

令和5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6年2月14日（水曜日）午後1時30分から午後3時40分まで
- 2 開催場所 米子市役所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

佐伯委員、竹本委員、松本委員、松田委員、岩田委員、下垣委員、光岡委員、松下委員、内藤委員、植村委員、谷口委員、田山委員、額委員代理、伊達委員代理、野間委員、森委員、山本委員、陶山委員、杉本委員代理、石井委員、田辺委員、塚田委員代理、伊藤委員

- (2) 事務局

八幡総合政策部長、倉本交通政策課課長、足立担当課長補佐、石上係長、

- 4 会議の次第

- (1) 開会

- (2) 部長挨拶

- (3) 委員長挨拶 梅津委員長欠席のため、佐伯委員が委員長を代理

- (4) 議事 特定事業計画の進捗状況等について

事務局説明後、質疑応答、意見交換

議事 バリアフリー基本構想見直しの検討状況について

事務局説明後、質疑応答、意見交換

- (5) その他 なし

- (6) 閉会

- 5 協議会の概要

事務局 資料「特定事業計画の進捗状況について」の「令和5年度特定事業計画の進捗状況等」を説明する。

■委員

今年度の特定事業計画の補足です。前回の会議で視覚障害のある方の車内放送の改善をというご提言を受けて事業者アナウンスの発注をしており、バス事業者2社で合わせて4月1日から導入する予定となっている。

■委員

聞こえない人の場合、音声では何を言われているかわからないということで、字幕掲示板で表示をするとその内容がわかるのだが。

■委員

電光掲示板だと、掲示板を設置するスペースの確保が現時点では難しい。車内に紙で印刷をして、広告のように貼るような方法であれば対応できる。

■委員

バス会社2社におかれては早速採用していただき感謝する。確認したいのだが、前回お願いしたのは、視覚障害があると空席がわからないので、乗務員だけではなく、お客さん

にも声をかけていただくような放送を、ということをお願いしたが、もう一点、バスを待ってる時に、白杖を持ってる人がおられたら、先に乗車させてあげてくださいという内容の放送もしてもらえるとありがたい、という話をしたと思うが、それも採用したのか。

■委員

今回は視覚障害の方が乗られて空席が分からず困られた時に、乗っている他のお客様からも案内をしてくださるようお願いをするアナウンスを作成した。

■委員

白杖の方を優先に乗せる放送は、京都のバスでは実行されている。これは別の観点でも、メリットがある。最後に乗ると、どこに席が空いてるかわからない人がなかなか座れないでいると、運転手も発車できない。しかし先に乗って座れば、確認が早く、速やかに出ることができる。

この件については、私が思うには席が空いてるかどうかは、見える人には問題がないと思うので、字幕までは必要ないように感じる。

■委員

バス停での優先については、ご意見は確かにそうだと思う。アナウンスについては前向きに検討したい。

■委員

聴覚障害者向けのアナウンスについてお願いだが、運転手の方が「出発します」とか「止まります」とか、アナウンスをされると思うが、そういったものに関して文字を出していただけると、文字を見てわかるので、より安心して乗ることができる。「まもなく着きます」も出るとより安心に繋がると思うのでお願いしたい。

■委員

車椅子の方2人がバスに乗ろうとした時に、運転手さんから1人しか乗れないと言われたとのことだった。たまたま1人が「このバスは2人乗れるはずですよ」と説明して、結果的に乗ることができたが、そのバスが車いす1台しか乗れないのか、2台乗れるのか、その辺のことを運転手さんたちもよく分かっていないまま運転している、という話が出た。

これは研修の一番根源だと思う。乗降教育の実施等の記載があるが、もう少し全ての乗務員さんに周知徹底していただきたい。

■委員

弊社のバスにも1台設置できる車両と2台設置できる車両がある。おっしゃられた通り、お客様への対応以前に、そもそも自分が乗っているバスが何台設置可能なのを把握していて当たり前だと思う。いただいた事案については、乗務員に改めて指示徹底していきたい。

■委員

高速バスを何度か利用したのだが、実際にチケットを取って、当日にチケットを出すと、その席ないですと言われることが何度かあった。

トイレがあるかないかで自分が希望する座席がある時とない時があるらしいが、視覚障害があると事前に説明すると、そこに当たる確率がすごく高いのはなぜなのか。事前に予約しているのに当日に希望する席がいつも無くて、結局一番後ろの奥の席に誘導されるのだが、視覚障害があるからわざとそのような席にするのかと疑問に感じる。そうなると、視覚障害がありますと言わない方がいいのかなとか思ったりする。これもモラル的なところだと思うので、社員教育を徹底していただきたい。

