

第3章 「重点整備地区」の選定

京都市では、「重点整備地区」の選定に当たり、まず、旅客施設における段差の程度や情報案内設備の整備状況などを数値化した客観的指標に基づいて市内の全104地区を評価し、全市的な観点から、より整備優先度が高いと認められる30地区を「重点整備地区候補」として抽出しました。

そして、この30地区のうち、「移動円滑化基本構想」を策定することについて事業者との協議が整った計14地区を「重点整備地区」に選定するとともに、「重点整備地区」ごとに「移動円滑化基本構想」の策定期限を定めました。

これら一連の検討経緯を示します。

1 地区の設定

「国が定めた基本方針」では、「重点整備地区」の範囲は、旅客施設を中心とした徒歩圏内（概ね500メートル～1キロメートルの範囲）とするとされています。

「重点整備地区」の選定に当たり、まず、この規定に基づいて、市内の全旅客施設を対象に地区の設定を行いました。

その際、徒歩圏内に複数の旅客施設が隣接し、鉄道相互の乗換が行われる場合は、これらを1つの地区として捉えることとし、結果、市内の122の旅客施設と隣接するJR六地藏駅（宇治市内）を合わせた計123旅客施設について、104の地区を設定しました。

2 「重点整備地区」選定の手順

「重点整備地区」の選定は、以下のような手順で行いました。

客観的指標の設定

各地区の整備優先度（他の地区に優先して改善する必要性の度合い）を評価するに当たっての客観的指標を設定しました。

客観的指標に基づく評価

客観的指標を、旅客施設に着目した指標と旅客施設周辺地区に着目した指標に区分し、

- ・ 旅客施設のバリアフリー状況からみた評価
- ・ 周辺地区の状況からみた評価

の2つの評価を行いました。

「旅客施設のバリアフリー状況からみた評価」においては、3つの視点に基づき、

- ・ ケース1 [基本ケース]
- ・ ケース2 [利用者数優先ケース]
- ・ ケース3 [段差解消優先ケース]

