

はじめに



京都市長

木村 卓也

「歩くまち・京都」の実現を目指す京都市では、この度、高齢者や障害のある方などが、安全で快適に安心して移動し、駅や公共施設を利用できる環境を整えるため、京阪五条駅及び京阪七条駅周辺の徒歩圏を対象とした「京阪五条・七条地区」における「バリアフリー移動等円滑化基本構想」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「交通バリアフリー法」を受けて、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」を踏まえるとともに、平成18年12月に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」、いわゆる「バリアフリー新法」に基づいて、桂、山科、向島、烏丸、京都、嵯峨嵐山、河原町及び稲荷の各地区に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す。

今後は、この構想により、公共交通事業者や関係行政機関と連携して、永年待ち望まれておりました京阪五条駅及び京阪七条駅へのエレベーター設置をはじめとする駅の改善、更には、駅周辺の主要施設を結ぶ経路のバリアフリー化などを着実に推進し、「歴史や自然があふれ、歩いて楽しいであいとふれあいのまち」を実現して参ります。

結びに、この構想の策定に当たり、京阪五条・七条地区バリアフリー移動等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19年9月

目 次

第1章 「京阪五条・七条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	1
第2章 京阪五条・七条地区の概況	6
第3章 京阪五条・七条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	15
第5章 重点整備地区の区域，生活関連施設及び生活関連経路	19
第6章 京阪五条・七条地区の課題・問題点	22
第7章 バリアフリー化事業計画の概要	31
第8章 バリアフリー化事業の推進体制	45
<参考資料1>	
京阪五条・七条地区バリアフリー移動等円滑化基本構想策定連絡会議 分科会〔現地踏査〕の概要	48
<参考資料2>	
京阪五条・七条地区バリアフリー移動等円滑化基本構想策定連絡会議 委員名簿	50

第1章 「京阪五条・七条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，京阪五条駅，京阪七条駅周辺の徒歩圏を対象とした地区（以下「京阪五条・七条地区」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，「京阪五条・七条地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」（以下「京阪五条・七条地区基本構想」といいます。）を策定することとしました。

その背景と，京阪五条・七条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 京阪五条・七条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本格的な高齢化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「稲荷地区」に続いて、「京阪五条地区」及び「七条地区」において、
 合同で1つの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

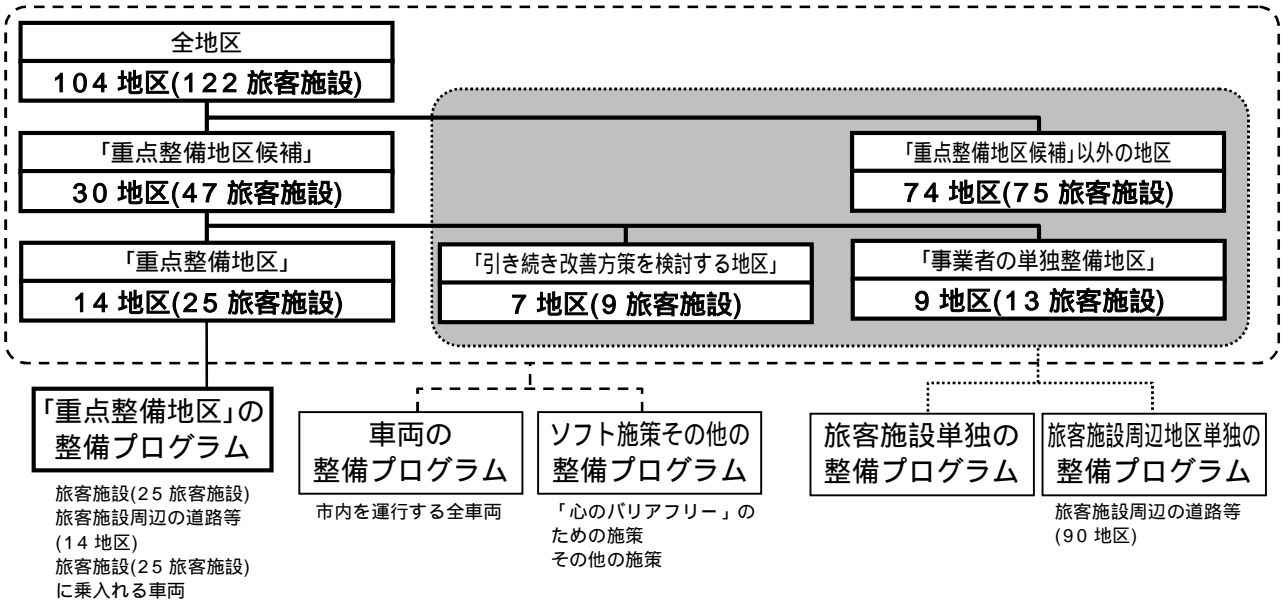


表 - 1 重点整備地区と移動等円滑化基本構想策定に向けた取組を開始する時期

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
		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
		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 京阪五条・七条地区基本構想の位置付け

(1) 京阪五条・七条地区基本構想の内容

京阪五条・七条地区基本構想は、高齢者や障害のある方などの日常生活及び社会生活における移動上及び施設の利用上の利便性及び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、京阪五条駅・京阪七条駅及び周辺の道路、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) 京阪五条・七条地区基本構想に基づくバリアフリー化の推進

今後、京阪五条・七条地区基本構想に基づき、公共交通事業者や道路管理者及び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、公共交通事業者及び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、京阪五条・七条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

エ その他の特定事業

建築物の所有者、路外駐車場管理者及び公園管理者が実施する、移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の整備、特定路外駐車場の整備及び特定公園施設の整備に関する事業などのうち、必要性及び緊急性の高い事業

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。

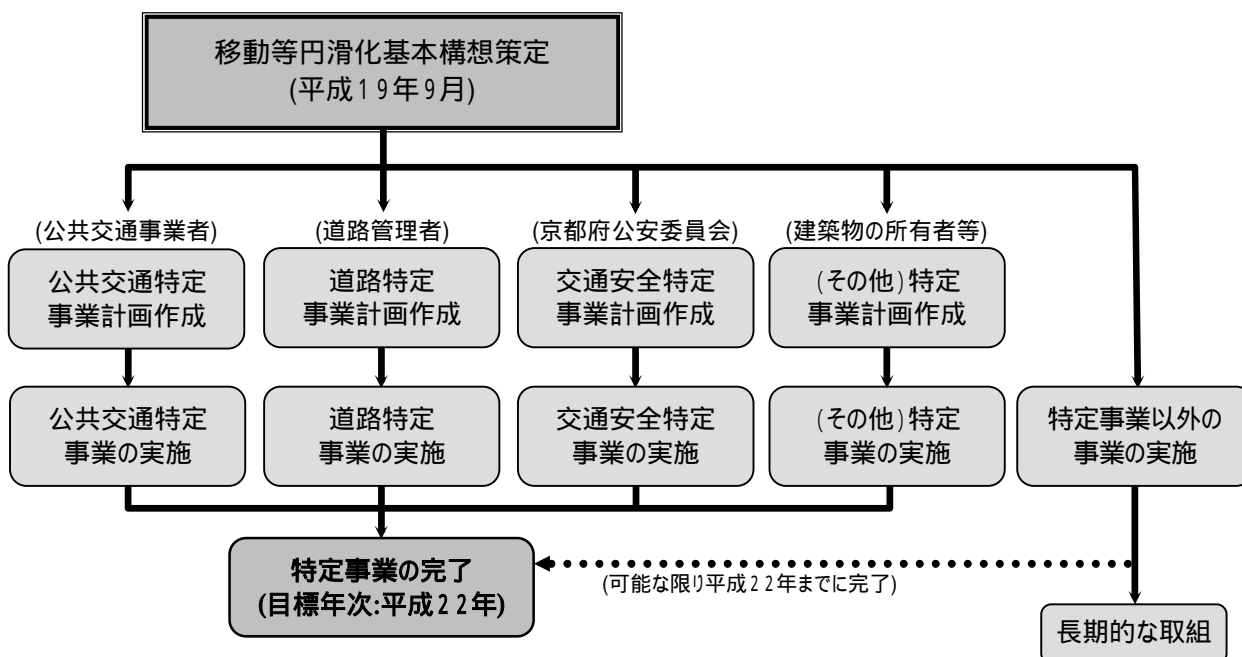
(1) 特定事業の目標年次

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。

図 - 2 京阪五条・七条地区基本構想に基づくバリアフリー化の推進の流れ



第2章 京阪五条・七条地区の概況

京阪五条・七条地区は、下京区及び東山区に位置する、京阪五条駅及び七条駅周辺の徒歩圏を対象とし、公共施設、観光施設、病院などが集積した地区です。この地区の概況として、位置及び特性、人口、高齢化率の推移及び地区内の公共交通機関並びに施設の立地状況を示します。

1 京阪五条・七条地区の位置及び特性

京阪五条・七条地区は、下京区及び東山区にまたがる地域で、職住が混在したまちが全般に広がり、全国的にも有名な三十三間堂や京都国立博物館などの文化・観光施設、鴨川を代表とする自然も有した「歴史や自然のあふれる空間」で、国内外から多くの来訪者が集まるまちです。

この地区内には京阪本線の市内主要駅である七条駅及び五条駅があるとともに、多くの路線バスが乗入れています。

図 - 3 行政区の位置

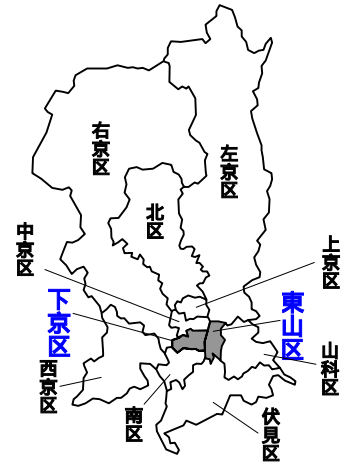
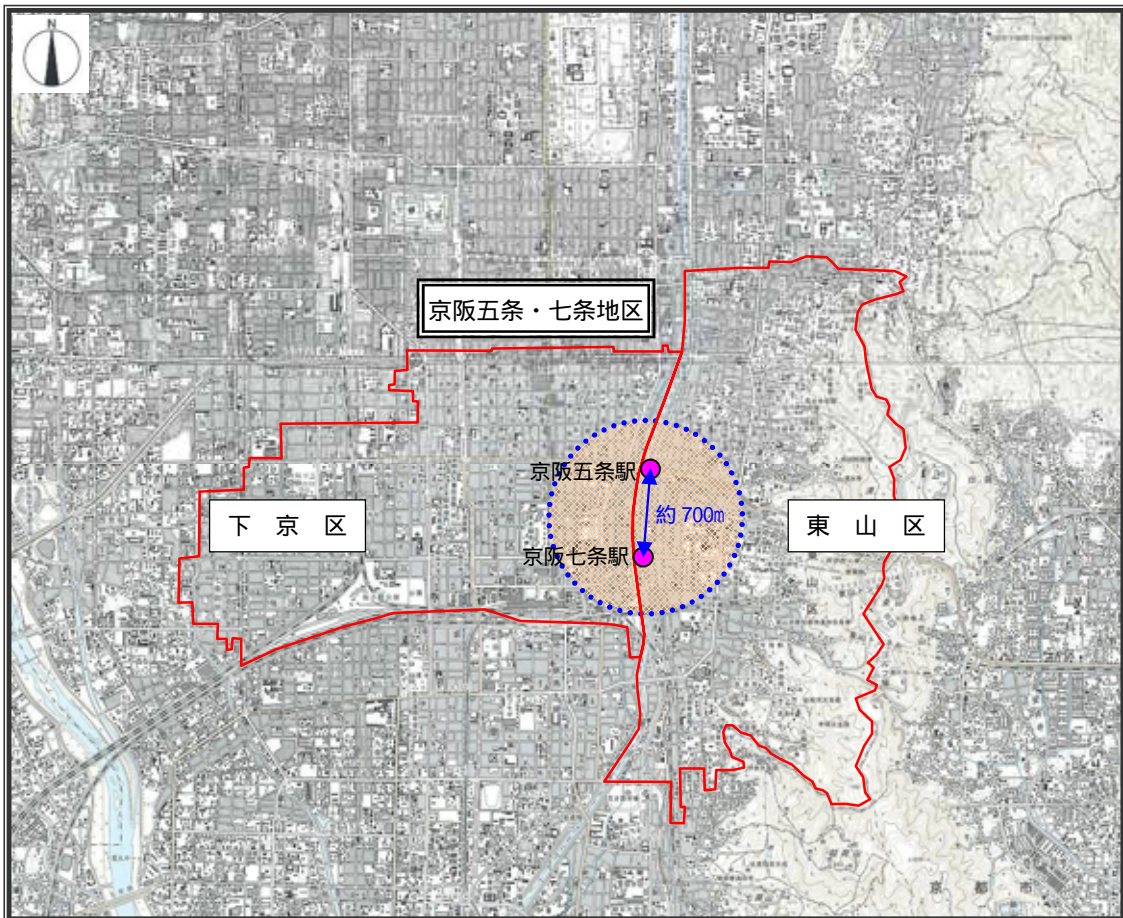