それからもう一点、米子駅の障害者用の駐車場に関して、この前雪が積もったが、障害者用の駐車場が雪置き場になっていた。これもモラルの問題だと思う。基本的なところから改革していかないとバリアフリーは難しいと感じている。

■委員

高速バスは大阪方面か。

■委員

京都。

■委員

基本的に座席は予約のチケット購入時に座席番号が決まる。バスは基本的に1台で運行しており、車両の故障がない限り、車両タイプは3列で真ん中にトイレがある車両。

伺った限り、チケットを買ってバスに乗った際に予約した席がないという事態は、車両が故障してしまった時くらいしか考えられないのだが、鳥取～京都間は京都のバス会社になるので確認したい。

■委員

先ほどのバス乗車の話だが、車椅子の固定装置が無い車両に車椅子利用者が乗車すること自体は問題ないと思うが、そういう認識でよいか。

■委員

車椅子の固定装置が無い車両について、車椅子利用者を乗車させること自体は問題ないが、一方で、運送事業者には安全の確保義務があるため、安全の確保の観点から、車椅子が固定されないことにより、転倒等、車椅子利用者や他の乗客がけがをするおそれがあるため、乗車を遠慮してもらうことは乗車拒否にはあたらない。

ただし、安全の確保は、状況により異なるため、車いす利用者に対して丁寧に説明し、理解を得ることが必要になる。

■委員

それと、路線バス保有台数38台とか23台とあるが、低床車両の割合が知りたい。その母数、バス全体の数を教えてほしい。

■委員

路線バス以外の貸切バスが8台、空港連絡バスが2台ある。それから高速バスが、4～5台といったところ。

■委員

路線バスは100%低床バスということによいか。

■委員

二社とも路線バスは全て低床車両である。

事務局 資料「特定事業計画の進捗状況について」の「令和6年度特定事業計画の実施予定について」を説明。

■委員

国道・県道・市道の全ての道路で点字ブロックの予定が書かれているが、現在敷設されている動線が危険なところに設置されている箇所がいくつかある。劣化で傷んだ点字ブロックを、この動線のまま修繕されても危ないだけで、優先すべきは、誘導ブロックがより安全なところに敷設されなければならないのに、なぜか警告ブロックから誘導ブロックを出すのに必ず90度出すという変な規定があるため、誘導ブロックが非常に危険なところにある箇所がある。これだと不自然なコースで歩かなくてはならない。もっと当事者から話を聞いていただいて、どういうふうに変えていくかということを検討していただきたい。

県で新しく点字ブロックを敷設する際は、私は毎回話し合いの席に着いており、だんだん理解していただいていると思うが、国道9号線や市の管轄では、必ずしもそうではない。

続いて2点目、警察にお願いだが、自転車の取り締まりがあるが、点字ブロックと狭い民地の間を自転車が通ることが、以前よりは減ってきているが、まだ結構ある。これをやられると非常に危ない。きちんと啓発と取り締まりをお願いしたい。

■委員代理

委員には点字ブロックの新設についてご相談をいろいろさせていただいている。引き続きご相談させていただきながら、より安全な誘導ブロックの配置に努めてまいりたい。

■委員代理

先ほどの誘導ブロックについてだが、維持補修となるとどうしても数枚の交換になってしまうが、基本的に新しく道をつけたり、そこに誘導ブロックを新たに作るということになれば、また協議やご相談等させていただきながら、進めていきたい。

■委員

点字ブロックの敷設の仕方だが、鳥取県では先ほどの指摘のとおり警告ブロックと誘導ブロックを直角にまじ合わせることを原則として運用されている。

その設定では誘導ブロックが蛇行してしまう。蛇行とまではいなくても弧を描いたような軌跡をたどる。例えば、米子駅前の大きな交差点だが、交差点が大きいこともあって、駅に向かって歩いていると、大きくホテルの前で廻っていくような円を描いた形状になる。駅に向かって歩いていると、いつの間にか西部総合事務所の方に向かってるといったようなことがしばしば見受けられる。これは歩行訓練をしていて是正するのが難しくて苦労をしている。鳥取県東部より西部の方が多くて境港市でもよく見かける。

