

はじめに

京都市長

門川 大作



いきいきとした暮らしの息づかい，子どもたちの楽しそうな話し声，伝統を感じるどこか懐かしい風情，そして地域の皆様の温かさ……。東福寺駅界隈をゆっくり歩くと，このまちの魅力をより身近に感じます。多くの皆様にもっともっと，この地を歩いて楽しんでいただきたいと思います。

京都市では，公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指した取組を積極的に進めています。その一環として，この度とりまとめました「東福寺地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」では，駅及び周辺道路等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ています。

高齢者や障害のある方をはじめ，すべての人に地域で安心して健やかに暮らしていただきたい，そしてこの東福寺地区を更に大好きになっていただきたい，そんな思いを込めて策定致しました。

今後は，この基本構想をもとに，公共交通事業者や関係行政機関と連携して，多くの皆様が永年待ち望んでおられましたJR及び京阪の東福寺駅へのエレベーター設置をはじめとする駅の改善や駅周辺の主要施設を結ぶ経路のバリアフリー化などを着実に推進して参ります。

結びに，東福寺地区バリアフリー移動等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お寄せくださいました市民の皆様に，心から御礼申し上げます。

平成20年9月

目 次

第1章 「東福寺地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」策定の背景、 位置付け及び目標年次	
1 東福寺地区基本構想策定の背景	1
2 東福寺地区基本構想の位置付け	4
3 目標年次	5
第2章 東福寺地区の概況	
1 東福寺地区の位置及び特性	6
2 東山区の人口及び高齢化率の推移等	7
3 東福寺地区内の公共交通機関	8
4 東福寺地区内の施設の立地状況	9
第3章 東福寺地区のまちづくりの方向性	
1 上位計画・関連計画の構成	11
2 東山区のまちづくりの方向性	12
3 東福寺地区のまちづくりの方向性	13
第4章 バリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針	
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	14
2 東福寺地区のバリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針	15
第5章 重点整備地区の区域、生活関連施設及び生活関連経路	
1 重点整備地区の区域	18
2 生活関連経路	19
第6章 東福寺地区の課題・問題点	
1 駅の課題・問題点	21
2 周辺道路等の課題・問題点	26
3 東福寺地区の交通の課題	30
第7章 バリアフリー化事業計画の概要	
1 JR 東福寺駅及び京阪東福寺駅のバリアフリー化事業計画の概要	32
2 車両のバリアフリー化事業計画の概要	35
3 道路のバリアフリー化事業計画の概要	38
4 交通安全施設などのバリアフリー化事業計画の概要	40
5 その他のバリアフリー化事業計画の概要	42
6 ソフト施策及びその他の施策の概要	42
7 交通システムの円滑化について	43
第8章 バリアフリー化事業の推進体制	
1 バリアフリー化事業推進に係る取組方針	44
2 その他のバリアフリー化事業の進め方	44
3 連絡会議による進行管理	45
4 公共交通特定事業に対する支援	45
5 バリアフリー化事業の進捗状況に関する情報提供	45
<参考資料1> 東福寺地区バリアフリー移動等円滑化基本構想策定連絡会議 分科会〔現地踏査〕の概要	47
<参考資料2> 東福寺地区バリアフリー移動等円滑化基本構想策定連絡会議 委員名簿	49

第1章 「東福寺地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」策定の背景、 位置付け及び目標年次

京都市では、JR 東福寺駅と京阪東福寺駅周辺の徒歩圏を対象とした地区（以下「東福寺地区」といいます。）において、駅や周辺の道路、建築物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、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（いわゆる「バリアフリー新法」）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、「東福寺地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」（以下「東福寺地区基本構想」といいます。）を策定することとしました。

その背景と、東福寺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 東福寺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25年（2013年）には国民の4人に1人が65歳以上の高齢者となる超高齢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できる社会を目指す「ノーマライゼーション」の理念が浸透してきました。このような背景の下、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る状況で、平成12年11月に「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」）が施行されました。

イ 交通バリアフリー法に定められた市町村の取組の内容

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」、平成17年

度の「河原町地区」及び「稻荷地区」，平成18年度の「桃山御陵前地区」，「京阪五条地区」及び「七条地区」（「京阪五条地区」と「七条地区」は合同で基本構想を策定）に続いて，「東福寺地区」において，基本構想策定に向けた取組を開始しました。

図-1 重点整備地区の抽出

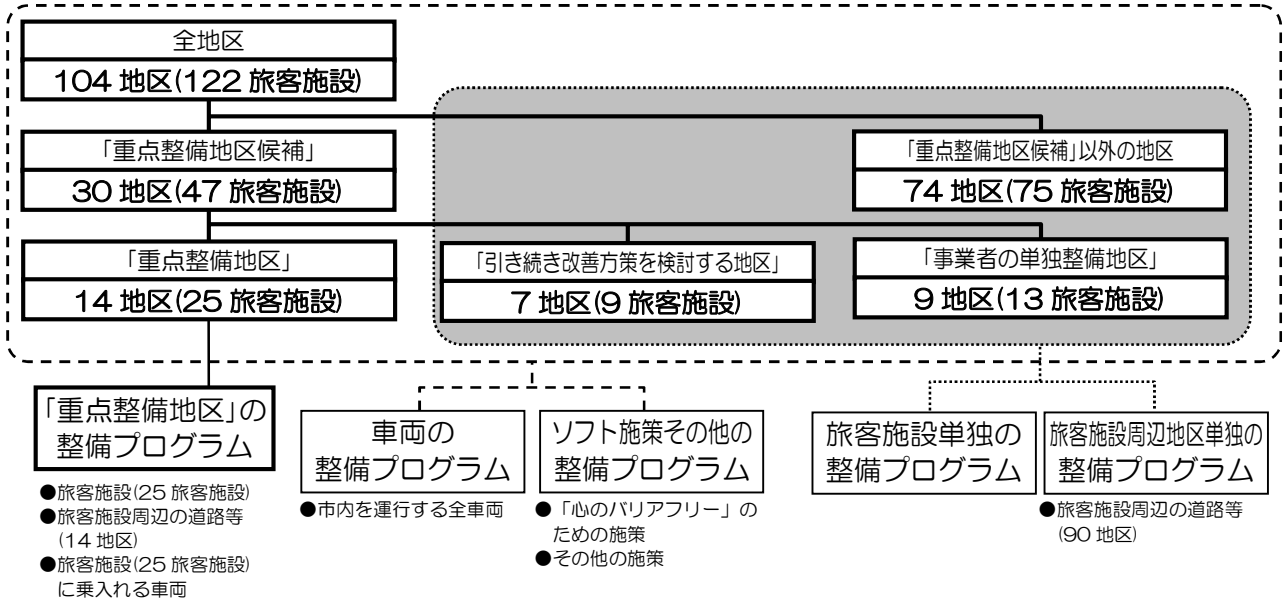


表-1 重点整備地区と移動等円滑化基本構想策定に向けた取組を開始する時期

移動等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
		稻荷地区	JR稻荷駅，京阪伏見稻荷駅
	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	

(3) バリアフリー新法の制定

これまで、「交通バリアフリー法」と不特定多数の人が利用する建築物のバリアフリー化を目的とした、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」(いわゆる「ハートビル法」)の2つの法律によりバリアフリー化が推進されてきましたが、交通バリアフリー法施行後5年が経過し、平成17年7月に策定された「ユニバーサルデザイン政策大綱」に方向付けされているような、より一体的・総合的なバリアフリー施策を推進するため、「交通バリアフリー法」と「ハートビル法」を統合・拡充した「バリアフリー新法」が平成18年12月に施行されました。

京都市では、これまで、交通バリアフリー法による全体構想に基づいて重点整備地区を選定しており、順次、移動等円滑化基本構想を策定してきております。そのため、基本的には全体構想を踏襲し、バリアフリー新法により拡充された以下の内容に沿った基本構想の検討を行うものとします。

「バリアフリー新法」に盛り込まれた新たな内容

対象者の拡充	身体障害者のみならず、知的・精神・発達障害などすべての障害者を対象
対象施設の拡充	これまでの建築物及び交通機関に、道路・路外駐車場・都市公園・福祉タクシーを追加
基本構想制度の対象エリア拡充	バリアフリー化を重点的・一体的に進める対象エリアを、旅客施設まで含まない地域まで拡充
基本構想策定の際の当事者参加	基本構想策定時の協議会制度を法定化 住民などからの基本構想の作成提案制度を創設
関係者の責務規程	施策の持続的かつ段階的な発展（スパイラルアップ） 心のバリアフリーの促進 移動等円滑化に関する情報提供の確保

2 東福寺地区基本構想の位置付け

(1) 東福寺地区基本構想の内容

東福寺地区基本構想は、高齢者や障害のある方などの日常生活や社会生活における移動上及び施設の利用上の利便性、安全性の向上の促進を図る環境整備の一環として、関係者が互いに連携し、JR 東福寺駅・京阪東福寺駅及び周辺の道路、建築物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や関連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) 東福寺地区基本構想に基づくバリアフリー化の推進

今後、東福寺地区基本構想に基づき、公共交通事業者、道路管理者、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、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、以下の主要な事業（「特定事業」といいます。）については、東福寺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。）を作成し、バリアフリー化の技術基準である「移動等円滑化基準」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」

公共交通事業者が旅客施設内において実施するエレベーター、エスカレーターその他の移動等円滑化のために必要な設備の整備に関する事業のうち、必要性及び緊急性の高い事業や低床車両の導入など

イ 「道路特定事業」

道路管理者（京都市）が実施する道路の段差や勾配の改善などの移動等円滑化のために必要な事業のうち、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視覚障害者用付加装置（音響装置）の設置などの移動等円滑化のために必要な事業のうち、必要性及び緊急性の高い事業

また、その他、建築物の所有者が実施する、視覚障害者誘導ブロックの改良等のバリアフリー化事業が挙げられます。

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。

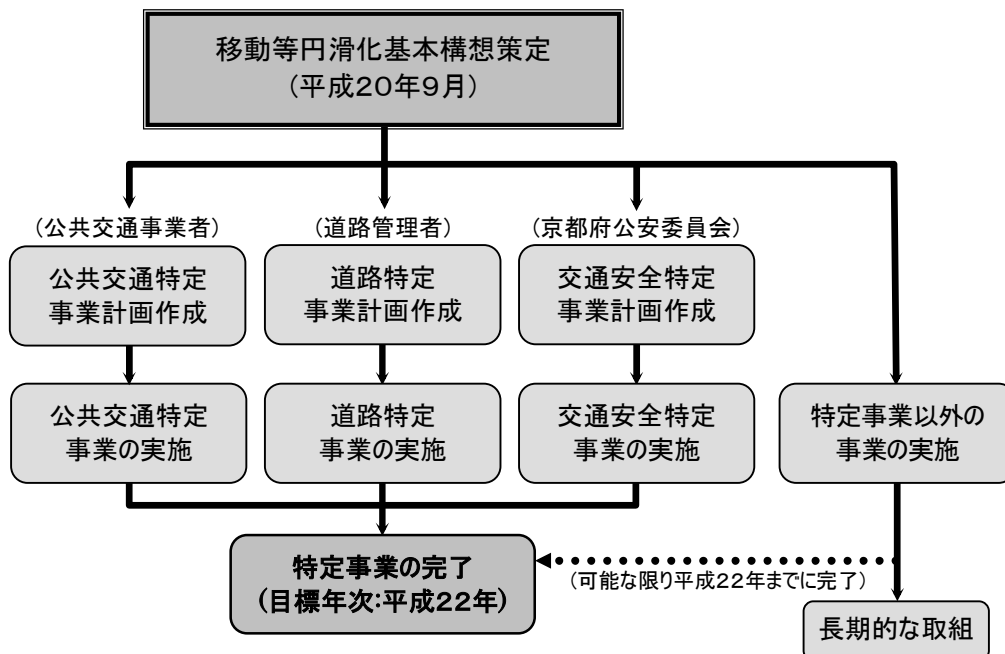
(1) 特定事業の目標年次

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 東福寺地区基本構想に基づくバリアフリー化の推進の流れ



第2章 東福寺地区の概況

東福寺地区は、東山区に位置する、JR 東福寺駅及び京阪東福寺駅周辺の徒歩圏を対象とし、観光施設、病院、商店街などが集積した地区です。この地区の概況として、位置及び特性、人口及び高齢化率の推移、地区内の公共交通機関、施設の立地状況を示します。

1 東福寺地区の位置及び特性

東福寺地区は、東山区に含まれる地域で、職と住が共存したまちが全般に広がり、全国的にも有名な東福寺などの社寺、京都第一赤十字病院等があり多くの来訪者が集まるまちです。

