浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会（第５回）

《日　時》令和元年７月２９日（月曜日）
　　午後２時 30 分から午後４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 40 分～午後４時 25 分）

（１）設置要綱（改正案）
（２）委員紹介
（３）第４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
　　（第４回検討会から更新した点を中心に説明）
（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 25 分～午後４時 30 分）

６　閉　会

【配付資料】

- 資料１　設置要綱（改正案）
- 資料２　第４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）
- 資料４　今後のスケジュール
- 参加者意識調査票

資料１

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
改正　　令和元年　７月２９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。

3　この要綱は、令和元年７月２９日から施行する。

別紙1

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7月29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**係長**
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

資料２

浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会（第４回）議事概要（要約版）

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 40 分
場　　所：赤羽文化センター　第１視聴覚室
出 席 者：委員 28 名（うち代理４名）、随行８名、事務局４名、コンサルタント４名

委員					出欠
1	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		出席
2		（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		欠席
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		欠席
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		欠席
17			北区浮間本町商店会長		出席
18			板橋区舟渡町会副会長		代理
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 随行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 随行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
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 随行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		代理
29			東京都都市整備局都市基盤部交通政策担当課長		出席 随行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 随行１名
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 随行２名
33			東京都東部公園緑地事務所管理課長		欠席
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３回検討会の振り返り（資料２　第３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	・提示した案で検討を進める。
	特定事業②（横断歩道接続部等の段差や勾配解消）	・質疑無し	・提示した案で検討を進める。
	特定事業③（舗装のがたつきの解消）	・採用するカラーアスファルト舗装について現地視察や検討を重ねた結果、アクリル樹脂系自然石調（グレー色）の舗装材で検討を進めたい。	・提示した案で検討を進める。
		・カラーアスファルト舗装は、透水性があるのか。	・通常のアスファルト舗装と同様であるため、問題ない。
		・駅前広場全体をイメージすると、グレーの一色だとモノトーンで単調な感じになるのではないか。舗装の工夫で歩行者動線がわかりやすくなるような変化や、勾配部分が見てわかるような配色など、細かい対応はするのか。	・視覚障害者誘導用ブロックを連続設置するので、ロービジョンの方に対しての歩行者動線は示せる。 ・都の福祉のまちづくり条例の基準に適合した勾配（最大５％）で整備するので、問題ない。
		・グレー色の舗装であれば、発達障害者の方にも刺激になりにくいので良い。あまり白に近いと光が反射してチカチカする懸念はある。	・舗装の色について、意見を伺う。 ・今後、当事者へのヒアリング等を通して評価を行う。
		・ガラス張りとなっている壁の内側の舗装をＪＲ社内で検討しており、駅前広場の舗装とは違う材質になる可能性がある。	・可能な限り、事務局を通して整備前に案を示す。
		・サクラソウなど、街のシンボルを来街者に示す方法について、路面に限らず検討できるとよい。	・サクラソウの整備への反映について継続して検討する。

項目	質問・意見	今後の方針
特定事業④（タクシー乗降場の段差解消）	・勾配５％のスロープを設置し、平たん部を設けて乗降場の段差を解消することを想定している。 ・今後は、平たん部への車の誤進入に対する安全性の確保を検討した上で、具体的な案を示していく。	―
	・提示した案では、降り場と乗り場が隣接しており、運用面での周知に留意する必要がある。	・提示した案は、車いす使用者専用の場所としての運用でなく、複数の乗降場を設置し、一般利用者と共用して使う考えである。 ・路面表示については、今後警視庁との協議を進めながら検討する。
	・ゼブラ等の路面表示により、安全が確保された車いす使用者専用乗降場を設けることはできないか。	
	・乗り場の前方に降り場があると、利用者が入り乱れてしまう懸念があるので、路面表示での工夫があるとよい。	
	・板橋区道側のパーキングチケット部分の活用により、車いす使用者専用のスペースを確保できないか。	・板橋区道側は駅前広場から奥まっているため、駅前広場内に乗降場を複数確保する前提で検討する。
	・できればタクシー乗降場に屋根を設置してほしい。	・提示した案では、広域的な観点、長期的な目でみた意思決定の中で、最大限の努力を行っている。
特定事業⑤（視覚障害者誘導用ブロックの改修）	・提示の案で問題ない。	・提示した案で検討を進める。
	・視覚障害者誘導用ブロックの輝度比について、屋外では時間帯によって照度や光の角度が変わるため、機会があれば照度条件を加味した考え方を現場で検証できると良い。	・今後の評価の際に、提案のような新しい視点も検討する。
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）	・設置箇所については、南東方向の逆Ｌ型の方針とする。 ・信号機の設置にあたっては、音響式・シグナルエイド対応・経過時間表示を検討する。	・提示した案で検討を進める。
	・音響を発信する時間帯について検討する必要がある。	・今後の検討とする。

項目		質問・意見	今後の方針
	その他 **（バス）**	・三角形切り込み型の整備により、車道側に歩道が広がるため車いす使用者の安全性が高まるほか、バス待ちをする人と視覚障害者誘導用ブロックを利用する人の干渉の解消にも寄与するので、歩行者の立場からは問題のない方向性だと認識する。	・提示した案で検討を進める。
		・パーキングチケット部分の荷捌きスペースとしての活用の検討について、志村警察署へ話は伝えており、必要に応じて事務局と協議をすることは可能である。	―

浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会（第４回）
説明・意見交換の状況

資料3

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周辺のバリアフリー化整備項目

資料3

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】視覚障害者誘導用ﾌﾞﾛｯｸの改修

【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】ﾊﾞ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

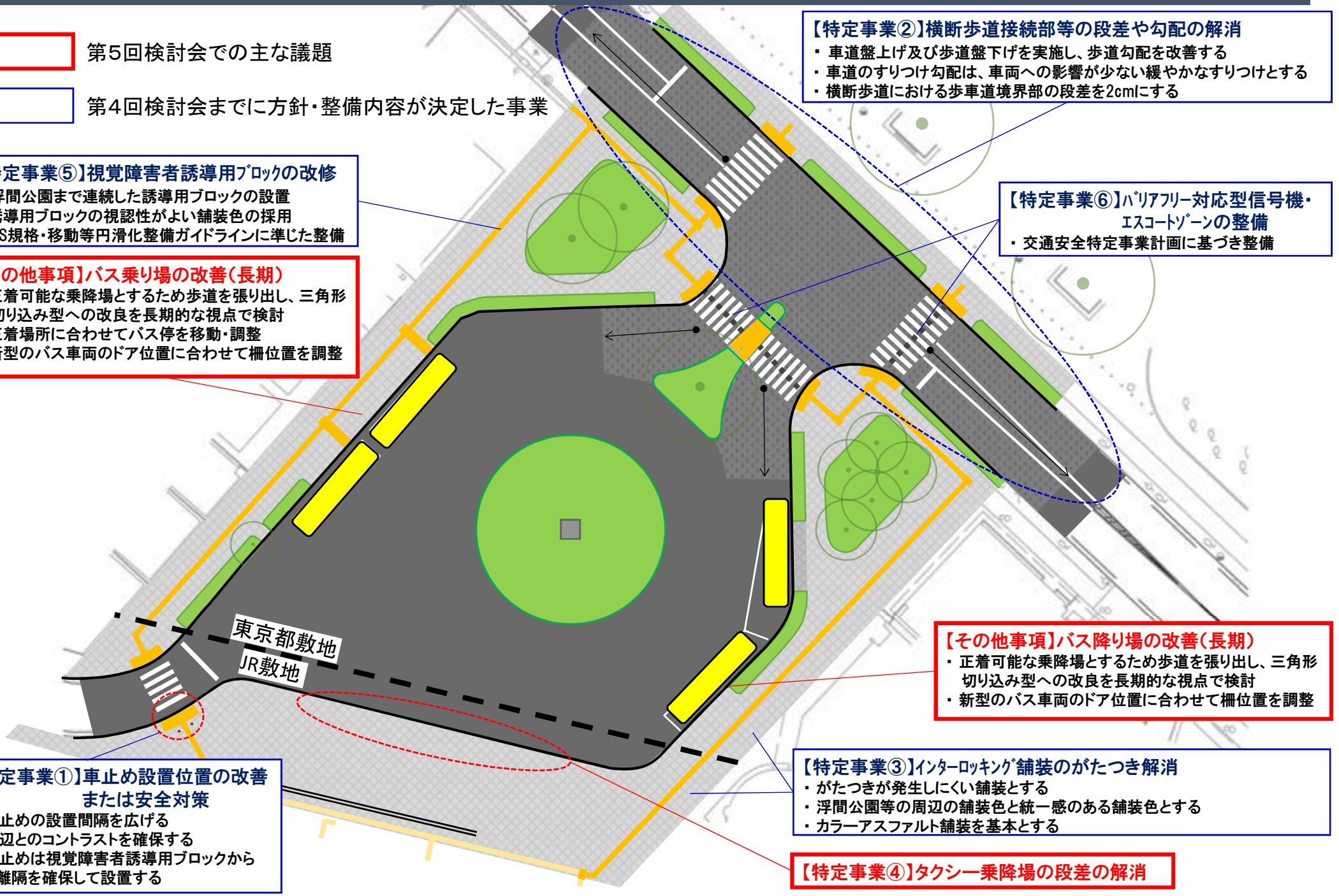
【特定事業④】タクシー乗降場の段差の解消

【特定事業③】ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞ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） 全体

