


烏丸地区 交通バリアフリー 移動円滑化基本構想 「概要版」



すべての地域住民と来訪者に
優しいまち・烏丸

はじめに



京都市長

木下 頼業

この度、京都市では、高齢者や身体に障害のある方などが、安全で快適に安心して移動できる交通環境を整えるため、阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅を中心とした烏丸地区を対象に「烏丸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、桂及び山科地区に引き続き策定したものであり、駅や駅周辺の道路などのバリアフリー化を重点的、一体的に推進していくための基本的事項を定めたものであります。

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阪急烏丸駅ホームへのエレベーターの設置、阪急と地下鉄への連絡通路の段差解消をはじめとする駅の改善、更には、駅から駅周辺の主要施設に至る経路などのバリアフリー化を着実に推進し、くらしに「安らぎ」があり、まちに「華やぎ」がある、「すべての地域住民と来訪者に優しいまち・烏丸」を実現して参ります。

結びに、この構想の策定に当たり、烏丸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16年10月

目 次

はじめに	1
第1章 「烏丸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	3
第2章 烏丸地区の概況	7
第3章 烏丸地区のまちづくりの方向性	11
第4章 バリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針	14
第5章 重点整備地区の区域及び特定経路、準特定経路	17
第6章 烏丸地区の課題・問題点	21
第7章 バリアフリー化事業計画の概要	27
第8章 バリアフリー化事業の推進体制	39
＜参考資料1＞	
烏丸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	42
＜参考資料2＞	
烏丸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	44

第1章 「烏丸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、阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅を中心とした徒歩圏内の地区（以下「烏丸地区」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、視覚障害のある人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、「烏丸地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想」（以下「烏丸地区基本構想」といいます。）を策定することとしました。

その背景と、烏丸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 烏丸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

日本では、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社会が到来すると予測されています。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人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、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、烏丸地区は、「山科地区」及び「桂地区」に続き、平成15年度から、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一1に示します。

表一1 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、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 烏丸地区基本構想の位置付け

(1) 烏丸地区基本構想の内容

烏丸地区基本構想は、高齢者や身体に障害のある人などが、市内を安全・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、阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅、駅周辺の道路などのバリアフリー化を重点的・一体的に推進していくため、その基本的事項として、京都市基本計画や京都市都市計画マスタープランなどの上位計画とも整合を図りながら、バリアフリー化を推進していくに当たっての基本方針や今後実施すべきバリアフリー化事業の内容などを定めたものです。

(2) 烏丸地区基本構想に基づくバリアフリー化の推進

今後、烏丸地区基本構想に基づき、公共交通事業者や京都市の道路管理者及び京都府公安委員会などは、施設や設備の改善事業を実施していきます。また、行政機関、公共交通事業者、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、烏丸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エレベーターの設置などを行う事業のうち、必要性、緊急性の高い事業

イ 「道路特定事業」

京都市の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や勾配の改善などを行う事業のうち、必要性、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いて音響式信号機の設置などを行う事業のうち、必要性、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

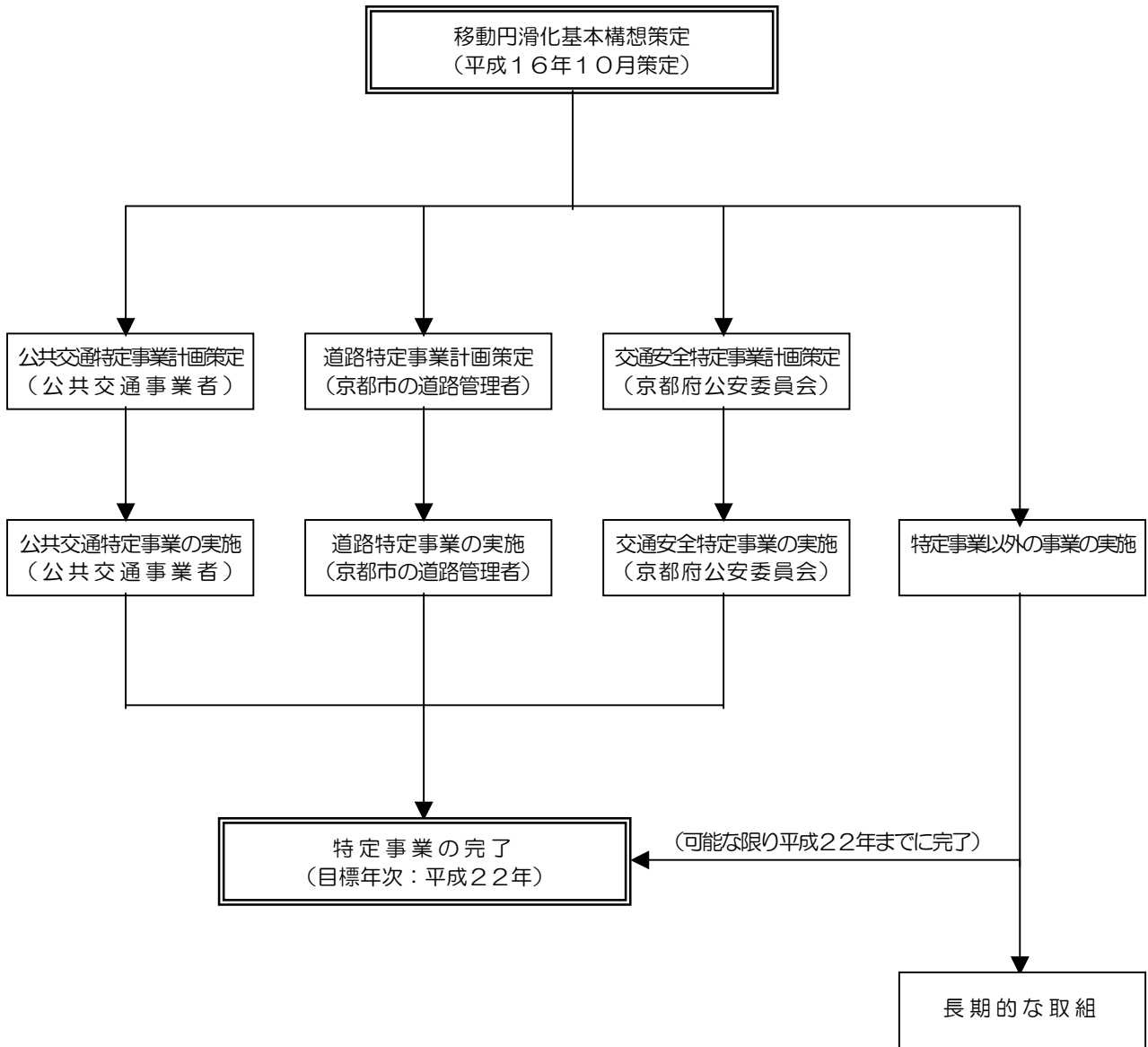
特定事業の完了目標年次は、平成22年（2010年）とします。

（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。

烏丸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 烏丸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 烏丸地区の概況

烏丸地区は、阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅を中心とした徒歩圏内（両駅から概ね半径1km圏内）の地区です。この烏丸地区の概況として、烏丸地区の位置及び特性、烏丸地区のある中京区及び下京区の人口、高齢化率の推移及び地区内の公共交通機関及び施設の立地状況を示します。

1 烏丸地区の位置及び特性

烏丸地区は、古くから京都市の商業及び産業の中心として栄えてきた中京区と下京区にまたがる地域であり、現在も多くの事務所が立地しているにぎわいのあるまちです。

また、日本を代表する祇園祭や昔の日本家屋である町家が保存されているなど、伝統を残した個性ある町並みで、観光客も多数訪れるまちです。

そして、この地区は阪急電鉄、市営地下鉄、バスが乗り入れしており、交通結節点としての機能も有しております。

図-2 中京区の位置

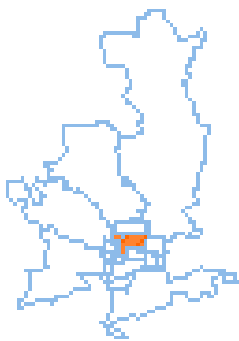


図-3 下京区の位置

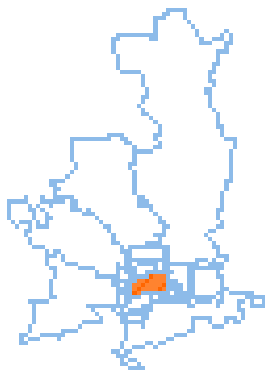


図-4 烏丸地区の位置



2 中京区、下京区の人口及び高齢化率の推移

烏丸地区のある中京区及び下京区は、平成7年頃まで中心地市街地の空洞化により人口が減少し、少子化の進行による小学校の廃校及び統合が進んでいましたが、近年ではマンション建築などによる都心回帰により人口が増加しています。

高齢化率については、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の進行が急速に進んでいます。

表-2 総人口、高齢者（65歳以上）人口及び高齢化率の推移

	中 京 区			下 京 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	105,921	15,954	15.1	86,821	13,625	15.7	10.4	9.1
昭和60年	100,015	16,596	16.6	78,744	14,145	18.0	11.4	10.3
平成2年	94,676	16,858	17.8	73,457	14,072	19.2	12.7	12.0
平成7年	91,062	17,764	19.5	70,662	14,740	20.9	14.6	14.5
平成12年	95,038	19,511	20.5	71,212	16,305	22.9	17.2	17.3

3 烏丸地区内の公共交通機関

(1) 鉄道

烏丸地区内には、阪急京都線、地下鉄烏丸線の2つの鉄道が走っています。鉄道駅は、阪急烏丸駅、地下鉄四条駅があり、いずれの駅も1日平均利用者が5,000人以上の特定旅客施設です。

表-3 烏丸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)
阪急京都線	烏丸駅	77,885	77,885
地下鉄烏丸線	四条駅	90,941	90,941

注) 改札内での乗換客数を加算した人数(2駅共、乗降客数に同じ。)

(2) バス

烏丸地区内では、京都市営バス、京都バス及び京阪バスが運行しており、京都駅や岩倉などの各方面に京都市営バスでは計20系統、京都バスでは計7系統、京阪バスでは計6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)

方 面	1日の出発台数(台)
市内循環	532
京都駅	184
三条京阪・岩倉・北白川・ 銀閣寺・平安神宮	500
立命館大学・上賀茂神社	225
高雄・山越・松尾橋・洛西	355
久世	85
市バス計	1,881

表-5 京都バスの方面別の1日の出発台数(平日)