図 - 4 京阪五条・七条地区の位置



2 各区の人口高齢化率の推移等

京都市の中心地である下京区では人口が増加傾向にあるものの、京阪五条・七条地区の東側に位置する東山区では人口が減少傾向にあります。行政区での高齢化率は、京都市や全国の傾向に比べて高く、さらに学区別に高齢化率をみると、修道学区が他の学区よりも低いですが、全体として高齢化の著しい地区であることが分かります。

障害のある方のうち障害者手帳、療育手帳を持っておられる方は、下京区及び東山区に京都市の9.9%が居住しており、これはこの2区の京都市における人口割合8.0%を上回っています。身体障害の種類別に見ると、特に、肢体不自由による歩いての移動が困難な方が多くなっています。また、内部障害の方も多くなっています。

表 - 2 総人口、高齢者（65歳以上）人口及び高齢化率の推移（各年国勢調査）

	下京区			東山区			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
平成2年	73,457	14,072	19.2	51,171	10,138	19.8	12.7	12.0
平成7年	70,662	14,740	20.9	48,241	10,805	22.4	14.6	14.5
平成12年	71,212	16,305	22.9	44,813	11,418	25.5	17.2	17.3
平成17年	75,437	17,145	22.7	42,462	11,627	27.4	19.9	20.1

図 - 5 地区の中心となる学区別の高齢化率の推移（各年京都市統計書）

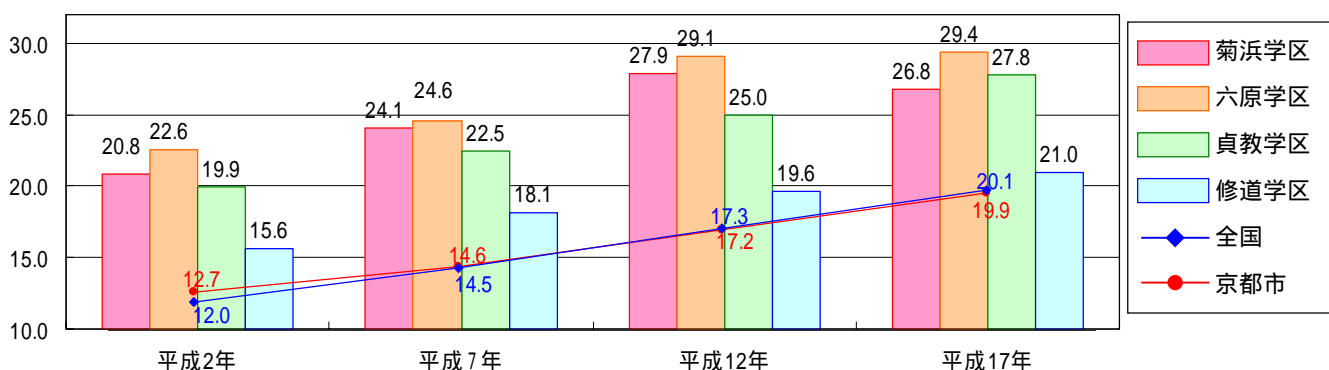
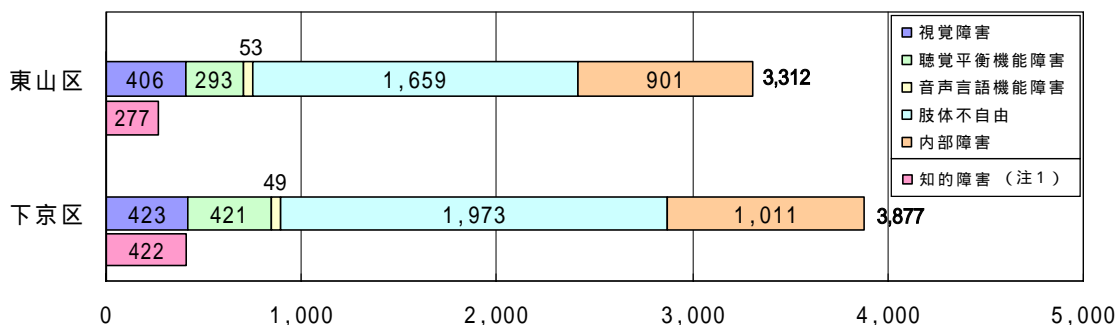


図 - 6 障害別の障害者数（平成17年京都市統計書）



（注1）身体障害者数：身体障害者手帳の交付数，知的障害者数：療育手帳の交付数

（注2）精神に障害のある市民（精神障害者保健福祉手帳の交付数）は6,809人

3 京阪五条・七条地区内の公共交通機関

(1) 鉄道

京阪五条・七条地区には、京阪五条駅・京阪七条駅があります。京阪五条駅の平日には 338 便が運行され、1日の平均利用者が、約 8 千人となっています。京阪七条駅の平日には 500 便が運行され、1日の平均利用者が、約 1.5 万人となっています。両駅の利用者数は、特定旅客施設となる目安の1日平均利用者数 5,000 人以上を上回っています。

両駅は、JR 東海道線から北の京阪本線が地下化された昭和 62 年に現在の地下駅となりました。一定のバリアフリー化ができています。地上とコンコースを結ぶエレベーターが設置されていない、視覚障害者誘導用ブロックが一部設置されていない箇所があるなどの課題を有しています。

表 - 3 京阪五条・七条地区内の鉄道駅の1日の利用状況

	1日平均利用者数(人) (平成 17 年)	運行便数(便) (平成 19 年 1 月現在)	
		平日	土曜・休日
京阪五条駅	7,911	338	351
京阪七条駅	15,491	500	496

(2) バス

京阪五条・七条地区内では、京阪バス、京都バス及び京都市営バスが運行されており、多くのバス停が設けられています。地区内の主要なバス停の運行状況は、五条京阪バス停は計 12 系統・11 路線、河原町五条バス停は計 15 系統・18 路線、五条坂バス停は計 25 系統・26 路線、東山七条バス停は計 7 系統・13 路線となっています。

表 - 4 京阪五条・七条地区内の主要なバス停における1日の運行本数(平成 19 年 3 月現在)

バス停	事業者	系統	路線数	1日の運行便数(便)		
				平日	土曜	休日
五条京阪 (五条京阪前)	京阪バス	11	10	143	116	113
	京都市営バス	1	1	36	45	24
河原町五条	京阪バス	11	10	143	116	113
	京都市営バス	4	8	543	467	433
五条坂 (東山五条)	京阪バス	19	15	277	220	202
	京都バス	1	2	-	2	2
	京都市営バス	5	9	701	642	600
東山七条	京都バス	1	2	-	2	2
	京都市営バス	6	11	765	688	646

各事業者時刻表より集計。

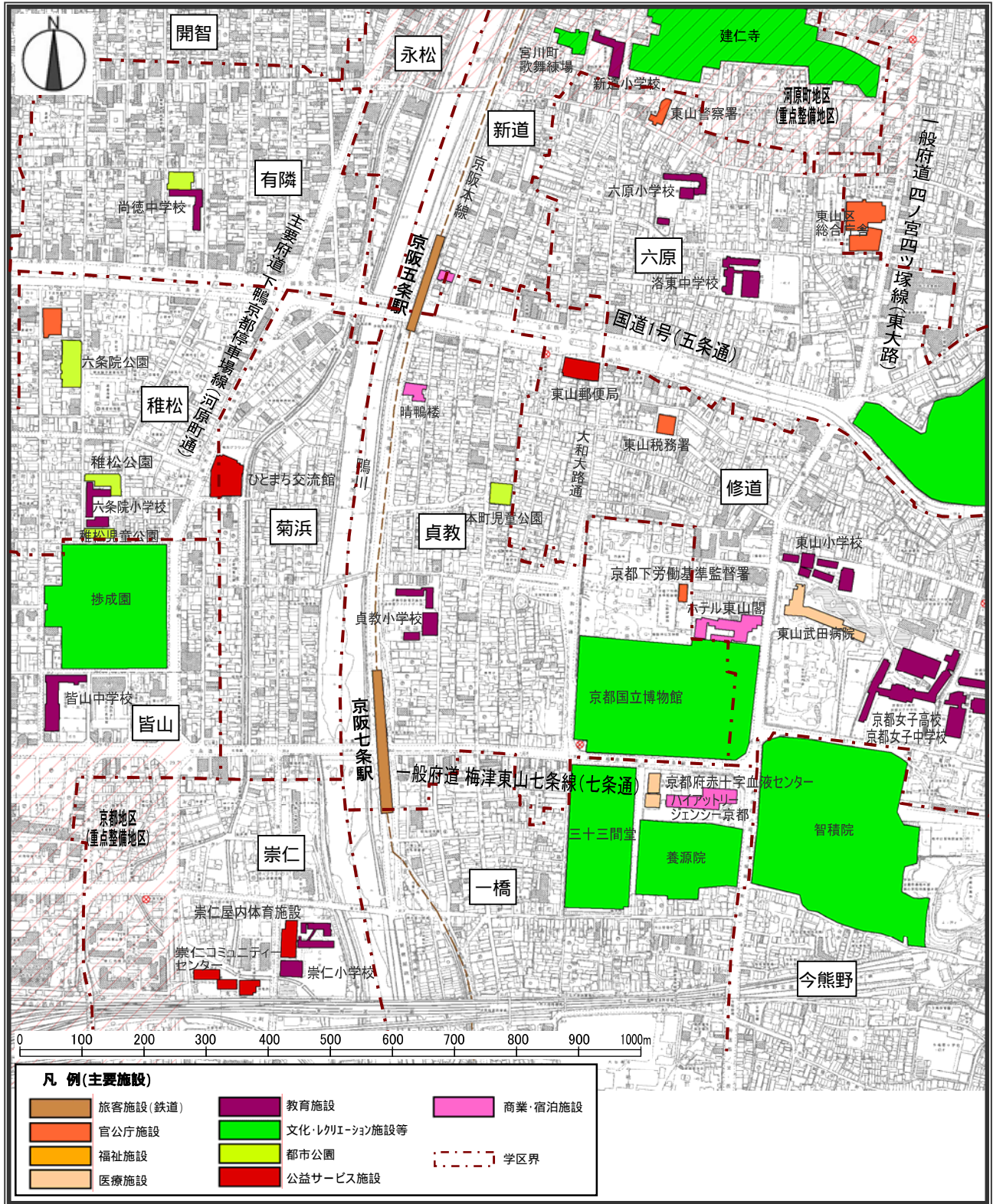
4 京阪五条・七条地区内の施設の立地状況

京阪五条・七条地区内には、東山区総合庁舎などの官公庁施設，京都国立博物館，東山郵便局などの公益施設及び三十三間堂などの社寺仏閣等が立地しています。

また，周辺の道路の配置としては，南北の幹線道路として，西側に河原町通，京阪電鉄京阪本線の上に川端通，東側には東大路が通っています。東大路では，歩道幅員が大変狭い箇所や横断勾配のきつい箇所があります。東西方向では，国道 1 号（五条通）と七条通が通っています。国道 1 号は幅員の広い歩道が整備されています。その他には，大和大路通など一部区間で幅員が広い道路もありますが，市街地内部の道路は幅員が狭い道路が多く，一部では一方通行規制もかかっています。

