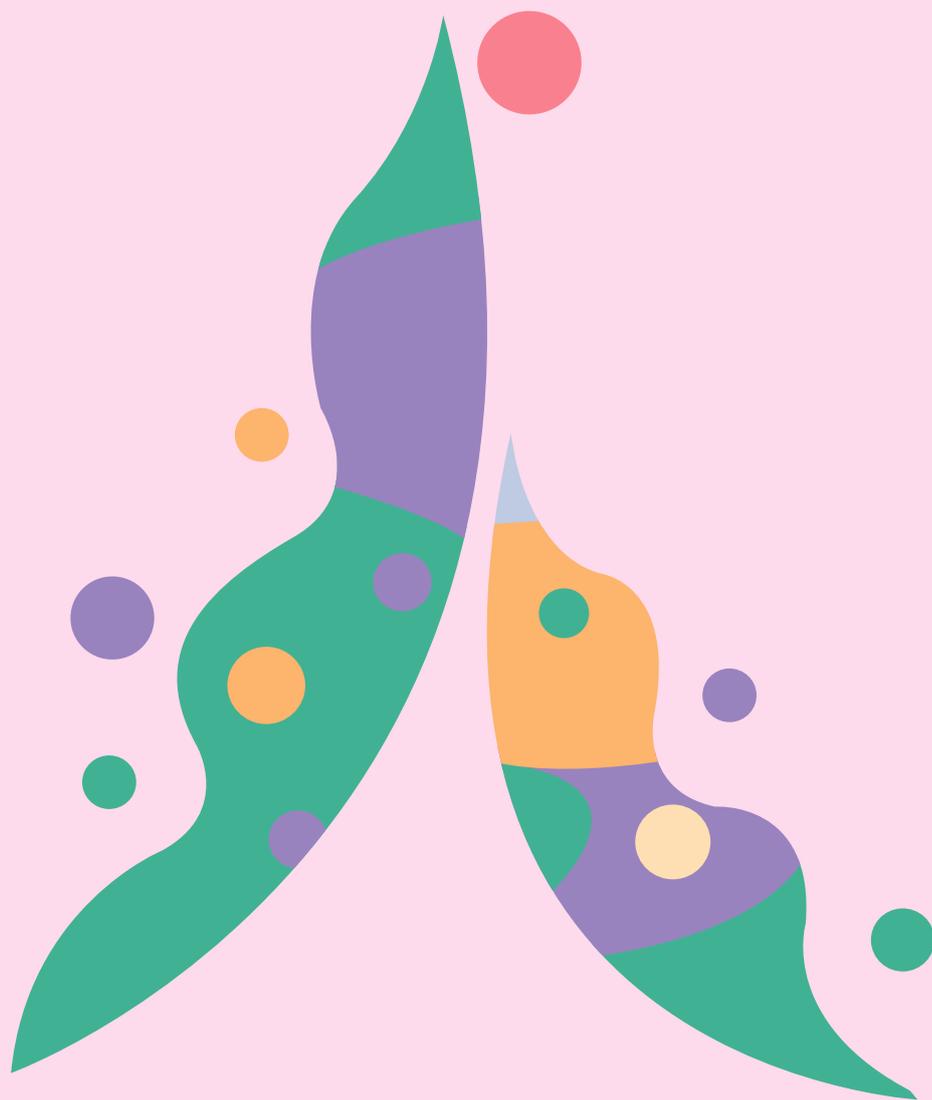


山科地区 交通バリアフリー 移動円滑化基本構想



人々が集い,だれもが安全で快適に暮らせる
ふれあいのまち・山科

はじめに



京都市長

ます もと より かね

桒本頼業

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、JR・京阪・地下鉄山科駅を中心とした山科地区を対象に「山科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」に基づいて策定したものであり、今後、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、永年待ち望まれておりましたJR山科駅へのエレベーターやエスカレーターの設置をはじめ、駅や駅前広場、更には、駅から駅周辺の主要施設に至る経路などのバリアフリー化を着実に推進し、くらしに「安らぎ」があり、まちに「華やぎ」がある、「人々が集い、だれもが安全で快適に暮らせるふれあいのまち・山科」を実現して参ります。

結びに、この構想の策定に当たり、山科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議論・検討を重ねていただきました委員の皆様や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15年10月

目 次

はじめに	1
第1章 「山科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	3
第2章 山科地区の概況	7
第3章 山科地区のまちづくりの方向性	10
第4章 バリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針	12
第5章 重点整備地区の区域及び特定経路, 準特定経路	15
第6章 山科地区の課題・問題点	19
第7章 バリアフリー化事業計画の概要	26
第8章 バリアフリー化事業の推進体制	37
<参考資料1> 山科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	40
<参考資料2> 山科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	42

第1章 「山科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・京阪・地下鉄山科駅（以下，総称して「山科駅」といいます。）を中心とした徒歩圏内の地区（以下「山科地区」といいます。）を対象に，山科駅や山科駅周辺の道路などのバリアフリー化（段差をなくしたり，視覚障害のある人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，「山科地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想」（以下「山科地区基本構想」といいます。）を策定することとしました。

その背景と，山科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 山科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

日本では，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社会が到来すると予測されています。また，障害のある人もない人も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人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，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、山科地区は、この中でも最も早く、「桂地区」と並んで、平成14年度から、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期間を表-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期間

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	河原町地区	阪急河原町駅
		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17~20年度)	稲荷地区	JR稲荷駅、京阪伏見稲荷駅	
	京阪五条地区	京阪五条駅	
	京阪藤森地区	京阪藤森駅	
	嵯峨嵐山地区	JR嵯峨嵐山駅、京福嵯峨駅前駅、トロッコ嵯峨駅	
	七条地区	京阪七条駅	
	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	
	桃山御陵前地区	近鉄桃山御陵前駅、京阪伏見桃山駅	
合計	14地区	25旅客施設	

2 山科地区基本構想の位置付け

(1) 山科地区基本構想の内容

山科地区基本構想は、高齢者や身体に障害のある人などが、市内を安全・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、山科駅、山科駅前広場及び山科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、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) 山科地区基本構想に基づくバリアフリー化の推進

今後、山科地区基本構想に基づき、公共交通事業者や京都市の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、行政機関、公共交通事業者、市民などが互いに連携したソフト施策を展開し、国民全ての責務である「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、山科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」

公共交通事業者が実施する旅客施設内にエレベーターの設置などを行う事業のうち、必要性、緊急性の高い事業

イ 「道路特定事業」

京都市の道路管理者が実施する旅客施設周辺の道路において段差や勾配の改善などを行う事業のうち、必要性、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いて音響式信号機の設置などを行う事業のうち、必要性、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

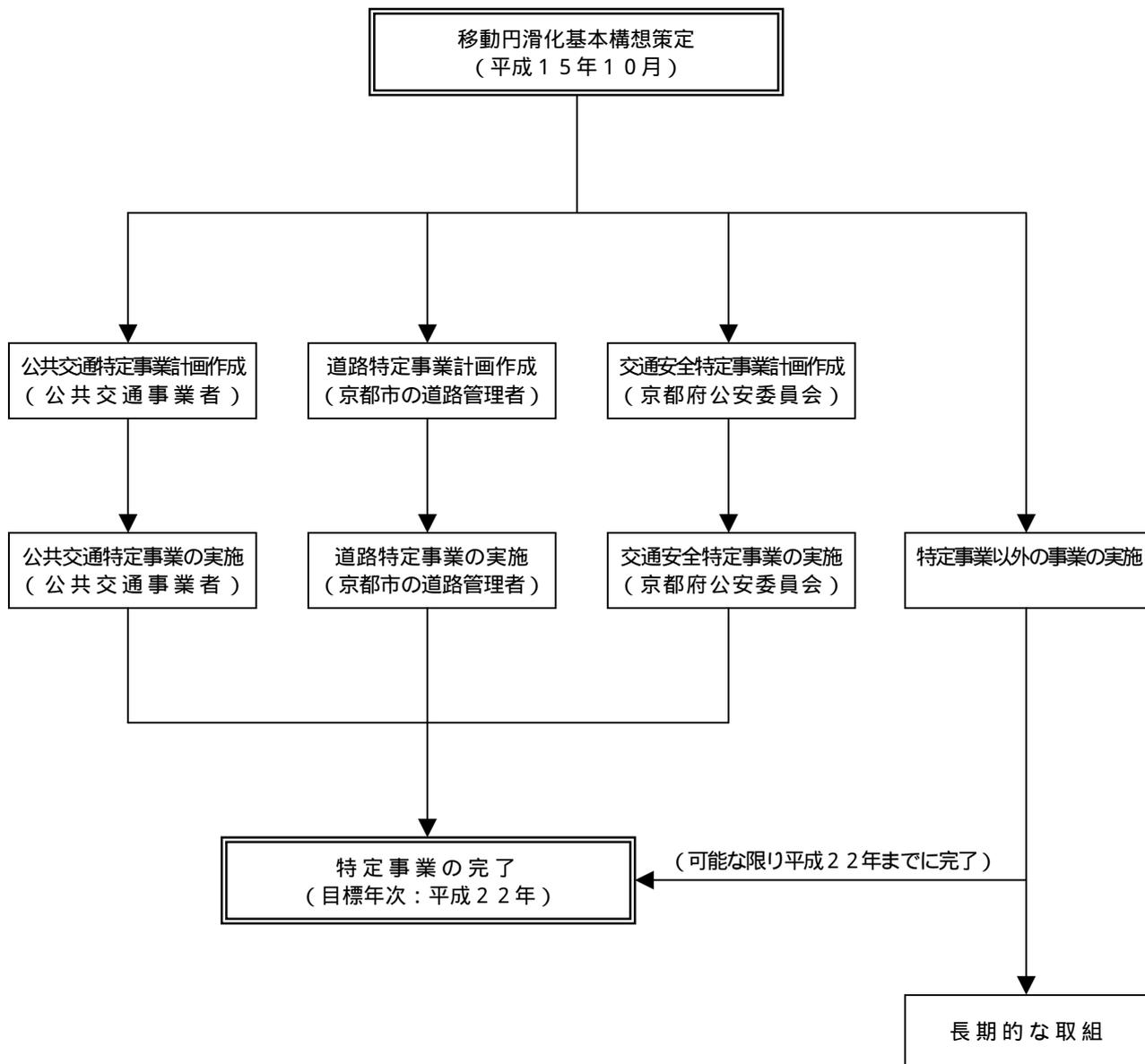
特定事業の完了目標年次は、平成22年(2010年)とします。

(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。

山科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 山科地区基本構想に基づくバリアフリー化推進の流れ



第2章 山科地区の概況

山科地区は、山科駅を中心とした徒歩圏内（山科駅から概ね半径1kmの範囲）の地区です。この山科地区の概況として、山科地区の位置及び特性、山科区の人口及び高齢化率の推移、山科地区内の公共交通機関及び施設の立地状況を示します。

