

浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会（第5回）議事概要（要約版）

日 時：令和元年7月29日（月曜日）午後2時30分から午後5時20分

場 所：舟渡ホール1階 レクリエーションホール

出席者：委員29名（うち代理4名）、随員10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	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	欠席	
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）	欠席	
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	欠席	
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3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係長		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	
25		北区まちづくり部都市計画課長	出席 随員2名	
26		北区土木部参事	出席	
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	出席 随員1名	
29		東京都都市整備局都市基盤部交通政策担当課長	出席	
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	代理	
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	出席 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	
設置要綱（改正案） 委員紹介	・ 質疑無し	—	
第4回検討会の振り返り （資料2 第4回検討会 議事概要（要約版））	・ 質疑無し	—	
バリアフリー化整備方 針案・整備内容案の説明	・ 質疑無し	—	
バ リ ア フ リ ー 化 整 備 方 針 案 ・ 整 備 内 容 案 の 確 認	特定事業① （車止めの位置 等の改善）	・ 質疑無し	
	特定事業② （横断歩道接続 部等の段差や勾 配解消）	・ 歩道が狭くなる分、公園側の 空地を活用する方針とある が、公園管理者としてはどう 考えているのか。	・ 管理区分等の調整は必要だ が、示した方針で検討を進め ることは了承している。 （公園管理者）
		・ 都道の幅員変更にあたり、都 市計画の変更は伴わないの か。	・ 公園の一部を歩道として活用 するという考え方であるた め、都市計画変更は伴わない。
	特定事業③ （舗装のがたつ きの解消）	・ 質疑無し	・ 提示した案で検討を進める。
	特定事業④ （タクシー乗降 場の段差解消）	・ 3-9：人同士の交錯を減らすた めに乗り場と降り場の場所を 前回から入れ替えたが、タク シーの運用上は問題ないか。	・ 問題ない。 （タクシーセンター）
		・ 横乗り型のUDタクシーを想 定して段差を残すとしている が、高齢者は段差を降りてか らタクシーへ乗るのか、それ とも正着性が向上して段差を 降りずに乗れるのか。	・ UDタクシーを乗降場に寄せ、 段を降りることなくタクシー に乗降することは可能であ る。乗務員教育はしているが、 正着できるかどうかは乗務員 の技量に左右される。
・ そもそもタクシー乗り場の段 差解消という問題があり特定 事業となっているので、UDタ クシーありきで形状を決めて いくのはいかがなものか。 ・ 色々な人の利用を考えた場 合、全面的にフラットであつ たほうが良い。タクシーから 出すスロープの勾配等の問題 については、車両側で工夫す ることではないか。 ・ 段差は人によって使い勝手が 違うため、一概に言えない。		・ 乗り場は2箇所とも段を残 し、かつ降り場①については、 段差のない乗降スペースを必 要とする方々が使う想定。段 差を解消することで確実に使 い勝手が良くなると言えない のではないかと考えている。 （JR）	

項目	質問・意見	今後の方針
<p>特定事業④ (タクシー乗降場の段差解消) (つづき)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り場が2つあるのは良いが、降り場にまでタクシーが並んでしまうと意味がないため、標識が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・前回提案から乗り場と降り場を逆にしたため、タクシーの待ち方が難しい可能性がある。どちらを先頭にして乗るのか、スロープの設置場所等を検討する必要がある。
	<ul style="list-style-type: none"> ・車両の後方から車いすが乗降するタイプのUDタクシーや介護タクシー利用も考えると、乗り場②まで平坦部を伸ばすことはできないのか。 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・車椅子でUDタクシーに乗るときに段差がある方がよいことから、時間がかかる人も乗り場①を利用する。それ以外の方は②を利用する。車いす使用者は乗り場①から乗って降り場②で降りればよい。杖を利用する人は降り場①を使うということか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・優先順位はないのでどちらを使ってもよい。 ・複数スロープを設けると利用者の流れやタクシーの流れが複雑になることが懸念される。UDタクシーの台数が伸びており、今後も伸びるという状況の中で、多様な利用の可能性を踏まえて検討した。
	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り場が2つある中で、2つとも段差ありの乗り場とする必要があるのか。 ・乗り場①もスロープにするのが妥当ではないか。 ・乗り場②をメインの乗り場とし、UDタクシーに乗る車椅子使用者だけが乗り場①を使用するのは可能か。また、スロープを降り場①の左側にも設置できないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り場①を使いたい人と乗り場②を使いたい人が混在することで、タクシーの先頭車両の位置づけが不明確になる。 ・タクシーは前にいる車両が優先となるため、乗り場①をメインの乗り場としたい。 (JR)
	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす使用者や高齢者にとっては、段差は無い方がよい。 ・段差が問題ということから議論がスタートしているので、やはり段差が解消された乗り場・降り場を設けてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り場①に降り場①と同様にスロープを作ることが妥当だと思うが、整備主体との議論が必要となる。 ・引き続き整備主体との議論を進める。
<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"> ・質疑無し 	<ul style="list-style-type: none"> ・提示した案で検討を進める。
<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"> ・音響式信号機は押しボタンの位置がわかりやすいように配慮してもらいたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の検討を進めるにあたり留意する。 ・提示した案で検討を進める。

