

## はじめに

京都市長

門川 大作



いきいきとした暮らしの息づかい、学生の方々や子どもたちの活気、伝統を感じるどこか懐かしい風情、そして地域の皆様の温かさ……。京阪藤森駅界隈をゆっくり歩くと、このまちの魅力をより身近に感じます。多くの皆様にもっともっと、この地を歩いて楽しんでいただきたいと思います。

京都市では、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指した取組を積極的に進めています。その一環として、この度とりまとめました「京阪藤森地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」では、駅及び周辺道路等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ています。

高齢者や障害のある方をはじめ、すべての人に地域で安心して健やかに暮らしていただきたい、そしてこの京阪藤森地区を更に大好きになっていただきたい、そんな思いを込めて策定致しました。

今後は、この基本構想をもとに、公共交通事業者や関係行政機関と連携して、多くの皆様が永年待ち望んでおられました京阪藤森駅へのエレベーター設置をはじめとする駅の改善や駅周辺の主要施設を結ぶ経路のバリアフリー化などを着実に推進して参ります。

結びに、京阪藤森地区バリアフリー移動等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お寄せくださいました市民の皆様に、心から御礼申し上げます。

平成20年9月

# 目 次

第1章 「京阪藤森地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」策定の背景、 位置付け及び目標年次	
1 京阪藤森地区基本構想策定の背景	1
2 京阪藤森地区基本構想の位置付け	4
3 目標年次	5
第2章 京阪藤森地区の概況	
1 京阪藤森地区の位置及び特性	6
2 伏見区の人口及び高齢化率の推移等	7
3 京阪藤森地区内の公共交通機関	8
4 京阪藤森地区内の施設の立地状況	9
第3章 京阪藤森地区のまちづくりの方向性	
1 上位計画・関連計画の構成	10
2 伏見区のまちづくりの方向性	11
3 京阪藤森地区のまちづくりの方向性	12
第4章 バリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針	
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	13
2 京阪藤森地区のバリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針	14
第5章 重点整備地区の区域、生活関連施設及び生活関連経路	
1 重点整備地区の区域	16
2 生活関連経路	17
第6章 京阪藤森地区の課題・問題点	
1 駅の課題・問題点	19
2 周辺道路等の課題・問題点	23
3 京阪藤森地区の交通の課題	27
4 京阪藤森地区の生活関連施設における課題	27
第7章 バリアフリー化事業計画の概要	
1 京阪藤森駅のバリアフリー化事業計画の概要	29
2 車両のバリアフリー化事業計画の概要	32
3 道路のバリアフリー化事業計画の概要	35
4 交通安全施設などのバリアフリー化事業計画の概要	37
5 その他のバリアフリー化事業計画の概要	39
6 ソフト施策及びその他の施策の概要	40
7 交通システムの円滑化について	41
第8章 バリアフリー化事業の推進体制	
1 バリアフリー化事業推進に係る取組方針	42
2 その他のバリアフリー化事業の進め方	42
3 連絡会議による進行管理	42
4 公共交通特定事業に対する支援	43
5 バリアフリー化事業の進捗状況に関する情報提供	43
<参考資料1>	
京阪藤森地区バリアフリー移動等円滑化基本構想策定連絡会議 分科会〔現地踏査〕の概要	45
<参考資料2>	
京阪藤森地区バリアフリー移動等円滑化基本構想策定連絡会議 委員名簿	47

## 第1章 「京阪藤森地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」策定の背景、 位置付け及び目標年次

京都市では、京阪藤森駅周辺の徒歩圏を対象とした地区（以下「京阪藤森地区」といいます。）において、駅や周辺の道路、建築物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、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（いわゆる「バリアフリー新法」）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、「京阪藤森地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」（以下「京阪藤森地区基本構想」といいます。）を策定することとしました。

その背景と、京阪藤森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 京阪藤森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25年（2013年）には国民の4人に1人が65歳以上の高齢者となる超高齢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はじめとする、すべての人が同じように生活し活動できる社会を目指す「ノーマライゼーション」の理念が浸透してきました。このような背景の下、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る状況で、平成12年11月に「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」）が施行されました。

##### イ 交通バリアフリー法に定められた市町村の取組の内容

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14年度の「桂地区」及び「山科地区」、平成15年度の「烏丸地区」及び「向島地区」、平成16年度の「京都地区」及び「嵯峨嵐山地区」、平成17年

度の「河原町地区」及び「稻荷地区」，平成18年度の「桃山御陵前地区」，「京阪五条地区」及び「七条地区」（「京阪五条地区」と「七条地区」は合同で基本構想を策定）に続いて，「京阪藤森地区」において，基本構想策定に向けた取組を開始しました。

図-1 重点整備地区の抽出

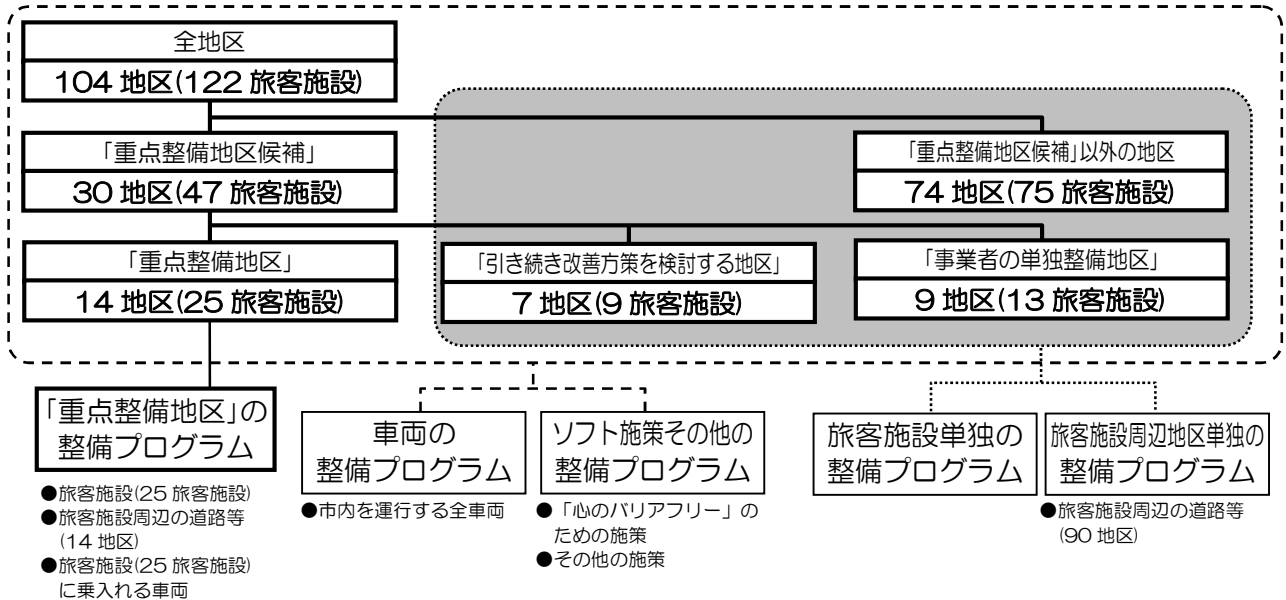


表-1 重点整備地区と移動等円滑化基本構想策定に向けた取組を開始する時期

移動等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
		稻荷地区	JR稻荷駅，京阪伏見稻荷駅
	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
		京阪五条地区	京阪五条駅
	平成19年度	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	

### (3) バリアフリー新法の制定

これまで、「交通バリアフリー法」と不特定多数の人が利用する建築物のバリアフリー化を目的とした、「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」（いわゆる「ハートビル法」）の2つの法律によりバリアフリー化が推進されてきましたが、交通バリアフリー法施行後5年が経過し、平成17年7月に策定された「ユニバーサルデザイン政策大綱」に方向付けされているような、より一体的・総合的なバリアフリー施策を推進するため、「交通バリアフリー法」と「ハートビル法」を統合・拡充した「バリアフリー新法」が平成18年12月に施行されました。

京都市では、これまで、交通バリアフリー法による全体構想に基づいて重点整備地区を選定しており、順次、移動等円滑化基本構想を策定してきております。そのため、基本的には全体構想を踏襲し、バリアフリー新法により拡充された以下の内容に沿った基本構想の検討を行うものとします。

#### 「バリアフリー新法」に盛り込まれた新たな内容

対象者の拡充	身体障害者のみならず，知的・精神・発達障害などすべての障害者を対象
対象施設の拡充	これまでの建築物及び交通機関に，道路・路外駐車場・都市公園・福祉タクシーを追加
基本構想制度の対象エリア拡充	バリアフリー化を重点的・一体的に進める対象エリアを，旅客施設まで含まない地域まで拡充
基本構想策定の際の当事者参加	基本構想策定時の協議会制度を法定化 住民などからの基本構想の作成提案制度を創設
関係者の責務規程	施策の持続的かつ段階的な発展（スパイラルアップ） 心のバリアフリーの促進 移動等円滑化に関する情報提供の確保

## 2 京阪藤森地区基本構想の位置付け

### (1) 京阪藤森地区基本構想の内容

京阪藤森地区基本構想は、高齢者や障害のある方などの日常生活や社会生活における移動上及び施設の利用上の利便性、安全性の向上の促進を図る環境整備の一環として、関係者が互いに連携し、京阪藤森駅及び周辺の道路、建築物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や関連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) 京阪藤森地区基本構想に基づくバリアフリー化の推進

今後、京阪藤森地区基本構想に基づき、公共交通事業者、道路管理者、京都府公安委員会などが、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、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、以下の主要な事業（「特定事業」といいます。）については、京阪藤森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「移動等円滑化基準」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」

公共交通事業者が旅客施設内において実施するエレベーター、エスカレーターその他の移動等円滑化のために必要な設備の整備に関する事業のうち、必要性及び緊急性の高い事業や低床車両の導入など

#### イ 「道路特定事業」

道路管理者（京都市）が実施する道路の段差や勾配の改善などの移動等円滑化のために必要な事業のうち、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視覚障害者用付加装置（音響装置）の設置などの移動等円滑化のために必要な事業のうち、必要性及び緊急性の高い事業

また、その他、建築物の所有者、公園管理者等が実施する、段差、勾配の改良、視覚障害者誘導用ブロックの改良等のバリアフリー化事業が挙げられます。

### 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。

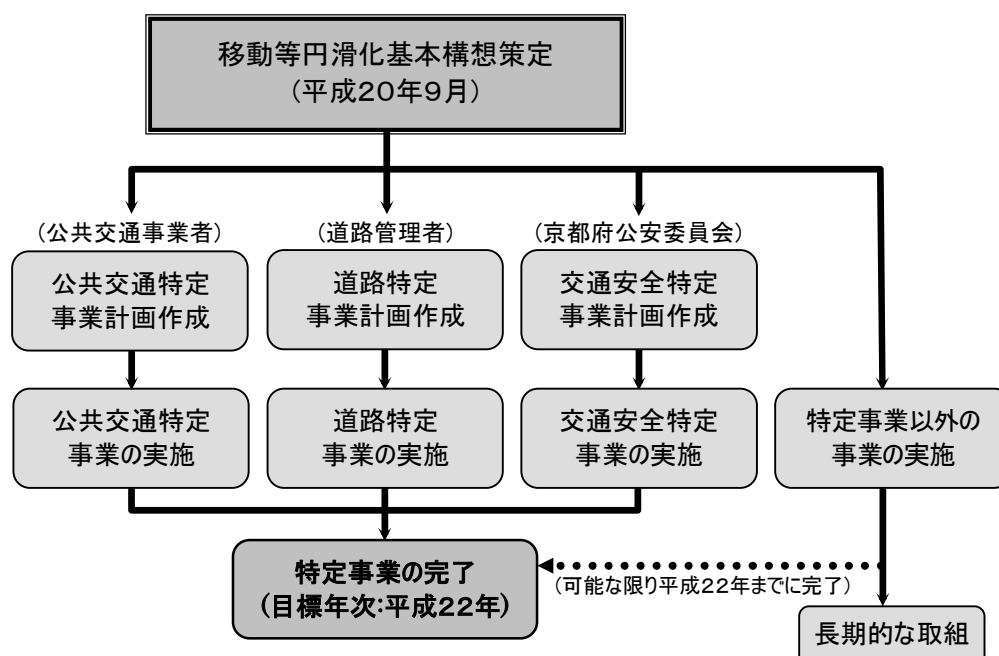
#### (1) 特定事業の目標年次

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。

図-2 京阪藤森地区基本構想に基づくバリアフリー化の推進の流れ



## 第2章 京阪藤森地区の概況

京阪藤森地区は、京阪藤森駅周辺の徒歩圏を対象とし、公共施設、商業施設、医療施設などが集積した地区です。この地区の概況として、位置及び特性、人口及び高齢化率の推移、地区内の公共交通機関、施設の立地状況を示します。

### 1 京阪藤森地区の位置及び特性

京阪藤森地区は、伏見区の北部に位置する地域で、伏見区内の主要駅である京阪藤森駅があるとともに、深草総合庁舎等の官公庁施設、青少年科学センター及び京エコロジーセンター等の教育施設や京都医療センター等の大規模医療施設、ダイエー藤森店等の商業施設など、伏見区の公共公益機関が集積している地区です。

