

日 時	平成18年10月27日(月) 14:00~16:30		
会 場	北館4階 教育委員会室		
出席者	委員長 三星 昭宏 副委員長 土井 勉 委 員 山本 由美子・久保崎 進・那須 悦子・木村 嘉孝 豊田 徳治郎・脇 保仁・角 洋介(代理)・石丸 理明 木戸 一善・定雪 満・橋元 正己・浅原 友美 事務局 池村技監・佐田都市計画担当部長・徳満都市計画担当次長 野々上都市計画課主査・吉泉都市計画課係員 浅田保健福祉部総務担当次長・谷崎道路課長・林公園緑地課長 株式会社パスコ 後藤・大橋・田中 国道43号線・阪神高速道路公害をなくす芦屋住民の会 1名		
会議の公表	公開	非公開	部分公開
	<非公開・部分公開とした場合の理由>		
傍聴者数	1 人		

1 議題

- (1) 「芦屋市交通バリアフリー基本構想策定委員会の傍聴要領」の制定について
- (2) 第1回委員会で提出依頼のあった資料について
- (3) 重点整備地区の現地点検調査の報告について
- (4) 国道43号精道交差点改修に係る意見聴取について
- (5) 生活関連経路の設定(案)について
- (6) 重点整備地区の点検調査について
- (7) 意見交換

2 内容

上記の議題について説明を行い、以下の点について質疑を行ないました。

[主な質疑]

- (5) 生活関連経路の設定(案)について

委 員 : 精道交差点の横断歩道橋自体を特定経路ということですか。

事務局 : この部分については、横断歩道と横断歩道橋のどちらも同様に位置づけたいということです。

委 員 : その理由は何でしょうか。

事務局 : 説明で申し上げたように、P33(国道43号は市内で最も自動車交通量が多く、広幅員の幹線道路である一方で横断歩道を渡るための青信号時間が短いという課題があります。そのため、高齢者や障害のある方等の安全な横断を確保するという観点)に書いているのが事務局側の考えです。

委 員 : 通常、バリアフリーで特定経路を位置づける時、基本的には平面です。

わざわざ立体横断歩道橋を特定経路に位置づけないという考え方が基本としてあります。立体横断歩道橋を位置づけるのか平面横断歩道を位置づけるのか、これはバリアフリーという観点と交通安全という観点、色々な方法の議論があると思いますが、どちらを位置づけるのかという整理をすることも一つの議論としてあると思いますし、両方位置づけるのであれば、両方を位置づける整理が必要だと思います。

事務局： 過去にそのような事例があるかは、事務局も存じておりません。あくまで提案という事です。現在、信号の時間が短いという事もあります。視覚障がいの方については、横断歩道橋に誘導ブロックが設置されており、基本的には横断歩道橋を渡られる。それから、非常に通行量の多い交差点のため、そのようなことも含め、どちらかを優先するという事になれば、基本的に平面が当然と思っていますが、事務局としては、長年懸案になっている所でもあり、皆が渡りやすい交差点になればという思いで提案しています。

委員： 信号時間が短いのであれば、歩行者の溜まりが非常に多い所であれば、自動車交通の信号サイクルを歩行者用の信号サイクルにいくらかでも振り分けるという最初のステップがあると思います。だけど、それをしすぎると43号の本線交通で渋滞が生じるということになれば、排ガス等の問題も含めて慎重に考える必要があります。相反する要素は色々あると思います。そのような限られた諸条件の中で整備のあり方をきっちり議論しておくべきと思います。

委員長： 生活関連経路の定義はおっしゃるような解釈も確かにあります。この道路のこの部分、歩道橋のこの部分とか地下道のこの部分とか、通常そのような理解が正しいと思いますが実際、事例はあまりありません。今回の主旨は横断部分です。ここは大事な生活上の横断箇所なので、今ここで、どちらをどのように対策するという事は構想の中では明示しなくて、経路としてこの横断部分を位置づけたいという考え方で間違いではないでしょうね。