1 山科地区の位置及び特性

山科地区は、京都市東部に位置する山科区のほぼ中央部にあり、京都市の東の玄関口として古くから東海道や奈良街道など旧街道沿いに発展してきたまちで、地理的に交通の要衝となっています。

山科地区の核である山科駅の周辺には、高度な商業機能が集積し、東の玄関口としての地域拠点を形成しています。一方、地区内には、緑豊かな落ち着いた居住環境を有する住宅市街地も広がっています。

図 - 2 山科区の位置



図 - 3 山科地区の位置



2 山科区の人口及び高齢化率の推移

山科区は、都市近郊のベッドタウンとして市街地開発が進み、人口はかつて急増しましたが、現在は昭和55年とほぼ変わらず、横ばいとなっています。また、高齢者人口の総人口に占める割合である高齢化率は、平成12年で15.3%となっており、京都市域の17.2%、全国平均の17.3%より低いものの、昭和55年と比較すると約2.4倍にもなっており、急速に高齢化が進んでいます。

表 - 2 総人口、高齢者（65歳以上）人口及び高齢化率の推移

	山 科 区			京都市	全国平均
	総人口(人)	高齢者人口(人)	高齢化率(%)	高齢化率(%)	高齢化率(%)
昭和55年	136,318	8,906	6.5	10.4	9.1
昭和60年	136,954	10,874	7.9	11.4	10.3
平成2年	136,070	13,332	9.8	12.7	12.0
平成7年	137,104	16,312	11.9	14.6	14.5
平成12年	137,624	21,101	15.3	17.2	17.3

(国勢調査)

3 山科地区内の公共交通機関

(1) 鉄道

山科地区内には、JR 琵琶湖線、京阪京津線、及び地下鉄東西線の3つの鉄道が走っています。鉄道駅は、JR山科駅、京阪山科駅、地下鉄山科駅の3駅があり、これらはいずれも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 山科地区内の鉄道及び駅

鉄 道	駅 名	1日平均乗降客数 (人)	1日平均利用者数 (人) 注)
JR 琵琶湖線	山 科 駅	59,000	59,000
京阪京津線	京阪山科駅	5,058	5,058
地下鉄東西線	山 科 駅	36,769	36,769

注) 改札内での乗換客数を加算した人数(3駅共、乗降客数に同じ。)

(2) バス

山科地区内では、京阪バスが、山科駅前広場から、三条京阪、京阪六地蔵、西大津、浜大津などの各方面に計16系統のバスを運行しています。

表 - 4 京阪バスの方面別1日の出発台数(平日)

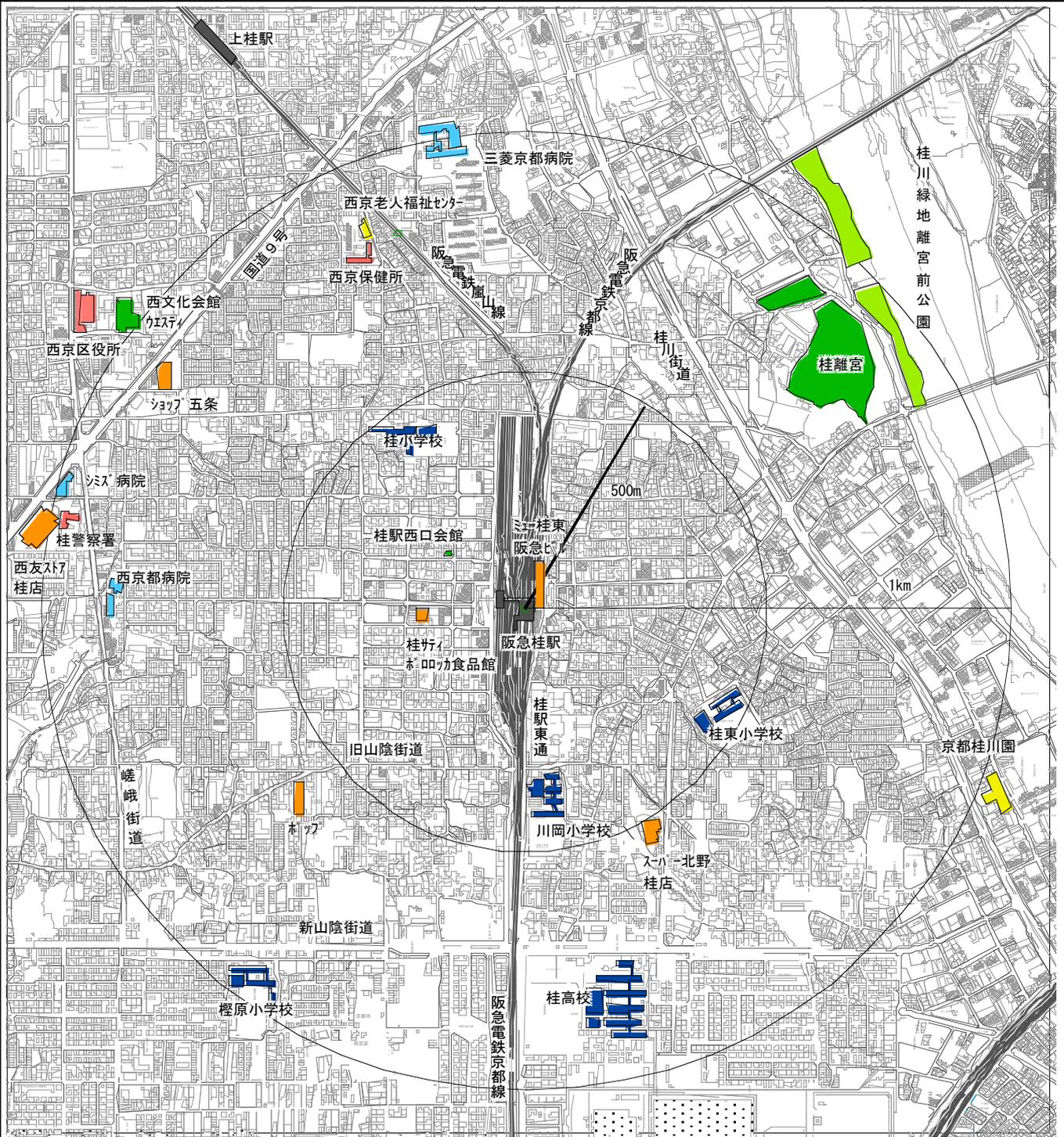
方 面	1日の出発台数(台)
三条京阪	16
京阪六地蔵	63
西大津	8
浜大津	3
大宅	61
京都橘女子大学	14
石田	10
藤尾・小金塚	26
小山	13
合 計	214

4 山科地区内の施設の立地状況

山科地区内には、市街地再開発事業により建設されたラクト山科をはじめ、山科総合福祉会館、山科合同福祉センターなどの福祉施設や愛生会山科病院、桑原病院などの医療施設、そして京都薬科大学、洛東高校などの教育施設など様々な施設が立地しています。

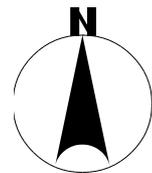
山科地区内の施設の立地状況を図 - 4 に示します。

図-4 桂地区内の施設の立地状況



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・緑地
- 商業施設



第3章 山科地区のまちづくりの方向性

山科地区基本構想は、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”の一環として位置づけられるものです。

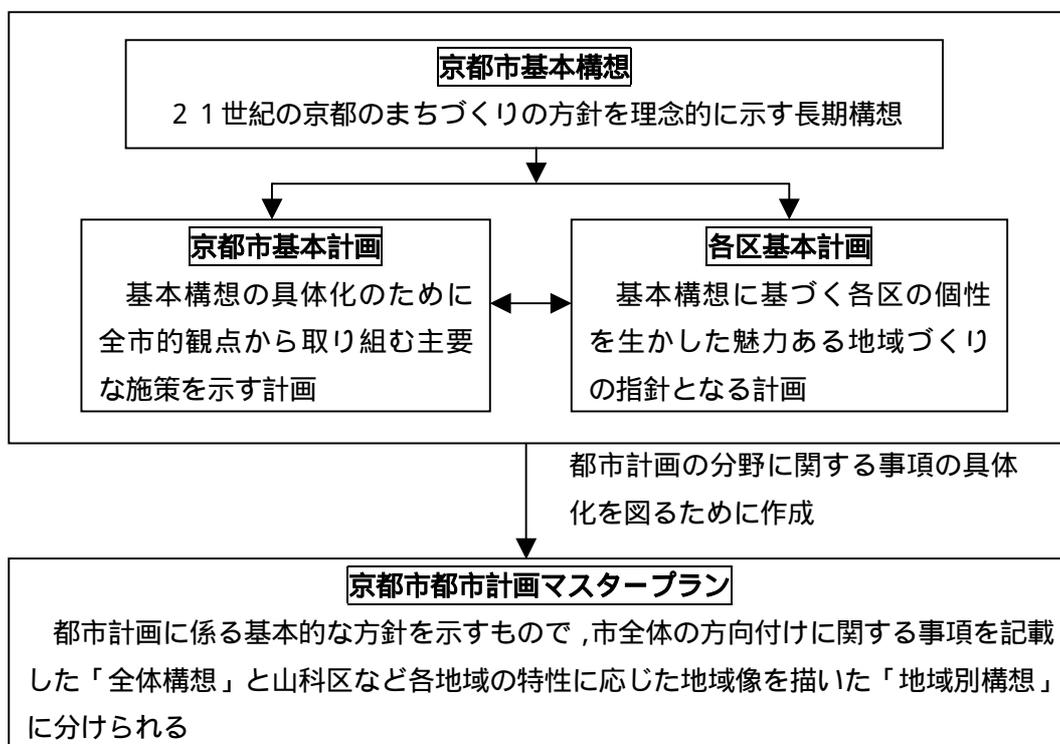
一方、山科地区基本構想は、山科駅を中心とした比較的狭い地区を対象としたものであるため、地区の特性やまちづくりの方向性にも十分配慮した構想とすることが必要となります。

