

第2回 駅ホームにおける安全性向上のための検討会

平成28年9月30日(金)
9:45～12:00
弘済会館4階会議室「菊」

議事次第

1. 事故発生時の状況（東京地下鉄株式会社）
2. 視覚障害者団体等からの意見発表
 - (1) 日本盲人会連合
 - (2) 全日本盲導犬使用者の会
 - (3) 全国盲導犬施設連合会
 - (4) 視覚障害リハビリテーション協会
3. 有識者からの意見発表
4. 意見交換
5. その他連絡事項

【配付資料】

議事次第、出席者名簿、委員名簿、配席図

資料1 : 東京地下鉄(株) 提出資料

資料2 : 日本盲人会連合 提出資料

資料3 : 全日本盲導犬使用者の会 提出資料

資料4 : 全国盲導犬施設連合会 提出資料

資料5 : 視覚障害リハビリテーション協会 提出資料

資料6 : 成蹊大学大倉教授 提出資料

参考資料 : 新たなタイプのホームドアの技術開発事例

(第2回)「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」出席者名簿

【意見発表団体・有識者】

日本盲人会連合	橋井 正喜	常務理事	
全日本盲導犬使用者の会	郡司 七重	会長	
全国盲導犬施設連合会	篠田 林歌	理事・事務局長	
	吉川 明	(公財)日本盲導犬協会 常勤理事	
視覚障害 リハビリテーション協会	吉野 由美子	会長	
	加藤 俊和	理事(全国視覚障害者情報提供施設参与)	
成蹊大学 理工学部	大倉 元宏	教授	

【鉄道事業者】

()は代理出席

東日本旅客鉄道(株)	廣川 隆 (藤田 雅也)	安全企画部長 (安全企画部 課長)	代理出席
	今井 政人 (渡辺 雅博)	投資計画部長 (サービス品質改革部 次長)	代理出席
東海旅客鉄道(株)	生田 元 (江口 圭一)	総合企画本部副本部長 投資計画部長 (投資計画部 担当課長)	代理出席
	古橋 智久 (木下 貴)	安全対策部長 (安全対策部 担当課長)	代理出席
西日本旅客鉄道(株)	半田 真一 (伊藤 宏明) (後藤 淳彦)	取締役兼常務執行役員 鉄道本部副本部長 鉄道本部安全推進部長 (鉄道本部 安全推進部次長) (鉄道本部 CS推進部課長)	代理出席 代理出席
東武鉄道(株)	小野里 一彦 (田口 康一)	安全推進部長 (安全推進部 課長)	代理出席
	高野 寿久 (小瀧 正和)	計画管理部長 (計画管理部 課長)	代理出席
西武鉄道(株)	松本 康一郎 (小林 豊)	執行役員 計画管理部長 (計画管理部 課長補佐)	代理出席
京成電鉄(株)	岡崎 利生	安全推進部長	
京王電鉄(株)	金子 庄吉	計画管理部長	
	佐原 拓爾	安全推進部長	
	井上 晋一	計画管理部長	
小田急電鉄(株)	立山 昭憲 (上田 敬生)	交通企画部長 (交通企画部課長)	代理出席
東京急行電鉄(株)	宮坂 正俊	安全・技術部長	
	富田 秀樹 戸田 匡介	鉄道事業本部 安全戦略推進委員会 統括部長 鉄道事業本部 事業戦略部 統括部長	
京浜急行電鉄(株)	小林 秀行	鉄道本部 安全推進部長	
	竹内 明男 (森田 憲和)	鉄道本部 鉄道統括部長 (鉄道本部 鉄道統括部 事業統括課 調査役)	代理出席
相模鉄道(株)	高橋 正人	安全対策部長	
京阪電気鉄道(株)	佐藤 之浩	安全推進部長	
東京地下鉄(株)	米 彰	鉄道本部 鉄道統括部長	
	小川 孝行	鉄道本部 営業部長	
東京都交通局	牧野 和宏	企画担当部長	
	裏田 勝己	安全管理担当部長	
横浜市交通局	大西 順一 (大木 達夫)	高速鉄道本部長 (高速鉄道本部営業課 駅務係長)	代理出席
大阪市交通局	大矢 雅士 (銅島 寛之)	鉄道事業本部 鉄道統括部長 (鉄道事業本部 鉄道統括部 鉄道バリアフリー企画担当課長)	代理出席
	岡橋 和成	経営管理本部 経営管理部長	
	(中野 満夫)	(経営管理本部 経営管理部 経営企画課長)	代理出席

【関係協会】

()は代理出席

(一社)日本民営鉄道協会	高橋 俊晴 (山本 典彦)	常務理事 技術部長 (技術部 次長)	代理出席
(一社)日本地下鉄協会	石島 徹	業務部長	

【国土交通省】

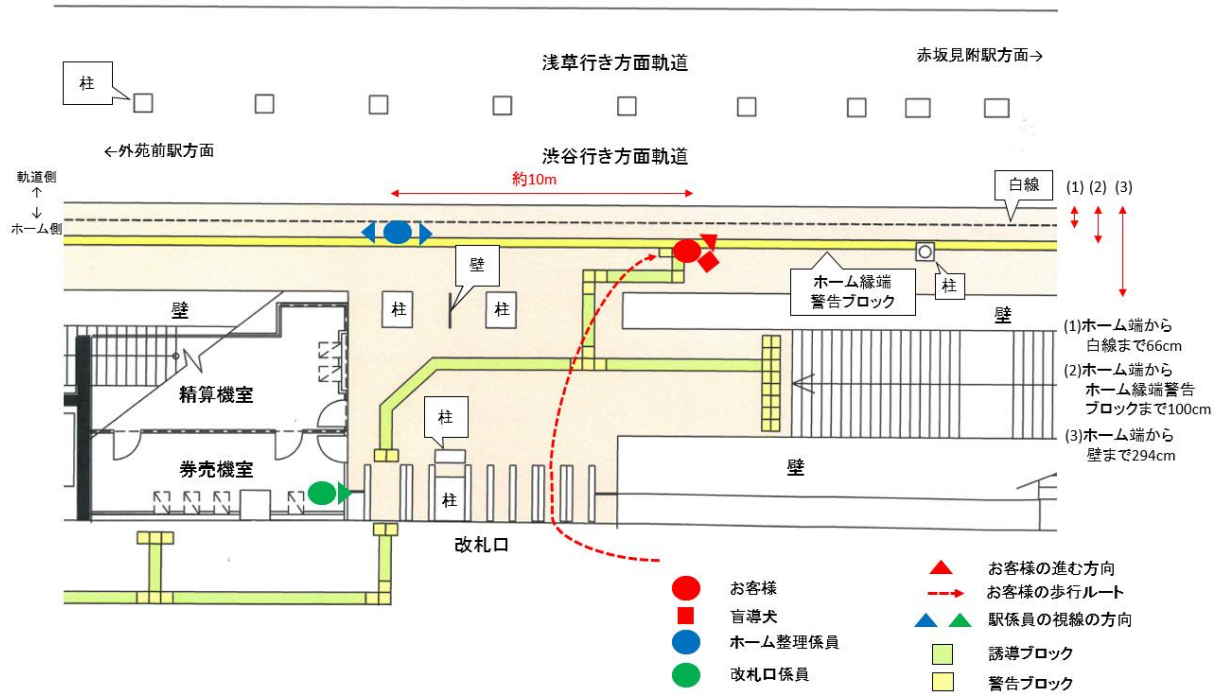
国土交通省	潮崎 俊也	技術審議官(鉄道)	
	山上 範芳	審議官(鉄道)	
国土交通省 鉄道局	中山 康二	技術企画課長	
	山崎 輝	安全監理官	
	川上 洋二	鉄道サービス政策室長	
	日野 祥英	都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室長	

「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」委員名簿

東日本旅客鉄道(株)	廣川 隆 今井 政人	安全企画部長 投資計画部長
東海旅客鉄道(株)	生田 元 古橋 智久	総合企画本部副本部長 投資計画部長 安全対策部長
西日本旅客鉄道(株)	半田 真一	取締役兼常務執行役員 鉄道本部副本部長 鉄道本部安全推進部長
東武鉄道(株)	小野里 一彦 高野 寿久	安全推進部長 計画管理部長
西武鉄道(株)	松本 康一郎 岡崎 利生	執行役員 計画管理部長 安全推進部長
京成電鉄(株)	金子 庄吉	計画管理部長
京王電鉄(株)	佐原 拓爾 井上 晋一	安全推進部長 計画管理部長
小田急電鉄(株)	立山 昭憲 宮坂 正俊	交通企画部長 安全・技術部長
東京急行電鉄(株)	富田 秀樹 戸田 匡介	鉄道事業本部 安全戦略推進委員会 統括部長 鉄道事業本部 事業戦略部 統括部長
京浜急行電鉄(株)	小林 秀行 竹内 明男	鉄道本部 安全推進部長 鉄道本部 鉄道統括部長
相模鉄道(株)	杉本 法広 高橋 正人	経営管理部長 安全対策部長
京阪電気鉄道(株)	佐藤 之浩	安全推進部長
東京地下鉄(株)	米 彰 小川 孝行	鉄道本部 鉄道統括部長 鉄道本部 営業部長
東京都交通局	牧野 和宏 裏田 勝己	企画担当部長 安全管理担当部長
横浜市交通局	大西 順一	高速鉄道本部長
大阪市交通局	大矢 雅士 岡橋 和成	鉄道事業本部 鉄道統括部長 経営管理本部 経営管理部長
(一社)日本民営鉄道協会	高橋 俊晴	常務理事 技術部長
(一社)日本地下鉄協会	石島 徹	業務部長
国土交通省	潮崎 俊也 山上 範芳	技術審議官(鉄道) 審議官(鉄道)
国土交通省 鉄道局	中山 康二 山崎 輝 川上 洋二 日野 祥英 岸谷 克己	技術企画課長 安全監理官 鉄道サービス政策室長 都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室長 技術開発室長

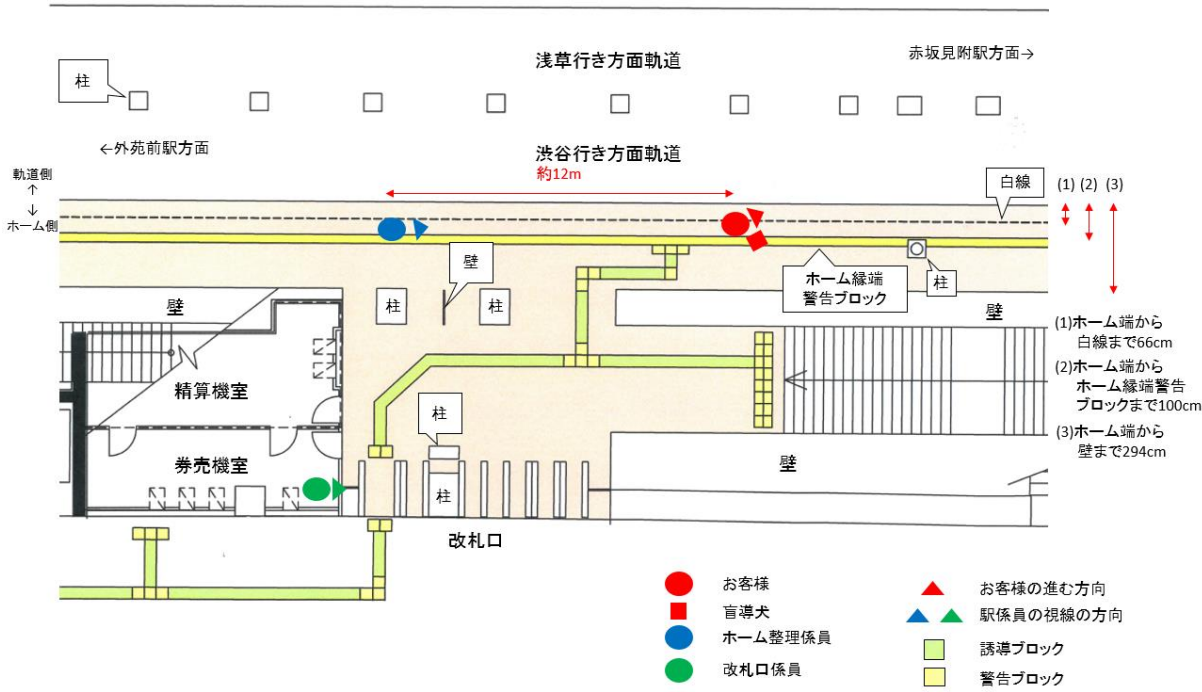
② ホーム整理係員お客様認識時（17時44分05秒頃）

- ・当該お客様は、改札入場後、ホームの赤坂見附駅寄りに進み、ホーム縁端警告ブロック付近にさしかかりました。
- ・ホーム整理係員は、引き続き渋谷行きホームへ列車が接近中であり、ホーム上及び軌道内の全体の安全確認業務を行っていたところ、当該お客様が約10m離れたホーム縁端警告ブロック付近にさしかかった時点で、当該お客様を認識し、注意を向けました。
- ・反対側の浅草行きホームについては、列車が停車していました。