京阪五条・七条地区内の施設の立地状況を図 - 7 に示します。

図 - 7 京阪五条・七条地区の施設の立地状況



第3章 京阪五条・七条地区のまちづくりの方向性

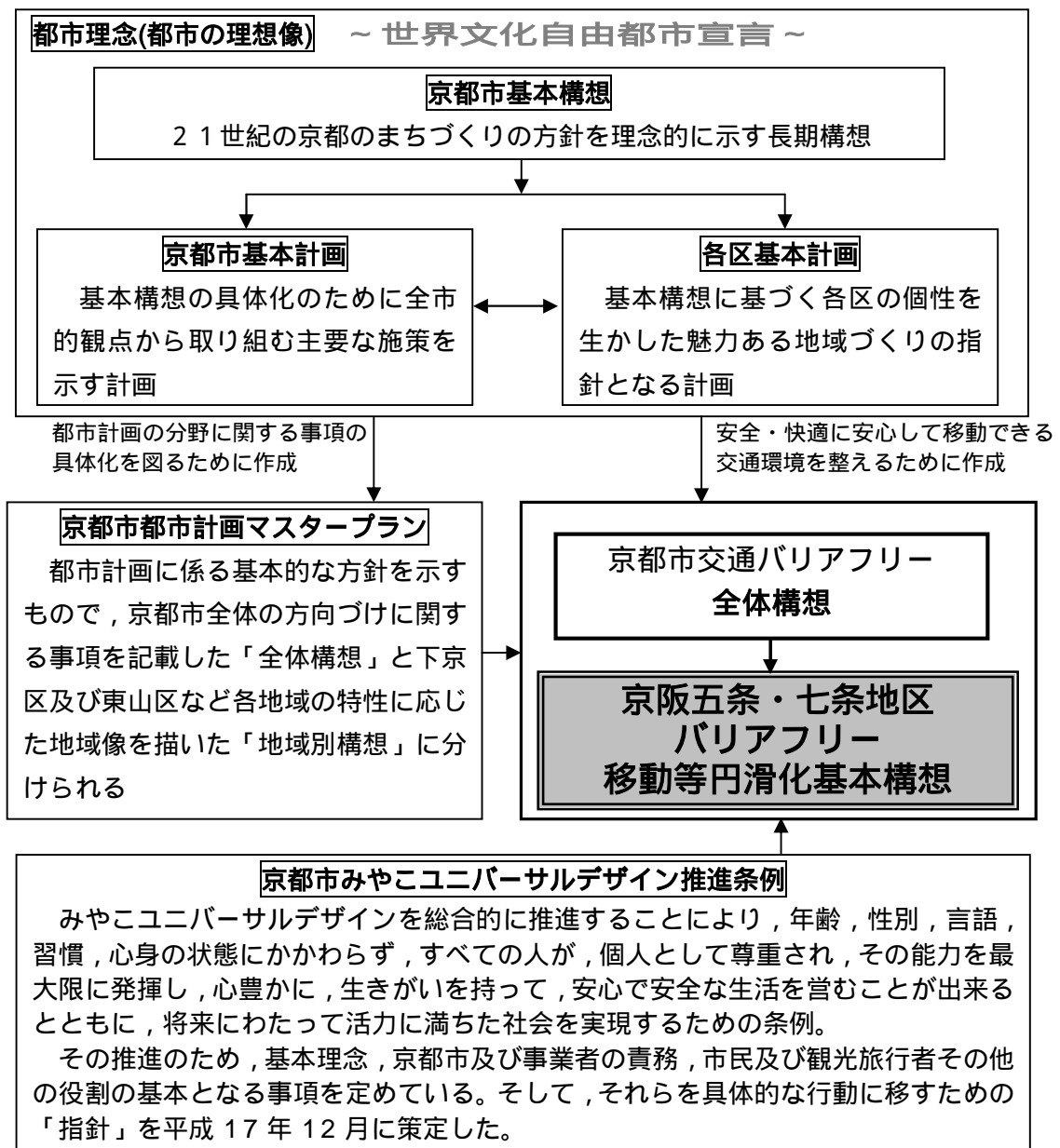
京阪五条・七条地区基本構想は、京都市基本計画や京都市都市計画マスタープランなどの京都市の上位計画に掲げられている“バリアフリーのまちづくり”の一環として位置付けられるものです。

京阪五条・七条地区基本構想は、地区の特性やまちづくりの方向性にも十分配慮した内容とすることが必要となります。

このことから、京阪五条・七条地区基本構想を策定するに当たり、京都市の上位計画における下京区及び東山区のまちづくりの方向性を踏まえたうえで、京阪五条・七条地区のまちづくりの方向性を整理することとします。また、京都市のまちづくりやユニバーサルデザインの考え方の基本的な方向性を、京阪五条・七条地区基本構想においても反映させていきます。

1 上位計画・関連計画の構成

図 - 8 上位計画・関連計画の構成



2 各行政区のまちづくりの方向性

京都市では、都市理念を踏まえた京都市基本構想を受けて、京都市基本計画が策定されています。さらに、各行政区でこの京都市基本構想に基づいて、各区の個性を活かしたまちづくりの計画を策定しています。また、都市計画に係る基本的な方針を示す京都市都市計画マスタープランにおいても地域別構想として各地域の地域像を示しています。

京阪五条・七条地区が含まれる各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を整理し、各行政区のまちづくりの方向性を示します。

(1) 下京区のまちづくり

下京区のまちづくりの方向性は、上位計画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により以下のように整理することができます。

下京区基本計画

下京区基本計画では、目標像である「**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つの重点施策を掲げています。

のんびりゆったり歩くまち構想
にぎわい門前町ルネッサンス構想
個性と魅力を伝える情報のまち構想
みんなで支え合うやすらぎのまち構想
楽しく学びふれあう学習のまち構想

京都市都市計画マスタープラン（地域別構想）

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。

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
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
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
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

(2) 東山区のまちづくり

東山区のまちづくりの方向性は、上位計画の東山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により以下のように整理することができます。

東山区基本計画

東山区基本計画では、目標像である「**伝統・創造・文化 やすらぎとふれあいのまち・東山**」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3つのキーワードを掲げ、まちづくりの方向性を示しています。

安心

さまざまな世代がいきいきと住み続けられるまち

魅力

多彩な個性と創造がきらめくまちづくり

交流

出会い・ふれあいを育むまちづくり

京都市都市計画マスタープラン（地域別構想）

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、東山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。

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

都市活動からみた目標

伝統産業ともてなし産業の魅力あるまちをつくる

都市環境からみた目標

東山の自然と山すその豊かな歴史環境を生かしたまちをつくる

都市交通からみた目標

歴史と文化を探訪できる、歩いて楽しい魅力的なまちをつくる

3 京阪五条・七条地区のまちづくりの方向性

上位計画に示されている下京区及び東山区の将来像及びまちづくりの方向性を踏まえ、京阪五条・七条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京阪五条・七条地区のまちづくりの方向性を以下のように整理します。

下京区・東山区の将来像

「であい ふれあい 町衆のまち いきいき下京」	「伝統・創造・文化 やすらぎとふれあいの まち・東山」
----------------------------	-----------------------------------

(1) 来訪者や生活者が快適に利用できるまちづくりの推進

国内外からこの地区へ来訪する人やこの地区で生活する住民にとって、安全で快適に安心して移動し、駅や公共施設を利用できる環境を形成するため、周辺の道路環境を整えるとともに、快適で使いやすい施設整備を推進します。

(2) 歴史あふれ、安心・安全・快適で歩いて楽しいまちづくりの推進

訪れる人がまちの貴重な文化・歴史を楽しみ、回遊する市街地として、すべての人が、安心・安全・快適に活動できるよう、歩いて楽しい魅力あるまちづくりを推進します。

(3) であい、ふれあい、いきいきとしたまちづくりの推進

さまざまな世代がいきいきと住み続けられ、伝統的に受け継がれている町衆文化を維持、継承するとともに、地域の連帯感を深めながら、いきいきとしたまちづくりを推進します。

(4) 文化や自然を感じるやすらぎあるまちづくりの推進

歴史や伝統などの文化、川のせせらぎを探訪できる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

京阪五条・七条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方などが、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 身体に障害のある方をはじめとする、すべての人にとって利用しやすく、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方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方は、高齢者や身体に障害のある方の他にも妊産婦、けが人など様々です。

また、身体に障害のある方は、肢体障害、視覚障害、聴覚・平衡障害、音声・言語障害及び内部障害など、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、移動に制約のある方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方をはじめ、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」・「情報のバリアフリー」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方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」や、だれもが同じように必要な情報を入手し利用できるよう、情報の格差をなくした「情報のバリアフリー」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あわせて、市民、事業者及び行政機関などは、互いに連携し、「心のバリアフリー」・「情報のバリアフリー」を推進することとします。

2 京阪五条・七条地区のバリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針

京阪五条・七条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、平成18年12月に施行された「バリアフリー新法」により拡充された、建築物等の対象施設の拡大やソフト施策の充実についても検討を行うものとしします。

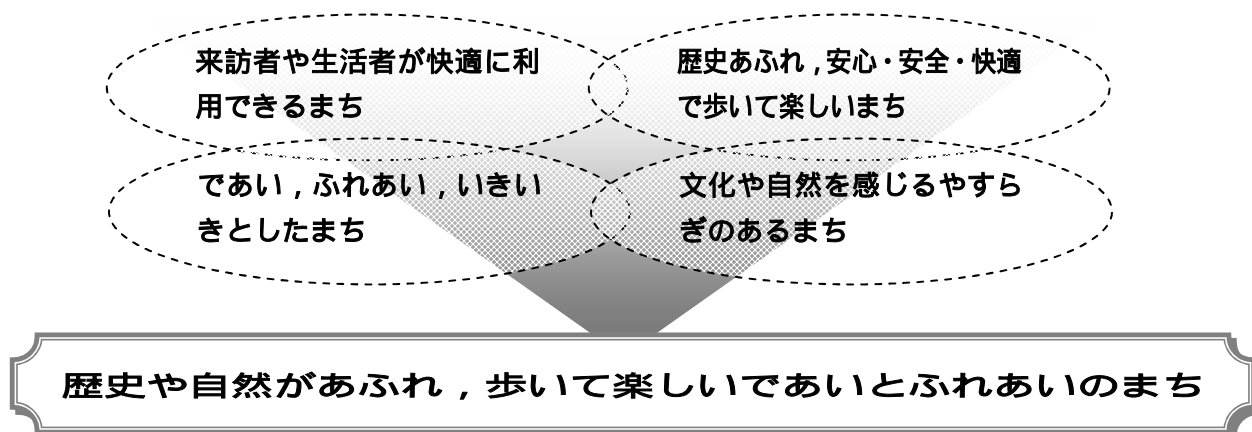
また、周辺の他地区の重点整備地区との経路の連続性や、周辺の鉄道駅との相互利便性を向上させるため、より一体的に安全で円滑に移動できるようバリアフリー化を推進します。

