

はじめに



京都市長

桒本頼兼

「歩くまち・京都」の実現を目指す京都市では、この度、高齢者や身体に障害のある方などが、安全で快適に安心して移動できる交通環境を整えるため、JR 稲荷駅、京阪伏見稲荷駅を中心とした稲荷地区を対象に「稲荷地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想」を策定致しました。

この構想は、平成12年11月に施行された「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」や、平成14年10月に京都市独自の取組として策定した「京都市交通バリアフリー全体構想」に基づき、桂地区、山科地区、向島地区、烏丸地区、京都地区及び嵯峨嵐山地区に続いて策定したものであり、駅や駅周辺の道路などのバリアフリー化を重点的、一体的に推進していくための基本的事項を定めたものです。

今後は、この構想に基づき、公共交通事業者や関係行政機関などと連携して、永年待ち望まれておりました JR 稲荷駅へのエレベーターの設置や京阪伏見稲荷駅改札前への緩勾配スロープの設置をはじめとする駅の改善、更には、駅と駅周辺の主要施設を結ぶ経路などのバリアフリー化を着実に推進し、安らぎと華やぎに満ちた、「だれもが活動しやすい、ふれあいと温もりのあるまち」を実現して参ります。

結びに、稲荷地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想策定連絡会議において熱心に御議論、御検討を重ねていただきました委員の皆様並びに貴重な御意見を賜りました多くの市民の皆様にご心から御礼申し上げます。

平成18年10月

目 次

| | |
|---|----|
| 第1章 「稲荷地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想」策定の背景， 位置付け及び目標年次 | 1 |
| 第2章 稲荷地区の概況 | 5 |
| 第3章 稲荷地区のまちづくりの方向性 | 9 |
| 第4章 バリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針 | 13 |
| 第5章 重点整備地区の区域及び特定経路，準特定経路 | 16 |
| 第6章 稲荷地区の課題・問題点 | 19 |
| 第7章 バリアフリー化事業計画の概要 | 26 |
| 第8章 バリアフリー化事業の推進体制 | 37 |
| ＜参考資料1＞ | |
| 稲荷地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想策定連絡会議 分科会〔現地踏査〕の概要 | 40 |
| ＜参考資料2＞ | |
| 稲荷地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想策定連絡会議 委員名簿 | 42 |

第1章 「稲荷地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想」策定の背景、 位置付け及び目標年次

京都市では、JR稲荷駅と京阪伏見稲荷駅を中心とした徒歩圏内の地区（以下「稲荷地区」といいます。）を対象に、駅や駅周辺の道路などのバリアフリー化（段差をなくしたり、視覚障害のある方を誘導するための点字ブロックを設置することなど）を推進するため、「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」）及び「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。）に基づき、「稲荷地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想」（以下「稲荷地区基本構想」といいます。）を策定することとしました。

その背景と、稲荷地区基本構想の位置付け及びバリアフリー化の目標年次を示します。

1 稲荷地区基本構想策定の背景

（1）交通バリアフリー法の制定

ア 交通バリアフリー法制定の趣旨

我が国では、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進んでおり、平成27年（2015年）には国民の4人に1人が65歳以上の高齢者となる本格的な高齢化社会が到来すると予測されています。また、身体に障害のある方をはじめとする、すべての人が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」の理念が浸透してきており、このような背景から、高齢者や身体に障害のある方などが自立した日常生活や社会生活を営むことのできる都市環境を整備することが強く求められています。

そして、このような都市環境の整備の一つとして、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)}や車両^{※2)}及び旅客施設周辺の道路などのバリアフリー化を促進し、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、平成12年11月に交通バリアフリー法が施行されました。

※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

イ 交通バリアフリー法に定められた市町村の責務

市町村は、1日当たりの利用者数が5,000人以上であるなどの主要な旅客施設（「特定旅客施設」といいます。）を中心とし、特にバリアフリー化を推進する必要性が高いと認められる地区を「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及び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、その基本的事項を定めた「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。

（2）全体構想の策定

ア 全体構想策定の趣旨

京都市では、交通バリアフリー法に規定さ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、全市的な観点から重点整備地区を選定するとともに、重点整備地区以外を含めた旅客施設や車両及び旅客施設周辺の道路などのバリアフリー化推進に関する指針を定め、平成14年10月に全体構想として取りまとめました。

イ 重点整備地区の選定

全体構想では、市内の104地区（122旅客施設）の中から14の重点整備地区（25旅客施設）を選定しました。そして、平成14年度の「桂地区」及び「山科地区」、平成15年度の「烏丸地区」及び「向島地区」、平成16年度の「京都地区」及び「嵯峨嵐山地区」に続いて、「稻荷地区」において交通バリアフリー法に規定された移動円滑化基本構想策定に向けた取組を開始する地区に位置付けました。

図-1 重点整備地区の抽出

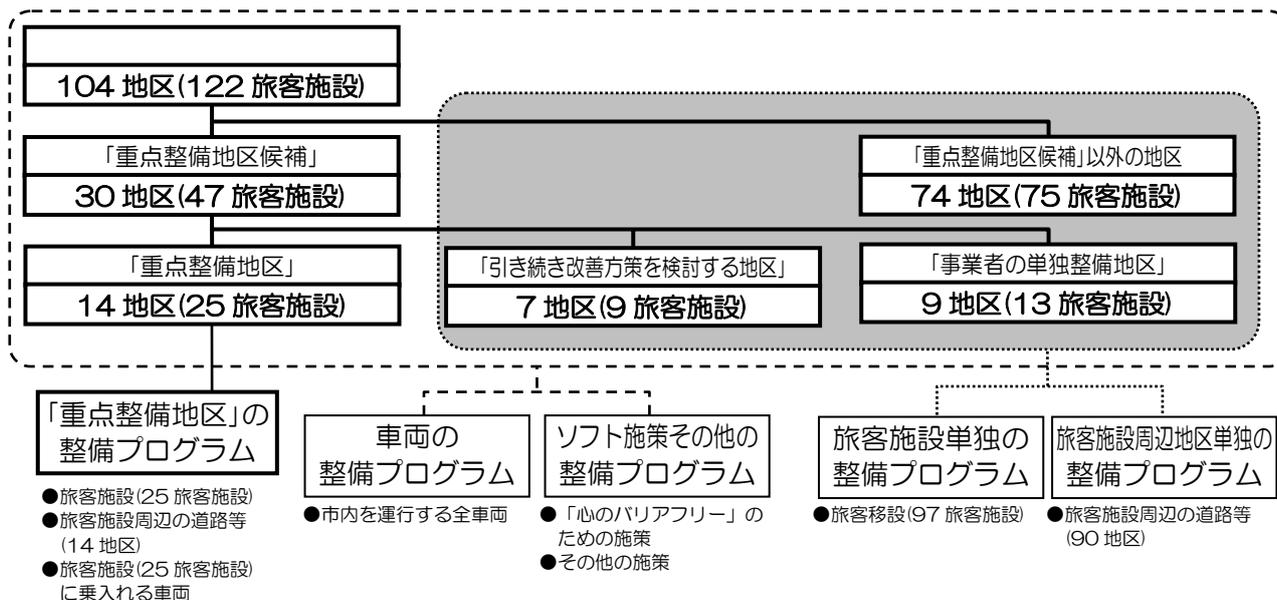


表-1 重点整備地区と移動円滑化基本構想策定に向けた取組を開始する時期

| 移動円滑化基本構想策定に向けた取組を開始する時期 | | 地区名 | 旅客施設名 |
|--------------------------|-------------|---------|----------------------------------|
| 前期 | 平成14年度 | 桂地区 | 阪急桂駅 |
| | | 山科地区 | JR山科駅, 京阪山科駅, 地下鉄山科駅 |
| | 平成15年度 | 烏丸地区 | 阪急烏丸駅, 地下鉄四条駅 |
| | | 向島地区 | 近鉄向島駅 |
| | 平成16年度 | 嵯峨嵐山地区 | JR嵯峨嵐山駅, 京福嵯峨駅前駅, 嵯峨野観光鉄道トロッコ嵯峨駅 |
| | | 京都地区 | JR京都駅, 新幹線京都駅, 近鉄京都駅, 地下鉄京都駅 |
| 後期 | 平成17年度 | 河原町地区 | 阪急河原町駅 |
| | | 稲荷地区 | JR稲荷駅, 京阪伏見稲荷駅 |
| | 平成18年度 | 桃山御陵前地区 | 近鉄桃山御陵前駅, 京阪伏見桃山駅 |
| | | 七条地区 | 京阪七条駅 |
| | | 京阪五条地区 | 京阪五条駅 |
| | (平成19~20年度) | 京阪藤森地区 | 京阪藤森駅 |
| | | 東福寺地区 | JR東福寺駅, 京阪東福寺駅 |
| 伏見地区 | | 近鉄伏見駅 | |
| 合計 | 14地区 | 25旅客施設 | |

2 稲荷地区基本構想の位置付け

(1) 稲荷地区基本構想の内容

稲荷地区基本構想は、高齢者や身体に障害のある方などが、市内を安全で快適に安心して移動できるようにするための交通環境整備の一環として、関係者が互いに連携し、JR稲荷駅及び京阪伏見稲荷駅、駅周辺の道路などのバリアフリー化を重点的・一体的に推進していくため、その基本的事項として、京都市基本計画や京都市都市計画マスタープランなどの上位計画とも整合を図りながら、バリアフリー化を推進していくに当たっての基本方針や今後実施すべきバリアフリー化事業の内容などを定めたものです。

(2) 稲荷地区基本構想に基づくバリアフリー化の推進

今後、稲荷地区基本構想に基づき、公共交通事業者、道路管理者及び京都府公安委員会などが、施設や設備の改善事業を実施していきます。また、市民、公共交通事業者及び行政機関などが互いに連携したソフト施策を展開し、国民すべての責務である「心のバリアフリー」を推進していきます。

施設や設備の改善事業のうち、以下の3つの主要な事業（「特定事業」といいます。）については、稲荷地区基本構想策定後、それぞれ構想に即した事業計画（「特定事業計画」といいます。）を策定し、バリアフリー化の技術基準である「移動円滑化基準」に適合させて、原則として、目標年次までに事業を完了させなければなりません。

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おけるエレベーター設置などの事業のうち、必要性及び緊急性の高い事業

イ 「道路特定事業」

道路管理者（京都市）が実施する旅客施設周辺の道路における段差や勾配の改善などの事業のうち、必要性及び緊急性の高い事業

ウ 「交通安全特定事業」

京都府公安委員会が実施する旅客施設周辺の道路における視覚障害者用付加装置（音響装置）の設置などの事業のうち、必要性及び緊急性の高い事業

3 目標年次

バリアフリー化事業の完了目標年次は、平成22年（2010年）を基本とし、以下の区分に基づいて事業を実施していきます。

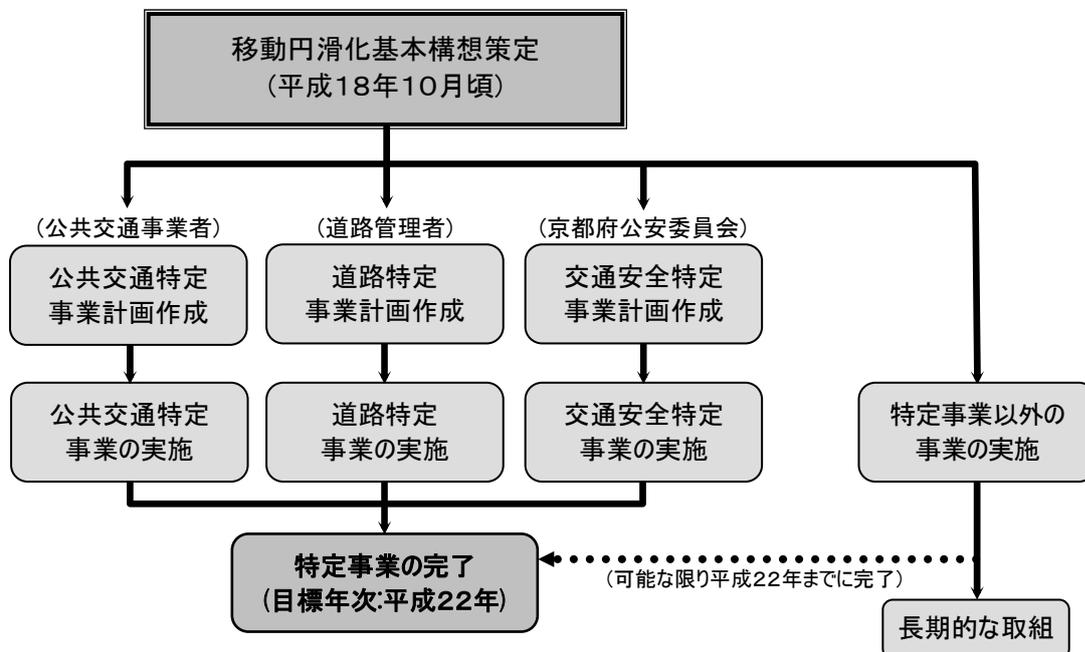
(1) 特定事業の目標年次

特定事業の完了目標年次は、平成22年（2010年）とします。

(2) 特定事業以外の事業の目標年次

特定事業以外の事業については、可能な限り平成22年（2010年）までに完了するよう努めるとともに、平成23年以降を含めた長期的な取組も進めていくこととします。

図-2 稲荷地区基本構想に基づくバリアフリー化推進の流れ



第2章 稲荷地区の概況

稲荷地区は、JR稲荷駅と京阪伏見稲荷駅を中心とした徒歩圏内（両駅から概ね半径500m～1km圏内）の地区です。この稲荷地区の概況として、地区の位置及び特性、稲荷地区のある伏見区及び東山区の人口、高齢化率の推移及び地区内の公共交通機関並びに施設の立地状況を示します。

