

# 浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会（第3回）

《日 時》平成31年2月28日（木曜日）  
午後2時から午後5時30分まで

《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10分～午後4時50分）
  - （1）第2回検討会の振り返り
  - （2）バリアフリー化整備方針案の説明（全体説明）
  - （3）バリアフリー化整備方針案の確認（資料2-1～2-5）  
—休 憩—  
バリアフリー化整備方針案の確認（資料2-6～2-8）
- 5 今後のスケジュール（午後4時50分～午後5時）
- 6 参加者意識調査（午後5時～午後5時30分）
- 7 閉 会

## 【配付資料】

- 資料1 第2回検討会 議事概要（要約版）
- 資料2 浮間舟渡駅 駅前広場周辺のバリアフリー化整備方針（案）
- 今後のスケジュール
- 参加者意識調査票

## 浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会（第2回）議事概要（要約版）

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

場 所：舟渡ホール レクリエーションホール

出席者：委員26名（うち代理5名）、随員6名、事務局7名、コンサルタント3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	欠席	
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 随員1名
22			一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会業務部長	欠席
23	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		出席 随員1名	
24	関係行政機関	警視庁赤羽警察署交通課長	代理 随員1名	
25		北区まちづくり部都市計画課長	出席 随員1名	
26		北区土木部参事	出席	
27		北区土木部施設管理課長	代理	
28		板橋区福祉部障がい者福祉課長	代理 随員1名	
29		東京都都市整備局都市基盤部交通企画課長	代理	
30		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	欠席	
31		東京都第六建設事務所管理課長	欠席	
32		東京都第六建設事務所補修課長	出席 随員1名	
33		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（改定案）		・特になし	—
第1回検討会の振り返り		・特になし	—
第1回検討会の意見を踏まえた整備の考え方（案）	特定事業①	・車止めをなくすことはよくないと思うため、A案（設置間隔を広くする）でよい。	—
		・誘導用ブロックの連続設置を条件にA案（設置間隔を広くする）でよい。	—
	特定事業②	・浮間公園前の横断歩道部は、車道を盤上げして勾配をなくしたほうが良い。	・車道嵩上げもしくは車道盤上げ・歩道盤下げの折衷案で考えていきたい。
		・勾配の改善方法について、イメージが見つからない。	・イメージが伝わる資料等を次回検討会で提示する。
	特定事業③	・がたつきの発生が懸念されるインターロッキングブロックの方向性とするのか、理由がわからない。	・現状がインターロッキングブロックであり、駅前広場ということもあるため、ブロック系の舗装が望ましいのではと考えている。
		・アスファルトの方が機能的に良いのではないか。機能的な良さという視点も検討すべき。	・ブロックを選定した場合は、色や種類を含め、その先の選択肢が広がると考えている。
		・浮間舟渡駅前の周辺に住む者としては、既設の舗装と同等のインターロッキングブロック舗装にしてほしい。	・バリアフリー対応型のブロックもあるため、次回検討会で提示する。
		・モザイク模様は、目への刺激や、わかりにくさという点で、発達障害者にとってよくない。また、ブロックの沈み込みの解消を考えていただきたい。	
		・地盤沈下や根上がりで凹凸が激しい。長期的な補修への対応も視野に検討すべき。	
		・誘導用ブロックの輝度比確保のための側帯の幅は10~15cmが適切と体験できた。	
特定事業④	・タクシー乗り場とバスの降り場の位置を変えることはできないか。	・今回の対応は既存の形態を活かしながら、部分的に改良することを考えている。	
	・2か所タクシー乗り場を設けるよりも一般車乗降場を設けたほうが良い。	・タクシー乗り場に加えて、一般車乗降場兼タクシー降り場を設けることも検討している。	

項目	質問・意見	回答（事務局等）
特定事業 ⑤	・誘導用ブロックの設置に際しては、駅からの連続性を確保してほしい。	－
	・バス待合の整列線を入れることで、誘導用ブロックの利用に支障がなくなった事案もある。	－
	・区の自転車対策はどのように考えられているか。	・北区の放置自転車整理区域に指定され、他の駅に比べても放置が問題になっている場所ではない。
特定事業 ⑥	・シグナルエイド※ <sup>1</sup> に対応した音響信号機にしてほしい。	・警視庁本部にシグナルエイド対応についても伝えたい。
	・横断歩道前後の誘導用ブロックの位置がずれていると、エスコートゾーンを設置できない。	・誘導用ブロックの位置が、横断歩道部の中心線とずれないように設計したい。
	・信号機の青時間を長くしてほしい。	・時間の調整は可能と考えている。
その他 (バス)	・正着性を高めるために広場の形状を巾着型からU字型に変更してはどうか。	・U字型にすると交差点形状の改変に時間がかかるなど、デメリットもある。
	・バス乗降場については、乗車場2台、降車場2台となっているが、将来的にはもっと必要になる可能性はあるか。	・昨年12月に交通調査を実施し確認したところ、現状では4台分が適切と考えている。
	・バスは浮間公園側の車線から一方向で駅前ロータリーに入ってくるのか。	・右折でロータリーに入るバスがほとんどであり、左折で入るバスは深夜のみである。
	・バス乗車場の歩道部について、歩道部を張り出してギザギザの構造とすることで正着しやすくなると思う。	・バスの軌跡図を描きながら、歩道部をギザギザにする案も検討の視野には入れたい。
	・駅を出て左側（西側）の区道にあるパーキングメーターを荷捌き用のスペースとして活用することは考えられないか。	・赤羽警察署の管内では、北赤羽駅で、運用していないバス停留所を、荷捌きスペースとして活用した事例がある。
その他 (空間)	・バス乗車場側の歩道に誘導用ブロックがあるが、人も多く車椅子の通行部分がほとんどない。	－

