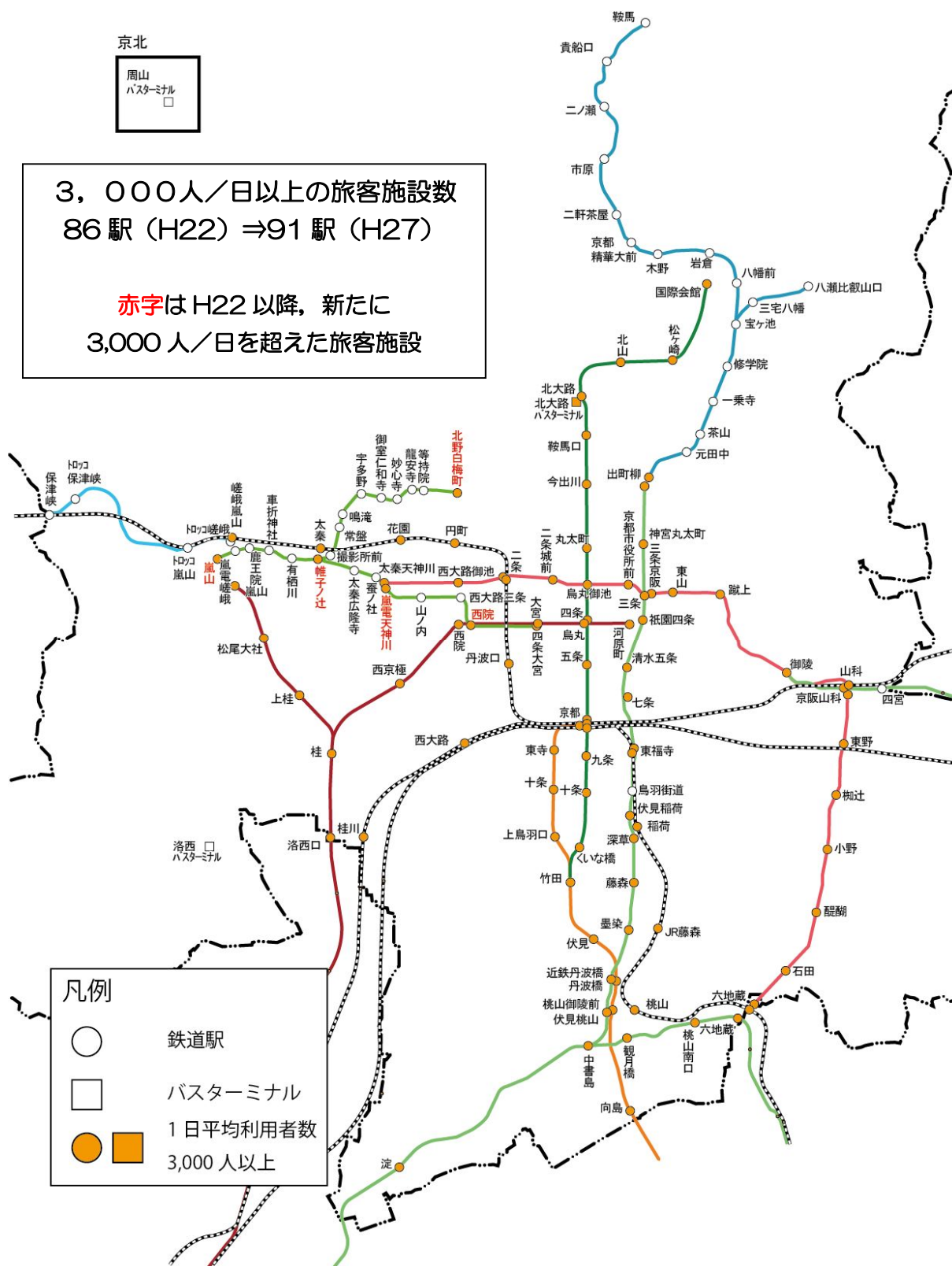


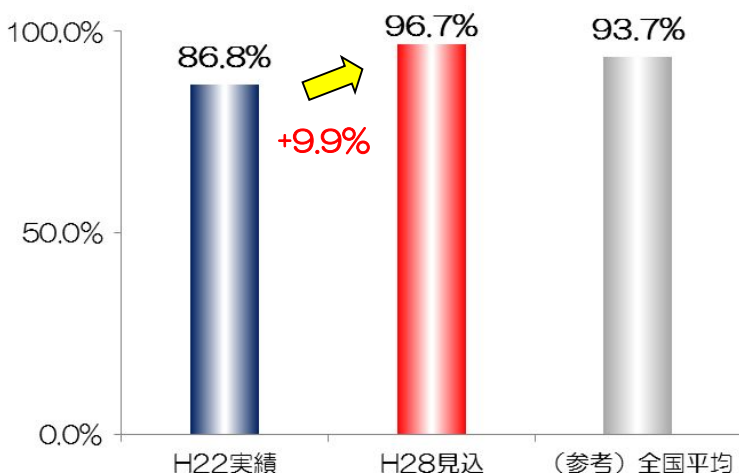
