

第 5 章 藤井寺駅周辺地区の地区構想

5 - 1 重点整備地区の位置及び区域

藤井寺駅周辺地区における重点整備地区は、以下の視点から、徒歩圏の約 500m で道路により区分し、次頁に示す面積約 70ha の区域を設定します。

特定旅客施設である近鉄藤井寺駅を中心に、多くの人が徒歩又は自転車による移動を行う範囲

特定旅客施設：近鉄藤井寺駅

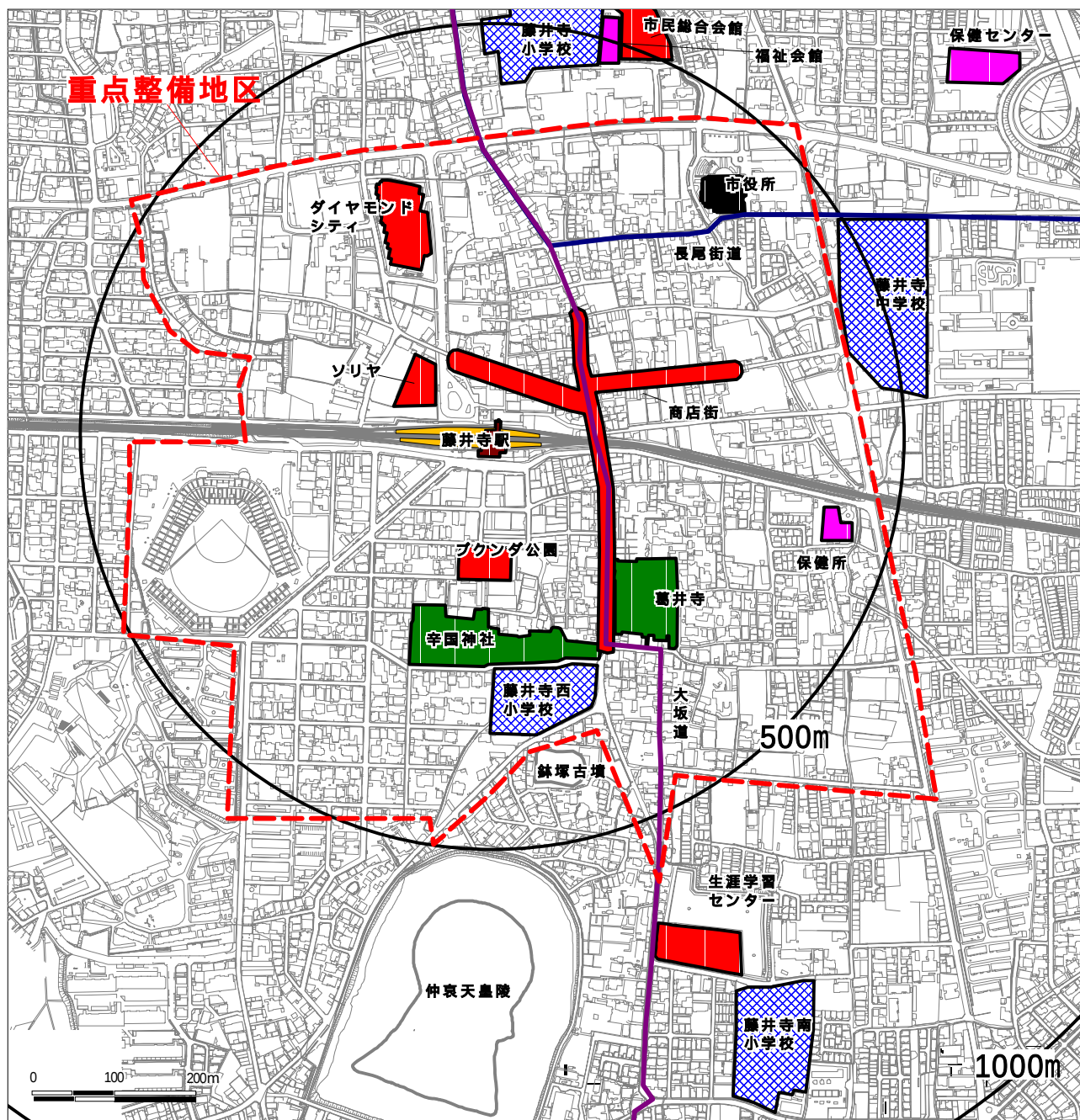
高齢者や障害者をはじめ市民がよく利用する主要施設を含む範囲

主要施設	福祉：保健所、福祉会館、保健センター 官公庁：市役所 交 流：市民総合会館、生涯学習センター、ブクンダ公園 商 業：ダイヤモンドシティ、商店街、ソリヤ
------	--

市民及び来訪者が、藤井寺らしさを感じ、楽しむために一体的、面的な魅力づくりが望まれる範囲

歴史資源	葛井寺、辛国神社
古 道	大坂道、長尾街道

重点整備地区



施設等凡例

	官公庁
	福祉
	小中学校
	交通
	商業
	歴史資源
	古道

5 - 2 歩行空間ネットワーク（特定経路）

（１）バリアフリーのためのまちづくりの方針

歩行空間ネットワークの整備の目的は、移動の円滑化ではなく、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ことです。このためには、「バリアフリーのまちづくり」の視点が不可欠で、これを実現するための基本的な考え方は、以下のとおりです。

良好な住環境の保全

生活しやすい住環境を確保することを目指します。

官民協働によるまちづくり

行政、事業者と住民とが協力して考え、「バリアフリーのまちづくり」を行います。

路線と面との総合的な整備

線的な移動空間だけではなく、面的な広がりにも配慮し、総合的な整備を考えていきます。

（２）歩行空間の特性

歩行空間ネットワークは、藤井寺の道路空間特性を考慮して、３つのタイプに分類し位置づけます。

まちの中心軸 - にぎわいのみち

葛井寺の参道（大坂道）として、古くからまちの中心軸として利用されてきた経路で、車両進入の時間規制による歩行者専用道路となっている経路です。

沿道に商店が建ち並びアーケードが整備され、買い物や人々の交流が盛んなヒューマンスケールな藤井寺らしい経路です。

この経路では、舗装や路面の凹凸などハード整備だけでなく、商店の看板の規制、利用者のマナー向上などソフトの施策と連携し、誰もがより安全に、楽しみ、ふれあい、集う、「にぎわいのみちづくり」を目指します。

歴史のみち

歴史的施設や旧街道が位置し、一部には歴史的な街並みが残る経路です。

この経路では、現況の街並みや沿道の資源を活用し、藤井寺の歴史と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。

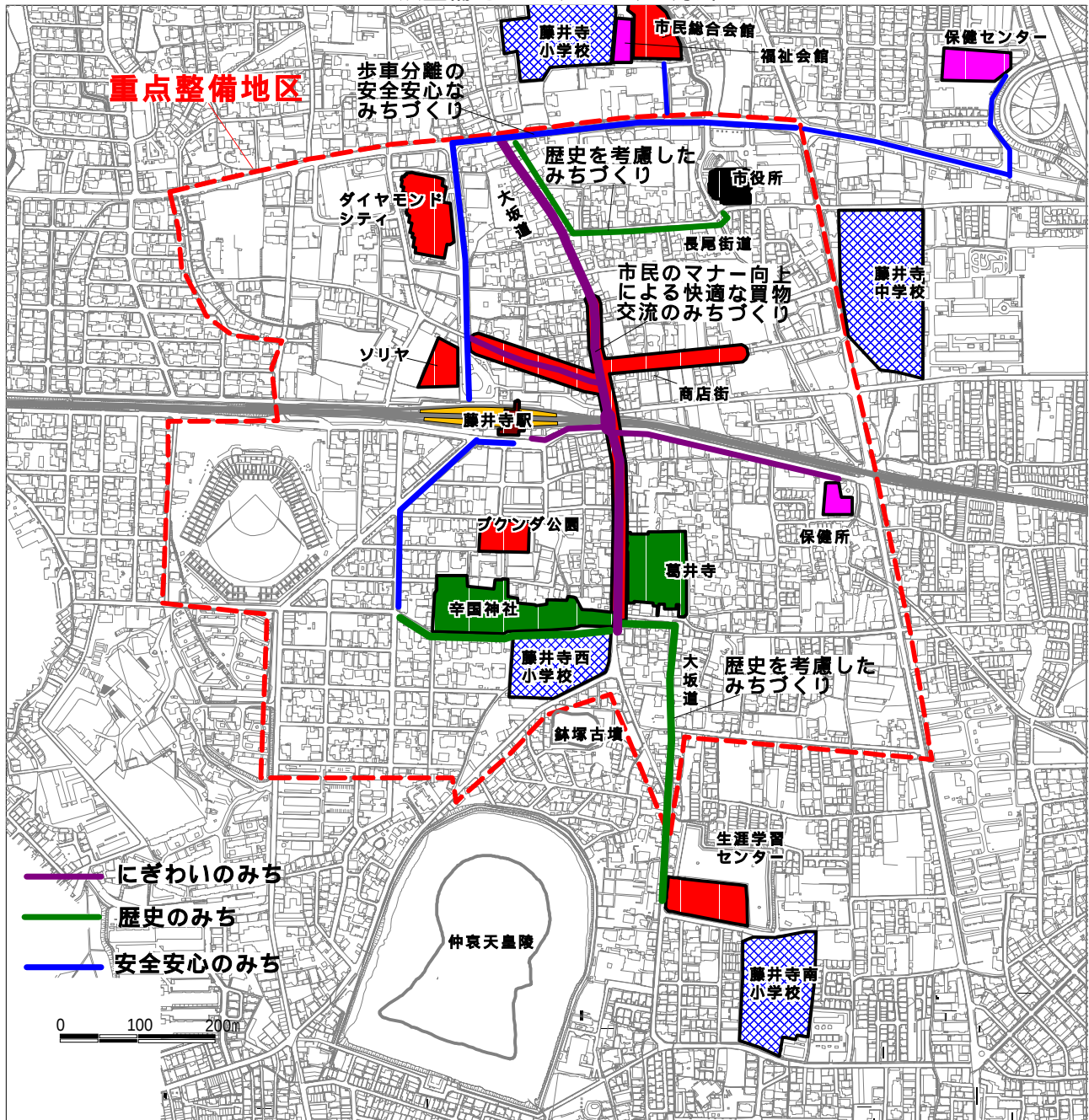
また、沿道の歴史的資源と一体化した休憩施設の整備を図るなど、憩いと潤いある歩行空間の創出を図ります。

安全・安心のみち

重点整備地区の外郭を形成する幹線道路です。このため、自動車交通量が多く、歩車分離による歩行空間の確保が望ましい経路です。

この経路では歩道の整備、改良を行い、誰もが安全に安心して利用できる経路として整備を図ります。

重点整備地区のみちづくり方針



(3) 特定経路

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づけられています。

重点整備地区内では、歩道が十分に整備されていないこと、歩行者などは商店街利用が多いこと、商店街では歩車分離されていないことから、駅からすべての施設へ上記のような「特定経路（歩車分離された有効幅員 2 m以上の歩道）」だけで歩行者ネットワークを結ぶことは、困難であります。

そこで、以下のとおり「特定経路」に加え、「特定経路」の補完をしたり、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。

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 2 m以上の歩道で歩車分離を図る経路

歩行者等の利用が多く、歩道が整備されている道路を設定。

→ 藤井寺駅北線、堺大和高田線、西藤井寺線

特定経路：特定旅客施設と主要施設をネットワークし、交通規制により歩行者専用として歩行空間を確保する道路

歩行者等の利用が多いため、通常的生活時間帯で車両の通行規制を行い、歩行者専用として歩行空間を確保する経路を設定。

→ 商店街を含む城山野中線、岡中津堂線

準特定経路：特定旅客施設と主要施設をネットワークし、特定経路を補完する経路

特定経路 では、生活時間帯以外は歩行者と車両が非分離となるため、夜間でも安全安心に歩行可能な特定経路を補完する経路を設定。

→ 西藤井寺線、春日丘 1 2 号線

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経路ではあるが、沿道状況などにより有効幅員 2 m以上を確保することが困難な経路

