

## 視覚障害者の歩行環境

日本ライトハウス職業・生活訓練センター

芝田 裕一

### はじめに

視覚障害者が自立する上で「歩行」は欠くことができないほど重要なものであるが、主に屋外における「歩行」は次の3つの要素から成り立っている。

- A. 視覚障害者の歩行能力
- B. 道路等の環境
- C. 一般社会の理解

一般に施設等で実施されている歩行訓練では、この内のA.の要素を向上させているわけである。しかし、視覚障害者の歩行は自身の能力を向上させただけでは解決できない部分を多く含んでいる。この内のB.C.が不十分だと、視覚障害者の歩行範囲は拡大していかない。

ここでは、この内のB.C.にスポットをあて「歩行」を視覚障害者側からではなく、社会側から見て、その問題点、課題、解決策等を考えてみたい。

### 1. 歩行補助具

まず、環境面の歩行補助具の効用と問題点についてふれておきたい。これらの補助具は能力的にみて利用する必要のない視覚障害者もいるが、一般的には利用価値の高いものである。

#### 1) 視覚障害者用ブロック

いわゆる点字ブロックである。その必要性は誰もが認めるところであるが、現状では解決していかなければならない点も多い。

##### (1) 触覚の問題点

- ① 地になる部分、つまり路面とブロックの触覚的差異がある程度ないと発見しにくい。
- ② 道路に凹凸があるとブロックと間違える。
- ③ 時間をかけて触察しないと判別しにくい場合がある。

その他、ブロックに多くの意味を持たせすぎないようにしなければならない。

## (2) 敷設者側の問題点

- ① 敷設の形状(どのように、どのような形で敷設してあるのか)のPR不足。
- ② 補修が不完全
- ③ 敷設者側が数多く、要望がしにくい。

たとえば、ある駅から一つの建物の誘導ブロックを要望しようとする。その駅の敷地内はその鉄道会社(地下鉄ならばその自治体の交通局)へ要望する。敷地から出るともう管轄が変わり、市道なら市、都道府県道ならその都道府県の土木担当へ、国道なら建設省へ要望しなければならない。これが一自治体だけの道路であればよいが、いくつかにまたがっておれば、各窓口へ要望していかなければならない。その上、交差点に音響信号をと考えるとこれは警察の管轄になってしまう。たとえ、敷設が決定しても各敷設者が独自の業者に発注すると多種類のタイプのブロックが違った方法で敷設されることになってしまう。

## (3) 社会の問題点

- ① 社会がブロックだけで視覚障害者の歩行は解決されていると考えがちである。
- ② 視覚障害者はブロック上を歩行しなければならないと考えられていることがある。

ブロックを使用しないでも安全に歩行できる視覚障害者は多いのである。

- ③ ブロック上に物が置かれたり、駐車、駐輪が多く歩行が困難になる。

視覚障害者用ブロックは、利用者である視覚障害者一人一人のその利用頻度、利用方法、希望する敷設形状等についての意見がまちまちである。これは、歩行訓練士についても言えることであるため、誰にでも等しく利用でき、全体の意見が一致した形で敷設することは非常に難しい。現状では、少なくとも「敷設者側の問題点」で述べた、敷設の形状のPR不足をまず解決することが先決であろう。

## 2) その他の補助具

### (1) 音響信号

これも歩行に有効な手がかりを与えてくれる補助具の1つであるが、どの音

その他、ブロックに多くの意味を持たせすぎないようにしなければならない。

## (2) 敷設者側の問題点

- ① 敷設の形状(どのように、どのような形で敷設してあるのか)のPR不足。
- ② 補修が不完全
- ③ 敷設者側が数多く、要望がしにくい。

たとえば、ある駅から一つの建物の誘導ブロックを要望しようとする。その駅の敷地内はその鉄道会社(地下鉄ならばその自治体の交通局)へ要望する。敷地から出るともう管轄が変わり、市道なら市、都道府県道ならその都道府県の土木担当へ、国道なら建設省へ要望しなければならない。これが一自治体だけの道路であればよいが、いくつかにまたがっておれば、各窓口へ要望していかなければならない。その上、交差点に音響信号をと考えるとこれは警察の管轄になってしまう。たとえ、敷設が決定しても各敷設者が独自の業者に発注すると多種類のタイプのブロックが違った方法で敷設されることになってしまう。

