

市街地の中にみる福祉の住環境への基礎的研究（その2）

——歩道と立体横断歩道施設の実態——

坂 本 久 子

Fundamental Study Toward an Accessible City

for Every Person (Part 2)

—Actual Conditions of Pavements and Pedestrian Bridges—

Hisako Sakamoto

When considering an accessible and comfortable city for every person-including the elderly, the physically disabled, pregnant women, women with children, the sick, and so on, the author investigated the actual condition of two square kilometers of Iizuka City's downtown area. In the investigated area, the average person's life span is higher than the Japanese average.

In this report, the actual condition of pavements and pedestrian bridges is discussed.

The most busy road in this area, Route 200, keeps its pavement areas in quite good condition, whereas Route 201 has difficult conditions with narrow pavements made occasionally even narrower by telegraph poles, signal poles, traffic sign poles, and so on. On the pavements of the commercial area there are sometimes signboards, goods being pushed about, parked bicycles, motorcycles, and cars parked which further narrows the pavements. Even out of the commercial area, there are cars parked on the pavements.

The pedestrian bridges in the investigated area nearly fit Fukuoka's prefectural bylaws. However it is doubtful that the existence of pedestrian bridges is good for every person walking-especially physically disabled people.

Key words: normalization, living environment, pavements, pedestrian bridges,
actual conditions

1. 研究目的

前報「市街地の中にみる福祉の住環境への基礎的研究（その1）」¹⁾の「はじめに」で本研究の目的を明らかにした。すなわち、いわゆるノーマライゼイションの理念に基づいた整備を目指すものといわれている福祉のまちづくりは、今日では、全国的に条例が制定されその動きがみられるが、その実態はまだ不十分であり問題があるともいわれている。「福岡県福祉のまちづくり条例」は平成10年3月に公布され、福岡県はその施策の方針を明らかにしているが、市町村の各段階においてはこれらについて今後の取り組みとしている地域がある。このような地域として高齢化が進んでいる飯塚市を取り上げ、その実態を把握することにより、これからまちづくりを進めてゆく上でのあり方を探るものである。

2. 研究方法

前報で述べた飯塚市内の2km四方の市街地の中の歩道の実態と立体横断施設の実態を実地調査した。歩道は、調査対象地内の国道と県道を中心に主要な道路に設置されたもの、そして多くの人々が集まる場所の歩道を実地調査した。

