

日 時	平成18年12月26日(火) 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・木村 嘉孝・豊田 徳治郎・脇 保仁 角 洋介・石丸 理明・木戸 一善・王子 収(代理) 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		
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	3 人		

1 議題

- (1) 芦屋市交通バリアフリー基本構想素案について
- (2) 国道43号精道交差点について
- (3) 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 : 先般、近畿運輸局と近畿地方整備局との合同で、改正されたバリアフリー新法についての説明会がありました。内容は繰り返しになりますが、公共的な建築物や公園など、交通だけではなく対象をさらに広げまして、幅広いバリアフリーの基本構想をつくる事が出来る法律に変わりました。市民よりも自治体の方を中心に案内を出しまして、特に動員もかけていませんが、参加者を途中で打ち切らなくてはいけないほどたくさんの方が参加されました。それほど新法は注目されています。そのような中で、この委員会が全国的にも注目されていまして、先進事例になると思いますのでがんばって年度内にまとめたいと思います。色々議論はありますが、まとめなければいけませんので、おっしゃりたい事はおっしゃって頂いた上で、まとめる方向でよろしくお願い致します。早速議題に入りたいと思います。

- (1) 芦屋市交通バリアフリー基本構想素案について

- 委員長 : 市の提案について、これで良いかを皆さんで議論して頂きたいと思いません。ご意見はございませんか。
- 委員 : A-4, B-1 (県道奥山精道線) について、消防署前の西側は実線になっていますが、東側は破線になっています。これは時期を変えて整備を行うという事ですか。
- 事務局 : 西側、東側ともに生活関連経路という位置づけですが、バリアフリー基準を全て満たすことが出来る道路を特定道路の実線にしています。地形的な条件から一部の基準を満たすことが出来ない B-1 については準特定道路の破線にしています。国道 43 号付近の縦断勾配が 5 % を超えていますので、その部分については一部基準を満たすことが出来ません。整備の時期としては黒丸 (短期) で同時期に行います。
- 委員 : 踏切を挟んだ B-2 (県道奥山精道線) について、ここは (駅から) 半径 500m の円の中心ですが、破線で準特定道路になっています。手足 (A-4, B-1) の部分は早期に解決するという方向になっていますが、B-2 ののどの部分は実線に出来ないのですか。
- 事務局 : 三井住友銀行の前になりますが、現状を見て分かるように、歩道の幅員を広げる事が難しいので準特定道路にしています。現在ある構造物、車止めの支柱がありますが、出来る限り有効幅員を少しでも確保するという事で、P82 の B-2 の有効幅員の拡幅については、道路占有物の移設・集約など実現可能な改善策を検討すると実施課題にも記載しています。
- 委員 : A-7 (駅の西側の道路) はガード下をくぐるので勾配がきつい。平面の B-2 を改善するほうが A-7 よりも最優先と思います。地形的な条件をおっしゃるのはよく分かりますが、A-7 が実線で B-2 が破線というのは解せません。
- 事務局 : ハード的な改善は出来る限りして頂きますが、自転車の違法駐輪が無くなれば、今よりも通りやすくなるので、あわせてソフト面の対策も必要と考えています。
- 委員長 : 生活関連経路という中で指定しています。準ずるというのは法律の定義にはないが、ネットワーク化する上で、ここは人々が通る重要な道路ということです。現実的には、移動円滑化基準を満たさないものも構想の中に入れざるを得ません。有効幅員 2 m の歩道が確保出来ないという事を問題にするなら議論はありますが、それが難しいなら、その他の舗装や可能な限りの安全策、長期に向けて拡幅できる所はするなど、整備としては格下ではありません。道路については、計画論と事業論の整合が有効幅員 2 m の確保という所で切れてしまいます。現実的には、計画として重視しないといけない道路があります。準ずる道路とか準特定道路とかは全国的に使っている言葉です。
- 委員 : ある種の逃げ道ではないかと思います。(整備を) するのかもしれないのかを市民に聞かれたらどう答えるのですか。長期的に整備を行うならいつ行うのかが市民の意見です。整備が可能なら、短期の時期に歩道が 2 m にならなくても、1.5m や 1.8m 等の整備は出来ると思います。
- 委員長 : 市民への説明が大事ですから、いまおっしゃった可能なら何故、すぐに整備出来ないのかに対して、もう一度ご説明して頂きたい。
- 事務局 : 基本構想の中では、バリアフリーの技術基準を満たし、かつ平成 22 度ま

でに整備を行う道路を特定道路として位置づけています。準特定道路については、バリアフリー基準を満たすことが出来ない、あるいは長期的な展望の中で整備を行う道路を位置づけています。移動経路としては必要な道路ですが、平成 22 年度までにバリアフリー基準を満たす整備が困難な場合は準特定道路としています。(道路特定事業の)準特定道路については白丸で長期と書いていますが、長期の中には、平成 22 年度までに実施可能な事は実施するという意味も含まれています。ただし、区分としては黒丸(短期)と白丸(長期)の2つの表示です。

委員長 : もう少し具体的に。

事務局 : 歩道上にある構造物をもう少しスリム化する事が出来ます。それによって有効幅員を広げる事は可能です。

委員 : 一方通行にすればよいのではないのでしょうか。そうすれば問題は無いと思いますが。

副委員長 : それが大事だと思います。代替する道路が西側にあります。車はこちら、歩行者はこちら側とメリハリが付きやすい。仮に長期的にするのであれば、このあたりの交通計画をどうするかをきちんと考えた上で構想をつくっておかないと、いま出来る範囲で整備を行うだけではないと思います。