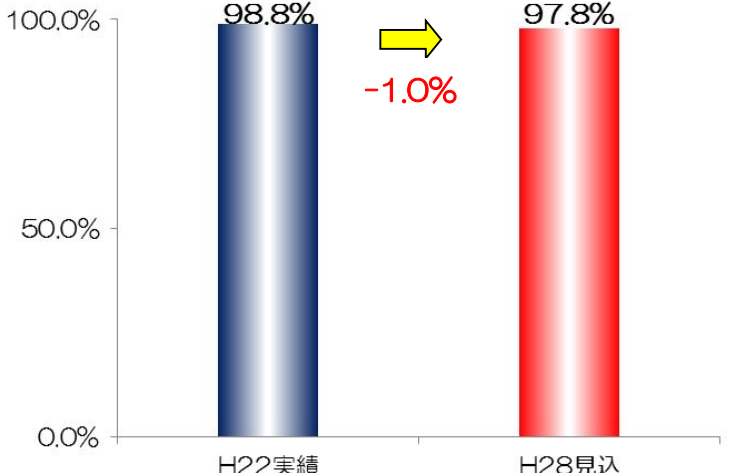
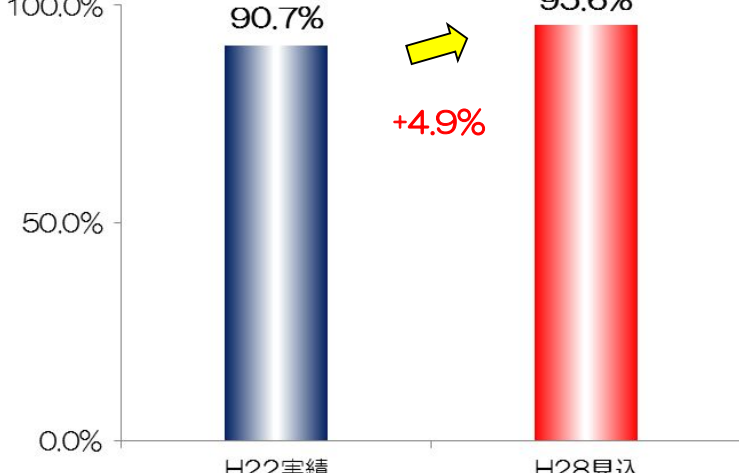
「歩くまち・京都」交通バリアフリー 全体構想」の進ちよく状況について

