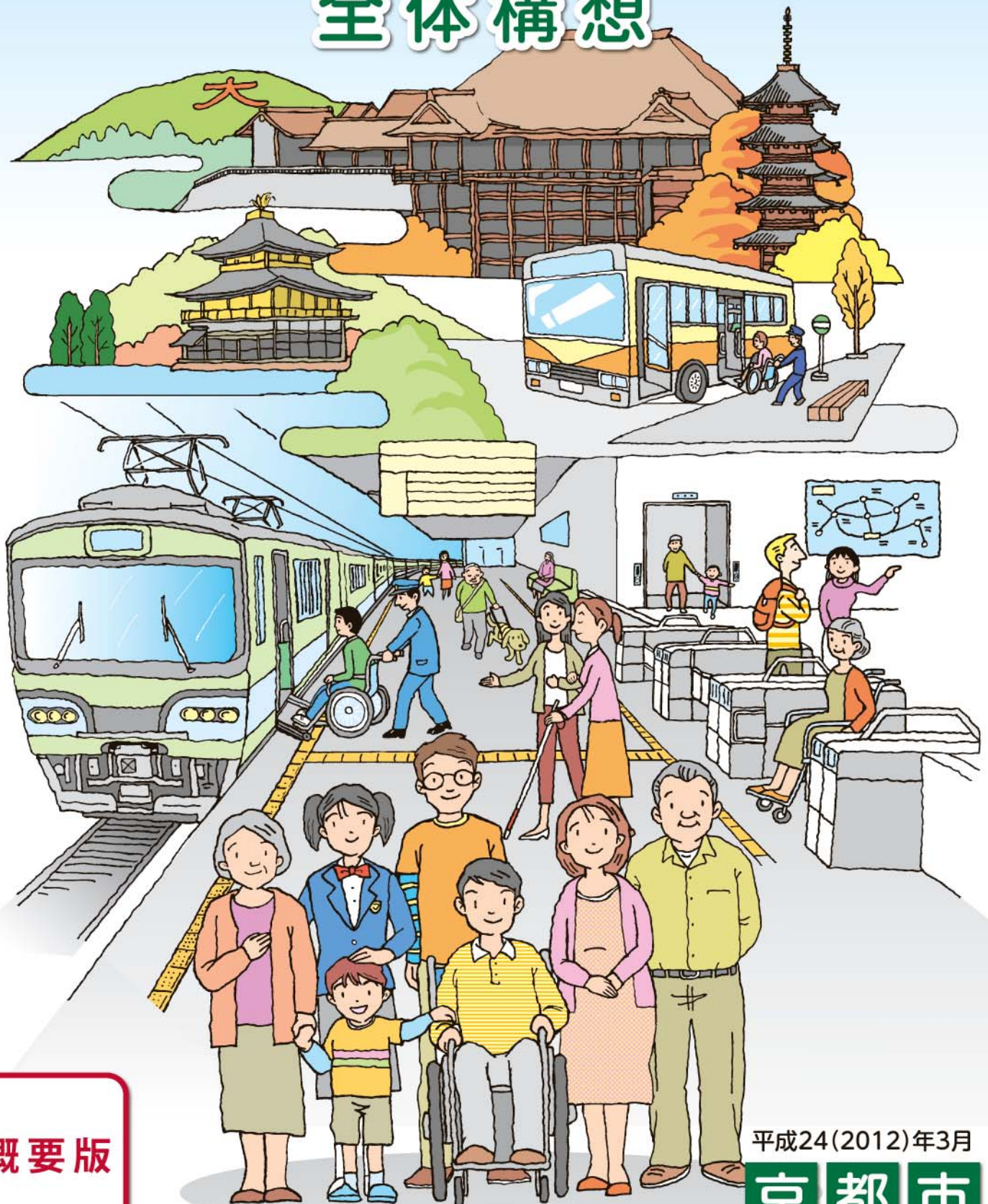


「歩くまち・京都」 交通バリアフリー 全体構想



概要版

平成24(2012)年3月

京都市

はじめに



京都市長

門川 大作

まちかどや路地の片隅など何気ない場所でも、千年を超える歴史や文化、伝統に出会える京都のまち。そんな京都の魅力は、歩いてこそ深く味わえます。

京都市では、平成22年1月に「歩くまち・京都」総合交通戦略」を策定し、クルマを重視したまちと暮らしから、「歩く」ことを中心とした人が主役のまちと暮らしへの転換を目指して、市民の皆様、事業者の皆様と共に取組を進めています。その中で実施プロジェクトに位置付けている「バリアフリー化の推進」をさらに加速し、高齢者や障害のある方、妊産婦や国内外からお迎えする観光客の方などすべての人が安心・安全で円滑に行き交うことのできる「歩いて楽しいまち・京都」を実現したい。そんな思いを込めて、この度、「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」を策定しました。

今後、この構想に基づき、各「重点整備地区」において、駅や周辺道路などのバリアフリー化を一層力強く進め、それ以外の地区についても積極的にバリアフリー化を推進してまいります。

さらには、ハード面の整備だけでなく、「みやこユニバーサルデザイン推進指針」に基づくソフト面（サービスや情報の提供等）の対策にも併せて取り組んでまいります。

こうした取組を着実に進めるためには、市民の皆様、事業者の皆様、関係機関の皆様の一層のお力添えが必要不可欠です。誰もが歩きに出かけたくなる、魅力溢れるまちづくりのために、皆様の御支援・御協力をお願い申し上げます。

結びに、本構想の策定に当たり、多大な御尽力をいただきました「京都市交通バリアフリー推進検討会議」の委員の皆様、並びに多くの貴重な御意見をいただきました市民の皆様にご心から感謝申し上げます。

平成24年3月

「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」の策定の趣旨

京都市では、平成 14 年に策定しました「京都市交通バリアフリー全体構想（以下、「旧全体構想」といいます。）」に基づき、国、京都府、公共交通事業者等関係機関と連携、協調の下、交通バリアフリーを着実に推進してきました。

