

令和3年度「京都市交通バリアフリー推進会議」

書面会議開催結果

- 1 日程: 令和4年2月28日(月)～令和4年3月10日(木)
- 2 開催方法: 書面会議(報告会議)
- 3 開催結果: いただいた御意見に対して、以下のとおり本市等の見解を掲載いたします。

議事1 「「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」の進捗状況について

議事2 令和3年度のバリアフリーに関する取組について

	御意見の内容	本市等の見解
	○全体構想の進捗に関すること	
1	現行の全体構想が目標年度を終えたことから、次期の全体構想を策定することが望ましいと考えます。国では、移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の作成、および基本構想の作成が推奨されています。次期の全体構想は、このマスタープランとして策定されるものです。マスタープランでは、バリアフリーに向けた取り組みの理念や目標、基本方針などについて記載し、とりわけ心のバリアフリーの位置づけが重要視されています。 基本構想については、これまでに選定された24の重点整備地区におけるフォローアップを行うとともに、新たに選定すべき地区(異なる鉄道駅を中心とした地区、障がい者・高齢者等の集中する施設を中心とした地区、京都市特有の観光施設が集中する地区など)がないかその可能性を検討することが必要ではないかと思われます。 心のバリアフリーについては、マスタープランでの明記とともに、基本構想における教育啓発特定事業の活用等について検討することが望まれます。 コロナ禍で公共交通事業者は厳しい経営環境に置かれており、また市の財政事情が極めて逼迫している中ですが、創意工夫を凝らして引き続きバリアフリーへの取り組みが継続されていくことを望みます。	引き続き、全体構想に基づく鉄道駅及びその周辺道路におけるバリアフリー整備を推進しつつ、国の基本方針や本会議における委員の皆様の御意見を参考にしながら、今後の全体構想のあり方や基本構想のフォローアップ等を含め、今後のバリアフリー整備の方向性を検討してまいります。 また、コロナ禍で公共交通事業者の経営状況および本市財政状況が厳しい中ではありますが、各事業者と連携しながら、より効果的にバリアフリー化を進められるよう努めてまいります。
2	これまで2期20年間における全体構想のもとで、24地区(36駅)の重点整備地区を選定し、地区ごとに策定された基本構想に従ってバリアフリー化が進められてきました。西大路駅(今年度完了)、鳥羽街道駅(実施中)をもって、鉄道駅についてはすべて事業が完了することになります。これまでの関係者の皆様方に対して改めて敬意を表したいと思います。引き続き、残された道路事業について着実に整備を進めて頂くようお願いします。 3000人以下の鉄道駅では、まだ項目別のバリアフリー達成率が低くこれについても地域の要望を踏まえながら必要な所から取り組みを進めて頂きたいと思います。また、旅客の少ない鉄道駅では、今後無人駅も増える可能性があり、その対応についても今後検討することが必要ではないかと思えます。	