このことから、山科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山科区のまちづくりの方向性を踏まえた上で、山科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 山科区のまちづくりの方向性

山科区のまちづくりの方向性は、上位計画の中の山科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) 山科区基本計画

山科区基本計画では、将来像である「21世紀 躍動とふれあいのまち・山科区」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つの基本施策を掲げています。

- 安全で快適に暮らせるまちづくりの推進
- すべての人にやさしいまちづくりの推進
- 水と緑と歴史に彩られたまちづくりの推進
- 活気と魅力にあふれるまちづくりの推進

心ゆたかな暮らしをおくれるまちづくりの推進

(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、山科区のまちづくりの目標として、以下の4つの項目を掲げ、これらに対する方針を提示しています。

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まちをつくる

都市活動からみた目標

東の玄関口として、活気あふれるまちをつくる

都市環境からみた目標

周囲の山々や水辺を生かしたうるおいある環境のまちをつくる

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 山科地区のまちづくりの方向性

上位計画に示されている山科区のまちづくりの方向性を踏まえ、山科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山科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) すべての人にやさしいバリアフリーのまちづくりの推進

だれもが安全・快適に暮らせる、すべての人にやさしいバリアフリーのまちづくりを推進します。

(2) 優れた居住環境を備えたまちづくりの推進

自然環境と調和し、暮らしの基盤が整った優れた居住環境を備えたまちづくりを推進します。

(3) 活気と魅力にあふれるまちづくりの推進

交通の要衝である地理的条件を生かし、「人々が集い、にぎわう、魅力あふれるまち」を目指し、活気と魅力にあふれ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

山科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人などが、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 障害のある人もない人も、誰もが利用しやすい、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人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人は、高齢者や身体に障害のある人の他にも妊産婦、けが人など様々です。

また、身体に障害のある人も、肢体障害のある人、視覚障害のある人、聴覚・平衡障害のある人、音声・言語障害のある人、内部障害のある人など、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、移動に制約のある人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人をはじめ、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」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人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、行政機関、事業者、市民などは、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 山科地区のバリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針

山科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、山科地区の特性及びまちづくりの方向性を踏まえ、山科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

人々が集い、だれもが安全で快適に暮らせるふれあいのまち・山科

関係者が互いに連携し、地域拠点としての要である山科駅や山科駅前広場、そして、駅周辺の道路などにおけるバリアフリーの歩行環境整備を重点的・一体的に進めるとともに、高齢者や身体に障害のある人などに積極的に手助けをする「心のバリアフリー」を推進し、人々が集い、だれもが安全で快適に暮らせるふれあいのまち・山科を目指します。

(2) 基本方針

ア 段差解消を優先しつつ、だれもが利用しやすい交通施設を目指した山科駅のバリアフリー化の推進

長年の課題であるJR山科駅へのエレベーター、エスカレーターの設置をはじめとする段差解消を優先しつつ、高齢者や身体に障害のある人などの移動制約者の特性に十分配慮し、視覚障害者誘導・警告ブロックの敷設や車いす対応型トイレの整備など、だれもが利用しやすい交通施設を目指し、山科駅における様々な設備のバリアフリー化を推進します。

イ 乗換の利便性の向上を図るための山科駅や駅前広場及び車両などのバリアフリー化の推進

鉄道から鉄道、また、鉄道からバスへの乗換の利便性の向上を図るため、山科駅や山科駅前広場などにおける安全で快適な歩行者動線を確保するとともに、適切な誘導案内設備の整備を推進します。

また、車両の乗降時の円滑化を図るため、低床バスの導入の促進や鉄道・バス乗降場のバリアフリー化を推進します。

ウ 山科駅と周辺の主要施設とを結ぶ経路の重点的なバリアフリー化の推進

山科駅から目的地まで、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、特に、山科駅と多くの高齢者や身体に障害のある人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。

エ 山科駅周辺の居住区域を含めた道路などの一体的なバリアフリー化の推進

山科駅周辺に居住する市民にとっても駅を利用しやすい道路環境を整備するため、また、地区の安全で快適な居住環境の整備なども念頭に、(2)ウ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、できる限り一体的にバリアフリー化を推進します。

オ ハード整備に併せた「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なうことのできる環境を整備するため、行政機関、公共交通事業者、市民などが互いに連携したソフト施策を展開し、国民全ての責務である「心のバリアフリー」を推進します。

カ 一体的なバリアフリー化事業の推進体制の整備

山科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、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。

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なわれ、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。

これを山科地区に当てはめると、まず、山科地区における公共交通機関の核である山科駅を利用する高齢者や身体に障害のある人などが、山科駅から目的地まで、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ことを主眼として、山科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、山科駅で電車を降りて徒歩で行くのが一般的であると考えられる山科駅周辺の施設のうち、多数の高齢者や身体に障害のある人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) 山科駅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

山科駅からの徒歩圏内（山科駅から概ね半径1 kmの範囲）に立地し、多数の高齢者や身体に障害のある人などが、山科駅を経由して徒歩で利用すると考えられる施設を表-5のように抽出しました。

表-5 駅周辺に立地する主要施設

福祉施設	山科総合福祉会館，山科合同福祉センター
医療施設	愛生会山科病院，桑原病院，小澤病院
教育施設	京都薬科大学，洛東高校
文化・レクリエーション施設	山科青少年活動センター
都市公園・緑地	山科中央公園，東山自然緑地
商業施設	ラクト山科，マツヤスーパー，山科ニックホビーショップ，西友ストア山科店

(2) 重点整備地区の区域の設定

表-5の施設のうち、高齢者や身体に障害のある人にとって特に重要な施設である山科総合福祉会館と山科合同福祉センター、そして、身体に障害のある人がより広範囲の地域から日々通学する京都薬科大学を最重要施設と捉え、重点整備地区は、山科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、山科駅に隣接する地下鉄東野駅、御陵駅及び京阪四宮駅の位置や表-5の施設間の移動を勘案し、また、山科駅周辺の居住環境整備の観点なども踏まえ、山科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、道路又は河川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，この特定経路において，道路特定事業と交通安全特定事業を実施することとされています。

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。

山科地区の特定経路の設定に当たっては，1（2）で最重要施設と捉えた山科総合福祉会館，山科合同福祉センター及び京都薬科大学に着目し，山科駅とこれらの施設とを結ぶ主要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り2 m 以上の歩道幅員を確保できず，かつ，特定事業の目標年次である平成22年までに，歩道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，「準特定経路」に位置付け，特定経路を補完する経路として，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。

このような考え方に基づき，以下のとおり特定経路と準特定経路を設定しました。

（1）特定経路の設定

山科駅と山科総合福祉会館，山科合同福祉センター及び京都薬科大学とを結ぶ主たる経路のうち，表 6 の区間を特定経路に位置付けました。

表 - 6 特定経路

特定経路	区 間：山科駅～山科合同福祉センターの西方 該当する路線：府道渋谷山科停車場線（府道小野山科停車場線） 駅前広場を含む 外環状線 山科竹鼻緯3号線（通称：渋谷街道）
特定経路	区 間：山科駅～京都薬科大学（一部特定経路 と重複） 該当する路線：府道渋谷山科停車場線（府道小野山科停車場線） 特定経路 と重複 府道四ノ宮四ツ塚線

(2) 準特定経路の設定

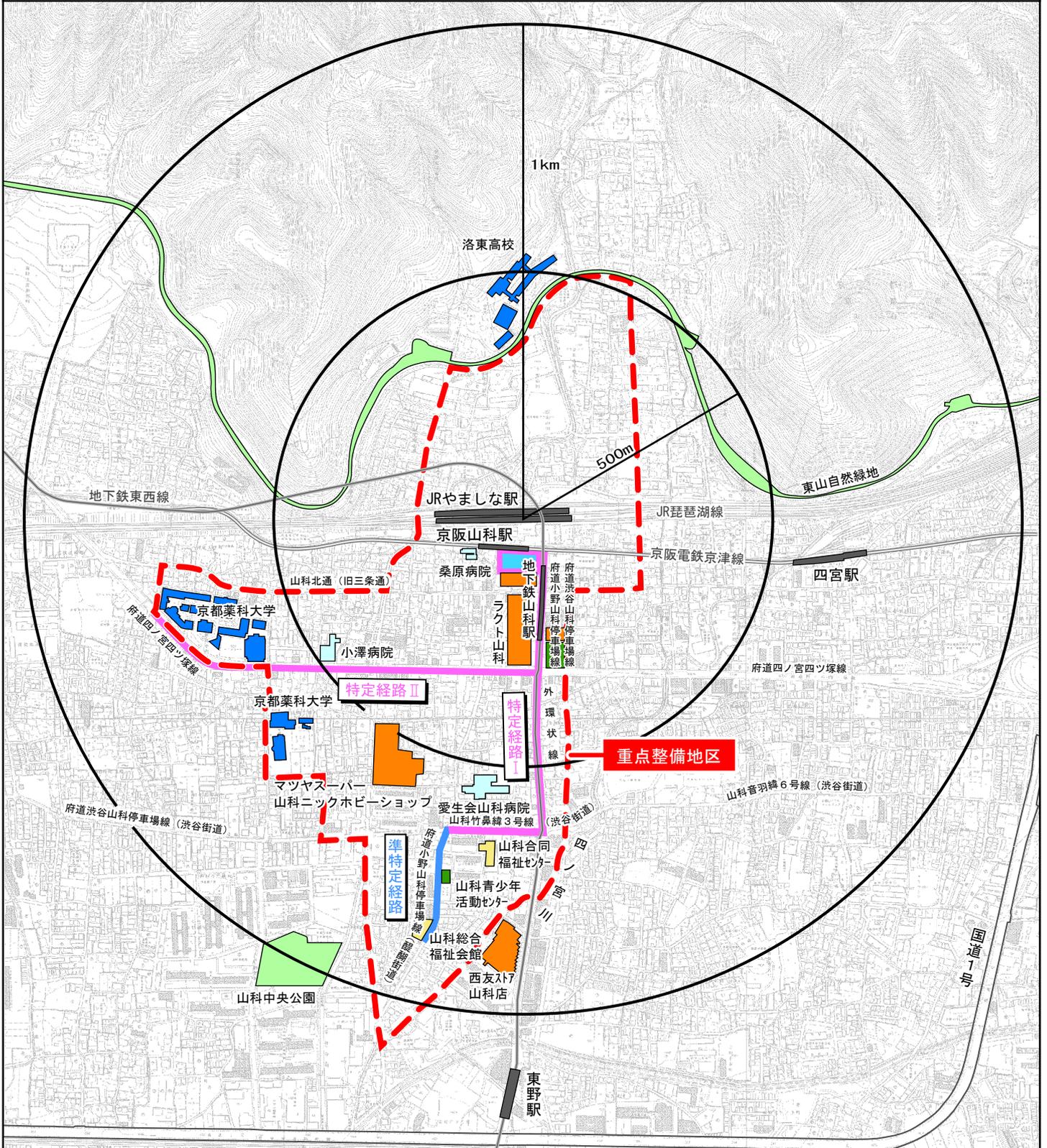
山科駅から山科合同福祉センターを経由して山科総合福祉会館に至る経路のうち、表 7 の区間を準特定経路に位置付けました。

