

京都市交通バリアフリー全体構想

総合的なバリアフリー化の
推進のために



2002 (平成14)年10月

京 都 市

はじめに



京都市長

山崎 たくし

この度、京都市では、高齢者や身体に障害のある方などが、安全・快適に安心して移動できる交通環境を整えるため、市内の全ての旅客施設や車両及び旅客施設周辺の道路などを対象としたバリアフリー化推進の指針となる「京都市交通バリアフリー全体構想」を策定致しました。

この構想は、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」、いわゆる「交通バリアフリー法」において市町村の責務とされている「重点整備地区」のバリアフリー化を進めるだけでなく、重点整備地区以外の駅や車両などについても、公共交通事業者などが計画的にバリアフリー化を進めていくために、京都市が独自の取組として策定したものであります。

また、この内容は、

- ① 計 14 地区を重点整備地区に選定した手順と、重点整備地区ごとの「移動円滑化基本構想」策定時期
- ② 市内の全ての旅客施設や車両及び旅客施設周辺の道路などを対象とした「バリアフリー化推進に係る基本方針」と「長期整備プログラム」

を 2 つの大きな柱として、高齢者や身体に障害のある方などに対し、市民が積極的に手助けする「心のバリアフリー」の推進についても盛り込んでおります。

今後は、この構想に基づき、重点整備地区ごとに、順次移動円滑化基本構想を策定し、駅やその周辺の道路、駅前広場などのバリアフリー化を重点的、一体的に進めるとともに、重点整備地区以外の公共交通機関の各施設や道路などについても、公共交通事業者や関係行政機関などと連携し、できる限りバリアフリー化が進むよう、積極的に取り組んで参ります。

そして、だれもが京都の生活を楽しむことができる「ひとにやさしいまちづくり」を進め、暮らしに「安らぎ」、まちに「華やぎ」のある京都の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、学識経験者、高齢者、身体に障害のある方、公共交通事業者及び関係行政機関からなる「京都市交通バリアフリー推進連絡会議」において熱心に議論・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 14 年 10 月

『目次』

| | |
|--|------|
| はじめに | P 1 |
| 第1章 「京都市交通バリアフリー全体構想」策定の趣旨及び「全体構想」の活用 | P 3 |
| 京都市独自の取組として「京都市交通バリアフリー全体構想」を策定した趣旨と、今後、この構想をどのように活用するのかを示します。 | |
| 第2章 旅客施設及び車両のバリアフリー化の状況 | P 6 |
| 詳細な実態調査結果に基づき、市内の旅客施設と車両のバリアフリー化の概要を示します。 | |
| 第3章 「重点整備地区」の選定 | P 9 |
| 京都市では、客観的指標に基づいて市内の全地区を評価し、その結果を踏まえて、計14地区を「重点整備地区」に選定するとともに、「重点整備地区」ごとの「移動円滑化基本構想」策定時期を定めました。これら一連の検討経緯を示します。 | |
| 第4章 バリアフリー化推進に係る基本方針 | P 15 |
| 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推進するに当たっての基本的な考え方を示します。 | |
| 第5章 長期整備プログラム | P 16 |
| 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、京都市独自のバリアフリー化の目標と対象施設ごとの具体的な改善方針などを示します。 | |
| (巻末資料) | |
| 資料 1 段差解消されている旅客施設位置図 | P 25 |
| 資料 2 旅客施設におけるバリアフリー化設備の整備状況図 | P 26 |
| 資料 3 地区の区分と「重点整備地区」ごとの「移動円滑化基本構想」策定時期 | P 27 |
| 資料 4 旅客施設及び路線バス車両のバリアフリー化の目標 | P 28 |
| 資料 5 京都市交通バリアフリー推進連絡会議委員名簿 | P 29 |

第1章 「京都市交通バリアフリー全体構想」策定の趣旨及び「全体構想」の活用

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

その趣旨と、今後、「全体構想」をどのように活用するのかを示します。

1 背景

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

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

1) 鉄道駅、軌道停留所、バスターミナルなど

2) 鉄道車両、軌道車両、乗合バス車両など

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

2 「交通バリアフリー法」の基本的な仕組み

(1) 国の責務

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

(2) 公共交通事業者の責務

公共交通事業者には、以下のような義務が課せられました。

ア 基準適合義務

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

イ 基準適合努力義務

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

(3) 市町村の責務

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

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

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

ア 「公共交通特定事業」

公共交通事業者が実施する旅客施設内にエレベーターの設置などを行う事業

イ 「道路特定事業」

道路管理者が実施する旅客施設周辺の道路において段差の解消などを行う事業

ウ 「交通安全特定事業」

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

3 「全体構想」策定の趣旨

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

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

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

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

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

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

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

推進に関する指針を定めることとしました。

4 「全体構想」の活用

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

(1) 「重点整備地区」における重点的、一体的なバリアフリー化の推進

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

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

(2) 「重点整備地区」以外の旅客施設及び車両のバリアフリー化の推進

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

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

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

(4) ソフト施策等の推進

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

第2章 旅客施設及び車両のバリアフリー化の状況

市内に立地する旅客施設や市内を運行する車両のバリアフリー化の状況については、鉄道事業者、軌道経営者、乗合バス事業者、バスターミナル事業者（以下「事業者」といいます。）の協力により、詳細な実態調査を実施しました。

その結果に基づき、市内の旅客施設と車両の数、そして、これらのバリアフリー化の概要を示します。

1 旅客施設及び車両の数

(1) 市内に立地する旅客施設数

ア 鉄軌道駅の数

市内には、120の鉄軌道駅があり、このうち「特定旅客施設」は84施設です。

イ バスターミナルの数

市内には、2つのバスターミナルがあり、このうち「特定旅客施設」は1施設です。

「特定旅客施設」とは、一定数以上の利用者がある旅客施設のことをいい、「特定旅客施設」を中心とした地区は、「重点整備地区」に指定することができます。

(2) 京都市における「特定旅客施設」

「特定旅客施設」の要件は、「交通バリアフリー法」の関係政省令に定められており、それに基づいて計算すると、京都市における「特定旅客施設」は、「1日平均利用者数が2,827人/日以上」の旅客施設となります。

利用者数 = 乗降客数 + 改札内での乗換客数

(3) 市内を運行する車両数

市内を運行している「交通バリアフリー法」の対象となる車両は、鉄道車両及び軌道車両（以下「鉄軌道車両」といいます。）と乗合バス車両です。

このうち、市内を運行している路線バスの車両数は、1,300台です。

路線バスと定期観光バス（貸切バスは除きます。）

2 旅客施設のバリアフリー化の概要

バリアフリー化設備は次の4つに区分されます。

この区分に基づいて、市内の旅客施設のバリアフリー化の概要を示します。

移動設備：段差解消のためのエレベーター、エスカレーターなどの設備

情報案内設備：誘導・警告ブロック、プラットフォーム上での情報案内設備など

利便設備：車いす対応型便所、休憩設備（ベンチ、待合室）など

個別設備：プラットフォーム上での転落防止策、券売機、改札口など

(1) 移動設備の整備状況

ア 段差解消された連続した移動経路の確保

出入口からホームまで段差解消された連続した移動経路が確保されている旅客施設は、約45%の55施設です。

鉄軌道駅については、新しく建設された市営地下鉄や京阪鴨東線の駅、JR嵯峨野線と近鉄京都線のうち連続立体交差事業で高架駅に改築された駅、そして京阪京津線の駅が100%となっていますが、その他の路線では、段差解消された駅の比率は低くなっています。

