

「都道における既設道路橋のバリアフリー化に関する整備方針(案)」に関する意見募集の結果

東京都は、令和4年3月31日(木)に「都道における既設道路橋のバリアフリー化に関する整備方針(案)」を公表し、ホームページへの掲載等を通じて、都民の皆様からご意見を募集しました。貴重なご意見をいただき、誠にありがとうございました。

ここでは、お寄せいただいたご意見と、都の対応方針を紹介させていただきます。

□ 意見募集の期間と件数

(1) 募集期間

令和4年3月31日(木)から令和4年4月29日(金)まで

(2) 意見総数

7件

No.	ご意見	都の考え方
1	<p>私は障害があり、また旅行にも多く行きます。バリアフリーでも自転車や旅行客の キャリーカートや商店の荷物台車など観光、産業なども含め予算運用など考えてほしい、地下道や駅、高架橋などでもとりあえずバリアフリーの入り口がどこかに一つあればよいというものではなく日常的な導線で使えること、これを東京都でも考えてほしいです。ちなみに台北市ではそうなっています</p>	<p>都としても、全ての人が安全で快適に移動できるよう、地域住民と連携しながら、旅客施設等を中心とした地区等における面的・一体的な整備を推進するなど、道路や交通機関等のバリアフリーの更なる推進を図る必要があると考えています。</p> <p>このため、令和4年度の東京都予算においては、バリアフリー化の推進について、「『人』が輝く、誰もがいきいきと活躍できる共生社会の実現」のための主要な施策として位置づけております。</p> <p>頂いたご意見については、関係部署と共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
2	<p>地球温暖化傾向を背景に気候危機への懸念が高まりを見せています。近年の水災害はその規模も頻度も新たな視点からの対策を必要としているように思われます。高齢者、障害者にとって災害時の移動は命に係わる事案と考えられます。今回のバリアフリー化整備方針(案)には「災害」の文言も「避難」の文言も含まれていません。本案では、エレベーター設置をバリアフリー化の手法に掲げています。しかし、例えば、水災害時に避難路に設置されたエレベーターが動力を喪失して機能しなくなってしまうと、せっかくのバリアフリー化がとても大事な場面で役に立たないことになってしまいかねません。極端な例を申し上げましたが、検討されている該当箇所の多くが東部低地に局在化していることも合わせて考えると、「災害時の避難経路をバリアフリー化する」という視点をぜひご一考に加えていただけるよう申し上げます。</p>	<p>道路橋のバリアフリー化については災害時と平常時では理想的な改善策が異なることが多いため、双方の視点から検討が必要であり、具体的には災害時はスロープ、平常時はエレベーターの方が有効なケースが多いと考えます。</p> <p>今回の整備方針(案)においては、主に平常時において障害者や高齢者が移動の困難性が高い場所の改善を対象としたものであり、災害時については、同時に解決を目指すことを視野に入れつつ検討を進めますが、別途対応する方が効果的な場合も多いと考えます。</p> <p>今後、地元自治体と調整しながら、望ましい整備内容について検討いたします。</p>
3	<p>中央区民です。優先的に整備を検討する橋梁として佃大橋と隅田川大橋を選定したのは、必要性や効果の面からも非常に適切だと思います。整備の際には両橋ともに道路とのバリアフリーの接続だけではなく隅田川テラスとの接続についても合わせて検討を行い整備してください。また、佃大橋については歩道(特に明石町側の下流側)の幅員が狭く通行に支障があるので、歩道の拡幅も合わせて行なってください。よろしく願います。</p>	<p>頂いたテラスや歩道幅員に関するご意見については、関係部署とも共有し、関係法令等を踏まえ、検討・調整を行ってまいります。</p>

No.	ご意見	都の考え方
4	<p>資料を見させていただきましたが、丸八橋は近くにある塩の道橋や砂島橋のように、低い位置にして欲しいです。</p> <p>昔と違って、大きな船も通らなくなりましたし、堤防も低くなったので、道路もそれにあわせて区道のように下げれば良いと思います。</p> <p>区道で出来て、都道で出来ない訳がないと思います。</p> <p>エレベーターでは使い勝手が悪いです。</p> <p>狭い歩道を自転車で急な坂道を登り降りするのは大変です。</p> <p>車道には行きづらい道です。</p> <p>橋の手前で車が走ってくる車線を跨いで、橋に向かう車線まで行くのはとても怖いし、危険だと思います。</p> <p>橋の架け替えがベストではないでしょうか？</p> <p>しっかりとした検討をお願いします。</p>	<p>今回の整備方針(案)については、車いす使用者やベビーカー、高齢者等が歩行にて移動する際のバリアを解消するため、バリアフリー化の必要性及び実現性の検証を行い、整備の優先度を総合的に評価し、「優先的に整備を検討する橋梁」を6橋選定しております。</p> <p>整備に関しては、高低差に起因する課題を解消するため、エレベーターまたはスロープの設置を主な整備手法として検討を行うものとしておりますが、橋梁本体の整備と合わせた高低差の解消や人道橋の設置などが現場状況に適する可能性がある場合には、そうした手法の検討を行ってまいります。</p>
5	<p>丸八橋が検討箇所になっているが、整備方針(案)の図3-1や3-2にある、同じ丸八通りの堅川大橋も一緒に改善して欲しい。</p> <p>丸八橋も堅川大橋も1月の大雪時には通行止めとなり迂回するために、複数回交差点を曲がって通過しなければならず、降雪時の事故の可能性を増加させていた。</p> <p>周辺区道の橋のように低い位置に橋があれば、そのようなこともないので、橋を作り替えれば、人にも自転車にも車にも優しい橋となる。</p> <p>(排気ガスも減るはず。)</p> <p>エレベーターを作っても、待ち時間の心配、変質者等の心配、故障の心配、いろいろあります。</p> <p>みんなが普通に通れる道路にしてください。</p>	<p>今回の整備方針(案)については、車いす使用者やベビーカー、高齢者等が歩行にて移動する際のバリアを解消するため、バリアフリー化の必要性及び実現性の検証を行い、整備の優先度を総合的に評価し、「優先的に整備を検討する橋梁」を6橋選定しております。</p> <p>選定した6橋以外の橋梁については、効果を受ける利用者数として検証している歩行者交通量の増加など状況の変化が生じた場合に、必要に応じ、必要性や実現性の観点から、整備の優先度について検討を行うこととしております。</p> <p>整備に関しては、高低差に起因する課題を解消するため、エレベーターまたはスロープの設置を主な整備手法として検討を行うものとしておりますが、橋梁本体の整備と合わせた高低差の解消や人道橋の設置などが現場状況に適する可能性がある場合には、そうした手法の検討を行ってまいります。</p> <p>エレベーターの運用について頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>

