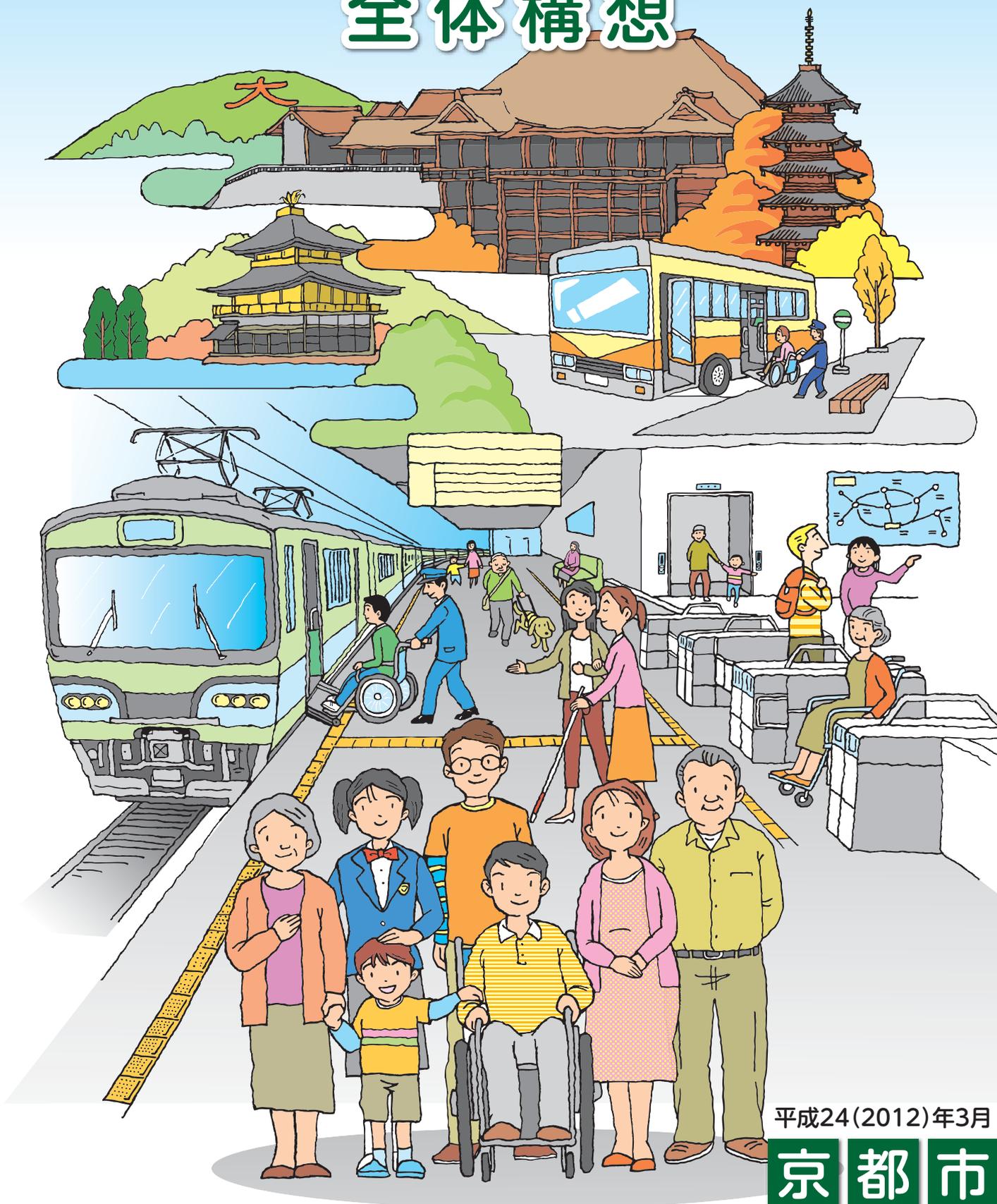


「歩くまち・京都」 交通バリアフリー 全体構想



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

目 次

第 1 部 交通バリアフリーの推進状況

第 1 章 「「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」策定の背景及び趣旨 …… 1

第 2 章 旅客施設及び車両のバリアフリー化の現状 …… 11

第 2 部 これから取り組む交通バリアフリーの基本方針と取組の方向性

第 3 章 バリアフリー化推進に係る基本方針 …… 17

第 4 章 「重点整備地区」の選定 …… 19

第 5 章 バリアフリー化の目標及び駅ホームの安全対策 …… 31

第 6 章 「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 …… 37

第 7 章 「全体構想」の推進体制 …… 39

(参考資料 1) 「京都市交通バリアフリー推進検討会議」委員一覧 …… 41

(参考資料 2) 「京都市交通バリアフリー推進検討会議」開催状況 …… 42

第 1 部 交通バリアフリーの推進状況

第 1 章 「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」策定の背景及び趣旨

京都市では、すべての人が安心・安全で円滑に移動することのできるユニバーサル社会を実現するため、平成 14 年度に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、「旧全体構想」といいます。）」を策定し、旅客施設等のバリアフリー化を総合的かつ計画的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により、交通バリアフリーの更なる推進が求められており、平成 32 年度を目標年次とする交通バリアフリーの指針として、「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。）」を策定します。

1 「全体構想」策定の背景

(1) 国内外におけるバリアフリーに向けての動向

国際連合においては、昭和 57 年の総会で、昭和 58 年から平成 4 年までを「国連・障害者の十年」と宣言する「障害者に関する世界行動計画」が決議され、各国が計画的な課題解決に取り組んできました。また、平成 18 年の総会で、国際人権法に基づく人権条約として、「障害者権利条約」が採択されました。

日本においては、諸外国に例をみないほど急速に高齢化が進み、平成 25 年には、国民の 4 人に 1 人が 65 歳以上となる本格的な高齢社会を迎えることが予測されており、高齢者も社会の担い手の一員として、充実した生活を送ることができる、豊かで活力ある社会をつくることが求められています。

さらに、障害のある方もない方も同じように生活できる社会を目指す「ノーマライゼーション」や、より多くの方が利用しやすいまちづくり、ものづくりを進める「ユニバーサルデザイン」の考え方が広まっており、高齢者や障害のある方をはじめ、すべての人が可能な限り自立して日常生活や社会生活を送ることができる環境の整備が必要となっています。

(2) 日本におけるバリアフリー施策の経緯

このような社会的背景から、高齢者や障害のある方等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、平成 6 年 9 月に、建築物のバリアフリー化^{*1)}を進めるため「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）」が、平成 12 年 11 月に、鉄道やバス等の公共交通機関の旅客施設^{*2)}、車両^{*3)}、旅客施設周辺の道路や信号機等のバリアフリー化を進めるため、「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）」が施行されました。また、平成 18 年 12 月には、より一体的・連続的な移動空間を形成するための総合的なバリアフリー施策を推進するため、「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」を統合した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、「バリアフリー新法」といいます。）」が施行されました。

(3) 京都市におけるバリアフリー施策の経緯

京都市では、すべての人が安心・安全で円滑に移動することのできる社会を実現するため、平成 14 年 10 月に京都市独自に策定した「旧全体構想」において、総合的かつ計画的にバリアフリー化を促進するため「重点整備地区」を 14 地区選定し、地区内の 25 旅客施設を対象に、平成 22 年度末までに、計画的にバリアフリー化を進めてきました。

また、平成 17 年 4 月には、「京都市みやこユニバーサルデザイン推進条例」を制定し、同条例に定める「京都市みやこユニバーサルデザイン推進指針」に基づき、交通施策だけでなく、まちづくり、ものづくり、情報やサービスの提供等あらゆる施策において、すべての人の利用を前提に計画、実施することでバリアをつくらない、バリアを限りなく少なくしていく施策、事業を進めています。

さらに、平成 22 年 1 月には、クルマを重視したまちと暮らしから、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしへの転換を目指して、「歩くまち・京都」総合交通戦略」を策定し、「バリアフリー化の推進」を実施プロジェクトに位置付けるとともに、同戦略の行動規範として「歩くまち・京都」憲章を制定しました。

これらの取組を通して、市民、事業者、行政が一体となって、着実にバリアフリー化を推進してきましたが、「歩くまち・京都」の実現を図るためには、更なるバリアフリー化が必要であり、ハード面（旅客施設や車両等）の整備はもとより、お互いに理解し、支え合えるよう、ソフト面（サービスや情報の提供等）の対策も併せて実施し、すべての人が安心・安全で円滑に暮らすことのできるユニバーサル社会の実現を目指します。

※1 段差をなくしたり、視覚障害者誘導用ブロックを設置するなど、日常生活や社会生活においての様々な障壁（バリア）を取り除くこと

※2 鉄道駅、軌道停留所、バスターミナル等

※3 鉄道車両、軌道車両、乗合バス車両等

「ユニバーサルデザイン」と「バリアフリー」の違い

「ユニバーサルデザイン」と比べられる考え方に「バリアフリーデザイン」があります。ユニバーサルデザインもバリアフリー（デザイン）も、だれもが参加しやすく、暮らしやすい社会とつくるという目標は共通しています。

バリアフリーは、日常生活や社会生活の中での様々な障壁（バリア）となるものを取り除いていこう（フリー）という考え方であり、例えば、段差解消のためのスロープやエレベーターの設置など、すでにある個々のバリアを取り除くことで、これまで行動しづらかった人々の社会参加のために成果を挙げています。バリアフリーは、物理的なバリアだけでなく、より広く法律やルールなど制度のバリア、文化活動や情報受発信のバリア、差別や無理解など意識のバリアの除去という意味でも用いられていますが、バリアがある限り、これらを取り除いていくことが重要であることに変わりはありません。

ユニバーサルデザインは、バリアフリーの取組を更に進め、様々な人の特性や違いなどを考慮し、すべての人の利用を前提に計画、実施することで、はじめからバリアをつくらない、バリアを限りなく少なくしていこうという考え方です。

（出典：みやこユニバーサルデザイン推進指針）

交通バリアフリーに関するこれまでの経緯

■ 国の動き ■ 京都市の動き

平成 12 年 11 月 交通バリアフリー法の施行

- ・ 本格的な高齢社会を迎え、高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性が増大していることから、公共交通機関を利用した移動の利便性、安全性の向上の促進を図ることを目的に施行
- ・ 1 日当たりの平均利用者数が 5,000 人以上の旅客施設とその周辺道路のバリアフリー化を促進することを定める

