

# **河内長野市移動等円滑化基本構想**

(千代田駅及び美加の台駅周辺地区)

平成23年1月

河内長野市

## はじめに

現在のわが国の人口構造は、諸外国に例を見ないほどの速さで少子高齢化が進んでおり、いままでに経験のない高齢社会を迎えようとしています。河内長野市では、高齢社会などの時代潮流に的確に対応するとともに、障がい者の方々も含めた全ての人々の社会参加を促進することが大切であると考えています。

本市では、平成14年3月に南海・近鉄河内長野駅周辺地区を重点整備地区とし移動円滑化基本構想を策定し交通施設の移動円滑化に取り組んでいます。今回は、高齢者、障がい者等が自立した日常生活や社会生活を営むことができる生活環境整備を目指し、移動等円滑化に関してより一体的・総合的な施策の推進を図るため、平成18年12月に施行されました「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」に基づき、「河内長野市移動等円滑化基本構想」を策定しました。

この基本構想は、新たに重点整備地区に選定した千代田駅及び美加の台駅周辺におけるバリアフリー化の整備内容などについて定めております。

今後、この構想に基づき、市民の皆様や関係機関のご協力をいただきながら、バリアフリー化の推進に努めていき「安全・安心・安定した緑と笑顔のあふれるまち」をめざしてまいります。

最後になりましたが、基本構想の策定にあたりまして、ご尽力をいただきました協議会の方々をはじめ、タウンウォッチング、アンケート調査等にご協力いただきました皆様方に心から厚くお礼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。

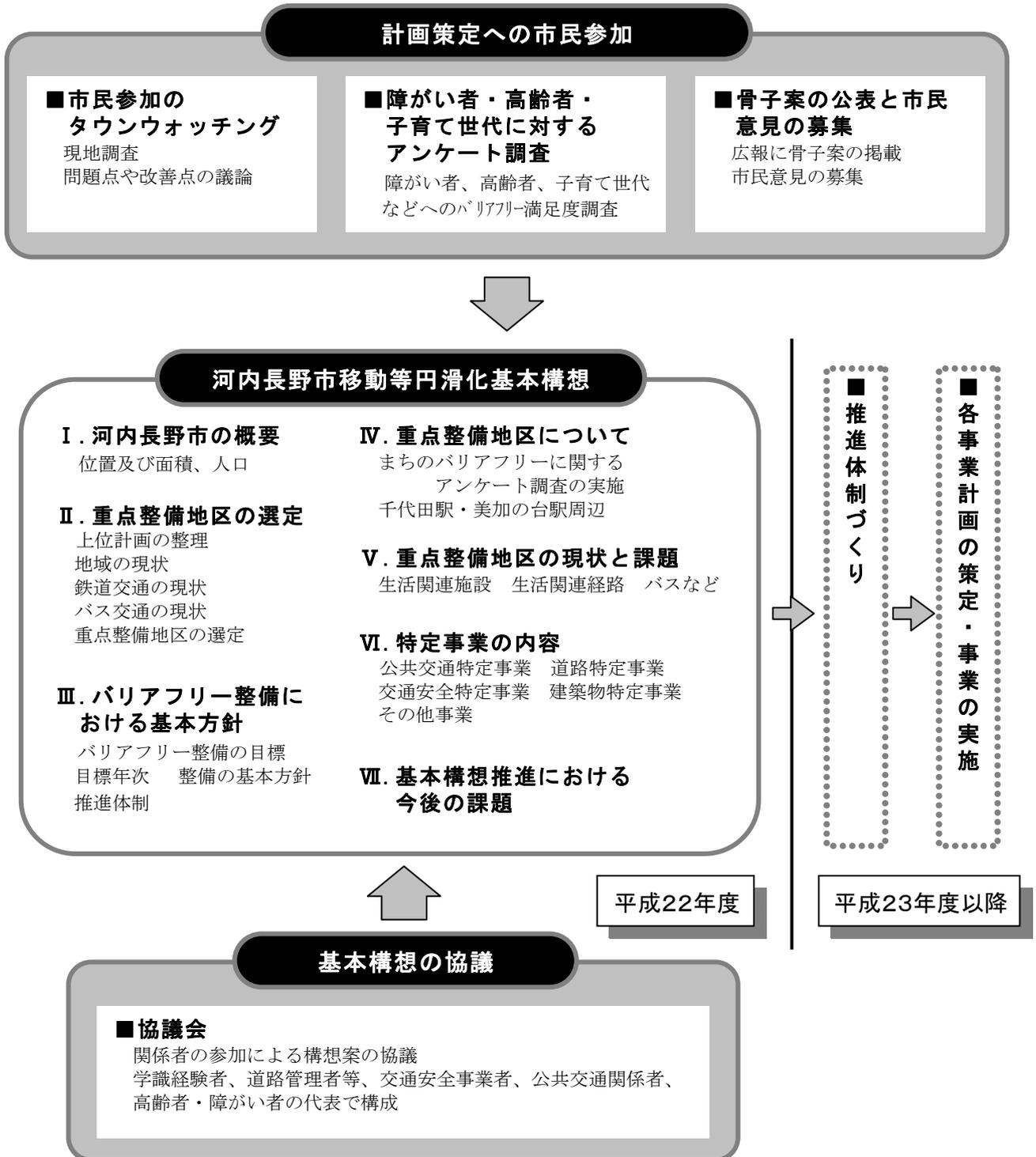
平成23年1月

河内長野市長 芝田 啓治

# 基本構想の策定フロー

河内長野市移動等円滑化基本構想の策定にあたり、タウンウォッチングやアンケート調査、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・障がい者代表の市民で構成した協議会において審議・協議を行い、最終案としてとりまとめを行いました。



## 目次

I	河内長野市の概要	
1.	位置及び面積	1
2.	人口	1
II	重点整備地区の選定	
1.	上位計画等の整理	5
2.	地域の現状	8
3.	鉄道交通の現状	11
4.	バス交通の現状	14
5.	重点整備地区の選定	15
III	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	16
2.	目標年次	16
3.	整備の基本方針	16
4.	推進体制及びフォローアップ	17
IV	重点整備地区について	
1.	まちのバリアフリーに関するアンケート調査の実施	18
2.	千代田駅周辺	19
3.	美加の台駅周辺	22
V	重点整備地区の現状と課題	
1.	生活関連施設	24
2.	生活関連経路	45
3.	バスなど	49
VI	特定事業の内容	
1.	公共交通特定事業	51
2.	道路特定事業	52
3.	交通安全特定事業	57
4.	建築物特定事業	57
5.	その他の事業	57
VII	今後の取り組み	58
資料		
1.	河内長野市移動等円滑化基本構想協議会設置規程、委員名簿	資料-1
2.	策定経過	資料-5
3.	タウンウォッチングのまとめ	資料-7
4.	まちのバリアフリーに関するアンケート調査	資料-35
5.	骨子案の公表と市民意見の募集結果	資料-59

# I 河内長野市の概要

## 1. 位置及び面積

本市は、大阪府の南東端に位置し、大阪都心から約30kmに位置しています。東は金剛山地で奈良県と接し、南は和泉山脈で和歌山県と接しており、北を頂点とした三角形の市域を形づくっています。市域面積は109.61km<sup>2</sup>となっています。



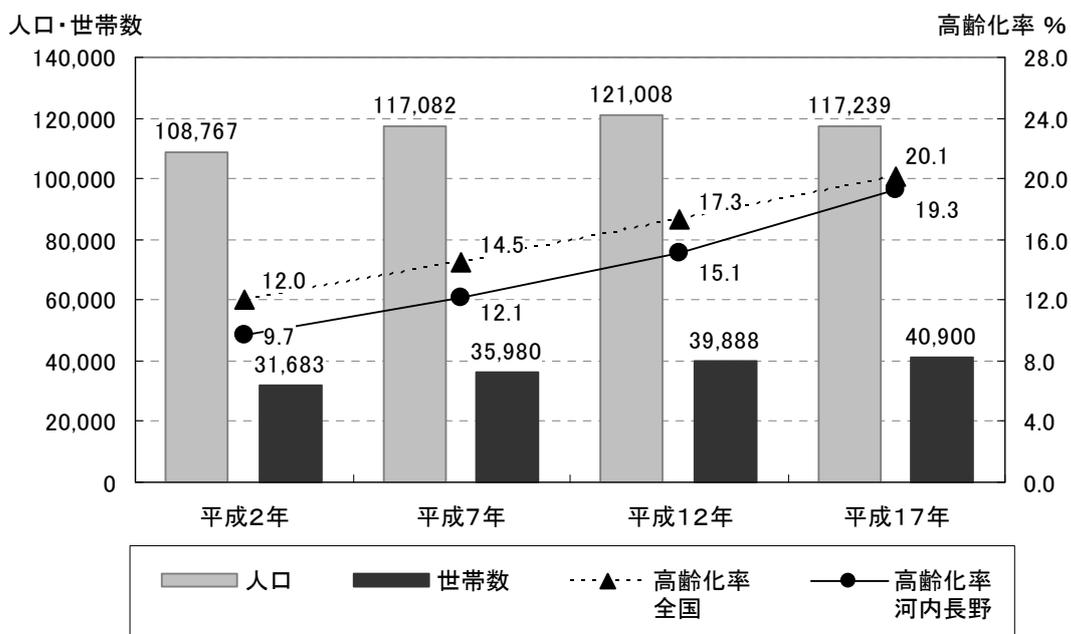
## 2. 人口

**増加傾向にあった人口は減少傾向になっており、高齢化が進行しています。**

大阪大都市圏近郊の住宅都市である本市では、国勢調査によりますと平成12年まで人口が増加傾向にありましたが、その後減少傾向となっています。世帯数は増加傾向が続いています。

高齢化率は、以前は全国平均よりも低く、若い世帯が多い特徴でしたが、近年では全国平均とほぼ同じ割合に近づいています。

■ 河内長野市の人口・世帯と高齢化率の推移

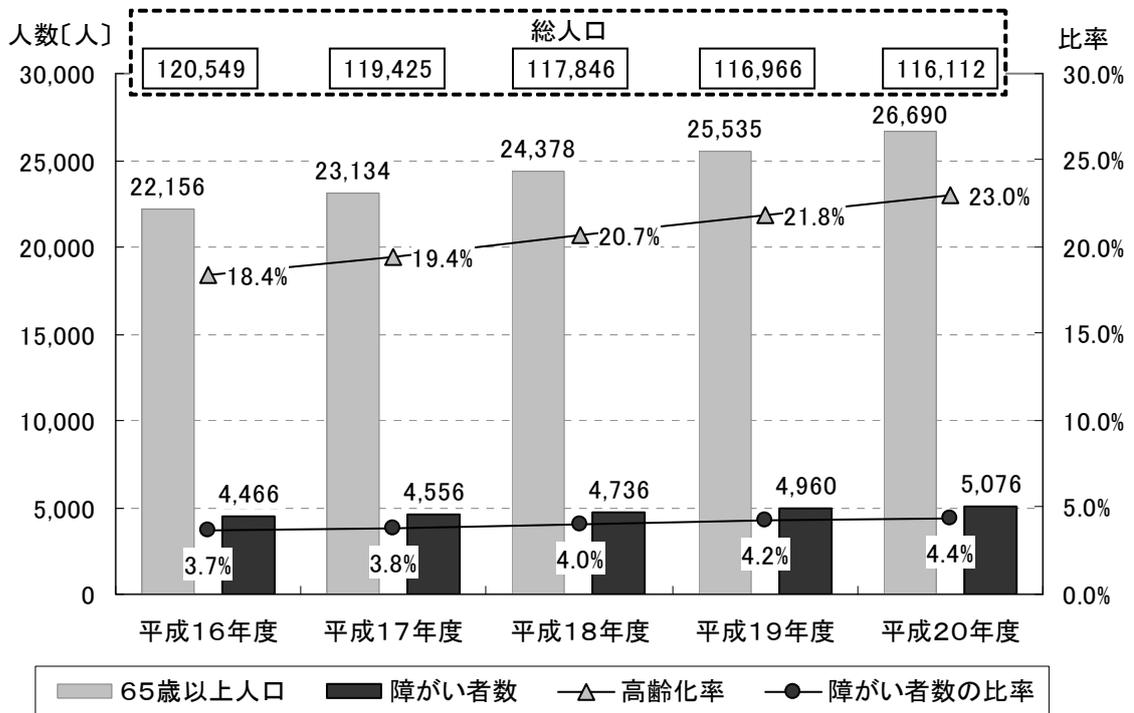


出典：国勢調査

：平成22年版河内長野市統計書

平成20年度の65歳以上の高齢者は26,690人、障がい者は5,076人となっています。

■ 河内長野市の高齢者数、障がい者数と人口に占める割合の推移



出典：高齢者数（企画政策室調べ）

：障がい者数（平成22年版河内長野市統計書、障がい福祉課調べ）

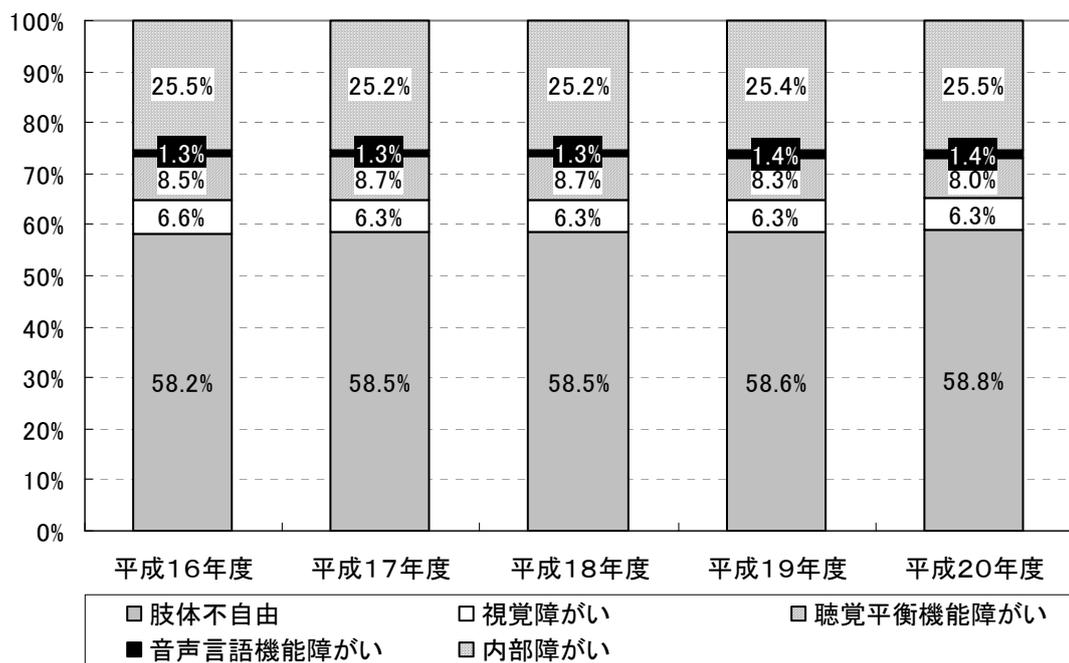
■ 身体障がい者の部位別人数の推移

単位〔人〕

	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
肢体不自由	2,047	2,094	2,177	2,246	2,290
視覚障がい	234	226	233	241	245
聴覚平衡機能障がい	298	311	325	318	313
音声言語機能障がい	45	47	48	53	55
内部障がい	896	904	938	974	992
合計	3,520	3,582	3,721	3,832	3,895

出典：平成22年版河内長野市統計書

■ 身体障がい者の部位別人数割合の推移



出典：平成22年版河内長野市統計書

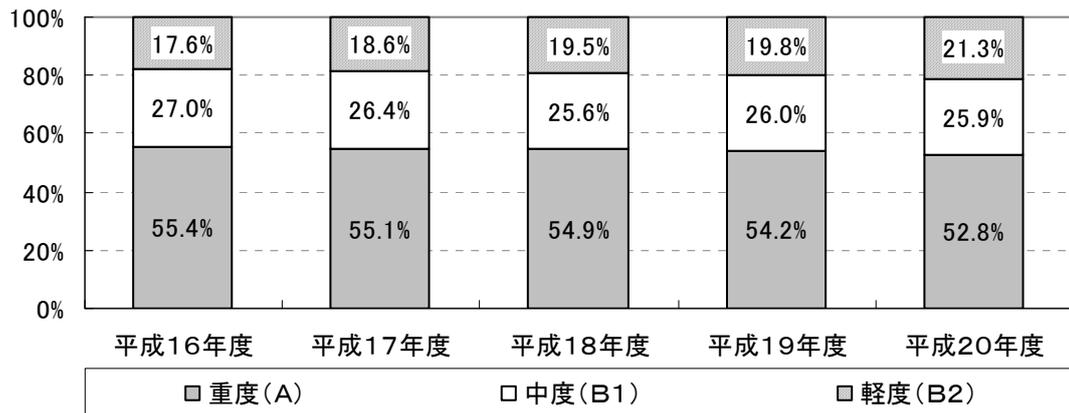
■ 知的障がい者数の推移

単位[人]

	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
重度(A)	302	305	313	326	332
中度(B1)	147	146	146	156	163
軽度(B2)	96	103	111	119	134
合計	545	554	570	601	629

出典：障がい福祉課調べ

■ 知的障がい者の程度別人数の割合の推移



出典：障がい福祉課調べ

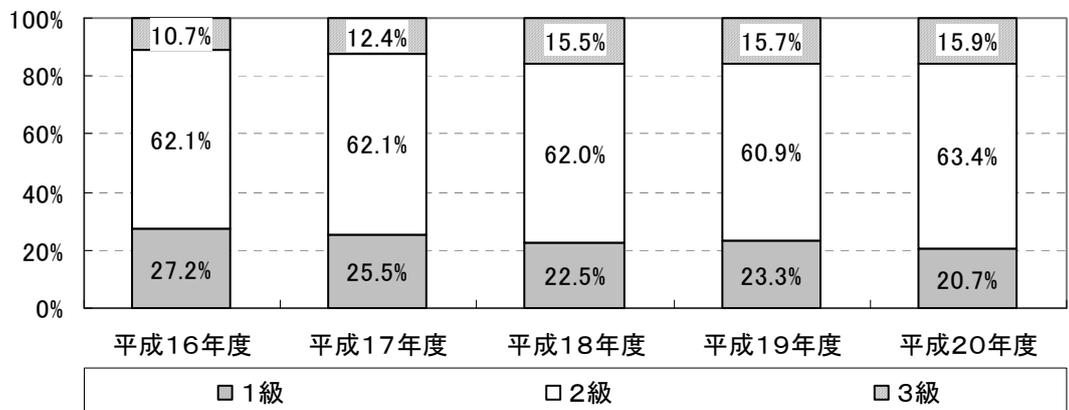
■ 精神障がい者数の推移

単位[人]

	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
1級	109	107	100	123	114
2級	249	261	276	321	350
3級	43	52	69	83	88
合計	401	420	445	527	552

出典：障がい福祉課調べ

■ 精神障がい者の等級別人数の割合の推移



出典：障がい福祉課調べ

## Ⅱ 重点整備地区の選定

### 1. 上位計画等の整理

**千代田駅、河内長野駅、三日月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千代田駅、長野地域における河内長野駅、三日月町地域における三日月町駅周辺は、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。また、これら主要駅に美加の台駅を加えた4駅のエリアをモックルコミュニティバスが結んでおり、主に市役所、図書館、病院などの公共施設へのアクセス充実を図っています。

#### 1-1. 第4次総合計画（抜粋）

##### (1) 交通体系の課題

車社会の進展に伴い、バス路線全体の利用状況は減少傾向にあり、維持・活性化が課題になるとともに、高齢化の進展に対応した公共交通サービスの提供など、公共交通ネットワークの充実が求められています。

また、公共交通や道路などにおけるバリアフリー化や放置自転車の防止などにより、高齢者や子ども、障がい者などが安全に移動できる交通環境の実現に向けて、市民・事業者・行政の協働による取り組みが重要となっています。

実現のための方策

- バスなどの公共交通サービスの維持・充実
- 公共交通・道路などのバリアフリー化
- 駅周辺における放置自転車の防止

##### (2) 道路の課題

今後急速に高齢化が進むと予測されていることから、バリアフリー化や安全対策を推進するとともに、既存の道路においても歩行者や自転車の利用などにも配慮した整備を行うなど道路環境の質的な充実が重要となっています。

さらに、防災面や消防・救急救助活動における道路の果たす機能の向上を図るとともに、道路の美化や維持管理などに地域住民が参加する仕組みの整備が求められます。

実現のための方策

- 環境や福祉に配慮した道路整備
- 環境・防災対策などによる多様な機能の維持・増進
- バリアフリー化された歩行者空間の形成
- 安全対策の推進
- 市民との協働による道路環境の向上
- 効率的、計画的な維持管理の推進

## 1-2. 都市計画マスタープラン（抜粋）

### （1）市街地整備の方針

#### ①中心市街地の整備

- 河内長野駅周辺市街地の都市基盤施設の整備と、河内長野駅前線をシンボルロードとして整備することで、『河内長野市の顔』の形成をはかります。
- 東西高野街道の合流の要所として栄えた河内長野駅周辺について、観光拠点の整備や、歴史的景観の整備をはかります。
- 広域および地域内の循環拠点として、商業機能だけでなく、教育・文化・福祉なども含めた「市民生活の質」の向上するための整備について、既存商店街の再整備など活性化方策の検討、まちづくり団体などとの協力による活性化事業の取り組み、災害に強い住まいとまちづくりを進めるため、防災広場の設置やバリアフリーも含めた面的整備の検討を進めます。

#### ②主要鉄道駅周辺市街地の整備

- 千代田駅周辺の整備（駅東側交通広場の整備、アクセス道路の整備、駐車場の検討、高度利用の促進など）を進めます。
- 三日市町駅周辺の整備（宿場町として栄えた駅周辺の歴史的な整備や、駅前住宅市街地としての整備や高度利用など）を進めます。

### （2）交通施設の課題

- 公共交通機関の利便性の向上をはかるため、鉄道輸送力の増強、バスの利便性の改善、駅前広場機能の改善（キッスアンドライドなどへの対応）などが課題です。
- 主要鉄道駅周辺での駐車対策（不法駐車対策など）が必要です。
- 交通安全への対応をはかるため、事故多発地点の改善、歩行者の安全対策が必要です。
- 社会・経済的な対応として、高齢化に対応した交通施設の整備（バリアフリー化、公共交通サービスの充実）、都市環境への対応（騒音、排気ガス）、また、自然・文化・歴史への対応（景観形成、テクルートの整備）が必要です。

### （3）交通施設の整備方針

#### ●身近な道路の整備

人と人がふれあえるコミュニティ空間として、身近な道路のネットワーク化をはかるとともに、地域間の循環が可能となるような、安全性や利便性、快適性を確保するための新設、改良を行います。

#### ●安全で災害に強い道路の整備

防災点検によって抽出される道路、橋梁について緊急度の高い施設から早急に整備を進めます。また、幹線道路の歩道整備、事故多発地点の改良、交通安全施設整備などを促進して交通事故の減少をはかります。

#### ●人にやさしい道路の整備

ノーマライゼーションの理念に基づき、道路施設のバリアフリー化、道路管理の充実をはかります。

#### ●公共交通機関の整備

環境への負荷が少ない公共交通機関の整備を促進し、利用増進をはかります。

#### (4) その他の公共公益施設の整備方針

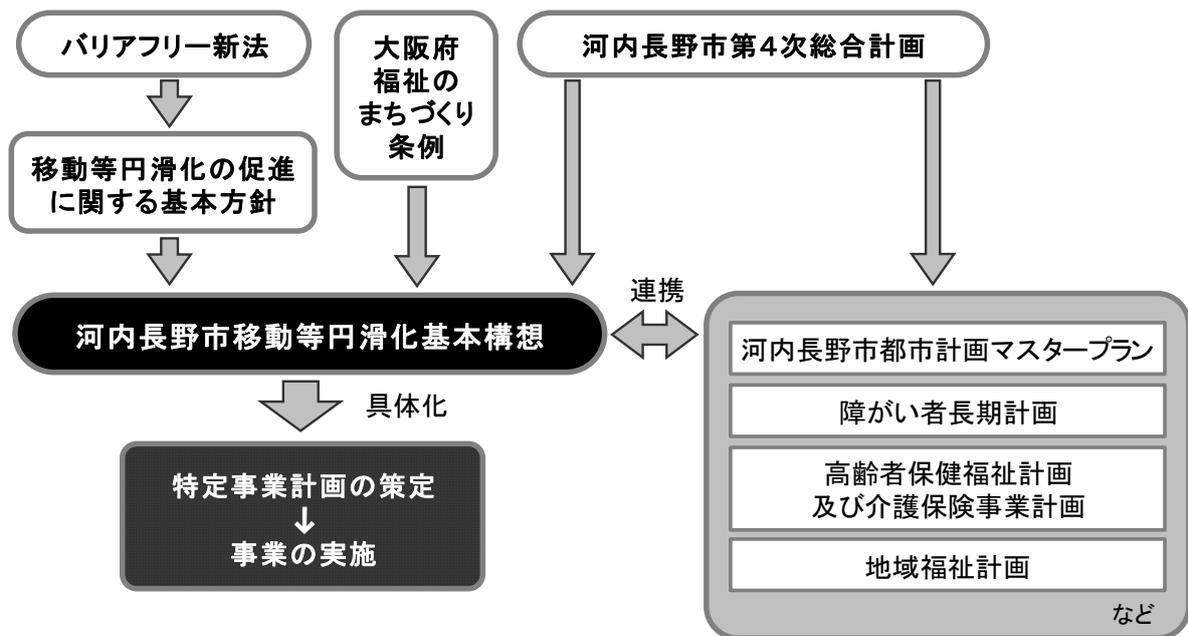
##### ●福祉のまちづくりの促進

大阪府福祉のまちづくり条例、移動等円滑化基本構想などにより、整備・改善に努めます。また、市営住宅においては、できる限りバリアフリー化を推進します。

### 1-3. 移動等円滑化基本構想の位置づけ

第4次総合計画および都市計画マスタープランで位置づけられているまちづくりの方針に従い、バリアフリー新法を踏まえた上で移動等円滑化基本構想を策定します。バリアフリー新法では高齢者や障がい者の移動等円滑化に特に配慮することになっています。そこで本市の「障がい者長期計画」、「高齢者保健福祉計画及び介護保険事業計画」、「地域福祉計画」などとも連携を取りつつ、移動等円滑化基本構想を基に特定事業計画の策定から事業実施まで具体的な取り組みを行い、移動等円滑化の実現を図ることとします。

#### ■ 基本構想の位置づけ



## 2. 地域の現状

### 2-1. 地域別人口等

8つの駅が交通の拠点となっています。

8つの駅が交通の拠点となっています。また、地域別の高齢者の状況は以下のとおりです。

#### ■ 高齢化の校区別特性

(単位:人)

圏域名 小学校区	総人口	高齢者	
		人口	高齢化率
<b>千代田地域</b>	<b>28,976</b>	<b>5,648</b>	<b>19.5%</b>
千代田小学校区	16,457	3,254	19.8%
楠小学校区	12,519	2,394	19.1%
<b>長野地域</b>	<b>24,032</b>	<b>5,750</b>	<b>23.9%</b>
長野小学校区	15,259	3,320	21.8%
小山田小学校区	8,773	2,430	27.7%
<b>三日市地域</b>	<b>20,964</b>	<b>4,016</b>	<b>19.2%</b>
三日市小学校区	11,170	2,328	20.8%
南花台東小学校区	5,606	931	16.6%
南花台西小学校区	4,188	757	18.1%
<b>西地域</b>	<b>10,205</b>	<b>2,984</b>	<b>29.2%</b>
天野小学校区	5,276	1,568	29.7%
高向小学校区	4,929	1,416	28.7%
<b>加賀田地域</b>	<b>13,601</b>	<b>3,643</b>	<b>26.8%</b>
加賀田小学校区	7,601	1,793	23.6%
石仏小学校区	6,000	1,850	30.8%
<b>東地域</b>	<b>18,868</b>	<b>4,028</b>	<b>21.3%</b>
天見小学校区	1,063	360	33.9%
川上小学校区	9,529	2,465	25.9%
美加の台小学校区	8,276	1,203	14.5%
<b>合計</b>	<b>116,646</b>	<b>26,069</b>	<b>22.3%</b>

出典：第4期河内長野市高齢者保健福祉計画及び介護保険事業計画  
：住民基本台帳および外国人登録（平成20年9月末時点）

■ 日常生活圏と高齢者の状況



※ ①は人口、②は高齢者人口、③は高齢化率

出典：第4期河内長野市高齢者保健福祉計画及び介護保険事業計画  
：住民基本台帳および外国人登録（平成20年9月末時点）

## 2-2. 公共施設の分布

市域の北部に公共施設が多く立地しています。

千代田駅から三日市町駅にかけて、主に鉄道以西に商業施設や文化・スポーツ施設、福祉施設などの公共施設が多く立地しています。千代田駅、河内長野駅、三日市町駅周辺は、拠点性のより高い地域となっています。

### ■ 主な公共施設の分布状況



### ■ 鉄道駅周辺の主な公共施設

鉄道駅	駅から約1 k mの範囲にある施設	
千代田駅	千代田公民館 千代田台保育園（含：子育て支援センター千代田台）	大阪南医療センター 寺ヶ池公園（総合公園）
汐ノ宮駅	大阪南医療センター	
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） 保健センター 休日急病診療所 長野公園	総合体育館（含：運動場） 福祉センター ラブリーホール 武道館
三日市町駅	三日市市民ホール・窓口センター（フォレスト三日市内） 三日市公民館	総合体育館（含む運動場） 福祉センター 南花台公民館
美加の台駅	子ども教育支援センター	
千早口駅	天見公民館	

## 3. 鉄道交通の現状

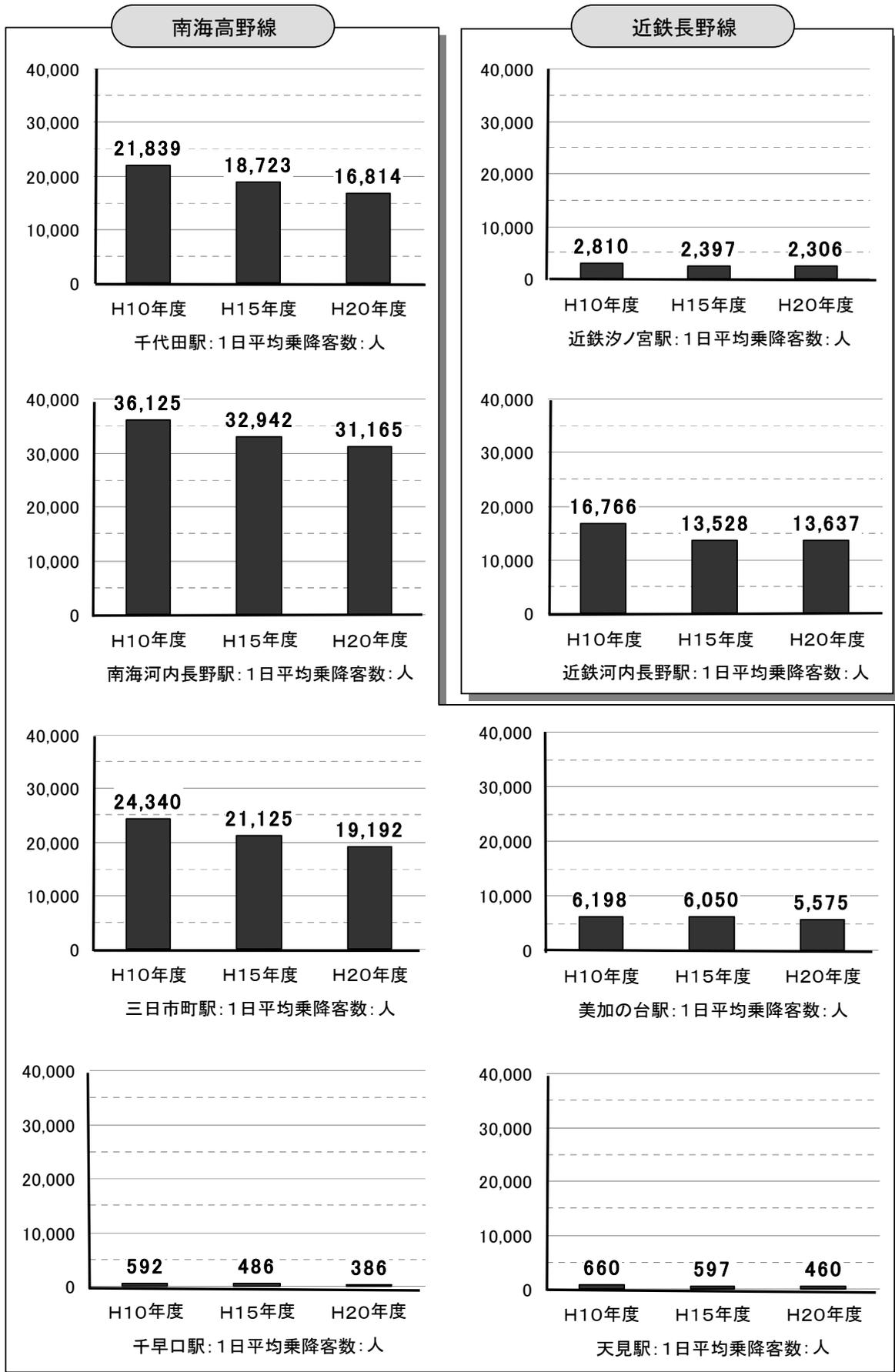
### 3-1. 乗降客数

**駅乗降客数は減少傾向にあります。**

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。それら全ての駅について、駅乗降客数は減少傾向にあります。

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。次いで、三日市町駅、千代田駅、美加の台駅となっています。また、これらの駅がバス路線の起点となっています。

