

ハイパフォーマンスセンター周辺アクセシビリティチェック報告書(案)

I. 本調査の概要	3
1. 背景・目的	3
2. 調査内容および方法	4
3. 実施体制	7
II. 調査結果	8
1. 全ルート共通事項	8
▼第2 NTC正門(予定)前の道路	8
▼街路樹の整備	8
▼国立スポーツ科学センター交差点	9
▼ナショナルトレーニングセンター前交差点	10
▼NTC内歩道	10
2. 板橋本町駅ルート	11
▼ルート全体図	11
▼優先すべき改善箇所	11
▼その他、ルート上で気づいた危険箇所と改善案	12
▼板橋本町駅構内の状況	13
▼推奨ルート	14
3. 本蓮沼駅ルート	15
▼全体図	15
▼優先すべき改善箇所	15
▼その他、ルート上で気づいた危険箇所と改善案	16
▼本蓮沼駅構内	18
▼推奨ルート	19
4. 赤羽駅ルート	20

▼全体図	20
▼優先度の高い修繕箇所	21
▼その他ルート上の問題点	21
▼バス利用についての問題点	23
▼推奨ルート	24
Ⅲ. 各ルート別課題まとめと解決に向けた提案(方向性)	25
▼全ルート共通事項	25
▼板橋本町ルート	25
▼本蓮沼ルート	26
▼赤羽駅ルート	26
Ⅳ 総括／提言	27

1. 一般社団法人 日本パラリンピアンズ協会 I 概要

1. 1. および

2.

3. 目的

現在、日本スポーツ振興センター(以下、JSC)、NTCの拡充棟(第2 NTC)が「パラリンピックの優先使用」をコンセプトに建設されている。

これまで以上にパラリンピックを目指しているより多くの障害者が西が丘地区を利用することが予想される。

第2NTC屋内においては、バリアフリーに関して多くの議論がされているはずだが、第2 NTCにまで向かうルートに関しては十分な議論がされていない。障害者にとって危険な箇所も多い。関係各所に話をしたがなかなか進まない。

実際に使用する我々PAJが周辺情報を確認し、正しく伝えていく。来年の開設、来年度の予算要求に間に合わせる。

注1)施設と機能の総称第NTCは、

【第2ナショナルトレーニングセンター】



※完成イメージ図

車椅子バスケットボールなど今までNTCを使用していなかった団体が利用する予定だが、どのくらいの団体・選手が利用するのかは未知数。

建物内に宿泊施設もあり。

4. 調査概要

【日 時】 8月26日(日) 10:00～15:00

【内 容】 最寄り駅3つのルートにおける障害ポイントを確認

(板橋本町駅からのルート、本蓮沼駅からのルート、赤羽駅からのルート)

1チーム:視覚障害者1名、車椅子1名、記録者3名で構成。

視覚障害者や車椅子使用者が気づいた点を記録者がチェックシートや地図に記載していく。

従来のバリアフリーチェック方法ではチェック項目が多すぎてしまい、早急に対応して欲しい点が埋もれてしまうため、今回は優先度の高い視覚障害者や車椅子目線に対象を絞り調査を行った。ルートを歩く中で、について、(アクセスプラ

ンニング

作成)および

【はしたなお、調査と

チェックポイント	チェック方法
誘導ブロック	青マーカー
ガードレール	緑マーカー
勾配	丸を付ける＋コメント(緩い、急)
横断歩道、横道	ある度に記入
白杖を使用しやすい、確認しやすいところ	オレンジマーカー
白杖を使用しにくいところ	ピンクマーカー
危険なところ	赤ペンでコメント

5.

6. 参加者

区分	氏名	所属	競技(パラリンピック出場年)
視覚障害者	河合純一	PAJ会長	水泳
	半谷静香	PAJ会員	柔道('16)
	土屋実奈子	パラリンピアン	柔道('08)
車椅子使用者	大日方邦子	パラリンピアン	スキー('94/'98/'02/'06/'10)
	田口亜希	パラリンピアン	射撃('04/'08/'12)
	山崎泰広	パラリンピアン	水泳('92)
記録員	沖田夏輝	早稲田大学/平田竹男研究室	-
	吉鹿奈三子	早稲田大学/平田竹男研究室	-
	大杉柊平	早稲田大学/平田竹男研究室	-
	森井貴弘	早稲田大学/平田竹男研究室	-
	中口理菜	早稲田大学/平田竹男研究室	-
	前島花音	早稲田大学/平田竹男研究室	-
	秋田佑亜	早稲田大学/平田竹男研究室	-
	安藤友里恵	早稲田大学/平田竹男研究室	-
	町田拓海	早稲田大学/平田竹男研究室	-
	久保亜香里	早稲田大学/平田竹男研究室	-
	原将史	ラフバラ大学	-
	堀切功	PAJ事務局長	-
	石井裕太	電通PR	-
	松村英樹	電通PR	-

