



交通バリアフリーニュース

第 1 回移動等円滑化評価会議四国分科会を開催しました

～香川県高松市～

平成 18 年 12 月に施行され、平成 30 年 5 月に一部改正のあった「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下、「改正バリアフリー法」という）においては、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、すべての人が利用しやすい環境や施設の整備を目指すべく、継続的かつ段階的な発展（スパイラルアップ）を図ることとしています。



四国運輸局及び四国地方整備局では、改正バリアフリー法に基づき、四国地域における移動等円滑化の進展状況を把握・評価することを目的に、「移動等円滑化評価会議四国分科会」を設置し、第 1 回目となる分科会を下記のとおり開催しました。

日 時	令和元年 7 月 17 日（水） 14:00～16:00
場 所	高松サンポート合同庁舎 低層棟 2 階 アイホール
主な議事	移動等円滑化評価会議の設置及び四国分科会の運営 移動等円滑化の進展状況 事業者団体等、自治体、四国地方整備局、四国運輸局の主な取組 意見交換 ほか
出席者	徳島文理大学 理工学部電子情報工学科 藤澤教授 近畿大学 理工学部社会環境工学科 柳原准教授 （公財）香川県老人クラブ連合会、（公財）香川県視覚障害者福祉協会 全国脊髄損傷者連合会香川県支部、香川県障害者スポーツ指導者協議会 （公財）香川県身体障害者団体連合会、四国ろうあ連盟 （社福）香川県手をつなぐ育成会、（一社）日本発達障害ネットワーク 香川県精神障害者家族連合会、CIL 星空、NPO 法人わをん NPO 法人福祉住環境ネットワークこうち 四国旅客鉄道（株）、四国鉄道協会、四国バス協会、四国旅客船協会 四国ハイタク協議会、高松空港ビル（株） 四国各県バリアフリー担当者、高松市バリアフリー担当者（43 名出席）

四国分科会では、徳島文理大学藤澤教授を分科会長として選出し、会議を運営して行くことが確認されました。

はじめに、事務局から四国におけるバリアフリー化の進展状況や国の取り組みについて説明があった後、事業者団体、自治体よりバリアフリーに関わる取組報告がありました。

また、障がい当事者団体から事前に出された意見・要望や上記報告をもとに、意見交換を行いました。

障がい当事者団体からは、「分科会とは別に、交通事業者、行政、当事者団体、NPO 等の会合を県ごとに持ち、そこでまとめたものを分科会に集約する形はとれないか」、「事業者にも限界があると思う。そのため、みなさんが一緒になって取り組んでいく必要がある。『心のバリアフリー』もひとつの方法で、事業者における学習会、研修会を継続していくことは大事」、「これまでも、事業者におけるバリアフリー研修には障がい当事者が参加しているが、さらに多様な障がいを持つ方が参画する研修をしてほしい」といった意見がありました。

また、学識経験者委員からは「自治体からの取組報告が少なかったが、各県とも様々な取り組みをしているはずなので、積極的に発表を」、「四国では基本構想の作成が遅れており、国においても各県と協力した作成の働きかけをお願いしたい」と、国や自治体の役割に期待が寄せられました。

会議での意見・要望等は、本省で開催予定の「第2回移動等円滑化評価会議」にも報告され、今後のバリアフリー施策に反映していくこととしています。



障がい者個別の問題をみんなで共有することも大切
(藤澤分科会長)



「心のバリアフリー」醸成のために、研修の継続を
(四国ろうあ連盟：近藤委員)



地域ごと、障がい種別ごとの意見交換会開催を
(視覚障がい者福祉協会：浅見委員)

バリアフリー教室・バスの乗り方教室を開催

高松市仏生山小学校（令和元年6月17日）

令和元年6月19日(水)、四国運輸局は、高松市立仏生山小学校において「バリアフリー教室・バスの乗り方教室」を開催しました。教室には同小学校5年生90名が参加しました。

また、高松養護学校の生徒4名も教室に参加し、車椅子体験では小学生の誘導、アイマスク体験ではアイマスクの着用を手伝いました。（感想を次ページに掲載）

最初に、高松市交通政策課から「モビリティマネジメント」について話があり、公共交通の大切さを学びました。続けて、校内に持ち込んだノンステップバスを使って、ことでんバス（株）からIC乗車券の使い方や料金表の見方など基本的なバスの乗り方を教わり、乗車体験をしました。さらに、バリアフリーに対応したノンステップバスの特徴を学び、車椅子利用者のバス乗降介助の実演やバス内部における固定方法を見学しました。

バリアフリー教室では、全国脊髄損傷者連合会 香川県支部の車椅子利用者講師及び香川県立盲学校教員の指導のもと、車椅子利用者疑似体験と視覚障害者疑似・介助体験を行いました。

車椅子体験では利用する人の大変さを体験し、視覚障害者疑似体験では目の不自由な方の介助方法を教わり、アイマスクを着用して移動する困難さを体験しました。

実際に疑似・介助を体験することで、相手の立場を理解し協力することの大切さを学ぶことができました。また、閉講式では、講師への質問や体験を通しての感想が相次ぐなど、小学生のみなさんの熱心さが感じられた教室でした。

※本報告記事は高松養護学校の生徒さんに作成を手伝っていただきました



路線図に興味津々～モビリティマネジメント～



誰でも利用しやすい環境を

～車椅子バス乗降介助実演～



少しの段差も一苦労～車椅子利用者の疑似体験～



見えないと不安～視覚障がい者の疑似・介助体験

【教室に参加して】～ 香川県立高松養護学校の生徒のみなさんから ～

- ・講師の先生方のお話を聞いて、自分も理解が深まり勉強になりました。
- ・アイマスク体験の時に目が見えない状態で歩いている小学生を見て、視覚に障がいのある方が普段の生活からとても苦労していることが分かりました。
- ・閉講式の時に、小学生の「困っている人がいたら声をかけて助けられるようになりたい」という言葉を聞いて、このように行動できる人が増えれば良いと思いました。
- ・車椅子体験で小学生を誘導する際に、自分の伝えたいことを分かりやすく言葉に表すのは難しいと思いました。



バスの乗り方教室



車椅子利用者の疑似体験

高松市亀阜小学校

(令和元年6月26日)

令和元年6月26日(水)、四国運輸局と香川運輸支局は、高松市立亀阜小学校において「バリアフリー教室・バスの乗り方教室」を開催しました。教室には同小学校5年生99名が参加しました。

最初に、高松市交通政策課から「モビリティーマネジメント」について話があり、公共交通の大切さを学びました。続けて、校内に持ち込んだノンステップバスを使って、ことでんバス(株)からIC乗車券の使い方や料金表の見方など基本的なバスの乗り方を教わり、乗車体験をしました。さらに、バリアフリーに対応したノンステップバスの特徴を学び、車椅子利用者のバス乗降介助の実演やバス内部における固定方法を見学しました。

