

浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会（第2回）

《日 時》平成31年1月21日（月曜日）
午後2時30分から午後6時まで

《場 所》舟渡ホール1階 レクリエーションホール

次 第

- 1 開 会
- 2 東京都挨拶
- 3 会長挨拶
- 4 検討事項等（午後2時40分～午後3時30分）
 - （1）設置要綱（改定案）
 - （2）委員紹介
 - （3）第1回検討会の振り返り
 - （4）第1回検討会の意見を踏まえた整備の考え方（案）
- 5 まち歩き点検（午後3時30分～午後5時）
 - （1）まち歩き点検の実施方法について
—休憩—（10分）
 - （2）まち歩き点検の実施
—休憩—（10分）
- 6 意見交換会（午後5時～午後6時）
 - （1）意見交換の実施方法について
 - （2）意見交換の実施
- 7 閉 会

【配付資料】

- 資料1 設置要綱（改正案）
- 資料2 第1回検討会 議事概要（要約版）
- 資料3 浮間舟渡駅 駅前広場周辺の現状と対応策（案）
- 資料4 まち歩き点検の進め方
- 資料5 まち歩き点検記録シート

浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会 委員名簿

平成31年1月21日現在

委員		
学識経験者	(会長)	日本大学理工学部交通システム工学科助教
	(副会長)	日本工業大学建築学部建築学科教授
	(副会長)	中央大学研究開発機構助教
高齢者、障害者団体等		北区障害者団体連合会副会長
		北区肢体不自由児者父母の会顧問
		自立生活センター・北代表
		公益社団法人認知症の人と家族の会会員
		北区視覚障害者福祉協会会長
		北区聴覚障害者協会幹事
		NPO法人北区精神障害者を守る家族会飛鳥会事務局長
		NPO法人尚道手をつなぐ会 たいよう事業所管理者
		区民（北区）
		区民（北区）
		北区シニアクラブ連合会副会長
		北区民生委員児童委員協議会赤羽中央地区会長
		北区浮間西町会長
		北区浮間本町商店会長
		板橋区舟渡町会副会長
	東京都立王子特別支援学校主幹教諭	
公共交通事業者		東日本旅客鉄道株式会社東京支社総務部企画室企画調整課長
		国際興業株式会社運輸事業部業務課サブリーダー
		一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会業務部長
		公益財団法人東京タクシーセンター指導部施設管理課課長代理
関係行政機関		警視庁赤羽警察署交通課長
		北区まちづくり部都市計画課長
		北区土木部参事
		北区土木部施設管理課長
		板橋区福祉部障がい者福祉課長
		東京都都市整備局都市基盤部交通企画課長
		東京都福祉保健局生活福祉部福祉のまちづくり担当課長
		東京都第六建設事務所管理課長
		東京都第六建設事務所補修課長
	東京都東部公園緑地事務所管理課長	
事務局		
		東京都建設局道路管理部安全施設課長

浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会 設置要綱（改正案）

平成30年11月28日

改正 平成31年 1月21日

（設置）

第1条 障害者や高齢者をはじめとする全ての利用者が使いやすい道路となるよう、北区バリアフリー基本構想（地区別構想 赤羽地区）で定められた、浮間舟渡駅駅前広場及びその付近における特定事業の実施にあたり、利用者の参画に基づき、意見交換をしながらバリアフリー化を図ることを目的として、「浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会」（以下、「検討会」という。）を設置する。

（所掌事務）

第2条 検討会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事項について意見交換を行う。

- （1）北区バリアフリー基本構想（地区別構想 赤羽地区）で定められた、浮間舟渡駅駅前広場及びその付近における特定事業の実施に関する事。
- （2）浮間舟渡駅駅前広場及びその付近におけるバリアフリー化に関する事。
- （3）その他前条の目的を達するために必要な事項に関する事。

（組織）

第3条 検討会は、別紙1に掲げた職にあるもの又は事務局が新たに指名したのもをもって組織する。

- 2 委員の任期は、検討会の設置の日から、検討会を解散する日までとする。

（会長及び副会長）

第4条 検討会には会長及び副会長を置く。

- 2 会長及び副会長は、あらかじめ事務局が指名したのもとする。
- 3 会長は、会務を総理し、検討会を代表する。
- 4 会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、副会長がその職務を代理する。

（会議）

第5条 検討会は、会長が必要に応じて招集し、会長が議長となる。

（関係者の出席）

第6条 会長は、必要があると認めるときは、検討会に関係者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

(庶務)

第7条 検討会の庶務は、事務局において総括し、及び処理する。なお、事務局は、東京都建設局道路管理部安全施設課に置く。

(その他)

第8条 この要綱に定めるもののほか、検討会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成31年1月21日から施行する。

浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会（第1回）議事概要（要約版）

日 時：平成30年11月28日（水曜日）午後2時から午後4時

場 所：浮間区民センター（ふれあい館）第1ホール

出席者：委員28名（うち代理3名）、随行4名、事務局3名、コンサルタント4名

委員			出欠	
1	学識	(会長) 日本大学理工学部交通システム工学科助教	出席	
2	経験者	(副会長) 日本工業大学建築学部建築学科教授	欠席	
3		(副会長) 中央大学研究開発機構助教	出席	
4	高齢者、 障害者団体等	北区障害者団体連合会副会長	出席	
5		北区肢体不自由児者父母の会顧問	出席	
6		自立生活センター・北代表	出席	
7		公益社団法人認知症の人と家族の会会員	出席	
8		北区視覚障害者福祉協会会長	出席	
9		北区聴覚障害者協会幹事	出席	
10		NPO 法人北区精神障害者を守る家族会飛鳥会事務局長	出席	
11		NPO 法人尚道手をつなぐ会 たいよう事業所管理者	出席	
12		区民（北区）	欠席	
13		区民（北区）	出席	
14		北区シニアクラブ連合会副会長	出席	
15		北区民生委員児童委員協議会赤羽中央地区会長	欠席	
16		北区浮間西町会長	出席	
17		北区浮間本町商店会長	出席	
18		板橋区舟渡町会副会長	出席	
19		東京都立王子特別支援学校主幹教諭	出席	
20		公共交通事業者	東日本旅客鉄道株式会社東京支社総務部企画室企画調整課長	代理
21			国際興業株式会社運輸事業部業務課サブリーダー	出席
22			一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会業務部長	出席
23	関係行政機関	北区まちづくり部都市計画課長	出席	
24		北区土木部参事	出席	
25		北区土木部施設管理課長	出席	
26		板橋区福祉部障がい者福祉課長	出席	
27		東京都都市整備局都市基盤部交通企画課長	代理	
28		東京都福祉保健局生活福祉部福祉のまちづくり担当課長	出席	
29		東京都第六建設事務所管理課長	代理	
30		東京都第六建設事務所補修課長	出席	
31		東京都東部公園緑地事務所管理課長	出席	
		事務局	東京都建設局道路管理部安全施設課長	出席

質疑応答での主な質問・意見及び回答：

項目	質問・意見	回答（事務局等）
設置要綱（案）・検討会の公開等に関する事項（案）について	<ul style="list-style-type: none"> ・設置要綱（案）で「駅前広場」と「駅前広場及びその付近」の表現が混在しているので、整合を図った方が良い 	<ul style="list-style-type: none"> ・第1条に「及びその付近」を追記する ・その他の項目については、本要綱及び公開に関する事項に従って会議を進めたい
浮間舟渡駅駅前広場及びその付近のバリアフリー化について	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の幅は現状のまま、広げることまでは検討しない前提か 	<ul style="list-style-type: none"> ・用地買収は想定していないため基本的には現状の敷地内での検討となるが、植樹帯の形状を変更するなど工夫できるところは対応したい
	<ul style="list-style-type: none"> ・駅からタクシー乗り場まで屋根を設置することは検討できるか（車椅子使用者のニーズは高い） 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーセンターやJRなど、様々な事業者と調整しながら検討していく必要がある
	<ul style="list-style-type: none"> ・バス等の車両が改良されることに併せて、バス乗降場も一緒に改良するなど、一体的な取組みが進んでほしい 	<ul style="list-style-type: none"> ・全てを一気に実施することは難しいが、できるところから検討を進めたい
	<ul style="list-style-type: none"> ・駅の南側を利用する人もいるが、南側については検討対象とならないか 	<ul style="list-style-type: none"> ・今回、東京都の事業として検討できる範囲は駅前広場となるが、意見として出させていただくのはよい
	<ul style="list-style-type: none"> ・バス車両の乗降口について、新車を導入するとバス停の位置と合わないことがある。このため、柵等の位置を改善してほしい 	<ul style="list-style-type: none"> ・植栽や柵等が支障となっているため、ご意見を頂きながら改善を検討したい
	<ul style="list-style-type: none"> ・資料で紹介されている歩車道境界ブロックについて、板橋区で検討された経緯を情報提供してほしい 	<ul style="list-style-type: none"> ・埼玉県熊谷市において導入されたブロックを採用したいという意見が出たが、視覚障害者にとっては2cmの段差が非常に重要だという意見も出された ・突起タイプのブロックを採用し、突起部に白杖がひっかかるようにするとともに、縁石部の勾配は若干緩やかにしたものを製品化した

