

浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会（第4回）

《日 時》令和元年5月27日（月曜日）
午後2時30分から午後4時30分まで
《場 所》赤羽文化センター 第1視聴覚室

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4時20分）
 - （1）設置要綱（改正案）
 - （2）委員紹介
 - （3）第3回検討会の振り返り
 - （4）バリアフリー化整備方針案・整備内容案の説明（全体説明）
 - （5）バリアフリー化整備内容案の確認
- 5 今後のスケジュール（午後4時20分～午後4時25分）
- 6 閉 会

【配付資料】

- 資料1 設置要綱（改正案）
- 資料2 第3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
バリアフリー化整備方針（案）・整備内容（案）
- 今後のスケジュール

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

改正 令和元年 5月27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こと。
- （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こと。
- （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こと。

（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ものをもって組織する。

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ものとする。
- 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。
- 2 この要綱は、令和元年5月27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 委員名簿

令和元年5月27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政策担当課長
		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（第3回）議事概要（要約版）

日 時：平成31年2月28日（木曜日）午後2時30分から午後5時30分

場 所：舟渡ホール レクリエーションホール

出席者：委員32名（うち代理8名）、随員6名、事務局5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	出席	
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	欠席	
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）	出席	
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	出席	
16		北区浮間西町会長	出席	
17		北区浮間本町商店会長	代理	
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 随員1名
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	出席
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	
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	代理	
26		北区土木部参事	代理	
27		北区土木部施設管理課長	出席	
28		板橋区福祉部障がい者福祉課長	代理	
29		東京都都市整備局都市基盤部交通企画課長	代理 随員1名	
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	出席	
31		東京都第六建設事務所管理課長	出席	
32		東京都第六建設事務所補修課長	代理 随員2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・意見及び方針：

項目	質問・意見	今後の方針
<p>第2回検討会の振り返り (資料1 第2回検討会 議事概要 (要約版))</p>	<ul style="list-style-type: none"> 「その他(バス)」について、駅前広場の形状に関する意見に対し、「U字型にすると横断歩道の延長が長くなる」という回答になっているが、交通島が大きくなるだけで歩行者の横断距離は変わらないため、安全性は確保できるという趣旨の発言であり、記録を修正願いたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 第2回検討会では記載のとおり回答したが、今回のご指摘を受け「横断歩道の延長が長くなり横断時間が長くなることや」の部分削除する。
<p>バリアフリー化整備方針案の説明</p>	<ul style="list-style-type: none"> 質疑無し 	<p>—</p>
<p>バリアフリー化整備方針案の確認</p>	<p>特定事業① (車止めの位置等の改善)</p> <ul style="list-style-type: none"> 車止めは、バリアフリーの観点からは撤去が望ましいと考えている。 設置する場合は、視覚障害者誘導用ブロックから離れた設置を提案する。 車止めを設置するのであれば、勾配の途中は危険と考える。また歩行者の動線上にない方がよい。 車いす使用者の方を介助する上では車止めは無い方がよいが、間隔が広ければ問題ない。 歩行者の安全確保の観点から設置した方がよい。 駅の入口付近の歩道上への一般車の乗り入れを防止するため、設置した方がよい。 近くに駐輪場があり、自転車通行が多いが、車止めによるマナー向上効果も考えられる。 <p>特定事業② (横断歩道接続部等の段差や勾配解消)</p> <ul style="list-style-type: none"> 横断歩道の歩車道境界部の段差に関する整備方針について、どう考えるべきなのか。 道路の側溝の勾配と歩道の勾配の関係から、同じ段差でも車いす使用者の方は乗り越えにくくなるため、勾配と段差はセットで検討すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 車止めを撤去する特段の理由が無いため、車止めを残すものとする。設置位置は、国土交通省の省令や施工技術的な観点及び警察の考えも踏まえ、横断歩道前の視覚障害者誘導用ブロックから30cmの離隔をとった設置とする。 全ての横断歩道において、歩車道境界部の段差を、都の福祉のまちづくり条例で定めた基準の2cmで整備する。 勾配と段差の関係を考慮した整備とする。

項目	質問・意見	今後の方針
	<ul style="list-style-type: none"> 歩道を下げて車道を上げるとなると、公園に向かう歩道側に新たに勾配が発生することもあるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 都の福祉のまちづくり条例で定めた基準の範囲内で歩道に勾配を設けるが、公園の入口と段差ができないよう検討する。
<p>特定事業③ (舗装のがたつきの解消)</p>	<ul style="list-style-type: none"> メンテナンスを考慮し、アスファルト舗装やコンクリート舗装による整備としたい。 カラーアスファルト舗装は塗装ではないため、色落ち・はがれがなく、下地（路盤）の調整が不要なため、早く整備ができ、修繕も容易である。インターロッキング舗装の場合、路盤を掘り直す下地調整が必要であり、費用も高額になる。 アスファルトとコンクリートを融合したような舗装は、メンテナンスフリーで耐久性の強い舗装であるが、アスファルトの約1.5倍の金額となる。 	—
	<ul style="list-style-type: none"> カラーアスファルト舗装は、透水性があるのか、また滑らないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 通常のアスファルト舗装と同様であるため、問題ない。
	<ul style="list-style-type: none"> まちの活性化として、アスファルト舗装上にサクラソウを描いてもらいたい。 	—
	<ul style="list-style-type: none"> ブロック舗装は街路樹の根上がりで段差が生じるが、アスファルト舗装だと段差にはならず傾斜となるので、躓く可能性が少ない。 	—
	<ul style="list-style-type: none"> 発達障害者の方にも刺激になりにくいカラーアスファルト舗装が望ましい。色の選択においては、光の反射や周りから浮き上がり過ぎない色などで検討してもらいたい。 	—
	<ul style="list-style-type: none"> カラーアスファルト舗装には色のバリエーションがあるのか。また、駅前広場の要所が認識しやすいよう、複数の色の舗装を使って動線を誘導するような工夫をしてもらいたい。 	<ul style="list-style-type: none"> カタログでは赤・緑・青・茶・白という選択肢はある。白みがかかった暖かい色は難しいと言われている。

項目	質問・意見	今後の方針
<p>特定事業④ (タクシー乗降所の段差解消)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすに乗った状態でのUDタクシーの乗降に、それぞれ15分程度かかるため、車いす使用者の方のUDタクシーの利用を踏まえたタクシー乗降場の整備が必要と考える。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすに乗った状態での乗降に時間がかかるため、複数の乗降場が必要という課題を踏まえ、タクシー乗降場の形状等について調整・検討する。 ・段差の解消だけでなく運用面や構造面での課題があり、具体的な整備方針を引き続き検討する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・他の駅前での整備で、一般車乗降場の機能として思いやり乗降場が整備された。また、歩行者動線に屋根があり、横からも後方からも車いす使用者の方が利用可能な乗降場が整備されている。様々な課題を解決したと思われる。都がリーダーシップをとって課題を解決してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・都(事務局)がそれぞれの事業者の間に入って課題の解決を図っていく。
	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停留所とタクシー乗降場を逆にする意見を出したがどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の配置を基本に進めることとしたい。
<p>特定事業⑤ (視覚障害者誘導用ブロックの改修)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者誘導用ブロックの配置状況を示す触知案内図を、わかりやすい位置に設置してもらいたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・設置が可能かどうか、検討する。 ・「使えるもの」でなければいけない。設置する場合、どういうものが良いのか検討が必要。
	<ul style="list-style-type: none"> ・特に駅からタクシー乗り場への視覚障害者誘導用ブロックの設置は基本と考える。設置を検討してもらいたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・都(事務局)がそれぞれの事業者の間に入って検討したい。
<p>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)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者の方が多く利用する道路では、よく利用する片側の道路に絞って音響式信号機を設置した方が良いのではないかという意見があるが、当事者の方の意見を伺いたい。 	<p>—</p>

項目	質問・意見	今後の方針
	<ul style="list-style-type: none"> ・音響式信号は片方でもやむを得ないと考えるが、不特定多数の利用が考えられる場所であり、両方設置する方が良い。 ・浮間公園前の道路と平行方向に設置されている横断歩道では、信号無視をする周りの人と合わせて視覚障害者の方が間違っして渡ってしまうので、信号の残り時間を表示する経過時間表示付信号機などで乱横断などを抑止すると良い。 ・シグナルエイド対応の信号機の採用を検討してもらいたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・意見について対応策を検討する。シグナルエイド対応は実施できるか確約できないが検討したい。
<p>その他 (バス)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バス降車場 2 バース、乗車場の歩道改良による旋回の容易性の確保について、バス会社と事務局で調整している。 ・バス降車場とタクシー乗り場の位置変更について意見があったので乗務員へヒアリングしたところ、多くの協議が必要なことや、バス利用者の乱横断が増える懸念があるという意見があった。他の駅前では、乱横断が問題になっている。 ・バスが現在のタクシー乗り場の位置に止まることで、ロータリー内で一般車の通行幅が確保できなくなる懸念もあるので、位置変更は望ましくないと考える。 ・事務局から歩道の植栽帯を一部切欠くことで正着性を確保するバス乗降場の改善案の提示を受けたが、「三角形切り込み型」の整備を要望する。 ・事務局提案のバス乗り場の 2 箇所についてだが、公園側の乗り場と駅側の乗り場の離隔が短いので、乗り場の位置をずらして 5m 程度の離隔を確保することを検討してもらいたい。 ・「三角形切り込み型」は車間距離が近くても正着できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前ロータリーの改善には警視庁協議が必要であり、今後、具体的に検討していく。 ・運用上の問題もあり、正着が可能な整備をしてもしっかりと正着させていないこともあり、運転手への啓発も必要である。

