

はじめに



京都市長

山崎 たくし

この度、「歩くまち・京都」の実現を目指す京都市では、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嵯峨嵐山地区を対象に「嵯峨嵐山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」に基づいて、桂、山科、向島及び烏丸地区に引き続き策定したものであり、駅、駅前広場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あります。

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、駅及び駅とその周辺の主要施設を結ぶ経路、並びにバス車両などのバリアフリー化を着実に推進するとともに、JR嵯峨嵐山駅改築及び自由通路整備、JR嵯峨嵐山駅北側の都市計画道路整備など地区内の事業を着実に進め、くらしに「安らぎ」があり、まちに「華やぎ」がある、「地域住民と訪れる観光客に優しいまち」を実現して参ります。

結びに、この構想の策定に当たり、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心から御礼申し上げます。

平成17年11月

目 次

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	1
第2章 嵯峨嵐山地区の概況	5
第3章 嵯峨嵐山地区のまちづくりの方向性	8
第4章 バリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針	11
第5章 重点整備地区の区域及び特定経路，準特定経路	14
第6章 嵯峨嵐山地区の課題・問題点	18
第7章 バリアフリー化事業計画等の概要	24
第8章 バリアフリー化事業の推進体制	38
< 参考資料1 >	
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連絡会議 分科会 [現地踏査] の概要	41
< 参考資料2 >	
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連絡会議 委員名簿	43

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。

第 2 章 嵯峨嵐山地区の概況

嵯峨嵐山地区は、JR 嵯峨嵐山駅を中心とした徒歩圏内（両駅から概ね半径 500m～1km 圏内）の地区です。この嵯峨嵐山地区の概況として、嵯峨嵐山地区の位置及び特性、嵯峨嵐山地区のある右京区の人口、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 嵯峨嵐山地区の位置及び特性

嵯峨嵐山地区は、京都市北西部に位置し、小倉山及び桂川などの景勝地に囲まれた地域であり、天龍寺や清涼寺など日本を代表する社寺が多く立地している歴史あるまちです。また、嵯峨・嵐山と呼ばれる付近一帯は、京都を代表する観光地であり、国内外から観光客が多数訪れるまちでもあります。

図 - 2 右京区の位置



図 - 3 嵯峨嵐山地区の位置



2 右京区の人口及び高齢化率の推移

嵯峨嵐山地区のある右京区は、平成 7 年頃まで人口が増加していましたが、近年は微減となっています。しかし、高齢者人口は、年々増加しています。

高齢化率については、京都市全体の平均よりも低くなっていますが、高齢化が京都市全体と同程度で進んでいます。

表 - 2 総人口、高齢者（65 歳以上）人口及び高齢化率の推移
（国勢調査，平成 16 年のみ推計）

	右 京 区			京都市	全国平均
	総人口	高齢者人口	高齢化率 (%)	高齢化率 (%)	高齢化率 (%)
昭和 55 年	192,646	17,515	9.2	10.4	9.1
昭和 60 年	194,175	19,612	11.1	11.4	10.3
平成 2 年	195,323	21,719	11.1	12.7	12.0
平成 7 年	197,600	25,948	13.1	14.6	14.5
平成 12 年	195,573	31,663	16.2	17.2	17.3
平成 16 年推計	195,417	37,602	19.2	19.6	-

3 嵯峨嵐山地区内の公共交通機関

(1) 鉄道

嵯峨嵐山地区内には、ＪＲ嵯峨野線、嵯峨野観光鉄道（トロッコ列車）及び京福嵐山線の３つの鉄道が走っています。地区の中心には、それらの鉄道のＪＲ嵯峨嵐山駅、トロッコ嵯峨駅及び京福嵯峨駅前駅があり、この中でＪＲ嵯峨嵐山駅が１日平均利用者数が５,０００人以上の特定旅客施設です。

表 - 3 嵯峨嵐山地区内の鉄道及び駅（平成 16 年 3 月時点）

鉄 道	駅 名	1 日平均乗降客数 (人)	1 日平均利用者数 (人) 注)
ＪＲ嵯峨野線	嵯峨嵐山駅	9,796	9,796
嵯峨野観光鉄道 (トロッコ列車)	トロッコ嵯峨駅	1,800	1,800
京福嵐山線	嵯峨駅前駅	1,391	1,391

注) 改札内での乗換客数を加算した人数（実数不明のため 3 駅共、乗降客数に同じ。）

(2) バス

嵯峨嵐山地区内では、京都市営バスが 4 系統で計 3 7 1 本、京都バスが 8 系統で計 3 1 5 本、市内の各方面に向けて運行されています。

4 嵯峨嵐山地区内の施設の立地状況

嵯峨嵐山地区内には、コミュニティ嵯峨野（全国手話研修センター）、京都栄養医療専門学校などが立地するほか、周辺に天龍寺、清涼寺、車折神社などの多くの歴史、文化施設が立地しているのが特徴です。

嵯峨嵐山地区内の施設の立地状況を図 - 4 に示します。

第3章 嵯峨嵐山地区のまちづくりの方向性

嵯峨嵐山地区基本構想は、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。

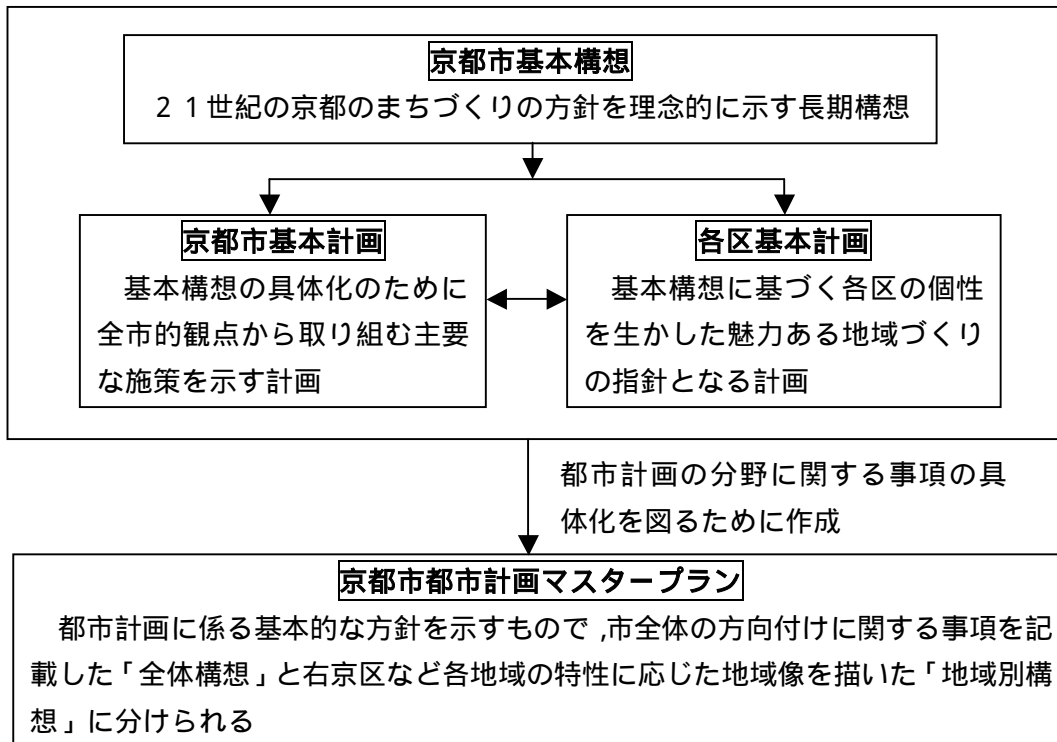
一方、嵯峨嵐山地区基本構想は、JR嵯峨嵐山駅、トロッコ嵯峨駅及び京福嵯峨駅前駅を中心とした比較的狭い地域を対象としたものであるため、地区の特性やまちづくりの方向性にも十分配慮した構想を策定することが必要となります。