方 面	1日の出発台数(台)
大原・岩倉・比叡山	61
大覚寺・清滝・苔寺・鈴虫寺	61
京都駅	122
京都バス計	244

表-6 京阪バスの方面別の1日の出発台数(平日)

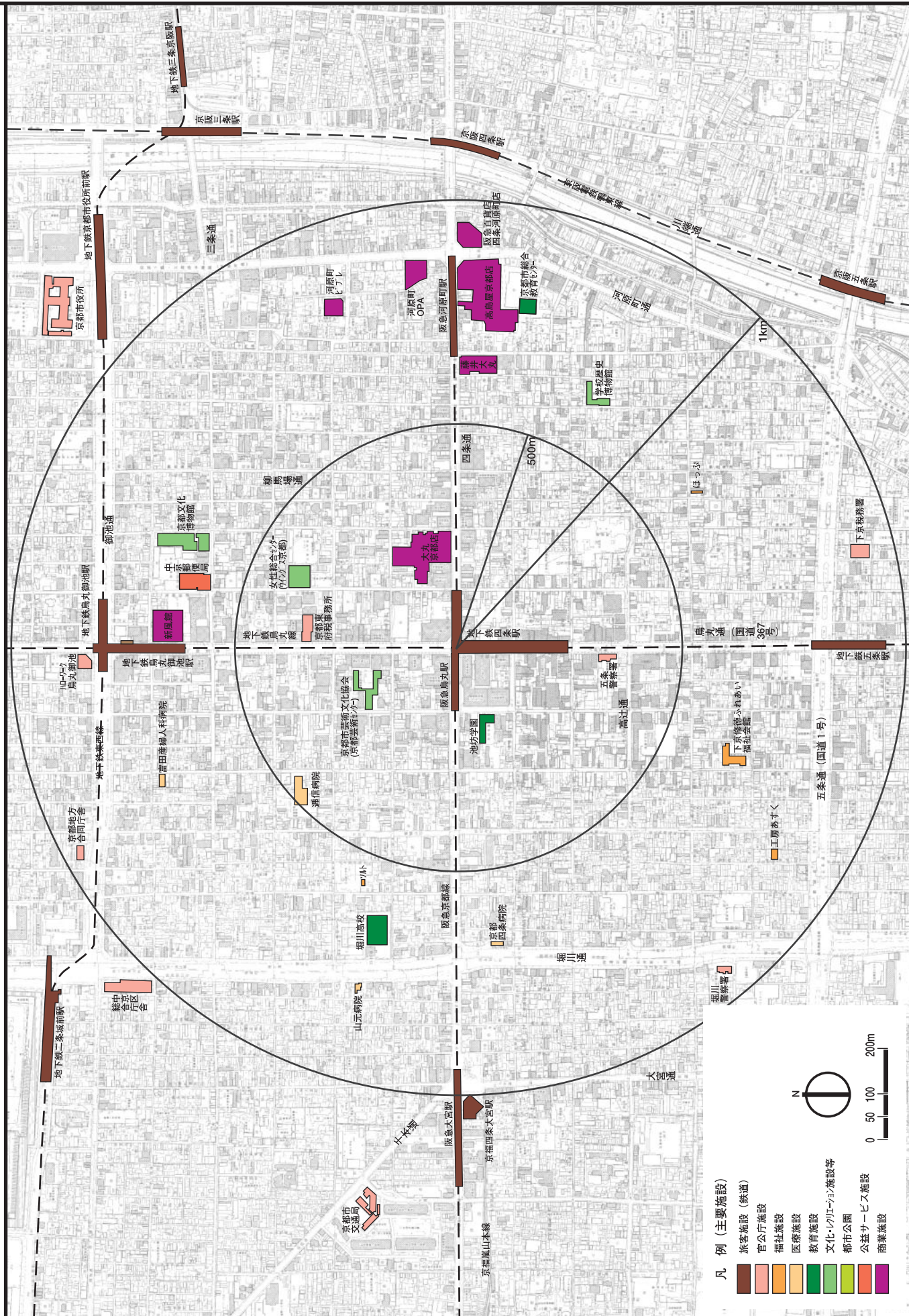
方 面	1日の出発台数(台)
四条河原町	6
大宅	14
醍醐・京阪六地藏	43
四条大宮	72
京阪バス計	135

4 烏丸地区内の施設の立地状況

烏丸地区内には、逓信病院や京都四条病院などの医療施設、堀川高校や池坊学園などの教育施設など様々な施設が立地しています。特に、大丸京都店や新風館などの商業施設が多く立地しているのがこの地区の特徴です。

烏丸地区内の施設の立地状況を図－5に示します。

図一5 烏丸地区内の施設の立地状況



第3章 烏丸地区のまちづくりの方向性

烏丸地区基本構想は、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。

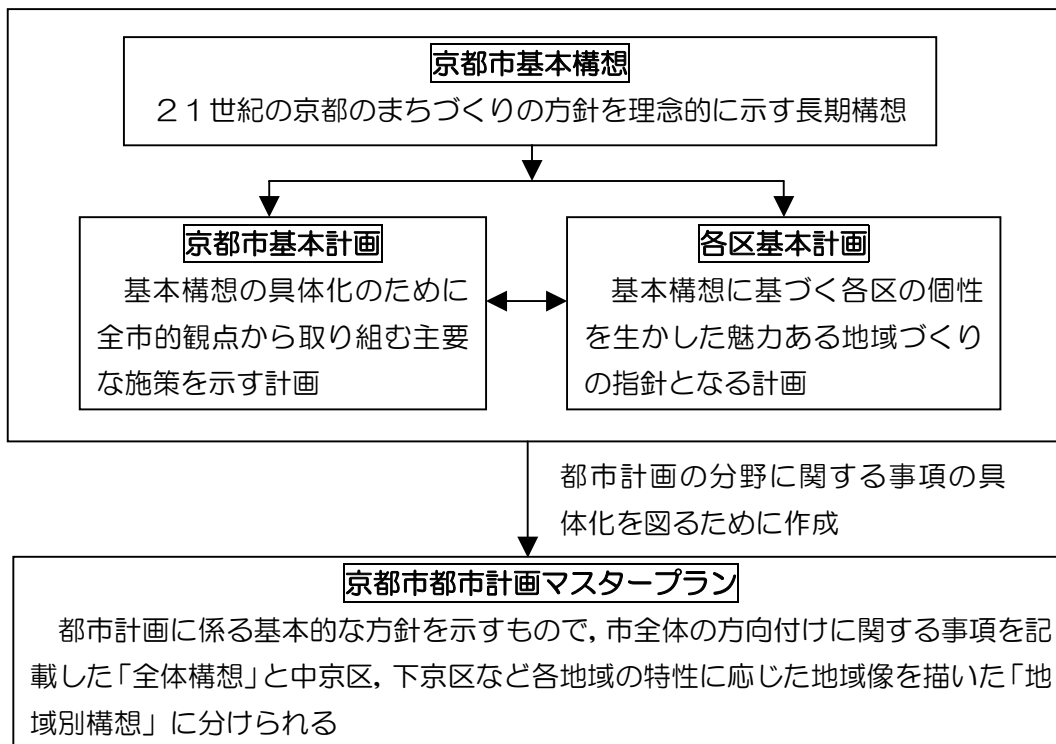
一方、烏丸地区基本構想は、阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅を中心とした比較的狭い地域を対象としたものであるため、地区の特性やまちづくりの方向性にも十分配慮した構想とすることが必要となります。

このことから、烏丸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中京区、下京区のまちづくりの方向性を踏まえた上で、烏丸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 中京区のまちづくりの方向性

中京区のまちづくりの方向性は、上位計画の中の中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) 中京区基本計画

中京区基本計画では、目標像である「にぎわいのある中京」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6つの重点施策を掲げています。

- ① 和装とファッション産業の拠点づくり
- ② 伝統の技と文化のまちづくり
- ③ 全ての区民と来訪者に優しいまちづくり

- ④ 地域活動の活性化と住民の連帯感あるまちづくり
- ⑤ 朱雀地域のまちづくり
- ⑥ 中京東部の産業・観光振興のまちづくり

(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、中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。

- 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
- ② 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
- ③ 都市環境からみた目標
個性ある町並みやきめ細かな自然を生かしたまちをつくる
- ④ 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 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）を設定しています。

- ① のんびりゆったり歩くまち構想
- ② にぎわい門前町ルネッサンス構想
- ③ 個性と魅力を伝える情報のまち構想
- ④ みんなで支え合うやすらぎのまち構想
- ⑤ 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。

- 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
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
- ③ 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
- ④ 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

4 烏丸地区のまちづくりの方向性

上位計画に示されている中京区、下京区のまちづくりの方向性を踏まえ、烏丸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烏丸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) 「職」と「住」の共存できるまちづくりの推進

活発な伝統産業や都市型コミュニティ産業と都市居住が調和した「京都の顔」にふさわしい地域としてのまちづくりを推進します。

(2) 歩くまちの安全、安心、快適な環境づくりの推進

歩くモデルルートを中心に、バリアフリー化にみんなで取り組み、歩行者、自転車にとって安全で快適な環境づくりを推進します。

(3) 地区への来訪者にやさしい施設整備の推進

まちのにぎわいを支える多くの来訪者にとって、利用しやすい安全で快適な施設整備を推進します。

(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、継承し、さら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

烏丸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人などが、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 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

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。

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、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。

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。

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 烏丸地区のバリアフリー化推進にかかる基本理念と基本方針

烏丸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、烏丸地区の特性及びまちづくりの方向性を踏まえ、烏丸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

すべての地域住民と来訪者に優しいまち・烏丸

京都市の中心部に位置する烏丸地区は、多くの商業施設が立地するだけでなく、地域コミュニティが形成された、職と住が共存するにぎわいと活気のあるまちです。この地域で助け合いの推進、バリアフリーの市街地整備などにより、すべての住民に優しいまちを整備するだけでなく、地区への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交通結節点のバリアフリー化整備の推進

鉄道から鉄道、鉄道からバスへと乗り換える交通の結節点となっている阪急烏丸駅と地下鉄四条駅において、両駅を結ぶ連絡通路のバリアフリー化の推進を図るとともに、高齢者や身体に障害のある人などの移動制約者の特性に十分配慮した情報案内設備の整備を推進し、烏丸地区への来訪者も含めた誰もが利用しやすい交通施設を目指します。

イ 阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅と周辺の主要施設とを結ぶ経路の重点的なバリアフリー化の推進

阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅から目的地まで、安全・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、特に阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅と多くの高齢者や身体に障害のある人などが利用する施設とを結ぶ経路について、道路や信号機などのバリアフリー化を重点的に推進します。

ウ 阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅の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

