

浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会について

1. はじめに

都はこれまで、高齢者や障害者など誰もが円滑に移動できる環境を整備するため、主要駅周辺の生活関連施設等を結ぶ都道について、歩道の段差解消や勾配改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置などの取組を実施し、2015年度末までに対象延長327kmのバリアフリー化を完了した。さらなるバリアフリー化を推進するため、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、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がモデル事業として発足した。今回は、浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会とJR浮間舟渡駅駅前広場改良工事（2六一）について報告する。

2. 浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会について

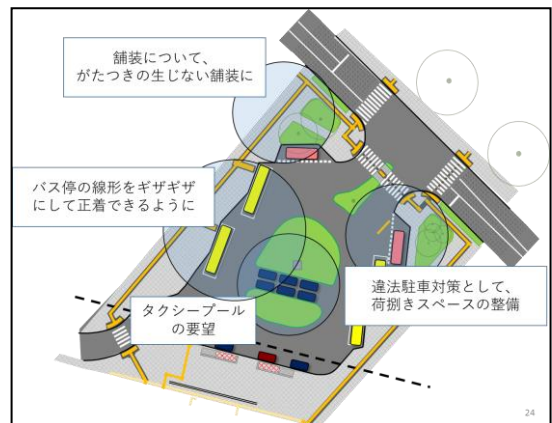
今回の事業では、最初に建設局主体にて歩道改善、視覚障害者用誘導シート設置、バス乗り場の改善を提案し、そのメリット・デメリットについて障害者団体等との意見交換を行いながら設計及び工事を進めていくという事業である。浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会（以下、検討会）は、平成30年に発足され、これまでに8回実施されており（表一）の議論がされてきた。質疑内容と要望により、全体の線形や舗装構成は（図一）のような検討を踏まえ、令和元年10月に線形が確定された。

検討会を通じたことで線形等の計画にさまざまな意見が取り入れられた。例えば舗装構成は当初インターロッキングブロック舗装であったがアスファルトカラー舗装に変更となった。第三回検討会までには工事前と同様のインターロッキングブロックにて検討していたが第三回検討会にて①高木等にて根上がり発生、今後同様の問題が生じるおそれがあること②発達障害の人にとってはモザイク模様が刺激となる③インターロッキングブロック舗装と誘導ブロック舗装と段差を誤認する、等の意見によりアスファルト舗装に変更となった。駅前広場ということもあり景観を重視する声もあり、自然色調（グレー色）の舗装材にて舗装工事を行うこととした。JR浮間舟渡駅駅前広場改良工事（2六一）が令和2年2月に発注され、令和2年4月に整備方針の照会を行った。

JR浮間舟渡駅駅前広場改良工事（2六一）では線形の大きな変更や街路樹の大規模移植等があることから工事のバリアフリーの内容や進捗の問い合わせの他に、高木移植・低木撤去の反対意見や街路樹の新規植樹要望の意見が寄

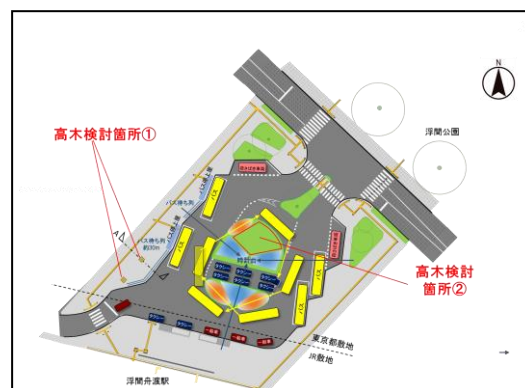
H30.11.28	第1回検討会	・検討会の立ち上げ ・検討事項及び現場の確認
H31.1.21	第2回検討会	・まち歩き点検の実施 ・改善イメージの確認
H31.2.28	第3回検討会	・各項目の議論 ・車止めや段差・勾配の改善、誘プロの設置位置等の方針を決定
R1.5.27	第4回検討会	・各項目の議論 ・舗装、ロータリーの改修（三角形切り込み型）等の方針を決定 ・タクシー乗降場等について、引き続き検討
R1.7.29	第5回検討会	・各項目の議論 ・タクシー乗降場等について、引き続き検討
R2.4.16	書面照会	・整備方針の決定
R3.2.10	第6回検討会	工事中の安全対策について議論
R3.9.10	第7回検討会	工事中の意見について議論
R4.1.31	第8回検討会	工事中の意見について議論

表一



図一

せられた。既設高木が点字シートの導線上にあったため、高木移設については不可避のため広報を行ったが、広報を見た地元住民から反対意見が発生した。その反対意見に対し電話対応にて3時間、現場立会にて2時間にわたる工事説明を行ったが理解を得られるところまでは行きつかなかった。また、移植完了後に高木が無くなったことから高木の新規植樹要望についても承り、同様に電話対応及び現場立会を行ったがこちらについても理解を得られなかったが、第7回検討会にて(図一2)の提案を図ることとした。高木検討箇所①についてはバス待機列および点字シートの導線確保、高木検討箇所②については交通島及び時計台の視距確保した上で検討を行った。高木等を植栽することは理論上可能ではあったが、地元町会長より現在の緑陰確保も重要だが、数十年後の維持管理を見据えた整備をするべき、との意見があり最終的には検討会では高木植栽を行わない方針にて決定した。また、同検討会で工事中のバリアフリー対策についても議論され歩道巻き込み部の養生や仮点字シートの配置について指摘があり、それを踏まえJR浮間舟渡駅前広場改良工事(2六-1)の段取り替え等を行った。第八回検討会にて工事の成果を確認するとともに工事中の意見の取りまとめを行った。



図一2

3. 事業を通して

今回の工事にて大きな線形変更として①タクシールールの増設②荷捌きスペースの確保③本線部の右折レーンの拡幅④バス停留所の線形変更が行われた。①タクシールールの増設②荷捌きスペースの確保③本線部の右折レーンの拡幅については想定通り利用されており、交通安全に寄与できたものの④バス停留所の線形変更については(写真一)のような利用がされており、正着するように計画したが線形が利用されていない状況が見られた。設計上正着できるようにはなっているものの、ギザギザの前に横断抑止柵があり、視覚上圧迫感を感じることとバスの運行に関してはそれぞれの運転者の技量に差異があることから、このような利用をされているのだと考えられる。今後、自身が設計する際には、設計上正着が可能だけでなく、運転手の技量等の不安定要素も加味した設計が必要だと感じた。



写真一

今回の事業については2020東京オリンピック・パラリンピック前には完成する計画であったものの、2020東京オリンピック・パラリンピックの延期や線形の大幅変更が行われたため、完成は令和3年度となった。工事中はバリアフリーや街路樹関係の問い合わせや意見があったものの工事完了後にはパタリと止んでしまったことから、地元住民にとって有用な工事であったことと理解している。東京オリンピック・パラリンピックに向けて発足した本事業の工事成果だけでなく実際の利用者や事業者の意見を聞き、工事内容に反映させていく過程こそが、本事業のレガシーであると感じている。