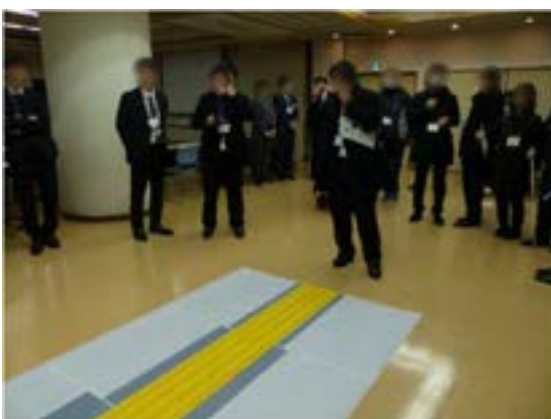
※1：自分の意志で操作することにより、音響・音声案内を受けられる小型送受信機。常に動作する音響・音声案内と違い、必要なときに必要な音響・音声案内を受けられる。

# 浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会（第2回）

## 説明・意見交換の状況



## まち歩き点検の状況





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】

【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





# 浮間舟渡駅駅前広場周辺のバリアフリー化整備方針(案)

## 【特定事業⑤】視覚障害者誘導用ブロックの改修

- ・ 浮間公園まで連続した誘導用ブロックの設置
- ・ 誘導用ブロックの視認性がよい舗装色の採用
- ・ JIS規格・移動等円滑化整備ガイドラインに準じた整備

## 【その他事項】バス乗り場の改善(長期)

- ・ 植栽部分を一部削ることで正着性を向上
- ・ 正着場所に合わせてバス停を移動・調整
- ・ バス車両のドア位置に合わせて柵位置を調整

## 【特定事業②】横断歩道接続部等の段差や勾配の解消

- ・ 車道盤上げ及び歩道盤下げを実施し、歩道勾配を改善する
- ・ 車道のすりつけ勾配は、車両への影響が少ない緩やかなすりつけとする

## 【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

- ・ 交通安全特定事業計画に基づき整備

## 【その他事項】バス降り場の改善(長期)

- ・ 植栽部分を一部削ることでバス降り場を整備