委員 : 検討する余地はあります。ただし、それに伴って、周囲の交通にどのような影響が出るかというのが肝心です。

副委員長 : 消防署がありますからね。

委員長 : 一方通行化を思いつきで決定することは出来ませんが、そのような事を含めて検討するという事にしたいと思いますがいかがですか。

事務局 : 色々な面で検討が必要だと思います。芦屋川沿いの阪神のガード下はそれほど高くありません。現在、背の高い車がぶつかる事があります。南北方向の交通がどうなるかについても十分な検討が必要です。委員会の意見として、そのような視点も必要という事と思いますので、ご意見としてお聞きしたい。

委員長 : 副委員長もおっしゃっているせっきくの提案ですから、特定して強く書く訳にはいきませんが、どこかにそのような記述が必要ですね。交通の運用と併せて可能な限りバリアフリー化を進めていくという方向を。

副委員長 : 全部やる必要はありませんが、ここはすごく大事な所ですので。

委員長 : 一方通行化を突然行くと市民からの苦情が殺到します。よく検討して行う必要があります。ただし、今後の計画には、そのような視点を重視した方がよいですね。何かしらの形で対応するという事で納めたいと思います。

委員 : 芦屋公園付近の歩道の真ん中に松の木がある事についてですが、芦屋公園の特定事業の中にそれらも考慮されているのでしょうか。歩道部分の松の木ですが。

事務局 : 今回の構想では移動する経路を特定して、まずはその経路を重点的に整備しようという事ですので、(図面に)着色している施設や経路を対象としています。区域以外でも必要な場所については対応していく必要はありますが、構想の中では、あくまでも対象になっている施設、経路について事業内容を記載しています。

委員 : 経路にはなっていませんが、経路に設定することは不可能ですか。それとも松の木には手をつけず、そのままにしておくのでしょうか。率直に切

- ったらよいと思います。
- 事務局　：　芦屋川沿いについては、阪神より北側ですが、建築物に隣接している東側の歩道を経路として整備し、芦屋川に面している歩道は当面、現状のままで考えています。芦屋ブランドという言葉もあり、芦屋の景観をつくっている軸となる芦屋川は、そのような面もありますので、もう少し時間をかけて検討する必要があると考えています。
- 委員　　：　テニスコート前で（バスを）降りて公園に行く場合、車いすの方は通れないでしょ。
- 事務局　：　芦屋川沿いの歩道で、試験施工で色を変えて舗装をしている所をおっしゃっているのですね。そこだけではなく、芦屋川沿いの両側の歩道全てに関わる事なので、もう少し道路管理者や樹木を管理している公園緑地課と協議する中で検討することが必要と考えています。
- 委員　　：　木を切るかどうかについては、考えたら片側は道路で反対側は公園なので、ともに市の持ち物ですよね。公園側に歩道を広げたら木を切らなくて済むのではないのでしょうか。
- 事務局　：　川に接した歩道をおっしゃっているので、そのような対応も難しい。
- 事務局　：　松の木が邪魔になっている所は十分認識しています。景観の問題と、樹木を管理している中で色々な声を聞いています。松の木を大事にして欲しいという声もあります。ここだけの判断ではなく、市役所全体で考えていきたいと思います。公園側に敷地を設けるのは可能ですが、松の木を切るという事については即答出来ません。
- 委員　　：　芦屋公園（の特定事業）には、そのことも含めて整備しますという事が分かればよい。
- 事務局　：　基本構想では、このような整備を行っていきますよという基本的な方針だけです。今後、それぞれの管理者で特定事業の計画を策定し事業を実施していきます。実施していく中では、様々な観点からの検討も必要で、利用される方等のご意見もお聞きしながら事業計画をまとめていきます。
- 委員長　：　20年ぐらい前に、日光の太郎杉を切る切らないで何年議論したか、それほど重要な事です。大阪市でも、神戸市でも同様の議論がありました。大事な木だから切らないというのはダメ、なんとか通れるようにしたい。その一方で、通れば景観はどうでもいいというのは間違いです。ユニバーサルデザインというのは長年議論していくと、どこかに落とし所があります。市民的な課題ですね。ご発言についてはこれで収めたいと思います。
- 委員　　：　P65の特定道路と準特定道路の定義がぼやけています。定義をきっちり示した中で議論しないといけません。生活関連施設を結ぶ生活関連経路で、特に利用者数が多いければ特定道路として設定してバリアフリー化するというのが基本的な考え方にもかかわらず、平成22年までに整備出来るものが特定道路と読みとれます。逆に言えば、平成22年以降に整備するものが準特定道路になります。準特定道路の定義として、特定道路としてこの道路が必要だが、平成22年以降に整備するので準特定道路に位置づけているという言い方も出来ます。
- 委員長　：　どこがはっきりしないのかももう1回教えて欲しい。準特定道路は、基準を満足するのが困難であるが大変大事な道路ということ。全国的に準特定という言葉を使っています。