第5回検討会での主な議題

第4回検討会までに方針・整備内容が決定した事業



【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⑤】視覚障害者誘導用ﾌﾞﾛｯｸの改修
- 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】ﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ対応型信号機・ｴｽｺｰﾄｿﾞｰﾝの整備
- 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

【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】ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞ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

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① 車止めの設置位置の改善または安全対策（JR敷地）

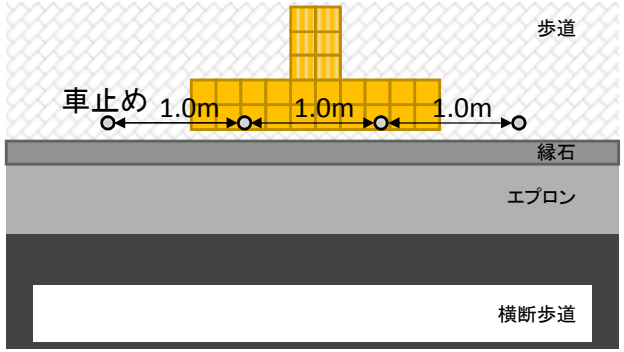
前回からの変更なし

基本構想策定時（〇）　検討会（第1回（▲）、第2回（□）、第3回（◎）、第4回（◇））

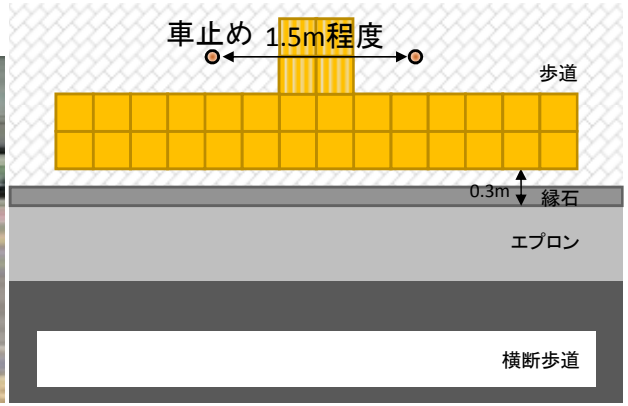
〇車止めが横断歩道にあり、ぶつかって危険である。
□車止めをなくすのは良くない（衝突防止・車両乗り入れ対策・自転車速度抑制）。
□勾配や段差が改善されれば、車止めがあっても問題なく通行できる。
□駅舎から連続した視覚障害者誘導用ブロックが設置されていれば、車止めがあっても問題なく通行できる。
□車止めの色を黄色と黒の縞模様など目立つようにするとよい。
□弾力性のある材質のものを3本程度設置するとよいのではないか。

◎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

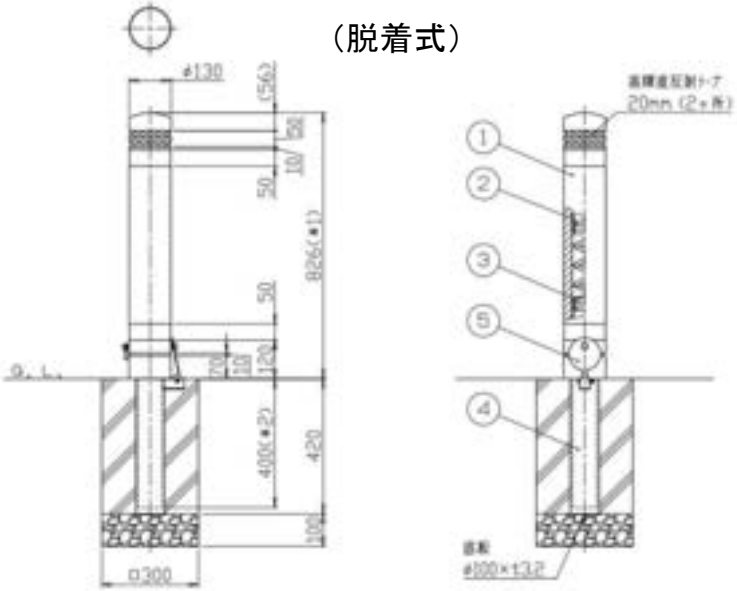
整備方針	**・車止めの設置間隔を現状の1m間隔（4本）から1．5m間隔（2本）に広げる ・視認性をよくするため、周辺とのコントラストを確保する ・車止めは視覚障害者誘導用ブロックからの離隔を確保して設置する**	**実施主体**	**JR東日本**

