

日 時	平成18年11月25日(土) 10:00~12:30		
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 小牧 富雄・山本 由美子・亀山 昌也・久保崎 進 那須 悦子・豊田 徳治郎・脇 保仁 角 洋介・石丸 理明・木戸 一善・王子 収 定雪 満・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・永森道路課長補佐 株式会社パスコ 後藤・大橋・田中		
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) 妊婦・乳幼児同伴者，精神に障がいのある方等からの参考意見（ヒアリング）について
- (2) 芦屋市交通バリアフリー基本構想素案中間まとめについて
- (3) 国道43号精道交差点について
- (4) 意見交換
- (5) その他

## 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]

委員長 : 交通バリアフリー法が，建築物のハートビル法と統合しまして，現在，霞ヶ関では基準をつくっています。従来と大きな変更はありませんが，考え方がより参加型で，住民あるいは当事者の声をしっかり反映して，量的整備からこれからの100年，質的整備に向けた大きな取り組みのスタートのような捉え方となっています。まさに芦屋市のこの委員会が先頭に立っています。極論ですが，芦屋市の今後のまちづくりのあり方を占うような，そのような委員会になってきていると私は考えています。

### (1) 妊婦・乳幼児同伴者，精神に障がいのある方等からの参考意見について

委 員 : 国道43号精道交差点の横断歩道橋について色々和私なりに考えている所ですが，このアンケートの中で，芦屋駅についてはエレベーターが欲しい

という意見が出ています。43号の横断歩道橋については、エレベーターが欲しいという意見はありましたか。

事務局 : 精道交差点の横断については、具体的にアンケートで聞いていないため、そのような意見はありません。自由意見にもありませんでした。

委員 : 歩道全般についての意見ということによろしいですか。

委員長 : 精神に障がいのある方や知的障がいの方、発達障がいの方に関しては、新法ではこのような方々に配慮する事を明示しています。しかし、なかなか実態がつかめていません。特に発達障がいのお子さんは最近になって病気の1つであると分かってきました。それまでは、本人の怠けだとか性格の問題等と言われてきたので、このような調査を行いながら対策を考えていくこととなります。そのような意味では多分、全国で1番早い調査だったと思います。統計調査にすると全然分からないから、なるべく自由記入的な意見を大事にして、書き残しのないように記録を残すようにして下さい。

## (2) 芦屋市交通バリアフリー基本構想素案中間まとめについて

委員長 : 現地点検の後、基準に基づいて調査して頂いて、ほぼ重要な問題点は記載されていると思います。(資料の)最後で利用者の意見と基準を点検した結果と対比されています。あくまでも利用者の意見を中心として問題を考えますが、基準には3つぐらい役割があります。1つは最低限の全国基準という事です。地域性(例えば、札幌であれば雪が降るという事)は基準の中に入っていません。つまり最低限守らなければいけない基準という事。しかし、大変大事な役割を持っています。

2つ目は、まち歩きでの点検では見落としが出ます。参加される方によって意見の偏りが出ます。そこで基準で補強します。

3つ目は、基準自体もガイドラインで補足していますが、より高いレベルのバリアフリーを目指す内容になっています。それをチェックするのは大変有効です。

いま新法対応の基準をつくっている最中ですが、もちろん大きく変わるものではありません。

委員 : 私が死ぬまでにはバリアフリー化されますか、歩けるうちにバリアフリー化されて欲しいと思います。

委員長 : 孫や子も大事ですが、誰しも自分が生きているうちに実現したい。

副委員長 : P2の基本方針で「ア 段階的・継続的に取り組みを進めます」と書いています。全てがこの数年に出来る事は難しいかもしれないが、重要なもの、出来るものから順番に進めていくと書いています。少しずつは良くなっていく。これが基本的な方針と思います。

これに関連してよろしいですか、(基本方針の)アイウエオの順番を替えた方がいいのではないかと思います。確かにアは大事ですが、まず何をやるかという事が大事で、それはウに書いてある基本的なまちづくり、ハードの話です。エの心のバリアフリーでは、ハードだけでは補えないソフト面でのバリアフリー化が書いてあります。やはりこのウとエを目指すことを最初に書いて、それからオに書いてあるような多様な人々に配慮した取り組みを進めましょうと。それを具体的に進める方法として、アの段階的な取り組みを進めます、イに書いてあるような多様な人々の参画によ

る取り組みを進めます，これは方法論です。ウエオアイの順番にすると目次の構成とつながるので抵抗もなく読めると思いますが，どうでしょう。つくられた意図は色々あると思いますが。

事務局 : 意見を踏まえて再度検討します。

委員長 : わかりました，内容はいいので構成等を少し替えて。

委員 : P5以降に x で，このような課題が出てきましたが，例えば，事業者側が市の場合，市の考え方はどうなのかと聞いた時に即座に答えが出ますか。例えば，阪神電鉄のエレベーターは昔からよく話が出ています。資料にも出ていますが，阪神電鉄はどう考えているのか中間まとめの段階で聞いてもよいと思います。何年後には予定していますという話があれば，わざわざ協議する必要はありません。課題について，事業の予定があります，現時点ではありませんという話が聞ければよいと思います。

委員 : いつも言われっぱなしで，私も非常に苦しいのですが，交通バリアフリー法の中で，公共交通事業者は平成 22 年度までにバリアフリーの改善をしろという義務を課せられています。我々も平成 22 年度までには，乗降人員 5 千人以上の駅になりますが，その駅については，何かしらのバリアフリー化をしないとイケませんので順次進めている所です。ただ計画していますが，このように実際に皆さんの声を聞く場が今までありませんでしたので，過去にはこちらの押し付けでやっていたバリアフリー化があったかもしれません。

芦屋駅については，このような会議の場を持たせて頂いていますので，皆さんの意見を吸い上げて，現在，実は計画しているのですが，それをドンドン更新してもっと良いものにしていきたいと考えています。

委員 : (平成 22 年度より) もっと早くしてほしい。

委員 : できるだけ早く取りかかりたいと考えています。

委員長 : 今の意見ですが，阪神さんの話は今回，また次回にかけて本格的に聞くことになります。ただし，この会議は交渉の場ではありません。阪神さんも言いたい事を言えばいいと思います。最後にはそれでプランをつくる訳だからプランが大事。このような顔が見えるコミュニケーションがこれまで無かったと思うし，阪神さんもお困りの点があると思います。少なくとも近年は，阪神さんもあり考えられている所もあって，皆さんがどのような点で困っているのか，生の声を聞くことが大変大事です。