古くからの密集市街地があるだけでなく、多くの商業施設や文化財のあるこの地域において、歩いて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、(2)イ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。

エ 一体的なバリアフリー化事業の推進体制の整備

烏丸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、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。

オ 「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人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なうことのできる環境を整備するため、行政機関、公共交通事業者、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なわれ、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。

これを烏丸地区に当てはめると、まず、烏丸地区における公共交通機関の核である阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅を利用する高齢者や身体に障害のある人などが、旅客施設から目的地まで、安全・円滑に徒歩で移動できるような交通環境を整備することを主眼として、烏丸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、阪急烏丸駅及び地下鉄四条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、多数の高齢者や身体に障害のある人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1 kmの範囲）に立地し、多数の高齢者や身体に障害のある人などが、駅を経由して徒歩で利用すると考えられる施設を表一七のように抽出しました。

表一七 駅周辺に立地する主要施設

福祉施設	ソルト，工房あすく，ほっぷ，下京修徳ふれあい福祉会館
医療施設	逓信病院，京都四条病院，富田産婦人科病院，山元病院
教育施設	堀川高校，池坊学園
官公庁施設	京都地方合同庁舎，京都東府税事務所，ハローワーク烏丸御池，中京郵便局，五条警察署，堀川警察署，下京税務署
文化・レクリエーション施設	京都文化博物館，女性総合センター，京都市芸術センター，学校歴史博物館，京都市総合教育センター
商業施設	新風館，藤井大丸，高島屋京都店，河原町ビブレ，河原町 OPA，大丸京都店，阪急百貨店

(2) 重点整備地区の区域の設定

表一七の施設のうち、高齢者や身体に障害のある人にとって特に重要な施設である逓信病院，京都四条病院，五条警察署，そして高齢者や身体に障害のある人に限らず多くの人々が利用する大丸京都店，新風館などの大規模商業施設，また，妊産婦の人がより広範囲の地域から行く山元病院を重要施設と捉え、重点整備地区は、阪急烏丸駅及び地下鉄四条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、阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅に隣接する阪急大宮駅，阪急河原町駅，地下鉄烏丸御池駅，地下鉄五条駅の位置や表一七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、この特定経路において、道路特定事業と交通安全特定事業を実施することとされています。

また、特定事業の実施に当たっては、2m以上の歩道を確保するなどの移動円滑化基準に適合させなければならないこととなっています。

烏丸地区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山元病院、新風館、大丸京都店及び五条警察署に着目し、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、地区内において、バスから鉄道への乗り換え拠点として利用されているが、一部道路幅員が狭小であり2m以上の歩道幅員を確保できず、かつ、特定事業の目標年次である平成22年までに、何らかのハード的な整備が必要と思われる区間については、「準特定経路」に位置付け、特定経路を補完する経路として、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。

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

阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅と山元病院、新風館、大丸京都店及び五条警察署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Ⅰ	区 間：烏丸駅・四条駅～大丸京都店の東方（柳馬場通まで） 該当する路線：主要市道嵐山祇園線（通称：四条通）
特定経路Ⅱ	区 間：烏丸駅・四条駅～新風館の北方 該当する路線：一般国道367号（通称：烏丸通）
特定経路Ⅲ	区 間：烏丸駅・四条駅～山元病院の北方 該当する路線：主要市道嵐山祇園線（通称：四条通） 府道京都広河原美山線（通称：堀川通）
特定経路Ⅳ	区 間：烏丸駅・四条駅～五条警察署の南方 該当する路線：一般国道367号（通称：烏丸通）

(2) 準特定経路の設定

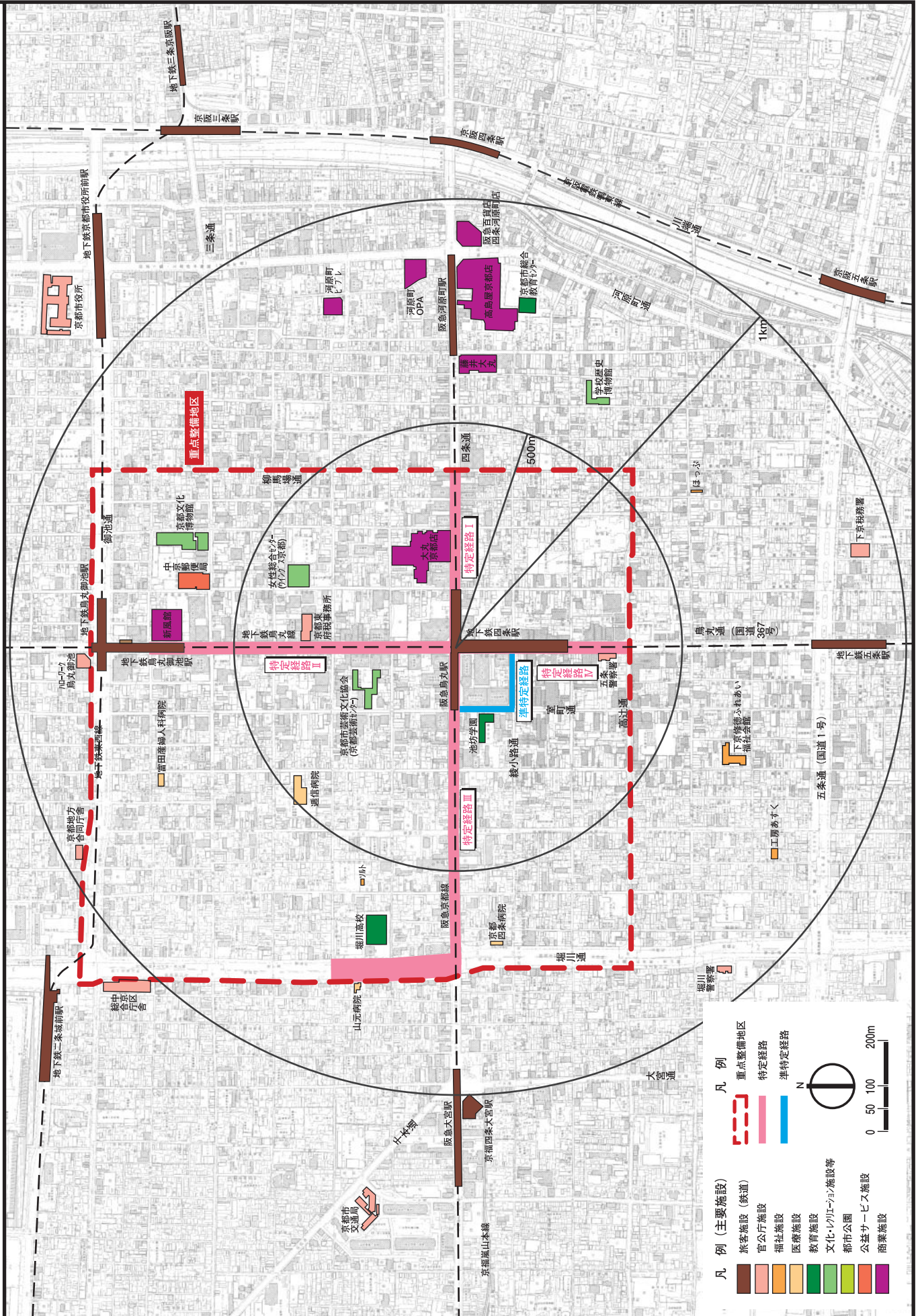
四条通，室町通，綾小路通，烏丸通を囲む経路のうち，表－9の区間を準特定経路に位置付けました。

表－9 準特定経路

準特定経路	区 間：室町通から綾小路通の区間 該当する路線：室町通，綾小路通
-------	-------------------------------------

特定経路，準特定経路を図－7に示します。

図一7 重点整備地区の区域及び特定経路・準特定経路



第6章 烏丸地区の課題・問題点

烏丸地区の課題・問題点については、これまで計4回の「烏丸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15年12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「現地踏査の分科会」といいます。）を実施し、阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅や特定経路、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。

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、現地踏査の分科会の概要を巻末の参考資料1に示します。

1 阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅の課題・問題点

以下の区分に基づいて、阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅の課題・問題点及び改善要望などの概要を示します。

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

この区分に基づく阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅のバリアフリー状況を表一10に示します。

また、阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅の課題・問題点マップを図一8に示します。

(1) 阪急烏丸駅

ア 利用動線

(ア) 改札内の地下通路からホームに至る経路に、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

(イ) ホームには、梅田方面に向かう電車の案内表示板は設置されていますが、事故や災害などの緊急情報や列車の発着情報が表示できないので、電光式の表示板に改善してほしいとの要望があります。

(イ) 電車のドアの位置を電車から音で案内してほしいとの要望があります。

(イ) 車いす対応型トイレ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。

ウ 利便設備

(ウ) 車いす対応型トイレのスペースをもっと広くしてほしいとの要望があります。

エ 個別施設

(エ) ボタンに手が届くよう、券売機下に蹴り込みを付けてほしいなど、車いす利用者には利用しにくいという指摘があります。

(エ) 路線図や料金表について、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。

(2) 地下鉄四条駅

ア 利用動線

- (ア) 阪急烏丸駅と地下鉄四条駅を結ぶ連絡通路に、エレベーターを設置してほしいとの要望があります。
- (イ) 連絡通路の階段の段端が識別しにくいので改善してほしい、手すりの点字表示を改修してほしいとの要望があります。
- (ウ) エレベーターの操作パネルの表示を分かりやすくしてほしいとの要望があります。

イ 情報案内設備

- (ア) 駅を出てからの行先案内表示をもっと充実させてほしいとの要望があります。
- (イ) エスカレーターの乗降口に警告ブロックを設置してほしいとの要望があります。
- (ウ) エレベーターへの誘導ブロックを敷設してほしいとの要望があります。また、一部敷設方法が不適切なので改善してほしいとの要望があります。
- (エ) 改札外コンコースのスロープへの点字ブロックの敷設方法が不適切なので改善してほしい、スロープの手すりの点字表示を改修してほしいとの要望があります。
- (オ) 車いす対応型トイレ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。

ウ 利便設備

- (ア) 車いす対応型トイレを多機能トイレに改良してほしいとの要望があります。

エ 個別設備

- (ア) 券売機下の蹴り込みがなく、車いす対応型になっていないので改善してほしいとの要望があります。
- (イ) 路線図や料金表について、文字が小さく表記内容も分かりにくいという指摘があります。
- (ウ) 路線図の明るさを均一にしてほしいとの要望があります。

