

清水駅周辺地区バリアフリー基本構想（案）に関する意見募集結果一覧

【意見募集期間：平成 23 年 9 月 20 日（火）から平成 23 年 10 月 19 日（水）】

【意見提出件数：意見提出者数 8 人、意見提出件数 11 件】

※「意見のタイトル」及び「意見」については、提出された意見応募用紙の記載をそのまま掲載しています。

整理 番号	意見のタイトル	意 見	市の考え方
1	(3) 交通・主要施設 カ 駐車場・駐輪場施設について、通行しやすい道路、歩道、商店街、施設の構築を目指すにはもうすこし詳しいデータ分析が必要です。	<p>【意見番号 1-1】</p> <p>駐車場・駐輪場の整備に関するデータ(ポイントごとの放置自転車数や駐輪場一日の利用者数・目的など)が不明ですが、放置自転車や駐車場入庫待機車による渋滞発生状況などの対策にはデータ分析が重要です。</p>	<p>駐車場及び駐輪場の施設管理者と利用状況等を踏まえながら、重点整備地区内の生活関連経路がふさがれてしまうことがないように努めていきます。</p> <p>また、自動車又は自転車を利用する人のマナーやモラルの問題については、一人でも多くの方にバリアフリーについて理解を深めていただけるよう、バリアフリー基本構想の周知を継続的にしていきます。</p>
		<p>【意見番号 1-2】</p> <p>清水のイベント時における交通渋滞や弊害（市民の通常の生活が脅かされるような事態）はどうなのでしょう？</p>	<p>イベント主催者の責務により配慮すべき事項と考えますが、広く市民の皆さまに、バリアフリーについての理解を深めていただけるように、バリアフリー基本構想の周知を継続的にしていきます。</p>

2	清水駅周辺地区バリアフリー基本構想(案)について	<p>歩道の段差について</p> <p>視覚障害者にとっては、車道と歩道の境界は、段差によって判断します。</p> <p>【意見番号2-1】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・はーとぴあ付近のバス停に自転車道が近年できました。視覚障害の方が自転車道で盲導犬と共にバスを待っている姿をみかけました。 <p>彼女はいつものように待っていたようですが、自転車道が出来た事が見えないために分からなかったのです。歩道との境は色で区別されていますが、段差は無く平らになっていました。バスが近づいたら危ないと思い、すぐに声をかけて下がっていただきました。</p> <p>歩道との境がわかる段差・またはバス待機場所を表すブロックなどが設置されていればと思いました。</p>	<p>視覚障害のある人が安全に歩道を利用できるように、バス乗降口を示す視覚障害者誘導用ブロックを設置します。</p>
		<p>【意見番号2-2】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・段差のないバリアフリー化が進んでおりますが、視覚障害者にとっては段差はわずかでも無いと危険を伴います。特に交差点で歩道から車道へ移動する 	<p>「道路移動等円滑化基準」の第9条には、「横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は二センチメートルを標準</p>

		<p>時など。 視覚障害者にもご配慮いただきたいです。 車いすの方用に車輪の幅で段差をなくし、その箇所をカラーで表示している町があるそうです。他の部分には段差を付けてあるので、これなら視覚障害の方も車椅子の方も双方に都合が良いとおもいます。</p>	<p>とするものとする。」と規定されています。 これは、視覚障害のある人に配慮した規定ではありますが、車いす利用者にとっては、段差が高いという意見があります。そこで、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」では、縁端（道路と歩道の境）の高さについて、1 cmが望ましい構造の一例として示されています。 整備の計画（特定事業計画）を作成する段階で、視覚障害のある人にも車いすを利用する人にも十分配慮した計画が作成されるよう実施していきます。</p>
		<p>【意見番号2-3】 案内板など色にも注意を。弱視・色覚者への配慮をお願いします。 大きく はっきり 見易い色を使ってください。</p>	<p>標識（案内板など）及び表示（路面上の車いすマークなど）については、利用する人の視認性が高まるよう配慮していきます。</p>
		<p>【意見番号2-4】 駅を利用している者として、送迎自動車の乗降場所をはっきり明示して欲しいです。</p>	

