

ＪＲ藤森地区 バリアフリー 移動等円滑化基本構想



平成26（2014）年3月
京 都 市

は じ め に



京都市長 門川 大作

自然と調和した町並みが広がり、歴史あるお社や親しみある商店街など、豊かな文化と温かな人のつながりが息づく JR 藤森エリア。そうした地域の魅力は、ゆっくり歩いてこそ深く味わうことができます。

お年寄りや障害のある方、小さなお子さん連れの御家族、国内外からお越しの観光客の皆様など全ての方々に、安心・安全、快適にその魅力を感じていただきたい。そして、この JR 藤森エリアをもっと好きになっていただきたい。そんな思いを込めて、この度、「JR 藤森地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」を策定いたしました。

本構想では、駅やその周辺道路等のバリアフリー化を重点的、一体的に進めていくための考え方や改善の概要などをお示ししています。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ながら、多くの皆様が待ち望んでおられる JR 藤森駅へのエレベーターや運行情報設備の整備、さらには駅周辺道路の段差解消などを着実に進めてまいります。

人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現に向けた取組に、皆様の御支援と御協力をお願い申し上げます。

結びに、JR 藤森・深草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 26 年 3 月

目 次

第1章 「JR 藤森地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」の概要	
1 JR 藤森地区基本構想策定の背景	1
2 JR 藤森地区基本構想の位置付け	4
3 目標年次	5
第2章 JR 藤森駅周辺の概況	
1 JR 藤森駅周辺の特性	6
2 伏見区の人口及び高齢化率の推移等	7
3 JR 藤森駅周辺の公共交通機関	8
4 JR 藤森駅周辺の施設の立地状況及び道路の現況	9
第3章 JR 藤森地区におけるバリアフリー化の方向性	
1 上位計画・関連計画の構成	10
2 JR 藤森地区におけるバリアフリー化の方向性	11
3 JR 藤森地区基本構想の策定に向けた基本的な考え方	12
4 JR 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	13
第4章 JR 藤森地区の重点整備地区について	
1 生活関連施設	15
2 生活関連経路	16
3 重点整備地区	16
第5章 JR 藤森地区の現状に関する御意見と課題	
1 旅客施設に関する御意見	18
2 生活関連経路に関する御意見	20
3 JR 藤森地区の課題	22
第6章 JR 藤森地区におけるバリアフリー化の概要	
1 旅客施設及び車両のバリアフリー化の概要	23
2 道路のバリアフリー化の概要	27
3 交通安全施設などのバリアフリー化の概要	30
4 その他のバリアフリー化の取組に関する概要	30
5 「みやこユニバーサルデザイン推進指針」に基づくソフト対策の推進	30
第7章 バリアフリー化事業の推進体制	
1 連絡会議による進行管理	32
2 バリアフリー化事業の進捗状況に関する情報発信	32
3 その他のバリアフリー化の取組の推進	32
＜参考資料1＞	
第1回「JR 藤森・深草地区バリアフリー移動等円滑化基本構想策定連絡会議」 〔現地踏査〕の概要	34
＜参考資料2＞	
「JR 藤森・深草地区バリアフリー移動等円滑化基本構想策定連絡会議」 委員等一覧	36

第1章 「JR 藤森地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」の概要

京都市では、JR 藤森駅周辺を対象とした地区（以下「JR 藤森地区」といいます。）において、駅や道路、施設などのバリアフリー化^{※1)}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」（以下「バリアフリー法」といいます。）及び「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」に基づき、「JR 藤森・深草地区バリアフリー移動等円滑化基本構想策定連絡会議^{※2)}」（以下「連絡会議」といいます。）を設置し、「JR 藤森地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」（以下「JR 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。

※1 段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置など、日常生活や社会生活における様々な障壁（バリア）を取り除くこと

※2 JR 藤森地区と深草地区の基本構想の策定に当たっては、合同で連絡会議を開催し、検討しました。

1 JR 藤森地区基本構想策定の背景

（1）国内外におけるバリアフリーに向けての動向

国際連合においては、昭和 57 年の総会で、昭和 58 年から平成 4 年までを「国連・障害者の十年」と宣言する「障害者に関する世界行動計画」が決議され、各国が計画的な課題解決に取り組んできました。また、平成 18 年の総会で、国際人権法に基づく人権条約として、「障害者権利条約」が採択されました。

日本においては、諸外国に例をみないほど急速に高齢化が進み、平成 25 年には、国民の 4 人に 1 人が 65 歳以上となる本格的な高齢社会を迎えており、高齢者も社会の担い手の一員として、充実した生活を送ることができる、豊かで活力ある社会をつくることが求められています。

さらに、障害のある方もない方も同じように生活できる社会を目指す「ノーマライゼーション」や、より多くの方が利用しやすいまちづくり、ものづくりを進める「ユニバーサルデザイン」の考え方が広まっており、高齢者や障害のある方をはじめ、すべての人が可能な限り自立して日常生活や社会生活を送ることができる環境の整備が必要となっています。

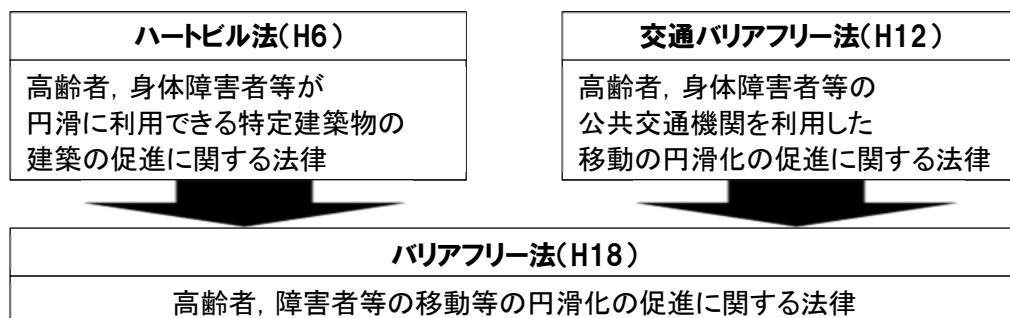
（2）日本におけるバリアフリー施策の経緯

このような社会的背景から、高齢者や障害のある方等の自立した日常生活及び社会生活の確保に向け、平成 6 年 9 月に、建築物のバリアフリー化を進めるため、「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」といいます。）が、平成 12 年 11 月に、鉄道やバス等の公共交通機関の旅客施設^{※3)}、車両^{※4)}、旅客施設周辺の道路や信号機等のバリアフリー化を進めるため、「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」（以下「交通バリアフリー法」といいます。）が施行されました。また、平成 18 年 12 月には、より一体的・連続的な移動空間を形成するための総合的なバリアフリー施策を推進するため、「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」を統合した「バリアフリー法」が施行されました。

※3 鉄道駅、軌道停留所、バスターミナル等

※4 鉄道車両、軌道車両、乗合バス車両等

＜参考＞バリアフリー施策の経緯



(3) 京都市におけるバリアフリー施策の経緯

京都市では、すべての人が安心・安全で円滑に移動することのできる社会の実現に向け、平成14年10月に京都市独自に策定した「京都市交通バリアフリー全体構想」において、総合的かつ計画的にバリアフリー化を促進するため、「重点整備地区」を14地区選定し、地区内の25旅客施設について、平成22年度末までに計画的にバリアフリー化を進めてきました。

また、平成17年4月には、「京都市みやこユニバーサルデザイン推進条例」を制定し、同条例に定める「京都市みやこユニバーサルデザイン推進指針」に基づき、交通施策だけでなく、まちづくり、ものづくり、情報やサービスの提供等あらゆる施策において、すべての人の利用を前提に計画、実施することで、バリアをつくらない、又はバリアを限りなく少なくする事業を進めています。

さらに、平成22年1月には、クルマを重視したまちと暮らしから、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしへの転換を目指して、「歩くまち・京都」総合交通戦略」を策定し、「バリアフリー化の推進」を実施プロジェクトに位置付けるとともに、同戦略の行動規範として「歩くまち・京都」憲章」を制定しました。

(4) 「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」の策定

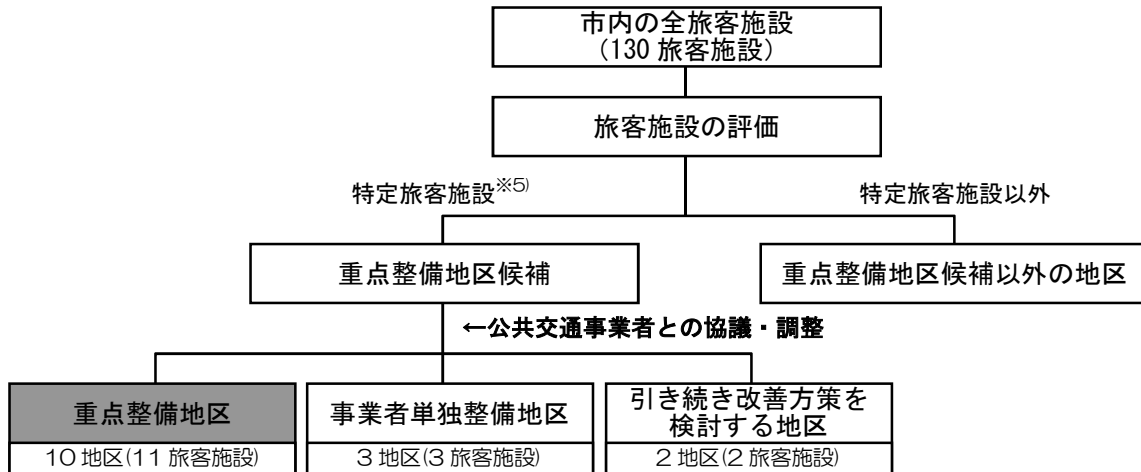
ア 「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」策定の趣旨

京都市では、平成14年に策定した「京都市交通バリアフリー全体構想」に基づき、国、京都府、公共交通事業者等の関係機関との連携・協調の下、交通バリアフリーを着実に推進してきました。

一方、高齢化の急速な進展やユニバーサルデザインの普及等、社会状況の変化に対応し、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現を図るためには、旅客施設及び周辺道路等の更なるバリアフリー化が必要となってきました。国においても、平成23年3月に「移動等円滑化の促進に関する基本方針」が改正され、平成32年度を目標年次としたより高い水準の目標が設定されるとともに、高齢者や障害のある方が自立して日常生活や社会生活を営むことができる社会を構築することの重要性と、それを実現するために移動等円滑化を促進することの必要性等が示されました。このような中、バリアフリー化を一層進めていくため、平成24年3月に「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」を策定しました。

