

交通バリアフリー

大阪産業大学
人間環境学部
吉川 耕司

バリアフリー (BF)

ユニバーサルデザイン (UD)

ノーマライゼーション

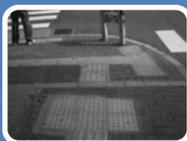
バリアフリーの考え方と法制度

- アメリカ(1961,1968): 障壁のない設計
- 「ハートビル法」(1994)
- 「交通バリアフリー法」(2000)
- 高齢者や身体障害者が社会生活を送るうえで障壁となる物を除去すること



物理的バリア

- 行動を阻害する形のバリア



情報のバリア

- 情報が伝わらないために行動できないこと



制度のバリア

- 高齢者や障害者などに対する法律や規則のバリア



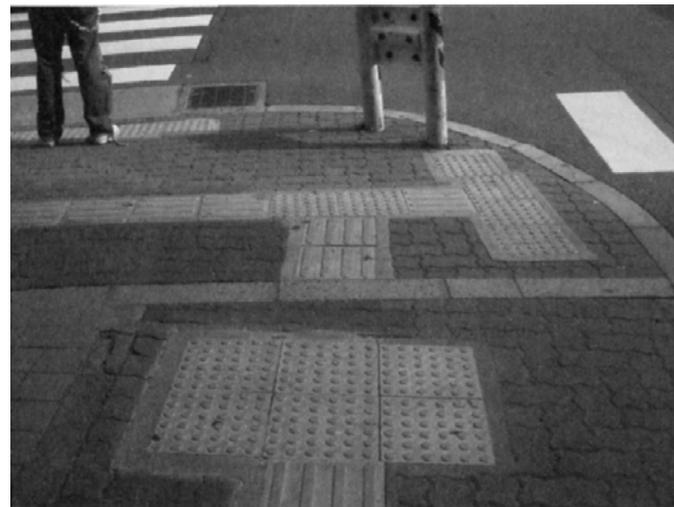
心のバリア

- 高齢者や身体の不自由な人を差別する心、馴染もうとしない心、自分さえよければよいという気持ち

「4つのバリア」の実例



道路の段差と傾斜



途中で途切れる視覚障害者誘導用ブロック



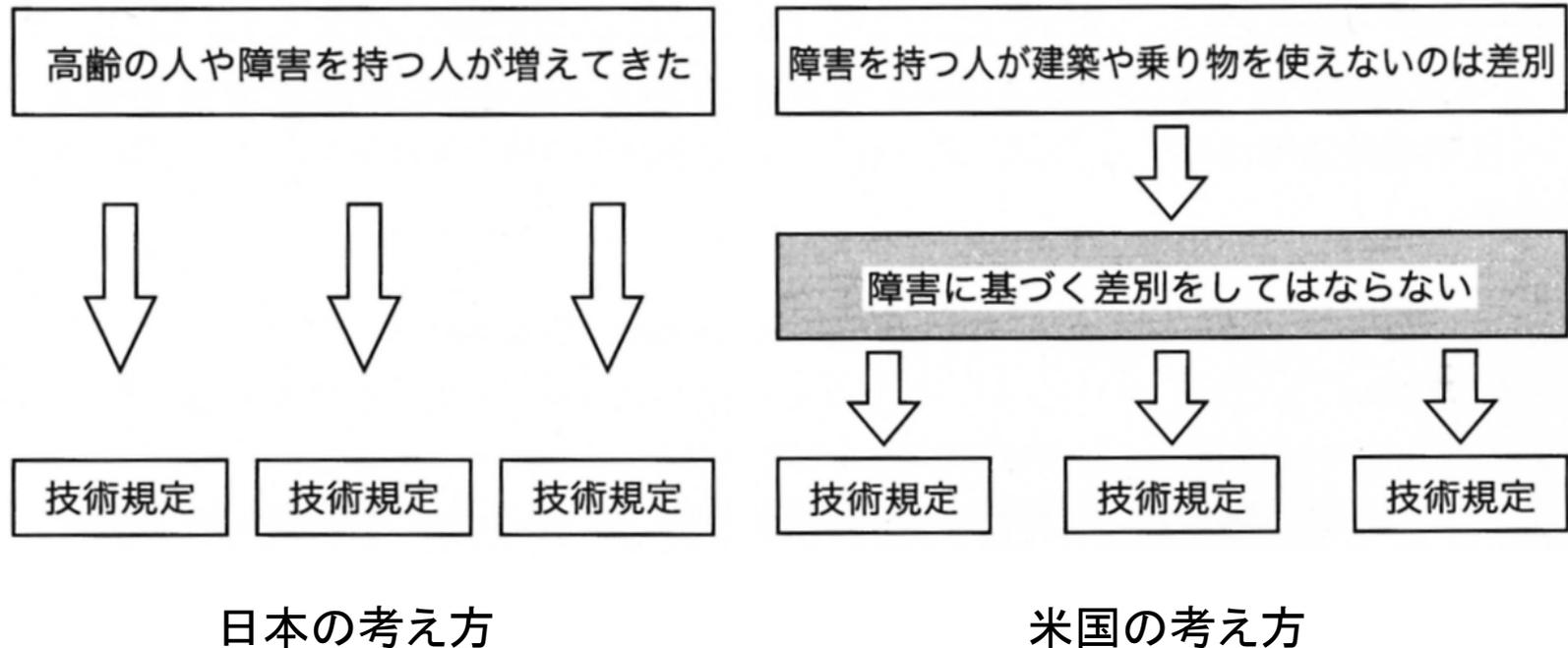
違法だとされる店の入り口の段差修正スロープ



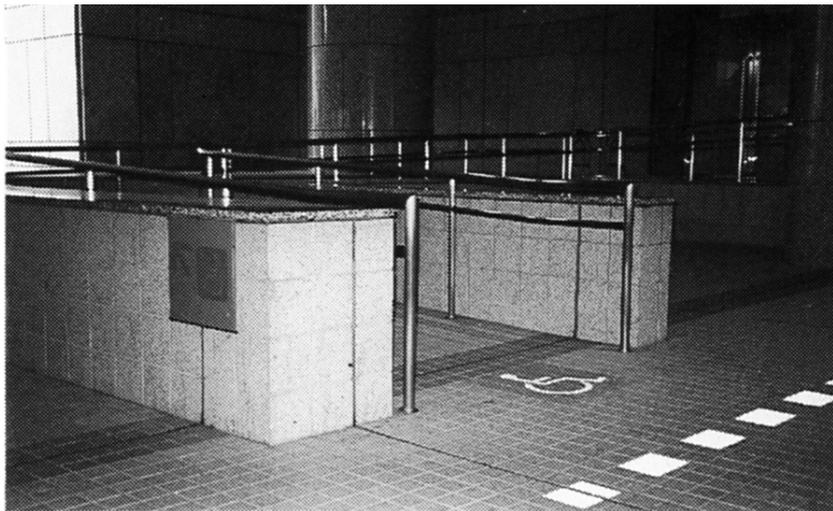
視覚障害者誘導ブロック上の違法駐輪

ユニバーサルデザインの考え方と法制度

- 「ADA法(障害を持つアメリカ人法)」(アメリカ、1990)
- 「できるだけ多くの人々が利用可能であるように製品、建物、空間をデザインすること」(ロナルド・メイス)
- 「バリアフリー」→「アクセシブル&ユーザブル」



“阻害するデザイン”



床に大きなシンボルマーク
(スペシャルな扱い)



「身障者以外の方の
操作はご遠慮ください。
ドアの開閉が遅くなり
皆が迷惑します」

障害の強調と隠蔽

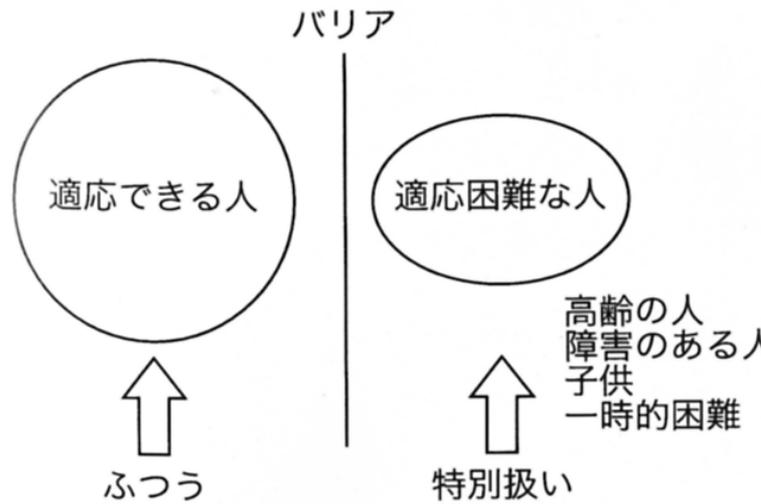
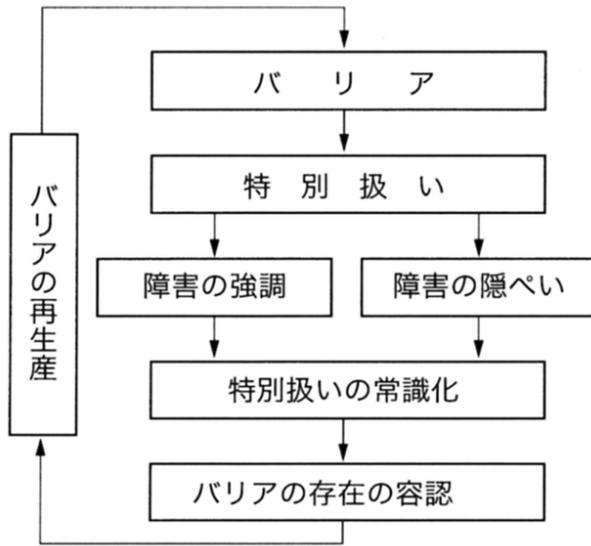


特殊なリフトや台車で階段を下りる。周りの人がみつめている。

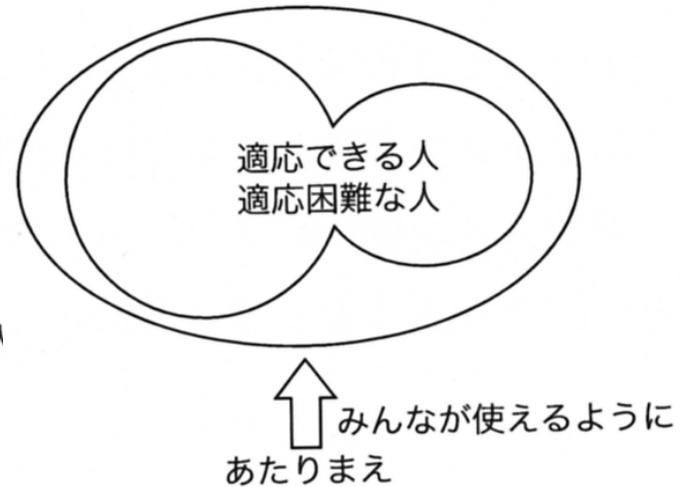
車いす対応エスカレーター。車いす使用者が利用しているときは、一般客は使わせてもらえない。多くの人の注目の的。

特別な通路への入口。「関係者以外立入禁止」と書いた札がある。特別な通路は業務用通路であることが多い。

バリアフリー VS ユニバーサルデザイン



バリアフリーの発想



ユニバーサルの発想

ノーマライゼーション

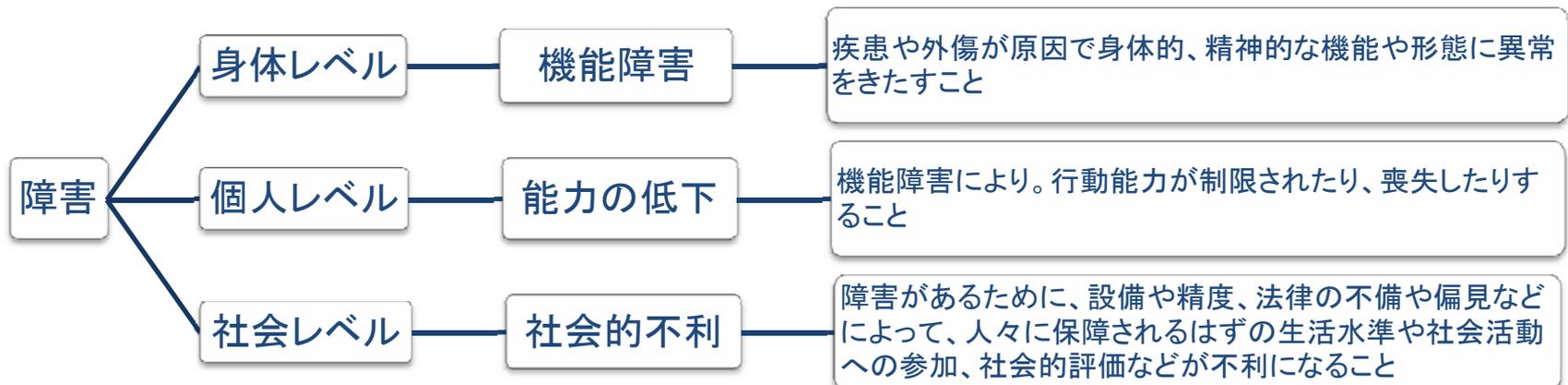
- 身体障害者が特別視されることなく、社会に生活する個人として、健常者とともに社会に参加し、共に行動できるようにすべきであるという考え方。
- 施設福祉 → 在宅福祉、地域福祉

障害の分類と概念

障害の分類(障害者基本法)



ICIDH(国際障害分類)による障害の概念



＜交通バリアフリー関係省庁担当窓口＞

国土交通省

〒100-8918
東京都千代田区霞が関2-1-3
中央合同庁舎第3号館
ホームページ <http://www.mlit.go.jp>

総合政策局交通消費者行政課
E-mail shohisha@mlit.go.jp
Tel 03-5253-8304 Fax 03-5253-1547

都市・地域整備局まちづくり推進課
Tel 03-5253-8406 Fax 03-5253-1589

自動車交通局総務課企画室
Tel 03-5253-8564 Fax 03-5253-1636

道路局路政課
Tel 03-5253-8480 Fax 03-5253-1616

海事局総務課
Tel 03-5253-8610 Fax 03-5253-1642

住宅局建築指導課
Tel 03-5253-8513 Fax 03-5253-1630

港湾局管理課
Tel 03-5253-8660 Fax 03-5253-1648

鉄道局業務課
Tel 03-5253-8542 Fax 03-5253-1634

航空局監理部総務課
Tel 03-5253-8692 Fax 03-5253-1656

警察庁

〒100-8974
東京都千代田区霞が関2-1-2
ホームページ <http://www.npa.go.jp>

交通局交通規制課
Tel 03-3581-0141 Fax 03-3593-2375

総務省

〒100-8926 東京都千代田区霞が関2-1-2
ホームページ <http://www.soumu.go.jp>

自治行政局地域振興課
Tel 03-5253-5533 Fax 03-5253-5537
E-mail chisei@soumu.go.jp

発行：交通エコロジー・モビリティ財団

〒102-0076 東京都千代田区五番町10番地 五番町KUIビル 3F
Tel 03-3221-6673 Fax 03-3221-6674
ホームページ <http://www.ecomo.or.jp>
E-mail ecomo@ecomo.or.jp

