

# 黄檗駅周辺地区

## 交通バリアフリー基本構想

(案)

宇治市

## < 目 次 >

### I. はじめに

1. バリアフリー新法について -----	1
2. バリアフリー新法の基本的枠組み -----	2
3. 基本構想の目的 -----	3
4. 目標年度 -----	3
5. 計画の位置づけ -----	3
6. 黄檗駅周辺地区交通バリアフリー基本構想策定の背景 -----	4

### II. 黄檗駅周辺地区の概要

1. 人口と高齢化率 -----	8
2. 主要な日常生活の施設 -----	9
3. 移動に関する現況 -----	10
4. 地区内における主な課題 -----	11

### III. 基本理念と基本方針

1. 黄檗駅周辺地区におけるバリアフリー化の基本理念と基本方針 -----	16
---------------------------------------	----

### IV. 重点整備地区の設定

1. 重点整備地区及び生活関連施設、生活関連経路について -----	18
2. 重点整備地区における要件整理 -----	20

### V. バリアフリー化事業計画

1. バリアフリー化事業計画について -----	24
2. 公共交通機関のバリアフリー化事業計画 -----	24
3. 道路のバリアフリー化事業計画 -----	26
4. 公園等のバリアフリー化事業計画 -----	27
5. その他のバリアフリー化事業計画 -----	27
6. ソフト施策におけるバリアフリーの取り組み -----	29
7. バリアフリー基本構想の推進に向けて -----	30

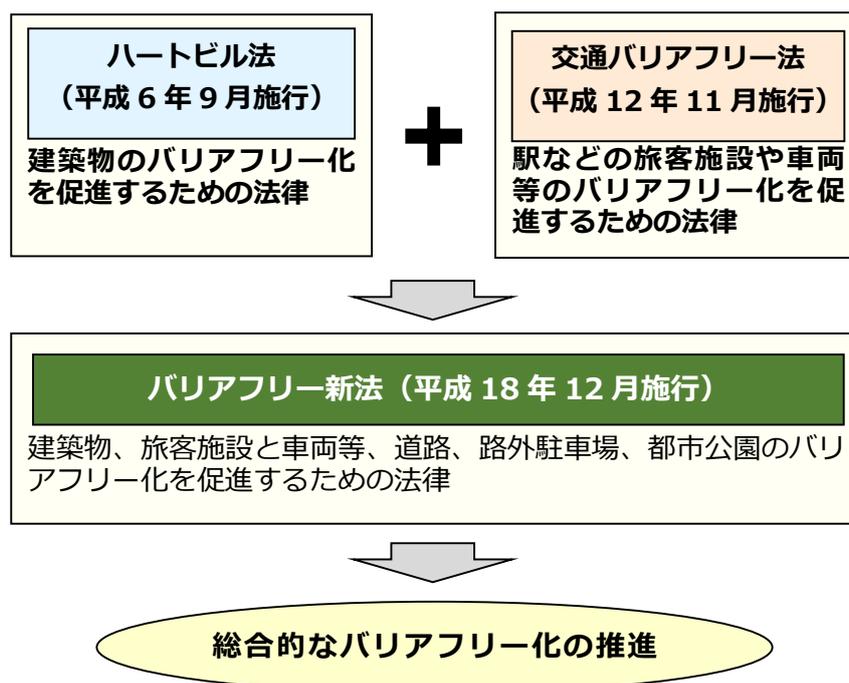
# 1. はじめに

## 1. バリアフリー新法について

わが国では、急速な高齢化が進展するとともに本格的な人口減少社会を迎えています。また、障害のある人の自立と社会参加の必要性が高まるなか、すべての人が同等に生活し活動する社会を目指す「ノーマライゼーション」の理念や、すべての人が利用しやすいことを考慮してまちづくりやものづくりなどを行う「ユニバーサルデザイン」といった考え方を取り入れたバリアフリー社会の形成が急務となっています。

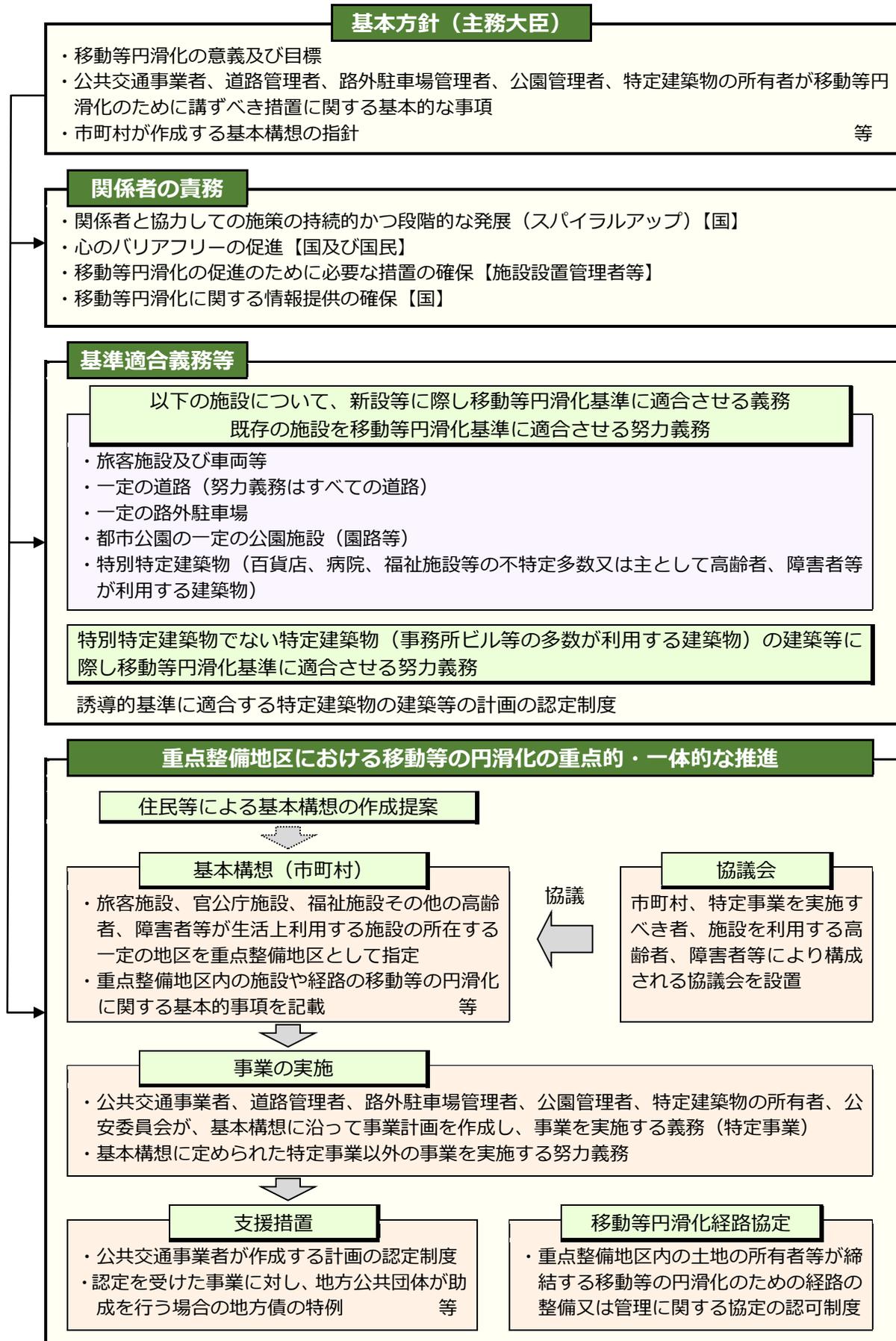
バリアフリーを推進する法整備としては、平成6年に「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（以下、「ハートビル法」という）」が制定され、その後、不特定多数の人々が利用する一定規模（2,000㎡）以上の建築物の建築等において利用円滑化基準への適合が義務づけられました。また、平成12年には「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（以下、「交通バリアフリー法」という）」が制定され、鉄道やバスをはじめとする公共交通機関に加え、鉄道駅等の周辺の道路や駅前広場、通路等の連続した移動経路について、総合的なバリアフリー化が推進されることとなりました。

さらに平成18年12月には、交通バリアフリー法とハートビル法が統合され「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー新法」という）が施行されました。このことにより、従来の交通バリアフリー法が対象としていた公共交通機関の旅客施設や車両、駅前広場、道路、通路、及びハートビル法が対象としていた建築物に加えて、路外駐車場や都市公園についてもバリアフリー化の対象とされ、より一体的なバリアフリー化を推進するための法制度が整えられました。



## 2. バリアフリー新法の基本的枠組み

バリアフリー新法の基本的枠組みは次のようになっています。



---

### 3. 基本構想の目的

---

本基本構想は、高齢者や障害のある人などが日常よく利用する施設（生活関連施設）が集積する一定の区域（重点整備地区）において、施設間を結ぶ経路（生活関連経路）を含め、旅客施設、建築物等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために、本市が市民、施設設置管理者等と連携・協力して策定するものです。本基本構想の策定により、より積極的なバリアフリー化に取り組んでいきます。