バリアフリー教室では、全国脊髄損傷者連合会香川県支部の車椅子利用者講師及び高松市社会福祉協議会職員の指導のもと、車椅子利用者疑似体験と視覚障害者疑似・介助体験を行いました。車椅子体験では利用する人の大変さを体験し、視覚障害者疑似体験では目の不自由な方の介助方法を教わり、アイマスクを着用して移動する困難さを体験しました。

実際に疑似・介助を体験することで、相手の立場を理解し協力することの大切さを学ぶことができました。また、各教室では講師の方への質問が相次ぐなど、小学生のみなさんの熱心さが感じられた教室でした。



バスに乗ったことある？
～モビリティーマネジメント～



ICカード使用して～バスの乗り方教室～



階段があるよ！～視覚障害者疑似・介助体験～



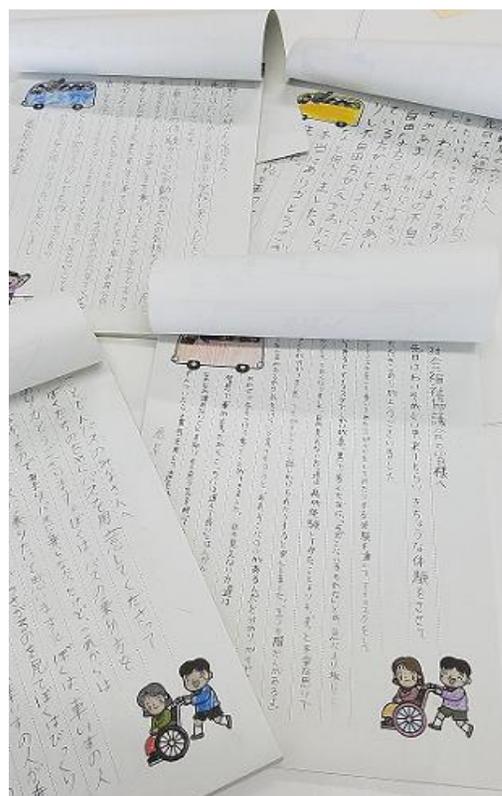
マットの段差上れるかな？
～車椅子利用者の疑似体験～

また、当日は四国新聞、瀬戸内海放送の取材があり、インタビューも受けていました。



後日、亀阜小学校から各教室の講師と四国運輸局に感想文集が届けられました。

文集には、教室での体験を通じて「体の不自由な人の大変さを学べた」、「車椅子でもバスに乗れることが分かった」、「困っている人がいたら、勇気を出して声をかけたい」といった様々な感想が寄せられていました。



(交通政策部 消費者行政・情報課)

高松市花園小学校

（令和元年9月4日）

令和元年9月4日(水)、四国運輸局は、高松市立花園小学校において「バリアフリー教室・バスの乗り方教室」を開催しました。教室には同小学校3年生40名が参加しました。

バスの乗り方教室では、ノンステップバスを校内に持ち込み、IC乗車券の使い方や料金表の見方など基本的なバスの乗り方について学習しました。また、バリアフリーに対応したノンステップバスの特徴を学び、車椅子利用者のバス乗降介助の実演やバス内部における固定方法を見学しました。

バリアフリー教室では、社会福祉法人高松市社会福祉協議会職員及び香川県視覚障害者福祉センター職員の指導のもと、車椅子利用者疑似・介助と視覚障がい者疑似・介助の二つの体験を行いました。

車椅子体験では学校内のスロープや段差を上り、利用する人の大変さを体験するとともに、介助方法を学びました。また、視覚障がい者疑似体験では疑似体験ゴーグル（視野狭窄・白内障状態）を着用してバス乗降時や車内での不自由さを体験し介助方法を学びました。

参加した小学生のみなさんは、講師の話をしっかり聞き、実際に疑似・介助体験することにより、相手の立場を理解し協力することの大切さを学びました。

（交通政策部 消費者行政・情報課）



整理券を取って ～バスの乗り方教室～



車椅子のまま乗車できます

～車椅子バス乗降介助実演～



みんなでバリアを乗り越えよう！

～車椅子利用者の疑似・介助体験～



バスに乗るのも一苦労

～視覚障がいの疑似・介助体験～

【過去5年間の開催実績】

実施年度	実施日	開催場所	参加者数	対象
平成30年度	平成30年6月6日	高松市立香西小学校	88名	小学生(4年生)
	平成30年10月10日	高松市立花園小学校	44名	小学生(3年生)
	平成30年11月13日	徳島市上八万小学校	50名	小学生(4年生)
	平成30年11月16日	藍住町立藍住西小学校	89名	小学生(4年生)
	平成30年11月23日	田野町産業	200名	イベント来場者
	平成30年12月6日	高知空港	13名	高知空港内従業員等
	平成31年1月31日	宇和島自動車	21名	愛媛県バス協会南予地区乗務員
	平成30年3月8日	瀬戸内運輸	12名	愛媛県バス協会東予地区乗務員
	平成30年3月13日	JR四国バス松山	35名	愛媛県バス協会中予地区乗務員
平成29年度	平成29年6月7日	高松市立亀阜小学校	112名	小学生(5年生)
	平成29年9月4日	高松市立花園小学校	55名	小学生(3年生)
	平成29年10月31日	徳島市立八万南小学校	91名	小学生(4年生)
	平成29年11月15日	徳島市立上八万小学校	47名	小学生(4年生)
	平成29年11月27日	藍住町立藍住西小学校	79名	小学生(4年生)
	平成30年1月29日	宇和島自動車	20名	愛媛県バス協会南予地区乗務員
	平成30年2月6日	徳島空港	19名	徳島空港内従業員等
	平成30年2月22日	四国急行フェリー船内	44名	四国旅客船協会船員
	平成30年3月9日	伊予鉄道	32名	愛媛県バス協会中予地区乗務員
平成30年3月15日	瀬戸内運輸	14名	愛媛県バス協会東予地区乗務員	
平成28年度	平成28年10月6日	松山・小倉フェリー船内	70名	四国旅客船協会船員
	平成28年10月21日	藍住町立藍住西小学校	96名	小学生(4年生)
	平成28年11月2日	徳島市立八万南小学校	93名	小学生(4年生)
	平成28年11月10日	松山空港	19名	松山空港内従業員等
	平成28年11月25日	徳島市立上八万小学校	56名	小学生(4年生)
	平成29年1月24日	宇和島自動車	25名	愛媛県バス協会南予地区乗務員
	平成29年1月25日	瀬戸内運輸	20名	愛媛県バス協会東予地区乗務員
	平成29年1月30日	丸亀市立城南小学校	90名	小学生(5年生)
	平成29年3月9日	JR四国バス松山	22名	愛媛県バス協会中予地区乗務員
平成27年度	平成27年10月9日	藍住町立藍住西小学校	94名	小学生(4年生)
	平成27年10月20日	丸亀市立城辰小学校	59名	小学生(5年生)
	平成27年11月5日	丸亀市立城南小学校	84名	小学生(4年生)
	平成27年11月25日	徳島市立上八万小学校	39名	小学生(4年生)
	平成27年11月27日	つるぎ町立太田小学校	38名	小学生(1~6年生)、保護者
	平成28年2月17日	高松空港	19名	高松空港内従業員等
平成26年度	平成26年9月24日	丸亀市立城南小学校	101名	小学生(4年生)
	平成26年10月2日	西条市立橘小学校	53名	小学生(2、3、4年生)
	平成26年10月7日	丸亀市立城辰小学校	84名	小学生(5年生)
	平成26年10月15日	藍住町立藍住西小学校	87名	小学生(4年生)
	平成26年10月28日	徳島市立八万南小学校	106名	小学生(4年生)
	平成26年10月31日	三好市立三縄小学校	80名	小学生(1~6年生)、保護者
	平成26年11月7日	徳島市立上八万小学校	52名	小学生(4年生)
	平成27年2月17日	高知空港	25名	高知空港内従業員等

