

河内長野市移動円滑化基本構想

平成14年3月

河内長野市

目 次

河内長野市の概要

- 1．位置及び面積・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 2．人 口・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

重点整備地区の選定

- 1．駅周辺の位置づけ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- 2．地域の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
- 3．鉄道交通の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
- 4．バス交通の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
- 5．重点整備地区の選定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9

バリアフリー整備における基本方針

- 1．バリアフリー整備の目標・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
- 2．目標年次・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
- 3．整備の基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
- 4．推進体制・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11

重点整備地区について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12

重点整備地区の現状と課題

- 1．特定旅客施設の現状と課題・・・・・・・・・・・・ 13
- 2．バスの現状と課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22
- 3．移動経路等の現状と課題・・・・・・・・・・・・ 23
- 4．交通安全施設の現状と課題・・・・・・・・・・・・ 33

特定事業の内容

- 1．公共交通特定事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 34
- 2．道路特定事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 35
- 3．交通安全特定事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 37
- 4．その他の事業 駅前広場・・・・・・・・・・・・・・・・ 37
- 今後の課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 38

資 料

- 1．河内長野市移動円滑化基本構想策定委員会設置規程、
委員会名簿・・・・・・・・ 資料 - 1
- 2．策定経過・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 資料 - 3
- 3．河内長野市移動円滑化推進連絡会議設置要領・・・・・・・・ 資料 - 5
- 4．移動円滑化基本構想策定手順・・・・・・・・・・・・・・・・ 資料 - 6
- 5．バリアフリー・ワークショップのまとめ・・・・・・・・ 資料 - 7
- 6．障害者団体アンケート調査・・・・・・・・・・・・ 資料 - 25
- 7．骨子案の公表と市民意見の募集結果・・・・・・・・ 資料 - 30
- 8．重点整備地区の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 資料 - 31

はじめに

本市は、豊かな自然と多くの文化財を今に伝えるめぐまれた環境にあり、古くは高野山詣のための交通の要衝として栄え、早くから現南海高野線と近鉄長野線、二つの鉄道の開通により大阪都心圏と連絡するなど、交通アクセスの利便性も高く、大阪南部の住宅都市として発展してまいりました。

二十一世紀に入り、高齢化などの新たな時代潮流に的確に対応するとともに、心豊かな市民生活を支えるため、自立性の高いまちづくりを進めております。

また、人とのふれあいやつながりを大切にしつつ、すべての人々の社会参加を促進し、ノーマライゼーション理念に配慮した、人にやさしいまちづくりを進めるため、平成12年11月に施行された、「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」に基づき、鉄道駅や道路などのバリアフリー化を図る基本構想をこのたび新たに策定いたしました。

今後、この基本構想に基づきまして、河内長野駅周辺地区を重点整備地区とし、市民、公共交通機関、行政が連携を図り、だれもが安全に、快適に移動できる交通環境の整備を促進するとともに、市域全域においてバリアフリーに配慮したまちづくりを目指してまいりますので、皆様のご理解とご協力をお願い申し上げます。

あとになりましたが、基本構想の策定あたりましてご尽力賜りました策定委員会の委員をはじめ、ワークショップやアンケートにご協力いただきました皆様、また貴重なご意見をお寄せくださいました方々に心から感謝申し上げますとともに、なお一層のご支援とご協力をお願い申し上げます。

