

## 第 5 章 長期整備プログラム

### 1 「長期整備プログラム」作成の趣旨

京都市においては、計14地区を「重点整備地区」に選定し、これらの地区のバリアフリー化を重点的、一体的に推進していくこととしました。

「重点整備地区」以外の旅客施設や車両については、事業者の努力義務においてバリアフリー化が図られることとなりますが、それぞれ困難な課題を抱えているため、その全てについてバリアフリー化事業を実施することは極めて困難であり、また、個々の事業者の努力義務に委ねているのみでは、将来、どの程度バリアフリー化が達成されるのかについても見えてきません。

以上のことから、京都市では、事業者から最大限努力できる改善方策を聴き、また、より一層の努力も要請し、これに基づき、京都市独自のバリアフリー化の目標を定めるとともに、市内の全ての旅客施設、車両、そして、旅客施設周辺の道路などのバリアフリー化を計画的に推進していくための指針として、対象施設ごとの具体的な改善方針などを定め、「長期整備プログラム」として取りまとめることとしたものです。

### 2 バリアフリー化の目標

現実的、合理的なバリアフリー化の目標として、事業者が最大限努力できる改善方策をもって、京都市独自のバリアフリー化の目標としました。

旅客施設と路線バスのバリアフリー化の目標（グラフ）を、巻末資料 4に示しています。

#### (1) 旅客施設のバリアフリー化の目標

旅客施設のバリアフリー化の目標は、平成22年度を目標年次として、1日平均利用者数5,000人以上の旅客施設（77旅客施設）と全旅客施設（122旅客施設）に区分して、表 6、7のとおり設定しました。

表 — 6 利用者数5,000人／日以上 of 旅客施設（77旅客施設）のバリアフリー化の目標

バリアフリー化設備		バリアフリー化された旅客施設の割合		「国が定めた基本方針」における目標 (平成22年末)	
		平成13年度末	平成22年度末		
移動設備	段差解消された移動経路	57%	92%	100%	
情報案内設備	誘導・警告ブロック	60%	70%	100%	
	運行情報（ホーム上）	音声案内設備	99%	100%	100%
		文字情報設備	66%	81%	100%
		点字料金表示	54%	64%	100%
利便設備	車いす対応型便所	82%	96%	100%	
	ベンチ、待合所	100%	100%	100%	
個別設備	ホームにおける転落防止策	99%	99%	100%	
	車いす対応型券売機	51%	64%	100%	
	幅広タイプの改札口	88%	97%	100%	

表一七 全旅客施設（122旅客施設）のバリアフリー化の目標

バリアフリー化設備		バリアフリー化された旅客施設の割合		「国が定めた基本方針」における目標 (平成22年末)	
		平成13年度末	平成22年度末		
移動設備	段差解消された移動経路	45%	68%	5,000人/日以上は100% 5,000人/日未満は可能な限り	
情報案内設備	誘導・警告ブロック	43%	57%		
	運行情報 (ホーム上)	音声案内設備	70%		71%
		文字情報設備	44%		55%
		点字料金表示	49%		58%
利便設備	車いす対応型便所	57%	67%		
	ベンチ, 待合所	99%	99%		
個別設備	ホームにおける転落防止策	79%	80%		
	車いす対応型券売機	47%	58%		
	幅広タイプの改札口	85%	93%		

(2) 旅客施設のバリアフリー化の目標に関する特記事項

旅客施設のバリアフリー化の目標のうち、以下のバリアフリー化設備の目標値については、特殊な状況を考慮して設定しました。(利用者数5,000人/日以上旅客施設で60~70%)

誘導・警告ブロック

点字料金表示

車いす対応型券売機

その理由と今後の方向性を以下に示します。

ア 券売の有人対応

市営地下鉄の駅などにおいては、障害のある人に対する券売を有人対応(改札口等での販売)としており、事業者は、当面、有人対応を前提とした案内設備などの改善を図ることとしています。