さらに、京阪五条・七条地区の特性及びまちづくりの方向性や「あなたから始まるすべての人にやさしい京都」の実現に向けた「京都市みやこユニバーサルデザイン推進指針」を踏まえ、京阪五条・七条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

京阪五条・七条地区は、著名な社寺・史跡などが数多くあり、鴨川や地区の東側に位置する東山といった豊かな自然環境に恵まれ、歴史や自然のあるまちなみが形成され、多くの来訪者が訪れています。また、当地区は、多くの方が居住者として生活されている場でもあります。こうしたことから、京阪五条・七条地区の基本理念として、『歴史や自然があふれ、歩いて楽しいであいとふれあいのまち』として、まちづくりを進めていきます。

多くの来訪者を迎え、生活者にとって快適なまちとして、だれもが快適で移動しやすい環境の整備を目指します。そして、施設整備だけではなく、地域コミュニティを活かした助け合いの推進などにより、すべての人に対して心地よいまちを目指します。



(2) 基本方針

ア 地区への来訪者や住民など、だれもが利用しやすい京阪五条駅・京阪七条駅の バリアフリー化整備の推進

多くの来訪者が利用する京阪五条駅や七条駅では、高齢者や障害のある方、妊産婦やベビーカー利用者、けがをしている方など、すべての人が円滑に移動できる施設整備を推進するとともに、京阪五条・七条地区への来訪者も考慮した、分かりやすい情報案内設備とするなど、だれもが利用しやすい旅客施設を目指します。

また、隣接する四条駅及び東福寺駅(平成20年基本構想策定予定)との相互利便性を向上させるため、できる限り統一性のある情報案内設備等の整備を行い、より安全で円滑に移動できるような旅客施設を目指します。

イ 生活関連施設相互を結ぶ経路の重点的なバリアフリー化の推進

京阪五条駅・京阪七条駅、東山区総合庁舎、ひと・まち交流館などの生活関連施設間を相互に結ぶ経路において、安全で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、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。また、主要な経路の整備にあわせて、地区内のその他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。

また、隣接する河原町地区及び京都地区との連続性を考慮した経路設定を行うことにより、周辺他地区と連携のとれたバリアフリー化を推進します。

ウ 歴史や自然があふれる京阪五条駅・京阪七条駅周辺の安心・安全・快適で歩いて 楽しい環境の整備

駅周辺に多くの歴史的資源や鴨川などの自然があるこの地区において、安心・安全・快適に過ごせ、歩いて楽しいまちづくりを推進するために、道路環境や市街地環境の整備を推進するとともに、防犯面や安全性の確保といった視点にも配慮して整備を進めます。

エ 地元の取組、他の施策と連携したバリアフリー化事業の推進体制の整備

京阪五条・七条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、地元の取組や他の施策に係る多様な関係者が十分な情報交換を行い、それぞれが担う役割や立場に応じて、協働と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 生活関連施設に位置付けられる主要な建築物のバリアフリー化

施設相互間の生活関連経路のみでなく、建築物内についてもより一体的に安全・円滑に移動できるよう、京阪五条・七条地区基本構想の中で生活関連施設として位置付けられる、東山区総合庁舎、ひと・まち交流館及び京都国立博物館等のバリアフリー化を推進します。

カ 「心のバリアフリー」・「情報のバリアフリー」の推進

バリアフリー化設備の整備にあわせ、市民が高齢者や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たソフト施策を展開し、ふれあいと温もりのある行動による「心のバリア

フリー」を推進します。

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・充実などに取り組み、だれもが同じように必要な情報を入手し利用できるよう、情報の格差をなくした思いやりのある「情報のバリアフリー」を推進していきます。

第5章 重点整備地区の区域，生活関連施設及び生活関連経路

1 重点整備地区の区域

バリアフリー新法は、「高齢者や障害のある方等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上を促進する。」ことを目的としており，重点整備地区は，「生活関連施設（高齢者，障害のある方等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設，官公庁施設，福祉施設及びその他の施設）の所在地を含み，かつ，生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。」と規定しています。

重点整備地区の区域については，隣接する区域において策定している京都地区及び河原町地区基本構想における重点整備地区との接続についても考慮して設定します。

(1) 旅客施設及びその周辺に立地する官公庁施設や福祉施設などの生活関連施設の抽出

旅客施設（京阪五条駅・京阪七条駅）周辺の徒歩圏に立地し，多くの高齢者や障害のある方などが，徒歩による移動で利用すると考えられる施設を抽出しました。

表 - 5 一定の区域に立地する生活関連施設

生活関連施設		摘要
特定旅客施設		京阪五条駅 京阪七条駅
特別 特定 建築物	官公庁施設	東山区総合庁舎 ひと・まち交流館
	医療・福祉施設	東山武田病院
	公益サービス施設	東山郵便局
	文化・観光施設	京都国立博物館
その他の施設	文化・観光施設	三十三間堂 智積院

(2) 重点整備地区の区域の設定

生活関連施設を包括的に含む範囲を重点整備地区としました。なお，既に基本構想が策定された京都地区及び河原町地区の範囲や近接する鉄道駅の位置などについても考慮しながら，具体的な区域については，道路及び鉄道によって明確に境界を定めました。

2 生活関連経路

バリアフリー新法では、旅客施設を含む生活関連施設相互間を結ぶ経路のうち、特に重点的にバリアフリー化を図るべき経路を基本構想においては、「生活関連経路」と位置付け、この生活関連経路を構成する道路において、道路特定事業と交通安全特定事業を実施するものとしています。また、特定事業の実施に当たっては、可能な限り有効幅員や勾配等の基準を定めた移動等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。

これらを踏まえ、京阪五条・七条地区では、連続的な移動等円滑化を促進するために、特に重要な生活関連施設である京阪五条駅、京阪七条駅から徒歩で移動できる施設までの経路の他、他の生活関連施設相互間の移動や生活関連施設内における移動等が安全で円滑にできる環境の整備を目的とした基本構想を策定する必要があります。

京阪五条・七条地区の生活関連経路は、京阪五条駅・京阪七条駅と表-5 で設定した生活関連施設とを結ぶ重要な経路及び生活関連施設相互を結ぶ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こととし、既に策定された京都地区及び河原町地区基本構想の特定経路の事業区間並びに今後基本構想を策定予定の東福寺地区で想定される経路との連続性についても考慮して設定しました。

特定経路：交通バリアフリー法に基づく、特定旅客施設と主要施設を結ぶ経路のことで、バリアフリー新法の生活関連経路と同等の経路を示します。

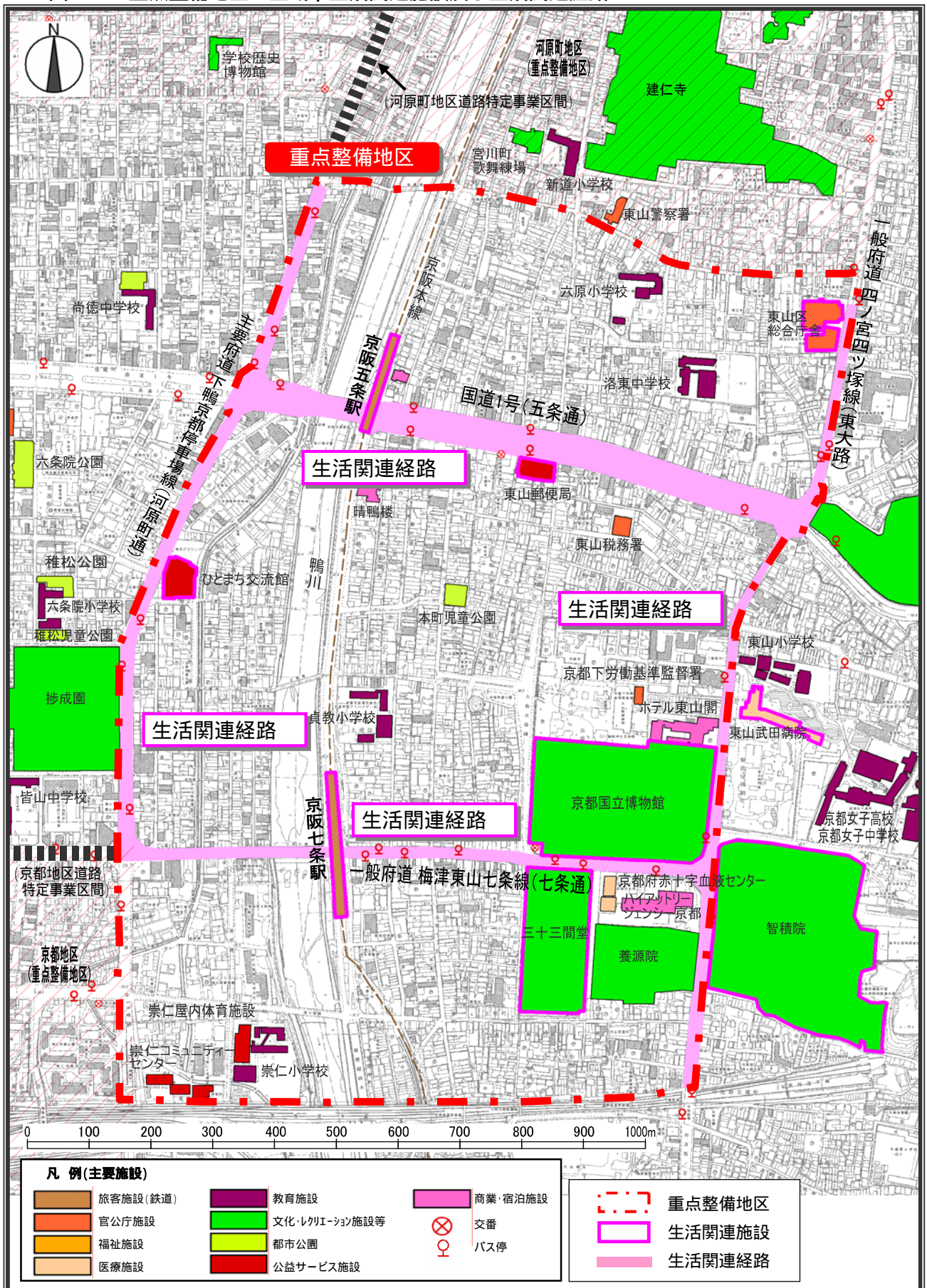
(1) 生活関連経路の設定

京阪五条・七条地区において重点的にバリアフリー化を図る生活関連経路として次のように設定しました。

表 - 6 生活関連経路

生活関連 経路	区 間：河原町五条～東山五条交差点 該当する路線：国道1号（通称：五条通）
生活関連 経路	区 間：東山区総合庁舎前～JR東海道本線 該当する路線：一般府道 四ノ宮四ツ塚線（通称：東大路）
生活関連 経路	区 間：河原町七条～東山七条交差点 該当する路線：一般府道 梅津東山七条線（通称：七条通）
生活関連 経路	区 間：河原町松原～河原町七条交差点 該当する路線：主要府道 下鴨京都停車場線（通称：河原町通）