バスターミナルについては、2 施設共に段差解消された連続した移動経路が確保されています。

イ エレベーター、エスカレーター の設置状況

旅客施設にエレベーター、エスカレーターがあるかないかについて示します。

これらの設備によって、段差解消された連続した移動経路が確保できているか否かは考慮していません。

(ア) エレベーター

エレベーターが設置されている旅客施設は、約 41% の 50 施設です。

鉄軌道駅については、新幹線と市営地下鉄の駅で 100% となっており、近鉄と阪急電鉄の駅で比較的高い設置率になっています。

バスターミナルについては、北大路バスターミナルに設置されています。

(イ) エスカレーター

エスカレーターが設置されている旅客施設は、約 43% の 53 施設です。

鉄軌道駅については、新幹線と市営地下鉄の駅が 100% となっており、近鉄の駅で高い設置率になっています。

バスターミナルについては、北大路バスターミナルに設置されています。

(2) 情報案内設備の整備状況

ア 誘導・警告ブロック

連続した誘導・警告ブロックが敷設されている旅客施設は、約 43% の 53 施設です。

鉄軌道駅については、近鉄と阪急電鉄の駅が 100% となっているほか、J R 西日本と京阪電鉄の駅で整備率が高くなっていますが、その他の駅ではかなり低くなっています。

なお、市営地下鉄の駅などの券売を有人対応（改札口などでの販売）としている駅では、券売機への誘導ブロックは敷設されていません。

バスターミナルについては、北大路バスターミナルのみ整備されています。

イ 音声による運行情報案内設備

音声による運行情報案内設備が整備されている旅客施設は、約 70% の 85 施設です。

鉄軌道駅については、新幹線、近鉄、京阪電鉄、阪急電鉄、市営地下鉄の駅で 100% となっているほか、全体的に整備率が高くなっていますが、京福電鉄と叡山電鉄の駅では、無人駅が多い関係もあって、整備率はかなり低くなっています。

バスターミナルについては、北大路バスターミナルのみ整備されています。

ウ 文字による運行情報案内設備

文字による運行情報案内設備が整備されている旅客施設は、約 44% の 54 施設です。

鉄軌道駅については、新幹線と市営地下鉄の駅が 100% となっているほか、近鉄の駅で整備率が高くなっていますが、全体的に整備率は低くなっています。

バスターミナルについては、2 施設共に文字による運行情報案内は行なわれていません。

エ 券売機付近の点字料金表示

鉄軌道駅（券売機が設置されている 92 駅）のうち、券売機付近に点字料金表示板が設置されている駅は、約 49% の 45 駅です。

京阪電鉄と阪急電鉄の駅が 100% となっているほか、J R 西日本の駅において整備率が高くなっていますが、その他の駅ではかなり低くなっています。

なお、市営地下鉄の駅などの券売を有人対応（改札口などでの販売）としている駅では、点字料金表示板は設置されていません。

（３）利便設備の整備状況

ア 車いす対応型便所

車いす対応型便所が設置されている旅客施設は、約 57% の 70 施設です。

鉄軌道駅については、新幹線と市営地下鉄の駅が 100% となっているほか、全体的に比較的整備率が高くなっていますが、京福電鉄と叡山電鉄の駅では、かなり低くなっています。

バスターミナルについては、北大路バスターミナルのみ整備されています。

イ ベンチ・待合所

ベンチ・待合所については、いずれかの設備がほぼ全旅客施設（約 99%）に設置されています。

（４）個別設備の整備状況

ア プラットホームにおける転落防止策

鉄軌道駅において、プラットホームからの転落防止策が施されている駅は、約 79% の 95 駅です。

市営地下鉄東西線の駅ではホームドアが設置されており、その他の駅では、京福電鉄と叡山電鉄を除く全駅で、警告ブロックとホーム端の転落防止柵が共に設置されています。

京福電鉄と叡山電鉄の駅では、共に整備率が低くなっています。

イ 車いす対応型券売機

鉄軌道駅（券売機が設置されている 92 駅）のうち、車いす利用者が使いやすいように、機器の下部にスペースを設けた券売機を設置している駅は、約 47% の 43 駅です。

JR 西日本と阪急電鉄の駅が 100% となっていますが、全体的に整備率は低くなっています。

なお、市営地下鉄の駅などの券売を有人対応（改札口などでの販売）としている駅では、車いす対応型券売機は設置されていません。

ウ 幅広タイプの改札口

鉄軌道駅（改札口が設置されている 88 駅）のうち、車いす利用者などが使いやすい幅広タイプの改札口が設置されている駅は、約 85% の 75 駅です。

市営地下鉄烏丸線及び嵯峨野観光鉄道の駅で整備率が低くなっていますが、全体的に整備率はかなり高くなっています。

3 車両のバリアフリー化の概要

（１）鉄軌道車両のバリアフリー化の概要

市内を運行している鉄軌道の列車のうち、車椅子スペース付き車両を連結している列車の比率は、新幹線、嵯峨野観光鉄道、市営地下鉄で 100% となっているほか、京福電鉄で約 61% となっていますが、その他は、低い値（約 22% ~ 42%）となっています。

（２）路線バス車両のバリアフリー化の概要

市内を運行している 1,300 台の路線バス車両のうち、人にやさしいバスは 153 台で、総台数に占める割合は約 12% です。

また、このうち、ノンステップバスは 90 台で、総台数に占める割合は約 7% です。

リフト付バス、ワンステップバス、ノンステップバス

第3章 「重点整備地区」の選定

京都市では、「重点整備地区」の選定に当たり、まず、旅客施設における段差の程度や情報案内設備の整備状況などを数値化した客観的指標に基づいて市内の全104地区を評価し、全市的な観点から、より整備優先度が高いと認められる30地区を「重点整備地区候補」として抽出しました。

そして、この30地区のうち、「移動円滑化基本構想」を策定することについて事業者との協議が整った計14地区を「重点整備地区」に選定するとともに、「重点整備地区」ごとに「移動円滑化基本構想」の策定期限を定めました。

これら一連の検討経緯を示します。

1 地区の設定

「国が定めた基本方針」では、「重点整備地区」の範囲は、旅客施設を中心とした徒歩圏内（概ね500メートル～1キロメートルの範囲）とするとされています。

「重点整備地区」の選定に当たり、まず、この規定に基づいて、市内の全旅客施設を対象に地区の設定を行いました。

その際、徒歩圏内に複数の旅客施設が隣接し、鉄道相互の乗換が行われる場合は、これらを1つの地区として捉えることとし、結果、市内の122の旅客施設と隣接するJR六地蔵駅（宇治市内）を合わせた計123旅客施設について、104の地区を設定しました。