駅と施設を結ぶ経路であるが、歩道幅員が 2 m以上確保することが困難な経路を設定。

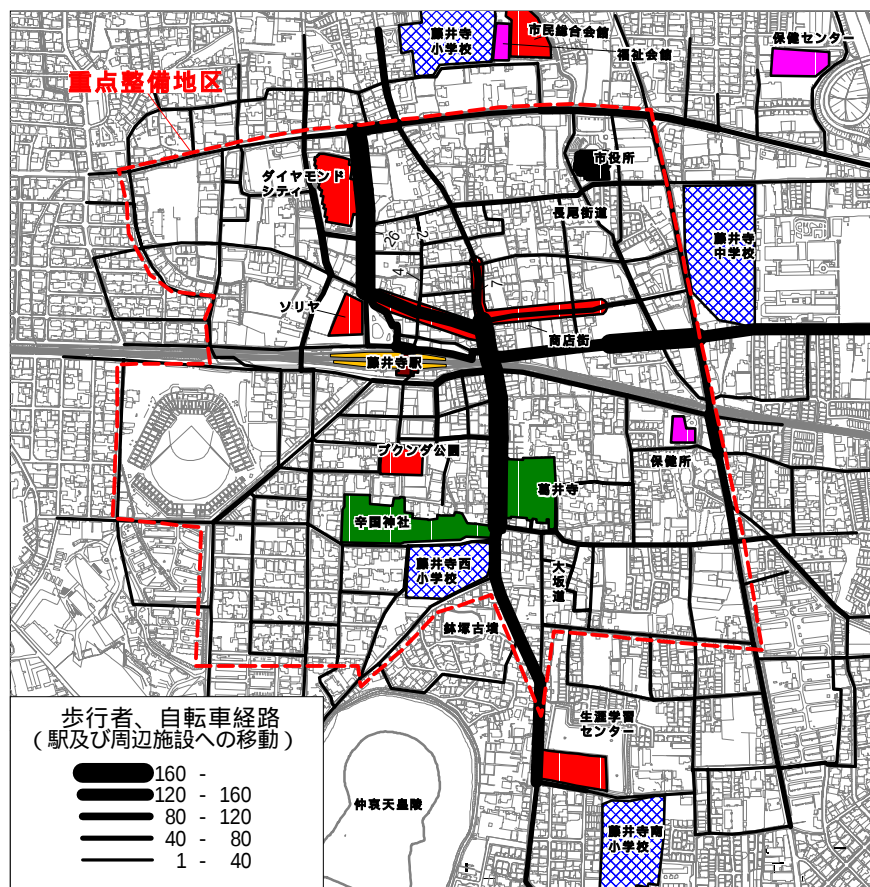
→ 岡 1 1 号線、西藤井寺線、春日山古室線、藤井寺 1 2 号線

準特定経路：特定旅客施設と重点整備地区外の主要施設をネットワークする経路

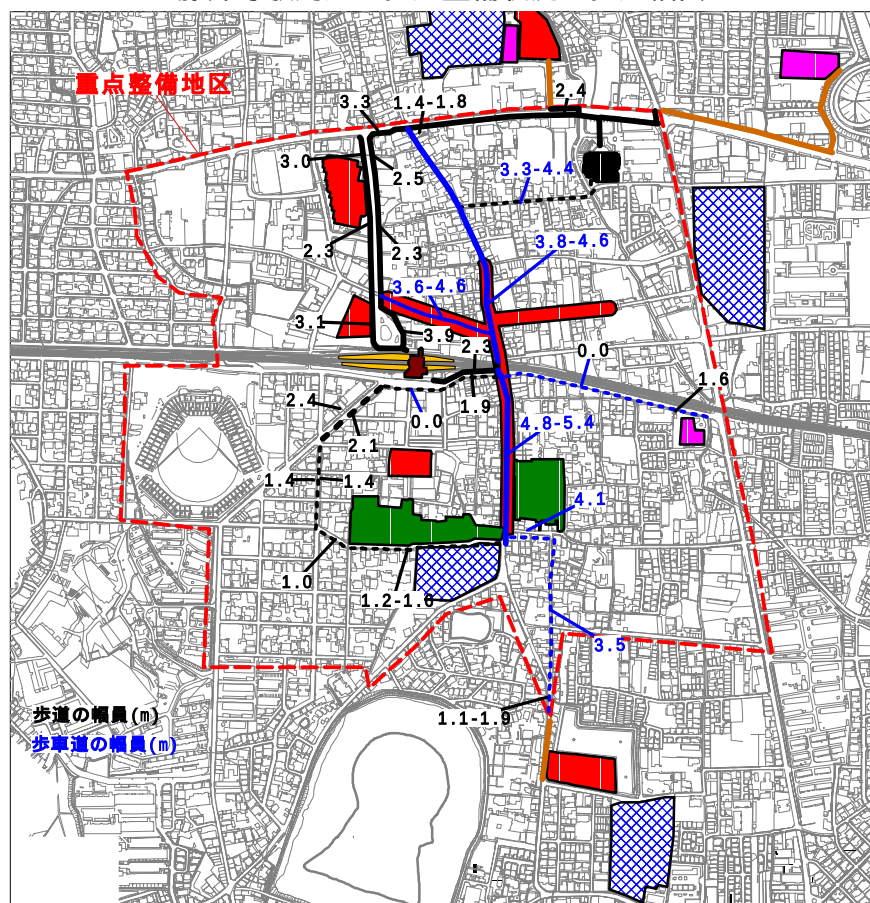
重点整備地区外の施設（保健センター、生涯学習センター、市民総合会館など）を結ぶ経路を設定。重点整備地区内の特定経路もしくは準特定経路と連続させる。

→ 名阪 1 号線、北岡 1 7 号線、城山野中線、堺大和高田線

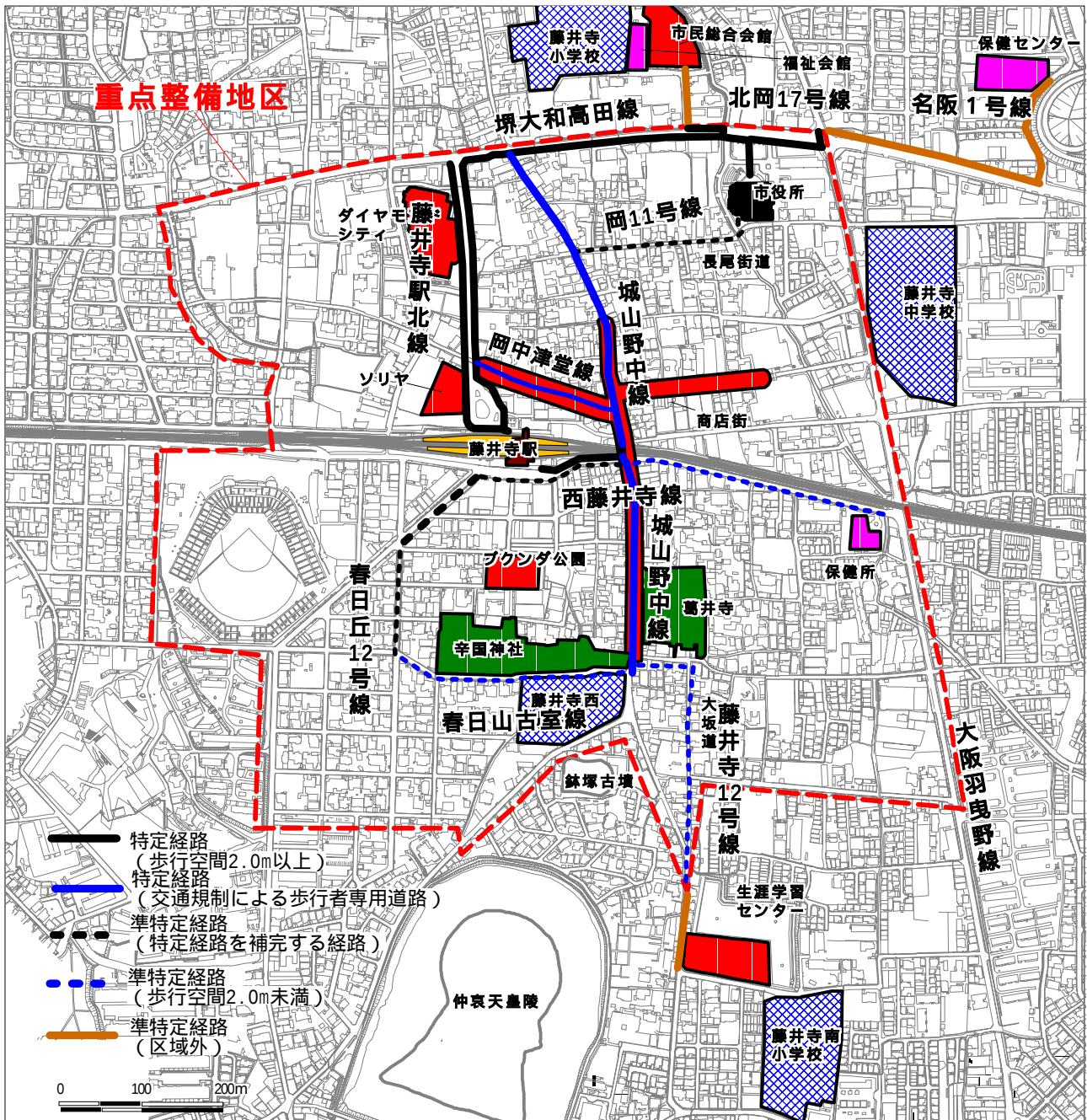
藤井寺駅周辺施設利用時の歩行者等の経路（アンケート調査結果）



藤井寺駅周辺の歩道整備状況と歩道幅員



特定経路及び準特定経路



道路名	区間	延長(m)	歩道部	備考	特定 経路	準特定 経路
府道 堺大和高田線	小山交差点 - 岡2交差点	490	南側	一部北側含む		
府道 西藤井寺線	踏切 - 藤井寺駅前	90	北側			
市道 藤井寺駅北線	岡2交差点 - 駅前広場	320	両側	北駅前広場含む		
市道 城山野中線(南側)	踏切 - 辛国神社	270	歩行者専用	駅南側商店街		
市道 城山野中線(北側)	堺大和高田線 - 踏切	400	歩行者専用	駅北側商店街		
市道 岡中津堂線	大坂道 - 藤井寺駅北線	180	歩車非分離	商店街		
市道 岡11号線	大坂道 - 市役所	220	歩車非分離			
府道 西藤井寺線	踏切 - 大阪羽曳野線	320	南側			
府道 西藤井寺線	踏切 - 藤井寺駅前	130	南側			
府道 西藤井寺線	藤井寺駅前 - 春日丘1	120	東側			
市道 春日丘12号線	春日丘1 - 辛国神社	130	東側			
市道 春日山古室線	辛国神社 - 藤井寺西小学校前	280	南側			
市道 藤井寺12号線	葛井寺 - 三叉路	330	歩車非分離			
府道 堺大和高田線	小山東交差点 - 小山交差点	260	北側			
市道 名阪1号線	府道 - 保健センター	140	西側			
市道 北岡17号線	府道 - 市民総合会館	70	東側			
市道 城山野中線(南側)	三叉路 - アイセルシュラホール	90	東側 / 西側			

