

ナショナルトレーニングセンターの周辺の  
バリアフリー化に関する当面の整備方針  
(案)

ナショナルトレーニングセンターの周辺の  
バリアフリー化促進に関する関係省庁等連絡会議

平成 30 年 12 月 19 日

本文中で記載するほか、施設名称を含む固有名詞については、以下の略語を用いることとする。

ユニバーサルデザイン 2020 行動計画	ユニバーサルデザイン 2020 行動計画(平成 29 年 2 月 20 日ユニバーサルデザイン 2020 関係閣僚会議決定)
拡充棟	現在建設中のナショナルトレーニングセンター拡充棟(仮称)
日本パラリンピアンズ協会	一般社団法人日本パラリンピアンズ協会
日本パラリンピック委員会	公益財団法人日本障がい者スポーツ協会日本パラリンピック委員会
JSC	独立行政法人日本スポーツ振興センター
国際興業	国際興業株式会社
JR 東日本	東日本旅客鉄道株式会社
2020 年東京大会	2020 年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会
2020 年東京パラリンピック	2020 年東京パラリンピック競技大会
屋内トレーニングセンター	ナショナルトレーニングセンター屋内トレーニングセンター
陸上トレーニング場	ナショナルトレーニングセンター陸上トレーニング場
屋内テニスコート	ナショナルトレーニングセンター屋内テニスコート
本会議	ナショナルトレーニングセンター周辺のバリアフリー化促進に関する関係省庁等連絡会議
WG	ナショナルトレーニングセンター周辺のバリアフリー化促進に関する関係省庁等連絡会議ワーキンググループ
板橋本町駅	都営地下鉄三田線板橋本町駅
本蓮沼駅	都営地下鉄三田線本蓮沼駅
赤羽駅	JR 赤羽駅

## 1. はじめに

2020年東京大会に向け、「ユニバーサルデザイン2020行動計画」に基づき、競技会場や周辺エリア・交通ターミナルをはじめ、各地でバリアフリー化が推進されている。こうした中、東京都北区西が丘地区に所在するハイパフォーマンスセンター（以下「HPC」という。）<sup>1</sup>については、オリンピック競技とパラリンピック競技の更なる共同利用化に向け、現在、拡充棟を整備しているところであり、2019年6月末の完成後、速やかに供用が開始される予定となっている。このため、拡充棟の供用開始に向け、パラアスリート等が安心して利用できるよう、周辺のバリアフリー化の加速が求められている。

本整備方針は、全国各地からパラアスリート等が集まる拡充棟の供用開始に向けて、また、その後も東京大会のレガシーとして、交通バリアフリー環境の改善を積極的に進めるべく、全国のモデルとなるよう関係省庁等が連携して取りまとめたものである。

取りまとめに当たっては、今回の検討の契機となった日本パラリンピアンズ協会「ハイパフォーマンスセンター周辺アクセシビリティ調査報告書」（以下「報告書」という。）を基に、公共交通機関を利用して拡充棟に向かう経路等について、本会議の下に設置したWG構成員である日本パラリンピック委員会、日本パラリンピアンズ協会のパラリンピアンに加え、北区及び板橋区の地元の障害者並びに有識者の参画も得て、報告書の指摘箇所はもとより、それ以外にも利用が想定される箇所を含め<sup>2</sup>、改めて関係者が合同での実地点検を実施し、問題点等を把握した。その上で、事務局であるスポーツ庁及びJSCを中心にWGの各構成機関において検討を行い、最終的にWGとして、バリアフリー化を段階的・継続的に進めるべきアクセシブルルート<sup>3</sup>を設定し、当面、各施設管理者等がアクセシブルルートにおいて取り組む事項について、本整備方針として取りまとめた。

---

<sup>1</sup> ナショナルトレーニングセンター及び国立スポーツ科学センターにあるスポーツ医・科学研究、スポーツ医・科学、情報サポート、トレーニング場等の機能を一体的に捉えて、平成28年4月にJSCに設置された。

<sup>2</sup> WGにおける実地点検では、パラリンピアンズ協会の調査が及んでいない3駅の改札内、赤羽駅タクシー乗り場、赤羽商業高校前停留所及び陸上トレーニング場への経路等についても対象とした。

<sup>3</sup> 本整備方針におけるアクセシブルルートとは、拡充棟及びHPC内の各施設へのアクセスルートとなる経路のうち、拡充棟を含むHPCにスムーズにアクセスし、利用可能となるよう配慮が

## 2. アクセシブルルートの設定

拡充棟へのアクセスにおいて利用が想定される鉄道路線としては、都営地下鉄三田線と JR 線の 2 路線があり、これらの路線の最寄り駅となる板橋本町駅、本蓮沼駅、赤羽駅からパラアスリートが拡充棟に向かうための安全に移動できるルートを確認することが必要である。なお、赤羽駅については、同駅からバス又はタクシーを利用して向かうことが想定される。

また、ナショナルトレーニングセンター（以下「NTC」という。）及び国立スポーツ科学センター（以下「JISS」という。）については、現在もオリンピック競技とパラリンピック競技のアスリート等が共同で利用する施設であるが、拡充棟の整備後は特にパラアスリートの利用が大幅に増加することが見込まれるため、隣接する屋内トレーニングセンター、陸上トレーニング場、屋内テニスコート、アスリートヴィレッジ及び JISS との往来も当然に想定される。

こうしたことを踏まえ、図 1 及び図 2 のとおり、公共交通機関を利用した拡充棟へのアクセスや HPC の各施設間を移動する際に利用が想定される経路をアクセシブルルートとして設定する。

## 3. アクセシブルルートにおける当面の整備方針

以下ではアクセシブルルートにおける当面の整備方針について、基本的な考え方（下記（1））を示した上で、便宜的に各駅から拡充棟へ向かう経路ごとに整備内容を示す（下記（2）～（6））。

---

必要な者の動線としてバリアフリー化を段階的・継続的に進めるべき箇所を設定したものである。2020 東京大会の会場について定めた「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」（2017 年 3 月 24 日公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会）のアクセシブルルートとは別のものである。



図 1 アクセシブルルート（西が丘周辺）



図 2 アクセシブルルート（赤羽駅周辺）  
※エレベーターは南改札内のみ

## (1) 基本的な考え方

### ア ハード整備における基本的な考え方

上記2において設定したアクセシブルルートについては、各施設管理者において、各種ガイドライン等や、沿道の状況及び周辺の商店街や住民の意向等の個別の事情も踏まえ、バリアフリー化を段階的かつ継続的に進めることとする。以下では、当面の基本的な整備方針を記載するが、実際のアクセシブルルートの整備に向けては、実地点検での指摘（別紙参照）も踏まえ、各施設管理者において更に具体的に検討を行うとともに、JSCや関係する施設管理者と連携する。また、周辺の商店街や住民等と必要な調整を図るものとする。

各駅を始めとする案内表示等について、JSCは施設名の表記の統一性を高め、利用者等にわかりやすいものとなるよう、各施設管理者と連携を図り改善に努めるとともに、板橋本町駅出入口など案内表示の設置についても検討する。

## イ ソフト施策との連携

アクセシブルルートを安全なアクセス経路として確立するためには、ハード整備と併せて情報発信等のソフト施策との連携が必要である。

このため、JSCにおいては、パラアスリート等が拡充棟をはじめとするHPCの各施設を利用する際に、アクセシブルルートの整備状況に応じた推奨経路に関する情報が適切に周知されるよう、ウェブサイト等による情報発信を行う。なお、情報発信にあたっては、その情報へのアクセシビリティについても十分留意する。