また、南北に国道24号や師団街道、東西に大岩街道が通るとともに名神高速道路の京都深草バスストップがあるなど、交通の要衝となっています。

図-3 伏見区の位置

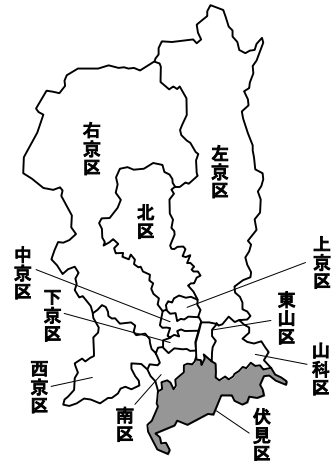
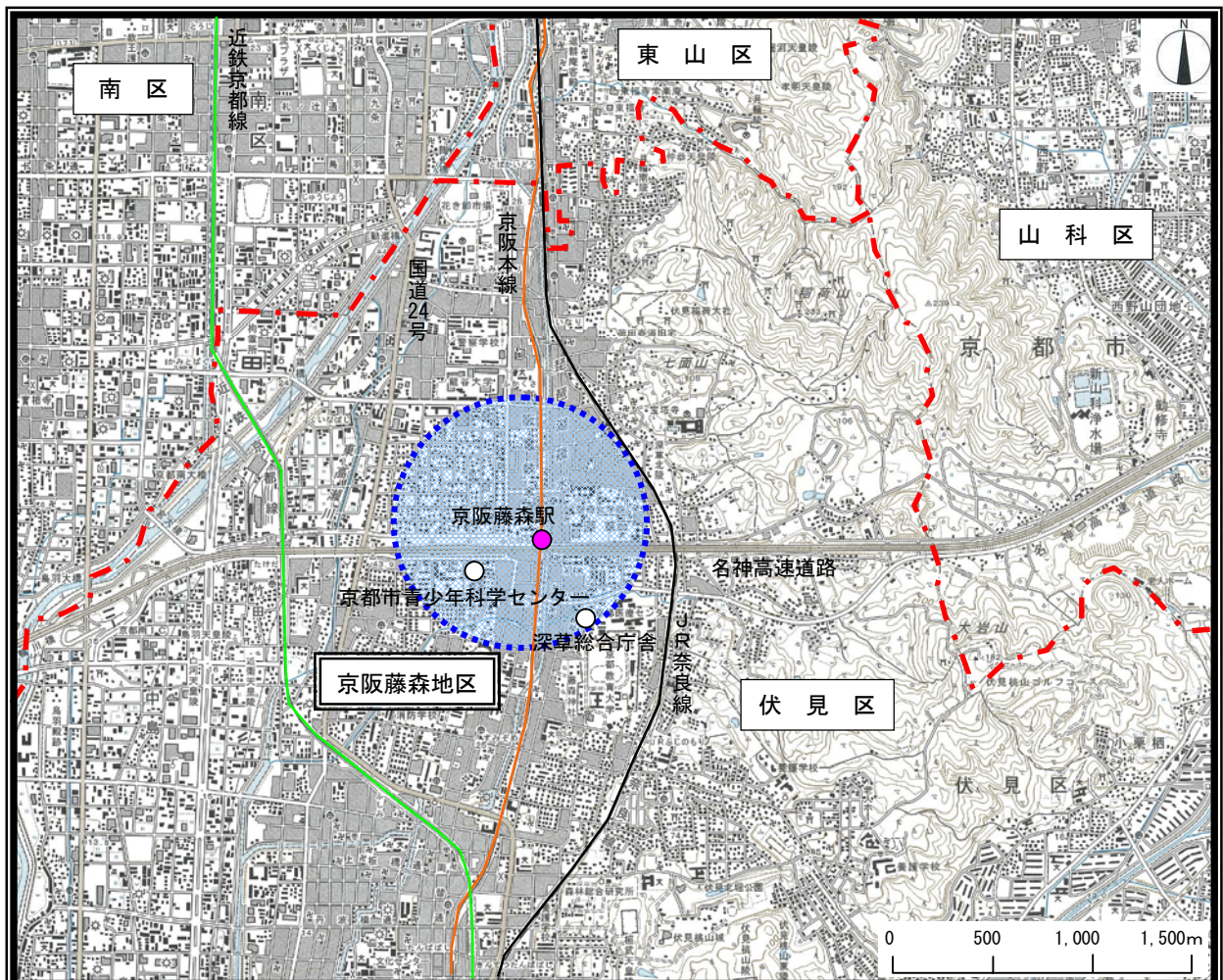


図-4 京阪藤森地区の位置





## 2 伏見区の人口及び高齢化率の推移等

京阪藤森地区のある伏見区では、人口の増加が続いていましたが、近年において減少に転じております。一方、高齢者人口は増加が続いています。

高齢化率については、伏見区では京都市や全国平均よりも低くなっているものの、近年は同様の水準となっており、高齢化の進展が著しい区となっています。また、高齢化率を学区別に見ると、砂川学区、深草学区ともに京都市や全国平均とほぼ同様の高齢化率を示しています。

身体に障害のある方のうち障害者手帳を持っておられる方は、伏見区に京都市の 20.0%が居住しており、これは京都市における伏見区の人口割合 19.4%を上回っています。障害別の身体障害者数を見ると、肢体不自由による徒歩での移動が困難な方や内部障害の方が多くなっています。

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）

	伏見区			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
平成2年	280,276	26,884	9.6	12.7	12.0
平成7年	285,961	33,377	11.7	14.6	14.5
平成12年	287,909	43,094	15.0	17.2	17.3
平成17年	285,419	52,446	18.4	19.9	20.1

図-5 京阪藤森地区の中心となる学区別の高齢化率の推移（京都市統計書）

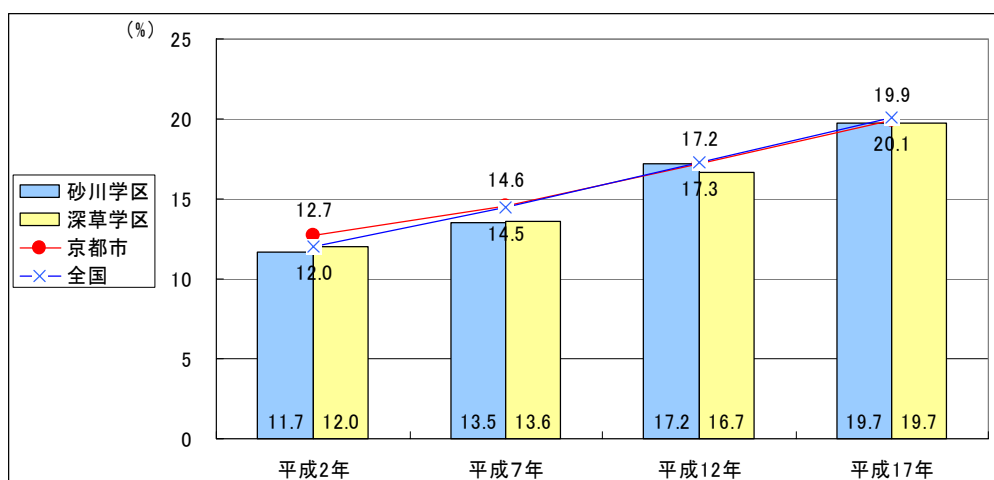
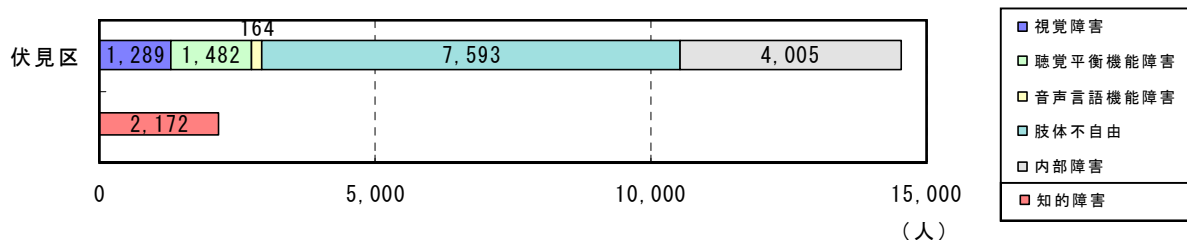


図-6 障害別の身体障害者数（平成18年京都市統計書）



（注）身体障害者数：身体障害者手帳の交付数，知的障害者数：療育手帳の交付数

精神に障害のある市民（精神障害者保健福祉手帳の交付数）は 7,741 人

### 3 京阪藤森地区内の公共交通機関

#### (1) 鉄道

京阪藤森地区には、京阪藤森駅があります。京阪藤森駅の平日には 5:11~24:37 の間に 252 便が運行され、1日の平均利用者が、約 1.5 万人となっています。駅の利用者数は、特定旅客施設となる目安の1日平均利用者数 5,000 人以上を上回っています。

京阪藤森駅は、地上駅で改札口からホーム、ホーム地下連絡通路にかけて段差がありますが、改札口とホームを結ぶエレベーターやスロープが設置されていません。また、トイレの入口部分にも段差があり、車いす対応型の多機能トイレが設置されていない、視覚障害者誘導用ブロックが一部設置されていない箇所があるなどの課題があります。

表-3 京阪藤森地区内の鉄道駅の1日の利用状況

	1日平均利用者数(人) (平成18年)	運行便数(便) (平成20年1月現在)	
		平日	土曜・休日
京阪藤森駅	15,204	252	259

#### (2) バス

京阪藤森地区内では、京都市営バス及び京阪バスが運行されており、国道24号、師団街道、竹田出橋通及び大岩街道にバス停が設置されています。現在、国道24号には5系統、師団街道には2系統、竹田出橋通には京都市営バス、京阪バスを合わせて4系統、大岩街道には1系統が運行されており、国道24号には京都駅及び竹田駅東口と横大路車庫を結ぶ路線が、師団街道には竹田駅東口と京都駅を結ぶ路線が、竹田出橋通には京都駅及び竹田駅東口と横大路車庫を結ぶ路線が、大岩街道には醍醐バスターミナルと竹田駅東口とを結ぶ路線が運行されています。

表-4 京阪藤森地区におけるバスの1日の運行状況(平成19年11月現在)

バス停	事業者	系統	路線数	1日の運行便数(便)		
				平日	土曜	休日
竹田出橋 (国道24号)	京都市営バス	5	7	238	191	186
深草西浦町 (師団街道)	京都市営バス	2	3	61	50	45
青少年科学センター前 (青少年科学センター) (竹田出橋通)	京都市営バス	3	6	120	105	95
	京阪バス	1	2	34	28	26
京都医療センター (大岩街道)	京阪バス	1	2	34	28	26