5 - 3 歩行空間の問題点と課題

5 - 3 - 1 アンケート調査から見た歩行空間の問題点

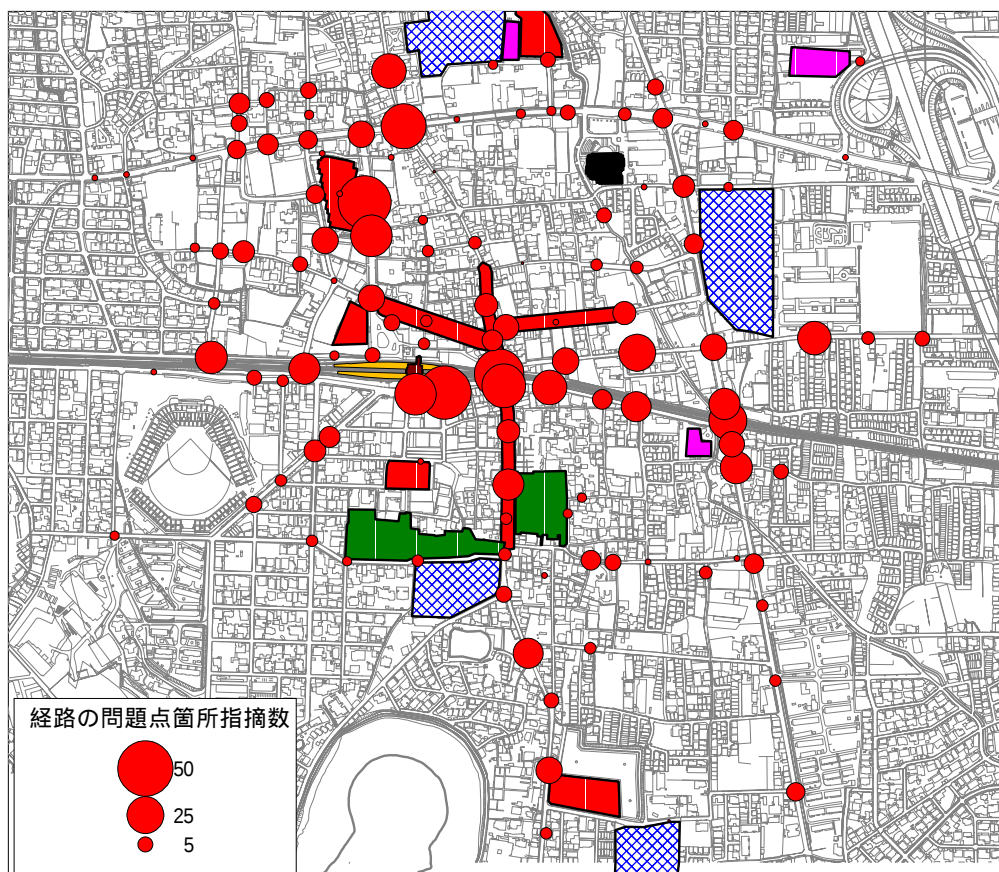
「藤井寺市交通バリアフリー基本構想に関するアンケート」で藤井寺駅周辺、藤井寺駅及び駅前広場について、市民が問題としている箇所を把握しました。

(1) 藤井寺駅周辺の経路上の問題点

施設に移動するときの経路上の問題箇所の指摘箇所は、下図で示すとおりです。

指摘理由としては、道路幅が狭く交通量が多いという指摘が最も多く、次いで、歩道上に障害物（駐輪、駐車、看板、商品など）が多くありました。

経路上の問題点の指摘箇所図



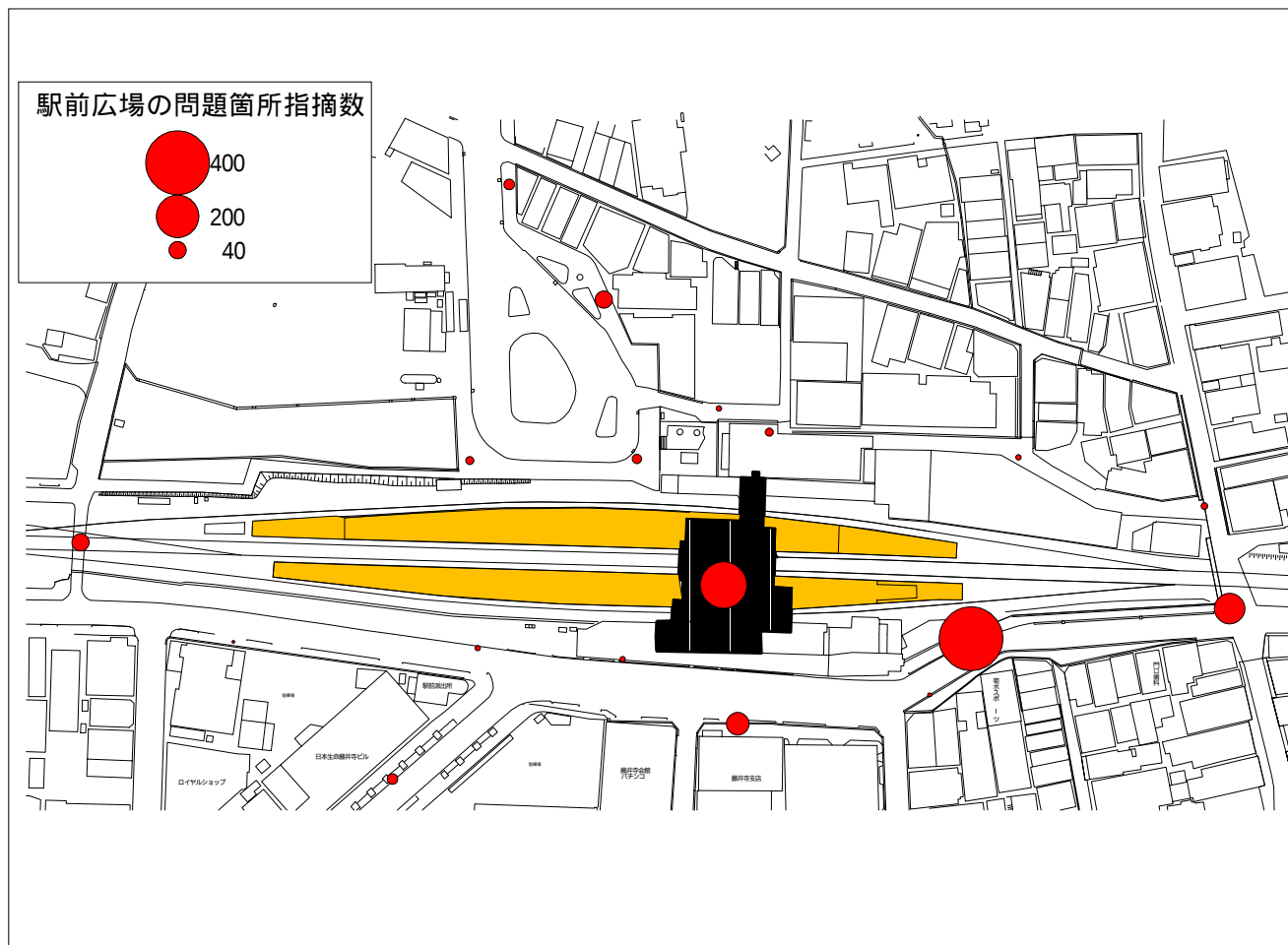
問題箇所	指摘内容	指摘数	割合
道路	道路幅が狭い、交通量が多い	442	43.7%
	見通しが悪い、カーブミラーがない	39	3.9%
	ガードレールがない	3	0.3%
歩道	歩道がない、片側にしかない	82	8.1%
	障害物(駐輪、看板、商品)がある	260	25.7%
	段差がある	105	10.4%
	車乗り入れ部など横断勾配がある	20	2.0%
	路面が凸凹	42	4.2%
	排水の問題(水たまり、滑る)	18	1.8%
	排水溝の蓋に問題がある	7	0.7%
	点字ブロックがない	4	0.4%
踏切	人と車が混在、狭い	54	5.3%
自転車	人と自転車の混在、自転車のマナー、自転車道がない	13	1.3%
信号	信号がない、時差信号が危険、横断歩道がない	40	4.0%
街灯	街灯がない	3	0.3%
EV, ES	エレベーター、エスカレーターがない	8	0.8%
駐輪場	駐輪場がない	4	0.4%
その他		134	13.3%
サンプル数		1011	

(2) 藤井寺駅、駅前広場の問題点

駅、駅前広場付近の問題箇所の指摘内容は、下図で示すとおりです。

路上の障害物による通行の阻害が最も多く、次いで、エレベーター、エスカレーターに関するものが多くありました。

藤井寺駅、駅前広場付近の問題点の指摘箇所図



問題箇所	指摘内容	指摘数	割合
道路	道路幅が狭い 交通量が多い	190	19.7%
	見通しが悪い	27	2.8%
歩道	歩道がない、人と車が混在	73	7.6%
	障害物(駐輪、看板、商品)がある	363	37.7%
	段差がある	21	2.2%
	舗装が悪い	22	2.3%
	排水の問題(水たまり、滑る)	1	0.1%
	スケートボードが危険	19	2.0%
	点字ブロックがない	3	0.3%
踏切	人と車が狭い	22	2.3%
バス停	乗り場が狭い 待っている人が通行の邪魔	23	2.4%
信号	信号がない	15	1.6%
街灯	街灯がない	3	0.3%
駐輪場、駐車場	駐輪場がない 駐車場がない	4	0.4%
	ホームが狭い	1	0.1%
	階段が狭い 雨天時に階段が滑る	2	0.2%
	エレベーター、エスカレーターがない	230	23.9%
	トイレがない	4	0.4%
その他		152	15.8%
サンプル数		964	

5 - 3 - 2 鉄道駅の問題点と課題

現地点検調査結果より、鉄道駅の問題点と課題を整理します。

鉄道駅の施設を 利用動線、 切符の購入と改札、 ホーム、 情報案内、 関連施設（トイレ）に区分して整理しました。

藤井寺駅の概況は以下の通りです。

利用動線

藤井寺駅は橋上駅のため、駅前広場から改札階への移動と改札階からホームへの移動に上下移動が生じています。どちらの移動も、現況ではエスカレーター（上り）と階段による移動が行われています。また、車いす使用者は駅員の介助によるエスカレーターかキャタピラー（車いす用運搬機械）で移動を行っています。このため、上下移動に関する問題点の指摘が多数あり、特に車いす使用者の移動が大きな課題となっています。

切符の購入と改札

藤井寺駅の改札口は1箇所、有人改札、拡張自動改札もあり駅員による対応も非常によいという意見がありました。このような中、券売機や料金表、路線図など、細かな情報がたくさんある設備に対して問題点の指摘がありました。

ホーム

藤井寺駅では、両側に線路がある島式ホームとなっています。このため、階段部等は非常に狭くなる箇所もあり、空間上の制約も多いホームとなっています。このような状況の中、転落防止対策、列車接近情報等に関する問題点の指摘がありました。

また、列車とホームの隙間、段差、乗降口位置案内など視覚障害者にとって数々の問題点があることが指摘されています。

さらに、ホームには風雨がしのげる囲いのある待合室が整備されていますが、入り口が狭く、車いす使用者の利用ができないような状況となっています。

情報案内

藤井寺駅では車いす用トイレやエスカレーター等の位置に、ピクトグラム（絵文字）のサインが設置されています。また、列車の発車時間、行き先案内も表示板でされています。しかし、サインの大きさ、設置位置等について問題点が指摘されました。