委員 : そうですね。

事務局 : 委員の意見について，基本構想中間まとめの目次をご覧頂きたいのですが，大きな項目の 8 番，重点整備地区整備計画で整備の基本的な考え方，それと特定事業等の内容，これが基本構想に記載されます。我々の作業が，各管理者さんとの調整がまだ進んでいない状況で，次回の委員会では，どのような事業が実施されるかの概要が分かると思いますので，また次回にでも意見を頂きたいと思います。

委員長 : 他ございませんか。無いようでしたら，細かい事で私の方から。P6 のホームに関して，ガイドラインの追補版では，ホームの内側である事を示す線状ブロックが必要となっていますが，そのチェックが入っていません。

事務局 : ホーム縁端警告ブロックでチェックしています。

委員長 : ここでホームが終わりという事も明示しなくてはならない。(長手の方

向に)まっすぐ行って、目の不自由な人は分からないので、あと何メートルで終わりますと。さらに落ちないように柵をつけるとか、義務化されてはいますが、そのチェックが入っていません。

道路の基準について、旧法では有効幅員で最低2mを確保する事になっています。新法では、2mの幅員が全く確保出来ない所、あるいは2mの確保自体にこだわることで立ち退いて頂くような事が発生するのが適当でない所では1.5mまで緩和出来ます。新法対応であれば、歩道幅員のデータがあれば、1.5mの基準適合状況についても記載しておいたほうがよいと思います。なお、安易に1.5mにはしてはいけないってことも申し上げておきます。

副委員長： P1の基本理念ですが、非常にいい言葉を書いて頂いて格調高いと思いますが、読むと語感が悪い。「誰もが安全・安心に、そして快適に暮らせる社会を、ともに支え、ともに育むまちづくり」の「暮らせる社会を、」がどのように繋がっているのかよく分かりません。「を」はいらぬのは。「社会」と「まちづくり」の2つ言葉を止めておいた方がよい感じもします。主語がどこかにあると思いますが。

委員長： 初めて読んだ時の語呂が悪いので工夫しましょう。

何回も言いますが、新法では、駅に関しては転落防止措置を強化します。基準にも書きますし、ガイドラインにも書きます。もちろん、出来る事と出来ない事がありますので、その辺の仕分けを現在、検討しています。私からお伺いしますが阪神さん、ここ10年で結構ですが、ホームで転落事故は起こっていますか。

委員： 芦屋市内ではありません。飛び込みは仕方ありませんが。三宮駅では、酔っ払った方がホームから転落する事故が最近もありました。しかし、通常の方が転落する事故はあまり聞きません。特にこれからの季節は、酔っ払った方が落ちる事が年に何回かあります。

委員長： ありがとうございます。

委員： P5の について、改札内コンコースの誘導用ブロックが×になっています。改札口からエスカレーターまでの経路を誘導しなさいという基準、ガイドラインには無かったと思いますが。

委員長： ガイドラインには、視覚障害者誘導用ブロックをエスカレーターまで設置しなさいという記述はありませんが、しないという意思でも書いていません。ただし、現行の基準では、視覚障がいの方がエスカレーターを使うのが危ないので基準に入れていません。これは適当ではないですね。

委員： 新しい基準で書いているのかと思いましたが。

委員長： 視覚障がいの方も、長く街中を歩いておられる方あるいは地元の方では、エスカレーターを使いたいという希望が強い。ところが事故の例があります。初めての方が下りのエスカレーターにうっかり入り込んで転んだとか、上るときに足をかけるのが上手いかなかったとか、終わるのが分からないとか。(視覚障がいの方に)エスカレーターを乗って頂く1つの方向としては、このエスカレーターが上りなのか下りなのかという事を音声等で分かるようにしないといけません。理由は簡単ですが方法が難しい。そのような方向で検討していますが、おそらく新法の基準にもそこまでは入らないと思います。

- 委員 : 事故の心配がありますので難しい所です。事故が起こって怒られるのはこちらです。案内しなくても怒られるのはこちらですが。
- 委員長 : 我が国では、欧州に比べると自己責任が問われず、管理者責任が強い傾向があります。大事なご指摘ありがとうございました。それでは中間まとめについて、時間的にはまだ議論できると思います。重点整備地区の課題についてはどうでしょうか。突然ですが阪神さんにお伺いしたい、この課題を精査して下さい。施策を考える前に課題が重要ですから。
- 委員 : 1番上(駅東側の出入口は階段しかない)が1番問題です。
- 委員長 : 出入口以外は何かしらの対応は出来ますね。それとももちろん大型のエレベーター問題。P16の課題についてはいかがですか。
- 委員 : その他の課題の「駅員とコミュニケーションが上手く取れない」について、具体的には、筆談等が出来るモノを置いてほしいという事でしょうか。
- 事務局 : この意見については、聴覚に障がいのある方から駅員さんとコミュニケーションが取りにくいという意見が出ていました。おっしゃられるように、筆談によるコミュニケーションというのも1つの方法として、そのようなつもりでおっしゃられたと思います。
- 委員長 : 関連して伺いますが、阪神さんは、駅員さんへの教育で、聴覚障がい、言語障がいのある方とのコミュニケーションのトレーニングや講習はありますか。
- 委員 : 特にその障がいに限ってという事はやっていませんが、サービス介助士の資格を取るようにはしています。それと具体的には、そのようなお客さんが来られたら、窓口には必ずメモと鉛筆を置いてありますので、そのような対応をするようになっていきます。ただし、駅員がいない場合はどうするのかというのが、今もかなり問題になっています。駅員がいれば、係員が鉛筆とメモを渡して書いて下さいという対応をしています。特に本社から指示はしていませんが、現場が自然とそのような事をやっています。
- 委員長 : 何といたってもこれは現場経験といえますか、場数を踏む中で慣れていくところがありますよね。サービス介助士は、皆さんが取るように奨励されているのですか。
- 委員 : いまの所は希望者だけです。駅員全員となると数百人以上になりますので、駅の助役クラスを優先的に取らせて、助役が駅で教育するという形になっています。
- 委員 : 聴覚に障がいのある方は見た目で見えないのが大きなポイントです。私は耳が聞こえませんという意思表示が出来る方法を考える必要があります。市の窓口で問題になりますが、いくら呼んでも仕方がありません。特に難しい事ではなくて、耳マークというのがあります。市では、聴覚に障がいのある方にそれをお渡しして見せて下さいと伝えています。あと郵便局や税務署の窓口にも置いてあります。耳の不自由な方は申し出て下さい。聴覚に障がいのある方だと駅員さんが分からないと対応が出来ませんし、本人も障がいがあると言えません。手話は難しいので筆談ですむ話ですから、その人がそうだと分かる手段をつくれればいいと思います。
- 委員長 : この協議会で出来れば、いまおっしゃった事を具体的にまとめて、阪神さんに渡して頂けませんか。
- 委員 : 耳マークを置いたらいいのではないかと。

