

平成29年度「京都市交通バリアフリー推進会議」

会 議 摘 録

日時：平成30年1月26日（金）

午前10時から正午まで

場所：右京区役所大会議室（5階）

1. 開会 ：京都市都市計画局交通政策担当局長 鈴木隆志から挨拶

2. 議事

(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について

《会議資料》 資料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について

資料2 平成29年度のバリアフリーに関する取組について

《参考資料》 「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想（概要版）

《委員からの御意見（○）及び事務局等からの回答（▲）》

○ 鉄道に関しては進ちょくが見られるが、道路については遅れがちとなっている。計画策定から時間が経っているため、計画策定に参加していただいた地域の方々には現在の状況、見通し等についてできるだけ報告するよう努めていただきたい。

▲ 御指摘いただいている点については我々としても痛感している。バリアフリーについては非常に重要な分野であり、積極的に整備を行う必要があることは認識しているが、限られた財源の中でいかに効率的に行っていくのかが非常に重要であると感じている。

地域の方々には、事業の将来的な見通しをどのように伝えていくのかについても重要であり、引き続き検討していきたい。

○ 平成32年度の目標値について、3,000人以上の駅が増えたことにより対象となる母数が増えている状況であるが、目標値に対する見通しはどうか。達成できるのか、難しい状況なのかどうか、今後の状況はいかがか。

▲ 平成28年度末時点で新たに3,000人を超えた駅は北野白梅町駅と鳥羽街道駅である。これらの駅の整備に関しては関係事業者とも協議しながら検討していきたい。

○ 1日当たりの乗降客数というのは、観光客も含めた数字となるのか。

▲ 観光客も含めた利用者数である。

○ 北野白梅町駅、鳥羽街道駅、稲荷駅等は、近年、非常に観光客が増えている地域だが、他の地域でも観光客は増えていく可能性がある。金閣寺周辺の西大路通バス停などは歩道がそこまで広くなく、歩道が混雑している。今後、こういった観点も

含め、新たな重点地区とする可能性はあるのか。

- ▲ 現状では、まず、全体構想にて選定している 10 地区の整備を進めていくこととしており、新たに 3,000 人を超えた駅及び駅周辺について、重点整備地区として選定することは難しいが、状況は注視していきたい。

○ 利用者数の調査年次はいつのものか。

- ▲ 平成 28 年度末時点である。

(2) バリアフリー法及び関連施策の見直しの方向性について

《会議資料》 資料 3 バリアフリー法及び関連施策の見直しの方向性について

《参考資料》 東京オリンピック・パラリンピック特別仕様ナンバープレートのチラシ

《委員からの御意見（○）及び事務局等からの回答（▲）》

- 視覚障害者のホームからの転落事故が増えている背景には、バリアフリー法に基づき、さまざまな施設が整備され、外出しやすくなったことも影響しているのではないかと思う。バリアフリー法を見直すに当たり、高齢者、障害者の外出動向等の調査をぜひ行っていただきたい。

ガイドライン等を見直しにおいて、バリアフリールート複数化、最短経路の検討等を行われているが、今後、新たな計画を策定する際は複数ルート等を前提とし、それに対する補助制度などが整備されるということで良いか。

- ▲ 高齢者、障害者の方が移動される状況等については把握に努めていきたい。

バリアフリールート複数化に対する補助制度については、財源を含め、詳細は不明であるが、いただいた御意見を国土交通省に報告したい。

- 普段から子どもが車いすを利用している。毎年伺っているが、多機能トイレの整備内容はどのようになっているのか。トイレにユニバーサルベッドが無いと、障害のある子どもは着替えができず、おむつ替え台をベッドとして使用することもある。

資料では各駅についている、となっているが、中には汚れていて使えないということが多々ある。

最近では男性が子どもの送迎等をすることも多くなっているため、男性用のトイレにもおむつ替え台等の整備が望まれる。

トイレ内の設備をただつけばいいということでは無く、設備の仕様についても一歩踏み込んで検討していただきたい。

最近の出来事として、バス、タクシーから乗車拒否を受けた。乗せてもらえる状態で乗せてもらえないことが実際にあるので、国としてどのように対策を進められるかについても伺いたい。

- ▲ バリアフリーガイドラインの改正については近畿運輸局としても項目のみ聞いており、細部の情報は聞けていない。今後の国土交通省での会議において、いただいた御意見等は伝えていきたい。

- ▲ 駅のトイレについては定期的に掃除をしているが、先に利用された方が汚されて

いたのかもしれないが、何か対策を講じられることがないか考えていきたい。

単に乗車拒否しているのではないと思われるが、意思疎通がうまくいかなかったのかもしれない。内部で確認して回答することとしたいので、御連絡いただければありがたい。

- 先ほどのトイレの件も、乗車拒否の件も、私1人で動いているときにはもちろん無い。トイレも汚れていれば別のトイレを利用するなどできるが、車いすの子どもを連れていくとほかの方法が選べない。