表 - 7 準特定経路

準特定経路	区 間：山科合同福祉センターの西方～山科総合福祉会館 該当する路線：府道小野山科停車場線（通称：醍醐街道）
-------	--

特定経路，準特定経路を図 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



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・緑地
- 商業施設

凡例

- 重点整備地区
- 特定経路
- 準特定経路
- 駅前広場



0 100 300m

第6章 山科地区の課題・問題点

山科地区の課題・問題点については、これまで計5回の「山科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15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、山科駅や特定経路、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・問題点の抽出を行ない、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、現地踏査の分科会の概要を巻末の参考資料1に示します。

1 山科駅の課題・問題点

以下の区分に基づいて、山科駅の課題・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

この区分に基づく山科駅のバリアフリー状況を表8に示します。

また、山科駅の課題・問題点マップを図7に示します。

(1) JR山科駅

ア 利用動線

(ア) 改札内の地下通路からホームに至る経路には階段しかなく、エレベーターとエスカレーターは共に整備されていません。

(イ) 改札口から地下通路に至る経路にあるスロープは、急勾配になっています。

イ 情報案内設備

(ア) ホーム上と改札口付近に事故や災害などの緊急情報も表示できる電光式の列車案内表示板が設置されていますが、ホーム上の表示板については、階段を上った所に設置するよう改善してほしいとの要望があります。

(イ) ホーム上に、列車の乗降口を示す点字ブロックを敷設してほしいとの要望があります。

ウ 利便設備

(ア) トイレは、車いす対応型になっていません。

(イ) ホーム上にもトイレを設置してほしいとの要望があります。

エ 個別施設

(ア) 券売機下の蹴りこみの奥行きが小さいなど、車いす利用者には利用しにくいという指摘があります。

(イ) 料金表や路線図について、文字が小さく表記内容も分かりにくいという指摘があります。

(2) 京阪山科駅

ア 利用動線

特になし。(スロープ設置により段差解消済み。)

イ 情報案内設備

(ア) ホーム上に列車の到着情報を表示する電光式の列車案内表示板がありますが、駅の入口にも列車案内表示板がほしいとの要望があります。

(イ) ホーム上に、列車の乗降口を示す点字ブロックを敷設してほしいとの要望があります。

ウ 利便設備

車いす対応型トイレが設置されていますが、「どなたでも利用できます」という表示はやめてほしいとの意見があります。

エ 個別設備

(ア) 券売機下の蹴りこみの奥行きが小さいなど、車いす利用者には利用しにくいという指摘があります。

(イ) 料金表や路線図について、文字が小さく表記内容も分かりにくいという指摘があります。

(3) 地下鉄山科駅

ア 利用動線

特になし。(エレベーター、エスカレーターにより段差解消済み。)

イ 情報案内設備

(ア) 券売を有人対応としているため、券売機への誘導ブロックが敷設されていません。

(イ) 改札口において、改札外施設の方向を示す音声案内がほしいという要望があります。

ウ 利便設備

車いす対応型トイレが設置されていますが、「どなたでも利用できます」という表示はやめてほしいとの意見があります。

エ 個別設備

(ア) 券売を有人対応としているため、券売機は障害者対応になっていません。

(イ) 料金表や路線図について、文字が小さく表記内容も分かりにくいという指摘があります。

(4) その他3駅共通の課題・問題点

ア 案内表示

エレベーターなどの設備の位置を示す案内表示や乗換客のための行先案内表示など、全体的に案内表示が不統一で不明確であるとの指摘があります。

イ 緊急情報の表示など

災害などの非常時において、特に聴覚障害のある人に対し、迅速な情報提供や避難誘導を行うための設備を充実させてほしいという要望があります。

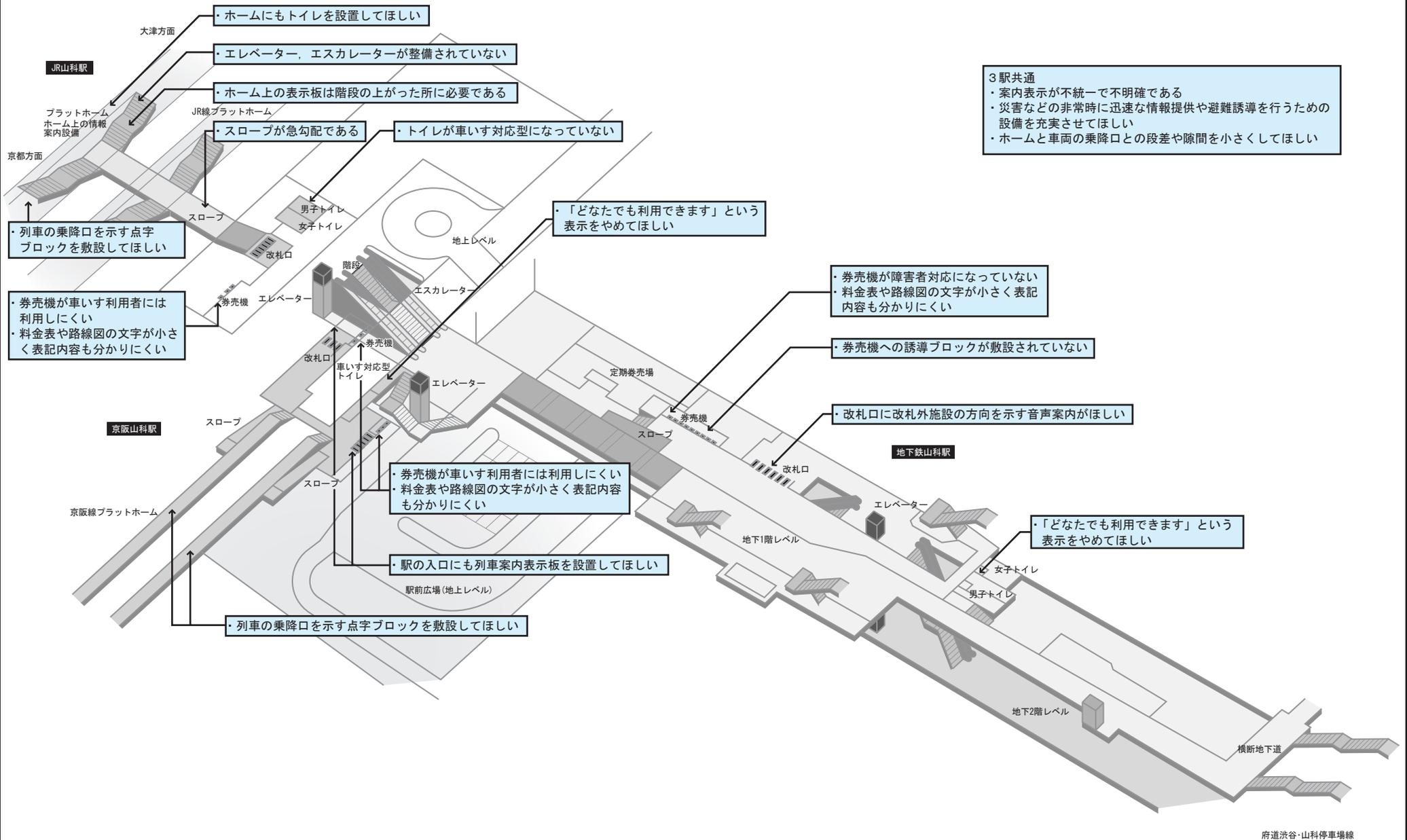
ウ ホームと車両の乗降口との段差

ホームと車両の乗降口との間にある段差や隙間をもっと小さくしてほしいとの要望があります。

表 8 山科駅のバリアフリー状況

鉄 道 名		J R 西日本		京阪電鉄		市営地下鉄		
路 線 名		琵琶湖線		京津線		東西線		
駅 名		山科駅		京阪山科駅		山科駅		
駅 の 構 造		盛土駅		地平駅		地下駅		
1 日平均利用者数 (人/日)		59,000 人		5,058 人		36,769 人		
最大段差	出入口～改札口 (改札外)	0.0m		0.0m		7.2m		
	改札口～プラットフォーム (改札内)	4.5m		0.9m		5.8m		
利用動線	出入口～改札口 (改札外)		平坦		平坦		エレベーター設置済	
	改札口～プラットフォーム (改札内)	×	階段、急勾配20-30°		20-30°設置済		エレベーター設置済	
情報案内 設備	誘導警告ブロックの 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		出入口～券売機～改 札口～プラットフォームに連 続して有り	出入口～改札口～プ ラットホームに連続して有り ただし、券売機への誘 導ブロックなし	
	ホーム上での運 行情報 設備	音声案内		アナウンス有り		アナウンス有り	アナウンス有り	
		文字情報		全てのホームに電光 表示(LED)有り(行き 先、発車時刻表示等)		全てのホームに電光 表示有り(入線案内表 示)	電光表示有り(行き 先、入線案内表示)	
	券売機に併設した 点字料金表示			有り		有り	×	無し
利便設備	ト イ レ		×	車いす対応型トイレ 無し		車いす対応型トイレ 有り	車いす対応型トイレ 有り	
	休 憩 設 備			ベンチ・待合所(大津 方面ホームのみ)有り		ベンチ有り	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 告ブロックが共に有 り		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	ホームドア有り	
	券 売 機	車いす 対応 (下部 スパス)		車いす対応型券売機 有り		車いす対応型券売機 有り	×	車いす対応型券売機 無し
	改 札 口	幅広タイプ (90cm 以上)		幅 90cm 以上の改札 口有り		幅 90cm 以上の改 札口有り		幅 90cm 以上の改 札口有り

