

藤井寺市交通バリアフリー基本構想

平成 1 5 年 2 月

藤井寺市

目 次

はじめに（基本構想策定の背景と目的）	1
第 1 章 基本構想の位置づけと策定経過	2
1 - 1 藤井寺市のまちづくりの方向性と本構想の位置づけ	2
1 - 2 策定の経過	5
第 2 章 藤井寺市の現況	6
2 - 1 位置及び面積	6
2 - 2 人口、高齢化率、障害者数	6
2 - 3 主要施設の分布状況	7
2 - 4 交通	8
2 - 5 市民の外出状況	10
第 3 章 基本理念と基本方針	12
3 - 1 基本理念	12
3 - 2 基本方針	12
第 4 章 重点整備地区の選定	14
4 - 1 駅周辺地区の位置づけ	14
4 - 2 各地区の概況	15
4 - 3 重点整備地区の選定	17
第 5 章 藤井寺駅周辺地区の地区構想	18
5 - 1 重点整備地区の位置及び区域	18
5 - 2 歩行空間ネットワーク（特定経路）	20
5 - 3 歩行空間の問題点と課題	25
5 - 4 整備計画と整備目標（スケジュール）	37
5 - 5 心のバリアフリーについて	62
第 6 章 今後の課題	63

資料

1. 藤井寺市交通バリアフリー基本構想検討委員会設置要綱
2. 藤井寺市交通バリアフリー基本構想検討委員会名簿
3. 駅の現地点検調査
4. 道路の現地点検調査
5. 市民アンケート調査
6. パブリックコメント
7. 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

はじめに

—基本構想策定の背景と目的—

我が国では、他に例を見ない急速な高齢化が進行しており、2015年には国民の4人に1人が高齢者という本格的な高齢社会を迎えようとしています。

また、ノーマライゼーションの理念の浸透に伴い、高齢者や障害者をはじめすべての人が自立した日常生活、社会参加することのできるまちづくりが求められています。

藤井寺市においても高齢化が進行しており、平成12年9月現在で、高齢化率15.4%となっており、年々上昇しています。また、平成13年7月現在、身体障害者手帳保持者は約2千人で、総人口の約3%を占めています。

このような中、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」(以下、交通バリアフリー法と示す)が施行されました。

当法律は、公共交通機関の旅客施設並びに車両の構造及び設備を改善するための措置と、旅客施設を中心とした一定の地区における道路、駅前広場、通路、その他の施設の整備を推進する措置を講ずること、すべての人々が公共交通機関を利用した移動の利便性や安全性の向上を図ることにより、公共の福祉の増進に資することを目的としています。

そして、このたび交通バリアフリー法に基づき、骨子となる基本方針、整備項目などをまとめ、「交通バリアフリー基本構想」を策定いたしました。

策定にあたっては、積極的な住民参加は勿論のこと、高齢者、障害者の方々の参加も図り、利用者の視点を踏まえた計画づくりを目指しました。このため、高齢者、障害者をはじめ、学識経験者、住民代表、商業関係者、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会など多様な委員で構成される「藤井寺市交通バリアフリー基本構想検討委員会」を平成14年2月に設置し、6回に及ぶ検討会を実施し検討を行いました。

第1章 基本構想の位置づけと策定経過

1-1 藤井寺市のまちづくりの方向性と本構想の位置づけ

2000年11月15日に「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。本構想は、交通バリアフリー法に示された「移動円滑化基準*」並びに「移動円滑化整備ガイドライン**」に基づき、策定されています。

また、本構想は、藤井寺市のまちづくりの方向性と整合を図り、市の将来像である「緑あふれ、暮らしやすさと活気に満ちた人間環境都市」を実現するものでなくてはなりません。

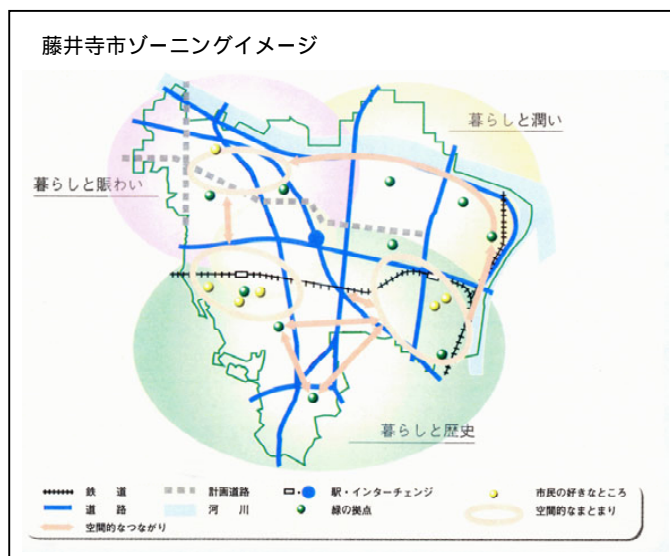
以下に藤井寺市のまちづくりの方向性を整理し、本構想の位置づけを示します。

(1) 第三次藤井寺市総合計画

市のまちづくりの総合的な指針である本計画は、目標を平成17年として、まちの将来像を「緑あふれ、暮らしやすさと活気に満ちた人間環境都市」と設定し、「緑あふれるまち」「暮らしやすいまち」「活気に満ちたまち」の実現を目指しています。

本計画では、交通バリアフリー関連の施策として以下の項目が設定されています。

- 「心かよいあう福祉社会の実現」
(福祉のまちづくりの推進等)
- 「新たな道路体系の構築と交通機能の強化」(安全・安心な道路づくりの推進等)
- 「安全で安心できる生活環境づくり」
(交通安全施設の整備等)



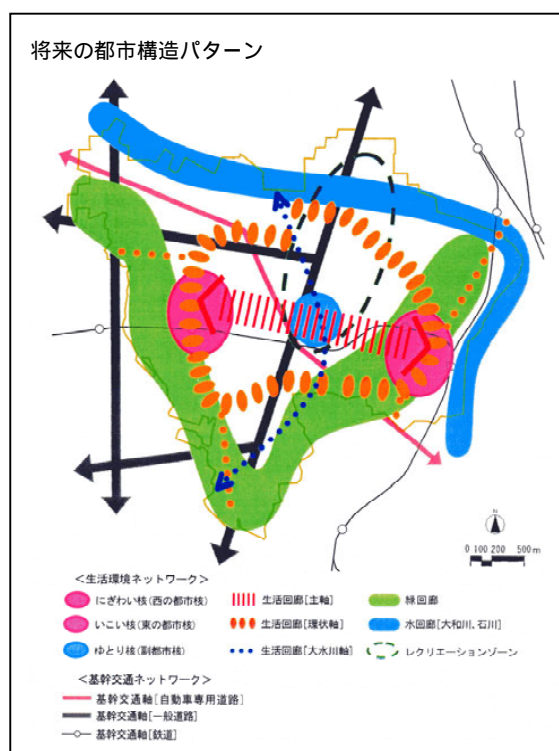
(2) 藤井寺市都市計画マスタープラン

市のまちづくりの基本的な方針を定める本計画は、「緑あふれ、豊かで安全な生活環境ネットワークを基本とした人間環境都市づくり」を基本理念に「都市を感じるまちづくり」「都市を風通しよくするまちづくり」「都市を強くするまちづくり」を目標にあげています。