- 委員 : 特定道路の定義とは、生活関連施設を結ぶ不特定多数の方が利用される特に重要な道路のことを言います。そのような中で、平成 22 年までに整備できるものを特定道路として、この委員会で位置づけるのかどうか。
- 事務局 : 生活関連経路は生活関連施設相互間の経路をいいます。生活関連経路の全てを特定道路に位置づければよいかもしれないが、特定道路については、技術基準を満たす整備が必要、平成 22 年までの整備を目標とするなど、難しい所があるので、このような定義にしています。
- 生活関連経路については、特定道路と準特定道路の位置づけを明確にして、事業実施の内容も出来る限り明確にしたいと考えています。準特定道路の表現が分かりにくければ修正はしたいが、基本的には生活関連経路を特定道路と準特定道路に区分したいと考えています。
- 委員長 : 平成 22 年といっても 3, 4 年しかありません。新法では、あと 4 年で出来ないものは中長期で整備することを明らかにしなさいとなっています。委員のおっしゃることはその通りで、特定道路の定義が平成 22 年までに整備する道路というのはおかしい。
- 委員 : 新法が出来たので平成 22 年のしぼりは無くなっています。そこにこだわる必要はありません。
- 委員長 : 少し文言を変えましょう。
- 事務局 : 例えば、特定道路 1, 特定道路 2 と分けて、2 は平成 22 年以降という書き方もあります。
- 委員 : 生活関連経路というのは、生活関連施設と生活関連施設を結ぶ経路のことを言います。法律では、道路法にいう道路のほか、公園や建物の中の通路も含めており、必ずしも道路法でいう道路に限定していません。そのうちの道路法でいう道路について、法律では特定道路という言い方をしています。特定道路には基準があって、平成 22 年までに整備して下さいという 1 つの目標があります。特定道路 = 生活関連経路という扱いをされると、ここ独自の解釈なのでややこしくなります。
- 委員長 : 誤解がないように新法で記述している通りの記載にしましょう。特定道路は生活関連経路の道路部分になります。従来のバリアフリーの基準では幅員 2 m の確保が必要でしたが、新法では、やむを得ない場合には 1.5 m まで基準を下げています。ただし、幅員 1.5 m を確保できない所も現実には残ります。生活関連経路を設定して、そのうち特定道路として基準を満たさないものが現実に出てくるのはやむを得ません。
- 委員 : 委員の定義であれば、B-2 の破線を特定道路に格上げすることを提案したいが、いかがでしょうか。
- 委員長 : B-2 は現状のままでは、沿道の後退は不可能という市の説明がありました。繰り返しになりますが、準ずる道路として歩道幅員以外の整備を行い、歩道幅員については長期的な課題としています。それに対して一方通行ならば可能ではないかという意見がありました。この一方通行を検討してみる事は必要でしょう、ただし、それはもちろん検討であって、いまこの場で一方通行にすると決定出来ません。
- 事務局 : 駅に近く、人通りも多いが非常に通りにくい、という事でおっしゃられる主旨は分かります。しかし、特定道路に位置づければ、バリアフリーの技術基準を全て満たす整備が必要となりますが、(基準を満たす)有効幅

員の確保が果たして可能かどうかは今後、詳細な調査が必要と判断しています。そのため白丸にしています。この道路は県道ですから、管理者である県に委ねることになります。白丸だから先送りという事ではなくて、整備そのものについては、時期も含めて（A-4、B-1と）一本の路線で考えて頂けるのではないかと。整備内容を考えていく中で、現在の所では技術基準を満たす黒丸には出来ないという判断で白丸にしています。市と県とが調整して位置づけた内容ですので、市の判断だけで出来るものではありません。

委員：例えば、一方通行も可能かもしれないという訳ですよ。

事務局：一方通行化以外にも、道路構造物を見直すことで、有効幅員が少しでも広がるのではないかと考えています。

委員：そうであれば、すぐ解決出来る気がしますので、長期にする必要はなく、特定道路に格上げするべきではないかと思えます。

事務局：長期的に事業を実施という表現が分かりにくいと思えますので、もう一度検討したいと考えています。

委員長：構想を策定した後に格上げすることも可能ですね、提案の場合。いまの段階で一方通行に出来るかどうかの判断は出来ません。

事務局：特定と準特定という言葉が書いてあって、準特定道路が特定道路より落ちるという意味で取られます。準特定も特定と重要性は同じです。平成22年度までにやらなければいけないという事業的に難しいという面と、地形的な制約など技術基準に満たさないという面から分けて書いていますが、重要性からいうと同じです。特定道路1、2とするなど書き方についても考えていきたいと思えます。

副委員長：P87～91についてですが、ハード的な整備は先ほど議論に出た内容でよいのですが、問題は心のバリアフリーです。これは、言うは易し行うは難しで、1つはP91に書いてある継続的な改善に向けてフォローアップ体制の整備を検討するということ。ここで情報提供するだけでなく、情報提供を受けていくということが重要です。情報提供をすると同時に、当事者から、整備して変わったものに対する評価が当然あると思えますし、気がつく点がどんどん変わると思うので、そのような情報を受けていくということ。もう1つはP87、88ですが、バリアフリー情報の提供であるとか、マップづくりは大事と思えますが、つくったら終わりではなくて更新する仕組みをつくっておかないといけません。例えば、お店の情報が入っていたりすると、お店が変わると使い物にならないというのはまずい。市民のグループと一緒にやってつくっていかないと最新の情報に更新することは出来ないと思えます。そのようなことが大事ということをも市民に理解してもらい、作り続けていくことが啓発の1つの重要な目的と思えます。それを明確にすることで、心のバリアフリーに繋がっていくと思えます。市が全部するのではなく、市民にも是非協力してほしいということを書いて頂きたい。

委員：心のバリアフリーと聞いた時はいいなと思ったけど、中を読んでみたら、障がい者とか福祉関係団体とかNPOだけに向けて書いているようにとれる。一般の市民に対してもっと啓蒙して頂きたいと思えます。障がい者は肩身の狭い思いをして生活しています。それを市民が何も思わないのかと

不思議で仕方ありません。芦屋は昔から障がい者を家の中に隠す風習がありますが、この頃になってやっと車いすの方が外出して、いい傾向だなと思っています。しかし、市民が銀行の前に自転車を止めたりしますので、市民に対する啓蒙活動が大事です。