項目	質問・意見	今後の方針
	<ul style="list-style-type: none"> ・一般車がバスの動線上に駐停車しないよう、パーキングチケット部分の活用も検討してもらいたい。物流の荷捌きスペースとして、手数料なしで運用する方法も検討してもらいたい。 ・高齢化が進み、足の不自由な方も増える中で、安心して利用できるバスやタクシー乗降場の整備を是非お願いしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車対策第二係が担当であり、志村警察署への協議は可能と思われる。
<p>その他の意見等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・各意見に対して丁寧な対応が必要である。 ・全体の道路計画に関する議論がなかった。 ・バス乗降場を「三角形切り込み型」にするメリットもあると思うので、一緒に計画を示せると良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・対応表を作るなど、各意見に対する今後の方針の報告・共有を検討する。

浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会（第3回）

説明・意見交換の状況



第3回検討会を踏まえた今後の方向性（会長まとめ）

項目	方向性
特定事業① （車止め）	<ul style="list-style-type: none"> ・車止めは積極的に撤去する理由がない。駅側への設置を基本として、視覚障害者誘導用ブロックからの距離や車いす使用者に留意した離隔の確保を検討する。
特定事業② （段差・勾配）	<ul style="list-style-type: none"> ・車道盤上げ及び歩道盤下げの折衷案で、都の福祉のまちづくり条例で定めた基準の範囲内で勾配を改善する。 ・全ての横断歩道において、歩車道境界部の段差を 2cm にする。
特定事業③ （舗装改善）	<ul style="list-style-type: none"> ・カラーアスファルト舗装を基本に、浮間公園等の周辺の舗装色と統一感を確保しつつ、発達障害者やロービジョン者等の観点に留意した色の採用を検討する。
特定事業④ （タクシー）	<ul style="list-style-type: none"> ・実施主体など保留となっている課題が多いが、UD タクシーや一般車の乗降に対応したスペースの必要性は示されており、ハード面とソフト面（運用）のそれぞれの意見をさらに募って議論していく必要がある。
特定事業⑤ （誘導用ブロック）	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者誘導用ブロックの設置方法・位置については、方針案通りとする。 ・特定事業④の検討に合わせ、タクシー乗降場への設置を検討する。 ・触知案内図については、設置が可能かどうか検討する。
特定事業⑥ （交通安全）	<ul style="list-style-type: none"> ・音響式信号機は全方向の横断歩道に設置を検討する。 ・シグナルエイドに対応した信号機の設置を検討する。 ・浮間公園前の道路と平行方向の横断歩道に、信号の残り時間を表示する経過時間表示付信号機の設置を検討する。
その他 （バス）	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の一部を削る案と三角形切り込み型案の2案を原案に、車いす使用者の利便性にも留意し、検討する。 ・パーキングチケットが運用されている区画の、荷捌きスペースとしての活用も検討していく。 ・新型のバス車両のドア位置を考慮し、柵を配置する。
その他 （進め方）	<ul style="list-style-type: none"> ・各意見に対する回答を丁寧に報告し、共有する。

浮間舟渡駅駅前広場におけるバリアフリー化検討 整備方針(案)

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



【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)

- ・ 正着可能な乗降場とするため歩道を張り出し、三角形切り込み型への改良を長期的な視点で検討
- ・ 正着場所に合わせてバス停を移動・調整
- ・ 新型の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
- ・ 横断歩道における歩車道境界部の段差を2cmにする

【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)

- ・ 正着可能な乗降場とするため歩道を張り出し、三角形切り込み型への改良を長期的な視点で検討
- ・ 新型のバス車両のドア位置に合わせて柵位置を調整

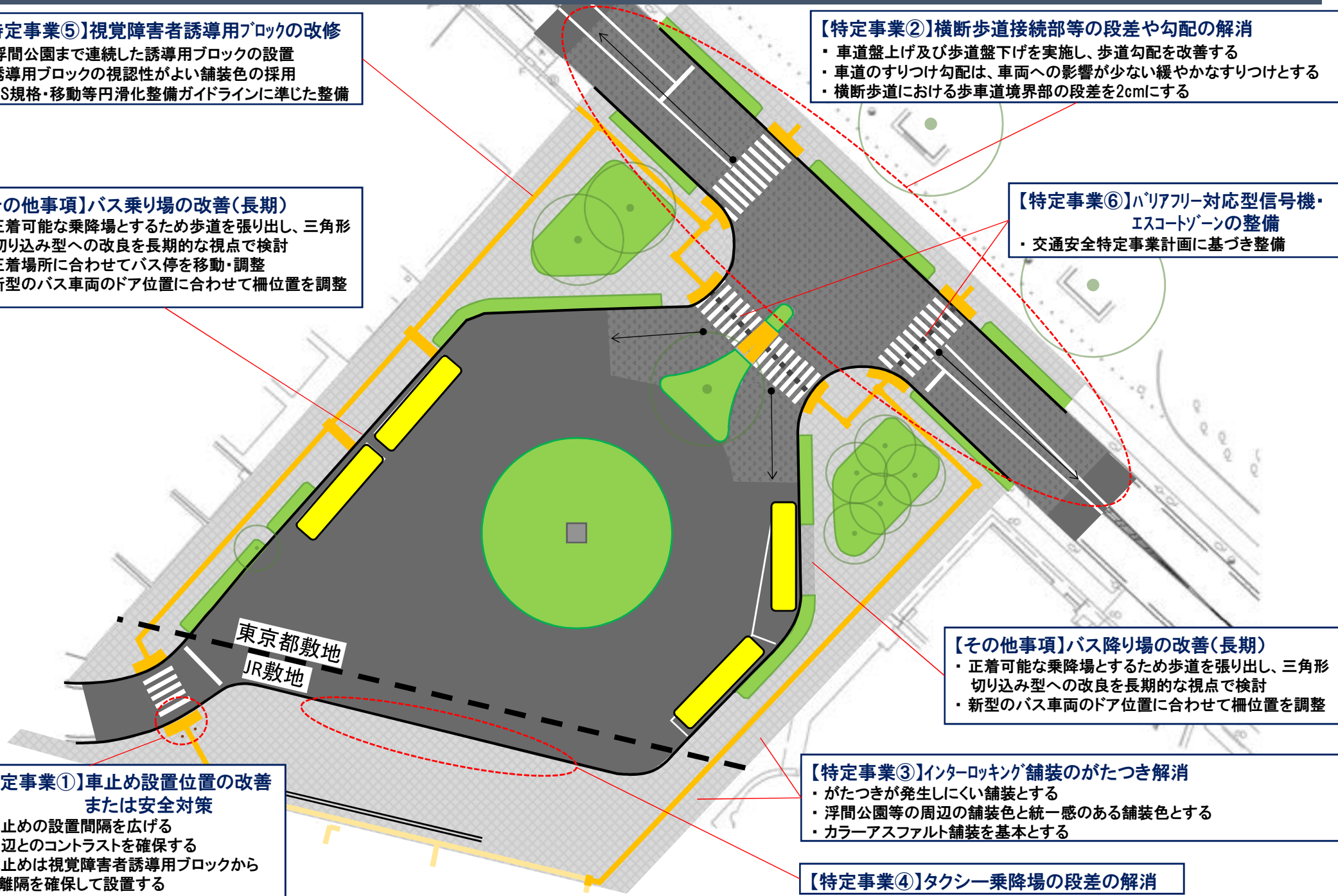
【特定事業①】車止め設置位置の改善 または安全対策

- ・ 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
- ・ 車止めは視覚障害者誘導用ブロックからの離隔を確保して設置する

【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
- ・ カラーアスファルト舗装を基本とする

【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

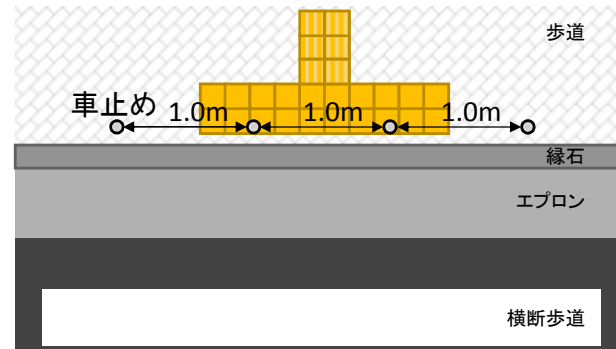


基本構想策定時(○) 検討会(第1回(▲)、第2回(□)、第3回(◎))