この地区内には市内主要駅である JR 奈良線の東福寺駅や京阪本線の東福寺駅があるとともに、複数の路線バスが乗入れています。

図-3 行政区の位置

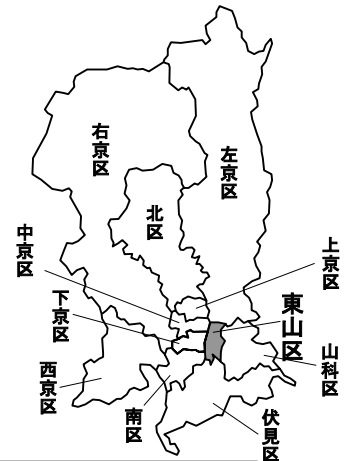
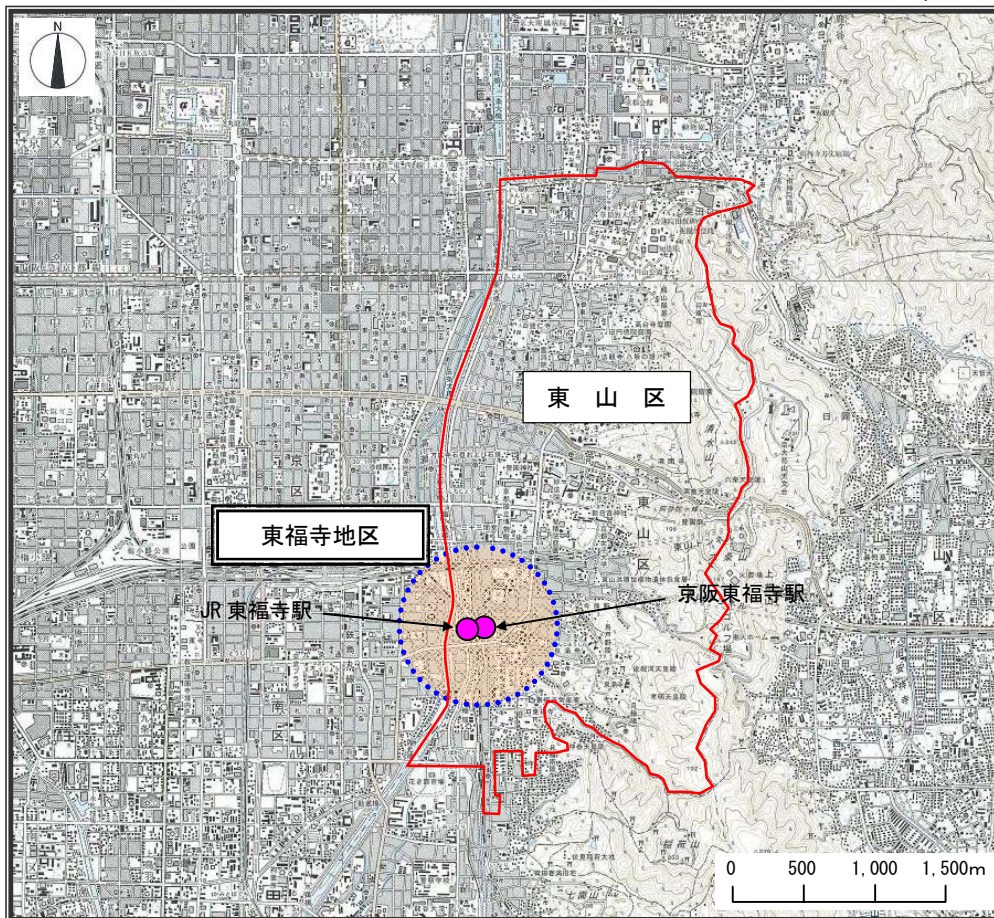


図-4 東福寺地区の位置



2 東山区の人口及び高齢化率の推移等

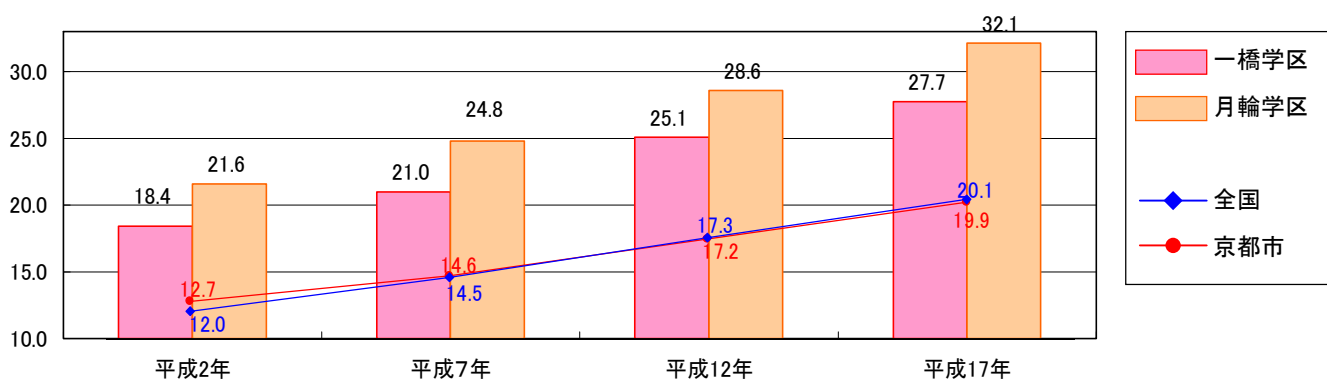
東山区の人口は減少傾向にあり、高齢化率は、京都市や全国の傾向に比べて高くなっています。学区別の高齢化率では、月輪学区及び一橋学区において高齢化の著しい地区であることが分かります。

障害のある方のうち障害者手帳、療育手帳を持っておられる方は、東山区に京都市の4.4%が居住しており、これは東山区の京都市における人口割合2.9%を上回っています。身体障害の種類別に見ると、特に、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。

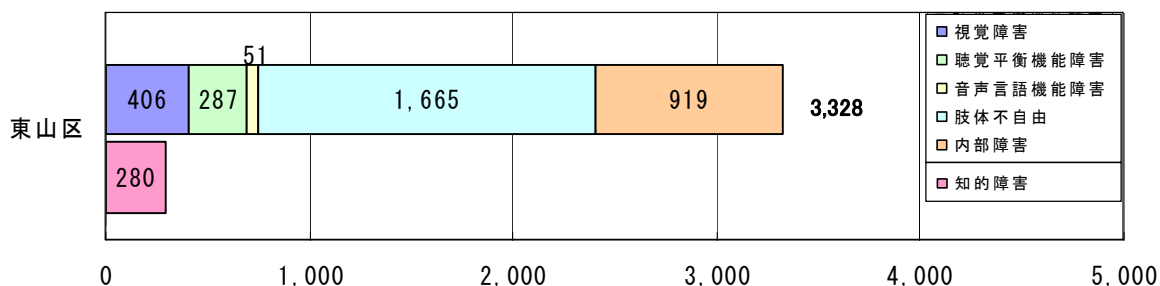
表一 総人口、高齢者（65歳以上）人口及び高齢化率の推移（各年国勢調査）

	東山区			京都市	全国平均
	総人口	高齢者人口	高齢化率	高齢化率	高齢化率
平成2年	51,171	10,138	19.8	12.7	12.0
平成7年	48,241	10,805	22.4	14.6	14.5
平成12年	44,813	11,418	25.5	17.2	17.3
平成17年	42,462	11,627	27.4	19.9	20.1

図一 5 地区の中心となる学区別の高齢化率の推移（各年京都市統計書）



図一 6 障害別の障害者数（平成18年京都市統計書）



(注) 身体障害者数：身体障害者手帳の交付数，知的障害者数：療育手帳の交付数
精神に障害のある市民（精神障害者保健福祉手帳の交付数）は7,741人

3 東福寺地区内の公共交通機関

(1) 鉄道

東福寺地区には、JR 東福寺駅及び京阪東福寺駅があります。JR 東福寺駅の平日には 198 便が運行され、1日の平均利用者が、約 1.2 万人となっています。京阪東福寺駅の平日には 252 便が運行され、1日の平均利用者が、約 1.2 万人となっています。両駅の利用者数は、特定旅客施設となる目安の1日平均利用者数 5,000 人以上を上回っています。

JR 東福寺駅は橋上駅ですが、地上と改札階及びホームを結ぶエレベーターが設置されていません。また、車いす用トイレが多機能トイレ化されていない、手すりの設置位置や点字案内が十分でないといった課題があります。

京阪東福寺駅においては、改札から上りホームへは段差がありますが、エレベーターが設置されておりません。また、車いす用トイレが多機能化されていない、点字案内が十分でないといった課題があります。

表-3 東福寺地区内の鉄道駅の1日の利用状況

	1日平均利用者数(人) (平成18年)	運行便数(便) (平成19年12月現在)	
		平日	土曜・休日
JR 東福寺駅	12,358	198	182
京阪東福寺駅	11,847	252	259

(2) バス

東福寺地区内では、京都市営バスが運行されており、多くのバス停が設けられています。地区内の主要なバス停の運行状況は、東大路の京都第一赤十字病院前の東福寺バス停は 3 系統・6 路線、墨染通(師団街道)の東福寺道バス停は 1 系統・2 路線となっています。

表-4 東福寺地区内の主要なバス停における1日の運行状況(平成19年12月現在)

バス停	事業者	系統	路線数	1日の運行便数(便)		
				平日	土曜	休日
東福寺	京都市営バス	3	6	433	371	337
東福寺道	京都市営バス	1	2	44	33	33

※各事業者時刻表より集計。

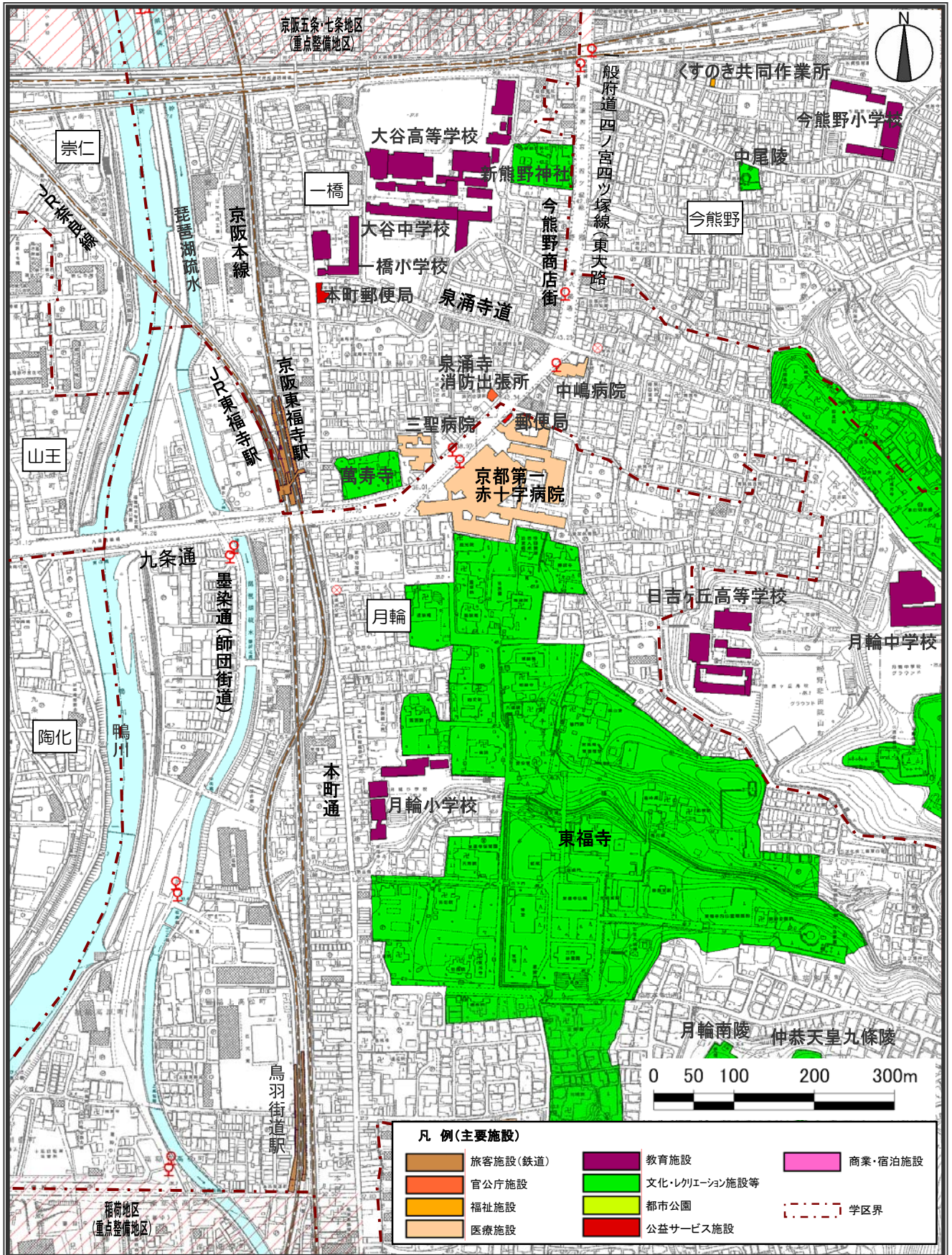
4 東福寺地区内の施設の立地状況

東福寺地区内には、京都第一赤十字病院などの医療施設、東福寺などの社寺仏閣、今熊野商店街などが立地しています。

また、周辺の道路の状況としては、南北の幹線道路として東側に東大路、東西の幹線道路として九条通が通っています。これらの道路では、縦断、横断方向に勾配のきつい箇所があります。その他、泉涌寺道では歩道の幅員が狭く、本町通では歩道が設置されていないなど、幹線道路を除いて幅員が狭い道路が多く、一部では一方通行になっています。