<p>3</p>	<p>P.16 多様なパートハーシップによるユニバーサルデザインの浸透 <以下を、追加してほしい> ○高齢者や障害のある人等とのパートハーシップにより、当事者の声を聞き、より使い勝手がよく安全な街づくりを推進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定期的に高齢者や障害のある人等との連絡会を設け、バリアフリー化の推進状況を報告し、意見を聞き、必要な改善に取り組む。 ・新たな計画や施策を策定する場合も、継続的に関わっている当事者等との話し合いを持つ。 ・新しい基準や新しい生活関連施設ができれば、改めて協議する。 	<p>【意見番号3-1】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー新法に準拠していれば、「バリアフリーは完全」と作る側は考えがちだが、地域の個別の事情や障害ごとのバリアフリー化の折り合いや調整が必要な場合が多いが、施工後に改善すべき問題が発覚する場合がある（車イス利用者にとってみれば、点字誘導ブロックは少しジャマになる。横断歩道と歩道の段差は視覚障害者にある程度ほしいが、車イス利用者はスロープ化を望む。） ・計画策定の度に、新しい関係者が集められて意見を聞くのではなく、重点地域には継続した関係者が関わる仕組みを作る必要がある。また、施工後の不具合や課題についてもフォローする体制とする。 	<p>当該バリアフリー基本構想は、P.28「(2) 段階的・継続的な取組み」記載のように、市民（高齢者や障害のある人を含む）と行政、各施設管理者が連携・協働・情報共有し、「段階的、継続的な取組み（スパイラルアップ）」をすることにより、「誰にも安全で安心なまちづくり」の実現を目指していくものであり、社会変化に応じて柔軟に見直しを検討していきます。</p> <p>したがって、ご意見の主旨については、P.28「(2) 段階的・継続的な取組み」に包括した記載がされていると考えますが、さらに P.16「多様なパートハーシップによるユニバーサルデザインの浸透」に以下の一文を追加します。</p> <p><u>「・様々な利用者の意見を反映させるため、高齢者や障害のある人等が参加できる体制づくり」</u></p> <p>また、体制づくりや見直しを実施する際は、策定段階を含め、当該バリアフリー基本構想に携わっていただいた方々が継続的に関われるよう配慮していきます。</p>
----------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4	重点整備地区の設定（16 ページ）について	<p>【意見番号4-1】</p> <p>清水マリンパークの隣に、土肥港行きのフェリー乗り場がありますがこのフェリーターミナルはバリアフリーの重点整備地区の範囲から外れているようですが、フェリーターミナルも交通結節点として必要なものだと思います。</p> <p>新清水駅から1 kmの範囲から外れますが、フェリーターミナルも重点整備地区に含めたほうがよろしいかと思えます。</p> <p>合わせて水上バスの江尻乗り場のバリアフリーも考えていただきたく思います。</p>	<p>重点整備地区内及び地区付近の旅客船（旅客船ターミナル）については、1日あたりの平均的な利用者数が3,000人に満たないため、当該バリアフリー基本構想において、生活関連施設として指定していません。</p> <p>今後、利用者数の変化や利用状況等を踏まえ、施設管理者と生活関連施設への指定について検討していきます。</p>
5	清水駅バス停③の感じたこと。	<p>【意見番号5-1】</p> <p>バス降口と歩道の高さが違いすぎるので高齢者、肢体の障害者には少し大変だと感じました。</p>	<p>バス停を設ける歩道の高さは、低床バスと歩道の間にはスロープ板を設置した時に、車いす利用者の乗降がスムーズに行えるように、路面より15cm高くすることが標準（「道路移動等円滑化基準」第17条）とされていることから、JR清水駅西口（江尻口）駅前バス乗り場については、乗降箇所の歩道高を15cmで統一し整備しています。</p>

6	障害者駐車場	<p>【意見番号6-1】</p> <p>障害者駐車場西口2台東口1台よろしく</p>	<p>JR清水駅には、障害者専用の乗降場を西口（江尻口）に1台、東口（みなと口）に1台の計2台分、障害のある人の乗降のため、短時間の停車ができるスペースとして設置しています。</p> <p>なお、JR清水駅周辺の駐車場に設置されている障害者専用スペースの状況は、西口（江尻口）周辺では民間駐車場に2台以上、東口（みなと口）周辺では清水駅東口駐車場に5台分確保されていることを確認しています。</p> <p>また、西口周辺で現在建設中の「えじりあ（清水駅西第一地区第一種市街地再開発事業）」の駐車場にも障害者専用スペースが整備される予定となっています。</p>
7	13 ページの「国道1号の横断歩道について、西友清水店前に設置してほしい。」についての検討	<p>【意見番号7-1】</p> <p>バリアフリーの観点から地下道の階段を利用しての国道横断、若しくはコの字に横断歩道を使用する国道横断は、高齢者にとって大変困難となっています。したがって、西友清水店前の横断歩道の設置について検討をお願いいたします。</p>	<p>西友清水店前の交差点については、地元住民の方々の意見・要望と警察からの安全面に関する見解などを踏まえ、どのような交差点が必要であるか考える必要があります。</p> <p>したがって、住民、関係機関と市が交差点の在り方を検討する場を設け、バリアフリー化を検討していきます。</p>