

第1章 「京都市交通バリアフリー全体構想」策定の趣旨及び「全体構想」の活用

京都市においては、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（いわゆる「交通バリアフリー法」）に定められた「移動円滑化基本構想」の策定に先立ち、京都市独自の取組として、「京都市交通バリアフリー全体構想」（以下「全体構想」といいます。）を策定しました。

その趣旨と、今後、「全体構想」をどのように活用するのかを示します。

1 背景

日本では、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進み、また、障害のある人もない人も同じように生活し活動する社会を目指す「ノーマライゼーション」の考え方が広まってきており、高齢者や身体に障害のある人などが介助なしに日常生活や社会生活を送れるような環境を整備することが急務となっています。

このような環境整備の一つとして、日常生活や社会生活を送るために欠かすことのできない鉄道やバスなどの公共交通機関の旅客施設¹⁾、車両²⁾、そして旅客施設周辺の道路などのバリアフリー化³⁾を促進し、安全、円滑に公共交通機関を利用することができるようにするために、「交通バリアフリー法」が制定されました。（平成12年11月施行）

1) 鉄道駅、軌道停留所、バスターミナルなど

2) 鉄道車両、軌道車両、乗合バス車両など

3) 段差をなくしたり、視覚障害のある人を誘導するための点字ブロックを設置することなど

2 「交通バリアフリー法」の基本的な仕組み

(1) 国の責務

国は、バリアフリー化のための施策を総合的かつ計画的に推進するため、平成12年11月に、「移動円滑化の促進に関する基本方針」（以下「国が定めた基本方針」といいます。）を作成しました。

(2) 公共交通事業者の責務

公共交通事業者には、以下のような義務が課せられました。

ア 基準適合義務

旅客施設の新設や新車両の購入などを行う際には、バリアフリー化基準である「移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準」（以下「移動円滑化基準」といいます。）に適合させなければならないこととなりました。

イ 基準適合努力義務

既存の旅客施設や車両については、「移動円滑化基準」に適合したものとなるようバリアフリー化に努めなければならないこととなりました。

(3) 市町村の責務

市町村は、一定数以上の利用者がある旅客施設（「特定旅客施設」といいます。）を中心とした一定の要件を満たす地区を「重点整備地区」に指定し、「重点整備地区」ごとに、旅客施設やその

周辺の道路，駅前広場などのバリアフリー化を重点的，一体的に推進するための「移動円滑化基本構想」を策定することができることとなりました。

「移動円滑化基本構想」が策定されたときは，公共交通事業者，道路管理者及び公安委員会は，「移動円滑化基本構想」に盛り込まれた内容どおり，平成 22 年までに，以下のようなバリアフリー化事業（「特定事業」といいます。）を実施しなければならないこととなりました。

ア 「公共交通特定事業」

公共交通事業者が実施する旅客施設内にエレベーターの設置などを行う事業

イ 「道路特定事業」

道路管理者が実施する旅客施設周辺の道路において段差の解消などを行う事業

ウ 「交通安全特定事業」

公安委員会が実施する旅客施設周辺の道路において音響式信号機の設置などを行う事業

3 「全体構想」策定の趣旨

第 2 章に示すとおり，市内には，多くの旅客施設（120 の鉄道駅及び軌道停留場（以下「鉄軌道駅」といいます。）と 2 つのバスターミナル）があり，「重点整備地区」の要件の一つである「特定旅客施設」も 85 施設に及んでいます。

「移動円滑化基本構想」を策定すると公共交通事業者などに「特定事業」を実施する義務が生じること，また，特に鉄道事業者は，他の市町村にも多くの「特定旅客施設」を有していることから，これら 85 の「特定旅客施設」がある地区の全てについて「移動円滑化基本構想」を策定することは，極めて困難です。

また，市内には多くの旅客施設があるため，最も改善の必要性の高い地区はどの地区であるかの考えは人それぞれに異なると思われます。したがって，まず手始めに，最優先して改善すべき地区を選定し，「重点整備地区」に指定するという他の市町村の多くが採用している手法も，京都市においては，なかなか難しい状況です。

このようなことから，京都市では，まず，旅客施設における段差の程度や情報案内設備の整備状況などを詳細に調査し，それを数値化した客観的指標に基づいて市内の全地区を評価したうえで，全市的な観点から，より整備優先度が高いと認められる地区を「重点整備地区」に選定することとしました。

また，「交通バリアフリー法」の趣旨を踏まえ，市町村の責務である「重点整備地区」のバリアフリー化を推進するだけでなく，「重点整備地区」以外の旅客施設や車両についても，公共交通事業者の努力義務に委ねるのみではなく，計画的にバリアフリー化が推進されるよう，誘導していくことが必要であると考えました。

さらに，「重点整備地区」以外の旅客施設周辺の道路などのバリアフリー化やバリアフリー化設備が有効かつ適切に機能するようにするためのソフト施策などの推進についても，一定の方向性を定めておくことが必要であると考えました。

以上のことから，京都市では，「移動円滑化基本構想」の策定に先立って，「京都市交通バリアフリー全体構想」という京都市独自の構想を策定し，この中で，「重点整備地区」の選定を行うとともに，市内の全ての旅客施設や車両，そして旅客施設周辺の道路などを対象としたバリアフリー化の

推進に関する指針を定めることとしました。

4 「全体構想」の活用

今後、バリアフリー化を推進していくに当たって、「全体構想」をどのように活用するのかを示します。

(1) 「重点整備地区」における重点的、一体的なバリアフリー化の推進

「全体構想」に定めた「バリアフリー化推進に係る基本方針」と「長期整備プログラム」を指針として、京都市が、順次、「重点整備地区」ごとに「移動円滑化基本構想」を策定していきます。

公共交通事業者、道路管理者、公安委員会などは、「移動円滑化基本構想」に盛り込まれた内容どおり、「重点整備地区」において重点的、一体的にバリアフリー化事業を実施していきます。

(2) 「重点整備地区」以外の旅客施設及び車両のバリアフリー化の推進

「全体構想」に定めた「バリアフリー化推進に係る基本方針」と「長期整備プログラム」を指針として、公共交通事業者が、バリアフリー化の目標を達成できるよう、また、それ以上のものとなるよう、可能な限りバリアフリー化事業を実施していきます。

(3) 「重点整備地区」以外の旅客施設周辺における道路等のバリアフリー化の推進

「全体構想」に定めた「バリアフリー化推進に係る基本方針」と「長期整備プログラム」を指針として、道路管理者などが、旅客施設のバリアフリー化事業と連携し、道路などのバリアフリー化事業を実施していきます。

(4) ソフト施策等の推進

「全体構想」に定めた「バリアフリー化推進に係る基本方針」と「長期整備プログラム」を指針として、行政機関、公共交通事業者、市民などが互いに連携し、「心のバリアフリー」の推進をはじめとする取組を進めていきます。