

**第2回 芦屋市交通バリアフリー基本構想策定協議会
会議要旨**

日 時	令和2年2月5日（水）午前10時～午後12時15分
場 所	芦屋市役所東館3階大会議室
出席者	会 長 大塚毅彦 副会長 石塚裕子 委 員 賀集律子, 川根教子, 大嶋三郎, 七村千里男, 中島洋子, 小谷雅彦（代理）, 吉岡徹郎, 竹井宏和, 松尾富貴, 辻正彦, 安達昌宏 事務局 山城都市建設部参事, 辻都市整備課主幹, 柴田都市整備課主査 濱砂都市整備課係員, 白井都市計画課長, 小栗都市計画課係長 桑山都市計画課係員, 小川地域福祉課長
事務局	都市建設部都市計画課
会議の公開	■ 公 開
傍聴者数	なし

1 会議次第

- 1 開 会
- 2 会長挨拶
- 3 議 題
 - (1) バリアフリー基本構想について
 - (2) まちあるきについて
 - (3) その他
- 4 その他
- 5 閉 会

2 審議経過

1 開 会

事務局

それでは、定刻となりましたので、ただいまから芦屋市交通バリアフリー基本構想策定協議会を開催させていただきます。

初めに、事務局より2点ご報告がございます。

まず1点目ですが、協議会の委員につきまして、初めて出席されます委員の方、2名の方をご紹介します。

委員

自己紹介

事務局

2点目ですが、本日、朝倉委員、能瀬委員、苫田委員、3名の方が欠席されております。

続きまして、本日の協議会資料の確認をさせていただきます。

事前に送付させていただいております会議次第、会議資料、それと本日

お席の方に配付させていただいております出席者名簿、座席表、それと当日資料1、2。そろっておりますでしょうか。

それでは、次第に従いまして進行させていただきます。

次に、会議次第の2でございますが、恐れ入りますが、会長からご挨拶賜りまして、その後、引き続き、会議次第3、議事につきまして会長に進行をお願いいたします。

2 会長挨拶

会長

おはようございます。皆さん、年度末のお忙しい中、集まっていただきまして、どうもありがとうございます。

今年はオリンピック、パラリンピックもあって、世界中からいろいろな方々が日本に来られます。兵庫県でも、パラリンピックの関係でいろいろな市に来られます。その中で、この交通バリアフリー基本構想の大きな目標の1つとしましては共生社会の実現です。多様な方々と一緒に生活する、一緒に生きるということと、社会的障壁を除去するということもあります。

その中で、外出したいときにいつでも外出できるということと、もう1つは、そういう中で自由に社会参加やレクリエーションができるという、いわゆる社会の中で孤立をしないで、緩やかにいろいろなところとつながっていけるようにしていくという上で、この基本構想の策定というのはすごく大事になっております。ということで、多様な方々の皆さんの声をよく聞き、それと、きちっと受けとめるというところをぜひこの策定協議会の中でもしていきたいなと思います。どうぞよろしく願いいたします。

次に、会議の公開についての取り扱いについて説明いたします。

本協議会は原則公開とし、議事録等については本市のホームページで公開いたします。

傍聴につきましては、原則、希望する方の入室を認めるものとしておりますが、個人情報等非公開情報を含む場合には、会議冒頭で諮らせていただきたいと思います。と思っております。

それでは、本日、傍聴者はおられますでしょうか。

事務局

本日、傍聴希望者はありません。

会長

それでは、次第の3番目の議事に移りたいと思います。

本日の議題は、バリアフリー基本構想についてと、まちあるきについて等でございます。

3 議 題

(1) バリアフリー基本構想について

会長

それでは、議題（１）バリアフリー基本構想について、事務局より説明のほどよろしく願いいたします。

事務局

それでは、お手元の資料に沿って説明をさせていただきます。

バリアフリー基本構想について、基本構想と基本構想に定める重点整備地区や生活関連施設、生活関連経路について説明をいたします。

前回の協議会で説明した内容と重複する部分もございますが、今後、JR芦屋駅周辺地区で基本構想をつくる上で考え方の基本となる部分ですので、再度説明をさせていただきます。少々長くなりますが、お聞きいただきますようお願いいたします。

それでは、ページを下に書いてありますので、資料の１ページをごらんください。

①バリアフリー法の概要について記載しております。

バリアフリー法とは、高齢な方、障がいを持つ方が自立した日常生活、社会生活を送ることができるよう、その障壁、バリアとなる物理的な制度、慣行、観念などハード・ソフトを問わず、バリアを取り除き、全ての人々が共生する社会を実現することを目的にしております。

そして、資料１ページの中ほどから下、青囲みの３つの事項、公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進、２つ目に、地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進、３つ目は、心のバリアフリー化の推進ということが定められております。

バリアフリー法では、駅を中心とした地区や高齢な方、障がいを持った方が利用する施設が集まった地区の面的・一体的なバリアフリー化を図るための基本構想を、自治体である市が策定するよう努めるとされております。

資料２ページに、その基本構想で定めることを整理しております。

表の一番上段に、（１）重点整備地区における移動円滑化の基本方針とあります。重点整備地区とは、後ほど詳しく説明をいたしますが、高齢な方、障がいを持つ方が利用する施設やその施設までの道路などが集まって、バリアフリー化の整備が特に必要と考えられる地区をいいます。

基本構想では、策定の背景、理由といった必要性、基本的な考え方というのを明記することになっております。表の２段目に、（２）重点整備地区の位置・区域、表の３段目には、（３）生活関連施設、生活関連経路とこれらにおける移動等円滑化に関する事項とあります。これは、資料の１ページめくっていただいて、３ページをごらんいただけますでしょうか。A3の資料になります。A3資料の左上の線で囲まれた部分に用語の説明をしております。

生活関連施設は、高齢な方、障がいを持つ方など多くの人が利用する駅や施設のことをいいます。図を見ていただきますと、旅客施設、駅のところに青で白抜きの文字がありますけれども、そのほか官公庁等と、ちょっと見にくいかわかりませんが、黄色で白抜きの文字のものです。あとは宿泊施設、商業施設、教育・文化施設、保健・医療・福祉施設と書かれた建物が見てとれると思いますけれども、これらが生活関連施設に該当いたします。

そして、これら建物を結んでいる赤い線が生活関連経路を示しておりまして、生活関連経路は、生活関連施設（建物）を相互に結ぶ経路のことを指しております。

この図の外側を薄く灰色の破線で囲んでいるかと思いますが、この囲まれたところを重点整備地区といいます。重点整備地区は、高齢な方、障がいを持つ方など多くの人が利用する駅や施設が集まった地区で、10分から15分程度で歩いて行くことができる範囲としております。

基本構想では、このような区域や施設、経路を定め、施設や経路をバリアフリー化するための整備方針を明記することとされております。

資料の2ページに戻っていただけますでしょうか。表の4段目、(4)市が行う移動円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項として、こうした区域のバリアフリーマップですとかホームページなどでの情報提供など、バリアフリー化の情報提供についても明記をすると定められております。

また、そのまま表の5段目、(5)実施すべき特定事業、その他の事業に関する事項とありますが、先ほど説明をいたしました3ページの図でいいますと、旅客施設ですとか商業施設、生活関連施設や赤線で示しておりました生活関連経路、公園や駐車場などバリアフリー化することについて、それを行う実施者、管理者が行うことが多いのですけれども、実施者や整備内容、実施時期など、おおむねの事業概要を基本構想に明記するとされております。

表の一番下、(6)その他の事項として、主にソフト施策や市街地再開発事業において考慮すること、基本構想の進捗管理、事後評価することなども基本構想に記載することとされております。

ソフト施策としては、資料の3ページ、A3資料の今度は右上、四角で囲んでおりますところをごらんいただきますと、ハード面に関することに対して、ソフト面に対しても推進するということが挙げております。心のバリアフリーとして、高齢な方、障がいを持つ方が自立した生活をするための社会環境を確保する重要性に関心を持ち、また、理解を深めるため

の取り組みとしての啓発活動, 広報活動, 教育活動についても基本構想に盛り込みましょうとされております。

資料の4ページをごらんいただけますでしょうか。重点整備地区を定めるための考え方を詳しく載せております。大きく、配置要件, 課題要件, 効果要件の3つの要件を備えることとされております。

1つ目の配置要件といたしましては、生活関連経路があり、かつそれらの間の移動が通常徒歩で行われる地区であることとされております。具体的には、一日5,000人以上利用する駅ですとか市役所などの官公庁施設, 福祉施設といった高齢な方, 障がいを持つ方など不特定多数の方が利用する施設を、駅の場合は特定旅客施設, 建物・施設であれば特別特定建築物といいますが、これらが3施設以上ありまして、徒歩圏内, おおむね400ヘクタール, 徒歩圏で400ヘクタールという非常に大きいと思いますけれども、それ未満である区域にすることと定められております。

2つ目の課題要件といたしましては、生活関連施設及び生活関連経路についてバリアフリー事業が特に必要な地区であることとしています。高齢な方, 障がいを持つ方などの移動や施設の利用状況, 土地利用や諸機能の集積の実態ですとかその将来の方向性, 想定される事業の実施範囲や実現可能性などの視点から総合的に判断いたしまして、一体的なバリアフリー化事業が必要とされる地区であることを2つ目の要件としております。