安心して移動できる 社会を目指して

交通バリアフリー法の解説



交通エコロジー・モビリティ財団

監修：国土交通省 総合政策局交通消費者行政課

交通バリアフリーは待ったなしの課題です。

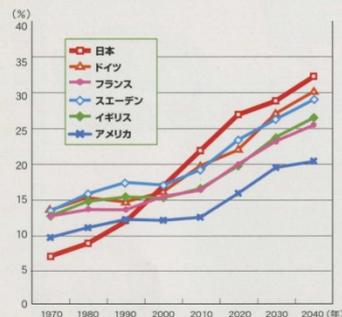
我が国では、他に例を見ない急速な高齢化が進んでおり、2015年には国民の4人に1人が65歳以上の高齢者となる本格的な高齢社会を迎えます。また、障害者が障害を持たない人と同じように社会に参加できる「ノーマライゼーション」の考え方が重要です。こうした中、高齢者、身体障害者や妊婦、けが人なども含め、みんなが公共交通機関を使った移動をしやすくするためのバリアフリー化が求められています。

主な欧米諸国の高齢化率の推移

我が国の高齢化率が、21世紀には世界のトップクラスへ(平成17年(2005年)日本19.9%、ドイツ18.5%、スウェーデン17.1%)

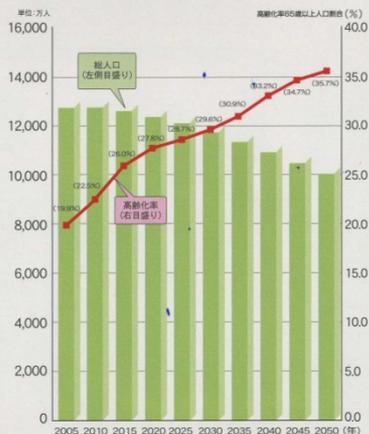
高齢化トップクラスの日本

65歳以上人口割合



資料: UN, World Population Prospects: The 2000 Revision
ただし日本は、総務省「国勢調査」及び国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」による。

65歳以上の将来推計



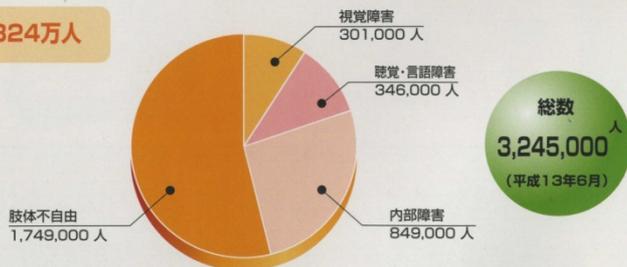
↑平成27年(2015年)には国民の4人に1人が65歳以上の高齢者となります。

資料: 2000年までは総務省「国勢調査」、2005年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」

障害の種類別に見た身体障害者数(在宅)

出典:平成13年版「障害者白書」

身体障害者は324万人



公共交通機関の現状は、まだまだ満足できるものではありません。

我が国の交通機関の現状は、迫りつつある高齢社会に対応できるよう、十分にバリアフリー化が進んでいると言えるでしょうか。答は、残念ながら、まだまだ課題が多いと言わざるを得ません。例えば、1日の平均利用客数が5,000人以上かつ高低差が5m以上ある駅のエレベーター設置率は52%、エスカレータ設置率は67%となっています。

旅客施設のバリアフリー化の現状

(1日あたりの平均利用客数が5,000人以上のもの)

	総施設数		移動円滑化基準(段差の解消)に適合している旅客施設数			全体に対する割合		(昨年度の割合)
	H14年度末	対前年度比	H13年度末	H14年度末	対前年度比	H13年度末	H14年度末	
鉄軌道駅	2,739	(100%)	2,742	1,068	(118%)	902	39%	33%
バスターミナル	45	(102%)	44	32	(107%)	30	71%	68%
旅客船ターミナル	9	(113%)	8	5	(167%)	3	56%	38%
航空旅客ターミナル	22	(105%)	21	4	(200%)	2	18%	10%

※()内は対前年度比

- 「段差の解消」については、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準(施設の新設等の際の基準)第4条(移動経路の幅、傾斜路、エレベーター、エスカレーター等が対象)を既存の施設に当てはめた場合の適合をもって算定。
- 航空旅客ターミナルについては、身体障害者が利用できるエレベーター・エスカレーター・スロープの設置はすでに平成13年3月までに100%達成されている。

車両等のバリアフリー化の現状

	車両等の総数		移動円滑化基準に適合している車両等の数			全体に対する割合		(昨年度の割合)
	H14年度末	対前年度比	H13年度末	H14年度末	対前年度比	H13年度末	H14年度末	
鉄軌道車両	51,136	(100%)	50,967	9,922	(131%)	7,565	19%	15%
バス	58,424	(100%)	58,273	—	(—)	—	—	—
低床バス	—	—	—	8,095	(159%)	5,105	14%	9%
ノンステップバス	—	—	—	3,835	(167%)	2,294	7%	4%
旅客船	1,116	(100%)	1,114	24	(1200%)	2	2%	0.2%
航空機	465	(102%)	455	114	(200%)	57	25%	13%

※()内は対前年度比

交通バリアフリー法とは？

（「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」平成12年5月17日公布、11月15日施行）

1 法律の趣旨

高齢者の方、身体障害者の方、そのほか妊産婦の方などの公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進するため、

- 1) 駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、あるいは鉄道車両、バス、旅客船、航空機などのバリアフリー化を推進します。
- 2) 駅などの旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づいて、旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進します。

2 法律の基本的な仕組み

1 基本方針の作成

主務大臣が、バリアフリー施策を総合的かつ計画的に推進するための「基本方針」を作成します。

2 交通事業者に対するバリアフリー基準適合義務

交通事業者に対し、駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルを新しく建設する場合、あるいは鉄道車両、バス、旅客船、航空機などを新しく導入する場合に「バリアフリー基準（移動円滑化基準）」への適合を義務づけます。

3 市町村の主導による地域のバリアフリー施策の推進

ア 市町村による基本構想の作成

市町村は、基本方針に基づき、一定規模の駅などの旅客施設（「特定旅客施設（注）」）を中心とした地区（「重点整備地区」）について、駅などの旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、当該重点整備地区におけるバリアフリー化のための方針、実施する事業等を内容とする「基本構想」を作成することができます。

イ 基本構想に基づく事業の実施

交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会は、それぞれ具体的な事業計画を作成し、バリアフリー化のための事業を実施します。

4 バリアフリー化に関する情報の提供

安心して公共交通機関を利用していただけるよう、駅施設などのバリアフリー化の状況についての情報を提供します。

交通バリアフリー法の仕組み

基本方針（主務大臣）

- ・移動円滑化の意義及び目標
- ・移動円滑化のために公共交通事業者が講ずべき措置に関する基本的事項
- ・市町村が作成する基本構想の指針 等

公共交通事業者が講ずべき措置

新設の旅客施設、車両についての公共交通事業者の義務

（旅客施設を新設する際の基準適合義務）

- ・エレベーター等の設置
- ・視覚障害者誘導用ブロックの敷設
- ・トイレを設置する場合の身体障害者用トイレの設置 等

（車両を導入する際の基準適合義務）

- ・視覚・聴覚情報提供装置の設置
- ・鉄道車両の車いすスペースの確保
- ・低床バスの導入
- ・航空機座席の可動式肘掛けの装着 等

既設の旅客施設、車両についての公共交通事業者の努力義務

重点整備地区におけるバリアフリー化の重点的・一体的な推進

基本構想（市町村）

- ・駅等の旅客施設及びその周辺の地区を重点的に整備すべき地区として指定
- ・旅客施設、道路、駅前広場等について、移動円滑化のための事業に関する基本的事項 等

公共交通特定事業

- ・公共交通事業者が基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施

道路特定事業

- ・道路管理者が基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施

交通安全特定事業

- ・都道府県公安委員会が基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施

その他の事業

- ・駅前広場、通路等一般交通の用に供する施設
- ・駐車場、公園等の整備等

支援措置

- ・国による補助金の交付
- ・地方公共団体が助成を行う場合の地方債の特例
- ・固定資産税等課税の特例

（注）市町村が基本構想を作成することができる「特定旅客施設」は、次のいずれかの条件をみだす旅客施設です。

ア. 1日の利用者数が5,000人以上の旅客施設。

イ. 当該市町村の高齢化率等の地域の状況からみて、高齢者、身体障害者の利用者数がアの旅客施設と同程度と認められる旅客施設。

ウ. その他、徒歩圏内に当該旅客施設を利用する相当数の高齢者、身体障害者等が利用する施設が存在し、当該旅客施設の利用の状況から、移動円滑化事業を優先的に実施する必要があると高いと認められる施設。

交通バリアフリー法に基づく基本方針とは？

公共交通機関のバリアフリー化を総合的かつ計画的に推進するため、国においてバリアフリー化の目標等を定めるものです。

1 バリアフリー化の意義及び目標に関する事項

1 バリアフリー化の意義

- ・高齢者、身体障害者等が自立した日常生活、社会生活を営むことができる社会を実現すること。
- ・すべての利用者に利用しやすい施設・設備の整備の推進。
- ・移動円滑化を進めるに当たっては、高齢者、身体障害者等の意見の反映が重要。

2 バリアフリー化の目標

・旅客施設

2010年までに、1日当たりの平均的な利用者の数が5,000人以上の原則としてすべての旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナル）について、

- 1) 段差の解消
- 2) 視覚障害者誘導用ブロックの整備
- 3) 身体障害者用のトイレの設置

等のバリアフリー化を実施する。

・車両等

2010年までに、以下のバリアフリー化を達成する。

車両等の種類	車両等の総数	バリアフリー化される車両等の数
鉄軌道車両	約 51,000	約 15,000 (約30%)
乗合バス車両	約60,000	原則として、10～15年で低床化された車両に代替 (うちノンステップバス) 約 12,000～15,000 (20～25%)
旅客船	約 1,100	約 550 (約 50%)
航空機	約 420	約 180 (約40%)

・一般交通用施設

重点整備地区の主要な特定経路を構成する道路、駅前広場、通路等について、原則として2010年までに、バリアフリー化を実施する

・信号機等

2010年までに、音響信号機、高齢者等感応信号機等の信号機の設置、歩行者用道路であることを表示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路標示の設置等のバリアフリー化を原則としてすべての特定経路を構成する道路において実施する。

2 交通事業者等が講ずべき措置

1 ハード面

- ・旅客施設のバリアフリー化
(出入口からすべての乗降場まで移動円滑化された経路を確保)。
- ・車両等のバリアフリー化
(高齢者、身体障害者等の乗降、車内移動が容易な設備)。

2 ソフト面

- ・案内情報の適切な提供
(視覚情報、聴覚情報により情報を分かりやすく適切に提供)。
- ・職員に対する教育訓練
(研修、マニュアルの整備等による職員教育の一層の充実)。

3 基本構想の指針

- ・重点整備地区におけるバリアフリー化事業の重点的・一体的な推進の重要性及び地区の設定要件。
- ・市町村が主体の基本構想作成に関係者が積極的に協力することによる事業の効果的推進。
- ・高齢者、身体障害者等の参画による意見の反映。
- ・目標の明確化、事業の連携と集中実施、既存計画等との調和の必要性。
- ・基本構想に記載する特定事業に関する事項。

4 バリアフリー化のために国及び地方公共団体が講ずべき措置、国民の協力

1 国及び地方公共団体が講ずべき措置

- ・設備投資等に対する支援、調査及び研究開発の促進。
- ・移動円滑化の状況に関する情報を利用しやすい形で提供。
- ・心のバリアフリーの重要性から、国民の理解を深めるための啓発、教育活動。

2 国民の協力

- ・高齢者、身体障害者等に対する理解を深めるとともに、手助け等積極的な協力。

バリアフリー化に関する基準の内容は？

1 公共交通機関

公共交通機関に関する基準（移動円滑化基準）は、公共交通事業者が駅などの旅客施設を新設・大改良する際や車両を新たに導入する際に適合を義務付ける基準です。また、既設の旅客施設や車両等についても移動円滑化基準への適合について努力義務が課せられます。

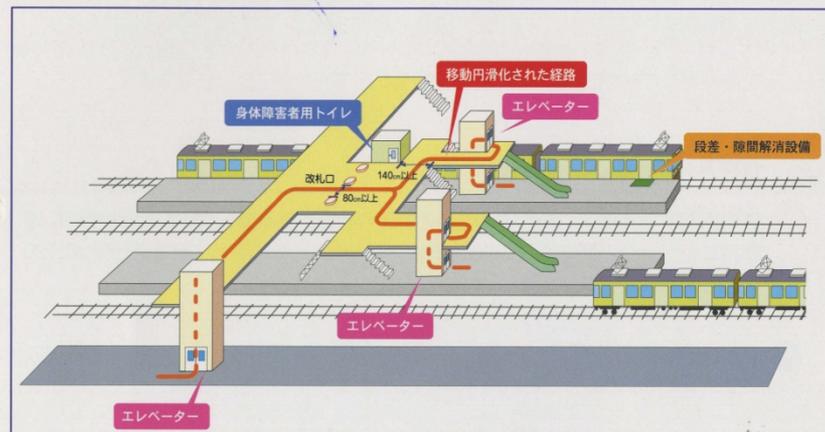
旅客施設

1 鉄軌道駅

- 1) 駅の出入口からプラットフォームへ通ずる経路について、原則としてエレベーター及びスロープにより、高低差を解消すること（移動円滑化された経路）。
- 2) 車いすが通るための幅を確保すること。
 - ・1以上の出入口の幅は、車いすが一点通過できる80cm以上とすること。ただし、円滑な旅客流動を確保する必要がある、公共通路へ直接通ずる出入口の幅は、車いすが通行できる90cm以上とすること。
 - ・1以上の通路の幅は、車いすが転回できる140cm以上とすること。
- 3) プラットホームと鉄軌道車両の床面とは、できる限り平らにすること。また、プラットフォームと鉄軌道車両の床面との隙間は、できる限り小さくすること。
隙間や段差により車いす使用者の円滑な乗降に支障があるときは、車いす使用者の乗降を円滑にする乗降設備を一以上備えること。
- 4) プラットホームにホームドア、可動式ホームさく、点状ブロックその他視覚障害者の転落を防止するための設備を設けること。
- 5) エレベーター、エスカレーター、トイレ、券売機等について、高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適した構造とすること。
 - ・エレベーターは車いすが中で転回できる140cm×135cm以上の大きさとする。
 - ・エレベーターの昇降方向、到着階及び出入口の閉鎖について音声で案内すること。
- 6) その他、視覚障害者誘導用ブロック、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えること。
 - ・出入口からプラットフォームまで視覚障害者誘導用ブロックを敷設すること。
 - ・階段、スロープ、エスカレーターの下上に点状ブロックを敷設すること。
 - ・トイレの男女の別と内部の構造を音、点字等で示すこと。
- 7) 階段の両側に手すりを設置すること。

