

はじめに



京都市長

基 本 構 想

この度、「歩くまち・京都」の実現を目指す京都市では、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京都駅、新幹線京都駅、近鉄京都駅及び地下鉄京都駅を中心とした京都地区を対象に「京都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」に基づいて、桂、山科、向島及び烏丸地区に引き続き策定したものであり、駅、自由通路、駅前広場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あります。

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新幹線京都駅へのエレベーターの設置及び地下鉄京都駅南口改札前のスロープの改善をはじめとする駅の改善、更には、自由通路、駅前広場及び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、暮らしに「安らぎ」があり、まちに「華やぎ」がある、「京都市の玄関口として来訪者・住む人に優しいまち」を実現して参ります。

結びに、この構想の策定に当たり、京都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多くの貴重な御意見を賜りました市民の皆様にご心から御礼申し上げます。

平成17年11月

目 次

第1章 「京都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 京都地区の概況	5
第3章 京都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	12
第5章 重点整備地区の区域及び特定経路，準特定経路	15
第6章 京都地区の課題・問題点	19
第7章 バリアフリー化事業計画の概要	30
第8章 バリアフリー化事業の推進体制	50
< 参考資料1 >	
京都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	53
< 参考資料2 >	
京都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	55

第1章 「京都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京都駅，新幹線京都駅，近鉄京都駅及び地下鉄京都駅を中心とした徒歩圏内の地区（以下「京都地区」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，「京都地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想」（以下「京都地区基本構想」といいます。）を策定することとしました。

その背景と，京都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 京都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始めとする，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15年度の「烏丸地区」及び「向島地区」に続き、平成16年度から、「京都地区」を、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。

14の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を表-1に示します。

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(平成16年9月15日変更)

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
後期 (平成19~20年度)	京阪五条地区	京阪五条駅	
	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 京都地区基本構想の位置付け

(1) 京都地区基本構想の内容

京都地区基本構想は、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京都駅、新幹線京都駅、近鉄京都駅、地下鉄京都駅及び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) 京都地区基本構想に基づくバリアフリー化の推進

今後、京都地区基本構想に基づき、公共交通事業者や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、京都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

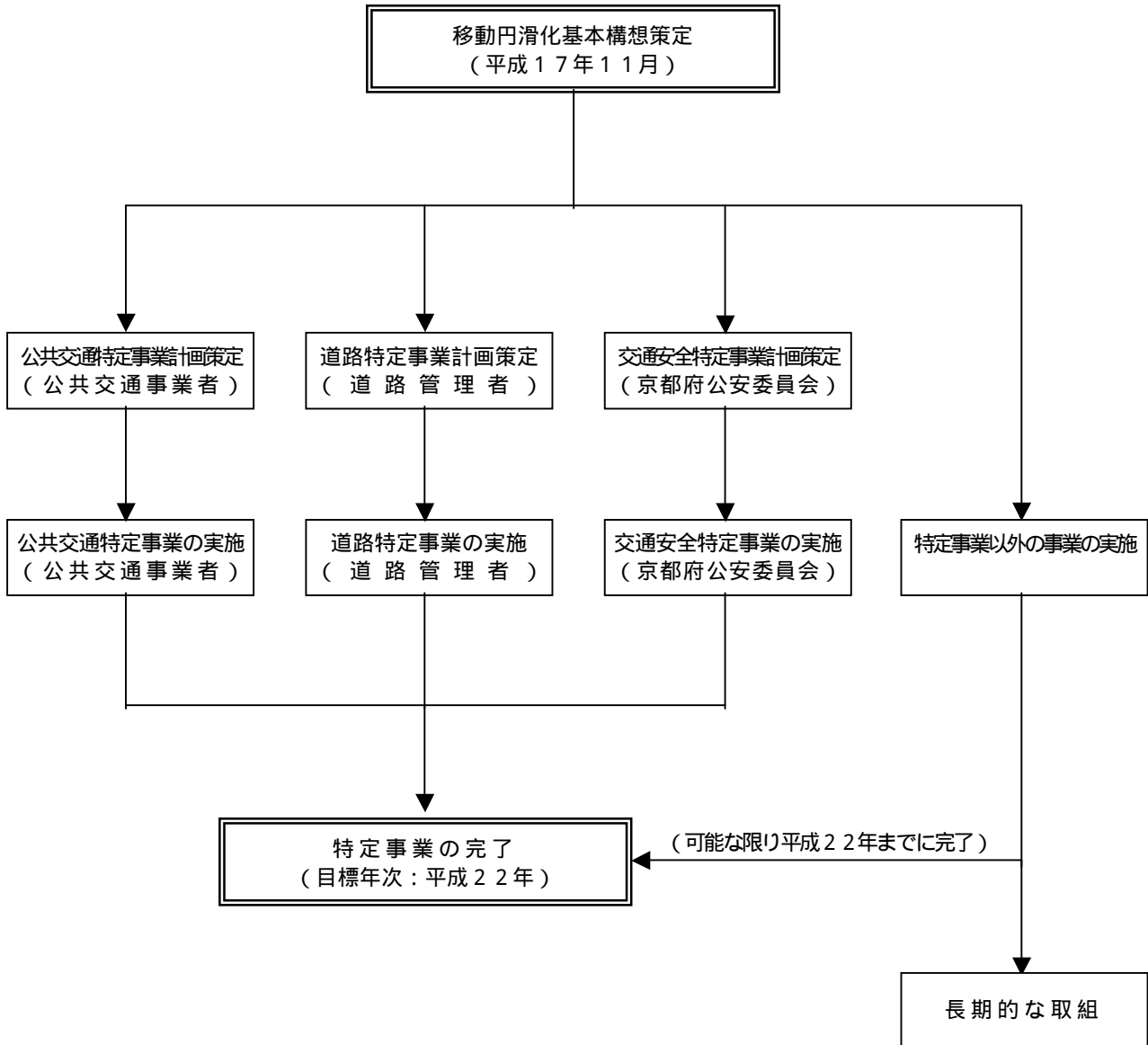
特定事業の完了目標年次は、平成22年(2010年)とします。

(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。

京都地区基本構想に基づくバリアフリー化推進の流れを図-1に示します。

図 - 1 京都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 京都地区の概況

京都地区は、JR京都駅、新幹線京都駅、近鉄京都駅及び地下鉄京都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。この京都地区の概況として、京都地区の位置及び特性、京都地区のある下京区及び南区の人口、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 京都地区の位置及び特性

京都地区は、京都駅を中心に下京区と南区にまたがる地域で、京都の玄関口として多くの来訪者が集まるまちです。駅周辺には商業施設や官公庁施設が立地しています。また、京都の中心地でありながら、東本願寺、西本願寺及び東寺など歴史ある寺社が多くあります。

そして、この地区はJR線、新幹線、近鉄線、市営地下鉄及びバスが乗り入れしており、京都市の交通の重要な結節点でもあります。

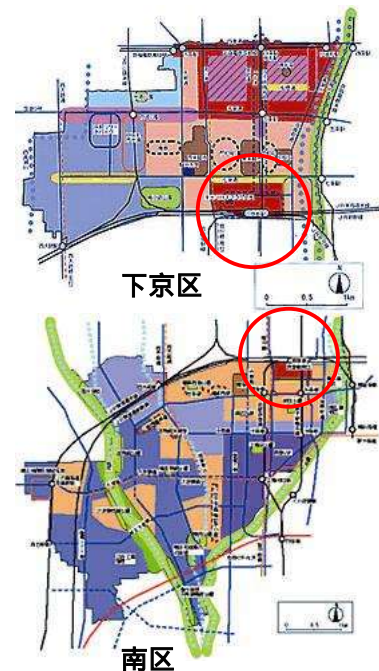
図 - 2 下京区の位置



図 3 南区の位置



図 - 4 京都地区の位置



2 下京区及び南区の人口及び高齢化率の推移

京都地区の駅北側の下京区では、中心市街地の空洞化により人口の減少が続いていましたが、近年はマンション建築などによる都心回帰により増加に転じています。また、駅南側の南区では、人口の微減傾向が続いていましたが、近年はほぼ増減のない状況です。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、下京区では、京都市全体の平均よりも高くなっており、他の地域よりも高齢化が急速に進んでいます。また、南区では、京都市全体の平均よりも低いですが、京都市全体と同程度に高齢化が進んでいます。

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16年のみ推計）

	下 京 区			南 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
昭和55年	86,821	13,625	15.7	101,713	10,072	9.9	10.4	9.1
昭和60年	78,744	14,145	18.0	101,206	11,007	10.9	11.4	10.3
平成2年	73,457	14,072	19.2	98,962	11,884	12.0	12.7	12.0
平成7年	70,662	14,740	20.9	98,905	13,920	14.1	14.6	14.5
平成12年	71,212	16,305	22.9	97,820	16,326	16.7	17.2	17.3
平成16年推計	74,437	17,289	23.2	97,527	18,375	18.8	19.6	-

3 京都地区内の公共交通機関

(1) 鉄道

京都地区内には，JR京都線他の在来線，JR東海道新幹線，近鉄京都線及び地下鉄烏丸線の4つの鉄道が走っています。鉄道駅は，JR京都駅，新幹線京都駅，近鉄京都駅及び地下鉄京都駅があり，すべての駅が，1日平均利用者数が5,000人以上の特定旅客施設です。

表 - 3 京都地区内の鉄道及び駅

鉄 道	駅 名	1日平均乗降客数 (人)	1日平均利用者数 (人) 注)
JR 京都線他	京 都 駅	343,306	343,306
JR 東海道新幹線	京 都 駅	49,100	49,100
近鉄京都線	京 都 駅	86,606	86,606
地下鉄烏丸線	京 都 駅	107,936	107,936

注) 改札内での乗換客数を加算した人数（実数不明のため4駅共，乗降客数に同じ。）

(2) バス

京都地区内では，京都市営バス，京都バス及び京阪京都交通が運行しており，京都市内の各方面に京都市営バスでは計28系統，京都バスでは計10系統，京阪京都交通では計7系統のバスが運行しています。

表 - 4 京都市営バスの方面別の1日の出発台数（平日）(平成17年3月時点)

方 面	1日の出発台数(台)	方 面	1日の出発台数(台)
平安神宮・銀閣寺	102	東寺・久世・中書島	182
河原町通・出町柳	244	洛西・映画村	91
大宮・千本通	85	清水寺・平安神宮・ 南禅寺・銀閣寺	48
二条城・上賀茂	112		
二条城・北野天満宮	92	東大路通・三十三間堂	160
西大路通・金閣寺	128	嵐山・大覚寺	42
宇多野・山越	56	西大路通・九条車庫	279
京都市営バス計			1,621

表 - 5 京都バスの方面別の1日の出発台数(平日)(平成17年3月時点)

方 面	1日の出発台数(台)
大原	40
国際会館・岩倉村松	19
大覚寺・清滝	47
苔寺・すず虫寺	37
御室仁和寺	2
比叡山頂	2
京都バス計	147

表 - 6 京阪京都交通の方面別の1日の出発台数(平日)(平成17年3月時点)

方 面	1日の出発台数(台)
亀岡駅前	29
長峰	9
桂坂	100
京阪京都交通計	138

4 京都地区内の施設の立地状況

京都地区内には、京都駅ビル、京都駅地下街(ポルタ)、プラッツ近鉄及びアバンティなどの商業施設や下京区役所及び京都七条ハローワークなどの官公庁施設など様々な施設が立地しています。また周辺には、西本願寺、東本願寺、東寺及び梅小路公園などの文化・レクリエーション施設が多く立地しているのがこの地区の特徴です。