- 委員長 : 耳マークをご存知ですか。
- 委員 : はい。ただし、お金を取ったりするマークもあり、色々調べたのですが、耳マークを商標登録している団体がありまして、勝手に使うと怒られます。
- 委員 : ライオンズクラブという団体がありますが、そこでお話をして大量に買ってもらったという経緯があります。愛知県のどこかで登録されています。
- 委員長 : 大事なご指摘ありがとうございます。P 17, P 18 の道路の課題についてはいかがですか。P 19 (芦屋歩道橋) は後にします。
- 委員 : 芦屋市の道路課に電話したのですが、道路を壊してまた工事してもったいない、何故ですかと言ったら、「県道ですから知りません」と言われた。ちょっと答えに不満だった。道路の工事は1回で出来ないのでしょうか。工事してもすぐ工事をやり直しています。
- 委員長 : 県道の事を市に言ったら知らないと言われた、市としてはどう答えますか。
- 委員 : 大きな工事の場合、それぞれ各企業者で年間の工事計画があり、一同に集まって協議しています。工事計画に記載されている分については、同じ所であればスムーズにいくように、出来るだけ調整をしながら進めています。大きな工事であれば、市の道路課でも把握していると思います。しかし、緊急の場合については、各企業者が随時工事を行いますので、その場合については分かりません。そのような場合でも道路課に連絡が入りましたら、県等に確認するようにしています。たまたまお聞きになられた時が、そのように言われて電話を切られたということですが。
- 委員 : 潮見の海岸線ですが一度、観光客のために道を綺麗にしました。しかし、2ヶ月か3ヶ月すると掘り返して工事しています。もったいないと思いました。バリアフリー化されてよくなりましたけど。
- 委員 : 国道でもそのような苦情が非常に多くあります。工事をやり、また再びやると。これは事実ですが、国道を整備改修するのに同じ工事は全くやっています。

何が問題かといいますが、道路の下には各種占有企業者がいます。NTTや関電、上下水道もあります。国道の修繕工事を行って、その後また掘り返して占有工事を行うのは、やはり社会的に問題がありますので、毎年1回は、そのような道路管理者や各占有企業者が一同に集まって、同一時期のこの日に工事をやりましょうという調整会議をやっていきます。

少なくとも、基本的に修繕工事をすれば、5年間は掘り返しは出来ませんという前提がありますが、これらの占有物件については、緊急性が非常に多くあります。緊急なのですぐに工事をやらせてください、それはダメですよと道路管理者が言うと沿道の皆さんが困ります。ライフラインは非常に重要ですので、道路管理者としてもやむを得ず、それでは工事を行って下さいという所です。しかし、一般の方から見ると、また掘り返していると見られます。道路管理者の実状としては非常に苦しい所ですが、ご指摘はごもっともです。

- 委員長 : ありがとうございます。工事に関連してですが、芦屋市や県は工事中のバリアフリーマニュアル、マニュアルというか指針は多分作成していませんね。

例えば、歩道の工事の時、通行止めになって車道に降りる場合は危ない

ので誘導しますけど、歩道の段差ですね、健常者は問題ありませんが、車いすの方が通れないケースがあって、そのような場合は、板を渡すとか、担当者によって違いが出ないように考え方を整理する必要があります。良い事は真似てもいいので、他市の例で言いますと、豊中市では作りしました。また参考にして頂ければ、電話したら送ってくれると思います。

委員： 国のほうでは、全面展開している訳ではありませんが、工事中においてやり始めている部分があります。例えば、歩道を掘削する時に歩行者用の信号を仮設で設けています。その時の信号として、1灯式がいいのか2灯式がいいのかという議論があると思いますが、視覚障がいの方にとっては、1灯式より2灯式のほうが望ましい。赤であるか青であるかがはっきり分かりたいというのが1点あります。各種メーカーさんは色々ですが、基本的に2灯式を使う方が視覚障がいの方にとってはよいというお声は頂いています。

さらに、赤というのが真っ赤なのか、オレンジ系の赤なのか、これは光の波長によって違いますが、そこも視覚障がいの方にとっての見え易さが全然違ってきます。赤の波長の大きさを1番見え易い波長がありまして、そのような仮設の信号機を設けています。

工事中ですから当然段差があります。歩行者用のマットがある所に、さらに、交通弱者の方が来られたら、ガードマンが適切に誘導するというのを試行的に何箇所かで行っています。

委員長： この話題を出して良かったと思いますが、国の試行を県と市が認識して、国と協議しながらマニュアル、基準を作っていくという流れではではありませんね。

委員： 国としても独自の基準を設ける所までは至っていません。だけど、国道の工事は目につきやすいので意見を頂く事が多い。そのような声の中には、工事中の仮設をこのようにして欲しい。私達弱視者には、このような赤ではなく、このような波長のオレンジ系の赤がいいとか、そのような意見をたくさん頂きます。そのような状況ですので、手探り状態で行っています。

委員長： 縦割りですれぞれ工夫されるのはよいのですが、工事問題は共通ですので、市と県と国とは協調しながらやってくださいというお願いをしておきます。

他の点はいかがですか。未舗装の路線があるのは何故ですか。

事務局： 芦屋警察の西側に南北の土の舗装があります。芦屋川沿いの歩道です。

委員： 何故舗装しないのですか。市道ですか。

事務局： 市道です。景観の保全という面があります。

委員： 舗装せずにおいておくのですか。

事務局： バリアフリーの考え方の中では、歩きやすさの問題がありますから今後の課題になります。

委員長： 景観を損なわない方法がないか検討してもいいですね。

事務局： 市民の皆さんには、芦屋を代表する河川の両岸として非常に愛着を持って頂いています。今までは交通弱者の方からの声が大きくは聞こえてこなかったのですが、今回（の委員会）が1つのきっかけになると思います。

副委員長： 難しいですね、景観的にはすごく綺麗。例えば、普通のアスファルト舗装にすると、あるいはつまらない舗装にしまうと、イメージが壊れてしまいます。シンボリックな空間が壊れてしまうので、安易に舗装という

