

**第3回 伊勢市バリアフリーマスタープラン  
策定協議会  
議事録**

**令和2年2月6日**



### 第3回 伊勢市バリアフリーマスタープラン策定協議会

日 時 令和2年2月6日(木) 午前10時から

場 所 伊勢市役所東館4階4-3会議室

委員出席者  
(敬称略)

笠原 正嗣  
池田 泰幸  
梶田 直樹  
高松 靖司 (代理: 藤井 透)  
三村 和也  
三尾 啓輔  
中森 忠司  
勢力 潤  
前島 賢  
野口 あゆみ  
西村 純一  
村井 正明  
小野田 勝巖  
上田 雅章  
鳥堂 昌洋  
須崎 充博  
森田 一成  
植村 法文 (代理: 中村 元紀)

傍 聴 者 2名

事 務 局 都市計画課長 荒木 一彦  
都市計画課計画係長 大西 正峰  
担当 大野 明子

司 会 進 行 事務局 (都市計画課長)

**【次第】**

- まち歩き現地確認の結果について
- バリアフリーマスタープラン 基本方針について
- その他

(詳細は別紙のとおり)

## 【内容】

### ○まち歩き現地確認の結果について

#### 説明

#### ◆事務局

資料の内容は、まち歩き現地確認の結果と、これまで協議会で報告した市の現状や市民アンケート・ヒアリングの結果から問題点を抽出し、課題としてまとめ、基本方針を導くというもので、記載している問題点や課題は、方針策定のために抽出したものであり、事業者等に即座に改善を求めるといったものではない。

### 1. まち歩き現地確認の結果について

説明資料1ページ。「1 まち歩き現地確認の概要」は日時・参加者の人数、場所などについて、また歩道の舗装や段差など確認を行った項目やルートについてまとめている。

2ページ。「2 まち歩き現地確認のまとめ」は伊勢市駅周辺について、委員の皆様から頂いたご意見をまとめている。このルートでのご意見は、市役所北側や外宮参道には視覚障がい者誘導ブロックが無いこと、歩道の横断勾配、側溝の網目になっている蓋をグレーチングと言うが、その目が粗いため杖や車いすの車輪が挟まってしまう恐れがあること、視覚障がい者誘導ブロックがある箇所でも破損が見られることや駐車車両がバリアとなっていること、交差点の横断歩道用信号で延長ボタンがない、分かりにくいなどがあった。

3ページ。伊勢市駅構内について、伊勢市駅にはエレベーターが設置されているが、エレベーターの表記を統一すべきであるというご意見や、近鉄線側では、改札のスロープの位置が分かりにくいことや、JR線側では、多機能トイレのドアにビニールカーテンがあると良い、男性用トイレの手すりが手前に欲しいという意見、内方線が無い箇所もあるといった意見があった。

4ページ。宇治山田駅周辺について、伊勢市駅周辺と同様、歩道の横断勾配、路上駐車、グレーチングの目の粗さなどの意見のほか、交差点において歩行者用信号機音響装置の音が小さい箇所があるとの意見があった。

5ページ。宇治山田駅構内について、宇治山田駅にはエレベーターが設置されているが、エレベーターが狭いので方向転換できないことや、その他では、ホームと階段壁との間が狭い箇所がある、待合室の引き戸が重い、階段の中央にも手すりがあるがそこに点字案内がない、券売機の蹴込はもう少し奥行きがあった方がよいなどの意見があった。

6ページ。二見浦駅周辺について、二見総合支所から老人福祉センターまで以外の箇所に誘導用ブロックがないこと、駅前広場において歩行者ルートが分からない、バリアフリーに関することを含む情報発信が不足していること、生涯学習センター横のバス停に屋根がなく、バスが歩道に近づけない構造となっていることなどの意見があった。

7ページ。二見浦駅構内について、この駅は無人駅で、エレベーターが設置されていないため、ホームへは階段を一度降りて、また上がる必要がある。この階段の高さが一定でないことや手すりに連続性がないことに意見があった。また、電車内や駅で観光地までの経路やバリアフリーに関する情報発信が必要であることや、出入り口の手動ドアの扉が重いこと、ホームに内方線や緊急ボタンが無いなどの意見があった。また、駅前のトイレについては、多機能トイレの便器と流しレバー、ペーパーホルダーの位置が離れていること、手すりが片側しかないこと、多機能トイレの案内が不十分で存在が分かりにくいなどの意見があった。

