

## 質疑応答

質問者①：①点状ブロックが横断方向に対して斜めに敷設されている場合はどうすればよいか。②公道実験の場所はエスコートゾーンがあり、横断する際に接触し辿って歩くケースが多いのではないか。また、エスコートゾーンがある場合、実験で行った「3m 先までの移動」ではなく、「エスコートゾーンまで案内すること」が重要ではないか。③横方向変位の測定地点を 3m とした根拠は何か。

講師：①点状ブロックが横断方向に対して斜めに敷設されている場合は、離隔 8～12cm の範囲内で点状ブロックに対して斜めに敷設する方法が考えられる。また、全ての点状ブロックに対して方向定位ブロックを並べることは、車いす、ベビーカー、キャリーケース利用者等を考慮すると現実的ではない。視覚障害者が線状ブロックを辿ってアプローチすると想定すると、線状ブロックの周辺に方向定位に必要な個数分を敷設できればよい可能性もある。これらはいずれも当事者が参加する実験等により最善の方法を模索していきたい。②横断中にエスコートゾーンを見つけてそのまま辿った例もあったため、エスコートゾーンの影響がある試行のデータについては分析対象から省いている。今後、エスコートゾーンに導くツールとしての方向定位ブロックの活用については当事者へのヒアリングを基本として、その必要性から検討していきたい。③3m の根拠は、限られた実験道路において等間隔に 16 パターンの評価サンプルの設置を計画した際に、パターン間に 5m 分の空間が確保できたため、撮影機材等の配置も考慮し 3m 地点のデータで分析することとした。

質問者②：①ブロックを発光させるより、点滅する方が遠くから確認しやすいのではないか。②横断歩道の中心に向かって線状ブロックを正しく敷いてあった場合、線状ブロックと方向定位ブロックではどちらが歩きやすいのか。

講師：①実証実験の中間集計によると、ロービジョン者は横断中に「発光ブロックを見つける割合」と「発光ブロックがついていない点状ブロックを見つける割合」との差があまりないという結果となっている。そのため点滅といったより確認しやすい発光方法を探す必要がある。

②道路横断を想定した方向定位性についてはトレーリングよりスクエアリングオフの応用の方が、歩行開始後の横方向偏軌が少ないという既往研究もあり、実験参加者へのヒアリングにおいても線状ブロックの延長方向を取るよりも定位しやすいとの評価を得ている。

質問者③：点滅ブロックは既に道路鉦に使っている技術であるので、方向定位ブロックの点滅についても研究で評価をしてほしい。

質問者④：方向定位ブロックの有用性という点においては極めて優れており、ここまで展開できた後は計画論における利用方法である。都内では自転車横断帯を撤去する計画が進められているため横断歩道が広がるのだが、撤去前に横断歩道の中心にエスコートゾーンが設置されているため、横断歩道をそのまま広げると中心がずれる。誘導ブロックから注意喚起があり、エスコートゾーンへ誘導する方法であるが、ずれることにより色々な問題が生じる可能性がある。今回開発の技術を使ってどこの交差点から整備していくべきかという視点での研究予定や、ツーリズムの観点から、寺社仏閣を巡る際の提案等、広がった考え方があるか。

講師：まずは方向定位ブロックの必要性、有用性が高い交差点を選定する必要があると考える。そのためエスコートゾーンのないところを対象に、斜めに交差している箇所を優先的に取り上げていきたい。今のところ、普段使いで慣れた経路での使用を前提に置いているが、ツーリズムの観点からは、限られた観光エリアに対して連続的かつ一体的に整備して、支援ツールに関する情報提供をしっかりとすれば有効な活用となり得ると考えている。現時点で明確に答えることはできないが、オリパラの動きとも関連づけて競技場周辺での展開も念頭に検討していきたい。

質問者⑤：もっと実験参加者の数を増やし、年齢別、身体機能別等で実験すると、今までにないような結果で出るのではないか。多様な候補を作って因果関係を更に研究をしてもらいたい。

講師：参加者属性との関連を考察できるように障がい程度や単独歩行の頻度等の情報をヒアリングにより収集しており、例えばロービジョン者については色覚のテストも行っている。

質問者⑥：実験参加者については必ずしも大量に取る必要性はない。道路空間において特に重要なターゲットグループをはっきりさせ、そのデータを重点的にとることで、効果があることを証明できればよい。実験参加者の分類をし、どこに寄与しているかという分析が足りていないと感じる。

質問者⑦：歩道巻き込み部では、点状ブロックが千鳥状に敷設されるが、その場合は方向定位ブロックをどのように敷設するのか。

講師：視覚障害者が線状ブロックを辿ってアプローチすることを想定し、線状ブロックに近い左右両側の点状ブロックの手前端部を基準として、8～12cmの離隔で敷設する。実験結果より点状ブロックと方向定位ブロックの離隔が重要であるため、階段状となっている点状ブロックからの離隔を一定にすることが有効であると考えている（つまり方向定位ブロックも連動して階段状となる）。

質問者⑦：実験を行った徳島市内の交差点で、点状ブロックが2列になって敷設されている部分と、1列になっている部分があるが、これは何を示しているのか。

講師：1列の部分は押しボタンの位置まで結ぶ線状ブロックである。当事者からはこの部分の敷設に関して意見は出ていない。

質問者⑧：筑波大附属盲学校付近（護国寺）の交差点に、資料の図のように縁石から離れており階段状にもなっていない箇所がある。

質問者⑨：斜め横断ができるスクランブル交差点では、ブロックの敷設方法についてどのように考えているか。

講師：様々な誘導施設が複雑に存在することで逆に混乱をきたしている事例もあり、例えばスクランブル交差点では全方向を誘導ブロックで支援しようとする歩道上が誘導ブロックまみれとなり、視覚障害者にさえも効果的でなくなってしまう可能性も否めない。方向定位ブロックについても副次的なマイナス面を慎重に検討すべきである。

質問者⑨：スクランブル交差点のエリア内か、エリア外かを示す使い方があるのではないか。

講師：視覚障害者が、周りの人の歩く音や風の流れを頼りにしているということであれば、スクランブル交差点では四方八方に人々が動くため分からなくなることが予想できる。斜めではなく、直角方向だけに方

向定位ブロックを敷く方法が望ましい可能性もあり検討が必要である。