

◇荒川区バリアフリー基本構想(素案)に対するパブリックコメントの実施結果について

- (1) 件名 荒川区バリアフリー基本構想(素案)
- (2) 意見募集期間 平成22年3月1日～15日
- (3) 閲覧場所 都市計画課、情報提供コーナー、各区民事務所、区ホームページ

(3) 意見の内訳

| 意見募集方法 | 意見提出件数 | 意見項目 |
|--------|--------|------|
| 郵送 | 0 | 0 |
| 持参 | 1 | 7 |
| 電子メール | 2 | 6 |
| ファックス | 0 | 0 |
| 合計 | 3 | 13 |

(4) 実施結果

| No. | 意見区分 | 意見の概要 | 意見に対する区の考え方 |
|-----|-------|---|--|
| 1 | 放置自転車 | ・「放置自転車」には非常に悩まされており、早急な解決を希望する。 | P3に記載のとおり、放置自転車対策は、区の重点施策として取り組んでいます。 高齢者・障がい者等の移動等円滑化を実現するためには、施設整備だけでなく区民等が日常的に困っている人に自然と手を差し伸べる心を育むことが大切であるとの考えもと、「心のバリアフリーの推進」を掲げ、本基本構想策定を策定しています。 その中で、放置自転車等の歩行者の通行を妨げる行為の対策に対しては、P30記載の基本方針やP45記載の心のバリアフリーの取組みでとまとめて記述しております。 |
| 2 | 基本方針 | ・基本構想P30「基本方針1:心のバリアフリーの推進」の項に「歩行者の通行を妨げる行為に対しては歩行空間の適正利用を図るため、区民による自主的な参加を促します」とあるが、歩行者だけでなく車いすにとっても通行の妨げになっている。 | 歩行者だけではなく車いすの利用者にも配慮した文言に変更します。 |
| 3 | 放置自転車 | ・放置自転車は何故「車道」ではなく、「歩道」に放置されるのか。 | 理由は不明ですが、本基本構想P45に記述した区民等への広報・PRの取り組みにつきましては、地区別基本構想策定の際には、地区の地域特性などを把握した上で、自転車利用者のマナー向上のための啓発活動を実施していきます。 |
| 4 | 放置自転車 | ・何故、放置自転車は「警告の紙」が貼られるだけですぐに撤去されないのか。撤去に費用がかかるからなのか。そうであれば撤去にかかる人件費や車両運搬具にかかる費用等の実費を自転車を引き取りにくる方から徴収してほしい。 | 現在、放置禁止区域に指定している駅周辺は、撤去を予定している日は即日撤去を実施しています。撤去には経費がかかりますので、撤去手数料を5,000円いただいております。 |
| 5 | 放置自転車 | ・近くに駐輪場がないもしくは空きがないから自転車が放置されるのではないか。対策として区民の利用数に合った駐輪場の整備をすべきである。 | 現在、区では駅周辺に自転車駐輪場と置場を合わせて7,745台分用意しておりますが、放置の多い駅周辺では、絶対数が足りない地域もあります。22年度には三ノ輪駅周辺に新設し、日暮里・舎人ライナー熊野前駅周辺に一時利用置場を増設します。こうした情報のPRをさらに図っていきます。 |
| 6 | 放置自転車 | ・駐輪場に止めるには料金がかかるから自転車が放置されるのではないか。対策として駐輪場の無償化(時間制限あり、個人の所有にしない為)を実施すべきである。 | 現在、無料の一時利用置場は西日暮里駅と三河島駅と日暮里舎人ライナー熊野前駅にあります。また、町屋・南千住・日暮里の各駅には指定管理者の運営している自転車駐輪場があり、2時間までは無料でご利用になれます。 P45に記載のとおり、広報・啓発活動に取り組み、利用者へPRしてまいります。 |