2 「重点整備地区」選定の手順

「重点整備地区」の選定は、以下のような手順で行いました。

客観的指標の設定

各地区の整備優先度（他の地区に優先して改善する必要性の度合い）を評価するに当たっての客観的指標を設定しました。

客観的指標に基づく評価

客観的指標を、旅客施設に着目した指標と旅客施設周辺地区に着目した指標に区分し、

- ・ 旅客施設のバリアフリー状況からみた評価
- ・ 周辺地区の状況からみた評価

の2つの評価を行いました。

「旅客施設のバリアフリー状況からみた評価」においては、3つの視点に基づき、

- ・ ケース1 [基本ケース]
- ・ ケース2 [利用者数優先ケース]
- ・ ケース3 [段差解消優先ケース]

の3つのケース設定を行い、それぞれ異なった計算方法で評価を行いました。

「重点整備地区候補」の抽出

「旅客施設のバリアフリー状況からみた評価」における3つのケースのいずれかの順位が、上位20位までとなる計30地区を「重点整備地区候補」として抽出しました。

なお、「周辺地区の状況からみた評価」については、「移動円滑化基本構想」策定期限を設定する際に勘案することとしました。

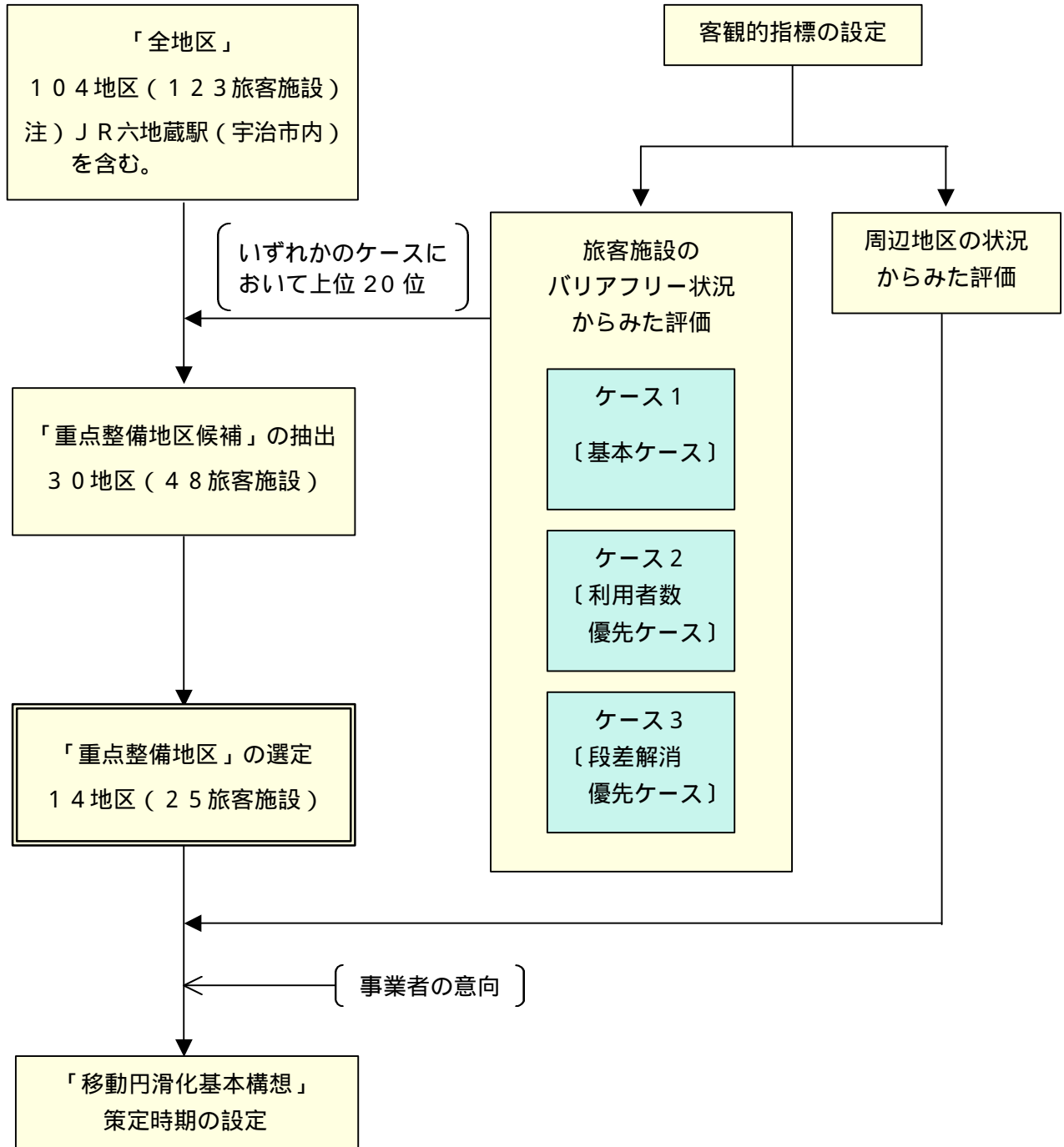
「重点整備地区」の選定

「重点整備地区候補」に抽出した30地区のうち、「移動円滑化基本構想」を策定することについて事業者との協議が整った計14地区を「重点整備地区」に選定しました。

「移動円滑化基本構想」策定期期の設定

「重点整備地区」に選定した14地区について、「周辺地区の状況からみた評価」や事業者の事業化時期に関する意向を勘案し、「移動円滑化基本構想」の策定期期を設定しました。

図 1 「重点整備地区」選定の手順



「重点整備地区」の選定結果は、巻末資料 3 に示しています。

3 客観的指標の設定

「交通バリアフリー法」や「国が定めた基本方針」における「重点整備地区」の要件，そして京都市の特性を踏まえて，全104地区の整備優先度を評価するに当たっての客観的指標を表 1，2のように設定しました。

表 1 旅客施設のバリアフリー状況からみた評価

| 「重点整備地区」選定の視点 | 客観的指標 |
|--|--------------------------|
| 多数の利用者がある「特定旅客施設」を中心とした地区 | 1日平均利用者数（乗降客数＋改札内での乗換客数） |
| 段差解消をはじめとするバリアフリー化がなされていない旅客施設を中心とした地区 | 旅客施設におけるバリアフリー化設備の整備状況 |

表 2 周辺地区の状況からみた評価

| 「重点整備地区」選定の視点 | 客観的指標 |
|---|-------------------------------|
| 旅客施設からの徒歩圏内に，旅客施設を経由して利用すると考えられる官公庁施設，医療・福祉施設等が多数存在する地区 | 旅客施設を経由して利用すると考えられる官公庁施設等の立地数 |
| 多数の乗合バスが旅客施設に結節している地区 | 旅客施設に結節する乗合バス数 |
| 上位計画において，交通結節機能の向上を図るための事業又は事業計画が位置付けられている地区 | 交通結節機能の向上を図る事業又は事業計画の有無 |

