

米子市交通バリアフリー基本構想



平成 2 1 年 2 月

米 子 市

1. 米子市交通バリアフリー基本構想作成の背景と目的

1.1 米子市交通バリアフリー基本構想作成の背景と目的

わが国においては、諸外国に例を見ないほど急速な高齢化が進展し、また、ノーマライゼーションの考えが広まる中、高齢者、身体障がい者等を含む、誰もが安心して活動し社会生活を営むことができる環境を整備することが急務となっています。こうした社会状況を受けて、平成6年に「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」(ハートビル法)が制定され、さらに平成12年には「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(交通バリアフリー法)が制定されました。平成18年12月20日には、これら2つの法律を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法)が制定され、身体障がい者に限らず全ての障がい者や妊婦、けが人なども含め、また、心のバリアフリーも対象とし、駅を中心とした地区や、さまざまな人が利用する施設が集まった地区において、重点的かつ一体的にバリアフリー化を推進することとなりました。

米子市においても、他都市と同様に高齢化が進展する中、高齢者、障がい者等が自立した日常生活や社会生活を営むことができる環境の整備改善が求められており、平成18年9月に策定した「新米子市総合計画」では、市民と行政が協働でまちづくりを進めることを基調に、市民一人ひとりが希望と誇りを持って充実した生活を送ることのできる「生活充実都市・米子」の実現を目指し、産業の活性化、子育て支援や長寿社会施策の充実、学校教育・生涯学習の充実を図るなどとともに、交通バリアフリーの推進など都市機能の充実や快適な都市環境の整備を盛り込んだ内容となっています。

こうした背景のもと、市中心部の主要な旅客施設周辺においてバリアフリー化の改善の必要性が高く、早期の実現が求められています。バリアフリー新法に基づき、この地区を重点整備地区として選定し、バリアフリーに関する整備方針を定め、重点的、一体的な推進を図るとともに、それらの施策について、関係機関の役割を明確化し、本市におけるバリアフリー化の効果的な促進を目指し策定するものです。

1.2 バリアフリー新法の概要

【法律の目的】

この法律は、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造及び設備を改善するための措置、一定の地区における旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置その他の措置を講ずることにより、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。

【法律の基本的な仕組み】

1)基本方針の作成

主務大臣が、バリアフリー - 施策を総合的かつ計画的に推進するため「基本方針」を作成します。

2)バリアフリー - 化のための施設設置管理者等が講ずるべき措置

公共交通機関(駅、バスタ - ミナルなどの旅客施設、鉄道車両・バスなどの車両) 並びに特定の建築物、道路、路外駐車場及び都市公園を新しく建設・導入する場合、それぞれの事業者・建築主などの施設設置管理者に対して、施設ごとに定めた「バリアフリー - 基準 (移動円滑化基準) 」への適合を義務づけます。

また、既存のこれらの施設等について、基準適合するように努力義務が課せられます。

3)重点整備地区におけるバリアフリー化に係る事業の重点的かつ一体的な実施

市町村による基本構想の作成

市町村は、基本方針に基づき、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障がい者などが利用する施設が集まった地区 (「重点整備地区」) において、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機などのバリアフリー - 化を重点的かつ一体的に推進するため、当該地区におけるバリアフリー - 化のための方針、目標等を内容とする「基本構想」を作成することができます。

基本構想に基づく事業の実施

関係する事業者・建築主など施設設置管理者及び都道府県公安委員会は、それぞれ具体的な事業計画を作成し、事業を実施します。

4)住民などの計画段階からの参加の促進を図るための措置

基本構想を作成する際に高齢者、障がい者などの当事者参加を図るために、協議会制度を法律に位置付け、また、高齢者、障がい者などから、市町村に対して、基本構想の作成・見直しを提案できる制度を創設しました。

5)「スパイラルアップ」と「心のバリアフリー」の促進

「スパイラルアップ」の導入

具体的なバリアフリー施策などの内容について、高齢者、障がい者など当事者の参加の下で検証し、その結果に基づいて新たな施策や措置を講じることによって、段階的・継続的な発展を図っていく「スパイラルアップ」を国 (地方公共団体) の責務としました。

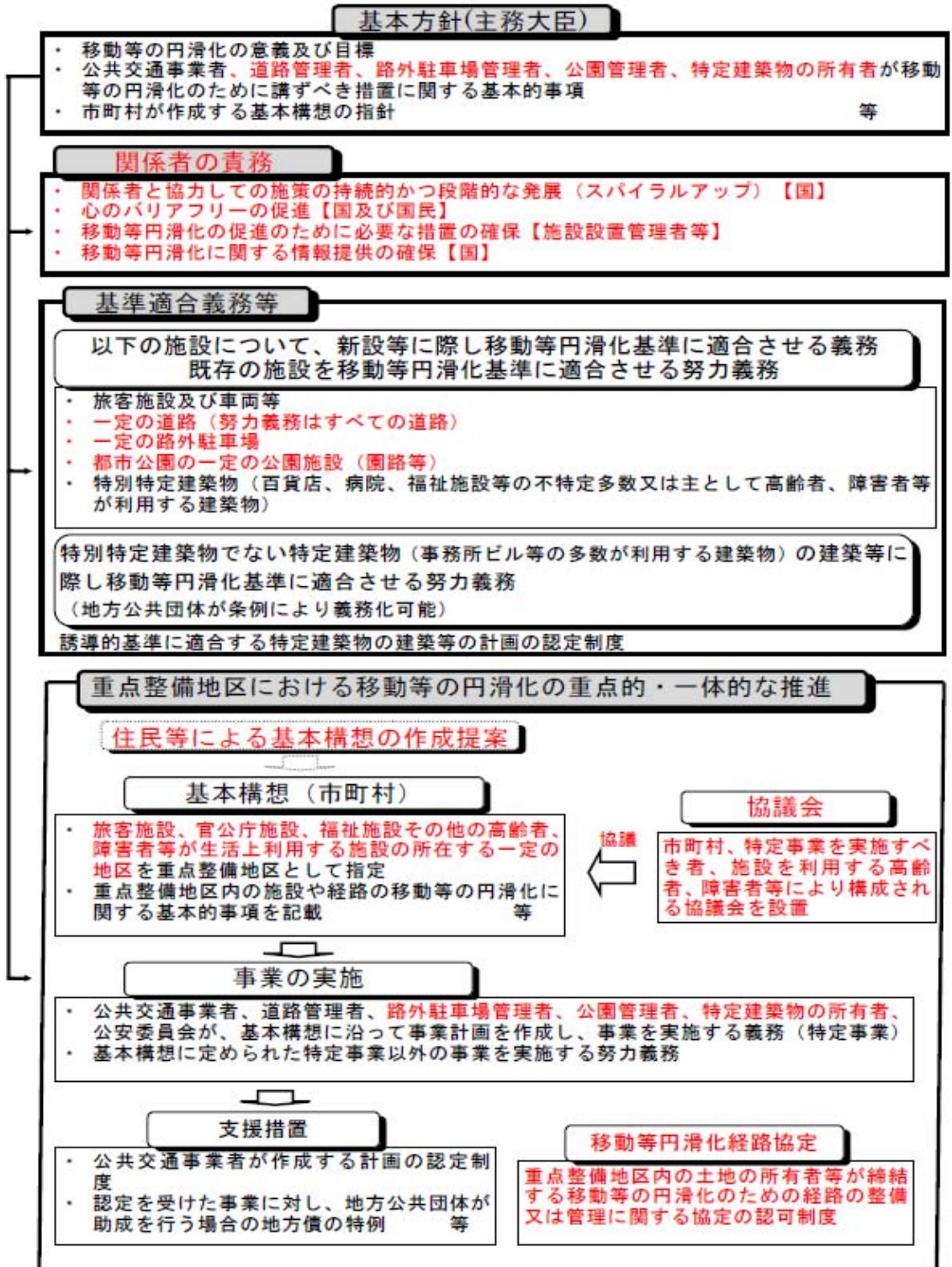
スパイラルアップ - 段階的かつ継続的な発展

「心のバリアフリー」の促進

バリアフリー化の促進に関する国民の理解・協力を求める「心のバリアフリー」を国（地方公共団体）や国民の責務としました。

バリアフリー新法

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の基本的枠組み



【移動円滑化の目標】(国において定められたバリアフリー化の目標)

1) 旅客施設

平成 22 年(2010 年)までに、1 日あたりの平均的な利用者数が 5,000 人以上の鉄道駅及び軌道停留場、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについて以下のバリアフリー化を図ります。

- ・段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、トイレがある場合には身体障害者対応型トイレの設置等の移動円滑化
- ・これ以外の旅客施設についても、地域の実情に応じて、利用者数のみならず、高齢者、身体障がい者等の実態等を踏まえて移動円滑化を可能な限り実施

2) 車両等

平成 22 年(2010 年)までに、以下のバリアフリー化の達成を目標とします。

【国における車両等のバリアフリー化の目標】

車両の種類	車両等の総数	バリアフリー化される車両等の数
鉄軌道車両	約 52,000 両	約 26,000 両(約 50%)
乗合バス車両	約 60,000 台	原則として、平成 27 年までに低床化された車両に代替 (うちノンステップバス)約 18,000 台(約 30%)
タクシー車両		平成 22 年までに約 18,000 台の福祉タクシーを導入
旅客船	約 1,000 隻	約 500 隻(約 50%)を移動円滑化された船舶とする。
航空機	約 530 機	約 340 機(約 65%)

3) 一般交通施設

重点整備地区の生活関連経路を構成する道路、駅前広場、通路等について、移動円滑化を実施します。(原則として平成 22 年(2010 年)までの目標)

4) 信号機等

音響信号機、高齢者等感应信号機等の信号機設置、歩行者用道路であることを表示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路標示の設置等のバリアフリー化を原則として生活関連経路を構成する道路において実施します。(原則として平成 22 年(2010 年)までの目標)

重点整備地区内の特定旅客施設または生活関連経路を構成する一般交通用施設と一体として利用される駐車場、公園等の公共用施設で、基本構想に位置付けられたものについて、上記 1) から 4) までの移動円滑化と併せて、移動円滑化を実施します。

2. バリアフリー基本構想に定める項目

1) 基本構想に定める事項

- ・ 重点整備地区における移動等円滑化に関する基本的な方針
- ・ 重点整備地区の位置及び区域
- ・ 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する事項
- ・ 生活関連施設、特定車両及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項

2) 重点整備地区について

重点整備地区の選定に際しては、おおむね400ha(2キロメートル四方)未満の地区で、生活関連施設(高齢者、障がい者等が利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設など)のうち旅客施設や特別特定建築物(誰もが日常的に利用する官公庁施設、商業施設や主として高齢者、障がい者などが利用する老人ホームなど)がおおむね3以上存在し、施設相互間の移動が通常徒歩であることが見込まれる地区であり、本市においては1日の乗降客数が5,000人以上(または高齢者、身体障がい者等の想定利用者数が国の算定値以上)の旅客施設(特定旅客施設(下表参照))を中心とした地区を対象に、交通バリアフリー法第2条第21号で示される重点整備地区の要件として(「施設の分布(配置要件)」「事業実施の必要性(課題要件)」「事業の効果(効果要件)」)を勘案し、地域の実情をふまえ、重点整備地区を選定します。

配置要件(施設の分布)

生活関連施設(高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他施設)の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。

課題要件(事業実施の必要性)


生活関連施設及び生活関連経路(生活関連施設相互間の経路をいう。)を構成する一般交通用施設(道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。)について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること。

効果要件(事業の効果)

当該地区において移動円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。

特定旅客施設の要件整理

J R 駅名	乗降客数(人/日)	J R 駅名	乗降客数(人/日)
伯耆大山	1,466	三本松口	342
東山公園	426	河崎口	382
米子	8,056	弓ヶ浜	606
博労町	506	和田浜	230
富士見町	288	御崎口	122
後藤	796	大篠津	4

 : 特定旅客施設の要件に該当
(1日あたりの乗降客数5,000人以上)

(平成19年JR資料)

3) 生活関連施設と生活関連経路について

生活関連施設は、高齢者、障がい者等が利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設などであり、それらを結ぶ相互間の経路を生活関連経路として定めます。

4) 特定事業について

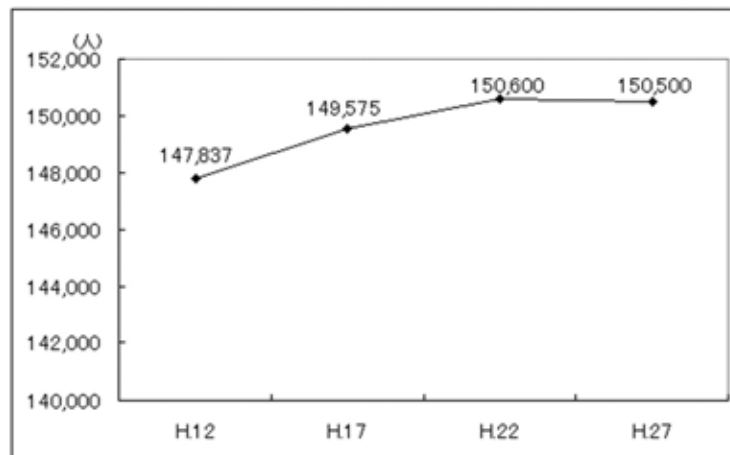
特定事業は、重点整備地区において必要となるバリアフリー化のために実施される事業で、公共交通特定事業、道路特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、建築物特定事業及び交通安全特定事業があり、それ以外のバリアフリー化の事業はその他の事業としています。

3. 米子市の概要

3.1 人口

(1) 総人口

平成 17 年の国勢調査によれば、米子市の総人口は 149,575 人で平成 12 年の前回調査より 1.2% 増加しています。将来の本市の発展を踏まえて、将来人口を推計すると、平成 22 年には 150,600 人、平成 27 年には 150,500 人になると予測しており、その後緩やかに減少していく見込みです。



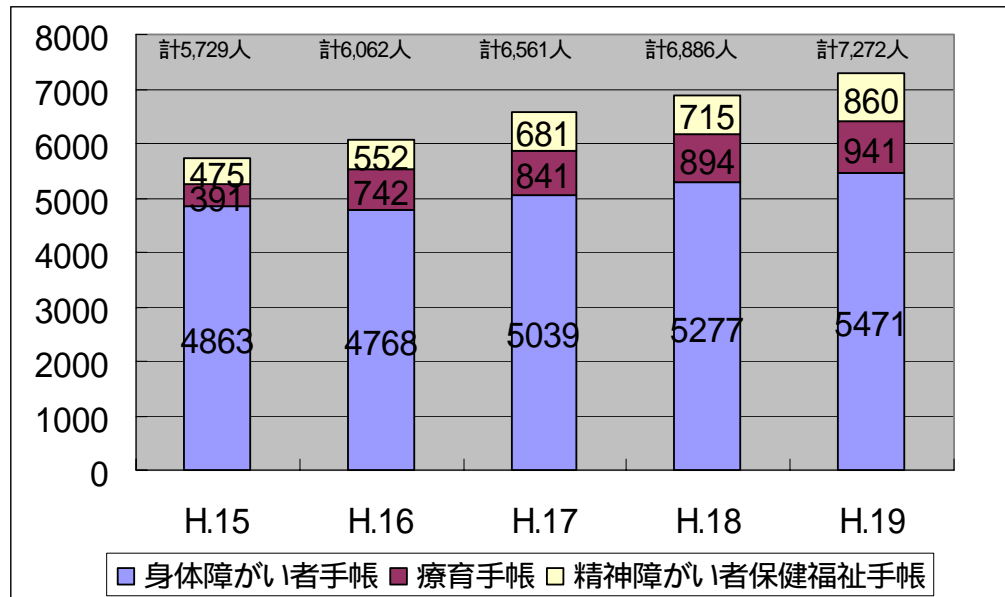
(2) 年齢別人口

年齢階層別の人口では、平成 12 年に 19.4% であった本市の高齢化率(65 歳以上)は、平成 27 年には 6.1% 上がり 25.5% になると予測され、高齢化が一層進展するものと考えられます。