また、いわゆる「心のバリアフリー」<sup>4</sup>についても推進する必要がある。例えば、拡充棟に設けられる見学コースの活用やパラリンピアンを始めとするアスリートとの交流等を通じて、地域の方々の理解を得て積極的な協力が得られるように取り組む。また、拡充棟の整備により、多くのパラアスリートが西が丘地区を訪れることに加え、放置自転車、違法駐車、歩道上の立て看板等歩道を塞ぐ行為がパラアスリート等の通行の妨げになること等について、JSC、北区及び板橋区が互いに連携し、周知を図る。

加えて、警視庁においては、歩道の安全性を高める観点から、自転車の歩道通行の一因となる自転車専用通行帯の駐車車両への指導・取り締まりの強化を図る。

## ウ 継続的なスパイラルアップの取組

本整備方針は、当面の基本的な整備方針を定めたものであるが、アクセシブルルートのバリアフリー化については、今回の実地点検の結果等を参考としつつ、段階的かつ継続的に発展させていくこと（スパイラルアップ）が重要である。今回の実地点検の結果等により確認された課題のうち当面の整備方針に盛り込まれていない項目については、構造体の抜本的な見直し、地域との丁寧な調整などを要することから、当面の整備方針に盛り込むことを見送ったものであるが、今後も継続的に関係者で検討していくべきである。

---

<sup>4</sup> ユニバーサルデザイン 2020 行動計画（平成 29 年 2 月ユニバーサルデザイン 2020 関係閣僚会議決定）では、様々な心身の特性や考え方を持つ全ての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うこととされている。



このため、JSC、北区及び板橋区においては、定期的に協議の場を設け、必要に応じて報告書をまとめた日本パラリンピアンズ協会をはじめ、WG参加機関の協力を得ながら、拡充棟整備後のパラアスリート等の利用状況や周辺住民の意向等も踏まえながら、スパイラルアップを図る<sup>5</sup>。その際、上記イの心のバリアフリーを推進する観点も含め、検討する。

## (2) 共通する箇所



### ア 拡充棟前 (特別区道北 1920 号)

- 2019 年 6 月末までに、拡充棟敷地の北側に公開空地を設け、現状の北区道と併せて拡充棟入り口まで十分な幅員を確保する。また、国立スポーツ科学センター前交差点から拡充棟入り口まで連続した形になるよう、公開空地上に視覚障害者誘導用ブロック (以下「誘導用ブロック」という。) を設置する。【文部科学省】
- 2019 年 6 月末を目標に、街路樹の一部伐採及び歩道の路面改修を行う。【北区】

### イ 国立スポーツ科学センター前交差点

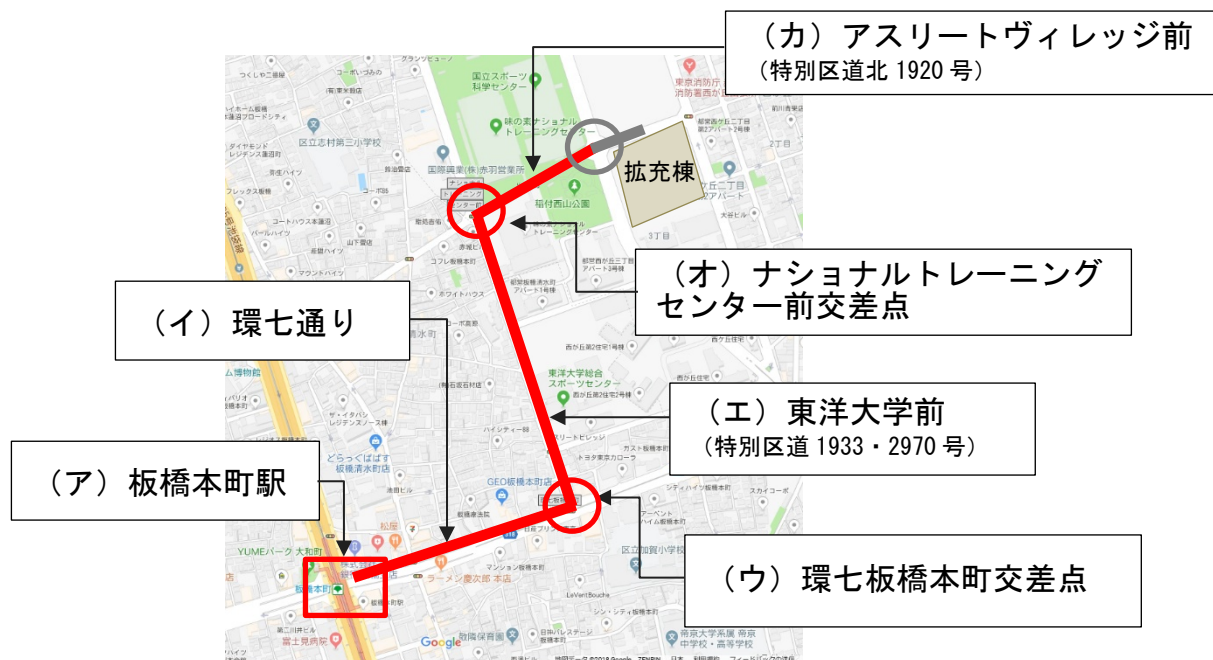
- 2019 年 6 月末を目標に、音響式信号機の設置及び横断秒数の見直しを行うとともに、エスコートゾーンを設置する。【警視庁】

<sup>5</sup> 移動等円滑化の促進に関する基本方針 (平成 23 年国家公安委員会・総務省・国土交通省告示第 1 号) では、スパイラルアップに関して、市町村は、移動等円滑化促進方針や基本構想が作成された後も、おおむね五年ごとに、評価を行い、それに基づき、必要があると認めるときは、見直し等を行うことが重要とされている。



### (3) 板橋本町駅から拡充棟へのアクセス

#### ア 東洋大学前ルート



#### (ア) 板橋本町駅

- 2019年6月末を目標に、エレベーターの各地上出入口に、反対方面ホーム行きのエレベーターの案内を表示するなど、駅構内におけるエレベーターの設置状況及びHPC方面出口に関する案内表示等の改善を図る。【東京都交通局】
- 2019年6月末を目標に、駅出口におけるHPCへの経路に関する案内表示の設置に向けて関係者と調整を図る。【JSC】
- 2019年6月末を目標に、駅の出入口に面する歩道について、駅の出入口が視覚障害者にとってもわかりやすいものとなるよう、誘導用ブロックの整備を行う。【東京都建設局】
- 駅の出入口の位置を知らせる音響案内装置の設置について、パラアスリート等の利用状況、駅の立地特性及び周辺状況を踏まえて検討する。【東京都交通局】
- 駅構内におけるエレベーターの設置状況や、HPC方面最寄りの出入口等に関する情報について、視覚障害者が円滑に利用できるよう、ウェブサイト等において周知する。【JSC】

- 利用者も対象とした「声かけ・サポート運動」など心のバリアフリーの啓発活動に取り組むとともに、バリアフリー対応における接遇及び介助技術の習得・向上に継続的に取り組む。【東京都交通局】