4 旅客施設のバリアフリー状況からみた評価

(1) 評価点の設定

どのような設備を優先して改善すべきかについての検討を行った上で，表 3のように評価点（点数が高くなるほど改善の必要性が高い。）を設定しました。

対象設備ごとの点数は，表 3を最大点として，細かく配点しました。

表 — 3 評価対象設備と評価点（最大点）

| 分類 | 評価対象設備 | 評価の内容 | 評価点 (最大点) |
|--------|-----------------|----------------------------|--------------|
| 移動設備 | 段差解消された連続した移動経路 | 移動経路における段差の有無や程度 | 30点 |
| 情報案内設備 | 誘導・警告ブロック | 連続した誘導・警告ブロックの有無 | 5点 |
| | 運行情報 (ホーム上) | 音声案内 音声案内設備の有無 | |
| | 文字情報 文字情報 | 文字情報設備の有無 | |
| | 点字表示 | 点字料金表示の有無 | |
| 運行情報 | 便所 | 車いす対応型便所の有無 | 5点 |
| | 休憩設備 | ベンチ, 待合所の有無 | |
| 文字情報 | プラットホーム | ホームにおける転落防止策の有無 | 10点 |
| | 券売機 | 車いす利用者のための下部スペースを有した券売機の有無 | |
| | 改札口 | 幅広タイプの改札口の有無 | |

(2) ケース設定と地区の整備優先度の順位付け

表 4 のとおり, 3つの視点に立ったケース設定を行い, それぞれのケースの考え方に基づいて, 全104地区を評価し, 整備優先度の順位付けを行いました。

基本的な計算式は, 次のとおりです。

$$[\text{評価値} = \text{評価対象設備の点数の合計} \times 1 \text{日平均利用者数の係数}]$$

表 — 4 ケースの名称と評価の視点

| ケース | 評価の視点 |
|---------------------|---|
| ケース1 〔基本ケース〕 | 基本的な評価値の計算方法で単純計算した結果を, 客観的な視点に基づく評価であると捉えたケース |
| ケース2 〔利用者数優先ケース〕 | 利用者数が多い旅客施設は, 高齢者や身体に障害のある人などの利用も多いと判断し, より多くの人々がバリアフリー化の効果を享受できるような地区を選定すべきであるという視点で, 旅客施設の利用者数に重きを置いて評価したケース |
| ケース3 〔段差解消優先ケース〕 | 旅客施設の様々な課題のうち, 段差については, 移動そのものを断念せざるを得なくなるような障壁ともなること, また, 段差解消は, 他のバリアフリー化設備の改善に比べて多大な費用を要し, 事業者の努力義務のみに委ねてはなかなか整備が進まないことが考えられることから, 市町村がイニシアチブを取って改善を図っていくべきであるという視点で, 段差の有無や程度に重きを置いて評価したケース |

5 周辺地区の状況からみた評価

(1) 評価点の設定

客観的指標に重み付けを行い、表 5のように評価点（点数が高くなるほど改善の必要性が高い。）を設定しました。

客観的指標ごとの点数は、表 5を最大点として、細かく配点しました。

表 — 5 客観的指標の評価点（最大値）

| 客 観 的 指 標 | 評 価 点 (最 大 値) | | |
|-------------------------|-----------------|-----|-----|
| 旅客施設を經由して利用する官公庁施設等の立地数 | 25点 | | 50点 |
| 旅客施設に結節する乗合バス数 | 15点 | 30点 | |
| 交通結節機能の向上を図る事業又は事業計画の有無 | 10点 | | |

(2) 地区の整備優先度の順位付け

客観的指標の合計点に1日平均利用者数の係数を乗じたものを地区の評価値とし、これに基づき、地区の整備優先度の順位付けを行いました。

6 「重点整備地区候補」の抽出

「旅客施設のバリアフリー状況からみた評価」における3つのケースのいずれかの順位が、上位20位までとなる地区を「重点整備地区候補」として抽出しました。

「重点整備地区候補」は、計30地区、48旅客施設となりました。（巻末資料 3参照）

7 「重点整備地区」の選定

(1) 「事業者単独整備地区」への位置付け

「重点整備地区候補」に抽出した30地区のうち、9地区については、各事業者における全旅客施設共通の課題として改善を図るべきであるなどとして、事業者単独で改善を図る「事業者単独整備地区」に位置付けました。

そして、「重点整備地区候補」を残りの21地区に絞り込みました。

(2) 「引き続き改善方策を検討する地区」への位置付け

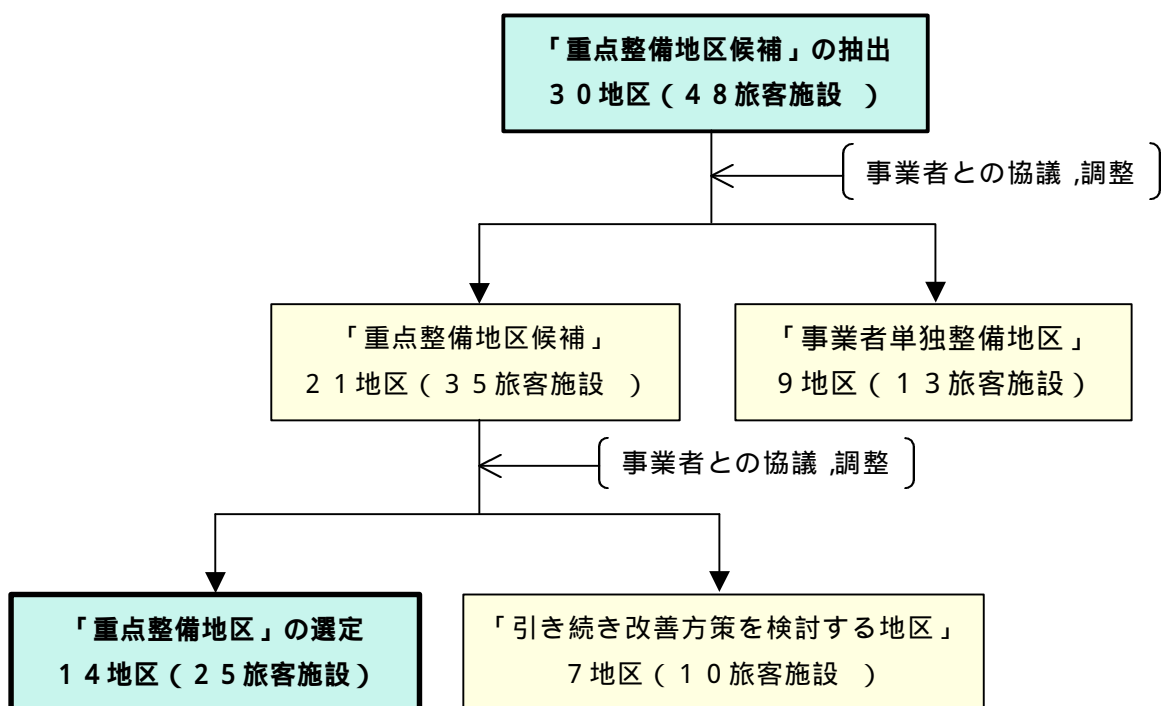
「重点整備地区候補」に絞り込んだ21地区のうち、7地区については、極めて困難な課題を有しているため、現時点において「重点整備地区」に選定することは不可能であると考え、「引き続き改善方策を検討する地区」に位置付けました。