本報告の調査は、歩道については平成13年7月、立体横断施設については平成14年1月、また両者の補足調査を平成16年9月に行った。

3. 研究結果および考察

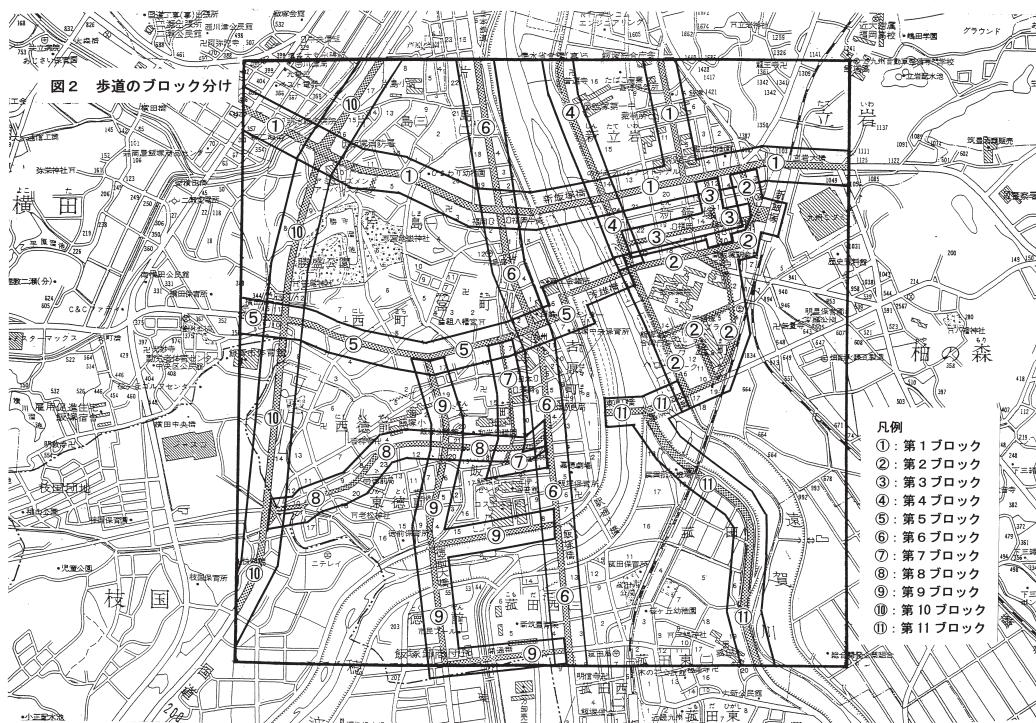
3-1 歩道の実態

調査対象地内の歩道を実地調査した場所は、図1に示す網掛けした道路の歩道である。これらの歩道の実態を見て考察するにあたり、図2のように11ブロックに分割した。第1ブロックは国道201号線沿い、第2ブロックはJR新飯塚駅前から飯塚病院、飯塚合同庁舎、飯塚市防災センターにかけての新飯塚再開発地域、第3ブロックは新飯塚駅前商店街、第4ブロックは芳雄橋東から北にむかう県道飯塚直方自転車道線沿い、第5ブロックは芳雄橋東から西に向かう県道新飯塚停車場線沿い、第6ブロックは国道211号線と県道瀬戸飯塚線沿い、第7ブロックは本町と東町商店街、第8ブロックは主要地方道大日寺潤野飯塚線沿い、第9ブロックはイイズカコスモスコモン南の主要地方道飯塚大野城線、飯塚市民プール南の道路と徳前から飯塚小学校東側に延びる道路、第10ブロックは国道200号線沿い、第11ブロックは東町橋と嘉麻川橋から南に延びる国道211号線沿いの各歩道である。

3-1-1 国道201号線沿いの歩道（第1ブロック）

調査対象地の北部にあり東西に延びる国道201号線の歩道は、変化に富んでいる。東端にある九州ミツミ株式会社北側から立岩大橋を渡ったところまでは歩道がない（図3）。

新飯塚駅入口の信号西側から飯塚市役所の前を通って新飯塚橋までは、レンガブロックを敷詰めた歩道が整備されている（図4）。しかし、歩道幅は飯塚市役所前に広い場所はあるが、全体的に190cm前後であり、「福岡県福祉のまちづくり条例」で歩道の整備基準²⁾としている200cmより少し狭くなっている。その歩道も看板や道路標識の柱によってさらに狭められてい



る（図5）場所がある。また、この歩道には、信号機がある部分には視覚障害者用床材が設置されているが、通行する部分には設置されていない。歩道は一部にマウントアップ型があるが全般的にフラット型であり、車道との段差はあまり感じられない。

新飯塚橋にはフラット型の歩道が両側に設置されているが、その幅は165cm前後であり（図6）、また、視覚障害者用床材は設置されていない。



図3 立岩大橋から東をみた国道201号線



図4 飯塚市役所付近の歩道



図5 看板、道路標識の柱で狭められた歩道



図6 新飯塚大橋の歩道

新飯塚橋西から飯塚市片島の信号までの201号線の歩道は狭く、110cm～155cmである。この幅は二人の人がすれ違うとき、互いに正面を向いてすれ違うのに必要な150cm³⁾を満たさない部分もあるといえる。その上に電柱、信号機の柱、道路標識の柱、街灯のポールが立てられ（図7）さらに歩道は狭められている。狭い所では80cmであった。この幅は自走用車いすが通れる幅78cm⁴⁾すれすれであり、余裕をもたせた通行幅90cm以上³⁾に及ばない。また、雑草が深く茂っていたり、店舗の広告を兼ねたと思われる石材の追出し（図8）で、歩道が狭められている部分もある。歩道の形式はマウントアップ型で、アスファルトと側溝のコンクリート蓋で床材は構成されている。

また、飯塚市役所西側から北に延びる道路に設置された歩道は、歩道幅235～350cmで街路



図7 信号機と街灯で狭められた歩道



図8 店舗の前に設置された石材



図9 飯塚市役所西側から北へ延びる歩道

樹を除いた部分でも 100~230cm であり、床材にレンガブロックが使用され視覚障害者用床材も設置されていて（図9）、歩道としてこの個所は良い状態を保っているといえる。