の3つのケース設定を行い、それぞれ異なった計算方法で評価を行いました。

「重点整備地区候補」の抽出

「旅客施設のバリアフリー状況からみた評価」における3つのケースのいずれかの順位が、上位20位までとなる計30地区を「重点整備地区候補」として抽出しました。

なお、「周辺地区の状況からみた評価」については、「移動円滑化基本構想」策定期限を設定する際に勘案することとしました。

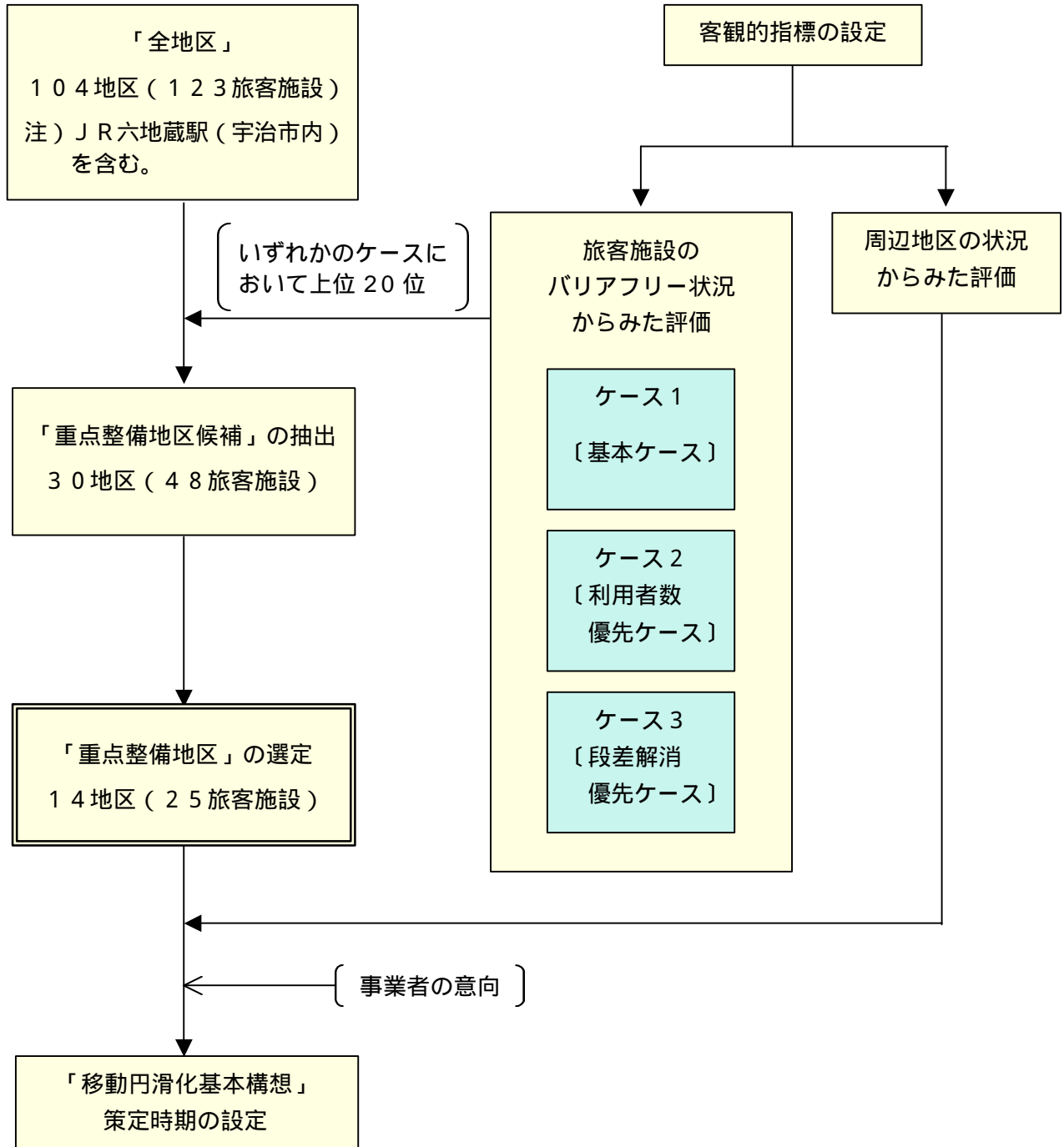
「重点整備地区」の選定

「重点整備地区候補」に抽出した30地区のうち、「移動円滑化基本構想」を策定することについて事業者との協議が整った計14地区を「重点整備地区」に選定しました。

「移動円滑化基本構想」策定期期の設定

「重点整備地区」に選定した14地区について、「周辺地区の状況からみた評価」や事業者の事業化時期に関する意向を勘案し、「移動円滑化基本構想」の策定期期を設定しました。

図 1 「重点整備地区」選定の手順



「重点整備地区」の選定結果は、巻末資料 3 に示しています。

3 客観的指標の設定

「交通バリアフリー法」や「国が定めた基本方針」における「重点整備地区」の要件，そして京都市の特性を踏まえて，全104地区の整備優先度を評価するに当たっての客観的指標を表 1，2 のように設定しました。

表 1 旅客施設のバリアフリー状況からみた評価

「重点整備地区」選定の視点	客観的指標
多数の利用者がある「特定旅客施設」を中心とした地区	1日平均利用者数（乗降客数 + 改札内での乗換客数）
段差解消をはじめとするバリアフリー化がなされていない旅客施設を中心とした地区	旅客施設におけるバリアフリー化設備の整備状況

表 2 周辺地区の状況からみた評価

「重点整備地区」選定の視点	客観的指標
旅客施設からの徒歩圏内に，旅客施設を経由して利用すると考えられる官公庁施設，医療・福祉施設等が多数存在する地区	旅客施設を経由して利用すると考えられる官公庁施設等の立地数
多数の乗合バスが旅客施設に結節している地区	旅客施設に結節する乗合バス数
上位計画において，交通結節機能の向上を図るための事業又は事業計画が位置付けられている地区	交通結節機能の向上を図る事業又は事業計画の有無