- 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。

◎車止めは積極的に撤去する理由がない。駅側への設置を基本として、視覚障害者誘導用ブロックからの距離や車いす使用者の方に留意した離隔の確保を検討する。

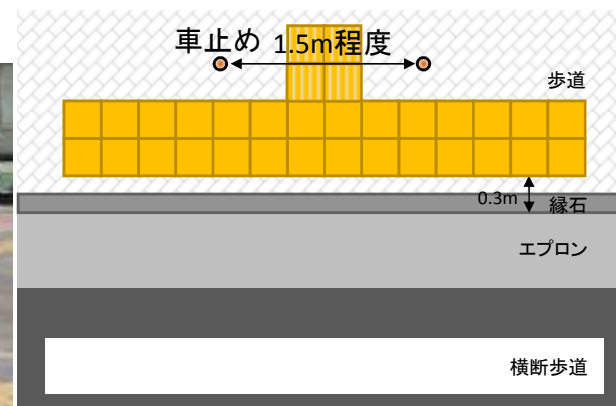
現状



改善



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

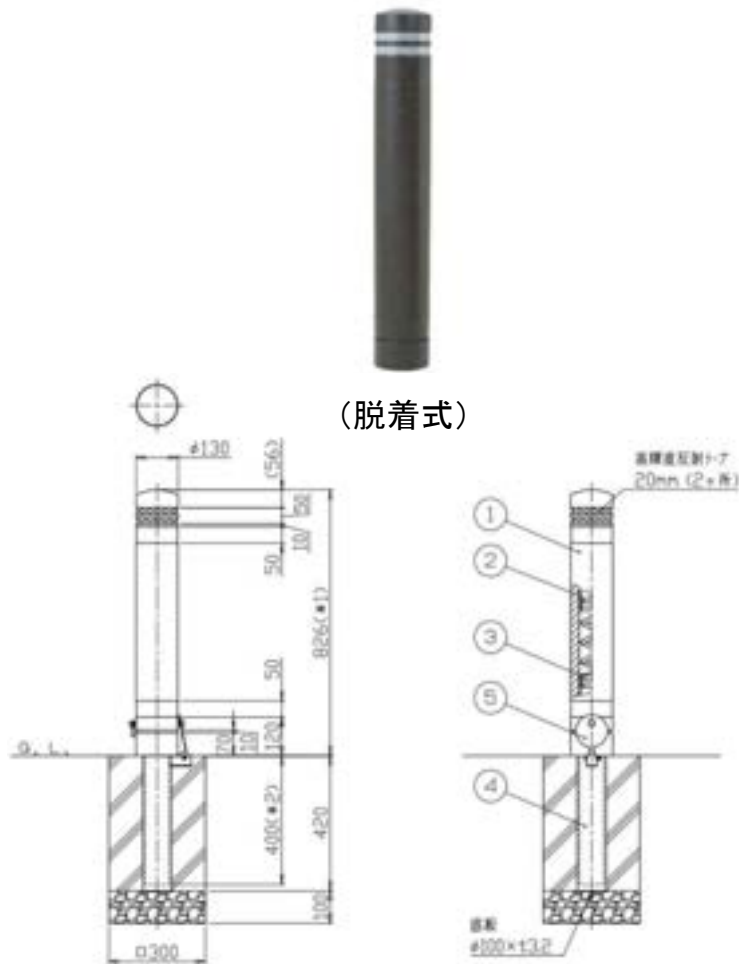
- ・車止めの設置間隔を現状の1m間隔(4本)から1.5m間隔(2本)に広げる
- ・視認性をよくするため、周辺とのコントラストを確保する
- ・車止めは視覚障害者誘導用ブロックからの離隔を確保して設置する

実施主体

JR東日本

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)

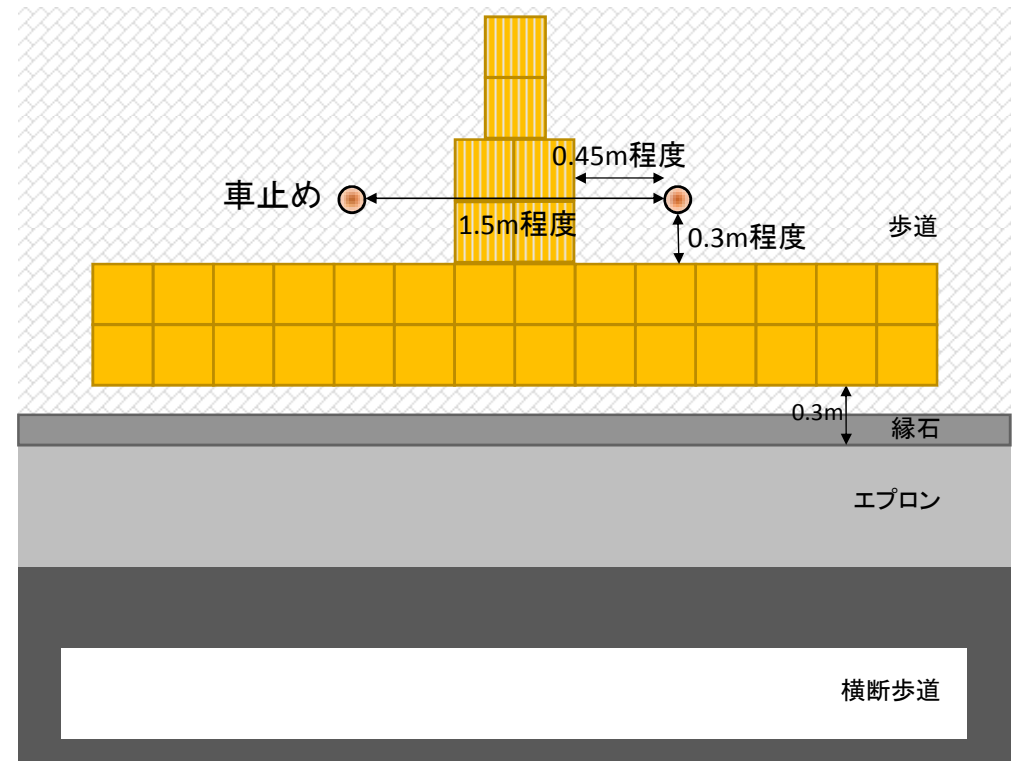
採用する車止めのイメージ



(脱着式)

(出典：(株)サンポールHP)

車止めの配置



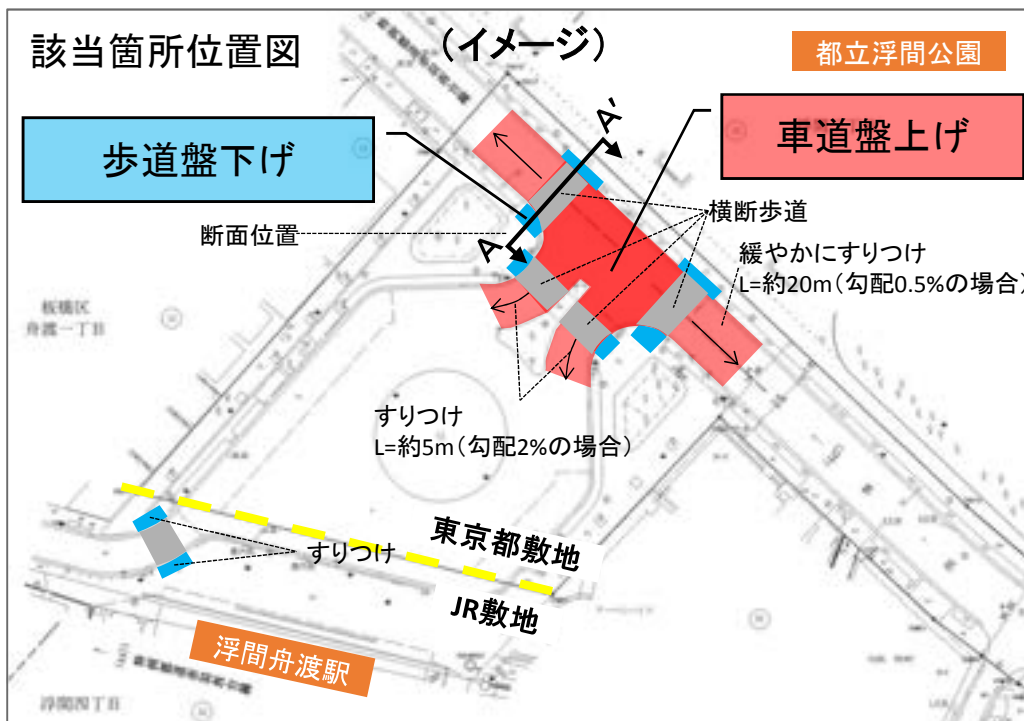
整備
内容

- ・グレー色の歩道舗装とのコントラストを確保するため、有彩色のブラウン系の色彩の車止め(反射材有り)を採用する
- ・車止めは視覚障害者誘導用ブロックからの離隔を30cm程度確保して設置する