※各社時刻表より集計。運行便数には重複系統・路線を含む。

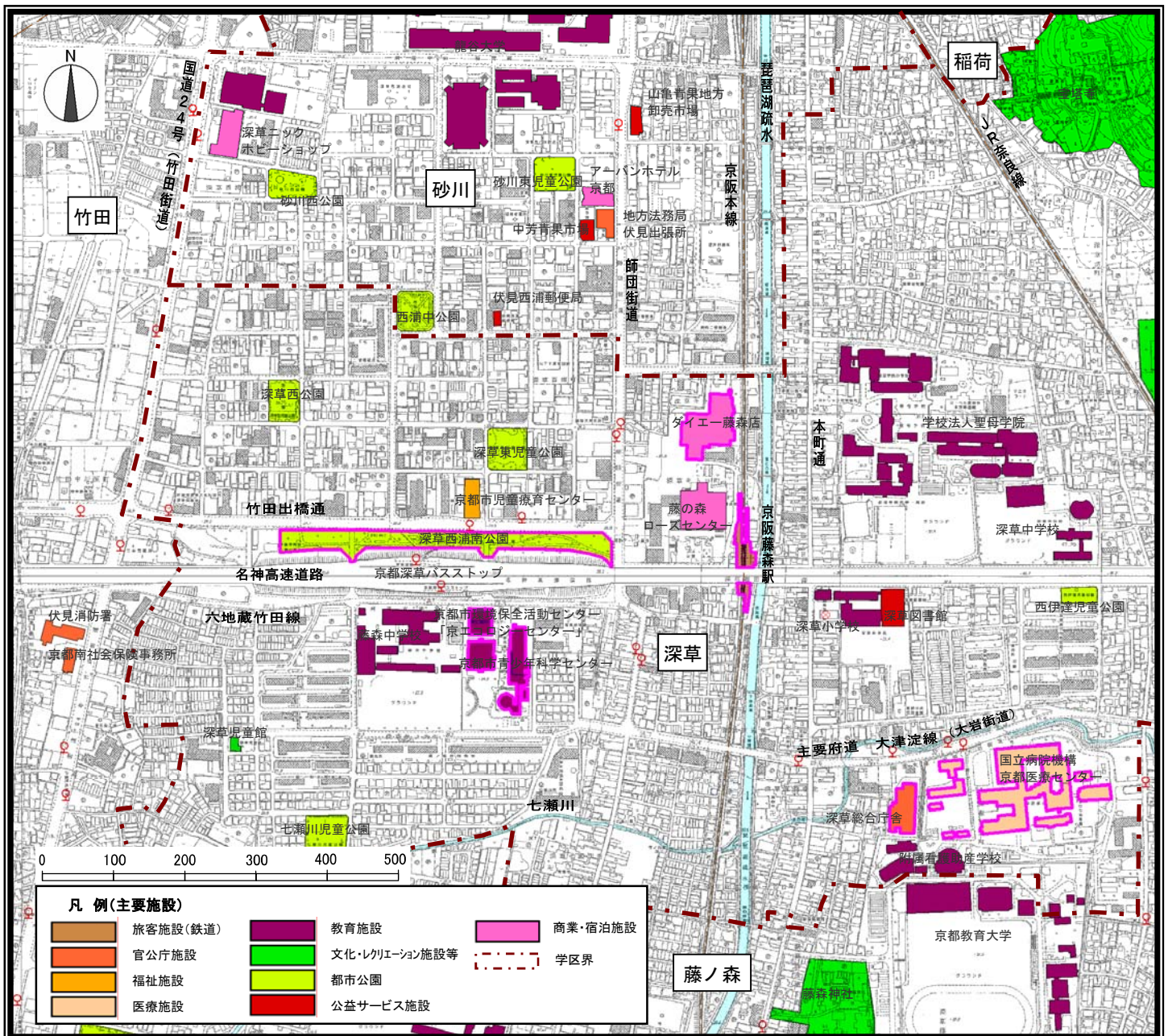
#### 4 京阪藤森地区内の施設の立地状況

京阪藤森地区内には、深草総合庁舎等の官公庁施設、青少年科学センター及び京エコロジーセンター等の教育施設、京都医療センター等の医療施設、ダイエー藤森店等の商業施設等が立地しています。これらの施設の中には、段差がある、案内設備が十分でないなどの課題を有している施設があります。

また、周辺の道路の状況としては、南北の幹線道路として、地区の西側に国道24号が、地区の中央に師団街道が通っているほか、京阪本線の東側に本町通が通っています。国道24号は幅員の広い歩道が整備されていますが、師団街道や本町通では、歩道が設置されていない又は歩道の幅員が狭い箇所があります。東西方向では、竹田出橋通及び大岩街道等が通っています。大岩街道では、歩道幅員が大変狭い箇所や縦断・横断勾配がきつい箇所があります。地区全体としても、路上駐輪や商品のはみ出し・看板等が移動の障害となっているなどの課題があります。

京阪藤森地区内の施設の立地状況を図-7に示します。

図-7 京阪藤森地区内の施設の立地状況



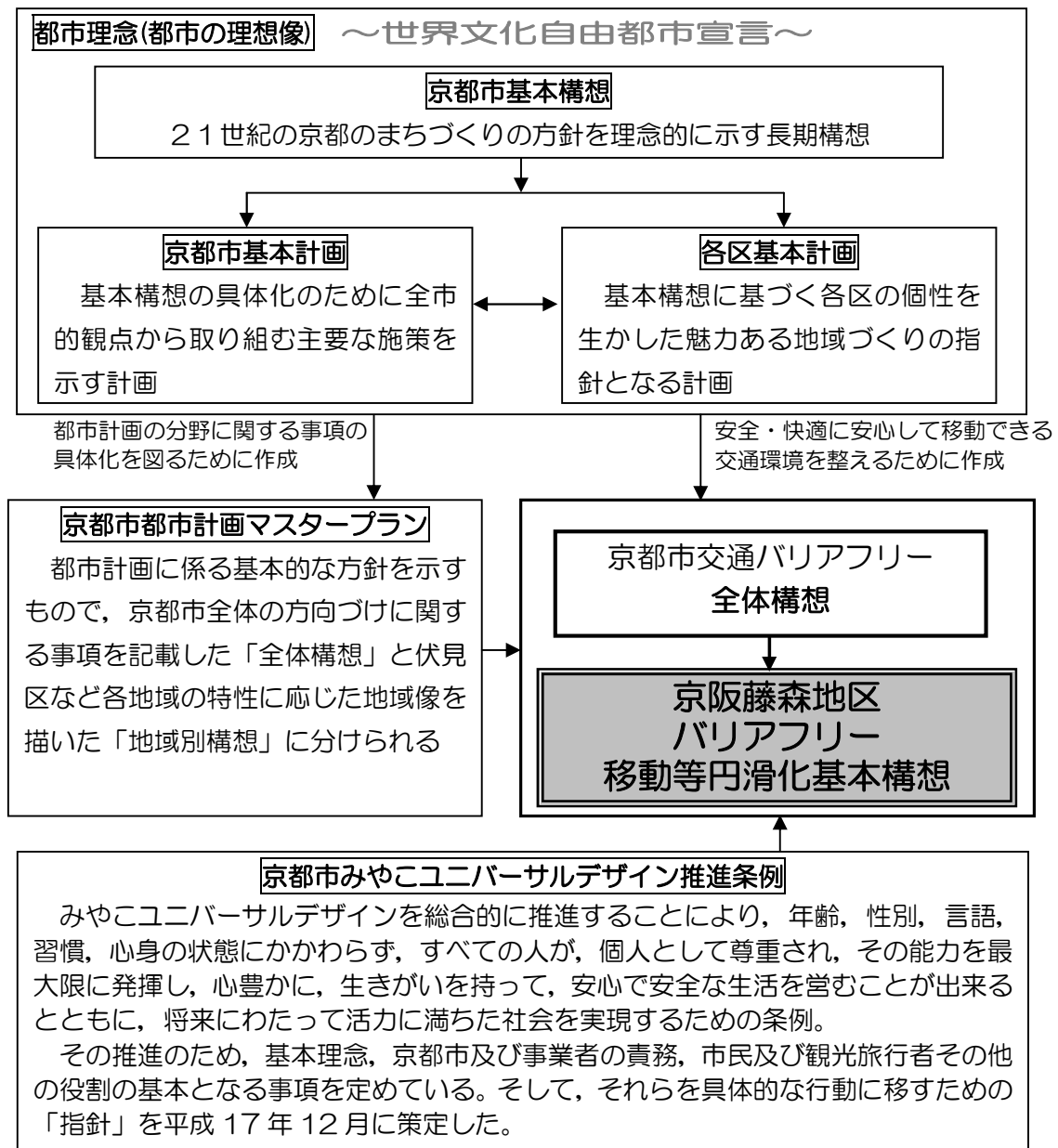
### 第3章 京阪藤森地区のまちづくりの方向性

京阪藤森地区基本構想は、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あり、地区の特性やまちづくりの方向性にも十分配慮した内容とすることが必要となります。

このことから、京阪藤森地区基本構想を策定するに当たり、京都市の上位計画における伏見区のまちづくりの方向性を踏まえたうえで、京阪藤森地区のまちづくりの方向性を整理することとします。また、京都市のユニバーサルデザインの考え方の基本的な方向性を、京阪藤森地区基本構想においても反映させていきます。

#### 1 上位計画・関連計画の構成

図-8 上位計画・関連計画の構成



## 2 伏見区のまちづくりの方向性

京都市では、都市理念を踏まえた京都市基本構想を受けて、京都市基本計画が策定されています。さらに、各行政区でこの京都市基本構想に基づいて、各区の個性を活かしたまちづくりの計画を策定しています。また、都市計画に係る基本的な方針を示す京都市都市計画マスタープランにおいても地域別構想として各地域の地域像を示しています。

京阪藤森地区が含まれる伏見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を整理し、伏見区のまちづくりの方向性を示します。

### ○伏見区基本計画

伏見区基本計画では、将来像である「水と緑と温もりでひらく都市—伏見」の実現に向けた以下のまちづくりの取組目標を掲げています。

- ① 環境にやさしい・行動するまち
- ② 自然と歴史がいきづく個性と魅力のあるまち
- ③ 『伏見力』を活かすまち
- ④ ふれあいと温もりのある、健康でいきいきと暮らせるまち
- ⑤ 安心・安全、人にやさしい便利なまち

### ○京都市都市計画マスタープラン（地域別構想）

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、伏見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。

- ① 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
- ② 都市活動からみた目標  
新産業を生み出し、京都の新しい活力を支えるまちをつくる
- ③ 都市環境からみた目標  
個性ある歴史と豊かな水辺環境の調和したまちをつくる
- ④ 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 京阪藤森地区のまちづくりの方向性

上位計画に示されている伏見区のまちづくりの方向性を踏まえ、京阪藤森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京阪藤森地区のまちづくりの方向性を以下のように整理します。

#### 伏見区の将来像

「水と緑と温もりでひらく都市・伏見」

##### (1) だれもが安心・安全・快適に生活できるまちづくりの推進

高齢者や障害のある方を含むすべての人々が安心・安全・快適に生活し、深草西浦南公園をはじめとする地域の公園への散歩や買い物などにも気兼ねなく出かけられ、地域の集まりや催し物にも参加できるといった、自らの意思で自由に行動ができる“快適に生活できるまちづくり”を推進します。

##### (2) 居住者や来訪者が快適に利用できるまちづくりの推進

京阪藤森地区には、深草総合庁舎等の官公庁施設や京都医療センターなどの大規模医療施設、青少年科学センターや京エコロジーセンター等の教育施設などが立地しており、この地区に来訪する人やこの地区で生活する人にとって、安全で快適に安心して移動し、駅や公共施設を利用できる環境を形成するため、周辺の道路環境を整えるとともに、快適で使いやすい施設整備を推進します。

##### (3) ふれあいと温もりのあるまちづくりの推進

地域で育まれているコミュニティを活かし、地域の住民だけでなく京阪藤森地区を訪れる高齢者や障害のある方などへの理解を深めるとともに、手助けなどの協力を地域ぐるみで行えるまちづくりを推進し、訪れる人々も温もりを感じることででき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

京阪藤森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、公共交通機関を使って外出したいと思え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はじめとする、すべての人にとって利用しやすく、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」・「情報のバリアフリー」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」や、だれもが同じように必要な情報を入手し利用できるよう、情報の格差をなくした「情報のバリアフリー」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あわせて、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」・「情報のバリアフリー」を推進することとします。

## 2 京阪藤森地区のバリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針

京阪藤森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、平成18年12月に施行された「バリアフリー新法」により、身体障害者のみならず、知的・精神・発達障害などすべての障害者を対象とし、建築物等の対象施設の拡大やソフト施策の拡充についても検討を行うものとしします。

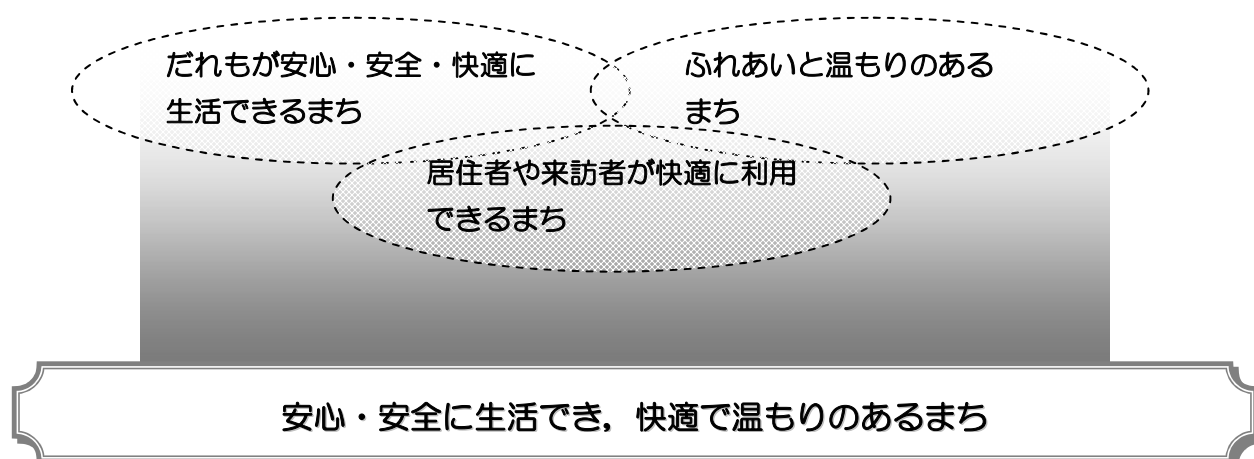
また、京阪藤森地区は、官公庁施設や大規模医療施設等が数多く集積した地区であるため、より一体的に安全で円滑に移動できるようバリアフリー化を推進します。

さらに、京阪藤森地区の特性及びまちづくりの方向性や「あなたから始まるすべての人にやさしい京都」の実現に向けた「京都市みやこユニバーサルデザイン推進指針」を踏まえ、京阪藤森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