何か問題があれば「どうぞおっしゃってください」とどこへ行っても言われるが、毎回電話するわけにもいかない。実際、簡単に声を届ける方法がないと思うので、声を届ける方法を作っていただきたい。

こういった事例は以前に比べれば減ってはいるとは思う。それは私たちより前の世代の方々が頑張ってくれた結果だと思うので、これからの世代の方、障害のある子ども、高齢者等が暮らしやすい状況になるようお願いしたい。

- 非常に重要な問題だと思うので、引き続き関係者の皆様、我々も含め気を引き締めて、意識を持って対応していきたいと思うのでよろしくお願いしたい。

- ▲ 乗車拒否の件については、大変ご迷惑をおかけした。近畿運輸局においても、一昨年施行された「障害者差別解消法」の趣旨を踏まえ、事業者向けのセミナーを開催している。いただいた御意見についてはバス、タクシー事業者への説明会などで啓発したい。

また、別の交通事業者向けの研修会等、いろいろな機会を捉えて、注意喚起していきたい。

- 乗車拒否の件について、京都市交通局では記録などは取られているのか。

- ▲ 乗車拒否等あれば乗客の方から連絡があれば、調査することとなっている。

今回の件は、記録に残っているか不明だが、いただいた御意見は十分に周知し、改善できるものについては改善していきたい。

- 乗車拒否については、当然ない方がよいと思うが、事業者としても正当な理由があるのかもしれない。状況を検証したうえで、記録としてもしっかりと残していただきたい。

資料3の5ページで駐車場のバリアフリー化のデータを示していただいているが、駐車場のバリアフリー化とはどういったものか教えていただきたい。

また、対象者が特定路外駐車場と書かれているが、これは公共の駐車場か、昨今コインパーキングが増えてきているが、それは含まれないのか。

- ▲ 特定路外駐車場については、不確かなことが言えないため、また調べて御説明させていただくが、1つはバリアフリーの基本構想の中のエリアに定めた駐車場だと思われる。

駐車場のバリアフリーというのは障害者用の駐車場であり、障害者用スペースを設けることとなっている。

- 大型商業施設等では身障者用スペースを設けられているが、まちなかの公共も含め、民間駐車場ではほとんど見られない。

駐車場についてもバリアフリー化の中で位置付けられていくと、より都心や駅へのアクセスに寄与すると思われるが、いかがか。

- ▲ 大型スーパー等で、障害者用の駐車場に健常者の方が車を停めており、障害者の方などが車を止められないといった苦情が多い。

こういった課題を解決するための取組についても、国土交通省の検討委員会において議論されている。

バリアフリーの設備や施設の利用のあり方については、皆様の理解の促進が必要と考えており、これについての報告書がまとまった段階で改めて御説明したい。

- 駅のロータリー等の障害者用のスペースは、段差が解消されており、車いす等でも歩道へ上がれる。

駐車場のバリアフリー化の1つとして段差解消は重要である。

車いすやバギー等を使用している者は車の乗り降りに十分なスペースが必要であること、段差があると駐車場から歩道へ上がれないことなどを多くの方に知ってもらう方法を考えていただきたい。

- 障害をお持ちの方の送迎や、施設へたどり着ける経路について、そういった視点も今後のガイドラインの見直しに生かしていただきたい。

(3) 心のバリアフリー等に関する取組について

《会議資料》 資料4 心のバリアフリー等に関する取組について

《参考資料》 心のバリアフリーハンドブック

ヘルプマークの啓発チラシ

KYOTOユニバーサルデザインマップ

スマホで「オストメイトなび」を見るには

《委員からの御意見（○）及び事務局等からの回答（▲）》

- 地下鉄の優先座席リニューアルについては、非常に良い取組である。

ハード面での整備は進んでいるが、整備した側の意図したとおり正しく使われているか疑問に思うことがある。心のバリアフリーの観点から、使う側の問題も多いと感じている。

御池通には自転車通行帯、五条通、七条通には自転車通行専用帯が整備されているが、自転車と歩行者が混在しており、交通弱者である歩行者や障害者の方がいかに安全に通行できるかが課題である。

自転車の通行マナーについても、路線ごとに、定期的に、行政、市民が協働して

啓発活動ができないか。

シートベルト、飲酒運転の罰則強化の際には大々的に啓発されていたが、自転車についても定期的かつ継続的に啓発することにより、社会の意識を高めていく必要があると考える。