(3) 「重点整備地区」の選定

「移動円滑化基本構想」を策定することについて事業者との協議が整った残りの14地区を「重点整備地区」に選定しました。

「重点整備地区候補」抽出から「重点整備地区」選定までの流れを図 2に示します。

図 2 「重点整備地区候補」の抽出から「重点整備地区」選定までの流れ



JR六地蔵駅（宇治市内）を含む。

8 「移動円滑化基本構想」策定期間の設定

(1) 「移動円滑化基本構想」策定期間の区分

「移動円滑化基本構想」の策定期間は、以下の3つに区分しました。

前期（平成14年度）

前期（平成15～16年度）

後期（平成17～20年度）

(2) 「移動円滑化基本構想」策定期間の設定

以下のような考え方で、「移動円滑化基本構想」策定期間を設定しました。

ア 当面の3年間である前期（平成14～16年度）に「移動円滑化基本構想」を策定する地区

「周辺地区の状況からみた評価」において上位に位置付けられているなど、バリアフリー化を図る効果がより高いと認められる地区であり、かつ、事業者からも早期の事業化の意向が示されているなど、緊急性が高いと認められる地区としました。

イ 平成14年度に「移動円滑化基本構想」を策定する地区

前期に「移動円滑化基本構想」を策定する地区のうち、事業者において既に設備投資についての社内合意ができているなど、直ちに事業化に対応できる環境が整っている地区としました。

ウ 後期（平成17～20年度）に「移動円滑化基本構想」を策定する地区

その他の地区については、平成17年度以降、できるだけ早期に「移動円滑化基本構想」を策定できるよう、検討を進めていくこととしました。

「重点整備地区」に選定した地区と、各地区の「移動円滑化基本構想」策定期間は、巻末資料 3 に示しています。

第4章 バリアフリー化推進に係る基本方針

上位計画 に示されているバリアフリー化推進に関する記述や「重点整備地区」選定に至る検討経緯を踏まえ、バリアフリー化推進に係る基本方針を、以下のとおり定めます。

上位計画：

「京都市基本計画（平成13年1月）」

「安らぎ 華やぎ 京都21推進プラン（平成13年3月）」

「京都市都市計画マスタープラン（平成14年5月）」

1 バリアフリー化推進の基本理念

- (1) 高齢者や身体に障害のある人などが、介助なしで日常生活や社会生活を送れることのできる環境整備を推進します。
- (2) 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。
- (3) 障害のある人もない人も、誰もが利用しやすい、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

(1) 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人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。

(2) 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人は、高齢者や身体に障害のある人の他にも妊産婦、けが人など様々です。

また、身体に障害のある人も、肢体障害のある人、視覚障害のある人、聴覚・平衡障害のある人、音声・言語障害のある人、内部障害のある人など、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、移動に制約のある人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。

(3) 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人をはじめ、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。

(4) 「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人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、行政機関、事業者、市民等は、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。