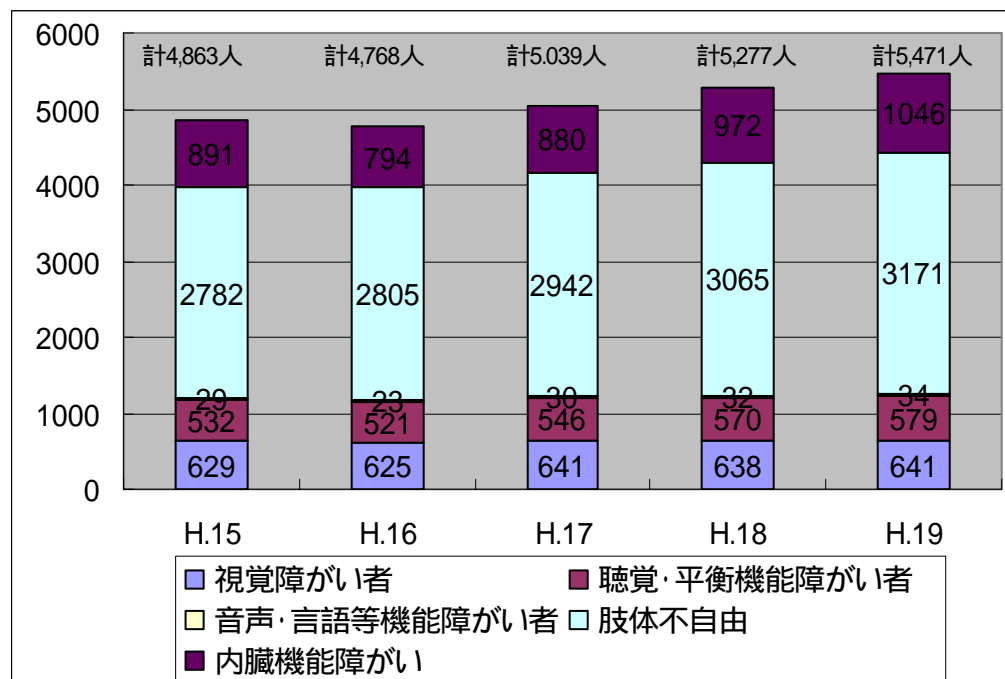
(3) 障がい者手帳等の所持者数

米子市内における身体障がい者手帳の所持者数は、平成 19 年度現在で 5,471 人、療育手帳の所持者数は 941 人、精神障がい者保健福祉手帳の所持者数は 860 人となっており、三手帳所持者数ともに年々増加傾向にあります。



(4) 身体障がい者人口

身体障がい者人口は、平成 19 年度現在で 5,471 人と総人口の 3.6%を占めており、平成 15 年度と比較すると 608 人増加しています。障がいの部位別では、「肢体不自由」が 3,171 人(58.0%)と最も多く、次いで「内臓機能障がい」が 1,046 人(19.1%)、「視覚障がい」641 人(11.7%)となっています。



3.2 上位及び関連計画等

交通バリアフリー基本構想に関する上位・関連計画を次表に示します。

計画名称	策定年度又は 計画期間	計 画 内 容
鳥取県福祉のまち づくり条例	平成 20 年度	すべての県民が自らの意思で移動し、安全かつ快適に移動できるよう公共的施設の整備促進を図ることとし、不特定多数の者が利用する建物、道路、公園等の新設、改良に当たって整備基準に適合したものとするよう義務を課している。
米子市障害者計画	平成 10 年度	障がい者が安心して生活でき、様々な社会活動に自由に参加できるよう、福祉、医療、雇用等の幅広い分野にわたる施策の総合的、体系的な推進を図るものであり、通所授産施設の整備やガイドヘルパーの増員確保などを行うこととしている。
第 8 次米子市交通 安全計画	平成 18 年度 ～平成 22 年度	交通事故のない安全、安心な社会の実現に向けて、講ずべき交通安全に関する計画であり、利用者が安心できる道路交通環境の整備では歩行空間のバリアフリー化の推進などをあげている。
新米子市総合計画 (米子いきいきプ ラン)	平成 18 年度 ～平成 27 年度	市民と行政が協働でまちづくりを進めることを基調に、豊かな自然を享受しながら働く場があって、市民一人ひとりが希望と誇りを持って充実した生活を送ることができる「生活充実都市・米子」を目指すこととしている。

3.3 市中心部の主要な施設の現況

(1) 旅客施設

鉄道施設として特定旅客施設の要件を満たすのは、JR 米子駅のみです。また、これに加えて JR 米子駅前広場には、バスターミナルも設置されています。

(JR 米子駅の 1 日平均乗降客数 8,056 人 > 5,000 人 : 平成 19 年)

米子市内には JR 山陰本線、伯備線、境線の 3 系統の鉄道が運行しており、市中心部に位置する JR 米子駅から鳥取、松江、境港、岡山市の 4 方向へ放射状に路線整備されている。

米子駅における 1 日あたりの運行本数

- ・ JR 山陰本線(京都方面) : 下り 34 本、上り 34 本
- ・ " (門司方面) : 下り 49 本、上り 51 本(伯備線経由列車を含む)
- ・ JR 伯備線 : 下り 28 本、上り 28 本
- ・ JR 境線 : 下り 24 本、上り 24 本

バリアフリー車両について

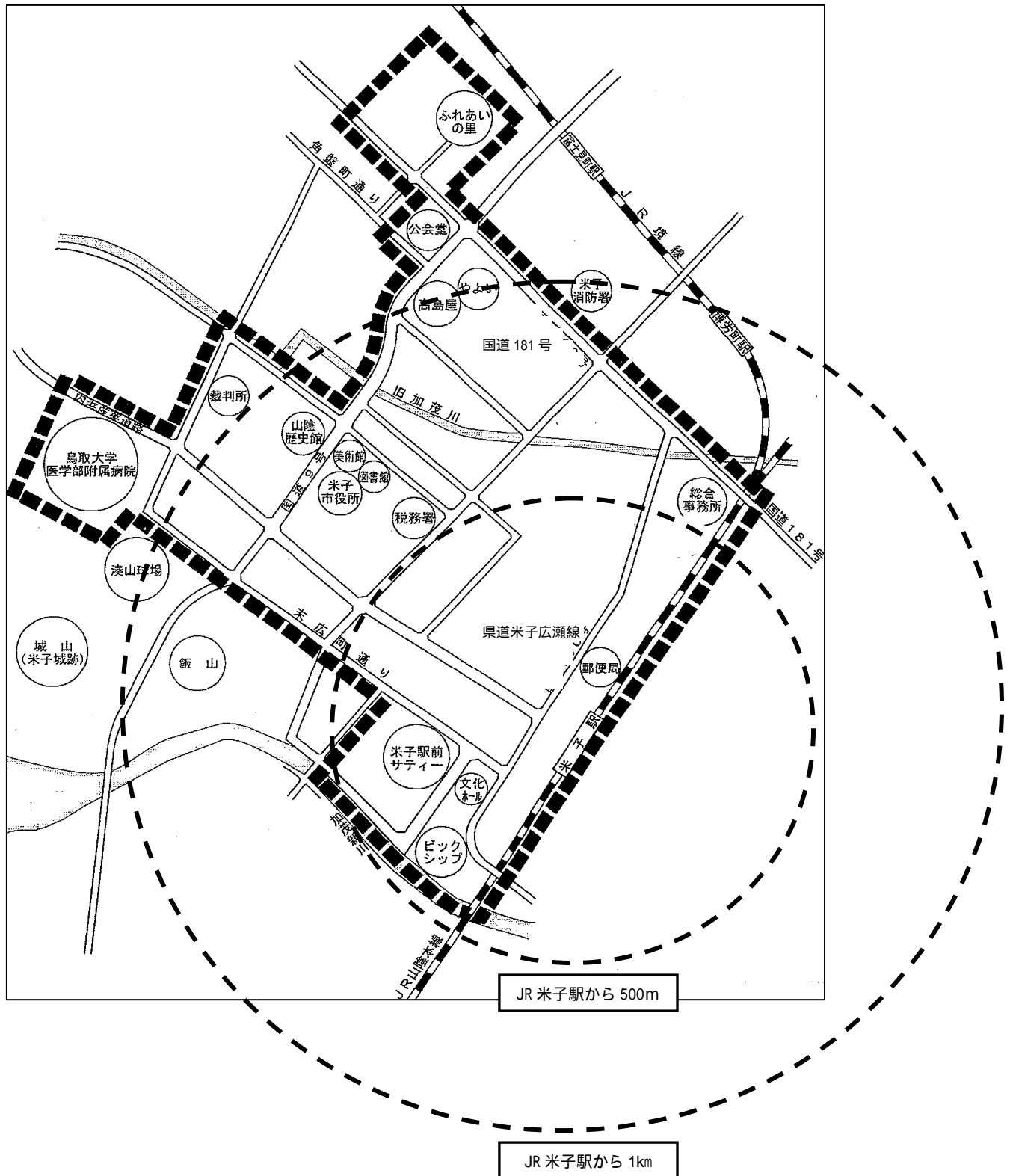
事業者名	車両台数 (内バリアフリー車両)	備考
JR 西日本 米子支社	181 両 (58 両)	JR 米子駅管内
日本交通(株) 米子営業所	30 台 (8 台)	米子営業所管内
日ノ丸自動車(株) 米子支店	63 台 (19 台)	米子支店管内

(2) 道 路

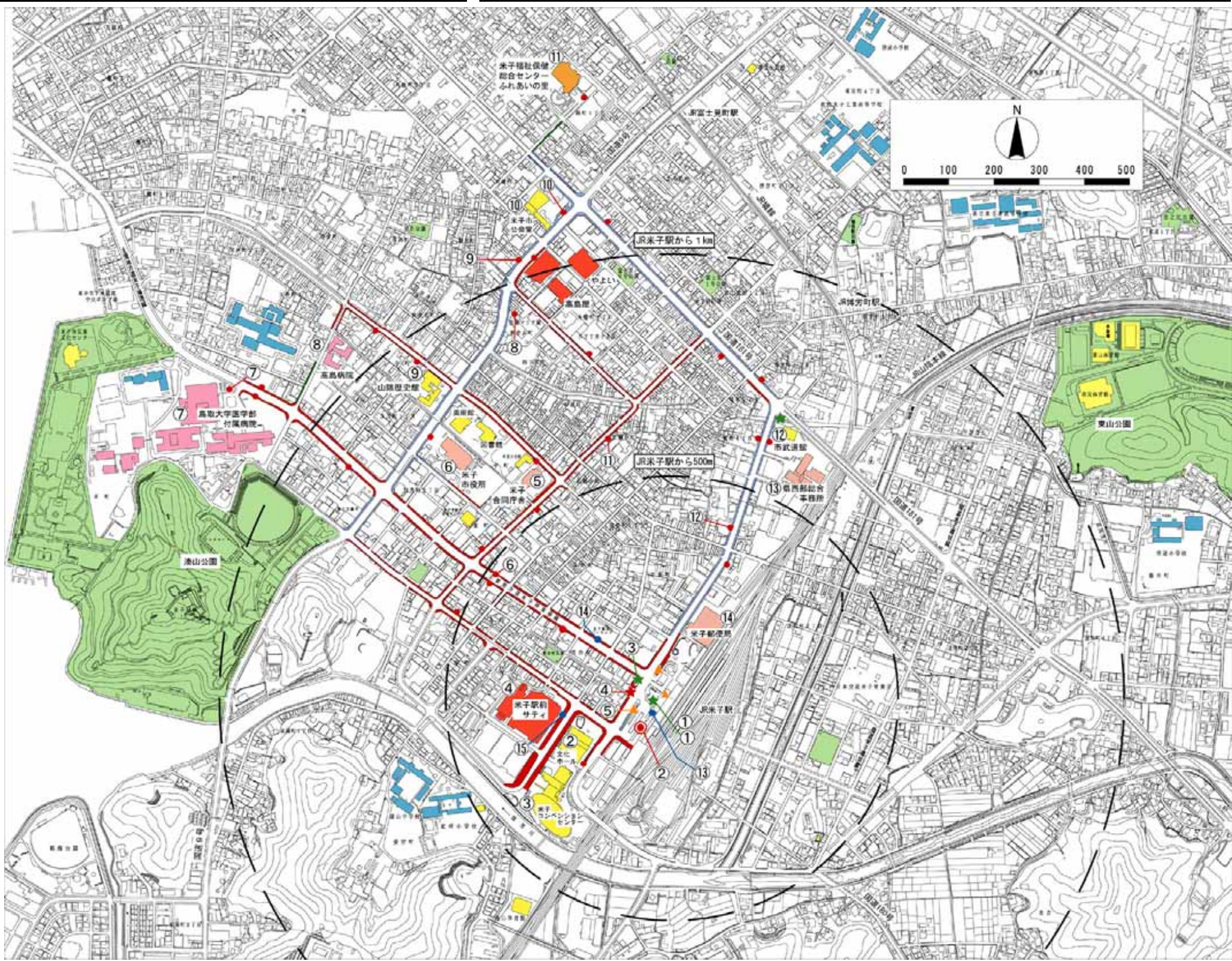
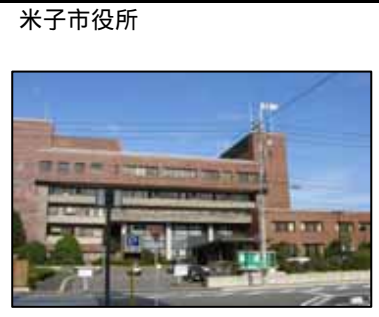
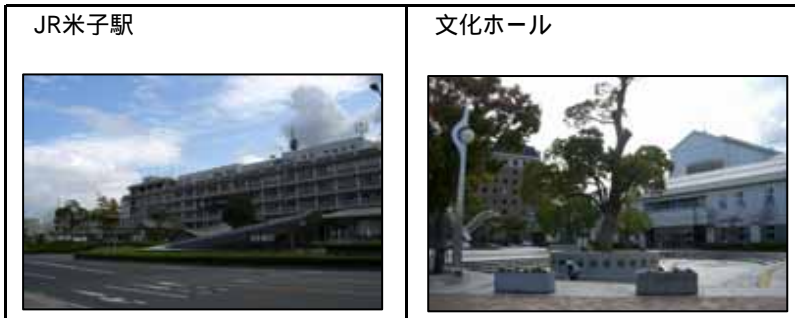
幹線道路である国道 9 号と国道 181 号、JR 米子駅前面に位置する県道米子広瀬線、主要地方道米子停車場線 (末広町通り) が市街地中心部の骨格を形成しています。また、それらの路線をつなぐ形で市道が網目状に配置されています。

