敷設すれば、踏切だとわかるのではないかとこの考え方に基づき、今回の①の案が出てきているのだと思います。ただし、警告ブロックがあるだけだと、横断歩道等と同じ構造なので、そこ間違えてしまう可能性があるという問題が残ります。そのため、踏切と横断歩道等の違いをどう判断するかという問題、つまり、どうすれば間違いなく踏切であると分かるかを考えないといけないのではないかと思います。

それから、2番目に、警報が鳴ったときに、実際に事故に遭った視覚障害の方がとった行動を見ると、自分が踏切の中にいるのか、それとも踏切より手前にいるのかが分からな

かったことが原因ではないかと考えられます。このような可能性を考え、エスコートゾーン状の凹凸のついた誘導指示があれば、中か外かが分かるのではないかとこの前提で、①の案が出てきていると思うのですが、これはこれまでの会議でも指摘させていただいたように、エスコートゾーン付きの横断歩道では全く同じ構造があります。そのため、エスコートゾーン状の触覚的な手掛かりがあるだけでは、踏切であることを理解できない可能性があります。このリスクをどうするかを考えないといけないというのが2番目です。

それから3番目は、危険な状況に自分が置かれてしまったときに、どうすれば安全にいられるかということについて、十分に周知がなされてなかったことが原因ではないかということです。例えば、駅のホームから転落したときには、ホーム側に一時退避スペースがあって、そこに退避することができれば接触しないで済みます。ホームからの転落に関しては視覚障害当事者団体や盲学校等が、鉄道局等と協力しながら、実際の駅舎で、転落したときにどういう行動を取れば危機を回避できるのかについての理解教育、リスクコミュニケーションに関する様々な取組をやっていただいています。

今回と同様の踏切事故を今後起こさないようにしていくためには、少なくとも今の3つの視点、(1)踏切がどこにあるか気づくこと、(2)踏切の手前にいるのか中にあるのかが分かること、(3)踏切の危険性、リスクをしっかりと理解できた上で、踏切内に取り残されたときに、どうすれば危機を回避できるかということについてのリスクコミュニケーションを、しっかりと対策として考えることが必要だと思います。

ワーキング・グループで議論する際に、まず、こういった事故原因分析に基づいた対策案の議論をした上で、それぞれの可能性を1つずつ確認する必要があると思います。その対策案の中の1つに誘導路があったほうがいいのではないかとこの前提で、いかがでしょうか。

【久保田座長】 ありがとうございます。

一通り委員の皆様から御意見をいただいた上で、後ほど、事務局から答えていただきます。

ウェブで隆島委員がお手を挙げていらっしゃると思いますので、隆島委員、お願いいたします。

【隆島委員】 本日はウェブで参加しております神奈川県立保健福祉大学の隆島でございます。

今さらの質問なのかもしれませんが、今の資料3の御説明の中で、①から②③まで、全について、また、今後評価をしていくという御説明があるのですが、資料1の4ページ

の今行っている視覚障害者の方々の体験会、これの内容評価と、今後検討される評価の内容の違いがよく分からないので、そこを教えてくださいたいのですが。

【久保田座長】 分かりました。後ほど事務局からお答えいただきます。

【隆島委員】 よろしく申し上げます。

【久保田座長】 ほかに御発言がございましたらいただけますか。どうぞ、順番にお願いします。

【古橋委員】 日本歩行訓練士会の古橋です。

今、中野委員もおっしゃられたように、エスコートゾーン状の突起物は、視覚障害の方の踏切を安全に横断するための1つのアイデア、手段かと思っております。我々も様々な方の意見ですとか実証実験している中で、恐らくこの構築物を1本引いたから安全を守れるのかという、なかなか現状は難しいかと思っております。能力の高い視覚障害者だけが歩けばいいという話ではありませんので、そうなると、踏切全体の構造が必要になってきますので、遮断棒の扱いですとか、または警報音ですとか、警報音は実際に電車が来るときしか鳴らないわけですが、電車が来てないときに、そこで何かしらの音声を発することで、そこが踏切だということが判断できるとか、そういった様々なアイデアを、やはり道路局ですとか鉄道局の皆様と持ち寄って議論していかないと、この1本のエスコートゾーン状の突起物だけで判断していくのはなかなか難しいかと思っております。

まず、①番で実際に写真が出ておりますのが、この敷設の仕方自体も、点状の警告ブロックからエスコートゾーン状のものが連続して敷設されるということが示されているわけですが、我々の実証実験でも、ここに全く境目がありません。交差点にはここに必ず縁石が存在しておりますが、踏切では縁石がない状態で続いておりますので、我々の実験でも、特に踏切から出る場合、エスコートゾーン状の誘導物から出ていくときに、警告ブロックのところで気づく方はほとんどおられない結果になりました。

こういったことをやはり1つ1つ丁寧に検証していかないと、交差点で敷設されているので真っすぐ歩けるということはなかなか言いづらいのではないかと思っておりますので、その点についても、ワーキングなどで、検討していただきたいと思っております。

もう一点、2番目に出てくる周囲の路面の仕様ですが、質問ですが、エスコートゾーン状の誘導物を敷いた上で、周囲を検討すると考えられているのか、もしくは、こういったエスコートゾーン状の誘導物、突起物がない環境においても、この周囲の材質を変えることで、視覚障害の方が踏切に入ったということを認知できるような構造を考えられている

のか。最初に申し上げたとおり、私の考えでは、誘導物を敷いただけではやはり分かりにくいですので、一体型に、周囲の路面を整備していかないと、視覚障害の方は、安全に直進性を担保することは難しいのではないかと考えておりますので、この①番と②番は切り離して考えるというよりも、一体的に考えていくべき内容ではないかと思っております。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

秋山先生からお願いします。

【秋山委員】 踏切内に設置する「表面に凹凸のついた誘導表示等」の構造ということはいくぶん分かるのですが、どうも拙速な判断になっていないかという疑問を持っています。というのは、やはり踏切内のブロックと踏切の外のブロックを、どういう形で区別するかということの議論をしておかないといけないのかというのが1つです。つまり、踏切に一般道と同じブロックをどこまで使えるのかどうかを検証していないということが、まず、1点として考えられることです。

それから2点目は、踏切の中と踏切の外の舗装について、どういう舗装をするか、あるいは直前のところも含めてですが、その辺が今まで1度も議論されたことがないので、そういう議論があって、やっとう敷設するかという中に入れるのではないかと思いますので、少し拙速な手順になっているので、もう少し丁寧な手順を進めたらどうかという御提案です。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