京都地区内の施設の立地状況を図 - 5 に示します。

第3章 京都地区のまちづくりの方向性

京都地区基本構想は、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。

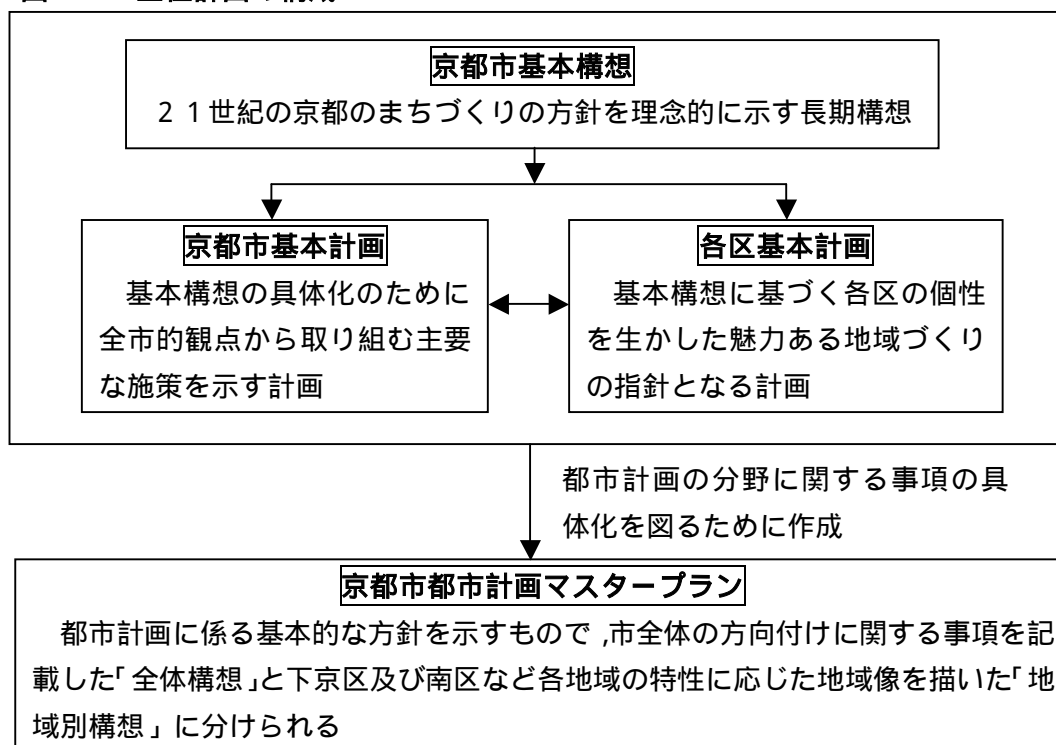
一方、京都地区基本構想は、JR京都駅、新幹線京都駅、近鉄京都駅及び地下鉄京都駅を中心とした京都市の中核をなす大規模ターミナルを対象としているため、地区の特性やまちづくりの方向性にも十分配慮した構想を策定することが必要となります。

このことから、京都地区基本構想を策定するに当たり、まず、京都市の上位計画における下京区及び南区のまちづくりの方向性を踏まえた上で、京都地区のまちづくりの方向性を整理することとします。

1 上位計画の構成

上位計画の構成を図-6に示します。

図-6 上位計画の構成



2 下京区のまちづくりの方向性

下京区のまちづくりの方向性は、上位計画の中の下京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。

(1) 下京区基本計画

下京区基本計画では、将来像である「であい ふれあい 町衆のまち いきいき下京」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つの構想（リーディングプロジェクト）を掲げています。

- のんびりゆったり歩くまち構想
- にぎわい門前町ルネッサンス構想
- 個性と魅力を伝える情報のまち構想
- みんなで支え合うやすらぎのまち構想
- 楽しく学びふれあう学習のまち構想

(2) 京都市都市計画マスタープラン

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、下京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。

- 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
- 都市活動からみた目標
都心にふさわしい活力ある産業とにぎわいのあるまちをつくる
- 都市環境からみた目標
寺院や町並み、きめ細かい自然を生かしたまちをつくる
- 都市交通からみた目標
にぎわいと文化あふれる、歩いて楽しい魅力的なまちをつくる

3 南区のまちづくりの方向性

南区のまちづくりの方向性は、上位計画の中の南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。

(1) 南区基本計画

南区基本計画では、将来像である「水と風きらきら・暮らしゆったり・洛南しっかり」の実現に向けたまちづくりの目標として提示しており、この中で以下の3つの理念を掲げています。

- 「いのちと人権」が尊重されるまちづくり
- 「区民が主役」のまちづくり
- 「新しい洛南」を創造するまちづくり

また、将来像の実現のための重点プロジェクトとして、以下の4つの取組を掲げています。

- 区民主体のまちづくり交流ネットワーク
- 暮らしを支える地域福祉のネットワーク
- 原風景を生かしたうるおい環境の創出
- 区民のシンボルマークづくりと地域交通体系の再編

(2) 京都市都市計画マスタープラン

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、南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。

都市居住からみた目標

基盤が整い、優れた居住環境を備えた住工共存のまちをつくる

都市活動からみた目標

南の玄関口として、京都の新しい活力を支えるまちをつくる

都市環境からみた目標

鴨川と桂川の水辺を生かした、緑豊かな環境のまちをつくる

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

4 京都地区のまちづくりの方向性

上位計画に示されている下京区及び南区のまちづくりの方向性を踏まえ、京都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京都地区のまちづくりの方向性を以下のように整理します。

(1) 来訪者をやさしく迎える京都市の玄関口としてのまちづくりの推進

国内外からの来訪者をやさしく迎える京都市の玄関口として、京都市全体の活力を支えるにふさわしいより安全・快適で使いやすい施設を備えたまちづくりを推進します。

(2) 誰もが利用しやすい公共交通の要衝としての施設整備の推進

多くの交通機関が集まる京都地区において、市民生活や都市生活を支える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。

(3) にぎわいと文化あふれる、安全・安心・快適な環境づくりの推進

訪れる人がまちの貴重な文化・歴史・緑を楽しみ、住む人が安全・快適に生活できるよう、道路などのバリアフリー化にみんなで取り組み、歩く人にとって安全で快適な環境づくりを推進します。

(4) ふれあい、支え合う仕組みのあるまちづくりの推進

伝統的に受け継がれているコミュニティを維持、継承するとともに地域の連帯感を深め、やすらぎのあ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

京都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始めとする、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始め、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」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」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併せて、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」を推進することとします。

2 京都地区のバリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針

京都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、京都地区の特性及びまちづくりの方向性を踏まえ、京都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

京都市の玄関口として来訪者・住む人に優しいまち

京都駅は、多くの交通機関が集まり、国内外からの多くの来訪者を迎える京都市の玄関口です。また、京都地区には、著名な社寺・史跡・自然が数多くあり、にぎわいの中にもうまいのある住環境が形成されています。

京都市の玄関口にふさわしい駅として、誰もが快適で使いやすい公共交通とするためのバリアフリー化を目指します。そして、地域コミュニティを活かした助け合いの推進及びバリアフリーの施設整備などにより、働く人・住民などすべての人に優しいまちを整備するだけでなく、地区への観光来訪者に対しても心地よいまちを目指します。

(2) 基本方針

ア 誰もが利用しやすい鉄道駅のバリアフリー化整備の推進

多くの乗降客が集まる京都地区では、これまでも、バリアフリー化のための整備がすすめられてきましたが、高齢者や身体に障害のある方などの移動制約者の特性に十分配慮した施設整備をさらに推進するとともに、京都地区への来訪者も含めた、誰もが利用しやすい旅客施設を目指します。

イ 乗り換えのしやすいターミナル地区整備の推進

高齢者、身体に障害のある方、外国人などすべての方が、安全で快適に鉄道駅間、鉄道からバスまたはタクシーへの円滑な乗り換えができるよう、駅前広場及び通路における移動経路の改善、情報案内施設の整備などを推進します。

ウ 京都駅と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

京都駅から目的地まで、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。

エ 京都駅周辺の居住空間を含めた道路などの一体的なバリアフリー化の推進

駅周辺に多くの文化財や商業施設があるこの地区において、安心して歩いて暮らせるまちづくりを推進するために、道路環境や居住環境の整備を推進するとともに、前項ウの主要な経路の整備に併せて、それ以外の道路などについても、できる限り一体的なバリアフリー化を推進します。

オ 一体的なバリアフリー化事業の推進体制の整備

京都地区基本構想に位置付けられた各種事業を，市民を始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，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。

カ 「心のバリアフリー」の推進

バリアフリー化設備の整備に併せ，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，国民すべての責務である「心のバリアフリー」を推進します。

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，重点整備地区の要件の一つとして，「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。

これを京都地区に当てはめると，まず，京都地区における公共交通機関の核であるJR京都駅，新幹線京都駅，近鉄京都駅及び地下鉄京都駅を利用する高齢者や身体に障害のある方などが，旅客施設から目的地まで，安全で円滑に徒歩で移動できる交通環境の整備に重点を置き，京都地区基本構想を策定する必要があります。

そして，重点整備地区の区域については，JR京都駅，新幹線京都駅，近鉄京都駅及び地下鉄京都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となります。

このことを踏まえ，重点整備地区の区域を以下のように設定しました。

(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

旅客施設駅からの徒歩圏内（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表-7のように抽出しました。

表-7 駅周辺に立地する主要施設

福祉施設	医仁会老健施設白寿，若杉学園，崇仁コミュニティセンター
医療施設	武田病院，木津屋橋武田病院，福島病院，九条診療所，吉川眼科病院，橋本整形外科診療所
教育施設	京都科学技術専門学校，龍谷大学
官公庁施設	下京区役所，下京福祉事務所，下京保健所，京都七条ハローワーク，七条警察署，下京社会保険事務所，京都中央郵便局，国土交通省京都国道事務所，下京消防署，キャンパスプラザ京都
文化・レクリエーション施設	京都タワー，東本願寺，西本願寺，梅小路公園，渉成園，東寺，京都市南図書館
商業・宿泊施設	京都駅ビル，京都駅前地下街（ポルタ），プラッツ近鉄，アバンティ，ホテル京阪京都，新都ホテル，新阪急ホテル，リーガロイヤルホテル

(2) 重点整備地区の区域の設定

表 - 7 の施設のうち、高齢者や身体に障害のある方にとって特に重要な施設である武田病院、下京区役所、下京福祉事務所及び下京保健所、そして高齢者や身体に障害のある方を始めとする、多くの方が利用するプラッツ近鉄、アバンティなどの大規模商業施設、龍谷大学、キャンパスプラザ京都、また、日本人や外国人観光客が多く訪れる東本願寺、西本願寺及び東寺などの文化施設を重要施設と捉えました。また、重点整備地区は、JR京都駅、新幹線京都駅、近鉄京都駅及び地下鉄京都駅とこれらの施設とを結ぶ経路を含む地区とすることとしました。

区域の設定に当たっては、JR京都駅、新幹線京都駅、近鉄京都駅及び地下鉄京都駅に近接する近鉄東寺駅、地下鉄九条駅及び京阪七条駅の位置や表 - 7 の施設間の移動を勘案し、また、駅周辺の居住環境整備の観点なども踏まえ、駅を中心として一体的にバリアフリー化を推進すべき区域として総合的に判断しました。

具体的な区域の線引きについては、道路によって明確に境界を定めました。

重点整備地区の区域を図 - 7 に示します。

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ほか、特定経路を構成する道路以外の駅前広場、通路等においても、バリアフリー化のための事業の実施に努めるものとしています。

また、特定事業の実施に当たっては、2 m 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。

京都地区の道路の特定経路の設定に当たっては、1(2)で重要施設として抽出した武田病院、下京区役所、下京福祉事務所、プラッツ近鉄、アバンティ、龍谷大学、キャンパスプラザ京都、東本願寺、西本願寺及び東寺に着目し、当該駅とこれらの施設とを結ぶ主要経路について特に重点的にバリアフリー化を図っていくべきであると判断しました。また、今後、重点整備地区のひとつとして取組を行う京阪七条駅を中心とした七条地区との連続した経路の確保のため、京阪七条駅から西方面に向かう経路についてもバリアフリー化を図るべきであると考えました。

ただし、このうち、主要施設へ向かうための歩道が、一部道路幅員が狭小で勾配が急であるなど、2 m 以上の歩道幅員の確保や勾配の緩和が難しく、かつ、特定事業の目標年次である平成22年までに、道路拡幅に必要な用地を確保することが極めて困難な区間については、特定経路を補完する経路として「準特定経路」に位置付け、特定経路の整備に併せてできる限りバリアフリー化を図っていくこととしました。

なお、道路以外の主要な移動経路としては、北口駅前広場と南北自由通路を特定経路と位置付け、バリアフリー化を図っていくこととします。

このような考え方にに基づき、以下のとおり特定経路と準特定経路を設定しました。

(1) 特定経路の設定

JR 京都駅，新幹線京都駅，近鉄京都駅及び地下鉄京都駅と武田病院，キャンパスプラザ京都，東本願寺及び西本願寺とを結ぶ主たる経路のうち，表 8 の区間を特定経路に位置付けました。

表 - 8 特定経路

特定経路	区 間：京都駅～東本願寺 該当する路線：一般国道 24 号 府道下鴨京都停車場線（通称：烏丸通） 皆山経 6 号線
特定経路	区 間：京都駅～西本願寺 該当する路線：一般国道 1 号 府道伏見港京都停車場線（通称：塩小路通）
特定経路	区 間：京都駅～下京区役所の南方（西洞院通と塩小路通の交差点） 該当する路線：安寧緯 7 号線
特定経路	区 間：アバンティ～京都駅～伏見稻荷大社御旅所（国道 1 号と東寺道の交差点） 該当する路線：一般国道 1 号 八条通
その他の特定経路	・ 京都駅北口駅前広場（京都駅ビル前面空地含む。） ・ 京都駅南北自由通路