御意見の内容		本市等の見解
○全体構想の進捗に関すること（続き）		
3	新型コロナウイルスの影響がある中、令和2年度は複数の項目で実績が目標を達成され、各バリアフリー化整備について素晴らしいことと思います。 進捗状況について令和2年度の実績が目標を達成できなかった項目については、その原因や理由が整理され、これからの取組方針などが示されれば、より意義のある取組となると思います。	引き続き、全体構想に基づく鉄道駅及びその周辺道路におけるバリアフリー整備を推進しつつ、国の基本方針や本会議における委員の皆様の御意見を参考にしながら、今後の全体構想のあり方や基本構想のフォローアップ等を含め、今後のバリアフリー整備の方向性を検討してまいります。 また、コロナ禍で公共交通事業者の経営状況および本市財政状況が厳しい中ではありますが、各事業者と連携しながら、より効果的にバリアフリー化を進められるよう努めてまいります。
4	バリアフリーの整備が着実に進んでいる現状がはっきりとわかり、ハード面では京都に住んでいる人、または、観光等で来ている人にも安心安全に過ごせるようになっていてと感じました。	
5	ソフト面を継続して取り組むことは勿論、ハード面（当社の場合はノンステップバスの導入）に関しても、新型コロナウイルスの影響が落ち着き、業績の回復が見られれば、さらに積極的に取り組めると思います。	
6	京都市内では、地下鉄・バスが主な交通として、また京都全体ではJRはじめ私鉄等の構内や車内の充実が障害の有無を問わず重要であり、資料から段差解消はじめ数々の取り組みが進んでいます事を読み取らせていただきました。令和2年度末時点で現在事業中の箇所もたくさんありますので、引き続きよろしくお願いいたします。	
○鉄道駅の整備に関すること		
7	全旅客施設の項目別バリアフリー化の中で、「音声案内」「文字情報」の進捗状況の数値があまり高くありませんが、他の項目に比べて費用はあまりかからない気もしますので、工夫して「音声案内」「文字情報」の数をもっと増やしていただけないかと思いました。	駅務機器の更新時や駅の改修時のタイミング等で、可能な限りバリアフリー化を推進できるよう、引き続き事業者と連携した取り組みを進めていきたいと考えております。
8	資料2（P3）のような、バリアフリートイレの整備は、知的障害者の中には音や匂いに敏感な方、他の人がいると気になる方、使用時にヘルパー等の介助が必要な方も多いので必須であります。	
9	JR西大路駅のバリアフリー化工事がかなり進んでいるのが写真で確認でき、良かったです。	JR西大路駅における北側駅舎、こ線橋、エレベーター等の設置工事は完了しており、令和4年3月20日から供用しております。
○道路のバリアフリー化に関すること		
10	道路のバリアフリー化について、令和3年度事業10地区のうちの5地区が設計段階なので、まだ先は長いように感じました。ただ、それぞれの進捗状況（資料2p18-27）を見ると、地区内を一気に工事することも難しいことがわかりました。	本市の重点整備地区全24地区における道路のバリアフリー化の進捗は令和3年度末現在概ね半分程度であり、厳しい財政状況ではありますが、順次取り組んでまいります。

御意見の内容	本市等の見解
○心のバリアフリーの推進に関すること	
11 ハードの対策と並んで心のバリアフリーの推進がきわめて重要です。各事業者で、社員・職員の皆さん方の研修等をはじめ熱心に対応して頂いており感謝しています。刊行されたハンドブックの活用による啓発など、一般市民の方の意識をさらに高めていくことが重要です。特に、学校教育の場での理解が深まることが大切だと思います。	本市においては、本会議資料2に記載の「心のバリアフリー」ハンドブックやハンドブック周知チラシ等の媒体を活用しながら、引き続き、より効果的な周知・啓発に取り組んでまいります。 また、交通事業者においても、社員研修の実施やサービス介助士等の資格取得の推進など、心のバリアフリーの取り組みが積極的に進められております。
12 複数の企業で、社員に「サービス介助士」の資格取得をうながしているのがとても良いと思いました。	
13 ハード面は着実に進んでいると感じています。今後も自転車マナーなどを含めた心のバリアフリーの更なる充実を願います。	
会議資料から各事業者が社内研修の実施やサービス介助士等の資格取得の推進などのソフト対策を行っていることがわかりました。駅員がそういった研修の受講や資格を持っているということ、一般人が見てわかるようなマークのようなものがあればよいと感じました。駅員がバリアフリーに関する知識や理解があるということが「見える化」されれば、障害者等が駅員に手助けを依頼する際に、声をかけやすくなると思います。障害者に関するマークはたくさんあるが、サポートする側のマークがあってもよいと思います。	いただいた御意見を交通事業者と共有し、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
【参考】 (JR 西日本様からの御報告) サービス介助士取得者はバッジを装着しておりますので、目印にして頂きますようよろしくお願いいたします。 (サービス介助士着用バッジ) (京都市交通局からの御報告) 交通サポートマネージャーの有資格者については、以下の名札を着用しています。 (バス運転士用) (地下鉄運転士用) (交通局事務職員用)	

議事3 鉄道駅バリアフリー料金制度の創設について(情報共有)