◇申し込み方法◇

バリアフリー教室開催をご希望の方は、お電話又はメールにて、消費者行政・情報課までご連絡ください。

TEL : 087-802-6727

MAIL : skt-syougyouka3012@mlit.go.jp

担当：出海、谷本

ご連絡の際は、以下の内容をお伝え願います。

- ①学校名
- ②窓口となる先生の氏名
- ③連絡先電話番号
- ④対象学年
- ⑤クラス数、人数
- ⑥開催希望日（第1～3希望）
- ⑦開催時間帯（午前か午後か）

視覚障がい者サポート講座を開催しました

～香川県高松市～

令和元年6月17日（月）、JR高松駅構内において、運輸局職員を対象とした「視覚障がい者サポート講座」を、香川県視覚障害者福祉センター及びJR四国のご協力のもと開催しました。

当日は、大谷局長を初めとして職員18名が参加し、高松駅構内でホームや列車を使って、視覚障がい者疑似体験や介助方法等を学びました。

まず参加者は、疑似体験ゴーグル（視野狭窄・白内障状態）を着用して駅コンコースから駅前広場へ出たり、駅構内を歩いて券売機や改札口、列車案内の電光掲示を確認しました。

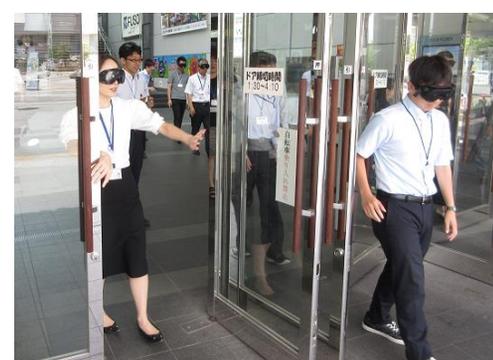
その後、障がい者役とサポート役でペアになり、ホームを歩いてから、停車中の車両への乗降体験を行うとともに、その時に必要な声かけやサポート方法を学びました。

体験して初めてわかる見えにくさ、そこからくる不安。足元もおぼつかず、腰も引けてしまいます。

そのような時の声かけが、いかに安心につながるか、「体験」ではありますが、参加者は身をもって実感できたようです。（参加者の感想は別紙のとおりです）

来る2020東京オリンピック・パラリンピックを控え、昨年にはバリアフリー法が改正され、「心のバリアフリー」が国民の責務とされたところです。また、高齢者、障がい者等が安心して日常生活や社会生活を送るためには、施設や車両の整備（ハード面）だけでなく、高齢者、障がい者等に対し私たちが自然に快くサポートできる環境づくりも重要になってきます。

そういった点でも、本講座は職員が障がい者の不自由さを理解し、どのようにサポートすればよいのかを考えるいい機会になりました。また、実際にバリアフリー関連の業務を担当する職員も多く参加しており、体験して得た多くの「気づき」により、更なるバリアフリー化推進の重要性・必要性を再認識するよい機会となりました。



消費者行政インタビュー

四国運輸局では、消費者ニーズや消費者行政上の課題を把握し、その結果を行政に役立てていくことを目的として公共交通機関の利用者等を対象にインタビューを行っています。

聴覚障害者にその場の話を文字で伝える要約筆記

（No.49 4月発行）

今回は、「NPO法人 要約筆記 高知・やまもも」（以下、「やまもも」）会長の溝淵三枝子さんと、理事の川井美恵さんにお話を伺いました。

「やまもも」さんは、高知県内において、各種講演会・会議等での要約筆記活動をはじめ、研修会等を通じた要約筆記の啓発活動にも取り組まれています。そうした「やまもも」さんの活動は2017年に30周年を迎えています。



「やまもも」会長の溝淵さん（右）、理事の川井さん

🗣️ 「やまもも」さんの活動について教えてください

私たちの主な役割は、聞こえの不自由な方にその場の話をその場で文字にして伝え、意思疎通を図ることです。要約筆記利用の申込みは派遣元（高知県聴覚障害者情報センター）を通じて やまもも に依頼があります。依頼内容にしたがいメンバーを組み依頼場所に向きます。要約筆記には、利用者が多数の場合はスクリーンに文字（筆記内容）を表出する方法と、1人の場合は利用者に同行しその場で要約筆記をする方法があります。派遣費用は主催者（企業・団体・行政）依頼と公的派遣（個人対象）では違いますし、個人対象の公的派遣は市町村地域生活支援事業の意思疎通支援事業で要約筆記の派遣をしています。また、啓発事業にも力を入れており、イベント等を通じて要約筆記を知ってもらう活動もしています。

聴覚障がい者で手話が分からない方はたくさんいらっしゃいます。そういう方は文字で伝える要約筆記やその他の方法を合わせて利用します。

🗣️ メンバーにはどのような方がいらっしゃいますか？ また、人材確保はどのようになさっていますか？



賛助会員を含めると73名いますが、実働者は半分くらいです。そういった状況は、全国的にも同じじゃないでしょうか。

人材については、高知県に限って言えば十分とは言えません。ことに年齢も考えると、若い方にも参加してほしいところです。会員には20代もいるのですが、実働者は、35、6歳から、70歳台までというところです。

現任研修には全員参加してほしいのですが、なかなか難しいようです。というのも、みなさん学業や仕事との両立

で苦労しており平日の派遣が困難であったり、休日だとお子さんがいれば活動への参加はちょっと難しい、となりがちです。

そういうわけで、会員が73名といっても、さまざまな理由で実働数が半減している状況です。

要約筆記について、詳しく教えてくださいませんか？

その場の話を、その場で話の内容を変えずに正しく、話に遅れずに文字にして正確に伝える、というものです。要約筆記者になるためには厚生労働省カリキュラム準拠の要約筆記者養成講座テキストを使用する合計84時間の講座を受講、修了後、全国統一要約筆記者認定試験を受けます。その試験に合格し県から登録要約筆記者証を交付されてはじめて活動ができるという仕組みになっています。つまり、講座を修了しても年1回の試験に合格しなければ活動できないということです。これは、ひとえに利用者である聴覚障がい者の聞こえの権利の為に情報保障者としての質を担保するためのものです。

