

**第2回 伊勢市バリアフリー基本構想策定協議会  
議事録要旨**

**令和4年9月8日**



## 第2回 伊勢市バリアフリー基本構想策定協議会

日 時	令和4年9月8日（木）午後2時から	
場 所	シンフォニアテクノロジー響ホール伊勢（伊勢市観光文化会館）大会議室	
委員出席者 （敬称略）	皇學館大学 三重県伊勢建設事務所 東海旅客鉄道株式会社 近畿日本鉄道株式会社 三重交通株式会社 三重県伊勢警察署 伊勢市社会福祉協議会 伊勢市障害者団体連合会 伊勢市視覚障害者福祉会 伊勢志摩バリアフリーツアーセンター 伊勢商工会議所 伊勢市健康福祉部長 伊勢市産業観光部長 伊勢市都市整備部長	笠原 正嗣 水谷 亨（代理：鈴木 智幸） 谷口 正明（代理：安達 英矩） 元濱 浩人 水谷 賢 宮崎 利章 中森 忠司 酒徳 和之 村井 正治 野口 あゆみ 中村 哲也 江原 博喜 佐々木 一晃 荒木 一彦
傍 聴 者	0名	
事 務 局	都市計画課長 都市計画課計画係長 担当	中村 哲也 青山 憲太郎 橋本 香織 奥野 光将 吉川 ひとみ
司 会 進 行	事務局（都市計画課長）	

## 【内容】

○伊勢市バリアフリー基本構想【伊勢市駅・宇治山田駅周辺地区】(案)について

## 【発言内容】

○伊勢市バリアフリー基本構想【伊勢市駅・宇治山田駅周辺地区】(案)について

### 説明

#### ◆事務局

資料「伊勢市バリアフリー基本構想【伊勢市駅・宇治山田駅周辺地区】(案)」について説明。

### 意見・質問

#### ◆会長

ご意見・ご質問の前に、当日配布資料③「まちあるき宇治山田駅方面ルート2」について、詳しくまとめていただいたので、野口委員から説明をお願いします。

#### ◆副会長

私がまち歩きをした宇治山田方面ルート2について、概ね順路通りに記載している。

1 ページ目の右上、ここだけに限らず何箇所か、どこにも誘導されない誘導ブロックがあった。道路の管轄の違いでそうってしまったのかもしれないが、途中で途切れてしまうと、視覚障がい者の方が路頭に迷うという事態があるかもしれないので、せめて人に繋がる所まで誘導していただければと思う。

1 ページ目の左下、道路を舗装し直す際、削らずにアスファルトを敷いていくという工事を何度もしているのだと思うが、そのために歩道と車道の間Vの字にへこみができ、車いすの方やベビーカー、自転車などは、一旦下りて上がるという通行しにくい形になっている。水や砂も溜まりやすい。

2 ページ目、歩道橋があるため、歩道の幅員がかなり狭くなっている箇所があった。最近では老朽化のため撤去するという方法もあるようだが、この歩道橋の利用度、需要がどれほどあるのか調査してみてもどうかという話もあがった。

また、こちらの歩道には誘導ブロックがちゃんと付いているが、店の駐車場などがたくさんあり、出入りする車も多いので、車が横切ることによる危険性が非常にあると思う。

3 ページ目、外宮前にもあったと思うが、緊急ボタンについて、子供たちが本当に危険に晒されたときに押す勇気があるのか。警察の方で、どのような時に押すのか、押したらどうなるのかなど、指導していただくと、より一層身近に感じてもらえるのではないかなと思う。

4 ページ目、歩道と車道の段差について、車道と分けるために歩道を高くするのは仕方ないと思うが、バス乗り場というところが気になる。やすらぎ公園等のバス乗り場は高さ20cm、宇治山田駅前のバス乗り場は高さ15cmあった。バスが歩道に幅寄せするか、スロープを歩道にかければ段差なしで乗降できるが、それができないと一旦車道に降りて乗降することになる。6 ページ目の右下の写真にポールがあるが、何の目印か分からないが、これがあると幅寄せできない。乗降時に負担にならないよう配慮されているならいいと思う。