- ・ バス車両のドア位置に合わせて柵位置を調整

## 【その他事項】バス降り場の改善(長期)

- ・ 植栽部分を一部削ることで正着性を向上
- ・ バス車両のドア位置に合わせて柵位置を調整

## 【特定事業③】インターロッキング舗装のがたつき解消

- ・ がたつきが発生しにくい舗装とする
- ・ 浮間公園等の周辺の舗装色と統一感のある舗装色とする

## 【特定事業④】タクシー乗降場の段差の解消

## 【特定事業①】車止め設置位置の改善 または安全対策

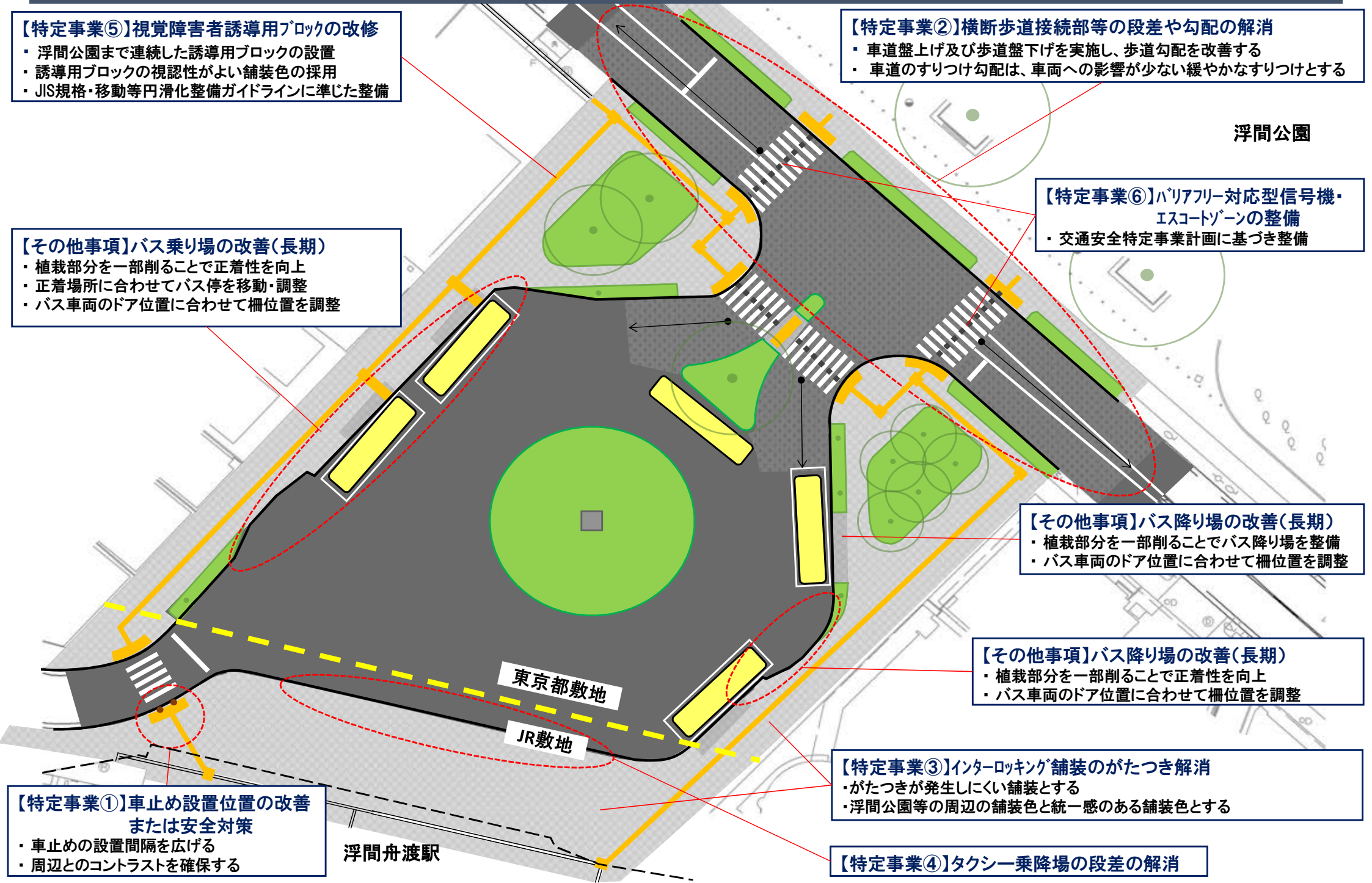
- ・ 車止めの設置間隔を広げる
- ・ 周辺とのコントラストを確保する

浮間舟渡駅

東京都敷地

JR敷地

浮間公園





## 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)

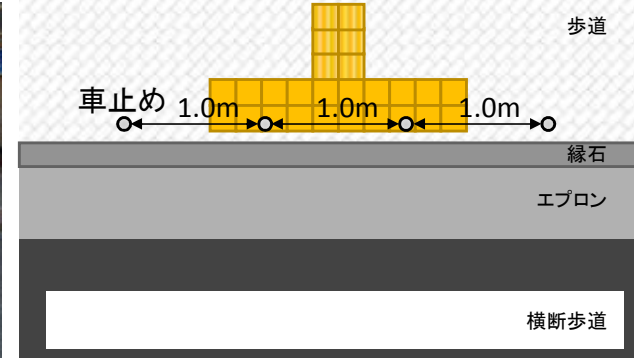
該当箇所位置図



### ○基本構想策定時、▲第1回検討会、□第2回検討会

- 車止めが横断歩道にあり、ぶつかって危険である。
- 車止めをなくすのは良くない(衝突防止・車両乗り入れ対策・自転車速度抑制)。
- 勾配や段差が改善されれば、車止めがあっても問題なく通行できる。
- 駅舎から連続した視覚障害者誘導用ブロックが設置されていれば、車止めがあっても問題なく通行できる。
- 車止めの色を黄色と黒の縞模様など目立つようにするとよい。
- 弾力性のある材質のものを3本程度設置するとよいのではないか。

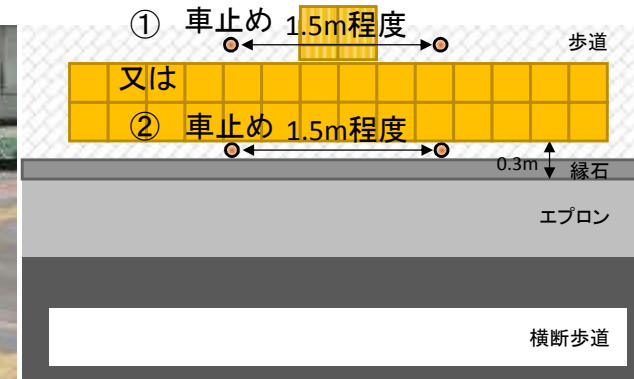
### 現状



### 改善



整備イメージ



設置間隔1.5m  
(歩行者のすれ  
違い可能)