- 2) バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルについても鉄軌道駅に準じた基準とする。

交通バリアフリー施設整備イメージ立体図



車両等

- 1 鉄軌道車両、乗合バス、船舶、航空機には、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えること。
- 2 乗合バス
 - 1) 低床バス（ノンステップバス、ワンステップバスレベル）とすること。
 - 2) 車いすスペースを設置すること。
 - 3) 車外用放送装置を設置すること。
- 3 鉄軌道車両
 - 1) 車いすスペースを設置すること。
 - 2) トイレについて、車いす使用者の円滑な利用に適した構造とすること。
 - 3) 列車の連結部にはプラットフォーム上の旅客の転落を防止するための措置を講ずること。

4 船舶

- 1) バリアフリー化された客席及び車いすスペースを設置すること。
- 2) トイレについて、高齢者、身体障害者の円滑な利用に適した構造とすること。
- 3) 1)の客席等からトイレ、食堂等の船内旅客用設備へ通する1以上の経路について、エレベーターの設置等により、高齢者、身体障害者が単独で移動可能な構造とすること。

5 航空機

- 1) 通路側座席の半数以上に可動式ひじ掛けを装着すること（客席数が30以上の航空機）。
- 2) トイレについて、車いす使用者の円滑な利用に適した構造とすること（通路が2以上の航空機）。
- 3) 航空機内で利用できる車いすを備え付けること（客席数が60以上の航空機）。

2 道路

道路に関する基準は、市町村が作成する基本構想に即して、道路管理者が歩道、道路用エレベーター等の設置、歩道の段差・傾斜・勾配の改善等の移動円滑化のために必要な事業を実施する際に適合を義務付ける基準です。

- 1) 高齢者、身体障害者等の移動円滑化のために必要な道路には、歩道（自転車歩行者道を含む）を設置し、自動車と分離した通行空間を確保すること。
- 2) 歩道

 - 1) 車いす使用者のすれ違いを可能とするために、2メートル以上の幅員を連続して確保すること。
 - 2) 車両を乗り入れさせるために歩道を切り下げる場合であっても、幅員2メートル以上の平坦部を連続して確保すること。
 - 3) 視覚障害者の安全な通行を確保するために、高さ15センチメートル以上の縁石により区画すること。
 - 4) 歩道面の高さは5センチメートルを標準とし、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するために、必要に応じて植樹帯、並木及はさくを設置すること。
 - 5) 舗装は、原則として、透水性舗装とすること。
 - 6) 勾配は、原則として、縦断方向については5パーセント以下、横断方向については1パーセント以下とすること。
 - 7) 歩道が横断歩道に接続する歩車道境界部の段差は、2センチメートルを標準とすること。

3 案内施設

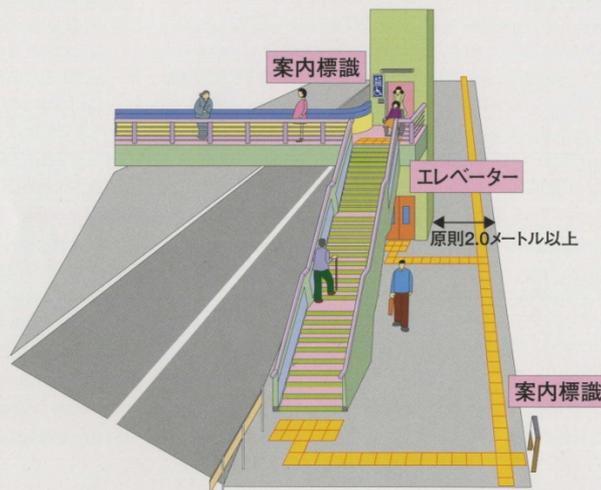
- 1) 主要な交差点等においては、病院等の主要施設、エレベーター等の移動支援施設等を標識や視覚障害者誘導用ブロックで案内すること。
- 2) 上記の案内には、必要に応じて点字又は音声等により案内する設備を設けること。

4 立体横断施設

- 1) 垂直方向の移動等を少なくするよう、立体横断施設の設置に配慮すること。
- 2) 高齢者、身体障害者等の移動円滑化のために必要な立体横断施設には、原則として道路用エレベーターを設置すること。

5 その他

- 1) バス停、路面電車停留場、自動車駐車場等は、移動円滑化に必要な構造とすること。
- 2) 積雪寒冷地においては、必要な個所に融雪施設等を設置することにより、冬季における移動円滑化を確保すること。



3 信号機等

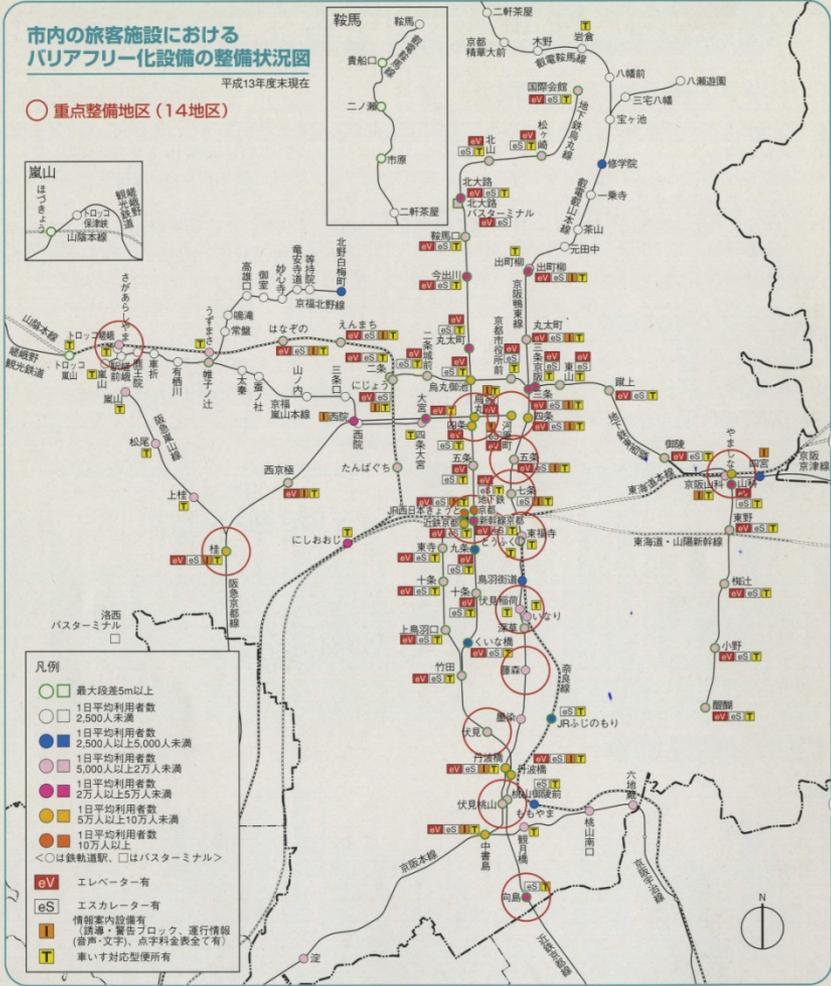
信号機等に関する基準は、都道府県公安委員会が市町村の基本構想に即して交通安全特定事業を実施する際に適合を義務付けられる、移動円滑化のために必要な信号機、道路標識等の基準です。

- 1) 信号機について、音響機能や歩行者用青時間延長機能を整備すること等により道路の横断の安全を確保するための措置を講ずること。
- 2) 道路標識及び道路標示について、見やすく分かりやすいものとする。

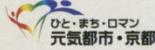
市内の旅客施設における
バリアフリー化設備の整備状況図

平成13年度末現在

○ 重点整備地区 (14地区)



- 凡例
- 最大段差5m以上
 - 1日平均利用者数 2,500人未満
 - 1日平均利用者数 2,500人以上5,000人未満
 - 1日平均利用者数 5,000人以上2万人未満
 - 1日平均利用者数 2万人以上5万人未満
 - 1日平均利用者数 5万人以上10万人未満
 - 1日平均利用者数 10万人以上
 - は鉄軌道駅、□はバスターミナル
 - eV エレベーター有
 - eS エスカレーター有
 - I 情報案内設備有 (録音・音声ブロック、運行情報 (音声・文字)、点字料金表全て有)
 - T 車いす対応型便所有



「京都市交通バリアフリー全体構想」は、ホームページにも掲載しています。ホームページでは音声案内もしています。

京都市交通バリアフリー全体構想「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 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)
<http://www.city.kyoto.jp/tokei/trafficpolicy/barrier/index.html>

2002(平成14)年10月発行 京都市印刷物 第140709号



京都市交通バリアフリー全体構想 「概要版」

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 ますもと よりかほ
山本 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・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」策定期間

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、くらしに「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々に心から御礼申し上げます。

平成14年10月

交通バリアフリー法の基本的な仕組み

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

平成12年5月17日公布、11月15日施行

交通バリアフリー法の制定によって、国、公共交通事業者、市町村などには、以下のような責務が生じました。

1. 「移動円滑化の促進に関する基本方針」の作成

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、「移動円滑化の促進に関する基本方針」を作成すること。（平成12年11月15日作成済み）

2. 公共交通事業者の義務

(1) 基準適合義務

公共交通事業者は、旅客施設の新設や新車両の購入などを行う際に、バリアフリー基準（「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。

(2) 基準適合努力義務

公共交通事業者は、既存の旅客施設や車両について、「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。

3. 「重点整備地区」のバリアフリー化の推進

(1) 「移動円滑化基本構想」の策定

市町村は、特に改善の必要性の高い旅客施設を中心とした地区を「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。

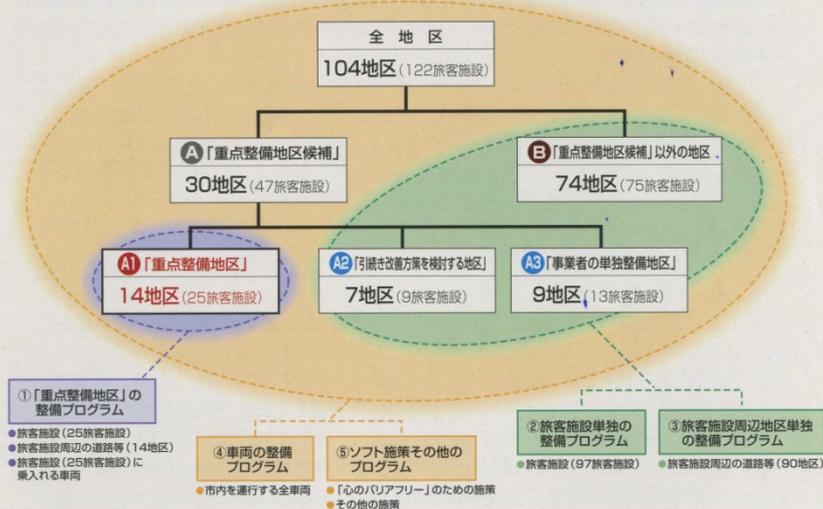
(2) 「移動円滑化基本構想」に基づくバリアフリー化事業の実施

「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、道路管理者及び都道府県公安委員会は、「移動円滑化基本構想」に盛り込まれた内容どおり、具体的な事業計画を作成し、平成22年までに、互いに連携し、集中的かつ効果的にバリアフリー化事業を実施しなければならないこと。

「重点整備地区」選定の手順と「長期整備プログラム」の構成

◎「重点整備地区」選定の手順

- I. 「重点整備地区」は、旅客施設を中心とした徒歩圏内（概ね500メートルから1キロメートル）の範囲を対象として定めることになっています。そこで、「重点整備地区」選定の検討に当たり、まず、徒歩圏内に複数の旅客施設がある場合はこれらを一つの地区として捉え、市内の122の旅客施設について104の地区を設定しました。
- II. 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点数化した客観的指標に基づいて全104地区を評価し、全市的な観点から、より整備優先度（他の地区に優先してバリアフリー化を図る必要性の度合い）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。
- III. 「重点整備地区候補」30地区について詳細な改善方策の検討を行い、その結果、「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14地区を「重点整備地区」に選定し、「重点整備地区」ごとに「移動円滑化基本構想」の策定期間を定めました。



◎「長期整備プログラム」の構成

「長期整備プログラム」は、5つのプログラムで構成されています。上の図は、5つのプログラム（①～⑤）と、その対象となる地区や旅客施設を示しています。

ポイント

京都市では、「重点整備地区」のバリアフリー化を推進するだけでなく、併せて「重点整備地区」以外の旅客施設、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していくため、その指針として、京都市独自のバリアフリー化の目標や具体的な改善方針などを定め、「長期整備プログラム」として取りまとめました。

地区の区分と「重点整備地区」ごとの「移動円滑化基本構想」策定期間

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間	地区名	旅客施設名	
		柱	阪急桂駅
前期 H14年度	山科	JR山科駅、京阪山科駅、地下鉄山科駅	
	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、京福嵯峨前駅、嵯峨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 引き続き改善方策を検討する地区（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策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/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	蛸ノ社	京福蛸ノ社駅	三宅八幡	叡電三宅八幡駅	松ヶ崎	地下鉄松ヶ崎駅
上烏羽口	近鉄上烏羽口駅	京福太秦	京福太秦駅	八潮遊園	叡電八潮遊園駅	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
烏羽街道	京阪烏羽街道駅	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	桃辻	地下鉄桃辻駅
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
鯉月橋	京阪鯉月橋駅	紗心寺	京福紗心寺駅	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	龍安寺道	京福龍安寺道駅	トロッコ嵐山	トロッコ嵐山駅	洛西	洛西/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		