3つ目の効果要件といたしましては、バリアフリー化の事業を重点的・一体的に行うことが総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区であることとしています。ここでいいます都市機能といえますのは、高齢な方, 障がいを持つ方などに交流と社会参加の機会を提供する機能, 消費生活の場を提供する機能, 勤労の場を提供する機能などを指しております。この都市機能の増進により、交通ネットワーク効果ですとか都市構造やまちづくりの評価などに効果が認められる地区であることを要件としております。

また、まちづくりの指針を示します市の総合計画などの上位計画ですとか関連計画にも位置づけられていて、一体的なバリアフリー化の推進が効果的である地区であることも確認しておく必要があります。

資料の5ページをごらんください。生活関連施設と生活関連経路の設定方法, 想定される施設を挙げております。

生活関連施設の設定方法といたしましては、常に多数の人が利用する施設, 高齢者, 障がい者等の利用が多い施設を選定することとしております。想定される施設といたしましては、表のとおり、鉄道駅ですとか市役所, 郵便局, 警察署, 市民センターなどの官公庁施設, 福祉施設, 病院, 図書館や文

化ホールなどの文化施設, 商業施設, ホテルや体育館, 公園などの施設が想定されています。高齢な方が障がいを持つ方が多数利用するほか, 妊産婦, ベビーカー利用者, 乳幼児を連れた方など多様な来訪者が多い施設は,

(3) 生活関連施設の位置づけの優先度が高くなります。

生活関連経路の設定方法といたしましては, より多くの人々が利用する経路を選定することと, 生活関連施設相互のネットワークを確保することになっております。生活関連施設に訪れる人などの利用頻度の高い経路, 歩行者交通量の多い経路を優先的に選定し, その施設が相互に連絡し合えるような経路の選定をいたします。

ここまでの, バリアフリー法やガイドライン等で定められている基本構想の選定の考え方になります。

次に, これらの考え方を基に, 本市の J R 芦屋駅周辺地区の概況を確認していきたいと思います。

資料の 6 ページをごらんください。

J R 芦屋駅は, 一日の利用者数が約 5 万 6, 000 人以上の市内で最も利用者が多い駅になります。この駅から徒歩で歩くことができ, 多様な人が多く利用する施設, バリアフリー法でいうところの生活関連施設と考えられる施設を 6 ページの表に整理しております。市民サービスセンター, 保健所といった官公庁施設, 幼稚園, J R 芦屋駅北側のラポルテなどの商業施設, 病院や市民センターなどの文化・交流施設, 公園も複数ございます。

このページと一緒に資料の 16 ページ, ごらんいただけますでしょうか。

J R 芦屋駅を中心とする赤い破線が描かれているかと思えますけれども, この円が駅から半径 500 メートルの円になります。この円の範囲が歩いて回れる範囲と考えております。その円の中にある施設を書き出したものが, 先ほどの資料 6 ページの表の施設になります。資料 4 ページで重点整備地区の要件を説明いたしました, その要件の 1 つに配置要件というのがあったかと思えます。徒歩圏で, 生活関連施設のうち特別旅客施設や特別特定建築物が 3 つ以上あることが要件の 1 つとされております。

資料の 16 ページを見ていただきますと, 赤の破線で囲んだ徒歩圏とされる円の中に, 駅や多くの人々が利用する施設, 凡例に施設の種別ごとに色分けされているのを地図上にも落としてありますけれども, 多くの人々が利用する施設が多数あり, 1 つ目の要件を備えていることがこの図からも確認いただけるかと思えます。

また, 資料の 4 ページで説明しました重点整備地区の要件の 2 つ目, 課題要件というのがあったかと思えます。バリアフリー化を実施する必要性

が高いとされる地区であることが要件でございます。

資料の7ページをごらんください。JR芦屋駅はバリアフリー化が一定進んでいますけれども、写真でエレベーターですとか券売機などの写真がついています。JR芦屋駅は既に一定のバリアフリー化が進んでいることがわかりますけれども、現在、駅のリニューアルが予定をされておりまして、よりバリアフリー化が図られる予定になっております。

また、資料の8ページは駅の北側の様子を写真で要所要所を撮っているものでございますが、ここは既に再開発事業で商業施設や駅前広場、ペDESTリアンデッキが整備をされています。既に30年以上たつという施設もありますけれども、写真にあるとおり、階段の手すりのところに少し植木があったり、点字ブロックの色彩ですとか、エレベーター周り、歩道のスロープ、歩道の幅員といったところに課題が見られると思います。

資料の9ページ、今度は駅の南側の様子をところどころ写真に上げております。ここでも歩道のスロープが少しきついすとか、点字ブロック、また歩道の幅員について課題があるということがわかります。

資料の10ページには、資料の6ページですとか先ほどの16ページの地図に上げた施設のバリアフリー情報をまとめたものになります。これは兵庫県や芦屋市のホームページで公開しているバリアフリー情報を基にまとめた資料になります。

表の1列目に、少しグレーの色をかけてあるところですが、分類、ピクトグラムと書かれていまして、その横の欄に官公庁施設⑥、⑱、医療・福祉施設⑩、文化・交流施設②、⑭などと並んでいますけれども、この丸囲みの数字というのが資料の6ページの表の位置番号になります。また、16ページの地図上に各建物の上に番号が書かれてありますけれども、そういった番号と一致するものになっております。

この表で丸印のついている設備、駐車場のところに丸がついていると思いますけれども、それが既にバリアフリーの設備として整備されていることを示しております。この表からは、車椅子の使用者対応トイレですとかおむつの交換台、洋式トイレ、スロープ、自動ドア、エレベーター、視覚障がい者用のブロックなどは整備されているところが多いものの、未整備な設備、丸がついていないところもあることがわかるかと思えます。

今後、高齢な方や障がいを持つ方などが交流、社会参加、社会生活しやすい環境、先ほど申し上げた都市機能の増進ですね、高齢な方ですとかが社会参画しやすい機能、都市機能の増進を図る上でバリアフリー化が必要と考えられます。このことから、重点整備地区の要件の2つ目、課題要件がこの地区に見られるということが言えます。

また、重点整備地区の要件の3つ目、効果要件というのがあったかと思えます。バリアフリー化を重点的・一体的に行うことが効果的である地区であることを要件にしているものです。

資料の11ページをめくっていただけますでしょうか。11ページから3ページにわたって、芦屋市で既に定められている計画として、第4次芦屋市総合計画、芦屋市総合交通戦略という計画がありますが、その計画においても、市全体を対象に交通バリアフリー基本構想を検討すること、また、バリアフリー化率を高めていくことを重点施策としております。

また、JR芦屋駅周辺について、駅南側は市街地再開発事業によって、北側は再整備の必要について検討し、バリアフリー化を進めることを定めております。

13ページにはJR芦屋駅のリニューアル工事の概要を示しております。先ほども申し上げたように、既に一定のバリアフリー化が図られている駅ではございますが、エスカレーターを設置、トイレのリニューアルなど、さらなるバリアフリー化の予定がされております。

このように、市の上位計画、関連計画でも市全体やこの地区のバリアフリー化について取り組むことが定められていることから、この地区のバリアフリー化を重点的・一体的に取り組むことが効率的であり、要件の3つ目と言われるものを備えていると言えます。

以上のように、重点整備地区を検討する上での要件に着目して、このJR芦屋駅周辺地区の概況を見ていただきました。その概況を踏まえて、事務局で、この地区での重点整備地区、生活関連施設、生活関連経路の案を策定しております。

資料の14ページ、15ページをごらんください。この地区を重点整備地区に選定する理由などをまとめております。

JR芦屋駅の利用者数が5万6,000人を超える市内で最も利用者が多い駅であること、また、多様な市民の方が利用する施設が多く集まっていること、バリアフリー化が必要なところがあり、市のまちづくりについて定めている計画でも位置づけられていることを理由として挙げております。

また、生活関連施設や経路の選定理由を、14ページの下で囲まれたところにまとめてあります。市が施設管理者である施設を主とし、高齢な方や障がいを持つ方などが多く利用する公共性の高い施設を生活関連施設として、その施設間を連絡する経路で、バリアフリー化事業の必要性が高い経路を生活関連経路といたします。この考え方で策定したのが、資料の16ページになります。

J R 芦屋駅を中心に徒歩で行ける範囲を半径 500 メートル程度、赤の破線で囲まれたエリアとして、その範囲にある公共性の高い多くの方に利用される施設と生活関連施設として着色してあります。ラポルテなどは紫色、市民センターは緑色というように色分けをしてあります。これらを結ぶ経路を青い破線で示しておりまして、生活関連経路と考えている経路になります。

資料の 17 ページを見ていただきますと、駅の北側を拡大したものになります。駅と商業施設などが入っているラポルテを結ぶデッキがございますので、地上での経路とデッキ上の経路とを分けて示しております。資料の左手側が 1 階の部分、グランドレベルです。デッキの上、デッキを歩くときの動線が右手側、2 階と書いてあるところに青い破線で示してあります。こちらが経路の案となっております。