| | | | |
|----|------------------|--|--|
| 7 | 放置 自転車 | ・駐輪場まで行くのは面倒に感じるから自転車が放置されるのではないか。 | P45に記載のとおり、広報・啓発活動を通じて、利用者のマナー向上に取り組みます。 |
| 8 | 基本方針 | ・基本方針1に心のバリアフリーの推進とあるが、施設や道路の整備などはハード系の部署だけで進めていけると思うが、ソフト系の施策を充実させていくためには福祉関係部署と連携し検討会などの組織をつくるべきではないか。 | バリアフリー施策を推進していくためには福祉関係部署との連携が欠かせません。そのため、本基本構想の策定では関係部署からなる庁内検討会を開き意見調整をいたしました。さらに、P43に記載のとおり、次年度以降の地区別基本構想策定の際にも福祉関係部署との連携を引き続き図り、基本構想策定協議会の関連組織として、荒川区・関係事業者・区民で構成する事業推進会議を設置します。 |
| 9 | 重点 整備地区 | ・重点整備地区が多すぎはしないか。区のおよそ半分が該当している。いずれ区内全域をバリアフリー化することを考えれば、現時点での重点整備地区はもう少し絞っても良いのではないかと思う。また、徐々に整備地区を拡大していくことで最初の方に設定した重点整備地区での反省点が見つかった場合、その考えを反映させられると思う。 | 重点整備地区の範囲及び地区数につきましては、バリアフリー新法並びに基本方針で示されている要件を踏まえ、高齢者・障がい者の移動等を考慮した上で、特に重要度・緊急度が高い地区を設定し、平成22年度以降に優先順位に基づき、順次地区別基本構想を策定していきます。近隣区では、全地域を重点整備地区化しているところもありますが、地区を絞り込み、重点的に取り組むことにより、地域に応じた一体的な取り組みができる点も大切です。また、本基本構想では、区全体のバリアフリー化の推進を目指しております。重点整備地区はその先導役とな |
| 10 | 心の バリア フリー | ・施設や交通網の現在のバリアフリーの対応状況、今後の対応予定などを地図に表現した資料があるとわかりやすいと思う。 ex)バリアフリー化済マップ、数年度ごとのバリアフリー化予定マップ | P45に記載のとおり、広報・啓発活動として、マップ作りを推進する予定であります。次年度以降の地区別基本構想の策定の際には、バリアフリー整備現況を踏まえ整備予定を立ててまいります。 |
| 11 | 重点 整備地区 | ・基本構想P19の公共交通機関利用状況は路線バスの利用状況だけなぜ便数で評価しているのですか。便数が多ければ利用者が必ず多いというわけではないと思いますが。 | 重点整備地区の評価指標として、路線バスでは乗車人数が不明であるため便数を使用しております。乗車人数と便数は関連するものと考えております。 |
| 12 | 関連事業 | ・P23、P33の歩道の整備状況について区道で整備が完了している路線でも歩道空間が十分に確保されていない箇所が多く見られる。(歩道幅は1m程度しかない。しかもその歩道の中に電柱や植樹帯があつたりもする。自転車が通る空間も考えると、すれ違うことすら難しい箇所をある。)それで路線延長で評価するのはどうしてなのか。実際の状況をよく理解した上で、評価方法を考えてもらいたい。 | 本基本構想では、P23に「歩道の整備状況」、P33に評価指標として「都市計画道路未整備延長」を記載しております。都市計画道路のような高規格な道路の場合、歩道整備もあわせて進めることができるため、その路線延長を評価要件に加えております。次年度以降の地区別基本構想策定の際には、地区の歩道整備状況を踏まえ、具体的なバリアフリー整備を提案します。 |
| 13 | 全般 | ・今年度は基本構想のため、どのように整備するかは具体案はないが、来年度以降、具体案を考える上では、もっと地域の利用状況を把握して案を出してもらいたい。 | 今年度は区全体の基本構想を策定しております。来年度以降、地区別基本構想策定の際には、地区の地域特性などを把握した上で、具体的なバリアフリー整備を提案します。 |