話はやめたほうがよい。

事務局 : どのような舗装にするかという議論が相当必要と思います。道路課では、市民の皆さんの意見をお聞きしたいという事で、試験施工を部分的に行っています。当然、普通の黒の舗装ではなくて、茶色系の舗装です。この前の現地点検の時にも見て頂いて、雰囲気はいいという意見を頂いています。

委員 : 雨がしみ込む舗装ですね。

委員長 : バリアフリー基準では、有効幅員 2 m を満たす歩道は、原則として透水舗装することになっています。

委員 : 松の木が歩道の真ん中にあります。

委員 : 松の木がある、切らないといけないのでは。

委員 : 景観の面で出来るだけ土を残していくという以前からの考えで、そうしながらも警察側の車両乗入れ部分等では、やむをえず舗装しないとイケません。土の舗装ですが、土を置くだけで無く、最初は少し砂をしいていましたが、長年使うと剥離します。歩きにくい部分が出てきています。出来るだけあの様な色彩に近い舗装を試験的に行っている部分がありますので、これが皆さんに好評であれば、部分的には舗装する事もあるかと考えています。

植栽についてですが、公園と道路と 2 つありますが、管理面でどうしても相反する部分が出てきます。建築限界があって、例えば、車の高さとか歩行者ですね、2.5m とか 4.5m 以上とかありまして、おっしゃられるように歩道の真ん中にある松の木をどうするのが非常に難しい問題です。歩道を通って頂ければ、時々、当たらないように腹巻きをしています。出来るだけ松の木についても芦屋の景観の 1 つになっているので現状を維持していきたいと思いますが、維持する為に歩道をどうするのかというのが常に議論として出てきます。一方通行の話も過去には出ました。ただし、一方通行にすれば、それに代わる道路が必要になりますので、議論としては出ませんが常にその段階で終わっています。

芦屋市は庭園都市ということで、樹木あるいは草花を大切に増やしていこうという中で、やむを得ず枝が折れている場合は部分的に剪定していますが、そのような場合でなければ、出来るだけ現状を維持する方向で考えています。ただ、おっしゃいますように、どうしても通行上、大きな支障が出てくるのであれば切らざるを得ません、あるいは植え替えせざるを得ません。

委員 : 何年もそのような議論があるのですか、切る、切らないと。

事務局 : 特に街路樹については、芦屋市だけでなく、どこの市でも議論になっています。

委員 : 原点に戻って考えれば、歩道の真ん中に松の木がある事自体が不自然と思います。

委員 : バリアフリーが言われていなかった時に、コープ浜芦屋店の南の歩道で、歩道の真ん中に松の木がありましたが、自転車がこけて骨を折ったから無くなりました。

委員 : 誰かが怪我したりすれば木を切るのですが、早めに手を打たないといけないと思います。

委員長 : その辺の対策については、またこれから議論します。

バスの課題は何故、今回の資料にまとめなかったのですか。

事務局 : 次回の予定にしています。

(3) 国道43号精道交差点について

委員長 : ご意見いただく前に、芦屋警察署から補足説明をして頂けませんか。1つは、交通事故の発生状況、もう1点が、警察の仕事以外のものも資料に書かれていますが、警察として出来ることをお願いできますか。

委員 : 事故の発生ですが、バリアフリーの観点で説明しますと、歩行者に関連する事故は、平成16年では9件中2件。この2件は、南北に渡る歩行者と右折ないし左折の車、歩行者が北から南へ渡る時に、北から南進左折の車ないし南から北進右折の車、これらと横断歩道上での事故になっています。残りは車同士の追突事故等で、1点だけ、自転車の横断中の事故があります。これは、北側の東西の横断歩道を自転車が渡る時の左折車との衝突、バリアフリーから言えば対象外の事故です。

17年では、歩行者の関連する事故は、先ほど説明しましたように、横断歩道を横断中の歩行者と南から北進右折の車との事故、これ1件のみです。

本年では、6件中歩行者が絡む事故は2件です。形態的には同じで、東西の横断歩道を渡る時に右折ないし左折の車と人との事故が起きています。残りは全て追突事故ないし原付等との左折時の事故になっています。事故の発生につきましては以上です。

次に現在の交差点の規制についてですが、補足ということで、案の順に従って説明します。(1)のバリアフリー対応型信号機ですが、それについては現在、設置されていません。

(2)の青信号時間の確保ですが、先ほど事務局から説明もありましたが、約30mの長さに対して少し余裕を持たせて、青信号の時間は35秒ぐらいとっています。プラス点滅を入れて48、49秒程度をとっています。これについては、信号サイクルの中でもう少し青信号時間をプラスする事は可能です。何十秒も確保するのは無理ですが、多少の範囲で確保する事は可能です。

(3)の信号機の歩車分離化ですが、現在、東進してきた車が右折して南下する、西進してきた車が右折して北進する場合は、東西に渡る歩行者の信号機は赤にしています。一応の歩車分離型の信号にしていますが、先ほどの事故発生で説明しました南北の信号が青の時に車と歩行者が分離するという形には現在なっていません。

(4)の経過時間、前回は待ち時間や残り時間を表示したら分かりやすいというご意見がありましたが、どちらかと言えば、つけるのであれば、あと何秒で点滅に変わりますよという方が視覚障がい者や高齢者の方にとっては便利と思います。あと何秒しかないから無理して渡らないと思います。ただし、それは確かによいと思いますが、あそこは溜まりが非常に狭いので、個人的な意見ですが、皆さんよく見かけられると思いますが、健常者は点滅になったら無理に渡ります。特に若い人や自転車。このような人達は、あと何秒あったら渡れると思います。高齢者や障がい者の方が前方にいる場合、例えば、後ろから来る自転車等は、残り時間が何秒しか見ていない。前を見ずに信号機だけ見て渡れば、前にいる方が立ち止まった時に

後ろから衝突する危険性も考えられます。その辺も議論する必要があると思います。三宮では、あと何秒で青色になりますよというメモリがあります。残り時間のバーが順番に減っていくものです。バーが残り1つになったら皆フライングします。そのような人間的な心理がありますので、安全面では少し問題も残るといった感じがします。

横断歩道の自転車横断帯の拡幅については、管理者の方との調整でないといけないと思います。点字ブロックもそうですね。中央分離帯については、今も待つ場所がありますが、もう少し整備が必要であれば考える必要もあります。駐車とか駐禁の取締りは現在やっていますので、当然そこでも取締りはします。歩行者 ITS については、具体的にどのような整備を進めるかが今後の課題だと思います。

