

会議議事録

会議名	長岡市交通バリアフリー基本構想策定委員会第2回委員会
開催日時	平成13年11月30日 14時30分～16時
開催場所	市役所4階大会議室
出席者名	<p>■委員長 齋藤 純</p> <p>■委員 佐藤 愛子 佐藤 佳代 田井 健一 太刀川 武 藤井 良治 増田 くみ 源川 久恵 能登 優一 加藤 順一 千野 正夫 桑原 敏幸 小林 浩也 丸山 澄夫 木本 二郎</p> <p>■委員随行者 長岡土木事務所 井上主査</p> <p>■事務局 都市整備部 小林部長 防災課 小林主任 福祉総務課 高野課長、小林係長、植木主事 道路管理課 若木課長、稲川係長、田辺主事 都市政策課 中沢課長、山本課長補佐、佐藤係長、高頭主任 八千代エンジニアリング(株) 長谷川副部長、別府</p>
欠席者名	なし
議題	重点整備地区(案)について 特定施設(案)について 特定経路(案)について
審議結果の概要	各案の方向性については了承
主な意見内容	
若者も含め、高齢者や障害者だけでなくすべての利用者の声を聞いていただきましてありがとうございます。	
平成22年を目標にして、エレベーターやエスカレーターを設置するプレス発表をJRでは行っています。前提となるのは大規模な駅の改修工事があった場合に順次行っていくことです。今回、いくつかの自治体で交通バリアフリー基本構想を策定し、要望を挙げられていますが、実際10年間で全てをやるのは難しいのが現状です。案内サインや視覚障害者ブロックの工事などはやれるところではやっていきますが、エレベーターやエスカレーターなどの設置は構造的な制約も多く、新駅設置と同じくらい大	

変なこととなります。今回、資料で課題が示されていますが、これを長岡駅で全てやることは、事業費の関係もあり非常に難しいと言えます。

10年以内にできるかどうかはもう少しつめて行かなければならない話だと思います。

現実にはできるかどうかの問題については検討委員会でもんでいただきたいと思いません。

ホームにはエレベーターを是非設置して欲しいと思っております。4番、5番ホームにもエスカレーターはありますが、是非エレベーターを設置してください。事情はよくわかりますが、早めに策を練ってください。

幅員2.0mとありますが、実際、植栽や電柱によって障害物があって、1mも確保できない現状があります。ここでいう幅員とはどういう意味合いですか？また、そういう状態で雪が降った場合は歩行できないという状況にあるようです。

電柱や植栽帯などを除いて2.0mという意味で資料では使っていますので、今言われたように、有効幅員として2.0mを確保するという意味です。

実際に幅員を2.0m確保すると言いますが、地価の高い市街部では、用地買収を伴う2.0mの幅員確保は難しいのが現状です。車道を狭める、街路樹を切ってもいいのか、なども含めてこれからの検討課題であり、どうすればいいのかをみなさんと一緒に考えてゆきたいと思えます。

今回、委員の中に東北電力の方がいないが、今回歩いた経路の裏などには道路上に電柱があるとところが多々あります。大手通などでもやっていますが、地下を通す方法が必要だと思います。

電線だけでなく電話線なども一緒に、歩道の下に一緒に埋設する電線共同溝の事業などを実施しています。基本的には広い歩道がなければできないのですが、電力会社と協議しながら進めています。現在スズラン通りの先などをやっていますが、歩道が狭いところについては難しく、できるところからやっているのが現状です。

電線の地中化については、道路管理者、電線の管理者などで協議会を設置しており、その中で調整を行いながら進めています。実際には地中化には時間がかかり、小さな路地や狭い道路では地中化は難しいのが現状ですが、調整を図りながら追々整備を進めていくことになるでしょう。

道路の両側で地盤の高さが違うところがある、大手通りの交差点のようになっていけばよいが、例えば、東坂之上の末広堂付近の歩車道境界で勾配がきつい場所があり、とても危険な状態です。これらについても、資料の中に入れていただきたいと思えます。

方向性については特に問題ないと思えます。啓発活動など盛り込まれていますが、看板類の細かい指導、提案なども入れていただきたいと思えます。

今日、実際に歩いてみて点字ブロックにもいろいろ種類があり、こうすればいいのでは、などと考えました。店前に出ている看板が歩行者通行の邪魔になるという意見がでて、私もこのとおりに思いますが。店などでは、自転車が出口付近をびゅんびゅん通過しており、お店を出た人が危うくぶつかりそうになるということがよくあります。自転車の乗る人のマナー啓発も重要だと思います。

昔、大手通は自転車は乗らないでください、というような看板があったような気がしますが、現在も続いているのでしょうか？

自転車には乗らないでください、ということはありません。

実際にはハード面での整備が難しいという現状があるのなら、ソフト面で盛り上げるということも重要になってくると思います。

10数年前に赴任したときの長岡の印象は、(消雪パイプによって)歩道は赤く、また、でこぼこしているという印象でしたが、今も同じです。今日、実際に町を歩いてみても歩道のデザインなど色も柄もまちまちで統一感がありません。警察的な観点からは看板の張り出しやのぼりなどが歩道にあることが気になりました。

実際、この事業をやっていくために予算はどのくらい確保されているのでしょうか？また基準では最低限必要な整備とさらに高質に向けての整備と2段階ありますが、どの段階まで整備をするのでしょうか？また、歩道の点字の施工にはどのくらい費用がかかるのですか。答えられる範囲でよいのでお願いします。

この基本構想を策定したあとに、各事業者が特定事業計画を立てることになります。この特定事業計画に沿って実際は事業を進めていくことになりますので、現段階で特に予算というものはありません。

日頃、点字ブロックがはっきりしない、歩道の勾配がきつい、歩道に駐車があるなど、車いすを押すときに気を使うことがよくあります。違法駐車などは気持ちの意識改革が必要なのだと思います。今回アンケートを実際にやられてますので、そのとおりに入れて欲しいと思います。車いすの方などが出かけられる機会が増えるようにお願いしたいと思います。

エレベーター設置の件で言うと、1基あたり5千万円かかります。実際には優先順位をつけて実施していくことになります。今回提案いただいた内容は基本的な理念は共感できますが、実際には改良工事などと併せて実施していくことになります。長い目で見なければと思います。今回提示していただいた課題を全て行うとなると、実際は難しいと思いますし、内容の表現については相談させていただきたいと思います

1基5千万円と聞いて話しにくいのですが、私事ではありますが、先日事故で骨折してしまい、JRを使うことになりました。実際には、この資料にありますようにエレベーターなどが無いので、在来線は使えません。結局、バスの方が時間がかかるのですが、バスを利用しました。駅がもう少し使いやすければと思います。

たしかに、費用を考えると、やりたくてもできないことがあると思います。しかし、既成のものの中でも、ちょっとした思いつきやアイデアを生かす柔軟な姿勢があれば解決

することもあると思います。

愛される駅を目指して頂きたいと願っています。

確かに一つの駅だけを整備してもだめで、他の地域の委員会では、新潟ばかり集中してやるなというようなことを言われます。かといって長岡で今回全てできるというわけではありません。1番ホームなどについても実際には本数も少なくなっており、利用が少なくなっている現状がありますが、将来を見越して長岡駅の中でも優先順位を検討し、できる範囲でやっていきたいと思っています。

時間も押し迫ってまいりましたので、まとめたいと思います。重点整備地区と特定施設、特定経路については了承いただきました。あとの細かな調整については検討会議で議論してください。