

第2回 鳥取市移動等円滑化協議会

令和4年2月

鳥取市 都市企画課

目次

1.鳥取市のバリアフリーの現状	01
2.バリアフリーに関するアンケート調査結果	03
3.バリアフリーに関するヒアリング調査結果	14
4.バリアフリーに関する課題	20
5.バリアフリーの基本方針(案).....	23
6.移動等円滑化促進地区の設定(案).....	25

1. 鳥取市のバリアフリーの現状

(1)公共交通のバリアフリーの現状

鉄道	鳥取駅	改札口	幅員未改良、自動改札未設置
		昇降機	エレベーター・エスカレーター設置済み
		点字案内板	設置済み
		誘導ブロック	設置済み（一部、輝度比不足、湾曲あり）
		トイレ	車イス対応・ベビーベッド設置・オストメイト対応済
	その他駅	改札口	幅員未改良、自動改札未設置
		昇降機	エレベーター・エスカレーター未設置
		点字案内板	一部のみ設置
		誘導ブロック	概ね設置済み
		トイレ	一部のみ車イス等対応
バス	鳥取 バスターミナル	自動ドア	設置済み
		誘導ブロック	設置済み
		時刻表	低床バス運行時刻の明確化、使用文字の拡大済み
		音声案内	対応済み（高速バス出発情報案内）
		案内板	使用文字の拡大済み、点字未整備
	バス車両等	ノンステップバス	178/231台（導入率77%）（R3.3月末）
		時刻表	低床バス運行時刻の明確化、使用文字の拡大済み
		音声案内	対応済み（公共施設案内）
		その他	ドライバーへのバリアフリー教育の実施

1. 鳥取市のバリアフリーの現状

(2) 道路空間 (鳥取駅周辺) のバリアフリーの現状

H14年に策定した「鳥取市交通バリアフリー基本構想」に基づき、順次、バリアフリー事業を実施しているところである。ここでは、現時点で残されている問題点を抽出した。

鳥取駅北エリア (駅前広場含む)	歩道	<ul style="list-style-type: none">・歩道に傾斜がある。・舗装タイルの欠損やガタツキがある。・雨の日に水が溜まりやすく、通行の妨げになる。
	誘導ブロック	<ul style="list-style-type: none">・真教寺公園周辺等、一部未設置区間がある。・摩耗・剥がれがある。
	その他	<ul style="list-style-type: none">・誘導ブロック付近に自転車等の障害物が置いてある。
鳥取駅南エリア (駅前広場含む)	歩道	<ul style="list-style-type: none">・歩道幅員が狭い箇所がある。・舗装ブロックの欠損やガタツキがある。
	誘導ブロック	<ul style="list-style-type: none">・概ね設置されているが、旧規格ものや摩耗・剥がれがある。
鳥取市役所 (本庁舎) 周辺	段差	<ul style="list-style-type: none">・歩道と横断歩道の段差が大きい。・歩道と横断歩道の境界ブロックの切り欠きが分かりづらい。
	誘導ブロック	<ul style="list-style-type: none">・色褪せにより、周りの歩道の色と同化している。
	その他	<ul style="list-style-type: none">・グレーチングに滑り止めがない。

2. バリアフリーに関するアンケート調査結果

(1) アンケート調査の概要

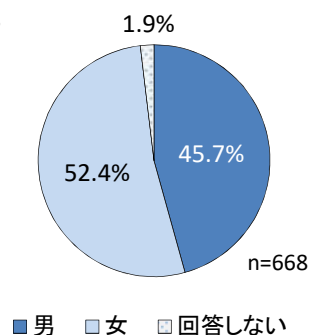
調査目的	・市民が感じているバリアフリーに関する <u>身近な問題点や将来のバリアフリーのまちづくり</u> をできる限り具体的に捉え、バリアフリーの基本方針に市民意見を反映させること
調査対象	・鳥取市に居住する満18歳以上の男女 <u>2,000人</u> （R3.11.1時点）
調査内容	・ <u>鉄道駅</u> のバリアフリーの現状評価と今後の意向 ・ <u>道路空間</u> のバリアフリーの現状評価と今後の意向 ・ <u>路線バス</u> のバリアフリーの現状評価と今後の意向 ・ <u>その他の都市空間</u> のバリアフリー整備に対する今後の意向 ・ <u>心のバリアフリー</u> について
実施方法	・郵送配布・回収方式
実施期間	・令和3年11月26日(金)～12月13日(月)
回収率	・ <u>33.8%</u> (回収数：675通)

2. バリアフリーに関するアンケート調査結果

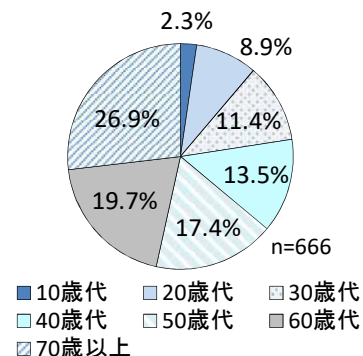
(2) アンケート調査結果

① 個人属性

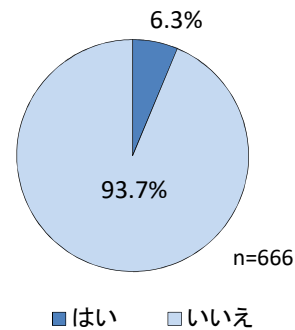
- ・男女構成比は約1：1で、20歳代以上の幅広い年代からバランスよく回答を得られた。
- ・障がい者手帳の保有率は約1割、18歳未満の子供がいる方は約2割である。
- ・免許保有率は約8割で、通勤・通学や外出時の**交通手段は自家用車(自分で運転)が7割以上**である。



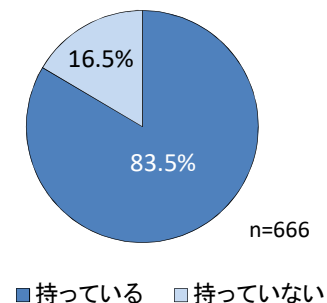
【性別】



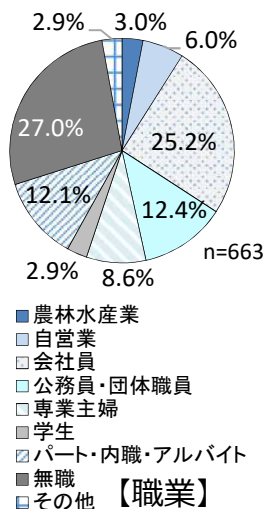
【年代】



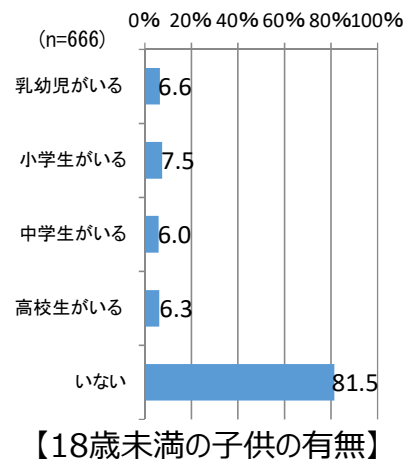
【障がい者手帳の有無】



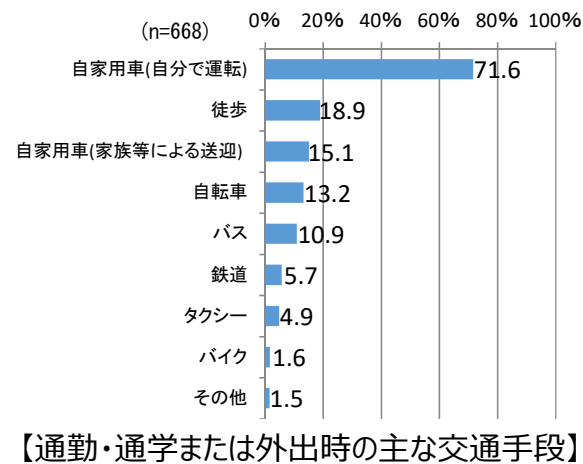
【運転免許証の有無】



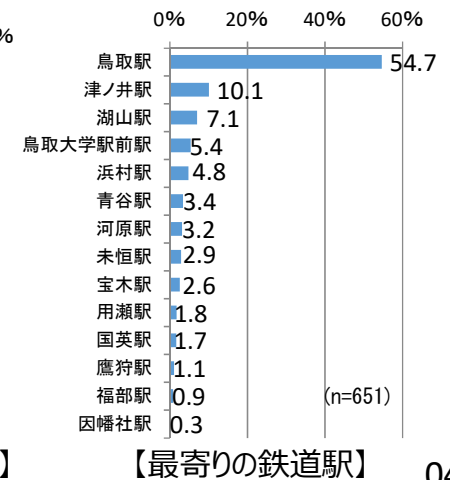
【職業】



【18歳未満の子供の有無】



【通勤・通学または外出時の主な交通手段】



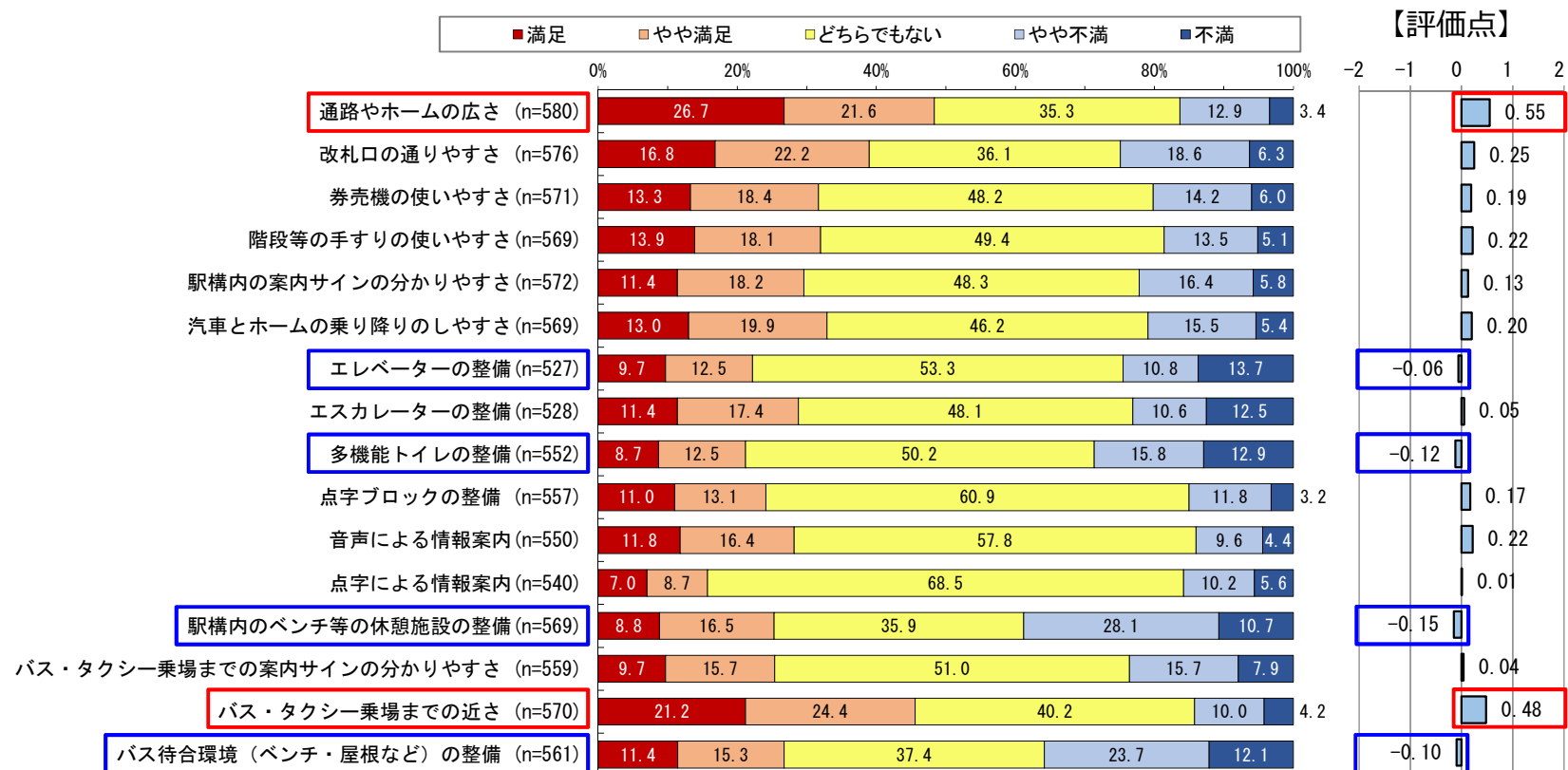
【最寄りの鉄道駅】

2. バリアフリーに関するアンケート調査結果

(2) アンケート調査結果

② 鉄道駅のバリアフリーの現状評価

・「通路やホームの広さ(+0.55)」や「バス・タクシー乗場までの近さ(+0.48)」などはプラス評価であった一方で、「**駅構内でのベンチ等の休憩施設の整備(-0.15)**」や「**多機能トイレの整備(-0.12)**」「**バス待合環境(ベンチ・屋根など)の整備(-0.10)**」「エレベーターの整備(-0.06)」は**マイナス評価**であった。