1 稲荷地区の位置及び特性

稲荷地区は、JR稲荷駅及び京阪伏見稲荷駅を中心とした伏見区と東山区にまたがる地域で、全国稲荷神社の総本社である伏見稲荷大社を擁する地区です。JR稲荷駅前には町家の点在する本町通（伏見街道）があり、街道の面影を今に伝え、全国各地からの参拝者が集まる賑やかな通りとなっています。また、龍谷大学などの教育施設が立地する文教地区となっています。

図-3 東山区・伏見区の位置

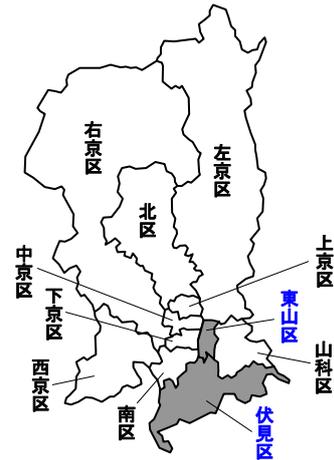
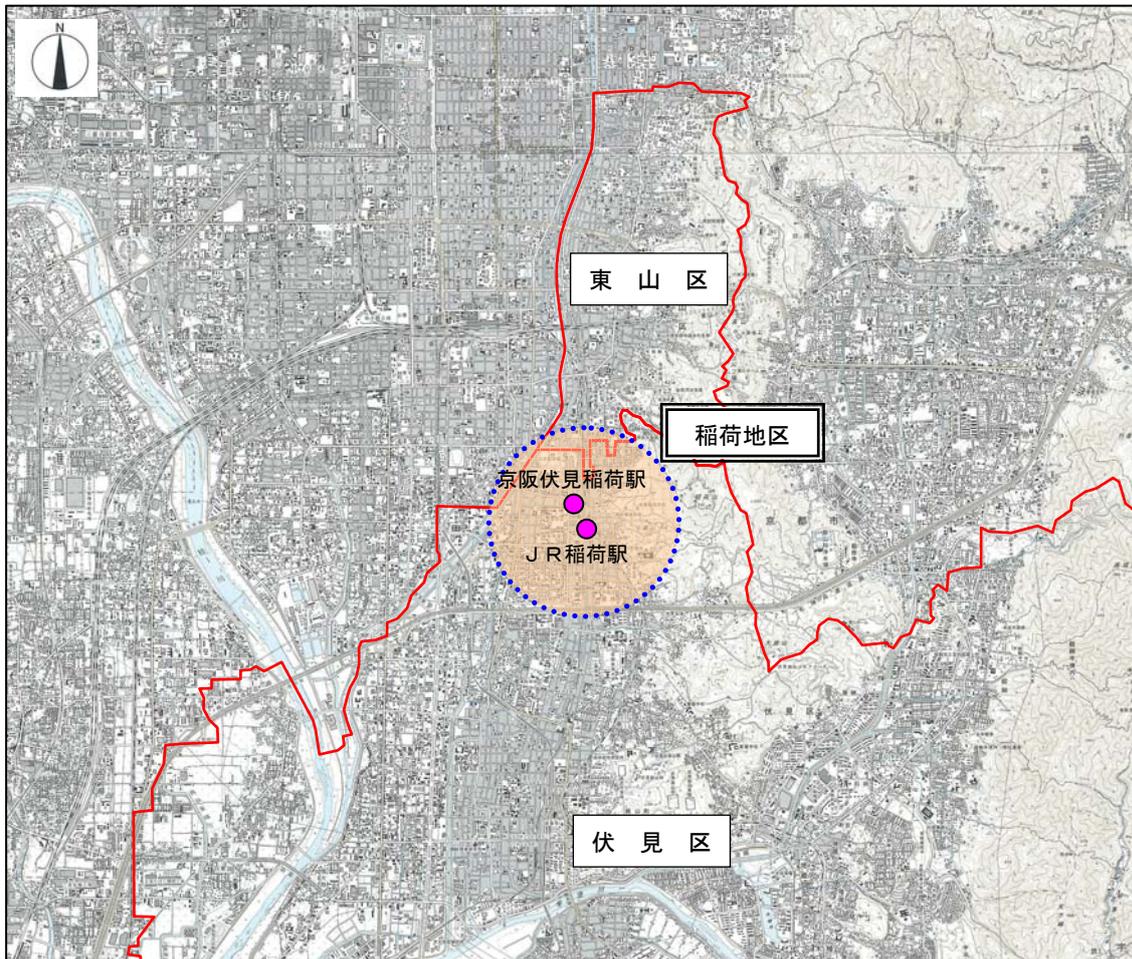


図-4 稲荷地区の位置



2 各区の人口・高齢化率の推移等

稲荷地区は伏見区及び東山区にまたがる地区で、伏見区では人口の増加が続いていましたが、近年において減少に転じており、稲荷地区の北側に位置する東山区では減少が続いています。一方、高齢者人口は両区とも増加しています。

高齢化率については、伏見区では京都市や全国平均よりも低くなっていますが、東山区では高くなっており、高齢化の進展が著しい区となっています。また、高齢化率を学区別に見ると、稲荷学区と月輪学区で高齢化の進展が著しいものの、砂川学区では京都市や全国平均とほぼ同様の高齢化率を示しています。

身体に障害のある方のうち障害者手帳を持っておられる方は、伏見区及び東山区に京都市の24.6%が居住しており、これはこの2区の京都市における人口割合22.2%を上回っています。身体障害者の種類別に見ると、肢体不自由による歩いての移動が困難な方が多くなっています。また、内部障害の方も多くなっています。

表-2 総人口、高齢者（65歳以上）人口及び高齢化率の推移（国勢調査、平成17年のみ推計）

| | 伏見区 | | | 東山区 | | | 京都市 | 全国平均 |
|-------|---------|--------|------|--------|--------|------|------|------|
| | 総人口 | 高齢者人口 | 高齢化率 | 総人口 | 高齢者人口 | 高齢化率 | 高齢化率 | 高齢化率 |
| 平成2年 | 280,276 | 26,884 | 9.6 | 51,171 | 10,138 | 19.8 | 12.7 | 12.0 |
| 平成7年 | 285,961 | 33,377 | 11.7 | 48,241 | 10,805 | 22.4 | 14.6 | 14.5 |
| 平成12年 | 287,909 | 43,094 | 15.0 | 44,813 | 11,418 | 25.5 | 17.2 | 17.3 |
| 平成17年 | 284,879 | 51,597 | 18.1 | 41,795 | 11,864 | 28.4 | 20.1 | 19.9 |

図-5 稲荷地区の中心となる学区別の高齢化率の推移（京都市統計書）

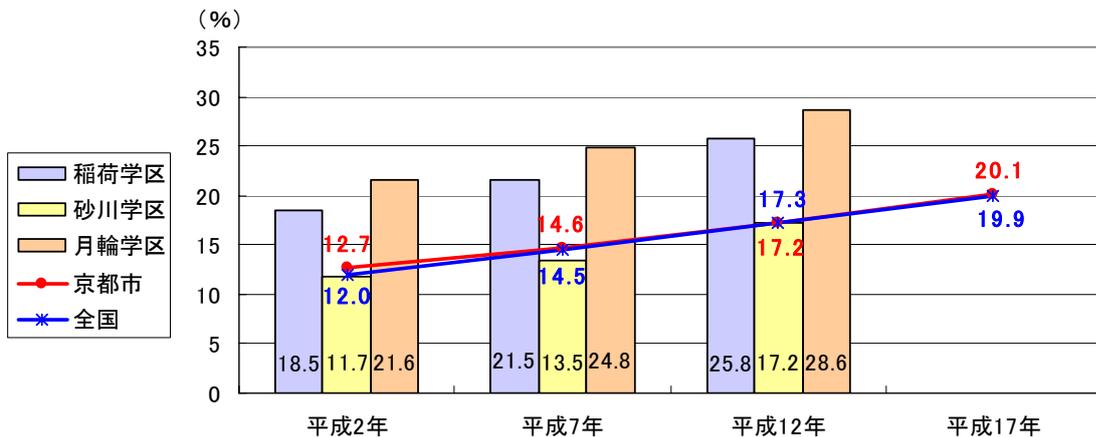
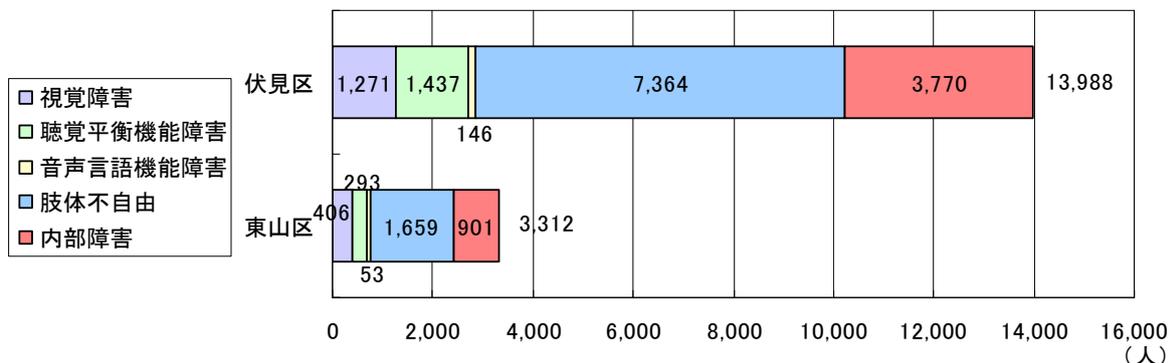


図-6 障害別の身体障害者数（平成17年京都市統計書）



3 稲荷地区内の公共交通機関

(1) 鉄道

稲荷地区には、JR 奈良線の稲荷駅及び京阪本線の伏見稲荷駅の2駅があり、共に1日平均利用者数が5,000人以上の特定旅客施設となっています。

表-3 稲荷地区内の鉄道駅の1日の利用状況

| | 1日平均利用者数(人) (平成17年) | 1日の発着本数 (平成18年9月現在) | |
|---------|------------------------|------------------------|-------|
| | | 平日 | 土曜・休日 |
| JR 稲荷駅 | 10,110 | 140 | 135 |
| 京阪伏見稲荷駅 | 7,356 | 338 | 351 |

(2) バス

稲荷地区内では、京都市営バスが運行されており、一般国道24号と師団街道にバス停が設置されています。現在、一般国道24号と師団街道に1系統ずつが運行されており、一般国道24号には京都駅と横大路車庫を結ぶ路線が、師団街道には京都駅と竹田駅東口を結ぶ路線が運行されています。

表-4 バスの1日の発着本数(平成18年9月現在)

| | 系統数 | 路線数 | 1日の運行便数 | | |
|------------------|-----|-----|---------|-----|----|
| | | | 平日 | 土曜日 | 休日 |
| 師団街道 (稲荷大社前) | 1 | 2 | 44 | 33 | 33 |
| 一般国道24号 (勸進橋) | 1 | 4 | 132 | 98 | 98 |

第3章 稲荷地区のまちづくりの方向性

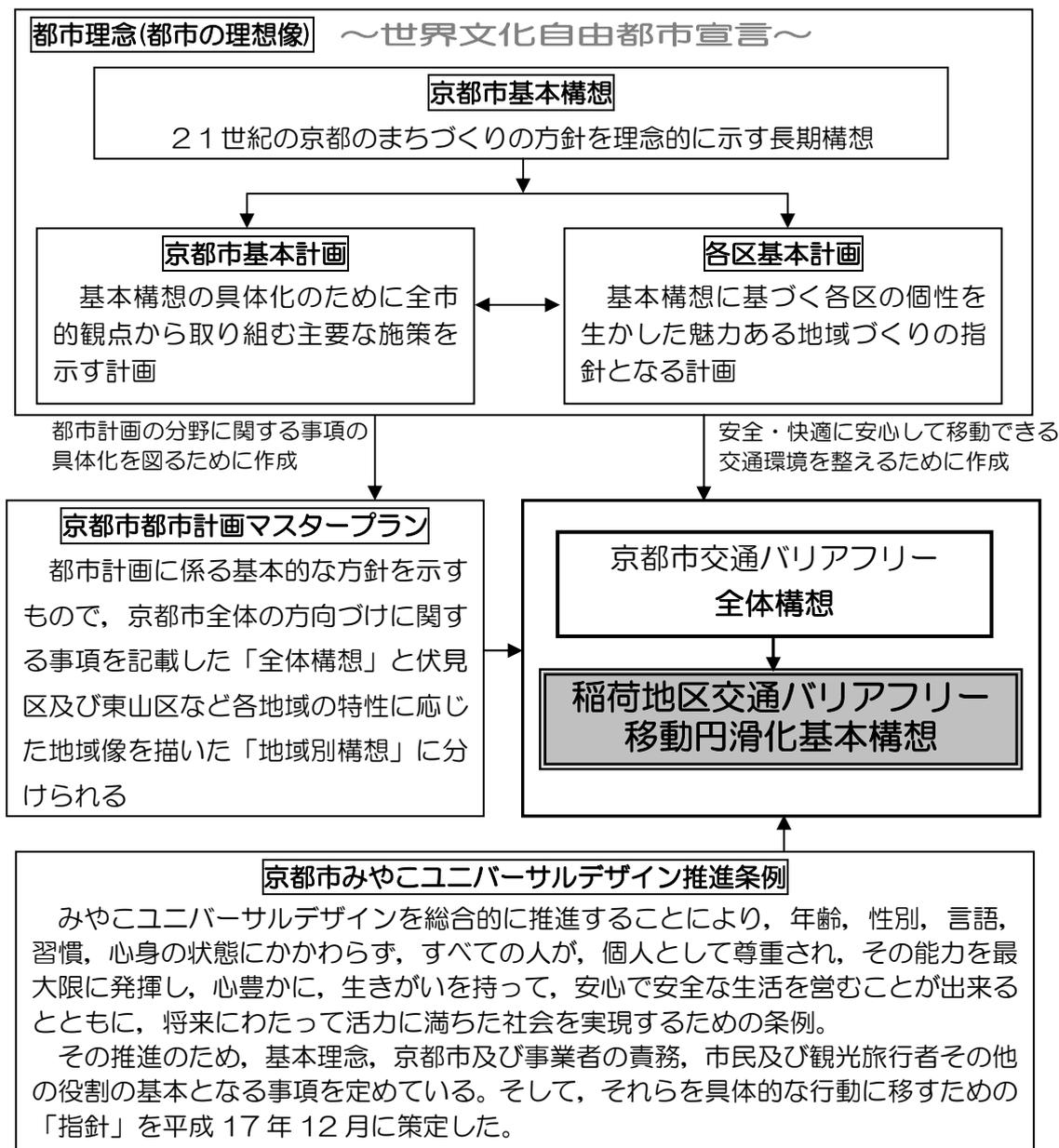
稲荷地区基本構想は、京都市基本計画や京都市都市計画マスタープランなどの京都市の上位計画に掲げられている“バリアフリーのまちづくり”の一環として位置付けられるものです。

