

浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会
委員意見・回答

1. 今回変更箇所について

Q 1

16-4 頁 「乗車 2 台、降車 2 台」は「乗車 2 台、降車 3 台」ではないか。

A 1

○ご指摘の通り、16-4 頁③の記載に誤りがありましたので、「乗車 2 台、降車 3 台」に文言を修正します。

2. タクシー乗降場及び一般車乗降場について

Q 2

タクシー乗降場に屋根があるとよい。

A 2

○タクシーの上屋は、タクシーセンターが設置することになりますが、上屋設置には、タクシーセンターの内規で「ピーク時間当たりの利用者が 50 組以上」を目安としております。

当該箇所は上記内規を満足しておりません。また、上屋設置の費用面においても課題があるため、今回は上屋設置を見送ります。

Q 3

タクシー乗り場及び一般車乗降場（兼タクシー降り場）について、並ぶ場所や停車位置などを路面標示等で案内したほうがよい。

A 3

○タクシー乗り場にはタクシーの看板を設置しますので、看板が並ぶ位置の目安になると考えております。また、乗降場の停止位置や優先順位などの運用方法についてはタクシーセンターに周知しております。

○一般車乗降場（兼タクシー降り場）は利用者の利用形態（車いす横乗り、後ろ乗り、高齢者等）にあわせて柔軟に対応できるようにするため、路面表示等は予定しておりません。

Q 4

乗降に時間がかかる車椅子利用者や高齢者の安全を確保するため、車椅子利用者や高齢者を優先した乗降場を単独に整備すべき。

広場の南側入隅はデッドスペースになっているため、単独乗降場を整備できるのではないか。

A 4

○これまでの検討会でご説明したとおり、「乗り降りに時間がかかる人のために乗り場、降り場を各2バースずつ確保する」ことを満足する一方、交通結節機能や交通安全性を確保するために、バス乗降場及び荷捌きスペースを整備することとしています。また、乗り場と降り場のそれぞれにスロープを設置するなど浮間舟渡駅駅前広場の限られたスペースの中で、最大限の配慮をさせていただきましたのでご理解願います。

○なお、南側入隅はバス降車場から発車する際の軌跡を考慮すると、障害者用駐車施設のスペースの確保は難しい状況となっております。

Q 5

横乗り型UDタクシーは、段差のある歩道に横付けすると1本のスロープで設置が可能であるが、平坦部では2本のスロープを連結する必要があるため横付けを避けるのではないか。

車椅子で車に乗降する場合、スロープと車椅子及び介助者のため、車体から3mの空間が必要となる。このため、仮に横乗り型タクシーが平坦部に横付けした場合、平坦部の奥行きに3m近くの空間が必要となる。整備方針図ではタクシーの幅ぐらいにしか見えないため、スロープを使った車椅子の乗降が上手くできないのではないか。

整備方針図のように「平坦部+斜路」を2か所に分離して整備すると車椅子などの進行方向が限定されてしまい、迂回させられることが生じる。平坦部を連続させるか、斜路側面の段差を生じない幅広い斜面で平坦部に接続すべきではないか。

A 5

○車いすで横乗りUDタクシーを利用する場合は、スロープ板の勾配や枚数が少なく済む段差ありの乗降場を利用するものと考えております。

○平坦部については、高齢者等の足の不自由な方や後ろ乗りのUDタクシーへの車いすに乗った状態での乗車、車いすを降りてタクシーへ移乗する方の利用を考慮し、スロープを設けて、乗り場、降り場の各1箇所確保しております。

そのため、平坦部の幅については車いすが転回できる1.5mとしています。

○平坦部を連続させることにより、乗り場と降り場の利用者に交錯の危険が生じることや、朝ピーク時のバス利用者とタクシー利用者との交錯が懸念されるので、あえて構造を分離しております。

Q 6

路面に停車位置のガイド表示が無いと、車椅子送迎車、介護タクシーの後方に停車しようとする後続車は、一般的な車両間隔に停車しようとする。整備方針図のように「平坦部+斜路」を整備すると、斜路の側面や歩道の段差を避けた位置に車椅子が降りられように正確な停車位置が求められ、停車位置のやり直しや後続車の停車位置変更が頻発してしまう。その場合は、5台全てを車椅子送迎車、介護タクシー等の車体後方からの乗降を想定した3mの安全空間を確保した表示でなければならない。

A 6

○今回の浮間舟渡駅前広場の限られたスペースの中では、5台全てを車体後方からの車いすの乗降を想定した空間を確保することはできませんが、平坦部のタクシー乗り場は後方の空間を3m以上確保しています。

3. バス停について

Q 7

バス乗り場は、乗車待ちの列が無秩序にならないように、ラインが引かれると良い。

A 7

○乗車待ちのためのラインについては、今後のバス停の利用状況を踏まえた上で、バス会社と調整になります。

4. イメージパースについて

Q 8

車椅子送迎車の後部からの車椅子が乗降している様子が描かれているが、後方の黄色の車が一般的な車両間隔に停車しているため、車椅子を後ろから押す介助者のスペースが取れない絵になっている。仮に車椅子送迎車から降りられたとしても、車椅子送迎車が平坦部に横付けされているため、斜路側面の段差、手すりが障害となって平坦部に行くことができない絵になっている。

A 8

○イメージパースは、駅前広場全体の整備イメージを共有することを目的としているため、細部が分かりにくく申し訳ございません。

実際の運用では、車いすが車両の後方から乗降する場合、後方の車両は少し離れて停車することになります。また、スロープを利用する場合は、車両と歩道の間を通過して平坦部にアクセスすることになるため、通行可能な離隔を取って停車することになります。

5. その他

Q 9

点字ブロックについては、細部に関してまた確認の機会をいただきたい。浮間公園側の歩道のブロックは、歩道幅にあわせ、もう少し道路に垂直の線が長くてもいいのではないか。

A 9

○工事着手前に詳細を確認する場を設けたいと考えています。

Q 10

公園出入口の信号機に「浮間舟渡駅」「都立浮間公園」など、交差点の名称を標示してもらえないか。

A 10

○交通管理者など関係機関と調整します。

Q 11

駅周辺案内図や区設掲示板、町会掲示板、バス・タクシー利用案内、バリアフリー案内などの、効果的な設置場所や内容・方法などを、区やJRなどとも連携して検討してほしい。

A 11

○現時点では、既存の掲示板等を再利用することで考えていますが、整備後の課題として、関係機関と情報共有いたします。

Q 12

広場内の緑化について、潤いあふれる植栽計画にしていきたい。

A 12

○広場の中央の植樹帯では、これまでも季節により花を植え替えるなどの対応を行っています。現在は工事を予定しているため整備ができていませんが、駅前広場改修に併せた整備を検討していきます。

Q 1 3

浮間公園側の歩道の1mを車道に変更することについて、都市計画の変更手続きに対する回答は疑問がある。

A 1 3

○車道は拡幅しますが、道路の全幅は変わらないため都市計画変更まで伴いません。公園の一部を歩道として活用する考え方です。