アドバイザー	兼崎暁美	篠原電機株式会社	-
	中田蓮	錦城護謨株式会社	-

7. 調査結果

西が丘地区全体図

赤羽駅グループ調査ルート ※次ページ参照

半谷、大日方、町田(記録)、秋田(写真)、沖田、大杉

▼赤羽駅グループ

土屋、山崎、原(記録)、前島(写真)、中口

NTC周辺のバス停留所

●:停留所

【国立西が丘競技場北門】

赤羽駅西口、池袋駅東口 方面

【赤羽商業高校】

赤羽駅西口、王子駅 方面

【赤羽車庫】

赤羽駅西口・東口、西新井駅、

池袋駅東口、ときわ台駅方面

【国立西が丘競技場】

- | | |
|---|-----------------------|
| ① | ①赤羽駅西口、ときわ台駅、池袋駅東口 方面 |
| | ②④赤羽車庫 方面 |
| ③ | ③赤羽駅東口、王子駅、西新井駅 方面 |

(視覚障害)(車いすユーザー)(視覚障害)(車いすユーザー)(視覚障害)(車いすユーザー)Ⅱ

3 3ルート共通事項

▼第2 NTC正門(予定)前

都道455号線に面している歩道は舗装されており、幅も広いが、

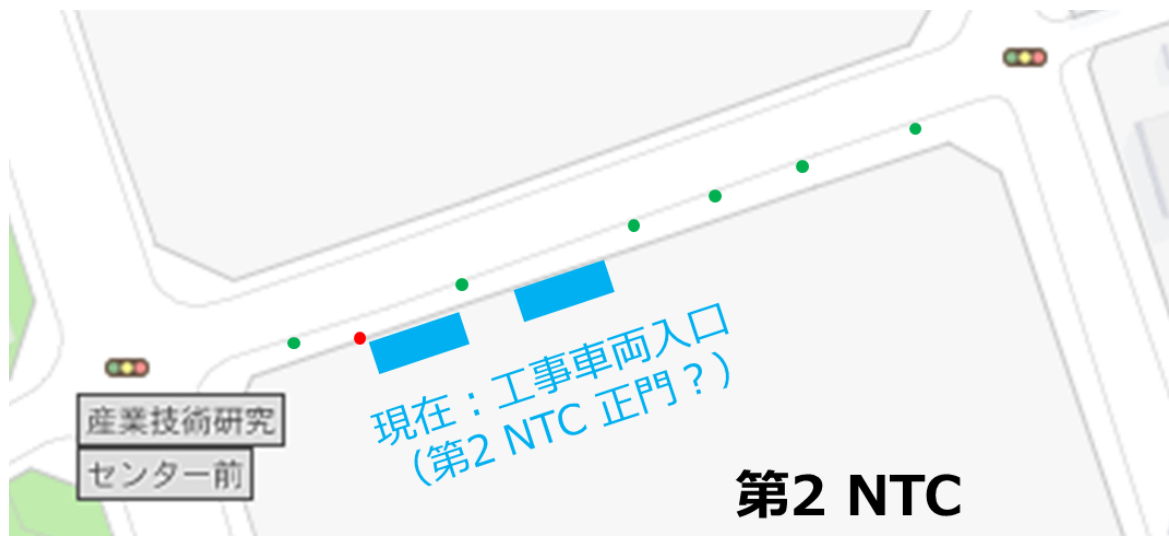
正門前の歩道は、街路樹1本が内側に植えられていて邪魔になっていたり、アスファルトの舗装にも凹凸が見られる。

また、現在は工事車両搬入口となっており、開設後は正門前になるとみられる歩道の傾斜が激しい(写真右端)

歩道の傾斜が激しいと視覚障害者にとっては危険の察知につながるが、車椅子にとってはコントロールが効かずに道路に出てしまう恐れがある。また、点字ブロック(視覚障害者誘導ブロック)の設置も必要である。

