

3. 基本理念と基本方針

本基本構想の「基本理念」「基本方針」については、平成14年度に藤井寺駅を中心とした地区において策定された「藤井寺市交通バリアフリー基本構想」でうたわれた内容を継承しますが、当地区の特性を踏まえ「地区方針」を新たに設定することとします。

1) 基本理念

本基本構想は、藤井寺市のまちづくり施策のなかで「誰もが社会参画できる移動環境の整備改善」の推進を目指すものであり、基本理念は平成14年度策定の「藤井寺市交通バリアフリー基本構想」で示されたとおりとします。その内容は次のとおりです。

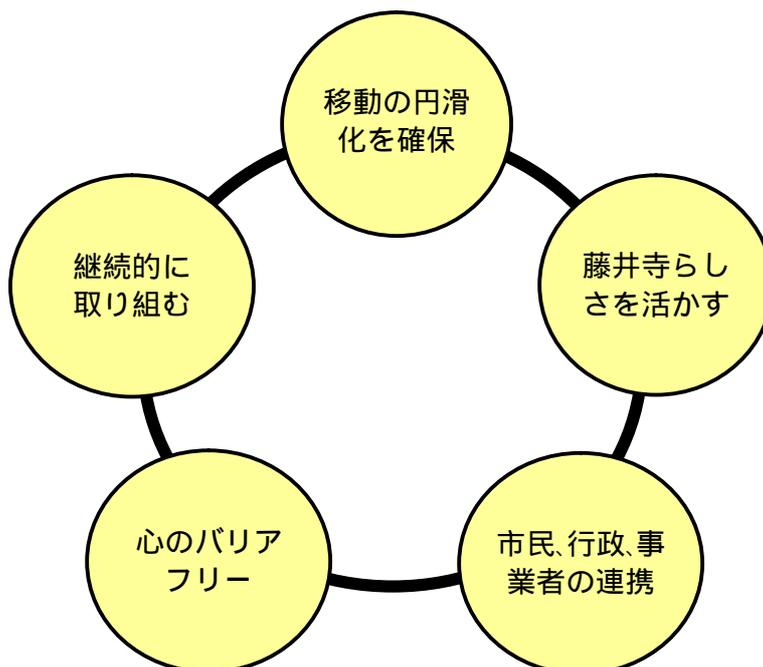
ふれあいの街 ぶらっと・フラット・ふじいでら

この基本理念は、段差のない（フラットな）道路や建物の整備や人々のやさしい心によりバリアがなくなり、だれもが自由に集まり、憩い、交流できるような街にしていきたいという思いを込めたものです。

2) 基本方針

交通バリアフリーを推進するための基本的な考え方は、下図のとおりであり、これらを踏まえた基本方針は次ページのように示されています。

<交通バリアフリーの推進のための基本的な考え方>



<基本方針>

高齢者・障害者をはじめ誰もが自立し助け合いながら、いきいきと暮らせるまちを支える交通システムの構築

高齢者や障害者だけにかぎらず、だれもが自立し、また助け合いながら快適な日常生活、社会生活を営めるように、公共交通機関の質の向上や、安全で安心して歩ける歩行空間の確保などだれもが快適に移動できるまちづくりを進める必要があります。

街の歴史を大切にし、持続可能な街をつくる歴史、文化、環境に配慮した「藤井寺らしい」まちづくりの推進

歴史のある藤井寺の文化やコンパクトで親しみやすい空間を持つ藤井寺の個性を大切にし、これを持続的に維持し、発展するためのまちづくりを推進するために、だれもが快適に移動し、触れ合える空間を確保する必要があります。

市民、事業者、行政の連携によるバリアフリーのまちづくりの推進

行政や事業者まかせのまちづくりではなく、市民の意見や参画する機会を確保し、協働によるまちづくりを推進する必要があります。

市民一人ひとりがバリアフリーに取り組み、やさしさや心地よさを感じるまちづくりの推進

行政、事業者を中心としたハードの整備だけでは、バリアフリーは達成できるものではなく、ソフト的な対策、いわゆる「心のバリアフリー」が重要です。市民一人ひとりがバリアを感じ（感じる人がいることを理解し）、これをなくすことに取り組み、みんなの力でやさしさや心地よさを感じるまちづくりを推進することが必要です。