関連施設

駅には、関連施設としてトイレ、電話、待合室、ベンチなど様々な施設があります。藤井寺駅には、一般利用のトイレはホームに、車いす用トイレは改札階に設置されています。

トイレについては数々の問題点の指摘があり、トイレ以外に自動販売機や電話等について問題点が指摘されました。

以下に主な問題点と課題を示します。

■ 駅の主な問題点と課題

		現地点検調査等で指摘された主な問題点
利用動線	呼び出しインターホ	●インターホンの位置が低く、声が聞き取りにくい ●インターホンの表示が小さい
	上下移動設備	●エレベーターを設置してほしい ●エスカレーターの移動は時間がかかり、怖い ●キャタピラーによる移動は時間がかかるし、怖い □健全者がエスカレーターを歩いて登るので、立ち止まっているのが怖い ○下り方向のエスカレーターを設置して欲しい
	階段	階段の上り下りの区別がはっきりしていないので不安である ▲下り階段が怖い □階段が急である ▲階段の踏み面の識別がつきにくく、斜面に見える ○手すりを２段式にしてほしい ▲踊り場の点字ブロックと階段の間が空きすぎている
	視覚障害者誘導用ブロック・点字	▲エスカレーターまでの点字ブロックが欲しい ▲手すりの点字案内がない
	切符の購入と改札機	●蹴りこみ部がなく、車いすでは使いにくい ▲切符を買うための音声案内がない
	料金表・路線図	●料金表が見つらい（位置、高さ、字の大きさ、色）
ホーム	改札機	○切符をいれるタイミングが難しい（前者が定期券利用の場合などはなかなか切符が入らない）
	ホーム	○ホーム端の滑り止めが未設置な箇所がある
		●階段横などはホームの幅が狭く、傾斜しているので怖い
		▲点字ブロックが割れている箇所がある
		▲視覚障害者への乗車位置の案内がない
		列車の接近案内、遅延案内がない
		●▲列車とホームとの間隔、段差が怖い
		○ベンチが少ない
		●待合室の扉が狭い
		●待合室に車いす用のスペースがほしい
情報案内	情報案内	階段部から行き先案内表示がすぐに見えるようにしてほしい
		トイレの位置がわからない
		●車いす用トイレのサインを改札付近に設置してほしい
		●車いす用トイレのサインの設置（大きさ）
関連施設	トイレ	○車いす用トイレ以外にも洋式トイレが必要
		●車いす用トイレの出入り口部が狭い（電動車いすでの利用は困難である）
		□水をだすのが不便である（レバー式にほしい）
	その他	車いす使用者は自動販売機が利用できない 車いす使用者は公衆電話が利用しにくい

記号の見方

●：下肢不自由者（車いす使用者）、○：下肢又は上肢不自由者、

課題	
	車いす使用者等が自力で上下移動できる 移動手段の確保
	子供や高齢者等が利用しやすい階段の改良
	視覚障害者の動線を誘導する施設の充実 と維持管理
	車いす使用者等が利用しやすい 券売機、精算機の改良
	見やすい、わかりやすい料金表、路線図の改良
	ホームの移動の円滑化
	転落防止施設の整備
	ホーム上の情報案内の充実
	列車の乗り降りの円滑化
	待合い室の改良
	トイレ、EV、ES等の施設案内の充実
	経路、乗り換え案内の充実
	点字、音声案内施設の充実
	多目的トイレの整備
	一般トイレの改良、整備
	その他利便施設の改良、整備

▲：視覚障害者、：聴覚障害者、□：高齢者又は健常者

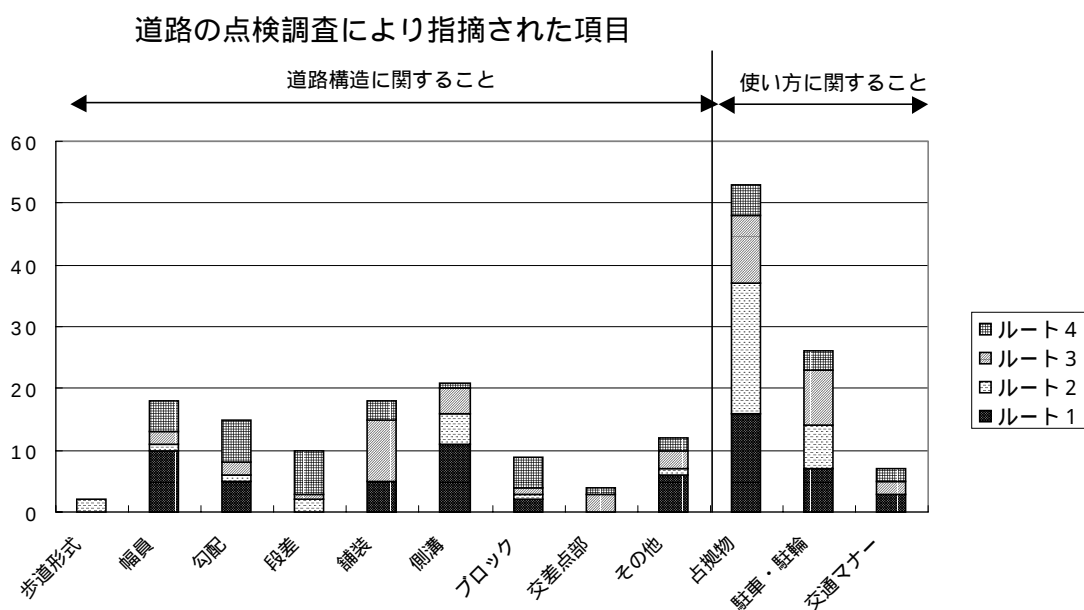
5 - 3 - 3 道路空間の問題点と課題

現地点検調査結果より、道路空間の問題点と課題を整理します。4つのルートごとに点検を行い、以下のグラフに示すとおり、「占拠物」、「駐車・駐輪」、「側溝」に関する問題点が多く指摘されました。「占拠物」では、電柱、自転車、商店の看板、商品のはみ出しなどが指摘されていました。

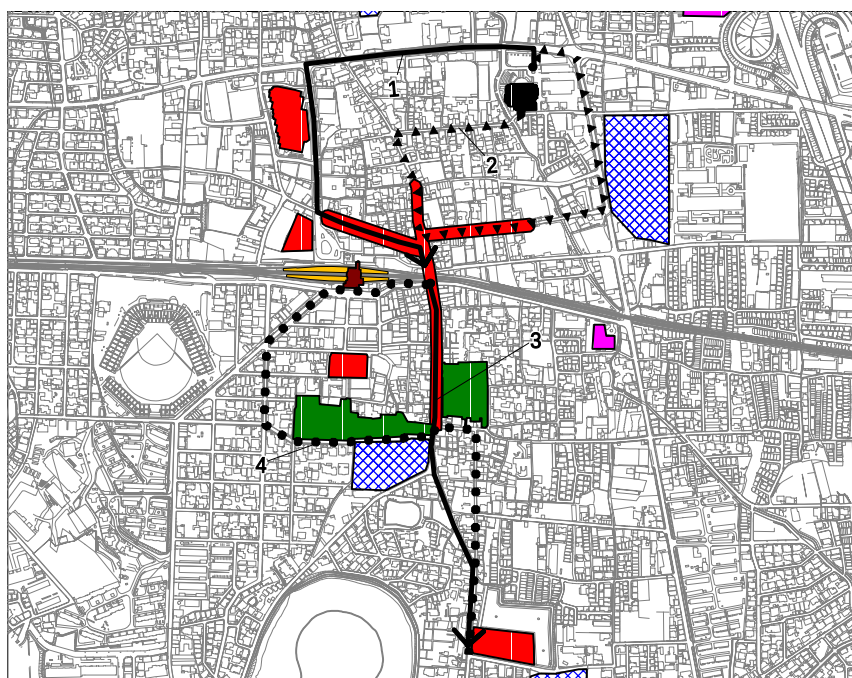
歩道が設置されている道路では、「占拠物」の他に「側溝」の蓋に関すること、舗装の凹凸や幅員の狭さなどが指摘されました。

歩道のない道路では、主に商店街の区間を点検したため、自転車、看板に関することと舗装の凹凸に関する問題点の指摘が多くみられました。

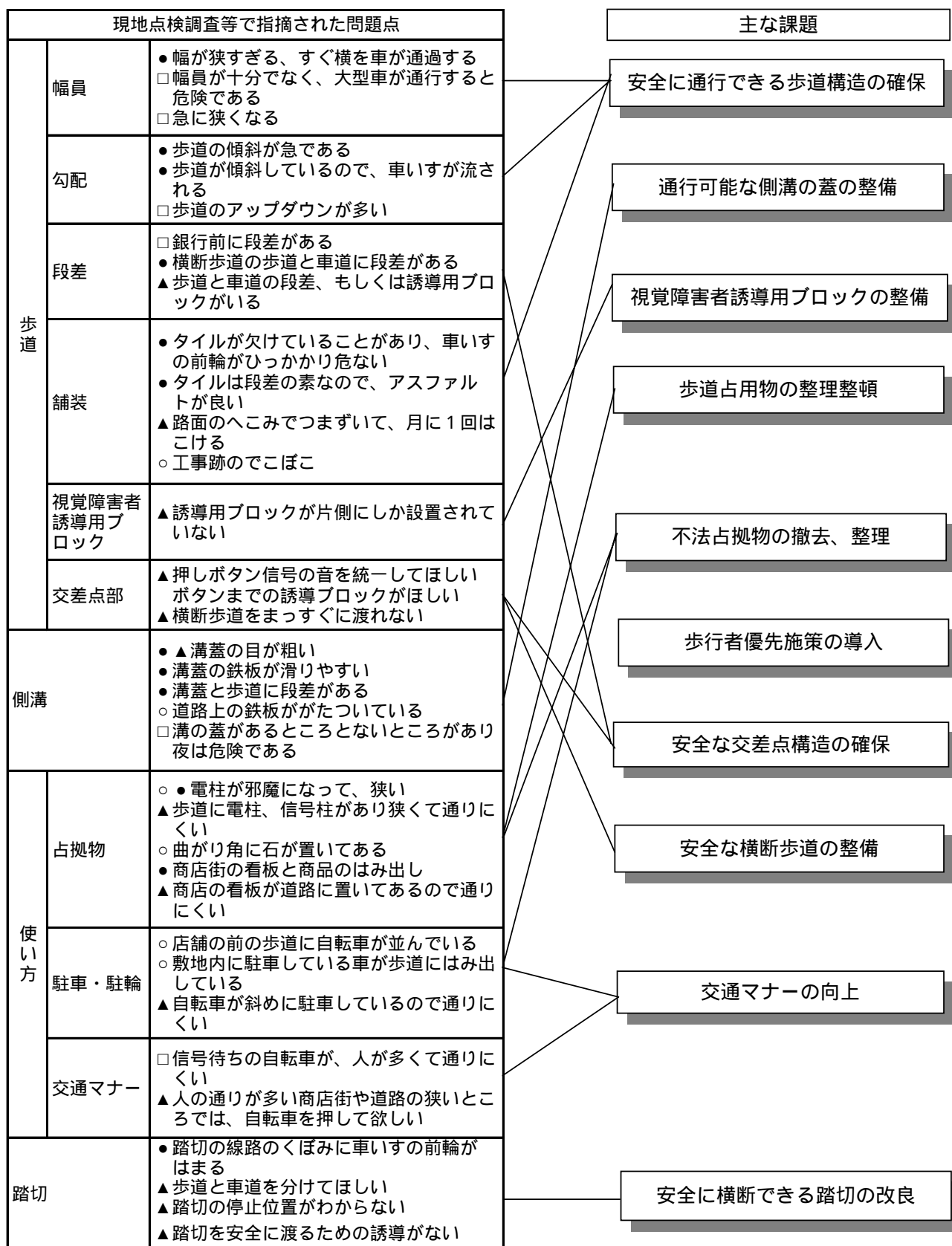
主な問題点と課題を次頁に整理します。



道路の点検ルート



道路空間の主な問題点と課題



記号の見方 ●：下肢不自由者（車いす使用者）、○：下肢又は上肢不自由者、
▲：視覚障害者、：聴覚障害者、□：高齢者又は健常者

○道路タイプ別の主な課題

現地点検調査で指摘された問題点は、幹線道路を中心とする歩道が設置された区間、商店街の区間、古道など生活道路の区間によって指摘された問題点が異なります。以下に、道路条件の異なる3タイプの道路ごとに課題を整理します。

