

予算特別委員会（令和2年3月16日～3月26日）

大塚勝利議員の質疑

歩道の安全対策について



（大塚議員） 今回の県土整備部の新年度予算として、バリアフリー化等生活環境の向上を図ること、すなわち、歩行空間のバリアフリー化を行うことで、高齢者や障がいのある方等の移動の円滑化を図ることを計上しています。県民の安全・安心な生活の確保のため、ぜひとも推進していくべき施策であると考えています。



そこで、本県における歩道の安全対策について質問します。

まず、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」の主な内容の中に、「歩車道境界部の段差は標準 2cm とするが、様々な道路利用者の意見を踏まえることが望ましい」とされており、また、国の HP では、「視覚障害者の識別性を確保すること等の条件が満たされれば、2cm 未満の段差を整備することも可能とする」とある。本県の歩道における段差の状況はどのようになっているかお答え下さい。

（道路維持課長） 横断歩道に接する歩車道境界部の段差につきましては、本県の管理する道路においては、

- ①「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」
- ②「福岡県高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に係る道路に関する基準を定める条例」

により、2cmで整備しております。

（大塚議員） 車イスの利用者から、少しの段差であっても通行する際に、かなりの衝撃を受けるため、できれば段差はゼロにしてもらいたいとの要望を

受けています。今後、高齢化社会の進展に伴い、シニアカー等の電動式車イスの利用者も増加するのではないかと考えられます。県として、歩道の段差解消の取り組みを推進すべきと思いますが如何でしょうか。

**(道路維持課長)** 車いす使用者、高齢者等にとっては、段差、高低差が無く、勾配が緩い方が望ましいという意見があるのは、委員ご指摘のとおりでございます。その一方で、視覚障がい者にとっては、歩車道境界を識別する手がかりとして、ある程度の段差、高低差、勾配があるほうが望ましいとされているところであります。このことから、現時点では、国においても、すべての利用者から満足を得られる構造の形式は、示されていない状況であります。

このような中、県といたしましては、ガイドラインに定められているように、市町村及び関係者と協議しながら、必要に応じ、モデルとなる箇所を選定し、その道路を利用する視覚障がい者、車いす使用者はもとより、高齢者、ベビーカーやシニアカーの利用者の意見を聞いた上で、それぞれのエリアにおいて、望ましい構造を模索してまいりたいと考えております。

**(大塚議員)** モデル箇所を選定してとのことですが、双方から満足して頂けるような構造を、福岡発で検証を進めて頂きたいと思っております。

次に、歩道における視覚障がい者の識別性を確保する対策として、視覚障がい者誘導用ブロック、いわゆる点字ブロックについて、本県の歩道における整備状況はどのようになっているのかお答え下さい。

**(道路維持課長)** バリアフリー新法に基づく移動経路の円滑化を図る必要がある「特定道路」について、本県では、約157kmが定められているところであり、そのうち県管理道路は、約53kmです。

現時点で、約49kmの特定道路の整備を完了しているところであり、整備したすべての箇所において、点字ブロックを設置しています。

また、特定道路以外の道路につきましても、市町村と協議の上、利用状況を勘案して、合わせて約200kmについて点字ブロックを設置しています。

**(大塚議員)** 全身の筋肉が弱く、常時電動式車イスを利用している身体障がい者から、点字ブロックのある歩道を通行すると、頭が強く揺さぶられて体調が悪くなるので、車イスの車輪がスムーズに通れるよう点字ブロックに切れ目を施してもらいたいとの要望がありました。実際に博多駅のコンコースでは、車イスやベビーカー、キャスター付きのバッグがスムーズに移動でき

るような切れ目を整備しているようです。このような工夫は、歩道の点字ブロックにおいても実施すべきと思いますがいかがでしょうか。

(道路維持課長) 点字ブロックは、視覚障がい者の移動にとって、なくてはならない設備である一方、車いす使用者や、高齢者、ベビーカー使用者などにとっては、点字ブロックがバリアと感じているとの意見があることは認識しています。

また、委員ご指摘のとおり、駅のコンコースでは、車いすやキャスター付きのバッグに配慮し、点字ブロックに切れ目を設置していることは承知しております。

道路でもこのような工夫をすべきとお尋ねですが、ガイドラインでは点字ブロックが途切れると、視覚障がい者に不安を与えるとされており、点字ブロックを頻繁に横断するなどの箇所があれば、視覚障がい者の意見を聞きながら、切れ目を設置した場合の課題や効果について研究していきたいと考えています。

(大塚議員) そういった箇所があると思いますので、頻繁に横断する箇所について、研究を進めてもらいたいと思います。

次に、網膜色素変性症は、国の難病指定を受けている病気で、ある人は暗い所での視力が極端に落ちる症状を伴う遺伝性、進行性の病気です。また、ビタミンAの欠乏や、強度近視、緑内障などによる夜盲症、いわゆる鳥目と呼ばれる方も多くおられます。これらの方が夜間に歩行する場合は、照明が整備されていないと危険を伴います。国の定めるガイドラインにおいても道路の照明施設に関して配慮するよう求められていますが、本県における道路照明施設の整備状況についてお尋ねします。

(道路維持課長) 先ほど説明しました、整備済みの「特定道路」約49kmのうち、明るさがガイドラインの基準である10ルクス未満の箇所、約30kmについて照明を設置しています。

その他、道路状況、交通状況を把握し、交通の安全性、円滑化を図ることを目的として、特定道路以外の道路においても、照明を設置しています。

(大塚議員) 歩道における照明施設の整備は、歩行者本人もさることながら、車道を走行する自動車のドライバーにとっても、交差点における歩行者の存在を確認するためには重要であると考えます。とくに通学路においては学生

服姿が目立たない歩行者がいるために照明施設の整備の必要性は高いと感じます。

今後、県として照明施設の整備促進をどのように図るのかお答え下さい。

(道路維持課長) 本県では、先程説明しました「特定道路」以外においても、国土交通省が定めた「道路照明設置基準」に基づき、

①市街地部で、歩行者が道路を横断するおそれがある区間で、自動車交通量および歩行者の多い区間

②信号機の設置された交差点または横断歩道など

について、十分な明るさが確保されない場合は、道路照明を設置しています。

引き続き、必要な照明施設の整備を進めてまいりたいと考えています。

(大塚議員) 本日の質問は、これまで寄せられた要望をもとに、本県の安全対策を確認させて頂きました。

健全者にとっては安全な歩道も、何らかのハンディを持つ人にとっては危険な歩道である場合もあります。誰もが安全で安心して通行することのできる歩道の整備促進は、「誰も置き去りにしない」とのSDGsの精神にも通じ、大変に重要な施策であると考えます。生活道路は市町村が管理するケースが大半であるとは思いますが、県が率先して誰もが安心して生活を送るための歩道を整備することで、県全体の歩道の安全対策をリードしてもらいたいと考えます。

本県における歩道の安全対策についての部長の決意を伺います。

(県土整備部長) 高齢者や障がい者などすべての人が円滑に移動できる歩道の整備促進を進めることは、重要であると考えています。

そのようなことから、先程課長が申しました、高齢者や障がい者が生活上利用する施設を結ぶ道路、「特定道路」について重点的に整備を進めているところです。また、特定道路以外の道路につきましても、小学校の通学路や園児の安全を図るため、またバリアフリーの歩行空間の確保ため、歩道の整備を進めているところです。

引き続き、高齢者や障がい者など、全ての人が円滑で、安心して安全に道路を利用できるよう、歩道の安全対策を図ってまいります。