(3) その他2駅共通の課題・問題点

ア 案内表示

エレベーターやエスカレーターなどの位置を示す案内表示や乗り換え客のための行先案内表示などについて、案内表示が不統一で不明確であるとの指摘があります。

イ 緊急情報の表示など

災害などの非常時において、特に聴覚障害のある人に対し、迅速な情報提供や避難誘導を行うための設備を充実させてほしいという要望があります。

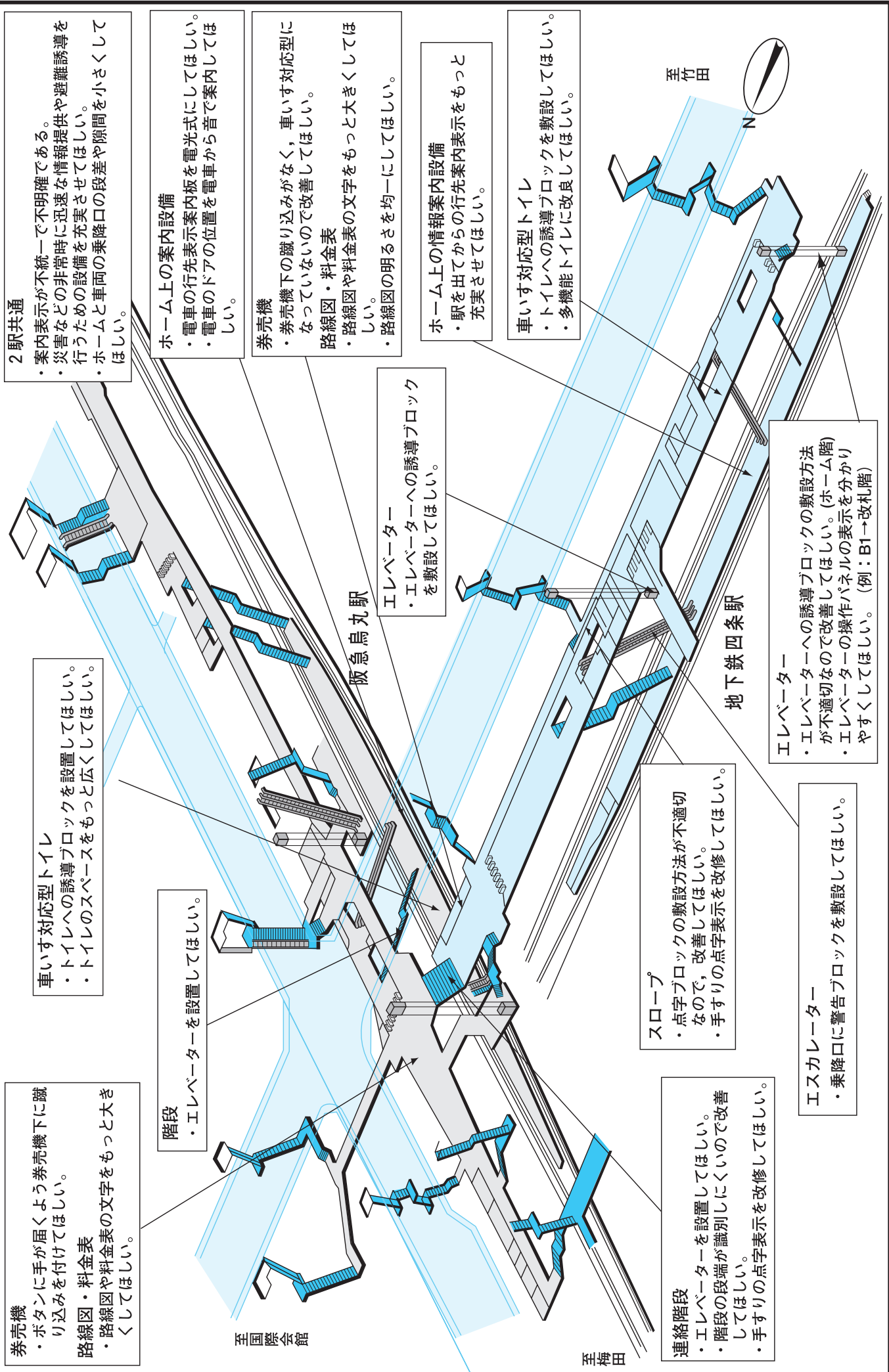
ウ ホームと車両の乗降口との段差

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。

表-10 阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅のバリアフリー状況

鉄 道 名		阪 急 電 鉄		市 営 地 下 鉄		
路 線 名		京 都 線		烏 丸 線		
駅 名		烏 丸 駅		四 条 駅		
駅 の 構 造		地 下 駅		地 下 駅		
1 日平均乗降客数		77,885 人		90,941 人		
最大段差	出 入 口 ~ 改 札 口 (改札外)	5.1m		8.8m		
	改 札 口 ~ プラットホーム (改札内)	4.4m		9.4m		
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	○	エレベーター有り	
	改 札 口 ~ プラットホーム (改札内)	△	階段昇降機, 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~プラットフォームに連続し 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	音声案内	○	有り	○	有り
		文字情報	○	有り	○	有り
	券売機に併設した 点字料金表示		○	有り	×	無し
利便設備	ト イ レ		○	車いす対応型トイレ有 り	○	車いす対応型トイレ有 り
	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ブ ロックが共に有り	○	ホーム端の転落防止柵 及びホーム上の警告ブ ロックが共に有り
	券売機	車いす対応 (下部入-入)	○	有り	×	無し
	改札口	幅広タイプ (90cm 以 上)	○	幅 90cm 以上の改札 口有り	○	幅 90cm 以上の改札 口有り

図-8 阪急烏丸駅・地下鉄四条駅の課題・問題点マップ



券売機

- ・ボタンに手が届くよう券売機下に蹴り込みを付けてほしい。
- ・路線図・料金表
- ・路線図や料金表の文字をもっと大きくしてほしい。

車いす対応型トイレ

- ・トイレへの誘導ブロックを設置してほしい。
- ・トイレのスペースをもっと広くしてほしい。

階段

- ・エレベーターを設置してほしい。

至国際会館

阪急烏丸駅

- エレベーター**
- ・エレベーターへの誘導ブロックを敷設してほしい。

2 駅共通

- ・案内表示が不統一で不明確である。
- ・災害などの非常時に迅速な情報提供や避難誘導を行うための設備を充実させてほしい。
- ・ホームと車両の乗降口の段差や隙間を小さくしてほしい。

ホーム上の案内設備

- ・電車の行先表示案内板を電光式にしてほしい。
- ・電車のドアの位置を電車から音で案内してほしい。

券売機

- ・券売機下の蹴り込みがなく、車いす対応型になっていないので改善してほしい。
- ・路線図・料金表
- ・路線図や料金表の文字をもっと大きくしてほしい。
- ・路線図の明るさを均一にしてほしい。

ホーム上の情報案内設備

- ・駅を出てからの行先案内表示をもっと充実させてほしい。

車いす対応型トイレ

- ・トイレへの誘導ブロックを敷設してほしい。
- ・多機能トイレに改良してほしい。

連絡階段

- ・エレベーターを設置してほしい。
- ・階段の段端が識別しにくいので改善してほしい。
- ・手すりの点字表示を改修してほしい。

スロープ

- ・点字ブロックの敷設方法が不適切なので、改善してほしい。
- ・手すりの点字表示を改修してほしい。

エスカレーター

- ・乗降口に警告ブロックを敷設してほしい。

エレベーター

- ・エレベーターへの誘導ブロックの敷設方法が不適切なので改善してほしい。(ホーム階)
- ・エレベーターの操作パネルの表示を分かりやすくしてほしい。(例：B1→改札階)

地下鉄四条駅

至竹田

至梅田

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-9に示します。

(1) 特定経路Ⅰ（烏丸駅・四条駅～大丸京都店の東方（柳馬場通まで））の道路

両側に2m以上の歩道が整備されていますが、バス停付近の点字ブロックの色が周囲のブロックと同系色で識別しにくいとの指摘があります。

また、歩道上の放置自転車や看板などを撤去してほしい、バスが正着できるようバス停付近の違法駐停車をもっと取り締まってほしいとの要望があります。

(2) 特定経路Ⅱ（烏丸駅・四条駅～新風館の北方）の道路

両側に2m以上の歩道が整備されていますが、舗装面の凹凸やひび割れがあるとの指摘や、横断歩道部の歩道の勾配をもっとゆるくしてほしい、誘導ブロックを縦断方向に連続して設置してほしいとの要望があります。

また、歩道上の放置自転車を撤去してほしい、違法駐車ををもっと取り締まってほしいとの要望があります。

さらに、歩行者用支援システムの音が小さく聞き取れないとの指摘や、南北方向の信号にも音響装置を設置してほしいとの要望があります。

(3) 特定経路Ⅲ（烏丸駅・四条駅～山元病院の北方）の道路

両側に2m以上の歩道が整備されていますが、横断歩道部の歩道の勾配をもっとゆるくしてほしい、バスが正着できるようバス停付近の違法駐停車をもっと取り締まってほしいとの要望があります。

また、バス乗降場が分かりにくい、案内表示の文字をもっと大きくしてほしいとの指摘があります。

(4) 特定経路Ⅳ（烏丸駅・四条駅～五条警察署の南方）の道路

両側に2m以上の歩道が整備されていますが、横断歩道部やバス停付近の車道と歩道の段差を小さくしてほしい、点字ブロックががたついているので修繕してほしいとの意見があります。

また、看板、商品、歩道上の放置自転車などを撤去してほしい、信号機に音響装置を設置してほしいとの要望があります。

さらに、地下鉄への出入口の段差をなくしてほしいとの要望があります。

(5) 準特定経路（室町通から綾小路通の区間）の道路

一部分を除いて両側に歩道は設置されているが、幅員は2m未満の箇所がほとんどであり、歩道を拡幅してほしい、歩道がとぎれているので連続させてほしいとの要望があります。