**(イ) 環七通り（都道 318 号）**

- 2019 年 6 月末を目標に、誘導用ブロックの連続的な設置及び段差の解消を実施するとともに、ボラード（車止めポール）の撤去について周辺住民と調整する。【東京都建設局】
- 2019 年 6 月末を目標に、一定の幅員以上の道路を横断する箇所には、横断歩道を設置する。また、エスコートゾーンの設置については、パラアスリート等の利用状況や周辺住民の意向等も踏まえ、検討する。【警視庁】

**(ウ) 環七板橋本町交差点**

- 北側歩道への音響式信号機の設置について、現地の地下埋設物の状況を踏まえ、検討する。【警視庁】

**(エ) 東洋大学前（特別区道 1933・2970 号）**

- 2019 年 6 月末を目標に、歩道路面における老朽化の激しい箇所等の改修、誘導用ブロックの連続的な設置及び段差の解消を実施する。【板橋区】
- 2019 年 6 月末を目標に、一定の幅員以上の道路を横断する箇所には、横断歩道を設置する。【警視庁】

**(オ) ナショナルトレーニングセンター前交差点**

- 2019 年 6 月末を目標に、音響式信号機及び歩行者用灯器の設置並びに横断秒数の見直しを行う。【警視庁】
- 交差点の形状の見直し（コンパクト化）について、横断時間の短縮等の観点から、下記（4）ア（エ）の特別区道の整備と併せて検討する。【警視庁、北区】

**(カ) アスリートヴィレッジ前（特別区道北 1920 号）**

- 2019 年 6 月末を目標に、歩道の路面改修、誘導用ブロックの連続的な設置、段差の解消及び街路樹の一部伐採を実施する。【北区】

## イ 清水町ルート



### (ア) 国道17号

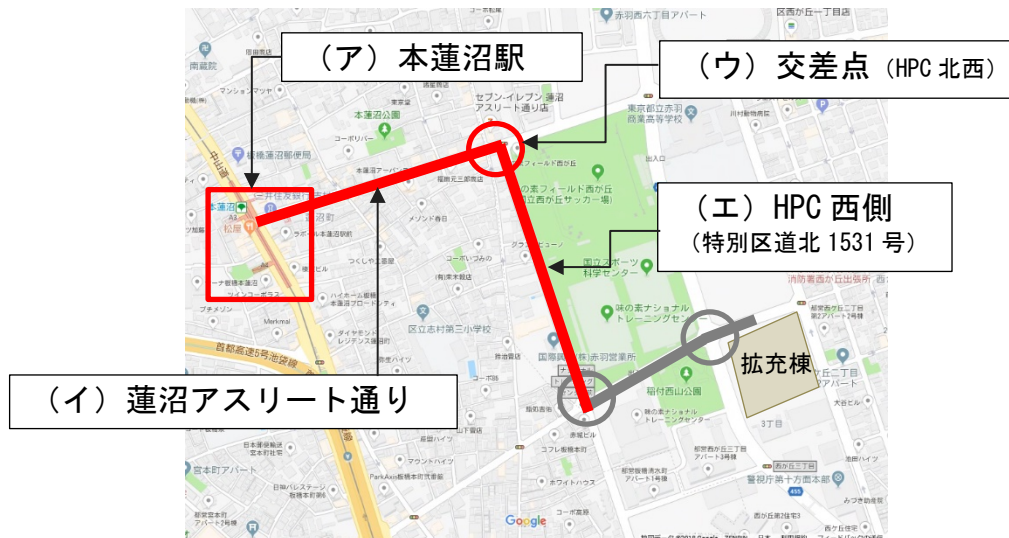
- 2019年6月末を目標に、誘導用ブロックの老朽化やマンホール等により誘導用ブロックが途切れている箇所等について、必要かつ適切な修繕を実施する。【国土交通省関東地方整備局】

### (イ) 特別区道1934号

- 今年度中に、歩道の路面改修、誘導用ブロックの連続的な設置及び段差の解消を実施する。【板橋区】
- 2019年6月末を目標に、一定の幅員以上の道路を横断する箇所には、横断歩道を設置する。【警視庁】

#### (4) 本蓮沼駅から拡充棟へのアクセス

##### ア HPC 西側ルート



##### (ア) 本蓮沼駅

- 2019年6月末を目標に、駅改札付近に設置している触知案内板の音声について、適切な音量となるよう速やかに調整を行う。【東京都交通局】
- 駅の出入口の位置を知らせる音響案内装置の設置について、パラアスリート等の利用状況、駅の立地特性及び周辺状況を踏まえて検討する。【東京都交通局】
- 駅構内におけるエレベーターの設置状況や、HPC方面最寄りの出入口等に関する情報について、視覚障害者が円滑に利用できるよう、ウェブサイト等において周知する。【JSC】
- 利用者も対象とした「声かけ・サポート運動」など心のバリアフリーの啓発活動に取り組むとともに、バリアフリー対応における接遇及び介助技術の習得・向上に継続的に取り組む。【東京都交通局】

##### (イ) 蓮沼アスリート通り（特別区道2124号）

- 2019年6月末を目標に、誘導用ブロックの連続的な設置を実施する。【板橋区】
- 2019年6月末を目標に、一定の幅員以上の道路を横断する箇所には、横断歩道を設置する。【警視庁】

##### (ウ) 交差点（HPC北西）

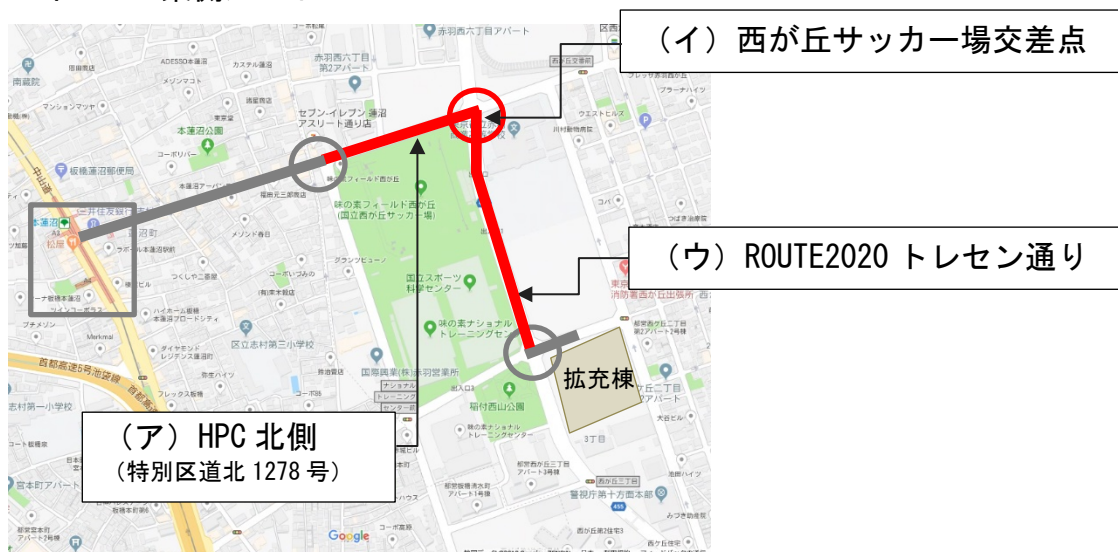
- 音響式信号機の設置等の安全性向上に向けた方策について、パラアスリート等の利用状況及び周辺住民の意向も踏まえて検討する。