全体としてこの地域をみると、国道 201 号線は交通量がかなり多く⁵⁾、歩行者を守るために歩道は必要不可欠であるが、この沿線の歩道には十分な幅のない場所があり、通行歩行のための視覚障害者用床材もほとんど設置されていない。すべての人々がこの歩道上を安心して歩くには十分とは言い難い実態がある。

3-1-2 JR 新飯塚駅前から飯塚病院、飯塚合同庁舎、飯塚市防災センターにかけての地域（第2ブロック）

この地域の飯塚病院周辺は良好な環境を保っている。特に遠賀川沿い（図10）と飯塚病院正門から西に延びる歩道（図11）は、歩道幅も広く視覚障害者用床材もあり、ゆったりと歩行出来るよう整えられている。遠賀川沿いの歩道では、歩道幅は 340cm 以上あり、街路樹のあるところでも 200cm の通行幅はある。街灯はセットバックして通行にじゃまにならない位置に置かれ、植栽がなされベンチが置かれ、休息を楽しめる公園的雰囲気を醸し出している。飯塚病院正門から西の歩道では、歩道幅は 550cm であり、街路樹のある部分の歩行幅は 250cm で十分な広さである。しかし、病院を過ぎ店舗に面した歩道では視覚障害者用床材に迫る看板の設置をみうける場所もある（図12）。

JR 新飯塚駅付近（図13）では、現在、新飯塚駅前広場整備事業によりこの駅前広場は 3 年後を目処に整備されるという⁶⁾。3 年後には異なった景観と歩道の状況になっているかもしれない。

飯塚病院の南には、飯塚合同庁舎、ハローワーク飯塚、飯塚市防災センターが建ち並び、歩道も整備されつつある。最終的な整備状況をみないと分からぬが、視覚障害者用床材が途中で途切れている場所（図14）、駐車場のため歩道が途切れている場所（図15）などがあり、これから整備が望まれる。

なお、この地域の歩道はマウントアップ型である。



*図10 飯塚病院西側遠賀川沿い歩道



*図11 飯塚病院正面入口から西の歩道



図12 視覚障害者用床材に近く置かれた看板



図13 JR 新飯塚駅付近



図14 途切れた視覚障害者用床材



図15 駐車場のため途切れた歩道

3-1-3 新飯塚駅前商店街（第3ブロック）

JR 新飯塚駅前から西にのびる商店街の歩道は、マウントアップ型で、アスファルトの部分と側溝の蓋のコンクリートの部分を含めて 220~240cm あるが、アスファルトと蓋の接合部分にかなりの凹凸がある。平らな状態のアスファルト部分の幅は 120cm 前後である。

この歩道の部分に車の乗り上げ（図 16）、看板の飛び出し（図 17）、商品のはみ出しや物の出し置き（図 18）などで、歩道幅は狭められている。残された歩道の幅は 90cm 前後あるが、人のすれ違い歩行を妨げる恐れがある。また、視覚障害者用床材は設置されていない。

また、飯塚市役所東端からこの商店街へ南下する道路の歩道は、フラット型でありアスファルト舗装した部分と側溝のコンクリート蓋とで構成されている。歩道幅は狭く 130cm 前後である。この狭い歩道上に信号機の柱や電柱があり、歩道が一層狭められている（図 19）部分がある。



図 16 歩道に乗り上げて駐車した車



図 17 看板の飛び出し



図 18 商品と物のはみ出し



図 19 信号機と電柱で狭められた歩道

3-1-4 芳雄橋東から北への県道飯塚直方自転車道線沿いの歩道（第4ブロック）

飯塚病院西側の遠賀川沿いの道路を北に上がってつながる地域である。芳雄橋東から直ぐ北に上がった道路に歩道がない（図20）。ここからおよそ10m途絶えて北に行くと歩道がある。マウントアップ型でアスファルト舗装である。歩道幅は180～190cmである。

この歩道を新飯塚橋まで行くと、車道側に手すりを設けた歩道がある（図21）。同じくマウントアップ型でアスファルト舗装で歩道幅は190cm前後である。しかし、この歩道も飯塚第一中学校の手前で途切れこれ以北には歩道は設置されていない。