稲荷地区基本構想は、JR稲荷駅と京阪伏見稲荷駅を中心とした比較的狭い地域を対象としたものであるため、地区の特性やまちづくりの方向性にも十分に配慮した構想を策定することが必要となります。

このことから、稲荷地区基本構想を策定するに当たり、京都市の上位計画における伏見区及び東山区のまちづくりの方向性を踏まえたうえで、稲荷地区のまちづくりの方向性を整理することとします。また、京都市のまちづくりやユニバーサルデザインの考え方の基本的な方向性を、稲荷地区基本構想においても反映させていきます。

1 上位計画・関連計画の構成

図-8 上位計画・関連計画の構成



2 各行政区のまちづくりの方向性

京都市では、都市理念を踏まえた京都市基本構想を受けて、京都市基本計画が策定されています。さらに、各行政区でこの京都市基本構想に基づいて、各区の個性を活かしたまちづくりの計画を策定しています。また、都市計画に係る基本的な方針を示す京都市都市計画マスタープランにおいても地域別構想として各地域の地域像を示しています。

稲荷地区が含まれる各行政区のまちづくりの方向性を各区基本計画と京都市都市計画マスタープランの地域別構想から示します。

(1) 伏見区のまちづくり

伏見区のまちづくりの方向性は、上位計画の伏見区基本計画と京都市都市計画マスタープランの地域別構想から以下のように示すことができます。

○伏見区基本計画

伏見区基本計画では、目標像である「水と緑の温もりでひらく都市（まち）－伏見」の実現に向けたまちづくりの目標と取組を提示しており、この中で以下の5つの重点施策を掲げています。

- ① 環境にやさしい・行動するまち
- ② 自然と歴史がいきづく個性と魅力のあるまち
- ③ 『伏見力』を生かすまち
- ④ ふれあいと温もりのある、健康でいきいきと暮らせるまち
- ⑤ 安心・安全、人にやさしい便利なまち

○京都市都市計画マスタープラン（地域別構想）

京都市都市計画マスタープランの地域別構想においては、伏見区のまちづくりについて以下の4つの目標を掲げています。

- ① 都市居住からみた目標
基盤が整い、優れた住環境を備えたまちをつくる
- ② 都市活動からみた目標
新産業を生み出し、京都の新しい活力を支えるまちをつくる
- ③ 都市環境からみた目標
個性ある歴史と豊かな水辺環境の調和したまちをつくる
- ④ 都市交通からみた目標
多様な都市活動を支える交通基盤の整ったまちをつくる

(2) 東山区のまちづくり

東山区のまちづくりの方向性は、上位計画の東山区基本計画と京都市都市計画マスタープランの地域別構想から以下のように示すことができます。

○東山区基本計画

東山区基本計画では、将来像である「**伝統・創造・文化 やすらぎとふれあいのまち・東山**」の実現に向けたまちづくりを目標として提示しており、この中で以下の3つのキーワードを掲げ、まちづくりの方向性を示しています。

- ① **安心**
さまざまな世代がいきいきと住み続けられるまち
- ② **魅力**
多彩な個性と創造がきらめくまちづくり
- ③ **交流**
出会い・ふれあいを育むまちづくり

○京都市都市計画マスタープラン（地域別構想）

京都市都市計画マスタープランの地域別構想においては、東山区のまちづくりについて以下の4つの目標を掲げています。

- ① **都市居住からみた目標**
職と住が共存し、多世代が住み続けられるまちをつくる
- ② **都市活動からみた目標**
伝統産業ともてなし産業の魅力あるまちをつくる
- ③ **都市環境からみた目標**
東山の自然と山すその豊かな歴史環境を生かしたまちをつくる
- ④ **都市交通からみた目標**
歴史と文化を探訪できる、歩いて楽しい魅力的なまちをつくる

3 稲荷地区のまちづくりの方向性

上位計画に示されている伏見区及び東山区のまちづくりの方向性を踏まえ、稲荷地区のバリアフリー化を推進していくに当たって配慮すべき稲荷地区のまちづくりの方向性を以下のように整理します。

| |
|------------------------|
| 「水と緑の温もりでひらく都市（まち）・伏見」 |
|------------------------|

| |
|---------------------------|
| 「伝統・創造・文化やすらぎとふれあいのまち・東山」 |
|---------------------------|

（1）だれもが安心・安全・快適に活動できるまちづくりの推進

高齢者や身体に障害のある方を含むすべての人々が安心・安全・快適に生活し、買い物や散歩などにも気兼ねなく出かけられ、地域の集まりや催し物にも参加できるといった、自らの意思で自由に行動ができる“活動できるまちづくり”を推進します。

（2）だれもが利用しやすい交通施設整備の推進

伏見稲荷大社への玄関口として、市民生活や都市活動を支える核施設として、より快適で使いやすい公共交通を目指した施設整備を推進します。また、公共交通だけでなく伏見稲荷大社や大学、高校など周辺施設への移動が安心・安全にできる文教地区にふさわしいまちづくりを推進します。

（3）ふれあいと温もりのあるまちづくりの推進

地域で育まれているコミュニティを活かし、地域の住民だけでなく稲荷地区を訪れる高齢者や身体に障害のある方への理解を深めるとともに、手助けなどの協力が地域ぐるみで行えるまちづくりを推進し、訪れる人々も温もりを感じることで活動できるまちづくりを推進します。

第4章 バリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針

稲荷地区のバリアフリー化を推進していくに当たっての基本理念と基本方針を示します。

1 全体構想におけるバリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針

全体構想においては、以下のように全市的なバリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針を定めています。

(1) バリアフリー化推進の基本理念

- ア 高齢者や身体に障害のある方などが、介助なしで日常生活や社会生活を送ることのできる環境整備を推進します。
- イ 市民や市内を訪れる人々が、公共交通機関を利用して移動したくなるような環境整備を推進します。
- ウ 身体に障害のある方をはじめとする、すべての人にとって利用しやすく、安全で快適な施設整備を推進します。

(2) バリアフリー化推進に係る基本方針

ア 段差解消を優先したバリアフリー化の推進

移動経路や車両に乗降する際の段差の存在は、多くの高齢者や身体に障害のある方などにとって障壁となるものであり、特に大きな段差がある場合には、車いす利用者などにとっては、移動そのものを断念せざるを得なくなるような障壁となることもあります。

したがって、バリアフリー化の推進に当たっては、段差解消を優先した施設整備の検討を行うこととします。

イ 移動制約者の特性を踏まえたバリアフリー化の推進

公共交通機関を利用するに当たって何らかの制約のある方は、高齢者や身体に障害のある方の他にも妊産婦、けが人など様々です。

また、身体に障害のある方は、肢体障害、視覚障害、聴覚・平衡障害、音声・言語障害及び内部障害など、その身体的特性は異なっています。

したがって、バリアフリー化の推進に当たっては、移動に制約のある方の特性に十分配慮し、段差解消を優先しつつ、情報案内設備などのあらゆるバリアフリー化設備の整備について、検討を行うこととします。

ウ 利用者の意向に配慮したバリアフリー化の推進

施設や車両をどのように改善すべきかについては、高齢者や身体に障害のある方をはじめ、利用者の意向に配慮した検討を行うことが必要です。

したがって、バリアフリー化の推進に当たっては、利用者の意見を十分聴き、それを反映させることとします。

エ 「心のバリアフリー」・「情報のバリアフリー」の推進

バリアフリー化の推進のためには、ハード整備だけではなく、市民一人ひとりが高齢者や身体に障害のある方などに対する理解を深め、積極的に手助けなどを行う「心のバリアフリー」や、だれもが同じように必要な情報を入手し利用できるよう、情報の格差をなくした「情報のバリアフリー」が欠かせません。

したがって、バリアフリー化設備の整備の推進にあわせて、市民、事業者及び行政機関などは、互いに連携し、「心のバリアフリー」・「情報のバリアフリー」を推進することとします。

2 稲荷地区のバリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針

稲荷地区のバリアフリー化については、全体構想におけるバリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針に基づいて推進していきます。

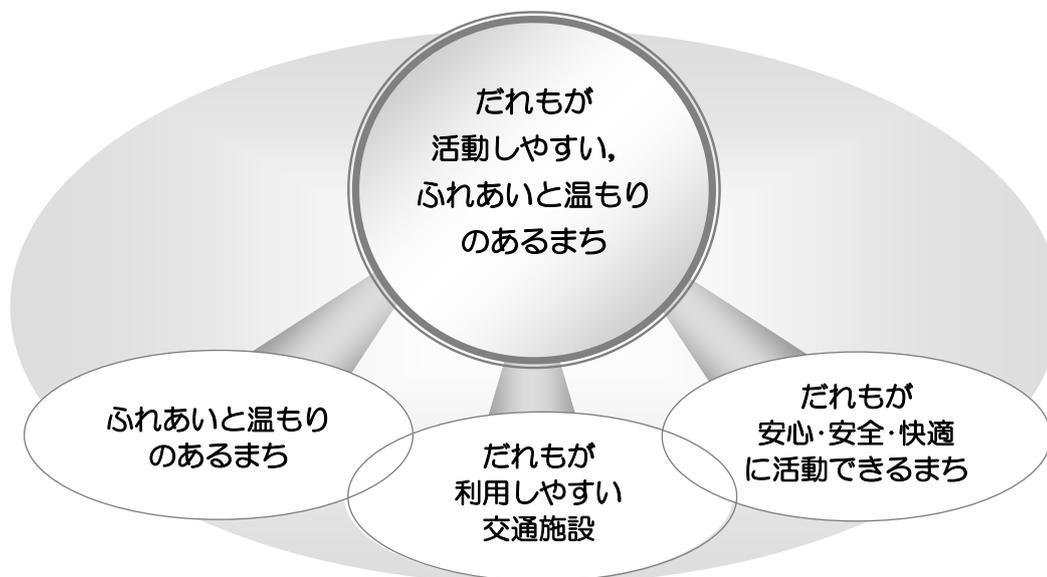
さらに、稲荷地区の特性及びまちづくりの方向性や「あなたから始まるすべての人にやさしい京都」の実現に向けた「京都市みやこユニバーサルデザイン推進指針」を踏まえ、稲荷地区独自のバリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針を以下のとおり定めます。

(1) 基本理念

だれもが活動しやすい、ふれあいと温もりのあるまち

稲荷地区は、全国稲荷神社の総本社である伏見稲荷大社があり、全国各地から多くの人々が訪れる地区でもあります。

そこで、地域の拠点となるJR稲荷駅や京阪伏見稲荷駅は、多くの来訪者を迎える玄関口としてふさわしく、だれもが快適で移動しやすい環境の整備を目指します。また、高齢者や身体に障害のある方を含むすべての人々が安心・安全・快適に活動でき、地域住民だけでなく訪れる人々も温もりを感じることができる「だれもが活動しやすい、ふれあいと温もりのあるまち」を目指します。



(2) 基本方針

ア 参拝者、住民、学生など、だれもが利用しやすい鉄道駅のバリアフリー化整備の推進

JR稲荷駅及び京阪伏見稲荷駅では、高齢者や身体に障害のある方、妊産婦やベビーカー利用者、けがをしている方などのすべての人が円滑に移動できる施設整備を推進するとともに、伏見稲荷大社などの文化施設を訪れる人、龍谷大学などの教育施設へ通学する人など、地域に住む人々だけでなく、稲荷地区への来訪者も考慮した、だれもが利用しやすい旅客施設を目指します。

イ 鉄道駅とその周辺の主要施設を結ぶ経路の重点的なバリアフリー化の推進

JR稲荷駅及び京阪伏見稲荷駅から稲荷地区内の主な目的地まで、安全で円滑に徒歩で移動できるような交通環境を整備するため、駅と多くの高齢者や身体に障害のある方などが利用する施設とを結ぶ経路において、道路や信号機などのバリアフリー化を重点的に推進します。

ウ 鉄道駅周辺の居住環境を含めた、地区全体での一体的なバリアフリー化の推進

安心して歩いて暮らせるまちづくりを推進するために、部分的なバリアフリー化だけでなく、鉄道駅周辺の居住環境を含む稲荷地区全体での一体的なバリアフリー化を推進します。

エ 利用者の意向を十分に反映させることのできる、一体的なバリアフリー化事業の推進体制の整備

稲荷地区基本構想に位置付けられた各種事業を、市民をはじめとする利用者の意向を十分反映させながら、円滑かつ効果的に実施していくため、事業計画作成の段階から、多様な関係者が十分な情報交換を行い、それぞれが担う役割や立場に応じて、協働と連携を図ることのできるような事業推進体制を整備します。

オ 「心のバリアフリー」・「情報のバリアフリー」の推進

バリアフリー化設備の整備にあわせ、市民が高齢者や身体に障害のある方などに対する理解を深め、手助けなどの積極的な協力を行うことのできる環境を整備するため、市民、公共交通事業者及び行政機関などが互いに連携したソフト施策を展開し、ふれあいと温もりある行動による「心のバリアフリー」を推進します。