・周辺とコントラストが確保された色彩  
・夜間の視認性を考慮した反射材

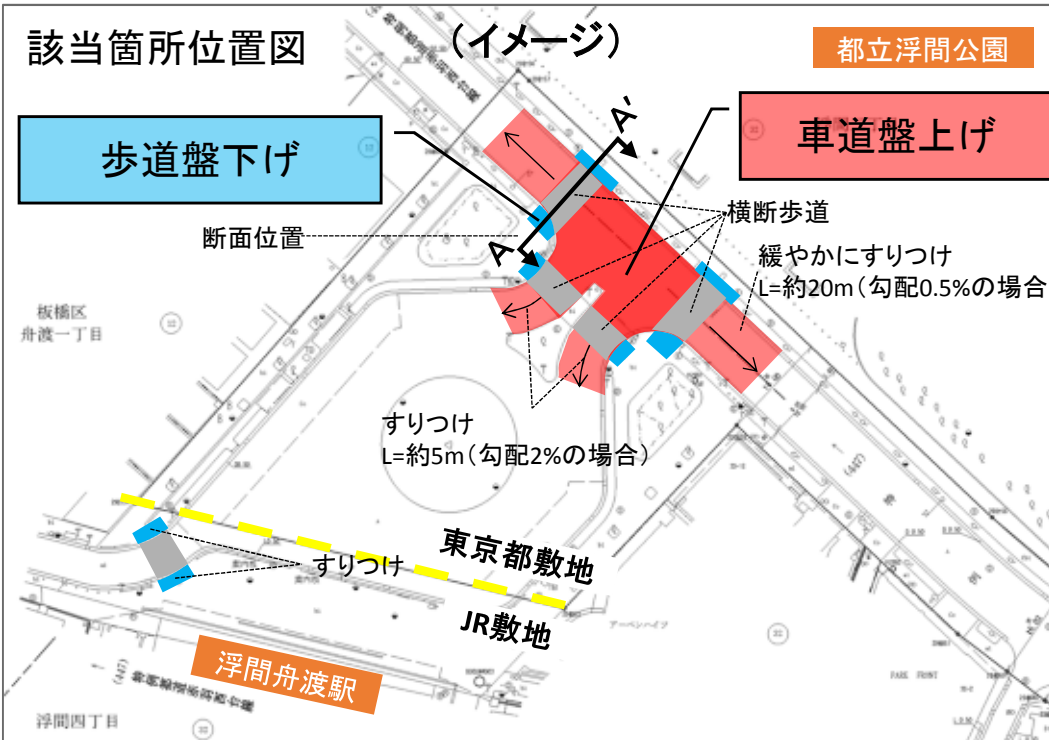
### 整備方針

- ・車止めの設置間隔を現状の1m間隔(4本)から1.5m間隔(2本)に広げる
- ・視認性をよくするため、周辺とのコントラストを確保する

### 実施主体

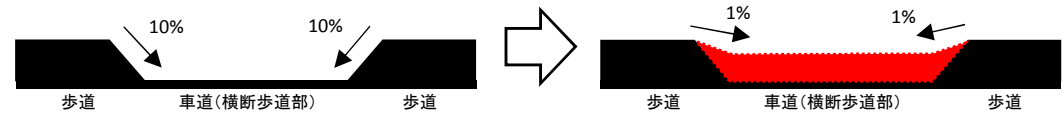
JR東日本

特定事業② 横断歩道接続部等の段差や勾配の解消(東京都敷地及びJR敷地)

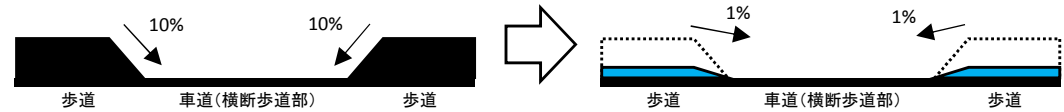


A-A' 断面

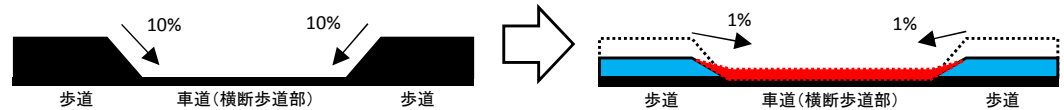
《車道盤上げイメージ》



《歩道盤下げイメージ》



《車道盤上げ及び歩道盤下げ折衷案イメージ》



○基本構想策定時、▲第1回検討会、□第2回検討会

- 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。
- 縁石手前の舗装が沈下しており段差が発生している。
- 3cm程度の段差になると車椅子では登れなくなる。
- 車道の盤上げは整備がかなり広範囲になると感じた。
- 車道がハンプ構造となる場合、運転者・バス運転者への周知も必要。
- バスの走行に影響はないか。
- 歩車道境界部の形状が斜めになっている場合、視覚障害者とその角度で交差点の中に突っ込んでしまうことがある。

整備方針

- ・車道盤上げ及び歩道盤下げを実施し、歩道勾配を改善する
- ・車道のすりつけ勾配は、車両への影響が少ない緩やかなすりつけとする

実施主体

東京都敷地: 東京都  
JR敷地: JR東日本

特定事業③ インターロッキング舗装のがたつきの解消(東京都敷地及びJR敷地)