(2) 準特定経路の設定

駅と龍谷大学及び駅と東寺とを結ぶ主たる経路，並びに国道 24 号のうち，表 - 9 の区間を準特定経路に位置付けました。

表 - 9 準特定経路

準特定経路	区 間：烏丸通～河原町通 該当する路線：一般国道 24 号（通称：七条通）
準特定経路	区 間：国道 1 号～龍谷大学 該当する路線：府道梅津東山七条線（通称：七条通）
準特定経路	区 間：国道 1 号～東寺 該当する路線：東寺道

特定経路，準特定経路を図 7 に示します。

第6章 京都地区の課題・問題点

京都地区の課題・問題点については、これまで計4回の「京都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、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もいくつかの意見をいただきました。また、平成17年1月には、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京都駅、新幹線京都駅、近鉄京都駅及び地下鉄京都駅や特定経路、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。

なお、京都地区の4駅及びその周辺部の施設については、既に一定のバリアフリー化の取組を進めて参りましたが、わかりやすい案内表示や視覚障害者用の誘導ブロック等の情報案内設備や券売機等の個別施設については、まだ十分に整備されているとは言えない現状にあります。

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示します。

なお、現地踏査の概要を巻末の参考資料1に示します。

1 JR京都駅、新幹線京都駅、近鉄京都駅及び地下鉄京都駅の課題・問題点

以下の区分に基づいて、JR京都駅、新幹線京都駅、近鉄京都駅及び地下鉄京都駅の課題・問題点及び改善要望などの概要を示します。

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

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

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

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京都駅、新幹線京都駅、近鉄京都駅及び地下鉄京都駅のバリアフリー状況を表10に示します。

また、JR京都駅、新幹線京都駅、近鉄京都駅及び地下鉄京都駅の課題・問題点マップを図8、図9及び図-10に示します。

(1) JR京都駅

ア 利用動線

(ア) 奈良線ホームのスロープの手すりを1段から2段にしてほしいとの要望があります。また、各ホームの階段の手すりがないことが、現地調査の結果、課題・問題点として挙げられます。

(イ) 階段の段鼻(踏み面の先端部)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) 地下鉄との乗換階段にエレベーターを設置してほしいとの要望があります。

イ 情報案内設備

(ア) トイレの入口までの誘導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。また、女子トイレ等の表示が見えにくいので改善してほしいとの要望があります。

(イ) 中央改札口付近の階段及びエスカレーターの上端・下端部に、警告用の点状ブロックが設置されていないことが、現地調査の結果、課題・問題点として挙げられます。

(ウ) ホーム端にプラットホームの内方向を示す線状ブロックを設置してほしいとの要望があります。

- (E) ホーム上に車両ドアの位置を表示する点状ブロックを設置してほしいとの要望があります。
- (F) ホーム上にあるエレベーターの案内サインが少なく、位置が分かりにくいことが現地調査の結果、課題・問題点として挙げられます。
- (G) ホームに設置されている電光式の列車運行案内表示板について、文字のコントラストをもっと強くしてほしいとの要望があります。また、文字を大きくしてほしいとの要望があります。

ウ 利便設備

- (A) 車いす対応型トイレの出入口付近や内部が車いすでは回転しにくいので改善してほしいとの要望があります。

エ 個別施設

- (A) 各改札口の券売機について、車いすの方のための蹴り込みをもっと大きくしてほしいとの要望があります。
- (I) 西口の路線図・料金表について、文字が小さく表記内容が分かりにくいという指摘があります。また、中央口に点字表示板が1箇所しかないので増やしてほしいとの要望があります。
- (J) 西口改札口の券売機について、タッチパネル式よりボタン式の方が使いやすいとの指摘が視覚障害のある方からあります。

(2) 新幹線京都駅

ア 利用動線

- (A) 駅構内に一般用エレベーターを設置してほしいとの要望があります。

イ 情報案内設備

- (A) コンコース上の視覚障害者誘導用ブロックのコントラストが弱く分かりにくいとの指摘が視覚障害のある方からあります。
- (I) ホーム端にプラットホームの内方向を示す線状ブロックを設置してほしいとの要望があります。

ウ 利便設備

- (A) 2階コンコースにベンチが少ないので増やしてほしいとの要望があります。

(3) 近鉄京都駅

ア 情報案内設備

- (A) 1階八条口付近の構内エレベーターが柱の影に隠れており、また、案内表示が小さく、位置がわかりにくいので改善してほしいとの要望があります。
- (I) 八条口の券売機へ誘導する線状ブロックが何もないところに設置されているので改善してほしいとの要望があります。
- (J) ホームには、電光掲示の案内表示板は設置されていますが、緊急時のための電光表示板を設置してほしいとの要望があります。また、案内表示板に照明灯の光が反射して見にくいとの指摘があります。
- (E) 構内の案内放送の音が反響して聞こえにくいとの指摘があります。
- (F) ホーム端にプラットホームの内方向を示す線状ブロックを設置してほしいとの要望があります。また、車両ドアの位置に点状ブロックを設置してほしいとの要望があります。
- (G) 八条口改札口付近の案内表示が黄色地に白矢印では見にくいとの指摘があります。

イ 利便設備

(ア) 待合室に、発着案内や緊急時の情報を表示する電光表示板を設置してほしいとの要望があります。

ウ 個別施設

(ア) 中央口の路線図・料金表について、駅名表示が小さく表記内容が分かりにくいという指摘や路線ごとに色分けをしてほしいとの要望があります。また、八条口については、点字表示板を設置してほしいとの要望があります。

(4) 地下鉄京都駅

ア 利用動線

(ア) ホーム上のエレベーターの位置がわかりにくいとの指摘があります。また、エレベーターが設置されている改札口がわかるようにしてほしいとの要望があります。

(イ) 南改札口付近のスロープの幅が狭く車いすでは移動しにくい、また、勾配が急であるとの指摘があります。

イ 情報案内設備

(ア) ホーム上の時刻表・路線図に点字表示を設置してほしいとの要望があります。

(イ) 南改札口付近のスロープの手すりの点字表示板が取れてなくなっているため、設置してほしいとの要望があります。

ウ 利便設備

(ア) トイレまでの案内表示をわかりやすくしてほしいとの要望があります。また内部の可動手すりが破損しているため改善してほしいとの要望があります。

(5) その他4駅共通の課題・問題点

ア ホームと車両の乗降口との段差・隙間

ホームと車両の乗降口との間にある段差や隙間をもっと小さくしてほしいとの要望があります。

イ 多機能トイレの改良

既にオストメイト対応（人工肛門や人工膀胱を付けた方が器具の洗浄などを行える設備を備える）の多機能トイレとなっている箇所について、洗浄するためのお湯が使える設備を設置してほしいとの要望があります。

ウ 洋式トイレの増設

一般用トイレにおいて、高齢者などが利用しやすい洋式トイレを増設してほしい、ただし、洋式トイレを嫌われる方のために和式トイレも残してほしいとのご意見があります。

表一10 JR京都駅、新幹線京都駅、近鉄京都駅及び地下鉄京都駅のバリアフリー状況

鉄道名		西日本旅客鉄道	東海旅客鉄道	近畿日本鉄道	市営地下鉄
路線名		京都線、嵯峨野線、奈良線	東海道新幹線	京都線	烏丸線
駅名		京都駅	京都駅	京都駅	京都駅
駅の構造		地上駅	高架駅	高架駅	地下駅
1日平均乗降客数		343,306人	49,100人	86,606人	107,936人
最大段差	出入口～改札口 (改札外)	10.2m	4.6m	4.7m	8.1m
	改札口～プラットホーム (改札内)	7.6m	12.5m	5.4m	5.2m
段差解消 の状況	出入口～改札口 (改札外)	○ エレベーター、エスカレーター有り	○ エレベーター、エスカレーター有り	○ エレベーター、エスカレーター有り	○ エレベーター有り
	改札口～プラットホーム (改札内)	○ エレベーター、エスカレーター有り	△ 車いす対応型エスカレーター有り	○ エレベーター、エスカレーター有り	○ エレベーター、エスカレーター有り
情報案内 設備	誘導警告ブロックの 設置状況	○ 出入口～券売機～改札口～ プラットホームに連続して 有り	○ 出入口～券売機～改札口～ プラットホームに連続して 有り	○ 出入口～券売機～改札口～ プラットホームに連続して 有り	○ 出入口～改札口～プラット ホームに連続して有り ただし、券売機への誘導ブ ロック無し
	ホーム上での 運行情報設備	○ 有り	○ 有り	○ 有り	○ 有り
便利設備	券売機に併設した 点字料金表示	○ 有り	○ 無し	○ 有り	○ 無し
	トイレ	○ 多機能トイレ	○ 多機能トイレ	○ 多機能トイレ	○ 車いす対応型トイレ (平成16年度末に多機能ト イレ整備済)
個別設備	休憩設備	◎ ベンチ、待合室有り	◎ ベンチ、待合室有り	◎ ベンチ、待合室有り	○ ベンチ有り
	プラットホーム	○ 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	○ 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
個別設備	券売機	○ 有り	× 無し	○ 有り	× 無し
	改札口	○ 幅90cm以上の改札口有り	○ 幅90cm以上の改札口有り	○ 幅90cm以上の改札口有り	○ 幅90cm以上の改札口有り