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）**

前回からの変更なし

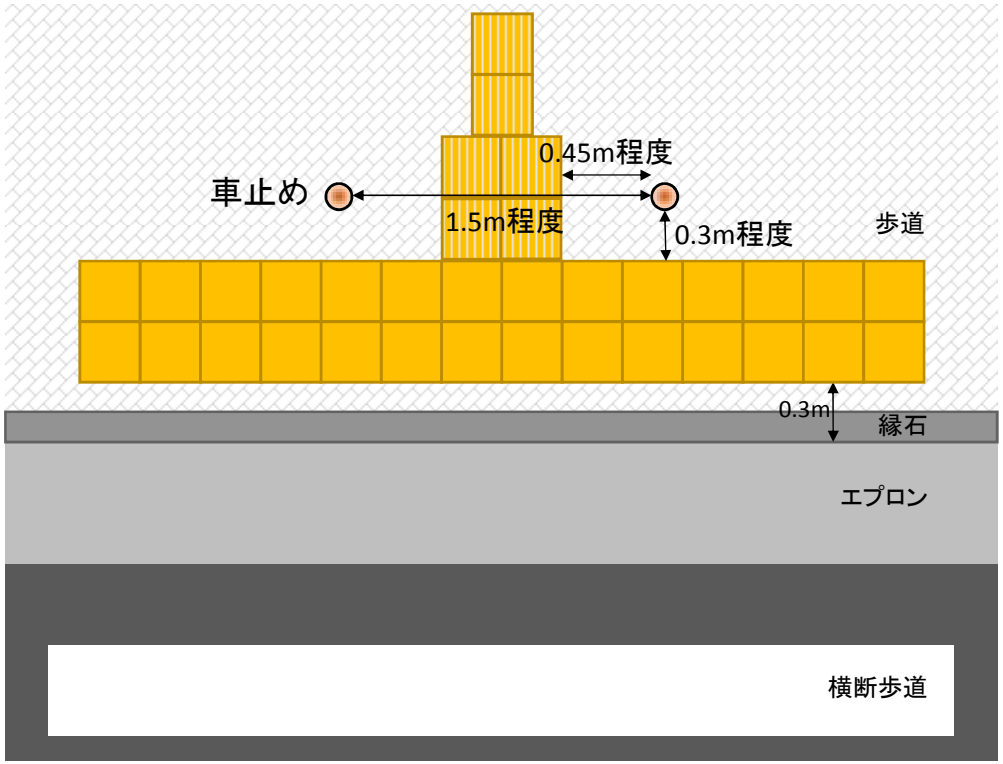
採用する車止めのイメージ

（脱着式）



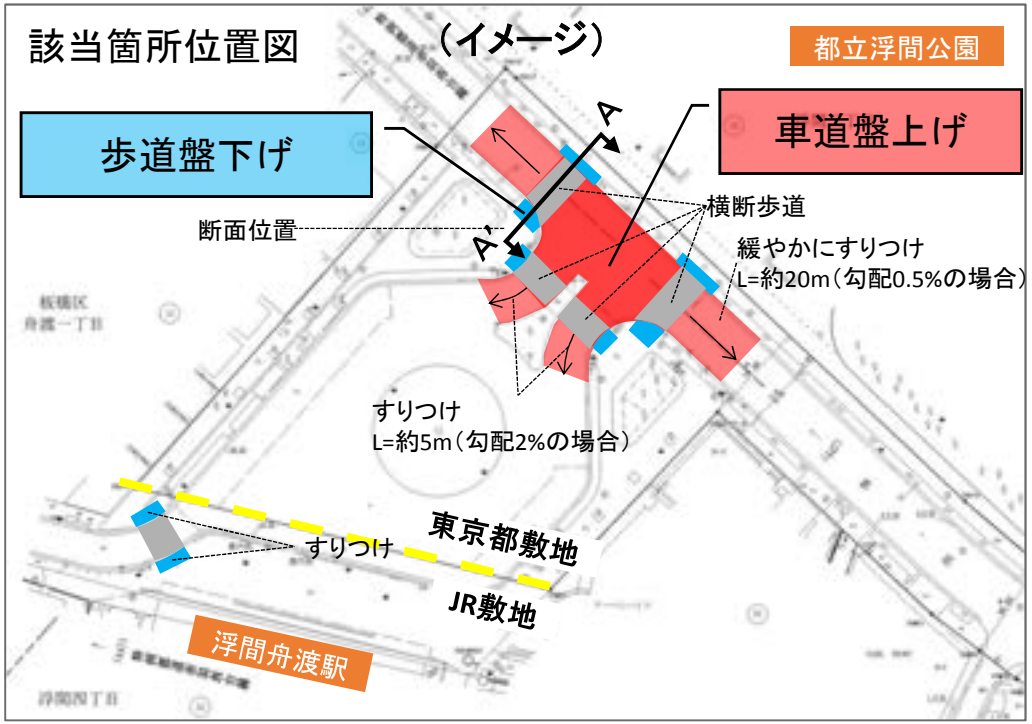
（出典：(株)サンポールHP）

車止めの配置



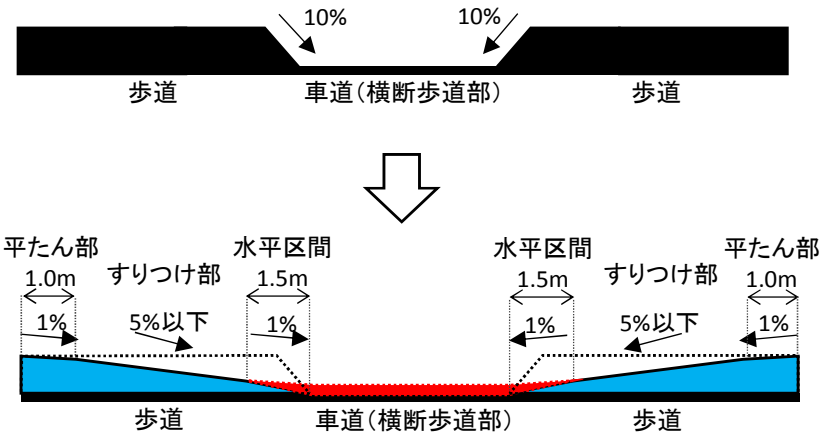
整備内容	・グレー色の歩道舗装とのコントラストを確保するため、有彩色のブラウン系の色彩の車止め（反射材有り）を採用する ・車止めは視覚障害者誘導用ブロックからの離隔を30cm程度確保して設置する	**実施主体**	JR東日本

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） 前回からの変更なし



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（〇） 検討会（第1回（▲）、第2回（□）、第3回（◎）、第4回（◇））

〇横断歩道前の勾配が急である。
〇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。

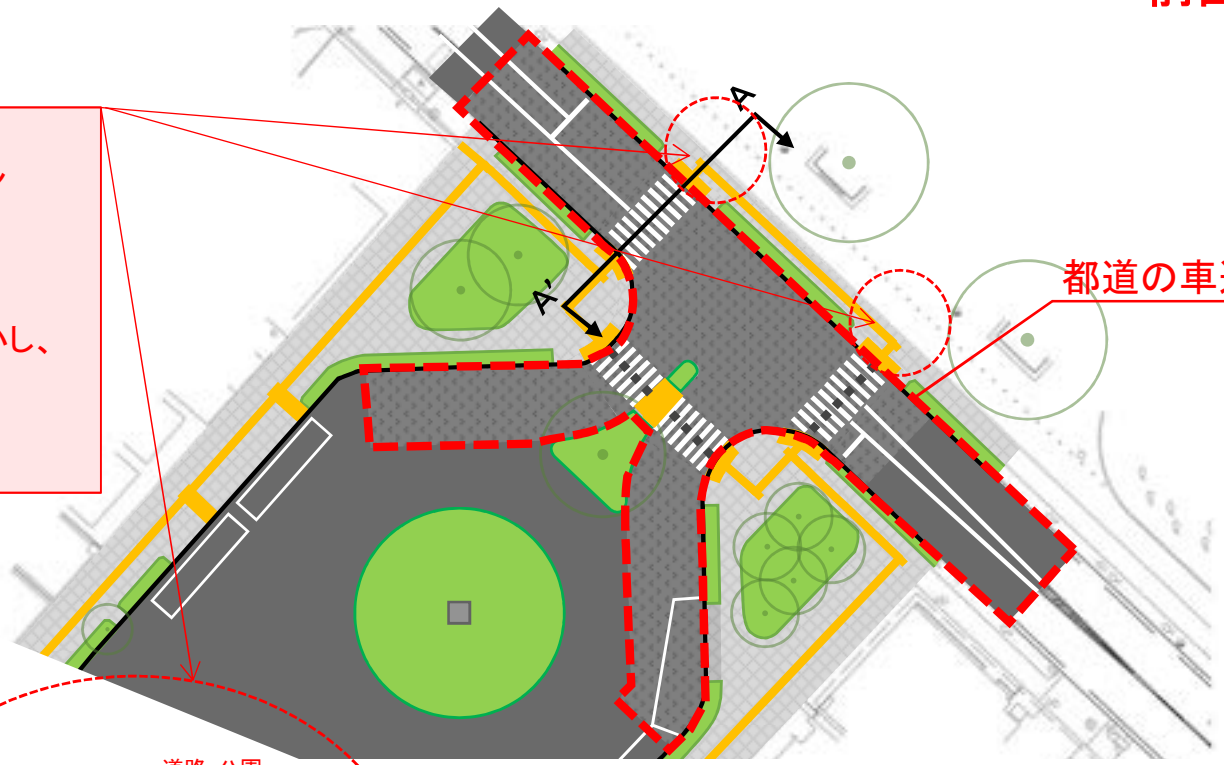
◎車道盤上げ及び歩道盤下げの折衷案で、都の福祉のまちづくり条例で定めた基準の範囲内で勾配を改善する。
◎全ての横断歩道において、歩車道境界部の段差を2cmにする。

整備方針	・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

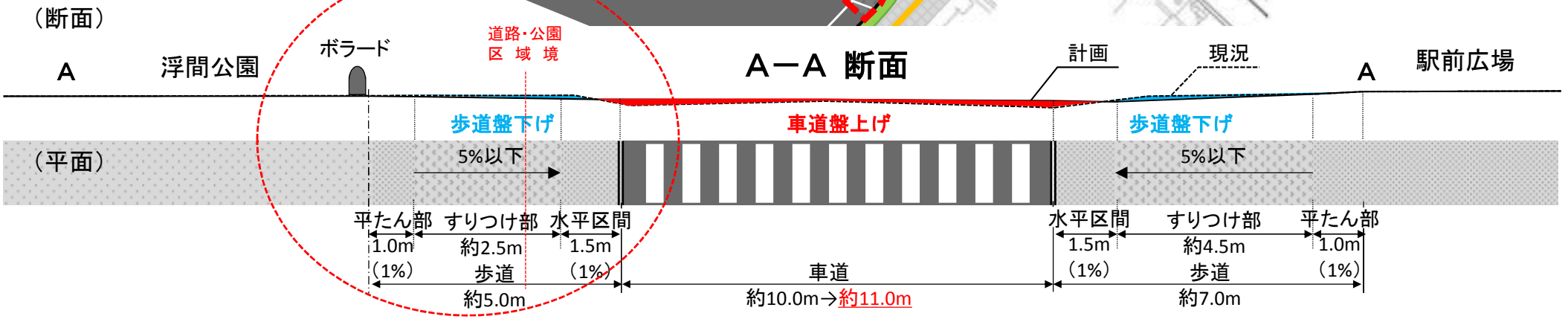
特定事業② **横断歩道接続部等の段差や勾配の解消（東京都敷地及びJR敷地）** **前回からの変更あり**

■平面イメージ

主な変更点（追加説明含む）
○ 駅前広場に向かう右折レーン
などの幅員が狭い
→ 駅前広場へのスムーズな
アクセスの確保が課題
→ 浮間公園側の歩道を1m縮小し、
車道を拡幅
→ 浮間公園の敷地の一部を
歩道として活用する方向