一方、高齢化の急速な進展やユニバーサルデザインの普及等、社会状況の変化に対応し、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現を図るためには、旅客施設及び周辺道路の更なるバリアフリー化が必要であること、また、国においても、平成 23 年 3 月に、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」が改正され、平成 32 年度を目標年次としたより高い水準の目標が設定されるとともに、高齢者や障害のある方が自立して日常生活や社会生活を営むことができる社会を構築することの重要性と、それを実現するために移動等円滑化を促進することの必要性等が示されたことから、「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想（以下、「全体構想」といいます。）」を策定することとしました。

バリアフリー化推進に係る基本方針

1 交通バリアフリー推進のための基本的な考え方

(1) ユニバーサルデザインに基づく交通バリアフリーの推進

- ・ 交通バリアフリーの推進に当たっては、「どこでも、だれもが、自由に、使いやすく」とのユニバーサルデザインの考え方に基づき、高齢者や障害のある方をはじめ、すべての人が安心・安全で円滑に移動できることを基本とします。
- ・ 旅客施設及びその周辺道路等の整備については、「全体構想」で選定した「重点整備地区」はもちろんのこと、「重点整備地区」以外の地区についてもバリアフリー化を進めていきます。
- ・ 旅客施設及び車両等（ハード面）の整備のみならず、すべての人が安心・安全で円滑に移動するために必要な情報やサービスを容易に受けられ、様々な個性や違いを超えて、すべての人がお互いに理解し、助けあえる取組（ソフト面の対策）についても積極的に講じます。
- ・ 鉄道駅におけるホームからの転落事故や列車との接触事故への対策の必要性が高まっていることを踏まえ、ハード面の整備やソフト面の対策を進め、安心・安全に移動できるように努めます。

(2) 地域住民・利用者等の意見の反映

バリアフリー化の推進を検討するときは、市民や利用者代表等が参画する会議の開催やパブリックコメントの実施等により多くの方の意見を十分に聴くとともに、可能な限り反映します。