①



②



③



④



⑤



⑥



⑦



⑧



⑨



⑩



⑪



⑫

JRいなり駅構内図

地区名

稲荷地区

旅客施設

JRいなり駅



10 全景



9 支柱が邪魔になり、警告ブロックが後方に



8 跨線橋階段



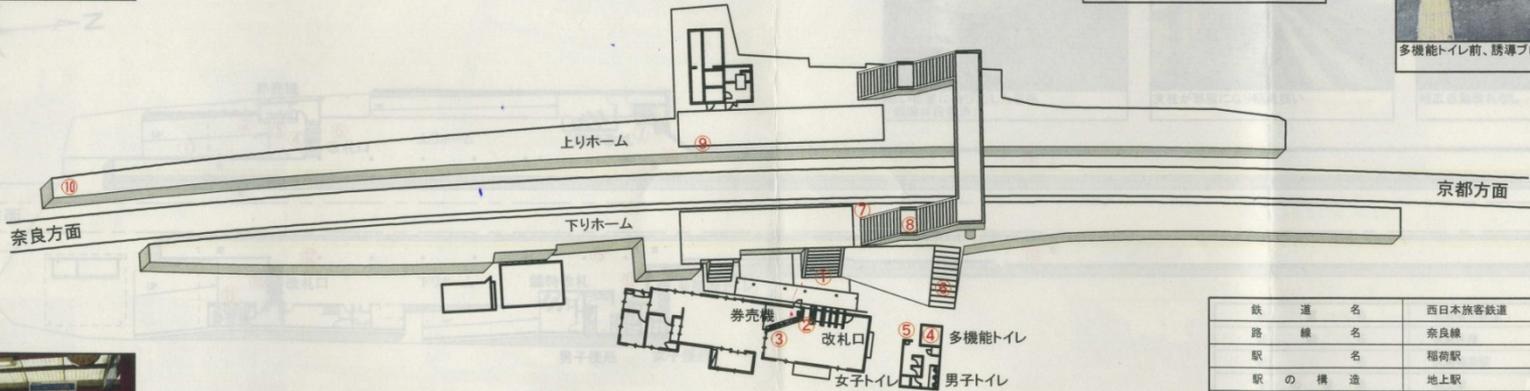
7 跨線橋階段横の幅員狭い



6 改札付近階段



5 多機能トイレ前、誘導ブロック非連続



1 改札付近階段



2 折りたたみ式改札(車椅子対応)



3 券売機(点字あり)



4 オストメイト対応多機能トイレ

鉄道名	西日本旅客鉄道	
路線名	奈良線	
駅名	稲荷駅	
駅の構造	地上駅	
1日平均乗降客数	8,500人 (5000人程度)	
最大段差	改札口～改札口(改札外)	0.28m
	改札口～プラットホーム(改札内)	4.80m
段差解消の状況	出入口～改札口(改札外)	○ 手すり付 X 段差面
	改札口～プラットホーム(改札内)	X エレベーター、エスカレーター無し
情報案内設備	標準音声ブロックの設置状況	○ 券売機～改札口～プラットホームに連続して有り
	ホーム上での運行情報設備	○ 有り
利便設備	音声案内	○ 有り
	文字情報	X 無し
個別設備	券売機に併設した点字料金表示	○ 有り
	トイレ	◎ オストメイト対応多機能トイレ(改札口付近)
休憩施設	ベンチ	○ 有り
	フラット	○ 有り
個別設備	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
	車椅子対応(下駄スペース)	○ 有り
個別設備	幅広タイプ(90cm以上)	○ 有り
	改札口	○ 幅90cm以上の改札口有り

京阪伏見稲荷駅構内図 設備位置図及び道路等の状況

地区名

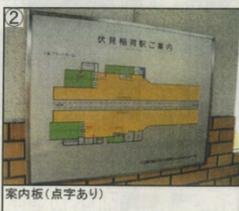
稲荷地区

旅客施設

京阪伏見稲荷駅



改札前スロープ



案内板(点字あり)



券売機(点字あり)



幅広自動改札なし



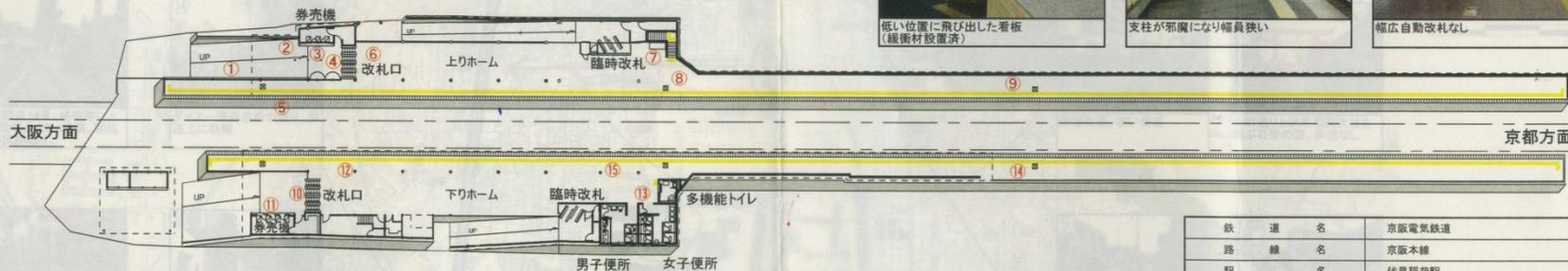
支柱が邪魔になり幅員狭い



のりこし精算機(点字あり)



ホーム下にトイレが設置されている



低い位置に飛び出した看板(緩衝材設置済)



支柱が邪魔になり幅員狭い



幅広自動改札なし



券売機(点字あり)



支柱が邪魔になり幅員狭い



オストメイト対応多機能トイレ



架線柱が邪魔になり幅員狭い



全景

鉄道名	京阪電気鉄道
路線名	京阪本線
駅名	伏見稲荷駅
駅の構造	地上駅
1日平均乗降客数	6,653人
最大段差	改札口～改札口(改札外) 1.50m 改札口～プラットホーム(改札内) -
段差解消の状況	出入口～改札口(改札外) × スロープ(勾配1/9～1/11) 改札口～プラットホーム(改札内) ○ 段差無し 誘導案内ブロック 券売機～改札口～プラットホームに連続しての設置状況 ○ 有り
情報案内設備	ホーム上での運行 音声案内 ○ 有り 情報設備 文字情報 ○ 有り 券売機に併設した点字料金表示 ○ 有り
利便設備	トイレ ◎ オストメイト対応多機能トイレ(下りホーム)(上りホームは一般用トイレのみ) 休憩施設 ○ ベンチ有り
個別設備	プラットホーム 転落防止対策 ○ ホーム縁の転落防止帯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(下部スペース) × 無し 改札口 幅広タイプ ○ 自動改札機無し通路

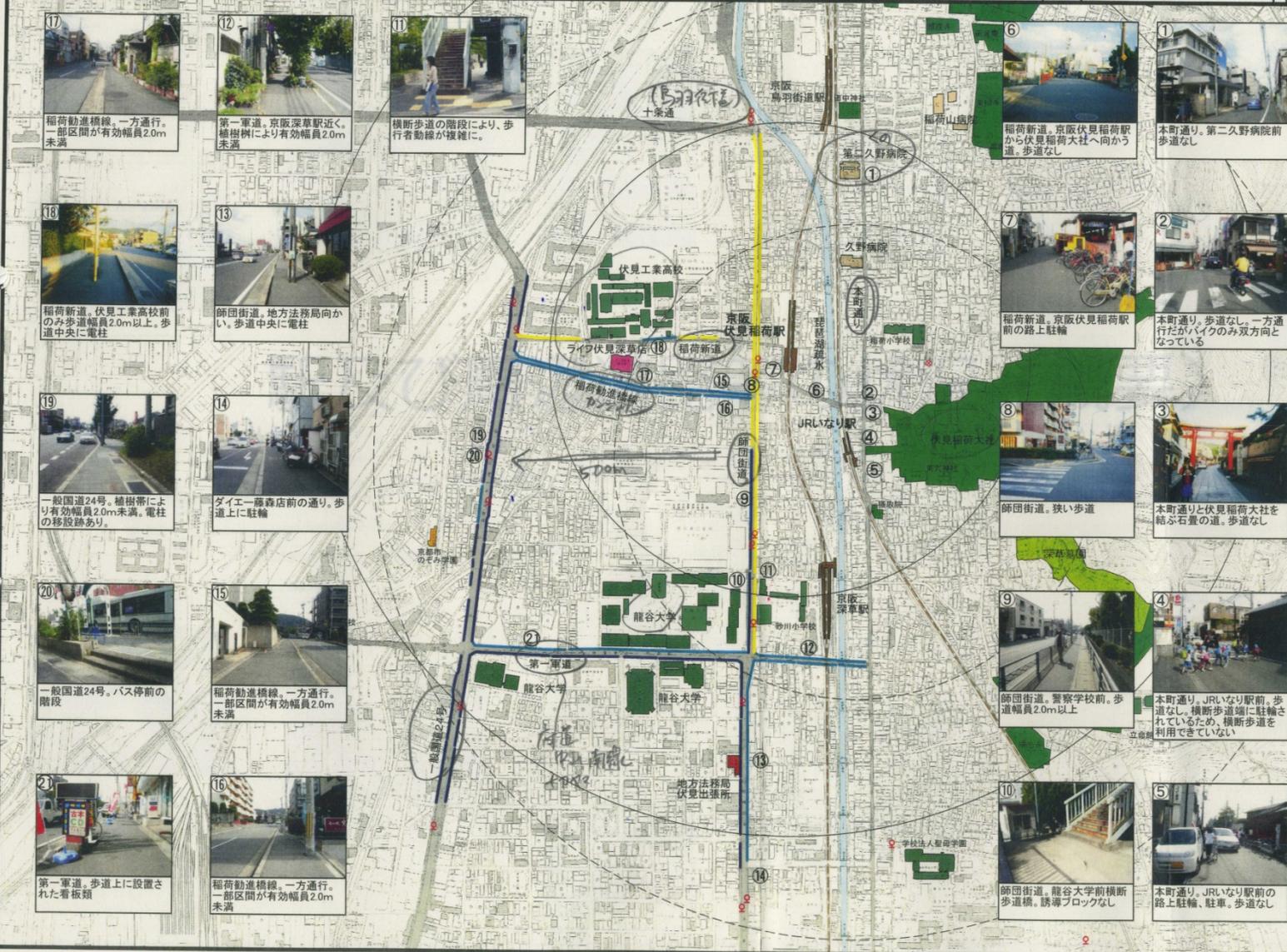
旅客施設周辺の主要施設位置図及び道路等の状況

地区名

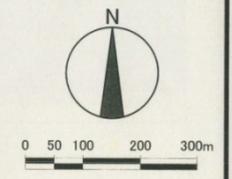
稲荷地区

旅客施設

JRLいなり駅
京阪伏見稲荷駅



- 凡例 (主要施設)
- 旅客施設 (鉄道)
 - 官公庁施設
 - 福祉施設
 - 医療施設
 - 教育施設
 - 文化・レクリエーション施設等
 - 都市公園
 - 公益サービス施設
 - 商業施設
 - 交番
 - バス停



- 凡例 (道路の状況)
- 有効歩道幅員2m未満
 - 有効歩道幅員2m以上
 - 有効歩道幅員2m以上
横断歩帯等により一部区間未通

17 稲荷動進橋線。一方通行。一部区間が有効幅員2.0m未満

12 第一軍道。京阪深草駅近く、植樹帯により有効幅員2.0m未満

11 横断歩道の階段により、歩行者動線が複雑に。

18 稲荷新道。伏見工業高校前のみ歩道幅員2.0m以上。歩道中央に電柱

13 師団街道。地方事務所向かい。歩道中央に電柱

19 一般国道24号。植樹帯により有効幅員2.0m未満。電柱の移設跡あり

14 ダイエー藤森店前の通り。歩道に駐輪

20 一般国道24号。バス停前の階段

15 稲荷動進橋線。一方通行。一部区間が有効幅員2.0m未満

21 第一軍道。歩道上に設置された看板類

16 稲荷動進橋線。一方通行。一部区間が有効幅員2.0m未満

6 稲荷新道。京阪伏見稲荷駅から伏見稲荷大社へ向かう道。歩道なし

1 本町通り。第二久野病院前歩道なし

7 稲荷新道。京阪伏見稲荷駅前の路上駐輪

2 本町通り。歩道なし。一方通行だがバイクのみ双方向となっている

8 師団街道。狭い歩道

3 本町通りと伏見稲荷大社を結ぶ石畳の道。歩道なし

9 師団街道。警察学校前。歩道幅員2.0m以上

4 本町通り。JRLいなり駅前。歩道なし。横断歩道端に駐輪されているため、横断歩道を利用できていない

10 師団街道。龍谷大学前横断歩道橋。誘導ブロックなし

5 本町通り。JRLいなり駅前の路上駐輪、駐車。歩道なし

調査風景 調査集計結果 1班：道路調査（西ルート）

調査ルート

道路調査風景

(1班)



道路調査風景

(2班)



道路調査風景

(3班)

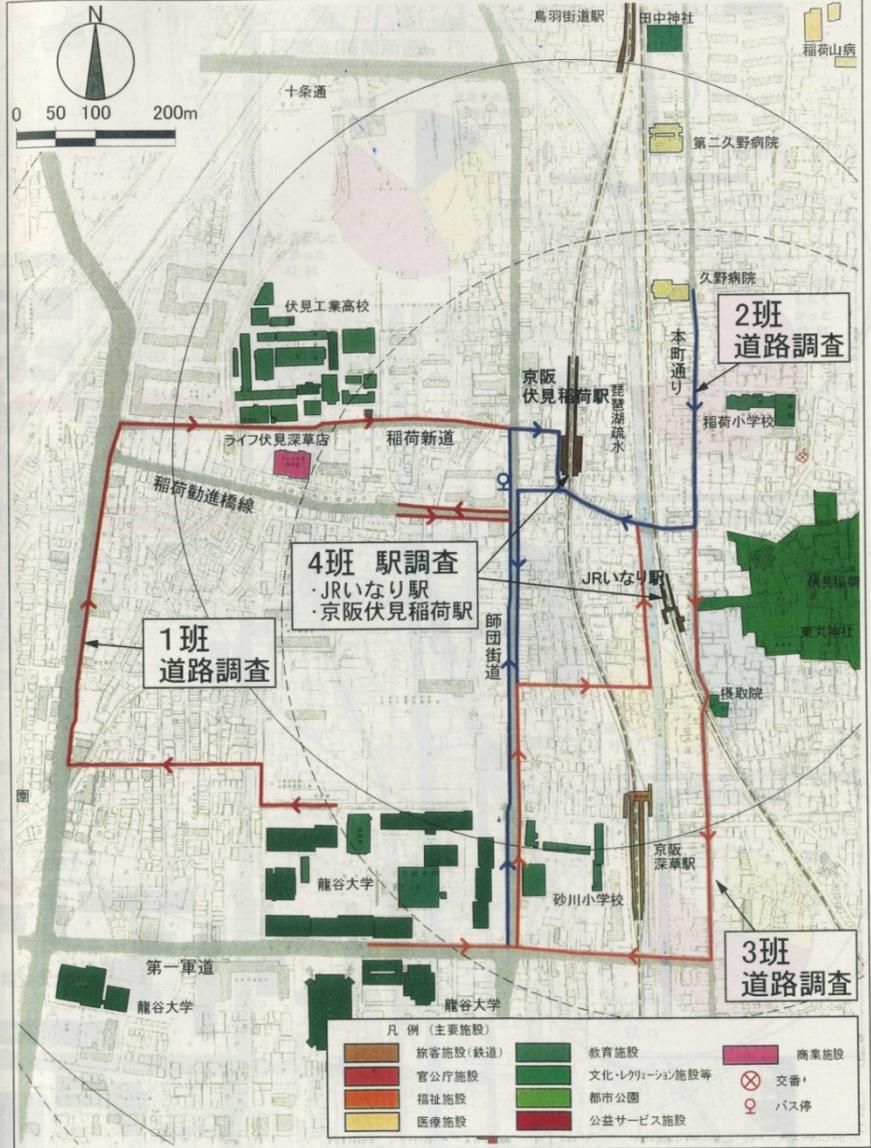


駅調査風景

(4班)