【警視庁、北区、板橋区】

#### (エ) HPC 西側（特別区道北 1531 号）

- HPC 西側の歩道については、街路樹、ボラード（車止めポール）、照明柱のほか、木の根による路面の凹凸など、バリアフリー化の観点における障害が多く存在していることから、具体的な対応策について、パラアスリート等の利用状況も踏まえて検討する。【北区】
- HPC 西側歩道と HPC 敷地との段差について、今年度中に、安全対策を講じる。【JSC】
- 2019 年 6 月末を目標に、一定の幅員以上の道路を横断する箇所には、横断歩道を設置する。【警視庁】

#### イ HPC 東側ルート



#### (ア) HPC 北側（特別区道北 1278 号）

- 2019 年 6 月末を目標に、歩道の路面改修、誘導用ブロックの連続的な設置及び段差の解消を実施する。【北区】

#### (イ) 西が丘サッカー場交差点

- 今年度中に、点灯時間の見直しを行うとともに、2019 年 6 月末を目標に音響式信号機及びエスコートゾーンを設置する。【警視庁】

#### (ウ) ROUTE2020 トレセン通り (都道 455 号)

- 歩道の誘導用ブロックについて、上記 (2) ア、(3) ア (カ) 及び (4) イ (ア) 並びに下記 (6) ア及びウの整備に伴い、接続に関する調整を行う。【東京都建設局】

#### (5) 赤羽駅から拡充棟へのアクセス

##### ア 赤羽駅

- 2019 年 6 月末を目標に、エレベーターや HPC 方面出口等に関する案内表示の充実を図る【JR 東日本】
- 2019 年度中に、南口トイレについて、「公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン (旅客施設編・車両等編)」に準拠した改修に着手する。【JR 東日本】
- 駅構内におけるエレベーターの設置状況や、HPC 方面改札口等に関する情報について、視覚障害者が円滑に利用できるよう、ウェブサイト等において周知する。【JSC】
- 各改札の利用者の状況に応じた案内方法の改善に継続的に取り組む (北口における案内、EV 利用者の南口への案内・誘導など)。【JR 東日本】
- 利用者も対象とした「声かけ・サポート運動」など心のバリアフリーの啓発活動に取り組むとともに、サービス介助士の資格取得や社内外の研修等を通じて駅係員の接遇及び介助技術の習得・向上に継続的に取り組む。【JR 東日本】

##### イ 赤羽駅西口広場

- 2019 年 6 月末を目標に、バス乗り場に向かう横断歩道部の勾配の改善及び植樹ますの段差の解消を図る。ボラードについては、視覚障害者等が安全に通行できるよう改善を検討する。【東京都建設局】
- 2019 年 6 月末を目標に、赤羽駅内の案内標記との統一性に留意しつつ HPC 方面バス乗り場に関する案内表示の充実を図る。【国際興業】
- 2019 年 6 月末を目標に、バス乗り場での車いす使用者の待機位置を表示する。【国際興業】
- HPC 方面バス乗り場に関する情報について、視覚障害者が円滑に乗車できるよう、ウェブサイトにおいて周知する。【JSC】

- バス到着時の運転手による音声での案内を実施するとともに、周りのバス利用者からのサポートが得られるよう、啓発活動に取り組む。

【国際興業】

#### ウ バス・タクシー

- 外部の交通事業者向け研修等も活用しつつ、バリアフリー対応における接遇及び介助技術（正着<sup>6</sup>及びニーリング<sup>7</sup>の徹底を含む）の習得・向上に継続的に取り組む。【国際興業、各タクシー事業者<sup>8</sup>】
- 2019年6月末を目標に、HPC利用者が西が丘競技場バス停で下車できるよう、バス車内の音声案内を更新する。【国際興業】
- HPCの施設毎に推奨される最寄りバス停に関する情報について、ウェブサイト等において周知する。【JSC】

#### エ 赤羽商業高校前バス停（赤羽駅行き）

- 車いす使用者が円滑にバスに乗車できるよう、歩道の改修を行う（平成30年12月実施済み）。【北区】

### （6）HPCの各施設間におけるアクセス

#### ア NTC及びJISSへの経路

- 2019年6月末を目標に、パラアスリート等がHPCの正門を経由することなくJISSと2020トレセン通りとを行き来できるよう、通用門及び歩道を整備する。通用門の整備に併せて2020トレセン通りと視覚障害者誘導用ブロックを接続する。【JSC】
- 2019年6月末を目標に、HPC内の横断歩道にエスコートゾーンを設置する。また、陸上トレーニング場内の通路について、誘導用ブロックを設置する。【JSC】
- HPC内の歩道について、マンホール部分の段差解消をする（平成30年11月実施済み）。【JSC】

---

<sup>6</sup> バス車両を歩道の縁石付近まで寄せて停車させること。

<sup>7</sup> バス車両が停車時に乗客が円滑に乗り降りできるようにするために行う車高調整。

<sup>8</sup> 平成30年11月に国土交通省より通達（「ユニバーサルデザインタクシーによる運送の適切な実施について」）が発出され、タクシー事業者はユニバーサルデザインタクシーに係る各種研修の実施など、運送の適切な実施に向けた取組を進めることとされている。



- 2019年6月末を目標に、HPC正門と2020トレセン通りの誘導用ブロックを接続する。【JSC】
- イ HPC正門前信号機及び横断歩道
  - 2019年6月末を目標に、音響式信号機の設置及び点灯時間の見直しを行うとともに、エスコートゾーンを設置する。【警視庁】
- ウ 拡充棟から陸上トレーニング場までの経路
  - 今年度中に、西が丘サッカー場交差点から陸上トレーニング場までの経路について、誘導用ブロックを設置する。【JSC】

#### 4 おわりに

北区及び板橋区においては、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律<sup>9</sup>等に基づき、基本構想の策定やバリアフリー化事業の実施などが進められてきた。

一方で、拡充棟の整備に伴う周辺のバリアフリー化については、関係者の一部において、個別の検討が行われていたものの、その検討状況等が関係者間で十分に情報共有がなされておらず、加えて、拡充棟の最寄り駅は、北区と板橋区の異なる地域に複数存在することから、地方公共団体や交通事業者等、多くの関係者の参画によって多面的に整備計画を策定する必要があったが、そうした観点からの検討は必ずしも十分でなかった。

このことから、今般、関係者が一堂に会する枠組みとして本会議を設け、各施設管理者が関係する箇所を相互に確認し、検討を進めることができたことは極めて有効であった。

しかしながら、本整備方針の取りまとめは一つの到達点ではあるが、ゴールではない。この地域が全国モデルとなるよう、本整備方針に基づき、各施設管理者において着実に整備が進められることはもちろん、拡充棟の供用開始後の状況や利用するパラアスリートの声等を踏まえながら、今回の整備方針に盛り込まれた事項及び継続的な課題の双方について、スパイラルアップを通じて、関係者それぞれができることに継続的に取り組んでいくことが何よりも重要である。

また、2020年東京パラリンピックを契機に、障害の有無にかかわらず、すべての人がお互いの人権や尊厳を大切にし、支え合い、誰もが生き生きとした人生を享受することのできる共生社会の実現に向けて策定された「ユニバーサルデ