<評価点の計算方法>

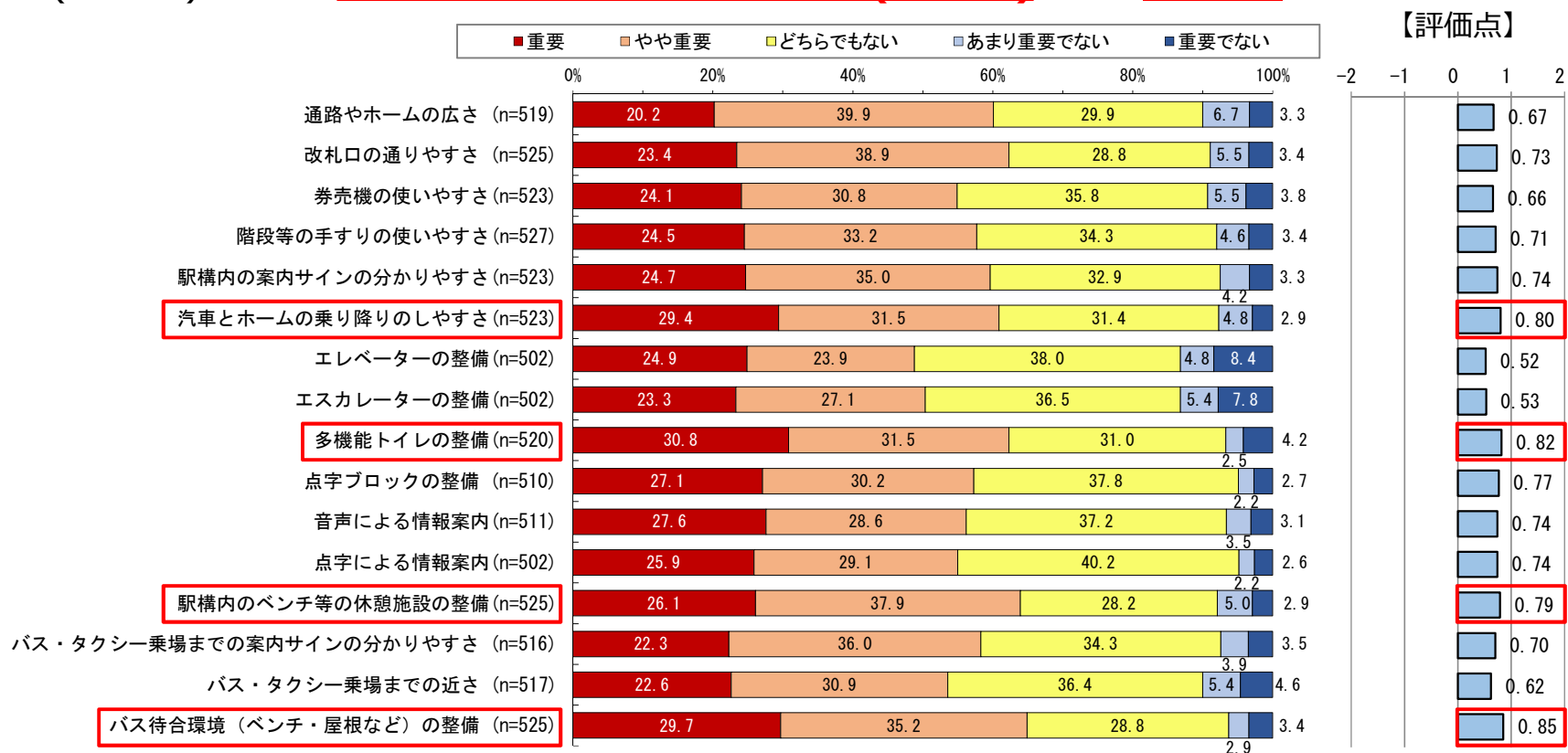
・「評価5(肯定的)」に+2点、「評価4(やや肯定的)」に+1点、「評価3(普通)」に0点、「評価2(やや否定的)」に-1点、「評価1(否定的)」に-2点として計算し、無回答を除く回答者数で平均したもの。

2. バリアフリーに関するアンケート調査結果

(2) アンケート調査結果

③ 鉄道駅のバリアフリーの今後の重要度

- すべての項目でプラス評価となっており、特に、現状でマイナス評価となっていた「**バス待合環境(ベンチ・屋根など)の整備(+0.85)**」や「**多機能トイレの整備(+0.82)**」「**駅構内でのベンチ等の休憩施設の整備(+0.79)**」の他、「**汽車とホームの乗り降りのしやすさ(+0.80)**」などが**高く評価**されている。



<評価点の計算方法>

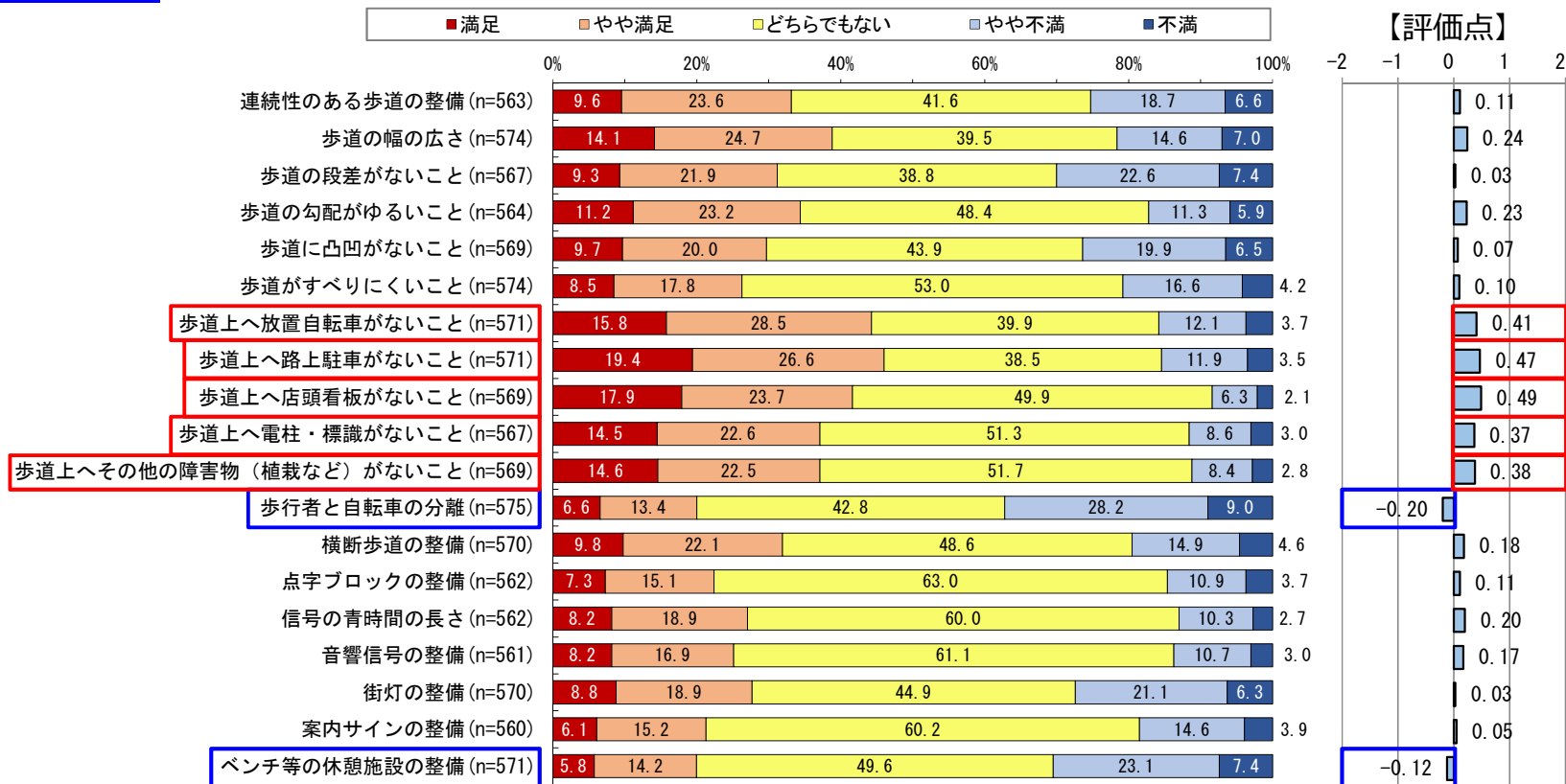
- 「評価5(肯定的)」に+2点、「評価4(やや肯定的)」に+1点、「評価3(普通)」に0点、「評価2(やや否定的)」に-1点、「評価1(否定的)」に-2点として計算し、無回答を除く回答者数で平均したもの。

2. バリアフリーに関するアンケート調査結果

(2) アンケート調査結果

④ 道路空間のバリアフリーの現状評価

- 歩道上への障害物(店頭看板、路上駐車、放置自転車、植栽、電柱・標識等)に関する項目などはプラス評価であった一方で、「歩行者と自転車の分離(-0.20)」と「ベンチ等の休憩施設の整備(-0.12)」はマイナス評価であった。



<評価点の計算方法>

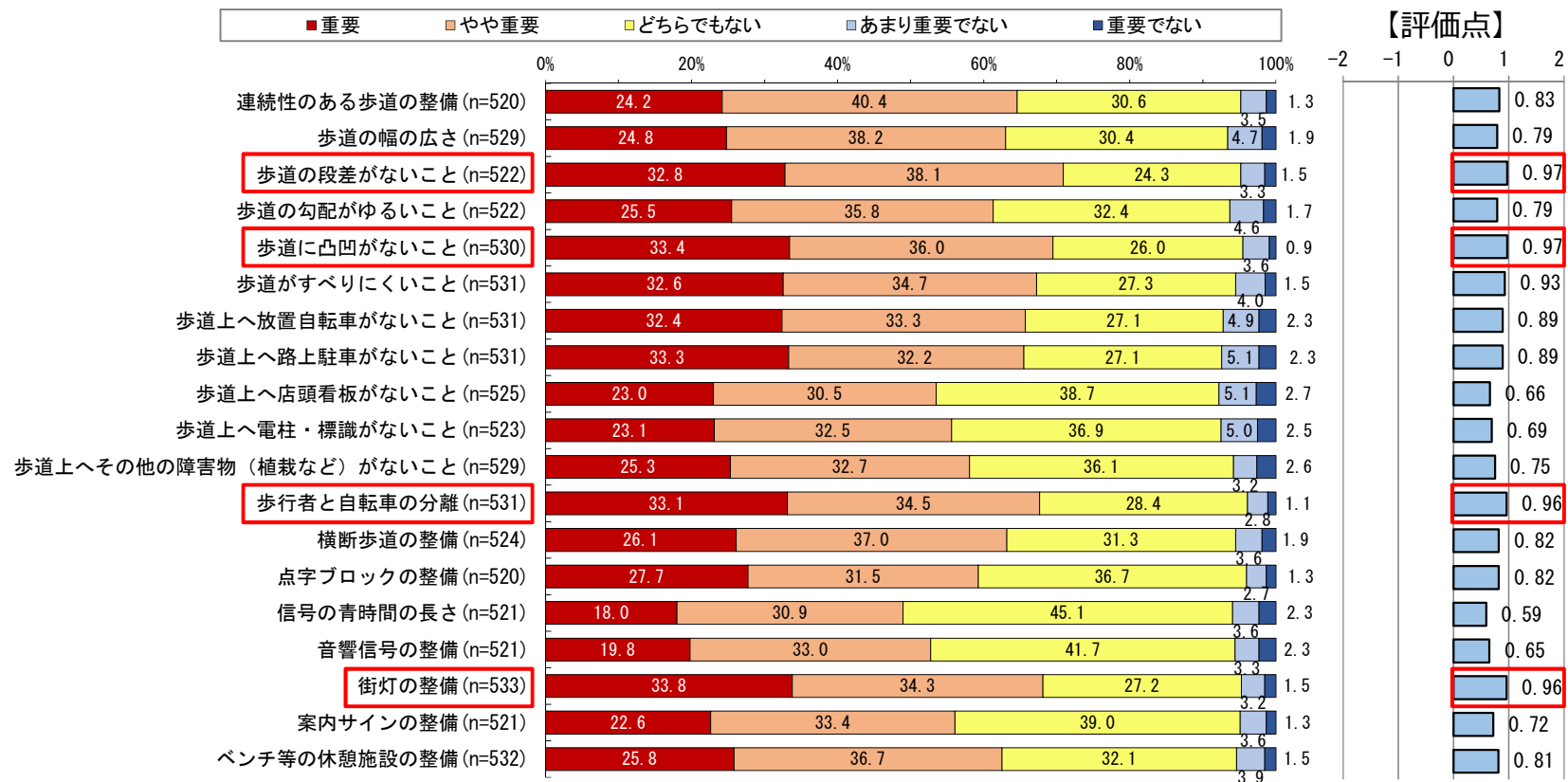
- 「評価5(肯定的)」に+2点、「評価4(やや肯定的)」に+1点、「評価3(普通)」に0点、「評価2(やや否定的)」に-1点、「評価1(否定的)」に-2点として計算し、無回答を除く回答者数で平均したもの。

2. バリアフリーに関するアンケート調査結果

(2) アンケート調査結果

⑤ 道路空間のバリアフリーの今後の重要度

- すべての項目でプラス評価となっており、特に、現状でマイナス評価となっていた「**歩行者と自転車の分離 (+0.96)**」の他、「**歩道の段差がないこと (+0.97)**」「**歩道に凸凹がないこと (+0.97)**」「**街灯の整備 (+0.96)**」などが**高く評価**されている。