稲垣先生、どうぞ。

【稲垣委員】 東京都市大学の稲垣でございます。先ほど中野先生が、これまでの議論の中での重要な視点を整理されて御発言されていましたが、そういう客観的にリスクであったり事故の潜在性といったことを分析しつつ、視点を明らかにした上で、そこで当事者からの主観的な意見を加えながら手順を追ってまとめていくことをすべきと思います。ですので、そういったところで丁寧にロジックを組み立てていかないと、全国的にオーソライズするガイドラインの改定というところまでは非常に難しいのでは思ったところです。

先ほど暫定的にエスコートゾーンで対策という話が上がっていたので、暫定だったらそのような内容でもよいのかなと思っていたのですが、どうやら資料4を見ていると、ガイドラインの改定までされることが書かれているので、これだと全国的に大きな影響を及ぼ

します。各自治体がリファレンスしますよね。そうするとこれが正しいことなのだと思います。それが後ろ盾になってしまうものになりますから、ガイドラインの影響は非常に大きいので、かなり丁寧にやらないといけないのかなというのが正直なところですよ。

あと、踏切の凹凸の形状とかだけではなくて、踏切の路面自体が、例えばレベルがずっと一定の場合もあれば、上がったたり下がったりするパターンもあったりとか、あとはレールが斜めに交差している場合であるとか、様々な条件があるかと思います。既にある踏切の諸条件があって、それをどのように類型化して、全てに対して同じようなやり方で本当にいいのかということもありますし、恐らくそのときによくあるのが、白杖がレールの中に挟まってしまうといったことは、今言ったような、レベルが一定なのか違うのかによって、しかも、三宅さんがおっしゃっていたように、その人の歩行スキルとかパフォーマンスによって変わってきますので、そういったところの組合せを考えていくと、かなり実験計画をきちんと立てて、綿密に進めていかないと、分析できないのではないかと思います。

最後に、踏切周辺の、既に設置されている誘導ブロックの状況も様々なのではないのかと思います。そもそも誘導ブロックがない場合もあれば、踏切の歩道部分で入っていくときに、一体どのように誘導ブロックがしつらえられていて、接続されているのかによっても変わってくる。踏切の場合は大体、鉄道の敷地と並行して道路が通っていることが多いのですが、ということは、踏切のすぐ横は交差点であることが多いわけであって、踏切内と交差点側の双方にエスコートゾーンがあると間違いやすい。このように、踏切だけではなくて、その周辺の道路の整備状況といったことも絡んできます。非常に複雑な議論になってくるので、その視点を切り分けていかないといけないと思います。中野先生はかなり人間工学的な観点から整理されているのですが、僕は、土木の観点から整理していくのであれば、やはりそういったような道路構造とか条件みたいなところの整理も必要になってくるのかと思ったところです。

以上でございます。

【久保田座長】 ありがとうございました。

では、中野先生、お願いします。

【中野委員】 警告ブロックや誘導路だけでは踏切事故を防止することは難しいと思います。点状ブロックの種類がこれ以上増えると混乱するだけなので、警告ブロックの敷設は統一されていたほうが私はいいと思っているのですが、警告ブロックがあったときに、

視覚障害のある人は、何でここに警告ブロックがあるのかということを考えて行動していることを理解しておくことが大切だと思います。道路の場合で言うならば、警告ブロックの先に、段差があるとか、階段があるとか、横断すべき道路があるとか、建物等の目的物があるというようなことを、警告ブロックを発見した場所で判断して、今ここにある警告ブロックが、どういう位置にある、何を警告している警告ブロックなのかを判断して動くわけですね。道路と踏切は、構成上すごく似ている状況になりますので、そこで道路なのか、踏切なのかを的確に判断できるようにするためには、多分、音サイン等を組み合わせないといけないと思います。

これまでの議論でも申し上げましたが、道路の点状ブロックだとか突起物に関しては道路局の管轄になると思うのですが、例えば、警報器から常時、踏切であることを示すための音を出すとかという話になると、これは多分鉄道局の管轄になるかと思います。こういった道路と鉄道がまさに交じるところが踏切ですので、今回のワーキング・グループの中には鉄道局にも入っていただく構成になっているかと思いますが、その両方の観点からの対策を議論できるようにしていただけるとよいのではないかと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございました。

それでは、多くの御質問、御意見出しましたが、いかがでしょうか。それぞれよろしくお願ひします。

【大西課長補佐】 御指摘、御意見ありがとうございます。何点か御質問があったと思いますので、そちらについてまず、先に御回答させていただきます。

まず、隆島委員から御質問のありました、資料3での進め方と資料2で説明した体験会の関係でございますが、まず、資料3につきましては、今後、3月に出したガイドラインを改定して、盛り込んでいくためには、どうしていくのか。全国的にルールをつくるための検討をどう進めていくのかという観点での進め方を説明させていただいたものでございます。一方で、資料2につきましては、現在先行して進めております直轄国道8か所について、各個別の箇所はどう進めていくのかを説明させていただいたものです。各個別の箇所の進め方が資料2、全国的なルールづくりをしようという説明が資料3にあるという違いでございます。

古橋委員から御質問いただきました、検討課題①と②というのは、両方やるものなのか、使い分けるものなのかですが、これから検討することになります、検討課題①と②は両

方やることが望ましいのではないかと思います。

その他、御意見を多数いただいたところでございます。特に①番について、①だけで検討するのは、そもそもどうなのか。その前提として、中野委員から御指摘のありましたとおり3つの観点が必要ではないか。あと、稲垣委員から御指摘のありました、踏切の前後区間と踏切の中の構造も踏まえて、様々な類型化した上で検討すべきではないかという御意見をいただいたところでございます。

御指摘いただいた点については、今後の検討の進め方を改めてきちんと整理したいと考えているところでございます。

そういう意味では、拙速ではないかという御指摘もありましたので、全国的なルールを作る上で、これを参考に道路整備や踏切の安全対策をされるものですので、きちんとした内容になるように、全国これで行ければ、ある程度確かなものだと言えるような中身にしていきたいのが、まず先決と考えております。そこは拙速な議論にならないように、きちんと議論すべきところは議論を尽くして進めてまいりたいと思っております。

ですので、資料4につきまして、スケジュールは今の見込みといたしますか、事務局の提案として出させていただきましたが、スケジュールありきではなく、議論すべきことがきちんと議論されたのかを第一に考えて、今後の検討を進めていきたいと考えております。

