

参考資料 1 : 協議会のまとめ

川西市バリアフリー重点整備地区基本構想策定協議会設置要綱

(趣旨)

第1条 この要綱は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）第26条に基づき、重点整備地区内における移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的なバリアフリー化を図るため川西市バリアフリー重点整備地区基本構想策定協議会（以下「協議会」という。）を組織し、協議会の運営等に関し必要な事項を定める。

(所掌事項)

第2条 協議会は、川西市が実施するバリアフリー法に基づく重点整備地区基本構想策定に関する協議・調整を行う。

(組織)

第3条 協議会は、委員30人以内で組織する。

(委員の任免)

第4条 協議会の委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 学識経験者
- (2) 関係行政機関
- (3) 公共交通事業者
- (4) 公安委員会
- (5) 道路管理者
- (6) 建築主等
- (7) 路外駐車場管理者
- (8) 公園管理者
- (9) 障害者等
- (10) 高齢者
- (11) 市民

2 委員は、職務を遂行したと市長が認めるとき、又は委嘱に係る前各号に掲げる要件を欠くに至ったときは、解職されるものとする。

(会長及び副会長)

第5条 協議会には会長及び副会長を置く。

2 会長及び副会長は、委員の互選によって定める。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(協議会の招集等)

第6条 協議会の招集及び進行は、会長が行う。

2 協議会は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。

3 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求めることができる。

(意見の開陳その他の協力依頼)

第7条 協議会は、その所掌事務を遂行するために必要があると認めるときは、委員以外の者に意見の開陳、説明その他必要な協力を依頼することができる。

(事務局)

第8条 協議会の事務局は、土木部土木政策室土木政策課に置く。

(委任)

第9条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

付 則

この要綱は、平成19年5月1日から施行する。

◆川西市バリアフリー重点整備地区基本構想策定協議会委員名簿

区分	役職等	氏名	所属	
学識経験者	名誉教授	たがら としき 多淵 敏樹	神戸大学 (協議会会長)	
	教授	にった やすづ 新田 保次	大阪大学大学院工学研究科 (協議会副会長)	
関係行政機関	課長	はしもと まさみ 橋元 正己	近畿運輸局消費者行政・情報課	
公共交通事業者	課長	もりた つよし 森田 強	能勢電鉄株式会社 鉄道事業部施設グループ	
	課長	うわとこ たかし 上床 隆司	阪急バス株式会社 自動車事業部業務課	
公安委員会	課長	なかむら よし 中村 佳司 ----- やました たかし 山下 隆	川西警察署交通第一課 平成20年3月11日付、人事異動により変更	
道路管理者	課長	あんどう まさとし 安藤 真敏	阪神北県民局宝塚土木事務所道路保全課	
	室長	ひらい まさひろ 平井 政治	川西市土木部土木管理室	
公園管理者	参事兼課長	にしもと かつみ 西本 克己	川西市土木部水と緑の推進課	
路外駐車場管理者及び建築主等	副店長	みなと ひろゆき 湊 浩幸 ----- てくら むつえ 手倉 睦恵	ダイエー川西店 平成19年9月11日付、人事異動により変更	
建築主等	代表取締役	うえだ みつお 上田 三男	有限会社明德産業	
	店長	あき まさる 安芸 勝 ----- すゝ やすまさ 貫戸 康正	生活協同組合コープこうべ畦野店 平成19年9月24日付、人事異動により変更	
	総務統括長	とよのり けいし 豊則 圭識	イズミヤ多田店	
	課長補佐	ささき あきら 佐々木 明	市立川西病院総務課	
	部長	おくだ ゆうじ 奥田 勇次	医療法人協和会 協立温泉病院	
	事務部長	ふじい やすおき 藤井 康興	医療法人晋真会 ベリタス病院	
市民	障がい者団体	会長	いそ たけお 磯 武夫	川西市身体障がい者福祉協会
		副会長	なかにし はるよ 中西 治世	川西市身体障がい児者父母の会
		会長	まつざか くみこ 松坂 久美子	平成20年1月21日付、委員の変更
		会長	すずき ちよこ 鈴木 千代子	川西市手をつなぐ育成会
		副会長	まちだ のりひこ 町田 宣彦	むぎのめ家族会
	高齢者団体	常任理事	ともやす まさお 友安 正夫	川西市老人クラブ連合会
		女性部長	とね けいこ 戸根 恵子	川西市老人クラブ連合会
	コミュニティ団体	—	しらすぎ ゆきこ 白杉 由紀子	多田東小学校区コミュニティ推進協議会
		—	いのうえ およぶ 井上 及	牧の台小学校区コミュニティ推進協議会
		—	ますだ まさお 増田 正男	東谷小学校区コミュニティ推進協議会
	公募市民	—	しばやま いさお 柴山 功	川西市在住
		—	むらたに ようこ 室谷 陽子	川西市在住
		—	おおにし かずこ 大西 和子	川西市在住

* 委員変更の場合は、下段が新任委員

第1回川西市バリアフリー重点整備地区基本構想策定協議会 議事要旨

日時：平成19年7月6日（金）14:00～ 場所：川西市役所庁議室（4階）

1. 開 会
2. 委嘱状の交付
3. 市長挨拶
4. 協議会委員紹介
5. 協議会会議公開制度について
6. 議 事

①会長及び副会長の選出について

②川西市バリアフリー重点整備地区基本構想策定に関する依頼について

協議会に市長から川西市バリアフリー重点整備地区基本構想策定の協議・調整の依頼がなされました。

会長： 市長から川西市バリアフリー重点整備地区基本構想策定協議会宛に川西市バリアフリー重点整備地区基本構想策定についてご依頼がありました。

我々の仕事は基本構想策定に関する協議、調整です。すでに交通バリアフリー法における基本構想を策定した経験がありうまくいくと思います。前回は川西池田駅、川西能勢口駅周辺から市民会館の方まで連携させて行いたいということで少し範囲を広げました。元々1日5,000人以上の乗降客のある駅を中心として、不特定多数の利用する公共施設が集積しているところをバリアフリー化するということで、結果的に言うと積み残っていました。今回はそういうところを中心に、必ずしも駅を中心と考えなくてもよいというのが今度の新法であり、皆様方の川西市に対する思いをこの協議会の中で発言していただき、より良い川西のバリアフリー環境を作って行きたいと思っています。ご協力のほどよろしくお願いいたします。

③バリアフリー基本構想策定の概要及び基本構想案の検討手順、スケジュール等について

会長： 一連の説明をしてもらいました。何か質問はありますか。

バリアフリー新法を簡単に説明すると、どのようなものですか。

委員： 事前に資料を読みました。新法と今までの法律の違いを簡単に説明していただけますか。

事務局： 前回は交通バリアフリー法に基づいた基本構想策定を進めていきました。今回の新法は建築物のバリアフリー化も含まれます。大きなものとしたら、交通バリアフリー法とハートビル法が統合されました。

委員： ハートビル法に基づいてこの委員会で検討するのですか。

事務局： 基本構想の内容としては、特定事業についてどのようなバリアフリーの整備を行っていくのかを、事業者や施設管理者に提案していただきます。それについて市民の委員や市民の方の意見を聞き調整していきます。それらを大きくまとめたものが基本構想になります。前回なら道路特定事業、公共交通特定事業、交通安全特定事業、後はその他でしたが、新たに建築物の特定事業が入ります。ハートビル法が統合されたことで建築物の特定事業、それと路外駐車場、都市公園もそれぞれ特定事業と認定して、事業者、施設管理者が計画を立てます。より一体的、総合的にバリアフリーの整備を行っていくということなのです。

委員： 委員の構成に反映されています。

会長： 前は駅舎を中心としたバリアフリー化ということでしたが、今回は駅舎と関係なく公共施設が集積しているところも取り上げて整備計画を立てていくことができ

ます。それに前は身体障害者の方が前提でしたが、障害者の範囲が広がり、より一般的な方向になりました。本当はまち全体がそうならないといけませんが、ステップとしてより広げていったということだと思います。

他に質問はありませんか。なければ重点整備地区の設定についての議題に移りたいと思います。

④重点整備地区の設定について

第一期基本構想で位置付けのあった特定旅客施設の残りの5駅を中心に、重点整備地区を検討して良いですか。

会長： 1期の時に上げている5つの駅の周辺に主要な施設が集積しています。それ以外のところと比べて集積率が高いということもあり、乗降客数も5,000を越えており、まずこれを第2期基本構想の対象として取り上げてはどうか、というのが事務局の提案です。このことについて何か意見はありますか。

副会長： 重点整備地区は何地区にしようとしていますか。

事務局： 協議会の中で協議してもらえれば良いと思っています。この5駅は各駅間の距離があまりありません。この5駅をどういう構成にするかということも協議してもらいたいと考えています。

副会長： 5駅を一地区としたら一の鳥居駅も入ってくる可能性があります。

事務局： 立地的にはそういうことになります。

委員： バスしか利用できない清和台などは今回入っていないのですか。

事務局： 新法の中で重点整備地区というのは駅周辺以外でも設定できることにはなっていますが、重点整備地区にするということは、特定事業を検討することになります。つまり、基本構想を策定すれば事業実施ということも考えていかなければいけません。その意味からも今回は5駅を中心に検討していきたいと考えています。

会長： 5駅を一つの地区とするよりも、ある程度地域的なまとまりや歴史的な経緯のあるところをグループで2つか3つくらいに考える方が常識的だと思います。地形的にもよい。一の鳥居駅を入れるなら入れるとして協議会で検討していても問題はないと思います。ただ一の鳥居駅辺りで一度切らないとしんどいのではないかと思います。

高齢化の進むニュータウンの取り扱いは。

委員： 畦野と山下の地区には、清和台、大和団地を入れたらどうですか。

多田のグリーンハイツも高齢化が進んでいることからバリアフリーを考える必要があります。

委員： 多田、鼓滝にはダイエー、ベリタス病院といった大きな施設もあるので、ニュータウンを考えるならば、これらの大きな施設を含めて対応を考えないといけません。

会長： 委員の中からは3つくらいにするような意見が多いですが、今日はそれを決める必要はありません。だいたい1つにまとめるのではなく、2つか3つくらいにして大きな団地との兼ね合いなども含めて考えていきます。他に意見はありませんか。

駅乗降客数のデータの出所、根拠は。妥当なデータですか。

委員： 駅の乗降客数の根拠は何ですか。

事務局： 毎年能勢電鉄から市に資料を頂いています。

委員： 毎年11月の決めた曜日に、1日の乗降者数を集計して表にしています。年1回行っているのです、当社もこれで毎年の推移を測っています。実数です。

委員： 年間を通して多い時期少ない時期とありますが、それをトータルして出た値なのですか。

委員： 年間の統計で考えると平均的な数値になっていると考えます。

会長： 365 日は無理なので、安定した時期に各事業者ともこういうデータを取っていると考えて議論していただきます。

さきほどから出ているように、地域として 2、3 でまとまって問題はありますか。

事務局： 特に問題はありません。

特定旅客施設 5 駅を中心とする重点整備地区の検討を進めることで良いかどうかの確認をお願いします。

会長： 5 駅を中心として考えていくということですが、後で追加することもありうることは考慮します。

委員： 乗降客の現状を書いています。高齢者、障害者の利用者数は把握されていますか。

事務局： 乗降客については把握できていません。

委員： 能勢電鉄も把握できていません。

会長： 着実に高齢化が進んでおり、そういう方が増えることはあっても減ることはありません。バリアフリー化というのはどういう状況になっても対応できるような方向を目指すのだから、やり過ぎということはありません。可能なら完全なバリアフリー化が進む方が絶対に良いと思います。

委員： 多田駅では改札に車イスが入りません。乗れない場合が多い状況です。

委員： 車イスの方は事前に連絡をいただければ対応しています。しかし、高齢者の方までは難しいです。

会長： 能勢電鉄は無人駅なので非常に困難な状況です。駅舎の中まで車イスで上がれるようになれば便利になります。少なくとも 5 駅については整備ができるような計画ができることを期待しています。

委員： 山下駅はエレベーターができています。

委員： 山下は平成 11 年に設置しました。その後幅の広い改札口も整備しました。日生中央は平成 17 年に設置、光風台駅もエレベーター、改札を整備、妙見口駅はトイレの改修をすでに行っています。

駅舎のバリアフリー化と合わせて、周辺地域全体でバリアフリー化を考える必要があります。

会長： 駅舎だけが良くても周辺の道路、施設を含めて一体的に整備されていないといけません。山下駅が駅として、ほぼバリアフリー化が整っていても周りとの整合が取れていないかもしれませんので、重点整備地域としては取り上げないといけません。