(3) 建築物等

JR 米子駅の北側に中心市街地が形成されており、米子駅からの徒歩圏となる約1kmの範囲に、商業施設(駅前サティ、高島屋等)、公共公益施設(市役所、文化ホール等)、医療・福祉施設(大学病院、高島病院等)など全市的な利用が見込まれる主要な施設が集積しています。




主な周辺施設の状況




乗り継ぎ施設等の状況

JR米子駅正面の地下通路出入口



・中央部に階段、両端にエスカレーターが設置されている。

JR米子駅のバスターミナル



・誘導ブロック敷設済み、
・シェルター、ベンチ有り。

放置自転車の状況

駅前広場



米子停車場線の歩道



駅前サティ横の歩道



主な施設の凡例

バスターミナル	地下施設出入口	エレベーター	
バス停留所	地下通路出入口		
官公庁施設	拠点医療施設	文化・観光施設 運動施設・レジャー施設	商業施設
社会福祉施設	公園・広場	教育施設(小・中・高・大学)	

JR米子駅前の地下通路出入口



・左側が歩行者通路、右側が自転車歩行者通路になっている。

エレベーター




・当該エレベーターによって、JR米子駅方面への動線が確保される。

地下駐輪場出入口




・緑地によって、利用者の安全性が確保されている。

バス停留所




・バスベイ型の停留所
・誘導ブロック敷設済み。

大学病院内のバス停留所



・誘導ブロック敷設済み、
・シェルター、ベンチ有り。

バス停留所



・バスベイ型の停留所
・誘導ブロック敷設済み、ベンチ有り。

バス停留所



・バスベイ型の停留所
・誘導ブロック、シェルター、ベンチ有り。

バス停留所



・バスベイ型の停留所
・誘導ブロック、シェルター、ベンチ有り。

バス停留所

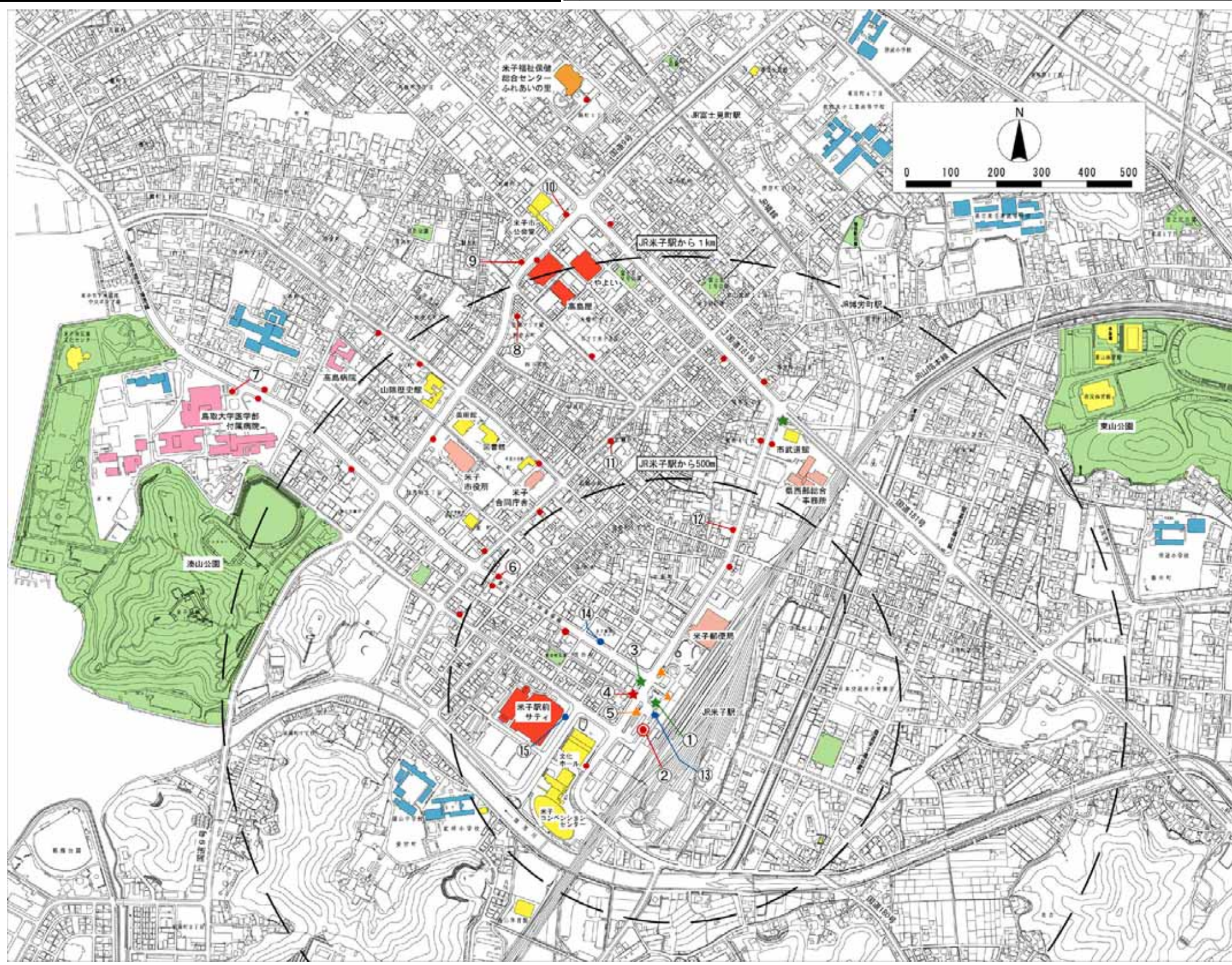


・だんだんバスの停留所
・誘導ブロック無し。

バス停留所



・誘導ブロック敷設済み、歩道面～縁石天端間に10cmの段差有り。



主要街路の歩道整備状況(1)

県道米子広瀬線



- 幅員3.9m(有効幅員3.0m)
- セミフラット(誘導ブロック有り)

だんだん広場横



- 幅員5m以上(有効幅員3.7m以上)
- マウントアップ(誘導ブロック有り)

JR米子駅



- 駅前広場の歩行動線
- 誘導ブロック有り

文化ホール横



- 広場と一体化した広幅員のマウントアップ歩道

県道米子広瀬線



- 幅員4.0m(有効幅員2.8m)
- マウントアップ(誘導ブロック有り)

県道米子広瀬線



- 幅員4.1m(有効幅員3.0m)
- セミフラット(誘導ブロック有り)

国道181号



- 幅員4.0m(有効幅員2.9m)
- セミフラット(誘導ブロック有り)

国道181号



- 幅員3.5m(有効幅員2.5m)
- セミフラット(誘導ブロック有り)

市道



- 幅員1.9m(有効幅員1.7m)
- フラット(誘導ブロック有り)
- 反対車線には歩道無し。

国道9号



- 幅員4.0m(有効幅員3.0m)
- セミフラット(誘導ブロック有り)

国道9号



- 幅員4.1m(有効幅員3.1m)
- マウントアップ(誘導ブロック有り)

市道



- 幅員2.4m(有効幅員2.1m)
- マウントアップ(誘導ブロックは路面色と明度差が少なく判別しづらい)

市道

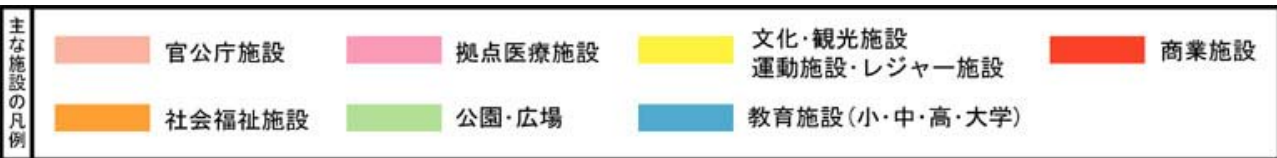
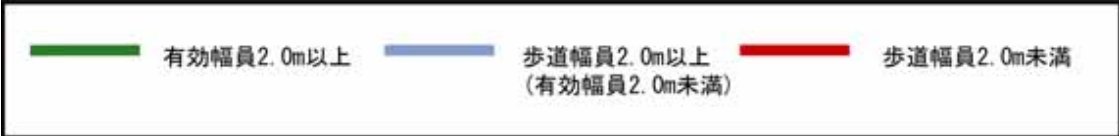
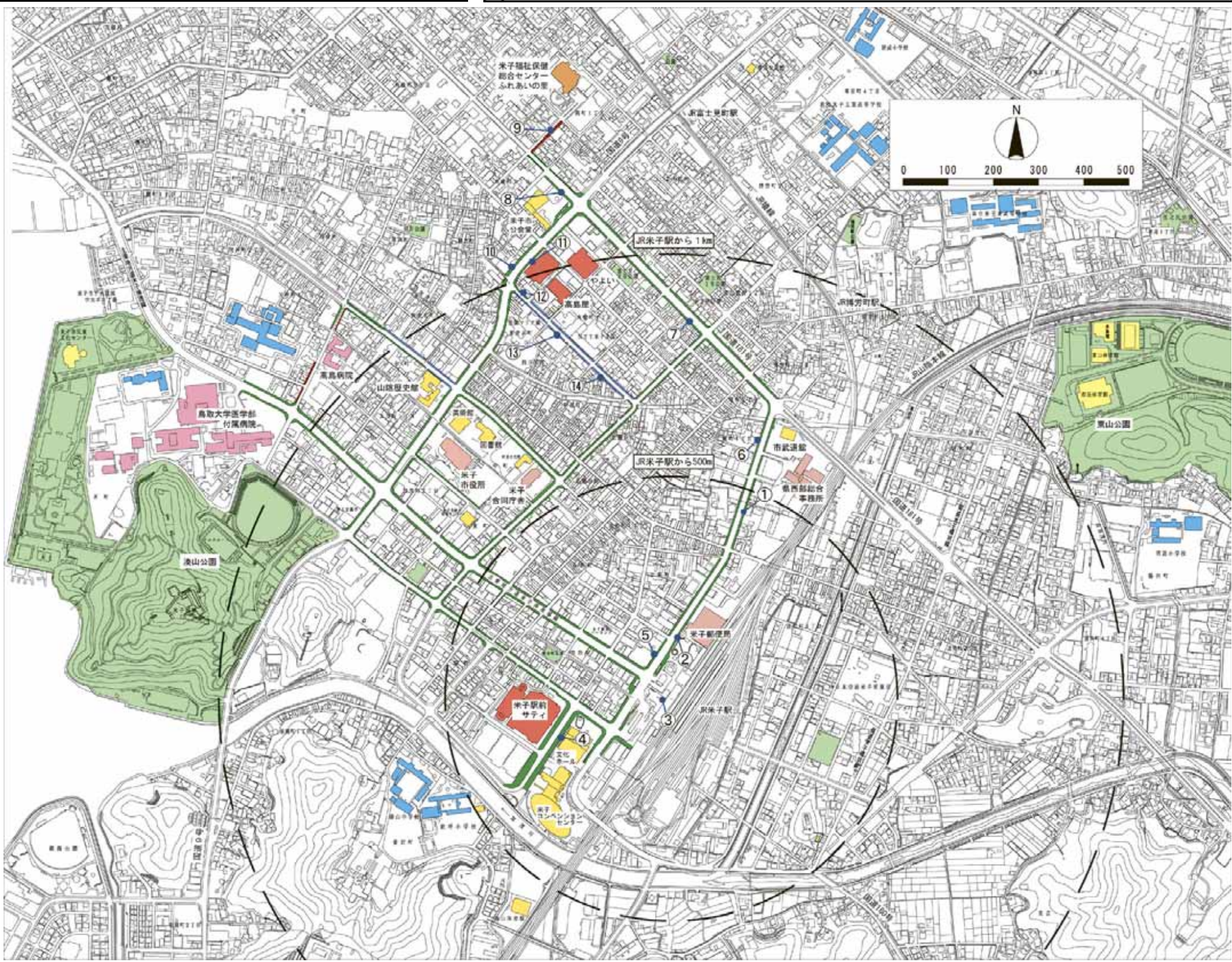


- 幅員2.6m(有効幅員1.7m)
- マウントアップ(誘導ブロックは路面色と明度差が少なく判別しづらい)

市道



- 幅員2.5m(有効幅員1.6m)
- マウントアップ(誘導ブロック無し)



主要街路の歩道整備状況(2)

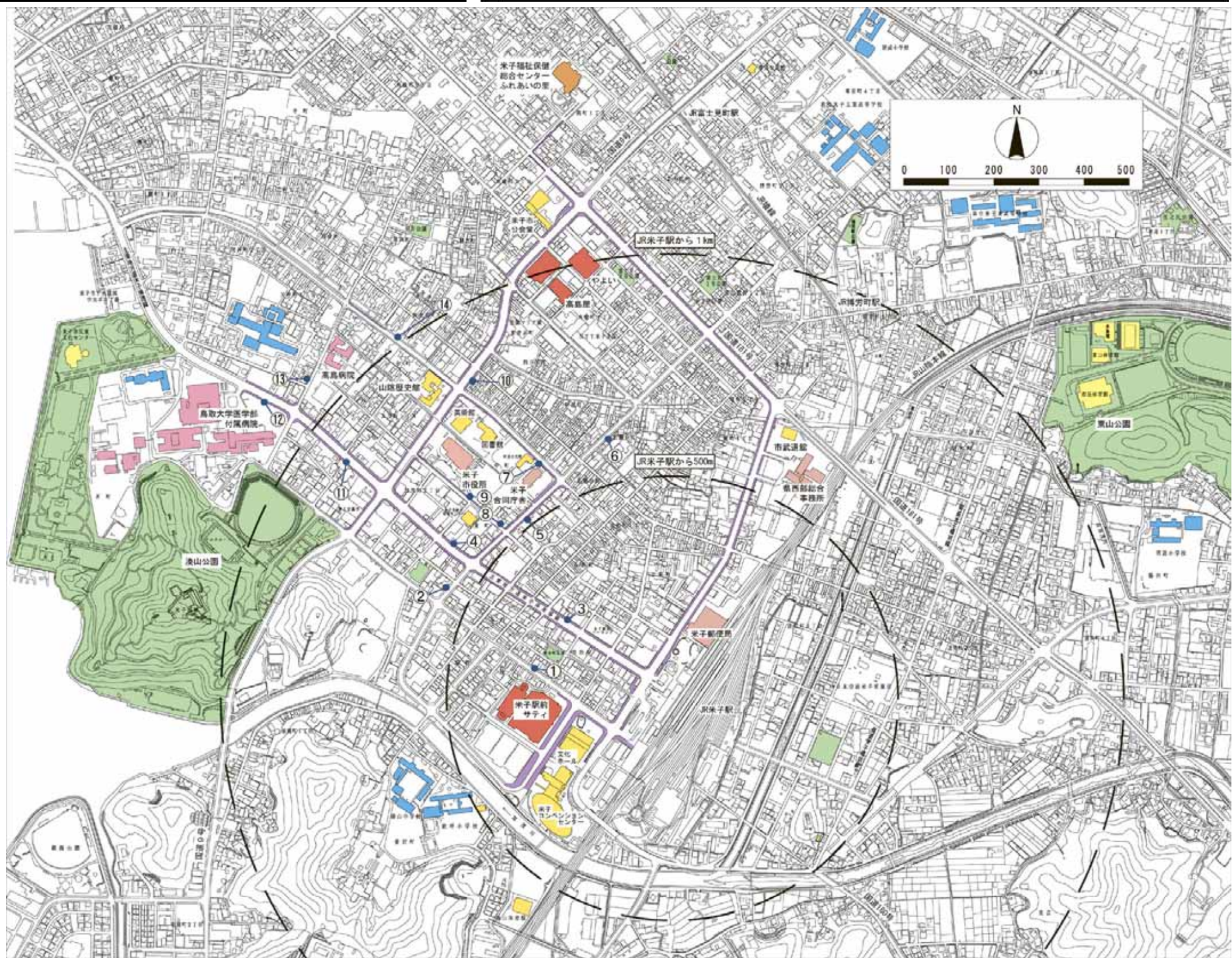
市道  幅員3.5m(有効幅員2.5m) マウントアップ(誘導ブロック無し)	市道  幅員3.5m(有効幅員2.5m) マウントアップ(誘導ブロック無し)
市道  幅員3.5m(有効幅員2.5m) マウントアップ(誘導ブロックは路面色と明度差が少なく判別しづらい)	市道  幅員3.2m(有効幅員2.3m) マウントアップ(誘導ブロック無し)
市道  幅員3.5m(有効幅員2.3m) マウントアップ(誘導ブロック有り)	市道  両側共に歩道無し。 外側線～民地間の幅=1.3m(1.1m)
市道(市役所前)  幅員3.1m(有効幅員2.1m) マウントアップ(誘導ブロック有り)	国道9号  幅員4.1m(有効幅員3.1m) セミフラット(誘導ブロック有り)
主要地方道米子境港線  幅員4.5m(有効幅員3.0m) マウントアップ(誘導ブロック有り)	主要地方道米子境港線  幅員4.5m(有効幅員3.0m) マウントアップ(誘導ブロック有り)
市道  幅員1.7m(有効幅員1.0m) フラット(誘導ブロック無し)	市道  幅員2.5m(有効幅員1.3m) マウントアップ(誘導ブロック無し) 波打ち歩道の状況にある。

