

日 時	平成19年3月28日(水) 14:00~16:00		
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(代理)・王子 収(代理) 定雪 満・橋元 正己・浅原 友美(代理) 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 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 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	0 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
 - ア 市民意見募集の実施結果について
 - イ 意見を踏まえた素案の修正(案)について
- (2) 意見交換
- (3) 今後の予定について
- (4) 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 : 前回、思いもかけず入院したため欠席してしまいお詫び申し上げます。すっかり元気になりました。私は、国の旧建設省と旧運輸省の両方で、ガイドラインの委員をしておりますが、その中で、(芦屋市では、)公園や市役所等の建物、これらのバリアフリーについても検討を開始している、また、単なる検討だけではなく改善についてもディスカッションして、どうも基本構想に盛り込まれそうだという事で国も注目しています。非常にみんな期待しています。それに応えるようにがんばりましょう。それでは会議次第に基づきまして、まず市民意見を募集した結果の説明について事務局お願いいたします。

(事務局より資料説明)

- 委員長 : ありがとうございます。何でも結構ですから発言してください。それから、パブリックコメントは市民のコメントだけではなく委員の意見も含めてよいわけです。今日が最後になりますので、問題として挙がっていないが気になっている事、言い忘れていた事をおっしゃって頂ければ結構です。
- 委員 : 前に一度申し上げたのですが、障がいには身体と知的と精神の3つがありまして、券売機の割引には身体、知的と書いていますが精神が抜けています。悪意はないと思いますが、その表示では事実上使えません。ハンディキャップと書いてありますので、(身体、知的の表示を)外しても問題ないと思います。
- 委員 : 当社の他の駅では、(身体、知的の表示を)付けていない駅もあります。阪神芦屋駅だけ付けていますので、前も申し上げましたが、指摘を受けて付けているという経緯があります。芦屋駅だけ付けているので、ご意見を踏まえて外す方向になるか、もしくは券売機を入れ替える時に無くしてしまう形にしたいと思います。
- 委員 : ご承知のように、昨年4月に障害者自立支援法が出来まして、その中に3障がいの一元化を謳っています。何も券売機だけの問題ではなくて色々ありますが、難しいことではないと思いますので、出来ましたら即座に外して欲しい。
- 委員 : 外すのはすぐに対応出来ます。複雑な経緯がなければすぐに外します。
- 委員長 : 不正確なものは外すということですね。一方で、せっかく書いてあるものを正しく書くという話にはならないのですか。
- 委員 : 大阪の地下鉄ではボタンに「ふくし」と書いています。また、いつも付き添いで利用させてもらいますが、1人だと利用出来ません。大阪の地下鉄は1人でも使えます。
- 委員 : 改札を通る時にランプがつくので分かりますが、悪用される場合もあります。実際、そのことを知っている健常者も買っています。そんな事をここで言うといいのか分かりませんが、そのような事をされています。改札を通る時にランプがつくのでおかしいなど。内部障がいの方もいますので指摘が出来ません。難しいところです。
- 委員長 : バリアフリー新法以来、私も勉強させて頂いて、ここの委員会での取り込みから注意していますが、事業者とか一般市民も理解しておく必要があるのは、知的障がい、精神障がいの方というのは割と厳格というか、書いて無いからダメだとか、物事のけじめをはっきりさせてしまう。グレーな部分については、例えば健常者である私は文句を言いに行ったりしますが、そうせずに、書いて無いからダメという所があって、そのような事をしっかり理解しておかなくてはいけないことがよく分かってきました。今後、いい形のボタンのあり方を検討してもいいですね。
- 委員 : 歩いていてちょっと休みたいという時に、ベンチが無いと不便を感じるという話が我々の中に出ました。バス停も含めて休憩できるベンチがあればよいと思います。ベンチのあるバス停もありますし、ないバス停もあります。

