

平成23年度 交通まちづくり懇話会（第2回目）

概 要

日 時 : 平成23年 9月30日 金曜日 午後2時00分～午後4時00分
場 所 : 文化会館（プリズムホール） 4階 研修室
参加者 : アドバイザー 1名（近畿大学総合社会学部教授 久隆浩先生）
一般参加者 16名、手話通訳者 2名、市職員 5名

【オリエンテーション】

開会のあいさつ（略）、本日の懇話会の進め方について（略）

【自己紹介】

- 久) 本懇話会では通常の会議とは異なり、参加者が集まって話題を出し合い、繋がっていければということで開催している。何度も参加いただいている方の中には参加者同士で既に新たな繋がりができ、また、交通対策課の方々と顔なじみになることで交通対策課に意見が言いやすくなったり、行きやすくなっているのではないかと思います。今日も様々な話題を投げかけていただければと思う。
- ▼ 音が聞こえない立場から言うと、自転車のマナーが悪く大変危険に感じている。もう少し市民が考えて自転車を利用すべき。
 - ▼ 歩道の車道寄りに自転車通行帯があるにも関わらず、その枠を外れて走行している自転車が多いように思う。もう少し規制できないか。
 - ▼ アスファルトが敷いてある道路に段差のあるところでは、アスファルトは黒いため段差に気づきづらく危険。
 - ▼ 毎回様々な意見を聞かせていただき、解決が難しい問題もあるように思っている。前回、道路の安全性についての話題があったが、道路の構造面なのか、利用者のマナーの問題なのかということをお話しさせていただいた。安全な歩道のマップを作られたというお話もあり、非常に有効だと感じた。地域ごとに異なる問題と全てに関連する問題とを分けて考える方がより効果的であるという気もしている。現在まちづくり協議会の準備会があるが、「まちづくり」と名のつくものが多くなってきている。それぞれどのように住み分けをしていくのか、この懇話会でも考えていければと思う。
 - ▼ 以前は地下鉄八尾南駅周辺では放置自転車が非常に多かったが、数年前に自転車駐車ができてからは見違えるように放置自転車が減り、ありがたく思っている。楽しく出歩くという観点から考えると、夜歩くには暗い道が多いように感じる。歩道を明るくすることで、高齢者が楽しく散歩ができるようになるのではないか。
 - ▼ 普段はちゃりんこバスターズでの放置自転車をなくす運動など様々な活動を行っている。最近では東大阪、柏原の障がい者団体とタウンミーティングを行っており、10月16日には近鉄布施駅、八尾駅、国分駅周辺でタウンウォッチング、バリアフリーチェックや、ソフト面に呼びかける運動を行う予定。
 - ▼ 最近、後輪にブレーキのないピストバイクが増加しており、切符を切られたという報道もされている。正しいルールを知らない人も多いように思われるため、ルールを広く知ってもらうことが大切である。また、車いすは歩行者、自転車など、どの区分に入るのか教えていただきたい。

▼ 家の前の道路は外環から中環へ抜ける道で通行量が多いが横断歩道がなく、通行するのに困っていた。町会などを通じて横断歩道の設置を要望したところ、信号から近いとのことで設置は困難だと言われていたが、先日連絡があり設置されるとのことで大変うれしく思っている。

自転車のマナーについては罰則があることを知らない人が多いため、ビラ等で啓発することが重要。

▼ マスコミでは自転車が悪者扱いされているが、一番危険な目に遭いやすいのも自転車。自転車、歩行者が最も危険を感じるのは、車が通行する際である。私は駅の近くに車が多くありすぎるのが問題だと思っている。駅前において一方通行の道を増やして自転車専用道、歩行者専用道を住み分けるべきで、そうしなければ交通問題は解決しないように思う。知恵を出し合って解決していきたい。

▼ 高齢者5名の成年後見人、障がい者6名の親代わりをしており、そのようないわゆる弱者の立場から交通問題を考えることがある。自転車の話が出ているが、なぜ自転車が歩道を走行するようになったかと言うと、昔は自動車と自転車の事故が多かったためである。自転車が歩道を走行するようになってから、自転車と歩行者の事故が増えてきたため行政が自転車通行帯を作ったのではないかと考えている。事故を起こさないためには自分中心ではなく、周りの人のことを考える気持ちが大切で、例えば懇話会に参加されている皆さんのような考えの方しかいなければ事故は起こらないはずである。私もこの場で考えたことを地元や家族に持ち帰って話題にすることで、自分の周りの人にも意識を高く持ってもらえるようにしていきたい。