図-7 山科駅の課題・問題点マップ



2 駅前広場及び道路などの課題・問題点

以下に、駅前広場や道路などの課題・問題点及び改善要望などの概要を示します。

駅前広場や道路などの課題・問題点マップを図 8 に示します。

(1) 山科駅前広場

ア 誘導ブロック

バス、タクシー乗降場などへの誘導ブロックが不連続であったり、かぎ状に折れ曲がっている箇所があります。

イ 歩道と車道との段差

バス乗降場における歩道と車道との段差について、フラットにすべきであるという意見があり、一方、歩道を高くしたほうが乗りやすいという意見もあります。

ウ 案内表示

鉄道施設などの周辺施設への行先案内表示など、全体的に案内表示を充実させてほしいという要望があります。

(2) ロータリー

ア 不法駐車

歩道に乗り上げて駐車している車があるため、不法駐車車両の対策を強化してほしいという要望があります。

イ 京阪電鉄の踏切

ロータリーの入口にある京阪電鉄踏切を拡幅して、安全に安心して渡れるよう踏切の東側にも歩道を設置してほしいという要望があります。

(3) 特定経路（山科駅～山科合同福祉センターの西方）の道路

ア 府道渋谷山科停車場線（府道小野山科停車場線）

山科駅から外環状線と府道四ノ宮四ツ塚線との交差点までの区間は、市街地再開発事業によってバリアフリー化された歩道整備が完了していますが、一部点字ブロックに浮き上がりがあるとの指摘やどの信号機にも音響装置が付いていないなどの指摘があります。

イ 外環状線

両側に幅の広い歩道が確保されていますが、交差点部や車両乗入部には勾配の大きい箇所があり、横断歩道部においては、歩道と車道の段差が大きい箇所があります。

また、電話ボックスやのぼり、看板などが通行の障害になっているとの指摘やどの信号機にも音響装置が付いていないなどの指摘があります。

ウ 山科竹鼻線 3号線（通称：渋谷街道）

片側のみ歩道が整備されていますが、幅員は2 m未満の箇所がほとんどであり、電柱や照明柱もあるため、車いす利用者同士のすれ違いができません。

また、歩道の勾配の大きい箇所が多く、歩道の表面もでこぼこしているなど、大変移動しにくい状況になっています。

(4) 特定経路（山科駅～京都薬科大学）の道路

ア 府道渋谷山科停車場線（府道小野山科停車場線）

山科駅から外環状線と府道四ノ宮四ツ塚線との交差点までの区間は、(3)アに同じです。

イ 府道四ノ宮四ツ塚線

両側に幅の広い歩道が確保されていますが、交差点部や車両乗入部には勾配の大きい箇所があり、横断歩道部においては、歩道と車道の段差が大きい箇所があります。

また、不法駐輪や看板などが通行の障害になっているとの指摘やどの信号機にも歩行者用灯器が付いていないなどの指摘があります。

(5) 準特定経路（山科合同福祉センター西方～山科総合福祉会館）の道路

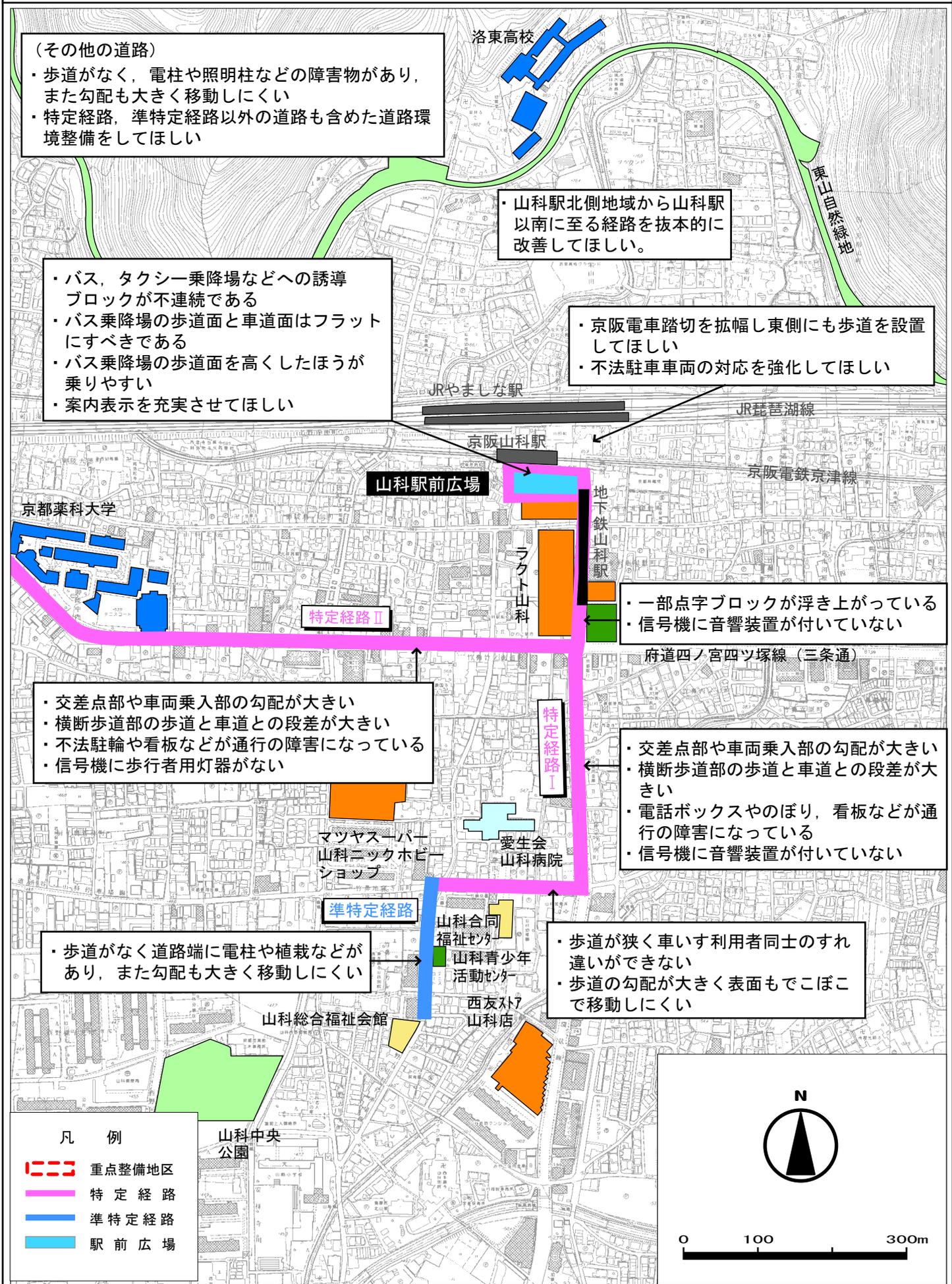
府道小野山科停車場線（通称：醍醐街道）は、歩道がなく、道路端には電柱や植栽などがあり、また、勾配の大きい箇所が多いなど大変移動しにくい状況になっています。

(6) その他の道路

ア 山科地区の道路の大部分は、歩道がなく、電柱や照明柱などの障害物があったり勾配の大きい箇所があったりして移動しにくい状況になっており、また、通過交通の多い道路もあるため、地区の居住環境整備の観点から、特定経路・準特定経路以外の道路も含めた道路環境整備をしてほしいとの要望があります。

イ 山科駅北側地域から山科駅以南に至る経路として利用されている地下通路や安祥寺道トンネルは、共に幅が狭く、地下通路については北端のスロープも急勾配になっているなど、円滑な移動が阻害された状況になっています。このことから、これらの通路の拡幅やJR山科駅への北改札口の設置など、山科駅北側地域から山科駅以南に至る経路を抜本的改善をしてほしいとの要望があります。

図-8 駅前広場及び道路などの課題・問題点マップ



(その他の道路)

- ・歩道がなく、電柱や照明柱などの障害物があり、また勾配も大きく移動しにくい
- ・特定経路、準特定経路以外の道路も含めた道路環境整備をしてほしい

洛東高校

山科駅北側地域から山科駅以南に至る経路を抜本的に改善してほしい。

東山自然緑地

- ・バス、タクシー乗降場などへの誘導ブロックが不連続である
- ・バス乗降場の歩道面と車道面はフラットにすべきである
- ・バス乗降場の歩道面を高くしたほうが乗りやすい
- ・案内表示を充実させてほしい

- ・京阪電車踏切を拡幅し東側にも歩道を設置してほしい
- ・不法駐車車両の対応を強化してほしい

京都薬科大学

山科駅前広場

ラクト山科

- ・一部点字ブロックが浮き上がっている
- ・信号機に音響装置が付いていない

- ・交差点部や車両乗入部の勾配が大きい
- ・横断歩道部の歩道と車道との段差が大きい
- ・不法駐輪や看板などが通行の障害になっている
- ・信号機に歩行者用灯器がない

- ・交差点部や車両乗入部の勾配が大きい
- ・横断歩道部の歩道と車道との段差が大きい
- ・電話ボックスやのぼり、看板などが通行の障害になっている
- ・信号機に音響装置が付いていない

マツヤスーパー
山科ニックホビー
ショップ

愛生会
山科病院

準特定経路

山科合同
福祉センター
山科青少年
活動センター

- ・歩道が狭く車いす利用者同士のすれ違いができない
- ・歩道の勾配が大きく表面もでこぼこで移動しにくい

- ・歩道がなく道路端に電柱や植栽などがあり、また勾配も大きく移動しにくい

山科総合福祉会館

西友ストア
山科店

山科中央
公園

- 凡 例
- 重点整備地区
 - 特定経路
 - 準特定経路
 - 駅前広場



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山科地区の課題・問題点を踏まえ、今後、公共交通事業者、京都市の道路管理者、京都府公安委員会などが山科地区において実施していくバリアフリー化事業の計画概要を示します。