図20 途切れた歩道



図21 新飯塚橋東から北へ向かう歩道

3-1-5 芳雄橋東から西への県道新飯塚停車場線沿いの歩道（第5ブロック）

この区域の歩道は、飯塚市街地の商業地域の北部を東西に貫く県道新飯塚停車場線の道路の沿線にある。また交通の要所の一つ飯塚バスセンターもここにある。

まず、芳雄橋は、車道と歩道、自動二輪車・自転車が渡る場所を区別した造りになっている（図22）。歩道は180cm、自動二輪車・自転車の通る場所は280cmの幅があるが、視覚障害者用床材は設置されていない。

芳雄橋から西の県道沿いの歩道はマウントアップ型で、レンガブロックを敷詰め視覚障害者用床材も設置され整備されている。歩道幅は300～340cmと広く街路樹で狭まっている部分でも200cm前後ある。近年開館したi.town前も十分な歩道幅で広々とした景観を作り出している（図23）。



図22 芳雄橋西から東を望む



図23 i.town正面入口



図 24 歩道上の駐輪



図 25 看板の飛出しと歩道乗り上げ駐車



図 26 歩道への乗り上げ駐車

しかし、この歩道上に駐輪した自転車や自動二輪車（図 24）がある。これはコンビニエンス・ストア前にみられる光景である。また、歩道に飛び出して置かれた看板や歩道に乗り上げた車（図 25）（図 26）があり、利用者のマナーが問われる。この地域は多くの人々が集まる場所であるだけに、歩行者の安全性をすべての人々で守る心構えが必要と思われる。

3-1-6 国道 200 号線、国道 211 号線と県道瀬戸飯塚線沿いの歩道（第 6 ブロック）

調査対象地域のほぼ中央を南北に通る道路で、国道 200 号線が片島辺りで国道 211 号線へと名称が変わり、国道 211 号線が東町辺りで県道瀬戸飯塚線へと変わる道路に設置された歩道である。マウントアップ型でレンガブロックを敷詰め、視覚障害者用床材も設置されている。この歩道の様子を南から北にかけて見てみる。

菰田西地区から飯塚橋にかけて歩道幅は 200~230cm であるが、電柱、街灯、信号機の柱などで狭められている個所があり、その部分は最も狭い所で 150cm であった。また、看板は歩道に飛び出さないよう置かれている所もあるが、飛び出しているものもあり歩道に乗り上げて駐車している車（図 27）、駐輪している自動二輪車（図 28）が見受けられ、ここでも利用者のマナーが問われる。

飯塚橋（図 29）の歩道は、マウントアップ型で歩道幅 175cm であるが、視覚障害者用床材は設置されていない。

飯塚橋北から飯塚バスセンターにかけて歩道は狭い所で 180cm、広い所で 240cm と幅があるが、全体的には 200cm 前後である。ここにも電柱、街灯、信号機の柱などで狭められている個所がある。歩道上整然とした個所もあるが、看板、自転車、さまざまな物によって占拠されて

いる個所もあり（図30）、狭い歩道が一層狭く感じられる。

飯塚バスセンターから国道201号線までの歩道は、200cm前後となっている。しかし、ここも看板の飛出し、駐輪、歩道上に乗り上げて駐車がなされ（図31）、特に歩道に乗り上げた車は、5、6箇所で見受けられた。

国道201号線との交差点片島の信号から北は、名称が国道211号線から国道200号線へと変わる。この歩道幅は210cm前後で違法駐車も見受けられず整然としていた（図32）。



図27 看板の飛出しと歩道上の駐車



図28 歩道上の駐輪



図29 飯塚橋



図30 歩道上の看板、駐輪、様々な物



図31 歩道上の駐車、駐輪、看板



図32 片島の信号から北を望む

3-1-7 本町・東町商店街（第7ブロック）

この区域は、車道に対する歩道という概念には相当しないが、人の歩行を主とする道路で構成され、多くの人々が集まる場所として取り上げた。

これらの商店街には、アーケードが設けられ、雨の日でも買物が楽しめるよう、また商店街の統一感を醸し出している。歩道幅はおよそ 500cm～850cm あり広々とした通行が出来る。しかし、商品、物の飛び出し（図 33）、中には道路の中央にまで商品や看板が飛び出している個所があり（図 34）（図 35）（図 36）、通行幅を狭めている。