該当箇所位置図



○基本構想策定時、▲第1回検討会、□第2回検討会

- 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。
- アスファルトの方が機能性・維持管理性に優れているのではないか。
- 地域イメージ向上の点からは現状相当のグレードのインターロッキングブロックを採用してほしい。
- 駅・まちの顔になるためデザイン性と実用性のバランスを考えて設置してほしい。
- インターロッキングの目地によるがたつきは車椅子使用者に悪影響があるのでは。
- 現在のモザイク模様は発達障害の人などには視覚的に刺激になり好ましくない。
- 舗装は明るい色が良い。←→ 明るすぎる色は光が反射し落ち着かない。

現 状



改 善

第2回検討会で提案

《アスファルト舗装》



平坦性◎ 景観性△ 維持管理性○

《インターロッキングブロック》  
(10cm × 20cm)



平坦性△ 景観性◎ 維持管理性○

今回提案

《カラーアスファルト舗装(イメージ)》



平坦性◎ 景観性○ 維持管理性○

《平板ブロック(イメージ)》  
(20cm × 20cm)



平坦性○ 景観性◎ 維持管理性○

整備  
方針

- ・がたつきが発生しにくい舗装とする
- ・浮間公園等の周辺の舗装色と統一感のある舗装色とする

実施  
主体

東京都敷地: 東京都  
JR敷地: JR東日本



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



現状



構造形式は  
調整中

○基本構想策定時、▲第1回検討会、□第2回検討会

- 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。
- ▲車椅子使用者優先の乗降場の整備が必要。
- 客待ちタクシーの待機場所を確保する。一般車乗降場との兼ね合いもあるか、交通規制の距離を10mから15mに延長することも考えられる。
- バス降車場とタクシー乗降場の距離を確保する必要がある。
- 現状では20cm段差があるので乗車の際に負担が大きい。段差があるとわかっていても高齢者はつまづくことがある。

- 乗降口の段差の縁石の境界部の視認性を高めてつまづかないようにしてほしい。
- タクシー乗り場を2バース設けるよりは、車椅子使用者優先の乗降場の必要性が高いのではないか。
- 一般車両の乗降場兼タクシー降車場を駅前に設けることで、車道の乱横断がなくなるため事故防止につながる。
- 中央の時計台周辺で停車している一般車への対策はどうか。
- 送迎バスなどの利用もあり一般車両乗降場のニーズがある。
- タクシー乗降場からの視覚障害者誘導用ブロックも設置するとよい。
- 上屋を設置してほしい。

整備  
方針

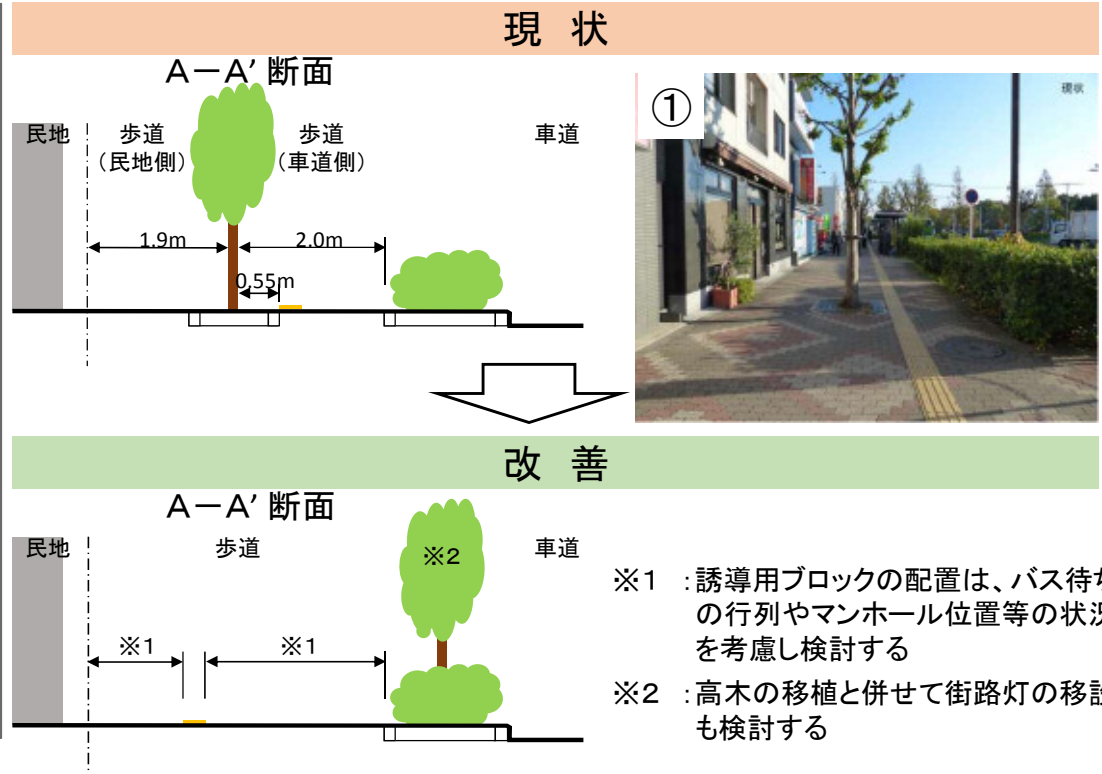
・タクシー乗降場の段差を解消(構造形式は調整中)