主な課題として「住宅都市として成熟を目指した人間本意の都市づくり」「高齢化の進行を見越した、人にやさしいまちづくりの実践」などがあげられ、以下の基本方針を掲げている。

- 都市核及び都市軸の明確化による特徴ある都市づくり
- 生活環境ネットワークの構築による“藤井寺回廊”の具現化
- 基幹交通ネットワークの充実による都市骨格の形成

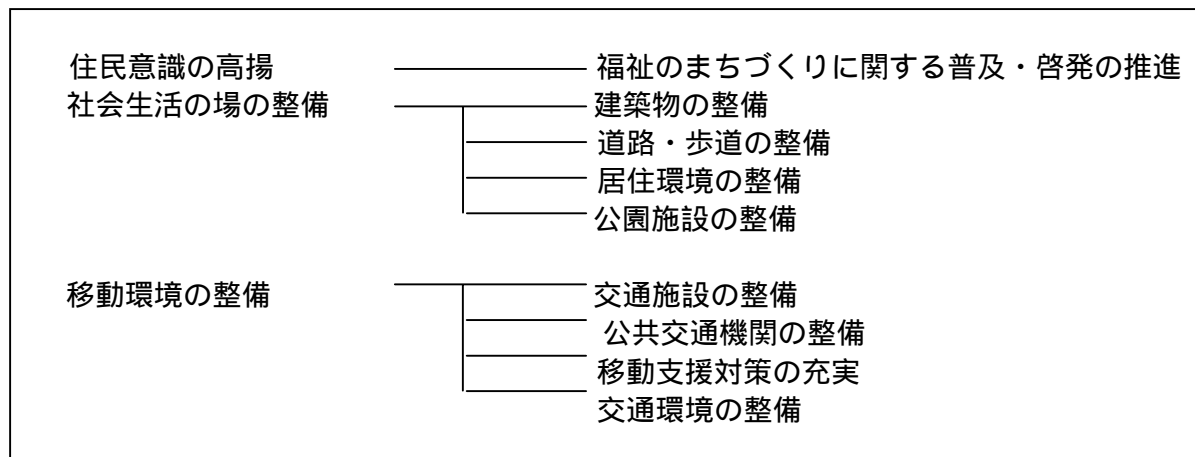
特に「生活環境ネットワークの構築による“藤井寺回廊”の具現化」では、まちなかの公益施設や快適な歩行者空間の連携により、形成する生活環境ネットワークの構築を目指して、市街地全体を歩いて(自転車で)散策できる空間の創造が目標されています。



(3) 藤井寺市障害者基本計画

市の障害者施策の基本となる本計画は、ノーマライゼーションとリハビリテーションの理念を基本に「人権尊重」の理念に基づいて、「自立生活に対する支援」と「社会参画」を具体的に推進することにより障害者の「完全参加と平等」を目標としています。

本計画では、「住みよいまちづくりの推進」を図るため以下のような施策が位置づけられ、交通バリアフリー基本構想において推進を図っていく必要があります。



(4) 藤井寺市高齢者保健福祉計画及び介護保険事業計画

市の高齢者保健福祉及び介護保険事業の方針である本計画は、高齢者福祉の基本理念を「健康で安心して暮らせる、生涯現役・長寿のまち」、介護保険事業の基本理念を「安心と自立を目指し、支え合う介護保険」と設定しています。

本計画では「高齢者の社会参加と生きがいづくりの促進」を図る基礎として以下の「高齢者の社会参加を支える条件整備」が位置づけられています。

「高齢者の社会参加を支える条件整備」

高齢者や障害者が自由に外出・移動し、施設等を利用できるような環境を整備し、行動範囲の拡大や生活の質の向上を図れるよう、バリアフリーのまちづくりを推進する。

公共施設の整備

移動環境の整備

(駅施設のバリアフリー化、市内循環型コミュニティバスの運行、違法駐車・駐輪の追放等)

高齢者にやさしいまちづくりの推進 (福祉ガイドマップの作成)

*移動円滑化基準：移動円滑化のために必要な構造及び設備に関する主務省令で定める基準

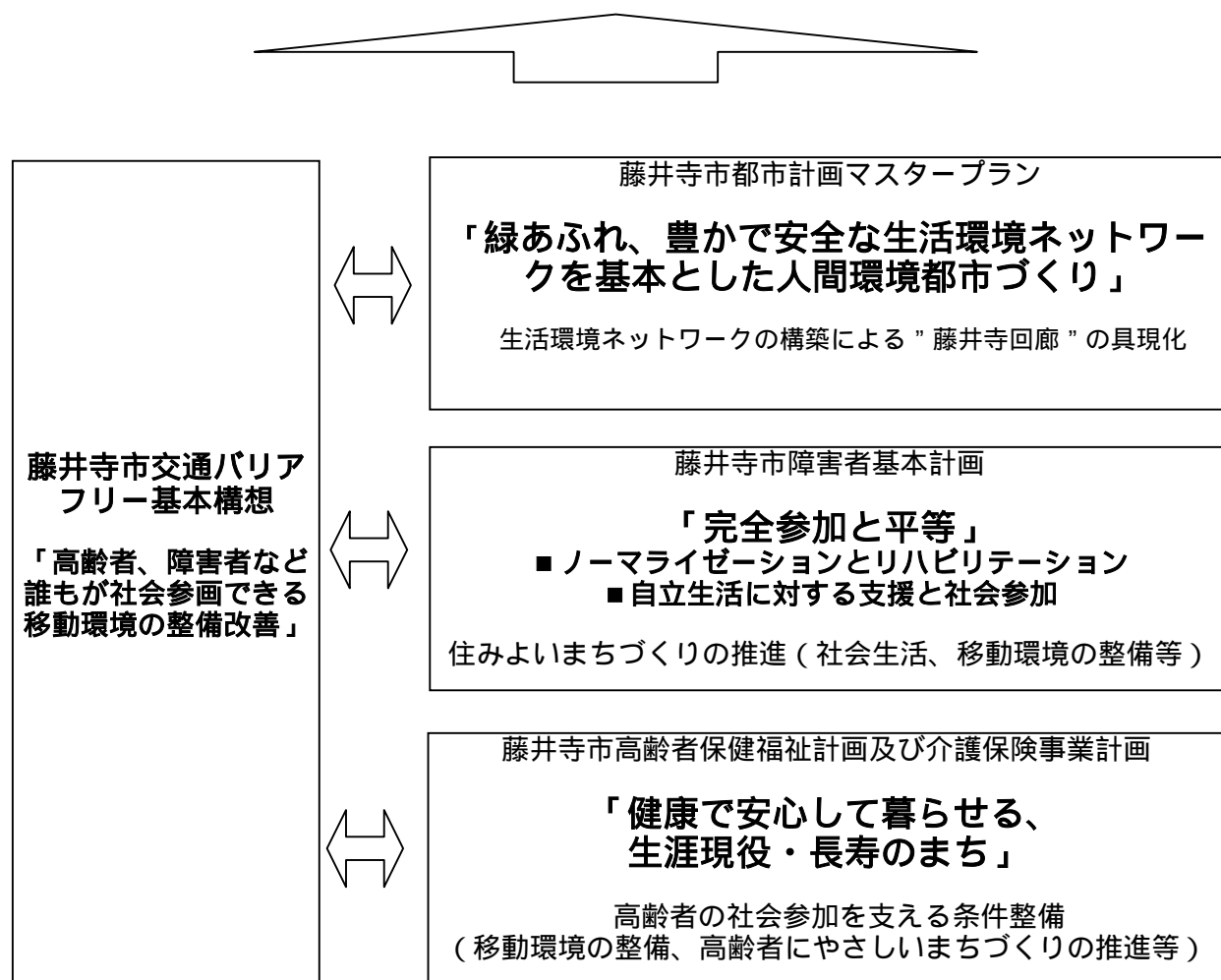
**移動円滑化整備ガイドライン：公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン

本基本構想の位置づけは、各計画に位置づけられているまちづくりの基本方針、高齢者、障害者施策の中で、「誰もが社会参画できる移動環境の整備改善」の推進を図るための構想であるといえます。

第三次藤井寺市総合計画

「緑あふれ、暮らしやすさと活気に満ちた人間環境都市」の実現

- 心かよいあう福祉社会の実現
- 新たな道路体系の構築と交通機能の強化
- 安全で安心できる生活環境づくり



1 - 2 策定の経過

住民、身体障害者、商工会、事業者、行政及び学識経験者などにより検討委員会を設置し、6回の検討会、住民、高齢者、身体障害者などの参加による2回の現地点検調査を実施しました。また、住民アンケートを2,315票配布（回収87％）し、意見を聴取しました。

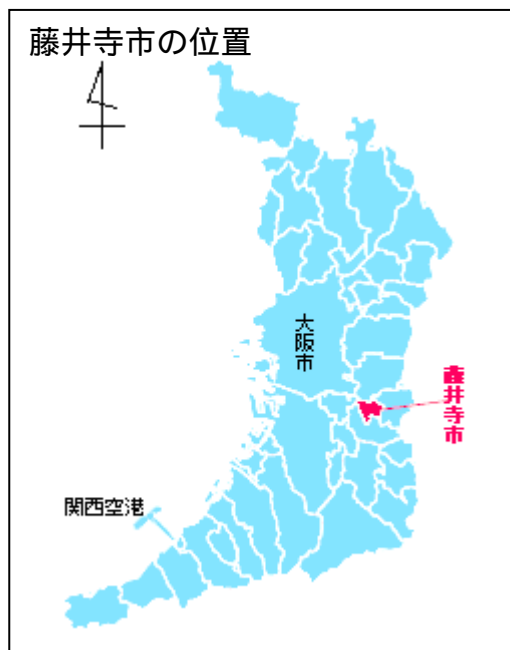
	検討委員会	調査内容	市民・当事者参加
H14年 2月	第1回委員会（2月28日） 交通バリアフリー法の説明	1. 検討委員会発足 交通バリアフリー法の説明	
3月			
4月			
5月	第2回委員会（5月31日） 今後のスケジュール等確定	2. 地域の概況把握 本計画の位置づけの整理	
6月		3. バリアフリーへの基本方針(案)の策定	
7月		4. 重点整備地区の実態調査	駅、駅前広場の点検調査の実施（7月11日）
8月		5. 重点整備地区の問題点、課題の整理	アンケート調査の実施（7月9日～7月25日）
9月	第3回委員会（9月17日） 課題の確認、特定経路の選定	6. 特定経路の設定	市広報に交通バリアフリー特集を掲載（9月）
10月		7. 移動円滑化に関する基本方針の設定	道路の点検調査の実施（10月3日）
11月		8. 基本構想骨子(案)作成 特定事業計画(案)の作成	
12月	第4回委員会（12月4日） 基本構想(案)の検討		
H15年 1月	第5回委員会（1月7日） 基本構想(案)の承認		パブリックコメントの実施（1月15日～1月28日）
2月	第6回委員会（2月3日） 基本構想の承認	9. 基本構想のとりまとめ	
3月		公表	

第 2 章 藤井寺市の現況

2 - 1 位置及び面積

藤井寺市は、大阪平野の南東部に位置し、和泉山脈北麓から緩く広がる羽曳野丘陵の北端を占めています。北部を大和川、東部を石川が流れ、北東部で合流しています。また、難波津と大和飛鳥を結ぶルート上に位置したことから、古くから交通の要衝として開けてきました。

市域の大部分が平坦地で、南から北に傾斜しながら、概ね数メートルの高低差をなしており、市域面積は 8.89km² で、府下 33 市の中で最も小さい市です。



2 - 2 人口、高齢化率、障害者数

藤井寺市の総人口は、大阪都市圏の発展に伴い、昭和 35 年から 50 年にかけて急増しましたが、昭和 55 年以降は宅地開発も沈静化し、現在では減少傾向となっています。

藤井寺市の住民基本台帳に基づく統計によると、平成 14 年 9 月 30 日現在、全人口 6 万 7 千万人のうち、65 歳以上の高齢者数は約 1 万 1 千人、高齢化率は 16.8 % を占め、増加傾向を示しています。

藤井寺市の人口 (各年 9 月 30 日現在)

年	年齢別人口 (人)				構成比 (%)		
	総数	0 ~ 14 歳	15 ~ 64 歳	65 歳以上	0 ~ 14 歳	15 ~ 64 歳	65 歳以上
平成 10 年	67,653	10,240	47,831	9,582	15.1	70.7	14.2
平成 11 年	67,714	10,154	47,594	9,966	15.0	70.3	14.7
平成 12 年	67,645	10,082	47,149	10,414	14.9	69.7	15.4
平成 13 年	67,381	9,985	46,556	10,840	14.8	69.1	16.1
平成 14 年	67,085	9,866	45,966	11,253	14.7	68.5	16.8

人口総数は、登録人口 (住民基本台帳人口 + 外国人登録人口) に基づく数値です。

藤井寺市における身体障害者手帳所持者数は平成 15 年 1 月 31 日現在、約 2 千人となっています。

障害者の人口 (平成 15 年 1 月 31 日現在)

総数 (人)	障害別人口 (人)					
	視覚障害者	聴覚障害者	言語障害者	肢体障害者	内部障害者	免疫障害者
2,056	172	138	23	1,176	545	2