以上でございます。

【久保田座長】 ありがとうございます。非常に重要なことを今おっしゃっていただいたと思います。このスケジュールがありきではなくて、このスケジュールで、もし議論がうまく収束すれば、このスケジュールでいくかもしれないし、やはり議論がまだ必要だということになれば、少し後ろにいくこともあり得るというお話をいただいたと思いますので、しっかりと皆さんの御意見を、これからも生かして議論していきたいと思っております。ありがとうございました。

今の点について、重ねての御質問などございましたらいただけますか。

川内先生からお願いします。

【川内委員】 東洋大学の川内です。今の御説明だと、資料2は直轄国道における改善の検討ということ、それから、それ以外のものについては、全国に波及するガイドラインとして考えるということですね。スケジュールは流動的だとおっしゃいましたが、検討の進め方のスケジュールを見ると、1月にワーキングを開いて、2月には懇談会ということなので、実質ワーキングが動けるのは多分1か月とか、そのくらいだろうと思うのですが、

そうすると、検討のデータは一切そろってないということになりますよね。先ほど御指摘があったように、資料2の直轄国道の4ページの写真を見ると、まず、体育館か何かかもしれませんが、非常に平滑な、ほかに何の支障のない環境で行われている。それから、周辺の踏切、例えば資料3でしたか、踏切エリア内の表面仕上げを変えるというのがありましたね、そういうことも行われていない。基本的にエスコートゾーンで検討している。それから、警告ブロックとエスコートゾーンの仕切りになるものもないということで、この体験会での情報は、ガイドラインに入れるには情報が少な過ぎると思います。だけど、先ほどからお話しされているように、特に実験は行わないということになると、まず、私は無理だろうと思います。まだワーキングに入っていないのに言うのは早過ぎる、それこそ拙速だと言われるかもしれませんが、このスケジュールでは、まず無理だと私は思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。そういう点も含めて、これから御検討いただきたいと思います。

中野委員、お願いします。

【中野委員】 中野でございます。私も基本的に川内先生と同じで、今回の事故を受けて、とにかく早くに対策をしていきたいという国土交通省のお気持ちは、しっかりとこの資料で受け取りましたが、国道にしる、それ以外のガイドラインにしる、今回の検証だけで決めていくのはなかなか難しいのではないかと思います。やはり適切な検証をやらないと、先ほど古橋委員からも指摘があったように、体育館のようなところでやった実験はまず役に立たないと思いますし、ここで拙速に行ったヒアリング結果で敷設方法を決めて、もし現場で実際に敷設した後で様々なトラブルが起こったときには、非常に大きなインパクトがあるだろうと思います。先ほどの国土交通省のご説明では、スケジュールありきではないという話でしたので、しっかりと実証的な検証もしていただいた上で、敷設方法等を検討していただくのがよいかと思います。

また、いろいろな場所での工夫を事例として集めるという話が、資料3の①だけではなく、ほかの議論でもあったのですが、工夫事例を集めただけでは不十分だと思います。理由は、工夫事例というのは設置者が行った工夫であって、それが果たして本当に安全な事例かどうかは分かりません。いろいろなタイプのものがあるという事例を収集していただいた上で、それを実際に確認して、どのタイプだったならば安全に移動できるのかを確認して、その上で適切な方策を最終的に決めていただくのがよいかと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

では、今後の進め方については、今いただいたような御意見を参考にさせていただいて、御検討いただきたいと思います。

稲垣先生、どうぞ。

【稲垣委員】 度々すみません、稲垣でございます。先ほど来から、この体育館の写真がやり玉に上がってしまっているわけですが、現場での検討がやはり一番重要です。とにかく議論を尽くすと、おっしゃっていて、議論を尽くすことも大事だが、その議論に資するデータだとか、実験の事実であるとか、そういったことの積み重ねが最初になんといかないかと思えます。それもなるべくリアルな環境に、どれだけ歩み寄れるかというところが重要だと思います。

何でわざわざ、再度こんなことを言っているかということ、例えば資料2の5ページ目にある、豊中の試験設置とか、きちんと現場でやっていますよね。このような事例では、相当丁寧に、いろいろな歩き方をしながら、実際に実現されているものなので、それに対して国交省の道路局が、ガイドラインでこれなのだということを示すことは、そのレベルを超えるぐらいの勢いで、きちんと検証したところがないと、多分納得いただけないし、何でこれなのといった説明も説得力がないような気がします。そのほかの事例を見るというのは、出来上がった道路、踏切を見るだけではなくて、それに至ったプロセスは一体どういうことをしていたのかというレビューもものすごく求められてくるのかと思ったところなので、発言させていただきました。

以上でございます。

【久保田座長】 ありがとうございます。

では、秋山先生、どうぞ。

【秋山委員】 稲垣さんと同じことをまた重ねて申し上げますが、随分前のガイドラインのときに、道路の2センチの段差をどうしようかというときに、松戸の関東整備局でいろいろのタイプの段差をつくって、そして、皆さんに使っていただいて実験評価をしました。今回の問題は、それと同じくらい重要性を持っていますので、簡単に結論が出るとは考えられないと思います。ということは、様々な踏切の分類をして、どういう踏切が、どんな問題が生ずるのかということのある程度分類して、そこがガイドラインで集約できるとしたら、何タイプぐらい、そこで実験をやって、そして、一定の方向性を示すかという

ことがある程度必要です。それを抜きでやられるように今日は見えたので、少しびっくりしています。

それともう一つは、既存の事例を集めるだけでなく、それ以外の想像力を働かせて、こういうのも必要だろう、ああいうのも必要だろうというところもあるはずなので、そういうところを含めて総合的な実験を必要としているのではないかと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

委員の皆様からほぼ共通の強い御意見が出たと思いますので、進め方については、ぜひ御検討いただけたらと思います。

その上で、ほかの課題についても、今日の段階で御意見等いただいております。

では、②です。先ほど古橋委員からもありましたが、①と②は共通で議論すべきではないかという御意見が出ておりますが、②について何か、今日の段階で御意見、御質問があればいただいておりますが、いかがでしょうか。

古橋委員、どうぞ。

【古橋委員】 度々すみません、日本歩行訓練士会の古橋です。周囲の路面の材質ももちろん大事になってくるのですが、今回、踏切全体を考えたときに、私が住んでいる静岡県三島市でも同様の事故が起きてしましまして、実際、当事者の方はロービジョン、弱視の方でありました。触覚的コントラストももちろん大事な視点になってくるのですが、もう1点で色覚的なコントラストをどのようにしていくのかも大事な視点かと思っておりますので、エスコートゾーン状の突起物についても、交差点ですとゼブラ状ですが、ここでは白く塗られていますが、それについてのガイドラインでの記載は特にないかと思っておりますので、そういった視覚的なところで、やはり踏切と判断できる方も、当事者の方には多くおられますので、そこも重要なポイントになってくると思いますので、併せて御検討いただきたいと思います。お願いいたします。