また、資料の 18 ページは駅の南側、こちらは現在の様子ではなくて、計画されている再開発事業による整備後の経路を示しております。駅の南側にはバス・タクシーの乗降場、乗り降りする場所です。駅への送迎のために一般の方に利用していただく乗降場を備えた交通広場と、商業施設や公益施設、住宅からなる再開発ビルの整備を予定しております。駅の北側と同様に、車両と歩行者の分離を図るために駅と再開発ビルをデッキで結ぶという予定になっておりますので、こちらも地上での経路とデッキ上の経路を示しております。

ただ、こちらの注意書きにありますように、ペDESTリアンデッキについては検討中ということですので、仮定の形状の形にはなっておりますけれども、駅と再開発ビルを結ぶという要件は備えたデッキで計画をする予定としております。

また、資料の 16 ページ、ごらんください。

この施設と経路を含む水色で塗られた範囲を重点整備地区として考えております。この図の左下にオレンジ色で塗られた部分、ちょっと薄い黄色系の色で塗られた部分と、そこに同系色の破線が書いてあると思いますけれども、右下の凡例の説明書きにありますように、阪神芦屋駅・市役所周辺地区バリアフリー基本構想で既に定められている重点整備地区や経路になります。今回、案として、水色の部分で示している J R 芦屋駅周辺地区の区域や経路と接続しているのが見てわかるかと思えます。既に重点的にバリアフリー化を進めている黄色いところと接続することで、市内のバリアフリーのネットワークが広がり、都市機能の増進にも効果的であると考えております。

すみません、ここで 1 点、図面の訂正をさせていただいてよろしいでし

ようか。黄色いところの真ん中あたりに㊸大榭公園と書かれているかと思いますが、この大榭公園の上側、北側に東西にオレンジ色の破線があるかと思いますが、これが経路なのですが、これ、経路が実は大榭公園の南側でして、書き間違いがございましたので訂正をさせていただきます。

資料の15ページ、もう1ページ戻っていただけますでしょうか。この資料の15ページに書かれていますように、生活関連施設や生活関連経路については、各種団体、きょう委員をしていただいている方々ですとか事業者へのヒアリング内容、あとはこの協議会での検討を踏まえて今後設定していきたいと思っています。ですから、本日はこの事務局案として提示をしているというものになります。

長くなりましたけれども、バリアフリー基本構想についての説明は以上になります。

会長

重点整備地区や、生活関連施設、生活関連経路、あと図面等々まだわかりにくい部分もあると思います。今回は、事務局から説明いただきました資料を基に、16ページからの素案につきまして委員の皆様から意見をいただいて、例えば生活関連経路につきましてもこうしたほうがいいのか、こういう視点は必要じゃないかとか、そういったご意見をいただく非常に重要な会議でございます。

最初に副会長から、このバリアフリー基本構想について少し補足をお願いしたいと思いますので、よろしくお願いします。

副会長

少し疑問に感じたこととか確認したいことを含めて、皆さんと一緒に確認していきたいと思うのですが、まず、資料の1ページのところで、バリアフリー法の概要と基本構想に定めないといけないことが事務局からご説明がありました。1ページの図面を見ていただきますと、基本構想には、公共施設や建築物のバリアフリー化の推進と、重点的・一体的なバリアフリー化を推進するところと心のバリアフリーの推進、これを3本柱で位置づけなさいということが国で決まっているのですが、事務局からご提示いただいたのは、真ん中の地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進をどこを対象にしていくのかという方針案が出たという段階かと思えます。

ですので、さらに具体的な駅や道路で何をしていくのかというのは次回以降のテーマになると思いますが、もう1つ、大事な柱の3本目の心のバリアフリーについてはとても大事なテーマですので、皆さんからもご意見をいただきながら、事務局としてどのように考えられているのかということも補足説明していただけたらと思います。

それから、2点目は、2ページのところで、基本構想で定める項目という

ことで（１）から（６）までの項目として整理されていますが、先ほど事務局からご提示があったのは、（２）と（３）だと思います。（４）以降については次回以降の議論になると思いますが、（２）、（３）を考えるに当たって、一番大事な（１）の基本方針についてどう考えられているのかということを事務局から補足説明いただきたいと思います。

これについては、芦屋市さんでは平成１９年度に阪神芦屋駅を中心としたエリアの基本構想を既にお作りになっていて、そこでも、もちろんそれは阪神芦屋駅を重点的にするための計画ではありますけれども、バリアフリーというのは、基本的にその周辺だけバリアフリーになっていても、市民の人はそこまで行くのにもバリアがあると行けないわけですよ。よって、基本方針などは全市的な方針として定め、特に心のバリアフリーについてはこの重点地区の中だけで話す話ではないので、全市的な取り組みとして位置づけがなされていると思います。

平成１９年度につくられた基本構想では、おさらいも兼ねて、どのように位置づけられていて、今日ご説明が特になかった心のバリアフリーについてはどのようなことがうたわれ、この１０年間でどのように進んできたのかということ踏まえて、ＪＲ芦屋駅周辺の基本構想は考えていかないといけないと思いますので、事務局から補足説明も含めてご説明いただけたらと思います。

会長

それでは、何点かありましたので、順番に事務局からご説明をお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

事務局

先ほど副会長からご質問のあった内容についてですけれども、まず、基本方針についてですが、先ほど委員がおっしゃられましたように、前回第１回の協議会において簡単にご紹介をさせていただきましたとおり、平成１９年に作成をいたしました阪神芦屋駅・市役所周辺地区における芦屋市交通バリアフリー基本構想、この中で位置づけられております基本理念、「だれもが安全・安心に、そして快適に暮らせるまちづくりを目指し、全ての人々がともに支えあう社会づくりを進めます」、この基本理念を旗印に進めたいと考えております。

基本方針につきましては、いくつか分かれていますけれども、１点目、安全・安心、快適なまちづくりへの多面的な取り組みを進めます。２点目、「心のバリアフリー社会の実現に向けた取組を進めます」。３点目、「多様な人々に配慮した柔軟な取組を進めます」。４点目、「段階的・継続的な取組を進めます」。５点目、「多様な関係者の参画による取組を進めます」。こちらの５点を基本方針として進めたいと考えております。

この内容についてはいずれも１０年以上前の計画において定めておる

内容でございますが、現時点においても十分通用する内容であると事務局としては考えておりますので、これを基本理念、基本方針として進めたいと考えております。

ただ、先ほど委員がおっしゃられた心のバリアフリー等を中心に、やはり最近の社会情勢において特に強化、特化していくべき方針も入っておりますので、そこは適宜、見直し、修正を加えながら考えていきたいと考えております。

心のバリアフリーの面ですけれども、本日は具体的にお示ししているものというのはございません。ただ、心のバリアフリーという用語そのものが一般の方には認識がまだされていないところがございますので、本日は、そもそも心のバリアフリーとは何かということからご説明させていただいたつもりです。ですので、それについてまだわかりにくいというご意見があればいただきたいと思っております。できましたら、次回以降、心のバリアフリーを具体的に、重点整備地区においてどうしていくのか、JR芦屋駅周辺についてどうしていくのか、及び最近の社会情勢を踏まえまして、芦屋市全域においてどうしていくのかというところをご提案できればと考えております。

会長

もう1点ご質問があったのは、平成19年度からの10年間の成果と課題というか、それはいかがですかというご質問があったと思いますが、この点についてはいかがでしょうか。

事務局

本日、資料としてはまとめたものはございませんけれども、平成19年に基本構想を策定しまして、その後、策定した協議会とは別に推進連絡会を設置いたしまして、そこで施策の進行に関する情報交換や連絡調整を担う組織をつくりまして、年1回、2回という形で事業を行う側からの進捗報告や意見交換などを行ってきたところでございます。

その中で、国道43号におけるエレベーターについては、当初策定後に基本構想を変更いたしまして追加で設置することになるなど、策定当初のみならず、その後の活動により実現することができたものもございます。このJR芦屋駅周辺地区でも策定後に同様に施策の推進を図っていく必要があると考えております。10年間の総括については、基本構想に位置付けられたものについては、概ね、実施が図られてきたことから平成26年度の段階で一旦総括を行わせていただいております。それ以降、推進連絡会では会議を開催してはおりませんが、市からは未実施の事業やその他の取組状況についての把握・確認ということで、年1回ではございますけれども、各事業者さん、管理者さんに進捗状況の確認を行っているところでございます。

会長 今回も初めての委員の皆さんもいらっしゃると思いますので、成果や経緯も含めまして、また説明していただければと思います。

副会長 基本方針については前回の基本構想の方針を引き継ぐという方針であるということは、今、事務局のご説明で理解しましたけれども、法律そのものも、この10年20年という間に社会的なバリアへの理解が深まり、新しく基本理念で、会長の冒頭の挨拶にありましたが、共生社会の実現であるとか社会的障壁の除去ということが明記されたことはすごく大きな一歩だと思えます。そういうことも踏まえて、皆さんと一緒に作る基本構想ですから、基本理念や基本方針についてもこの場できちっと確認して協議するということが必要だと思いますので、次回の議題に上げていただきたいと思えます。

会長 バリアフリー新法も改正されておりますし、この間、障害者差別解消法という法律ができて、合理的な配慮をしないとイケないというのが決まっておりますので、このバリアフリー法の中でもどのように合理的な配慮をしていくかということも大事なところだと思います。基本理念は、そういう社会背景が変わったということもありますし、あるいは人口とか高齢化の問題とかインフラも変わっておりますので、もう少し検討していただければと思います。