街路樹の位置

●街路樹 ●邪魔になっている街路樹



▼国立スポーツ科学センター交差点



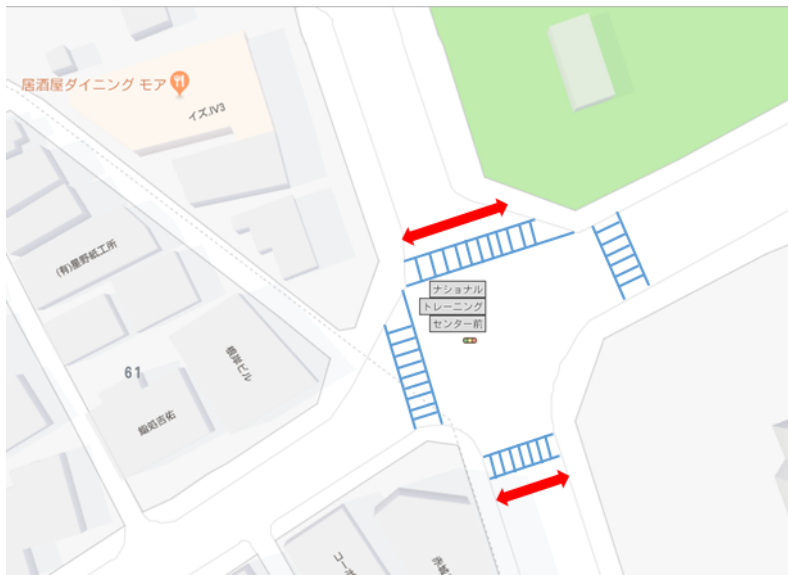
第2NTCにアクセスするために最も重要な交差点であるが、赤矢印の方向の歩行者横断用信号機の青信号点滅まで10秒、赤まで18秒と短い。健常者でも点滅までに渡り切れない。

また、音響装置もなく視覚障害者にとって危険である。

★弱視の人も見やすい信号機「高齢者・視覚障害者・盲ろう者用LED付音響装置」 篠原電機株式会社

埋め込み型 @大阪府茨木市
▼ナショナルトレーニングセンター前

抱込型 @和歌山県和歌山市



板橋本町駅からNTC、第2NTCに向かうために通る交差点。

歩行者横断用信号機が1方にしか設置されていなく、赤矢印方向には歩行者横断用信号機の設置がない。

また、音響装置もない。

▼【参考】NTC内

NTC前の歩道部分にマンホールが食い込む形で設置されている。

特に夜間はマンホールに気づきにくく、視覚障害者や車椅子が転倒する危険性が高い。段差をなくす、柵で囲むなどの安全対策が必要。

▼全体図



現在、NTCから東洋大学前の通りには点字ブロックが敷かれていない。その上、道が狭く街路樹や自転車などの障害物が道のいたるところにあり、視覚障害者や車椅子ユーザーにとって安心して通れる道と言い難い。視覚障害者や車椅子ユーザーが板橋本町駅から単独でNTCまで少しでも安心して行き来することができるよう、NTCから東洋大学前の通りまでの点字の敷設が必要である。

板橋本町駅には、地上から改札階までのエレベーターが1番ホーム側、2番ホーム側に1機ずつ設けられている。しかし、地上と改札階をつなぐエレベーターしかないため、車椅子使用者は駅構内での移動が限られてしまう。間違ったホームに降りてしまうと一度地上に出て反対側の入り口を探し再度入らなければならない。また、多機能トイレも2番ホームにしかないため、1番ホームからは一度地上に出ないといけない。そのため、事前にNTCから板橋本町を利用する選手や関係者に駅構内の情報提供をしておくべきである。

また、駅の入り口が視覚障害者に分かりやすいように盲導鈴(視覚障害者を安全に建物の入口等に誘導するための音

声誘導装置《誘導チャイム、誘導鈴》)の設置や案内板に点字をつけるなどの対処が必要である。

③つまずく要因になる障害物

NTCから板橋本町駅まで行く道中、視覚障害者および車椅子ユーザーがつまずいてしまう要因になり得そうな溝や段差、街路樹などの障害物が数多く目立った。点字の敷設と同時に道の整備、近隣住民の協力が必要となってくる。