このことから、嵯峨嵐山地区基本構想を策定するに当たり、まず、京都市の上位計画における右京区のまちづくりの方向性を踏まえた上で、嵯峨嵐山地区のまちづくりの方向性を整理することとします。

1 上位計画の構成

上位計画の構成を図-5に示します。

図-5 上位計画の構成



2 右京区のまちづくりの方向性

右京区のまちづくりの方向性は、上位計画の中の右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から以下のように示すことができます。

(1) 右京区基本計画

右京区基本計画では、将来像である「人と自然と歴史が織りなす明るい未来」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、以下のように、2つのキャッチフレーズのもとで、それぞれ3つの構想を掲げています。

「暮らし・ふれあい・やすらぎ 右京」

支え合うやすらぎのまち構想

誰もが主役・生きがいのまち構想

住環境の魅力アップ構想

「にぎわい・もてなし・はなやぎ 右京」

気軽に出かけられるまち構想

歴史と文化の観光ネックレス構想

映画とものづくりのまち構想

(2) 京都市都市計画マスタープラン

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、右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

基盤が整い、優れた居住環境を備えた住工共存のまちをつくる

都市活動からみた目標

活力あふれるものづくり産業のまちをつくる

都市環境からみた目標

豊かな自然や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

多様な都市活動を支える交通基盤の整ったまちをつくる

3 嵯峨嵐山地区のまちづくりの方向性

上位計画に示されている右京区のまちづくりの方向性を踏まえ、嵯峨嵐山地区のバリアフリー化を推進していくに当たっての配慮すべき嵯峨嵐山地区のまちづくりの方向性を以下のように整理します。

(1) 「観光」と「住」の共存できるまちづくりの推進

自然と歴史にはぐくまれた、京都を代表する景勝地をひかえ、観光と居住が調和する「京都の顔」にふさわしい地域としてのまちづくりを推進します。

(2) 誰もが安心してくらすことのできるやさしい交通環境づくりの推進

すべての人にやさしいまちとするために、駅や道路などのバリアフリー化に取り組み、歩行者にとって安心、安全、快適な交通環境づくりを推進します。

(3) 地区への来訪者にやさしい施設整備の推進

地区のにぎわいをもたらす多くの観光来訪者にとって、利用しやすい安全で快適な施設整備を推進します。

(4) ふれあい、支え合う仕組みのあるまちづくりの推進

歴史あるコミュニティを維持、継承するとともに、地域の連帯感を深め、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

嵯峨嵐山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始めとする、すべての人にとって利用しやすい、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始め、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」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」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併せて、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」を推進することとします。

2 嵯峨嵐山地区のバリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針

嵯峨嵐山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ていきます。

さらに、嵯峨嵐山地区の特性及びまちづくりの方向性を踏まえ、嵯峨嵐山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

地域住民と訪れる観光客に優しいまち

京都市の北西部に位置する嵯峨嵐山地区は、自然、社寺及び史跡などに恵まれ、観光客が年中訪れるだけでなく、地域コミュニティが形成された、観光と住が共存するにぎわいと落ち着きのあるまちです。この地域で助け合いの推進、バリアフリーの市街地整備などにより、すべての住民に優しいまちを整備するだけでなく、訪れる観光客に対しても心地よいまちを目指します。

(2) 基本方針

ア 誰もが利用しやすい鉄道駅のバリアフリー化の推進

京都市中心部との往来に鉄道が不可欠な嵯峨嵐山地区では、JR嵯峨嵐山駅及び京福電鉄嵯峨駅前駅において、駅構内及び駅周辺のバリアフリー化の推進を図り、高齢者や身体に障害のある方などの移動制約者の特性に十分配慮した情報案内設備等の整備を推進するとともに、嵯峨嵐山地区への来訪者も含めた誰もが利用しやすい交通施設を目指します。JR嵯峨嵐山駅は、駅の橋上化を行う改築事業の中で、これらの整備を行います。

また、観光客に人気のある嵯峨野観光鉄道トロッコ嵯峨駅についても、同様のバリアフリー化の推進を目指します。

イ JR嵯峨嵐山駅及び京福嵯峨駅前駅と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

JR嵯峨嵐山駅及び京福嵯峨駅前駅から目的地まで、安全・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、両駅と多くの高齢者や身体に障害のある方などが利用する施設とを結ぶ経路について、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、JR嵯峨嵐山駅の北側から丸太町通に至る都市計画道路の整備により、駅北側における経路の連続性を確保します。

ウ JR嵯峨嵐山駅及び京福嵯峨駅前駅の周辺の居住空間を含めた道路などの一体的なバリアフリー化の推進

市街地が密集し道路幅員が狭いだけでなく、多くの文化財や商業施設があるこの地区において、安心して歩いて暮らせるまちづくりを推進するために、道路環境や居住環境の整備を推進するとともに、前項イの主要な経路の整備に併せて、それ以外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。

エ 一体的なバリアフリー化事業の推進体制の整備

嵯峨嵐山地区基本構想に位置付けられた各種事業を，市民を始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，関係者が十分な情報交換を行い，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 「心のバリアフリー」の推進

バリアフリー化設備の整備に併せ，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」を推進します。

第5章 重点整備地区の区域及び特定経路，準特定経路

1 重点整備地区の区域

交通バリアフリー法は、「高齢者や身体に障害のある人などの公共交通機関を利用した移動の利便性や安全性の向上を促進する。」ことを目的としており、重点整備地区の要件の一つとして、「特定旅客施設との間の移動が通常徒歩で行われ、かつ、相当数の高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設及びその他の施設の所在地を含む地区であること。」と規定しています。

これを嵯峨嵐山地区に当てはめると、まず、嵯峨嵐山地区における公共交通機関の核であるJR嵯峨嵐山駅、トロッコ嵯峨駅及び京福嵯峨駅前駅を利用する高齢者や身体に障害のある方などが、旅客施設から目的地まで、安全・円滑に徒歩で移動できる交通環境の整備に重点を置き、嵯峨嵐山地区基本構想を策定する必要があります。

そして、重点整備地区の区域については、JR嵯峨嵐山駅、トロッコ嵯峨駅及び京福嵯峨駅前駅で電車から降りて徒歩で行くのが一般的であると考えられる駅周辺の施設のうち、多数の高齢者や身体に障害のある方などが日常生活や社会生活において利用すると考えられる施設を含む区域とすることが必要となります。

このことを踏まえ、重点整備地区の区域を以下のように設定しました。

(1) 旅客施設周辺に立地する官公庁施設や福祉施設などの主要施設の抽出

旅客施設駅からの徒歩圏内（駅から概ね半径500m～1kmの範囲）に立地し、多数の高齢者や身体に障害のある方などが、駅を経由して徒歩で利用すると考えられる施設を表-4のように抽出しました。

表-4 駅周辺に立地する主要施設

福祉施設	コミュニティ嵯峨野（全国手話研修センター）、嵐山寮
医療施設	中尾病院、宮下医院、岡田医院
教育施設	京都栄養医療専門学校、京都嵯峨芸術大学・短期大学
官公庁施設	右京区嵯峨出張所、京都年金基金センターらんざん、京都西郵便局
文化・レクリエーション施設	天龍寺、清涼寺、車折神社
金融機関	京都銀行（嵯峨支店、鹿王院支店）
商業施設	サカエ嵯峨店

(2) 重点整備地区の区域の設定

表-4の施設のうち、高齢者や身体に障害のある方にとって特に重要な施設であるコミュニティ嵯峨野（全国手話研修センター）、そして高齢者や身体に障害のある方を始めとするすべての方が利用するサカエ嵯峨店、京都栄養医療専門学校、天龍寺などの文化施設及び京都銀行鹿王院支店付近の商店街を重要施設と捉え、重点整備地区は、JR嵯峨嵐山駅とこれらの施設とを結ぶ経路を含む地区とすることとしました。