図 - 9 重点整備地区の区域，生活関連施設及び生活関連経路



第6章 京阪五条・七条地区の課題・問題点

京阪五条・七条地区の課題・問題点については、これまで4回開催した「京阪五条・七条地区バリアフリー移動等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ました。また、連絡会議の下に設置した分科会により現地踏査を実施し、京阪五条駅や京阪七条駅、生活関連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まとめました。

また、京阪五条・七条地区内に位置する主要な建築物について、バリアフリー施設等の現状を調査しました。

1 駅の課題・問題点

以下の区分に基づいて、京阪五条駅・七条駅の主な課題・問題点及び改善要望などの概要を示します。

- ア 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
- イ 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
- ウ 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
- エ 個別設備：券売機や改札口の状況など

この区分に基づく京阪五条駅・七条駅のバリアフリー状況を表 7 に示します。また、京阪五条駅の課題・問題点マップを図 10 に、京阪七条駅の課題・問題点マップを図 11 に示します。

(1) 京阪五条駅・七条駅共通の課題・問題点

ア 利用動線

- (ア) 地上とコンコースを結ぶエレベーターを設置してほしい。
- (イ) 高齢者の方でも利用しやすいよう2段手すりを設置してほしい。
- (ウ) 階段の端がわかりやすくなるように明示してほしい。

イ 情報案内設備

- (ア) 出入口のインターホンの場所、表示内容が分かりにくい。また、インターホンに点字表示が設置されていない。
- (イ) 点字表示の規格が統一されていない。
- (ウ) 地上の出入口の駅名表示が分かりにくい。また、出入口に出入口番号、階段番号などのサイン、音声案内、点字表示を設置してほしい。
- (エ) 地上の道路から駅への出入口、便所へ誘導する視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。
- (オ) 誘導・警告ブロックの配置や規格が統一されていない。また、階段やエスカレーターの上端・下端部、改札口の前後に警告用ブロックが設置されていない箇所がある。
- (カ) 階段手すりの点字表示がすり減っているものや情報が古いもの、表示内容が分かりにくいものがある。
- (キ) トイレの入口にレイアウト図(点字対応)が無く分かりにくい。また、トイレの位置が分かりにくい。

- (ク) 路線案内図や料金表の文字が小さく、表記内容が分かりにくい。また、分かりやすい位置に設置してほしい。
- (ケ) 電車の遅れや行き先、停車駅等を文字で表示する電光式の情報案内板を設置してほしい。また、文字を大きくしてほしい。
- (コ) 改札口付近の案内板（構内・出口など）の表示内容が分かりにくい。また、案内板に点字表示を設置してほしい。
- (ク) 券売機の点字運賃表の位置が分かりにくい。
- (シ) 通路上の案内表示として音声案内を設置してほしい。
- (ス) 全体的に照明が暗く、案内表示が見にくい。
- (セ) 誘導鈴の「ピンポン」は何を意味しているかわかりにくいので、具体的な音声案内にしてほしい。

ウ 利便設備

- (ア) 車いす対応型トイレが設置されているが、多機能トイレを設置してほしい。また、トイレの入口に段差がある。

エ 個別設備

- (ア) 券売機の下での蹴り込みがなく、車いすでは利用しにくい。また、券売機の文字を大きく見やすくしてほしい。
- (イ) ホーム上の非常停止ボタンを分かりやすい位置に設置してほしい。
- (ウ) トイレに非常呼び出しボタンを設置してほしい。

(2) 京阪五条駅のための課題・問題点

ア 利用動線

- (ア) 地上出入口と道路に段差がある。
- (イ) ホーム上の狭くなった所に柱などの突起物などがあり、車いすなどで通行しにくい。また、手すりや転落防止柵を設置してほしい。

イ 情報案内設備

- (ア) 改札口とホームを結ぶエレベーターへ誘導する視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。
- (イ) 通路からトイレの位置が分かりにくいのでスロープや階段の手すりに点字表示を設置してほしい。
- (ウ) ホームが狭く見通しが悪いので、案内板を分かりやすい位置に設置してほしい。
- (エ) エレベーターの場所をわかりやすくするために案内表示を工夫してほしい。
- (オ) エレベーター内の非常呼び出しボタン、かご内の車いす用のボタンにも点字表示を設けてほしい。

(3) 京阪七条駅のための課題・問題点

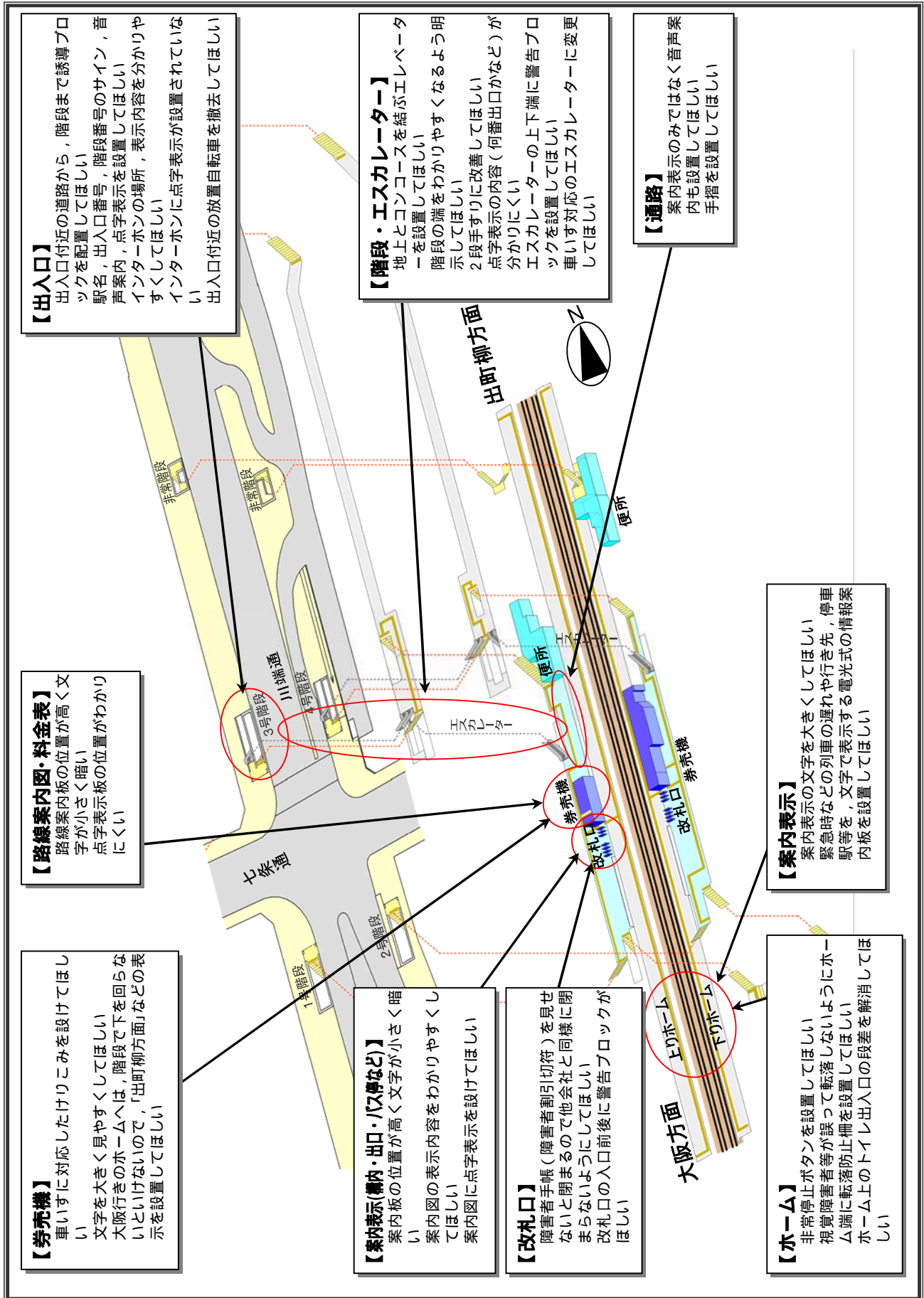
ア 利用動線

- (ア) 出入口付近の放置自転車を撤去してほしい。
- (イ) 線路への転落を防止するため、ホーム端に柵を設置してほしい。

表 - 7 京阪五条駅・京阪七条駅のバリアフリー状況

鉄 道 名		京阪電気鉄道	京阪電気鉄道
路 線 名		京阪本線	京阪本線
駅 名		五条駅	七条駅
駅 の 構 造		地下駅	地下駅
1 日平均乗降客数(平成 17 年)		7,911 人	15,491 人
最大段差	出入口～改札口(改札外)	9.77m	8.82m
	改札口～プラットフォーム(改札内)	4.47m	-
段差解消の状況	出入口～改札口(改札外)	× エレベーター無し エスカレーター有り	× エレベーター無し エスカレーター有り
	改札口～プラットフォーム(改札内)	エレベーター有り エスカレーター有り	すりつけ
情報案内設備	誘導用・警告用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(エレベーター、トイレへの誘導等、一部未整備)
	ホーム上での運行情報設備	音声案内	有り
		文字情報	有り
	券売機に併設した点字料金表示		有り
便利施設	トイレ		車いす対応型トイレ有り(オストメイト対応×)
	休憩設備		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用ブロックが共に有り
	券売機	車いす対応(下部スペース)	有り
	改札口	幅広タイプ(80cm以上)	幅80m以上の改札口有り

図 - 1 1 京阪七条駅の課題・問題点



2 周辺道路等の課題・問題点

以下の生活関連経路ごとに、周辺道路等の課題・問題点及び改善要望などの概要を示します。

(1) 生活関連経路 (五条通：河原町五条～東山五条交差点)

- ・ 歩道の舗装に凸凹が生じている。
- ・ 歩道と車道との間に段差がある。
- ・ グレーチングの網目が大きい。
- ・ 街路灯や電柱、歩道上を通行する自転車が通行の支障をきたしている。
- ・ 交差点部では歩行者のたまり空間が少ない箇所がある。
- ・ 歩行者信号の青信号の時間が短い箇所がある。
- ・ 視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない箇所や規格が異なっている箇所がある。

(注)これらの課題・問題点は、生活関連経路、及びにおいて同様に指摘・要望があります。

- ・ 民家等への乗入口による歩道の波打ちや横断歩道部におけるすりつけ勾配がきつい。
- ・ 縦断勾配がきつい所がある。
- ・ 東山五条交差点のスロープの手すりに点字表示を設置してほしい。
- ・ 京阪五条駅付近や五条大橋西詰め違法駐輪、横断歩道橋が通行の支障になっている。
- ・ バス停の横断防止柵が乗降の邪魔になっている。

(2) 生活関連経路 (東大路：東山区総合庁舎前～J R 東海道本線)

(東山区総合庁舎前～東山五条交差点の間)

- ・ 歩道の横断勾配や縦断勾配がきついので改善してほしいとの要望があります。
- ・ バス停の高さが低い、文字が見えにくい、バス待ちの客が通行の支障をきたしている。

(注)これらの課題・問題点は、東山五条交差点～J R 東海道本線の間においても同様に指摘・要望されております。

- ・ 五条坂交差点において、横断歩道部のすりつけ勾配がきつい、縁石が突出して危険との指摘があります。

(東山五条交差点～J R 東海道本線の間)

- ・ 歩道幅員が狭く車いすでは通行できない。
- ・ 横断歩道部のすりつけ勾配がきつい。
- ・ バス停の横断防止柵が乗降の邪魔になっている。
- ・ 音響信号が聞こえにくい。

(3) 生活関連経路 (七条通：河原町七条～東山七条交差点)