平成 14 年 10 月 京都市交通バリアフリー全体構想を策定

- ・ 市内の全旅客施設の調査結果をもとに、バリアフリー化の整備度合いを評価
- ・ 調査結果をもとに、バリアフリー化の整備優先度が高い 30 地区を「重点整備地区候補」に選定し、以下の 3 つに分類
 - 重点整備地区 (14 地区, 25 旅客施設)
駅におけるエレベーターの設置などのバリアフリー化に併せ、周辺道路等においてもバリアフリー化を図ることとした地区
→以後、地区別に基本構想を策定
(平成 20 年度に全地区で策定完了)
 - 事業者単独整備地区 (9 地区 13 旅客施設)
視覚障害者誘導用ブロックの整備や案内設備の改善など、交通事業者が単独で整備することとした地区
 - 引き続き改善方策を検討する地区 (7 地区, 9 旅客施設)
駅のバリアフリー化について困難な課題を有するため、平成 14 年度以降も整備手法の検討を行う地区

平成 18 年 12 月 バリアフリー新法の施行

- ・ 建築物のバリアフリー化を促進するハートビル法と交通バリアフリー法を統合
- ・ 対象施設に、都市公園、路外駐車場、建築物が追加
- ・ 対象者が身体障害者からすべての人に拡大
- ・ 面的なバリアフリー化の推進

平成 23 年 3 月 重点整備地区内の 25 旅客施設のバリアフリー化が完了

平成 23 年 3 月 国で定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の改正

- ・ バリアフリー化に関する整備目標の見直し
(平均利用者数：5,000 人以上→3,000 人以上、目標年次：平成 22 年→平成 32 年度)
- ・ 国民の責務として、心のバリアフリーの必要性を明示

2 交通バリアフリー推進の基本的な仕組み

(1) 国の役割

国は、「バリアフリー新法」により、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、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」を定めるとともに、ハード面（施設、車両等）の整備及びソフト面（情報、サービス等の提供）の対策において、可能な限り必要な措置を講じます。

(2) 京都市の役割

市町村は、「バリアフリー新法」により、地域住民の福祉の増進を図る観点から、国の施策に準じて、バリアフリー化を促進するために必要な措置を講じるよう努めることが義務付けられています。

京都市では、総合的かつ計画的にバリアフリー化を促進するため、「全体構想」において選定した「重点整備地区」ごとに、「移動等円滑化基本構想※(以下、「基本構想」といいます。）」を策定するとともに、国、京都府、公共交通事業者との協調により、旅客施設のバリアフリー化整備を可能な限り支援します。また、安心・安全で円滑に移動できるユニバーサル社会の実現に向けたソフト面の対策にも積極的に取り組みます。

※ 「基本構想」とは、地区内のバリアフリー化に関する基本方針やバリアフリー化を図る施設及び経路の事業実施概要を定めたもの

(3) 施設設置管理者の役割

公共交通事業者並びに道路、路外駐車場、公園及び建築物の設置管理者には、「バリアフリー新法」により、次のような義務が課せられています。

ア 基準適合義務

施設の新設、改築や車両の新規購入等を行う際には、バリアフリー化基準である「移動等円滑化基準※」に適合させることが義務付けられています。

※ 「移動等円滑化基準」とは、旅客施設や道路等のバリアフリー化のために必要な構造や設備に関する基準をいいます。

イ 基準適合努力義務

既存の施設や車両については、「移動等円滑化基準」に適合したものとなるようバリアフリー化に努めることが義務付けられています。

ウ 「基本構想」に基づく「特定事業計画」の作成

「基本構想」に基づきバリアフリー化を実施する際、施設設置管理者は、必要に応じて「特定事業計画」を作成し、着実にバリアフリー化事業を実施します。

(ア)「公共交通特定事業」

公共交通事業者がバリアフリー化を図るために実施するエレベーター等の設備の整備に関する事業。

(イ)「道路特定事業」

道路管理者がバリアフリー化を図るために実施する歩道の横断勾配の改善等の整備に関する事業。

(ウ)「路外駐車場特定事業」

路外駐車場管理者がバリアフリー化を図るために実施する車いす利用者が円滑に利用することができる駐車施設等の整備に関する事業。

(エ)「都市公園特定事業」

公園管理者がバリアフリー化を図るために実施する園路の勾配の改善等の整備に関する事業。

(オ)「建築物特定事業」

建築主等がバリアフリー化を図るために実施する建築物へのエレベーター等の整備に関する事業。

(カ)「交通安全特定事業」

公安委員会がバリアフリー化を図るために実施する音響式信号機等の整備に関する事業。

(4) 市民、施設利用者等の役割

市民及び施設利用者等は、「バリアフリー新法」により、高齢者、障害者等が自立した日常生活を過ごす環境の重要性について理解を深め、協力することが義務付けられています。

(5) 交通バリアフリーの推進体制

京都市では、平成 14 年に策定した「旧全体構想」において選定した「重点整備地区」ごとに、地域住民や利用者をはじめ、公共交通事業者、施設設置管理者、学識者、関係行政機関等で構成する「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、「基本構想」を策定するために必要な協議や「基本構想」策定後における事業の進ちょく状況に関する報告及び進行管理等を行っています。

また、「重点整備地区」内の事業の進ちょく状況や市内の旅客施設等のバリアフリー化状況等についても、ホームページにより情報発信しています。

3 京都市におけるこれまでの交通バリアフリー施策の取組

京都市では、「旧全体構想」において選定した「重点整備地区」ごとに、「基本構想」を策定するとともに、国、京都府、公共交通事業者と協調し、平成 22 年度までに順次、旅客施設等のバリアフリー化を実施しました。

表-1 平成 14 年度に選定した「重点整備地区」における「基本構想」の策定状況

地区名	「基本構想」策定年月日	旅客施設名
桂	平成 15 年 10 月 8 日	阪急桂駅
山科	平成 15 年 10 月 8 日	JR 山科駅, 京阪山科駅, 地下鉄山科駅
烏丸	平成 16 年 10 月 22 日	阪急烏丸駅, 地下鉄四条駅
向島	平成 16 年 10 月 22 日	近鉄向島駅
京都	平成 17 年 11 月 22 日	JR 京都駅, 新幹線京都駅, 近鉄京都駅, 地下鉄京都駅
嵯峨嵐山	平成 17 年 11 月 22 日	JR 嵯峨嵐山駅, 京福嵐電嵯峨駅 嵯峨野観光鉄道トロッコ嵯峨駅
河原町	平成 18 年 10 月 27 日	阪急河原町駅
稻荷	平成 18 年 10 月 27 日	JR 稻荷駅, 京阪伏見稻荷駅
桃山御陵前	平成 19 年 9 月 21 日	近鉄桃山御陵前駅, 京阪伏見桃山駅
京阪五条・七条	平成 19 年 9 月 21 日	京阪清水五条駅, 京阪七条駅
東福寺	平成 20 年 9 月 22 日	JR 東福寺駅, 京阪東福寺駅
京阪藤森	平成 20 年 9 月 22 日	京阪藤森駅
伏見	平成 20 年 12 月 22 日	近鉄伏見駅

京阪五条地区と七条地区は、京阪五条・七条地区に統合して「基本構想」を策定しました。

4 「全体構想」策定の趣旨

京都市では、平成 14 年に策定しました「旧全体構想」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等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、「全体構想」を策定することとしました。

5 「全体構想」の位置付け

京都市では、「歩くまち・京都」総合交通戦略」を21世紀の京都のまちづくりの方針である「京都市基本構想」を具体化するための分野別計画として策定しました。「全体構想」は、「歩くまち・京都」総合交通戦略」の実施プロジェクトである「バリアフリー化の推進」についての基本方針や具体的な施策等を示します。

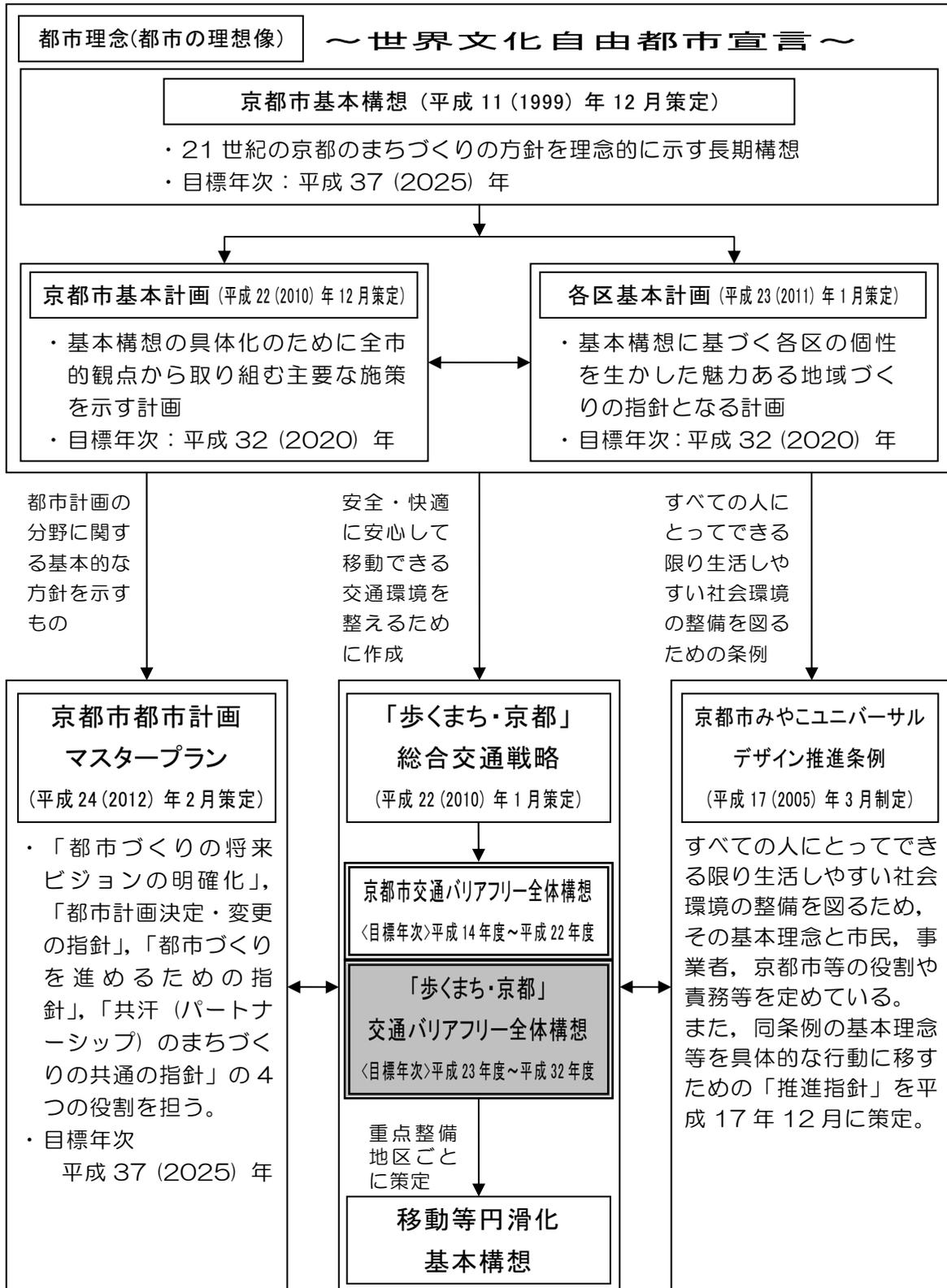


図-1 「全体構想」の位置付け

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の改正内容

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」は、平成 23 年 3 月に下表のとおり改正されました。

