

道路の移動円滑化整備ガイドライン(案)に対する意見

社会福祉法人 日本盲人会連合

会長 笹川 吉彦

このことにつきましては、本会加盟各団体からパブリック・コメントとして意見をお送りしていると思いますが、本会としての意見、及び本会に寄せられた意見を次のとおりとりまとめたので、お送りいたします。

日本盲人会連合としましては、こうした意見を踏まえ、歩車道の境界は最低2cmの段差を設けるべきで、ガイドライン(案)の「視覚障害者誘導用ブロックや縁石形状、突起等で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」には同意できません。これが原因で万一事故が起こった場合は、責任問題が生じることもあり得ると思います。

《歩車道間の段差》

1. 横断歩道における、歩車道の境界は2cm以上の段差を付けるべきである。

歩車道間の段差2cmは、単独歩行を行う視覚障害者にとって、安全確保に絶対に必要であり、他の方法では安全の確保は極めて困難である。従って、あくまでも歩車道段差2cmを基準とすべきである。

※ごく最近、歩車道の段差のない道路(地下鉄工事中)で盲聾者が歩車道の区別がつかず車道に出てしまい、危険にさらされたケースがある。

- (1) 多少の背面傾斜はあっても、類似の傾斜は交差点以外の場所にもあり、識別が困難である。
また、2cmの段差であれば車椅子使用者にも許容の範囲と聞いている。
- (2) データをとられる場合、優秀な被験者ばかりではなく、感覚的に劣るものの意見を重視していただくことも重要だと思う。段差は無くても良いと言われているようだが、納得できない。
- (3) 最近改修された道路の段差がなく、いつ車道に出たか分からなくて困っている。特に、歩車道の高さがほとんど変わらないところでは、スロープがないのでわかりにくい。従って、「歩車道境界部の段差は2cmとするが、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」という条項をガイドラインから削除すべきである。
- (4) 道路は視覚障害者も、車椅子使用者も、高齢者もすべての人が共有共用するところなのであるから、お互いの立場や事情を理解しあいながら、寛容に協調しあってこそ、ノーマライゼーショ

ンバリアフリー化なのである。

ブロックや段差があるために、つまづきやすい、ヒールがひっかかる、車椅子の操作がままならない、などがあるかもしれないが、視覚障害者は足裏や白杖でブロックや段差を識別できなければ、歩道なのか車道なのかわからず、常に危険を意識しながら、命がけで歩かなければならなくなる。

「国連障害者の十年」から、「アジア太平洋障害者の十年」にかけて、日盲連の全国盲人福祉大会で決議、採択された誘導ブロックシステム等が行政機関に受け入れられ、それにもとづいて全国地方自治体の大部分が識別しやすい点線ブロックや、縁石2cmの歩車道の段差など、すでに福祉のまづくり施策に定着し、構築推進されているものを、いまさら変更など絶対に反対である。日盲連の既定方針を全面的に支持致します。

なお、あえて申すなら、この調査研究機関か委員会かに、半年も雪に埋もれ、悩まされ、苦勞する北国の道路環境の安全確保のための調査研究開発にこそ、取り組んでいただくことを、強く要望するものである。

- (5) 車道と歩道の違いを表すために設けられた段差2cmについては、それなりの経緯と歴史があり、また、多くの視覚障害者の間に普及徹底が図られている。このことは、全盲で単独歩行する視覚障害者にとって、言うなれば「安全のガイドライン」でもある。このようなことから、そう簡単に、変更されては困る。段差0に関する実験結果もあるようだが、実験は普通の道路上で行われておらず、また、騒音など、全盲者の歩行を妨げるような要因も考慮されていないようである。更に、実際に単独歩行する全盲者にとって、そこが「段差0」であって、更に、スロープとなっているのか、または、そこが「歩道の続き」であるのかなど、咄嗟に判断することは非常に難しく、段差0の縁端を作ることは、慎重な配慮が必要と考えられる。

- (6) 視覚障害者にとっての段差2cm車道と歩道の境界線を認識するためにどうしても必要であるが、次に示すように「安心して横断できる歩行環境が整備され交差点」であれば、段差を限りなく0に近づけることができると考える。

条件

- ①歩道上に正しく点字ブロックが敷設されていること。
 - ・周囲と同系色でない『輝度比2・0以上ある黄色の点字ブロック』を使用し、正しい方法で連続的に敷設する。また、車の巻き込みを防ぐために、夜間光るようにする
- ②電波式音響式信号機が設置されていること。
 - ・音声情報により『青』の信号開始がわかる。
- ③横断歩道上にも点字ブロックが敷設されていること。

・横にそれることなく、まっすぐ渡ることができる。

以上のような条件が整った交差点であれば、滑りにくいスロープを歩行するようにする。

(7) 歩車道間の段差については、その位置と方向を確認するために、最低2cmの確保が必要である、ということを徹底して欲しい。

(8) 歩車道境界の段差は標準2cmとし、整備に当たっては、視覚障害者を含めた高齢者、身体障害者等の当事者の意見を必ず取り入れる。

《横断歩道の誘導》

1. エスコートゾーンについて、敷設箇所の始点、終点がわかりにくいので、そのあたりを改善すべきである。また、雨の日にスニーカーなどで歩くと、非常にすべりやすいので、そのあたりも考慮すべきである。