<評価点の計算方法>

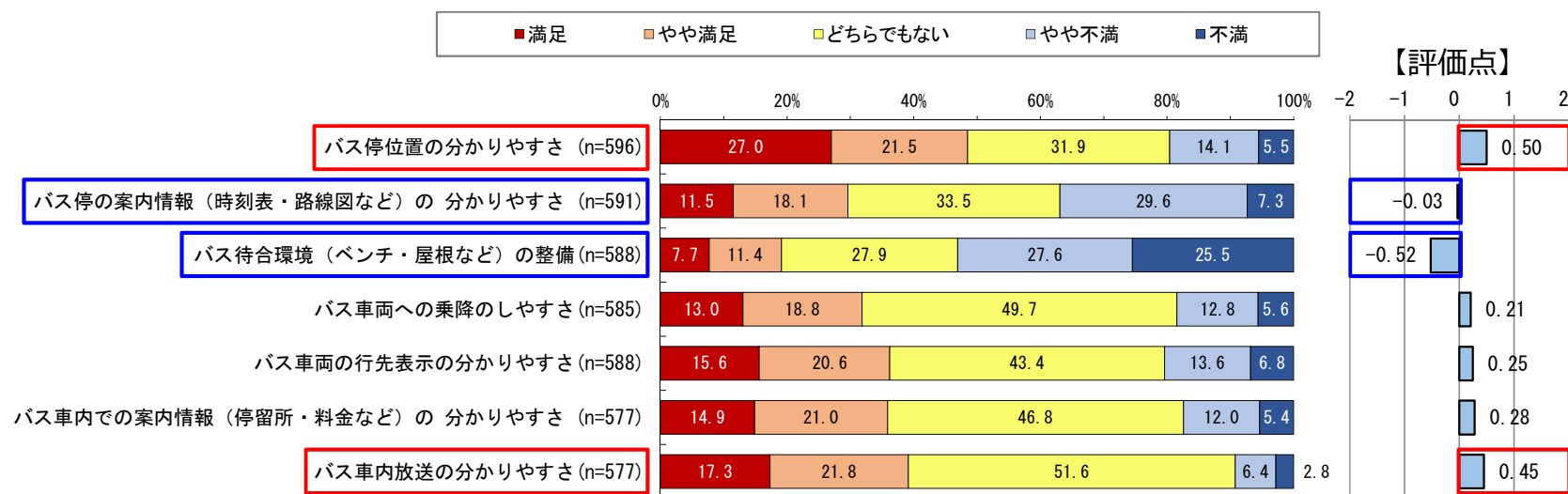
- 「評価5(肯定的)」に+2点、「評価4(やや肯定的)」に+1点、「評価3(普通)」に0点、「評価2(やや否定的)」に-1点、「評価1(否定的)」に-2点として計算し、無回答を除く回答者数で平均したもの。

2. バリアフリーに関するアンケート調査結果

(2) アンケート調査結果

⑥ 路線バスのバリアフリーの現状評価

- 「バス停位置の分かりやすさ(+0.50)」や「バス車内放送の分かりやすさ(+0.45)」などはプラス評価であった一方で、「バス待合環境(ベンチ・屋根など)の整備(-0.52)」と「バス停の案内情報(時刻表・路線図など)の分かりやすさ(-0.03)」はマイナス評価であった。



<評価点の計算方法>

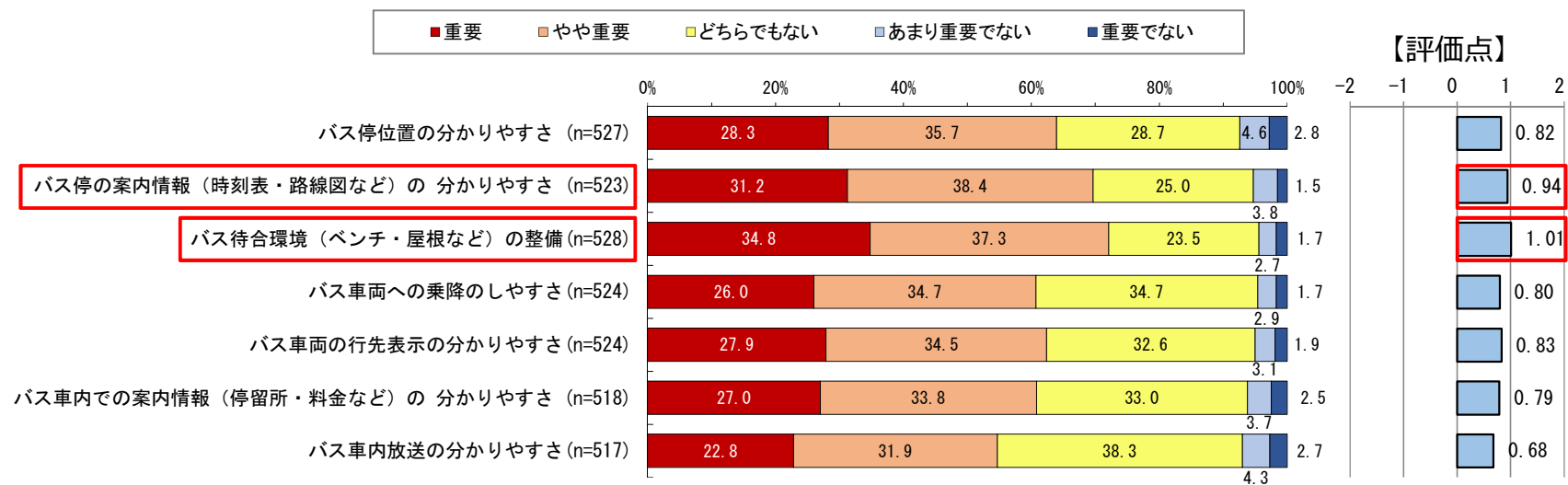
- 「評価5(肯定的)」に+2点、「評価4(やや肯定的)」に+1点、「評価3(普通)」に0点、「評価2(やや否定的)」に-1点、「評価1(否定的)」に-2点として計算し、無回答を除く回答者数で平均したもの。

2. バリアフリーに関するアンケート調査結果

(2) アンケート調査結果

⑦ 路線バスのバリアフリーの今後の重要度

- すべての項目でプラス評価となっており、特に、現状でマイナス評価となっていた「**バス待合環境(ベンチ・屋根など)の整備(+1.01)**」や「**バス停の案内情報(時刻表・路線図など)の分かりやすさ(+0.94)**」などが**高く評価**されている。



<評価点の計算方法>

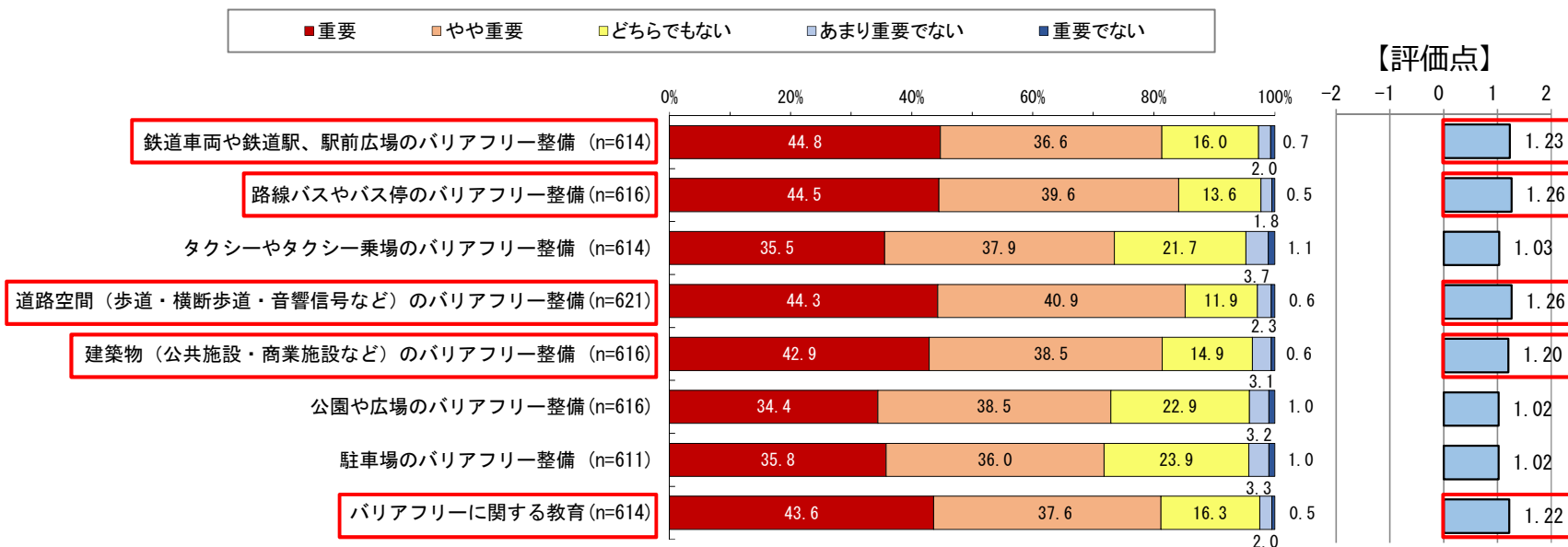
- 「評価5(肯定的)」に+2点、「評価4(やや肯定的)」に+1点、「評価3(普通)」に0点、「評価2(やや否定的)」に-1点、「評価1(否定的)」に-2点として計算し、無回答を除く回答者数で平均したもの。

2. バリアフリーに関するアンケート調査結果

(2) アンケート調査結果

⑧ その他のバリアフリー整備に対する今後の重要度

- すべての項目でプラス評価となっており、特に、公共交通の中では「**路線バスやバス停のバリアフリー整備 (+1.26)**」や「**鉄道車両や鉄道駅、駅前広場のバリアフリー整備 (+1.23)**」、その他の公共空間の中では「**道路空間(歩道・横断歩道・音響信号)のバリアフリー整備 (+1.26)**」や「**建築物(公共施設・商業施設など)のバリアフリー整備 (+1.20)**」が**高く評価**されている。
- ハード整備のみならず、「**バリアフリーに関する教育 (+1.22)**」についても**高く評価**されている。



＜評価点の計算方法＞

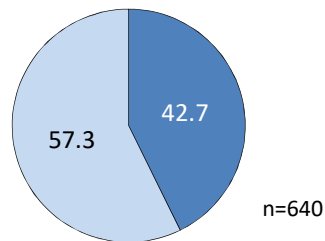
- 「評価5(肯定的)」に+2点、「評価4(やや肯定的)」に+1点、「評価3(普通)」に0点、「評価2(やや否定的)」に-1点、「評価1(否定的)」に-2点として計算し、無回答を除く回答者数で平均したもの。

2. バリアフリーに関するアンケート調査結果

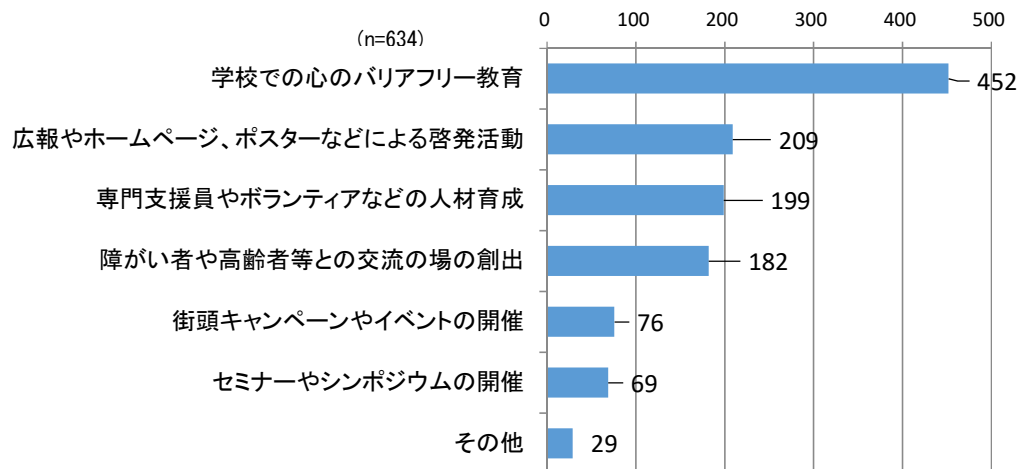
(2) アンケート調査結果

⑨ 心のバリアフリーについて

- 心のバリアフリーの認知度は約4割であり、**全体の半数以下**に留まっている。
- 心のバリアフリーの行動推進のために**必要な取り組み**としては、「**学校での心のバリアフリー教育**(452票)」を挙げる人が圧倒的に多い。



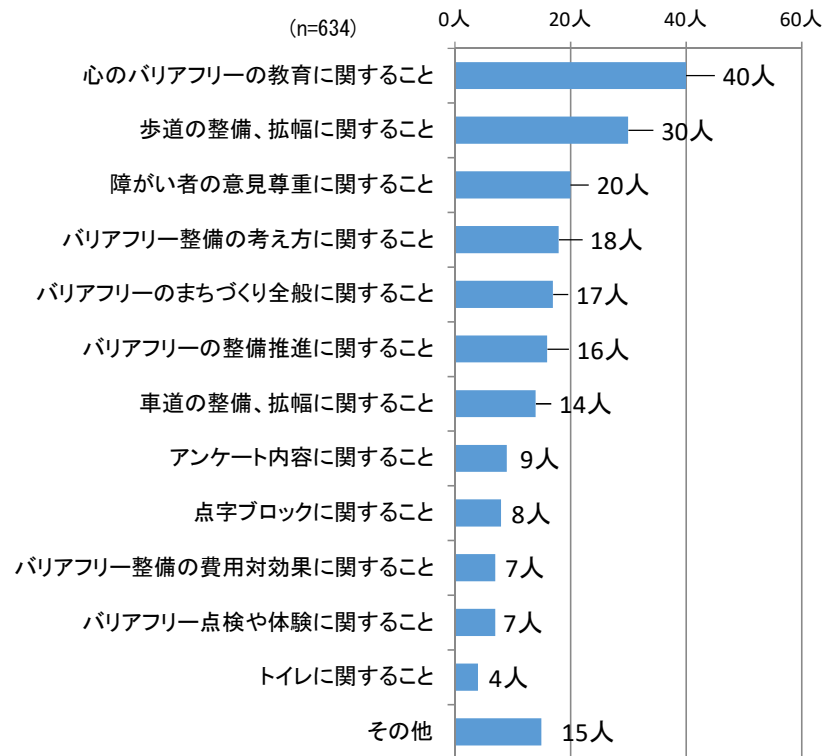
【「心のバリアフリー」の認知度】



【「心のバリアフリー」の行動推進のために必要な取り組み】

⑩ 自由意見

- 「**心のバリアフリーの教育に関すること**(40人)」が**最も多く**、関心が高いことが伺える。
- 次いで、「**歩道の整備、拡幅に関すること**(30人)」が多い。