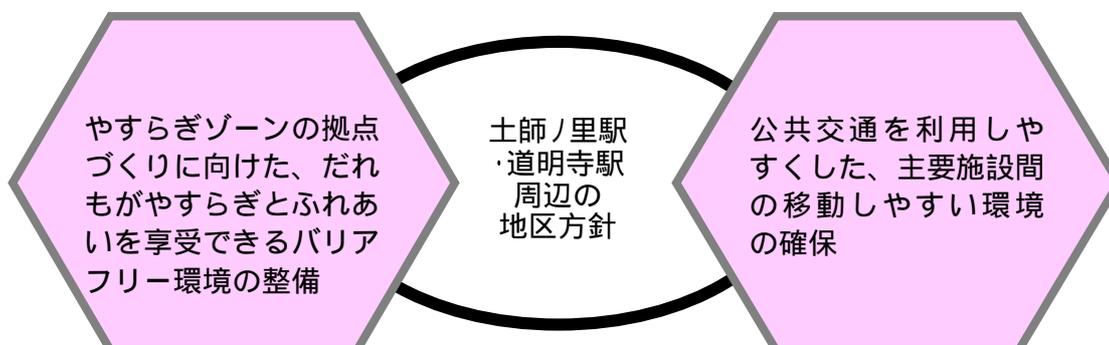
バリアフリーからさらに快適な街を目指して、継続的な改善が図れるしくみの検討

基本構想を策定しただけで、バリアフリー化が実現するものではなく、計画、施工、評価そして再び計画するという循環した流れにより、常に質の向上をめざしていくことが重要であり、対象者も高齢者、身体障害者だけでなく、子供や健常者のためにもより利便性の高いものをめざすというユニバーサルデザイン*の思想に繋がっていくことが必要です。このためのしくみを構築することが必要です。

*ユニバーサルデザイン：年齢、性別、障害の有無などにかかわらず、すべての人が利用しやすいデザインのこと（またそのようにデザインしていこうという考え方）

3) 地区方針

先の基本理念と基本方針を踏まえ、当地区における特徴を反映した交通バリアフリーを推進するため、「地区方針」を次のように設定します。



やすらぎゾーンの拠点づくりに向けた、だれもがやすらぎとふれあいを享受できるバリアフリー環境の整備

当地区は、藤井寺市の新しい第四次総合計画において、「やすらぎゾーン」の拠点づくりに位置づけられています。また、道明寺天満宮、道明寺、東高野街道など昔ながらの門前町の面影を残すとともに由緒ある古墳が多数存在している、暮らしの中に歴史文化が息づいた地区です。

このような地区の特徴を活かし、住民や観光客がともに行き交う「やすらぎゾーン」を形成するために、交通機能と歴史文化的な環境の調和を図り、だれもが快適に移動し、ふれあえる空間の確保を進めます。さらに、そのことにより地区に元気を吹き込みます。

公共交通を利用しやすくした、主要施設間の移動しやすい環境の確保

当地区では、老人福祉センターも駅から少し離れた位置にあるとともに、市の主要な公共施設の多くが藤井寺駅周辺に立地していることから、高齢者や障害者をはじめ、だれもが自立し、快適な日常生活、社会生活を営むためには、地区内での移動はもとより、公共交通を利用しやすくして地区外へも移動しやすい環境を整える必要があります。