京阪藤森地区は、駅を中心に商業・業務施設が立地しているほか、官公庁施設や医療・福祉施設など日常生活に必要となる施設が多く立地しています。また、地区内には多数の公園が整備されており、地域のやすらぎの場となっています。さらに、地域の温もりあるコミュニティを活かし、京阪藤森地区の基本理念を、『安心・安全に生活でき、快適で温もりのあるまち』として、まちづくりを進めていきます。

このことを踏まえ、居住者や来訪者にとって快適なまちとして、だれもが快適で移動しやすい環境の整備を目指します。そして、施設整備だけではなく、地域コミュニティを活かした助け合いの推進などにより、すべての人に対しても心地よいまちを目指します。





## (2) 基本方針

### ア 住民や地区への来訪者など、だれもが利用しやすい京阪藤森駅のバリアフリー化整備の推進

京阪藤森駅では、高齢者や障害のある方、妊産婦やベビーカー利用者、けがをしている方など、すべての人が円滑に移動できる施設整備を推進するとともに、京阪藤森地区への来訪者も考慮して、分かりやすい情報案内設備とするなど、だれもが利用しやすい旅客施設を目指します。

### イ 生活関連施設相互を結ぶ経路の重点的なバリアフリー化の推進

京阪藤森駅、深草総合庁舎、青少年科学センター、京エコロジーセンター等の生活関連施設間を相互に結ぶ経路において、安全で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、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、主要な経路の整備にあわせて、地区内のその他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。

### ウ 京阪藤森駅周辺の安心・安全・快適に生活できる歩行環境の整備

駅周辺に商業施設や多くの公園が整備されているこの地区において、安心・安全・快適に生活でき、歩いて楽しいまちづくりを推進するために、道路環境や市街地環境の整備を推進するとともに、防犯面や安全性の確保といった視点にも配慮して整備を進めます。

### エ 地元の取組、他の施策と連携したバリアフリー化事業の推進体制の整備

京阪藤森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、地元の取組や他の施策に係る多様な関係者が十分な情報交換を行い、それぞれが担う役割や立場に応じて、協働と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 生活関連施設に位置づけられる主要な建築物等のバリアフリー化

施設相互間の生活関連経路のみでなく、施設内についてもより一体的に安全・円滑に移動できるよう、京阪藤森地区基本構想の中で主要な生活関連施設として位置づけられる深草総合庁舎、ダイエー藤森店、京都医療センター、青少年科学センター、京エコロジーセンター、深草西浦南公園等のバリアフリー化を推進します。

### カ 「心のバリアフリー」・「情報のバリアフリー」の推進

バリアフリー化設備の整備にあわせ、市民が高齢者や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、行政機関などが互いに連携したソフト施策を展開し、ふれあいと温もりのある行動による「心のバリアフリー」を推進します。

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・充実などに取り組み、だれもが同じように必要な情報を入手し利用できるよう、情報の格差をなくした思いやりのある「情報のバリアフリー」を推進していきます。

## 第5章 重点整備地区の区域、生活関連施設及び生活関連経路

### 1 重点整備地区の区域

バリアフリー新法は、「高齢者や障害のある方などの移動上及び施設の利用上の利便性、安全性の向上を促進する。」ことを目的としており、重点整備地区は、「生活関連施設（高齢者、障害のある方など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、福祉施設及びその他の施設）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。」と規定しています。

京阪藤森地区では、連続的な移動に係る移動等円滑化を促進するために、特に重要な生活関連施設である京阪藤森駅から徒歩で移動できる施設までの経路の他、他の生活関連施設相互間の移動や生活関連施設内における移動等が安全で円滑にできる環境の整備を目的として、これらの施設ならびに経路を含む区域を重点整備地区として設定し、安全で円滑に徒歩で移動できるような交通環境の整備を目的とした基本構想を策定する必要があります。

#### (1) 京阪藤森地区に立地する官公庁施設や福祉施設などの生活関連施設の抽出

旅客施設（京阪藤森駅）周辺の徒歩圏に立地し、多くの高齢者や障害のある方などが、徒歩で利用すると考えられる施設を抽出しました。

表-5 一定の徒歩圏内に立地する生活関連施設

生活関連施設		摘要
特定旅客施設	京阪藤森駅	・ 1日の平均利用者数が5,000人以上である旅客施設
特別特定建築物	官公庁施設	深草総合庁舎
	教育施設	京都市青少年科学センター 京都市環境保全活動センター「京エコロジーセンター」
	医療施設	独立行政法人国立病院機構京都医療センター
	商業施設	ダイエー藤森店
その他の施設	深草西浦南公園	・ 市民にとって特に重要な施設 ・ 高齢者や障害のある方などが利用する施設

#### (2) 重点整備地区の区域の設定

重点整備地区は、前項で抽出した生活関連施設を包括的に含む範囲を重点整備地区としました。具体的な区域については、道路によって明確に境界を定めました。

## 2 生活関連経路

バリアフリー新法では、旅客施設を含む生活関連施設相互間を結ぶ経路のうち、特に重点的にバリアフリー化を図るべき経路を「生活関連経路」と位置付け、この生活関連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ものとしています。また、特定事業の実施に当たっては、可能な限り有効幅員や勾配等の基準を定めた移動等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。

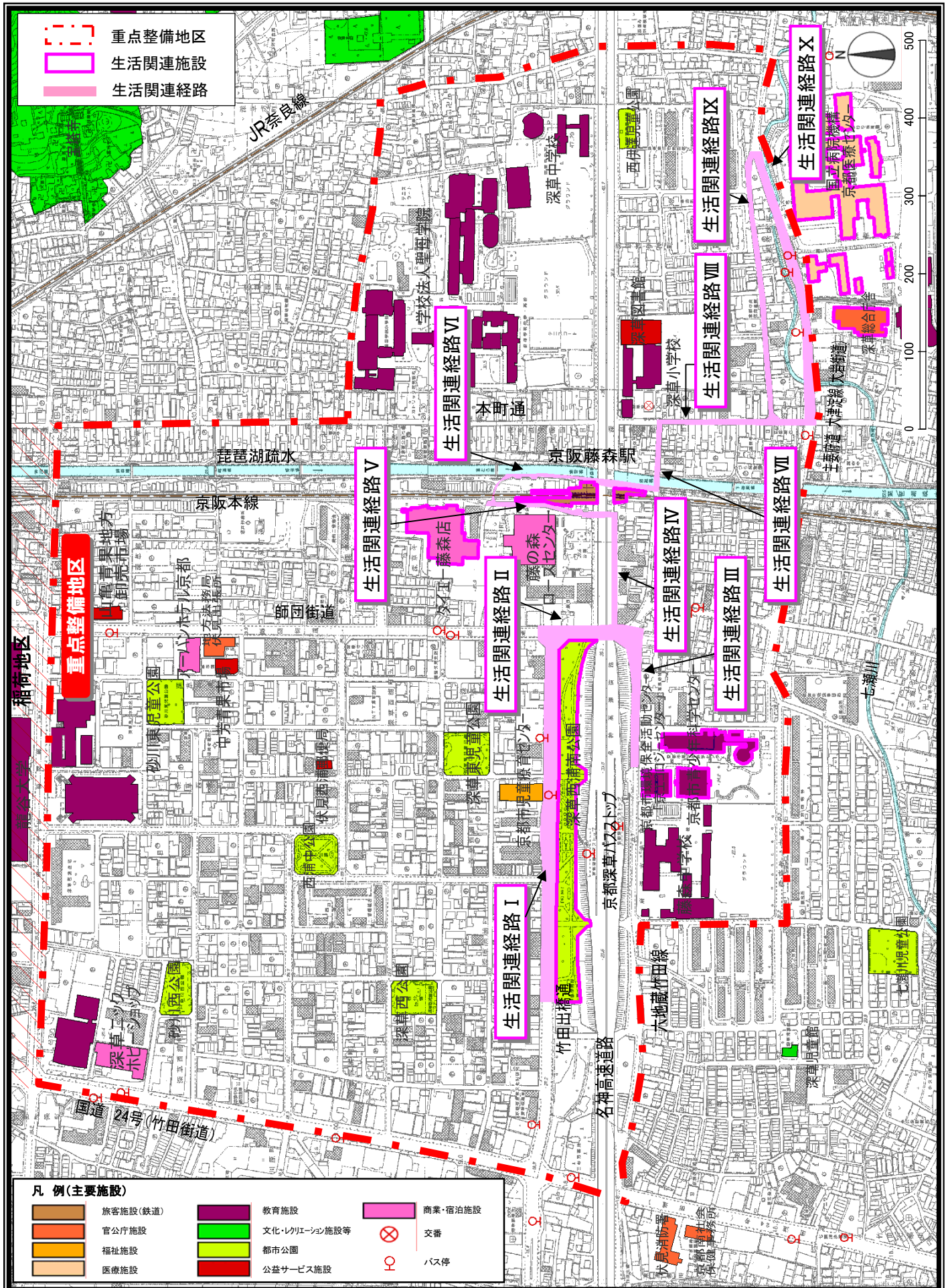
京阪藤森地区の生活関連経路は、京阪藤森駅と表－５で示した生活関連施設とを結ぶ重要な経路及び生活関連施設相互を結ぶ経路について、特に重点的にバリアフリー化を図っていくこととし、生活関連経路として次のように設定しました。

表－６ 生活関連経路

生活関連 経路Ⅰ	区 間：深草西浦南公園～師団街道 該当する路線：市道 深草西浦緯15号線（通称：竹田出橋通）
生活関連 経路Ⅱ	区 間：竹田出橋通～市道六地藏竹田線 該当する路線：市道 河原町十条観月橋線（通称：師団街道）
生活関連 経路Ⅲ	区 間：京都市青少年科学センター～師団街道 該当する路線：市道 六地藏竹田線
生活関連 経路Ⅳ	区 間：名神高速道路南側東西道路（師団街道～京阪藤森駅西側） 該当する路線：市道 深草緯5号線
生活関連 経路Ⅴ	区 間：京阪藤森駅西側南北道路（名神高速道路～京阪藤森駅北踏切） 該当する路線：市道 深草緯4号線，深草緯81号線，深草経176号線
生活関連 経路Ⅵ	区 間：京阪藤森駅北踏切～極楽橋 該当する路線：市道 深草緯74号線，深草疏水通
生活関連 経路Ⅶ	区 間：極楽橋～本町通 該当する路線：市道 六地藏竹田線
生活関連 経路Ⅷ	区 間：深草小学校西側～大岩街道 該当する路線：市道 本町通
生活関連 経路Ⅸ	区 間：本町通～大岩街道 該当する路線：市道 深草緯248号線
生活関連 経路Ⅹ	区 間：本町通～市道深草緯248号線 該当する路線：主要府道 大津淀線（通称：大岩街道）

重点整備地区の区域、生活関連施設及び生活関連経路を図－9に示します。

図-9 重点整備地区の区域，生活関連施設及び生活関連経路



## 第6章 京阪藤森地区の課題・問題点

京阪藤森地区の課題・問題点については、これまで4回開催した「京阪藤森地区バリアフリー移動等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ました。また、連絡会議の下に設置した分科会により現地踏査を実施し、京阪藤森駅、生活関連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・問題点などをまとめました。

また、京阪藤森地区内に位置する主要な建築物について、バリアフリー施設等の現況を調査しました。

### 1 駅の課題・問題点

以下の区分に基づいて、京阪藤森駅の主な課題・問題点などの概要を示します。

ア	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定状況など
イ	情報案内設備	：誘導・警告ブロックの設定状況やホーム上での音声・文字情報案内の状況など
ウ	利便設備	：車いす対応型トイレや休憩設備（ベンチ、待合室）の設定状況など
エ	個別設備	：券売機や改札口の状況など

#### ア 利用動線

- (ア) 改札前に放置自転車が多い。
- (イ) 道路から下りホームに至るスロープの幅が狭く勾配がきつい。
- (ウ) 上りホームにスロープがない。
- (エ) 北側のホームの幅が狭くホーム柵がない。
- (オ) ホーム上の鉄柱や電柱など危険な障害物はパッドを巻くなど、ぶつかっても安全なようにしてほしい。
- (カ) 車両からの降車時にホームの幅が狭い箇所に降車しないための情報案内をしてほしい。
- (キ) 車両とホームとの段差や隙間が大きい。
- (ク) 階段が多く、車いすに対応できていない。
- (ケ) エレベーターやエスカレーターが設置されていない。
- (コ) 西側に改札口を設置して、段差のない経路を整備してほしい。
- (サ) 階段の蹴込みが高く、階段そのものの角度が急になっている。

#### イ 情報案内設備

- (ア) 他社線の表示等案内表示が小さい、色がはげているので、分かりやすくしてほしい。
- (イ) 点字の案内表示がどこにあるのか分からないので、各駅の設置場所を標準化するか、音声案内をしてほしい。
- (ウ) 路線案内図や料金表の文字が見えにくい。
- (エ) 点字の料金表を五十音順ではなく、区間ごとにまとめるなど分かりやすくしてほしい。
- (オ) 運行情報を紙に書いて貼り出すなどして目に見て分かるようにしてほしい。
- (カ) 車両の種別、行先や運行の遅れ状況などの情報表示装置がない。