事務局 : まったくご指摘の通りです。我々もここで書きたかったのはそのような内容でしたが、完全に漏れていました。申し訳ございません。

委員長 : 3つしか書いていませんね。副委員長がおっしゃる事もくどくてもいいから、バリアフリー情報の提供においても、情報を継続的に最新のものにするためには市民の協力が欠かせませんとか、あちこちにくどく書きなさいという理解でいいですね。文章を見直して下さい。迷ったら副委員長に見て頂ければよい。

副委員長 : 市が全部するのではなくて、市はそのような事をするためのお手伝いをしますということですね。

委員長 : 他にご意見はございませんか。長期を短期に出来ないかとか、もしくは、既に着手しかけているものもあるのではないかと思います。その辺りがあれば市で補足説明して下さい。

事務局 : 阪神芦屋駅の特定事業について、短期的に平成 22 年度までに行うことになっていますが、市としましても、非常に重要な事項であると踏まえまして、現在、平成 19 年度の実施に向けて調整している状況です。

委員 : 平成 22 年までに鉄道事業者は整備しないといけませんので、色々な所で案をつくっていたのですが、このような場がありましたので、芦屋駅については出来るだけ早く実現したいと考えています。P 80 に書いてある特定事業の黒丸印、これについては芦屋市と相談して、出来るだけ平成 19 年度に特定事業計画を策定してすぐに取り掛かりたい。この内容を踏まえて、改札からホームへあがるエレベーターの設置、車いす対応トイレの整備、幅広改札口の整備など、黒丸で書いている内容については、出来るだけ早く取り掛かりたいという思いがあります。今ちょうど予算の時期で、来年度の社内の予算化に向けて手を挙げています。東側出入口の改善やホーム縁端警告ブロックの改善、これについては当社だけでは出来ない事ですので白丸にしています。当社単独で出来る事については、早期に取り掛かり、皆さんの色々な意見を取り入れて良いものをつくっていきたいと考えています。

委員 : ホーム縁端警告ブロックの改善は何故、白丸ですか。

委員 : 警告ブロックを設置しているのですが、現在、警告ブロックの定義がややこしくなっていて、ISO という国際基準の定義とバリアフリー法の定義の 2 種類あります。国際基準に統一しようという動きもあって、現在、警告ブロックを 1 枚設置していますが、国際基準では 2 枚設置しないといけません。バリアフリー基準では 1 枚設置した横に 1 本の線状ブロックを設置したらよいので、少し設置方法が違います。どちらかになると思いますが、現時点で設置すると手戻りが出る恐れがあります。このことについて三星先生、何か情報はありますか。

委員長 : なぜ白丸なのか発言しようと思っていましたが、設置されていない訳ではないのですね。国際的な警告ブロックとしては 2 枚設置します。おっしゃるように中央でも民鉄協会が入って検討しています。

- 委員 : 設置していますが、改良をどうしたらいいのかということです。
- 委員長 : 白丸にはそのような事も含まれますね。駅東側出入口の白丸については、黒丸にするのが難しいということです。
- 委員 : 駅東側出入口については特定道路の話も関係します。エレベーターを設置しても出入口が危険な歩道や踏切など、車いすのお客さんがそこを安全に通って駅まで来ることが出来るかなという問題があります。また、銀行の横に穴を掘れば銀行に対してどのような影響があるかなど、結構ややこしい話もありますので、周囲の方々の理解が得られないと単独では出来ません。そのため長期的な課題にしています。
- 駅西側出入口はフラットで改札まで移動できる経路がありますので、当
面はそちらの経路を利用して頂きたいと考えています。
- 委員 : お願いしておきたい事があります。今年度、打出駅でエレベーターなどバリアフリー整備を行っています。芦屋駅についても整備するなら早いほうがよいということで、阪神さんとも話をし、平成 19 年度に市の持ち分負担も予算化したいと考えています。基本構想が出来た頃には事実上、走り出しているということになります。具体的にどのような整備がよいということも当然色々あると思いますので、打出駅の際は障がい者団体や老人クラブから色々話を聞いて行いました。この委員会は 3 月でおそらく終わりますので、エレベーターを最優先にしながらトイレや改札口など、具体的にどうするかについては、障がい者団体や老人クラブにお知恵を頂きたいと考えています。そのような方々のご意見を聞きながら、具体的な整備について検討していきたいと考えています。
- 委員長 : 最後のご発言と副委員長のご発言を踏まえて一言申しますと、ある施設の管理者がよかろうと思ってパッとつくってお終いではなくて、関係者で話し合っ
てチェックして、技術的に難しい問題があれば長期に渡るけど、皆さんでよい方向を考えていくという姿勢が大事です。
- 委員 : P 83 の交通安全特定事業について、事業の内容が生活関連経路の主要な交差点という表現になっています。生活関連経路の主要な交差点と特定道路の交差点と準特定道路の交差点をどのように使い分けられているのでしょうか。生活関連経路というと、道路だけでなく敷地・建物内の経路も含めて生活関連経路という前提があるので、特定道路上における交差点というか、そのような意味合いになるのではないのでしょうか。もしくは準特定道路上における、準特定道路の定義づけは再考する必要がありますが、そのような表現がよいと思います。
- 委員長 : 表現を特定道路、準特定道路としたほうが明確ではないかということ。それはご指摘の通りと思います。
- 他にご意見はございますか。また見て頂くとして、ご意見があればいつ頃までがリミットですか。
- 事務局 : 1 月 12, 13 日までに何らかの形で頂けたら。
- 委員長 : これが抜けているとか、問題を市のほうにあげて頂いて、後はおまかせ頂いて、市と副委員長と私と、もちろん事業者とで協議させて頂きます。
- 事務局 : 素案ですから、市民意見を頂きまして必要な部分については修正を加えますが、出来るだけ整った形で市民意見を募集したいと考えています。
- 委員長 : 委員としての意見は 1 月の第 2 週までをお願いします。基本的にこれで