---

### 4. 目標年度

---

整備目標年度は、バリアフリー新法に基づく国の基本方針に則して平成32年度とし、それぞれの施設設置管理者は、本基本構想に基づき、具体的な整備計画である特定事業計画を策定し、バリアフリー事業を進めていきます。

しかしながら、地域の抱える課題は多様であり、限られた期間でバリアフリー化に関する全ての課題を解決することは困難であることから、整備目標年度は原則平成32年度とするものの、関係機関等との協議状況に応じて柔軟に対応するものとし、できることから事業を進めていくものとしします。

---

### 5. 計画の位置づけ

---

本市では、上位計画である宇治市第5次総合計画や宇治市都市計画マスタープランなどにおいて、バリアフリーのまちづくりを進めるものと示されています。

基本構想は、これら上位計画及び関連計画とも整合を図りながらバリアフリー化を推進するため、基本方針やバリアフリー化事業の概要を定めます。

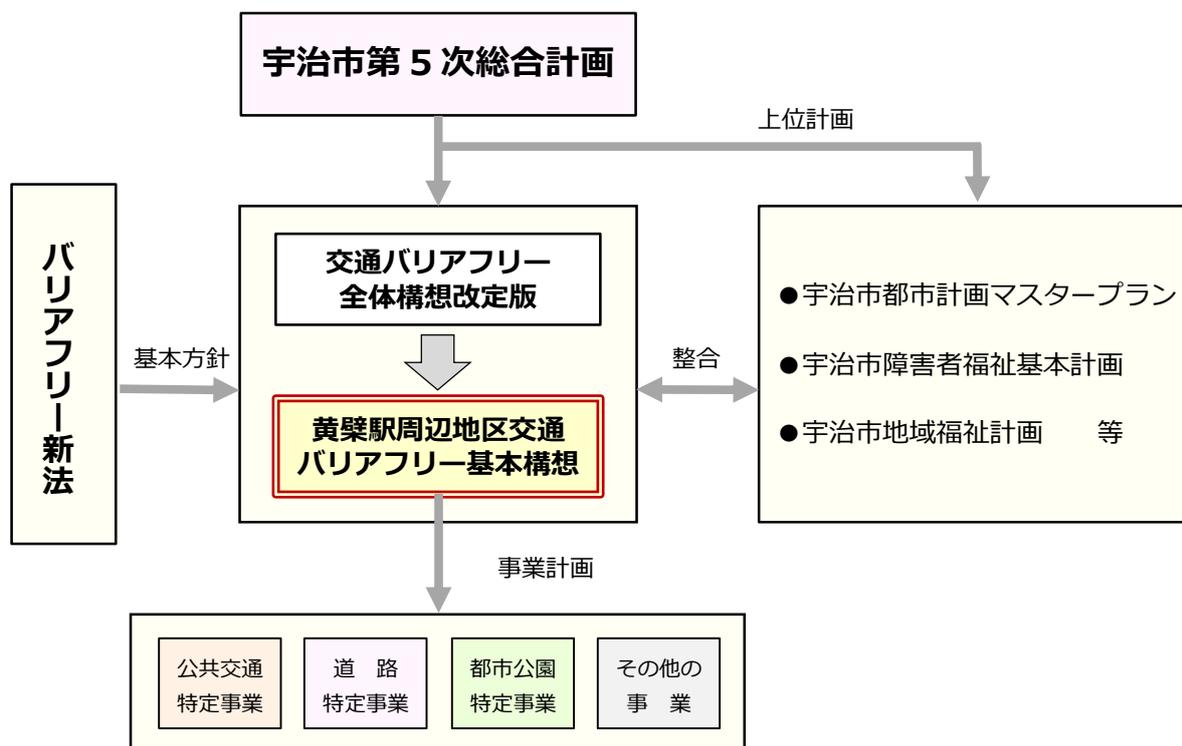
#### （1）宇治市第5次総合計画

宇治市第5次総合計画では、「快適な都市交通とバリアフリーのまちづくり」として、交通安全とバリアフリーの推進を掲げており、子どもから高齢者まで安心して移動することができるよう、交通安全に向けた取組と公共施設のバリアフリー化を推進するものとしています。

#### （2）宇治市都市計画マスタープラン

宇治市都市計画マスタープランでは、「市民生活を支え、すべての人にやさしい交通環境整備」を掲げており、生活にうるおいを与え、高齢者や障害のある人をはじめとするすべての人が利用しやすい公共交通機関のバリアフリー化を進めるとともに、歩行者・自転車の安全性、快適性の向上をめざすものとし、特に地域別構想においては、府道京都宇治線や市道宇治五ヶ庄線をはじめ地域内の日常生活に密着している主要な道路は、踏切の改善や歩道の拡幅など、歩行者の安全性を考慮した整備・改良を検討するものとしています。

## 【上位計画等との関連図】



## 6. 黄檗駅周辺地区交通バリアフリー基本構想策定の背景

### ◎宇治市交通バリアフリー全体構想改訂版について

#### (1) 全体構想改訂の背景と目的（宇治市交通バリアフリー全体構想改訂版より抜粋）

宇治市の高齢化率は平成26年4月1日現在、約25.0%と全国平均の約25.6%に比べると低いものの、4人に1人が65歳以上の高齢者となる超高齢社会を迎えています。

また、障害のある人の数は昭和55年度から平成25年度にかけて4倍以上に増加しており、宇治市の人口に占める割合は約5.6%となっています。

このため、高齢者や障害のある人、ベビーカーを利用する子育て世代の人など、だれもが住みよいまちにするためには、まず、多くの人々が利用する駅やその周辺道路を一体的にバリアフリー化していくことが重要です。

一方、宇治市内には鉄道駅が14あり、全ての駅で1日当たりの駅利用者が3,000人を超えています。これらのうち、円滑な移動経路が確保されていない駅が4駅(平成26年現在)あるなど、高齢者や障害のある人が電車を利用する上でバリア(障壁)が多く存在します。

また、駅周辺道路においても安心して歩ける歩道の整備等まだまだ充分とは言えず、交通バリアフリーの推進は宇治市の大きな行政課題となっています。

しかしながら、非常に厳しい財政状況が続く今日においては、宇治市全体を同時にバリアフリー化していくことは極めて困難です。そこで、宇治市では、交通バリアフリー法に基づいてバリアフリー化を計画的に推進するために、平成17年に「宇治市交通バリアフリー全体構想」を策定し、当時の国の基本方針に基づき特定旅客施設である12駅を対象に市内を7地区に分類して、全市的な観点からよりバリアフリー化の必要性が高く、基本構想を策定することについて関係機関と協議が整った地区を「重点整備地区」に位置付けました。その後、基本構想を策定した宇治駅周辺や大久保駅周辺では駅へのエレベーター設置や歩道の整備などバリアフリー化に関する整備が進められましたが、それ以外の地域では駅のバリアフリー化が進んでいないのが実情です。