イ 重点整備地区の選定と基本構想の策定

「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」では、市内の130の旅客施設の中から10地区の「重点整備地区」（11旅客施設）を選定しました。JR 藤森地区においては、平成25年度から深草地区及び西院地区とともに基本構想策定に向けた取組を始めました。



図－１ 重点整備地区の選定の流れ

※５ 特定旅客施設の要件

- ① 平均利用者が 3,000 人/日以上で、国が定める「公共交通移動等円滑化基準※⑥」を満たしていない旅客施設は、すべて「特定旅客施設」とする。
- ② 平均利用者が 3,000 人/日未満で、国が定める「公共交通移動等円滑化基準」を満たしていない旅客施設のうち、周辺状況等、地域の実情からバリアフリー化整備が必要であると評価したものを「特定旅客施設」とする。

※⑥ 公共交通移動等円滑化基準：バリアフリー法に基づき、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定めたもの

表－１ 重点整備地区と基本構想策定時期

公共交通事業者名 グループ名	JR 西日本	京 阪	阪 急	京 福	基本構想 策定時期
グループ A	太秦駅 JR 藤森駅 桃山駅	深草駅	大宮駅 上桂駅 嵐山駅 松尾大社駅		平成 24 年度 ～ 平成 30 年度
グループ B	西大路駅		西院駅	西院駅	

グループA 公共交通事業者から事業化の意向が示され、バリアフリー化整備を図るための条件等が整っている地区

グループB 公共交通事業者から事業化に向けての意向が得られているものの、バリアフリー化整備に向けて、調査や関係機関との調整等に多くの時間を要する地区

平成24年度に策定済み

2 JR 藤森地区基本構想の位置付け

(1) JR 藤森地区基本構想の内容

「JR 藤森地区基本構想」では、高齢者や障害のある方などの日常生活における移動や施設を利用する上での利便性・安全性の向上を図るべく、関係者が互いに連携し、JR 藤森駅や周辺道路などのバリアフリー化の重点的・一体的な推進を目指すため、「はばたけ未来へ！^{みやこ}京プラン」（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の基本方針や今後実施すべきバリアフリー化の概要などを定めます。

(2) JR 藤森地区基本構想に基づくバリアフリー化の推進

「JR 藤森地区基本構想」の策定後は、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会などが、国の定める「移動等円滑化基準」に基づき、バリアフリー化に向けた整備を図るための計画である「特定事業計画」を作成し、それに基づき、旅客施設や周辺道路等の整備を行います。特定事業計画とは、次に掲げるものです。

ア 公共交通特定事業計画

公共交通事業者（鉄道事業者等）が、エレベーターの整備等により、「重点整備地区」内の旅客施設や車両のバリアフリー化に向けて行う事業の計画です。

イ 道路特定事業計画

道路管理者が、歩道の段差や勾配の改善等により、「重点整備地区」内の道路のバリアフリー化に向けて行う事業の計画です。

ウ 路外駐車場特定事業計画

路外駐車場管理者が、障害のある方が利用できる駐車スペースの確保等により、「重点整備地区」内の路外駐車場のバリアフリー化に向けて行う事業の計画です。

エ 都市公園特定事業計画

公園管理者が、公園内の通路の勾配の改善等により、「重点整備地区」内の都市公園のバリアフリー化に向けて行う事業の計画です。

オ 建築物特定事業計画

建築主等が、エレベーターの整備等により、「重点整備地区」内の建築物のバリアフリー化に向けて行う事業の計画です。

カ 交通安全特定事業計画

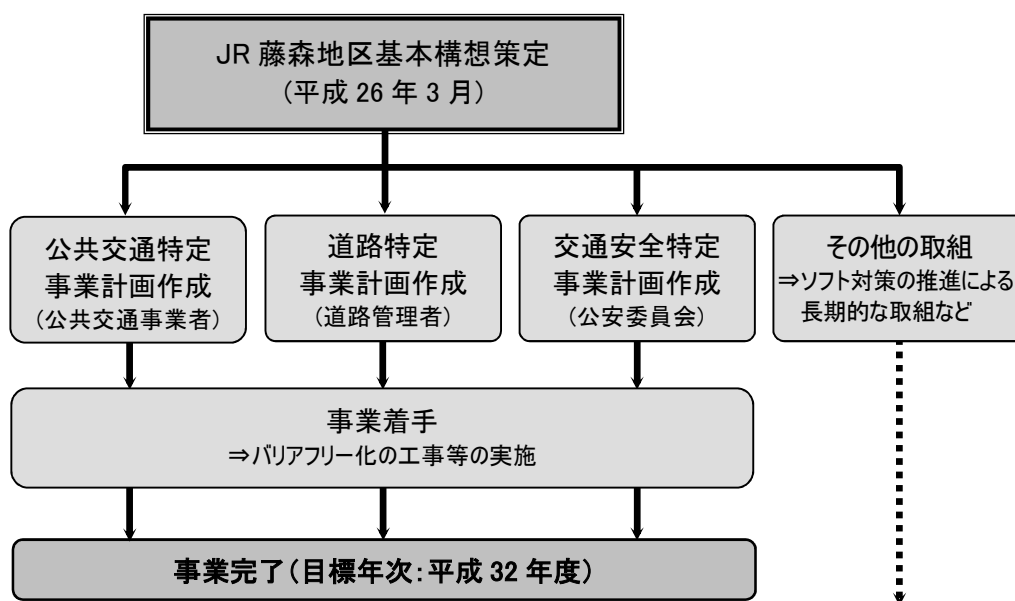
公安委員会が、信号機への視覚障害者用付加装置の整備や違法駐車取締りの実施等により、「重点整備地区」内のバリアフリー化に向けて行う事業の計画です。

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、すべての国民の責務である「心のバリアフリー」を推進します。

3 目標年次

「バリアフリー法」に基づき、国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の目標年次である平成 32 年度までに、「JR 藤森地区」内のバリアフリー化が完了するよう努めます。

併せて、ソフト対策などのその他の取組については、平成 33 年度以降を含めた長期的な取組として進めていくこととします。



図ー2 JR 藤森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 JR 藤森駅周辺の概況

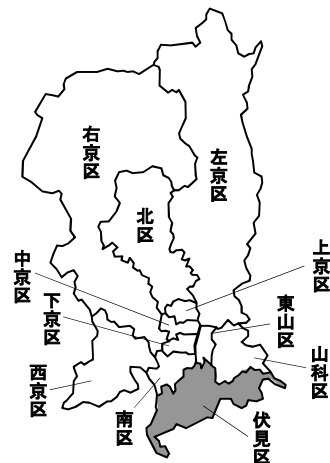
JR 藤森駅周辺には、教育施設、医療施設、官公庁施設などが立地しています。JR 藤森駅周辺の特性、伏見区の人口及び高齢化率の推移、公共交通機関、施設の立地状況及び道路の現況を示します。

1 JR 藤森駅周辺の特性

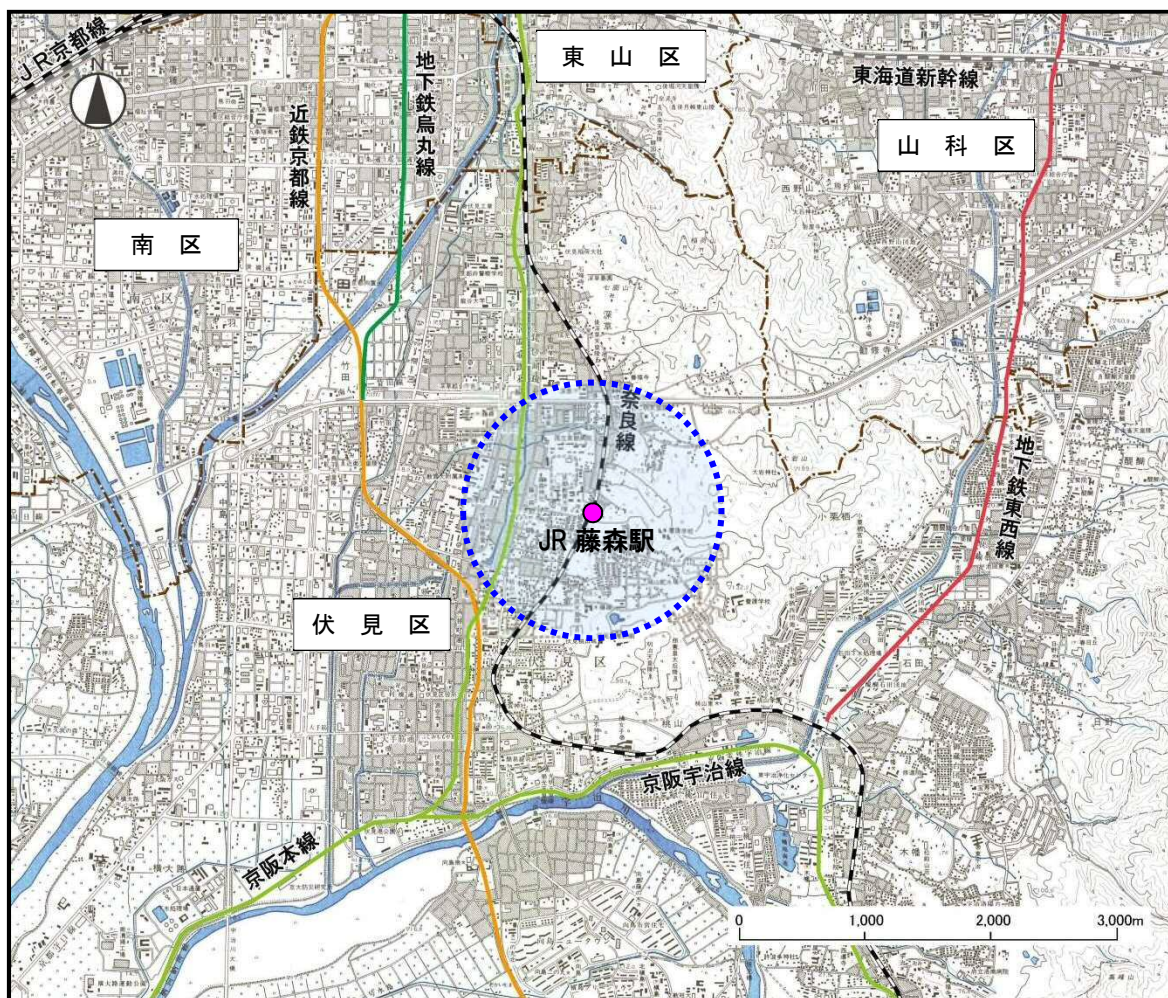
JR 藤森駅は、伏見区のほぼ中央に位置しており、周辺には住宅地が広がり、教育施設、医療施設、官公庁施設などの生活に密着した施設等が立地しています。