■ 駅ごとの1日平均乗降客数の推移



出典：南海電鉄、近鉄電車

### 3-2. 駅舎内のバリアフリー整備

エレベーターやエスカレーター、車いす用トイレが未整備の駅があります。

エレベーターやエスカレーターが未整備の駅においては、縦移動のバリア解消に向けてさらなる改善が望まれます。また、車いす用トイレも、千代田駅、三日市町駅、美加の台駅以外は未整備となっています。

#### ■ 鉄道駅のバリアフリー整備状況

	駅名	構造	エレベーター設置状況		エスカレーター設置状況		車いす用 トイレ	その他
			改札内	改札外	改札内	改札外		
南海	千代田駅	橋上	—	—	2基,各ホーム1方向	2基 (2方向)	○	
	河内長野駅	橋上	—	※注1	—	1基 (1方向)	—	
	三日市町駅	橋上	2基 (各ホーム)	※注1	2基,各ホーム1方向	—	○	
	美加の台駅	地下	—	—	—	—	○	階段昇降機あり
	千早口駅	平面 地下通路	—	—	—	—	—	
	天見駅	平面 地下通路	—	—	—	—	—	
近鉄	河内長野駅	橋上	—	※注1	1基 (1方向)	—	—	車椅子通路あり
	汐ノ宮駅	平面	—	—	—	—	—	

※注1: 駅前広場から橋上部まで1基

出典：南海電鉄、近鉄電車

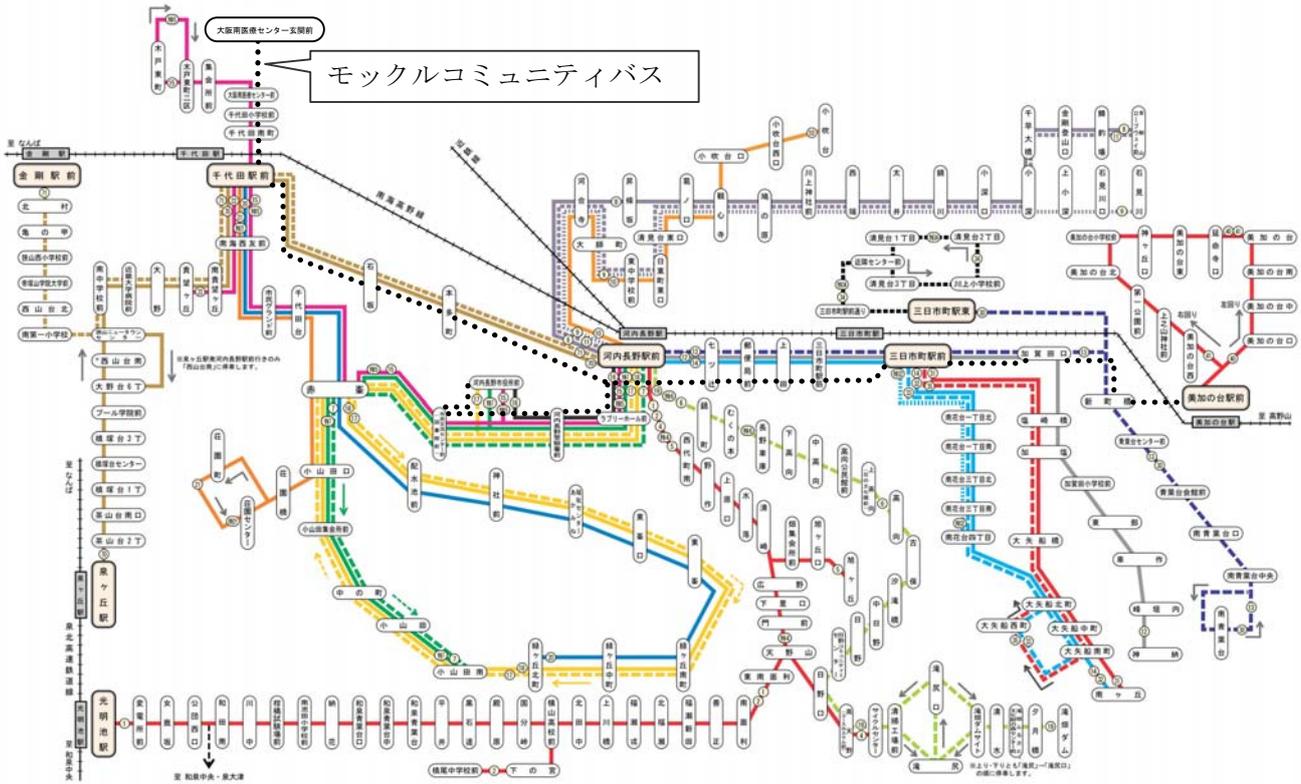
#### 4. バス交通の現状

河内長野駅、千代田駅、三日市町駅はバス路線の起点であり、利用が集中しています。

河内長野駅をはじめ、千代田駅、三日市町駅がバス路線の起点となっており、バスの利用が集中しています。また、これら3駅に美加の台駅を加えた4駅をモックルコミュニティバスが結んでおり、市役所、図書館、病院などの公共施設へのアクセス充実を図っています。なお、バスについても電車の乗降客数とともに年々減少傾向にあります。

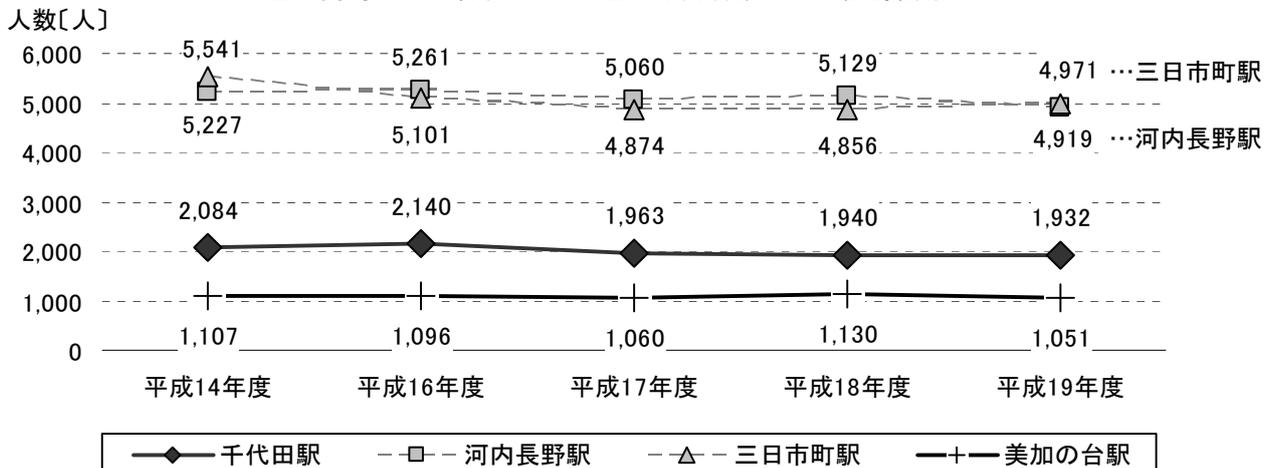
河内長野営業所在籍車両のバリアフリーの状況は、ノンステップバス11両（モックルバス3両を含む）、ワンステップバス40両（日野・滝畑コミュニティバス2両を含む）の計51両となっており、全てバリアフリー対応となっています。

■ 南海バス運行系統図（河内長野営業所）



出典：南海バス（平成22年8月時点）【付記：モックルコミュニティバス】

■ 南海バス 各駅別の1日当り乗降客数（河内長野営業所）



※グラフ中の数値は、モックルバス乗降客数は含みません。

出典：南海バス

## 5. 重点整備地区の選定

千代田駅周辺および美加の台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。

平成14年3月に南海・近鉄河内長野駅周辺地域において移動円滑化基本構想を策定しており、三日市町駅は平成19年3月までにバリアフリー化の工事を完了しています。これらの経緯を踏まえた上で、千代田駅および美加の台駅周辺を重点整備地区の候補とします。なお、両駅は他の特定旅客施設と比べると、以下の点から拠点性の高い地域となっています。

### <南海千代田駅>

- 駅の乗降客数が1日平均16,000人を越えており、周辺住民の交通拠点となっています。
- 都市計画マスタープランにおいて、主要鉄道駅周辺市街地として整備（駅東側交通広場、アクセス道路、駐車場、高度利用の促進など）を進める方針となっています。
- 駅周辺には、商業施設や公共施設、医療施設など相当数の利用者が見込まれる施設が立地しています。

### <南海美加の台駅>

- 駅の乗降客数が1日平均5,000人を越えており、周辺住民の交通拠点となっています。

移動等円滑化の促進に関する基本方針（国家公安委員会、総務省、国土交通省）「抜粋」によると、1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上である鉄道駅は、平成22年までに原則としてエレベーター又はエスカレーターを高低差5メートル以上の鉄道駅に設置することを始めとした移動等円滑化を実施するとあります。

千代田駅および美加の台駅は1日に5,000人以上の利用者がありますが、エレベーターが未設置であるため、移動等円滑化が急務となっています。

これらのことから、千代田駅および美加の台駅周辺を重点整備地区として、移動等円滑化基本構想を策定するものとします。

# Ⅲ 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

千代田駅および美加の台駅の周辺を重点整備地区として、両駅舎や生活関連施設、生活関連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、高齢者や障がい者、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

重点整備地区において取り組む特定事業の目標とする整備時期は、次のとおりです。

整備時期	短期	中長期
整備期間	5年以内	5年を超える

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。また、地権者等との調整や財政状況等により、整備時期が前後することがあります。

## 3. 整備の基本方針

本市においては、平成14年3月に河内長野駅周辺を重点整備地区として「河内長野市移動円滑化基本構想」を策定し、その中でバリアフリー整備における基本方針が示されており、今回は、この基本構想の「基本方針」を踏まえながら、下記の方針とします。

### 3-1. 日常生活の交通拠点としてだれにもやさしい駅舎をめざします

日常生活を送る中で交通の拠点となる駅は、誰にとっても安心・安全で快適に利用できる環境が整っていることが求められます。特に体が不自由な方や多くの荷物を抱える方にとっては、移動しやすいよう設備や体制が整っていることが重要です。

市民の交通拠点として、全ての人の移動に配慮した設備の整備を行うとともに、人の手助けのある、誰にもやさしい駅舎を目指します。

### 3-2. 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、特に高齢者や障がい者がよく利用する施設を生活関連施設と位置づけ、これらの施設を結ぶ道路等を生活関連経路として、生活関連施設・生活関連経路が連続して一体的にバリアフリーとなるよう整備を進めます。これらの移動空間を整備することで、面的なバリアフリー環境の確保が期待できます。さらに、場所によっては路線バスを利用した移動が現実的である地区があるため、乗務員のサービスを含めた路線バスのバリアフリー化を進めます。

### 3-3. 誰もが安心・安全で自由に移動できるやさしいまちをめざします

本基本構想において定める重点整備地区で優先的にバリアフリーに向けた事業を進めるとともに、将来的には、全市域においてバリアフリー整備を展開していくことが求められます。市民に対する意識啓発なども同時に行い、高齢者や障がい者、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。

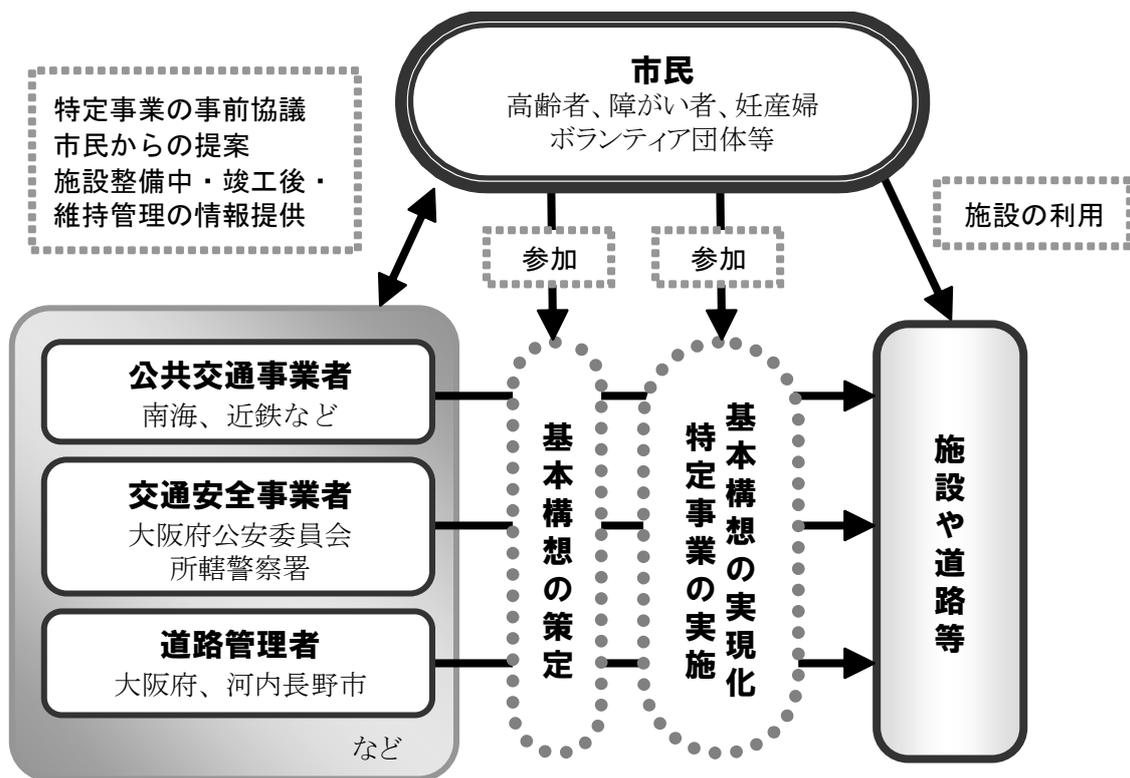
### 3-4. 心のバリアフリーをめざします

誰にとっても移動がしやすい環境は、設備面で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。困っている人を助ける行動によって、バリアフリー環境がより充実してきます。高齢者や障がい者等の移動を手助けすることや、違法駐車、違法駐輪がバリアとなっていることについての理解や意識づくりを進めるとともに、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、心のバリアフリーをめざします。

### 3-5. 市民や事業者の積極的な参加をめざします

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、民間施設管理者等であり、高齢者、障がい者等をはじめとする市民一人一人がそれぞれの施設の利用者です。基本構想の策定にあたっては、市民の積極的な参加を求め、問題点の把握や改善点の抽出等に取り組み、生活者の視点で望ましい環境を整備していくことが大切です。基本構想策定の過程で築かれた人と人とのつながりを将来に渡って継承しつつ、今後の特定事業の実施においても、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。

#### ■ 市民や事業者参加によるバリアフリー整備



## 4. 推進体制及びフォローアップ

各事業者は、この基本構想に基づき特定事業として取り上げた項目について事業計画を作成し、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、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。

また、事業の推進にあたっては、「計画 (Plan)」⇒「実施 (Do)」⇒「評価 (Check)」⇒「見直し (Action)」のサイクルを繰り返し事業のフォローアップを行います。

## IV 重点整備地区について

### 1. まちのバリアフリーに関するアンケート調査の実施

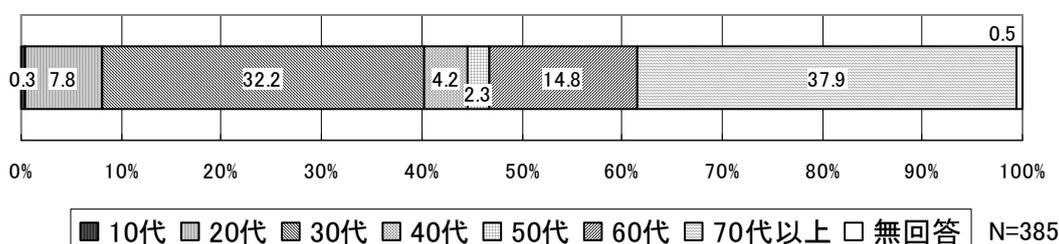
#### 1-1. 調査の概要

市民、公共交通機関、民間事業者、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などを促進するために広く市民に意見を聞くことを目的に、千代田駅および美加の台駅の利用が想定される高齢者、障がい者および子育て世代を対象にアンケートを実施し、計385名の方から回答をいただきました。

#### 1-2. 回答者の属性

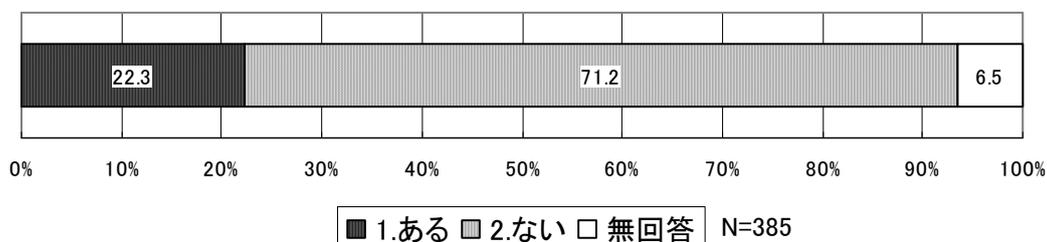
##### (1) 年齢

高齢者、障がい者及び子育て世代を主な対象としてアンケートを行いました。「70代以上」が最も多く約38%、続いて「30代」が約32%となっています。

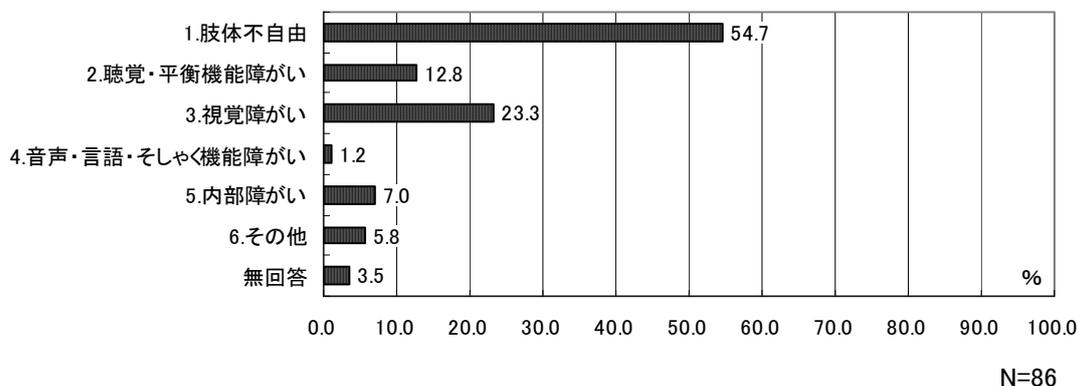


##### (2) 障がいの有無

障がい者の団体や障がい者福祉センター（あかみね）利用者に対してもアンケートを実施しましたが、身体に障がいがあるが「2. ない」が約71%と最も多く、「1. ある」は約22%でした。



障がいの種類は、「1. 肢体不自由」が最も多く約55%、次に「3. 視覚障がい」が約23%となっています。



## 2. 千代田駅周辺

### 2-1. 重点整備地区の範囲

千代田駅を中心に半径約500mの徒歩圏を目安として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

千代田駅周辺は、市の北部に位置し、北の玄関口として市街地を形成しており、大阪南医療センター等の病院や公共施設、商業施設等が立地しています。また、千代田駅周辺地区は、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、千代田駅周辺の半径約500mの徒歩圏を目安として、下図の通り重点整備地区とします。重点整備地区では、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。

### 2-2. 生活関連施設の選定

千代田駅をはじめ、西友、大阪南医療センター、りそな銀行、千代田公民館を生活関連施設に位置づけ、各施設を結ぶ経路を生活関連経路及び準生活関連経路とします

#### (1) 千代田駅

(注1参照)

1日平均16,000人以上の乗降客数があり、アンケートでも最も多く使う施設に挙げられています。

#### (2) 西友 千代田店

店舗面積が1,000㎡を超える大規模小売店舗に該当し、日常生活に密着した最寄品を取り扱うため、多くの住民に利用され、高齢者や障がい者の利用も多く、また、アンケートでも千代田駅に続いて2番目に多く使う施設に挙げられています。

#### (3) 大阪南医療センター

地域の中核となる医療施設です。普段から多くの高齢者や障がい者に利用されており、アンケートでも西友に続き3番目に多く使う施設に挙げられています。

#### (4) りそな銀行 河内千代田支店

駅前に立地する金融機関で窓口業務を行っており、普段から多くの住民に利用されており、アンケートでも大阪南医療センターに続き4番目に多く使う施設に挙げられています。

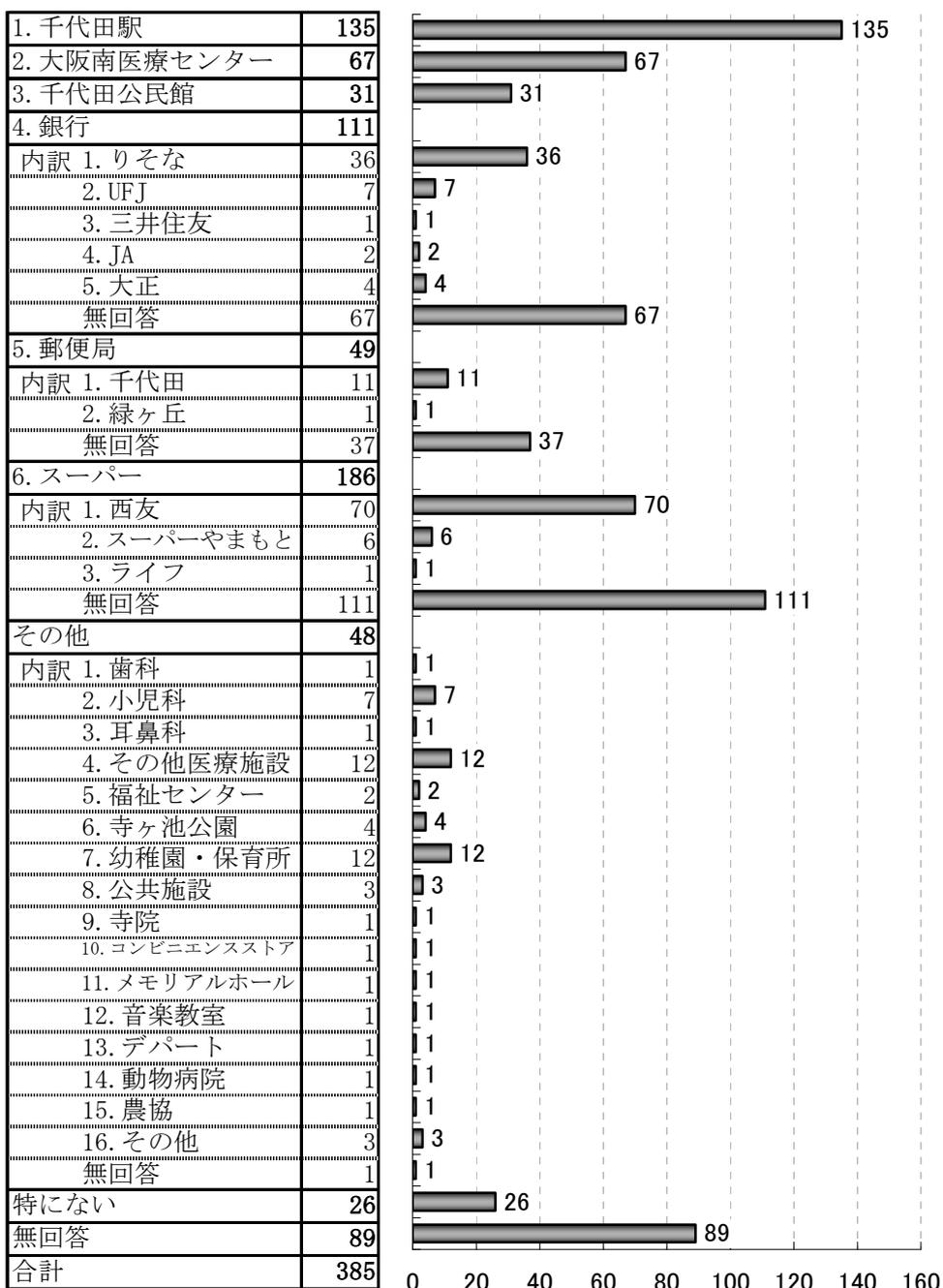
#### (5) 千代田公民館

駅周辺地域の公民館として住民の各種活動に利用されており、アンケートでもりそな銀行に続き5番目に多く使う施設に挙げられています。

(注1) 生活関連経路=生活関連施設を相互に結ぶ経路であって、移動等円滑化基準を既に満たしている経路、あるいは今後満たすように整備を行っていく経路

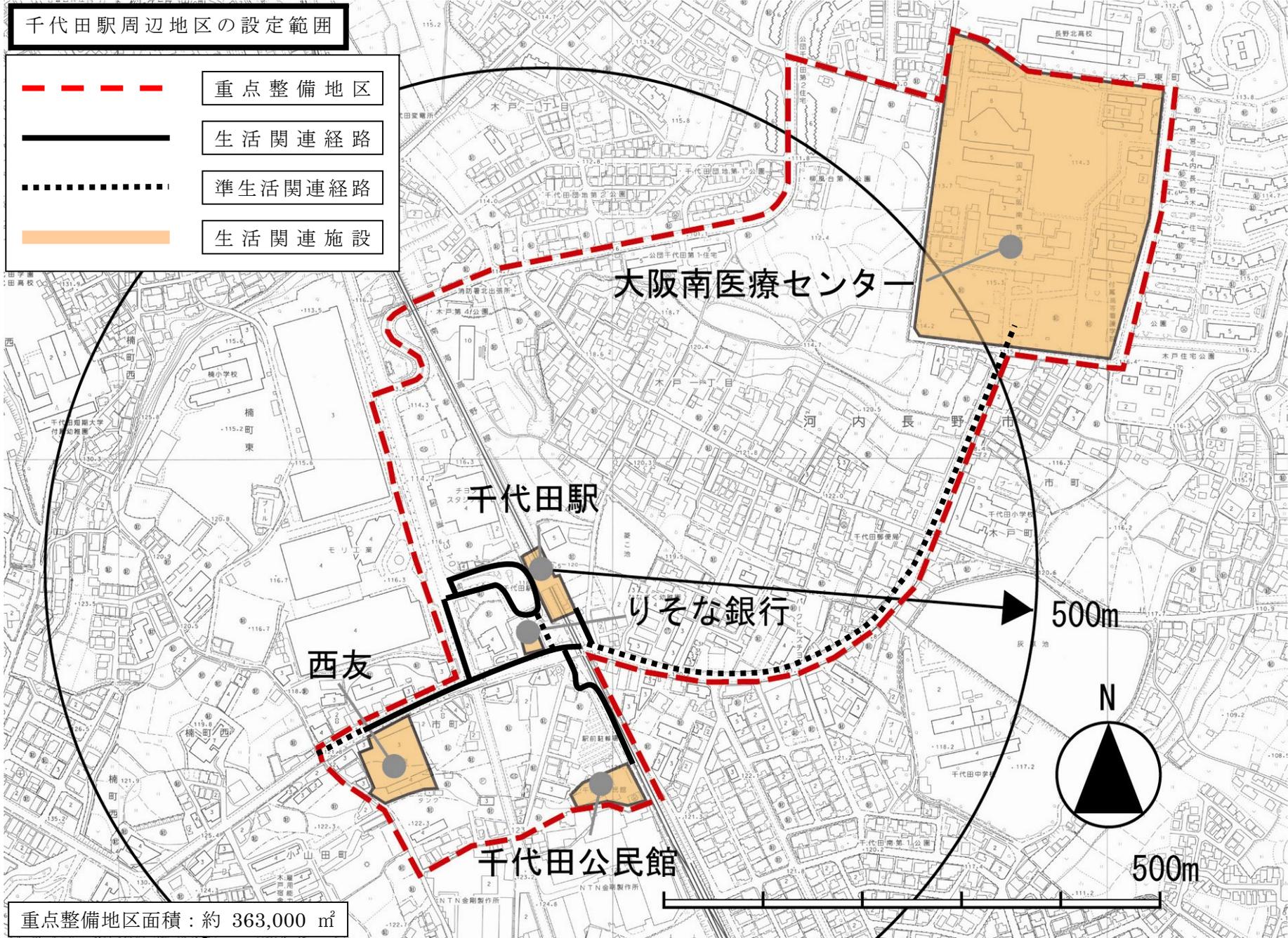
準生活関連経路=移動等円滑化基準を満たすような整備は当面困難ですが、生活関連経路に準ずる経路として位置づけることが必要な経路

■ 千代田駅周辺でよく使う施設



千代田駅周辺地区の設定範囲

-  重点整備地区
-  生活関連経路
-  準生活関連経路
-  生活関連施設



重点整備地区面積：約 363,000 m<sup>2</sup>

### 3. 美加の台駅周辺

#### 3-1. 重点整備地区の範囲

美加の台駅から約500mの徒歩圏を目安として、郵便局と商業施設を結ぶ範囲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

美加の台駅は市の南部に位置し、美加の台団地の整備に伴い整備された駅であり、美加の台団地へのバスターミナルとなっています。駅周辺から少し離れると坂道の多い地形であり、住宅地域も多くは高台に立地しており、自家用車やバイク、路線バスでの移動が多くなっています。

これらのことから、美加の台駅から約500mの徒歩圏を目安として、郵便局、スーパーを結ぶ範囲を重点整備地区とします。重点整備地区では、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。

#### 3-2. 生活関連施設の選定

美加の台駅をはじめ、デイリーカナートはやし、美加の台郵便局を生活関連施設に位置づけ、各施設を結ぶ経路を生活関連経路及び準生活関連経路とします

##### (1) 美加の台駅

1日平均5,000人以上の乗降客数があり、アンケートでも最も多く使う施設に挙げられています。

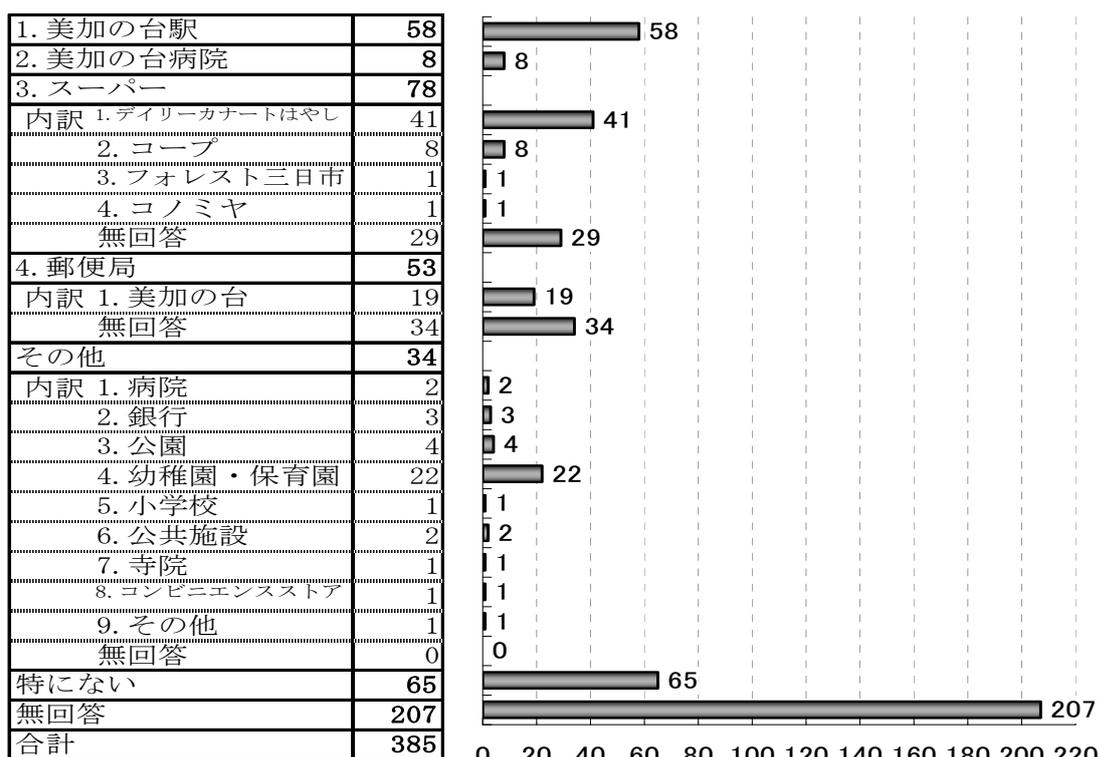
##### (2) デイリーカナートはやし

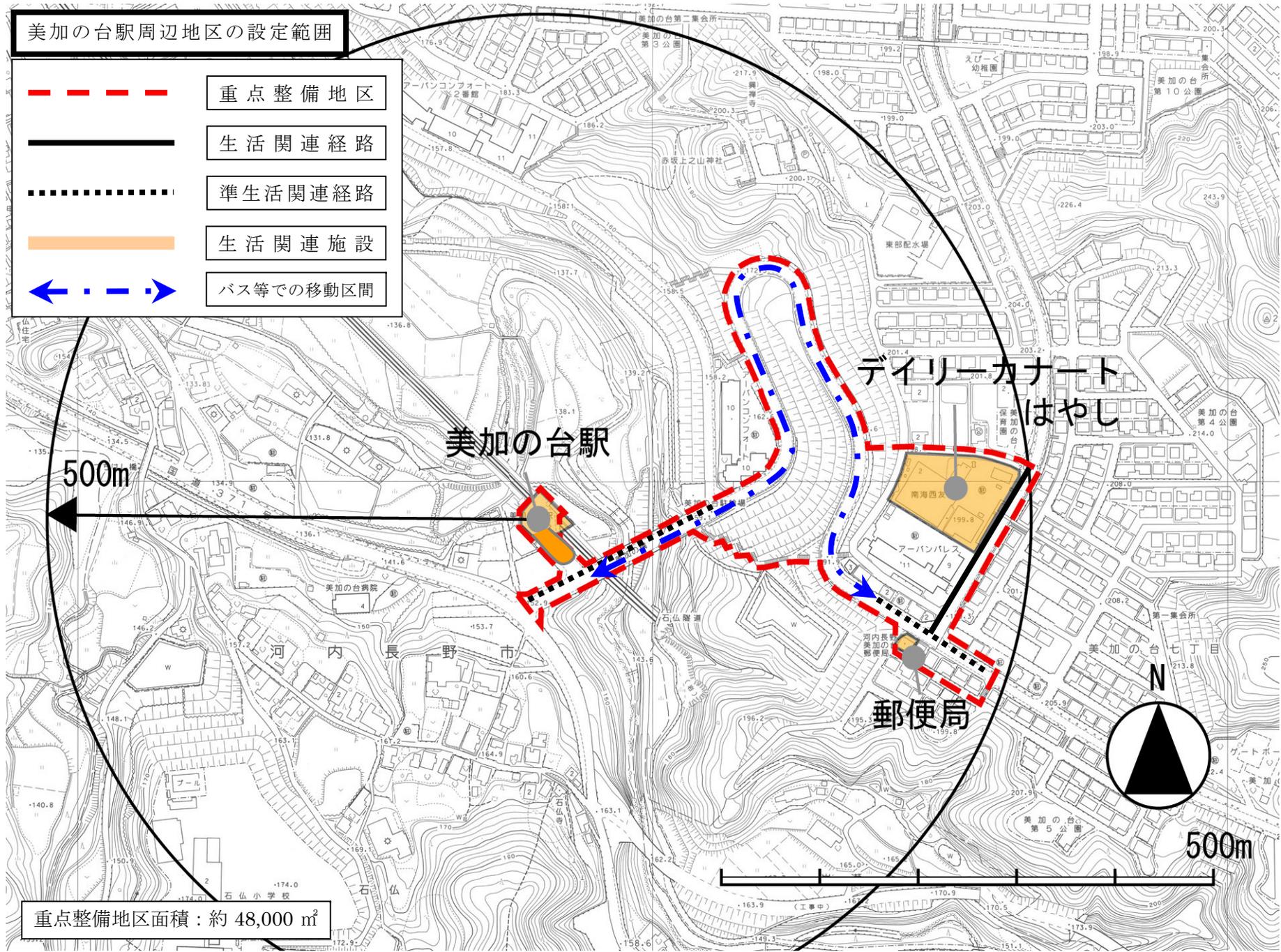
美加の台地区の核となる商業施設であり、周辺住民が日常的に利用しており、高齢者や障がい者も多く利用しています。アンケートでも美加の台駅に続いて2番目に多く使う施設に挙げられています。