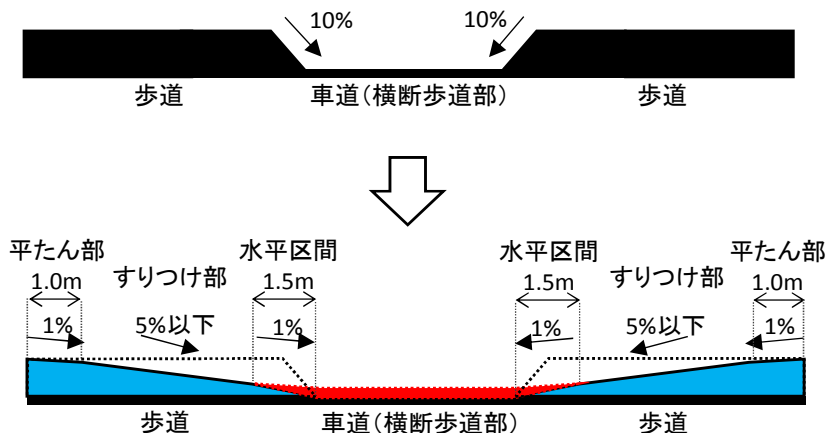
実施
主体

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
 ≪車道盤上げ及び歩道盤下げ折衷案イメージ≫



《参考》東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアルより抜粋
 横断歩道部における構造(参考図)



基本構想策定時(○) 検討会(第1回(▲)、第2回(□)、第3回(◎))

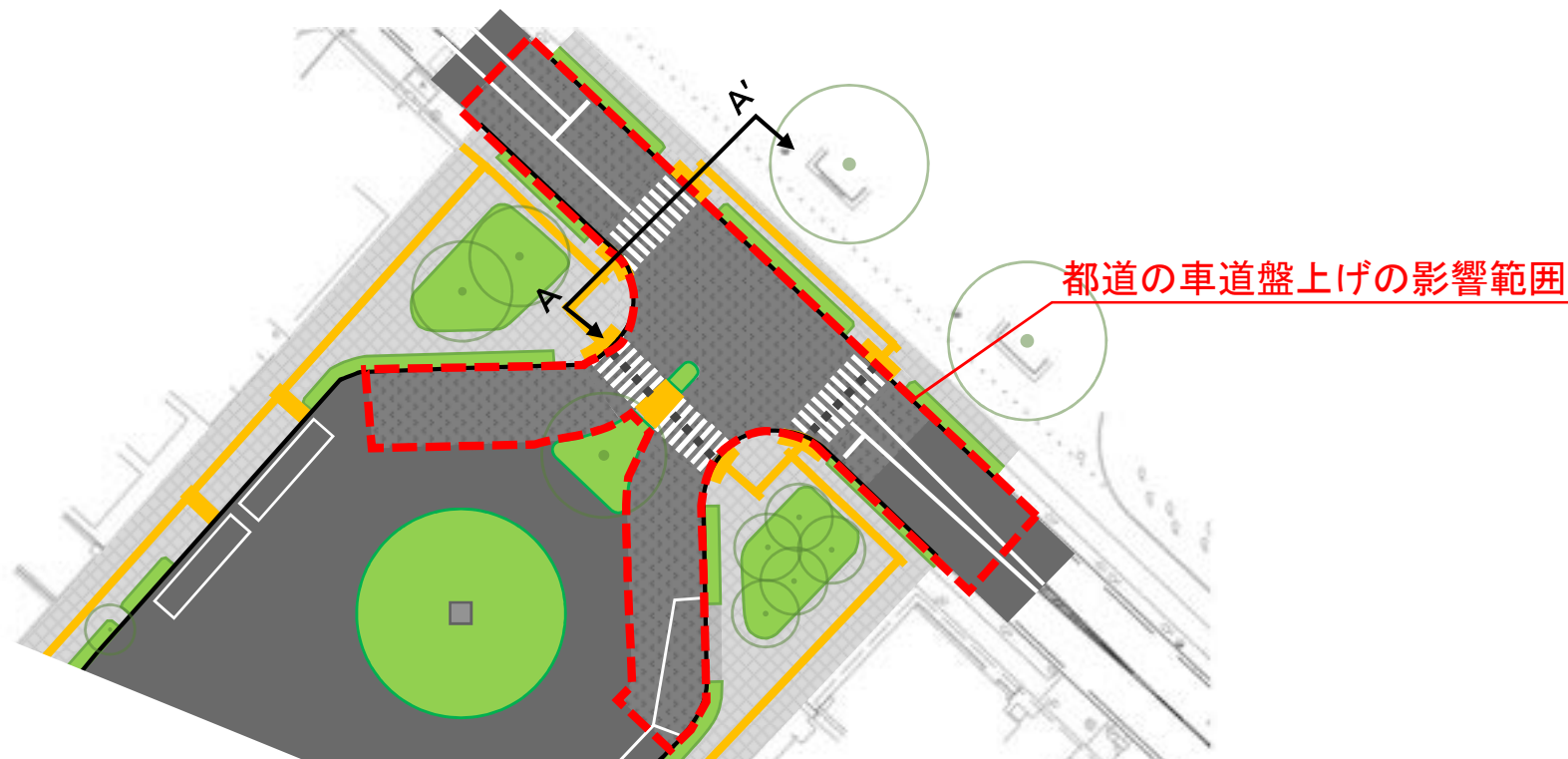
- 横断歩道前の勾配が急である。
- 公園側の横断歩道で歩道との段差が大きい箇所があり、ベビーカーが引っ掛かった。
- 縁石手前の舗装が沈下しており段差が発生している。
- 3cm程度の段差になると車いすでは登れなくなる。
- 車道の盤上げは整備がかなり広範囲になると感じた。
- 車道がハンプ構造となる場合、運転者・バス運転者への周知も必要。
- バスの走行に影響はないか。
- 歩車道境界部の形状が斜めになっている場合、視覚障害者の方がその角度で交差点の中に突っ込んでしまうことがある。

- ◎車道盤上げ及び歩道盤下げの折衷案で、都の福祉のまちづくり条例で定めた基準の範囲内で勾配を改善する。
- ◎全ての横断歩道において、歩車道境界部の段差を2cmにする。

整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・横断歩道における歩車道境界部の段差を2cmにする 	実施主体	東京都敷地: 東京都 JR敷地: JR東日本
------	---	------	---------------------------

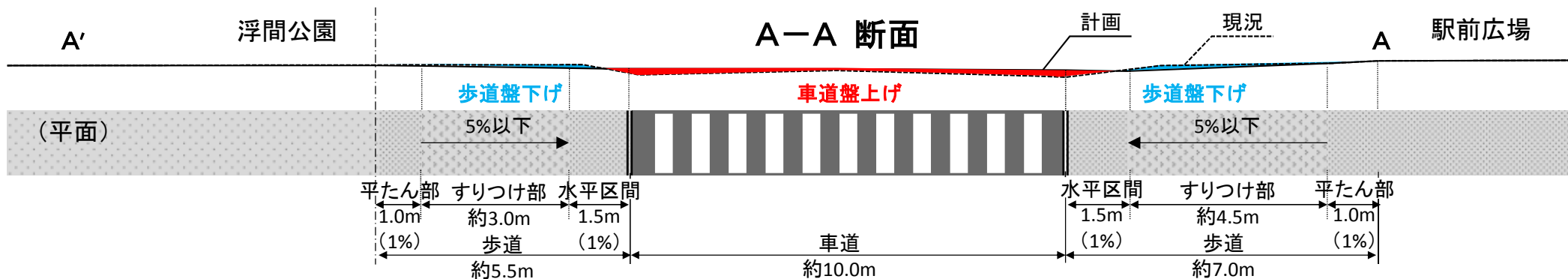
特定事業② 横断歩道接続部等の段差や勾配の解消(東京都敷地及びJR敷地)

■ 平面イメージ



■ 断面イメージ

(断面)



整備内容

- ・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
- ・横断歩道における歩車道境界部の段差を2cmにする

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(○) 検討会(第1回(▲)、第2回(□)、第3回(◎))

- 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いす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方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。