このため、バスルートの検討をはじめ鉄道駅の整備改善など、主要施設間をだれもが快適に移動しやすいまちづくりを進めます。

4 . 重点整備地区・特定経路の設定

1) 重点整備地区の区域の考え方

交通バリアフリー法においては、駅等の「特定旅客施設」及びその周辺の地区を「重点整備地区」とし、平成22年までに、優先的に整備を実施することとしています。

本基本構想では、土師ノ里駅・道明寺駅周辺地区について、2 駅間の距離が600mと近接し、半径500m圏の円が重なることから、一体的に区域を設定するものとします。

2) 重点整備地区の位置および区域

当地区における重点整備地区は、以下の視点から、両駅の徒歩圏の概ね500m圏内で、道路により区分し、図に示す区域に設定します。

特定旅客施設である近鉄土師ノ里駅及び道明寺駅を中心に、多くの人が徒歩または自転車による移動を行う範囲

特定旅客施設	近鉄土師ノ里駅（駅舎の改良整備と駅前広場整備が予定されています） 道明寺駅
--------	--

高齢者や障害者をはじめ市民がよく利用する主要施設を含む範囲

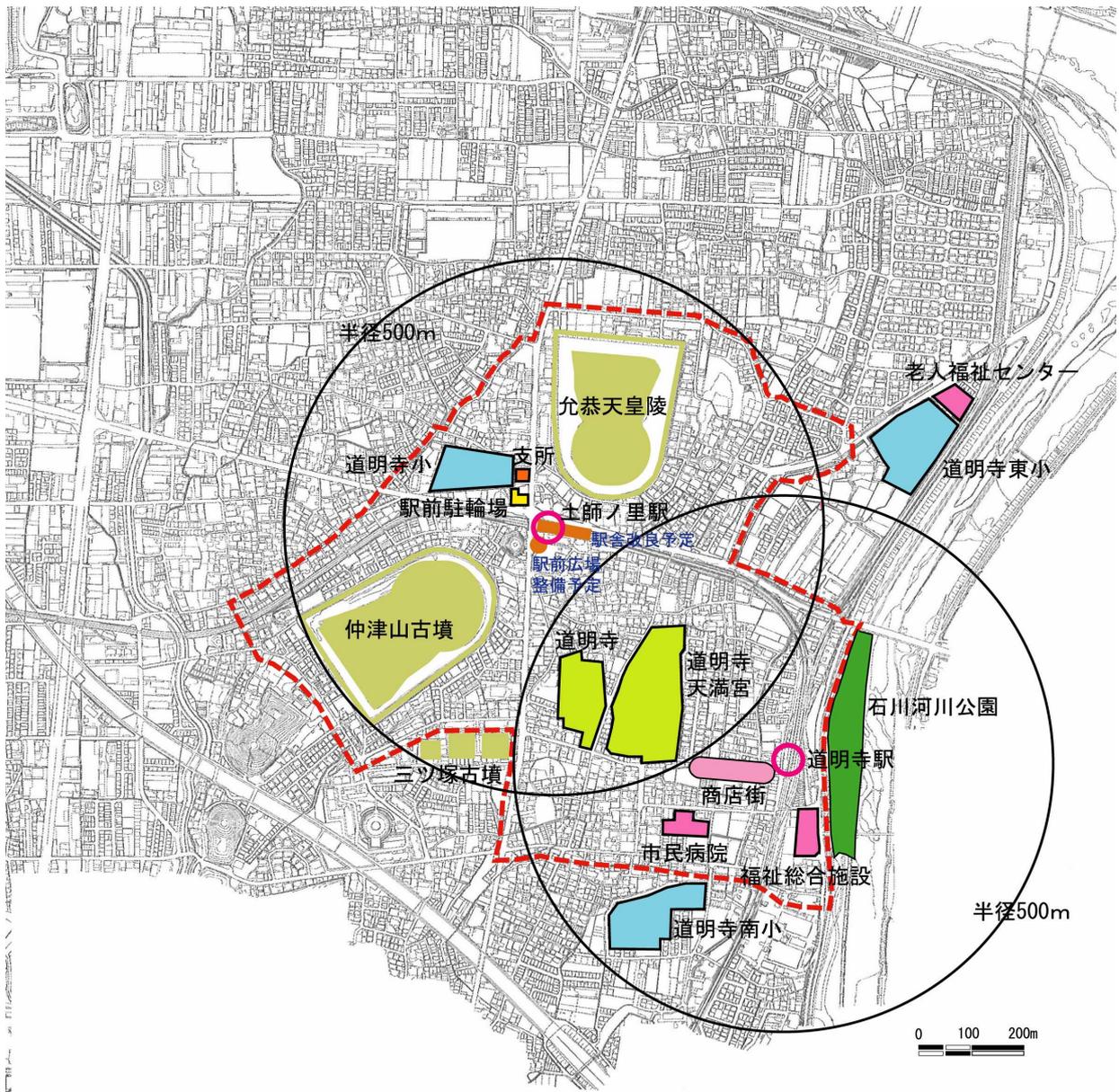
主要施設	官公庁：市役所支所（市民総合会館分館） 商 業：道明寺駅前商店街 医 療：市民病院 福 祉：どうみょうじ高殿苑
------	--