また、バリアフリー化された施設が有効かつ適切に機能するようにするための適切な情報提供や、駅や歩行経路における分かりやすい案内情報の提供や伝達方法の確保・充実などに取り組み、だれもが同じように必要な情報を入手し利用できるよう、情報の格差をなくした「情報のバリアフリー」を推進していきます。

第5章 重点整備地区の区域及び特定経路，準特定経路

1 重点整備地区の区域

交通バリアフリー法は、「高齢者や身体に障害のある人などの公共交通機関を利用した移動の利便性や安全性の向上を促進する。」ことを目的としており，重点整備地区は，「特定旅客施設との間の移動が通常徒歩で行われ，かつ，相当数の高齢者，身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設，福祉施設及びその他の施設の所在地を含む地区であること。」と規定しています。

稲荷地区では，公共交通機関の核であるJR稲荷駅や京阪伏見稲荷駅を利用する高齢者や身体に障害のある方などが，目的地まで安全で円滑に徒歩で移動できる交通環境の整備を目的とした稲荷地区基本構想を策定する必要があります。

重点整備地区の区域については，JR稲荷駅や京阪伏見稲荷駅で電車から降りて徒歩で行くのが一般的であると考えられる駅周辺の施設のうち，多くの高齢者や身体に障害のある方などが日常生活や社会生活において利用すると考えられる施設を含む区域とすることが必要です。また，隣接する京阪藤森地区においても，今後，基本構想の策定が予定されています。そこで，旅客施設からの徒歩圏内を基準としますが，それぞれの旅客施設と隣接する旅客施設の受け持つ範囲を考慮して区域を設定します。

(1) 旅客施設周辺に立地する官公庁施設や福祉施設などの主要施設の抽出

各旅客施設駅（JR稲荷駅及び京阪伏見稲荷駅）からの徒歩圏内（駅から概ね半径500m～1kmの範囲）に立地し，多くの高齢者や身体に障害のある方などが，駅を経由して徒歩で利用すると考えられる施設を抽出しました。

表－5 駅周辺に立地する主要施設

| | |
|---------------|-----------------------|
| 医療施設 | 久野病院，第二久野病院 |
| 教育施設 | 龍谷大学，伏見工業高校，立命館高校・中学校 |
| 文化・レクリエーション施設 | 伏見稲荷大社，摂取院 |
| 商業・宿泊施設 | ライフ伏見深草店 |

(2) 重点整備地区の区域の設定

表－5の主要施設のうち，市民にとって特に重要な施設である久野病院や第二久野病院，高齢者や身体に障害のある方をはじめとする多くの方が訪れる伏見稲荷大社，稲荷地区の主要な商業施設であるライフ伏見深草店，そして多くの学生が学んでいる龍谷大学などを重要施設として捉え，これら重点施設とそれらを結ぶ経路を包括的に含む範囲を重点整備地区としました。また，重点整備地区の設定に当たっては，今後，基本構想を策定する予定となっている京阪藤森地区における重点整備地区の想定範囲も考慮しています。

具体的な区域の線引きについては，道路や河川等によって明確に境界を定めました。

2 特定経路、準特定経路

交通バリアフリー法では、特定旅客施設と周辺の主要施設とを結ぶ経路のうち、特に重点的にバリアフリー化を図るべき経路を「特定経路」と位置付け、この特定経路を構成する道路において、道路特定事業と交通安全特定事業を実施するものとしています。また、特定事業の実施に当たっては、2m以上の歩道を確保するなどの移動円滑化基準に適合させなければならないこととなっています。

しかし、沿道の状況等を勘案すると、有効幅員が2m以上の歩道を確保するなどの移動円滑化基準に適合した整備を平成22年までに実施、完了することが可能な道路がなく、特定経路の設定が困難な状況となっています。そこで、主要な経路については「準特定経路」として位置付け、できる限り歩行空間の確保を行っていくこととしました。

以上を踏まえ、稲荷地区においては、準特定経路として表一六のように設定しました。

表一六 準特定経路

| | |
|--------|---|
| 準特定経路Ⅰ | ◇JR稲荷駅と伏見稲荷大社及び久野病院・第二久野病院を結ぶ経路 該当する路線：市道 本町通 一般府道 稲荷停車場線（通称：本町通） |
| 準特定経路Ⅱ | ◇京阪伏見稲荷駅と準特定経路Ⅰ及びⅢを結ぶ経路 該当する路線：一般府道 稲荷停車場線 市道 稲荷勸進橋線（通称：稲荷新道） |
| 準特定経路Ⅲ | ◇準特定経路Ⅱから龍谷大学までを結ぶ経路 該当する路線：市道 河原町十条観月橋線（通称：師団街道） 一般府道 中山稲荷線（通称：第一軍道） |
| 準特定経路Ⅳ | ◇準特定経路Ⅲから伏見工業高校を結ぶ経路 該当する路線：市道 深草緯23号線（通称：稲荷新道） |

第6章 稲荷地区の課題・問題点

稲荷地区の課題・問題点については、全体構想を策定する際に実施した市民意見募集においていくつかの意見をいただきました。そして、これまで4回開催した「稲荷地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想策定連絡会議」（以下「連絡会議」といいます。）において数多くの意見をいただきました。また、連絡会議の下に設置した分科会により現地踏査（以下「現地踏査」といいます。）を実施し、JR稲荷駅や京阪伏見稲荷駅、準特定経路を主体とした道路などの実態を調査して、詳細な課題・問題点を抽出し、意見交換を行いました。

ここに、これらの概要として、主な課題・問題点及び改善要望などをまとめました。

1 駅の課題・問題点

以下の区分に基づいて、JR稲荷駅及び京阪伏見稲荷駅の課題・問題点及び改善要望などの概要を示します。

- ① 利用動線：段差解消の状況やエレベーター、エスカレーターの設置状況など
- ② 情報案内設備：誘導・警告ブロックの設置状況やホーム上での音声・文字情報案内の状況など
- ③ 利便設備：車いす対応型トイレや休憩設備（ベンチ、待合室）の設置状況など
- ④ 個別設備：券売機や改札口の状況など

この区分に基づくJR稲荷駅及び京阪伏見稲荷駅のバリアフリー状況を表一7に示します。

また、JR稲荷駅及び京阪伏見稲荷駅の課題・問題点マップを図一10、図一11に示します。

(1) JR稲荷駅

① 利用動線

- (ア) 駅の出入口について、段差があり車いすでは利用できないのでスロープを設置してほしいとの要望があります。
- (イ) 改札口前、跨線橋及びトイレ前の階段について、車いすに対応していないのでエレベーターの設置等により改善してほしいとの要望があります。
- (ウ) 跨線橋の階段について、手すりの位置が低いので改善してほしいとの要望があります。
- (エ) トイレ前の階段について階段端が分かりにくく、段差が統一されていないところがあるので改善してほしいとの要望があります。

② 情報案内設備

- (ア) 駅の出入口について、視覚障害者誘導用・警告用ブロックが入口から連続していないので整備してほしいとの要望があります。
- (イ) ホームについて、行き先案内表示がないので電光表示板を設置してほしいとの要望があります。
- (ウ) 下りホームについて、階段からの視覚障害者誘導用・警告用ブロックがないので設置してほしいとの要望があります。
- (エ) 跨線橋の階段の手すりについて、点字表示板の位置が悪く探すのに時間がかかるので改善してほしいとの要望があります。

(カ) 跨線橋の階段の手すりについて、点字表示板の「京都方面下り階段」は文字が長くて読みにくいので、もっと簡潔に改善してほしいとの要望があります。

③ 利便設備

(ア) 多機能トイレについて、スペースが狭く使用しにくいので広げてほしいとの要望があります。

(イ) 多機能トイレについて、非常時のための連絡ボタンを設置してほしいとの要望があります。

④ 個別施設

(ア) 券売機について、設置位置が高く車いすでは利用しにくいので改善してほしいとの要望があります。

(イ) 券売機について、車いすのための蹴り込みが小さいので改善してほしいとの要望があります。

(2) 京阪伏見稻荷駅

① 利用動線

(ア) ホームへのスロープについて、手すりが連続して設置されていないので改善してほしいとの要望があります。

(イ) ホームへのスロープについて、手すりの位置が低く使いにくいので改善してほしいとの要望があります。

(ウ) ホームへのスロープについて、勾配がきついで改善してほしいとの要望があります。

② 情報案内設備

(ア) 上りホームへのスロープについて、点字構内案内板への視覚障害者誘導用ブロックを設置してほしいとの要望があります。

(イ) 上りホームへのスロープの手すりについて、手すりの点字表示板の位置が分かりにくいので改善してほしいとの要望があります。

(ウ) ホームについて、視覚障害者警告用ブロックのみで誘導用ブロックがないので設置してほしいとの要望があります。

(エ) ホームについて、案内放送に行き先や何両編成かを入れてほしいとの要望があります。

(オ) ホームについて、行き先案内表示がないので電光表示板を設置してほしいとの要望があります。

③ 利便設備

(ア) 上りホームのトイレについて、トイレの場所が分かりにくいので案内表示を改善してほしいとの要望があります。

(イ) 上りホームのトイレについて、階段を下りなくては使用できないので地上にトイレを設置してほしいとの要望があります。

④ 個別施設

(ア) 改札口について、車いす対応の幅広改札を整備してほしいとの要望があります。

(イ) 券売機について、設置位置が高く車いすでは利用しにくいので改善してほしいとの要望があります。

(ウ) 券売機について、車いすのための蹴り込みが小さいので改善してほしいとの要望があります。

表-7 JR 稲荷駅、京阪伏見稲荷駅のバリアフリー状況

| 鉄 道 名 | | 西日本旅客鉄道（JR西日本） | | 京阪電気鉄道 | | |
|--------------------|-------------------|----------------|---|---------|---|----|
| 路 線 名 | | 奈良線 | | 京阪本線 | | |
| 駅 名 | | 稲荷駅 | | 伏見稲荷駅 | | |
| 駅 の 構 造 | | 地上駅 | | 地上駅 | | |
| 1 日平均乗降客数(平成 17 年) | | 10,110 人 | | 7,356 人 | | |
| 最大段差 | 出入口～改札口（改札外） | 0.28m | | 1.50m | | |
| | 改札口～プラットフォーム（改札内） | 4.60m | | - | | |
| 段差解消の状況 | 出入口～改札口（改札外） | ○ | すりつけ | △ | スロープ（勾配 1/9～1/11） | |
| | 改札口～プラットフォーム（改札内） | × | エレベーター，エスカレーター無し | ○ | 段差無し | |
| 情報案内設備 | 誘導警告ブロックの設置状況 | ○ | 券売機～改札口～プラットフォームに連続して有り（トイレへの誘導等，一部未整備） | ○ | 券売機～改札口～プラットフォームに連続して有り（トイレへの誘導等，一部未整備） | |
| | ホーム上での運行情報設備 | 音声案内 | ○ | 有り | ○ | 有り |
| | | 文字情報 | × | 無し | ○ | 有り |
| | 券売機に併設した点字料金表示 | ○ | 有り | ○ | 有り | |
| 利便施設 | トイレ | ◎ | オストメイト対応多機能トイレ（改札口付近） | ◎ | オストメイト対応多機能トイレ（下りホーム）（上りホームは一般トイレのみ） | |
| | 休憩設備 | ○ | ベンチ有り | ○ | ベンチ有り | |
| 個別設備 | プラットフォーム | ○ | ホーム端の転落防止柵及びホーム上の警告ブロックが共に有り | ○ | ホーム端の転落防止柵及びホーム上の警告ブロックが共に有り | |
| | 券売機 | ○ | 車いす対応（下部スペース） | × | 無し | |
| | 改札口 | ○ | 幅広タイプ（90 cm以上） | ○ | 自動改札機無し通路 | |