2 「重点整備地区」の選定

旅客施設の 1 日当たりの平均利用者数やバリアフリー化整備状況等の客観的な指標による評価に基づき、バリアフリー化整備の優先度の高い旅客施設を「特定旅客施設」に位置付け、その施設を中心とした徒歩圏内（半径 1km 圏内）を「重点整備地区」に選定します。

3 「移動等円滑化基本構想」の策定

国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の年次目標である平成 32 年度までに、旅客施設のバリアフリー化整備が完了するよう、整備の準備状況を勘案しながら、「重点整備地区」ごとに、順次、「移動等円滑化基本構想」を策定します。

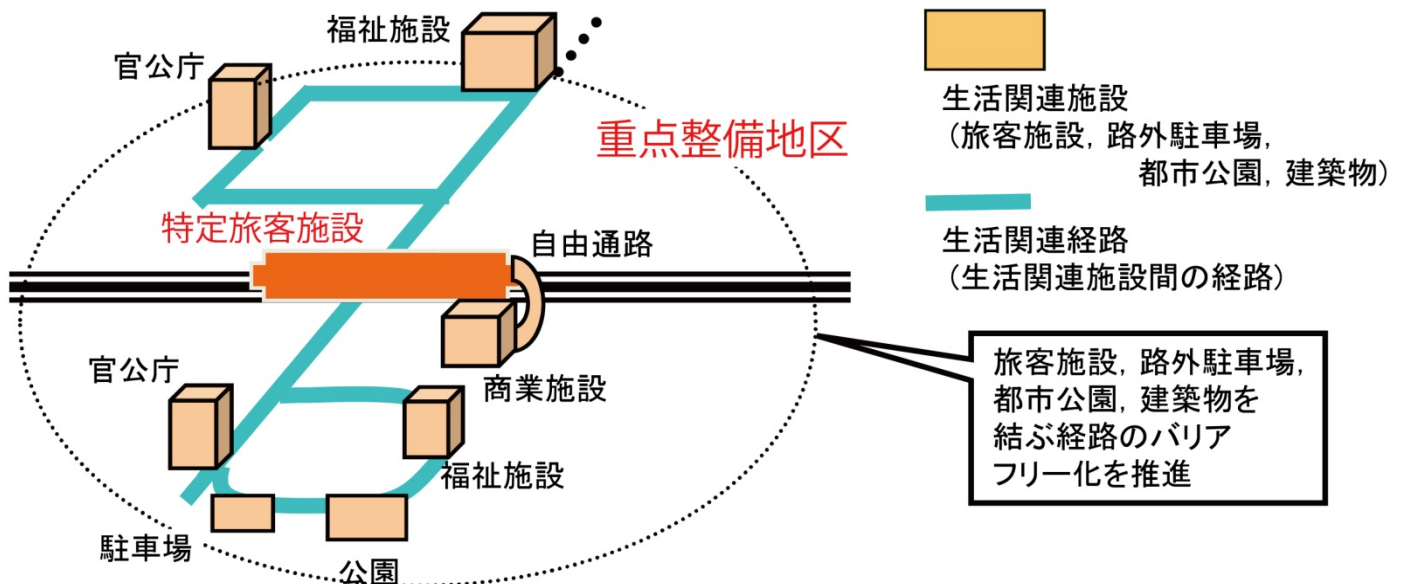
4 バリアフリー化の目標の設定

目標年次の平成 32 年度までに、交通バリアフリーの着実な推進が図られるよう、旅客施設及び路線バスの車両についてバリアフリー化の目標を設定します。

「重点整備地区」選定の流れ

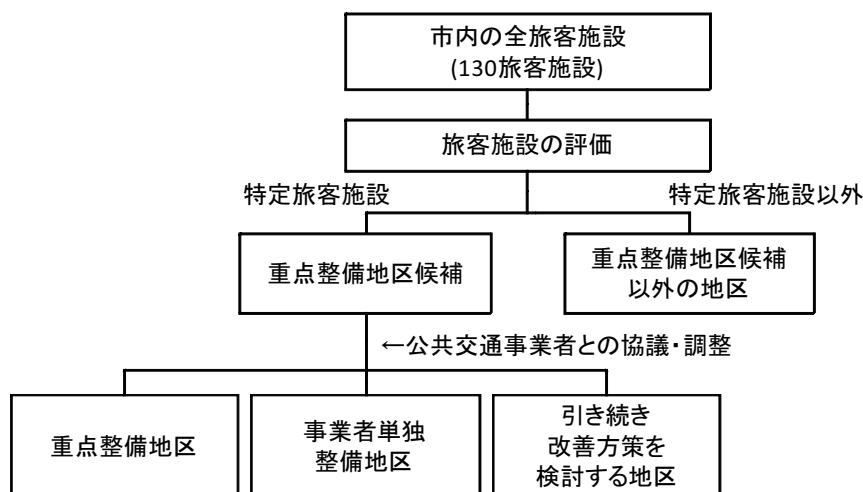
高齢者や障害のある方をはじめ、すべての人が安心・安全で円滑に旅客施設を利用できるよう、ユニバーサルデザインの理念に基づき、すべての旅客施設のバリアフリー化を図ることが必要です。しかしながら、京都市内には 130 もの旅客施設があり、一律にバリアフリー化を進めていくことは極めて困難です。このため、「バリアフリー新法」に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、旅客施設のバリアフリー化整備状況をはじめ、1 日当たりの平均利用者数や周辺施設の立地状況を総合的に評価し、整備優先度の高い旅客施設から計画的にバリアフリー化を図ります。

重点整備地区における移動等の円滑化のイメージ



京都市では、平均利用者数が 3,000 人/日以上で国が定める「公共交通移動等円滑化基準」を満たしていない旅客施設のみならず、平均利用者数が 3,000 人/日未満であっても、利用人数や周辺状況等の地域の実情からバリアフリー化整備が必要であると評価した旅客施設について、「特定旅客施設」に位置付け、「重点整備地区候補」とします。