また、平成18年の法改正、平成23年の国が改めた基本方針といった新たな基準に基づいて、よりいっそうバリアフリー化を進めることも必要となりました。

このような背景から、さらにバリアフリー化を推進するために、全体構想の見直しを行い、平成27年3月に改訂版を策定しました。

## (2) 全体構想の基本理念と基本方針

宇治市交通バリアフリー全体構想改訂版では、基本理念と基本方針を次のように定めています。

### 【基本理念】

**『すべての人が安心して出かけられる、  
やさしさにあふれたまち・宇治』**

### 【基本方針】

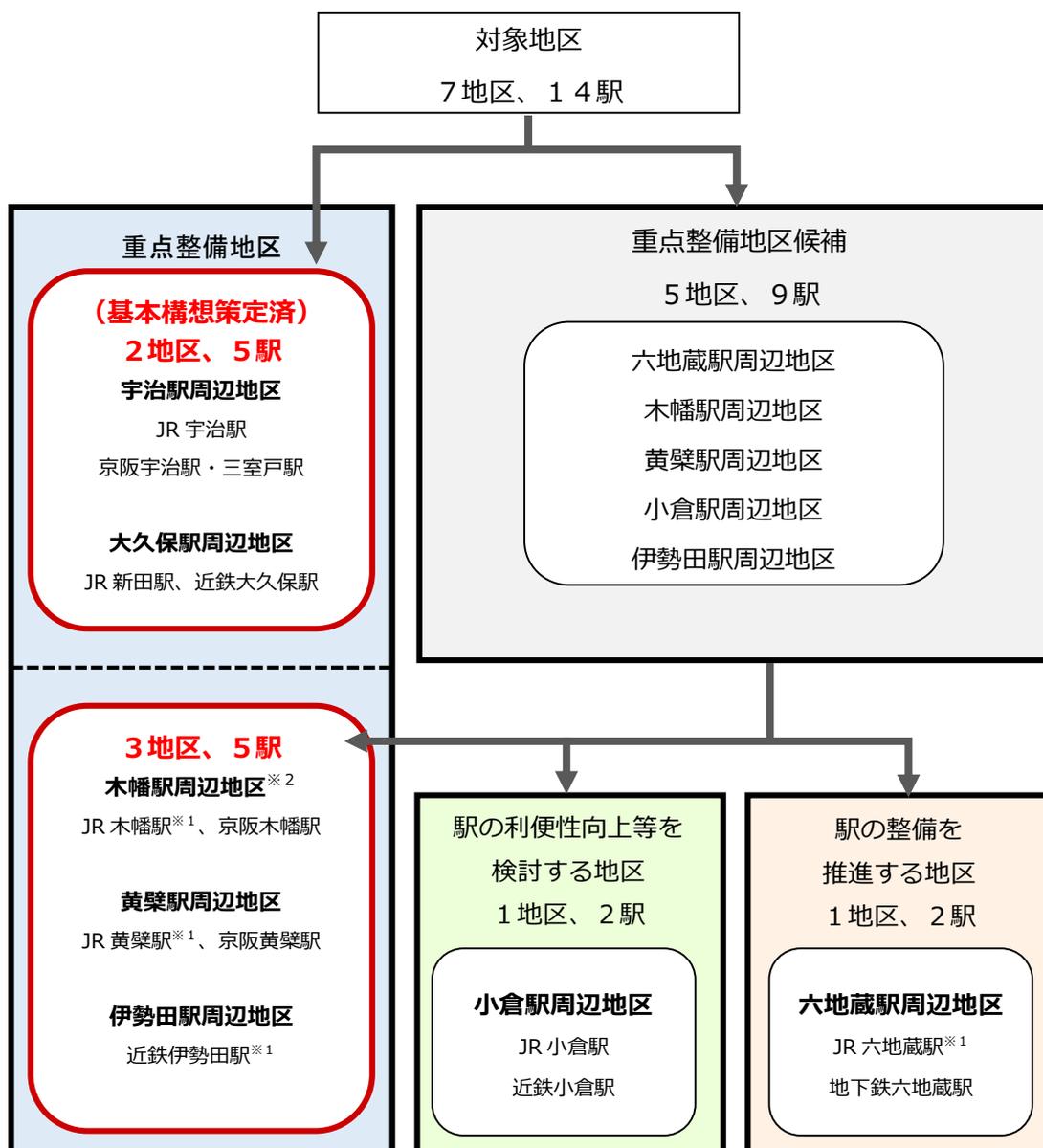
- 全ての人が安全に安心して出かけられるまちづくりを推進します。
- 交通利便性の向上を図り、だれもが快適に過ごせるまちづくりを推進します。
- やすらぎと思いやりにあふれた支え合いのまちづくりを推進します。

### (3) 重点整備地区の選定

宇治市内のすべての鉄道駅で、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上であり、国の基本方針に基づくバリアフリー化の対象駅となっています。そこで、すでに基本構想策定済みの宇治駅周辺地区と大久保駅周辺地区を除く5つの地区を全て重点整備地区候補とし、できる限りすべての駅のバリアフリー化が図れるよう検討をしました。

その結果、各駅のバリアフリー化の実現性や周辺道路等の整備状況ならびに今後の事業予定などを勘案し、木幡駅周辺地区・黄檗駅周辺地区・伊勢田駅周辺地区を「重点整備地区」、小倉駅周辺地区を「駅の利便性向上等を検討する地区」、六地蔵駅周辺地区を「駅の整備を推進する地区」に分類しました。

【重点整備地区の選定の流れ】



※1・・・バリアフリー新法に基づいた円滑な移動経路の確保ができていない駅

※2・・・木幡駅周辺地区においては、平成27年度に基本構想を策定済み

## ◎黄檗駅周辺地区交通バリアフリー基本構想策定について

黄檗駅周辺地区については、京阪黄檗駅のバリアフリー化が完了しているものの、JR 黄檗駅は階段での移動しかできない構造であり、バリアフリー化が必要であることや、府道京都宇治線や市道宇治五ヶ庄線の道路整備事業や黄檗公園の再整備事業などと連携を図り総合的に整備を進めることが必要であることから、全体構想の改訂の際に、新たに重点整備地区に選定し、基本構想を策定することとしました。

## ◎黄檗駅周辺地区の整備方針

黄檗駅周辺地区は、都市計画マスタープランにおいて、「拠点地区」に位置付けられており、西側は京都大学(黄檗キャンパス)や東宇治中学校などの教育施設が、東側は黄檗宗大本山萬福寺や黄檗公園があるなど、駅利用者には地域住民だけでなく、学校関係者や観光客なども含まれます。

これら駅や周辺施設への移動円滑化経路を確保するため、周辺の道路整備事業などと連携を図りながら、JR 黄檗駅のバリアフリー化など、できる限りの整備を検討するものとします。



【JR 黄檗駅】



【京阪黄檗駅】



【黄檗駅前踏切】



【市道宇治五ヶ庄線】

## II. 黄檗駅周辺地区の概要

### 1. 人口と高齢化率

本市の平成28年4月1日現在の人口は189,136人<sup>※3</sup>で、65歳以上の人口は51,165人、高齢化率は約27.1%となっています。

また、平成27年3月末現在の各種障害者手帳交付者数は12,793人<sup>※4</sup>となっています。

一方、黄檗駅周辺の人口は18,224人<sup>※5</sup>で、65歳以上の人口は4,869人となっており、高齢化率は26.7%となっています。本市全体の高齢化率との比較では、0.5ポイント下回っているものの、今後も高齢化率は高くなっていくものと予想されます。

【宇治市及び黄檗駅周辺の高齢化率】

宇治市	総人口	189,136人
	高齢者（65歳以上）人口	51,165人
	各種障害者手帳交付者数	12,793人
	高齢化率	27.1%
黄檗駅周辺地区	総人口	18,224人
	高齢者（65歳以上）人口	4,869人
	高齢化率	26.7%

※3 宇治市住民登録数(外国人含む)

※4 「宇治市の健康福祉(平成27年度版)」の身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福手帳の交付者数合計

※5 五ヶ庄・羽戸山の大字別人口の合計(外国人を含む)