- ▲ 自転車については、自転車通行可の表示がない限り、車道を走行することになっている。

京都市においても自転車走行環境の整備として、市内中心部から順次、道路の左側にべんがら色の矢印を整備している。

整備と合わせて利用マナーを向上させることも大変重要であり、啓発活動を随時行っており、引き続き取組は進めていきたい。

- 西院地区の基本構想の会議に参画していたが、その時には駐輪場の確保が難しいという課題があったが、現状は増えているのか。

子ども連れの場合、自転車を安全な場所に停めて、安全に乗り降りさせられることが重要である。また、障害のある子どもを連れている場合には、目的地の近くに停めないと大変であり、駅や公共施設では、特に駐輪場が必要である。

- ▲ 駐輪場整備は非常に重要な取組であり、近年では、京都駅八条口や京都市役所前に地下格納式の駐輪場を設けるなど、限られたスペースの中でも駐輪台数を増やせるような取組を実施している。

また、御池通のように歩道上に駐輪場を整備する事例もあり、以前に比べると駐輪スペースは充実してきたと考えている。

利用者の多い地域など、必要な駐輪台数が確保できていないところもあるが、いただいたご意見については担当部署にも情報共有する。

- 地下式駐輪場は出し入れも早く、とても優れていると思うが、子どもを乗せられる自転車では使えないため、地下式駐輪場に停められる自転車の方は地下式駐輪場を使ってくださいといった案内ができるといい。

- ▲ いただいた意見については、担当部署にも情報提供する。

- 交通バリアフリーの進ちょく状況については、事業者や行政の関係者に心から感謝している。

肢体障害者だけでなくいろいろな方から、エレベーターが設置されて便利になったという感謝の言葉をいただいている。

障害者団体でも、啓発活動を20年間以上継続しており、子どもたち向けの体験授業等も行っている。

また、このような大きな会議の場で話す機会がない人たちのための懇談会も行っているので、こういったところも利用していただきたい。

自転車の問題についても、今年、自転車保険が義務付けられるなど、何か一区切りがつくのかなと思う。それにより横暴な運転が無くなるものではないが、一歩一

歩前進していくことは喜ばしい。

- 西大路地区の連絡会議に参画していたが、課題が多い中で大変な努力をされて北側に新たな改札口を設けるバリアフリー化計画ができた。

一方で、改善の要望が強い、南側の駅舎の改善についても継続的に考えていく必要がある、国の法改正も踏まえると、希望が持てる状況ではないかと思う。

京都市は全国に先駆けて取り組んでいるとのことだが、これまでのバリアフリー化の効果について総括、調査、研究を行っていただきたい。

高齢者、障害者の方の外出行動がどのように変わったのか、バリアフリー化は進んだが、まだ足りないところ、今後改善すべきところはどこか検討していただきたい。

- 京都市の基本構想の取組が進んでいるということについては、参加された皆様のさまざまな意見、努力によるものだと思う。

今後は、数だけでなく、内容を充実させていくことが必要であり、特に心のバリアフリーの取組は充実させていかなければならない。

問題があった時、その都度連絡するのは大変だとの意見があったが、これは心のバリアフリーの本質的な問題だと感じた。

事業者や行政が、困っている方に歩み寄るのが心のバリアフリーの本質であって、言ってきてくださいとの受け身の姿勢では無く、私たちに何ができるか、ということを考えていくべきである。

バリアフリーの取組も長期的な取組になっているが、当初は事務局が各種団体にヒアリングを行われていたように思う。なんとなく、課題を共有できている気になってしまっているが、新たな課題も出てきているため、「言ってきてください」では無く、「話を聞かせてください」という姿勢で取組を進めてほしい。

- 地下鉄に乗った際、バリアフリーに関するさまざまなマークの広告を拝見した。

10種類のマークが表示されていたが、私も十分に理解していないものがあった。

心のバリアフリーハンドブック2ページに13種類のサインが載っているが、依然として十分に認知されていないものもある。バリアフリー整備については関係者の努力により進んできたが、バリアフリーに関する社会の理解については、まだまだ進んでいないところもある。ぜひ心のバリアフリーの取組を積極的に進めていただきたいと思う。

最近では自動運転の実証実験などの取組も出てきたが、自動運転が普通になった社会での心のバリアフリーはどうすればいいのかと思うことがある。

今後も、常に新たな課題が出てくると思われるが、課題に対しての情報や意見を共有し合える場があることが重要だと思う。

- 今日の説明を受け、バリアフリーの取組もいよいよ転機を迎えているかなと思う。
皆さんが言うように、目標に向け量的な拡大も重要だが、質をどのように高めていくかについても問われている状況であり、たとえ指標が目標値に達したということだけでなく、本当に望んでいるバリアフリーが実現されているかを検証することが大切である。

京都市は 18 地区の基本構想を策定しており、指標だけで図ってはいけませんが、バリアフリーの取組のトップランナーとして、今後の課題にどう先進的に取り組んでいくかについても問われていると思う。

当会議の場も含め皆さんと一緒に悩みながら、一步一步進めてまいりたい。

3. 閉会：京都市都市計画局歩くまち京都推進室長 高畑重勝から挨拶

以上