主要地方道米子停車場線  幅員4.5m(有効幅員3.3m) マウントアップ(誘導ブロック有り)	主要地方道米子停車場線  幅員4.5m(有効幅員3.3m) マウントアップ(誘導ブロック有り)
--	---

視覚障害者誘導用ブロック
敷設区間

官公庁施設	拠点医療施設	文化・観光施設 運動施設・レジャー施設	商業施設
社会福祉施設	公園・広場	教育施設(小・中・高・大学)	

主な施設の凡例



4 . 問題点と課題の整理

4.1. アンケート調査

基本構想策定に先立ち、広く市民の移動と交通に関する状況及び問題点、課題を把握するために実施されたアンケート調査の結果を以下に示します。

アンケート調査概要

対象者・・・高齢者、身体障がい者、米子駅前地域住民、その他住民

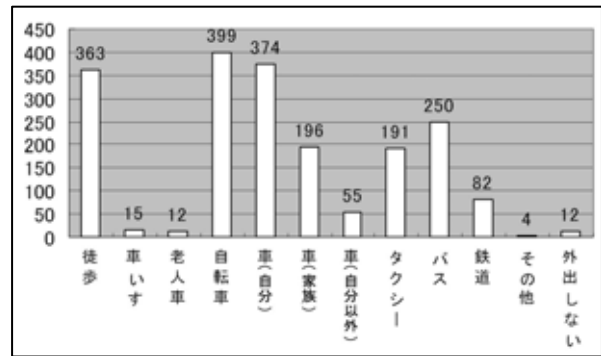
調査時期・・・平成 15 年 1 月～2 月

回答者数・・・976 人（回答者属性：60 歳以上の割合 66%、）

（米子駅周辺地区 505 人(51.7%)、その他の地区 471 人(48.3%)）

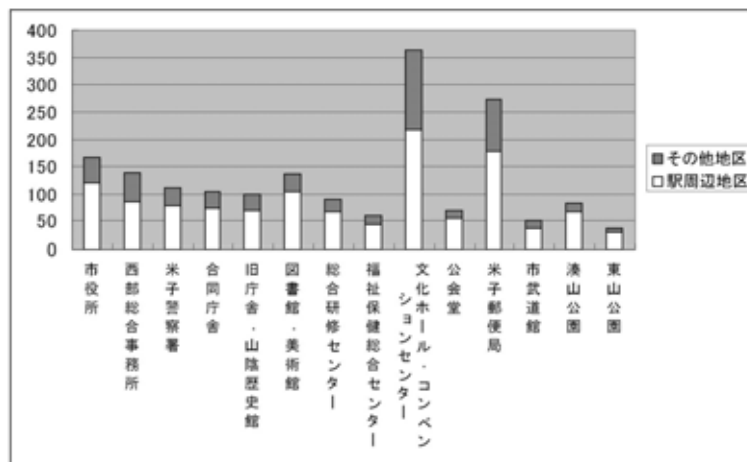
(1) 交通手段

回答者の普段の交通手段は、自家用車(625 人、32.0%)が最も多く、次いで自転車(399 人、20.4%)、徒歩(363 人、18.6%)、バス(250 人、12.8%)、タクシー(191 人、9.8%)、鉄道(82 人、4.2%)の順となっています。



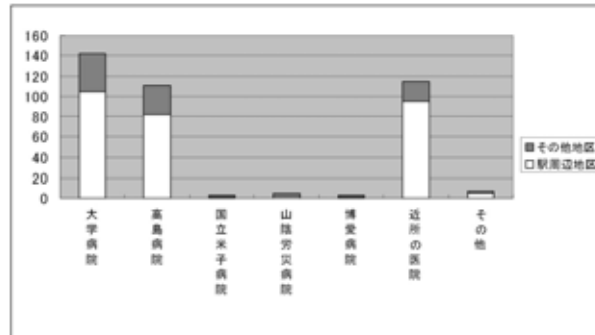
(2) JR 米子駅から歩いていく公共施設

歩いていく施設として、文化ホール・コンベンションセンター(364 人)が多く、次いで米子郵便局(278 人)、市役所(167 人)、西部総合事務所(139 人)、図書館・美術館(136 人)の順となっています。



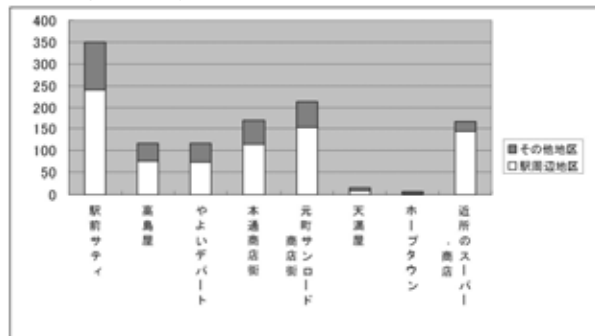
(3) JR 米子駅から歩いていく医療施設

大学病院(142人)が最も多く、次いで近所の医院・診療所(115人)、高島病院(111人)の順となっています。



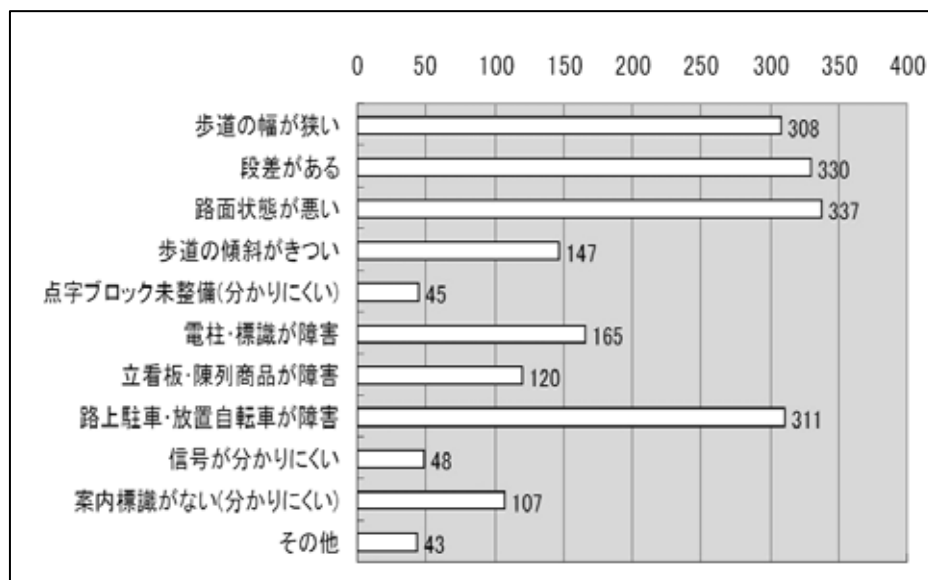
(4) JR 米子駅から歩いていく店舗・商店街

歩いていく施設として、駅前サティ(349人)が多く、次いで元町サンロード商店街(212人)、本通り商店街(171人)、近所のスーパー・商店(166人)、高島屋(116人)、やよいデパート(116人)の順となっています。



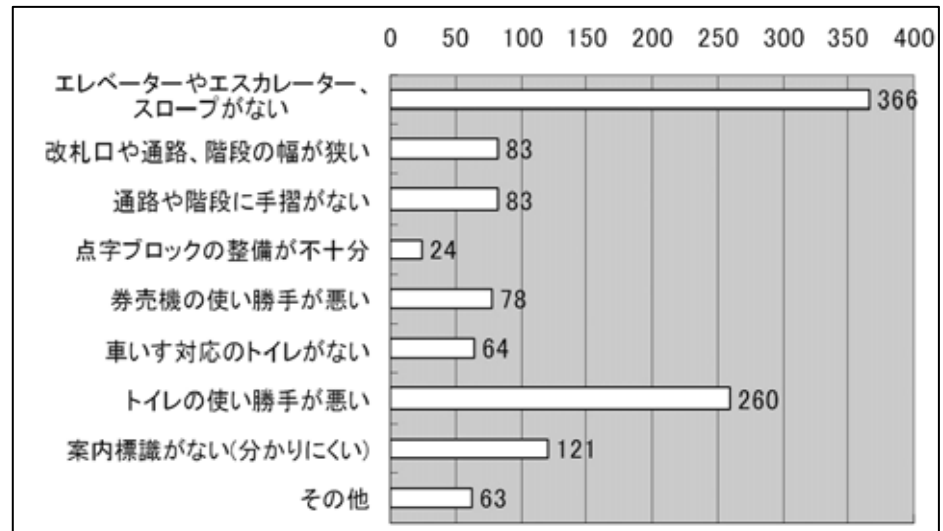
(5) 市中心部の道路で困ること

「路面状態が悪い(337人)」、「段差がある(330人)」、「路上駐車や放置自転車が障害になっている(311人)」、「歩道の幅が狭い(308人)」と答えている人が非常に多い傾向にあります。次いで、電柱や標識、立看板や陳列商品、案内標識についての指摘が多い結果となっています。



(6) JR 米子駅で困ること

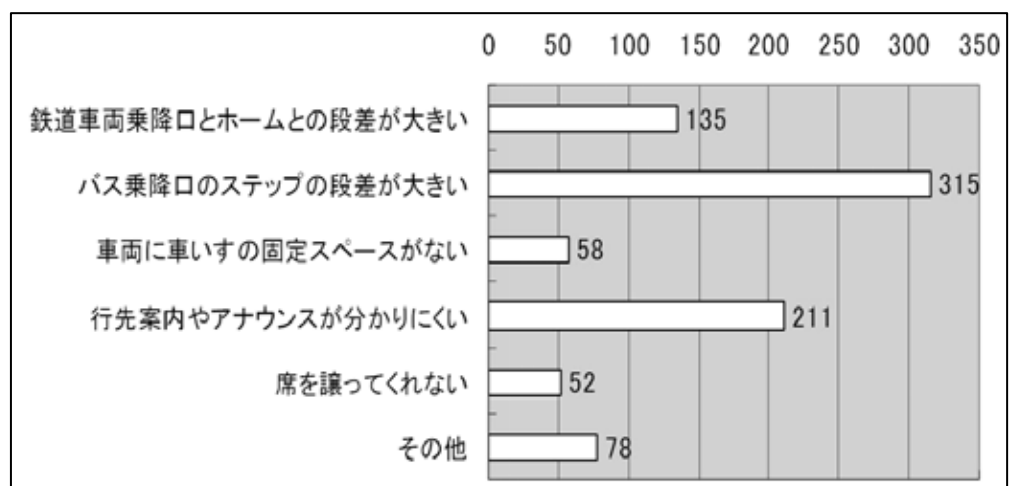
「エレベーターやエスカレーター、スロープがなく不便」、「トイレの使い勝手が悪い・車いす対応のトイレがなく不便」と答えている人が多い傾向にあります。次いで、案内標識についての指摘が多く、特に耳や目の不自由な人の場合、この比率が高くなっています。



(7) 鉄道やバスを利用する際に困ること

「バス乗降口のステップの段差が大きい」と答えた人が最も多くなっています。次いで「ホーム、バス停留所、車内での行先案内やアナウンスが分かりにくい」、「鉄道車両乗降口とホームとの段差が大きい」の順となっています。この傾向は、高齢者で特に顕著に認められます。

車いす利用者では、乗降時の段差の大きさに加えて、車両内の車いす固定スペースについての指摘が多くなっています。また、耳の不自由な人の場合、行先案内やアナウンスについての指摘の比率が高い傾向にあります。



4.2. 現地点検調査

米子市街地における外出や移動の際のバリア(障壁)を把握するため、高齢者や障がい者など様々な市民の参加と協力を得て実施した現地点検調査の結果を以下に示します。なお、指摘内容について平成19年度までに改善されたものは【設置済】等表示しております。

実施日

平成15年2月24日(月) 13:30~17:00

参加者(69名)

- ・委員会委員 17名
- ・調整会関係者 12名
- ・協力身障者(手話通訳を含む) 23名
- ・米子市職員 17名

総指摘数

- ・計 799件

駅舎に関する指摘内容

米子駅については、案内誘導を含め、駅舎各施設に対して指摘がありました。全体的に指摘箇所の偏りは見受けられないものの、トイレに関する要望が最も多いのが特徴になっています。

箇所	指摘内容
ホーム (待合室、表示等) 【指摘数：5件】	<ul style="list-style-type: none"> ・点字案内板がない。【コンコースに設置済】 ・聴覚障がい者には文字掲示板による連絡がないとわからない。【ホームへの発車時刻標設置済】 ・ホームと列車間の段差が大きすぎる。
階段 【指摘数：4件】	<ul style="list-style-type: none"> ・西側階段手摺りの形状が四角のため握りにくい。 ・車いす利用者が通れない。 ・案内誘導がない。 ・エレベーターが必要である。
券売機 (窓口を含む) 【指摘数：4件】	<ul style="list-style-type: none"> ・案内誘導がない。 ・みどりの窓口のカウンターの高さが高い。
トイレ 【指摘数：7件】	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームにトイレがない。 ・案内誘導がない。 ・屋内に車いす対応トイレがない。
駅ビル(入口等) 【指摘数：5件】	<ul style="list-style-type: none"> ・入口開きドアが点字ブロックに掛かる。 ・入口部に点字ブロックが足りない。