今日はすごく大事なところで、お手元の資料を見ていただきまして、わからない点とか不明な点といったところも踏まえてご指摘いただきたいのと、あと、16ページ以降の案で、経路につきましても、この経路でいいのか。実際いろいろな視点で見るとこの経路が抜けているとか、こういう経路のほうがいいのかという場合もあるかもわかりませんので、そこも踏まえまして、ご意見いただきたいと思えます。

委員 前回の会議から今までで気がついたことですがけれども。

どんなに健常者でも高齢になっていって、元気なまま高齢になるわけではなくて、足腰が悪くなっていくということで、障がい者だから高齢だからということで考えるのではなくて、自分が将来どのように高齢を迎えて、社会で共存できるか、共生できるかということを考えると、長い距離は絶対歩けないということで、動線ということを言われても、この動線でうまくいかなんて絶対あり得ないのですよね。ほんのちょっとしか歩けないということがまず1つあるということ。

それから、長い距離でも休み休み行かないと歩けないわけで、駅の周辺500メートルって、この500メートルの中で移動なんてやっぱりできないので、間々で休めるベンチを置いていただきたいとか、そのためには歩道を広くしていただきたいとか、それから段差は少ないほうがいいとか、そ

ういうことの積み重ねだと思うのです。これは何年も何十年も前から言われていることが結果的に今も同じことが言われるのではないかということ。

それと、雨風になるとやっぱり庇が要る。車椅子を母が使っていて雨の日は非常に困ってしまうので、雨風がしのげるようなところがあるとか、ドアが引き戸であるほうがいいのか、そういったことしか今のところ思いつかないのですが、そういったことをたくさん意見として出して、またその解決策とかを考えられたらと思います。

会長

やはり超高齢社会の中で、長い距離を歩くことが難しいというか、休み休みに移動するという点とか、あと、やっぱり車椅子のときに移動に時間がかかかりますので、雨風を避けるような庇とか、そういうところが大事だと思います。

委員

長く芦屋に住みまして、随分綺麗なまちになっていると実感しているのです。すごくすっきりしていて、どこにでも誇れるようなまちなのではないかと思うのです。ただ、せっかく綺麗な美術館とか図書館がありまして、震災後もすごく綺麗にされたと思うのですが、まず遠くて行きにくいということ。それから、バスを降りても坂道を下りないといけない。図書館をリニューアルしましたけれど、前の道路がボコボコで車椅子が行けないとか、綺麗でデザイン性はあるのですが、使い勝手が非常に悪いので、そういう文化施設ももう少し使い勝手が良くなるように今から考えられることがあればと思っています。

委員

私は駅のすぐ北側のラポルテに普段生活しておりまして、この北側のところも毎日よく歩いているのですけれども、17ページにありますJR芦屋駅北側の生活関連経路案となっているところがあるのですが、この青い点線のところはもう少し何かを整えるということなのでしょうか。今後、具体的にどういうふうに経路を整備されるのかというのが少し気になったところではあります。

実際使っていて、現在はベビーカーももう卒業していますし、普通に歩いてこのあたりを生活しているわけなのですけれども、それでも使いづらいなと思うところもあるのです。

まず、ラポルテ本館から西館へ渡りたいときに、北側の山手幹線のところまで行くか、もしくはその南側の西館の前の信号を渡るわけなのですけれども、実際は信号のないところを渡っている方が非常に多くて危ないなと。子ども連れするときもありますので危ないなと思うので、なるべくどちらかに行くようにはしているのですけれども、やはり渡っている方が非常に多いなと思います。

よって、これが案ということであれば、ここの道路の渡るところをもう少し皆さんが渡りやすいように、事故のないように考える必要もあるのではないかと、思うところではあります。

あと自転車ですね。私もたまに自転車に乗ってこの駅前を通ることがあるのですけれど、バス停ですとか、タクシーを待たれているところがすごく通りづらい。本来、自転車というのは車道を通るべきだと思うのですが、やはり認識が浸透していないと思いますので、バス、タクシーを待っていていらっしゃる方とを抜けて自転車で走られている方とか、お互いに危ないなと感じます。普通に歩いていると思うので、車椅子に乗っていらっしゃる方ですとか松葉づえをついていらっしゃる方とかは接触しやすいのではないかと、思うので、自転車の通路を少し分けるような標識とかがあると、もっと通行しやすいのではないかと考えています。

芦屋市は歩道が整備されているところもほかの市に比べるとすごく多いと思うのですが、道が狭かったり歩道のないところを、自転車に実際乗っていたらどこを通ろうかなと時々思うことがあります。子どもと一緒に列をつくって行っていると車道に出ると危ないなと思うので、歩道の真ん中ではなくて、ちょっと遠慮しながら端を通ったりすることも多いのですが、自転車、歩道というようにアスファルトに書かれていないところでは非常に自転車も通行しづらい。ほかの歩いている方にもとても気を使うところがあるので、その整備も合わせて進めただけだとすごく助かるなと思っております。

会長

ただいまの意見につきまして、事務局で補足するところはございますでしょうか。

事務局

生活関連経路の説明がわかりにくいところがあったかと思いますが、子ども、ざっくりと申し上げますと、究極的に言いますと、芦屋市内の道路かと施設を全てバリアフリー化するというのが究極的な行政の目標ではあると思います。ただ、それはなかなか難しいという中で、やはり優先順位をつけてやっていく必要があると考えておまして、そのうちの1つが、重点整備地区というこの地区内でどうするかということがまず1つ。

その次に、まずは、障がい者の方、高齢者の方、不特定多数の方が利用する施設がどこにあるか、その施設を結ぶ道路というのがどこかというのをまずは仮に設定しようという考え方です。例えばJRの芦屋駅を中心にして、例えばきょうは病院に行こうと、病院に行って帰りに買物しようとか、帰りにちょっと市役所のサービスコーナーへ寄って住民票をとろうと。普通の生活、日常生活をする際に、その生活をする際に不便がないようにというところの考え方であると思っております。

要は、各施設と各施設を結ぶ道路というのは今もあるのですけれども、その主要な道路が使いにくい道路、利用勝手が悪い道路になっている可能性があります。ですので、まずはそこを生活関連経路として仮定しまして、今後、ヒアリングであるとか、あとは、まちあるきといたしまして実際に皆さんと一緒にそこを歩いてみるというところで検証しながら問題点を出しながら、その問題点に対する対応策を考えていきたいと思っております。それがバリアフリー基本構想の主要な考え方であると認識しております。

自転車と、あと信号無視につきましては、バリアフリーだけではなくて、市の交通施策についても非常に密接に絡む問題ではありますけれども、ここはバリアフリーの観点から、先ほども申し上げました心のバリアフリー、普通一般の健常者の方も含めて、ここを通るときにこういう通り方をすればほかの方に迷惑がかかるかもしれない、障がい者の方、高齢者の方が嫌な思いをするかもしれないということを目ごころの啓発とか教育とかで十分認識していただいた上で道路とか施設を使っていただくということが心のバリアフリーであると認識しておりますので、そういったところも今後、行政としては強化していきたいと考えております。

委員

市にもたくさんそういうお声をいただいているのです。JRの北側は、今言っていたように歩道を自転車が通って危ないということと、お迎えの車がたくさんありますので、その辺が危ないということなので、警察や市や地元の自治会ともタイアップして、月に1回ですけれども、啓発活動を繰り返ししています。

会長

そういった情報もすごく大事なところですよ。この生活関連経路につきましては案ですので、いただいた意見も、まちあるき等とかいろいろなことも含めて点検して、少し変えたほうが良いというところは変えることもできますので、どんどんご意見をいただければと思います。

委員

前回の阪神芦屋駅・市役所周辺地区のバリアフリー基本構想策定時の協議会にも出て、国道43号に立派なエレベーターができましたが、そこから南に行く道をもっと広げないといけないのではないかと行って、皆さんと歩いた後でそういう話になったのだけれど、それはできなかった。芦屋公園をちょっと削ってでも、あの道をテニスコートのほうへ南にもっと広げたほうが良いのではないかという意見があったのですが。

今度の重点整備地区というのは、JR芦屋駅の周辺を重点的にしようという案のようですけれども、私は、バリアフリーというと高齢者と障がい者のためにそれを今から整備しようというのに、これはサラリーマンとか中年層の方を中心に芦屋駅を綺麗にしようかというのだったらちょっと間違いじゃないかと。もっと高齢者の方が、あるいは障がい者の方が使

えるようなところ, そういう設備を良くしてあげたほうが, 駅だけ綺麗にしたって, そんなにあちこちに行くわけじゃないでしょうからね。

ですから重点整備地区というのを, 駅の近くだけではなくもっと広げられたほうが, いいのではないかと。例えば私は海技大学の近くにいるのですけれど, そこから遊歩道に上がる道は, 特に高齢者が上がれなくて, 皆さん転ぶのですね。特に下りるときが危ない。怪我をされたという話もよく聞いています。そういうことをもっと調べていただいて, 芦屋市の中にはたくさんそういう場所があるのではないかと。そういうところからモデル地区をつくっていただいて, こういうふうに直せば良いよというのができるのではないかなと思います。