よろしいですか。

委員 : 先ほどの B-2 の準特定道路から特定道路への格上げについては、ここで議論する必要はないのですか。

委員長 : それに対して市と事業者は、いまこの場では決めることが出来ませんという回答でした。否定された訳ではありません。ただし、いまの意見はまだまだ検討して下さいという強い要望と受け止められます。ここだけに書くのは変ですから、どこかでそのような考え方を記載してもいいですね。文言で1行ぐらい入れましょう。

それでは、国道 43 号精道交差点について、前回は議論しましたが結論に達していませんので今回も引き続き検討して頂きます。

(2) 国道 4 3 号精道交差点について

委員長 : 市の提案は3点あります。1つ目は、平面のバリアフリー化については最大限出来ることを行うということ。2つ目は、横断歩道橋について、横断者の2割の方が利用されているので今後の検討課題にしたいということ。3つ目は、これらを受けて、平面の横断歩道を特定道路、横断歩道橋を準特定道路と位置づけて、エレベーター以外にも整備を検討する必要があるという提案です。

委員 : 道路の移動円滑化整備ガイドラインのとおり、まずは、一般的には平面で考える必要があります。平面を横断するにあたって、交通安全上の問題や歩行者用青信号時間が短いのであれば、それを改善するという。改善が不可能であれば、横断歩道橋の議論に移るのが基本的な考え方です。これが1点目の理由です。利用者が比較的少ないというのは2点目の理由で、サブ的な理由です。

利用者の利便性を考慮すると、上下方向の移動が伴わない路上横断施設のほうが望ましい、これは理にかなっています。資料の既設立体横断施設の移動円滑化の考え方に、私がこれまで申し上げた基本的なことが明確に書いています。

委員長 : 全国的に歩道橋の撤去を検討する方向にあります。人間の特性を考えると平面を歩くほうがよい。利用者が少ないというのは第1の理由ではないと説明がありました。とにかく平面を歩くほうがよい、そのような理由で平面を重視したほうがよいということです。

事務局 : 委員と意見が違うのは、交差点の横断にあたっては平面も立体も大事な経路と考えています。基本構想では、まず生活関連経路として位置づけて、その後、色々な観点から特定道路、準特定道路に位置づけます。委員の発言については、経路は平面だけで、横断歩道橋を基本構想に位置づける必要はないと理解をしています。我々としては、基本構想で横断歩道橋について何も書かないのはおかしいと理解しています。

委員長 : とにかく平面重視でいきたい、ということに対する反論はありますか。

事務局 : 平面重視については賛成です。平面で出来る限りの整備を行う必要があります。また、横断歩道橋についても、今の段階ではエレベーターの設置が必要とは言えません。

委員長 : 立体横断施設は、利便性も悪いし人間の行動特性にあっていません。ただし例外もあり、相当長い横断箇所や人工地盤にしたほうが適切な箇所、

このような箇所では立体横断施設の存在を国は否定していません。国道43号という非常に長い交差点，これが1つの理由で，横断歩道橋についても検討したいということです。

芦屋住民の会： 上も下もという議論，下を議論すれば，上の構造物が下を渡る時のバリアになっています。市の意見に賛成です。

委員： 両方あわせて検討するべきです。平面が中心になるが，現在，すでに横断歩道橋があるのでこれを改善することも必要です。

委員： 橋脚が歩道の真ん中にあるので，これの移設が可能であれば，歩道のバリアフリー化は可能です。

逆に，高齢者，障がいのある方が車いすで上る長いスロープは無駄ではないでしょうか。平面のバリアフリー化を検討する際に，横断歩道橋が邪魔なら撤去ということで横断歩道橋の検討も必要です。

委員： 市の意見に賛成です。横断歩道橋を撤去するとなったら十分な安全性と利便性を考えないといけません。スロープが長いのは問題です。

委員： 横断歩道橋と横断歩道はお互い補完して1つの経路として利用されています。私は，エレベーターの設置が必要という発想はありません。スロープの問題は，介助者がいる場合と自力の場合など色々あります。最近では便利な車いすも出ています。スロープの距離の問題は電動車いすもあるので，自力で安心して安全で渡れる方法を検討する必要があります。

委員： 皆さんが電動車いすばかりではありません。

委員： あの高さを確保するためには，スロープの勾配を考えたら長くなるのは当然です。

委員： 市の意見に賛成です。現場をみると沿道に住んでいる方は苦しい，昔は静かでした。排気ガスから何か美しい感じがしません。そのような観点からも横断歩道橋の整備を考えられたらどうでしょうか。目に見えるものを中心に評価していますが，目に見えないインビジブルな部分として，住民の方々の気持ちを思いやることも必要です。

委員長： 市の提案3点について皆さん賛成しています。国の反論として，平面重視は一致しているからよいが，平面と一体的に横断歩道橋についても長期的に検討したいというのは賛成されますか。

委員： 特定道路，準特定道路は基本的にバリアフリー化しないといけません。十分な歩行者用青時間及び安全性を確保できる場合は，併設する路上横断施設を特定経路上の道路横断施設と考え，立体横断施設を移動円滑化しないことができる，を基本として考えています。特定道路，準特定道路として位置づけるのはおかしい。

委員長： 立体横断施設を準特定道路に位置づけるのは反対ということです。

委員： ただし，精道交差点から郵便局までの経路は特定道路として，この委員会で位置づけようとしています。そのような中で支障となる横断歩道橋の橋脚については，必要であれば市の用地を買収して歩道を拡幅する，もしくはそれが不可能であれば，歩道橋の橋脚の位置を変えてでも歩道の広幅員化，バリアフリー化を図らなければいけないと考えています。