図-10 JR 稻荷駅の課題・問題点マップ

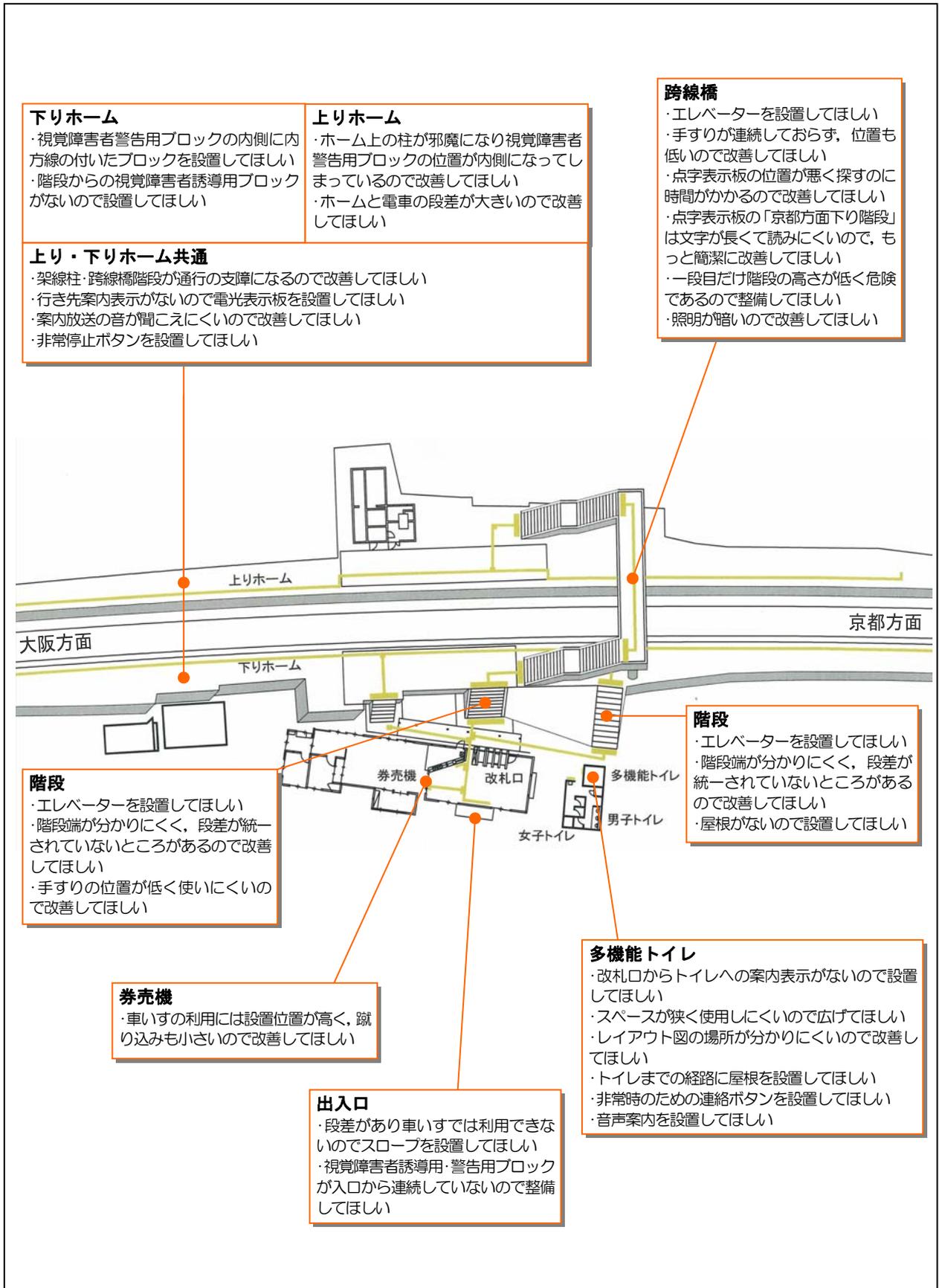
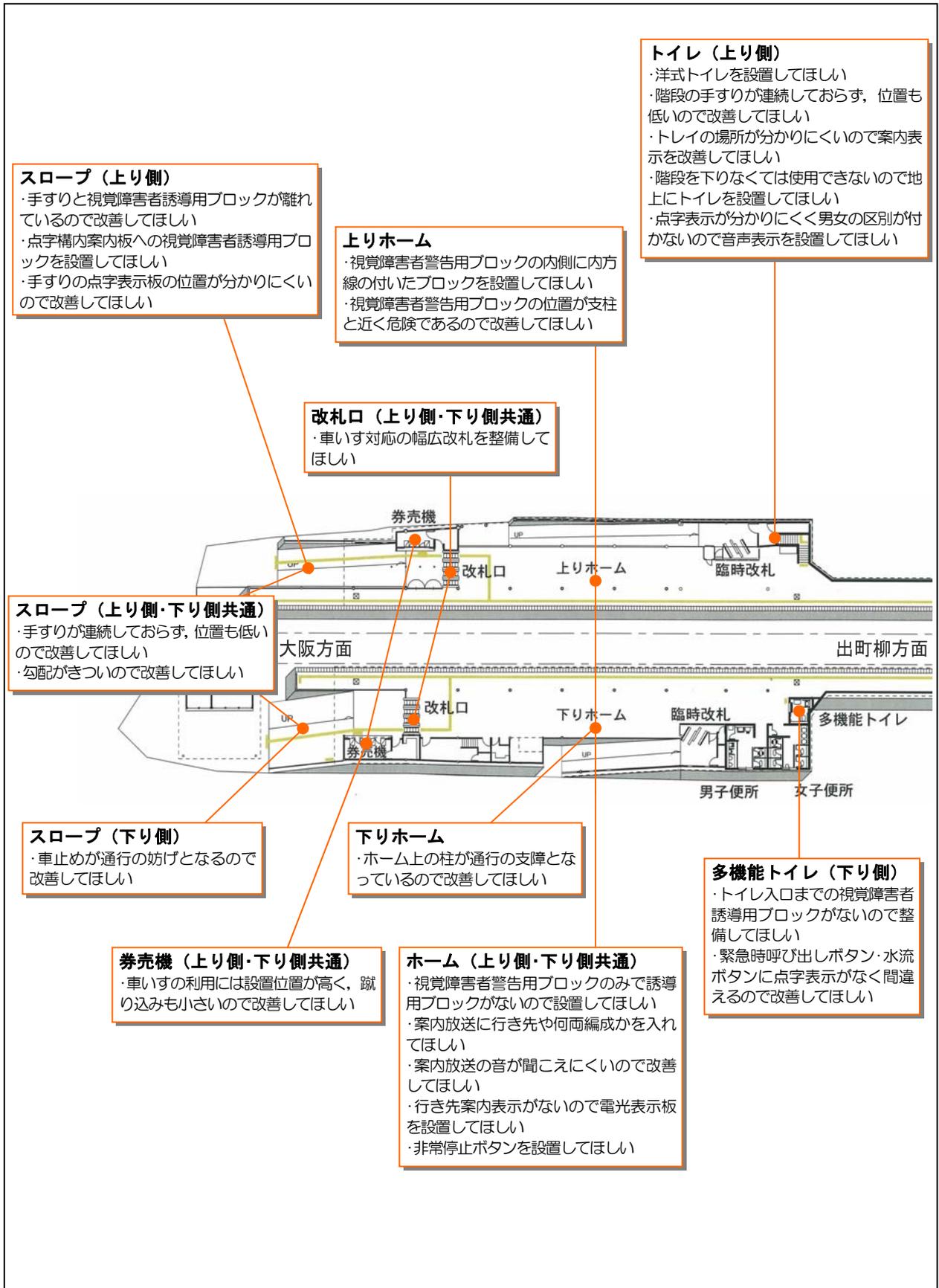


図-11 京阪伏見稲荷駅の課題・問題点マップ



2 周辺道路等の課題・問題点

以下に、道路等の課題・問題点や改善要望などの概要を示します。

(1) 準特定経路Ⅰ（本町通）

歩道が整備されておらず、自動車に対して一方通行規制をかけているものの自動車の往来が多くなっています。分科会では、電柱、店舗の商品や看板のはみ出し、路上駐輪や路上駐車などがあり移動しにくいとの指摘がでています。また、自動二輪車が両方向通行可であることに對して、歩行者が安心して歩けないとの指摘がでています。

(2) 準特定経路Ⅱ（稻荷新道）

歩道が整備されておらず、本町通と師団街道とを行き来する自動車の往来が多くなっています。分科会では、歩行者の歩く場所が明確になっておらず、電柱、店舗の商品や看板のはみ出し、路上駐輪や路上駐車などがあり移動しにくいとの指摘がでています。また、JRや京阪の踏切内についても凸凹も激しく、歩行者の歩く場所も明確になっていないとの指摘がでています。

(3) 準特定経路Ⅲ（師団街道、第一軍道）

両側に歩道が整備されているものの有効幅員は2m未満の区間がほとんどとなっています。分科会では、歩道が狭く電柱や信号柱など通行の支障となるものがあり、横断勾配がきつい箇所もあるなど移動しにくいとの指摘がでています。また、交差点の信号機（警察学校北東角）に音響装置が設置されていないとの指摘がでています。

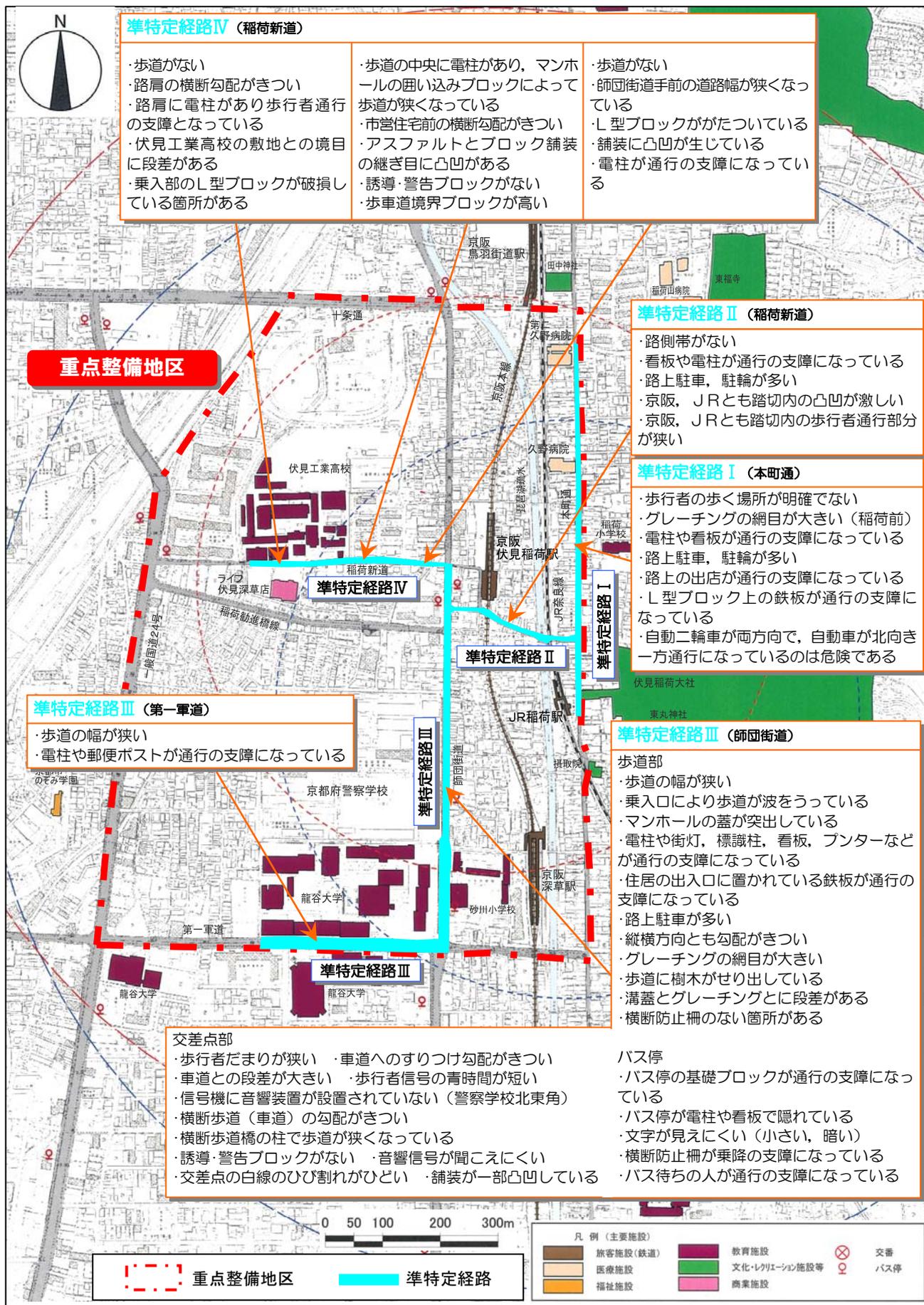
(4) 準特定経路Ⅳ（稻荷新道）

一部で片側に歩道が整備されているものの、師団街道の手前には歩道がなく道路幅が急激に狭くなっている箇所があります。分科会では、歩道の中央に電柱があり、マンホールの囲い込みブロックによって歩道幅が狭くなっているなど移動しにくいとの指摘がでています。歩道のない箇所では横断勾配がきつく電柱が歩行者通行の支障になっていることや、道路幅が狭くなっている箇所では自動車の通行も多いため危険であるとの指摘がでています。

(5) その他の道路

歩道の有無に関わらず、電柱や信号柱などの歩行者通行の支障になるものがある、舗装面が凸凹であるなどの指摘がでています。また、歩道のない道路では歩く場所が明確になっておらず、路上駐輪や路上駐車が歩行者通行の支障となっているとの指摘がでています。さらに、一般国道24号では、信号機に音響装置が設置されていない交差点がある、一部区間で防護柵の設置が適切でないために歩道幅が狭くなっているとの指摘がでています。

図-12 道路などの課題・問題点マップ



第7章 バリアフリー化事業計画の概要

バリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針及び稲荷地区の課題・問題点を踏まえ、今後、公共交通事業者、道路管理者及び京都府公安委員会などが稲荷地区において実施していくバリアフリー化事業等の計画概要を示します。

ここに示す事業計画は、

① 特定事業として位置付けるバリアフリー化事業計画

特に必要性・緊急性の高い事業として、移動円滑化基準に適合させて、原則として、平成22年までに事業を完了させる3つの特定事業（公共交通特定事業、道路特定事業、交通安全特定事業）の計画

② 特定事業以外のバリアフリー化事業計画

特定事業にあわせて一体的に進めていく事業として、長期的な施策も含め、取組を進めていく事業の計画

に区分し、その概要を示しています。目標年次については、

- ① 短期 平成18年から20年の間に事業を完了させることを目標とするもの
- ② 中期 平成18年から22年の間に事業を完了させることを目標とするもの
- ③ 長期 事業実施時期は明らかでないが、できる限り早期に実施するよう努めるとともに、長期的な取組も進めていくもの、若しくは、現在、取組を進めており、今後とも継続していくもの

に区分しています。

なお、特定事業については、稲荷地区基本構想策定後、公共交通事業者、道路管理者及び京都府公安委員会が、それぞれ稲荷地区基本構想に即した具体的な事業計画を定め、事業を実施していきます。このうち、道路特定事業計画と交通安全特定事業計画については、公表します。

1 JR稲荷駅及び京阪伏見稲荷駅のバリアフリー化事業計画の概要

(1) JR稲荷駅の事業計画の基本的な考え方

鉄道事業者が、JR稲荷駅においてバリアフリー化事業を実施していくに当たっての基本的な考え方を示します。

ア 利用動線

(ア) スロープの設置

駅出入口におけるスロープの設置を、公共交通特定事業に位置付けて事業実施を図ります。

(イ) エレベーターの設置

改札口から各ホームに至るエレベーターの設置を、公共交通特定事業に位置付けて事業実施を図ります。

(ウ) 手すりの設置及び改善

手すりが設置されていない箇所等については、設置・改善を検討します。

イ 情報案内設備

(ア) 視覚障害者誘導用ブロックの設置及び改善

視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない箇所等については、駅全体の動線を見直す中で設置・改善を検討します。