現地確認での主な意見・終了後提出されたご意見シートの主な内容：

項目	質問・意見	
現地確認で 気づいた点	段差・ 勾配	<ul style="list-style-type: none"> ・最近の人の多さ、バスその他の車利用者の多さを再認識した ・特に段差が気になるので改善してほしい ・高木の根上がりによって歩道のがたつきが発生している ・資料で説明のあった問題点の指摘箇所がその通りであると実感した
	視覚障 害者誘 導用ブ ロック	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の高木と視覚障害者誘導用ブロックが近接している ・古いタイプの視覚障害者誘導用ブロックは、輝度比が取れていない うえに白杖等でも認識しにくい ・バス利用者の多い朝方はバスを待っている人が視覚障害者誘導用ブ ロック上に並んでいるので、設置位置を改善した方が良い ・駅改札口前の視覚障害者誘導用ブロックが途中で断絶している ・マクドナルド前の駐輪が視覚障害者誘導用ブロック上に多く停まっ ている（車道側） ・浮間公園への経路にも連続設置した方が良い
	バス乗 降場・ 車両運 行	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停の降車場所は、バス乗務員が降車場所で回送のまま停車して いるため、降車位置でない箇所で降車させているバスがある ・バスの正着が可能なバス停の形状への改良が必要 ・巾着袋（きんちやく）型の広場から、U字型の広場に改修してはど うか ・新型バスの大きさに合う乗降口の確保をしてほしい
その他の意見	乗降場・ タクシ ープー ル	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシープールの確保、バス待機場の整備をしてほしい ・降車場、乗車場は各2バース必要に見える ・車椅子使用者優先の乗降場の整備が必要 ・タクシー乗り場の部分は、全面的に切り下げてもよいのではないか ・時計塔のある島は除去して車両用の空間にしてもよいのではないか ・都敷地で優先的に上屋を整備し、JR敷地での上屋整備を誘導すると よい
		<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や土地勘のない人にもわかりやすい案内表示が必要 ・浮間舟渡を日常的に利用する地域の障害者や家族にまち歩きに参加 していただくとよい ・今回のように官民連携によりバリアフリー化を進めることに意義を 感じる ・次回のまち歩きでは、車いすや弱視の体験メガネなどを使用しては どうか

浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会（第1回）

意見交換会の状況



現地確認の状況



浮間舟渡駅駅前広場の現場状況【特定事業6項目、その他1項目】

資料3

【特定事業⑤】視覚障害者誘導用ブロックの改修



【特定事業②】横断歩道接続部等の段差や勾配の解消



【特定事業⑥】バリアフリー対応型信号機整備等



【特定事業①】車止め設置位置の改善



【その他事項】バス降り場の改善



【特定事業④】タクシー乗降場の段差の解消



【特定事業③】インターロッキング舗装のがたつき解消



特定事業① 車止めの設置位置の改善または安全対策(JR敷地)

該当箇所位置図



■基本構想策定時におけるご意見

- ・車止めが横断歩道にあり、ぶつかって危険である。

■関連基準

(○道路の移動等円滑化整備ガイドライン ●東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル)

- 歩道への乗上げ駐車を防ぐため、車止めや植樹帯など道路構造上の工夫をする。

現状

①



可動式の車止めが駅側の横断歩道接続部にのみ設置。ステンレス製であり視認性は高くない。

②



歩行者一人が通行する程度の設置間隔であり、衝突の危険性がある。



改善イメージ



視認性の高い(周辺の色彩等とのコントラスト確保等)車止めの採用。設置間隔も歩行者の通行に限りなく支障のない間隔で設置。



車止めを設置しない運用方法も考えられる。

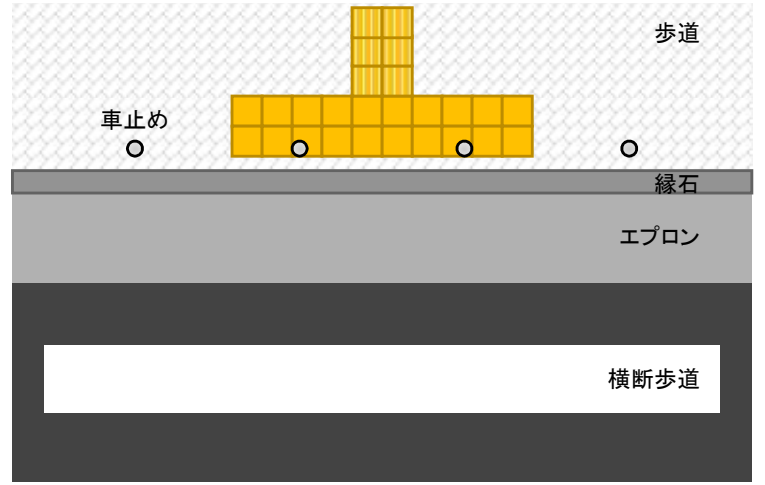
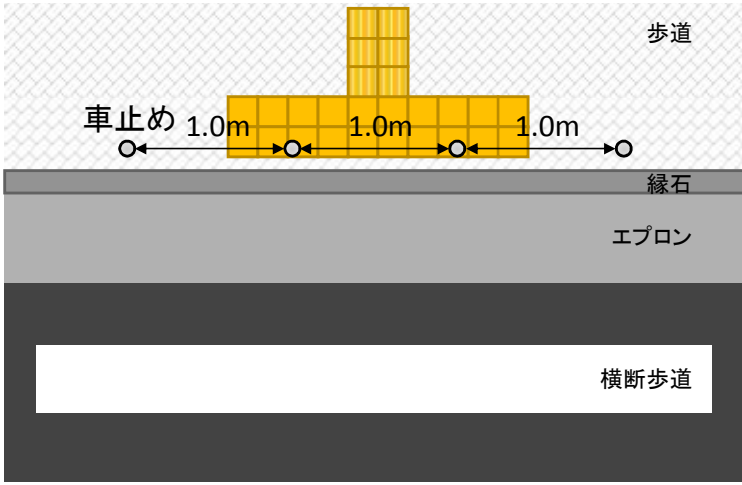
○検討課題: 視覚障害者の衝突を回避するため、横断歩道区間においてエスコートゾーンの設置と併せて検討が必要である。車止めの必要性について運用状況等の確認を行う必要がある。

特定事業① 車止めの設置位置の改善または安全対策(JR敷地)