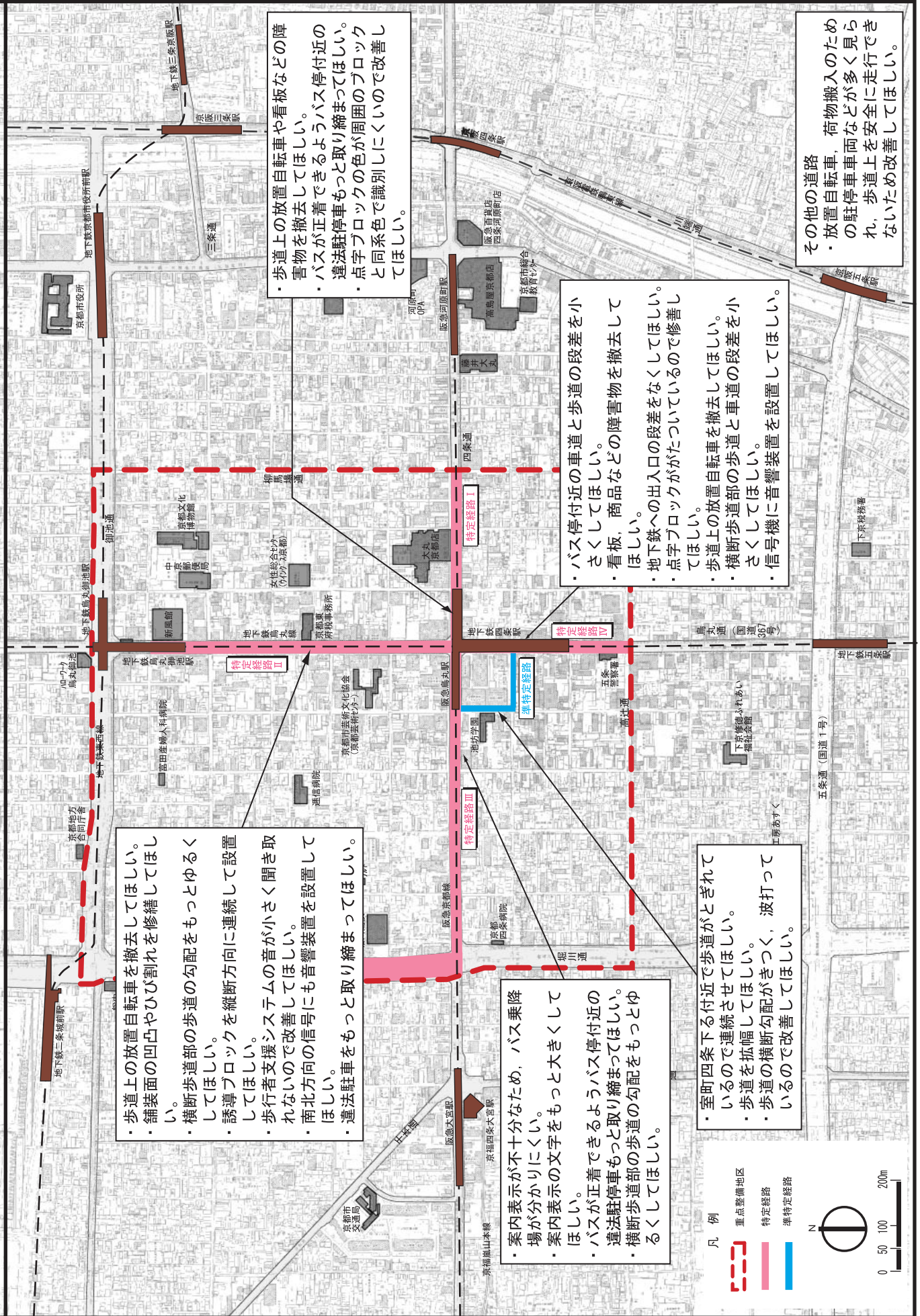
また、歩道の横断勾配がきつく、波打っているので改善してほしいとの要望があります。

(6) その他の道路

ア 歩道上の障害物

地区内のその他の道路でも、放置自転車、荷物搬入のための駐停車車両などが多く見られ、歩道上を安全に歩行できないため、改善してほしいとの要望があります。

図-9 道路などの課題・問題点マップ



- ・歩道上の放置自転車や看板などの障害物を撤去してほしい。
- ・舗装面の凹凸やひび割れを修繕してほしい。
- ・横断歩道部の歩道の勾配をもっとゆるくしてほしい。
- ・誘導ブロックを縦断方向に連続して設置してほしい。
- ・歩行者支援システムの音が小さく聞き取れないので改善してほしい。
- ・南北方向の信号にも音響装置を設置してほしい。
- ・違法駐車をもっと取り締まってほしい。

- ・歩道上の放置自転車や看板などの障害物を撤去してほしい。
- ・バスが正着できるようバス停付近の違法駐停車もとり締まってほしい。
- ・点字ブロックの色が周囲のブロックと同系色で識別しにくいので改善してほしい。

- ・案内表示が不十分のため、バス乗降場が分かりにくい。
- ・案内表示の文字をもっと大きくしてほしい。
- ・バスが正着できるようバス停付近の違法駐停車もとり締まってほしい。
- ・横断歩道部の歩道の勾配をもっとゆるくしてほしい。

- ・バス停付近の車道と歩道の段差を小さくしてほしい。
- ・看板、商品などの障害物を撤去してほしい。
- ・地下鉄への出入口の段差をなくしてほしい。
- ・点字ブロックがたついているので修繕してほしい。
- ・横断歩道部の歩道と車道の段差を小さくしてほしい。
- ・信号機に音響装置を設置してほしい。

- ・室町四条下る付近で歩道がとぎれているので連続させてほしい。
- ・歩道を拡幅してほしい。
- ・歩道の横断勾配がきつく、波打っているのを改善してほしい。

その他の道路

- ・放置自転車、荷物搬入のための駐停車車両などが多く見られ、歩道上を安全に走行できないため改善してほしい。

凡例

- 重点整備地区 (Red dashed line)
- 特定経路 (Pink solid line)
- 準特定経路 (Blue solid line)

0 50 100 200m

N

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烏丸地区の課題・問題点を踏まえ、今後、公共交通事業者、京都市の道路管理者、京都府公安委員会などが烏丸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。

ここに示す事業計画は、

① 特定事業計画

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

② 特定事業以外の事業計画

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

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16年から18年の間に事業を完了させることを目標とするもの

② 中期 平成16年から22年の間に事業を完了させることを目標とするもの

③ 長期 事業実施時期は明らかでないが、できる限り早期に実施するよう努めるとともに、長期的な取組も進めていくもの

に区分しています。

なお、特定事業については、烏丸地区基本構想策定後、公共交通事業者、京都市の道路管理者、京都府公安委員会が、それぞれ烏丸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 烏丸駅・四条駅のバリアフリー化事業計画の概要

(1) 事業計画の基本的考え方

鉄道事業者が、阪急烏丸駅及び地下鉄四条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) 阪急烏丸駅と地下鉄四条駅との連絡通路への階段昇降機の設置

阪急烏丸駅と地下鉄四条駅とを結ぶ連絡通路について、階段昇降機の設置を、公共交通特定事業に位置付け事業実施を図ります。なお、設置する階段昇降機は、常時使用可能であり、車いす利用者だけでなく誰もが自由に使用可能なものです。

(イ) 阪急烏丸駅におけるエレベーターの設置

長年の課題である阪急烏丸駅の改札口からホームに至るエレベーターの設置を、公共交通特定事業に位置付け事業実施を図ります。

イ 情報案内設備

(イ) 阪急烏丸駅における電光式情報案内板への改良

阪急烏丸駅において、電車の案内表示板を、公共交通特定事業に位置付け電光式の情報案内板に改良します。

(イ) 点字ブロックの敷設及び改善

阪急烏丸駅のホーム階に設置しているトイレへの誘導ブロックを、公共交通特定事業計画に位置付け敷設するとともに、ホーム端の警告ブロックを、公共交通特定事業計画に位置付け 1本の線状突起がホーム内側に入ったホーム縁端警告ブロックに改善します。

また、地下鉄四条駅のホームから改札に至るエレベーターのホーム上の点字ブロックの敷設方法を改善します。

(ロ) 点字案内板の設置

阪急烏丸駅の改札口付近に点字案内板を、公共交通特定事業計画に位置付け設置します。

(ハ) エレベーターの操作パネルの表示方法の改善

地下鉄四条駅のホームから改札に至るエレベーターの操作パネルの表示方法を、より利用しやすいように改善します。

(ニ) 手すりの点字表示の改修

地下鉄四条駅の改札外に設置しているスロープ及び連絡通路の手すりの点字表示を改修し、視覚に障害のある人にとっても利用しやすい施設を目指します。

(ホ) 案内表示や緊急情報表示の在り方の検討

烏丸駅や四条駅における統一性、連続性のある表示案内の在り方や、災害などの非常時における特に聴覚障害のある人に対する緊急情報表示の在り方について、今後、道路管理者などを含めた関係事業者間で連携し検討を進めます。

ウ 利便設備

(ア) 阪急烏丸駅における多機能トイレへの改善

ホーム階に設置している車いす対応型トイレを、公共交通特定事業に位置付けオストメイト対応（人工肛門や人工膀胱を付けた人が器具の洗浄などを洗える設備を備える）など多機能トイレへ改善します。

(イ) 地下鉄四条駅における多機能トイレへの改善の検討

コンコース階に設置している車椅子対応型トイレを、オストメイト対応（人工肛門や人工膀胱を付けた人が器具の洗浄などを洗える設備を備える）など多機能トイレへの改善について検討を進めます。

エ 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（十分な下部スペースの確保など）については、現在、機器開発の検討段階であるため、今後の開発状況などを踏まえ、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進めます。

(イ) 料金表や路線図の在り方の検討

より分かりやすい料金表や路線図の在り方について、案内表示や緊急情報表示の在り方の検討に併せて、関係事業者間で連携し、検討を進めます。

オ 既に改善した課題・問題点

(ア) 地下鉄全駅での改善

現地踏査の分科会などで提起された様々な課題・問題点のうち、交通局として、エスカレーターへの警告ブロック、エレベーターへの誘導ブロック、車いす対応型トイレへの誘導ブロック及び階段の段端の識別については、平成 15・16 年度の 2 箇年で地下鉄全駅において整備を

図の方針で事業を進めます。

地下鉄四条駅においては、ホームから改札に至るエレベーターのホーム上の誘導ブロックの改善以外は、平成 15 年度中にすべての整備を行いました。

(イ) 地下鉄四条駅個別の改善

路線図の明るさについて、ばらつきがないように改善を図りました。

カ その他

上記以外の現地踏査の分科会などで提起された様々な課題・問題点について、どのように対応していくのかについての基本的な考え方を示します。

(ア) 阪急烏丸駅・地下鉄四条駅における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努めます。

(イ) 各鉄道事業者における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、わかりやすい情報案内の検討など阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅以外の駅に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。

(2) バリアフリー化事業計画の概要








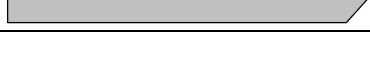
烏丸駅及び四条駅における公共交通特定事業計画の概要を表-11に、公共交通特定事業以外の事業計画の概要を表-12に示します。