更新の際には、直角に曲げていただくと、目が不自由な方でも容易に方角が変わったことがわかる。可能なところは敷き直していただければと思う。

合わせて、私どもで困っているのが横断歩道上にあるエスコートゾーン。これが冬の間にはボロボロになるので何とか補修していただきたい。

それと横断歩道に敷かれているエスコートゾーンの位置と、横断歩道上に敷かれている誘導ブロックの位置が左右にずれている。つまり、誘導ブロックに従って歩道を歩いてきた歩行者は横断歩道を渡る際にエスコートゾーンを探し出せないでそのまま直進をせざるを得ない。これは広い交差点であればあるほど危険で、下手をすると交差点の中央に出てしまうことがある。現に、歩行訓練をしながら何かそういう場面に出くわしている。

誘導ブロックから警告ブロックで終わる場所と、それからエスコートゾーンが始まる場所、さらにエスコートゾーンが終わって、新たに警告ブロックを越えて誘導ブロックに繋がる場所、この位置をどうか一直線上に合わせていただくようお願いしたい。

駅前通りを駅に向かって歩いていると、そのような箇所が1箇所か2箇所あったような気がする。

■委員代理

貴重なご意見を頂戴した。施設の一部張替えの時にはなかなか対応が難しいが、ある程度の区間の補修や新設については、ご意見や現地での指導を含めてよろしく願いたい。

■委員

エスコートゾーンを横断歩道の中央に設置しなければいけないという規定があれば、どちらかで譲歩していただくしかないと思う。

■委員代理

基準の範囲内で調整をさせていただくことになるかと思う。

■委員

横断歩道では、エスコートゾーンが歩道の真ん中を通る関係で、どうしても歩道の誘導ブロックの真ん中に繋げる必要があるが、真ん中に設置されるとその横を自転車が通ることになりとても危険。横断歩道の警告ブロックを横断歩道の横幅いっぱいまで敷設せず、交差点の半分までにすることで、自転車が敷設されていない側を通りやすくすることを言い続けている。

それと警告ブロックから直角に出て、交差点を曲がる場所、弧を描いて誘導ブロックが設置してあるが、これは交差点においてまさに自転車の動線上になる。あるいは自転車と交差する場所が2箇所出来て接触の危険が増えてしまう。だから、警告ブロックから直角に出すという規定があるのであれば、全く根拠のない規定なので、今後それを基に設置してほしい。

■委員

警察の部分について、まず自転車のお話があったが、言われたとおり道路交通法上、自転車は車両なので車道を走行していただくルールになっている。ただ自転車歩道通行可の

標識があったり、車道を走ることには危険がある場合は、歩道内を例外的に走行することができることになっている。

ただし、自転車を運転する方は、歩道内を走行する時は、ご指摘の通り車道寄りを走ったり、歩行者がおられる場合は、歩行者を優先していただくというルールになっているので、指導取り締まりと広報啓発で周知していきたい。

あとエスコートゾーンがこの時期にボロボロになっているという話があったが、除雪でエスコートゾーンが剥がれたり、といった状況があるので、まず関係機関と連携してボロボロにならないように除雪するとか、定期的に確認をして適切な時期に補修等をかけていきたいと考えている。

それからエスコートゾーンの誘導ブロックがずれているといったお話もあったが、これは道路の横断歩道の中央に設置するようになってる。このようなずれがあるところは関係機関の方と連携をして対応していきたい。

それと横断歩道横断時も自転車の方が優先ではなくて、横断歩道を渡られる歩行者が優先なので、そのようなところも指導取り締まりと、啓発を通じて、県民の方にルールを守っていただくと考えている。

■委員

車椅子の女性から聞いたが、いつも通勤の際に学校に行く生徒さんたちのマナーが悪く困っているとのことだった。彼女はいつも歩道の端を通ってるにも関わらず、学生は自転車を5~6台横に並べて走る。これが学校の行き帰りで頻繁に起こる。ご本人は簡単には避けられないので、本来なら自転車に乗ってる人たちがルールを守っていただければ危険な状態にはならない。もちろん学校でも広報系啓発活動を継続しておられると思うが、それが身に付いていなければ、ただ聞いて終わりになってるならば、傍若無人に自分たちの道路のように学校に通う、それがずっと続くというのはおかしなことだと思う。ぜひ学校と連携を取っていただき、少なくとも朝夕の学校に通う人たちの広報啓発活動について、継続して重点的に行っていただきたい。