区域の設定に当たっては、JR嵯峨嵐山駅、トロッコ嵯峨駅及び京福嵯峨駅前駅に近接する京福嵐山駅、京福鹿王院駅及び阪急嵐山駅の位置や表-4の施設間の移動を勘案し、また、駅周辺の居住環境整備の観点なども踏まえ、駅を中心として一体的にバリアフリー化を推進すべき区域として

総合的に判断しました。

具体的な区域の線引きについては、道路によって明確に境界を定めました。

重点整備地区の区域を図 - 6 に示します。

2 特定経路，準特定経路

交通バリアフリー法では、特定旅客施設と周辺の主要施設とを結ぶ経路のうち、特に重点的にバリアフリー化を図るべき経路を「特定経路」と位置付け、この特定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ほか、特定経路を構成する道路以外の駅前広場、通路等においても、バリアフリー化のための事業の実施に努めるものとしています。

また、特定事業の実施に当たっては、2 m 以上の歩道を確保するなどの移動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。

嵯峨嵐山地区の特定経路の設定に当たっては、1(2)で重要施設として抽出したコミュニティ嵯峨野(全国手話研修センター)、サカエ嵯峨店、京都栄養医療専門学校、天龍寺及び京都銀行鹿王院支店付近の商店街に着目し、JR嵯峨嵐山駅とこれらの施設とを結ぶ主要経路並びにJR嵯峨嵐山駅と京福嵯峨駅前駅との乗換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べきであると判断しました。

ただし、このうち、道路幅員が狭小であるため歩道の設置又は2 m 以上の歩道幅員の確保が困難で、かつ、特定事業の目標年次である平成22年までに、道路拡幅に必要な用地を確保することが極めて困難な区間については、特定経路を補完する経路として「準特定経路」に位置付け、特定経路の整備に併せてできる限りバリアフリー化を図っていくこととしました。

なお、道路以外の主要な移動経路として、新たに整備される計画となっているJR嵯峨嵐山駅自由通路を特定経路と位置付け、可能な限りバリアフリーの基準に沿った整備を行います。また、JR嵯峨嵐山駅南側広場を特定経路と位置付け、整備について関係機関との協議を進めることとします。

このような考え方にに基づき、以下のとおり特定経路，準特定経路を設定しました。

(1) 特定経路の設定

JR嵯峨嵐山駅からコミュニティ嵯峨野(全国手話研修センター)、京都栄養医療専門学校、サカエ嵯峨店、天龍寺及び京都銀行鹿王院支店を結ぶ主たる経路のうち、表5の区間を特定経路に位置付けました。

表 - 5 特定経路

特定経路	区間：国鉄嵯峨駅北通北側交差点～京都栄養医療専門学校 該当する路線：主要市道鹿ヶ谷嵐山線（通称：丸太町通）
特定経路	区間：国鉄嵯峨駅北通北側交差点～サカエ嵯峨店 該当する路線：主要市道鹿ヶ谷嵐山線（通称：丸太町通）
その他の特定経路	・ JR嵯峨嵐山駅自由通路（整備予定） ・ JR嵯峨嵐山駅南側広場

(2) 準特定経路の設定

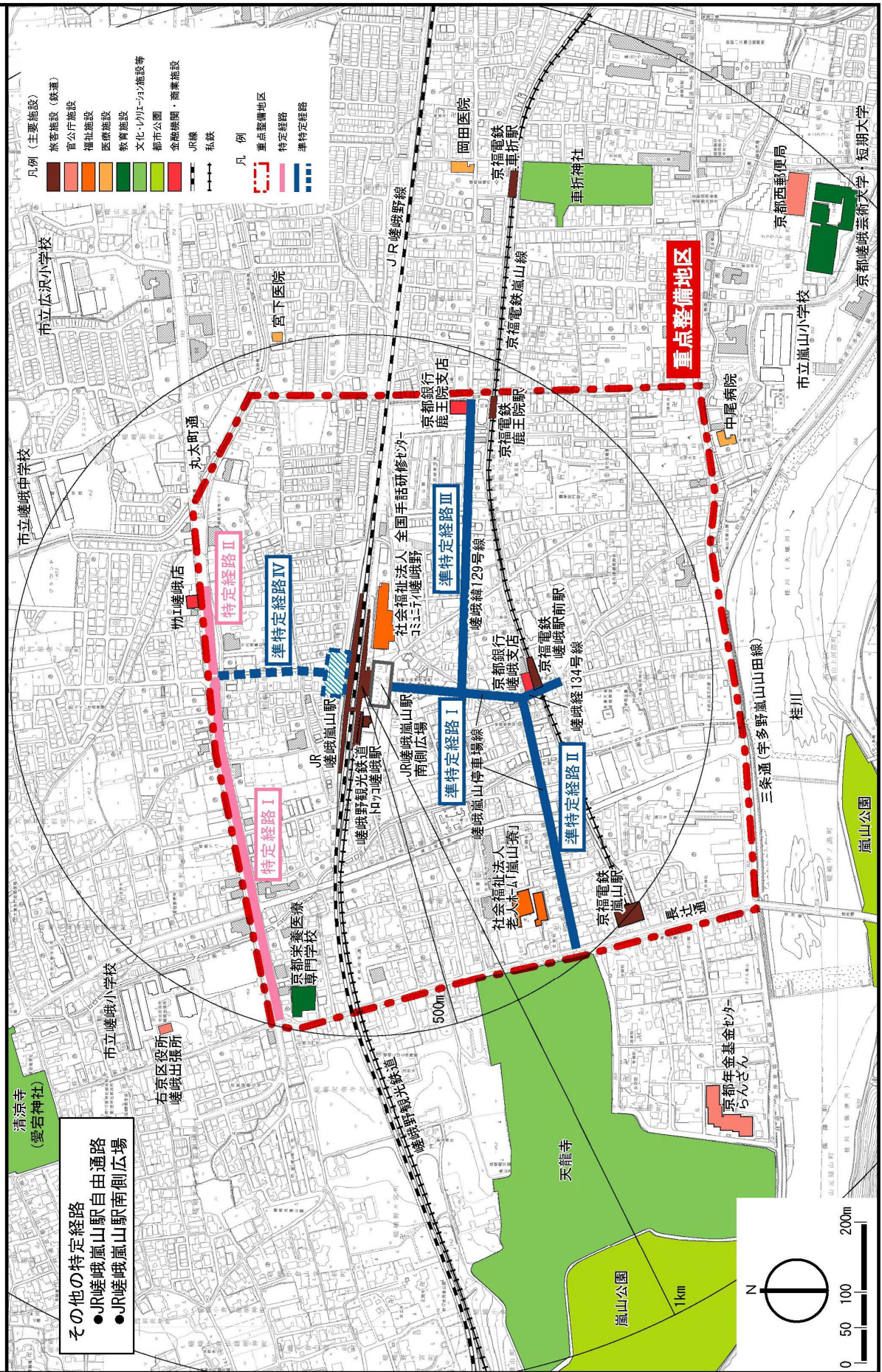
J R 嵯峨嵐山駅から京都栄養医療専門学校，サカエ嵯峨店，京福嵯峨駅前駅，天龍寺及び京都銀行鹿王院支店を結ぶ経路のうち，表 - 6 の区間を準特定経路に位置付けました。

表 - 6 準特定経路

準特定経路	区 間：J R 嵯峨嵐山駅南側広場～京福嵯峨駅前駅南側交差点 該当する路線：嵯峨嵐山停車場線 嵯峨経 1 3 4 号線
準特定経路	区 間：京福嵯峨駅前駅の北側交差点～天龍寺 該当する路線：嵯峨嵐山停車場線
準特定経路	区 間：準特定経路 ～京都銀行鹿王院支店 該当する路線：嵯峨緯 1 2 9 号線
準特定経路	区 間：J R 嵯峨嵐山駅～丸太町通 該当する路線：都市計画道路 国鉄嵯峨駅北通（整備予定）