- ・ 七条大橋交差点や七条大橋西詰において、歩道部の横断勾配・縦断勾配・すりつけ勾配、横断歩道部の縦断勾配がきつい。
- ・ 違法駐輪が多いので撤去してほしい。
- ・ 民家等への乗り入れにより歩道が波打っている。
- ・ 店舗等の看板やのぼりが通行の支障をきたしている。

(4) 生活関連経路 (河原町通：河原町松原～河原町七条交差点)

- ・ 歩道上に駐輪が多く、商品もはみ出しているため、通行に支障がある。
- ・ バス停の高さが低い。
- ・ ひと・まち交流館の入口前の歩道に誘導・警告ブロックがない。

(5) その他の経路 (大和大路通)

- ・ 歩行者の歩く場所が明確でなく狭い。
- ・ 電柱や看板等が通行の支障となっている。
- ・ 路上駐車・路上駐輪を取り締まってほしい。
- ・ 舗装に凸凹が生じている。

図 - 12 道路などの課題・問題点



3 京阪五条・七条地区の交通の課題

京阪五条・七条地区及びその周辺は、著名な寺社・史跡などが多く、豊かな自然環境に恵まれた地区で、多くの来訪者が集まり、また、多くの方が居住していることから、『歴史や自然があふれ、歩いて楽しいであいとふれあいのまち』として、まちづくりを進めていきます。

そのためには、そこで生活する住民や数多く訪れる人々が、安心して快適に歩くことができる「まち」にする必要があります。

しかし、現状は、観光シーズンにおける通過車両等による幹線道路の渋滞、鉄道駅周辺の多くの放置自転車など様々な交通問題を抱えています。このような状況では、バリアフリーの取組の効果も減少してしまいます。

このため、当該地区のバリアフリー化を推進するためには、地区の交通問題に対する他の施策とも連携し交通環境を含めた取組が必要です。

4 京阪五条・七条地区内に位置する主要な建築物等の現状

京阪五条・七条地区内の主要な建築物においては、視覚障害者誘導用ブロックが適切に敷設されていない、車いす対応型トイレがオストメイト対応となっていない等の現状があります。

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京阪五条・七条地区の課題・問題点を踏まえ、今後、公共交通事業者、道路管理者及び京都府公安委員会などが京阪五条・七条地区において実施していくバリアフリー化事業等の計画概要を示します。

なお、だれもが利用しやすい旅客施設とするためには、個々の施設の整備状況が特に重要であるため、公共交通事業者が実施する旅客施設のバリアフリー化事業計画は、より具体的な内容を示します。

ここに示す事業計画は、

特定事業として位置付けるバリアフリー化事業計画

特に必要性・緊急性の高い事業として、移動等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、交通安全特定事業等）の計画

特定事業以外のバリアフリー化事業計画

特定事業にあわ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

その他の事業計画

国道の環境整備事業や電線共同溝事業の中で、バリアフリー化基準に沿った改善などが可能な事業の計画

に区分し、その概要を示しています。目標年次については、

短期	平成19年から20年の間に事業を完了させることを目標とするもの
中期	平成19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
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、若しくは、現在、取組を進めており、今後とも継続していくもの

に区分しています。

なお、特定事業については、京阪五条・七条地区基本構想策定後、公共交通事業者、道路管理者及び京都府公安委員会等が、それぞれ京阪五条・七条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 京阪五条駅・京阪七条駅等のバリアフリー化事業計画の概要

(1) 京阪五条駅・七条駅の事業計画の基本的な考え方

鉄道事業者が、京阪五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

地上とコンコースを結ぶエレベーターの設置による段差解消や階段等の手すりの設置・改善により、高齢者や障害のある方がより円滑に移動できるよう、バリアフリー化事業を実施していきます。

イ 情報案内設備

エレベーターやトイレへ誘導する視覚障害者誘導用ブロックの設置やホーム上の電光式列車運行情報案内板の設置等により、高齢者や障害のある方にとって、より分かりやすい案内情報が提供できるよう、バリアフリー化事業を実施していきます。

ウ 利便設備

両駅は地下駅であるため、スペース上の問題もあり多機能トイレへの改善は困難ですが、一般トイレも含めた機能の分散を検討し、既存のトイレを簡易オストメイト対応（人工肛門や人工膀胱を付けた方が器具の洗浄などを行える設備を備える）へ改善する事により、高齢者や障害のある方が、より使いやすい設備となるようにバリアフリー化事業を実施していきます。

(2) その他の課題の検討

連絡会議や分科会などで提起された上記以外の様々な課題・問題点や京阪五条駅及び京阪七条駅以外の駅でも共通の課題となっているものについて、基本的な考え方を示します。

ア 様々な設備の改善の検討

ホーム上への非常停止ボタンの設置や文字の見やすいタッチパネル式券売機の設置、その他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あわせ、できる限り多くの設備の改善を図るように努めます。

イ 案内表示や緊急情報表示の在り方の検討

公共交通機関旅客施設の移動等円滑化整備ガイドラインに沿った案内表示等の統一化、緊急時等の情報表示並びに国際観光都市の交通の要所としての案内表示（多言語表示など）やより分かりやすい料金表、路線図及び情報案内表示等について、関係事業者と協議しながら検討を進めます。

ウ 全駅共通の課題の検討

ホームと車両の乗降口との段差の縮小等、京阪五条・七条地区の駅以外の駅でも共通の課題となっているものについては、長期的な課題として検討を進めます。

(3) バリアフリー化事業計画の概要

ア 京阪五条駅のバリアフリー化事業計画の概要

以下の事業を公共交通特定事業に位置付けて事業実施を図ります。

(ア) 改札階から地上へのエレベーターの設置（1基）

- (イ) 点字表示の設置位置・表示内容の改善も含めた，2 段手すり化などの階段手すりの設置・改善
- (ウ) エレベーターやトイレへの誘導ブロックの設置及びエスカレーターやスロープの上下端の警告ブロックの設置等の視覚障害者誘導用ブロックの設置・改善
- (エ) ホーム縁端警告ブロックへのプラットホームの内方向を示す内方線の追加設置の検討
- (オ) ホーム上の電光式列車運行情報案内板の設置
- (カ) エレベーターの設置やトイレの改良等のバリアフリー化事業に伴う，案内サインや点字案内板の設置等の駅全体の情報案内設備の改良
- (キ) 車いす対応型トイレの簡易オストメイト対応化及び一般トイレの部分へのベビーシート等の設置等によるトイレの改良

イ 京阪七条駅のバリアフリー化事業計画の概要

以下の事業を公共交通特定事業に位置付けて事業実施を図ります。

- (ア) 上り，下りの各ホームから地上へのエレベーターの設置（2 基）
- (イ) 点字表示の設置位置・表示内容の改善も含めた，2 段手すり化などの階段手すりの設置・改善
- (ウ) エレベーターやトイレへの誘導ブロックの設置及びエスカレーターやスロープの上下端の警告ブロックの設置等の視覚障害者誘導用ブロックの設置・改善
- (エ) ホーム縁端警告ブロックへのプラットホームの内方向を示す内方線の追加設置の検討
- (オ) ホーム上の電光式列車運行情報案内板の設置
- (カ) エレベーターの設置やトイレの改良等のバリアフリー化事業に伴う，案内サインや点字案内板の設置等の駅全体の情報案内設備の改良
- (キ) 車いす対応型トイレの簡易オストメイト対応化及び一般トイレの部分へのベビーシート等の設置等によるトイレの改良

京阪五条駅・京阪七条駅における公共交通特定事業計画の概要を表 8 に，また，公共交通特定事業以外の事業計画の概要を表 - 9 に示します。

表 - 8 京阪五条駅及び京阪七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				
			H19	20	21	22	23 ~
京 阪 五 条 駅	改札階から地上へのエレベーターの設置（1基）	京阪電気鉄道	▶				
	階段手すりの設置・改善		▶				
	視覚障害者誘導用ブロックの設置・改善		▶				
	ホーム上の電光式列車運行情報案内板の設置		▶				
	簡易オストメイト対応化等のトイレの改良		▶				
	駅全体の情報案内設備の改良		▶				
京 阪 七 条 駅	上り・下りの各ホームから地上へのエレベーターの設置（2基）		▶				
	階段手すりの設置・改善		▶				
	視覚障害者誘導用ブロックの設置・改善		▶				
	ホーム上の電光式列車運行情報案内板の設置		▶				
	簡易オストメイト対応化等のトイレの改良		▶				
	駅全体の情報案内設備の改良		▶				

表 - 9 京阪五条駅及び京阪七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				
			H19	20	21	22	23 ~
京 阪 七 条 駅	文字の見やすいタッチパネル式券売機の設置	京阪電気鉄道	▶				
2 駅 共 通	非常停止ボタンの設置		▶				
	ホーム縁端警告ブロックへのプラットホームの内方向を示す内方線の追加設置の検討		▶				
	様々な設備の改善の検討		▶				
	各鉄道事業者における共通課題の検討		▶				

特定事業計画作成の段階で、特定事業として実施可能かどうかの検討を行い、可能な限り、表 8 の事業と一体的な整備を行うものとします。

京阪五条駅におけるバリアフリー化事業計画の主なものを図 - 13 に、

京阪七条駅におけるバリアフリー化事業計画の主なものを図 - 14 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、京阪五条駅及び七条駅を発着する鉄道車両及び京阪五条・七条地区内のバス停を発着する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等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、扉の開閉時にチャイムにより扉位置を知らせる装置について、車両の更新・改良時にあわせて、順次、整備を図ります。


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移動等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 - 10、表 - 11 に示します。

表 - 10 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				
	H19	20	21	22	23 ~
京阪五条・七条地区のバス停を発着する車両の約50～60%をワンステップ・ノンステップバスとする					

<参考> 京阪バスの車両の更新計画（他都市を含む全営業所）

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18年度末 (2006年度末)	595	188	116	51%
平成19年度末 (2007年度末)	595	200	159	60%
平成22年度末 (2010年度末)	595	216	288	85%