【久保田座長】 ありがとうございます。色の問題ですね。

ほかにごございますか。では、秋山先生、どうぞ。

【秋山委員】 今、古橋さんが触覚と色覚のコントラストと申し上げたと思うのですが、恐らく、こういう踏切で、先ほど中野先生がおっしゃった音の問題も、どういう形で今後導入していくのかも、結構厄介な、難しい問題だと思います。それと、踏切は、こういう

触覚、色覚、音だけでいいのか、それとも人的な対応も組み込まなくていいのか。人的対応はなかなか難しいかもしれませんが、複雑な空間、あるいは大規模な踏切などは人的対応も含めて考える必要性があるのではないかと思いますので、こういうことも含めて総合的にやられたらどうかと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

中野先生、どうぞ。

【中野委員】 慶應大学の中野です。今の秋山先生の意見に私も賛成です。今、秋山先生から御意見があった意見にプラスして、遮断棒の問題も考えていく必要があるかと思えます。遮断棒については、詳しくはないのですが、遮断棒は斜め上に押すと、内側から外に行くときには上に上がるような構造を持っているものがあるとお聞きしております。全ての遮断棒がそういう機能を持っているのかどうか分からないのですが、「踏切の中にもしかしたら取り残されたのかもしれない、でも、もしかしたらこの遮断棒は手前なのかもしれない」と視覚障害の人が迷ったときに、遮断棒が、斜め上に押したときに、上に上がれば自分は中にいるから、ここは絶対外に出ないといけないのだと判断することができれば、事故防止の中の1つの方法になるのではないかと思います。

秋山先生がおっしゃられたように、触覚だとか音だとか、それから色のコントラスト、明るさのコントラストにプラスして今のような遮断棒の情報等がうまく使えるようであれば、それを総合的に議論することができるとよいのかと思います。

ですので、①番と②番を含めて、踏切の問題を1つのグループにさせていただいて議論ができるとよいかと思います。その中でぜひ遮断棒や警報音、もしくは、何らかの音を常時出すとか、そういうことを含めて、踏切の議論ができるとありがたいと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

【秋山委員】 1つ忘れて。

【久保田座長】 どうぞ。

【秋山委員】 今回は視覚障害者を中心としていらっしゃると思うのですが、もしかすると認知症、あるいは知的障害、発達障害などの障害も視野に置いて、総合的に、対象者も少し拡大ぎみで考えておいたほうが、何ができるかということが必ずしも十分ではないのですが、認知症の人が結構踏切の中で事故を起こして、罰金を取られたという事例も過

去にあったように思います。そういう意味で、少し視野を広げていただけたらと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

そのほかございますか。お願いします。

【川内委員】 東洋大学の川内です。多くの方は既に御承知だと思いますが、既に、踏切内の人をAIが検知して、そして何か異常時には警報を出すなり鉄道をとめるとかいうものもつくられていますよね。実証実験というか、そういうのも始まっていると伺っていますので、今のような、認知症の方とか、そういうものも含めて、踏切内の安全ということできちんと考えないと、対症療法的に、視覚障害のある方にはこれという考え方ももちろん必要でしょうが、それ以外の方も非常に多いということも、やはり、今秋山先生おっしゃったとおり、重要だと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。三宅委員、どうぞ。

【三宅委員】 日本視覚障害者団体連合の三宅です。先ほどいろいろな委員の方々もおっしゃっていましたが、踏切の問題は、道路局の範疇だけで収まること以外に、鉄道局の方にもかなり協力していただかないといけない場面が出てくるかと思います。今、いろいろなお話が出たと思います。

今、ここでは踏切道という形で上がっていますが、踏切は道から継続して入っているものだけではなくて、事故の起きた大和郡山市にある郡山駅もそうですが、駅構内の踏切もあるわけです。そういうところで考えると、やはり鉄道というのもしっかり結びつけて考えていかないと、踏切の中で、踏切道ではこういう在り方、駅ホームのところにある踏切はまた別のいう形になってしまうと、理解がばらばらになってしまうことにもつながってしまいますので、やはり今後の検討を進めていく上では、ワーキング・グループだけではなくて、鉄道といったところも大きく関わっていただくような形で検討を進めていただければと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

そのほかございますか。

では、ここまでのいただいた御意見につきまして、事務局でコメントをいただければと思います。

【大西課長補佐】 御指摘、御意見ありがとうございます。

踏切はそもそも道路だけではなくて鉄道との兼用工作物でありますので、検討に当たっては、ワーキング・グループの体制のところでも御説明したとおり、国交省側も、道路局と鉄道局の共同事務局として対応していきたいと思っています。

ですので、踏切の中で道路の側面としてだけ対応するというわけではなくて、あくまで兼用工作物として、踏切全体としてどういう安全対策をしていくべきか、そういう観点で議論を進めていきたいと考えているところでございます。

御意見をたくさんいただいておりますが、今後議論を進めるに当たって、いただいた御意見を可能な限り反映した形で検討を進めていきたいと思っております。

【久保田座長】 ありがとうございます。

それでは、①と②については、かなり関連しますし、さらには、踏切自身についてもいろいろな御意見が出ましたので、どうぞ。

【稲垣委員】 稲垣です。また、タイミングが悪くてすみません。路面の材質と書かれているのですが、材質だけではなくて、例えば、5番のスライドだと3つの写真が並んでいて、左のゴム製というのは、ちょうど鉄道の車両が通過する付近だけがゴム製になっているわけです。横断する側から見たときに、歩道部分と車道部分は同じだったりしているわけです。だから、材質がどうなのかということだけではなくて、踏切道のエリアの中のどの部分をどんな材質にするのかといったことは、視点としては抜かしてはならないのかと思います。計画されている実験は、2つの材質を足で踏んでみて、比べてみてどうなのかというだけのレベルではないとは思っていますが、全体的な平面で絵を描いたときに、どのエリアの部分を材質変えるべきなのかという話を、実際の歩行機能と掛け合わせて考えることも、結構必要になってくるのかと思いました。踏切内外の話と、踏切の中でも歩道部分、車道部分の違いであるだとか、そういったような切り分けも求められていく可能性があるかと思いましたのでコメントいたします。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。これも確かに非常に重要なことです。