また、地形的には、東側の丘陵部から西側の市街地部分に向かって傾斜した形状となっています。

旅客施設としては、JR 藤森駅（JR 西日本）のほか、墨染駅（京阪電気鉄道）があり、東西の主要な道路として大津淀線（大岩街道）や六地蔵竹田線（墨染通）、南北の主要な道路として本町通があります。



図－3 伏見区の位置



図－4 JR 藤森駅の位置

2 伏見区の人口及び高齢化率の推移等

伏見区について平成 7 年と平成 22 年を比較すると、総人口は約 1,900 人減少していますが、高齢化率は約 10 ポイント増加しています。また、JR 藤森駅周辺の 3 学区※¹⁾（深草、藤森、藤城）について平成 7 年と平成 22 年を比較すると、総人口は約 2,700 人減少していますが、高齢化率は約 9 ポイント増加しています（表－2）。これは、京都市や国（約 8 ポイント増加）よりも大きくなっています。

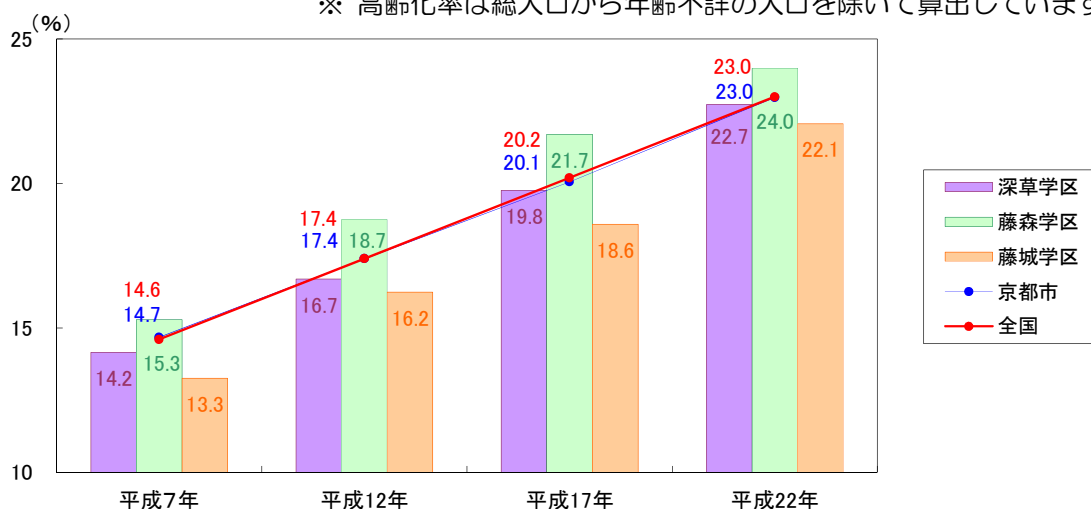
また、伏見区の障害者手帳の交付数は 16,529 件、療育手帳の交付数は 2,876 件となっています（表－3）。

※1 学区とは国勢調査の際に用いる国勢統計区を示します。

表－2 総人口、高齢者（65 歳以上）人口及び高齢化率※の推移（国勢調査結果を基に作成）

年	3 学区（深草、藤森、藤城）			伏 見 区			京都市	全国平均
	総人口 (人)	高齢者人口 (人)	高齢化率 (%)	総人口 (人)	高齢者人口 (人)	高齢化率 (%)	高齢化率 (%)	高齢化率 (%)
平成 7 年	45,039	6,342	14.4	285,961	33,377	11.9	14.7	14.6
平成 12 年	44,991	7,816	17.4	287,909	43,094	15.0	17.4	17.4
平成 17 年	42,911	8,673	20.3	285,419	52,446	18.4	20.1	20.2
平成 22 年	42,301	9,536	23.1	284,085	61,756	22.1	23.0	23.0

※ 高齢化率は総人口から年齢不詳の人口を除いて算出しています。

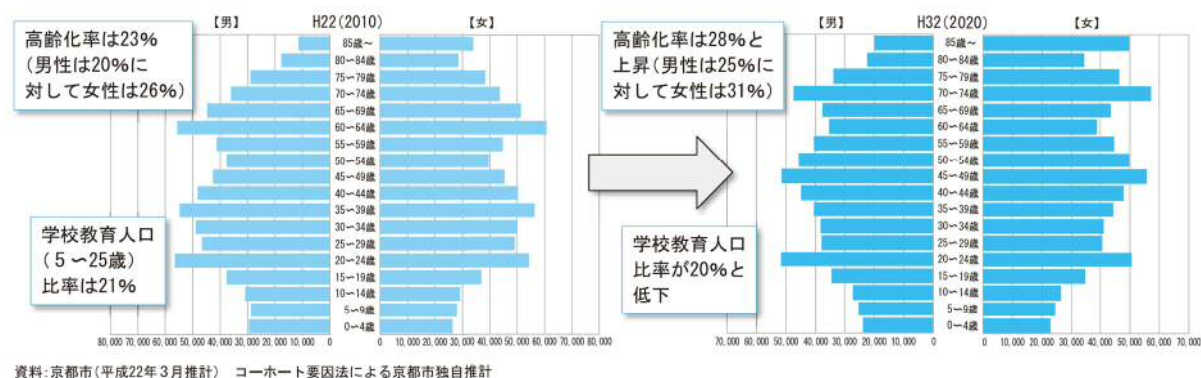


図－5 高齢化率の推移（国勢調査結果を基に作成）

表－3 伏見区の障害別の障害者数（平成 24 年京都市統計書）

	総人口 (人)	障害者手帳交付数（件）						療育手帳 交付数 (件)	精神障害者 保健福祉 手帳交付数 (件)
		視覚障害	聴覚平衡 機能障害	音声・言語・ そしゃく 機能障害	肢体 不自由	内部障害	計		
京 都 市	1,474,015	6,075	6,512	871	41,565	24,691	79,714	11,997	11,549
伏 見 区	284,085	1,296	1,405	196	8,675	4,957	16,529	2,876	—
伏見区の占める割合 (%)	19.3	21.3	21.6	22.5	20.9	20.1	20.7	24.0	—

＜参考＞京都市の人口ピラミッドの推移の見込み（平成 22（2010）年→平成 32（2020）年）



出典：京都市基本計画

3 JR 藤森駅周辺の公共交通機関

(1) 鉄道

平成 24 年度の J R 藤森駅及び墨染駅の 1 日平均利用者数は表－4のとおりです。

表－4 駅の 1 日の利用状況

駅 名	1 日平均利用者数（人）	1 日の運行本数（本）	
		平日	土曜・休日
JR 藤森駅 (JR 西日本)	5,680	142	136
墨 染 駅 (京阪電気鉄道)	7,017	228	225

(2) 路線バス

平成 25 年 10 月現在，京都市交通局，京阪バスが運行しており，大津淀線（大岩街道）や本町通を中心にバス停が設けられています。

表－5 路線バスの 1 日の運行状況

バス停	事業者	系統数	系 統	1 日の運行便数（便）※2)		
				平 日	土 曜	休 日
京都医療センター	京 阪 バ ス	1	2	17.0	14.	13.0
墨 染	京都市交通局※1)	1	南 8	21.0	19.0	19.0
JR 藤森駅前		1	臨南 5	17.0	17.0	12.0

※1 京都市交通局の運行便数については，平成 25 年 3 月 23 日実施の運転計画の数値

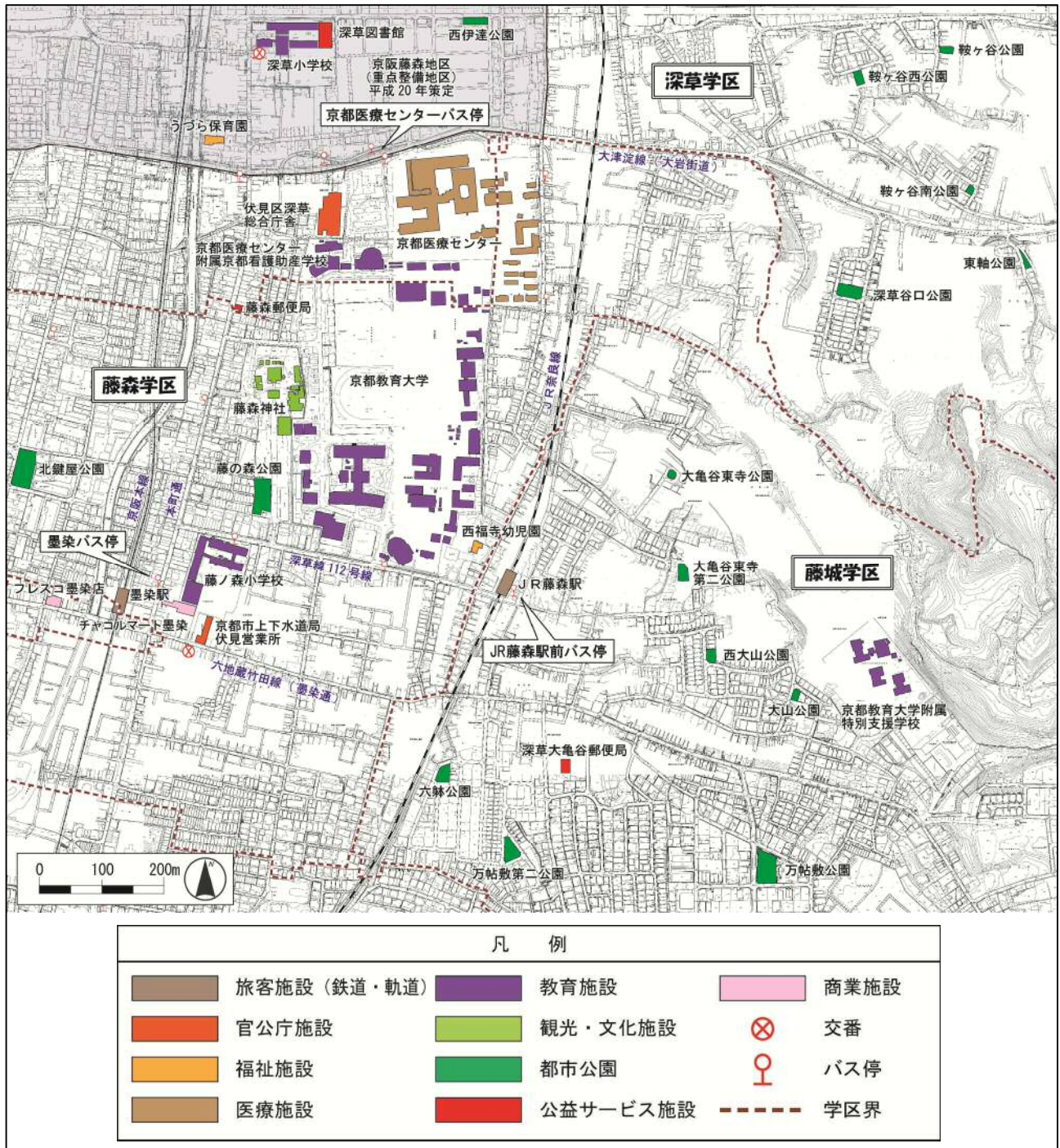
※2 1 往復を 1 便として計上

4 JR 藤森駅周辺の施設の立地状況及び道路の現況

JR 藤森駅周辺には、教育施設（京都教育大学、京都教育大学附属特別支援学校）、医療施設（京都医療センター）、官公庁施設（伏見区深草総合庁舎）などが立地しています。