##### (3) 美加の台郵便局

美加の台地区にある唯一の郵便局であり、周辺住民をはじめ、高齢者や障がい者の利用も多いです。

■ 美加の台駅周辺でよく使う施設





# V 重点整備地区の現状と課題

## 1. 生活関連施設

### 1-1. 旅客施設（駅舎など）

#### (1) 千代田駅

##### ① 駅の概要

エレベーターが設置されていないため、車いすでのホームへのアクセスは車いす対応のエスカレーターを使用して、駅員等の補助により行います。そのため、駅前広場やバスロータリーからホームまでの経路の移動等円滑化が大きな整備課題となっています。

項目	課題	写真
ホームへのアクセス	バスロータリー→エスカレーター／階段→改札→階段（エスカレーターは1方向のみ）	
エスカレーター	各ホームから1方向1基ずつ 駅前広場から改札口まで上り用、下り用1基ずつ	写真1 写真2
エレベーター	なし	
車いすで使用可能なトイレ	専用トイレ（改善が必要）	写真3
視覚障がい者誘導用ブロック	敷設済み（改善が必要）	写真4
点字案内板	なし	
券売機等の使いやすさ	車いす対応に課題あり	写真5
ホーム列車案内	音声案内、LED表示案内	
ホームの待合室	入口に段差（スロープ）あり	写真6

写真1 ホームの階段とエスカレーター



写真2 改札外のエスカレーター



写真3 車いす対応トイレ

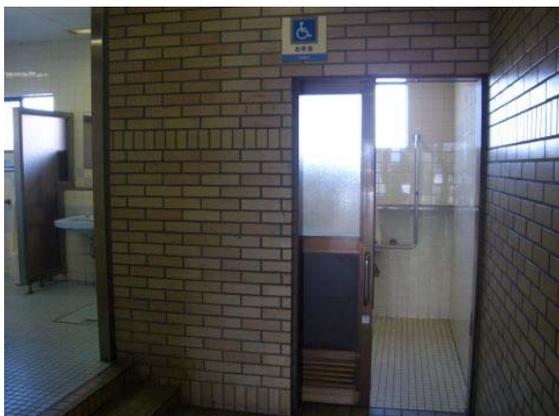


写真4 ホームの視覚障がい者誘導用ブロック



写真5 券売機



写真6 ホームの待合室



## ②タウンウォッチングによる意見と整備課題

高齢者、障がい者、健常者が共に駅周辺を歩くことでバリアの実態や問題点を共有し、バリアフリー整備について議論を深める目的でタウンウォッチングを実施しました。そこで挙げられた参加者の意見や整備課題を以下に整理します。

注：参加者の意見の欄について「身体障がい者」と表記しているものは、「車いす利用者」、「視覚障がい者」、「聴覚障がい者」以外の障がいのある参加者です。  
(他のページも同様)

対象	参加者の意見	整備課題
駅舎	●車いす利用者、視覚障がい者および介助者 エスカレーターへの視覚障がい者誘導用ブロックがついていない。	■駅舎内における視覚障がい者誘導用ブロックの明度差を明確化 ■階段や改札口などに音声案内を設置 ■東側出口のバリアフリー化
	●車いす利用者、行政 視覚障がい者の事故防止のため、エスカレーターには点状ブロックのみの設置となる。	
	●視覚障がい者、身体障がい者 視覚障がい者誘導用ブロックに色がなく区別がつきにくい。階段や改札口などに音声案内がない。	
	●身体障がい者 東側の階段を利用する人も多いので、対策をしてほしい。	
券売機	●車いす利用者 音声案内機能付きの券売機に誘導する音声案内が無い。蹴込みがなく設置位置が高いため使いにくい。作る前に意見を言える場がほしい。	■音声案内機の充実化 ■蹴込みの設置、表示の改良など障がい者の利便性の改善
	●身体障がい者 小銭を入れやすい大型の硬貨投入口が付いた券売機を設置してほしい。	
	●視覚障がい者(介助者) 音声案内機能付きの1台は身体障がい者が使いやすいように改良すべき。	

視覚障がい者誘導用ブロックと  
床材の色が同調している



券売機（右は音声案内機能付き）



料金表	<p>●視覚障がい者、高齢者</p> <p>点字料金表の設置位置が高くて使いにくい。</p>	<p>■点字案内の設置場所の変更</p> <p>■料金表などの文字の大きさの改良</p>
	<p>●高齢者</p> <p>字が小さくて見にくい。もう少し大きい表示にしてほしい。</p>	
窓口	<p>●聴覚障がい者</p> <p>携帯筆談器は改札口に置いておくほうがいい。</p>	<p>■携帯筆談機の有効活用</p>
改札口	<p>●身体障がい者</p> <p>車いすが通れる広い自動改札口が必要。</p>	<p>■幅が広い改札機の導入</p>
エスカレーター	<p>●車いす利用者</p> <p>車いすが乗るときにステップ3段分を使ったが狭くて怖い。4段分を使わないと電動車いすに対応できない。エスカレーターでも車いすの転落事故があるなど大変危険なのでエレベーターを設置してほしい。改札内も上下両方向のエスカレーターがあるといい。視覚障がい者誘導用ブロックがない。呼び出しベルの位置が高い。エスカレーターを使っている間、他の利用者を待たせてしまうのが申し訳ない。</p>	<p>■電動車いすに対応したエスカレーターの再検討</p> <p>■誰もが使いやすい設備への見直し</p>
	<p>●聴覚障がい者</p> <p>聴覚障がい者は声が聞こえないし、しゃべれないのでインターホンにカメラを取り付けてほしい。</p>	
	<p>●高齢者</p> <p>車いす利用者がエスカレーターを使うときは一般の方の利用を止める必要があるので、安全面も考えるとエレベーターが必要。エスカレーター横に配管が出っ張っている。東側階段にエスカレーターを設置する必要がある。</p>	

エスカレーターに乗り込む



エスカレーターの準備 (タイヤ止め)



ホーム	<p>●車いす利用者</p> <p>ホームに降りるエスカレーターがない。</p> <p>内方線がない。(視覚障がい者の転落の危険性)</p> <p>ホームが斜めになっている。(転落の危険性)</p> <p>階段下に柵があるのが良い。</p>	<p>■ホームをフラットに改善</p> <p>■転落防止策の導入</p> <p>■誰もが分かりやすい乗降口の表示</p>
	<p>●視覚障がい者</p> <p>単独行動の際、電車の乗降口がわからないので、転落の危険性がある。足の感覚で乗降口がわかるようにしてほしい。</p> <p>車両の連結部分に転落防止用の器具(ガードスクリーン)が付いているが、車体を触って扉位置を確認するのは怖い。</p> <p>点状ブロックの内側に警告用のブロックを設置しないと、乗降口を探している時に転落する危険がある。</p> <p>乗降口の場所を表す点状ブロックを1～2枚設置すると、わかりやすくなる。</p>	
	<p>●聴覚障がい者</p> <p>ホームでは急行電車の通過が分からなくて危ない。</p>	
自動販売機	<p>●車いす利用者</p> <p>ホームにある飲料用自動販売機では、車いす利用者にはボタンが高く押せない。</p>	<p>■誰もが使いやすい自動販売機の導入</p>
待合室	<p>●車いす利用者、視覚障がい者、身体障がい者</p> <p>入口のドアが重いし勝手に閉まってしまうので、自動ドアにしてほしい。</p> <p>待合室は広くて利用しやすいが、出入口の改善が必要。</p>	<p>■出入口の改善(段差解消、扉の自動化)</p> <p>■案内表示の改善</p>
	<p>●聴覚障がい者</p> <p>待合室で待っている時、緊急時も含めて見える情報が欲しい。</p>	
	<p>●身体障がい者</p> <p>待合室の入口が急勾配なので、車いすでは入りづらいので、入口はフラットにしてほしい。</p>	

内方線のない視覚障がい者誘導用ブロック



ホームの待合室入口のスロープ



ト イ レ	<p>●車いす利用者</p> <p>車いすの案内表示が無い。オストメイトと介護ベッドが無い。水洗レバーが押しにくい。インターホンのボタンは押しやすいが、床ボタンもほしい。便座が少し低く、幅が狭い。便器に背もたれが無い。鏡が無い。荷物置き場が無い。ゴミ箱があって良い。手すりが可動式で使いやすい。</p>	<p>■車いす対応トイレの設備の充実化</p> <p>■トイレットペーパーの設置方法の改善</p> <p>■出入口の段差の解消</p> <p>■洋式トイレの導入</p>
	<p>●車いす利用者、聴覚障がい者</p> <p>車いす対応トイレにトイレットペーパーを常時設置してほしい。</p>	
	<p>●車いす利用者、身体障がい者</p> <p>トイレットペーパーの販売機が段の上にしかないので、車いす利用者は購入できない。購入できる場所に設置してほしい。</p>	
	<p>●身体障がい者</p> <p>車いすでも不自由なく回れるような広さがほしい。ベビーベッドを設置してほしい。</p>	
	<p>入口のすりガラスが薄く、ガラス部分が大きいので、プライバシーが保たれない。ガラス部分を小さくしてほしい。</p> <p>トイレ（男性用・女性用共）の入口に、2段ほど段差があるので利用しにくい。</p>	
	<p>●聴覚障がい者</p> <p>トイレ（男性用・女性用共）に洋式トイレがなく足が不自由な人が座りにくい。</p>	

車いす対応トイレ



トイレットペーパーの販売機



エ レ ベ ー タ ー	<p>●身体障がい者</p> <p>バス停がロータリーと銀行の前と2箇所あり、高低差があるので、それぞれの高さでエレベーターが止まるようにしてほしい。</p>	<p>■バス停からの導線を考慮したエレベーター設置場所の検討</p> <p>■実際の利用方法に合致したエレベーターの設置場所の検討</p>
	<p>改札階から地上を結ぶエレベーターは線路の両側に付けてほしい。</p>	
	<p>東側は高低差がないのでエレベーターを計画しやすい。</p>	
	<p>東と西の出入口とそれぞれのホームに、計4基取り付けのが一番いい。</p>	

### ③アンケートによる意見

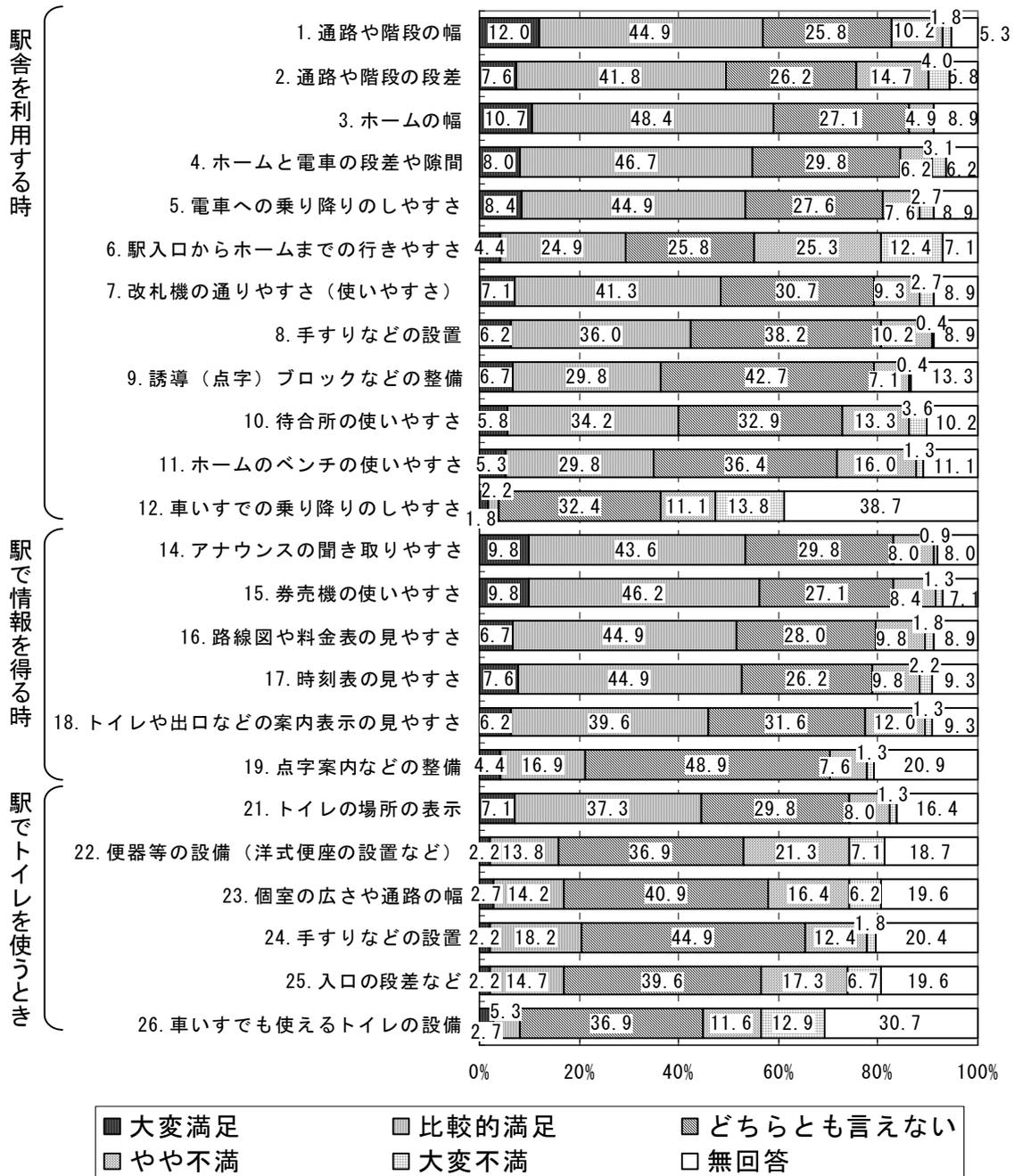
#### ◎「大変満足」及び「比較的満足」を合わせた割合について

駅舎を利用する時の項目では、(6. 駅入口からホームまでの行きやすさ) が約29%、(12. 車いすでの乗り降りのしやすさ) が約4%と他の項目に比べて小さい傾向にあります。

駅で情報を得る時の項目では、(19. 点字案内などの整備) が約21%と他の項目よりも小さくなっています。

駅でトイレを使うときの項目では、6項目中5項目で約20%を割っています。特に(26. 車いすでも使えるトイレの設備) は8%となっています。

■ 千代田駅の利用しやすさについて（複数回答、N=225）



## (2) 美加の台駅

### ① 駅の概要

エレベーターが設置されていないため、車いすでのホームへのアクセスは階段昇降機を使用し、駅員等の補助により行います。そのため、バスロータリーからホームまでの経路の移動等円滑化が大きな整備課題となっています。

項目	課題	写真
ホームへのアクセス	バスロータリー→階段／階段昇降機→改札→階段／階段昇降機	写真1
エスカレーター	なし	
エレベーター	なし	
車いすで使用可能なトイレ	専用トイレ（改善が必要）	写真2
視覚障がい者誘導用ブロック	敷設済み（改善が必要）	写真3
点字案内板	なし	
券売機等の使いやすさ	車いす対応に課題あり	写真4
ホーム列車案内	音声案内	
ホームの待合室	敷設済み	

写真1 階段と階段昇降機



写真2 車いす対応トイレ



写真3 ホームの視覚障がい者誘導用ブロック

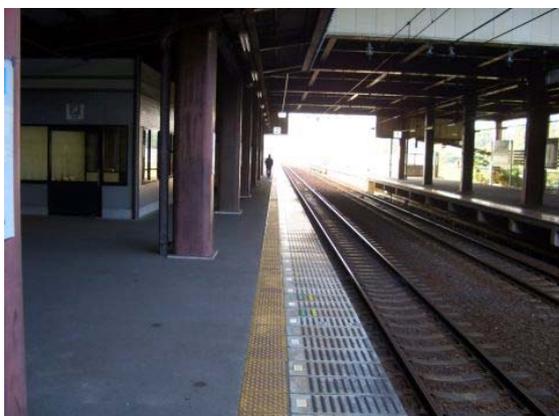


写真4 券売機



## ②タウンウォッチングによる意見と整備課題

タウンウォッチングで挙げられた参加者の意見や整備課題を以下に整理します。

対象	参加者の意見	整備課題
駅舎	<p>●車いす利用者</p> <p>改札口の窓口までの視覚障がい者誘導用ブロックが設置されていない。</p>	<p>■階段や改札口などに音声案内を設置</p> <p>■視覚障がい者誘導用ブロック設置の徹底化</p>
	<p>●身体障がい者</p> <p>駅舎が3階建てのような構造なので移動が不便。</p>	
	<p>●視覚障がい者</p> <p>駅舎全体に音声案内がない。</p>	
	<p>●高齢者</p> <p>駅舎は汚くて寂しいイメージがある。</p> <p>公衆電話の位置が駅から遠い。</p>	
券売機	<p>●車いす利用者、身体障がい者</p> <p>車いすの高さからは設置位置が高くて液晶表示が読みづらい。</p>	<p>■蹴込みの設置、表示の改良など障がい者の利便性の改善</p>
	<p>●車いす利用者、高齢者</p> <p>指先が不自由な方はコイン投入口が小さく入れづらい。</p>	
	<p>●車いす利用者</p> <p>券売機に蹴込がなく、車いすでは使いづらい。</p> <p>音声ガイド付きの券売機があるとよい。</p>	
	<p>●視覚障がい者</p> <p>身体障がい者の利用を想定すると2台以上必要。</p>	
	<p>●身体障がい者</p> <p>弱視の方にとっては券売機の文字が小さくて読めない。</p>	
	<p>●高齢者</p> <p>券売機が1台なので、故障の際などに対応できない。</p> <p>発着駅の証明書発行機の使用説明書がない。</p>	

改札口周辺



車いすで券売機を操作する



時刻料金表など	<ul style="list-style-type: none"> <li>●身体障がい者、高齢者、地域住民</li> </ul> 料金表や時刻表の文字が小さくて見にくい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■大きな文字の見やすい料金表・時刻表への改良</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●聴覚障がい者</li> </ul> 電車の到着・出発などが見て分かる文字案内がほしい。	
改札口	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車いす利用者</li> </ul> 改札口に音声案内がない。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■音声案内の設置</li> </ul>
階段	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車いす利用者</li> </ul> 雨の日は階段が滑りやすい。 階段に音声案内がない。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■音声案内の設置</li> <li>■手すりやスロープの設置による昇り降りの負担軽減</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●身体障がい者</li> </ul> 階段の幅が広すぎる。スロープを設置すべき。 階段が長くて、上り下りが疲れる。	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●高齢者</li> </ul> 階段の真ん中に手すりがあるとよい。 階段昇降機を設置する箇所の手すりが使いにくい。	
階段昇降機	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車いす利用者、高齢者</li> </ul> 使用する時には事前連絡をして、隣の駅から応援を呼ぶ手間がある。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■作動時の安全性を確保</li> <li>■万が一に備えて階段昇降機を複数台確保</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●身体障がい者</li> </ul> 階段昇降機を利用するために駅員を呼ぶ方法が分かりにくい。	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●高齢者</li> </ul> お年寄りや聴覚の弱い方が階段昇降機に接触する危険性がある。カーゴの移動に伴う危険範囲の表示を設置すべき。 緊急時に備えて、階段昇降機は2台は必要。 誰もが操作できるエレベーターを早急に設置すべき。	

ホームと改札階の階段



動作中の階段昇降機



ホーム	<p>●車いす利用者、地域住民</p> <p>屋根が短く、屋根のない場所から乗降する人が多い。</p>	<p>■転落防止策の導入</p> <p>■ホームをフラットに改善</p> <p>■屋根の延長</p>
	<p>●車いす利用者</p> <p>ホームの階段の横が狭く、勾配がきつく転落の危険性がある。</p> <p>ホームに内方線がない。</p>	
	<p>●身体障がい者</p> <p>階段の裏側を車いすが通れない。</p>	
	<p>●その他</p> <p>ホームの待合室以外のいすが少ない。(なんば方面15、高野山方面10)</p>	
	<p>ホームの手洗場に掃除の用具が無造作に置かれている。</p> <p>ホームへの階段の入口に音声案内がない。</p> <p>階段下に入ると頭をぶつckerるので、フェンスが欲しい。</p>	
	<p>●車いす利用者</p> <p>待合室の扉が重いので、自動ドアにしてほしい。</p> <p>体温調節が難しい人のために使いやすい待合室にすべき。</p>	
<p>●聴覚障がい者、高齢者</p> <p>時刻表・料金表の文字を大きく見やすくしてほしい。</p>		
<p>●高齢者</p> <p>電車の接近と到着がわかる表示がほしい。</p> <p>待合室までの視覚障がい者誘導用ブロック、音声案内がない。</p>		

ホームが狭い箇所



ホームの待合室の入口



ト イ レ	<p>●車いす利用者、身体障がい者</p> <p>車いす対応トイレの入り口と中のスペースが狭い。</p>	<p>■車いす対応トイレの設備の充実化</p> <p>■出入口の段差の解消</p> <p>■表示板の改良</p>
	<p>●車いす利用者</p> <p>車いす対応トイレの扉が重いのでボタン式にしてほしい。</p> <p>車いす対応トイレの設備が不十分。オストメイト、荷物置き場、便器の背もたれ、フタ付きのゴミ箱、おむつ交換用のベッドがなく、手すりが旧式で使いにくい。呼び出しボタンの位置が高く、倒れたときに押せない。</p>	
	<p>●身体障がい者、地域住民</p> <p>トイレの蛇口が自動になっていない。</p>	
	<p>●身体障がい者</p> <p>トイレの入口に2～3cm くらいの段差がある。</p>	
	<p>●高齢者</p> <p>隅々までの清掃不足で、タイルと床面のつなぎ目のところなど床面が非常に汚れている。</p>	
	<p>●地域住民</p> <p>トイレの入り口まで視覚障がい者誘導用ブロックがない。</p> <p>トイレの男女の区別が視力の弱い方には分かりにくい。</p>	

トイレの入り口



車いす対応トイレ



エ レ ベ ー タ ー	<p>●車いす利用者</p> <p>エレベーターなら身体障がい者からお年寄り、子供、ベビーカーなど、全ての人が利用できる。</p> <p>車いす利用者が気兼ねなく利用できるよう、6～7人乗りのエレベーターが必要。</p>	<p>■実際の利用方法に合致したエレベーターの設置場所の検討</p>
	<p>●地域住民</p> <p>改札口からホームに下りるエレベーターと、駅前広場から改札口を下りるものが必要。</p>	

### ③アンケートによる意見

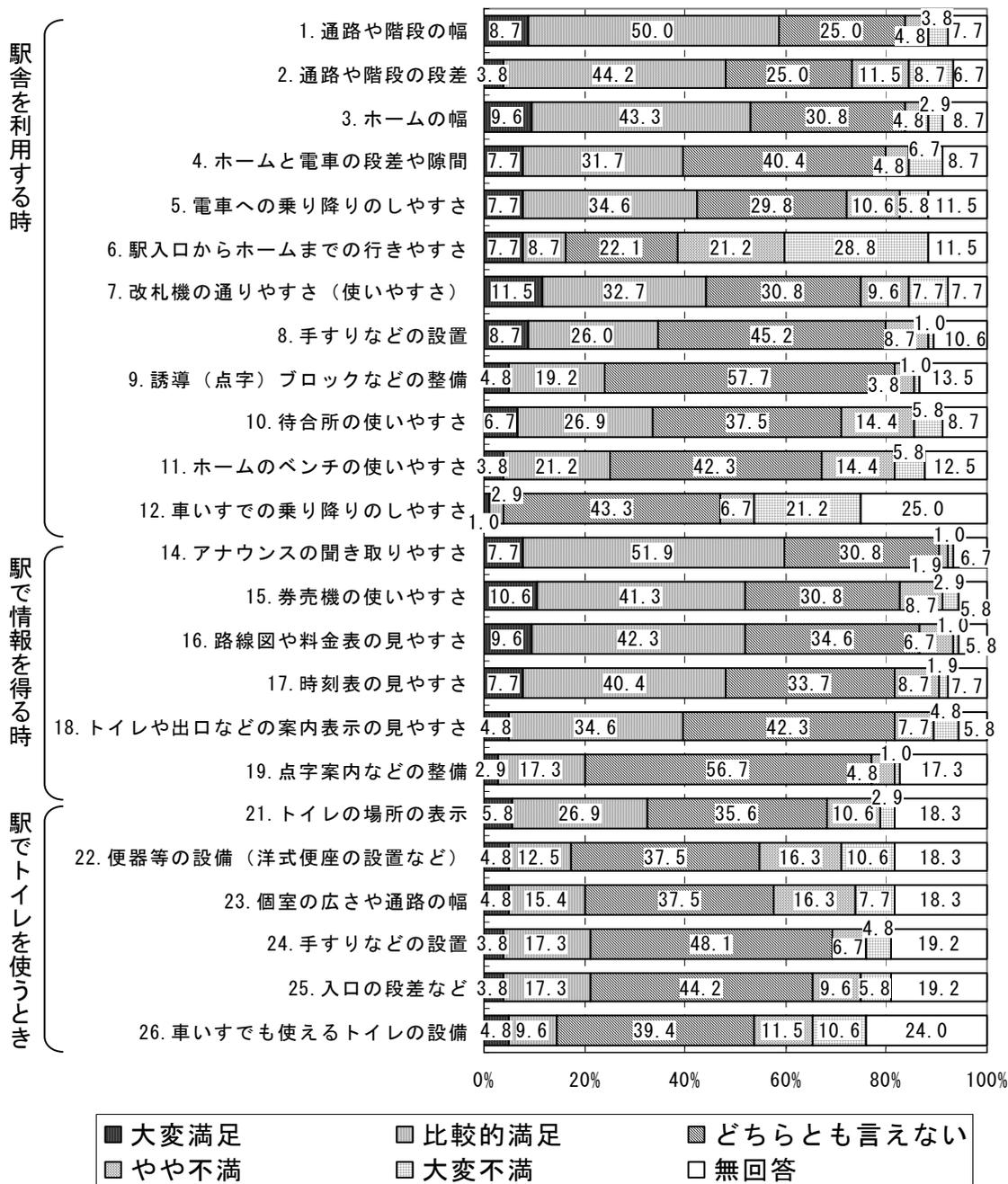
#### ◎「大変満足」及び「比較的満足」を合わせた割合について

駅舎を利用する時の項目では、(1. 通路や階段の幅) や (3. ホームの幅) など空間の余裕に対して50%を超えるものの、他の項目では50%を下回り、特に(12. 車いすでの乗り降りのしやすさ) が約4%、(6. 駅入口からホームまでの行きやすさ) が約16%となっています。

駅で情報を得る時の項目では、概ね50%前後ですが、(19. 点字案内などの整備) は約20%と他の項目に比べて小さい傾向にあります。

駅でトイレを使うときの項目では、20%前後となっているものが多くあります。

■ 美加の台駅の利用しやすさについて（複数回答、N=104）



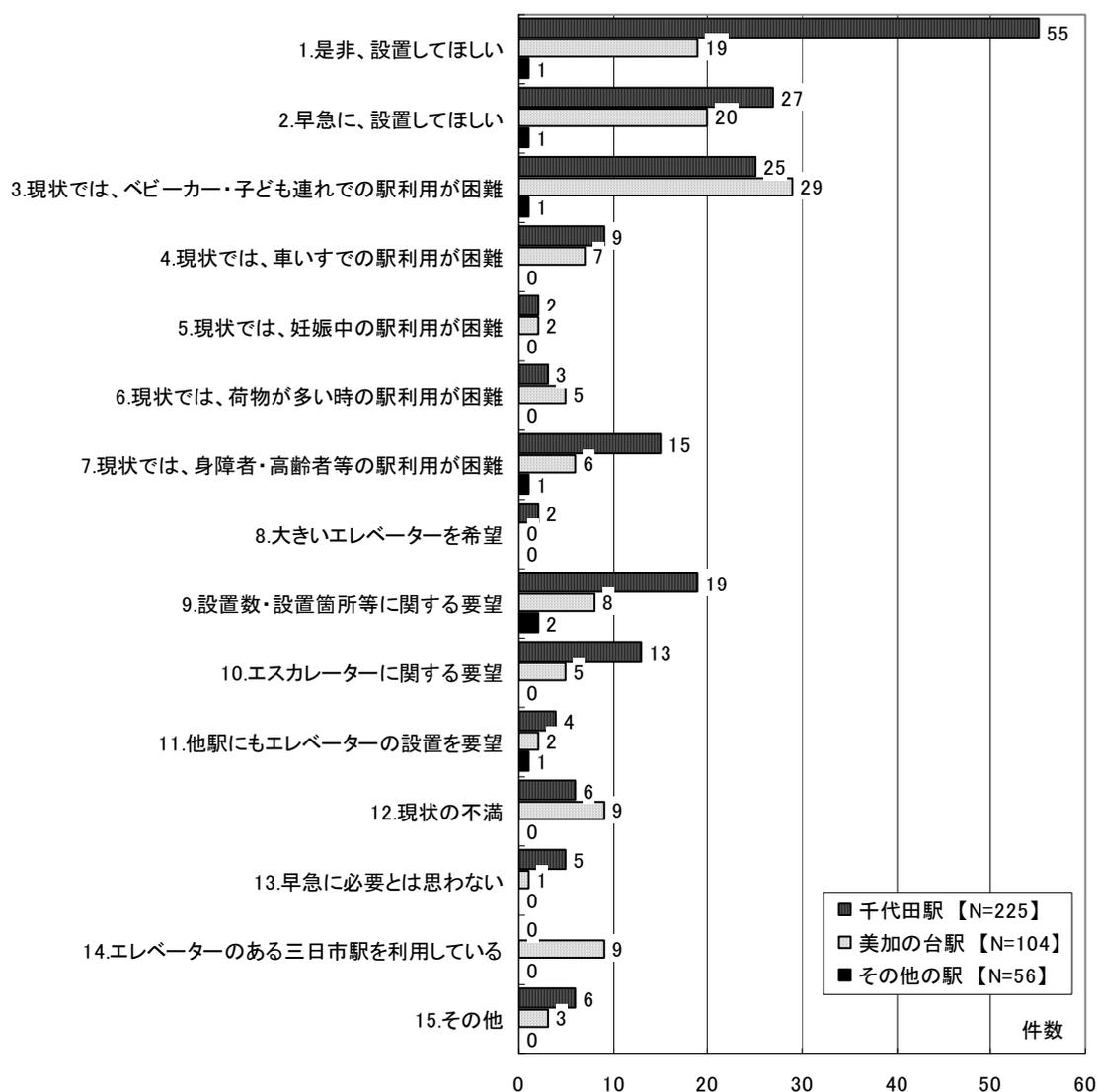
### (3) アンケートにおけるエレベーター設置に対する意見

アンケートにおいて千代田駅および美加の台駅へのエレベーター設置について自由記述により意見を求め、記述内容ごとにまとめています。

千代田駅では、(1.是非、設置してほしい)が55件と最も多く、(2.早急に設置してほしい)が27件と続いています。

美加の台駅では、(3.現状では、ベビーカー・子供連れでの駅利用が困難)が29件と最も多く、(2.早急に、設置してほしい)が20件と続いています。

■ 千代田駅および美加の台駅へのエレベーター設置に対する意見



※アンケートの間4-3(南海千代田駅あるいは南海美加の台駅における電車や駅舎の利用しやすさ)において選択された駅ごとに意見を分類しています。

## 1-2. 建築物

### (1) 現状の確認方法

生活関連施設の内、建築物について各事業者の協力によりバリアフリー法施行令および大阪府福祉のまちづくり条例を参考にして各施設の現状をみてみました。

なお、これらは、既存施設のため現行の基準に適合させる義務はありません。今後、新築、増築・用途変更等をする際などに、用途・規模に応じて高齢者や障がい者等をはじめ、あらゆる人が安全安心に利用できるよう移動等円滑化基準に適合した整備をすることが望まれます。従って、工事が必要となるようなハード面での整備が当面の間難しい場合は、人によるサポートなどソフト面での対応が求められます。