駅前広場に関する指摘内容

駅前広場については、バスターミナルに関する指摘が大半を占める結果となりました。

箇 所	指 摘 内 容
エレベーター 【指摘数：1件】	・エレベーター出口部分が狭い。
バス停 【指摘数：9件】	・待合いすと点字ブロックとの間が近すぎる。 ・バス乗り場と車道部との間の段差が大きすぎる。 ・各乗り場の行き先がわからない。【設置済】 ・高速バス乗り場への案内誘導がない。【設置済】 ・0番乗り場に屋根がない。
バス【指摘数：1件】	・運賃表示が分かりにくい。
駐輪・駐停車 【指摘数：1件】	・タクシー乗降場横の一般乗降場に車いす駐車スペースがない。
破損凹凸 【指摘数：6件】	・点字ブロックが剥離している。 ・点字ブロックが陥没している。
点 字 【指摘数：6件】	・点字ブロックがバス停への最短ルートに設置されていない。 ・一部貼付式で整備されている。【改善済】
地下駐車場 【指摘数：3件】	・エレベーターへの案内表示がない。

道路等に関する指摘内容（1/3）

道路等については、点字ブロック（視覚障害者誘導用ブロック）、段差、破損、勾配等の不備を指摘する声が最も多く、電柱・看板等、歩行幅員に関する事項がこれに続きます。（道路 1/3）

箇 所	指 摘 内 容
バス停 【指摘数：9件】	・視覚障がい者が認識しづらい。 ・点字ブロック、ベンチ、音声案内などが整備されていない。（だんだんバス） ・バス時刻表の文字が小さい。 ・バス時刻表にノンステップバス表示がない。【表示済】 ・バス停の表示がない。
歩車道境界 【指摘数：8件】	・歩車道境界施設の構造が統一されていない。 ・連続性のない部分的な歩車道境界ブロックの設置は危険である。 ・歩車道境界位置がわかりづらい。
溝・溝蓋 【指摘数：17件】	・グレーチングは白杖の先が入らないよう目の細かいものにすべき。 ・溝蓋間に相当の隙間がある。
歩行幅員・広さ 【指摘数：57件】	・歩道幅が狭い。 ・歩道がない。
駐輪・駐停車 【指摘数：30件】	・歩道上に自転車、バイクが放置されている。 ・民地内の駐車車両が歩道にはみ出ている。

(道路 2/3)

箇 所	指 摘 内 容
電柱・看板等 【指摘数：73件】	<ul style="list-style-type: none"> ・店舗看板や幟旗、いすが歩道上に設置してある。 ・路上の電柱、電柱支線が通行の妨げになる。 ・電話ボックス、バス停表示柱、フットライト、交通標識等が通行の妨げになる。 ・横断歩道の延長線上に街路灯がある。
点 字 【指摘数：130件】	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点警戒点字ブロックが横断歩道に直角に設置されていない。 ・黄色以外の点字ブロックが設置されている。 ・JIS規格(5点×5点、4本ライン)外の点字ブロックが設置されている。 ・点字ブロックを途中で終える際に警告ブロックが設置されていない。 ・緩い曲がりの箇所に警告ブロックが設置されている。 ・押しボタン信号への点字ブロックによる誘導が適切に行われていない箇所がある。 ・点字ブロック設置にあたって、統一的基準を設ける必要がある。 ・消化栓のために、点字ブロックがとぎれている。 ・点字ブロックが設置されていない箇所がある。 (点字ブロックは、つながってこそ初めて意義がある。) ・点字ブロックの種類が統一されていない。 ・個人の建物にぶつかるように点字ブロックが設置してある。 ・公共施設への点字ブロックによる誘導がない箇所がある。
段 差 【指摘数：127件】	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り入れ部の歩車道段差は2cmにすべき。(高くても低くても困る) ・歩道内に段差が生じている ・歩道内のマンホールが突出、陥没している。 ・街路樹柵と歩道面との間に段差がある。 ・段差を設ける箇所については、色調に変化をつけるべき。 ・点字ブロックに段差が生じている。 ・点字ブロックと舗装面との間に段差が生じている。 ・街渠と舗装面との間に段差が生じている。
植 栽 【指摘数：21件】	<ul style="list-style-type: none"> ・街路樹やその枝が通行の妨げになる。 ・植え込み(低木)に視覚障がい者がつまずく。 ・花壇のため歩行幅員が狭まり、通行に支障が生じている。 ・街路樹の根が通行部分表面に出ている。 ・街路樹柵が通行の妨げになる。
照 明 【指摘数：2件】	<ul style="list-style-type: none"> ・道路照明施設が整備されていない区間がある。

(道路 3/3)

箇 所	指 摘 内 容
標識・案内表示 【指摘数：11件】	<ul style="list-style-type: none"> ・市内案内地図、案内板、表示板をバス停など各所に設置すべき。 ・道路横断エレベーター位置の案内表示が十分でない。 ・合同庁舎向かい側に、バス停、店舗名、公共施設名を入れた案内板を設置すべき。 ・電光掲示板等によって、道路情報や緊急情報を知らせてほしい。 ・施設への案内標識の設置位置が低く、見えにくい。 ・音声案内が作動不良である。
勾 配 【指摘数：101件】	<ul style="list-style-type: none"> ・店舗入口へのすり付け勾配が急すぎる。 ・車の出入口部について、歩道の横断勾配が急になっている。 ・横断歩道に向かっての切り下げ部の勾配が急すぎる。 ・歩道が車道方向に向かって大きく傾斜している。 ・横断歩道もないのに歩道が車道方向に傾斜している。 ・国道部の歩道におけるすり付け勾配が急すぎる。【改良済】
破損凹凸 【指摘数：123件】	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道ブロックの継ぎ目、点字ブロックが凹凸になっている。 ・歩道ブロック、点字ブロックが剥離している。 ・歩道舗版が沈下している。 ・舗装状態がたいへん悪い。 ・舗装ブロックが破損している。 ・路面に亀裂が入っている。
信 号 【指摘数：27件】	<ul style="list-style-type: none"> ・音響信号を可能な限り設置すべき。 ・横断時の青信号時間が短い。 ・信号機が必要な交差点がある。 ・信号機の音響音が小さい。 ・赤信号になる前の点滅時間を長くしてもらいたい。 ・信号音が不良である。
横断歩道 【指摘数：5件】	<ul style="list-style-type: none"> ・横断勾配が急になっている。 ・夜間、横断歩道を容易に見分けられるようにしてもらいたい。 (例えばライトアップ等) ・横断歩道がない箇所がある。
その他 【指摘数：6件】	<ul style="list-style-type: none"> ・街灯の支柱が腐食している。 ・車いす通行を考慮し、路面はアスファルト舗装にすべき。 ・歩道と駐車場との境界明示物がない。 ・歩車道の高低差が大きいため、不安感を抱いてしまう。

その他の指摘内容

箇 所	指 摘 内 容
救急車通行	・聴覚障がい者が認識できる方法を考えてほしい。
自転車、歩行者通行	・自転車と歩行者の通行帯を分離してもらいたい。
植 栽	・民家の植え込みが、敷地から歩道にはみ出ている。
自動車出入口	・駐車場及び自家用車の出入口部に注意喚起を促す必要がある。
郵便ポスト	・差し出し口の向きが不適切である。
点字誘導施設	・銀行、病院等への誘導は必要ないか。
一般市道	・幅員 4m以上に整備してもらいたい。
市庁舎	・トイレに簡易ベッドを設置してもらいたい。【設置済】
音声誘導施設	・公会堂、市役所、研修センター入口に音声案内を設置してもらいたい。
公共施設入口	・合同庁舎、旧庁舎敷地と歩道との間に段差がある。

4.3. 問題点と課題の整理

アンケート調査及び現地点検調査の両調査結果を基にして、当該地区の移動に関する問題点と課題について、「駅舎」、「駅前広場」、「車両等(鉄道・バス)」、「道路」、「交通安全施設」ごとに整理します。

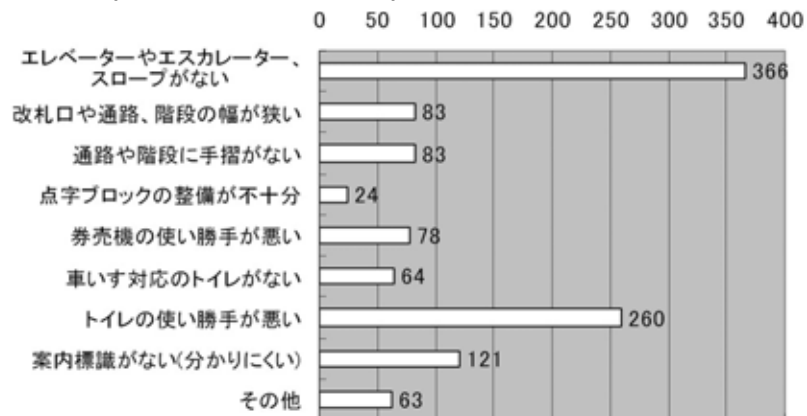
(1) 駅舎

JR 米子駅は、エレベーター等の上下移動のバリアフリー化が未整備であること、車いす対応のトイレが屋内にないこと等から、車いす利用者やベビーカー連れの人には特に利用しにくい駅であるとの指摘が多くの方から寄せられました。また、視覚障がいや聴覚障がいの方にとっては、誘導案内施設の充実に關する意見があり、電光掲示板による文字情報の提供や音声案内、適切な視覚障害者誘導用ブロックの敷設、点字板の設置などが今後の課題としてあげられます。

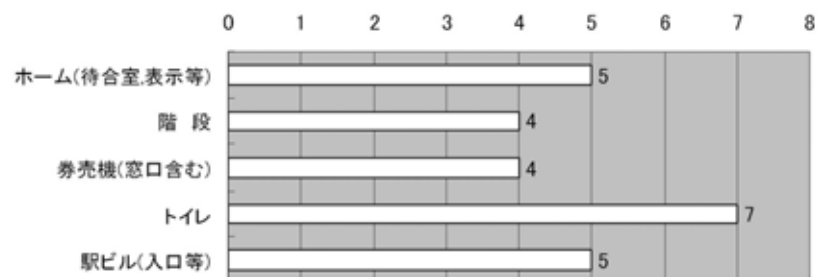
駅舎に関する主な問題点

エレベーターやエスカレーター、スロープがない。
 屋内に車いす対応のトイレがない、トイレの使い勝手が悪い。
 誘導案内施設の整備が十分でない。

アンケート結果（JR 米子駅で困ること）



現地点検調査結果（JR 米子駅の指摘数内訳）



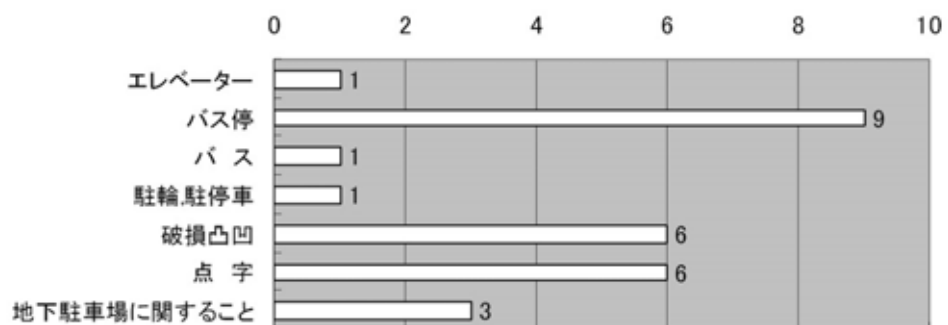
(2) 駅前広場

駅前広場には、エレベーターやエスカレーター、シェルター、ベンチ、視覚障害者誘導用ブロックなどが整備され、一定のバリアフリー化が図られています。しかし、「エレベーターへの案内表示が十分でない」、「待合いすと点字ブロックとの間が近すぎる」、「視覚障害者誘導用ブロックがバス停への最短ルートに設置されていない」、「視覚障害者誘導用ブロックが剥離、陥没している」など主に誘導案内に関する問題点が指摘されています。また、他にタクシー乗降場横の一般乗降場に車いす使用者用駐車スペースの設置を求める意見もありました。

駅前広場に関する主な問題点

誘導案内施設の整備が十分でない。
車いす使用者用駐車スペースがない。

現地点検調査結果（JR 米子駅前広場の指摘数内訳）



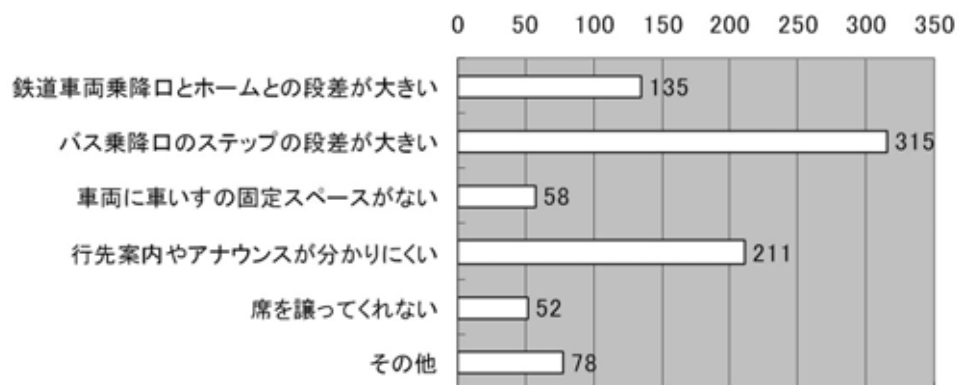
(3) 車両等(鉄道・バス)

「バス乗降口のステップの段差が大きい」、「行先案内やアナウンスがわかりにくい」といった指摘内容からも明らかなように、鉄道・バス車両に対する市民要望は、“安全かつ円滑に乗降できる乗降口の整備”及び“わかりやすい運行情報の提供”の二つに概ね区分されます。具体的には、今後の高齢社会に対応するため、低床バス(ノンステップバス、ワンステップバス等)の導入、バス時刻表の改善(使用活字の大型化等)、車内アナウンスの充実などによる改善が求められます。