■委員

今の話に関連するが、横断歩道というのは道路交通法上自転車であっても、降りて押さなければならないと認識してるのだが、乗ったままでもいいのか。

■委員

まず自転車の広報啓発については、まず学校には特に春の時期に集中的に自転車教室を行っており、自転車も車両なので、他人に危害を与えないように、自転車の危険性ということも教室の方で、年間を通じて周知している。それと、米子市とか関係機関の方と連携して交通安全運動の期間に学校で自転車のルール等を先生たちと一緒に指導している。

それ以外にも教育委員会や各学校の方にも指導を依頼するような文章、交通ルールを守っていただくようなチラシ等を配布したりとか、署員が見守り活動も兼ねてパトカーで交通ルールを守るように広報もしている。

また、学生さんに周知するために自転車シュミレーターといった自転車の交通ルールを疑似体験する機器もあるので、そういったものを活用して、段階に応じて指導等もしている。

自転車の並進のお話もあったが、車椅子の方は歩行者なので、自転車側が、もちろん車椅子の方がおられたら、自転車を降りて、引いて、道を譲るとか、そういった配慮が当然必要になるのはお話の通りだと思う。自転車の併進は元々交通ルール違反なので、そういった場面があれば、当然署員が指導するようにしている。

あと横断歩道の自転車の通行方法については、自転車は今は乗ったままでも横断することができるが、歩行者の方が優先なので、歩行者が多数おられたり危険がある場合は、やはり降りていただいて、引いた状態は歩行者の扱いになるが、自転車を引いて渡る場合は、そのような形にして横断していただくことも場合によっては必要なので、その点もまた周知していきたいと考えている。

■委員

JRの方にお尋ねするが、国土交通省が1月に踏切内のバリアフリーを行う箇所が決まったと聞いている。ただ、この対象となる踏切は全国で数が少なかったと聞いている。米子市内に対象になる踏切はあるのか。

■委員

踏切道改良促進法に基づく法指定箇所は鳥取県内での該当箇所はありません。

事務局 続いて、「現地点検調査後の整理状況または整備計画」について道路管理事業者から報告

■委員

JR米子駅の改装が終わったが、改札に上がる際の点字ブロックについて、上りのエスカレーターの方へは誘導が無い。エスカレーターに誘導するブロックは引かないという方針を持っていらっしゃるように関係団体から伺っているが、私が拝見する限り、視覚障害の方は階段を上り下りするより一定方向で一定の人数が乗られるエスカレーターの方が安全のように感じている。もちろん、通行量によって違うが、何とかエスカレーターの方への誘導ブロックの設置を検討して欲しい。

■委員

駅前のエスカレーターについては、米子市の管轄になる。

■委員代理

点字ブロックの経緯等が現時点でわからないため、確認させていただきご報告させていただきたい。

■委員

先日、吹雪の折にがいなロードに雪の吹き込みが大変広くあった。西側から風がまともに当たったため、足跡が十分にできるほどの吹き溜まりができ、南側のエレベーターホールも吹きだまりになっていた。

当日歩行訓練をしていたため、転倒事故の可能性がある、これは大変だと思い市に連絡をした。通気口から入り込んでいたので、今後はその辺りのことをご配慮いただきたい。

■委員代理

今後雪に限らず、雨とか風でも懸念されることがあれば、また注意して現地を確認させていただきたい。

事務局 資料3の「米子市バリアフリー基本構想見直しの検討状況について」を説明

■委員

国連は障害者のことを決めるのに、障害者を入れずにプランを策定してはならないというのを出しており、倉吉市では障害者プランの策定に関しては、全ての障害当事者、関係者が入っている。今回の基本構想見直しの聞き取りはどういうことを想定しているのか。

■事務局

項目については、障害者団体、障害者の方で様々な障害があるので、まず外出頻度やどんな交通手段を利用されているかをお聞きする。次に鉄道とかバスとかタクシーとか、こういうものを利用するかと、それぞれの利用でのお困り感というか、実際に使って困ることをお聞きする。あと、どのような施設を利用されているか、働く場やスーパーなどいろんなところを利用されると思うが、どういうところを利用されるのかをお聞きし、そのときにどこの道路を使うか、どういう経路を使ってその施設に行くかをお聞きする形にしている。そしてその道路を使っているときに困ること、どこに支障があるかというところもあわせてお聞きする。