◎カラーアスファルト舗装を基本に、発達障害者やロービジョン者等の観点に留意した色の採用を検討する。



現状

①

②

改善

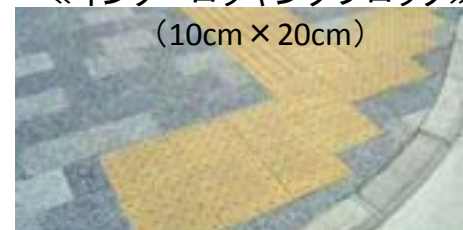
第2回検討会で提案

《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○

第3回検討会で提案

《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
- ・カラーアスファルト舗装を基本とする







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)



■舗装の選定(浮間公園側の歩道舗装と同系色(グレー色)のカラーアスファルト舗装)

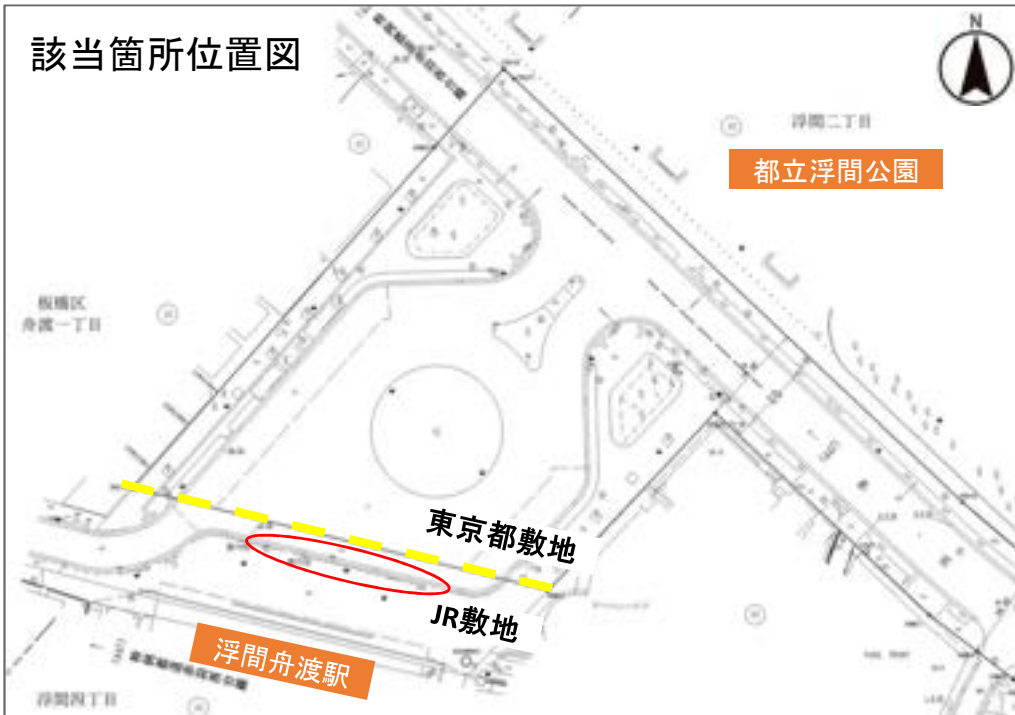
形式	脱色アスファルト舗装	樹脂系塗料カラー舗装	
	 (出典：戸田工業(株)HP)	 アクリル系樹脂(自然石調) (東京都立南葛飾高校)	 アクリル系樹脂 (墨田区堤通二丁目地内)
候補色			
平坦性	○	○	○
景観性	△	○ 自然色に近い色	△
施工性	○ 通常のアスファルトと同じ施工方法	△ 塗料塗布の手間が生じる	△ 塗料塗布の手間が生じる
維持管理性	△ 小規模施工となる場合は、施工単価が割高	○ 小規模施工の場合でも施工単価は同程度	○ 小規模施工の場合でも施工単価は同程度
経済性	×	△	○

整備内容	・総合的に優位性が高く、浮間公園等の周辺の舗装色と統一感のあるアクリル系樹脂(自然石調:グレー色)を採用する	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)

現 状

該当箇所位置図



改 善



基本構想策定時(○) 検討会(第1回(▲)、第2回(□)、第3回(◎))

- 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、全的に切り下げてもよいのではないか。
- ▲車いす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ずくことがある。

- 乗降口の段差の縁石の境界部の視認性を高めてつまず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、車いす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するか。
- 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。

◎実施主体など保留となっている課題が多いが、UDタクシーや一般車の乗降に対応したスペースの必要性は示されており、ハード面とソフト面(運用)のそれぞれの意見をさらに募って議論していく必要がある。

整備
方針

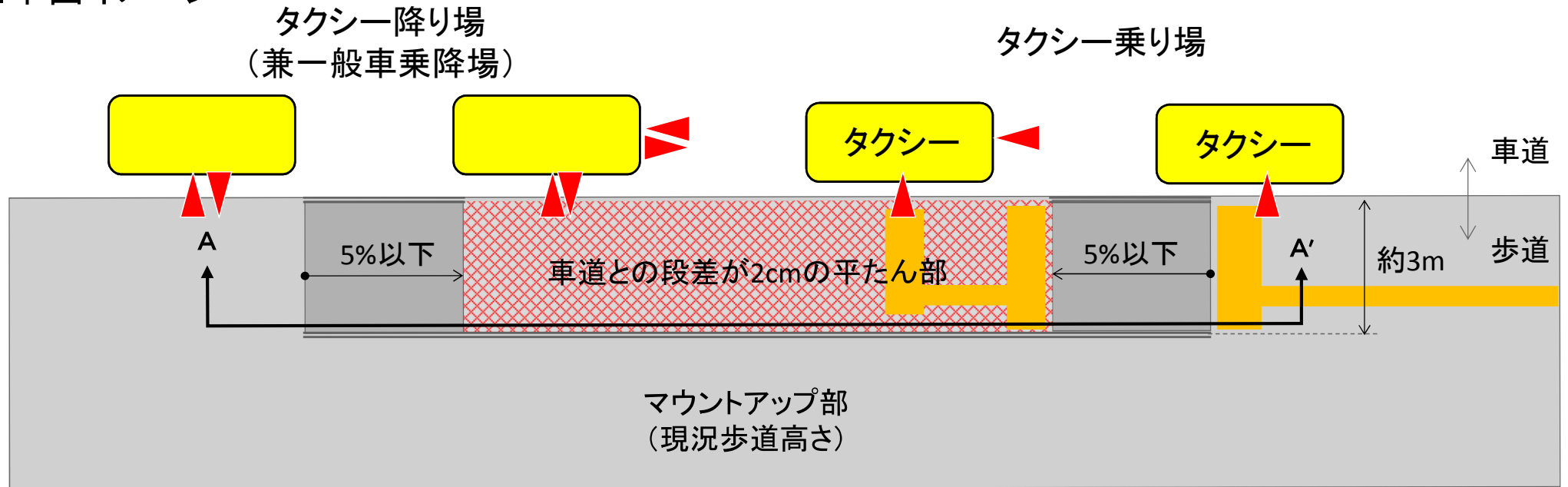
・タクシー乗降場の段差を解消(構造形式はスロープ形式)

実施
主体

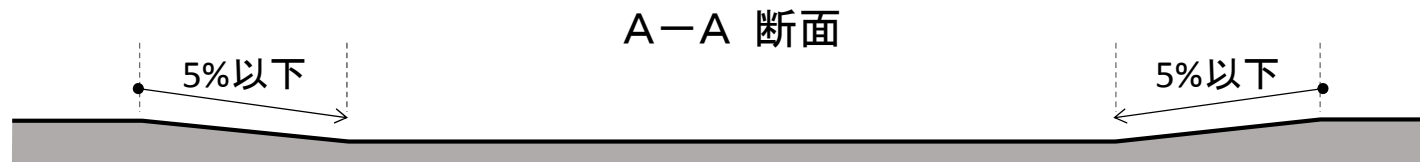
JR東日本

特定事業④ タクシー乗降場の段差の解消(JR敷地)