8ページ。二見興玉神社周辺について、これまでの他のルートと同様に、視覚障がい者誘導用ブロックの整備が不十分であることや路上駐車の問題、グレーチングの目が粗いことに加え、神社の玉砂利は車いすでは通りにくいこと、海岸堤防に上がるための階段には手すり無く、堤防のスロープには誘導用ブロックが連続して整備されていないことなどの意見があった。

なお、興玉神社付近のトイレについては、来年度市の観光部局により改修工事が実施される予定である。

## 意見・質問

### (意)

私の気のついたところでは、ハード面が問題ではなく、各地区のまち歩きで共通して出てきた意見として路上駐車が多いということである。路上駐車が多いため、車いすの方や歩行者の方が危険にさらされており、そのような場所では店の看板が出ているのも見られる。

市民の心の部分で改善できる部分があると思う一方で、そのような働きかけをしても中々響かないと思うが、声かけをしていくことが重要である。車社会になりつつあるので歩行者のこと考えずに運転しているところがあると思う。片やその人たちが歩行者になった場合、車に対しての文句が出てくると思うので、そのような部分をどうしたら良いか、車の止め方など、啓発的なものがあれば良いと思う。

### (意)

ソフト面での対応の必要性を言っていた。ソフト面であれば追加投資はいらないことから、ソフト面での充実、意識の向上は大事であると考えている。

路上駐車も商売をされている以上、仕方なしというところもあるが、利用が終わったら即座に移動させるなど、ソフト面の対応や私たち一人一人が気持ちをしっかり持つということが大事だと思う。

### (答)

市街地の路上駐車については110番通報もあり、曾祢辺りが結構多く、市役所周辺でも注意させていただいたことは何度かあった。

歩行者に対するドライバーの姿勢の話として、昨年JAFが信号機のない横断歩道でどれ

だけ車が止まるかの調査したところ、三重県はわずか 3.4%、全国平均で 17%程度で、ワースト 1 位だった。その中で県警が歩行者に優しい三重作り作戦という名称でソフト面での働き掛けや、それでも守らない方には、違反検挙を行って来た。これは警察だけができる責務だという思いで取り締まりを行い、特に伊勢警察署は県下で一番歩行者妨害に対する違反を検挙してきたので、それを今年も継続してやりたいと思っている。

またそれと併せて皆様には歩行者を守る活動を行っていただきたく、毎月 1 1 日は啓発活動の日とさせていただいている。そのような運動により弱者に優しい社会を目指していければと思っている。

### (意)

横断歩道の部分は止まる必要があるにも関わらず車が止まらないということで、全国的にルールが守られていないということが新聞で報道されていた。海外では止まってくれる確率が高いと思う。

高齢者の死亡事故は横断中の事故や運転中の事故によるものが多く、安全面では歩行者側に問題がある場合もあるとも書いてあった。横断歩道以外を渡るようなことがあるため、お互いしっかりした安全意識を高めていくことが大切である。

### (質)

伊勢市でも青信号の時間が短いところが幾つかあり、2 ページの交差点 1、外宮参道の歩車分離のところは歩行者用の信号機の青になっている時間が短く、交差点 3 は 1 番長い横断歩道になるが、延長ボタンがなく、渡りきるのにギリギリだった。延長ボタンとは、電柱に付いている白いボタンで、それを押すと青信号の時間が長くなる。延長ボタンに関する一般用の説明がない。伊勢市駅に向かう短い横断歩道には延長ボタンがあるが、説明がないので気付くための工夫が必要である。知らない人はこれを押さないと青にならないと思っており、黄色いボタンのように押している人もいる。本来ならば、歩くのに時間がかかり横断歩道を渡り切れない人たちのためのボタンである。押すと青の時間が調整でできるということの説明を表記できるかということについて、お伺いしたい。

### (答)

歩行者用の時間の延長については、交差点の交通量に応じてある程度調査できると思う。対策が必要なのはその二つの交差点だけではないと思うが、多少なりは延長できると思う。ただ延長し過ぎると、今度は車両側の渋滞が発生する場合もあるのでバランスを見ながら調整している。

