

大田区移動等円滑化促進方針 おおた街なか“すいすい”方針（見直し素案）に関する
パブリックコメント実施結果

「大田区移動等円滑化促進方針 おおた街なか“すいすい”方針（見直し素案）」に関する区民意見公募手続（パブリックコメント）の意見募集期間中に区へ寄せられたご意見とこれに対する区の考え方をお知らせします。

1 意見の募集期間

令和6年10月21日(月)から令和6年11月11日(月)まで

2 意見の提出者数(件数)

・意見者数 5名(内訳:電子申請5名) ・区ホームページ閲覧回数 323回
・意見数 10件 ・X(旧Twitter)エンゲージメント総数 401回

3 提出された意見の要旨と区の考え方

ご意見については、趣旨を損なわない範囲で要約または一部を抽出しています。

No.	章	方針見直し素案に係る意見要旨	区の考え方
1	4章	南馬込に住んでいるため、西馬込駅付近を促進地区に指定いただいたのは大変ありがたい。	賛同のご意見として承り、今回追加する移動等円滑化促進地区を中心に、今後も区全域へバリアフリー整備を促進してまいります。
2	6章	バリアフリー情報の活用について、スロープやエレベーターの有無などの情報は子育て世代にとっても有用であるため、ぜひ充実させてほしい。	賛同のご意見として承り、今回6章にて新たに位置付けた「バリアフリー情報の集約と活用」について、効果的な情報の整理・活用を推進してまいります。
3	6章	基本構想の計画期間が10年、見直しと課題の把握に10年というのは長く感じる。次の構想計画までの20年の間に、社会情勢の変化や技術の向上などが考えられるため、5年単位などのより短いサイクルで回していく方が、より適切なバリアフリー整備を実現できるのではないか。	本方針では、基本構想の策定・改定サイクルを5年毎として設定し、5年単位で重点整備地区の指定・拡大を行うことを想定しております。 また、それぞれの地区における基本構想計画期間は10年間としつつも、適宜バリアフリー法に基づく調査・分析・評価を行い、必要に応じて方針や計画を見直しながら、社会動向や法改正等に対応したバリアフリー整備を進めてまいります。
4	4章	移動等円滑化促進地区について、大田区の様々な場所を対象としていくことが分かる。 対象エリアとして、都市計画マスタープランで位置付ける地区以外にも、公共施設の整備を行う予定の馬込地区などを対象エリアに追加してほしい。	本方針素案は、区におけるまちづくりの方向性を示す「大田区都市計画マスタープラン」をもとに、移動等円滑化促進地区を整理しました。今回のご意見を受け、現時点で予定されている公共施設等の情報を整理し、計画への反映を検討してまいります。