一方、現任要約筆記者の為には現任研修というものがあり技術や理論の確認やレベルアップを行っています。私たちの母体は全国要約筆記問題研究会ですが、そこからの講師に加え、様々な組織、機関からの講師による講義等もあり、要約筆記の技術以外にも福祉制度や理論などの知識を習得していきます。

高知県下の全要約筆記者を対象に当会が県から受託してその研修を企画し、1年で3、4回に分けてやっていますが、実技では、要約筆記の内容を講師に検証してもらいながらレベルアップを図っていきます。内容は当会の企画担当が案を練り企画、実施します。社会福祉のこととか、対人支援の部分にも目を向けていかないと、要約筆記は成り立ちませんから、テキストの内容も以前に比べると幅が広がっています。

要約筆記が始まった頃は、会議や研修会場等にスクリーン（筆記内容を投影するための）を持って行くと、聴覚障がい者からは「会場にそれがあるだけで嬉しい。安心する。」という声を聞いたものです。筆記内容が伝わるかどうか、情報の質云々というよりも「聴覚障がい者を理解してくれる存在」として、要約筆記者が求められていた時代があったということです。

ある要約筆記の利用者から、中途失聴になった途端に、職場でのコミュニケーションがうまくいかず馬鹿にされ、くやしい思いをしたけれど、要約筆記のスクリーンさえあれば、それだけで心強く思えるし励みになったという声を聞いたこともあります。聞こえないということは、単に話の内容が分からないだけでなく、人間関係や自分自身のありようにも関わってくるものだと感じました。

近年、裁判員裁判制度が始まったり、インターネット等が発達し様々な情報が入ってくるようになると、私たち要約筆記者にも平準化した情報の質が求められるようになってきました。そのためテキストも詳細になり、求められる知識も広範化し全国統一要約筆記者認定試験制度が導入されました。以前は、講座を修了すればすぐに要約筆記者として派遣され、現場で力をつけていくという形をとっていました。それはそれで、経験が踏めるという利点がありましたね。しかし、情報の質の平準化が、利用者である聴覚障がい者の権利に繋がっていくという考え方になると、要約筆記者の質の平準化は避けられません。だからやむを得ない所でもあるのです。

高知県は県域が東西に広く、西部には要約筆記のサークルがいくつかあるのですが、東部にはほとんどありませんし、活動も身の回りのお手伝い程度に留まっているようです。そのため当会は東部地域に派遣に行きます。東部にも要約筆記団体が生まれればと思います。県東部で養成講座開講について県や



県聴覚障害者情報センターからの要望もありますが、実際に講座を東部で開講したとしても、修了後の定着率を考えると、結局は高知市での開講に留まっています。そんな中で今年、県最東部の室戸市の方が受講、修了されたことは、とてもうれしいニュースでした。台風や豪雨で来られなくなることもあるので、大変だったろうと思います。

パソコンを使った要約筆記もあるのですか？

あります。最近はパソコン要約筆記の需要が多くなっています。手書き要約筆記よりも、パソコン要約筆記が表出される文字が整っているの読みやすく思われるのでしょうか。当会では手書きコースとパソコンコースの両方の要約筆記派遣を行っています。養成講座も両方のコースがあります。また、若い方だとパソコンに慣れているということもあって、要約筆記者もだんだんパソコン世代になってきているなと感じます。

筆記者としては、どちらがやりやすいですか？

例えば、講演会や研究会などの大きな会議や集会になると、より多くの文字数をあげる必要がありえることから、パソコン要約筆記の需要が主になっています。中途失聴者・難聴者の会は、逆に詳しい筆記とともに筆談を含むその他の場面に応じた支援が必要になることから、手書き要約筆記が多く派遣されます。

パソコン要約筆記の利点は、単語登録もできるし漢字も変換間違いさえしなければ、速く正しいものがスクリーンに表出されます。それとは逆に、手書き要約筆記は漢字ひとつとっても、時間がかかってしまうんです。

一方で、情報量が多いとそれでいいかと言えばそうではなく、利用者が読んで理解するスピードがスクリーンの速さについていけないこともあります。どうしても視点移動（講師を見て、スクリーンを見る等）が必要になりますからね。

皮肉なことですが、講演会等の派遣後、私たちに声をかけてくださるのは、健聴者が多いんです。専門的な話が要約されていて分かりやすい、とかいうようなこともあります。元の話が聞こえているからそう判断できるわけです。新聞記者さんからは要約筆記の手書きのルールやパソコン要約筆記のデータをもらえないかと言われたこともあります。けれども、要約筆記者倫理綱領でそのデータやルールの扱いは守秘義務に入り、処分については決まりがあるため、どなたにも渡すことはありません。

それから、大きい会場であれば、私たちにどこに対象者（聴覚障がい者）がいるか分からないことが多いです。聴覚障がい用の指定席が会場前方に設けられている時もありますが、そこに座るのが嫌な方も多いので、実際に障がいをお持ちの方がどれくらいいるのか分からない、そんなこともあります。

こんな話も聞きました。同窓会会場で要約筆記の利用者がいたのですが、その方とは別の方で、聞こえてないのでは？と思われる方がいたので、筆記者が「書きましようか？」と声かけをしたそうです。でも、「いや結構です。聞こえていますから」と断られました。けれども、その方はどう見ても話に入っていけてない。

そんなケースは往々にしてあります。障がいを受けてから「聞こえない」ということを社会に向けて発信できるまでのハードルは高いと聞きます。障がいの受容は人それぞれでしょうけれど、周りに「助けて」と自然に言えるまでは相当の時間が必要で、人生の途中で聞こえを失うことはそれまでの生活が一変するため、一時的には社会から孤立する状態になることもあると聞きます。聞こえることが当然と

して生きてきて、突然の失聴はなかなか肯定できないのでしょう。そういうことから要約筆記者も対人支援や、支援技術の勉強が必要になってくるというわけです。

🗣️ 当局のバリアフリー教室では、限られた時間の中で、講義や実技演習をしていただいておりますが、こうした教室や研修ではどのようなことに気をつけて講義等をしていきますか？



バリアフリー教室では、実技演習もしていただきました。「わたし耳が聞こえんがよ〜」(高知空港にて)