実施  
主体

JR東日本



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・連続性の確保)(東京都敷地及びJR敷地)



- ※1 : 誘導用ブロックの配置は、バス待ちの行列やマンホール位置等の状況を考慮し検討する
- ※2 : 高木の移植と併せて街路灯の移設も検討する

○基本構想策定時、▲第1回検討会、□第2回検討会

- 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。
- 浮間公園への視覚障害者誘導用ブロックの連続性を確保する。
- 交差点部で視覚障害者が斜めに進行しないような工夫ができるとうい。
- 勾配部分に視覚障害者誘導用ブロックを設置するのは危険ではないか。
- 浮間公園まで設置されれば、公園側でも視覚障害者誘導用ブロックを設置する検討をする。
- 誘導用ブロック上に人が列となる対策はベンチの撤去、整列線の設置など考えられないか。

- 誘導用ブロックが民地側の場合、車椅子の通行空間がなく、ブロック上を移動しなくてはならない。樹木の移設も検討してほしい。
- 民地側の移設では駐輪や看板等への衝突の懸念がある。樹木等を撤去し中央に設置する案が望ましい。
- 街灯も移設し、歩行者空間を確保するとよい。
- 移設するとマンホール上に設置する可能性があり、処理に留意が必要である。
- 横断歩道の前後では誘導用ブロックを横断歩道の中心線に合わせて設置する必要がある。
- 更新の際はJIS規格やガイドラインに準拠した方法で整備すべき。黄色が良い。
- 誘導用ブロックの側帯は、グレーが良いといわれている。側帯は10cm幅が良い。
- 駐輪や看板が誘導用ブロックを塞いでおり、沿道店舗への啓発が必要。
- タクシー乗降場からの視覚障害者誘導用ブロックも設置するとよい。

整備方針

- ・浮間公園まで連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置
- ・誘導用ブロックの視認性がよい舗装色の採用(場合により輝度比確保のため幅10cmの側帯を採用)
- ・JIS規格・移動等円滑化整備ガイドラインに準じた誘導用ブロックの整備(ブロックの色は黄色)