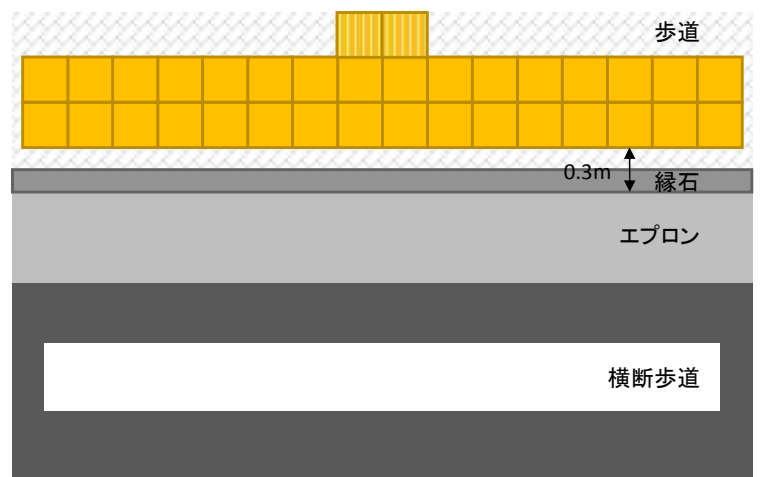
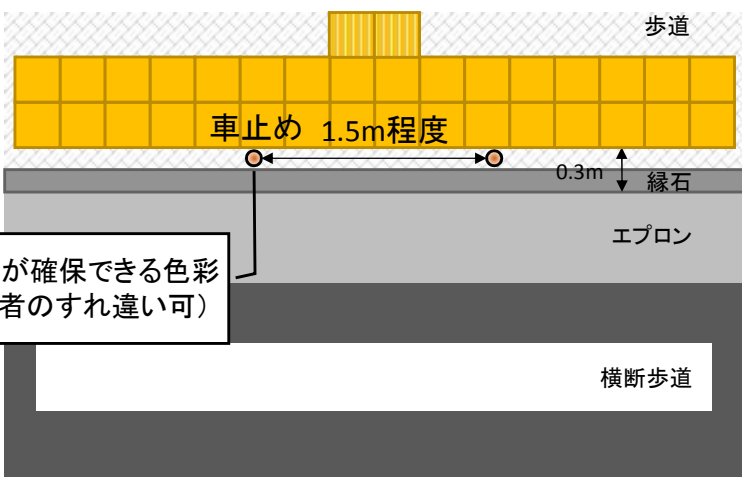
A案(車止めが必要な場合)

B案(車止めが不要な場合)

現状



改善案



周辺とコントラストが確保できる色彩
(間隔1.5m:歩行者のすれ違い可)

○優れている点
▲劣る点

- 車止めの間隔が広くなり、視認性が向上するため、衝突の危険性は減少
- 自転車が乗入れる際に速度抑制効果がある
- ▲車止めが残ることは変わらないため衝突の危険性あり

- 車止めがないため衝突の危険性はない
- ▲自転車が乗入れる際に速度抑制されない
- ▲車両乗入れによる車両と歩行者との接触の危険性が高まる

方向性

- ・車両との接触危険性の軽減や、自転車の速度抑止のため、車止めは必要
- ・車止めの設置間隔を広げるとともに、視認性の向上を図る

→ A案の採用

特定事業② 横断歩道接続部等の段差や勾配の改善(都道及びJR敷地)

該当箇所位置図



基本構想策定時

- ・横断歩道前の勾配が急である。
- ・公園側の横断歩道で歩道との段差が大きい箇所があり、ベビーカーが引っ掛かった。

関連基準 (○道路の移動等円滑化整備ガイドライン ●東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル)

- 横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は二センチメートルを標準とするものとする。
- 前項の段差に接続する歩道等の部分は、車いすを使用している者が円滑に転回できる構造とするものとする。
- 歩行者の通行動線上における歩道と車道の段差は、2cmを標準とすること。
- すりつけ勾配は、5%(1/20)以下(ただし、沿道の状況等によりやむを得ない場合には8%(1/12)以下)とし、勾配の方向は、歩行者の動線の方向と一致させる。
- 交差点部の横断歩道に向けての切下げは、自動車に対する歩行者の安全、路面の排水などを考慮の上、高齢者、障害者等が円滑に通行できるようなこうぞうとすること。
- 交通量の少ない細街路などと交差する場合は、本線の歩行者の安全性、利便性、連続性を考慮し、平坦となるような構造とすること。ただし切り開き構造とする場合は、細街路の路面と歩道面とに段差を設けること。

現状



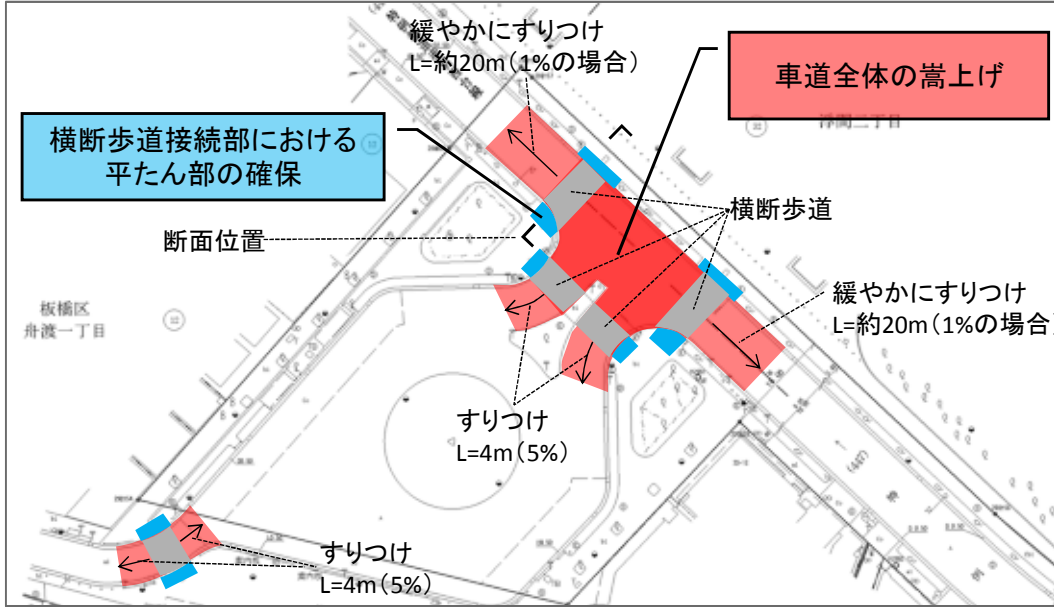
改善イメージ



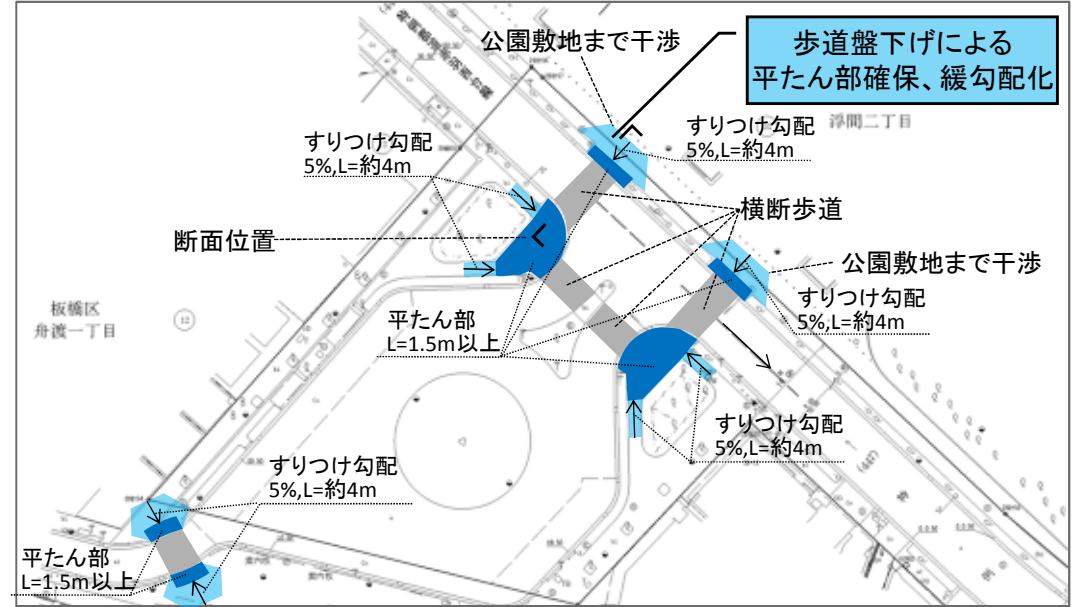
○検討課題:横断歩道接続部の平坦部が確保できない場合、車道のかさ上げにより勾配を緩やかにする可能性を検討する必要がある。縁石ブロックについては、板橋区で採用されているタイプ(突起・千鳥)との統一性に留意する必要がある。

