

## バリアフリー基本構想等の改定に向けた基本方針(案)にかかる 意見照会結果について

昨年 12 月に書面にて意見照会を行った結果、以下のご意見をいただきました。

基本方針(案)に係る意見	対応方針
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 資料 3 の 5 頁の 3 の③にて、「各事業者による」はそこまで強く踏み込んで書けるのか疑問。「各事業者における」ではないか。</li> <li>● 計画段階から意見を募ることのできる仕組み作りが必要。</li> </ul>	<p>⇒指摘を踏まえ、「各事業者におけるソフト対策や人的対応の充実を図ります。」としました。</p> <p>⇒資料 3 の 5 頁の表「バリアフリー化の目標と基本的な方向」の改定案 4-③に加える方針です。</p>

その他意見	対応方針
<p>1 まち点検の調査資料を拝見しますと、ほとんどの項目でほぼ 75 パーセントほどのバリアフリー化が推進されているようですが、実際に利用している者にその実感が無いのはどうしてでしょうか？</p> <p>2 JR 千葉駅は改装された部分は快適でも、階段を下りたら旧態依然としたホームであり、誘導ブロックの上に柱があったり、エレベーターを降りた近くに柱があったりと危険です。またホームの路面も改修工事以前よりでこぼこが目立ちます。</p> <p>3 駅のエレベーターやトイレなど、後から作られたところが多いので、スペースが狭かったりわかりにくい場所にあったりします。</p> <p>4 モノレール駅など無人の駅が多いですが、車いすの場合、車両とホームの隙間を傾斜板で補佐しなければいけないので自由に外出とはいかないようです。</p> <p>5 モノレールのスポーツセンター駅は、スポーツセンターでイベントがあるときなど職員が待機しますが、フロアの混雑を整理するわけでもありま</p>	<p>⇒現基本構想策定時から、鉄道駅や道路等のバリアフリー化は着実に進んでいると考えます。しかし、国等の基準に基づいた整備だけでは、利用者の実感につながっていないこともあるのがまち歩き点検等で把握できました。今後、計画段階から利用者意見を取り入れる機会を設け、各事業者によるバリアフリー化に努めていくこととしています。</p> <p>⇒個別の意見を踏まえ、各事業者がバリアフリー化を推進するにあたり、配慮すべき事項を資料 3 に整理しました。促進方針策定により、これらの配慮事項を周知していきます。個別意見については、事業者伝えていきます。</p> <p>※モノレールについて、全車両にスロープ板を配備しており、無人駅であっても乗務員により乗降の支援を受けることができます。</p>

その他意見	対応方針
<p>せん。ホームの危険性などにも目を配っていただきたいです。</p> <p>6 駅の券売機やカードチャージ機を新しいメニューに変えた場合、従来のバリアフリーがなくなるのは不本意です（京成電車のカードチャージ機は改修後、残高表示の音声がなくなりました）。</p> <p>7 バスの乗降に関するバリアフリー化も進んでいるようですが、行き先案内の車外放送については触れていません。始発時の案内はもとよりですが、途中のバス停でも、一つのバス停に行き先の違うバスが何台も止まります。行き先案内の車外放送を義務化してください。</p> <p>8 たいよう号や観光バス、羽田からのリムジンバスなどは千葉駅北口ロータリーにつきますが、北口や西口にはタクシー乗り場もわかりにくいというタクシーが1台も待機していません。せっかく空港でリムジンバス乗り場までのエスコートを受けて障害者や高齢者が一人で旅行ができて、ここで困ります。</p>	
<p>生活関連経路の設定にあたっては、生活関連施設までの移動手段の実態や道路環境を十分に考慮すること。</p> <p>例えば、徒歩での移動が現実的でない場合には、バスやタクシー等の公共交通機関の利用を前提として経路の設定を検討したい。</p> <p>また、歩道の新設・拡幅ができない路線や地形的制約により道路移動等円滑化基準を満たせない路線については、生活関連経路Ⅰに設定しないよう、配慮願いたい。</p>	<p>⇒今回、新たに生活関連施設、生活関連経路の定義、設定の考え方を示し、生活関連経路として指定すべき路線を示します。</p> <p>今後、道路管理者による道路特定事業計画を作成する上で、実情に沿った整備目標・水準を設定していくものとします。</p>