- 委員 : 駅でもベンチがすごい減りました。駅の人に聞いたら、若い人が集まって悪い事をするからだと言っていました。だけど、それでお年寄りの座る所が無くなるのはおかしい。
- 委員長 : ベンチについてどのように考えていますか。
- 事務局 : ベンチの設置につきましては、歩行者が通行できる有効幅員 2 m を確保できる場合は植栽帯の一部を利用するなど、設置が可能な部分については検討していきたいと考えています。ただし、設置はポツポツと何十メートル置きという格好になると思います。バス停についても高齢者が待たれていますので、できるだけ設置する方向で考えていきたいと思っています。
- 委員長 : 県道、国道についてはどのようにお考えですか。
- 委員 : 最近バス停も占用物件として扱えるようになっていますが、うち(兵庫国道工事事務所)の国道の附属施設として設置した例はありません。
- 委員 : バス停のベンチは、どこかが寄付している感じですね。
- 委員 : バス事業者などの占用物件という扱いになっています。ただし、あくまで歩道の幅員が十分にあって、有効幅員が確保できるという前提で設置しています。
- 委員長 : 県道はどうですか。
- 委員 : 国道と同じです。
- 委員長 : まだ生きていますが旧ガイドラインに休憩施設の重要性を明記しています。ガイドラインでは、私の研究室で調査した図が入ってしまっていて、おおむねゆとりのある場所では 100m ~ 200m 程度に 1 箇所設置することが望ましいと書いています。ただし、問題の性格上、色々な条件がありますから「設置しなければならない」とは書けませんが、重要性を認識して、これからの歩行空間の中に休憩施設を設置していこうという姿勢を出しています。
- おっしゃるように、バス停についてはベンチを置く流れが出来つつあります。広告が入っていますがコカコーラさんに置いて頂くとか。いまのご発言、事業者の方々は理解して頂ければと思います。駅のベンチはどうですか。
- 委員 : 当社の駅は結構ベンチがあるほうだと思います。JRさんなどはベンチを撤去しています。朝ラッシュ時にお客さんが多くて、ベンチに人が座っているとホームが混雑して乗り降りがスムーズにいかないという理由があります。逆に当社は、あまり混んでいないのかという話もありますが、そうではなくて、当社も若干ベンチを減らしています。夜間、酔っ払ったお客さんがベンチで座って、そのまま寝てしまうので減らした事もありますが、あまり減らすとサービスが落ちますので、そこそこ皆さんの苦情に至らないレベルで減らしている状況です。三ノ宮駅では、ホームが狭いため折り畳めるベンチをつくって、何とか狭い空間でも休めるようにしています。
- 待合室も色々な駅に設置しています。打出駅では、エレベーターの設置で待合室を潰しましたが、コンパクトな小さいものでも、それに代わる待合室として復旧させています。
- 委員長 : 毎年、学生の宿題として、どこでもいいから 30 分そこを動かずに、前を通る人々を観察するというレポートを書かします。市の職員は、そん

なことは分かっているとわずに、やった事がない方は是非、30分立ち止まって見てください。壁にカニみたいに這いずるようにして数歩歩いてまた先を行くと、世の中には色々な方がいらっしゃるがよく分かります。止まらなると見えません。這うようにして歩くお年寄り、歩いていると見えているようで見えていません。休憩施設は大事ですね。

駅のように人が集まる所では、休憩施設は大事ですが、不容易に設置すると危険です。駅の導線、人の流れが悪くなります。技術的にも難しいので、電鉄会社と利用者の方々が話し合いながら良いものをつくっていくといいですね。

もう1つ指摘しますと、今回のガイドラインで多分踏み込むことになると思いますが、休憩施設を道路だけで確保しようと思ったら難しいでしょう。有効幅員2mを確保するとなると4m級の歩道がないとベンチは置きにくいので、設置する場所がなかなかありません。設置する場所が無くて、例えば、銀行とか信用金庫の前に植木が置いてあって、植木の容器にお年寄りが腰をかけていたりするのはよく見ます。ならばいっそのこと、そこにお尻を置けるように、とりあえず、お尻を置くだけでもよしというぐらいで、市内に休憩場所を増やすということは民地も含めた検討や市民の協力を求める事も大事だと思います。

委員： その場合、芦屋らしいベンチね。

委員長： 市民意見の最後にあった、芦屋というのは山と川と海といった自然に恵まれた所で、それを生かすということですから、ベンチについてもデザインや配置を考えて、座ったらそれが見える場所とか。ただし、それを事業者にと考えると無理な話なので、なるべく市民も気をつけて頂いて、ここにベンチをとという事を考える習慣をつけて頂いて、夢のある話で楽しいですね。