種別		今回の目標	従来目標
目標年次		平成 32 年度	平成 22 年
鉄軌道	鉄軌道駅	平均利用者数 3,000 人以上を原則 100% (地域の要請及び支援の下, 鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う)。また, 地域の実情に合わせて, 平均利用者数に加えて利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化。	平均利用者数 5,000 人/日以上を原則 100%
	ホームドア	車両扉の統一等の技術的困難さ, 停車時間の増大等のサービス低下, 膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で, 優先的に整備すべき駅を検討し, 地域の支援の下, 可能な限り設置を促進。	なし
	車両	約 70%	約 50%
バスターミナル		平均利用者数 3,000 人以上を原則 100%。また, 地域の実情に合わせて, 平均利用者数に加えて利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化。	平均利用者数 5,000 人/日以上を原則 100%
バス 車両	ノンステップバス	約 70%	約 30%
	適用除外認定車両※	約 25%	なし
道路		原則 100%	原則 100%
都市 公園	園路	約 60%	約 45%
	駐車場	約 60%	約 35%
	便所	約 45%	約 30%
路外駐車場		約 70%	約 40%
建築物		約 60%	約 50%
信号機等		原則 100%	原則 100%

※ 「適用除外認定車両」とは、高速バス、地形上の理由により自動車の走行が物理的に困難な路線を走行する自動車等、地方運輸局長が認定した車両

第2章 旅客施設及び車両のバリアフリー化の現状

市内に立地する旅客施設や路線バス車両について、平成22年度末現在のバリアフリー化状況の調査を行いました。調査結果は次のとおりです。

1 旅客施設及び車両の数

市内には、「バリアフリー新法」で定められた鉄軌道駅が127施設、バスターミナル※が3施設あります。表-2には、公共交通事業者別の内訳を示しています。

※ 「バリアフリー新法」第2条第5号ハに規定するバスターミナルとは、自動車ターミナル法に基づき許可を受けたものをいいます。

表-2 市内の旅客施設の内訳

種別	公共交通事業者名	旅客施設数	
		H13	H22
鉄軌道駅	JR西日本	14施設	15施設
	JR東海	1施設	1施設
	近鉄	8施設	8施設
	京阪	21施設	21施設
	阪急	9施設	10施設
	京福	20施設	21施設
	叡電	17施設	17施設
	嵯峨野観光	3施設	3施設
	市営地下鉄	27施設	31施設
バスターミナル	京都市バス	2施設	2施設
	西日本JRバス	0施設	1施設
合計		122施設	130施設

また、市内を運行している路線バスの車両数は、約 1,250 台です (表-3)。

表-3 市内を運行する主な路線バスの台数

公共交通事業者名	台数	
	H13	H22
京都市交通局	760 台	760 台
京都バス	100 台	115 台
京阪京都交通※	180 台	92 台
京阪バス	81 台	74 台
京阪宇治バス	44 台	73 台
阪急バス	44 台	56 台
西日本 JR バス	73 台	41 台
近鉄バス	7 台	4 台
その他	11 台	34 台
合計	1,300 台	1,249 台

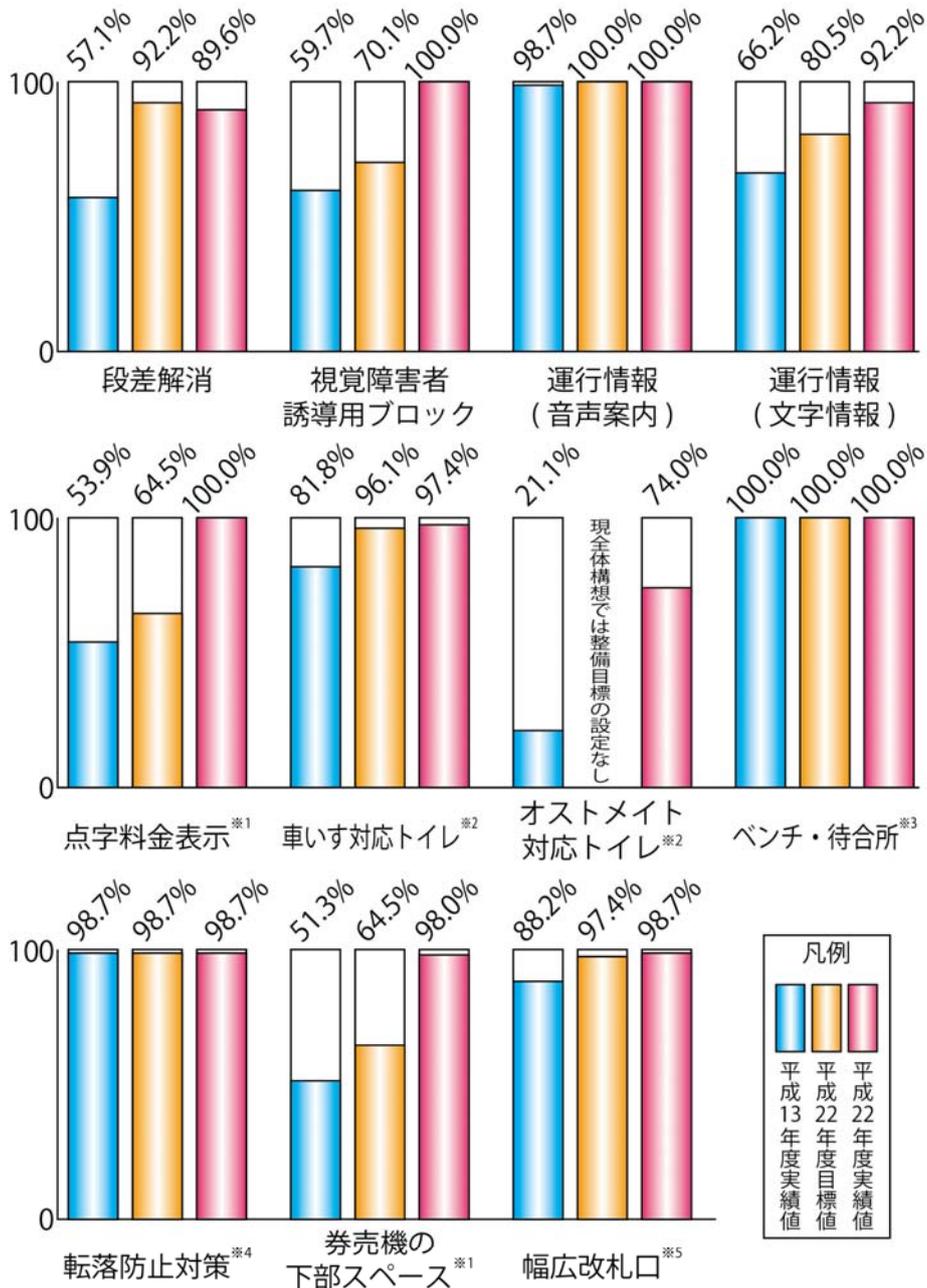
※ 京阪京都交通の「平成 13 年」は、京都交通の車両数

2 旅客施設及び路線バス車両のバリアフリー化の状況

平成 22 年度末現在の旅客施設におけるバリアフリー化を図る設備の整備状況及び路線バス車両のバリアフリー化状況は次のとおりです。

なお、評価に当たっては、公共交通移動等円滑化基準に基づき実施しました。

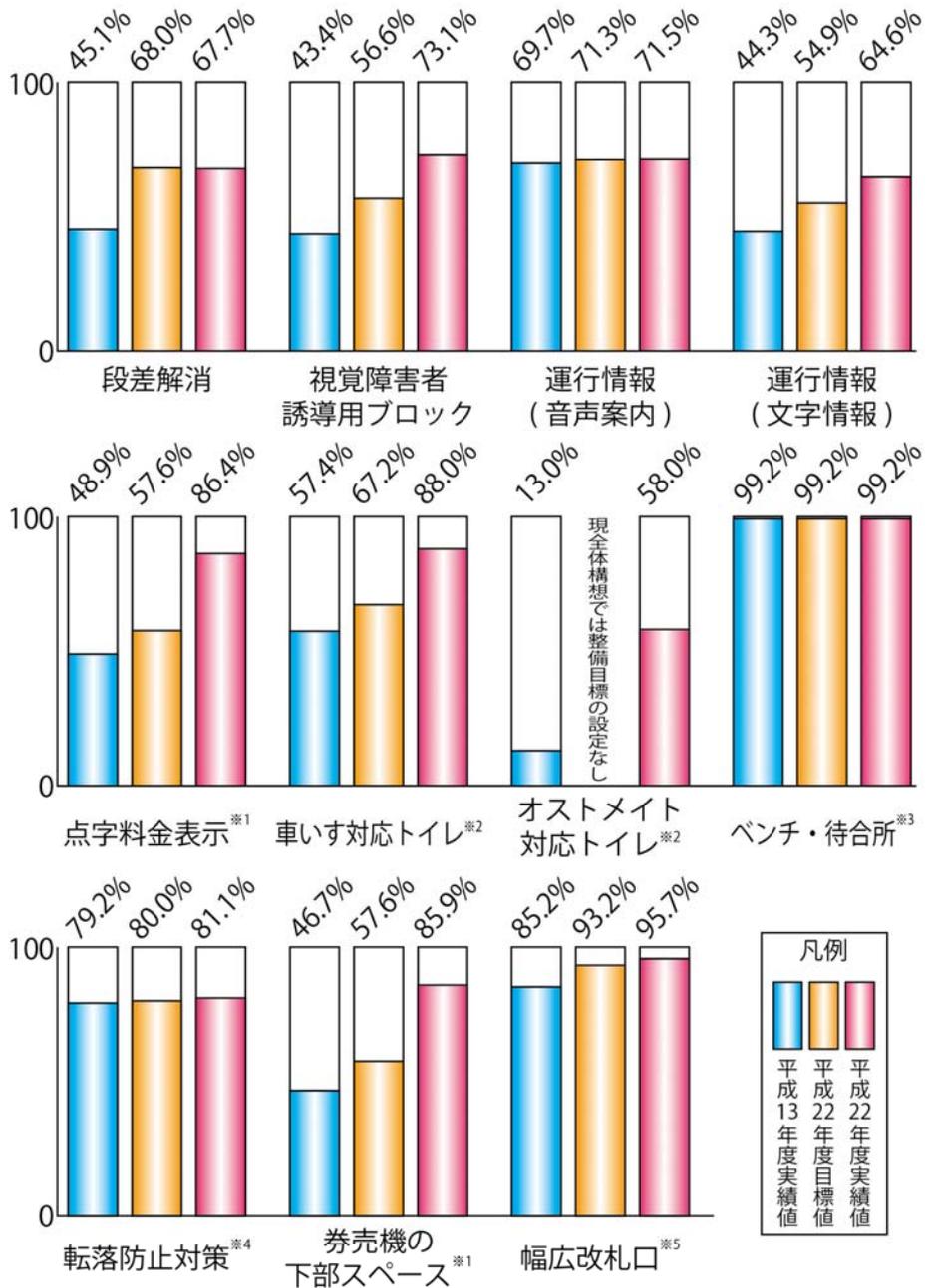
● 平均利用者が 5,000 人 / 日以上の旅客施設



- ※1「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。
- ※2「車いす対応トイレ」、「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。
- ※3「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。
- ※4「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)。
- ※5「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)。