これらの旅客施設では、障害のある人が自ら切符を購入できるようにするための設備である券売機付近の点字料金表示、券売機に誘導するブロックなどの整備は当面予定されていません。

今後は、ノーマライゼーションの考え方にも配慮し、「移動円滑化基本構想」策定に向けた取組を進めていく中で、より良い施設整備の在り方について、引き続き検討を行っていくこととします。

イ 車いす対応型券売機

車いす対応型券売機(下部スペースの確保など)は、現在、製品化されつつある段階です。

したがって、事業者からは、今後、導入について検討していくとの意向は示されたものの、努力目標としての具体的な計画、構想などは示されませんでした。

今後は、新機種の開発状況等も踏まえ、券売機の更新時等において、積極的に車いす対応型券売機の導入を検討していくこととします。

(3) 路線バス車両のバリアフリー化の目標

路線バス車両のバリアフリー化の目標は、平成22年度と平成27年度の2つを目標年次として、表 8のとおり、「人にやさしいバス」と「ノンステップバス」に区分して設定しました。

表 — 8 路線バス車両のバリアフリー化の目標

バス車両の種別	バリアフリー化された車両の割合			「国が定めた基本方針」におけるバリアフリー化の目標
	平成13年度末	平成22年度末	平成27年度末	
人にやさしいバス	12%	76%	84%	平成22年から27年までに、低床化された車両に代替する
ノンステップバス	7%	63%	84%	平成22年までに、総車両の20～25%をノンステップバスとする