平成14年3月

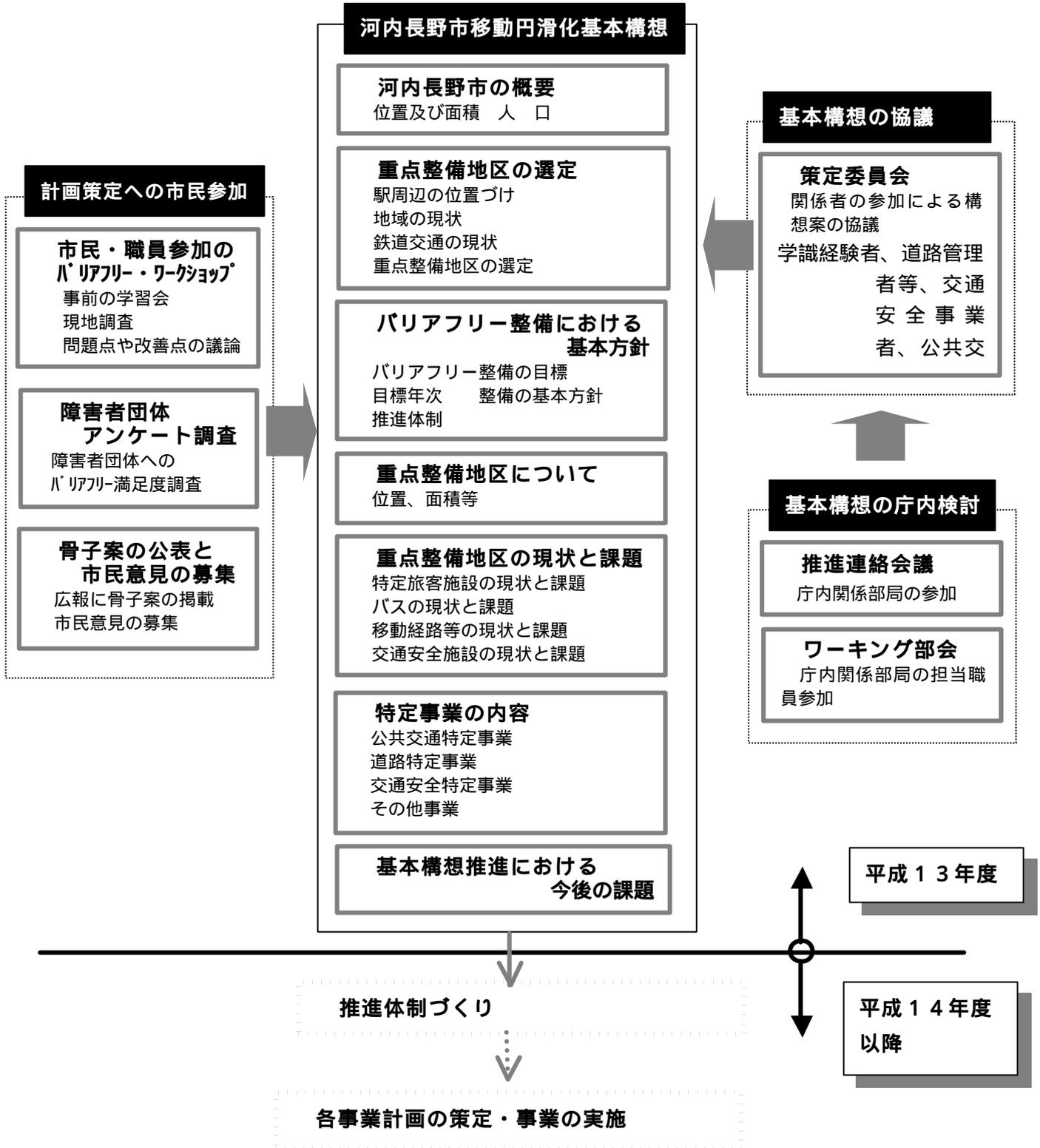
河内長野市長

橋上義孝

基本構想の策定フロー

河内長野市移動円滑化基本構想の策定にあたり、バリアフリー・ワークショップやアンケート調査、骨子案の公表と市民意見の募集などの方法により、市民参加を進めました。

また、基本構想案について推進連絡会議やワーキング部会において、庁内検討を重ねるとともに、学識経験者、道路管理者等、交通安全事業者、公共交通事業者、高齢者・障害者代表の市民で構成した策定委員会において審議・協議を行い、最終案としてとりまとめを行いました。



河内長野市の概要

1. 位置及び面積

本市は、大阪府の東南端に位置し、大阪都心から約 30 km であり、約 1 時間圏内に位置しています。東は金剛山地で奈良県、南は和泉山脈で和歌山県と接し、北を頂点とした三角形の市域を形づくっており、市域面積は 109.61km² となっています。



河内長野市位置図

2. 人口

増加傾向にあった人口は減少傾向になっており、将来的な高齢化の進行が予想されます。大阪大都市圏近郊の住宅都市である本市では、これまで増加傾向にあった人口は減少傾向になっています。

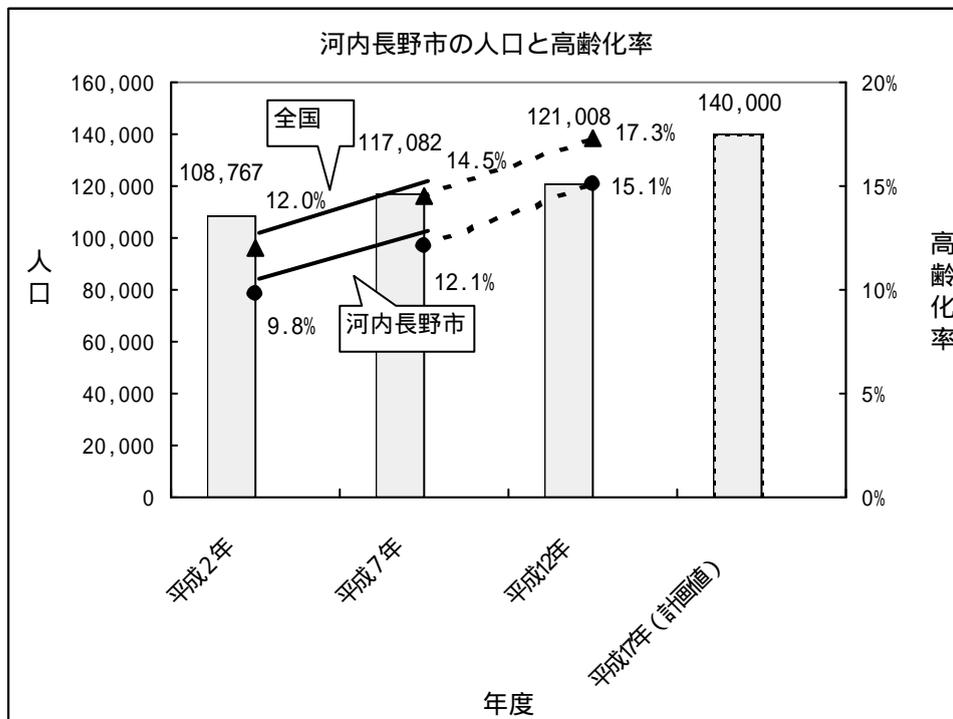


図 河内長野市の人口と高齢化率

出典：国勢調査

(平成17年の計画人口は「河内長野市第3次総合計画(平成8年3月)」)

