

駅ホーム点字ブロックに関する一考察(三) (完)

——視覚障害者の歩行と安全配慮——

滝 沢 仁 唱

〈目次〉

- 一 はじめに——本稿の課題
- 二 視覚障害者とホームの利用
- 三 国鉄都区内駅ホーム点字ブロックの調査
- 四 設置方法の分類⁽¹⁾
- 五 安全配慮と設置状況⁽²⁾
- 六 駅ホーム設置点字ブロックの検討
 - 1 点字ブロックの設置及び保存をめぐる問題
 - 2 ホーム全体の点字ブロック設置をめぐる問題
 - 3 国鉄都区内駅全体の点字ブロックをめぐる問題
- 七 むすび
 - 1 法的検討
 - (1) 工作物の設置・保存の瑕疵及び注意義務
 - (2) 安全歩行権試論—社会保障の権利として
 - 2 今後の課題

(1) 以上早稲田大学大学院法研論集第28号

(2) 同 第29号

六 駅ホーム設置点字ブロックの検討

前章までで述べたのは、点字ブロックの実態調査に基づく結果である。本章では、これら調査に基づきどのような問題点があるかを視覚障害者の駅ホーム上の歩行の安全とからめて論ずることにする。⁽¹⁾

1 点字ブロックの設置及び保存をめぐる問題

第一に問題となるのは、間断ある設置である。

一辺15cmのものを二枚ずつで10cmあける設置法は、点字ブロックラインに直進したら、全く点字ブロックを触知しない可能性が高い。それほどあけなくても最初から間隙を設けるといのは、目標地点或いは危険地点到着時の一時停止行動（即ち「止る」）のための点字ブロックとして問題がある。図14に見られるようにブロックの縁から突起まで間隔がある場合にブロックの上に足がのっていてもちょうど突起と突起の間に足がはいってしまい、異物感を感じないという奇妙な事がおこりうる。全盲児の幅の狭い靴底による触知ではこれがより顕著となる。国鉄都区内駅ホーム縁端に使用している点状ブロック及び併用型ブロック（点状ブロック部分）は1つのブロックの点状突起の中心間隔と各ブロックの縁からの点状突起の中心点との間隔を見ればわかるように、隙間を0にして並べると各ブロックの縁の点状突起の中心が等間隔で並ぶように設計されている。ところがそれを離して設置すると其の間隔が違ってくるのである。その点での配慮がないといわざるをえない。二点間の弁別によって点字ブロックが触知される。しかし、その間隔がくると弁別の可能性が違ってくる。⁽²⁾数mmあけて設置するのと数cmもあけるのと同列に論ずることはできない。しかし、ブロックの間隔をあけて設置するのは「報告書」の試案のどこにもない敷設法である。

第二に問題となるのは点字ブロックの幅の問題である。停止表示用の点字ブロックとして十分な幅かというそうではない。まず、幅の狭い物がある。幅が15cmのものは、視覚障害者がそれに気づかずに踏み越してしまう可能性が高い。一定の観念を伝えるものという点から見ると、直進するとすれば15cmのものでは検出率が低いし、30cmのものでも十分な幅とはいえない。⁽³⁾成人の全盲者の大きい歩幅では一辺30cmの点字ブロックでも踏み越しがありうるので50cmのものを使うべ

きとの提言がなされており、⁽⁴⁾その提言に従えば、現行の国鉄都区内駅ホーム縁端の点字ブロックは総て不適格ということになってしまう。「報告書」には30cmの幅のものはあっても、15cm幅のものは全くない。むしろ、車道に面して設置するときは、最低2列(60cm)以上の幅をもたせてある。⁽⁵⁾高速で接近してくる車両にたいする停止を警告するための安全配慮という点では、ホーム縁端も歩道も変らないはずである。国鉄の場合当初15cm幅のものが30cm幅となり、ホーム縁端以外ではそれ以上のものが使われだしている⁽⁶⁾というのには、その必要性のあらわれであるといえよう。

第三に問題となるのは点字ブロックの設置後の欠落である。足裏だけで点字ブロックを触知するとすれば、十分注意していても点字ブロックを踏まない可能性がでてくるのである。晴眼者であれば、見通すことによって一部欠落していても、それを確認できる。しかし、視覚障害者は、足裏で自分が立っている場所しか触知できないからラインに直進した場合等にはたとえ10cmの欠落でもラインを踏まない可能性がある。しかしもっと問題があるのは、視覚障害者が今まで点字ブロックをたよりに歩いてきた場合、其の方向を失い、線路側の方へ歩いてしまう危険性が高いということである。点字ブロックは危険防止の為に停止させることが最大の目的として考えられて設置されているから、いきおい線路側近く設置されており、それゆえ、視覚障害者が歩行する場所は、線路側に近い部分とならざるをえない。その点での配慮が不足している。

第四に問題となるのは点字ブロックの磨耗⁽⁷⁾である。点字ブロックが当初欠陥を有していなくても、欠陥をもつにいたる場合がある。個々の点字ブロックが、磨耗してくると駅ホームの他のアスファルト舗装に比べてすべり易くなることである。点字ブロックは白線の内側にあつて旅客がホーム上最も多く立ち且つ乗降時に、歩行する部分であるのでゴムのように柔らかいものでつくっては磨耗が激しい。しかも、柔らかすぎるとは信号としての意味をなさない。いきおい固い材質のもので作る必要があるのである。そうすると、日がたち磨耗が激しくなるにつれ、雨に濡れたりすると滑りやすくなる。