休憩施設の件は、大事なご指摘なので記憶に留めておいてください。他にご意見はございませんか。

委員長： 自分の経験ですが、この前の入院以来、インシュリンを打つ患者になったのですが、インシュリンを打つ場所がお手洗いしかありません。毎食前に打ちますが衛生観念上、どうも汚いお手洗いで打つのは気分的に良くありません。かといって、人前で打つのは抵抗があります。お昼はなるべくデパートを探してそこのお手洗いを利用しています。今後のガイドラインの中で、立派な多目的トイレをつくった場合は、せっかくスペースがあるので、跳ね上げ式でもいいから椅子の設置を検討しませんかという提案をしました。立派な多目的トイレの場合は少しの工夫で、障がいのある方がコートを置く為の荷物置きが欲しいという声もありまして、それは今度のガイドラインに記載すると決めていましたが、それだったら荷物置きをちょっとしたベンチにして座れるようにもできます。自分が病気になってみないと分かりませんでした。

副委員長： 芦屋市ではパブリックコメントに関する条例はありますか。

事務局： パブリックコメントそのものの条例というのはありません。4月施行の市民参画の条例というのがありますが、パブリックコメントに関する手続きについてですか。

副委員長： 回答の仕方についてです。

- 事務局 : それはありません。
- 副委員長 : 資料3がパブリックコメントの回答の仕方と思いますが、意見の取扱で1つだけ気になるのが、「意見の反映」や「実施に当たり考慮」はよいのですが、「説明」という言葉に抵抗があって、それは対応ではありません。「説明」というのは、パブリックコメントを出された方に対する説明であって、意見をどのように受け止めたかという事とは違うと思います。
- 取扱というの、どのように取り扱うかという対応の仕方を書いたほうがよいと思います。今回は取扱ができませんが、これからの課題としておきたいという内容だと思いますので、いい言葉は思い浮かびませんが「説明」という言葉以外で、何かいい言葉はないですかね。
- 委員長 : 本来なら「説明」という措置は無いので「変更せず」と書きます。「変更せず」の横に説明を書きます。「説明」という措置はないので取扱としては違和感があります。
- 副委員長 : ただし、取扱をしないというのは、いかにも冷たい感じがするので、きちんと受け止めて、課題として認識いたしますという事を書いておくのは大事です。
- 委員長 : 私の意見としても、通常のパブリックコメントは「説明」という取扱はありませんので「変更せず」として、横に説明を書きますが、これは後ろ向きの感じがします。これはこれでよいので、考え方の前の所にこれが説明であることが分かるように、この点については変更させて頂きたいと思います。要するに措置ですね。どのような措置にするか。
- 副委員長 : 意見の取扱というのがありますね。ここで、説明とは理解を得るものとして書いていますが、意見を出された方に対して理解を得ているわけで、公的な意見を出されているのだから、理解を得る得ないは別にして、今回は取扱をしないというのが主旨になると思います。コメントも少し変な感じがします。
- 説明とは、「素案の趣旨を説明し、理解を得るもの」というのではなくて、書かれた内容については今回、取扱はできないけどこれからの課題として認識しておくものとか、説明の中身についてコメントするほうが前向きな感じがします。なかなかいい言葉がありませんが。
- 委員長 : そのような感じで。ただし、今回はありませんが、受け取り方を市民が間違えている場合もあります。正確に言えば、市民が間違っているのが表現が悪いのかどちらかですが、そのようなケースもありますので単純には言えません。ただし、今回は副委員長のおっしゃるような修正にしましょう。
- 事務局 : 先生がご指摘されたとおりですが、取扱の区分をまた細かく変えなくてはいけないケースも出てくると思います。例えば、番と番で、番の回答では最後に「困難であると考えております」と書かせて頂いていますが、番の回答では中段に「意見を把握していきたいと考えております」ということで、回答の中身が少し違いますので、この段階で区分が変わる可能性もあります。
- 委員 : 「説明」という言葉より、もっといい言葉があればいいですね。
- 事務局 : 取扱の中の説明書きを、ご指摘があったように、もう少し丁寧にすることで今回はご理解して頂くようにしたいとは思いますが。