東福寺地区内の施設の立地状況を図-7に示します。

図-7 東福寺地区の施設の立地状況



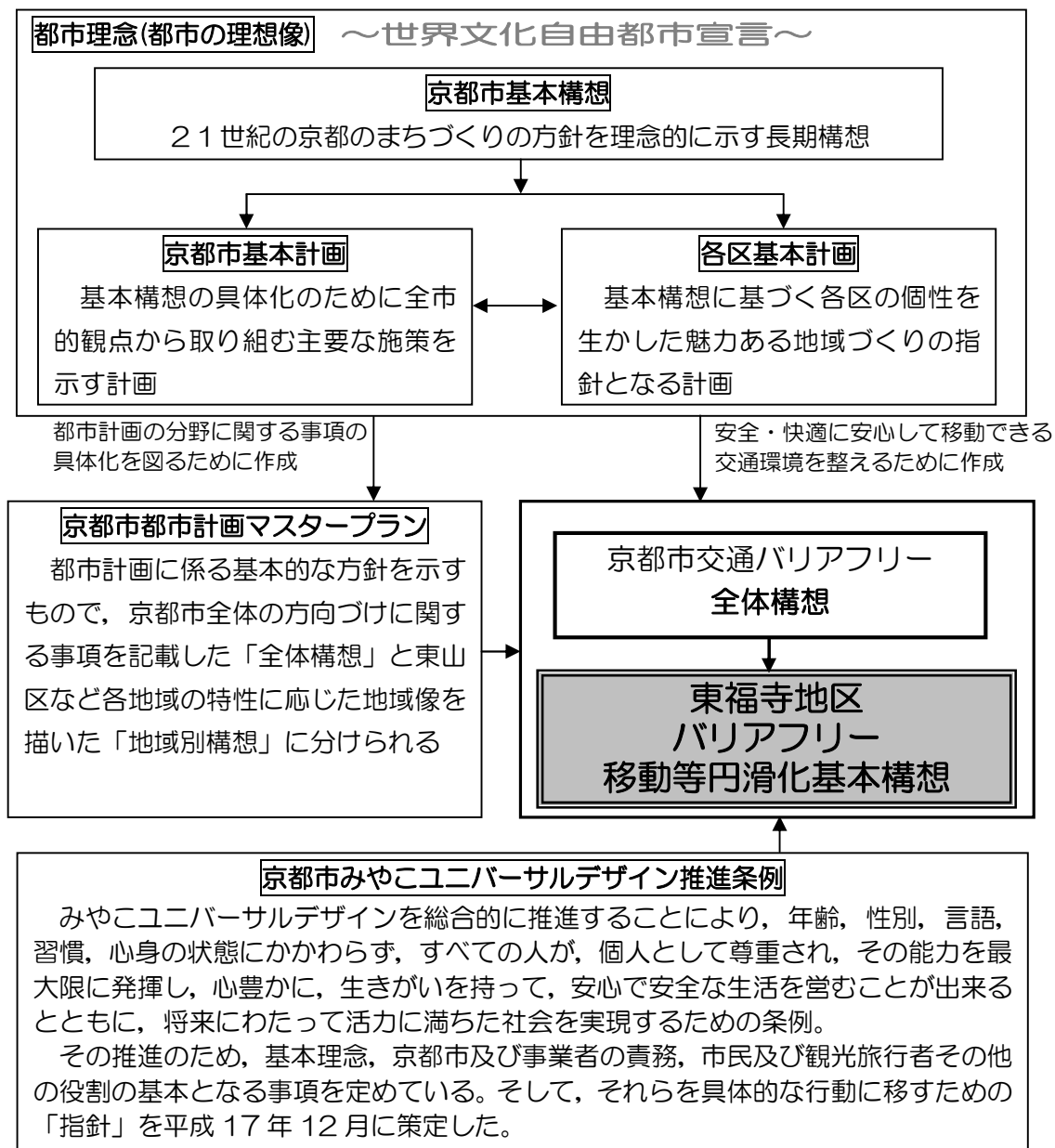
第3章 東福寺地区のまちづくりの方向性

東福寺地区基本構想は、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あり、地区の特性やまちづくりの方向性にも十分に配慮した内容とすることが必要となります。

このことから、東福寺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東山区のまちづくりの方向性を踏まえたうえで、東福寺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、東福寺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 東山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。

東福寺地区が含まれる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を整理し、東山区のまちづくりの方向性を示します。

○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の目標と取組を提示しており、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づくり
- 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ふれるまちをつくる
- 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 東福寺地区のまちづくりの方向性

上位計画に示されている東山区の将来像及びまちづくりの方向性を踏まえ、東福寺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東福寺地区のまちづくりの方向性を以下のように整理します。

東山区の将来像

「伝統・創造・文化

やすらぎとふれあいのまち・東山」

(1) 居住者や来訪者が快適に利用できるまちづくりの推進

この地区で生活する住民や国内外からこの地区へ来訪する人にとって、安全で快適に安心して移動できる環境を形成するため、駅や公共施設の環境形成を整えるとともに、周辺の道路等の整備を推進します。

(2) 歴史を探訪できる、歩いて楽しいまちづくりの推進

地区の歴史を探訪でき、すべての人が、安心・安全・快適に活動できるよう、歩いて楽しい魅力あるまちづくりを推進します。

(3) であい、ふれあい、いきいきとしたまちづくりの推進

職と住が共存し、地域を支える商業等の魅力を活かした、さまざまな世代がいきいきと住み続けられる、出会いとふれあい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

東福寺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、公共交通機関を使って外出したいと思え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 東福寺地区のバリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針

東福寺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、平成18年12月に施行された「バリアフリー新法」により、身体障害者のみならず、知的・精神・発達障害などすべての障害者を対象とし、建築物等の対象施設の拡大やソフト施策の拡充についても検討を行うものとしします。

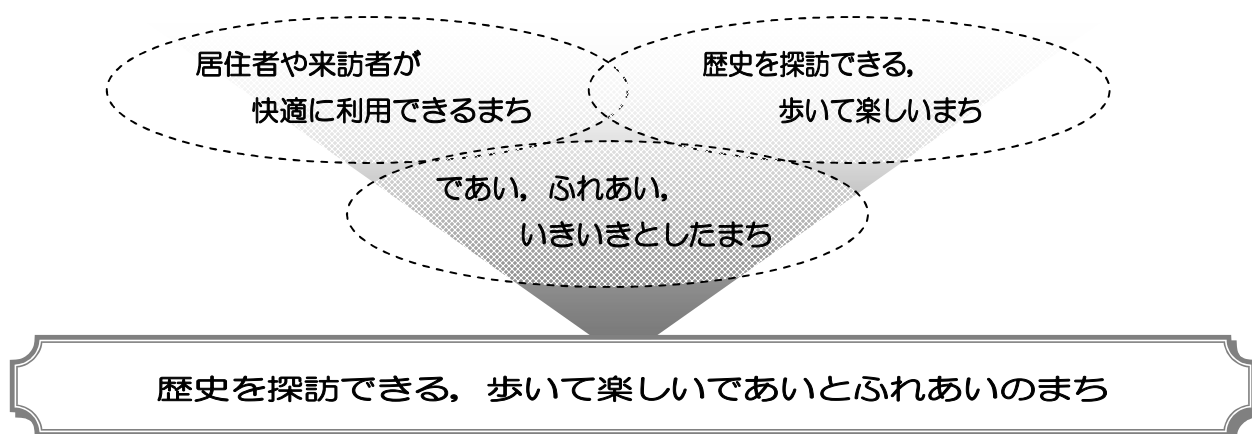
また、周辺の他地区の重点整備地区との経路の連続性や、周辺の鉄道駅との相互利便性を向上させるため、より一体的に安全で円滑に移動できるようバリアフリー化を推進します。

さらに、東福寺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、東福寺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します。

(1) 基本理念

東福寺地区は、職と住が共存し、多くの方が居住し働いている生活の場であり、東大路に形成されている今熊野商店街では、人びとがであい、ふれあいのある生活が送られています。また、当地区は、地域にとって重要な医療施設として京都第一赤十字病院があります。その他、全国的にも有名な東福寺などの社寺があり、多くの方が訪れています。こうしたことから、東福寺地区の基本理念として、『歴史を探访できる、歩いて楽しいであいとふれあいのまち』として、まちづくりを進めていきます。

多くの来訪者を迎え、居住者にとって快適なまちとして、だれもが快適で移動しやすい環境の整備を目指します。そして、施設整備だけではなく、地域コミュニティを活かした助け合いの推進などにより、すべての人に対して心地よいまちを目指します。



(2) 基本方針

ア 住民や地区への来訪者など、だれもが利用しやすい JR 東福寺駅・京阪東福寺駅の バリアフリー化整備の推進

JR 東福寺駅や京阪東福寺駅では、高齢者や障害のある方、妊産婦やベビーカー利用者、けがをしている方など、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、東福寺地区への来訪者も考慮した、分かりやすい情報案内設備とするなど、だれもが利用しやすい旅客施設を目指します。

また、隣接する JR 京都駅及び京阪七条駅との相互利便性を向上させるため、できる限り統一性のある情報案内設備等の整備を行い、より安全で円滑に移動できるような旅客施設を目指します。

イ 生活関連施設相互を結ぶ経路の重点的なバリアフリー化の推進

生活関連施設である JR 東福寺駅・京阪東福寺駅、京都第一赤十字病院、東福寺及び今熊野商店街を相互に結ぶ経路において、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、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。また、主要な経路の整備にあわせて、地区内のその他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。

また、隣接する重点整備地区との連続性を考慮し、周辺の他地区とも連携のとれたバリアフリー化を推進します。

ウ 歴史があふれる JR 東福寺駅・京阪東福寺駅周辺の安心・安全・快適で歩いて 楽しい環境の整備

駅周辺に多くの歴史的資源があるこの地区において、安心・安全・快適に過ごせ、歩いて楽しいまちづくりを推進するために、道路環境や市街地環境の整備を推進するとともに、防犯面や安全性の確保といった視点にも配慮して整備を進めます。

エ 地元の取組、他の施策と連携したバリアフリー化事業の推進体制の整備

東福寺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、地元の取組や他の施策に係る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 生活関連施設に位置付けられる主要な建築物等のバリアフリー化

施設相互間の生活関連経路のみでなく、建築物内についてもより一体的に安全・円滑に移動できるよう、東福寺地区基本構想の中で生活関連施設として位置付けられる、京都第一赤十字病院、東福寺、今熊野商店街のバリアフリー化を推進します。

カ 「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、行政機関などが互いに連携したソフト施策を展開し、ふれあいと温もりのある行動による「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思いやりのある「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，生活関連施設及び生活関連経路

1 重点整備地区の区域

バリアフリー新法は、「高齢者や障害のある方などの移動上及び施設の利用上の利便性，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，「生活関連施設（高齢者，障害のある方などが日常生活又は社会生活において利用する旅客施設，官公庁施設，福祉施設及びその他の施設）の所在地を含み，かつ，生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。」と規定しています。

重点整備地区の区域については，隣接する区域において策定している京阪五条・七条地区及び稲荷地区基本構想における重点整備地区との接続についても考慮して設定します。

(1) 旅客施設及びその周辺に立地する福祉施設などの生活関連施設の抽出

旅客施設（JR 東福寺駅・京阪東福寺駅）周辺の徒歩圏に立地し，多くの高齢者や障害のある方などが，徒歩による移動で利用すると考えられる施設を抽出しました。

表－5 一定の区域に立地する生活関連施設

生活関連施設			摘要
特定旅客施設		JR 東福寺駅 京阪東福寺駅	・ 1日の平均利用者数が5,000人以上である旅客施設
特別特定建築物	医療・福祉施設	京都第一赤十字病院	・ 市民にとって特に重要な施設 ・ 高齢者や障害のある方などが多く利用する施設
その他の施設	商業施設	今熊野商店街	・ 多くの日本人や外国人観光客が訪れる施設
	文化・観光施設	東福寺	

(2) 重点整備地区の区域の設定

生活関連施設を包括的に含む範囲を重点整備地区としました。なお，既に基本構想が策定された京阪五条・七条地区及び稲荷地区の範囲などについて考慮しながら，具体的な区域については，道路，鉄道，河川及び敷地界によって明確に境界を定めました。

2 生活関連経路

バリアフリー新法では、旅客施設を含む生活関連施設相互間を結ぶ経路のうち、特に重点的にバリアフリー化を図るべき経路を「生活関連経路」と位置付け、この生活関連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、可能な限り有効幅員や勾配等の基準を定めた移動等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。

これらを踏まえ、東福寺地区では、連続的な移動等円滑化を促進するために、特に重要な生活関連施設である JR 東福寺駅、京阪東福寺駅から徒歩で移動できる施設までの経路の他、他の生活関連施設相互間の移動や生活関連施設内における移動等が安全で円滑にできる環境の整備を目的とした基本構想を策定する必要があります。