■ 平面イメージ



■ 断面イメージ



※タクシーの上屋の設置予定はありません

※タクシー乗降場の台数や位置については、今後の交通管理者との調整で変更となる場合があります

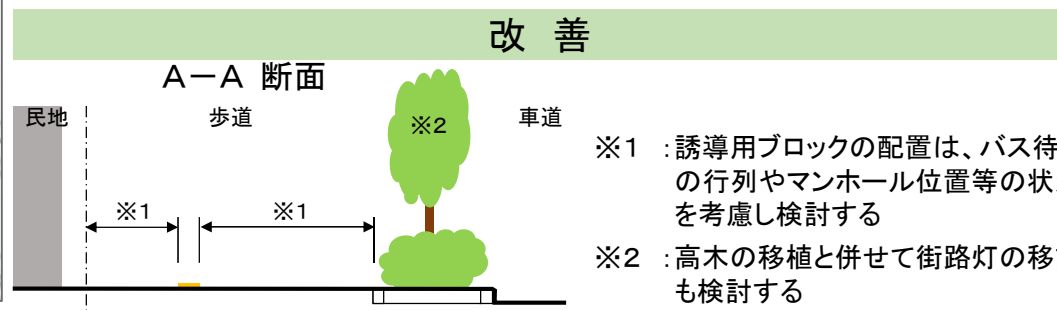
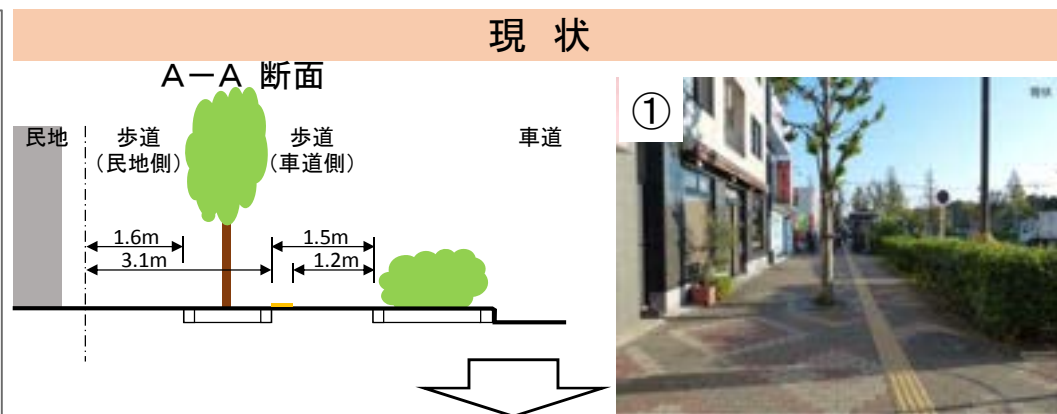
<p>整備内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・UDタクシーの側面及び後方から車いすで乗降できるよう、歩道にスロープを設けて段差を解消する ・タクシー乗り場までの視覚障害者誘導用ブロックを設置する 	<p>実施主体</p>	<p>JR東日本</p>
-------------	--	-------------	--------------

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)



基本構想策定時(○) 検討会(第1回(▲)、第2回(□)、第3回(◎))

- 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の方が斜めに進行しないような工夫ができるとよい。
- 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、車いすの通行空間がなく、ブロック上を移動しなくてはいけない。樹木の移設も検討してほしい。



- ※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

- 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。

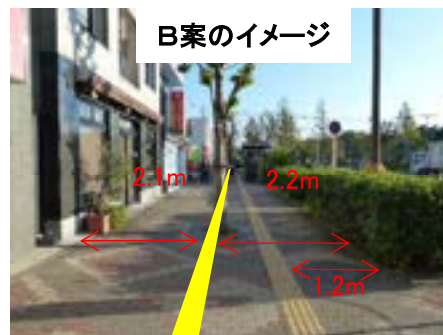
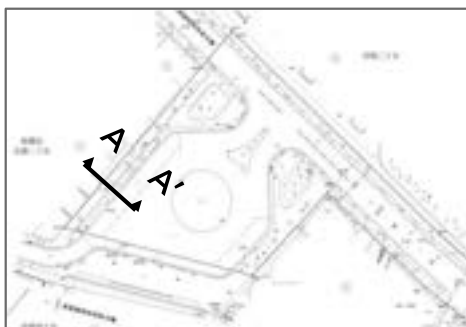
- ◎視覚障害者誘導用ブロックの設置方法・位置については、方針案通り。
- ◎特定事業④の検討に合わせタクシー乗降場への設置を検討する。
- ◎触知案内図については、設置が可能かどうか検討する。

整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ・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
-------------	---	-------------	---------------------------

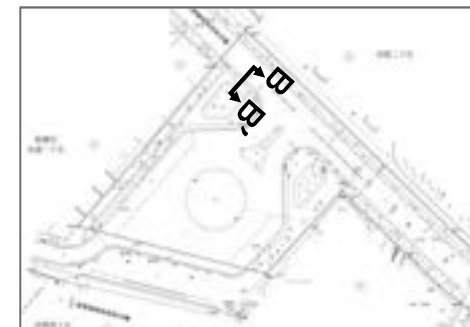
特定事業⑤ 視覚障害者誘導用ブロックの改修 (JIS規格適合・輝度比の確保・適切な設置方法・連続性の確保) (東京都敷地及びJR敷地)

■ 視覚障害者誘導用ブロックの位置

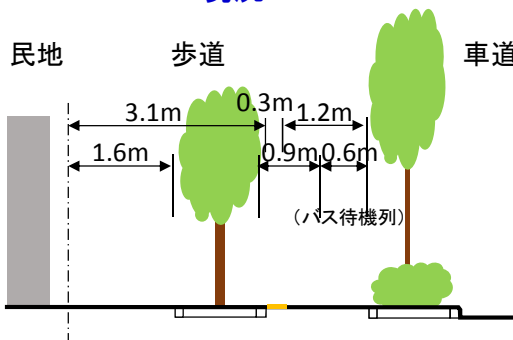
A-A 断面 駅前広場内の北側歩道(南側歩道も同様)



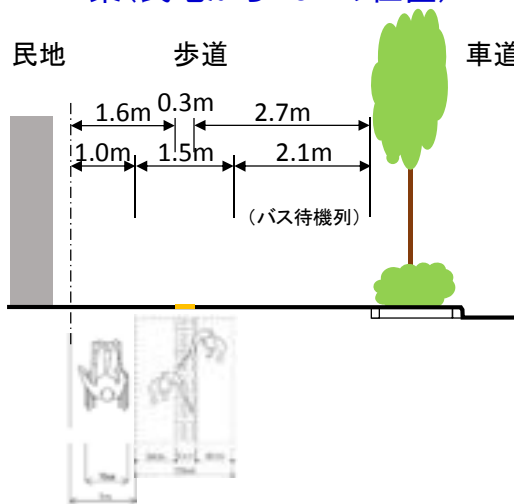
B-B 断面 駅前広場内の浮間公園側歩道



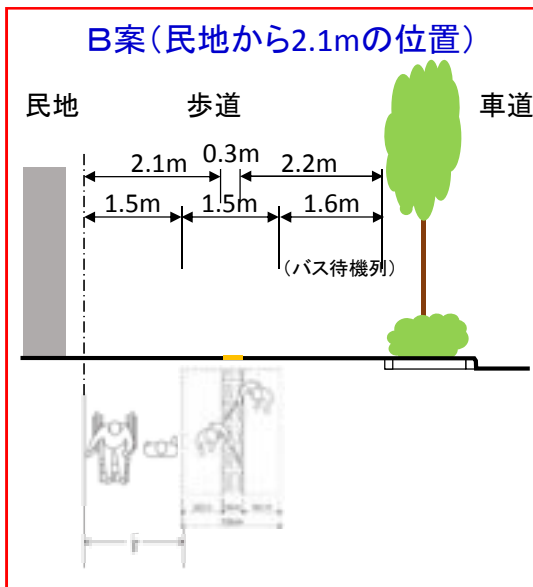
現況



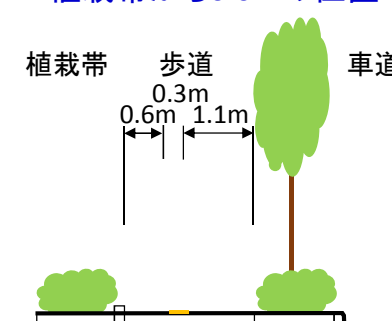
A案(民地から1.6mの位置)



B案(民地から2.1mの位置)



植栽帯から0.6mの位置



※白杖使用者の幅員については福岡市福祉のまちづくり条例施設整備マニュアルより引用

整備
内容


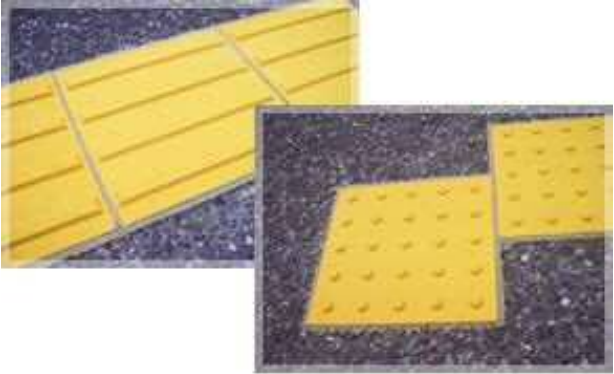
- ・A-A 断面: 民地寄りに車いすと歩行者のすれ違いが可能(車いす同士のすれ違いも可能)な幅を確保し、バス待機列との干渉の恐れが少ない位置に視覚障害者誘導用ブロックを設置(B案)
- ・B-B 断面: 歩道の有効幅員を考慮し、植栽帯から60cmの離隔を確保した位置に視覚障害者誘導用ブロックを設置

実施
主体

東京都敷地: 東京都
JR敷地: 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)