- 委員長 : (区分の変更も)大変ですからこれはこれで、先生の主旨は、「説明」で上から押さえつけるようなイメージを出すなということなので、「説明」に当たるものはこうこうで、この点については分かりにくい点もありましたので加筆しましたと、そのようなことですね。
- 事務局 : いずれにしても、市ではパブリックコメントをかなり実施していますので、具体的な区分の変更は全体的な問題にも係ってきます。
- 副委員長 : 他にも「説明」という言葉は使っているのですか。
- 事務局 : 使っています。今日、このようなご指摘があったので、今後の検討にはさせていただきます。
- 委員 : 朝、浜芦屋方面から来るバスに乗って、阪神芦屋駅南側のバス停で降りる人の多くは、バス停から車道を横切って自転車置き場に行きます。自転車置き場の階段を6段ほど下りて駅に行くのが一番楽です。歩道橋のスロープを上がっていくのは時間がかかります。
- 事務局 : 1/3くらいの方が車道を横切っています。スロープを上げて歩道橋を渡って降りていかれる方もおりますけど。
- 委員 : しんどいなと思いながら歩道橋のスロープを上げて階段を下りています。車道を横切るほうが楽です。歩道橋は、横断歩道を無くすために何年前につくったのですね。
- 事務局 : そうです。元々は阪神電鉄の橋脚の南側に横断歩道がありました。あそこで事故があったので(横断歩道を)撤去して歩道橋を設置しました。
- 委員 : 私も体が不自由になって分かりました。あれは失敗策です。どの道を通っても階段を降りないと駅にはいけない。車道を横断するのが一番楽です。階段が6段くらいしかないし手すりもついています。歩道橋を上がると、やっと上がったと思ったら階段があります。尼崎信用金庫の前にも階段があります。こっち側(西側)は横断歩道も斜めになっています。杖をついていると斜めの道はすごく怖い。
- 事務局 : その道路については、まち歩き点検調査でも指摘されていまして、これから道路管理者のほうで改善を検討していきます。
- 委員 : 歩道橋の階段は何かありませんか。
- 委員長 : 現場の解説をお願いしてもよろしいですか。

(事務局より現場の状況を説明)

- 委員長 : それは問題として、後から通路を確保したからですか。
- 事務局 : もともと庁舎を建て替えた時に、あそこは市役所の大きな駐車場でしたが、下に駐輪場を設けましたので、どうしても今の高さが生じました。それとあわせて、先程も申しましたように、阪神電鉄の橋脚の下に横断歩道があったのですが、橋脚が視界を遮って人身事故が起きていましたので、そのような事もあって横断歩道を閉鎖して歩道橋を設置した経緯がありません。
- 委員 : 歩道橋が出来る時にバリアフリーがあればよかった。
- 委員長 : 結論としては今後の課題ですか。もちろん改善するチャンスは必ずあると思います。
- 委員 : 車道を横断する方も危ない。