幹線道路

近鉄藤井寺駅周辺は、主要地方道堺大和高田線、一般府道大阪羽曳野線が通っています。特に堺大和高田線は、東西方向の幹線となっています。

1) 歩道構造の改善と拡幅整備

歩道の幅員が十分でなく、一部未整備の区間もあることが、車いす使用者、視覚障害者をはじめ、多数の利用者から問題点として指摘がありました。特に大型車が通行するときに危険を感じると指摘されています。

また、沿道商業への車両乗り入れ等のために歩道の切り下げがあり、いわゆる「波うち歩道」となっている区間があり、車いす使用者等は非常に危険な状況です。

2) 道路占拠物の整理

限られた歩道幅の中に電柱や信号柱などが設置され、歩道として利用できない箇所もあります。また、沿道商業施設の看板、自転車など利用者の占拠物も見られます。

有効に歩道を利用するために、電柱等の道路占拠物を整理、再配置し、看板の規制や駐輪の禁止などモラルの向上を図って行く必要があります。

3) 溝の蓋の改善

狭小な歩道では、民地と歩道の間に設けられている溝の上部は貴重な歩行空間といえます。しかし、ガタガタする鉄蓋であったり、大きな穴が空いていたりするため、車いす使用者の前輪がはまったり、視覚障害者の白杖がはまるなど様々な問題が生じています。

がたつきのない、平坦で滑りにくい側溝の蓋に改善することにより、溝の上部を有効活用していく必要があります。

商店街

藤井寺駅周辺の商店街は、買い物をする場だけでなく、市民の憩いや交流の場として賑わいを持っています。

しかし、看板や商品のはみ出し、放置自転車など様々な障害物があり、視覚障害者や車いす使用者等は安心して歩けない状況です。また、自転車の交通マナーが悪く、音や目で事前に認知することが困難な聴覚障害者や視覚障害者には大きなバリアとなっています。

その反面、アーケードがあり雨の日も傘をささずに歩くことができ、自動車の通行規制も行われており歩行者優先のヒューマンスケールな空間です。

商店街の良さを活かし、藤井寺の交流の場として、誰もが安全に安心して楽しめる空間づくりが必要です。

1) 魅力ある歩行空間づくり

商店街の通りでは、路面の凹凸が多く、視覚障害者誘導用ブロックが整備されていないなどの課題があります。また、単に今ある問題点を解消するだけでなく、誰もが楽しめる商店街の活性化に寄与するような魅力ある歩行空間づくりが必要です。

2) 看板、商品の陳列のルールづくり

不規則に並んでいる看板や商品は視覚障害者等にとって大きなバリアとなります。また、限られた空間を有効に活用するためには一定のルールが必要です。

商店の中に入りにくい車いす使用者等には、出店形式の陳列も有効であることも考慮し、一定のルールをつくり、歩きやすさ、買い物のしやすさを共に向上させていく必要があります。

3) 駐輪対策

自転車は市民にとって重要な交通手段です。しかし、店舗の前など至る所に駐輪すると、視覚障害者の大きなバリアになるほか、歩行空間の幅を狭めて車いす利用者等の通行の妨げとなります。

このため、駐輪の仕方を見直し、歩きやすく、自転車の利用も便利になるような駐輪対策を考えていく必要があります。

4) 交通マナーの向上

自転車の交通マナーの向上は、バリアフリーには必要不可欠です。視覚障害者や聴覚障害者等がなぜ自転車が怖く感じるのかを理解し、市民一人ひとりの交通マナーの向上が図れるような意識啓発活動が必要です。

古道（生活道路）

藤井寺市は歴史、文化の豊かな街です。その中で近鉄藤井寺駅周辺は、葛井寺、辛国神社が立地し、長尾街道と葛井寺参道（大坂道）の結節点です。

特に大坂道は、現在も生活動線の軸として商店街が形成され賑わいの軸となっています。また、葛井寺南門からアイセルシュラホールまでは、一部に古い街並みも残っています。

これらの資源を活用した藤井寺らしい道づくりが必要です。

1) 藤井寺の歴史を感じる道づくり

古い街並みを活用し、藤井寺の歴史を感じるような景観やデザインに配慮した歩行空間の整備が重要です。

5 - 3 - 4 駅前広場、バスの問題点と課題

現地点検調査では、下表に示すような問題点が指摘されました。

特に南口は駅前広場が整備されていないため、アンケート調査結果からも「歩行者とバス利用者の混在」など数多くの問題点が指摘されています。

また、既に整備されている北口広場においても「タクシー乗り場の段差」や「路面の凹凸」など問題点がある。主な問題点から整備課題を整理すると、以下のとおりです。

■ 駅前広場、バスの問題点

			点検調査等で指摘された問題点		
北口広場	一般通路	不法占拠	● 歩道上に不法広告物がある ● 不法駐車等により通行が困難な部分がある		
		構造	● 段差が大きい		
		舗装・路面	□ 歩道のタイルがはがれが危険である ○ 路面が盛り上がっているのが怖い ▲ 歩車道の識別がつきにくい		
			タクシー乗り場	構造	● 乗り場の段差が高すぎる
				待合い場所	○ ベンチを設置してほしい
	その他	□ タクシーの台数が少ない			
	南口広場	一般通路	幅員	● バス待ちのスペースがなく、歩行者と混在している	
タクシー乗り場		構造	○ 車道側に傾いている		
バス乗り場		券売機	● 回数券の自動販売機に手が届かない		
		待合い場所	○ 待つところに屋根がほしい		
		情報案内	● バスの時刻表の上の方が見にくい □ バス到着状況などを示す案内がない		
			誘導ブロック	▲ 視覚障害者誘導用ブロックがない	
		車両			● バス停の構造によっては、低床バスのスロープが急になる ● 低床バスの出入り口のスロープは自動の方がよい ● 低床バスの導入してほしい ● 低床バスを定期的に運行して欲しい

記号の見方 ●：下肢不自由者（車いす使用者）、○：下肢又は上肢不自由者、
▲：視覚障害者、：聴覚障害者、□：高齢者又は健常者

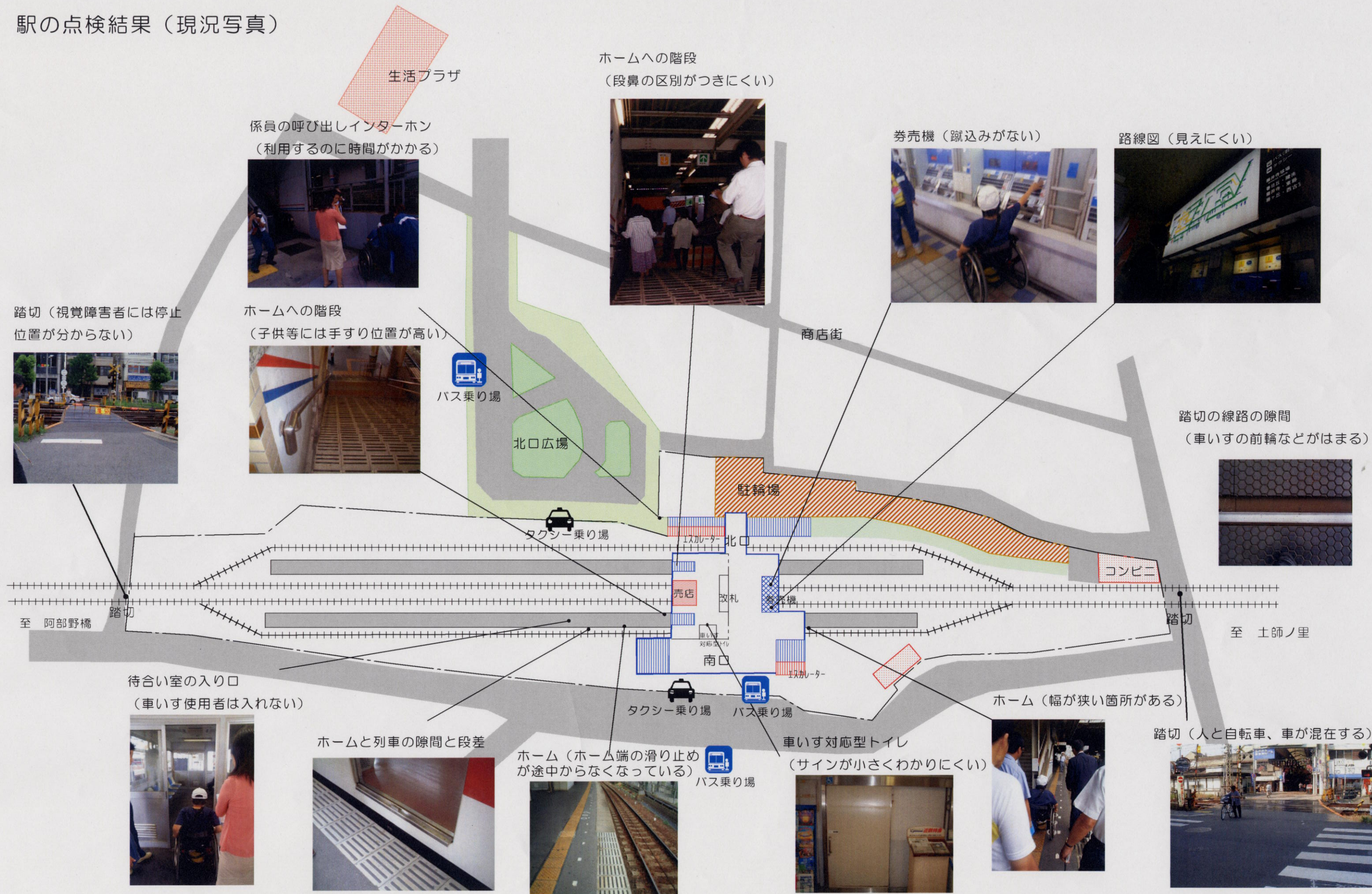
バスに関する課題

- ・ 低床バスの導入促進
- ・ 低床バスに対応したバス停の整備
- ・ 低床バスの運行情報の表示
- ・ 乗務員のサポートマナーの向上
- ・ 施設循環バスの改善

駅前広場に関する課題

- ・ 安全に乗り降りできるバス乗降場の整備
- ・ 車いす使用者等が円滑に利用できるタクシー乗り場の整備
- ・ 円滑に利用できる通路の確保
- ・ 車いす使用者等が利用できる切符販売機の改良
- ・ 見やすい、わかりやすい料金表、路線図の改良
- ・ 休憩施設の整備と適切な維持管理
- ・ 乗り場の位置案内の充実
- ・ 乗り場や周辺情報の総合案内板の整備

駅の点検結果（現況写真）



道路の点検結果（現況写真）

○歩道が狭く、傾斜している
○歩道に電柱がある



○自転車で道幅が狭くなっている
●歩道の傾斜がきつい

○鉄板ががたつく

○溝蓋の鉄板が不安定
○電柱柱が邪魔である
○道幅が狭い



○車が歩道にはみ出して駐車している



○店の品物がはみ出して陳列している

▲歩道と車道の段差、又は誘導用ブロックが必要



●歩道が傾斜しており、車道に落ちる

○店の前に出店が多く出ている

▲押しボタンの信号を統一して、ボタンまでの誘導用ブロックが必要
▲駅階段から横断歩道までの誘導用ブロックがほしい

○路面がデコボコである

○歩道に看板がでている

○アップダウンが多い

○舗装が悪い
●舗装が悪く、ガタガタ

○すべて傾斜していて平坦部がない

○溝蓋の鉄板が滑りやすい
○溝蓋が傾いていて歩きにくい

○店舗入り口に自転車駐輪が多い
○銀行前の段差が大きい

○グレーチングの目が粗い

○歩道と車道の段差が高い

●道路上に電柱がたっている
●歩道に看板があってとりにくい

○誘導用ブロックがない

○不法駐車が多い

○歩道がない

●自転車がたくさん止まって通りにくい

▲自転車の通行が激しい

○自転車の通行が多い

○歩道上にたくさん電柱がある

○路面の凹凸が多い

◇三叉路の合流の表示をして欲しい

●看板が邪魔になる
○歩道に電柱がある



▲踏切の内外を区別できるようにしてほしい
○単車、自動車がなくて危険である

○自転車の駐輪が多い



○両側に溝がある



5 - 4 整備計画と整備目標（スケジュール）

整備計画と整備目標（スケジュール）について、公共交通（鉄道駅、バス）、道路（道路、交通安全）、その他（駅前広場）の3項目に分けて策定しました。

整備目標は平成18年までに整備着手するものを「短期」、平成22年までに整備着手するものを「中期」、平成22年以降に取り組むものを「長期」と位置づけました。

特定事業*の内容については、ハード整備、ソフト施策および導入検討を行うものに分類しました。ソフト施策と導入検討については、継続的に実施するものが含まれており、短期から長期までスケジュールが入っています。