(イ) 点字表示板の設置及び改善

階段の手すりに点字表示板が設置されていない箇所や設置位置が適切でない箇所については、改善を検討します。

(ロ) 電光式情報案内板の設置

各ホームにおける電光式情報案内板の設置を公共交通特定事業に位置付けて事業実施を図ります。

ウ 利便施設

(ア) 多機能トイレの改善

移動円滑化整備ガイドラインに沿った多機能トイレにできる限り改善します。

(2) 京阪伏見稲荷駅の事業計画の基本的な考え方

鉄道事業者が、京阪伏見稲荷駅においてバリアフリー化事業を実施していくに当たっての基本的な考え方を示します。

ア 利用動線

(ア) 既存スロープの改善

駅出入口から改札口への緩勾配スロープの設置による既存スロープの改善を、公共交通特定事業に位置付けて事業実施を図ります。

(イ) 手すりの設置及び改善

手すりが設置されていない箇所等については、設置・改善を検討します。

イ 情報案内設備

(ア) 視覚障害者誘導用ブロックの設置及び改善

視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない箇所等については、駅全体の動線を見直す中で設置・改善を検討します。

また、内方線ブロックについても設置・改善を検討します。

(イ) 駅施設案内板への視覚障害者誘導用ブロックの設置

駅施設案内板への誘導について改善を検討します。

(ロ) 点字表示板の設置及び改善

階段の手すりに点字表示板が設置されていない箇所や設置位置等が適切でない箇所については、改善を検討します。

(ハ) 電光式列車運行情報案内板の改善

電光式列車運行情報案内板の改善を、公共交通特定事業に位置付けて事業実施を図ります。

ウ 利便施設

(ア) 多機能トイレの設置

上りホームにおける多機能トイレの設置を、公共交通特定事業に位置付けて事業実施を図ります。

(イ) 階段手すりの改善

上りホームの既存トイレの階段への2段手すりの設置を検討します。

エ 個別設備

(ア) 幅広自動改札の設置

上りホーム及び下りホームの改札口における、車いす対応の幅広自動改札の設置を、公共交通特定事業に位置付けて事業実施を図ります。

(イ) 券売機の改修

車いす対応型券売機の導入を検討します。

(3) 各駅共通の課題の検討

上記以外の連絡会議や分科会などで提起された様々な課題・問題点やJR稲荷駅や京阪伏見稲荷駅以外の駅でも共通の課題になっているものについて、基本的な考え方を示します。

ア 様々な設備の改善の検討

提起された様々な課題・問題点について、今後、設備の更新時期などにあわせ、できる限り多くの設備の改善の検討を進めます。

イ 案内表示や緊急情報表示の在り方の検討

公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドラインに沿った案内表示等の統一化、緊急時等の情報表示について、関係事業者と協議しながら検討を進めます。

ウ 全駅共通の課題の検討

ホームと車両の乗降口との段差や隙間の縮小、より分かりやすい料金表や路線図及び情報案内表示の検討など、稲荷地区の駅以外の駅でも共通の課題となっているものについては、各鉄道事業者において、長期的な課題として検討を進めます。

(4) バリアフリー化事業計画の概要

稲荷地区における公共交通特定事業計画の概要を表-8に、また、公共交通特定事業以外の事業計画の概要を表-9に示します。

表-8 JR稲荷駅及び京阪伏見稲荷駅における公共交通特定事業計画の概要

| 駅名 | 事業内容 | 事業主体 | | 目標年次 | | | | | | |
|-------------|-------------------------------|-------|--------|------|----|----|----|----|----|---|
| | | JR西日本 | 京阪電気鉄道 | H18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | ～ |
| JR 稲荷駅 | 駅出入口におけるスロープの設置 | ○ | | ▶ | | | | | | |
| | 改札口から各ホームに至るエレベーターの設置 | ○ | | ▶ | | | | | | |
| | 各ホームにおける電光式情報案内板の設置 | ○ | | ▶ | | | | | | |
| 京阪 伏見稲荷駅 | 駅出入口から改札口への緩勾配スロープ及び手すりの設置 | | ○ | ▶ | | | | | | |
| | 既存の点字構内表示板への視覚障害者誘導用ブロックの設置 | | ○ | ▶ | | | | | | |
| | 電光式列車運行情報案内板の改善 | | ○ | ▶ | | | | | | |
| | 上りホームにおける多機能トイレの設置 | | ○ | ▶ | | | | | | |
| | 各ホームへの改札口における、車いす対応の幅広自動改札の設置 | | ○ | ▶ | | | | | | |

表-9 JR稲荷駅及び京阪伏見稲荷駅における公共交通特定事業以外の事業計画の概要

| 駅名 | 事業内容 | 事業主体 | | 目標年次 | | | | | | |
|-------------|-----------------------------|-------|--------|------|----|----|----|----|----|---|
| | | JR西日本 | 京阪電気鉄道 | H18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | ~ |
| JR 稲荷駅 | 駅出入り口における視覚障害者誘導用ブロックの設置 | ○ | | | | | | | | |
| | 下りホームにおける視覚障害者誘導用ブロックの設置 | ○ | | | | | | | | |
| | 跨線橋階段手すりの位置の改善 | ○ | | | | | | | | |
| | 跨線橋階段の手すり点字表示板の設置位置・表示内容の改善 | ○ | | | | | | | | |
| | 多機能トイレの改善 | ○ | | | | | | | | |
| 京阪 伏見稲荷駅 | 各ホームにおける視覚障害者誘導用ブロックの設置及び改善 | | ○ | | | | | | | |
| | 上りホームの既存トイレ階段への2段手すりの設置の検討 | | ○ | | | | | | | |
| | 車いす対応型券売機の導入の検討 | | ○ | | | | | | | |
| 2駅共通 | より分かりやすい案内表示や緊急情報表示の検討 | ○ | ○ | | | | | | | |
| | 分かりやすい料金表や路線図の検討 | ○ | ○ | | | | | | | |
| | 様々な設備の改善の検討 | ○ | ○ | | | | | | | |
| | 各鉄道事業者における共通課題の検討 | ○ | ○ | | | | | | | |

JR稲荷駅及び京阪伏見稲荷駅におけるバリアフリー化事業計画の主なものを図-13、図-14に示します。

2 車両のバリアフリー化事業計画の概要

(1) 事業計画の基本的な考え方

鉄道事業者や路線バス事業者がJR稲荷駅と京阪伏見稲荷駅を発着する鉄道車両と路線バス車両のバリアフリー化を推進していくに当たっての基本的な考え方を示します。

ア 鉄道車両

車両の更新時に車いすスペースの確保をはじめとした移動円滑化基準に適合した車両とするとともに、既存車両についても、できる限りバリアフリー化されたものとなるよう、改良を検討していきます。また、扉の開閉時にチャイムにより扉位置を知らせる装置について、車両の更新・改良時にあわせて順次整備を図ります。

イ 路線バス

公共交通特定事業として、車両の更新時に、車いす利用者の円滑な乗降が可能であるなど移動円滑化基準に適合した車両を購入することにより、順次、バリアフリー化を図ります。

(2) バリアフリー化事業計画の概要

京都市交通局（市バス）の公共交通特定事業計画の概要を表-10に示します。

表-10 京都市交通局（市バス）の公共交通特定事業計画の概要

| 事業内容 | 目標年次 | | | | | |
|---|---|----|----|----|----|------|
| | H18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 ~ |
| 稲荷地区を運行する車両の約90%をノンステップバスなどの人にやさしいバスとする |  | | | | | |

<参考> 京都市交通局（市バス）の車両の更新計画

| 年次 | 総車両数 | ノンステップバスの車両数 | ノンステップバスの割合 |
|----------------------|------|--------------|-------------|
| 平成17年度末 (2005年度末) | 750 | 354 | 47% |
| 平成18年度末 (2006年度末) | 750 | 455 | 61% |

図-13 JR稲荷駅のバリアフリー化事業計画

JR稲荷駅の改善計画

- ① 駅出入口におけるスロープの設置
- ② 改札口から各ホームに至るエレベーターの設置（跨線橋の設置）
- ③ 各ホームにおける電光式情報案内板の設置
- ④ 駅出入口における視覚障害者誘導用ブロックの設置
- ⑤ 下りホームにおける視覚障害者誘導用ブロックの設置
- ⑥ 跨線橋階段手すりの位置の改善
- ⑦ 跨線橋階段の手すり点字表示板の設置位置・表示内容の改善
- ⑧ 多機能トイレの改善

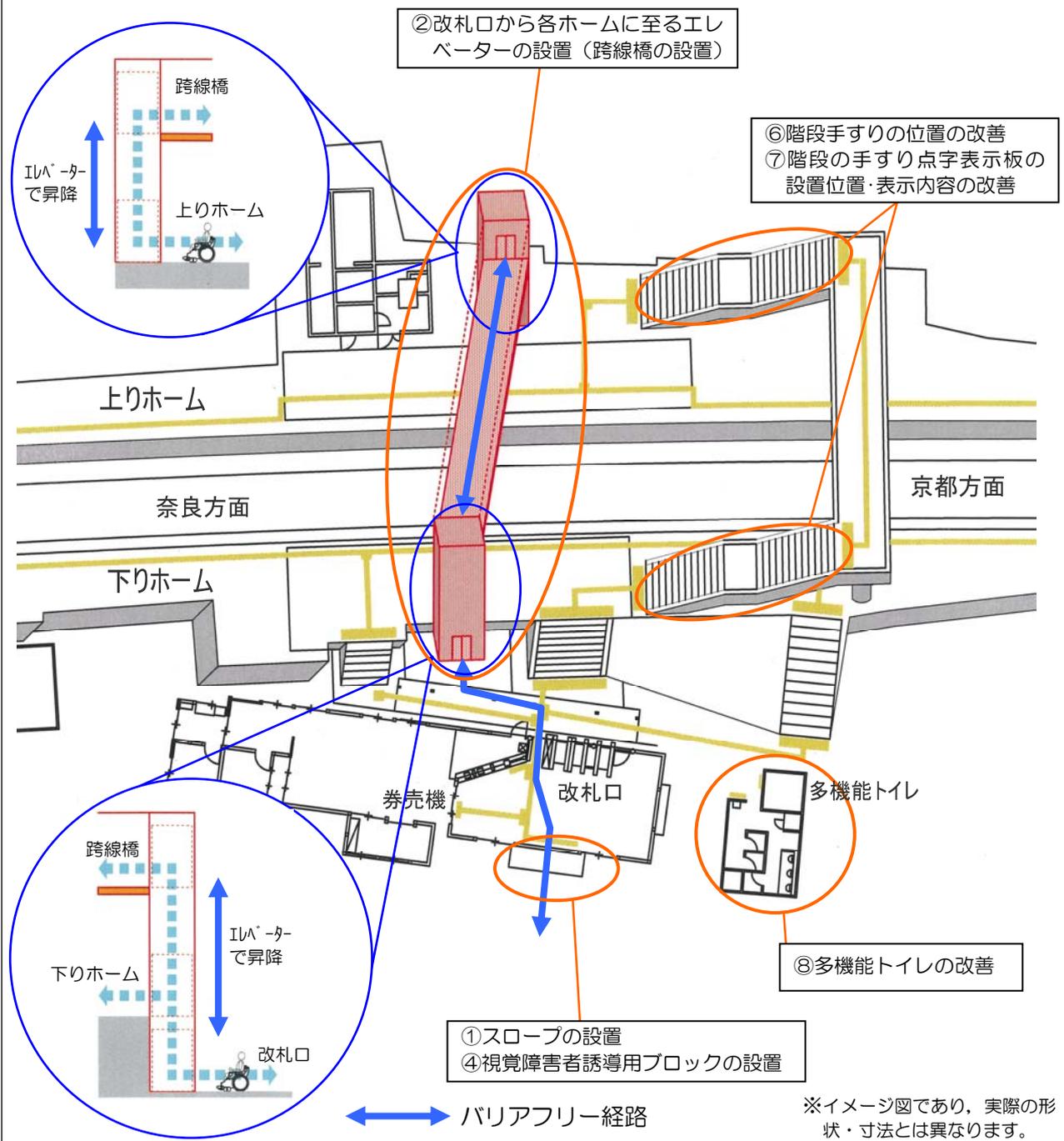
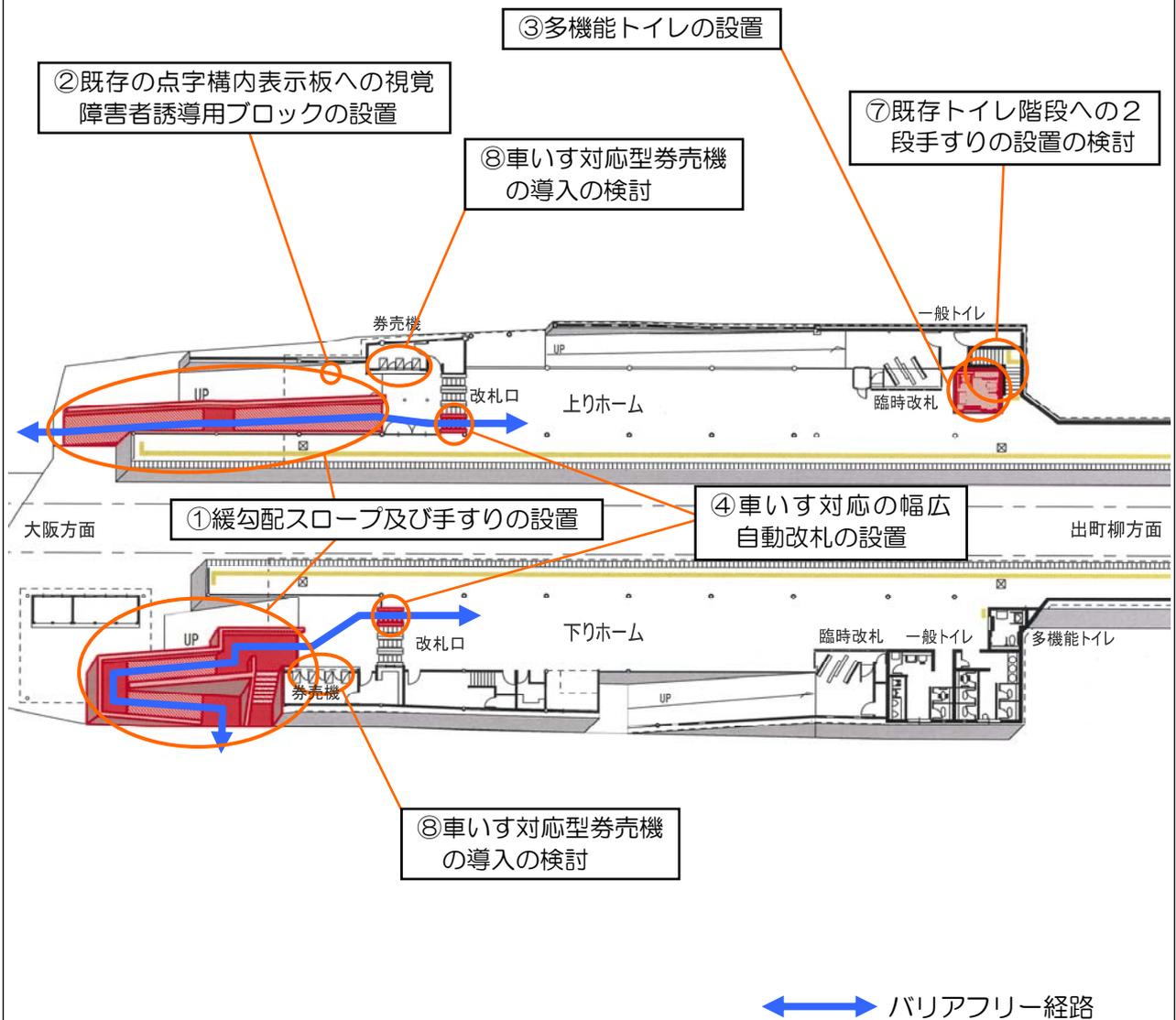