本部のほうも、基本構想の案が出来る前に規制担当の者をアドバイザーとして呼んで欲しいという意見があります。基本構想が出来る前に一度、アドバイザーとして来させてもらいたいのではよろしくお願いします。

委員長 : ありがとうございます。非常に丁寧にご説明いただきました。1つだけ教えて下さい。事故が平成 16 年から少し減っているようですが、何か施策を行ったのですか。

委員 : 先ほど説明した歩車分離です。

委員長 : 一般的に歩車分離はかなり効果があります。多分それですね。歩車分離を皆さんご存知ですか、車の動きと歩行者の動きを完全に分けて、人が動いている時は、車は一切動かないというのが完全な歩車分離。この場合は、両方が動く場合が少し残っていますので完全ではありませんが。

委員 : 事故のデータについて、歩行者に関するバリアフリーをどうしましょうという議論が、この事故件数からどう読み取れるかが1つのキーワードだと思います。平成 16 年、17 年、18 年で9件、6件、6件という、総数では若干減っていますが、南北の横断歩道を渡っている歩行者と車の事故の件数に着目すべきではないかと思います。そのような意味では、平成 16 年が2件、17 年が1件で18 年は2件です。歩行者が横断歩道を渡っている時に車と衝突する件数は変わっていません。これをどうしましょうと、平面の横断歩道帯に問題があるのかどうか、問題があれば、平面の横断歩道帯をどのように改良しましょうかと、それでも、どうしても改良が出来ないということであれば、歩道橋をどうしましょうかという議論のステップが道筋だと思います。芦屋警察署に教えて頂きたいのですが、この2件、1件、2件というのは、他の交差点と比較して多いのか少ないか、その辺はどうですか。

委員 : 普通です。この2件、1件、2件とも横断歩道上の事故ですから100%車が悪い。横断歩道上の事故は歩行者に責任はありません。歩行者が無理して赤で渡って起きた事故ではありません。横断歩道上を良く見ずに、ドライバーが一方向的に悪い事故ですからどうしようもない。この交差点だけに限りません。どこの交差点でも同じです。

委員長 : 逆に言えば、事故の件数が少ないとはいえ、防ぎきれていない。横断歩道がある事と事故は因果関係がある訳で、渡るから事故も起きます。なお、他と比べて特に多い訳ではないのですね。それはそれで重要な点ですね。

もう1つ伺いますが、車対車の事故というのは、普通は横断歩道が

ありますので追突事故，ここの交差点の形状から右折と直進の事故も考えられますが，車対車の事故は他と比べてどうですか。

委員： 国道 43 号は国道 2 号より事故が少ないほうです。国道では 2 号が圧倒的に多い。ここでは，右直の事故というのは，右折は右折だけの矢印が出ますので，その時は対抗直進が赤になっています。右直の事故は信号無視がない限りありません。ほとんど追突事故です。

委員長： 追突はもちろん横断行為と密接に関係している訳ですね。

委員： 信号待ちの車に追突しています。

委員長： 全国的にそうですが，とにかく，交差点に横断歩道をつけると必ず追突が起きます。他にご質問はありますか。

委員： 前回，国道 43 号の車の青信号が長くなったというご質問がありましたが，国道 43 号は本部の交通幹線センターが管理しており，車の交通量によって，東西の道路の青時間を長くしたり短くしたり制御しています。特に，故意的に東西の道路の青時間を長くしたという事は無いと聞いています。

委員： 交通量が多ければ青時間が長くなるのですか。

委員： そうです。特に朝夕では若干，東西の道路の青時間が長くなっていると思います。

委員長： （南北を）横断する青時間は先ほどの数字と変わらないと。

委員： 変わりません。サイクルの中でやっていますので。

委員長： 委員，P2 の 4 について何か補足されることはありますか。

委員： (6)の横断歩道および自転車横断帯の拡幅で，これは歩行者，自転車も含めての横断量で 4 m，5 m，6 m と基本的には決められていると思います。朝夕ピーク時の現場を見ていませんが，実態としてはみ出しているのであれば，4 m を 5 m もしくは 6 m にということ警察とお話しすべき所があります。ただし，そのような意味では，現場を一度見てみたいという所です。

1 点気づきましたのが，中央帯に歩行者滞留場所を整備することを果たして皆さんが必要と思われるのかどうか。後でお話させていただきますが，2 回ほど現地を見てきました。歩行者の青信号時間が 35 秒です。青の点滅時間が 13 秒。合計すると，実際に渡れる青信号時間は 48 秒ございます。私が意識的にゆっくり歩いて 20 秒。20 秒で渡れましたのと，点滅も含めてですが 48 秒もありましたので歩行者の溜まりは必要なのかなと思います。青信号の途中であっても渡りきれの方は渡りきれます。青の点滅の時に渡ると非常に危険ですが，あと 80 秒待つて頂いたら次の青信号になります。あと 80 秒待つという議論は，80 秒早く家を出ればよいという議論は少しおかしいかもしれませんが，ゆとりも必要ではないかと思います。

芦屋住民の会： 特定道路をどう指定するか，それについて上も下も両方かという議論が前回ありました。委員から平面を前提にという話が前回から出ています。今年に入りまして，道路管理者の兵庫国道事務所と芦屋市と，私どもの 3 者で 2 回程協議しています。調査結果にもあるように，現実に歩道橋を利用される方が 20% います。そこをどのように渡りやすいものにするのかについては，市民の目線から言えば両方検討して頂きたい。我々の要望については，3 者の話合いの中ではかなり理解を頂いています。そのような事を私から報告するのもおかしな話ですが，その場では，この議事録にま

とめて頂いている私どもの意見なり要望を充分踏まえると理解を頂いています。その事だけは申し上げておきたい。

委員長 : 念のため申しますが、委員会として、歩道橋をやめて平面だけを特定道路とするという事はしていません。前回、発言された方の主旨も、歩道橋は絶対反対という事が本人の主旨でもないように聞こえました。色々な問題を指摘されたのは事実です。

歩道橋の件は、今日の段階では市からの資料はここまでですか。平面部におけるバリアフリー施策について、1番から10番まで可能なもの、あるいは必要なものを実施していくというか、実施できる項目もありますが、これらを実施しても現実には、2割の方が(歩道橋を)使っていると芦屋住民の会はおっしゃっています。少なくない数が渡っています。更に、エレベーターをつければ数も増えます。そのような意味では、1番から10番まで色々実施しても、安全安心な横断という点からは足りないという事が言いたい訳ですね。