特定経路，準特定経路等を図 6 に示します。

図-6 重点整備地区の区域及び特定経路・準特定経路



第6章 嵯峨嵐山地区の課題・問題点

嵯峨嵐山地区の課題・問題点については、これまで計4回の「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、全体構想を策定する際に実施した市民意見募集においてもいくつかの意見をいただきました。また、平成17年2月には、連絡会議の下に設置した分科会により現地踏査(以下「現地踏査の分科会」といいます。)を実施し、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や特定経路、準特定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示します。

なお、現地踏査の概要を巻末の参考資料1に示します。

1 JR嵯峨嵐山駅、トロッコ嵯峨駅及び京福嵯峨駅前駅の課題・問題点

以下の区分に基づいて、JR嵯峨嵐山駅、トロッコ嵯峨駅及び京福嵯峨駅前駅の課題・問題点及び改善要望などの概要を示します。

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

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

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

個別設備：券売機や改札口の状況など

この区分に基づくJR嵯峨嵐山駅、トロッコ嵯峨駅及び京福嵯峨駅前駅のバリアフリー状況を表8に示します。また駅の課題・問題点マップを図7に示します。

(1) JR嵯峨嵐山駅

今回、駅の現地踏査のルートには駅構内は含まれていませんでしたが、JR嵯峨嵐山駅の主な課題・問題点を示します。

ア 利用動線

島式ホームから改札口への経路にエレベーターが設置されていません。

南側広場における歩車分離や、舗装の凸凹の改善についての要望があります。

イ 情報案内設備

ホームに運行情報案内表示板が設置されていません。

ウ 利便設備

車いす対応型トイレが設置されていません。

(2) トロッコ嵯峨駅

ア 情報案内設備

入口から切符売り場までの視覚障害者誘導用ブロックを、適切に設置してほしいとの要望があります。また、トイレの前の通路の誘導ブロックのすぐそばにベンチが設置されており、人が座ると誘導ブロックに沿って通行できないので改善してほしいとの指摘があります。

イ 利便設備

車いす対応型トイレの出入口や中のスペースが狭く、車いすでは回転しにくいので便座の向きを変えてほしいとの要望があります。また、非常ボタンや水を流すボタンに点字表示を設置してほしいとの要望があります。また、車いす対応型トイレを、オストメイト対応（人工肛門や人工膀胱をつけた人が器具の洗浄などを行える設備を備える）等の機能のある多機能トイレに改善してほしいとの要望があります。

ウ 個別設備

路線図に点字表示や現在地の表示を設置して、もう少し見やすくしてほしいとの要望があります。また、設置位置が高いので改善してほしいとの要望があります。

(3) 京福嵯峨駅前駅

ア 利用動線

ホーム上にバイクや自転車が駐められているので撤去してほしいとの要望があります。

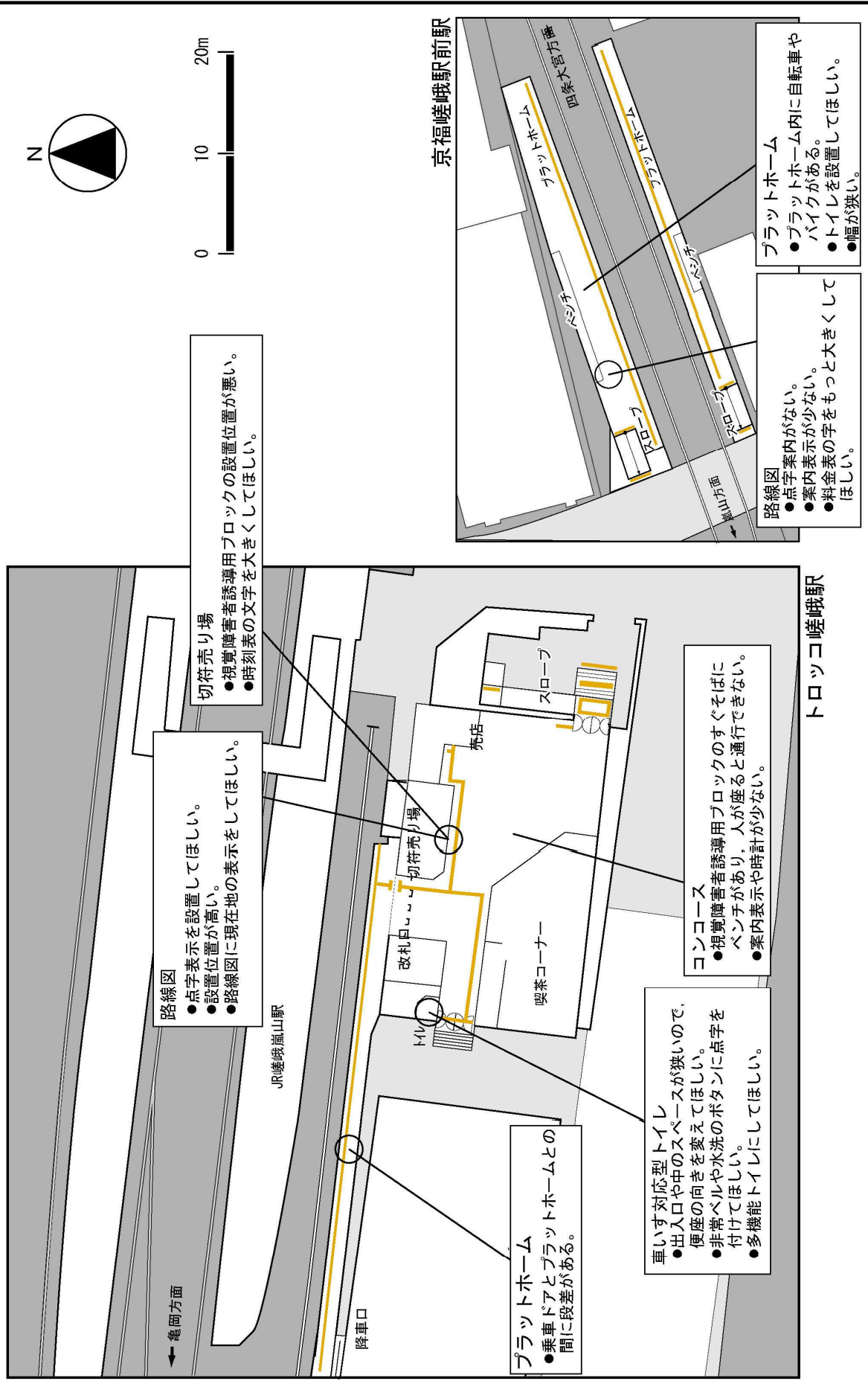
イ 個別設備

路線図に点字表示を設置してほしいとの要望があります。また、路線図の料金表示を大きくしてほしいとの要望があります。

表-8 JR嵯峨嵐山駅、京福嵯峨駅前駅及びトロッコ嵯峨駅のバリアフリー状況

鉄道名	西日本旅客鉄道	京福電鉄	嵯峨野観光鉄道
路線名	嵯峨野線	嵐山本線	嵯峨野観光線
駅名	嵯峨嵐山駅	嵯峨駅前駅	トロッコ嵯峨駅
駅の構造	地上駅	地上駅	地上駅
1日平均乗降客数	9,796人	1,391人	1,800人
最大段差	-	0.7m	1.0m
段差解消の状況	出入口～改札口(改札外)	-	-
	改札口～プラットホーム(改札内)	4.8m	-
情報案内設備	出入口～改札口(改札外)	○	○
	改札口～プラットホーム(改札内)	×	○
利便設備	誘導警告ブロックの設置状況	○	○
	ホーム上での運行情報設備	○	○
個別設備	音声案内	○	○
	文字情報	×	×
最大段差	券売機に併設した点字料金表示	○	-
	トイシ	×	○
利便設備	休憩設備	○	○
	プラットホーム	○	○
個別設備	券売機	○	-
	改札口	○	○