### (2) 千代田ショッピングセンター {西友・ばんばん} (千代田駅周辺)

廊下や階段、トイレの床は滑りにくい仕上げとなっています。階段はつまずきにくいよう配慮がなされ、手すりが設置されています。エスカレーターは踏み段が認識しやすいよう色分けがされています。

トイレには車いす対応トイレが設けられ、腰掛便座、手すり、操作が容易な洗浄装置や手洗器の水栓が設置されており、十分な空間が確保されています。またトイレ内にベビーチェア及びベビーベッドが設けられ、その旨の表示がされています。小便器は床置き式で手すりが設置されています。

駐車場から店舗出入口までの間の階段とスロープには手すりが設置されています。駐車場には車いす使用者用のスペースが店舗出入口の近くに設けられています。

店内にはフロアガイド及びサービスカウンターが設置されています。店舗内の出入口の幅は基準を満たし、車いす使用者でも通過しやすくなっています。

エレベーターについては、出入口の幅、かごの幅・奥行き、乗降ロビーの広さが基準を満たし、かご内に鏡、手すり、階数・昇降方向の表示装置が設置され、出入口には利用者を感知して戸の閉鎖を自動的に制止できる装置が設けられています。また、車いす利用者にも利用しやすい制御装置や視覚障がい者の利用を想定した音声装置が設けられています。

今後、基準に適合した整備が望まれる項目は以下の通りです。

- ・階段の踊場への点状ブロック等の敷設 (写真A)
- ・エスカレーターの昇降口に音声により昇降・移動の方向等を通報する装置の設置 (写真B)
- ・車いす対応トイレの出入口付近に、男女別、配置等を点字その他の方法により視覚障がい者に示す設備の設置 (写真C)
- ・車いす対応トイレ内に、衣服を掛けるための金具等の設置 (写真D)
- ・車いす対応トイレを、男子用トイレの中から独立させて設置
- ・オストメイト対応の水洗器具を設けたトイレの設置 (写真D)
- ・エレベーター、エスカレーター、トイレ、駐車施設の配置を点字その他の方法により視覚障がい者に示す設備の設置 (写真E)
- ・授乳のできる場所の設置
- ・エレベーターの出入口の戸にガラス等をはめ込むなど、かごの外部から内部を見ることができ設備の設置 (写真F)
- ・エレベーター内の制御装置に、非常の場合に外部の対応を表示する聴覚障がい者に配慮した装置の設置 (写真G)
- ・エレベーターの乗降ロビーに設ける制御装置の前の床面に、点状ブロックの敷設

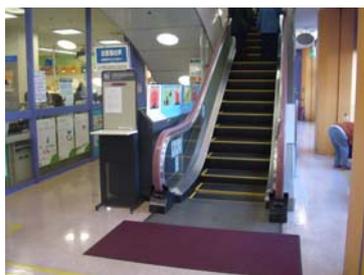
(写真F)

- ・ 駐車場に通じる傾斜路の幅を90cm以上に拡幅 (写真H)
- ・ 駐車場に通じる傾斜路および正面入口 (北東側) の勾配を1/12以下に緩和 (写真H、I)
- ・ サービスカウンター (案内所) まで線状ブロック・点状ブロック等の敷設又は音声誘導装置の設置 (写真J)

A: 階段の踊場



B: エスカレーター



C: トイレの入口



D: 車いす対応トイレ



E: 総合案内板



F: エレベーターホール



G: エレベーター内



H: 駐車場に通じる段と傾斜路



I: 正面入口の傾斜路



J: サービスカウンター



### (3) 大阪南医療センター（千代田駅周辺）

廊下や階段、トイレの床は滑りにくい仕上げとなっています。階段はつまずきにくく識別しやすいよう配慮がなされ、踊場に点状ブロックが敷設されています。手すりが廊下と階段、踊場に設置されています。エスカレーターは踏み段が認識しやすいよう色分けがされています。

トイレには車いす対応トイレが設けられ、腰掛便座、手すり、操作が容易な洗浄装置や手洗器の水栓が設置されており、十分な空間が確保されています。出入口付近には男女の別、配置等が点字により示されています。またトイレ内にベビーチェア及びベビーベッドが設けられ、その旨の表示がされています。小便器は床置き式で手すりが設置されています。

駐車場には車いす利用者用のスペースが出入口の近くに設けられています。

施設内の出入口付近には案内所が設置されています。施設内の出入口及び廊下の幅は基準を満たし、車いす利用者でも通過しやすくなっています。また、授乳やおむつ交換のできる場所が設けられています。

エレベーターについては、外来患者向けの1階から2階までのものと、入院患者向けの東・西病棟、食堂までのものが分かれて設置されています。出入口の幅、かごの奥行き、乗降ロビーの広さが基準を満たし、かご内に鏡、手すり、階数・昇降方向の表示装置が設置され、出入口には利用者を感じて戸の閉鎖を自動的に制止できる装置が設けられています。また、車いす利用者にも利用しやすい制御装置や視覚障がい者の利用を想定した音声装置が設けられています。

今後、基準に適合した整備が望まれる項目は以下の通りです。

- ・エスカレーターの上下端に近接する部分に点状ブロック等の敷設（写真A）
- ・エスカレーターのくし板は認識しやすいものを使用
- ・車いす対応トイレ内に、衣服を掛けるための金具等の設置の徹底（写真B）
- ・オストメイト対応の水洗器具を設けたトイレの設置（写真B）
- ・エレベーター、エスカレーター、トイレ、駐車施設の配置を点字その他の方法により視覚障がい者に示す設備の設置（写真C）
- ・エレベーターの出入口の戸にガラス等をはめ込むなど、かごの外部から内部を見ることが出来る設備の設置（写真D）
- ・エレベーター内の制御装置に、非常の場合に外部の対応を表示する聴覚障がい者に配慮した装置の設置（写真E）
- ・東病棟、西病棟、食堂へのエレベーターに、かごの出入口の戸の開扉時間を延長する機能の設置
- ・1階から2階へのエレベーターのかごの幅を140cm以上に拡幅
- ・1階から2階へのエレベーターの乗降ロビーに設ける制御装置の前の床面に、点状ブロックの敷設

A: エスカレーター



B: 車いす対応トイレ



C: 総合案内板



D: 東病棟、西病棟、食堂への  
エレベーターホール



E: エレベーター内



#### (4) りそな銀行 河内千代田支店 (千代田駅周辺)

店内の床は滑りにくい仕上げとなっています。入口のスロープの幅は基準を満たしており、前後と識別しやすい仕上げとなっています。

店内にはお客様への対応カウンターが設置されています。店舗内の出入口の幅は基準を満たしています。

今後、基準に適合した整備が望まれる項目は以下の通りです。

- ・ 出入口の傾斜路に手すりと両側に側壁又は立ち上がり部を設置 (写真A、B)
- ・ 出入口の外側に車いす使用者が通過しやすいように水平部分を整備 (写真A、B)
- ・ ATMコーナーへの出入口の傾斜路を1/12以下に緩和 (写真B)

A: 出入口



B: ATMコーナーへの出入口



## (5) 千代田公民館（千代田駅周辺）

階段はつまずきにくく識別がしやすいよう配慮がなされ、手すりが設置されています。また、踊場に点状ブロックが敷設されています。

トイレには車いす対応トイレが設けられ、腰掛便座、手すり、操作が容易な洗浄装置や手洗器の水栓が設置されており、十分な空間が確保されています。またトイレ内にベビーチェア及びベビーベッドが設けられ、その旨の表示がされています。小便器は床置き式で手すりが設置されています。

駐車場には車いす利用者用のスペースが出入口の近くに設けられています。敷地内の施設出入口までの通路については、幅が基準を満たし、排水溝のふたの目が細かく、車いす利用者でも通行しやすくなっています。

施設の出入口付近には施設案内板及び受付が設置されています。施設内の出入口及び廊下の幅は基準を満たし、車いす利用者でも通過しやすくなっています。

今後、基準に適合した整備が望まれる項目は以下の通りです。

- ・廊下への手すりの設置（写真A）
- ・エントランスの傾斜路を前後の地面と識別しやすいように整備（写真B、C）
- ・エントランスの傾斜路の両側に側壁又は立ち上がり部を設置（写真B、C）
- ・エントランスの傾斜路の上下端に近接する部分に点状ブロック等の敷設（写真B、C）
- ・トイレの表面を滑りにくい仕上げに変更（写真D）
- ・トイレの出入口付近に、男女別、配置等を点字その他の方法により視覚障がい者に示す設備を設置（写真E）
- ・車いす対応トイレ内に、衣服を掛けるための金具等の設置（写真G）
- ・オストメイト対応の水洗器具を設けたトイレの設置（写真G）
- ・外の通路の段がある部分に手すりを設置し、前後と識別しやすいよう改良（写真B）
- ・外の通路の傾斜路の部分を前後と識別しやすいよう改良（写真B）
- ・館内の案内板に、点字その他の方法により視覚障がい者に示す設備を設置（写真F）

A：廊下



B：エントランスの段と傾斜路



C：エントランスの傾斜路



D：トイレ（男子）



E: トイレの表示



F: 総合案内板



G: 車いす対応トイレ



#### (6) デイリーカナートはやし (美加の台駅周辺)

トイレには車いす対応トイレが設けられ、腰掛便座、手すり、操作が容易な洗浄装置や手洗器の水栓が設置されており、十分な空間が確保されています。

駐車場には車いす利用者用のスペースが店舗入口の近くに設けられています。敷地内の施設出入口までの通路については、幅が基準を満たし、排水溝のふたの目が細かく、車いす利用者でも通行しやすくなっています。

店内にはサービスカウンターが設置されています。店舗の出入口の幅は基準を満たし、車いす利用者でも通過しやすくなっています。

今後、基準に適合した整備が望まれる項目は以下の通りです。

- ・トイレの表面を滑りにくい仕上げに変更 (写真A)
- ・トイレ内にベビーチェアを設け、その旨の表示を設置
- ・車いす対応トイレ内に、衣服を掛けるための金具等の設置
- ・オストメイト対応の水洗器具を設けたトイレの設置 (写真B)
- ・小便器に手すりを設置 (写真A)
- ・サービスカウンターまでの線状ブロック・点状ブロック等の上に陳列棚などを置かないよう徹底 (写真C)
- ・歩道から店内までの通路は、車路と交差しないよう整備 (写真D)

A: トイレ (男子)



B: 車いす対応トイレ



C: 店内の線状ブロック



#### D: 歩道から店内までの通路



#### (7) 河内長野美加の台郵便局（美加の台駅周辺）

店内の床は滑りにくい仕上げとなっています。

駐車場から店舗の入口までの間の階段には手すりが設置されています。店舗出入口までの通路及び店舗の出入口の幅は基準を満たしています。

今後、基準に適合した整備が望まれる項目は以下の通りです。

- ・ 外の傾斜路に手すりと傾斜の両側に側壁又は立ち上がり部を設置し、傾斜部分が識別しやすいよう地面の素材等を変更（写真A）
- ・ 外の傾斜路の勾配を1／12以下に緩和（写真A）
- ・ 出入口に近い位置に、車いす使用者用駐車施設を1台分以上整備（写真B）
- ・ 駐車施設から施設の出入口までの段差の解消（写真C）
- ・ 出入口の外側に水平部分を整備（写真A）

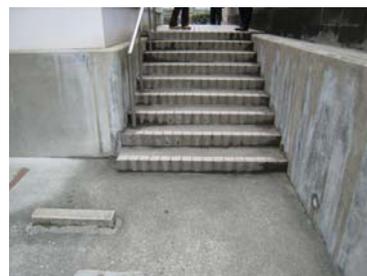
A: 外の傾斜路



B: 駐車施設



C: 敷地内の段差



## 2. 生活関連経路

### 2-1. 千代田駅周辺地区

#### (1) タウンウォッチングによる意見と整備課題

タウンウォッチングで挙げられた参加者の意見や整備課題を以下に整理します。

対象	参加者の意見	整備課題
駅前広場・バス停 タクシー乗り場	●車いす利用者、高齢者 バス停への視覚障がい者誘導用ブロックがない。	■視覚障がい者誘導用ブロックの設置場所の再検討および明度差を明確化 ■傾斜路の昇り降り負担の軽減化
	●車いす利用者 ロータリーの視覚障がい者誘導用ブロックが舗装と同一色。	
	●身体障がい者 スロープ勾配が法律の基準範囲内でも、車いすを漕いで上がるのはきつくて大変。	
	●高齢者 バス広場周辺の花壇の角が危険。数も多い。	
踏切	●車いす利用者 踏切北側の歩道幅員が1m程度のため、狭くて怖い。 車いすで踏切を渡るのは怖い。エレベーターが東西それぞれにあれば、東西の移動が安全になる。	■踏切横断における危険性の軽減化（歩道の拡幅、エレベーター設置による横断の回避）
	●高齢者 踏切近くの店舗が車道ギリギリに建っているので、歩道のスペースが確保できない。	
	●視覚障がい者および介助者 線路上の特に南側の歩道幅員を広げるべき。	
	●視覚障がい者(介助者) 南側の踏切の手前で、視覚障がい者誘導用ブロックが途切れていた。	

西側出入口駅前広場（ターミナル側）



踏切（南側）



歩道（医療センターから駅）	<p>●<b>高齢者</b></p> <p>大阪南医療センター入口の交差点から千代田小学校の交差点までの歩道は、縦方向・横方向共に勾配がきつい。雨が降れば路面が滑りやすくなって危ないし、小学校付近では登下校の小学生がいると動きにくい。今のままでは非常に危ないので何か対策が必要。事故が起こったときに責任問題になりかねない。</p> <p>歩道に勾配がついているので、一人で車いすを操作しにくい。幅員が狭いうえに、歩道の真ん中に電柱が建っている場所がある。電柱にぶつかる危険性があるし、車いすでは幅がぎりぎりで通り抜けにくい。</p> <p>歩道上の電柱の移設に関しては、市や国に申請すると時間がかかるので、各自治会や各種団体などに協力を申請すれば、少し時間を短縮してできると思う。</p>	<p>■歩道のフラット化</p> <p>■歩道幅員の確保</p>
---------------	--	----------------------------------

歩道中央に電柱が設置されている



歩道の勾配（縦方向・横方向）



歩道から駅（西友）	<p>●<b>車いす利用者</b></p> <p>西友の前の交差点にはバス停があり、路上駐車がとても多いので、車いすや小さい子が横断歩道を渡るときに、通行車両が見えにくくとても危ない。</p>	<p>■路上駐車削減</p>
館歩道から駅（公民）	<p>●<b>車いす利用者</b></p> <p>セミフラットにして欲しい。</p>	<p>■歩道のフラット化</p>
歩道・その他	<p>●<b>車いす利用者</b></p> <p>外国では車の台数を少なくして車線を減らす代わりに自転車用の道を作っている。車が多いと危ないので減らす対策を考えないといけない。</p> <p>●<b>視覚障がい者(介助者)</b></p> <p>歩道が狭いので、自転車が通ると非常に危険。自転車は歩道を押しして通行するよう説明、指導をして欲しい。</p>	<p>■自転車と歩行者の分離</p>

交差点	<b>●車いす利用者</b> 音声対応の信号機が南北の横断歩道に無い。 310号の交差点の段差がきつい。	<b>■歩道と横断歩道の段差解消</b>
	<b>●高齢者</b> 横断歩道と歩道の節目に段差がある。	
看板	<b>●身体障がい者</b> 公民館の案内看板の設置位置が高く見にくい。避難場所のため、見やすい位置に取り付けてほしい。	<b>■看板の設置位置の改善(見えやすい位置に変更)</b>

駐輪場の出入口周辺



凹凸のある歩道



## 2-2. 美加の台駅周辺地区

### (1) タウンウォッチングによる意見と整備課題

タウンウォッチングで挙げられた参加者の意見や整備課題を以下に整理します。

対象	参加者の意見	整備課題
駅前広場・バス停・タクシー乗り場	<b>●車いす利用者</b> バス乗り場に視覚障がい者誘導用ブロックがない。 バス停に車いすの乗車可能なバスがあるという表示がない。	<b>■視覚障がい者誘導用ブロックの設置場所の再検討および補修</b> <b>■誰もが使いやすいバス停・タクシー乗り場の整備</b>
	<b>●聴覚障がい者</b> 聴覚障がい者など電話を使えない人はタクシーを呼べない。	
	<b>●身体障がい者</b> タクシーは電話で呼び出す仕組みになっているので便利。	
	<b>●高齢者</b> バス停付近の歩道のタイルが剥離して危険。 西側のバス降り場のプランターが通路中央にあり、車いすや歩行者には迷惑。	
	タクシー乗り場にタクシーが常駐していない。	
駐車スペース	<b>●車いす利用者</b> 駅前広場に車いす利用者用の駐車スペースがあると良い。そこからエレベーターまで屋根を設置するのがよい。 <b>●車いす利用者、身体障がい者</b> 専用駐車場を設けた場合は、車いす利用者や妊婦、足の不自由な方に許可証などを発行し、許可制にするなどの工夫が必要。	<b>■足の不自由な方が利用できる駐車スペースの整備</b>

駅前広場のバス停付近



駅前広場のタクシー乗り場



歩道	<p>●視覚障がい者 歩道上に不法駐輪が目立ち、歩きにくい。</p>	<p>■段差の解消 ■視覚障がい者誘導用ブロックの設置と補修</p>
	<p>●身体障がい者、地域住民 歩道上の視覚障がい者誘導用ブロックは、交差点周辺しかない。</p>	
	<p>●高齢者 住宅地内の歩道に街路樹の根が張り、亀裂や段差が生じており通行の障がいになっている。 スーパーの出入口から歩行者用、車用の表示がない。 石仏交差点付近の点字タイルが古くなっている。</p>	
交差点	<p>●車いす利用者、地域住民 石仏交差点の青信号（歩行者用）の時間が短く危険。</p>	<p>■信号の切り替え時間の再検討</p>
	<p>●車いす利用者 歩道に上がる段差が大きすぎる。</p>	
	<p>●高齢者 縞模様が傷んでいる。</p>	
看板	<p>●高齢者 駅前広場を出てすぐの交差点に住宅地図の看板があるが、場所が悪く使いづらい。</p>	<p>■誰もが見やすい看板の設置</p>
	<p>●聴覚障がい者 駅周辺の案内地図がなく不便。</p>	

石仏交差点から駅前広場までの歩道



住宅地内の交差点



### 3. バスなど

#### (1) タウンウォッチングによる意見と整備課題

タウンウォッチングで挙げられた参加者の意見や整備課題を以下に整理します。

対象	参加者の意見	整備課題
南海路線バス・モックルコミュニティバス	<p>●車いす利用者、身体障がい者、地域住民</p> <p>車いすをバスに固定する方法を簡略化して時間を短縮する必要がある。</p>	<p>■車いすをバスに固定する方法を簡略化</p> <p>■バス路線と本数の再検討</p>
	<p>●車いす利用者</p> <p>車いすをバスに固定するのに時間がかかり、他の乗客に気を使うし、申し訳なく思う。</p>	
	<p>停車位置が乗降用のスロープの設置に影響するので注意が必要。</p>	
	<p>始発から乗車する場合はいいが、途中の一区間だけ車いすで乗車するにはとても気を遣う。</p>	
	<p>大阪市営バスのベビーカーの固定ベルトは短時間で設置ができて大変便利。</p>	
	<p>病院へ行くバスの本数を増やして欲しい。病院と駅をピストン運行できるバスがあれば便利。</p>	
	<p>●身体障がい者</p> <p>ノンステップバスの本数が少ない。</p> <p>バスの乗務員に身体障がい者への対応方法など練習を定期的に行うとよい。</p>	
	<p>●聴覚障がい者</p> <p>バス内の運賃や停留所の表示が見づらい。2箇所ほど案内表示を設置してほしい。</p>	

車いすのバスへの固定作業



車いすのノンステップバスへの乗り込み



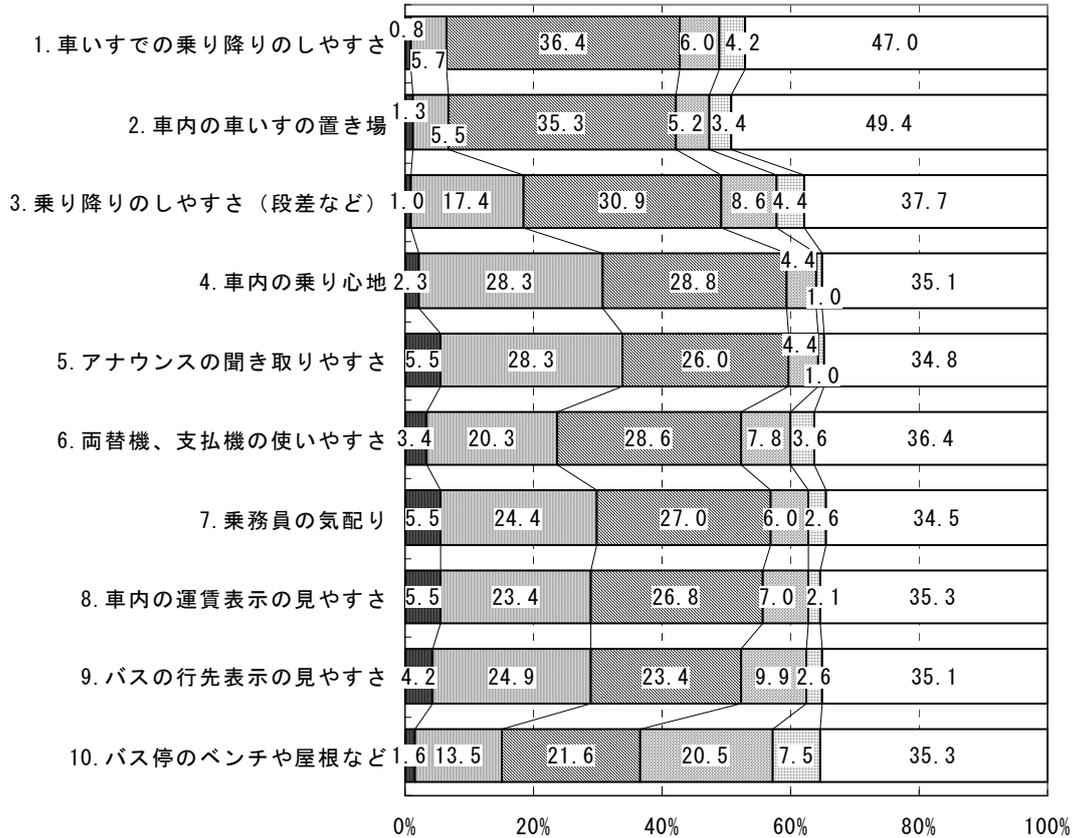
(2) アンケートによる意見

アンケートにおいてバスの利用に関する評価が示されています。

◎「大変満足」及び「比較的満足」を合わせた割合について

(1. 車いすでの乗り降りのしやすさ) および (2. 車内の車いすの置き場) が約7%と なっています。また、(10. バス停のベンチや屋根など) が約15%となっています。そ れ以外の項目では概ね20~30%となっています。

■ 市内のバスの利用しやすさ



大変満足
  比較的満足
  どちらとも言えない
  やや不満
  大変不満
  無回答

N=385

## VI 特定事業の内容

### 1. 公共交通特定事業

重点整備地区内における特定旅客施設等について実施すべき事業の内容は、次のとおりです。事業について、概ね5年以内の実施を短期、それ以上に期間を要するものを中長期として、事業の実施期間を示しています。

#### 1-1. 千代田駅

特定事業の実施者：南海電気鉄道株式会社

整備項目	整備の内容	短期	中長期
地上からホームまでの段差解消	エレベーター整備により、地上から改札口および改札口から各ホームの段差解消	→	
誰もが利用しやすいトイレの設置	車いす対応トイレをオストメイト対応とし、またベビーベッドなどの子育て支援設備を設置	→	
視覚障がい者の情報提供や誘導	・構内案内図などの案内設備を点字や音による方法により整備・改善 ・視覚障がい者誘導用ブロック（警告）の改善	→	
その他の整備項目	・券売機の蹴込み対応 ・階段の手摺（二段化等）整備 ・階段の段鼻の明示	→	

運行情報提供方法の検討等（緊急時や事故時も含め、視覚障がい者、聴覚障がい者などを含めた駅利用者に迅速かつ適切に情報提供を行うための検討）

#### 1-2. 美加の台駅

特定事業の実施者：南海電気鉄道株式会社

整備項目	整備の内容	短期	中長期
地上からホームまでの段差解消	エレベーター整備により、地上から改札口および改札口から各ホームの段差解消	→	
誰もが利用しやすいトイレの設置	車いす対応トイレをオストメイト対応とし、またベビーベッドなどの子育て支援設備を設置	→	
視覚障がい者の情報提供や誘導 聴覚障がい者の情報提供	・構内案内図などの案内設備を点字や音による方法により整備・改善 ・視覚障がい者誘導用ブロック（警告）の改善 ・列車接近表示の整備	→	
その他の整備項目	・券売機の蹴込み対応 ・階段の手摺（二段化等）整備 ・階段の段鼻の明示	→	

運行情報提供方法の検討等（緊急時や事故時も含め、視覚障がい者、聴覚障がい者などを含めた駅利用者に迅速かつ適切に情報提供を行うための検討）

### 1-3. バス交通

特定事業の実施者：バス事業者（南海バス株式会社）

整備項目	整備の内容	短期	中長期
バス車両やバス停のバリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低床バスの導入（全車導入済：継続導入）</li> <li>・バス車両内、バス停における案内の改善（業務従事者への教育の充実、徹底等を含む）</li> </ul>		→
バス交通の総合対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市公共交通のあり方に基づき維持、充実を図る</li> </ul>	→	→

バス車両については、現在のバリアフリー法の基準は満たしていますが、身体障がい者の方からノンステップバスの増便要望等もあることから、通常の運行への影響も勘案しながらノンステップバスの増便の可否等について協議します。

## 2. 道路特定事業

重点整備地区内の生活関連経路について、管理する者により、高齢者や障がい者等をはじめ、あらゆる人が安心安全に利用できるよう、以下の事業を実施します。

### 2-1. 道路

#### ・共通事項

生活関連経路	整備の内容	短期	中長期
共通事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・案内サインの整備</li> <li>・歩道幅員の改良</li> <li>・歩道のすり付け部段差や勾配の改良</li> <li>・高齢者、障がい者等に配慮した側溝蓋の整備、改良</li> <li>・視覚障がい者誘導用ブロックの整備、改良等</li> </ul>		→

整備時期については、短期から中長期となっていますが、案内サイン、側溝蓋、視覚障がい者誘導用ブロック等については、可能な限り早く整備するよう道路管理者と協議します。

#### ・各経路等

##### （千代田駅周辺）【生活関連経路】

移動経路等	整備の内容	短期	中長期
①市道貴望ヶ丘病院住宅線「千代田駅から西友の間」	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道上の障害物の撤去</li> </ul>		→
②市道千代田駅前自転車駐車場線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道の段差改善</li> </ul>	→	
③国道310号「千代田駅前交通広場線から市道貴望ヶ丘病院住宅線の間」	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道の改良（凹凸の解消等）</li> <li>・歩道の段差改善</li> </ul>	→	
④千代田駅前交通広場線（駅前広場を含む）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道上の障害物の撤去</li> </ul>		→

(千代田駅周辺)【生活関連経路】の続き

移動経路等	整備の内容	短期	中長期
⑤仮称：千代田駅東駅前 広場暫定整備	千代田駅の公共交通特定事業実施状況を勘 案しながら同駅東側のバリアフリーを考慮 した歩道整備	→	

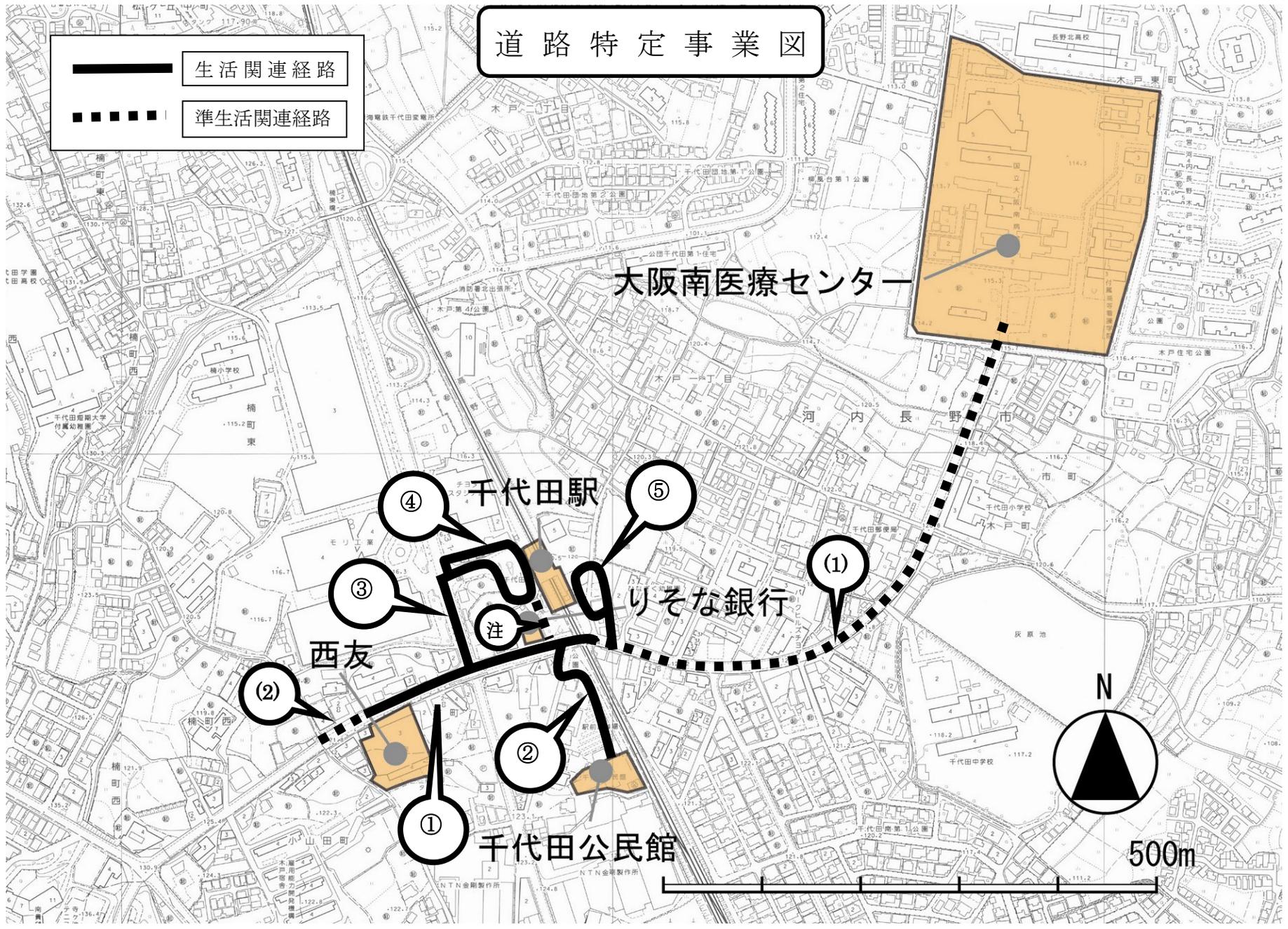
(千代田駅周辺)【準生活関連経路】

移動経路等	整備の内容	短期	中長期
(1)市道貴望ヶ丘病院住 宅線「千代田駅から大阪 南医療センターの間」	・歩道の勾配の改良 ・歩道上の障害物の撤去 ・電柱の移設		→
(2)市道貴望ヶ丘病院住 宅線「西友から千代田原 町線の間」	・歩道上の障害物の撤去		→

注：生活関連経路・準生活関連経路以外の整備項目と事業内容等  
駅前広場の傾斜路の勾配の改善の検討等

# 道路特定事業図

生活関連経路  
準生活関連経路



(美加の台駅周辺)【生活関連経路】

移動経路等	整備の内容	短期	中長期
①市道美加の台2号線 「同1号線交差点から同 31号線交差点の間」	・歩道の勾配の改良 ・歩道の改良（凹凸の解消等）		
			▶