## (3) 社会の問題点

- ① 社会がブロックだけで視覚障害者の歩行は解決されていると考えがちである。
- ② 視覚障害者はブロック上を歩行しなければならないと考えられていることがある。

ブロックを使用しないでも安全に歩行できる視覚障害者は多いのである。

- ③ ブロック上に物が置かれたり、駐車、駐輪が多く歩行が困難になる。

視覚障害者用ブロックは、利用者である視覚障害者一人一人のその利用頻度、利用方法、希望する敷設形状等についての意見がまちまちである。これは、歩行訓練士についても言えることであるため、誰にでも等しく利用でき、全体の意見が一致した形で敷設することは非常に難しい。現状では、少なくとも「敷設者側の問題点」で述べた、敷設の形状のPR不足をまず解決することが先決であろう。

## 2) その他の補助具

### (1) 音響信号

これも歩行に有効な手がかりを与えてくれる補助具の1つであるが、どの音

(音楽)の時にどの方向が青であるのかは前もって知らされていなければならない。また、この音響が騒音とみなされ、他の住民とのトラブルになったケースもあり、その音量と機能する時期を考慮しなければならない場合がある。

しかし、現在、視覚障害者からの発信によってその時の信号の状態を音響及び音声で知らせてくれる装置が既に開発されているから、今後、広く普及していくものと思われる。

## (2) ランドマーク用チャイム

これは、バス停、建物の入口、駅の階段・券売機・改出札口、交差点等に設置されているものである。一般的に視覚障害者にとって定められた物の発見は難しく、ことに交差点の発見には難渋するケースがあるため、この装置は必要であるが、設置場所とその意味が前もって知らされていなければその音の意味するものが理解できない場合がある。また、設置場所が多過ぎるのも視覚障害者の混乱や騒音の問題となり避けなければならない。これにも音響信号のところで述べた装置が利用できるため、今後、順次改変されていくものとみられる。

## (3) フェライト利用による誘導装置

これは、磁気が埋め込まれた路面と、センサーが組み込まれた白杖があらかじめ必要で、それらにより、その場所に来たことを音声で知らせてくれるものである。現在、関東を中心に普及しているが、設置場所としては、地下街を含む建物内、例えば福祉センター、病院、役所、公共の会館等の内部や大きな歩道橋上などが適しているようである。ただ、一般道路では他の利用音や障害音との混乱が回避できない視覚障害者も存在するため、手放しで有効とは断言できないであろう。また、価格的にみて、どこにでもたやすく設置できるほど安価なものではないため、その経済性と有効性の関連から設置場所を充分考慮することが大事である。

## 2. 道路等の環境

### 1) 一般道路

理想の状態を言えば限りがないが、ここでは歩行者用道路としての歩道、交通をコントロールしている信号、及び危険な事物について述べてみたい。

### (1) 歩 道

一般的に歩道は安全なものとして認識されている。しかし、歩道が歩行者だけのためにあるのならばあまり問題はないのだが、現実では歩道は多機能である。

まず障害物が非常に多いことがあげられる。商店の看板や商品が置かれ、電柱がある。さらに、駐車場と化し、不法に片足駐車や駐輪(自転車やバイク)がされている。比較的広い歩道の場合はまだいいが、狭く、物であふれている場合は歩行する余地がないほどである。このような歩道は視覚障害者にとっては歩きにくく、つまるところ危険な道路と言わざるを得ない。歩行者の安全のために設けられている歩道であるが、こうなるとかえって歩車道の区別のない方が安全性が高いと思われる個所も出てくるのである。

### (2) 信 号

信号は、視覚障害者にとっても当然、安全かつ便利なものではあるが、音響信号でない場合、やや難易度の高いものであるため歩行ミス(信号無視)をしてしまう可能性が考えられる。信号が青の場合、運転者の心理からすれば無信号の交差点より安心度は高いであろう。そうなると必然的にスピードは速くなって視覚障害者が歩行ミスをした場合、大きな事故につながることになる。視覚障害者は車音で信号を判断しているため、この歩行ミスがおきやすいのは比較的通行量の少ない交差点である。だから、どこにでも信号があれば視覚障害者にとって有効とは言えず、信号の設置場所を考慮しておかねばならない。