▼その他詳細

①視覚障害者推奨ルートの点字ブロック

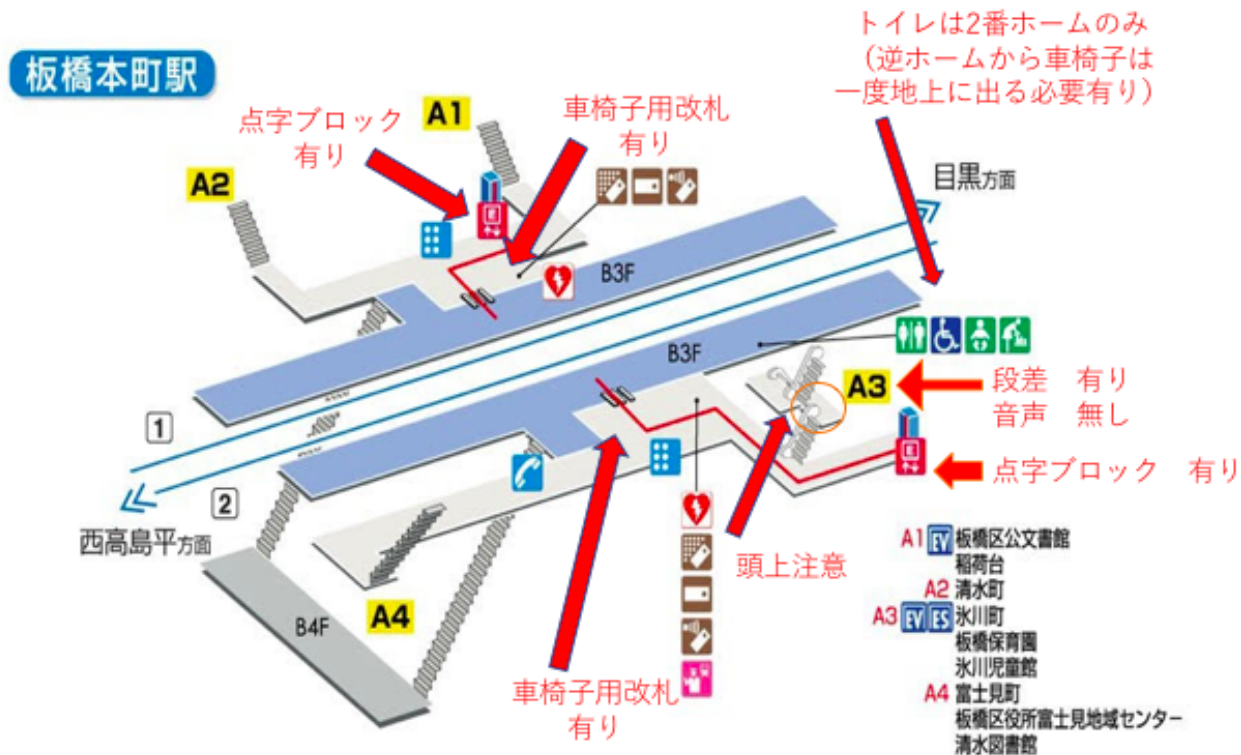
NTCから東洋大学前の通りが第一優先だが、加えて視覚障害者推奨ルート全体に点字ブロックの設置が必要である。電柱やポールなど撤去困難な障害物が推奨ルート中にいくつかあり、障害物に衝突する可能性がある。



性の

②老朽化した点字ブロック

板橋本町駅周辺には点字ブロックが多くみられたが、老朽化しすり減り視覚障害者が点字ブロックの存在に気付きにくい。



に対し

1 車椅子ユーザー

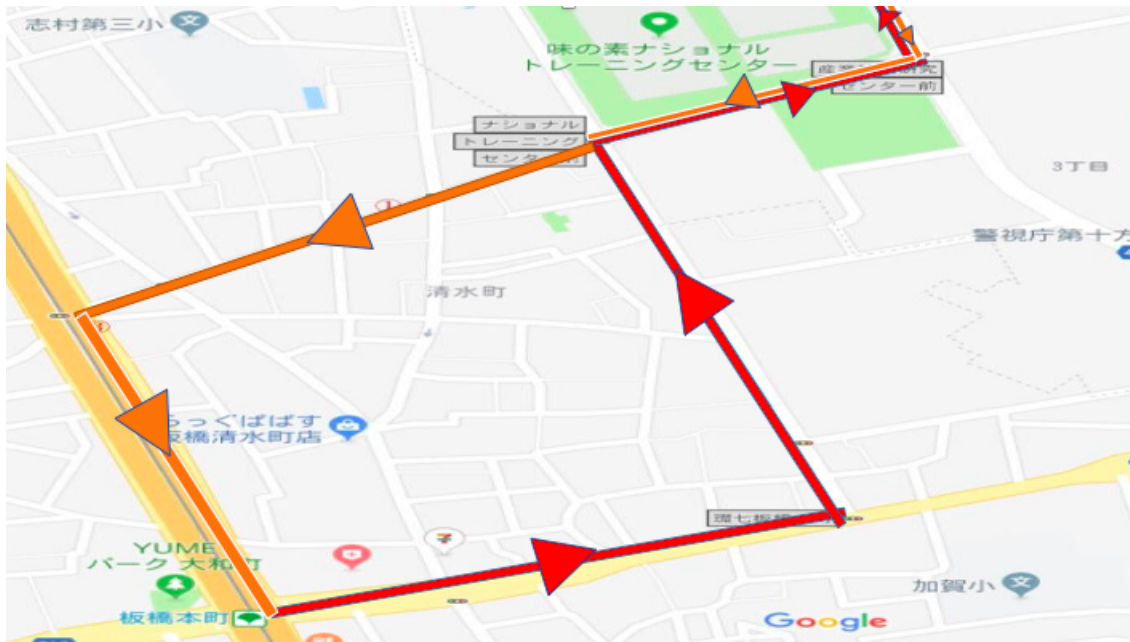
行きは板橋本町駅からNTCへ向かう行きは環七沿いから東洋大学前の通りを通るルート推奨。一方で帰りは行きの道だと上り坂になってしまうので、NTCから中山道まで出て駅に向かうルート推奨する。