(横断歩道橋と平面の)両方のどちらかをここで決定する気はないというのが提案です。両方というのはそのような意味です。とにかく、両方想定するというのが事務局の意見ですね。

詳細はこれから議論しましょうということです。今後のこともありますから、理由をしっかりと明示しないといけないということです。

事務局： 今後、具体的に議論していく中で片方になる場合もあります。片一方になるのかあるいは両方になるのか、それは今後の委員会の中で議論していただくということ。(事務局の)思いとしては、横断歩道あるいは横断歩道橋の片一方だけの機能では、そこを歩行する全ての方のバリアフリー化には繋がり難い。広幅員であり、かなり道路に横断勾配がついていますので車椅子は通り難い、あるいは幹線交通のため簡単に(車を)止められないとか、色々な事がありますので、とりあえずは両方を位置づけるのが現時点ではよいと思っています。

委員長： 多くの方々の生活が経路に依存しており、現状のままでは渡り切れていない。それぐらい43号は幅員が広い。もう1つ安全性です。この2つから、下は下で安全にしていける方策も考える。上は上で、バリアフリー面

では特に車椅子の方や視覚障がいの方が問題という理由で、上も含めて重要な経路として指定したいということです。解釈は色々あると思いますが。

全国的に生活関連経路は、これが大事というものを出した上で、今度は事業者側に立って話し合いに入ります。生活関連経路は国が決めるのではなく、この委員会が決めます。ただし、この委員会で出来ない事を決める事は出来ません。

委員：先程から、両方はどうこうと議論がなされていますが、両方が特定道路になること自体、私の感覚からすると全然おかしくない。横断歩道橋と横断歩道は相補完する立場であって、両方が主体になる事自体は、住民の感覚からすればおかしい話ではない。生活している人間にとっては、横断歩道橋と横断歩道の両方がバリアフリー化されてしかるべき。それがお互いを補完するものであるため、どちらかを取れと言われても難しいと思います。

委員：私も同じ意見ですが、横断歩道橋がちゃんとしていたら下を通る必要はないので、今の段階でどちらにするかという事は出来ない。だから両方を特定道路にしておけばどうですかという事ではないのでしょうか。それに問題があるとは思いませんが。

委員：安全ということでは、横断歩道橋が一番スムーズな通行になるのかもしれませんが、それだけでは十分な機能が発揮出来ないということで、下も通れるようになったという経緯があります。特定道路の考え方は、徒歩で利用する道路ということ。現在、それぞれのニーズに合わせて、両方が徒歩で使われている。先ほど委員がおっしゃった両方の補完も過去の経緯から必要ということで、後から下の横断歩道が出来ました。ですから、実態に合わせて今後、発展的に考えていくということで両方を想定していただきたいと思います。

委員：現実問題を平面だけで解決出来れば、それが一番いいと思いますが、それは色々な事情から見て難しいでしょう。両方を整備して、車も人もどうすれば効率的で安全に渡れるかということを考えるべきではないでしょうか。

委員：どのような問題が実際、この交差点で起きているのかを重々整理すれば議論がはずむと思います。

委員：青信号の問題ですが、例えば、信号待ちをしていて青に変わった、それで全部渡りきるのに短い。そのような問題であれば当然、改善しないといけないと思います。ただし、青信号の途中で渡る場合は、いつ渡り始めたかの問題ですから青色の長い短いは関係ありません。その場合は、青信号の時間を長くしても一緒です。

委員長：そのために点滅の時間がありまして、入った瞬間変わっても駆け足で向こうまで渡れるようになっている。

芦屋住民の会：青信号で渡れない方が現実にはいます。もちろん障がいを持っている方、高齢者の方です。上が整備されてスロープがつく、揺れもない、エレベーターもつけていただくという両方の整備が非常に望まれていると感じています。4人くらい子供達も含めた大事故が起きたことがあります。道路を見れば分かりますが、橋の支柱が歩道の真ん中にあります。それ自身がすごいバリアだと思います。安全に通行出来ません。分庁舎の所から降りる