▼ 民生委員とPTAをやっている。玉串川の桜並木は年間を通して来客がありいい所であるが、車いすの方や通学する学生、散歩する高齢者等が通行する際に、木の根につまずいて事故が起こる可能性が高い。また、犬の散歩をする方のマナーが悪く、犬の糞が放置されている。朝の時間帯はそれぞれの家庭のゴミ袋を玄関先に置いていることと通学する学生の自転車が多いことでより通行しづらくなっている。私も市に掛け合ったことがあるが改善されていない。川の護岸工事についても遅れている。せめて木の根だけでも切ることはできないか。

▼ 刑部一丁目の産婦人科前の道路のポールが修繕されており、ありがたく思う。

高安駅の西側エレベーターへの通路は手すりがないが、階段側にでも設置できないか。

河内山本駅のスーパー前にコインポスト式の自転車駐車場があるが、買い物客がその前に自転車を放置している。スーパーの警備員が整理しているが、整理していれば停めてもいいのか。

自転車放置禁止区域において、整理指導員が巡回していない時があるので常に巡回するようにしてほしい。

▼ 歩道の車道側に鉄板のようなものを敷いてスロープにしているのは市道を管理する市の立場としては問題ないのか。

▼ 市では予算の面から実施しにくいことをモデルケースとして徐々に行われているように思う。バス路線に関しては、路線のほとんどが赤字になっていると考えられ、改善のためには現状のバスではなく、より小型のバスを運行するなどの手法を採るのが良いのではないかと。タクシーも個人タクシーではなく一般の自家用車を利用したものが増えていくのではないかと。市から委託して自家用車を利用した路線をつくることで市の方でも採算が合うのではないかと。

山手では車道に白線が引いてあり、それを歩道の代わりにしているところもあるが、誰がどこを通行していいのかが分かりづらい状況であるため、予算的な問題もあるが通行する場所を明確にするためにグリーンベルトを車道に引くことが必要だと考える。

- ▼ 歩行者、自転車、自動車の道の住み分けが必要だと感じている。高齢者や障がい者が安心して移動するためにはどのような交通体系がいいのか、長い目で見て考える時期にさしかかっていると思う。

河内山本駅前の玉串川の改修工事に伴い橋上の駐車場が閉鎖になったが、そこに自転車駐車場をつくれば放置自転車の解消に繋がると考えられる。玉串川の改修のような大きな工事をする際には誰の立場で見るかを事前に考えれば、後から予算を取る必要もないのではないかと。そのような議論を懇話会か、河川の部署と話すのか、より横断的に対応できるようにしていただきたいと思う。

- ▼ 玉造の商店街を歩いて来たが放置自転車が多く歩きづらい印象を受けた。歩行者と自転車、それぞれの立場で考え方は異なるが、それぞれ個々にルールやマナーを考える必要があるように思う。人の気持ちを変えるのは時間がかかることだが、改めて地道に活動していきたいと思った。

最近ブレーキのないピストバイクが流行っており、事故を起こすこともあるが、乗っている本人も危険であるため取締りを強化してほしい。

- 市) 一通りみなさんの近況、ご意見をお聞きしてなるほどと感じることが多くあった。マナーやルールといったソフト面とハード面で分けた場合、ハードの整備は予算の問題が出てくる。ソフト面についても人員の配置を行う場合は費用がかかるため、どのように配置するのが重要になってくる。

啓発活動で現場へ出ることも多いが、この場に来ていただいているみなさんのように意識の高い方がいることを信じて啓発に取り組み、広く訴えていきたいと思っている。みなさまからも周囲の人にお声かけいただければ私たちが声をかけるよりも更に効果があるのでそのような輪が広がっていけばと思っている。

- 市) 前回の懇話会の際にも学生のマナーや放置自転車の問題についてご意見をいただき、また、啓発する機会があれば協力したいとお話しいただいたため、来月高校での啓発をチャリンこバスターズのメンバーにご協力いただき、高校での啓発活動を行うこととなった。今後ともご意見をいただきながら啓発活動に取り組んでいきたい。