特定事業② 横断歩道接続部等の段差や勾配の改善 【勾配の改善】(都道及びJR敷地)

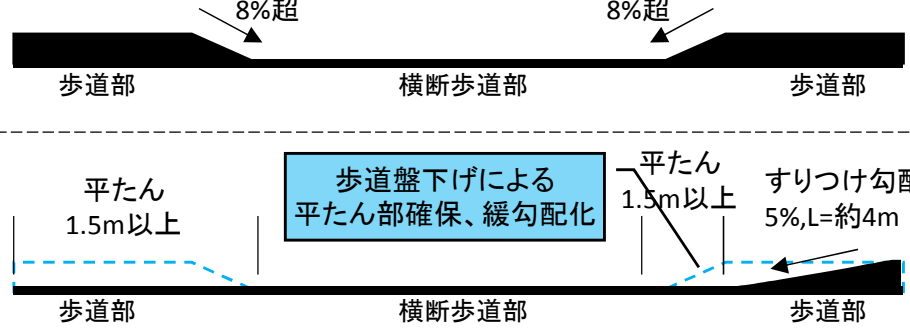
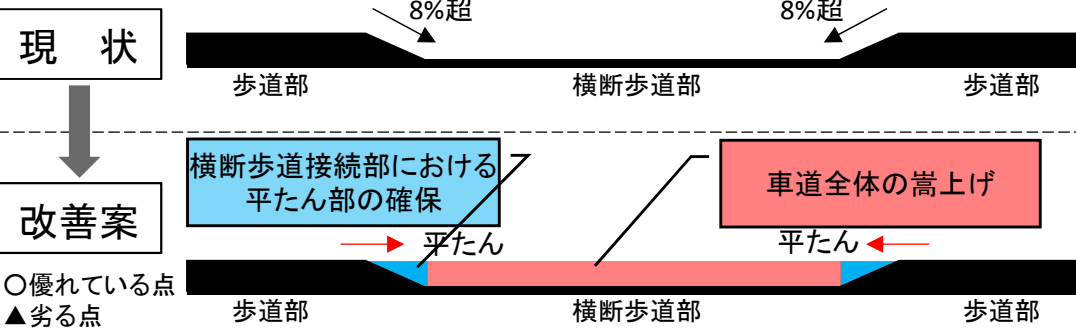
A案(車道嵩上げ)



B案(歩道盤下げ)



断面イメージ図



○車道と歩道の高低差がなくなり平坦な移動が可能
▲改良面積が広く事業規模が大きい

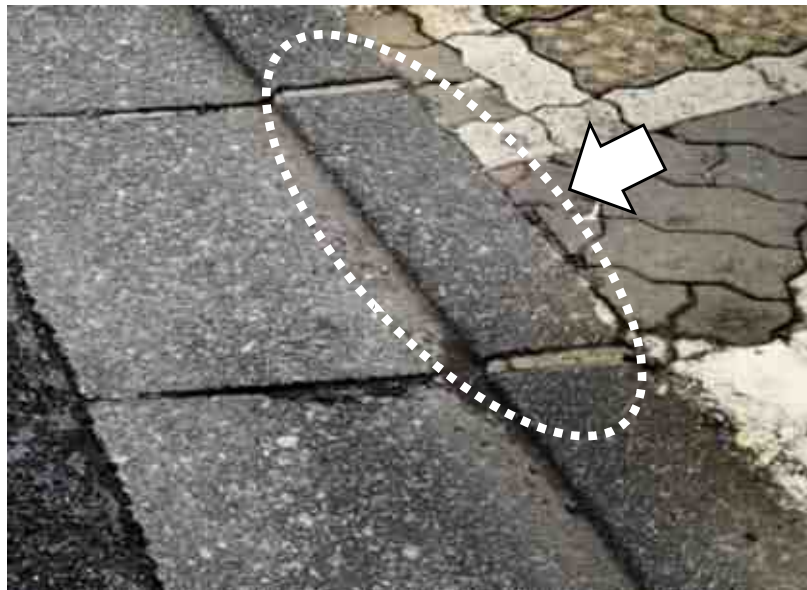
○改良面積が狭く事業規模はA案に比べて小さい
▲すりつけ勾配の延長が長くなるため急勾配な箇所では平坦にしきれない可能性がある

方向性

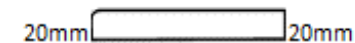
・車道嵩上げを実施し、平坦部の確保を図る
→A案の採用(A案とB案の折衷案も可)

特定事業② 横断歩道接続部等の段差や勾配の改善 【段差の改善】(都道及びJR敷地)

標準型(2cm段差ブロック)



ブロック断面図



- 優れている点
- ▲劣る点

- 標準的な構造である
- 明確に2cmの段差があるため視覚障害者が歩車道境界を認識しやすい
- ▲車椅子使用者やベビーカー利用者にとっては2cmの段差で引っかかることがある

■ 関連基準 (東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル)

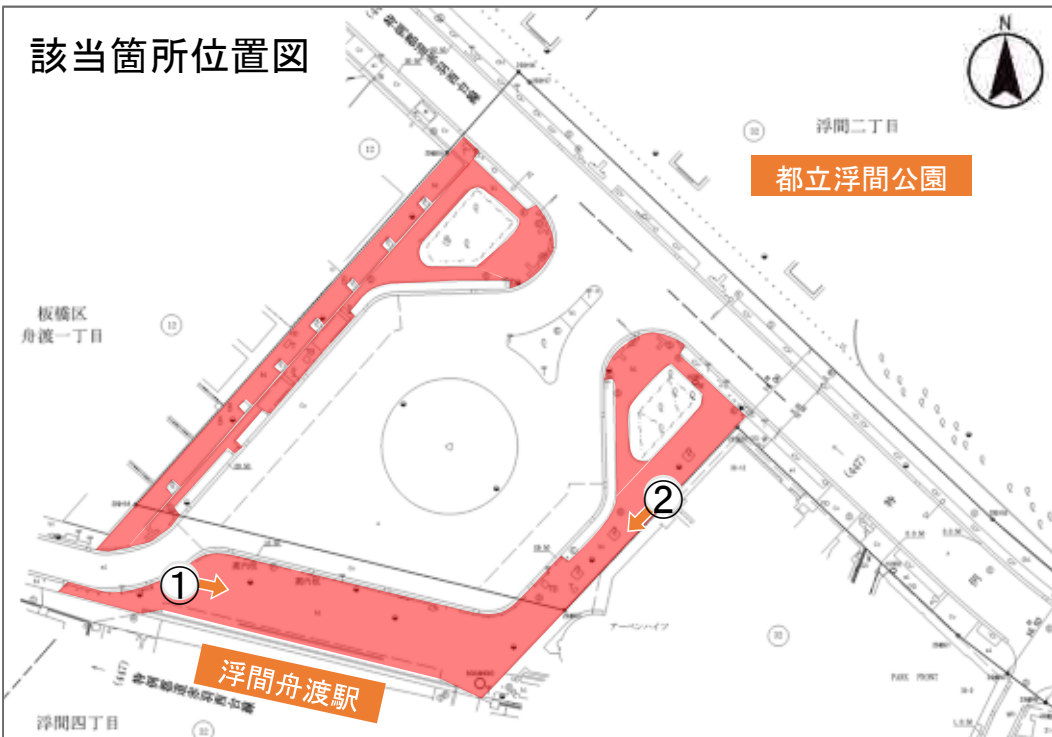
・区市町村が様々な道路利用者の意見を踏まえて定めた縁端(えんたん)構造については、これを採用することができる

方向性

・北区での共通基準はないため一般的に普及している標準型の2cm段差ブロックを採用

特定事業③ インターロッキング舗装のがたつきの解消(都道及びJR敷地)

該当箇所位置図



■基本構想策定時・第1回検討会におけるご意見(追加)