() 高速バス、リムジンバスを含む。

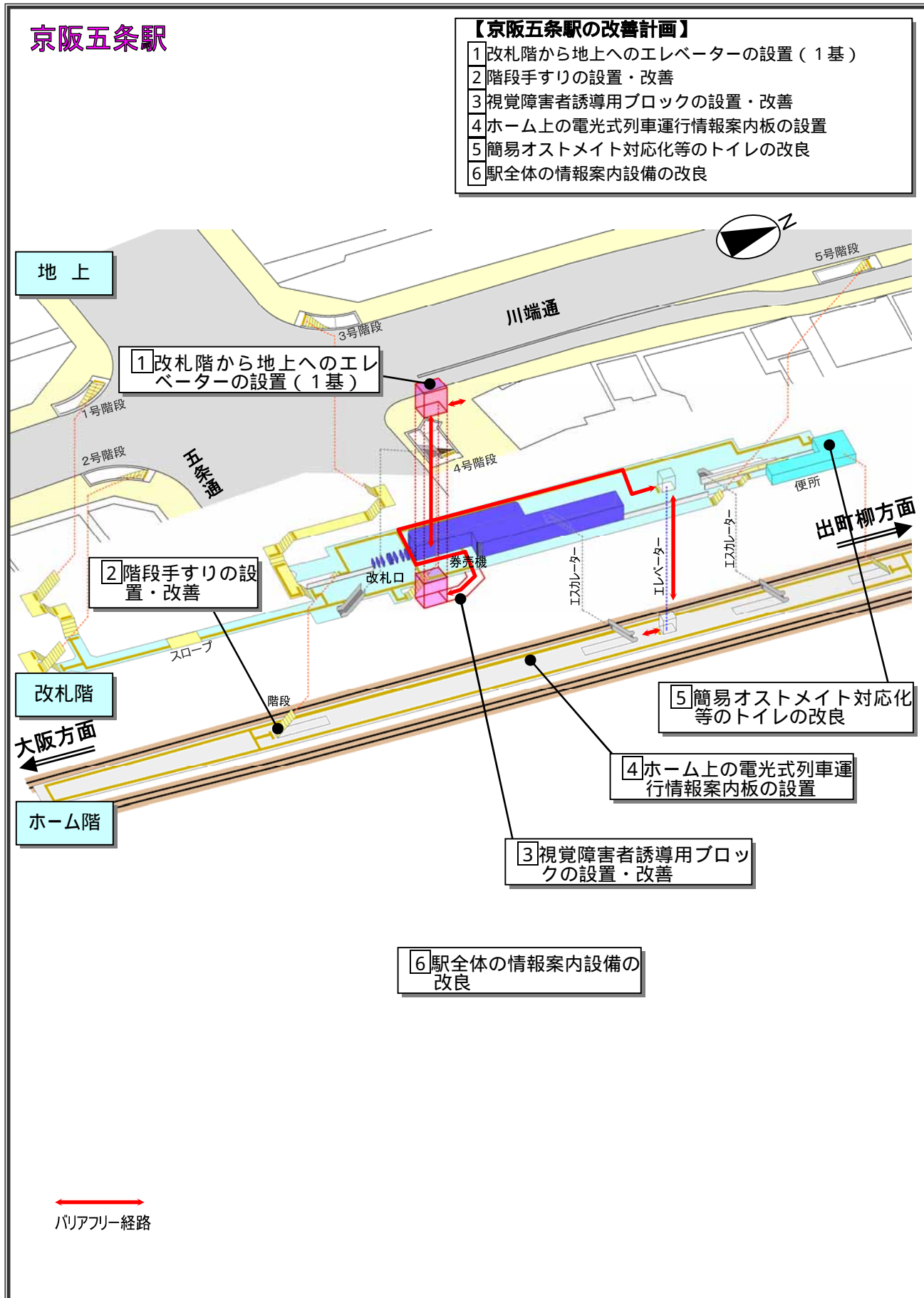
表 - 1 1 京都市交通局（市バス）の公共交通特定事業計画の概要

事業内容	目標年次				
	H19	20	21	22	23 ~
京阪五条・七条地区のバス停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）の車両の更新計画

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	ワンステップバス・ノンステップバスの割合
平成18年度末 (2006年度末)	750	19	454	63%
平成19年度末 (2007年度末)	750	29	527	74%

図 - 13 京阪五条駅のバリアフリー化事業計画



イメージ図であり、実際の形状・寸法とは異なります。

3 道路のバリアフリー化事業計画等の概要

(1) 事業計画の基本的な考え方

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計画等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 生活関連経路

生活関連経路においては、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。

また、京都国道事務所が管理する生活関連経路（国道1号）においては、現在取組中の「国道1号五条環境整備事業」等の中で、可能な限りバリアフリー化基準に適合させた整備を実施します。

イ 生活関連経路以外の道路

駅周辺に広く分布する商業施設、公共・公益施設への歩行者の移動経路や駅周辺に居住する市民及び京都を訪れる観光客の京阪五条駅及び七条駅へのアクセス経路の安全性の確保などの観点から、重点整備地区内のその他の道路について、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努めます。

また、京都国道事務所が管理する国道24号（七条通～八条通）においては、現在取組中の「国道24号電線共同溝事業」等の中で、可能な限りバリアフリー化基準に適合させた整備を実施します。

ウ その他

(ア) 放置自転車等の対策

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むとともに、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。看板・商品等の歩道などへのはみ出しについては、地元・商店街の取組などと協力・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19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

京阪五条・七条地区における道路特定事業計画の概要を表-12に、道路特定事業以外の事業計画の概要を表-13に示します。

表-12 道路特定事業の概要

経路	路線	事業内容	目標年次				
			H19	20	21	22	23 ~
生活関連経路	一般府道 四ノ宮四ツ塚線 (通称：東大路)	段差，勾配の改善					
生活関連経路	一般府道 梅津東山七条線 (通称：七条通)						
生活関連経路	主要府道 下鴨京都停車場線 (通称：河原町通)						

表-13 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				
			H19	20	21	22	23 ~
生活関連経路	国道1号 (通称：五条通)	国道1号五条環境整備事業					
	国道24号 (通称：河原町通)	国道24号電線共同溝事業等					
	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等を図-15に示します。

4 交通安全施設などのバリアフリー化事業計画の概要

(1) 事業計画の基本的な考え方

京都府公安委員会が、交通安全特定事業として、生活関連経路における高齢者や障害のある方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

高齢者などの安全な横断を確保するため、既設信号機の高齢者感応化への改良整備の検討を行います。

イ 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。

ウ その他

交通安全特定事業計画は、平成19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

京阪五条・七条地区における交通安全特定事業計画の概要を表-14に示します。

表-14 交通安全特定事業計画の概要

経路等	路線等	事業内容	目標年次				
			H19	20	21	22	23～
生活関連経路	国道1号 (通称：五条通)	違法駐車の手配・取締り及び広報・啓発の推進	注1)				
生活関連経路	一般府道 四ノ宮四ツ塚線 (通称：東大路)		注1)				
生活関連経路	一般府道 梅津東山七条線 (通称：七条通)		注1)				
生活関連経路	主要府道 下鴨京都停車場線 (通称：河原町通)		注1)				
生活関連経路	五条鞆町，五条本町各交差点	既設信号機の高齢者感応化 ^{注2)} への改良整備の検討	注1)				

注1) 現在すでに取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。
注2) 高齢者感応式信号：青延長押しボタン付き信号機

信号機などのバリアフリー化事業計画を図-15に示します。

5 主要な建築物等のバリアフリー化事業計画等の概要

平成 18 年 12 月に施行された「バリアフリー新法」により拡充された建築物のバリアフリー化について、京阪五条・七条地区内において、多くの高齢者や障害のある方などが、徒歩による移動で利用すると考えられる施設として、東山区総合庁舎、京都国立博物館、ひと・まち交流館及び東山郵便局などが挙げられます。これらの施設における主要なバリアフリー化事業計画の概要を下記に示します。施設によっては、伝統的な文化財など、バリアフリー化整備が困難な場合もありますが、心のバリアフリー等の人的対応も含めた利用の円滑化を促進します。

また、その他の主要な建築物等については、施設の更新時などにできる限り対応できるように検討を行います。

(1) 東山区総合庁舎におけるバリアフリー化事業計画の概要

東山区総合庁舎においては、現在 1 階に設置されている車いす対応型トイレを、さらにオストメイト機能を付加した多機能トイレに改修する方向で検討を行います。

(2) 京都国立博物館におけるバリアフリー化事業計画の概要

京都国立博物館においては、七条通側の出入口付近について、排水溝へのグレーチング蓋の設置や段差が生じている箇所への柵の設置等による安全対策の検討を行います。

また、館内の平常展示館については、平成 20 年に建て替えを計画しており、その中でバリアフリー化基準に適合させた整備を実施します。

(3) その他の施設におけるバリアフリー化事業計画の概要

上記以外の主要な建築物(ひと・まち交流館及び東山郵便局等)における、出入口の段差の解消、既存トイレの多機能トイレへの改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置・改善、視覚障害者のための音声案内装置の設置等のバリアフリー化事業の実施の検討を行います。

6 ソフト施策(コミュニケーションのバリアフリー化)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あわせ、市民が高齢者や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・研修などの実効性のある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。

今後、継続的に取り組んでいくソフト施策の具体例を表 - 15 に示します。

表 15 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
	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
聴覚障害者であることと援助の内容を周囲に知らせる「耳マーク」を持った方への適切な対応や聴覚障害者への援助を呼び掛ける「耳マーク」の掲示の検討		
高齢者や障害のある方へのサポート教育 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 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

(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，事業者及び関係行政機関等は，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。

7 交通システムの円滑化について

京都市では，平成15年6月に策定した『「歩くまち・京都」交通まちづくりプラン』に基づいて，人が主役の歩いて楽しいまちづくりを推進しており，東山地区においても，地元の皆様や関係機関等の御協力を頂きながら，秋の観光地交通対策に取り組んでいます。

今後とも，駐輪対策，渋滞対策等の京都市全体の交通システムの検討も含めて，他の事業との連携を図りながら，安心して快適な歩行者空間を創り出していけるよう，地区内の交通円滑化に向けた取組について検討を進めていきます。

第 8 章 バリアフリー化事業の推進体制

今後、京阪五条・七条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、京阪五条・七条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、京阪七条駅のコンコース階から地上へ至るエレベーターの設置等の主要なバリアフリー化事業については、平成19年度中に完了できるよう取り組んでいきます。

また、京阪五条駅のコンコース階から地上へ至るエレベーターの設置等の主要なバリアフリー化事業については、出来るだけ早期の着手を目指して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検討の進め方

情報案内設備（文字、音声）の整備については、京阪五条駅及び京阪七条駅、周辺の道路及び建築物等において、バス事業者等の関係事業者と調整を図り、また、障害者団体等の意見も伺いながら、移動等円滑整備ガイドラインに沿った整備を進めます。さらに、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作成の進め方

生活関連経路において実施する道路特定事業計画を作成するに当たっては、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、京阪五条・七条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及び地域の代表者の意見を聴きながら、様々な観点から検討を行い、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、あわ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生活関連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、できる限り生活関連経路と一体的にバリアフリー化を図れるよう、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19年度末を目途に作成し、公表します。

2 その他のバリアフリー化事業の進め方

生活関連施設において実施する，建築物等のバリアフリー化事業の実施に当たっては，今後，施設の実態等を詳細に検証したうえで，具体的な改善方策を検討する必要があります。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環境整備の要望を踏まえ，高齢者や障害のある方が利用しやすい施設の整備を検討する必要があります。

3 連絡会議による進行管理

これまで，京阪五条・七条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の中で，基本構想策定に必要な協議・検討を行うだけでなく，京阪五条・七条地区基本構想策定後も事業を実施するための連絡調整を行うとともに，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めが完了し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ます。そして，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。