会長

この重点整備地区は今回は駅周辺の地区ということになっておりますけれども必ずしも駅周辺だけではなくて, いろいろなところを地区として指定することができます。ご意見いただいたように, 問題がある箇所も他もあるということですので, そういったことも踏まえて今後考えていくということが大事かと思えます。

委員

これからみんなで相談してやろうということですから, そういうのもどうですかねという私の意見でございますので。

委員

南側の開発で, もっと木を植えて緑を多く取り入れて, 何年先かに木が大きくなって緑が出るようにとか, ちょっと休めるようなところとか, そういう部分をもっと重点的にやってほしいのと, JRからバスに乗るときも階段しかないですし, バスに乗るのに, バスが来ていると思ったら慌てて走る人もあるから, ちょっと危ないかなと思ったりします。

会長

木を植えるとか, アメニティの部分で大事なところですね。意外と抜け落ちているところなので, そういう維持管理も含めまして, 美しい経路というのは大事だと思います。

委員

話がずれるかわかりませんが, まず, 阪神芦屋駅の周りでバリアフリー化されたということで, 先ほども国道43号のエレベーターをつけてもらったというのがあるのですが, 私らも市に対して要望を出しているのが, 阪神芦屋駅のエレベーターは始発から終電までは動いているのですが, 国道43号は午前7時から午後10時ぐらいまでしか動かないのです。朝早くとか夜遅く帰ってくる人はエレベーターは使えないと, 車椅子乗車の人から聞いています。市に要望を出しているけれども, 国との話もあるだろうし, どうなるか今のところわからないのですが。

それと, 市役所の北公園。あそこに誘導タイルとかエレベーターがつけました。ところが水たまりが大きいのですよね。だから, 雨が降っているときに視覚障がい者の人が水たまりの中を歩いているとか, そんなことも

あります。

それと、北館の北側に喫煙所がありますが、下のバス停にたばこの煙がすごく流れてきます。そこには当然、胸の悪い方、赤ちゃんをベビーカーに乗せた人がいっぱいいます。バス停で待っています。かなりの煙が来て、害を与えているかなと。

J R 芦屋駅では南側のエレベーターが音声対応になっていません。以前はなっていたのにという話は伝えておったのですが、偶然にこの工事期間中と重なって故障していると聞きました。

それと、南側のエレベーターはJ Rの始発から終電まで動いているのですが、以前も言いましたように、モンテメールのほうは朝7時から夜10時までしか動いてないのですよね。これもできればJ R、モンテメール、行政と話ししてもらって終日動かしてもらいたいなど。終日というのは電車のある時間です。

あと、視覚障がい者の誘導タイルということで山の大きいものをつけてくれるのです。ところが、ベビーカー、車椅子、特に車椅子で腰の弱い人は、横断するときかなり痛いらしいのです。それと、女性の方でも誘導タイルの上を踏んで歩いて足首を捻挫したと。ピンヒールをはいて足をくじいたという方がいて、現在、誘導タイルは頭側をカットされて平らになっているのが多いのですよね。それはそれで良いのですが、つけるときにサンプルを出してほしい。点字タイルではなく、線状のタイルは15センチ幅でも十分なのです。

30センチの幅は基本でも基準でも何でもないのでよね。メーカーが勝手に大きさとか形をつくっているだけであって、小さいものがあります。市役所の北西側に歩道橋がありますがそこには小さいパチンコ玉ぐらいの誘導タイルの点字がついているのです。あれで十分足の裏でわかります。だから、そういうのも考慮したものを今後サンプルで出してもらってつけてもらいたいなど。

ただし、危険な交差点部分は従来どおり30センチ角の点字をつけてほしいと。でも、誘導のほうは15センチ幅でもいいですよというのを提案したいのです。

それと、駅から南側に渡るデッキを2カ所つけるという話は聞いているのですが、逆に誘導タイルがなくても、そこには手すりをつけてもらったほうが良いのです。というのは、またそこに誘導タイルがついてちょっと歩きにくいとか、問題が生じたら困るので、手すりがあれば私らは移動ができるので、障害物、椅子を置いたりしない限りはね。そういうことも考慮してもらいたいなど。よろしく願いいたします。

委員

国道43号のエレベーターの運転時間についてのご要望はいろいろなところからお聞きをしております。駅に直結しているエレベーターでは、始発から終電まで交通事業者に管理をしていただいで運転しているところもあります。

ただ、一般の国道におきましては、防犯的な問題もありまして、兵庫国道としては夜間につきましては10時までの運用をさせていただいております。ただ、そういった今の生活環境の中で、午後10時以降帰ってこられた場合に不便であるとかというご意見は聞いておりますので、その辺も鑑みて市当局さんともお話もしながら検討していきたいなと思っております。

それと、点字ブロック、誘導ブロックですが、設置の基準というのが道路管理者として国で定められたものがあります。ブロックの高さであるとか30センチ角というのが定められていて、今のところそれが変わらない限り、違うタイプを使っても何かあれば、管理瑕疵といった問題にも影響をしていくということがあります。

横断歩道でも、歩車道境界ブロックが段差ゼロのものがよく使われていますが、本来ならば2センチの段差が必要ということになっています。車の出入りするところは5センチの段差、車椅子とか高齢者の方には段差はすごく大変なのですけれども、視覚障がい者の方についてはその段差が必要だということで、まだその基準がなかなか変わっていないというところがあります。そういった中で、今、ブロックの高さも研究をして、見直していこうという動きがあるとお聞きしているのですけれども、そういったご意見もあっているいろいろ変わってくると思います。どのような形がいいのかということを探りながらしているというのが実情です。

インターロッキングのブロックでも、車椅子で走ると、貼っている向きによる段差の振動で、脊髄を傷めている方とかはすごく負担がかかるというお話も耳に入ってきているところですが、そういったご意見を聞きながら改良はしていきたいですし、また、基準を変えていけない部分については、現場からも声を上げていきたいと考えているところがございます。

委員

国道に関しては従来どおり30センチ角の誘導タイル、点字タイルで良いのですが、今私が言ったのは、基本構想の中のこのエリア、500メートルという話もあるので、芦屋市内の市道とか、そういう類については考慮してもらいたいなということです。

委員

それが今、道路全ての設置基準ということで適用されておりますので、そこが芦屋市さんの道路管理者としての立場のご判断はあるかなとは思

います。

委員 そうですね。芦屋市の場合は15センチで良いと思っっているのです。設置要望も出しております。

委員 エレベーターを午後10時以降停められているということなのですけれど、先ほど防犯ということでおっしゃっていましたが、午後10時って割とまだ利用される方も多いと思うのですけれど、エレベーターを停めることによってどういった防犯効果があるのでしょうか。

委員 個室になるということもありますし、故障、トラブルに対しての夜間の対応という管理体制のこともございます。警備会社等とは契約できませんので、我々が何かあったら行くということになりますので、その辺の体制というところもございます。

それと、微々たるものでございますけれども、管理費、電気代やその他ですね。この間も別の会議で、午後5時になったら公園の中で多目的トイレだけ鍵が閉まると。それは防犯上ということですが、委員の言われるように、利用する人がいるではないかという議論となりました。今は兵庫国道としてはそのように定めておりますけれども、ご要望もお聞きしますので、また状況は変わってくる場面もあるかなと思っっています。

委員 段差の話なのですけれども、私はJRの北側を利用することがあって、車椅子ですからもちろん横断歩道の信号のところまで待って車椅子を動かすのですけれども、段差を埋めるべく傾斜をつけていますね。段差がもとあるもので傾斜がきつく、車椅子ではすごく怖いのですね。私もまだ初心者なものですから、後ろ向きでこうやってくださいとか言われて、その都度後ろ向きでというのなかなか難しいです。急な傾斜というのは何かもう少しフラットな形にならないものなのでしょうか。

委員 勾配のないものは本来では構造的にダメなのです。2センチの段差がございませんので。

委員 2センチではなく、5センチぐらいのものです。

委員 今バリアフリーを改修していっっているのはそんなことはありませんので、順次改修していっっています。

委員 ものすごく怖いので慎重になるのですけれども、でも、どうしてもそこを通らないといけないというとき困るので。

会長 今回の区域では再開発の工事途中も含めるところもあると思っしますので、工事中の情報とか、経路をどう考えるかというところも入れておかないといけないということと、エレベーターの稼働時間では、使える時間がどうかという点も、例えば18ページのようなデッキができた場合に、ここのエレベーターが何時まで使えるのかということとか、あと、今回

は重点整備地区には民間の商業ビルもたくさんありますので、そこと駅とのアクセスでエレベーターを使う場合も検討しておかないといけないのかなと思います。

委員

今、芦屋駅を改良しております、より使いやすく便利にということで改良の工事を進めているところでございます。モンテメールにつきましては、前回の会議の中でもございましたけれども、議論、検討をしているところでございまして、いつからというところは少しお時間をいただきたいと思っております。いずれにしましても、便利になるとは思っているのですけれども、またご意見をいただけたら幸いです。

