

## 令和4年度 第1回米子市交通バリアフリー推進協議会 議事録（概要）

1 開催日時 令和4年11月16日（水曜日）午後1時30分から午後3時まで

2 開催場所 米子市 本庁舎 401会議室

### 3 出席者

(1) 米子市交通バリアフリー推進協議会委員

梅津委員長、天野委員、加藤委員、竹本委員、山本委員、岩田委員、下垣委員、光岡委員、内藤委員、谷口委員、渡部委員、額委員代理、隠樹委員代理、野間委員代理、森委員代理、山本委員、森田委員、杉本委員、曾川委員、安田委員、塚田委員

(2) 事務局

八幡総合政策部長、倉本交通政策課課長、山根課長補佐、宮前主任

### 4 会議の次第

(1) 開会

(2) 総合政策部長挨拶

(3) 委員長挨拶

(4) 今後の取組について

ア これまでの取組について（報告）

イ 意見交換

(5) 閉会

### 5 協議会の概要

事務局 資料「これまでの取組について」を説明する。

#### ■委員

バリアフリーという言葉に、色々なイメージを持っておられると思う。道路と歩道の段差は、県の指針は2cmです。理由は、車椅子で上がれるというものだが、普通の操作で上がれない。降りるのも危ない。オリンピック選手村の段差は3～5mmで、埼玉県は段差を設けていない。鳥取県では、段差があるため水たまりができるが、国土交通省の指針で水たまりにしていけない。段差の基準が妥当なのか。段差は、視覚障がい者に配慮して定められたが、大きな道路には段差に変わる警告ブロックがある。点字ブロックのない市道は、縁石ブロックがあり、それを広げていけばいい。

#### ■委員長

バリアフリーという言葉で、当事者と協議会では認識のズレがあるという意見でした。このズレを見直していくための意見はありますか。

#### ■委員

協議会では、現地点検に学生が参加して疑似体験をしている。協議会委員にも、車椅子、アイマスク、ロービジョンの体験をし、理解してもらわないと具体的な方向性が出せないのではないかと。

#### ■委員長

協議会では、数年前から学生の疑似体験を実施している。委員にも疑似体験をしても

らうことで、実りある協議会になるのではという心のバリアフリーの意見でした。

■委員

これまでは、基本構想の中での議論であった。今後は、この協議会を基本構想の枠組みではなく、米子市全域の交通及び建築といった、まちづくり全体を考える協議の場にしてほしい。県が策定している障がい者プランの中のまちづくりの部分についても協議の場の設置に関する記述がある。

■委員長

事務局の説明でもあったように、基本構想を基に設置されている協議会ではありませんが、枠組みを超えた見直しに関する意見でした。

■委員

実施事業中に実施時期が約10年前に完了している事業もある。その後はどうなっているのか。点字ブロックなどは劣化してくる。また、先ほどの疑似体験には賛成である。疑似体験を通して、お互いに知ることが大事。米子市の交通バリアフリーの要素にも加えてもらいたい。それによって、人間同士が支え合える社会ができてくる。

■委員長

完了事業後のフォロー、疑似体験の対象者の拡大の意見をいただきました。

■委員

皆生は、観光面のこともあり歩道が石畳である。石畳の歩道は、車椅子に振動がかなり伝わってくる。手押し車やベビーカーも同様。石畳は、経年劣化でパネルが浮いたり割れたりする。県土整備局に連絡し、その内の2か所がアスファルトで修繕されたが景観が良くない。メンテナンスや車椅子などのことも考えて設計をする必要がある。そういったことがバリアフリーになっていない。車道と歩道の段差は、県庁や県立図書館に行くが、鳥取市は米子市に比べて段差が低い。今後、市道で点字ブロックの改修予定があれば、私たちが協議の場に入れてほしい。

■委員

市道の点字ブロックの整備では、障がい者団体と事前に協議をさせていただいている。今後の改修予定については、現段階ではない。

■委員

国道431号線（皆生道路～日本海新聞社間）の点字ブロックは、改修の際に協議に入れていただいた。具体的には、歩道の真ん中に点字ブロックが設置してあり、危なかった。これでは自分の左右に自転車が通ることになり、接触の可能性が増える。また、車の出入口が分かるように点字ブロックの設置をお願いした。市もこれに準じて対応してほしい。

■委員

具体的な場所を教えていただけたら個別に検討したい。

■委員

米子駅は、建替工事をしており、来年8月に完成予定。仮駅の点字ブロックの移設では、ライトハウスの協力で体験会を実施した。駅舎完成の際にも、体験会を実施したい。また、点字ブロックの日には、駅のディスプレイや構内放送で啓発をしている。

■委員

今年、JR と所属する団体で話をする機会をいただき、JR の対応には満足しているが、先日、東京の鉄道に関する情報提供があった。都内には、JR 以外に私鉄もあるが、JR は障がい者の誘導が遅いというもの。また、会社で話をしてもらいたい。

■委員

JR 西日本では、乗車駅と降車駅で駅員の伝達をしてから介助を行うので、そのやり取りで時間を要している。安全最優先で行っているが、介助が必要な方には、声掛けをさせてもらいながら伝達を行うように考えていきたい。それと、今年度中に米子駅内の点字ブロックを内方線付きに変更予定なので、また案内したい。

■委員長

配付資料中の社員教育の充実について、どのようなことをされているのか。

■委員

社員教育は、マニュアルに沿って実施しており、駅係員や車掌にはサービス介助士の資格取得を推進している。また、駅の取組として、車椅子の介助体験や SOS ボタン訓練を実施している。