舗装にがたつきがあり、波打っているので車いすやベビーカーには細かい振動が気になる。

高木の根上がりによって歩道のがたつきが発生している。

■関連基準

(○道路の移動等円滑化整備ガイドライン ●東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル)

○歩道等の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とするものとする。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

○歩道等の舗装は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとするものとする。

●歩行者の安全性及び快適性を確保するため、平たん性、滑りにくさ、水はけのよさ等を考慮し、舗装材料を選択すること。

現 状



駅前広場全体の歩道は不透水性のインターロッキングブロック舗装で整備。舗装は明度差の高い色彩を組合せて使用。



樹木の根上がりによって歩道舗装面にがたつきが発生。



改善イメージ



透水性で段差の発生しにくいインターロッキングブロック舗装による整備例。落ち着いた色彩が用いられている。



透水性の平板ブロック舗装による整備例。滑りにくく、目地のがたつきを感じにくいように舗装表面に細かいスリットが設けられている。

○検討課題: 舗装全面改修にあたっては不陸の発生しにくい舗装材の採用など今後の維持管理も考慮した検討が必要である。

特定事業③ インターロッキング舗装のがたつきの解消(都道及びJR敷地)

A案

透水性アスファルト舗装



- 優れている点
- ▲劣る点

- 平坦性を確保でき、段差の発生がない
- 視覚障害者誘導用ブロックとの輝度比が高い
- ▲景観性に劣る

B案

インターロッキングブロック舗装など
(10cm×20cm、20cm×20cmなど)



- 色、サイズが充実しているため仕上げの方法・デザインが多数あり、多様なイメージに対応可能。視覚障害者誘導用ブロックとの輝度比確保の手法をとりやすい。
- 舗装表面の滑り防止のためのスリットが設けられた舗装材がある
- バリアフリータイプのブロックがある
- ▲目地等で段差が発生する可能性がある

方向性

・現在インターロッキングブロックである(駅前広場の景観性配慮)
→B案の採用

特定事業④ タクシー乗降場の段差の解消(JR敷地)

該当箇所位置図



■基本構想策定時・第1回検討会におけるご意見(追加)

タクシー乗降場に段差があるので、解消してほしい。
 歩道との段差が20cmと高く、足の悪い人には段の上り下りが負担になる。
 タクシープールの確保、バス待機場の整備をしてほしい。
 正面のタクシー乗り場部分は、全面的に切り下げてもよいのではないかと。
 車椅子使用者優先の乗降場の整備が必要。

■関連基準

(○道路の移動等円滑化整備ガイドライン ●東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル)

○駅前広場に乗降場を設ける場合は、高齢者、障害者等の利用に配慮するものとし、
 タクシー停車位置に接する部分は、横断歩道等に接続する歩道等の部分に示される構造とする。

現状



①

UDタクシーが停車しているが、車道に降りられる傾斜路等はなく、車両後方からの車椅子での乗車は困難。



②

縁石高さ20cm程度。歩道境界には横断防止用の柵が設けられている。



改善イメージ



タクシー乗降時に車道に降りられるように傾斜路を設置。



UDタクシーへの対応。後方乗車タイプに対応した乗降場を設けた駅前広場の例。

○検討課題: JapanTaxiは車椅子乗降の場合歩道高さ15cm程度からの側方からの乗降が望ましいとされており、「車道面からの乗降」と「歩道からの乗降」の併用が可能な道路構造について検討を行う必要がある。

特定事業④ タクシー乗降場の段差の解消(JR敷地)

検討中



車道面と同じ高さで側方乗車する場合
(スロープ板が2枚分必要)



車道面と同じ高さで後方乗車する場合

方向性

・車いす使用者はタクシー乗車に時間がかかることを考慮し、2台分のタクシーバースを確保

特定事業⑤

視覚障害者誘導用ブロックの改修 (JIS規格適合・輝度比の確保・適切な設置方法・駅及び周辺経路等との連続性の確保)



基本構想策定時・第1回検討会におけるご意見(追加)

誘導用ブロックは色あせているものやすり減っているものなど劣化が激しい。
 誘導用ブロックはJIS規格でないものが多く、コントラストが確保されていない。
 駅から公園までの誘導用ブロックの連続性がない。
 降車専用のバス停にも誘導用ブロックを敷設してほしい。
 歩道の高木と誘導用ブロックが近接している。
 バスを待っている人が誘導用ブロック上に並んでいるので、設置位置を改善した方がよい。

関連基準 (○道路の移動等円滑化整備ガイドライン ●東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル)

- 歩道等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所、路面電車停留場の乗降場及び自動車駐車場の通路には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。
- 視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とするものとする。
- 視覚障害者誘導用ブロックには、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、音声により視覚障害者を案内する設備を設けるものとする。
- 視覚障害者が多く利用する道路には、視覚障害者誘導用ブロックを敷設すること。
- 視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色を原則とする。ただし、周辺の舗装の色彩との輝度比において効果が発揮できない場合には、他の色を用いることができる。この場合には輝度比を確保できる適切な色を選択する。(輝度比2.5以上)

現状



① 誘導用ブロックの線状突起部が一部欠損。植栽ますに近接しており、視覚障害者の転倒や衝突などの危険性がある。誘導用ブロックとの輝度比が部分的に確保されていない。

② 朝のバス待ちの行列が誘導用ブロックの上に並ぶ状況が日常的に発生。



改善イメージ



JIS規格で輝度比を十分に確保。明るい舗装材を採用する場合でも視覚障害者誘導用ブロックの縁に輝度比の高い舗装材を配置することで視認性を高める。

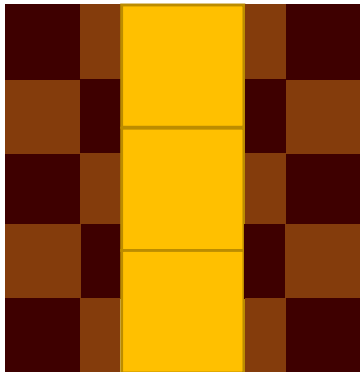
誘導用ブロックの連続設置。歩道の誘導用ブロックと建物側の誘導用ブロックの連続性の確保。

○検討課題:バス待ち行列を回避する形での敷設方法検討時には、現在の植栽ますの撤去も含め空間内における適切な配置を検討する必要がある。

特定事業⑤ 視覚障害者誘導用ブロックの改修 【輝度比の確保】(都道及びJR敷地)