会長

13ページにも駅舎の改良というのがありまして、現況と計画案があって、いろいろなバリアフリー整備がされるということもありますので、あと、駅舎のホーム、あるいはコンコース、そういったところで何かJR西日本さんの取り組みがもしありましたら、後日ご報告していただけたらありがたいと思います。

委員

今後整備される南側ですけれど、バス停の形状について、一般論としてよくあるのが、これは運転手の運転の操作の関連もあるのですが、一番お客様に乘っていただきやすいのは、当然バス停に正着して、ほぼすき間がないような形で乘っていただける状態というのが一番いいのですが、以前、乗り場の形状が、曲がった先にすぐバス停の乗り場が設置されているというところがありまして、そうすると、バスが大きいので小回りが効かないのですね。安全上バックするというのも怖いところもありまして、ターミナルの形状による物理的な状況で正着できないというようなこともあります。今後、南側を整備していかれる中で、当社の計画担当も相談させていただいていると思っておりますが、そういうところも含めて、皆さんがよりご利用しやすい形での整備が行われたらいいなと思っております。

会長

ご指摘のようなところが結構ありまして、乗り降りする際に一旦車道に下りないといけないとか、雨のときに、バス停の設計の問題なのですけれども、雨に濡れないような形で庇を、これもバスの種類とか高さといったことでいろいろ難しい点はあるのですけれども、そういった乗り場のバスの停車位置の問題ですとか、これもまだ計画途上なので、わからない点、不明な点があるかと思っております。

事務局

バスロータリーの形状につきましては事前に協議をさせていただいて、一定この形状にさせていただいているところがございます。

もう1点につきましては、例えばカーブの状況によって正着できないという可能性については、事前に川西町のグラウンドにおいて実際に走行実験を行っております、一般的にそういった問題はないということは確認

できております。

会長がおっしゃられた庇等の問題につきましては、今後、皆様のご意見もお聞きしながら、課題として検討していきたいと考えております。

委員

道路を整備するに当たってはたくさんの基準がございまして、バリアフリーの勾配でいえば5%、運用で8%までの勾配が許されていると。その基準を満たそうとして、歩道橋にスロープを設置しようとする、歩道橋は道路から大体高さ5メートルありますので、5%にすると、100メートルのスロープが要ることになります。折り返しでも50メートルの延長が要りますので、それは技術的には可能なのですけれども、その前に住まれているお家の方や周辺の方のご理解であったり、スロープを設置するための歩道幅員であったりいろいろなことがございまして、先ほど言ったブロック1つの張り方など、そういうところは工夫できるかなと思いますし、歩道の前に乱横断防止柵というものがあって、いろいろなところから横断できないようにすれば人はそこまで流れるとか、いろいろな対策の仕方はあると思います。

直轄道路と呼んでいるのですけれども、国道2号、43号、今回のエリアには少ないですけど、まちあるきで皆さんと一緒に確認しながら今後進めていきたいと思っております。

会長

先進事例も含めまして、またいろいろ教えていただければ。

委員

枚方に近畿技術事務所という組織がありまして、ここに200メートルのバリアフリーのコース、車椅子と白杖体験ができるよう、不具合をたくさんつくっているコースがございまして、福祉団体であったり自治体、職員さんの研修などご利用いただいております。実際いろいろな体験をしていただいた中で職員さんの方に認識していただいて、まちづくりをしていただくというような施設も用意しておりますので、ご利用願えたらなと思っております。

会長

心のバリアフリーとか、疑似体験も含めて体験するとほんとうに変わってくると思います。

委員

県道の管理者として、今回の重点整備地区については特に意見はないのですけれども、皆さん方から細かなことも含めましていろいろご意見いただいておりますので、参考に取り入れていきたいと思っております。

委員

今回の計画で3点ちょっとお尋ねをしたいと思います。

まず、商業施設として、旧宮塚住宅が入っているのですけれども、そんなに規模も大きくないですし、かつ、その施設はバリアフリーになっていないので、これをどう整理するのかお考えがあったら教えていただきたいということと、あと、サービス施設で、郵便局もそうなのですけれども、どち

らかという利用が多いのは銀行かなと思います。具体的にいうと三井住友銀行とか三菱UFJ銀行が駅前にありますので、これもどう整理されるのか。

3点目は、ルートなのですが、16ページのルート図を見ていただいて、もしかしたら今後の開発区域なので入っていないのかもわからないのですが、南へ行くのに、やはり拡幅された道を皆さん選ぶような気がするのですが、実際のルートは多いのでしょうかけれども、素直に南に下りるルートのほうが今後は多くなるのかなということです。

あと、1点ご説明をしておきますけれども、最後のほうの整理になるのでしょうかけれども、ベンチの設置とかいうのは今すぐできるかもわからないので2つのステップを踏もうと思っていまして、今すぐできることは今すぐやるということと、この16ページで宮塚郵便局がありますよね。そのルートは中央線といまして、今、無電柱化をしようとして計画を立てているのです。なるべくこの路線は急ぎましようということ、できれば10年以内に整備をしたいという路線にしているのです。そんなときには道路の断面が変わりますので歩道を拡幅するとか、そんな抜本的なこともやりたいなと思って、その2つのステップで改修していきますので、ご理解いただけたらと思います。

会長
委員

旧宮塚町住宅とはどういったものですか。

石造りの階段室型の住宅で、2階は階段でしか行けないということと店舗数が7店。市の施設を活用したものなのですが、7店舗入っている商業施設というのは他にもあるような気がするのですが、どう整理されるのかと。入れたらダメという意味ではないです。

会長
委員

これは具体的にどういう用途の商業施設が入っているのですか。

昔の市営住宅ですが、女性活躍ということで、地元の方に創業支援ということでお店を出してもらって、まちを活性化していこうということをしているものです。

副会長
委員
会長

建物そのものは文化財か何かになっているのですか。

文化財ではないですが、歴史的建造物といったようなものです。

近代化遺産になり得るようなものですか。そういう歴史的遺産というのはルートの中に入れてみることもありますので、今後の中で議論させていただきたいと思います。

事務局

旧宮塚町住宅につきましては、先ほどご説明がありましたように、もともと市営住宅だった部分を市が改修をしまして、女性活躍の部分であるとか、あとは市の有名なおしゃれなコーヒー屋さんであるとか、おしゃれな紅茶屋さん、おしゃれなスーツ屋さん、そういった店ができております。昨

年の 12 月にフルオープンをしまして、そのときにはこの空地で例えばマルシェ的なものをしたりとかして、わりと盛況でした。

それと合わせて、前の宮塚公園につきましては利活用について現在検討を進めておりまして、そこでもマルシェをやったり簡単な仮の店舗を出したりとかしまして、ここも非常ににぎわっておるところでございます。

この宮塚町住宅や宮塚公園を中心としまして、所管は違いますが、ブランディングエリアという形で位置づけておりまして、要はここを中心に市をどんどん元気にしていこうと、にぎやかにしていこうという考え方がございます。

バリアフリーにつきましては、今後、このエリアを中心に人が流れていく可能性が十分ございますので、先ほど委員がおっしゃられたように、この店舗自体は現時点で大きな店舗ではございませんけれども、将来的な人の流れも加味、勘案しまして、このルートを一定位置づけております。

郵便局より銀行ではないかということについてですが。

委員

郵便局もそうなのですけれども、銀行も利用者が多いのかなど。郵便局を否定しているわけではないです。

事務局

それにつきましては、一度お預かりして検討させていただきたいと思えます。

南へのルートですが、今回の再開発の計画の中において、少し再開発のルートから西側の道路を、今そんなに幅員は広くないのですけれども、広げて歩道をつくる計画がございます。こちらのルートをどうするかという考え方もあったのですけれども、現時点の考え方としましては、先ほど申し上げましたブランディングエリアとの接続を非常に重視いたしまして、そこへの南北の動線を主要な生活関連経路として考えております。

ただ、ご意見ごもつものところもございまして、今後、検討をさせていただきます。

委員

ブランディングエリアというお話がありましたので現状を言いますと、国道 2 号から南側の駅前線は、オープンカフェが結構張りついています。だから歩道を活用して、もっと積極的にそんなことができないかというのを今考えていますので、そういうことも加味して、考慮していただけたらありがたいです。

会長

そういうオープンカフェがどんどんできているということなので、ますますバリアフリー化を進めていかないといけないと思えます。

委員

バリアフリーはハードとソフトと両方あると思うのですけれども、冒頭、副会長がおっしゃられた心のバリアフリーの推進は、福祉部が特に推進していくためには深くかかわっていくという認識はございます。芦屋市

の障がい者団体さんから直にお話を聞いた内容につきましては、福祉部だけでなく都市建設部にも情報提供をさせていただいているところで

す。
ハード部分の工事につきましては、事前に情報共有して、バリアフリーがちゃんとできているかとか、今後どうしていくかという取り組みをやっていきたいと思っております。

それと、福祉部では、高齢者、障がい者の計画、あと共生社会ということで地域福祉計画を着手する年でございますので、このバリアフリーの計画、取り組みも合わせまして、縦割りではない形で取り組んでいきたいと思っております。

会長

ご意見をいただいたのですが、16ページから18ページに、先ほど委員からもこういう経路もあるというご指摘もいただきましたし、これについてはもっといろいろな意見があると思います。あるいはもう少しよく考えたいということもあると思いますので、意見がありましたら、事務局のほうにいただきたいと思っております。

