

鉄軌道駅の段差解消に向けた対応状況について  
(臨時報告書)

【様式】

未整備駅名	東福寺駅
未整備駅の 所在都道府県及び市区町村	都道府県：京都府 市区町村：京都市
路線名	京阪本線
1日の平均利用者数 (平成20年度末現在)	13,662人
鉄道事業者又は軌道経営者 関係自治体	京阪電気鉄道株式会社 京都府・京都市

バリアフリー化に関する現状

地平駅 2面2線  
1番線(三条・出町柳方面：上り)は、スロープ(基準不適合)により段差解消。  
2番線(淀屋橋・中之島方面：下り)は、スロープ(基準適合)により段差解消済。

バリアフリー法第6条では、施設設置管理者等の責務として、「施設設置管理者その他の高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する施設を設置し、又は管理する者は、移動等円滑化のために必要な措置を講ずるよう努めなければならない」と規定されておりますが、この責務を踏まえ、鉄道事業者(軌道経営者)におかれましては、以下の質問にご回答下さい。(必須)

質問1 未整備駅について、平成22年(注)までにエレベーター又はスロープによる「段差の解消」を行うための計画の有無につきましてご回答下さい。(該当するものを○で囲んで下さい。)

(1)  (2) 無

※ 以下の質問2は、質問1で(1)と答えた鉄道事業者(軌道経営者)におきまして、ご回答下さい。

質問2 エレベーター又はスロープによる「段差の解消」を実現する予定の時期をご回答下さい。

・ 時期：平成23年 3月予定

(未定である場合はその理由を詳細にご回答ください。また、留意事項がある場合はご記入下さい。)

※ 以下の質問3から質問4までは、質問1で(2)とご回答した鉄道事業者(軌道経営者)におきまして、ご回答下さい。

質問3 未整備駅について、平成22年(注)までにエレベーター又はスロープによる「段差の解消」を行うための計画をないとした理由及び課題についてご回答下さい。

質問4 平成23年(注)以降にバリアフリー化を行う場合、エレベーター又はスロープによる「段差の解消」を実現する時期及び実現までのプロセスをご回答下さい。

・ 時期：平成 年 月予定

・ 実現までのプロセス(スケジュール表等の添付も可)

(未定である場合はその理由を詳細にご回答下さい。)

(調査)

バリアフリー法第5条では、地方公共団体の責務として、「地方公共団体は、国の施策に準じて、移動等円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努めなければならない」と規定されておりますが、これら責務を踏まえ、所在都道府県及び市区町村におかれましては、以下の質問にご回答下さい。(任意)

○都道府県(未整備駅の所在都道府県の記載事項)

質問I 未整備駅について、鉄道事業者(軌道経営者)が実施するエレベーター又はスロープによる「段差の解消」の実現のための措置を講ずる意思の有無につきましてご回答下さい。(該当するものを○で囲んで下さい。)

(1)  (2) 無

質問II 質問Iで(1)と答えた都道府県におきまして、未整備駅におけるエレベーター又はスロープによる「段差の解消」を実現するための措置の具体的な内容をご回答下さい。

京都府においては、基本構想に位置づけられた事業を優先的に採択することとし、「鉄道駅舎バリアフリー化設備整備事業費補助」により、鉄道駅におけるバリアフリー化設備整備費の一部(原則として事業費の1/3について市町村と1/2ずつ)補助している。(ただし、基本構想が策定されていない場合でも、多機能トイレの整備については補助している。)当該駅については、基本構想も策定されており、事業も具体化していることから交付決定し、着手済みである。

質問III 質問Iで(2)と答えた都道府県におきまして、未整備駅におけるエレベーター又はスロープによる「段差の解消」を実現するための措置を講ずる意思がない理由の具体的な内容をご回答下さい。

○市区町村(未整備駅の所在市区町村の記載事項)

質問I 未整備駅について、基本構想の有無につきましてご回答下さい。(該当するものを○で囲んで下さい。)

(1)  (2) 無

質問II 未整備駅について、鉄道事業者(軌道経営者)が実施するエレベーター又はスロープによる「段差の解消」の実現のための措置を講ずる意思の有無につきましてご回答下さい。(該当するものを○で囲んで下さい。)

(1)  (2) 無

質問III 質問IIで(1)と答えた市区町村におきまして、未整備駅におけるエレベーター又はスロープによる「段差の解消」を実現するための措置の具体的な内容をご回答下さい。

① 京都市では、平成14年10月に本市独自の取組として策定致しました「京都市交通バリアフリー全体構想(以下、「全体構想」という。)」において「重点整備地区」に位置付けました旅客施設について、「移動円滑化基本構想(以下、「基本構想」という。)」を策定し、バリアフリー化に係る補助金を交付しています。

② 「重点整備地区」の選定に当りましては、国土交通省、京都府、交通事業者、障害者団体、道路管理者、交通管理者等が参画する「京都市交通バリアフリー推進連絡会議」を設置し、市内全旅客施設(平成13年度末現在、鉄軌道駅120箇所、バスターミナル2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調査し、それを数値化した客観的指標に基づいて評価を行い、全市的な観点から、より整備優先度が高いと認められる「重点整備地区候補(30地区)」の抽出を行いました。その上で、基本構想策定の可否及び策定期間について、交通事業者等との協議が整った14地区を、パブリックコメントを経て、「重点整備地区」に選定し、目標年次であります平成22年に向け、基本構想を計画的に策定することと致しました(基本構想につきましては、平成20年度に「重点整備地区」全地区において策定を完了しております)。

③ 目標年次の平成22年に向け、京都市交通施設バリアフリー化設備整備費補助金交付要綱により、鉄道駅におけるバリアフリー化設備整備の一部(補助対象経費の6分の1以内)について補助しています。なお、京阪東福寺駅については、国土交通省、京都府、交通事業者、障害者団体、道路管理者、交通管理者等が参画する「東福寺地区バリアフリー移動等円滑化基本構想策定連絡会議」を設置し、平成20年度に「東福寺地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」を策定しました。今年度、当駅のバリアフリー化設備整備に対し補助金の交付決定を行い、バリアフリー化の推進に取り組んでいます。

担当部署等名	京阪電気鉄道株式会社
鉄道事業者又は軌道経営者	京阪電気鉄道株式会社
都道府県	京都府
市区町村	京都市

(注) 様式中、「平成22年、平成23年」となっているが、鉄軌道事業者の事業計画期間を勘案し、「年度」と読み替える。