---

<sup>9</sup> 平成18年法律第91号

ザイン 2020 行動計画」の実行において、今回の取組がモデルケースの1つとして、全国各地のバリアフリー化の推進に活用されることが期待される。

## ナショナルトレーニングセンター周辺の バリアフリー化促進に関する関係省庁等連絡会議 ワーキンググループにおける実地点検結果

本実地点検結果では以下の通り、説明事項、指摘事項及びこれらに対する応答並びに施設名称を含む固有名詞等について記号ないし略語を用いることとする。

○	説明事項
●	指摘事項
➡	前段の説明事項、指摘事項等に対する応答
拡充棟	現在建設中のナショナルトレーニングセンター拡充棟（仮称）
PAJ	一般社団法人日本パラリンピアンズ協会
JSC	独立行政法人日本スポーツ振興センター
HPC	ハイパフォーマンスセンター
JISS	国立スポーツ科学センター
NTC	ナショナルトレーニングセンター
AV	ナショナルトレーニングセンターアスリートヴィレッジ
陸上トレーニング場	ナショナルトレーニングセンター陸上トレーニング場
板橋本町駅	都営地下鉄三田線板橋本町駅
本蓮沼駅	都営地下鉄三田線本蓮沼駅
赤羽駅	JR 赤羽駅
EV	エレベーター
誘導用ブロック	視覚障害者誘導用ブロック

### 【赤羽駅からの経路を中心とした実地点検記録】

対象経路：赤羽駅、赤羽駅西口広場及びバスルート

日 時：11/26(月)13：00～15：00

項目	実地点検記録
赤羽駅（改札及びコンコース）	<p>●コンコースの誘導用ブロックがEV前まで遠回りしている部分がある。（ホームに上がる時のEV）</p> <p>➡経路を複数つくらないために行っていること。</p> <p>○案内が必要な方への対応</p> <p>南口・・・案内が必要か伺い、必要であれば駅係員が案内する。</p> <p>北口・・・基本的には南口と同様。ただし、EV設備の利用が必要な方など、南口からの案内が必要な場合で駅係員がすぐに対応できない場合は、説明したうえで南改札まで自分で移動してもらうことを提案することもある。</p> <p>➡北口においても充実した案内ができるよう駅側に検討いただきたい。またJSCにおいてもウェブサイト等で案内を充実して欲しい。</p> <p>●誘導用ブロックについて、ホーム上は新しい基準のものだが、コンコースは張替した場所を除き、基本古い基準のものになっている。さほど影響は大きくないので、古くなったら張替という方針でいいが、古いもの、新しいものの境目がきれいに貼られていないとあまり良くない。現在のJIS規格のものは、より角ばっていたり突起が強く、わかりやすい仕様となっている。</p> <p>●コンコースからホームへ向かう場合のEV案内はわかりやすいが、コンコースから改札に向かう場合の案内について、大きくする・数を増やす等EVがどこにあるかの表示をもっとわかりやすくしてほしい。</p> <p>●コンコースから改札に向かうEVの前が狭いので、「一列に」といった並び方の案内があるといい。</p> <p>●階段下で誘導用ブロックが行きかう人と交錯するように設置されている件、複数ルートは作らない方がいい等基準からは仕方がないが、交錯するときに申し訳なさがあるので、周りの理解が必要。</p> <p>●ガイドラインとの兼ね合いもあるが、場所によっては誘導用ブロックによるルートが複数になっていてもいいのではないかな。</p> <p>●中長期的な課題として、北口にもEVが設置されることが望ましい。</p> <p>●案内板はやや小さいところが多い。禁煙のマーク等そこまでいらないので、と思うものもあるので、有用なものへの変更を検討すべき。</p> <p>●南口に拡幅改札がないため、拡幅改札を設置されることが望ましい。</p>
赤羽駅（ホーム）	<p>○ホームドアの設置について、国土交通省のだしている努力義務と照らして必要ないわけではないが、特急がとおっている路線はドアの位置が違ったり等技術的な問題で設置が困難。時間はかかるが、2032年までの整備を目指してい</p>

	<p>る。なお、埼京線については2025年までの整備計画に含まれている。京浜東北線は設置済み。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●車両とホームの間の段差解消について検討して欲しい。</li> <li>●南端部にのみEVが設置されているが、ホームが南北に長いので、ホーム上でのEV案内も充実しているといい。誘導サインの設置に加え、遠くからもEVシャフトが視認できるように大きな表示サインを用いてもよい。ホーム中央部にEVが設けられるならその方がよい。現状設置されているEVは11人乗りで小さいため、複数台設置して容量を増やす必要性も高いと思われる。</li> <li>●EVに乗る人の優先順位の明確化等対策が必要。</li> <li>●ホームドアの設置状況を案内した方がいいのではないかと。</li> </ul>
赤羽駅（トイレ）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●南口多機能トイレが当時の基準に基づいて整備されたものであり、不要な手すり等がある。</li> <li>○北口に多機能トイレの整備が予定されており、南口についても計画はある。</li> <li>●開閉ボタン等は点字が得意ではない人もわかるような矢印があり好ましい。</li> <li>●ピクトグラムが平面に絵が描いてあるだけだが、突起があるとわかりやすいのでは。</li> <li>●トイレのインターホンに点字案内がない。</li> <li>●車いすの方が使えるトイレを増やした方がいい。多機能トイレではなく、例えば通常の個室の広いものを設置するのもいいが、既設置のトイレを少し潰す必要があるかもしれない。扉は折れ戸でいい。</li> <li>●トイレについて、和と洋の比率をデータに基づいて考えるべき。</li> <li>●最近では機能分散の話がでてきているが、赤羽駅は大規模乗換駅であるため、おむつ交換台の一般トイレへの配置やベビールームの設置、多機能トイレの複数配置など構内設備の充実を図る必要性が高いと思われる（特に南口）。</li> </ul>
赤羽駅（改札外）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●HPCの案内標記（言葉）の明確化が必要。</li> <li>●義足の人が南口から北口方面まで歩くのはそれだけでも負担なので、北口を利用する人のルート案内も必要と思われる。</li> <li>●北口改札から南口改札へ誘導するEV利用者向けの案内板を大きくしてほしい。</li> </ul>
赤羽駅西口広場（全般）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●バスから降りてきた人が駅に向かうときにすぐわかるように、広場に「EVがあるのは南口」とか案内があればいい。</li> <li>●バスの降り口から南口へ向かう直接的な誘導用ブロックがなく、バスターミナルと駅をつなぐ経路について、接遇を含め全体方針を関係者間でしっかり整理すべき。</li> <li>●5番のバス停に向かう横断歩道手前の勾配が急なため、緩やかに改修して欲しい。</li> <li>➡改修を予定している。</li> <li>●5番のバス停に向かう横断歩道周辺のポラードの高さが低いので、視覚障害</li> </ul>