ここには視覚障害者用床材は設置されておらず、商品、看板の飛び出しとともに視覚障害者には歩行し難い状況を作り出している。



図 33 商品や物の飛出し



図 34 道路中央への看板設置、商品の飛出し



図 35 道路中央への商品の飛出し



図 36 道路中央への商品、看板と商品の飛出し

3-1-8 主要地方道大日寺潤野飯塚線沿いの歩道（第8ブロック）

ここでの歩道の内、第6ブロックの国道211号線から西に向かい、本町商店街までの間では、商店のバックヤード（裏庭）的に使われているような場所がある。この間の歩道幅は180～250cm前後であるが、様々な物が置かれ、自転車や自動二輪車が駐輪し、物干し場所となっている（図37）。また向かいの店では視覚障害者用床材の端にまたぐように商品が置かれている（図38）。

本町商店街から西へ向かう歩道は、商品のはみ出しや看板の飛出しが目立たないが、歩道上の駐車（図39）や、自転車の駐輪（図40）を目にすると。コンビニエンス・ストア前の駐輪が認められ、その手前と向かいに駐車が認められる。この間の歩道幅は200cm以上が確保されている。

この区域の歩道は、マウントアップ型でレンガブロックが敷詰められ視覚障害者用床材も設置されている。



図37 物や駐輪で狭まった歩道



図38 視覚障害者用床材傍の商品



図39 歩道上の駐車



図40 歩道上の駐輪と駐車

3-1-9 イイズカコスモスコモン南の主要地方道飯塚大野城線、飯塚市民プール南の道路、徳前から飯塚小学校東側に延びる道路の歩道（第9ブロック）

飯塚橋から徳前大橋までの、イイズカコスモスコモン南にある主要地方道飯塚大野城線の歩道は、歩道幅 220cm 前後であり、小割の御影石を敷詰めたマウントアップ型であり、視覚障害者用床材も設置されている（図 41）。この道路の穂波川沿いにも 110cm 前後ではあるが、人が歩ける部分を設けている（図 42）。この場所から東北にのびる穂波川と遠賀川西側には、交通量が多いにも関わらず、歩道が設置されていないことを考えると、このような場所の設置は川原に下りる人にとって安心な部分となるであろう。

調査対象地の南端に位置する飯塚市民プールと飯塚市地方卸売市場青果部南にある道路の歩道は、マウントアップ型で、レンガブロックで舗装され、視覚障害者用床材も設置されている。歩道幅は 295~310cm あり、電柱の設置で狭くなっているところでも 240cm で十分な広さがある。歩道上への看板の設置も駐車もなく、整然としている（図 43）。この道路に架かる開通橋には視覚障害者用床材が設置されている（図 44）。これは調査対象地の橋の中で唯一の視覚障害者用床材の設置である。歩道幅は 295cm であり、十分な広さを保っている。



*図 41 イイズカコスモスコモン南の歩道



*図 42 穂波川沿いの歩道



図 43 飯塚市地方卸売市場青果部南の歩道



図 44 開通橋の歩道

飯塚市民プール西側から徳前大橋南にかけての歩道は、マウントアップ型でアスファルト舗装である。歩道幅は330cm前後と広く、最も広いところは360cmあり、街路樹が植わっている所でも250cm前後あるが、視覚障害者用床材は設置されていない（図45）。整然とした歩道だが、市民プール横の歩道上の駐車が目に付く（図46）。

徳前大橋（図47）は、マウントアップ型の歩道があり、歩道幅は220cmであるが、視覚障害者用床材は設置されていない。



図45 飯塚市民プール西側の歩道



図46 歩道上の駐車



図47 徳前大橋



図48 徳前大橋から北に延びる歩道



図49 歩道上の駐車

徳前大橋北から飯塚小学校東側へと北に延びる道路の歩道は、徳前大橋南に延びる歩道と同じく、歩道幅は330cm前後と広く、一部歩道が狭くなっている所でも210cmはある。街路樹で狭まっている部分でも250cm前後ある。最も狭い所は180cmであった。マウントアップ型でアスファルト舗装であり、視覚障害者用床材は設置されていない（図48）。ここでも一部に歩道上の駐車が目に付いた（図49）。