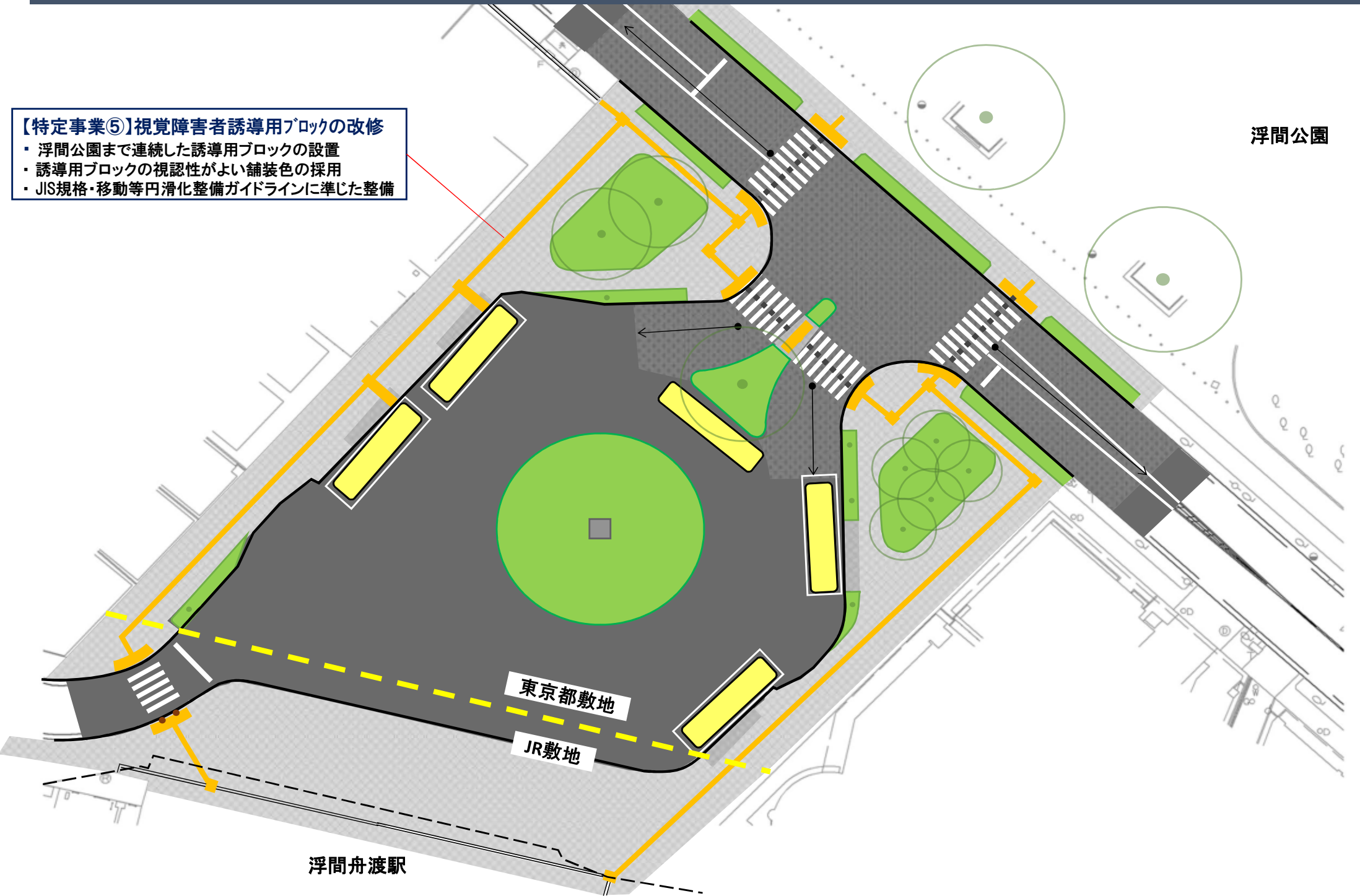
実施主体

東京都敷地: 東京都  
JR敷地: JR東日本

# 浮間舟渡駅駅前広場周辺のバリアフリー化整備方針(案)

## 【特定事業⑤】視覚障害者誘導用ブロックの改修

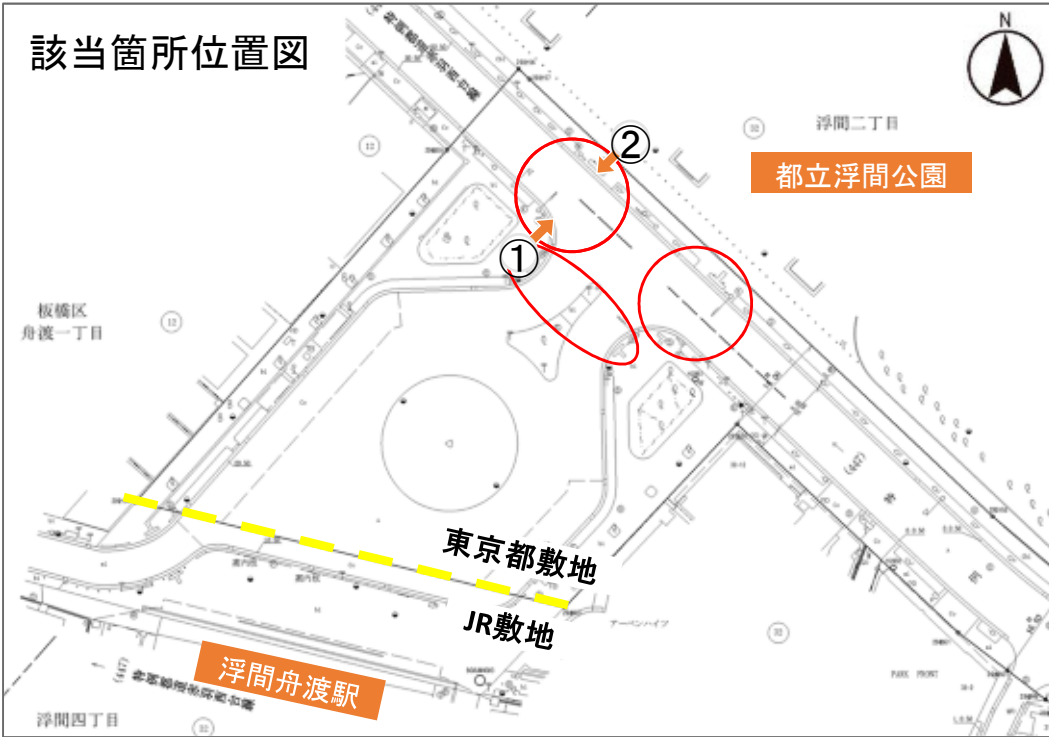
- ・ 浮間公園まで連続した誘導用ブロックの設置
- ・ 誘導用ブロックの視認性がよい舗装色の採用
- ・ JIS規格・移動等円滑化整備ガイドラインに準じた整備



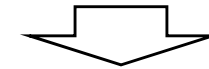


特定事業⑥ バリアフリー対応型信号機・エスコートゾーンの整備(交通安全特定事業)(東京都敷地)