また、周辺の道路状況は、東西の主要な道路として、大津淀線（大岩街道）や六地藏竹田線（墨染通）があります。大津淀線は歩道が整備されていますが、全体的に歩道の幅員が狭くなっています。また、南北方向では、地区内の細街路が多く、主要な道路である本町通の一部には歩道が設置されていますが、幅員は狭くなっています。地区全体としては、電柱等が通行の障害となっているなどの課題があります。

JR 藤森駅周辺の施設の立地状況を図－6に示します。



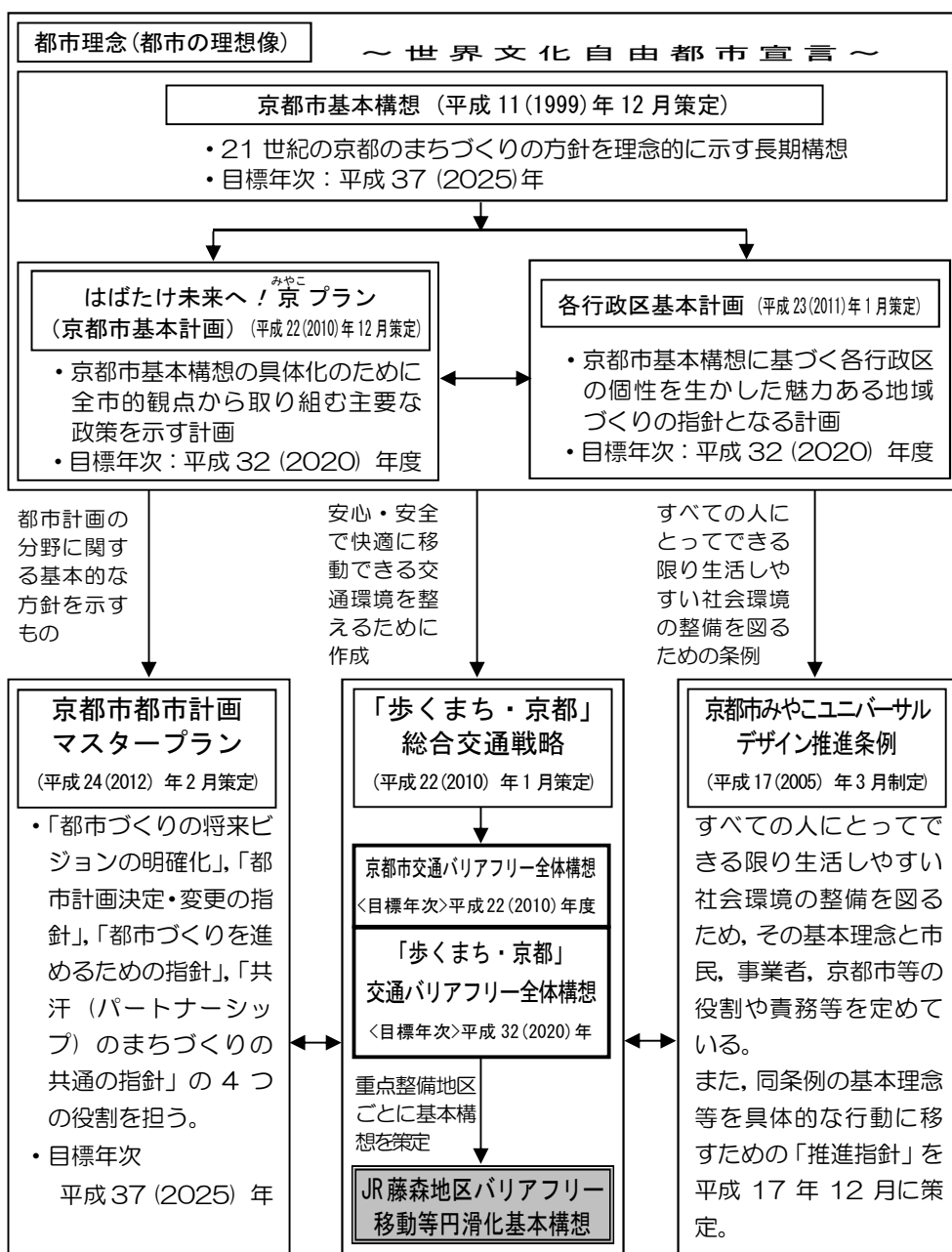
図－6 JR 藤森駅周辺の施設の立地状況

第3章 JR 藤森地区におけるバリアフリー化の方向性

「JR 藤森地区基本構想」は、「はばたけ未来へ！京^{みやこ}プラン」や「京都市都市計画マスタープラン」などの計画に掲げられている“バリアフリーのまちづくり”との整合性を保ちながら策定すべきものであり、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。

「JR 藤森地区基本構想」の策定に当たっては、伏見区のまちづくりの方向性を踏まえたうえで、「JR 藤森地区」の目指す姿を整理することとします。

1 上位計画・関連計画の構成



図ー7 上位計画・関連計画の構成

2 JR 藤森地区におけるバリアフリー化の方向性

京都市では、「京都市基本構想」を受けて、「はばたけ未来へ！京^{みやこ}プラン」を策定しています。さらに、各行政区では、「京都市基本構想」に基づいて、個性を生かした魅力ある地域づくりの指針となる各区基本計画を策定しています。

「JR 藤森地区」がある伏見区では、「伏見区基本計画」を策定しています。この計画に基づいて、「JR 藤森地区」におけるバリアフリー化の方向性を示します。

(1) 伏見区のまちづくり

伏見区のまちづくりの方向性は、「伏見区基本計画」において、次のとおり示されています。

伏見区の将来像

水と緑と温もりのまち「伏見ですむ」

「伏見ですむ」3つのまちづくりの基本目標

環境共生の^{さきがけ} 魁 をめざすまち

独自の魅力と活力を
^{じょうぞう} 醸 造 するまち

人の^{きずな} 絆 で支え合う
安心安全なまち

伏見区全域のまちづくりの取組目標

循環型社会の要を担い、
環境共生・低炭素社会の
^{さきがけ} 魁 をめざします

伏見力を活かし、
「新しい京都」のまち
づくりを牽引します

安心安全で、
人にやさしい便利な
まちをめざします

自然と歴史が
いきづく地域の魅力
を学び、発信します

地域のコミュニティが人を
育み、すこやかな暮らしを
支えるまちをめざします

地域別のまちづくりの取組目標と取組方針（深草地域）

自然と歴史がまちを包み、まちが「ひと」を育む成熟のまち

まちの身近な自然（里山）や
歴史など、環境の豊かさを
享受できるまちづくり

本町通界隈のにぎわいが見える
まちづくり

「地域」と「ひと」のつながり
（交流・見守り）が実感できる
安心安全なまちづくり

(2) JR 藤森地区におけるバリアフリー化の方向性

「伏見区基本計画」を踏まえ、「JR 藤森地区」のバリアフリー化を推進するための方向性を次のとおりとします。

ア すべての人が安心・安全ですこやかに暮らすことができるまち

地域住民や来訪者、高齢者や障害のある方などを含むすべての人が、安心・安全に往来することができ、すこやかに暮らせるまちを目指します。

イ すべての人が円滑に移動できるまち

「JR 藤森地区」には、教育施設（京都教育大学、京都教育大学附属特別支援学校）、医療施設（京都医療センター）、官公庁施設（伏見区深草総合庁舎）があり、これら生活に密着した施設間を円滑に移動できるまちを目指します。

ウ ふれあいと温もりのあるまち

JR 藤森駅周辺は、坂道や幅の狭い道路が多いことから、ハード面の整備だけでなく、地域ぐるみで取り組むまちづくりを推進することにより、世代を超えた助け合いや支え合いによる、ふれあいと温もりが実感できるまちを目指します。

3 JR 藤森地区基本構想の策定に向けた基本的な考え方

(1) ユニバーサルデザインに基づく交通バリアフリーの推進

ア 交通バリアフリーの推進に当たっては、「どこでも、だれもが、自由に、使いやすく」とのユニバーサルデザインの考え方に基づき、高齢者や障害のある方をはじめ、すべての人が安心・安全で円滑に移動できることを基本とします。

イ 旅客施設及びその周辺道路等の整備については、「JR 藤森地区基本構想」に示した事業内容のみならず、「重点整備地区」内のバリアフリー化に向けた長期的な取組についても、可能な限り進めます。

ウ 旅客施設及び車両等（ハード面）の整備のみならず、すべての人が安心・安全で円滑に移動するために必要な情報やサービスを容易に受けられ、様々な個性や違いを超えて、お互いを理解し、助け合える取組（ソフト面の対策）を積極的に行います。

エ 鉄道駅におけるホームからの転落事故や列車との接触事故への対策の必要性が高まっていることを踏まえ、ハード面の整備やソフト面の対策を進め、すべての人が安心・安全に移動できるように努めます。