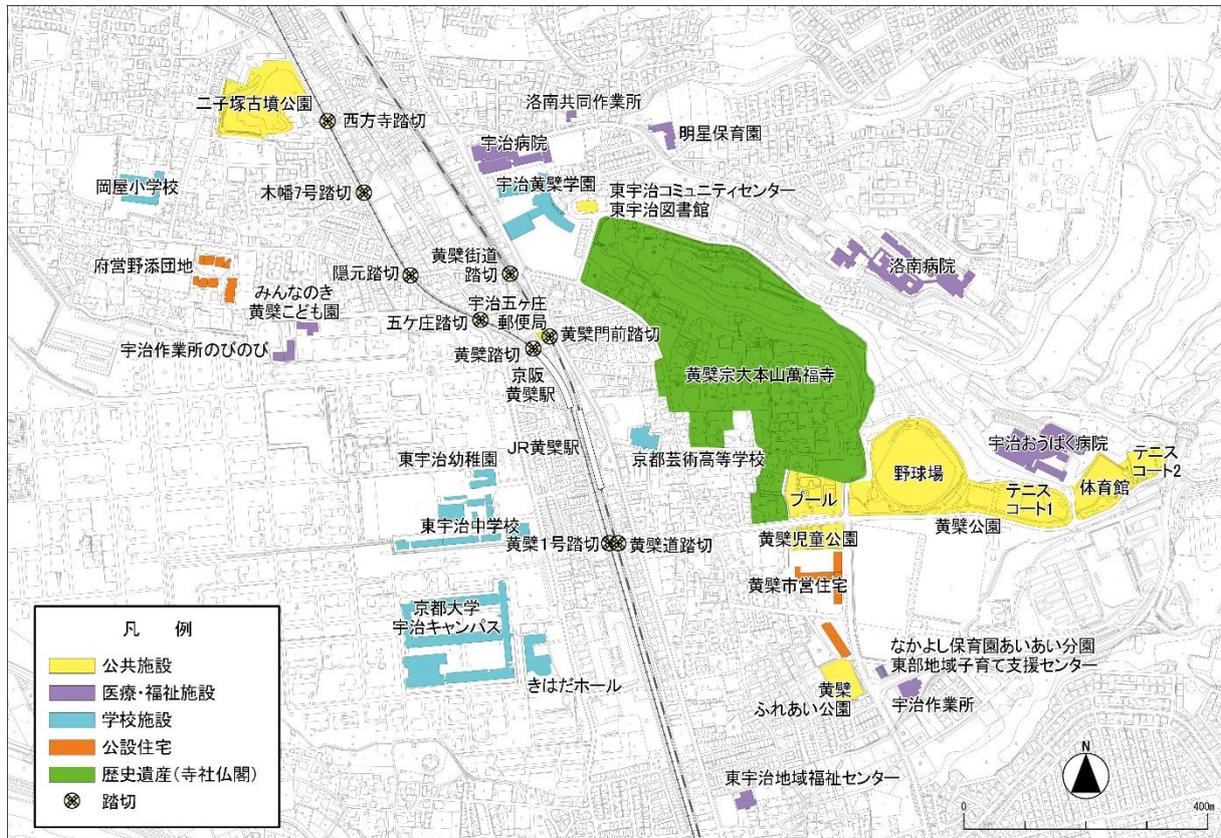
## 2. 主要な日常生活の施設

黄檗駅周辺地区には、公共施設や教育施設だけでなく、医療施設や福祉施設も点在しており、駅を中心に広がりのある街並みが形成されております。

また、両駅ともに高等学校等の教育施設や陸上自衛隊関西補給処の最寄駅にもなっており、通勤・通学に利用される方も多く見られます。

一方、黄檗駅周辺にお住まい以外の方も多く利用する黄檗公園や、歴史遺産である黄檗宗大本山萬福寺といった観光施設としての側面を持つ施設もあり、多種多様な施設が黄檗駅周辺地区には点在しています。

【黄檗駅周辺地区の施設分布状況図】



### 3. 移動に関する現況

#### ①公共交通機関

JR奈良線と京阪宇治線が古くから南北に並走しており、JR黄檗駅と京阪黄檗駅の距離はおよそ300mと接近しています。1日当たりの利用者数（平成26年度、市統計書に基づく乗降客数）は、JR黄檗駅では7,540人、京阪黄檗駅では6,444人となっており、黄檗地域の主な交通手段となっています。

またJR黄檗駅前ロータリーからは羽戸山を周回するバスの他、羽戸山を経由し近鉄大久保駅に行くバスも運行されており、公共交通の結節点にもなっています。

鉄道駅の整備状況では、京阪黄檗駅は一定のバリアフリー化が完成しているものの、JR黄檗駅では駅構内の移動経路上に段差が残っており、跨線橋の階段でしか反対側のホームに行くことができず、移動経路にバリアが生じています。

また、JR黄檗駅と京阪黄檗駅が近接しているため、駅舎統合を求める声があります。

#### ②道路

鉄道と並走して南北に府道京都宇治線や市道宇治五ヶ庄線があり、これら道路を軸に道路網を形成しています。市道宇治五ヶ庄線や府道京都宇治線の一部区間では、歩道の整備が進められ、歩行者への安全対策が実施されていますが、全線にわたり、歩道の整備を求める声があります。また、鉄道を跨ぐ東西の道路が狭く、歩道もないといった問題があります。

【黄檗駅周辺地区の歩道幅員状況図】



## 4. 地区内における主な課題

黄檗駅周辺地区の現状を把握するため、地域住民や障害のある方とともにタウンウォッチングを実施し、その後のワークショップにおいて、駅舎や道路等の問題点や課題を抽出しました。

### 【タウンウォッチング概要】

実施日：平成28年5月21日（土） 9：30～12：30（快晴）

参加者：45名

（宇治市交通バリアフリー検討委員会委員、施設設置管理者、地域住民、障害者協会会員、学識経験者）

コース①(紫線)：JR 黄檗駅 ⇒ 黄檗道踏切 ⇒ 宇治黄檗学園 ⇒ 東宇治コミュニティセンター



コース②(緑線)：東宇治中学校 ⇒ 宇治作業所 ⇒ 京阪黄檗駅 ⇒ 東宇治コミュニティセンター



## 【タウンウォッチング概要】

### (1) 駅に関すること

#### <JR 黄檗駅>

- 車イスが通りやすいように、駅正面の開口部、改札口の位置などを改善してほしい。
- 駅のホーム幅が狭くて危険である。
- 列車の通過がろうあ者にもわかるように、案内や注意喚起をしてほしい。
- 駅構内の点字ブロックが劣化している。
- ホーム間の移動をしやすくするエレベーターが必要である。
- トイレ入口に段差がある。また多目的トイレには鍵がかけられており、使いにくい。
- 京阪黄檗駅との連絡の改善が必要である（連結ホームの設置など）。
- 駅前の石製イスは、邪魔になり危ない。

#### <京阪黄檗駅>

- 券売機に蹴り込みがなく使いにくい。点字案内の位置が悪く読みにくい。
- ホームが狭く、カーブがあるためホームと電車の間隙が生じ危険である。
- 特に音が聞こえないろうあ者にとっては、カーブは見通しが利かず危険である。
- ホーム内の段差、階段の端（段鼻）がわかりにくい。
- トイレが片側のホームにしかなく使いにくい。

### (2) 道路や踏切に関すること

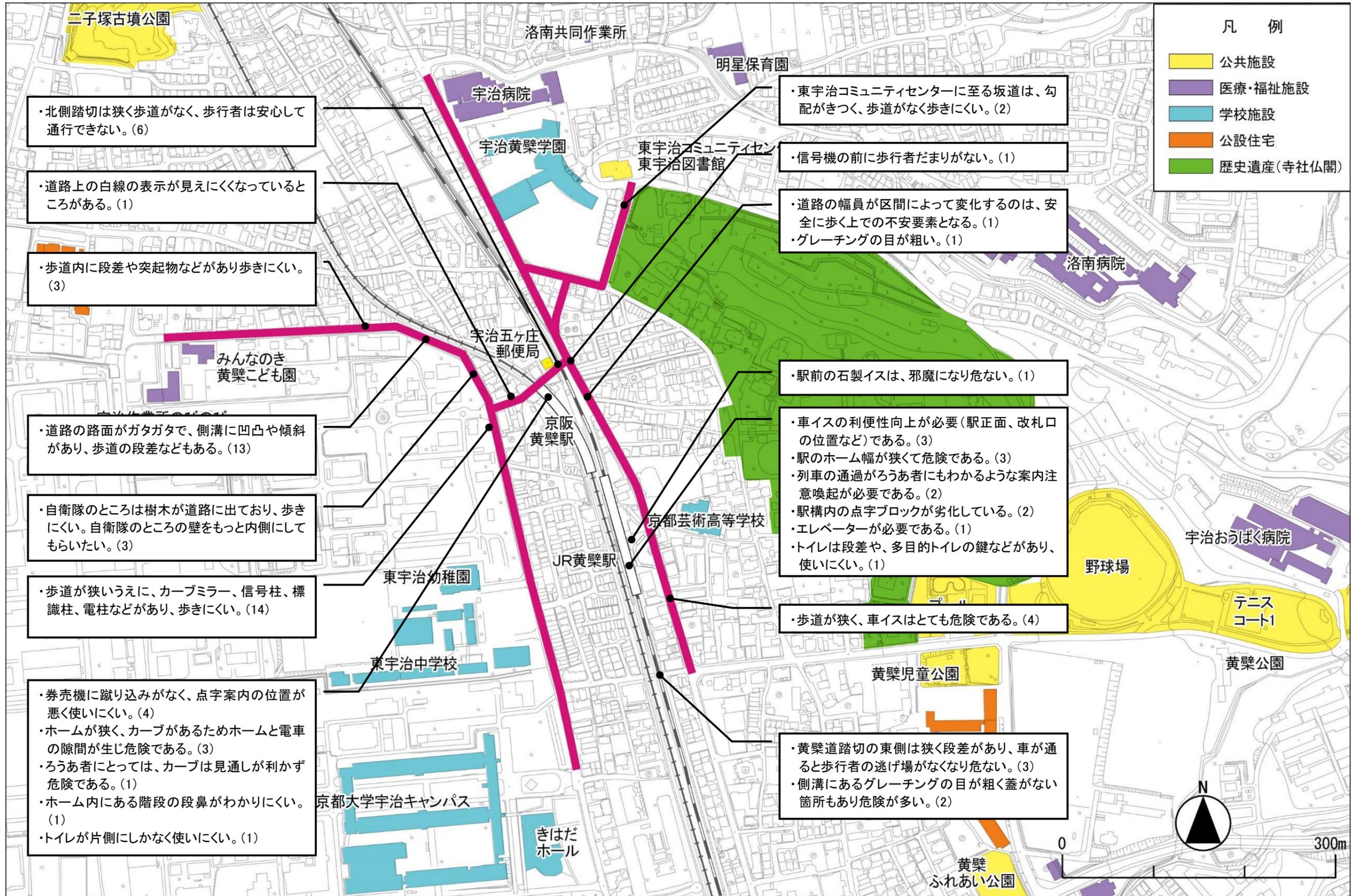
- 黄檗道踏切の東側は狭く段差があり、車が通ると歩行者の逃げ場がなくなり危ない。
- 歩道が狭すぎ、車イスはとても危険である。
- 側溝のふたやグレーチングは目が粗いところがあり、民地では蓋がないなど危険が多い。
- 道路の幅員が区間によって変化するのは、安全に歩く上での不安要素となる。
- 市道五ヶ庄 63 号線では、歩道内に段差や突起物などがあり歩きにくい。
- 黄檗学園前の府道西側は、歩道がなく路側帯の幅も狭すぎる。
- 黄檗門前踏切は狭く歩道がなく、歩行者は安心して通行できない。
- 黄檗門前踏切の信号機の前に歩行者だまりがない。
- 道路上の白線の表示が見えにくくなっているところがある。
- 道路の路面がガタガタで、側溝に凹凸や傾斜があり、歩道の段差などもある。
- 自衛隊のところは樹木が道路に出ており、歩きにくい。自衛隊のところの壁をもっと内側にしてもらいたい。
- 歩道が狭いうえに、カーブミラー、信号柱、標識柱、電柱などがあり、歩きにくい。
- 東宇治コミュニティセンターに至る坂道は、勾配がきつく、歩道がなく歩きにくい。