2 - 3 主要施設の分布状況

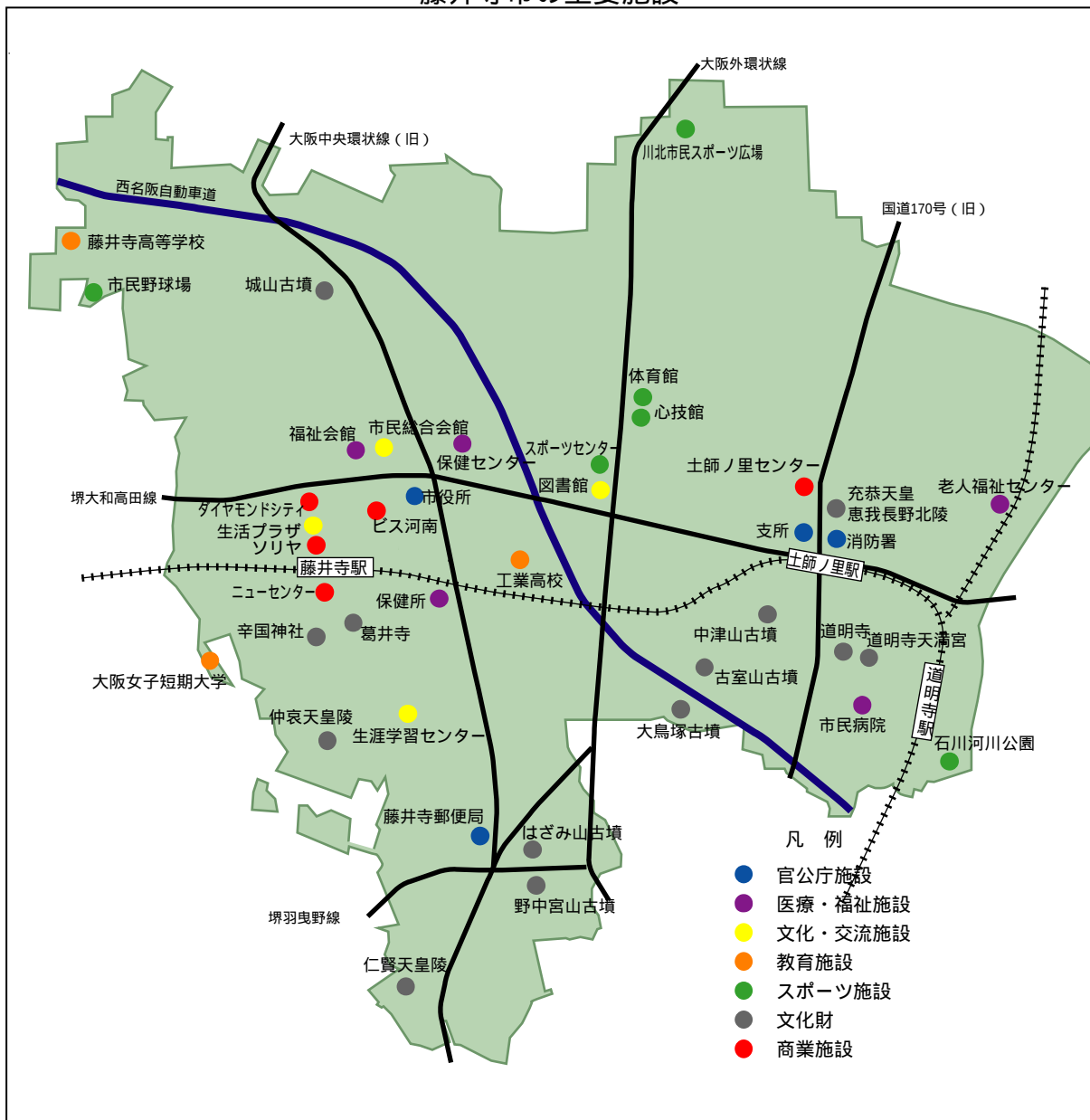
藤井寺駅周辺には、市役所、総合会館、生涯学習センター、大規模商業施設など全市的な利用が見込まれる施設が集積しており、藤井寺市の中心としての機能がそろっています。

土師ノ里駅、道明寺駅周辺には、支所、市民病院などが立地されており、藤井寺市の第二の核としての役割を果たしています。

一方、図書館や、体育館、スポーツ広場などのスポーツ施設は、駅から少し離れたところに立地されています。

また、藤井寺市は古代から文化の栄えた地域であるため、古墳などの文化財が南部を中心に点在しています。

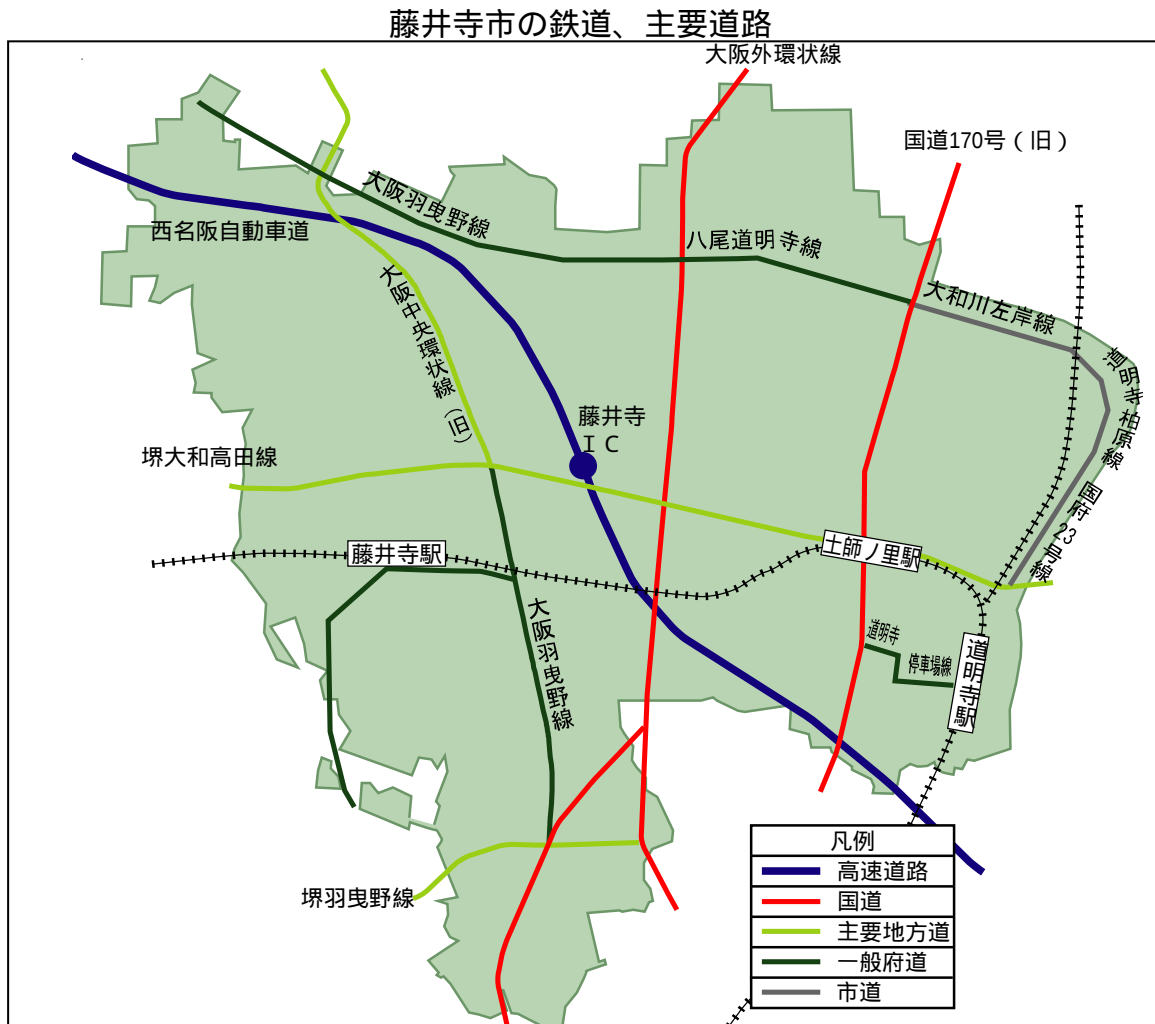
藤井寺市の主要施設



2 - 4 交通

(1) 道路

市中心部に西名阪自動車道の藤井寺インターチェンジがあり、天理・名古屋市方面に通じているとともに、松原ジャンクションを経て大阪市方面(阪神高速道路)、八尾・東大阪・吹田市方面(近畿自動車道)、堺市・関西国際空港方面(阪和自動車道)にも通じています。