延長ボタンについては、全国的に同じ仕様で設置していることもあるため、交通規制課に問い合わせしようと思う。

わかりやすい表記について良い意見があればまた教えていただきたい。

### (意)

まち歩きのとくに、外宮の近くの歩道の上に車が駐車していた。また、点字ブロックと歩

道の色が全く一緒で見分けがつきにくい。

弱視で見えにくい人は恐らく点字ブロックと歩道の違いがわかりにくい。歩道の上に駐車してあった車も、点字ブロックが歩道と一緒に色のため、見にくかったのではないかと気づいた。

**(質)**

点字ブロックの色について、仕様に定めはあるのか。

**(答)**

以前から黄色と定められており、景観に配慮した箇所などについて、別の色に変えたりしている。国道については黄色のものを敷設している。

**(答)**

基本的には、JISの規格で黄色のものが標準になっている。もう一つ、輝度比をつけるというのがあり、インターロッキングや景観に配慮された道については、黄色以外の色にする場合、輝度比に配慮してくださいという言い方で、ユニバーサルデザインの条例の指導、相談や事前協議の指導をしている。

標準は黄色というイメージがあるが、アスファルトの歩道であれば黄色が1番分かりやすく、景観に配慮された道路については、配慮して色を変えた方が見やすい。歩行者の移動経路が分かりやすい場合には、そのような配慮をするよう指導している。

**(意)**

バリアフリーという観点よりも、景観等が重要視されているところがあり、時代によって歩道整備の考え方が異なる。

**(意)**

今が景観よりも障がい者への配慮を優先する時代であるならば、色についてもご配慮いただきたいというご意見である。

**(意)**

歩道がマウンドアップ（車道より上がっている）か、フラットなのか、セミフラットなのかで時代が行き来をしている。道路を整備した時代には良かったと考えられていたことで、マウンドアップの時代は、車が突っ込んできたときに守るためにマウンドアップにしたが、その後歩行者が歩きやすいように、視覚障がい者の人が歩道と車道の区別をつけられるよう、セミフラットにした。その後、バスの改良がされて低床バスが増え、歩道と車道を隔てるのにマウンドアップが良いとされるようになったなど、時代によって変わってきている。すぐに歩道改修は出来ないと思うが、歩道が改修される時にはもう少し誘導ブロック等が整備された歩道が整備されると思う。



**(答)**

JR東海におけるバリアフリーの考え方は、お客様に安全安心してご利用いただくために、法令に基づいて、整備改良を行っている。駅だけではなく車両もだが、お客様に対しても安全で使いやすくなるよう今後も努めていく。

**(答)**

近鉄としても安全安心を一番に考えて、ガイドラインに沿って整備を進めていく。

**(意)**

近鉄では、2月1日から特急の車いす対応車両の席を全国で初めてネット上で買えるようになった。鉄道車両でそのようなことができるのは画期的だと思う。今までは窓口でしか購入ができず、ネットでも買えなかった。ただ一般の人が購入してしまうのではと心配している。座席がない場合は仕方がないと思うが、中には1人の席なので、1人で座りたい・隣に座って欲しくないというような方たちが購入することも考えられる。一般のシルバーシートのように意識していただければいいが、本当に座りたい方が買えないという事態になると困るので、今後検証していただき、それを参考に他の交通機関についても席が取れると良いと思っている。

**(答)**

バリアフリーの視点から車いすで乗車また降車される方は各所で議題になるが、基本的には新車車両については全てバリアフリー対応の車両購入をする形となっている。またこのような会議の席でのご意見に関しては、弊社を通して車両メーカーの方に話を上げていくので、今日のこの会議意見もメーカーの方に伝えていきたいと考えている。

**(意)**

観光な視点で、伊勢市駅前の外宮参道、二見の旅館街の夫婦岩表参道、歩いてはいないが内宮おはらい町通りは主に観光客が訪れるところであり、そのような場所は共通した形でまち並みを整備すると、市民以外にも理解しやすくなると思う。

