

会議議事録

会議名	長岡市交通バリアフリー基本構想策定委員会第4回委員会
開催日時	平成14年8月8日14時～15時40分
開催場所	長岡市役所4階大会議室
出席者名	<p>■委員長 齋藤 純</p> <p>■委員 佐藤 愛子 佐藤 佳代 田井 健一 太刀川 武 藤井 良治 増田 くみ 源川 久恵 能登 優一 中川 守 千野 正夫 佐野 由則(田村委員代理) 吉田 清(小林委員代理) 春日 俊英 若木 仁(木本委員代理)</p> <p>■オブザーバー 北陸信越運輸局 高橋課長補佐</p> <p>■委員随行者 JR新潟支社 渡辺主席 長岡土木事務所 稲岡主査</p> <p>■事務局 都市整備部 小野塚部長 防災課 木村主査、小林主任 福祉総務課 小林課長、井上主事 道路管理課 稲川係長、小見主任 都市政策課 野口課長、篠崎副主幹、高頭主任 八千代エンジニアリング(株) 長谷川副部長、別府</p>
欠席者名	なし
議題	交通バリアフリー基本構想(案)について
審議結果の概要	基本構想案について概ね了承された。啓発活動や駅東西通路などが懸案事項となった。
主な意見内容	
<p>委員会の中ですべての問題が出尽くしたとは言えませんが、アンケートの結果などから優先順位が確定し、それに向けて検討が加えられたのでほほいいのではないかと思います。</p> <p>フォローアップ委員会で見直しがあるということですので、あれもこれもやってほしいですが、具体的な見直しをやってほしいと思っています。市民の方々からの質問に対し、具体的に回答がありますので、感心しております。</p>	

市民のみなさんからの意見提示があり、私もこれを実施していただければ本当に交通バリアフリーを満たしているのだと思います。

初回の委員会の時も言いましたが、駅の東西を結ぶ通路について、階段を撤去して車いすでも自転車でも東から西、西から東へと渡って行けるようにしていただきたいと思います。

それこそが長岡駅の本当に望まれる姿だと思います。また、東西それぞれに駐輪場を整備していただきたいと思います。誘導ブロック上に駐輪があり、撤去できるのか。

交通安全の方や警察の方をお願いしても大変かと思います。これはやはりお互いのモラルの問題、教育の問題でしょうか。解消するには地下道を有効に活用することがいいだろうと思います。

東西の通路につきましては、2階通路を自転車や車いすの通行として利用することが考えられます。

ですが、0:20 から 3:30 でシャッターが閉められますので24時間通行となっていません。これに対し地下道へのスロープ設置は構造的に非常に難しいものとなっています。24時間通行を考えなければならないと思います。ですが、閉鎖時間の問題、JRの所有であること、セゾンの営業の方がいらっしゃるという現実があり、平成22年まで実施の基本構想の中では難しいのではと考えています。

将来的に24時間通行を、エレベーター利用してできればと思います。

大変難しいとおっしゃっていますが、どこが難しいのでしょうか。行政とJRという大きな組織ですし、助成があると聞いています。

地下道の活用はどうなのかなのでしょうか？

現在の地下道は、西口では、ロッセリアの前でスロープを設置しようとした場合、新基準の5%という緩い勾配では、延長が必要となりますので構造的に難しい状況です。

東口では、西口よりも高低差があるため、スロープの確保が難しい状況です。

直線で考えれば大変ですが螺旋状にすることも考えられます。直江津の労災病院ではすでにそのようなものがあり、できればいいと思います。

お金を投資することが難しいということが一番の問題と思う、バリアフリーを実施することに、お金に糸目を付けてはいけないと思います。

今回の基本構想に盛り込めるかは別として、内部で具体的な検討を行いたいと思います。

障害の持たれた方のことは、日常接しているわけではないですのでよくわかりませんが、先日フジヤマの前で車いすの方がいらっしゃって、歩道から車道に移るときに手間取っていらっしゃいました。

