

第1章 「嵯峨嵐山地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想」策定の背景，位置付け及び目標年次

京都市では，JR嵯峨嵐山駅，嵯峨野観光鉄道トロッコ嵯峨駅及び京福嵯峨駅前駅を中心とした徒歩圏内の地区（以下「嵯峨嵐山地区」といいます。）を対象に，駅や駅周辺の道路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・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」）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，「嵯峨嵐山地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想」（以下「嵯峨嵐山地区基本構想」といいます。）を策定することとしました。

その背景と，嵯峨嵐山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 嵯峨嵐山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始めとする，すべての人が同じように生活し活動する社会を目指す「ノーマライゼーション」の理念が浸透してきており，このような背景から，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ます。

そして，このような都市環境の整備の一つとして，日常生活や社会生活を送るために欠かすことのできない鉄道やバスなどの公共交通機関の旅客施設¹⁾や車両²⁾及び旅客施設周辺の道路などのバリアフリー化を促進し，安全，円滑に公共交通機関を利用することができるようにするため，平成12年11月に交通バリアフリー法が施行されました。

1) 鉄道駅，軌道停留所，バスターミナルなど

2) 鉄道車両，軌道車両，乗合バス車両など

イ 交通バリアフリー法に定められた市町村の責務

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15年度の「烏丸地区」及び「向島地区」に続き、平成16年度から、「嵯峨嵐山地区」を、交通バリアフリー法に規定された移動円滑化基本構想策定に向けた取組を開始する地区に位置付けました。

14の重点整備地区と移動円滑化基本構想策定に向けた取組を開始する時期を表-1に示します。

表-1 重点整備地区と移動円滑化基本構想策定に向けた取組を開始する時期(平成16年9月15日変更)

| 移動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 |
| 後期 (平成19~20年度) | | 京阪五条地区 | 京阪五条駅 |
| | | 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 |

2 嵯峨嵐山地区基本構想の位置付け

(1) 嵯峨嵐山地区基本構想の内容

嵯峨嵐山地区基本構想は、高齢者や身体に障害のある方などが、市内を安全で快適に安心して移動できるようにするための交通環境整備の一環として、関係者が互いに連携し、JR嵯峨嵐山駅、京福嵯峨駅前駅、トロッコ嵯峨駅及び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、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) 嵯峨嵐山地区基本構想に基づくバリアフリー化の推進

今後、嵯峨嵐山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は、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3つの主要な事業(「特定事業」といいます。)については、嵯峨嵐山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。)を策定し、バリアフリー化の技術基準である「移動円滑化基準」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。

なお、嵯峨嵐山地区においては、特定旅客施設であるJR嵯峨嵐山駅について、バリアフリー化事業とは別に、駅の改築事業として整備が行われる予定となっており、駅に関する公共交通特定事業の予定はありません。

ア 「公共交通特定事業」

公共交通事業者が実施する旅客施設内におけるエレベーターの設置などの事業のうち、必要性及び緊急性の高い事業

イ 「道路特定事業」

道路管理者が実施する旅客施設周辺の道路における段差や勾配の改善などの事業のうち、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旅客施設周辺の道路における視覚障害者用付加装置(音響装置)の設置などの事業のうち、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。

嵯峨嵐山地区基本構想に基づくバリアフリー化推進の流れを図-1に示します。

図 - 1 嵯峨嵐山地区基本構想に基づくバリアフリー化推進の流れ