【自由意見の内容】

2. バリアフリーに関するアンケート調査結果

(2)アンケート調査結果

⑩自由意見

・主な意見は下記の通りである。

分類	内容
心のバリアフリーの教育	<ul style="list-style-type: none">・本人や家族にバリアフリーを必要とする人がいないと、バリアフリーについて意識したり、考えたりすることがない。・多様化が進む世の中では、相手を思いやり、お互いに助け合えるまちをつくっていく必要がある。・小さい頃から学校などで、バリアフリー教育が必要である。
歩道の整備、拡幅	<ul style="list-style-type: none">・歩道が狭く、ガタツキ・段差があるため、歩きづらく、車イスや自転車も走行しづらい。・車道を走行する自転車が多いが、車道も狭く、危険である。・降雪時は、車道だけでなく、歩道や横断歩道も除雪をしてほしい。
障がい者の意見尊重	<ul style="list-style-type: none">・当事者の目線でまちづくりを進めてほしい。・1度車イス体験をして、バリアフリーについて考えてから整備を進めてほしい。
バリアフリー整備の考え方	<ul style="list-style-type: none">・障がい者だけでなく、だれにもやさしいまちづくりをしてほしい。
バリアフリーのまちづくり全般	<ul style="list-style-type: none">・障がい者に限らず、これからは高齢者が増えていくので、公共交通で移動しやすいまちづくりをしてほしい。

3. バリアフリーに関するヒアリング調査結果

(1) ヒアリング調査の概要

交通事業者を対象に本市における公共交通等のバリアフリー化対応状況や今後の取組みなどについて、関係団体を対象に普段の移動や施設の利用に関する問題点について、ヒアリング調査を実施した。

対象		日時	主なヒアリング項目
交通事業者	西日本旅客鉄道株式会社米子支社	2021.12.15(水)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ バリアフリー化の取組み状況 ◆ 利用者のバリアフリーに関する意見・要望 ◆ バリアフリー事業を進めるうえでの課題 ◆ 今後予定しているバリアフリーに関する取組み
	鳥取県バス協会	2021.12.17(金)	
	鳥取県ハイヤータクシー協会	2021.12.17(金)	
関係団体	鳥取市老人クラブ連合会	2021.12.21(火)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ よく利用する施設（公共施設・商業施設）や経路 ◆ バリアフリーに関する現状の問題点や要望 <ul style="list-style-type: none"> ・施設 ・道路空間 ・鉄道車両や鉄道駅、駅前広場 ・路線バスやバス停、バス待ち環境 ・タクシーやタクシー乗場 ・公園や広場 ・駐車場 ・情報提供や心のバリアフリー ◆ 重点的にバリアフリー化してほしい地域
	ゆうゆうとっとり子育てネットワーク	2021.12.23(木)	
	鳥取市身体障害者福祉協会連合会	2021.12.13(月)	
	鳥取県視覚障害者福祉協会	2021.12.20(月)	
	鳥取県聴覚障害者協会	2021.12.24(金)	

3. バリアフリーに関するヒアリング調査結果

(2)ヒアリング調査結果

①交通事業者

事業者	項目	内容
鉄道	取組み状況	<ul style="list-style-type: none">・鳥取駅や鳥取大学前駅を中心に、EVやスロープ、多機能トイレの整備などバリアフリー化を実施している。・社員に対し、バリアフリー勉強会や救出訓練、サービス介助士の資格取得に向けた勉強会などを実施している。
	利用者からの意見・要望	<ul style="list-style-type: none">・要望に対して、順次、対応中である。 (音声案内標識設置、トイレ改修など)
	バリアフリー事業における課題	<ul style="list-style-type: none">・予算が確保できない。・全体的な方針に従って整備を進めており、特定の駅のみ個別に整備水準を上げることができない。
	今後の予定	<ul style="list-style-type: none">・鳥取駅の改札外コンコースに誘導ブロック・警告ブロックを整備する。・鳥取大学前駅にホーム内方線付き警告ブロックを整備する。

3. バリアフリーに関するヒアリング調査結果

(2)ヒアリング調査結果

①交通事業者

事業者	項目	内容
バス	取組み状況	<ul style="list-style-type: none">・車両更新時は、ノンステップバスに更新しており、現在の導入率は約77%である。・バスターミナルは、誘導ブロックの設置、使用文字の拡大化を実施した。
	利用者からの意見・要望	<ul style="list-style-type: none">・表示文字を拡大してほしい。・バス停へ屋根を設置してほしい。
	バリアフリー事業における課題	<ul style="list-style-type: none">・使用文字拡大や屋根設置などのためのスペースが不足している。・予算が確保できない。（補助金なしでは事業を進めることは困難である。）
	今後の予定	<ul style="list-style-type: none">・ノンステップバスの導入率100%を目指す。・車イスのまま乗れるリフト車両を導入する。・点字の設置、身体障がい者に向けた遅延・緊急時の情報提供をする。
タクシー	取組み状況	<ul style="list-style-type: none">・UDタクシーや福祉タクシーの導入している。
	利用者からの意見・要望	<ul style="list-style-type: none">・UDタクシーの導入により車イスでも外出しやすくなった。
	バリアフリー事業における課題	<ul style="list-style-type: none">・予算が確保できない。
	今後の予定	<ul style="list-style-type: none">・UDタクシーや福祉タクシーの導入率維持・向上を目指す。

3. バリアフリーに関するヒアリング調査結果

(2)ヒアリング調査結果

②関係団体

項目		内容
施設	通路等	・通路が狭いところや誘導ブロックが見つらいところがある。 ・古い施設は段差や傾斜が多い。
	階段	・階段の段差が見つらい。
	昇降機	・エレベーターを設置してほしい。 ・エスカレーターの上り下りの左右を統一してほしい。
	出入口	・出入口のタイルが滑りやすい。
	トイレ	・おむつ交換台や幼児用トイレがない。
	案内設備	・音声案内だけでなく、視覚情報がほしい。 ・パトライトが光っていても何が起きているか分からない。
	その他	・手話、筆談マークが設置されていない。 ・手話通訳者が少ない。
道路空間	歩道	・歩道が整備されていない、あるいは狭い箇所がある。 ・宅地等、車両乗入れ部を切り下げているため、歩道が波打っている。 ・舗装ブロックがガタついている。 ・歩行者、自転車、自動車の分離をしてほしい。
	横断歩道	・歩道橋は昇り降りが困難なため、平面で横断できるようにしてほしい。
	信号	・歩行者用の（音響）信号を付けてほしい（できれば残り時間を表示してほしい）。
	誘導ブロック	・誘導ブロックが旧規格の箇所がある。
	その他	・歩道上（誘導ブロック上）にタクシーが停車していることがある。

3. バリアフリーに関するヒアリング調査結果

(2)ヒアリング調査結果

②関係団体

項目		内容
鉄道 (駅前広場含む)	昇降機	・駅舎と反対側のホームに行けない（エレベーターがない）。
	案内設備	・緊急時等、視覚情報を増やしてほしい。 ・ホームの乗降位置に路面標示をしてほしい。 ・駅構内～地下通路の施設案内標識が少ない。 ・券売機が使いにくい（タッチパネルだと上手くタッチできない）。 ・無人駅の増加や、みどりの窓口のセルフ化によりサポートしてもらえなくなるのではないかと不安。
バス	停留所	・バス停に屋根や腰掛けがほしい。
	車両	・ベビーカーの乗降が大変。 ・ICカードが使えない。
	案内設備	・時刻表、料金表の使用文字の拡大や位置（高さ）改善をしてほしい。 ・桜谷地区のバス停標識は道路片側にしかなく、待つ位置が分からない。 ・観光施設間の交通案内が少ない。 ・バスが遅延していても、バスネットを見ないと分からない。
タクシー	案内設備	・車両ドアにある会社名の点字表示が剥がれている。
	その他	・妊婦（陣痛時）も安心して乗れるようにしてほしい。 ・筆談マークがあっても筆談をお願いすると迷惑そうにされる。 ・マスクで口の動きが見えず、コミュニケーションがとれない（行先を伝えるのが難しい）。

3. バリアフリーに関するヒアリング調査結果

(2)ヒアリング調査結果

②関係団体

項目		内容
航空	案内設備	・鳥取空港に羽田空港到着後のバス案内（視覚情報）がない。
公園・広場	トイレ	・トイレがない、あるいはバリアフリー化（幼児用含む）されていない。
	案内設備	・緊急時だけでも視覚情報を提供してほしい。
駐車場	駐車場設備	・ハートフル駐車場に屋根を付けてほしい。 ・駐車場の枠線をU字型にしてほしい。
	敷地内通路	・駐車場～施設入口までの通路を広くしてほしい。
	案内設備	・ゲート（駐車券システム）は音声案内だけでなく、視覚情報がほしい。 ・対向車が来た時のパトライトやミラーを設置してほしい。
	その他	・ハートフル駐車場に健常者が停めている。
情報提供・ 心のバリアフリー	情報提供	・市や交通事業者のHPを音声対応にしてほしい。
	心のバリアフリー	・聞こえなくてもコミュニケーションが取れる方法がほしい。 ・横断歩道で車が止まってくれない。

4. バリアフリーに関する課題

(1) 公共交通に関する課題

◆ だれもが快適に移動できるバリアフリールートの確保

- ・鉄道については、鳥取駅や鳥取大学前駅を中心としてバリアフリー化が進められており、通路やホームの広さなどに対しては高い評価が得られている一方で、改札口の狭さの改善や自動改札機の導入が求められている。また、多くの駅ではエレベーターやスロープが設置されておらず、跨線橋などにおいて移動経路が断たれる場合があり、こうした箇所では、エレベーターやスロープの設置等により、連続性のあるバリアフリールートの確保が求められている。

◆ 車両などのバリアフリー化

- ・本市ではノンステップバス導入率は全国平均より高い状況にあるが、更なる利便性向上のため、ノンステップバスの導入率を高めるとともに、車椅子の方がそのまま乗車できるリフト付バスの導入などを進めていくことが望まれている。
- ・近年、UDタクシーや福祉タクシーの導入が進んでおり、好評を得ている一方で、それらを利用するための長い待ち時間が発生しているケースも散見される。こうしたことから、今後はこれらのタクシーの導入率の向上や、一般タクシーでも安心して乗れるよう乗務員の接遇・介助水準を向上していくことなどが望まれる。

◆ 待合環境の充実

- ・鳥取駅や鳥取バスターミナルなど一部の交通拠点では、ベンチや屋根、多機能トイレなどの待合環境が充実している一方で、利用者数の少ない鉄道駅や多くのバス停においては、こうした待合環境が不十分な状況にある。市民アンケートや関係団体へのヒアリングにおいても、多くの方がこれらの待合環境について今後の重要性を指摘しており、悪天候時などに少しでも快適に鉄道やバスを待てるような待合環境の充実が求められている。
- ・また、バスについては、特に道路幅員が狭い区間に設置しているバス停が危険であるとの指摘が多く、これらのバス停の位置変更や改良などが求められている。

◆ 分かりやすい情報提供

- ・緊急時や遅延時における運行状況などの情報について、特に障がい者の方への情報提供が不十分な状況にあることから、入手しやすく、また分かりやすい情報提供が求められている。
- ・バスについては、市民アンケートや関係団体へのヒアリング結果から、時刻表や路線図の分かりやすさ、バス車両内での時刻表や料金表の見えやすさに対して不満を抱く方が多く、これらへの対応が求められている。

4. バリアフリーに関する課題

(2) 道路空間に関する課題

◆ 安心・快適に移動できる歩行者空間の確保

- ・道路空間全般に関して、市民アンケートや関係団体へのヒアリング結果から、歩行者と自転車の分離や、歩道の整備・拡幅、歩道の段差の解消、街灯の整備、降雪時の素早い除雪などへの意見が多く、優先順位を考慮しながら、これらへ対応していくことが求められている。
- ・鳥取駅周辺地区については、他地区と比べ、多くの路線で歩道や誘導ブロックが整備されている一方で、整備から長期間経過して日整備基準や日規格となっているもの、舗装や誘導ブロックが劣化しているものがあり、これらの改良や修繕が必要となっている。また、比較的交通量の多い交差点でも歩行者用信号が設置されていない箇所が存在しており、歩行者用信号の整備が求められている。

(3) 建築物（施設）に関する課題

◆ だれもが利用しやすい施設のユニバーサルデザイン化

- ・平成20年に「鳥取県福祉のまちづくり条例」が制定されて以降、新たに整備される施設については、「鳥取県福祉のまちづくり施設整備マニュアル」に基づいて整備されており、施設内の移動経路や設備について、バリアフリー化が図られているが、今後も利用者ニーズの変化などに応じて、適宜改善していくことが必要である。
- ・一方、条例制定前に整備された施設（特に民間施設）については、その後の改良等によるバリアフリー対応がされていないケースが多くみられ、関係団体へのヒアリング結果からも、通路の拡幅やエレベーターの設置、多機能トイレの整備などの要望が挙がっており、これらへの対応が求められている。