■断面イメージ



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） 前回からの変更なし

基本構想策定時（〇） 検討会（第1回（▲）、第2回（□）、第3回（◎）、第4回（◇））

〇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

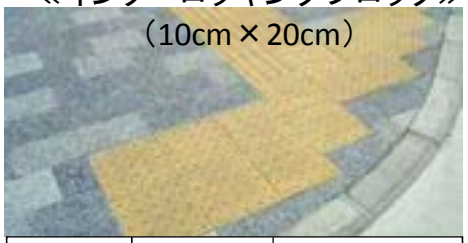
改 善

第2回検討会で提案

≪アスファルト舗装≫

平坦性◎ | 景観性△ | 維持管理性〇

≪インターロッキングブロック≫（10cm×20cm）



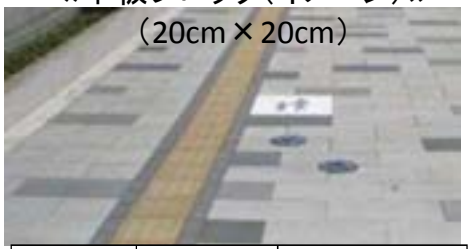
平坦性△ | 景観性◎ | 維持管理性〇

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◎ | 景観性〇 | 維持管理性〇

≪平板ブロック（イメージ）≫（20cm×20cm）



平坦性〇 | 景観性◎ | 維持管理性〇

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）**

（浮間公園側の舗装）

前回からの変更なし

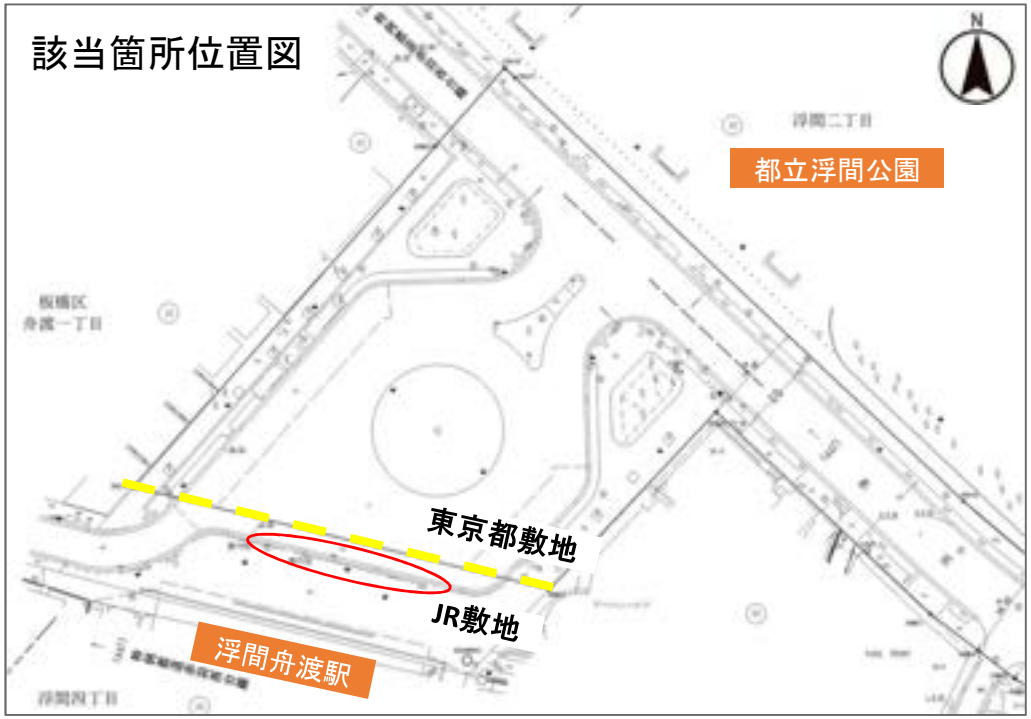
■舗装の選定（浮間公園側の歩道舗装と同系色（グレー色）のカラーアスファルト舗装）

	脱色アスファルト舗装	樹脂系塗料カラー舗装	
形式	 （出典：戸田工業(株)HP）	 （東京都立南葛飾高校） アクリル系樹脂（自然石調）	 （墨田区堤通二丁目地内） アクリル系樹脂
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）

該当箇所位置図



現　状　前回からの変更なし

改　善

基本構想策定時（〇）　検討会（第1回（▲）、第2回（□）、第3回（◎）、第4回（◇））

〇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。
◎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。

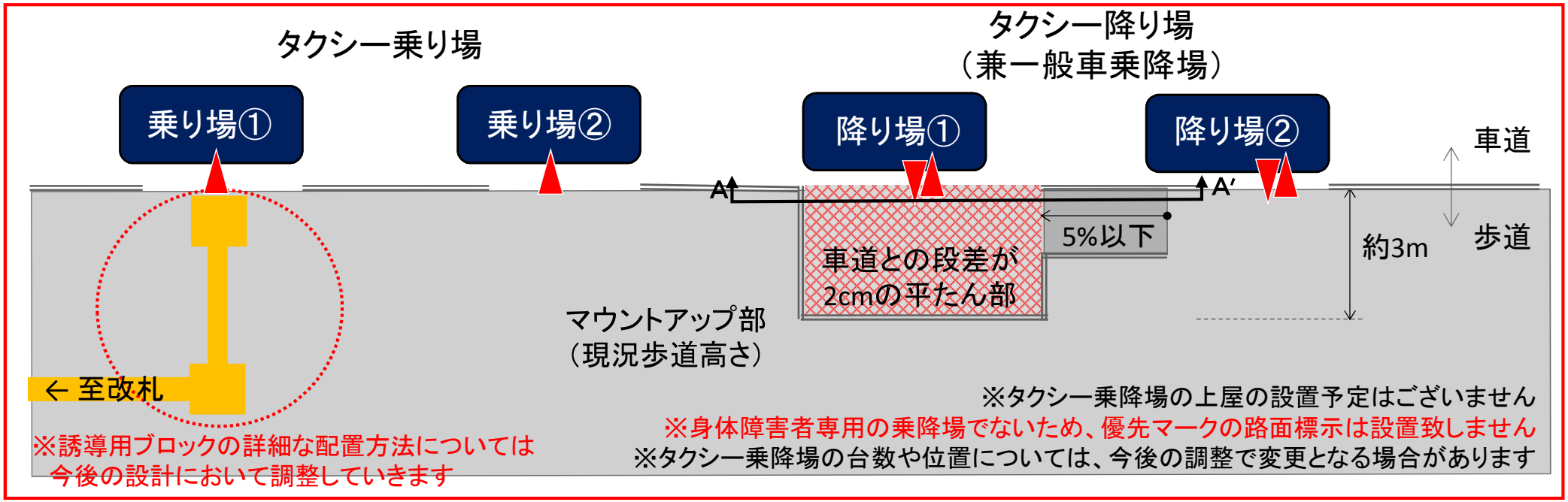
◇車両進入に対する安全性確保が必要　◇運用面で周知が必要　◇車いす使用者の専用乗降場が必要（路面標示等で安全確保）

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）**

前回からの変更あり

■平面イメージ



■断面イメージ （A－A 断面）

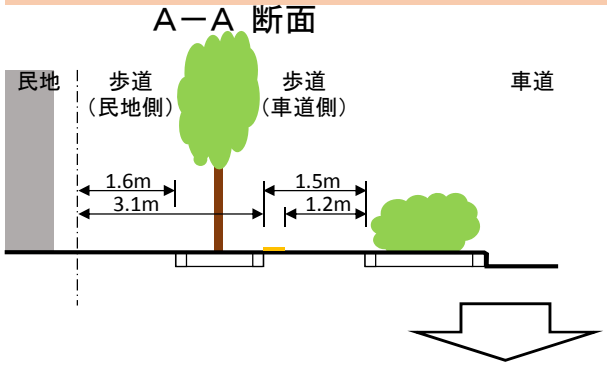
※主な変更点
- ○現状の歩行者動線を踏まえ、乗り場と降り場の位置を入れ替え（バス利用者の動線と同じ方向の移動）
- ○側面から乗降する横乗り型UDタクシーの将来的な普及を考慮し、乗り場については現況の段差（20cm）を残す

整備内容	・横乗り型UDタクシーの将来的な普及を考慮し、乗車しやすいよう段差を設けた乗り場 ・一般車乗降場と兼用の降り場については、スロープを設けて段差を解消 ・車いす使用者の方は乗降に時間を要するため、乗り場と降り場はそれぞれ2箇所を設置 ・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	**実施主体**	JR東日本

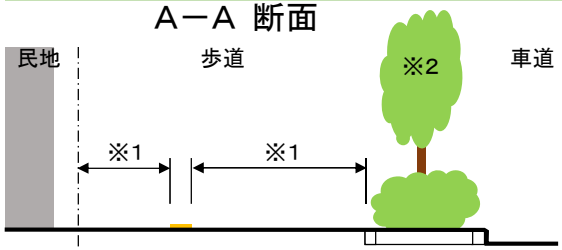
前回からの変更あり

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）

現　状



改　善



※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

※3　：高木等ついては、樹木の状態を踏まえ、都立公園等への移植を検討

基本構想策定時（〇）　検討会（第1回（▲）、第2回（□）、第3回（◎）、第4回（◇））

〇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。
〇誘導用ブロックは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。
〇駅から公園までの誘導用ブロックの連続性がない。
〇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良い。
□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。

□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。
◎触知案内図については、設置が可能かどうか検討する。

◇選定する舗装材と誘導用ブロックの輝度比が側帯なしで確保できるか検証する。

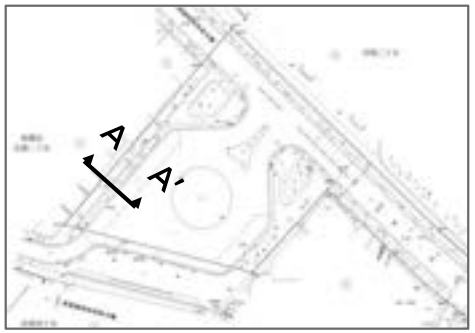
整備方針	・浮間公園まで連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置 ・誘導用ブロックの視認性がよい舗装色の採用（場合により輝度比確保のため幅10cmの側帯を採用） ・JIS規格・移動等円滑化整備ガイドラインに準じた誘導用ブロックの整備（ブロックの色は黄色）	実施主体	東京都敷地：東京都 JR敷地：JR東日本

前回からの変更なし

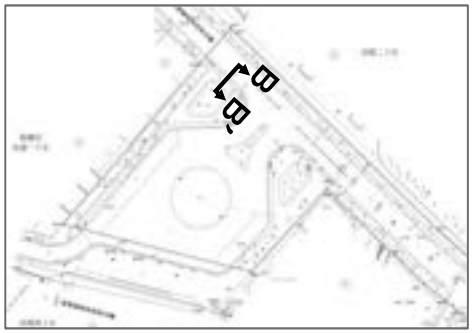
特定事業⑤ **視覚障害者誘導用ブロックの改修**（JIS規格適合・輝度比の確保・適切な設置方法・連続性の確保）（東京都敷地及びJR敷地）