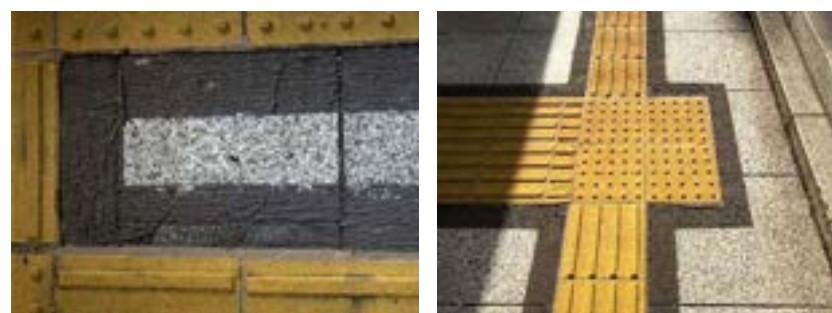
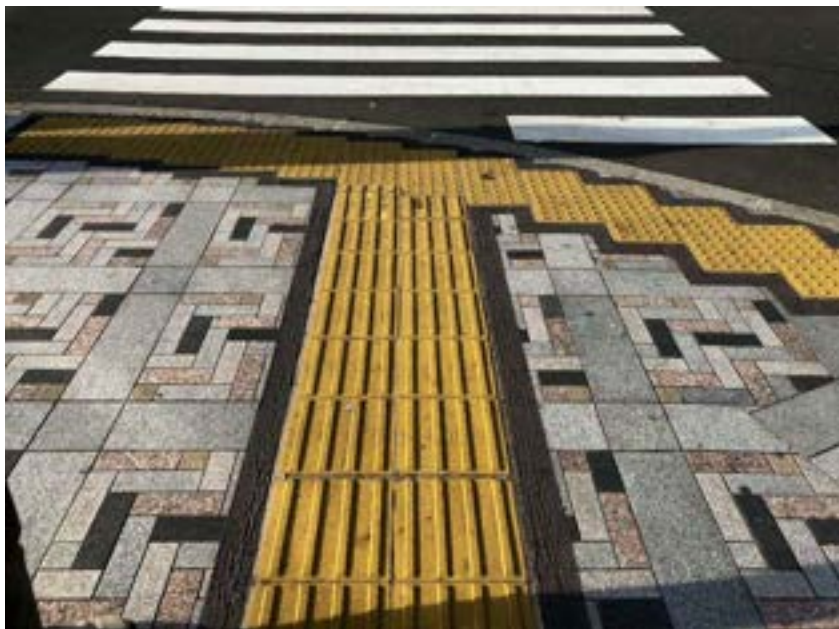
■視覚障害者誘導用ブロックの選定

<p>構造形式</p>	 <p>ブロック型</p>	 <p>JIS T9251 規格適合製品</p> <p>シート型(樹脂プレート)</p>
<p>識別性</p>	<p>○</p> <p>ブロック成型のため踏んだ時の識別性は高い</p>	<p>○</p> <p>ブロック型と同様、踏んだ時の識別性は高い</p>
<p>施工性</p>	<p>△</p> <p>ブロック系の舗装の場合には施工しやすいが、アスファルト舗装の場合は掘削やコンクリート養生が必要となる</p>	<p>◎</p> <p>舗装掘削等の必要がない工法であり施工が容易である</p>
<p>維持管理性</p>	<p>○</p> <p>一定の厚さを有するブロックのため破損等が生じる恐れが少ないが、経年劣化により、がたつきが生じる恐れがある</p>	<p>◎</p> <p>アクリル樹脂一体成型接着式工法により剥がれの恐れがなく、舗装と一体となるため、がたつきが生じる恐れがない</p>
<p>経済性</p>	<p>○</p>	<p>○</p>

<p>整備内容</p>	<p>・施工性・維持管理性に優れるシート型(樹脂プレート)の視覚障害者誘導用ブロックを採用する</p>	<p>実施主体</p>	<p>東京都敷地:東京都 JR敷地:JR東日本</p>
-------------	---	-------------	---------------------------------

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)

シート型(視覚障害者誘導用点字樹脂プレート)の施工実績

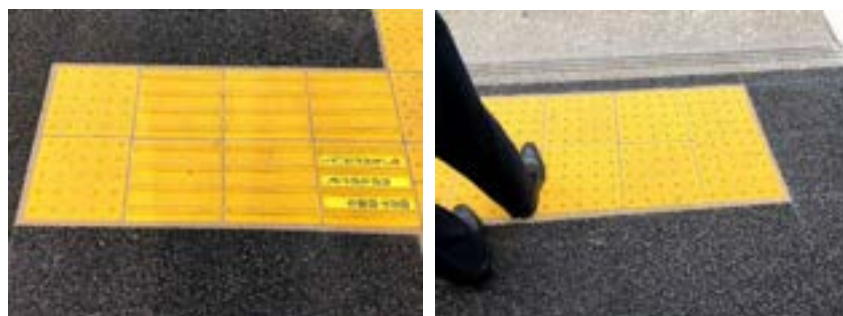


表参道(原宿駅周辺)における整備実績
(側帯あり)

日比谷駅周辺道路における整備実績
(側帯あり)

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)

シート型(視覚障害者誘導用点字樹脂プレート)の施工実績



清洲橋通り(台東区内)における整備実績
(側帯なし)

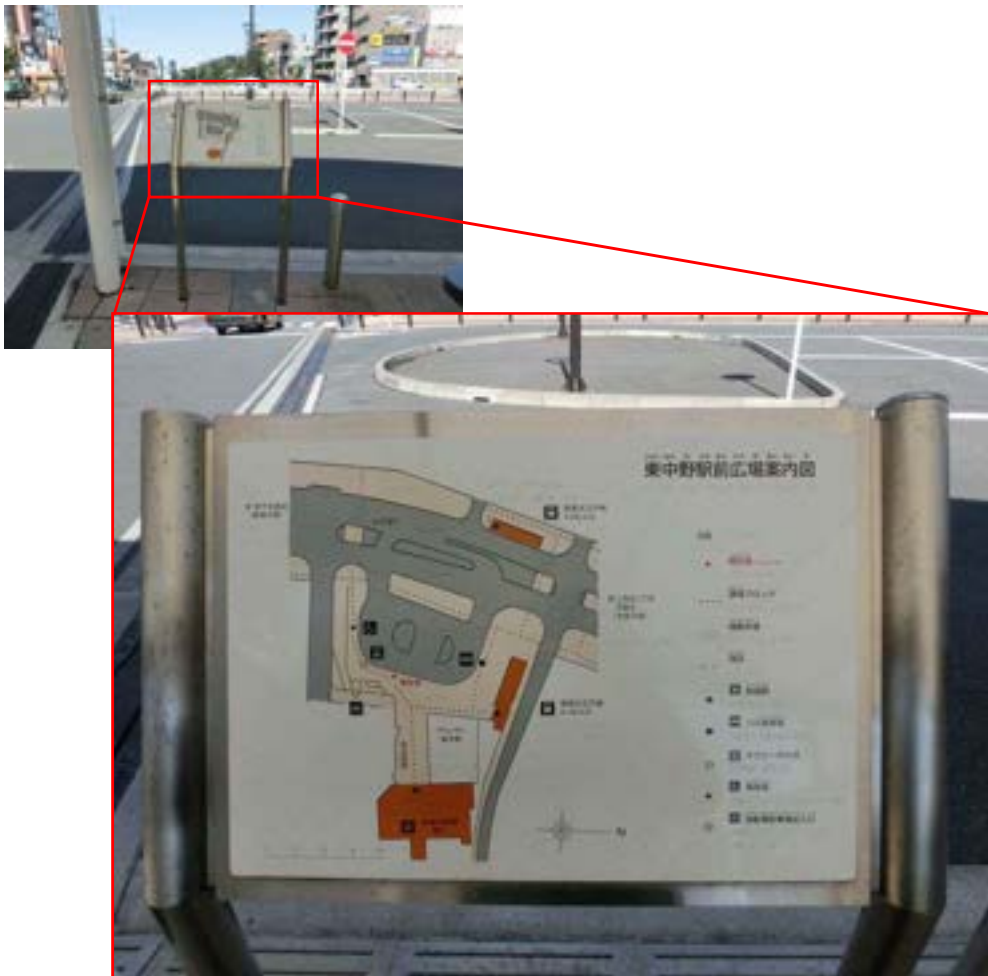
有楽町駅周辺における整備実績
(側帯あり)

選定する舗装材との輝度比が側帯なしで確保できるか確認し、確保できない場合には側帯を設ける

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)

(参考) 設置事例、「ことばの道案内」の紹介

設置事例(東中野駅)