65歳以上の高齢者は2万人弱、身体障害者及び知的障害者は約3,500人となっています
本市において、平成12年度末の65歳以上の高齢者は18,706人となっています。また、障害者数は、身体障害者手帳所持者が約2,960名、療育手帳所持者が469名となっています。

表 障害者総数の推移 (人)

		平成4年度	平成6年度	平成8年度	平成10年度	平成12年度
人口		114,567	117,870	120,912	123,212	122,740
高齢者人口(65歳以上)		12,033	13,586	15,367	17,008	18,706
高齢化率(%)		10.5	11.5	12.7	13.8	15.2
障害者人口		2,429	2,628	2,891	3,215	3,429
障害者人口の比率(%)		2.1	2.2	2.4	2.6	2.8
内訳	身体障害者手帳所持者	2,090	2,265	2,492	2,781	2,960
	療育手帳所持者	339	363	399	434	469

数値は各年度末、人口、高齢者人口(65歳以上)については市民課資料、障害者人口は平成4年度、6年度については河内長野市障害者長期計画(平成10年3月)より、平成8年度以降については障害福祉課調べ

表 障害の部位別内訳の推移 (人、%)

	平成4年度		平成6年度		平成8年度		平成10年度		平成12年度	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
視覚障害	198	9.5	202	8.9	210	8.4	223	8.0	216	7.3
聴覚・平衡機能障害	171	8.2	192	8.5	215	8.6	233	8.4	240	8.1
音声・言語機能障害	36	1.7	38	1.7	38	1.5	47	1.7	42	1.4
肢体不自由	1,266	60.6	1,324	58.5	1,438	57.7	1,621	58.3	1,751	59.2
内部障害	419	20.0	509	22.4	591	23.8	657	23.6	711	24.0
合計	2,090	100.0	2,265	100.0	2,492	100.0	2,781	100.0	2,960	100.0

数値は各年度末、平成4年度から8年度については、河内長野市障害者長期計画(平成10年3月)より、平成10年度以降については障害福祉課調べ

重点整備地区の選定

1. 駅周辺の位置づけ

南海千代田駅、南海・近鉄河内長野駅、南海三日市町駅周辺は都市核として位置づけられています

千代田地域における南海千代田駅、長野地域における南海・近鉄河内長野駅、三日市地域における南海三日市町駅周辺は、上位計画において都市核に位置づけられており、まちづくりの方針が示されています。

表 上位計画における駅周辺の位置づけ

地域区分	まちづくりの方針	駅周辺の関連計画
千代田地域	<ul style="list-style-type: none"> ※千代田駅周辺を都市核として位置づけ、千代田駅前線を歩行者空間として安全、快適でにぎわいのあるまちの形成を図ります。 ※交通利便性の高いまち、住商工のバランスのとれたまちの形成をめざします。 	<p>南海千代田駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ※都市計画道路千代田駅前鳴尾線の道路整備によって駅前広場の整備が計画されています。 ※この事業と併せて駅舎のバリアフリー整備を進めていくことが検討されています。
長野地域	<ul style="list-style-type: none"> ※市の玄関口として、自然・文化の豊かな河内長野市を実感できるまちをめざします。 ※河内長野駅周辺から市役所周辺にかけての中心市街地を都市核として位置づけ、文化・交流拠点施設をシンボルロードで結び、ネットワークの形成を図ります。 	<p>南海・近鉄河内長野駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ※平成元年に竣工した河内長野駅前再開発事業で駅前広場が整備されており、駅に関連した公共事業は完了しています。 ※バリアフリーの視点から駅前広場と駅舎の一体的な再整備が求められています。
三日市地域	<ul style="list-style-type: none"> ※三日市町駅周辺を都市核として位置づけ、旧高野街道筋などの歴史的資源を生かした街並みの保全・活用を図りながら「ふれあいと歴史・文化のまち」をめざします。 	<p>南海三日市町駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ※三日市町駅西地区において、再開発事業が進められており、平成15年度竣工予定となっています。 ※駅前広場等の整備と一体的に駅舎のバリアフリー整備が進められています。
加賀田地域及び東地域の一部	<ul style="list-style-type: none"> ※必要に応じて、地域特性を生かしながら駅前広場内利便施設の整備を進めます。 	<p>南海美加の台駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ※駅に関連した公共事業の計画はみられません。

出典：第3次総合計画及び都市計画マスタープランより

2. 地域の現状

(1) 地域別人口等

6つの地域において、8つの駅が交通の拠点となっています

市域は6つの地域で構成されており、8つの駅が交通の拠点となっています。住宅団地居住者が多いことから現状の高齢化率は低いのですが、将来的な高齢化の進行が予想されます。

