

学識経験者、障害者団体や地域の福祉関係団体から頂いたご意見

① 駅への要望

ホームドア

ホームドア設置

- ・ホームドアは、命を守るもの。早く設置して欲しい
- ・ホームドアがないと安心して歩けない
- ・島式のホームで片側のみにホームドアがついている駅はかえって危ない
- ・電車が入ってくる衝動で誤ってホームから転落する事故もあり、そういう事故を抑制する意味でもホームドアは有効

ホーム

- ・ホームの点字ブロックに沿って歩くので、通過電車がすぐ横を通るのは大変怖い
- ・混雑しているホーム、島式のホームは危ない
- ・ホームドアのない狭い場所（階段、エレベーター、柱など）を通り抜けるのが怖い
- ・混雑時のホームを通り抜けるのが怖い
- ・酔客の転落も課題

ホームドアの種類

- ・視覚障害者は想像で歩いている。想像と違う時、事故が起こる。ホームドアのタイプは規格が揃っているとよい
- ・ロープ式のホームドアは、子供が首を出して絡まるなど非常に危ない

駅周辺

- ・事故が多発している駅、利用者数の多い駅から整備すべき

その他

- ・絶対に列車が停車しないところに柵を付けてほしい
- ・聴覚障害者の対応として、列車遅延のお知らせなどを視覚情報で示せるよう、ホームドアにデジタルサイネージを付けるべき

エレベーター・段差のないバリアフリールート

バリアフリールート

- ・「移動は権利」ということを踏まえて検討すべき
- ・行き～帰りを単独で行動できる環境を実現すべき
- ・主要駅なのに、一度、改札の外へ出ないといけない駅がある。また、1ルートで遠回りするのは大変
- ・乗換ルート及び複数ルートの整備をすべき
- ・河川をまたぐ駅などは2ルート目が必要
- ・乗換ルートは、駅の外に行く乗降客ではないので、区市町村ではなく都が全面に出て取り組むべき
- ・無人駅の方がバリアフリーの需要が高い可能性がある

エレベーターかごの大きさ

- ・車椅子、ベビーカー、キャリーバックなど、多様な人がエレベーターを利用する。電車が止まり4～5台集まると、何回も待たないと乗れない。エレベーターの数、容量が不足

- ・エレベーターの大型化、複数化が必要
- ・現状は、11人乗り1基の最低水準。アクセシビリティガイドラインにある17人乗りを標準、競技場の近くなどは24人乗りにすべき
- ・オリ・パラ時は容量をはるかに超えた利用が想定される。別の対応も考えるべき

ホームと車両の間の段差

- ・介助してもらおうとどうしても待ち時間が長くなる。一人で乗車できるよう、ホームと車両との段差の解消に取り組むべき
- ・大江戸線などは、1～2か所、車いす用にかさ上げされた乗り場があるが、乗る位置が決められている
- ・車椅子スペースは現状、1編成で1以上、国の基準で1車両に1以上となったので、基準に合うように整備を進めるべき

その他

- ・車椅子用のスロープで急なところがある
- ・エレベーターに閉じ込められた場合、非常ボタンを押しても会話ができず助けを呼べない

トイレ関係

- ・トイレは繊細な課題。男女別のスペースに入りたい、異性介助での利用、LGBTも考慮すべき
- ・多機能トイレは、各駅への整備が進んできたが、機能が1つに集まっており、使いたいときに使えない
- ・多機能トイレの機能を、男女の個室便房に分散すべき
- ・大きな駅では、多機能トイレもしくは男女共用トイレが2つ以上欲しい
- ・トイレの設備の位置（手すり、ペーパーホルダー、洗水、非常ボタンなど）を統一できないか。行くたびに違うことは戸惑う
- ・掃除の回数を増やしてほしい

駅の案内について

- ・いくらハードの整備をしても、使うのは人なので、人的な手助けいらない、ということにはならない。駅員の配置、声かけサポート運動の継続をお願いしたい
- ・改札口、ホーム、エスカレーターなど、もっと駅の中で音声での案内をしてほしい
- ・トイレの入り口、男女の別がわからない時がある。音声で男女識別の通知をしてほしい
- ・出入口から改札、改札からホームまでの経路、乗継の経路、エレベーターやトイレの場所がわかりにくい駅がある。バリアフリー経路をマップだけでなく、駅の中で案内してほしい。案内の数を増やす、矢印や色分けするなど
- ・車椅子バージョンの最短経路や最適な乗換を示すアプリなどがあるとよい
- ・病院のように、床に行先案内があると助かる（壁や天井の表示はみつけれない）
- ・触地図がほこりで汚れていることがあるので、定期的に掃除をしてもらいたい

その他

- ・子どもが感じる不便な点があると思うので、子どもの視点を入れた方がよい
- ・点字ブロック上の荷物や立ち止まった方がなかなか減らない
- ・列車が近づいていることに気が付かない。ホーム端にランプがつくのがよい

- ・アナウンスが聞き取れないので事故時の情報収集に困る
- ・発達障害の人にとって、階段の段差の識別が難しいタイプがある
- ・駅に休憩場所が少ない。パニックを鎮める、クールダウン、カームダウンの場所が必要
- ・エスカレーターの片側歩行は危ないので禁止してほしい
- ・エスカレーターで右側しかつかまれない人もいる
- ・日常時には大丈夫でも、災害等の非日常時の対応もするべき
- ・工事中はバリアフリールートが変更となったり、狭いところを通らなければならないので、人的サポートが重要。どのように人的サポートが入るのか
- ・障害者割引について、無人化駅と割引が連動していない、各社割引の考え方が異なるので、改善してほしい
- ・駅はうるさいと感じる。特に発達障害の方は音を気にする方がいらっしゃるので、音の在り方について検討してもよいのではないか

② ホームドア、エレベーターの優先整備の考え方を検討するうえで、考慮すべき視点 全般

- ・何年までにやる、具体的な目標を都が立てることが重要
- ・都が率先して整備を推進し、他の自治体へ広めてほしい
- ・整備にあたっては、計画段階及び事業段階で、当事者の視点を入れることが重要

ホームドア

- ・すべての駅に設置すべき
- ・混雑しているホーム
- ・島式のホーム
- ・通過電車が多い駅
- ・事故が多発している駅
- ・規模の大きい、利用者数の多い駅
- ・ホームの幅、狭さ
- ・盲学校、点字図書館、視覚障害者施設、職業能力開発大学校

エレベーター

- ・共通
 - 遠回りを余儀なくされている駅
(バリアフリールートがエスカレーターや階段のルートと大きく異なる駅)
基本構想やマスタープランとの連携を考えるべき
- ・複数ルート
 - 河川、道路、鉄道、高低差など地形上、複数ルートが必要な駅
- ・乗換ルート
 - 地上や改札の外へ出ることを余儀なくされている駅
(通常の乗換ルートはラチ内で乗り換えられる駅)
鉄道事業者が2つに跨ったり、民間の敷地に跨る場合など、難しい事例への対応を考えるべき