	<p>者が気付きにくいので、ボラードの高さは1 m位にする必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●誘導ブロックに近接する街路樹柵に段差があり、視覚障害者や車いすユーザーにとって障害となっているため、改修が必要。</li> <li>➡改修を予定している。</li> <li>●誘導用ブロックの輝度比（周囲の床面との色の明度、色相又は彩度の差）確保が将来的に必要と思われる。</li> <li>●今後、MaaS (Mobility As A Service) の進展等により、バス、タクシー等公共交通のあり方も大きく変わっていくことが予想される。将来的な話として、西口広場のバス・タクシー乗り場のレイアウトについて、ニーズ等を踏まえた見直しの検討も必要になることが想定されるが、2年後のオリパラを見据えた対応となると、ロータリーの勾配の改善等、手直しを行い現状の運用とするのが現実的である。</li> </ul>
赤羽駅西口広場（タクシー乗り場）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●タクシー乗り場の構造上、現在は2台同時乗車ができないが、2台同時乗車が可能な構造になれば、車いすの方の乗車対応と並行して健常者の乗車も可能となるため、（乗り場の構造の変更には多くのコストがかかる話であるので）将来的な話として、乗り場の構造の変更について検討してもらえるとありがたい。</li> <li>●車いす対応のタクシーは、トヨタ製（横から乗降）と日産製（後ろから乗降）があるが、乗降に時間がかかり、その間他の人がタクシーを利用できなくなるため乗り場の検討が今後必要。横からの場合は歩道の段差を利用する想定で後ろからの場合は車道から乗降する想定。</li> </ul>
赤羽駅西口広場（バス乗り場）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●バス乗り場の並び方について、車いすユーザーがどこで待っているのかわからないので、マーク（車いすピクトグラム等）とかがあるといい。</li> <li>●普通に列に並んでしまうと前の人が乗って座席に座った後に、車いすユーザーが乗り、席を移ってもらったりする必要性がでてくる。始発の場合、実地点検時のように周りの人が乗る前に車いすユーザーが乗れるといい。</li> <li>○運転手側の入り口（前）で待っていて車いすユーザーがいることを伝えるのがいいと思われる。</li> <li>●3番線乗場と5番線乗場を入れ替えることはできるか。</li> <li>➡動線・滞留の関係上、入れ替えは難しい。</li> <li>➡5番乗場を推奨であれば、5番乗場の所に案内を掲示してほしい。</li> </ul>
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車いすユーザーがどの様に料金を支払えばよいか分かりづらい。</li> <li>➡運転手に言ってもらえれば代わりに支払いを行う。</li> <li>➡腕時計型デバイスに入っているスイカ等だと渡すことが出来ず難しい。</li> <li>➡「スイカ・パスモ」を持っていた方が良いと告知した方が良い。</li> <li>●バス停について、JSCが施設管理者と連携の上、統一性をもった形での案内として欲しい。</li> <li>●車いすは何台のせられるか。</li> </ul>

	<p>➡最大で2台</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●ニーリング(車高調整装置)の導入も検討が必要ではないか。</li> <li>●改めて正着技術の向上も必要ではないか。</li> <li>●今後、技術の進展等により、バスが正着できるように自動運転化(バスと歩道にセンサー的なものを設置)も将来的に考慮していくべき。</li> </ul>
HPC 周辺バス停	<ul style="list-style-type: none"> <li>●赤羽商業高校前バス停は、乗降スペースの間口がせまく、車いすユーザーの乗車に適した形での整備が必要と思われる。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>●各場所について、JSC が道路占用申請し、案内サイン等の設置を行うのはどうか。</li> <li>●HPC は敷地も広く入口が分かりにくい。</li> <li>●アクセシブルルートを現地でも確認できるように動線の起点・主要分岐点等に適宜配置することが望ましい。</li> </ul>



【北区道を中心とした実地点検記録】

対象経路：ROUTE2020 トレセン通り、特別区道北 1278・1531・1920 号、HPC 及び拡充棟

日 時：11/29(木)9：00～11：00

項目	実地点検記録
都道 (ROUTE2020 トレセン通り【都道 455 号】)	<p><u>(パラリンピアン中心 1 班)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●HPC 正門と都道の誘導用ブロックの連続性の確保が必要。</li> <li>➡HPC 正門と都道の誘導用ブロックについては、接続する方向で、JSC と東京都で調整し、JSC の自費工事を予定。</li> <li>●横断歩道の前の段差は、パラアスリートは乗り越えられるが一般の車椅子使用者にとっては障害である。段差が無いブロックを使用すべきである。</li> <li>➡東京都では国の基準と同様に横断歩道の前の段差は 2 c m とすることを標準としている。この 2 c m の段差は、視覚障害者の方にとって必要な段差であると認識している。</li> <li>●(他の道路もそうだが) 車道に自転車用レーンがつけられているが、駐車車両が散見されること等から歩道を走る自転車が多く、歩道の危険性があがってしまう。このエリアのシンボリックな道路であり、自転車専用通行帯の利用促進及びこれを図るための駐車車両への指導・取り締まり強化等の対応が必要ではないか。</li> </ul> <p><u>(北区の地元の障害者中心 2 班)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●誘導用ブロックが途切れた箇所があるため、連続性が必要。</li> <li>●マンホール上にも誘導用ブロックが設置されており、安心して歩行できる。</li> <li>●歩道幅員が広いので通行しやすい。</li> </ul>
北区道 (特別区道北 1920 号)	<p><u>(パラリンピアン中心 1 班)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●植栽との段差、照明が暗い、歩道上の樹木が支障となる。</li> <li>○歩道両側とも、桜の木が並んでいない民地寄りに誘導用ブロックを敷設する。</li> <li>○元々桜の木があり、現在なくなってしまう部分は段差が出来ているので、舗装して段差をなくす予定。</li> <li>●弱視の人は明るくないと見えないので、夜の安全面が気になる。</li> <li>○民地側に生えている桜の木と、AV から NTC 側に渡る所の横断歩道付近の桜の木は、誘導用ブロックが迂回することになり歩行の妨げになると信号が見えづらいことがあるので、伐採を検討中。</li> </ul> <p><u>(北区の地元の障害者中心 2 班)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●高木や電柱 (支線を含む) が歩行の支障となる。</li> <li>●植樹柵と歩道舗装部に段差があり、転倒の恐れがある。</li> <li>●歩道全体で木の根上がりの改善が必要。</li> </ul>

<p>北区道（特別区道北1531号）</p>	<p><u>（パラリンピアン中心 1班）</u>  ○HPC 周りの歩道については、南北にある歩道を優先し、本歩道部分では中長期的に歩道の勾配が急なところの解消等を対応していく予定。  ●白杖を敷地沿いの石垣に沿わせて歩いていると、途中で街路灯がたっているためぶつかる危険性がある。  ➡街路灯の移設の検討や誘導用ブロックの敷設を計画している。</p> <p><u>（北区の地元の障害者中心 2班）</u>  ●街路灯が歩行の支障となる。  ●歩道の舗装が桜の根により不陸が生じているので、転倒の恐れがある。  ●テニスコート沿道付近の段差により、転倒の恐れがある。</p>
<p>北区道（特別区道北1278号）</p>	<p><u>（パラリンピアン中心 1班）</u>  ●HPC 北西交差点の横断歩道辺りは若干傾斜がある。  ●木の根等で凸凹しているため、通行しづらいのではないかと。</p> <p><u>（北区の地元の障害者中心 2班）</u>  ●本蓮沼駅寄りの歩道は幅員が広く通行しやすいが、都道方面へ向かうにつれ狭くなり、自転車等のすれ違いに怖さを感じる。</p>
<p>拡充棟</p>	<p><u>（パラリンピアン中心 1班）</u>  ○現在桜の木があるなどして歩道が狭い件については、拡充棟の公開空地分1.5mが通路として広がることである程度解消される。誘導用ブロックは、都道と接続する形で、拡充棟までつながる予定。  ○歩道の勾配については、拡充棟前のフラットな部分から歩道の真ん中辺りまでを1%以内の勾配にし、歩道の途中から車道につながる部分が少し急になるイメージ。  ○ONTC 拡充棟前の歩道の樹木については伐採を予定。</p>
<p>陸上トレーニング場</p>	<p><u>（パラリンピアン中心 1班）</u>  ○陸上トレーニング場の敷地内部は誘導用ブロックの敷設を予定している。歩行者入口前の公開空地から都道への接続部分は JSC の自費工事を予定。なお、誘導用ブロックの材質等に関しては JSC・東京都で協議が必要。</p> <p><u>（北区の地元の障害者中心 2班）</u>  ●入口付近に切り下げがあるため、平坦性の確保が必要。</p>
<p>信号機及び横断歩道（HPC 正門前）</p>	<p><u>（パラリンピアン中心 1班）</u>  ○音響式信号機、エスコートゾーンともに導入予定。</p>
<p>信号機及び横断歩道（国立スポーツ科学センター前交差点）</p>	<p><u>（パラリンピアン中心 1班）</u>  ○音響式信号機は4方向とも導入予定。  ○エスコートゾーンについては設置予定で、場所については検討中。</p>