表 地域別人口等

地域区分	主な利用駅	人口 (人)	住宅団地居 住者の割合	世帯数 (世帯)	高齢化率 平成10年	高齢化率 平成16年
千代田地域	南海千代田駅 近鉄汐の宮駅	29,820	30.20%	10,534	11.80%	14.70%
長野地域	南海・近鉄河内長野駅	24,440	20.00%	8,744	15.30%	19.30%
三日市地域	南海三日市町駅	25,228	69.40%	8,341	13.00%	15.40%
西地域	南海千代田駅、南海・ 近鉄河内長野駅	11,681	55.70%	3,650	15.10%	21.70%
加賀田地域	南海美加の台駅 南海三日市町駅	13,695	83.70%	4,420	14.50%	20.50%
東地域	南海・近鉄河内長野駅 南海三日市町駅 南海美加の台駅	17,377	83.80%	5,275	11.20%	16.40%
全 市	-	122,241	52.30%	40,964	13.30%	17.20%

出典：平成10年4月1日資料。

平成16年高齢化率は「河内長野市老人保健福祉計画及び介護保険事業計画（平成12年3月）」推計値。



図 地域と駅施設

(2) 公共施設の分布

南海・近鉄河内長野駅周辺には、全市的な利用の見込まれる公共施設が多く立地しています
 南海・近鉄河内長野駅周辺には、商業施設や文化・スポーツ施設、福祉施設などの全市的な利用の見込まれる公共施設が多く立地しています。両駅周辺は、他の特定旅客施設と比べると、拠点性のより高い地域となっています。

表 特定旅客施設周辺の主な公共施設（駅から約 500mの範囲）

特定旅客施設	全市的な施設	地域施設
南海千代田駅	国立大阪南病院 寺ヶ池公園（総合公園） 市立子育て支援センター	市立千代田公民館 千代田窓口センター 市立千代田台保育所
南海三日市町駅	（再開発事業に伴い、公共公益施設設置予定）	市立三日市公民館 三日市窓口センター
南海美加の台駅	-	-
南海河内長野駅 近鉄河内長野駅	ノバティホール（ノバティ南館内） 消費者センター（ノバティ南館内） ラブリーホール（市立文化会館） 市立福祉センター 市民総合体育館 市立休日急病診療所 市立保健センター 府営長野公園（長野地区）	長野窓口センター（ノバティ南館内）

3 . 鉄道交通の現状

乗降客数

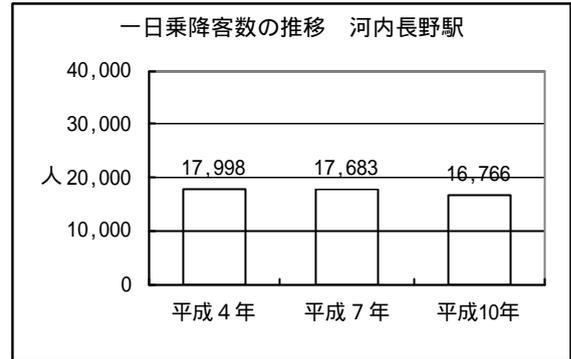
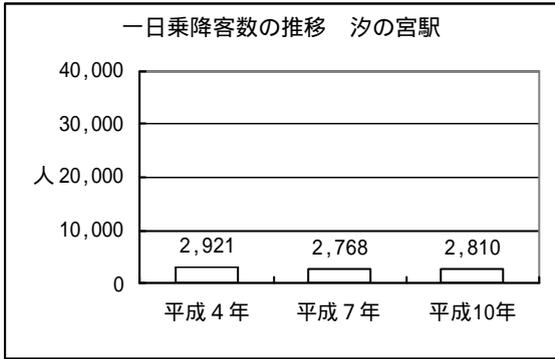
駅乗降客数は減少傾向にあります

本市が基本構想を策定することができる「特定旅客施設」は、一日乗降客数 5,000 人以上を目安とすると、南海高野線 - 千代田駅、河内長野駅、三日市町駅、美加の台駅、近鉄長野線 - 河内長野駅の 5 駅です。それらの駅のうち南海美加の台駅以外について、駅乗降客数は減少傾向にあります。

南海・近鉄河内長野駅が全市的な交通拠点となっています

南海河内長野駅、近鉄河内長野駅を合わせた乗降客数が最も多くなっています。また、近鉄と南海の相互乗り換えが発生すると共に、バス路線の起点でもあり、両駅が全市的な交通拠点となっています。