- 事務局 : 車道の横断については歩行者のモラルでしょうけど、対向2車線くらいで交通量の比較的少ないところでは、歩行者は道路を乱横断します。芦屋市内にかかわらずどこでも横断されているのが実状で、その問題については警察のお知恵も借りないといけません。
- 委員長 : 他の件はございませんか。
福祉バス・タクシーとかスペシャルトランスポートサービスなど、施設のバリアフリーだけではなくモビリティを確保する交通サービスについても長期的には考えていきたいとどこかに書いていますか。
神戸のように斜面にある都市は高齢化すると本当につらい。車いすの世話になると動きがとれません。家の車で皆さんカバーしますが、それとて少子化ですから、町内の1人か2人の若者が、お年寄りみんなを自分の車では運べません。公共的に車いすが乗れるミニバスの運行とか、そのような交通サービスについても考えないといけません。
- 事務局 : 90ページの「エ 多様な地域モビリティの確保」の項目で、「福祉有償運送の普及をはじめ、総合的な交通サービスの観点から、多様な地域のモビリティ（移動性）を確保していく方策を検討します。」と記載しています。
- 委員会 : 先日、車両のガイドラインの委員会がありました。タクシーについても、しっかりとした福祉タクシー的なスペックと同時に、そこまできなくても今のタクシーよりは福祉対応としてましなタクシーのデザインを記述したので、地元のタクシー会社さんも長期的には検討して頂きたい。
- 委員 : 阪急バスのノンステップバスの導入率は何%ですか。
- 事務局 : 国の基本方針として平成22年までに30%の車両をノンステップにのしなさいとなっており、平成27年までにノンステップもしくはワンステップバスの低床化バスにのしなさいとなっています。
芦屋市の現状としては、ノンステップバスの導入率は約26%です。また、基本構想にも書いていますが、ノンステップとワンステップバスをあわせた低床化バスの導入率は74%となっています。
- 委員 : 福祉タクシーについてですが、色々なタクシー会社がありますが、芦屋に営業所があるタクシー会社で福祉タクシーを持っているところはどれくらいありますか。
- 委員長 : それは重要な質問です。
- 委員 : 陸運局の4条許可を得ている事業者ということですか。
- 委員長 : 道路運送法の4条許可といって福祉タクシーを営業するためには許可が必要です。もちろんそのこともありますが、普通のタクシー会社も含めてと思います。
- 委員 : 芦屋市内で福祉タクシーを利用しようとした時に、どれくらいの数があってどこに連絡すればよいかを知りたい。
- 委員長 : 車いすがそのままずっと乗れる福祉タクシーで完璧なもの、次に、完璧ではないが、車いすを折り畳んで乗るとしても、それが容易な構造になっているもの、もう1つ軽微なものとしては助手席の椅子が回ってすっとんと乗れる、そのようなタクシーがどれくらいあって、どこに連絡すればよいかという質問です。
- 委員 : いま知っている情報だけですが、有償運送という形で法人営業許可を

受けているのが2箇所、株式会社、有限会社で指定を受けているのが3箇所あります。

事務局 : どのようにPRしているか、そのようなご質問もあったと思いますが。
委員 : 障がい関係の場合は、外出支援サービスで事業者をPRしています。高齢者も高齢者の外出支援サービスで事業者をPRしています。

委員長 : 委員がおっしゃるのは、本当に問題が深刻な方にはよく知られているが、ちょっと使いたい方は全然分かっていないという事です。これは課題です。大事なご質問です。おそらくほとんどの市民の方は知りません。

委員 : ケアマネージャーに対してはガイドブックという形で掲載していますが、(一般市民に対しては)そこまでのものではありません。

委員長 : 一般市民用に一度、今回の基本構想の公表時がよいかどうか分かりませんが広報で、高齢者、障がい者のためのタクシーは以下があると、詳細は市の何処々々等に問い合わせてくださいと明白に書いたほうがよい。

委員 : いつもお願いしているサービス提供の方は、私もよく知っています。満員でその方をお願いできない時、タクシー会社に電話したいが、私の頭にはそこ1社しかないので、緊急の時にどこに頼んだら車が手配できるのか不安です。

委員長 : 通常のタクシーで福祉対応のタクシーが何台走っているか、どこに電話すればよいかと。

委員 : 車いすのタクシーは料金が高いので、市の仕事として実施してくれたらよい。

委員 : 緊急の時は金額のこと言っている場合ではありません。ダメなら救急車を呼ぶことになります。情報があれば毎日の生活に苦労しません。

事務局 : 市側の情報発信の問題ですね。

委員長 : 検討課題で考えてください。

事務局 : 先程の地域モビリティの確保にも該当しますので、ご意見については今後の検討課題としていきます。

委員長 : また、いまのご発言以外の基本構想全体に関するPR問題でもありません。

事務局 : そうですね。

委員長 : 他に意見がなければ、市民意見募集の結果に対する対応について、議論はこれぐらいにしたいと思います。言い残したことがあれば、まだ間に合いますので今月中まで受け付けます。

それでは今後の予定について事務局お願いいたします。

(事務局より今後の予定の説明)