事務局 : (2)の歩行者用信号時間の確保ですが、現在、毎秒1mの歩行速度で設定しています。資料の下に参考で書いていますが、例えば、下肢の障がい者であれば歩行速度が毎秒0.4~0.9mというデータがあります。先ほど委員が自分で実際に歩いたという事で、我々健常者であれば今の時間は全然結構かと思いますが、例えば、どのくらいの歩行速度で設定するのがよいか。設定した時に、先ほど若干の(青信号時間の)延長は可能ですよと委員からお聞きしていますが、果たして皆さんが望まれる歩行速度の青信号時間が確保できるのかどうか、まだ少しよく分からないという気がしています。1番気になっているのが、十分な青信号時間を確保できるのかどうかということです。

(住民の)要望として、我々が普段聞いていますが、現在、横断歩道が東側にしかないのでも西側にも設置出来ないかという事も聞いていますが、道路の構造上、無理な所がありますので、方法としてはあるが、歩道橋を撤去するなど、かなり大胆なことをしないと出来ないと考えています。

P1の横断量データですが、自転車を除いた分で見ると、現在、2割ぐらいの方が歩道橋を利用しておられる。平成12年以降、横断歩道と歩道橋とが併用されている現状を見た場合、移動経路としては、横断歩道と歩道橋とをセットで考えるのがよいと思っています。ただし、事業の方法としては、どのような手順で進めるのかというのは別の議論だと思いますが、移動経路としては両方で考えるのがよいという、前回の我々の考え方と同じです。

委員長 : ありがとうございます。この点皆さん、ご意見どうですか。

委員 : 上下ともに両方考えるという意見が出ましたので、私どもの思う事をお話させて頂きたいと思います。

まず、芦屋市がバリアフリーの重点整備地区に指定して、(バリアフリー整備を)やっていくことについては非常に賛同しています。バリアフリー化のために重点整備地区を指定して、移動経路も指定して、やはり必要であれば(バリアフリー整備を)やっていくことも充分賛同しています。そのような意味で、この場で色々と思う所の議論をさせて頂きたいという事をご理解して頂きたい。それがまず1点。

2点目は、このバリアフリー法に基づく重点整備地区、何故このような形で推進されているか、指定されているか、その背景をいま一度、皆さんとともに理解しておく必要があると思います。将来、高齢化を迎え、全て日本全国の至る所でバリアフリー化しましょうというのは到底無理な話です。各道路管理者にしても、鉄道事業者にしても、警察にしても限られた税金と予算の中でどうするかを考えた時、重点的に、優先度の高い所から順番にやっていきましょうという事がまず背景にあります。そのような意味で、重点整備地区を定めて、さらにその中で不特定多数の方が利用される重点度の高い経路を特定経路に指定して、順番にやっていましょうというのがまず前提としてあります。それが2点目で、皆さんも前提として理解して頂きたい。

3点目ですが、先程、さんがお話されていましたが、過去に兵庫国道事務所とそのような合意に達しているか否かのお話がありました。私も確認をしました。一体どのような話をしていたのかと。前回の議事録もございますが、それも読ませて頂きました。芦屋市にも確認したいと思いますが、うち(国)が今までそれをやりませんと言いましたか。確認しますと、特定経路に位置づけされれば、エレベーターの設置は可能ですよという言い方はしたと聞いています。特定経路に位置づけされれば当然、エレベーターは設置すべき。これはバリアフリー法で明記されています。しかし、特定経路に位置づけるということは、やはり理由があるから特定経路に位置づける訳です。理由も無く、ただ単にこれは特定経路です、はいシャンシャンと委員会で決まるものではないという事をご理解して頂きたい。そのような意味で、本当に必要なか必要ないのか、皆さん方が一同に望まれているのかどうかを重々議論したいというのが私の考えです。

そのような意味で現地も見させていただきました。事務局に資料を配って頂きたいのですが、上下を同時に位置づける必要性は整理しておきたい事項なので、その必要性が自分でも探し出せるかどうか、現地を見てきました。1枚のペーパーにまとめています。まず1番目は精道交差点の利用状況です。これはうち(国)の方で他年度に調べたデータです。先ほど事務局からご説明がありました。

2点目は精道交差点の独自調査として、私は、10月28日の土曜日と11月3日金曜日(祭日)の2回に渡って、30分間だけですがこの交差点に立ちました。南北の歩行者用信号、先ほどお話をさせていただきました点滅を入れて青時間が48秒。私がゆっくり歩いて20秒。しかし、ご高齢の方であればもう少し時間がかかるかなと思います。本当にこの青時間が不足しているのかどうかを整理しておく必要があると思います。

利用状況として、1回の青信号時間48秒で自転車が9台、歩行者が7人、そのうち9時~9時30分までの30分間で、歩道橋を渡っていた方が1人いました。そこで、その方に尋ねたのですが、歩道橋を利用していたのはご高齢の男性でしたが、「何故、横断歩道帯があるのに歩道橋を利用されているのですか」と聞いたところ、「健康の為に利用している」と。足腰を鍛える為にといい、たまたまこのような人だったのかもしれない。「この歩道橋にエレベーターは必要と思われませんか」と、「私は必要ないけど、他の老人の方にとっては無いよりある方がよいのではないですか」

という答えが返ってきました。「仮にエレベーターをつくれれば利用されませんか」と更問いをさせて頂いたのですが、「私は利用しません」という答えが返ってきました。たまたまこのような方の返事だったと思いますが。

続いて11月3日の金曜日の利用状況ですが、11時～11時30分の30分間で、歩道橋を利用していたのは歩行者の方が4人、自転車が2台。そこでちょっと声をかけさせて頂きました。1人目は平面の横断歩道帯を利用していた足の不自由なご高齢の男性。足の不自由なというのは失礼な言い方かもしれませんが、横断歩道帯について「使い勝手の悪い所はございますか」と問うたところ、「少し信号が長い気もするけど、青になるまでここに腰をかけて待っていますので特段問題はありません」と。「歩道橋にエレベーターが出来たら使われますか」という問いに対して、「いや使わない。青信号を待ってでも下のほうが便利だ」とご高齢の足の不自由な男性の意見。