## 【黄檗駅周辺地区の主な課題のまとめ】

タウンウォッチングやワークショップでの意見を踏まえ、黄檗駅周辺地区の主な課題を次項のとおり整理しました。



【黄檗駅周辺地区の主な課題図】



( )の数字はタウンウォッチングでの意見数

### Ⅲ. 基本理念と基本方針

#### 1. 黄檗駅周辺地区におけるバリアフリー化の基本理念と基本方針

本市では、宇治市交通バリアフリー全体構想において市全体のバリアフリー化の基本理念を『すべての人が安心して出かけられる、やさしさにあふれたまち・宇治』と掲げており、これを踏まえて、黄檗地区の基本理念を次のように定めます。

また、この基本理念の実現のため、3つの構成からなる基本方針を定めます。

#### 黄檗駅周辺地区の基本理念と基本方針

##### <基本理念>

『すべての人が快適に活動できる

歴史と文化が調和した“心豊かなまち 黄檗”』

(目標) ○黄檗地区で暮らす人、通勤や通学で日常的にまちに来る人、歴史遺産である萬福寺などを訪れる観光客などすべての人が、安心してまちを移動したり、施設を利用したりできる“心豊かなまち 黄檗”をめざします。

##### <基本方針>

- 1.多くの人が利用する鉄道駅を安全かつ快適に利用できるようにするためのバリアフリー化を推進します。
- 2.鉄道駅と学校、病院、歴史遺産など周辺施設を円滑に移動できるバリアフリーネットワークの整備を推進します。
- 3.移動や利用に困っている人、移動に不安のある人を助け合う“心のバリアフリー”を推進します。

1. 多くの人を利用する鉄道駅を、安全かつ快適に利用できるようにするためのバリアフリー化を推進します。

○通勤・通学、日常的な買い物・通院、萬福寺をはじめとする観光地への訪問などで、多くの人を利用する JR 黄檗駅におけるバリア解消のための整備や、JR 黄檗駅、京阪黄檗駅における適切な案内誘導などにより、すべての人が利用しやすいと思える駅をめざしたバリアフリー化を推進します。

2. 鉄道駅と学校、病院、歴史遺産など周辺施設を円滑に移動できるバリアフリーネットワークの整備を推進します。

○JR 黄檗駅および京阪黄檗駅から各方面に立地する学校、病院、歴史遺産などに円滑に移動できるよう、現在整備中の府道京都宇治線での歩行空間の整備を進めるとともに、駅から周辺施設への主要道路における歩行空間の障害物の解消、段差や勾配の改良など歩道のバリアフリー化を図るとともに、来訪者への案内情報の充実などを推進します。

3. 移動や利用に困っている人、移動に不安のある人を助け合う “心のバリアフリー” を推進します。

○駅をはじめとする施設のバリアフリー化、主要道路のバリアフリーネットワークが形成されても、利用者のマナー不足があるとバリアは解消されません。“心豊かなまち黄檗”をめざし、地区に関わる一人ひとりがバリアフリー化について理解を深め、気持ちよく過ごせるよう “心のバリアフリー” を推進します。



## IV. 重点整備地区の設定

### 1. 重点整備地区及び生活関連施設、生活関連経路について

#### (1) 重点整備地区の要件

移動等の円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に進めるための区域を、重点整備地区として定めます。重点整備地区の要件としては、バリアフリー新法第2条21項に定められており、さらに国の定める基本方針においてその具体的な内容が示されています。

#### 【移動等円滑化の促進に関する基本方針による重点整備地区の要件】

##### ① 配置

- ・生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区
- ・地区全体の面積がおおむね400ha（半径約1.1km円の圏域）未満
- ・生活関連施設のうち特定旅客施設又は官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物に該当するものがおおむね3以上所在すること
- ・当該施設を利用する相当数の高齢者、障害者等により、当該施設相互間の移動が徒歩で行われる地区であると見込まれること

「生活関連施設の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。」（バリアフリー新法 第2条第21号イ）

##### ② 事業の必要性

- ・高齢者、障害者等の徒歩若しくは車いすによる移動又は施設の利用状況
- ・土地利用や諸機能の集積の実体並びに将来の方向性
- ・想定される事業の実施範囲、実現可能性などの観点から総合的に判断して、当該地区における移動等円滑化のための事業に一体性があり、事業の実施が特に必要な地区

「生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。）について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること。」（バリアフリー新法 第2条第21号ロ）

##### ③ 事業の実現性・相乗効果

- ・高齢者、障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能など都市が有する様々な機能の増進
- ・移動等円滑化のための事業が重点的に、かつ、各事業の整合性を確保して実施されることについて、実施可能性及び集中的かつ効果的な事業実施の可能性等

「当該地区において移動等円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。」（バリアフリー新法 第2条第21号ハ）

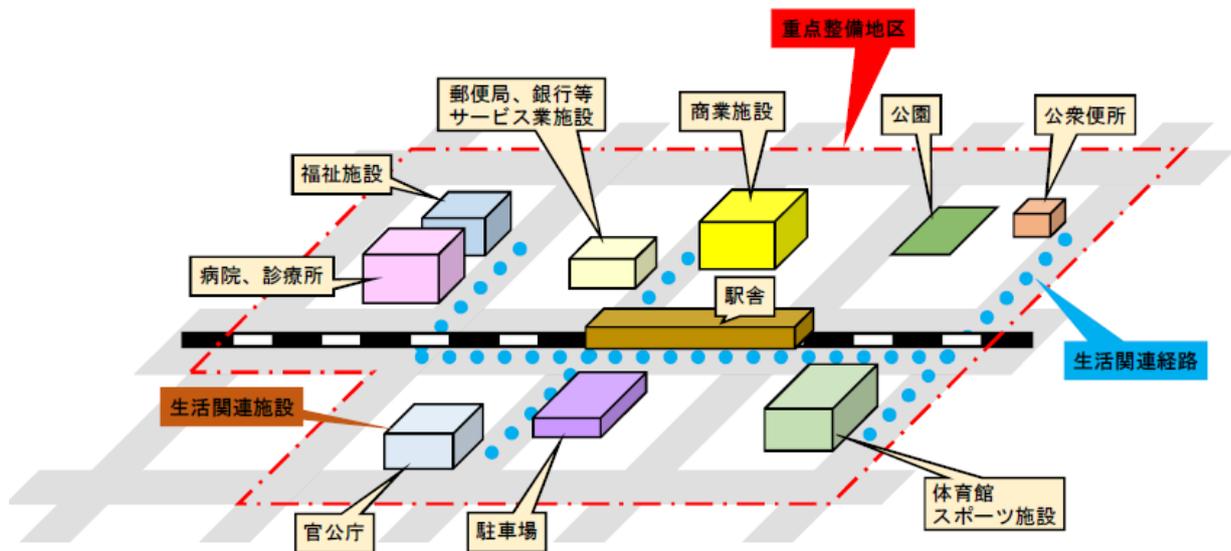
## (2) 生活関連施設及び生活関連経路

### ① 生活関連施設

生活関連施設とは、「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旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設」のことであり、該当する施設は、市内において鉄道駅、市役所、特別支援学校、病院、商業施設など多数所在しています。基本構想において生活関連施設として定めた施設は、バリアフリー化に努める必要があります。

### ② 生活関連経路

生活関連経路とは、「生活関連施設相互間の経路」のことであり、生活関連施設の間を結ぶ道路、駅前広場のほか、建築物内部の通路なども生活関連経路として定めることができます。生活関連経路においても、基本構想の中で定めた経路は、バリアフリー化に努める必要があります。



