

令和6年12月12日

川崎市議会議長 青木功雄様

幸区在住者

ほか 40名

横断歩道滞留部分（歩道だまり）等の平坦化を求める請願

請願の要旨

実地調査の結果、私たちの住む幸区内には、平坦部分が少なく車道と接する勾配が急な横断歩道滞留部分（歩道だまり）や、車道との境界部分の段差が大きい場所が少なくとも67か所あることが確認されています。これらは川崎市福祉のまちづくり条例を始めとする法令等の許容範囲を逸脱し、通行に支障や危険が及んでいますので、誰もが安全に通行できるように横断歩道滞留部分を広く、平坦になるように改修してください。

なお、改善を必要とするこうした状況は市内全域に共通するものと推察されますので、市全体の問題として検討してください

請願の理由

1 現状

(1) 横断歩道滞留部分の急な勾配

勾配が急で、しかも平坦部分が全くないか少ないために、横断歩道を渡る場合（縦断勾配）や当該場所を通過する場合（横断勾配）に、車椅子や歩行器、ベビーカー等が車道方向に引き込まれる危険があります。

歩道等では車椅子のほかにも、保育施設で外出等に使用している「お散歩カート」を利用して保育士さんたちが園児を散歩させている光景を毎日

見かけます。

「お散歩カート」を製造・販売している事業者に製品の安全対策について問い合わせたことがあります。社長さんによると、横断勾配について危険性を把握しており、前輪が自在キャスター、後輪が固定車輪になっている車体の場合には特に、勾配の下り方向に向かって車体が流れてしまう現象が発生すると言います。一般的な一人乗り用ベビーカーや介助型車椅子などがこれに該当し、これらの車体で横断勾配を走行する際には注意する必要があるということです。特に、歩道を走行中、駐車場の出入口などの車道方向に勾配がある場所では、車道に向かって車体が流れてしまう危険性があり、そのため、当該事業者の製品は、「中央大車輪方式」（車体中央部に大きな車輪を装着して、横断及び縦断勾配12度（約21.2%）まで耐用可能な設計）を採用し、横断勾配のある路面でも、勾配をそれほど意識せずに直進することが可能になるということでした。

しかし、そのような設計となっていない型式のカートやバギーなども多く見受けられ、実際には20%を超える耐性にはなく、また、事実、幸区にはこの耐性を超える横断歩道滞留部分だけでなく、横断勾配、縦断勾配、車両乗り入れ部が多く存在しています。

(2) 車道との境界部分の段差（歩道の段差）

法令等で定められている上限2センチを超える場所が17か所あります。しかも、交通量の多い道路に多くあることが分かっています。また、滞留部分に歩道の切下げをしていないために13センチの段差ができている横断歩道もあります。

2センチを超える段差では、車椅子や歩行器は乗り越えることができず、たとえ乗り越えられたとしても、下りは見た目には段差があることに気づきにくく、転倒のリスクが高まり大変危険です。

令和3年に私たちが実施した「歩道についてのアンケート調査」の結果では、高齢者の約85%が「道路の段差が気になる」（気をつけている）と答え、男性よりも女性の方が高い割合を示し、外出時に車椅子やつえを利用する人が最も不便を感じていることも分かりました。また、外出中に転倒した場所で最も多かったのが道路の段差でした。

本市では詳しい報告がありませんが、東京消防庁が作成している「救急搬送データからみる日常生活事故の実態」（令和３年）の報告によると、日常生活の事故ごとの救急搬送人員のうち「ころぶ」が57.6%を占め、転倒事故の約４割は自宅以外の外出先で起きている。自宅以外の外出先で最も多い発生場所は道路・交通施設で24.8%に及んでいる。年齢層では80から89歳の高齢者が最も多く、事故が起きると約３割が中等症以上の怪我を負っているという結果をまとめています。