【近鉄長野線 一日の乗降客数の推移】



【南海高野線 一日の乗降客数の推移】

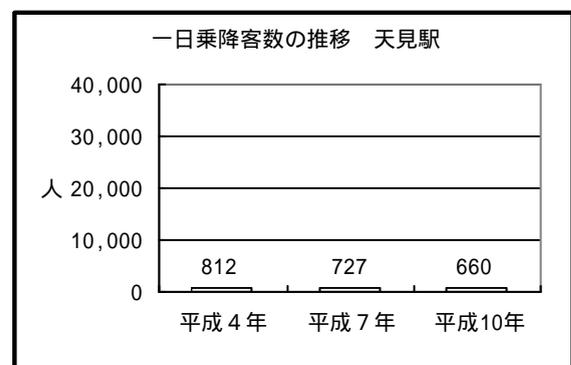
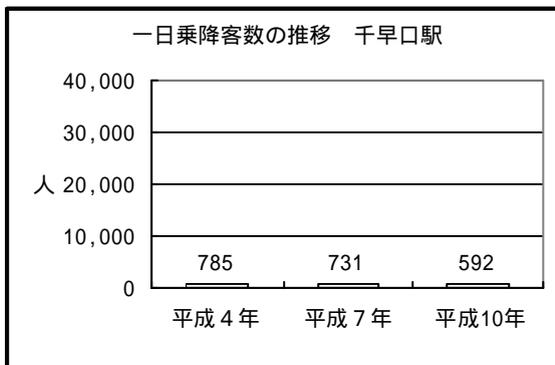
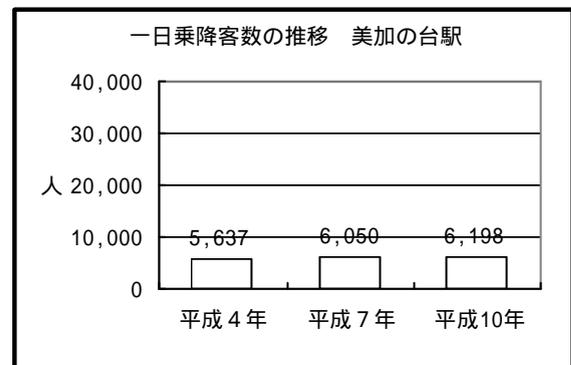
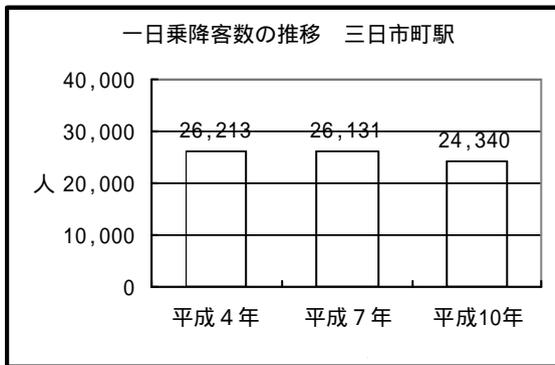
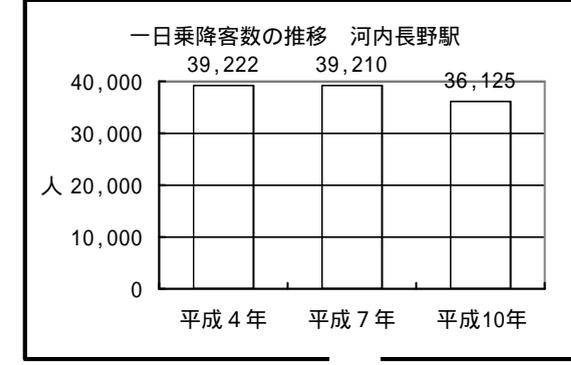
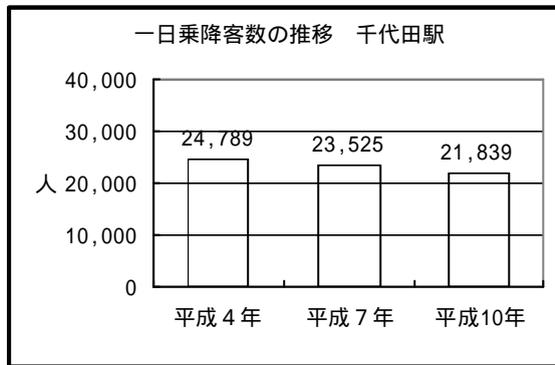


図 一日乗降客数の推移 出典：平成11年度版河内長野市統計書

駅舎内のバリアフリー整備

エレベーターが未整備であり、車椅子用トイレも未整備の駅が多い状況です

すべての駅においてエレベーターが未整備であり、縦移動のバリアを生じています。また、車椅子用トイレも、南海千代田駅、南海美加の台駅以外は未整備となっています。

表 駅のバリアフリー整備の現況 : 整備済み、 未記入は未整備

		南海				近鉄
		千代田駅	河内長野駅	三日市町駅	美加の台駅	河内長野駅
エレベーター	道路 改札	 				
	改札 ホーム	 				
エスカレーター	道路 改札	上りのみ	上りのみ	 	 	
	改札 ホーム	上り・下り	 	 	 	上りのみ
階段昇降機		 	 	 	駅広 改札 改札 ホーム	
車椅子用トイレ		 				
ベビーベット等		 				
車椅子対応自動改札		車椅子通路	車椅子通路	 	 	
点字券売機		 				
階段手摺り・段鼻		 				
誘導・警告ブロック		 				
点字案内板・触地図		 				
誘導鈴・チャイム		 				
ホーム列車案内装置		 				
公衆ファックス		 				
車椅子対応公衆電話		 				
道路からホームへの 車椅子経路		 	インター設置			