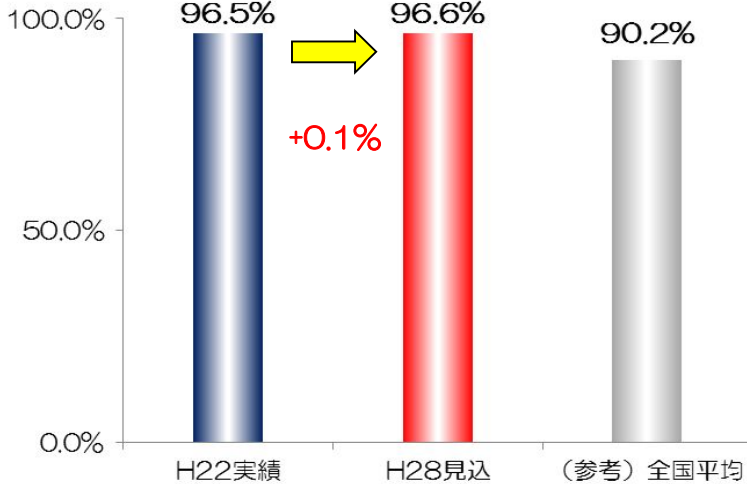
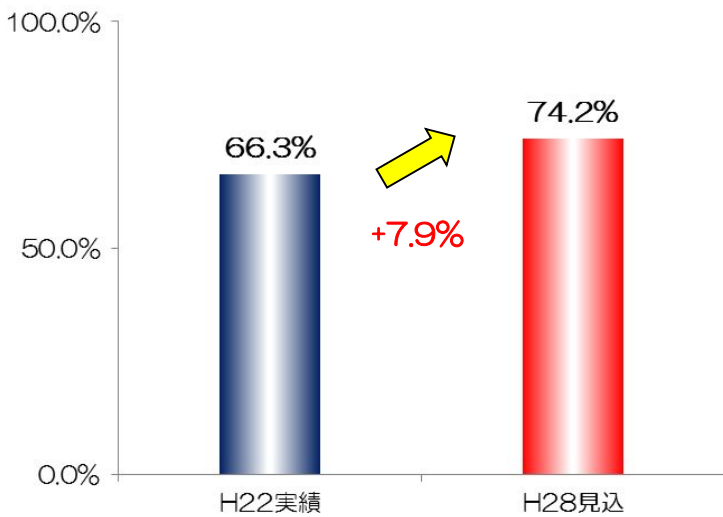
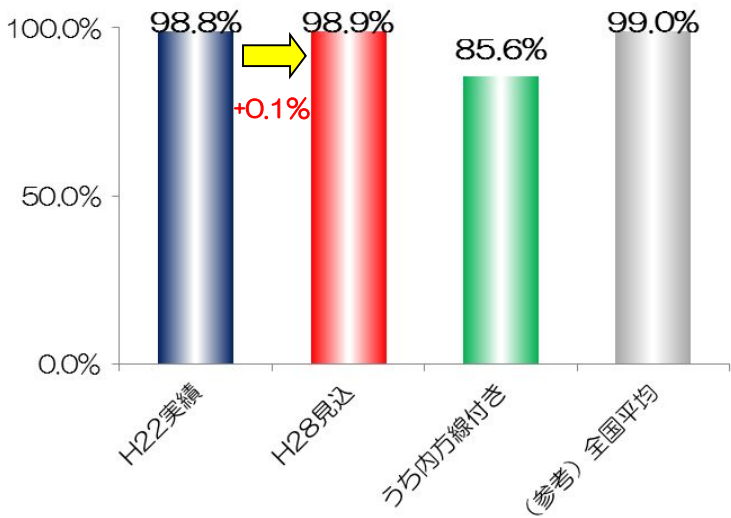
1 「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想の進ちょく状況



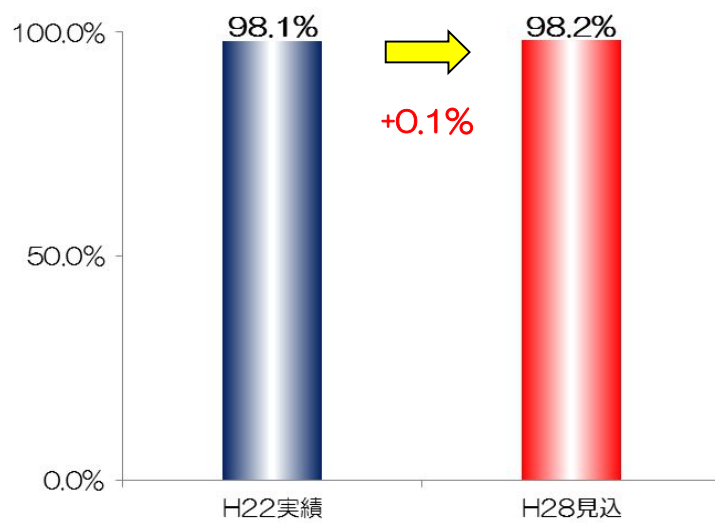
図ー1 京都市域における旅客施設

(1) 3,000 人／日以上旅客施設の項目別バリアフリー化進ちょく状況

段差解消	
 100.0% 50.0% 0.0% 86.8% H22実績 96.7% H28見込 (参考) 全国平均 +9.9%	主な整備駅 大宮駅（阪急）、太秦駅、JR 藤森駅、（以上、JR 西日本）、深草駅（京阪） 28 年度中に整備完了を見込む駅 上桂駅、松尾大社駅、嵐山駅、西院駅（※）（以上、阪急）、西院駅（京福） ※東側からの経路のみ
運行情報（音声案内）	
 100.0% 50.0% 0.0% 98.8% H22実績 97.8% H28見込 -1.0%	主な整備駅 なし 28 年度中に整備完了を見込む駅 西院駅（京福） ※バリアフリー化の対象となる駅が増加したため、実績値が減少した。
運行情報（文字情報）	
 100.0% 50.0% 0.0% 90.7% H22実績 95.6% H28見込 +4.9%	主な整備駅 太秦駅（以上、JR 西日本）、深草駅（京阪）、北大路バスターミナル（交通局） 28 年度中に整備完了を見込む駅 上桂駅、松尾大社駅、嵐山駅（以上、阪急）