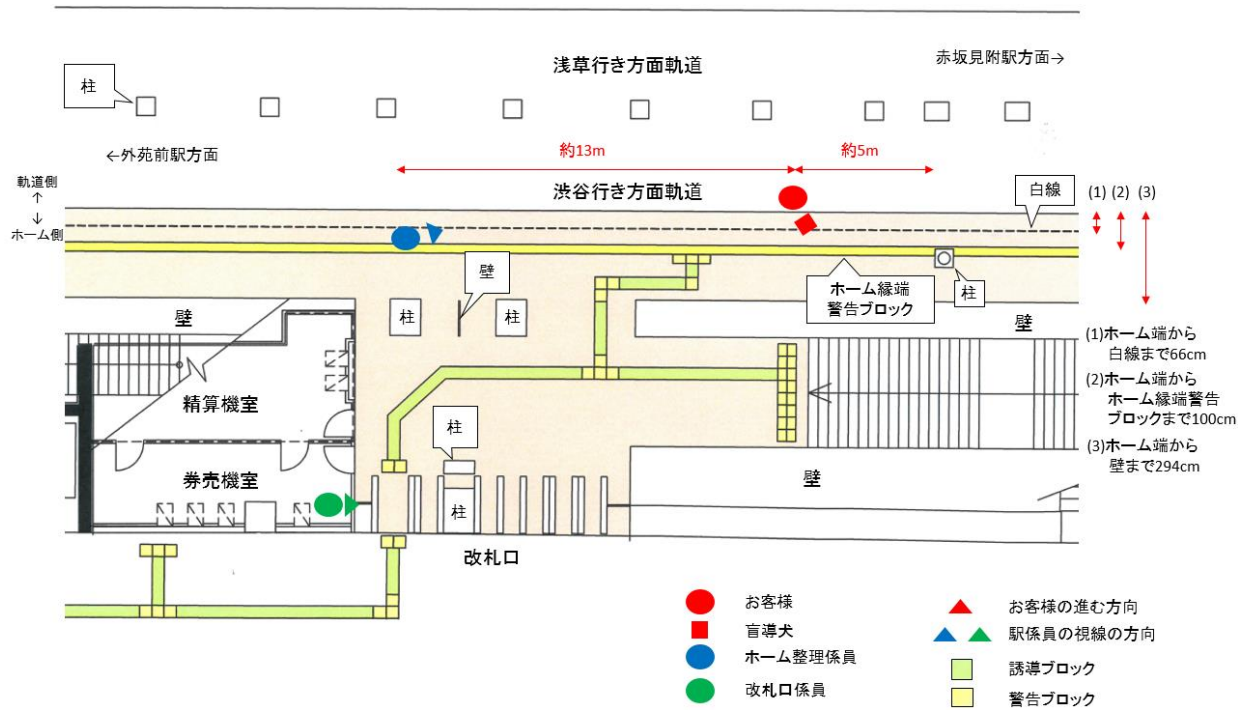
③ ホーム整理係員注意喚起放送実施時（17時44分08秒頃）

- ・当該お客様は、ホームの赤坂見附駅寄りに引き続き進みつつ、ホーム縁端警告ブロック付近からすぐに軌道側に近い白線付近を歩行しました。
- ・ホーム整理係員は、当該お客様に注意を向けた状況の中、当該お客様がすぐに白線付近を歩行されたため、列車が進入してきていることや、すぐにも更に軌道側に近づくおそれがあることを危惧し、その時点で約12m離れた位置に駆け付けるよりも迅速に注意喚起を促すための対応として、直ちに携帯しているマイクにて「下がってください」と放送を実施しました。
- ・すでに渋谷行きホームに進入している列車の運転士は、白線付近を歩行する当該お客様を認識し、直ちに列車接近を知らせる汽笛吹鳴を施しました。
- ・反対側の浅草行きホームについては、引き続き列車が停車していました。



④ お客様転落時（17時44分10秒頃）

- ・当該お客様は、ホームの赤坂見附駅寄りに更に進みつつ、身体の左斜め前方に左手を差し出しながら数歩軌道側へ進んだ後、左足から軌道内に転落しました。転落すると同時に、右手で掴んでいた盲導犬のハーネスを離しました。
- ・ホーム整理係員は、放送を実施後すぐに当該お客様が約13m離れた軌道内に転落したため、すでに渋谷行きホームに進入している列車の運転士に対し、直ちに携帯している合図灯による停止合図及びホーム上にある非常停止合図器の操作を行い急停車を要請するとともに、軌道内での感電防止措置を行いました。
- ・すでに渋谷行きホームに進入している列車の運転士は、当該お客様が軌道内に転落したため、直ちに非常ブレーキ及び汽笛吹鳴を施すとともに、軌道内での感電防止措置を行いました。当該お客様が軌道内に転落した約2秒後に列車は転落地点に達し、更に約32m先で急停車しました。
- ・反対側の浅草行きホームについては、引き続き列車が停車していました。



以上

日盲連発第83号

平成28年9月16日

国土交通大臣 石井 啓一 様

社会福祉法人 日本盲人会連合
会 長 竹下 義樹

視覚障害者が安心して自由に外出するための鉄道駅の安全に関する要望書

障害者、殊に視覚障害者が安心して自由に外出できるまちづくりに対する弛まざるお取り組みに感謝申し上げます。

また、先の8月15日に東京メトロ銀座線青山一丁目駅ホームから盲導犬を連れた視覚障害者が転落し亡くなられた事故に対する真摯なお取り組みに対し心より敬意を表します。

亡くなられた方のご遺族の心中を察しますに、私どもが、ご遺族に直接お会いすることはかないませんが、この事故を徒や疎かに扱うことも厳に慎むべきことと受け止めており、亡くなられた方の生命を無駄にすることなく、今回の事故が最後の悲劇で終わらせるよう努力する決意でございます。

また、この事故の報を受けまして、現地の調査、緊急アンケートなどを実施し、このような悲惨な事故を惹起させないためには、私ども視覚障害者団体はもとより、福祉関係者、リハビリテーション関係者、行政関係者、鉄道事業者それぞれに取り組まなければならない課題が横たわっているものと受け止めております。

そこでこの度は、それぞれに担うべき課題を含め、国として取り組んでいただきたいこと、ご支援いただきたいことなどにつきまして、次のとおり要望をとりまとめました。

駅ホームからの転落事故は、視覚障害者に止まらず、年間3600件を超える多数の国民の転落事故が発生していることを踏まえ、私どもの願いは視覚障害者の安全確保に止まらず、国民全体の安全確保に結びつくことをご理解いただき、是非ともお取り組みいただきますようお願い申し上げます。

一 事故原因の究明にあたっては、本人の責任に転嫁しないことを前提に、盲導犬の使用並びに本人の歩行訓練の状況を含め、事故原因を深く究明いただくとともに今後の施策に生かしていただきたい

一 これら原因の究明、今後の施策の検討にあたっては、私ども視覚障害者団体及び視覚障害者の歩行訓練や盲導犬関係者が参加し意見反映が可能となる体制を確立いただくよう検討いただきたい

一 すべての駅ホームの危険箇所の実態を調査し、危険箇所（特に狭矮で障害物の多い駅ホーム）の優先的な対策を実施し、駅ホームのみならず鉄道駅全体の安全が確保で

きる対策を実施いただきたい

- 一 現在計画中の対象駅ホームへの転落防止柵の設置を進めるだけでなく、特に転落の危険性が高い駅に対し可及的速やかに転落防止柵を設置していただきたい
- 一 すべての駅ホームに内方線付き点状ブロックの敷設を急ぐとともに、駅ホームの警告用ブロックの敷設の在り方について改めて検討いただきたい
- 一 駅ホームの構造上転落防止柵設置が困難な駅については、当面ホーム上の点字ブロックのホーム端側と、ホーム側の床材の材質を変えるなど、視覚障害のある歩行者にわかりやすく注意喚起できる構造とするようご検討いただきたい
- 一 駅ホームからの転落事故に備え、全てのホーム下等に転落者の退避空間を設けるようお取り組みいただきたい
- 一 また、転落者があった場合に備え、鉄路面に転落感知マットを敷設し、人に頼らない緊急警報が可能となるよう施設・設備の改善を行っていただきたい
- 一 すべての駅に安全監視員を配置するとともに、マニュアルを作成し、駅の安全管理に従事する職員に安全管理について研修を行っていただきたい。その際には、視覚障害当事者を講師とするなどの工夫をしていただきたい
- 一 駅ホームの照明を工夫するとともに、床面と柱、壁の色彩・色調にコントラストをはっきりさせ、弱視者、色覚障害者、高齢者にも視認しやすい駅の実現にお取り組みいただきたい
- 一 法令によって全ての鉄道事業者には駅ホームの安全対策を義務付けていただきたい
- 一 駅ホームでの歩きスマホを始めとする危険行為を禁止していただきたい
- 一 危険に遭遇しようとしている視覚障害者に対する適切な声かけ・援助の仕方について研究し啓発を促進していただきたい
- 一 視覚障害者の安全な移動について、視覚障害者への声かけを呼びかけるなど、国民全体の理解を高めるようお取り組みいただきたい
- 一 視覚障害者の鉄道利用における歩行訓練、盲導犬の育成及び使用訓練の機会が十分に保障されるため、簡易な手続で鉄道施設の使用許可をいただけるよう鉄道事業者に対しご指導いただきたい

危険と思われる東京都内の駅ホーム 実態調査アンケート集計

平成28年8月15日に東京メトロ青山一丁目で起きた視覚障害者の転落事故を受け、危険と思われる東京都内の駅ホームの緊急アンケート調査を実施した。

※本調査は、社会福祉法人日本盲人会連合と公益社団法人東京都盲人福祉協会の連名により実施。
※本調査結果は、個々人からの回答を集計。

1 アンケート調査方法

(1) 調査期間	平成28年8月31日(水)～9月5日(月)
(2) 調査対象者	日本盲人会連合のJBニュース購読者及びホームページ閲覧者 東京都盲人福祉協会のメーリングリスト加入者
(3) 有効回答数	57人 (内訳: 都内 54人 都外 3人)