高齢者の転倒とその後の転倒恐怖による外出の減少、A D L（日常生活動作）及びQ O L（生活の質）の低下については、研究報告が多くあります。高齢者の４人に１人は転倒に対する恐怖を持っていると言われ、高齢者の15から20%が実際に転倒を経験し、転倒した人の約５%が骨折して医療機関を受診しています。転倒を経験すると、転倒への恐怖や心配（転倒恐怖感）からA D Lの低下をもたらし、外出だけでなく室内での歩行や動作を控えるようになり、やがて「寝たきり」の状態に陥ります。このような状態を転倒後症候群といい、加齢とともに生じやすくなり、75歳以上の約20から25%に認められ、活動の減少とともにQ O Lも低下。身体活動が低下すると、筋力やバランス機能などの身体機能の低下が起き、更に転倒のリスクが増す悪循環となるばかりか、社会参加の機会が減り、ひいては、まちの活性化という観点からも対策を講じる必要性に迫られるようになると指摘しています。

2 具体的な改善策

横断歩道滞留部分は歩道の幅員が狭い場合には、車両乗り入れ部と同様に全面切下げをして平坦化しないと横断歩道（車道）の方向に勾配ができてしまいますので、法令等にのっとり適切な改修が必要です。

歩道の段差についても、車道との境界部分に段差ができないように周囲の高さや勾配をできるだけ抑えて、境界部分には「江戸川式」の特殊縁石を使用するなどの工夫が必要です。

3 実地調査

実地調査は、３年前に一度実施しています。幸区内の全ての道路を一本一本くまなく歩いて課題の有無と程度を調べて状況を記録し写真を残しました。

今回は2回目の調査として、令和5年9月から令和6年10月にかけて前回の方法に加えて、視覚障害者等の移動支援に資するように位置情報（緯度及び経度）も記録しました。

調査の結果、少なくとも1,100件以上の課題箇所（法令等の許容範囲を逸脱し、通行に支障や危険が及んでいる場所）が確認されていますが、その一部について課題ごとに整理して今回の請願で是正改善をお願いするものです。課題箇所の件数は、前回調査実施後に改善が図られた場所や市が管理していない国道1号線については除いてあります。国道1号線における課題は、横浜国道事務所神奈川出張所に対して、令和6年7月に要望書を提出しています。

なお、記録した課題箇所の写真については省略しました。

4 根拠法令等、及び指針となり得る研究報告

実地調査及び調査後の課題並びに優先度等の評価については、以下の法令等と共に障害者や高齢者に配慮した道路構造、転倒の要因分析等についての研究報告に照らして検討しました。

(1) 根拠法令等

- ・歩道の一般的構造に関する基準（国土交通省通知）
- ・川崎市福祉のまちづくり条例、同施行規則、同整備マニュアル（本市）

(2) 研究報告（一部）

- ・「障害者・高齢者に配慮した道路の現状と課題」土木学会論文集、1994年（平成6年）
- ・「歩道高さに関する研究」土木計画学研究・論文集、1999年（平成11年）
- ・「歩道舗装における車椅子のための段差の適正な範囲」土木学会学術講演会、2001年（平成13年）
- ・「歩行補助車を利用している高齢者の外出状況と交通上の課題」国際交通安全学会誌、2010年（平成22年）
- ・「地域在宅高齢者の転倒に影響を及ぼす要因の検討－転倒恐怖感、転倒歴、身体機能、身体機能認識誤差に着目して－」理学療法科学、2013年（平成25年）
- ・「高齢者の転倒・転落実態から見た住居地区内のバリアフリー整備に関する

る研究」土木計画学研究・講演集、2014年（平成26年）

- ・「高齢者における転倒の要因と対策」福祉のまちづくり研究、2004年（平成16年）
- ・「地域在住高齢者の転倒恐怖感と心身機能及び生活機能の関連性」日本臨床作業療法研究、2021年（令和3年）
- ・「救急搬送データから見る日常生活事故の実態」東京消防庁、令和3年版

紹介議員

宗 田 裕 之