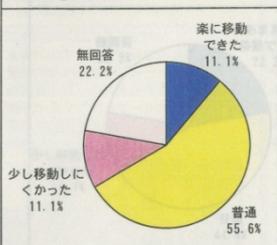


意見交換会風景

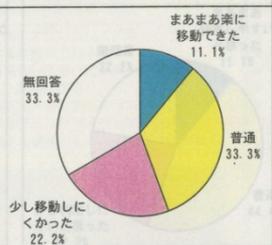


アンケート調査集計結果 4班：駅調査（JRいなり駅）

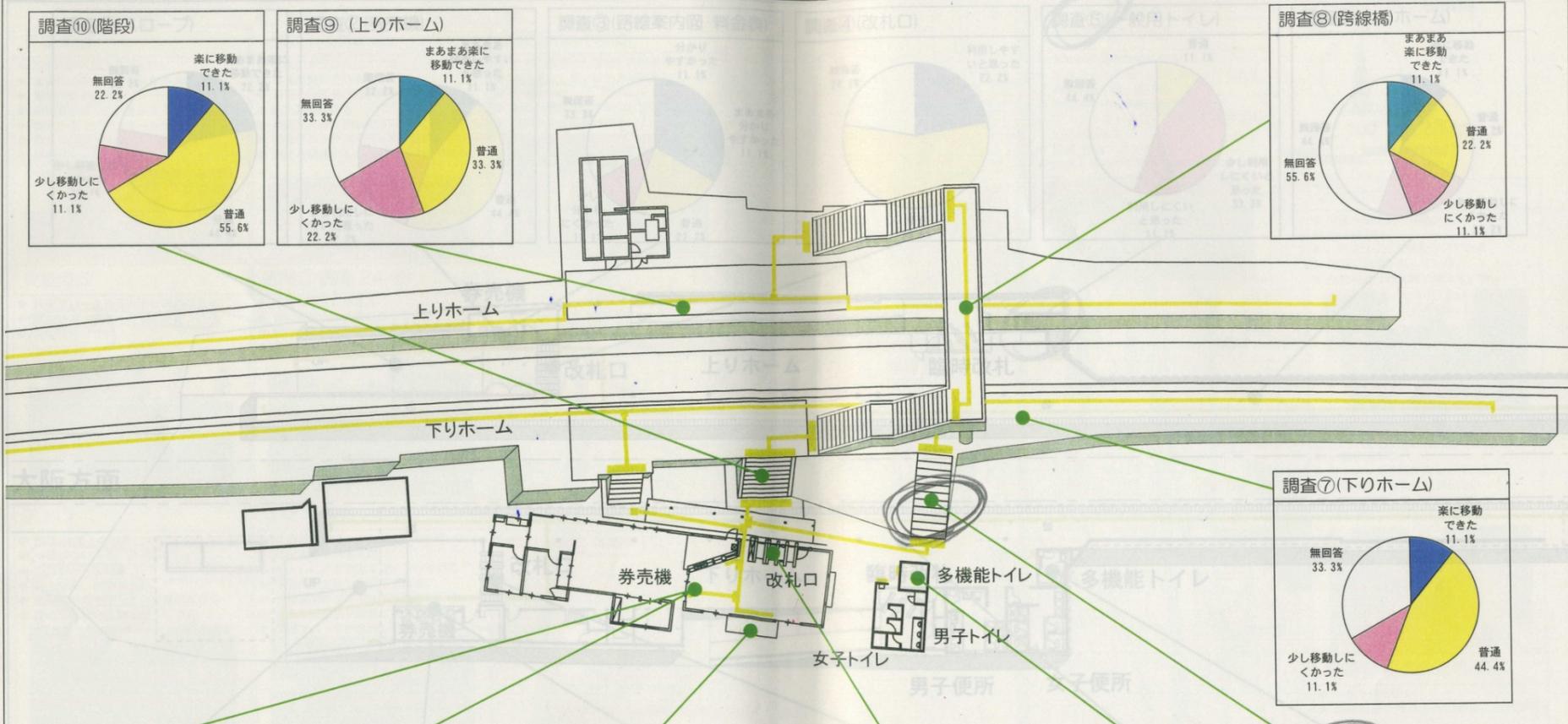
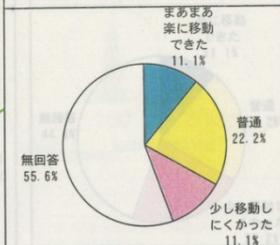
調査⑩(階段)



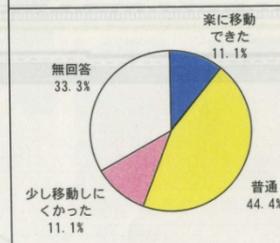
調査⑨(上りホーム)



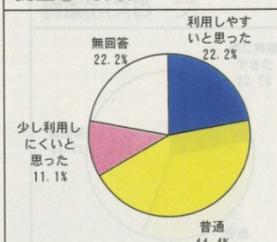
調査⑧(跨線橋)



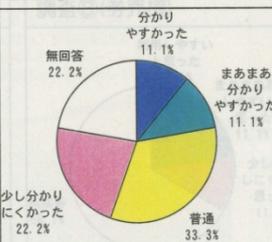
調査⑦(下りホーム)



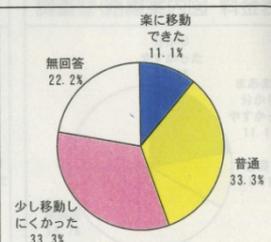
調査②(券売機)



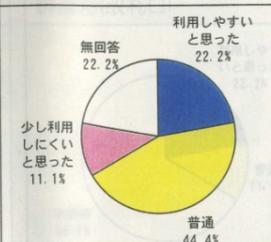
調査③(路線案内図・料金表)



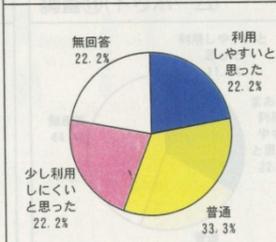
調査①(出入口)



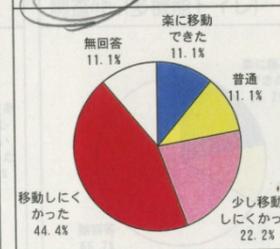
調査④(改札口)



調査⑤(多機能トイレ)



調査⑥(階段)



問題点マップ 1班：道路調査（西ルート）

交差点⑦

- ◆ 南側の歩行者だまりが狭い
- ◆ 車道へのすりつけ勾配がきつい
- ◆ 北側の歩車道境界ブロックが破損
- ◆ 横断溝の部分に段差がある
- ◆ 横断歩道上にマンホールがある
- ◆ 横断歩道幅が狭い
- ◆ 音響信号がない



区間⑧(稲荷新道)

- ◆ 樫樹根が飛び出している
- ◆ 高欄が錆びている
- ◆ 舗装にひびや凸凹がある
- ◆ 路上駐輪がある
- ◆ 進行方向の勾配がきつい
- ◆ 誘導ブロックが連続していない
- ◆ 道路を横断するための横断歩道がない



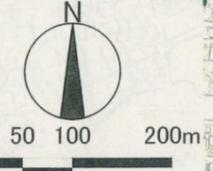
区間⑨(稲荷新道)

- ◆ 伏見工業高校の敷地との境目に段差
- ◆ 乗入部のL型ブロックが破損している
- ◆ 歩道がない
- ◆ 路肩の横断勾配がきつい
- ◆ 路側の中に電柱がある



区間⑩(稲荷新道)

- ◆ 電柱が歩道の中央にある
- ◆ マンホールの囲い込みブロックにより歩道が狭くなっている
- ◆ 市営住宅前の横断勾配がきつい
- ◆ アスファルトとブロック舗装の継ぎ目に凸凹がある
- ◆ 誘導・警告ブロックがない
- ◆ 歩道と車道の境界ブロックが高い

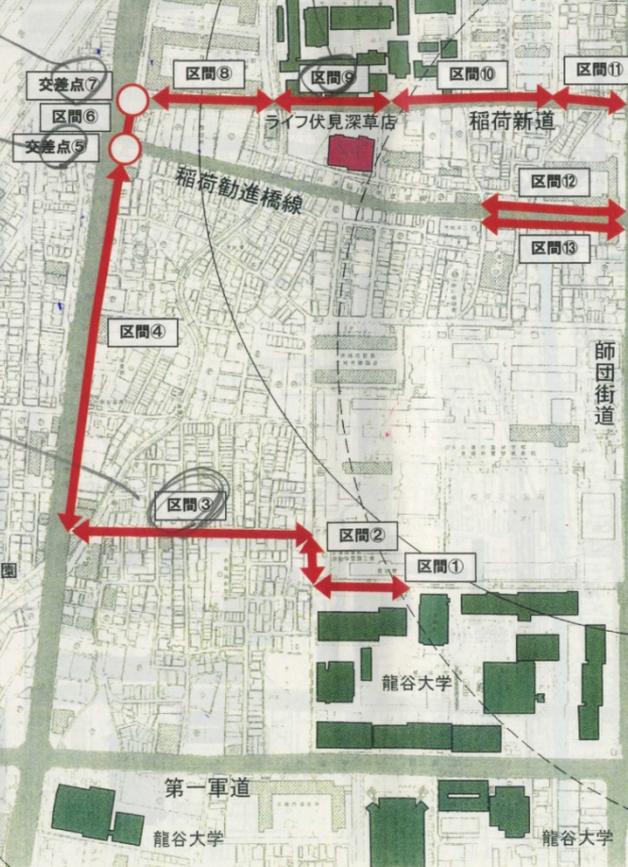
交差点⑤

- ◆ 誘導ブロック設置方法に問題がある
- ◆ 横断歩道(車道)の勾配がきつい
- ◆ 音響信号がない



区間⑥(国道24号)

- ◆ 不要な乗入口がある
- ◆ 電柱が通行の支障になっている
- ◆ 誘導ブロックが連続していない
- ◆ 進行方向の勾配がきつい

区間⑪(稲荷新道)

- ◆ 師団街道手前の幅員が狭い
- ◆ 歩道がない
- ◆ L型ブロックがたついている
- ◆ 舗装に凸凹が生じている
- ◆ 電柱が通行の支障になっている



区間③

- ◆ 国道24号との境界に勾配がある
- ◆ 歩道がないうえ、路側帯が狭い
- ◆ 街灯がなく夜が暗い
- ◆ 路上駐車、駐輪が多い
- ◆ 暗渠部分が下がっている箇所がある
- ◆ 電柱が通行の支障になっている



区間④(国道24号)

- ◆ 防護欄が歩道上にあり、対向の車いすと自転車が入りづらい
- ◆ 乗入口により歩道が波をうっている
- ◆ 横断勾配がきつい箇所がある
- ◆ 歩車道境界ブロックが破損している
- ◆ 舗装の復旧跡が段差になっている
- ◆ 誘導ブロックが連続していない



区間⑫(稲荷勤進橋線)

- ◆ 一部歩道が狭い
- ◆ マンホールの蓋が突出している
- ◆ 交差点部の横断勾配がきつい
- ◆ 官民境界杭が飛び出している
- ◆ 点字ブロックがない



区間①

- ◆ 高い塀に囲まれて視界が悪い
- ◆ 路側帯のほぼ中央に電柱がある
- ◆ 歩道がない
- ◆ 出会い頭の事故が多い
- ◆ 見通しが良すぎで車がスピードをだすので危ない



区間②

- ◆ 歩車道の段差が大きい
- ◆ 車道へ下りる勾配がきつい
- ◆ 舗装に凸凹が生じている
- ◆ 横断防止柵が破損している



区間⑬(稲荷勤進橋線)

- ◆ 一部歩道が狭い
- ◆ 師団街道交差点付近の舗装に凸凹が生じている
- ◆ マンホールの蓋が突出している
- ◆ 電柱が通行の支障になっている
- ◆ 点字ブロックがない
- ◆ 車両の乗入により歩車道境界ブロックが破損している



問題点マップ 4班：駅調査（JRいなり駅）

調査⑩(階段)

- ◆ 車いすに対応していない
- ◆ 階段端が分かりにくい
- ◆ 最上段のお地の段まり低く危険である
- ◆ 手すりの位置が低く使いにくい
- ◆ 階段が急である
- ◆ 階段に滑り止めがない



調査⑨(上りホーム)

- ◆ 支柱により、警告ブロックの位置がホーム端からかなり内側になっている
- ◆ 時刻表の位置が分かりにくい
- ◆ 時刻表に点字表示がない
- ◆ 行き先案内表示がない
- ◆ 非常停止ボタンがない
- ◆ 案内放送の声が聞き取りにくい
- ◆ ホームと列車との段差が大きい