■視覚障害者誘導用ブロックの位置

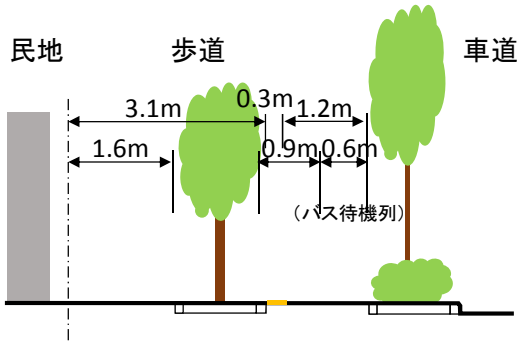
A-A 断面　駅前広場内の北側歩道（南側歩道も同様）



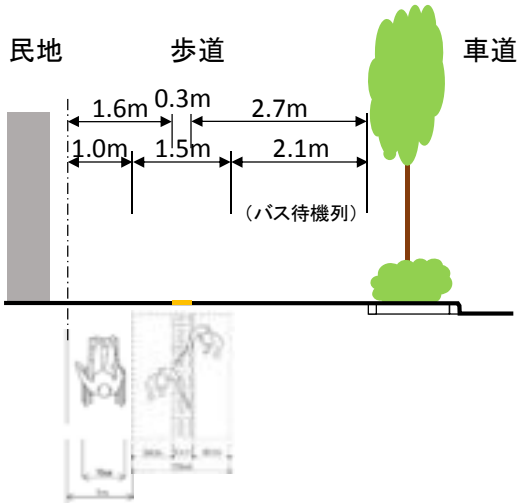
B-B 断面　駅前広場内の浮間公園側歩道



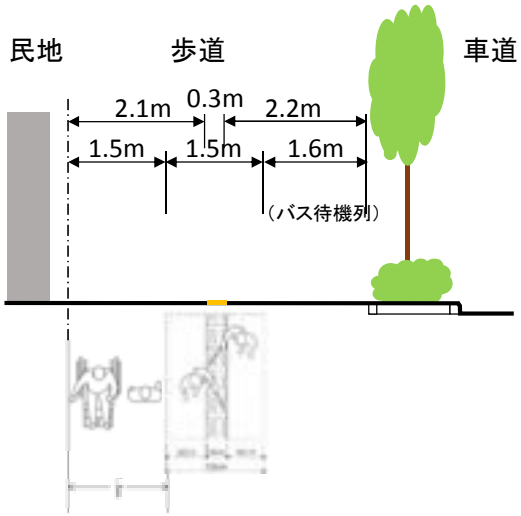
現況



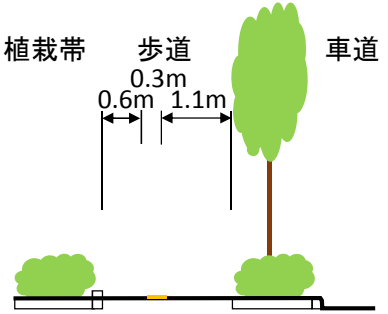
A案（民地から1.6mの位置）



B案（民地から2.1mの位置）



植栽帯から0.6mの位置



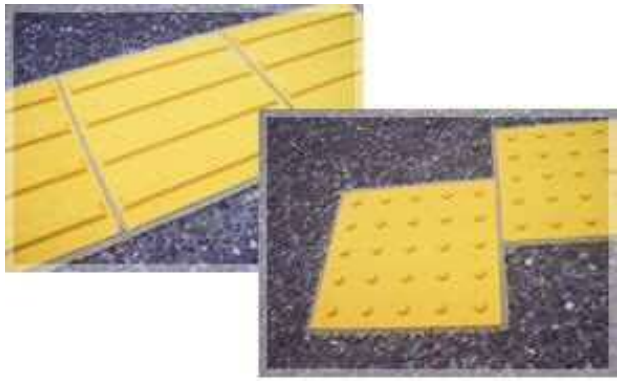
※白杖使用者の幅員については福岡市福祉のまちづくり条例施設整備マニュアルより引用

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

前回からの変更なし

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

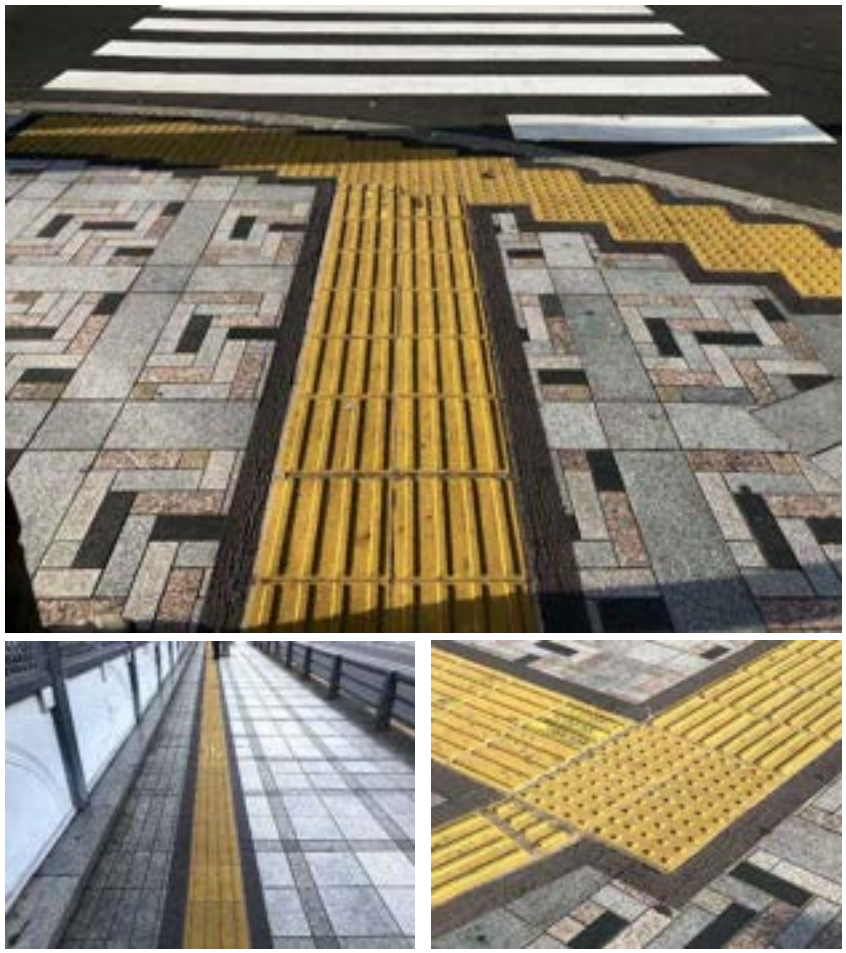
	ブロック型	シート型（樹脂プレート）
構造形式		 JIS T9251 規格適合製品
識別性	○ ブロック成型のため踏んだ時の識別性は高い	○ ブロック型と同様、踏んだ時の識別性は高い
施工性	△ ブロック系の舗装の場合には施工しやすいが、 アスファルト舗装の場合は掘削やコンクリート養生が必要となる	◎ 舗装掘削等の必要がない工法であり施工が容易である
維持管理性	○ 一定の厚さを有するブロックのため破損等が生じる恐れが少ないが、 経年劣化により、がたつきが生じる恐れがある	◎ アクリル樹脂一体成型接着式工法により剥がれの恐れがなく、 舗装と一体となるため、がたつきが生じる恐れがない
経済性	○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

整備内容	・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	**実施主体**	東京都敷地：東京都 JR敷地：JR東日本