【意見交換】

参加者による交通全般に関する意見交換を実施。

- ▼ 車のドライバーにとって、一方通行の道が増えると運転しづらくなるのか。
- ▼ 最短距離での移動はできなくなるが、そういうものだと割り切ればあまり問題はない。配達業者によっては一方通行でも進入できる自転車を利用するところもあり、そういった意味では不要な自動車の進入が減っていることになる。沿道にお住まいの方の理解を得る必要があるが、一方通行にすることで車の通行量は減ると思う。
- ▼ 自転車通行帯において、自転車が多いと通行帯から歩道へ出てしまい危険であるため対応を考えていただきたい。

▼ 自転車通行帯が狭いのは元の歩道が狭いためであり、この狭い道をどのように有効利用していくかを考えていかなければならない。

市) 自転車通行可の歩道に関して、自転車通行帯部分においても歩行者優先であることに変わりはないが、自転車優先だという間違っただけの認識をお持ちの方が多くおられるように感じる。街頭で啓発をしているがなかなかご理解いただけず、通行帯のラインを引くと逆効果になることもあるかもしれないと考えている。自転車専用道の設置がより効果的であると思うが、車道も狭いため対応については今後も検討が必要である。

▼ 自転車は軽車両であるため車道の左側を走行しなければならないが、荷降ろしのために車が停車している場合や車道にパーキングをつくっているところでは、車道の中央よりに避けなければならず危険である。また、横断歩道内の自転車が通行する部分では車が左折するとき巻き込みの事故が起こる可能性が高い。このように危険な面が多いため、会議などをしてルールづくりをしなければ危険すぎて家から出られないように思う。

放置自転車対策経費に年間7,000万円かかっているとのことだが、この費用で自転車駐車場をつくり、放置自転車を減らすことはできないのか。

市) 撤去活動、整理指導をなくしてしまうと放置自転車が増加する。駅周辺の自転車駐車場にはまだ空きがあるため、こちらに誘導していくことが重要であると考えている。近鉄八尾駅では民間主導で路上駐輪施設を設置したことで放置自転車が減少した。利用者は周辺の商店で買い物をすることが多いということになる。このようにただ自転車駐車場があれば放置自転車がなくなるということではなく、自転車利用者のニーズにマッチする施策が必要であると考えられる。

▼ JR八尾駅や久宝寺駅では周辺に自転車駐車場があるにも関わらず、駅利用者と思われる方が年齢を問わず自転車を放置している。自転車駐車場をつくっても放置自転車がなくなるわけではないと思う。

▼ 先ほど河内山本駅のスーパー前の放置が話題になったが、より問題を深刻化させているのは玉串川の改修工事に伴い川の上にあった駐輪場がなくなったことである。工事に着手するまでは利用できるようにしておけば放置が減るはずであるのに半年間も閉鎖したままである。河内山本駅では自転車が大きな問題になっているが、高安駅では自動車の駐車場がなく、歩道に駐停車している車が多いことが問題になっている。地域によって問題が異なるため、それぞれの解決方法を模索しなければならない。全体的な問題を考えるとやはり道の狭さが挙げられ、昔の村の中にあつた道は特に車の通行を想定していなかったため非常に狭い。

玉串川西側の狭い道を自転車が通行しており、加えて桜並木で幅員がさらに減少したため大変危険である。この場で話し合いをするよりも個々の道路の成り立ちから考えて解決しなければならない。

自転車マナーについては「自転車の安全利用5則」というものがありながら、警察も取締りを強化しないし、道路対策としても解決に着手していない。他にも歩道の中央に信号のポールが立っていることなどが何年も前から問題になっているが、一向に解決していない。せっかくこのような場があるので、懇話会からの意見の吸い上げや、逆に行政からの投げかけに対して参加者が意見を言うなどして活用していくべきではないか。

▼ 以前横断歩道上に車が停められていることがあり、危険に感じた。横断歩道上に車を停めないようにしてほしい。

▼ 八尾市では路上喫煙防止条例ができたが、自転車の利用に関する条例もつくった方がいいと思う。小学校や中学校で自転車のマナー教室を行っていただいているが、効果があるのは2,3日だけで、時間が経てば元に戻ってしまう。また、子どもを乗せての3人乗りや、高齢者の日傘をさしての運転は車を運転していると危険に感じるので対応を考えていただければと思う。