リフト付バス，ワンステップバス，ノンステップバス

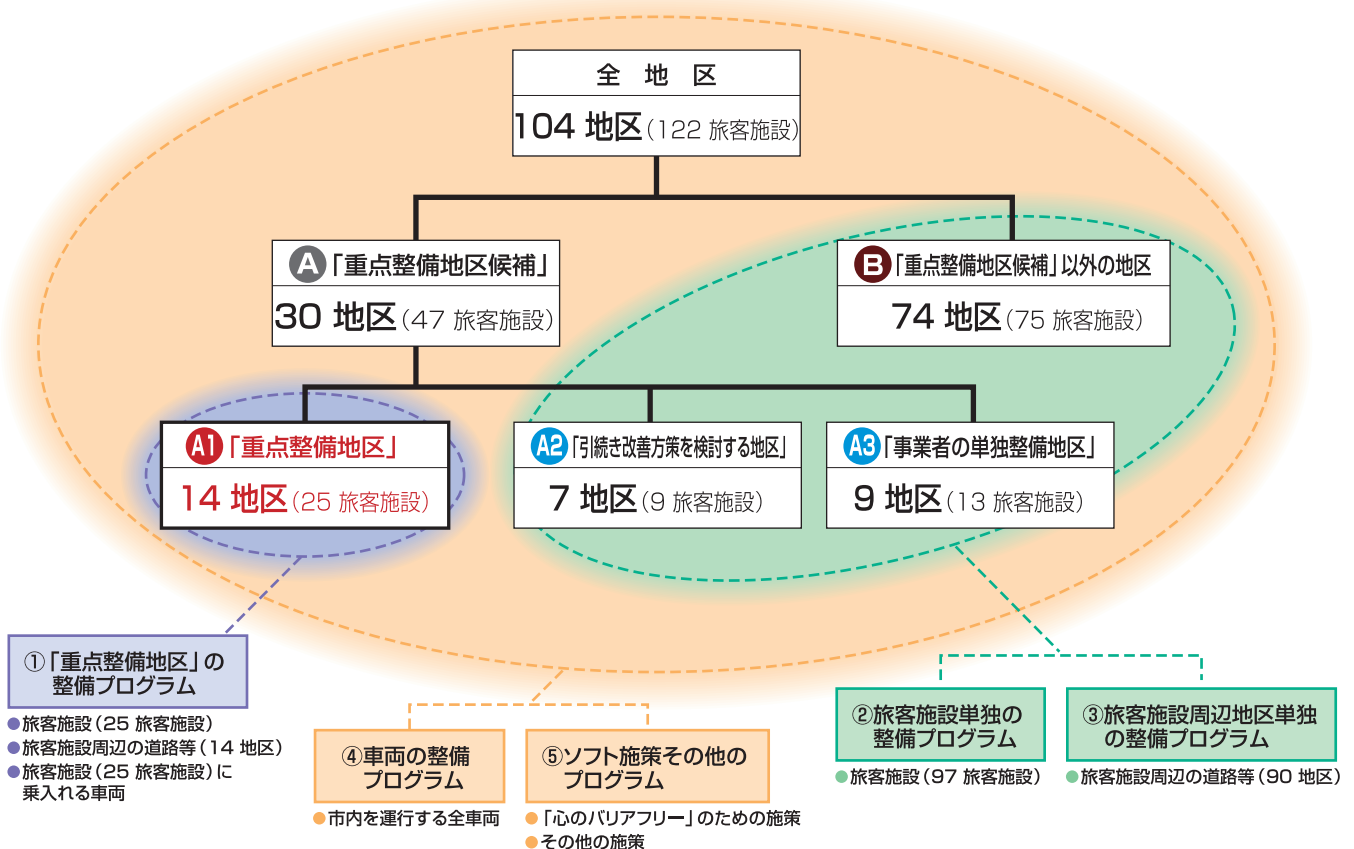
### 3 長期整備プログラム

「長期整備プログラム」は、「重点整備地区」選定に至る検討経緯を踏まえ、表 9、図 3のように区分しています。

表-9 「長期整備プログラム」の項目及び対象施設等

プログラムの項目	対象地区及び対象施設等	
「重点整備地区」の整備プログラム（14地区、25旅客施設）	「重点整備地区候補」に抽出した30地区、47旅客施設	「重点整備地区」に選定した14地区に立地する25旅客施設、当該旅客施設に乘入れる車両及び周辺道路等
旅客施設単独の整備プログラム（97旅客施設）		「引き続き改善方策を検討する地区」に位置付けた7地区に立地する9旅客施設
		「事業者の単独整備地区」に位置付けた9地区に立地する13旅客施設
旅客施設周辺地区単独の整備プログラム（90地区）	「重点整備地区候補」に抽出した地区以外の74地区に立地する75旅客施設	
旅客施設周辺地区単独の整備プログラム（90地区）	「重点整備地区」に選定した地区以外の90地区における旅客施設周辺の道路等	
車両の整備プログラム	市内を運行する全車両	
ソフト施策その他のプログラム	「心のバリアフリー」のための施策等	

図-3 長期整備プログラムの構成



(1) 「重点整備地区」の整備プログラム

ア 「移動円滑化基本構想」策定の手法

京都市は、「重点整備地区」に選定した14地区について、表-10を基本として、順次、地区ごとに「移動円滑化基本構想」を策定することとします。

「移動円滑化基本構想」の策定に当たっては、地区ごとに検討組織を設置し、また、詳細な現地調査や入念な改善方策の検討などを行うため、必要に応じ、その下に分科会を設置することを検討します。

表-10 「移動円滑化基本構想」策定期間

基本構想策定期間	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
	2地区	4旅客施設
前期 (平成15~16年度)	烏丸地区	阪急烏丸駅, 地下鉄四条駅
	河原町地区	阪急河原町駅
	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
	向島地区	近鉄向島駅
	4地区	8旅客施設
後期 (平成17~20年度)	稻荷地区	JR稲荷駅, 京阪伏見稲荷駅
	京阪五条地区	京阪五条駅
	京阪藤森地区	京阪藤森駅
	嵯峨嵐山地区	JR嵯峨嵐山駅, 京福嵯峨駅前駅, トロッコ嵯峨駅
	七条地区	京阪七条駅
	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
	桃山御陵前地区	近鉄桃山御陵前駅, 京阪伏見桃山駅
8地区	13旅客施設	
合計	14地区	25旅客施設