前回からの変更なし

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）

浮間舟渡駅駅前広場周辺のバリアフリー化整備内容（案）

前回からの変更なし

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）

新規

■選定した舗装材と誘導用点字樹脂プレートの輝度比の検証結果と整備方法

輝度比の検証結果

視覚障害者誘導用点字樹脂プレート
輝度：32.62cd/㎡

舗装	輝度cd/㎡	輝度比
アクリル系樹脂（ライトグレー）	33.40	1.02
アクリル系樹脂（ダークグレー）	16.06	2.03
側帯	7.47	4.37

※接触型輝度計にて各サンプル材を屋内で計測

整備方法

輝度比2.5を確保可能な側帯を幅10cm程度で設置

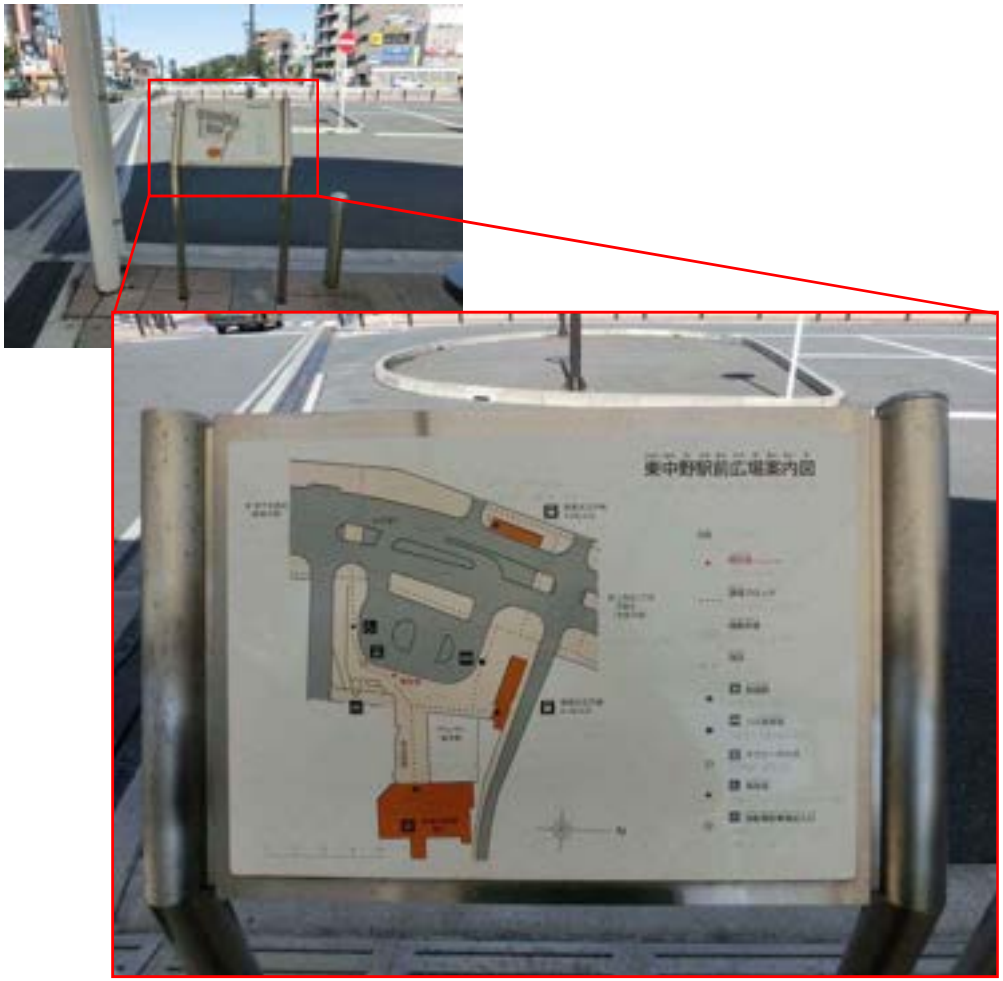
浮間舟渡駅駅前広場周辺のバリアフリー化整備内容（案）

前回からの変更なし

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

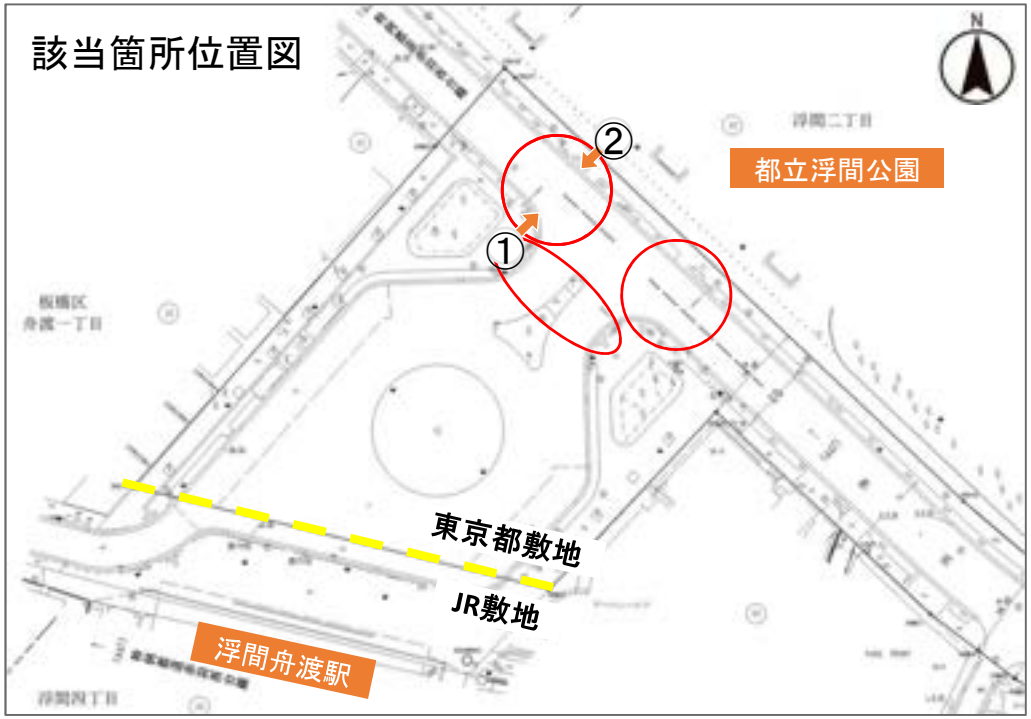
NPO法人「ことばの道案内」http://walkingnavi.com/text_map.php?area=1&rno=685

整備方針	・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	実施主体	東京都

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）

前回からの変更あり

該当箇所位置図



現　状

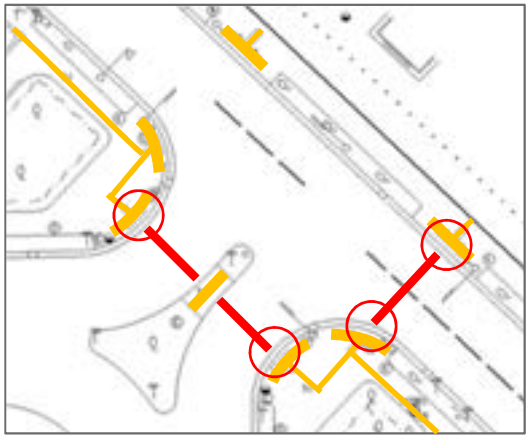
改　善

基本構想策定時（〇）　検討会（第1回（▲）、第2回（□）、第3回（◎）、第4回（◇））

〇信号機について、音響式信号機や時間表示式信号機を設置してほしい。
〇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。
▲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。

◇音響式信号機の音響を発信する時間帯について検討する必要がある。

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

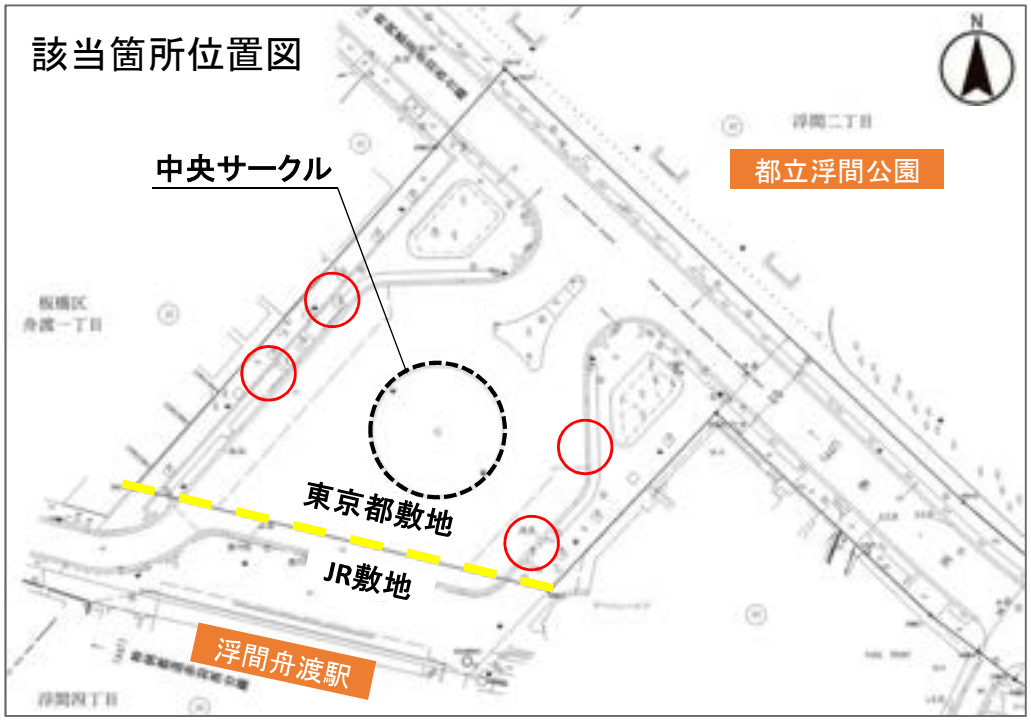
主な変更点：音響式信号機は、押しボタン式の採用を検討

整備方針	・交通安全特定事業計画に基づき整備 （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

総　括

バス乗降場の改善（東京都敷地）

前回からの変更あり



基本構想策定時（〇）　検討会（第1回（▲）、第2回（□）、第3回（◎））

〇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）
〇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あっていない。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さば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、荷さば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、歩道の張り出し等を検討 ⇒ 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