図-8 JR京都駅・新幹線京都駅の課題・問題点マップ

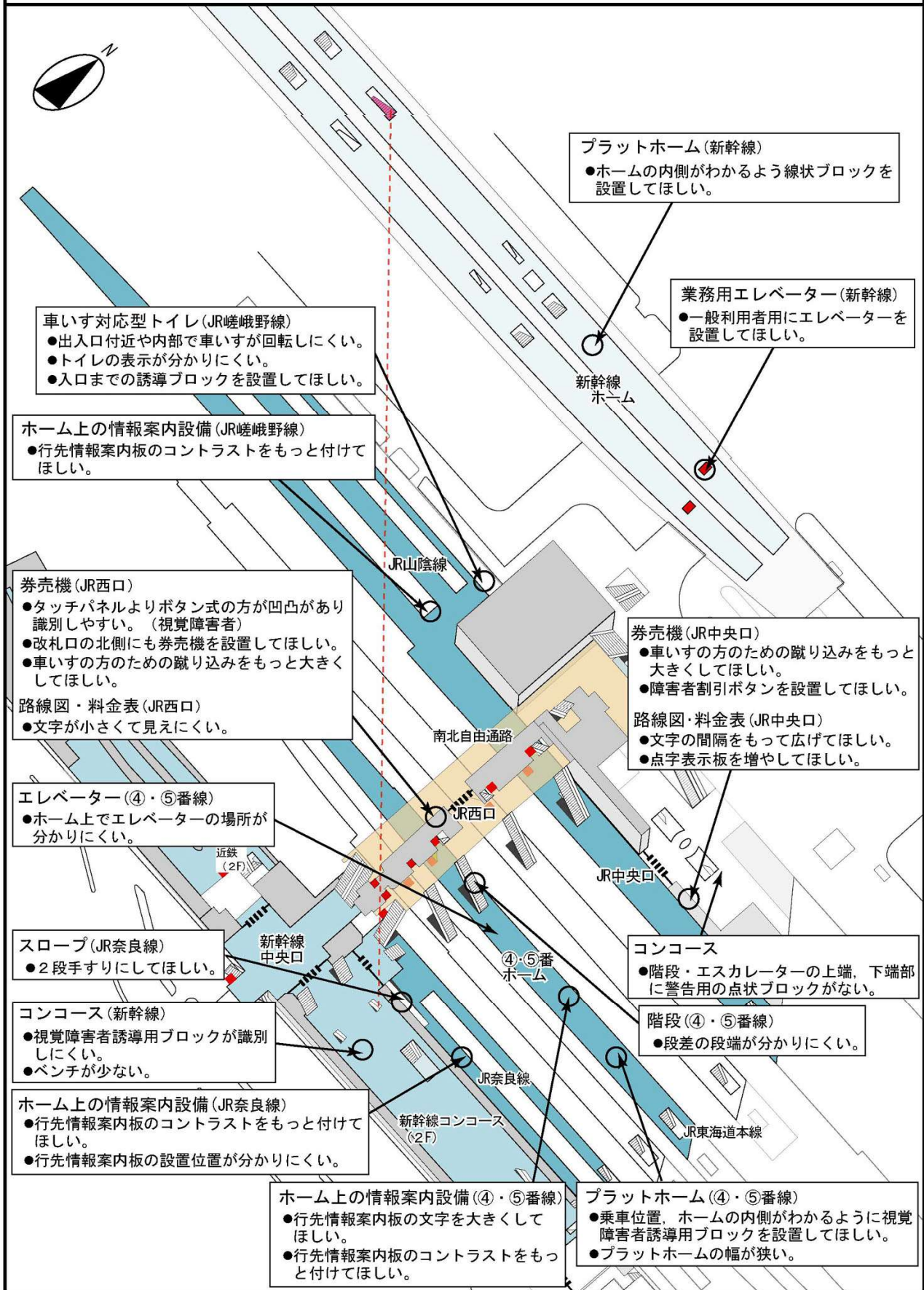


図-9 近鉄京都駅付近の課題・問題点マップ

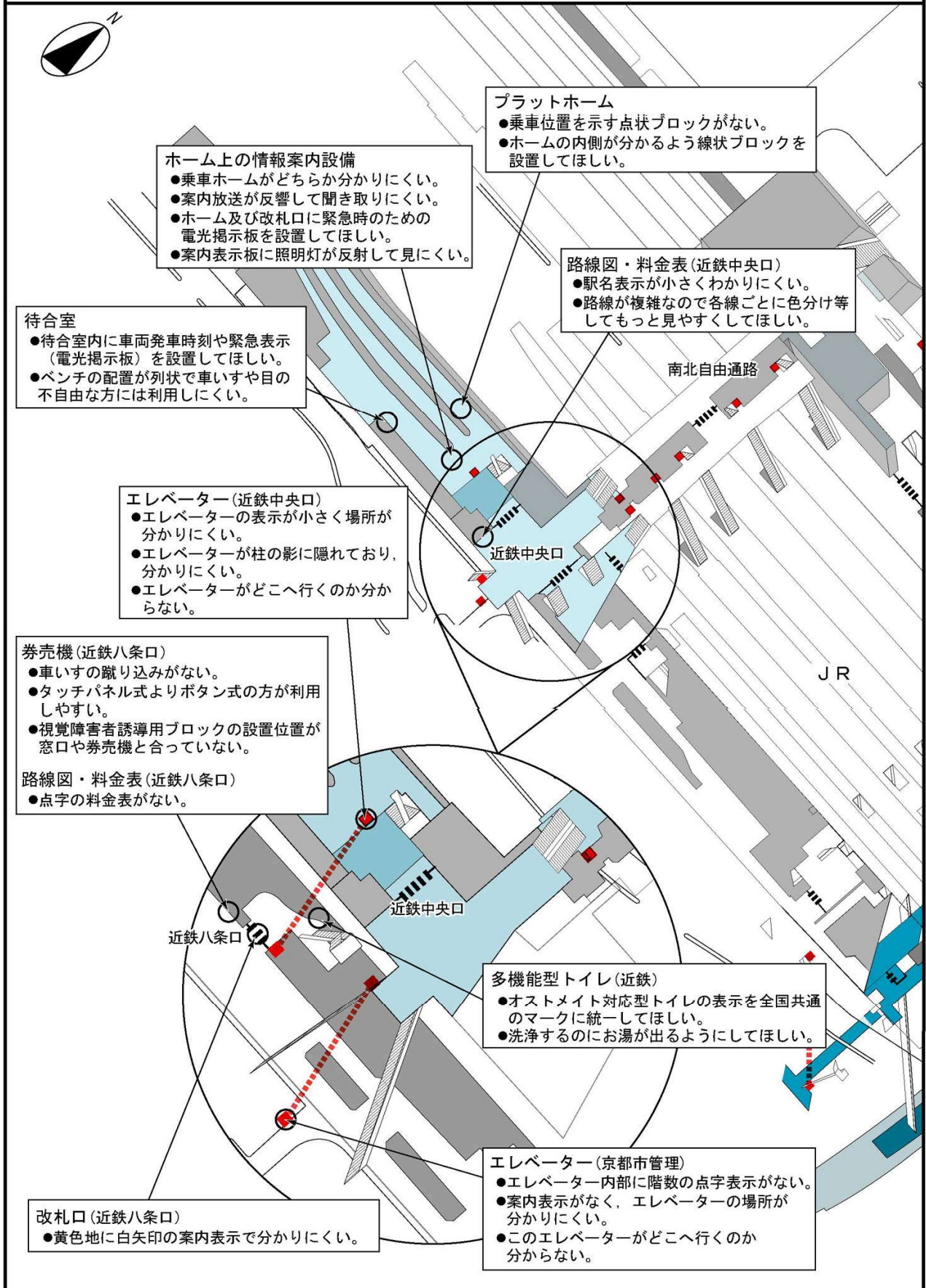
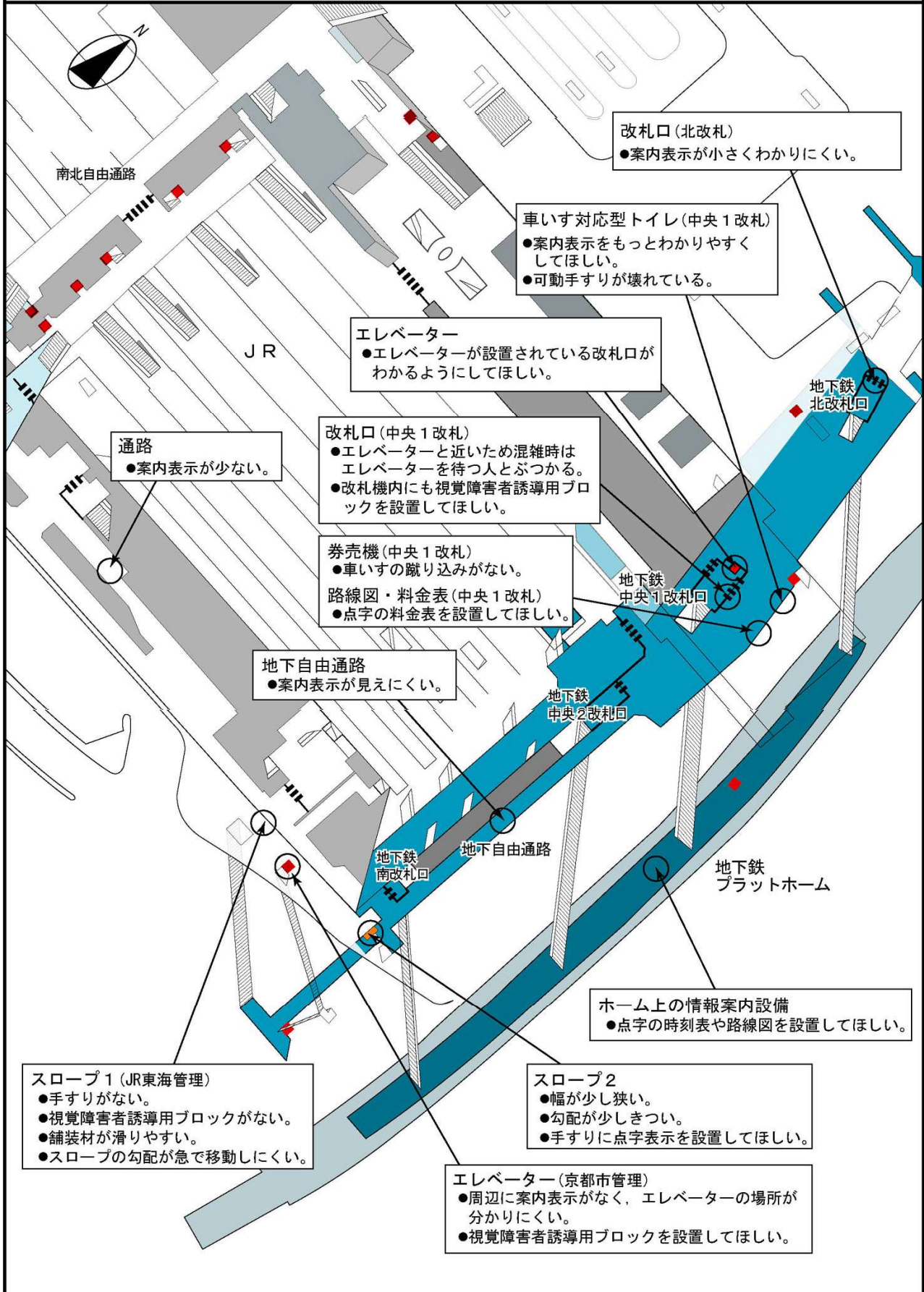


図-10 地下鉄京都駅付近の課題・問題点マップ



2 周辺道路等の課題・問題点

以下に、道路等の課題・問題点及び改善要望などの概要を示します。

道路などの課題・問題点マップを図 - 11 に示します。

(1) 特定経路 (烏丸通)

両側に2 m以上の歩道が整備されていますが、雨天時に滑りやすい、放置自転車が多数、歩車道境界に段差がある、車両の乗り入れ部などの横断勾配が急であるなどの指摘があります。

(2) 特定経路 (塩小路通)

両側に2 m以上の歩道が整備されていますが、舗装が凸凹で段差がある、看板やプランター、自転車がある、横断箇所の歩道部分の勾配が急であるなどの指摘があります。また、スクランブル交差点は、人とぶつかる恐れがあるので怖くて利用できないという視覚障害のある方からの意見があります。

(3) 特定経路 (京都駅～キャンパスプラザ京都～塩小路通)

両側に2 m以上の歩道が整備されていますが、看板や放置自転車などの障害物が多い、横断勾配が急である、乗入れ部に一部段差があるなどにより移動しにくいとの指摘があります。

(4) 特定経路 (八条通・国道1号)

両側に2 m以上の歩道が整備されていますが、乗入れ部の一部に段差がある、電柱やバス停があり有効幅員が狭い、舗装面が凸凹しているなどの指摘があります。

(5) 準特定経路 (国道24号)

両側に2 m以上の歩道が整備されていますが、放置自転車や電柱などにより移動しにくいとの指摘があります。

(6) 準特定経路 (七条通)

両側に歩道は設置されていますが、歩道に電柱等があり歩きにくい、歩道の幅員が狭いなどの指摘があります。

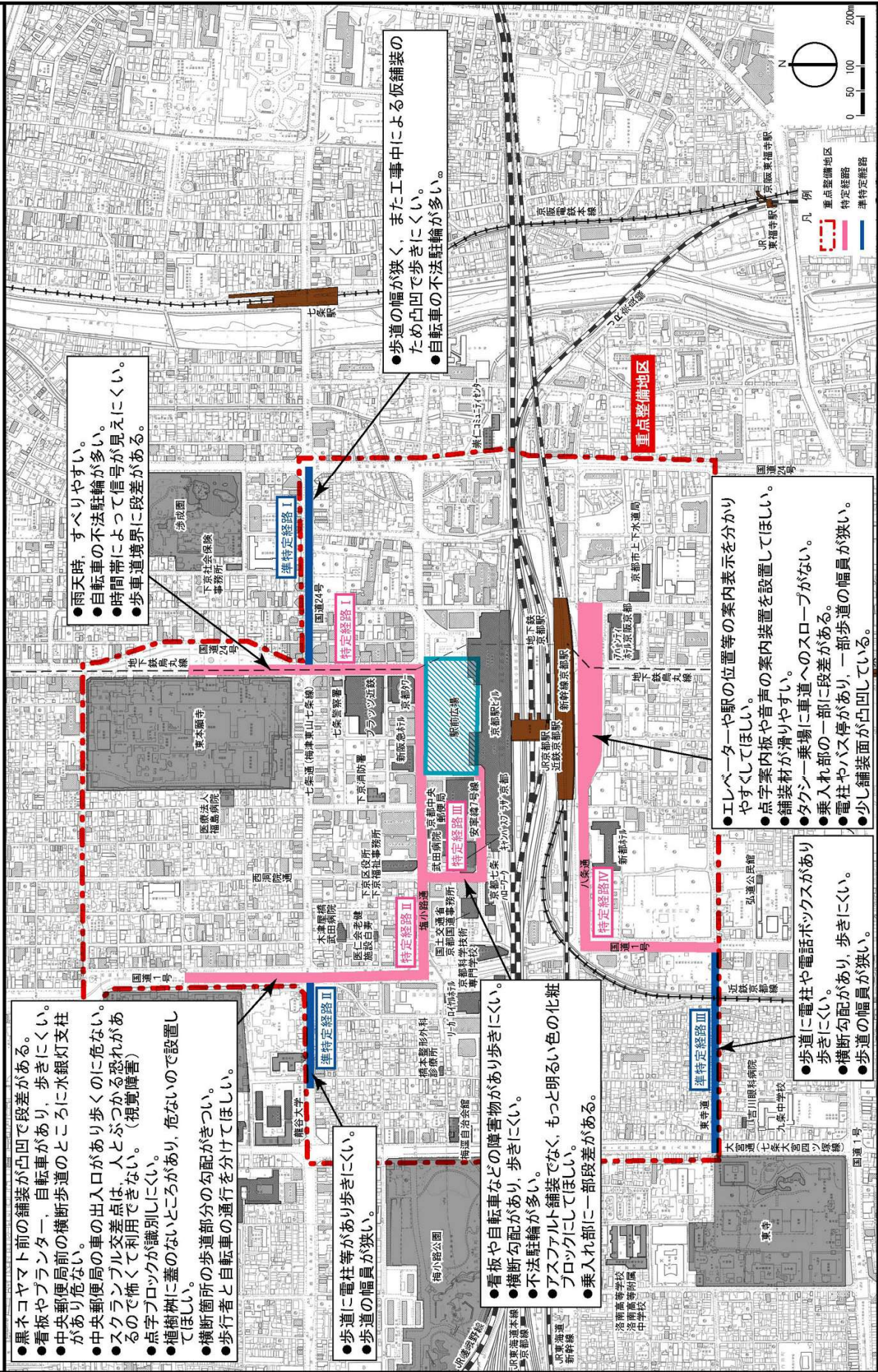
(7) 準特定経路 (東寺通)