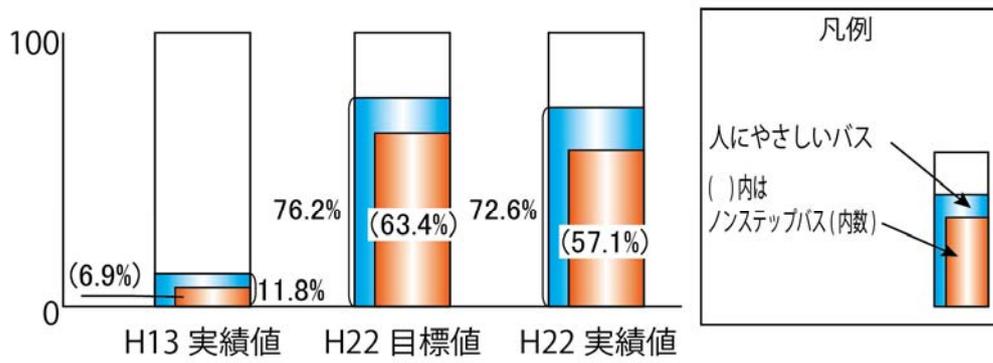
図-2 旅客施設のバリアフリー化状況 (平均利用者が 5,000 人/日以上の旅客施設)

● 全旅客施設



※1「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。
 ※2「車いす対応トイレ」、「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。
 ※3「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。
 ※4「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)。
 ※5「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)。

図-3 旅客施設のバリアフリー化状況 (全旅客施設)



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。

図-4 路線バス車両のバリアフリー化の現状



ノンステップバス



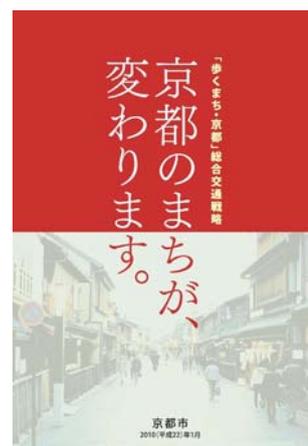
ワンステップバス

第 2 部 これから取り組む交通バリアフリーの基本方針と取組の方向性

第3章 バリアフリー化推進に係る基本方針

京都市では、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現に向け、平成22年1月に「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定し、「バリアフリー化の推進」を実施プロジェクトに位置付けるとともに、同戦略の行動規範として「歩くまち・京都」憲章を制定しました。

そして、バリアフリー化の推進に当たっては、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ユニバーサル社会の実現に向けた施策、事業を市民、公共交通事業者、行政等関係機関が連携して進めるための基本方針を次のとおり定めます。



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

ア 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。

※ 国土交通省「ユニバーサルデザイン政策大綱」

イ 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。

ウ 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。

エ 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に当たっては、高齢者や障害のある方をはじめ、地域住民や施設利用者等の意向を踏まえ、検討を行っていくことが必要です。

検討に当たっては、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（以下、「平均利用者数」といいます。）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 「基本構想」の策定

「バリアフリー新法」第 3 条第 1 項に規定する「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、「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。

第4章 「重点整備地区」の選定

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。

そこで、整備優先度の高い旅客施設を「特定旅客施設」として抽出し、「特定旅客施設」を中心に、周辺道路等を重点的かつ一体的にバリアフリー化を推進する「重点整備地区」を選定します。

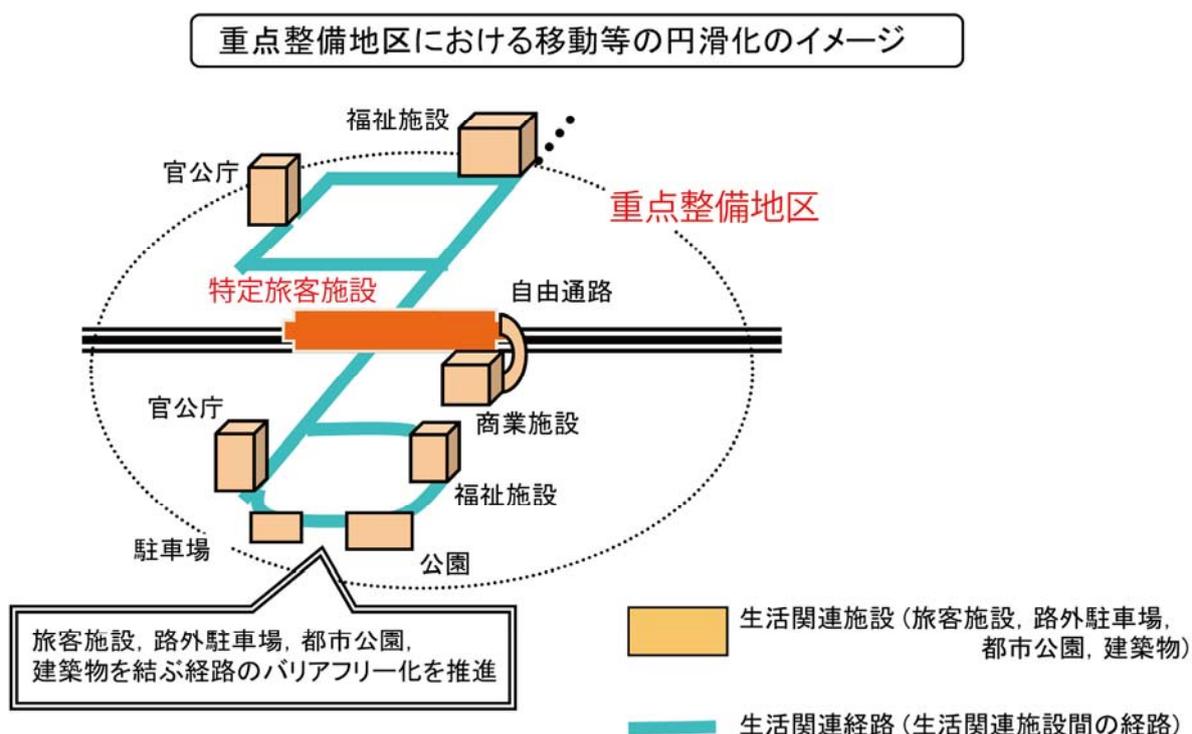


図-5 「重点整備地区」のイメージ

1 「重点整備地区」選定の流れ

「バリアフリー新法」で定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、「原則として、平均利用者数が 3,000 人/日以上 of 旅客施設はすべてバリアフリー化を行い、それ以外の旅客施設についても、地域の実情から、可能な限りバリアフリー化を行う」こととしています。

そのため、京都市では、国が定める「公共交通移動等円滑化基準^{*}」を満たしていない平均利用者数が 3,000 人/日以上 of 旅客施設だけでなく、平均利用者数が 3,000 人/日未満であっても、利用者人数や周辺状況等、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を「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」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の協議，調整した結果を踏まえ、「重点整備地区」を選定します。

※ 「公共交通移動等円滑化基準」とは、旅客施設や車両等のバリアフリー化のために必要な構造や設備に関する基準をいいます。

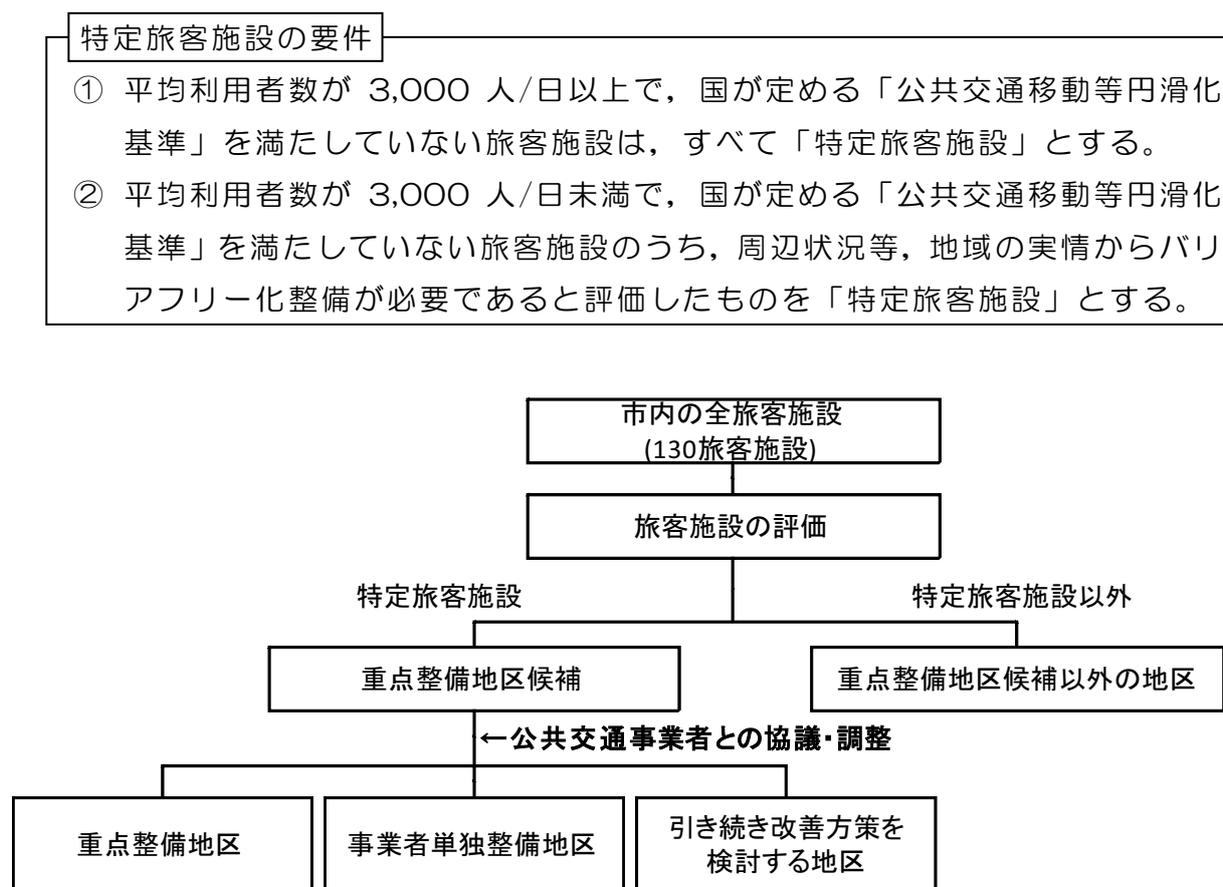


図-6 「重点整備地区」選定の流れ

2 「重点整備地区」の選定

旅客施設のバリアフリー化の整備状況や旅客施設の周辺状況等をもとに評価し、抽出した「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、表-4 のとおり、「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。