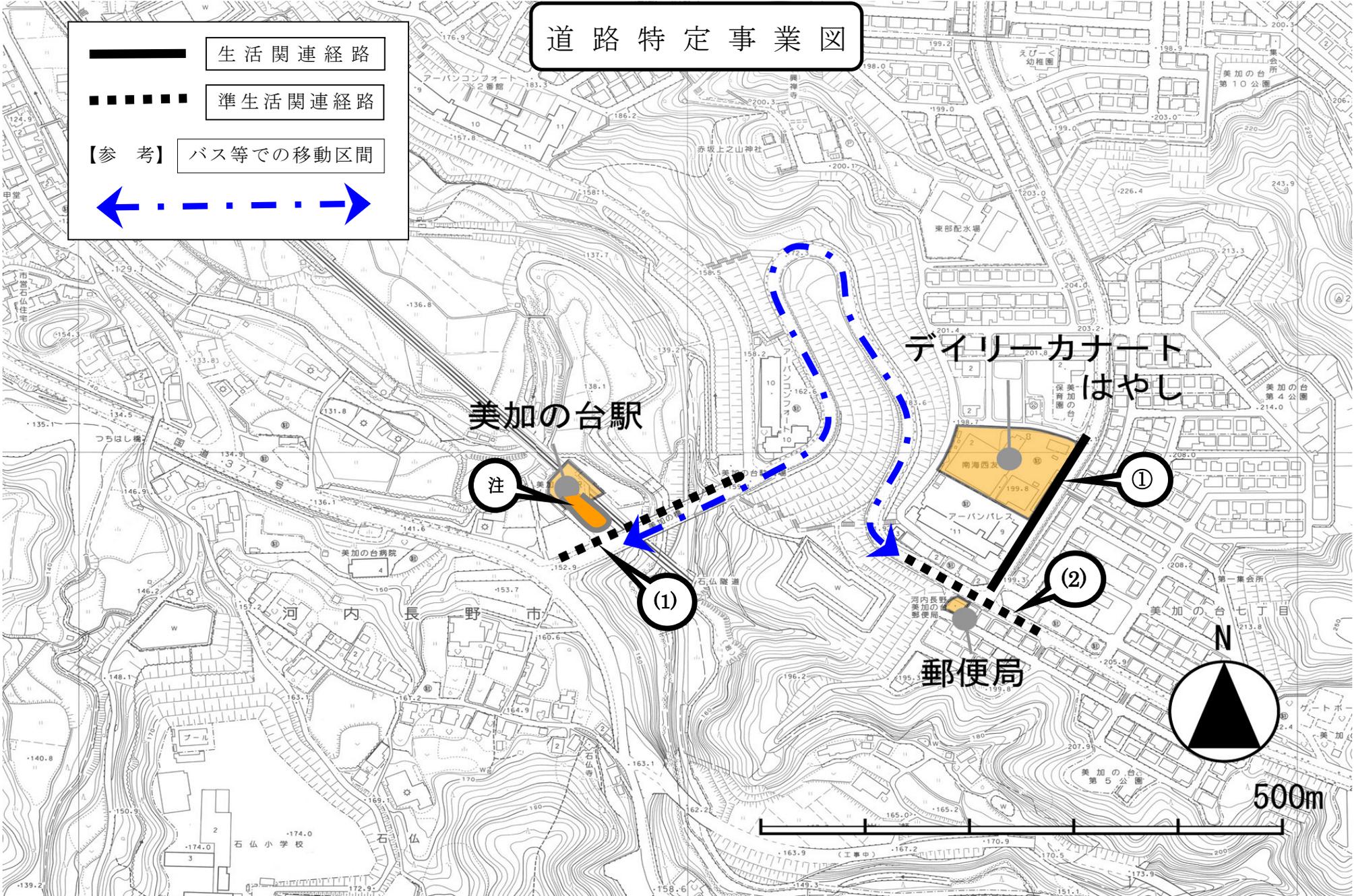
(美加の台駅周辺)【準生活関連経路】

移動経路等	整備の内容	短期	中長期
(1)市道美加の台1号線 「国道371号から片添美 加の台線交差点の間」	・歩道上の障害物の撤去		
			▶
(2)市道美加の台1号線 「美加の台口バス停（左 右両周りバス停間）」	・歩道の勾配の改良 ・歩道の改良（凹凸の解消等）		
			▶

注：美加の台駅の屋上部については、現在南海バス等の発着場として利用されていますが、駅舎へのエレベーター設置等のバリアフリー整備状況にあわせて管理者等において、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等より効果的なバリアフリー化について検討します。

# 道路特定事業図

	生活関連経路
	準生活関連経路
【参考】	バス等での移動区間
	



美加の台駅

デイリーカーナート  
はやし

郵便局

注

(1)

(1)

(2)



500m

### 3. 交通安全特定事業

重点整備地区内の生活関連経路について、高齢者や障がい者等をはじめ、あらゆる人が安心安全に利用できるよう、以下の事業を実施します。

(千代田駅及び美加の台駅周辺共通)

移動経路等	整備の内容	短期	中長期
交通安全施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・障がい者に配慮した信号機（時間延長・音響信号等）への改良</li> <li>・高齢者、身体障がい者等が安全に通行するために必要な交通規制の実施及び道路標識、道路標示の設置</li> <li>・違法駐車車両の取り締まり強化や違法駐車防止に関する広報、啓発活動等の実施</li> </ul>		→

### 4. 建築物特定事業

重点整備地区内の下記施設について、高齢者や障がい者等をはじめ、あらゆる人が安心安全に利用できるよう、移動等円滑化基準を念頭に施設の維持、管理及び整備に努めます。

(千代田駅周辺)

対象施設名称	整備の内容	短期	中長期
河内長野市立千代田公民館	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建物内のバリアフリー化の推進（既存施設のため努力義務、新築、増築・用途変更等をする際など法令等の規定する範囲において基準に適合するよう整備）</li> </ul>		→

建築物のバリアフリー化については、「高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために誘導すべき建築物特定施設の構造及び配置に関する基準を定める省令」を踏まえるとともに、「大阪府福祉のまちづくり条例」との連携を図り、公共性の高い施設や福祉施設から順次取り組んでいきます。

特別特定建築物を含むその他の建築物についてもバリアフリー化が進むように、事業者の普及啓発に努めます。

### 5. その他の事業

歩道上の迷惑駐輪に対応するため、新たな「自転車等の放置禁止区域」の設定や、駐輪場の一時利用の促進などの啓発に努めます。

このほか、工事中であっても、安全・安心に利用者が歩ける空間を確保できるよう通路の幅員確保、段差解消、視覚障がい者誘導用ブロックの設置、工事情報の提供などを促進します。

## Ⅶ 今後の取り組み

### 1. 心のバリアフリーの推進

高齢化が進む社会において、障がい者等の自立と社会参加の要請にも適切に対応し、高齢者・障がい者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにするため、施設整備（ハード面）だけではなく、手助けがしやすい環境づくり（ソフト面）を行うことが求められています。

住民に対するバリアフリーへの理解促進を図る啓発活動や、学校における教育活動の実施、バリアフリー関連の活動を行うNPO・ボランティア組織への活動支援や連携など具体的な活動を推進していきます。

### 2. バリアフリーの情報提供

本基本構想を基に策定される特定事業等の計画について、その進捗状況や実施予定などの情報を市民に向けて開示していきます。

### 3. 安全な歩行空間の確保

歩道上には放置自転車や商品のはみ出し陳列、自動販売機、看板などが置かれ、安全な歩行空間確保に支障を及ぼす場面が見られることがあります。どれだけ安全に歩きやすい歩道を整備しても、使う人がルールを守らないと環境の確保はできません。そのため、こうした迷惑行為を防止するための指導や活動を行っていきます。

### 4. 移動等円滑化の普及

重点整備地区として移動等円滑化を進める地区は、基本構想により3ヶ所（南海・近鉄河内長野駅周辺、南海千代田駅周辺、南海美加の台駅周辺）となっています。これらの重点整備地区の基本構想に盛り込まれていない地域についても、状況を踏まえた上で必要に応じて移動等円滑化の取り組みを進めていきます。

# 資料

1. 河内長野市移動等円滑化基本構想協議会設置規程、委員名簿
2. 策定経過
3. タウンウォッチングのまとめ
4. まちのバリアフリーに関するアンケート調査
5. 骨子案の公表と市民意見の募集結果

## 1. 河内長野市移動等円滑化基本構想協議会設置規程、委員名簿

河内長野市移動等円滑化基本構想協議会設置規程

河内長野市移動円滑化基本構想策定委員会設置規程（平成13年河内長野市規程第14号）の全部を改正する。

（設置）

第1条 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。以下「法」という。）第26条第1項の規定に基づき、河内長野市移動等円滑化基本構想協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

（所掌事務）

第2条 協議会は、次に掲げる事項について調査、協議及び連絡調整を行う。

- (1) 法第25条に規定する基本構想（以下「基本構想」という。）の作成に関する協議に関すること。
- (2) 基本構想の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) その他移動等円滑化の促進に関すること。

（組織）

第3条 協議会は、委員15人以内で構成する。

2 委員は、次の各号に掲げる者のうちから、市長がこれを委嘱し、又は任命する。

- (1) 学識経験者
- (2) 高齢者団体の代表者
- (3) 障害者団体の代表者

(4) 特定事業その他の事業を実施すると見込まれる者

(5) 公共交通事業者

(6) 道路管理者

(7) 大阪府公安委員会

(8) 河内長野市職員

(9) その他市長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。

2 委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 委員は、再任することができる。

(アドバイザー)

第5条 市長は、協議会に専門的な見地から意見を聴取するため、法を所管する国及び大阪府の職員をアドバイザーとして置くことができる。

(会長及び副会長)

第6条 協議会に会長及び副会長各1名を置く。

2 会長及び副会長は、委員の互選により定める。

3 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第7条 協議会の会議は、会長が招集し、会長が、その議長となる。

2 協議会は、委員の半数以上が出席しなければ会議を開くことはできな

い。

- 3 協議会の会議において必要があると認めたときは、委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

(議事)

第8条 協議会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは議長の決するところによる。

(会議の特例)

第9条 会長は、緊急の必要があり、かつ、協議会を開催する時間的余裕がない場合又はやむを得ない事由のある場合は、議事の概要を記載した書面を各委員に回付し、その賛否を問い、協議会の会議に代えることができる。

- 2 前条の規定は、前項の場合において準用する。

(事務局)

第10条 協議会の事務局は、別に定める部署において行う。

(補則)

第11条 この規程に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会の議を経て会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この規程は、公布の日から施行する。

(会議の招集に係る特例)

- 2 この規程の施行後及び委員の任期満了後最初に行われる協議会の会議の招集は、第7条第1項の規定にかかわらず、市長が行なう。

河内長野市移動等円滑化基本構想協議会委員等名簿

平成23年1月27日現在

河内長野市移動等円滑化基本構想協議会委員

「学識経験者」	大阪市立大学大学院 生活科学研究科教授	岡田 明	委員 (会長)
「高齢者団体の代表者」	河内長野市老人クラブ連合会会長	梶田 忠博	委員
	河内長野市老人クラブ連合会会計	門田 彬	委員
「障害者団体の代表者」	河内長野市身体障害者福祉会会長	竹川 康文	委員(副会長)
	河内長野市身体障害者福祉会副会長	北浦 武平	委員
	河内長野市視覚障害者福祉会会長	渡辺 國男	委員
「特定事業その他の事業を実施すると見込まれる者」及び「公共交通事業者」	南海電気鉄道株式会社統括部長	奥村 透	委員
	南海バス株式会社企画部長	中谷 靖	委員
「道路管理者」	大阪府富田林土木事務所維持管理課長	宮田 信雄	委員
「大阪府公安委員会」	大阪府河内長野警察署交通課長	猪熊 誠二	委員
「河内長野市職員」	河内長野市生涯学習部長	加藤 博章	委員
	河内長野市地域福祉部長	大北 潔	委員
	河内長野市健康増進部長	川岸 康泰	委員
	河内長野市都市建設部長	田和 裕	委員

河内長野市移動等円滑化基本構想協議会アドバイザー名簿

国土交通省近畿運輸局交通環境部消費者行政・情報課長	廣瀬 靖之	アドバイザー
大阪府住宅まちづくり部建築指導室建築企画課主任専門員	三浦 富士夫	アドバイザー

## 2. 策定経過

下記日程により河内長野市移動等円滑化基本構想協議会（以下「協議会」）を中心にタウンウォッチング、アンケート調査等を行った。

年	月	会議、調査等
平成21年	11月	<p>第1回協議会</p> <p>日時：平成21年11月18日（水） 14:30～</p> <p>場所：市役所6階602会議室</p> <p>内容：1. 委任状交付</p> <p>2. 会長・副会長の選任</p> <p>3. 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律及び河内長野市の現状などについて</p> <p>4. 基本構想策定スケジュールについて</p> <p>5. 重点整備地区の設定について</p> <p>6. タウンウォッチングについて</p> <p>7. アンケート調査について</p>
	12月	<p>ヒアリング調査（社会福祉法人河内長野市福祉協議会（市立障がい者福祉センターあかみね）職員）</p> <p>日時：平成21年12月1日から随時</p> <p>場所：障がい者福祉センターあかみね</p> <p>内容：アンケート調査・タウンウォッチングの内容（障がい者の参加依頼を含む）等について</p>
平成22年	1月	<p>タウンウォッチング調査</p> <p>日時：平成22年1月20日（水） 9:45～15:00</p> <p>場所：美加の台駅およびその周辺</p> <p>内容：1. 現地調査</p> <p>2. 問題抽出・検討会、改善策の提案等</p>
		<p>タウンウォッチング調査</p> <p>日時：平成22年1月26日（火） 9:30～14:30</p> <p>場所：千代田駅およびその周辺</p> <p>内容：1. 現地調査</p> <p>2. 問題抽出・検討会、改善策の提案等</p>
	2月	<p>まちのバリアフリーに関するアンケート調査</p> <p>期間：平成22年2月～3月</p> <p>対象：高齢者、障がい者、乳幼児保護者、妊婦</p>
3月	<p>方法：団体の代表者を通じて、または関連施設の事業参加者への依頼により行った</p> <p>内容：外出の実態、駅とバス停までの道路、電車・バス利用について</p>	

	4月	<p>生活関連施設調査</p> <p>期間：平成22年4月23日（金）～27日（火）</p> <p>対象：（千代田駅周辺）西友 千代田店、大阪南医療センター、りそな銀行、千代田公民館</p> <p>（美加の台駅周辺）デイリーカナートはやし、美加の台郵便局</p> <p>内容：バリアフリー法施行令および大阪府福祉のまちづくり条例を参考にして各施設の現状調査</p>
平成22年	6月～10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活関連施設管理者と協議 （生活関連施設調査の結果報告等）</li> <li>・特定事業実施予定者と協議 【鉄道事業者、バス事業者、交通安全事業者、道路管理者、建築物（公民館）管理者】（特定事業の内容等）</li> </ul>
	11月	<p>第2回協議会</p> <p>日時：平成22年11月8日（月）</p> <p>場所：市役所7階701会議室</p> <p>内容：1. 河内長野市移動等円滑化基本構想（素案）について 2. その他</p>
	12月	<p>パブリックコメント</p> <p>期間：平成22年12月1日（水）～平成22年12月28日（火）まで 当日消印有効</p>
平成23年	1月	<p>第3回協議会</p> <p>日時：平成23年1月27日（木）</p> <p>場所：市役所7階701会議室</p> <p>内容：1. 河内長野市移動等円滑化基本構想（最終案）について 2. その他</p>

### 3. タウンウォッチングのまとめ

## タウンウォッチング調査（千代田駅周辺）

### [第2回]

#### 1. 実施概要

##### ① 概要

高齢者、障がい者、健常者が共に駅周辺を歩くことでバリアの実態や問題点を共有し、バリアフリー整備について議論を深める。

第2回は、南海電鉄「千代田駅」の構内やその周辺の地区を歩いたり、バスを利用する等により、バリアの実態について調査した。その後、問題点を出し合い、解決すべき点を整理するなど、バリアフリー整備について議論を深めた。

##### ② 日時

平成22年1月26日（火） 9：30～14：30

##### ③ プログラム(当日の概要)

- 9：30 市役所に集合
- (約10分) 南海路線バスにて移動
- (約10分) 千代田駅に到着、調査の概要とスケジュールの説明
- (約2時間) 現地調査
- 昼休憩
- (約1時間半) 問題抽出・検討会、改善策の提案等
- 14：30 終了、解散
- 南海路線バスにて移動（市役所まで戻られる方）

#### ④ 調査場所

千代田駅舎、駅周辺、スーパー（建物内はチェックの対象外）・大阪南医療センター（敷地内はチェックの対象外）・公民館への経路、踏切など



## ⑤ 参加者

障がい者7名、介助者4名、高齢者4名等、合計31名が参加した。

参加者	人数	介助者
肢体不自由者	手動車いす（介助あり）	ヘルパー 1名
	手動車いす（介助なし）	
身体障がい者 ※	2名	
聴覚障がい者	1名	手話通訳者 2名
視覚障がい者	2名	ヘルパー 1名
高齢者	4名	
鉄道事業者	2名	
行政機関（府）	2名	
運営スタッフ	12名	
合計	27名	4名

調査概要とスケジュールの説明



現地調査



問題抽出・検討会、改善策の提案等について意見交換



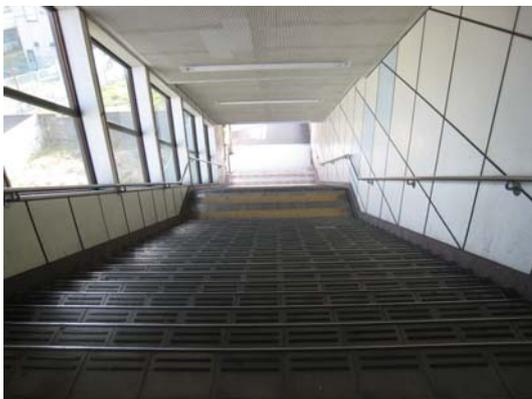
※：参加者及び発言者の欄について「身体障がい者」と表記しているものは、「車いす利用者」「聴覚障がい者」「視覚障がい者」以外の障がいのある参加者です。（以下の頁も同じ）

## 2. 参加者からの意見

対象	発言者	内 容	
駅舎	車いす利用者	他の駅でも階段への視覚障がい者誘導用ブロックはあるが、エスカレーターには視覚障がい者誘導用ブロックがついていないことが多い。 エスカレーターに視覚障がい者誘導用ブロックが設置されていないのは、身体障がい者が踏み外してしまう危険性を考えているのだと思う。	
	視覚障がい者	駅構内の視覚障がい者誘導用ブロックに色が無いので区別がつかない。 歩道からエスカレーターに誘導する視覚障がい者誘導用ブロックがない。 ここは音声案内が全然無い。	
	視覚障がい者-介助者	歩道と駅構内では市と南海で管理が異なるようだが、エスカレーターへの視覚障がい者誘導用ブロックを付けるべき。	
	身体障がい者	弱視や色盲の方には視覚障がい者誘導用ブロックに色が無いとわからない。 千代田駅には階段や改札口を案内する音声ガイドがない。身体障がい者の方だけでなく、我々も歳を取るにつれ、目も耳も不自由になるので、音声案内が必要になってくると思う。 千代田駅では東側の階段を利用する人も多いのに、東側は何もしないのか。	
	府建築企画課	昔は景観に配慮して視覚障がい者誘導用ブロックに色を付けていなかったが、今はバリアフリー法や条例で床材との明度差をつけることになっている。 駅広場から駅構内にかけて視覚障がい者誘導用ブロックと床材が同じような色だった。 バリアフリー法では、視覚障がい者はエスカレーターで事故の危険があるため、点状ブロックのみとし、エレベーターに誘導することになっている。 触地図を設置すれば、駅構内の位置関係がわかりやすくなるし、これからエレベーターを設置するのであれば、その位置も触地図で確認できるので、利用しやすい。	
	交通政策課	今日のタウンウォッチングでは駅の東側について調査はしていないが、市としては、東側の駅前広場などを検討している。あくまで計画段階で、正式に決定したことではないが、計画として含まれている。	
	自由通路		改札口周辺
	(視覚障がい者誘導用ブロックと床材の色が同調している)		
			

券売機	車いす利用者	<p>駅全体、例えば階段やトイレに音声案内がないので使いにくい。券売機も1台は音声案内機能が付いているが、「音声案内の券売機がある」という音声案内が無いので、結局どこにあるのかわからない。</p> <p>券売機の下に蹴込をつけて、券売機を前に出したら切符が購入しやすい。</p> <p>完成後に使い勝手などの意見を聞かれる事が多いが、それでは変更ができないので、作る前に発言できる場が欲しい。あと、車いす対応トイレの便座の位置が低い。幅が細く使いにくい。背もたれも無いから使いにくい。</p> <p>千代田駅の券売機には蹴込がないので、車いすでは購入しにくい。設置位置も高く、上のボタンに手が届かない。</p>
	視覚障がい者-介助者	<p>例えば、券売機の設置について、3台のうち2台は健常者の使いやすさを考えて現状のままにし、音声案内機能が付いた1台を、身体障がい者の使いやすいように設置する。施設というものは、全て健常者の目線で作られているので、身体障がい者の目線にも配慮していく必要がある。</p>
	身体障がい者	<p>小銭を1枚1枚手で持てない人のために、大型の硬貨投入口が付いた券売機を設置して欲しい。</p>
	府建築企画課	<p>券売機を設置する前に、まず模型を使って身体障がい者の方にデモンストレーションをしてもらい、利用しやすいように設置すると良い。</p>
	コンサル	<p>一番右の券売機に音声案内機能が付いていたが、そこに行く道筋がわからないし、そもそも音声案内機能のついた券売機が存在していること自体がわからない。それでは意味がない。</p>
	<p>券売機（右は音声案内機能付き）</p>  <p>車いすで券売機を操作する</p> 	
料金表	視覚障がい者	<p>点字料金表の設置位置が高く、上の方は届かない。20cmくらい低くないと届かない。</p>
	高齢者	<p>駅名の上に料金が書いてあったが、字が小さくて見にくい。もう少し大きく書いて欲しい。</p>
<p>券売機周りの料金表</p>  <p>点字料金表</p> 		

窓口	聴覚障がい者	駅員に聴覚障がい者とのコミュニケーション方法を尋ねると、机の引出しから携帯筆談器を出してきた。しまっておかずに、改札口に置いておけばよい。
	聴覚障がい者とのコミュニケーション方法を尋ねる	携帯筆談器
改札口	身体障がい者	車いすが通れるような広い自動改札口が無かった。必要だと思う。
	府建築企画課	千代田駅の改札口全体をやりかえるのが難しいなら、駅員から遠い位置になるが、手動の改札口を幅広の自動改札口に変更することは可能。
階段	府建築企画課	階段の手すりを1段から2段に変えたほうが利用しやすい。駅構内の触地図を設置して、トイレやホーム、改札の位置などわかるようにして欲しい。
	西側出入口と改札階の階段	ホームと改札階の階段



<p>車いす利用者</p>	<p>エスカレーターに車いすが乗るときステップを3段分を使ったが、狭くて怖い。4段分を使わないと電動車いすのような大きなタイプに対応できない。</p> <p>エスカレーターでも車いすの転落事故があるなど大変危険なのでエレベーターを付けてほしい。</p> <p>改札内も上りと下りの両方向のエスカレーターがあるといい。</p> <p>視覚障がい者誘導用ブロックが設置されていない。呼び出しベルの位置が高い。</p>
<p>聴覚障がい者</p>	<p>エスカレーターを使っている間、他の利用者を待たせてしまうのが申し訳なく思う。エレベーターの方が良い。</p> <p>聴覚障がい者は声が聞こえないし、しゃべれないので、インターホンにはカメラを取り付けてほしい。</p>
<p>高齢者</p>	<p>車いす利用者がエスカレーターを使うときは一般の方の利用を止める必要があるので、安全面も考えるとエレベーターが必要だと思う。早急に改良しないといけない。</p> <p>エスカレーター横に配管が出っ張っている。</p> <p>東側階段にエスカレーターの必要あり。</p>
<p>コンサル</p>	<p>重くて大きな荷物を持つ方やベビーカーを利用する方も困ると思うのでエレベーターを設置するのがいいと思う。</p>

エスカレーターに乗り込む



エスカレーター作動中

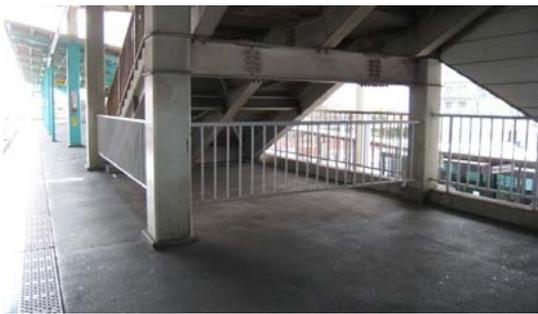


エスカレーターのセッティング



動作中は利用客の利用は禁止



ホーム	車いす利用者	ホームに降りるエスカレーターを使用する際は駅員の補助が必要。ホームが斜めになっている。内方線がない。階段下に柵があって良い。
	視覚障がい者	単独行動で一番不安なのは、ホームの乗降口がわからないので、転落の危険性があること。例えば、電車が4両編成と6両編成では、ホームの停まる位置が異なり、先頭車両が待っている位置まで来なかった。健常者は先頭車両まで走って行けるが、私は行けないので困ったことがある。足の感覚で乗り口がわかるような工夫をしてほしい。
		今は、連結部分に転落防止用の器具（ガードスクリーン）が付いているが、車体を触って扉位置を確認するのはやはり怖い。
		点状ブロックを乗降口の印として取り付けることはできないか。
		点状ブロックの手前に警告用のブロックを設置しないと、乗降口を探している時に転落する危険がある。
	乗降口が確認できるように、点状ブロックを1~2枚入れると、わかりやすくなるのではないか。	
	聴覚障がい者	ホームで待っている時、急行電車が通った時分からなくて危ない。
コンサル	健常者は、電車の乗降口を示す○や△などのマークを見る事で扉の位置を確認しているが、視覚障がい者にとっては手がかりにならない。そのため、白線に沿って車体を触り、扉位置を探すことになるが、車両と車両の連結部分にできる空間を乗降口と間違い、転落する危険性がある。視覚障がい者にもわかるよう、手や足で触れることで確認できる工夫がほしい。	
	柵が設置されていても、少しでも隙間があれば転落する危険性があり、何か工夫が必要。	
府建築企画課	ホームに内方線の線状ブロックを取り付けた方が良い。点状ブロックの内側に内方線の線状ブロックを取り付けることで、たとえ方向感覚を失っても、線路側、ホーム側の位置関係を確認することができるので安全対策として良い。可動式のホーム柵は、2枚や3枚扉などのように、車両のタイプによって扉の位置が異なるため取り付けは難しいが、国の方でも、設置に向けての検討は行っている。	
ホーム		階段の裏側
		
階段から一番近い乗降口への視覚障がい者誘導用ブロック		内方線（大阪地下鉄参考）
		

自動販売機	車いす利用者	ホームに設置されている飲料用自動販売機では、車いす利用者にはボタンが高く押せないで、ジュースが買えない。
待合室	車いす利用者	自動ドアにして欲しい。 待合室は広くて利用しやすいので、出入口周辺を改善すればもっと使いやすくなる。
	視覚障がい者	ホーム待合室のドアが重くて開けにくい。
	聴覚障がい者	待合室で待っている時、緊急時も含めて見える情報がほしい。
	身体障がい者	待合室の入口が急勾配になっていて、車いすでは入れない。
		入口はフラットにして欲しい。 待合室入口のスロープが急なので、一人で車いすを操作しながら扉を開けて入ることはできない。また、扉から手を離れた瞬間に自動で閉まってしまうので入れない。
	コンサル	車いすを押して入る時も、扉を開けた後、車いすを押すために手を離れた瞬間に自動で閉まってしまうので入れない。
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>ホームの待合室</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>ホームの待合室入口のスロープ</p>  </div> </div>		

トイレ	車いす利用者	<p>車いすの案内が無い。オストメイト（人工肛門保有者、人工膀胱保有者）対応設備と介護ベッドが無い。水洗レバーが押しにくい。インターホンのボタンは押しやすいが、床ボタンもほしい。便座が少し低く、幅が狭い。手すりが可動式で使いやすい。鏡が無い。荷物置き場が無い。ゴミ箱があつて良い。便器に背もたれが無い。</p> <p>J Rの車いす対応トイレには、トイレットペーパーが常時設置されていて使いやすい。千代田駅でも車いす対応トイレに、トイレットペーパーを常時設置して欲しい。</p> <p>トイレットペーパーの販売機が段の上にならぬので、車いす利用者は購入できない。</p> <p>車いす対応トイレだけにトイレットペーパーを付けると、そのことを知っている人に盗られてしまう。トイレットペーパーを購入できる場所に、販売機を設置して欲しい。</p>
	身体障がい者	<p>車いす対応トイレの中に、ティッシュペーパーの販売機を設置して欲しい。千代田駅の車いす対応トイレは狭い。</p> <p>車いすでも不自由なく回れるような広さが欲しい。ベビーベッドを設置して欲しい。</p> <p>入口の引き戸に固定窓がついているが、すりガラスが薄く、ガラス部分の面積が大きすぎるので、プライバシーが保たれない。ガラス部分を小さくして欲しい。</p> <p>トイレ（男性用・女性用共）に行くのに、2段ほど段差を上がらなければいけないので利用しにくい。</p>
	聴覚障がい者	<p>トイレ（男性用・女性用共）に洋式トイレがない。年配の人で足が悪い人が座りにくい。トイレットペーパーを取り付けてほしい。</p>
	府建築企画課	<p>車いす対応トイレは、オストメイト対応に改良しないと行かない。</p>
		<p style="text-align: center;">トイレの入口</p>  <p style="text-align: center;">車いす対応トイレの入り口</p> 
	<p style="text-align: center;">車いす対応トイレ</p>  <p style="text-align: center;">トイレットペーパーの販売機</p> 	

身体障がい者	バス停がロータリーと銀行の前と2箇所あり、高低差があるので、それぞれのレベルでエレベーターが止まるようにしないと使い勝手が悪い。
	改札階から地上を結ぶエレベーターは線路の両側に付けてほしい。
	緑ヶ丘方面と木戸東町方面ではバス停が異なる場所にあり、その間に高低差がついている。それぞれのレベルに合わせて乗降できれば利用しやすい。もし東側にエレベーターを設置するなら、西側と違い高低差がないので計画しやすい。
府建築企画課	一番良いのは、エレベーターを東と西の出入口とそれぞれのホームに、計4基取り付けること。
	基準では、ホームから道路まで1つのルートが確保できればいいので、エレベーターの設置数と場所は鉄道事業者と協議が必要。
	ロータリーや階段中央に広さがあれば、その場所にエレベーターを設置し、高台の広場から通路を取り付けることはできる。要望を出し検討を促す。
	千代田駅東側には階段の直ぐ後ろに駐車場があるので、エレベーターを設置する時は、誘導通路について考慮しなくてはならない。用地的に有効幅員1.5mの通路が確保できるよう、検討しなくてはならない。
コンサル	法律上、駅舎のエレベーターと外部道路とが1つのルートで行き来できれば、駅の整備としての基準を満たしていることになる。しかし、千代田駅の場合は、東西両方の出入口に利用者が多いので、2箇所エレベーターを設置する要望を出し、検討を促せば良い。
	エレベーターの出入口が2箇所あるタイプがある。設置箇所に応じて、利用しやすい対策が必要。せっかくエレベーターを設置しても、スロープを使わないと利用できないのでは不便。
	千代田駅は橋上駅なので、地上での行き来ができない。西側のエレベーターだけでは東側の代替はできないので、この場合には東西に2箇所、エレベーターを設置するというのが原則。

バスターミナル側の出入口



改札階の西側出入口付近



駅前広場	車いす利用者	ロータリーの視覚障がい者誘導用ブロックが黄色でない。(舗装と同一色)バス停へ視覚障がい者誘導用ブロックが案内されていない。
	身体障がい者	スロープ勾配が法律の基準範囲内であっても、勾配のついた通路を一人で車いすを漕いで上まで上がるのは大変。実際はきつい。
	高齢者	バス広場周辺の花壇の角が危険。数も多い。 駅の西(バス停)からエスカレーターに行く視覚障がい者用誘導がない。
	府建築企画課	スロープ勾配が法律の基準範囲内であれば、多少通路が長くなっても良いとされている。あとは費用が問題。
	西側出入口駅前広場(ターミナル側)	
		
踏切	車いす利用者	踏切北側の歩道幅員が1m程度のため、狭くて怖い。 車いすで踏切を渡るのは怖い。エレベーターが2基あれば、東西の移動が安全にできるので、必ず2箇所に設置して欲しい。
	高齢者	踏切近くの店舗が車道ギリギリに建っているため、歩道スペースが確保できない。
	視覚障がい者	線路上だけでも幅員を広げることにはできないのか。
	視覚障がい者-介助者	南側の踏切を渡る手前で、視覚障がい者誘導用ブロックが途切れていた。 また、南側には歩道らしきものはあったが、それを渡ってよいのか、北側の歩道を利用したらよいのかかわからない。南側にも、北側のような歩道を作るべき。 線路上の道路幅を広げ、幅員1mの歩道を作った方が安全に渡れる。大阪南医療センターから公民館に行くにも、あのルートが一番近道なので、踏切の南側にも歩道をつけるべきではないか。
	コンサル	単に駅の利用だけを考えるのではなく、踏切を使うことなく安全に東西が行き来できるように、エレベーターと自由通路を繋げることが、駅周辺の動線を上手く活かす事につながる。 踏切の幅員は、原則的に道路幅員と同じになっている。道路幅員に余地がないと踏切の幅員も広げられない。現状では歩道を確保することは難しい。
踏切(北側)		踏切(南側)
		

<p>高齢者</p>	<p>大阪南医療センター入口の交差点から千代田小学校の交差点までの歩道は、縦方向・横方向共に勾配がきつい。雨が降れば路面が滑りやすくなって危ないし、小学校付近では登下校の小学生がいるので動きにくくなる。今のままでは非常に危ないので何か対策を取って欲しい。事故が起こったときに責任問題になりかねない。</p> <p>歩道に勾配がついているので、一人で車いすを操作しにくい。</p> <p>電柱の移設に関しては、市や国に申請すると時間がかかるので、各自治会やあらゆる団体などに協力を申請すれば、少し時間を短縮してできると思う。</p>
<p>コンサル</p>	<p>千代田駅から大阪南医療センターまでの北側の歩道には、幅員が狭いうえに、歩道の真ん中に電柱が建っているという問題を抱えた場所がある。視覚障がい者は電柱にぶつかる危険性があるし、車いすでは幅がぎりぎりでも通り抜けにくい。改善の必要がある。</p> <p>大阪南医療センターから西にある薬局までの歩道は、横方向では民地側に急な下り勾配、且つ縦方向では上り勾配となり、非常に複雑で危険な地盤となっている。車いす利用者にとってはとても利用しにくい。</p>