(図 行き→赤 帰り→オレンジ)

2 視覚障害者

行き・帰りともに板橋本町駅からNTCへ向かう行きは環七沿いから東洋大学前の通りを通るルート推奨

(図 行き・帰り→赤)



本町緩い坂道本蓮沼駅ルート

▼全体図



▼優先度の高い修繕点

①交差点名称ナシ(NTC北門付近)



- ・ 本蓮沼駅からNTC、第2NTCに向かうために通る交差点
- ・ 丁字路と十字路が重なっており、信号機も連動している
- ・ 【問題点】歩行者横断用信号機が変則的に動く。音響装置が設置されていない

音響装置付信号機がない場合、視覚障害者は他の様々な音を頼りに横断する。

一緒に横断歩道を待っている人が動きだす音、交差する車が止まり、並行する車が動き出す音など。

長時間待っても音で正確に判断できなかった場合は、信号が赤かもしれないことを覚悟の上で横断することもある。

図において、赤丸に視覚障害者が立っている場合、

交差する黄色い車が止まり、並行する青い車が動きだしても目の前の歩行者横断用信号機は赤である。

赤い車が動きだせば、目の前の歩行者横断用信号機は青であるが、赤い車の方面からの自動車の通りは少ない。

▼その他詳細

②アスリートヴィレッジ前歩道

視覚障害者は歩道端のブロックなどを白杖で叩いて方向を確認しながら歩くが、縁石の隆起や歩道に電柱や電柱の支柱がはみ出ており、危険であった。

点字ブロックがないため、それらを避けて通ることは極めて困難。

③③NTC西門の歩道

②同様、電灯柱が歩道に突き出ており、視覚障害者にとって危険であった。

また、道路の端は街路樹の根でアスファルトが隆起していたり、縁石がズレて溝ができていたり、車椅子にとっても移動しにくい。

また、テニスコートと歩道の間にガードレールはなく、最大43cmの崖になっているので、転落、転倒の危険性がある。

④④蓮沼アスリート通り

頼り点字ブロックがテープで補強されているところがあったが、今後劣化した際に点字ブロックが危険物になる恐れがある。

また、右写真はイメージとして、NTCは合宿利用が多いためスーツケース持参のアスリートが多い。

蓮沼アスリート通りは歩道が狭いため、歩道いっぱいに広がってしまい移動しにくい。

視覚障害者の場合は片手に白杖、片手にスーツケースで健常者よりも歩道の狭さの影響を受けやすい。

⑤NTC正門

NTC正門前の歩道やNTC内には点字ブロックが整備されているが、歩道からNTCに入る部分は点字ブロックが繋がっておらず、点状ブロックもないため、視覚障害者がNTC正門だと気づきにくい。