なお、「重点整備地区候補」の抽出については、次ページ以降で説明します。

表-4 「重点整備地区候補」の分類

区分	概要	旅客施設
重点整備地区	「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地区	西大路地区，藤森地区， 桃山地区，太秦地区， 深草地区，大宮地区， 西院地区，嵐山地区， 松尾地区，上桂地区
事業者単独整備地区	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地区	上鳥羽口地区， 出町柳地区， 北大路地区
引き続き改善方策を検討する地区	「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地区	墨染地区， 北野白梅町地区

(イ) 情報案内設備

視覚障害者誘導用ブロック，運行情報に係る音声案内及び文字情報，点字料金表示の整備状況を評価しました。

a 視覚障害者誘導用ブロック

出入口からホームまで視覚障害者誘導用ブロックが連続して配置

b 音声による情報案内設備

列車の接近や行き先等を音声情報により案内する設備

c 文字による情報案内設備

列車の接近や行き先等を電光表示等の文字情報により案内する設備

d 券売機付近の点字料金表示

券売機付近に設置する点字による料金表示板

情報案内設備のうち…

整備済みの設備が 4 個→0 点

整備済みの設備が 3 個→3 点

整備済みの設備が 2 個→6 点

整備済みの設備が 1 個→8 点

整備済みの設備が 0 個→10 点



視覚障害者誘導用ブロック



文字による情報案内設備



点字料金表示

(ウ) 利便設備

多機能トイレ，休憩設備（待合所，ベンチ）の整備状況を評価しました。

a 多機能トイレ

車いすの方が利用できる便所やオストメイトに対応した設備，ベビーベッド等，多くの機能を備えたトイレ

b 休憩設備

ベンチ，待合所

利便設備のうち…

整備済みの設備が 2 個→0 点

整備済みの設備が 1 個→5 点

整備済みの設備が 0 個→10 点



多機能トイレ



休憩設備

(エ) 個別設備

ホームにおける転落防止対策(ホーム縁端の警告ブロックの設置及びホーム端における転落防止柵の設置), 車いす対応の下部スペースがある券売機, 車いすやベビーカー等が通れる幅広タイプの改札口の整備状況を評価しました。

a ホームにおける転落防止対策

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の設置

b 券売機下部の車いすスペース

券売機下部に車いすの方が利用できるスペースの確保

c 幅広改札口

改札口において, 車いすの方やベビーカーを押す方, 大きな荷物を持つ方が利用できる, 幅広タイプの改札機の設置

個別設備のうち…

整備済みの施設が 3 個→0 点

整備済みの施設が 2 個→3 点

整備済みの施設が 1 個→5 点

整備済みの施設が 0 個→10 点



転落防止対策



下部スペースがある券売機



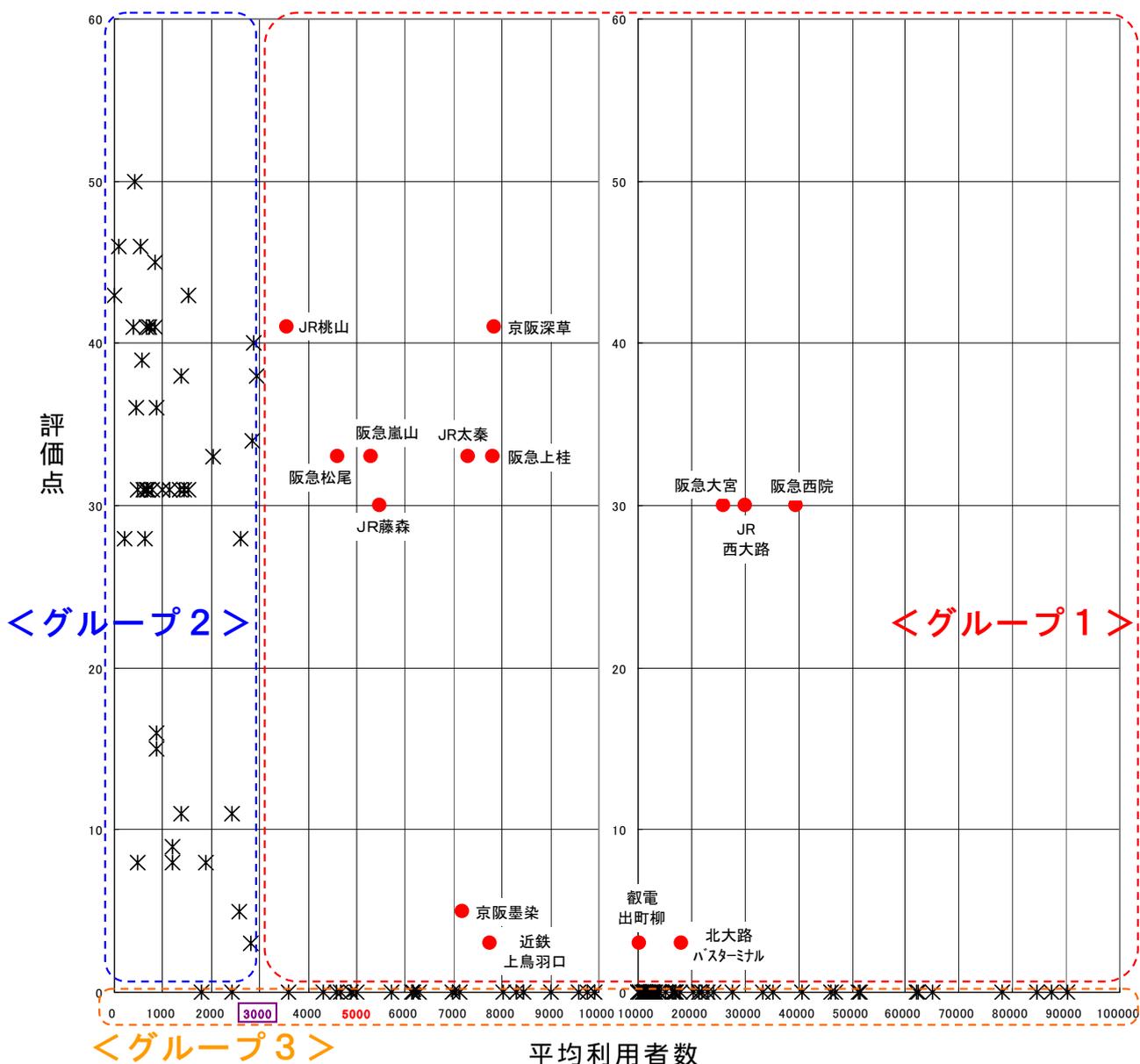
幅広改札口

イ 評価結果

設定した評価指標に基づき、平成 22 年度末時点の市内全旅客施設のバリアフリー化整備状況を評価し、表-5 の 3 つのグループに分類しました。

表-5 バリアフリー化整備状況の評価に基づく旅客施設の分類

グループ		旅客施設数
グループ 1	平均利用者が 3,000 人/日以上で、バリアフリー化整備が完了していない旅客施設のグループ	14 施設
グループ 2	平均利用者が 3,000 人/日未満で、バリアフリー化整備が完了していない旅客施設のグループ	42 施設
グループ 3	バリアフリー化整備が完了している旅客施設のグループ	74 施設



(2) 「特定旅客施設」の抽出

ア 平均利用者数が 3,000 人/日以上「特定旅客施設」の抽出

平均利用者数が 3,000 人/日以上で、バリアフリー化整備が完了していない表-5 の<グループ 1>の旅客施設を「特定旅客施設」とします (表-6)。

表-6 旅客施設のバリアフリー化整備状況からみた「特定旅客施設」一覧

公共交通事業者名	旅客施設名
JR 西日本	西大路, JR 藤森, 桃山, 太秦
近鉄	上烏羽口
京阪	深草, 墨染
阪急	大宮, 西院, 嵐山, 松尾, 上桂
叡電	出町柳
市バス	北大路バスターミナル

イ 平均利用者数が 3,000 人/日未満「特定旅客施設」の抽出

平均利用者数が 3,000 人/日未満で、バリアフリー化整備が完了していない表-5 の<グループ 2>の旅客施設のうちから、以下の評価方法により、「特定旅客施設」を抽出しました。

(ア) 評価の考え方

評価に当たっては、①平均利用者数、②旅客施設周辺で高齢者や障害のある方が利用される機会が多いと見込まれる施設数、③旅客施設最寄りのバス停における路線バスの運行数を指標としました。

a 平均利用者数

平均利用者数の多い順に 10 駅を抽出しました (表-7)。

表-7 <グループ 2>における平均利用者数の上位 10 施設

公共交通事業者名	路線名	旅客施設名	平均利用者数
京阪	京阪本線	烏羽街道	2,941
叡電	叡山本線	修学院	2,876
京福	北野線	北野白梅町	2,835
京福	嵐山本線	帷子ノ辻	2,812
京福	嵐山本線	西院	2,592
京阪	京津線	四宮	2,575
京福	嵐山本線	嵐山	2,414
叡電	叡山本線	一乗寺	2,050
市バス		洛西バスターミナル	1,800
叡電	叡山本線	茶山	1,539

b 「生活関連施設」の立地状況

当該旅客施設を中心とした徒歩圏（半径 1km 圏内）において、高齢者や障害のある方々が多く利用されると見込まれる施設を「生活関連施設（表-8）」として、施設の立地数を評価指標としました。