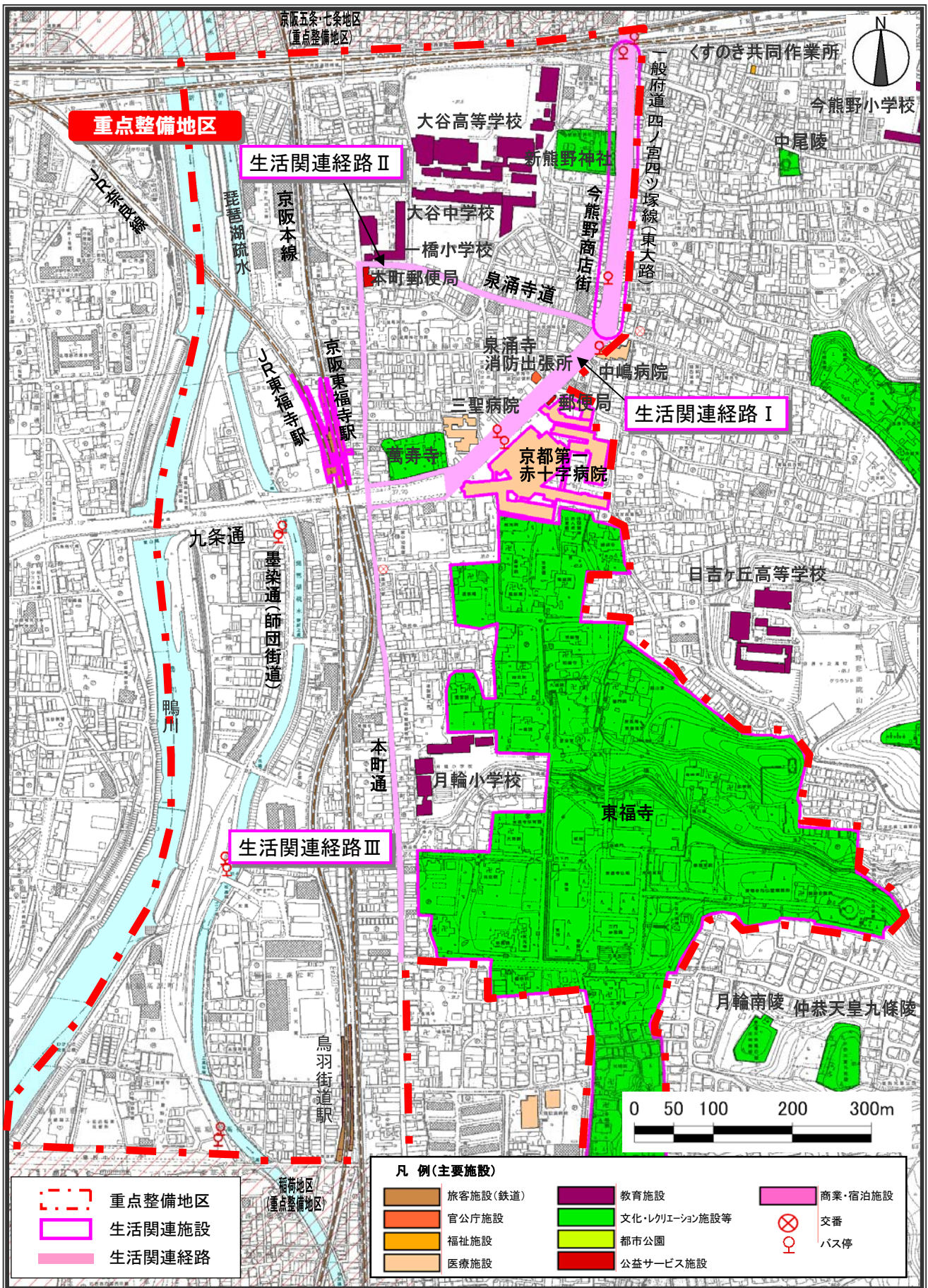
東福寺地区の生活関連経路は、JR 東福寺駅、京阪東福寺駅と表-5 で設定した生活関連施設とを結ぶ重要な経路及び生活関連施設相互を結ぶ経路について特に重点的にバリアフリー化を図っていくこととし、既に策定された京阪五条・七条地区基本構想の生活関連経路との連続性についても考慮して次のように設定しました。

表-6 生活関連経路

生活関連 経路Ⅰ	区 間：JR 東海道本線～本町通 該当する路線：一般府道 四ノ宮四ツ塚線（通称：東大路）
生活関連 経路Ⅱ	区 間：本町通～泉涌寺道交差点 該当する路線：市道 一橋緯 14 号線・市道 今熊野緯 22 号線 （通称：泉涌寺道）
生活関連 経路Ⅲ	区 間：泉涌寺道～東福寺南門前 該当する路線：市道 本町通

重点整備地区の区域、生活関連施設及び生活関連経路を図-9に示します。

図-9 重点整備地区の区域，生活関連施設及び生活関連経路



第6章 東福寺地区の課題・問題点

東福寺地区の課題・問題点については、これまで4回開催した「東福寺地区バリアフリー移動等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を実施し、JR 東福寺駅や京阪東福寺駅、生活関連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・問題点などをまとめました。

また、東福寺地区内に位置する主要な建築物について、バリアフリー施設等の現状を調査しました。

1 駅の課題・問題点

以下の区分に基づいて、JR 東福寺駅及び京阪東福寺駅の主な課題・問題点などの概要を示します。

- ア 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
- イ 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
- ウ 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
- エ 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 東福寺駅及び京阪東福寺駅のバリアフリー状況を表一7 に示します。また、JR 東福寺駅の課題・問題点マップを図一10 に、京阪東福寺駅の課題・問題点マップを図一11 に示します。

(1) JR 東福寺駅及び京阪東福寺駅共通の課題・問題点

ア 利用動線

- (ア) 京阪を橋上化するなど、JR と一体的に整備してほしい。

イ 情報案内設備

- (イ) 案内サインの文字を大きくしてほしい。また、JR と京阪の看板の色を分け、分かりやすくしてほしい。
- (イ) 路線案内図や料金表の文字が小さく、表記内容が分かりにくい。また、JR と京阪のデザインがよく似ているので、区別しやすくしてほしい。
- (イ) 誘導・警告ブロックの配置や規格が統一されていない。

ウ 利便設備

- (ウ) 温水の利用できるオストメイト対応型トイレに改善してほしい。
- (イ) 改札外のトイレも改善してほしい。

エ 個別設備

- (ア) だれでも簡単に利用できるように、キップの購入手順を音声で案内するなどしてほしい。
- (イ) 車いす対応の改札口をどの駅でも同じ場所に設置してほしい。
- (イ) 駅全体に汚く、暗いので改善してほしい。

(2) JR 東福寺駅の課題・問題点

ア 利用動線

- (ア) 出入口、改札口、ホームを結ぶエレベーターを設置してほしい。
- (イ) 階段の幅が狭く、曲がりくねっている。
- (ウ) 通路上のチラシラックが通行の支障になっているので撤去してほしい。
- (エ) 出入口の幅が狭く、柱、段差があり通行しにくい。
- (オ) ホームが狭く、柱が多いので、ホームドアを設置するなど改善してほしい。また、未設置箇所屋根を設置してほしい。
- (カ) 手すりに段差があるものや途切れているところがある。
- (キ) スロープ下の溜り空間が狭い。

イ 情報案内設備

- (ア) サインが少ない。また、通路上にオストメイト対応型トイレのサインを設置してほしい。
- (イ) 点字の設置位置が統一されていない。また、読みにくいものや設置されていない箇所がある。
- (ウ) 出入口に設置されている点字地図の方位、略字が分かりにくい。また、位置が高いものや設置位置が分かりにくいものがある。
- (エ) トイレの出入口に設置されているレイアウト図(点字対応)の線の凸凹が小さく読みにくい。
- (オ) 券売機、点字地図、トイレ出入口のレイアウト図、インターホンの位置を示す音声案内を設置してほしい。
- (カ) ホーム上の案内放送が少なく、聞こえない。また、ホームの北側に列車接近装置などの案内表示がない
- (キ) スロープの上端・下端部に警告用ブロックが設置されていない箇所がある。
- (ク) 出入口や階段の点字ブロックが折れ曲がっている。
- (ケ) スロープの利用方法が分からないので説明板を設置してほしい。また、インターホンで係員がすぐに対応できるようにしてほしい。

ウ 個別設備

- (ア) 障害者割引ボタン付き券売機がない。
- (イ) 券売機の点字がJIS対応になっていない。

(3) 京阪東福寺駅の課題・問題点

ア 利用動線

- (ア) 出入口、ホームを結ぶエスカレーター等を設置してほしい。
- (イ) 改札口から階段までの距離が近いので改善してほしい。
- (ウ) 階段が急なので改善してほしい。また、階段の両側に手すりを設置してほしい。
- (エ) スロープの勾配がきついので改善してほしい。

イ 情報案内設備

- (ア) 時刻表の文字が小さく分かりにくい。
- (イ) 点字の読みにくいものや間違っているもの、設置されていない箇所、はがれている箇所があるので改善してほしい。

- (f) 改札口付近に音声案内を流してほしい。
- (g) ホーム上で電車の行き先の分かる音声案内を設置してほしい。また、小鳥の音声の意味が分かりにくいので改善してほしい。
- (h) 車両の種別、行き先や運行の遅れ状況などの情報表示装置を設置してほしい。また、スロープの案内を設置してほしい。
- (i) 改札口近くにお寺などへの案内板を設置してほしい。また、改札近くの案内板の周りに広告等が多く分かりにくいので改善してほしい。

ウ 利便設備

- (f) 一般のトイレにも洋式トイレを設置してほしい。
- (g) トイレの入口が狭いので改善してほしい。
- (h) 非常時にすぐに対応できるように、改札口の近くにトイレを設置してほしい。

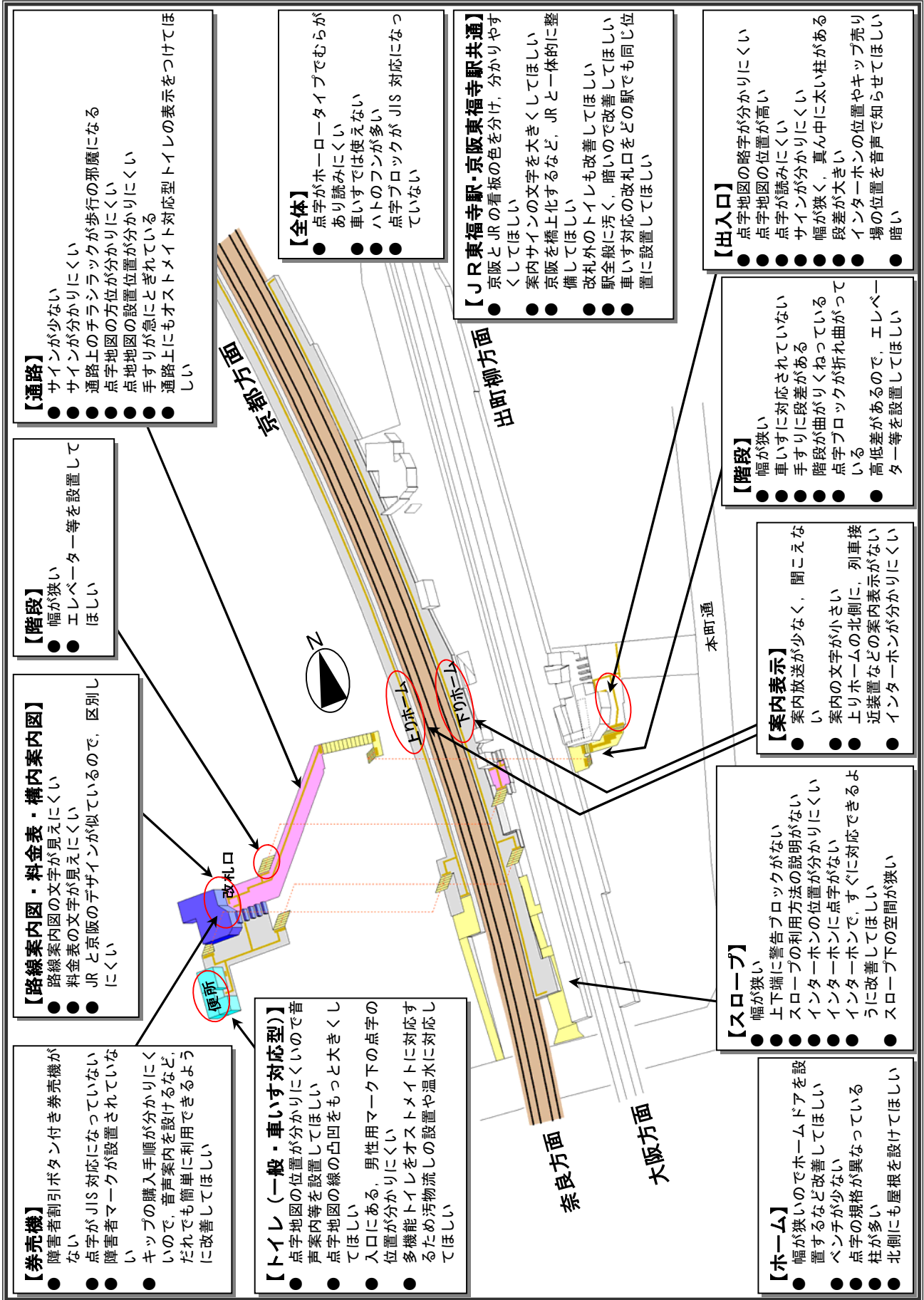
エ 個別設備

- (f) 券売機に下の蹴り込みがなく、車いすでは利用しにくい。
- (g) ホームや地下通路、トイレが暗いので改善してほしい。
- (h) ハトのフンが多い。

表-7 JR 東福寺駅及び京阪東福寺駅のバリアフリー状況

鉄 道 名		西日本旅客鉄道		京阪電気鉄道		
路 線 名		奈良線		京阪本線		
駅 名		東福寺駅		東福寺駅		
駅 の 構 造		地上駅		地上駅		
1日平均乗降客数(平成18年)		12,358人		11,847人		
最大段差	出入口～改札口(改札外)	6.05m		0.11m		
	改札口～プラットフォーム(改札内)	4.90m		4.25m		
段差解消の状況	出入口～改札口(改札外)	×	エレベーター無し エスカレーター無し	-	-	
	改札口～プラットフォーム(改札内)	△	道路～ホームに至るスロープ有り	△	道路～ホームに至るスロープ有り	
情報案内設備	誘導用・警告用ブロックの設置状況	○	出入口～券売機～改札口～プラットフォームに連続して有り	○	出入口～券売機～改札口～プラットフォームに連続して有り	
	ホーム上での運行情報設備	音声案内	○	有り	○	有り
		文字情報	○	有り	×	列車接近表示機能
	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	○	車いす対応型トイレ有り(簡易オストメイト対応)	○	車いす対応型トイレ有り(オストメイト対応×)	
	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	転落防止対策	○	ホーム端の転落防止柵及びホーム上の警告用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用ブロックが共に有り
		券売機	○	車いす対応(下部スペース)	○	有り
	改札口	○	幅広タイプ(80cm以上)	○	幅90m以上の改札口有り	