「重点整備地区候補」を対象に、「特定旅客施設」のバリアフリー化について公共交通事業者との協議が整った地区を「重点整備地区」に選定し、順次、「基本構想」の策定を行い、バリアフリー化事業を実施していきます。



「重点整備地区」の選定と「移動等円滑化基本構想」等の策定

「重点整備地区候補」の地区内の「特定旅客施設」のバリアフリー化について、公共交通事業者と協議、調整を行い、「重点整備地区候補」を「重点整備地区」、「事業者単独整備地区」、「引き続き改善方策を検討する地区」に選定しました。

1 重点整備地区（10 地区、11 旅客施設）

旅客施設のバリアフリー化に当たり、「移動等円滑化基本構想」を策定することについて、公共交通事業者との協議が整った、次の 10 地区を「重点整備地区」に選定しました。

「重点整備地区」に位置付けた旅客施設については、公共交通事業者のバリアフリー化整備に向けた準備状況を勘案しながら、「重点整備地区」ごとに、地域住民、利用者代表、公共交通事業者、関係行政機関が参画する「バリアフリー移動等円滑化基本構想策定連絡会議」を設置し、「移動等円滑化基本構想」を策定します。

「重点整備地区」内における公共交通事業者や道路、交通安全施設等、各施設の設置管理者は、「基本構想」策定後、速やかに、「基本構想」に盛り込まれた改善方策について特定事業計画を策定し、互いに連携しながら、集中的かつ効率的にバリアフリー化事業を実施します。

公共交通事業者名 グループ名	JR 西日本	京阪	阪急	京福	「基本構想」 策定時期
グループ A	太秦駅 JR 藤森駅 桃山駅	深草駅	大宮駅 上桂駅 嵐山駅 松尾駅		平成 24 年度 ～ 平成 30 年度
グループ B	西大路駅		西院駅	西院駅	

- ・ グループ A 公共交通事業者から事業化の意向が示され、バリアフリー化整備を図るための条件等が整っている地区
- ・ グループ B 公共交通事業者から事業化に向けての意向が得られているものの、バリアフリー化整備に向けて、調査や関係機関との調整等に多くの時間を要する地区