車両等(鉄道・バス)に関する主な問題点

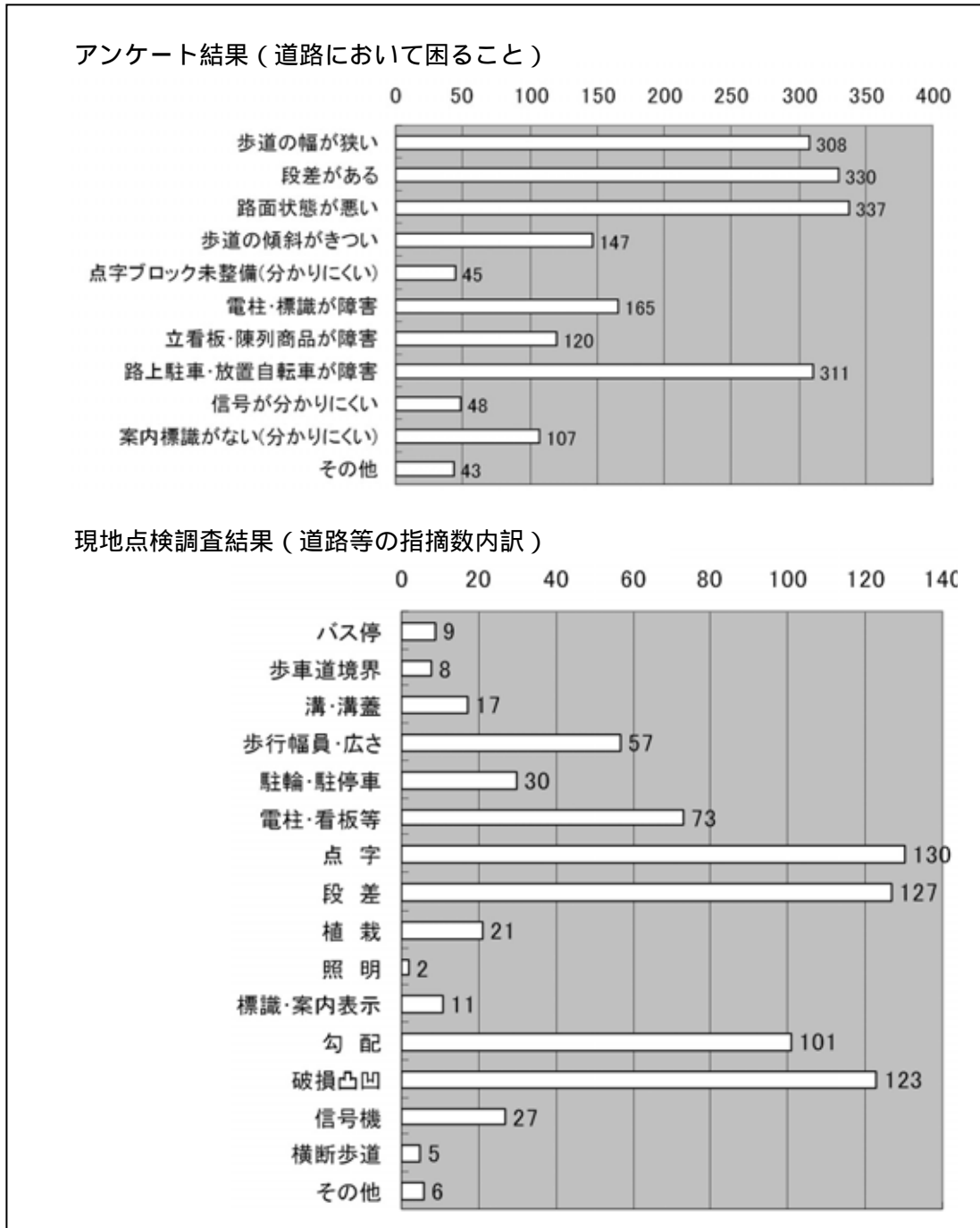
低床バス(ノンステップバス、ワンステップバス等)を積極的に導入する必要がある。時刻表の改善等、わかりやすい運行情報の提供に努める必要がある。

アンケート結果(鉄道やバスを利用する際に困ること)



(4) 道路

地区内の道路は「歩道幅が狭い」、「勾配がきつい」などの構造上の問題、「ブロック舗装の破損」や「路面の亀裂」等の維持管理上の問題、視覚障害者誘導用ブロックに代表される誘導案内上の問題、さらには「放置自転車や商品のみ出し」によるマナー上の問題等、多くの課題を抱えています。

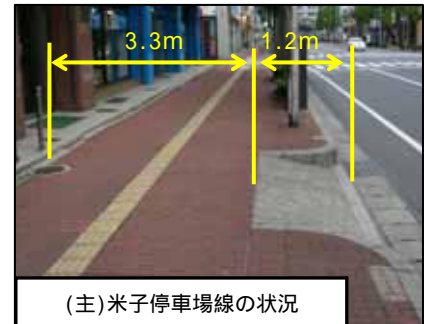


これらの問題点の中から、特に市民からの指摘が多い項目を以下に整理します。

道路に関する主な問題点

1. 幅員不足により、バリアフリーの連続性が一部区間において確保されていない。

- ・ 地区内の骨格道路の内、国道 9 号及び国道 181 号の歩道は、セミフラット型の構造形式で整備されており、(主)米子停車場線や(主)米子境港線は沿道状況等によりマウントアップ型式になっています。一般に、マウントアップ型式は、車両乗入れ部において歩行者等の通行を制限しますが、本路線の場合、通行部分が 2m 以上確保されているため、概ねバリアフリー化が進んでいるものと考えられます。



(主)米子停車場線の状況

- ・ 一方、市道については有効幅員が 2m 未満の路線も複数の区間で確認されます。また、地区内の主要施設である米子市役所や高島病院周辺には、歩道未整備区間があります。このため、これらの区間を改善し、バリアフリー区間の連続性を高めていくことが、地区の移動ネットワークを形成する上での課題として考えられます。

市役所前の歩道未整備区間の状況



2. 路面状態や段差、勾配の整備改善が望まれる。

- ・ 地区内には、ブロック舗装の破損や凹凸、路面の亀裂・陥没など、歩行者の通行に支障を与えている区間が確認されます。
- ・ 横断歩道部や車両乗入れ部の一部箇所において、歩道の傾斜や段差が基準外のため、高齢者・障がい者等のバリア(障壁)になっていることが指摘されています。

老朽化した路面の状態



3. 視覚障害者誘導用ブロックの整備改善が望まれる。

- ・ 地区内の国道や主要地方道、県道には、視覚障害者誘導用ブロックが概ね設置されていますが、それに接続する市道には、ブロックの未整備区間が多く確認されます。
- ・ 一部区間において、歩道路面色と明度差が少ないブロックが設置されており、弱視の視覚障がいの方には認識しづらい状況になっています。

視覚障害者誘導用ブロック未整備区間の状況



歩道色と明度差が少ないブロックの設置状況



4. 放置自転車、看板等によるバリアがみられる。

- ・ 国道や主要地方道など歩道幅員が比較的広い通りを中心にして、放置自転車や看板、商品陳列等の障害物が路面を占有し、歩行者の通行を阻害しています。

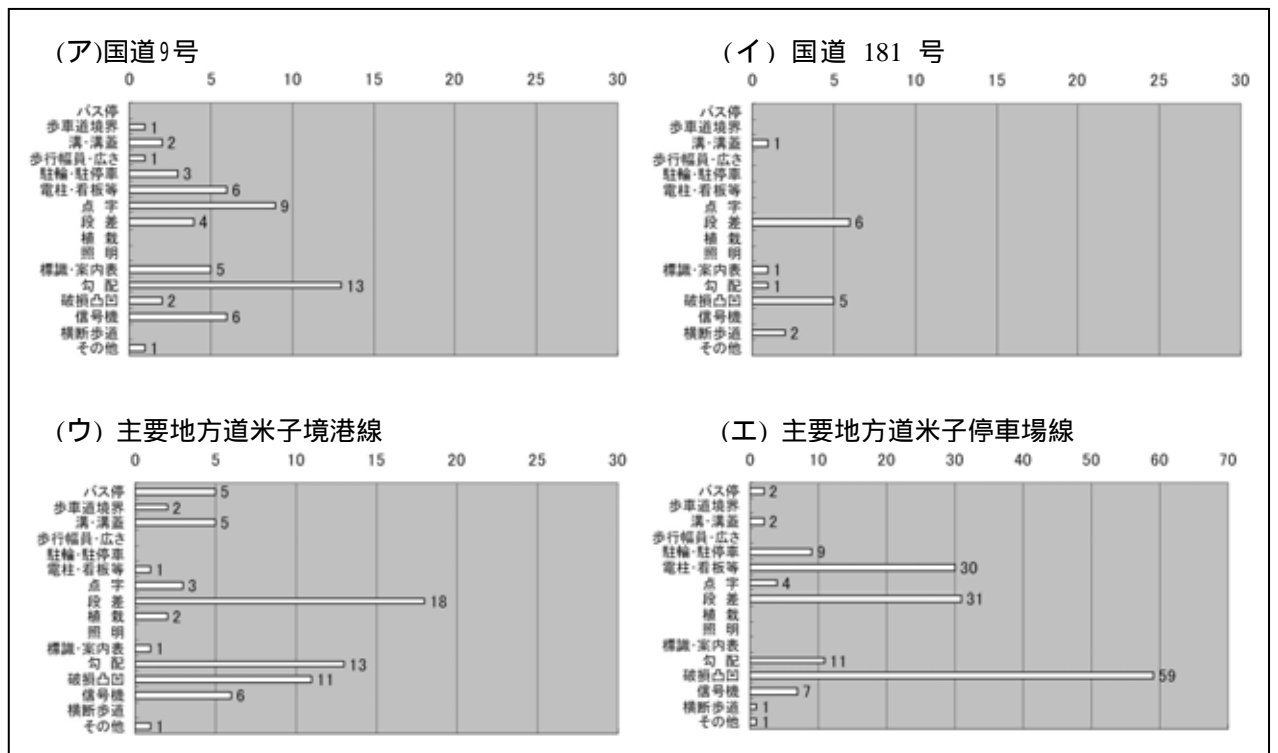


路線別の主な問題点

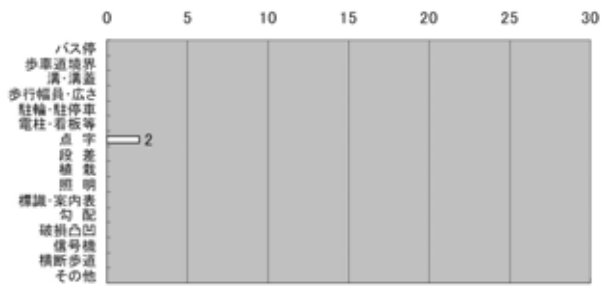
現地検調査によれば、地区内の各路線別にバリアフリー上の問題点が指摘されています。その内容を整理した結果を以下に示します。なお、平成19年度までに改善されたものもあります。

記号	種別	路線名	主な問題点（指摘内容を上位順に記載）
ア	国	国道9号	勾配、点字、電柱・看板等
イ	県	国道181号	段差、破損凹凸、横断歩道
ウ	県	主要地方道米子境港線	段差、勾配、破損凹凸
エ	県	主要地方道米子停車場線	破損凹凸、段差、電柱・看板等
オ	県	県道米子広瀬線	改良済
カ	市	米子西高校線	点字、 -、 -
キ	市	電通通り土橋線	点字、勾配、植栽/破損凹凸
ク	市	富士見町東町線	点字、勾配、段差
ケ	市	中町東町1号線	点字、段差、駐輪・駐停車/勾配
コ	市	加茂町東町1号線	歩行幅員、点字、段差
サ	市	東町南1号線	点字、電柱・看板等、段差
シ	市	久米町末広町通り線	段差、点字、破損凹凸
ス	市	中町灘町線	勾配、電柱・看板等、点字
セ	市	西町通り線	歩行幅員、電柱・看板等、点字
ソ	市	末広町東町線	点字、駐輪・駐停車、段差

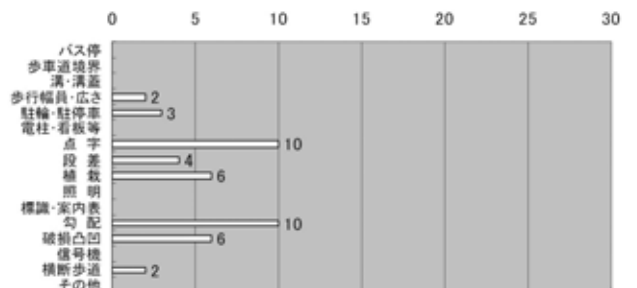
路線別の指摘数内訳（現地検調査結果より）



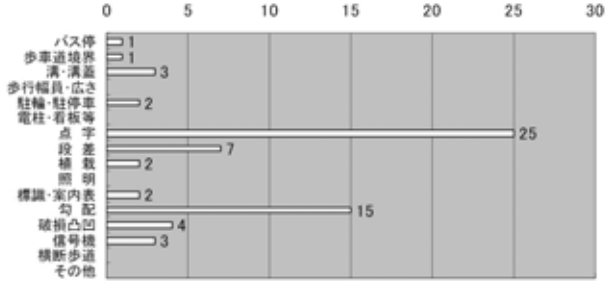
(カ) 米子西高校線



(キ) 電通通り土橋線



(ク) 富士見町東町線



(ケ) 中町東町1号線



(コ) 加茂町東町1号線



(カ) 東町南1号線



(シ) 久米町末広町通り



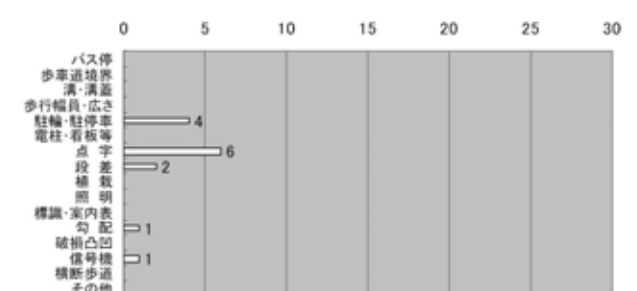
(ス) 中町灘町線



(セ) 西町通り線



(ソ) 末広町東町線



(5) 交通安全施設(信号機等)

横断歩道部においては、特に視覚障がいのある方から音響信号機の設置が望まれています。また、音響信号機が設置されている交差点においても、「音が小さく聞こえにくい」などの問題が指摘されています。他に、「信号の青時間が短い」、「赤信号になる前の点滅時間を長くしてほしい」など、信号サイクルに関する要望があがっています。

交通安全施設(信号機等)に関する主な問題点

音響信号機を増設する必要がある。
信号音、信号サイクルの改善を望む。

5 . 交通バリアフリー推進にあたっての 基本理念、基本方針

5.1.基本理念

本市の将来像である「生活充実都市・米子」の実現に向け、物理的、情報面、意識上などのバリア（障壁）をなくすことにより、だれもが安全で快適に暮らせるまちを目指し、市民、民間事業者、行政がそれぞれの責務を果たしながら、協力し合いバリアフリーのまちづくりを推進します。

〔基本理念〕

だれもが 安心して いつでも 自由に 出かけられる
安全で 快適な まちづくり

5.2.基本方針

上記の理念を達成するため、次のように4つの基本方針を定めます。

だれもが利用しやすいバス・鉄道を目指します。

バス・鉄道は、米子市に來られた方、日常的な交通手段として利用している方にとって、安全で利用しやすいことが求められます。

このため、バス・鉄道において、だれもが安全に快適に利用できる車両や停留所・駅構内の段差の解消、スロープの設置などバリアフリー化を目指すとともに、案内・誘導・情報提供などの充実等のバリアフリー化を推進します。

安全で快適に移動できるまちを目指します。

日常生活における移動のネットワークの形成を目指し、道路、駅前広場、通路等の一般交通用施設や建物などの生活関連施設においても、すべての人に利用しやすい施設となるよう整備改善を進めます。

道路を一例にあげれば、段差や勾配の解消、歩行幅員の確保、視覚障害者誘導用ブロックの設置など、だれもが安全で快適に移動できるまちの実現を目指します。

心のバリアフリーを目指します。

バリアのないまちづくりを実現するためには、ハード整備(施設整備)だけでは十分でなく、安全な通行の妨げとなる歩道上の看板や放置自転車等の防止、市民への広報・啓発活動などを通して、だれもが差別を受けることのないように理解を深めていく必要があります。