本蓮沼駅

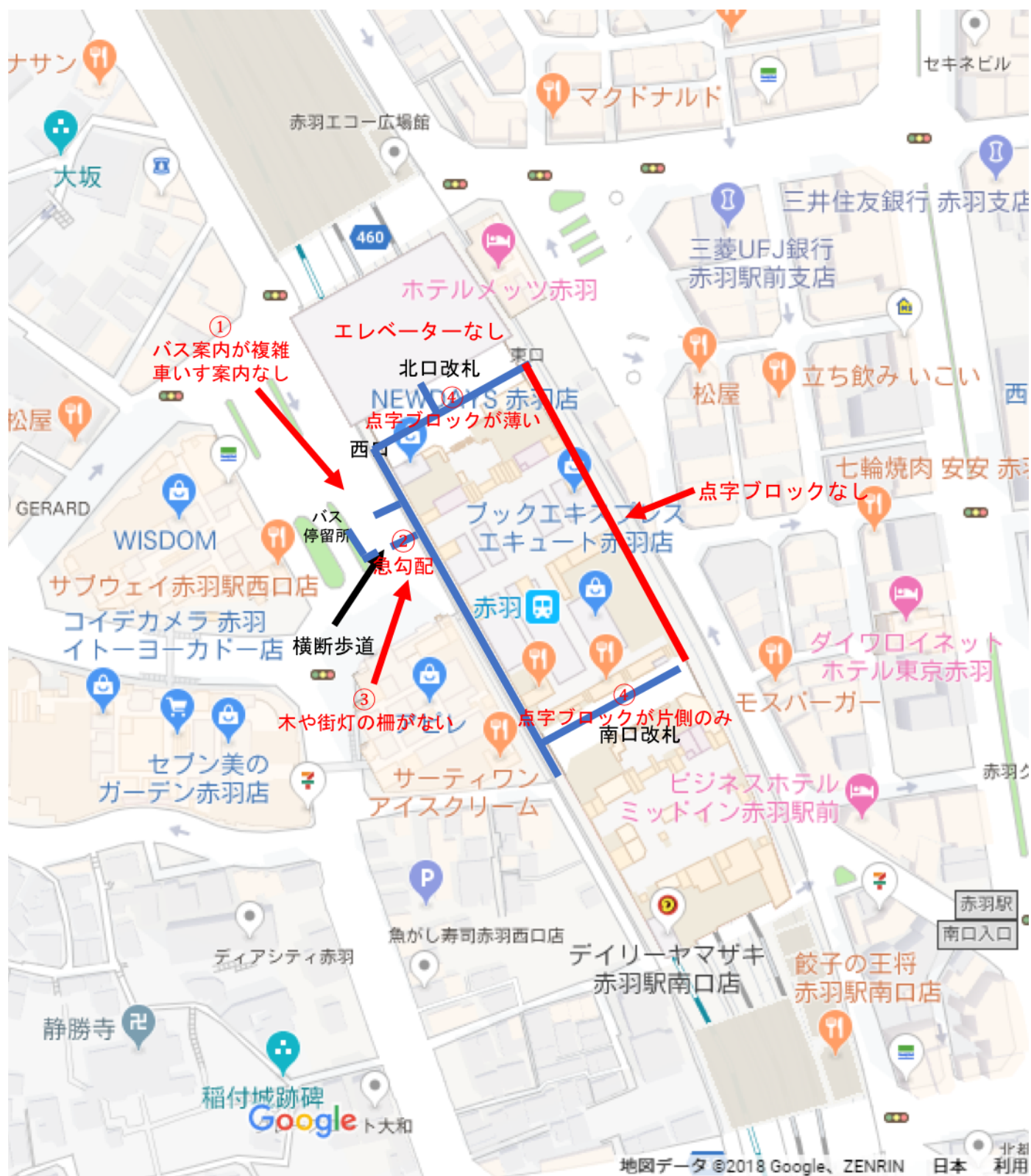
音声案内板が改札前にあったが音量も低く、役に立たない。

▼最適ルートエレベーターP方面杖



赤羽駅ルート

▼全体図



▼優先すべき改善箇所

①障害者を考慮した案内

車いすで電車を利用するためにはエレベーターが必要だが、赤羽駅北口改札には設置されていない。南口改札にはあるが、バスの停留所から近いのは北口改札であるため、車椅子使用者は北口改札に行って初めて使用できないことを知り、あらためて南口に向かう必要がある。現在、北口にエレベーターがないという案内はない。北口改札のある駅舎入口(東口及び西口)に「北口にエレベーターはありません。エレベーターを使用される方は南口へ」という案内(サイン)が必要。

本調査に参加したその帰路にて、南口改札口で南口では対応できないので、口に行くようにもっている視覚障害者をずる②の案内が理解できる案内方法が必要また、NTCやJISSへの行き先案内は表示されておらず、だったため、改善が必要である

で気づいた危険箇所と改善案③また、駅前にバスの案内があるが、点字や音声などは無い。ナショナルトレーニングセンターまでの案内もなく、視覚障害者のことが考慮されていない。複雑な案内は、健常者でも理解が困難。

▼その他詳細

横断歩道の急勾配

バスの停留所と駅の間には、バスの通る道路に横断歩道（信号なし）があり、歩道に上がるには急勾配を上げる必要がある。車椅子では登るのが困難であり、勢いをつける必要がある。膝にバッグ等の荷物を載せている場合、前傾姿勢が取れないので、障害の程度によっては逆走して横断歩道に戻ってしまう恐れがある。