	御意見の内容	本市等の見解
15	鉄道駅のバリアフリー料金制度については、趣旨は十分に理解できます。しかし、実施に当たっては、府県間をまたがる路線について、料金の上乗せをどのように設定するのか等の課題があるように思われます。また市営地下鉄については、この制度を利用することにより一層のバリアフリー化の進展が期待されますが、市の財政難から料金の値上げが予定されており、さらなる料金の上乗せが難しいのではないかとといった問題が残されます。	本市としては、今後も本制度を注視しつつ、引き続き国及び各鉄道事業者と連携しながら、バリアフリー化の推進に取り組んでまいります。
16	鉄道駅バリアフリー料金制度の創設については、バリアフリーが進むのは良いことですが、市営地下鉄は今でもかなり料金が高いので、利用者が減るのではないかと心配します。	
17	バリアフリーの整備・維持・管理のため、使途がはっきりとわかるようにされれば、負担についても一定の理解が得られると感じます。	
18	東京、大阪、名古屋の3大都市圏の鉄道利用者は、進んだバリアフリー化の中で、一定のメリットを享受しているという考え方は理解できます。	
19	新料金制度の使途を、バリアフリー化だけでなく、通常の整備も含む形にしてほしいと思っています。 バリアフリー化だけを対象にすると、本当に一部段差をなくすりフォームのような整備しかされないのでは、と感じますし、「バリアフリー化のため」と言うと、子供や障害者のせいで負担が増えたと捉える人もいますからです。 また、「バリアフリー化を理由にすれば、市民の理解が得られると思っている」と疑念を持たれかねないと思います。けがや病気、老化は誰にでも起こる事であり、バリアフリー化はすべての人の利益になることなので、市民に対する説明もしっかり行わなければならないと思います。	

■その他自由意見

	御意見の内容	本市等の見解
○ハード対策について		
20	ユニバーサルベッドが設置されて初めて多機能トイレと言えるのではないかと思います。ユニバーサルベッドが設置されていない場合はドアに表示が欲しいとさえ思います。 救急車や救急病院と一緒に、空いている時間がある、利用者が少ないからではなく、必要な時に必要な人がいつでも利用可能であることが望ましいので、数も複数欲しいと考えています。 ユニバーサルベッドは育児中の保護者でも必要な人がいて、保護者に障害がある、けがをしている場合にはベビーベッドは危険で利用しにくいそうです。子供が複数いる場合も本音は多機能トイレを使いたいです。そうした使い方をするには複数多機能トイレがないと難しいと思います。	ユニバーサルベッドについては、限られたスペースの中、設置するのが困難となるケースがありますが、令和3年3月に阪急西京極駅に設置されるなど、設置が可能な駅等における整備が着実に進められております。 多機能トイレの複数化についても、設置スペース等の問題がありますが、いただいた御意見は各交通事業者と共有し、今後の取り組みの参考にさせていただきます。
21	多機能トイレ内の閉じ込め事故を防止するための安全対策をお願いします（トイレ内で意識が薄れた時などに簡易に通報できるような対策等）。	各交通事業者においては、定期的な清掃・点検や非常通報装置の設置などの対策を実施していただいておりますが、いただいた御意見は交通事業者と共有し、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
22	多機能トイレが汚れて使えないことが多いです。これに関しては数年前お願いした事がありますが、そんなはずはないとの事でした。最近では、多機能トイレで様々な事件が起こり、とうとう死亡された方がいらっしゃいました。緊急の連絡がつかなかったそうなので、日ごろから点検などもお願いしたいと思います。	
23	災害時、可動式ホーム柵が開放されないことによる避難の遅れ等が生じないように、災害時の可動式ホーム柵開放マニュアルの統一基準の策定や社員教育等の対策をお願いします。	可動式ホーム柵を設置している交通事業者においては、災害時の可動式ホーム柵の取り扱いについて、社内研修を行うなど社員への教育が実施されております。
24	街中に多機能トイレが増えてきているが、トイレのデザインやレイアウトが違っていたり、ボタンが多くあったりして分かりにくく、使いにくいことが多いと感じる。	いただいた御意見は交通事業者と共有し、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
25	UD タクシーの導入が進んでいるが、ストレッチャー型や大型の電動車いす使用者は乗車できない。	
26	駐車場に関してですが、まだまだスペースが必要であることが、伝わっておらず、車椅子利用者ではない人の利用も多い。ただ、近くでないと困る方もいるので、スペースの有無は関係なく優先駐車場を作ってほしいと思います。 また、屋根がないと濡れます。乗り降りに時間がかかる上に傘を持つことができない場合が多いです。車いすやバギーが濡れるとなかなか乾きません。（とくにクッションなど体幹を整えるためのもの） また、柵やポール、車椅子専用の看板などが真後ろにあり、スロープの利用ができない駐車場もあります。横だけでなく、後ろもスペースが必要です。	