3-1-10 国道 200 号線沿いの歩道（第 10 ブロック）

国道 200 号線の枝国北の信号から飯塚市体育館の東を通り西町の信号までに至る歩道は、平成 13 年 7 月の調査では、アスファルト舗装で整備出来ていなかったが、現在はレンガブロック舗装で視覚障害者用床材も設置され整備されてきている（図 50）。しかし、視覚障害者用床材が連続してない部分（図 51）や整備された歩道に雑草がおおい歩道幅が狭くなっているところがある。この間の歩道はマウントアップ型で全体的に歩道幅も 350cm 前後と広く植栽も景観的に快い計画がなされている。



図 50 国道 200 号線沿いの歩道



図 51 途切れた視覚障害者用床材



図 52 国道 200 号線沿いの歩道



図 53 歩道上の駐車



図 54 飯塚市片島信号から北の歩道

西町の信号から飯塚市片島の信号までの歩道は、マウントアップ型でアスファルト舗装である。歩道幅も 340cm 前後と広い所（図 52）が大部分であるが、途中歩道幅が狭くなり加えて雑草で覆われていたり植樹されていたりで通行幅 130cm となっている所がある。また、視覚障害者用床材は設置されていない。更に歩道上の駐車も見受けられた（図 53）。

飯塚市片島の信号から北へむかう歩道は、マ

マウントアップ型で視覚障害者用床材が設置されレンガブロックで舗装されている（図54）。歩道幅も広い所で340cm前後、狭い所で220cm前後あり、植樹で狭くなっている所は140cmであった。

3-1-11 東町橋と嘉麻川橋から南への国道211号線沿いの歩道（第11ブロック）

東町橋（図55）と嘉麻川橋（図56）には、マウントアップ型でアスファルト舗装の歩道が設置されている。歩道幅はそれぞれ175cmと190cmで嘉麻川橋の方が東町橋よりやや広い。

この二つの橋が接する所から国道211号線が南に延びている。橋に近い国道211号線の歩道もマウントアップ型でアスファルト舗装である。歩道幅は155cm前後であるが（図57）、JR篠栗線を越えた先には250cm前後と広くなっている所もある。ここには視覚障害者用床材は設



図55 東町橋



図56 嘉麻川橋



図57 国道211号線沿いの歩道



図58 蕨田小学校東側の歩道



図59 遠賀川沿いの歩道

置されていない。また、平成16年9月現在、蕨田小学校東側の歩道は工事中であり（図58）、どのような歩道になるのかは不明である。

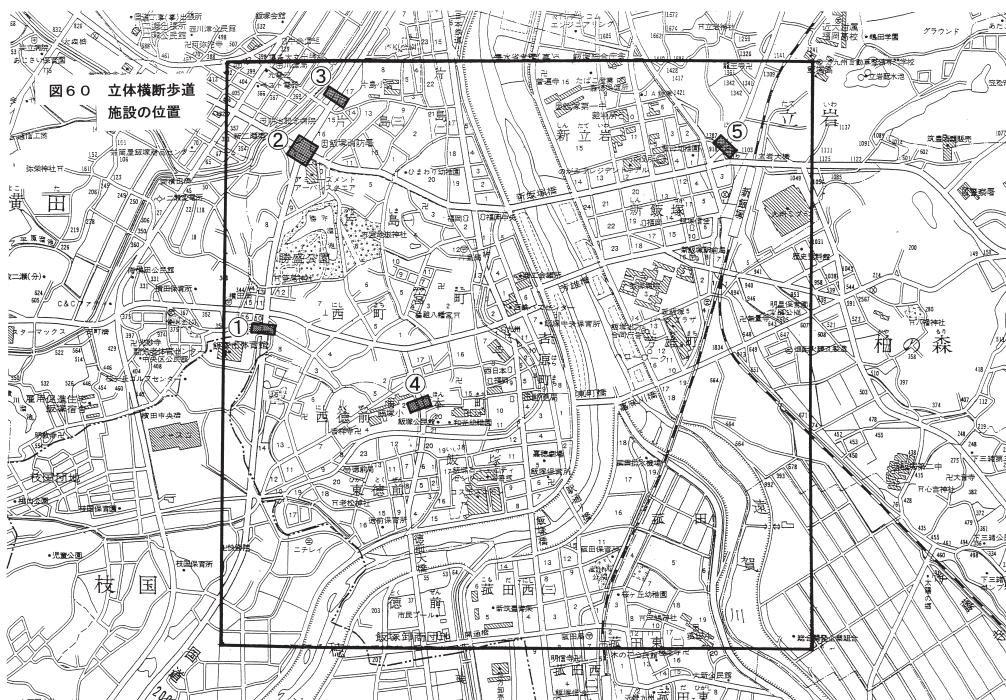
遠賀川沿いにもマウントアップ型の歩道が設置され（図59）、歩道幅も250cm前後と広いが途中で途切れている部分があり歩行通過できない。また、この歩道から向かいの歩道に移動するのに横断歩道がなく、車の通行を考えると危険である。