④歩道に立つ街路樹

バスの停留所の前の歩道には複数の街路樹や街灯があるが、柵などが設置されておらず、視覚障害者がぶつかる、もしくは車椅子利用者が段差に落ちる可能性がある。

1 改札前スペースの点字ブロック

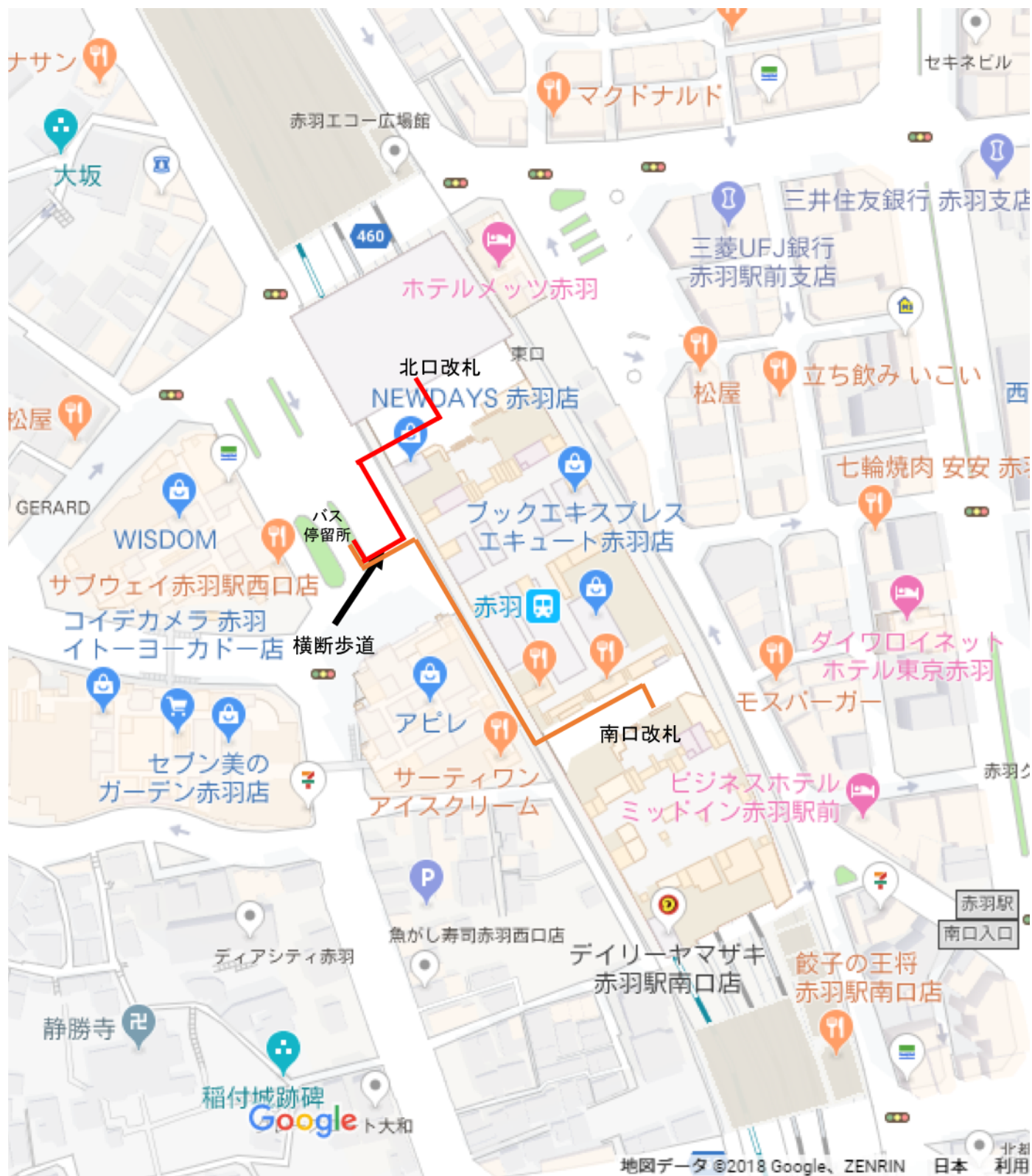
視覚障害者から、北口改札前の点字ブロックが薄くなっているの指摘があった。点字ブロックは古いものもあり、基準を満たしているかの確認が必要。また、南口改札前スペースの点字ブロックの配置について、広い通路の片側にしか設置されておらず、改札までたどり着くことが困難であることがわかった。

⑤

2 バス内

赤羽駅から国立西が丘競技場バス停までを運転するバスは全てスロープと車椅子のスペースが設置されている。一般乗客用のシートを2つ畳むことで車いす1台分のスペースが確保される。シートをもうひとつ畳むことでもう1台停められる。最大で2台乗ることが可能と言われているが大型の車椅子は1台が限度である。車椅子の利用は、利用者が少なければスムーズに行われた。しかし、視覚障害者の乗車にはいくつかの課題が指摘された。まず、特に人が多い場合に車中案内が聞きにくいこと。前払いなのか、後払いなのかわからなかった。次にICカードのタッチ位置がわからないこと。最後に、乗り降りをするときに人にぶつかって危険であること。また、障害者(特にスロープを必要とする車椅子使用者)が乗車するときのバス運転手の態度が協力的とは言えないと感じられた。

▼推奨ルート



III.

