

第1章 「京阪藤森地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」策定の背景、位置付け及び目標年次

京都市では、京阪藤森駅周辺の徒歩圏を対象とした地区（以下「京阪藤森地区」といいます。）において、駅や周辺の道路、建築物などのバリアフリー化（段差をなくしたり、視覚障害のある方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、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（いわゆる「バリアフリー新法」）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、「京阪藤森地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」（以下「京阪藤森地区基本構想」といいます。）を策定することとしました。

その背景と、京阪藤森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 京阪藤森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

我が国では、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25年（2013年）には国民の4人に1人が65歳以上の高齢者となる超高齢社会が到来すると予測されています。また、身体に障害のある方をはじめとする、すべての人が同じように生活し活動できる社会を目指す「ノーマライゼーション」の理念が浸透してきました。このような背景の下、高齢者や身体に障害のある方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る状況で、平成12年11月に「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。

イ 交通バリアフリー法に定められた市町村の取組の内容

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及び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、平成14年度の「桂地区」及び「山科地区」、平成15年度の「烏丸地区」及び「向島地区」、平成16年度の「京都地区」及び「嵯峨嵐山地区」、平成17年

度の「河原町地区」及び「稻荷地区」，平成18年度の「桃山御陵前地区」，「京阪五条地区」及び「七条地区」（「京阪五条地区」と「七条地区」は合同で基本構想を策定）に続いて，「京阪藤森地区」において，基本構想策定に向けた取組を開始しました。

図-1 重点整備地区の抽出

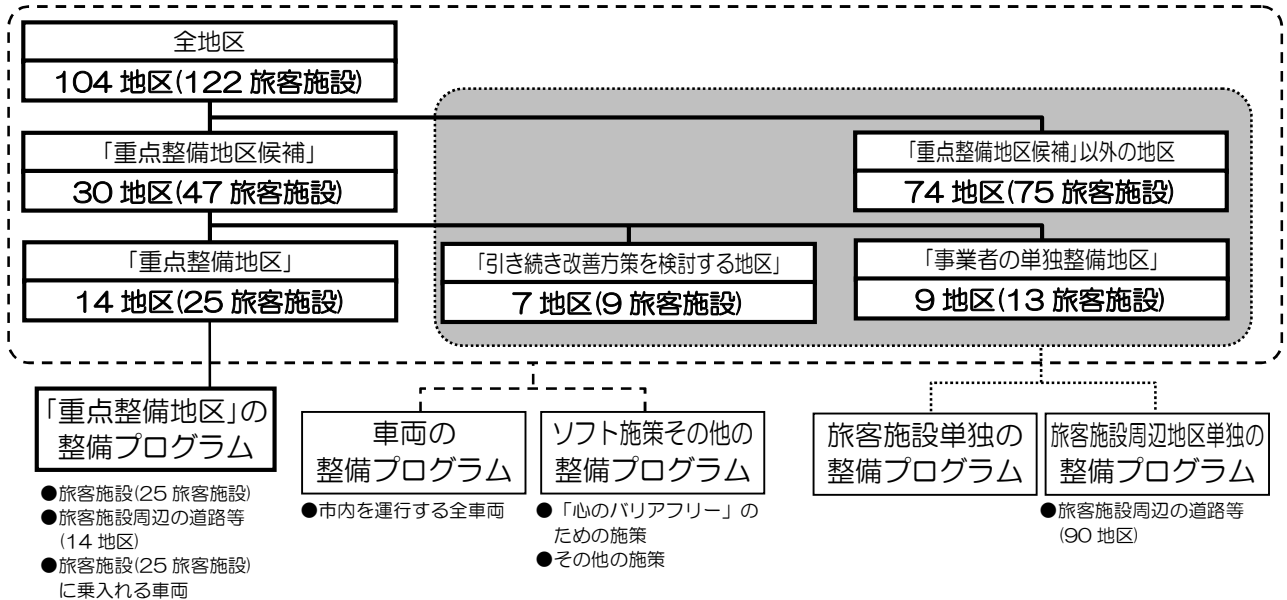


表-1 重点整備地区と移動等円滑化基本構想策定に向けた取組を開始する時期

移動等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，嵯峨野観光鉄道トロッコ嵯峨駅
		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
		稻荷地区	JR稻荷駅，京阪伏見稻荷駅
	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
		京阪五条地区	京阪五条駅
	平成19年度	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	

(3) バリアフリー新法の制定

これまで、「交通バリアフリー法」と不特定多数の人が利用する建築物のバリアフリー化を目的とした、「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」)の2つの法律によりバリアフリー化が推進されてきましたが、交通バリアフリー法施行後5年が経過し、平成17年7月に策定された「ユニバーサルデザイン政策大綱」に方向付けされているような、より一体的・総合的なバリアフリー施策を推進するため、「交通バリアフリー法」と「ハートビル法」を統合・拡充した「バリアフリー新法」が平成18年12月に施行されました。

京都市では、これまで、交通バリアフリー法による全体構想に基づいて重点整備地区を選定しており、順次、移動等円滑化基本構想を策定してきております。そのため、基本的には全体構想を踏襲し、バリアフリー新法により拡充された以下の内容に沿った基本構想の検討を行うものとします。

「バリアフリー新法」に盛り込まれた新たな内容

対象者の拡充	身体障害者のみならず，知的・精神・発達障害などすべての障害者を対象
対象施設の拡充	これまでの建築物及び交通機関に，道路・路外駐車場・都市公園・福祉タクシーを追加
基本構想制度の対象エリア拡充	バリアフリー化を重点的・一体的に進める対象エリアを，旅客施設まで含まない地域まで拡充
基本構想策定の際の当事者参加	基本構想策定時の協議会制度を法定化 住民などからの基本構想の作成提案制度を創設
関係者の責務規程	施策の持続的かつ段階的な発展（スパイラルアップ） 心のバリアフリーの促進 移動等円滑化に関する情報提供の確保

2 京阪藤森地区基本構想の位置付け

(1) 京阪藤森地区基本構想の内容

京阪藤森地区基本構想は、高齢者や障害のある方などの日常生活や社会生活における移動上及び施設の利用上の利便性、安全性の向上の促進を図る環境整備の一環として、関係者が互いに連携し、京阪藤森駅及び周辺の道路、建築物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や関連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) 京阪藤森地区基本構想に基づくバリアフリー化の推進

今後、京阪藤森地区基本構想に基づき、公共交通事業者、道路管理者、京都府公安委員会などが、施設や設備の改善事業を実施していきます。また、市民、公共交通事業者、行政機関などが互いに連携したソフト施策を展開し、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。

施設や設備の改善事業のうち、以下の主要な事業（「特定事業」といいます。）については、京阪藤森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。）を作成し、バリアフリー化の技術基準である「移動等円滑化基準」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」

公共交通事業者が旅客施設内において実施するエレベーター、エスカレーターその他の移動等円滑化のために必要な設備の整備に関する事業のうち、必要性及び緊急性の高い事業や低床車両の導入など

イ 「道路特定事業」

道路管理者（京都市）が実施する道路の段差や勾配の改善などの移動等円滑化のために必要な事業のうち、必要性及び緊急性の高い事業

ウ 「交通安全特定事業」

京都府公安委員会が実施する視覚障害者用付加装置（音響装置）の設置などの移動等円滑化のために必要な事業のうち、必要性及び緊急性の高い事業

また、その他、建築物の所有者、公園管理者等が実施する、段差、勾配の改良、視覚障害者誘導用ブロックの改良等のバリアフリー化事業が挙げられます。

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。

図-2 京阪藤森地区基本構想に基づくバリアフリー化の推進の流れ