委員長 : 予定についてご意見はございませんか。

特になければ最後になりましたが、これからの継続改善についてです。この集まりは基本構想が出来たので解散になりますが、法律にも書いているようにバリアフリー自体はこれで終わりというものではありません。ずっと継続的に改善します。その際は、ここにいるメンバーにもなるべく参加して頂いて、チェックして意見を出しながら継続的に改善していく、そのようなことが求められます。その仕組みについて、市としてはどのよう

に考えていますか。

事務局 : 基本的には、今回の委員会は基本構想の策定を目的としていますので、一旦は終了させて頂きます。今後は、新法の中でも継続的に進行管理をしていくことが謳われていますので、当然、芦屋市においてもこれを継続的、段階的に発展していけるような体制をつくる必要性を理解していますが、いまの段階では具体的な取組方法がまとまっていません。今後は、この重点地区の整備に際しまして、広報等での周知は当然のことですが、区域内の自治会、住民の方々の意見が直接反映できるような体制を検討していきたいと考えています。策定委員会のメンバーの方々にも何らかの形でご協力を頂ける場を考えていきたいので、その節はお願いいたします。

委員 : バリアフリーというのはハードな面とソフトの面がありますが、兵庫県でもユニバーサル課というのができまして、ハードとソフトの両方を推進しています。できることなら、ユニバーサル課まではいいませんが、ハードだけでなくソフトを含めたバリアフリーの話合いができる場をつくって頂ければという希望があります。

委員 : 私も同感です。この委員会の冒頭で、委員長からも障がい者を減らしていくというお話がありました。私は精神の関係ですが、心のバリアフリーが進めば確実に障がい者は減っていくと思います。交通バリアフリーということで、ハードと書いていましたが、一部はソフトも話題にして頂いて大変ありがたいと思っています。阪神電鉄さんも決して精神を除外しているわけではない、精神も割引の対象としているというお話を聞いただけでも、ここに出席した甲斐があったと思いますが、願わくば将来、いま委員がおっしゃった心のバリアフリーの基本構想が必要ではないかと、そのような委員会や機会があればありがたいと思います。

事務局 : 大事なご意見を頂いております。今回、この構想が最終的にまとまった段階で、市長を交えた報告の場を設定させて頂きます。そのような場で、できるだけ継続的に改善・発展していけるように、できましたら正、副委員長がいまのご意見を含めてトップに伝えて頂ければと考えています。

委員長 : わかりました。市長に皆さんの思いを伝えます。あるいは教育委員会も興味を持って頂ければ、学校の先生型にも構想の簡易版を渡して、先生方への普及もやってみたいと考えています。

これで最後になりますので、市民委員さんから終わりにあたって一言お願いいたします。感想、注文、思い、何でも結構です。

委員 : 芦屋市は、昔から障がいのある方を隠すという気持ちが強かったが、最近では、障がいのある方も外に出かけるようになっていきます。そのような時に市がきちっとした、心のバリアフリーとして市民へ啓蒙して頂かないと、(障がいのある方が)またひっこんでしまいます。兵庫県でも、精神障がいのある方に対する相談員を設けましたが形だけです。芦屋市に書類を持っていっても、「はい受け取ります」と言った次の日には電話がかかってきて、「この書類は研修を受けないと受け取れません」と言われる。研修は2回受けました。研修を受けないと書類が頂けません。障害福祉課は何も知りません。芦屋市というのはお金持ちばかりの街で、障がいのある方は差別されているという気持ちが昔からありました。障がいのある方もどんどん外に出て、皆さんと同じように外の空気を吸いたいと思って

います。

委員： 昨年度から身体障害者福祉協会の会長をしています。身体障害者福祉協会の活動を広げたいと考えていますが、障がいのある方に声をかけても、資料を配付しても、意見を出してくれる人が少ない。もっとPRしたいと考えていますが、ジレンマもあります。この機会に障がいのある方にも声をかけましたが、(まち歩き点検調査等に)出てくれる方も限られています。その辺りを今後どうしたらよいか悩んでいます。