◆ 安全に利用できる駐車場の整備・運用

- ・多くの施設では、身体障がい者用駐車スペースが設置されており、身体障がい者の車でのアクセス性は向上している。一方で、ゲート式駐車場においては、聴覚障がい者へのサービスが不十分であるなど、改善の余地がある。
- ・鳥取県では、心身の障がいにより歩行が困難な方、高齢・難病等により歩行が困難な方、けがや出産前後で一時的に歩行が困難な方などに利用証を交付し、施設（公共施設、病院、ショッピングセンターなど）の専用駐車スペース（ハートフル駐車場）を適切に利用できるよう「ハートフル駐車場利用証制度」を導入している。一方で、これらのハートフル駐車場を健常者の方が利用し、それを必要とする方が利用できない状況が散見されることから、監視体制の強化や利用者のマナー向上に向けた取り組みなどが求められている。
- ・その他、施設内のバリアフリー化は進んでいるものの、施設内駐車場～施設出入口までの移動経路の安全性確保やバリアフリー化が未対応のケースがあり、これらの改善が望まれている。

4. バリアフリーに関する課題

(4)公園・広場に関する課題

◆多機能トイレの確保

- ・比較的用户の多い公園・広場において、トイレが未整備またはバリアフリー化されていない箇所があることから、周辺エリアも含めた徒歩圏内にトイレを確保することが求められている。

(5)情報提供・心のバリアフリーに関する課題

◆障がいの特性に合わせた情報提供

- ・多くの施設や公共交通では、案内板の設置や音声案内により情報提供を行っているが、視覚情報か聴覚情報のどちらか一方であることが多く、障がいの特性によっては必要な情報を入手することができない場合がある。特に事故や災害などの緊急時は、迅速な情報提供が求められ、障がいの特性に合わせた様々な手段での情報提供が必要である。

◆だれもがやさしくサポートできるまちづくり

- ・バリアフリーのまちづくりを実現するためには、ハード面の施設整備だけでなく、市民一人ひとりが助けあいの精神を持つ環境づくりを行うことが必要である。このためには、ソフト面の取り組みを通じて、市民一人ひとりがバリアフリーについて理解を深めるとともに、ボランティア意識を高め、だれもが高齢者や障がい者、幼児等に対して優しくサポートできる「心のバリアフリー」の社会を実現していく必要がある。
- ・市民アンケートの結果では、「心のバリアフリー」という言葉の認知度は約4割にとどまっている。一方で、「心のバリアフリー」そのものへの関心度は非常に高く、特に学校での心のバリアフリー教育を望む意見が多く、こうした取り組みを推進していく必要がある。

5. バリアフリーの基本方針(案)

1.ユニバーサルデザインに配慮したバリアフリー整備

- ・「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるようなバリアフリー・ユニバーサルなまちづくりをハード・ソフトの両面から継続して行っていく。

2.鳥取市全域でのバリアフリー化の展開

- ・安心・快適なまちづくりを推進していくために、ユニバーサルデザインの考え方に基づいた整備・取組みを鳥取市全域で展開する。また、施設整備の計画・設計段階において、高齢者・障がい者・乳幼児連れ等、多様な利用者の意見を反映するための体制を構築していく。
- ・バリアフリー化推進の基盤となる公共交通、道路、建築物(施設)、公園広場の基本的な取組方針は、下記の通りとする。

(1) 公共交通のバリアフリー化の基本方針

- ・1日当たりの乗降客数が3,000人以上の鳥取駅及び鳥取大学前駅では、国の公共交通移動等円滑化基準に基づき、必要な整備を行う。また、その他の駅においては、連続性のあるバリアフリールートやバリアフリー設備の整備に努める。
- ・バスやタクシーにおいては、高齢者や障がい者、乳幼児連れ等が利用しやすい福祉車両の更なる導入を促進するとともに、社員教育等の実施により乗務員の接遇・介助水準の向上を促進する。また、安全に乗降しやすいバス停やタクシー乗場の整備を促進するとともに、快適な待合環境となるように休憩施設の整備を推進していく。さらに、バス車両内においては、時刻表や料金表等の分かりやすい情報提供を促進する。

(2) 道路空間のバリアフリー化の基本方針

- ・すべての歩行者が安全・快適に通行できるよう、歩行者自転車道の整備や交通安全施設の整備を促進する。
- ・老朽化が進んでいる舗装や誘導ブロックは、改良や修繕を行う。

(3) 建築物(施設)のバリアフリー化の基本方針

- ・建替えや増改築時においては、鳥取県福祉のまちづくり条例に沿った整備を行うとともに、既存施設においても、可能な限りバリアフリー化に努める。また、民間施設のバリアフリー化を促進するため、現在、鳥取県が施行している福祉のまちづくり補助制度に加え、鳥取市独自の民間事業者への財政支援を検討するとともに、多様な特性・ニーズに応じた施設となるようバリアフリー整備事例の情報提供を行う。
- ・駐車場においては、特に聴覚障がい者へのサービス向上を図るとともに、施設出入口までの連続性のあるバリアフリー化を図る。また、「ハートフル駐車場利用証制度」の適切な運用を図る。

5. バリアフリーの基本方針(案)

(4) 公園・広場のバリアフリー化の基本方針

- ・だれもが安心・快適に公園を利用できるよう、周辺施設との連携を図りながら、ユニバーサルデザインに配慮した公園整備を進めていく。

3. 緊急性・重要度・実現性等に配慮したバリアフリー化の推進

- ・不特定多数の人々が利用する施設が集積し、かつ、徒歩による施設間移動が見られる地区は、面的・一体的なバリアフリー化の緊急性や重要度が高い「移動等円滑化促進地区」として設定し、短期的かつ重点的にバリアフリー化を進めていく。
- ・移動等円滑化促進地区以外でも、施設の改修や道路改修工事などの機会と併せ、着実にバリアフリー整備を実施していく。

4. 緊急時にも対応可能な情報提供の充実

- ・特に災害発生などの緊急時は、迅速な情報提供が重要であり、だれもが容易に情報を取得できるように、様々な手段での情報提供を図る。

5. 心のバリアフリーの推進

- ・高齢者や障がい者、乳幼児連れ等が抱える困難さや不自由さを市民一人ひとりが理解し、互いに尊重し、支え合う精神を育む必要がある。このため、学校等でのバリアフリー教育を推進するとともに、バリアフリーに関する啓発・広報活動に取り組んでいく。
- ・また、コミュニケーションを図りづらい聴覚障がい者、知的障がい者、発達障がい者及び精神障がい者と円滑に意思疎通を図るために、コミュニケーションツールの導入や手話通訳者・要約筆記者等の支援者の養成及び派遣を継続していく。

6. スパイラルアップによる継続的なバリアフリー化の推進

- ・本マスタープランは、概ね5年毎に、最新の移動等円滑化基準や鳥取県福祉のまちづくり条例、利用者ニーズに対応した整備内容になっているか検証を行うとともに、各種団体等からの情報提供やバリアフリー点検から得られた課題、バリアフリーに関する新たな技術開発や先進事例等にも留意しながら、必要に応じて見直しを行う。

6. 移動等円滑化促進地区^(※1)の設定(案)

(※1)以下、「促進地区」と呼ぶ

(1) バリアフリー法における促進地区の要件

※以下、「移動等円滑化方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」より転記

① 生活関連施設があり、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区

基本方針では、原則として**生活関連施設が概ね3以上**あることとしています。また、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区とは、**生活関連施設が徒歩圏内に集積**している地区としています。なお、旅客施設を含まない移動等円滑化促進地区の設定も可能です。

② 生活関連施設及び生活関連経路について、バリアフリー化の促進が特に必要な地区

移動等円滑化促進地区は、その趣旨から、バリアフリー化を促進すべき地区であることが求められます。基本方針では、**高齢者、障がい者等の移動や施設利用の状況、土地利用や諸機能の集積の状況や、これらの将来の方向性の観点から総合的に判断**し、一体的なバリアフリー化の促進が特に必要な地区であることを求めています。

③ バリアフリー化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区

都市機能としては、高齢者、障がい者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能等があげられます。地区におけるバリアフリー化の促進が、このような様々な**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**地区であることが求められます。

(2) 国ガイドラインにおける促進地区設定の考え方

※以下、「移動等円滑化方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」より転記

移動等円滑化促進地区の要件を満たす**候補地区は、同一自治体内に複数存在することが想定され**、これらすべてを移動等円滑化促進地区に指定し、併せて市全体の方針を示すことが望ましいです。一方、**優先順位の高い地区から順次マスタープランを作成**することも考えられます。優先順位の設定にあたっては、**客観的な指標やデータに基づき検証**することが望まれます。

6. 移動等円滑化促進地区の設定(案)

(3) 鳥取市における促進地区設定

① 促進地区の候補地

本市においては、前述したバリアフリー法における促進地区の要件を満たす地区は複数存在することが想定されるため、“短期的に”かつ“面的に”バリアフリー化を優先的に促進していく地区を定めていく必要がある。



上位関連計画におけるまちづくり方針を考慮し、以下に挙げる箇所を促進地区の候補地として抽出し、指標やデータ等に基づく分析により、促進地区の選定を行うこととする。

◆ 鳥取市都市計画マスタープランにおいて、 「中心拠点」及び「地域生活拠点」に位置づけられる箇所

「中心拠点」→ 中心市街地(鳥取駅周辺)

「地域生活拠点」→ 各支所周辺(青谷・気高・鹿野・福部・国府・河原・用瀬・佐治)、
鳥取大学前駅周辺、末恒駅周辺、津ノ井駅周辺、若葉台周辺

◆ 鳥取県東部地域公共交通計画において、 「主要交通結節点」及び「その他の交通結節点」に位置づけられる箇所

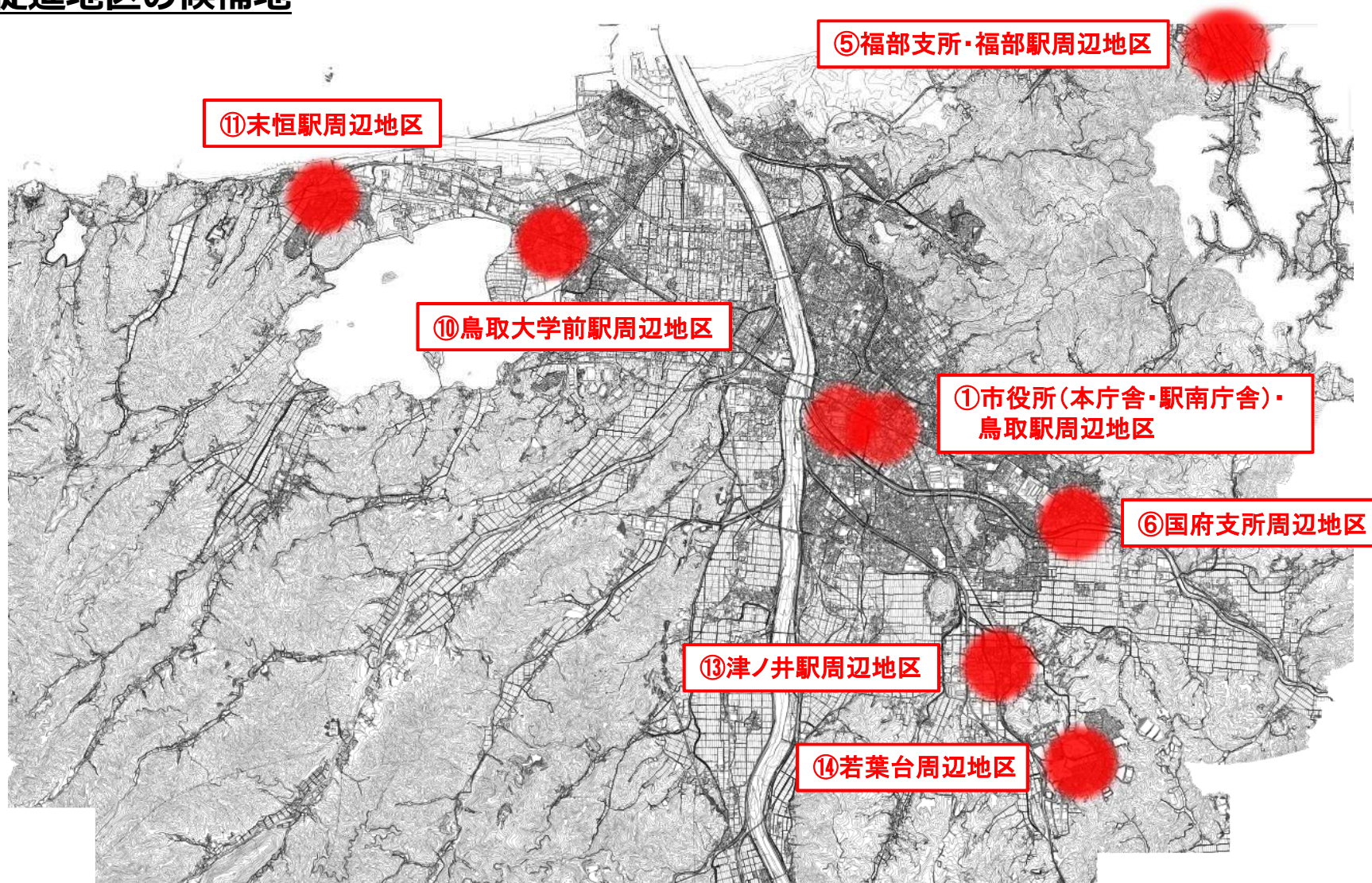
「主要交通結節点」→ 鳥取駅

「その他の交通結節点」→ 青谷駅、浜村駅、宝木駅、鳥取大学前駅、福部駅、用瀬駅

6. 移動等円滑化促進地区の設定(案)