委員： 他の駅も利用しているので、その感想を述べただけです。もうよい、ということではありません。

会長： 歩道なども含めて整備を考えていかないといけません。山下駅が能勢電の中では比較的進んでいます。地域全体が本当の意味でのバリアフリー化がなされているか検証して、一体的に考えます。これが今回のメリットだと思います。

5 駅を中心に、地区を何地区にするかを次の議論の中で検討していただきます。とりあえず 5 駅が中心であるということの確認でよろしいですか。次回からは 5 駅を中心に一体的な整備を考えていきます。では次回について事務局から説明をお願いします。

4. その他

事務局： 次回の協議会の議事の内容ですが、本日 5 駅の対象施設を決めていただいたの

で、重点整備地区の設定案を提案させていただきます。それとバリアフリーに関する調査結果の報告、生活関連経路の検討、アンケート調査、ワークショップの実施内容の提案を予定しています。日程は8月9日木曜日午後2時から開催させていただきますと思います。場所は一週間前を目処に資料と一緒にご案内申し上げます。

会長： 次回の議題等、事務局の報告の通りでよろしいですか。

委員： 5駅周辺の高齢化率などの資料も付けて下さい。

事務局： 駅周辺地区の高齢化率ということよろしいですか。

副会長： 重点整備地区に合わせるのか、もっと広範囲にするのか事務局で決めていただければと思います。

事務局： 市全体と町名ごとの統計はあります。

会長： 差しさわりのない範囲で資料を出して下さい。

副会長： 次回は重点整備地区の地区設定が重要になると思います。施設の情報を出して下さい。

委員： 9月にワークショップを開催するということですが、次回にはアンケートやワークショップの計画なども提案されるのですか。

事務局： 提示する予定です。

会長： いろんな資料を用意していただき活発なご議論をして頂けるよう、事務局の方も配慮願います。

5. 閉 会

【議題検討の総括】

- ・バリアフリー新法では、旅客施設、道路のみならず、周辺の公共公益施設、商業施設等の建築物についても、一定の要件を満たしたものについてはバリアフリー化の対象となるなど、地区を一体的に検討します。
- ・重点整備地区は基本的に、第1期基本構想で対象とした川西能勢口駅、川西池田駅の2駅以外の特定旅客施設5駅（山下駅、畦野駅、平野駅、多田駅、鼓滝駅）を中心とする地区で検討することとし、検討の過程で必要に応じて、その他の地区について議論します。
- ・重点整備地区内で位置づけられた特定事業（旅客施設、道路、建築物等）については、移動円滑化基準の適合義務が生じます。

第2回川西市バリアフリー重点整備地区基本構想策定協議会 議事要旨

日時：平成19年8月9日（木）14:00～

場所：川西市役所大会議室（7階）

1. 開会
2. 会長挨拶
3. 議事録署名人の指名
4. 議事

①バリアフリー基本構想策定に係る地域の現状について

基本構想の検討対象範囲に、一の鳥居駅周辺を含めることについて（一の鳥居駅周辺には、老人福祉センターが所在しています。）

委員： 前回の説明でバリアフリーの範囲も広まって施設、建物も含まれるということでした。畦野の駅を中心として1kmの範囲に一の鳥居老人福祉センターがあります。高齢者にとって利用価値の多い所で、団地の方からも多くの方が利用していますが、坂道があって行き辛い。バリアフリーの考え方で含まれるなら検討していただきたいと思います。

会長： 前は、一の鳥居駅は特定旅客施設ではないために入れていませんでした。しかし、東に一の鳥居老人福祉センターがあり、多くの老人の方々が利用されていますが、坂道があり大変困難だという説明です。このことについて事務局に意見をいただきます。

事務局： 一つお聞きしたいのは、委員の方からは畦野駅からという意見を頂きましたが。

委員： 大和団地の方から老人福祉センターへ行きます。

事務局： その場合にどういう経路を使われるのですか。坂とおっしゃられましたが、国道173号のことですか。

委員： 直接、大和団地から老人福祉センターへ行く細い道です。

事務局： 図面で見ると、大和第一公園がありますが、こちらの方から老人福祉センターへ行く道ということですか。資料2には重点整備地区の案を示していますが、畦野駅周辺の区域の中には一の鳥居老人福祉センターは入れていません。

委員： 1kmの範囲の中には入っています。範囲を広げることができるなら検討していただきたいということです。

事務局： 今の重点整備地区の考え方を説明させていただきます。特定旅客施設である畦野駅と周辺にある特別特定建築物、それらを含めた特定建築物とがあります。それらを繋ぐ生活関連経路についてバリアフリー化していくのが重点整備地区基本構想の考え方です。一の鳥居老人福祉センターは特定建築物になりますが、主要な道路ということになるとやはり国道ということになってきます。生活道路を通って一の鳥居老人福祉センターに行くとなれば基本構想とは別の形でバリアフリー化ということになると思います。

会長： 特定旅客施設、特別特定建築物など集積しているところをバリアフリー化しているということですが、国道を通る経路を設定していくなら可能だと思います。一の鳥居駅が外れていましたが、駅の前には国道があり、多くの方々が利用している一の鳥居老人福祉センターがあるということで、今回の構想に含めることが可能かどうか、今ここで結論が出しにくいと思いますので、要望として事務局で十分検討していただき次回の協議会の時に答えを頂くということにします。

委員： 問題のあるところを提案させて頂いたということで、どういう方法で解決するのが良いのか、それは検討していただけたら結構です。

- 会長：** できれば二期のバリアフリー構想の中で位置付けられたら良いのですが、行政の方でもいろいろなことを考えられていると思います。次回までに考え方をまとめてここでもう一度議論をしていただきたいと思います。
- 委員：** 重点整備地区の中に入れるのがふさわしいかどうか、この場で検討するのです。いろいろ難しい問題があってもそれをクリアできる方法があるか調査して考えていけばいいのです。今のご意見に対して難しいという答弁はどうかと思います。
- 副会長：** 一の鳥居老人福祉センターの利用状況や利用者の状態、床面積などいろいろ調べることがあります。特別特定建築物に相当するレベルの話なのかどうか、施設を入れるということになると中のバリアフリーも考えないといけません。委員のおっしゃられた通りで、せっかく出た意見です。いろいろ問題があるようでしたら課題も出していただきたいと思います。
- 会長：** 次回考え方を示していただきたいと思います。これから高齢化が進んでいく中で老人福祉センターなどは非常に大事なスペースですので、老人が安全に、自由に行ける方法を考えていくことが重要だと思います。前向きに検討していただきたいと思います。
- 委員：** 川西市バリアフリー基本構想ニュース第2号の最後に同様のことが書かれています。一の鳥居駅を含めるのは難しいという結論的なことを書いていますが、是非前向きに検討していただきたいと思います。
- 会長：** 一の鳥居駅を中心に円を書いたら特定建築物が老人福祉センターしかありません。一日の利用者も一の鳥居駅が約1,200人、他の5駅が5,000人以上です。それから比べると利用者数が少なくて外れたということもあるのかもしれませんが。畦野駅から1kmの円を書くと老人福祉センターも入るので、一の鳥居駅ではなく畦野駅での設定の仕方も可能かもしれません。いずれにしても無人駅だし、バリアフリー化をしないといけない駅です。一の鳥居駅をバリアフリー化すると、老人福祉センターへ行くルートもうまく引けます。
- 委員：** 一の鳥居駅利用者は一日約1,200人です。猪名川町、豊能町も順にバリアフリー化は進めています。川西地区の中では川西能勢口駅と山下駅については今のところ整備している状況です。他に5,000人以上の駅は5駅あり、今後、バリアフリー化に取り組んでいかなければなりません。他の5,000人未満の駅についても時期はいつになるか分かりませんがバリアフリー化していかなければならないと認識しています。協議の中で話を進めてもらったらいと思っています。
- 会長：** 今回の重点整備地区基本構想の期日までに間に合わないかもしれません。能勢電鉄はあまりに範囲が広すぎて大変だと思いますが、将来は全ての駅がバリアフリー化されるというのが公共交通機関の鉄道としての役割だと思います。今の話も含めて行政の方で十分検討していただきます。
- 事務局：** 前回の議論の中で本日のような話が出ればもう少し準備もできたと思います。前回は5駅を第二期の重点整備地区として協議していくことで取りまとめをしました。ただ、会長から後戻りは可能だということも言ってもらっています。今回、特定旅客施設でなくても重点整備地区として基本構想を定めることができることにはなっていますが、生活関連施設が3つ以上必要ということにもなっています。山下、畦野、一つとばして平野、多田、鼓滝という形になってはいますが、本協議会で第二期の中に一の鳥居駅も含めるべきかどうか十分に議論していただいた上で、協議会としての結論を出していただけたらと考えています。
- 会長：** 前回意見が出てなかったため、一の鳥居駅に関しては詳しいデータがありません。一日の乗降客が約1,200人で、1kmの範囲内に生活関連施設が3つなく、我々の議

論から外れてしまいました。一の鳥居駅を含められるのかどうか検討していく必要がありますので、次回にデータと事務局としての意見を出していただきます。

委員： 多くの利用者がある駅は駅員も多くいて、利用者の少ない駅は無人駅です。無人駅に対する配慮が欲しい。知的障害者の保護者として、絹延橋駅周辺には障害者の方が利用する施設が多くあり、利用者は少ないですがせめて車椅子の方が一人でホームに行けるようにして欲しい。

会長： 第一期は交通バリアフリー法で行った作業ですが、今回はバリアフリー新法でハートビル法と交通バリアフリー法を併せた法律です。福祉関係の施設が重複しているようなところは、駅とは関係なくエリアとして設定してバリアフリー化していくという法律です。

能勢電鉄は、山下駅以外は無人駅で、必要なときは前もって電話しておくで駅員が来て手伝ってくれます。駅員のいる駅でもバリアフリー化しないと駅員も大変です。日本は最近になってようやくバリアフリー化が進んできました。無人駅であるほどバリアフリー化しないといけないと思います。しかし、駅というのは乗るところでバリアフリーであっても降りたところがそうでなかったらどうしようもありません。

第一期基本構想の事業未実施（積み残し）について

委員： 第一期の構想の時にも絹延橋周辺についての意見がでました。第一期にいろいろと出た意見の中で、現在まだ積み残されている部分がたくさんあると思いますが、その中に含まれているのではないかと考えています。

会長： 第一期の重点整備地区の構想もまだ途中で全部は完成していません。そういうことも含めて今後川西市全体のバリアフリー化の方針をここで聞かせていただければいいと思います。

事務局： 確かに第一期の積み残しはあります。一度に全てというのは予算的にも厳しい状況ですが、計画的に少しずつでも進めていく努力はしています。

会長： 川西市では目標年次をはっきりと書いていませんでした。できれば今度は予算の見通しの中で、どういう風に、いつ頃までにどれくらいできるのかということをお雑把でもいいので書いておくと良いと思います。そういう目標値を数値として掲げることでご理解頂けるのではないのでしょうか。例えば、一の鳥居駅がバリアフリー化できなくても、畦野駅からのバリアフリーの経路として福祉センターが入り込めるとしたら、ここまでの経路がいつ頃までに整備できるということを示していただくと、納得していただけるのではないかと考えています。

委員： 先ほど一の鳥居駅が無人駅だとおっしゃっていましたが、鼓滝駅、多田駅、畦野駅も常時人がいないから無人駅です。

会長： 山下駅しか駅員がいなくて、他の駅はインターホンでの対応です。大勢の乗客がいるのに無人化している鉄道で、ご指摘の通りです。

委員： 乗客が徐々に減っているから、このことを能勢電鉄に言うのは残酷な気がします。

会長： 無人化の代償としてバリアフリー化をすることで、これまで車で移動していた方も鉄道を利用するということだと思っています。乗客が減るのを止める役割をするかもしれません。

委員： 補助などをしないと能勢電鉄だけでは厳しいと思います。

会長： 予算的な仕組みは国も県、市も考えています。

副会長： 第一期の基本構想を作った時に法的に特定経路を設定した場合は、2010年までに事業完成が公約で、道路管理者や交通事業者にがんばっていただいています。特定経路に含まれなかったところは準特定経路とし、予算のこともあり目標年次

がアバウトで何年掛かるか分かりませんが、将来的に全市バリアフリー化するというので進めています。先ほどのどの駅が難しく、どの駅が易しいという話は、将来的には全てバリアフリー化するのが目標ですから、優先順位をどう決めていくかということです。人口や高齢者、利用者、障害者の方々の多さ等、いろんな指標を出しながら、どの駅が最も先に求められているかを協議し優先順位を決めていくので、残ったところはする必要がないということではありません。