という点も含めて、①と②については、かなり総合的な議論が必要ということが、今日の皆さんの共通の意見ですので、御検討よろしく願いいたします。

では、話が、今度は交差点になりまして、③については、いかがでしょうか。これは中野先生から問題提起いただいておりますね。お願いします。

【中野委員】 前回問題提起させていただいた事項を取り上げていただいて、誠にありがとうございます。これらの問題、特に、非常に大きな事故につながる可能性のあるところが、隅切のある構造での点状ブロックの敷設ですが、前回申し上げたのは、これらの問題点を含めて、道路における点状ブロックの敷設方法に関しては、現在のところ明確なガイドラインがない点が大きな問題だと思っています。それぞれの構造物のところで、どんな敷設例があるかという例が示されているのみだと認識しておりますので、ぜひ、点状ブロックの敷設方法に関するガイドラインを作成していただきたいと思っています。

このような状況なので、点状ブロックの問題に関しましては、大きな枠組みとしては、道路における点状ブロックの敷設のガイドラインの明確化という中で捉えていただいた上で、隅切における点状ブロックの敷設をどうするかを議論していただけるとよいかと思っております。ぜひとも、よろしく願いいたします。

この件に関しては、私もずっと問題意識を持っておりますが、歩行訓練士会でも同じように、このタイプの点状ブロックは非常に悩ましい、危険であるということについては、ずっと主張しておられますので、ぜひ古橋委員からも御意見をお聞きしたいと思えます。

【久保田座長】 では、御指名ですので、すみませんが、よろしくお願いいたします。

【古橋委員】 ありがとうございます。日本歩行訓練士会の古橋です。

交差点は、やはり視覚障害の方にとってはリスクのあるところかと思っております。より安全にということでは常々考えていかないといけないのですが、私自身も、この仕事に就いてから、当初よりも横断歩道自体が交差点に対してかなりセンターに寄ってきているというのが、構造上の問題としてあるかと思っています。私は仮にセンター化と呼んでいるのですが。以前は、もっと道路側に入った、奥まったところに横断歩道があったのが、今はどんどん改良が進んで、中心に寄ってきております。視覚障害の方にとっては、真っすぐ横断するというのはなかなか難しく、どれだけ方向を取って横断し始めても、多少のぶれが生じます。今まででしたら多少左右にぶれても、逆側の横断歩道に到達していたのですが、センターに寄ることによって、僅かなベアリングという曲がりによって、道路の中央に出ることが生じてしまいます。

こういったことが、恐らく車を運転される方からの、視覚障害の方だけではなくて、歩行者の発見を早めるということが目的なのかと理解しておりますが、一方で、視覚障害の方の横断の難易度が、やはり高くなっている現状がありますので、こういった横断歩道、今回点状ブロックの話ですが、交差点の中央に持って行く際には、併せてエスコートゾー

ンを必須にする等の対策をしていただかないと、安全な横断が確保できないのではないかと考えております。

また、今回の③番の部分についても、誘導ブロックの設置方法についても、やはりここで方向を合わせるとか、そういった部分では、本当に視覚障害の方にとっては大事な情報になってきますので、十分議論を進めた上で、ガイドラインとして出していただきたいと思えます。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

ほかに御意見、御質問ございますか。稲垣先生、どうぞ。

【稲垣委員】 東京都市大の稲垣でございます。隅切で縁石が曲がっている部分は、歩道と車道の境界の2センチの段差の方向が、横断すべき方向に対して垂直ではなく。斜めになりますよね。それを足裏で踏んでしまうことによって、斜めになっている段差の向きに対する法線方向に歩き始めてしまうという問題があります。このことに関連して、現在エコモ財団さんの研究助成を受けて、道路横断の実験を実施してまして、先月、1人当たり18回横断を16人近くやりましたので、合計300横断ぐらい見てきたのですが、交差点隅角部で横断する方向を定める方法は人によって実に様々です。

手前の線状ブロックを使っている人もいれば、点状ブロックの点状の突起の並びを探っている人もいるし、縁石を探りながら、それらを複数組み合わせで方向定位している人もいます。横断歩道口だと気づいてから、横断を開始するまでのタイミングの一体どこで何を使っているのかは、本当に組み合わせでいくと多種多様です。

だから、視覚障害者が一般的に、こういう絵で描かれている横断歩道口で、このような方向の定位の仕方をするのだという、一つのペルソナをつくって議論するのは非常に危険だと思います。

ですので、7番のスライドではいろいろな工夫をしている事例と書かれていますが、その写真を集めることは大切だと思います。ところが、それぞれの箇所において当事者の方が一体どのように横断行為を行っているのかを、いかに情報収集するのかはかなり肝になってくるのかと思います。そのために今回、歩行訓練士会の方がいらっしゃっていて、当事者の方々の横断の方法を相当御覧になっているかと思しますので、きちんと人間の行動を観察して、それを分析して整理するといったところは丁寧にやるべきなのかと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【久保田座長】 ありがとうございます。今の成果は、我々にも教えていただけるのですか。

【稲垣委員】 そうです。

【久保田座長】 よろしくお願ひします。ありがとうございます。

では、秋山先生、どうぞ。

【秋山委員】 稲垣さんの応援演説と関連しますが、私はブロックの敷設の国のガイドラインどおりやるべきではないというケースもある（ガイドライン通りに敷設するとかえってわかりにくくなるケース：例えば鉄道の階段下の狭い空間で線状・点状ブロック通りで複雑に敷設しかえってわからなくなるケース）、いろいろなところで主張しています。2006年に沼津で内方線と同じように、誘導ブロックの点状のものに10センチぐらい内方線をつけて、直進方向と直角になるような内方線を、具体的には沼津駅周辺で何か所かつけました。

ところが、それを国土交通省のガイドラインのたびに言っても通じない。ということは、あまり一生懸命ではないのですよ、国土交通省が、その問題について。どれほど問題かというのは、点状ブロックがあるところの、ちょうど角度が曲がっているところの中央に立った人が、点状ブロックの次に、街渠ブロックが来るわけで、45度ぐらいですから、そのまま歩いていくと、交差点の中央部に入って、自動車と衝突する可能性を多分に含んでいます。そういう問題ある敷設のことが、ここ20年30年ずっと改まってないです。