図-10 JR東福寺駅の課題・問題点



- 【通路】**
- サインが少ない
 - サインが分かりにくい
 - 通路上のチャシラックが歩行の邪魔になる
 - 点字地図の方位が分かりにくい
 - 点字地図の設置位置が分かりにくい
 - 点字地図の設置位置が急にとぎれている
 - 通路上にもオオストイレの表示をつけてほしい

- 【階段】**
- 幅が狭い
 - エレベーター等を設置してほしい

- 【路線案内図・料金表・構内案内図】**
- 路線案内図の文字が見えにくい
 - 料金表の文字が見えにくい
 - JRと京阪のデザインが似ているので、区別しにくい

- 【券売機】**
- 障害者割引ボタン付き券売機がない
 - 点字がJIS対応になっていない
 - 障害者マークが設置されていない
 - キップの購入手順が分かりにくいので、音声案内を設けるなど、だれでも簡単に利用できるように改善してほしい

- 【全体】**
- 点字がロータイプでむらがあり読みにくい
 - 車いすでは使えない
 - ハトのフンが多い
 - 点字ブロックがJIS対応になっていない

- 【トイレ (一般・車いす対応型)】**
- 点字地図の位置が分かりにくいので音声案内等を設置してほしい
 - 点字地図の線の凸凹をもっと大きくしてほしい
 - 入口にある、男性用マーク下の点字の位置が分かりにくい
 - 多機能トイレをオオストイレに対応するたため汚物流しの設置や温水に対応してほしい

- 【JR東福寺駅・京阪東福寺駅共通】**
- 京阪とJRの看板の色を分け、分かりやすくしてほしい
 - 案内サインの文字を大きくしてほしい
 - 京阪を橋上化するなど、JRと一体的に整備してほしい
 - 改札外のトイレも改善してほしい
 - 駅全般に汚く、暗いので改善してほしい
 - 車いす対応の改札口をどの駅でも同じ位置に設置してほしい

- 【出入口】**
- 点字地図の略字が分かりにくい
 - 点字地図の位置が高い
 - 点字が読みにくい
 - サインが分かりにくい
 - 幅が狭く、真ん中に太い柱がある
 - 段差が大きい
 - インターホンの位置やキップ売り場の位置を音声で知らせほしい
 - 暗い

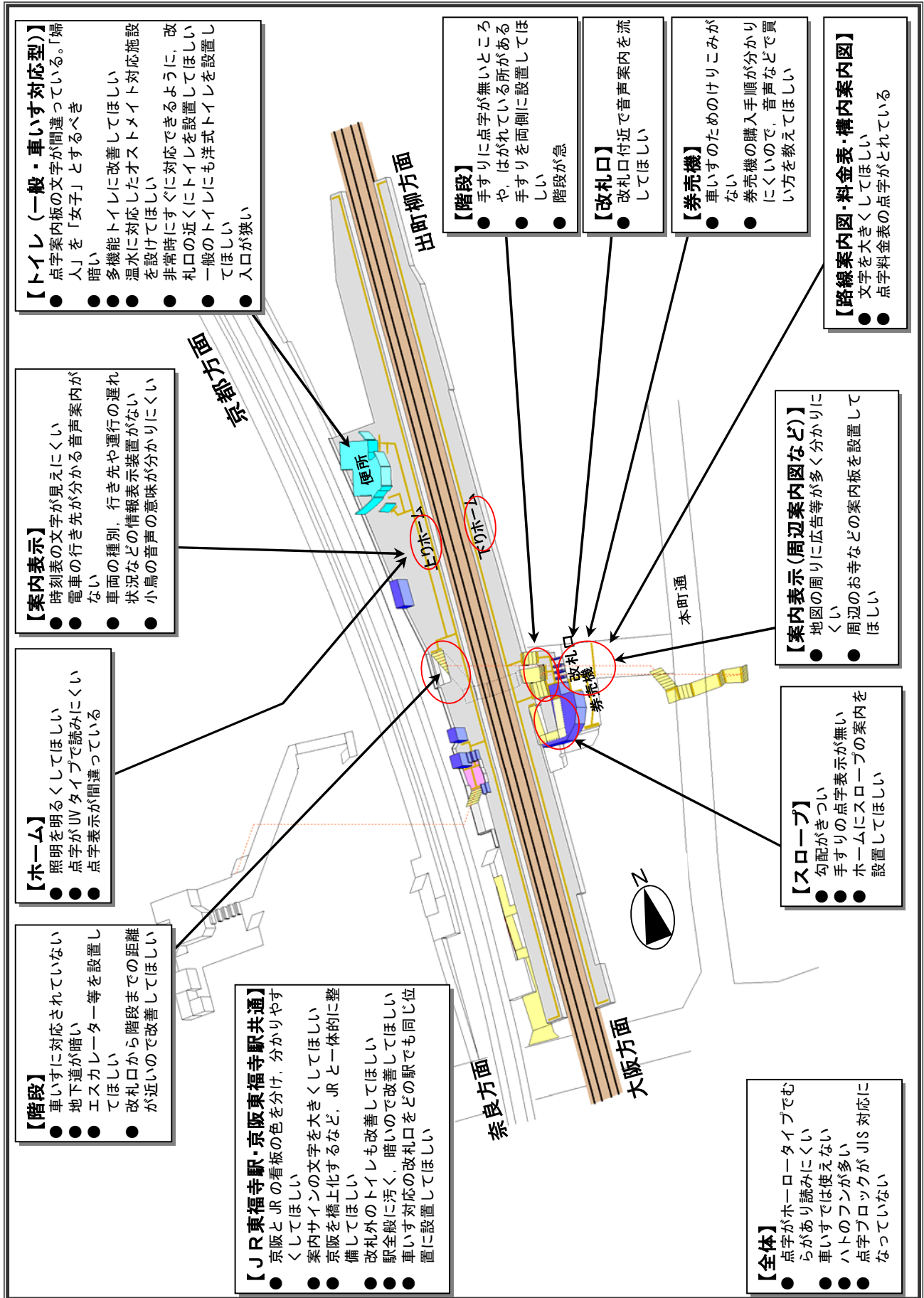
- 【階段】**
- 幅が狭い
 - 車いすに対応されていない
 - 手すりに段差がある
 - 階段が曲がりくねっている
 - 点字ブロックが折れ曲がっている
 - 高低差があるので、エレベーター等を設置してほしい

- 【案内表示】**
- 案内放送が少なく、聞こえない
 - 案内の文字が小さい
 - 上りホームの北側に、列車接近装置などの案内表示がない
 - インターホンの案内表示が分かりにくい

- 【スロースtep】**
- 幅が狭い
 - 上下端に警告ブロックがない
 - スロースtepの利用方法の説明がない
 - インターホンの位置が分かりにくい
 - インターホンに点字がない
 - インターホンで、すぐに対応できるように改善してほしい
 - スロースtep下の空間が狭い

- 【ホーム】**
- 幅が狭いのでホームドアを設置するなど改善してほしい
 - ペンチが少くない
 - 点字の規格が異なっている
 - 柱が多い
 - 北側にも屋根を設けてほしい

図-1-1 京阪東福寺駅の課題・問題点



2 周辺道路等の課題・問題点

以下の生活関連経路ごとに、周辺道路等の課題・問題点などの概要を示します。

また、道路などの課題・問題点マップを図一12に示します。

(1) 生活関連経路Ⅰ（東大路：JR東海道本線～本町通）

【JR東海道本線～東福寺交差点】

- ・ 歩道の舗装に凸凹が生じている。
- ・ 歩道に波打ちがある。
- ・ 電柱，信号，駐輪が通行の支障をきたしている。

(注) これらの課題・問題点は、生活関連経路Ⅱ及びⅢにおいても同様に指摘・要望があります。

- ・ グレーチングの網目が大きい。

(注) この課題・問題点は、生活関連経路Ⅲにおいても同様に指摘・要望があります。

- ・ 歩道と車道との間に段差がある。
- ・ 街路灯，アーケードの支柱，看板，自動販売機，商品，店舗の客，歩道上を通行する自転車，バス停のベンチ，バス停のバス待ちの人，植樹柵の蓋がない箇所，植栽が通行の支障をきたしている。
- ・ 視覚障害者用ブロックが設置されてない箇所や規格が異なっている箇所がある。
- ・ 視覚障害者用ブロック上に物が置かれている。
- ・ 縦断・横断勾配がきつい箇所がある。
- ・ バス停の案内板が電柱，看板，木で隠れている。
- ・ バス停のバスとの段差が大きい。
- ・ バス停にシェルターを設置してほしい。
- ・ 東福寺交差点の歩行経路が分かりにくい。
- ・ 交差点の歩行者たまりが狭い箇所がある。
- ・ 交差点の歩行者信号の青時間が短い。
- ・ 路上駐車が邪魔なので取締って欲しい。

【高架側道部（東福寺交差点～本町通）】

(北側歩道あり)

- ・ 歩道の幅が狭い。
- ・ 電柱，標識柱，溝ふたが邪魔なので改善してほしい。
- ・ 進行方向の勾配がきつい。
- ・ 歩道が途切れている箇所の段差が大きい。
- ・ グレーチングの網目が大きい。

(北側歩道なし・南側)

- ・ 歩行者の歩く場所が狭い。
- ・ 民地からの突出物，路上駐車が通行の支障をきたしている。
- ・ 私有地との境界に段差がある。
- ・ 進行方向の勾配がきつい。
- ・ 見通しが悪い。
- ・ グレーチングの網目が大きい。

(2) 生活関連経路Ⅱ（泉涌寺道：本町通～泉涌寺道交差点）

- ・ 歩道の幅が狭い。
- ・ 横断勾配がきつい箇所がある。
- ・ 車の乗り上げが通行の支障をきたしている。
- ・ 横断歩道部の横方向の勾配がきつい。

(3) 生活関連経路Ⅲ（本町通：泉涌寺道～東福寺南門前）

- ・ 看板，駐輪，店舗のちょうちん，ゴミ袋，側溝に設置された段差解消鉄板等が通行の支障をきたしている。
- ・ 電柱を無くすため，地中化してほしい。
- ・ 歩行者の歩く場所が明確になっていなく，狭い。
- ・ 高架下の見通しが悪く，標識が日影で認識しにくい。
- ・ 高架下のたまり部分の観光案内図が障害になっている。
- ・ 高架下の交差点の横断歩道が渡りにくいので信号を設置してほしい。
- ・ 通過交通を排除してほしい。
- ・ 泉涌寺道の交差点部の北側の横断歩道が北に寄りすぎなので改善してほしい。
- ・ 交差点部の歩行者たまりが狭い。
- ・ 交差点部の視覚障害者用ブロックが設置されてない箇所がある。
- ・ 交差点部の歩行者信号，音響信号がない。

(4) その他の経路

【大和大路通】

- ・ 歩行者の歩く場所を明確にしてほしい。
- ・ グレーチングの網目が大きい。
- ・ ハンプが歩行の邪魔になっている。

【墨染通(師団街道)】

- ・ 歩道の幅が狭い。
- ・ 車道へのすりつけ勾配がきつく，段差がある。
- ・ 歩行者の歩く場所を明確にしてほしい。
- ・ 歩行者たまりが狭い。
- ・ 音響信号がない。
- ・ ガードレールがあり狭い。
- ・ 電柱，駐輪，バイク，電話ボックスが邪魔なので撤去してほしい。
- ・ バス停が車道の中にあるようで，バス待ちの人が危険。
- ・ 誘導・警告ブロックが認識しにくい。また，誘導ブロックが設置されていない箇所がある。
- ・ 視覚障害者にもバス停の位置が分かるようにしてほしい。

【九条通側道(本町通～東山橋)】

(北側歩道なし)

- ・ 歩行者の歩く場所を明確にしてほしい。
- ・ 歩行者の歩く場所が狭い。

- ・ 電柱やミラーの支柱が邪魔なので改善してほしい。
- ・ 舗装に凸凹が生じている。
- ・ グレーチングの網目が大きい。
- ・ 踏切の待ち時間が異常に長い。
- ・ 踏切の距離・波打ちがあり，レールに車いすの車輪がはまりそうなので改善してほしい。

(柿本橋)

- ・ 柵が邪魔で車いすでの通行が困難。
- ・ 舗装に凸凹が生じている。
- ・ 進行方向への勾配がきつい。
- ・ 橋上の防護柵の下に自転車マークがあり分かりにくい。