図-14 京阪伏見稲荷駅のバリアフリー化事業計画

京阪伏見稲荷駅の改善計画

- ① 駅出入口から改札口への緩勾配スロープ及び手すりの設置
- ② 既存の点字構内表示板へ誘導する視覚障害者誘導用ブロックの設置
- ③ 上りホームにおける多機能トイレの設置
- ④ 各ホームへの改札口における、車いす対応の幅広自動改札の設置
- ⑤ 各ホームにおける視覚障害者誘導用ブロックの設置及び改善
- ⑥ 電光式列車運行情報案内板の改善
- ⑦ 上りホームへの既存トイレ階段への2段手すりの設置の検討
- ⑧ 車いす対応型券売機の導入の検討



←→ バリアフリー経路

※イメージ図であり、実際の形状・寸法とは異なります。

3 道路のバリアフリー化事業計画等の概要

(1) 事業計画の基本的な考え方

道路管理者（京都市）が、重点整備地区内の道路においてバリアフリー化事業計画等を実施していくに当たっての基本的な考え方を示します。

ア 準特定経路

準特定経路においては、段差、勾配の改善や歩行者優先策の検討を行います。

イ 準特定経路以外の道路

駅周辺に広く分布する商業施設、公共・公益施設への歩行者の移動経路や駅周辺に居住する市民及び京都を訪れる観光客のJR稲荷駅及び京阪伏見稲荷駅へのアクセス経路の確保などの観点から、重点整備地区内のその他の道路について、交通バリアフリー化事業以外の施策を含め、できる限り一体的にバリアフリー化を図れるよう努めます。

ウ その他

(ア) 放置自転車等の対策

放置自転車の対策については、京都市自転車総合計画に基づき、自転車の適正な利用を促進するため、引き続き放置自転車の撤去に取り組むとともに、地元の取組などとの協力・連携を図りながら取組を進めます。看板・商品等の歩道などへのはみ出しについては、地元・商店街の取組などと協力・連携を図りながら取組を進めます。

(イ) その他

道路特定事業の具体的な内容については、今後、市民の意見を聴きながら検討を進め、平成18年度末を目途に道路特定事業計画を定めます。

(2) バリアフリー化事業計画の概要

稲荷地区における道路のバリアフリー化事業計画の概要を表-11に示します。

表-11 道路のバリアフリー化事業計画の概要

| 経路 | 路線 | 事業内容 | 目標年次 | | | | | | |
|--------|--|----------------------|------|----|----|----|----|----|---|
| | | | H18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | ～ |
| 準特定経路Ⅰ | 市道 本町通 一般府道 稲荷停車場線（通称：本町通） | 歩行者優先策の検討 | ▶ | | | | | | |
| 準特定経路Ⅱ | 一般府道 稲荷停車場線 市道 稲荷勸進橋線（通称：稲荷新道） | | ▶ | | | | | | |
| 準特定経路Ⅲ | 市道 河原町十條観月橋線（通称：師団街道） 一般府道 中山稲荷線（通称：第一軍道） | 段差勾配の改善 | ▶ | | | | | | |
| 準特定経路Ⅳ | 市道 深草緯23号線（通称：稲荷新道） | 歩行者優先策の検討 段差勾配の改善 | ▶ | | | | | | |
| — | 重点整備地区内のその他の道路 | 歩行者優先策の検討 | ▶ | | | | | | |

道路のバリアフリー化事業計画等を図-15に示します。

4 信号機などのバリアフリー化事業計画の概要

(1) 事業計画の基本的な考え方

京都府公安委員会が、交通安全特定事業として、特定経路における高齢者や身体に障害のある方などの安全で円滑な移動を確保するため、次のような施策を進めます。

ア 信号機の整備

視覚障害のある人などの安全な横断を確保するため、付近住民などの意見を聴きながら、信号機への視覚障害者用付加装置（音響装置）の設置等の検討を行います。

イ 違法駐車対策の推進

歩道、横断歩道、バス停留所などにおける違法駐車の手配・取締りを推進するとともに、関係機関・団体などと連携して、違法駐車防止についての広報・啓発活動に努めます。

ウ その他

交通安全特定事業計画は、平成18年度末を目途に定めませんが、道路特定事業の実施状況と密接に関連することから、同事業計画との整合性を図りながら順次進めます。

(2) バリアフリー化事業計画の概要

稲荷地区における交通安全特定事業計画の概要を表-12に示します。

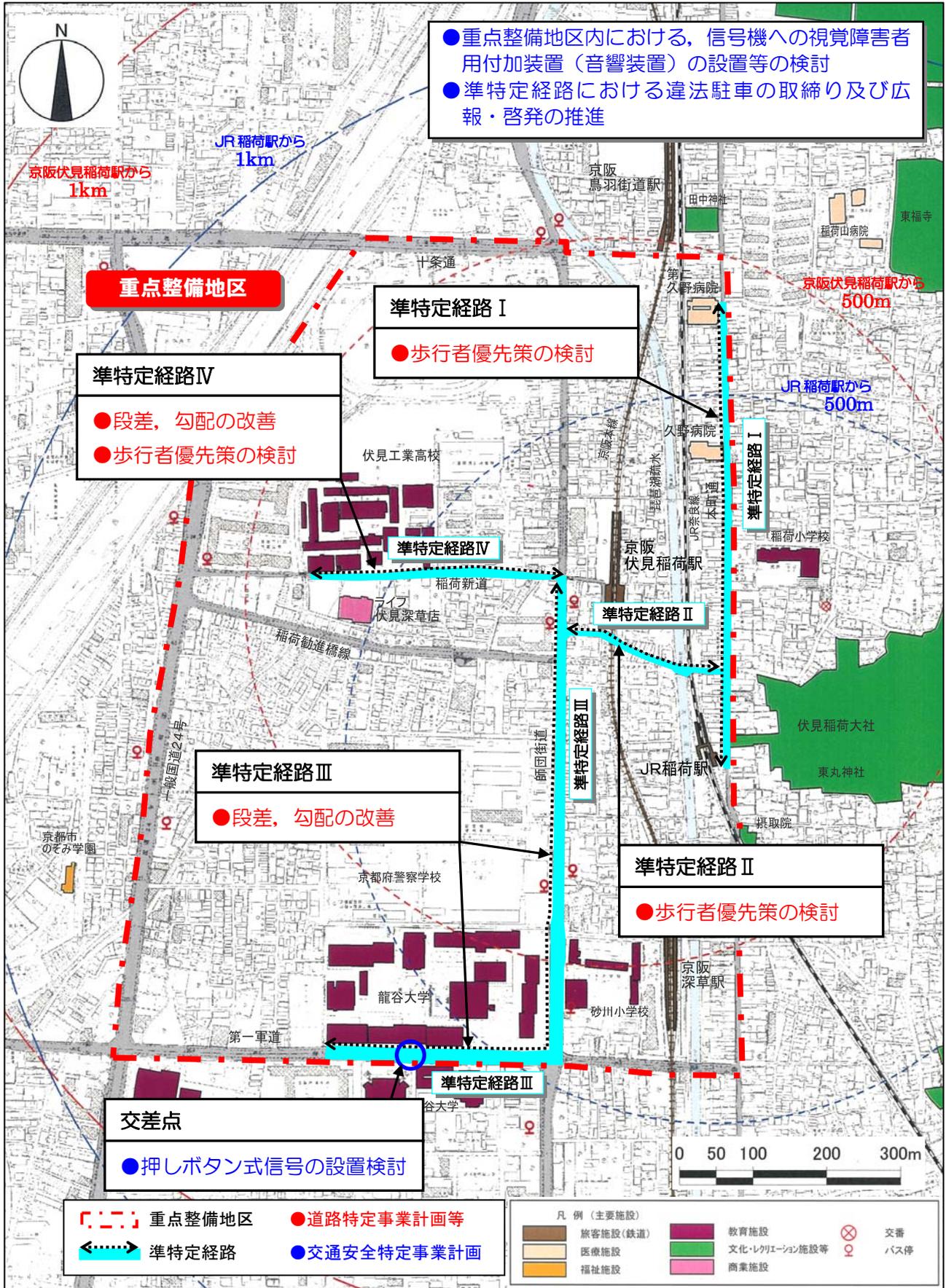
表-12 交通安全特定事業計画の概要

| 経路 | 路線 | 事業内容 | 目標年次 | | | | | | |
|--------|------------------------|-------------------------|------|----|----|----|----|----|---|
| | | | H18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | ～ |
| 準特定経路Ⅰ | 市道 本町通 | 違法駐車の手配・取締り及び広報・啓発の推進 | 注) | | | | | | |
| | 一般府道 稲荷停車場線 (通称：本町通) | | ▶ | | | | | | |
| 準特定経路Ⅱ | 一般府道 稲荷停車場線 | 違法駐車の手配・取締り及び広報・啓発の推進 | 注) | | | | | | |
| | 市道 稲荷勧進橋線 (通称：稲荷新道) | | ▶ | | | | | | |
| 準特定経路Ⅲ | 市道 河原町十条観月橋線 (通称：師団街道) | 押しボタン式信号の設置検討 | ▶ | | | | | | |
| | 一般府道 中山稲荷線 (通称：第一軍道) | 違法駐車の手配・取締り及び広報・啓発の推進 | 注) | | | | | | |
| 準特定経路Ⅳ | 市道 深草緯23号線 (通称：稲荷新道) | 違法駐車の手配・取締り及び広報・啓発の推進 | 注) | | | | | | |
| — | 重点整備地区内 | 視覚障害者用付加装置（音響装置）の設置等の検討 | ▶ | | | | | | |

注) 現在すでに取組を進めている事業であり、今後も継続して事業を推進する。

信号機などのバリアフリー化事業計画を図-15に示します。

図-15 道路及び信号機などのバリアフリー化事業計画等



5 ソフト施策及びその他の施策の概要

(1) ソフト施策推進の基本的考え方と概要

バリアフリー化設備の整備にあわせ、市民が高齢者や身体に障害のある方などに対する理解を深め、手助けなどの積極的な協力を行うことのできる環境を整備するため、市民、公共交通事業者及び行政機関などが互いに連携し、広報・啓発や教育・研修などのソフト施策を展開することにより、国民すべての責務である「心のバリアフリー」を推進していきます。

また、バリアフリー化された施設が有効かつ適切に機能するようにするための、バリアフリー化設備に関する適切な情報提供や、駅や歩行経路における分かりやすい案内情報の提供や伝達方法の確保・充実などのソフト施策に取り組むことにより、「情報のバリアフリー」を推進していきます。

今後、継続的に取り組んでいくソフト施策の具体例を表-13に示します。

表-13 ソフト施策の具体例

| | ソフト施策の内容 | ソフト施策の具体例 |
|-----------------------|------------------------------------|--|
| 心のバリアフリーを推進するソフト施策 | 市民への「心のバリアフリー」に関する啓発、学習機会の提供 | 高齢者や身体に障害のある方の移動の制約や介助の方法などに関する知識・理解を高めるための啓発、情報提供など |
| | | 高齢者や身体に障害のある方とのふれあいの場の設置など |
| | | 駅などにおける介助体験、疑似体験など |
| | 学校教育における福祉教育の充実 | 高齢者や身体に障害のある方との交流や介助体験、疑似体験などによるボランティア意識の醸成など |
| | 公共交通事業者によるバリアフリーに関する職員研修、マニュアルの整備 | 手話や筆談などにより適切なコミュニケーションが確保できるような、接客マニュアルによる接客教育 |
| 高齢者や身体に障害のある方へのサポート教育 | | |
| | 違法駐車・駐輪等の防止 | 違法駐車・駐輪・看板類等、高齢歩行者等の円滑な移動を阻害する行為の防止に関して、自覚と理解を求めるための広報・啓発活動など |
| 情報のバリアフリーを推進するソフト施策 | バリアフリー化設備に関する情報の収集・提供 | インターネットを活用した、駅などのバリアフリー状況に関する情報提供 (京都市や公共交通事業者のホームページなど) |
| | | バリアフリーマップの作成・提供 (駅のバリアフリー化状況、車いすで行ける観光施設など) |
| | 駅や歩行経路における分かりやすい案内情報の提供や伝達方法の確保・充実 | 移動経路における情報のバリアを解消するための、電光式案内板などを利用した文字放送や点字情報の充実など すべての人に分かりやすい、統一性、連続性のある案内情報の提供など |