(2) 地域住民・利用者等の意見の反映

バリアフリー化の推進に当たっては、高齢者や障害のある方をはじめ、地域住民や施設利用者等の意向を踏まえ、検討を行っていくことが必要です。

検討に当たっては、市民や利用者代表等が参画する連絡会議の開催やパブリックコメントの実施等により多くの方の御意見をお聴きし、可能な限り「JR 藤森地区基本構想」に反映します。

4 JR 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

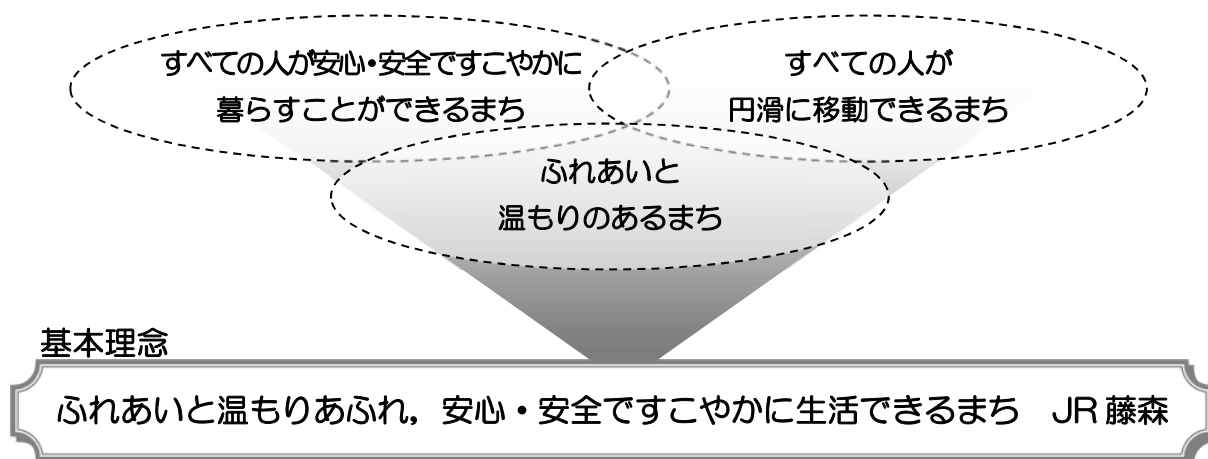
「JR 藤森地区」のバリアフリー化の推進に当たっては、地区の特性及びバリアフリー化の方向性に加え、「京都市みやこユニバーサルデザイン推進指針」の基本目標である「京都の豊かな蓄積を資源として、国際社会の取組との協調を図り、すべての人が個人として尊重され、その能力を最大限に発揮できる、活力に満ちた社会の実現」を踏まえ、「JR 藤森地区」のバリアフリー化推進に係る基本理念と基本方針を次のとおり定めます。

(1) JR 藤森地区のバリアフリー化推進に係る基本理念

「JR 藤森地区」には、JR 藤森駅などの旅客施設のほか、教育施設や医療施設、官公庁施設が立地しており、これらの施設間をすべての人が安心・安全に移動できる環境を整備します。こうした施設整備だけではなく、地域コミュニティを生かした助け合いなど、人にやさしいまちづくりを推進し、すこやかで温もりのあるまちの形成を目指します。

これらを踏まえて、「JR 藤森地区」の基本理念を、「ふれあいと温もりあふれ、安心・安全ですこやかに生活できるまち JR 藤森」とします。

JR 藤森地区のバリアフリー化の方向性



(2) JR 藤森地区のバリアフリー化推進に係る基本方針

ア だれもが利用しやすい駅としてのバリアフリー化の推進

高齢者や障害のある方、妊産婦、国内外からの観光客、けがをしている方など、すべての人が円滑に移動でき、だれもが利用しやすい旅客施設として、JR 藤森駅や墨染駅のバリアフリー化を推進します。

イ 生活関連経路のバリアフリー化の推進

生活関連経路において、段差の解消や勾配の改善、歩行空間の明確化などにより、すべての人が安心・安全で円滑に移動できるように、バリアフリー化を図ります。それ以外の道路についても、道路の改修等と併せて、順次、バリアフリー化を図ります。

ウ 地域の取組、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

「JR 藤森地区基本構想」の策定に当たっては、市民をはじめとする利用者の意向を十分に反映させるとともに、事業の着実な推進を図るための進行管理を行います。

エ 「心のバリアフリー」「情報バリアフリー」の推進

「京都市みやこユニバーサルデザイン推進指針」に基づき、積極的な声かけの実施など、市民がお互いに理解し、助け合う「心のバリアフリー」を推進します。

また、バリアフリーに関する有効な情報発信について検討し、だれもが必要な情報を入手し、利用できるようにすることで、情報の格差をなくした「情報バリアフリー」を推進します。

第4章 JR 藤森地区の重点整備地区について

基本構想では、安心・安全で円滑な移動ができるためのバリアフリー化を推進するために、「生活関連施設」※¹⁾や「生活関連経路」※²⁾を含み、バリアフリー化を重点的かつ一体的に推進する地区である「重点整備地区」の区域を定めます。

※1 「生活関連施設」：旅客施設及びその周辺に立地し、多くの高齢者や障害のある方などが徒歩又は車いすにより利用すると考えられる施設

※2 「生活関連経路」：「生活関連施設」相互を結ぶ道路のうち、重点的にバリアフリー化を図るべき道路

1 生活関連施設

「JR 藤森地区」周辺の施設について検討した結果、「生活関連施設」を次のとおり抽出しました。

表－6 生活関連施設

区 分	名 称	摘 要
旅 客 施 設	JR 藤森駅（JR 西日本） 墨 染 駅（京阪電気鉄道）	・ 1 日の平均利用者数が 3,000 人以上である旅客施設（特定旅客施設）
官公庁施設	伏見区深草総合庁舎	・ 多くの高齢者や障害のある方などが徒歩又は車いすにより利用すると考えられる施設
医 療 施 設	京都医療センター	
教 育 施 設	京都教育大学 京都教育大学附属特別支援学校	

※「生活関連施設」の位置は、17 ページの図－8 参照

2 生活関連経路

「JR 藤森地区」の「生活関連経路」を表－7及び図－8に示します。

表－7 生活関連経路

生活関連経路	路線名 (区間)
①	主要府道 大津淀線（大岩街道） (生活関連経路② ～ 深草緯 248 号線)
②	一般市道 本町通 (生活関連経路① ～ 生活関連経路④)
③	一般市道 深草緯 112 号線，一般市道 深草緯 112-1 号線 (生活関連経路② ～ JR 藤森駅)
④	一般市道 墨染町通（墨染通），一般市道 六地藏竹田線（墨染通） (墨染駅 ～ 生活関連経路⑥)
⑤	一般市道 深草経 67 号線 (JR 藤森駅 ～ 生活関連経路④)
⑥	一般市道 深草緯 156 号線 (生活関連経路④ ～ 一般市道 深草経 170 号線)

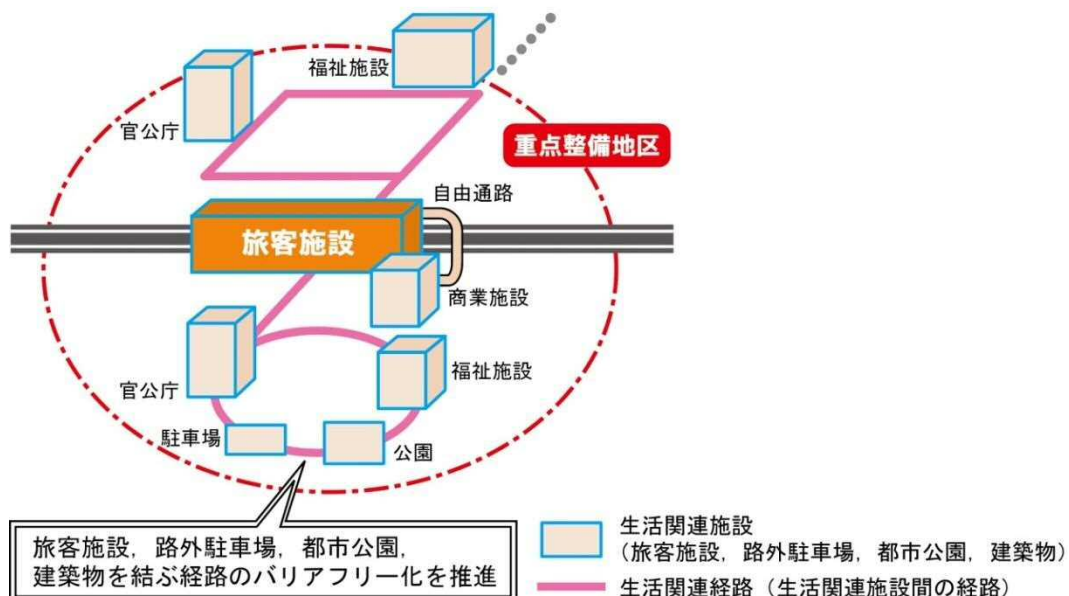
※「生活関連経路」の位置は，17 ページの図－8 参照

3 重点整備地区

「JR 藤森地区」では，図-8 の区域を「重点整備地区」としました。「重点整備地区」の区域については，道路や町界などを境界としました。

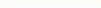
「生活関連施設」，「生活関連経路」及び「重点整備地区」の区域を図－8に示します。

<参考>「重点整備地区」におけるバリアフリー化のイメージ





※黄色文字は生活関連施設

凡 例					
	旅客施設（鉄道・軌道）		教育施設		商業施設
	官公庁施設		観光・文化施設		交番
	福祉施設		都市公園		バス停
	医療施設		公益サービス施設		歩道
					重点整備地区
					生活関連施設
					① 生活関連経路