- (キ) ホーム内のベンチやトイレ等を誘導し、ガイド性を持った誘導ブロックや障害物を知らせるための警告ブロックを設置してほしい。
- (ク) ホームの内方向を示す内方線ブロックを設置してほしい。
- (ケ) ホームの案内放送の音量が小さいので、聞こえやすくしてほしい。
- (コ) 聴覚障害者に対応した電光式の行先案内表示板を設置してほしい。
- (カ) 文字案内しているものを音声案内してほしい。
- (セ) 改札から外への誘導ブロックがない。
- (ソ) 改札を出た際の周辺の案内表示がない。

#### ウ 利便設備

- (ア) 手すりの点字が読みにくく、ついていないところがある。
- (イ) 階段踊場からトイレにかけての段差やトイレ入口に段差がある。
- (ウ) 多機能トイレがないので、温水が利用できるオストメイト対応型トイレを設置してほしい。
- (エ) トイレをきれいにしてほしい。
- (オ) 洋式トイレを設置してほしい。
- (カ) トイレ内に手すりや誘導ブロックを設置してほしい。
- (キ) トイレのレイアウト図を設置してほしい。

#### エ 個別設備

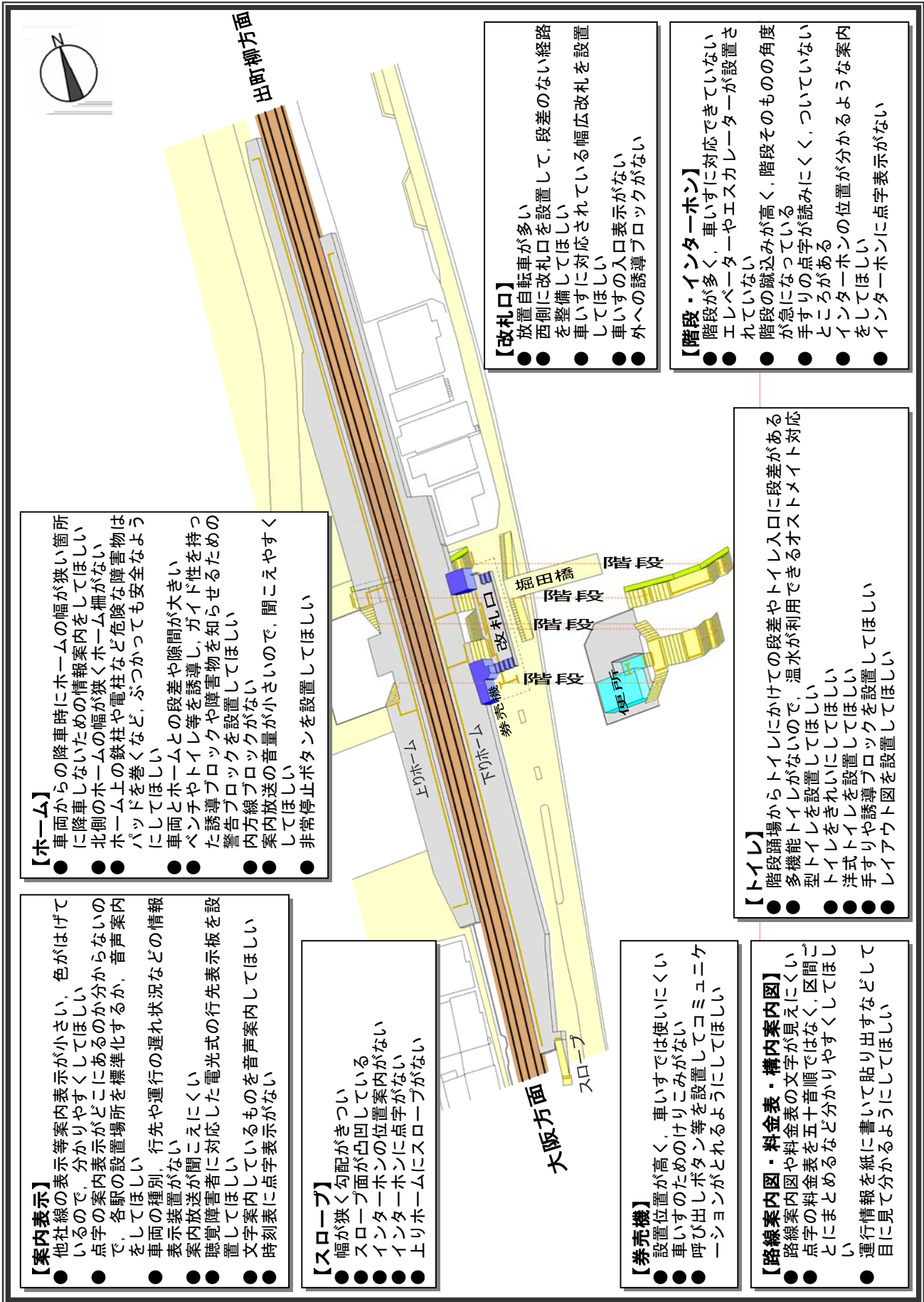
- (ア) 券売機の設置位置が高く、車いすでは使いにくい。
- (イ) 券売機に車いすのためのけりこみがない。
- (ウ) 券売機に呼び出しボタン等を設置してコミュニケーションがとれるようにしてほしい。
- (エ) 車いすに対応されている幅広改札を設置してほしい。
- (オ) 改札口に車いすの入口表示がない。
- (カ) 階段付近のインターホンの位置が分かるような案内をしてほしい。
- (キ) 階段付近のインターホンに点字表示がない。
- (ク) ホーム上の時刻表に点字表示がない。
- (ケ) ホーム上に非常停止ボタンを設置してほしい。

この区分に基づく京阪藤森駅のバリアフリー状況を表一7に示します。また、京阪藤森駅の課題・問題点マップを図一10に示します。

表-7 京阪藤森駅のバリアフリー状況

鉄 道 名		京阪電気鉄道		
路 線 名		京阪本線		
駅 名		藤森駅		
駅 の 構 造		地上駅		
1日平均乗降客数(平成18年)		15,204人		
最大段差	出入口～改札口(改札外)	0.0m		
	改札口～プラットホーム(改札内)	1.37m(地下ホーム連絡通路～ホーム:4.76m)		
段差解消の状況	出入口～改札口(改札外)	○	平坦	
	改札口～プラットホーム(改札内)	×	段差あり, チェアメイト	
情報案内設備	誘導用・警告用ブロックの設置状況	○	出入口～券売機～改札口～プラットホームに連続して有り	
	ホーム上での運行情報設備	音声案内	○	有り
		文字情報	×	列車接近表示機能, 緊急情報表示機能有り
	券売機に併設した点字料金表示	○	有り	
利便施設	トイレ	×	車いす対応型トイレ無し	
	休憩設備	○	ベンチ有り	
個別設備	プラットホーム	○	ホーム端の転落防止柵及びホーム上の警告用ブロックが共に有り	
	券売機	×	無し	
	改札口	×	無し	

図-10 京阪藤森駅の課題・問題点



**【ホーム】**

- 車両からの降車時にホームの幅が狭い箇所  
に降車しないための情報案内をしてほしい
- 北側のホームの幅が狭くホーム柵がない
- ホーム上の鉄柱や電柱など危険な障害物は  
パッドを巻くなど、ぶつかっても安全なよう  
にしてほしい
- 車両とホームとの段差や隙間が大きい
- ベンチやトイレ等を誘導し、ガイド性を持つ  
た誘導ブロックや障害物を知らせるための  
警告ブロックを設置してほしい
- 内方線ブロックがない
- 案内放送の音量が小さいので、聞こえやすく  
してほしい
- 非常停止ボタンを設置してほしい

**【案内表示】**

- 他社線の表示案内表示が小さい、色がはげ  
るので、分かりやすくしてほしい
- 点字の案内表示がどこにあるのか分らないの  
で、各駅の設置場所を標準化する、音声案内  
をしてほしい
- 車両の種類、行先や運行の遅れ状況などの情報  
表示装置がない
- 案内放送が聞こえにくい
- 聴覚障害者に対応した電光式の行先表示板を設  
置してほしい
- 文字案内しているものを音声案内してほしい
- 時刻表に点字表示がない

**【スロープ】**

- 幅が狭く勾配がきつい
- スロープ面が凸凹している
- インターホームの位置案内がない
- インターホームに点字がない
- 上りホームにスロープがない

**【券売機】**

- 設置位置が高く、車いすでは使いにくい
- 車いすのためのけりこみがない
- 呼び出しボタン等を設置してコミュニケ  
ーションがとれるようにしてほしい

**【路線案内図・料金表・構内案内図】**

- 路線案内図や料金表の文字が見えにくい
- 点字の料金表を五十音順ではなく、区間ご  
とにまとめるなど分かりやすくしてほしい
- 運行情報を紙に書いて貼り出すなどして  
目に見て分かるようにしてほしい

**【改札口】**

- 放置目転車が多い
- 西側に改札口を設置して、段差のない経路  
を整備してほしい
- 車いすに対応されている幅広改札を設置  
してほしい
- 車いすの入口表示がない
- 外への誘導ブロックがない

**【階段・インターホン】**

- 階段が多く、車いすに対応できていない
- エレベーターやエスカレーターが設置さ  
れていない
- 階段の蹴込みが高く、階段そのものの角度  
が急になっている
- 手すりの点字が読みにくく、ついていない  
ところがある
- インターホンの位置が分かるような案内  
をしてほしい
- インターホンに点字表示がない

**【トイレ】**

- 階段踏場からトイレにかけての段差やトイレ入口に段差がある
- 多機能トイレがないので、温水が利用できるオストメイト対応  
型トイレを設置してほしい
- トイレをきれいにしてほしい
- 洋式トイレを設置してほしい
- 手すりや誘導ブロックを設置してほしい
- レイアウト図を設置してほしい



## 2 周辺道路等の課題・問題点

京阪藤森地区における道路の課題・問題点などの概要を示します。

また、道路などの課題・問題点マップを図一11に示します。

### (1) 生活関連経路Ⅰ（市道 深草西浦緯15号線（通称：竹田出橋通）：深草西浦南公園～師団街道）

- (ア) 木の根の押し上げなどによる舗装の凸凹をなくしてほしい。
- (イ) グレーチングの網目が大きい。
- (ウ) 横断勾配がきつい。
- (エ) 車道部を縮小して歩道の幅を広くしてほしい。
- (オ) 誘導・警告ブロックを連続させてほしい。
- (カ) 深草西浦南公園の入口部分の段差をなくしてほしい。
- (キ) 視覚障害者用の音響信号を設置してほしい。

### (2) 生活関連経路Ⅱ（市道 河原町十条観月橋線（通称：師団街道）：竹田出橋通～市道六地藏竹田線）

#### ア 道路部

- (ア) 舗装の凸凹をなくしてほしい。
- (イ) 縦断勾配がきつい。
- (ウ) 師団街道のクランク部の横断歩道橋が歩行者の通行の支障となっている。

#### イ 竹田出橋通との交差点

- (ア) 交差点内のグレーチングの網目が大きい。

### (3) 生活関連経路Ⅲ（市道 六地藏竹田線：京都市青少年科学センター～師団街道）

- (ア) 舗装の凸凹をなくしてほしい。
- (イ) 歩道内の電柱が通行の支障となっているので移設してほしい。
- (ウ) 放置自転車を撤去してほしい。
- (エ) 車止めが邪魔になっている。

### (4) 生活関連経路Ⅳ（市道 深草緯5号線：名神高速道路南側東西道路（師団街道～京阪藤森駅西側））

- (ア) 歩行者が通行する場所が明確でない。

### (5) 生活関連経路Ⅴ（市道 深草緯4号線，深草緯81号線，深草経176号線：京阪藤森駅西側南北道路（名神高速道路～京阪藤森駅北踏切））

- (ア) グレーチングの網目が大きい。
- (イ) 横断勾配がきつい。
- (ウ) L字側溝が凸凹している。

**(6) 生活関連経路Ⅵ (市道 深草緯74号線, 深草疏水通: 京阪藤森駅北踏切~極楽橋)**

**ア 道路部**

- (ア) ベンチを置くなど歩行空間の整備をしてほしい。
- (イ) 舗装の凸凹をなくしてほしい。
- (ウ) 縦断・横断勾配がきつい。
- (エ) 放置自転車が邪魔になっている。

**イ 京阪藤森駅北踏切**

- (ア) 歩行者空間を広げてほしい。
- (イ) 舗装の凸凹をなくしてほしい。
- (ウ) 踏切へと結ぶ経路の縦断勾配がきつい。
- (エ) グレーチングの網目が大きい。
- (オ) 車いすがレールの溝にはまらないようにしてほしい。

**(7) 生活関連経路Ⅶ (市道 六地藏竹田線: 極楽橋~本町通)**

- (ア) 歩行者空間を明確にしてほしい。
- (イ) 放置自転車や路上駐車が多い。

**(8) 生活関連経路Ⅷ (市道 本町通: 深草小学校西側~大岩街道)**

- (ア) 歩道を設置してほしい。
- (イ) 電柱や街路灯が通行の支障となっているので移設してほしい。
- (ウ) 本町通への陳列商品のはみ出しをなくしてほしい。
- (エ) 放置自転車や路上駐車が多い。