2 ホーム全体の点字ブロック設置をめぐる問題

第一に問題となるのはホーム上の点字ブロックの設置に寸足らずのものがあることである。点字ブロックが設置してあると思えば、当然列車の停止する長さでホーム縁端に点字ブロックを設置してあると考えるのが常識として当然であろう。ところが、必ずしもそうではない。寸足らずの点字ブロックの列の設置方法がみられるのである。そしてその数が点字ブロック設置ホーム中28ホーム(F・H・J・L)19.0%を占める。視覚障害者が予め、単独でそういう状況を知るのには不可能にちかい。この点で、寸足らずの設置は、一定区域の形成について、欠陥があるといわざるをえない。点字ブロックをどの範囲まで敷設すべきかといえば、電車の停止する全長と同じ長さが最適である。列車全長より短ければ、降車の際に方向を失いやすい。逆に長すぎると、乗車しようとして待っていても目の前に電車があると思って前進するとホーム縁端から転落する可能性がある。列車の長さ比べて点字ブロックで囲まれる部分が短い場合は、視覚障害者が往路で島式ホームの中央付近から乗車した場合に点字ブロックがあり、「この駅は列車の長さと同じ範囲で点字ブロックが設置されている」と信じ、帰路において、たまたま列車の両端から降りた場合その信頼が裏切られ、点字ブロックを踏み越して(踏み越す可能性がもともとある)点字ブロックを境として考えるとホーム内側に入り込んでいると思いかねない。そして点字ブロックをまだ触知しないので安全だと思いかねず、その結果目標を失うことになりかねない。しかも、最後尾又は最前部の列車から降車した場合、その付近でホームから列車の進入してくる線路に転落すると、次の列車が入ってくるときは、進入速度(最高で80km毎時)との関係で最も危険な位置に転落するということが考えられる。

第二に問題となるのはホーム縁端の点字ブロックの終る部分と直角に設置すべき点字ブロックが設置されていない(つまり点字ブロックで一定区域が閉塞されていない)ホームが少なからずあるということである。D・H・Lのホームが39ホーム

で設置ホームの26.5%を占める。点字ブロックの設置がなくなる部分を歩行する時は歩きだす方向によっては、点字ブロックを触知せずにホーム最縁端に到着してしまうことが無視されている。

第三に問題となるのは点字ブロックのホーム縁端からの距離である。縁からの距離は60cm～190cm⁽⁸⁾であった。縁との間隔がつかみにくい乗車時の安全配慮という点で問題がある。2m前後の所に点字ブロックが設置してあり、常にそこから乗り込んでいるとすれば（視覚障害者の鉄道利用法としては、安全を確保するために、常時利用する駅では一定の目標を決めておいて列車に乗り込むのが普通である。）1m前後の距離しかないところから乗り込む時にうっかりすると未だ1mホーム縁端まで距離があると思ひ込み最悪の場合転落してしまう可能性がある。

第四に問題となるのは点字ブロックの設置の複雑さである。ホーム上の設置方法で問題なのは、柱をさけるために極端な屈折があったりすることである。例えば突然左へ90度曲り1mほどして右へ90度曲り又1mほどして右へ90度曲り又1mほどして左へ90度曲るといふ⁽⁹⁾、晴眼者が見ればホーム上の鉄柱を避けるためにこのように設置されているとわかるが、全盲者にとっては、その屈折が階段へ誘導するための屈折か鉄柱を避けるための屈折かはあらかじめ知ることが困難である。しかも屈折点に方向転換をしめすブロックがない。もし、足でたどっていくと、突然点字ブロックの触感がなくなり右又は左に90度曲っているのがわかるのに苦勞する。しかも、点字ブロックで囲んだ部分には鉄柱がある。探しているうちにぶつからないとも限らない。第三の問題で述べたのと同じように、万一、ホーム縁端からの距離を誤解すると柱にぶつかったり、ホーム縁端から転落することになりかねない。

第五に問題となるのは、点字ブロックが周囲の環境と関連づけて設置されているのか疑問であるということである。点字ブロックにそって歩くとホーム上につきでた物に体をぶつける可能性がある⁽¹⁰⁾、物に突き当たる場合⁽¹¹⁾など線路に転落しなくても別の危険を招く部分もあった。

3 国鉄都区内駅全体の点字ブロックをめぐる問題

第一に問題となるのは誘導機能のなさである。転落防止の意味はあっても、安全な誘導という点では、配慮がない。これでは安全配慮という点で不十分である。誘導の意味を考えると公的道路における道路標識とちがひ、標識としての統一性がなく、誘導用としては、欠陥を持つといわざるをえない。現在の点状ブロックでは、誘導の意味がないとすれば、視覚障害者を安全に誘導するためのなんらかの措置がなければならぬ。特別にホーム長手方向の中心線に線状の誘導ブロックが一部にある駅⁽¹²⁾もあるが、これとても、ホーム縁端へ誘導するような設置になっていない。

第二に問題とされるのは乗換駅の点字ブロック設置の問題である。各々の駅での設置が不十分であるうえに、ホーム数の多い駅ではもっと問題がある。すなわち、ホームごとにあたりなかつたりする。視覚障害者にとっては、短距離用列車ホームであろうと、長距離用列車ホームであろうとホーム縁端から転落するという危険性には変りはないのである。

第三に問題となるのは点字ブロックに関する研究成果の摂取が不足しているということである。安全協会の点字ブロックの試案には15cm幅のものはない。国鉄の点字ブロックはその点の成果を完全に無視したものとなっている。さらに64点ブロックは、「屋外においては、砂利等と混同し、認知性が低下するため、現在使用されている6×6（36個）の半球突起体を有するものの方が認知性が良いとの確認を得た。」⁽¹³⁾とあるように64点ブロックは、少くとも屋外においては、好結果のものでなかった。それを幅15cmにして設置したのが正方形16点ブロックである。現在ある点字ブロックは国鉄側回答によれば1976年以降修理又は竣工がなされているという。1973年にできたものもある⁽¹⁴⁾というが、すべて76年以降修理又は竣工がなされたのだとすると、改善する機会があったにもかかわらず、国鉄は、安全センターの研究成果を殆ど無視してきたといわざるをえない。さらに、成果の摂取が不足している根拠として点