2 事業者単独整備地区（3 地区、3 旅客施設）

一定のバリアフリー化が実施されており、「移動等円滑化基本構想」を策定せず、事業者が単独でバリアフリー化を図ることとした、以下の 3 地区を「事業者単独整備地区」に選定しました。

- | | | |
|-----------|----------|--------------|
| ・ 近鉄上鳥羽口駅 | ・ 叡電出町柳駅 | ・ 北大路バスターミナル |
|-----------|----------|--------------|

3 引き続き改善方策を検討する地区（2 地区、2 旅客施設）

「特定旅客施設」のバリアフリー化のために必要な用地の確保が難しい等の理由により、具体的な改善方策を引き続き検討することとした、以下の 2 地区を「引き続き改善方策を検討する地区」に選定しました。

- | | |
|---------|------------|
| ・ 京阪墨染駅 | ・ 京福北野白梅町駅 |
|---------|------------|

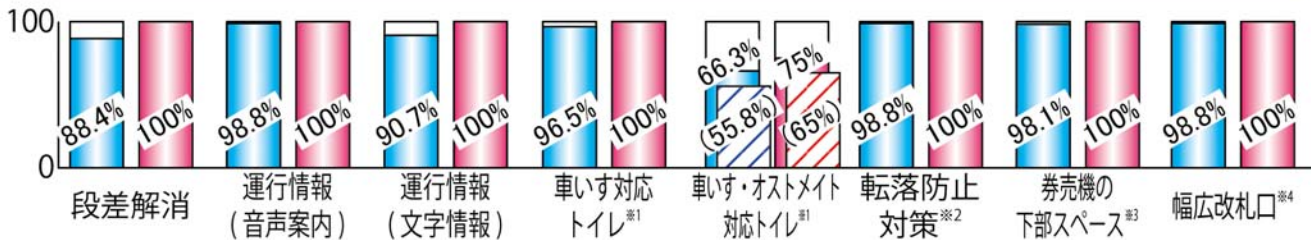
バリアフリー化の目標

1 旅客施設及び路線バス車両のバリアフリー化の目標

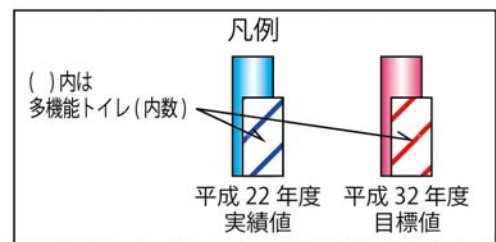
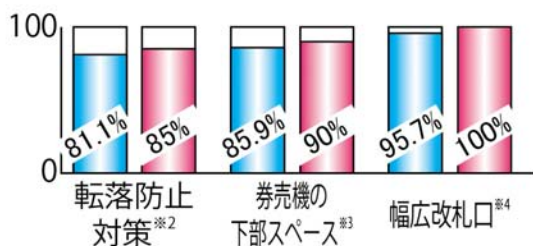
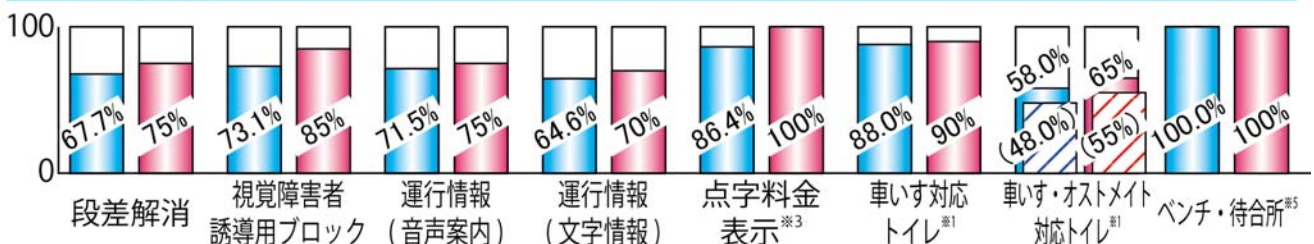
旅客施設のバリアフリー化の目標については、平成 32 年度を目標年次として、平均利用者数 3,000 人/日以上旅客施設 (86 施設) と全旅客施設 (130 施設) に区分して設定しました。