浮間舟渡駅駅前広場周辺の現状・課題と改善の方向性

総　括　**駅前広場としての交通結節機能を充足させた整備を目指します**　**新規**

	現　状　・　課　題	改善の方向性（整備内容）
バ　ス	①広場内に**最大でバス4台**が同時に停車 ②広場中央のサークル付近で**違法駐車が常態** ③**正着できない**バス停の構造（路上での乗降が常態） ④乗り場周辺で多くの**バス利用者が乗車待ち**	①乗降場と待機場で**計4台を確保** ②広場中央部への**待機場の設置を検討** ③バス停を「**三角形切り込み型**」に改修し、**正着を確保** ④**歩道を張り出し**、バス利用者の滞留空間を確保
タクシー	①広場内に**最大でタクシー8台**が同時に停車 ②タクシー乗り場に20cmの**段差あり** ③車いす使用者の乗降には**時間が必要**	①広場中央部に**タクシープールの設置を検討（6台分）** ②-1 横乗り型UDタクシーの将来的な普及を考慮し、タクシー**乗り場は段差を残す** ②-2 一般車乗降場と兼用のタクシー降り場は、歩車道境界の**段差を2cmに改修** ③**乗車2台・降車2台**を確保し、車いす使用者の乗降に配慮
一般車	①一般車の**乗降場が無い** ②広場中央サークル付近や路上での**違法駐車が常態**	①新たに**乗降場を設置**（※タクシー降り場と兼用） ②-1 違法駐車の原因となる**余分な道路部を歩道化** ②-2 看板等で隣接する板橋区道の時間制限駐車区間**（パーキングチケット）へ誘導**
荷さばき車両	①広場内や近傍に荷さばきスペースが無く、**違法駐車が常態** →　広場内の**円滑な交通を阻害**する要因	①-1 広場内への**荷さばきスペースの設置を検討** ①-2 板橋区道の時間制限付駐車区間の一部について、**荷さばきスペースへの活用を検討**
その他（交通安全）	①浮間公園前都道の**車線幅が狭く**、広場へのスムーズなアクセスを阻害 ②「バス乗り場②」へ向かうバス利用者の一部が、駅近傍の横断歩道から**車道を通行**（交通安全上から看過できない状態） ③駅からバス乗り場へ向かう歩行者が多く、**更なる配慮**が必要	①公園側の**歩道の1mを車道に改修** ※横断歩道が1m長くなる → 信号現示（青時間の長さ）を調整 ②③-1 バス乗り場への歩行者動線をスムーズなものとするため、**横断歩道の位置変更**を検討 ②③-2 バス乗り場への歩行者動線をスムーズなものとするため、**車道の歩道化**（切り開き構造から乗り上げ構造へ変更）と、**横断歩道の廃止**を検討

現状・課題の解決に向け、駅前広場の改修案を検討・調整

浮間舟渡駅駅前広場周辺の現状と交通安全上の課題

総　括　バス乗降場の改善

現　状　・　課　題

①広場内に**最大でバス4台**が同時に停車
②広場中央のサークル付近で**違法駐車が常態**
③**正着できない**バス停の構造（路上での乗降が常態）
④乗り場周辺で多くの**バス利用者が乗車待ち**

浮間舟渡駅駅前広場周辺の現状と交通安全上の課題に対する改善（案）　3-16-2

総　括　**バス乗降場の改善**

改善の方向性・整備内容（実施主体）

①乗降場と待機場で**計4台を確保**（東京都）
②広場中央部に**待機場の設置を検討**（東京都）
③バス乗降場を「**三角形切り込み型**」に改修し、バスの**正着を確保**（東京都）
④**歩道を張出し**、バス利用者の滞留空間を確保（東京都）

※関係機関と協議中であり、確定したものではありません

浮間舟渡駅駅前広場周辺の現状と交通安全上の課題

総　括　タクシー乗降場の改善

現　状　・　課　題

①広場内に**最大でタクシー8台**が同時に停車
②タクシー乗り場に20cmの**段差あり**
③車いす使用者の乗降には**時間が必要**

バス乗り場①
バス乗り場②
転回路
バス
一般車
荷さばき車両
タクシー
①
②③
タクシー乗り場
③
バス降り場
東京都敷地
JR敷地
浮間舟渡駅

浮間舟渡駅駅前広場周辺の現状と交通安全上の課題に対する改善（案）

総　括　タクシー乗降場の改善

改善の方向性・整備内容（実施主体）

①広場中央部に**タクシープールの設置（6台分）を検討**（東京都）

②-1 横乗り型UDタクシーの将来的な普及を考慮し、タクシー**乗り場は段差を残す**（JR東日本）

②-2 一般車乗降場と兼用のタクシー降り場は、歩車道境界の**段差を2cmに改修**（JR東日本）

③**乗車2台・降車2台**を確保し、車いす使用者の乗降に配慮（JR東日本）

※関係機関と協議中であり、確定したものではありません

浮間舟渡駅駅前広場周辺の現状と交通安全上の課題

総　括　一般車乗降場の確保

現　状　・　課　題

①一般車の**乗降場が無い**
②広場中央サークル付近や路上での**違法駐車が常態**

浮間舟渡駅駅前広場周辺の現状と交通安全上の課題に対する改善（案）

総　括　**一般車乗降場の確保**

改善の方向性・整備内容（実施主体）

①新たに**乗降場を設置**※タクシー降り場と兼用（JR東日本）
②-1 違法駐車の原因となる**余分な道路部を歩道化**（東京都）
②-2 看板等で隣接する板橋区道の時間制限駐車区間
（パーキングチケット）への誘導を検討（東京都）

※関係機関と協議中であり、確定したものではありません

浮間舟渡駅駅前広場周辺の現状と交通安全上の課題

総　括　荷さばきスペースの確保

現　状　・　課　題

①広場内や近傍に荷さばきスペースが無く、**違法駐車が常態**
→　広場内の**円滑な交通を阻害**する要因

浮間舟渡駅駅前広場周辺の現状と交通安全上の課題に対する改善（案）

総　括　**荷さばきスペースの確保**

改善の方向性・整備内容（実施主体）

①-1 広場内への**荷さばきスペースを設置**（東京都）
①-2 板橋区道の時間制限付駐車区間の一部について
荷さばきスペースへの活用を検討（調整主体：東京都）

※関係機関と協議中であり、確定したものではありません

浮間舟渡駅駅前広場周辺の現状と交通安全上の課題

総　括　**交通安全上のその他の課題の改善**

現　状　・　課　題

①浮間公園前都道の**車線幅が狭く**、広場へのスムーズなアクセスを阻害

②「バス乗り場②」へ向かうバス利用者の一部が、駅近傍の横断歩道から**車道を通行**
（交通安全上の観点から看過できない状態）

③駅からバス乗り場へ向かう歩行者が多く、**更なる配慮**が必要

浮間舟渡駅駅前広場周辺の現状と交通安全上の課題に対する改善（案）　3-16-10

総　括　**交通安全上のその他の課題の改善**

改善の方向性・整備内容（実施主体）

②③-1 バス乗り場への歩行者動線をスムーズなものとするため、**横断歩道の位置変更**を検討（東京都・JR東日本）

②③-2 バス乗り場への歩行者動線をスムーズなものとするため、**車道の歩道化**（切り開き構造から乗り上げ構造へ変更）と、**横断歩道の廃止**を検討（東京都・JR東日本）

改善の方向性・整備内容（実施主体）

①浮間公園側の**歩道の1mを車道に改修**（東京都）
※横断歩道が1m長くなる
→ 信号現示（青時間の長さ）を調整（警視庁）

※関係機関と協議中であり、確定したものではありません

横断歩道部の段差解消などのバリアフリーに関する項目を先行した整備を検討していきます

整備イメージ

東京2020大会開催時（予定）

東京2020大会開催後（予定）

※関係機関と協議中であり、確定したものではありません

整備の考え方

	東京2020大会開催時（予定）	東京2020大会開催後（予定）
整備の考え方	横断歩道部やタクシー乗降場の段差解消について整備を行う。（バス正着性改善に伴うロータリー改修の影響範囲を除く）	正着性の高いバス乗降場及び交通結節機能を充足させた整備を行う。

整備内容（特定事業）

	東京2020大会開催時（予定）		東京2020大会開催後（予定）	
①	車止めの改修	ＪＲ	―	
②	横断歩道部の段差・勾配解消	都、ＪＲ	―	
③	カラーアスファルト舗装の整備（一部）	都、ＪＲ	バス正着性向上の整備と併せたカラーアスファルト舗装の整備（残り）	都
④	タクシー降り場（兼一般車乗降場）の段差解消	ＪＲ	―	
⑤	誘導用ブロックの敷設（一部仮設）	都、ＪＲ	高木・植栽移設と併せた誘導用ブロックの敷設	都
⑥	―	警視庁	ﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ対応型信号機・ｴｽｺｰﾄｿﾞｰﾝの整備	警視庁
他	浮間公園前都道の車道幅員構成の改善	都	ロータリーの改修（三角形り切込み型乗降場等の整備）	都