(2) 鉄道

大阪阿部野橋駅から近鉄南大阪線が伸びており、藤井寺駅までの所要時間は 14 分程度です。市内には藤井寺のほか、土師ノ里、道明寺の 3 つの駅があります。それぞれの駅には、準急が停車します。道明寺駅からは柏原市(JR 線柏原駅)方面と羽曳野市(古市駅)方面の 2 方向に鉄道が延びています。

平成 13 年度の日乗降客数は、藤井寺駅が約 4 万 4 千人と最も多く、次いで土師ノ里駅で 9 千 5 百人、道明寺駅で 8 千 9 百人です。いずれの駅でも、近年では減少傾向にあります。

年 度	藤井寺市駅		土師ノ里駅		道明寺駅	
	乗降者数(人)	増減率(%)	乗降者数(人)	増減率(%)	乗降者数(人)	増減率(%)
平成 2 年度	51,201	-	10,993	-	10,361	-
平成 4 年度	51,958	1.5	10,701	▲2.7	9,684	▲6.5
平成 7 年度	51,195	▲1.5	10,760	0.6	9,609	▲0.8
平成 10 年度	47,825	▲6.6	9,866	▲8.3	9,250	▲3.7
平成 13 年度	43,719	▲8.6	9,545	▲3.3	8,862	▲4.2

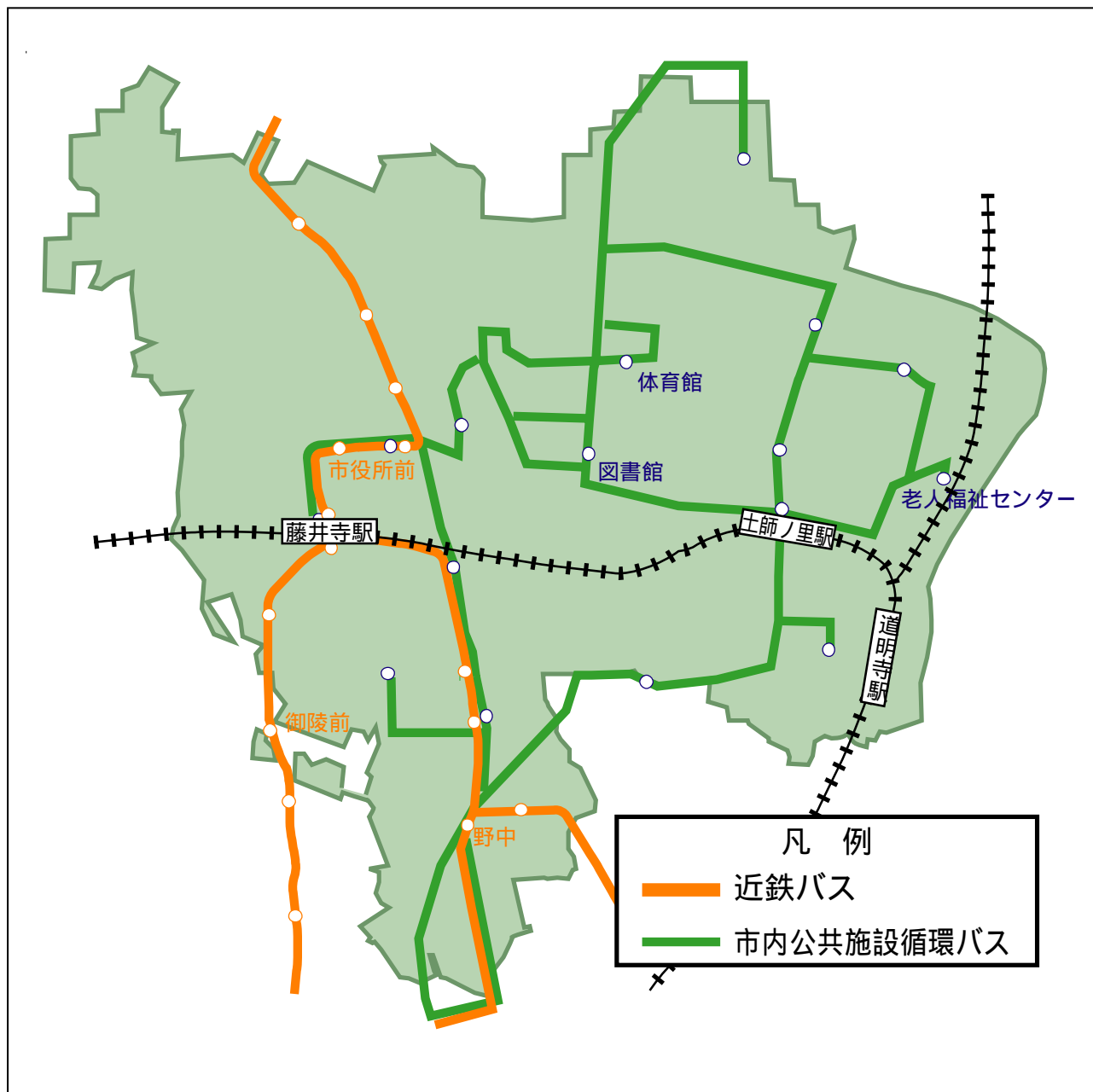
(3) バス

藤井寺駅を中心とした近鉄バスの路線が市内を走っています。

藤井寺駅の北側からは、八尾方面へバスが出ています。藤井寺駅の南側からは、野々上経由、野中経由の古市駅前方面へバスが出ています。

また、平成6年度から藤井寺市が市内の公共施設を結ぶ「市内公共施設循環バス」の運行をはじめ、北回りと南周りの2路線を2台で運行しています。

藤井寺市のバス路線



2 - 5 市民の外出状況

「藤井寺市交通バリアフリー基本構想に関するアンケート」で把握した市民の外出状況です。
(アンケート実施時期：H14.7.9～H14.7.25)