(3) 鳥取市における促進地区設定

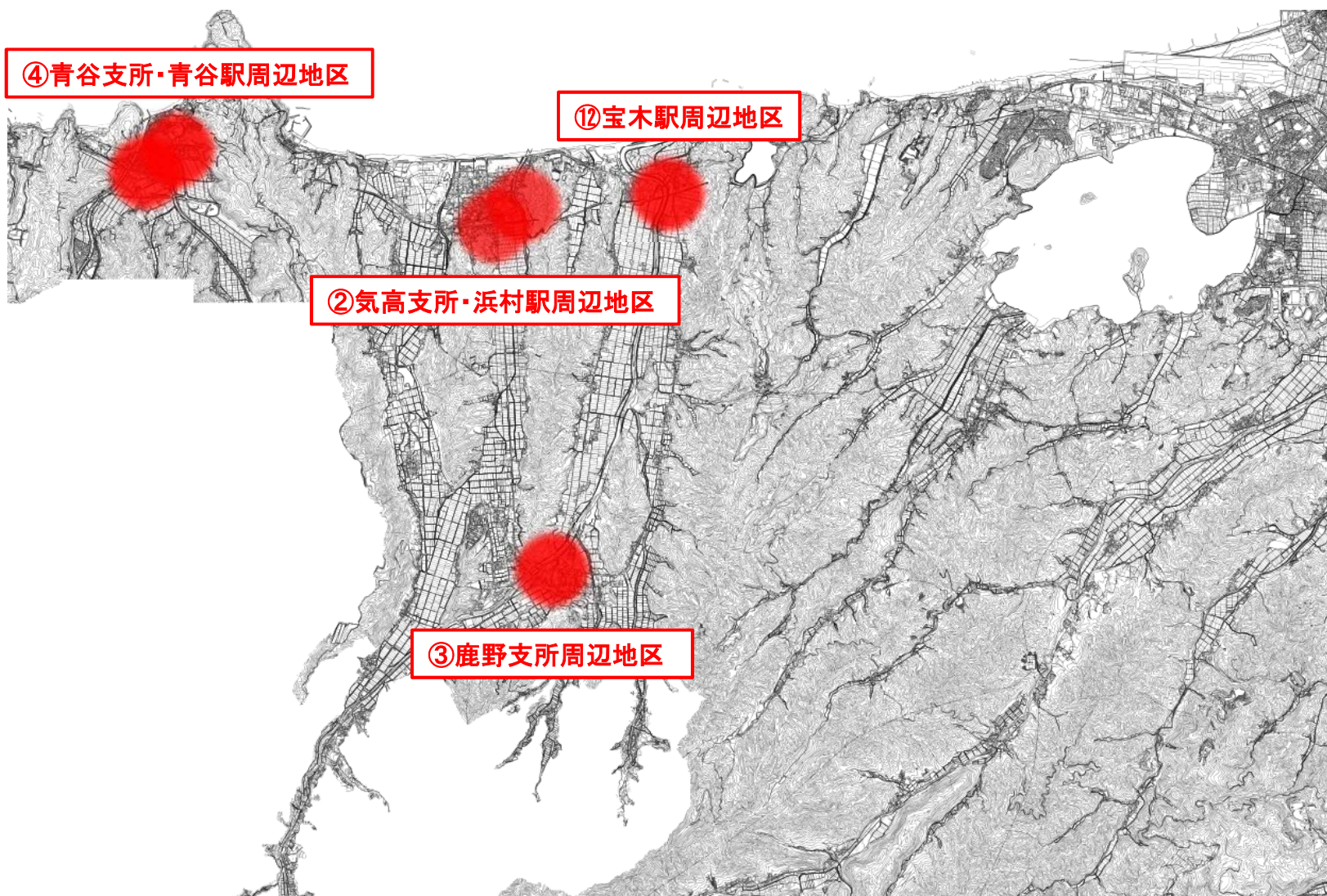
① 促進地区の候補地



6. 移動等円滑化促進地区の設定(案)

(3) 鳥取市における促進地区設定

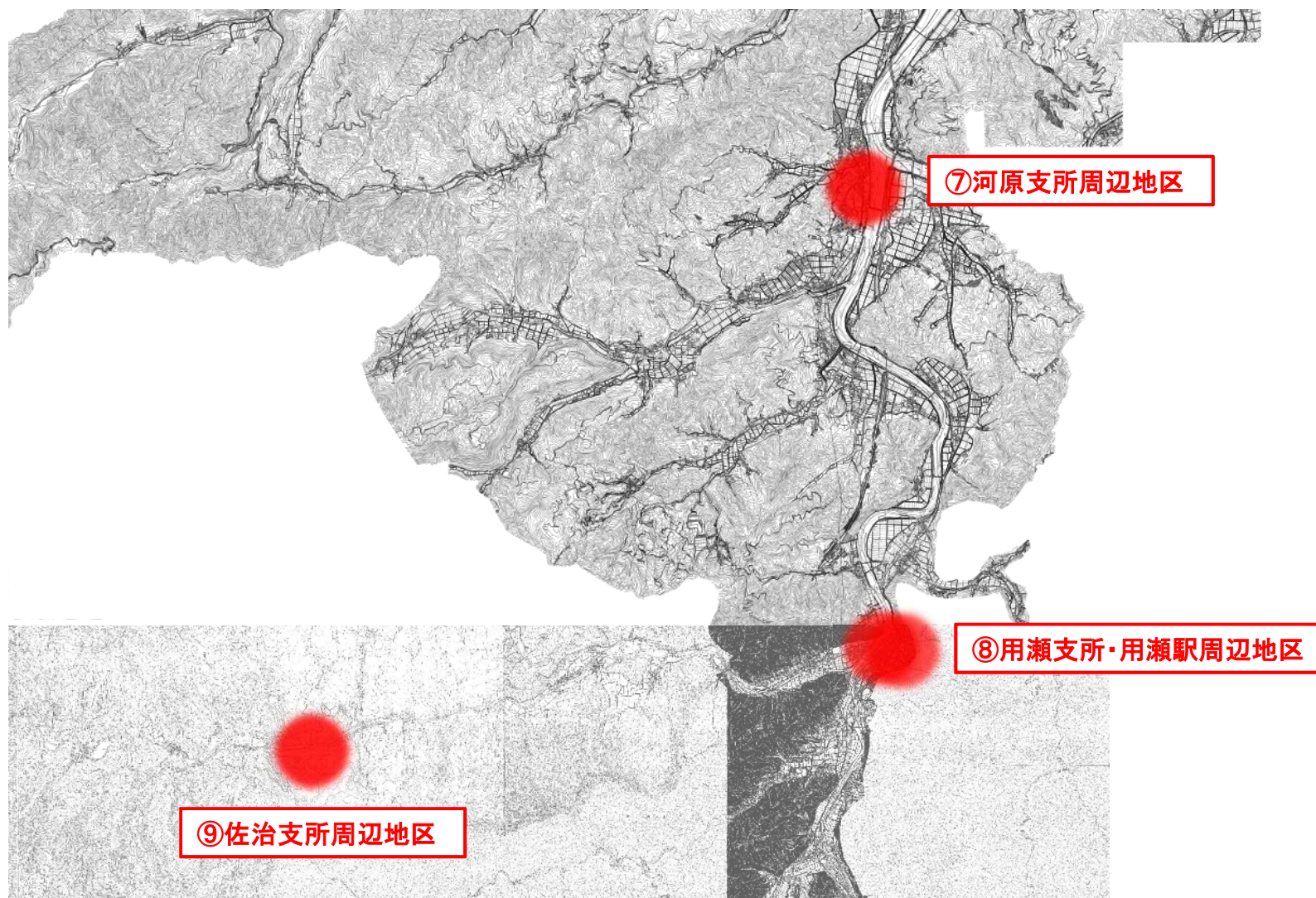
① 促進地区の候補地



6. 移動等円滑化促進地区の設定(案)

(3) 鳥取市における促進地区設定

① 促進地区の候補地



6. 移動等円滑化促進地区の設定(案)

(3) 鳥取市における促進地区設定

② 促進地区の選定条件

・促進地区の選定にあたっては、下記に挙げる3つの評価視点に基づき、促進地区の候補地の評価を行う。

評価視点Ⅰ：「多くの方が居住している」(=人口の集積度が高い)

評価視点Ⅱ：「多くの方が公共交通で訪れる」(=公共交通の利便性が高い)

評価視点Ⅲ：「徒歩による施設間移動が多い」(=都市機能の集積度が高い)

評価視点	評価の考え方	評価指標
Ⅰ.人口の集積度が高い	・地区内の居住人口が多く、徒歩による自宅周辺の施設利用や公共交通利用などの需要が高い地区であるか。	● DID区域内 または 人口密度40人/ha以上 (※1)であるか
Ⅱ.公共交通の利便性が高い	・高齢者や障がい者をはじめ、不特定多数の方に多く利用されるような利便性が高く、利用者数の多い公共交通拠点であるか。	● 1日平均乗降客数が3,000人以上 (※2)の鉄道駅があるか ● ピーク時運行本数が片道3本/h以上 (※3)のバス停があるか
Ⅲ.都市機能の集積度が高い	・高齢者や障がい者をはじめ、不特定多数の方が多く訪れる場所であり、かつ徒歩圏内(500m圏内)に複数機能の都市施設が立地するなど、徒歩による施設間移動が多い地区であるか(徒歩需要の高い地区であるか)。	● 各都市機能(行政機能、集会機能、介護福祉機能、子育て機能、商業機能、医療機能、金融機能、教育機能、文化機能など)のうち、 3種類以上の都市機能 (※4)があるか

※1)市街化区域の設定基準の一つである「既成市街地」の構成要素

※2)国のバリアフリー基本方針で2025年までに原則100%のバリアフリー化を目指す鉄道駅の要件

※3)都市構造ハンドブック(国交省)における「基幹的公共通路線」の定義

※4)促進地区の設定要件である「生活関連施設が概ね3以上」に準じた指標

6. 移動等円滑化促進地区の設定(案)

(3)鳥取市における促進地区設定

③促進地区の選定結果

- 選定条件に基づき、各候補地を評価した結果、評価の高かった「**市役所（本庁舎・駅南庁舎）・鳥取駅周辺地区**」及び「**鳥取大学前駅周辺地区**」の2地区を促進地区に選定した。各候補地の評価結果は下記の通りである。
- なお、詳細な地区の範囲については、生活関連施設及び生活関連経路の設定と併せて検討する予定である。

評価の視点	評価指標	促進地区の候補地													
		①市役所 (本庁舎・駅南庁舎)・ 鳥取駅周辺地区		②気高支所・ 浜村駅周辺地区		③鹿野支所 周辺地区		④青谷支所・ 青谷駅周辺地区		⑤福部支所・ 福部駅周辺地区		⑥国府支所 周辺地区		⑦河原支所 周辺地区	
I.人口 の集積度 が高い	●DID区域内 または人口密 度40人/ha以 上であるか	DID区域内 38.4人/ha	○	DID区域外 15.7人/ha	×	DID区域外 10.5人/ha	×	DID区域外 11.6人/ha	×	DID区域外 3.7人/ha	×	DID区域内 38.1人/ha	○	DID区域外 7.2人/ha	×
II.公共交通 の利便性 が高い	●1日平均乗 降客数が 3,000人以上 の鉄道駅があ るか	あり (10,370人/日)	○	なし (928人/日)	×	なし (鉄道駅なし)	×	なし (976人/日)	×	なし (150人/日)	×	なし (鉄道駅なし)	×	なし (鉄道駅なし)	×
	●ピーク時運 行本数が片道 3本/h以上のバス 停があるか	あり (12箇所)	○	なし	×	あり (4箇所)	○	あり (5箇所)	○	なし	×	あり (3箇所)	○	あり (3箇所)	○
III.都市機能 の集積度 が高い	●3種類以上 の都市機能が あるか	あり (9機能/9機能中)	○	あり (6機能/9機能中)	○	あり (8機能/9機能中)	○	あり (8機能/9機能中)	○	あり (5機能/9機能中)	○	あり (7機能/9機能中)	○	あり (8機能/9機能中)	○
総合評価(※)		A		D		C		C		D		B		C	

(※) 4つの評価指標すべてを満たす場合はA評価、3つを満たす場合はB評価、2つを満たす場合はC評価、1つ以下の場合はD評価で表記

6. 移動等円滑化促進地区の設定(案)

(3) 鳥取市における促進地区設定

③ 促進地区の選定結果

評価の視点	評価指標	促進地区の候補地													
		⑧用瀬支所・用瀬駅周辺地区		⑨佐治支所周辺地区		⑩鳥取大学前駅周辺地区		⑪末恒駅周辺地区		⑫宝木駅周辺地区		⑬津ノ井駅周辺地区		⑭若葉台周辺地区	
I. 人口の集積度が高い	●DID区域内または人口密度40人/ha以上であるか	DID区域外 7.8人/ha	×	DID区域外 0.7人/ha	×	DID区域内 53.1人/ha	○	DID区域外 28.2人/ha	×	DID区域外 7.0人/ha	×	DID区域外 31.6人/ha	×	DID区域外 26.7人/ha	×
II. 公共交通の利便性が高い	●1日平均乗降客数が3,000人以上の鉄道駅があるか	なし (166人/日)	×	なし (鉄道駅なし)	×	あり (3,858人/日)	○	なし (972人/日)	×	なし (298人/日)	×	なし (1,156人/日)	×	なし (鉄道駅なし)	×
	●ピーク時運行本数が片道3本/h以上のバス停があるか	あり (2箇所)	○	なし	×	あり (4箇所)	○	あり (1箇所)	○	なし	×	あり (2箇所)	○	あり (1箇所)	○
III. 都市機能の集積度が高い	●3種類以上の都市機能があるか	あり (8機能/9機能中)	○	あり (6機能/9機能中)	○	あり (7機能/9機能中)	○	あり (7機能/9機能中)	○	あり (4機能/9機能中)	○	あり (7機能/9機能中)	○	あり (6機能/9機能中)	○
総合評価(※)		C		D		A		C		D		C		C	