準特定道路に位置づけなくても，傘をさしたら歩道橋の幅員が狭い，実態調査をして事実であれば，歩道橋の広幅員化も考えなければいけません。ゆれがきついのであれば，それも実態調査をした上で検討しなければいけ

ません。これらの問題と特定道路，準特定道路は切り離して考えるべきです。バリアフリー以前にそのような問題があれば，それは解消しないといけません。

委員長： 平面を改善したい，また横断歩道橋を可能な限り改善したい，そこは市の考えと一致しています。一致していないのは，横断歩道橋を準特定道路とすること。市は準特定道路にしたいということ。皆さんの意見も市の提案でよいのではないのでしょうか。

委員： その通りです。

委員長： さてどうしましょうか。多数決で決めるものではありません。

委員： 最終目標はどちらも同じです。

委員長： 委員の言っていることに違和感はありません。

委員： 準特定道路と特定道路にこだわっています。なぜ準特定道路に位置づけてはいけないのかがはっきりしません。

委員： 法律では，特定道路に位置づければ当然，エレベーター化等が義務化になります。

委員長： 市の提案は準特定道路ということです。

委員： 準特定道路の定義は，基準を満足出来ない道路と理解しています。エレベーターの設置は，設置しようと思えば出来ます。

事務局： 基本的には，移動経路として平面と立体があります。経路として位置づけた道路は，基本構想の中で特定道路と準特定道路として位置づけます。そのような中で，横断歩道橋については当初，特定道路として提案したが，そうなれば技術基準としてエレベーター設置が義務づけになります。ただし今の段階では，そこまでの議論はしていません。難しい問題もあるので準特定道路の位置づけとしています。場合によってはランクアップ（特定道路）もあるかもしれませんが。

委員： 今の段階ではというのは，今後，エレベーター設置の可能性を残すということですか。

事務局： 橋脚の位置の変更を検討するとおっしゃって頂いています。それがどのような形になるのかは今後の検討課題です。また，事業を実施する時は地元の意見も聞かれると思います。その際に，管理者として必要という判断になれば設置されると思います。その辺りは今後の検討課題と考えているので，現時点では準特定道路という位置づけとしています。

委員： エレベーターを含めての検討課題は無いと考えて頂きたい。

委員長： 未来にわたって，ありえないから準特定道路から外せと言っています。

委員： 必要性が出てきた時に，整理された時点で基本構想を改訂すればよい。議論の中で，必要性が説明されていない中で何故，両方を位置づけるのですか。

委員長： 必要性が説明されてないとおっしゃっている。そこは詰めないといけません。

委員： 特定道路と準特定道路の問題として，エレベーターの設置が義務づけされている事がネックになっています。特定道路となればエレベーターを設置しなければいけません。そこにこだわっているのです，特定道路になれば困るということ。たとえ法律でエレベーターの設置が義務づけられても，我々が必要でないと思えば設置しなくてもよいと思います。それよりも橋

脚の位置の変更や安定した橋脚の設置を考える必要があります。エレベーターの設置にこだわる必要はありません。

委員長 : 亀山委員のご意見が大半と考えるとよいのではないですか。

委員 : この機会に整備しないと歩道橋の整備はできません。

委員長 : エレベーターの含みを強調したいために、あえて準特定道路に位置づけた訳ではないと皆さんおっしゃっています。

委員 : 私は、そもそもの定義として、やっぱりおかしいと思います。準特定道路に位置づけて何をやるのですか。橋脚の位置は、精道交差点から郵便局への特定道路上にあります。そこを改修して、横断歩道橋の橋脚の位置を検討しないといけないと私どもは思っています。横断歩道橋の横断する部分と郵便局に行く部分とでは方角が違います。

委員 : 私は脚も橋の部分も一体のものだと思います。

委員 : 仮に橋脚を移動すれば歩道が広がる、バリアフリー化できます。精道交差点から郵便局に行く歩道自体は特定道路に指定されているから、そこに橋脚があるのが問題なので、これを移動する、それは橋の部分とは別ものということですか。

委員 : それが分かりません。

委員長 : 委員がおっしゃっているのは、何を整備するのかということ。整備することは無いのではないかとということです。

委員 : 傘をさして幅が狭いのであれば、実態調査をして、事実であれば歩道橋の幅を広げます。振動があれば、実態調査をして、やはりゆれがひどければ、それはバリアフリーに関係なく改良しないといけません。

委員長 : 歩道の幅を広げるのは、バリアフリーの事業として十分に説得力があります。それと階段の蹴上のサインが入っていますか、路面の滑りとか、問題がまったく無いというのはいかがが。

委員 : バリアフリー法以前に、歩道橋というのは利用者数に応じて幅員が決められています。バリアフリーに関係なく、やはり歩行者の量からみて狭いのであれば拡幅しないといけません。ゆれについても、実態としてひどいのが事実であれば、現在、ゆれを防止する装置をつけていますが、それをさらに改善します。バリアフリー法の特定道路以前の問題として、これらが事実であれば改善しないといけません。橋脚の位置についても、左折巻き込み事故が多いという事と特定道路として位置づけられているので、より広幅員化を図る必要があります。

委員 : 横断歩道橋は必要です。横断歩道橋が必要である以上は必要な改善をする必要があります。特定道路と準特定道路にこだわらず、平面は特定道路とする、横断歩道橋も利用があるので、エレベーターにこだわらず必要な改善をしないとといけません。したがって、横断歩道橋の部分については準特定道路という位置づけで市は示しています。どこに問題があるのでしょうか。