(南側歩道あり)

- ・ 歩道の幅が狭い。
- ・ 舗装に凸凹が生じている。
- ・ 歩道に波打ちがある。
- ・ 横方向の勾配がきつい。
- ・ グレーチングの網目が大きい。
- ・ 歩道へ乗り上げている自動車を取り締まってほしい。
- ・ 音響信号がないので設置してほしい。

(東山橋)

- ・ 歩道の幅が狭い。
- ・ 進行方向の勾配がきつい。
- ・ ガードレールが低く，隙間があり危険。

図-12 道路などの課題・問題点



【生活関連経路Ⅱ(泉涌寺道)】

- 歩道の幅が狭い。
- 横断勾配がきつい箇所がある。
- 車の乗り上げが通行の支障をきたしている。
- 横断歩道部の横方向の勾配がきつい。

生活関連経路Ⅰ

【生活関連経路Ⅰ(東大路)】
【JR東海道本線～東福寺交差点】

- 歩道と車道との間に段差がある。
- 街路灯、アーケードの支柱、看板、自動販売機、商品、店舗の客、歩道上を通行する自転車、バス停のベンチ、バス停のバス待ちの人、植樹木の蓋がない箇所、植栽が通行の支障をきたしている。
- 視覚障害者用ブロックが設置されてない箇所や規格が異なっている箇所がある。
- 視覚障害者用ブロック上に物が置かれている。
- 縦断・横断勾配がきつい箇所がある。
- バス停の案内板が電柱、看板、木で隠れている。
- バス停のバスとの段差が大きい。
- バス停にシェルターを設置してほしい。
- 東福寺交差点の歩行経路が分かりにくい。
- 交差点の歩行者たまりが狭い箇所がある。
- 交差点の歩行者信号の青時間が短い。
- 路上駐車が邪魔なので取締してほしい。

【生活関連経路Ⅲ(本町通)】

- 看板、駐輪、店舗のちょうちん、ゴミ袋、側溝に設置された段差解消鉄板等が通行の支障をきたしている。
- 電柱を無くすため、地中化してほしい。
- 歩行者の歩く場所が明確になっていなく、狭い。
- 高架下の見通しが悪く、標識が日影で認識しにくい。
- 高架下のたまり部分の観光案内図が障害になっている。
- 高架下の交差点の横断歩道が渡りにくいので信号を設置してほしい。
- 通過交通を排除してほしい。
- 泉涌寺道の交差点部の北側の横断歩道が北に寄りすぎなので改善してほしい。
- 交差点部の歩行者たまりが狭い。
- 交差点部の視覚障害者用ブロックが設置されていない箇所がある。
- 交差点部の歩行者信号、音響信号がない。

【高架側道部(東福寺交差点～本町通)】
(北側歩道あり)

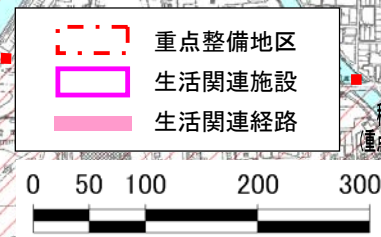
- 歩道の幅が狭い。
- 電柱、標識柱、溝ふたが邪魔なので改善してほしい。
- 進行方向の勾配がきつい。
- 歩道が途切れている箇所の段差が大きい。
- グレーチングの網目が大きい。
(北側歩道なし・南側)
- 歩行者の歩く場所が狭い。
- 民地からの突出物、路上駐車が通行の支障をきたしている。
- 私有地との境界に段差がある。
- 進行方向の勾配がきつい。
- 見通しが悪い。
- グレーチングの網目が大きい。

【生活関連経路ⅠⅡⅢの共通の課題・問題点】

- 歩道の舗装に凹凸が生じている。
- 歩道に波打ちがある。
- 電柱、信号、駐輪が通行の支障をきたしている。

【生活関連経路ⅠⅢの共通の課題・問題点】

- グレーチングの網目が大きい。



凡例(主要施設)

旅客施設(鉄道)	教育施設	商業・宿泊施設
官公庁施設	文化・レクリエーション施設等	交番
福祉施設	都市公園	バス停
医療施設	公益サービス施設	

3 東福寺地区の交通の課題

東福寺地区には、医療施設としての京都第一赤十字病院や全国的にも有名な東福寺などの社寺があり、多くの方が訪れています。また、当地区は、職と住が共存していることから『歴史を探訪できる、歩いて楽しいであいとふれあいのまち』として、まちづくりを進めています。

そのためには、そこで生活する住民や数多く訪れる人々が、安心して快適に歩くことができる「まち」にする必要があります。

しかし、現状は、観光シーズンにおける通過車両等による幹線道路の渋滞、鉄道駅周辺の多くの放置自転車など様々な交通問題を抱えています。このような状況では、バリアフリーの取組の効果も減少してしまいます。

このため、当該地区のバリアフリー化を推進するためには、地区の交通問題に対する他の施策とも連携し交通環境を含めた取組が必要です。

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東福寺地区の課題・問題点を踏まえ、今後、公共交通事業者、道路管理者、京都府公安委員会などが東福寺地区において実施していくバリアフリー化事業の計画概要を示します。

なお、だれもが利用しやすい旅客施設とするためには、個々の施設の整備状況が特に重要であるため、公共交通事業者が実施する旅客施設のバリアフリー化事業計画は、より具体的な内容を示します。

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、移動等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、交通安全特定事業等）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22年までに事業を完了させることを目標とするもの
- ② 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、東福寺地区基本構想策定後、公共交通事業者、道路管理者、京都府公安委員会などが、それぞれ東福寺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 東福寺駅及び京阪東福寺駅のバリアフリー化事業計画の概要

(1) JR 東福寺駅及び京阪東福寺駅の事業計画の基本的な考え方

鉄道事業者が、JR 東福寺駅及び京阪東福寺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 利用動線の確保

本町通からホームを結ぶエレベーターの設置による段差解消や階段等の手すりの改善等により、高齢者や障害のある方などがより円滑に移動できるよう、バリアフリー化事業を実施していきます。

イ 情報案内設備の整備

点字案内地図や案内板等の設置位置の改善等により、高齢者や障害のある方などにとって、より分かりやすい案内情報が提供できるよう、バリアフリー化事業を実施していきます。

ウ 利便設備の整備

既存のトイレをオストメイト対応（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）へ改善する事などにより、高齢者や障害のある方などが、より使いやすい設備となるようにバリアフリー化事業を実施していきます。

(2) その他の課題に対する考え方

連絡会議や分科会などで提起された上記以外の様々な課題・問題点や JR 東福寺駅及び京阪東福寺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

ホーム上への非常停止ボタンの設置、その他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を図るよう努めます。

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等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並びに国際観光都市の交通の要所としての案内表示（多言語表示など）やより分かりやすい料金表、路線図及び情報案内表示等について、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の縮小等、東福寺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、長期的な課題として検討を進めます。

(3) バリアフリー化事業計画の概要

ア JR 東福寺駅のバリアフリー化事業計画の概要

以下の事業を公共交通特定事業に位置付けて事業実施を図ります。

- (ア) 本町通から上り・下りの各ホームを結ぶエレベーターの設置
- (イ) 点字表示の設置位置・表示内容の改善も含めた、2 段手すり化などの階段手すりの改善
- (ウ) オストメイト対応トイレへの改良等トイレの改良
- (エ) トイレの出入口における音響案内装置の設置

(カ) バリアフリー化事業に伴う点字地図や案内板の設置・改善等の駅全体の案内設備の改良

イ 京阪東福寺駅のバリアフリー化事業計画の概要

以下の事業を公共交通特定事業に位置付けて事業実施を図ります。

(ア) 本町通から上りホーム側の改札口を結ぶエレベーターの設置

(イ) 点字表示の設置位置・表示内容の改善も含めた、2段手すり化などの階段手すりの設置・改善

(ウ) 車いす対応型トイレのオストメイト対応化等による多機能トイレへの改良

(イ) バリアフリー化事業に伴う点字地図や案内板の設置・改善等の駅全体の案内設備の改良

JR 東福寺駅及び京阪東福寺駅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 東福寺駅及び京阪東福寺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			
			H20	21	22	23～
JR 東福寺駅	エレベーターの設置	西日本旅客鉄道	▶			
	階段手すりの改良		▶			
	オストメイト対応トイレへの改良		▶			
	トイレの出入口における音響案内装置の設置		▶			
	バリアフリー化事業に伴う駅全体の案内設備の改良		▶			
京阪 東福寺駅	上りホーム側の改札へのエレベーターの設置	京阪電気鉄道	▶			
	階段・スロープの手すりの設置・改善		▶			
	オストメイト対応化等多機能トイレへの改良		▶			
	バリアフリー化事業に伴う駅全体の案内設備の改良		▶			

表－9 JR 東福寺駅及び京阪東福寺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			
			H20	21	22	23～
京阪 東福寺駅	券売機の蹴り込み改善	京阪電気鉄道	▶			
2 駅 共 通	非常停止ボタンの設置	西日本旅客鉄道 京阪電気鉄道	▶			
	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		▶			

※ 特定事業計画作成の段階で、特定事業として実施可能かどうかの検討を行い、可能な限り、表－8の事業と一体的な整備を行うものとします。

JR 東福寺駅におけるバリアフリー化事業計画の主なものを図－13に、

京阪東福寺駅におけるバリアフリー化事業計画の主なものを図－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 東福寺駅及び京阪東福寺駅を発着する鉄道車両並びに東福寺地区内のバス停を発着する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

新製車両導入時に、車いすスペースの確保や次停車駅名等の案内表示装置など移動等円滑化基準に適合した車両とします。


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等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			
	H20	21	22	23～
東福寺地区のバス停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	ワンステップバスの車両数	ノンステップバスの車両数	ワンステップバス・ノンステップバスの割合
平成19年度末 (2007年度末)	760	27	537	74%
平成20年度末 (2008年度末)	760	27	(※) 607	83%
平成21年度末 (2009年度末)	760	27	(※) 713	97%