また、路線バス車両のバリアフリー化の目標についても、平成 32 年度を目標年次として、「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。

● 平均利用者数が 3,000 人 / 日以上の旅客施設



● 全旅客施設



※1「車いす対応トイレ」、「車いす・オストメイト対応トイレ」の実績値及び目標値は、トイレのある旅客施設を対象としています。「多機能トイレ」とは、「車いす利用者やオストミーの方、乳幼児連れの方が利用できる設備を備えたトイレ」のことをいいます。

※2「転落防止対策」の実績値及び目標値は、ホーム端の転落防止柵及びホーム縁端部の警告ブロックが設置されている旅客施設を対象としています (バスターミナルを除く)。

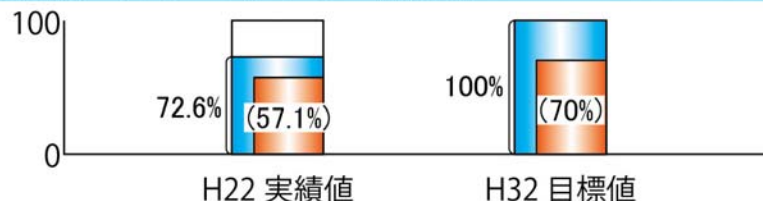
※3「点字料金表示」、「券売機の下部スペース」の実績値及び目標値は、券売機のある旅客施設を対象としています (バスターミナルを除く)。ただし、係員により対応している旅客施設は除きます。

※4「幅広改札口」の実績値及び目標値は、改札口のある旅客施設を対象としています (バスターミナルを除く)。

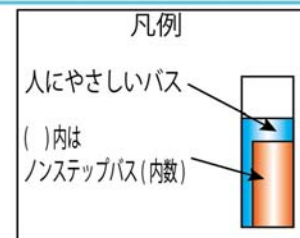
※5「ベンチ・待合所」の実績値及び目標値は、ベンチ・待合所の設置が旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれのある旅客施設を除きます。

※6「視覚障害者誘導用ブロック」、「点字料金表示」、「ベンチ・待合所」については、平均利用者数が 3,000 人 / 日以上の旅客施設の平成 22 年度末の実績値が 100% であるため、平成 32 年度の目標値を定めていません。

● 路線バスのバリアフリー化状況



人にやさしいバスとは、ノンステップバス、ワンステップバス等のことをいいます。



2 駅ホームの安全対策について

駅ホームの安全対策として、国において、「ホームドアの整備促進等に関する検討会」が設置され、ホームにおける旅客の転落防止対策の今後の進め方として、「中間とりまとめ」が発表されました。

「中間とりまとめ」に基づき、公共交通事業者が進める事業に対して、行政 (国、京都府、京都市) は、可能な限り必要な支援措置を講じます。

「みやこユニバーサルデザイン推進指針」に基づくソフト対策の推進

京都市では、すべての人が個人として尊重され、その能力を最大限に発揮し、心豊かに、生きがいを持って、安心で安全な生活を営むことができるとともに、将来にわたって活力に満ちた社会の実現に向け、平成 17 年に「京都市みやこユニバーサルデザイン推進条例」を制定しました。現在、同条例に定めるユニバーサルデザインを総合的に推進するためのガイドライン「みやこユニバーサルデザイン推進指針」に基づいた、普及推進、まちづくり、ものづくり、情報及びサービスの提供を進めています。

市民、公共交通事業者、行政等は、相互に連携しながら、誰もが安心・安全で円滑な移動できる交通環境を構築するために、旅客施設・車両等（ハード面）のバリアフリー化整備に加えて、「みやこユニバーサルデザイン推進指針」に基づく情報及びサービスの提供（ソフト面の対策）を行います。