小・中・高校生対象の教室では、聞こえを失った人の中には、手話では話が通じない人がいるということ、そのために「要約筆記」があるということをお伝えしています。文字を書いて伝える方法に気付いてもらうとともに、その時にどうすればよいかを目標に置いて教室をしています。まずは中途失聴者・難聴者の存在を知ってもらうということです。だいたい1~2時間くらいでしょうか。

企業、社会人対象の研修になると、要約筆記の話とともに、窓口での対応方法と、その時の心構えについて話します。また、窓口業務などは1対1での対応が多いので、手話を知らなくても筆談で対応できることも知ってもらいます。

「筆談できます」というボードは、最近では行政や病院の窓口でも見かけるようになりましたが、書けば伝わるか、というとそうではありません。聴覚障がい者の成育歴や生活歴等とも関係してくるのですが、誰もが同じやり方で話が理解できるとは限らないのです。

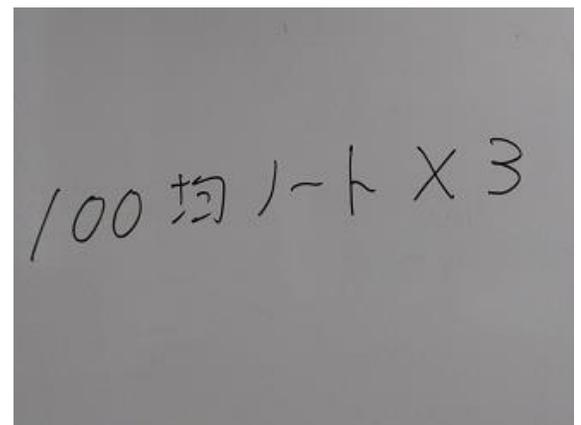
ある行政の担当者から聞いた話です。筆談だから通じると思っていたら、「カタカナで書いてくれ」と言われたそうです。また、せっかく書いたのに、それを相手側に向けるのを忘れていた、という話も聞きました。そういう配慮もまた必要だということですね。

文字だから、日本語だから通じる、という思い込みは捨てなければいけないと思います。例えば、メールでのやりとりで、こんな文面のメールが届いたとします。(ホワイトボードに書いて)これを私たちは、「100円均一のノート3冊」と、教わらなくても何となく理解しますよね。しかし聴覚障がい者の中には、この「×」を「バツ」ととらえる方もいて、「同じノートを3冊買ったらダメだ。一冊ずつ違う種類のノートを3冊」と理解することもあるのです。

このように、文字だから100%伝わるわけではないのです。

ずいぶん前、利用者の就職の下見の場で要約筆記した時のことです。利用者の質問に対する職場の人の説明を書いて伝えると、利用者から「分かるように書いて」と言われました。ごく短い説明で、したがって文面も短く十分伝わるはず。その時の私にはその意味が全く分かりませんでした。主語、述語も明確に筆記し、ごく短い文章だったのに… どうして分からなかったのだろうか？ とずうっと折にふれ考えてきました。が、よくよく考えると、その方は要約筆記も使うけれど、生来聞こえない方だったのです。滑舌よく話されるので、てっきり中途失聴者だと思い込んでいたのですが、そうではなくて、その方の中では日本語の主語・述語の関係性が薄かったのじゃないかと、今にして思うのです。

滑舌よく話されると、つい、聞こえると錯覚してしまいがちです。日常会話であれば、相手の唇の形を読んで理解している方も多いようですが、少し込み入った話になると「私聞こえないから、書いてほしい」と言われ、「あ、聞こえなかったのだった」と自分の不明を恥じるわけですが。要約筆記者として



文字だから100%伝わるとは限らない。

長く付き合ってきたのに、私たち聴者の唇の形を読んで会話をしてもらっているうちに、うっかり勘違いをしてしまうこともあるわけです。

窓口対応においても、そういった勘違いをする可能性もあるわけで、障がいの特性などの知識を持つことが、相互にとって気持ちの良い対応ができることにつながると思います。そんなことも研修では伝えるようにしています。

🗣️ 企業や行政機関において障がい者雇用が進んでいます。周囲の人はどのようなサポートができるでしょうか？



役所や企業でも車椅子利用者をはじめ、障がい者が働くようになりました。聴覚障がいの方もいらっしゃいますね。それでは、障がい者に何をしてもらおうかという時に、職場の方でも配慮していると思うのですが、本人にとっては逆にそれが負担になることもあるようです。職場の同僚も教えはするけれど忙しいこともあり、自分がやった方が早い、ということでその人は自分で処理してしまうこともあるかもしれません。そういう状況から障がい者は辞めていく方もいると聞きます。

障がいを理解したうえで共に働いているにもかかわらず、そうになってしまうのです。聴覚障がい者の「とれない電話が鳴る

のが苦痛だ」という職場体験の手記を読んだことがあります。目の前で電話機が光っているけれど、とれないんですね。それがどれだけ苦痛か。その場を想像すると胸が痛みます。

まずは、そういうことをひとつひとつ話しあってお互いがその理解を積み重ねていくことだと思います。ここまではできる、ここはできない… ということを知りも知っていく。私たちが長年付き合ってきた方でも、全部書いて終わったと思った後で、いやいやこの筆記内容では分かってなかったのだな、ということがよくあるのですから、なおさらです。

本当にひとつずつだと思います。そして、やってみてダメだったら、別の方法でやってみるしかないでしょう。

それは、ひいて言えば心のバリアフリーには時間がかかるということだと思います。分からないことを「分からない」と言える関係性を築いていけるか。互いが理解する努力は必要だと思います。職場の中でも模索しかないと思います。この時はこれでよかったから、今度もそれでいいのかということ、また違ってくることもありますし。

🗣️ 「心のバリアフリー」を進めていくにあたって、われわれ行政に対してアドバイス等いただけませんか？

バリアフリー化が進んでいるとはいえ、日常的に障がい者と接する機会は少なく、何かお手伝いをしたいと思っても何となく緊張してしまう人がまだまだ多いのではないのでしょうか。会員の中でも、最初は戸惑っている者もいますがいつの間にか、回を重ねるごとに自然なコミュニケーションができるようになっていくようです。そういう関係性を見ていると双方が本当に満足そうです。

私が初めて車椅子の方を見た時は衝撃的でした。デパートでのことだったのですが、その車椅子の方を取り囲むようにしていた群衆、まさに群衆と言ってもいいほどの多くの人を取り囲んでいた光景を思い出します。車椅子とそれを利用する人とその周囲を取り囲む人々。かつて、障がい者は人前には出な

いという時代がありました。そういう時代の終わり頃だったと思います。周囲をとり囲んだ人々に悪意はなく物珍しさだったと思いますが、当事者にとっては当然快いものではなかったはず。そういう意識でしかなかった時代の私たちも、教育や福祉制度の流れの中で認識や理解を培ってきたわけです。

今後も、困っている方を見かけた時に、自分が声を掛けられるかどうか、そしてもう一步先の支援を普通にできるような、そういう意識を育てていけるようにしなければいけないなと思います。