2 基本項目

(1) 視覚障害の有無			
1	全盲	39人	
2	弱視	16人	
3	障害無※	2人	
合計		57人	
※ うち1人はガイドヘルパー			

(2) 歩行手段(複数回答可)			
1	白杖による単独歩行	39人	
2	白杖を持たずに単独歩行	3人	
3	盲導犬使用	3人	
4	同行者と移動	28人	
合計		73人	

調査項目1 危険と思われる駅ホーム名とその理由(複数回答可)

1-1 駅名別(東京都内)

	駅名	理由	人数
1	JR中央線・総武線 飯田橋駅	<ul style="list-style-type: none"> ホームが狭く、駅自体がカーブしている。その影響でホームと電車との間が大きく開いている 電車とホームが離れているため 電車とホームの間隔が広い ホームと電車の間が離れている箇所がある 場所によって、車両とホームの間と高低差が20センチほどあり、気を付けないと足を落としやすい 電車とホームとの隙間にかなり離れている場所がある。 ホームと電車の間が広く空いている 	10人
2	JR山手線・中央線 新宿駅	<ul style="list-style-type: none"> 利用頻度が多いのに、ホームドアがない 階段横の通路が狭く、かつ、行きかう人も多く、なおかつ、ホーム柵もない 人と電車が多く島式ホームであること 山手線ホーム:いつも混雑しているので時折人ごみで線路側に押される時がありヒヤリとする。滑り止めのラバーのようなものが貼ってあるので、判りにくく、白杖で大きく探ってしまうせいもある 山手線ホーム(14, 15番):人を避けながら歩かなくてはならない。工事中で、床にシートが敷いてあるため、点字ブロックが分かりづらい 中央線ホーム(11番):点字ブロックの上を歩いていくと、柱にぶつかる。実際に、ぶつかってホームに落ちた 	8人
3	JR山手線 渋谷駅	<ul style="list-style-type: none"> ホームと電車との間が大きく空いている ホームから電車に乗る時、ホームとの落差がありすぎる事と、ホームから電車までの距離があり、落ちる可能性がある 場所によって、車両とホームの間と高低差が20センチほどあり、気を付けないと足を落としやすい 	3人
4	JR総武線・中央線 御茶ノ水駅	<ul style="list-style-type: none"> 同一ホームでの総武線と中央線の乗換の際、東京駅寄りの分かれている所を回り込むとき、近づきすぎると出張っている壁に頭をぶつけやすい 中野方面ホームの東京寄り:階段があつて怖い。また聖橋改札方面階段の裏側に頭上の鴨居のような棒が通っていて頭をぶつける 	3人
5	小田急線 新宿駅	<ul style="list-style-type: none"> ホームで行き先を案内してほしい 人混み 地上乗車ホーム(4, 5番線)のみには可動式ホーム柵があるが、地下にはない。島ホームでは大きな柱を避けながら点字ブロックの上を歩かなくてはならない 	3人
6	JR京葉線・山手線 東京駅	<ul style="list-style-type: none"> 京葉線:地下にホームに共通して言えるのは暗く障害物が多すぎて歩けるところが限られるため、ホームドアがないと怖い 山手線:工事のためにホーム上にラバー上の物が張られており点字ブロックが区別しづらい。特に東京駅という事でなく工事上のホームには、何かの工夫をしていただきたい 	2人

7	JR京浜東北線・山手線 品川駅	<ul style="list-style-type: none"> ホームドアが山手線にはあるが、京浜東北線にはない 山手線大崎方面:ホームドアが未完成の上、カーブがきついので危険 	2人
8	都営三田線・新宿線 神保町駅	<ul style="list-style-type: none"> 巣鴨方面行きの巣鴨寄り:点字ブロック傍の柱から顔の高さに突き出得るようにして非常停止ボタンのようなものがある 三田線から乗り換える頻度が多いが、ホームドアがない 	2人
9	東急大井町線・池上線 旗の台駅		2人
10	東武東上線 大山駅	<ul style="list-style-type: none"> ホームと電車の間が離れていて半身落下したことがある ホームが曲がっていて電車とホームが離れているため落ちやすい 	2人
11	京王線 下高井戸駅	<ul style="list-style-type: none"> ホームが曲がっている 電車とホームの間隔が広い 	2人
12	JR山手線など 池袋駅	<ul style="list-style-type: none"> 人と電車が多く島式ホームであること 	1人
13	JR総武快速線 錦糸町駅	<ul style="list-style-type: none"> ホームと車両の高さが異なる。15両編成と11両編成がありわかりづらい。アナウンスが少ない。到着前のみで、列車停車後は何もアナウンスがない 	1人
14	JR京浜東北線 王子駅	<ul style="list-style-type: none"> ホームが狭いうえ、途中に都電への乗り換えの階段があるため 	1人
15	JR京浜東北線 田畑駅	<ul style="list-style-type: none"> 同じホームが山手線なので、ホームの片側には、柵があるのに反対側にはない。全盲の人は、錯覚で柵があるものと勘違いするので怖い 	1人
16	JR京浜東北線 日暮里駅	<ul style="list-style-type: none"> 大宮方面行きホーム:電車とホームとの隙間にかなり離れている場所がある(電車から降りようとした際、私の前の方(健常者)が突然いなくなったと思ったら、隙間から線路に落ちていた) 	1人
17	JR京浜東北線 田町駅	<ul style="list-style-type: none"> 京浜東北線側にホームドアがない。エレベーターを利用の場合は方向感覚を誤り転落の可能性はある 	1人
18	JR横須賀線 武蔵小杉駅	<ul style="list-style-type: none"> 品川方面の一番品川寄り:カーブしていて電車とホームの間が空いていて怖い 	1人
19	東京メトロ千代田線 日比谷駅	<ul style="list-style-type: none"> 都営三田線から乗り換えると、「ここからは柵がないんだ」と気持ちを引き締めなくてはならない。このように柵がある線とない線が混在する駅 	1人
20	東京メトロ日比谷線・銀座線 上野駅	<ul style="list-style-type: none"> 日比谷線:急な曲線ホームのため、電車とホームとの距離がある 銀座線:ホームと電車の段差と隙間が一定でなく大きく、ホームも狭いため 	1人
21	東京メトロ銀座線 新橋駅	<ul style="list-style-type: none"> 階段のある場所のホームが狭いので混雑している時はものすごく危険を感じる 	1人
22	東京メトロ銀座線 銀座駅	<ul style="list-style-type: none"> 階段のある場所のホームが狭いので混雑している時はものすごく危険を感じる 	1人

23	東京メトロ銀座線 渋谷駅	・浅草方面ホーム:朝の3列整列の殺伐感、列の最前列に並んでいる時にホーム端までが非常に近づいていて恐怖を感じる	1人
24	東京メトロ半蔵門線 清澄白河駅	・柱がホーム端の点字ブロックの上にある。歩行は極めて困難。見通しが悪いので視覚障害者がいることも気づかれにくい構造	1人
25	東京メトロ千代田線 新御茶ノ水駅	・点字ブロック上を歩いていると、巨大な柱にぶつかる・またその柱の土台部分が出っばっていて躓くことがある	1人
26	東京メトロ東西線 南砂町駅	・狭くて柱が多い	1人
27	東京メトロ東西線 茅場町駅	・乗り換えターミナル駅の為、人が多く人と柱を避けながら、歩行していて方向を誤ることがある	1人
28	東京メトロ東西線 日本橋駅	・乗り換えターミナル駅の為、人が多く人と柱を避けながら、歩行していて方向を誤ることがある	1人
29	東京メトロ東西線 大手町駅	・乗り換えターミナル駅の為、人が多く人と柱を避けながら、歩行していて方向を誤ることがある	1人
30	東京メトロ東西線 高田馬場駅	・両ホームの西船橋寄り側:電車が停車しない位置がとて長い。早稲田寄りの階段から電車が停止する位置まで歩いて行く距離感が分からない	1人
31	東京メトロ副都心線 明治神宮前駅	・手摺に沿って上り下りするのだが、途中に大きな柱が出っ張っていて、ぶつかる	1人
32	東京メトロ副都心線 新宿3丁目駅	・手摺に沿って上り下りするのだが、途中に大きな柱が出っ張っていて、ぶつかる	1人
33	都営新宿線 新宿3丁目駅	・階段がある部分のホームの通行スペースが狭い	1人
34	京王線 幡ヶ谷駅		1人
35	京王線 初台駅		1人
36	京王線 八幡山駅	・下り方面の電車がホームと逆方向に傾いていて、電車とホームの間が狭くなっている	1人
37	京王線 芦花公園駅	・ホームが狭い	1人
38	京王線 烏山駅	・改札口が狭く暗い	1人
39	京王井の頭線 下北沢駅	・オーソックスなホームだが小田急線に乗り換える人ごみごとにかく多くて怖い	1人
40	京王井の頭線 吉祥寺駅	・人が多い	1人
41	西武新宿線 新宿駅	・帰宅時間帯の整列乗車時、列が長くなりホームの歩くスペースが極端に狭くなることもある	1人

42	西武新宿線 新井薬師駅	・ホームがカーブしていて上野駅同様段差と隙間が一定でない	1人
43	西武新宿線 久米川駅	・柱が点字ブロックに近接。歩行中に体が当たる ・壁側に椅子当が置いてあり、壁の伝い歩きが困難(対面式ホーム)	1人
44	西武新宿線 東村山駅	・3路線のターミナル駅ではあるが、所沢方面行(下り)が国分寺方面行き(上り)ホームに入線してきたりする。誤乗車しやすい ・発着アナウンスが少ない	1人
45	西武新宿線 小川駅	・点字ブロックによる誘導が、電車のドアから離れた位置にされている箇所がある(西武新宿方面ホームの西武新宿寄りの階段を降りたところ)	1人
46	西武新宿線 萩山駅	・点字ブロックに近接して柱がある。 ・3番線ホームにくる国分寺行き電車のドアに、点字ブロック誘導されていない ・ホームがカーブしているので、ホームと電車の隙間が大きい箇所がある(注意アナウンスは良くされている)	1人
47	東武東上線 下板橋駅	・ホームと電車の間が離れていて半身落下したことがある	1人
48	小田急線 代々木上原駅	・反対ホームで電車を待っている利用客の並ぶ列が、こちらのホームまで並んでいて、点字ブロックの上を歩いていても最後尾などの人達に衝突してしまう	1人
49	小田急線 豪徳寺駅	・駅員が一人で案内を頼めない(総合福祉センターがあり 車椅子での乗り降りのためのスロープ持参になると改札に駅員が不在でインターフォン対応となる)	1人
50	小田急線 和泉多摩川駅	・床を嵩上げした際、点字ブロック部分はそのままにしたため、ブロックの高さが感じられなくなった。自宅最寄り駅なので、要望しなくてはいけませんが、面倒でやっていない	1人
51	京浜急行 平和島駅	・場所によって、車両とホームの間と高低差が20センチほどあり、気を付けないと足を落としやすい(2番ホームが特に傾斜があるように感じられる)	1人
52	京浜急行 京急蒲田駅	・プラットホームが長いので各駅停車(普通)への乗り換え時、乗客がプラットホームを走る	1人
53	東急池上線 大崎広小路駅		1人
54	東急池上線 泉岳寺駅		1人
55	東急大井町線 自由が丘駅	・大井町方面ホーム:線路に向かって下り坂、通路から線路までの距離感が分からず、また線路に向いて人が立って待っていて背中からぶつかり待っている人を前に突き倒すのではないかと不安になる ・二子玉川方面の東横線乗り換え付近(二子玉川寄り):東横線のどちら向きに通ずる通路なのか音声アナウンスがよく聞こえず不安になる。一人乗りのエスカレータに人が殺到している	1人