出典：「大阪府福祉のまちづくりホームページ」をもとに現地調査

4 . バス交通の現状

南海・近鉄河内長野駅はバス路線の起点であり、利用が集中しています

鉄道の乗降客数と同様に、バスの駅乗降客数も減少の傾向がみられます。南海・近鉄河内長野駅がバス路線の起点となっており、三日市町駅と共に利用が集中しています。

表 バスの乗降客数（一日の乗降客数）

年度	南海千代田駅	南海・近鉄河内長野駅	南海三日市町駅	南海美加の台駅	合計
平成 5 年	3,288	7,381	7,184	1,077	18,930
平成 6 年	3,132	7,145	6,986	1,047	18,310
平成 7 年	3,219	7,679	5,507	1,044	17,449
平成 8 年	3,156	7,849	5,567	1,044	17,616
平成 9 年	2,877	7,362	5,247	992	16,478
平成10年	2,753	6,967	4,967	937	15,624

出典：南海バス提供資料より作成

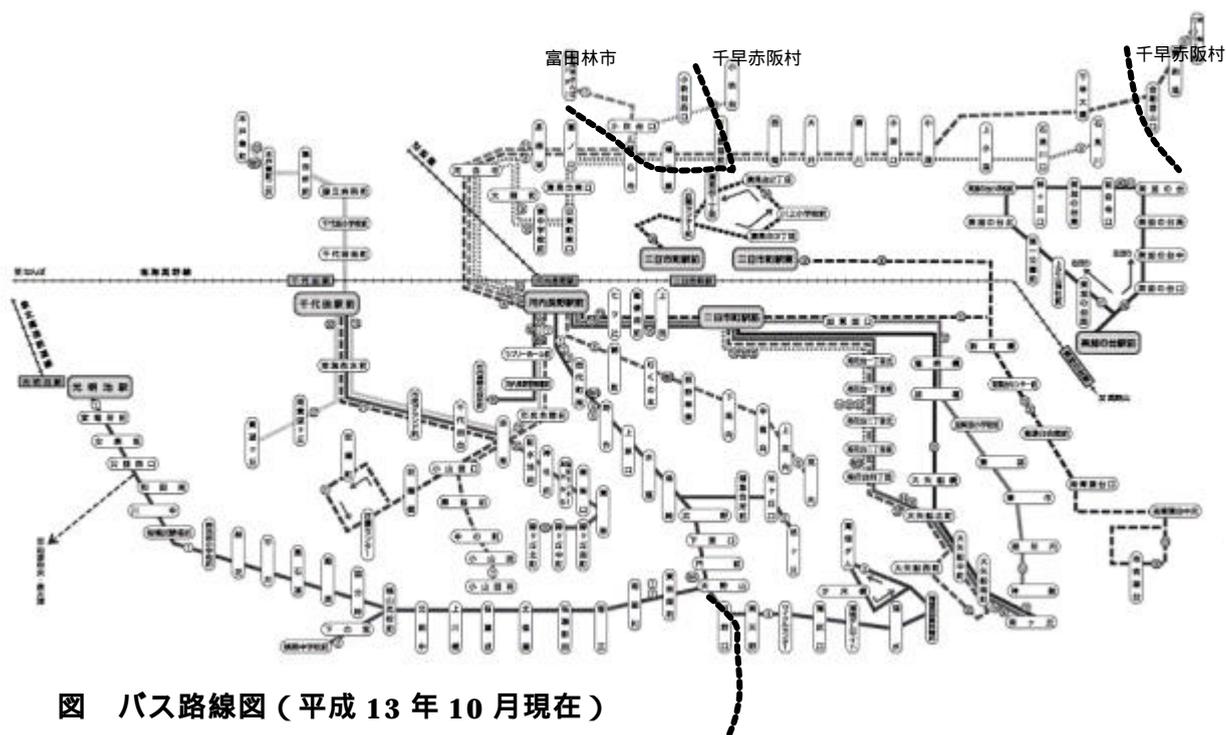


図 バス路線図（平成 13 年 10 月現在）

和泉市

5 . 重点整備地区の選定

南海・近鉄河内長野駅周辺を重点整備地区としてバリアフリー整備を進めます

南海・近鉄河内長野駅周辺は、他の特定旅客施設と比べると、以下の点から拠点性のより高い地域となっています。

- ㊦ 両駅は乗降客数が最も多く、近鉄と南海の相互乗り換えが発生するなど、全市的な交通拠点となっています。
- ㊦ 両駅はバス路線の起点となっており、利用が集中しています。
- ㊦ 両駅の周辺には、商業施設や文化・スポーツ施設、福祉施設などの全市的な利用の見込まれる公共施設が立地しています。

その他の特定旅客施設については、駅前広場の整備や再開発事業が計画されており、これらの事業と併せて駅舎のバリアフリー整備を進めることが考えられます。

一方で、南海・近鉄河内長野駅は駅舎に関連した公共事業は完了しており、バリアフリーの視点から駅前広場と駅舎の一体的な再整備が求められています。

これらのことから、南海・近鉄河内長野駅周辺を重点整備地区として、移動円滑化基本構想を策定するものとします。

バリアフリー整備における基本方針

1. バリアフリー整備の目標

南海河内長野駅、近鉄河内長野駅及びその周辺を重点整備地区として、両駅舎や特定経路などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に進めます。