バリアフリー化にはハード整備も必要だと思いますが、こと「心のバリアフリー」になると「相手の立場になる」という心をどのように培っていくかだと思います。交通事業者さんもいろいろ取り組みをされていると思います。接遇ひとつとっても、会社のトップが見ていない所でも乗務員がちゃんとできることが必要です。極端な話、はじめは形だけでもいいと思います。それを繰り返してやっていく中で、人は心で考えると思います。形が人の心

を作ることもあるように思われます。意識が育ってなくとも立派な法律ができたら意識は育つと言いますが、身の回りの小さなことでも同じではないでしょうか。障がいに対する思いやりとかマニュアルなども、はじめは形式やお仕着せだったとしても、繰り返し学ぶ機会を持つ中で、意識が育っていくのじゃないでしょうか。だから、事業者の姿勢も重要で、従業員1人1人が考えながら実践できる職場環境や啓発の仕方が求められると思います。

私たちの中にも障がいに対する認識の違いはありますが、活動を重ねて理解しあっていきます。10回やって見えなかったものも、20回やると少し見えてくる、ということもあるでしょう。一気にことが前進するということは、心のバリアフリーでは難しいのではないのでしょうか？

私たち、いや、自分の中にも偏見はあると思います。それは障がいに限ったことではなく、その他の生活の中にもです。

障がいについて理解を深めるための機会を持つことは本当に必要だと思います。それがたとえお仕着せの、形だけのものであっても、パンフレット1枚であっても、そして無駄になるかもしれない、大切なことだと思うのです。法律や制度が出来ていくことはとてもありがたいことで、それによって私たちの現実もついて行くことになると思います。

インタビューを終えて

高知空港で実施している「バリアフリー教室」でも講師を務めてもらっている「やまもも」さん。インタビューは、「やまもも」さんの活動拠点である高知県立塩見記念青少年プラザ（高知市）で行い、いつもの教室とは違った形で、様々なお話を伺いました。

聴覚障がい者の中には、筆記をしていて分からないことがあっても、遠慮や気兼ね、あるいは体面を気にして、「分からない」と言わない方もいるそうです。かといって、そのままだと当事者自身が誤解されてしまうことにもなりかねません。「当事者の思いに寄り添いつつも、確認すべきことは確認していく。それも要約筆記者の役目です。」とのお話に、「寄り添う」ことの難しさと大切さを考えさせられました。

インタビュー実施日：平成31年1月22日・聞き手：上戸、出海

『動く海上ホテル』すべてのお客様に快適な旅を～2隻の新造船で新たなチャレンジ～

（No.50 7月発行）



東予港 大型バースに停泊中の新造船「おれんじおおさか」

今回は、四国開発フェリー株式会社 業務部長の蝶野文雄さんにお話を伺いました。

同社では、昨年、愛媛と大阪を結ぶ航路に新造船のフェリー2隻を導入しました。インタビューでは新造船の特長や、同社における取り組み等についてお話をお聞きしました。

 新造船について、特筆すべき点等を教えてください。

昨年8月に「おれんじえひめ」、12月から「おれんじおおさか」が就航しています。2隻とも、客室をすべて個室にしたのが一番の売りになっています。

前の船は、いわゆる雑魚寝の部屋がたくさんあり、定員も多かったのですが、一番安い部屋から売れていたとは限らず、ひとつ上等級の2等寝台の方が売れ行きがよかったんです。USJに行って帰ってくる等の観光で使う場合などに2等寝台やさらに上等級の部屋を利用されており、必ずしも安いから使うということでもないと分かってきました。東予～大阪航路は夜出発し、到着く便なので、寝ている間にご利用いただくという、基本的に宿泊と交通を兼ねた乗り物だと思っています。



お話を伺った四国開発フェリー蝶野部長

瀬戸大橋や明石大橋の開通により、現在、愛媛一阪神航路は当社のみとなりました。同業他社がライバルになるのではなく、高速バス、鉄道、航空、マイカーといった他の輸送モードがライバルとなったので、これは特長を出していかなければ、フェリーは埋没するのではないかという危機感もあり、思い切って全部を個室にしました。おそらく全国初ではないでしょうか。

 利用者のニーズをとらえ、独自のカラーを出したということかと思いますが、反響はいかがですか？

おおむね好評です。一度使っていただければ、そこその値段はするけれど、リピーターにつながっていると思います。最初は新造船効果ということもあるでしょうが、また乗ってみようという気持ちにな

っていただければありがたいですし、そこが狙いでもあります。まだ1年たっていませんが、いい具合に推移していると思います。おかげさまで、ゴールデンウィークも満室状態です。

一方で、定員が減った（708名→519名）ことで、予約が取りにくくなったと言うお声もいただきますが、今のところのご理解いただけていると思います。

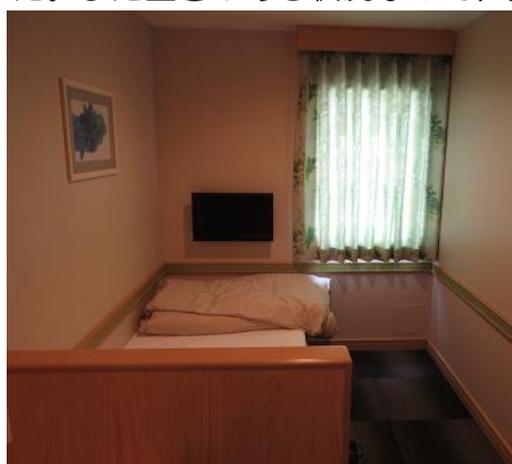
また、季節運賃（週末、トップシーズン）を初めて導入しました。ホテル等に繁忙期の料金設定があることから、船でも同じように設定しました。それでも逆に、閑散期（平日等）のシングルは、前の船の2等寝台料金よりも安くしています。会社としては経営政策的な側面もあり、定員減に伴う収入減を補う意味でも導入しましたが、比較的スムーズに浸透しつつあると思っています。

新造船と同時期ではありませんが、九四オレンジ航路も含めて、インターネットでの予約も始めています。事前決済もできますので、ご利用いただきたいですね。

利用者はどのような方が多いですか？

収入ベースで見ると、貨物が7割、旅客が3割です。

まず物流では、船を大きくしたことで車両甲板が3層になり、従来よりスペースを3割強拡大しました。まだ空きがある状況なので、営業を強め、利用拡大につなげたいです。



様々なタイプの客室 （左）ゆったりとしたデラックスシングル （右）ロイヤル

それから旅客は、トップシーズンは満室に近い状態なので、平日にもう少しご乗船いただけるようにしたいです。車以外の乗船客であれば、女性が55%くらいです。旅行への志向は女性の方が若干高いようです。10～70歳代までと年齢層も幅広がっています。車で