*特定事業：重点整備地区において、基本構想に沿って事業計画を作成し、実施する事業です。特定事業には、「公共交通特定事業」、「道路特定事業」及び「交通安全特定事業」があります。

【公共交通特定事業】公共交通事業者等が行う事業。特定旅客施設内のエスカレーター等の設備を整備する事業、それに伴う特定旅客施設の構造を変更する事業、乗り合いバスの移動円滑化のために必要な事業がある。

【道路特定事業】道路管理者等が旅客施設から周辺施設までの経路について連続的にバリアフリー化された歩行空間の確保を図るための事業。歩道、案内標識の施設等の設置に関する事業、歩道拡幅等道路の構造の改良に関する事業がある。

【交通安全特定事業】都道府県公安委員会等が行う交通安全施設等の設置に関する事業および、違法駐車に行為にかかる取り締まりの強化や広報、啓発活動等の事業。

5 - 4 - 1 公共交通に関する整備計画

(1) 鉄道駅

鉄道駅の整備計画その 1

区分	主な課題	
利用動線	車いす使用者等の自力で上下移動できる移動手段の確保 ・地上から改札階へのE Vの整備 ・改札階からホームへのE Vの整備	 駅員の介助による車いす使用者の移動
	子供や高齢者等が利用しやすい階段の改良 ・2段手すりの整備 ・階段の始まりと終わりの段鼻の識別化 等	 蹴込みと踏み面の識別がしにくい
	視覚障害者の動線を誘導する施設の充実と維持管理 ・手すりの点字表示の維持管理 ・視覚障害者誘導用ブロックの整備と維持管理 ・出入り口、改札の位置音声案内の導入検討 等	
切符の購入と改札	車いす使用者等が利用しやすい券売機、精算機の改良 ・券売機、精算機の蹴込み部の確保 ・点字表示、音声案内の充実 ・入れやすいコイン投入口の改良 等	 蹴込みのない券売機
	見やすい、わかりやすい料金表、路線図の改良 ・視線の低い車いす使用者等に配慮した設置	 見にくい路線図
ホーム	ホームの移動の円滑化 ・視覚障害者誘導用ブロックの整備と維持管理 ・ホームの横断勾配の改良 ・階段の位置の音声案内の整備 等	 視覚障害者誘導ブロック
	転落防止施設の整備 ・転落時の安全確保措置の充実 ・ホーム幅が狭い箇所での転落防止策設置の検討	 幅の狭いホーム
	列車の乗り降りの円滑化 ・列車とホームの隙間、段差の解消検討 ・視覚障害者への乗降位置案内の検討 等	 列車とホームの隙間、段差
	待合い室の改良 ・車いす使用者が利用できる出入り口幅の確保 ・車いす使用者休憩スペースの確保	 ←車いすでは入れない待合室

	整備方針	特定事業
➡	円滑な鉄道利用動線を確保し、適切な維持管理を行う 交通バリアフリー法に基づく、「移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準」(以下、円滑化基準と示す)及び「公共交通機関旅客施設の移動円滑化ガイドライン」(以下、ガイドラインと示す)に示される整備基準、水準を満足することを原則とし、円滑な鉄道利用動線を確保する。 また、手すりの点字など適切な維持管理を行うとともに、音声案内等、新たな支援施設の導入を検討する	エレベーターの整備 階段の改良 手すりの点字、視覚障害者誘導用ブロックの改良 音声案内施設の検討
➡	誰もが円滑に利用できる改札関連施設の改良、整備を行う 交通バリアフリー法に基づく、移動円滑化基準及びガイドラインに示される整備基準、水準を満足することを原則とし、円滑に利用できる改札関連施設の改良、整備を行う。 券売機の改良や路線図等の改良にあたっては、構造や空間の制約により、基準を満足できない場合は、当面、現状で対応できる範囲で改良し、技術の向上等に応じて改善していく。	券売機、精算機の改良 路線図、時刻表等の改良
➡	誰もが安全に利用できるホームの改良、整備を行う 交通バリアフリー法に基づく、移動円滑化基準及びガイドラインに示される整備基準、水準を満足することを原則とし、円滑に利用できるホームの改良、整備を行う。 転落防止柵の設置や列車とホームの隙間、段差の解消など、空間や技術上の制約がある場合は、技術の向上等にあわせて随時改善を図る。 また、視覚障害者への乗降口案内など技術基準等が定まっていない整備については、全国の動向を踏まえながら、視覚障害者等にヒアリングを行うなど検討を行う。	視覚障害者誘導用ブロックの改良 ホームの横断勾配の改良 階段の位置音声案内の整備 視覚障害者への乗降位置案内 転落防止対策の検討 待合室の改良

鉄道駅の整備計画その2

区分	主な課題	
情報案内	トイレ、E V , E S等の施設案内の充実 ・見やすい大きさ、設置位置の改良 ・わかりやすいピクトグラム（絵文字）による表示	 サインの小さな車いす用トイレ
	緊急時における聴覚障害者等への情報案内の充実 ・文字、音声による情報案内の充実 等	
	点字、音声案内施設の充実 ・トイレの触知図、音声案内の整備	
関連施設	多目的トイレの整備 ・電動車いす使用者、オストメイト等も利用しやすいトイレの整備	高齢者等には利用しにくい和式トイレ  車いす使用者が利用しにくい公衆電話 
	一般トイレの改良、整備 ・手すりの設置 ・洋式トイレの整備	
	その他便利施設の改良、整備 ・公衆F A Xの設置 ・車いす使用者対応型公衆電話の整備 ・車いす使用者対応型の自動販売機の導入検討 等	

	整備方針	特定事業
	誰もが見て、聞いてわかりやすい情報案内施設の改良、整備を行う 交通バリアフリー法に基づく、移動円滑化基準及びガイドラインに示される整備基準、水準を満足することを原則とし、円滑に利用できる情報提供施設の改良、整備を行う。 特に緊急時の情報提供は、視覚障害、聴覚障害など情報障害者への配慮を充実する。 また、トイレ、E V , E S等の位置案内の改良、充実を図る。	サインの改良、整備 聴覚障害者への情報提供 視覚障害者への情報案内の充実
	誰もが快適に利用できる関連施設の改良、整備を行う 交通バリアフリー法に基づく、移動円滑化基準及びガイドラインに示される整備基準、水準を満足することを原則とし、円滑に利用できる関連施設の改良、整備を行う。 電話、自動販売機等は、関連事業者の協力を得ながら導入を検討する。	多目的トイレの整備 一般トイレの改良 公衆電話、F A X , 自動販売機等の改良、整備

鉄道駅の整備目標（スケジュール）

	特定事業	整備内容
利用動線	エレベーターの整備	地上から改札階（南口、北口 各1基） 改札階からホーム（上り、下り 各1基）
	階段の改良	2段手すりの設置 階段の始まりと終わりの段鼻の識別化
	手すりの点字 視覚障害者誘導用ブロックの改良	手すりの点字、E V等への誘導用ブロックの整備
	音声案内の検討	改札口、階段等への誘導チャイムの設置 音声案内施設の検討
切符の購入と改札	券売機、精算機の改良	蹴込み部の改良 より使いやすい機器の導入
	路線図、時刻表等の改良	設置角度の改良
ホーム	視覚障害者誘導用ブロックの改良	剥がれや不適切箇所の修正等
	ホームの横断勾配の改良	急傾斜部等の改良
	階段の位置音声案内の整備	階段への誘導チャイムの設置
	視覚障害者への乗車位置案内	駅員による対応、駅員への教育
	転落防止対策の検討	非常通報装置、ホームへ上がるためのステップの整備 車両連結部への転落防止設備の整備 転落防止対策の検討
	待合い室の改良	出入口部の拡幅、 車いす使用者用休憩スペースの整備
情報案内	サインの改良、整備	トイレ、E V位置、経路案内のピクトグラム表示 構内案内板（触知図）の設置
	聴覚障害者への情報提供	案内板の掲示等、駅員による対応 文字による情報案内施設の検討
	視覚障害者への情報案内の充実	構内案内板（触知図）への誘導ブロックの整備
関連施設	多目的トイレの整備	オストメイト対応型障害者用トイレ、オムツ交換シート等を備えた多目的トイレの整備
	一般トイレの整備	改札階の一般トイレの新設（ホーム階のトイレは撤去）
	公衆電話、FAX、自動販売機の改良、整備	駅務室でのファックスサービス 車いす使用者対応の公衆電話台の整備 車いす使用者対応の自動販売機の導入

[illegible]

ハード面での整備
ソフト面での対応
導入検討

(2) バス

バスの整備計画

区分	主な課題	
路線バス	低床バスの導入の促進	 低床バスのスロープ 
	低床バスに対応したバス停の整備	
	低床バス運行情報の表示 ・時刻表への表示 ・路線図への表示 等	
	乗務員のサポートマナーの向上	
その他	市内公共施設循環バスの改善 ・低床バスの導入 ・わかりやすい、利用しやすい路線の見直し	 施設循環バス

	整備方針	特定事業
	路線バス利用の円滑化を図る 交通バリアフリー法に基づく、移動円滑化基準及びガイドラインに示される整備基準、水準を満足することを原則とし、低床バスの導入と乗り場の構造を改善する。 また、低床バスへの移行期に利用者の利便を向上させるため、導入路線、時刻等の情報提供を行う。 低床バス導入後も乗務員による介助が必要なことから、サポートマナーの向上を図る	低床バスの導入 バス停の整備、改善、維持 低床バス運行情報の提供 乗務員のサポートマナーの向上
	より快適な交通手段が選択できる環境を整える 天候や体調などにあわせて、交通手段が選択できるような環境を目指して、多様な移動手段の導入を検討していきます。	市内公共施設循環バスの改善

バスの整備目標（スケジュール）

	特定事業	整備内容
路線バス	低床バスの導入	
	バス停の整備、改善、維持	・低床バスに対応したバス停の整備
		・バス停付近の違法駐車を取り締まり強化
	低床バスの運行情報の提供	低床バス導入路線の表示、運行時刻表の配布等
	乗務員のサポートマナーの向上	社内講習会等の実施
その他のモビリティ	市内公共施設循環バスの改善	低床バスの導入検討等

主事業者	整備目標		
	短期（平成18年まで）	中期（平成22年まで）	長期（平成22年以降）
近鉄バス			
府・市			
公安委員会			
近鉄バス			
近鉄バス			
市			