4 公共交通特定事業に対する支援

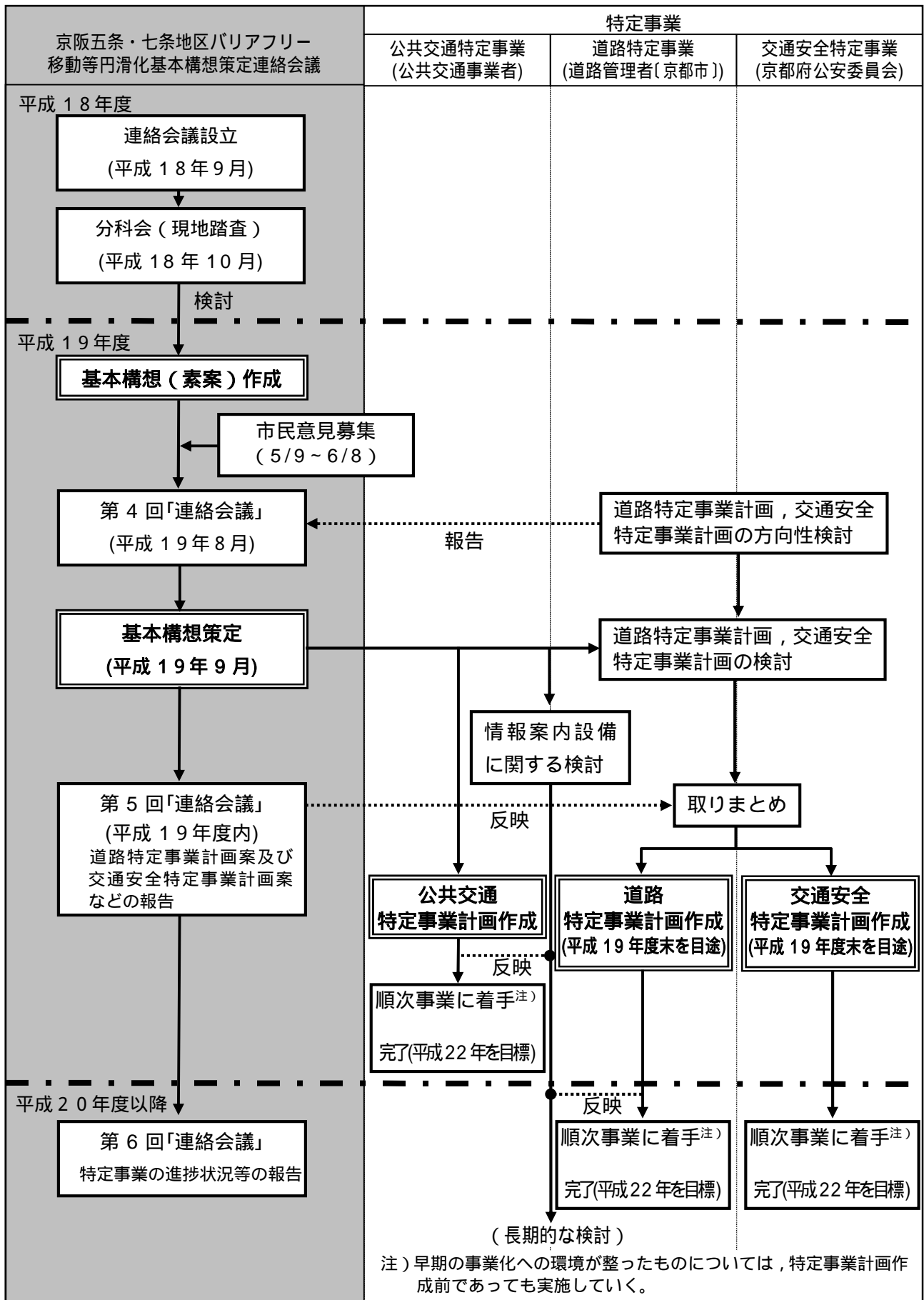
京都市は，京阪五条駅及び京阪七条駅へのバリアフリー化事業に対し，国及び京都府と連携し，必要な助成を行います。

5 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，京阪五条・七条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，ホームページなどを順次更新し，情報提供を行います。

このバリアフリー化事業の推進体制の構成を図 - 16 に示します。

図 16 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きます。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, ホームページなどを順次更新し, 情報提供します。

京阪五条・七条地区バリアフリー移動等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 18 年 10 月 24 日(火) 13:15~17:00

(2) 参加者：総数 42 名

班別 1 班：調査員 14 名

(内訳：視覚障害のある方 2 名，聴覚・言語障害のある方 2 名，
内部障害のある方 1 名，障害のない方 7 名，その他・不明 2 名)

2 班：調査員 11 名

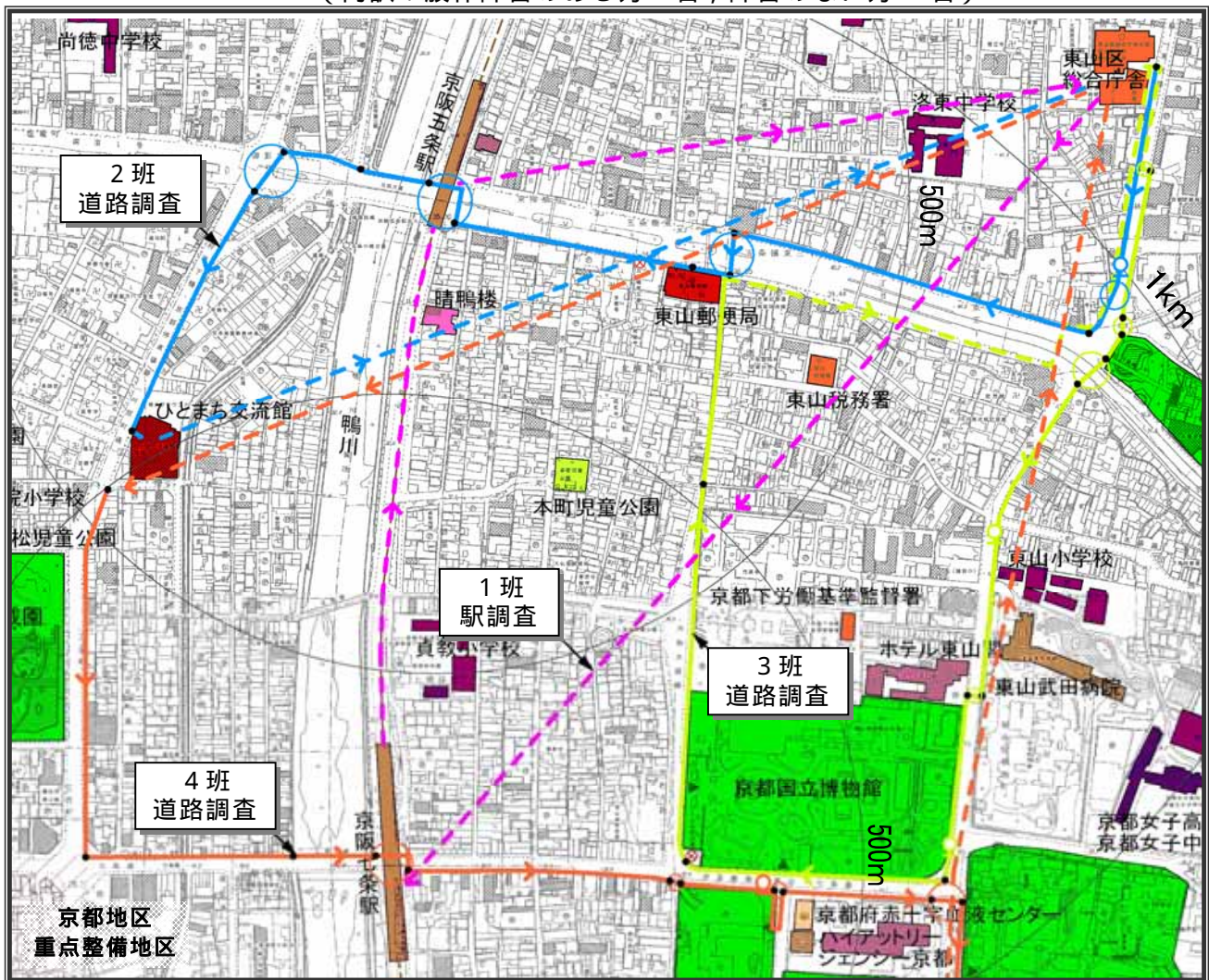
(内訳：肢体障害のある方 1 名，障害のない方 9 名，その他 1 名)

3 班：調査員 9 名

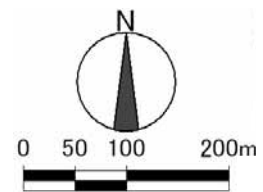
(内訳：障害のない方 6 名，その他・不明 3 名)

4 班：調査員 8 名

(内訳：肢体障害のある方 1 名，障害のない方 7 名)



凡例	
	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・宿泊施設
	交番
	バス停



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

4 班



道路調査風景



道路調査風景



道路調査風景

会議風景



会場の様子



問題点のまとめ



問題点発表の様子

京阪五条・七条地区バリアフリー移動等円滑化基本構想策定連絡会議委員名簿

<50音順，敬称略，2007年9月1日現在>

相田 正雄		京都市交通局自動車部技術課長
阿野 恵子		NPO法人京都市中途失聴・難聴者協会理事
石崎 了		京都市都市計画局交通政策室長
伊藤 博敏		一般公募委員
伊藤 雅	副議長	和歌山工業高等専門学校准教授
井上 えり子	副議長	京都女子大学家政学部准教授
岩本 葉介		京都市建設局道路建設部道路環境整備課長（平成19年4月から）
大伴 匡		京阪バス株式会社運輸部次長（平成19年7月から）
大西 功		京都市建設局土木管理部南部土木事務所長（平成19年4月から）
岡本 昭夫		下京区市政協力委員連絡協議会菊浜学区会長
岡本 良行		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
奥 美里		京都市都市計画局建築指導部建築審査課長（平成19年4月から）
奥田 正治		下京区市政協力委員連絡協議会崇仁学区会長
小野田 武彦		京都精神保健福祉推進家族会連合会理事
河辺 正人		京阪電気鉄道株式会社鉄道事業部技術課長（平成19年7月から）
藏屋 克彦		京都府警察本部交通部駐車対策課課長補佐
坂上 征芳		京都府東山警察署交通課長（平成19年3月から）
澤田 忠明		京都市建設局土木管理部放置車両対策課長
塩原 秀雄		京都市東山区身体障害者団体連合会会長
下河邊 英寿	オブザーバー	京都府企画環境部交通対策課参事
下條 保代		一般公募委員
下畑 賢治	オブザーバー	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
田桐 敬三		社団法人日本オストミー協会京都支部事務局長
辻川 覚		社団法人京都府視覚障害者協会左京支部長
中田 健次		京都市下京区役所区民部まちづくり推進課長
長田 止夫		東山区市政協力委員連絡協議会貞教学区会長
野間 歩		京都市東山区役所福祉部支援保護課長
濱田 健二		東山区市政協力委員連絡協議会修道学区会長
平井 弘通		東山区市政協力委員連絡協議会六原学区会長（平成19年7月から）
堀 啓子		京都手をつなぐ育成会東山支部役員・知的障害者相談員
堀 仁郎		東山区市政協力委員連絡協議会一橋学区会長（平成19年4月から）
槇野 勝治		京都市建設局土木管理部東部土木事務所長（平成19年4月から）
正木 守		京都府七条警察署交通課長
増永 淳三		京都府警察本部交通部交通規制課調査官（平成19年4月から）
馬屋原 宏		京都市東山区役所区民部まちづくり推進課長
三谷 哲雄	議長	神戸流通科学大学情報学部准教授
三津田 孝秀		京都府五条警察署交通課長
山口 昌巳		京都市下京区役所福祉部福祉介護課長
山崎 悦子		京都市聴覚障害者協会下京・東山支部事務局長
山本 幸彦		社団法人京都市老人クラブ連合会副会長兼東山区シニアクラブ連合会会長

【前委員】肩書きは，委員就任時のもの

板倉 治男	京都市建設局道路部道路維持課長（平成19年3月まで）
井上 昭二	東山区市政協力委員連絡協議会六原学区会長（平成19年6月まで）
岡嶋 多門	京都府東山警察署交通課長（平成19年2月まで）
奥野 寿也	京阪電気鉄道株式会社鉄道事業部技術課長（平成19年6月まで）
笠松 俊夫	京阪バス株式会社運輸部部长（平成19年6月まで）
塩谷 孝雄	京都市建設局管理部南部土木事務所長（平成19年3月まで）
田中 満	東山区市政協力委員連絡協議会一橋学区会長（平成19年3月まで）
富永 哲生	京都府警察本部交通部交通規制課調査官（平成19年3月まで）
西澤 亨	京都市都市計画局建築指導部審査課長（平成19年3月まで）
宮川 邦博	京都市建設局管理部東部土木事務所長（平成19年3月まで）