▼ 歩道は歩行者、車いすだけ通行可にして、自転車は必ず車道を通行しなければならないようなモデル地区をつくれなにかと思っている。そのためには車道の左側をグリーンベルトにして色を変え、自転車が通行する場所であることが理解しやすいような整備が必要になる。

車道と歩道の段差があると車いすの通行には危険であるが、車道と歩道をフラットにすることで狭い歩道のある程度広くすることができるのではないかと考えている。

▼ 狭い道路を広げることではできないため、利用する者のマナーが重要になってくる。少し前に韓国へ行ったが、歩行者の立場は日本よりもさらに危険な状況で、八尾が安全なまちであるように感じられた。昔はマナーの悪い人がいると近所の人が注意していたが今ではそれがなくなり、今後よりマナーが低下していくことが考えられる。地域での見守りや声かけが重要であると思う。

▼ バリアフリー法が施行されてから、近鉄八尾駅では全てのバスに車いすで乗車できるようになったが、バスを降りる際に道幅が狭く車いすが降車する場所がない。道を広くすることはできないのでバス停車時にはバスを左側に寄せるのではなくセンターラインよりに停車させて車いすの降車スペースを確保するか、バス専用レーンをつくるなどの対応が考えられる。もしくは車いすの方が降車する場合だけバスの停車位置を変えることも一つの手法だと思うが、そのような専用の降車場所を設置することは法律的に可能なのか。

市) 今年度に入ってから市内の全バス停を見て周ったが、駅前広場以外ではバス停の歩道が狭く、ベンチや上屋の設置ができないような状況であった。バス事業者の方に聞くと、予算の問題もあるが道幅が狭いということが問題になっている様子。

▼ 市は障がい者手帳を持たない者を含む車いす利用者数を、全国に先駆けて把握すべきだと思う。

▼ 高槻でも道が狭いところが多い。ある場所ではバス停の前に住んでいる方が土地を一部市に提供し、屋根付きの待合所ができた。八尾市においてもバス停の前に土地を持つ方に土地を提供してもらい、バス停を広げていただければ快適にバスを利用できると思う。

若者が自分のことしか考えなくなったのは、学校教育で勉強ばかりさせられ余裕のない生活になったためである。学校教育に根本的な欠陥があるため今の若者は被害者であるため若者ばかり責めないでほしい。若者の中にも親切に声をかけてくれる方もいる。

▼ 自転車に傘を固定する商品があるが法的には使用してもいいのか。すれ違う時に傘の骨の部分が当たりそうになった場合、手で傘を持っている方であれば避けることができるが、固定されていると避けることができず危険である。自転車利用に関する規制については警察の管轄になるので警察の方にも参加していただき、教えていただきたい。

資料の中に「自転車駐車場」という表現があるが、駐車場に自転車を停めてもいいのか。

- 市) 駐輪場のことを正式には自転車駐車場と言っている。
- ▼ 知らない人もいるので注意書きがあればいいと思う。
 - ▼ 市内の道は凹凸が多く、車いすで通行すると振動が体に伝わり内臓に疾患のある方にとっては辛いのではないと思う。ヘルパーの方にとっても前輪を上げて通行しなければならず負担になっている。
 - ▼ 自転車屋で売っている傘を固定する商品について、販売を停止できないか。
- 市) その商品と言うよりも、傘が広がっている状態が危険だとされている。警察の講習で質問される方がより分かりやすいと思う。
- ▼ 近鉄八尾駅の薬局前は自転車の放置が多いため、建築物への駐輪場の設置基準を設ける等して買い物客の自転車を歩道へ停めさせないようにしていただきたい。車いすでは通行できない状態で、場合によっては車道を通行しなければならないため定期的に見ていただき、指導していただきたい。
- 久) 先ほどの自転車に傘を固定する商品が道路交通法上で問題になってくるのは、車体の幅 60cm 以内という規定を超える場合と、道路交通法施行規則に記載のある、歩行者に危害を加える恐れのある鋭利な突起物がある場合が考えられるため、商品自体を禁止することはできないようである。
- ▼ 自転車に関して多くのお話を聞かせていただき、様々な問題があるということが分かった。交通安全教室後、2,3日しかマナーがよくなるというお話もあったが、私は2,3日もマナーがいい状態が続くのであれば、積み重ねていくことで常にマナーがよい状態が継続されると感じた。地域の中のマナーが悪いところで声かけや放置自転車の整理の実施を自分たちでやっていければと思う。
- 金光八尾高校でチャリンコバスターズとして障がい者の立場から自転車に関する啓発活動をさせていただくことになったが、自転車のマナーが悪いのは子どもたちだけではないため、全ての人に対して地域で声かけをしていければいいのではないかと考えている。
- ▼ 「誰もが出歩くのが楽しいまち」というのは第1回目の懇話会から言われているが、高齢者が出歩くのが楽しいと感じるようになるためには、カラー舗装も一つの手段ではないか。通常のアスファルト舗装よりもお金はかかるが、まちが明るくなり、心理的に車もスピードを出しづらくなると思う。
 - ▼ 自転車については全国でも同じような課題を抱えていることと考えられるため、他の地域での先進事例を情報提供いただきたい。世界規模で見るとオランダは人口に対する自転車の台数が最も多いので、有用な事例があるのではないと思う。