表-8 「生活関連施設」の内訳

種別	概要
官公庁施設	区役所，福祉事務所
福祉施設	福祉施設のうち，老人ホーム，保育所，福祉ホーム，老人福祉センター，児童厚生施設及び身体障害者福祉センター等
医療施設	医療法上の病院（20 人以上の患者を入院させる施設）
教育施設	特別支援学校
都市公園等	面積が 10,000m ² 以上の公園
商業施設等	区域内の大型店

c 旅客施設周辺の路線バス運行数

当該旅客施設最寄りのバス停を発着する路線バスの運行数を評価指標としました（表-9）。

(イ) 評価方法

- a 表-5 の〈グループ 1〉のうち，バリアフリー化の整備優先度が高い上位 10 施設の「生活関連施設」の立地状況と路線バス運行数の平均値を算出しました。

表-9 「生活関連施設」の立地状況及び路線バス運行数の平均値

項目	平均値
「生活関連施設」の立地状況	9.8 施設
路線バス運行数	572.7 便

- b 表-7 の旅客施設のうち，表-8 の「生活関連施設」の立地状況と路線バス運行数が，いずれも表-9 の平均値を上回る旅客施設を「特定旅客施設」とします。

(ウ) 評価結果

表-7 の旅客施設を評価した結果、表-10 の旅客施設を「特定旅客施設」とします。

表-10 旅客施設の周辺状況からみた「特定旅客施設」一覧

公共交通事業者名	路線名	旅客施設名	平均利用者数
京福	北野線	北野白梅町	2,835
	嵐山本線	西院	2,592

ウ 「重点整備地区候補」の抽出

評価結果から抽出した表-6 及び表-10 の「特定旅客施設」を含む地区を、表-11 のとおり、「重点整備地区」候補とします。

表-11 重点整備地区候補

	「重点整備地区候補」名	地区内の「特定旅客施設」名
1	西大路地区	JR 西大路駅
2	藤森地区	JR 藤森駅
3	桃山地区	JR 桃山駅
4	太秦地区	JR 太秦駅
5	上烏羽口地区	近鉄上烏羽口駅
6	深草地区	京阪深草駅
7	墨染地区	京阪墨染駅
8	大宮地区	阪急大宮駅
9	西院地区	阪急西院駅，京福西院駅
10	嵐山地区	阪急嵐山駅
11	松尾地区	阪急松尾駅
12	上桂地区	阪急上桂駅
13	北野白梅町地区	京福北野白梅町駅
14	出町柳地区	叡電出町柳駅
15	北大路地区	北大路バスターミナル

4 「重点整備地区」の選定と「基本構想」等の策定

公共交通事業者と協議，調整を行い，「重点整備地区候補」15地区を3つに分類し，「重点整備地区」に10地区，11旅客施設を選定しました。

また，「重点整備地区」内にある「特定旅客施設」のバリアフリー化整備に向けた準備状況を公共交通事業者ごとにまとめました。

今後は，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，平成24年度から平成30年度までに，「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，「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，集中的かつ効果的にバリアフリー化事業を実施します。

1 重点整備地区（10地区，11旅客施設）

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合意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）

地区名	地区内の「特定旅客施設」名
上鳥羽口	近鉄上鳥羽口駅
出町柳	叡電出町柳駅
北大路	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）

地区名	地区内の「特定旅客施設」名
墨染	京阪墨染駅
北野白梅町	京福北野白梅町駅

(参考) 「重点整備地区候補」以外の旅客施設

4 バリアフリー化が完了している旅客施設 (74 旅客施設)

JR 京都駅	京阪伏見稻荷駅	地下鉄丸太町駅
JR 桂川駅	京阪藤森駅	地下鉄今出川駅
JR 山科駅	京阪丹波橋駅	地下鉄鞍馬口駅
JR 東福寺駅	京阪伏見桃山駅	地下鉄北大路駅
JR 稻荷駅	京阪中書島駅	地下鉄北山駅
JR 丹波口駅	京阪淀駅	地下鉄松ヶ崎駅
JR 二条駅	京阪観月橋駅	地下鉄国際会館駅
JR 円町駅	京阪桃山南口駅	地下鉄太秦天神川駅
JR 花園駅	京阪六地蔵駅	地下鉄西大路御池駅
JR 嵯峨嵐山駅	京阪山科駅	地下鉄二条駅
新幹線京都駅	阪急河原町駅	地下鉄二条城前駅
近鉄京都駅	阪急烏丸駅	地下鉄烏丸御池駅
近鉄東寺駅	阪急西京極駅	地下鉄京都市役所前
近鉄十条駅	阪急桂駅	地下鉄三条京阪駅
近鉄伏見駅	阪急洛西口駅	地下鉄東山駅
近鉄丹波橋駅	京福四条大宮駅	地下鉄蹴上駅
近鉄桃山御陵前駅	京福嵐電天神川駅	地下鉄御陵駅
近鉄向島駅	嵯峨野観光鉄道トロッコ嵯峨駅	地下鉄山科駅
京阪出町柳駅	地下鉄竹田駅	地下鉄東野駅
京阪神宮丸太町駅	地下鉄くいな橋駅	地下鉄榊辻駅
京阪三条駅	地下鉄十条駅	地下鉄小野駅
京阪祇園四条駅	地下鉄九条駅	地下鉄醍醐駅
京阪清水五条駅	地下鉄京都駅	地下鉄石田駅
京阪七条駅	地下鉄五条駅	地下鉄六地蔵駅
京阪東福寺駅	地下鉄四条駅	

5 バリアフリー化の対象となっていない旅客施設 (40 旅客施設)

JR 保津峡駅	京福龍安寺駅	叡電岩倉駅
京阪鳥羽街道駅	京福妙心寺駅	叡電木野駅
京阪四宮駅	京福御室仁和寺駅	叡電京都精華大前駅
京福西大路三条駅	京福宇多野駅	叡電二軒茶屋駅
京福山ノ内駅	京福鳴滝駅	叡電市原駅
京福蚕ノ社駅	京福常盤駅	叡電二ノ瀬駅
京福太秦広隆寺駅	叡電元田中駅	叡電貴船口駅
京福帷子ノ辻駅	叡電茶山駅	叡電鞍馬駅
京福有栖川駅	叡電一乗寺駅	嵯峨野観光鉄道トロッコ嵐山駅
京福車折神社駅	叡電修学院駅	嵯峨野観光鉄道トロッコ保津峡駅
京福鹿王院駅	叡電宝ヶ池駅	洛西バスターミナル
京福嵐電嵯峨駅	叡電三宅八幡駅	周山バスターミナル
京福嵐山駅	叡電八瀬比叡山口駅	
京福等持院駅	叡電八幡前駅	

第 5 章 バリアフリー化の目標及び駅ホームの安全対策

総合的、計画的な交通バリアフリーの推進のためには、各設備に目標を設定することが重要です。また、近年の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の発生を踏まえ、安心・安全に移動ができる環境を整えることが必要です。

このため、旅客施設や路線バス車両のバリアフリー化の目標を設定するとともに、「重点整備地区」以外におけるバリアフリー化の推進及び駅ホームの安全対策を次のとおり定めます。

1 バリアフリー化の目標

バリアフリー化の目標として、公共交通事業者が最大限努力できる改善方策によって、京都市独自の目標を設定しました。

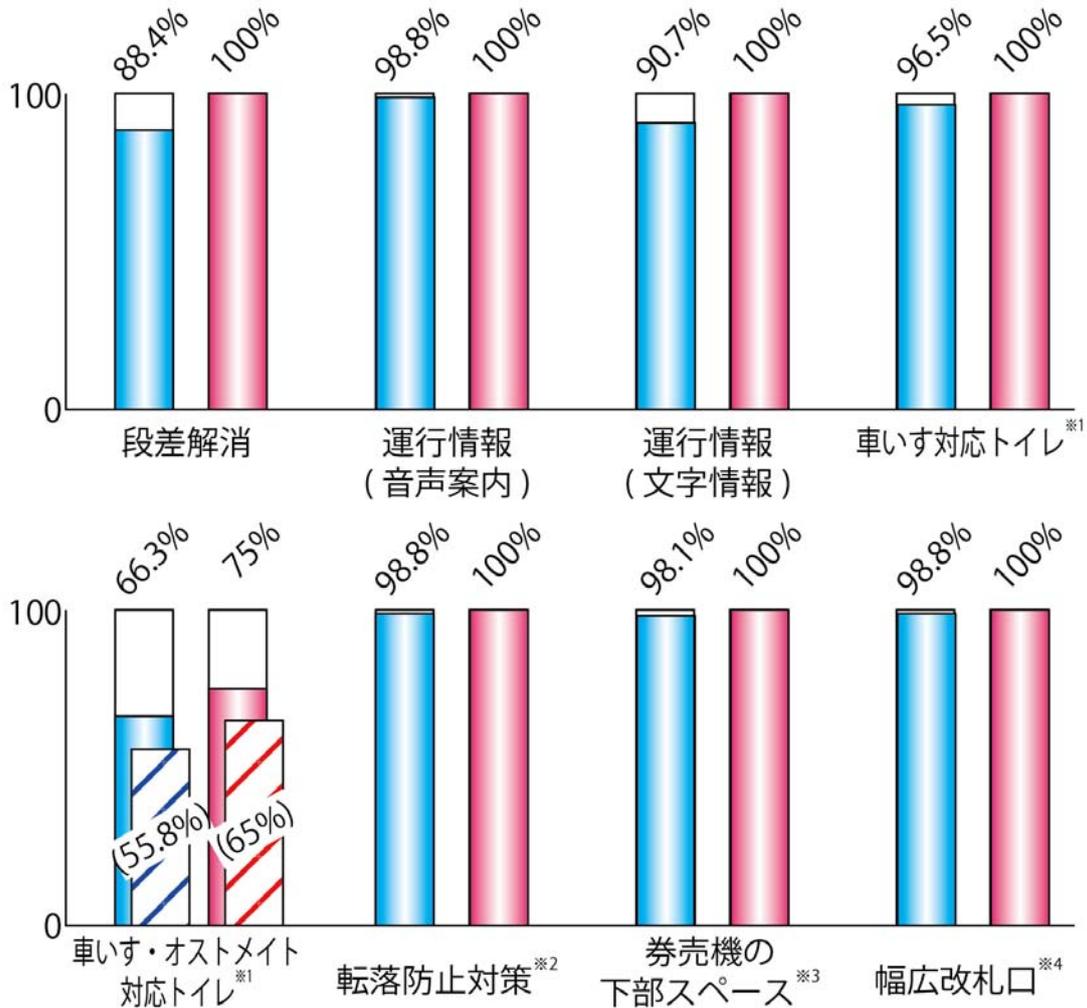
(1) 旅客施設のバリアフリー化の目標

旅客施設のバリアフリー化の目標は、平成 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。

(2) 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 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。