副会長

皆さんには生活関連経路を、現地も見ながら考えていただくに当たって、基本的には法律では、生活関連施設と施設を結ぶ経路を生活関連経路にするという位置づけにはなっていますが、整備の量を考慮する必要があるのもので全てがバリアフリーになるわけではありませんが、必ずしも1経路でなくてもいいわけです。周回するような経路や、選択ができるような経路を設定しても構わないので、ぜひ皆さんの利用者の視点からきちっと見ていただきたいと思っております。

もう1つ、重点整備地区の範囲ですが、16ページに、今回のエリアはブルーで囲われたエリアを案としてお示しいただいております。その目安は駅を中心とした赤の点線で示されている500メートル圏、徒歩圏なので、芦屋市はわりとコンパクトなまちですから、ほかの駅との重なりぐあいも考慮されて、例えば図面でいうと左上のほうですね、このあたりは阪急芦屋川駅の駅勢圏なので、松ノ内公園というのがありますが、そのエリアを外してあります。

しかし、先ほど委員から、高齢者、障がい者の方々の日ごろの生活移動とか暮らしぶりを考えると必ずしも駅中心でないところも大事なところがあるのではないかという、とても貴重なご意見をいただきました。そのような意見を踏まえて、このあたりにも市民の皆さんから見て必要なエリアがあるのであれば、少し広げて設定するというのも考えていかないとはいけません。

というのは、阪急芦屋川駅の駅勢圏だからといって、阪急芦屋川駅の重

点整備地区の計画が来年度つくられるのかということ、そうではないのです。なので、できるだけ計画段階では、市民の目線で、計画的には長期にかかるかもしれないけれども区域を広げておいたりとか、場合によっては飛び地をつくったりとか、ということも柔軟に考えていかないといけません。実際に高齢者や障がい者の方をはじめとする市民の方々にとってバリアフリー化してほしいところが抜け落ちてしまう可能性があるのです、そのような視点でもう一度見ていただきたいと思います。

それから、これまでのバリアフリーの考え方というのはあくまでも日常生活をベースにしていたのですが、いざ困るときというのは災害時であったり、反対に、先ほどブランディングエリアだというお話がありましたけれど、観光で来られた高齢者、障がい者の方をもてなすという視点も必要になってきます。

日常生活がベースですが、災害時を意識して図面を見たときに抜けているところはないか。外から来られた高齢者や障がい者の方が芦屋周辺の文化施設などを楽しんでもらうときに困るエリアは見落とされてないかという視点でもぜひ見ていただけたらと思います。

会長

副会長からご指摘ありましたように、重点整備地区のところ、あるいは生活関連経路も含めて、これは案ですので、委員の方々からいただいた意見も踏まえて、ぜひ市民の皆さんの目線でご意見をいただけたらと思います。

ほかに、この件につきまして、ご意見ありますか。

委員

再開発区域の模型をこの場に持ってきてもらったほうが良いのではないですかね。というのは、私はある程度、形、格好もわかっているのですが、今日ここに来られている方で、平面、立面、パースみたいなものでは理解していない人もいると思うのですよ。模型を持ってきて置いてもらったほうがよりわかりやすいのではないかなと思っているのと、あと視覚障がい者、身障協会の理事会で模型を持ってきてもらって、いろいろな障がいのある人が触ったり見たりしているのですが、そのときに視覚障がい者は私を含めて3人だったのですね。私らは毎月第2水曜日1時半から健康福祉センターで定例会をやっているのです。もしよければ、そこに持ってきてもらうか、もしくは私らが市に行ってさわらせてもらって、説明を受けるとか、そういうことも可能ですか。また検討してみてください。よろしく願いいたします。

事務局

承知しました。

会長

ほかにご質問とかご意見とか、どうぞ。

委員

16ページの重点整備地区案の中の青い点線があるのですが、南側のと

ころから北側に抜ける際に、今はJ R 芦屋駅を通る経路しか案の中でないのですが、この右側の宮塚公園のところから真っすぐ北上してラポルテ東館の横に出るこの点線は省かれているのはどうしてなのでしょう。ここが便利だと思うのですけれど。実際、私も南側からはここを通ることが多いので、省かれている理由を知りたいなと思います。

事務局

基本的な考え方としまして、J R 芦屋駅が中心となるという考え方に沿って今回の重点整備地区の設定をしております。これは必ずしも必須要件では現時点の法律ではないのですが、とはいえ重大な要素であるという考え方のもと、そういった設定をしているというのがまず1つです。

もう1つは、おっしゃっていただいた道路は少し高低差がありまして、線路の下をくぐっておりますので、勾配がきつくございます。そこを、今後バリアフリー化ができるかもしれないとはいえ、そういった経路に設定することが果たしていいのかどうかという判断もございました。現時点ではこういった設定をしておりますが、そういったご意見も含めまして、検討したいと考えております。

会長

まちあるきの経路として実際に歩いてみて、検証してみてもいいのかなと思います。

もう1つは、やはり複線的に南北を行けるというのはすごく大事な視点なので、例えばJ R 芦屋駅がアクセスできない、そういった場合に、先ほどのご指摘のように東側のところをバリアフリー経路として考えておくというのはすごく大事なかなと思いました。

それでは、ほかにご意見がありましたら、後で事務局のほうにいただきたいと思います。

(2) まちあるきについて

会長

まちあるきについて事務局からご説明をお願いします。

事務局

まちあるきにつきまして、概要と具体的な実施方法、時間的な流れなど、説明をさせていただきたいと思います。

資料の20ページをごらんいただけますでしょうか。

先ほどの駅周辺地区生活関連施設経路の事務局案、案ということでお示しさせていただきましたけれども、その案を基に高齢な方ですとか障がいを持つ方などがふだん感じている問題を把握して、課題整理して基本構想に反映させるために、さまざまな方と一緒に実際にまちあるきをしようというものになります。

表に書いております開催時期、日程調整中と書かれてありますけれども、本日、当日資料として1枚もの、当日資料1と右肩に書いてある資料に

日程の詳細を載せてありますので、ごらんいただけますでしょうか。開催日は2日予定をしております。当日資料に書いてありますように、第1回は3月2日月曜日の午後、2日目は3月5日木曜日の午後を予定しております。雨天など天気が悪い場合は、その1週間後の予備日程に延期をいたします。

参加者につきましては、後日、各委員の方に参加していただける方をお聞きいたしますので、委員の方のほか、各種団体ですとかご参加いただける方がいらっしゃいましたら、ご参加いただけますようお願いいたします。

また、延期のお知らせにつきましては、資料の20ページにもありますように、前日の天気で判断いたしまして、参加者にご連絡するようにいたします。

3月2日の第1回目といたしましては、駅の東側ルートと西側ルートの2班に分かれて、3月5日の第2回は駅の南側と駅の北側のルートの2班に分かれて、まちあるきをしたいと考えております。各ルートは、さきに説明をしました事務局案の経路案とはなっておりますが、そちらを歩いていただきたいと考えております。

資料の24ページ、ごらんいただけますでしょうか。駅の東側のルートになります。駅を南に出て、モンテメール駐車場が線路際のほうにありますけれども、そちら沿いの道を東側、大阪方面に向かって交差点を渡って南へ進んでいただく、上宮川公園の南側の道を東に向かいまして上宮川文化センターまで歩いていただくという予定をしております。この交差点付近ですとか赤囲みしている部分は、エレベーター、交差点といった、特に注意していただきたいポイントとして強調しているものになります。歩き終わりましたら、ゴール地点の上宮川文化センターの会議室で、まちあるきで気づかれたことなどを話し合ってくださいワークショップを行う予定としております。

資料の25ページ、こちらが駅の西側ルートになります。このルートでは、駅を北側に出てください、線路沿いの商業施設、住宅もありますけれども、アルパ沿いの道を西に向かっていただきまして、芦屋川沿いまで来たら南のルナ・ホール、市民センターに向かって歩いていただきます。その後、市民センターの部屋をとっておりますので、そこでワークショップと考えております。

次の26ページ、これが駅南側のルートになります。このルートは、駅を南に出ていただいて、モンテメール駐車場の付近からがスタートといえますか、まちあるきを始めていただくルートになります。真っすぐに南に

向かっていただきまして国道2号を越えて、先ほども出ておりました旧宮塚町住宅の付近を寄って宮塚公園までになります。その後、お近くの茶屋集会所がありますので、そちらでワークショップをしたいと考えております。予備日程での実施になりますと茶屋集会所がとれませんので、申しわけないんですが、上宮川文化センターでワークショップを行いたいと思っております。

資料27ページ、こちらが駅北側ルートになります。このルートでは、駅の北側のデッキを歩いていただきまして、その後、ラポルテの本館とホテル竹園さんの間にありますエレベーターで1階に下りていただいて、下りたところの下のロータリーの様子も歩いていただいて、その後、北に向かしまして山手幹線を越えて大原集会所まで行きたいと思っております。その後、大原集会所でワークショップと考えております。