【重点整備地区及び生活関連施設、生活関連経路のイメージ図】

## 2. 重点整備地区における要件整理

### (1) 重点整備地区の区域について

今回定める重点整備地区の区域は、~~22~~23 ページのとおりとし、区域の境界はできる限り道路や河川等でわかりやすく表示して決めました。

また、~~47~~18 ページの重点整備地区の要件と照らし合わせて地区の状況を整理し、要件を満たしていることを確認しました。

要件	地区の状況
配 置	<ul style="list-style-type: none"><li>● 駅周辺には、東宇治コミュニティセンター、東宇治図書館のほか、宇治病院など特に高齢者や障害のある人等がよく利用する施設が駅の半径500m以内に集積しており、徒歩による移動が見込まれます。</li><li>● 重点整備地区の区域面積は、<del>56.4</del>65.6ha です。</li><li>● 特定旅客施設（JR黄檗駅、京阪黄檗駅）や、特別特定建築物（東宇治コミュニティセンター・東宇治図書館、宇治病院、宇治おうばく病院、宇治作業所のびのび等）といった生活関連施設となる施設が所在しています。</li></ul>
事業の 必要性	<ul style="list-style-type: none"><li>● JR黄檗駅においては、エレベーター、ホームの幅、点字ブロックや内方線などに課題が残っています。</li><li>● 周辺道路については、駅から各施設までの経路について道路幅員が狭く、歩道が未整備の区間があり、安全な歩行経路の確保等も課題となっています。</li></ul>
事業の 実現性や 相乗効果	<ul style="list-style-type: none"><li>● JR黄檗駅において、バリアフリー化の事業予定があります。</li><li>● 府道京都宇治線や市道宇治五ヶ庄線では、歩道の整備が進んでおり、JR黄檗駅のバリアフリー化事業とあわせて、相乗効果が期待できます。</li></ul>

## (2) 生活関連施設及び生活関連経路の選定

黄檗駅周辺地区においては、様々な施設が駅を中心に点在していますが、本基本構想では、下記の生活関連施設を選定し、これらと駅を結ぶ経路を生活関連経路として選定します。

また、生活関連施設ではないものの、地区の中心的な施設として黄檗宗大本山萬福寺をその他の施設として選定します。

### ①-I 生活関連施設

生活関連施設	施設名	選定の基本的な考え方
特定旅客施設	JR黄檗駅	1日の平均利用者数が3,000人以上の旅客施設であり、バリアフリー新法に規定する特定旅客施設でもある鉄道駅
	京阪黄檗駅	
特定公園施設	黄檗公園	都市公園や防災公園としての機能を有し、市内各地から様々な人の利用が見込まれる施設
特別特定建築物	<b>洛南病院</b>	専門的な分野を備えた医療施設であり、高齢者や障害のある人の利用が見込まれる施設
	宇治病院	
	宇治おうばく病院	
	東宇治コミュニティセンター (東宇治図書館)	黄檗駅周辺地区にある中心的な公共施設であり、集会コミュニティとして利用されている複合施設
	宇治作業所のびのび	障害のある人が利用される施設
特定建築物	黄檗市営住宅	公営住宅であり、障害のある人のための居室が確保されている
	宇治黄檗学園	公立の教育施設であり、災害の避難所として指定されており、多くの人の利用が見込まれる施設
	東宇治中学校	
	きはだホール(京都大学)	講演や学会が行われており、多くの人が利用している施設

### ①-II その他の施設

その他の施設	施設名	選定の基本的な考え方
歴史遺産（寺社 仏閣）	黄檗宗大本山萬福寺	生活関連施設ではないものの、歴史遺産であり、観光客など多くの人が訪れる施設

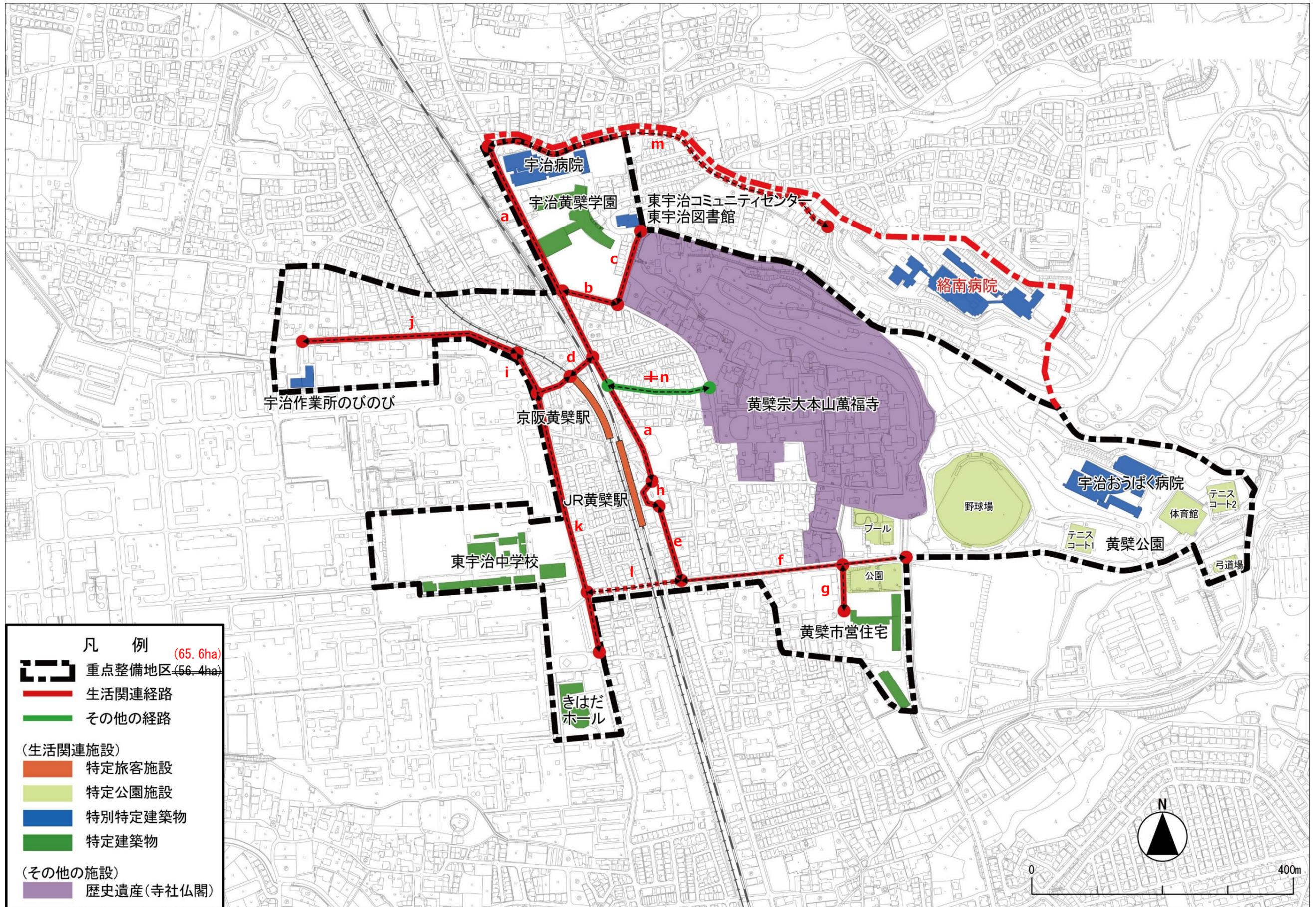
② - I 生活関連経路

経路	施設間	路線名
a	JR黄檗駅 ～ 宇治黄檗学園 ～ 宇治病院	府道京都宇治線
b	JR黄檗駅 ～ 東宇治コミュニティセンター	府道万福寺線
c		市道五ヶ庄 212 号線
d	JR黄檗駅 ～ 京阪黄檗駅	市道五ヶ庄 70 号線
e	JR黄檗駅 ～ 黄檗公園	府道京都宇治線
f		市道新開三番割線
g	JR黄檗駅 ～ 黄檗市営住宅	黄檗公園内
h	JR黄檗駅 駅前広場	JR黄檗駅 駅前広場
i	京阪黄檗駅 ～ 宇治作業所のびのび	府道黄檗停車場線
j		市道五ヶ庄 63 号線
k	京阪黄檗駅 ～ 東宇治中学校～きはだホール	市道宇治五ヶ庄線
l	JR黄檗駅 ～ きはだホール	市道新開三番割線
m	宇治病院 ～ 洛南病院	市道芝ノ東金草原線
		市道五ヶ庄 59 号線

② - II その他の経路

経路	施設間	路線名
↳n	京阪黄檗駅 ～ 黄檗宗大本山萬福寺	市道五ヶ庄 71 号線

【黄檗駅周辺重点整備地区図】



## V. バリアフリー化事業計画

### 1. バリアフリー化事業計画について

黄檗駅周辺地区におけるバリアフリー化を推進するため、タウンウォッチング等から得られたバリアフリー上の問題点を踏まえ、各施設設置管理者が今後実施していくバリアフリー化事業計画の概要を定めます。