● 平均利用者が 3,000 人 / 日以上の旅客施設



- ※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「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「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。

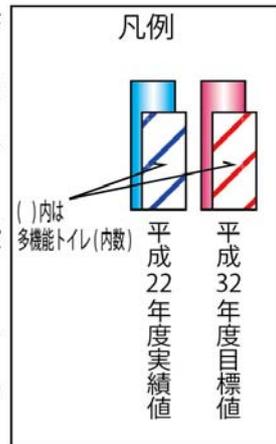
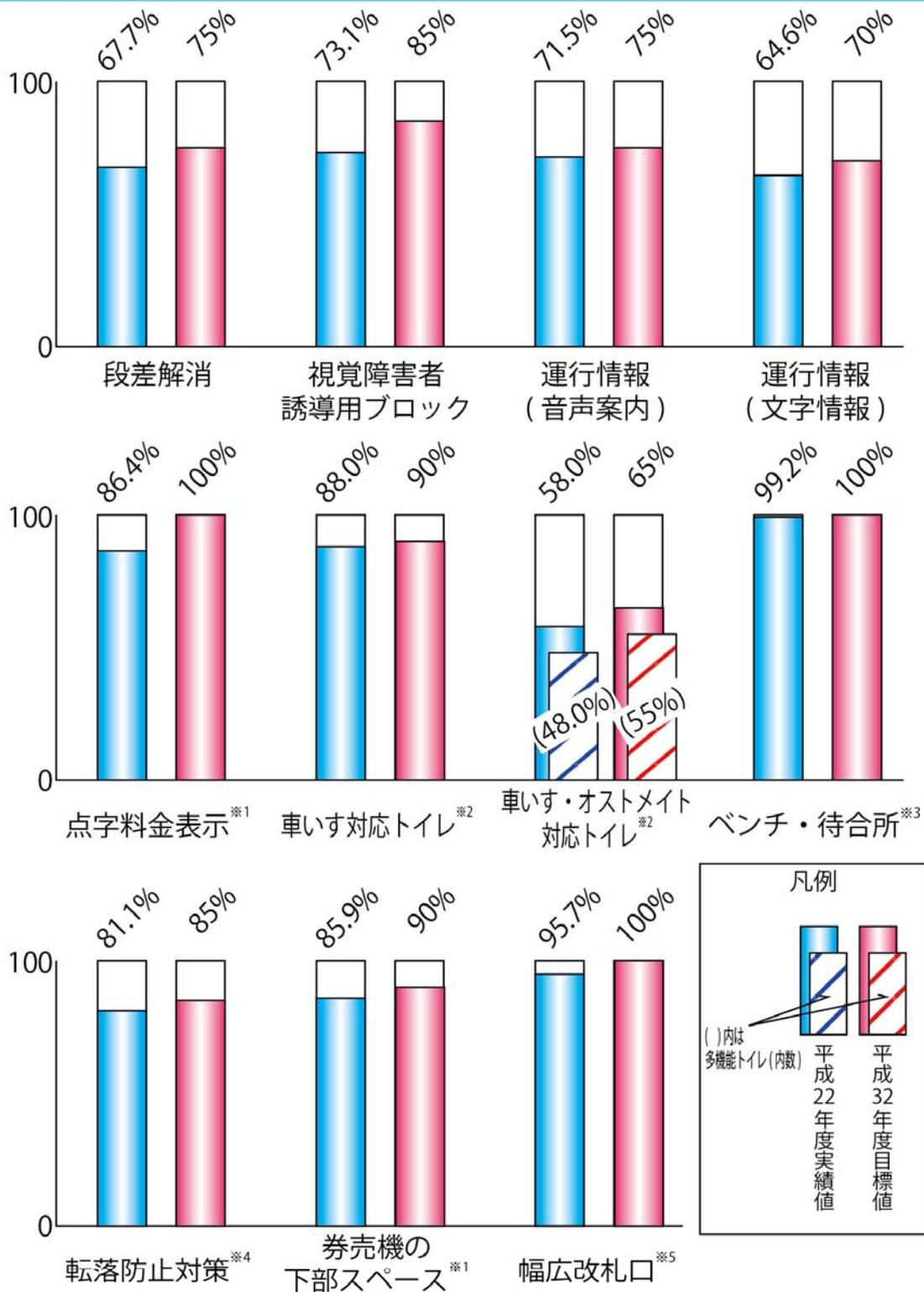


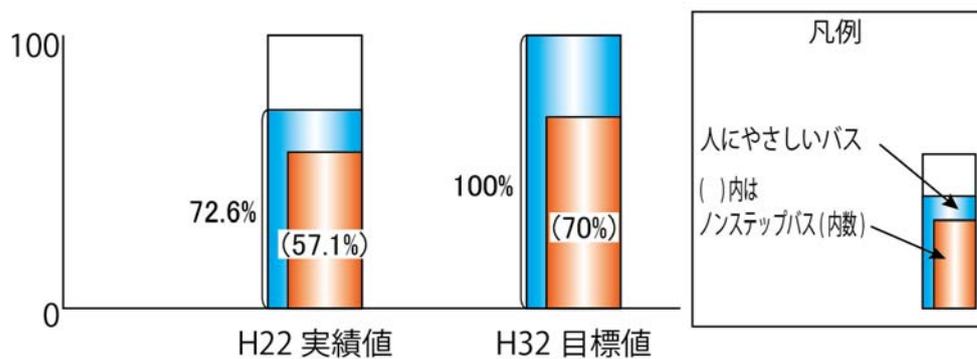
図-7 旅客施設のバリアフリー化目標 (平均利用者が 3,000 人 / 日以上の旅客施設)

● 全旅客施設



- ※1「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。
- ※2「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。
- ※3「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。
- ※4「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)。
- ※5「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)。

図-8 旅客施設のバリアフリー化目標 (全旅客施設)



人しやすいバスとは、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。

図-9 路線バス車両のバリアフリー化の目標

2 「重点整備地区」以外の地区におけるバリアフリー化の推進

(1) 旅客施設、車両のバリアフリー化

公共交通事業者は、段差解消をはじめ、情報案内設備や多機能トイレの設置、車内への車いすスペースの設置等、「公共交通移動等円滑化基準」に基づき、可能な限り、旅客施設や車両のバリアフリー化を図ります。

(2) 道路のバリアフリー化

道路管理者は、道路のバリアフリー化に当たり、「道路構造令」、「道路移動等円滑化基準」及び「京都市道路のためのバリアフリーの手引き」に基づき、道路改修等と併せて、順次、バリアフリー化を図ります。

(3) 路外駐車場のバリアフリー化

路外駐車場管理者は、駐車場法等に基づき路外駐車場を設置するときは、「路外駐車場移動等円滑化基準」及び「京都府福祉のまちづくり条例」に基づき、バリアフリー化を図ります。

(4) 都市公園のバリアフリー化

公園管理者は、都市公園のバリアフリー化に当たり、国で定める「都市公園移動等円滑化基準」に基づき、都市公園の大規模改修と併せて、順次、バリアフリー化を図ります。

(5) 建築物のバリアフリー化

建築主は、建築物の建築に当たり、「バリアフリー新法」や「京都市建築物等のバリアフリーの促進に関する条例」に基づき、バリアフリー化を図ります。

また、京都市は、バリアフリー化の推進に当たり、適切な助言・指導を行うとともに、みやこユニバーサルデザインの考え方に沿った基準を満たした建築物を顕彰します。

3 駅ホームの安全対策

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。

なお、ホームにおける安全対策として、これまで、公共交通事業者により次のような取組が実施されています。



ホームドアの設置



ホーム上への駅員の配置



車両間の転落防止幌の設置



非常通報装置の設置



転落検知マットの設置



ホーム下への退避スペースの確保

「ホームにおける旅客の転落防止対策」に係る中間とりまとめ

鉄道駅におけるホームからの転落事故やホーム上での列車との接触事故の防止に効果の高い対策の必要性が高まっていることを踏まえ、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、次のとおり、「中間とりまとめ」が発表されました。

「ホームドアの整備促進等に関する検討会」 中間とりまとめの概要

平成23年8月

1. ホームドア等の転落防止対策の優先整備駅の考え方

- 視覚障害者からの要望が高い駅
 - ・駅周辺の視覚障害者の関連施設やホームの状況等を勘案し、優先度や必要な対策等を検討
- 駅の利用者数が多い駅
 - ・利用者数1万人以上の駅で、ホームでの事故(1,253件)^{注)}の約8割が発生
 - ・このうち、特に利用者数の10万人以上の駅は、一駅当たりの事故発生件数(1.82件/駅)が多い

注)平成14～21年度の間にはホームから転落又はホーム上で列車と接触により発生した鉄道人身障害事故件数

2. ホームドア等の転落防止対策の進め方

利用者数1万人以上の駅

内方線付きの点状ブロック等の整備を可能な限り速やかに実施

利用者数10万人以上の駅

- ホームの状況等(混雑度や形状、事故の発生状況等)を踏まえ、ホームドア又は内方線付き・JIS規格対応の点状ブロックの整備を優先して速やかに実施(点状ブロックは概ね5年で整備)
- 車両扉位置が一定である等、ホームドア設置が可能な駅は、停車時分の増加やコスト等の課題の検討を踏まえてその整備を優先。この場合、路線や区間単位による整備も検討

注)ホームドアの整備が困難な場合は、音声・音響・光等による列車接近警報装置や係員による人的介助等の総合的な対策を可能な限り速やかに実施し、転落防止対策の効果をより一層向上

「心のバリアフリー」に関するソフト施策の一体的な推進

- 鉄道係員に対するバリアフリー教育、研修等の人的対応の充実
- 旅客による視覚障害者への声かけやマナー、旅客のホームでの安全に関する教育啓発の強化
- 駅の転落防止対策の状況等、駅に関する視覚障害者への情報提供 等

3. 転落防止対策の推進に対する支援

- 国、地方公共団体による必要な支援
- 車両扉位置の相違やコスト低減等の課題に対応可能な新たなホームドア等の研究開発の推進
- 国、地方公共団体、事業者等関係者の連携による視覚障害者の誘導案内、啓発活動等のソフト施策の推進

4. 転落防止対策に関する計画の作成・公表

- 今後の転落防止対策の進め方に関する方針、計画について、事業者が安全報告書等により公表

第6章 「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、安心して安全な生活を営むことができるとともに、将来にわたって活気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」に基づき、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・安全で円滑に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に、複数の手段により、わかりやすく提供するよう努めます。
- (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等による情報発信
- (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差別化
- (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、「筆談具等」といいます。）の設置と駅施設及び車両への耳マークの貼付による筆談具等の設置の表示