	御意見の内容	本市等の見解
○ハード対策について(続き)		
27	段差に関してですが、ロータリーなどをはじめ、車から降りたときに歩道が高くて上がれないことが多く、困っています。例えば二条駅では標識がある場所以外では車椅子で上がりません。たった一か所のその場所に駐車している車や活動している人がいればどうしようもありません。	いただいた御意見は本市関係部署および各交通事業者と共有し、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
28	駅のホームで行き先方向の表示を分かりやすくしてもらいたい。 具体例:知的障害のある方が、地下鉄山科駅で逆方向の電車に乗ってしまうことがある。 現状の行き先表示は数字と文字のみである。知的障害のある人の中には数字も文字も読めない方もいる。六地蔵方面と太秦天神川方面で色が違うと分かりやすい。	
29	京都駅は複数の電鉄会社が乗り入れているが、会社によって改札の呼び方(〇〇出口、〇〇改札等)が異なり、特に外国人にとっては分かりにくい。また、京都駅全体の経路(エレベーターを利用した移動経路等)を示す図がない。	
30	地下鉄烏丸線新車について(20系),見学会には、京都市身体障害者連合会の各団体の代表者等を招いて説明・試乗会を実施するべきだったと思います。	
31	市営地下鉄車両における次駅停車案内電光板について、全扉の上かそれとも千鳥型配置か不明です。JR207,321,223,225系のような進行方向に向かって横向き(車内通路の上部に設置されているモニター)が見やすいと思いました。	
32	烏丸線の終点が国際会館までとなっているのは中途半端。岩倉まで延長すれば鞍馬方面への利便性が向上するでしょう。	
33	20系新製と10系初期車の取替えについて、新聞記事によりますと、経年変化やアルミ車だからと記載されていますが、赤字経営破綻の中で新製するのは税金の無駄遣いではないでしょうか。同時期に新製された京阪6000系や阪急5300,7300系は今なお現役で走っております。これらは、アルミ車であり、塗装されており、更新リニューアルもされております。JRに至っては国鉄時代に製造された車両が延命工事を受けて今なお現役です。阪急の特急車以外は、大阪メトロ堺筋線乗り入れ新AA基準を達してあります。交通局は、大手私鉄ではないのですから、むやみに新製する必要はないと思います。いわば、工場でリニューアル更新する技量を身につけてほしいものです。10系初期車は、塗装化走り装置の電気子チョップからVVVFインバータ化、電光板取り付け、座席の一新撤去(車いす対応)工事であと10年は使えそうです。	