それで、私は2006年にやりましたが、稲垣さんは、最近、それを人間工学的に追求して、何とか形をつくらうということをやっておりますので、この問題については、もうそろそろ丁寧にやってもいいのかと。鉄道の場合には内方線をつけて、あれで日本全国つけられた。同じ時期に、同じ問題を提案したのですが、残念ながら道路局は全く聞く耳を持たなかったという現実があります。そういう意味で、道路は少し拙速なやり方をしないで丁寧にデータを追いかけて整備する方策を考えたほうがいいと思います。これが全国に今行ってしまって、これからやると20年30年かかるのではないかと思いますので、ぜひ、今回は頑張ってくださいと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

では、中野先生、どうぞ。

【中野委員】 中野でございます。点状ブロック敷設方法は、ぜひ、しっかりと議論を

していただきたいと思っています。しかし、今、秋山先生がおっしゃられた内方線をつけた点状ブロックを使って進行方向を示す方式に関しては、私は個人的には賛同しておりません。これは歩行訓練士や当事者団体も同じかと思いますが、御意見をいただきたいと思うのですが、なぜ賛同しないか、それから、どういう課題があるかということを確認した上で、適切な方法を議論すべきだと思います。

現在、取り組まれている方式の中にも様々な課題があるということを確認するためにも、あまり拙速に結論を出さないで、いろいろな方式についてどう扱うべきかについてしっかりエビデンスの収集を含めて、議論をする必要があると思います。それから視覚障害のある人が、そもそも横断するときどういう情報を使っているか、点状ブロックはどう使うのかということについては、当事者及び訓練をやっている方々がどういうふうに考えて使っているかということ、ぜひしっかりとヒアリングや実験等を行って、その結果をエビデンスとして取り入れた上で議論していただきたいと思います。物理的な環境整備だけでなく、物理的環境をどう使っていくかという使い方は、セットにして議論しなければならないと思います。多分リスクコミュニケーションの話になるかと思うのですが、物理的環境整備とその使い方をセットとして捉え、全国に広めていく必要があるかと思います。ぜひ、この問題に関しましては、三宅さんや古橋さんの御意見もお聞きしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【久保田座長】 ありがとうございます。

この点については、今後のワーキング等でしっかりと御議論いただくこととなりますが、もし今日の段階で御発言があればいただけますか。では、お願いします。

【古橋委員】 古橋です。ありがとうございます。そうですね、そもそも点状ブロックをどのように使うのかもあると思います。単純に点状ブロックを足裏で確認しているという方もおられますし、視覚障害の方にとっては、その横を白杖で伝って歩くという歩き方をされている方もおられます。

この誘導ブロック自体で方向を定位される方もあると思いますが、とにかく交差点の一番大事なのは定位ですので、横断前にしっかりと定位をどのように定めるかが重要になっていきます。

恐らく、秋山先生が今検討されている内方線つきの点状ブロックが、もしそういった方向に行くというのは、今まで我々が歩行訓練士として歩行の訓練をしている横断方法と、やはり今後、協議していかないといけないところかと思っています。ですので、その辺りの、

実際に視覚障害の方がどのように横断をされるのかと、それに対して、どこに対して、今、十分ではないところがあって、それに対してどういった構築物をつくることによって、そのリスクを回避できるのかを今後一緒に議論させていただかないといけないかと思っております。

【久保田座長】 ありがとうございます。

かなり議論が深まってまいりましたが、この続きはまた次回以降のワーキングにしたいと思いますが、何か今の段階でありますか。

三宅委員、お願いします。

【三宅委員】 三宅です。私も、古橋さんから、訓練士の立場でおっしゃっていただきましたが、視覚障害者自身はそのブロックあるいは縁石、どの情報を使って定位をして、進んでいるか、やはり人それぞれだと思います。それがやはり、点状ブロックの並びによって、その前方で定位をしている人、縁石を使ってやっている人となってくると、内方線となってくると考える方もいらっしゃいますし、そちらのほうがいいという方もいらっしゃるかもしれません。やはりこここのところは、どういう横断方法をしているのかを実際、稲垣先生に調査していただいています、それも踏まえて、丁寧にやった上で敷設方法を議論したほうがいいと思います。

それからもう一つ、敷設方法、横断歩道の全幅にわたってブロックが引いてあるのだったら、その幅で横断歩道を渡っていったりするのですが、渡った先に警告ブロックがないところというのは、戸惑いが出てきたりします。そこに、しかも段差がないと、果たして横断でしっかり歩道に入ったかどうかということは、私も含めていろいろな方に不安だという声も届いております。そういった形での敷設、どういう形、形状のものかも含めて、あとはどういう形の敷設の方法、幅なども一緒に議論の中に入れていただければと思います。

以上です。

【久保田座長】 貴重な御意見ありがとうございます。

では、ここまでのところ、何かありますか。

【大西課長補佐】 御意見ありがとうございます。こちらについては、今後さらに検討を深めていきたいと考えているところですが、中野先生からも御指摘があったように、リスクコミュニケーションと御指摘いただきましたが、道路上に置いている誘導ブロックがどういうふうに使われているのか、また、逆に道路管理者側がどういう意図でつくったの

か、その辺りのコミュニケーションというのが今まで確かに不足していたところがあったのではないかと考えております。

そういった観点もありまして、今回から古橋様にも委員として御参加いただいているところですので、この点につきましては、議論を十分に深めて、どういった使われ方がされているのかも十分把握した上で、また、今後ガイドライン等改定されたときには、どういう趣旨でこういう道路をつくっているのだというのも、十分広報できるように対応していきたいと考えています。

以上でございます。

【久保田座長】 ありがとうございます。

そういうことでよろしく願いいたします。

どうぞ。

【稲垣委員】 稲垣です。今回、隅角部の誘導ブロックの設置ということになっているのですが、結構こういうところで問題点としてよく聞くのが、ガードレールとか防護柵の部分との連携です。図を見ると、点状ブロックが歩車道境界にずっと並べられています。ここで仮に、曲がっている円弧の部分にガードレールとか、横断抑止柵があるときに、柵によって車道へ逸脱が防止できるため、点状ブロックを敷設しないパターンは結構あります。ですが、柵の部分と、横断歩道口にある柵寄りの端の点状ブロックの間に、妙な隙間があるという事例が散見されるのです。人1人分ぐらい、60センチとか、70センチぐらいの妙な隙間があるわけです。点状ブロックのさらに左に柵はあるのですが、その間、60センチ70センチぐらいのブロックのない空間があって、そこから車道に出てしまっているケースが、結構指摘されます。