(2) その他の施策

公共交通事業者は、「ICカードシステム」の導入など、公共交通機関の利便性向上を図るための施策について、積極的に推進していくこととします。また、市民、事業者及び関係行政機関等は、バリアフリー化に貢献するきめ細かな施策・取組等を、創意・工夫により積極的に推進していきます。

第8章 バリアフリー化事業の推進体制

今後、稲荷地区基本構想に位置付けられたバリアフリー化事業を、関係者が互いに連携し、市民をはじめとする利用者の意向を十分反映させながら円滑かつ効果的に実施していくための事業推進体制を示します。

1 バリアフリー化事業推進に係る取組方針

(1) 緊急性の高い事業の早期着手

公共交通特定事業計画は、稲荷地区基本構想策定後できる限り速やかに作成することとし、京阪伏見稲荷駅のスロープの改善等のバリアフリー化事業は平成18年度中に工事に着手します。一方、JR稲荷駅のバリアフリー化事業計画についても、駅のスペース上の課題などを解決するための検討を早期に行い、平成19年度中の着手を目指し取り組んでいきます。

(2) 事業推進に係る進め方

ア 情報案内設備に関する検討の進め方

情報案内設備（文字、音声）の整備については、JR稲荷駅及び京阪伏見稲荷駅において移動円滑化整備ガイドラインに沿った整備の検討を進めますが、道路管理者も含め、関係事業者間で連携した検討を行っていく必要があります。また、災害などの非常時における、特に聴覚障害のある方に対する緊急情報表示などの在り方については、長期的な施策も含めた検討を行っていく必要があります。

このため、障害者団体の意見も伺いながら、長期的な施策も含め、関係事業者間（道路管理者、JR西日本、京阪電気鉄道など）で連携した情報システムの在り方など、情報案内設備に関する検討を行っていきます。

検討の結果、一定の方向性が定まり、かつ事業実施の環境が整ったものについては、公共交通特定事業又は道路特定事業にも反映させ、順次、事業実施していきます。

イ 道路特定事業計画及び交通安全特定事業計画策定の進め方

特定経路において実施する、道路のバリアフリー化事業の具体的な内容を定める道路特定事業計画を策定するに当たっては、今後、道路の実態などを詳細に検証したうえで、具体的な改善方策についてさらなる検討を加えていく必要があります。

このため、稲荷地区基本構想策定後、学識経験者、高齢者、障害者団体の代表者及び地域の代表者の意見を聴きながら、様々な観点から道路特定事業計画の内容について検討を行い、また、道路特定事業計画と密接に関連する交通安全特定事業計画の内容についても、あわせて検討を行っていきます。

さらに、連絡会議や現地踏査の分科会などにおいて提起された特定経路以外の道路環境整備の要望を踏まえ、地区の安全で快適な居住環境の整備なども念頭に、重点整備地区内の道路についてできる限り特定経路と一体的にバリアフリー化を図れるよう、交通バリアフリーの枠組みを越えた歩行者優先策などの施策についても検討を行っていきます。

なお、道路特定事業計画及び交通安全特定事業計画は、平成18年度末を目途に策定し、公表します。

2 連絡会議による進行管理

これまで、稲荷地区のバリアフリー化を推進していくための具体的な方策などについて検討を重ねてきた連絡会議を、稲荷地区基本構想策定後も、道路特定事業計画案及び交通安全特定事業計画案の取りまとめが完了した段階や各バリアフリー化事業が一定の進捗を見た段階などにおいて適宜開催します。そして、これまでの連絡会議での検討内容など、市民をはじめとする利用者の意向が十分反映された事業進捗が図られているかについて検証を行います。

3 公共交通特定事業に対する支援

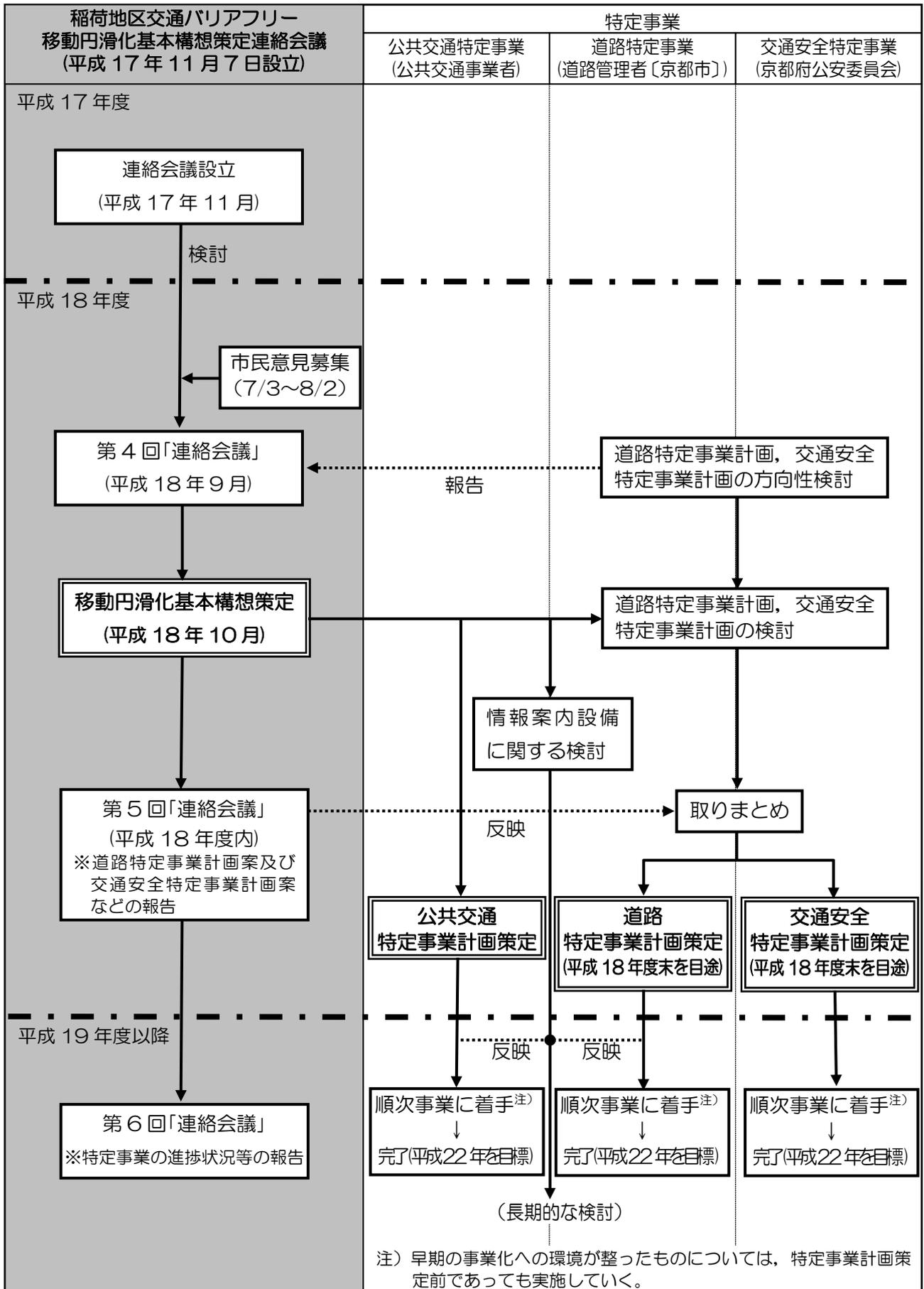
京都市は、JR稲荷駅及び京阪伏見稲荷駅へのバリアフリー化事業に対し、国及び京都府と連携し、必要な助成を行います。

4 バリアフリー化事業の進捗状況に関する情報提供

京都市は、稲荷地区をはじめ全市的なバリアフリー化事業の進捗状況に関する情報を収集し、年1回の更新を基本として、ホームページなどを通じて情報提供を行います。

このバリアフリー化事業の推進体制の構成を図-16に示します。

図-16 バリアフリー化事業の推進体制（主に特定事業）



※特定事業以外の事業については、可能な限り平成 22 年までに完了するよう努めるとともに、平成 23 年以降を含めた長期的な取組も進めていきます。
 ※京都市は、全市的なバリアフリー化事業の進捗状況に関する情報を収集し、年 1 回の更新を基本として、ホームページなどを通じて情報提供します。

稲荷地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想策定連絡会議分科会〔現地踏査〕の概要

1 調査の概要

(1) 実施日：平成17年12月12日(月) 13:30~17:00

(2) 参加者：総数37名

班別 1班：調査員7名 (内訳：聴覚障害のある方1名，障害のない方6名)

2班：調査員11名 (内訳：肢体・視覚・聴覚・言語障害のある方1名，
肢体障害のある方1名，障害のない方9名)

3班：調査員9名 (内訳：障害のない方9名)

4班：調査員10名 (内訳：聴覚・言語障害のある方1名，
視覚障害のある方2名，障害のない方7名)



調査ルート図

2 調査風景

1班



道路調査風景



道路調査風景



道路調査風景

2班



道路調査風景



道路調査風景



道路調査風景

3班



道路調査風景



道路調査風景



道路調査風景

4班



駅調査風景



駅調査風景



駅調査風景

会議風景



事前説明の様子



問題点抽出の様子



問題点発表の様子

稲荷地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想策定連絡会議委員名簿

<50音順, 敬称略, 2006年10月1日現在>

| | | |
|--------|----------|--------------------------------------|
| 相田 正雄 | | 京都市交通局自動車部技術課長 |
| 石崎 了 | | 京都市都市計画局交通政策室長(平成18年4月から) |
| 板倉 治男 | | 京都市建設局道路部道路維持課長(平成18年4月から) |
| 漆原 光芳 | | 一般公募委員 |
| 岡嶋 多門 | | 京都府東山警察署交通課長 |
| 岡本 良行 | | 国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所交通対策課長(平成18年4月から) |
| 奥野 寿也 | | 京阪電気鉄道株式会社鉄道事業部技術課長 |
| 尾崎 義明 | | 社団法人京都市老人クラブ連合会伏見区老人クラブ連合会福利厚生委員 |
| 柄谷 友香 | (副議長) | 名城大学都市情報学部助教授 |
| 岸谷 清 | | 京都市伏見区役所深草支所区民部まちづくり推進課長(平成18年4月から) |
| 藏屋 克彦 | | 京都府警察本部交通部駐車対策課課長補佐(平成18年4月から) |
| 澤田 忠明 | | 京都市建設局道路部放置車両対策課長 |
| 信部 尚平 | | 伏見区市政協力委員連絡協議会砂川学区会長 |
| 下河邊 英寿 | (オブザーバー) | 京都府企画環境部交通対策課参事(平成18年6月から) |
| 下畑 賢治 | (オブザーバー) | 国土交通省近畿運輸局京都運輸支局首席運輸企画専門官(平成18年4月から) |
| 田桐 敬三 | | 社団法人日本オストミー協会京都支部事務局長 |
| 辻 正一 | | 伏見区市政協力委員連絡協議会稲荷学区会長 |
| 辻 司郎 | | 京都市伏見区役所深草支所福祉部福祉介護課長 |
| 富永 哲生 | | 京都府警察本部交通部交通規制課調査官 |
| 中村 智 | | 西日本旅客鉄道株式会社京都支社総務企画課長 |
| 西澤 亨 | | 京都市都市計画局建築指導部審査課長 |
| 沼田 育子 | | NPO法人京都市肢体障害者協会伏見区肢体障害者協会副会長 |
| 野間 歩 | | 京都市東山区役所福祉部支援保護課長(平成18年4月から) |
| 長谷川 裕晃 | | 一般公募委員 |
| 松本 正志 | | 京都市聴覚障害者協会事務局長兼伏見支部副支部長 |
| 馬屋原 宏 | | 京都市東山区役所区民部まちづくり推進課長(平成18年4月から) |
| 村上 理 | | 社団法人京都府視覚障害者協会監事 |
| 村上 米基 | | 東山区市政協力委員連絡協議会月輪学区会長 |
| 山口 彰 | | 京都市建設局管理部伏見土木事務所長(平成18年4月から) |
| 山田 信介 | | 京都府伏見警察署交通課長 |
| 山本 和夫 | | 京都市建設局管理部監理検査課長 |
| 吉川 耕司 | (議長) | 大阪産業大学人間環境学部教授 |
| 渡辺 清和 | | NPO法人京都市中途失聴・難聴者協会伏見支部副支部長 |

【前委員】肩書きは、委員就任時のもの

| | | |
|--------|----------|--------------------------------------|
| 加藤 善久 | | 国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所交通対策課長(平成18年3月まで) |
| 小林 眞司 | | 京都市東山区役所福祉部支援保護課長(平成18年3月まで) |
| 坂本 修司 | (オブザーバー) | 京都府企画環境部交通対策課参事(平成18年5月まで) |
| 佐藤 昌治 | | 京都市建設局管理部伏見土木事務所長(平成18年3月まで) |
| 新谷 秀明 | | 京都市建設局道路部道路維持課長(平成18年3月まで) |
| 竹内 保 | (オブザーバー) | 国土交通省近畿運輸局京都運輸支局企画調整官(平成18年3月まで) |
| 谷口 進 | | 京都市都市計画局都市企画部担当部長(平成18年3月まで) |
| 二木 久雄 | | 京都市東山区役所区民部まちづくり推進課長(平成18年3月まで) |
| 森下 卓治 | | 京都府警察本部交通部駐車対策課課長補佐(平成18年3月まで) |
| 安井 由美子 | | 京都市伏見区役所深草支所区民部まちづくり推進課長(平成18年3月まで) |