両側に歩道は設置されていますが、歩道に電柱や電話ボックスがある、横断勾配が急である、歩道の幅員が狭いなどの指摘があります。

(8) その他の道路

歩道の横断勾配が急である、歩車道境界に段差がある、植樹柵の段差でつまづくので危ないなどの指摘があります。

図-11 道路などの課題・問題点マップ



- 黒ネコヤマト前の舗装が凸凹で段差がある。
- 看板やプラタナー、自転車があり、歩きにくい。
- 中央郵便局前の横断歩道のところに水銀灯支柱があり危ない。
- 中央郵便局の車の出入口があり歩きのに危ない。
- スクランブル交差点は、人とぶつかる恐れがあるので怖くて利用できない。(視覚障害)
- 点字ブロックが識別しにくい。
- 道樹林に蓋のないところがあり、危ないので設置してほしい。
- 横断箇所のある歩道部分の勾配がきつい。
- 歩行者と自転車の通行を分けてほしい。

- 歩道に電柱等があり歩きにくい。
- 歩道の幅員が狭い。

- 看板や自転車などの障害物があり歩きにくい。
- 横断勾配があり、歩きにくい。
- 不法駐輪が多い。
- アスファルト舗装でなく、もっと明るい色の化粧ブロックにしてほしい。
- 乗入れ部に一段段差がある。

- 雨天時、すべりやすい。
- 自転車の不法駐輪が多い。
- 時間差によって信号が見えにくい。
- 歩車道境界に段差がある。

- 歩道の幅が狭く、また工事中による仮舗装のため凸凹で歩きにくい。
- 自転車の不法駐輪が多い。

- エレベーターや駅の位置等の案内表示を分かりやすくしてほしい。
- 点字案内板や音声の案内装置を設置してほしい。
- 舗装材が滑りやすい。
- タワシ乗場に車道へのスロープがない。
- 乗入れ部の一部に段差がある。
- 電柱やバス停があり、一部歩道の幅員が狭い。
- 少し舗装面が凸凹している。

- 歩道に電柱や電話ボックスがあり歩きにくい。
- 横断勾配があり、歩きにくい。
- 歩道の幅員が狭い。

3 北口駅前広場，南北自由通路及びその他の通路等の課題・問題点

以下に，北口駅前広場，南北自由通路及びその他の通路等の課題・問題点及び改善要望などの概要を示します。

北口駅前広場の課題・問題点マップを図 - 12 に示します。南北自由通路及びその他の通路等の課題・問題点は，駅などの問題点マップ（図 - 8～11）に示しています。

（1）北口駅前広場（駅ビル前面空地を含む）

ア 利用動線

- (ア) 車いすでの利用がしやすいバス車両を導入してほしいとの要望があります。
- (イ) タクシー乗り場での歩車道の段差が支障となるとの指摘があります。
- (ウ) タクシー降り場での歩道切り下げ勾配が急であるとの指摘があります。
- (エ) 障害者用停車スペースが離れた所にあるので改善してほしいとの要望があります。

イ 情報案内設備

- (ア) 視覚障害者誘導用ブロックの上にバス待ちの客が並んでいるので敷設位置を見直してほしいとの要望があります。
- (イ) バス乗降場と駅間に誘導ブロックを設置してほしいとの要望があります。
- (ウ) 視覚障害のある方へのバス停の案内板を設置してほしいとの要望があります。
- (エ) タクシー等降り場から駅への誘導ブロックを設置してほしいとの要望があります。

（2）南北自由通路

ア 利用動線

- (ア) 階段の段鼻が識別しにくいので改善してほしいとの指摘があります。

イ 情報案内設備

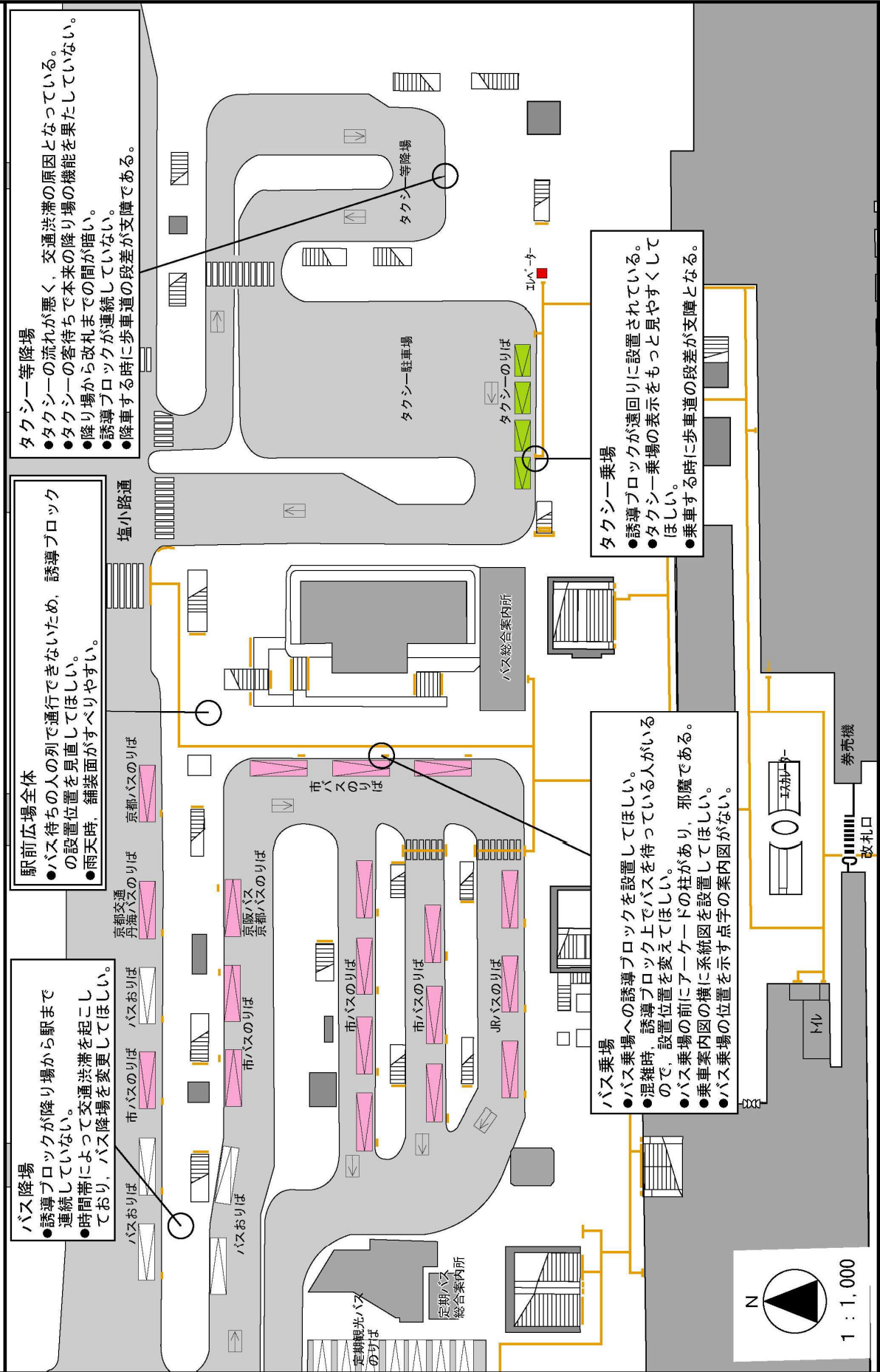
- (ア) 周辺に案内表示がなく，エレベーターの場所が分かりにくいとの指摘があります。
- (イ) エレベーターの行先を表示してほしいとの要望があります。
- (ウ) 音声案内を設置してほしいとの要望があります。
- (エ) 北側及び南側エスカレーターの上下端通路部分に警告用の点状ブロックが設置されていないことが，現地調査の結果，課題・問題点として挙げられます。
- (オ) エスカレーターの運転時間を長くしてほしいとの要望があります。

（3）その他の通路等

ア 利用動線

- (ア) 特定経路（市道 安寧緯7号線）沿いの駅ビル前面通路の車両乗り入れ部分の横断勾配を改善してほしいとの要望があります。
- (イ) 八条通とJR八条東改札口を結ぶスロープに手すりを設置してほしいとの要望があります。

図-12 京都駅北口駅前広場の課題・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京都地区の課題・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京都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、

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、道路特定事業及び交通安全特定事業)の計画

特定事業以外のバリアフリー化事業計画

特定事業に併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

その他の事業計画

京都地区内の特定経路等の主要な経路において行われる電線共同溝事業などで、その実施に当たり、バリアフリー化基準に沿った施設整備などが可能な事業の計画

に区分し、その概要を示しています。目標年次については、

短期 平成17年から19年の間に事業を完了させることを目標とするもの

中期 平成17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

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、京都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、それぞれ京都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 京都駅のバリアフリー化事業計画の概要

(1) JR京都駅の事業計画の基本的な考え方

鉄道事業者が、JR京都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) 階段及びスロープにおける手すりの改善

各ホームの階段の手すり及び奈良線ホームのスロープの手すりを、ホーム改修時に1段から2段への改善を検討します。

(イ) 階段段鼻の明瞭化

一部の階段において、段鼻が分かりにくいいため、識別テープを貼るなどの方法により、容易に段を識別できるよう改善を検討します。

(ウ) 複数経路の段差解消の継続的な検討

現在、段差解消ができていない経路についても、旅客動線などを考慮しながら継続的に検討を行います。

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

トイレ入口の点字案内板へ誘導する線状ブロックが設置されていない箇所については、改善します。また、中央口改札口付近の階段及びエスカレーターの上端・下端部に警告用の点状ブロックの設置を検討します。また、ホーム縁端警告ブロックへのプラットホームの内方向を示す内方線の追加設置について、ホーム改修などの際の改善を検討します。

(イ) エレベーターの案内サインの改善

ホーム上のエレベーターの案内サインについて、より分かりやすい表示となるよう検討します。

ウ 個別設備

(ア) 車いす対応型券売機の導入の検討

車いす対応型券売機（必要な下部スペースを確保するための蹴り込みが設けられた機種）の導入について、券売機の更新時等に設置すべく検討を進めます。

(2) 新幹線京都駅の事業計画の基本的な考え方

鉄道事業者が、新幹線京都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) エレベーターの設置

改札口からホームに至るエレベーターの設置(上り線ホーム:1階コンコース階～ホーム階, 下り線ホーム:2階コンコース階～ホーム階)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 情報案内設備

(ア) 視覚障害者誘導用ブロックの設置

ホーム縁端警告ブロックへプラットホームの内方向を示す内方線の追加設置をホーム改修時に検討します。

(イ) 発車標（電光式列車運行情報案内板）の改善

各改札口付近に掲出している発車標を、全箇所ともフルカラータイプ化し視認性の向上を図ります。

(ウ) 案内サインの改善

改札内コンコースの案内サインの大型化を行います。

ウ 利便施設

(ア) 休憩施設の増設

2階コンコースの待合室の席数を増席します。

エ 個別設備

(ア) 2階コンコースのトイレの改良

トイレ内の段差解消などを含む全面改修（移設）を行い，多機能トイレの増設及び一般トイレへの洋式便器の増設について検討します。

(3) 近鉄京都駅の事業計画の基本的な考え方

鉄道事業者が，近鉄京都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 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