項目	質問・意見	今後の方針
<p>その他 (バス乗降場)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗り場②は多くのバスが来るが、乗り場①にはあまり来ない。また、待機場を使うとロータリーを回転する機会が多く、危険があるのではないか。待機場ではなく、すぐに乗り場②に向かい、乗り場②で待機すればよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗り場①②に車両があれば進めないで、待機場を設けてもらいたい。(国際興業)
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今の案で荷さばきスペースとしているところをバス降車場とすると荷さばきはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 荷さばき車両が止まれるスペースが全く無くなるため、ロータリー内のどこかに荷さばきスペースを設ける必要がある。事務局による調査結果より、ロータリー手前の停留所でバスに時間調節してもらえれば対応できると考え、案を提示している。 ・ 待機場から降り場に旋回できる軌跡を検討している。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 荷さばきスペースは、そこまで必要なか疑問である。現状ではバスの降車のスペースになっており、改善案ではバス待機場となっているところを荷さばきにあてられないか。 ・ バスが通る舟渡交差点では慢性的に渋滞が発生しているが、スムーズな時には駅前広場にバスが溜まってしまう。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 荷さばきスペースを確保しないとバスの運行にも支障が出る。 ・ 待機場と荷さばきスペースを入れ替えた案については、交通島を通過して横断歩道で左右に分かれる利用の仕方なるが、ロータリー内での配送業者の乱横断が懸念され、交通安全上の課題が残る。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者としての立場から考えると、降車場は2箇所あったほうがよい。荷さばき車両はバスほど大きくないので、別の場所で対応してもらえるとよい。 ・ バリアフリー化をしようとしている中で1台分しか降り場がなく、次の車両が待機場で乗客を乗せたまま待つという状態は望ましくない。 ・ バリアフリーに関する会議であり、障害者等専用の駐車スペースが確保されないのに、荷さばきスペースが確保されるのはおかしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 検討会での議論による総意として、荷さばきスペースとバス降り場の入れ替えを行うという意見が出たことを踏まえ、検討を進める。

項目	質問・意見	今後の方針
<p>その他 (バス乗降場) (つづき)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・転回路に荷さばきスペースを設けられないのであれば、板橋区側で設けるしかない。商店街や地域からの意見も検証いただきたいが、公共交通のニーズの方が高いと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・荷さばきスペースのあり方について引き続き議論する。
<p>その他 (交通安全上のその他の課題の改善)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バス乗り場②へ向かう利用者の一部が横断歩道から車道を通行するという状況が散見される。改善案では、横断歩道をバス停側に振っているの、板橋区側を利用する人には不便になるのではないか。 ・乗り場②は正着できていないため、歩道とバスの間に隙間ができてしまい人が通ってしまう。目につく場所への注意喚起看板の設置が望ましい。 ・歩行者が車道を通行しないような対策は必要。 ・乗り場①への乱横断はなく、乗り場②はバスが正着できないため乱横断が発生する。バスが正着できるようになり、歩車道堺に防護柵を設置すれば乱横断は激減するのではないか。 ・横断歩道の向きを変えることまでする必要があるのか。 ・横断歩道の幅を広げるという方法もある。車道の歩道化までは難しいのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・改善案については赤羽警察とも実査して必要性を検証したものである。 ・注意喚起看板の設置やバスの正着性の向上による効果、逆方向への利用の利便性の低下を考慮すると、そこまですなくてもよいのではないかという意見が出たことを踏まえ、検討を進める。
<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・国際シンボルマークやゼブラがなぜ設置できないのか。 ・路面表示が難しければ、啓発用の看板を立てるなど、何らかの掲示をしたほうが良い。 ・介護タクシーなど、車いす使用者は車両の後ろから乗降するので、ゼブラがないと後ろから車が来て危険である。 ・国際シンボルマークを付けず、ゼブラを設けることも考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・障害者専用の乗降場でないため、国際シンボルマークの路面表示は設置しない。 ・国際シンボルマークの本来の意味は障害者専用ではなく優先となるが、設置すると障害者以外の人々は使ってはいけないという印象になる。 ・路面表示以外の方法も含めて検討する。

項目	質問・意見	今後の方針
<p>その他 (つづき)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの乗降場とは別に、障害者が利用できるスペースについて考える必要がある。当事者としては荷さばきスペースよりも障害者専用乗降場にニーズがある。検討の経緯を記録に残してもらい、予算や広さに余裕のある他の場所での実現に繋がればよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の検討を進めるにあたり留意する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者誘導用ブロックの側帯の必要性については、舗装面の色にもよると思う。明るいグレーということになったが、道路全体がこの色になった場合、どのような印象、刺激となるかについては、発達障害等の当事者へのアセスメントをしてもらえたらよい。 ・現場での見え方については検証したい。数値としての輝度比とは別に、現場でどのような印象になるのかは十分検証されておらず、重要な視点である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の検討を進めるにあたり留意する。

浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会（第5回）

説明・意見交換の状況