4 旅客施設のバリアフリー状況からみた評価

(1) 評価点の設定

どのような設備を優先して改善すべきかについての検討を行った上で，表 3 のように評価点（点数が高くなるほど改善の必要性が高い。）を設定しました。

対象設備ごとの点数は，表 3 を最大点として，細かく配点しました。

表 — 3 評価対象設備と評価点（最大点）

分類	評価対象設備	評価の内容	評価点 (最大点)
移動設備	段差解消された連続した移動経路	移動経路における段差の有無や程度	30点
情報案内設備	誘導・警告ブロック	連続した誘導・警告ブロックの有無	5点
	運行情報 (ホーム上)	音声案内 音声案内設備の有無	
	文字情報 文字情報	文字情報設備の有無	
	点字表示	点字料金表示の有無	
運行情報	便所	車いす対応型便所の有無	5点
	休憩設備	ベンチ, 待合所の有無	
文字情報	プラットホーム	ホームにおける転落防止策の有無	10点
	券売機	車いす利用者のための下部スペースを有した券売機の有無	
	改札口	幅広タイプの改札口の有無	

(2) ケース設定と地区の整備優先度の順位付け

表 4 のとおり, 3つの視点に立ったケース設定を行い, それぞれのケースの考え方に基づいて, 全104地区を評価し, 整備優先度の順位付けを行いました。

基本的な計算式は, 次のとおりです。

$$[\text{評価値} = \text{評価対象設備の点数の合計} \times 1 \text{日平均利用者数の係数}]$$

表 — 4 ケースの名称と評価の視点

ケース	評価の視点
ケース1 〔基本ケース〕	基本的な評価値の計算方法で単純計算した結果を, 客観的な視点に基づく評価であると捉えたケース
ケース2 〔利用者数優先ケース〕	利用者数が多い旅客施設は, 高齢者や身体に障害のある人などの利用も多いと判断し, より多くの人々がバリアフリー化の効果を享受できるような地区を選定すべきであるという視点で, 旅客施設の利用者数に重きを置いて評価したケース
ケース3 〔段差解消優先ケース〕	旅客施設の様々な課題のうち, 段差については, 移動そのものを断念せざるを得なくなるような障壁ともなること, また, 段差解消は, 他のバリアフリー化設備の改善に比べて多大な費用を要し, 事業者の努力義務のみに委ねてはなかなか整備が進まないことが考えられることから, 市町村がイニシアチブを取って改善を図っていくべきであるという視点で, 段差の有無や程度に重きを置いて評価したケース

5 周辺地区の状況からみた評価

(1) 評価点の設定

客観的指標に重み付けを行い、表 5のように評価点（点数が高くなるほど改善の必要性が高い。）を設定しました。

客観的指標ごとの点数は、表 5を最大点として、細かく配点しました。

表 — 5 客観的指標の評価点（最大値）

客 観 的 指 標	評 価 点（ 最 大 値 ）		
旅客施設を經由して利用する官公庁施設等の立地数	25点		50点
旅客施設に結節する乗合バス数	15点	30点	
交通結節機能の向上を図る事業又は事業計画の有無	10点		

(2) 地区の整備優先度の順位付け

客観的指標の合計点に1日平均利用者数の係数を乗じたものを地区の評価値とし、これに基づき、地区の整備優先度の順位付けを行いました。

6 「重点整備地区候補」の抽出

「旅客施設のバリアフリー状況からみた評価」における3つのケースのいずれかの順位が、上位20位までとなる地区を「重点整備地区候補」として抽出しました。

「重点整備地区候補」は、計30地区、48旅客施設となりました。（巻末資料 3参照）

7 「重点整備地区」の選定

(1) 「事業者単独整備地区」への位置付け

「重点整備地区候補」に抽出した30地区のうち、9地区については、各事業者における全旅客施設共通の課題として改善を図るべきであるなどとして、事業者単独で改善を図る「事業者単独整備地区」に位置付けました。