**(9) 生活関連経路Ⅸ (市道 深草緯248号線: 本町通~大岩街道)**

- (ア) 歩道を設置してほしい。
- (イ) 商品のはみ出しをなくしてほしい。
- (ウ) 放置自転車や路上駐車が多い。

**(10) 生活関連経路Ⅹ (主要府道 大津淀線 (通称: 大岩街道): 本町通~市道深草緯248号線)**

**ア 道路部**

- (ア) 歩道の幅が狭い。
- (イ) 舗装が凸凹している。
- (ウ) 歩道内の電柱が通行の支障となっているので移設してほしい。
- (エ) グレーチングの網目が大きい。

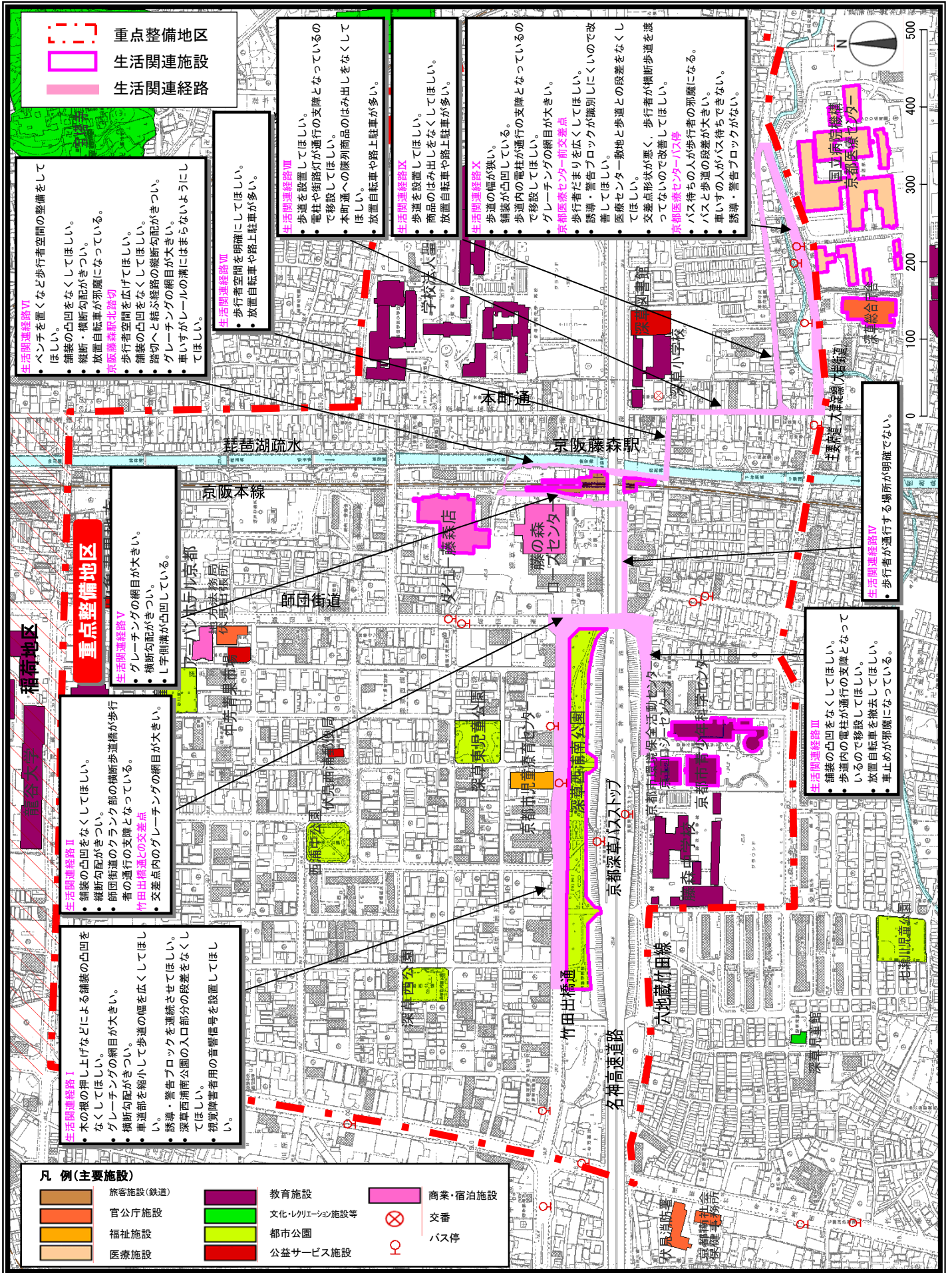
**イ 京都医療センター前交差点**

- (ア) 歩行者だまりを広くしてほしい。
- (イ) 誘導・警告ブロックが識別しにくいので改善してほしい。
- (ウ) 医療センター敷地と歩道との段差をなくしてほしい。
- (エ) 交差点形状が悪く、歩行者が横断歩道を渡ってないので改善してほしい。

ウ 京都医療センターバス停

- (ア) バス待ちの人が歩行者の邪魔になる。
- (イ) バスと歩道の段差が大きい。
- (ウ) 車いすの人がバス待ちできない。
- (エ) 誘導・警告ブロックがない。

図-11 道路の課題・問題点



### 3 京阪藤森地区の交通の課題

京阪藤森地区は、駅を中心に商業施設が立地しているほか、官公庁施設や教育施設、医療施設など日常生活に必要となる施設が多く立地しており、地区内には多数の公園が整備されていることから、『安心・安全に生活でき、快適で温もりのあるまち』として、まちづくりを進めています。

そのためには、そこで生活する住民や数多く訪れる人々が、安心して快適に歩くことができる「まち」にする必要があります。

しかし、現在は、幹線道路の慢性的な渋滞、細街路における多くの通過車両及び多くの放置自転車など様々な交通問題を抱えています。このような状況では、バリアフリーの取組の効果も減少してしまいます。

このため、当該地区のバリアフリー化を推進するためには、地区の交通問題に対する京都市の他の施策と連携し地区の交通環境を含めた取組が必要です。

### 4 京阪藤森地区の生活関連施設における課題

京阪藤森地区は、官公庁施設や教育施設、医療施設など日常生活に必要となる施設が多く立地しており、高齢者や障害のある方などの利用が多い施設も数多くありますが、視覚障害者誘導用ブロックや多機能トイレが未整備であるなど、一部に十分なバリアフリー対応がされていない箇所があるため、これらの改善に向けて継続した取組が必要となっています。

## 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京阪藤森地区の課題・問題点を踏まえ、今後、公共交通事業者、道路管理者、京都府公安委員会などが京阪藤森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。

なお、だれもが利用しやすい旅客施設とするためには、個々の施設の整備状況が特に重要であるため、公共交通事業者が実施する旅客施設のバリアフリー化事業計画は、より具体的な内容を示します。

ここに示す事業計画は、

### ① 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、移動等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

### ② 特定事業以外のバリアフリー化事業計画

特定事業にあわ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

### ③ その他の事業計画

京阪藤森地区内の国道24号において行われる、電線共同溝事業などのバリアフリー化の推進に関連する事業の計画

に区分し、その概要を示しています。目標年次については、

- |      |   |
|------|---|
| ① 短期 | 平成22年までに事業を完了させることを目標とするもの  |
| ② 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。

なお、特定事業については、京阪藤森地区基本構想策定後、公共交通事業者、道路管理者、京都府公安委員会などが、それぞれ京阪藤森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 京阪藤森駅のバリアフリー化事業計画の概要

### (1) 京阪藤森駅の事業計画の基本的な考え方

鉄道事業者が、京阪藤森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 利用動線の整備

地上の改札階とホーム及び地下通路を結ぶエレベーターの設置による段差解消や階段手すりの改良により、高齢者や障害のある方などがより円滑に移動できるよう、バリアフリー化事業を実施していきます。また、駅西側に改札口を新設し、改札口とホームを結ぶエレベーターを設置します。

#### イ 情報案内設備の整備

エレベーターやトイレへ誘導する視覚障害者誘導用ブロックの設置やホーム縁端警告ブロックへのプラットホームの内方向を示す内方線の追加設置、トイレのレイアウト図の設置、構内案内図の改善等により、高齢者や障害のある方などにとって、より分かりやすい案内情報が提供できるよう、バリアフリー化事業を実施していきます。

#### ウ 利便設備の整備

現在のトイレをオストメイト対応（人工肛門や人工膀胱を付けた方が器具の洗浄などを行える設備を備える）にするなど多機能トイレへ改善します。また、一般トイレについても高齢者等が利用しやすいように手すりの設置等の改良を行います。

#### エ 個別設備の整備

改札口を車いすの方が通行できるよう、幅広改札口を設置します。また、駅西側に新設する改札口の券売機を車いすの方が利用しやすいように蹴り込みを整備します。

### (2) その他の課題に対する考え方

連絡会議や分科会などで提起された上記以外の様々な課題・問題点や京阪藤森駅以外の駅でも共通の課題となっているものについて、基本的な考え方を示します。

#### ア 駅西側への改札口の新設

現在の京阪藤森駅の利便性及び利用動線を考慮し、駅西側に改札口を新設することにより、高齢者や障害のある方などがより円滑に移動できるようにします。

#### イ 様々な設備の改善の検討

階段手すりの点字表示の設置位置・表示内容の改善や文字の見やすいタッチパネル式券売機の設置、ホーム上への非常停止ボタンの設置、その他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あわせ、できる限り多くの設備の改善を図るよう努めます。

#### ウ 案内表示や緊急情報表示の在り方の検討

公共交通機関旅客施設の移動等円滑化整備ガイドラインに沿った案内表示等の統一化、緊急時等の情報表示並びに国際観光都市の交通の要所としての案内表示（多言語表示など）やより分かりやすい料金表、路線図及び情報案内表示等について、関係事業者と協議しながら検討を進めます。

## エ 全駅共通の課題の検討

ホームと車両の乗降口との段差の縮小等、京阪藤森地区の駅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。

### (3) バリアフリー化事業計画の概要

以下の事業を公共交通特定事業に位置づけて事業実施を図ります。

- (ア) 改札階から地下通路及び上り・下り各ホームへのエレベーターの設置（2基）
- (イ) 多機能トイレの設置及び一般トイレの改良
- (ウ) トイレの手すり・レイアウト図の設置
- (エ) 階段手すりの改良
- (オ) 幅広改札口の設置
- (カ) 視覚障害者誘導用ブロックの設置・改善
- (キ) ホーム縁端警告ブロックへの内方線の追加設置
- (ク) 構内案内図の改善







京阪藤森駅における公共交通特定事業計画の概要を表一8に、また、公共交通特定事業以外の事業計画の概要を表一9に示します。

表一8 京阪藤森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				
			H20	21	22	23	～
京 阪 藤 森 駅	改札階から地下通路及び上り・下り各ホームへのエレベーターの設置（2基）	京阪電気鉄道					
	多機能トイレの設置及び一般トイレの改良						
	トイレの手すり・レイアウト図の設置						
	階段手すりの改良						
	幅広改札口の設置						
	視覚障害者誘導用ブロックの設置・改善						
	ホーム縁端警告ブロックへの内方線の追加設置						
	構内案内図の改善						



表一〇 京阪藤森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				
			H20	21	22	23	～
京阪藤森駅	駅西側への改札口の新設	京阪電気鉄道					
	文字の見やすいタッチパネル式券売機の設置						
	各ホームに非常通報ボタンの設置						
	券売機の蹴り込みの改善						
	様々な設備の改善の検討						
	鉄道事業者における共通課題の検討						

※ 特定事業計画作成の段階で、特定事業として実施可能かどうかの検討を行い、可能な限り、表一〇の事業と一体的な整備を行うものとします。

京阪藤森駅におけるバリアフリー化事業計画の主なものを図一〇に、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、京阪藤森駅を発着する鉄道車両及び京阪藤森地区のバス停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や次停車駅名等の案内表示装置などをはじめとした移動等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。

その中で、扉が開いている時にチャイムにより扉位置を知らせる装置についても、車両の更新・改良時にあわせて、順次、整備を図ります。


#### 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等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

京阪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一10及び表一11に示します。

表一10 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			
	H20	21	22	23
京阪藤森地区のバス停を発着する車両の約50～60%をワンステップ・ノンステップバスとする				

<参考> 京阪バスの車両の更新計画（他都市を含む全営業所）

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19年度末 (2007年度末)	571	201	154	62%
平成20年度末 (2008年度末)	571	203	197	70%
平成22年度末 (2010年度末)	571	195	276	82%