イ 「特定事業」の実施

事業者、道路管理者及び公安委員会は、「移動円滑化基本構想」策定後速やかに、地区ごとに「移動円滑化基本構想」に盛り込まれた内容どおりの事業計画(「特定事業計画」といいます。)を作成し、平成22年までに、互いに連携し、集中的かつ効果的に「特定事業」を実施することとします。

また、「移動円滑化基本構想」に定められたその他の事業(「特定事業」以外の事業)の施行者は、「特定事業」と連携し、集中的かつ効果的に事業を実施することとします。

## (2) 旅客施設単独の整備プログラム

### ア 「重点整備地区候補」に抽出した地区に立地する旅客施設を優先（優先順位1）

「重点整備地区候補」に抽出した30地区は、客観的指標に基づく評価の結果、他の地区に比べて整備優先度が高いことが分かった地区です。

したがって、「引き続き改善方策を検討する地区」又は「事業者の単独整備地区」に位置付けた地区に立地する22旅客施設については、事業者は、他の旅客施設に優先して、速やかにバリアフリー化を図ることとします。

### イ 利用者数5,000人/日以上 of 旅客施設を優先（優先順位2）

事業者は、アの区分の中において、「国が定めた基本方針」に定められた事業者の努力義務として優先的にバリアフリー化を図ることとされている利用者数5,000人/日以上 of 旅客施設を優先して、バリアフリー化を図ることとします。

## ウ 旅客施設の改善方針

### (ア) 段差解消を優先しつつ、様々な設備の改善を図る

事業者は、バリアフリー化推進の基本方針を踏まえ、段差解消を優先しつつ、移動に制約のある人の特性に十分配慮し、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を図ることとします。

### (イ) 複数の移動経路の確保

段差解消された移動経路の確保については、主たる経路の段差解消を図ることを基本としますが、特に利用者数の多い旅客施設については、事業者は、可能な限り、段差解消された移動経路を複数確保するよう努めることとします。

### (ロ) 券売の有人対応の検討

市営地下鉄の駅などにおいては、障害のある人に対する券売を有人対応（改札口等での販売）としています。

事業者は、これらの旅客施設について、無人改札での対応を含め、当面、券売の有人対応を前提とした案内設備等の改善を図ることとしますが、ノーマライゼーションの考え方にも配慮し、今後、「移動円滑化基本構想」策定に向けた取組を進めていく中で、より良い施設整備の在り方について、引き続き検討を行っていくこととします。

### (ハ) 新たに開発された設備の導入の検討

車いす対応型券売機（下部スペースの確保など）については、現在、製品化されつつある段階です。

事業者は、今後、新機種の開発状況なども踏まえ、券売機の更新時等においては、積極的に車いす対応型券売機を導入すべく検討を行うこととします。

また、既存便所のオストメイト対応への改良など研究・開発が進められている設備については、常にその動向を注視し、積極的に導入を図ることとします。

### (ニ) 他の事業に併せた改善の検討

事業者は、駅舎の改装など他の改良事業を実施する際には、併せてバリアフリー化設備の整備を行えないかについても、十分点検を行うこととします。

### (3) 旅客施設周辺地区単独の整備プログラム

道路管理者などは、バリアフリー化推進に係る基本方針を踏まえ、旅客施設のバリアフリー化事業と連携し、「歩行空間ネットワーク総合整備事業」をはじめとする面的なバリアフリー化事業の区域に含めるなど、道路関連事業の実施に併せてバリアフリー化を図ることとします。

京都市においては、「歩行空間ネットワーク総合整備事業」を計画的に推進するため、平成14年度中に「京都市歩行空間ネットワーク整備基本計画」を策定することとしています。