それからここは対等な立場なので利用者側で要求があれば出して、事業者側もその立場で意見を述べてもらい、ざっくばらんな話の中から最後の落としどころを決めたら良いと思います。

阪急バスの低床型バスの導入について

委員： 阪急バスの低床バスの台数は根拠があるのですか。

委員： バリアフリー法ができてからですが、基本的に新たに導入する車はノンステップバスかワンステップバスです。全ての車を一度に替えることは無理なので、古い車を更新するときに低床バスを入れるようにしています。伊丹営業所の更新が進んでおり、現在は清和台、猪名川と比べて差はありますが、将来的には差はなくなります。時間的な差については今しばらくお待ちください。

委員： 清和台はバスしか交通手段がなく、阪急バスの便数も多く利用者の数も多い。川西の団地で高齢者が多いのが大和団地、次に清和台、グリーンハイツ、多田で、4人に1人以上が高齢者です。資料2ページの高齢化率ですが、多田の13.4%という数値は、最近マンションがたくさん建ったため率が上がっただけであって、中身は高齢化しています。これからますます高齢化しますし、車椅子の方も増えてきます。一日でも早く低床バスの導入をお願いします。

会長： 鉄道車両は寿命が長いですがバスは短い。

委員： バスは12、3年です。

委員： 清和台の人口約16,000人で65歳以上は約4,000人です。バスの利用者は多いはずです。

会長： もう少し待つていただくと新しいバスが入りますし、また新しくなるほど便利になっていくのでその方が良いかと思います。

資料1に関しては以上でよろしいでしょうか。次の議題に入ります。

②重点整備地区と生活関連経路の設定の考え方と設定案について

重点整備地区を山下・畦野駅周辺、平野・多田・畦野駅周辺の2地区で設定し検討を進めることについて

会長： 1ページの下段、2,000㎡以上の建築物と書いていますが、これはハートビル法を受けたためです。ハートビル法は国の法律でしたが、2,000㎡以上に義務付けるということです。兵庫県は条例で罰則もありませんが、福祉のまちづくり条例で100㎡以上すべてに適応するというものですから、本当は2,000㎡以上というのは無視して考えた方がいいのかもしれない。

委員： グリーンハイツ、清和台、けやき坂の地域については今回の第二期構想から外れていますが、生活関連施設や特定施設がないということではありません。市の考え方として、予算の関係でこういう設定をしていると思いますが、一般市民側からすると、何故自分たちの所は入れてくれないのかという意見もあると思います。将来そのような地域も第二期が済んだら、第三期などで考えるということを一言言っていただけたらと思います。

事務局： 庁内で策定の検討委員会を持っており、協議会の前に開催するようにしています。第一回目の策定委員会のときに委員さんのおっしゃられたような内容が出ま

した。今回は旅客施設がなくても基本構想の重点整備地区として位置付けが可能ということで意見が出ましたが、現実問題、第一期の構想の中でも積み残しがある状況です。基本構想を策定するに当たって目標年次は必要と思っておりますが、平成 22 年までというのは難しく、実現は困難と思っております。今回ご指摘の内容まで含めて、仮に基本構想を策定したとしても実現は困難だろうと思っております。全市的にはバリアフリー化は大きな目標でもありますので、第二期だけに留まるということはありません。今後様々な手法を使う中でいろんな場所のバリアフリー化を図っていく必要があると考えています。

会長： 今回の構想の中で達成できるか分かりませんが、全市がバリアフリー化、ユニバーサルデザインのまちになるというのは、大前提だと思います。そのための先行的な実施がこれらの地域です。これらの地域がバリアフリー化されたら当然他地域もということになってきます。国もそのことを願っており、全ての駅舎をしたいけれどそうはいかないので、とりあえず 5,000 人と人数を設定したと私も事務局も理解しています。ただ予算面や法律上の問題がありますので、順番で行っていかないといけないということです。委員さんがおっしゃったことは事務局も十分承知しておりますので、次回の資料の中には、こういうことが大前提だということを謳って今回の構想はこう決めた、ということにさせていただきたいと思っております。

多田駅周辺の生活関連経路について

委員： 多田駅周辺はベリタス病院で経路が止まっています。その向こうには郵便局、多田小学校、行政センターがあります。多田小学校の中には多田幼稚園があり、親が自転車で送迎をしています。多田幼稚園には平野の方からも来られており、時間帯によっては交通規制もしていますが、行政センターあたりまで伸ばせないでしょうか。県道ですがとても狭い道です。

会長： 規模は大きくありませんが重要な施設があります。行政センターまで伸ばすと幼稚園までフォローできます。

事務局： 我々も十分議論があったところです。県道であり密集住宅地であり、事業化が非常に難しくあえて省きました。ただ協議会の中でいろいろご意見をいただけたらと思っております。

会長： 県道だからといって遠慮する必要はありません。ただ実現するのが行政として非常に難しいと判断すると思っておりますが、これだけ重要な生活関連施設が揃っていますので、含めるような方向でご検討いただければ有難いと思っております。

委員： この沿線は住宅が張り付いていて狭くて古い町並みで、桜も古く歴史的な地区です。国道 173 号との交差点の所からいろいろ問題がありますが、一方通行か何かを考えない限り事業は困難です。基本構想に入れたとしても実現は難しい気がします。県の財政も厳しく、何か良い方法はないか思案しています。

会長： もう一本並行して道路が走っていれば一方通行にすれば良いが、元々多田神社への参道です。車 1 台がやっと通る程の道を少し拡張して、そこに人家が張り付いてしまっているので、よほどのことをしないと広がらないということは分かります。だからといっていつまでもこのままでいいのかという問題提起の意味もあり、努力を期待したいという意味でしか書けないかと思っております。

生活関連経路の設定の考え方について

副会長： 生活関連経路はどういうイメージで書かれたのか事務局にお聞きしたい。生活関連経路というのは 2010 年までに整備するということを念頭にこの案を出されたのですか。かつて特定経路と準特定経路のような形で二本立てにしたことがあります。そういう意味も含めて生活関連経路をイメージしているのか、現段階

での位置付けを教えてください。公園は生活関連施設として考えているのかどうか。市立川西病院との接続はどうなっているのか。施設がないところで生活関連経路を止めていますけどどのようにイメージしているのですか。

事務局： 第一期では特定経路と準特定経路という位置付けで道路の整備箇所を設定しましたが、今回は名前が違うだけで、生活関連経路の中での準特定経路的な路線も出てくるだろうということで設定しています。公園は生活関連経路に接している公園については特定事業の対象にするということで、山下畦野の区域では見野ほほえみ公園と平木谷池公園、平野から鼓滝の区域では下滝公園、カイガラ公園、タコ公園の整備計画を立てていきます。市立川西病院と生活関連経路は、病院駐車場やエントランスを介して接していますので問題ないと考えます。山下駅北側の途中で止まっている生活関連経路は、重点整備地区の区域境で止めています。

バリアフリー重点整備地区基本構想の目標年次と事業計画の想定について

副会長： 生活関連経路は施設を繋ぐということですから、どこまでバリアフリー化するかは施設側でも検討してもらわないといけません。次に事業計画を練るわけですが、2010年までにするもの、しないものをはっきりさせないといけません。事業計画はそれに則って実施するのです。

事務局： 基本構想を策定して事業実施計画を作り、具体的な整備計画を立てて整備をしていくと認識しています。

副会長： 基本構想は2010年を基本的に目標にします。それが難しいところを準特定経路や更に先にやるという方向で追加的に絵を描くのです。2010年以降に取り組む部分も基本構想に盛り込むこともあります。基本構想は、あくまで2010年までに実施する内容で策定します。そして、その後に対応した個別の事業計画を検討します。

会長： 経路も現実性により色分けをしたら良いのではないのでしょうか。

委員： 2010年までに5,000人以上の駅はバリアフリー化を原則実施ということで国からも指導されています。当社の方でも今回5駅は2010年までに実施する心積もりはあります。ただ民間の一企業だけでできることではありません。バリアフリー法の中で補助のスキームがあり、国と地方自治体から出してもらい、始めて事業が成り立つという前提があります。

事務局： 事業の担保の関係は、実際非常に厳しいと考えています。重点整備地区のエリア、生活関連経路は特定旅客施設と公共施設を結ぶという考え方のもとに入れました。これと平成22年までに実現可能かどうか精査した中で出したものにはなっていません。川西市におきましては平成20年度から平成24年度に後期の基本計画を策定していきます。法の規定には平成22年となっていますが、川西市としては平成24年が節目と考えています。ただそれでも事業の絞込みはやっていかないと実現は難しい。そうすると生活関連経路の考え方というのは、更に見直す必要があるかと思っています。

会長： 行政が実際実行していくのと、この協議会での思いとズレても問題ないと思います。住民の方が入って協議をしていると、どんどん要求が出るのはやむを得ません。それに対して行政は努力した結果、その通りいかなかった場合、委員の皆さんもご了解いただけるかと思っています。ただ2010年までに実現できないものは、そのままでもいいのかというご指摘は考えておかなければなりません。我々としては、少なくともここまでは生活関連経路として考えていくけれども、第一段階で絶対に2010年までに実現可能であろうというものを赤で残しておき、そうでないものを少し色を変えるようにしないといけないのではないのでしょうか。それを踏まえて事務局と

相談し次回示し直すということでしょうか。

③アンケート調査及びワークショップの進め方について

ワークショップの開催日程について

会長： ワークショップの開催はいつになりますか。

事務局： 当初は9月を検討していましたが、まだまだ暑いということもあり、10月頃に予定したいというのが事務局の考えです。

会長： 週末ですか、平日ですか。それによって参加者の範囲が決められてきます。

事務局： 前は平日にさせていただきましたが、今回は土日にも対象に考えています。

会長： 協議会メンバーも日程があればワークショップにも参加していただきたいと思えます。

アンケート調査の有効回答数について

委員： 1 ページ目の表に有効回答数とありますが、これに達しなかった場合にどうなるのですか。障害者のところに回収率 30%とありますが、もう少し高い方が実態が分かるのではないかと思います。

委員： 調査票を配る対象は5駅周辺の方に限られるのですか。

事務局： 駅を中心とした調査結果が欲しいので、駅周辺を対象に行いたいと考えています。回収率ですが、第一期で行ったアンケート調査の結果を参考にして載せています。障害者の方の回収率が低かったのは、市内全域の方に郵送で送付して行ったので、その結果低くなったものと考えています。駅利用者は周辺の自治会に配布して実施しましたが、この回収率よりもう少し良かったと思います。この 30% は駅にて直接配布した場合は一般的にこの位ということを示しています。

委員： 回収率が 400 に達しなかった場合はどうするのですか。

会長： 回収率が低かったからといって駄目ということではありません。目標値です。

アンケートの配布方法およびワークショップの参加者募集方法について

委員： アンケートを障害者の方に配る場合、各団体を通じて行うのですか。名簿を見て配布されるのですか。ワークショップは 30 名程度と言われていましたが、各団体から何名ずつ参加するのですか。どういう形で依頼されるのか詳しく聞かせてください。

事務局： 障害者の方、高齢者の方には参加していただきたいと思っております。老人クラブ、障害者団体の各会の方に要請したいと考えています。割合についてはこれからの調整で決めていきます。アンケート調査の障害者の方への配布方法は、個人情報の問題もありますので封書を作成し、福祉部局に持っていき発送していただきます。回収は事務局で行い集計処理をすることを考えています。

会長： 新法は障害者の範囲も広がりました。福祉部局、障害者団体とも十分相談の上、調整していただきたいと思えます。

委員： 私は川西市福祉事業団の作業指導所に通っているのですが、その施設も能勢電鉄周辺にあります。その施設に来られている方で能勢電鉄を使って通われている方も多いいと思います。このような施設にも配布していただければ回収率も上がると思います。

会長： 非常に大事な話です。皆様のご意見が聞けるような工夫をしてもらいたいと思えます。

委員： 5つの駅周辺に絞って聞かないと回収率は下がると思います。

④その他

次回の協議会の開催について

会長： 今のご意見も参考にして考えていただきたいと思います。第3回の協議会についてですが、ワークショップを行った後でないといけませんので、少なくとも10月に入ってからになります。