1-2 路線別(東京都内)

	路線名	理由	人数
1	銀座線	・ホームが狭い上に人が多く、ホームドアがない ・ホーム幅が狭く、ホームドアがない	3人
2	JR青梅線の無人駅	・青梅線の電車は、ドアの開閉がボタンを押す車両になったため、全盲だと乗るのにボタンの位置がわからない	1人
3	JR山手線と京浜東北線が運行している駅ホーム	・山手線側は可動式ホームドアがあるが、京浜東北線側は可動式ホームドアがないことに注意しなければならない	1人
4	東急東横線	・ホームの幅がとても狭く、全盲の友人が転落した	1人
5	西武新宿線(池袋線)	・ホームゲートがない駅は危険を感じながら歩いている。ホーム幅の狭い駅も危険を感じる	1人
6	東武東上線	・ホームゲートがない駅は危険を感じながら歩いている。ホーム幅の狭い駅も危険を感じる	1人
7	都営新宿線	・可動柵がないため	1人

1-3 駅名別(東京都外)

	駅名	理由	人数
1	大阪市営地下鉄 我孫子駅	・改札を入れて直進すると誤って転落する恐れがある	3人
2	大阪市営地下鉄 長居駅		1人
3	京浜急行 川崎大師駅	・車両とホームの間が20センチ以上のところがある	1人
4	JR千葉駅	・複数の行先があり、編成も様々だが、アナウンスが少ない。発車時のメロディもないため、非常に危険 ・点字ブロックの上に柱もある。カバーがしてあるものと、そうでないものが混在しており極めて危険	1人
5	東武野田線 大宮駅	改札口から乗車口まで距離がある。職員が少ない。乗降客が増えたため、乗り降りの交差がうまくできず危険	1人

1-4 その他意見(構造や条人による危険等)

	事例	理由	人数
1	ホームドアがない駅	・ホームドアがないから危険を感じる ・危険なので単独での移動を控えざるを得ない	2人
2	地方の駅	・車両とホームの間が大きく開き、車両とホームの高低差も大きい	2人
3	ホームと電車の段差がある駅		1人
4	乗降客が多い駅		1人
5	島ホームの駅		1人
6	ホーム状に大きな柱がある駅		1人
7	その他	・安心できる駅はどこにもないと思っている ・駅のホームは欄干のない橋	2人

調査項目2 駅ホームでの危険な体験(複数回答可)

	体験	人数
1	人や荷物等と衝突したり、音が聞き取りにくく方向感覚を失いホームから転落した	22人
2	ホームと電車が離れていて足を落としたことがある	8人
3	ホームが狭い、通勤ラッシュ、トラブル等による混雑時は常に怖い	8人
4	人や荷物等と衝突したり、音が聞き取りにくく方向感覚を失い、転落しそうになった	7人
5	階段を駆け下りてくる人と衝突する等、階段での危険な体験	6人
6	駅ホームで、歩きスマホの人や柱等に衝突した体験	5人
7	乗車したら白杖がドアに挟まってしまい、そのまま電車が走行した	4人
8	白杖を蹴られたり、白杖を飛ばされた	4人
9	音声案内がなかったり聞き取りにくく、危険な思いをした	3人
10	荷物が置かれていたため、点字ブロックに気づかずに危険な思いをした	3人
11	丸い柱が多いところでは方向感覚が見定められないで危険な体験をした	2人
12	人が多く壁沿いに歩きたくとも歩けずに危険な思いをした	2人
13	駅に入ってきた走行中の電車と接触した	2人
14	上り下りのエスカレーターを間違えて危険な思いをした	2人
15	ホームドアがない駅ホームを利用することは常に危険だと感じている	2人
16	電車に乗車しようとして、電車の連結部に落ちそうになる	2人
17	ホームで、レールの鉄骨の再利用した柱があり、それに衝突すると非常に痛い	2人
18	大型スーツケースに引っかかり危険な思いをした	1人
19	盲導犬と障害物を避けながらホームを歩いているので、点字ブロックを踏みでしまい、点字ブロックが何を指しているのかわからなくなる	1人
20	点字ブロックが片側にだけ敷設されているので、時間帯によっては人の流れに逆らって歩かなければならないので怖い	1人
21	ホームドアの端に沿って乗車したら、ホームドアと電車のドアの幅が違って、電車にぶつかった	1人

質問項目3 鉄道会社への要望

	要望	人数
1	ホームドアを設置してほしい	27人
2	駅監視員の増員	12人
3	ホームのアナウンスをわかりやすくしてほしい(通常時の電車の進入、停止等)	6人
4	トイレ内・トイレへの誘導のための音声装置の設置	5人
5	駅係員に対する視覚障害者への声掛けの励行	5人
6	ホームと電車の隙間・段差の改善	4人
7	駅係員の誘導案内をスムーズにしてほしい	4人
8	歩きスマホの禁止	4人
9	ホームのアナウンスをわかりやすくしてほしい(危険時の注意喚起等)	3人
10	誘導ブロックの敷設位置の改善(適切に誘導していない、柱に接近している等)	3人
11	電車内のアナウンスをわかりやすくしてほしい(音量等)	3人
12	駅階段・エスカレーターへの音声案内の設置	2人
13	ホーム階段の進行方向の統一	2人
14	乗客等に対する視覚障害者への声掛けの励行	2人
15	ホーム上の鉄骨資材(柱等)に保護材をつけてほしい	2人
16	誘導ブロック・警告ブロックについて注意喚起してほしい	1人
17	視覚障害者へ優先席を譲るようアナウンスしてほしい	1人
18	ボタンによる車両ドアの開閉をやめてほしい	1人
19	有人改札におけるチャイムの義務化	1人

20	ホーム階段の全ての段鼻に黄色の表示を敷設してほしい	1人
21	ホーム番号をわかりやすくしてほしい	1人
22	トイレ入り口の表示を文字にしてほしい	1人
23	乗換・出口等の案内をわかりやすくしてほしい	1人
24	視覚障害者がホームを安心して歩行できるようにしてほしい	1人
25	駅係員、警備員等への指導マニュアルの作成	1人
26	ホームの改修工事等で使用するビニールシートは白杖が使いづらいのでやめてほしい	1人
27	駅全体の照明を明るくしてほしい	1人
28	障害者と介助者用のICカードの創設	1人
29	視覚・音・香識・振動等サインの適切な設置	1人
30	電車のドアの開閉音を大きくしてほしい	1人
31	インターネットに掲載されている階段の位置情報を、視覚障害者にも利用できるようにしてほしい(音声読み上げ機能に対応させる等)	1人
32	エレベーター内のボタンの位置と音声案内の統一	1人
33	JR御茶ノ水駅整備事業における安全性の実地検証の要請	1人

平成28年9月30日
全日本盲導犬使用者の会
会長 郡司 七重

日頃より全日本盲導犬使用者の会にご理解とご支援を頂きまして誠に感謝申し上げます。
当会は全国の盲導犬使用者が11ヶ所の訓練所の垣根を越えて、共に学び、向上しあい、交流を図る目的で23年前に発足されました。

その理念は現在も変わらず引き継がれて、私達は盲導犬を取り巻く諸問題について、会員共々活動する、全国唯一の盲導犬使用者の団体です。

全日本盲導犬使用者の会と致しまして、「東京メトロ銀座線青山1丁目駅ホームでの盲導犬使用者の転落事故に関する声明」を当会ホームページに掲載いたしました。

以下は、声明文の全文です。

平成28年9月5日

東京メトロ銀座線青山1丁目駅ホームでの盲導犬使用者の転落事故に関する声明

全日本盲導犬使用者の会
会長 郡司 七重

平成28年8月15日17時45分ころ東京メトロ銀座線 青山1丁目駅渋谷方面ホームから盲導犬使用者の品田 直人氏が転落、死亡するという大変痛ましい事故が起きました。
被害者ご本人はもとより、ご家族様に深く哀悼の意を表します。

駅ホームは視覚障害者にとって欄干のない橋を歩いているような場所です。盲導犬使用者の私たちも転落しましたら命がないか、或いは大きな怪我を負うことは必定的な場所です。それだけに私たちはパートナーの盲導犬との慎重な歩行を行っていますが、その駅ホームによっては狭い場所に柱やベンチ等、多くの障害物があります。その上、電車に乗り降りする人等、本当に多種多様な利用者が行き来し、非常に危険な場所であります。

特に駅ホームでは、走行する電車の音が反響し、時にはホームでのアナウンスが聞き取れない場合が多々あります。

そんな悪条件が重なると、私たち盲導犬使用者は現状判断ミスをしてしまうことさえあります。もちろん同伴する盲導犬は決してスーパードッグではありません。あくまでも私たち使用者の指示により、彼らは自分の能力を発揮するのです。

盲導犬使用者にとって、安全、安心できる歩行、各種交通機関を利用しての安全、安心できる移動は、日常的に強く切望するところです。

今回の東京メトロ銀座線 青山1丁目駅ホームから盲導犬使用者が転落死したという悲報を受け、私たち全日本盲導犬使用者の会は、より安全に、より安心できる駅ホームを利用するために、次のことを強く求めます。

記

- 一 ホームドアの早急な設置と、ホームの点字ブロックの再点検等、ホーム上の再度の安全点検をすること。
- 一 すべての駅ホームに安全監視員など駅係員の人員を増やすと共に、その在所時間帯を長くすること。
- 一 ホームでの歩きスマホや、点字ブロック上の歩行を妨げる行為等、迷惑行為を強制的に禁止すること。
- 一 すべての駅に内方線付き点状ブロックを敷設するとともに、視覚障害者がホーム上の点字ブロックを踏み越え、線路側により近い場所に足を踏み入れたことが、自分自身の足裏の感覚で確実に判断できるよう、ホーム端の部分の床材を容易に判断可能な材質にすること。
- 一 盲導犬訓練所において全ての盲導犬のフォローアップを定期的に行うことを義務付けること。
- 一 駅のホームや、各種交通手段の利用等、社会の中で多くの人々に盲導犬使用者を見守り、危険に遭遇しようとしている場合には、速やかに声がけや援助をしていただけるよう私たち盲導犬使用者も強く社会へ啓発、啓蒙に努める。
- 一 盲導犬使用者が二度とこのような悲惨な事故に巻き込まれないよう、私たち使用者も、より安全な移動に努めて行くと共に、関係各機関に対し安全対策を計るよう強く求める。

以上

平成 28 年 9 月 30 日

駅ホームにおける安全性向上のための検討会（発言要旨）

1. ホームドアの設置、点字ブロックの適切な敷設等、駅ホーム上の安全確保と安全点検を積極的に要請する。
 - ① ホームドアの設置、点字ブロックの適切な敷設については、日盲連など他からの要望に同じ
 - ② 駅ホーム上の安全確保のためにホームの整理整頓が重要
駅ホームの基本レイアウト、設置基準を作成し、不必要な設置物はホームから撤去する。同じような形のホームは安全を確保しやすい。
 - ③ 駅ホームの情報公開
<http://www.ecomo-rakuraku.jp/rakuraku/index/>交通エコロジー・モビリティ財団が運営する「らくらくおでかけネット」は車イス使用者には有効なサイトです。視覚障害者が安全に歩くための情報も公開してほしい。公開希望情報（ホームドア設置の有無、ホームドア設置予定日、ホームの時間別混雑度、ホーム上の障害物（売店・ベンチ・自動販売機・支柱・時刻表看板などなど）の設置状況、ホームの形状（島型、相対型（壁型）、櫛型）、ホームの長さ・直線か曲線か・最も狭い場所と幅、など）
2. 駅ホーム上で、盲導犬使用者・白杖使用者の危険な歩行を見かけた時に正しい声掛けができるよう積極的に啓発する。
駅ホーム上のポスターでの呼びかけ
3. 鉄道事業者及び社会に対し、視覚障害者へ効果的に危険を知らせる方法について、講習会等を通じて積極的に啓発する。
 - ① JR 東日本 八王子駅から日本盲導犬協会に盲導犬歩行についての講習を受けたいと依頼あり。
 - ② 補助犬学会で、日本航空・全日空に対し、補助犬利用者に関する講習会を実施
4. 駅ホーム上での犬の訓練・盲導犬貸与希望者への歩行指導が、いつでも必要に応じてできるよう関係機関に引き続き要請する。