字ブロックの意味が必ずしも関係者に正確に理解されていないことがあげられる。朝日新聞1982年8月5日付の国鉄本社の話では点字ブロックを危険を警告するためのものであるとし「乗車口表示の話、聞かないですし……」といているが、松戸駅では実際に乗車口表示の点字ブロックを設置している他にも例はある。⁽¹⁵⁾国鉄関係者が松戸駅乗車口表示を知らぬというのは、それだけ松戸の例が一般化していないということである。また、あきらかに横への移動を誘導する機能をもつ併用型ブロックを設置している駅ホームもあり、⁽¹⁶⁾警告ブロックとしての意味をもつだけではないはずである。設置者も実態がよくわかっていないのではないかと思われる。

第四に問題となるのは点字ブロック設置に統一基準がうかがえないということである。点字ブロックが東京都区内駅ホーム縁端におけるものだけでも7種類も使われている。ホーム縁端を示すための点字ブロックが、何故7種類も使われねばならないのか理解に苦しむ。都区内各駅のホーム全体の点字ブロック設置について似たものはあっても⁽¹⁷⁾統一した基準がうかがえるかといえば、現状ではないとしかいいようがない。個々の点字ブロックの種類の多さ、誘導方法の不統一⁽¹⁸⁾は、どうみても設置の統一した意思をうかがわせるにたりぬ。また、1977年以降国鉄内部の設計資料として41点ブロックが提起されてきているといわれる。⁽¹⁹⁾しかし、36点ブロック及び64点ブロックがその後設置されているのは基準が不徹底であるとみてよい。記号としての正確な意味をもちえない施行方法をいろいろの駅でとっているということは、一駅でもし完璧な（それが実際にあるのかどうかはともかくとして）点字ブロックの施設があったとしても、旅客が複数の駅を利用することを考えると完璧に設置した所とそうでない所で混乱を生じさせることを意味する。つまり全体としてみると、安全配慮に欠ける可能性が生じるのである。信頼したがために安全でなくなることもあることを注意すべきである。設置方法がいい加減であれば、認知性の高いものが一部にあったとしても、全体として信頼できないものになってしまう。しかも、国家的統一性がない上に鉄道という特に危険な状況が生じる場所での研究開発の弱さ

は、視覚障害者の安全を配慮することをおろそかにしてきたあらわれといえよう。同一の企業体でありながら、種々雑多な方式の点字ブロックが使われていることは、視覚障害者の歩行に対する配慮のなさを示すものといえよう。工事の時期によって、三種類の点字ブロックを脈絡もなく使っている。⁽²⁰⁾早くから「歩行誘導情報を伝達しようとする場合その内容の統一化の問題は、限られた狭い地域での統一化の問題ばかりでなく、全国的地域での統一した用法の問題としても考慮すべき対象となる」⁽²¹⁾と提起されていたが、国鉄のしかも東京都区内という極めて狭い範囲内でもそれが行われていないのである。設置の基準が国と市で違うために視覚障害者が止るのか進むのか迷ったという例がある。⁽²²⁾これと同じ事が、駅ホームで起きる可能性がある。ある駅では、階段口へはあきらかに誘導の意味で点状ブロックを使用している場合があり、そのさいにそれが階段への誘導用か、単なるホーム縁端から一定の距離を示す、つまり停止のための点状ブロックなのかかわからないところがある。しかも、別の駅へいくと、誘導用に線状ブロックを使っているといった例もあり、階段までの誘導用に、点字ブロックで囲まれた一定区域から一方のホーム縁端より一列だけ長く点状ブロックを敷く⁽²³⁾という晴眼者でも理解しにくい方法で設置してあるところがある。統一した基準を狂わせる設置物は、全体として見れば不信感をますだけで、むしろ、あらたな障害となる。体系性を欠いた点字ブロックの設置は危険ですらある。基準が区々ということは信号を区々に設置するに等しい。現在のホーム縁端における点字ブロックは (1) 継続的直線歩行 (2) 屈折地点における方向転換行動 (3) 目標地点或いは危険地点到着時の一時停止行動即ち「進む」「曲る」「止る」のうち (3) に対し注意を与える機能しか有していない。それは単に点字ブロックが点状ブロックが殆どであり、おもに一定区域への障害者の囲い込みのみを考えたものだという理由だけではない。全体の駅の設置方法及び設置状況をみた場合、一部の駅、一部のホームで誘導のためのブロックを設置しても、規格、基準がばらばらなため、役にたつことが少なく、むしろ視覚障害者に混乱をもたらすものとなっているからである。

第五に問題となるのは、そもそも点字ブロック自体に一定の機能上の限界があることである。点字ブロックの利用の制約性という点では次の問題がある。点字ブロックにそって歩こうとすれば、点字ブロック上に人が立っている場合は歩けない。これは、調査した私自身が痛感したことである。少しでも旅客が多くなりだすと、旅客は必然的にホームの線路側に立ち始める。当然、白線の内側にある点字ブロックをたどろうとすれば、旅客とぶつかってしまう。島式ホームにいて安全をはかって歩こうとすれば、ホームの長手方向の中心線を歩くべきだろうが、そこには固定された工作物としてベンチや階段、事務室、ごみ箱、柱等がある。これでは真中は殆ど歩けない。ホーム上に旅客がいなくなるのは、列車発車後数分間でしかない。視覚障害者と健常者の行動時間帯が重なりあうので、点字ブロック上に一般旅客が立っている可能性が高い（調査時もそれをよく見かけた）。旅客にぶつからずに歩こうとすれば点字ブロックの外、つまり、一般旅客もめったに歩かない白線の外側を白杖で探って歩かねばならなくなる。これではホーム縁端に点字ブロックが設置してあっても役に立たない。視覚障害者は障害のゆえに晴眼者よりも一層危険な状況に身をおかねばならなくなるのである。それでは、誘導ブロックとしてでなく停止ブロックとしての機能がしっかりとしているか、といえ、そういうわけではない。今まで考察してきたように不十分なものである。つまり視覚障害者の安全をはかる施設としては、現状のホーム縁端の点字ブロックは、一定の効果は勿論あるにしても設置物として欠陥があるといえる。