資料４

今後のスケジュール

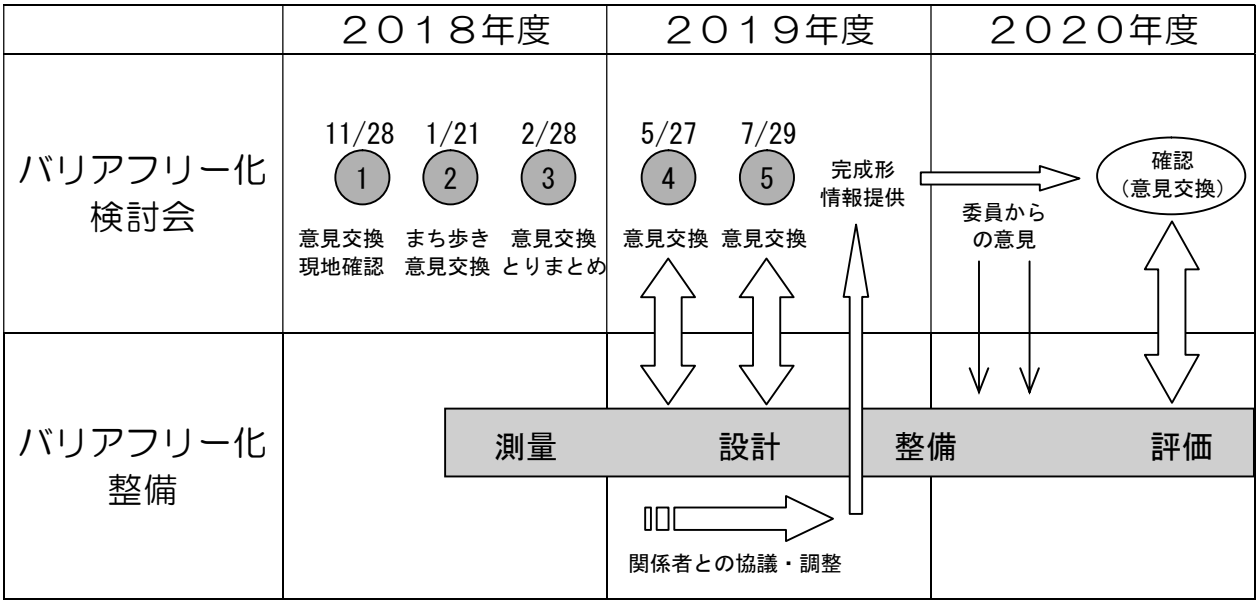
次回検討会：２０２０年度下半期頃（予定）

※整備の進捗状況により、別途ご連絡させて頂きます

場所：舟渡ホール１階ﾚｸﾘｴｰｼｮﾝﾎｰﾙ（予定）

内容：整備効果の確認（意見交換）

全体スケジュール



※ 次回検討会前において、必要に応じて情報提供等をさせて頂きます

※ 整備期間中においても、何かお気づきの点があれば事務局へご連絡をお願いいたします

浮間舟渡駅駅前広場バリアフリー化検討会　参加者意識調査票

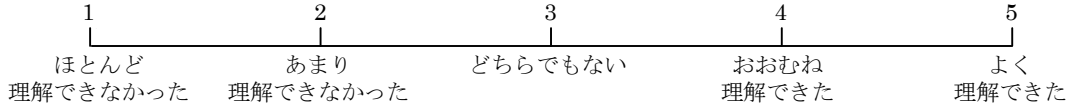
■氏名：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

■設問　**「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。

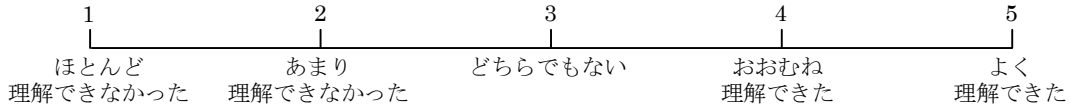
1）検討会の内容に関する理解度について

今年度の第４回、第５回の検討会を終えて、会議の内容に関する理解度の評価。

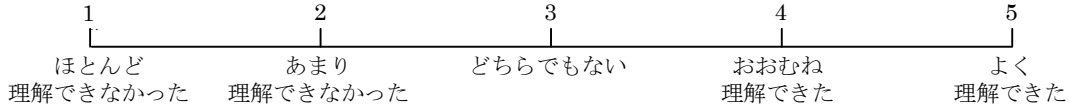
①**資料内容**についての理解度（該当する数字に○をつけてください）



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）



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）



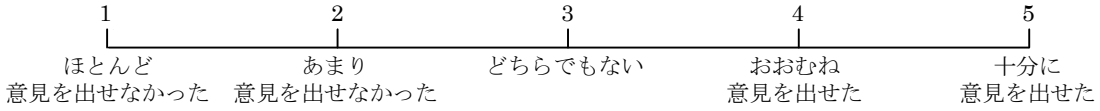
【理由】　上記の評価で特に感じた点をお書きください。

次のページにお進み下さい

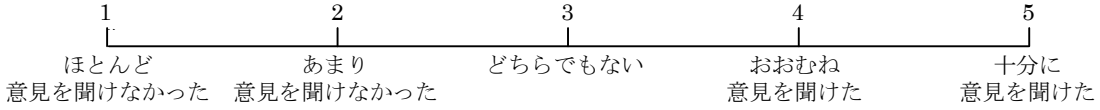
2）意見交換について

今年度の第４回、第５回の検討会を終えて、意見交換の充実度に関する評価。

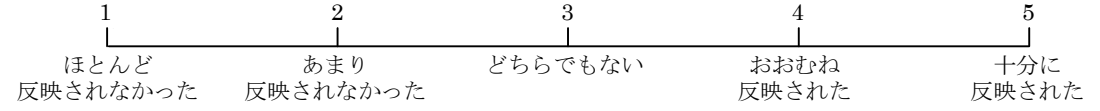
①**自分の意見**を十分に出せた（該当する数字に○をつけてください）



②**多様な立場**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）



③意見が**整備方針に反映**された（該当する数字に○をつけてください）



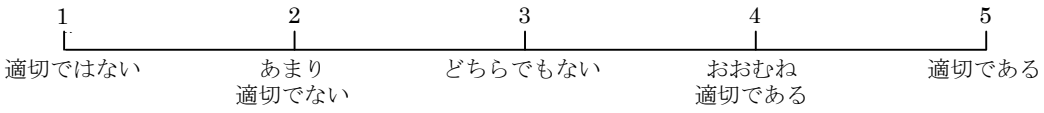
【理由】　上記の評価で特に感じた点をお書きください。

次のページにお進み下さい

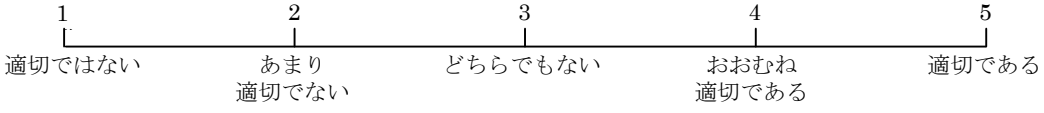
3）会議の運営について

今年度の第４回、第５回の検討会を終えて、会議全体の運営方法に関する評価。

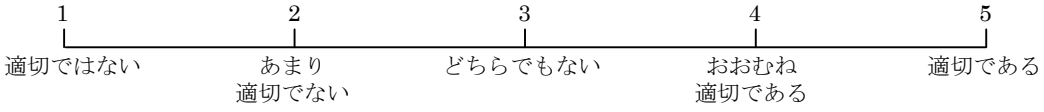
①-1 第４回検討会の**開催場所（赤羽文化センター）**の適切さ（該当する数字に○をつけてください）



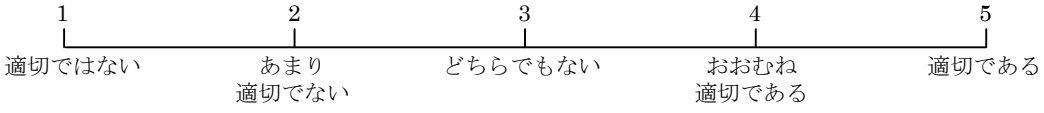
①-2 第５回検討会の**開催場所（舟渡ホール）**の適切さ（該当する数字に○をつけてください）



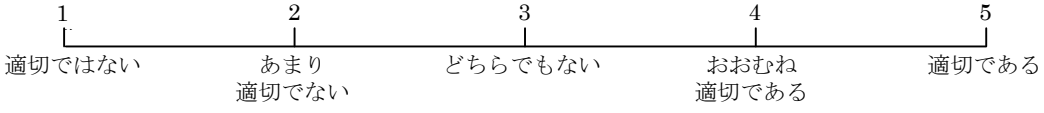
②検討会の**開催時間（長さ）**の適切さ（該当する数字に○をつけてください）



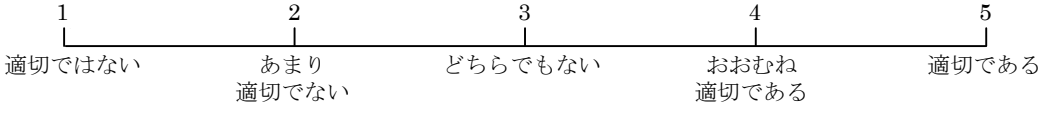
③検討会の**開催時間（時間帯）**の適切さ（該当する数字に○をつけてください）



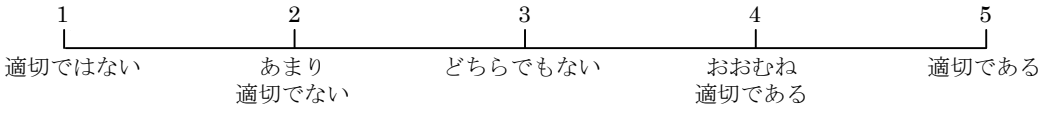
④検討会の**開催頻度**の適切さ（該当する数字に○をつけてください）



⑤検討会資料の**事前送付**の適切さ（該当する数字に○をつけてください）



⑥検討会の**進め方（進行方法）**の適切さ（該当する数字に○をつけてください）



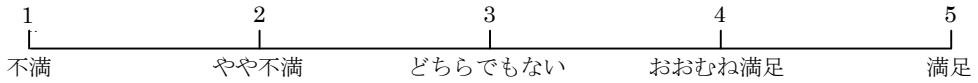
次のページにお進み下さい

【理由】　上記の評価で特に感じた点をお書きください。

４）会議全般の満足度について

今年度の第４回、第５回の検討会を終えて、参加した会議の満足度に関する評価。

【評価】　該当する数字に○をつけてください。



【理由】　上記の評価の理由をお書きください。（特に感じた点）

■設問　その他、会議の運営等についてご意見があれば記載ください。

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。