■委員

年 4 回の交通安全運動に合わせて、車椅子介助などの社員教育を実施し、新入社員研修では実際に車椅子介助の現地研修を実施している。また、人権研修も実施しており、利用者が不快な思いをされないように取組んでいる。

■委員

同じくバスは、交通安全運動に合わせて、バリアフリー研修を実施している。タクシーは、勤務態度に応じて研修を実施している。

■委員

米子市内にタクシー会社は 7 社ある。障がいのある方は、UD タクシーで対応させてもらうことが多いが、UD タクシー運転手には車椅子の介助などの UD 研修を義務付けている。社員研修は、それぞれの会社で実施しているが、弊社では苦情があればドライブレコーダーで確認して、苦情の基になった対応を運転手に周知徹底をして共有している。別件になるが、UD タクシーの車種が生産中止され、あと 3、4 年で車両更新によってなくなる予定である。各社で、次の車両を探しているところであるが、適合車がなく苦慮している。

■委員

NV200（UD タクシー車種）が生産終了して、数年後には UD タクシーがなくなると説明がありました。車椅子で利用するのに使いやすい車種にしてほしい。車種を検討する際には、私たちの意見も聴いてもらいたい。JR の話では、東京出張に行った際に同じように感じた。乗降駅で確認して介助することは、他社も同じ。それでも他社の方が早いということだと思います。

■委員

介助の対応について、今後も努力していきたい。

■委員

県管理の歩道だと思うが、車椅子が通れるように斜めにカットしてある歩道がある。歩道全体ではなく、青線のところで上がれるようにしてあり、車椅子を真っすぐに付

けないと上がれない。そこに合わせようと視野が狭くなり危ない。県には、それも踏まえて考えてほしい。

■委員

検討させてください。

■委員

数年前から話しをしているが、基本構想のことを主に議題にして協議している。基本構想は、米子市の一部の地域の話である。一部の地域だけで問題があるわけではなく、市内では様々な課題がある。交通バリアフリーは、米子市の福祉のまちづくりの一部の話であって、全体のことを協議できる場にしてほしい。鳥取県には、福祉のまちづくり協議会があり、まちづくり全体の話をしている。米子市にも同じ協議会を設置してほしいし、この協議会をそういった場にしてほしい。その中で、交通バリアフリーの話しをすれば良いと思う。是非、そういった方向性を出してもらいたい。

■委員

社員教育は、車椅子の介助が分かりやすいので、そこから始めるのが良いと思った。皆さんの理解がないと交通バリアフリーが進まないが、その辺りの考えを伺いたい。

■委員

JR では、テーマを決めて車椅子対応以外にも視覚障がい者や飲酒者の対応などの社員教育をしているところである。

■委員

車椅子対応の社員教育以外にも毎年テーマを変えて研修をしている。一昨年は、米子市人権政策課の協力で視覚障がい者の対応などの研修を実施した。

■委員

特別な研修は実施していないが、困った方がおられたら常識の範囲で対応するように研修では伝えている。

■委員

売り上げの半数近くは障がい者割引適用者である。個別指導などで対応している。タクシーの乗車拒否という事例が他地域であったが、そういったことがあれば協会を通じて各社に通知をしている。

■委員

今年、点字ブロックを歩行中に並走してきた中学生の自転車とぶつかった。10月から警視庁管内では自転車に切符を切るようになり、その後、全国の警察に通達がされ取締りを強化していると思うが、鳥取県では計画はありますか。

■委員

具体的な計画はないが、取締りは実施している。

■委員

教育委員会や学校からは、指導をしていると言われるが結果が出ていない。結果が出てなければ指導していないと同じ。鳥取県は、自転車に対して甘すぎる。横断歩道の斜め横断などを取り締まらないと何も変化がない。

■委員

社員研修では、視覚、聴覚、車椅子などの障がいがある当事者が研修に参加した方が

良い。障がい者とのコミュニケーションを理解していただけていない可能性がある。コミュニケーション方法は、手話以外にも筆談や口話（こうわ）、ジェスチャーなどもある。社員研修に当事者も加えてほしい。また、今回から盲ろうの方が参加されていて、とても良かった。

■委員

各駅が主体で研修を実施しているので、調整したうえで相談させてください。

■委員

車椅子使用者からすると段差はない方がいい。これまで車道と歩道に段差があるのが望ましいと思われていたが、本当はどうあるべきか。国、県、市が一緒になって協議する場が必要だと思う。

■委員

交差点には、歩道と車道の段差があり、横断歩道には警告ブロックがある。この段差の理由は、視覚障がい者が認識しやすいためである。果たしてそうなのか。警告ブロックがあるので、いらぬのではないか。警告ブロックも車椅子には障害物になる。県管理の交差点の点字ブロックの敷設方法は、横断歩道の中心から通り側半分に敷いて、残り半分は敷かないのが望ましい。それで車椅子の支障はなくなる。横幅いっぱいに警告ブロックを敷設する必要はなく、外側半分で十分。狭い横断歩道では3分の2程度でいい。その点字ブロックの中心にエスコートゾーンを引いてもらいたいと県には、再三、お願いしている。

■委員長

時間になりましたので、意見交換は終わりにしますが、事務局から何かありますか。

■事務局

貴重な意見をありがとうございました。本市のバリアフリー基本構想は、平成21年に策定され、平成29年に南北自由通路を重点整備地区に加えた以外は改定していない。また、事業内容もハード事業に比べソフト事業は少ない。そのため、基本構想と委員の考えとに乖離が生じている。今回の意見を事務局で検討し、今後の方向性を考えたい。