- (1) もとより私の行く検討は、先におことわりした如く心理学的・人間工学的検討という点で不十分であり、形式的・形態的な面からの検討が主であることを述べておく。
- (2) 福井嗣泰「視覚障害者の道路横断に関する情報提供システムについての研究」IATSS 研究・研修助成報告集第3巻54頁参照。
- (3) 第5章注(2)参照。
- (4) 福井前掲58頁参照。
- (5) 「報告書」42頁参照。

- (6) 階段口ではブロックを2列敷設するのが通例である。又、例えば高崎駅一部ホーム階段口(40cm角2列80cm)、高崎駅(在来線・新幹線)、大宮駅(新幹線)通路は40cm角のブロックを使用している。
- (7) 例えば、阿佐ヶ谷、東中野、品川、新宿、秋葉原、飯田橋、赤羽各駅。
- (8) 例えば、渋谷駅1番線ホームではホーム縁端より190cmのところあり。
- (9) 例えば、大崎駅3番線ホーム品川方、品川駅3・4番線ホーム大崎方。
- (10) 四谷駅3番線ホームは点字ブロックをたどっていくと顔面に車掌用ベルボックスをあてかねない。又、柱すれすれにブロックを設けるのは多くの駅にある。
- (11) 渋谷駅1番線ホーム原宿方ではベンチにつきあたる。
- (12) 池袋駅1～4番線ホーム新宿方階段の2つの降り口をちょうど——|につないでいる線状ブロックがある。しかしホーム両端の点字ブロックとは全然つながっておらず、ホーム縁端からそれに到る機能が無いような代物である。もし視覚障害者が、ホーム中央を歩いたら、又歩けたら階段口へ到ることができるという程度のものである。
- (13) 「報告書」20頁参照。
- (14) 高田馬場駅は上野訴訟判決によれば1973年設置である。判時919号82頁参照。1表の国鉄回答(1976年3月竣工)は現在設置されてあるものの最終竣工年のようである。
- (15) 大阪市交通局管轄の地下鉄で新設のものは駅ホームで乗車口表示用の点字ブロックを設置しているという(大阪市交通局建設部建築課長鳥井豊秋・主査岸本禮治郎氏による)。
- (16) 駒込、大塚、秋葉原(1番線ホーム)駅。
- (17) 一部に階段口誘導ブロックも含めて全く同じ手法で設置しているとうかがえるものがあるが少ない。例えば大塚・駒込両駅、巣鴨・田端両駅。
- (18) 例えば、最新の赤羽駅5番線ホームの階段口への誘導のための点状ブロックの敷設方法は視覚障害者にとってどれほどの意味をもつかかわらない。
- (19) 村中前掲77頁参照。但し、この点字ブロックは検体(本稿にある32点・41点のものを含む4種)

中最もわかりにくいものであるという。

- (20) 赤羽駅。
- (21) 「報告書」6頁参照。
- (22) 前掲秋山ちえ子他座談会木下茂徳報告, IATSS review 第7巻3号186頁参照。
- (23) 上野駅1～4番線ホーム終端(鶯谷方)は点字ブロックがホームの片側にしかない部分があるので、もう一方にあると思ってホーム縁端へ直進すると落ちる可能性が大きい。

七 む す び

1 法的検討

前章までで現在国鉄都区内駅において設置されている駅ホーム縁端の点字ブロックの検討が終わった。しかし、駅ホーム縁端に設置されている点字ブロックの現状は駅ホームから転落した視覚障害者の損害賠償裁判と関わって種々の法律的検討が加えられねばならない状況にある。その検討の一つは損害賠償裁判との関係ではたして現在設置されている点字ブロックが駅ホーム上の工作物としてその設置・保存になんらかの法的問題がないか、又視覚障害者である旅客に対する運送者の安全配慮義務との関連でどういう位置にたつのかということである。そしてもう一つは、事故が起きてから損害賠償をするのではなく、視覚障害者が安全にホーム上を歩行する場合に必要とされる措置をどういった権利に基づいて主張しうるか、即ち社会保障の権利としてどのような内容のものを主張しうるかを検討しておく必要があることである。前者は事故が生じた場合にのみ問題となることであり、具体的には工作物の設置・保存の瑕疵あるいは安全配慮にたいする注意義務の存否というのは、その駅それぞれ個別具体的に立証がなされねばならない。そして、判決が下されてもその効果は当該駅乃至せいぜい国鉄全体に及ぶだけである。しかし、後者は、視覚障害者の歩行の安全をはかる上でその権利性が認められれば極めて大きな影響力を持つ。それゆえ駅ホームの点字ブロックの法的検討は単に損害賠償の視点からのみ検討すべきではない。本稿では前者の点についてはご

くおおまかな指摘にとどめ、後者の点を私の行ってきた調査及び検討等もからめて少し詳しく論ずることにする。

(1) 工作物の設置・保存の瑕疵及び注意義務

今回の調査で工作物としての点字ブロックに設置・保存の瑕疵の存否を論ずる場合にいえることは次のとおりである。工作物の瑕疵については、その基準は健常者と障害者；特に視覚障害者とからめては、そのはかる基準が違うことに注意すべきである。判例からみても、危険の発生については、通常の者以外の者への高い注意義務を負わせるものがあらわれてきているといわれる。⁽¹⁾健常者にとって違法でないものでも障害者にとって違法となるものがあることを留意すべきである。

第一に点字ブロックに間隙を設けること自体が工作物の設置に瑕疵があるといえるであろう。勿論数mmの間隙と数cmの間隙とではその程度に違いがある。しかし、10cmも間隙を設けて設置するのはあきらかに瑕疵がある。

第二に点字ブロックの欠落が放置されており、それによりなんらかの被害を被った場合、10cm点字ブロックが欠落していても、その部分では点字ブロックを触知できない。保存の瑕疵といえよう。