図-7 トロッコ嵯峨駅・京福嵯峨駅前駅の課題・問題点マップ



2 周辺道路等の課題・問題点

以下に、道路などの課題・問題点及び改善要望などの概要を示します。

道路などの課題・問題点マップを図 - 8 に示します。

(1) 特定経路 及び特定経路 (丸太町通)

両側に2 m以上の歩道が整備されていますが、歩道の窪みがあるので平らにしてほしい、勾配がきつく段差があり横断しにくい、点字ブロックの位置・色が悪い、点字ブロックが破損している、植樹の根上りによる舗装面の凸凹でつまずく、歩道橋部分では歩道が狭い、歩道橋の階段下部分で頭をぶつけそうで危ない、看板や商品が歩道にはみ出して歩いて歩きにくいなどの指摘があります。

(2) 準特定経路 (嵯峨嵐山駅前の道路)

両側に歩道が整備されていますが、歩道幅が狭い、自転車の駐輪や路上駐車が歩きにくい、植樹や電柱等で歩きにくい、グレーチング蓋(金属製の格子目の溝蓋)の目が粗い、横断勾配がきつい、歩車道境界の縁石が高くてつまずくので危ないなどの指摘があります。

(3) 準特定経路 (準特定経路 ~天龍寺)

歩道のない道路で、歩道を整備してほしい、電柱や看板等で歩きにくい、グレーチング蓋の目が粗い、不法駐車が多いなどの指摘があります。

(4) 準特定経路 (準特定経路 ~京都銀行鹿王院支店)

歩道のない道路で、路側線の内側に電柱や看板がありじゃまである、道路と側溝との間に段差がある、グレーチング蓋の目が粗いなどの指摘があります。

(5) その他の道路

踏切前後の道路の勾配が急である、踏切内の道路幅が狭く段差がある、グレーチング蓋が滑りやすいなどの指摘や、水路に蓋を架けてほしいなどの要望があります。

第7章 バリアフリー化事業計画等の概要

バリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針及び嵯峨嵐山地区の課題・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嵯峨嵐山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。

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）の計画

特定事業以外のバリアフリー化事業計画

特定事業に併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

嵯峨嵐山地区内において実施される、JR嵯峨嵐山駅北側の都市計画道路整備事業・自由通路整備事業及び嵯峨嵐山駅舎改築事業などで、その実施に当たり、バリアフリー化基準に沿った施設整備を推進する事業の計画

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17年から19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17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。ただし、その他の事業計画として実施するものについては、完了目標年次をその事業スケジュールによるものとします。

なお、特定事業については、嵯峨嵐山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が、それぞれ嵯峨嵐山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。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 嵯峨野観光鉄道トロッコ嵯峨駅及び京福嵯峨駅前駅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

鉄道事業者が、嵯峨野観光鉄道トロッコ嵯峨駅及び京福電鉄嵯峨駅前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 情報案内設備

(ア) 視覚障害者誘導用ブロックの設置及び改善

トロッコ嵯峨駅において、現状では駅舎入口から乗車券販売所までの誘導ブロックが機能していないため、適切な経路に誘導ブロックを設置します。

(イ) 点字表示の設置

嵯峨駅前駅において、路線図に点字表示を設置します。

イ 利便施設

(ア) 車いす対応型トイレの改善

トロッコ嵯峨駅の車いす対応型トイレの便器配置の改善及びスペース拡大については、駅舎の改造を伴うため現状での改善は困難ですが、将来、駅舎の改造・改修を実施する際には、スペースの拡大とともに、オストメイト対応（人工肛門や人工膀胱を付けた人が器具の洗浄などを行える設備を備える）等の機能のある多機能トイレへの改善についても検討します。

ウ 個別設備

(ア) 路線図の料金表示の改善

嵯峨駅前駅の路線図の料金表示を大きくします。

エ 既に改善された課題・問題点

(ア) ベンチの移設

トロッコ嵯峨駅コンコース内のトイレの前の通路に設置されているベンチについては、視覚障害者誘導用ブロックの支障とならないように、適切な位置に移設しました。

オ その他

上記以外の連絡会議や分科会などで提起された様々な課題・問題点について、どのように対応していくのかについての基本的な考え方を示します。

(ア) 様々な設備の改善の検討

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併せ、できる限り多くの設備の改善を図るよう努めます。

(イ) 全駅共通の課題の検討

ホームと車両の乗降口との段差や隙間の縮小、分かりやすい情報案内の検討など、嵯峨嵐山地区以外の駅でも共通の課題となっているものについては、各鉄道事業者において、長期的な課題として検討を進めます。

(2) バリアフリー化事業計画の概要

トロッコ嵯峨駅及び嵯峨駅前駅におけるバリアフリー化事業計画の概要を表 - 9 に示します。

表 - 9 トロッコ嵯峨駅及び嵯峨駅前駅におけるバリアフリー化事業計画の概要

駅名	事業内容	事業主体		目標年次									
		嵯峨野 観光鉄道	京福 電鉄	H17	18	19	20	21	22	23~			
トロッコ 嵯峨駅	入口から切符売り場までの視覚障害者誘導用ブロックの適切な設置												
	多機能トイレへの改善についての検討												
京福 嵯峨駅前駅	路線図の改善，点字表示設置												
各駅共通	より分かりやすい案内表示や緊急情報表示の検討												
	分かりやすい料金表や路線図の検討												
	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												

トロッコ嵯峨駅，嵯峨駅前駅におけるバリアフリー化事業計画の主なものを図 - 9 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，JR嵯峨嵐山駅，トロッコ嵯峨駅及び嵯峨駅前駅を発着する鉄道車両と駅付近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始めとした移動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。

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

京都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 京都バスの公共交通特定事業計画の概要

事業内容	目標年次						
	H17	18	19	20	21	22	23～
嵯峨嵐山地区のバス停を発着する車両の約70%をワンステップ・ノンステップバスとする	▶						

<参考> 京都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・ノンステップバスの割合
平成16年度末 (2004年度末)	102	28	4	31%
平成17年度末 (2005年度末)	102	33	4	36%
平成22年度末 (2010年末)	-	-	-	約90%