3-2 立体横断歩道施設の実態

調査対象地域にある立体横断歩道施設は、図60に示すように5ヶ所である。すなわち、国道200号線に架けられた飯塚市体育館付近（図中の①）、200号線と201号線との交差点に設置された勝盛歩道橋（図中の②）、この歩道橋の北東にある片島小学校付近（図中の③）、西徳前にある飯塚小学校付近（図中の④）、さらに立岩にありJR新飯塚駅付近（図中の⑤）にあるそれぞれの立体横断歩道施設である。

3-2-1 飯塚市体育館付近の立体横断歩道施設

この立体歩道施設は、飯塚市体育館へのアプローチとつながっている。螺旋階段があるがスロープで上り下り出来るように昇降道が設置されている（図61）。



* * 図61 飯塚市体育館付近の立体横断歩道橋

3-2-2 勝盛歩道橋

交通量の多い道路⁵⁾の国道200号線と国道201号線との交差点にあるため、かなり大掛かりな歩道橋である。二つの国道を跨がせるため×字形にクロスさせている。階段は螺旋階段と直階段を併用している（図62）。

3-2-3 片島小学校付近の立体横断歩道施設

架け渡した歩道橋へは踊場付の直階段で上り下りする（図63）。小学校の近くにあるため、小学児童の通学の安全を考えて設置されたものと思われる。

3-2-4 飯塚小学校付近の立体横断歩道施設

片島小学校付近の立体横断歩道施設と同じような形式だが、直階段部分に踊場がなく、7、8分上ったところにある踊場から直角方向に向いた横断部分あと数段階段を上る形式である（図64）。ここも小学校児童の通学の安全を考えて設置されたものと思われる。

3-2-5 JR飯塚駅付近の立体横断歩道施設

上り下りする階段の途中に設けられた踊場で方向転換する形式の立体横断歩道施設である（図65）。ここは道路幅も狭く道路の横断は容易と思われるが、なぜこの立体横断歩道施設がここに設けられているのか理解しがたい。



* * 図62 勝盛歩道橋



* * 図63 片島小学校付近の立体横断歩道橋



* * 図64 飯塚小学校付近の立体横断歩道橋



* * 図65 JR 新飯塚駅付近の立体横断歩道橋

3-2-6 福岡県福祉のまちづくり条例との関係

「福岡県福祉のまちづくり条例」の立体横断歩道施設に関する整備基準²⁾によると、次の点が挙げられている。

- 一 両側に手すりをもうけること。
- 二 回り階段としないこと。
- 三 平坦で滑りにくく水はけのよい仕上げとすること。
- 四 けあげの寸法は16センチメートル以下、踏面の寸法は30センチメートル以上、けこみの寸法は2センチメートル以下とし、同一階段では、けあげ、踏面及びけこみの寸法を一定とすること。
- 五 夜間人通りの多い場所では、照明を設けること。

これらの整備基準に照らしあわせて各立体横断歩道施設について一覧表にしたのが表1である。これでみると勝盛歩道橋の一部にある回り階段、JR新飯塚駅付近の立体横断歩道施設の蹴上げを除いて、ほぼ基準を満たしているといえる。

表1 調査対象地の立体横断歩道施設の概略

立体歩道施設の所在位置	両側の手すり	回り階段	踏面(cm)	蹴上げ(cm)	照明
1 飯塚市体育館付近	あり	あり、しかしスロープあり	32	15	あり
2 勝盛歩道橋	あり	一部あり	32	15	あり
3 片島小学校付近	あり	なし	33	14	あり
4 飯塚小学校付近	あり	なし	32	16	あり
5 JR新飯塚駅付近	あり	なし	31.5	20	あり



図66 立体横断歩道橋で狭められた歩道
(飯塚市体育館付近)



図67 立体横断歩道橋で行止りの出来た歩道
(勝盛歩道橋)