図－８ 生活関連施設、生活関連経路及び重点整備地区の区域

第5章 JR 藤森地区の現状に関する御意見と課題

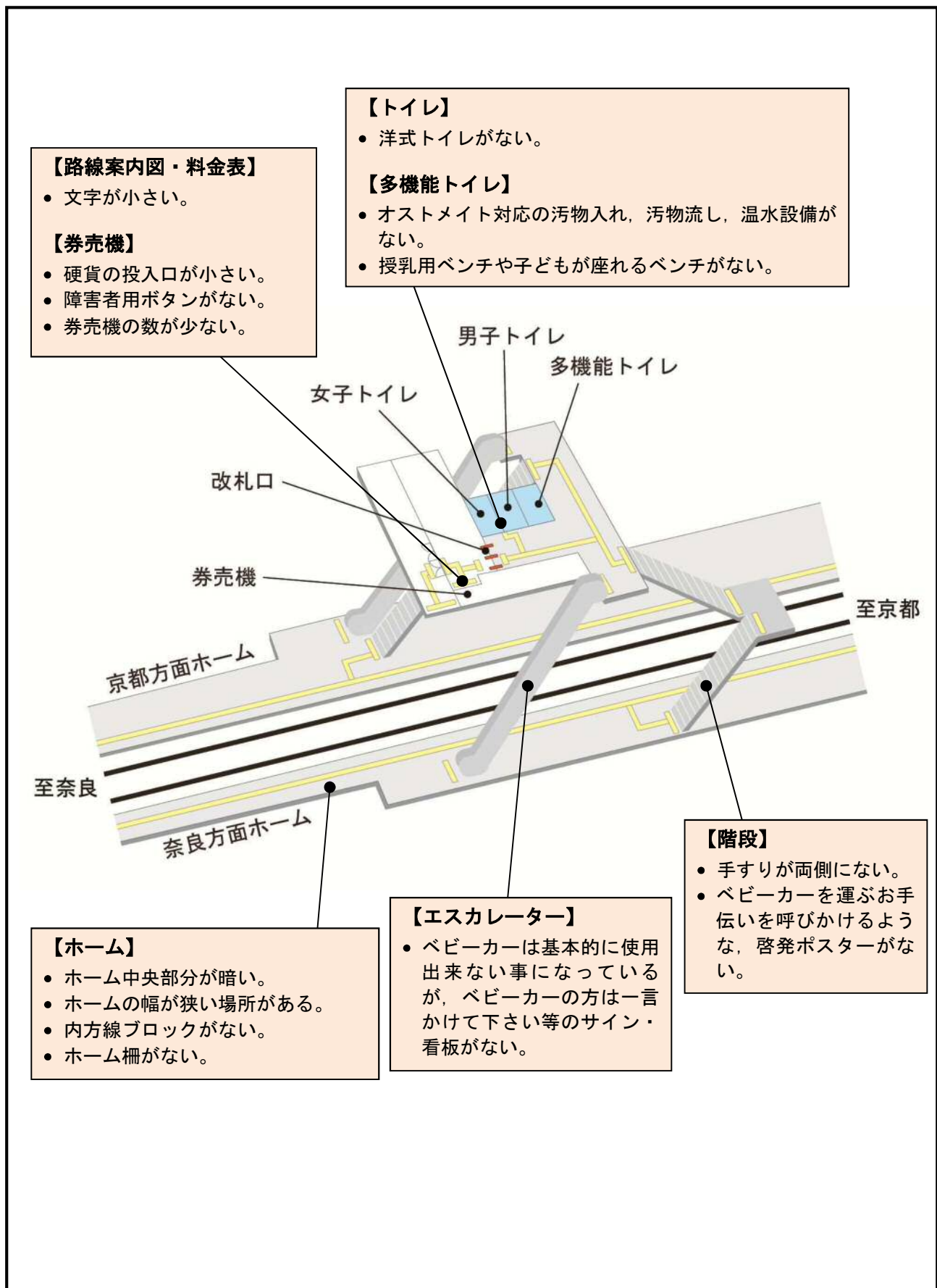
「JR 藤森地区基本構想」の策定に当たっては、連絡会議において数多くの御意見をいただくとともに、現地踏査を行い、駅や道路などの課題について意見交換を行いました。「JR 藤森地区」の旅客施設や「生活関連経路」の現状に対する御意見と課題は次のとおりです。

1 旅客施設に関する御意見

JR 藤森駅のバリアフリー状況を表―8、JR 藤森駅に関する主な御意見を図―9に示します。

表―8 JR 藤森駅のバリアフリー状況（平成 25 年 10 月現在）

鉄道事業者名		JR 西日本
路線名		奈良線
駅名		JR 藤森駅
駅の構造		地上駅
1 日平均利用者数		5,680 人
段差解消の状況	出入口～改札口（改札外）	・段差なし
	改札口～ホーム（改札内）	・段差あり（車いす対応エスカレーターあり）
視覚障害者誘導用ブロック		・出入口から券売機、改札口、階段への視覚障害者誘導用ブロックあり
運行情報設備	音声案内	・あり（種別、行先、接近の案内）
	文字情報	・なし（接近表示のみ）
点字料金表示		・券売機横にあり
トイレ		・多機能トイレあり （車いす・オストメイト対応、ベビーベッド付き） ・トイレレイアウト図（点字）あり
休憩施設		・ベンチあり
転落防止対策		・ホーム縁端部に警告ブロックあり（内方線なし） ・ホーム端での転落防止対策あり
券売機		・車いす対応券売機あり
改札口		・2 箇所のうち、1 箇所が幅広改札口



図ー9 JR 藤森駅に関する主な御意見

2 生活関連経路に関する御意見

「JR 藤森地区」における「生活関連経路」について、「生活関連経路」全体に共通する主な御意見を表―9に、各「生活関連経路」についての主な御意見を図―10に示します。

表―9 生活関連経路に関する主な御意見（共通）

歩道のある道路	• 歩道の幅が狭い。 • グレーチング※の網目が大きい。 • 電柱が障害になっている。
歩道のない道路	• 歩行者の歩く場所（路側帯）が狭い。 • グレーチングの網目が大きい。 • 電柱が障害になっている。
交差点	• 歩行者用信号機への音響装置の設置を検討してほしい。 • 歩行者だまりが狭い。 • 視覚障害者誘導用ブロックの設置方法が統一されていない。 • 電柱が障害になっている。

※ グレーチングとは、金属製の溝蓋のことをいいます。





図－１０ 各生活関連経路に関する主な御意見

3 JR 藤森地区の課題

JR 藤森駅や「生活関連経路」の現状に関する御意見を踏まえた「JR 藤森地区」の課題は表－１０のとおりです。

表－１０ JR 藤森地区の課題

JR 藤森 駅	<u>すべての人が円滑に移動できる経路がない</u> - ホームへの移動は、車いす対応のエスカレーターがあるものの、駅員の介助が必要であり、ベビーカーなどを利用される方の移動に対応していない。 <u>分かりやすい情報提供がされていない</u> - ホームの内側を示す内方線ブロックが設置されておらず、路線案内図や料金表が見えにくい。 <u>その他さまざまな設備等にも課題がある</u> - その他、ホームが暗い、洋式トイレがないなど、様々な設備等にも課題がある。
生活 関連 経路	<u>歩道に段差や勾配が急な箇所等がある</u> - 歩道のある道路においては、段差や勾配が急な箇所がある。また、歩道の幅が狭い箇所も多い。 <u>歩行者が安全に通行できる環境が少ない</u> - 歩行者の歩く場所が明確でない箇所が多い。しかし、幅員が狭い道路が多く、沿道にも建物が立地しているなどの制約も多いことから、基本的に歩道の設置が困難な状況となっている。 - グレーチングの網目が大きく歩きにくい、電柱が通行の支障となっている箇所が多い。

第6章 JR 藤森地区におけるバリアフリー化の概要

「JR 藤森地区」におけるバリアフリー化推進に係る基本理念、基本方針及び課題を踏まえ、今後、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会などが「JR 藤森地区」において実施するバリアフリー化などの概要を示します。

旅客施設や道路などのバリアフリー化については、次の2つに区分しています。

① 特定事業

特に必要性・緊急性の高い事業として、国が定める「移動等円滑化基準」に適合させて、原則として、平成32年度までに完了させる事業（公共交通特定事業、道路特定事業、交通安全特定事業）

② その他の取組

「JR 藤森地区」内において実施される①以外の事業やソフト施策等の取組

なお、特定事業については、「JR 藤森地区基本構想」策定後、公共交通事業者（鉄道事業者）、道路管理者（京都市）、公安委員会（京都府公安委員会）が、具体的な事業計画を作成し、事業を実施します。

1 旅客施設及び車両のバリアフリー化の概要

（1）JR 藤森駅のバリアフリー化の概要

JR 藤森駅のバリアフリー化に向けた基本的な考え方は次のとおりです。

ア バリアフリー経路の確保

改札階とホーム階を結ぶエレベーターの整備による段差解消により、すべての人が円滑に移動できる経路を確保します。

イ 情報案内設備の整備

改札やトイレ、階段を案内する音響案内や運行情報設備の整備などにより、すべての人にとって分かりやすい案内情報を提供します。

ウ ホームにおける転落防止対策

より安全な旅客施設とするため、転落防止対策として、ホームの内側を示す内方線ブロックを整備します。

(2) 長期的な課題の検討

「JR 藤森地区」内のすべての旅客施設における長期的な課題の検討に関する考え方は次のとおりです。

ア 様々な設備の改善の検討

一般用トイレや多機能トイレなどの設備について、今後、設備の更新時期などにあわせ、可能な限り多くの設備の改善を図るように努めます。

イ 案内表示や緊急情報表示のあり方の検討

旅客施設等を利用される方にとって、できる限り分かりやすい案内表示となるよう、関係者と協議しながら検討を進めます。

ウ 全駅共通の課題の検討

ホームと車両の乗降口の段差を縮小するなど、「JR 藤森地区」内の旅客施設以外の駅でも共通の課題となっている事項の検討を進めます。

旅客施設のバリアフリー化の概要を表－１１，図－１１に示します。

表－１１ 旅客施設のバリアフリー化の概要

	事業内容	旅客施設名	事業主体	目標年次
公共交通 特定事業	①エレベーターの整備（２基）	JR 藤森駅	ＪＲ西日本	平成 27 年度末までに実施
	②内方線ブロックの整備			
	③音響案内の整備			
	④運行情報設備の整備			
	⑤長期的な課題の検討	JR 藤森地区 内の旅客施設	ＪＲ西日本 京阪電気鉄道	継続して実施を検討