そして、「重点整備地区候補」を残りの21地区に絞り込みました。

(2) 「引き続き改善方策を検討する地区」への位置付け

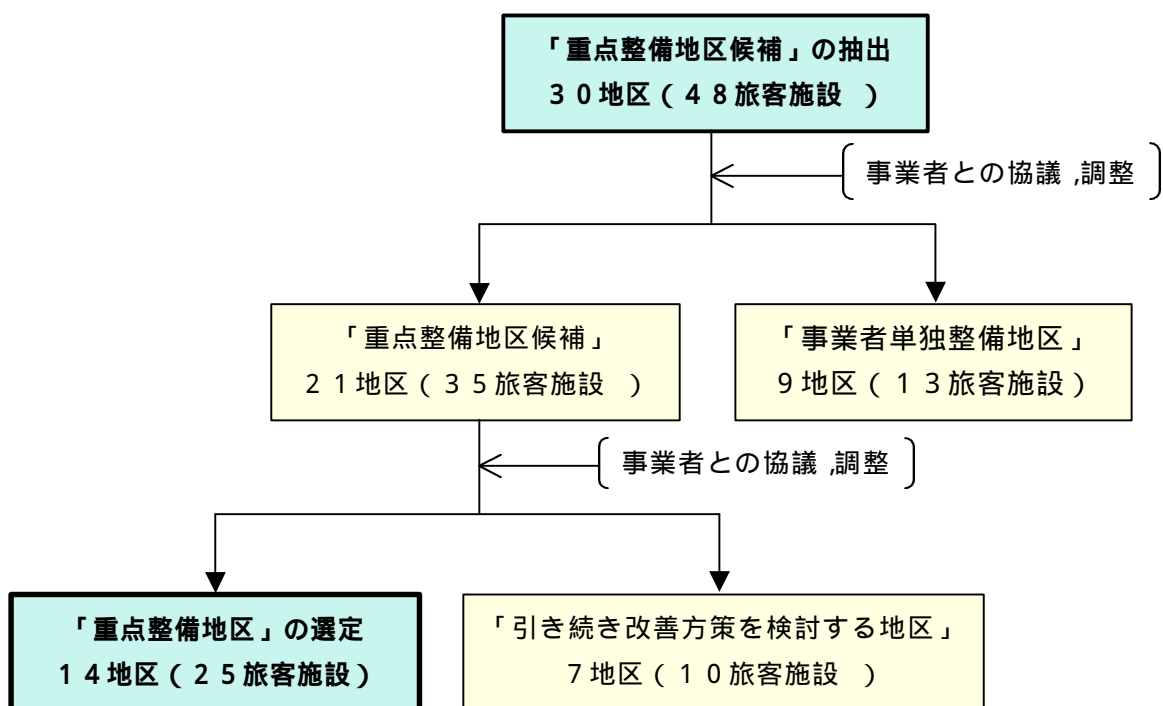
「重点整備地区候補」に絞り込んだ21地区のうち、7地区については、極めて困難な課題を有しているため、現時点において「重点整備地区」に選定することは不可能であると考え、「引き続き改善方策を検討する地区」に位置付けました。

(3) 「重点整備地区」の選定

「移動円滑化基本構想」を策定することについて事業者との協議が整った残りの14地区を「重点整備地区」に選定しました。

「重点整備地区候補」抽出から「重点整備地区」選定までの流れを図 2に示します。

図 2 「重点整備地区候補」の抽出から「重点整備地区」選定までの流れ



JR六地蔵駅（宇治市内）を含む。

8 「移動円滑化基本構想」策定期期の設定

(1) 「移動円滑化基本構想」策定期期の区分

「移動円滑化基本構想」の策定期期は、以下の3つに区分しました。

前期（平成14年度）

前期（平成15～16年度）

後期（平成17～20年度）

(2) 「移動円滑化基本構想」策定期期の設定

以下のような考え方で、「移動円滑化基本構想」策定期期を設定しました。

ア 当面の3年間である前期（平成14～16年度）に「移動円滑化基本構想」を策定する地区

「周辺地区の状況からみた評価」において上位に位置付けられているなど、バリアフリー化を図る効果がより高いと認められる地区であり、かつ、事業者からも早期の事業化の意向が示されているなど、緊急性が高いと認められる地区としました。

イ 平成14年度に「移動円滑化基本構想」を策定する地区

前期に「移動円滑化基本構想」を策定する地区のうち、事業者において既に設備投資についての社内合意ができており、直ちに事業化に対応できる環境が整っている地区としました。

ウ 後期（平成17～20年度）に「移動円滑化基本構想」を策定する地区

その他の地区については、平成17年度以降、できるだけ早期に「移動円滑化基本構想」を策定できるよう、検討を進めていくこととしました。

「重点整備地区」に選定した地区と、各地区の「移動円滑化基本構想」策定期期は、巻末資料 3 に示しています。