(※) 高速バス、リムジンバスを含む。

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

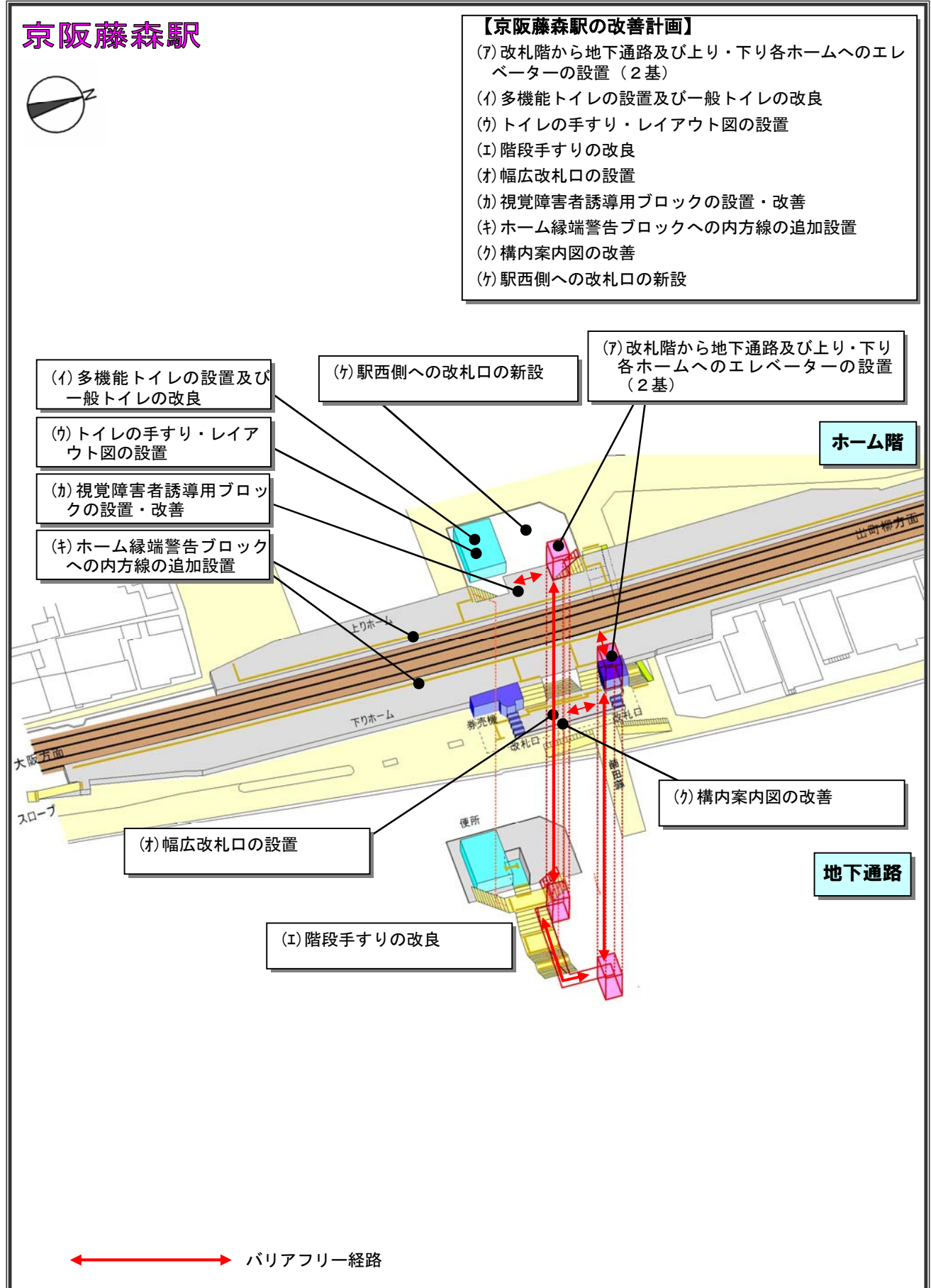
事業内容	目標年次				
	H20	21	22	23	～
京阪藤森地区のバス停を発着する車両の約90%をノンステップバスとする					

<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	ワンステップバスの車両数	ノンステップバスの車両数	ノンステップバス・ワンステップバスの割合
平成19年度末 (2007年度末)	760	27	534	74%
平成20年度末予定 (2008年度末予定)	760	27	(※) 607	83%
平成22年度末予定 (2010年度末予定)	760	27	(※) 713	97%

(※) 導入する車両の一部がワンステップバスに変更となる場合がある。

図-12 京阪藤森駅のバリアフリー化事業計画



※イメージ図であり、実際の形状・寸法とは異なります。

### 3 道路のバリアフリー化事業計画の概要

#### (1) 事業計画の基本的な考え方

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計画等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 生活関連経路

生活関連経路においては、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 生活関連経路以外の道路

駅周辺に広く分布する商業施設、公共・公益施設への歩行者の移動経路や駅周辺に居住する市民及び京都を訪れる観光客の京阪藤森駅へのアクセス経路の確保などの観点から、重点整備地区内のその他の道路について、道路特定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努めます。

また、京都国道事務所が管理する国道 24 号においては、現在取組中の「国道 24 号電線共同溝事業」の中で、可能な限りバリアフリー化基準に適合させた整備を実施します。

##### ウ その他

###### (7) 安全・快適な歩行空間の確保について

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。

また、乱雑に駐輪されている無料駐輪場については、適切な管理運営を行うために有料化等を含めた検討を行います。

看板・商品等の歩道などへのはみ出しについては、地元・商店街の取組などと協力・連携を図りながら取組を進めます。

###### (4) 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 20 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

京阪藤森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				
			H20	21	22	23	~
生活関連経路Ⅰ	市道 深草西浦緯15号線 (通称：竹田出橋通)	段差、勾配の改善					
生活関連経路Ⅱ	市道 河原町十条観月橋線 (通称：師団街道)						
生活関連経路Ⅲ	市道 六地藏竹田線						
生活関連経路Ⅳ	市道 深草緯5号線	歩行者優先策の検討					
生活関連経路Ⅴ	市道 深草緯4号線, 深草緯81号線, 深草経176号線						
生活関連経路Ⅵ	市道 深草緯74号線, 深草疏水通						
生活関連経路Ⅶ	市道 六地藏竹田線						
生活関連経路Ⅷ	市道 本町通						
生活関連経路Ⅸ	市道 深草緯248号線						
生活関連経路Ⅹ	主要府道 大津淀線 (通称：大岩街道)	段差、勾配の改善	 注)				

注) 原則として平成22年までの事業完了をめざすが、可能な限りバリアフリー化基準に適合させた整備を実施するために、関係機関との協議等、平成22年以降も含めて長期的に取り組を進める。

表-13 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				
			H20	21	22	23	~
—	重点整備地区内のその他の道路	歩行者優先策の検討					

## 4 交通安全施設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、重点整備地区において、高齢者や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

視覚障害のある方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）の設置等の検討を行います。

#### 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影響・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 20 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

京阪藤森地区における交通安全特定事業計画の概要を表一 1 4 に示します。

表一 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				
			H20	21	22	23	~
生活関連経路Ⅰ	市道 深草西浦緯15号線 (通称：竹田出橋通)	違法駐車の影響・取締り及び広報・啓発の推進	▶注				
生活関連経路Ⅱ	市道 河原町十条観月橋線 (通称：師団街道)		▶注				
生活関連経路Ⅲ	市道 六地藏竹田線		▶注				
生活関連経路Ⅳ	市道 深草緯5号線		▶注				
生活関連経路Ⅴ	市道 深草緯4号線, 深草緯81号線, 深草経176号線		▶注				
生活関連経路Ⅵ	市道 深草緯74号線, 深草疏水通		▶注				
生活関連経路Ⅶ	市道 六地藏竹田線		▶注				
生活関連経路Ⅷ	市道 本町通		▶注				
生活関連経路Ⅸ	市道 深草緯248号線		▶注				
生活関連経路Ⅹ	主要府道 大津淀線 (通称：大岩街道)		▶注				
交 差 点	第二軍道と師団街道の交差点	視覚障害者用付加装置 (音響装置)の設置等 の検討	▶				
	国道24号(通称：竹田街道)と 市道六地藏竹田線の交差点		▶注				

注) 現在すでに取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。道路及び交通安全施設などのバリアフリー化事業計画を図一 1 3 に示します。





## 5 その他のバリアフリー化事業計画の概要

### (1) 旅客施設以外の生活関連施設における事業計画の基本的な考え方

京阪藤森地区の旅客施設を除く官公庁施設，教育施設，商業施設，医療施設等の生活関連施設においては，段差・勾配の改良等のバリアフリー化の取組を進めます。特に，高齢者や障害のある方などが多数利用すると考えられる主要な生活関連施設においては，できる限り，バリアフリー化基準に適合するよう改善の取組を進めます。

### (2) 都市公園におけるバリアフリー化事業計画の概要

京阪藤森地区において，高齢者や障害のある方などが利用する主要な都市公園として，深草西浦南公園が挙げられます。この深草西浦南公園において，段差・勾配の改良等による公園入口及び公園内経路の改善並びにベンチなどの休憩施設の改善等の取組を進めます。

### (3) 建築物等におけるバリアフリー化事業計画の概要

京阪藤森地区において，高齢者や障害のある方などが多数利用し，バリアフリー化が必要な施設として，深草総合庁舎，青少年科学センター，京エコロジーセンター，京都医療センター，ダイエー藤森店などの施設が挙げられます。これらの施設管理者には，バリアフリー新法による基本構想策定についてご理解いただき，建築物のバリアフリー化事業の実施について協議を行いました。

以下に，これらの施設における主要なバリアフリー化事業計画の概要を示します。

#### ア 深草総合庁舎におけるバリアフリー化事業の概要

深草総合庁舎においては，表面の着色等により弱視の方が識別しやすいようにする等の視覚障害者誘導用ブロックの改良，車いす対応型トイレへのオストメイト機能の付加等の取組を進めます。

#### イ 京都市青少年科学センターにおけるバリアフリー化事業の概要

青少年科学センターにおいては，入口付近のスロープ等の視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法の改善，階段・スロープへの手すりの設置，触知案内板や音声案内の設置，建物内の階段やスロープへの視覚障害者誘導用ブロックの設置，車いす対応型トイレへのオストメイト機能の付加，一般トイレの手すり・視覚障害者誘導用ブロックの改良，階段手すりの2段手すりへの改良等の取組を進めます。

#### ウ 京都市環境保全活動センター「京エコロジーセンター」におけるバリアフリー化事業の概要

京エコロジーセンターにおいては，車いす対応型トイレへのオストメイト機能の付加，手すりの改良，階段手すりの2段手すりへの改良等の取組のための検討を進めます。

#### エ 独立行政法人国立病院機構京都医療センターにおけるバリアフリー化事業の概要

京都医療センターにおいては，入口付近の視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法の改善，触知案内板付近への音声案内の設置，車いす対応型トイレへのオストメイト機能の付加，一般トイレの手すりの改良，階段手すりの2段手すりへの改良等の取組を進めます。

#### オ ダイエー藤森店におけるバリアフリー化事業の概要

ダイエー藤森店においては，入口付近や建物内の視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法の改善，触知案内板や音声案内の設置，男女共用の車いす対応型のオストメイト対応の多機能トイレの設置，トイレ入口への点字表示の触知案内板の設置，一般トイレの手すり・視覚障害者誘導用ブロックの改良，階段手すりの2段手すりへの改良，駐車場から入口に至るスロープへの手すりの設置等の取組を進めます。

## 6 ソフト施策及びその他の施策の概要

### (1) コミュニケーションのバリアフリー化の概要

バリアフリー化設備の整備にあわせ、市民が高齢者や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、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	高齢者や障害のある方など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 高齢者や障害のある方など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方など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る聴覚障害者への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 コミュニケーション用の絵記号を使ったコミュニケーション支援ツールを用いた障害者、高齢者、外国人などへの案内 改札口等に「耳マーク」の掲示検討及び聴覚障害者の求めに応じて、筆談で対応できる体制の検討 高齢者や障害のある方などへのサポート教育 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、自覚と理解を求めするための広報・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、関係行政機関などは、

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。

## 7 交通システムの円滑化について

京都市では，平成15年6月に策定した『「歩くまち・京都」交通まちづくりプラン』に基づいて，人が主役の歩いて楽しいまちづくりを推進しています。

今後とも，駐輪対策，渋滞対策等の京都市全体の交通システムの検討も含めて，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。

## 第8章 バリアフリー化事業の推進体制

今後、京阪藤森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) 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、京阪藤森駅、周辺の道路、建築物等において、関係事業者や障害者団体等と調整を図りながら、移動等円滑化整備ガイドラインに沿った整備を進めます。さらに、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。

#### (2) 道路特定事業計画及び交通安全特定事業計画作成の進め方

生活関連経路において実施す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、京阪藤森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、様々な観点から検討を行い、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、あわせて検討を行っていきます。

また、連絡会議や現地踏査などにおいて提起された生活関連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生活関連経路と一体的にバリアフリー化を図れるよう、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20年度末を目途に作成し、公表します。

### 2 その他のバリアフリー化事業の進め方

生活関連施設において実施する、建築物等のバリアフリー化事業の実施に当たっては、今後、施設の実態等を調査したうえで、具体的な改善方策を検討する必要があります。また、連絡会議や現地踏査などにおいて提起された環境整備の要望を踏まえ、高齢者や障害のある方などが利用しやすい施設の整備を検討する必要があります。