バリアフリーの視点では、外宮前も内宮前も二見も、誘導ブロックのつけ方がまちまちで戸惑ってしまう。観光客や視覚障がい者の方であっても、共通した誘導ブロックが敷かれていることやコントラストがついていること、歩道がマウンドアップなのかセミフラットのかなど、共通した方針で整備されていればすぐに理解をしていただけると思う。共通しているのは外宮前も内宮前も二見も、歩道と車道がしっかり分かれていない。色では分けられていると思うが、歩道と車道の区別が見てわかるように統一されたまちづくりをすると良いと思う。

**(答)**

誘導ブロックまたは歩道の形態について、まず誘導ブロックについては、今あるところとないところがあり、なぜこのルートにあってこのルートにないのかなど統一されていないとこ

ろがある。そこで今回のこのバリアフリーマスタープランの中で、まずは駅周辺を中心に誘導ブロックの整備を行っていかうとしている。歩道のマウンドアップについては、確かに時代によって段差があったり、セミフラットで段差を低くしたりという施工が至るところでされていて、形状が違うという現状がある。それについても、今は歩道の段差をなくすようにしているが、歩道の範囲が分かるようにしていかないといけない。車道と歩道はフラットだが間には歩行者を守るためのブロックを設置する。また、交差点では歩道の部分が分かるように、小さな段差をつけている。ただ、最終的にどれが1番か、どのような形が良いのかというのは、様々なご意見をいただきながら、その時代にあったより良いものをつくっていかうと考えている。

もう一つは道路の特性もあり、道路幅員によっては歩道が設置できず路肩に段差をつけたり、工作物をつくるのが難しいところがあり、色で分けることなどを行っている。特におはらい町は石畳にしていることもあり、路肩は石の色を変えるなどの工夫をしている。他の市道についても一般的には外側線で分けているが、通学路については色を変えて路肩の色を塗るなど幅員や役割等によってケースバイケースだが、そのような工夫をしている。

## 【内容】

### ○バリアフリーマスタープラン 基本方針について

#### 説明

#### ◆事務局

9ページ。「3. 課題の確認」として、第2回に報告した市の現状やアンケート・ヒアリングの結果や、まち歩きの結果を整理し、そこから問題点を抽出する。

市の現況の整理から抽出する問題点としては次の4点である。1点目は、人口減少や高齢化率の増加、障がい者等手帳所持者数の増加から、高齢化社会に向けた対応が必要であると考えられる。2点目は、来訪者が増加傾向であることや、神宮の車いす利用者の増加、神宮周辺や二見地域に観光客が集中していることなどから、来訪者に向けた対応が必要であると考えられる。3点目は、伊勢市駅、宇治山田駅で乗降客数が最も多く、明野駅、五十鈴川駅で一日当たりの平均乗降客数が2,000人以上となっていることから、駅のバリアフリー化が必要であると考えられる。4点目は、内宮前や宇治山田駅前、伊勢市駅前など一日当たりの平均乗降客数が1000人を超えるバス停があるので、バスのバリアフリー化が必要であると考えられる。

10ページ。住民アンケート結果から抽出した問題点としては、次の4点である。

1点目は、主な外出の目的地となる公共機関や銀行、子育て施設や最寄り駅などの結果から、施設のバリアフリー化が問題としてあげられる。

2点目は、道路の幅員や凹凸、段差、ベンチ等の休憩施設の有無、バス停などの屋根の有無などに不便を感じる人が多いという結果から、通行空間の修繕・改善が問題としてあげられる。

3点目は、バリアフリーに関する情報提供や、市が実施しているバリアフリーの取り組みを周知する必要があるということから、情報提供・周知活動の推進があげられる。

4点目は、見た目でわからない障がいの理解や移動時の手助け・声かけの必要性や、バリアフリー教育や意識向上が必要であるとの結果から、心のバリアフリーについての意識が問題としてあげられる。

1 1ページ。事業者・関係団体ヒアリングの結果から抽出した問題点としては、駅やバス、タクシーのバリアフリー化状況から、旅客施設などのバリアフリー化が問題としてあげられる。

1 3ページ。高齢者および障がい者団体と、伊勢志摩バリアフリーツアーセンターへのヒアリング結果から抽出した問題点としては8点ある。

1点目は、以前に整備した箇所の補修や現行の法令基準への引き上げ改修が必要であることから、既設整備の更新が問題としてあげられる。

2点目は、旅客施設や道路などのバリアフリー化が必要であること、ホームと列車の隙間、駐車場からの経路、エレベーターやエスカレーターの有無などから、旅客施設や道路などのバリアフリー化が問題点としてあげられる。