事務局： 10月の下旬頃に開催したいと考えています。議事についてはワークショップの実施結果の報告を中心とし、基本構想での基本方針、整備方針について協議していきます。重点整備地区の整備事業案についてもご提案させていただきます。本日の資料2、重点整備地区の生活関連経路の中で、一の鳥居駅、一の鳥居老人福祉センターの検討もご提案させていただいて協議していただきたいと思います。

5. 閉 会

【議題検討の総括】

- ・ 重点整備地区に一の鳥居駅周辺を含めるかどうかを、各種調査を行った上で、次回協議会に検討結果を提示します。
- ・ 目標年次と今後の事業計画等を十分に考慮して重点整備地区および生活関連経路を設定します。
- ・ 第二期基本構想以降の川西市のバリアフリーについても、十分に検討し、基本構想の内容に反映します。
- ・ ワークショップおよびアンケート調査の実施にあたっては、関係団体や庁内関係各課と十分に調整し円滑に行うように配慮します。

第3回川西市バリアフリー重点整備地区基本構想策定協議会 議事要旨

日時：平成19年11月8日（木）13:00～ 場所：川西市役所大会議室（7階）

1. 開会
2. 会長挨拶
3. 議事録署名人の指名
4. 議事

①能勢電鉄「一の鳥居駅」等のバリアフリー化に対する考え方について

本基本構想の重点整備地区には、一の鳥居駅周辺をはじめ、能勢電鉄の特定旅客施設以外の駅周辺、その他の地区は含めないものとします。本基本構想の目標年次以降、段階的にバリアフリー化に努めるものとします。

会長：事務局から一の鳥居駅の説明がありました。何かご意見はありますか。

委員：一の鳥居駅を将来の基本構想に繋げていくと、非常に苦慮されていることはよく分かります。それだけでも一歩前進だと思い感謝しています。ただアクセス、利用者の問題でバリアフリー化が難しいという考え方には異義があります。アクセスが良くなれば利用者が増えることもあるし、これから一の鳥居駅周辺で住宅開発が進めば利用者が増える可能性もあると思います。

基本構想の最後に「他の事業者とも調整を図り」とありますが、平成22年度になってから話し合いをするのではなく、22年までに「何ができるのか」を事業者と相談し、市当局も積極的に働きかけて年度を切らずに繋げていって欲しいと思います。

委員：最低限の利用ができる整備をしていただきたいと思います。滝山駅、絹延橋駅などもそうです。一般財源の中から何とか整備を出来るようにして欲しい。市民が利用できる最低限のサービスで良いのです。

会長：全ての駅が完全なバリアフリー化をするより、できるところから進めていくのが良いのではないのでしょうか。

委員：「他の事業者」というのは、具体的に記載していただきたいと思います。意見や要望などをどこに持っていけば良いのか分かりません。窓口なども含めて情報を仕入れるシステムを構築していただければと思います。

事務局：地元にとっては最寄り駅のバリアフリー化に対する意見を多く頂戴し有難く思っております。また、それにつきましては一刻も早く整備を進めて行く必要があると改めて痛感しております。

「他の事業者」とは、駅と駅周辺のバリアフリー整備なので、駅は能勢電鉄、道路は道路管理者、信号機や横断歩道は公安委員会などです。検討するバリアフリーの内容によって調整する事業者が変わってきます。

会長：市をまたいでいるものは他市との調整もあります。

委員：「事業者」とは商業施設の関係者の方などで、利用者は含まれないということですか。

事務局：もちろん利用者方の調整も必要だと思います。

会長：当然住民の方ですから協議するのは当たり前のことであり、市が言うことではないと思います。ただ事務局の説明では川西市は多くの駅があり、財源があれば全ての駅を整備したいのですがそうはいきません。したがって5駅をとりあえず重点的に整備を進めます。その整備の進捗状況を見ながら他のところにも要望があれば、重点整備地区とは別に、市道であれば市道の事業者が整備をするということになり

ます。この基本構想に入らなければ何もしないということではありません。

一の鳥居駅周辺は何もしないということではなくて、できるところから整備を進めていきます。住宅開発が計画なので連携して、計画上ある程度整備できるところも出てくると思います。ここだけは何とかして欲しいという要望を出して頂き、部分的な改良は対応していくべきだと思います。今回重点整備地区に含めるのはどうしても難しく、まずは利用者の多い5駅の周辺を対象にしたいということです。どれを優先するかということでは、一の鳥居駅は次のステップで整備をするということでご了解いただければと思います。

委員： 会長が言われたとおりだと思います。利用者からの要望は、必要な施策について優先順位を上げて考えるべきです。一般土木費を考える際に利用者の声を聞くことで、皆さんの願いを叶えられるような施策が実現できるのではないのでしょうか。

会長： 第4次川西市総合計画、福祉計画の中でもバリアフリーのまちづくりは挙がっています。総合計画は市の基本方針です。重点的に予算を振り分けていただけたら、市民の方の納得も得られると思います。

委員： 私はバリアフリーについて高齢者の視点から見ていましたが、今回もっといろいろな角度から見ることで勉強になりました。しかし一般の方はそこまで考えている人がいないのではないのでしょうか。少し改善して直るようなことは、改めてこういう場で検討するより、一年に一度ぐらい整理して報告するなどしたら非常に有難いと思います。

会長： この検討会以降も恒常的に協議をする場を設けます。国土交通省の新バリアフリー法では「スパイラルアップ」という、常に検証しては直し、更に上の良い施設を目指すということを言っています。みんなで知恵を出しあって提案し、それで終わりではありません。これからは当事者の参加が義務付けられていますので、意見を聞くということが当たり前のことになってきています。

委員： バリアフリー化というのは、どこもかしこも整備して欲しいという要望が出てきますが、各地域で話し合い、ここだけは改善して欲しいという要望を市や担当の窓口申請した方が早いのではないかと思います。何もかもバリアフリー化で取り上げるのは難しいのではないのでしょうか。窓口は1つではありません。

委員： 昨年手すり等の要望をそういうルートで申請しましたが、例がないということで門前払いを受けました。だからあえてこういう場で提案させていただきました。私もそういうシステムがあれば良いと思いますし、そうなることを願っています。

会長： 今年からは変わっていくと思います。

一の鳥居駅については出来るところから市の立場、能勢電の立場で予算の許す限り取り組んでいただくということによろしいのでしょうか。では次の議題に進みます。

②重点整備地区と生活関連経路の設定について

本基本構想の重点整備地区は、山下・畦野駅周辺、平野・多田・鼓滝駅周辺の2地区で設定します。

生活関連経路は、生活関連施設を繋ぐ主要な道路を設定し、ネットワーク上、これを繋ぐ経路及び諸条件から整備が困難な経路については、準生活関連経路として設定します。

会長： 前回の会議の後で国土交通省と協議がありました。前回の協議で生活関連経路を広範囲に入れましたが、今の厳しい財政状況では現実に平成22年までには出来ません。生活関連経路を安易に設定しすぎて、現実性を加味して設定することが求められました。よって平成22年に整備可能なものに絞り、難題のあるところは準生活関連経路に設定し、将来は取り組んでいくということに訂正させていただきました。何かご意見はありますか。

- 委員：** 自治体は行政としての責任があります。関連する事業者の負担も必要になるので調整すべき内容であり、訂正はやむを得ないと思います。
- 委員：** 前回のワークショップの時にも意見が出ましたが、市道 12 号の山下駅から大和団地へ抜ける道は準生活関連経路になっています。随分前から市の方で 12m 幅にすると聞いています。今回もそこが準となっているのはなぜですか。
- 事務局：** 特別特定建築物を繋ぐ道路ではありません。都市計画決定をしている道路ではありますが、事業化については難しい面があります。ですが出来るところから少しずつでも整備していこうと考えております。ただ平成 22 年度までに全て完成するのが困難なので、準生活関連経路という扱いにしています。
- 会長：** 山下駅付近から少しずつでも順次進められると、我々の構想によって徐々に実現していると理解していただけたと思います。
- 委員：** 東谷中学校前の道がカーブで狭くなっており、坂道ということもあり事故が起こりやすく危険です。
- 会長：** 行政の中で今後検討していただきます。
- 委員：** ベリタス病院前も費用がかかり難しいことは分かりました。ただそこに住んでいる者として、東谷中学校前も同じということを知っていただきたかったのです。
- 委員：** 準生活関連経路という考えではなく、地域から要望を上げるのも 1 つの方法かと思えます。
- 委員：** コミュニティ、連合自治会としてもそういう要望は市に何度も提案しています。
- 会長：** 県では来年度以降の財務は厳しく、新規のものは通りません。予算化しているものでも契約が進んでいない事業は通りません。県も市も財源が厳しい状況ですから、実現可能なところに絞らなければなりません。全市の中には同様なところが多くあると思います。優先度を決め、進めていくことになると思います。地元の声を聞くことは交通バリアフリー法以来、バリアフリー新法においても法律の中で謳われていることで、当たり前のことになってきています。
- 委員：** 利用者からすると、今設定されているところはバリアフリー面では最悪のところですか。「準」というのは予算の面で先送りにするということなのですか。
- 委員：** 国道は整備されているのに入れるのですか。
- 事務局：** 生活関連経路と準生活関連経路の考え方ですが、本来バリアフリー法というのは歩行者の移動の円滑化が目的です。移動の円滑化とは、道路及び建物などを含めて移動がスムーズに行えることが基本的な考え方です。道路は繋がっていなくても円滑化にはなりません。出来るだけネットワーク状に経路があることが理想的です。平成 22 年を整備目標としている中で生活関連経路を引くにあたり、川西市の場合は特定旅客施設を基本と考えており、駅から半径 500m 以内にある特定建築物を繋ぐ経路を生活関連経路としました。それだけで重点整備地区としては良かったのですが、それでは余りにも経路が少ないということで、準生活関連経路をプラスして将来的な移動円滑化の経路をひき、合わせて重点整備地区としました。
- 委員：** つい最近整備された道路にもひかれていますが必要なのですか。今後整備が必要などころだけにしていただきたいと思います。
- 事務局：** 国道につきましては、移動円滑化基準に基づいた道路整備が実施されましたが、バリアフリーとしては一部欠けている部分もあり、全体の重点整備地区を設定する中で連続性が大切と考えて追加しました。
- 委員：** 事業実施済み、事業追加内容の色分けをするべきではないですか。
- 会長：** 本基本方針ではそこまでは要求されていません。ただ市民に分かりやすくする方

が良いのかもしれませんが。これはこれでおいておき、実際の詳細図を用意していただければ良いと思います。この件についてご了承いただけますか。では次の議題へ進みます。

③バリアフリーワークショップの結果について

会長： 何かご意見はありますか。

委員： 第一期のアンケート回収率はどうでしたか。ワークショップには、病院、商業施設等のバリアフリーの事業を進めなければならない事業者は参加していたのですか。

会長： 事業者では能勢電鉄の方は今まで全てに参加されています。他には高齢者の方が多かったと思います。車いす、聴覚障害などの障害を持たれた方が5名参加されていました。

事務局： 第一期の回収率は74%、今回は50%程度です。今回回収は全て郵送で行った関係で少し回収率が悪かったのではないかと思います。

ワークショップの調査に於いて、いろいろな方のご意見をお聞きした中で、バリアフリー以外の意見も多数あり各担当に伝えていきます。点検の後、対応していただくことにしています。

会長： 能勢電鉄としての感想をお聞かせください。

委員： 事業者の目ではなく、参加している当事者の目として見てみました。聴覚障害者の方が参加されており、普段なかなか気付かないようなご意見も頂きました。これらの意見をもとに、今後の整備を考えていくべきだと感じました。

会長： 副会長にもご参加いただきました。感想をお願いします。

副会長： 皆さん疑問点、意見を大変要領よくまとめられていました。こうしてほしい、ああしてほしいという指摘もあり、今後の対策に繋がることが出てきたと思います。郵便局や金融機関のATMが車いす利用者、視聴覚障害者には使えないという意見がありましたが、これは全国的な問題です。

会長： 盲導犬が平野駅から電車に乗るとき、ステップ板があるために止まってしまいました。日常と違うところは命令が必要と痛感しました。平野交差点では音声信号ではないために直進してしまいました。やはり音声信号というのは視覚障害者にとって、点字ブロックがあつたとしても必要と思いました。これをいかに改善していくのか、今後、基本構想に書き込む必要があります。

委員： ベリタス病院で緊急車両が入りにくいという意見がありますが、この意見は一般の参加者が出されたものですか。

事務局： 病院の職員の方が出席されていて、そこからの意見です。

委員： 国道173号で、歩道整備及び拡幅という意見がありますが、歩道整備は実施しています。どのような意味で出されているのか。どこのことをおっしゃっているのでしょうか。