図 68 立体横断歩道橋で狭められた歩道
(飯塚小学校付近)

しかし、立体横断歩道施設そのものが、ひとにやさしいまちづくりに貢献するのかどうかという疑問が残る。階段を車いすで上り下りすることは出来ないし、スロープの設置は多くの面積を必要とする。エレベータでの昇降が出来ればよいが、この調査対象地での実態はエレベータの設置はない。また、設備費の面で困難性があるであろう。さらに、立体横断歩道施設を設置することで歩道が狭められている現実もある(図 66) (図 67) (図 68)。

4. まとめ

本研究は歩道の実態調査および立体横断歩道施設の実態調査をしたものであり、歩道の実態のない道路については考察されていない。実際には車の交通量の多い道路で歩道の設置が望まれる個所もあると思われるが、今回の調査には入っていない。

歩道については、主として歩道幅、歩道のタイプ、視覚障害者用床材の有無を確認した。歩道幅は「福岡県福祉のまちづくり条例」で歩道の整備基準²⁾としている 200cm を目安として考察すると、本調査により次のような知見を得た。

- 1) 最も交通量の多い国道 200 号線の歩道は、歩道幅も十分にあり植栽計画もなされているが、視覚障害者用床材が設置されていない部分がある。
- 2) 同じように交通量の多い 201 号線の歩道は、歩道幅は十分でなく、歩道のない部分もある。狭い歩道に加えて電柱、信号機の柱、道路標識の柱、街灯のポールが設置され、歩道が一層狭められている。新飯塚橋より西の歩道にこうした場所が多い。
- 3) JR 新飯塚駅から飯塚病院、更にその南の公共の施設がある地域の歩道は、整えられつつあるが、まだ工事中の所もあり、これから整備が望まれる。
- 4) 店舗のある地域では、歩道上の看板、商品のはみ出し、駐輪、駐車がみられる場所があり、利用者のマナーが問われる。平成 12 年 2 月報告の「飯塚地区高齢歩行者等支援計画調査」⁷⁾の中にも、同じようなアンケート結果が報告されており、4 年過ぎた現在でも同じような実態があると言える。
- 5) 店舗のない地域でも、歩道上の駐車がみられる場所がある。
- 6) 視覚障害者用床材が連続して設置されていない場所がある。
- 7) 飯塚市都市計画マスタープランによると、調査対象地域は、将来都市構造の中で都市の拠点 (JR 新飯塚駅から東を中心とした地域) と商業の拠点 (本町、コスモスコモンを中心とした地域) が含まれるが⁸⁾、それぞれの拠点の中で障害者にとって行止まりのない循環型の歩道の設置と、両拠点を結ぶ安心して通行できる歩道の設置が望まれる。
- 8) 調査対象地の歩道はフラット型よりマウントアップ型の歩道が多いが、一段高くなつた

マウントアップ型の歩道は、車道との関係で傾斜や段差を作りやすく、歩道幅の狭い所ではフラット型の歩道が望まれる、

9) 調査対象地にある立体横断歩道施設は「福岡県福祉のまちづくり条例」の立体横断歩道施設に関する整備基準を大きく外れてはいないが、立体横断歩道施設そのものがひとにやさしいまちづくりに貢献するのかどうかという疑問が残る。

註

- 1) 坂本久子：市街地の中にみる福祉の住環境への基礎的研究（その1）—調査対象地の概要—，近畿大学九州短期大学研究紀要第32号，1-9，2002
- 2) 福岡県福祉のまちづくり条例 平成10年福岡県条例第4号，22，1998
- 3) 日本建築学会：建築設計資料集成3 単位空間I，丸善株式会社，76，1980
- 4) 東京商工会議所：福祉住環境コーディネーター検定2級テキスト，東京商工会議所，200，2003
- 5) [註1] 前掲書，7
- 6) 飯塚市役所都市計画課談（2004，9）による。
- 7) 建設省北九州国道工事事務所，飯塚市：飯塚地区高齢者歩行者等支援計画調査，2，2000
- 8) 飯塚市：「人にやさしい活気あふれるまち」づくり飯塚市マスタープラン，5，2001

本研究の写真の内、*印の付いたものは平成13年7月に撮影、**印の付いたものは平成14年1月に撮影、その他はすべて平成16年9月に撮影したものである。