(※) 4つの評価指標すべてを満たす場合はA評価、3つを満たす場合はB評価、2つを満たす場合はC評価、1つ以下の場合にはD評価で表記

第2回 鳥取市移動等円滑化協議会／資料説明

【表紙】	<ul style="list-style-type: none"> ・第2回 鳥取市移動等円滑化協議会の資料について説明します。
【目次】	<ul style="list-style-type: none"> ・最初に、目次の説明をします。 ・今回の資料構成としては、1番目に「鳥取市のバリアフリーの現状」について整理しており、具体的には【公共交通のバリアフリーの現状】と【道路空間のバリアフリーの現状】について整理しています。 ・そして、2番目と3番目には、昨年の12月に実施した「アンケート調査」と「ヒアリング調査」の結果について整理しています。 ・4番目には、「バリアフリーの現状」と「アンケート調査」「ヒアリング調査」の結果を総合的に勘案した上で、鳥取市における「バリアフリーに関する課題」をまとめています。 ・5番目には、「バリアフリーに関する課題」を踏まえ、鳥取市における「バリアフリーの基本方針(案)」を設定しています。 ・そして、最後の6番目には、「バリアフリーの基本方針(案)」を踏まえながら、短期的かつ面的にバリアフリー化を優先的に促進していく地区として、「移動等円滑化促進地区の設定(案)」を行っております。
【P1】	<ul style="list-style-type: none"> ・資料の1ページ目に移ります。 ・ここでは、主な公共交通に関するバリアフリーの現状について整理しています。 ・まず、鉄道について、鳥取駅では改札口の改良はされていないものの、エレベーターや誘導ブロック、多機能トイレが整備されるなど、概ねバリアフリー化が図られています。一方で、その他の駅については、エレベーターが未設置である他、点字案内板や多機能トイレなどは整備されていない場所が多く、バリアフリー対応が不十分な状態にあります。 ・次に、バスについて、鳥取バスターミナルでは、点字案内板が未整備ではあるものの、自動ドアや誘導ブロックの整備、音声案内が導入されているなど、概ねバリアフリー化が図られています。バス車両については、すべての車両で音声案内が導入されており、また、約8割の車両でノンステップバスが導入されるなど、バリアフリー化の取り組みが促進されています。
【P2】	<ul style="list-style-type: none"> ・2ページ目に移ります。 ・ここでは、鳥取駅周辺の道路空間のバリアフリーの現状について整理しています。H14年に策定した「鳥取市交通バリアフリー基本構想」に基づき、道路空間におけるバリアフリー事業は順次進められているところですが、ここでは、現時点で残されている問題点を抽出しています。 ・まず、鳥取駅北エリアでは、歩道部では傾斜や舗装タイルの欠損やガタツキがある箇所があります。また、誘導ブロックは一部区間で未設置であり、摩耗や剥がれも見られます。 ・次に、鳥取駅南エリアでは、歩道幅員が狭い箇所があり、舗装ブロックの欠損やガタツキがある箇所が見られます。 ・次に、市役所本庁舎周辺では、歩道と横断歩道の段差が大きい箇所や境界ブロックの切り欠きが分かりづらい箇所がある他、誘導ブロックが色褪せしている箇所も見られます。

【P3】	<ul style="list-style-type: none"> ・3 ページ目に移ります。 ・ここからは、アンケート調査結果になります。 ・まず、アンケート調査の概要ですが、アンケート調査は市民が日頃感じているバリアフリーに関する身近な問題点や将来のバリアフリーのまちづくりをできる限り具体的にとらえ、バリアフリーの基本方針に市民意見を反映させることを目的に実施しました。具体的には、鉄道・バスなどの公共交通や、道路などの都市空間における、バリアフリーの現状評価と今後の意向について調査しました。 ・調査対象は、無作為で抽出した鳥取市に住む満 18 歳以上の男女 2,000 人とし、郵送による配布・回収を行った結果、回収率は 33.8%でした。
【P4】	<ul style="list-style-type: none"> ・4 ページ目に移ります。 ・アンケートの個人属性をみると、男女構成比は約 1 : 1 で、年代構成は 60 歳代以上の比率が若干高いですが、比較的幅広い年代からバランスよく回答が得られました。障がい者手帳を持っている方は回答者の約 1 割、18 歳未満の子供がいる方は回答者の約 2 割でした。また、車の免許保有率は約 8 割と高く、通勤・通学や外出時など日頃の主な交通手段は、7 割以上の方が「自分が運転する自家用車」となっています。
【P5】	<ul style="list-style-type: none"> ・5 ページ目に移ります。 ・このグラフは、「鉄道駅のバリアフリーの現状評価」を項目別に整理したものです。右側の評価点の数値は、「満足」との回答を +2 点、「やや満足」との回答を +1 点、「どちらでもない」との回答を 0 点、「やや不満」との回答を -1 点、「不満」との回答を -2 点として計算し、回答者数で平均したものであり、プラスの数値になるほど「満足」寄りの評価、逆に、マイナスの数値になるほど「不満」寄りの評価、という風に見ることができます。 ・この結果を見ると、赤枠で囲っている「通路やホームの広さ」や「バス・タクシー乗場までの近さ」などはプラス評価であった一方で、青枠で囲っている「駅構内でのベンチ等の休憩施設の整備」や「多機能トイレの整備」「バス待合環境(ベンチ・屋根など)の整備」「エレベーターの整備」はマイナス評価となっています。
【P6】	<ul style="list-style-type: none"> ・6 ページ目に移ります。 ・このグラフは、「鉄道駅のバリアフリーの今後の重要度」を項目別に整理したものです。右側の評価点の数値は、先ほどと同様の計算をしており、プラスの数値になるほど「重要度」が高く評価されている、逆に、マイナスの数値になるほど「重要度」が低く評価されている、という見方ができます。 ・この結果を見ると、すべての項目でプラス評価となっており、特に、現状でマイナス評価となっていた「バス待合環境(ベンチ・屋根など)の整備」や「多機能トイレの整備」「駅構内でのベンチ等の休憩施設の整備」の他、「汽車とホームの乗り降りのしやすさ」などが高く評価されています。
【P7】	<ul style="list-style-type: none"> ・7 ページ目に移ります。 ・このグラフは、「道路空間のバリアフリーの現状」を項目別に整理したものです。 ・この結果を見ると、赤枠で囲っている、店頭看板、路上駐車、放置自転車、植栽、電柱・標識などの「歩道上への障害物に関する項目」などはプラス評価であった一方で、青枠で囲っている「歩行者と自転車の分離」と「ベンチ等の休憩施設の整備」はマイナス評価となっています。

【P8】	<ul style="list-style-type: none"> ・8 ページ目に移ります。 ・このグラフは、「道路空間のバリアフリーの今後の重要度」を項目別に整理したものです。 ・この結果を見ると、すべての項目でプラス評価となっており、特に、現状でマイナス評価となっていた「歩行者と自転車の分離」の他、「歩道の段差がないこと」「歩道に凸凹がないこと」「街灯の整備」などが高く評価されています。
【P9】	<ul style="list-style-type: none"> ・9 ページ目に移ります。 ・このグラフは、「路線バスのバリアフリーの現状」を項目別に整理したものです。 ・この結果を見ると、赤枠で囲っている「バス停位置の分かりやすさ」や「バス車内放送の分かりやすさ」などはプラス評価であった一方で、青枠で囲っている「バス待合環境(ベンチ・屋根など)の整備」と「バス停の案内情報(時刻表・路線図など)の分かりやすさ」はマイナス評価となっています。
【P10】	<ul style="list-style-type: none"> ・10 ページ目に移ります。 ・このグラフは、「路線バスのバリアフリーの今後の重要度」を項目別に整理したものです。 ・この結果を見ると、すべての項目でプラス評価となっており、特に、現状でマイナス評価となっていた「バス待合環境(ベンチ・屋根など)の整備」や「バス停の案内情報(時刻表・路線図など)の分かりやすさ」などが高く評価されています。
【P11】	<ul style="list-style-type: none"> ・11 ページ目に移ります。 ・このグラフは、「その他のバリアフリー整備に対する今後の重要度」を項目別に整理したものです。 ・この結果を見ると、すべての項目でプラス評価となっており、特に、公共交通の中では「路線バスやバス停のバリアフリー整備」や「鉄道車両や鉄道駅、駅前広場のバリアフリー整備」、その他の公共空間の中では「道路空間(歩道・横断歩道・音響信号)のバリアフリー整備」や「建築物(公共施設・商業施設など)のバリアフリー整備」が高く評価されています。 ・また、ハード整備のみならず、「バリアフリーに関する教育」についても高く評価されています。
【P12】	<ul style="list-style-type: none"> ・12 ページ目に移ります。 ・左上の円グラフは、「心のバリアフリーの認知度」を示したのですが、認知度は約 4 割であり、全体の半数以下に留まっています。 ・左下の棒グラフは、「心のバリアフリー」の行動推進のために必要な取り組みについて質問した結果ですが、「学校での心のバリアフリー教育」を挙げる人が圧倒的に多い結果となりました。 ・続いて、右側の棒グラフは、バリアフリーに関する自由意見を内容ごとに分類したのですが、これを見ると、「心のバリアフリーの教育に関する意見」が最も多く、特に関心が高いことが伺えます。
【P13】	<ul style="list-style-type: none"> ・13 ページ目に移ります。 ・ここでは、先ほど棒グラフで示した、バリアフリーに関する自由意見の具体的な意見を抜粋しています。 ・まず、「心のバリアフリーの教育」に関しては、「身近にバリアフリーを必要とする人がいない

	<p>と、あまり意識しない」、「相手を思いやり、お互いを助け合えるまちをつくる必要がある」、「小さい頃から学校での教育が必要である」といった意見が見られました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次に、「歩道の整備、拡幅」に関しては、「歩道が狭く、ガタツキや段差がある」、「車道を走行する自転車が危険である」、「歩道も除雪してほしい」といった意見が見られました。 ・次に、「障がい者の意見尊重」に関しては、「当事者の目線で進めてほしい」、「車イス体験をしてみしてほしい」などの意見が見られました。 ・次に、「バリアフリー整備の考え方」に関しては、「障がい者だけでなく、だれにもやさしいまちづくりをしてほしい」といった意見が見られました。 ・最後に、「バリアフリーのまちづくり全般」に関しては、「公共交通で移動しやすいまちづくりをしてほしい」などの意見が見られました。
【P14】	<ul style="list-style-type: none"> ・14 ページ目に移ります。 ・ここからは、ヒアリング調査の結果について説明します。 ・まず、調査の概要ですが、このヒアリング調査は、鉄道・バス・タクシーの交通事業者と、高齢者・子育て支援・障がい者の関係団体を対象に実施しました。交通事業者に対しては、バリアフリーの取り組み状況や事業を進める上での課題、今後の予定などについてヒアリングし、関係団体に対しては、日常よく利用する施設や経路、バリアフリーに関する現状の問題点や要望などについてヒアリングしました。
【P15】	<ul style="list-style-type: none"> ・15 ページ目に移ります。 ・まず、鉄道事業者のヒアリング結果ですが、現状の取組状況としては、鳥取駅や鳥取大学前駅を中心として、EV やスロープ、多機能トイレの整備などのバリアフリー化を実施するとともに、社員への各種教育を実施しています。利用者からの要望に対しては、音声案内標識の設置やトイレ改修など、順次対応中です。バリアフリー事業における課題としては、予算の確保や、全体的な方針に従って整備を進めているので特定の駅のみ整備水準を上げることができないことが挙げています。また、今後の予定としては、誘導ブロックや警告ブロックの整備を挙げています。
【P16】	<ul style="list-style-type: none"> ・16 ページ目に移ります。 ・次に、バス事業者のヒアリング結果ですが、現状の取組状況としては、ノンステップバスの随時更新や、バスターミナルにおける誘導ブロックの設置、使用文字の拡大化が挙げられます。利用者からの要望としては、表示文字の拡大、バス停上屋の設置が挙げられています。バリアフリー事業における課題としては、設備設置スペースの不足と予算確保を挙げています。今後の予定としては、ノンステップバスの導入率 100%や、リフト車両の導入、遅延・緊急時の情報提供などを挙げています。 ・続いて、タクシー事業者のヒアリング結果ですが、現状の取組状況としては、UD タクシーや福祉タクシーの導入を挙げています。利用者からの意見としては、UD タクシーの導入によって、車イスで外出しやすくなったことを挙げています。バリアフリー事業における課題としては予算確保、今後の予定としては UD タクシーや福祉タクシーの導入率維持・向上を挙げています。
【P17】	<ul style="list-style-type: none"> ・17 ページ目に移ります。 ・ここからは、高齢者・子育て支援・障がい者の各関係団体からの意見を項目別にとりまとめた結果を示していきます。