ハード面での整備

ソフト面での対応

導入検討

(3) 道路

道路整備計画その 1

区分	主な課題	
特定経路	安全に通行できる歩行空間の確保 ・歩行者専用道路化 ・歩道幅員の確保（拡幅、電柱移設等） ・急勾配箇所の解消 ・歩車道境界の段差の解消 ・路面の凹凸の解消 等	 自動車交通量の多い、狭い歩道
	通行可能な側溝の蓋の整備 ・滑りにくい、がたつかない蓋の整備 等 ・目の細かい蓋の整備 等	 歩行者専用の商店街
	視覚障害者誘導用ブロックの整備 ・適切な視覚障害者誘導用ブロックの敷設 ・連続した視覚障害者誘導用ブロックの整備 等	
	安全な交差点の整備 ・十分な歩行者用青信号時間の確保 ・音響信号機の整備 ・視覚障害者を横断を支援する設備の導入検討	 人、自転車が多くの、音響信号機のない交差点
準特定経路	歩きやすい空間づくり ・路面の凹凸の解消 ・溝蓋の設置、改良 ・適切な視覚障害者誘導用ブロックの敷設 ・連続した視覚障害者誘導用ブロックの整備 等	 路面の凹凸
	歩行者優先施策の導入 ・歩行者優先表示等の整備 ・一方通行など交通規制の導入検討 ・自動車減速対策の導入検討 等	
	藤井寺らしい空間づくり ・歴史、文化を感じるような景観整備 ・休憩施設の整備 ・サイン、照明灯の整備 等	 歴史文化財、良好な街並み

	整備方針	特定事業
	誰もが安全に安心して利用できる歩行空間を確保する 交通バリアフリー法に基づく、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路構造に関する基準」及び「道路の移動円滑化ガイドライン（基礎編）」に示される整備基準、水準を満足することを原則とし、歩行者と自動車の分離又は歩行者専用道路化を図り、安全に安心して歩ける空間と構造を確保する。 また、最も危険をとまなう交差点部では、音響信号機の設置など視覚障害者等へ配慮し安全対策を図る 現状では歩道拡幅が困難など、抜本的な改善が難しい箇所では、部分的な暫定整備を図るとともに、再開発事業など面的整備も視野に入れて長期的に改善を図る。	堺大和高田線の整備 西藤井寺線の整備 藤井寺駅北線の整備 城山野中線（南側）の整備 城山野中線（北側）の整備 岡中津堂線の整備 占用物の移設、整理
	出来るだけ歩きやすく、改善する 現状では歩道拡幅が困難など、抜本的な改善が難しい路線において、部分的な改善を図るとともに、再開発事業など面的整備も視野に入れて長期的な改善に取り組む。 誰もが藤井寺らしさを感じる歩行空間を整備する 歴史的文化財の活用、街並み保存等を行い、藤井寺らしさを感じる空間を残しつつ、歩きやすい歩行空間の整備を図る	西藤井寺線の整備 春日丘 1 2 号線の整備 春日山古室線の整備 藤井寺 1 2 号線の整備 岡 1 1 号線の整備 名阪 1 号線の整備 北岡 1 7 号線の整備 占用物の移設、整理

道路の整備計画その2

区分	主な課題	
その他の事業	良好な居住環境の保全 ・交通規制の導入検討 ・人中心のまちづくり	
	不法占拠物の撤去、整理 ・置き看板、突き出し看板の整理 ・駐輪、駐車対策の検討 ・はみだし陳列の整理	 駐輪、商品のはみ出し陳列
ソフト施策	交通マナーの向上 ・自転車通行マナーの向上 等	
踏切	安全に横断できる踏切の改良 ・歩行者、自転車、自動車の分離 ・視覚障害者の安全確保の検討	 人、自転車、自動車が混在する踏切道

	整備方針	特定事業
➡	行政と住民が一体となって生活道路の安全性が向上する施策を検討する	官民協働によるバリアフリーのまちづくりのシステムづくり
➡	買い物や交流など多目的に利用する歩行空間を整備する 買い物や人と人のふれあいがある多目的に利用する歩行空間として、交通マナーの向上や駐輪対策等を推進する	交通マナー意識啓発活動の推進 違法駐車、駐輪対策の検討 看板、商品陳列ルールを検討
➡	誰もが安全に安心して横断できる踏切に改良する 視覚障害者をはじめ、誰もが安全に安心して横断できるよう、踏切の改良を検討する	視覚障害者の安全施策の検討

道路の整備目標（スケジュール）その１

	特定事業	整備内容
特定経路	堺大和高田線の整備	南側歩道整備（一部両側） 狭小幅員箇所の拡幅と舗装、勾配の改良 視覚障害者誘導用ブロックの整備 サインの整備 溝蓋の改良
	西藤井寺線の整備	舗装、路面の凹凸、勾配の改良 視覚障害者誘導用ブロックの整備 サインの整備 溝蓋の改良
	藤井寺駅北線の整備	舗装、路面の凹凸、勾配の改良 視覚障害者誘導用ブロックの整備 サインの整備 溝蓋の改良
	城山野中線（南側）の整備	舗装、路面の凹凸、勾配の改良 サインの整備 溝蓋の改良
	城山野中線（北側）の整備	舗装、路面の凹凸、勾配の改良 サインの整備 溝蓋の改良
	岡中津堂線の整備	舗装、路面の凹凸の改良 サインの整備 溝蓋の改良
準特定経路	岡 1 1 号線の改善	外側線等による歩車分離
		速度抑制の検討
	西藤井寺線の整備	駅前再開発事業にあわせて整備
	西藤井寺線の整備	駅前再開発及び南口駅前広場と一体的に歩道の新設
	西藤井寺線の整備	舗装、路面の凹凸、勾配の改良 視覚障害者誘導用ブロックの整備
	春日丘 1 2 号線の整備	東側歩道整備 舗装、路面の凹凸、勾配の改良 視覚障害者誘導用ブロックの整備
	春日山古室線の整備	南側歩道整備 狭小幅員箇所の拡幅と舗装、勾配の改良 視覚障害者誘導用ブロックの整備
		外側線等による歩車分離
		速度抑制の検討 一方通行規制の検討
	堺大和高田線の整備	北側歩道整備 狭小幅員箇所の拡幅と舗装、勾配の改良 視覚障害者誘導用ブロックの整備 サインの整備 溝蓋の改良
	名阪 1 号線の整備	舗装、路面の凹凸、勾配の改良 視覚障害者誘導用ブロックの整備
	北岡 1 7 号線の整備	舗装、路面の凹凸、勾配の改良 視覚障害者誘導用ブロックの整備
	城山野中線の整備	速度抑制の検討

主事業者	整備目標		
	短期（平成18年まで）	中期（平成22年まで）	長期（平成22年以降）
府			
府			
市			
市			
市			
市 公安委員会			
市 府			
	一部暫定整備		
市 府			
府			
市			
市			
市 公安委員会			
府			
市			
市			
市			

ハード面での整備
ソフト面での対応
導入検討

道路の整備目標（スケジュール）その2

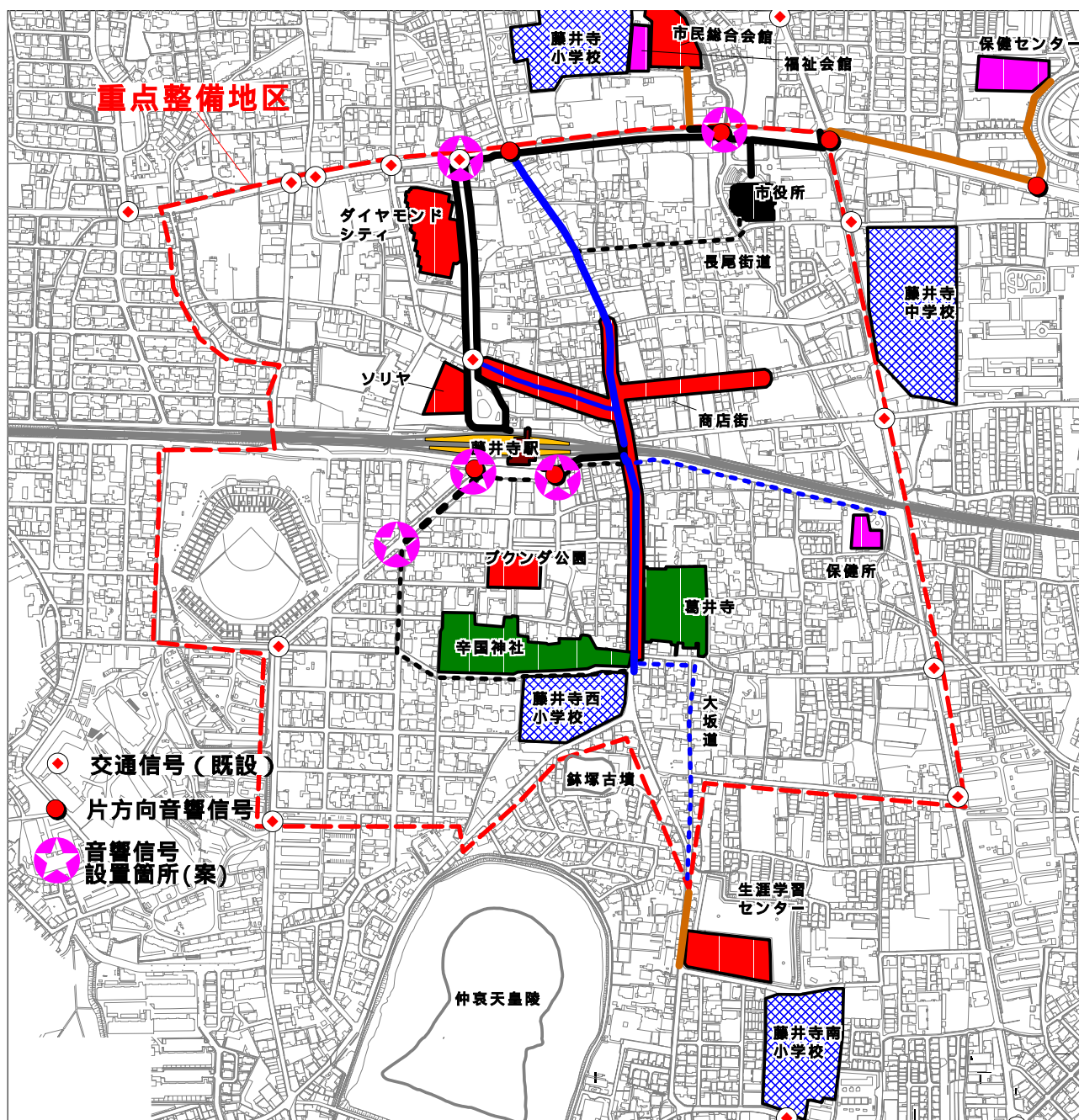
	特定事業	整備内容
交通安全	堺大和高田線	方向別音響信号の設置 横断歩道上の誘導施設の検討・整備
	西藤井寺線	方向別音響信号の設置 横断歩道上の誘導施設の検討・整備
	城山野中線（南側）	横断歩道上の誘導施設の検討・整備
	城山野中線（北側）	交通規制時間の延長に向けての検討 （10:00～20:00 → 7:30～9:00 10:00～20:00）
	岡中津堂線	交通規制時間の延長に向けての検討 （10:00～20:00 → 7:30～9:00 10:00～20:00）
ソフト施策	看板、商品陳列ルールの検討	置き看板やはみ出し陳列などの解決に向けた検討
	駐輪対策の検討	空き店舗等の活用による駐輪場整備の検討
	交通マナー意識啓発活動の推進	駐輪警告カードの貼附等 マナー向上イベントの開催等
その他	官民協働によるまちづくりのシステムづくり	計画、設計段階における住民参加における協議会等の設置の推進
	占用物の移設、整理	電柱、標識などの支柱の移設、設置位置の統一など
	視覚障害者の踏切安全施策の検討	視覚障害者の踏切位置の案内など安全施策の検討

主事業者	整備目標		
	短期（平成18年まで）	中期（平成22年まで）	長期（平成22年以降）
公安委員会			
公安委員会			
公安委員会			
公安委員会			
公安委員会			
商店 市 公安委員会			
商店			
商店・市 公安委員会			
市			
府・市・公安 委員会・電柱管 理者			
市 公安委員会 近鉄			