1 すべての人のための情報の提供

公共交通等移動に関する情報は、日常生活の利便性の向上、豊かな生活や活力ある地域社会の実現に大きく寄与しており、また、非常時の安全の確保の視点からも、欠かすことができません。

情報の提供に当たっては、次の点に配慮します。

- (1) 情報の発信者は、必要な情報を、年齢、心身の状況や言語の違い等に関係なく入手できるよう、複数の手段により、わかりやすく提供するように努めます。
- (2) 情報を一方的に発信するだけでなく、様々な人からの意見や提案を、施策や事業に反映させるなどの双方向性を踏まえて進めます。

2 すべての人のためのサービスの提供

市民や京都を訪れる人々が、年齢、心身の状況や言語の違い等に関わらず、求めるサービスが容易に利用できる社会を目指す取組が大切です。そのため、市民、公共交通事業者、行政等は、様々な利用者の立場や状況を踏まえた京都ならではの「もてなしのこころ」を持ったサービスを提供します。

3 京都市内の公共交通事業者によるソフト対策の実施例

- (1) 駅構内や車両における、優先座席の利用や携帯電話の利用マナーの呼びかけの実施
- (2) 男女別音声による列車の発着ホームの案内
- (3) エレベーターや多機能トイレの有無等のホームページや冊子などによる情報発信
- (4) 駅出入口の誘導鈴の設置
- (5) 顧客の対応マニュアルの整備と職員教育の実施
- (6) 駅職員による高齢者や障害のある方等に対する声かけの実施
- (7) 駅構内設備（エレベーターの扉、駅名標、壁面等）への彩色による駅の区別化
- (8) サービス介助士 2 級の取得推進
- (9) 筆談具やコミュニケーションボード（以下、「筆談器等」といいます。）の設置と駅施設や車両への耳マークの貼付に

「全体構想」の推進体制

よる筆談具等の設置の表示

「全体構想」の着実な推進を図るため、「京都市交通バリアフリー推進検討会議」を「京都市交通バリアフリー推進会議（仮称）」に発展的に改組します。併せて、京都市における交通バリアフリーを総合的に推進するための庁内組織として「交通バリアフリー連絡会議（仮称）」を設置し、施策、事業の包括的な進行管理や情報の発信交換を行う推進体制を確立します。

1 「全体構想」の進行管理

「重点整備地区」ごとに実施される「特定事業」のバリアフリー化整備についての状況把握及び進行管理を行います。

2 事後点検及び評価の実施

バリアフリー化整備が完了した旅客施設等のハード整備及びソフト対策に対する事後点検・評価を行います。

3 「全体構想」の見直し

「全体構想」については、社会経済情勢の変化等を踏まえ、概ね 5 年が経過した時点で、バリアフリー化整備状況や「重点整備地区」等について総点検を行い、見直しを検討します。