市民、事業者、行政の協働によってバリアフリー化を推進します。

だれもが安全で快適に移動できるまちをつくっていくためには、市民、事業者、行政の協力と連携が不可欠であり、高齢者や障がい者等の意見も反映させるため、計画段階から高齢者や障がい者等の参加が重要となります。また、移動ネットワークを効果的に形成するためには各行政機関及び関係事業者の役割を明確にし、連携や調整を図りながら整備を進めていく必要があります。

6 . 重点整備地区の区域及び生活関連経路の設定

ここでは、JR米子駅周辺における重点整備地区の区域及び生活関連経路についての設定方針を明らかにし、具体的設定を行うこととします。

6.1. 重点整備地区の区域設定

バリアフリー重点整備地区の区域設定方針

重点整備地区の区域は特定旅客施設を中心に高齢者、障がい者等が通常、徒歩で移動できる徒歩圏（概ね 500m ~ 1km 以内）において、地区の一体性（町丁境、主要な道路、河川等に区切られた地区を考慮）や生活関連施設の立地状況、既存事業の計画等を勘案して設定する。

本市の重点整備地区は、特定旅客施設である JR 米子駅から北側概ね 1km 圏域内の主要施設を含む街区や移動ネットワークの形成が期待できる街区を重点整備地区として区域設定します。（図 P38 参照）

6.2. 生活関連施設の設定

バリアフリー重点整備地区内の「生活関連施設」の設定方針

重点整備地区内にある生活関連施設として、乗降客が 1 日 5,000 人以上の旅客施設、大規模病院、官公庁施設等を設定する。

「生活関連施設」

高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設など

重点整備区域内にある主な生活関連施設を以下の 9 施設とし、JR 米子駅を特定旅客施設、他の 8 施設を特別特定建築物と設定します。

JR 米子駅
 米子郵便局
 県西部総合事務所
 米子合同庁舎
 米子市役所
 米子福祉保健総合センター（ふれあいの里）
 鳥取大学医学部附属病院
 米子コンベンションセンター
 米子文化ホール

6.3.生活関連経路の設定方針

バリアフリー新法基本方針における生活関連経路は、重点整備地区の中心を形成する特定旅客施設や主要施設などの生活関連施設を結ぶ移動ネットワークとして位置づけられます。

バリアフリー-重点整備地区内の「生活関連経路」の設定方針

生活関連施設のうち特定旅客施設や特別特定建築物（誰もが日常的に利用する官公庁施設、商業施設や主として高齢者、障がい者などが利用する老人ホームなど）を結ぶ相互間の経路を「生活関連経路」として定めます。但し、そのルートにおいて、バリアフリー-基準を満足させる対策が現状において困難な区間がある場合、その代替経路を確保した生活関連経路において移動円滑化の推進を図る。

生活関連経路は、以下の施設を結ぶ経路として設定します。（図 P38 参照）

- 1 . JR 米子駅から市役所

主要地方道米子停車場線	工
市道富士見町東町線	ク
市道加茂町東町1号線	コ
- 2 . JR 米子駅から米子福祉保健総合センター

主要地方道米子停車場線	工
国道9号	ア
市道米子西高校線	カ
- 3 . JR 米子駅から鳥取大学医学部附属病院

主要地方道米子停車場線	工
主要地方道米子境港線	ウ
- 4 . JR 米子駅から県西部総合事務所

県道米子広瀬線	オ
---------	---
- 5 . JR 米子駅から米子コンベンションセンター

県道米子広瀬線	オ
市道久米町末広町通り線	シ
市道末広町東町線	ソ
- 6 . 米子文化ホールから鳥取大学医学部附属病院

市道久米町末広町通り線	シ
国道9号	ア
主要地方道米子境港線	ウ
- 7 . 米子文化ホールから合同庁舎

- 市道久米町末広町通り線 シ
 市道東町南1号線 サ
 市道富士見町東町線 ク
8. 県西部総合事務所から米子福祉保健総合センター
 国道181号 イ
 市道米子西高校線 カ
9. 米子合同庁舎から米子福祉保健総合センター
 市道富士見町東町線 ク
 国道181号 イ
 市道電通り土橋線 キ
 国道9号 ア
 市道米子西高校線 カ
10. 鳥取大学医学部附属病院から米子合同庁舎
 市道西町通り線 セ
 市道中町灘町線 ス
 市道中町東町1号線 ケ

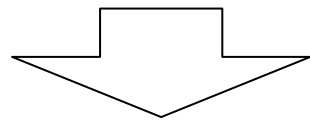
生活関連経路

記号	種別	路線名
ア	国	国道9号
イ	県	国道181号
ウ	県	主要地方道米子境港線
エ	県	主要地方道米子停車場線
オ	県	県道米子広瀬線
カ	市	米子西高校線
キ	市	電通り土橋線
ク	市	富士見町東町線
ケ	市	中町東町1号線
コ	市	加茂町東町1号線
サ	市	東町南1号線
シ	市	久米町末広町通り線
ス	市	中町灘町線
セ	市	西町通り線
ソ	市	末広町東町線

重点整備地区の区域及び生活関連経路の設定

重点整備地区の区域設定

- ・市中心部で交通バリアフリー法による特定旅客施設に該当するのは、JR米子駅のみであり、JR米子駅と主要施設間の一定のエリアが重点整備地区となります。
- ・JR米子駅1km圏域の北側には、米子市役所、県西部総合事務所などの官公庁施設、文化ホール、米子コンベンションセンターなどの文化施設、大学病院、ふれあいの里に代表される大規模医療施設や社会福祉施設、駅前サティ、高島屋などの商業施設等、多様な都市機能が集積しており、これらの施設を含む区域の設定が必要と考えられます。
- ・一方、JR米子駅南側1km圏域には、主要な施設はあまり立地していない。また、東西を縦断するJR山陰本線の影響もあり、移動の制約は特に高いと考えられます。
- ・JR米子駅は、市の玄関口として広域結節機能を担い、多くの高齢者、身体障がい者等の利用が考えられる。このため、駅周辺部におけるバリアフリー重点整備のニーズは高く、整備効果は大きいと考えられます。



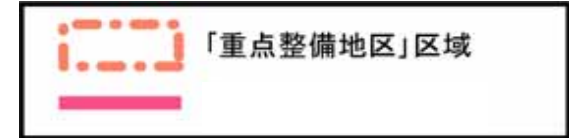
以上を踏まえ、当該地区では特定旅客施設(JR米子駅)から概ね1km圏域内の主要施設を含む街区や移動ネットワークの形成が期待できる街区を重点整備地区として区域設定します。(右図参照。)

生活関連経路の設定

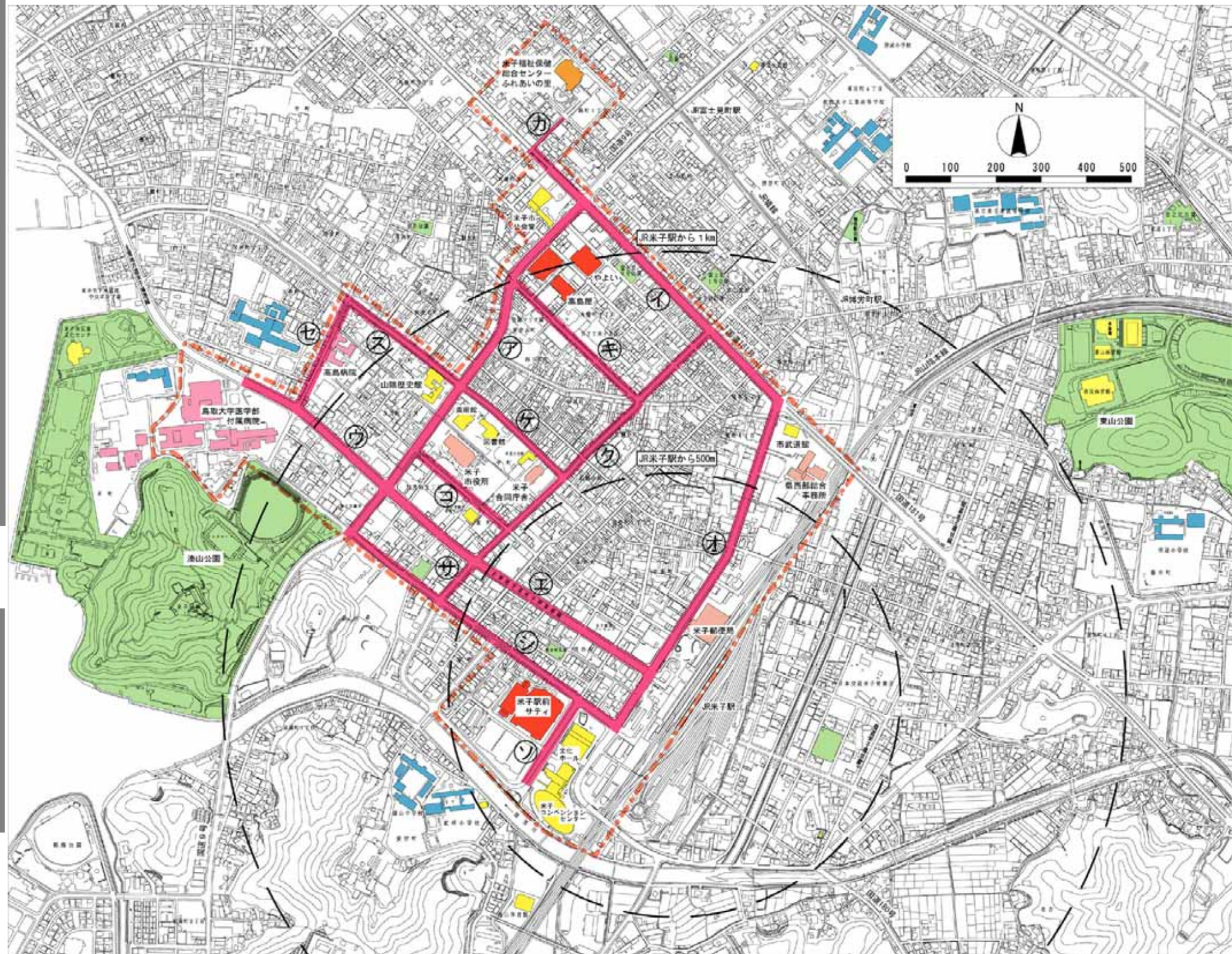
旅客施設や公共施設及び日常生活関連施設等の立地状況、また、市民が日常的に移動する移動経路の観点から、以下のように重点整備地区における移動ネットワークを設定し、ネットワークに係わる旅客施設、道路等について、重点的かつ一体的に整備を推進します。

生活関連経路

旅客施設や公共施設、日常生活関連施設等の主要施設を結ぶルートを「生活関連経路」として設定します。



主な施設の凡例			
 官公庁施設	 拠点医療施設	 文化・観光施設 運動施設・レジャー施設	 商業施設
 社会福祉施設	 公園・広場	 教育施設(小・中・高・大学)	



7. 特定事業計画

7.1. 基本的な考え方

(1) バリアフリー化の整備目標

重点整備地区における生活関連経路のバリアフリー化の整備目標を次のように設定します。

バリアフリー化の整備目標

短期施策

- ・ 早急に実施すべき事業は、短期施策として、交通バリアフリー法の目標年次である平成 22 年(2010 年)を事業完了の目標年度として設定し、実現可能なものから順次取り組んでいきます。

中期施策

- ・ 重点整備地区が、中心市街地活性化基本計画の区域内に含まれ、この計画と整合を図るため、平成 25 年(2013 年)を次の事業完了の目標年度として設定します。

長期施策

- ・ 現段階において平成 25 年(2013 年)までに完了させるのが困難であることが想定される事業については、長期施策として、可能な限り早期の着手を目指すこととします。

(2) 事業の種別

重点整備地区において今後必要となるバリアフリー整備について、次の事業区分に沿って具体的内容を整理します。

公共交通特定事業（鉄道、バスに関する事業）
道路特定事業（道路に関する事業）
交通安全特定事業（信号機、駐車行為取り締まり等に関する事業）
その他の事業（駅前広場等に関する事業）

(3) 特定事業整備方針

公共交通特定事業

鉄道事業者

整備方針

- ・ 駅構内の改札口・ホーム等の主要施設間の移動経路について、安全で円滑に移動できるためのバリアフリーの施設整備を行う。

- ・ 駅構内のカウンター・トイレ・誘導施設等の改善を行う。
- ・ アナウンス等情報の提供を分かりやすくし、また社員の接遇を向上させる。
- ・ バリアフリー車両を導入する。

主な整備内容

- ・ 駅各ホームに昇降施設の設置。
- ・ 点字案内板の設置、点字ブロックの設置位置の改善及び未設置箇所への設置
- ・ 多目的トイレの設置
- ・ 案内看板の増設
- ・ 文字掲示板の増設
- ・ 社員教育の強化
- ・ バリアフリー車両の増設

バス事業者

整備方針

- ・ 分かりやすいバス停の時刻表に改善する。
- ・ 分かりやすい行き先表示に改善する。
- ・ バリアフリー対応車両を導入する。
- ・ 社員の接遇を向上させる。

主な整備内容

- ・ 時刻表の文字を大きくし、ノンステップバス等の分かりやすい表示
- ・ 行き先表示を後部にも設置
- ・ バリアフリー対応車両の導入
- ・ 社員教育の強化

タクシー事業者

整備方針

- ・ 福祉車両導入の努力をする。
- ・ 利用者の移動の円滑化のため社員の接遇を向上させる。

主な整備内容

- ・ 点字の表記
- ・ 筆談を可能にする用具の搭載
- ・ 社員教育の強化

道路特定事業者

整備方針

- ・ 歩行者が安全・安心で円滑に移動できるように道路の整備改善を行う。
- ・ 適切な維持管理に努める。
- ・ 路上の障害物（通行に支障となる駐輪自転車・看板等）の撤去指導を行う。

主な整備内容

- ・ 歩道路面の適切な維持管理
- ・ 点字ブロックの整備、改善
- ・ 段差及び勾配の改善
- ・ 街路樹（植栽ブロックを含む）の適切な管理

交通安全特定事業者

整備方針

- ・ 高齢者、障がい者が渡りやすい信号機を整備する。
- ・ 迷惑駐車や駐輪の追放をする。

主な整備内容

- ・ バリアフリー対応型信号機の整備
- ・ 信号音、信号サイクルの改善
- ・ 迷惑駐車や迷惑駐輪の取締りの実施及び啓発活動

7.2.事業の内容

(1) 公共交通特定事業

鉄道事業者（西日本旅客鉄道株式会社）

整備内容	実施期間		
	短期	中期	長期
	H22年まで	H23～25年	H26年以降
駅各ホームにエレベーター・エスカレーターの設置			
点字案内板の設置(改良)			
点字ブロックの設置位置の改善及び未整備箇所への設置			
多機能トイレの設置			
案内看板の増設			
電光掲示板の増設			
社員教育の充実			
バリアフリー対応車両への更新又は改良			

バス事業者（日ノ丸自動車株式会社・日本交通株式会社）

整備内容	実施期間		
	短期	中期	長期
	H22年まで	H23～25年	H26年以降
バス停時刻表の改善(見やすい高さ・文字の拡大・形式の統一)			
ノンステップバス導入(車いす2台以上の固定装置のある車両)			
車両内の車いす固定装置の改良(車いすを短時間に容易に固定できるもの)			
社員教育の充実			