続いて歩道橋を利用していたご高齢の夫婦に聞きました。「何故、平面の横断歩道帯ではなく歩道橋を利用されていますか」と、男性の方が「ウォーキングを兼ねて」、奥さんが「青信号の途中だったので渡っている途中に走るの嫌だから」という意見でした。「歩道橋にエレベーターが出来れば使われますか」という問いに対して、男性の方が「いくら国といえどもそこまでは必要はないと思う、私は使わない」奥さんは「あれば使いたい気もしますが、それより左折の巻き込み事故（自転車と車の話）を先に解決するべきと常々思っています」という答えが返ってきました。

3人目、平面の横断歩道帯を渡っておられた白杖の男性と母親、要は弱視者の方ですが、平面の横断歩道帯について「何か使い勝手の悪い所はございますか」という問いに対して、「段差等も含めて特に問題はないですよ」と。子供と書いていますが、年格好を見ると30才ぐらい男性と見受けられました。お母さんは、「この子が1人の時は歩道橋を利用しています」というお声がありました。ならば、「歩道橋にエレベーターが出来れば使われますか」という問いに対して、男性の方が「1人の時には歩道橋を利用しますが、エレベーターが出来ても使いません」と、「何故なら操作が分からないし、分かっても面倒で不便です」という答えが返ってきました。これはありのまま事実でございます。

（資料の）下に参考で書いていますが、私が昔、滋賀県で全盲の女性の方々との意見交換会を行った時の意見です。全盲の女性の方にとって屋外のエレベーターは密室です。他人と同乗するのが怖い。密室は音が聞こえません。私達は、街を歩く時は音の反射音によって居場所が分かるとおっしゃっていました。そのような意味で、平面の横断歩道帯がよい。これは滋賀県全盲の女性の声です。

委員長：ありがとうございます。補足しますが、ここに書いてあります歩行速度の表は随分前の何に載っていたものですか。高齢者の0.8というのは、明らかにこれよりかなり低い方がいらっしゃいます。少なからずですが。下肢障がい者も0.4ではすまない方もいらっしゃる。それはちょっと付け加えて。

この問題だけではないのですが、全般に43号あたりを1分間以内で渡れというのは、無理な方もいるのは事実です。非常に重要な資料が委員

さんから出ましたが、この資料がおっしゃりたいのは恐らく、歩道橋を利用していた方に聞いたら、健康のためとか、エレベーターは要らないという方がお二人。下を使っている方も要らないとおっしゃっている。下のほうが有難いと。

人数は5人ですが、歩道橋にあえてエレベーターをつける必要があるのかと。そこまではおっしゃっていませんが、つけないといけないという事に対する懐疑的なデータが出ています。

委員：ただ、2日間に渡って、ともに30分間だけのサンプルです。それが1日の横断者全てのお声が反映されている訳ではありません。30分間だけなので、信頼性が薄いと言われれば信頼性は薄いでしょう。

委員長：それは分かった上で、とにかく4、5人に聞いてこうだったというデータ。ただし、(歩道橋が)いらぬという発言は無かった訳ですが、(歩道橋が)必要かというデータ。これについて何かございませんか。

委員：1点だけ補足ですが、平面の横断歩道帯を渡られる方に特に聞きたかった。それは何故かと言いますと、平面の横断歩道帯を渡っているとこれだけ不都合があります、それなら改良しましょう、もしくは歩道橋をこうしましょうという次のステップに繋がっていくという意味で、平面の横断歩道を渡っている方に「何か不都合ございませんか」という問いかけをした。

委員：関西で横断歩道橋にエレベーターを設置している事例はありますか。

委員長：神戸の中突堤と元町を結ぶ歩道橋にエレベーターをつけています。ただし、エレベーターは費用的に決して安いものではなく、維持費もかかります。安易につけるという事はありませんので数は少ないです。

委員：近畿管内7府県ありまして、そのうち13の国道事務所があります。そのうちエレベーターを設置しているのが京都山科の国道1号。ここは地下鉄が通ってしまっていて、地下鉄ですから当然、下へ潜らないといけないのでエレベーターが必要で国と京都市の負担で設置しています。2点目は、大阪府下で大日の地下道、これから工事しようとしている国道2号の歌島交差点。そこも地下鉄です。3点目は、大阪府下の柏原市ですが、そこはバリアフリーの重点整備地区の特定経路に位置づけされていますので、これからエレベーターを設置しようということです。

それと、先ほど委員長が言われた私どもの事務所の横に神戸市がつけた元町商店街から神戸中突堤というポータルタワーに行くための連続的な横断歩道橋です。しかし、そこは真下に平面の横断歩道帯はありません。そこでエレベーターがほとんど利用されていないというのが実状です。スイッチを押しても上にあつたら下がってくるまでの待ち時間が面倒くさいというのもあると思いますが、あまり利用はされていないと聞いています。

委員長：少し最後の表現はひっかかります。神戸では、車いすの方は皆さん使っています。私はそう聞いています。

委員：西宮土木ですが、西宮土木で1箇所だけエレベーター、エスカレーターを設置している所があります。阪神の大物駅と県立の尼崎病院を結ぶ所です。福祉のまちづくり条例の重点地区になっておりまして、阪神の大物駅の改札口が2階にあって、2階から横断歩道橋を降りて、エスカレーターなりエレベーターで歩道に降りて、県立の尼崎病院を結ぶ所で1箇所整備しています。エレベーターとエスカレーターの維持点検と清掃、監視に毎

年2千万円ぐらいの維持管理費が必要となっています。

委員長 : 2つ考え方があって、車いすの方など、一般的な交通行動の範囲に入らない方が何人かでもいれば設置が必要という考え方が1つ。もう1つは設置する以上、コストに見合う、たくさんの人が通ってくれなければいけない。この2つの考えはどちらも否定できません。そのような意味では、無条件に此处だったらエレベーターが必要という条件下ではありません。

今回、我々はどうするか、我々の今回の場合で設置することになりますと、少なからず全国的な影響があります。一番大事な議論がここに課せられていると思います。

副委員長 : P1のデータの読み方ですが、精道交差点の横断量のデータを頂きましたが、1日のデータと読めますが何時から何時までのデータですか。

事務局 : 時間を確認するのが漏れていましたが、24時間と聞いています。

副委員長 : 特に横断歩道橋を使われている時間帯が分かれば、エレベーターを設置すれば24時間動かさなければならぬかもしれませんが、出来れば時間帯別に分かれば、仮に設置するとしても、有効に使われる時間を確認しておかないといけません。先ほどおっしゃったように、費用対効果の話がありますので、設置するにしても効果的に設置しないともったいない。他のバリアフリーに費用を転換できるかもしれません。このデータだけでは不十分です。