【おわりに】

アドバイザーからのコメント (要約)

- 久) オランダでは自転車を自立させるためのスタンドがなく、駅前以外の様々な場所に自転車に乗って行くため、自転車を立てるための専用のポートが様々な場所に設けられている。日本においても国レベルで対策しなければ地域では解決しにくい問題であると思う。オランダでは時速 60km ほどの速度が出る自転車も販売されており、自転車の購入やパンク修理は免税で、税金を使って自転車の利用を推進している一方で、自転車レーンの設置や法整備も行っている。ヨーロッパでは車道の整備を止め、自転車道の整備を行っているところが増えてきている。自動車中心の社会から歩行者、自転車中心の社会へ転換してきているためであると思う。

数年前のセミナーでお話ししたが、ヨーロッパでは Shared space（シェアード スペース）という取り組みがオランダから始まって広がりを見せている。法律で取り締まる、車道と歩道の区分をはっきりさせるなどの意見があったがそれとは逆転の発想で、信号や横断歩道、車道と歩道を分けるものなど全てをなくすことで、お互いが注意をして交通事故を防ぐ意識を持たなければ通行できないような空間を試験的につくっている。Sharedには分かち合うという意味がある。自分のものというのではなく、空間をみんなで分け合うというのが Shared space の考え方である。先ほど「みんなが同じ気持ちになればいい方向へ進むのではないか」というお話があった。この場にいらっしゃる方だけであればうまくいくと思うが、ここに来られていない方の中に無茶をする人がいるためうまくいかず、そういった方は恐らく法律で縛っても守らないと思われる。このような世の中が進んでしまい、懇話会で何年も同じことを話していても好転しない中で、法律で縛るのか、意識を変えるような啓発を行うのか、私たちの発想の分岐点に来ているように思う。オランダでは発想を切り替えた取り組みを行っているということで、時間はかかるかもしれないが、みんなが周りの人のことを考えながら行動できるような、根本的なところから変えていくことが求められる時期になったという気がしている。

小学校の教育からやり直すべきというお話があったが、お互い様という気持ちを持って、けんかをしても自分たちで仲直りをし、解決していけるような方法を教育の中に取り入れていくべきだと思う。

道路交通法第 14 条は視覚障がい者、幼児、高齢者等を保護するものであるが、その中には保護者は子どもを道路で遊ばせてはいけない、児童や幼児は保護者が一緒になければ道路を歩かせてはいけないといった内容がきめ細かく記載されている。細かく決めても矛盾が生じるため、個人的には法律よりもお互い様の気持ちを取り戻したいと思っている。時間もかかるがそのためにはどうすればいいか、これからも工夫をしていきたい。皆さんにもそのような考え方があるということを知っていただき、様々な方策を組み合わせたい方向へ持っていければと思っている。ありがとうございました。

閉会のあいさつ

市) 年に 2,3 回懇話会を開催しているが今日もためになる話を多く聞かせていただけた。多くの質問もいただいたが、質問については個別にお話しいただければ答えられる範囲で答えたいと思っているので、この場は意見交換をする同窓会のような雰囲気でも進めていきたい。

本日は長時間に渡りありがとうございました。