車いす対応トイレ  100.0% 50.0% 0.0% 96.5% → 96.6% +0.1% H22実績 H28見込 (参考) 全国平均	主な整備駅 深草駅（京阪） 28 年度中に整備完了を見込む駅 なし
車いす・オストメイト対応トイレ  100.0% 50.0% 0.0% 66.3% → 74.2% +7.9% H22実績 H28見込	主な整備駅 深草駅（京阪） 28 年度中に整備完了を見込む駅 上桂駅，松尾大社駅，嵐山駅（以上，阪急），出町柳駅（叡電）
転落防止対策（警告ブロックの設置の有無）  100.0% 50.0% 0.0% 98.8% → 98.9% +0.1% H22実績 H28見込 うち内方線付き (参考) 全国平均	主な整備駅 嵐山駅（京福） 28 年度中に整備完了を見込む駅 なし

券売機の下部スペース

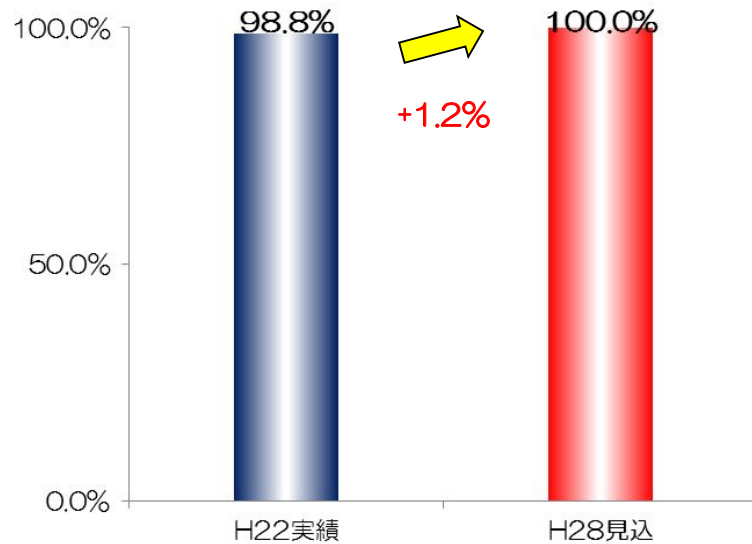


主な整備駅

深草駅（京阪）

28 年度中に整備完了を見込む駅
なし

幅広改札口

