

第1回 踏切道等における視覚障害者誘導対策WG  
議事概要

【日時】令和5年6月26日（月）10:00～12:00

【場所】中央合同庁舎2号館 国土交通省第2会議室A・B

【出席委員】WG長 久保田 尚 埼玉大学大学院 理工学研究科 教授  
委員 中野 泰志 慶應義塾大学 経済学部 教授  
川内 美彦 東洋大学人間科学総合研究所 客員研究員  
隆島 研吾 神奈川県立保健福祉大学 名誉教授  
稲垣 具志 東京都市大学 建築都市デザイン学部 准教授  
三宅 隆 日本視覚障害者団体連合 組織部長  
古橋 友則 日本歩行訓練士会 会長  
東日本旅客鉄道株式会社  
東海旅客鉄道株式会社  
西日本旅客鉄道株式会社  
阪急電鉄株式会社  
東武鉄道株式会社

## 【議事概要】

各委員からの主な意見等は次のとおり。

### ○ 踏切道における安全対策の状況について

- 今回検証した 8 箇所の対策についての課題は各々あるものの、まずは誘導用表示等を敷設したことを地元の方々にしっかり周知をして欲しい。
- 内方表示ブロックの 1 本線が車道側に敷設されているものと車道とは逆側に敷設されているものがある。一般化にあたっては、気を付けて考えていかななくてはならない。

### ○ 今後の検討の進め方等について

- 視覚障害者の命を守るための対策として、足下の触覚のみで誘導することに限界があるのではないかと。触覚だけでなく、音サイン等も組み合わせた複合的な取り組みを考えるべきである。
- 現場ごとに聞いた当事者の意見も重要だが、一般化にあたっては他所へ及ぼす危険性も留意すべき。緊急的対応として実施された対策の効果と課題の双方を取りまとめて、総合的な観点で精査する必要がある。
- 踏切と道路の境界部の重要性について。設置後の体験会で道路と踏切の差を足裏の感覚で認識した人と認識できなかった人がいたとあったが、どのような触覚的な違いがあったのかを精査することは、今後の参考になると考える。
- 踏切は駅構内にもあるため、同じ形状のものが敷設されて意味が異なるというのは誤解が生じる可能性がある。
- エスコートゾーン、内方線付き点状ブロックは、いずれも横断歩道、プラットホーム縁端部の各環境特性に応じて安全性の検証実験を重ねて開発されたものであるため、そのまま踏切の安全対策に援用することには多少の疑問があり、ガイドラインで示される一般化された指針としては、踏切道の空間・交通特性に特化した手法を構築する必要がある。
- 実施された対策の施工や維持管理（品質保証）に係る技術的な課題の整理が必要である。

### ○ 評価実験の実施について

- 評価実験に際し、視覚障害者の参加者は全盲のほか、事故事例に相当するロービジョン（弱視）者を含めて検討すべきである。
- 誘導表示等の敷設により車椅子使用者によっては新たなバリアとなるリスクがある。雨の日は線状ブロックにキャスターが挟まってしまうと抜けられなくなるし、点状ブロックは微妙に進行方向が変わるなどが起こる。そのため、評価実験には車椅子使用者にも参加してもらった方がよい。

- 踏切の存在を認識できないことが課題であり、評価実験にあたっては、踏切であることを事前に伝えず、今から歩くところが踏切なのか、道路なのかが分からない状況で比較すべき。
- 踏切手前の点状ブロックと踏切内の誘導表示の離隔が十分に確保されていないことが、踏切の渡り始めを認識しにくいことや、渡り切ったことを容易に判別できないことの要因と考えられる。評価実験でチェックする事項の一つと考える。