近鉄宇治山田駅の中では、4ページ右下のように誘導ブロックが2色混合していた。ホームでは5ページの上の写真のように、階段の横に柱があり、階段側は狭く車いすは通れないため、線路側を通るしかないが、点字ブロックがあるためガタガタしたり、車いすの方にとっては恐怖を感じると思う。この危険性を何らかの形で回避できれば良いと思う。整備がきちんとできても、必ずしも安全なわけではなく、歩行者、自転車の方、車の方、それぞれが配慮することで、事故なども減ってくるのではないかと思う。

◆会長

ありがとうございました。それでは、事務局の説明と、副会長の追加資料も含め、ご意見・ご質問があればお願いします。

◆会長

当日配布資料③の2ページ右真ん中について、ポールの位置をずらすことはできないのか。

◆委員

この標識が何の標識かわからないが、一般的には見やすい位置、一時停止の標識であれば左側に付けるが、周囲の状況によって変わってくるので、場所を確認し、必要があれば位置を変えたいと思う。何の標識かわかるか。

◆副会長

「止まれ」の標識です。

◆委員

狭い道路から出てくる車に対しての「止まれ」の標識ですね。確認し、ここが一番見やすい場所かもしれないし、移動できるようであれば検討する。

◆会長

当日配布資料③の6ページ右下のポールについて、ご存じであれば教えていただきたい。

◆委員

バス乗り場については幅寄せするのが基本にはなるが、安全性を確保できる場合は乗り場に寄せて停車するが、柵が全部にはないので、乗客との接触を防ぐため、安全性が確保できない場合は離して停めることもある。ポールの設置理由については把握していないため、確認する。

◆副会長

離れたところに停車した場合、車いすの方も一旦車道に降りることになると思うが、周辺に歩道に上がれるところがない。その場合どのようにしているのか。

◆委員

車いすの方がいる場合は、スロープを歩道にかける。車いすの方の把握については、目視

と予約で確認している。

#### ◆会長

緊急ボタンについては、小学校などで指導などはされているのか。

#### ◆委員

これは警察が設置しているものだが、子供から大人、高齢者も含めて、身の危険を感じた時に押しってもらう。押すと映像が録画され、赤色灯が点灯し、警報機が鳴る。これにより周囲の人に危険を知らせてもらい、周囲の人が110番通報するというものである。本人が携帯をお持ちの場合は、直接110番通報していただくことが多い。教育のほうでは、設置した当初は小学校などに通知されていると思うが、年数が経ってくると薄れてくると思うので、警察でも、生活安全課に小学校などに周知してもらうよう話をしている。身の危険というのは、その人によって様々なので、いたずらで押しはいけないと指導することも結構だが、それによって押しづらくなってもいけない。使用方法については、三重県警のホームページにも載っているので、参考にさせていただきたい。

#### ◆副会長

ボタンを押すと警察に直接連絡がいくと聞いていた。周囲の人が110番通報しないといけないというのをご存じない方が多いと思うので、子供だけでなく大人にも周知しないといけないと思う。

#### ◆委員

装置にも色々な種類があり、一概には言えないが、この場所はそのような装置である。おっしゃるとおり、周知してもらう必要があると思う。

#### ◆会長

家庭内でも親から子に使い方を教えるなどが必要だと思う。それでは、基本構想（案）18ページの市-4、市-5の課題について、記載を削除するか、注記を入れるか、どのように記載すればよいかということについては、いかがか。

#### ◆副会長

歩道と車道の段差については、安全性を確保するために、歩道と車道を分離するマウンドアップ構造も必要だと思うが、普通の歩道であれば問題ないが、ここはバス停があるので、幅寄せできなければ一度降りないといけないというのが課題になると思う。

#### ◆事務局

市-5の場所は、宇治山田駅前の鈴鹿英数の前である。バス停になっているため課題として上がってきたということだと思うので、マウンドアップの構造上解消が困難である旨を記載したいと思う。

◆副会長

「歩道と車道の段差が大きい」だけでは表現として分かりにくいと思うので、バスが幅寄せしてマウンドアップを有効に活用して乗降するというのであれば、バスの乗降のため歩道が高くなっているという表現をしてもらったほうがいいと思う。