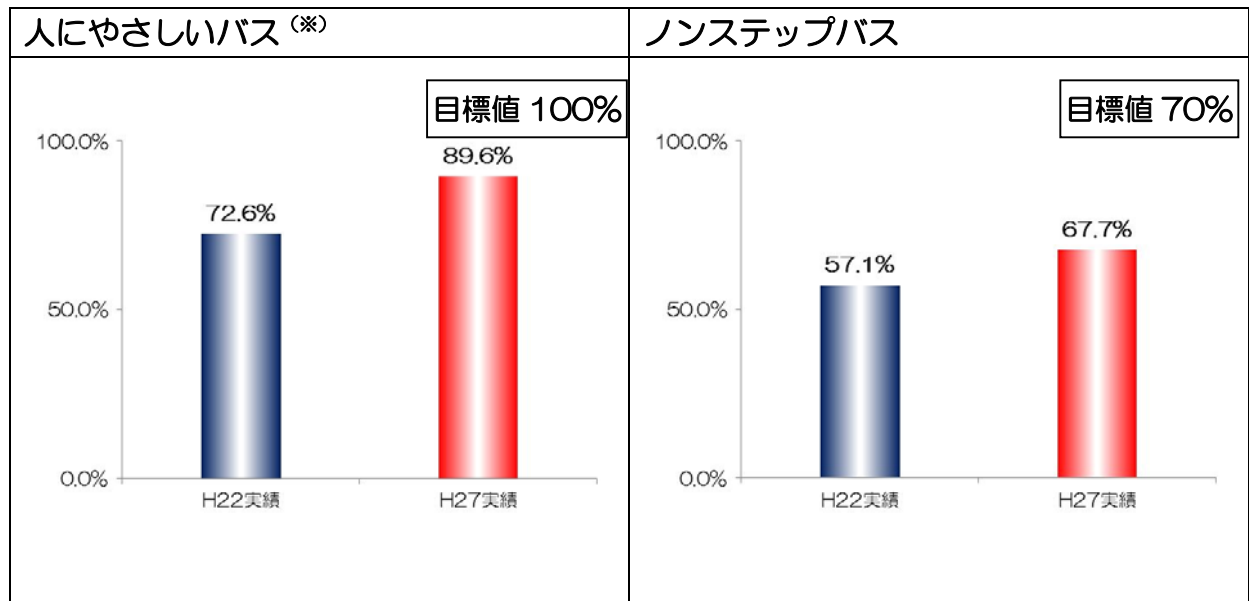


主な整備駅

深草駅（京阪）

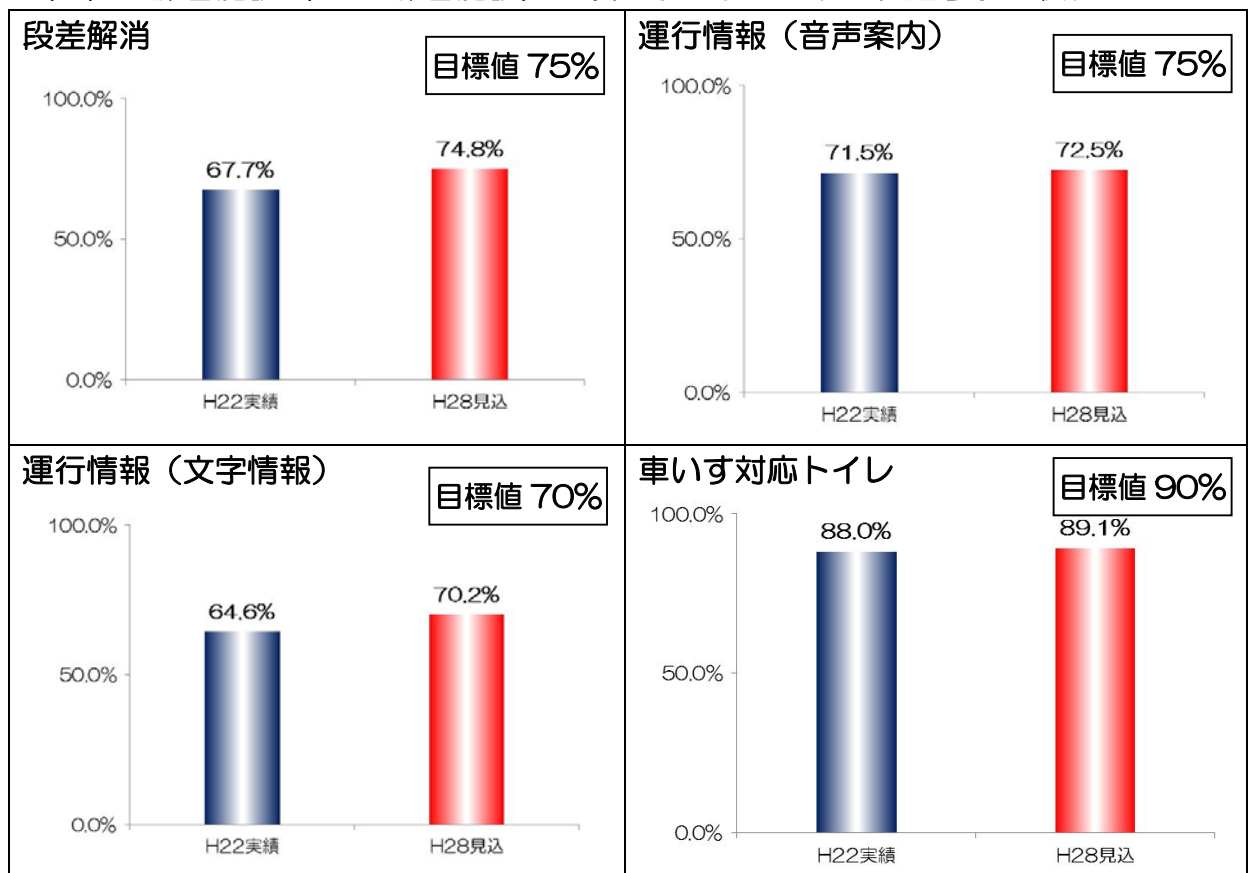
28 年度中に整備完了を見込む駅
なし

（２）路線バス車両のバリアフリー化進ちょく状況

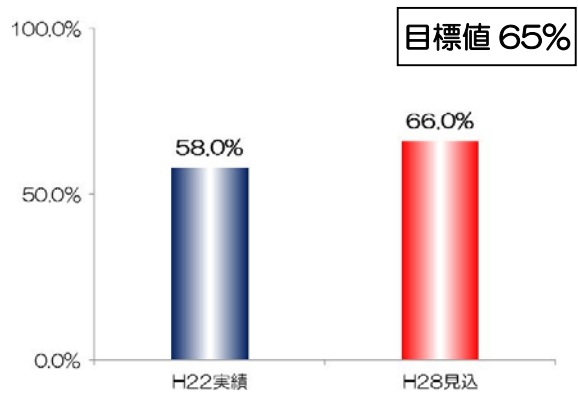


（※）ノンステップバス、ワンステップバス、リフト付きバス等

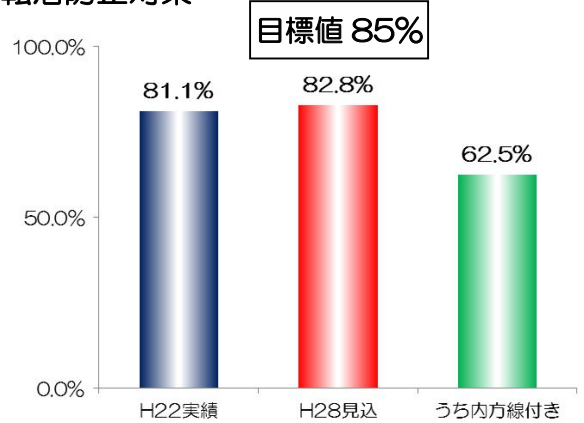
（３）全旅客施設（131 旅客施設）の項目別バリアフリー化進ちょく状況



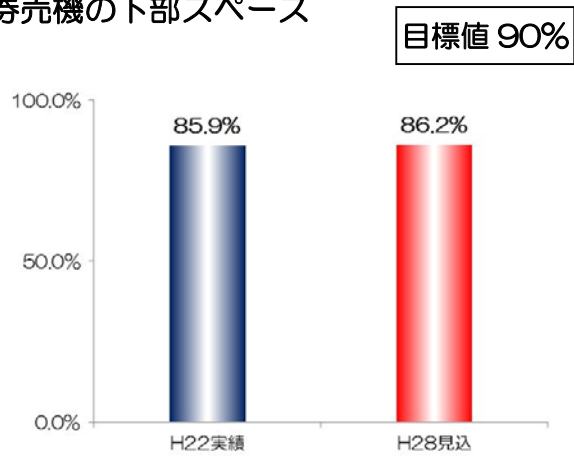
車いす・オストメイト対応トイレ



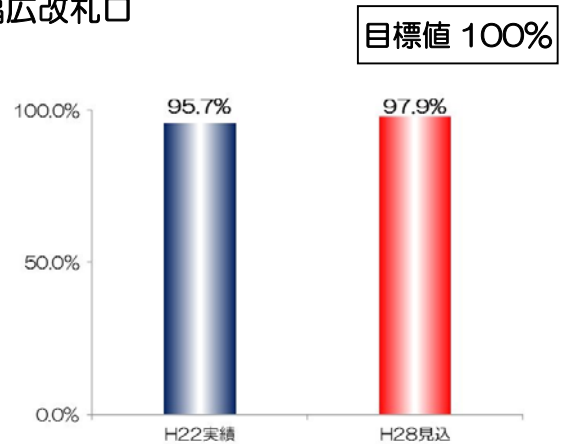
転落防止対策



券売機の下部スペース



幅広改札口



2 ホームにおける利用者の転落防止対策について

(1) 国の動き

平成 23 年 8 月に発表された「ホームドアの整備促進等に関する検討会」の「中間とりまとめ」において、10 万人／日以上駅の駅にはホームドア又は内方線ブロックを、1 万人／日以上駅の駅には内方線ブロックを整備することが明記された。

平成 28 年 12 月に発表された「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」の「中間とりまとめ」では、具体的措置として、10 万人／日以上駅の駅のうち、車両の扉位置が一定しているなどの整備条件を満たしている場合は、原則として平成 32 年度までにホームドアを整備することや 1 万人／日以上駅の駅について、平成 30 年度までに内方線ブロックを整備することが明記された。

(2) 京都市域における取組状況

平成 23 年度の「中間とりまとめ」に基づく事業者の取組により、市域内の駅の内方線ブロック等の整備率は飛躍的に向上しており、平成 28 年度末見込で 3,000 人／日以上駅の約 86%、1 万人／日以上駅の約 91%で内方線ブロック等の整備が完了