あと心のバリアフリーの政策のことも併せてどのように感じておられるかということ、社会全体のマナーを含めて、どういうものが気になってるかというところもお聞きする。

その他、ざっくばらんにお話を伺い、困り感があることについていろんな話をお聞きする。

■委員

交通中心とそれに加えてということで理解した。

米子市は、歩いて楽しい米子市を掲げているが、歩道と車道、あるいは横断歩道部から上がるところが水溜りになることが多い。

中には横断歩道を渡らずに横断歩道の横を歩いて切り下げられてないところから歩道に上がる人もいます。それでは何のための切り下げなのか、横断歩道なのかかわからない。

国土交通省の指針では、この道路と車道を横断歩道と歩道の間は水溜りにならない構造であることというのが明記されてるはずなのに米子市は水溜りが多い。鳥取市と比べて

も多いように感じる。ここは改善していただきたい。これを改善しないで、歩いて楽しいようなまちにはならないと思う。

あと大きい項目として情報バリアフリーのことについてお願いしたい。一昨年の5月から、情報アクセシビリティコミュニケーション法が施行されている。これは障害者であっても障害がないものと同時に、ある情報は同時に取得できる環境を作らなければならないとうたわれているはず。この部分で一番視覚障害者にとって問題があるのが選挙。選挙広報の告示があったときに、すぐわからない。国政選挙は鳥取県ライトハウス点字図書館が点字点訳した文書とか、翻訳したものを作ってくださって投票日の二～四日前には届く。ところが、県や市の選挙は投票日までの期間が短く、点訳音訳資料を作ることができない。そのためにホームページ上にある告示を読めるようにしていただきたい。

今でもホームページには上がってはいるが、画面を読み上げてくれるソフトでは読めないものもある。鳥取県においては、半分ぐらいの候補者が読めない。

総務省は全ての市区町村に対して、視覚障害者もホームページ上で確認できるようにすること、という通達を出している。従って、米子市もぜひこれに則りホームページ上でも読めるように、また、紙の選挙広報でもQRコードをつけていただいて、確認ができるようにしていただきたい。視覚障害者も、スマートフォンを使う人は主にiPhoneを使う人が多く、iPhoneの中にはQRコードを写せば、ちゃんと読み上げてくれるアプリがある。そう言う人もいるので、きちんと読めるものを作って欲しい。

■事務局

選挙管理委員会に内容は伝えたい。

あと、1点目の水溜りの件については、今後障害者の方の団体だけではなく市や県の担当部局とも話をするので、その辺の課題認識を取りまとめて今後どうするか協議したいと思うので、それが構想中にどのように落とし込めるかは、またご意見いただきながら記述をしていきたい。

それと先ほどの選挙広報の件は担当に伝えるが、誤解のないように申し上げるが、この基本構想の「交通」という言葉は取ったが、あくまで移動に係る基本構想を取りまとめたものなので、考え方としてその辺の誤解がないようにご理解いただきたいと思う。交通移動に関する基本構想ということをご理解いただきたい。

■委員

今回協議会から源泉徴収書を送ってきたが、点字で何も書いてなかった。米子市とか交通政策課とか。送ります、ということもなかった。職場に行って持って行って、教えてもらった。点字がついてたら何か大事な書類かなと思える。そういう小さな配慮がないと大きなことはできないように感じていて、バリアフリーは気持ちから発するもので、交通というくりで取りまとめているかもしれないが、そういう小さいことからしていただきたい。

視覚障害者の1割は全盲で、全盲はほぼ点字を使う。その人たちに情報を届けないとか、わからないままでいいという考えであれば、それは大変な問題だと思っている。よろしくお願ひしたい。

■事務局

今回、文書を出させていただいたが、シールも準備をしていたにも関わらず、そのまま出してしまったという顛末である。一事が万事ということになるので今後気をつけたい。

■委員

私は聴覚に障害のある難聴の方とか中途失聴の方の支援をしているが、先ほどのバリアフリーのヒアリング調査の内容を聞いて、聴覚の障害のある方、若い方からお年寄りまでいろんな方がいらっしゃるの、外出頻度とか、交通手段とか、よく利用するバス停とか、そういう部分に関しては、障害と関係なくその人の生活だと思うので、障害者団体の代表とかに聞かれると思うが、その方の意見が、その障がいの方の1人1人の意見のようになってしまうのは問題だなと思う。なので例えば聴覚障害の方なら、先ほどもバスの字幕の話が出たが、個別の障害に関して、何が困ってるのかという面をきっちり聞き取っていただく方がいいかなと感じている。