事務局： 別途調べて報告させていただきます。

会長： 最近人口の密集しているところでは、国土交通省が4m20cmから5mを良いモデル例としています。これは車道と歩道の間に1m、75cmずつの人の往来、1mずつの自転車及び車いす用レーンを設けるといったことのようなようです。しかし、実際には電柱などがあり狭く感じるかもしれません。一度調べて報告して下さい。この件についてはご了承いただけますか。では次の議題へ進みます。

④バリアフリー重点整備地区基本構想における基本理念と基本方針について

基本理念、基本方針については、第1期基本構想の内容を基本としつつ、バリアフリー新法制定により改正のあった内容（建築物のバリアフリーの追加、スパイラルアップ等）

については、文言を追加します。

会長： 前回の基本構想の冊子を持参してもらえば良く分かりましたが、今回は事務局のご説明で判断いただければと思います。何かご意見はありますか。

委員： 基本理念、基本方針はこれで完璧だと思います。平成 22 年度までに実現できるかどうかは疑問です。第一期もまだ未着工のところもあります。行政だけではなく、能勢電、事業者にも負担していただいて改善する箇所もあります。いずれも予算が必要ですが、大きくかけずに改善ができるところもあると、ワークショップでも指摘されています。そういうところは一日も早く改善していただきたいと思います。

第一期のときにも、来期までにできるかどうか市民も含めて検討する体制が必要という意見が出ていました。今期はバリアフリー法の中でも謳われていますが、これはいつ作られるのですか。第一期も含めての検討協議会ということになると思うのですが、そのことについてもご意見をお聞かせください。

会長： 第一期の交通バリアフリー法の基本構想は平成 22 年度までを目標としていますが、まだ未整備のところもあります。阪急百貨店の点字ブロックも、まだ白い箇所があり、弱視の方には全く役にたちません。3~4 つに 1 つ黄色を設けるだけでも連続して見え、整備もしやすいのではないかと思います。

7 の「継続的な取り組み」で「施工後の維持管理～推進協議会を設置する」と書いています。この答申の後で設置されると思います。

事務局： 策定協議会とは別に、改めて体制をとる予定です。基本構想第一期、第二期を合わせたものを今後検証していこうと考えています。

会長： 平成 20 年度以降も継続的に委員会を設置するということですか。

事務局： 次に組織する際には、継続的なものを考えたいと思っています。

会長： 前文の内容の一部変更について、「一体的に」という文言を入れておくべきだと思います。「ソフト施策」という文言は、用語として問題はありませんか。もう少し具体的に書いておくことも考えてはどうでしょうか。誰が読んでも分かるような文章がユニバーサルデザインだと思います。分かりにくければ書き換える作業も必要だと思います。

委員： 基本的にはこれで良いと思いますが、図に都市公園、路外駐車場を分けて示す方が分かりやすいと思います。16 ページ。計画設計でうまくいっても、施行段階でうまくいかないケースがあります。管理者がしっかりチェックをしなければいけません。駅から清和台へ抜ける道路の整備をしていますが、横断こう配のチェックが必要だと思います。交差部は車いすが滞留できるフラットなスペースを設けるべきです。

委員： 部分的にはこう配を緩くするなどしています。交差点部は仮整備のため、今後対応していきます。

会長： この件について、ほぼご了承いただけたということですのでよろしいでしょうか。では次の議題に進みます。

⑤バリアフリー重点整備地区基本構想に位置付ける特定事業について

本基本構想では特定事業として、公共交通、道路、交通安全、都市公園、路外駐車場、建築物について検討するものとし、今後、各施設管理者、事業者と調整した上で確定させます。

特定事業の検討にあたっては、バリアフリー新法の目標年次、平成 22 年（2010 年）に実現可能な内容を優先的に位置付け、その他、段階的に取り組むべき内容についても合わせて記載します。

会長： 資料 5 については今日決めるのではなく、次回までに皆さんに目を通していただ

き、意見を頂戴したいということです。またアンケート結果も含めて各事業者と協議し、次回の協議会で討議していただきます。何か不明な点があればお伺いします。

委員： 必要と思われる事業ですか。予算も考慮しているのですか。

事務局： 整備内容の例として挙げているのは、ワークショップから得られた意見を基に示しています。仮にこの内容が整備できれば、バリアフリー整備は十分と考えております。ただし、予算、期間の関係は考えていませんので、これから各事業者や施設管理者と調整をした上で提案していただこうと考えています。

副会長： 移動円滑化基準への適合が重要です。何が適合していて、できていないか整理しておく必要があります。

ホームから目の不自由な方の転落防止対応が全国的にも課題になっています。最低限の防止策はされていると思いますが、それを上回ることが必要だと思います。今回は経路に入っていないかもしれませんが、踏切も対応策が必要です。

委員： これ以上のものは出ないのですか。

副会長： 増える場合もあるし、減る場合もあります。

会長： 平成 22 年が目標ですが、平成 23、24 年には出来るものについては書くべきです。

委員： 4、5 ページの表に市道〇号という表記がありますが、どこの道路を指しているのか一般の市民には分かりません。表現方法を考えて欲しいと思います。

会長： 地図に示すなどしたら分かりやすくなります。

委員： 整備例の写真など付けられないでしょうか。

会長： 最終の報告書では、誰が見ても分かるように整理する必要があると思います。では次に進みます。

4. その他

会長： 事務局から次回の予定も含めて説明していただきます。

事務局： 次回第 4 回目は、アンケート調査の結果報告、特定事業の整備方針、整備内容、案について協議していただきたいと思います。日程は 12 月上旬頃に開催する予定です。決まり次第ご連絡いたします。宜しくお願いします。

会長： 調整してからご報告申し上げます。

以上で終了とさせていただきます。

5. 閉 会

【議題検討の総括】

- ・本基本構想の重点整備地区は、当初の計画のとおり 5 駅及びそれらの駅周辺とし、一の鳥居駅周辺を含めたその他の駅及び駅周辺地区は、本基本構想の目標年次以降、段階的にバリアフリー化に努めることとします。
- ・本基本構想の重点整備地区は、山下・畦野駅周辺、平野・多田・鼓滝駅周辺の 2 地区で設定します。生活関連経路は、生活関連施設を繋ぐ主要な道路を設定し、ネットワーク上、これを繋ぐ経路及び諸条件から整備が困難な経路については、準生活関連経路として設定します。
- ・基本理念、基本方針については、第 1 期基本構想の内容を基本としつつ、バリアフリー新法制定により改正のあった内容（建築物のバリアフリーの追加、スパイラルアップ等）については、文言を見直します。
- ・本基本構想では特定事業として、公共交通、道路、交通安全、都市公園、路外駐車場、建築物について検討するものとし、今後、各施設管理者、事業者と調整した上で確定させます。特定事業の検討にあたっては、バリアフリー新法の目標年次、平成 22 年（2010 年）に実現可能な内容を優先的に位置づけ、その他、段階的に取り組むべき内容についても合わせて記載します。

第4回川西市バリアフリー重点整備地区基本構想策定協議会 議事要旨

日時：平成20年1月18日（金）13:30～ 場所：川西市役所大会議室（7階）

1. 開 会
2. 会長挨拶
3. 議事録署名人の指名
4. 議 事

①アンケート調査の結果について

アンケートの集計・分析は、クロス集計を必要な事項について行い、詳細な分析結果を整理します。

会長：事務局からの説明について、質問、意見はありますか。

13 ページで、「自転車利用者の～啓発活動」の次に「小中学校～安全指導」という説明でしたが、「一般市民の理解の促進」が31.8%で2番目です。報告書では注意して直して下さい。

委員：アンケートの結果を聞かせていただきましたが、協議会では5つの駅を中心にバリアフリー化を実施するということになっていますが、一の鳥居駅についての意見が多く出されています。施設もあり高齢者の方が駅を多く利用されることから、意見が多く出ていると思います。協議会としては一の鳥居駅を無視することはできないと思います。

多田駅と鼓滝駅は駅の構造上、エレベーター、エスカレーターを設置できません。スロープは設置可能ですが、どのようにバリアフリー整備を進めていくのですか。

多田駅前の道路は市道で交通量が多く、駅のバリアフリー化と共に問題です。

鼓滝駅前の吉田街道も狭い道路です。伏尾台へ続く道ですから大阪府、池田市と協議して考えなければなりません。そういう点でも土木の方でも考えてもらう必要があります。

事務局：駅のバリアフリー化については、議事②で能勢電鉄に提案していただいております。

多田駅前道路は具体的には決まっていますが、何か対策を考える必要があります。

吉田街道は鼓滝踏切から池田の方へ行く道です。今回の生活関連経路には入っておらず、別の道路事業として取り上げるべきだと考えています。ただ、国道から鼓滝踏切までの道路は生活関連経路として設定していますので、バリアフリー化を考えていく必要があります。

一の鳥居駅のバリアフリー化は、第1回、第2回の協議会でもご意見をいただきました。協議の結果、今回の重点整備地区の中には入れず、第1期、第2期の事業内容を参考にしつつ、特定旅客施設以外の駅と調整を図り、段階的に進めていくことを今回の基本構想の中で明記することをご理解いただきました。

会長：一の鳥居駅は初めから議論がありました。ただ、今回の事業は平成22年を一つの目標にした計画作りで、財政的にも厳しい状況です。他の進展を見ながら一の鳥居駅だけが取り残されることがないように、能勢電鉄、川西市ともに今後考慮していった下さい。手すりや段差など、少しでも改善できるところは改善し、少しずつでも取り組んで、考慮していることを見せていく必要もあります。

委員：郵送による配布で一部直接配布、となっていますが、3,125名中どのくらいですか。どういう理由で直接配布と郵送とに分かれたのですか。

事務局： 今手元に資料がなく枚数は言えません。一部直接配布というのは、自治会を通じて配布していただいたものと、老人クラブに協力をしていただき配布したものを「直接配布」としてしています。

委員： 「直接配布」は「直接回収」ですか。

事務局： 回収は郵送です。

委員： 鼓滝駅と多田駅の場合、エレベーター、エスカレーターの設置が無理という話が出ました。車いすだと線路を渡るときに、車輪が線路に挟まり危険なときがあります。

多田駅から多田神社の道路の改善という意見がありましたが、風情のある道路ですので、バリアフリーを考えるとときに考慮していただきたいと思います。

会長： “風情”と“実際の通行上の問題”はぶつかり合い、難しい問題です。少し離れても場所があれば人が通る道を作れば良いのですが、民家も張り付いた狭い道路です。これからどうするかが、道路行政の知恵の働かせどころです。

事務局： 十分考慮して進めていきたいと思います。

委員： 障害者の方、通勤をされている方などが、どんな答えを出しているのか分かった方が良いと思います。例えば外出の頻度に 36.5%とありますが、その中で障害者の方が何%、通勤をされている方が何%というように割合も出してほしいです。そして、バリアフリーのアンケートなのですから、数は少なくとも外出を妨げる要因が分かるようなアンケートの結果にしてほしいです。

何度も申し上げますが、一の鳥居駅はかなり高い位置にあり、エレベーターなど優先的設置されるべきです。流れが決まっており無理なのかも知れませんが、大勢の意見を吸い上げるような、キメの細かい対策を考えて頂きたいと思います。

副会長： 移動困難者が多いと思われる地区から優先的に選んだこと、よく利用される施設が分布していること、全市的には一括してできると良いのですが、いろんな制約があり優先順位を付けられないとできない状況があり一期目の基本構想で選ばれたことなど、もう一度説明してください。

アンケートはクロス集計をもう一度しっかり出してください。

「外出の際の困難さ」にいろいろ段階がありますが、その方たちがそれぞれの属性別に、外出の頻度がどういう状況にあるのか分かると良い。例えば外出が大変困難な方は、ほとんど外出ができないのか、などです。またそういう人たちがどういう要望を出されているのか、11 ページの 7 の項目とのクロス集計も良いと思います。分析を深めてほしいと思います。

アンケートを出された人たちは、全市民の構成比をそのまま反映しているわけではありません。結果だけで全市民が同じように考えているということではありませんので、注意して見る必要があります。