【近年の主な取組状況】

J R 西日本：山科駅、二条駅、稻荷駅等

近 鉄：近鉄丹波橋駅、向島駅等

J R 東 海：京都駅（可動式ホーム柵）

交 通 局：京都駅、四条駅、烏丸御池駅（いずれも可動式ホーム柵）



また、J R 西日本及び近鉄においては、平成 29 年度末までに 1 万人／日以上駅の全ての駅で内方線ブロックを整備することを発表

また、「全体構想」に位置付けられる出町柳駅（叡電）においても、平成 29 年度上半期に内方線ブロックや固定柵を整備する。

これにより、京都市域における 1 万人／日以上駅の全ての駅で内方線ブロック（又はホームドア等）が整備される見込み

3 京都市域における駅のバリアフリー化の現状報告

(1) 現状

項目別に多少の差はあるものの、駅のバリアフリー化については、着実に進ちょくしている。

一方、近年の急激な入洛観光客の増に伴い、平成 22 年度と比べて、駅の利用者数は増加傾向にあり、国の基本方針に定めるバリアフリー化対象となる駅も増加している。

(2) 課題

- 段差解消済の駅は、ここ 5 年間で約 10%増加しており、3,000 人／日以上
の駅では、バリアフリー化経路を確保できつつある。

一方で、バリアフリー化経路が 1 つである駅も多く、移動先によっては、バリアフリー経路が遠回りとなっている場合がある。

- 駅における文字情報についても整備が進んでいるが、緊急時の情報提供のあり方については、引き続き検討が必要である。

状況が把握できず、困っている方がいれば、利用者同士で声を掛け合う、「心のバリアフリー」の取組も必要である。

- 駅構内に車いす対応型トイレは普及しているが、オストメイト、ベビーベッド、ユニバーサルシートなどの設備を備えた多機能トイレ化については、引き続き推進する必要がある。

- ホームにおける転落防止対策のうち、1 万人／日以上への駅に対する内方線ブロックの整備については、事業者の積極的な取組により着実に進ちょくしており、市内でも特に利用者の多い、東海道新幹線の京都駅（JR 東海）、地下鉄の京都駅、四条駅、烏丸御池駅（以上、交通局）においては、可動式ホーム柵が新たに整備された。

一方で、ハード整備では安全を担保しきれないことから、駅員から、又は利用者同士の声掛けにより転落事故を未然に防ぐ必要があり、ソフト面での取組も推進する必要がある。

- 多言語表記、多言語案内など、誰もが必要な情報を手に入れられる、情報のバリアフリーについても引き続き推進する必要がある。

一方で、多言語化により文字が細くなるなどの課題もあるため、ピクトグラムの活用などデザイン面での工夫も必要である。

- 京都市域には 3,000 人／日未満の駅が約 40 駅と多いが、特に、段差解消設備は市内の公共交通の利用促進や利便性向上の観点からも重要な課題であり、事業者と行政が協力して改善方策を検討していく必要がある。

（３）今後の取組について

引き続き、「全体構想」において選定した重点整備地区のバリアフリー化を着実に推進していく。

現状の課題については、事業者の意向やバリアフリー施策の動向を注視しながら、継続的に検討していく。

一方で、課題に対するハード整備を加速化させることについては、行政のバリアフリー施策や事業者の投資計画等の関係から限界があるため、ハード整備で克服しきれない課題については、ソフト面での対策により補っていく必要がある。

今後、ソフト対策としての「心のバリアフリー」について、利用者団体、事業者、関係行政機関との協力のもと、より一層、推進していく必要がある。

「障害者差別解消法」について

【目的】

行政機関等（国の行政機関及び地方公共団体等）及び事業者における障害を理由とする差別を解消するための措置等を定めることで、障害を理由とする差別の解消を推進し、共生社会の実現に資すること

障害を理由とする差別の禁止

- ・「不当な差別的取扱い」（※1）の禁止
- ・「合理的配慮」（※2）の提供

※1 障害を理由として、サービスの提供を拒否したり、制限したり、条件を付けたりすること

※2 障害のある方からの何らかの意思表示に応じて、「社会的障壁」（バリア）を取り除くために必要となる配慮をすること

区分	不当な差別的な取扱い	合理的配慮
行政機関等	禁止（法的義務）	法的義務
事業者		努力義務

適切に対応するため、行政機関等は自ら「対応要領」を、事業者については国が「対応指針」（ガイドライン）を定める。



啓発リーフレット

「障害者差別解消法」に関する京都市の取組

○京都市対応要領・事例集の作成

○啓発活動

- ・ 「京都市対応要領」は、各職員・各局区等の指針
- ・ 「対応要領」に基づき、障害を理由とする差別に関する相談への対応や、職員の研修等も実施
- ・ 「事例集」に、不当な差別的取扱いや合理的配慮の具体例、当事者の声等を掲載