八条口の券売機付近に敷設されている誘導用の線状ブロックは，適切な誘導先へ誘導するよう改善します。また，ホーム縁端警告ブロックへのプラットホームの内方向を示す内方線の追加設置をホーム改良の機会に検討します。

(イ) 点字運賃表の設置

八条口の券売機付近に，点字運賃表を設置します。

イ 個別設備

(ア) 車いす対応型券売機の導入の検討

八条口については，券売機の更新時期に併せて，新型のタッチパネル式の券売機（音声案内，テンキー装置）を順次導入していきます。

(4) 地下鉄京都駅の事業計画の基本的な考え方

鉄道事業者が，地下鉄京都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) スロープの勾配の改善

南口改札前の構外スロープの勾配の改善を，公共交通特定事業計画に位置付けて事業実施を図ります。また，これに併せて，並行する階段を含めた幅及び配置の改善について検討を行います。

イ 情報案内設備

(ア) エレベーターの案内サインの改善

ホーム上のエレベーターへの案内について，突き出し型サインを設置するなどによる改善を行います。また，ホームへのエレベーターのある改札口への案内サインの設置について検討を行います。

(イ) エレベーター内の点字表示の改善

エレベーターの操作ボタン，非常ボタンの点字表示について，どのような表示が有効であるかなどを検討のうえ改善します。

(ウ) スロープ手すりへの点字表示板の設置

南口改札前の構外スロープの改善に併せて，手すりへの点字表示板の設置を行います。

ウ 個別設備

(ア) 車いす対応型券売機の導入の検討

現在は特定割引の乗車券販売を有人改札口で取り扱っていますが、一時的に車いすを使用されるケースもあるため、今後の機器の更新時の課題と考えています。

エ 既に改善された課題・問題点

(ア) 車いす対応型トイレの改善

中央改札口付近にある車いす対応型トイレについては、可動手すりの修繕、サインの改善等についての指摘がありましたが、市民からの地下鉄全駅におけるトイレの多機能化の要望を受けて、平成17年3月に多機能トイレ化を完了し、これに併せて共通ピクトグラム（絵文字）による機能の表示を行いました。

なお、オストメイトの汚物流しについては、強い要望のあった温水設備を設けました。

(5) 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・問題点や京都地区の4駅以外の駅でも共通の課題と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併せ、できる限り多くの設備の改善を図るように努めます。

イ 案内表示や緊急情報表示の在り方の検討

標準案内用図記号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並びに国際観光都市の玄関としての案内表示（多言語表示など）について、関係事業者間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、よりわ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、京都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。

(6) バリアフリー化事業計画の概要

京都駅における公共交通特定事業計画の概要を表 11 に、また、公共交通特定事業以外の事業計画の概要を表 - 12 に示します。

表 - 11 京都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						
		J R 西日本	J R 東海	近鉄	京都市 交通局	H17	18	19	20	21	22	23-
新幹線 京都駅	改札口からホームに至るエレベーターの設置（2基）											
地下鉄 京都駅	南口改札前構外スロープの勾配の改善											

表 - 12 京都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						
		J R 西日本	J R 東海	近鉄	京都市 交通局	H17	18	19	20	21	22	23~
J R 京都駅	車いす対応型トイレ入口の点字表示板へ誘導する線状ブロックの設置					▶						
	各ホームの階段の手すりの1段から2段への改善の検討					▶						
	中央改札口付近の階段・エスカレーターの上端・下端部への警告用点状ブロック設置の検討					▶						
	他の移動円滑化経路実現の継続的な検討					▶						
新幹線 京都駅	改札口付近の発車標のフルカラータイプ化による改善					▶						
	改札内コンコースの案内サインの大型化					▶						
	2階コンコースの待合室の増席					▶						
	段差解消の実施, 2階コンコースの多機能トイレの増設及び一般トイレへの洋式便器の増設の検討					▶						
近鉄 京都駅	八条口券売機付近への点字運賃表の設置					▶						
	オストメイト対応の多機能トイレの表示改善					▶						
地下鉄 京都駅	ホームにおけるエレベーター案内サインの改善					▶						
各駅共通	よりわかりやすい案内表示や緊急情報表示の検討					▶						
	ホーム縁端警告ブロックへプラットホームの内方向を示す内方線の追加設置の検討				設置済	▶						
	車いす対応型券売機の導入の検討		(注)			▶						
	わ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					▶						

(注) 新幹線京都駅においては、車いす利用者はローカウンターの有人窓口にて対応
 京都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, 図 - 15 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、京都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始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。

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

京都バス及び京都市交通局(市バス)の公共交通特定事業計画の概要を表-13、表-14に示します。

表-13 京都バスの公共交通特定事業計画の概要

事業内容	目標年次						
	H17	18	19	20	21	22	23~
京都駅を発着する車両の約90%をワンステップ・ノンステップバスとする							

<参考> 京都バスの車両の更新計画

年次	総車両数	ワンステップバスの車両数	ノンステップバスの車両数	ワンステップ・ノンステップバスの割合
平成16年度末 (2004年度末)	102	28	4	31%
平成17年度末 (2005年度末)	102	33	4	36%
平成22年度末 (2010年末)	-	-	-	約90%

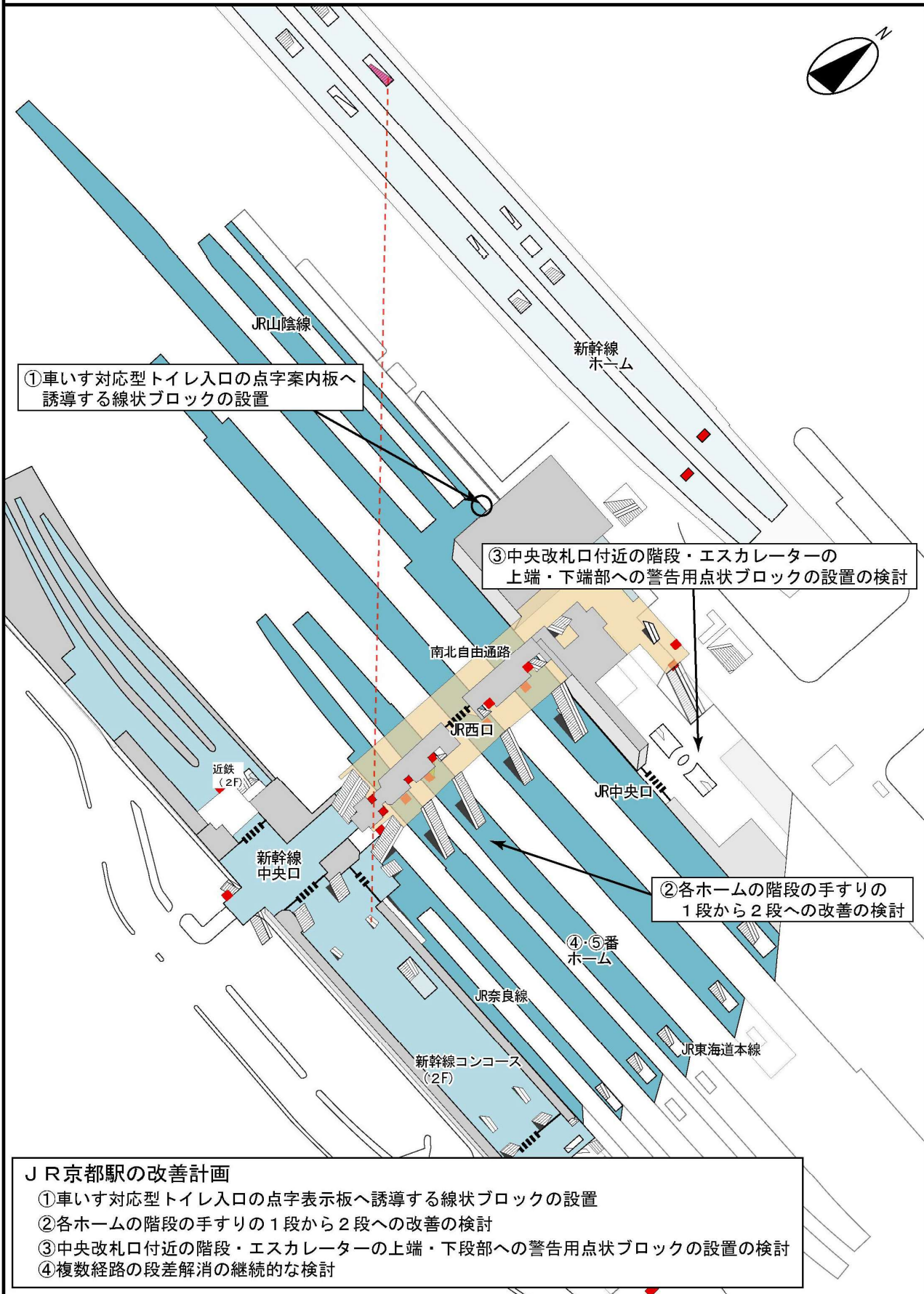
表-14 京都市交通局(市バス)の公共交通特定事業計画の概要

事業内容	目標年次						
	H17	18	19	20	21	22	23~
京都駅を発着する車両の約90%をノンステップバスとする							

<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16年度末 (2004年度末)	750	258	34%
平成17年度末 (2005年度末)	750	366	49%
平成22年度末 (2010年末)	-	-	約90%
平成25年度末 (2013年末)	-	-	100%

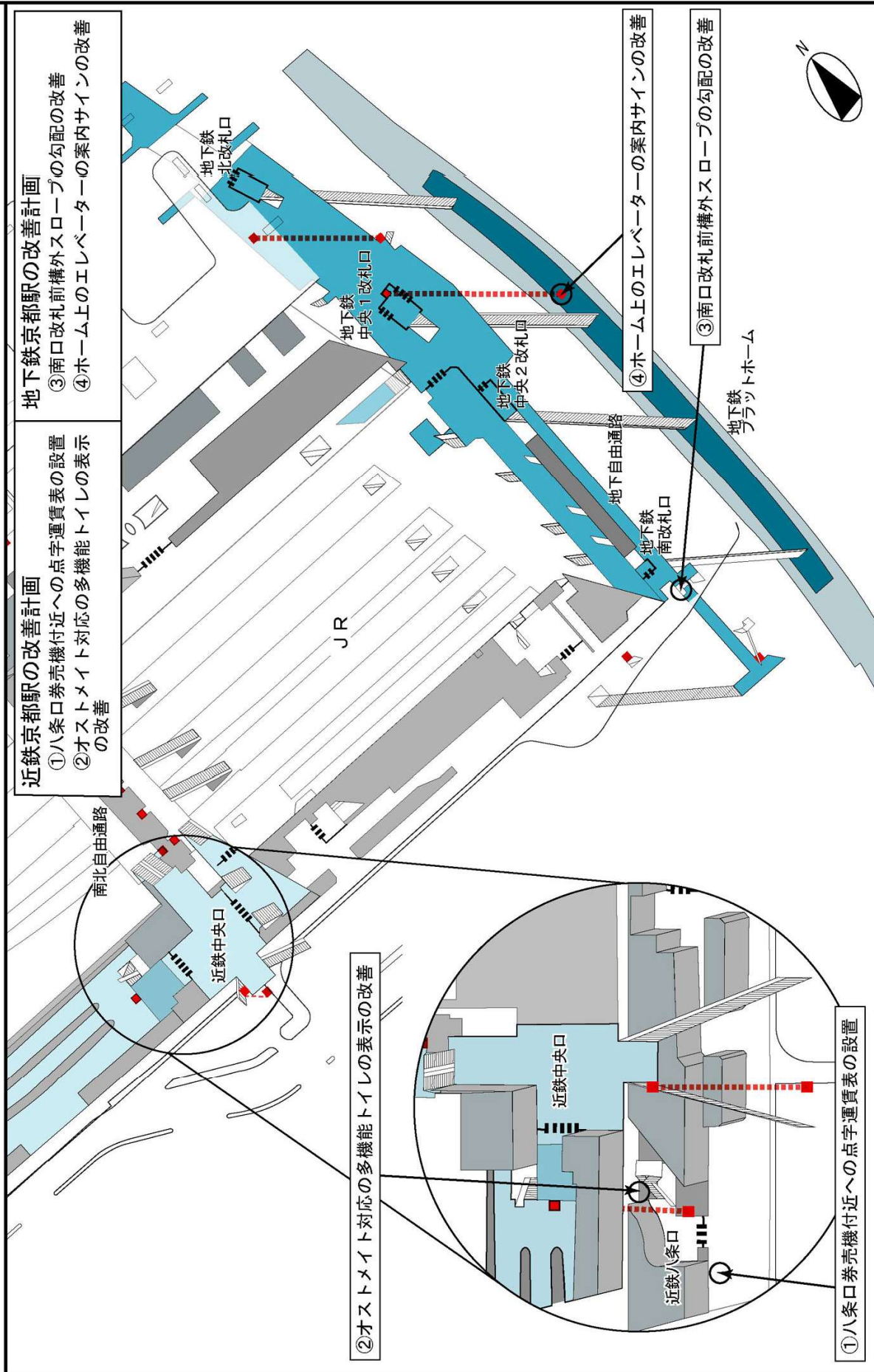
図-13 JR京都駅のバリアフリー化事業計画



J R 京都駅の改善計画

- ①車いす対応型トイレ入口の点字表示板へ誘導する線状ブロックの設置
- ②各ホームの階段の手すりの1段から2段への改善の検討
- ③中央改札口付近の階段・エスカレーターの上端・下段部への警告用点状ブロックの設置の検討
- ④複数経路の段差解消の継続的な検討