と左から来る人が見えません。横断歩道でも見えません。原因は、横断歩道橋の階段や支柱がバリアになっています。

委員長： 施策はこれから考えるとして、経路としては、上、下の両方もしくはどちらかについては、これからの議論になりますが、横断部分を生活関連経路にしたいということでしょうか。

委員： どのような表現になるのですか。

委員長： 横断部分を含めて生活関連経路とするということです。

事務局： 整理してご提案させていただきます。

委員長： 国のほうで来年、またガイドラインを出します。ニュアンスの問題ですが、従来の特定経路が一番大事な経路ですが、これに準ずる道路は規定がありませんでした。今回、準ずる道路等を含めて大事な所を繋げるネットワークを重視する基準もしくはガイドラインになると思います。どうもありがとうございました。

(6) 重点整備地区の点検調査について

委員長： (点検調査の)感想、問題点はいかがでしょうか。

阪神芦屋駅券売機の特割についてですが、身体障がい者、知的障がい者と書いてある。身体、知的と書いたら普通、精神もいる。割引は無いのですか。

委員： 付き添いがあれば大丈夫ですが、精神障がいの方は1人ではダメです。

委員： 身体、知的の表示だけを書くというのはほんの一例で、背後には、いわゆる精神の分野は危険だから障がい者扱いする必要は無いという意味が働いています。全体のシステムがそのようになっています。

委員長： まちづくりの側から、精神に関しては更生をかける必要があると思っています。

副委員長： 券売機の話ですが、券売機を使わなくても通行できる方法を考えた方がよいと思います。阪神さんではピタパが使われています。例えば、市によって違いますが、障がい者用のバスの割引チケットを配ったり、障がい者用の何か特典を配ったりしているところは結構多くありますが、毎年配らないといけないので、配るだけで手間がかかります。しかも利用実績を紙で回収します。ポストペイ形式のカードであれば、毎年配らなくても利用実績がわかります。定期的書き換えと同じなので非常に手間も省けていいと思っています。

人が出来ないことを新しい技術でカバーしていくことでバリアフリー化は進んできました。券売機無しにする仕組みを福祉の方々と行政側と一緒につくればいいと思います。新しい取り組みをすれば、いまおっしゃっている問題のハードルはかなり下がります。

委員長： 他に何かございますか。では私から1つ。現地を見た限りでは、駅のスロープを出た市道の急坂、高さをどうするか、難しい。ダメと決定するのではなくて何か名案を考えるのがバリアフリーです。

それから阪神さんの改札口から地上のところも見た感じでは難しい。

委員： スペースの問題があります。

委員長： 電気室があります。一応、最低限の事だけだとあそこ(芦屋川側)の歩道を考えますが、阪神さんにとっても上質なまちづくりを考える名案

があればいいと思います。他に何かございますか。

委員：いま一度、43号の平面の横断歩道と横断歩道橋の現状について、色々ご意見をいただきたいと思います。次回でも結構です。私が知り得ているところでは、横断歩道橋の橋脚によって非常に見通しが悪く、事故が多いことは問題意識として持っています。さらに、横断歩道橋を渡る時の揺れも確かに感じるため、歩いている時に非常に気分が悪くなるといった問題意識もあります。先程おっしゃられた幅員の問題。幅員が横断歩道橋を利用する方にとって余裕ある幅員かどうか重々調べていきたいと思っています。折角のこのような機会なので、皆さん方の思う所を全部ぶつけていただき、そのような中で議論させていただきたいと思います。

委員長：ネットワークに入れる事にした以上は、次は漫然とした話ではなく、おっしゃるように具体策に繋がる意見をなるべく上げて欲しい。見ていたら上を利用するお母さんもいましたね。利用しないのであれば、いっそのこと取ってしまうのも1つの案と思いましたが。

芦屋住民の会：下から電灯をつけていただいたりして、若い娘さんを含めまして、利用されていることは利用されている。数が少なくても安全に渡るということになりますと、障がい者だけではなく年配の人も利用しているのが事実です。