参考資料 盲導犬訓練基準集

盲導犬訓練 基準集

社会福祉法人 日本盲人社会福祉施設協議会
リハビリテーション部会 盲導犬委員会策定

盲導犬委員会名簿

財団法人北海道盲導犬協会	所 長	和 田 孝 文
財団法人東日本盲導犬協会	事務局長	奈良部 武司
財団法人アイメイト協会	理事長	塩 屋 隆 男
財団法人日本盲導犬協会	事業本部ゼネラルマネージャー	
	神奈川訓練センター長	吉 川 明
財団法人中部盲導犬協会	訓練部長	水 谷 由 美
財団法人関西盲導犬協会	主任	久 保 ますみ
社会福祉法人日本ライトハウス	視覚障害者リハビリテーションセンター 行動訓練所所長	田 原 恒 二
社会福祉法人兵庫盲導犬協会	理事 施設長	田 上 貴久美
財団法人九州盲導犬協会	常務理事兼総合訓練センター長	
		中 村 博 文

盲導犬歩行指導計画基準

第1 目的

この計画は、盲導犬訓練施設設置運営基準の第7管理規程に基づき盲導犬歩行指導計画の基準を定め、視覚障害者の自立及び社会参加の促進を図ることを目的とする。

第2 入所選考

- 1、入所希望者は各訓練施設所定の書類を提出しなければならない。
- 2、入所希望者は各訓練施設が行なう面接調査を受けなければならない。
- 3、入所の可否については、各訓練施設が公平に審査し決定し本人に通知する。

第3 更生援護の計画

1、指導会議

- (1) 会議は、施設長が議長となり、施設において指導を担当する職員が参加するものとする。
- (2) 会議は、歩行指導中の個々の視覚障害者について、訓練過程の進捗および履修の状況を検討し、併せて、歩行指導の継続、中断および修了について判定する。
- (3) 会議は、歩行指導を行なわないもしくは中断と判定した視覚障害者に対して、その理由を明らかにし、必要に応じ社会適応訓練施設の紹介など適切な助言を行なうものとする。
- (4) 会議は、個々の盲導犬について、盲導犬としての能力・健康状況等を常に把握し、問題があると判断された場合には、再訓練の適切な処置を講じるものとする。
- (5) 会議は、盲導犬使用者について、盲導犬の利用状況や使用上の作法が適正であるかどうかを把握し、問題があると判断された場合には改善の指導を行なう。

2、生活指導

- (1) 施設は、入所者の教養・娯楽に供するため、テレビ・ラジオ・点字図書・テープライブラリー等を備え、社会適応性の向上を図るよう努めなければならない。
- (2) 入所者の日常生活において、必要に応じ身辺管理及び日常生活諸動作等の技術的助言・指導を行なう。

第4 歩行指導

- 1、歩行指導とは、盲導犬の使用を希望する視覚障害者に対し、盲導犬を安全かつ有効に利用できるよう使用方法及び健康管理の仕方などを指導することをいう。
- 2、歩行指導期間は、次のとおりとする。
新規の者 4週間を基準
代替の者 2週間以上
- 3、歩行指導は入所を原則とするが、一部を訪問による指導とすることができる。

第5 盲導犬歩行指導カリキュラム

歩行指導のカリキュラムは、次の内容を含むものでなければならない。
ただし、代替に伴う歩行指導の場合は、一部を省略することができるものとする。

1、講義項目

講義は1時限を50分程度として、新規入所生は12時限以上行なわなければならない。
なお、代替の訓練生には補足事項の講義を行う。

(1) オリエンテーション

- ① 日課の説明
- ② 歩行指導プログラムの説明
- ③ 入所規則等の説明

(2) 歩行のための基礎理論

- ① 盲導犬歩行の基礎知識
- ② 道路標識・交通機関・施設等の構造把握
- ③ 保有感覚器官の活用の仕方と歩行
- ④ 情報収集方法
- ⑤ 援助依頼の仕方

(3) 盲導犬について

- ① 犬学基本理論：稟性・行動・動作・起源・犬種・用途等
- ② 盲導犬の育成プログラム：繁殖・パピーウォーキング・訓練に関する各プログラム
- ③ 盲導犬に関する法令および通達等

(4) 飼育管理について

- ① 犬の健康と病気について、その病状と予防対策
- ② 給餌について
- ③ グルーミング及び入浴のさせ方について
- ④ 排泄のさせ方について

(5) 盲導犬使用心得

- ① 盲導犬使用者の社会的責任とマナー
- ② 盲導犬の社会への受け入れと対応

(6) その他必要と思われる事項

2、実技項目

実技指導は1回を2時間程度として、新規入所生は訓練日数20日以上、訓練回数40回、代替入所生は訓練日数10日以上、訓練回数20回以上行なわなければならない。

(1) 初期指導

- ① 施設内ファミリアリゼーション
- ② 用具の説明
- ③ 服従（命令語を含む）
- ④ 室内服従（リード歩行を含む）
- ⑤ ハーネスワーク（姿勢・命令語・ポジションを含む）

(2) 基本歩行訓練

- ① 直線歩行
- ② 左折・右折等（両サイド歩行にあっては持ち替え・後戻りを含む）
- ③ 障害物回避（歩道上の障害物・車道上の障害物）
- ④ 段差（歩道・階段昇降を含む）

- ⑤歩行速度のコントロール
- ⑥ 移動のための訓練用車両の乗降
- ⑦ 道路横断（交差点・横断歩道）
- ⑧ 信号の判断（時差式・矢印信号・押しボタン式）
- ⑨ 犬のコントロール（賞賛・叱責・言葉かけ・他の動物等への対応）
- (3) 公共交通機関利用訓練
 - ①プラットホームの移動
 - ②JR・電車・地下鉄・バス・タクシー等の利用が可能になる訓練
- (4) 公共施設等利用訓練
 - ①喫茶店・レストラン・コンビニエンスストア・市場・デパート等が可能になる訓練
 - ②エレベーター・エスカレーター
- (5) 応用歩行
 - ①繁華街歩行
 - ②援助依頼と断りの作法
 - ③メンタルマップの想起（口頭ファム・地図の利用等による歩行）
- (6) 犬の飼育管理に関する指導
 - ①給餌・排泄・入浴・グルーミング等
 - ②排便場所の衛生管理（消臭・消毒）
- (7) その他
 - 入所者の所在地域環境及びニーズに応じて必要と思われる歩行指導

第6 フォローアップ

歩行指導カリキュラムを修了した者に対し、次のフォローアップを行なうこととする。

- 1、歩行指導修了直後、若しくはできるだけ早い時期に盲導犬使用者の居住地域での歩行についてフォローアップを行なわなければならない。
但し、代替の者にあっては必要に応じて実施する。
- 2、最低年1回、各訓練施設所定の定期報告書の提出を求め、必要に応じフォローアップを実施する。
- 3、要請により、生活環境の変化に対応するフォローアップを実施する。
- 4、要請により、不適切な行動あるいは飼育管理に対応するフォローアップを実施する。

第7 盲導犬の引退時期

- 1、健康上の理由や歩行状況による盲導犬の引退時期は、各施設が決定する。
- 2、引退した盲導犬の処遇については、各訓練施設の適切な動物愛護精神に基づく判断に委ねられるものとする。

第8 記録

- 1、歩行指導期間中の指導状況については、全て記録しなければならない。
- 2、視覚障害者のプライバシーに関する事項・書類については厳重に取り扱い、外部に漏洩してはならない

附則

施行日 平成21年7月1日からとする。

盲導犬歩行指導員養成基準

第1 用語の定義

1、盲導犬

盲導犬とは、道路交通法施行令第8条2項の規程により国家公安委員会が指定する「盲導犬の訓練を目的とする法人」（以下「法人」という）が設置する訓練施設において訓練された犬を、訓練施設が定める歩行指導の課程を修了した視覚障害者が使用する場合に盲導犬という。

2、歩行指導

盲導犬の使用を希望する視覚障害者に対し盲導犬を安全かつ有効に利用するために、使用法および健康管理の仕方などを指導することをいう。

3、盲導犬歩行指導員

盲導犬歩行指導員とは、本養成基準によって養成され、自らの責任において歩行指導に供することができる犬を訓練し歩行指導を行なうことができる者をいい、法人が認定した者をいう。

4、盲導犬訓練士

盲導犬訓練士とは、本養成基準によって養成され、歩行指導に供することができる犬を訓練する技能を有すると法人が認定した者をいう。

5、研修生

盲導犬歩行指導員及び盲導犬訓練士になるために研修中の者をいう。

第2 研修生の選考

1、研修生の採用にあたっては、応募者に法人の定める書類の提出を求め、選考する。

第3 研修生の要件

- 1、高等学校卒業程度以上の学力を有する者。
- 2、心身共に健康な者。

第4 研修生の指導

- 1、研修生の指導は盲導犬歩行指導員があたり、施設長はこれを監督する。
- 2、指導員は研修生に関する必要なことを記録し、研修年度毎に研修生の進路について決定する。

第5 研修プログラム等

1、盲導犬訓練士養成課程

(1) 養成期間 3年

(2) 研修期間中に次に掲げる研修プログラムを修了しなければならない。

①犬の訓練頭数 指導監督のもとに12頭以上

ア. 盲導犬訓練基準<第3盲導犬訓練の内容><1. 基礎訓練>に定める訓練を専ら終了した時点で訓練頭数1頭とする。

イ. 訓練頭数12頭のうち4頭以上は、盲導犬訓練基準<第3盲導犬訓練の内容>の1項~13項に定める訓練を専ら終了しなければならない。

②技術及び専門知識

ア. 犬の訓練技術及び犬に関する知識

犬解剖学、犬舎管理を含む飼育技術、犬の歴史、犬の感覚、犬と人間の相互作用、動物心理学、繁殖遺伝学、盲導犬の歴史、訓練方法論、公衆衛生学等。

イ. 視覚障害及び法律に関する知識

身体障害者福祉論、視覚障害概論、関係法規

2、盲導犬歩行指導員養成課程

(1) 養成期間 盲導犬訓練士養成過程修了後2年

(ただし、日本ライトハウスの厚生省委託歩行指導者養成課程、または国立障害者リハビリテーションセンター学院の視覚障害者生活訓練専門職員養成課程及びそれに準ずる課程を修了した者は視覚障害者の歩行に関する技術及び知識の修得を免除し、また以下に掲げる研修プログラムを優秀な成績で修了したものは1年まで期間を短縮することができる)

(2) 研修期間中に次に掲げる研修プログラムを修了しなければならない。

①犬の訓練頭数 盲導犬訓練士養成過程の訓練頭数を含め20頭以上

②歩行指導の事例 指導監督のもとに 6例以上

③技術及び専門知識

ア. 視覚障害者の歩行に関する技術及び知識

人間の感覚、運動のメカニズム、学習心理学及び教育方法論、老年学、ローヴェイジョン、発達心理学、面接と評価の技法、カウンセリング、電子機器など

イ. 盲導犬の歩行指導に関する技術及び知識

盲導犬の使用に関する適正評価、フォローアップ、指導計画の立案等。

第6 資格の認定

法人は資格の認定に当たっては、研修生が、訓練技術、専門知識および経験事例について、それぞれ満足すべき水準に達していることを確認し、確認した記録を10年間保存しなければならない。