こちらの4つが今現在の事務局案として考えている経路案になりますので、そちらのまちあるきルートになります。当日は午後1時にJR芦屋川駅北側のデッキ、時々催し物などもしているところになりますけれども、そちらに集合していただきまして、各班に分かれていただいて、どのような点に気をつけて歩いていただいたらいいのか、ざっと今あったような説明を再度いたしまして、そこから皆様でまちあるきをスタートしたいなと思っております。

資料の21ページをごらんいただきますと、まちあるきで確認していただきたい事項を挙げております。歩道では、広さですとか今もお話にあったような段差、勾配、また材料によって滑りやすいですとか、あとは標識・点字ブロックの設置状況、歩きにくいと思うことがないかということ、全般になります。また、交差点では、歩道と車道との間に段差、勾配がきつくないか、信号機の音声案内があるかないかなどですね。あとは車道の乗り入れ部というのが、建物のガレージから歩道を介して車道に出るときに切り下がっているところを乗り入れ部というのですけれども、その切り下げた勾配がきつくないかどうか、それによって歩道が波打った状態になりますので、そういった具合を見てくださいというものです。

また、駅周辺はエレベーターがありますけれども、そのエレベーターの広さですとか、ボタンの操作しやすい場所にあるかどうか、また音声安定とか、あとはミラーがついているかどうかとかいった使い勝手のほうを見てください。施設については、広さ、階段、勾配など、入りやすいような形になっているかを見ていただきたいということで、こちらに挙げております。これ以外でも移動する上で不便に思うことなどがありませんでしたら、気にとめて歩いていただきたいなと思います。

着目して見ていただきたい項目を23ページにチェックシートの案をつけていますけれども、当日お配りして、ただぶらぶら歩いてしまったということがないように歩いていただきたいと思っております。

本日、能瀬委員がご欠席なのですけれども、事前にこの協議会の資料について説明をいたしまして、そのとき、このチェックシートについて、トイレについてもチェック項目を入れてほしいと。あとは自由記載欄、チェック項目に項目がないと何だか言ってはいけないのかなと思ってしまうかもしれないので、自由項目欄を、ただの余白なのですけれども、入れていただきたいとご意見をいただいておりますので、今からでも、どなたがご参加するのかなとかお考えいただくときに、このチェック項目欄にはこういうことを欲しいとか、こういうことがわかりにくいということがあればおっしゃっていただければ、検討して当日ご用意するようにいたしますので、よろしく願いいたします。このシートというのは、まちあるき当日に皆さんに使いやすいようにとするためのものですので、よろしく願いいたします。

委員

当日の人数は限られているのですか。

事務局

あまり大人数ですと、現道を歩きますので。当日は、委員の皆様、そういった団体の皆様に車椅子の方も実際に連れられたりとかしてご参加していただきたいのですけれども、また、できることであれば道路管理者さんとか関係者の方、あと私ども市の職員、福祉部局の職員の者、勉強にもなりますのでそういった方に参加していただきたいと思っております。十分に安全を保ちながら歩ける体制をつくっていききたいのですけれども、極端な話、50人で今の道路状況を歩くというのは危険になりますので、多少はその部分を配慮した人数配分にはしたいなと思っておりますけれども、お一人ずつお願いしますというような制限までは考えておりませんので、これだけの人数が参加できるのだけれどもという中で、お話し合いながら具体的に決めていききたいとは思っております。

委員

何人ぐらいで参加したいというのを事前に報告したら良いですか。

事務局

イベント保険もかける関係で参加者名簿を備えたいと思っておりますので、どなたがご参加されますかというので具体的な個人のお方の、あとは緊急時に備えてご連絡先なども伺いたいと思っておりますので、調整はさせていただきますと思います。

委員

わかりました。

事務局

時間としては午後1時、お昼間ですね。3月でまだ肌寒い時期かと思っておりますけれども、できるだけ日の高い時間を選んで、午後1時からスタートいたしまして、ワークショップまで終わるのも3時程度と考えておりま

す。また詳しい参加者については各委員さんに照会させていただきますので、よろしく願いいたします。

会長 まちあるきについて、ご意見とかご質問ございますでしょうか。

委員 資料2 3 ページで、評価項目がそれぞれございますが、⑩の項目と、資料2 1 ページの点検内容の確認事項で、これはどこがリンクしているのですか。バリアフリーの観点というよりかは、利便性の観点が別途入っている形になっているのですか。

事務局 このチェックシートは必ずしも対々に完全に一致しているというものにはなっておりません。ただ、今、各種団体の方と当日資料2にもつけていますようにヒアリングなども行っていますので、そういった中でやはりバスの利用状況というのを聞いていますので、そういった中から項目をチェック、ピックアップしている状態になっております。バスの上屋が設置されているとかベンチがあるなしで絶対どうしなければいけないというために書いているものではございません。

会長 もし、こういう点検、評価項目にしたいというご意見がありましたら言うていただけるといいと思います。

当日、当事者の方にチェックをしていただく際に、このチェックシートで評価していくということと、あと、経路の所々でご意見をいただいたり、あるいは写真を撮ったり記録をとったりすることも大事なかなと思いますので。あと、悪いところだけではなく、例えば、横断歩道に隣接する施設のところベンチが置いてありまして、そこで信号が変わるまでお座りくださいということもあつたりすると思いますので、補足として良いところがあつたら、そこも見ていただければいいかなと思います。これにつきましては、またご意見がありましたら事務局にお願いいたします。

(3) その他

会長 それでは、次の議題（3）その他について、説明をお願いします。

事務局 では、議事のその他として、当日資料2、左肩をホチキスでとめている資料です。説明させていただきます。

ヒアリング調査ということで、この基本構想の策定に向けて、高齢な方ですとか障がいを持つ方にとってどのようなバリアフリー化の課題や要望があるかということ把握するため、聞き取りを行うものになります。

調査日と聞き取りさせていただいた参加者を1 ページ目の上段の表に載せてあります。4つの団体の方から既に聞き取りを行っておりまして、来週には老人クラブさんのヒアリングを予定をしております。今回は速報的な形で資料としておつけをしておりますので、具体的にこちらと、また

今後するまちあるきの結果だとかを踏まえて、次回以降の協議会でもいただいた意見というのは含めて検討していきたいと思います。

調査項目といたしましては、大きく4つの項目について聞き取りを行っております。1ページ目の下の表にありますように、1つ目は、JR芦屋駅周辺の利用目的、利用状況について聞いております。また2つ目は、JR芦屋駅について交通手段や現状の課題など、3つ目は、市内の路線バスについて利用状況や課題と思われることについて、4つ目は、今後のバリアフリーのまちづくりについて、JR芦屋駅の南側で再開発計画がありますので、そちらですとか、そういったことにとらわれず、市内全域のバリアフリーについてということでご意見をお聞きするものです。

現在までに聞き取りした内容を4ページまでに少し概要をまとめて、5ページには実際に当日使用した調査票、それ以降のページにはヒアリング調査ごとの議事録を、少し簡単にですけれども、速報で粗い部分がありますけれどもまとめておりますので、ご参考にしていただけたらと思います。

会長

順次、確認していただきたいと思います。

全体を通じまして、副会長、何かご意見ございますでしょうか。

副会長

皆さん大変お疲れさまでした。今回は重点整備地区と経路に範囲を絞って案をご提示いただいたということで理解しておりますので、次回、冒頭に申しましたように、基本構想として大事な項目について案をきちっとご提示いただきたいというのが、まず確認のための1点。

それから、事前に私と会長で前回の議事録を議事録署名人ということで事前確認させていただいたのですけれども、ホームページにも議事録そのものは公開されることになりましたが、できればこの協議会資料としてもつけていただきたい。しかし、それを全て読んで確認するというのは大変なので、いただいた意見等の要点をまとめたものに対して、現段階で事務局としてどう考えていくのかという対応表をつけていただきたいと思います。意見はすべてそれを対応しなければならないという話ではなく、今後検討していくことも含めて、対応表を作ってくださいと、前回までに何が決まって、次何を考えないといけないのかということが委員の皆さんわかりやすいと思います。会議も効率よく進むと思いますので、そうしていただけたらいいと思います。

あと、交通バリアフリー基本構想策定協議会になっていますが、「交通」は要らないと思うのです。なので、きょうの議論の内容も、まちあるきの質問項目もとても移動だけに特化しているような気がします。もちろん移動は基本中の基本ですが、例えばまちあるきの際は、トイレも点検が必要で

す。施設を利用しようと思うと一番大事なのがトイレですよね。施設管理者の方にも協力してもらえるのかなど社会参加や地域活動をするためのバリアフリー化の構想なのだという視点でもう一度見直していく必要があると思います。タイトルは規約の関係もあるので変更が難しければそのままでもいいですけど、旧の交通バリアフリー法の範囲ではなくて、新しくなった新法に基づく基本構想としてふさわしい内容に、これから皆さんと一緒に充実させていきたいと思っています。

4 その他

会長

それでは、事務局から、その他として何かございますでしょうか。

事務局

事務局より1点、日程についてご報告です。

次回第3回の協議会日程ですが、4月27日の月曜日、午前10時から行う予定としております。

第4回については、5月末ごろの予定で、再度日程調整をさせていただきますので、ご協力よろしく願いいたします。

事務局からは以上です。

5 閉会

会長

それでは、本日はこれにて閉会とさせていただきます。ありがとうございました。