そのほかにも、当事者視点に合わせた修繕・改善や、提供する情報の充実、情報提供手段の確保、住民マナーの改善が問題点としてあげられる。

1 4ページ。まち歩き現地確認の結果から抽出した問題点としては、旅客施設や道路などのバリアフリー化、当事者視点に合わせた修繕・改善、移動情報・観光情報の提供、住民マナーの改善の4点があげられる。詳細については省略する。

1 5ページ。「4 伊勢市バリアフリーの理念と目標」について。

(1) 計画の位置づけについては、第1回協議会でも説明したとおり、バリアフリーマスタープランは、バリアフリー法に基づき、本市のバリアフリーに関する全体的な計画を示すものである。市としてのバリアフリーに関する方向性を位置づけるものとして、都市マスタープランをはじめとする各種計画や県条例・計画などとも整合を図る。また、平成29年に策定した伊勢市交通バリアフリー基本構想の基本理念や基本方針の考え方を踏まえ、市として包括的なバリアフリーの方向性を定めつつ、地域の特性に応じた事業を展開していく。なお、伊勢市駅・宇治山田駅地区と二見浦地区の基本構想策定については、マスタープラン策定後に検討していく。

1 6ページ。(2) 伊勢市のバリアフリーの課題整理として、現況整理やアンケート・ヒアリング及びまち歩き結果から抽出した課題をまとめて記載している。

1 7ページ。これらの問題点をさらにまとめて、課題整理の視点として駅・施設の整備（新規整備）、経路の整備（新規整備）、修繕・改善（維持）、情報提供（ソフト）、意識づくり（ソ

フト) の5つのキーワードを設定する。

18ページ。(3) 基本理念と基本構想として、(2) での課題整理を踏まえて、伊勢市のバリアフリー化の課題を3つにまとめた。1点目は、ネットワークとして機能するバリアフリー経路の整備である。拠点同士を結ぶ経路などについてもバリアフリー化を行い、誰もが行きたい場所へ安心して快適に移動できる空間整備を進めていく必要がある。

2点目は、継続的なバリアフリー整備と改良促進である。バリアフリーの整備基準を満たしているような箇所でも、当事者にとって使いにくい場所や、経年劣化によって使いにくくなっている箇所もあることから、定期的な見直しや実際の利用者の声を反映したバリア改善・改良が必要である。

3点目は、移動を支える分かりやすい情報提供と住民マナーの向上である。交通手段の提示等の情報提供、行政やNPOで実施している多様なサポート事業の周知を行うことや、自らの行動が移動のバリアとならないよう、住民マナーの向上など、心のバリアフリーを進めていく必要がある。

この3つの課題に対し、市全体のバリアフリー化の基本理念として、「市民と来訪者が安心・快適にいきいきと過ごせるまちづくり」を掲げ、基本方針としては次の3つを設定する。

1点目は、快適に移動できる、連続したバリアフリー空間の整備である。誰もが快適に移動するため、駅や公共施設などの拠点だけでなく、拠点同士を繋ぐ経路についても、国・県・市・事業者が連携を図りつつバリアフリー化を推進し、各拠点を中心にバリアフリー化された経路をネットワークとして確保することで、障がい者や高齢者、子育て世代の方だけでなく来訪者も含めて、誰もが安全に安心して移動できるまちの整備を進める。

2点目は、利用者の安心を考えた、継続的なバリアフリー化の推進である。バリアフリー整備済みの箇所でも、経年劣化による損傷や利用者にとって使いにくい箇所があるため、生活関連経路の指定や道路補修などに合わせた定期的な修繕・改良を図るとともに、関係団体や当事者などと協力し、既存施設のバリアフリー化を進める。

3点目は、共助のまちづくりへ向けた、分かりやすい情報の充実と住民意識の醸成である。市民と来訪者が安心・快適に過ごせるまちづくりを進めるため、観光や交通情報、行政や支援団体などの取組に関する分かりやすい情報提供を行うとともに、ハード整備でカバーできない部分を市民自らが助け合い、補完する「心のバリアフリー」についても、教育活動や意識醸成、住民マナー向上などソフト面での取組を進める。