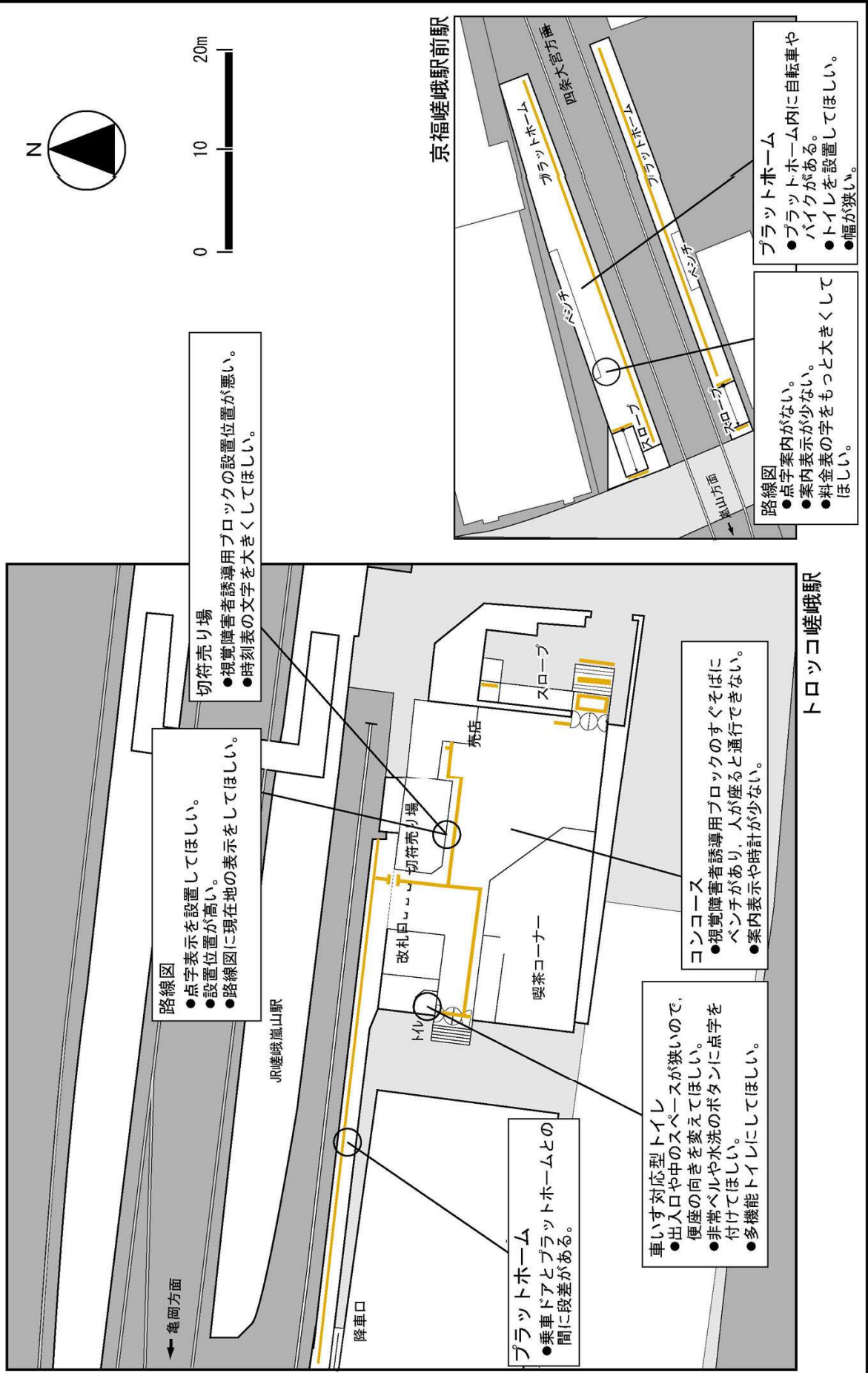
表 - 11 京都市交通局（市バス）の公共交通特定事業計画の概要

事業内容	目標年次						
	H17	18	19	20	21	22	23～
嵯峨嵐山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	ノンステップバスの車両数	ノンステップバスの割合
平成16年度末 (2004年度末)	750	258	34%
平成17年度末 (2005年度末)	750	366	49%
平成22年度末 (2010年末)	-	-	約90%
平成25年度末 (2013年末)	-	-	100%

図-7 トロッコ嵯峨駅・京福嵯峨駅前駅の課題・問題点マップ



3 道路のバリアフリー化事業計画の概要

(1) 事業計画の基本的考え方

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 特定経路

特定経路においては、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。

イ 準特定経路（都市計画道路整備区間を除く）

特定経路を補完する準特定経路においては、駅から連続してバリアフリー化を図れるよう歩道の幅の検討、歩車共存道路の整備の検討を行うとともに、段差、勾配の改善などを進めます。

ウ 特定経路，準特定経路以外の道路

駅周辺に居住する市民や観光客の JR 嵯峨嵐山駅，トロッコ嵯峨駅及び京福嵯峨駅前駅へのアクセス経路の確保，地区の居住環境整備などの観点から，重点整備地区内のその他の道路について，交通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，歩行者優先策の検討などを進めます。

エ その他

(ア) 放置自転車の対策

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。

(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17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

嵯峨嵐山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 道路特定事業計画の概要

経路	路線	事業内容	目標年次						
			H17	18	19	20	21	22	23~
特定経路	主要市道鹿ヶ谷嵐山線（通称：丸太町通）	段差，勾配の改善							
特定経路	主要市道鹿ヶ谷嵐山線（通称：丸太町通）	段差，勾配の改善							

表 - 1 3 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						
				H17	18	19	20	21	22	23~
準特定経路	府道嵯峨嵐山停車場線	区間 1	段差，勾配の改善							
準特定経路	嵯峨経 1 3 4 号線	区間 2	歩車共存道路としての整備の検討							
準特定経路	府道嵯峨嵐山停車場線		歩車共存道路としての整備の検討							
準特定経路	嵯峨緯 1 2 9 号線		歩車共存道路としての整備の検討							
-	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を図 - 1 0 に示します。

4 信号機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、特定経路等における高齢者や身体に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

視覚障害のある人などの安全な横断を確保するため、付近住民などの意見を聴きながら、信号機への視覚障害者用付加装置（音響装置）の設置などに努めます。

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17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