表-11 阪急烏丸駅及び地下鉄四条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									
		阪急電鉄	京都市交通局	H16	17	18	19	20	21	22	23~		
地下鉄四条駅	阪急烏丸駅と地下鉄四条駅との連絡通路への階段昇降機の設置(1基)		○										
阪急烏丸駅	改札口からホームに至るエレベーターの設置(1基)	○											
	多機能トイレへの改善	○											
	電光式情報案内板への改良	○											
	点字ブロックの敷設及び改善	○											
	点字案内板の設置	○											

表-12 阪急烏丸駅及び地下鉄四条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									
		阪急電鉄	京都市交通局	H16	17	18	19	20	21	22	23~		
地下鉄四条駅	多機能トイレへの改善の検討		○										

地下鉄 四条駅	エレベーター（ホームから改札口）の操作パネルの表示方法の改善（1基）		○	
	エレベーター（ホームから改札口）のホーム上の点字ブロックの敷設方法の改善（1箇所）		○	
	手すりの点字表示の改修		○	
2駅共通	案内表示や緊急情報表示の在り方の検討	○	○	
	車いす対応型券売機の導入の検討	○	○	
	料金表や路線図の在り方の検討	○	○	
	烏丸駅・四条駅における様々な設備の改善の検討	○	○	
	各鉄道事業者における全駅共通の課題の検討	○	○	

阪急烏丸駅・地下鉄四条駅のバリアフリー化事業計画の主なものを図－10、連絡通路の階段昇降機の設置イメージを図－11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、阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅を発着する鉄道車両と路線バス車両のバリアフリー化を推進していくに当たっての基本的な考え方を示します。

ア 鉄道車両

車両の更新時に、車いすスペースの確保をはじめとした移動円滑化基準に適合した車両とするとともに、既存車両についても、できる限りバリアフリー化されたものとなるよう改良を検討していきます。

また、阪急電車においては、扉の開閉時にチャイムにより扉位置を知らせる装置を、車両の新設・改良時にあわせて順次改善を図ります。

イ 路線バス

公共交通特定事業として、車両の更新時に、車いす利用者の円滑な乗降が可能であるなどの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

京阪バス、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、表－15に示します。


表－13 京阪バスの公共交通特定事業計画の概要

事業内容	目標年次							
	H16	17	18	19	20	21	22	23～
主に四条烏丸を発着する車両の25%をワンステップバスとする								

<参考> 京阪バス車両の更新計画

年 次	総車両数	ワンステップバスの 車両数	ワンステップバスの 割合
平成15年度末 (2003年度末)	81	14	17%
平成16年度末 (2004年度末)	81	18	22%
平成22年度末 (2010年末)	81	20	25%


表-14 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						
	H16	17	18	19	20	21	22 23~
四条烏丸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15年度末 (2003年度末)	102	13	4	17%
平成16年度末 (2004年度末)	106	28	4	30%
平成22年度末 (2010年末)	—	—	—	約90%

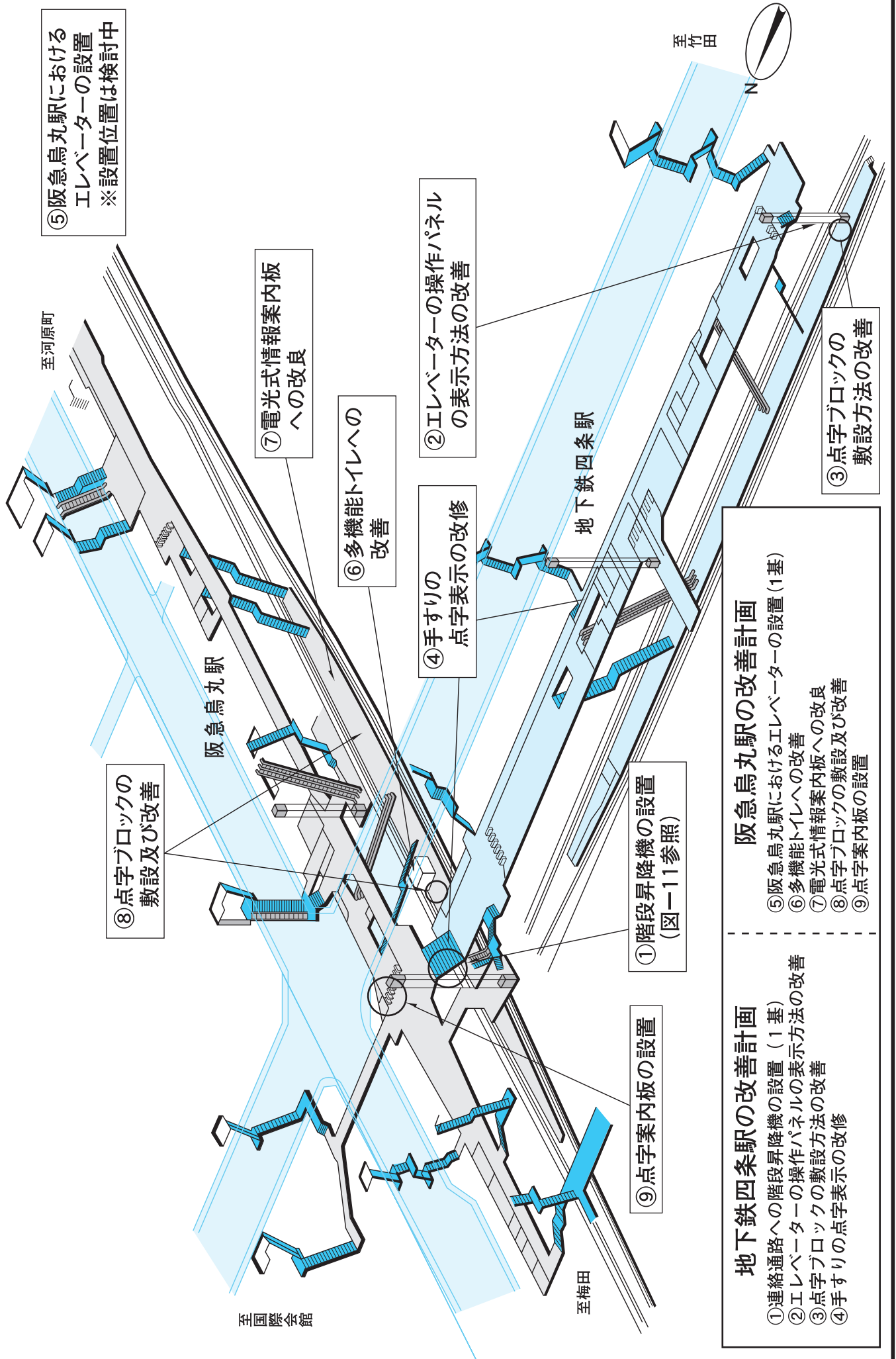
表-15 京都市交通局（市バス）の公共交通特定事業計画の概要

事 業 内 容	目 標 年 次						
	H16	17	18	19	20	21	22 23~
四条烏丸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）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15年度末 (2003年度末)	750	189	25%
平成16年度末 (2004年度末)	750	258	34%
平成22年度末 (2010年末)	—	—	約90%
平成25年度末 (2013年末)	—	—	100%

図-10 阪急烏丸駅・地下鉄四条駅のバリアフリー化事業計画



阪急烏丸駅の改善計画

- ⑤ 阪急烏丸駅におけるエレベーターの設置 (1基)
- ⑥ 多機能トイレへの改善
- ⑦ 電光式情報案内板への改良
- ⑧ 点字ブロックの敷設及び改善
- ⑨ 点字案内板の設置

地下鉄四条駅の改善計画

- ① 連絡通路への階段昇降機の設置 (1基)
- ② エレベーターの操作パネルの表示方法の改善
- ③ 点字ブロックの敷設方法の改善
- ④ 手すりの点字表示の改修

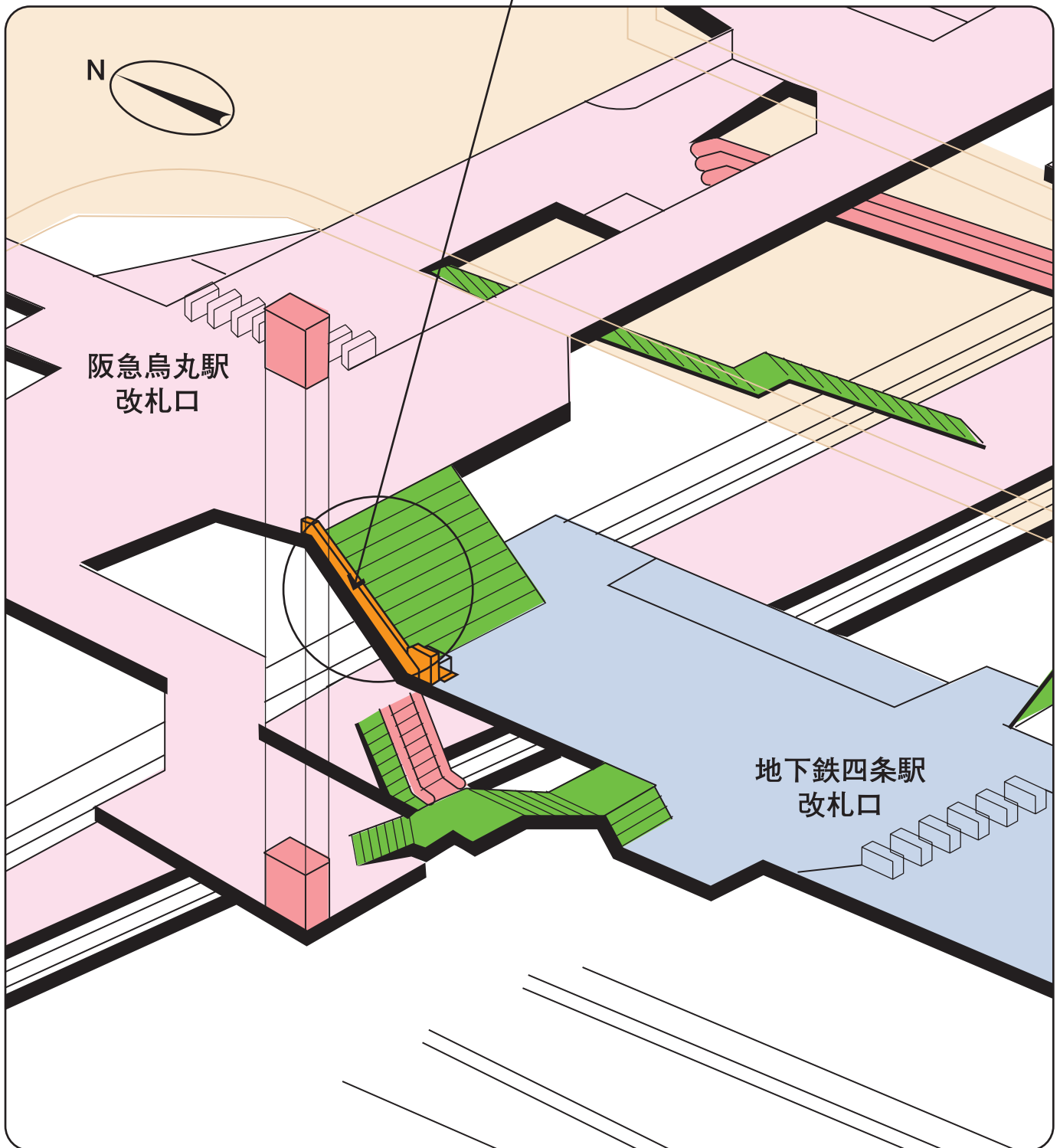
図-11 連絡通路への階段昇降機の設置イメージ図



(イメージ図)