	<ul style="list-style-type: none"> ・まず、「施設」に関しては、通路の狭さや段差、エレベーターの設置、幼児用トイレの設置、聴覚障がい者向けの設備・機能の充実などについて意見がありました。 ・次に、「道路空間」に関しては、歩道の未整備や幅の狭さ・ガタツキ、歩行者・自転車空間の分離、音響信号の設置、誘導ブロックの更新などについて意見がありました。
【P18】	<ul style="list-style-type: none"> ・18 ページ目に移ります。 ・続いて、「鉄道」に関しては、エレベーターの設置、視覚情報の充実、路面表示や標識の充実、無人化への不安などについて意見がありました。 ・次に、「バス」に関しては、待合い環境の充実、料金表等の文字拡大や位置の改善、遅延情報の周知などについて意見がありました。 ・次に、「タクシー」に関しては、妊婦や聴覚障がい者の利便性向上などについて意見がありました。
【P19】	<ul style="list-style-type: none"> ・19 ページ目に移ります。 ・続いて、「航空」に関しては、視覚情報の充実などについて意見がありました。 ・次に、「公園・広場」に関しては、トイレの設置やバリアフリー化、緊急時の視覚情報の提供などについて意見がありました。 ・次に、「駐車場」に関しては、屋根の設置、施設入口までの通路の確保、ゲート式駐車場における聴覚障がい者の利便性向上、ハートフル駐車場の適正利用などについて意見がありました。 ・最後に、「情報提供や心のバリアフリー」に関しては、HP 上での音声対応、横断歩道上での思いやりなどについて意見がありました。
【P20】	<ul style="list-style-type: none"> ・20 ページ目に移ります。 ・ここでは、バリアフリーの現状と、アンケート調査・ヒアリング調査の結果を総合的に勘案した上で、鳥取市におけるバリアフリーの課題を整理しました。 ・まず、「公共交通に関する課題」としては、1 つ目に「だれもが快適に移動できるバリアフリールート」の確保を挙げており、主に鉄道駅での改札口からホームに移動するまでの連続性のあるバリアフリールートの確保が求められています。2 つ目の課題は「車両などのバリアフリー化」で、ノンステップバスや UD タクシーなどの更なる導入が求められています。3 つ目の課題は「待合い環境の充実」で、ベンチや屋根、多機能トイレなどの充実や、危険なバス停の改善などが求められています。4 つ目の課題は「分かりやすい情報提供」で、特に緊急時や遅延時における障がい者の方への情報提供の充実や、時刻表や路線図の分かりやすさ、バス車両内での時刻表や料金表の見えやすさなどが求められています。
【P21】	<ul style="list-style-type: none"> ・21 ページ目に移ります。 ・「道路空間に関する課題」としては、「安心・快適に移動できる歩行者空間の確保」を挙げており、道路空間全般に関しては、歩行者と自転車の分離や、歩道の整備・拡幅、歩道の段差の解消、街灯の整備、降雪時の素早い除雪などが求められており、また、鳥取駅周辺地区については、舗装や誘導ブロックの維持修繕や歩行者用信号の整備などが求められています。 ・次に、「建築物に関する課題」としては、1 つ目は「だれもが利用しやすい施設のユニバーサルデザイン化」を挙げており、「鳥取県福祉のまちづくり施設整備マニュアル」に基づいて

	<p>施設の改修を進めるとともに、今後も利用者ニーズの変化などに応じて、適宜改善してることが必要となっています。2 つ目の課題は「安全に利用できる駐車場の整備・運用」で、すべての利用者が使いやすい駐車場への改善とともに、駐車場から施設の出入口までの移動経路のバリアフリー化が求められています。また、鳥取県が導入している「ハートフル駐車場利用証制度」の適正な運用が求められています。</p>
【P22】	<ul style="list-style-type: none"> ・22 ページ目に移ります。 ・「公園・広場に関する課題」としては、「多機能トイレの確保」を挙げており、トイレが未整備またはバリアフリー化されていない箇所での対応が求められています。 ・次に、「情報提供・心のバリアフリーに関する課題」としては、1 つ目に「障がいの特性に合わせた情報提供」を挙げており、特に事故や災害などの緊急時において、障がいの特性に合わせた様々な手段での情報提供が必要となっています。2 つ目の課題は「だれもがやさしくサポートできるまちづくり」で、学校教育などを通じて、「心のバリアフリー」の社会を実現していくことが必要となっています。
【P23】	<ul style="list-style-type: none"> ・23 ページ目に移ります。 ・ここでは、鳥取市のバリアフリーの課題を踏まえ、バリアフリーの基本方針(案)を設定しました。 ・1 つ目の基本方針は「ユニバーサルデザインに配慮したバリアフリー整備」で、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、バリアフリー・ユニバーサルなまちづくりをハード・ソフトの両面から継続して行っていきます。 ・2 つ目の基本方針は「鳥取市全域でのバリアフリー化の展開」で、バリアフリーの取り組みは鳥取市全域で展開していくことが重要であり、施設整備の計画・設計段階において、高齢者・障がい者・乳幼児連れ等、多様な利用者の意見を反映するための体制を構築していきます。個別の取り組み方針として、まず(1)の公共交通のバリアフリー化の基本方針としては、乗降客数 3,000 人以上の駅では国の公共交通移動等円滑化基準に基づき、必要な整備を行うこと、その他の駅では連続性のあるバリアフリールートやバリアフリー設備の整備に努めることを掲げます。また、バスやタクシーにおいては、福祉車両の更なる導入や社員教育等を実施するとともに、安全なバス停やタクシー乗場、快適な待合環境の整備、分かりやすい情報提供を促進していきます。(2)の道路空間のバリアフリー化の基本方針としては、すべての歩行者が安全・快適に通行できる空間の整備と、老朽化が進んでいる設備の改良や修繕を掲げます。(3)の建築物のバリアフリー化の基本方針としては、鳥取県福祉のまちづくり条例に沿った整備を行うとともに、これらを推進するため、特に民間事業者への財政支援を検討していきます。また、駐車場においては、特に聴覚障がい者へのサービス向上や、施設出入口までの連続性のあるバリアフリー化を図るとともに、「ハートフル駐車場利用証制度」の適切な運用を図ります。
【P24】	<ul style="list-style-type: none"> ・24 ページ目に移ります。 ・(4)の公園・広場のバリアフリー化の基本方針としては、だれもが安心・快適に公園を利用できるよう、周辺施設との連携を図りながら、ユニバーサルデザインに配慮した公園整備を進めていきます。 ・続いて、3 つ目の基本方針は「緊急性・重要度・実現性等に配慮したバリアフリー化の推進」で、不特定多数の人々が利用する施設が集積し、かつ、徒歩による施設間移動

	<p>が見られる地区は、面的・一体的なバリアフリー化の緊急性や重要度が高い「移動等円滑化促進地区」として設定し、短期的かつ重点的にバリアフリー化を進めていきます。なお、移動等円滑化促進地区以外でも、施設の改修や道路改修工事などの機会と併せ、着実にバリアフリー整備を実施していきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・続いて、4つ目の基本方針は「緊急時にも対応可能な情報提供の充実」で、特に災害発生などの緊急時は、迅速な情報提供が重要であり、だれもが容易に情報を取得できるように、様々な手段での情報提供を図ります。 ・続いて、5つ目の基本方針は「心のバリアフリーの推進」で、学校等でのバリアフリー教育の推進や、バリアフリーに関する啓発・広報活動に取り組んでいくとともに、障がい者の支援者の養成や派遣を継続していきます。 ・最後、6つ目の基本方針は「スパイラルアップによる継続的なバリアフリー化の推進」で、本マスタープランでは概ね5年毎に、整備内容の検証を行うとともに、必要に応じて見直しを行っていきます。
【P25】	<ul style="list-style-type: none"> ・25ページ目に移ります。 ・ここでは、基本方針(案)の3つ目でも触れている「移動等円滑化促進地区」の設定(案)について説明します。なお、これ以降、移動等円滑化促進地区は「促進地区」と呼びます。 ・まず、バリアフリー法における促進地区の要件について確認すると、3つの条件が示されています。1つ目の条件は「生活関連施設があり、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区」であることとされており、具体的には、原則として生活関連施設が概ね3以上あり、かつ、生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区であることが条件となっています。2つ目の条件は「生活関連施設及び生活関連経路について、バリアフリー化の促進が特に必要な地区」であることとされており、高齢者、障がい者等の移動や施設利用の状況、土地利用や諸機能の集積の状況や、これらの将来の方向性の観点から総合的に判断し、一体的なバリアフリー化の促進が特に必要な地区であることが求められています。なお、ここでいう「生活関連経路」とは、生活関連施設間の移動経路のことを差しています。3つ目の条件は「バリアフリー化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区」であることとされており、具体的には、高齢者、障がい者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能等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が求められています。 ・ここまでは促進地区の要件について説明しましたが、次に、国のガイドラインにおける「促進地区設定の考え方」について確認すると、促進地区の要件を満たす候補地区は、同一自治体内に複数存在することが想定されるため、客観的な指標やデータに基づく検証により、優先順位の高い地区から順次マスタープランを作成することも考えるべきである、とされています。
【P26】	<ul style="list-style-type: none"> ・26ページ目に移ります。 ・ここからは、先ほど示した国による促進地区の要件や設定の考え方を踏まえつつ、鳥取市における促進地区の設定を行っていきます。 ・まず、本市においては、前述したバリアフリー法における促進地区の要件を満たす地区は

	<p>複数存在することが想定されるため、“短期的に”かつ“面的に”バリアフリー化を優先的に促進していく地区を定めていく必要があると考えます。そこで、上位関連計画におけるまちづくり方針を考慮し、次に挙げる箇所を促進地区の候補地として抽出し、指標やデータ等に基づく分析により、促進地区の選定を行うこととします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・候補地の 1 つ目は、鳥取市都市計画マスタープランにおいて、「中心拠点」及び「地域生活拠点」に位置づけられる箇所で、「中心拠点」としては鳥取駅周辺を核とする中心市街地、「地域生活拠点」としては青谷・気高・鹿野・福部・国府・河原・用瀬・佐治の各支所周辺と鳥取大学前駅周辺、末恒駅周辺、津ノ井駅周辺、若葉台周辺が設定されています。 ・候補地の 2 つ目は、鳥取県東部地域公共交通計画において、「主要交通結節点」及び「その他の交通結節点」に位置づけられる箇所で、「主要交通結節点」としては鳥取駅、「その他の交通結節点」としては青谷駅、浜村駅、宝木駅、鳥取大学前駅、福部駅、用瀬駅が設定されています。
【P27】	<ul style="list-style-type: none"> ・27 ページ目に移ります。 ・ここからは、先ほど挙げた、促進地区の候補地の位置図を 3 ページに分けて示します。 ・このページは、鳥取・福部・国府エリアにおける「促進地区候補地の位置図」になります。
【P28】	<ul style="list-style-type: none"> ・28 ページ目に移ります。 ・このページは、青谷・気高・鹿野エリアにおける「促進地区候補地の位置図」になります。
【P29】	<ul style="list-style-type: none"> ・29 ページ目に移ります。 ・このページは、河原・用瀬・佐治エリアにおける「促進地区候補地の位置図」になります。
【P30】	<ul style="list-style-type: none"> ・30 ページ目に移ります。 ・ここからは、鳥取市における促進地区の選定条件について整理していきます。本市では、促進地区の選定にあたって 3 つの評価視点を設定しました。1 つ目の評価視点は「多くの方が居住していること」で、すなわち、「人口の集積度が高いこと」を条件としました。2 つ目の評価視点は「多くの方が公共交通で訪れること」で、すなわち、「公共交通の利便性が高いこと」を条件としました。3 つ目の評価視点は「徒歩による施設間移動が多いこと」で、すなわち、「都市機能の集積度が高いこと」を条件としました。 ・次に、この 3 つの評価視点に基づき、候補地区を定量的に評価していくため、評価指標を設定しました。 ・まず、評価視点Ⅰの「人口の集積度が高いこと」に対しては、「DID 区域内または人口密度 40 人/ha 以上であるか否か」を評価指標としました。なお、人口密度 40 人/ha 以上という考え方は、市街化区域の設定基準の一つである「既成市街地」の構成要素が人口密度 40 人/ha 以上であることを参考にしています。 ・次に、評価視点Ⅱの「公共交通の利便性が高いこと」に対しては、「1 日平均乗降客数が 3,000 人以上の鉄道駅があるか否か」と、「ピーク時運行本数が片道 3 本/h 以上のバス停があるか否か」を評価指標としました。なお、1 日平均乗降客数が 3,000 人以上という考え方は、国のバリアフリー基本方針で 2025 年までに原則 100%のバリア

	<p>フリー化を目指す鉄道駅の要件が1日平均乗降客数3,000人以上であることを参考にしています。また、ピーク時運行本数が片道3本/h以上という考え方は、都市構造ハンドブック(国交省)における「基幹的公共交通路線」の定義がピーク時運行本数片道3本/h以上であることを参考にしています。</p> <ul style="list-style-type: none"> 次に、評価視点Ⅲの「都市機能の集積度が高いこと」に対しては、「行政機能、集会機能、介護福祉機能、子育て機能、商業機能、医療機能、金融機能、教育機能、文化機能などの各都市機能のうち、3種類以上の都市機能があるか否か」を評価指標としました。なお、3種類以上の都市機能という考え方は、国による促進地区の設定要件が生活関連施設が概ね3以上であることを参考にしています。
<p>【P31】 【P32】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 31ページ目に移ります。 ここからの2ページは、先ほど設定した促進地区の選定条件に基づき、候補地区を評価した結果を示します。4つの評価指標それぞれについて、該当する場合はピンク色で着色しています。なお、評価対象エリアは、便宜上、各候補地区の半径500m圏域としました。また、最終的な総合評価の仕方としては、4つの評価指標すべてを満たす場合はA評価、3つを満たす場合はB評価、2つを満たす場合はC評価、1つ以下の場合はD評価としました。 この結果、A評価となった「市役所本庁舎・駅南庁舎・鳥取駅周辺地区」及び「鳥取大学前駅周辺地区」の2地区を本市における促進地区に選定しました。 なお、詳細な地区の範囲については、生活関連施設及び生活関連経路の設定と併せて、今後検討を行っていきます。 以上で、第2回鳥取市移動等円滑化協議会の資料説明を終わります。

【鳥取市バリアフリーマスタープラン】策定スケジュール