### (3) 道路上の危険な事物

視覚障害者はタッチテクニックにより白杖を1~2歩前方に出して歩行する。だから、白杖では下半身の防御しかできず、上半身に突出し、負傷する可能性のある物は危険である。例えば、大型トラックの後部、同サイドミラー、歩道橋等の階段の裏側、信号コントロールボックス等である。このうちトラックの後部は特に危険である。バンパーはついているのであるが、横幅が短いため視覚障害者の身長によればちょうど顔面にぶつかってしまう。これは物体知覚(エコーによって前方の物体を認知する全盲者特有の知覚)があればまだ問題は少ないが、歩行訓練ではなかなか解決しにくい課題である。

不法な駐輪（自転車やバイク）も白杖により倒してしまうことがあったり、白杖で避けられず、ハンドルに体があたったりして危険である。また、この自転車やバイクは、視覚障害者の横をすり抜けたたり、前を横断して白杖にひっかかることがある。ひどい場合は白杖が折れたりして、その後の歩行ができなくなってしまうのである。その他、道路上におかれた商品を破損させてしまうこともある。

これらは、多くの視覚障害者が街に出て歩行することによって現状の理解を促す、キャンペーンを実施する等の解決策が考えられるが、結局は一般社会のマナーに頼るのが一番よい方法である。また、トラックの後部についてはトラックの製造規格を改変しなければ解決はむつかしいであろう。

## 2) 電 車

### (1) 危険事項（事故）

電車乗降は視覚障害者の歩行では一番危険性が高い。その中でも最も危ないのは電車乗降ではなく、ホームの歩行、つまり、ホームからの転落である。車にはねられる場合と共にこの転落では命を落とす可能性がある。その他、乗車時にホームと電車の間に転落する、ホームやコンコースの階段から転落するケースがある。

### (2) 事故の防止

現在、ホームと平行に端から約1メートルの所に敷設された視覚障害者用ブロックが主な事故防止策である。しかし、このブロックは、それに気付かなかったり、なにかのめじるしと勘違いしたりする場合があり、万全とは言えない。だからブロックだけでなく、ホームとブロックの間にゴム製のノンスリップタイルを敷設する、電車のとまらない個所は防護の柵をしておく、ランドマーク用のチャイムを設置する、新幹線の新横浜や新神戸駅のようにホームに柵を設けて電車の発着に応じてそれが開閉するなどの設備が必要であろう。

しかし、この種の事故は、歩行訓練を受けていても起き、また、未知の駅よりも既知の駅でより多く起きているという調査結果が出ていることからみれば、ちょっとした油断や勘違いが事故につながり、視覚障害者の努力や各種の設備だけでは防止できない可能性があることを示唆している。だから一番大切なこ

とは設備強化ではなく、周囲の一般乗客や駅員による援助である。特に駅員には声かけや手引きの必要性の理解が欠かせない。

### 3) その他

#### (1) バス

現在、ほとんどがワンマンバスのため、目的地に着いたことの判断は車内案内に頼るだけである。この車内案内は明確かつ正確になされねばならない。また、停車位置が実際のバス停から大きく離れていたり、一定でなかったりすることも大変こまることである。

#### (2) タクシー

タクシーは交通機関の中では安全性の高い方であるが、たまに料金を不当に高く請求されるといった運転手による不法行為があるのはこまったことである。

### 3. 一般社会の理解

近年、障害者への関心の高まりからか、まだまだ不十分ではあるが、歩行している視覚障害者への援助が多くなったように感じる。しかし、ガイドヘルパーに、この「援助」についてたずねてみると「視覚障害者を見かけてもどのように声をかけていいかわからない」、「援助—手引き—の方法がわからない」、「援助をしてもいいのかどうかかわからない」といった声をよく聞く。視覚障害者のボランティアであるガイドヘルパーでさえこのように考えているのであるから、一般社会にはまだまだ視覚障害者の歩行に対する理解が不十分であると言わざるをえないであろう。だから、まず、この理解についての啓発をもっと実施することが必要である。

#### 1) 啓発の内容

啓発は、援助の適切な時期とその方法について実施するのが適当であろう。

#### (1) 援助の時期

視覚障害者は常に援助を求めているわけではない。慣れた道を自信をもって歩行している場合もある。だから、まず、見守り、何か迷っているように見える時に声かけをし、必要に応じて道案内や手引きをするのがよいであろう。ただ、特殊な場面ではこの限りではない。つまり、前述した、転落や衝突とい