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

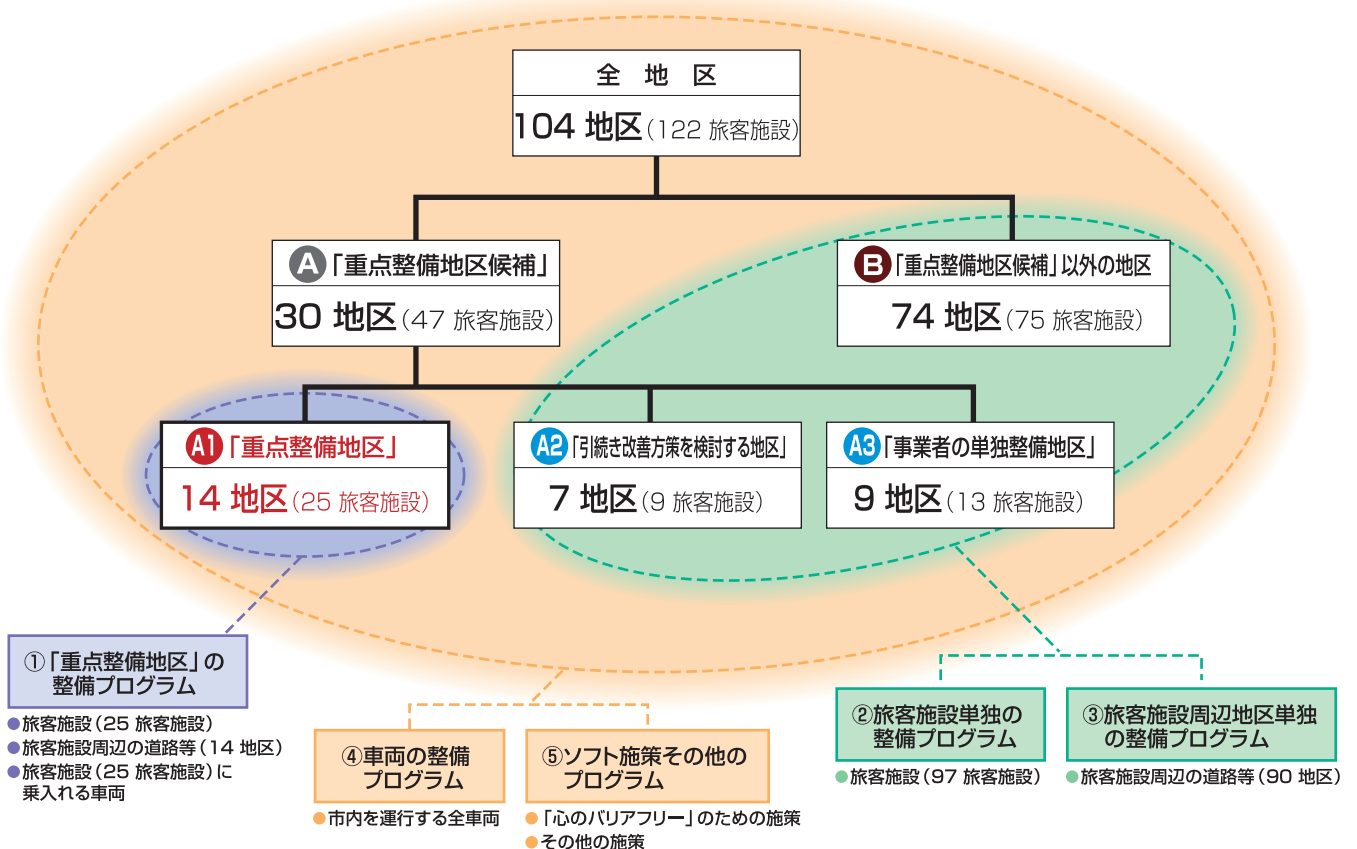
3 長期整備プログラム

「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

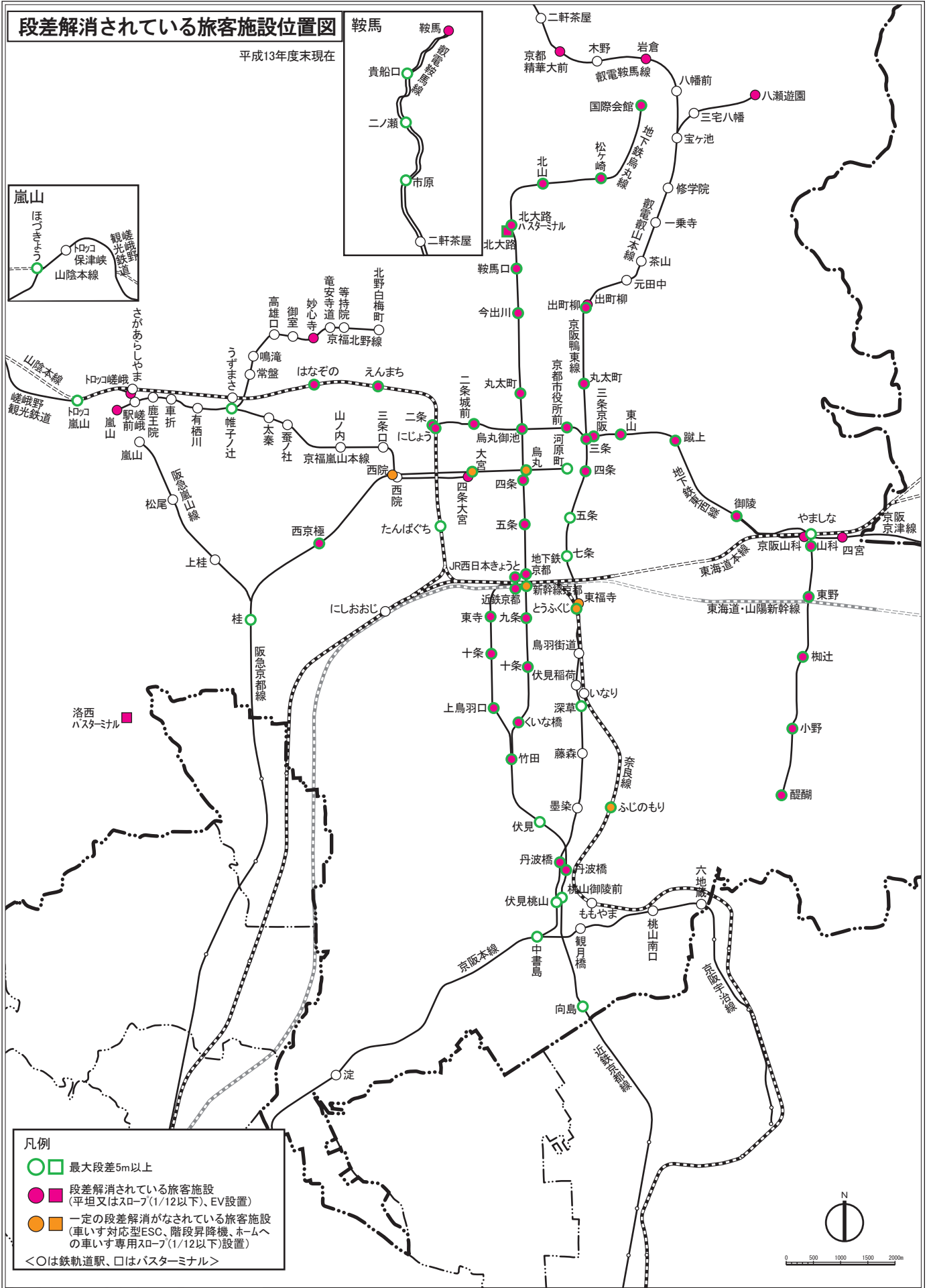
- (ア) 公共交通機関の利便性向上のための施策などの推進

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。



地区の区分と「重点整備地区」ごとの「移動円滑化基本構想」策定期期

A1 重点整備地区 (14地区, 25旅客施設)

| 移動円滑化基本構想策定期期 | | 地区名 | 旅客施設名 |
|---------------|----------|-------|----------------------------------|
| 前期 | H14年度 | 桂 | 阪急桂駅 |
| | | 山科 | JR山科駅, 京阪山科駅, 地下鉄山科駅 |
| | H15~16年度 | 烏丸 | 阪急烏丸駅, 地下鉄四条駅 |
| | | 河原町 | 阪急河原町駅 |
| | | 京都 | JR京都駅, 新幹線京都駅, 近鉄京都駅, 地下鉄京都駅 |
| 後期 | H17~20年度 | 向島 | 近鉄向島駅 |
| | | 稲荷 | JR稲荷駅, 京阪伏見稲荷駅 |
| | | 京阪五条 | 京阪五条駅 |
| | | 京阪藤森 | 京阪藤森駅 |
| | | 嵯峨嵐山 | 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 |
| | | 七条 | 京阪七条駅 |
| | | 東福寺 | JR東福寺駅, 京阪東福寺駅 |
| | | 伏見 | 近鉄伏見駅 |
| | | 桃山御陵前 | 近鉄桃山御陵前駅, 京阪伏見桃山駅 |

A2 引き続き改善方を検討する地区 (7地区, 9旅客施設)

※現時点において、段差解消を図ることが極めて困難であるため、引き続きその改善方を検討していくこととした地区

| 地区名 | 旅客施設名 |
|------|----------------|
| 大宮 | 阪急大宮駅, 京福四条大宮駅 |
| 帷子ノ辻 | 京福帷子ノ辻駅 |
| 西院 | 阪急西院駅, 京福西院駅 |
| JR藤森 | JR藤森駅 |
| 西大路 | JR西大路駅 |
| 深草 | 京阪深草駅 |
| 六地藏 | 京阪六地藏駅 |

A3 事業者の単独整備地区 (9地区, 13旅客施設)

※情報案内設備の改善など、公共交通事業者が単独で改善を図っていくこととした地区

| 地区名 | 旅客施設名 |
|--------|---------------------|
| 今出川 | 地下鉄今出川駅 |
| 烏丸御池 | 地下鉄烏丸御池駅 |
| 北大路 | 地下鉄北大路駅, 北大路バスターミナル |
| 三条 | 京阪三条駅, 地下鉄三条京阪駅 |
| 丹波口 | JR丹波口駅 |
| 地下鉄丸太町 | 地下鉄丸太町駅 |
| 中書島 | 京阪中書島駅 |
| 出町柳 | 京阪出町柳駅, 叡電出町柳駅 |
| 二条 | JR二条駅, 地下鉄二条駅 |

B 「重点整備地区候補」以外の地区 (74地区, 75旅客施設)