第7 制限

研修生が訓練した犬は、歩行指導員が直接評価し、もしくは再訓練することなしに歩行指導に用いられてはならない。

附則

施行日 平成21年7月1日からとする。

盲導犬訓練基準

第1 適正犬の基準

1、身体

- (1) 一般的な最低体高は50cm程度で、体重は犬種により好ましい重さであること。
- (2) 健康体でバランスがとれており、体力があり、歩調が安定していること。
- (3) 外見が良好で、被毛の手入れが容易なもの。
- (4) 通常は、生後12ヶ月～24ヶ月齢で訓練を開始するのが望ましい。

2、性質

- (1) 健全で陽気な性格であり、動物や人間に対して友好的であること。
- (2) 人間の声によく反応し、人を喜ばせようとし、人間と一緒にいることを好む。
- (3) 他の動物に対し強い興味を示さず、挑発的な行動をしない。
- (4) 平均的な触覚、聴覚及び感受性を有しており、極端なものは好ましくない。
- (5) 神経質な面がなく、攻撃的でなく、過剰な支配的性質を有していないこと。
- (6) すぐれた集中力と積極性、及び環境への順応性があること。
- (7) 乗り物酔いがないこと。
- (8) 警戒心の強い性質でないこと。

3、動作

- (1) 落ち着いた動作で作業をすることが出来ることが望ましい。
- (2) 排泄習慣が身につけており、適切な場所で命令により出来ること。

4、健康と管理

- (1) 犬は身体的（特に腰と目に関して）に、適切であるか否かを確認するため、訓練開始時もしくは訓練終了後に検査する必要がある。
- (2) 身体的条件が、誘導能力を発揮出来る基準に達しない犬は、盲導犬としては認められない。
- (3) 犬の一生を通じて疾病から予防するための衛生的管理をしなければならない。

第2 適正犬の供給・確保

1、原則

訓練のために適正のある犬を、常に計画的に供給できるように努めなければならない。また、この計画は適任者の指導のもとに実施されることが望ましい。

2、繁殖と育成

- (1) 盲導犬施設は、需要に見合う供給を確保するために、繁殖と仔犬飼育の計画を立て、その計画を継続しなければならない。
- (2) 繁殖計画は専門的知識と経験を持つ者の下で、責任をもって行なわなければならない。

3、仔犬の飼育

- (1) 盲導犬となるように飼育する仔犬は、生後6～8週間の間に盲導犬施設により選ばれた個人の家庭に預け、飼育を委託することが望ましい。
- (2) 性質的にも身体的にも、正しいしつけと発育を確固たるものにするため、定期的に（毎月1回以上が好ましい）知識のある者が、委託家庭を指導すること

が望ましい。

4、獣医師による健康診断

繁殖犬と飼育用の仔犬の身体・精神両面の健全を確保するために、獣医師の適切な検査を適宜受けるべきである。

5、記録

最良の状態で繁殖と育成が行なわれるために、繁殖犬と仔犬の詳細な記録を保存のファイルとして保管すること。

第3 盲導犬訓練の内容

ハーネスを着けた盲導犬は、強く引っ張ることが無く、リラックスして歩き、前方の道に注意を集中しなければならない。

1、基礎訓練

- ・ 呼んだら来ること
- ・ 座ること
- ・ 伏せること
- ・ 待つこと
- ・ 四つ足で立って待つこと
- ・ 脚側につくこと
- ・ 前進すること
- ・ 停止すること
- ・ 後に戻ること
- ・ 右に進行すること
- ・ 左に進行すること
- ・ 早めに歩くこと
- ・ ゆっくり歩くこと 等

2、歩道

視覚障害者が安全に歩道にのったり、歩道を下りたり出来るように誘導しなければならない。また道路を横断するのに適切な場所を探して、そこへ誘導しなければならない。

3、道路の横断

- (1) 危険がない限り、視覚障害者の命令によりまっすぐ横断しなければならない。
- (2) 車の接近がある場合は、適切な行動を取らなければならない。

4、障害物

- (3) 障害物は視覚障害者が安全に歩行が続けられるように、十分な間隔をとって避けなければならない。
- (4) 障害物が歩道全体を遮っている場合は、この障害物を回避するため歩道から一度下りて、再び歩道に戻るよう視覚障害者を誘導しなければならない。
- (5) 誘導する視覚障害者の上半身や頭部の高さの障害物に注意し、停止したり、迂回したりしなければならない。

5、横断歩道

横断歩道の直前へ誘導し、安全に横断しなければならない。

6、階段

階段は命令により探し、最初の段差を教え、視覚障害者のスピードに合わせて上り下りしなければならない。

7、扉（ドア）

ドアは命令により探して誘導しなければならない。

8、通行人

人とすれ違ったり人を追い越すときは、視覚障害者がそのまま歩き続けることが出来るように十分な間隔を取れるような方法で通行人を避けなければならない。

9、公共の場所

公共施設等で行儀よく行動しなければならない。また、命令により主人の足元や指示された場所に伏せたり座って、静かに待っていなければならない。

10、交通機関

(1) 命令によりバス、電車等の入口を探し、ゆっくりと乗車し空席があれば誘導しなければならない。降車の際は出口を見つけ、最初の段差で待ってから、ゆっくりと主人を誘導すること。

(2) 乗車中は主人の足元付近にいて伏せ、もしくは座っておとなしく待たなければならない。

(3) プラットホームでは、視覚障害者を安全に誘導しなければならない。

11、気を散らすもの

他の動物や食べ物のような気を散らすものも無視しなければならない。

12、歩道のない道路

歩道のない道路では、道路の端を注意して歩行しなければならない。

13、招呼（自由運動の時など）

視覚障害者が名前を呼んだり、招呼の命令を出したときは、すぐに主人のもとへ来なければならない。

14、記録

各犬の訓練中の記録は、将来の問題発生を未然に防ぐために、交配・飼育記録に記録されている重要事項と共に、盲導犬として活動している間は保管しなければならない。

15、訓練時間

(1) 訓練は実働日数として、最低80日間行なわなければならない。

(2) 訓練期間中は、それぞれの犬は規則的に訓練されなければならない。

16、特別訓練

訓練期間の最後の4週間は、将来の主人となる視覚障害者の個別の必要条件に合わせて広範囲な経験を与えなければならない。

17、評価・指導

(1) 視覚障害者の歩行指導に入る前に、盲導犬歩行指導員が各犬の訓練の進捗状況をアイマスクテストによりテストし評価しなければならない。

(2) 盲導犬歩行指導員による最後の評価及び訓練を実施しなければならない。

附則

施行日 平成21年7月1日からとする。

銀座線青山一丁目事故の原因究明と対策に必要なリハ上の課題

平成28年 9月 30日

視覚障害リハビリテーション協会 理事 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 参与)

今回の事故については、盲導犬歩行が注目されている。しかし原因をさぐり対策を講じていくには、「転落は本人の予想外のことであり、何をよりどころとして歩行し、どのように判断してホーム端を歩き転落したか」の究明が重要である。

そのためには、S氏が、残存視力を利用しながら歩行していた可能性が高いことを十分に分析しておく必要があり、ここではそのことを中心に述べる。

以下は、国交省や各報道、Webサイト上の情報も含め、公表されている内容から必要な情報を抽出して、現時点としてまとめたものであるが、まだ不明点も多く、さらなる検証や情報収集が必要である。

(なお、今回の事故は、S氏本人の責任などでは決してないことを前提とする。)

1. S氏の残存視力の影響

S氏の眼疾患は網膜色素変性症で、夜盲と視野狭窄が強く、視力も低下はしていたが、残存視力を活用しながら歩行していたと推測されている。

2. S氏の行動と残存視力による誤認の可能性について

S氏は、一定以上の明るさのあるところで視野に入れば、ある程度は視力があつたようなので、歩行についても(盲導犬歩行においても)、歩く方向や定位のために必要なランドマークの確認などのときには、残存視力に頼っていたと思われる。

しかし、そのときのS氏の視覚能力では、ライトや反射光、移動する光源などにより明るさの大きな変動があつたり、視野内に入らなかつたりして、必要なランドマークや目標物を、誤認していた可能性がある。

(1) 改札からホーム端へ

この部分では、盲導犬歩行をしていたS氏にとって、右側の階段部を通りすぎれば誤認する要素は少なく、通常どおりの歩行であつたと想定される。

(2) ホーム端に近づき、右に曲がった

S氏は、ホーム端に近づいた所で、赤坂見附方向に直角に右へ曲がり、2~3mほど進んでいる。この「右折」は予定の行動とみられ、誘導用点字ブロックに頼って右折した可能性が高い。そこから最初の柱までのホーム上は比較的明るいので、歩行方向のランドマークは、残存視力によって得ていたと思われる。

(3) ホーム端へと向きを変えた

S氏は、赤坂見附方向へ2~3mほど進んだあと、少し方向を変えて、ホーム端に斜めに近づくように進み、そのまま左足から転落した。

なぜ方向を変えたかについては、全般的な方向の誤認の可能性はある。そのほか、残存視力によって何らかの光映像刺激を誤認し、(ホーム端近傍の)適切な目標物と思ひこんだものに、歩く方向のランドマークを再設定してしまった可能性もある。

3. 残存視力のある視覚障害者の安全対策

(1) 中途視覚障害者の残存視力の利用

一般的に、残存視力がある間は、歩行時も残存視力に頼って状況判断をしようとする傾向があり、中途視覚障害者において顕著である。

網膜色素変性症が進行すると、見える範囲が極端に狭くなっていき、遠近感も阻害されてくる。しかし、心理的期待感も含めて、まだまだ見えているはずと思いこみ、乏しい視覚に過度に頼る傾向も強い。また、暗い中で強めの光を感じると、網膜色素変性症では、グレア（まぶしさ）によって対象物認識が困難になり、その後の順応速度も相当遅く、視力が元に戻るのに数十分もかかることがよくある。

(2) 安全対策の例

＊ホーム照明はできるだけ均等な一定照度以上の照明とする。

明るくても、暗い部分があると明暗コントラストが大きくなり、周囲の見えにくさが急激に増加する。

＊ホーム端に明瞭に視認できる帯状表示を設ける。

ホーム端に低視力でも視認が確実な明瞭なコントラストの表示があると有効である。

4. 視覚障害者の歩行指導について

(1) ロービジョン者及び残存視力のある者の安全な歩行

全盲者の歩行については、白杖歩行と盲導犬歩行が広く利用されている。しかし、今回の事故のS氏のように、「全盲」とされていても、その多くには、個人差は非常に大きいが何らかの残存視覚を有していて、安全歩行に大きな影響を与えていることが多い。

残存視力のある全盲者を含むロービジョン者の安全な歩行について、歩行訓練士のみならず、眼科医や視能訓練士も含めて、視覚障害リハビリテーション関係者の実践的な研究・検証と、早期の実践が急務となっていると思われる。

(2) 歩行訓練に当たる施設や歩行訓練士の協力体制

視覚障害者の自力歩行の必要性は障害者の自立には欠かせない大きな意義があり、歩行訓練士の役割は非常に大きいですが、全国的な協力体制は乏しい。日本列島は、地域差が非常に大きく、都会での歩行と地方での歩行の安全対策は大きく異なる。例えば、雪の多いところでは雪道歩行は欠かせない技術であるが雪のほとんどないところでは必要はない。鉄道を頻繁に利用する都会とバスのみ利用の地域の違いなどもある。