◆委員

市-4の宇治山田駅前バス乗り場については、先ほど三重交通さんからスロープ等で対応するというお話があった。市-5はやすらぎ公園や忍者キングダム等のバス乗り場となっていて、それらのバスが三重交通さんのようにスロープ等での対応がなされるのであればいいと思うが、それがなければ乗降に不便さを感じるのではないかとということで、課題にあげさせていただいた。構造というよりは、どのようにバリアを解消するかが分かればいいと思う。

◆会長

どのように表現すればよいか。

◆委員

「バス等に乗降する際に配慮が必要である」などの表現になるのではないかと思う。

◆事務局

やすらぎ公園等のバスについて、スロープ等の対応がなされるのか事業者のほうに確認し、言われたような表現で次回お示ししたい。

◆会長

もう一つの課題の表現についてはいかがか。

◆事務局

市-5の「乗入れ口の勾配がきつい」という課題について、歩道の平らな部分を十分とった結果、車の乗入れ口の勾配が急になってしまったもので、どちらかということ歩行者を優先した結果である。

◆委員

調査の中で、国の示している道路の基準とは別に、身体で感じた意見を記載したのだと思う。歩道としての基準を満たしているのであればいいと思う。

◆事務局

歩行者を優先した結果であるが、課題としては感じられた部分であるので残しておき、こうなった理由について記載させていただきたいと思う。

◆会長

承知した。その他の部分でご意見・ご質問があればお伺いしたい。

#### ◆委員

委員の言われた、点字ブロックはあるが先が途切れているという箇所は、全国にたくさんある。伊勢市駅前はまだ良いほうだと思う。課題にも記載してあるが、外宮参道に点字ブロックがないことについて、前回の協議会でもお話しさせていただいた。安全面から県道のほうに誘導しているという話だが、全国から観光の方がみえたときに、商店街を案内して通りたい。基本構想（案）資料の21ページに写真があるが、歩道ではないが、レンガ調のタイルと30cm四方ほどのタイルで区切りがしてある。タイルだと、車いすの方やキャリーバックを引いた方などはガタガタして歩きにくい。外宮参道では車は一方通行で、外宮側から駅に向かって来る。伊勢市駅から外宮に向かって左側を歩けば、まだ安全だと思う。なので、点字ブロックでなくても、伊勢市駅から外宮に向かって左側に、90cm幅程度の、ガタガタせず平らで歩きやすい舗装をしていただくと、歩く部分がわかりやすいと思う。白杖で地面を叩いて歩く人もいるが、滑らせて歩く人が多いので、つるつるした舗装とザラザラした舗装で、違いがわかりやすいとありがたい。点字ブロックの話もあったが、確かにブロックの上を歩けば安全でわかりやすいが、私たちがガタガタしたブロックの上を歩きたいわけではない。慣れてくると、白杖でブロックを確認しながら歩くという使い方が多い。そのような舗装にしていただけると大変ありがたいので、ご検討いただきたい。

#### ◆会長

路面をザラザラした舗装からスムーズな舗装にすることで、車いすの方やキャリーバック等を引いた方、白杖の方などが歩きやすくなるというアイデアをいただいたので、可能性を探っていただければと思う。

#### ◆副会長

委員のご意見に補足で、弱視の方のために車道部分と歩道部分の舗装の色にコントラストを付けていただき、また、車道部分と素材を分けて白杖の方がここは安全な部分だと認識できるようにしながら、きちんとデザイン化されたものを作れば、景観を損なわずに視覚障がい者にも配慮したモデルになる。同じことで悩まれている観光地にとっては有効なモデル地域になるのではないかと思います。スペイン村のアーケードのある土産物屋の通りでは、石畳で車いすが非常に通りづらかったが、90cm幅程度の舗装を敷かれた。もし参考になれば、見ていただければと思う。