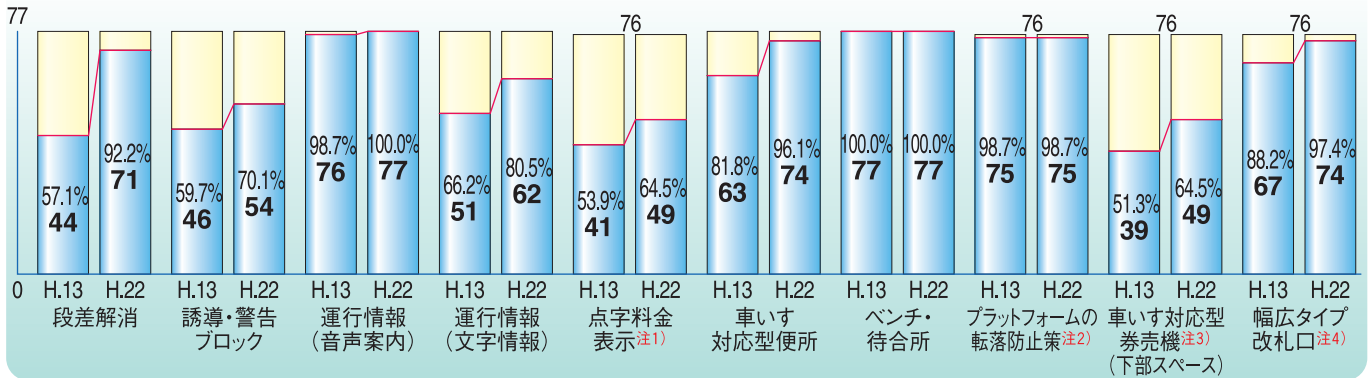
| 地区名 | 旅客施設名 | 地区名 | 旅客施設名 | 地区名 | 旅客施設名 | 地区名 | 旅客施設名 |
|-------|-----------|------|---------|---------|-----------|--------|------------|
| 桃山 | JR桃山駅 | 西京極 | 阪急西京極駅 | 北野白梅町 | 京福北野白梅町駅 | くいな橋 | 地下鉄くいな橋駅 |
| 円町 | JR円町駅 | 上桂 | 阪急上桂駅 | 修学院 | 叡電修学院駅 | 地下鉄十条 | 地下鉄十条駅 |
| 花園 | JR花園駅 | 松尾 | 阪急松尾駅 | 元田中 | 叡電元田中駅 | 九条 | 地下鉄九条駅 |
| JR太秦 | JR太秦駅 | 阪急嵐山 | 阪急嵐山駅 | 茶山 | 叡電茶山駅 | 地下鉄五条 | 地下鉄五条駅 |
| 保津峡 | JR保津峡駅 | 三条口 | 京福三条口駅 | 一乗寺 | 叡電一乗寺駅 | 鞍馬口 | 地下鉄鞍馬口駅 |
| 東寺 | 近鉄東寺駅 | 山ノ内 | 京福山ノ内駅 | 宝ヶ池 | 叡電宝ヶ池駅 | 北山 | 地下鉄北山駅 |
| 近鉄十条 | 近鉄十条駅 | 蚕ノ社 | 京福蚕ノ社駅 | 三宅八幡 | 叡電三宅八幡駅 | 松ヶ崎 | 地下鉄松ヶ崎駅 |
| 上鳥羽口 | 近鉄上鳥羽口駅 | 京福太秦 | 京福太秦駅 | 八瀬遊園 | 叡電八瀬遊園駅 | 国際会館 | 地下鉄国際会館駅 |
| 竹田 | 近鉄/地下鉄竹田駅 | 有栖川 | 京福有栖川駅 | 八幡前 | 叡電八幡前駅 | 二条城前 | 地下鉄二条城前駅 |
| 丹波橋 | 近鉄丹波橋駅 | 車折 | 京福車折駅 | 岩倉 | 叡電岩倉駅 | 京都市役所前 | 地下鉄京都市役所前駅 |
| | 京阪丹波橋駅 | 鹿王院 | 京福鹿王院駅 | 木野 | 叡電木野駅 | 東山 | 地下鉄東山駅 |
| 淀 | 京阪淀駅 | 京福嵐山 | 京福嵐山駅 | 京都精華大前 | 叡電京都精華大前駅 | 蹴上 | 地下鉄蹴上駅 |
| 墨染 | 京阪墨染駅 | 常盤 | 京福常盤駅 | 二軒茶屋 | 叡電二軒茶屋駅 | 御陵 | 地下鉄御陵駅 |
| 鳥羽街道 | 京阪鳥羽街道駅 | 鳴滝 | 京福鳴滝駅 | 市原 | 叡電市原駅 | 東野 | 地下鉄東野駅 |
| 四条 | 京阪四条駅 | 高雄口 | 京福高雄口駅 | 二ノ瀬 | 叡電二ノ瀬駅 | 柳辻 | 地下鉄柳辻駅 |
| 京阪丸太町 | 京阪丸太町駅 | 御室 | 京福御室駅 | 貴船口 | 叡電貴船口駅 | 小野 | 地下鉄小野駅 |
| 観月橋 | 京阪観月橋駅 | 妙心寺 | 京福妙心寺駅 | 鞍馬 | 叡電鞍馬駅 | 醍醐 | 地下鉄醍醐駅 |
| 桃山南口 | 京阪桃山南口駅 | 亀安寺道 | 京福亀安寺道駅 | トロッコ嵐山 | トロッコ嵐山駅 | 洛西 | 洛西バスターミナル |
| 四宮 | 京阪四宮駅 | 等持院 | 京福等持院駅 | トロッコ保津峡 | トロッコ保津峡駅 | | |

旅客施設及び路線バス車両のバリアフリー化の目標

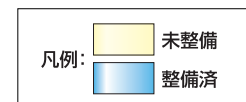
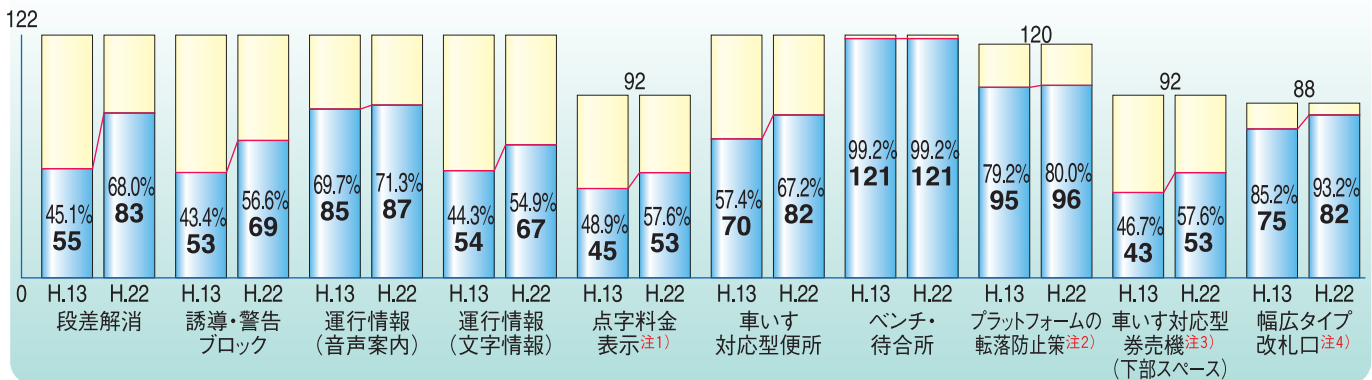
● 旅客施設のバリアフリー化の目標

