

四国初 踏切内に視覚障害者用誘導標示を設置

香川河川国道事務所 道路管理第二課 係員 瀬尾 朋弘
香川河川国道事務所 高松国道維持出張所 出張所長 江原 早織
香川河川国道事務所 道路管理第二課 課長 二川 英夫

一般国道11号高松市内にあることでの踏切2箇所（塩上町踏切、福田町第四踏切）に、四国で初めて点字シートなどの誘導表示を設置した。また、設置後は視覚障害者の方をお招きし、完成した現地を通行していただく体験会を実施したので、その検討内容と施工状況、体験会の実施状況を報告する。

キーワード 踏切内 誘導標示、視覚障害者、遮断機、エスコートゾーン

1. 道路の移動円滑化に関するガイドライン

今日のわが国では、障害の有無にかかわらず、女性も男性も、高齢者も若者も、すべての人がお互いの人権や尊厳を大切に、支え合い、誰もが生き生きとした人生を享受することのできる「共生社会」の実現が求められている。

「道路の移動円滑化ガイドライン」は、道路事業に携わる担当者が上記の多様なニーズを実現する上で、ユニバーサルデザインを目指した道路空間を形成するため、必要とされる道路の構造を理解し、計画の策定や事業の実施、評価などを行う際等に、活用することを目的として策定されたものである。

2. ガイドラインの改定

令和4年4月、奈良県内において視覚に障害のある方が踏切内で列車に接触してお亡くなりになる痛ましい事故が発生した。報道等によれば、この方は「踏切の外に」と誤認した可能性がある」とのことであった。

この事故の発生を受け国土交通省では、視覚障害者団体、学識経験者のご意見を伺い、「道路の移動円滑化に関するガイドライン」を改定し、踏切道での視覚障害者の誘導について、視覚障害者が踏切の外に」と誤認することを回避するため、踏切内に表面に凹凸のある誘導表示等を設置することを、「さらに高い水準として望ましい整備内容」として位置付けた。なお、改定後のガイドラインの全体版は、国土交通省ホームページにて公表されている。追加された誘導用ブロック等の設置例について図-1に、対策事例について写真-1に示す。写真-1の対策事例では、「エスコートゾーンの設置に関する指針の制定について（平成31年3月27日付警察庁通

達）」に示されている、白色のエスコートゾーンを使用している。

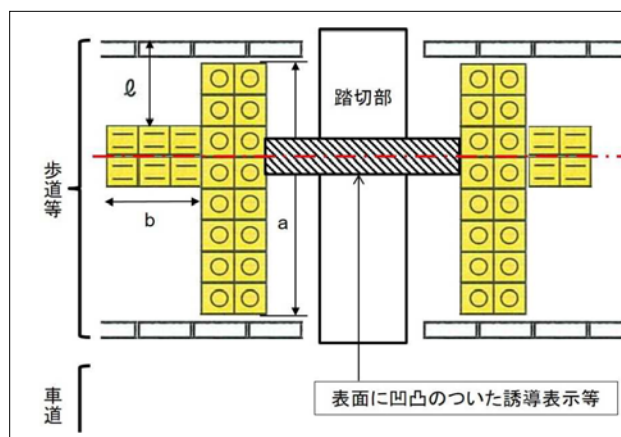


図-1 踏切内への「凹凸のついた誘導表示等」の設置例



写真-1 設置した事例（奈良県内）

3. 対策の検討

(1) 実施箇所

香川県内の直轄国道には9箇所の鉄道交差が存在する。そのうち7箇所は立体交差であるが、残る2箇所（ことでん志度線：塩上町踏切及び、琴平線：福田町第四踏切）については、踏切による交差であった。これらの踏切には歩道は設置されていたが、視覚障害者用の誘導標示はなされていなかった。両踏切ともに、高松市の「高松市交通バリアフリー事業計画」において、特定経路と位置づけられていることから、視覚障害者用の誘導標示を設置することとした。下図に、位置を示す。

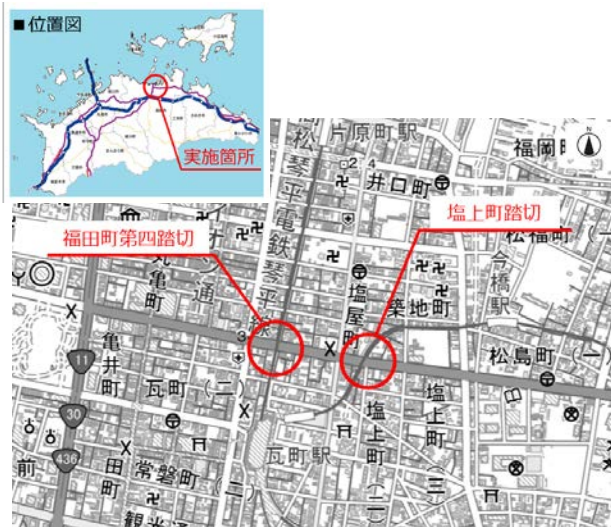


図-2 施工箇所の位置

(2) 現地の状況

現地は2箇所とも、踏切に平行して市道が存在していた。写真-2、3は、福田町第四踏切南側の状況である。ことでん琴平線に、高松市道片原町多賀町線が平行して隣接している。

福田町第四踏切南側の市道隣接状況



写真-2

写真-3

(3) 対策案の作製

対策実施箇所の現地調査を行い、下記方針により対策案を作製した。

- ①. 踏切内には、白色のエスコートゾーンを設置する。
- ②. 市道取付部には、停止線との誤認を避けるため、グレーのエスコートゾーンを設置する。
- ③. 遮断機の手前には点状ブロックを設置し、停止位