#### ◆会長

委員からのご意見を参考にしながら、モデル地区となるような、より良いものができると思う。点字ブロックだけでなく、色々なやり方を探っていただければと思う。

#### ◆委員

質問だが、資料25ページに生活関連施設が載っており、26ページに重点整備地区の区域図があるが、明倫保育所は重点整備地区の区域から外れているように思うのだが、何か意図があって入れているのか。

#### ◆事務局

26 ページの区域図をご覧ください、赤字で宇治山田駅とある少し上が明倫保育所であるが、そこも今回区域に入れさせていただいている。

#### ◆委員

明倫幼稚園と間違えていた。わかりました。

#### ◆会長

課題については、移動等円滑化基準を満たしていない事項は一部であり、ほとんどが基準を満たしているものだと思う。しかしながら、プラスアルファでより良いものを作っていくことが大事なので、基準以上のものをどう工夫しながらやっていくか、アイデアを集約してやっていかなければいけないと考えている。資料 22 ページからの駅の部分についても、基準を満たしていない事項はなかったが、ご意見はいくつか出ている。この部分について、鉄道事業者からお考えをお聞かせいただければと思う。

#### ◆委員

JR 伊勢市駅については、ホームの傾斜と、券売機の高さについてご意見があったが、券売機についてはバリアフリーのガイドラインで望ましい基準を確認した上で、基準を満たすよう整備している。ガイドラインは最大多数の方が使いやすいように基準が設定されていると思うので、例えば券売機をこれ以上上げてしまうと他の方が使いにくくなる。そういった意味では、ここは基準に沿って整備すべきと考えている。また補足だが、券売機の主要なボタンは高さ 110cm 程のところを作るよう基準が定められている。今回タッチパネルの位置が高いということだと思うが、その下に押しボタンがあり、それを使えば音声案内を聞きながら操作することもできる。

#### ◆委員

近鉄においても、同様にバリアフリーのガイドラインに沿って整備を行っている。そのうえで、例えば連絡通路の傾斜がきついという意見などは、実際そう感じられる方がいることは承知している。しかしどうにかできるかという点、構造上改良が難しいため、今後改良の機会があればご意見を参考にしたい。券売機とスロープについても、基準に沿って整備しており、変えてしまうと他の人が使いにくくなる恐れがある。委員から意見のあった宇治山田駅のホームの階段と柱の間が狭いという点についても、ホームの線路側の端部から柱や階段を何m離すという基準があり、それをクリアしながら何とか通れるようにしており、構造上対応することが難しいが、ご意見は参考にさせていただく。

#### ◆会長

駅の構造上難しいということは私たちも理解しているが、ご意見を参考にしながら、より良い形になるようご協力いただけたらと思う。

#### ◆副会長

ホームの幅についての話があったが、資料 3 ページの基本方針 3 「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」とある。ソフトの部分で、「ここは幅が狭いから車いすの方が来たら道をあげよう」と思う人が増えると良いと思っている。車いすの方が通ろうとしても、スマホを見ながら気づかずに立っている人がいて、声を掛けないと退いてくれないことがある。ここは突っ立ってはいけない場所だという理解が増えていくよう、基本構想をつくったときに一緒にソフト面も進めていく、啓発していくことが必要だと思う。また券売機の件だが、視覚障がい者の方は券売機よりも IC カードを使う方が増えている。お金の確認をしなくて済むので、買い物でも電子マネーなどを使う方が非常に増えてきている。できれば JR の改札口でも IC カードが使えるようになるとありがたい。

◆会長

電子化の時代なので、ご検討いただきたい。資料 27 ページの整備目標時期で、長期は令和 10 年度以降となっているが、バリアフリーマスタープランの目標年次である令和 17 年度までには完了するものと考えてよいのか。

◆事務局

マスタープランの目標年次としては令和 17 年度だが、基本構想の特定事業の長期のものについて、いつまでに完了するという期限を切っているものではない。進捗管理をしながら、徐々に進めていくというものである。

◆会長

イメージとしては、令和 17 年度までにはと考えられているのか。

◆事務局

特定事業の整備目標としては、令和 10 年度以降とし、進捗管理をしていくという考えである。令和 17 年度が目標にはなると思うが、そこで必ず完了するというものではないとご理解いただきたい。

◆会長

承知した。

<閉会>