(※) 導入する車両の一部がワンステップバスに変更となる場合がある。

図-13 JR 東福寺駅のバリアフリー化事業計画

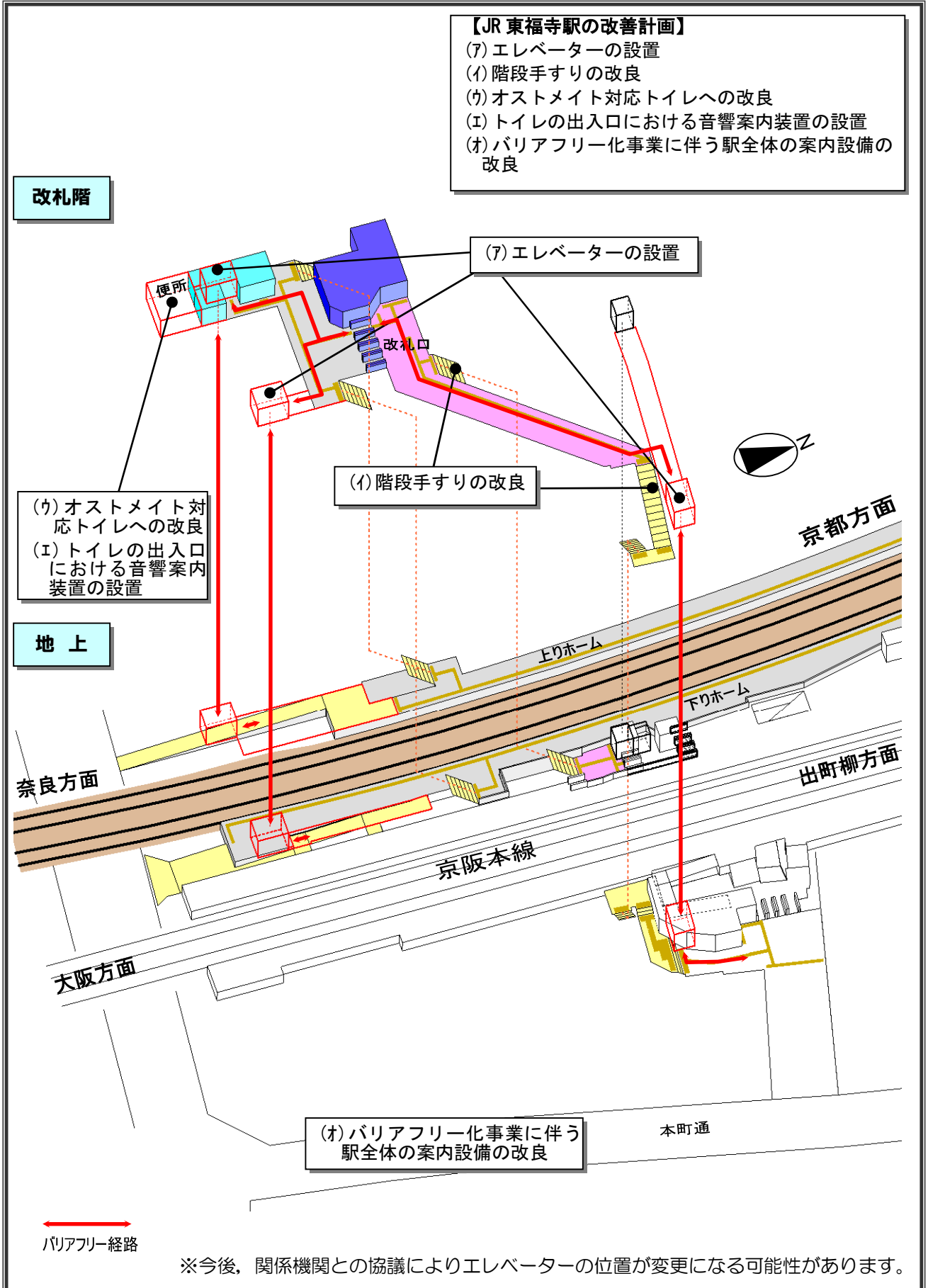
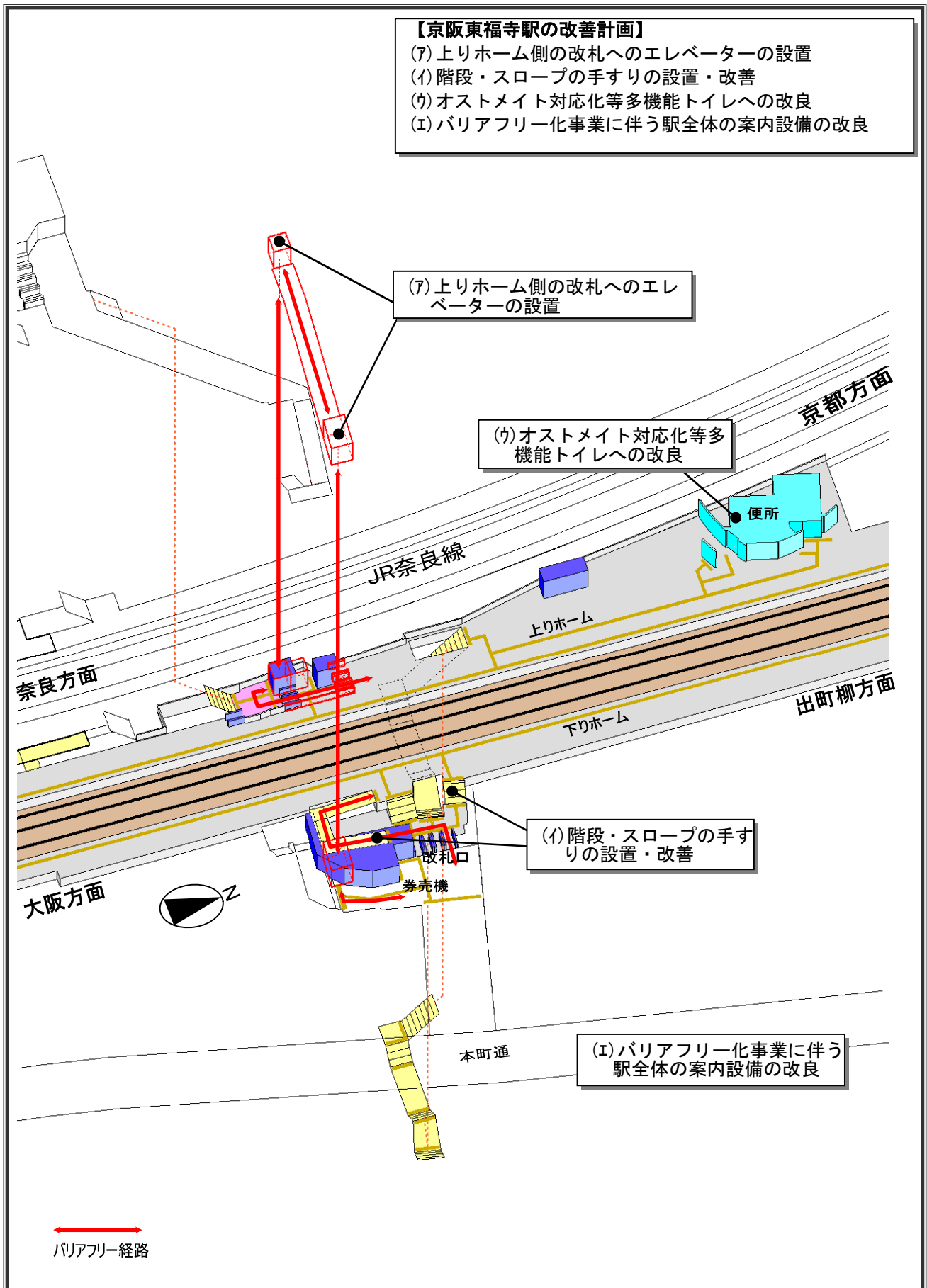


図-14 京阪東福寺駅のバリアフリー化事業計画



※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 生活関連経路

生活関連経路においては、道路特定事業として、段差、勾配の改善をはじめとするバリアフリー化事業を重点的に実施します。

イ 生活関連経路以外の道路

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 東福寺駅及び京阪東福寺駅へのアクセス経路の安全性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、道路特定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

(7) 安全・快適な歩行空間の確保について

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。

また、乱雑に駐輪されている無料駐輪場については、適切な管理運営を行うために有料化等を含めた検討を行います。

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。

(1) 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 20 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

東福寺地区における道路特定事業計画の概要を表-11に、道路特定事業以外の事業計画の概要を表-12に示します。

表-11 道路特定事業計画の概要

経路	路線	事業内容	目標年次			
			H20	21	22	23~
生活関連経路Ⅰ	一般府道 四ノ宮四ツ塚線 (通称：東大路)	段差、勾配の改善 歩行者優先策の検討	▶			
生活関連経路Ⅱ	市道 一橋緯 14 号線 市道 今熊野緯 22 号線 (通称：泉涌寺道)	段差、勾配の改善	▶			
生活関連経路Ⅲ	市道 本町通	歩行者優先策の検討	▶			

表-12 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			
			H20	21	22	23~
—	重点整備地区内のその他の道路	歩行者優先策の検討	▶			

4 交通安全施設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、生活関連経路における高齢者や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

高齢者などの安全な横断を確保するため、既設信号機の高齢者等感応化への改良整備の検討を行います。

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への指導・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 20 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

東福寺地区における交通安全特定事業計画の概要を表-13に示します。

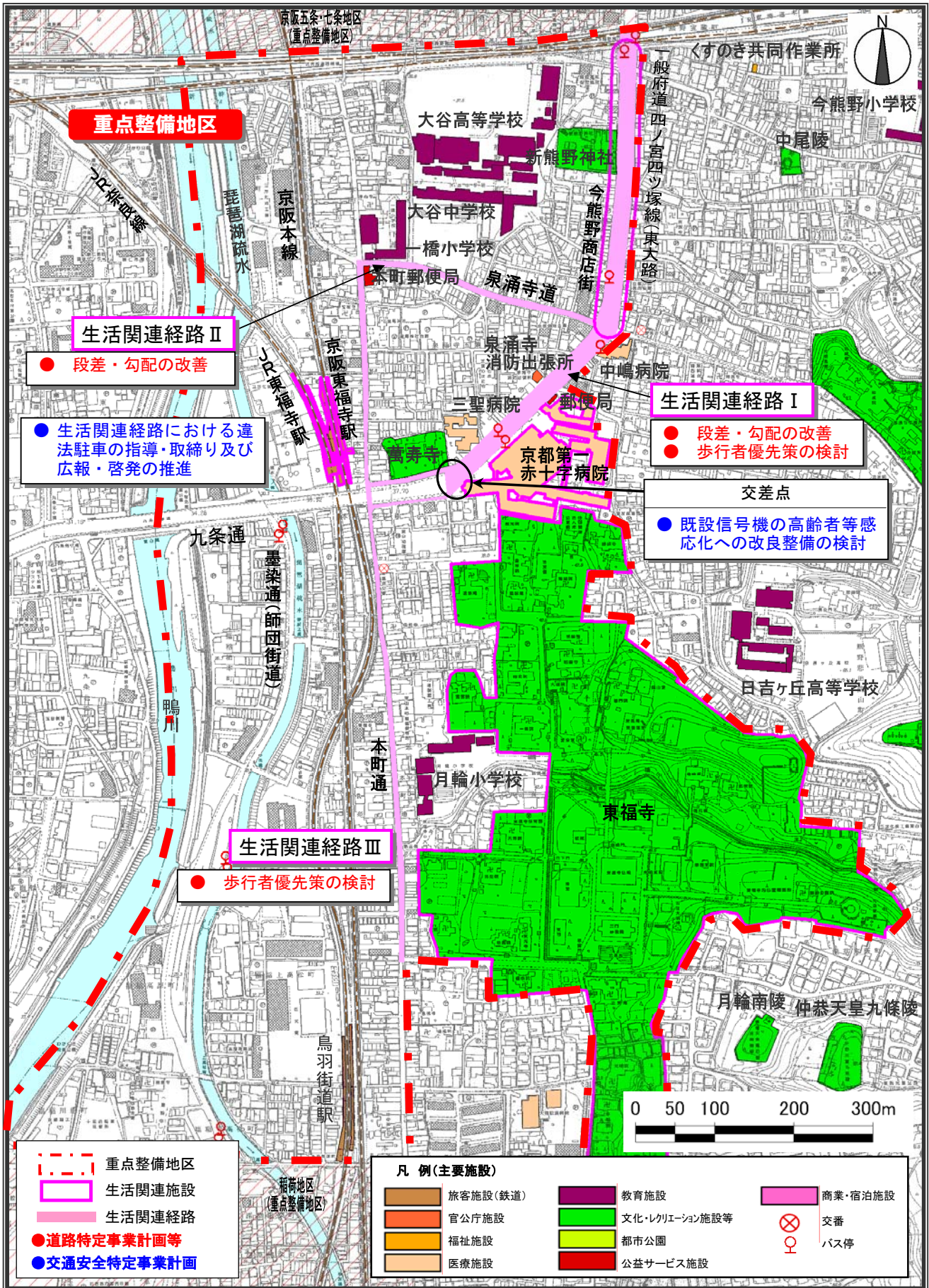
表-13 交通安全特定事業計画の概要

経路	路線等	事業内容	目標年次			
			H20	21	22	23～
生活関連経路Ⅰ	一般府道 四ノ宮四ツ塚線 (通称：東大路)	違法駐車への指導・取締り及び広報・啓発の推進	注1)			
生活関連経路Ⅱ	市道 一橋緯 14 号線 市道 今熊野緯 22 号線 (通称：泉涌寺道)		注1)			
生活関連経路Ⅲ	市道 本町通		注1)			
生活関連経路Ⅰ	東福寺交差点	既設信号機の高齢者等感応化 ^{注2)} への改良整備の検討	注1)			

注1) 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。
注2) 高齢者等感応式信号：青延長押ボタン付き信号機

道路及び交通安全施設などのバリアフリー化事業計画を図-15に示します。

図-15 道路及び交通安全施設などのバリアフリー化事業計画



5 その他のバリアフリー化事業計画の概要

平成18年12月に施行された「バリアフリー新法」により拡充された建築物のバリアフリー化について、東福寺地区内において、多くの高齢者や障害のある方などが、徒歩による移動で利用すると考えられる施設として、京都第一赤十字病院、東福寺及び今熊野商店街が挙げられます。これらの施設管理者には、バリアフリー新法による基本構想策定についてご理解いただき、建築物のバリアフリー化事業の実施について協議を行いました。

以下に、これらの施設における主要なバリアフリー化事業計画の概要を示します。

(1) 京都第一赤十字病院におけるバリアフリー化事業計画の概要

京都第一赤十字病院では本館A、B棟において、将来の旧病棟の改築計画に合わせ車いす対応型トイレをオストメイト機能が付加した多機能トイレへの改修、点字案内図の設置及び視覚障害者用誘導ブロックの改善等の取組を行います。

さらに改築計画においては、建物の全体的な利用動線を考慮した案内サインの設置、改善を検討します。

(2) 東福寺におけるバリアフリー化の取組の概要

東福寺においては、これまで拝観者用に車いす対応型トイレを3箇所設置するなどバリアフリー化の取組を進めています。

また、伝統的な文化財などバリアフリー化整備が困難なものもありますが、心のバリアフリー等の人的対応も含めた利用の円滑化を促進します。

さらに、施設の更新時などに行き得る限りバリアフリー化に対応できるように検討を行います。

(3) 今熊野商店街におけるバリアフリー化の取組の概要

今熊野商店街振興組合では、これまで看板・商品等の道路へのはみ出しなどについて、啓発活動などさまざまな取組を行っています。今後も利用者が快適に買い物ができるように取組を進めます。

6 ソフト施策及びその他の施策の概要

(1) コミュニケーションのバリアフリー化の概要

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、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14に示します。

表一14 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	高齢者や障害のある方など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
		高齢者や障害のある方などとのふれあいの場の設置など
	学校教育における福祉教育の充実	高齢者や障害のある方など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
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、関係行政機関などは、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。

7 交通システムの円滑化について

京都市では、平成15年6月に策定した『「歩くまち・京都」交通まちづくりプラン』に基づいて、人が主役の歩いて楽しいまちづくりを推進しています。

今後とも、駐輪対策、渋滞対策等の京都市全体の交通システムの検討も含めて、他の事業との連携を図りながら、安心して快適な歩行者空間を創り出していけるよう、地区内の交通円滑化に向けた取組について検討を進めていきます。

第8章 バリアフリー化事業の推進体制

今後、東福寺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) 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 東福寺駅及び京阪東福寺駅、周辺の道路及び建築物等において、関係事業者や障害者団体等と調整を図りながら、移動等円滑化整備ガイドラインに沿った整備を進めます。さらに、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。