【不当な差別的取扱いの具体例】

- ・ 障害を理由として、一律にサービスを提供せず（施設等の利用を拒み）、制限し、又は条件を付ける。
- ・ 障害者本人の意思を確認せず、一方的に提供するサービスの内容を決定する。
- ・ 障害者に対し必要な情報を提供し、又は障害者から意思の表示を受けることについて、拒否し、制限し、又は条件を付ける。
- ・ 障害の特性や補助用具の使用を理由に、一律に施設への入場や交通機関の利用を断る。
- ・ 身体障害者が補助犬（盲導犬、介助犬、聴導犬）を同伴して施設や交通機関を利用することを拒む。

【合理的配慮の具体例、好事例】（いずれも当事者・御家族から寄せられたもの）

- ・ 視覚障害があり、運転手が空いている席を教えてくれるのがうれしい。
- ・ ある病院の窓口には耳マークが設置されており、難聴であることを伝えたところ、看護師も医師もマスクを外して、声が聞こえているかどうかを確認しながら対応してくれた。
- ・ 知的障害のある本人が一人で区役所を訪れた際、対応した職員が、行った説明や手続を書いたメモを本人に渡し、家族にも分かるようにしてくれた。

「京都市手話言語がつなぐ心豊かな共生社会を目指す条例」について

【目的】

手話に対する理解の促進及び手話の普及に関し、その基本理念を定めて、本市、市民及び事業者の責務と役割を明らかにするとともに、手話に関する施策に係る基本となる事項を定めることにより、手話に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって相互に人格と個性を尊重することができる豊かな共生社会を実現すること

【市の責務】

- ・ 手話を必要とする人が、安心して生活し、又は滞在することができるよう、必要な配慮を行い、手話に関する施策を総合的かつ計画的に実施
- ・ 市民及び事業者が、それぞれの役割等を果たすために必要な情報及び資料の提供その他の支援を実施

施策への協力

情報の提供等

施策への協力

【市民の役割】

- ・ 手話に対する理解を深め、手話を必要とする人が手話を使用しやすい環境づくりに努めるとともに、手話に関する本市の施策に協力

【事業者の役割】

- ・ 手話に対する理解を深め、手話を必要とする人が利用しやすいサービスを提供するよう努めるとともに、手話に関する本市の施策に協力

心のバリアフリーの取組①（利用者団体、鉄道事業者等の連携）

【駅ホーム上における安全への取組】

平成28年度に相次いだ、視覚障害のある方のホームからの転落事故を受け、ハード整備と合わせて、更なる安全性の向上を図るため、地下鉄四条駅等において京都ライトハウス、京都府視覚障害者協会、京都市（保健福祉局、交通局）の4者が共同で、利用者間での「声掛け」等に関する啓発活動を実施

また、三條京阪駅（京阪）、京都駅（近鉄）、桂駅（阪急）においても同様の取組を実施

京都駅（JR西日本）において取組を実施した際には、京都運輸支局や京都府立盲学校も参画



心のバリアフリーの取組②（バリアフリー教育）

【環境及び心のバリアフリー教室】

近畿運輸局京都運輸支局が、小学生とその保護者を対象に、交通分野における環境問題や日常生活において困っている方を見かけたら「お手伝いしましょうか」と自然にサポートができる「心のバリアフリー」の大切さについて理解を深めることを目的に実施

日 時：平成28年7月30日（土）

場 所：国立京都国際会館

主 催：近畿運輸局，京都運輸支局

協 力：京都バス株式会社，京都市交通局，京都市都市計画局歩くまち京都推進室



心のバリアフリーの取組③（バリアフリー教育）

【洛陽工業高校でのバリアフリー教育】

「西大路地区バリアフリー基本構想」（素案）を題材に、現地調査（装具による疑似体験を含む）、ワークショップ等を開催し、駅や道路のバリアフリーを考える取組を実施。

困っている方がいたら積極的に声掛け等を行う心のバリアフリーの重要性についても説明

日 時：平成29年1月26日（木）午前8時30分から午後0時30分まで

場 所：洛陽工業高校（2年生の家庭科授業の一環として実施）

出席者：同校生徒（約30名），京都府建築士会，地元自治連合会長，京都市