委員： 交通バリアフリーは、知的障がいのある方には関係ないと思っていましたが、これは障がいのある方全般に該当する話で、このような場で意見を聞いて頂いてありがたいと思っています。心のバリアフリーは意識を変えていくといった、意識の問題でなかなか難しいところがありますので、地道に訴えていくしかないと思っていますが、当事者が前面に立って訴えていくのは難しいところがあります。まずは行政が、がんばって啓発して頂ければ、市民の皆さんの理解が得られると思っています。

委員： 身体障がいのある方の保護者の立場で出させて頂いています。ここ数年で、障害者自立支援法もできて、障がいのある方自身の活動範囲も広がっています。その時期を同じくして、交通バリアフリーという形で市が取り上げ、国も取り上げ今後、よくなっていくと期待しています。このような取組が引き続いて、次のステップ、次のステップを経て、さらに進んだものに街全体がなっていく1つの大きなきっかけとなれば、障がいのある方も助かります。取組の火が消えないように、ぜひ継続して頂くようお願いいたします。

委員： 精神保健福祉の分野は、日本は欧米に比べて遅れていて、その中でも芦屋市は遅れています。これはどうしてかと考えますと、結論として、皆さんは精神障がいのある方の正しい姿、知識をご存じありません。例えば、認知症がありますが、認知症の方は芦屋市でも900名程います。大半はアルツハイマー系の精神疾患です。統計上は精神障がいの中に含まれます。そのような簡単な事をご存じない方が多い。前回の委員会で冊子をお配りしましたが、ぜひ、精神障がいのある方の全体の姿を皆さんが理解して頂ければ、正しい知識を持って頂ければ、自然に解決します。それが難しいのですが、やっと遅ればせながら国も大きくそのように舵取りをしましたので、これからはよい方向に行くのではないかと考えています。今回参加させて頂いて大変有意義と思っています。ありがとうございます。

委員： おかげをもちまして来年度、阪神芦屋駅のバリアフリー化を実施していくことができます。市民の皆さんの色々な意見、まち歩き点検調査で意見のあった悪い所について、意見を反映して改善していくために、今まさに設計を始めたところです。工事は秋頃になると思いますが、基本構想の中で平成22年までに実施としている事業については、来年度末までには形にしていきたいと考えています。皆さん貴重なご意見をありがとうございました。意見に沿えるようにしたいと考えていますのでよろしく願いいたします。

委員： バリアフリー対応のバス車両といえばノンステップバスですね、乗るのはよいのですが、車内には段差が多くて、これが本当にバリアフリーの車両かなという思いもあります。メーカーや国土交通省から基本的なバス

- はこれですよという事で、うちも色々と考えているのですが、そのようなバスを運行しています。その辺りのご理解をお願いいたします。後ろの座席のピッチが狭いなど、どうしても健常者からのクレームが多くあります。
- 委員長：バス車両については、おっしゃる通り技術的にはまだまだ未熟ですが、これから改善できます。ベンツの最新車両が完全にフラットになっています。
- 委員：（最新車両は、）エンジンの配置などの構造が全然違います。現在は、今のタイプのもを無理やり低床化している感じなので、（さらに良くなるためには）もう少し時間がかかります。
- 委員：でも私たちは、入口が低くなったので降りる時はすごい楽になりました。車内に段差があっても手すりがあるから問題ありません。
- 委員：交通警察の最大の目的は交通事故の抑止です。その中の1つに安全・円滑にという対策があり、バリアフリーと相通じるところがあります。警察としてやるべき事は一生懸命取り組んでいきたいと考えています。
- 委員：国道については、基本構想に記載しているように「生活関連経路の設定の必要性を検討する道路」ということで、継続審議の部分があります。これについては、芦屋市にまとめ役をして頂く必要もありませんが、19年度中には結論を出していきたいと考えています。よろしくをお願いいたします。
- 委員：この委員会に参加させて頂いて、各委員の貴重なご意見を伺いまして大変参考になりました。県道奥山精道線のセミフラット化については、平成20年度から着工したいと考えていますので、実際の工事についてもご協力をお願いいたします。
- 委員：皆さんの貴重なご意見をお聞きすることができました。また、現場のほうも一緒に歩かせて頂きまして、道路を管理する側としては、いい道路をつくるというのでもあるのですが、これからは、日常の維持管理の中で、使われ方が分かって、既存の道路であれば設計にそれを反映していくことが大事と考えています。今回、阪神芦屋駅周辺が重点整備地区になりまして、ここは日頃から問題のある所で、鉄道の位置、道路の位置や地形的な問題など、そのような問題が様々な条件の中ではありますが、今回、新たな目で見て頂いて、今後どのように改善していけるかについて、また相談しながら実施していきたいと考えています。
- 委員：私は、基本構想策定委員会の立ち上げから、基本構想が出来るまでの過程を重点的に見させて頂きました。基本構想策定自体も大事ですが、その過程も非常に大事で、新しい法律でも強調されています。これで終点というのではなくて、いわゆるスパイラルアップのP-D-C-Aといわれている所のPの1つが終わっただけです。その意味では、1つの出発点と思っています。これからまた、皆様のご協力をお願いしたいと考えています。バリアフリー法では、基本構想自体は、必ずしも策定しなければいけないという規定にはなっていません。先ほどの話にもありましたように、その歩道橋のように、つくる側が勝手につくりますと後々に問題も出てきます。つくる段階で利用者の意見を聞いてつくりたいというのが基本構想の趣旨です。そのような意味では、あえてそのような難しい取組をされた芦屋市や各関係者の皆さんに御礼を申し上げたいと思います。ありがとう