	<p><u>(北区の地元の障害者中心 2班)</u></p> <p>●「NTC→拡充棟」への青信号時間については、利用状況を踏まえ点灯時間を検討して欲しい。</p>
信号機及び横断歩道 (ナショナルトレーニングセンター前交差点)	<p><u>(パラリンピアン中心 1班)</u></p> <p>○歩道については、新たに歩行者用信号機を設置予定。ただし、今年度中の設置が出来るかは未定。音響式信号機は、南西―南東間、南東―北東間の横断歩道、に導入を検討している。</p> <p>●交通量はそこまで多くなく、音響式信号機になるのであればエスコートゾーンは必要ない。</p>
信号機及び横断歩道 (HPC 北西交差点)	<p><u>(パラリンピアン中心 1班)</u></p> <p>○十字路の信号機は、北側は近隣に民家があり苦情につながるため導入は困難。南側(板橋区道から北区道に渡る横断歩道)は柱をつくるか埋込型の音響式信号機をつくるか等やり方は考えられるが、設置した場合スペース的に邪魔になる恐れもある。</p> <p>○エスコートゾーンは家屋があり、振動と音が懸念されるため困難。</p> <p>●横断歩道接続部の勾配が大きい箇所もあり安全性向上のために道路構造の改修(車道部の嵩上げ)なども考える必要があるのではないかと。</p>
信号機及び横断歩道 (西が丘サッカー場交差点)	<p><u>(パラリンピアン中心 1班)</u></p> <p>○音響式信号機は4方向とも導入予定。</p> <p>○エスコートゾーンについては設置予定で、場所については検討中。</p> <p>○信号の秒数はその時々交通量によって変動していたが、障害者の横断速度に配慮した設定にした。ただし、待ち時間が長くなったことによる苦情も考え得るので、その場合は更なる変更を検討。</p> <p>○音響式信号は基本的に全て押しボタン式を検討している。押しボタンの存在がわかるよう音も鳴り、触れれば反応するしくみになっている。反応音もする。</p> <p>●横断歩道を挟んで、道路側の誘導用ブロックが若干ずれている箇所があるため、歩道側もエスコートゾーンの設置と併せて線状ブロックを配置するなどの対応が必要ではないかと。</p> <p><u>(北区の地元の障害者中心 2班)</u></p> <p>●「NTC 拡充棟→陸上トレーニング場」への青信号時間については、利用状況を踏まえ点灯時間を検討して欲しい。</p>
HPC	<p><u>(パラリンピアン中心 1班)</u></p> <p>●HPC 正門入ってすぐの歩道縁石が割れているため対策必要。</p> <p>○PAJ 報告書で指摘があった、歩道の一部がマンホールがあることにより段差になっている部分は、既に段差を解消済み。</p> <p>○JISS 沿いの誘導用ブロックから NTC 正面玄関前の誘導用ブロックまで間が途</p>

	<p>切れている部分は年度内に接続させる予定。</p> <p>➡異なる材質の誘導用ブロックなので、材質等配慮するといいい。</p> <p>○車道があり誘導用ブロックが途切れている部分はエスコートゾーンを導入予定。</p>
その他	<p><u>(パラリンピアン中心 1班)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●利用者、道路等施設管理者等様々な立場が集まり協議しているワーキンググループのメリットを十分活かしてほしい。</li> <li>●地域の住民の理解や協力を得るために、年に1回でも小・中学校の生徒とJSC間で交流があってもいいのではないか。</li> <li>●誘導用ブロックの敷設や音響式信号機の設置だけでなく、交差点形状等抜本的、中長期的な対策が必要な部分も継続して検討して欲しい。</li> <li>●信号機の押ボタンまでの動線についても誘導用ブロックを設置する必要がある。</li> </ul>

【板橋区道を中心とした実地点検記録】

対象経路：国道 17 号、環七通り、蓮沼アスリート通り、特別区道 1933・1934・2970 号、板橋本町、本蓮沼  
 駅

日 時：11/30(金)14：00～17：00

項目	実地点検記録
板橋区道（蓮沼アスリート通り【特別区道 2124 号】）	<p><u>（パラリンピアン中心 1 班）</u></p> <p>○平成 21 年度に歩道整備を実施し、バリアフリー化を行った。</p> <p>○歩道両側とも誘導用ブロックの敷設を予定。</p> <p>●蓮沼町 26 付近歩道については、車道と交差しているため、歩道があるように線をひく等整備すると、運転手が歩行者が通ることを注意しやすくなりいいのではないか。</p> <p>➡横断歩道を整備する予定</p> <p>●歩道の有効幅が狭い場所があり、電柱等障害物とぶつかってしまう可能性がある。</p> <p>➡連続誘導用ブロックの敷設により歩行ルートが誘導されるため、電柱等障害物との衝突は回避できる。</p> <p>●傾斜は少なめで、その点は車いすが走行しやすい。</p> <p>●エスコートゾーンの設置についても検討すべき。</p> <p><u>（板橋区の地元の障害者中心 2 班）</u></p> <p>●歩道の凸凹が激しい部分が進みづらい。</p> <p>➡現在、水道業者が工事中であり、完了後は凸凹がなくなる。</p> <p>●通常のタイル舗装はガタガタするが、この通りのタイル舗装はスムーズに移動できる。</p>
板橋区道（特別区道 1933・2970 号）	<p><u>（パラリンピアン中心 1 班）</u></p> <p>○歩道両側とも木の根等の影響で凸凹がひどいところや劣化の激しい箇所の舗装補修を予定。</p> <p>○歩道両側とも誘導用ブロックの敷設を予定。</p> <p>○歩道と車道の段差構造を解消（BF ブロック）を予定。</p> <p>●歩道に止められた自転車、民地からはみ出している植栽が危ない。</p> <p>➡民地の方々に協力を得られるよう調整する。</p>
板橋区道（特別区道 1934 号）	<p><u>（パラリンピアン中心 1 班）</u></p> <p>○歩道両側ともインターロッキングブロックからアスファルト舗装に改修を予定。（より滑らかになる点が利点）</p> <p>○歩道両側とも誘導用ブロックの敷設を予定。</p> <p>○歩道両側とも歩道と車道の段差構造を解消（BF ブロック）を予定。</p> <p>○歩道両側ともガードパイプの更新を予定。</p>