- ・常時使用可能
- ・車いす利用者に限らず誰もが自由に使用可能
- ・通話装置,モニター等の安全装置の設置について検討中

階段昇降機の設置



3 道路のバリアフリー化事業計画の概要

(1) 事業計画の基本的考え方

京都市の道路管理者が、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

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 準特定経路

特定経路を補完する準特定経路（室町通から綾小路通までの区間）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設置及び幅員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

駅周辺に居住する市民の阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅へのアクセス経路の確保や地区の居住環境整備などの観点から、重点整備地区内のその他の道路について、交通バリアフリー化事業以外の施策を含め、できる限り一体的にバリアフリー化を図れるよう、歩行者優先策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みむとともに、まちの美化を推進するため平成16年度から創設した「京（みやこ）・華やき隊」や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16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

烏丸地区における道路特定事業計画の概要を表-16に、道路特定事業以外の事業計画の概要を表-17に示します。

表-16 道路特定事業計画の概要

経路	路線	事業内容	目標年次						
			H16	17	18	19	20	21	22
特定経路Ⅰ	主要市道嵐山祇園線（通称：四条通）	段差、勾配の改善							
特定経路Ⅱ	一般国道367号（通称：烏丸通）	段差、勾配の改善							
特定経路Ⅲ （区間1, 3, 4）	主要市道嵐山祇園線（通称：四条通）及び 府道京都広河原美山線（通称：堀川通）	段差、勾配の改善							
特定経路Ⅳ	一般国道367号（通称：烏丸通）	段差、勾配の改善							

表-17 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							
			H16	17	18	19	20	21	22	23~
準特定経路	室町通及び綾小路通	・歩道の設置及び幅の検討 ・段差、勾配の改善	▶							
—	重点整備地区内のその他の道路	歩行者優先策の検討	▶							

道路のバリアフリー化事業計画を図-12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、特定経路において高齢者や身体に障害のある人などの安全で円滑な移動を確保するため、次のような施策を進めます。

ア 信号機の整備

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

イ 横断歩道の見直し

高齢者や身体に障害のある人などの安全で円滑な移動を確保するため、横断歩道幅の見直しなどに努めます。

ウ 違法駐車対策の推進

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

エ その他

交通安全特定事業計画は、平成16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

烏丸地区における交通安全特定事業計画の概要を表-18に示します。

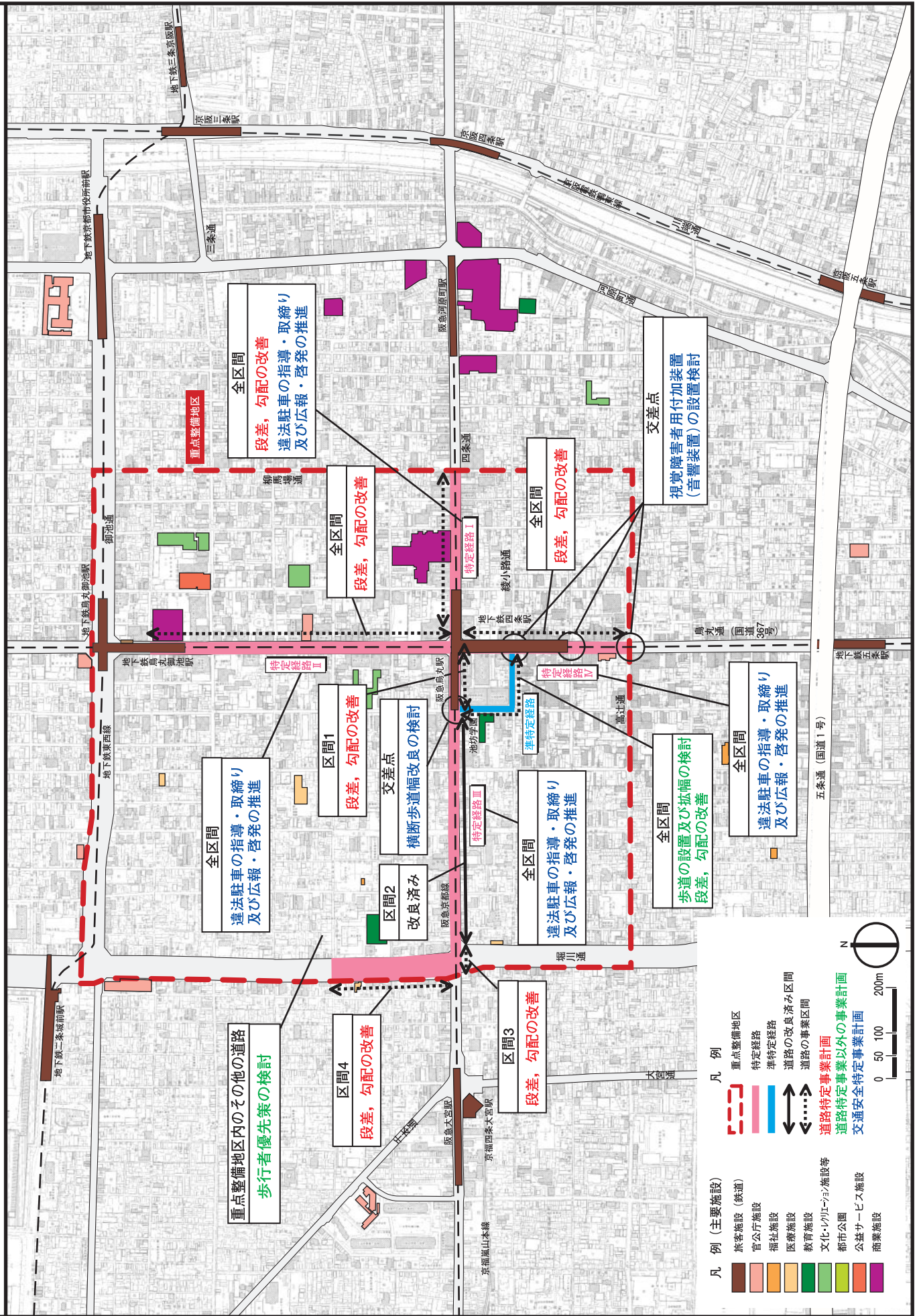
表-18 交通安全特定事業計画の概要

経路	路線等	事業内容	目標年次						
			H16	17	18	19	20	21	22
特定経路Ⅰ	主要市道嵐山祇園線（通称：四条通）	違法駐車の指導・取締り及び 広報・啓発の推進	注)						
特定経路Ⅱ	一般国道367号（通称：烏丸通）	違法駐車の指導・取締り及び 広報・啓発の推進	注)						
特定経路Ⅲ	主要市道嵐山祇園線（通称：四条通） 及び府道京都広河原美山線（通称：堀川通）	横断歩道幅改良の検討	注)						
		違法駐車の指導・取締り及び 広報・啓発の推進							
特定経路Ⅳ	一般国道367号（通称：烏丸通）	視覚障害者用付加装置 （音響装置）の設置検討	注)						
		違法駐車の指導・取締り及び 広報・啓発の推進							

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-12に示します。

図-1-2 道路及び信号機などのバリアフリー化事業計画



5 ソフト施策及びその他の施策の概要

(1) ソフト施策推進の基本的考え方と概要

バリアフリー化設備の整備に併せ、市民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、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、公共交通事業者、市民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、国民全ての責務である「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人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人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人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人へのサポート教育		
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、自覚と理解を求めするための広報・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 全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、市民及び事業者は、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、烏丸地区基本構想に位置付けられたバリアフリー化事業を、関係者が互いに連携し、市民をはじめとする利用者の意向を十分反映させながら円滑かつ効果的に実施していくための事業推進体制を示します。

1 バリアフリー化事業推進に係る取組方針

(1) 緊急性の高い事業の早期着手

公共交通特定事業計画は、烏丸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、阪急烏丸駅と地下鉄四条駅の連絡通路への階段昇降機の設置及び阪急烏丸駅の改札口からホームまでのエレベータ設置については、平成17年度中に工事に着手する方向で取り組んでいきます。

(2) 事業推進に係る進め方

ア 情報案内設備に関する進め方

情報案内設備（文字、音声）の整備については、阪急烏丸駅及び地下鉄四条駅において統一性、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人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（京都市の道路管理者、阪急電鉄、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ための進め方

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、烏丸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、地域の代表者の意見を聞きながら、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16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、烏丸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、烏丸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、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