ございました。

委員：皆さんのご意見については部長に報告させていただきます。高齢者保健福祉関係でも、高齢者が家に閉じこもることなく街に出て、そのような中で元気に過ごして頂く、そのような事が大きな課題になっています。そのためには、バリアフリーの問題、交通の問題、居場所づくりの問題、色々な問題が絡み合っている中で考えていく必要がありますので、今後とも、そのような関係の中で皆さんのご意見をお聞きしたいと考えています。

委員長：どうもありがとうございました。副委員長、最後にまとめをお願いします。

副委員長：皆さんのお話がまとめのように思いますが、バリアフリーが何のためにあるかと言いますと、魅力あるまちをつくるためにあるわけですね。バリアフリーのためにバリアフリーをするわけではありません。皆さんがこの街に住んでいて本当に良かったな、この街に住みたいと思える事を目的として行うわけです。この基本構想は最初の一步です。次は特定事業の実施において、芦屋駅や道路の具体的な話が出る時に、また皆さんも意見を出して頂いて、よりよいものをつくっていくことが大事です。

基本構想に書いている事業で長期と書いている事業ですね。往々にして役所の文章で長期と書いている事業は、誰かがやってくれということになることが多いのですが、そうではなくて状況も変化します。新法によるスパイラルアップの仕組みを活用して頂いて、長期と書いている事業については、実施時期を具体化することを市民の皆さんは期待していると思いますので、市民に分かりやすい形で知らせていくことが大事です。

それから心のバリアフリーの話ですが、6月の広報で基本構想を公表される時に、どうしてもハードのほうが市民には分かりやすいし目を引きやすいのですが、ハードとハートといいますか、ここで出た心のバリアフリーの話も、このような意見がありましたと（広報に）出して頂くと、市民の方も関心を持って見て頂けると思います。是非ともハードとハートをセットで（広報に）出して頂くようお願いいたします。これから継続的に取り組むということですので、皆さんの力をあわせて、よりよい形でスペックを上げていければよいと考えています。皆さんお疲れさまでした。

委員長：最後の挨拶ですが毎回、私は勉強させて頂きまして、私としてはこんなに楽しい委員会はありませんでした。正直、私が居なくても進む委員会も時々ありますが、バリアフリーの委員会ではあまりありませんが、本当にこの委員会に来るのが楽しくて、最後はオーバーに言いますが、素晴らしい上質の芦屋市をつくっていくというか、このような取組の中で、質の高い芦屋市民がたくさん出てくると思うとワクワクしています。その意味では、最後に継続改善をお願いしたい。（基本構想には）色々不十分な点が一杯あります。大事なのは継続改善で、これをスタートにして、参加・参画型の地域で生活を支えていく、そのような仕組みをつくってください。では、この委員会はこれで終了です。ありがとうございました。

以上