市民や観光客等の来訪者が、藤井寺らしさを感じ、楽しむことができる範囲

歴史資源	寺社：道明寺天満宮、道明寺 古墳：仲津山古墳、允恭天皇陵
旧 街 道	東高野街道、長尾街道

市の南東地域の地域拠点として、一体的・面的な魅力づくりが望まれる範囲

重点整備地区の区域（約75ha）



----- 重点整備地区

3) 歩行空間ネットワークの特性

特定経路を考えるにあたり、まず、当地区の歩行空間の特性を整理します。それには、単に移動の円滑化を図ることだけではなく、自由に移動できることにより、だれもが安全に快適な生活ができるようにする視点が大切であり、面的な広がりの中で歩行空間をネットワークとして整備を行うことが重要です。

当地区の歩行空間ネットワークの特徴については、次の2つのタイプが主にあげられます。それらの位置については次ページの図に示すとおりです。

安全・安心な生活のみち

駅との往来に利用する幹線道路等や地区外の老人福祉センターを結ぶ経路です。交通量が多く、歩車分離による安全な歩行空間の確保が望まれます。

この経路では、歩道の整備、改良などを行い、誰もが安全に安心して利用できる生活のみちとして整備を図ります。

歴史 - やすらぎのみち（歴史を考慮した「やすらぎ」の道づくり）

道明寺や道明寺天満宮といった歴史的資源や東高野街道を巡る経路です。

この経路では、沿道の資源を活用し、歴史文化を大切にしみちづくりを行います。道明寺・天満宮の歴史文化を伝える経路として、歩きやすい、景観に配慮した整備を図ります。また、沿道の歴史資源と一体化した休憩施設の整備を図るなど、やすらぎと潤いのある歩行空間の創出を図ります。