委員長：先程の話で、重大事故が起きたというのは、どのような事故ですか。

芦屋住民の会：詳しくは知りませんが、子供さんを含めて大きな事故があったということです。県警はよくご存知だと思いますが、小さな事故は、見通しが悪いためしょっちゅうあります。この間も自治会の役員が左折車と衝突しかけました。大きな事故に繋がらなければいいと常に思っています。そのようなことから上と下と両方、バリアフリー化を検討していただきたいと思っています。スペースが限られていますから困難と思いますが、緩やかなスロープもしくはエレベーターの設置を含めて我々から提案しています。事務局に届けています。

委員長：昔でいう分析対象路線として、各年の事故発生箇所等を地図に示した資料はありますか。

委員：何年も前のものはありませんが、最近のものはあります。

委員長：委員会の中であれば、委員に公開しても問題ありませんね。

委員：発生しているポイントが分かる程度なら。

委員長：ありがとうございます。副委員長に締めくくっていただきます。

副委員長：1つは現地点検調査のご報告いただいた点で問題点の指摘が多かったと思いますが、おそらく問題点の指摘だけではなく、このようにしたほうがいいという意見も出ていると思います。それは、例えば、道路管理者の方々が道路整備、維持管理されていく時の心がけるポイントにもなってくると思いますので、出来るだけ問題点の指摘とともに提案事項も残していただければ有難いと思います。

2つめは特定経路の話ですが、今日、43号の横断歩道橋と横断歩道の話がずいぶん出ましたが、今回の基本構想では、最終的に2010年までに何をやるかということがありまして、それ以降に必ずやらなければいけない事の仕分けをしないといけません。そうすると、2010年までに何が出来るかというのと、それ以降もどのような形でやっていくかという戦略が必

要です。特に、意見が集中した43号をより良くしていくためには、直ちに出来る事から時間がかかる事までを検討するのがよいと思います。

立体横断ですが、利用者が少ないかもしれませんが、どうしても利用しないといけない人が利用されているわけですから、ユニバーサルデザイン的な事を考えると使いやすいものにしていく事が望まれると思います。先程からお話を伺っていて、私自身も横断歩道が無い時から使っていた記憶を呼び起こすとやっぱり使い難いですね。立体横断施設は使い難いので使いやすいにするためにはどうしたらいいか。横断歩道との関係をもう少しきちんとして整理して、長期的な話と短期的な話の整理をしないといけないと思います。そのような事も考えてみて、2010年までの特定経路を整理するのがよいと思います。

最終的には人が使いやすいところを特定経路にするといったゴールを目指していく、その意思をしっかりと持って最終的に2010年に出来ないところを準特定経路にしていく。そのような整理が大事。今回、準特定道路、特定道路に仕分けして頂いていますが、それらをきちんと考えた上で最終の案をまとめていただいたほうが、今日ご意見を出された皆さん方も納得できると思います。

委員長 : いま話題に出た2010年の話は、実は交通バリアフリー法が2000年からですので、その時から10年ですが、今からになるとすぐ来ます。微妙なニュアンスは国で出しつつあります。つまり、バリアフリー新法では、以前のものと整合を取るために2010年までにがんばってくださいと否定はしていませんが、その上で延ばす考えもあると思います。

委員 : 基本方針の中でそのような考えを出そうとしています。まだ完全に決まったわけではありませんが、2010年までに出来る部分と、先程いわれたようにどうしても出来ない部分については長期的展望を明らかにするという言い方が追加されています。

委員長 : 役所の文言だからあまりクリアではありませんが、2010年までは旧法どおりきちっとやる、現実的ではないものが結構あるため、その場合は、今までだったら課題にしていたものもその先を伸ばしてメリハリをつけていこうと、ただし、年は設定しなくてもいい。副委員長のアドバイスがポイントになっています。他に何かございますか。

ありがとうございました。今日はこれぐらいにしたいと思います。

以上