タクシー事業者

整備内容	実施期間		
	短期	中期	長期
	H22年まで	H23～25年	H26年以降
点字の表記(客席ドア)			
筆談用の筆記用具の搭載			
社員教育の充実			

(2) 道路特定事業

国

路線名	整備内容	実施期間		
		短期	中期	長期
		H22年まで	H23～25年	H26年以降
一般国道9号				
	歩道路面の点検及び改善			
	点字ブロックの点検及び改善			
	歩道内の段差の改善			
	街路樹(植樹柵含む)の適切な管理			
	路上障害物(不法占用・駐輪自転車)の撤去指導			

県

路線名	整備内容	実施期間		
		短期	中期	長期
		H22年まで	H23～25年	H26年以降
一般国道181号				

	歩道路面の点検及び改善			
	点字ブロックの点検及び改善			
	街路樹(植樹柵含む)の適切な管理			
米子境港線				
	歩道路面の点検及び改善			
	点字ブロックの点検及び改善			
	歩道内の段差の改善			
	街路樹(植樹柵含む)の適切な管理			
米子停車場線				
	歩道路面の点検及び改善			
	点字ブロックの点検及び改善			
	歩道内の段差の改善			
	路上障害物(不法占用・駐輪自転車)の撤去指導			
	街路樹(植樹柵含む)の適切な管理			
米子広瀬線				
	歩道路面の点検及び改善			
	点字ブロックの点検及び改善			
	歩道内の段差の改善			
	街路樹(植樹柵含む)の適切な管理			

市

路線名	整備内容	実施期間		
		短期	中期	長期
		H22年まで	H23～25年	H26年以降
市道米子西高校線				
	歩道の拡幅を含めた整備			
市道電通通り土橋線				
	歩道路面の整備			
	点字ブロックの整備			
市道富士見町東町線				
	歩道路面の整備			
	点字ブロックの整備			
市道中町東町1号線				
	歩道路面の整備			
	点字ブロックの整備			
市道加茂町東町1号線				
	歩道の未設置部分の整備			
市道東町南1号線				
	歩道路面の整備			
	点字ブロックの整備			
市道久米町末広町通り線				

	歩道路面の整備			
	点字ブロックの整備			
市道中町灘町線	(国道9号側一部)			
	歩道路面の整備			
	点字ブロックの整備			
市道西町通り線				
	歩道の拡幅を含む整備			
市道末広町東町線				
	歩道路面の点検及び改善			
	点字ブロックの点検及び改善			
	歩道内の段差の改善			
	路上障害物(不法占用・駐輪自転車)の撤去指導			
	街路樹(植樹柵含む)の適切な管理			

改善については、部分的な補修工事を中心となり、整備については、ある程度延長がある工事とし、歩道路面の整備には段差解消や街路樹の適切な管理を含んだ工事となります。

(3) 交通安全特定事業

管 理 者	整 備 内 容	実施期間		
		短期	中期	長期
		H22 年まで	H23～25 年	H26 年以降
公安委員会				
	音声信号機の増設			
	押しボタン信号機の押しボタン位置の整備			
警 察				
	違法駐車車両の取締り			
	自転車利用者における指導取締			

(4) その他の事業

駅前広場・市役所庁舎

管 理 者	整 備 内 容	実施期間		
		短期	中期	長期
		H22 年まで	H23～25 年	H26 年以降
米子市	駅前広場の点字ブロックの修繕			
米子市	庁舎内の音声誘導			

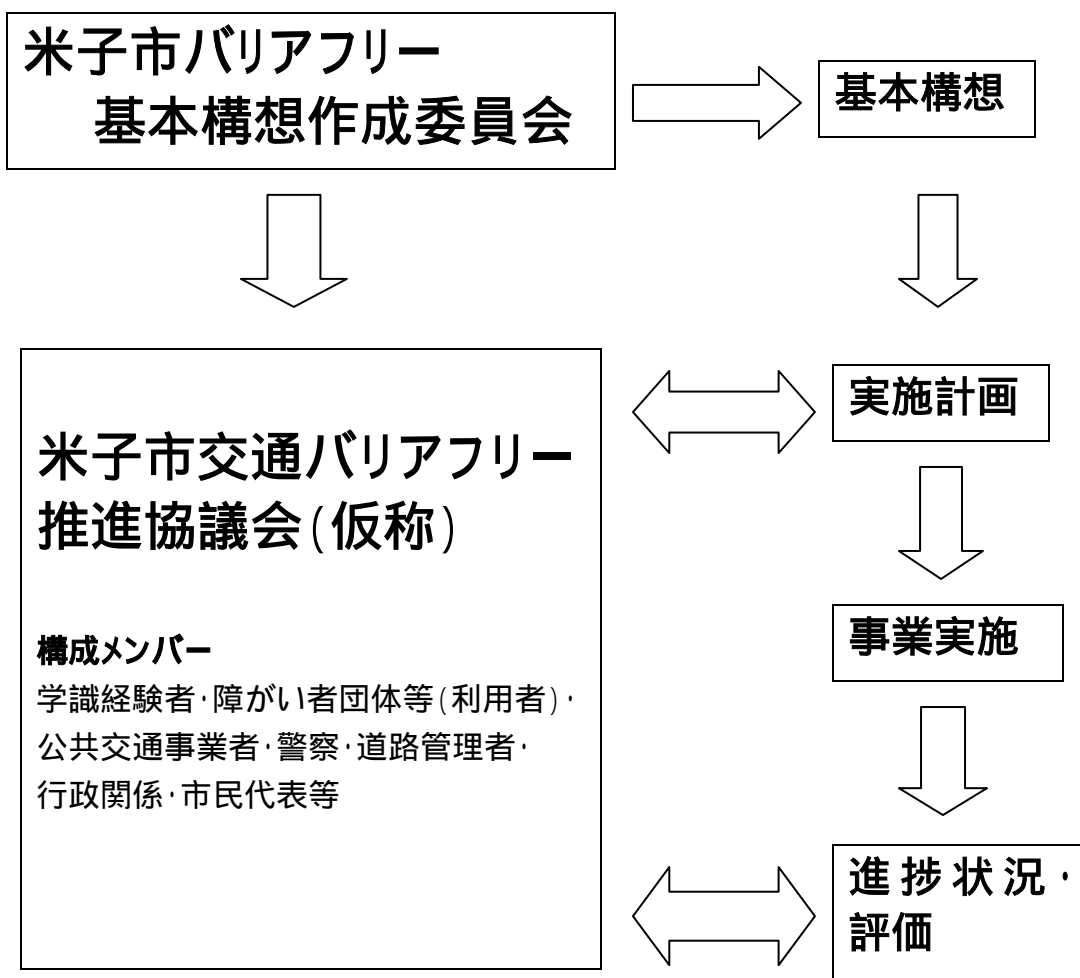
8 . 基本構想の推進方策

1 . スパイラルアップ及び心のバリアフリー

基本構想に即し、バリアフリーを円滑かつ確実に進めて行くため、各特定事業者が具体的な事業計画を作成し、事業実施していくこととなりますが、一過性の取り組みでなく、段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）を図るため連絡、調整の場を設置することや、公共施設のみならず、民間にも呼びかけ、建物へのバリアフリー化を促すことも必要です。また、視覚障害者用誘導ブロックへの駐輪、身体障害者用駐車スペースへの駐車等による高齢者、障がい者等の施設の利用等を妨げないことのみならず、必要に応じ高齢者、障がい者等の移動、及び施設の利用を手助けすること等、「心のバリアフリー」を進める必要があります。

2 . 推進協議会（仮称）の設置

米子市交通バリアフリー基本構想に基づき、実施された事業の成果について評価を行い、事業の進捗状況の確認や、新たな問題点などの取組みについて検討を行います。



資 料

米子市交通バリアフリー基本構想作成委員会設置要綱

(設置)

第1条 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「法」という。)第25条の規定に基づく本市における同条第1項に規定する基本構想(以下「基本構想」という。)の作成に当たり必要な事項の調査検討を行うため、米子市交通バリアフリー基本構想作成委員会(以下「委員会」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、次に掲げる事項を調査検討する。

重点的整備地区(法第2条第21項に規定する重点整備地区をいう。)の設定に関すること。

重点的整備地区におけるバリアフリー化の方針の策定に関すること。

前号の方針に基づく事業の実施に関すること。

前3号に掲げるもののほか、基本構想の作成に関し必要な事項

(組織)

第3条 委員会は、委員24人以内で組織する。

2 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。

学識経験を有する者

高齢者、障害者等(法第2条第1項に規定する高齢者、障害者等をいう。)に関係する団体を代表する者

道路法(昭和27年法律第180号)の定めるところにより道路の管理に関する事務を所掌する機関の職員

鳥取県警察の警察官

公共交通事業者等(法第2条第4項に規定する公共交通事業者等をいう。)を代表する者

関係行政機関を代表する者

商工業に関係する団体を代表する者

前各号に掲げる者のほか、市長が適当と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、その委嘱又は任命の日から基本構想の案が作成された日までとする。

2 委員は、委員に委嘱されたとき、又は任命されたときの身分を失ったときは、その職を失うものとする。

(委員長)

第5条 委員会に委員長を置き、委員の互選により定める。

2 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。

3 委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、委員長があらかじめ指名する委員が、その職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会の会議(以下「会議」という。)は、委員長が招集し、委員長が議長となる。

2 前項の規定にかかわらず、委員の委嘱又は任命後初めての会議は、市長が招集する。

3 委員会は、委員の半数以上が出席しなければ、会議を開くことができない。

4 委員会は、必要があると認めるときは、関係者に対し、会議への出席を求めて意見若しくは説明を聴き、

又は資料の提出を求めることができる。

(庶務)

第7条 委員会の庶務は、企画部総合政策課において処理する。

(委任)

第8条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が定める。

附 則

この要綱は、平成18年10月19日から施行する。

附 則

この要綱は、平成19年4月1日から施行する。

米子市交通バリアフリー基本構想作成の経過

委員会

平成18年12月20日

第1回米子市交通バリアフリー基本構想作成委員会

- ・ これまでの経過及び作成スケジュール、検討組織について
- ・ 重点整備地区(案)、特定経路(案)について

平成19年2月21日

第2回米子市交通バリアフリー基本構想作成委員会

- ・ 重点整備地区(案)、特定経路(案)について
- ・ 問題点の整理の考え方について
- ・ 交通バリアフリーの推進にむけた基本理念、基本方針等について

平成20年5月22日

第3回米子市交通バリアフリー基本構想作成委員会

- ・ 経過報告について
- ・ 重点整備地区について
- ・ 交通バリアフリーの推進にむけた基本理念、基本方針等の検討事項について

平成20年11月6日

第4回米子市交通バリアフリー基本構想作成委員会

- ・ 特定事業計画について
- ・ 基本構想の推進方策について

平成21年1月29日

第5回米子市交通バリアフリー基本構想作成委員会

- ・ パブリックコメントに寄せられた意見を踏まえ基本構想案の作成

連絡調整会議

平成19年2月7日

第1回米子市交通バリアフリー基本構想連絡調整会議

- ・ 基本構想の基本理念等について

平成20年7月16日

第2回米子市交通バリアフリー基本構想連絡調整会議

- ・ 特定事業計画について
- ・ 今後のスケジュールについて

平成20年10月3日

第3回米子市交通バリアフリー基本構想連絡調整会議

- ・ 米子市交通バリアフリー基本構想の新法に伴う改正部分について
- ・ 特定事業計画について

各団体からの意見聞き取り

平成20年6月27日

鳥取県ろうあ団体連合会西部支部

平成20年7月1日

鳥取県視覚障害者福祉協会

平成20年7月2日

特定非営利活動法人すてっぷ

平成20年7月2日

米子市老人クラブ連合会

平成20年7月2日

米子市ボランティア協議会(わわび会)

平成20年7月4日

米子市身体障害者福祉協会

平成20年7月11日

米子市ボランティア協議会(ほっとスタッフ)

平成20年9月24日

鳥取県ハイヤータクシー協会

平成20年10月17日

米子市手をつなぐ育成会

米子市交通バリアフリー基本構想作成委員会

(平成20年4月24日現在)

	団体名	役職名	氏名
公共交通事業者	西日本旅客鉄道株式会社 米子支社	施設課長	今城正嗣
	日ノ丸自動車株式会社 米子支店	米子支店長	細田正人
	日本交通株式会社 米子営業所	次長	遠藤晴美
警察	米子警察署	米子警察署長	藤原剛文
道路管理者	国土交通省中国地方整備局 倉吉河川国道事務所	副所長	吉岡晴彦
	鳥取県西部総合事務所 県土整備局	計画調査課長	三鴨誠
	米子市建設部	米子市建設部長	羽柴隆
行政関係	中国運輸局鳥取運輸支局	鳥取運輸支局長	福田正俊
	鳥取県西部総合事務所 福祉保健局	副局長兼 福祉企画課長	船北英治
利用者	米子市自治連合会	常任理事	斎木定家
	米子市老人クラブ連合会	会長	今岡祐一
	米子市身体障害者福祉協会	副会長	後藤昌
	鳥取県視覚障害者福祉協会	会長	市川正明
	鳥取県ろうあ団体連合会 西部支部	事業部長	石橋大吾
	特定非営利活動法人すてっぷ	理事長	光岡芳晶
	米子市ボランティア協議会(1) わらび会		遠藤佳子
	米子市ボランティア協議会(2) ほっとスタッフ		安野恵子
米子市社会福祉協議会	地域振興課長	森口誠	
商工関係	米子商工会議所	専務理事	千原達郎
学識経験者	鳥取大学	准教授	飯塚舜介
	米子高専	准教授	兼子朋也
	YMCA 米子医療福祉専門学校	理学療法士科主任	中原照男
公募			田中国彦
			大坪功明

委員長

米子市交通バリアフリー基本構想連絡調整会議

(平成20年4月24日現在)

	団体名	役職名	氏名
公共交通事業者	西日本旅客鉄道株式会社 米子支社総務企画課	課長代理	野口佳之
		主席	安井徳義
	日ノ丸自動車株式会社 米子支店	営業課長	菅澤利雄
		営業係長	小笹 登
	日本交通株式会社 米子営業所	営業課長	佐藤正志
警 察	米子警察署	交通第一課長	山下哲哉
道 路 管 理 者	国土交通省中国地方整備局 倉吉河川国道事務所	道路管理課長	山根圭太郎
	鳥取県西部総合事務所 県土整備局	計画調査課主幹	岡田年眞
		道路都市課主幹	平尾 篤
	米子市建設部	維持管理課長	成谷一兵
土木課長		塚谷茂樹	
行 政 関 係	中国運輸局鳥取運輸支局	首席運輸企画専門官	岡田和史
利 用 者	特定非営利活動法人すてっぷ	理事	中島哲朗

米子市交通バリアフリー基本構想作成委員会事務局

(平成20年4月24日現在)

	所属	役職名	氏名
事務局長	米子市企画部	部長	植田 収
事務局員	米子市企画部総合政策課	課長	湯浅隆司
	米子市企画部総合政策課	課長補佐	白石久巳
	米子市企画部総合政策課	課長補佐	亀山祥和
	米子市企画部総合政策課	企画員	大塚寿史
	米子市企画部総合政策課	企画員	岡 雄一
	米子市企画部総合政策課	企画員	池口寿美子