整備目標年度は、次のように分類し、関係機関等と連携しながら計画的にバリアフリー化に取り組めます。

#### <目標年度の種別>

短期：原則として、国が定める目標年度である平成32年度までに事業を完了させる事業。

中長期：平成32年度までの事業の完了は難しいものの、バリアフリー化に向けた実施可能な事業の検討など、取り組みを進める事業。

### 2. 公共交通機関のバリアフリー化事業計画

#### (1) 駅舎のバリアフリー化事業に係る考え方

##### ◆JR黄檗駅

京都方面ホームと宇治・奈良方面ホーム間の移動では、階段の跨線橋しかなく、車いすを利用されている方やベビーカーを利用されているお子様連れの方などが円滑に移動できない状況です。

また、ホームも他の駅に比べ狭く、内方線が未設置であるなど、バリアフリー化が不十分な状況です。

そのため、1つ以上の移動等円滑化経路を確保するとともに、内方線整備など、バリアフリー整備を進めます。

##### ◆京阪黄檗駅

改札からホームまでの移動等円滑化経路が各方面ホームともに確保されているとともに、多機能トイレや内方線が整備されるなど一定のバリアフリー化は完了しています。

今後は点字料金表の移設や蹴込みのある券売機の整備など、施設の更新計画などにあわせ、さらなるバリアフリー化の充実を目指します。

◆路線バス

JR 黄檗駅駅前広場には路線バスの停留所があり、交通結節点となっています。また、バス路線は、羽戸山を經由し、近鉄大久保駅や太陽ヶ丘に行くバスが運行されています。このため、移動円滑化基準を満たした低床バス車両（ノンステップバス）の導入を促進するなど、バリアフリー化を推進していきます。

(2) 公共交通のバリアフリー化事業

駅名等	事業内容	主事業者	実施時期	
			短期	中長期
J R 黄檗駅	駅入口からホームまでの連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置	JR 西日本 旅客鉄道 株式会社		
	移動円滑化された経路の整備（エレベーターの設置等）			
	音声案内・サイン(情報提供装置)の整備			
	移動円滑化経路上の上屋の整備			
	内方線の整備			
	蹴込みつき券売機への改修			
	狭隘なホームの改良			
京 阪 黄檗駅	さらにわかりやすい位置への点字料金表の移設検討	京 阪 電気鉄道 株式会社		
	列車の接近を知らせる情報提供装置設置の検討			
	蹴込みつき券売機への改修			
バ ス	低床バス車両（ノンステップバス）の導入促進	京都京阪 バス 株式会社		
	わかりやすい時刻表、路線図などの検討			

### 3. 道路のバリアフリー化事業計画

#### (1) 道路のバリアフリー化事業に係る考え方

##### ◆生活関連経路

生活関連経路として位置付けられた府道や市道のうち、歩道の設置されている路線については、段差の改善、路面の改良、横断勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの連続敷設を基本にバリアフリー化を進めます。一方、生活関連経路として位置付けたものの、歩道が未設置である路線については、路側帯のカラー化などによる歩行者の安全対策を検討し、少しでもできることから取り組むとともに、タウンウォッチング等で安全対策について多くの意見があった府道京都宇治線については、現在行われている府道京都宇治線道路改良事業の進捗状況等をかんがみながら、歩道整備についても検討を進めます。また、同じく安全対策について意見の多かった府道黄檗停車場線、市道宇治五ヶ庄線につきましても、引き続き歩道整備について検討を進めます。

##### ◆その他の道路

重点整備地区内の生活関連経路以外の府道や市道についても、他の事業や維持管理を行う中で、可能な限り、バリアフリー化を図るよう努め、歩行者等の安全対策に取り組みます。

#### (2) 道路のバリアフリー化事業

路線名	事業内容	主事業者	実施時期	
			短期	中長期
①府道京都宇治線 (JR 黄檗駅～宇治病院)	歩道整備(一部区間)、連続した視覚障害者誘導用ブロックの	京都府		
②宇治黄檗学園・歩道 (JR 黄檗駅～東宇治コミュニティー)	歩行者の安全対策の検討 <b>実施</b> (横断防止柵の設置等)	宇治市		
③市道五ヶ庄 212 号線 (JR 黄檗駅～東宇治コミュニティー)	歩行者の安全対策の検討 <b>実施</b> (路側帯の設置)	宇治市		
④市道五ヶ庄 70 号線 (JR 黄檗駅～京阪黄檗駅)	歩行者の安全対策の検討 <b>実施</b> (路側帯の設置)	宇治市		
⑤府道京都宇治線 (JR 黄檗駅～黄檗公園)	歩道整備の検討	京都府		
⑥市道新開三番割線 (JR 黄檗駅～黄檗公園)	連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置	宇治市		
⑦府道黄檗停車場線 (京阪黄檗駅前)	歩行者の安全対策の検討(路側帯の設置)	京都府		
⑧府道黄檗停車場線 (京阪黄檗駅～宇治作業所のびのび)	歩道整備、連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置	京都府		
⑨市道五ヶ庄 63 号線 (京阪黄檗駅～宇治作業所のびのび)	歩道改良の検討、連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置	宇治市		
⑩市道宇治五ヶ庄線 (京阪黄檗駅～きはだホール)	歩道整備、連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置	宇治市		
⑪市道新開三番割線 (JR 黄檗駅～きはだホール)	歩行者の安全対策の検討	宇治市		
⑫市道五ヶ庄 59 号線 (宇治病院～洛南病院)	歩行者の安全対策の検討	宇治市		

## 4. 公園等のバリアフリー化事業計画

### (1) 公園等のバリアフリー化事業に係る考え方

#### ◆特定公園施設

特定公園施設に位置付けられた黄檗公園については、段差の改善、路面の改良、横断勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの敷設を基本に、園内の施設や園路のバリアフリー化を進めます。

#### ◆その他の公園

重点整備地区内の特定公園施設以外の公園についても、他の事業や維持管理を行う中で、段差の改善、路面の改良、横断勾配の改善など、可能な限りのバリアフリー化に取り組みます。

### (2) 公園等のバリアフリー化事業

公園名	事業内容	主事業者	実施時期	
			短期	中長期
黄檗公園	施設内の移動円滑化された経路の整備(段差解消等)	宇治市		
	入り口から各施設(園路)までの連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置			
	多機能トイレの改修			
	黄檗市営住宅までの連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置			

## 5. その他のバリアフリー化事業計画

### (1) 建築物のバリアフリー化事業に係る考え方

生活関連施設に位置付けた市の公共施設については、施設の更新計画などにあわせ、高齢者や障害のある人が安心して利用できるよう、バリアフリー化に努めるとともに、重点整備地区内で建設される建築物については、バリアフリー新法や京都府福祉のまちづくり条例に基づき、助言や指導を行っていきます。

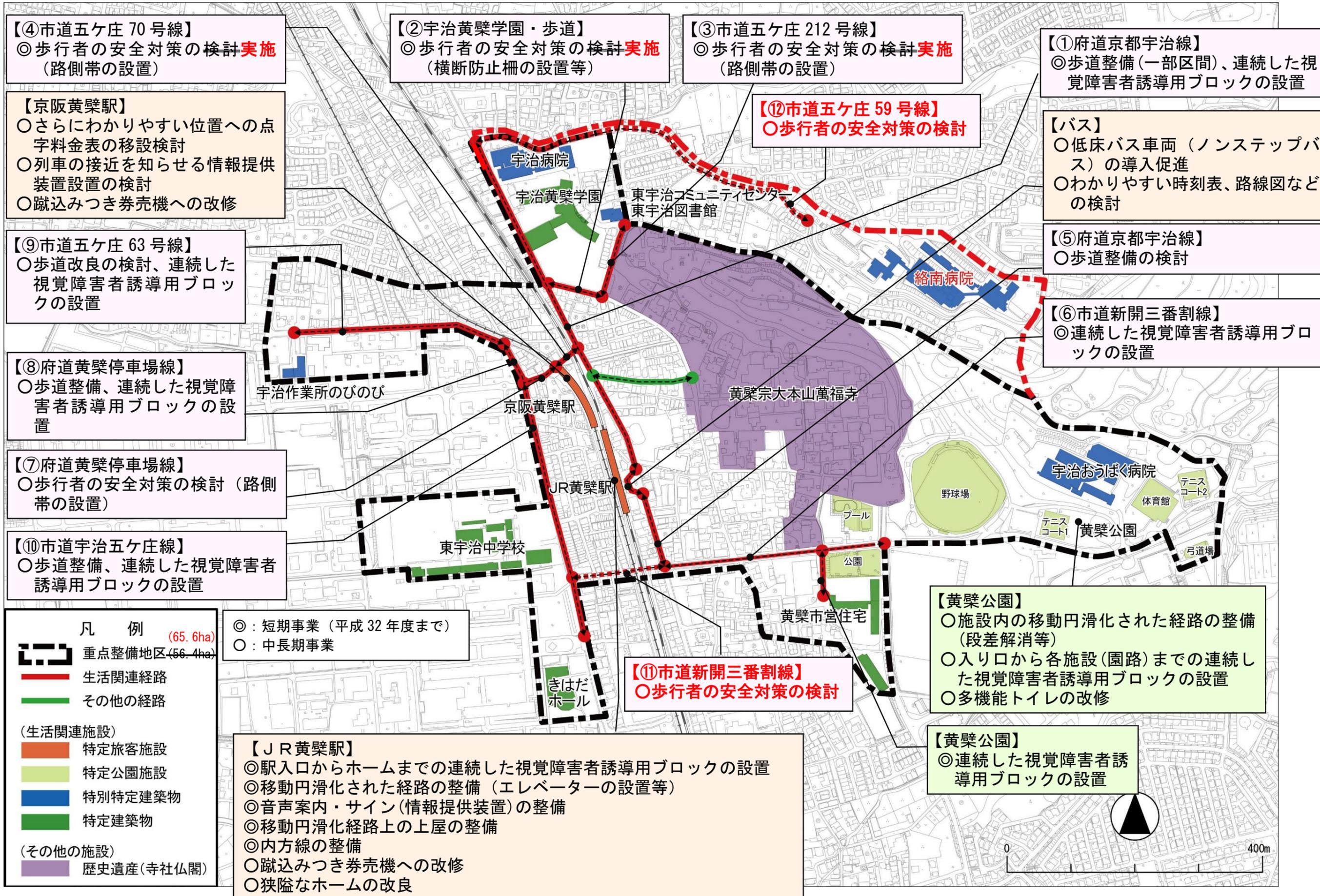
また、黄檗宗大本山萬福寺については、文化財としての歴史遺産の継承と、少しでも多くの方に訪れてもらえるようなバリアフリー化との両立に努めていきます。