第三に点字ブロックの幅の問題がある。成人の視覚障害者の歩幅を考えた場合、15cm幅のものは踏み越しの可能性が高い。危険警告のための停止線としては15cm幅のものは、極めて不十分なものであり、30cm幅のものも決して充分なものとはいえない。それゆえ、安全配慮の点からみれば、表1の()付ランクの点字ブロックは、明らかに瑕疵があるといえよう。

第四に注意義務の内容の問題がある。運送契約を結んでいるからには、危険に遭遇することなく目的地まで運送することが、契約内容となる。それゆえ、点字ブロックがなければ当然、又あったとしても一定の人員による見張りが必要である。運送人の注意義務を論ずるには、工作物の保存、設置に対しても注意が払われているかいかかが問題となるはずである。設置後のブロックの脱落放置は注意義務をはたしていないとみてよからう。点字ブロックを設けたからといって、安全配慮をはかるための駅員配置を欠いていいというも

のではない。しかし注意義務の内容には、研究成果に注意する義務と、それを撰取し実施する義務があつてしかるべきである。少なくとも、今の点字ブロックでは、幅・間隔ともに研究の成果とかけはなれている。

第五の問題として点字ブロックが設置してあつても、その設置方法自体に統一性を欠く場合は、工作物の瑕疵と同視してよいのではないかということがあげられる。道路標識で「止れ」という意味の標識が「進め」という意味で使われていたらどうなるであろうか。それを信頼して通行したら事故を起すことは十分にあるだろう。点字ブロックの設置状況はそれに近いのである。⁽²⁾設置方法も、使用しているブロックも区々ということは、混乱を示すものに他ならない。国や、地方公共団体などの設置者によって基準がちがうなどという程度のものではない。安全のための施設が不統一ということは、工作物設置の瑕疵をあらわしているといつてさしつかえないだろう。

第六の問題として点字ブロックの磨耗がある。磨耗により、すべりやすくなったり触知性が低下すればいくら十分な長さで設置してあつても危険をまねくことがある。保存の瑕疵といえるだろう。

最後に工作物設置者の責任所在の問題がある。もし、同一のブロックでありながら記号の意味が変つていることに視覚障害者が気付かなかつたがゆえに死傷事故がおきた場合、その法的責任を誰がとるのか、ということである。その責任者は直接的にはその施設の管理者であり、同時に全体としてそのような状況を放置しておいた国家である。点字ブロック等安全配慮施設の研究及び普及が遅れているのは、国家に責任の一半がある。

(2) 安全歩行権試論——社会保障の権利として

安全配慮の責任は、ひとり国鉄にあるばかりではない。国家もその責任を負っているというべきである。それゆえ安全歩行の権利の意味内容を検討しなければならない。そのさい、それをどう打開するか法学的に考察した場合安全歩行の権利というものの考察はさげられない。なぜなら、死傷事故の起きた後の損害賠償や単なる恩恵の措置では安全を守れないことは点字ブロックの調査及び検討で明らかになってきたからである。

第一に安全歩行権の法的根拠として平等権保障の思想がある。点字ブロックの設置は、憲法第14条第1項の平等権保障の具体的実現であるといえる。「すべて国民は個人として尊重される」(憲法第13条)し、法の下に平等であつて社会的身分において差別されないからである。晴眼者にくらべて移動の自由を不当に制約されているのは、不平等である。

すいている時間帯を利用せよという主張は、視覚障害者のもつ健常者と平等な社会参加の権利を否定する。すなわち、憲法第14条に違反する。健常者と同等の権利を行使するために、交通手段利用のために、障害をとりのぞくことが必要である。その意味で平等権保障として安全歩行の権利が保障されねばならない。

第二に安全歩行権の法的根拠として自由権の思想がある。なにもものにも拘束されない自由が必要である。安全に外へ出歩けないということ自体が自由の侵害になる。自由権の生成過程において、国家のくびきから逃れることを人民は欲したはずである。許された危険という擬制のもとに、障害者が逆に歩行の自由を奪われている場合がある。自由権の生成は、国家からの自由の希求であつた。国家の施策、国家により黙認された行為(許された危険)からの自由も必要である。その自由を享受するためには、国家への要求も必要となつてくる。そこに社会権としての安全歩行権が発生する。

そこで第三に安全歩行権の法的根拠として生存権の思想を吟味せねばならない。個人として生物としての生存権と生きるための生存権がある。「人間にとって労働は本来、未来の生活にかかわる、生きる喜びと、誇りにつながるものであり、人間の諸活動のなかでも、もっともすぐれた人間的営みであり、多面的、総合的な活動である。』⁽³⁾といわれる。それをするために社会と障害者が交渉をもつことは、当然必要なことである。駅ホーム上の点字ブロックの設置要求は、安全に歩行する権利として要求しうる側面もあると同時に、視覚障害者にとっては、ぎりぎりの生存を確保するための権利としてまず考えられねばならない。人は生きるために働かねばならぬ。生存権とは、ともに生きる権利である。そのために社会に出なければならぬ。そのためには、健常者と同じ時間帯に交