	<p>○歩道両側ともマンホール部分の点字は敷設できないが、段差の解消を行う予定。</p> <p>○歩道両側とも駐車場前の歩道にある街路灯は、歩行の妨げになっているので端に移す予定。</p> <p>●歩道に横向きの傾斜があるのが、車いすユーザーにとっては疲れる。</p> <p>➡歩道をアスファルト舗装に切り替えることで快適性を高め、特に傾斜が大きいナショナルトレーニングセンター前交差点付近（接骨院前）については、民地と交渉しており、傾斜を緩やかにする予定。</p> <p>●エスコートゾーンの設置についても検討すべき。</p> <p><u>(板橋区の地元の障害者中心 2班)</u></p> <p>●歩道幅員が狭いので、誘導用ブロックは半分にして並べたらどうか。</p> <p>➡半分にすると JIS 規格から外れる。国から誘導用ブロックは JIS 規格のものを設置するよう通達があったため、規格通りのものを設置する。</p>
都道（環七通り【都道 318 号】）	<p><u>(パラリンピアン中心 1班)</u></p> <p>○歩道両側とも誘導用ブロックを連続的に敷設を予定。</p> <p>○歩道中央部に設置されているポールの撤去については、周辺住民と調整する。</p> <p>●歩道舗装が凸凹している。</p> <p>➡無電柱化事業による地下埋設物の移設等に伴う舗装の仮復旧のため、舗装面に若干の凸凹がある。無電柱化事業完了（2024年頃）と併せて平坦に仕上げる予定であるため、ご理解願いたい。</p> <p>●植栽部分の段差が危険。</p> <p>➡植栽帯内にアスファルトを敷設することや植栽の補植など、段差を解消する方向で対応を検討する。</p> <p><u>(板橋区の地元の障害者中心 2班)</u></p> <p>●歩道に横向きのきつい傾斜があり進みづらい。</p> <p>●交差点部分の歩道の傾斜がきつくて自力で進めない箇所が多い。</p>
国道 17 号	<p><u>(パラリンピアン中心 1班)</u></p> <p>○蓋上の誘導用ブロックについては、埋め込み式の蓋には設置しているが、企業のマンホール等、埋め込み不可能な蓋には設置できていない箇所があり、ここは設置できていない。</p> <p>●誘導用ブロックが一部真っ直ぐではなくなる部分があるので、改修を検討して欲しい。</p> <p>➡ガイドラインに従い、単路部の連続誘導用ブロックについては、官民境界から約 60cm の位置を基本に、横断歩道部においては、横断歩道の中心部に敷設している。また、接続する際、直線的な誘導とほぼ変わらず、かつ急激な屈曲とならぬよう、緩やかな角度をつけて敷設している。</p>

	<p>●NTT のマンホール部分については長さもあり、誘導用ブロックの敷設が必要であろう。</p>
<p>都営地下鉄（本蓮沼駅）</p>	<p><u>（パラリンピアン中心 1 班）</u></p> <p>●さほど問題ではないが誘導用ブロックが JIS 規格になっていない部分が見受けられる。</p> <p>●EV 内の音声案内は確認できたが、地上階だと周囲の音があり若干聞き取りづらい。</p> <p>○案内板は触知案内板＋音声案内。音声の大きさは変えることができる。</p> <p>●音声がいかがいければ、触知案内板はなくてもいいかもしれない。</p> <p>●（人によるが）触知案内板は位置も内容もわかりづらいので、職員や周りの人に聞いてしまうことが多い。案内板よりも音声案内があった方がわかりやすい（「・・・方面出口は右側です」等）。</p> <p>●券売機の購入画面の位置が高く、人によっては届かないと思われる。設置位置を低くできないのか。</p> <p>➡低く改修するのは難しい。基準には沿って作られている。</p> <p>●券売機が駅によっては照明の反射で見づらいことがある（本蓮沼駅は良好）。</p> <p>●だれでもトイレは基準通りつくられている。</p> <p>○片側のホームにしか「だれでもトイレ」はない（複数個所にトイレがある駅は少ないのが現状）。</p> <p>●トイレの設置状況については、情報の周知が重要ではないかと思われる。</p> <p>●改札から EV に向かう途中のスロープ部分に点字が敷設されていないところがある。定められている基準によっては要不要が異なることがあるが、あった方がいいのではないかと思う。</p> <p>●（視覚障害者の視点として）EV の場所がわからなかった。</p> <p><u>（板橋区の地元の障害者中心 2 班）</u></p> <p>●触知案内板の音が小さくて聞こえない。視覚障害者でも点字が認識できない人は多いので、音による案内は重要。</p>
<p>都営地下鉄（板橋本町駅）</p>	<p><u>（パラリンピアン中心 1 班）</u></p> <p>○（目黒方面ホーム）改札を出て右斜め前の壁に触知案内板が設置されており、今年度中には音声を付ける予定。ボタン式にする予定はないが、検知型か常時放送型かはまだ決めていない。他の音声との重なりを懸念している。</p> <p>➡1～2m 範囲の検知型でいいかと思われる。場所は今の場所よりも改札出て真正面の位置が望ましい。</p> <p><u>（板橋区の地元の障害者中心 2 班）</u></p> <p>●車いすユーザーが EV の位置を把握しやすいよう、車いすが通れる改札から見やすい位置に案内を設置して欲しい。</p>



<p>都営地下鉄（共通事項）</p>	<p><u>（パラリンピアン中心 1班）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●ホームドアがあるのは安心。</li> <li>●降りる際に「・・・方面出口は右側です。」等音声案内があると良い。</li> <li>○新型車両は、1車両に1スペース車いす用スペースがある。</li> <li>●乗降場所がスロープのようになっているが、それでもいざ乗降するときに段差と隙間があり怖いので、駅員さんのサポートによる部分が多い。今の形であれば、設置型スロープを置いてもらえる方が安心。将来的にはゴムで隙間を埋めたり、スロープが自動で出てくるタイプのものが出てくるといい。</li> <li>➡ホームドアの更新時期に併せて検討していきたいと考えている。</li> </ul> <p><u>（板橋区の地元の障害者中心 2班）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●三田線の駅員はいつも親切に対応してくれるので、利用しやすい。</li> <li>●改札付近の「ピンポン」の音が小さい。</li> </ul>
<p>信号機及び横断歩道</p>	<p><u>（パラリンピアン中心 1班）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○蓮沼アスリート通り、東洋大学前歩道の一部について、新たに横断歩道を設ける予定。</li> <li>○環七の横断歩道に音響式信号機を設置予定であったが、設置場所がなく困難なため検討。</li> </ul>
<p>その他</p>	<p><u>（パラリンピアン中心 1班）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●HPC 北西交差点は、T字路と十字路が交わっている特殊な形状であり、視覚障害者からすると信号がわかりづらい。車の動きもイレギュラーになることで、車の音で渡れるかどうか等判断しにくい。</li> <li>●今回整備を行う歩道・車道の近隣の方々（住民、店舗、商店街等の人達）へ周知し理解を得ることも重要（日常的な交流も含め。）。</li> <li>●今回の整備が、他の場所の整備へとつながる波及効果があるといい。</li> <li>●高田馬場駅ではぶつかりそうな柱にクッション材がついていたりする。</li> </ul> <p><u>（板橋区の地元の障害者中心 2班）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●HPC 北門の側溝の蓋に車輪及び白杖がはまってしまう。</li> <li>●ガイドヘルパーのような者だけでなく、だれでもガイドになって視覚障害者の誘導ができるようであるとよい。</li> <li>●視覚障害者からすれば誘導用ブロックは必須だが、車いす利用者からすれば誘導用ブロックが通行の妨げになることも理解している。道幅に応じて誘導用ブロックの大きさを選択できるとよい。</li> </ul>