これらの基本理念、基本方針に基づき、現在進行中の五十鈴川駅周辺地区や、今回新たに促進地区に位置付ける伊勢市駅・宇治山田駅周辺地区、二見浦駅周辺地区におけるバリアフリー化を進めていく。

19ページ。平成29年に策定した、伊勢市交通バリアフリー基本構想の理念と目標を参考として記載している。基本理念はマスタープランと同じ内容で、基本方針は、重点地区におけるバリアフリー化の促進、当事者視点でのバリアフリー化の促進、心のバリアフリー化の促進の3点である。マスタープランに位置付けようとする基本方針の内容は、交通バリアフリー基本構想の基本方針と整合を図りつつ、さらに内容を具体化・詳細化したものとなっ

ている。

## 意見・質問

### (意)

最新情報として、11ページの事業者ヒアリングで、タクシーには福祉対応やバリアフリー対応車両はないとなっているが、1カ月～2カ月前くらいから近鉄タクシーが、都会では主流になってきているジャパンタクシーという車いすのまま乗れる車両を伊勢に1台、志摩に1台導入したそう。津にも数台あるらしいが、伊勢では1台あり、確認はしていないが他社についても同じような形態の車両が走っているのを見た。恐らくあれもジャパンタクシーではないかと思う。福祉対応車両が試験的に導入されている。

先日、試乗したが、車いすのまま乗ることができ、シートの高さも良い加減で乗りやすかった。

車両はまだ少ないが、今後新しい車両がこれに変わっていくだろうとのことである。今後私たちも、利用していくことになるだろうと思うが、タクシーの台数が非常に少ない、つかまらないというのがネックであり、伊勢志摩のタクシーはタクシーという名でありながらハイヤーで、流しができず乗り場もしくはどこかに来てもらう形でしか乗車できないことになっている。町中で手を挙げて、停まってくれない。観光客の方はそれを知らないことを懸念している。

折り畳みの車いすであれば、普通のタクシーに乗せてもらえる。折り畳んでトランクに入れてという形だが、手を挙げてタクシーが停まってくれなかった、乗車拒否だという意見が私たちのところにも届いている。その場合には、このあたりは流しをしておらず、近くの乗り場まで行って乗ってもらうか、他の施設で呼び出してもらってきってもらうかしかないと説明している。ただ、なぜそうなっているのか、どういう制度でそうなっているのか。ご年配の方等もうこれ以上歩けない方々が途中で乗りたいときに乗れないというのは不便である。17ページのところのバリアフリー化の視点のキーワードという部分で、ハード面とソフト面について記載があるが、このような制度も変えていかないといけないかもしれない。もしこのタクシー・ハイヤー関係で、なぜ伊勢市はこうなっているのか、ご存じの方がいたら教えてほしい。

### (意)

17ページにネットワークとして機能するとあるが、ネットワークという言葉が大事で、点から線、線から面へつながりを持つことが必要だと思う。整備の部分でも工夫が大事であり、都市部では潤沢な資金や人口も多いことからできるかもしれないが、伊勢市では制約もあると思う。継続的なバリアフリーの改良促進には知恵と工夫が重要である。

もう一つは人々の意識の変革、啓蒙には教育も重要になると思う。大学でも自由討議をしているが、学生でも点字ブロックに対して十分認識を持っていない部分がある。普段からちよつとした意識改革を進めていくことで、それが実を結んで住みやすい伊勢市になっていくと思う。

**(意)**

基本理念について18ページに市民と来訪者が安心快適に生き生き過ごせるまちづくりとある。今までの意見を考えると、本来は安全という言葉ではないかと思うが、安心という言葉で良いのか。ソフトとハードと良く言われるが、安全な施設や環境と、ソフト面があわさって安心感を得られるということがあり、安全と安心とは切り離せないのではと思う。

**(答) 事務局**

安心の中に安全が含まれると考えている。

順番が逆になっているが、19ページにある伊勢市交通バリアフリー基本構想を平成29年に策定している。15ページに市全体の方針を記載しているが、順番は逆になっていて、市全体の方針というところが今回のマスタープランになる。

基本理念としては、マスタープランが大事になってくるのかと考えているが、先に策定された基本構想を踏襲し、マスタープランの基本理念として位置づけたいと考えているので、19ページの基本理念をそのままをマスタープランの基本理念として設定している。