通機関を利用できなければならない。視覚障害者の公共交通機関利用は、生きるための技術を学んだり、生きるために働く必要から生じ、しかも、視覚障害の必然性としてひとりで出歩くためには公共交通機関を利用するしかないのである。それゆえ安全に歩行する権利を行使することとは、自己の生存を満たすための権利行使である。安全歩行権の性格から、点字ブロックを見ると生存確保という点のほんの一部分を点字ブロックがになっているにすぎない。いな、設置方法によっては、むしろ、あらたな障害にならないとも限らないのである。安全歩行権の生存権的の性格といっても、それは、二重の意味をもつ。その規範的根拠として憲法第13条と第25条（特に第2項）があげられる。憲法第13条でも国民が個人として尊重され、生命、自由及び幸福追求の権利は最大の尊重を必要とするとうたっている。一つは、文字通りの生物的存在としての人間の個の生存を確保する権利である。その意味で、絶対にホームから転落させないような施設の設置が必要である。もう一つは、人間として幸福に生きる権利を実現するための権利としての側面である。できる限り移動の制約なく自己の生存権を行使することができる、その前提として社会活動や労働に従事しうるために可能な限り快適に移動できる必要がある。具体的に駅ホームの歩行を考えてみると、前者の性格の権利から、安全に乗車しうるための施設や措置を要求する権利が生じてくるのであり、後者の権利の性格から、移動のさいの地図とか案内等の措置を要求する権利が生じてくるといえよう。それは、究極的に憲法第25条によって保障される権利である。安全に歩行する権利の保障という点からみた場合には、現行の点字ブロックでは、それが十分な長さで設置されていても不十分なものと思われる。点字ブロックで囲まれた区域に視覚障害者を囲い込むだけでは視覚障害者の安全歩行権を尊重したことにはならないからである。安全に歩行する権利を保障する施設とは、危険なときに止ることができれば良いというばかりではなく、自己の意思に従って可能な限り自由に且つ快適に歩行しうるものでなければならない。現状のブロックは、どこから階段へつながるのか、どこから乗降りできるのかわからないブロックなのである。

しかし、単に国家が視覚障害者のために一定の施策をすればよいというものではない。そこで第四に安全歩行権の保障として参加権の保障がなされねばならない。視覚障害者の歩行のための施設を考えた場合に必要とされる機能はなにか。それは、視覚障害者をその施設内（点字ブロックであればそれで囲んだ範囲内）に閉じ込めておくのではなく、文字通り社会への完全な参加を誘導し保障するものでなければならない。⁽⁴⁾現状の点字ブロックにはそれが欠けている。点字ブロックが調査したように不十分だったというのは、そういう点での配慮が不十分だったこともひとつの理由としてあげられよう。障害者は、精神又は肉体に障害をもつから障害者であるのではなく、障害者が行動することにたいして、社会が障害を設けているがゆえに障害者となる、といわれている。障害者が、労働を通じてなり、なんらかの行動を通じてなりして、社会活動に参加していくにさいしては、その参加を妨げることが許されないのは自明であろう。人間の発展を保障し、できうるかぎり等しい条件において社会活動に障害者が参加しうる社会をつくることこそが、各人の自由な発展を保障する道である。しかし、社会活動へ障害者が参加するにあたって、まず、最低限保障されていなければならないことは、物理的障害の除去である。車椅子にたよらざるをえない障害者は、僅か一段の階段即ち障害——まさにこれが障害者を生む——があるだけでそこを単独で乗り越すことができない場合がある。勿論、他の介助があれば、その障害をこえることができる。しかし、それは本当の意味での障害者の社会的参加を保障したことにならない。介護人によって障害者の社会参加がはかれるとする考えは正しくない。介護人を常につけることを要求することは、社会生活上不可能に近い。⁽⁵⁾それは、障害者一般にいえることであるが、職業的な介護者をつける資力が不十分なこと、介護者が同居の親族であれば、場合により障害者のために収入面で貢献せざるをえず、介護にのみかかわることは経済的に不可能を強いることであり、ボランティアにたよることは常時それが可能なわけではないからである。しかも、介護者の状態を考えるとそれを親族に求めることが普通である。しかし、常時介護者が必要となれば、

介護者たる親族の基本的な人権をも否定することになる。⁶⁾障害者が単独でどこでも自由に動きまわられる社会こそ社会国家の基本要素である。完全参加と平等を実現するという事は、施設を造るにさいしても、その施設造りに発言をしうる権利を認めることである。点字ブロックの調査で痛感したことは、障害者にたいする施策が実施されるにおいて、障害者の意見が軽視乃至無視されてきたのではないか、という疑問であった。それゆえ、措置要求権としての社会保障の権利としてそれらの施設設置に対して意見を述べる権利というものが必然的にでてくる。それゆえ、安全歩行の権利には施設設置・運営・管理への参加・修正を要求する権利を含む。

最後に安全歩行権の内容が吟味されねばならない。当該の歩行環境が、利用する者の共有に属すべきものであって、一部の者の便にのみ益するものであってはならない。全システム（点字ブロックだけでなく歩行訓練施設・訓練費の保障も含む）としての安全歩行のシステムを要求する権利が安全歩行権である。まず、点字ブロックの設置要求の本源的権利として、生命を守る権利としての側面がつぎに通常人・健常者と平等な行動をとりうる権利として社会参加するために不可欠の権利としての側面をもつといえるであろう。つまり、生命保持の権利の要求権（ここでは、少なくともホーム縁端から転落しないための措置が要求される）と等し並の社会参加のための措置要求権（ここでは、参加のために行動することに役立つ措置例えばホームで手助けを必要とせずに乗り降り出来る措置）が含まれる。その結果一定の措置乃至盲人用安全歩行のための器具の貸与・供与の請求権が発生する。

2 今後の課題

現在の点字ブロックの欠陥は、研究成果が積み重ねられてきたにもかかわらず、その摂取と鉄道ホームというとりわけ危険な場所の鉄道経営者側の独自の研究が不十分なままに施行されたことが最大の原因といえる。しかし、その原因をさらにつきつめて考えてみれば、この工作物設置者に、障害者の真の要求を聴く姿勢があったのか、ある