また、歩行による移動の円滑化や快適な歩行空間の形成を支援する以下のような事業の活用についても、検討を行うこととします。

- ・ 道路交通環境改善促進事業
- ・ 交通結節点改善事業
- ・ 電線共同溝整備事業 など

### (4) 車両の整備プログラム

#### ア 鉄軌道車両の改善方針

事業者は、バリアフリー化推進に係る基本方針を踏まえ、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」に合った車両を購入するとともに、既存車両についても、車両間転落防止装置の設置を行うなど、可能な限り改善を図ることとします。

また、ホームと車両の乗降口との間に段差や隙間がある場合には、事業者は、車両の更新時やホームの改修時等において、できる限り小さいものとなるよう検討を行うとともに、渡り板を配備するなど、車いす利用者の乗降を円滑にするための対策を講じるよう努めることとします。

#### イ 乗合バス車両の改善方針

事業者は、バリアフリー化推進に係る基本方針を踏まえ、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の「移動円滑化基準」に合った車両を購入することにより、順次、バリアフリー化を図っていくこととし、導入するバスは、ノンステップバスを基本とします。

また、バリアフリー化されたバスの導入に伴い、事業者や道路管理者などは、バス停留所についても、車いす利用者の乗降を円滑にする方策などについて検討を進め、順次改善を図っていくこととします。

### (5) ソフト施策その他の整備プログラム

#### ア ソフト施策の推進

改善された設備が有効かつ適切に機能するように、バリアフリー化設備に関する適切な情報提供を行うとともに、市民が高齢者や身体に障害のある人等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、行政機関、事業者、市民などが互いに連携したソフト施策を展開し、国民全ての責務である「心のバリアフリー」を推進することとします。

具体的には、既に展開されている様々なソフト施策をより一層推進し、また、「移動円滑化基本構想」策定に向けた取組を進めるの中で、よりきめ細かなソフト施策の検討を行うこととします。

なお、京都市は、「重点整備地区」における「特定事業」の進行管理を行うとともに、事業者などが単独で実施するバリアフリー化事業についての情報を収集し、年1回の更新を基本として、ホームページなどを通じ、バリアフリー化の進捗状況などの情報を提供することとします。

ソフト施策の具体例を以下に示します。

- (ア) 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旅客施設等のバリアフリー化設備に関する情報提供（らくらくおでかけネット（国土交通省），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（旅客施設におけるエレベーター，エスカレーターの有無，車いすで行ける観光施設など）
- (イ) 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人の介助に関する啓発，高齢者や障害のある人とのふれあいの場の設置など
  - ・ 旅客施設などにおける介助体験，擬似体験等
- (ウ) 学校教育における福祉教育の充実
  - ・ 高齢者や障害のある人との交流や介助体験，擬似体験等によるボランティア意識の醸成，心のバリアフリー化
- (エ) 事業者におけるバリアフリーに関する職員研修，マニュアル等の整備
  - ・ 接客サービスマニュアルの作成
  - ・ 高齢者や身体に障害のある人へのサポート教育
  - ・ 介助体験，擬似体験などによる訓練・研修
- (オ) 旅客施設，道路等における違法駐車，違法駐輪車両対策
  - ・ 違法駐車，違法駐輪車両の取締りの強化
  - ・ 違法駐車，違法駐輪行為の防止に関する広報，啓発活動
- (カ) 道路等における移動の障害となる看板・商品等の対策
  - ・ 法令等に基づく撤去，指導
  - ・ 円滑な移動の確保に関する広報，啓発活動

## イ その他の施策の推進

- (ア) 公共交通機関の利便性向上のための施策などの推進

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の向上を図るための新たな施策について，積極的に推進していくこととします。

また，聴覚障害のある人のための無料ファックスの配備など，バリアフリー化に貢献するきめ細かな施策について，事業者などの創意，工夫により推進していくこととします。
- (イ) 「全体構想」見直しの検討

「交通バリアフリー法」において，国は，法律の施行から5年が経過したときは，法律の施行状況について検討を加え，その結果に基づいて必要な措置を講ずることとされています。

この規定に基づき，国が新たな措置を講じた場合には，京都市は，その状況に応じて，「全体構想」の見直しを検討することとします。