重点整備地区は、全市的なバリアフリー整備のモデル地区です。バリアフリー整備の基本方針のもとで優先的に整備を進めるとともに、将来にわたってこの基本方針のもとで全市域において、高齢者や身体障害者、妊産婦等をはじめ誰もが自由に移動できるバリアフリー環境の整備をめざします。

2. 目標年次

計画の目標年次は平成22年(2010年)とします。ただし、今後の社会情勢の変化やバリアフリーに係わる技術や設備の進歩に対応して、必要に応じて計画を見直すものとします。

3. 整備の基本方針

(1) 本市の玄関口としてだれにもやさしい駅舎をめざします

市民にとって日常的な利用の上で、安全であることや利用しやすいことが求められます。また、本市を訪れる来訪者には、初めての利用でもわかりやすく、親しみやすいことが求められます。

本市の玄関口として、誰もが快適に利用できるバリアフリーの環境整備とともに、サービス面などの親しみやすさを備えた、誰にもやさしい駅舎をめざします。

(2) 移動空間の整備によって面的なバリアフリー環境の整備をめざします

重点整備地区において、駅舎と公共施設を結ぶ特定経路や準特定経路といった移動空間のバリアフリー整備を進めます。これらの移動空間の整備によって、面的なバリアフリー環境の整備をめざします。さらに、だれもが利用しやすい低床バスの導入を進めるなど、路線バスのバリアフリー化を進めます。

(3) 誰もが自由に移動できるやさしいまちをめざします

重点整備地区の優先的な事業を進めるとともに、将来的に基本方針に基づき全市域においてバリアフリー整備を展開し、高齢者や身体障害者、妊産婦等をはじめ誰もが自由に移動できるやさしいまちをめざします。

(4) こころのバリアフリーをめざします

誰にもやさしいまちづくりは、移動空間のバリアフリー整備だけで実現されるものではありません。高齢者や障害者等の移動を手助けしたり、違法駐車、駐輪をなくすことなど、バリアの理解や意識づくりを進めるために、事業者の職員研修や市民対象の啓発事業などを実施しながら、こころのバリアフリーをめざします。

(5) 市民や事業者参加のもとでバリアフリー整備を推進します

バリアフリー整備に関わる事業主体は、公共交通事業者、道路管理者、交通安全事業者などであり、さらに、高齢者、障害者等を含めた市民が交通の利用者として位置づけられます。

基本構想の策定で築かれた人と人とのつながりを継承しつつ、今後の特定事業の実施において、市民や事業者参加のもとでバリアフリー整備を推進します。

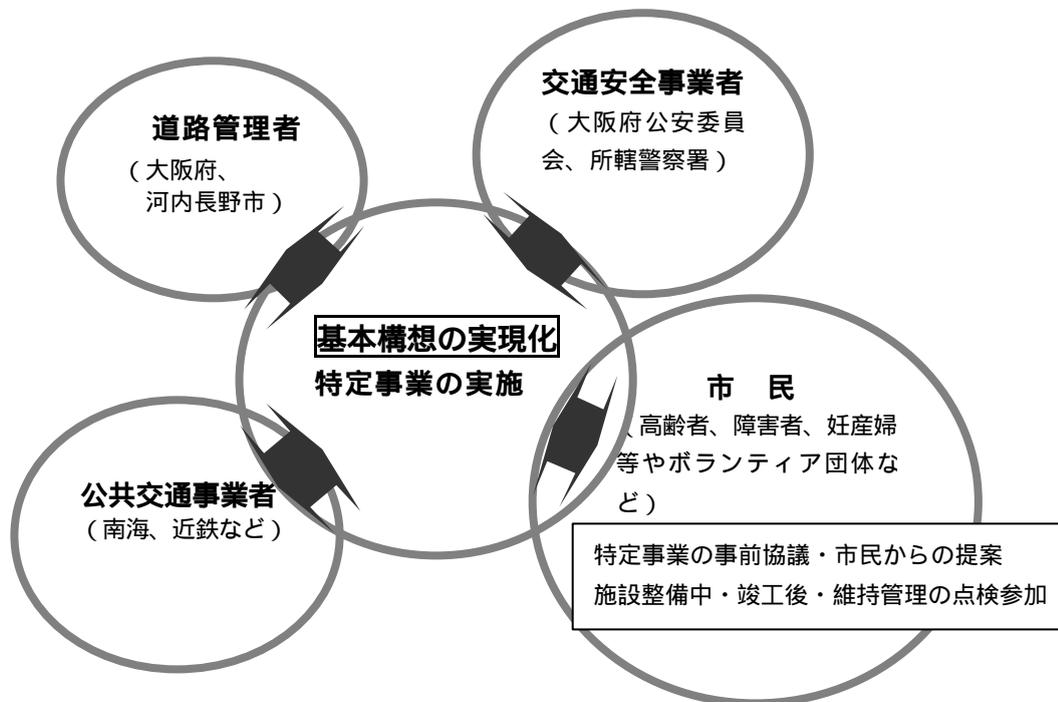


図 市民や事業者参加によるバリアフリー整備

4. 推進体制

各事業者は、この基本構想に基づき事業計画を作成し、特定事業を実施することになります。バリアフリー整備を一体的に進めるため、策定委員会や本市の連絡会議を再編成して推進体制づくりを図り、事業主体や市民が連携しながら事業を実施するものとします。