いは、それを聴く必然性というものがあったかを問うてみる必要があるだろう。点字ブロック設置が単なる恩恵的措置なのか、逆に安全に歩行する権利を保障する必要な措置なのか社会保障の観点から考察することこそが課題となる。区々な設置方法が行われている原因は、一つに、視覚障害者をあいかわらず、なんらかの施策の客体としてとらえているということがあげられる。国と地方公共団体で違い、又、都や、区でも基準が違うという国家の社会保障にたいする無為無策が結果したものであるといえよう。交通体系全体を考慮にいられた体系的基準に則って点字ブロックいなし、視覚障害者用施設が設置されなければならない。危険防止という点で全国的統一基準が最も必要とされるのにそれのないままに、しかも視覚障害者の移動制約性のために、その欠陥の発見主張が難しいし、又視覚障害者は自己の肉体の近辺の物を専ら認知するという感覚障害の特性からくる制約があるため、晴眼者ほどには、欠陥部分の認識が困難である。逆に晴眼者は特別な知識がなければ、細部あるいは全体の点字ブロックの欠陥の存在を知ることができないし、また通常は知る必要もない。現在の点字ブロックの設置からよみとれる思想は安全確保に対する一定の配慮はあるものの、障害者の真の利便・福祉を考えたものではないということである。そこには、障害者を施設を利用させる客体とはみても、利用する主体として考えるという視点が欠落しているのではないかといわざるをえない。それゆえ設置に対する主体的参加の保障が必要となる。国と地方とで点字ブロックの基準が違っているというが、国鉄の各駅においても、それが縮図となつてでているといえよう。これは、真の視覚障害者のための施策でないからである。つまり、視覚障害者を単なる施策の客体としてしかみていない、国家の社会政策イデオロギーの反映であるといえよう。その意味で責任はひとり国鉄側のみにあるのではない。なんらかの施設を作る場合、それを使用する者の実情に合せたものでなければ、むしろ強権的に一定の施設の押し付け、甚だしい場合には、あらたな障害の創出になりかねない。その配慮のない社会保障は社会保障ではない。社会保障の施設というのは、一面において障害者の福祉につながると同時に、

他面において一定の施策の押し付けとなる。社会保障を実施する者にその点についての配慮がなければ、真の社会保障にはなりえない。

「国際障害者年にあたり、障害者の『完全参加と平等』の実現を図る決議」において「次の事項について、全力をつくすべきである。」とし、その6に「障害者が公共建築物や交通機関等を利用しやすいように改善を図ること」とされた。⁽⁷⁾しかし、これは、駅ホームの点字ブロックに関しては十分に行われたとはいいがたい。臨調という弱者切捨ての状況が深まる中で、今後どのように障害者の社会参加への道がいかようにされていくか注意深く見守る必要がある。点字ブロックばかりでなく、本来ならば視覚障害者が社会に参加していくためには、街区等の形状を正確につかみうる誘導用案内図板の設置についても考察すべきであろう。私自身は、現在の点字ブロックが視覚障害者の歩行に一定の役割を与えることは認めるが万全な物だとは思っていない。なぜなら点字ブロックはあくまで危険防止が第一目的であり第二に誘導がその目的であるとしても、視覚障害者を単に他律的に停止させ導く物であって、視覚障害者が自律的に安全に歩行するための施設とは思えないからである。しかも、障害者が点字ブロックを認知しやすくするために広く敷きつめれば、その機能である誘導の意味を失いやすく、⁽⁸⁾狭くなれば、視覚障害者にとって自己の肉体の直近の物しか触知しえないので認知することが難しくなる。しかも、点字ブロックは、その目的上触知しやすいものであるほど足裏への異物感が残る形式とならざるをえない。そして、その上を長時間歩行することは、足裏への異物感として決して快いものではない。⁽⁹⁾しかも、他の障害者⁽¹⁰⁾或いは一般乗客の歩行にも差障りがあるばあいもある（ハイヒールの踵をひっかけたり、雨に濡れて滑ったり、さらに、すりへりすぎるとホームのアスファルトよりかえってすべりやすくなる物もある）。勿論これらは、人間工学の観点からすれば、改良可能のものである。しかし、それでもベストの物ではないと信ずる。それは、特に駅ホームにある点字ブロックの特性が本質的に、視覚障害者の安全を口実にした、一定区域への囲い込みにほかならないからである。これは、たとえば、乗車口まで表示される点字

ブロック⁽¹¹⁾が設置されるにしても、その囲い込みからの障害者の出口を示すに過ぎない。積極的に障害者が社会に完全参加するための思想は生れてこないように思われる。いかに安全の為とはいえ足裏に不快感を感じずる物の上を歩きつづけねばならぬ義務がある、といえるのであろうか。触知の程度を高めるために凸部を高くすると、歩行の困難度が増す。安全に歩行する、とは、安全でありさえすればよいということではない。福井嗣泰氏の研究によれば、区別し易いものほど「踏み心地の悪さ、痛みなども顕著となった。」⁽¹²⁾とある。足裏への刺激という触覚にうったえるだけの情報提供だけでは不十分である。周囲の晴眼者の配慮がなければ、だめだということは、報告書にもふれられている。⁽¹³⁾施設のみによってすべての安全配慮がはかられる、というのは正しくない。駅舎の改良、稠密な列車ダイヤの緩和、駅員の見張り等がないかぎり、晴眼者をふくめたホーム転落事故はなくなる。駅の歩行誘導、安全配慮は、歩行訓練士による点字ブロックを使う訓練、点字ブロックをたどれば、どこへ行けるのか、といった点字板・放送によるガイド情報提供といった、ソフト及びハードを含むシステムによって初めて実現するものである。そうして初めて視覚障害者の歩行誘導や安全配慮がはかられることになる。つまり、視覚障害者の歩行システムは、総合的な社会保障が可能となつてのみ実現するのである。それだけでなく、ただ点字ブロックを敷設しておけば安全配慮義務をはたしたと思っているのは間違いである。

それでは、現在の施設としては、点字ブロックしかないが、それ以上の施設としてはなにが考えられるかということを書いて本稿の筆を置くこととしたい。まず第一に点字ブロックの次にくる施設として、ホーム上に埋設したケーブルなどから電波を発し、それを携帯用の機器でキャッチしつつ誘導するシステムが考えられる。いわゆるラジオナビゲーションシステムである。これならば、その信号音なり、案内アナウンスをいれることにより、自分がホーム上のどの部位にいるか、ホーム縁端からどのくらいはなれているか、どのへんで乗降できるか等密度の高い情報をえることができる。少なくともそこまで設置することが旅客と