事務局： 今回の重点整備地区についてですが、第 1 期基本構想として川西能勢口駅及び川西池田駅周辺を重点整備地区として基本構想を策定し、基本方針の中で他の駅について第 2 期以降でどうするか決めることとしました。当初は交通バリアフリー法で特定旅客施設を中心という考え方でしたので、川西市にある特定旅客施設のバリアフリー化のできていない駅が抽出されました。他にも駅はあり、特定旅客施設以外の駅、特定旅客施設で他市とまたがっている駅があり、それらも他市と調整しながら検討していくことを第 1 期で位置付けました。その中で法律は変わりましたが、移動の円滑化については変わることはなく、新たに利用の円滑化として建築物が入ってきました。移動の円滑化については変わることがなかったため第 2 期についても特定旅客施設の 5 駅を対象としました。本来は 1 駅、2

駅を抽出する考え方だったのですが、優先順位を付けるのが難しく5駅を一括でという考え方で進めていただいたということです。

会長： 川西市、能勢電鉄に余裕があれば全てできるのでしょうか、限られた予算の中で順位を付け駅の特徴を見ながら、どのようにバリアフリー化するのかということが、実際に進めていく方法だと思います。そうすると一の鳥居駅は、階段の上りからバリアが大きく、駅の位置を変えるような抜本的な対策が必要になり、まちづくり全体として考えていく中で解決する方が良いのではないのでしょうか。駅前の道路も問題があります。今回の計画では予算的にも外さざるを得ないことをご理解いただきたいと思います。重点整備地区の基本構想には直接書かないけれど、常に留意して忘れないようにするのが我々の役割でもあると思っています。

委員： 一の鳥居駅については前回で取り上げないことに決まりました。また取り上げられると話が前に進みません。もっと検討するべきことがあるはずです。アンケートに関しても、参考資料として使えば良いのでこれで良いと思います。ただアンケートの回収率が少し低く残念です。

会長： こういうアンケートの回収率として5割は高いと思います。それだけ市民の関心があり、注目しているということです。

委員： 私たちは障害者の代表として出席しています。今議題になっているのは「アンケートについて」なので、一の鳥居駅の意見が少なからず出ているのなら、当然それに対して触れる必要があります。代表として出ているのなら、それについて意見しなければ何のために出席しているのか分かりません。

会長： 重点整備地区にもう一度一の鳥居駅を入れるという議論ではありません。駅の状態についての議論だということ、そして皆さんが気になっている駅だということをもう一度皆で認識しあったと理解していただいたら良いと思います。

委員： 9ページの集計方法について、どこが反映されてこの数字が出ているのですか。

事務局： アンケート調査票の問11で自由記述の欄の意見を整理して示しました。

会長： 他にご意見がなければ次の議事に進みます。

②基本構想に位置付ける特定事業について

各施設管理者、事業者においては、特定事業の内容について実現性を改めて検討し、基本構想素案に盛り込むこととします。

特定事業に位置付けた内容は、基本的には平成22年までに事業完了する方向で努力しますが、財政状況等も考慮する必要があることから、内容によっては平成23年以降も引き続き行うものがあります。

会長： 各事業者からの提案について何か意見、質問はありますか。

委員： 法律で視覚障害者のための誘導ブロックの設置が定められていますが、遅れており残念に思っていました。今度の計画で全てのところに設置が考えられており嬉しく思っていますが、聴覚障害者の方への対応はどうでしょうか。トラブルの際インターフォンでの対応では、ろうあ者、難聴者には声が聞こえません。モニターなどが設置されていればろうあ者は手話ができます。手話に対応できますか。バスは筆談用の器具を設置するということです。

委員： まず、アンケート調査の結果で鼓滝駅と多田駅の段差解消について意見が出されていましたが、現段階ではエレベーター、エスカレーターの設置は駅の構造的に難しく、スロープなどで改善する方向で進めていきたいと考えています。聴覚障害者の方への対応は難しいのは確かです。無人駅ではインターフォンで対応していますが、カメラも設置しています。センターでお客様の動向を確認し、センターもしくは巡回している係員が向うかように手配しています。手話の対応はできていませ

ん。筆談器具は対応できるように検討していきます。

会長： すぐに完全な形で対応できることではありませんが、徐々にいろんなことに対応できるよう進めていることが分かっていると思います。聴覚障害者でも目が不自由でない方など、気が付かずに勘違いすることがあります。公共交通機関の無人駅での対応は非常に難しいですが、他のところでいろんなアイデアがあるかもしれませんので、情報を集めて対応していただけるようお願いいたします。

委員： エスカレーターよりエレベーターの方がお年寄りの方、障害を持たれた方、ベビーカーを押された方などに利用価値があります。エレベーターでも両方から出入りできるようなものを最優先して無人駅に設置してほしい。能勢電鉄だけでなく、市、市民が協力して設置したら良いと思います。

委員： 改善すべき事項で、多田駅、鼓滝駅でエレベーター、エスカレーターの意見が多く出ていました。他の町を見に行ったときに、階段をなくすことを徹底されていました。そしてトイレの横には障害者用の車をつけるスペースがありました。多田、鼓滝、滝山あたりは階段をなくし、平野などは階段が相当あるのでエレベーターを設置すれば良いと思います。

清和台の人は駅へ行けません。低床バスが少なく車いすの人はバスに乗れません。伊丹営業所は低床バスが 24 台もあるのに、清和台は 4 台しかありませんし、いつ低床バスが来るのかも分かりません。時刻表などに表示するべきです。清和台はバスしか使えませんので是非とも対応をお願いします。

会長： バスはこれからノンステップが標準になってくると思います。さきほどの駅は、現状ではエレベーター、エスカレーターの設置が無理なので、スロープの設置などの記載となっています。高齢者になればなるほど公共交通機関を利用することが多くなります。委員の要望も勘案して、利用者のためになるように整備していただきたいと思います。

副会長： 特定事業案の整備内容は重要です。これで素案としてパブリックコメントにかけ、最終的にはこの整備内容に基づいて事業が行われます。具体的にどこまでやるか、いつまでにするかなど明示する必要があります。今日追加で出た資料は素案の中の第 3 章に盛り込むことになるのですか。

事務局： そうです。

副会長： このまま載るわけではなく、内容は反映されるけれど、スタイルとしては素案の第 3 章の空白部分を埋めていくということですか。

事務局： 基本的にはそうです。

副会長： “平成 22 年までにバリアフリー化を推進することを基本とします”と“また、平成 23 年以降引き続き実施する事業についても併せて整理しました”とありますが、この区別が整備内容の中で明確になっていません。

事業主体や時期が分かるように記載する必要があります。

聴覚に障害がある方のための電光表示などはどう考えておられるのですか。

今後の検討課題という位置付けがありますが、平成 22 年までに事業化できる可能性についてはどうなのでしょう。

バスについて、低床バスではなくノンステップバスと明記できないのですか。

“スロープ”と“傾斜路”という表記がありますが、統一させてください。

段差解消にはエレベーターが一番良いのですが、ホームと入口との差が短いところはスロープでいかざるを得ません。ただ、先日指摘されたのですが、車いすの方を中心にスロープを考えたら良いと思っていれば、足首の曲がらない方がおられて上がろうとすると後ろへ下がってしまうのです。移動困難者も多様ですの

で、階段を残すところがあっても良いと思います。スロープが万全ではないということです。

事務局： 今回の特定事業案ですが、平成 22 年までにバリアフリー推進を基本とするということで、今後の検討課題は特定事業としては含まれません。それ以外につきましては基本的に 22 年までに推進するという内容のものです。

会長： 平成 23 年以降も引き続き、というのが今後の検討課題ということですか。

副会長： 22 年までにバリアフリー化を推進するという事は、用語的には非常に抽象的で、本来なら完了という意味が入っていると理解して良いのですか。

事務局： 完了と言い切りたいのですが、目標として努力していくということですか。道路特定事業につきましては、生活関連経路と準生活関連経路という決め方をさせていただきました。準については 23 年度以降に着手していくということですか。次回の素案第 3 章では、きっちりご提示する予定です。

会長： 次回は、パブリックコメントにかける素案を最終的にチェックしていただきます。今日のご意見は反映していきます。

委員： 私は車いすを利用して生活してきました。他の障害者の方も言われていますが、建物の入口にスロープが設置されているなら自動扉が望ましいのですが、開閉式の扉になっていることがあります。事業実施時に高齢者、障害者の方など当事者に意見を聞く場が必要だと思います。また、意見を聞く場を設けるような取り組みはされていたのでしょうか。

会長： これまでは当事者のご意見を事前に聞くようなことはされていないと思います。建築屋が基準通りに、スロープであれば 1/12（水平方向に 12m の距離で、垂直方向に 1m の高さを上がる角度、勾配）で作っていました。ところがそれでは自力で車いすを利用されている方にはきついのです。介助者がいて初めて使えます。新バリアフリー法で変わってきたのは、大勢利用されるような施設は当事者の意見を聞くことが位置付けられ、聞く習慣が出来上がりつつあります。交通バリアフリー法ができて初めて意見を聞くことが法律で定められました。そして確認機関を通じてチェックすることを義務付けると良いのですが、2,000 m²以上となっています。しかし兵庫県では条例で 100 m²以上の建築物については福祉のまちづくり条例で届出をすることが義務付けられています。川西市も整備計画を出したら終わりではなく、スパイラルアップで質は上がっていくはずですよ。

委員： LED 表示の件ですが、現在各駅にはついていません。今回は平野駅、山下駅で、行先、列車の到着を音声、表示にて案内をさせていただきます。他の駅については、今回の特定事業素案の中で、他駅との動向も調整した上で行先表示機の更新時期に併せて整備をしていけるように検討していこうと考えています。

券売機の蹴り込みの件は、現在の機器では対応できません。今後券売機の更新時期に合わせて整備を進めていきたい、ということで入れています。

内方線については、現在日生中央駅では整備されています。山下は少し遅れるかもしれませんが、それ以外については実施していきたいと思っています。

委員： 清和台の営業所ではワンステップ 14 台、ノンステップ 5 台が入っています。当社の車輛代替計画に基づいて順次低床バスを導入していきます。“低床バス”はワンステップ、ノンステップ相互含めたもので、両方とも車いす対応のものです。

副会長： 能勢電鉄については、素案の段階までに反映できるようにお願いします。阪急バスも、低床バスの導入は当たり前なのでノンステップバスと明示するように検討していただけないでしょうか。

川西北郵便局は特別特定建築物です。ATM などが利用しにくいと指摘されてい

ましたがどう対応するのですか。特定事業案の3ページ、交通安全特定事業の“道路標識への設置”で、“道路管理者等と協議の上、実施”という文言は不要です。具体的な内容をそこに書いて、項目はもう少し大きくすると良くなります。

事務局： 川西北郵便局は特別特定建築物に該当しますが、2,000㎡未満で生活関連施設からは外れていますから、今回の協議会の委員には入っていただいております。郵便局には市より伝えるようにします。

委員： 鼓滝へのエレベーター設置の要望が多いのですが、なぜ順番がこうなっているのですか。利用者の声がどのように反映されているのですか。

会長： 物理的にできない状況です。設置するスペースもありません。

委員： 点字ブロックなどの設置は良いのですが、駐車違反、不法駐輪などで、せっかくできた設備が生かされません。ただ取り締まるだけでは無理だと思います。私が住んでいる団地では、植木などを配置することで駐車違反が全くなくなりました。工夫を凝らすことによって解消できることもあるのではないのでしょうか。

副会長： ソフト施策としても非常に重要で、どこでも課題になっています。事務局で、不法駐輪、看板、心のバリアフリー等をどういう形で入れるのか考えてください。

事務局： ただ、駐輪問題というのは難しい問題です。

副会長： 他町ですが、放置自転車対策と連動してバリアフリー化を進めていくやり方もあります。

会長： 次回に具体的なパブリックコメントの案を検討するときに、そこまで入れられているかも一度チェックをしていただきます。特定事業の具体的な内容は少し改めていただき、次回の案として示させていただきます。

③バリアフリー重点整備地区基本構想（第2期基本構想）素案について

具体的な内容の議論は、次回第5回協議会において実施する予定です。その上でパブリックコメントを実施します。

心のバリアフリーやスパイラルアップの内容についても充実させていきます。

会長： これは素案ですので、読んでいただいて次回までに意見があれば直接事務局へ言っていただきたいと思います。特に何か意見があればおっしゃって下さい。

委員： 一の鳥居駅については継続的に、遅れることのないようお願いいたします。

素案の中でWS、アンケート結果をどう生かすのか注目していたのですが、事務局の方でかなり工夫されて、きちんと明記されており、それに対する課題もあり、非常に分かりやすくできていると思います。ただ、基本構想の素案にも課題は書かれており、市道12号についても拡幅がすでに十数年前から市として計画を持っています。しかし、なかなか実現しないのが現実です。基本構想の中で実施すると表記されていますが、本当にできるのですか。先ほど“目標”という言い方をされていた部分もありますので、重点課題については可能なのですか。