実際にやってみて、いけないところを直していく必要があるのだと思います。

市民のみなさんからの意見に対しいい回答が出ていると思いますし、ちゃんと整理していけばいいものになると思います。

継ぎ足しでやるのでは無理があると思います。大きな工事だと難しいこともあるかもしれませんが、やっていただければと思います。

今回福祉施設の代表ということで参加していますが、施設の方では、地域の人達や子供達に、特に心の部分で勉強・指導など協力できればと思っています。この構想が現実のものとなるのであれば大変いいと思います。

特にありませんが、これまで思いついたことは言ってきました。駅の東口の歩道が見離されているような気がしています。当局の話では幅員2メートルという話がありましたが、街路樹や電柱などがあり実際には狭められています。

また高校生が非常に多いですが、高校生のマナー、学習塾もあります。時間的ではありませんが、歩行者が追われている現状があります。歩道幅員2メートルが確保されなければならないのか、予定なのか、どうなるのかというのが私の意見です。

特にありませんが、構想に基づき特定事業者は大変でしょうが、よろしく願いいたします。36,37 頁にある啓発活動を法の精神に基づき努力する必要があると思います。

構想はいいものができていますので、市民がどれだけ関心をもっていけるかが問題になると思います。市政だよりで基本構想素案が出されていましたが、一般市民には、例えば公共広告機構で「指一本でできるボランティアがあります」といったCMのようにできればいいのではと思っています。

若い人たちは活字ではわかりにくいと思いますので、思いつきですが、CMなどを使って視覚的に伝えることも必要なのではないのでしょうか。

道路の幅についてですが、幅員2メートルというのは植栽帯や電柱などをのぞいて平坦な部分を確保するという意味です。

構想はよくとりまとめられていると思います。趣旨にそって事業計画を立てていくわけですが、利用者の視点に立ってやっていく必要があると思います。

国管理の道路は今回重点整備地区には含まれていませんが、新しい技術基準の考え方でやってもらいたいと思います。技術基準は最低基準だと考えなければなりません。国土交通省の道路局では基準より上のガイドラインを昨年暮れに発表しております。

北陸では雪のこともありますので、それに応じた技術基準の編集に取り組んでいます。

内容については事務局と調整して進めていきたいと思っています。弊社も予算がありますので何かと難しい面はありますが、協力していきたいと思っています。

他の市でもいくつか委員会に出席しておりますが、新潟市では現地調査が始まっているところです。国の方も予算が厳しい状況があり、全国で要求が上がっており、早く予算請求をしなければならないと考えております。ですので、早めの調整をしていきたいと思っています。

在来線につきましては、4・5 番ホームにしかエスカレーターが有りませんので、その他は事務局と打ち合わせをしながら進めていきたいと思っています。

今回、国土交通省の方からパンフレットが配られています、その中で、市の施設が設置されている例があります。これからはそういった流れになっていくと思いますので、長岡駅でも検討いただければと思います。

資金が必要となる一企業として言わせていただければ、年々の交通手段の多様化によりバス離れがあり、ノンステップバスの導入も一企業としては難しい状況です。バリアフリーに基づく国庫の補助が必要になります。

バリアフリーに対しては、施設を改善するのが当たり前という風潮がありますが、お互いの心のバリアフリーが必要かと思います。できる限りご期待にお応えしたいと思います。そのためにもバスを是非ご利用下さい。

信号ですが、歩行者だけ渡れるようにということで、大手通の十字路に設置したいと思います。ただし車利用者や歩行者の理解がないとできません。実際、車と歩行者の専用信号を設置した場合、車の待ち時間が長くなり、渋滞も考えられます。快適性が安全性かということになるでしょうが、安全がいいと思いますので、積極的に働きかけていきたいと思っています。

啓発活動についてですが、講習会などでできる立場にありますのでやっていきたい。駅前周辺では誰もが安心して歩ける道路づくり、信号機の設置を呼びかけていきたいと思っています。

音響装置につきましては近くに住む人からはやかましいから止めてくれといった苦情も来ています。こういったことを加味しながら、音響信号機、感知式信号機、歩行者専用信号機の改善を図りたいと思います。