ここに示す事業計画は、

特定事業計画

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3つの特定事業（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

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15年から18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15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

に区分しています。

なお、特定事業については、山科地区基本構想策定後、公共交通事業者、京都市の道路管理者、京都府公安委員会が、それぞれ山科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 山科駅のバリアフリー化事業計画の概要

(1) 事業計画の基本的考え方

鉄道事業者が、山科駅や周辺にある鉄道事業者が管理する施設（ロータリーなど）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

(ア) JR山科駅におけるエレベーター、エスカレーターの設置

長年の課題であるJR山科駅の改札口からホームに至る経路にエレベーター、エスカレーターを設置することを最優先課題として、公共交通特定事業に位置付けて事業実施を図ります。

(イ) JR山科駅におけるスロープの改善

JR山科駅の改札口から地下通路に至る経路にある急勾配のスロープについて、エレベーター、エスカレーターの設置に併せて改善を図ります。どのような改善が可能かについては、今後検討を進めます。

イ 情報案内設備

(ア) 地下鉄山科駅における点字ブロックの敷設

地下鉄山科駅において、エレベーター、トイレへの誘導ブロックとエスカレーター乗降部の警告ブロックを、公共交通特定事業に位置付けて敷設します。

(イ) 地下鉄の改札口における方向音声案内の検討

地下鉄の改札口における改札外施設の方向を示す音声案内について、実現に向けて検討を進めます。

(ウ) 案内表示や緊急情報表示の在り方の検討

上記の(ア)(イ)以外の山科駅やロータリーにおける統一性、連続性のある案内表示の在り方や、災害などの非常時における特に聴覚障害のある人に対する緊急情報表示の在り方について、今後、道路管理者などを含めた関係事業者間で連携して検討を進め、事業実施の環境が整ったものから順次整備していきます。

ウ 利便設備

(ア) JR山科駅における車いす対応型トイレの設置

3駅のうち唯一車いす対応型になっていないJR山科駅のトイレをエレベーター、エスカレーターの設置に併せて改善することとし、公共交通特定事業に位置付けて、新たに車いす対応型トイレを設置します。

(イ) 身体に障害のある人などへの理解を促すための表示の在り方の検討

車いす対応型トイレにおける「どなたでも利用できます」の表示の是非など、身体に障害のある人などへの理解を促すための表示の在り方について、案内表示や緊急情報表示の在り方の検討に併せて、関係事業者間で連携し、検討を進めます。

エ 個別設備

(ア) 車いす対応型券売機の導入の検討

車いす対応型券売機（十分な下部スペースの確保など）については、現在、機器開発の検討段階であるため、今後の開発状況などを踏まえ、券売機の更新時等においては、積極的に車いす対応型券売機を導入すべく検討を進めます。

(イ) 料金表や路線図の在り方の検討

より分かりやすい料金表や路線図の在り方について、案内表示や緊急情報表示の在り方の検討に併せて、関係事業者間で連携し、検討を進めます。

オ その他

上記以外の現地踏査の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) 公共交通特定事業に併せた様々な設備の改善の検討

JR山科駅のホームにおける電光表示板の設置位置の改善など、提起された様々な課題・問題点について、今後、公共交通特定事業計画を作成する中で検討を進め、公共交通特定事業に併せてできる限り多くの設備の改善を図るよう努めます。

(イ) 各鉄道事業者における全駅共通の課題の検討

ホームにおけるトイレの設置やホームと車両の乗降口との段差や隙間の縮小など、山科駅以外の駅に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、長期的な事業経営の中で検討を進めます。

(ウ) 京阪電鉄踏切の拡幅の検討

山科駅前にある京阪電鉄踏切を少しでも拡幅できないかについて、関係機関と連携し、検討を進めます。

(2) バリアフリー化事業計画の概要

山科駅における公共交通特定事業計画の概要を表 9 に、公共交通特定事業以外の事業計画の概要を表 - 10 に示します。

表 - 9 山科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		
		J R 西日本	京 阪 電 鉄	京都市 交通局	短 期 (H15~18)	中 期 (H15~22)	長 期 (H15~)
J R 山科駅	改札口からホームに至るエレベーターの設置(3基)						
	改札口からホームに至るエスカレーターの設置(上り2基, 下り2基)						
	車いす対応型トイレの設置(男女別計2箇所)						
地下鉄山科駅	点字ブロックの敷設(7箇所)						

表 - 10 山科駅における公共交通特定事業以外の事業計画の概要

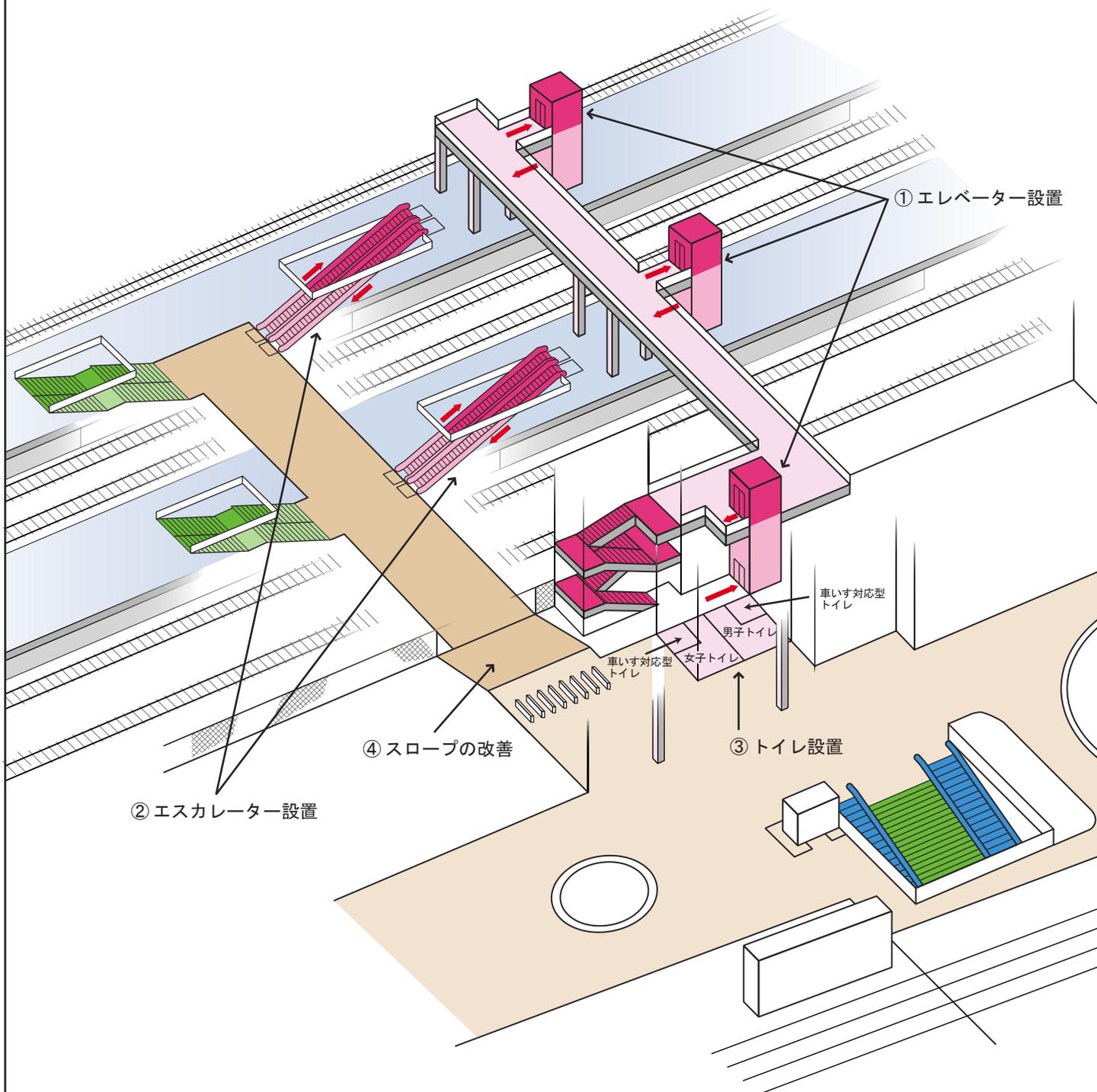
駅名	事業内容	事業主体			目標年次		
		J R 西日本	京 阪 電 鉄	京都市 交通局	短 期 (H15~18)	中 期 (H15~22)	長 期 (H15~)
J R 山科駅	改札口から地下通路に至るスロープの改善						
地下鉄山科駅	改札口における方向音声案内の検討						
3 駅 共 通	案内表示や緊急情報表示の在り方の検討						
	身体に障害のある人などへの理解を促すための表示の在り方の検討						
	車いす対応型券売機の導入の検討						
	料金表や路線図の在り方の検討						
	公共交通特定事業に併せた様々な設備の改善の検討						
	各鉄道事業者における全駅共通の課題の検討						
そ の 他	京阪電鉄踏切の拡幅の検討		注)				

注) 関係機関と連携

山科駅のバリアフリー化事業計画の主なものを図 - 9 , 図 - 10 に示します。

図-9 山科駅のバリアフリー化事業計画 (JR山科駅)