嵯峨嵐山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。

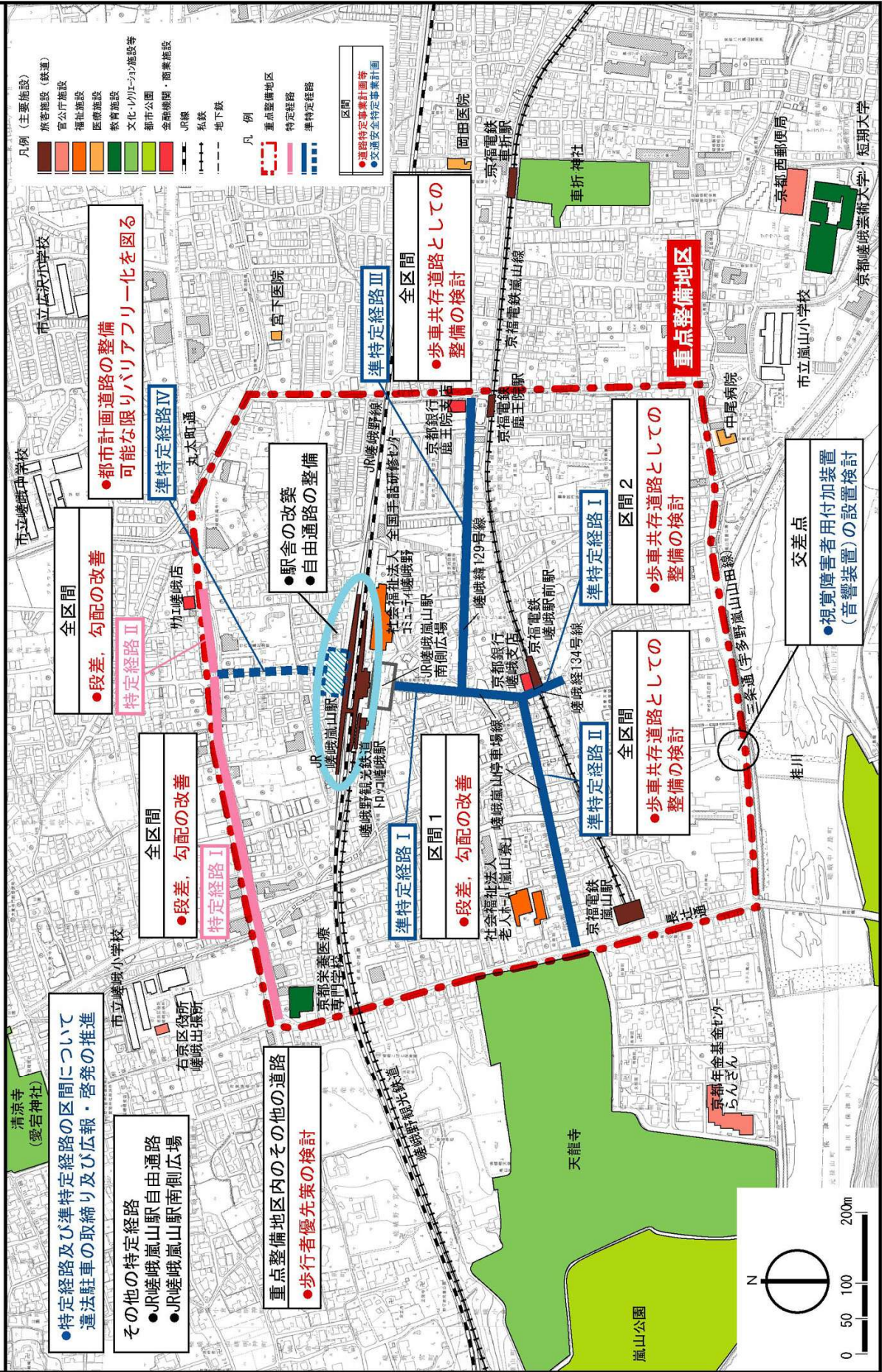
表-14 交通安全特定事業計画の概要

経路	路線等	事業内容	目標年次						
			H17	18	19	20	21	22	23~
特定経路	主要市道鹿ヶ谷嵐山線 (通称：丸太町通)	違法駐車の手配・取締り及び 広報・啓発の推進	注)						
特定経路	主要市道鹿ヶ谷嵐山線 (通称：丸太町通)	違法駐車の手配・取締り及び 広報・啓発の推進	注)						
準特定経路	府道嵯峨嵐山停車場線 嵯峨経134号線	違法駐車の手配・取締り及び 広報・啓発の推進	注)						
準特定経路	府道嵯峨嵐山停車場線	違法駐車の手配・取締り及び 広報・啓発の推進	注)						
準特定経路	嵯峨緯129号線	違法駐車の手配・取締り及び 広報・啓発の推進	注)						
準特定経路	都市計画道路 国鉄嵯 峨駅北通(整備予定)	違法駐車の手配・取締り及び 広報・啓発の推進	注)						
	府道宇多野嵐山山田線	視覚障害者用付加装置 (音響装置)の設置検討	注)						

注) 現在すでに取り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。

信号機などのバリアフリー化事業計画を図-10に示します。

図-10 道路及び信号機などのバリアフリー化事業計画



5 JR 嵯峨嵐山駅改築及び自由通路整備事業の概要

(1) 事業計画の基本的な考え方

本事業計画は、自由通路を整備してJR 嵯峨嵐山駅へのアクセス及び南北を結ぶ歩行者動線の確保を図るとともに、JR 嵯峨嵐山駅の橋上化による改築を行うものです。

駅改築事業においては、バリアフリー化の基準に適合させるよう努めるとともに、できる限りガイドラインに沿った設備整備を目指します。

また、自由通路整備事業においては、立体横断施設のバリアフリー基準に沿った整備内容とします。

本事業については、現在事業を進めているJR 山陰線複線高架化事業に併せた実施を目指します。

(2) 整備の概要

本事業により、バリアフリー化された、より利便性の高い駅の実現を図るため、次のような事業計画を進めます。

ア 利用動線

(ア) エレベーター

JR 嵯峨嵐山駅構内各ホーム及び自由通路の両端に、身障者対応型のエレベーターを設置します。

(イ) エスカレーター

より円滑な旅客の動線を確保するため、JR 嵯峨嵐山駅構内各ホーム及び自由通路の両端におけるエスカレーターの設置について検討します。

(ウ) 階段

階段の踏み面及び踊り場は滑りにくい仕上げとし、容易に段の識別が可能なものとします。また、両側に2段手すりを設置します。

(エ) 南側広場

南側広場の整備についての協議を関係機関と進めていきます。

イ 情報案内設備

(ア) 電光式情報案内板等

各ホーム及びコンコース改札口付近に電光式情報案内板を設置し、列車の発着案内及びその他の運行情報について、文字による表示を行います。また、併せて音声による案内を行うための設備を整備します。

(イ) 駅等の施設案内サイン及び駅周辺観光施設等への案内表示

駅及び自由通路の施設案内サインについては、適切な場所、高さ、方向に設置し、ピクトグラム（絵文字）は標準案内用図記号を参考とします。

(ウ) 点字表示板、点字案内板等

券売機、運賃表及び階段手すりなどに点字表示板を設置します。

(エ) 視覚障害者誘導用ブロック

自由通路入口から改札口を経て車両乗降口へ至る移動の経路上に、連続して視覚障害者誘導用ブロックを敷設します。また、トイレ入口付近に点字案内板を設置し、移動経路から点字案内板への誘導ブロックを敷設します。

ウ 利便施設

(ア) トイレ

一般用トイレにおいて手すり付き小便器及び手すり付き腰掛け式便器の設置を行い、また、多機能トイレについては男女別に各 1 箇所設置します。

(イ) 休憩施設

ホームにベンチ等の休憩施設を設置します。

エ 個別設備

(ア) 改札口

有効幅 90 cm 以上の改札口を 1 箇所設置します。

(イ) 券売機

高齢者及び身体に障害のある方などの円滑な利用に適した券売機の導入を検討します。

(ウ) 料金表，路線図など

料金表，路線図，時刻表の表示については，高齢者及び身体に障害のある方などが読み取りやすいよう，設置位置，文字や図の大きさに配慮したものとします。

オ その他

ホームと車両の乗降口との段差や隙間の縮小など，嵯峨嵐山地区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。

また，非常時や災害時における特に聴覚障害のある方に対する緊急情報表示の在り方について，検討を行います。

6 国鉄嵯峨駅北通整備事業の概要

(1) 事業計画の基本的な考え方

本事業計画は、主要地方道鹿ヶ谷嵐山線（丸太町通）とJR嵯峨嵐山駅北側を結ぶ都市計画道路国鉄嵯峨駅北通を、自由通路整備事業等に併せて整備するものです。整備に際しては、駅へのアクセス道路としての道路の機能を検討しながら、準特定経路として可能な限りバリアフリー化基準に沿った整備を行います。

(2) 整備の方針

JR嵯峨嵐山駅と丸太町通を結ぶ経路について、高齢者や身体に障害のある方だけでなくすべての人が円滑に移動できるよう、次のような事業計画を進めます。

ア 歩道の幅員

道路全体の幅員構成を検討する中で、できる限り歩道有効幅員の確保を行います。

イ 段差，勾配

また、歩道と車道の段差、歩道の縦・横断勾配については、接続する道路や隣接する宅地等との高さ調整を図りながら、バリアフリー化基準に沿った整備を行います。

ウ 路上施設

歩道内に設置する道路の附属物及び占用物等については、歩行者動線を妨げないような配置を検討します。

エ 交差点

丸太町通と接続する交差点については、交通管理者である京都府警察と協議を行い、歩行者の円滑な移動経路の確保を行います。

オ 駅前

駅自由通路の整備内容と整合のとれた施設配置、歩行者経路の検討を行います。

また、道路及び駅前広場の歩行者動線を妨げる原因となる放置自転車への対策として、自転車等駐車場の整備が行えるよう、公共交通事業者との協議を進めます。

7 嵐山観光地交通対策の取組について

京都市では、当地区において、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、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。

8 ソフト施策及びその他の施策の概要

(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併せ、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。

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
	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
高齢者や身体に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。

第 8 章 バリアフリー化事業の推進体制

今後、嵯峨嵐山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、市民を始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) 嵯峨嵐山地区内で行われるバリアフリー化事業以外の事業との連携

嵯峨嵐山地区内で行われる J R 嵯峨嵐山駅改築、自由通路整備及び都市計画道路整備の事業と連携の取れたバリアフリー化事業を推進するため、関係事業者間で十分な調整を図りながら取組を進めます。

(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、J R 嵯峨嵐山駅、トロッコ嵯峨駅及び京福嵯峨駅前駅において統一性、連続性の確保を図りながら整備しなければならない設備も多々あるため、関係事業者間で連携した検討を行っていく必要があります。また、災害などの非常時における、特に聴覚障害のある方に対する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く必要があります。

このため、関係事業者間（道路管理者、J R 西日本、嵯峨野観光鉄道及び京福電鉄など）で連携するとともに、障害者団体の意見も伺いながら、長期的な施策も含め、情報案内設備に関する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、道路特定事業などにも反映させ、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策定の進め方

特定経路において実施する、道路のバリアフリー化事業の具体的な内容を定める道路特定事業計画を策定するに当たっては、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、嵯峨嵐山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、様々な観点から道路特定事業計画の内容について検討を行い、また、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、併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特定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特定経路と一体的にバリアフリー化を図れるよう、交通バリアフリーの枠組みを越えた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 17 年度末を目途に策定し、公表します。