事務局： 市の道路特定事業の路線ですが、必ずしも市の財政部局との調整、担保があつて進められているわけではありません。同時並行で予算配分や将来的なことも含め、実施計画の中で、という話をしていきますが厳しい状況です。しかし、我々もこうして基本構想を作っているのですから、できるだけ努力していきたいと考えています。

会長： 市民として、市の行政へ強い要望としてそれぞれ伝えていただけると、事務局としてもやりやすくなってきます。担当者としては、やりたいと思って書いています。ただ財政上の問題もあります。

副会長： この委員会で決めているという位置付けはとても大きいのです。ぜひ強く主張していただいたらと思います。

会長： 市民の意見を聞いて立案するというのは、交通バリアフリー法以来です。こういう会議で地元の意見を聞いて、それを反映して計画を作っていくというシステムがようやく社会的な流れとして出てきた、一番大事な会議であると思います。これからこの流れを行政全般に進めていく必要があります。市民が作る社会が具体的な形で出てきました。できるだけこういうチャンスを利用して、市民としての発言をしていただければ大変有難いと思います。

委員： 実施するものと検討課題と分けておられたので比較的分かりやすく、その中には各地区で受けた意見が入っていたと思います。せっかく時間をかけたのだから、具体的な内容に踏み込んで、実施していただきたいと思います。そうでなければ協議会の意味がありません。

会長： 次回はパブリックコメントにかける重点整備地区基本構想の案についてご検討いただきます。特定事業についても、本日の意見を受けた上での構想が上がってきます。できるだけ事前にお送りして、検討していただけるようにする予定です。

委員： 次回第5回の協議会が行政に対する答申を決定する会議になるのですか。

会長： この委員会としての最後の案を出します。第6回が最終です。

本日は活発な議論ができました。ありがとうございました。次回もよろしく願い致します。

事務局： 第5回協議会は2月28日（木）午前10：00から市役所4階庁議室です。

5. 閉 会

【議題検討の総括】

- ・ アンケートの集計・分析は、クロス集計を必要な事項について行い、詳細な分析結果を整理します。
- ・ 各施設管理者、事業者においては、特定事業の内容について実現性を改めて検討し、基本構想素案に盛り込むこととします。
- ・ 特定事業に位置づけた内容は、基本的には平成22年度までに事業完了する方向で努力しますが、財政状況等も考慮する必要があることから、内容によっては平成23年度以降も引き続き行うものがあります。
- ・ 具体的な内容の議論は、次回第5回協議会において実施する予定です。その上でパブリックコメントを実施します。
- ・ 心のバリアフリーやスパイラルアップの内容についても充実させていきます。

第5回川西市バリアフリー重点整備地区基本構想策定協議会 議事要旨

日時：平成20年2月28日（木）13:30～ 場所：川西市役所庁議室（4階）

1. 開 会
2. 会長挨拶
3. 議事録署名人の指名
4. 議 事

①バリアフリー重点整備地区基本構想（第2期基本構想）素案について

会長： ご意見、ご質問などはございますか。

委員： 平野駅が無人駅と書かれていますが駐在されているのではないですか。

事務局： 文章で書いているものについては後ほど確認します。駅としては無人駅ですが、横に管理事務所があり直ちに駅員が駆けつけることができます。基本的には無人駅です。

会長： 駅舎としての扱いは無人駅、しかしすぐ対応できるようになっているということです。

委員： 平成22年までに能勢電鉄全駅に点字ブロックができるということではありますが、聴覚障害者への対応に何か良い方法はないのでしょうか。

傾斜路の問題は、多田駅、鼓滝駅などスロープを設置するということですが、鼓滝駅の地下道は勾配がきついため、傾斜路を設置しても車いすがうまく利用できるのかどうか心配です。

委員： バリアフリー法に基づき22年までに整備するものがここに上がっていますが、これについては階段部がないような法律で定められた整備基準に則った形での整備の方法を検討中で、可能な方法の中で対応していきたいと思えます。

会長： 下り側にも車いす対応の改札口を設置することも含めて検討していただいているようです。聴覚障害者の方への対応はいかがですか。

委員： 整備に合わせて検討を進めていきたいと考えています。

委員： 聴覚障害については公共施設、商業施設でも筆談器具などを置いて対応していただけるようお願いしたいのですが、こういう内容も今回の構想の中に入っているのですか。

会長： 事務局どうですか。

事務局： あらゆる角度から見て対応しているのですが、まず基本的なことから実施していくことが1つの考え方です。段差の改修、視覚障害者誘導用ブロックの設置、車いす対応・多機能のトイレ設備の設置などが基本的な部分です。それ以外に聴覚障害に対応したもの等については、できるだけ実施していくという考え方です。

今回の特定事業の中でできるだけ幅広く実施できるように事務局としてもお願いしましたが、あくまでも事業者側の考え方に基づいて今回の特定事業は提案されていますので、22年までに実施できる内容と22年以降も検討していく内容も合わせて、今後、よりバリアフリー化を進めていこうというのが特定事業の考え方です。

委員： 民間の施設はともかくとして、市民病院などは当然バリアフリーに対する対応は言われなくても実施しなければいけないと思えます。

スパイラルアップは、第1期のときにも言われていました。進行状況を点検、確認する組織を作るということですか。

会長： 協議会を解散した後で、恒常的に点検、検討する組織を別に作ってチェックし、そして更に改めるべきことについては提言します。このスパイラルアップというのはバネのように少しずつ上げていくということです。必ず当事者を含めた点検をし、不十分な部分は直してどんどん良い状況に、まち全体を含めてバリアフリー化を達成させるということです。しかも重点整備地区だけがバリアフリー化されて、他がされないということではありません。実力が試されるのはそれからです。

委員： 20年度以降そういう組織を作るといえることですか。

事務局： 今の段階では、第二期基本構想の策定は平成19年度の事業としていますが、おそらく年度末までには最終的な事務処理も含めて完成に至らず、20年度にまたがってしまうと考えています。20年度にこういうものを設置するのではなく、基本構想を策定した後に公表して立ち上げの準備にかかり、21年度に立ち上げたいと考えています。

会長： 病院等での聴覚障害者に対する対応というのは、対面でしますから普通には対応できるだろうと思いますが、聴覚障害、視覚障害の方に対する十分な配慮をという中で、実際に体験学習などをして障害を持たれた方の立場に立ち、個々にお問い合わせをしていかなければいけません。私のところにいた学生はまったく音が聞こえませんでした。自動車の運転ができるようになりました。道路交通法で聴覚障害者も運転免許証を取れるようになり、だんだんと聴覚障害者のバリアフリーが整備されてきました。ただ、クラクションを鳴らされたときに気付かない等、視覚障害者と違った危険があります。施設だけでなく、道路の標識などの整備もしていかなければなりません。

委員： この素案に基づいて事業が実施されると良くなるだろうと思いますが、ハンディがある方は能勢電鉄の無人駅ではやはり苦労があると思います。早く一人でも楽に外出ができるようになるのがバリアフリーだと思います。危機管理面では、火災時などの様に知らせるのですか。安全な誘導等も含め、バリアフリーでは危機管理面は取り上げられないのですか。事前に準備、備えが必要ではないでしょうか。駅は介助の方がいれば、スロープを使い電車に乗ることができるように、重点整備地区以外でも考えていただきたいと思います。必要を感じる方はどこにでもいるのです。費用がかからない内容なら、もう少し広げても良いのではないのでしょうか。

会長： おっしゃる通りです。費用のかからない対策はすぐに対応してもらえそうですし、5駅以外も順次整備していただければと思います。特定旅客施設の5駅については、バリアフリー新法に基づく整備計画を川西市として立てます。道路に関して、必ずしも十分とは言えませんが、かなりの延長を書き込んでいます。心配なところもありますが、かなりの覚悟で書かれていると思いますので、市民の方も応援をして実現できるような状況を作りたいと思います。

パニックの際等は、各事業者がシミュレーションをして対応を考えているはずで、基本構想に書き込むべき性質のものではありませんが、今日そのような発言がありましたので、各事業者は検討していただくようお願いしたいと思います。

委員： ノンステップバスが来る時間はバス停の時刻表に書いてあるのですか。

委員： 時刻表に表記はありません。ノンステップバスは猪名川営業所と清和台営業所で順次導入を進めており台数もかなり増えてきていますが、2ステップバスもあるのが現実です。しかし、どの時間にどのバスが来るのかを時刻表に表記するのは難しい問題です。川西バスターミナルと日生中央を結ぶ路線を中心に導入させていただいていますが、まだまだ不十分な点があると思います。時刻表に表記することは課題として本社でもあがっており、ご不便をおかけして申し訳ないと思っております。

す。今後時刻表にどのバスが来るのか表記しなくても、ノンステップバスが多く来るような将来にしたいと思っています。

会長： 全てがノンステップバスになれば良いのですが、十分に増えてはきても現実に古いバスもあります。全てのバスが必ずこの時間に来ると約束はできなくても、午前で1台、午後で1台ほどなら、必ずこの時間にノンステップバスが来るということはあると思います。第1段階として赤丸などを付けて表記していただけたら、少しでも安心していただけます。必ずこれだけはということを検討いただけたらと思います。

委員： ノンステップバスとは、車いすが乗れるバスですか。今までに走っていたのですか。いつ走るかは分からないのですか。

委員： 清和台営業所に聞きましたがノンステップバスは2割程度で、運転手の配車等の関係でいつどのバスが走るかを明確にするのは無理だそうです。伊丹営業所でも3割5分ぐらいになったけれどできないそうです。努力はすると言っていました。

会長： 鉄道は30年～50年と寿命が長いのですが、バスは10年ほどです。現実的にノンステップバスが標準になっています。もう少しお待ちいただければと思います。

委員： いずれ全てがノンステップバスになるのは良いのですが、それまでに足りない部分は心のバリアフリーで対応するべきです。そうしているうちに、またノンステップバスの必要性を感じてもらえることができます。

会長： 私は、昨年3月末まで県立福祉のまちづくり工学研究所にいました。神姫バスはノンステップバスがほとんどで、通勤時間帯は普通のバスも多いのですが、昼間はだいたいノンステップバスで電動車いすの方も乗られていました。皆が助けて車いすの方を乗せるのも大事なことです。慣れていない方がすると車いすの方が非常に怖い思いをされますし、また怪我をすることもあります。何よりもノンステップバスを早く導入していただき、特に障害を持った方が乗られる路線にはノンステップバスを優先的に回すように営業所でも工夫をしていただければ、本社の方から指示を出していただけたら良いのではないのでしょうか。

委員： 能勢電利用客の推移を見ると、川西は人口が増えていますが利用客は減っています。バスやマイカーの利用者が増えているということだと思います。バスの利用客の推移はどうですか。

委員： バスの利用客も年々減っています。

事務局： 人口も増えながら公共交通機関の利用者が減ってきている1つの理由として、北部に住まわれている方の高齢化が大きな原因として考えられています。60歳位の方が退職されて公共交通機関を利用されなくなっています。

阪急バスのノンステップバスについて、猪名川営業所、清和台営業所では年に2、3台のノンステップバスを、買い替え導入しています。川西市、猪名川町も、バスの車両価格が高いので一部補助を出して、阪急バスと協力して積極的に導入を進めています。

委員： どの時間帯にノンステップバスが来るか分かれば車いすの方は利用しやすいと思います。

会長： 改めて本社からそれぞれの営業所に対して、ある時間帯にはノンステップバスを走らせ、時刻表には目印を入れていただくような方向で検討していただきたいと思います。

委員： 今回のものは素案として良くまとまっています。実際に取り組むと大分変わってくるのではないのでしょうか。能勢電にお聞きしたいのですが、54ページに畦野駅の“エレベーター等による段差解消”とありますが、エレベーター以外に手段がある

のですか。

委員：今のところエレベーターを考えています。

委員：では“エレベーター”で良いのではないのですか。

委員：エスカレーターもあるので“等”としていますが、基本的にはエレベーターだけとさせていただいて結構です。

委員：ハード面は非常にしっかりしておりフォローもこれがあればチェックしやすいのですが、ソフト面はチェックしにくいと思います。何らかの方法でフォローできるような体制を作っていただきたいと思います。

会長：書いて終わりではいけません。事務局も、教育・研修の実施の報告等をするように工夫する必要があります。書いた以上は、どのような教育を社員にしたのか、病院なら医師や看護師に対してどういう教育をしたのか等、報告をお願いするように気を付けて頂きたいと思います。報告をする仕組み、報告をお願いすることを書いておいた方が良いのではないのでしょうか。