A案

歩道舗装全面

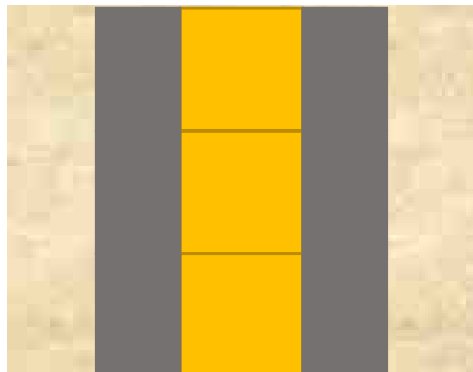


- 優れている点
- ▲劣る点

- 視覚障害者誘導用ブロック視認性は高い
- ▲景観性が低い

B案

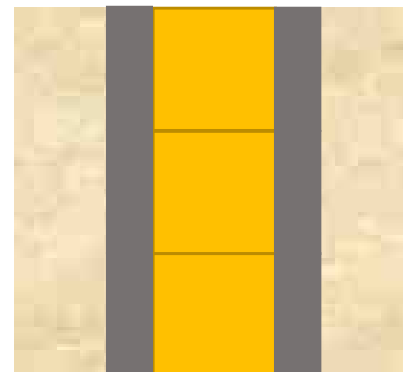
誘導用ブロックと同等サイズ



- 視覚障害者誘導用ブロック視認性は高い
- ▲明度の低いブロックの面積が大きく景観への影響が大きい

C案

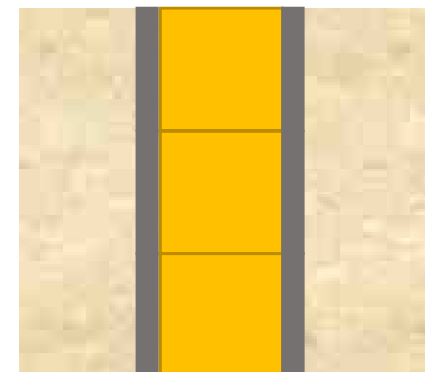
誘導用ブロック3分の1の大きさ



- 視覚障害者誘導用ブロック視認性は比較的高い
- 明度の低いブロックの面積が比較的小さく景観への影響は比較的小さい

D案

最小限の縁取り



- 明度の低いブロックの面積が小さく景観への影響は少ない
- ▲視覚障害者誘導用ブロック視認性は低い
- ▲ブロックのみで整備できない

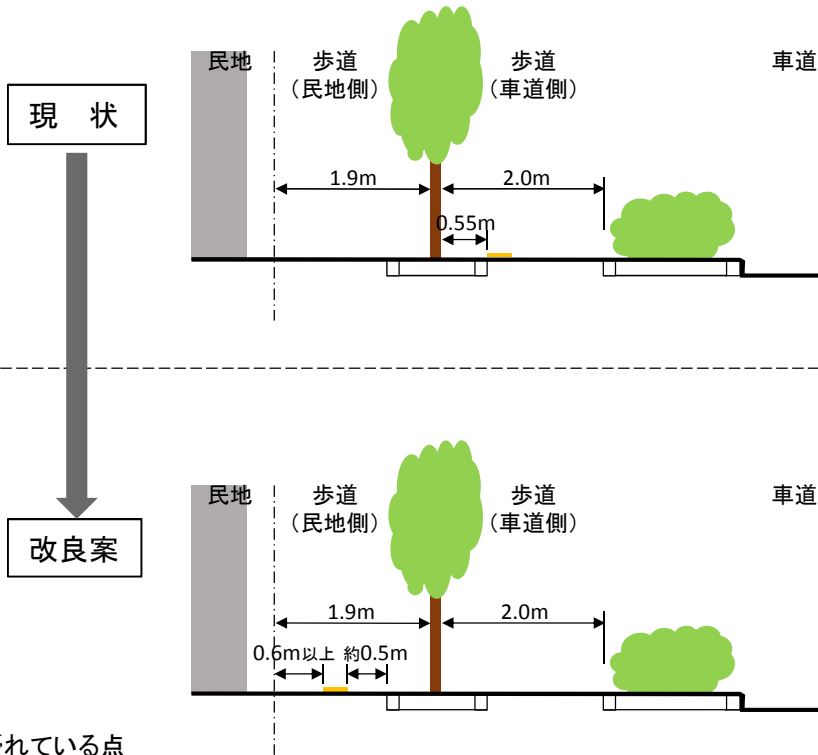
方向性

・視覚障害者誘導用ブロックの視認性が高く、景観への影響が比較的小さいものを採用
→C案(誘導用ブロックの3分の1の大きさ)の採用

特定事業⑤ 視覚障害者誘導用ブロックの改修 【適切な設置方法】(都道及びJR敷地)

A案

民地から60cm位置(ガイドライン参考位置)

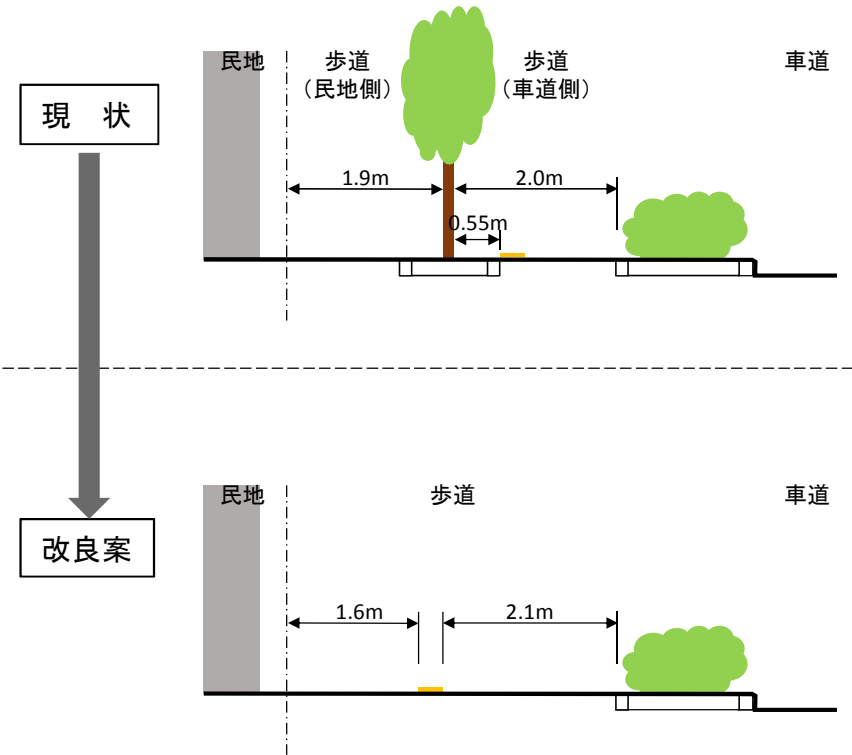


○優れている点
▲劣る点

- 植栽帯や照明等の移設が必要なく設置可能
- 植樹樹はツリーサークルなどで段差解消可能
- ▲放置自転車等により視覚障害者誘導用ブロックが使えなくなる可能性がある

B案

中央位置



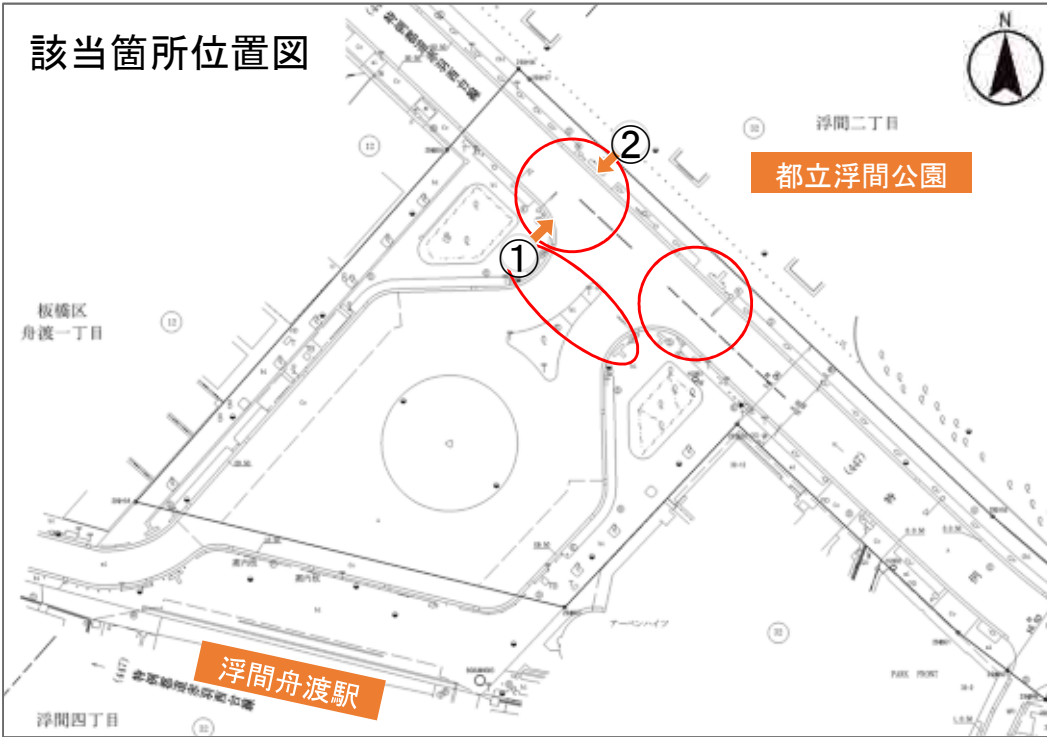
- 歩道上への看板や放置自転車等により視覚障害者誘導用ブロックが使えなくなる可能性は低い
- ▲中央位置に設置の場合、植栽帯や照明等の移設が必要となる