8. まとめ

▼板橋本町ルート

- 推奨は調査の帰りに使った東洋大学側のルート。

※詳細は「板橋本町ページ」参照

- 点字ブロックのさらなる拡充は必要→視覚障害者のルートの選択肢が増える。
- 事前にアクセシブルルートの情報を提供することが必要。

(例)板橋本町駅において、エレベーターが各ホームに降りるのに1つしかない、車椅子対応トイレも片方のホームにのみ。

ホームは地下階段でのみつながっているため、車椅子使用者が駅構内において移動することはできない。

▼本蓮沼ルート

- 推奨ルートは都立赤羽商業高校まで出るルート。
- ※詳細は「本蓮沼ページ」参照
- NTC北門付近の丁字路と十字路が重なっている交差点を最優先はすべき。
- NTC西門やアスリート・ヴィレッジ前の通りでは大きな溝・段差が見られ、街路樹や電灯が歩道に出ていた。
- 本蓮沼駅前の歩道は傾斜が強いため、車椅子にとって危険。
- 歩道が狭いため、視覚障害者がキャリーケースを持って通行することが困難。

▼赤羽駅ルート

- バスは車椅子対応しているが、運転手が手動で対応するため、乗客を待たせてしまう。そのため、少し心苦しい。
ラッシュ時の乗車は困難。。HPC方面に向かう、が混在している。
- 駅北口の駅構内に入るためのスロープの傾斜が厳しい。
- 北口改札からホームに上がるには階段・エスカレーターのみしか方法がないため、車椅子は南口改札からしか上がれない。
※南口改札はロータリーから少し離れている
- 帰り、駅からバスに乗車する際に車椅子が乗車したいと伝えたところ国際興業バス運転手の対応が良くなかった。
乗務員の教育が必要。
- 視覚障害者にとって、バス乗り場の案内図が分かりにくく、バスのICカードをタッチする場所が分りづらい。
※赤羽駅からNTCに向かうバスは時間帯によってさまざまな系統で向かう
- IV 駅周辺の点字ブロックの不足や、電灯や街路樹が邪魔になっている。

▼全体

- 多くの修繕必要箇所が見つかった。今後詳細な調査が必要。
- 第2NTC開設を間近に控えていることから、優先順位をつけながら、国、省庁および東京都、北区、板橋区、交通事業者、JSC、JOC、JPC等の関係機関が連携され、周辺整備とアクセシビリティの改善を実施していただきたい。
- 以下に要望／提言をまとめる。

1 信号機、点字ブロック、段差・溝

- 2 HPC地区周辺 5交差点のうち、4か所の信号機(都立赤羽商業高校交差点以外)は早期の改善が必要。特に国立スポーツ化学センター前交差点は既存の化学やNTC、アスリートビレッジへの移動でも使用することから最優先で確実に改善されることを要望する。

※音響装置は音量にも注意。音が小さくて聞こえない箇所があった。

NTC周辺の点字ブロックの設置して行く。壁を伝って歩く場合、店舗入口等で切れ目があったりまた自転車が置かれていることがあるなど、HSC周辺道路には。

具体的には、せめて、NTC→第2NTC、第2NTC→アスリート・ヴィレッジに設置。その後、効果を実証する。

今後は、可能であれば、板橋本町駅までのルートにも設置することで、最寄り駅のうち1つへの視覚障害者のルートを確認する。

【参考】駅の入り口では、入り口であることの音声誘導も必要

- 3 推奨ルートの提供→JPCやハイパフォーマンスセンターHPを通じてアクセスページに必要情報を掲載依頼していく。

に関する情報発信ハード面の整備とあわせ、こころのバリアフリーについて、人々の意識を変え、行動変容を起こす効果的な方策について、デザイナーやクリエイターなどコミュニケーションの専門家の知見を借りて、インクルーシブな社会に向けたメッセージが、軽やかに伝わる新たな方法を模索したい。

- なるような整備を北区西が丘地区(ハイパフォーマンスセンター周辺)において実施しすべての人がストレスなく移動でき暮らすことのできる社会のあり方を示してほしい。オリンピック、パラリンピックをめざすさまざまなアスリートが街を行き交い、応援する人たちと身近に接する機会の多いHPC周辺地区は、インクルーシブな社会の最前線となり得る潜在力を持つ。ここから得られるユニバーサルデザインのノウハウと、温かいコミュニティのあり方が全国へと広がり、開催のの一つなることに期待する