市民の声を聞くこと、またフォローアップ委員会を開催することも大事だと思います。同じ1cmくらいの段差でもだいぶ違います。

目ではわかりにくいことですので、利用者による完了検査ができればいいものができると思います。検証をフォローアップで扱うかなど検討してもらいたいと思います。この構想で進めて頂ければと思います。

自動車と歩行者を分離することでこれまで道路整備を進めてきましたが、質的な整備が求められてきました。新設改良は、お金のかかる部分をのぞいて、協力して取り組んでいきたいと思っています。

基本構想をもとに道路特定事業計画を作っていくことにはなりますが、実際に市道、県道が多く国道はありません。

本来バリアフリーは戦災復興の際に概念があれば良かったのですが、若干後ろに置いてきたこともあります。車中心の道路整備が進められましたので、猫の額のような歩道しかないのが現状です。我々の考え方を変えて、車に我慢してもらってでも歩道を広げる必要もあります。意識の変革が必要なのだと思います。

また、駅周辺だけ整備されればいいのかというものでもありません。市内全域に広げていかなければいけないと思っています。日常の生活道路も整備する必要があります。先ほどのお話の中でもありましたが、お金の問題があり、平成22年までの実施では、限られた区域、限られた対策しかなかろうと思いますが、すべて改善していくと考えています。

歩道の改築については基準に準じ実施していきます。新設であればすべて基準を満たすことも可能ですが、既設の場合は実際にはガイドラインに沿った整備は難しい状況もあります。

雪のみでバリアになるという実情もあるので、この対策も必要です。長岡市の実情にあわせて考えていきたいと思えます。

全国の策定状況調査では、6月末で策定済みが28、策定中が長岡も含め47、計75の自治体で取組を行っています。

新潟県では亀田町が既に策定しており、他県では小杉町、金沢市が策定済みです。策定中のものは長岡市、新潟市、諏訪市となっています。乗降客数5千人以上の駅は管轄内で38駅ありますが、現在15駅で策定もしくは策定中であり、40%となっています。全国では20%ですので、進んでいると思えます。

全国で策定されているものと比較しても長岡市の基本構想は良くできていると感じております。

お願いですが、7月5日にハートビル法改正があり、一定規模の公共建築物等については義務化がされます。「おわりに」にふれていますが、できますれば、今後の展開の中に入れていただければと思います。

先ほどから意見が出ていますが、物を造っても心の伴わないものはだめだということです。以前、半年ほど杖で過ごしましたが、東京に行った折り、東京駅で通常は5、6分で出られるところを30分かかり、改めて理解しました。

歩道の雪についてですが、歩道の雪の処理はやむなく道路に出すことになるのですが、これは私の仕事となっております。雪の時は車も遠慮していただく必要があるのではないのでしょうか。

車の方も歩行者中心の考え方に変えなければならないと思えます。去年は隣家と共同で歩道の専門の消雪用井戸を掘りました、市民みんなが自分の前の歩道をきれいにすることをやらなければならないのではないのでしょうか。自発的に守りあい助け合いを行うことで、安心して楽しく愉快的なまちづくりを市民一人一人が心がける必要があるでしょう。

お話がありましたように、長岡の市民性に大きくよるところがあると思えました。去年の委員会で、7年間他の市に住んで長岡に戻ってきたら、何も変わっていなかったという話を聞いて、なるほどなと思えました。啓発を大事にしないといけないと思えます。

旅行した折りにそこで右側通行を、道路だけでなく公園でもごく自然に実施しているのを見て感じたことがあります。

交通だけでなく福祉、教育についても市民性に係わる部分について取り組んでいかなければなりません。

縦割りではなく横の連携、それこそがバリアですので、なくしていただいて、それによりPR活動したり、啓発活動したり、高齢者は仕事があると元気になりますので、使っていただいて市民自体の努力が大事なのだなと思えました。

次にバスについてですが同じ予算であれば、大きなバスではなく、小型のバスを人があまりいないところに入れてはいかがでしょうか。高齢者も運転でき、雇用につなが

り、燃費もよくなるのではないのでしょうか。素人考えですが。