No.	ご意見	都の考え方
6	<p>この度、整備方針(案)が発表され、6つの橋梁のバリアフリー化が示されました。大変重要なことだと受け止めています。</p> <p>私自身葛飾区に住むものとして、青砥橋がその対象になったことを大変うれしく思っているところです。しかし、東京都が管理する約1200橋のうち「6橋」だけというのは、あまりにも少なすぎるのではないのでしょうか。</p> <p>当初50橋を抽出した際にも少なさを感じていましたが、その中から27橋にさらに絞り込み、結果はたった6橋だけです。</p> <p>今回の選定の基準には、①特定道路の指定状況、②バリアフリー基準の適合状況③整備効果の観点(改善要望)の3つをあげていて受け止めています。</p> <p>この点をふまえ、葛飾区と足立区にかかる飯塚橋の改善を求めるものです。</p> <p>勾配がきつく長いえ歩道部分が狭く、「自転車は歩道をご利用願います。」の標示のもとで自転車の往来も多いという状況です。「移動の困難性等を確認できる橋梁」として抽出した27橋にも入っていません。</p> <p>さらに、橋の両端の数か所にスピード抑制と思われるポールが立っており、逆に危険な状態となっているというのが現状です。バリアフリー化とともに、安全対策を早急に講じていただけるよう要望し、意見といたします。</p>	<p>既設道路橋のバリアフリー化については、エレベーターやスロープなど多大な費用と時間を要する対策が必要となることから、優先度を的確に見極め、効果的、効率的に整備を推進する必要があると考えており、今回の整備方針(案)においては、バリアフリー化の必要性及び実現性の検証を行い、整備の優先度を総合的に評価し、「優先的に整備を検討する橋梁」を6橋選定しております。</p> <p>選定された6橋以外の橋梁については、効果を受ける利用者数として検証している歩行者交通量の増加など状況の変化が生じた場合に、必要に応じ、必要性や実現性の観点から、整備の優先度について検討を行うこととしております。</p> <p>また、飯塚橋については、歩道を高速度で通行する自転車が見受けられることから、歩行者の安全を守るため自転車を降りて通行することを促す注意喚起看板を設置するとともに、ラバーポールを設置しております。</p> <p>引き続き、歩行者や自転車の利用状況等を確認しながら、関係者と連携し、必要に応じて安全対策を講じてまいります。</p>
7	<p>この間、東京都では都が管理する1200橋のうち、バリアフリー化をすすめるための調査を50橋で行い、その中に私たちの利用する飯塚橋が入っていたと伺っております。</p> <p>現在の飯塚橋は、架け替え工事が行われ平成6年に全面開通となり、橋長303メートル、幅員20メートルの橋として多くの方々が利用しています。</p> <p>しかし、「勾配がきついに上り両端の歩道幅が余りにも狭すぎる」「両端の数か所に危険除けと思われる棒が設置されていることで、更に危険さが増している」「自転車も乗せられるエレベーターを設置して欲しい」など、多くの方々が橋の改善を求めています。</p> <p>西水元に住む70代の女性から、「飯塚橋を渡って時間のある時は大谷田温泉や亀有まで自転車で行くことがあるのですが、この橋は急勾配で、長いスロープです。橋は自転車を押して中川の上を渡って行きます。せっかくの楽しみも半分減ってしまいます。前の飯塚橋は平気で自転車で渡れたのですが…。早くこの橋にエレベーターが設置されればいいな」と楽しみにしています」などの意見が寄せられています。都が管理する1200橋のうち50橋を選定し、その中のわずか6橋に今回青砥橋が優先的にエレベーター整備方針に選定されたと聞きました。私自身、飯塚橋のバリアフリー化を求める会の共同代表として署名運動にも取り組み、地域住民の要望を聞いてきましたが住民の要望に対し、あまりにも少なすぎるのではないのでしょうか。6橋では少なすぎます。飯塚橋についても住民、利用者が安心して渡れる橋として改善し、引き続き検討をすすめていただけるよう、ご検討をお願いいたします。</p>	<p>既設道路橋のバリアフリー化については、エレベーターやスロープなど多大な費用と時間を要する対策が必要となることから、優先度を的確に見極め、効果的、効率的に整備を推進する必要があると考えており、今回の整備方針(案)においては、バリアフリー化の必要性及び実現性の検証を行い、整備の優先度を総合的に評価し、「優先的に整備を検討する橋梁」を6橋選定しております。</p> <p>選定した6橋以外の橋梁については、効果を受ける利用者数として検証している歩行者交通量の増加など状況の変化が生じた場合に、必要に応じ、必要性や実現性の観点から、整備の優先度について検討を行うこととしております。</p>