4) 特定経路の設定

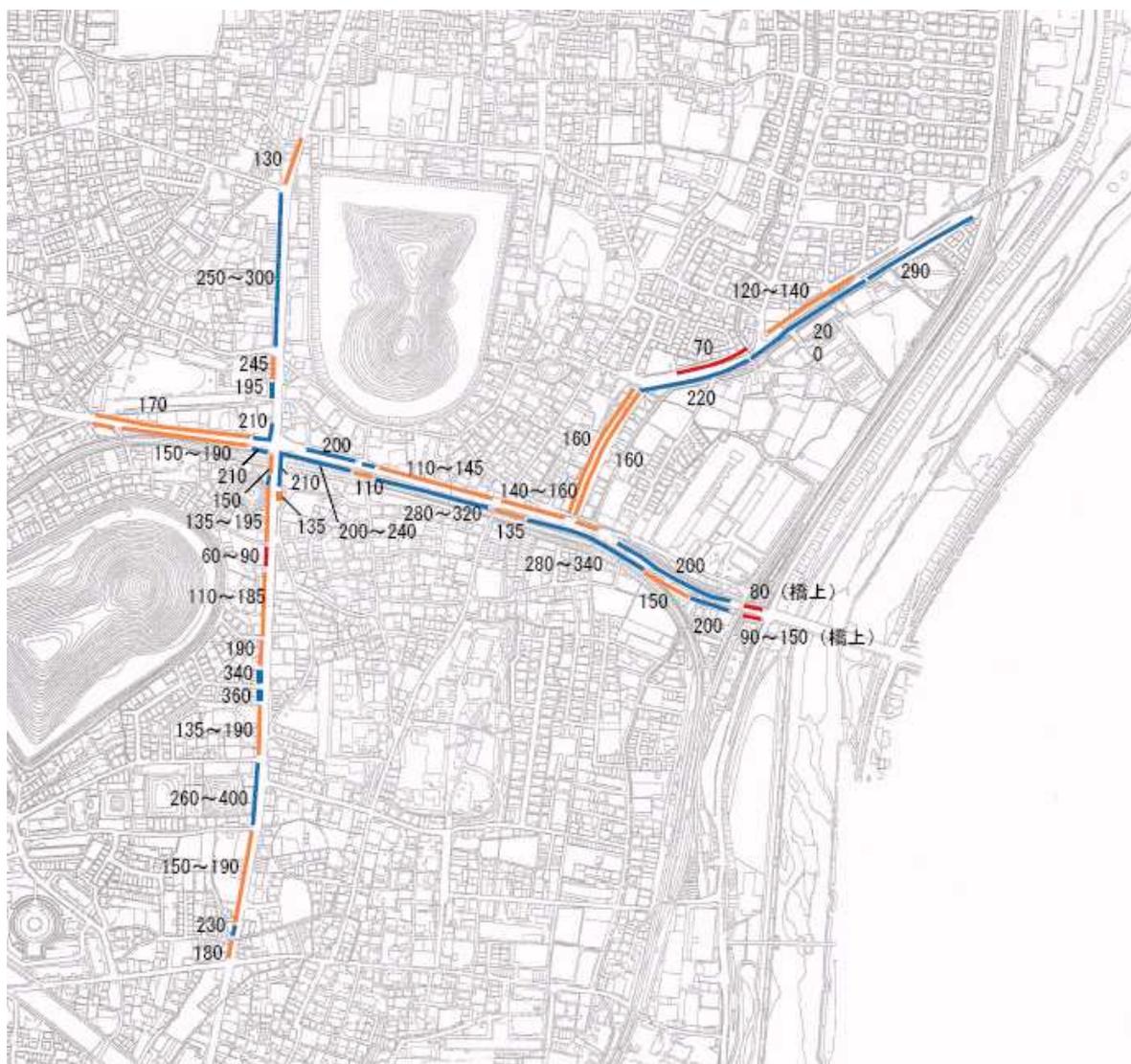
交通バリアフリー法では特定旅客施設と主要施設を結ぶ経路を「特定経路」と位置づけています。「特定経路」は、原則として歩車分離を図り有効幅員2m以上の歩道を確保することが義務付けられています。

重点整備地区内では、歩道が十分に整備されていない経路も多く、駅から主要な公共施設への経路を「特定経路(歩車分離された有効幅員2m以上の歩道)」だけで結ぶことは困難です。

そこで、以下のとおり「特定経路」に加え、「特定経路」を補完し、準じる機能を果たす「準特定経路」を設定し、歩行空間ネットワークを実現することとします。

区分	設定方針	設定路線
特定経路	特定旅客施設と主要施設をネットワークし、有効幅員2m以上の歩道で歩車分離を図る経路	国道170号(旧) 府道堺大和高田線
準特定経路	特定旅客施設と主要施設をネットワークするルートであるが、沿道状況等により有効幅員2m以上の歩道を確保することが困難な路線	府道堺大和高田線 府道道明寺停車場線 市道道明寺40号線 市道道明寺柏原線 市道国府18号線

重点整備地区における歩道整備状況と歩道幅員



- 幅員 2 m 以上
- 幅員 1 m 以上 2 m 未満
- 幅員 1 m 未満