さらに、そこだけ縁石が少し残っている。2センチの段差ではないですよ。十何センチぐらいの縁石が残っていて、視覚障害でない人でも結構そこでつまずいて転倒したりしているわけで、そういったユニバーサルな観点からも、このような細かい配慮が重要です。恐らく既存の製品で出ている長さのガードレールを1個置きました。あとは横断歩道のゼブラと同じ幅員で、点状ブロックを並べました。以上終わりとなっている可能性があります。

その空間で、一体、見えない方、見えにくい方にとって、どのような問題をはらむ可能性があるのかという議論ができていないところがあります。柵の話になってしまったのですが、これを機に、その辺りも何かガイドラインに留意すべき点として記述していただ

くといいいのかと思いましたが、昨年はボラードと点状ブロックとの関連について議論がありましたが、そういう他の道路附属物との関連について思うことがありましたので。

以上でございます。

【久保田座長】 おっしゃるとおりだと思います。大津の事故以来、こういうところにボラードを立てるといのが進んでいるわけなので、それとのうまい関係を考える、それも大事だと思います。ありがとうございました。

ウェブの隆島委員、御発言がありますので、お願いします。

【隆島委員】 すみません、神奈川県立大学の隆島でございます。このガイドラインと直接関係あるのかどうかですが、駅のエスカレーターするときにも私申し上げたかもしれませんが、ハード面だけでは、どうしても限界があると思います。やはり国民の方、近所にいらっしゃる方の声かけとか、そういうのが非常に大事なので、国民に対する啓発みたいなもの、ガイドの仕方とか、例えば視覚障害の方とか車椅子の方とか、いろいろな方がいらっしゃるので、その方々にどういうことを声かけてあげればいいかが、国民の人たちに分かっていたくのがすごく大事だと思うので、やはり知っているか知らないかで、ちょっと声かけできるかどうかで、すごく助かる場所もあると思います。その辺をどうするか、ガイドラインに入るのかどうか、私には分からないのですが、検討していく必要もあるのかと思って、発言をさせていただきました。もし御検討できるようでしたら、よろしくをお願いします。

【久保田座長】 ありがとうございます。それは絶対必要な視点だと思います。この中でどう議論するかは、また検討させていただきますが、非常に大事なことだと思います。ありがとうございました。

【隆島委員】 よろしくをお願いします。

【久保田座長】 それでは、もう一つテーマがありまして、歩道が設置されていない道路の問題ですが、これについて何か、今日の段階でございましたら、いかがでしょうか。

お願いします。

【和田委員】 東京都でございます。東京都も道路管理者として、①番の踏切内と関連して、歩道のない場所について、要望といいますか、意見を述べさせていただきます。踏切内の誘導ブロックについては、事例もあるのだから、どんどんつけるべきだという声を、受けていることが多い状況でございます。

そういうことで今回議論されている、早急にということであると思うのですが、やはり

今の議論で拙速というところがあるかと思います。

そういった中で先ほど、暫定と恒久という話がありました。また、恒久に際しては、稲垣先生から、類型というところがあったかと思いますが、やはり歩道のあるないというのが非常に類型に影響する。実態として、現場で考えたときに、直前まで歩道がないということは、警告ブロックをつけられる可能性が極めて低いというところがございます。

そういったときに、今後、今回の、踏切内のブロックを暫定で仮に考えるというスキームが出てきたときに、暫定ではつけづらいというようなところが、例えば歩道が手前まで来てないケースではあるかと思います。

一方で、今回事故が発生したところが、まさに歩道がないので、そういったところこそ実施すべきという議論もあるかと思いますが、暫定の部分につきましては、あまり踏み込んでやってしまいますと、課題が生じるというところもあるかと思いますので、暫定と恒久を分けて、類型化を踏まえて、御議論していただくよう、御配慮いただければと思います。

【久保田座長】 ありがとうございます。

今のお話は、④とそれから先ほどの①と両方に関わる非常に大事な視点だと思います。そこは類型としてしっかり考えて分けていきたいと思います。ありがとうございました。

そのほかどうでしょうか、歩道のない道路を、これからどうしていくべきか、かなり大きな話ではないかと思います。

どうぞ、お願いします。

【秋山委員】 歩道のないところというのは、大体、外側線があると思うのですが、外側線と誘導ブロックとの関係をどうするかが、私は今の段階では分からないのですが、これをどういう形で考えていくかを一定、警察の方と一緒に議論をしないと、これはできないのではないかという気がしますので、この辺りで警察の方が加わるということは可能なのでしょうか。

以上です。

【久保田座長】 いいですか。では、すみません、御発言いただけるところでお願いします。

【椎名委員】 警視庁の交通規制課の椎名でございます。今、先生がおっしゃった外側線というのは、歩道がないところに白線を引いて、歩道の代わりに機能させるということで、道路管理者の区画線と交通規制の道路標示としてやっているものです。

要は、道路の空間をいかに安全に使っていただくかという考え方、引き方でございますので、もちろん一般の方の使い方もあるのですが、特に、障害を持たれている方を、より安全に守らなければいけないというところがありますので、歩道がないところの歩行空間をどう守るかという議論は、交通管理面でも重要でありますので、案の段階でも御相談いただければ、我々も議論に加わっていきたいと考えております。よろしくお願ひいたします。

【久保田座長】 ぜひよろしくお願ひいたします。

どうぞ、稲垣先生。

【稲垣委員】 東京都市大学の稲垣です。8ページで、真ん中のリーディングラインというのが世田谷区で、これは外側線で区切られた路側帯の中に、幅の狭い線状突起を並べている、これで誘導されていくという考え方だと思いますが、右のリブ付き外側線は、外側線そのものに凹凸をつけているという事例になります。そうすると、路側帯の部分は、車から守られる歩行者のための空間で、外側線は車が通るところと歩行者が歩くところの境界部分になりますから、リブ付き外側線で誘導をすることでしてしまうと、境界部分を歩くことになるので、かなり注意が必要なのかと思うわけです。

僕ももちろんこれは有益だと主張したいところですが、これをたどって歩くという前提で有益だと言ってしまうと、あまり合意は得られないのかという気がしています。これは後で古橋さんにもコメントをいただきたいのですが、歩車道境界のないような単断面道路で、基本的には道路の端っこをたどりながら歩いていく人が多い中で、何かしらの障害物があったりとか標識があったり電柱があったりとかで、やむを得ず、道路の中央側に歩行軌跡をそらせないといけないというときがあったときに、このリブのついた、凹凸のついた外側線があると、これ以上寄っていくと車が通ってくるエリアに入ってくるんだなという、どちらかという警告になり得るのかと、個人的には考えているところです。これが誘導に使えるといったようなことを、やはりマスコミとかも記事にするのですが、それで誤った認識とかが広まってしまうと危ないと思ったところではあります。