方向性

・高木への影響を最小限とし、放置自転車等の状況を考慮して最適な設置方法を検討
→A案の採用

特定事業⑥ バリアフリー対応型信号機・エスコートゾーンの整備(交通安全特定事業)(都道)

該当箇所位置図



■基本構想策定時・第1回検討会におけるご意見(追加)

信号機について、音響式信号機や時間表示式信号機を設置してほしい。
 浮間公園前の横断歩道は、音響式信号機を設置してほしい。
 エスコートゾーンがあると良い。
 浮間公園前信号の歩行者青時間が短い。

■関連基準 (○信号機等の移動等円滑化基準(バリアフリー法(国家公安委員会規則)・東京都条例))

- バリアフリー化された信号機:
 - 音響式信号機(歩行者用青信号に従って道路を横断し、又は横断しようとする視覚障害者に対し、歩行者用青信号の表示を開始したこと又は当該表示を継続していることを伝達するための音響を発生することができるもの)
 - 十分な青時間の確保(歩行者用青信号の表示を開始した時に当該信号に従って道路の横断を始めた高齢者、障害者等が当該横断に通常要すると認められる時間内に赤信号の表示を開始しないもの)
 - 経過時間表示式信号機(歩行者用青信号の表示を継続している間、当該表示を終了するまでの時間を表示することができるもの)
 - 歩車分離式信号機(歩行者用青信号に従って歩行者又は自転車等が道路を横断することができる場合において、当該信号機及び当該他の信号機のいずれもが、車両又は路面電車が当該道路を通行することができることとなる信号を表示しないもの)
 - エスコートゾーン: 横断歩道であることを表示する道路標示であって、視覚障害者の誘導を行うための線状又は点状の突起が設けられたもの

現状



① 信号機はバリアフリー対応となっておらず、エスコートゾーンも設置されていない。

② 経過時間表示等の無い信号機。



改善イメージ



押ボタン式音響式信号機への変更。

エスコートゾーン及び経過時間表示の設置

○その他課題: 都立浮間公園を利用する高齢者、障害者等の他、保育園児等の横断も見受けられるため、適切な横断時間の確保や青延長用押ボタン付き信号機の機能付加の検討も必要である。

特定事業⑥ バリアフリー対応型信号機・エスコートゾーンの整備(交通安全特定事業)(都道)

配置計画



○検討課題: 交通管理者との協議を引き続き実施し実現可能な対策を実施する。

方向性 ・交通安全特定事業計画に基づき整備

その他 バス停留所降車環境の改善(都道)

該当箇所位置図



■基本構想策定時・第1回検討会におけるご意見(追加)

バス停留所からかなり離れた場所にバスが停まって降車させていた。(前に回送車両があったため)
降車専用のバス停にも上屋が設置されるとよい。
バスが正着できていないため、正着が可能なバス停の形状への改良が必要。
乗り場の乗降口の長さが車両の長さとなっていない。新型バスの大きさに合う乗降口の確保してほしい。

■関連基準 (○道路の移動等円滑化整備ガイドライン ●東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル)

- 乗合自動車停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、十五センチメートルを標準とするものとする。
- 乗合自動車停留所には、ベンチ及びその上屋を設けるものとする。ただし、それらの機能を代替する施設が既に存する場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。
- 高齢者、障害者等を含むすべての人が安全に安心してバスへ円滑に乗降できる構造とすることが望ましい。

現状



バス降車場所において、前方に車両が停車している場合には車道上での降車となっている。植栽帯があるため歩道に行くことができず車道上を通行せざるを得ない。



バス降車場所に植栽帯があり、降車したバス利用者が歩道に上れない状況が発生。



改善イメージ



スロープ板等を使用し車椅子でも降車可能なバス降車場として改善。



現在の植栽帯を再整備し降車部分を確保。横断防止のための柵等の設置も検討。

○その他課題:乗車箇所において正着(停留所との隙間がなく停車させること)していない現状があるため、現在の広場形状での正着可能性について確認を行い、運用面を含めた対策の検討が必要である。

その他 バス停留所降車環境の改善(都道)

駅前広場内のバスの最大台数4台

12/12(水)8:00



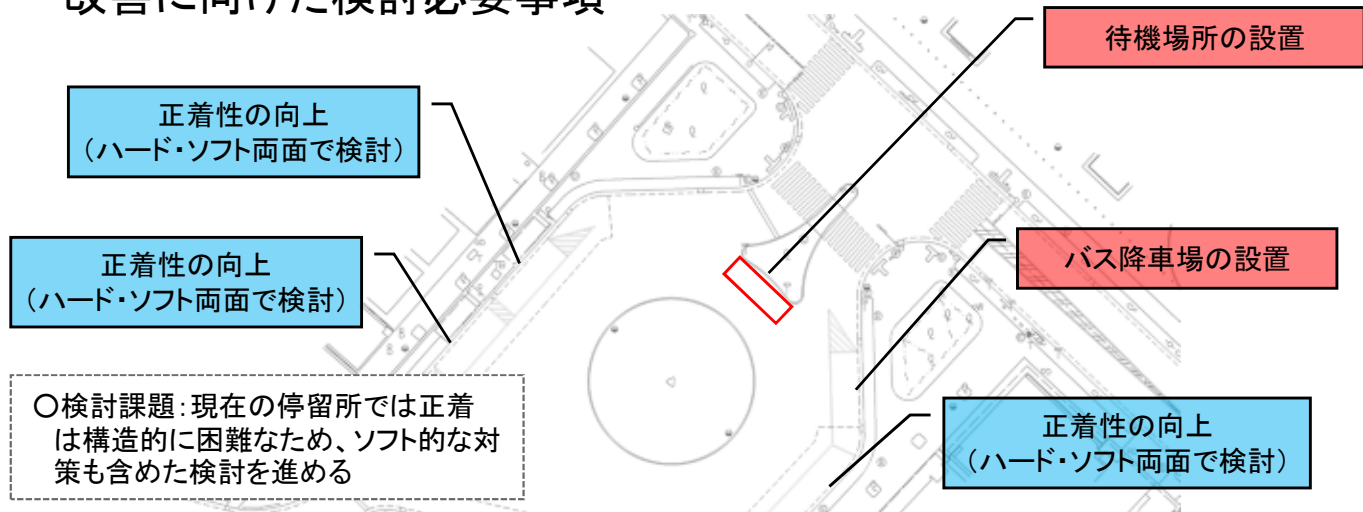
12/12(水)12:00



現在のバス停留所での正着はほとんどされていない状況



改善に向けた検討必要事項



方向性

- ・可能な限りバスが正着できるよう検討
- ・道路線形の変更に伴う設計・協議等により時間を要する場合は、段階的な整備を検討

まち歩き点検の進め方

■まち歩き点検の目的

資料3の現状と対応策(案)を踏まえて、

- ・各対応策(案)のメリット・デメリットの確認
- ・今後、整備方法を選定・設計・工事を進める上で、どのような点に留意する必要があるか
- ・その他対応策(案)に対する意見・改善提案 など

を現地確認しながら考えていただきます。

■まち歩き点検の進め方

まち歩き点検は3班に分かれ、事務局の説明が聞こえる範囲で、まとまって行動します。各確認箇所にて、事務局が対応策案について改めて説明します(各箇所5分~15分)ので、説明を聞いて気付いた点を【資料5】まち歩き点検記録シートに記入してください。

■まち歩き点検のおおよその時間目安(確認ポイントの位置は右ページ)

1班	(15:55) ポイントD ⇒ (16:05) ポイントC ⇒ (16:10) ポイントB ⇒ (16:15) ポイントA ⇒ (16:25) ポイントF ⇒ (16:35) ポイントE ⇒ (16:40) 会場へ(ポイントG)
2班	(15:55) ポイントB ⇒ (16:00) ポイントA ⇒ (16:10) ポイントF ⇒ (16:20) ポイントE ⇒ (16:25) ポイントD ⇒ (16:35) ポイントC ⇒ (16:40) 会場へ(ポイントG)
3班	(15:55) ポイントF ⇒ (16:05) ポイントE ⇒ (16:10) ポイントD ⇒ (16:20) ポイントC ⇒ (16:25) ポイントB ⇒ (16:30) ポイントA ⇒ (16:40) 会場へ(ポイントG)