北側の歩道中央に電柱が設置されている



車いすで通り抜ける



南側の歩道の勾配



<p>車いす利用者</p>	<p>西友の前の交差点にはバス停もあるし、路上駐車がとても多いので、車いすや小さい子が横断歩道を渡ろうとすると、車が見えにくくてとても危ない。</p>
<p>府建築企画課</p>	<p>駅前広場から国道に出たところの自然舗装されている歩道で、街路樹の根などで路面が凸凹になっていた。横断歩道の中心に電柱が設置されているところが数箇所あった。西友から大阪南医療センターへ行く歩道上に、お店の商品や看板が置いてあった。車いすの方に対応するためには、歩道の有効幅員を最低でも1.5m、正式には2m確保する必要がある、商品を置くことで歩道幅員を狭くしたり、視覚障がい者誘導用ブロックの上に置いて通行の妨げにならないように、できるだけ指導やお願いをして欲しい。歩道の幅員が1.5mより狭い箇所があったので、歩車道の境界に設置された柵の位置をずらすことで、有効幅員を確保して欲しい。歩道の横方向の勾配は、車いすが通る部分だけでもなるべく水平に、せめて2%以下に設定した方がよい。車道の出入口の縦断勾配の基準は5%以下のため、守って欲しい。駅前交差点や公民館に行く道では、集水桝のグレーチングの穴が大きかったので、建物の出入口や歩道に焦点をあてて、目の細かいグレーチングを敷くように改良して欲しい。</p>

凹凸のある歩道



商品が置かれた歩道



歩道・公民館	車いす利用者	セミフラットにして欲しい。
	府建築企画課	車道と歩道の段差を5cm程度になるよう、歩道を切下げれば良い。 歩道幅員が少し狭いように感じた。普段、あまり車が通らないようなら、車道幅員を少し狭くして、歩道幅員を広くしても問題はないと思う。例えば、歩道幅員を基本的に1.5mにして、部分的に2mの場所を2~3箇所作れば利用しやすい。また、波打った高低差もセミフラットになるよう、歩道を切下げれば利用しやすくなる。
		コンサル
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>公民館へ続く歩道</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>駐輪場の出入口周辺</p>  </div> </div>	
歩道・その他	車いす利用者	外国では、車の台数を少なくして車線を減らす代わりに自転車用の道を作っている。車が多いと危ないので減らす対策を考えないといけない。
	視覚障がい者-介助者	歩道が狭いので、自転車が通ると非常に危険。自転車が歩道を利用するなら、自転車を押して通行して欲しい。また、自転車に乗って歩道を利用しないよう利用者に説明、指導をして欲しい。
	府建築企画課	歩車道の境界に設置された柵の位置を若干車道側にずらすことで、有効幅員を確保できると思う。 電柱はできるだけ端に移設するよう検討して欲しい。
	交通政策課	標識で「通行可」として許可している歩道以外では、自転車は基本的に車道を通行しなくてはならない。
交差点	車いす利用者	音声対応の信号機が南北の横断に無い。310号の交差点の段差がきつい。
	高齢者	横断歩道、交差点節目の段差あり。交差点、歩道に僅かに段差あり。
	府建築企画課	横断歩道のセンター付近に電柱が立っている。駅前交差点の集水桝のフタの目が大きい。

歩道、看板	身体障がい者	公民館への案内看板が、高い位置に付いていて見にくい。公民館は避難場所になっているので、場所がわかるように見やすい位置に取り付けて欲しい。
バス	車いす利用者	<p>車いすをバスに固定するのに時間がかかり、他の乗客に申し訳ない。停車位置が乗降時のスロープの設置に影響するので注意が必要。</p> <p>車いすはバスにがっちり固定されていたので問題はなかったが、もう少し簡素化してもいいのではないか。</p> <p>車いすにはブレーキがあるので、棒などに掛けられるような簡単な固定の方法でもいいのではないかと思う。</p> <p>バスの始発から乗車する場合はいいが、途中の一区間だけ車いすで乗車するにはとても気を遣う。</p> <p>大阪市営バスのベビーカーの固定ベルトは短時間で設置ができて大変便利。固定作業中に乗客の視線が集まり気を遣う。</p> <p>大阪南医療センターへ行くバスの本数を増やして欲しい。病院と駅をピストン運行できるバスがあれば便利。</p>
	身体障がい者	<p>強力ゴムなどで車いすをバスに固定する方法はどうか。</p> <p>車いすの固定方法には改善の余地があり、改良が必要。</p>
	府建築企画課	バリアフリー法ではワンステップも基準の範囲内だが、ノンステップが増えることで車いす利用者がバスを利用しやすくなる。
	コンサル	飛行機の座席ベルトのようにワンタッチで着脱できるものなど、方法は他にもあると思う。
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>車いすのノンステップバスへの乗り込み</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>車いすのバスへの固定作業</p>  </div> </div>	
その他	コンサル	今まで施設を作る側に身体障がい者の目線に配慮するという意識が無かった。身体障がい者と施設を作る側とのコミュニケーションが大事。

# タウンウォッチング調査（美加の台駅周辺）

## 〔第1回〕

### 1. 実施概要

#### ① 概要

高齢者、障がい者、健常者が共に駅周辺を歩くことでバリアの実態や問題点を共有し、バリアフリー整備について議論を深める。

第1回は、南海電鉄「美加の台駅」の構内やその周辺の地区を歩いたり、バスを利用する等により、バリアの実態について調査した。その後、問題点を出し合い、解決すべき点を整理するなど、バリアフリー整備について議論を深めた。

#### ② 日時

平成22年1月20日（水） 9：45～15：00

#### ③ プログラム(当日の概要)

- 9：45 市役所に集合
- (約20分) モックルコミュニティバスにて移動
- (約10分) 美加の台駅に到着、調査の概要とスケジュールの説明
- (約2時間) 現地調査  
昼休憩
- (約1時間半) 問題抽出・検討会、改善策の提案等
- 15：00 終了、解散  
モックルバスにて移動（市役所まで戻られる方）

## 調査場所

美加の台駅舎、駅周辺、美加の台病院（敷地内はチェックの対象外）・スーパー（建  
物内はチェックの対象外）・集会所への経路など



## ⑤ 参加者

障がい者6名、介助者2名、高齢者5名、地域住民1名等、合計28名が参加した。

参加者	人数	介助者
肢体不自由者	手動車いす（介助あり）	ヘルパー 1名
	手動車いす（介助なし）	
身体障がい者 ※	2名	
聴覚障がい者	1名	手話通訳者 1名
視覚障がい者	1名	
高齢者	5名	
地域住民	1名	
鉄道事業者	2名	
行政機関（府）	1名	
運営スタッフ	11名	
合計	26名	2名

調査概要とスケジュールの説明



現地調査



問題抽出・検討会、改善策の提案等について意見交換



※：参加者及び発言者の欄について「身体障がい者」と表記しているものは、「車いす利用者」「聴覚障がい者」「視覚障がい者」以外の障がいのある参加者です。（以下の頁も同じ）

## 2. 参加者からの意見

対象	発言者	内 容
駅舎	車いす利用者	改札口の窓口までの視覚障がい者誘導用ブロックが設置されていない。
	高齢者	駅舎は汚くて寂しいイメージがある。
	身体障がい者	駅舎が3階建てのような構造で不便。
	視覚障がい者	駅舎全体に音声案内がない。
	コンサル	掃除を徹底させ、不法駐輪の問題を解消し、駅前広場を含めてイメージを向上させる必要がある。
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>改札口周辺</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>改札から出口階段への通路</p>  </div> </div>		
券売機	車いす利用者	券売機に蹴込がなく、車いすでは使いづらい。
		車いすからだと券売機の位置が高くて液晶表示が見えない。
		音声ガイド付きの券売機があるとよい。
	高齢者	指先が不自由な方は、券売機のコイン投入口が小さく入れづらい。
		券売機が1台なので、故障の際などに対応できない。
	視覚障がい者	コイン投入口が小さく、入れにくい。
身体障がい者	発着駅の証明書発行機の使用説明書がない。	
府建築企画課	券売機が1台では身体障がい者の利用が想定されていない。	
	券売機の文字は、上からは見えやすいが下からは見えない。	
	弱視の方にとっては券売機の文字が小さくて読めない。	
	券売機・運賃表・時刻表等の点字対応は検討すべき。	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>車いすで清算機を利用する</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>車いすで券売機を操作する</p>  </div> </div>		

料金表	高齢者	改札口、上り下りの通路、正面の時刻表、手作り時刻表が小さく見えにくい。
	地域住民	料金表・時刻表の文字が小さい。弱視の人にも見える工夫が必要。
	コンサル	文字表示の最小文字ポイントを決めておくとよい。
時刻表	高齢者	改札内の時刻表が小さく見えにくい。
	身体障がい者	
	地域住民	
ホーム上の時刻表		券売機周りの料金表
		
案内文字	聴覚障がい者	電車の到着・出発などの文字案内がない。 待合室にも時刻表がほしい。 見て分かる情報が少ない。
改札口	車いす利用者	改札口の音声案内がない。
	車いすで改札口を通る	
		

階段	車いす利用者	雨の日は階段が滑りやすい。 階段の音声案内がない。
	高齢者	階段の真ん中に手すりがあるとよい。 階段昇降機を設置する箇所の手すりが使いにくい。
	身体障がい者	階段の幅が広すぎる。スロープを設置すべき。 階段が長くて、上り下りが疲れる。
	ホームと改札階の階段	
	階段昇降機の取り付け場所	
階段昇降機	車いす利用者	隣の駅から駅員の応援が必要。 駅員の人数が少なく、階段昇降機を利用するために事前連絡をしなければならない手間がある。
	高齢者	お年寄りや聴覚の弱い方が階段昇降機に接触する危険性がある。カーゴの移動に伴う危険範囲の表示を設置すべき。 階段昇降機が1台ではもしものときの対応に支障がでる。階段4箇所となれば複数必要。いざという時のことも考え2台は必要。 誰もが操作できるエレベーターを早急に設置すべき。
	身体障がい者	階段昇降機を利用するために駅員を呼ぶ方法が分かりにくい。
	階段昇降機に乗り込む	
	階段昇降機から降りる	
階段昇降機の移動		
動作中の階段昇降機		

ホーム	車いす利用者	ホームに内方線がない。
		ホームの階段の横が狭く、勾配がきつく怖い。
		車いすが電車に乗降する場所には屋根がない。(駅舎の両端に屋根がない)
		階段を降りて待合室に向かう間が狭く、転落の危険性がある。
	身体障がい者	階段の裏側を車いすが通れない。
	地域住民	ホームの屋根が短く、屋根のない場所で待つ人が多い。
その他	ホームの待合室以外のいすが少ない。(なんば方面15、高野山方面10)	
	ホームの手洗場に掃除の用具が無造作に置かれている。	
	ホームへの階段の入口に音声案内がない。 階段下に入ると頭をぶつけるので、階段下にフェンスが欲しい。	

ホームと電車の境界



ホームが狭い箇所



屋根のないホーム



階段の裏側



待合室	車いす利用者	待合室の扉が重い。自動ドアにするとよい。
		体温調節が難しい人のために使いやすい待合室にすべき。
	高齢者	時刻表が見つらい。時刻表・料金表の文字を大きく。
		待合室に電車の到着がわかる表示を。 待合室までの視覚障がい者誘導用ブロック、音声チャイムがない。

ホームの待合室の入り口



ホームの待合室



トイレ	車いす利用者	車いす対応トイレの入り口と中のスペースが狭い。 車いす対応トイレの扉が重い。ボタン式にするとよい。 車いす対応トイレの設備が不十分。オストメイト（人工肛門保有者、人工膀胱保有者）対応設備、荷物置き場、便器の背もたれ、フタ付きのゴミ箱、おむつ交換用のベッドがない。手すりが使いにくい。呼び出しボタンの位置が高く、倒れたときに押せない。
	身体障がい者	トイレの入り口に2～3cmくらいの段差がある。 車いす対応トイレの入り口と中のスペースが狭い。
	身体障がい者 地域住民	トイレの蛇口が自動になっていない。
	地域住民	トイレの入り口まで視覚障がい者誘導用ブロックがない。 トイレの男女の区別が視力の弱い方には分かりにくい。
	高齢者	トイレの床面が非常に汚れている。タイルと床面のつなぎのところ。 トイレの隅々の清掃不足。
	府建築企画課	車いす対応トイレが少し狭い感じがする。オストメイト対応トイレも検討できないだろうか。

トイレの入り口



男子トイレの手洗い場



車いす対応トイレ



車いす対応トイレの手洗い場



電 公 話 衆	高齢者	公衆電話の位置が駅から遠い。
エレベーター	車いす利用者	エレベーターなら身体障がい者からお年寄り、子供、ベビーカーなど、全ての人が利用できる。 車いす利用者が気兼ねなく利用できるよう、6～7人乗りのエレベーターが必要。
	地域住民	改札口からホームに下りるエレベーターと、駅前広場から改札口に下りるものが必要。
	府建築企画課	駅構内については、エレベーターを3台付ければ、利用者も、駅員も大いに助かる。但し、ラッチ外のエレベーターを付けた側にタクシー乗り場を移設すべし。
駅前広場	車いす利用者	バス乗り場に視覚障がい者誘導用ブロックがない。
	高齢者	バス停付近の歩道のタイルが剥離して危険。 西側のバス降り場のプランターが通路中央にあり、車いすや歩行者には迷惑。
	府建築企画課	駅前広場の管理者が明確でなく、不法駐輪が目立つ。
		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>駅前広場のバス停付近</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>駅前広場の交差点付近</p>  </div> </div>
バス停	車いす利用者	バス停に車いすの乗車可能なバスがあるという表示がない。
タクシー乗場	聴覚障がい者	聴覚障がい者など電話を使えない人はタクシーを呼べない。
	高齢者	タクシー乗り場にタクシーが常駐していない。
	身体障がい者	タクシーは電話で呼び出す仕組みになっているので便利。
		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>駅前広場のバス停付近</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>駅前広場のタクシー乗り場</p>  </div> </div>

駐車スペース	車いす利用者	<p>駅前広場に車いす利用者用の駐車スペースがあると良い。          車いす専用駐車場からエレベーターまで屋根を設置するのがよい。</p> <p>車いす利用者や妊婦、足の不自由な方の車にはプレートを発行し、専用駐車場は許可制にするなどの工夫が必要。</p>
	身体障がい者	<p>お年寄りの方で杖が必要な方も車いす専用駐車場を利用できるようにするとよい。</p>
		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>駅前広場</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>駅前広場の駐車スペース</p>  </div> </div>
駐車場	身体障がい者 地域住民	<p>スーパーの駐車場の真ん中に歩道があり、高齢者や身体障がい者にとって危険。</p>
	<p>スーパーの駐車場</p> 	
看板	高齢者	<p>駅前広場を出てすぐの交差点に住宅地図の看板があるが、場所が悪く使いづらい。</p>
	聴覚障がい者	<p>駅周辺の案内地図がなく不便。</p>
		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>駅前広場の交差点付近の住宅地案内板</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>バス停付近の案内板</p>  </div> </div>

交差点	車いす利用者	石仏交差点の青信号（歩行者用）の時間が短く危険。歩道に上がる段差が大きすぎる。
	高齢者	歩行者用信号に延長ボタンを付けるのがよい。
	地域住民	石仏交差点を渡る人数が少ないことを考慮しても青信号の時間は短すぎる。
		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>石仏交差点</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>石仏交差点の歩道への乗り上げ部分</p>  </div> </div>
歩道	高齢者	住宅地内の歩道に街路樹の根が張り、亀裂や段差が生じており通行の障がいになっている。
		スーパー（はやし）の出入口から歩行者用、車用の表示なし。
		美加の台病院にいく信号機手前の点字タイルが古くなっている。
	視覚障がい者	歩道上に不法駐輪が目立ち、歩きにくい。
	身体障がい者	歩道上の視覚障がい者誘導用ブロックは、交差点周辺しかない。
	地域住民	駅周辺の歩道上に視覚障がい者誘導用ブロックがない。
		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>石仏交差点から駅広場までの歩道</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>石仏交差点</p>  </div> </div>
		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>住宅地内の歩道</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>住宅地内の交差点</p>  </div> </div>

バス	車いす利用者	車いすとバスを固定するベルトを簡略化して時間を短縮する必要がある。 昼間に病院に行くバスの本数が少ない。 車いすをバスに固定する作業に時間がかかり、他の乗客に気を使う。
	身体障がい者	ノンステップバスの本数が少ない。 バスの乗務員に身体障がい者への対応方法など練習を定期的に行うとよい。 昼間はバスの乗降客が少なく、運行上の問題がある。
	地域住民	車いすをバスに固定する作業を手早く行う工夫が必要。
	聴覚障がい者	バス内の運賃や停留所の表示が見えづらい。2箇所ほど案内表示を設置するとよい。

車いすのバスへの固定作業



車いすのノンステップバスへの乗り込み



## 4. まちのバリアフリーに関するアンケート調査

### 「まちのバリアフリーに関するアンケート」集計結果

#### 1. 調査の目的

市民、公共交通機関、民間事業者、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などを促進するために広く市民に意見を聞くことを目的とします。

#### 2. 調査の対象

【高齢者、障がい者及び子育て世代を主な対象としてアンケートを行いました。】

##### ①高齢者

高齢者団体を通じて千代田駅、美加の台駅の周辺住民および両駅の利用想定者に配布し、174名の回答がありました。

##### ②障がい者

障がい者団体および障がい者福祉センター（あかみね）利用者。48名の回答がありました。

##### ③乳幼児保護者

子育て支援センターの利用者（事業参加者）および千代田駅、美加の台駅周辺の千代田台保育所、美加の台保育園。152名の回答がありました。

##### ④妊婦

健康推進課を通じて依頼し、11名の回答がありました。

合計で385名に回答いただきました。（別途1件、白紙提出あり）

#### 3. 調査の方法

配布及び回収は、団体の場合は代表者等を通じ、施設利用者の場合は事業参加者等に依頼して行いました。

#### 4. 調査の期間

平成22年2月～3月

#### 5. 調査結果

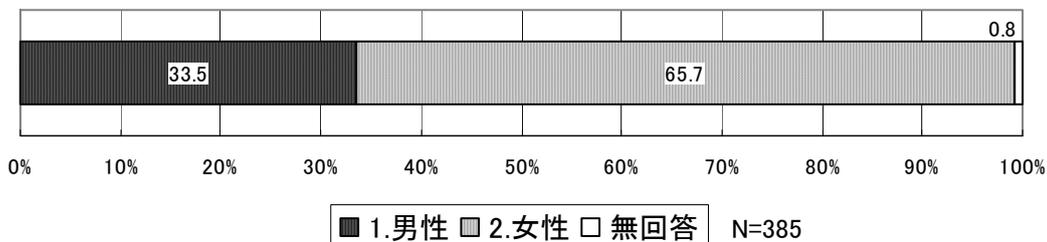
次のページ以降のとおり

## 問 1

### あなた自身についてお聞きします。

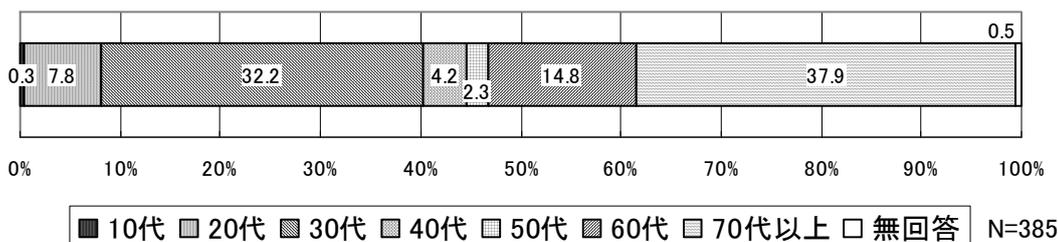
#### 問 1-1 性別

回答者は、「2. 女性」のほうが多く約 66% を占めています。



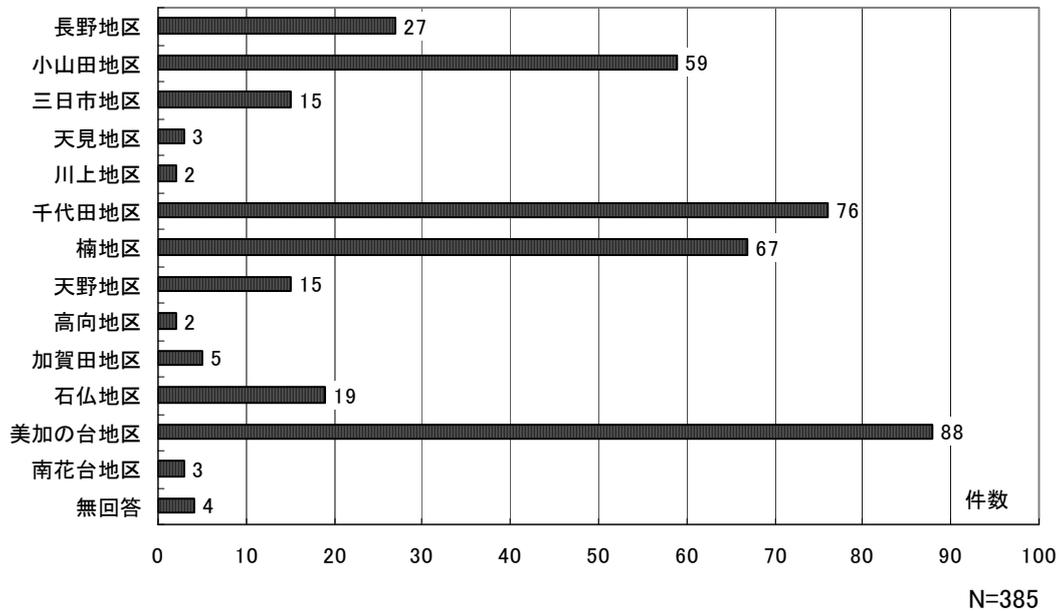
#### 問 1-2 年齢

高齢者、障がい者及び子育て世代を主な対象としてアンケートを行いました。「70代以上」が最も多く約 38%、続いて「30代」が約 32% となっています。



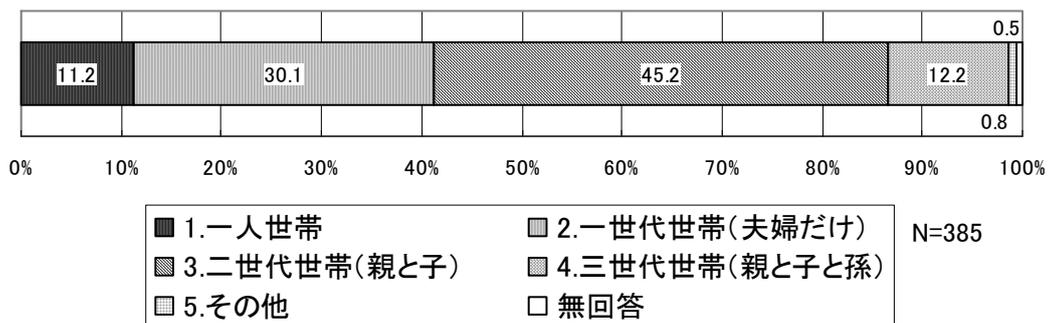
問 1-3 お住まいはどちらですか。

駅からの距離やバス路線などを踏まえた上で、千代田駅および美加の台駅の利用が想定される住民に対してアンケートを実施したため、両駅周辺にあたる千代田地区、楠地区、美加の台地区にお住まいの方が多くなりました。それ以外の地区にお住まいの方からも、より広い範囲から意見をいただくことができました。



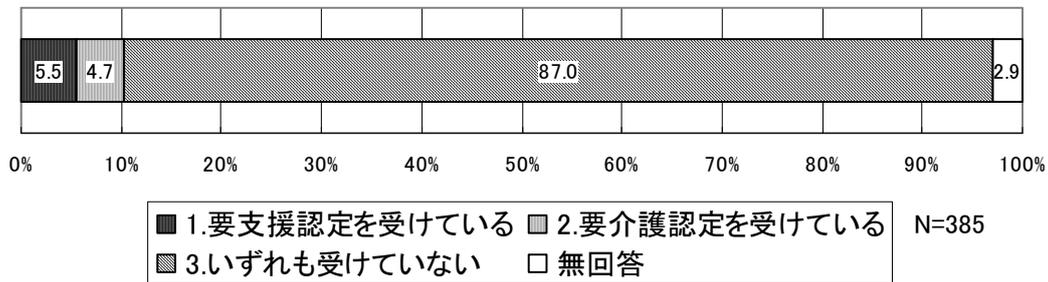
問 1-4 家族構成は次のどれですか。

「3. 二世帯世帯（親と子）」が最も多く約 45% を占めています。次に「2. 一世帯世帯（夫婦だけ）」が約 30% となっています。



問 1-5 要支援・要介護の認定を受けていますか。

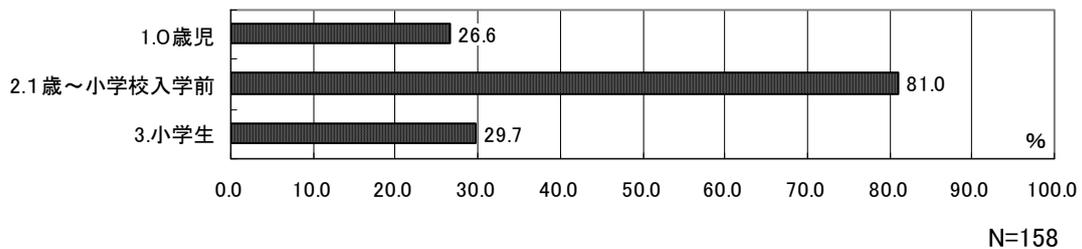
「3. いずれも受けていない」が最も多く 87% を占めています。



問 1-6 家族に小学生以下のお子さんがいる方にお聞きします。お子さんが何人いますか。

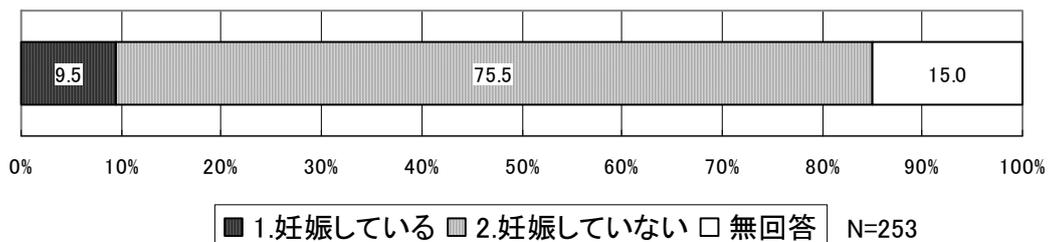
あてはまるもの全てに○印および記入をお願いします。

子育て世代については、保育所等に対してアンケートを実施したため、「2. 1歳～小学校入学前」のお子さんの方が最も多く 81% となっています。



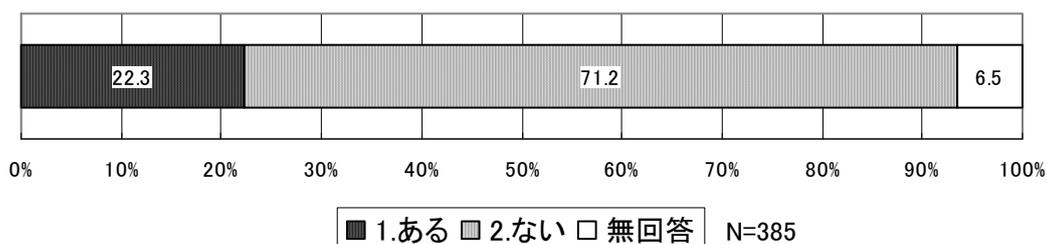
問 1-7 女性の方にお聞きします。現在、妊娠されていますか。

「2. 妊娠していない」が約 76% を占めています。



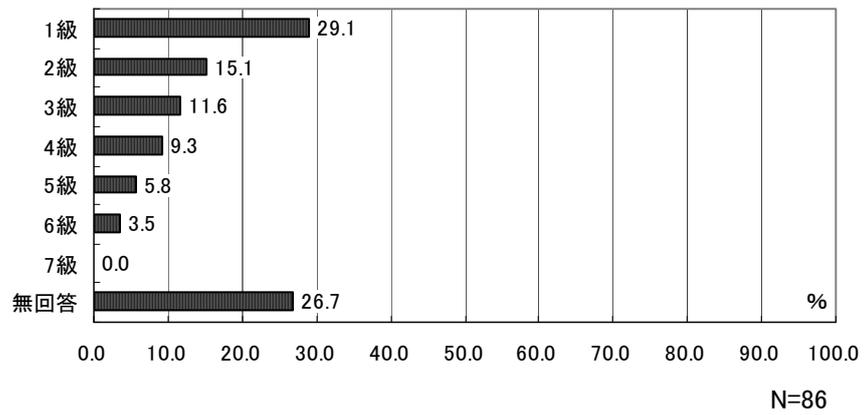
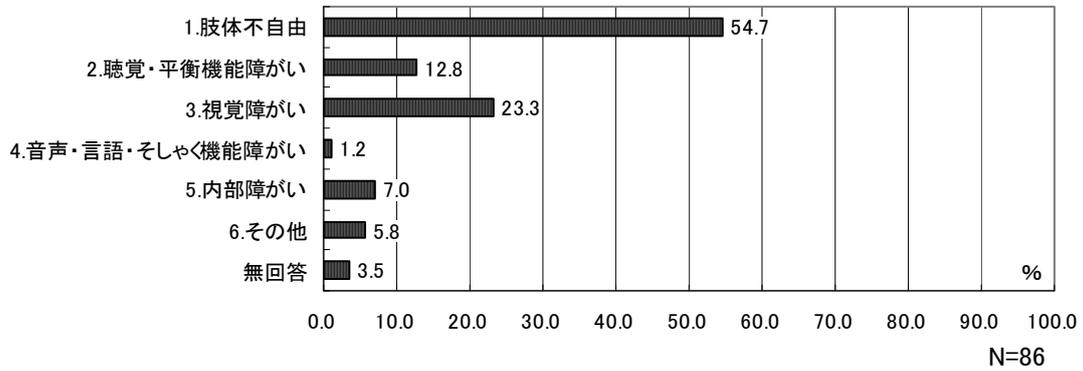
問 1-8 身体に障がいがありますか。

「2. ない」が約 71% と最も多く、「1. ある」は約 22% でした。



問 1-8-1 「ある」とお答えの方の、障がいの種類は次のどれですか。またその程度は。  
 あてはまるもの全てに○印をお願いします。

「1. 肢体不自由」が最も多く約55%、次に「3. 視覚障がい」が約23%となっています。

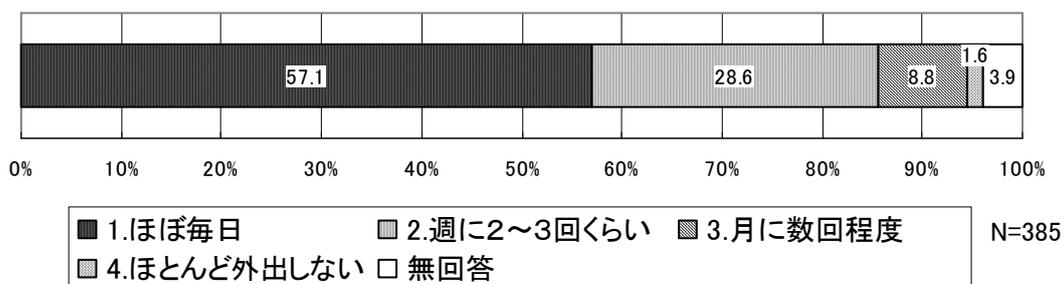


## 問 2

### あなたの外出の実態についてお聞きします。

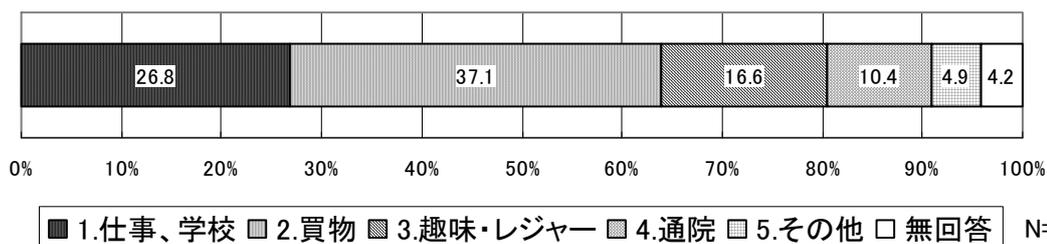
問 2-1 どのくらいの頻度で外出されますか。

「1. ほぼ毎日」が最も多く約 57% となっており、次に「2. 週に 2～3 回くらい」が約 29% となっています。



問 2-2 主な外出の目的は何ですか。主なもの 1 つに○印をお願いします。

「2. 買物」が最も多く約 37%、次に「1. 仕事、学校」が約 27% となっています。



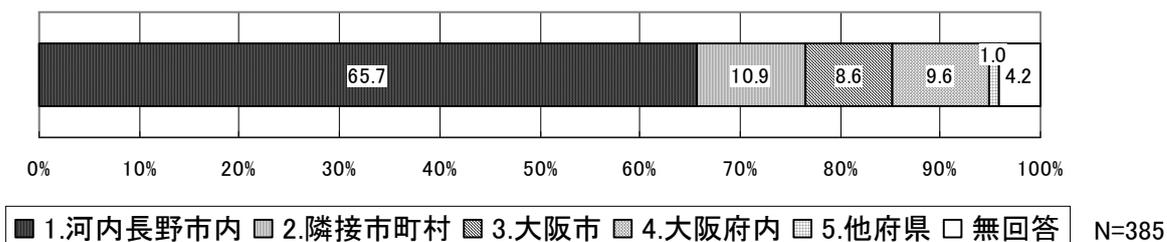
「5. その他」の意見（主な意見）

- ・ 赤峯にスポーツ
- ・ ウォーキング
- ・ 子供の送迎
- ・ 支援活動

- ・ 社会との交流・体力作り
- ・ ボランティア活動
- ・ 老人会活動

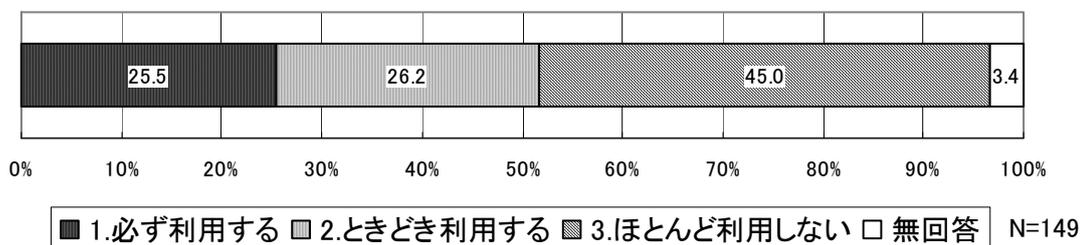
問 2-3 主な外出先はどこですか。主なもの 1 つに○印をお願いします。

「1. 河内長野市内」が最も多く約 66%、次に、「2. 隣接市町村」が約 11%、「3. 大阪市」や「4. 大阪府内」へ外出する方が合わせて約 18% となっています。