(1) 外出手段

外出手段は、自転車と徒歩が多く、特に、高齢者*は徒歩の割合が最も多くなっています。

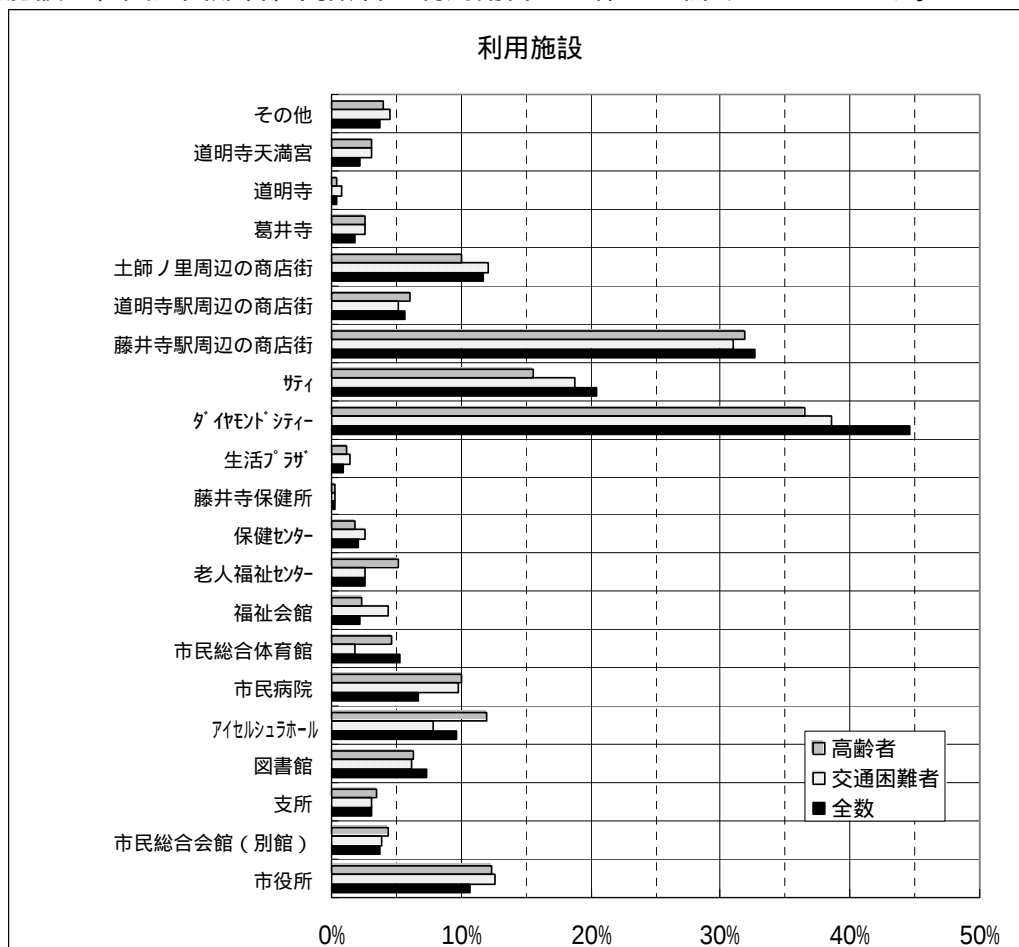
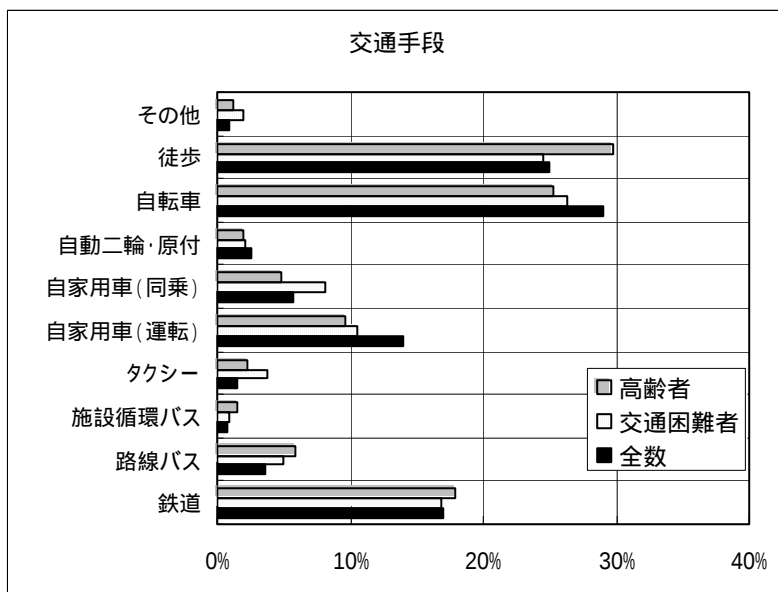
交通困難者**は、自動車への同乗やタクシー利用の割合が他より多くなっています。

(2) 利用施設

ダイヤモンドシティや藤井寺駅周辺、土師ノ里駅周辺の商店街が多く利用されています。

公共施設は、市役所、アイセルシュラホール、市民病院の利用が多く、高齢者、交通困難者の利用割合が全体より高くなっています。

商業施設は、交通困難者、高齢者の利用割合が全体より低くなっています。



*高齢者：65歳以上

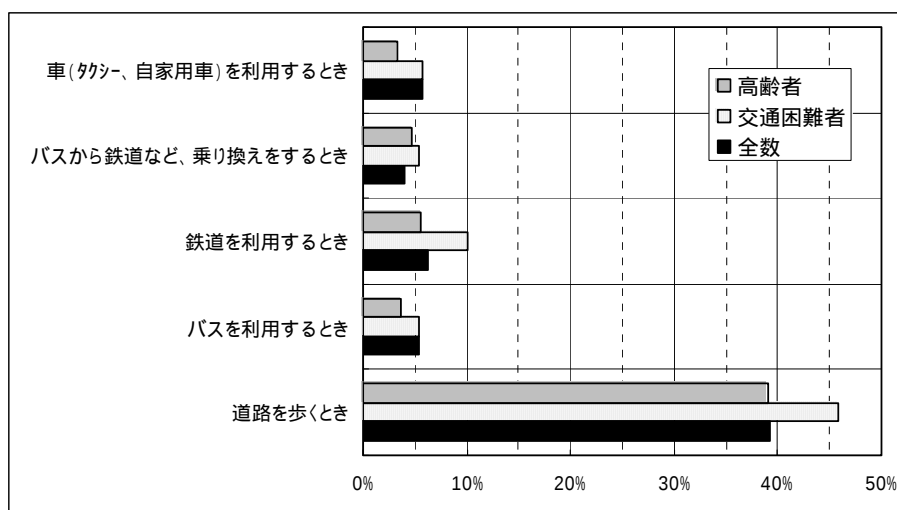
**交通困難者：外出時に困難や負担を感じると回答した人。その理由としては、加齢による体力低下、障害、けが、病気、子連れ、妊娠などがあげられています。このサンプルは、高齢者と重複するものもあります。