注) 特定事業以外の事業を含む

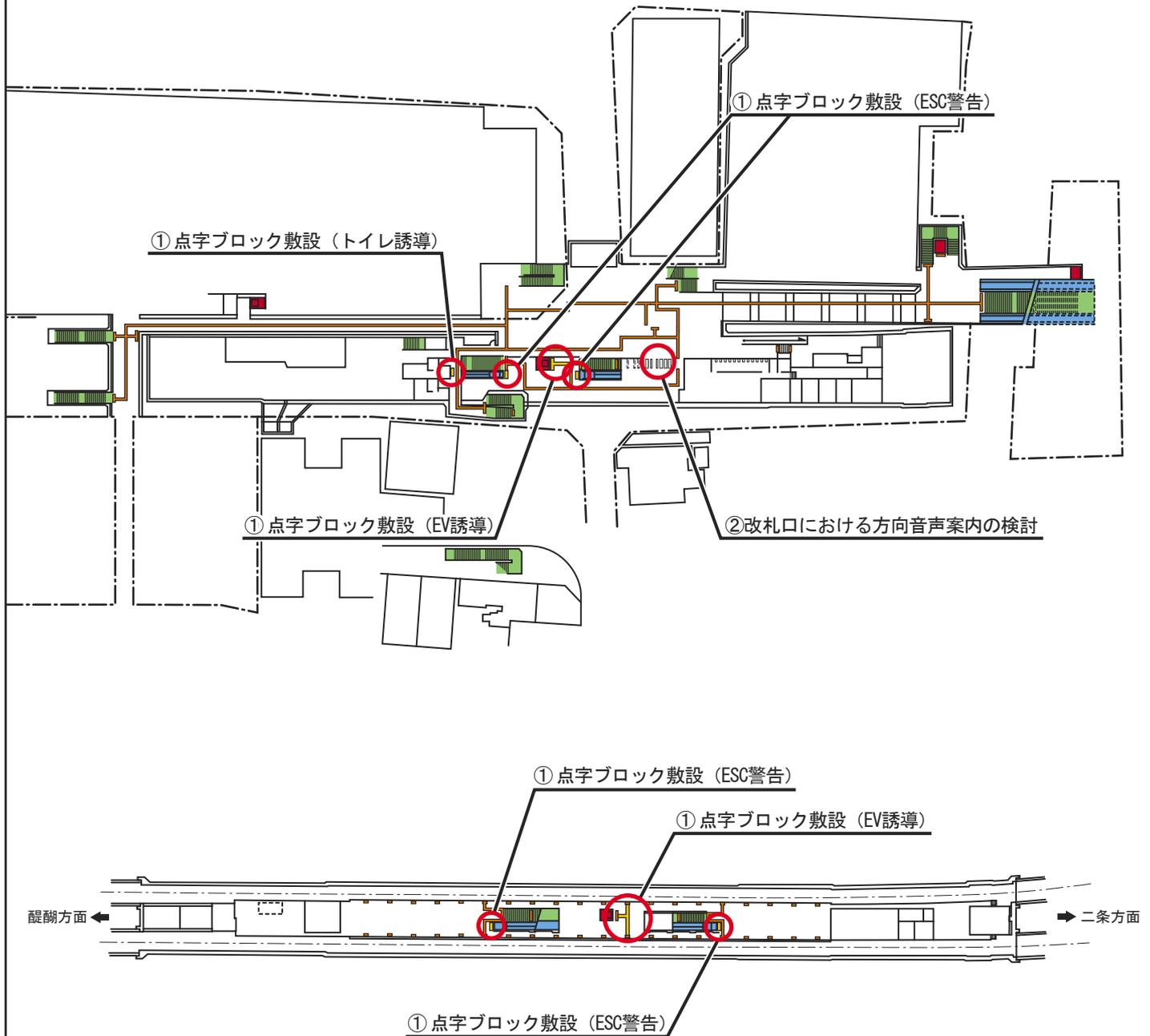


JR西日本山科駅の改善計画

- ① エレベーター設置 ・ (3基)
- ② エスカレーター設置 ・ (4基：上り下り各2基)
- ③ トイレ設置 ・ (2箇所：男女別)
- ④ スロープの改善 ・ (1箇所)

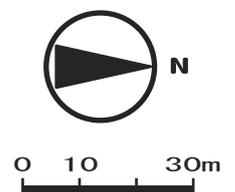
図-10 山科駅のバリアフリー化事業計画（地下鉄山科駅）

注) 特定事業以外の事業を含む



地下鉄山科駅の改善計画

- ①点字ブロック敷設・ (7箇所)
- ②改札口における方向音声案内の検討・ (1箇所)



2 車両のバリアフリー化事業計画の概要

(1) 事業計画の基本的考え方

鉄道事業者や路線バス事業者が、山科駅を発着する鉄道車両と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円滑化基準に適合した車両を購入するとともに、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(京阪バス)

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の移動円滑化基準に適合した車両を購入することによって順次バリアフリー化を図り、平成22年を目標に、主に山科駅を発着する車両の25%をワンステップバスにします。

(2) バリアフリー化事業計画の概要

京阪バスの公共交通特定事業計画の概要を表-11に示します。

表-11 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		
	短期 (H15~18)	中期 (H15~22)	長期 (H15~)
主に山科駅を発着する車両の25%をワンステップバスとする			

<参考> 京阪バス車両の更新計画

年次	総車両数	ワンステップバスの車両数	ワンステップバスの割合
平成14年度末 (2002年度末)	81台	9台	11%
平成15年度末 (2003年度末)	81台	12台	15%
平成22年末 (2010年末)	-	-	25%

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

京都市の道路管理者が、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（駅前広場を含む）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。

歩道幅員が狭小な区間である山科竹鼻緯3号線（通称：渋谷街道）においては、必要な用地を確保することを基本として、歩道を拡幅します。

イ 準特定経路

特定経路を補完する準特定経路である府道小野山科停車場線（通称：醍醐街道）においては、特定経路と連続したバリアフリー化を図れるよう、歩車共存道路としての整備の検討を進めます。

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の山科駅へのアクセス経路の確保や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

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15年度末を目標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

山科地区における道路特定事業計画の概要を表-12に、道路特定事業計画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		
			短期 (H15~18)	中期 (H15~22)	長期 (H15~)
特定経路	府道渋谷山科停車場線 駅前広場を含む。 外環状線	段差，勾配の改善			
	渋谷街道 (山科竹鼻緯3号線)	段差，勾配の改善 歩道の拡幅			
特定経路	府道四ノ宮四ツ塚線	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		
			短期 (H15~18)	中期 (H15~22)	長期 (H15~)
準特定経路	醍醐街道 (府道小野山科停車場線)	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 1 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、特定経路において高齢者や身体に障害のある人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、歩行者用信号灯器及び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 交通規制の実施・見直し、道路標識・標示の整備

横断歩道の設置、一時停止などの交通規制を実施するとともに、見やすく分かりやすい道路標識・標示の設置に努めます。

ウ 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への指導・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。

エ その他

交通安全特定事業計画は、平成15年度末を目途に定めませんが、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

山科地区における交通安全特定事業計画の概要を表 - 1 4 に示します。

表 - 1 4 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		
			短 期 (H15~18)	中 期 (H15~22)	長 期 (H15~)
特定経路	府道渋谷山科停車場線 外環状線	視覚障害者用付加装置 (音響装置)の設置検討			
特定経路	府道四ノ宮四ツ塚線	歩行者用信号灯器の設 置検討			
特定経路 ,	全区間	横断歩道の設置 , 一時停 止等交通規制の実施			
	山科駅前を中心	違法駐車 の 指導・取締り 及び広報・啓発の推進			

信号機などのバリアフリー化事業計画を図 - 1 1 に示します。

5 ソフト施策の概要

(1) ソフト施策推進の基本的考え方

バリアフリー化された施設や設備が有効かつ適切に機能するようにするために、バリアフリー化設備に関する適切な情報提供を行うとともに、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整備するため、行政機関、公共交通事業者、市民などが互いに連携したソフト施策を展開し、国民全ての責務である「心のバリアフリー」を推進していきます。

具体的には、公共交通事業者の長期的施策である「身体に障害のある人などへの理解を促すための表示の在り方の検討」などを進めるとともに、既に展開されている様々なソフト施策をより一層推進していきます。

(2) ソフト施策の概要

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
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)
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人の介助に関する啓発、高齢者や障害のある人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人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、心のバリアフリー化
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	接客サービスマニュアルの作成
	高齢者や身体に障害のある人へのサポート教育
	介助体験、疑似体験などによる訓練、研修
公共交通事業者による利用者への啓発	身体に障害のある人などへの理解を促すための表示の在り方の検討
違法駐車・駐輪等の防止	違法駐車・駐輪・看板類の設置等高齢者等歩行者の円滑な移動を阻害する行為の防止に関する広報、啓発活動
高齢者や障害のある人の利便性の向上に資する施策の促進、検討	ICカードシステム導入の促進
	聴覚障害のある人のための公衆ファックスの配備の検討など

第8章 バリアフリー化事業の推進体制

今後、山科地区基本構想に位置づ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、山科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、JR山科駅へのエレベーター、エスカレーター、車いす対応型トイレの設置などの緊急性の高い事業については、公共交通特定事業計画の作成と併行して、平成15年度中に工事に着手する方向で取り組んでいきます。

(2) 新たな検討組織の設置

ア 情報案内設備に関する検討組織の設置

情報案内設備（文字、音声）の整備については、山科駅、山科駅前広場及びロータリーなどにおいて統一性、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人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（JR西日本、京阪電鉄、京阪バス、京都市交通局、京都市の道路管理者など）で新たな検討組織を設置し、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、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ための検討組織の設置

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、山科地区基本構想策定後、市民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うための組織を設置し、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、この組織において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15年度末を目途に作成し、公表します。

2 連絡会議による進行管理

これまで、山科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、山科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、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 公共交通特定事業に対する支援