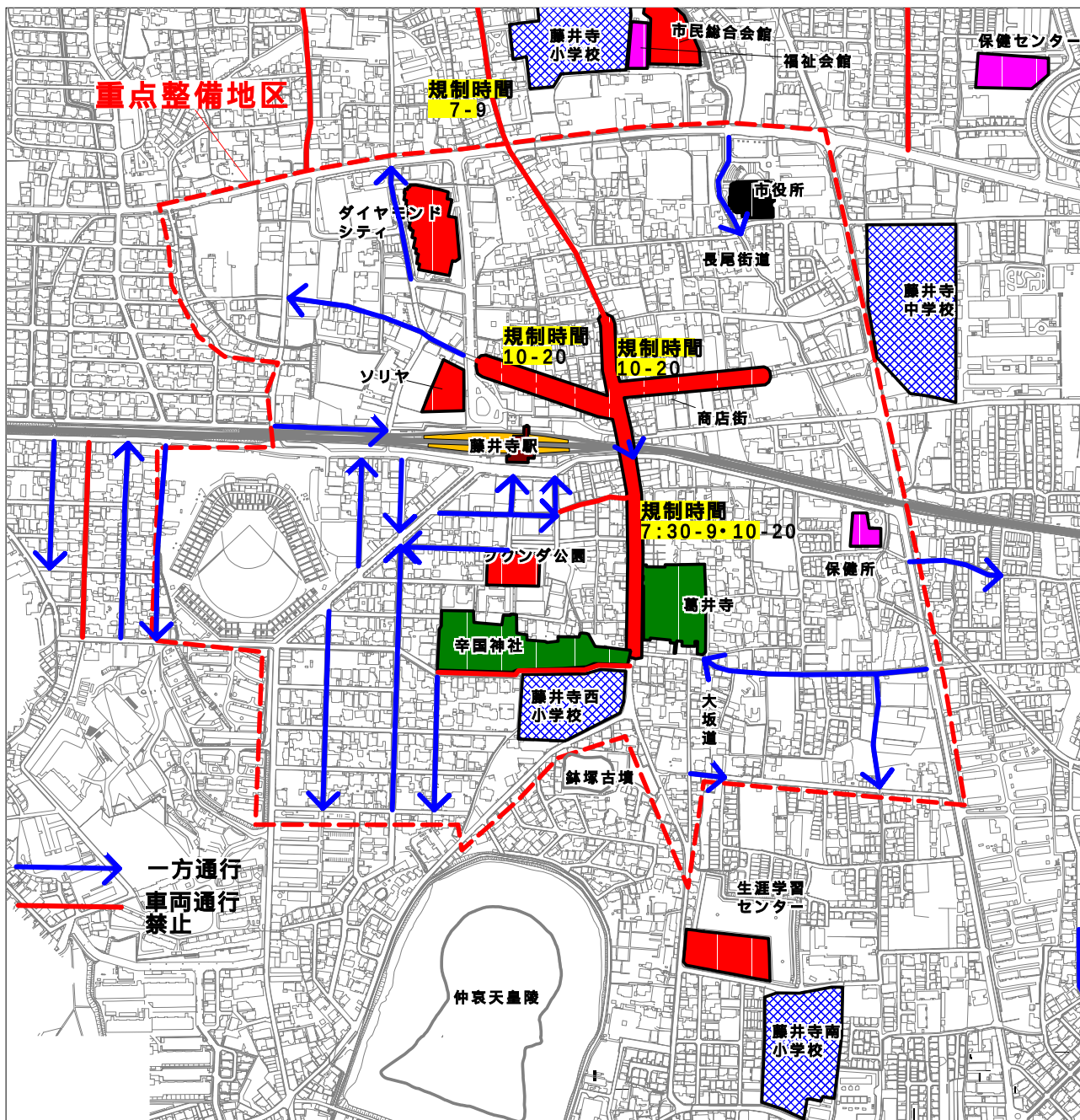
ハード面での整備
ソフト面での対応
導入検討



音響信号設置箇所



交通規制（現況）



施設等凡例

-  官公庁
-  福 祉
-  小中学校
-  交 流
-  商 業
-  歴史資源

(4) その他

駅前広場の整備計画

区分	主な問題点課題	
利用動線	安全の乗り降りできるバス乗降場の整備 ・歩行者との混在解消 ・待ちスペースの確保	 タクシー乗り場の段差
	車いす使用者等が円滑に利用できるタクシー乗り場の整備 ・タクシー乗り場のフラット化	 視覚障害者への案内がない
	円滑に利用できる通路の確保 ・路面の凹凸の解消 ・不法占拠物の撤去 ・視覚障害者誘導用ブロックの整備 ・連続した上屋の整備 等	
関連施設	車いす使用者等が利用できる切符販売機の改良 ・バスの切符販売機の改良	 見にくい、わかりにくいバス案内
	見やすい、わかりやすい料金表、路線図の改良 ・視線の低い車いす使用者等に配慮した設置 ・弱視者に配慮した文字の色、大きさの改良	
	休憩施設の整備と適切な維持管理 ・ベンチ等の休憩施設の充実	
情報案内	乗り場の位置案内の充実 ・見やすい大きさ、設置位置の改良 ・わかりやすいピクトグラム（絵文字）による表示 ・点字、音声案内の整備	 総合案内板がない
	乗り場や周辺情報の総合案内板の整備 ・点字、音声による案内の導入	

	整備方針	特定事業
→	円滑なバス、タクシーの利用動線を確保する 交通バリアフリー法に基づく、移動円滑化基準及びガイドラインに示される整備基準、水準を満足することを原則とし、各乗り場の構造を改善する。 また、駐輪、看板等により十分な幅員が確保できていない箇所があることから、不法占拠物の取り締まりを行う。	バス、タクシー乗り場の視覚障害者誘導用ブロックの整備 南口駅前広場の整備
	誰もが円滑に利用できる関連施設の改良、整備を行う 交通バリアフリー法に基づく、移動円滑化基準及びガイドラインに示される整備基準、水準を満足することを原則とし、円滑に利用できる関連施設の改良、整備を行う。 切符販売機の改良や路線図等の改良にあたっては、構造や空間の制約により、基準を満足できない場合は、当面、現状で対応できる範囲で改良し、技術の向上等に応じて改善していく。	切符販売機の改良 路線図、時刻表等の改良
	誰もが見て、聞いてわかりやすい案内施設の改良、整備を行う 交通バリアフリー法に基づく、移動円滑化基準及びガイドラインに示される整備基準、水準を満足することを原則とし、案内施設の改良、整備を行う。 視覚障害者への案内施設が不足していることから、点字又は音声による案内の充実を図る	触知図総合案内板の整備

駅前広場の整備目標（スケジュール）

	特定事業	整備内容
利用動線	バス、タクシー乗り場の視覚障害者誘導用ブロックの整備	視覚障害者誘導用ブロックの整備
	南口駅前広場の整備	南口駅前広場の新設
関連施設	切符販売機の改良	車いす対応型販売機への変更
	路線図、時刻表等の改良	文字の大きさ、色、設置場所等の検討
情報案内	触知図総合案内板の整備	触知図機能を備えた総合案内板の整備

主事業者	整備目標		
	短期（平成18年まで）	中期（平成22年まで）	長期（平成22年以降）
市			
市			
近鉄バス			
近鉄バス			
市			

ハード面での整備

ソフト面での対応

導入検討

5 - 5 心のバリアフリーについて

— ひとり一人が出来ることが始めるバリアフリーのまちづくり —

整備計画と整備目標に基づき、近い将来計画的に整備されていきますが、これらのハード整備を中心とした施策のみでは本当の意味でのバリアフリーは達成されません。

市民一人ひとりがバリアのあることを認識し、バリアを感じる人への協力の姿勢を示す「心のバリアフリー」が一番重要です。

「心のバリアフリー」は高齢者や障害をもつ人は勿論、妊婦や外国人等が市民生活を行なう上でのバリア（障壁）の理解から始まります。

そして、それぞれの立場で、何ができるのかを考え、学び、交流することから「心のバリアフリー」が生まれてきます。それぞれの立場で次のようなことを考えてみましょう。

みんなができる「心のバリアフリー」

高齢者や身体障害者等が障害のない人となんのわけへだてなく、駅や道路や公共施設等を気軽に利用できるように、「交通バリアフリー法」や「ハートビル法」が施行され、施設の整備に伴い、社会基盤が進んでいきます。

しかし、私たちがこのことを真に理解することから本当の交通バリアフリーも始まります。

現在、高齢化社会に向けて、バリアフリーを考える講習会等が多く実施されています。どれもがこれらに参加していくことや、参加しやすい環境をつくることが「心のバリアフリー」の一步です。車いすやアイマスクなどを用いたバリア体験や、今回策定された「藤井寺市交通バリアフリー基本構想」の広報活動、勉強会などを継続的に行い、「心のバリアフリー」を育んでいく重要な機会として考えていきます。

利用者から見た「心のバリアフリー」

整備された施設は、私たちみんなで作った施設です。

それぞれがどのように利用すべきかを考え、それを守っていくことが大切です。

整備事業者から見た「心のバリアフリー」

法律に定められた基準は、最低限守るべきものです。基準以外にも、状況に応じ、臨機応変の対応が必要とされます。その整備には、市民の立場にたって市民の意見を聞くとともに、細やかな気遣い、積極的な対応が望まれます。

施設管理者から見た「心のバリアフリー」

適切な施設の管理は、利用者に安心と信頼をもたらします。時間の流れに沿って、絶えず良好な状態を保つことはあたりまえのようで難しいことです。

しかし、誠意をもって良好な施設の維持に努力することが大変重要なことです。

そしてもっと大切なことは、みんなが喜んで利用できているか、不満や望んでいることはないか等、絶えず利用者の立場で施設の管理に臨む姿勢が「心のバリアフリー」として定着していきます。

第 6 章 今後の課題

- 藤井寺市交通バリアフリー基本構想の推進における今後の課題として -

「藤井寺市交通バリアフリー基本構想検討委員会」は、平成 14 年 2 月 28 日の発足より 6 回に亘って、基本構想の内容について議論を重ねてきました。その間に、当事者参加の現地点検調査を 2 回実施し、構想づくりへの市民参加も併せて進めてきました。

これらの中で、出された意見はできるだけ基本構想に反映するよう努力しましたが、必ずしもすべてが十分とは言えません。そこで、本章では、各事業者と市民との協働による今後の課題として、基本構想に盛り込むことが難しい施策や事業、及び構想推進時において留意すべき内容を整理し、明記することにします。

1. 重点整備地区（藤井寺駅周辺地区）以外の地区についても、交通バリアフリーの整備を進めるための検討を継続的に行うこと。
2. 事業実施の取り組みに当たっては、基本構想策定と同様に、各事業者と市民との協働を原則として、その進捗状況や整備内容について、市民に広く情報公開するとともに、市民の参加や意見収集するしくみの導入の検討を行うこと。
3. 「心のバリアフリー」に関して、具体的な取り組み内容やその事業化を、継続的に検討し、実施すること。
4. 移動空間のバリア解消だけでは、市民生活の上での十分なバリアフリーとはいえず、利用する施設への出入りのバリア、施設内のバリアの解消についても、他の関連事業と連携を取りながら、実施していくこと。
5. 藤井寺駅周辺の商店街については、事業者、行政、関係組織や当事者により検討を継続的に進めていくこと。
6. 重点整備地区の特定経路、準特定経路に指定されていない経路についても、面的な考え方に基づいて、維持修繕の実施の機会を活用して、利用者の視点に立った交通バリアフリーが実現されるように実施すること。
7. 事業の推進により、利用者の安全性、利便性、快適性の向上がどれくらい図れたのかを把握することが必要であり、事業の評価指標を含めた評価のためのシステムづくりに取り組むこと。