ことばの道案内

都立浮間公園〔JR 浮間舟渡駅〕

都立浮間公園までのJR 浮間舟渡駅 改札口からおよそ徒歩3分、距離120メートルの道案内を行います。

目的地は改札口を背にして、およそ右まえ1時の方向にあります。

点字ブロックは、ほとんど敷設されていません。

1 改札口を背にして構内を正面12時の方向へ4メートルほどすすむと、歩道があります。参考あり。

(参考：歩道の点字ブロックは左右に通っています。参考おわり)

2 歩道を右3時の方向へ27メートルほどすすむと、右3時方向への点字ブロックの曲がり角があります。

3 点字ブロックの曲がり角を左まえ10時の方向へ59メートルほどすすむと、植え込みがあります。参考あり。

(参考：歩道の中央に街路樹があります。参考おわり)

4 植え込みを左9時の方向へ12メートルほどすすむと、左右に通る点字ブロックがあります。

5 点字ブロックを右3時の方向へ1メートルほどすすむと、信号のある横断歩道があります。

6 信号のある横断歩道を正面12時の方向へ10メートルほどわたると、歩道があります。

7 歩道を正面12時の方向へ7メートルほどすすむと、目的地公園の入口があります。参考あり。

(参考：入口には左右に車止めがあります。歩道の最初はのぼり坂です。参考おわり)

到着です。

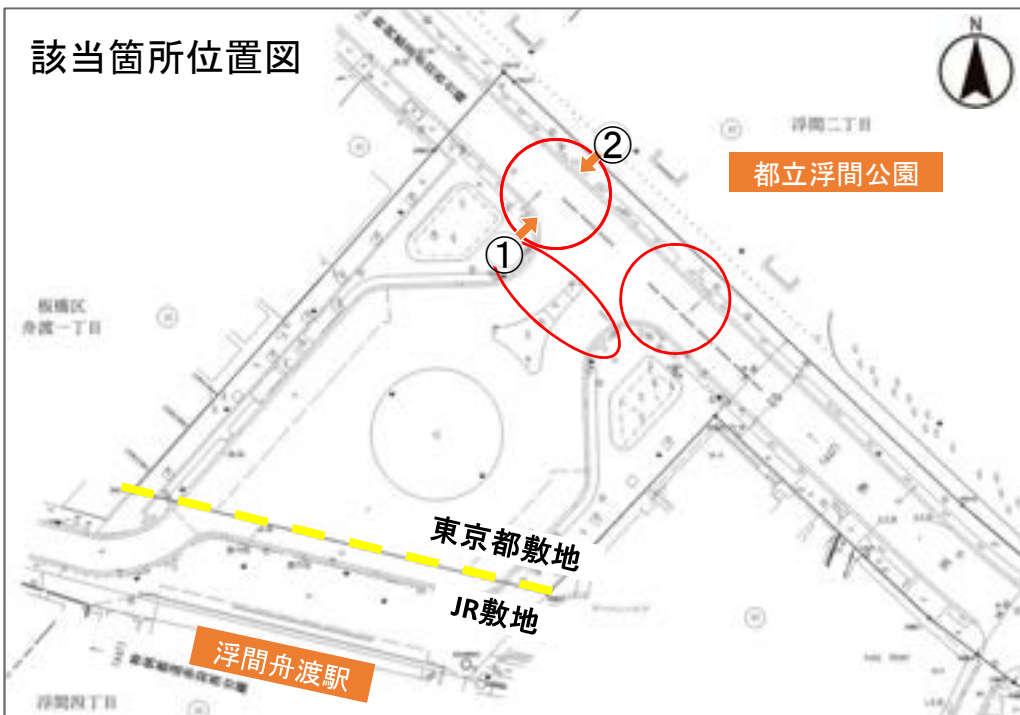
調査日 2011年9月

NPO法人「ことばの道案内」http://walkingnavi.com/text_map.php?area=1&rno=685

ことばの道案内の内容の更新について、関係機関と調整を図る

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)(東京都敷地)

該当箇所位置図



基本構想策定時(○) 検討会(第1回(▲)、第2回(□)、第3回(◎))

- 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。また、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。

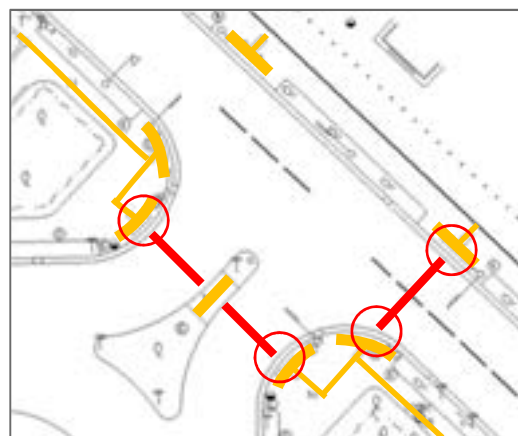
- ◎音響式信号機は全方向の横断歩道に設置を検討する。
- ◎シグナルエイドに対応した信号機の設置を検討する。
- ◎浮間公園前の道路と平行方向の横断歩道に、信号の残り時間を表示する経過時間表示付信号機の設置を検討する。

現 状



改 善

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
(シグナルエイド対応、経過時間表示付)

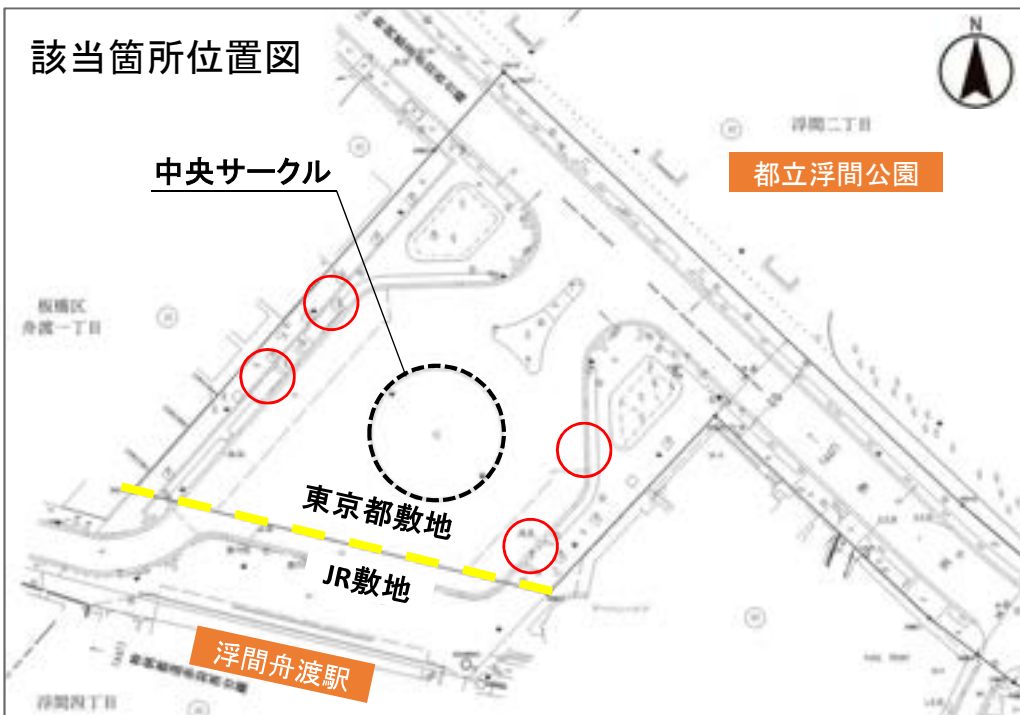


整備イメージ

整備方針	・交通安全特定事業計画に基づき整備(令和3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(○) 検討会(第1回(▲)、第2回(□)、第3回(◎))

- 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。また、植栽帯を撤去する必要がある。
- 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。
- 一般車駐車の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。
- 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。

- ◎歩道の一部を削る案と三角形切り込み型案の2案を原案に、車いす使用者の利便性にも留意し、検討する。
- ◎パーキングチケットが運用されている区画の、荷捌きスペースとしての活用も検討していく。
- ◎新型のバス車両のドア位置を考慮し、柵を配置する。

整備方針

- ・正着場所に合わせてバス停を移動・調整(新型のバス車両のドア位置に合わせて柵位置を調整)
- ・正着可能な乗降場とするため、歩道を張り出し、三角形切り込み型への改良を長期的な視点で検討
 ⇒ 中央サークルに沿った右側駐停車及び乱横断対策のため、歩道を張り出し、ロータリーのコンパクト化を検討
 ⇒ 中央サークルのスペースの一部を活用し、タクシーの利用実態を踏まえたタクシープールの設置を検討 等

実施主体

東京都

今後のスケジュール


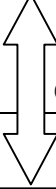

次回検討会：2019年7月以降（予定）

※調整が整い次第、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：整備内容の確認（意見交換）

全体スケジュール

	2018年度	2019年度	2020年度
バリアフリー化 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	5/27 ④ 意見交換 7月以降 ⑤ 意見交換	  確認 (意見交換)
バリアフリー化 整備			
			※長期の場合を除く