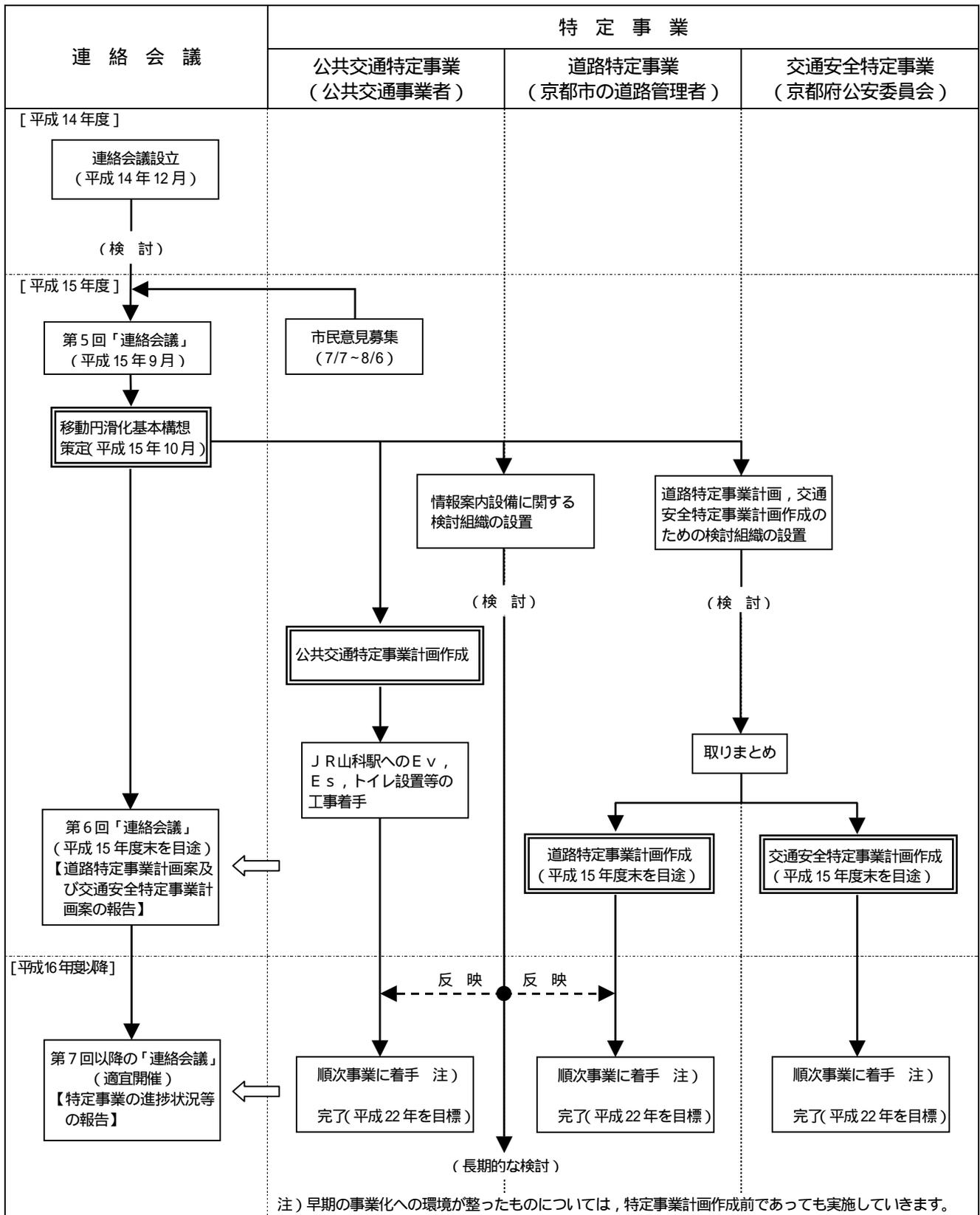
京都市は、JR山科駅へのエレベーター設置などの駅舎における主要なバリアフリー化事業に対し、国、京都府と連携し、必要な助成を行います。

4 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、山科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します。

バリアフリー化事業の推進体制の構成を図 12 に示します。

図 12 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。

山科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

1 調査の概要

(1) 実施日：平成 15 年 1 月 31 日(金) 13:00~16:20

(2) 参加者：総数 32 名

班別 1 班：調査員 12 名

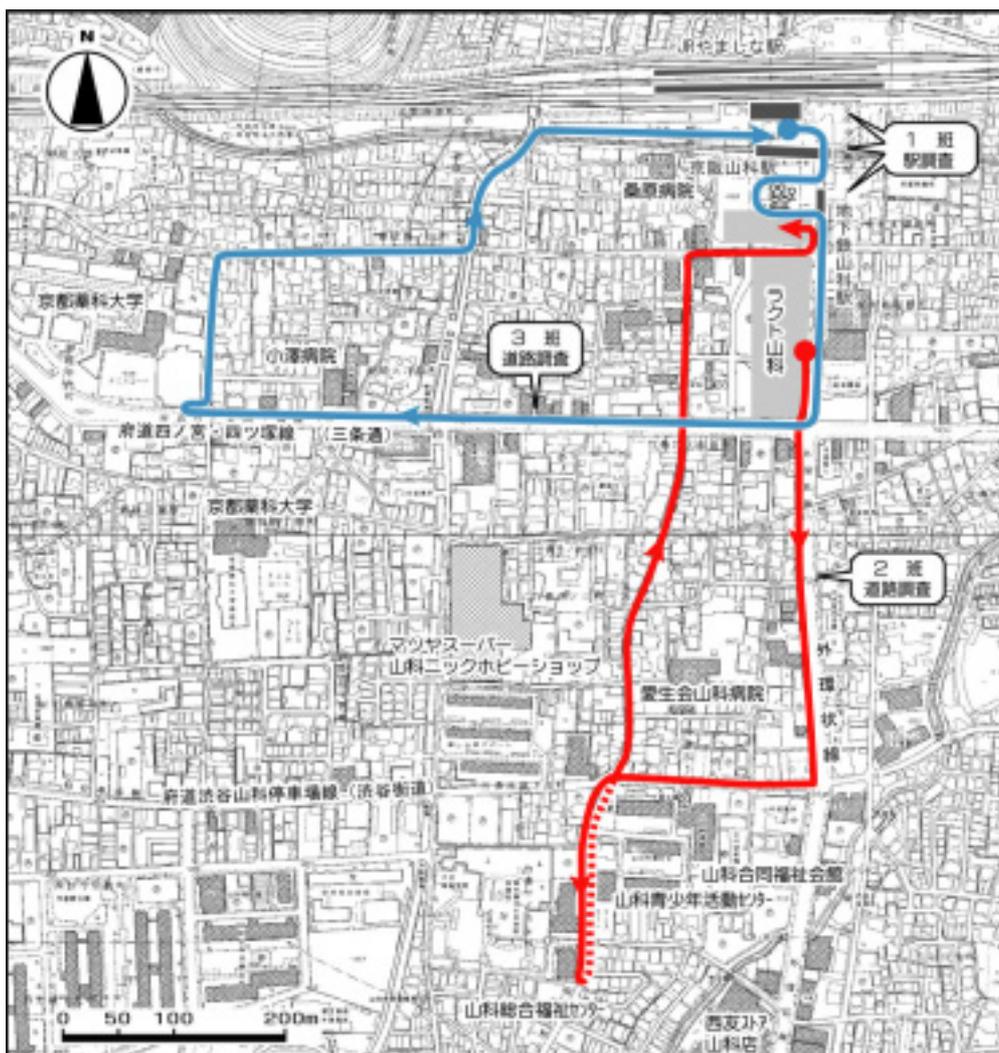
(内訳：肢体障害のある人 1 名，視覚障害のある人 1 名，
聴覚・言語障害のある人 1 名，内部障害のある人 1 名，
その他 8 名)

2 班：調査員 9 名

(内訳：肢体障害のある人 1 名，聴覚・言語障害のある人 1 名，
高齢者 1 名，その他 6 名)

3 班：調査員 11 名

(内訳：肢体障害のある人 1 名，視覚障害のある人 1 名，
聴覚・言語障害のある人 1 名，内部障害のある人 1 名，
高齢者 1 名，その他 6 名)



調査ルート図

2 調査風景

1班



駅前広場調査風景



駅ホーム調査風景



駅ホーム調査風景

2班



道路調査風景



道路調査風景



道路調査風景

3班



駅前広場調査風景



駅前広場調査風景



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

山科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，2003 年 10 月 8 日現在 >

青木 喜正	安朱学区自治連合会会長
青山 古隆（議長）	京都大学大学院工学研究科教授
赤澤 均	京都市建設局東部土木事務所長
上坂 孝夫	社団法人京都府視覚障害者協会山科支部長
上村 忠司	京都市建設局管理部監理検査課長（平成 15 年 4 月から）
岡 秀敏	京阪電気鉄道株式会社大津運輸部技術課長
岡部 一男（オブザーバー）	国土交通省近畿運輸局京都運輸支局企画調整官
小野 諄二	音羽川学区自治連合会会長
川中 正章	京都府警察本部交通部交通規制課調査官（平成 15 年 4 月から）
川本 悟	京都市聴覚障害者協会山科支部副支部長
北田 定明	京阪バス株式会社運輸部部长（平成 15 年 7 月から）
坂本 修司（オブザーバー）	京都府企画環境部交通対策課参事（平成 15 年 4 月から）
東海林 太莊	京都市山科区役所区民部地域振興課長
高山 弘	NPO 法人京都市肢体障害者協会理事長・山科区身体障害者団体連合会会長
谷口 進	京都市都市計画局都市企画部担当部長（平成 15 年 4 月から）
田村 弘義	NPO 法人京都市中途失聴・難聴者協会理事・山科支部長
塚口 博司（副議長）	立命館大学理工学部教授
出口 實	山階学区自治連合会会長
寺田 隆志	京都市交通局高速鉄道部施設課長
寺田 敏紀	京都市都市計画局建築指導部指導課長（平成 15 年 4 月から）
徳永 田鶴子	社団法人京都市老人クラブ連合会山科区老人クラブ連合会会長
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
西村 裕	京都市建設局道路部道路維持課長
前重 智之	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
松浦 敬昭	京都市交通局高速鉄道部運輸課長
山下 等	京都市建設局都市整備部拠点整備課担当課長
吉田 和彦	京都府警察本部交通部駐車対策課課長補佐（平成 15 年 3 月から）
淀川 寛	社団法人日本オストミー協会京都支部副支部長
和田 千恵	京都市山科区役所福祉部福祉課長

【前委員】肩書きは、委員就任時のもの

大里 茂美（オブザーバー）	京都府企画環境部交通対策課参事（平成 15 年 3 月まで）
小笠原 秀次	京阪バス株式会社運輸部次長（平成 15 年 6 月まで）
北山 俊二	京都市都市計画局都市企画部担当部長（平成 15 年 3 月まで）
宿理 隆	京都府警察本部交通部駐車対策課課長補佐（平成 15 年 3 月まで）
鶴田 安彦	京都市建設局管理部監理検査課長（平成 15 年 3 月まで）
福島 貞道	京都市都市計画局建築指導部指導課長（平成 15 年 3 月まで）
淵上 直樹	京都府山科警察署交通課長（平成 15 年 9 月まで）
前田 仁	京都府警察本部交通部交通規制課調査官（平成 15 年 3 月まで）

「山科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。)
概要版の点字版は京都ライトハウスに置いています。

山科地区交通バリアフリー移動円滑化基本構想

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る上本能寺前町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/basic/index.html>

2003(平成15)年10月発行 京都市印刷物 第153054号