乗船される方は、男女比が半々ですね。

東予港ターミナルは、無料の駐車場があるので、そこに車を駐めて乗船する方のほか、松山、今治、西条、新居浜から連絡バスで来られる徒歩客の方がいます。この連絡バスは松山を除き最寄の主要JR駅から無料でご利用できます。大阪南港は、ニュートラム南港ポートタウン線のフェリーターミナル駅から徒歩3分というアクセスです。

自転車のお客様もお気軽にご利用いただけますよ、というのも特長です。デラックスシングルのお部屋であれば、自転車をそのまま部屋に持ち込めますが、利用料が別途必要（1650円）ということもあるからでしょうか、現在のところ、それほど多くは利用されていません。ただ、サイクリングで「しまなみ海道」に行く利用客も少なからずいますし、気候が良くなれば増えてくるかなと思っています。

外国人客の利用はありますか？

外国人観光客はほとんどいません。当社のフェリーは交通手段として利用されており、クルーズ船的に利用される方はまずいないのではないのでしょうか。外国人観光客にとっては愛媛の観光地に行くモチベーションがまずあまりないように思われ、なおかつ、例えば道後温泉に行こうとしたときフェリーと

いう交通手段があるという認識もほとんどないと思います。日本や関西のインバウンドそのものは増えてはいますが、他の地域に比べると四国は相対的にまだまだ少ないのではないのでしょうか。将来的に、大阪万博の開催もあることから、それが契機になって、大阪から四国へ、という流れができればいいですし、その時に初めて「フェリーもありますよ」というPRができるかもしれません。

インバウンドの取込の前に、そもそも大阪在住者で、当社のフェリーのことを知っている方は少ないようです。乗船客を在住地別で見ると、7割が愛媛の方

で、愛媛からの往復になります。車の利用客では大阪発も多いのですが、その場合も、おそらく愛媛出身者が大阪に住んでおり、帰省で下り便（大阪→愛媛）を利用するケースがほとんどなのではないかと思えます。純粋に大阪の方が車で愛媛に向かう、ということは少ないとみています。

ですから、依然「愛媛の人のフェリー」という大きな範疇から抜け切れていないのかなと思います。とはいえ、普段は3割くらいの乗船率であり、下り便の利用客を増やす余地はあるし、そこがひとつの狙い目だと思っています。



そのための方策は考えられていますか？

旅行会社に旅行商品を作ってもらったりと、以前から広報活動はしているところです。けれども、これといった大きな効果はないように思います。

愛媛から行く時の強みとしては、大阪にはUSJなどがあって、また京都奈良神戸がある、そういった観光地を訪れる時に、若い方であれば船中泊の連続で部屋に荷物を置いたまま手ぶらで出かけ遊んで帰ってきて、そのまま夜の便で帰るいわゆる弾丸ツアーで丸1日を観光に充てる人もけっこういます。そういうアグレッシブな方については、営業は不要なんです。逆に明確な移動目的がないとフェリー運賃が安い旅行商品を作っても、利用者がどれだけ増えるか疑問なところもあります。

目的という意味では「しまなみ海道」は秀逸な資源であり、例えば片道（往路）はフェリーで、しまなみ経由で片道（復路）は尾道から新幹線等で帰ってもらう、というようなPRはできると思います。すでに、自転車のインスタグラマーに乗船してもらいフェリー旅を発信してもらったり、大阪の万博公園で毎年開催されている自転車のイベントにブースを出してPRをしたこともあります。

また、「食」にもこだわっていて、船内レストランでは野菜はできるだけ地元の食材を使うようにしています。魚は今であれば土佐清水の春ブリを使った料理を提供するなど好評のようで、早く乗らないと売り切れということもあります。東京や大阪のテレビ局から取材を受けた時は反響が大きく、HPのアクセス数も伸びましたし、前よりは知られるようになったかなと思います。「自転車」や「食」の取り組み自体が大きな乗客増を産むとは考えませんが、いろんな切り口で地道に船旅の満足度を上げて、またオレンジフェリーに乗って〇〇に行きたいと思っていただき、さらにSNSを含めて口コミが拡散するようになれば、結局これが単発の広告宣伝よりも大きな集客力になるのではと思っています。

新しくなった東予港のターミナルについても教えてください。

以前はもう少し沖合の旧バース（接岸施設）に船が着いていて、当社の旧ターミナルもそちらにあったのですが、耐震の大型バースを国の直轄事業で造ってもらうこととなり、愛媛県や西条市にも協力してもらって、相当のスピード感をもって大きなバースが完成しました。これにより、大きな船が着岸できるようになり、同じタイミングで社屋やターミナルを造ることもできました。

前のターミナルは、階段で上がって船に移動するというものだったのですが、新ターミナルはバリアフリー化され、エレベーターで上がってから、ボーディングブリッジで水平移動により乗船していただけるようになりました。

この建物の多目的トイレとエレベーターと人道橋は観光庁の補助金（インバウンド）を活用し、船のバリアフリー整備については、エコモ財団の施設整備助成金を活用しています。非常にありがたいものです。

船員さんは何名ですか？ 船員の高齢化等、今後の課題はありますか？

4月現在で82名です。主に海上技術短期大学、弓削商船、四国内の水産系の高校等から就職してきます。各学校には日々求人活動にも行っており、最近は定期的に採用できています。学校からも安定的に供給していただけており、際立って船員が不足して危機的な状況ということはありません。

退職者数も考慮し毎年何人かは新規雇用していますが、他社よりは定着率は高い方だと思っております。そのため、船内での技術の伝承についても、途切れることなく比較的上手く回っているのではないのでしょうか。全員が船長や機関長になれるわけではないのですが、入社して何年かすると、ある程度軸になる船員が出てきます。仮に、そうしたキーパーソンの船員がいない世代が続くとまずいですが、今のところその心配はないようです。



バリアフリー対応の客室(シングルバリアフリー)

バリアフリー化について、設備面だけでなく、ソフト面でどのような対策をとられていますか？

以前から、年に数回、車椅子利用者、視覚・聴覚障がい者への対応等について、西条市社会福祉協議会の協力もあり、講師を招いて研修しているところです。今年度も実施を予定しています。そもそも「動く海上ホテル」として売る以上、障がい者云々ではなく、全てのお客様に対する接遇はいっそう大事だと思っています。

諸研修を受けるようになって、船員自身にも接遇の方が大切という認識が強くなってきたようです。設備的にバリアフリー化していれば大丈夫、ではなく、声かけや介添えでお手伝いすることの方が、本当のバリアフリーになっているということは感じています。実際に障がいをお持ちの利用者に接する機会もあるため、

研修も真剣に行っています。

聴覚障がいの方で車で乗船される方がいるのですが、この場合、見た目では分かりません。しかし、車に

ステッカーを貼っていただければ、誘導員が船内に連絡する等連携して対応できていると思います。

聴覚障がいの場合は、筆談もできるようにしていますが、実際には身振り、手振りに負うところが大きいでしょうか。手話の研修も事例が多ければ有効かもしれませんが、現状でも対応に問題ないと思っています。