あと、これは視覚障害者を歩道のない道路で誘導するために、どんどん取り入れていきたいと思いますことよりも、どちらかというところこういったようなものは生活道路の交通安全対策として、路側帯にタイヤをはみ出さないための対策として考えていくと、各自治体でも理解が得られやすいのかと思います。

ユニバーサルな観点で見たときに、それは副次的な効果として、路側帯を通っている視覚

障害者の人たちに対しても、道路中央側に偏軌し過ぎないように警告になり得るといった形で、右の事例は整理していく必要があるのかと思います。

だから、リーディングラインとリブ付き外側線は全く違う目的と考えますので、ここは少し注意が必要かと思ったところです。

以上でございます。

【久保田座長】 ありがとうございます。貴重なコメントです。

中野委員、どうぞ。

【中野委員】 中野でございます。今の稲垣先生のお話はもう全くそのとおりだと思います。住宅街等の生活道路では、本当に困っている視覚障害の方々がおられます。全く何もないよりは、このリブ付き外側線があったほうが安全なのではないかという意見があります。多分、全く点状ブロックが敷設できないところでは機能すると思うのですが、これがあるから点状ブロックを敷設しなくてもいいよねという風に理解されてしまうと、大問題だと思います。どういった構造の、それから、どういう使われ方の道路であるかを整理した上で、この議論を進めていただけるとよいと思います。

以上です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

ほかにもございますでしょうか。どうぞ、お願いします。

【古橋委員】 古橋です。実際に我々も訓練していると、地方ですと歩道のない道路のほうが皆さんが住まれている地域、住宅街では多いかと思っております。

実際に視覚障害の皆さんは、そこをどうやって歩いているのかですが、例えば、8ページの真ん中の図、お店がありますが、このお店の境のところに、例えば側溝やそういった敷地との境目、本当に僅か1ミリ2ミリのところを丁寧に杖で伝いながら、全盲の方は歩かれるということをしております。

また、路側帯の白線がある場合には、ロービジョンの方はそれを有効に認識されるという方もありますが、先ほど稲垣先生がおっしゃったように、リブ付きのものを伝えるものという認識はしていません。鉄道のホーム上の内方線と同じで、我々の訓練の中では、あれは伝えるものではない、内と外を判断するためのものという認識をしております。こういったものを、伝えて歩くものと認識してしまうと、恐らく視覚障害の方は、歩いていると内側と外側を誤認される方が多くなるかと思えます。単純に内側と外側を間違えてしまう。これ内側だなと思っていたら車道側を歩いていたみたいなこと、当然ながらあり得るか

と思いますので、そうならないように、いろいろアイデアを出していかないといけないと思います。リーディングラインのように、外側線の内側にもう一本そういった誘導するものを、例えばその内側と外側が分かるように引くとか、そういったアイデア出しを少し検討していかないと難しいかと思いますが、その環境が多過ぎるので、単純に全部というわけにはいかないとと思いますので、その辺りも含めて考えていかないといけない。我々訓練士でも、こういったところの歩行訓練は本当になかなか難しいですが、本当に場所を限って、皆さん丁寧に歩かれていますのが現状です。

【久保田座長】 ありがとうございます。

ほかにございますか。大体よろしいでしょうか。

これは、場合によっては非常に大きな広がりがあり得る話になりますので、そういうことも念頭に置きながら議論していく必要があるかと思います。私も前から疑問に思っているのは、そもそもどうしてこの誘導用ブロックが、ほぼ使われていないのか。全くないわけではないが、ほぼ使われてこなかった理由をまず整理する必要があるのではないか。何かデメリットが発生してやめたのか、過去の経緯を調べていただいて、その上での議論にしたほうが建設的になるのではないかと思っておりましたので、その点も併せてお願いしたいと思います。

今の議論について何か事務局からございますでしょうか。

【大西課長補佐】 御意見ありがとうございます。先ほどからリブ付き外側線のそもそも使い方というところを、いろいろ御指摘いただきましたが、そもそもこういうリブ付き外側線とかリーディングラインも含めて、先ほども少しお話ししたように、どういう意図でつくられているものなのか、どう使われているのか、その辺はつくる側と使っていただく方の側とのコミュニケーションは当然必要になっていくと思いますので、そういう意味で、そもそも何を目的にこういうものをつくるのかも含めて、きちんと議論していくべきかと考えております。

あと、座長から御指摘いただいた、ブロックがこれまで路肩とかに置かれてこなかった理由ですが、明確な理由を調べたわけではないのですが、移動円滑化基準で、道路には歩道を設けるものとするというルールがあって、なおかつ歩道には必要に応じて視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとするという規定をしているので、歩道がないところに置いてはいけないというルールもないのですが、置けというルールもなかったというのが実態です。ですので、そういう意味で置くなとも置けとも言ってないので、あまり進んでい

なかったところがあるのではないかと考えています。

【久保田座長】 ありがとうございます。

その点も含めて少し、いろいろなことをはっきりさせながら、これについても議論していきたいと思います。よろしく願いいたします。

最後に、資料4で御提案いただいた体制、こういう形で、1ページ目にありますようなメンバーでワーキング・グループをつくり、ただ、懇談会の皆さんにも、きちんと資料を共有して、御意見をいただきながら、議論を進める。

スケジュールについては、必ずしもこれにこだわらず、議論をしっかり進めていくということを御提案いただいておりますが、これについて今日はぜひ御了承いただいたという形にして、今後進めていきたいと思いますが、こういう形で進めるということによろしいでしょうか。

ありがとうございます。では、御反対がないということで、御了承いただいたということにさせていただきます。

そういうことで、今日、非常にいっぱい御議論いただきまして、ありがとうございます。これで進めていきたいと思います。

では、私の議事は以上とさせていただきますので、あと、どうぞよろしく願いいたします。

【宮本地域道路調整官】 委員の皆様、長時間にわたり、貴重な御意見をいただきました。本日いただいた意見をしっかり踏まえ、今後の議論につなげていけたらと思っておりますので、引き続きよろしく願います。

本日の議事の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録の案を送付させていただき、御確認いただいた上で、公開とさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願います。

また、近日中に速報版として、簡素な議事概要をホームページに公開させていただきますので、よろしく願います。

それでは、以上をもちまして、閉会とさせていただきます。本日は、誠にありがとうございました。今後ともよろしく願いいたします。

— 了 —