った危険な場所、事物・物品を損傷する可能性のある場所などである。

## (2) 援助の方法

援助の方法には、道案内や方向の指示等口頭によるものと、手引きにより誘導していくものがある。

### ① 口頭による場合

全盲者の場合には、指さしをしたり、「あっち」、「こっち」といったあいまいな表現は避けなければならない。

### ② 手引きによる場合

手引きによれば視覚障害者は安心して歩けるし、見た目もおかしくない。ただ、手引き者が2人分の幅を確保すること、狭い場所では口頭と手による合図で1列になること等の注意が必要である。

## 2) 啓発の方法

### (1) 一般社会に対する啓発

#### ① 広報的活動

ポスター、ビラ配布、歩行訓練実施中を知らせるカード配布等が考えられる。ポスターとしては関西歩行訓練士会（事務局：日本ライトハウス職業・生活訓練センター内）が以前、6,000枚を作成して各所に配布・掲示したが、これは大きな反響があった。また、現在、歩行訓練実施中であることを知らせるカード（裏側には手引きの方法等を記しておく）を歩行訓練時に必要に応じて配布するのも一方法である。

#### ② マスコミによる方法

慈善的なテレビコマーシャルによる直接的な啓発と、マスコミの番組（ドキュメンタリー、ドラマ、報道等）、新聞、映画などを通じた間接的な啓発の方法がある。ただ、この後者の場合、逆に視覚障害者について誤った理解を促す時がたまにあるため、必要に応じて是正していくことが大事である。

## (2) 個人に対する啓発

### ① ガイドヘルパーの普及

昭和63年度より、重度の視覚障害者及び脳性まひ者等全身性障害者に対するガイドヘルパーの派遣が、「身体障害者福祉法による身体障害者家庭奉仕

員派遣事業」と一体的に行使されることになったためガイドヘルパーは今後、ますます増加の傾向になるとみられるのは喜ばしいことである。

## ② 視覚障害者自身による啓発

視覚障害者自身が街を歩行するということも、実は大きな啓発の1つである。多くの視覚障害者が歩行することによってその能力、危険箇所、援助の時期等が現実として理解されるからである。援助の方法についてはハインズブレイクという歩行訓練の技術がある。これにより視覚障害者自身が正しい手引きの方法を指示することができる。各種の啓発の中では、この視覚障害者自身が歩行するという方法が、地道だが一番効果が高いものであろう。

## 4. 弱視者の歩行環境

弱視者にも今まで述べた内容があてはまるケースは多く、特に転落や衝突の事故は弱視者でもよく起きているが、ここでは弱視者特有の環境的問題についてふれておく。

### 1) 弱視者の存在の理解

一般社会は、視覚障害者というと全盲者を想像しがちである。しかし、現実にはなんらかの視覚を有している弱視者の方が数が多いといわれている。動きや表情からみると晴眼者と同様にみられてしまい、援助がうけにくく、行動に制約をうけている弱視者は以外に多い。

### 2) 色のコントラスト

コントラストが不明確だと差異がわからずに勘違いしてしまうことがある。この勘違いで危険な場所として階段があげられる。特にコンコースや地下街、建物内の階段はコントラストが不明確だと転落してしまうことがある。そのため、最初と最後の段の色をかえる等の配慮がほしいものである。また、中には視覚障害者用ブロックを触覚ではなく視覚で利用している者もいるため、最近、普及している「地」と同色のブロックにこまっているケースもある。

### 3) 拡大文字による表示

文字が多少とも拡大されると判読でき、利用できるケースは多い。だから、バスの行先表示板、公共建物内の表示、駅の案内板等、可能なものは拡大され

ると利用できるのである。

### おわりに

このほか、特殊環境の一つとして雪道がある。これも視覚障害者の歩行訓練だけでは解決できない問題を多く含んでおり、環境の整備が「歩行」のカギを握っている。また、盲導犬による歩行では、盲導犬がある程度、環境の不備をカバーしてくれるが、基本的に環境が整備されれば歩行しやすくなることにかわりはないであろう。

現状では歩行訓練だけではどうしても解消できない場面が多く、そのため必然的に行動範囲の縮小をよぎなくされているケースが存在している。しかし、環境（物的・人的）が整備されれば一人歩きできる視覚障害者はもっと増えるし、なおかつ、現在ほど苦勞して歩行訓練を受けなくても、比較的簡単な訓練で一人歩きができるようになるであろう。歩行環境の整備は非常に大切なのである。