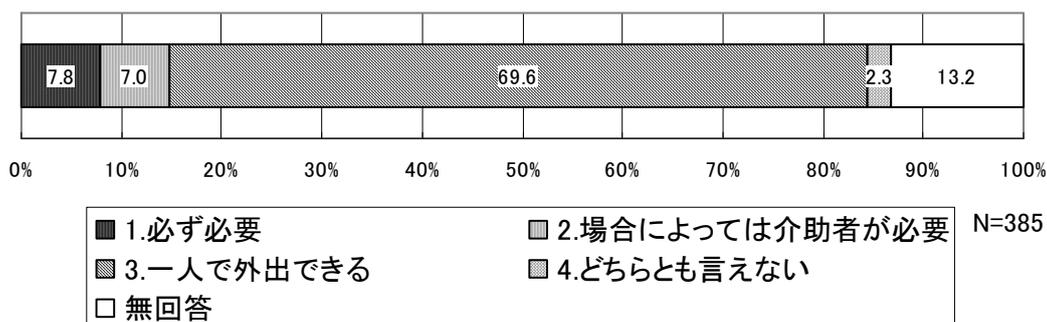
問 2-4 家族に乳幼児（0歳から6歳までの就学前児童）がいる方にお聞きします。外出時にはベビーカーを使いますか。

「3. ほとんど利用しない」が45%と最も多いですが、「1. 必ず利用する」と「2. ときどき利用する」を合わせると約52%となります。



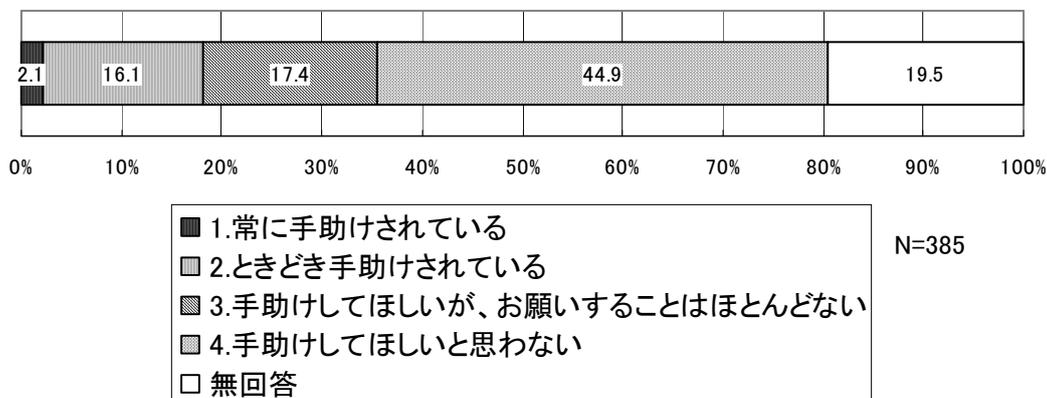
問 2-5 外出時には介助者が必要ですか。

「3. 一人で外出できる」が約70%を占めています。一方で「1. 必ず必要」と「2. 場合によっては介助者が必要」を合わせて約15%となっています。



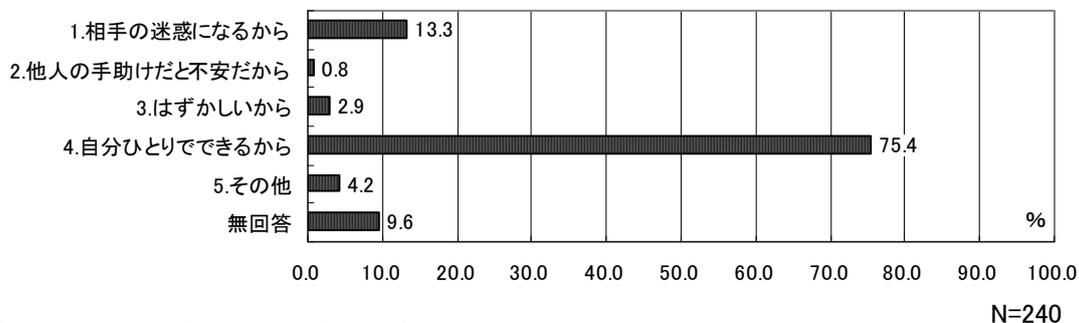
問 2-6 外出先で他人から手助けを受けることはありますか。

「4. 手助けしてほしいと思わない」が最も多く約45%となっています。「1. 常に手助けされている」と「2. ときどき手助けされている」を合わせ、手助けを受けている方が約18%なのに対して、「3. 手助けしてほしいが、お願いすることはほとんどない」が約17%とほぼ同数となっています。



問 2-6-1 3. 4. を選んだ方の、手助けを他人から受けない理由はどれですか。  
 あてはまるもの全てに○印をお願いします。

「4. 自分ひとりのできるから」が一番多く約75%となっており、次いで「1. 相手の迷惑になるから」が約13%となっています。

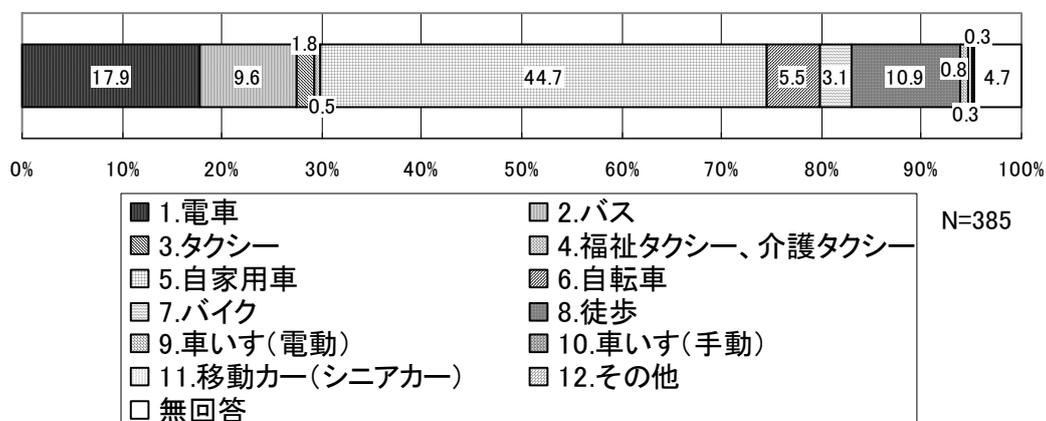


「5. その他」の意見（主な意見の概要）

<ul style="list-style-type: none"> <li>・お願いできる人が周りにいない。</li> <li>・介護ヘルパーが同伴のため。</li> <li>・自分でするように心がけている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エレベーターが無いとベビーカーを担がないといけない。荷物が多い時は駅員さんをお願いする。</li> </ul>
--	---

問 2-7 外出時の主な移動方法は次のどれですか。主なもの1つに○印をお願いします。

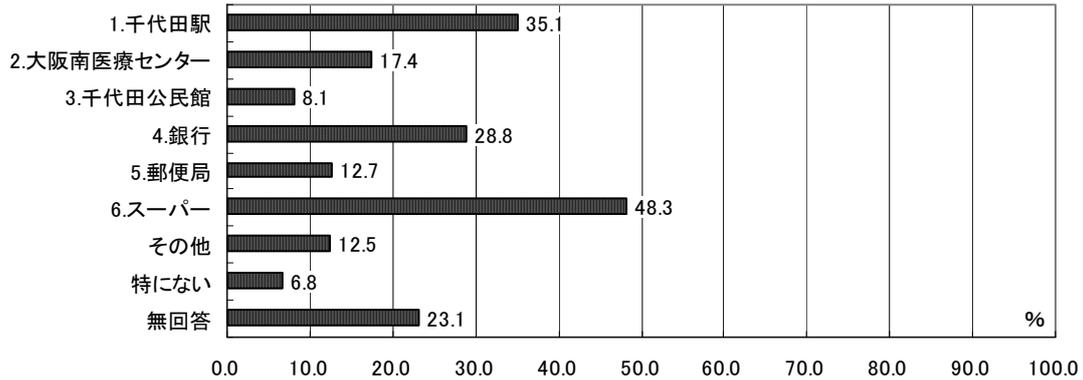
「5. 自家用車」が最も多く約45%、「1. 電車」や「2. バス」を利用する方は合わせて約28%となっています。



問 2-8 千代田駅及び美加の台駅周辺でよく使う施設はどのようなものですか。あてはまる主なもの3つ以内を選び○印をお願いします。その他の場合は、(公共施設(公園なども含む)、物販店舗、銀行、病院など)施設などの名称を記入してください。

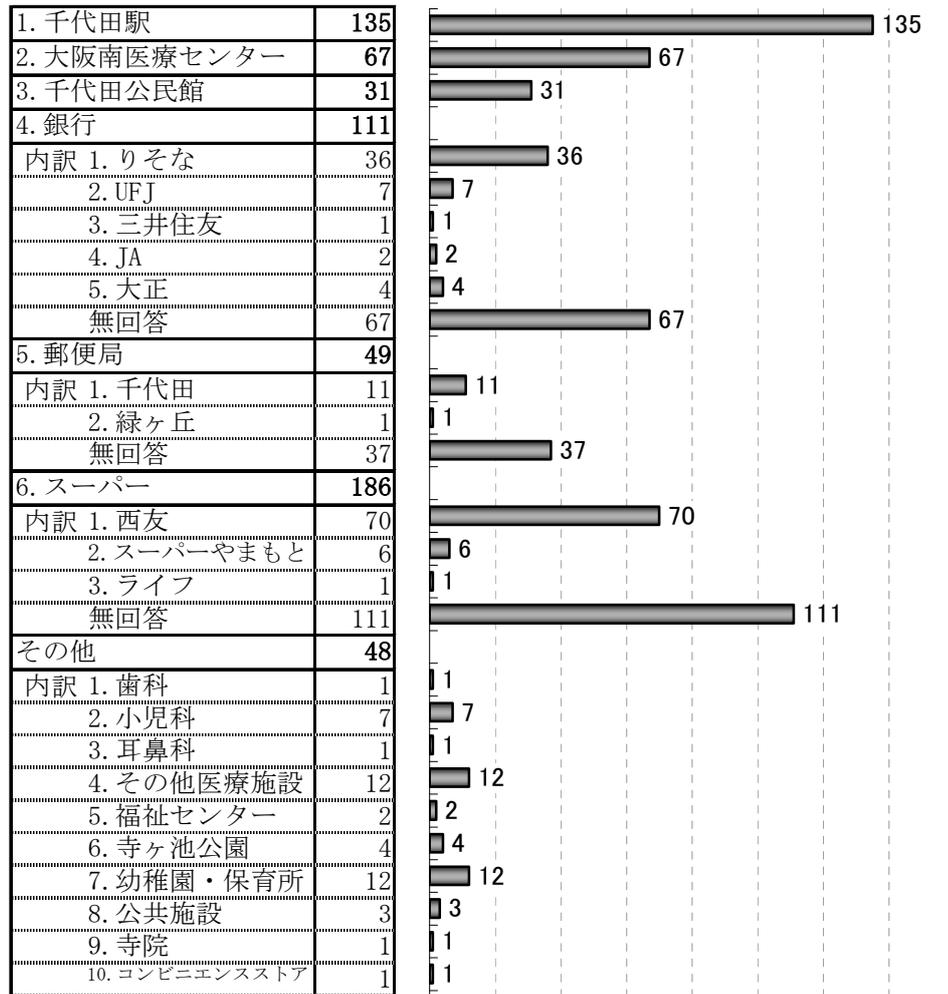
千代田駅周辺

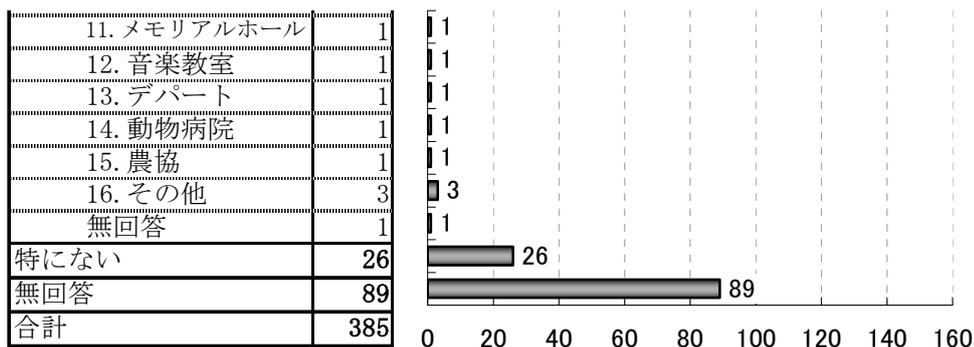
「6.スーパー」が最も多く約48%、次に「1.千代田駅」が約35%、「4.銀行」が約29%となっています。



(件数内訳)

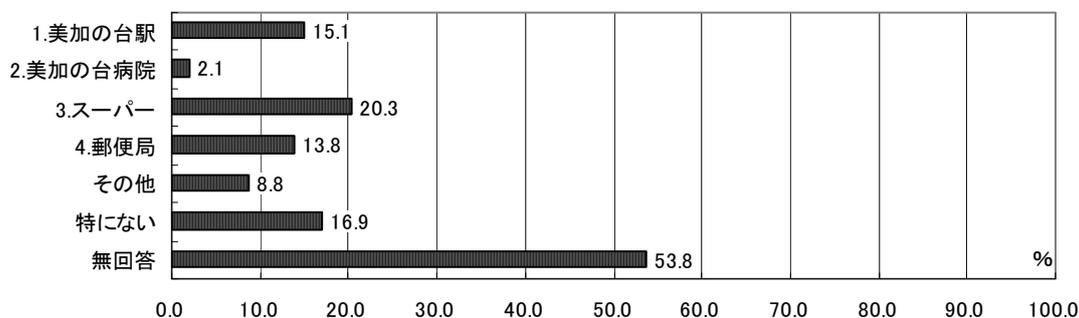
N=385





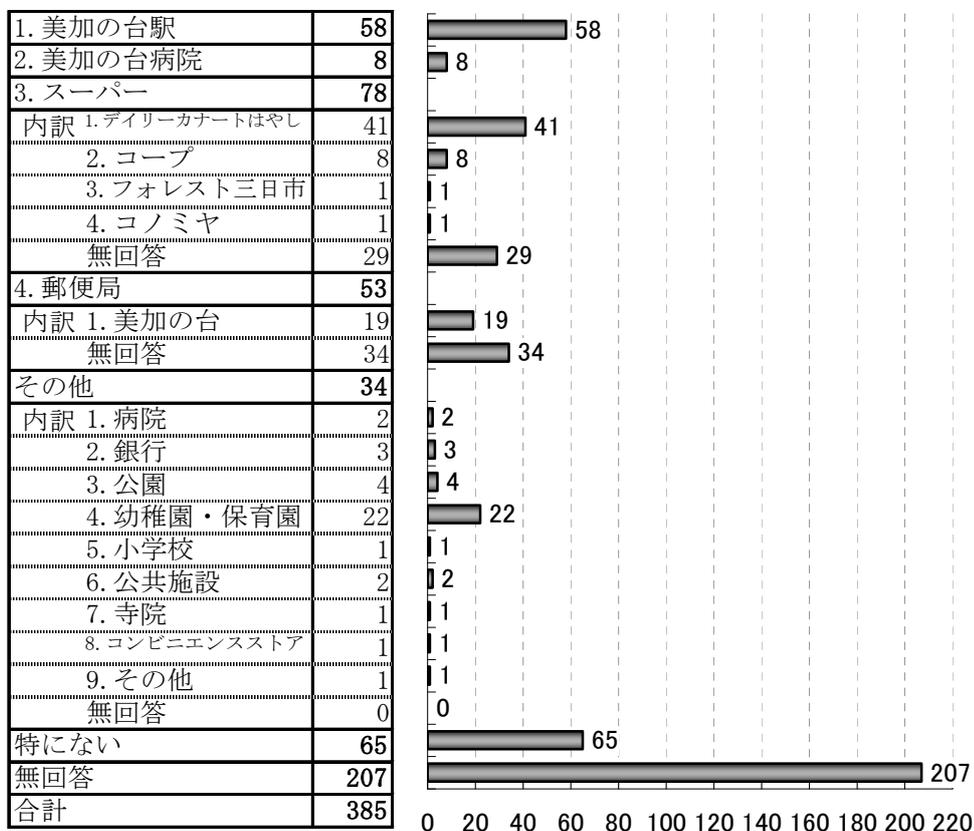
### 美加の台駅周辺

「3. スーパー」が最も多く約20%、次に「1. 美加の台駅」が約15%、「4. 郵便局」が約14%となっています。



(件数内訳)

N=385

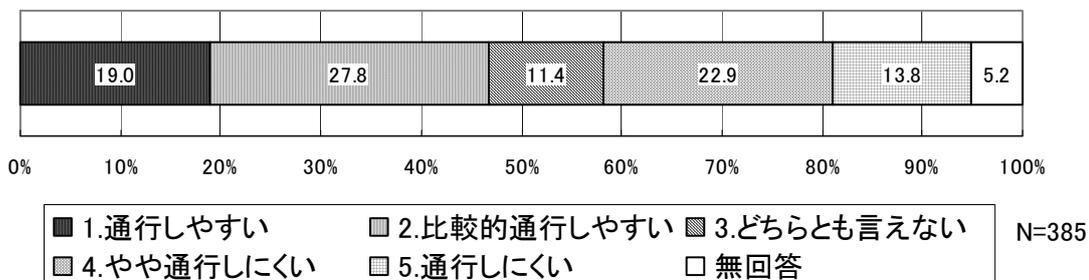


### 問3

### 駅やバス停までの道路（歩道）について、お聞きします。

問3-1 最寄り駅やバス停までの道路（歩道）は、通行しやすいですか。

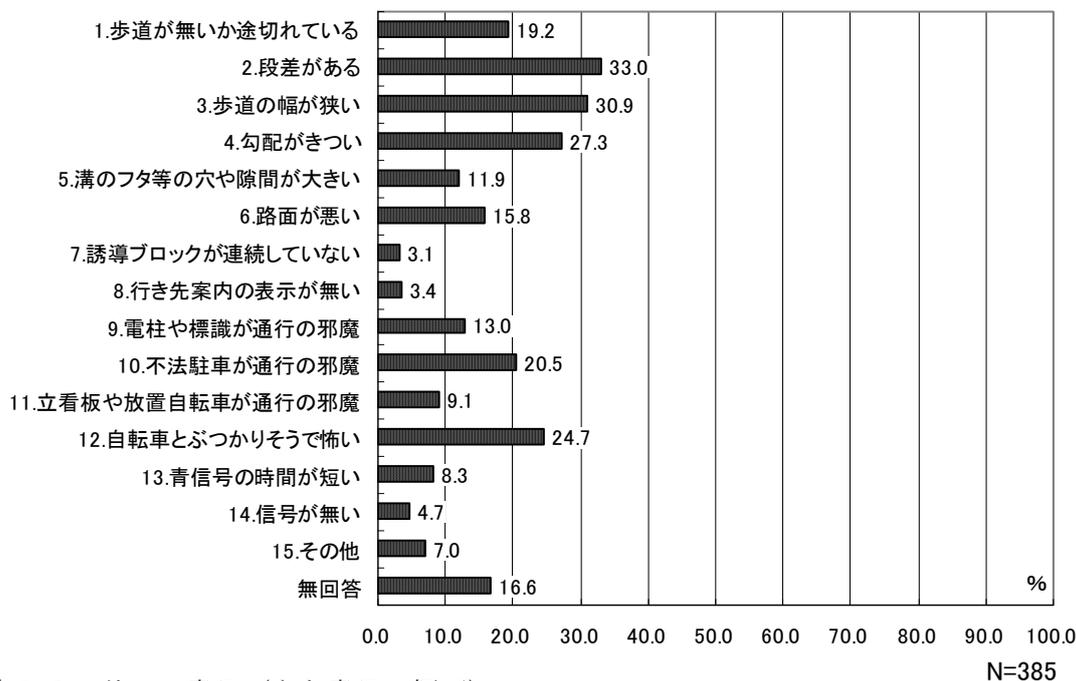
「1. 通行しやすい」と「2. 比較的通行しやすい」を合わせて約47%、「4. やや通行しにくい」と「5. 通行しにくい」を合わせて約37%となっています。



問3-2 道路（歩道）の通行の際に、困ることがありますか。

あてはまるもの全てに○印をお願いします。

「2. 段差がある」が最も多く33%、次に「3. 歩道の幅が狭い」が約31%、「4. 勾配がきつい」が約27%と続いています。



「15. その他」の意見（主な意見の概要）

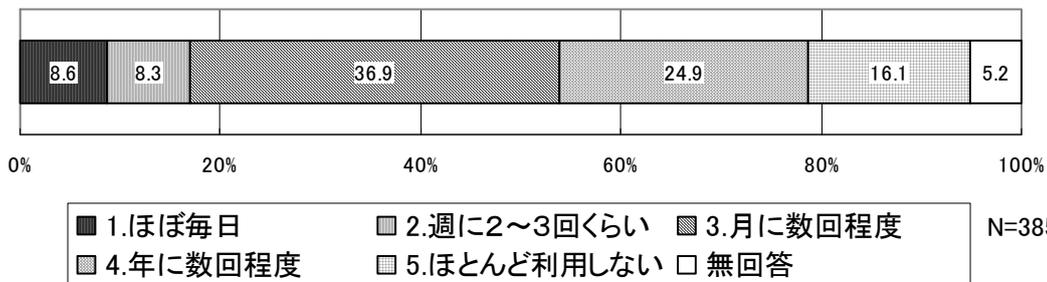
- ・車の交通量が多い道の歩行者空間が狭い。
- ・坂が多い。
- ・住宅街を通る車が多く、子どもが危ない。
- ・視覚障がい者誘導用ブロックの上に物が置いてあり、通りにくい。
- ・踏切が通りにくい。
- ・ヘッドホンをした歩行者や自転車が危険。

- ・歩道橋を渡るのが体力的につらい。
- ・街路樹の根がアスファルトを持ち上げていてつまづきやすい。
- ・歩道のタイルが老朽化して凸凹していて危険。
- ・側溝のフタが雨の日などは特に滑って危険。
- ・交通事故が頻繁に起こっている。
- ・街灯の明かりが弱く、夜は暗い。

#### 問4 電車の利用について、お聞きします。

問4-1 どのくらいの頻度で電車を利用されますか。

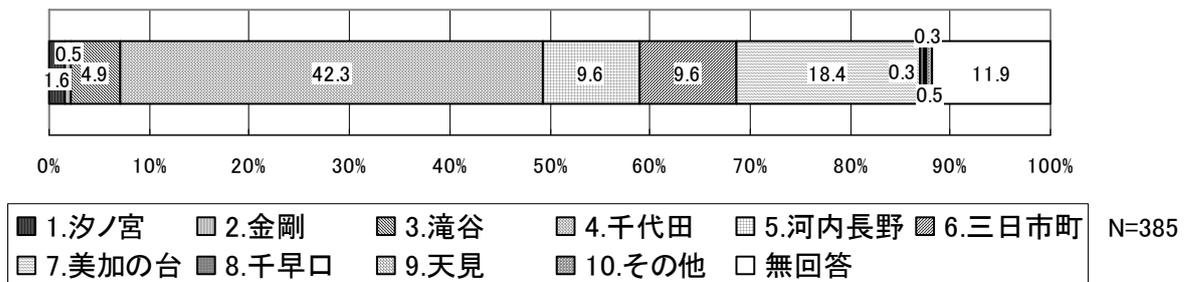
「3.月に数回程度」が最も多く約37%、「4.年に数回程度」が約25%となっています。一方で「1.ほぼ毎日」も約9%となっています。



問 4-2 普段どの駅を利用しますか。また、そこまでの交通手段はどれですか。

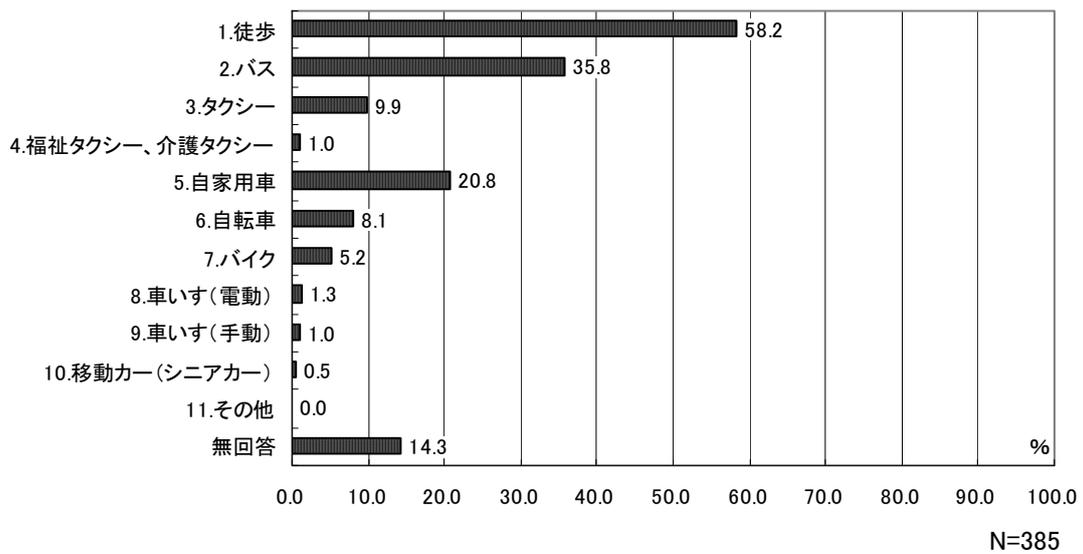
主に使う駅

「4. 千代田駅」および「7. 美加の台駅」の周辺住民および両駅の利用想定者に対してアンケートを実施したため、両駅を利用する方が多く、「4. 千代田駅」が約42%、「7. 美加の台駅」が約18%となっています。



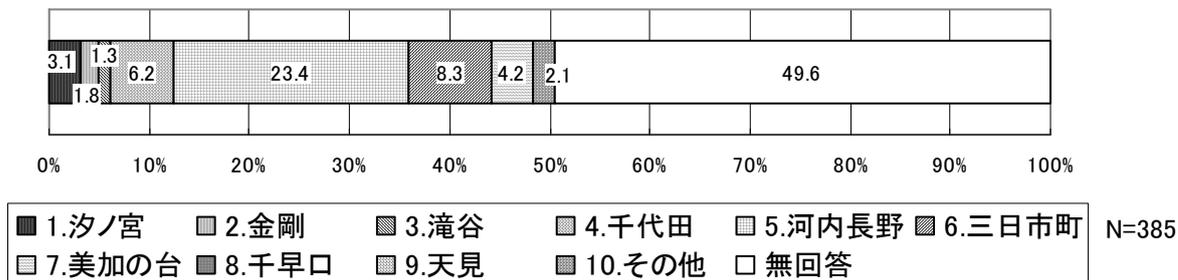
そこまでの交通手段はどれですか。

「1. 徒歩」が最も多く約60%を占め、次に「2. バス」が約36%となっています。



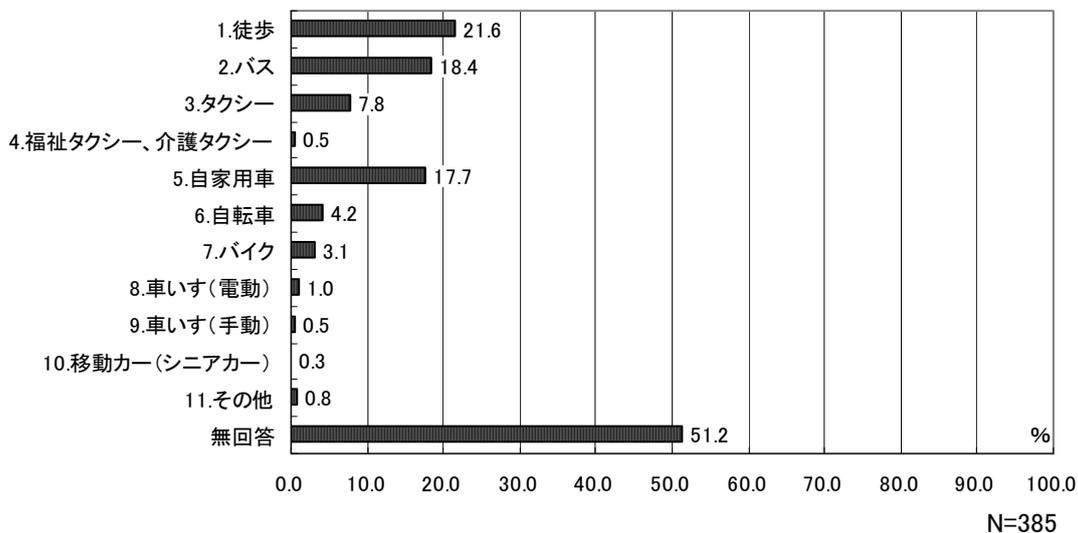
次に多く使う駅

「5. 河内長野駅」が約23%と最も多くなっています。



そこまでの交通手段はどれですか。

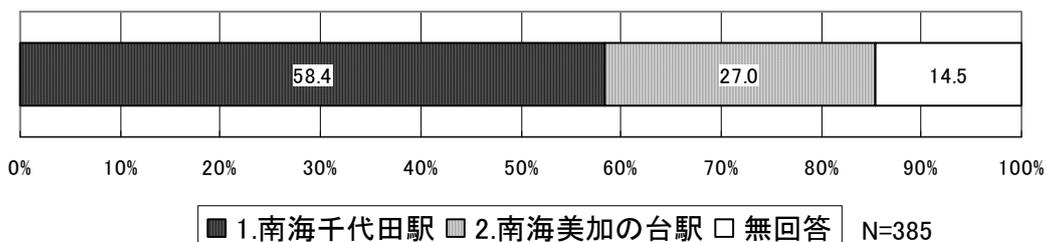
「1. 徒歩」が最も多く約22%、次に「2. バス」と「5. 自家用車」が約18%となっています。



問 4-3 南海千代田駅と南海美加の台駅についてお聞きします。

どちらかの駅を選んでから、電車や駅舎の利用しやすさについてご回答ください。

「1. 南海千代田駅」が多く約58%、「2. 南海美加の台駅」は27%となっています。



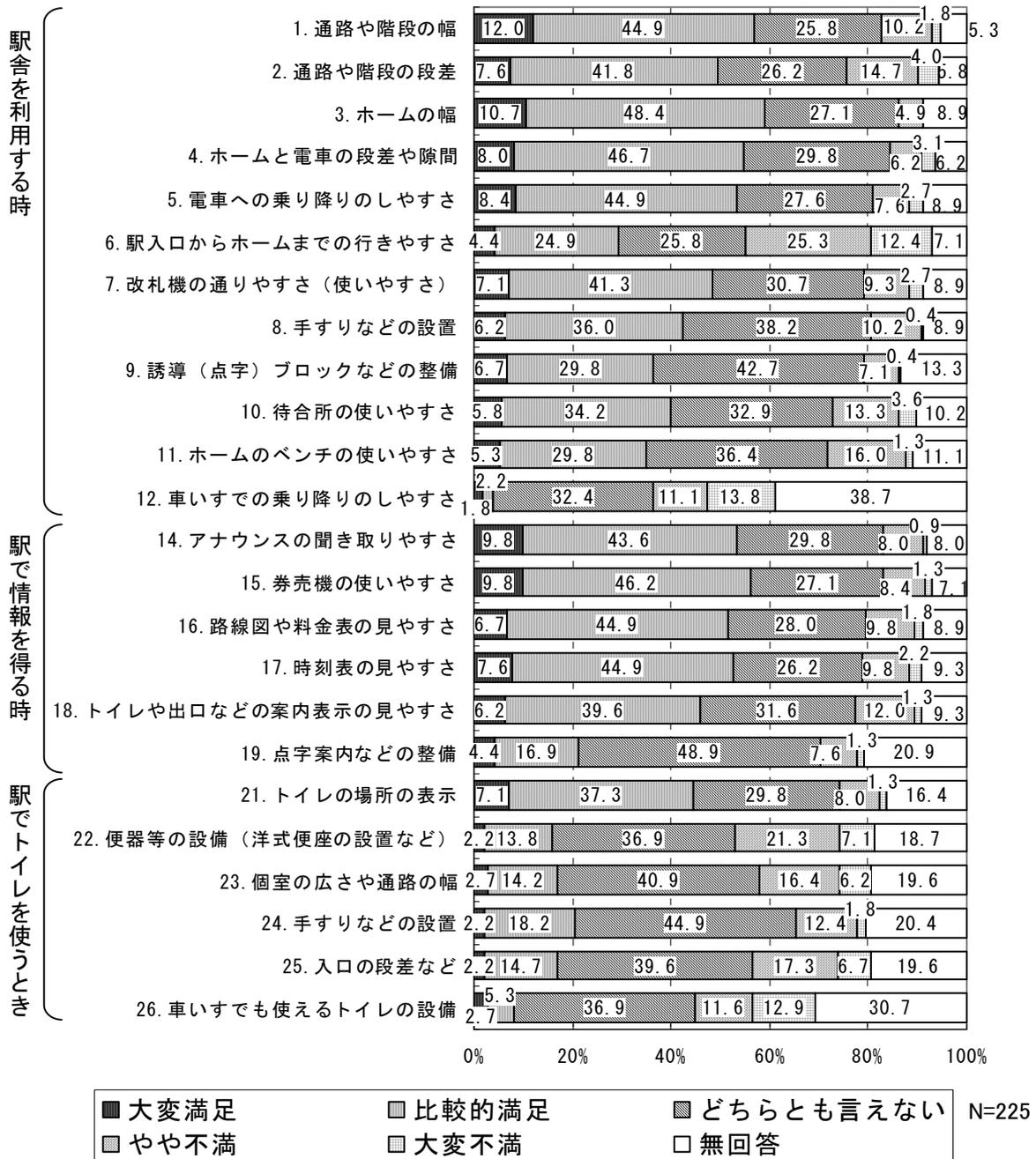
## 千代田駅

「大変満足」及び「比較的満足」を合わせた割合について

駅舎を利用する時の項目では、(6. 駅入口からホームまでの行きやすさ) が約29%、(12. 車いすでの乗り降りのしやすさ) が約4%と他の項目に比べて小さい傾向にあります。