(3) 外出時の困難

移動時に負担や困難を感じる行動

道路を歩くときに負担や困難を感じている割合が多くなっています。

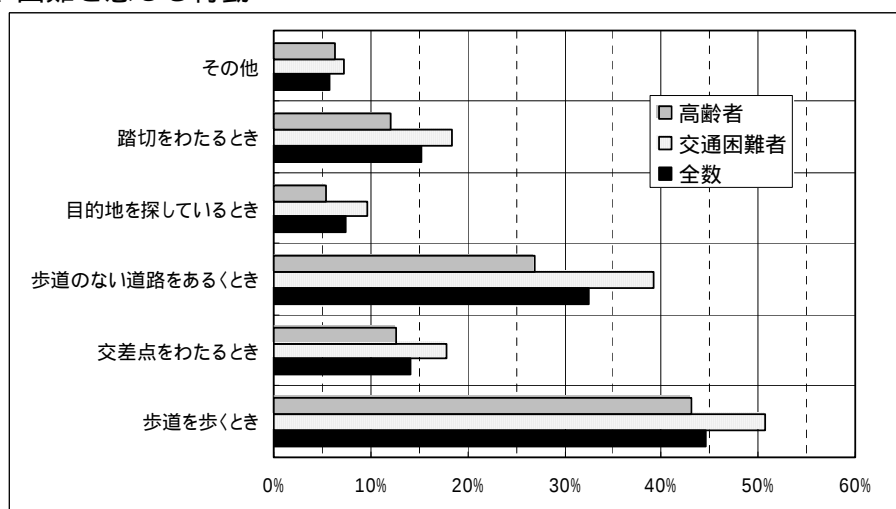
鉄道利用のときに、交通困難者は他者より多く困難を感じています。



道路を歩くときの負担や困難を感じる行動

歩道を歩くときに最も、負担や困難を感じています。次いで、歩道のない道路を歩く時に負担や困難を感じています。

各行動時に、交通困難者が最も多く負担や困難を感じています。

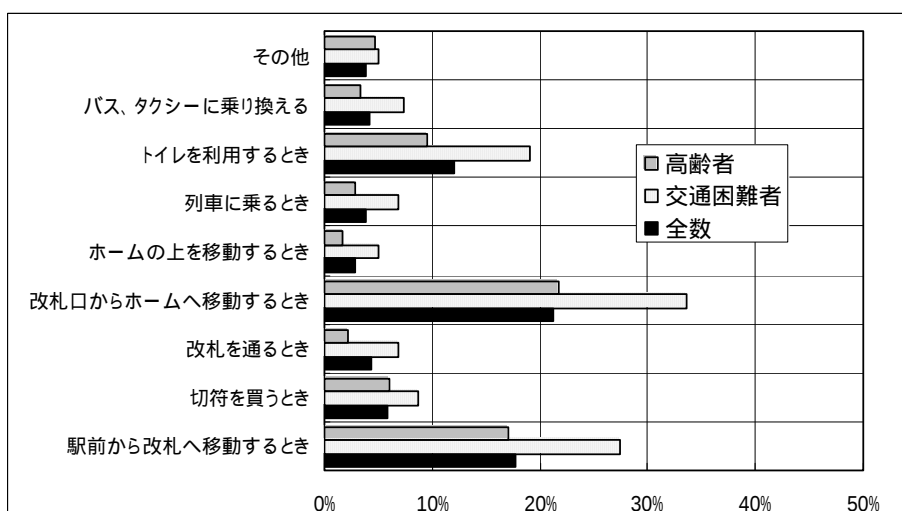


鉄道駅を利用するときに負担や困難を感じる行動

鉄道を利用するときには、改札口からホームへの移動、駅前から改札口への移動という垂直(上下)移動に、多くの人が負担や困難を感じています。

次いで、トイレの利用時に困難を感じています。

また、交通困難者と全体との比率の差が大きくなっています。



第3章 基本理念と基本方針

3-1 基本理念

本基本構想は、藤井寺市のまちづくりの施策のなかで、「誰もが社会参画できる移動環境の整備改善」の推進を図ることを目指すものであり、本構想の基本理念を以下のように設定しました。

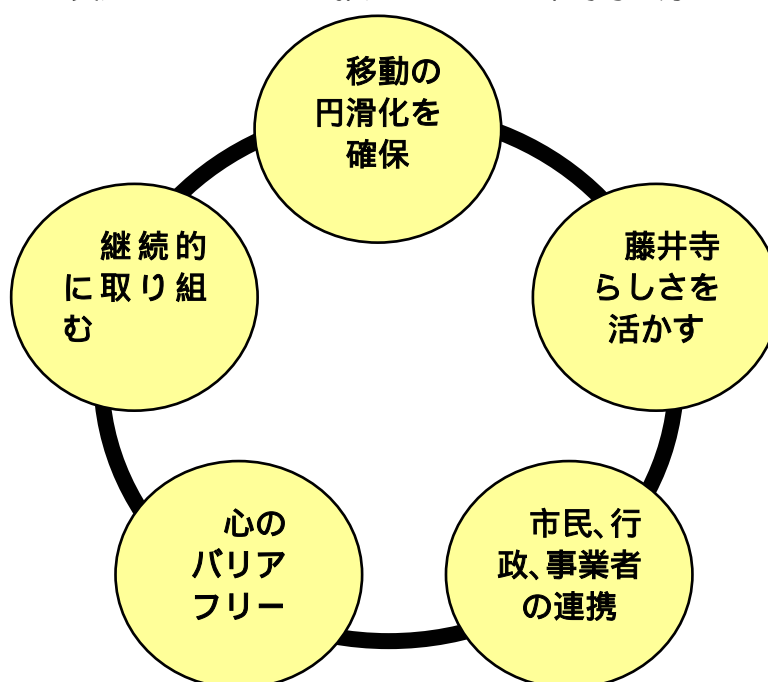
「ふれあいの街 ぶらっと・フラット・ふじいでら」

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。

3-2 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、これらを踏まえて、基本方針を以下のとおり設定しました。

交通バリアフリーの推進のための基本的考え方



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、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）。

第4章 重点整備地区の選定

4-1 駅周辺地区の位置づけ

藤井寺駅周辺は、総合計画では「暮らしと歴史ゾーン」「暮らしと賑わいゾーン」「交流・生活広場ゾーン」と設定されています。また、都市計画マスタープランでは、「にぎわいの核」と設定されています。いずれの計画でも、藤井寺市の重要な核として位置づけられています。

土師ノ里駅周辺は、総合計画では「暮らしと歴史ゾーン」「暮らしと潤いゾーン」と設定されています。都市計画マスタープランでは、「いこいの核」と設定されています。

道明寺駅周辺は、総合計画では「暮らしと歴史ゾーン」、都市計画マスタープランでは「いこいの核」と設定されています。

	藤井寺駅周辺	土師ノ里駅周辺	道明寺駅周辺
総合計画	「暮らしと歴史ゾーン」 暮らしの中に葛井寺や道明寺天満宮などの歴史が息づき総合的な拠点性を有する駅前再開発や発見や出会いのある街並み形成を一定区画の中で誘導する近鉄南大阪線の南部ゾーン。		
	「暮らしと賑わいゾーン」 商業・業務機能を核として、堺大和高田線沿いの整備や周辺に住宅を誘導することにより多様な都市機能の秩序ある集積を図る藤井寺駅北部ゾーン	「暮らしと潤いゾーン」 潤いある住環境を保全するために、通過交通を排除しながら、各戸にある緑のある中・低層住宅を誘導する形での市街地整備と住環境の更新を進める市域北東部ゾーン	-
	「交流・生活広場ゾーン」 市民文化、レクリエーション、教養機能の集積を高めることにより市民の諸活動を支え、各ゾーンの交流を促す役割を果たす市域の中心部ゾーン	-	-
都市計画マスタープラン	■将来都市構造「にぎわいの核」 ・商業・業務機能の充実とともに、一体的な空間として環境・景観整備が求められる。 ・市役所及び市民総合会館等の立地する北西部は、中心性、シンボル性の確立のために特徴ある環境整備を進めていく ■地区別構想「北西地域」「南西地域」 北西地域：歴史的資源を活かした良好な環境の住宅地形成と、商業・業務、文化、交流機能等の多様な都市機能が調和した躍動するまちづくりを目指す 南西地域：藤井寺南側での利便性の高い都市機能の維持・増進と歴史的資源を活かした良好な環境の住宅地形成を図り、魅力と活力あるまちづくりをめざす。 ■将来都市構造「いこいの核」 ・「道明寺天満宮」をポイントとした、土師ノ里駅周辺と道明寺駅周辺の一体化 ・道明寺、道明寺天満宮等を活かしたふるさとをイメージする環境整備 ■地区別構想「南東地域」 門前町等の歴史的雰囲気を活かしたまちの居住環境の向上と商業・業務機能の利便性の高い都市機能の維持・増進を図り、活気のあるまちづくりをめざす。		