さらに、視覚障害者自身に環境の大きな変化があった場合については、各地域における視覚障害者の自力歩行の安全対策について、各地の歩行訓練に携わる人たちが積極的に情報交換し協力していくことが求められる。しかし、個人的な努力はともかくとして、全国的にみてその体制は非常に乏しいと言わざるを得ない状況にある。

＜参考1＞ 当日のS氏の行動について

今回のS氏の事故については、

「何をよりどころとして歩行し、どのように判断してホーム端を歩き転落したか」の究明が重要である。以下は、限られてはいるが、現時点での情報によるものである。

(1) 職場から改札へ

S氏は、職場から青山一丁目駅の4番出口まで地上を進んだ。

(2) 4番出口から改札へ

4番出口から地下をまっすぐ渋谷側へ歩いて、右側の自動改札から入った。

*この間は、盲導犬はずっと右手持ちだったとみられる。

(なお、4番出口は建物内地下通路をたどるのでやや分かりにくい面があり、当初の歩行想定ルートには含まれていなかったとみられる。)

(3) 自動改札からホーム端に近づく

自動改札からまっすぐ(点字ブロックに沿って)ホーム端に向かって進んだ。

*盲導犬は、この間ずっと右手持ちである。この部分の左側は安全な空間であるが、右側には階段そして仕切り壁の端部があって、右側に間違いの発生の可能性や危険性があったので、ここまでの盲導犬ハーネス右手持ちは通常歩行の範囲内である。

(4) ホーム端に近づき、右に曲がった

S氏は、ホーム端に近づき、点字ブロックの右折表示の部分を右へ、赤坂見附方向に直角に曲がり、内方線付誘導用ブロック付近をホーム端と平行に歩いたとみられる。

*S氏は、「盲導犬はホーム端の危険側に」と指導を受けていたが、盲導犬はこの間もずっと右手持ちであった。右に曲がってから、少し離れた壁伝いに進んでいたのなら、盲導犬を右側にした歩行はあり得る。ホーム端から壁までは3mもなく、壁の意識があったかどうかは不明である。

*なお、「壁沿い歩行」については、階段部とホーム部の仕切り壁の端部を越えてすぐに右に曲がる時には何の手がかりもなく、少し手前になってしまうと階段方向に進んでしまう。さらに、その付近には、電車を待つ人がいることもよくある。また、「壁伝い」に進んだとしても、最初の柱のところにはベンチがあり、柱との間は狭く盲導犬歩行ではかなり通りにくい。

*この時点で、ホーム端方向を把握していたか、誤認していたかは不明である。

(5) ホーム端へと向きを変えた地点

右に曲がって2～3mほど進んだところで、内方線付誘導用ブロックから外れ、ホーム端に斜めに近づいていき、左足から転落した。なぜこのような行動となったかについては不明であり、次の2点の究明が望まれる。

*そのときS氏は、ホーム端はどこにあると思っていたのか？

*どのような状況とされていたのか？

例えば、「光の変化や音・音声によって何らかの突発的な誤認を引き起こし、電車が停車している状態と錯覚して、電車のドア部へと進んだ」可能性などがあるかどうか。

＜参考2＞ ホームにおける視覚障害者の安全対策の例

可動柵未設置のホームが圧倒的に多い中において、可動柵の設置普及に期待するとしても、圧倒的多数のホーム可動柵未設置駅における安全対策は急務となっている。以下、対策例を示す。

(1) 触覚コントラストの高い内方線付誘導用ブロックの完全設置

視覚障害者のホーム転落事故のほとんどは、ホーム端方向の誤認から生じている。ホーム端の危険側と安全側を明確に示す、触覚コントラストの高い内方線付誘導用ブロックの完全設置が必要である。なお、設置後の摩耗による触覚感知性低下対策や、直角通過時や今回の事故のような斜め通過時の内方線不感知を補うため、一本線から二本線とする敷設の検討なども必要である。

(2) 固定柵の設置

ホームに固定柵を設置しても、開口部が随所にあって役に立たないという意見があるが、視覚障害者が危険方向を誤認している時には相当有効であり、転落する確率は確実に減少させることができる。また、高齢者やふらつきなど健常者にとっても身体を一時的に支えることができる設備でもあり、固定柵は一定の効果がある。可動柵とは比較にならない非常に低廉な設置費であるので、全駅設置も可能である。

(3) ホーム端の明確な触覚パターンの設置

視覚障害者のホーム転落事故のほとんどは、ホーム端方向の誤認から生じているが、ホーム端の転落直前部分に、明瞭な触覚表示の突起などが一定幅あれば、転落する確率を下げることを期待される。

(4) 可動柵における視覚障害者対応の必須条件

現在各地で設置されているホーム可動柵のほとんどは、可動部の収納部と可動部に触れても問題はなく、点字表示も安心して読むことができる。ただ、設置費用や運用経費が高額なことやドア数などが異なる車両への対応に困難な面があることから、新たな構造のホーム安全設備が種々考案され試験実施されている。

しかし、視覚障害者にとっては使用上問題のある構造が少なくない。その最たるものは、「バーやワイヤー、ネットに触ったら警報が出る」タイプが多いことである。

言うまでもなく、全盲者にとってのホーム上の移動歩行で最も多いのは白杖による歩行である。そのとき、現在の可動柵では、固定部・可動部ともに、白杖が触れても身体が触れても問題はない。しかし、新型の可動部は、白杖や身体がわずかに触れただけで「触らないでください」「離れてください」などと警告を発するものが多い。これでは、視覚によってホーム柵を確認できない視覚障害者は狭いホームを歩くことすらできない。中には、固定部にある点字表示を触読しようとして手が10cmほど動いただけで、警告を発するものすらある。

このような、視覚障害者への配慮に乏しい構造の「可動柵」は、避けることを基本条件に加えるべきである。

視覚障害リハビリテーション協会紹介

協会会長 吉野由美子

1 視覚障害リハビリテーション協会とは

1.1 視覚障害リハビリテーション協会の概要

「協会の目的」本会は、視覚障害者(児)に対する、福祉・教育・職業・医療等の分野におけるリハビリテーションに関心をもつ者の相互の学際的交流を図り・理解を深めるとともに、指導技術の向上を図る活動を通して、視覚障害者(児)のリハビリテーションの発展・普及に寄与することを目的とする。(会則第3条)

1.2 協会の主な活動

本協会では、会の目的を達成するため次のような事業を推進しております。

- (1) 全国大会の開催
毎年1回研究発表大会を開催しており、2017年度で26回となります。
- (2) 研究会、講演会、講習会などの開催
- (3) 論文誌の発行
視覚障害リハビリテーションに関する専門的な情報を会員間で交換し、また社会に公開していくための機関誌として「視覚リハビリテーション研究(Japanese Journal of Vision Rehabilitation)」を年2回発行しています。
- (4) 視覚障害リハビリテーションを担う専門家の育成・研修
- (5) 視覚障害リハビリテーションの研究・実践に関する実績の表彰
- (6) その他、前条の目的を達成するために必要な事業

視覚障害リハビリテーション協会連絡先

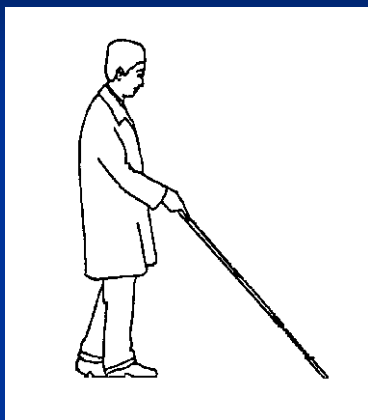
- 〒150-0045 東京都渋谷区神泉町 21-3-3F 渋谷YTビル 02
公益財団法人 日本盲導犬協会東京本部内 電話 090-2731-4831

ホームページ <http://www.jarvi.org/>

視覚障がい者の歩行特性と 駅ホームからの転落防止

大倉元宏(成蹊大学・理工学部)

徒歩による移動様式・手段



白杖使用



盲導犬の利用



誘導歩行

オリエンテーションとモビリティ (OM)

■ オリエンテーション

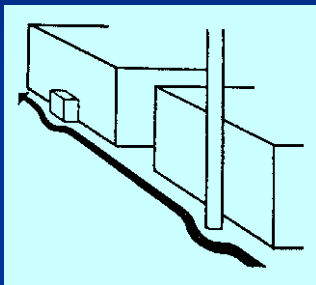
ある環境で保有感覚を用いて、自己の位置および自己と周囲の物体との空間的位置関係を確立する過程

■ モビリティ

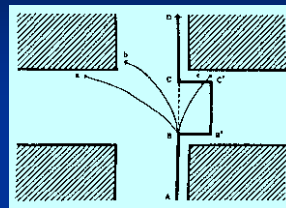
現在地点から目的地点まで安全かつ効率的に移動する過程。エイドとして白杖と盲導犬

3

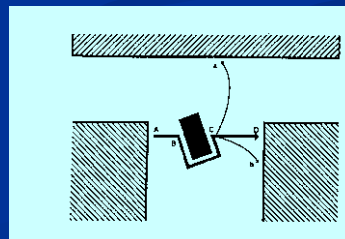
OMにおける3つの基本要素



境界線に沿って歩く



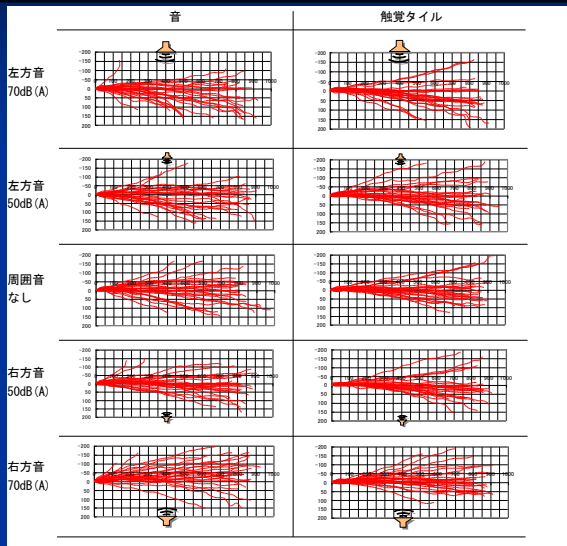
物またはある点に向かって直進する



障害物を回避し、元の進路を維持する

田中一郎ほか: Mobilityの基本的成分とその評価, 第3回感覚代行シンポジウム, 1977.

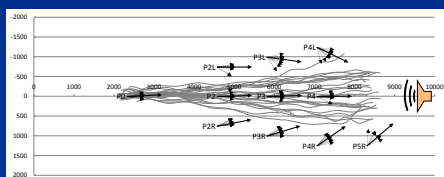
周囲音と偏軌



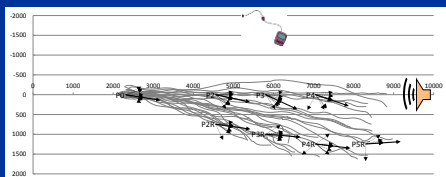
大倉元宏ほか: 周囲音が視覚遮断直進歩行に及ぼす影響, 人間工学, 2006.