2 連絡会議による進行管理

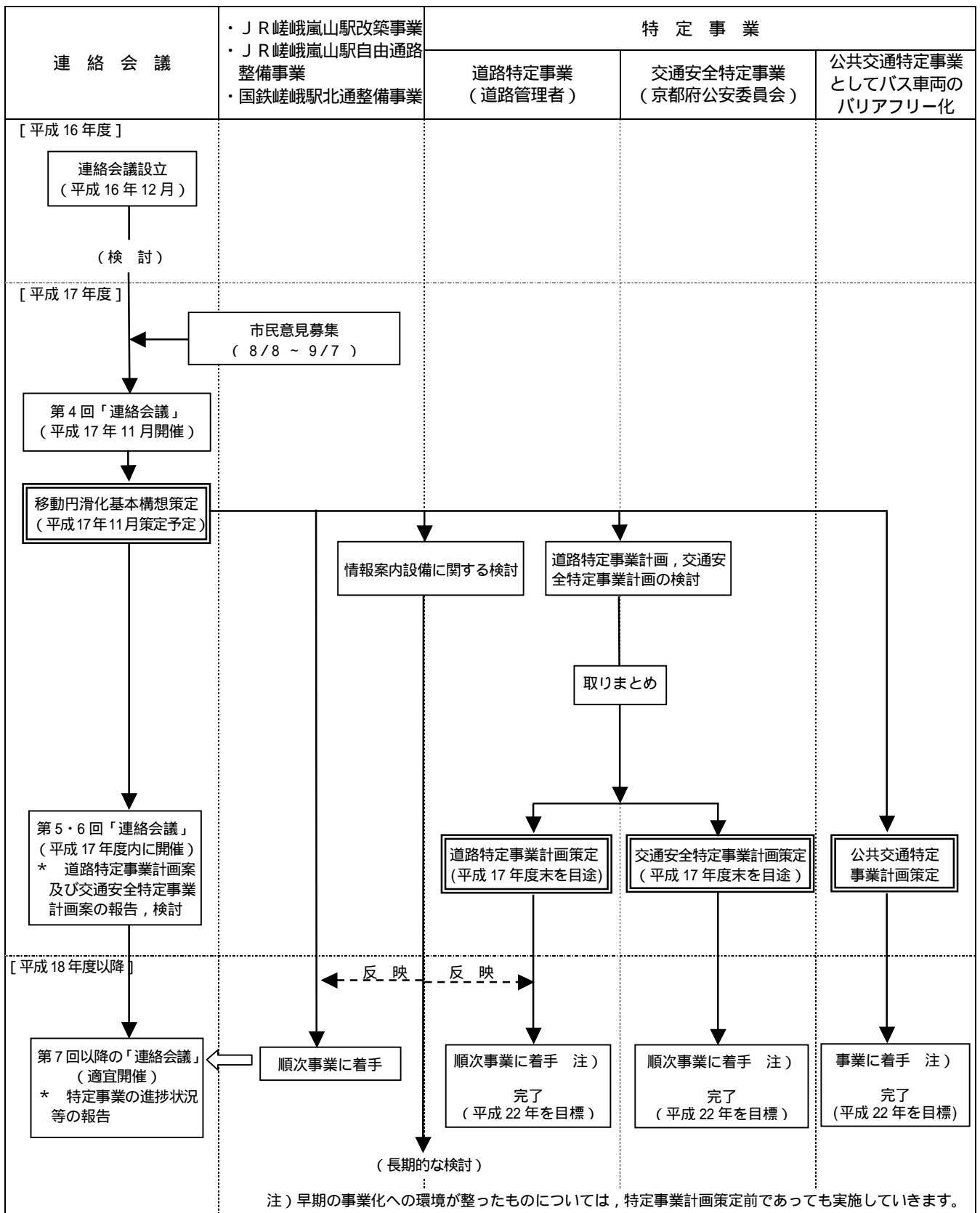
これまで、嵯峨嵐山地区のバリアフリー化を推進していくための具体的な方策などについて検討を重ねてきた連絡会議を、嵯峨嵐山地区基本構想策定後も、道路特定事業計画案及び交通安全特定事業計画案の取りまとまった段階や各バリアフリー化事業が一定の進捗を見た段階などにおいて適宜開催します。そして、これまでの連絡会議での検討内容など、市民をはじめとする利用者の意向が十分反映された事業進捗が図られているかについて検証を行います。

3 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、嵯峨嵐山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、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を行います。

バリアフリー化事業の推進体制の構成を図 11 に示します。

図 11 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, 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。

2 調査風景

1班



広場調査風景



道路調査風景



道路調査風景

2班



駅調査風景



駅調査風景



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

会議風景



事前説明の様子



問題点抽出の様子



問題点発表の様子

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連絡会議委員名簿

< 50 音順, 敬称略, 2005 年 11 月 1 日現在 >

	相田 正雄	京都市交通局自動車部技術課長
	池上 和子	一般公募委員
	糸井 久二三	社団法人京都市老人クラブ連合会右京区老人クラブ連合会副会長
	稲本 真	嵯峨野観光鉄道株式会社総務部総務課担当課長
	上田 寛治	右京区市政協力委員連絡協議会嵐山学区会長
	大橋 幸信	京福電気鉄道株式会社京都鉄道部部長
	小國 英夫	一般公募委員
	河嶋 敏郎	京都市建設局街路部街路建設課長
	京近 高典	社団法人京都府視覚障害者協会右京支部副支部長
	久世 俊男	京都市右京区役所区民部まちづくり推進課長(平成 17 年 4 月から)
	佐伯 英和	京都市建設局管理部西部土木事務所長
オブザー-	坂本 修司	京都府企画環境部交通対策課参事
	宿理 隆	京都府右京警察署交通課長
	白波瀬 豊藏	NPO 法人京都市中途失聴・難聴者協会理事兼右京支部長
	新谷 秀明	京都市建設局道路部道路維持課長
	高崎 努	京都バス株式会社運輸部次長
オブザー-	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
	竹内 保	国土交通省近畿運輸局京都運輸支局企画調整官
議 長	谷口 進	京都市都市計画局都市企画部担当部長
	塚口 博司	立命館大学理工学部教授
	富永 哲生	京都府警察本部交通部交通規制課調査官(平成 17 年 4 月から)
	中村 智	西日本旅客鉄道株式会社京都支社総務企画課長(平成 17 年 7 月から)
	西澤 亨	京都市都市計画局建築指導部審査課長(平成 17 年 4 月から)
	萩原 雅次	京都市聴覚障害者協会右京支部事務局長
	藤井 清治良	社団法人京都府肢体障害者協会会長兼右京区身体障害者団体連合会会長
	村内 ひろ子	京都市右京区役所福祉部支援課長
	森下 卓治	京都府警察本部交通部駐車対策課課長補佐
	山本 和夫	京都市建設局管理部監理検査課長(平成 17 年 4 月から)
	村田 修一	京都市建設局街路部立体交差課担当課長
	山下 澄	右京区市政協力委員連絡協議会広沢学区会長
	山本 芳男	右京区市政協力委員連絡協議会嵯峨学区会長
副議長	吉川 耕司	大阪産業大学人間環境学部教授

(前委員) 肩書きは, 委員就任時のもの

	青山 とうこ	京都市右京区役所区民部まちづくり推進課長(平成 17 年 3 月まで)
	岩本 葉介	京都市建設局管理部監理検査課長(平成 17 年 3 月まで)
	川中 正章	京都府警察本部交通部交通規制課調査官(平成 17 年 3 月まで)
	寺田 敏紀	京都市都市計画局建築指導部指導課長(平成 17 年 3 月まで)
	奈倉 宏治	西日本旅客鉄道株式会社京都支社総務企画課長(平成 17 年 6 月まで)