※公共交通特定事業の実施に当たっては、国、京都府、京都市が協調して必要な助成を行います。

JR藤森駅

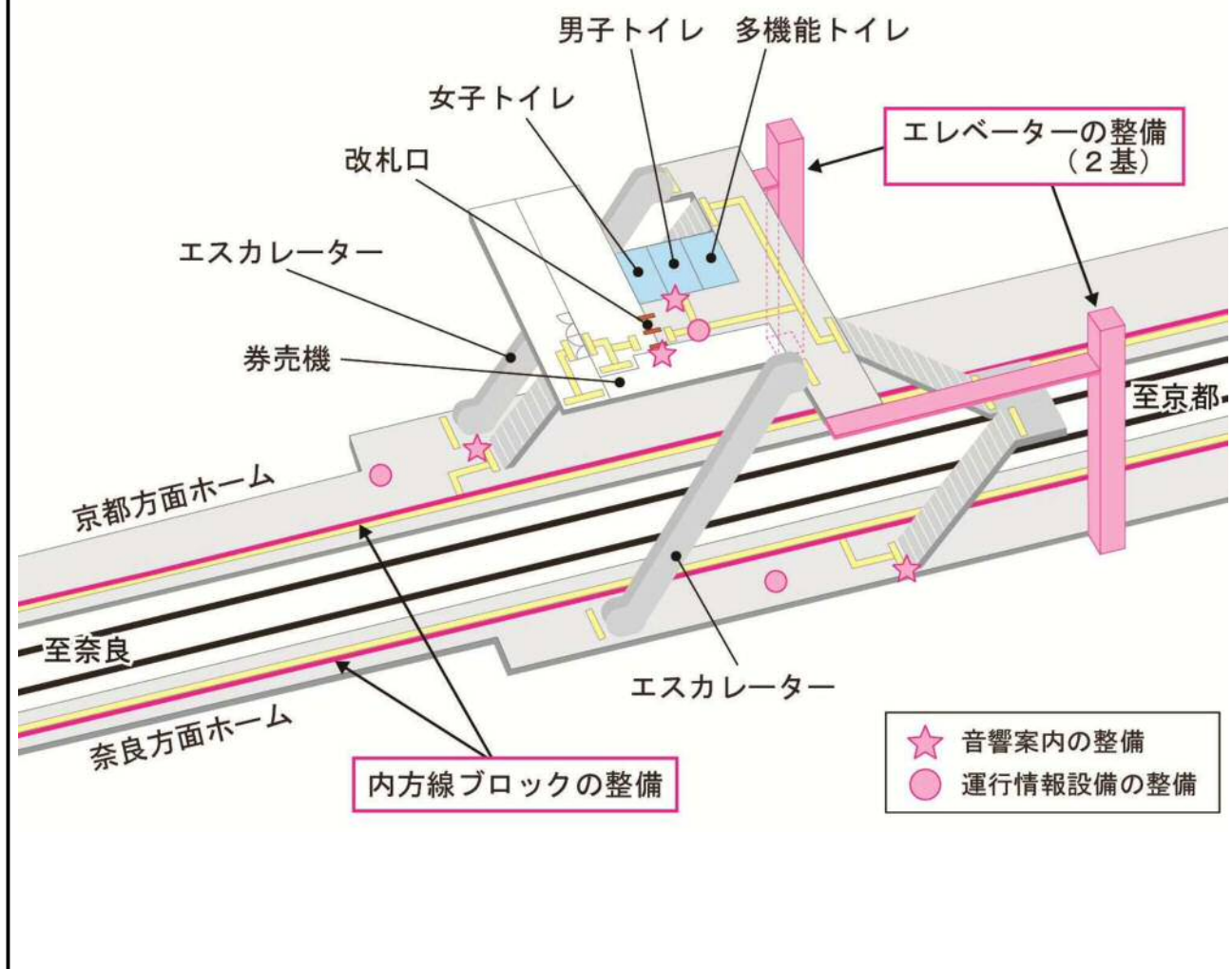


図-11 JR 藤森駅のバリアフリー化の概要

(3) 車両のバリアフリー化の概要

「JR 藤森地区」内を発着する鉄道，路線バスの車両のバリアフリー化に向けた基本的な考え方は次のとおりです。

ア 鉄道車両

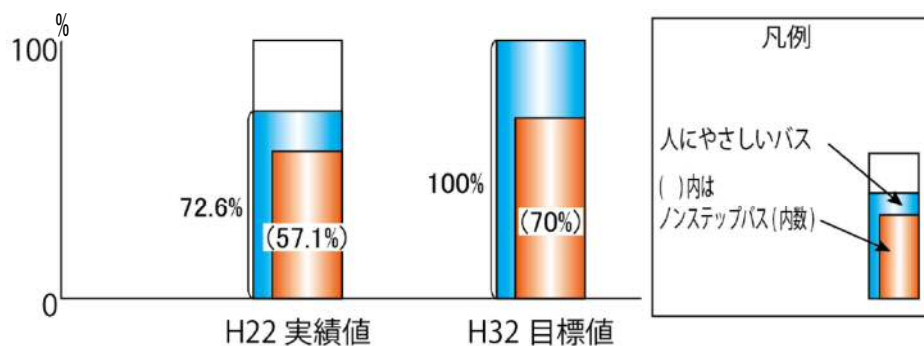
車両の改良や更新時に，車いすスペースの確保など国が定める「公共交通移動等円滑化基準」に適合した車両とするとともに，既存車両についても，扉が開くときにチャイムにより扉位置を知らせる装置を設置するなど，可能な限りバリアフリー化されたものとなるよう改良を検討します。

イ 路線バス車両

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「公共交通移動等円滑化基準」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。

<参考> 「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」に掲げる

路線バスのバリアフリー化の目標



人しやすいバスとは，ノンステップバス，ワンステップバス等のことをいいます。



ノンステップバス



ワンステップバス

2 道路のバリアフリー化の概要

(1) 重点整備地区内の道路のバリアフリー化の概要

「JR 藤森地区」内の道路のバリアフリー化に向けた基本的な考え方は次のとおりです。

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、歩道のある道路では、段差・勾配の改善、歩道のない道路では歩行空間の明確化を行います。

イ その他の取組

(ア) 生活関連経路以外の道路のバリアフリー化

「生活関連経路」以外の京都市が管理する道路についても、「重点整備地区」の内外を問わず、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ます。

(イ) 安全・快適な歩行空間の確保

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、引き続き啓発や放置自転車の撤去に取り組むとともに、地元の取組などと協力・連携を図りながら進めます。また、駅周辺の放置自転車対策については、鉄道事業者の協力を求めながら取組を進めていきます。さらに、看板・商品等の歩道などへのはみ出しについては、地元・商店街などと協力・連携を図りながら取組を進めます。

道路のバリアフリー化の概要を表－１２，図－１２に示します。

表－１２ 道路のバリアフリー化の概要

	経 路	路 線	事 業 内 容	目 標 年 次
道路特定事業	生活関連経路①	主要府道 大津淀線 (大岩街道)	段差・勾配の改善	平成 26 年度末までに実施
	生活関連経路②	一般市道 本町通	段差・勾配の改善 歩行空間の明確化	平成 32 年度末までに実施
	生活関連経路③	一般市道 深草緯 112 号線 一般市道 深草緯 112-1 号線		
	生活関連経路④	一般市道 墨染町通 一般市道 六地藏竹田線 (墨染通)	歩行空間の明確化	
	生活関連経路⑤	一般市道 深草経 67 号線		
	生活関連経路⑥	一般市道 深草緯 156 号線		
その他の取組	—	生活関連経路以外の道路	他の事業や維持管理 の中で可能な限り バリアフリー化	

※ 生活関連経路①「主要府道 大津淀線（大岩街道）」については，京阪藤森地区基本構想（平成 20 年）において生活関連経路に位置付けられており，平成 25，26 年度でバリアフリー化工事を実施する。



※黄色文字は生活関連施設

凡 例					
	旅客施設（鉄道・軌道）		教育施設		商業施設
	官公庁施設		観光・文化施設		交番
	福祉施設		都市公園		バス停
	医療施設		公益サービス施設		歩道
					重点整備地区
					生活関連施設
					① 生活関連経路

図－１２ 道路のバリアフリー化の概要

3 交通安全施設などのバリアフリー化の概要

(1) 重点整備地区内の交通安全施設などのバリアフリー化の概要

京都府公安委員会は、今後、交通安全特定事業を実施するための計画（交通安全特定事業計画）を策定し、「重点整備地区」内の交通安全施設などのバリアフリー化を図ります。

4 その他のバリアフリー化の取組に関する概要

(1) 路外駐車場のバリアフリー化

路外駐車場管理者は、駐車場法等に基づき路外駐車場を設置するときは、「路外駐車場移動等円滑化基準」、「京都府福祉のまちづくり条例」及び「京都市人にやさしいまちづくり要綱」に基づき、バリアフリー化を図ります。

(2) 都市公園のバリアフリー化

公園管理者は、「重点整備地区」内の都市公園において、維持管理などを行う中で設備の改善を図るなど、長期的な取組としてバリアフリー化を図ります。

(3) 建築物のバリアフリー化

建築主は、建築物の建築に当たり、「バリアフリー法」や「京都市建築物等のバリアフリーの促進に関する条例」に基づき、バリアフリー化を図ります。

また、京都市は、バリアフリー化の推進に当たり、適切な助言・指導を行うとともに、「みやこユニバーサルデザイン推進指針」の考え方に沿った基準を満たした建築物を顕彰します。

(4) 情報案内設備に関する検討

情報案内設備（文字、音声）の整備については、JR 藤森駅、周辺の道路、建築物などにおいて、関係事業者と調整を図り、また、障害者団体等の意見も聴きながら、国が定める「移動等円滑化基準」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、緊急情報表示などのあり方については、長期的な施策も含めた検討を行います。

5 「みやこユニバーサルデザイン推進指針」に基づくソフト対策の推進

高齢者や障害のある方をはじめ、すべての人が安心・安全で円滑に移動できるようにするためには、施設の整備（ハード面）だけでなく、ソフト面での対策が必要です。高齢者や障害のある方などに対する市民の理解を深め、積極的な手助けが行えるよう、公共交通事業者、行政機関などが連携し、広報啓発や教育・研修を展開するなど、「心のバリアフリー」を推進します。

また、公共交通を利用する際の移動に関する情報は、日常生活の利便性の向上、豊かな生活や活力ある地域社会の実現に大きく寄与しており、また、非常時の安全の確保の視点からも、欠かすことができないものであることから、情報の発信に当たっては、次の点に配慮します。

- ①情報の発信者は、必要な情報を、年齢、心身の状況や言語の違い等に関係なく入手できるよう、複数の手段により、分かりやすく発信するよう努めます。
- ②情報を一方的に発信するだけでなく、様々な人からの意見や提案を、施策や事業に反映させるなどの双方向性を踏まえて進めます。