基本的には予約制なので、利用者の障がいについても事前に把握できており、現場でも共有を図れています。お客様からの声でも、「よくしていただいた」という感謝の声が聞かれますし、実際に現場でのトラブルもありません。

中には、「自分でできるからほっといてくれ…」というニュアンスの方もいますが、当社としては、まずは「お手伝いしましょうか」というスタンスです。



トイレもバリアフリー（多目的トイレ）

旅客定員が減ったということですが、年間の輸送実績に影響はありますか？

年間で見ると、そんなに減ってはいません。季節運賃の導入もあり、むしろ収入的には増えています。トラックの航送台数も若干増えています。

トラック輸送については新居浜～神戸と東予～大阪、二つの航路で総合的に調整しています。新居浜と東予のいずれを出発港とすべきか、神戸と大阪どちらに付けるのが効率的か同じシャーシを運ぶのもどちらが安いかなどを考えた上で営業をしています。とはいえ、新船スペース増でだいぶゆとりもできてきましたし、従来お断りしていた顧客の乗船も可能になった面もあり、新造船効果は徐々に見えてきています。

旅客をどれだけ増やすかということもありますが、収入の7割はトラックということもあり、新規トラック利用の獲得が主になっています。

そこで物流戦略として、ドア・ツー・ドアの利用客をできるだけ確保したい、というのが基本的にあります。ターミナルで待っていて、船に乗ってくれたらいいという姿勢ではなく、こちらから荷主の所へ御用聞きに行って、「当社を使ってもらうと〇〇まで運べます。トータル〇〇円です。」という一貫輸送としてセットして営業すれば、必然的にフェリーを使おうか、という方向へ持っていけると考えています。

今は、活魚運搬車や冷凍車等の特殊車は別ですが、有人トラックは少なくなってきました。フェリーに運転手は乗らずに、トレーラー（被牽引車）だけ残すという無人車航送スタイルを主流にして、その比率を増やしていきたいですね。

差し支えなければ、御社の今後の計画をお聞かせください。

当社の投資も大きく、また行政にも公共バースなど港湾計画整備に多くの予算を投入していただき『ハード』は立派なものとなりましたので、今後、いかに魂を吹き込み、持続可能なフェリー経営をしていくか、そうすることで地域貢献も可能になると考えます。

先程お話ししたように、物流面では、ドア・ツー・ドアの貨物をより多く獲得するために、船だけではなくトラック輸送も充実させていきたいです。トラクター（ヘッド）の運転手でさえなかなか見つけ

にくい厳しい状況ではあるのですが、実運送の部分のトラック事業者との連携をうまくしていく必要があります。

結果として、例えば 1 日 10 台、月～金で運ぶというようなデイリーな話ありがたいですし、旅客よりは、日トトレーラーに利用してもらう方が当然収入的には安定していいのです。

とはいえ、3 割の旅客をないがしろにはできません。週末に 6、7 割多くて 8 割の利用率で、平日は 5 割に届かない状況で、今後は閑散便をいかに埋めていけるかが旅客営業の目的になってきます。

個別具体的に言うと、さきほど船内を見学していただきましたが、デラックスシングルの部屋を一番売りたいと考えています。さらに上のクラスになると、料金もそれなりにしますから利用客は限られています。その点、デラックスシングルは、居心地もいいし、金額的にも手が出る範囲だと思います。

利用数もあげていきたいですが、客単価もあげられるような方策をとるとともに、より快適にご利用いただけるサービスを今後も提供していきたいです。

その他に、海の日行事として、西条市の教育委員会や海事振興会と一緒に「研修の船」というミニクルーズイベントなどもしています。西条市内の小学三年生を対象に募集し、保護者や教員等を含めて、去年は約千人が参加しました。この規模の取り組みは全国にもないものと自負しています。ブリッジ見学や海上保安部の巡視船の展示航行、乗組員による救命胴衣の着用方法の説明、運輸局からも出前講座「船がなぜ浮くのか？」をしてもらっています。40 年以上続く昔からの恒例行事で、親子二世代に渡って参加されている方もおり、今夏は新造船を使っの初めてのイベントで、今後も協力していきたいと思っています。こうしたイベントを通じて、船を身近な交通機関として感じていただければ幸いです。

インタビューを終えて

東予港を訪れると、停泊中の「おれんじおおさか」が出迎えてくれました。白く大きな船体に、赤、青、緑のカーブを描いたラインが映えます。お話を伺う前に、船内を案内していただきました。様々なタイプの客室を巡っているうちに、ホテルにいるかのような錯覚を覚えました。インタビューでもご紹介したとおり、これが四国開発フェリーのおおきな売りになっています。2 隻の新造船導入を契機に、四国開発フェリーのあらたなチャレンジがはじまります。

（インタビュー実施日：平成 31 年 4 月 17 日・聞き手：小野、出海）



- おれんじえひめ(2018年8月25日就航)
- おれんじおおさか(2018年12月6日就航)
- ・進水年月日 平成 30 年 4 月
- ・主機種別 ディーゼル
- ・搭載能力(乗用車) 45 台
(12mトラック)175 台
- ・総トン数 14,759 トン
- ・旅客定員 519 名
- ・連続最大出力 13,500KW
- ・航海速力 約 20 ノット
- ・最大速力 22.784 ノット
- ・全長 199.94m

交通消費者行政レポート(平成30年度報告)を発行

平成30年度の交通消費者行政をとりまとめた「交通消費者行政レポート」を発行しました。

レポートは、行政相談、バリアフリーへの貢献による四国運輸局長表彰、消費者行政インタビューの各概要と、交通バリアフリーの推進として、四国における交通バリアフリー推進基本方針の概要、四国における交通バリアフリーの現状、平成30年度における交通バリアフリー推進の取り組みを紹介する内容となっています。

なお、本レポートは四国運輸局ホームページに掲載しています。

URL : <http://www.tb.mlit.go.jp/shikoku/soshiki/seisaku/report.html>



みなさんからのご意見・ご投稿をお待ちしています。バリアフリーに関するものならなんでも結構です。四国運輸局消費者行政・情報課まで、FAXまたはメールでお寄せください。



〒760-0019 香川県高松市サンポート3-33
電話 087(802)6727
FAX 087(802)6723
Email: skt-syougyouka3012@mlit.go.jp



国土交通省

四国運輸局ホームページも是非ご覧ください

<http://www.tb.mlit.go.jp/shikoku/>

このニュースは、交通バリアフリー関係の話題を中心に、四国4県自治体のバリアフリー関係担当部署、交通事業者及び地域のNPOの方にお送りしています。このニュースの配信につきまして、配信先の追加、変更や停止をご希望される方は、お手数ですが本メールの返信機能でご連絡ください。