該当箇所位置図

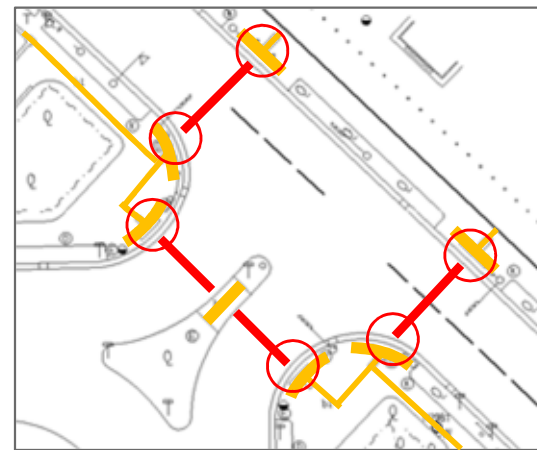


現状

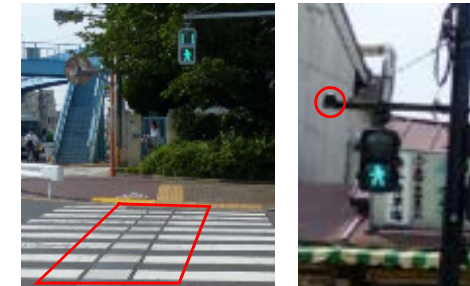


改善イメージ

エスコートゾーン等配置計画案



- エスコートゾーン
- 音響式信号機



整備イメージ

○基本構想策定時、▲第1回検討会、□第2回検討会

- 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。
- シグナルエイド対応の信号機にしてほしい。
- エスコートゾーンを設置する場合は、前後の視覚障害者誘導用ブロックの位置を揃えておく必要がある。
- エスコートゾーンの位置と音響の位置の整合にも配慮してほしい。
- エスコートゾーン上をトラックなどが通行すると、速度によっては大きな音が発生するので、音響式信号機とあわせて近隣への配慮が必要になる可能性がある。

整備方針

・交通安全特定事業計画に基づき整備(平成33年度迄の整備を予定)  
(音響式信号機の設置、エスコートゾーンの設置、歩行者青時間変更等の検討)

実施主体

警視庁

その他 バス乗降場の改善(東京都敷地)

該当箇所位置図



○基本構想策定時、▲第1回検討会、□第2回検討会

- 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をしてほしい。
- 4台分のバス乗降場の確保が妥当なのか、将来の想定も含めて確認が必要。
- テラス型・切り込み型バス停留所への改善で、正着性を高められるのではないか。
- バス車両に合わせた乗降口の位置への改善をする。

- 駅前広場内での駐停車対策として、近隣パーキングメーター部分の活用可能性を検討するとよい。
- 北赤羽駅では、ロータリーを活用した荷捌きスペースを確保している例がある。
- 一般車駐車対策として時計塔周辺を活用しながら、将来的な誘導方策を検討してはどうか。
- バスロータリーに一般車が駐車しているので対策が必要である。
- 植栽帯を撤去する必要がある。
- 運転者の視認性確保のため、植え込みを跨げない程度に低いものにしてはどうか。
- 降車場からの視覚障害者誘導用ブロックも必要ではないか。

整備方針

- ・ 植栽部分を一部削ることで正着性を向上
- ・ 正着場所に合わせてバス停を移動・調整
- ・ バス車両のドア位置に合わせて柵位置を調整

実施主体

東京都





## 今後のスケジュール

次回検討会：2019年5月中旬～5月下旬頃（予定）

※詳細が決まり次第、別途ご連絡させていただきます

場所：舟渡ホール1階クリエイションホール（予定）

内容：設計の確認（意見交換）

全体スケジュール			
	平成30年度	平成31年度	平成32年度
ハリアフリー化 検討会	11/28 ① 意見交換 現地確認 1/21 ② まち歩き 意見交換 2/28 ③ 意見交換 とりまとめ		
ハリアフリー化 整備		測量 設計 整備	評価
			※長期の場合を除く









■設問2 「浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会」の評価をお聞かせください。

1) 検討会の内容に関する理解度について

3回の検討会を終えて、会議の内容に関する理解度の評価。

①資料内容についての理解度（該当する数字に○をつけてください）				
1	2	3	4	5
ほとんど 理解できなかった	あまり 理解できなかった	どちらでもない	おおむね 理解できた	よく 理解できた
②説明についての理解度（該当する数字に○をつけてください）				
1	2	3	4	5
ほとんど 理解できなかった	あまり 理解できなかった	どちらでもない	おおむね 理解できた	よく 理解できた
③現地状況についての理解度（該当する数字に○をつけてください）				
1	2	3	4	5
ほとんど 理解できなかった	あまり 理解できなかった	どちらでもない	おおむね 理解できた	よく 理解できた
【理由】 上記の評価で特に感じた点をお書きください。				

## 2) 意見交換について

3回の検討会を終えて、意見交換の充実度に関する評価。

① <u>自分の意見</u> を十分に出せた（該当する数字に○をつけてください）				
1	2	3	4	5
ほとんど 意見を出せなかった	あまり 意見を出せなかった	どちらでもない	おおむね 意見を出せた	十分に 意見を出せた
② <u>多様な立場</u> からの意見を聞くことができた（該当する数字に○をつけてください）				
1	2	3	4	5
ほとんど 意見を聞けなかった	あまり 意見を聞けなかった	どちらでもない	おおむね 意見を聞けた	十分に 意見を聞けた
③ <u>意見が整備方針に反映</u> された（該当する数字に○をつけてください）				
1	2	3	4	5
ほとんど 反映されなかった	あまり 反映されなかった	どちらでもない	おおむね 反映された	十分に 反映された
【理由】 上記の評価で特に感じた点をお書きください。				

次のページにお進み下さい