置を明確にする。

- ④. 市道取付部は、歩行者の通行する位置を明確にするとともに、エスコートゾーンを目立たせるため、グリーン着色を施す。



図-3 対策案のイメージ

(4) 関係者の意見聞き取り

作製した対策案について、香川県視覚障害者福祉センター並びに香川県立盲学校と打合せ、専門的な立場からの助言を求めた。



写真-4 関係者との打合せ状況

両者からは、「踏切内は、踏切内であることが理解できる構造が良い。具体的には、鉄道のプラットフォームに設置される『内方線』を設置すればどうか」、「踏切手前の点状ブロックは、通常の2枚ではなく3枚とし、市道部と踏切の間という特殊性を表現してはどうか」といった意見が出された。



写真-5 内方線（JR昭和町駅構内）

関係者の意見を反映した案を作成し、了解を得た。了解を得た対策案の概要を下図に示す。

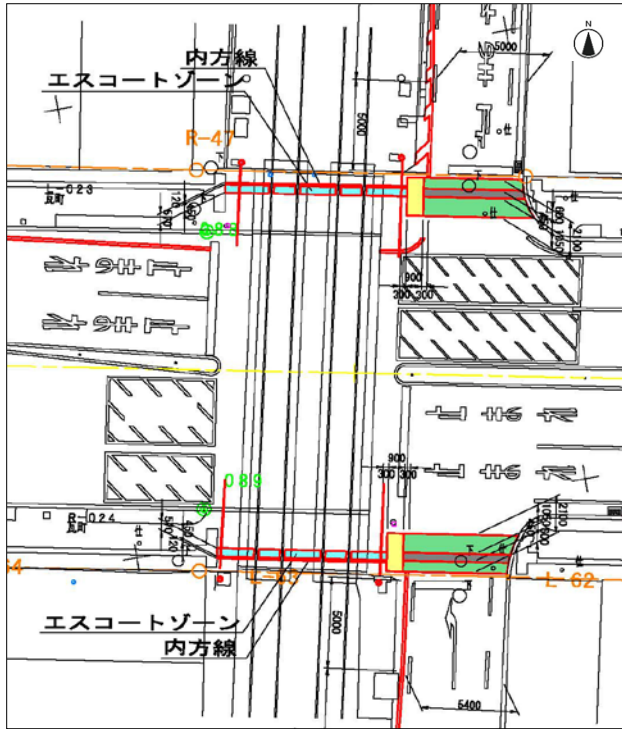


図-4 関係者の意見を反映した対策案

(5) 施工

施工については、鉄道の運行終了後から始発までの夜間に、鉄道事業者の立ち会いのもと、実施した。



写真-6 踏切内の施工状況



写真-7 エスコートゾーン張り付け状況

(6) 完成

福田町第四踏切北側の施工前後を示す。



写真-8 施工前（踏切側）



写真-9 施工後（踏切側）



写真-10 施工前（市道側）



写真-11 施工後（市道側）

3. 体験会の実施

(1) 体験会の内容

踏切内の誘導表示については、施工事例が極めて少なく、視覚障害者が実際に利用した際に、どのような感想を持つのか、知る必要があった。また、当該踏切を通勤に利用する視覚障害者も存在したことから、香川県視覚障害者福祉センター並びに香川県盲学校の協力を得て、5名の視覚障害者に現地に来ていただき、体験会を実施した。

体験会の実施に際しては、近隣の公共施設（高松地区更生保護サポートセンター）をお借りし、参加者の待機・休憩場所とした。

体験時には周囲に交通誘導員及び介添え役を配置し、踏切外への逸脱等の不測の事態の発生に備えた。

現地での誘導は、視覚障害者についての専門的な知識を持ち、体験者との面識もある香川県視覚障害者福祉センターの歩行訓練士に依頼する等を行い、体験者が緊張せずに安全に体験できる環境を整えた。



写真-12 体験会の実施状況

(2) マスコミの取材

視覚障害者の体験ということで、体験会当日は、新聞社2社、テレビ局2社による取材が行われ、国交省施策の広報となるとともに、後の報道では視覚障害者のイン



写真-13 マスコミの取材状況

タビュー等も放送されたことにより、視覚障害者の置かれている状況についての認識を広める機会となった。

(3) アンケートの実施

体験会の参加者には、体験直後に、その場で聞き取りによるアンケートを行った。その結果、今回の誘導表示や警告ブロックについては肯定的な意見が多かった。また、テレビ報道では、「目印になるものがあるので、すぐ歩きやすかった」といった意見が放送された。一方で、「（今回設置した誘導表示では、）踏切とは、ぱっとはわからない。」といった意見もあった。これらの意見については、他の地域で行われる体験会のアンケート結果と併せ、今後の改善に向けての貴重なデータとなる予定である。



写真-14 体験結果の聞き取り状況

5. まとめ

踏切内の誘導表示については、奈良の事故が発生するまで、一部を除きほとんどの踏切に設置されていない状況であった。今回設置した誘導表示の構造や、体験会参加者の意見が、今後設置される誘導表示の検討の一助となることを期待している。

最後に、実施に際しご指導を頂いた香川県視覚障害者福祉センター並びに香川県立盲学校の皆様、施工及び体験会開催についてのご協力を頂いた（株）高松琴平電鉄をはじめとする関係各位に深い謝意を表すとともに、今回設置した誘導表示が視覚障害者の踏切横断時の助けとなり、踏切の安全性向上に効果を発揮することを願って、誘導表示設置の報告とする。

参考資料

道路の移動円滑化に関するガイドライン

(R4.6・国土交通省道路局)

エスコートゾーンの設置に関する指針の制定について

(H31.3・警察庁交通局)