※ 現況 (平成13年度末現在) と平成22年度末とのバリアフリー化された旅客施設数の比較

利用者数5,000人/日以上 of 旅客施設 (77旅客施設)



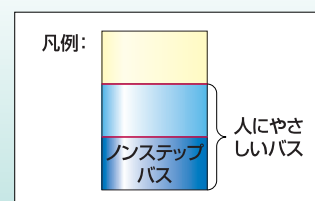
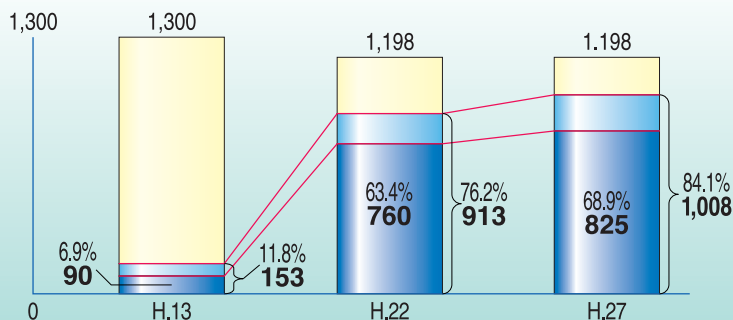
全旅客施設 (122旅客施設)



注1) 券売機を設置していない旅客施設を除く
 注2) バスターミナルを除く
 注3) 券売機を設置していない旅客施設を除く
 注4) 改札口のない旅客施設を除く

● 路線バス車両のバリアフリー化の目標

※ 現況 (平成13年度末現在) と平成22年度末及び平成27年度末とのバリアフリー化された路線バス車両数の比較



注) 人にやさしいバス: リフト付バス、ワンステップバス、ノンステップバス

京都市交通バリアフリー推進連絡会議委員名簿

<50音順,敬称略,2002年10月28日現在>

| | | |
|--------|--------|-----------------------------------|
| 議長 | 青山 吉隆 | 京都大学大学院工学研究科教授 |
| | 井戸 澄夫 | 京都市交通局高速鉄道部担当部長 |
| | 大江 征照 | NPO 法人京都市肢体障害者協会理事兼広報委員長 |
| | 大橋 幸信 | 京福電気鉄道株式会社京都鉄道部長 |
| | 小笠原 秀次 | 京阪バス株式会社営業本部運輸部次長(2002年10月から) |
| | 岡崎 甚幸 | 京都大学大学院工学研究科教授 |
| | 岡崎 安彦 | NPO 法人京都市中途失聴・難聴者協会理事長 |
| オブザーバー | 岡部 一男 | 国土交通省近畿運輸局京都運輸支局企画調整官(2002年7月から) |
| | 小川 猛 | 京都市文化市民局市民生活部長(2002年4月から) |
| | 小谷 通泰 | 神戸商船大学商船学部教授 |
| | 小長谷 一晴 | 京都府警察本部交通部交通規制課長(2002年3月から) |
| | 加藤 大三 | 東海旅客鉄道株式会社関西支社運輸営業部運輸課長 |
| | 加藤 俊昌 | 国土交通省近畿地方整備局京都国道工事事務所技術副所長 |
| | 兼丸 道男 | 京都府警察本部交通部交通企画課長 |
| | 神谷 昌平 | 阪急電鉄株式会社鉄道事業本部技術部調査役 |
| 副議長 | 北山 俊二 | 京都市都市計画局都市企画部担当部長(2002年4月から) |
| | 木村 重雄 | 社団法人京都府バス協会専務理事 |
| | 玄武 淑子 | 社団法人京都市老人クラブ連合会会長 |
| | 小山 貞夫 | 京都市聴覚障害者協会副会長 |
| | 堺 真実 | 京都市南区役所副区長(2002年5月から) |
| | 佐々木 一男 | 社団法人日本オストミー協会京都支部支部長 |
| | 白数 季男 | 京都市都市計画局建築指導部長 |
| | 田尻 彰 | 社団法人京都府視覚障害者協会副会長 |
| | 田中 光男 | 京都府警察本部交通部駐車対策課長 |
| | 谷口 三夫 | 京都市保健福祉局長寿社会部長 |
| | 田村 裕二 | 京都市保健福祉局福祉部長 |
| | 丹司 透 | 京阪電気鉄道株式会社鉄道企画部課長(2002年7月から) |
| オブザーバー | 土肥 弘明 | 京都府企画環境部交通対策課長(2002年4月から) |
| オブザーバー | 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(2002年7月から) |
| | 西村 恭徳 | 京都市建設局道路部長(2002年4月から) |
| オブザーバー | 廣瀬 正順 | 国土交通省近畿運輸局交通環境部消費者行政課長(2002年7月から) |
| オブザーバー | 藤岡 啓太郎 | 国土交通省近畿地方整備局企画部広域計画課長 |
| | 堀畑 裕一 | 近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部上本町営業局施設部部長 |
| | 前川 則夫 | 叡山電鉄株式会社鉄道部部長 |
| | 檜村 久子 | 京都女子大学現代社会学部教授 |
| | 水口 重忠 | 京都市交通局自動車部長 |
| | 宮川 豪夫 | 京都バス株式会社取締役運輸部長 |

(前委員)肩書きは、委員就任時のもの

| | | |
|--------|--------|-------------------------------------|
| | 奥野 勘一 | 京都市建設局道路部長(2002年3月まで) |
| | 奥村 香 | 京都市文化市民局市民生活部長(2002年3月まで) |
| オブザーバー | 小田 昇 | 国土交通省近畿運輸局京都陸運支局輸送課長(2002年4月から6月まで) |
| | 海堀 安喜 | 京都市都市計画局理事(2002年3月まで) |
| オブザーバー | 国広 敏彦 | 京都府企画環境部交通対策課長(2002年3月まで) |
| | 栗生 弘太郎 | 京阪電気鉄道株式会社運輸事業本部運輸統括部次長(2002年6月まで) |
| オブザーバー | 清水 信生 | 国土交通省近畿運輸局京都陸運支局輸送課長(2002年3月まで) |
| | 曾我 信之 | 西日本旅客鉄道株式会社京都支社総務企画課長(2002年6月まで) |
| オブザーバー | 町田 倫代 | 国土交通省近畿運輸局企画部地域交通企画課長(2002年6月まで) |
| | 水田 清 | 京阪バス株式会社営業本部運輸部部長(2002年9月まで) |
| | 森 敏雄 | 京都府警察本部交通部交通規制課長(2002年2月まで) |
| | 吉永 充徳 | 京都市右京区役所副区長(2002年4月まで) |

京都市交通バリアフリー全体構想

2002(平成14)年10月発行

京都市印刷物 第140708号

京都市都市計画局都市企画部交通政策課

〒604-8571 京都市中京区寺町通御池上る 上本能寺前町488番地

TEL(075)222-3483 FAX(075)222-3472

ホームページアドレス <http://www.city.kyoto.jp/tokei/trafficpolicy/barrier/index.html>

(ホームページでは音声案内もしています。)