駅で情報を得る時の項目では、(19. 点字案内などの整備) が約21%と他の項目よりも小さくなっています。

駅でトイレを使うときの項目では、6項目中5項目で約20%以下となっています。特に(26. 車いすでも使えるトイレの設備) は8%となっています。



(13・20・27.その他) の意見 (主な意見の概要)

**(13. 駅舎を利用する時)**

- ・バスで駅まで行くが、電車との連絡がもっと良くなるといい。
- ・エレベーターの設置と、東側にはエスカレーターの設置を望む。
- ・エレベーターが無いと車いすやベビーカー利用者にとっては大変不便。
- ・待ち合わせの時に座れるよう改札の外にベンチがほしい。
- ・車いすを使う知人のためにエレベーターのある駅まで送ったことがある。
- ・事故の場合などに上下線のホーム同士の連絡がとりやすいよう工夫が必要。
- ・ベビーカー利用者や体の不自由な人に対して積極的な手助けがほしい。
- ・ホームと改札階を結ぶエレベーター、エスカレーターがほしい。

**(20. 駅で情報を得る時)**

- ・背の低い子どもでも手が届く券売機を設置してほしい。
- ・電車の到着前に普通・急行の別を知らせる案内がほしい。

**(27. 駅でトイレを使うとき)**

- ・入口の段差を解消し、車いすでも利用できるようにしてほしい。
- ・オムツ交換台がほしい。
- ・トイレトペーパーの有無の表示が必要。
- ・清掃の徹底をしてほしい。
- ・ヨチヨチ歩きの子供を座らせるいすをつけてほしい。

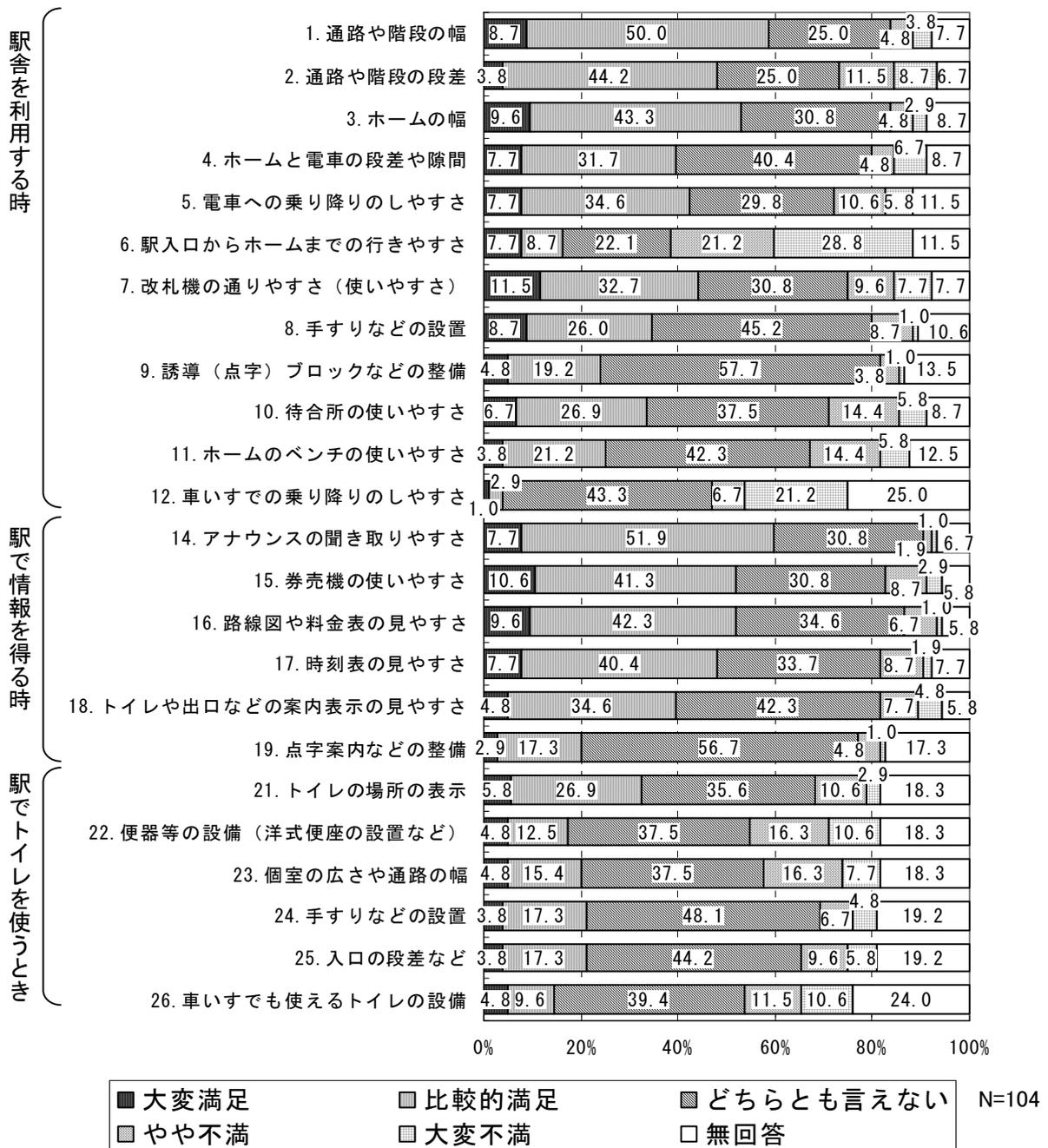
## 美加の台駅

「大変満足」及び「比較的満足」を合わせた割合について

駅舎を利用する時の項目では、(1. 通路や階段の幅) や (3. ホームの幅) など空間の余裕に対して50%を超えるものの、他の項目では50%を下回り、特に(12. 車いすでの乗り降りのしやすさ) が約4%、(6. 駅入口からホームまでの行きやすさ) が約16%となっています。

駅で情報を得る時の項目では、概ね50%前後ですが、(19. 点字案内などの整備) は約20%と他の項目に比べて小さい傾向にあります。

駅でトイレを使うときの項目では、20%前後となっているものが多くなっています。



(13・20・27.その他) の意見 (主な意見の概要)

**(13. 駅舎を利用する時)**

- ・ 駅の構内の照明をもう少し明るくしてほしい。
- ・ ベビーカーや車いすでも気軽に利用できるようにエレベーターを設置してほしい。
- ・ 昇降機はベビーカーでは利用できない。
- ・ 駅員の人数が少ないので、もう少し人数に余裕がほしい。
- ・ 駅を利用するには、駅まで問い合わせをしないとイケない。

**(27. 駅でトイレを使うとき)**

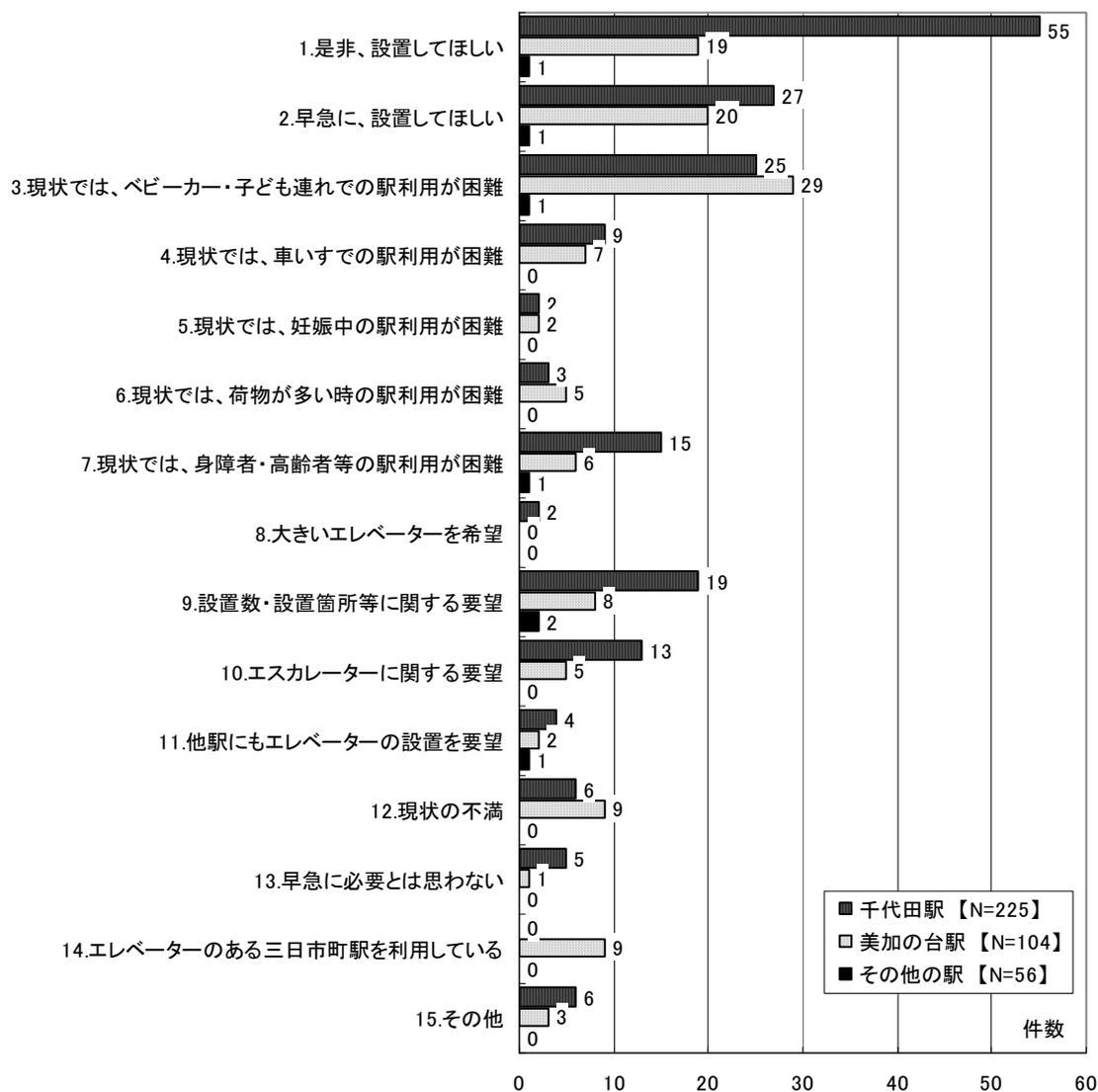
- ・ トイレの照明を明るくしてほしい。
- ・ 清掃の徹底をしてほしい。
- ・ 車いす利用者用だけでなく、弱視の方や視覚障がい者が使いやすいように、ボタンの位置やランプが点灯するかなどにも配慮が必要。

問 4-4 南海千代田駅、南海美加の台駅にエレベーターの設置を検討しておりますが、ご意見があればお聞かせください。

千代田駅では、(1.是非、設置してほしい) が55件と最も多く、(2.早急に設置してほしい) が27件と続いています。

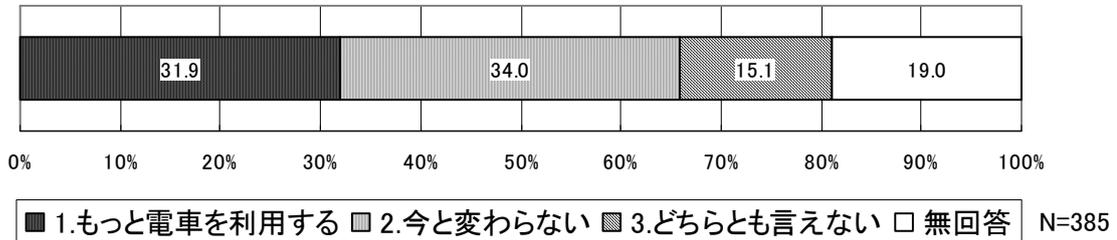
美加の台駅では、(3.現状では、ベビーカー・子ども連れでの駅利用が困難) が29件と最も多く、(2.早急に、設置してほしい) が20件と続いています。

(問 4-3 で選択した駅で意見を分類)



問 4-5 問 4-3 と 4-4 が改善された場合、電車の利用頻度は変わりますか。

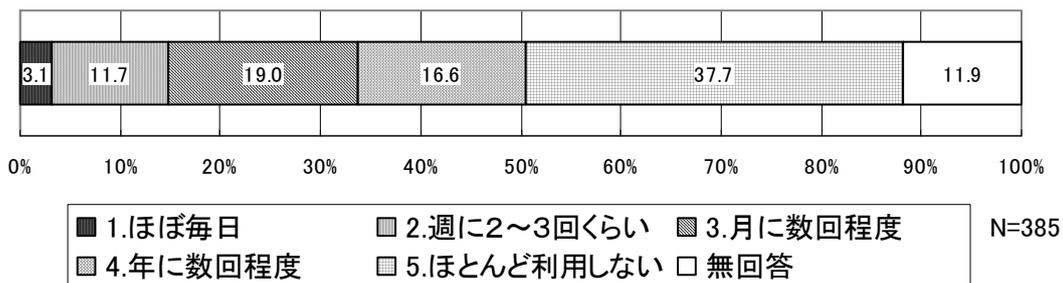
「2. 今と変わらない」が34%と最も多いですが、約32%の方は「1. もっと電車を  
利用する」と答えています。利用者の増加と周辺住民や駅利用者の利便性向上のために、  
より使いやすい駅にすることが求められています。



## 問5 バスの利用について、お聞きします。

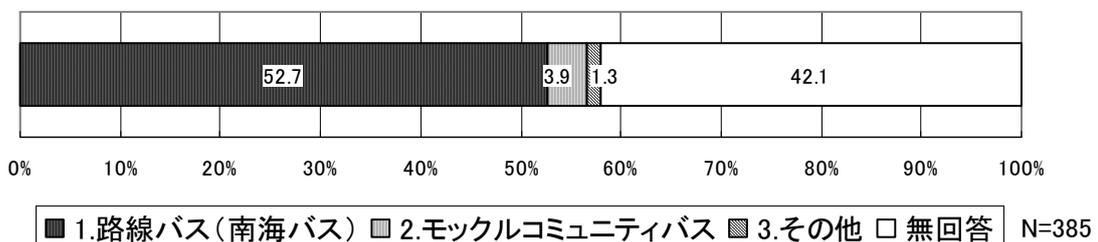
問5-1 どのくらいの頻度でバスを利用されますか。

「5. ほとんど利用しない」が最も多く約38%となっており、次いで「3. 月に数回程度」が19%となっています。



問 5-2 バスを利用する方は、最も利用している市内のバスは次のどれですか。

「1. 路線バス（南海バス）」が約53%となっています。



「3. その他」の意見（主な意見）

- ・あかみね送迎バス
- ・泉が丘行にのる
- ・大阪狭山市バス

問 5-3 普段どのバス停を利用しますか。

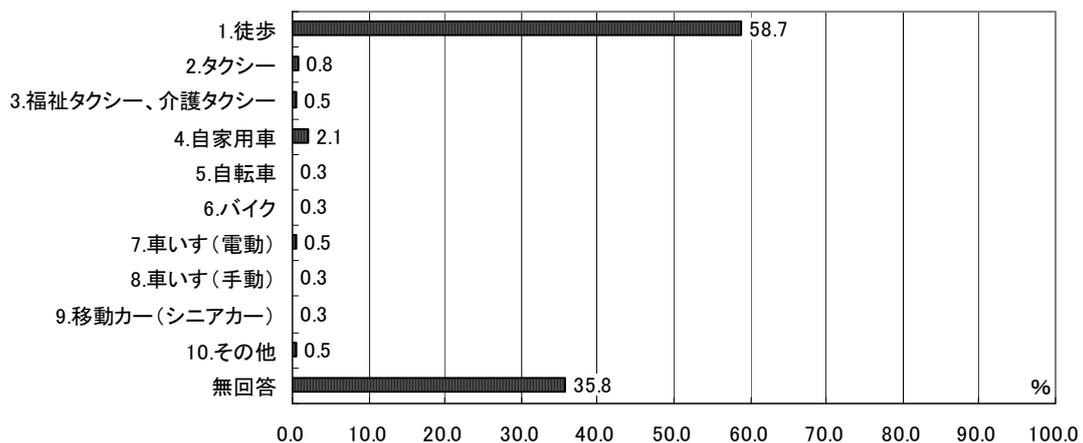
駅からの距離やバス路線などを踏まえた上で、千代田駅および美加の台駅の利用が想定される住民に対してアンケートを実施しましたが、実際に利用されているバス停は60近く挙げられました。

バス停名	件数	バス停名	件数	バス停名	件数
1 千代田駅前	27	19 緑ヶ丘中町	4	37 千代田南町	1
2 貴望ヶ丘	18	20 美加の台中	4	38 狭山ニュータウンセンター	1
3 木戸東町	13	21 美加の台小学校前	3	39 南花台三丁目北	1
4 小山田口	12	22 河内長野市役所前	3	40 南ヶ丘	1
5 延命寺口	9	23 緑ヶ丘南町	3	41 南青葉台	1
6 美加の台駅前	8	24 緑ヶ丘北町	3	42 三日市町駅筋	1
7 市民グランド前	8	25 三日市町駅前	3	43 東峯口	1
8 河内長野駅前	8	26 千代田台	3	44 南海西友前	1
9 赤峯	8	27 緑ヶ丘南町	2	45 中の町	1
10 美加の台口	7	28 第一公園前	2	46 寺ヶ池	1
11 美加の台北	7	29 新町橋	2	47 千代田小学校前	1
12 神ヶ丘口	6	30 荘園町	2	48 大師町	1
13 荘園センター	5	31 荘園センター	2	49 神社前	1
14 美加の台	5	32 集会所前	2	50 下里口	1
15 長野車庫	5	33 大矢船西町	2	51 大阪南医療センター前	1
16 上之山神社前	5	34 石坂	2	52 上原口	1
17 美加の台東	4	35 青葉台センター前	2	53 その他	7
18 南真望ヶ丘	4	36 荘園橋	1	54 無回答	158

N=385

そこまでの交通手段は次のどれですか。

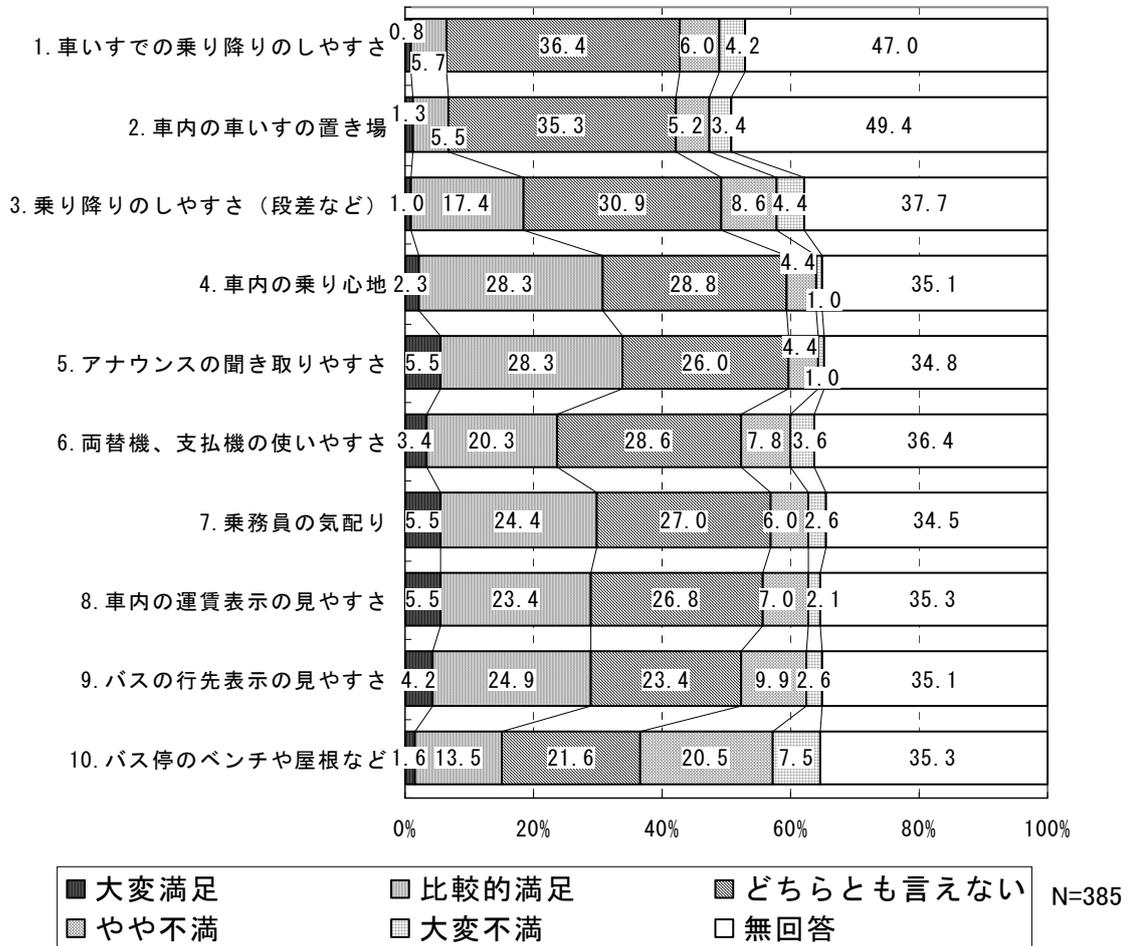
「1. 徒歩」が最も多く約59%を占めています。



N=385

問5-4 市内のバスは利用しやすいですか。

「大変満足」および「比較的満足」を合わせた割合について、(1. 車いすでの乗り降りのしやすさ) および (2. 車内の車いすの置き場) が約7%となっています。また、(10. バス停のベンチや屋根など) が約15%となっています。それ以外の項目では概ね20%～30%となっています。



(11. その他) の意見 (主な意見の概要)

(車内の設備などについて)

- ・バスの扉が狭く、ベビーカーが通りにくい。
- ・小さな子どもでも安全に乗れるように、車内の段差を解消してほしい。
- ・バスの行先の表示を分かりやすく見やすいよう工夫してほしい。
- ・小さな子どもでも降車ボタンが押せるように設置位置を工夫してほしい。
- ・乗車の際のカード読み取り機の挿入口を入れやすいように工夫してほしい。
- ・運賃表の見方の説明がほしい。

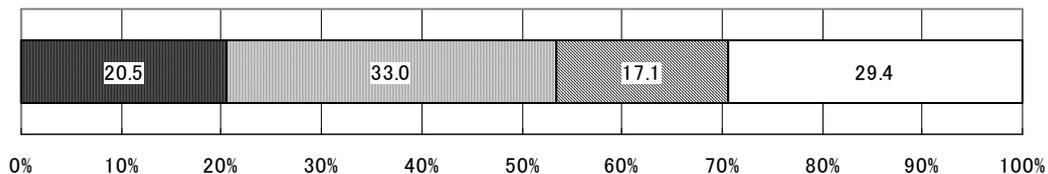
(乗務員のサービスについて)

- ・アイドリングに気をつけてほしい。
- ・バス停に停める時は、なるべく歩道に近づけて停めてほしい。
- ・発車時刻に余裕を持ってバスカードなどの販売に対応してほしい。
- ・乗車の際に行先の案内を徹底してほしい。

- ・運行時間の時刻表とのずれを小さくしてほしい。
- (ルートや本数について)
- ・バスを利用したいが、自宅からバス停まで遠い。
  - ・自宅付近から最寄り駅までのバスルートがほしい。
  - ・終電までバスを運行してほしい。
  - ・通勤時間は特にバスの本数が少ない。
  - ・1時間に1本でも美加の台から河内長野駅に行くバスがほしい。
- (バス停について)
- ・時刻表の位置をもう少し低くしてほしい。
  - ・雨避け、日よけなどへの配慮をぜひお願いしたい。
  - ・バス停の清掃を徹底してほしい。
  - ・バス停にベンチと屋根を設置してほしい。

問 5-5 問 5-4 が改善された場合、バスの利用頻度は変わりますか。

「2. 今と変わらない」が33%と最も多いですが、「1. もっとバスを利用する」が約21%となっています。



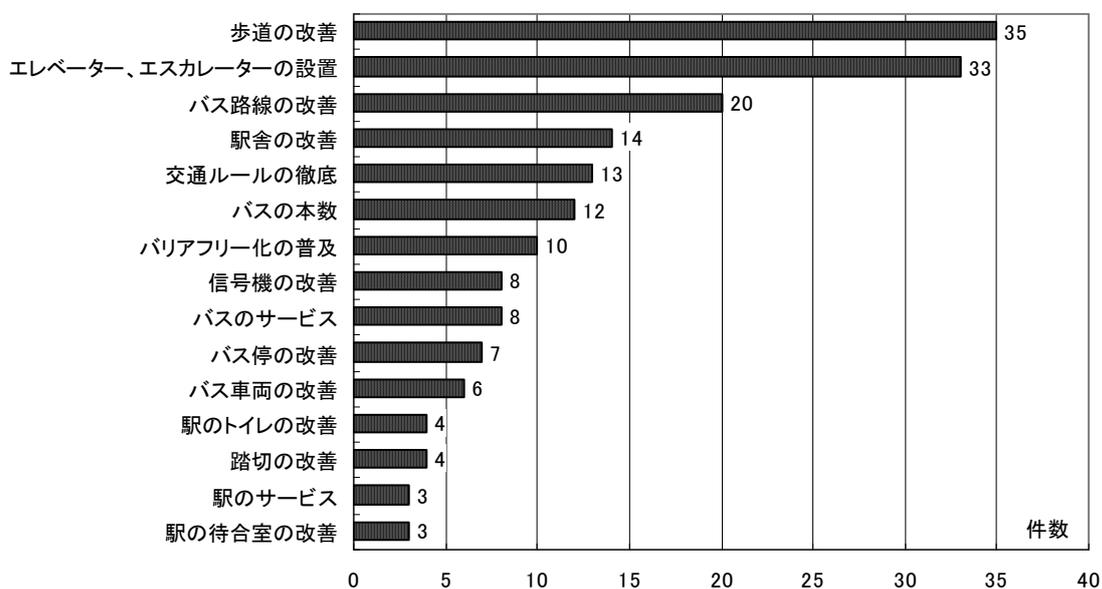
■ 1.もっとバスを利用する ■ 2.今と変わらない ■ 3.どちらとも言えない □ 無回答 N=385

**問 6****その他、普段気になっていることをお聞かせください。**

問 6-1 外出時の移動について、不便に感じたことや気になることを自由にお書きください。  
 また、問 2-8 よく使う施設におけるバリアフリーに関する意見があれば併せてご記入ください。

歩道の改善についての意見が最も多く 35 件、次にエレベーター、エスカレーター  
 の設置に関する意見が 33 件となっています。数項目に渡る意見を記載している方もおり、  
 様々な意見をいただきました。

(意見の内容から各項目に分類)



N=153

## 2. 骨子案の公表と市民意見の募集結果

河内長野市移動等円滑化基本構想(千代田駅及び美加の台駅周辺地区)(案)に対するパブリックコメント意見一覧

### 【概要】

平成22年12月1日(水)～12月28日(火)まで河内長野市移動等円滑化基本構想(千代田駅及び美加の台駅周辺地区)(案)に対するパブリックコメントを実施したところ、2名(8件)の貴重なご意見を頂きました。ご意見の内容を踏まえ、市及び本市移動等円滑化基本構想協議会において検討しましたところ、本基本構想の修正が必要な箇所はありませんでした。なお、ご意見に対する市の考え方は下記のとおりです。

NO	パブリックコメント	市の考え方	公表可否
1	<p>美加の台駅乗降客数は5,500人余で、地域の高齢化率は15%程度ですが、加速度的に高齢化率が進んでおります。地域には、小学校・中学校・郵便局・医療機関がありますが、その他の目的がある住民は電車を利用することになります。</p> <p>現在、上り線のホームの屋根は4両分しかなく、鉄道側の説明では他駅と遜色無いとのことですが、当駅は電鉄が開発し駅を新設したところ。電鉄が地域住民の利便性・乗降客数の増加を真剣に考慮するならば、屋根の延長は当然行う結論になります。</p> <p>現在、電車到着と同時に乗客は屋根のあるホームから走って前方車両にかけこんでいます。障がい者・高齢者はそれができません。「誰にもやさしい駅舎」となる為には「上り線のみで良いのですがホーム屋根の延長」駅整備上から必須条件です。整備することにより乗降客が増加し、人の移動により街の活性化に繋がり人口減少傾向に歯止めをかけることができます。</p> <p>「河内長野に住んで良かった」と思えるように鉄道事業者に強力に働きかけて下さい。</p>	<p>美加の台駅に関する特定事業の内容は、本文51ページに掲載していますが、この特定事業の中には、申し出内容の「ホームの屋根の延長」は含まれておりません。また、移動等円滑化の基準においても屋根の設置を義務付ける規定はありません。</p> <p>しかしながら、より使いやすく、誰にでもやさしい駅舎は利用者のためにも望ましいものと思われることから、申し出内容を事業者である南海電気鉄道株式会社に伝えます。</p>	可
2	1)美加の台駅と千代田駅西口バスターミナル横に障害者用乗降スペースを雨よけの庇付きで設置してほしい。	1)バスターミナルも含めた道路特定事業は本文52ページから56ページに記載していますが、この特定事業の中には、申し出内容の「障害者用乗降スペースの設置など」は含まれておりません。また、移動等円滑化の基準においても庇付きの乗降場についてもその設置を義務付ける規定はありません。	可
	2)美加の台駅と千代田駅構内多目的トイレにベビーベッドではなく、大人も使用できる介護ベッドを設置して欲しい。阪急水無瀬駅構内多目的トイレにある介護ベッドと同じものにしてほしい。	2)トイレの整備も含めた駅舎(千代田駅及び美加の台駅)の特定事業は、本文51ページに記載しています。当該特定事業では「ベビーベッドなどの子育て支援設備を設置」することとなっています。申し出内容の「大人も使用できる介護ベッドの設置」については、その設置を義務付ける規定はありません。	可
	3)美加の台駅と千代田駅構内の多目的トイレに、流し便器付きのオストメイトを設置して、給湯器を付けてほしい。	3)トイレの整備も含めた駅舎(千代田駅及び美加の台駅)の特定事業は、本文51ページに記載しています。当該特定事業では「車いす対応トイレをオストメイト対応とする」旨記載しています。当該オストメイト対応トイレについては、移動等円滑化基準に規定された内容を踏まえ事業者である南海電気鉄道株式会社にて整備することとなっています。なお、トイレについては既設トイレの改修となるため、現況等の調査、詳細設計をする際に、事業者である南海電気鉄道株式会社において、物理的に設置が可能か検討することとなっています。	可
	4)美加の台駅と千代田駅に設置されるエレベーターは、17人乗り貫通式にして、ストレッチャーが利用出来るものにしてほしい。	4)エレベーター整備も含めた駅舎(千代田駅及び美加の台駅)の特定事業は、本文51ページに記載しています。当該特定事業では「エレベーター整備により、地上から改札口および改札口から各ホームの段差解消」する旨記載しています。このエレベーターの整備基準については、移動等円滑化基準(11人乗り以上)に規定された内容を踏まえ事業者である南海電気鉄道株式会社にて整備することとなっています。なお、既存駅舎の改造となるため、物理的制約が大きく、形式等については、詳細設計の上、決定することとなっています。	可
	5)美加の台駅と千代田駅改札口に列車行き先電光案内板を設置するとともに、緊急時に文字でお知らせする機能を兼ね備えてほしい。	5)駅舎(千代田駅及び美加の台駅)の特定事業は、本文51ページに記載しています。当該特定事業では、改札口に関する事項は特に記載していませんが、枠外に「運行情報提供方法の検討等(緊急時や事故時も含め、視覚障がい者、聴覚障がい者などを含めた駅利用者に迅速かつ適切に情報提供を行うための検討)」として記載しています。	可
	6)千代田駅改札口に拡幅自動改札機を設置してほしい。	6)駅舎(千代田駅及び美加の台駅)の特定事業は、本文51ページに記載しています。当該特定事業では、改札口に関する事項は特に記載していませんが、拡幅自動改札機については、移動等円滑化基準に規定された内容を踏まえ事業者である南海電気鉄道株式会社にて整備する方向で検討することとなっています。	可
	7)モックルコミュニティバスを千代田駅西口バスターミナルに乗り入れてほしい。雨天時の利用が不便なため。	7)モックルコミュニティバスは都市核である千代田駅・河内長野駅・三日月町駅周辺と美加の台駅を加えた4駅のエリア及び市役所などの公共施設へのアクセス充実を基本としています。河内長野市では、平成20年に策定した「河内長野市公共交通のあり方」に沿って取り組んでいく中で、本件意見については参考にしていきたいと考えています。	可

河内長野市移動等円滑化基本構想

(千代田駅及び美加の台駅周辺地区)

平成23年1月

河内長野市都市建設部交通政策課

〒586-8501

大阪府河内長野市原町一丁目1番1号

TEL 0721-53-1111

FAX 0721-55-1435