■事務局

改めて検討させていただきたい。

■委員

事務局にお願いだが、今日の資料は昨日届いた。ここに持ってくればいいという話ではなく目を通して、ある程度把握してから出席した方がいいと思うので、もう少し時間の余裕を持てるような資料の配り方を願ひしたい。

それから未定稿だが誤字脱字が散見される。一応公の文書なので、慎重にされるべきだと思う。

■事務局

郵送は先週の水曜日に行ったが、今回月曜日が休みだったこともあると思うが、なかなか届かなかったと他の委員様からも聞いている。今回の反省として、次回以降は10日ぐらい設定を設けないといけないと感じている。誤字については、出した後に気づいた部分が何か所もあり、逐一修正をかけているところである。次回から気をつけたい。

■委員

この基本構想のたたき台についてはたくさん意見はあるが、時間も無いので別の機会にしたい。

まずヒアリングの項目で、よく使われる施設とか、よく使う道とかと言われたが、障害のある方は、どの場所もどの道も利用する。なのでまず最初に先入観を持って質問されるのは違うと思う。ヒアリングの段階で、いろんな制約がかかっているような気がする。

まずマスタープランを作らないということや、基本構想の重点地区を今のままにするとか、ということがあらかじめ方針として決まっているようなヒアリングは、意味がないと

思う。なのでそれを外して、当事者の方々が何を望んでおられるのか、ということから始まるのが基本だと思う。

マスタープランを作らないとか、基本構想の重点地区を拡大しないということの根拠にいろんなことを言われたが、例えば県のまちづくり条例があるからということを持ち出すなら、そもそも基本構想を作らなくていいということでもある。そうじゃなくて、まちづくり条例は基本的なところを定めているものであって、それだけでは障害のある方々の移動とか暮らしというのは、良くなる。だけどその上を目指してまちづくりをしましょう、歩いて楽しい米子市をつくりましょうということじゃないか、と思う。なのでそれは理由にならないと思う。鳥取市はマスタープランを作っておられるので何もしないということを決めずに、これからヒアリングやこの会議に臨んでいただきたい。

■事務局

まずヒアリングの内容については、先入観を持たずに聞かせていただくのが一番だと思う。

あと重点地区の考え方だが、対照表で変更なしと記述しているが、先ほどの説明でも今回全くその地区を拡大しないという言い方はしていない。重点地区については、新たに加える必要がある場所があれば、そこは当然考えるべきものだと思うので、関係者を含めた皆さんのご意見を伺って判断したいと思っている。

マスタープランの考え方はかねてよりご意見いただいているが、これは米子市全体のまち作りを進めていく上でのプランということになるかと思う。いただてるご意見はごもっともなご意見だと受けとめるが、あくまでこの組織でやっているのは、この基本構想をどうやって改定していくのだということだと思っている。またヒアリングのときに意見交換させてもらいたい。

■委員

未定稿の基本構想の書きぶりについてご提案したい。

まず1.4の計画期間の【移動絵等円滑化の目標】で国における車両等のバリアフリー化の目標の記載があるが、ここは目標を省略せずに可能な限り具体的に書いた方がいい。

続いて、「2.米子市の概況」の「2.1現況整理」は、新しい数字に更新した方がいい。

次に「2-2のこれまでの取り組み」は、取り組みをした年度を具体的に記載した方が確認しやすい。

それから「6-2事業の内容」は、全て丸がついているので、整理が必要かと思う。

最後に、6-2の最後の教育啓発特定事業は、「管理者」の欄に「米子市 公共交通事業者」という欄があり、米子市と公共交通事業者二つなのか、だんだんバス等の実施しているところだけを指しているのか分かりづらいのと、最後に、教育啓発特定事業は、重点整備地区内のみなのか、あるいは市全体で実施するかを選ぶことができるようになっているので、可能な限り市全体の実施でご検討いただきたい。

■事務局

ご指摘の部分は、今後協議の上で内容を更新したい。教育啓発特定事業の指摘あった部分も市全体で変更したいと思う。

■委員

以上をもちまして、協議事項を終わらせていただく。