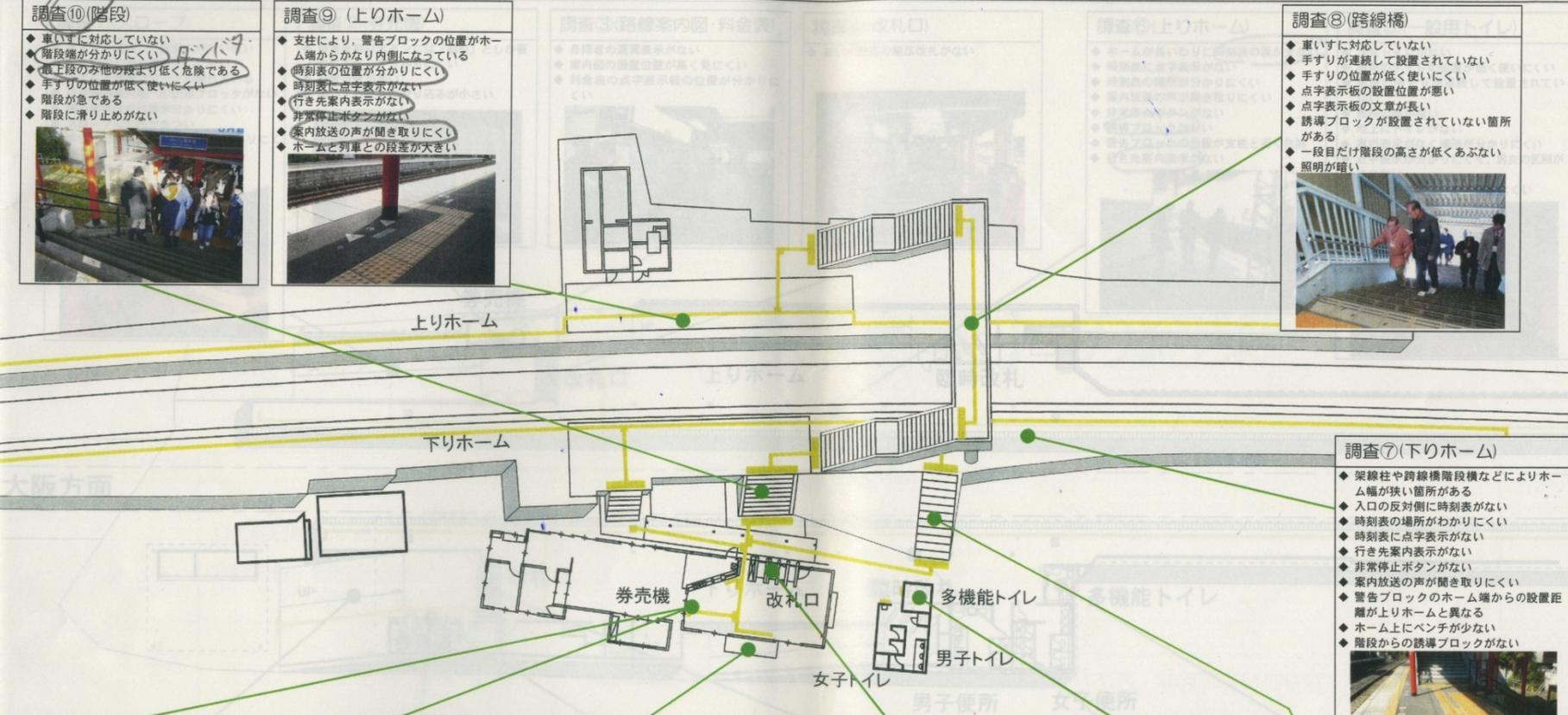
調査⑧(跨線橋)

- ◆ 車いすに対応していない
- ◆ 手すりが連続して設置されていない
- ◆ 手すりの位置が低く使いにくい
- ◆ 点字表示板の設置位置が悪い
- ◆ 点字表示板の文章が長い
- ◆ 誘導ブロックが設置されていない箇所がある
- ◆ 一段目だけ階段の高さが低くあふない
- ◆ 照明が暗い



調査⑦(下りホーム)

- ◆ 架線柱や跨線橋階段横などによりホーム幅が狭い箇所がある
- ◆ 入口の反対側に時刻表がない
- ◆ 時刻表の場所がわかりにくい
- ◆ 時刻表に点字表示がない
- ◆ 行き先案内表示がない
- ◆ 非常停止ボタンがない
- ◆ 案内放送の声が聞き取りにくい
- ◆ 警告ブロックのホーム端からの設置距離が上りホームと異なる
- ◆ ホーム上にベンチが少ない
- ◆ 階段からの誘導ブロックがない



調査②(券売機)

- ◆ 券売機の数が少ない
- ◆ 点字表示が間違えている(「硬貨」が「こっか」に)
- ◆ 障害者割引用切符の買い方が分かりにくい
- ◆ 設置位置が高い
- ◆ 車いすのための蹴り込みが小さい
- ◆ 1台にしか点字表示がない



調査③(路線案内図・料金表)

- ◆ 路線案内図の表示内容が分かりにくい
- ◆ 点字表示の内容が分かりにくい



調査①(出入口)

- ◆ 段差があり車いすでは利用できない
- ◆ 誘導・警告ブロックが入口から連続していない
- ◆ 誘導・警告ブロックが凸凹している箇所がある



調査④(改札口)

- ◆ 切符投入・イコカをあてる箇所に点字表示がない
- ◆ 改札口の幅が狭い



調査⑤(多機能トイレ)

- ◆ 改札口からトイレへの案内表示がない
- ◆ スペースが狭く利用しにくい
- ◆ レイアウト図の場所が分かりにくい
- ◆ 可動手すりが硬く、長さが不足している
- ◆ 音声案内がない
- ◆ 男女別の表示が分かりにくい



調査⑥(階段)

- ◆ 車いすに対応していない
- ◆ 階段端が分かりにくい
- ◆ 階段の段差が統一されていない
- ◆ 一段分の幅が広く歩きにくい
- ◆ 屋根がない



調査の概要

調査日：平成18年2月13日・14日

調査項目：

①歩道・道路（単路部）

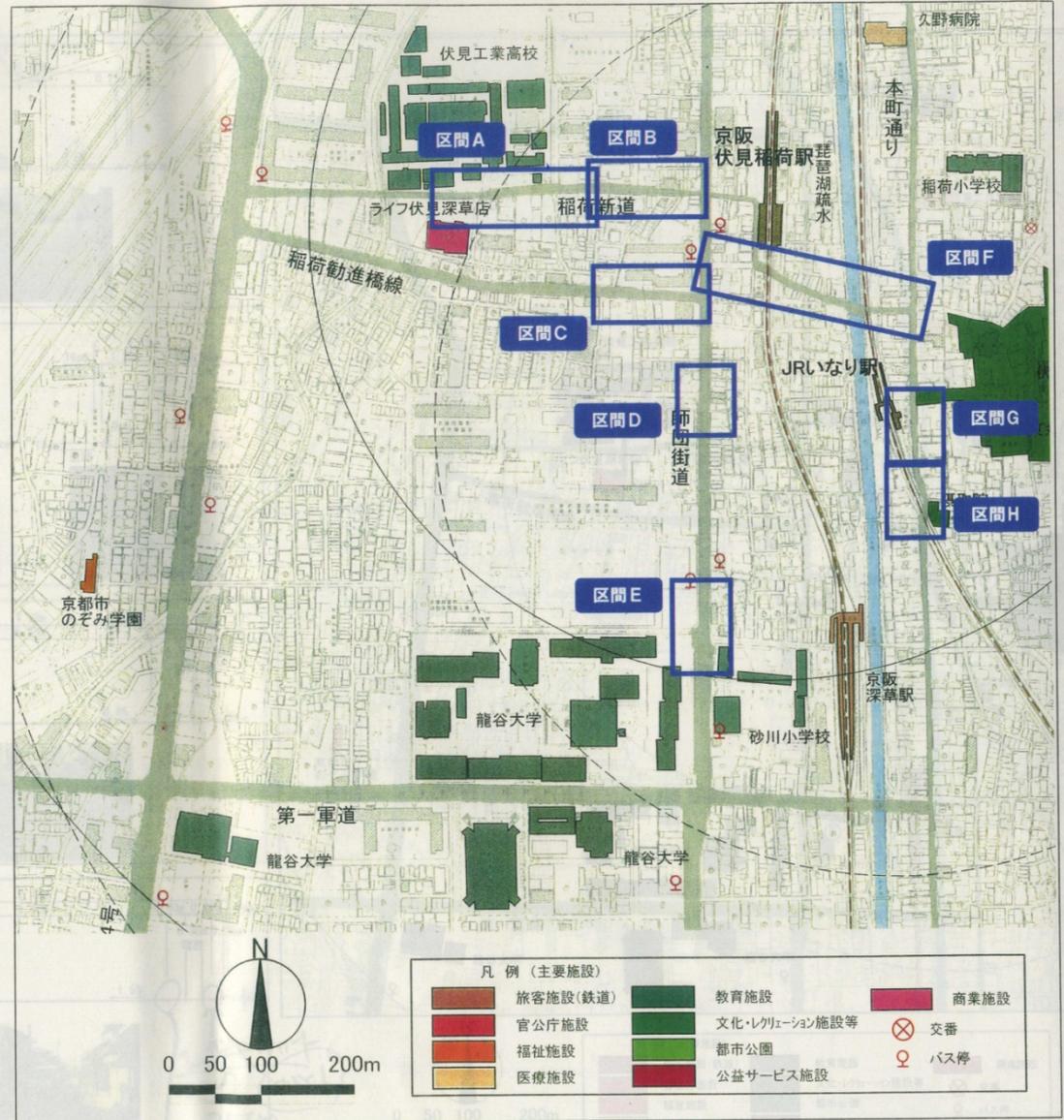
- ・歩道の有無（タイプ）
- ・歩道の幅員（全幅員，有効幅員）
- ・歩道の勾配（横断勾配，縦断勾配）
- ・路面状態（材質，凸凹）
- ・側溝（形式，グレーチング）
- ・視覚障害者誘導ブロック
- ・障害物（種類）
- ・防護柵・ガードレール

電柱等

②交差点等

- ・切り下げ部（段差，横断勾配，縦断勾配，平坦部の有無）
- ・信号機（歩行者用信号機，音響信号機の有無）
- ・障害物（種類）

道路詳細調査箇所図

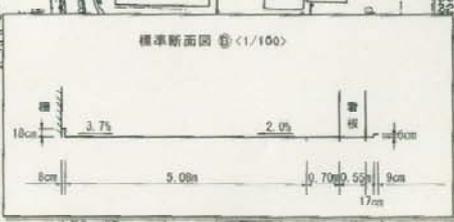
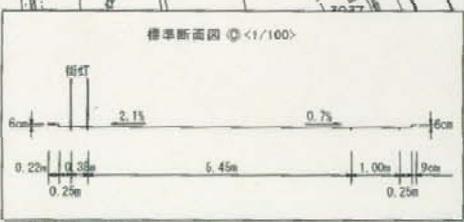
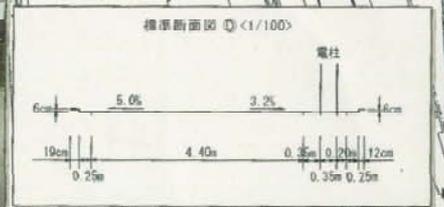


現地踏査分科会調査ルートにおける問題点詳細図

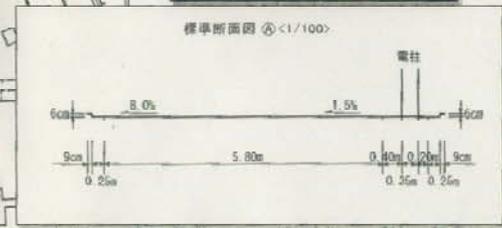
位置 区間H
(3班: 区間⑧、区間⑨)

- 凡例
- 視覚障害者誘導ブロック
 - 側溝(ボックス蓋)
 - 側溝(L型)
 - 横断防止柵
 - ガードレール
 - 横断歩道
 - 縦断勾配・横断歩道部すりつけ5%超
 - 横断勾配2%超
 - 傾斜方向
 - 電柱
 - 標識
 - 街灯
 - カーブミラー
 - 信号
 - マンホール
 - グレーチング

- ◆歩行者の歩く場所が明確でない
- ◆電柱や看板が通行の支障になっている
- ◆路上駐車、駐輪が多い
- ◆J R踏切付近の進行方向への勾配がきつい
- ◆J R踏切内の歩行者の歩く場所が明確でない
- ◆J R踏切内の凸凹が激しい
- ◆遮断機の下りている時間が長い
- ◆J Rの快速電車が高速で通過するため、騒音がひどい



- ◆歩行者の歩く場粗が狭い
- ◆舗装に凸凹が生じている
- ◆電柱が通行の支障になっている
- ◆路上駐車、駐輪が多い
- ◆縦横方向とも勾配がきつい



道路及び信号機などのバリアフリー化事業計画（案）



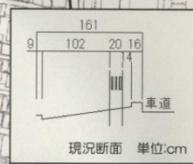
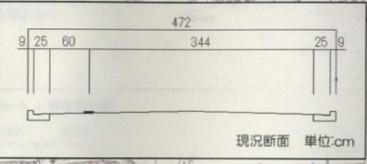
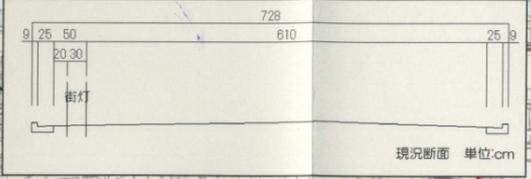
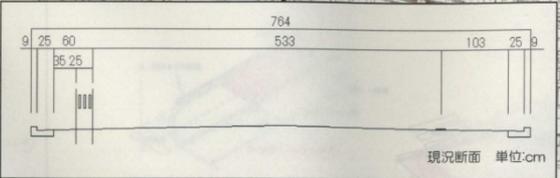
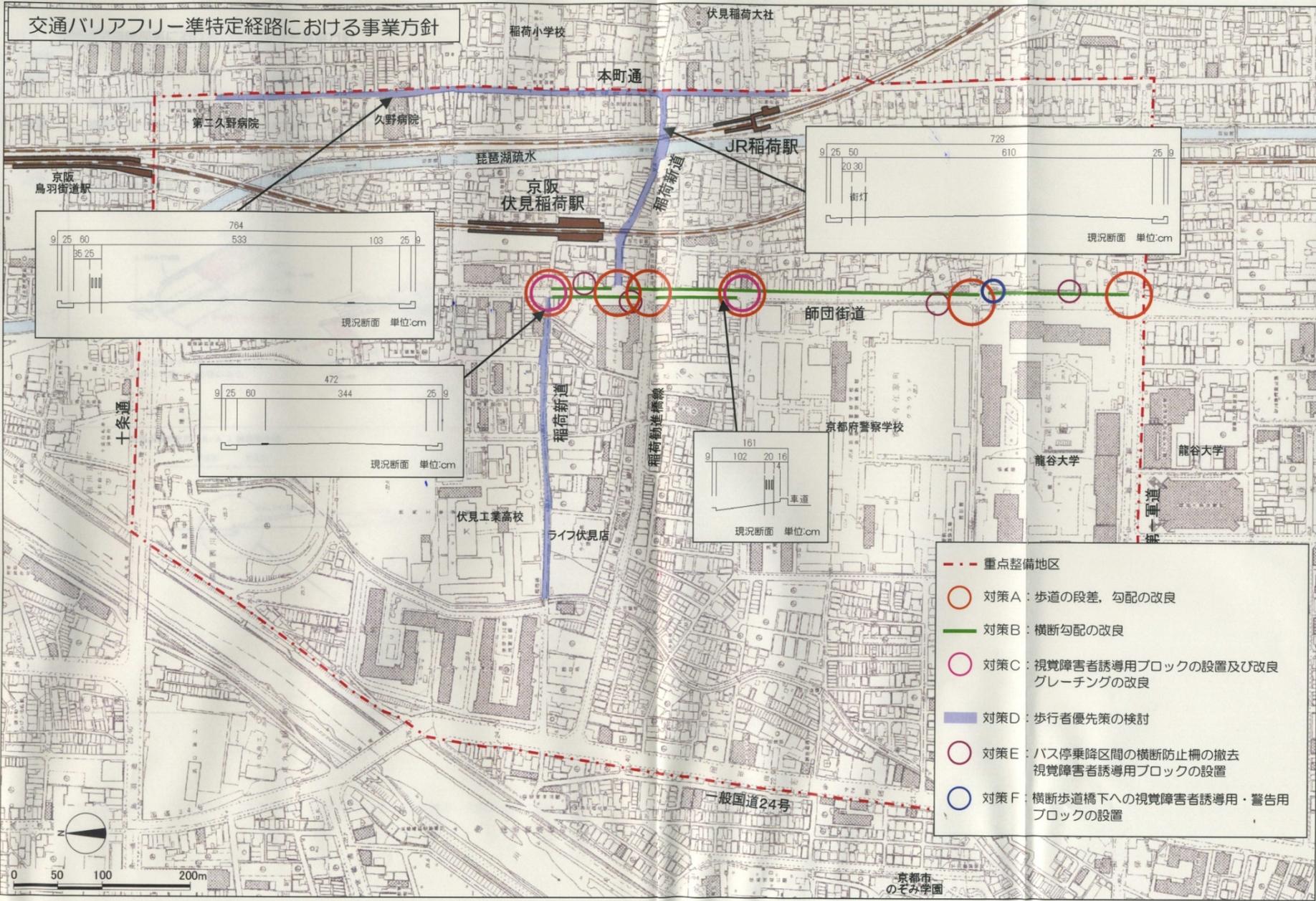
凡例（主要施設）