図-15 近鉄京都駅・地下鉄京都駅のバリアフリー化事業計画



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 特定経路

京都市が管理する特定経路においては、道路特定事業として、段差、勾配の改善を始めとするバリアフリー化事業を重点的に実施します。

また、京都国道事務所が管理する特定経路においては、現在取組中の電線共同溝事業区間では、事業の中でバリアフリー化基準に適合させた整備を実施するとともに、当該事業区間以外では、連続した点字ブロック敷設などを検討していきます。

イ 準特定経路

特定経路を補完する準特定経路においては、特定経路と連続してバリアフリー化を図れるよう、歩道の有効幅員の確保の検討を行うとともに、段差、勾配の改善などを進めます。

ウ 特定経路、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京都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、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、歩道等のバリアフリー化の検討などを進めます。

エ その他

(ア) 放置自転車の対策

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。

(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17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

京都地区における道路特定事業計画の概要を表 - 15 に、道路特定事業以外の事業計画の概要を表 - 16 に示します。

表 - 15 道路特定事業の概要

経路	路線	事業内容	目標年次						
			H17	18	19	20	21	22	23~
特定経路	主要府道下鴨京都停車場線(通称:烏丸通) 皆山経6号線	段差,勾配の改善							
特定経路	塩小路通	段差,勾配の改善							

経路	路線	事業内容	目標年次						
			H17	18	19	20	21	22	23~
特定経路	安寧緯7号線	段差, 勾配の改善							
特定経路	八条通	段差, 勾配の改善							

表 - 16 道路特定事業以外の事業計画の概要

経路	路線	事業内容	目標年次						
			H17	18	19	20	21	22	23~
特定経路	一般国道1号	段差, 勾配の改善							
準特定経路	一般国道24号(通称:七条通)	段差, 勾配の改善							
準特定経路	一般府道梅津東山七条線(通称:七条通)	段差, 勾配の改善							
準特定経路	東寺道	段差, 勾配の改善							
	重点整備地区内のその他の道路	段差, 勾配の改善							

道路のバリアフリー化事業計画等を図 - 16 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

視覚障害のある方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）の設置などに努めます。

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影響・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 交差点の安全対策の推進

烏丸塩小路交差点に滞留するタクシー等により交通が錯綜し、スクランブル交差点の歩行者の横断にも支障が出ている問題を解決するため、関係事業者及び関係機関による改善策の検討を行います。

エ その他

交通安全特定事業計画は、平成17年度末を目途に定めますが、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

京都地区における交通安全特定事業計画の概要を表-17に示します。

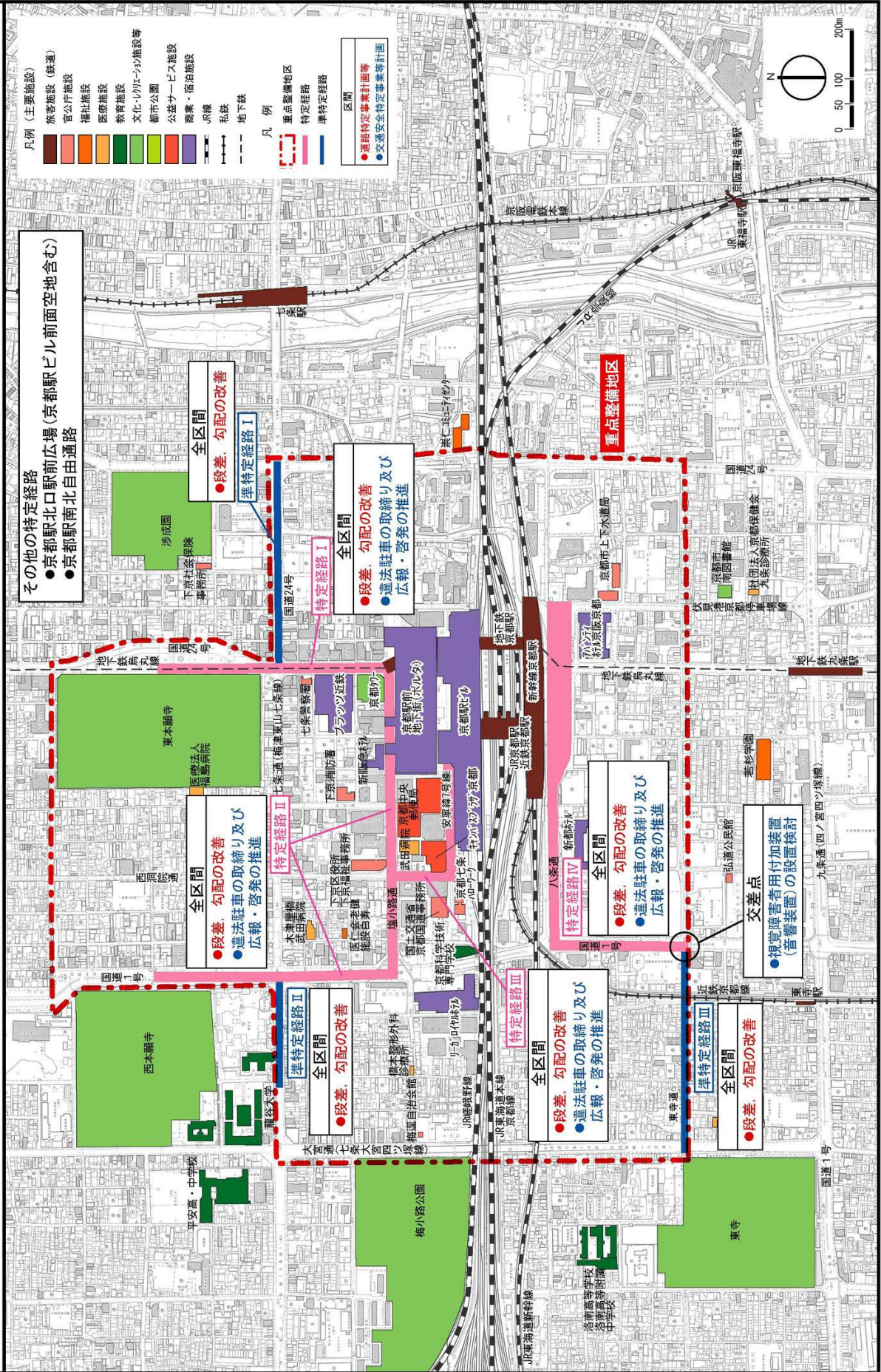
表-17 交通安全特定事業計画の概要

経路	路線等	事業内容	目標年次						
			H17	18	19	20	21	22	23-
特定経路	一般国道24号	違法駐車 の 指導・取締り 及び広報・啓発の推進	注)						
	主要府道下鴨京都停車場線 (通称:烏丸通)		▶						
	皆山経6号線		▶						
特定経路	一般国道1号 塩小路通	違法駐車 の 指導・取締り 及び広報・啓発の推進	注)						
			▶						
特定経路	安寧緯7号線	違法駐車 の 指導・取締り 及び広報・啓発の推進	注)						
			▶						
特定経路	一般国道1号 八条通	視覚障害者用付加装置 (音響装置)の設置検討	▶						
		違法駐車 の 指導・取締り 及び広報・啓発の推進	注)						
			▶						

注) 現在すでに取り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-16に示します。

図-16 道路及び信号機などのバリアフリー化事業計画



5 北口駅前広場，南北自由通路及びその他の通路等における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

公共交通の結節点機能を担う京都地区で，駅，バスターミナル及び道路などを結ぶ経路となっている駅前広場や通路について，バリアフリー化に必要な次のような事業計画を進めます。

ア 北口駅前広場（駅ビル前面空地を含む）

(ア) 利用動線

a 段差・勾配の改善

北口駅前広場のバス乗降場及びタクシー乗降場の段差・勾配の改善について，関係事業者及び関係機関と協議し，検討を行います。

(イ) 情報案内設備

a エレベーターの案内表示の改善

京都駅ビル開発が管理する自由通路北側エレベーターの案内サインを，北口駅前広場に設置します。

b 視覚障害者誘導用ブロックの設置及び改善

北口駅前広場におけるバス・タクシー乗降場から駅への誘導ブロックの設置及び改善について，関係事業者及び関係機関と協議し，実施に向けた検討を行います。

イ 南北自由通路

(ア) 利用動線

a 階段段鼻の明瞭化

南北自由通路階段の段鼻等が分かりにくいいため，識別テープを貼るなどの方法により，段を識別しやすくなるように改善を図るべく検討します。

b 階段の手すりの改良

南北自由通路北側階段の手すりを 2 段手すりに改良します。

(イ) 情報案内設備

a エレベーターの案内表示の改善

南北通路北側から北口駅前広場へのエレベーターの案内サインを，南北自由通路に設置します。

また，自由通路南側エレベーターの案内サインを南口駅前広場側に設置するとともに，エレベーターの行き先表示板を各階に設置します。

b エレベーター内の点字表示の改善

南北自由通路南側エレベーター内操作盤について，点字表示の改善を実施します。

c エスカレーターへの音声案内装置設置

南北自由通路南側エスカレーターにおいて，乗り口への音声案内装置の設置を行います。その他のエスカレーターの音声案内についても，適切な音声案内が可能であるか検討します。