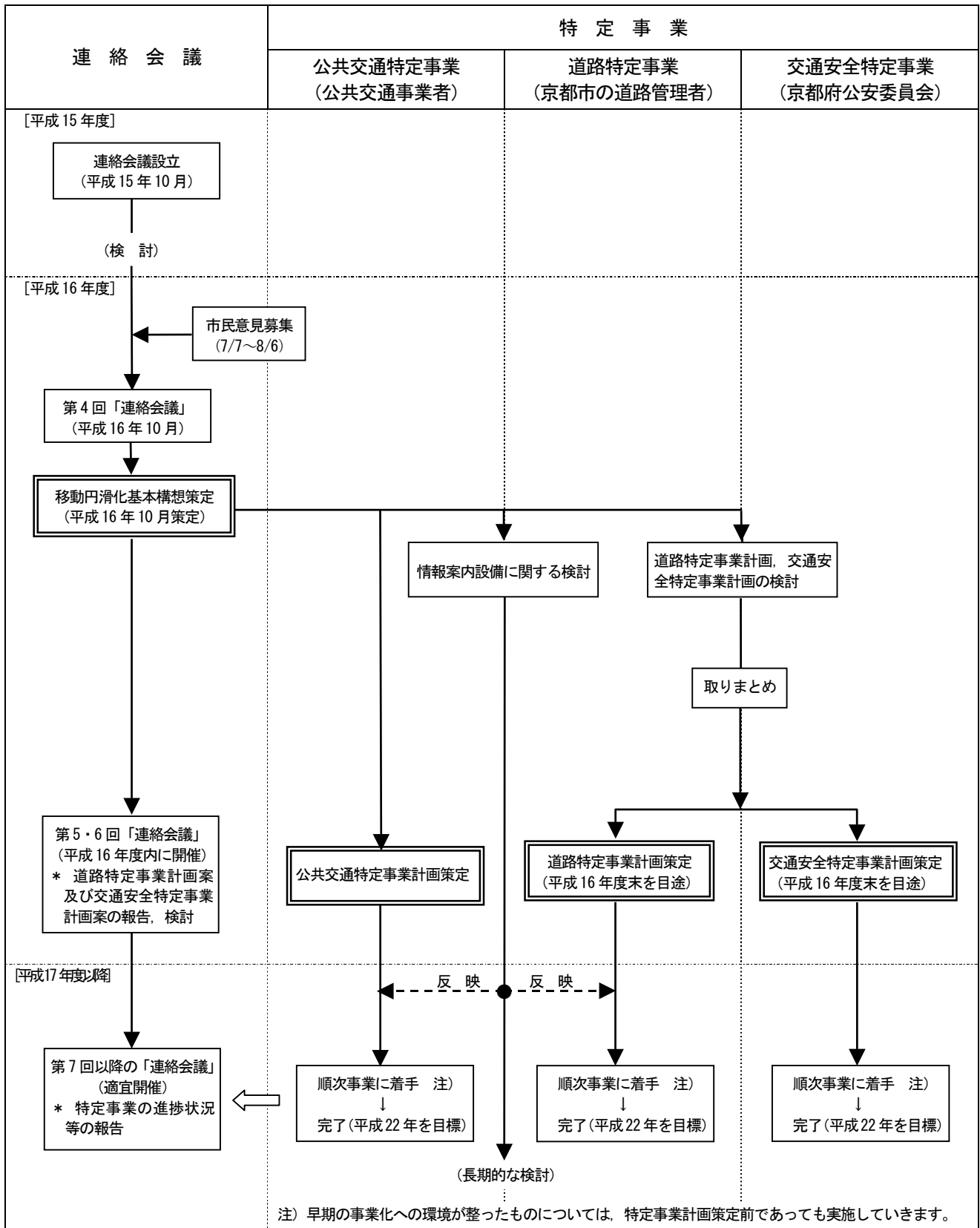
京都市は、阪急烏丸駅へのバリアフリー化事業に対し、国、京都府と連携し、必要な助成を行います。

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、烏丸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一13に示します。

図一13 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ます。
 ※ 京都市は、全市的なバリアフリー化事業の進捗状況に関する情報を収集し、年1回の更新を基本として、ホームページなどを通じて情報提供します。

烏丸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15年12月16日(火) 13:30~17:00

(2) 参加者：総数40名

班別 1班：調査員13名

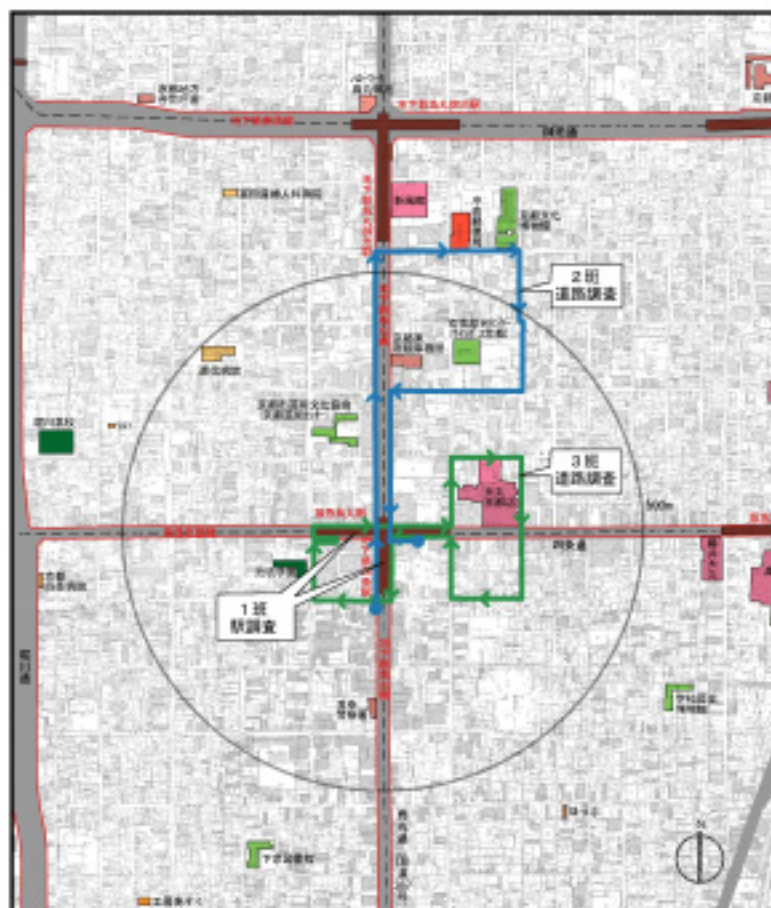
(内訳：肢体障害のある人 1名、視覚障害のある人 2名、
聴覚障害のある人 1名、内部障害のある人 1名
その他 8名)

2班：調査員14名

(内訳：視覚障害のある人 1名、聴覚障害のある人 2名、
その他 11名)

3班：調査員13名

(内訳：視覚障害のある人 1名、聴覚障害のある人 1名、
その他 11名)



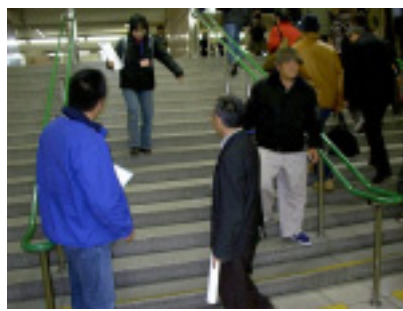
調査ルート図

2 調査風景

1班



駅調査風景



駅調査風景



駅調査風景

2班



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

会議風景



事前説明の様子



問題点抽出の様子



問題点発表の様子

烏丸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, 2004年10月5日現在>

相田 正雄	京都市交通局自動車部技術課長
青山 古隆 (議長)	京都大学大学院工学研究科教授
井口 昭二	社団法人京都市老人クラブ連合会下京区シルバークラブ連合会広報委員長
石川 三樹生	京都市建設局南部土木事務所長
市原 雅夫	下京区市政協力委員連絡協議会成徳学区会長
岩本 葉介	京都市建設局管理部監理検査課長 (平成16年4月から)
加藤 善久	国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所交通対策課長 (平成16年4月から)
神園 慶子	京都市下京区役所福祉部福祉介護課長 (平成16年4月から)
神谷 昌平	阪急電鉄株式会社都市交通事業本部鉄道技術部調査役
川中 正章	京都府警察本部交通部交通規制課調査官
北田 定明	京阪バス株式会社運輸部部长
桐田 耕太郎	一般公募委員
古賀 秀幸	京都府五条警察署交通課長
佐伯 英和	京都市建設局西部土木事務所長
坂本 修司 (オブザーバー)	京都府企画環境部交通対策課参事
坂本 千晶	京都市中京区役所福祉部支援保護課長 (平成16年4月から)
澤田 實	中京区市政協力委員連絡協議会日彰学区会長
新谷 秀明	京都市建設局道路部道路維持課長 (平成16年4月から)
高崎 努	京都バス株式会社運輸部次長
田口 政一郎	京都市中京区役所区民部まちづくり推進課長 (平成16年4月から)
竹内 瞳	NPO法人京都市中途失聴・難聴者協会理事長・中京支部長
竹内 保 (オブザーバー)	国土交通省近畿運輸局京都運輸支局企画調整官 (平成16年4月から)
谷口 進	京都市都市計画局都市企画部担当部長
塚本 直幸 (副議長)	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
寺田 敏紀	京都市都市計画局建築指導部指導課長
當間 正敏	京都市聴覚障害者協会福祉対策部長・中京支部事務局長
八田 伊知夫	下京区市政協力委員連絡協議会豊園学区会長
八田 真理子	一般公募委員
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
文堂 千代子	社団法人京都府視覚障害者協会下京支部長
松浦 敬昭	京都市交通局高速鉄道部運輸課長
松田 隆	京都市下京区役所区民部まちづくり推進課長
森下 卓治	京都府警察本部交通部駐車対策課課長補佐 (平成16年4月から)
吉田 孝次郎	中京区市政協力委員連絡協議会明倫学区会長 (平成16年10月から)
淀川 寛	社団法人日本オストミー協会京都支部副支部長

【前委員】肩書きは、委員就任時のもの

伊藤 祥男	中京区市政協力委員連絡協議会明倫学区会長 (平成16年9月まで)
上村 忠志	京都市建設局管理部監理検査課長 (平成16年3月まで)
岡部 一男 (オブザーバー)	国土交通省近畿運輸局京都運輸支局企画調整官 (平成16年3月まで)
金澤 正徳	京都市中京区役所福祉部福祉保護課長 (平成16年3月まで)
津田 洋子	京都市中京区役所区民部地域振興課長 (平成16年3月まで)
西村 裕	京都市建設局道路部道路維持課長 (平成16年3月まで)
福本 哲了	京都市下京区役所福祉部福祉課長 (平成16年3月まで)
前重 智之	国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所交通対策課長 (平成16年3月まで)
吉田 和彦	京都府警察本部交通部駐車対策課課長補佐 (平成16年3月まで)

「烏丸地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想」は、ホームページにも掲載しています。(音声案内もしています。)概要版の点字版は中京・下京区役所及び京都ライトハウスに置いています。

烏丸地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想

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/basic/index.html>

2004年(平成16年)10月発行 京都市印刷物 第163100号

同じです あなたとわたしの 大切さ



「烏丸地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想」は、ホームページにも掲載しています。(音声案内もしています。) 概要版の点字版は中京・下京区役所及び京都ライトハウスに置いています。

烏丸地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想「概要版」

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/basic/index.html>

2004年(平成16年)10月発行 京都市印刷物 第164268号

R100

古紙配合率100%再生紙を使用しています