4 バリアフリー化の対象となっていない旅客施設の改善方策の長期的検討

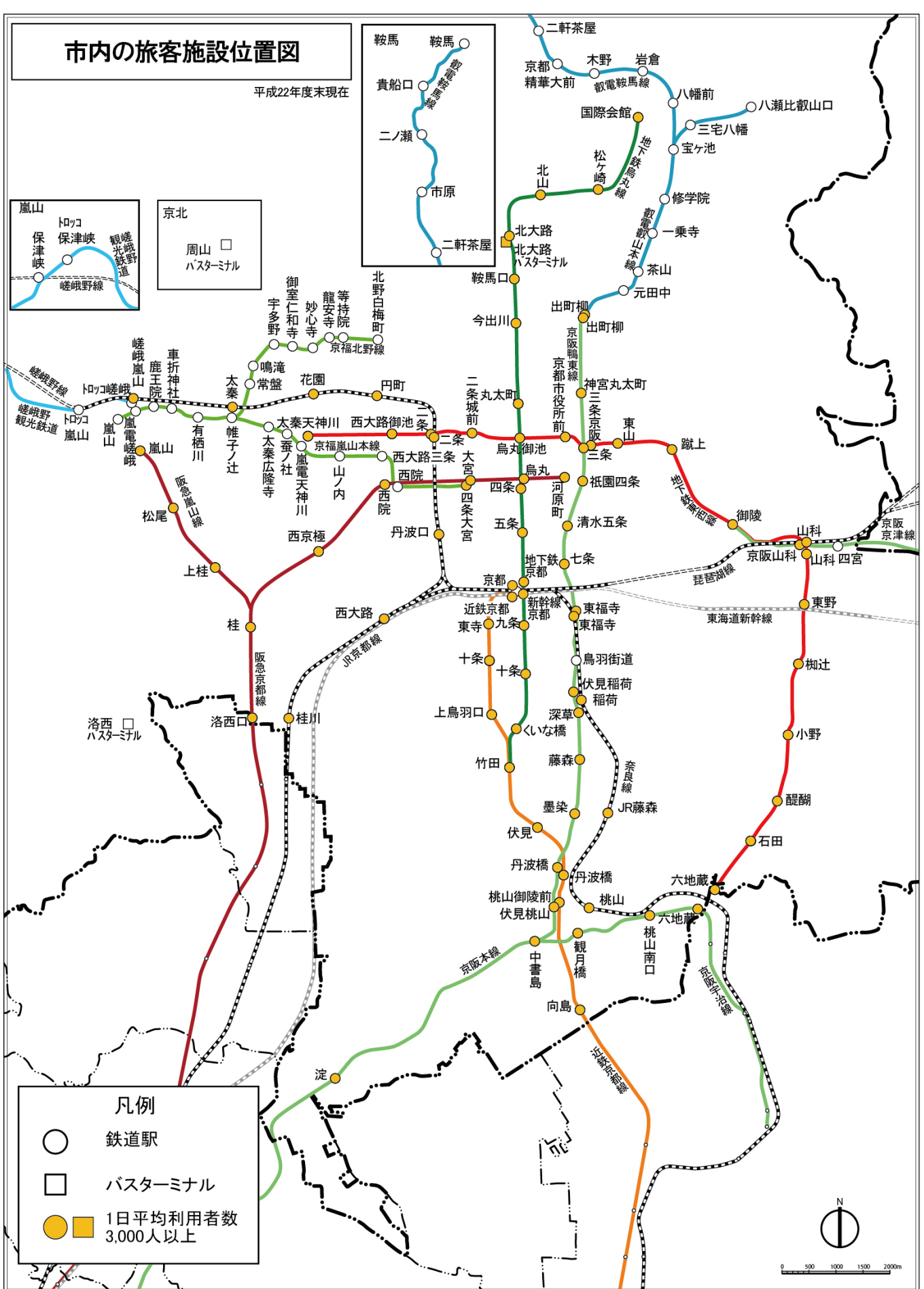
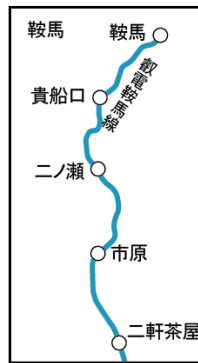
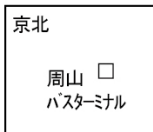
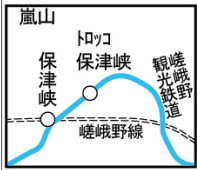
バリアフリー化の対象となっていない旅客施設の改善方策を、ハード整備及びソフト対策の両面から長期的に検討します。

5 市内におけるバリアフリーに関する情報の公表

公共交通事業者や施設設置管理者、行政等が実施する「全体構想」に関する情報を毎年、市民しんぶんやホームページを活用し、広く公表します。

市内の旅客施設位置図

平成22年度末現在



凡例

- 鉄道駅
- バスターミナル
- 1日平均利用者数
3,000人以上

発行：京都市都市計画局歩くまち京都推進室

住所：〒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：075-213-1064

URL：<http://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/soshiki/9-5-0-0-0.html>

歩くまち京都

検索

京都市印刷物第234859号