4 - 2 各地区の概況

(1) 鉄道乗降客数と整備状況

藤井寺駅は3駅の中でもっとも乗降客数が多く、1日あたり約4万4千人です。土師ノ里駅は1日あたり約9千5百人、道明寺駅は約8千9百人です。

橋上駅である藤井寺駅、土師ノ里駅では、改札からホームへは上下移動が必要ですが、エレベーターが未整備であり、車いす使用者等には大きなバリアを生じています。また、いずれの駅でも車いす対応自動改札があるものの、車いす対応の券売機や公衆電話などの設備が未整備となっています。

各駅のバリアフリー化状況

		藤井寺駅	土師ノ里駅	道明寺駅
駅舎の構造		橋上駅舎	橋上駅舎	地上駅舎
鉄道乗降客数(人/日)(H13)		43,719	9,545	8,862
エレベーター	道路～改札	未整備	-	-
	改札～ホーム	未整備	未整備	阿部野橋方面 - 橿原神宮方面 未整備 (身障者用通路あり)
エスカレーター	道路～改札	○ 上りのみ	-	-
	改札～ホーム	○ 上りのみ	未整備	阿部野橋方面 - 橿原神宮方面 未整備 (身障者用通路あり)
階段(手すり、段鼻)		○	○	○
車いす対応自動改札(90cm以上)		○	○	○
券売機	車いす対応	未整備	未整備	未整備
	点字表示	○	○	○
誘導・警告ブロック		○	○	○
点字案内図・触知図		未整備	未整備	未整備
誘導鈴・チャイム		未整備	未整備	未整備
ホーム上での運行 情報	音声情報	○	○	○
	文字情報	○ 多面式有り	未整備	未整備
ホーム上での休憩 施設	待合室	○	未整備	○
	ベンチ	○	○	○
車いす対応型トイレ		○	未整備	○
車いす対応公衆電話		未整備	未整備	未整備

(2) 鉄道端末交通手段

藤井寺駅は、近鉄バスの起点となっているため、他の駅と比べ、端末交通手段としてバスを利用している人が多くなっています。また、駅前広場にタクシー乗り場があるため、端末交通手段として利用している人が0.6%となっています。藤井寺市は、他の交通機関と乗り換えるターミナルとしての役割を果たしているといえます。

土師ノ里駅、道明寺駅では、バスなどの他の交通手段と乗り換えるのが困難であるため、端末交通手段のほとんどを徒歩が占めています。

各駅のターミナル状況

		藤井寺駅周辺	土師ノ里駅周辺	道明寺駅周辺
駅のターミナル性 (乗り換え)		近鉄バスとの乗り換え 循環バスとの乗り換え	循環バスとの乗り換え	近鉄道明寺線との乗り換え
バス路線		近鉄バス (八尾市、羽曳野市方面) 市内公共施設循環バス	市内公共施設循環バス	-
駅までの 交通手段 (H12パ ートリッ プ調査 結果)	バス	23.9 %	0.0 %	12.5 %
	二輪車	2.0 %	0.0 %	0.0 %
	乗用車	4.0 %	2.9 %	0.0 %
	自転車	23.7 %	29.9 %	13.3 %
	タクシー	0.6 %	0.0 %	0.0 %
	徒歩	45.7 %	67.3 %	74.2 %

(2) 主要施設の分布

藤井寺駅周辺には、市役所、保健センター、総合会館、生涯学習センター、教育施設など全市的な利用の見込まれる公共施設が多数立地されています。

土師ノ里駅周辺には、支所、図書館など、また、体育館などのスポーツ施設が立地されています。

道明寺駅周辺には施設は少なく、市民病院、河川敷運動公園があります。

各駅周辺の主要施設分布状況

主要施設約1km圏	藤井寺駅周辺		土師ノ里駅周辺		道明寺駅周辺	
	施設名	箇所数	施設名	箇所数	施設名	箇所数
官公庁施設	市役所 生活プラザ	2	支所	1		0
医療福祉施設	市立保健センター 府立藤井寺保健所 社会福祉法人みさ さぎ会 社会福祉法人賀光会	5	市立老人福祉セン ター松水苑 社会福祉法人好老 人	2	藤井寺市民病院	1
文化・交流施設	市民総合会館 アイセルシュラホ ール(生涯学習セン ター)	2	市民総合会館分館 市立図書館	2		0
教育施設(高等学校以上)	府立藤井寺工業高校 大阪女子短期大学	2		0		0
スポーツ施設	近鉄藤井寺球場	1	市立林テニスコート 市立市民総合体育館 市立スポーツセンター 青少年運動広場	4	石川河川敷運動公 園	1
大規模公園	ブクンダ公園	1		0		0
その他(寺社等)	葛井寺 辛国神社	2	道明寺	1	道明寺天満宮	1

(*) 土師ノ里駅、道明寺駅周辺の主要施設は近接しているように位置づけている

4 - 3 重点整備地区の選定

基本理念と基本方針にもとづいて、市内の交通バリアフリーを進めていくわけですが、「交通バリアフリー法」においては、「重点整備地区」を設定し、平成22年までに、優先的に整備を実施することとなっています。

そこで、以下の3つの視点から、重点整備地区の選定を行いました。

重点整備地区の選定の視点

視点1 乗降客数が多く、交通結節点としての機能を果たしている地区

- (交通バリアフリー法の要件では、特定旅客施設は、乗降客が5000人/日以上)
- 藤井寺駅の乗降客数
43,719(人/日)(H13)
- 藤井寺駅のターミナル性
藤井寺駅を通るバス路線：近鉄バス(八尾市、羽曳野市方面)
市内公共施設循環バス

視点2 主要な公共公益施設が多く立地している地区

- 藤井寺駅周辺の主要施設
市役所、生活プラザ、市立保健センター、府立藤井寺保健所、市民総合会館、アイセルシュラホール(生涯学習センター)、府立藤井寺工業高校、大阪女子短期大学、近鉄藤井寺球場、ブクンダ公園、葛井寺、辛国神社

視点3 上位計画で藤井寺市の核として位置づけられている地区

- 総合計画での藤井寺駅周辺の位置づけ
「暮らしと歴史ゾーン」「暮らしと賑わいゾーン」「交流・生活広場ゾーン」
- 都市計画マスタープランでの藤井寺駅周辺の位置づけ
「にぎわいの核」

この結果、近鉄藤井寺駅周辺地区を重点整備地区とすることとしました。

土師ノ里駅地区は、駅舎の改善や交差点改良が計画されており、その時期に合わせて、地区の整備構想、計画を立案することになります。また、道明寺駅地区においては、土師ノ里駅と道明寺駅が接近しているため、道路などの整備計画は土師ノ里駅地区と同時に検討することが望ましいと考えています。