重点整備地区について

河内長野駅から市役所周辺への約1kmの徒歩圏を重点整備地区として、誰もが安全に、快適に利用できるよう、重点的かつ一体的にバリアフリー化を進めます

南海・近鉄河内長野駅周辺は、本市の玄関口として中心市街地を形成しており、ラプリーホール（文化会館）等の公共施設や病院、商業施設等が立地しています。特に、河内長野駅から市役所周辺に至る地区は、市の総合計画や都市計画の基本的な方針において都市核として位置づけられ、都市基盤の充実が求められています。

これらのことから、河内長野駅から市役所周辺への約1kmの徒歩圏を重点整備地区とします。重点整備地区は下図の区域として、誰もが安全に、快適に利用できるよう、重点的かつ一体的にバリアフリー化を進めます。

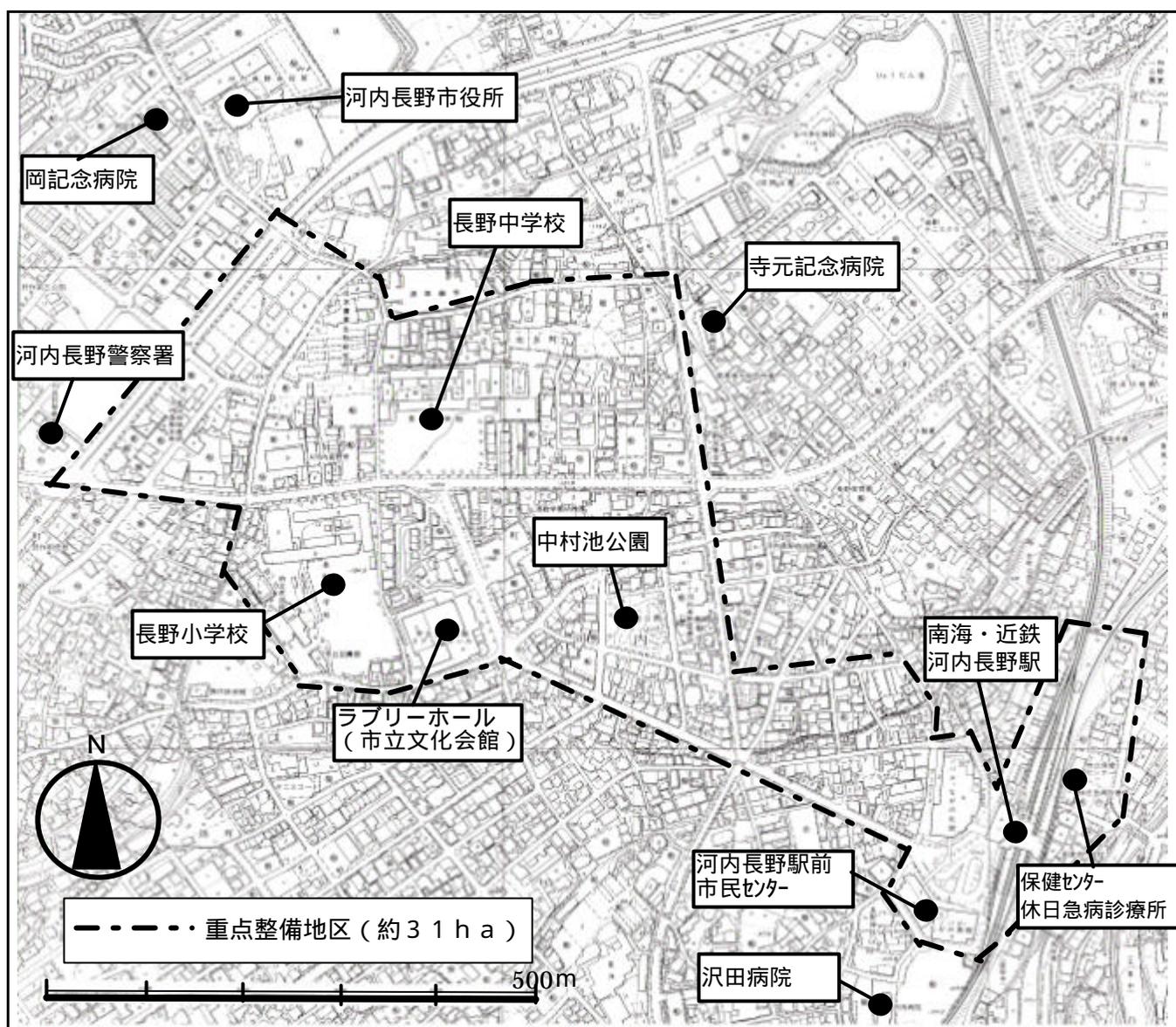


図 重点整備地区