	旅客施設（鉄道）		教育施設		商業施設
	官公庁施設		文化・レクリエーション施設等		交番
	福祉施設		都市公園		バス停
	医療施設		公益サービス施設		

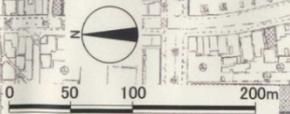
準特定経路の現況と課題（準特定経路Ⅰ：本町通）



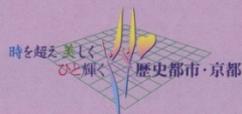
交通バリアフリー準特定経路における事業方針



- 重点整備地区
- 対策A: 歩道の段差、勾配の改良
- 対策B: 横断勾配の改良
- 対策C: 視覚障害者誘導用ブロックの設置及び改良
グレーチングの改良
- 対策D: 歩行者優先策の検討
- 対策E: バス停乗降区間の横断防止柵の撤去
視覚障害者誘導用ブロックの設置
- 対策F: 横断歩道橋下への視覚障害者誘導用・警告用
ブロックの設置



同じです あなたとわたしの 大切さ



「稲荷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。) 概要版の点字版は伏見区役所・深草支所、東山区役所及び京都ライトハウスに置いています。

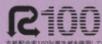
稲荷地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想「概要版」

京都市都市計画局交通政策室
〒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

ホームページアドレス

<http://www.city.kyoto.jp/tokei/trafficpolicy/barrier/basic/index.html>

2006年(平成18年)10月発行 京都市印刷物 第183107号



稲荷地区 交通バリアフリー 移動円滑化基本構想 「概要版」



だれもが活動しやすい、
ふれあいと温もりのあるまち

京都市 都市計画局交通政策室

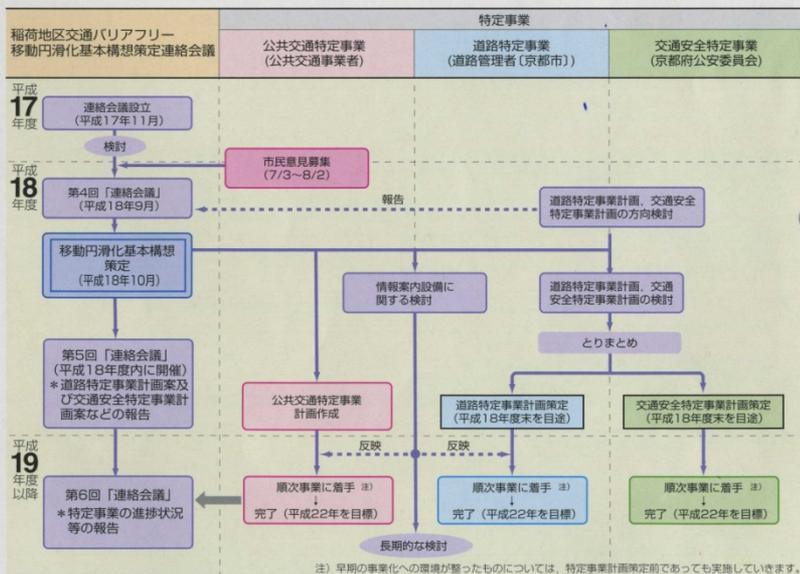
●ソフト施策の概要

バリアフリー化設備の整備にあわせ、市民が高齢者や身体に障害のある方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、市民、公共交通事業者及び行政機関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、国民すべての責務である「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。

●バリアフリー化事業の推進体制

- ◆公共交通特定事業計画は、稲荷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、京阪伏見稲荷駅のスロープの改善等のバリアフリー化事業は、平成18年度中に工事に着手します。一方、JR稲荷駅のバリアフリー化事業計画についても、駅のスペース上の課題などを解決するための検討を早期に行い、平成19年度中の着目を目指し取り組んでいきます。
- ◆移動円滑化基本構想策定後、情報案内設備に関する検討と道路特定事業計画及び交通安全特定事業計画作成のための検討を行っていきます。
- ◆道路特定事業計画及び交通安全特定事業計画は、平成18年度末を目途に作成し、計画案を「連絡会議」に報告します。
- ◆「連絡会議」は、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、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などについて検討を行います。



※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きます。
※京都市は、全体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。

●はじめに



京都市長

まほろと よりかな
柿本頼業

「歩くまち・京都」の実現を目指す京都市では、この度、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、JR稲荷駅、京阪伏見稲荷駅を中心とした稲荷地区を対象に「稲荷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」に基づき、桂地区、山科地区、向島地区、烏丸地区、京都地区及び嵯峨嵐山地区に続いて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JR稲荷駅へのエレベーターの設置や京阪伏見稲荷駅改札前への緩勾配スロープの設置をはじめとする駅の改善、更には、駅と駅周辺の主要施設を結ぶ経路などのバリアフリー化を着実に推進し、安らぎと華やきに満ちた、「だれもが活動しやすい、ふれあいと温もりのあるまち」を実現して参ります。

結びに、稲荷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貴重な御意見を賜りました多くの市民の皆様へ心から御礼申し上げます。

平成18年10月

●バリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針

基本理念

だれもが活動しやすい、ふれあいと温もりのあるまち

基本方針

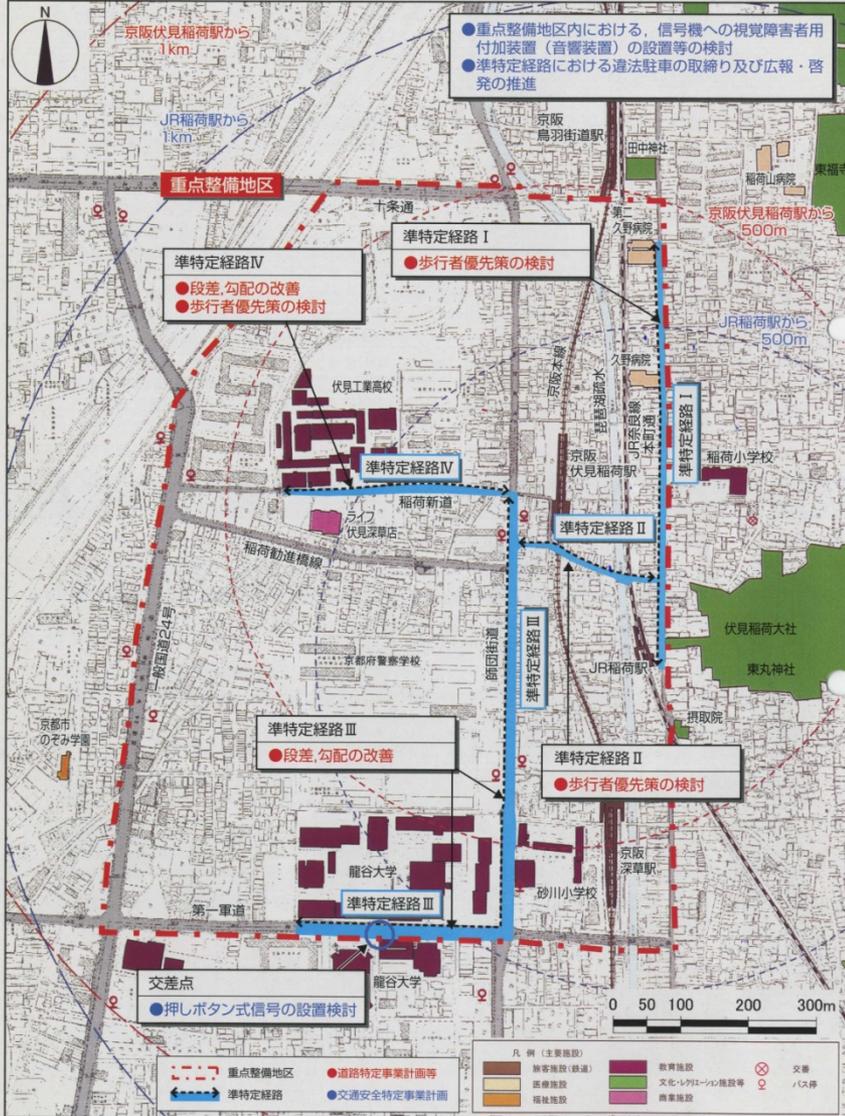
- 参拝者、住民、学生など、だれもが利用しやすい鉄道駅のバリアフリー化整備の推進
- 鉄道駅とその周辺の主要施設を結ぶ経路の重点的なバリアフリー化の推進
- 鉄道駅周辺の居住環境を含めた、地区全体での一体的なバリアフリー化の推進
- 利用者の意向を十分に反映させることのできる、一体的なバリアフリー化事業の推進体制の整備
- 「心のバリアフリー」・「情報のバリアフリー」の推進

●バリアフリー化事業の完了目標年次

平成22年(2010年) を基本として、バリアフリー化事業を実施していきます。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、長期的な取組も進めていくこととします。

稲荷地区バリアフリー化事業計画

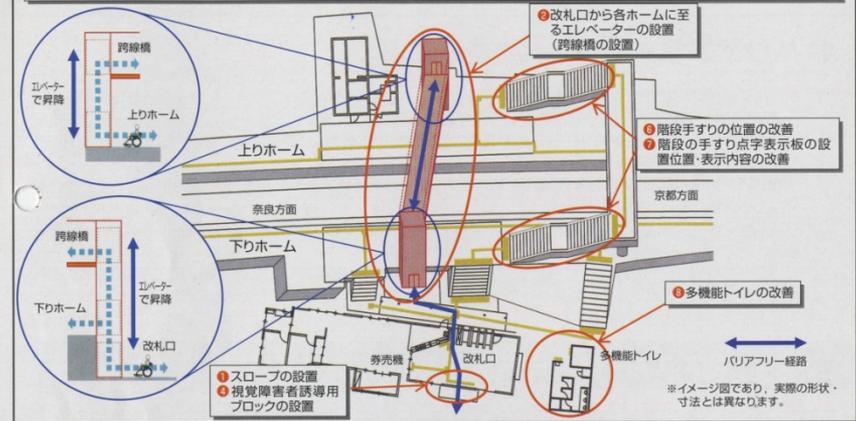
● 道路及び信号機などのバリアフリー化事業計画



● 駅のバリアフリー化事業計画

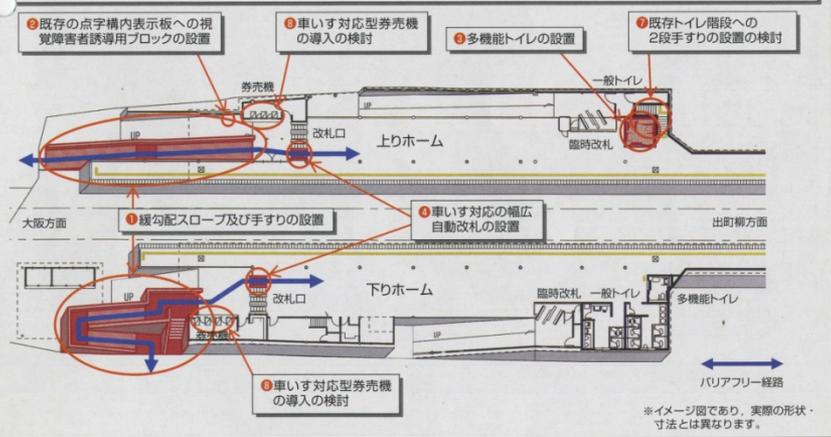
JR稲荷駅の改善計画

- ① 駅出入口におけるスロープの設置
- ② 改札口から各ホームに至るエレベーターの設置 (跨線橋の設置)
- ③ 各ホームにおける電光式情報案内板の設置
- ④ 駅出入口における視覚障害者誘導用ブロックの設置
- ⑤ 下りホームにおける視覚障害者誘導用ブロックの設置
- ⑥ 跨線橋階段手すりの位置の改善
- ⑦ 跨線橋階段の手すり点字表示板の設置位置・表示内容の改善
- ⑧ 多機能トイレの改善

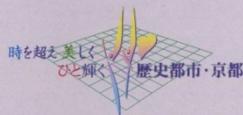


京阪伏見稲荷駅の改善計画

- ① 駅出入口から改札口への緩勾配スロープ及び手すりの設置
- ② 既存の点字構内表示板へ誘導する視覚障害者誘導用ブロックの設置
- ③ 上りホームにおける多機能トイレの設置
- ④ 各ホームへの改札口における、車いす対応の幅広自動改札の設置
- ⑤ 各ホームにおける視覚障害者誘導用ブロックの設置及び改善
- ⑥ 電光式列車運行情報案内板の改善
- ⑦ 上りホームへの既存トイレ階段への2段手すりの設置の検討
- ⑧ 車いす対応型券売機の導入の検討



同じです あなたとわたしの 大切さ



稲荷地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想に基づく
道路特定事業計画・交通安全特定事業計画

京都市建設局道路部道路維持課

〒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) 222-3568 FAX (075) 213-0193