(2) 道路特定事業計画及び交通安全特定事業計画作成の進め方

生活関連経路において実施する道路特定事業計画を作成するに当たっては、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、東福寺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、様々な観点から検討を行い、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。

また、連絡会議や現地踏査などにおいて提起された生活関連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、できる限り生活関連経路と一体的にバリアフリー化を図れるよう、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20年度末を目途に作成し、公表します。

2 その他のバリアフリー化事業の進め方

生活関連施設において実施する、建築物等のバリアフリー化事業の実施に当たっては、今後、施設の実態等を調査したうえで、具体的な改善方策を検討する必要があります。また、連絡会議や現地踏査などにおいて提起された環境整備の要望を踏まえ、高齢者や障害のある方などが利用しやすい施設の整備を検討する必要があります。

3 連絡会議による進行管理

これまで、東福寺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の中で、基本構想策定に必要な協議・検討を行うだけでなく、東福寺地区基本構想策定後も事業を実施するための連絡調整を行うとともに、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。

4 公共交通特定事業に対する支援

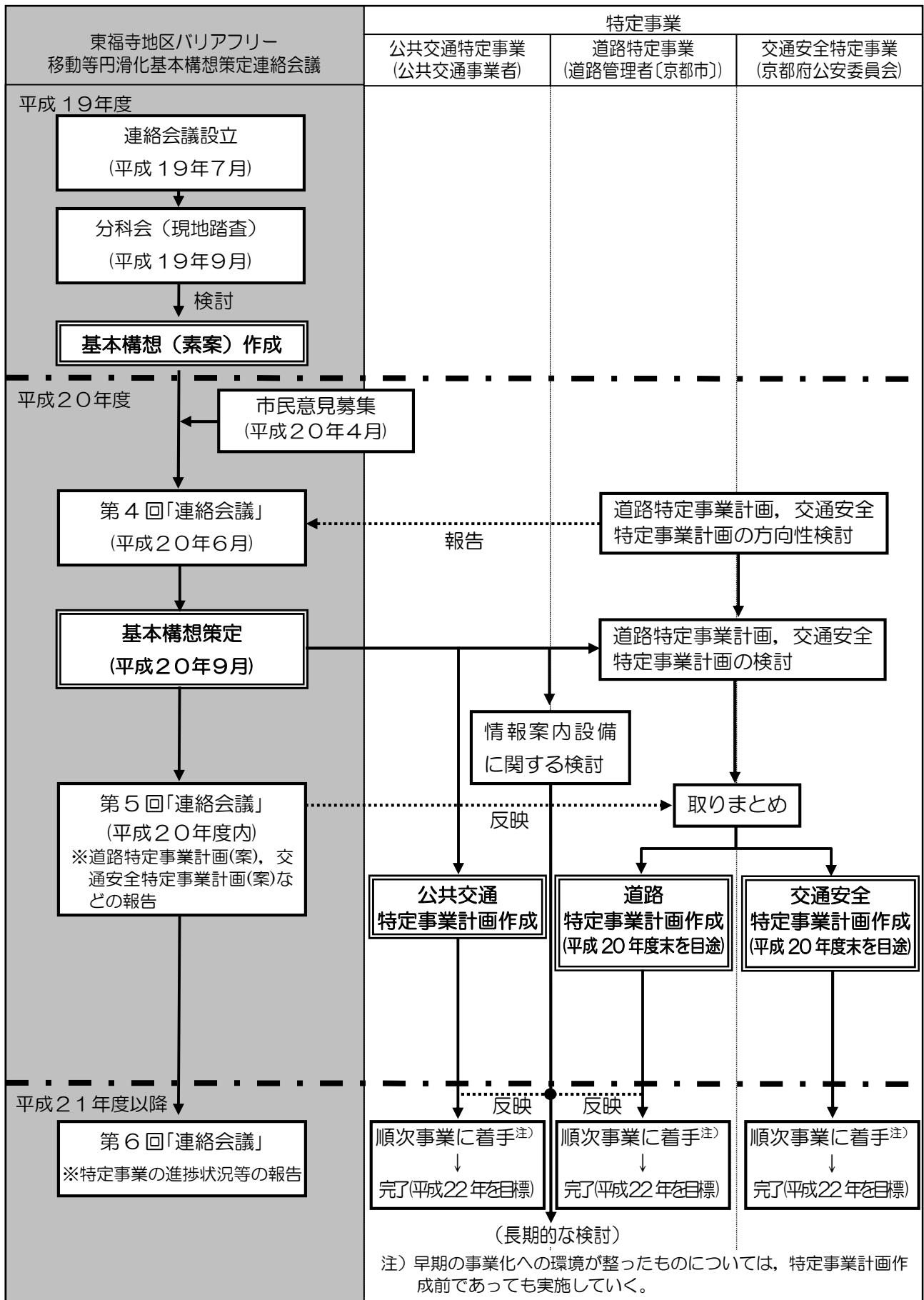
京都市は、JR 東福寺駅及び京阪東福寺駅へのバリアフリー化事業に対し、国及び京都府と連携し、必要な助成を行います。

5 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、東福寺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、ホームページなどを順次更新し、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。

図一16 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, ホームページなどを順次更新し, 情報提供します。

東福寺地区バリアフリー移動等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 19 年 9 月 10 日 (月) 13:15~17:00

(2) 参加者：総数 31 名

班別 1 班：調査員 11 名

(内訳：視覚障害のある方 1 名，聴覚・言語障害のある方 2 名，
内部障害のある方 1 名，肢体障害のある方 1 名，
障害のない方 4 名，その他 2 名)

2 班：調査員 6 名

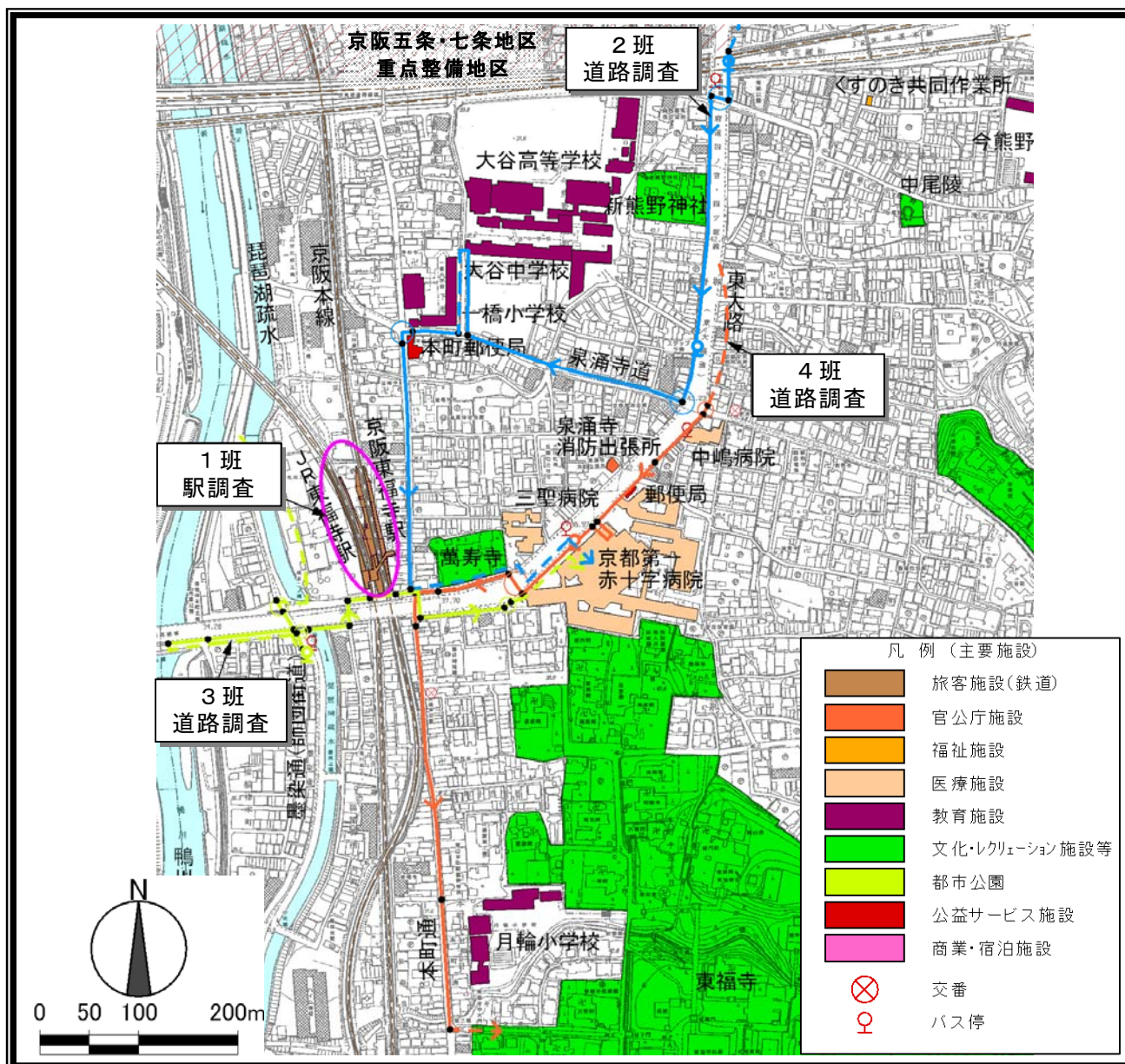
(内訳：障害のない方 5 名，その他 1 名)

3 班：調査員 6 名

(内訳：障害のない方 5 名，その他 1 名)

4 班：調査員 8 名

(内訳：肢体・視覚障害のある方 1 名，聴覚・言語障害のある方 1 名，
障害のない方 5 名，その他 1 名)



2 調査風景

1班



駅調査風景



駅調査風景



駅調査風景

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



道路調査風景



道路調査風景



道路調査風景

会議風景



会場の様子



問題点のまとめ



問題点発表の様子

東福寺地区バリアフリー移動等円滑化基本構想策定連絡会議委員名簿

<50音順, 敬称略, 2008年9月1日現在>

阿野 優		京都市聴覚障害者協会下京・東山支部事務局長
石川 義晴		一般公募委員
磯田 真澄		京都市交通局自動車部技術課長(平成20年4月から)
大嶋 政夫		京都市建設局道路建設部道路計画課長(平成20年4月から)
小川 圭一	副議長	立命館大学工学部都市システム工学科准教授
小野田 武彦		京都精神保健福祉推進家族会連合会理事
河辺 正人		京阪電気鉄道株式会社鉄道事業部技術課長
小酒井 一治		NPO法人京都市中途失聴・難聴者協会理事
佐伯 康介		京都市都市計画局歩くまち京都推進室長(平成20年4月から)
坂 泰幸		東山区市政協力委員連絡協議会一橋学区会長(平成20年4月から)
坂上 征芳		京都府東山警察署交通課長
澤田 忠明		京都市東山区役所福祉部支援保護課長(平成20年4月から)
下條 保代		一般公募委員
下司 和信		東山区市政協力委員連絡協議会月輪学区副会長(平成20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
辻川 覚		社団法人京都府視覚障害者協会左京支部長
羽田 祐治	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20年4月から)
春名 幸一		西日本旅客鉄道株式会社京都支社総務企画課長
日野 勝		NPO法人京都市肢体障害者協会副理事長兼事務局長
堀 啓子		京都手をつなぐ育成会東山支部役員・知的障害者相談員
馬屋原 宏		京都市東山区役所区民部まちづくり推進課長
槇野 勝治		京都市建設局土木管理部東部土木事務所長
増永 淳三		京都府警察本部交通部交通規制課調査官
松村 憲次	オブザーバー	京都府建設交通部交通対策課長(平成20年4月から)
溝上 省二		京都市都市計画局建築指導部建築審査課長(平成20年4月から)
三谷 哲雄	議長	神戸流通科学大学情報学部准教授
三宅 英知	オブザーバー	京都市保健福祉局保健福祉部保健福祉総務課長(平成20年4月から)
山内 忠春		京都府警察本部交通部駐車対策課課長補佐(平成20年3月から)
山本 幸彦		社団法人京都市老人クラブ連合会会長
横木 孝司		京都市建設局土木管理部自転車政策課長(平成19年11月から)

【前委員】肩書きは、委員就任時のもの

相田 正雄		京都市交通局自動車部技術課長(平成20年3月まで)
石崎 了		京都市都市計画局交通政策室長(平成20年3月まで)
岩本 葉介		京都市建設局道路建設部道路環境整備課長(平成20年3月まで)
奥 美里		京都市都市計画局建築指導部建築審査課長(平成20年3月まで)
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20年2月まで)
佐々貴 信美		東山区市政協力委員連絡協議会一橋学区会長(平成19年9月から平成20年3月まで)
澤田 忠明		京都市建設局土木管理部放置車両対策課長(平成19年10月まで)
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20年3月まで)
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20年3月まで)
野間 歩		京都市東山区役所福祉部支援保護課長(平成20年3月まで)
堀 仁郎		東山区市政協力委員連絡協議会一橋学区会長(平成19年7月まで)
松本 重雄	オブザーバー	京都市保健福祉局保健福祉部保健福祉総務課長(平成20年3月まで)
吉田 健治		東山区市政協力委員連絡協議会月輪学区会長(平成20年3月まで)