しての視覚障害者にたいする安全配慮義務に含まれるであろう。また、赤外線などを使い一定範囲を越えると警報が鳴るようなシステムも考えられる。⁽¹⁴⁾これは視覚障害者だけでなく健常者にたいしても警告出来る機能をもつ。しかし、右の方法も十全のものではない。転落防止という点では、不完全であるし、又右の装置の発想は、やはり視覚障害者の一定区域への囲い込みである点字ブロックのシステムを電氣的に少し手直したにすぎない。より要請されるのは、文字通り、視覚障害者が自力で周囲の状況を判断しうる機器である。例えば、ラジオナビゲーションシステムでは障害物の情報を二次元的にしかえられない。ところが、ホーム上には鉄柱とかベンチ或いは旅客等が不規則に存在する。それまでも、点字ブロックは勿論ラジオナビゲーションシステムですべて網羅して情報を提供することはむずかしい。立体的に状況を把握しうる機器が必要とされる。⁽¹⁵⁾これと前述のラジオナビゲーションシステムとの併用で視覚障害者が自己の欲するままに自由かつ快適に歩行しうるとすれば、完全参加と平等がはかりうる基礎ができるのではないかと考える。駅の旅客扱いにとって都合の良いホームが逆に視覚障害者にとって危険な要素がある場合もある。それゆえにこそ、安全をはかる必要が一層生じるのである。ホームの省力化・合理化がすすめばすすむほど、それに比例して安全配慮のための施設が造られていかねばならない。神戸のポートアイランドの新交通システムはその方向性をあらわすものといえよう。⁽¹⁶⁾合理化すればするほど危険の発生が増すのであるから、これを防ぐてだてが必要となる。万が一転落した場合でも、必ず退避しうる場所を設けることが必要である。これは、ひとり視覚障害者のためではなくて、晴眼者のホーム利用にもつながる。駅ホーム上の点字ブロックは、もともとは外的な手段によって、視覚障害者の安全を確保することが主眼とならざるをえない。本来ならば、電子機器などを使用して、晴眼者の利用するものに近い機能あるいは、同様の感覚がえられる方策を考案すべきであり、それが視覚障害者にとって負担とならない方法で供与乃至貸与されるべきである。それが実現したあかつきには、点字ブロックはその役目を終えるであろう。ホームに溢れん

ばかりの乗客が存在せざるをえない交通環境の悪化、それは、ほんの一瞬の不注意、肉体の不調によってホーム縁端から転落する危険に晴眼者も含めたいずれもおちいることを示す。列車が進入して停止するまでホーム上で乗客と接触しないようにしておく施設を設ける等の施策をとらないかぎり、駅ホームでの事故を防ぐことは不可能であろう。

- (1) 井上英夫「損害賠償判例にあらわれた障害者」茨城大学人文学部紀要（社会科学）第14号，59頁参照。
- (2) 松戸駅では先に述べたように階段下のホーム事務室付近の狭い部分では、点状ブロックを使い危険を、そうでない広い部分では併用型ブロックを使って進行可を示している。これは、明らかに両者の機能に差をもたせるものである。しかし、この原則でいくと、都区内の駅の点状ブロック使用ホームは、殆ど危険地帯の表示ばかりとなり、併用型ブロック使用の所は総て進行可となる（実際には危険な所もある）。用法の不統一は、こういう混乱をもたらすのである。
- (3) 児島他編「障害者と社会保障」98頁（鈴木清覚執筆）参照。
- (4) 社会的弱者の参加の保障の必要性については小林直樹「現代基本権の展開」230頁参照。
- (5) 上野訴訟東京地裁判決，判時919号82頁参照。
- (6) 従来、無償の介護者の人権の尊重が、必ずしも前面におしだされてこなかった。それが日本型社会福祉の安全弁として大きく作用しており、社会保障の権利を曖昧なものにしてきたのではなかったかと考える。
- (7) 1981年5月28日衆議院本会議決議。
- (8) 「障害者に住みよいまちを」60頁には、奈良市役所玄関点字誘導ブロック（3列幅90cm）について「幅が広すぎ、途中曲っていても停止表示もなく視力障害者は歩いていて不安です。」とある。
- (9) 私自身点字ブロックを踏んで歩く調査を行ったが、その調査時間が一日7～8時間（勿論その総ての時間点字ブロックを踏んでいたわけではない。）に及んだことを考慮にいれるにしても極度の疲労感・不快感の残ったことは否めない。
- (10) 「脳性マヒの方から点字ブロックにつまづくこ

ともある」との発言については第3章注(7)参照。

- (11) 例えば常磐線松戸駅。
- (12) 福井前掲58頁参照。
- (13) 「報告書」90頁参照。
- (14) 前掲秋山ちえ子ほか座談会木下茂徳発言，
IATSS review 第7巻3号191頁参照。
- (15) 超音波を発射して障害物探知を行う機器（超音波眼鏡——商品名「ソニックガイド」）が開発され，一部の自治体では貸与されている。
- (16) 神戸ポートライナー，大阪ニュートラムは，視覚障害者の誘導という点でかなりレベルの高いブロックの使い方をしている。それらは，ホーム縁端に壁とドアがあって，車輛が定位置に停止して始めて，車輛のドアと連動してホーム縁端のドアも開く。つまり，エレベーターを横にしたようなものである。それを見て感じたことは，転落防止ということが完璧に防止されるが故に全体のシステムとして，ホーム誘導用のブロック及び乗車口の位置表示用のブロックを本来の誘導機能を活かして設置できるということであった。

〔訂正〕 法研論集第28号142頁5・6行目「2 cm が14」を「2 cm が18」へ，「3 cm が10」を「3 cm が6」へ訂正。144頁注(20)「西日暮里〔4/4〕の4駅」を「西日暮里〔4/4〕，東京〔4/22——在来線ホーム〕の5駅」へ，同頁注(21)「東京駅〔10/22〕」を「東京駅〔6/22——新幹線ホーム〕」へ訂正。第29号124頁表1—1東京の間隔の項「3」を「2・3」へ訂正。

〔完〕