京都府警察本部交通部交通規制課都市交通対策係

〒602-8550 京都市上京区下立先通釜座東入敷ノ内町85-3
TEL (075) 451-9111

2007年(平成19年)3月発行 京都市印刷物 第184542号

R100

京都府建設局(075)222-3568 FAX (075) 213-0193

稲荷地区交通バリアフリー
移動円滑化基本構想に基づく

道路特定事業計画 交通安全特定事業計画

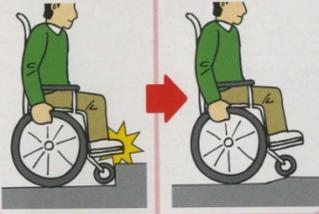


だれもが活動しやすい、
ふれあいと温もりのあるまち

京都市建設局道路部道路維持課
京都府警察本部交通部交通規制課

● 道路特定事業計画・交通安全特定事業計画

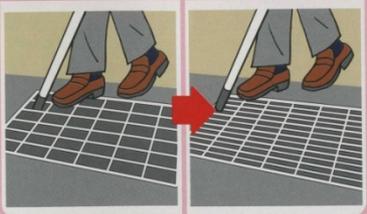
対策A 横断歩道接続部の段差・勾配の改良



対策B 歩道の横断勾配の改良



対策C グレーチングの改良



対策C・F 視覚障害者誘導用ブロックの設置・改良

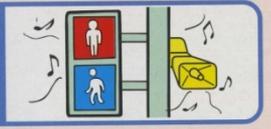


※対策Fは歩道橋下への設置・改良

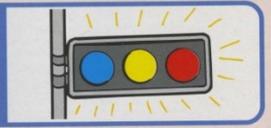
対策D 歩行者優先策の検討



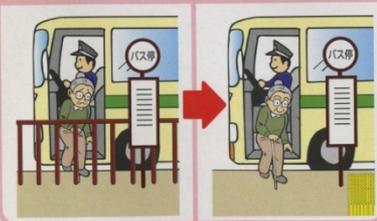
視覚障害者用付加装置(音響装置)の設置



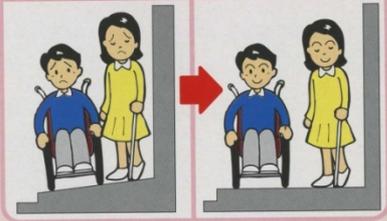
高輝度(LED)信号機の設置



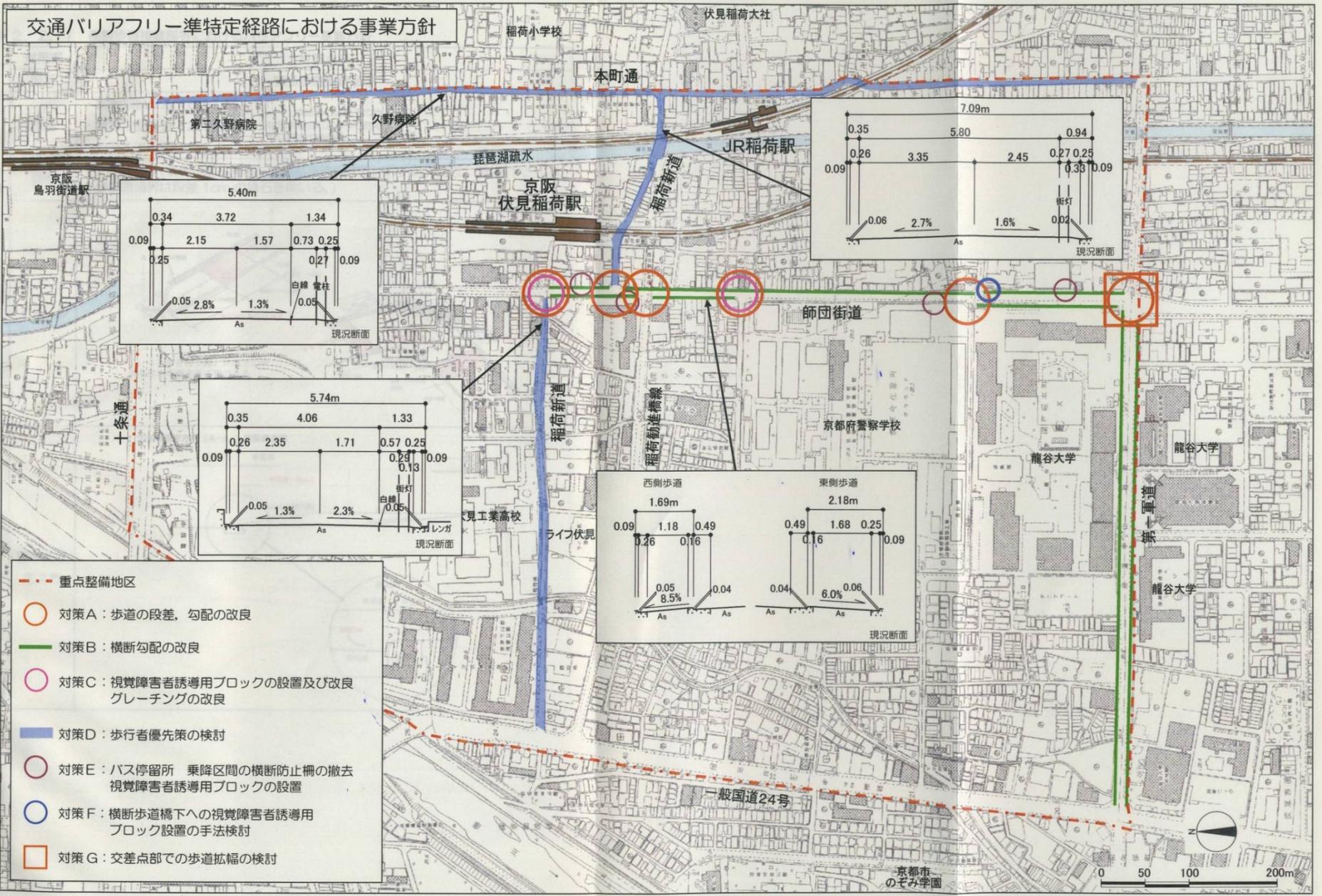
対策E バス停留所の改良



対策G 交差点部での歩道の拡幅



交通バリアフリー準特定経路における事業方針



対策案	対策A2
箇所	横断歩道接続部等
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・縦断勾配5%（8%）超 ・横断勾配1%（2%）超 ・段差1cm超 <p>（ ）は地形の状況その他特別な理由によりやむを得ない場合の特例値</p>
対策	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の改良（横断歩道接続部に平坦部を確保できない場合は、平坦部を民地側に確保する。すりつけ勾配を小さくするため歩車道境界には下図の縁石A・Bを用いる。）
イメージ	
標準的な考え方	<p>交差点横断方向（A-A'）断面概念図</p>

（注）本対策は対策A1を適用することが困難（現況の段差・勾配が大きい上、民地・車道の改良が困難）な場合の次善策。

2.2.2 歩道におけるバリアフリー事業方針

対策案	対策B
箇所	師団街道（準特定経路Ⅲ）
課題	・横断勾配がきつい
対策	・横断勾配が急な箇所においては、歩道の車道側を切り下げして平坦部を確保する。
イメージ	
標準的な考え方	<p>横断勾配が急な箇所における歩道の改良（2%以下を確保）</p>

2. 2. 5 バス停留所におけるバリアフリー事業方針

対策案	対策E
箇所	師団街道バス停留所
課題	・バスの乗降に柵が邪魔になる
対策	・乗降区間の横断防止柵の撤去 ・視覚障害者誘導用ブロックの設置
イメージ	
標準的な考え方	<p>横断防止柵の撤去及び視覚障害者誘導用ブロックの設置</p> <p>車道 歩道</p> <p>視覚障害者誘導用ブロックの設置, 改良</p> <p>横断防止柵の撤去</p>

2. 2. 6 その他のバリアフリー事業方針

対策案	対策F
箇所	横断歩道橋（師団街道）
課題	・横断歩道橋の柱で歩道が狭くなっている
対策	・視覚障害者誘導用ブロック設置の手法検討
イメージ	
標準的な考え方	<p>歩道橋周りでの警告ブロック設置の検討</p> <p>龍谷大学 砂川小学校</p> <p>歩道橋</p> <p>2m</p> <p>GF GF</p> <p>車庫回廊</p>

第3章 道路特定事業以外のバリアフリー化対策

3.1 その他の道路事業について

バリアフリー経路に位置付けられていない道路等についても、重点整備地区内外を問わず、道路の新設及び改良を行う際は、関係者との協力のもとに、可能な限りバリアフリー化を図り、誰もが安心して移動できる道路交通環境の整備を進めます。

また、バリアフリー経路で計画していく他の事業とも調整して整備していきます。

3.2 ハードと一体となったソフト的対策について

稲荷地区において既存の歩道改良や歩道のない道路の整備によるバリアフリー化を図りますが、あわせて、ソフト的対策も進めていき、「だれもが活動しやすい、ふれあいと温もりのあるまち」の実現に向けて取り組んでいきます。

表3.1 基本構想における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）

ソフト施策の内容	ソフト施策の具体例
違法駐車・放置自転車等の防止	違法駐車・放置自転車・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、自覚と理解を求めるとの広報・啓発活動など
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方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方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方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

○違法な路上駐車や放置自転車等の防止を図るために、それらを利用する人々へ理解と協力を求めるための広報・啓発活動を行うと同時に、「京都市自転車総合計画(平成12年3月)」に基づいて各種団体等と協力、連携を図り、放置自転車等の対策を検討します。

自転車撤去警告看板



- 道路特定事業で実施した道路をより使いやすく維持していくためには、市民一人一人の理解と協力のもと、行政機関、公共交通事業者、市民などが互いに連携して取り組んでいきます。
- 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つくるために、啓発・情報発信の場を設けるなど、心のバリアフリーが大切です。



- 路上の占有物の抑制についても啓発チラシなどによって適正な道路利用を促進します。また、日常的な門掃きや定期的な町内清掃等、自主的な美化活動を実施する住民・団体への支援を行い、道路の保安全管理を住民などについても市民と協働して行っています。



3.3 案内情報の充実について

稲荷地区は、伏見稲荷大社を訪れる観光客や学生等も多いことから、分かりやすい案内情報の提供や伝達方法の確保・充実に取り組んでいきます。

表3.2 基本構想におけるソフト施策の具体例（情報のバリアフリーを推進するソフト施策）

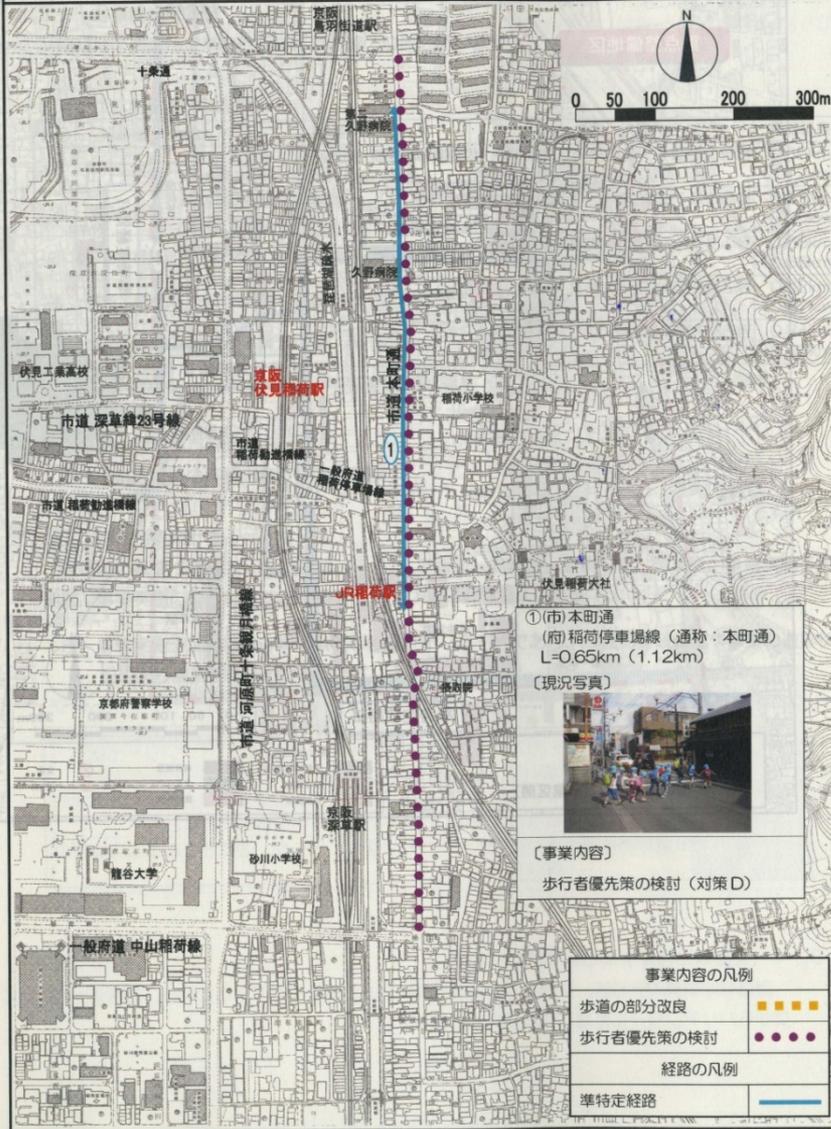
ソフト施策の内容	ソフト施策の具体例
バリアフリー化設備に関する情報の収集・提供	インターネットを活用した、駅などのバリアフリー状況に関する情報提供（京都市や公共交通事業者のホームページなど） バリアフリーマップの作成・提供（駅のバリアフリー化状況、車いすで行ける観光施設など）
駅や歩行経路における分かりやすい案内情報の提供や伝達方法の確保・充実	移動経路における情報のバリアを解消するための、電光式案内板などを利用した文字放送や点字情報の充実など すべての人に分かりやすい、統一性、連続性のある案内情報の提供など

3.4 交通安全特定事業との連携について

道路特定事業の実施は、交通安全特定事業の実施と密接に関連することから、連携を十分に図りながらバリアフリー化推進に取り組んでいきます。

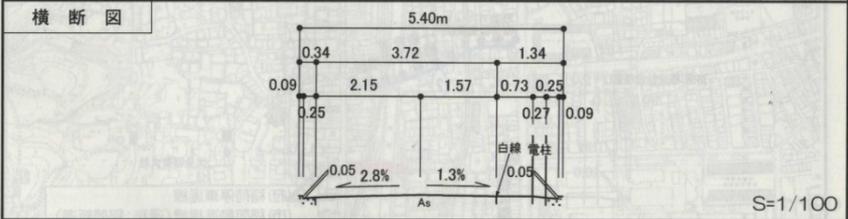
経路別整備方針図 準特定経路 I

JR 稲荷駅と伏見稲荷大社及び久野病院・第二久野病院を結ぶ経路



路線別事業計画

番号/路線名	① / 市道 本町通 , 一般府道 稲荷停車場線 , 一般府道 中山稲荷線
事業区間	始点: 市道 十条通(東山区本町二十丁目) ~ 終点: 一般府道 中山稲荷線(伏見区深草直違橋九丁目)
経路種別	準特定経路, 其他経路 / 0.65km(事業区間延長: 1.12km)



事業内容	事業量 (延長/箇所数)	事業実施予定期間	
		着手	完了
歩行者優先策の検討(対策D) (歩行者通行部分の明確化など)	0.65km(1.12km)	H20	H22

事業実施時に配慮すべき重要事項

- 歩行者等の安全性をより確実にするため、自動車の速度を抑制するための路面標示等について公安委員会と調整を行うとともに、地元商店街や住民との合意形成を図る。



※事業実施予定期間は、現時点での目標を示したものであり、今後の財政状況や事業の進捗状況により変更することがあります。