### 3 連絡会議による進行管理

これまで、京阪藤森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、京阪藤森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。

#### 4 公共交通特定事業に対する支援

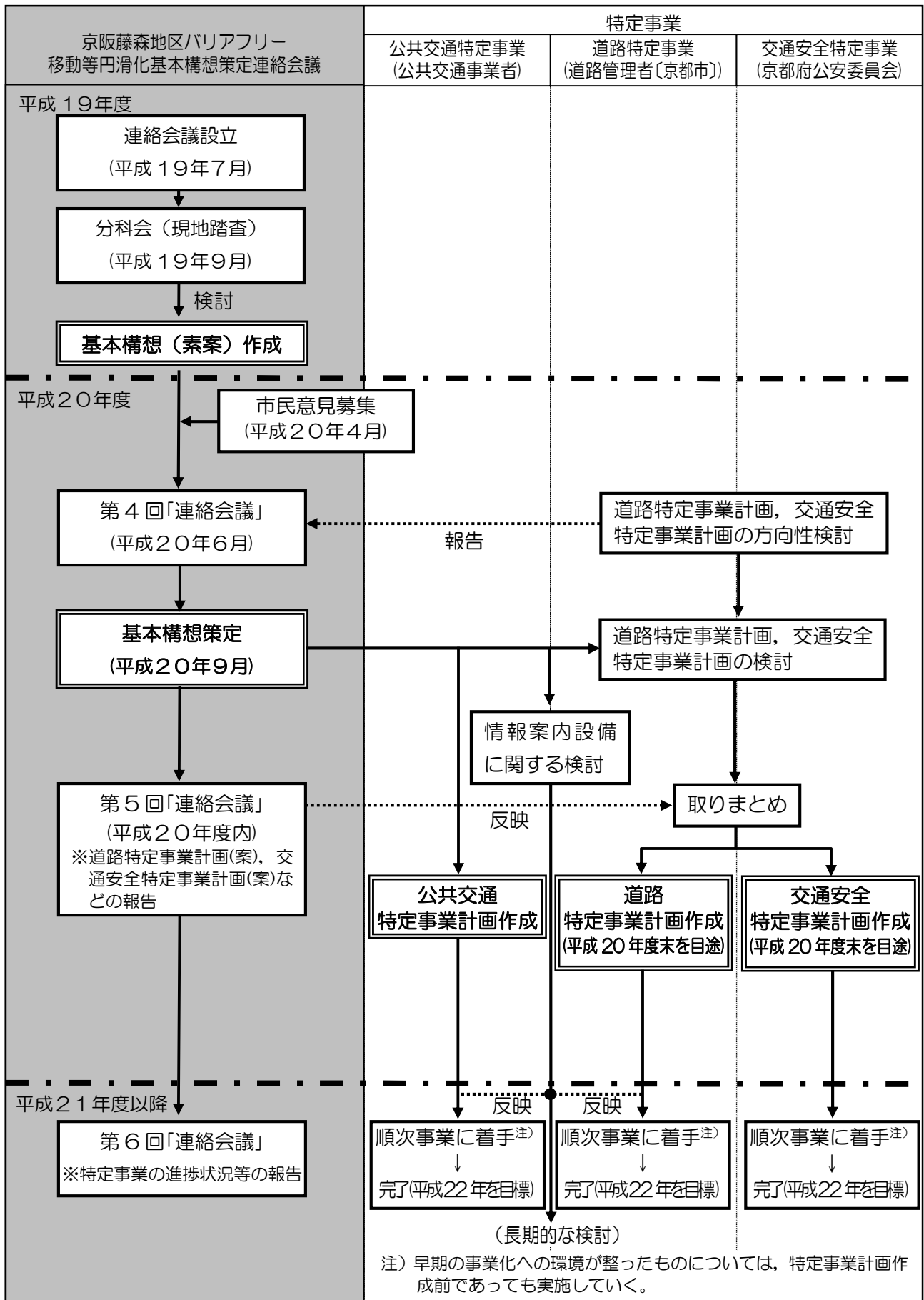
京都市は、京阪藤森駅へのバリアフリー化事業に対し、国及び京都府と連携し、必要な助成を行います。

#### 5 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、京阪藤森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、ホームページなどを順次更新し、情報提供を行います。

このバリアフリー化事業の推進体制の構成を図-14に示します。

図一14 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, ホームページなどを順次更新し, 情報提供します。

京阪藤森地区バリアフリー移動等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 19 年 9 月 18 日 (火) 13:15~17:00

(2) 参加者：総数 43 名

班別：1 班：調査員 11 名

(内訳：視覚障害のある方 2 名，聴覚・言語障害のある方 2 名，  
内部障害のある方 1 名，障害のない方 5 名，その他 1 名)

2 班：調査員 11 名

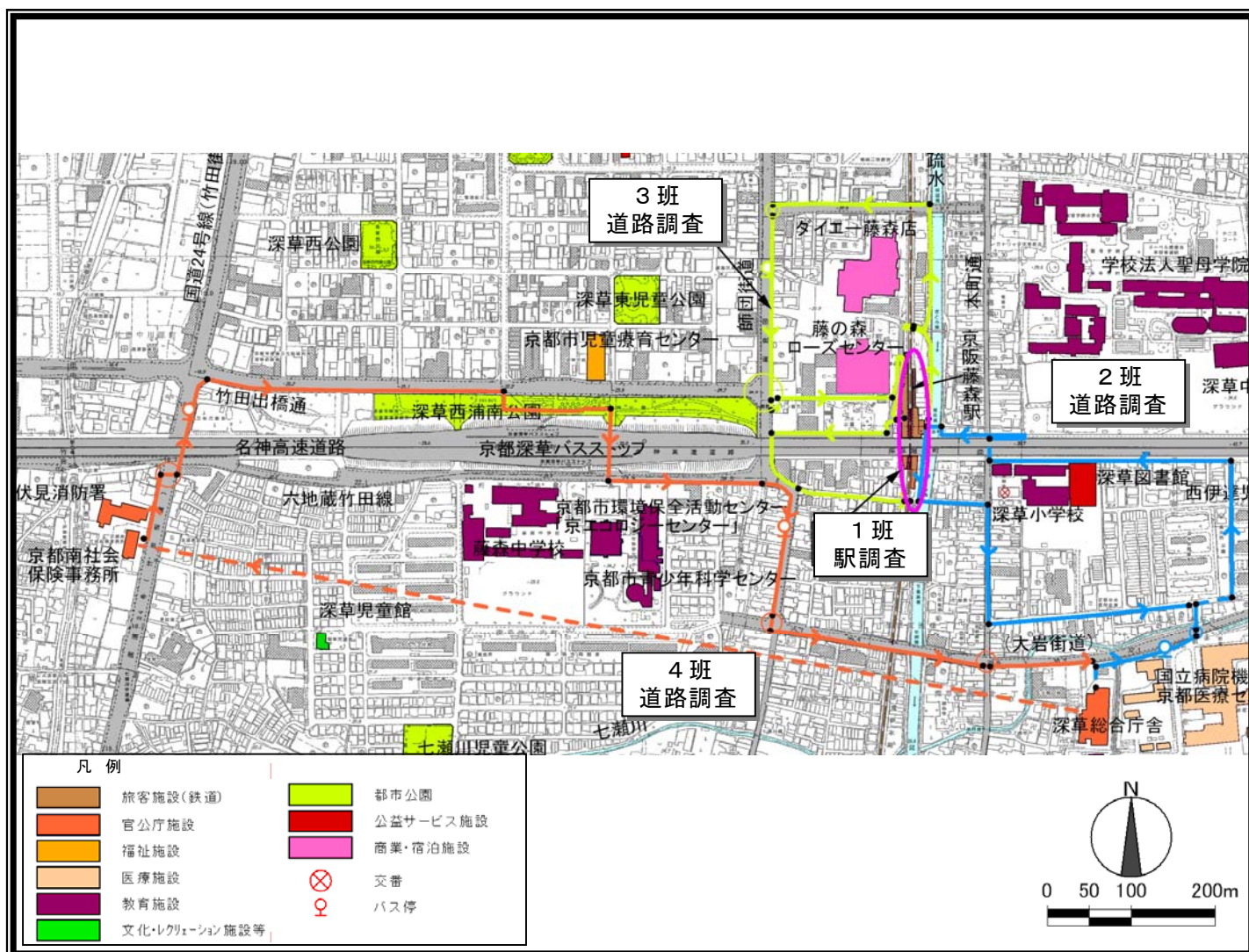
(内訳：障害のない方 8 名，その他 3 名)

3 班：調査員 11 名

(内訳：障害のない方 9 名，その他 2 名)

4 班：調査員 10 名

(内訳：聴覚・言語障害のある方 1 名，障害のない方 8 名，  
その他 1 名)



## 2 調査風景

### 1 班



駅調査風景



駅調査風景



駅調査風景

### 2 班



道路調査風景



道路調査風景



道路調査風景

### 3 班



道路調査風景



道路調査風景



道路調査風景

### 4 班



道路調査風景



道路調査風景



道路調査風景

### 会議風景



会場の様子



問題点のまとめ



問題点発表の様子



京阪藤森地区バリアフリー移動等円滑化基本構想策定連絡会議委員名簿

<50音順, 敬称略, 2008年9月1日現在>

青木 真美	議長	同志社大学商学部教授
伊豆 英明		京都市建設局水と緑環境部緑政課長(平成20年4月から)
磯田 真澄		京都市交通局自動車部技術課長(平成20年4月から)
大嶋 政夫		京都市建設局道路建設部道路計画課長(平成20年4月から)
岡嶋 多門		京都府伏見警察署交通課長
小野田 武彦		京都精神保健福祉推進家族会連合会理事
柿本 伍市		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(平成20年4月から)
河辺 正人		京阪電気鉄道株式会社鉄道事業部技術課長
窪田 和美	副議長	龍谷大学短期大学部教授
小林 正明		京都市建設局水と緑環境部緑地管理課長(平成20年4月から)
佐伯 康介		京都市都市計画局歩くまち京都推進室長(平成20年4月から)
信部 尚平		伏見区市政協力委員連絡協議会砂川学区会長
高川 央		京阪バス株式会社運輸部管理課長
高木 俊雄		伏見区市政協力委員連絡協議会深草学区会長
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
月本 薫		京都手をつなぐ育成会伏見支部副支部長
豊田 豊司		社団法人京都市老人クラブ連合会伏見区老人クラブ連合会会計
中井 浩之		京都市伏見区役所深草支所福祉部福祉介護課長(平成20年4月から)
中谷 香		京都市伏見区役所深草支所区民部まちづくり推進課長
根子 幸子		NPO法人京都市肢体障害者協会理事
羽田 祐治	オブザーバー	国土交通省近畿運輸局京都運輸支局首席運輸企画専門官(平成20年4月から)
福島 二三男		ローズマンション藤の森管理組合
増永 淳三		京都府警察本部交通部交通規制課調査官
松島 謙司		京都市聴覚障害者協会伏見支部副支部長
松田 好民		一般公募委員
松村 憲次	オブザーバー	京都府建設交通部交通対策課長(平成20年4月から)
溝上 省二		京都市都市計画局建築指導部建築審査課長(平成20年4月から)
三宅 英知	オブザーバー	京都市保健福祉局保健福祉部保健福祉総務課長(平成20年4月から)
村上 理		社団法人京都府視覚障害者協会監事
山上 忠春		京都府警察本部交通部駐車対策課課長補佐(平成20年3月から)
山口 彰		京都市建設局土木管理部伏見土木事務所長
弓倉 咲子		一般公募委員(平成19年12月から)
横木 孝司		京都市建設局土木管理部自転車政策課長(平成19年11月から)
渡辺 清和		NPO法人京都市中途失聴・難聴者協会理事

【前委員】肩書きは、委員就任時のもの

相田 正雄		京都市交通局自動車部技術課長(平成20年3月まで)
石崎 了		京都市都市計画局交通政策室長(平成20年3月まで)
岩本 葉介		京都市建設局道路建設部道路環境整備課長(平成20年3月まで)
岡本 良行		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(平成20年3月まで)
奥 美里		京都市都市計画局建築指導部建築審査課長(平成20年3月まで)
久米 直明		一般公募委員(平成19年8月まで)
藏屋 克彦		京都府警察本部交通部駐車対策課課長補佐(平成20年2月まで)
澤田 忠明		京都市建設局土木管理部放置車両対策課長(平成19年10月まで)
下河邊 英寿	オブザーバー	京都府企画環境部交通対策課参事(平成20年3月まで)
下畑 賢治	オブザーバー	国土交通省近畿運輸局京都運輸支局首席運輸企画専門官(平成20年3月まで)
辻 司郎		京都市伏見区役所深草支所福祉部福祉介護課長(平成20年3月まで)
中村 豊彦		京都市建設局水と緑環境部緑地管理課長(平成20年3月まで)
藤井 俊志		京都市建設局水と緑環境部緑政課長(平成20年3月まで)
松本 重雄	オブザーバー	京都市保健福祉局保健福祉部保健福祉総務課長(平成20年3月まで)