委員 : 準特定道路という定義は何でしょうか。

委員 : 技術的な問題、色々な問題があって平成 22 年までに整備できないもの。

委員 : 平面を中心に整備するけど、横断歩道橋も必要だから、横断歩道橋についても今後、平成 22 年までに出来なくても、時間をかけて必要な部分は改善していく。そのような方向が示されたらいいのではないのでしょうか。

- 委員長 : 準ずる道路というのは全国的に使用されています。バリアフリー基準を完全に満足できないものに対して使用しています。了解してほしい。
- 委員 : ガイドラインのアンダーラインの反論をおっしゃってほしい。皆さん方は、ここの反論がありません。
- 委員長 : 広幅員道路の横断です。それにつきます。
- 委員 : 横断歩道橋は、わざわざ移動円滑化しなくてもよいと、ここに書いています。
- 委員長 : 人間の行動特性から、平面を通るほうが立体よりも楽ですが、広幅員道路や交通量が多い道路に関しては、平面のほうが危険なので横断歩道橋が機能しているケースがあります。
- 委員 : 現実に歩行者青信号時間が短いのでしょうか、前回は議論しましたが、ここは事故が多いのでしょうか。
- 委員長 : ガイドラインでは、これにとらわれて全てのケースで横断歩道橋はいらないとはいっていません。
- 委員 : では、この箇所での必要性を整理してください。
横断歩道橋と平面の横断歩道の両方で移動円滑化を図るとというのが、皆さんがおっしゃっていることと認識しています。ガイドラインでは、人間の心理から平面の横断が一般的と書いています。平面の横断歩道を渡るにあたって、青信号時間が短い、事故が起こって危険ということで、平面を改良する余地が無ければ、立体横断施設の移動円滑化が必要と書いています。
- 委員 : 平面を改良する余地が無ければではなくて、平面の改良とあわせてでもいいのではないのでしょうか。
- 委員 : ガイドラインでは、そのような表現はされていません。
- 委員 : 文章にないだけで、そこにこだわるのは一方的な考え方です。横断歩道橋の必要性は、そこに書いてあるからや書いていないからではなくて、地域住民が必要であれば要望できると思います。
- 委員 : ガイドラインには拘束力があるのですか。ガイドラインがあるから、委員がいらないとはいっています。
- 事務局 : 運用指針であり、1つの考え方です。ただし、基本となるものであるため、ガイドライン、整備基準を踏まえるのが好ましいと考えています。
- 委員 : ガイドラインも大切だが、それを踏まえて、なおかつ横断歩道橋が必要であるとの結論に達すればよいのではないですか。基準はそうであっても、我々は平面とあわせて、現在ある横断歩道橋の改善が必要であると要望しています。
- 事務局 : 私どもの考えは、P2の(2)に書いているので、これに変えさせて頂きます。皆さんに十分ご理解頂いている内容です。委員の資料(ガイドライン)で、既設立体横断施設のアンダーラインを引いている箇所、車道からの見通し等を検討した上、十分な歩行者用青時間及び安全性を確保できる場合云々については、我々の考え方としても(2)に示しているように、現在、十分な検討が行われていない状況であるので、今後の横断歩道橋の改修計画云々については、私どもの考え方も齟齬がないと考えています。そのため、今回の計画の中には、そのような議論の対象にしたいということで、準特定道路という位置づけをしています。

- 委員長 : 具体提案としてそのような理解でよろしいですか。
- 事務局 : この表現がわかりにくいのであれば、より明確にすることに異存はありません。あくまでも基本構想に記載しておきたいというのが市の考えです。
- 委員長 : 副委員長、何かご意見はございませんか。
- 副委員長 : 基本的には、準特定道路の定義にこだわられています。準特定道路の定義は非常にあいまいですが、そこが良い所でもあります。定義を細かくするのは可能と思いますが、他の準特定道路もそれぞれ理由があって、平成22年までに整備というよりも技術基準に適合しない理由が大きい。その中で、出来るところは改善していきましょと、前向きの話をしている訳です。
- ここで皆さんが話し合っている意義は、少しでも前向きな話を、バリアフリーに近づけましょとということ。準特定道路はそのような意志の現れの1つであると思います。生活関連経路という定義の中で、整備が出来る、出来ないの話の中で、実施可能な整備をするという前向きな姿勢が大事だと思います。
- 2つ目は、国道だけで話を進めるのは難しい。市とも仲良くやって頂いて、バリアフリーの基準に適合するような、あるいは利用者の使いやすいようにして頂ければ問題ないと思いますが、違いますか。
- 委員 : 準特定道路は、地形的な制約があるから、また、歩道幅員を拡幅するのに民地があるのでビル等を買収しないといけないから整備が出来ない道路ではないのですか。
- 副委員長 : それだけではないと思います。
- 委員 : 私はそう思う。エレベーターは設置しようとすれば設置できます。
- 副委員長 : そうであれば、エレベーターを設置したらよいのではないですか。
- 委員 : そのようにおっしゃられるのであれば意見書を提出させて頂く。このままでは議論が平行線です。
- 委員長 : 皆さんの多数の意見としては準特定道路として位置づける、国としても整備はするとおっしゃっているが、準特定道路に位置づける理由が分からないので意見書を出すと。皆さんの意見は、重交通量と広幅員の横断が理由です。皆さんの意見を尊重して準特定道路を含む市の提案で了解したいと思います。
- 委員 : ではその定義づけをきっちり書いて頂きたい。少数意見を無視して多数意見で決めましたと言うことを、準特定道路の定義づけとして書いておいて頂きたい。
- 委員 : よりよい方向に持って行くためには、どのような問題があって、その問題をどのように解決するかといった方法を、それぞれの立場から発表して頂くのがこの場だと思います。それは納得できない、反対だというだけでは困ります。我々が横断歩道橋の問題ひとつ取り上げれば、それを良くしていきたい、横断歩道橋も横断歩道もこの機会に良くしていきたい、これは基本的に納得して頂いていますね。横断歩道橋については、幅の問題もあればスロープの問題もあるし、橋脚の問題もあります。それをより良くするためにはどうしたらいいかを、この場で準特定道路に位置づけて、話し合いをしていこうということ。準特定道路という位置づけはそのような意味なので、出来る事はここまで、これは出来ませんということでのいいのでは