### (2) 交通安全施設のバリアフリー化事業に係る考え方

生活関連経路上において、信号機を設置する場合は、周辺の状況等を考慮しながら、原則音響装置を設置するものとします。また重点整備地区内のその他の信号機についても、出来る限りの整備を検討します。

事業内容	主事業者	実施時期	
		短期	中長期
信号機への音響装置の設置検討	京都府公安委員会		

【黄檗駅周辺重点整備地区 バリアフリー化事業計画図】



【④市道五ヶ庄 70 号線】  
◎ 歩行者の安全対策の検討**実施**  
(路側帯の設置)

【②宇治黄檗学園・歩道】  
◎ 歩行者の安全対策の検討**実施**  
(横断防止柵の設置等)

【③市道五ヶ庄 212 号線】  
◎ 歩行者の安全対策の検討**実施**  
(路側帯の設置)

【①府道京都宇治線】  
◎ 歩道整備(一部区間)、連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置

【京阪黄檗駅】  
○ さらにわかりやすい位置への点字料金表の移設検討  
○ 列車の接近を知らせる情報提供装置設置の検討  
○ 蹴込みつき券売機への改修

【⑫市道五ヶ庄 59 号線】  
○ 歩行者の安全対策の検討

【バス】  
○ 低床バス車両(ノンステップバス)の導入促進  
○ わかりやすい時刻表、路線図などの検討

【⑨市道五ヶ庄 63 号線】  
○ 歩道改良の検討、連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置

【⑤府道京都宇治線】  
○ 歩道整備の検討

【⑧府道黄檗停車場線】  
○ 歩道整備、連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置

【⑥市道新開三番割線】  
◎ 連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置

【⑦府道黄檗停車場線】  
○ 歩行者の安全対策の検討(路側帯の設置)

【⑩市道宇治五ヶ庄線】  
○ 歩道整備、連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置

凡 例 (65.6ha)  
重点整備地区(56.4ha)  
生活関連経路  
その他の経路

◎ : 短期事業(平成 32 年度まで)  
○ : 中長期事業

(生活関連施設)  
特定旅客施設  
特定公園施設  
特別特定建築物  
特定建築物  
(その他の施設)  
歴史遺産(寺社仏閣)

【JR黄檗駅】  
◎ 駅入口からホームまでの連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置  
◎ 移動円滑化された経路の整備(エレベーターの設置等)  
◎ 音声案内・サイン(情報提供装置)の整備  
◎ 移動円滑化経路上の上屋の整備  
◎ 内方線の整備  
○ 蹴込みつき券売機への改修  
○ 狭隘なホームの改良

【黄檗公園】  
○ 施設内の移動円滑化された経路の整備(段差解消等)  
○ 入り口から各施設(園路)までの連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置  
○ 多機能トイレの改修

【黄檗公園】  
◎ 連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置

## 6. ソフト施策におけるバリアフリーの取り組み

『すべての人が快適に活動できる歴史と文化が調和した“心豊かなまち 黄檗”』を基本理念とする黄檗駅周辺地区において、基本方針として「3.移動や利用に困っている人、移動に不安のある人を助け合う“心のバリアフリー”を推進します。」を掲げ、市民や来訪者がお互いに移動や利用に困難が生じる状況を理解し、助け合うことのできる心豊かなまちを目標としています。

この目標の実現をめざして、世代や障害の有無などによらず、一人ひとりがお互いを理解し、バリアの解消に対してそれぞれができることを考え、自然に行動に移すことができるよう、次のようなソフト施策を実施していきます。なお、これらのソフト施策は、物理的な整備が早急にできず、バリアフリー化が難しい場合でも、バリアフリーの実現に効果を発揮するものとなります。

さらに、これらのソフト施策について、今後とも検討を進め、黄檗駅周辺地区だけでなく、全市的かつ継続的に展開するものとしします。

### ソフト施策（心のバリアフリーの推進）

- 交通ルールやマナーの遵守、違法駐輪等の歩道の占拠防止のための啓発活動の推進
- 高齢者や障害のある人などへのバリアフリー情報の積極的な提供
- 高齢者や障害のある人などへの積極的なサポート・声かけ活動の促進
- 市職員や交通事業者への交通バリアフリー体験研修の実施
- 高齢者や障害のある人などからのバリアに関する情報収集

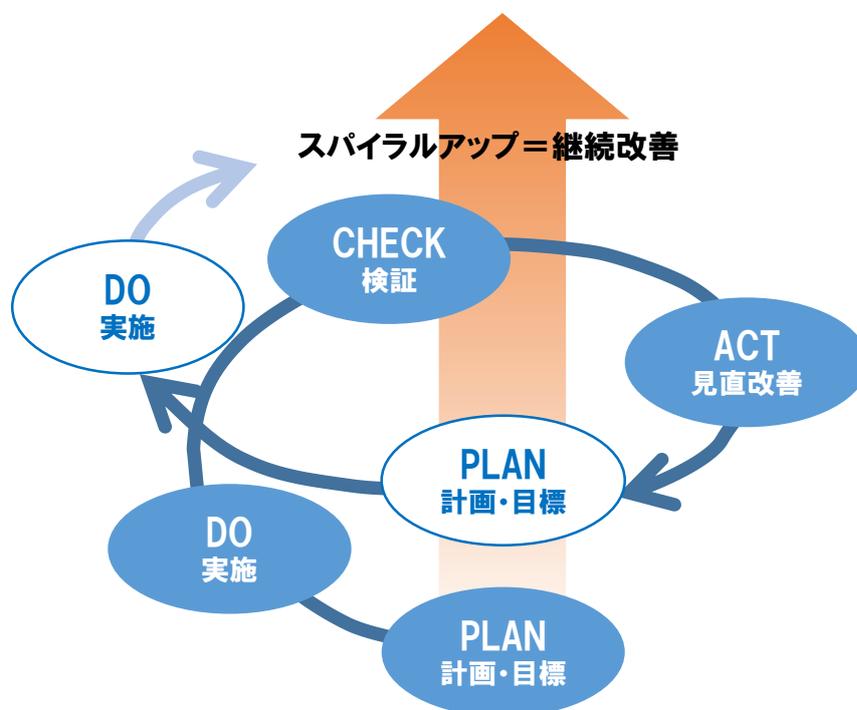
## 7. バリアフリー基本構想の推進に向けて

バリアフリー基本構想を策定することで、各事業者が重点整備地区内のバリアフリー化事業を進めていきますが、事業の進捗状況や事業内容を関係者が把握し、実施した事業を適切に評価し、効率的に事業を継続しなければ、バリアフリー基本構想の実現はできません。

今後、バリアフリー基本構想に基づく事業を円滑に進めていくために、次のような推進策に取り組みます。

### バリアフリー基本構想の推進施策

- 施設設置管理者・行政・市民の協働による施策の推進
- バリアフリー基本構想の進捗状況について、検討委員会において報告、評価（事業実施後の点検評価など）を実施
- 計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、改善（Action）のPDCAサイクルに基づく、段階的かつ継続的な改善



【PDCA サイクルのイメージ図】