2. 視覚障害者の識別性を高める手段(点字ブロックの敷設の方向、エスコートゾーンの敷設、音声誘導等)についても更に検討すべきである。

3. 横断歩道の中の誘導について

横断歩道の中心にエスコートゾーンを設けて、視覚障害者が識別できるものを敷設すべきである。

除雪、降雨時の事を考えすべらない材質で路面と同一平面に設置することにより除雪時の破壊防止が出来る。(突起物では良くない)

《点字ブロックの敷設の方法》

1. 「1. 歩車道境界の段差について」の、縁石表面に突起を付けた例については、20cmの間に突起物を付けていては、またいでしまうことが考えられるため、1mぐらいの間に認知できるものが必要である。

2. 横断歩道への警告ブロック(点状のもの)の敷設について

(別紙、問題点及び図面参照)

(1) 歩道の広さにブロックは敷設するよう依頼しているが、カーブ等(大型トラックの巻き込み防止のため)が切っており、なかなか直角に横断歩道を交差するように出来ていない(進行方向が道路の中央に出る事もある)ものもあり少し点ブロの位置を歩道側に下げても直角に当たるよう配慮が必要である。

(2) 横断歩道を手前に(交差点より車道側に)設置して警告ブロックと直角にあたるよう配慮する。

[(1)は点状ブロックをさげるが、(2)では横断歩道を交差点から下げる。]

【横断歩道渡り口における点状ブロック、線状ブロック問題点】

(1)現状の問題点

視覚障害者は、点状ブロック前面のラインに対して直角に進みます。現在の方法であれば交差点の中心方向に進む傾向になり危険です。

(2)改善方法

- ①点状ブロックの配置を進行方向(横断歩道)に対し直角にして頂きたい。
- ②①のため、縁石からの離れ幅が45～60cm程度になる場合もあるが、出来得る限り縁石近くに設置して頂きたい。
- ③また横断歩道の幅より狭くなっても仕方ない考える。
- ④また線状ブロック敷設の場合、歩道がS字カーブしているとき(又は障害物があるとき)などカーブしなければならないときは、手前から順次緩やかなカーブで曲げて対応して頂きたい。(点状ブロック対応ではない。)
- ⑤施工前に必ず図面、現場での立会い説明を要望したい。
(視覚障害者も同行し現場で立会してケースバイケースで対応したい。)

(3)別紙参照

3. 交差点前の歩車道境界部の縁端段差は、横断歩道と直角にする。

従来敷設されている視覚障害者用の点状のブロックでは、はっきりした方向が分かりにくい場合もあり、横断時に誤って交差点の中央に出てしまう可能性がある。

《音声による誘導》

1. 全ての信号機を音響式にするとともに、規格を全国統一してほしい。音響式信号機は、徐々に増えてはいるものの、全ての信号機に占める割合は低いと思われる。音響式でない信号機は、視覚障害者にとっては無いのと同様であることを強く認識してほしい。また、視覚障害者も県境を越えて移動することの多い現状から、危険を未然に防ぐ意味で、全国統一が必須である。
2. 横断歩道は音声対応としてください。
発信機(日常生活用具)対応のものを…特に夜間など音声(ピョピョ・カッコー)が鳴らなくなったときに必要性を感じる。

《バス停等》

1. バス停における乗降者口は点字ブロック(警告ブロック:点状のもの)に寄せてほしい
乗車口、降車口に点状ブロックを敷設して貰っているのもので、その位置が利用できるようにしてほしい。
2. バス停場の前に必ず停車し、行き先をアナウンスする条例を作る。
3. 「3. 路面電車停留場」では、視覚障害者に配慮したハード面を考慮すること。
4. 「9. 駅前広場」では、階段などがある場合には、弱視者に配慮した段鼻付け(階段の縁の突起物)を徹底すること。
5. エレベーターには、階数の音声案内を義務付ける必要がある。

《歩道の安全確保》

1. 点字ブロック上に障害物を置かないでほしい。点字ブロック上に自転車等の障害物が置かれていると、多額の経費をかけて敷設したにもかかわらず、視覚障害者は利用できない。道路管理者は、その責任において対策を確立してほしい。
2. 自動車が行き交う全ての道路に歩道を設置してほしい。歩行者に触れるほど近くを通り過ぎる自動車は、視覚障害者にとっては大きな恐怖であり、外出の大きなバリアとなっている。また、歩道上を音もなく接近して通り過ぎる自転車も、視覚障害者にとっては困った存在である。理想的には、速度の異なる歩行者と自転車と自動車が、それぞれ区分された場所を通るのが望ましい。次善の策として、せめて、歩行者と自動車の通路を区分することで、視覚障害者の移動のバリアを解消することを要望する。
3. 点字ブロック上に物を置かない条例を作る。
4. 歩道の表面を平らにし、点字ブロックがわかりやすい舗装にする。
5. 交通ルールやマナーの徹底を運転免許取得時に徹底させる。

《積雪地帯》

1. 積雪地域でのバス停や横断歩道上では、安全を確保するため融雪設備が必要なことは当然であるが、それが、単に市街化区域内の中心部だけに設置される傾向がある。このことは、郊外で暮らす高齢者や障害者など交通弱者にとって、はなはだ遺憾なことである。このような実情についても、改善が図られるべきと考えられる。

《その他》

1. ガイドライン9項目について具体性が必要である。

- ①ブロックの形状など
 - ②全国統一の徹底
 - ③ユーザーの実実験を行って結論を出すことが必要不可欠
- 2. 側溝は必ずガードレールを設置すること。
 - 3. 杖の先端が入ってしまうような溝蓋が多いが、目の細かいものに交換すること。

以上