	御意見の内容(続き)	本市等の見解(続き)
34	東西線の洛西ニュータウン方面は、凍結したままになっていますが、代わりに建設費が安いと思われる懸垂式(湘南モノレール等)を計画してはどうでしょうか。洛西ニュータウン→阪急洛西口→JR 桂川→(桂川を渡って)→パルスプラザ→竹田→藤ノ森→小野又は醍醐までのコースがあれば西京区、南区、伏見区、山科区の人々にとって、便利になるかも。この場合、阪急、近鉄、京阪の3私鉄とグループバス会社と京都市の共同出資の第3セクターでうまくいくのでは?	いただいた御意見は本市関係部署および各交通事業者と共有し、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
35	ユニバーサルデザイン、バリアフリーを実現するため解決すべき課題を検討するときには、それらの機器、設備を必要としている当事者から直接意見を聞いていただける場の設置を切望します。	各重点整備地区における交通バリアフリー移動等円滑化基本構想策定の際は、関連する各種団体の代表の方にも参加頂く連絡会議の開催や障害者等を含む方々との現地調査、また、パブリックコメント等を実施しております。 その他、本市交通バリアフリーに関する御意見については、本会議において共有させていただきます。
○ソフト対策について		
36	公共交通の定時性が守られるような道路の混雑対策や、優先道路の整備等が進めば、マイカーではなく公共交通を利用して移動する方が増え、事業者の収益も増えることで、ハード面やソフト面に費やせる余裕も生まれ、さらにバリアフリー化が進むような良い循環が生まれると思います。	いただいた御意見は本市関係部署および各交通事業者と共有し、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
37	コロナが落ち着いて人出が戻ってきたとき、またエレベーターが利用できなくなることが心配です。エレベーターの問題は、駅など全体の課題だと思います。	
38	障害者や高齢者などの気持ちは、実際に体験しないとわかりにくいので、車いす体験やアイマスク体験などを行うイベント等を実施するのがよいと思います。 特に、小学生などの若い人は好奇心が強いので、そういった教育プログラムがあってもよいと思います。	
39	重度知的障害を持つ息子のことを書かせていただきます。息子は、コロナ禍になったこの2年以上、公共交通機関を使つての外出を自粛しております。理由は、第一には本人の感染防止のためですが、次のような知的障害者ゆえの理由も大きくあります。①マスクが着用できない(数分程度なら可能ですが、マスクの感触が苦手であり、マスクをする理由を理解できない)、②じっとしていることができない、③大きな声を出してしまう等々、コロナ禍においては周りからするとアウトなことばかりです。 同じような理由で交通機関の利用を自粛している知的障害者はたくさんいると思います。コロナ禍で、人との関わりが必然的に薄れているおり、周りからの目も厳しくなっていますが、知的障害者の特性を理解していただきたいと思います。 交通バリアフリーの意見として適切であるかわかりませんが、心のバリアフリーはその人を理解することから始まるのではないのでしょうか。今後とも、バリアフリーの更なる推進をよろしくお願いします。	

(参考) 京都市の取組

○みやこユニバーサルデザイン賞について(保健福祉局障害保健福祉推進室)

当室が実施している「みやこユニバーサルデザイン賞」※において、毎年、公共交通に関するアイデアやエピソードの応募が多数あります。小中学生等が公共交通機関について、障害のある人や高齢者などの立場に立って、誰もが利用しやすいものになるよう考え応募されているものです。受賞作品について、当室のホームページで公開していますので是非関係者の皆様にも御覧いただければと思います。

<https://www.city.kyoto.lg.jp/hokenfukushi/page/0000051996.html>

※ みやこユニバーサルデザイン賞:ユニバーサルデザインの考え方をより多くの人に知ってもらうとともに、ユニバーサルデザインの取組を推進するため、ユニバーサルデザインを踏まえたアイデアやエピソードを募集し、優れた作品を表彰しています。

○宿泊施設のバリアフリー化について(都市計画局建築指導部)

建築審査課では「京都市建築物等のバリアフリーの促進に関する条例」に基づき、建築物のバリアフリー化を進めており、令和3年10月からは、宿泊施設におけるバリアフリーの基準を強化しました。

基準の強化を受けて、建築設計団体からは、宿泊施設に至る公共交通機関や道路もすべてバリアフリー化することが、ユニバーサルツーリズムの実現に欠かせないとの趣旨のご意見をいただいています。

高齢者、障害者等の社会参加の促進に寄与する良好な都市環境の形成に向けて、引き続き、バリアフリー全体構想における整備進捗状況の発信とともに、まちのバリアフリー化を進めていただくようお願いいたします。