委員長 : 委員にお願いしておきます。

委員 : わかりました。

委員 : 7時台が一番多いと思います。今日の資料の1番冒頭にも「あんしん歩行エリア」と書いていますが、これは、平成15年に警察庁と国土交通省が対策を取るために地域に呼びかけて、芦屋市ではJR芦屋駅を中心として、東西では宮川から芦屋川まで、南北では43号から阪急までの間が指定を受けました。平成15年当時の広報チャンネルだったと思いますが、43号の朝の乱横断は確かに多かった。参考になるかもしれませんが事務局で用意します。おそらく広報なので残っていると思います。

事務局 : 先ほど、委員から国道事務所と市と芦屋住民の会の3者会議の事を言われましたが、私も3者会議に出たのは前回委員会の終了後、1回だけですが、確かに委員がおっしゃるように、これまで兵庫国道事務所がおっしゃっているのは、交通バリアフリー基本構想を策定する中で考えるという事。特定経路に設定されれば当然、エレベーターの設置が義務づけられているから、それは実施しますよと。そう理解しています。ただし、住民が長い間要望してきて、それに対して色々検討中だという事で、まだ芦屋市には(交通バリアフリー基本構想の)重点整備地区が無いから、そのような整備をするにあたっては、交通バリアフリー基本構想が出来た地区で実施しますよと聞けば、住民の方としては期待されると思います。芦屋市でもようやく今年度に策定する事になったと、重点整備地区も阪神芦屋駅周辺で43号の交差点も含まれるということで、従前から歩道橋については問題点があると実際、国道事務所の方がおっしゃられているから、住民の方の気持ちからすれば、交通バリアフリー基本構想が策定される中で、前向きに考えてもらえると理解されてもおかしくはないと思います。

委員長 : 今日、発言されていない委員で、歩道橋の事など、何か意見はございま

せんか。

委員 : 色々話を聞く中で、平面の横断歩道帯ですね、これを第1に、如何に安全の確保が出来るかという事を重点的に考えていくことが大事だと思います。(横断歩道は)東側1本しかありません。2本にするという考えもあると思いますが、西側には溜まりがありません。平面だけ考えても危険です。まず、平面の安全を如何に確保するかという計画があるべきです。その上で、歩道橋を活用するという時には、現況の歩道橋は問題がありますね。例えば、幅員、振動の問題、スロープの問題、色々あります。そのような事を確実に押さえて、安全な歩道橋が設置できる、改修できるかどうかという事を詰めます。それが出来た上で、なおかつエレベーターが必要であれば、エレベーター設置の問題を考えるのであって、今の状況でエレベーターの問題は早すぎると判断しています。

委員長 : ありがとうございます。

委員 : それからもう一つ、理念の問題が出ました。提案したいのは、社会をつくる事が理念なのか、まちづくりが我々市民の理念なのか。社会をつくるという社会とは何かですね。理念というのはあくまでも、基本的にこのような考えで取り組みますという事ですから、「誰もが安全安心に、そして快適に暮らせるまちづくりを、みんなで支えてみんなで育てていく」これが理念ではないかと思います。出来上がったものが理念ではなく、それを作り上げていこうとする市民の気持ちが理念と言えるのではないかと思います。言葉遣いはまた検討して頂ければと思います。

委員長 : 他に意見はございますか。結論を出さなくてもいいですので気楽に。この協議会でこれまでの経緯も出し、管理者の本当に必要かという反論も今日お伺いしました。それを踏まえてもう一度議論しないとイケません。今日、何かを決定するつもりでしたか、事務局。

事務局 : 事務局としては、次回の委員会で基本構想素案をとりまとめたい。素案には当然、重点整備地区の整備計画の内容も入ります。年が明けたら市民意見を募集したいという思いもあります。時間的な事もありますが、今日の段階でその部分(国道43号精道交差点)は持ち越しということであれば、その部分は残した形で素案のとりまとめにかかりたいと考えています。

委員長 : 重要な経路にする事自体は合意出来たのでは。経路に、単純にエレベーターがいるという事は、どなたがおっしゃりましたか、そういう事とは限らないはずです。

委員 : 特定経路というのは通常、重点整備地区を定めて特定経路を位置づけましょうと、これは基本構想の基本中の基本です。その時に、特定経路というのが、今回たまたま上と下があります。特定経路は上ですか下ですか、両方ですかというのは、そこは基本ですからきちり明記する必要があります。私も何回かバリアフリーの委員会出させてもらいました。やはり基本的には平面の横断歩道帯があるのでそこを特定経路にしましょう。わざわざ横断歩道橋を特定経路には言いません。ですから特定経路をきちり指定しないと次のステップとして事業の中身を議論できません。

委員長 : 経路と言っても漠然と、(上か下かの)どちらの事が分からなければ具体性を持たない訳で、それは決めないとイケないという事です。ただし、精道交差点が経路になる事自体は合意出来ていますから、(上か下かの)ど

ちらにするかを議論していけばいい訳です。今日、委員から出たデータは、上はいらないというデータに近いので、次回まで時間がありますので反論のある方は考えて下さい。これまで上が必要とおっしゃっていた住民団体もいますので、その方の言い分もしっかり聞きましょう。では今日はこれぐらいにしましょうか。副委員長、最後に簡単なまとめをお願いします。

副委員長： 交通バリアフリー基本構想ですが、新法制定の微妙な時期に今回策定されていて、幸い三星先生が委員なので、新法の第一人者である先生が上手くアイデアを引き出してまとめていく事になると思います。芦屋駅、それから歩道については、今日話しが出揃ってきたように思いますが、道路の話はまだ少し残っているように思います。それについては、次回にきちんと議論出来るように。特に、問題になっている精道交差点の話については、やっと今日、材料が揃ってきたと思います。(上か下かを)決める為には是非、住民の皆さんの意見が大事になります。こちらに座っている人達は、それぞれの分野の専門家ではありますが、地域の 24 時間、雨の日や冬の日とか、色々な環境条件の中で、実際にどのように使われているのかを一番よくご存知なのは、住民の方ですから。そのような意味での(地域の)専門家の皆さんの意見をお伺いしていく事が、決めていく為に大事だと思います。エレベーターが有り無しの話ではなく、人々が使いやすいものにするためにはどうすればよいか、順番に詰めていく項目を決めていかないと議論が進まないと思います。次回は、そのような議論が出来れば良いと思います。

以 上