今後、継続的に取り組むソフト施策の概要を表－１３に示します。

表－１３ ソフト施策の概要

	内 容	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	ホームページや冊子、駅の掲示板やバス停の空きスペース、車両内の吊り広告を活用した、高齢者や障害のある方の手助けの方法に関する知識・理解を高めるための啓発、情報発信
		高齢者や障害のある方とのふれあいの場の設置
		駅における介助体験、疑似体験
		高齢者や障害のある方等に対する声かけの実施
	地域住民が主体となった取組の実施	高齢者や障害のある方への手助け、違法駐車・駐輪の抑制、市や事業者が実施する取組やサービスに対する積極的な意見や提案
	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との交流や介助体験、疑似体験によるボランティア意識の醸成
	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	高齢者や障害のある方をはじめ、すべての人に対して適切なコミュニケーションが確保できるよう、接客マニュアルによる接遇教育の実施 改札口への「耳マーク」の掲示及び聴覚障害のある方の求めに応じて、筆談で対応できる体制の検討 介助体験、疑似体験による訓練、研修の実施
情報のバリアフリーを推進するソフト施策	違法駐車・駐輪などの防止	違法駐車・駐輪、看板類など、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
	バリアフリー化設備に関する情報発信	ホームページや冊子等による、駅のエレベーターや多機能トイレの有無等のバリアフリーに関する情報発信（京都市や公共交通事業者のホームページ） バリアフリーマップの作成（駅のバリアフリー化状況、車いすで行ける観光施設）
		駅や歩行経路における情報提供の充実
		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

第7章 バリアフリー化事業の推進体制

「JR 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は、今後、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により推進します。

1 連絡会議による進行管理

「JR 藤森地区基本構想」の策定に向けて協議・検討を行ってきた連絡会議については、「JR 藤森地区基本構想」策定後も事業を実施するための連絡調整を行うとともに、「JR 藤森地区」内の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ているのか検証を行います。

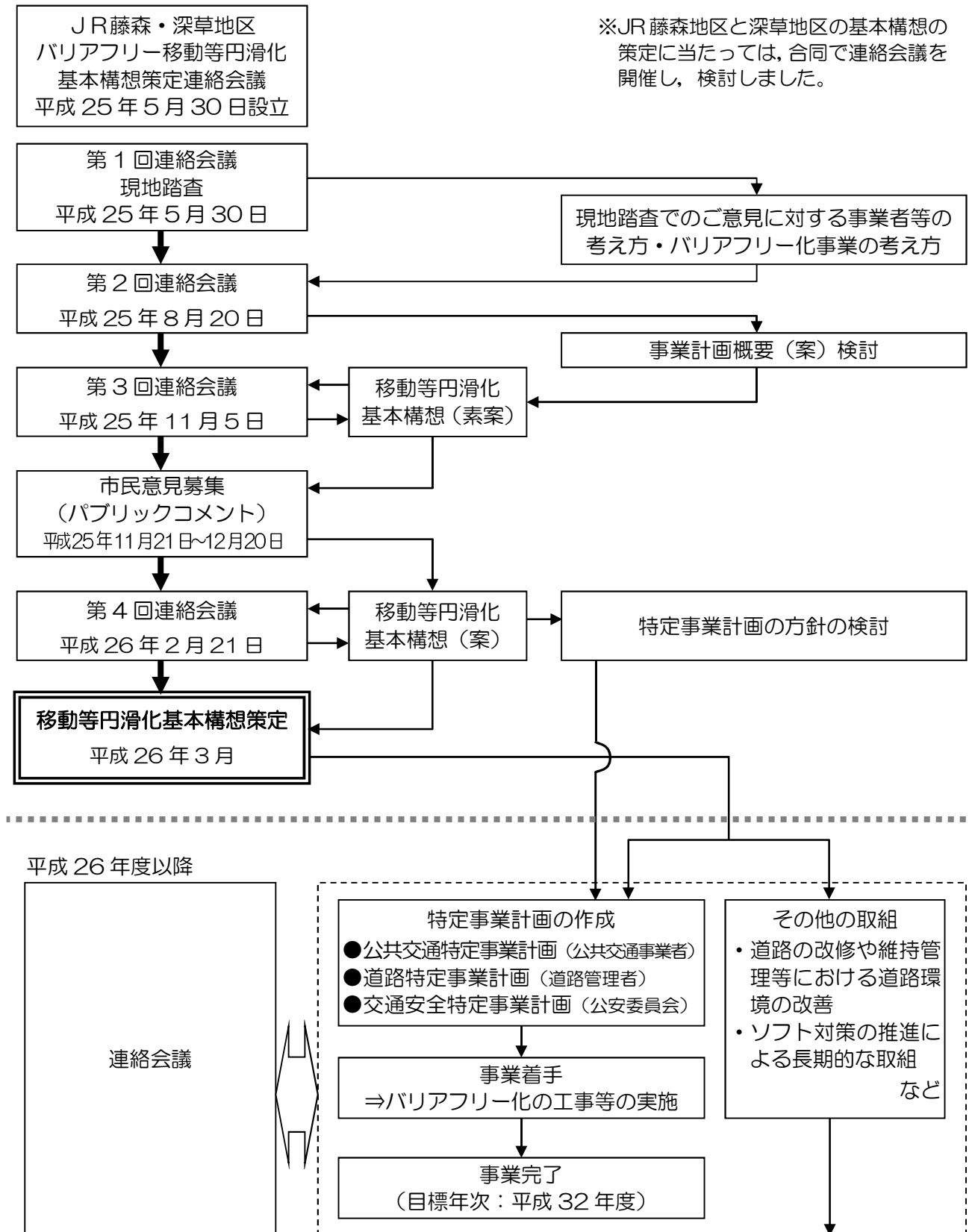
2 バリアフリー化事業の進捗状況に関する情報発信

京都市や鉄道事業者等は、「JR 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するとともに、ホームページなどを順次更新し、情報を発信します。

3 その他のバリアフリー化の取組の推進

「JR 藤森地区」内のバリアフリー化を推進するため、施設設置管理者等に対するバリアフリー化に向けた助言・指導等を行うとともに、「みやこユニバーサルデザイン推進指針」に基づくソフト対策の推進に向けて、「心のバリアフリー」の普及・啓発に努めます。

バリアフリー化事業の推進体制を図-13に示します。



※特定事業以外の事業についても可能な限り平成 32 年度までに完了するよう努めるとともに、平成 33 年度以降を含めた長期的な取組も進めていきます。
 ※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するとともに、ホームページなどを順次更新し、情報を発信します。

図ー13 バリアフリー化事業の推進体制

第1回「JR 藤森・深草地区バリアフリー移動等円滑化基本構想策定連絡会議」 〔現地踏査〕の概要

1 調査の概要

(1) 実施日：平成 25 年 5 月 30 日（木） 13：00～17：00

(2) 参加者：総数 48 名

班 別：JR 藤森駅班：調査員 11 名

道 路 1 班：調査員 8 名

道 路 2 班：調査員 12 名

深 草 班：調査員 17 名

※随行者含む

【JR 藤森駅班・道路 1 班・道路 2 班】



【深草班】



2 調査の状況

JR 藤森駅班



道路 1 班



道路 2 班



深 草 班



3 意見交換の状況



「JR藤森・深草地区バリアフリー移動等円滑化基本構想策定連絡会議」委員等一覧

<敬称略，平成26年2月21日現在>

役職・氏名（41人）			備考
学識 経験者	龍谷大学短期大学部教授	窪田 和美	議長
	大阪産業大学工学部都市創造工学科教授	波床 正敏	副議長
	京都大学大学院工学研究科助教	大庭 哲治	副議長
利用者 代表	一般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理事	今井 三郎	
	公益社団法人京都市身体障害者団体連合会理事	根子 幸子	
	NPO 法人京都市肢体障害者協会体育委員	長田 佐吉	
	公益社団法人京都府視覚障害者協会	大須賀 秀雄	
	京都市聴覚障害者協会伏見支部	森副 弘子	
	NPO 法人京都市中途失聴・難聴者協会副理事長	山根 俊茂	
	公益社団法人日本オストミー協会京都府支部長	田桐 敬三	
	京都障害児者親の会協議会会長	渡辺 登志子	
	一般社団法人京都手をつなぐ育成会伏見支部長	尾高 紀子	
	社団法人京都精神保健福祉推進家族会連合会理事	小野田 武彦	
	京都市立総合支援学校 PTA 連絡協議会理事	岡 千栄子	
	京都市地域女性連合会常任委員	高橋 肇子	
	NPO 法人京都子育てネットワーク	榎 昌枝	
	公益財団法人京都市国際交流協会総務課長	井上 八三郎	
	伏見区稲荷学区市政協力委員連絡協議会会長	辻 正一	
地元 代表	伏見区砂川学区市政協力委員連絡協議会会長	信部 尚平	
	伏見区深草学区市政協力委員連絡協議会会長	高木 俊雄	
	伏見区藤森学区市政協力委員連絡協議会会長	田中 震治	
	伏見区藤城学区市政協力委員連絡協議会会長	高橋 猛	
	西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部企画担当課長	荒木 治	
交通 事業者	京阪電気鉄道株式会社鉄道企画部課長	谷口 智之	
	京都市交通局自動車部技術課バス待ち環境担当課長	植田 公一	
	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	池田 広三	オブザーバー
関係 行政 機関	京都府建設交通部交通政策課長	村尾 俊道	オブザーバー
	京都府警察本部交通部交通企画課長	富永 良介	オブザーバー
	京都府警察本部交通部交通規制課長	宮路 正美	オブザーバー
	京都府伏見警察署長	西村 元希	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	北川 博巳	オブザーバー
	京都市都市計画局都市企画部都市計画課長	松田 尚也	
	京都市都市計画局建築指導部建築審査課長	中山 雅永	
	京都市都市計画局歩くまち京都推進室長	別府 正広	
	京都市都市計画局歩くまち京都推進室土木技術担当部長	高松 幸男	
	京都市建設局土木管理部自転車政策課長	芳賀 正昭	
	京都市建設局土木管理部伏見土木事務所長	平井 忠之	
	京都市建設局道路建設部道路環境整備課事業促進担当課長	小島 勉	
	京都市建設局水と緑環境部緑政課長	三宅 義彦	
	伏見区役所深草支所地域力推進室まちづくり推進課長	田中 ひづる	オブザーバー
	伏見区役所深草支所福祉部支援保護課長	野間 歩	オブザーバー



【表紙について】

表紙のデザインは、市民がお互いを理解し、助け合う「心のバリアフリー」を推進するため、「心」の文字をデザイン化したものです。

発行：京都市都市計画局歩くまち京都推進室

〒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 075-213-1064

<http://www.city.kyoto.lg.jp/menu4/category/51-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0.html>



歩くまち 京都

検索