No.	章	その他の意見要旨	区の考え方
5	その他	馬込地区は多くの高齢者が住んでいるが、坂が多い中で歩いている方も多い。 馬込駅や西馬込駅から大森駅の間について、他自治体のようにミニバスを走らせる案はないのか。	南馬込地域は公共交通不便地域に設定されており、今年の6月末でデマンド型交通の実証実験を行いました。 今後は、実証実験で得た知見・成果等を踏まえて、公共交通不便地域の検討を進め、公共交通不便地域の改善に向けて取組を着実に推進し、円滑に移動できる交通環境の実現を目指してまいります。
6	その他	自転車での移動・駐輪について。 自転車で買い物等に行った場合、駐輪場のない店舗の場合は店の前に停めるしかない現状があるが、その短い買い物の時間でも、ルール違反として違法駐輪の紙が貼られたり、撤去されたりしてしまう。 このような現状から、自転車で出かけるのが難しくなり、結果的に地域活性化を阻害している現状がある。 もう少し柔軟な対応や、新たなルールづくりの検討をしてほしい。	大田区では、自転車の放置による環境悪化や交通事故を防ぐため、道路や公園、駅前広場など公共の場所に自転車を放置しないよう条例で定めております。 路上での駐輪は、買い物のための短時間の駐輪であっても、区は駅周辺の放置禁止区域における放置自転車撤去の対象としております。 一方で、商店街等で駐輪場がなく、安心して自転車で買い物に行くことができないという現状に対応するため、区は一部の区営自転車駐車場の一時利用について、短時間のご利用は使用料を減額・免除する制度を設けております。 区としては、今後も「誰もが移動しやすいまち・使いやすい施設でみたされるまち」の実現を目指してまいります。
7	その他	道路沿いの商店街や小さな店舗・施設に赴く際、自転車の置き場に困ることが多々ある。 そのため、駐輪場の設置、拡充をすることで、区内での移動が大変楽になることに繋がると思う。 また、自転車走行レーンに車が駐車されていることがあり、車道の中心を走行せざるを得ないことが多々ある。 歩道は人通りも多く、車道もただでさえ自転車が走るスペースは狭いため、危険に感じている。	区では、自転車利用者のニーズを踏まえ、将来需要に応じた自転車駐車場の整備に努めておりますが、駅などの周辺で整備用地を新たに確保することが困難な状況となっております。様々な角度から検討を行い、区民の皆様が通勤・通学や買い物などの際に、安心して自転車をご利用いただけるよう、引き続き需要に応じた駐輪台数の確保に向けて取り組んでまいります。 また、ご指摘のような路上駐車による影響を防ぐには、自転車と自動車の通行部を縁石等で分離する「自転車道」の設置が理想だと考えておりますが、十分なスペースが確保できず設置が困難であるのが現状です。 自転車は、車道の左側通行が原則です。ただし駐車車両などで安全に車道を通行することができない場合は、歩行者優先で歩道の車道寄りをゆっくり走行することが可能です。 区としては、今後も「誰もが移動しやすいまち・使いやすい施設でみたされるまち」の実現を目指してまいります。
8	その他	馬込銀座交差点について、横断手段が歩道橋のみであるため、高齢者や足腰の不自由な方は大変不便に感じる。やむを得ず危険な横断をしている方もいる。 歩道橋について、横断歩道に切り替える案は出ていないのか。	横断歩道橋の管理者である東京都からは、現在の道路状況から、横断歩道橋の撤去等の予定は無いとの回答を受けております。 また、信号機・横断歩道の管理者である警視庁からは、横断歩道の設置基準として、横断歩道橋等の立体横断施設のある場所の直近部には横断歩道は原則として設置しないこととなっていることから、今後横断歩道橋が撤去される等、道路構造等に変化があった場合に設置の検討を行うとの回答を受けております。 区としても、このようなご意見について、事業者の皆様適切に情報共有し、安全・安心なまちづくりに努めてまいります。
9	その他	国道付近の信号に、点灯時間の長さが適当でないものが多い。 高齢者が渡りきれなかったり、通行者の多い場所でもすぐ切り替わってしまうため、利便性・安全性に欠けていると感じる。	横断歩道における青信号の点灯秒数は、横断距離や交通量などから、安全性を十分に考慮したうえで、交差点ごとに警視庁にて設定しております。 警視庁からは、横断歩道についての問い合わせに関しては、管轄する警察署または警視庁本部あてに、具体的な位置や状況をお伝えいただくことで、改善への検討につなげることが可能との回答を受けております。 区としても、このようなご意見について、事業者の皆様適切に情報共有し、安全・安心なまちづくりに努めてまいります。
10	その他	踏切について、遮断時間が長く非遮断時間が短いため、不便が生じている。 無理に渡ろうと危険な行動をする方も一定数いる。	踏切の警報時間は、利用者及び列車等の安全を守るための基準を満たすよう、各鉄道事業者により設定されています。 また、事業者からは、踏切付近の駅への通過や停車によって時間を制御・調整し、警報時間に差が出ないような工夫も行っているとの報告も受けております。 区としても、このようなご意見について、事業者の皆様適切に情報共有し、安全・安心なまちづくりに努めてまいります。