先に基本構想が策定された後で、今回のマスタープランを策定するという順番になっているが、基本構想においても安全は当然重要視しており、安全は安心の中に含まれるという形で基本構想策定段階でも議論され、安心という表現が採用されている。決して、安全が含まれてないという意味ではない。

**(意)**

心のバリアフリー、住民のマナーについて、福祉教育との関係の意見があったが、社会福祉協議会でも、市内のすべての小中高校に対し、昔の制度で言うところの福祉協力校制度を実施している。学校の中が中心になるが、福祉教育ということで学校からの要望があれば、高齢者体験グッズ、視覚障がい者の介助、車いすの介助等の体験を実施している。小中高校の児童・生徒への意識教育という部分である。またラパークにおいてサテライトショップを昨年の春からオープンしており、土日も営業している。その中で企業の意識が少しずつ変わってきており、1階に大手スーパーがあるが、そこを使って市民の方に高齢者の体験をしてもらい、実際の見え方や棚の高さなどを感じてもらおうなど、一歩進んだ取組が行われている。

違うスーパーでも、高齢化社会であることから障がい者の方が利用する中で、経営側もその辺の視点に立ち、改良したいという話が出てきている。企業は公益事業という言い方をしているが、地域へ何かの形で還元できないか、職員の意識、従業員の意識が変わってきている。福祉教育で児童生徒だけではなく、伊勢地域の中でそのような意識が出てきており、高齢者になったとき、どのような社会を求めるのかという意識が出てきているような気がする。ハード面もあるが、やはりソフト面が重要である。多くの市民の意識に対するきっかけづくりがあれば良い。社会福祉協議会やNPOなど、そのような活動をしている団体が増えてきていると思うので、ネットワークも大事だと思う。

## (意)

高齢者の仲間で活動しているが、個々の動きが精一杯で連合会の活動は難しいところに来ている。60代、70代は団塊世代として一番多いはずだが、老人クラブ連合会の中のクラブ活動ができない。

リーダーになろうという方が中々出て来ない。私は10年近く会長をしている。1年で交代していけば良いのではないかという意見もあるが、中々役職につく仲間を増やしていこうというような動きが少ない。また、とても交通の不便な団地に住んでいるため、自治会活動にしてもメンバーが中々揃わない。すぐ隣に亡くなった方があっても知らずにいるなど、助け合いや話し合いができていない。交通にしても、たった10分の距離だが山を下り上りとなると中々利用出来ない。循環バスで一番問題になっている箇所である。

バス車両内の段差について子供を連れてきている方など、バスの段差を上がるのにとても苦労している。バスの運転手がよく気をつけていて、昇降口の降りる側から出られない場合は、後ろの乗る方の側から降ろすようドアをもう一度開ける場合もある。そういう配慮は良いことだと思う。低床の場合は良いが、段差が高い場合、杖をついた方は降りにくい。歩道に段差があるところにバスが着く場合、バスがぴったり着くとそのまま歩道に降りられるが、歩道の手前の車道に降りるときには段差が大きく、歩道の端に足をぶつけて転ぶというような危険がある。高齢とは言えないような人でもつまずいて怪我をしたというようなことがある。また新しく開発されたところは歩道を削って車が入るような形になっている。そのために歩道の中にも平面でなく角度がついているところがある。私も免許を返納して歩く身になって分かったが、高齢者の足元の悪さというものを考えると、同じ歩道をつくるにしても平面のところを作っていかなければならないと思っている。

## (意)

私も障がいがあるが、今まで見えてこなかったことが見えてきている。誰もが年を取るので、移動をどうするか、バリアフリーや交通問題を含めて、当事者視点を持つ必要があると思う。すべての人に対するやさしさ、そういった部分の充実が必要であると、我が事でも感じている。

## 【内容】

### ○その他

本協議会の公開及び傍聴者への対応について、本協議会は第1回協議会にて原則公開とすることとして決定し、会議の最初に公開・非公開について諮ってきたが、内容がバリアフリーに関する協議であり、協議の過程を明確にした上で進めていく必要があることから、次回より「原則公開」ではなく「公開」とする。

また、傍聴者には会議開催前から会場入室いただき、資料を事前に配布する。

<閉会>