京都市みやこユニバーサルデザイン推進条例（前文）

ここ京都では、長い歴史の中ではぐくまれてきた支え合いの精神、芸術、技術等の京都が有する多様かつ豊かな蓄積により、個性豊かで先駆的な生活文化を生かした活力ある社会が築かれてきた。このような京都が、情報化、国際化、少子長寿化その他の社会経済情勢の変化の中で、将来にわたって、活力ある社会を形成し続けるためには、市民一人一人の多様な価値観や暮らし方が尊重されるようにしなければならない。

これまで、本市においては、自治の伝統、もてなしの心、ものづくりの文化その他の京都固有の文化を生かしながら、高齢者や障害者の社会参加への支援、子どもを安心して生み、育てることができる環境の整備、建築物のバリアフリーの促進その他の多様な考え方や生き方が尊重される社会の実現に向けた歩みを進めてきた。その歩みをより強く確実なものにしていくためには、京都が有する多様かつ豊かな蓄積にユニバーサルデザインを採り入れ、年齢、性別、言語、習慣、心身の状態にかかわらず、すべての人にとってできる限り生活しやすい社会環境の整備に積極的に取り組む必要がある。

ここに、本市は、みやこユニバーサルデザインを総合的に推進することにより、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を実現することを決意し、この条例を制定する。

第7章 「全体構想」の推進体制

「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、「全体構想」に関する施策、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。

「京都市交通バリアフリー推進検討会議」委員一覧

<50音順, 敬称略, 2012年3月8日現在>

副議長	青木 真美	同志社大学商学部教授
	足立 高広	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
	穴瀬 初栄	地域女性連合会常任委員
	井上 えり子	京都女子大学家政学部生活造形学科准教授
	井上 八三郎	財団法人京都市国際交流協会総務課長
	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
	大嶋 勝彦	国土交通省近畿地方整備局企画部広域計画課長
	大嶋 政夫	京都市建設局水と緑環境部長
	大庭 哲治	京都大学大学院工学研究科助教
	岡田 洋	京都バス株式会社運輸部長
	岡 千栄子	京都市立総合支援学校 PTA 連絡協議会副会長
議長	小谷 通泰	神戸大学大学院海事科学研究科教授
	糟谷 範子	京都市総合企画局国際化推進室長
	壁 純一郎	京都市保健福祉局長寿社会部長
	河嶋 敏郎	京都市建設局土木技術担当局長
	川村 猛	京都府警察本部交通部交通企画課長
	北村 裕喜子	社団法人京都府視覚障害者協会生活環境改善部長
	木村 好美	京都市保健福祉局保健衛生推進室担当部長
	呉竹 一人	NPO 法人京都市中途失聴・難聴者協会理事長
	小森 公明	社団法人京都精神保健福祉推進家族会連合会京大みのり会会長
	小山 貞夫	京都市聴覚障害者協会副会長
	佐川 光恵	社団法人京都手をつなぐ育成会理事
	下地 剛	国土交通省近畿運輸局交通環境部消費者行政・情報課長
	関 正典	京都府建設交通部交通政策課長
	高川 央	京阪バス株式会社運輸部長
	抱江 卓哉	阪急電鉄株式会社都市交通事業本部技術部調査役
	瀧本 章	京都市保健福祉局保健福祉部担当部長
	田桐 敬三	公益社団法人日本オーストミー協会京都府支部長
	寺田 隆志	京都市交通局高速鉄道部担当部長
	富永 良介	京都府警察本部交通部交通規制課長
	中永 健史	京都市教育委員会事務局総務部長
	長尾 眞	京都市都市計画局歩くまち京都推進室交通政策担当参事
	長瀧 元紀	京阪電気鉄道株式会社鉄道企画部課長
	中村 豊彦	京都市都市計画局歩くまち京都推進室土木技術担当部長
	西澤 亨	京都市都市計画局建築指導部長
	西本 信弘	国土交通省近畿地方整備局京都国道工事事務所副所長
	野々村 洋一	京福電気鉄道株式会社事業本部鉄道部技術課長
	平林 英明	近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部大阪輸送統括部施設部工務課長
	藤井 清治良	社団法人京都市身体障害者団体連合会副会長
	古川 衛	京都市建設局道路建設部長
	堀池 雅彦	京都市都市計画局歩くまち京都推進室長
	前川 則夫	叡山電鉄株式会社鉄道部部長
	牧 幸代	NPO 法人京都子育てネットワーク理事
	又賀 重樹	西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部企画課担当課長
	松本 建次	京都市交通局自動車部長
	松森 敏郎	京都市下京区役所副区長
	水田 逸寛	社団法人京都府バス協会専務理事
	水田 雅博	京都市交通政策監
	三宅 英知	京都市文化市民局市民生活部長
	森田 政子	京都市老人クラブ連合会女性副委員長
	山田 信祐	京都市建設局土木管理部長
	山本 耕治	京都市都市計画局都市企画部長
	渡辺 登志子	京都障害児者親の会協議会会長

「京都市交通バリアフリー推進検討会議」開催状況

平成 23 年 7 月 15 日 (金) 第 1 回「京都市交通バリアフリー推進検討会議」

- ・ 推進検討会議の設置について
- ・ 京都市内のバリアフリー化状況について
- ・ 基本方針の主な改正点と各施設の整備目標について
- ・ 「全体構想」の策定について

平成 23 年 11 月 17 日 (木) 第 2 回「京都市交通バリアフリー推進検討会議」

- ・ 「交通バリアフリー推進のための基本方針」の方向性について
- ・ 「重点整備地区」候補の抽出について
- ・ ホームにおける旅客の転落防止対策について
- ・ ユニバーサルデザインに基づくソフト施策の推進について

平成 23 年 12 月 16 日 (金) 第 3 回「京都市交通バリアフリー推進検討会議」

- ・ 「重点整備地区」の選定について
- ・ 「全体構想」(素案)の検討について

平成 24 年 1 月 20 日 (金)～平成 24 年 2 月 18 日 (土)

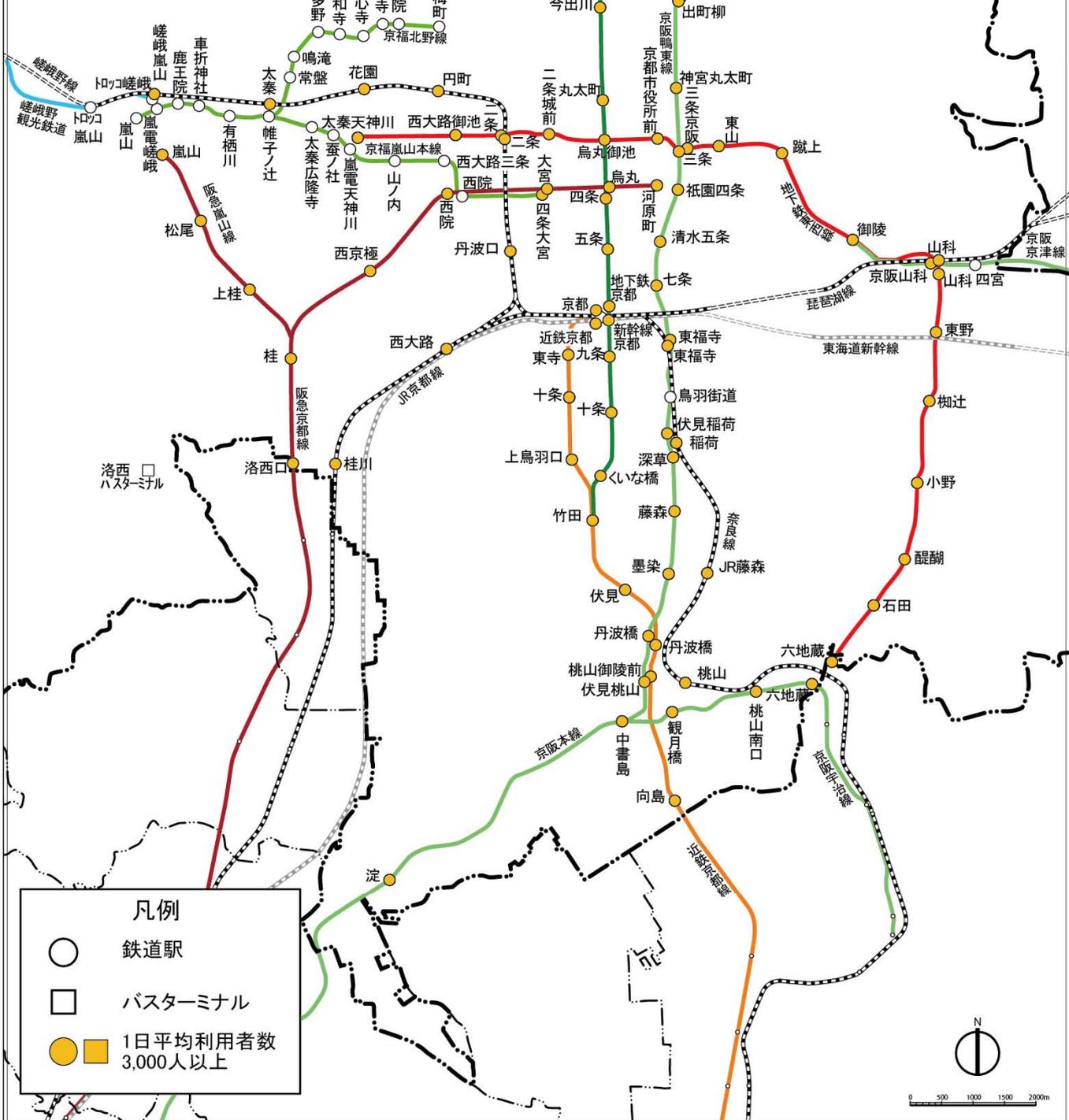
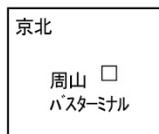
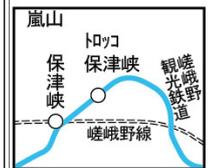
「全体構想」(素案)に対する市民意見募集

平成 24 年 3 月 8 日 (木) 第 4 回「京都市交通バリアフリー推進検討会議」

- ・ 市民意見募集 (パブリックコメント) の取りまとめについて
- ・ 「全体構想」の案の取りまとめについて

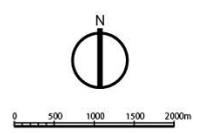
市内の旅客施設位置図

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

京都市印刷物第233244号