- ないですか。
- 委員 : 準特定道路の定義をきっちり書いて頂きたい。
- 委員長 : 委員は事業者です。異論があれば、事業者には説明責任があります。
- 委員 : 説明しています。皆さんは両方必要とおっしゃるが、両方必要という理由は一言も聞かして頂いていません。反論の中身が、ただ両方必要という理由だけです。
- 委員長 : 委員にとってはそうかもしれないが、皆さんも委員に対してそう思っています。市民は道路構造令を知らない、基準も知らない。皆さんに説明を求めるのではなくて、事業者のほうから基本的に、皆さんに分かるように説明して下さい。
- 委員 : 分かるように文章で交換しましょう。委員長のお考えも聞かせて頂きたい。
- 委員長 : 私の意見も述べます。
- 委員 : なぜ準特定道路の位置づけが決め手になるのかが私には分かりません。この場は、どのようにバリアフリー化するかについて皆さんの意見を聞く場であって、法的に特定道路であるとか、準特定道路であるとかの定義を問題にする場ではありません。皆さんが両方改善してほしいと申し上げているだけで、それに対して定義がどうのこうの言う場ではないと思います。
- 委員長 : 大事な事はどのような整備をしていくかということ。法律用語として、それが準特定道路となるかどうかは、皆さんの本音として、よく分からないということです。
- 委員 : 皆さん方は、要望、要望で、ああしたいこうしたい、その気持ちは分かります。ただし、皆さんの意見が多数であれば、公共事業は全てそうなるのですか。
- 委員 : そこまでの要望はしていません。
- 委員 : (委員の言うことと)一致しています。
- 委員 : 横断歩道橋に関しては色々と条件があるから、特定道路としては指定できない、しかし、それをより良くしていくというのは一致しています。そのため、準特定道路という位置づけにしています。準特定道路を外せば、基本構想に記載されません。横断歩道橋の問題を記載しない訳にはいきません。43号の横断歩道と横断歩道橋の問題は一体で、しかし横断歩道橋に関しては特定道路に位置づけることが出来ない事情があるので、準特定道路として位置づけて、時間はかかるが改善の方向を検討すると理解しています。
- 委員 : できない事情は全くありません。エレベーターが必要であれば、設置しないとイケません。階段等の改善も必要であれば改善しないとイケません。特定道路、準特定道路と位置づけるのがどうなのかという入口の議論であり、出来ないという理由ではありません。
- 委員長 : 現時点でエレベーターの設置が必要という話ではなく、手を加えたり、改善する所があるのではないかとおっしゃっているので、この場では準特定道路とし、意見書を頂くことにします。意見書の扱いはまた考えます。
- 委員 : 意見書を書くにあたって、準特定道路の定義づけをきっちり詳細に書いて頂きたい。
- 委員長 : 市民に対しては、事業者の説明責任があります。

- 委員 : 私はそうは思いません。
- 委員長 : 法律の考え方として違います。市民委員の役割は、参画してニーズを出すこと、それを皆さんで議論します。
- 委員 : では参画してニーズがあるから、皆さん方が必要という事であれば、公共事業は全てそれで行うのですか。
- 委員 : それは極論です。
- 委員長 : 説明責任は国の方針でもあるので、委員も分かっているはずで。
- 委員 : 私どもは十分説明しています。
- 委員長 : 説明する側が十分説明しただけでは説明になっていません。皆さんが納得しているかどうかで決まります。
- 委員 : では委員長はどのようなお考えですか。平面も立体も両方を指定するのが基本ですか。
- 委員長 : 私の考えは、横断歩道橋は準ずる道路でよいと思います。
- 委員 : 準ずるといっても基本的には特定道路になります。基準を満足することが出来ないものが準特定道路ではないのですか。平面が安全であろうがなかろうが関係なく、横断歩道橋と平面の横断歩道との両方が基本というお考えであれば、それはそれで結構ですが。
- 委員長 : 皆さんは、そのような議論はされていません。市民に対して説明は謙虚に繰り返ししてください。委員のおっしゃることも否定している訳ではありません。
- 事務局 : 今日は長い時間ありがとうございました。委員から意見書を出されるということで、これをどう取り扱えばよいのかもありますが、基本的には先ほど申しましたスケジュールで、年度内には案をまとめたいと考えています。1月の中旬までに素案の内容についてご意見等があれば提出して頂きたいと思います。
- 委員長 : 意見書はいつまでにですか。
- 委員 : 特定道路と準特定道路の定義をきっちり文章で頂きたい。
- 事務局 : 定義は基本構想素案に書いています。あの表現ではおかしいということで、どこがおかしいかをご教示して頂けたら、我々も出来るだけ分かりやすいものにしたいと考えています。
- 委員 : 1月にしてくれませんか。
- 事務局 : 1月中旬までに頂かないと、特定事業の調整も必要ですので出来るだけ早く出して頂きたいと思います。

以 上