左右の耳のマスクング差と音源定位

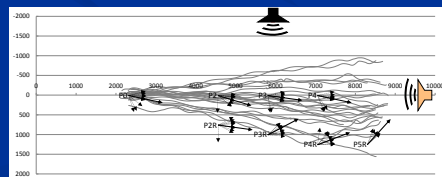
マスクングなし



イヤホン条件

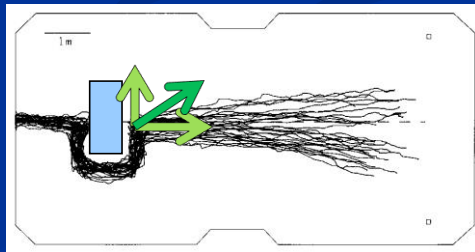
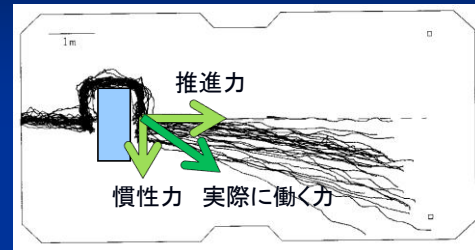
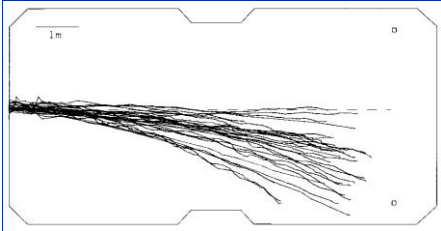


スピーカ条件



大倉元宏ほか: 左右の耳のマスクング差と単独行動に慣れた視覚障がい者の音源定位, 人間工学, 50(特別号), 2014.

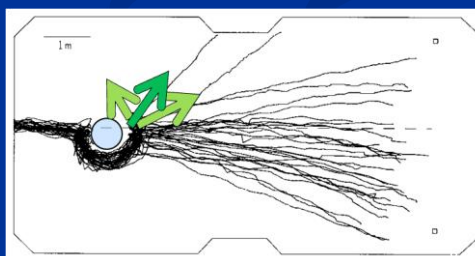
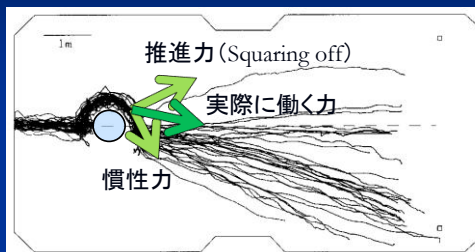
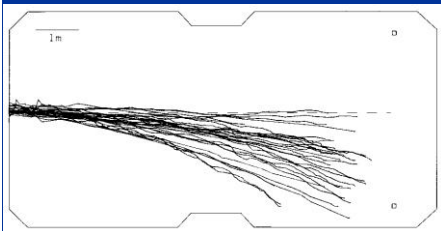
障害物回避(矩形)



Tanaka, et.al. : Direction Judgement of Blind Travelers in Straight Walking under Controlled Environment, Nat. Rehab. Res. Bull. JPN., 1988.

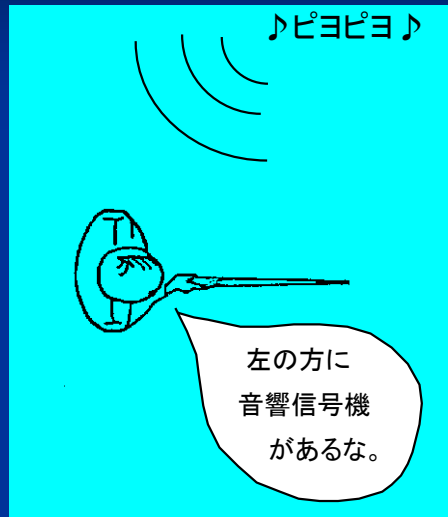
7

障害物回避(円形)



Tanaka, et.al. : Direction Judgement of Blind Travelers in Straight Walking after Negotiating an Obstacle, Nat. Rehab. Res. Bull. JPN., 1989.

音源定位



9


エコー定位



10

音声言語情報に基づく意思決定


まもなく、電車が到着します。



おっ、来たな。さあ乗ろう。あれ！ 電車がいない。向かい側のホームの電車か。危なかったな。ホームから落ちるところだった。

11

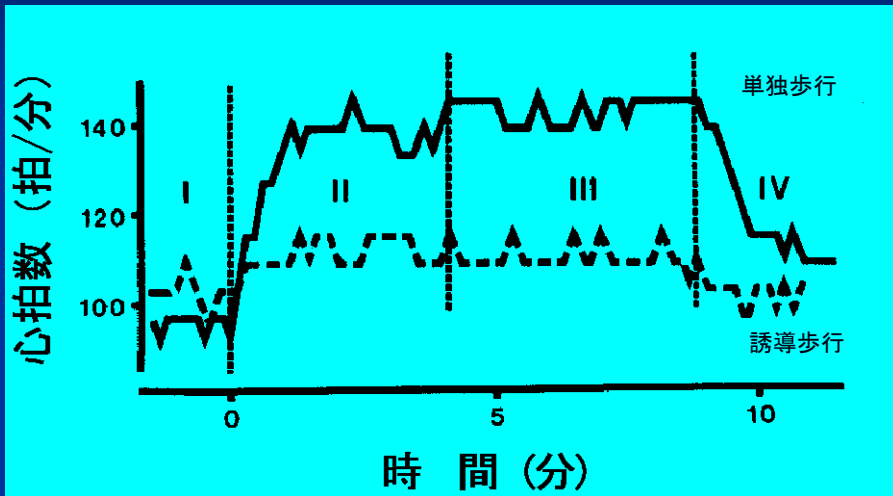
記憶への依存



あれ？ 確かこのあたりに電柱があったはずなのに？ 困ったな。

12

高い心理的ストレス



Tanaka, et. al., Heart Rate as an Objective Measure of Stress in Mobility, JVIB, 75(2), 1981.

13

フルパワーを動員

熟練

未熟練

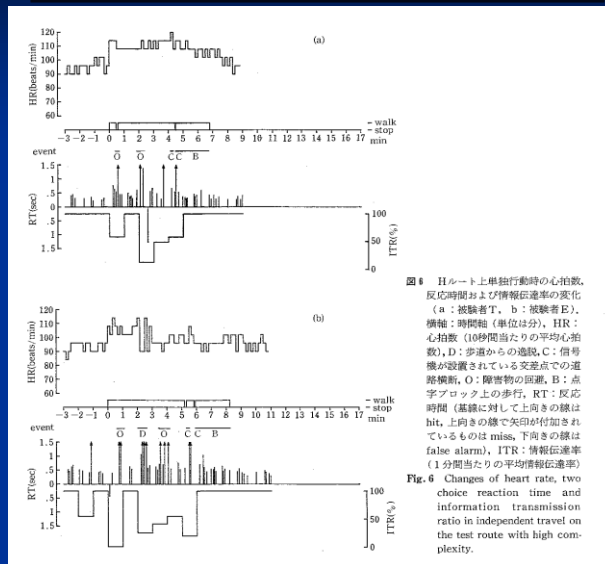


図6 ヘルメット上単独行動時の心拍数、反応時間および情報伝達率の変化 (a: 被験者T, b: 被験者B)、横軸: 時間(単位は分)、HR: 心拍数(10秒間当たりの平均心拍数)、D: 歩道からの逸脱、C: 信号機が設置されている交差点での道路横断、O: 障害物の回避、B: 点字ブロック上の歩行、RT: 反応時間(基準に対して上向きの線はhit, 上向きの線で矢印が付加されているものはmiss, 下向きの線はfalse alarm)、ITR: 情報伝達率(1分間当たりの平均情報伝達率)

Fig. 6 Changes of heart rate, two choice reaction time and information transmission ratio in independent travel on the test route with high complexity.

大倉元宏: 二次課題法による盲歩行者のメンタルワークロードに関する研究, 人間工学, 25(4), 1989

視覚情報を得られない歩行

- 自身の移動方向と経路上の位置を常に保持（短期記憶と長期記憶）
- 保有機能（聴覚情報と触覚情報）で環境認知
- ひとりで歩いている視覚障がい者はパワー全開で歩いており、余裕はほとんどない。その源はオリエンテーションの困難さ。
- 視覚障がい者は情報不足であるが、やみくもに情報が与えられても、それを処理する能力が残っていない。

15

転落事例DBのURL

<https://omresearch.jp/fall/browse/>

公開事例数

- 13件（2016年9月30日現在）
- 関東，中部，近畿，東北
- 全盲，ロービジョン，盲導犬ユーザー
- 1974～2014

16

転落の原因について

- 直接的には、白杖等によるドロップポイントや到着車両の未確認
- 誘発要因
 - 普段と異なる環境条件や状況の存在
 - 歩行特性(偏軌傾向, 音源定位, エコー定位)
 - 聴覚/触覚の手がかりによる意思決定(思考過程は理に適っているが, 手がかりの信頼性が低い)
 - 標示の誤解
 - 移動中の他のタスクの割り込み, あるいは同時遂行

17

転落の防止に向けて

- 第三者機関による真の事故原因の調査(国交省)
 - プラットホーム上の設備へのフィードバック
 - 歩行技術や訓練へのフィードバック
- プラットホーム上の安全移動支援設備の整備(鉄道事業者)
 - ホームドアの設置
 - 「境界線歩行」環境の整備
- 適切な単独歩行技術の獲得・向上・維持(視覚障がい者)
- 安全な移動技術の開発・教授・フォローアップ(視覚リハ専門家)
 - 標準的な歩行訓練手帳(例:カルテ, お薬手帳)の考案
- 歩行訓練施設・機関の整備・充実(厚労省)
- まわりの乗客の見守り・声かけ(一般市民)
 - 声かけや誘導の具体的方法の周知(国・鉄道事業者)

18

新たなタイプのホームドアの技術開発事例

○車両扉位置の相違やコスト低減等の課題に対応可能な新たなタイプのホームドアの技術開発

方式	戸袋移動型	昇降バー式	昇降ロープ式	昇降ロープ式(支柱伸縮型)	マルチドア対応ホームドア
開発主体	(株)神戸製鋼所	(株)高見沢サイバネティックス	日本信号(株)	西日本旅客鉄道(株)	三菱重工交通機器エンジニアリング(株)
概要	  <p>戸袋</p>	 <p>上昇時</p>  <p>下降時</p>	 <p>上昇時</p>  <p>下降時</p>	 <p>上昇時</p>  <p>下降時</p>	 <p>4ドア</p>  <p>3ドア</p>  <p>2ドア</p>
特徴	戸袋が移動することにより、異なる扉位置の車両やオーバーランに対応	ドア部分を昇降するバーやロープとすることにより開口部を広くし、異なる扉位置の車両やオーバーランに対応 ホーム基礎の補強工事を簡素化することにより設置コストを低減	ドア部分を昇降するロープとすることにより開口部を広くし、異なる扉位置の車両やオーバーランに対応 支柱を伸縮式とすることでホーム端の見通しを確保	ホームドアの開閉位置を変えることにより、異なる扉位置の車両に対応 車両改造を必要とせず、地上センサーによりホームドアの開閉を自動化	
現地試験等	西武新宿線新所沢駅にて現地試験実施【H25. 8~H26. 2】	相鉄いずみ野線弥生台駅にて現地試験実施【H25. 10~H26. 10】	東急田園都市線つきみ野駅にて現地試験実施【H25. 10~H26. 9】	JR桜島線桜島駅にて現地試験実施【H25. 12~H26. 3】 JR東海道線六甲道駅にて試行運用【H26. 12~H27. 3】	本年秋頃より、京急久里浜線三浦海岸駅(2ドア車と3ドア車が混在)にて現地試験実施予定
実用化に向けた動き等		JR八高線拝島駅にて試行導入(JR東日本)【H27. 3~】 下降時の支柱高さを抑えてホーム端の見通しを確保した新たなタイプを開発中		JR東海道線六甲道駅での試行運用の結果、実用化可能との判断により、同駅において継続設置【H27. 4~】 JR東海道線高槻駅にて稼働中【H28. 3~】	