※1時間の確認時間で全体を説明するため、現地での意見交換は難しい状況です。

随時メモを取りながら行動し、次の班が渋滞しないよう、時間配分にご協力をお願いします。

■まち歩き点検への持ち物(会場は鍵を閉めます)

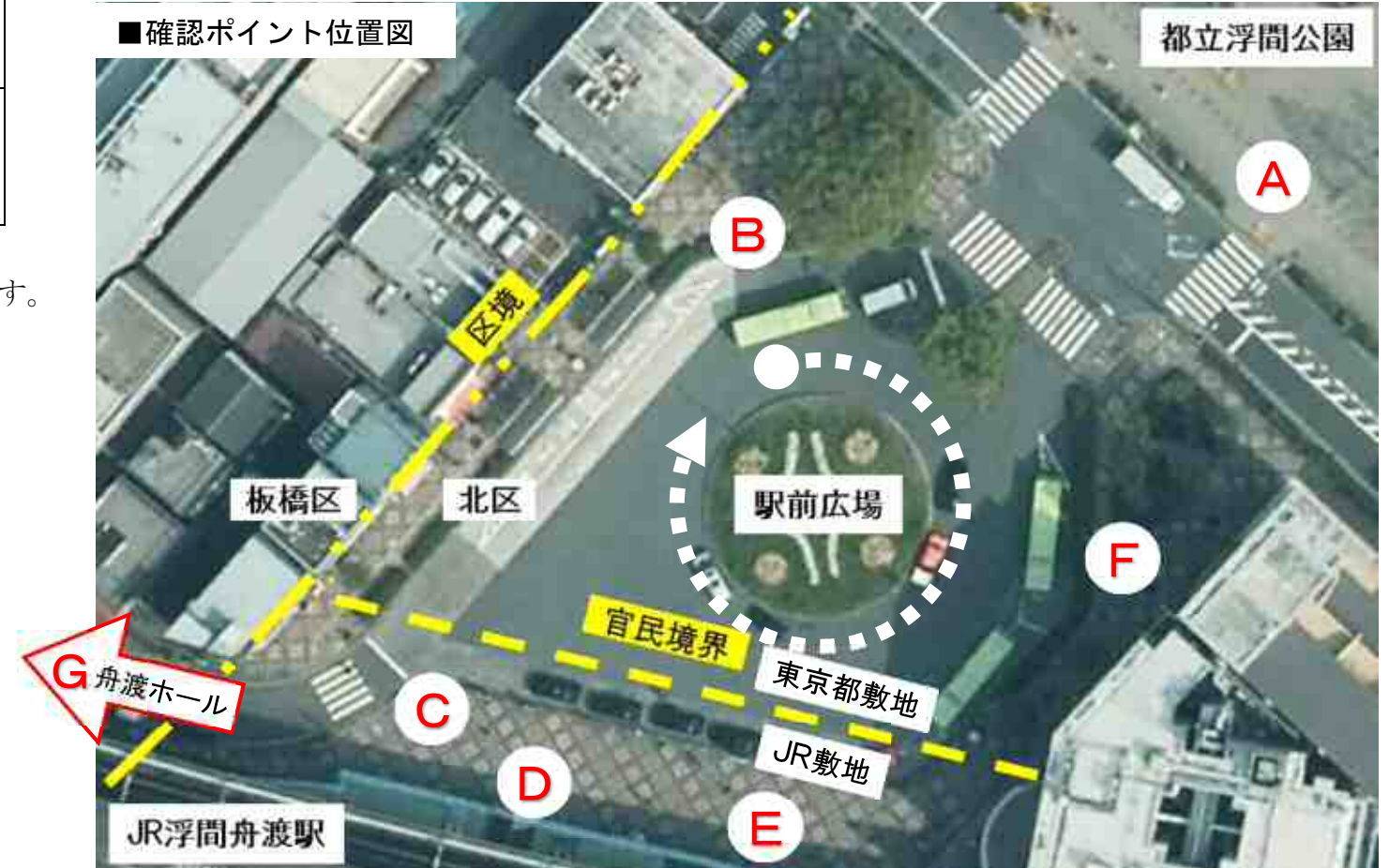
- ・画板：資料3(対応策案)・資料4(本資料)・資料5(まち歩き点検シート)をはさんで
- ・筆記用具
- ・貴重品
- ・飲み物

■事務局が持っているもの(必要に応じてお声かけください)

- ・白杖
- ・弱視体験用メガネ(白くぼやけるもの)
- ・勾配計・巻き尺
- ・体験用車椅子(確認ポイントAに設置)

確認ポイント	確認する特定事業と対応策案の内容
確認ポイントA： 浮間公園前 (約10分)	<ul style="list-style-type: none"> ・特定事業⑥ バリアフリー対応型信号機・エスコートゾーンの設置 ・特定事業② 横断歩道接続部等の段差や勾配の解消 (車道のかさ上げ・歩道のすりつけ・歩車道境界ブロック) ・特定事業⑤ 視覚障害者誘導用ブロックの改修(連続性の確保)
確認ポイントB： バス乗車場側歩道 (5分)	<ul style="list-style-type: none"> ・特定事業⑤ 視覚障害者誘導用ブロックの改修(設置位置の改善) ・特定事業③ インターロッキング舗装のがたつき解消
確認ポイントC： 駅前横断歩道前 (5分)	<ul style="list-style-type: none"> ・特定事業① 車止め設置位置の改善 ・特定事業② 横断歩道接続部等の段差や勾配の解消 (車道のかさ上げ・歩道のすりつけ・歩車道境界ブロック)
確認ポイントD： タクシー乗降場前 (10分)	<ul style="list-style-type: none"> ・特定事業④ タクシー乗降場の段差の解消
確認ポイントE： 駅前歩道(空地部分) (5分)	<ul style="list-style-type: none"> ・特定事業③ インターロッキング舗装のがたつき解消(舗装の色や種類)
確認ポイントF： バス降車場前(10分)	<ul style="list-style-type: none"> ・その他事項 バス降り場の改善
確認ポイントG： (会場)(10分)	<ul style="list-style-type: none"> ・特定事業⑤ 視覚障害者誘導用ブロックの改修(輝度比の確保) (側帯3種類、誘導用ブロックを並べたイメージの確認)

■確認ポイント位置図



お名前：

- ・ 現地確認で気づいた各対応策（案）のメリット・デメリット
- ・ 今後、整備方法を選定・設計・工事を進める上で、どのような点に留意する必要があるか
- ・ その他対応策（案）に対する意見・改善提案 などについて記入してください。

Aポイント：浮間公園前

- ・ 特定事業⑥ バリアフリー対応型信号機・エスコートゾーンの設置

- ・ 特定事業② 横断歩道接続部等の段差や勾配の解消
(車道のかさ上げ・歩道のすりつけ・歩車道境界ブロック)

- ・ 特定事業⑤ 視覚障害者誘導用ブロックの改修（連続性の確保）

- ・ その他気づいた点

Bポイント：バス乗車場側歩道

- ・ 特定事業⑤ 視覚障害者誘導用ブロックの改修（設置位置の改善）

- ・ 特定事業③ インターロッキング舗装のがたつき解消

- ・ その他気づいた点

Cポイント：駅側横断歩道前

- ・ 特定事業① 車止め設置位置の改善

- ・ 特定事業② 横断歩道接続部等の段差や勾配の解消
(車道のかさ上げ・歩道のすりつけ・歩車道境界ブロック)

- ・ その他気づいた点

Dポイント：タクシー乗降場前

・特定事業④ タクシー乗降場の段差の解消

・その他気づいた点

Eポイント：駅側歩道（空地部分）

・特定事業③ インターロッキング舗装のがたつき解消（舗装の色や種類）

・その他気づいた点

Fポイント：バス降車場前

・その他事項 バス降り場の改善

・その他気づいた点

Gポイント：会場

・特定事業⑤ 視覚障害者誘導用ブロックの改修（輝度比の確保）
（側帯3種類、誘導用ブロックを並べたイメージの確認）

・その他気づいた点

その他ご意見