d 視覚障害者誘導用ブロックの設置及び改善

南北自由通路北側及び南側エスカレーターについて，上下端通路への警告用の点状ブロックの設置を行います。

(ウ) 利便施設

a 休憩施設の設置

自由通路に面した休憩施設を設置します。

(I) 個別設備

a 多機能トイレの設置

自由通路に面した多機能トイレ（男女別）を設置します。

ウ その他の通路等

(ア) 利用動線

a 横断勾配の改善

特定経路（市道 安寧緯7号線）沿いの駅ビル前面通路の横断勾配について、舗装改修時にできる限り平坦部分を確保するなどにより改善を図ります。

b スロープへの手すり設置

八条通とJR八条東改札口を結ぶスロープに2段手すりを設置します。

(2) バリアフリー化事業計画の概要

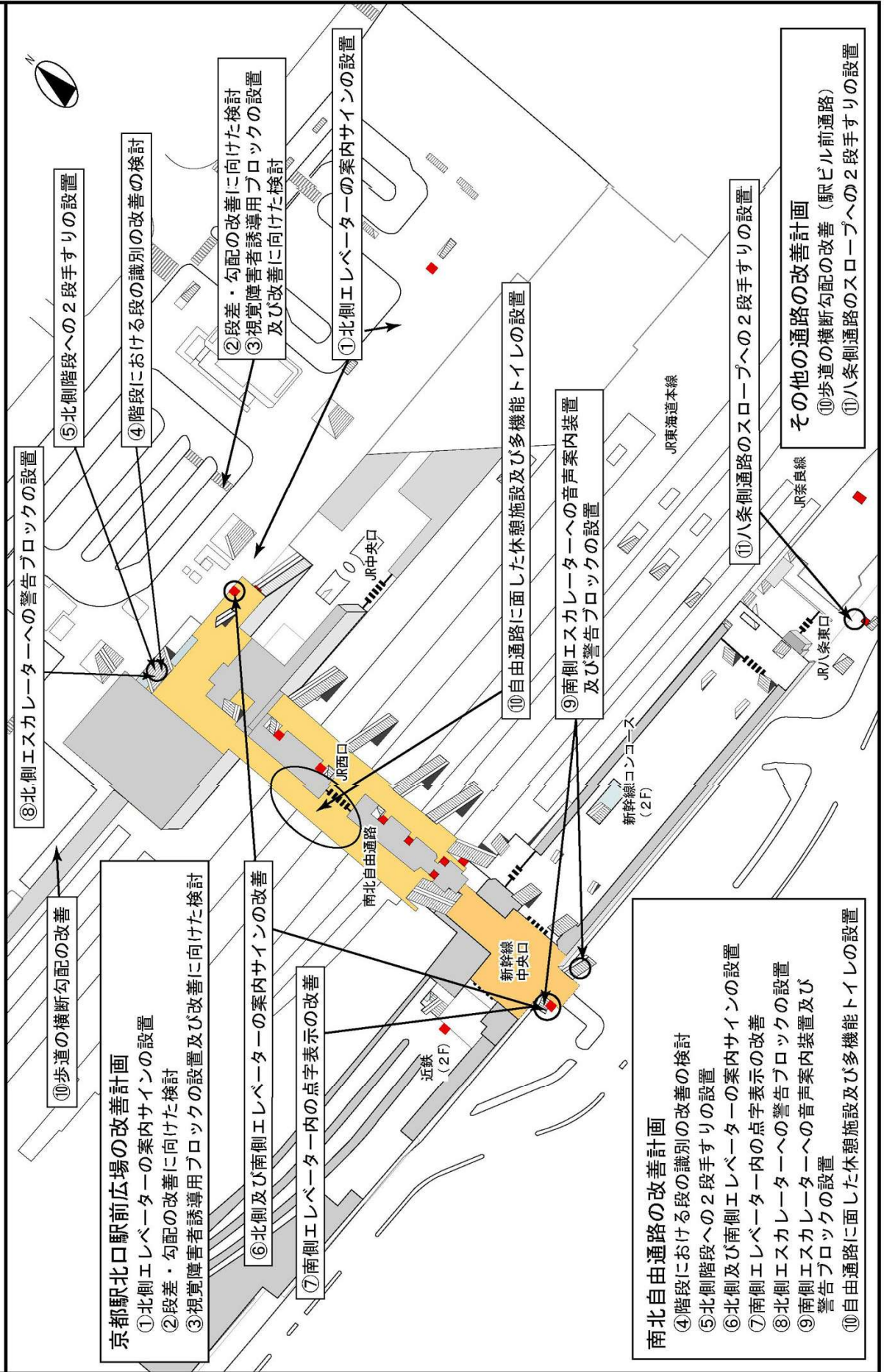
京都地区における駅前広場，通路のバリアフリー化事業計画の概要を表 - 18 に示します。

表 - 18 駅前広場，通路等のバリアフリー化事業計画の概要

施設名	事業内容	事業主体				目標年次						
		J R 西日本	J R 東海	京 都 市	京 都 駅ビル 開 発	H17	18	19	20	21	22	23-
北 口 駅前広場	北側エレベーターの案内サインの設置											
	段差・勾配の改善に向けた検討											
	視覚障害者誘導用ブロックの設置及び改善に向けた検討											
南 北 自由通路	休憩施設の新設											
	男女別多機能トイレの新設											
	階段における段の識別改善の検討											
	北側階段への2段手すり設置											
	北側及び南側エレベーターの案内サイン設置等											
	北側エスカレーターへの警告ブロック設置											
	南側エスカレーターへの音声案内装置及び警告ブロック設置											
駅ビル前 通路 (歩道)	歩道の横断勾配の改善											
八条口側 通路	スロープへの2段手すり設置											
共 通	案内表示や緊急情報表示の在り方の検討											
	様々な設備の改善の検討											

駅前広場，通路等のバリアフリー化事業計画を図 - 17 に示します。

図-17 京都駅北口駅前広場・南北自由通路等のバリアフリー化事業計画



6 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併せ、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 - 19 に示します。

表 19 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		
介助体験，疑似体験などによる訓練，研修		
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、京都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、市民を始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、京都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、新幹線京都駅における 1・2 階コンコースからホームへ至るエレベーターの設置については、平成 17 年度中に工事に着手します。また、できる限り早期の整備を実現するため、一部の工事については、基本構想及び公共交通特定事業計画の策定と並行して進めます。

(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 京都駅、新幹線京都駅、近鉄京都駅及び地下鉄京都駅において統一性、連続性の確保を図りながら整備しなければならない設備も多々あるため、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、関係事業者間（道路管理者、JR 西日本、JR 東海、近鉄、京阪京都交通、京都バス及び京都市交通局など）で連携するとともに、障害者団体の意見も伺いながら、長期的な施策も含め、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、京都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、併せて検討を行っていきます。

また、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 17 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、京都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、京都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まっ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東海道新幹線京都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、京都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。

バリアフリー化事業の推進体制の構成を図 18 に示します。

京都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 1月28日(金) 13:30~17:00

(2) 参加者：総数45名

班別 1班：調査員 7名

(内訳：肢体障害のある方 1名，視覚障害のある方 1名，
聴覚障害のある方 1名，その他 4名)

2班：調査員 11名

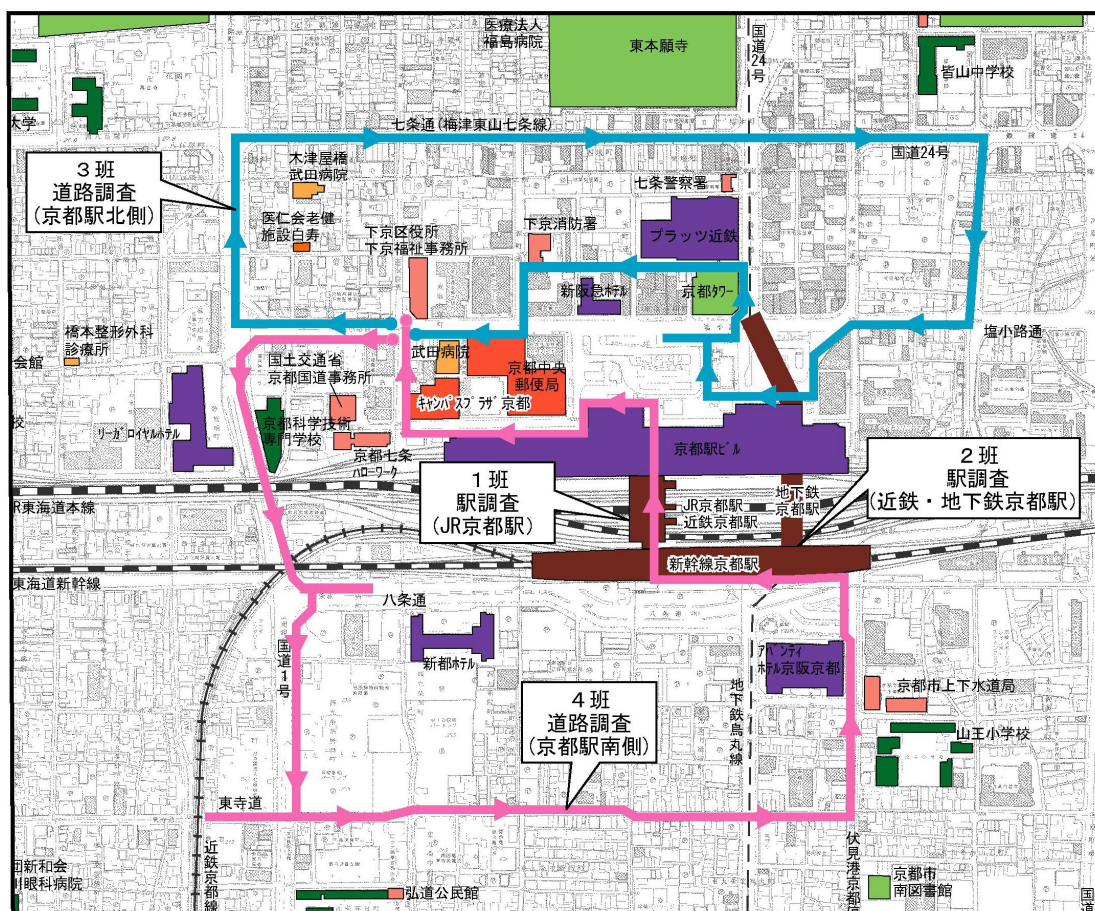
(内訳：視覚障害のある方 1名，聴覚障害のある方 1名，
内部障害のある方 1名，その他 8名)

3班：調査員 15名

(内訳：肢体障害のある方 1名，視覚障害のある方 1名，
聴覚障害のある方 1名，その他 12名)

4班：調査員 12名

(内訳：視覚障害のある方 1名，内部障害のある方 1名，
その他 10名)



調査ルート図

2 調査風景

1 班



駅調査風景



駅調査風景



駅調査風景

2 班



駅調査風景



駅調査風景



駅調査風景

3 班



道路調査風景



道路調査風景



道路調査風景

4 班



道路調査風景



道路調査風景



道路調査風景

会議風景



問題点抽出の様子



問題点発表の様子

京都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，2005 年 10 月 28 日現在 >

議 長	相田 正雄	京都市交通局自動車部技術課長	
	青山 吉隆	京都大学大学院工学研究科教授	
	阿野 恵子	NPO 法人京都市中途失聴・難聴者協会理事（下京支部）	
	阿野 優	京都市聴覚障害者協会下京支部事務局長	
	石川 三樹生	京都市建設局管理部南部土木事務所長	
	岡崎 昭彦	一般公募委員	
	小串 紀	下京区市政協力委員連絡協議会皆山学区会長	
	奥田 正治	下京区市政協力委員連絡協議会崇仁学区会長	
	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	
	神園 慶子	京都市下京区役所福祉部福祉介護課長	
オガ-バ-	柄谷 友香	京都大学大学院工学研究科助手	
	木村 哲雄	下京区市政協力委員連絡協議会植柳学区会長	
	栗山 準一	京阪京都交通株式会社運輸部企画・業務課長（平成 17 年 5 月から）	
	坂本 修司	京都府企画環境部交通対策課参事	
	笹倉 光	京都府九条警察署交通課長（平成 17 年 4 月から）	
	新谷 秀明	京都市建設局道路部道路維持課長	
	炭谷 憲三	南区自治連合会副会長	
	千崎 學	京都市南区役所区民部まちづくり推進課長（平成 17 年 4 月から）	
	高崎 努	京都バス株式会社運輸部次長	
	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	
オガ-バ-	田口 巖	東海旅客鉄道株式会社関西支社管理部総務課長（平成 17 年 7 月から）	
	竹内 保	国土交通省近畿運輸局京都運輸支局企画調整官	
	谷口 進	京都市都市計画局都市企画部担当部長	
	副議長	塚本 直幸	大阪産業大学人間環境学部教授
		寺田 隆志	京都市交通局高速鉄道部施設課長
		徳田 昇	社団法人京都市老人クラブ連合会南区老人クラブ連合会会長
		富田 博	京都タクシー業務センター常任幹事
		富永 哲生	京都府警察本部交通部交通規制課調査官（平成 17 年 4 月から）
		長坂 新	京都駅ビル開発株式会社管理部次長
		中田 健次	京都市下京区役所区民部まちづくり推進課長（平成 17 年 4 月から）
中村 智		西日本旅客鉄道株式会社京都支社総務企画課長（平成 17 年 7 月から）	
西川 千大		下京区市政協力委員連絡協議会安寧学区会長	
西澤 亨		京都市都市計画局建築指導部審査課長（平成 17 年 4 月から）	
西村 博和	京都市南区役所福祉部支援課長		
廣瀬 滋	一般公募委員		
藤岡 正男	南区山王学区自治連合会会長		
福鳶 博	近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部大阪輸送統括部施設部工務課長		
福知 憲太郎	京都府七条警察署交通課長		
前田 修二	社団法人京都府視覚障害者協会理事		
松浦 敬昭	京都市交通局高速鉄道部運輸課長		
丸田 愛子	南区九条弘道学区民生児童委員協議会会長		
森下 卓治	京都府警察本部交通部駐車対策課課長補佐		
矢野 藤二郎	NPO 法人京都市肢体障害者協会理事兼南区肢体障害者協会会長		
山本 和夫	京都市建設局管理部監理検査課長（平成 17 年 4 月から）		

（前委員）肩書きは，委員就任時のもの

岩本 葉介	京都市建設局管理部監理検査課長（平成 17 年 3 月まで）
臼井 健	京都交通株式会社営業本部企画課長（平成 17 年 5 月まで）
梅井 弘幸	京都市南区役所区民部まちづくり推進課長（平成 17 年 3 月まで）
川中 正章	京都府警察本部交通部交通規制課調査官（平成 17 年 3 月まで）
辻村 厚	東海旅客鉄道株式会社関西支社運輸営業部運輸課長（平成 17 年 6 月まで）
寺田 敏紀	京都市都市計画局建築指導部指導課長（平成 17 年 3 月まで）
奈倉 宏治	西日本旅客鉄道株式会社京都支社総務企画課長（平成 17 年 6 月まで）
前田 昭人	京都府九条警察署交通課長（平成 17 年 3 月まで）
松田 隆	京都市下京区役所区民部まちづくり推進課長（平成 17 年 3 月まで）