委員：55 ページの平野駅の特定事業の内容で、○印を実施する確率は 100%ですか。

事務局：54 ページに注釈を記載しています。注 1 に平成 22 年までの実施を基本とする事業を示すと書いていますので、この 22 年を目標に頑張っていくということです。ただそれぞれ条件・制約があります。

会長：平成 22 年度内ではなく 22 年ですか。実際は年度でしか切れないと思います。

事務局：法律上の表現として 22 年という言葉を使っているのです、それに合わせています。

会長：これは行政ではなく市民が見るものです。読みかえて平成 22 年度と記載したらどうでしょうか。

事務局：近畿運輸局と相談して、22 年にするのか 22 年度にするのか次回までに決めます。

会長：この丸印は各事業者を確認して黒丸、白丸に分けているのですか。

事務局：そういうことです。能勢電鉄はこの事業を補助事業で実施します。国が予算をつけてくれるのかどうか、地方自治体から協調補助が出るのかなど、財源が確保できるかが問題です。条件・制約とはそういうことです。

会長：平成 22 年度中には実施したいという思いがあり、また行政もできそうだと判断して丸を付けました。来年というわけにはいきませんか。

事務局：来年は不可能です。今回基本構想を策定し、能勢電鉄も 20 年度は補助要望という手続を踏んでいきますので、早くて 21 年度、22 年度の事業になります。

会長：バリアフリー新法に基づく重点整備地区基本構想は、兵庫県では川西市が最初ですので、国交省も優先的に考えてくれるはずですが。他はまだ動いていないはずですが。他に何かございますか。なければ議事 2 に進みます。

②素案に対する意見募集について

会長：時間的に 2 週間と短いのです。意見を入れてこの会議で重点整備地区基本構想をサイドチェックして、OK になったものを市長に提言するという流れになります。今度の意見募集で市民から多くの意見が出たら大変な作業になりますが、非常にありがたいことと思います。後の短い時間の中で基本構想の中に入れ込む作業が実際にできるのかどうか問題です。

事務局：日程的にはかなり厳しいと考えています。次回の会議を 3 月 28 日に開催したいと考えていますがその場合、3 月 14 日金曜日に締め切った後、取りまとめをして最終案を作り皆さんにお送りします。時間的に厳しく、いつもは会議の一週間前には資料を送っていますが今回は遅れると思います。

会長： 市民から出た意見は大切に、今日出た意見と一緒に案に反映していただきたいと
思います。この件について何かございますか。なければ事務局からアンケート調査
の結果について協議会の意見を反映させた説明があります。

事務局： アンケート報告

会長： 更に詳しいアンケート調査結果がお手元に届いたということによろしいですか。

5. その他

事務局： 次回協議会は3月28日金曜日午前10時から4階庁議室で行います。議事1
は基本構想案の策定についてです。内容は今回の協議会で基本構想素案を取りま
とめていただきました。また一方で市民の皆さんに意見募集をいたしますので、
出された意見を取りまとめ、意見の反映など委員の皆様にご意見をいただきます。
そしてここで取りまとめたいただいたものを協議会が策定した基本構想案とさせ
ていただきます。議事2はこの案の市長への提言ということで、協議会から市長
へ提言していただきます。市長へ提言していただきましたら、当協議会は役割を
終えるということになります。以上を予定していますので、宜しくお願いします。

会長： 次回は午前10時です。では本日の第5回協議会を閉会します。ありがとうござ
いました。

6. 閉 会

【議題検討の総括】

- ・聴覚障害者、視覚障害者をはじめ、全ての人が移動しやすい対応、環境づくりを各事業者が進めていくことが重要です。各事業者には、特定事業としての位置づけのない取り組みであっても積極的に実施することを要請していきます。
- ・スパイラルアップ、進行管理のための新たな組織については、平成21年度を目標に設置する予定です。
- ・3月1日より一般市民への意見募集を実施します。締め切りは3月14日（金）とします。
- ・次回は、第5回協議会（本会議）および意見募集の結果を受けた「基本構想（案）」を検討し、市長へ提言していただきます。

第6回川西市バリアフリー重点整備地区基本構想策定協議会 議事要旨

日時：平成20年3月28日（金）10:00～ 場所：川西市役所庁議室（4階）

1. 開 会
2. 会長挨拶
3. 議事録署名人の指名
4. 議 事

①バリアフリー重点整備地区基本構想（素案）に対する意見募集の結果報告について

会長： ご意見、ご質問などはございますか。

5 駅について協議をしましたので、それ以外の駅について具体的な整備計画は入っていませんが、一の鳥居駅については非常に意見の多い駅で不自由を感じていることもよく理解しております。会長意見として市長に伝えたいと思います。地理的にも難しいところですので、今すぐという分けにはいきませんが、5 駅と同じような形で逐次整備を進めるようお願いいたしますので、ご了解いただければと思います。

委員： 私も同じ意見で、提言を出す際に意見すべきです。一の鳥居駅と山下駅周辺の問題は協議会でも一番論議されました。結論的には第2期構想の中では一の鳥居駅は含まれないことになりましたが、協議会として決して忘れた分けではありませんし、行政も放置している訳ではありません。予算があればできますし、第2期構想以降も避けて通れない課題ですから、行政も考えてもらいたいことを特に強調したいと考えていました。早く解決すべき課題ということをお伝えさせていただきたいと思います。

会長： 他に意見はありますか。意見募集の扱いについては以上のように反映させていただいたということで次に進みます。

②バリアフリー重点整備地区基本構想（案）のまとめについて

会長： 最終ですので本来は基本構想案の全文についてチェックしなければいけません。これまでも議論をしていますので変更点だけご説明していただきました。ご意見などがありましたらお願いします。

委員： 基本構想としては大変立派なものできたと思います。しかし、必ず実現できるかどうかについて、財政的な制約もありますが、能勢電、川西市の土木担当などの決意を聞かせて頂きたいと思います。

今度の人事異動で市土木も変わったようですが、今回の協議会でも出された意見など十二分に新しい体制の中で反映していただきたいと思います。

聴覚障害者に対するバリアフリーについても、技術的に困難かもしれませんが、今後の課題として考えていただきたいと思います。

会長： 今の意見について事務局の意見をお願いします。

事務局： 基本構想をまとめる中で、特に道路の特定事業の担保をどうするか、一番問題になると思っていましたし今も思っています。ただ、基本構想ができれば実現に向けて努力をしていかなければならないと考えております。一度にできなくても、少しずつでも改善できる方法を考えていきたいと思っております。

会長： 我々の案の立案に指導的な立場にいて下さった方が財政の方へ移られ、理解度が変わったのではないかと思います。財政は非常に厳しい状況ですが、高齢者、障害者の方の切実な思い、また妊婦、子ども連れ、子どもたちのためにも配慮願いたいと思っております。

実際の事業に関しては、公共交通特定事業を中心に事業者が示した内容を明示し

ています。白丸は 22 年度までに実施できると考えて良いかと思ひます。

聴覚障害者についての意見が出ましたが、事業者としてご発言いただけたらと思ひます。

委員： 社内でも平成 22 年度というしぼりの中で、特定旅客施設だけでも大変だと考えています。案としては上がってきましたが、ここからが第一歩です。中小事業者のため自社だけで事業を展開していくのは厳しい状態です。しかし社内でもいろいろな意見は出ていましたし、この時代になってやはりバリアフリーは進めていかなければならないと、基本構想の内容まではこぎ着けました。今後は行政にも、特に補助の面でご協力いただきたいと考えています。

聴覚障害者の方への対応ですが、無人駅ではインターフォン、監視カメラでセンターに係員が常駐して対応しています。現在のところはそこまでしかできていませんが、今後バリアフリーの整備と含めて対策を考えていきたいと思ひています。

会長： 聴覚障害者の方へは電光掲示板などで表示をする必要があります。表示の仕方は難しいですがいろいろ工夫をして下さい。

委員： 道路特定財源の関係で実行が阻害されることはないのですか。

事務局： 国会でいろいろと議論されていて、平成 21 年度から全て一般財源化するという修正案が出され、それに民主党が応じないと報道されています。今、政府で提案されているのは、今の暫定税率を 10 年間延長していくということですが、川西市に置き換えると、年間の道路特定財源の内、だいたい年 3 億 5 千万円が暫定税率分にあたり、10 年間で 35 億円程度の財源が入ってこなくなることになり、財政に大きな影響を及ぼします。いろいろな団体が暫定税率の継続を要望していますが難しい状況です。まだどうなるか見極めがつきませんが、非常に大きな影響を受けます。そうなりますと基本構想の実現にも少なからず影響は出てくるのではないかと懸念はしています。

会長： 政治の流れの中ですので、それでも重点的にまわしていただくように何らかの工夫をしていただけたらと思ひます。

委員： 私は能勢電沿線に 44 年から住んでいます。能勢電は、定年者が増えたこともあり電車が混んでいません。そういう時代のなかで、乗車していると能勢電が努力しているのを感じます。より一層の努力と、行政からの補助金をしっかり考えてあげて欲しいと思ひます。

事務局： 4 月から後期基本計画を市で定めます。その中で考え方として、バリアフリー施設支援事業を立ち上げていこうと考えています。大きなものとしては、能勢電のエレベーター設置等のバリアフリー事業費の一部補助です。能勢電が駅のバリアフリー化をされる場合、全体の 1/3 が能勢電、1/3 が国、残りの 1/3 を県と市で負担します。バリアフリー整備の補助制度に関する国の枠組みができていますので、能勢電が整備される場合は、その制度を利用されると思ひます。このように国と県からも補助を出していただくこととなりますので、費用的には市も能勢電も負担を抑えられた形で対応できると思ひます。

委員： 県も赤字と言っています。

事務局： 県は 19 年度から財政状況が悪いと言っています。財政状況の問題もありますが制度的なこともあり、ある程度事業者がするというところで国が認めていけば、県や市も同じように補助をしていく必要があると考えています。

会長： 時間的な制約がありますので、もう一方どなたでも意見をおっしゃって下さい。

委員： 58 ページに上がっている道路は平成 22 年までに実現が可能かどうか、以前にもお聞きしましたが、あくまでも目標というように言われていました。今回は 22 年度

までに実現すると受け止めて良いのですか。

事務局： 基本構想につきましては 22 年度までに実施すべき事業を定めていきます。エリアを決めて駅から施設を結ぶ生活関連経路については整備をして行く必要があります。基本構想に入れていかなければならないということになっています。そういう考え方から 22 年度までに整備をすべき路線として入れています。ただ、道路事業については用地買収などの関係もあり、現時点では 22 年度までという目標を定めていますが、状況によっては後年度にずれ込むこともあると考えています。

会長： 用地買収等の関係で時間が伸びることはやむを得ないことです。今のところは 22 年度までにやるという決意を示しています。後は市民がバックアップして事業が実施できるようにご協力、ご支援をいただくことが必要だと思います。市としては実施するという考えです。

大きく変更する必要のあるご意見はありませんでしたので、この川西市バリアフリー重点整備地区基本構想（案）第 2 期基本構想の内容で市長に提言させていただいてよろしいでしょうか。

委員： 異議なし。

会長： 本協議会の設置目的である川西市バリアフリー重点整備地区基本構想（案）の協議は以上で終了ということにさせていただきます。もう一度修正すべき点は、私と副会長と事務局で精査し、最後の製本に至ります。今回はこれで終了します。

5. 第 6 回策定協議会閉会

事務局： 以上をもちまして、川西市バリアフリー重点整備地区基本構想（案）が策定されましたので、第 6 回協議会はこれを持ちまして終了させていただきます。閉会にあたりまして、多淵会長から本協議会の総括、また閉会のご挨拶を頂きたいと思えます。

会長： 6 回に渡る協議会、2 度に渡る現地ワークショップや住民のみなさんからのアンケート、意見募集に対するご意見を頂戴したものを、第 2 期基本構想案に盛り込ませていただきました。始終大変ご熱心に討議していただいたことを心から御礼申し上げます。本県でこれだけ細かく熱心に検討した構想案は、バリアフリー新法になってから、おそらく初めてだろうと思えます。本当にありがとうございました。

事務局： 今回の参考資料の 1-3 ページに協議会の名簿を載せていますが、その中で役職、団体名、所属などに差支えがございましたら修正を加えますので宜しくお願いします。

6. 川西市バリアフリー重点整備地区基本構想（案）の市長提言

7. 閉会