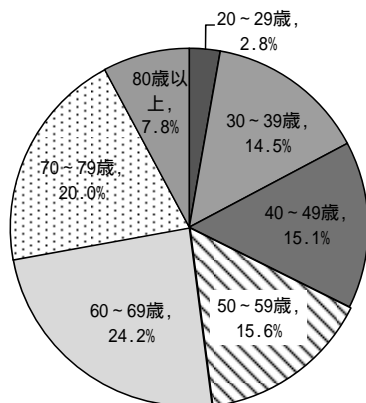


浅香山駅周辺に関する調査結果のまとめ

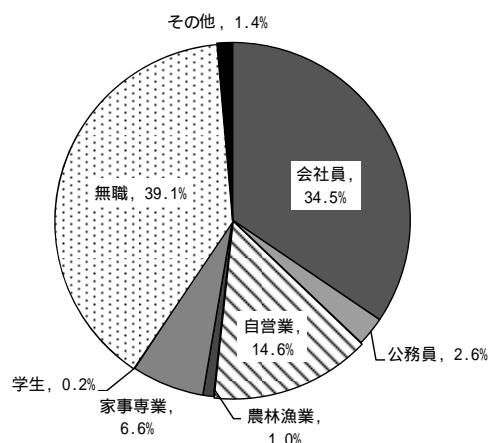
1. 回答者の主な属性について

年齢構成は「60～69歳(60歳代)」24.2%が最も多く、次いで「70～79歳(70歳代)」が20.0%となっている。

職業は「無職」が39.1%で最も多く、次いで「会社員」が34.5%となっている。「学生」0.2%が最も少ない。



【年齢構成】

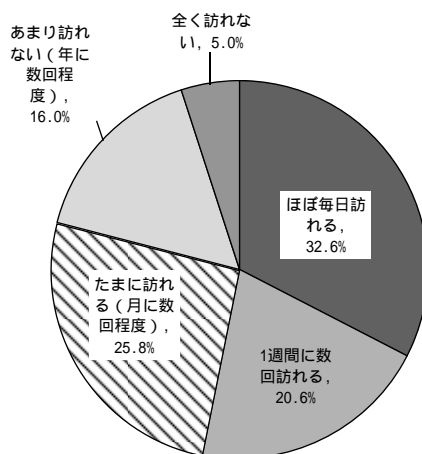


【職業】

2. 南海高野線浅香山駅やその周辺市街地について

(1) 浅香山駅やその近辺に訪れる頻度

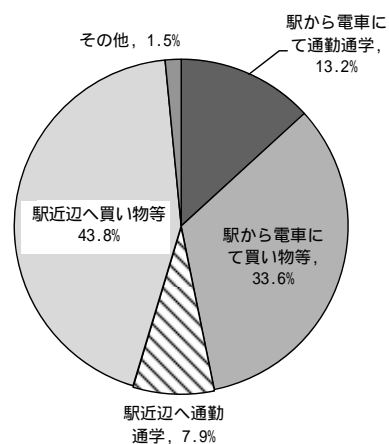
「ほぼ毎日訪れる」が32.6%と最も多く、次いで「たまに訪れる(月に数回程度)」25.8%となっている。「全く訪れない」5.0%が最も少ない。



【浅香山駅やその近辺に訪れる頻度】

(2) 浅香山駅やその周辺に訪れる目的

「駅周辺へ買い物等」が43.8%と最も多く、次いで「駅から電車にて買い物等」が33.6%となっている。「その他」を除いて「駅周辺へ通勤通学」7.9%が最も少ない。

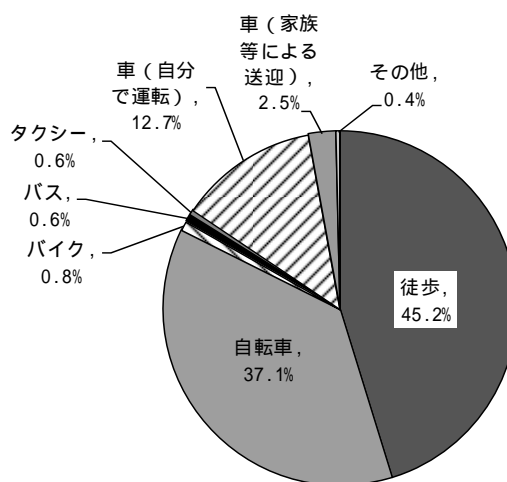


【浅香山駅やその周辺に訪れる目的】

駅から電車にて通勤通学：浅香山駅から電車に乗って他駅へ行くため（通勤・通学）
駅から電車にて買い物等：浅香山駅から電車に乗って他駅へ行くため（買い物・飲食・レジャー・通院など）
駅周辺へ通勤通学：浅香山駅周辺への通勤や通学のため
駅周辺へ買い物等：浅香山駅周辺への買い物や飲食、レジャー、通院などのため

(3) 訪れる際に最もよく利用する交通手段

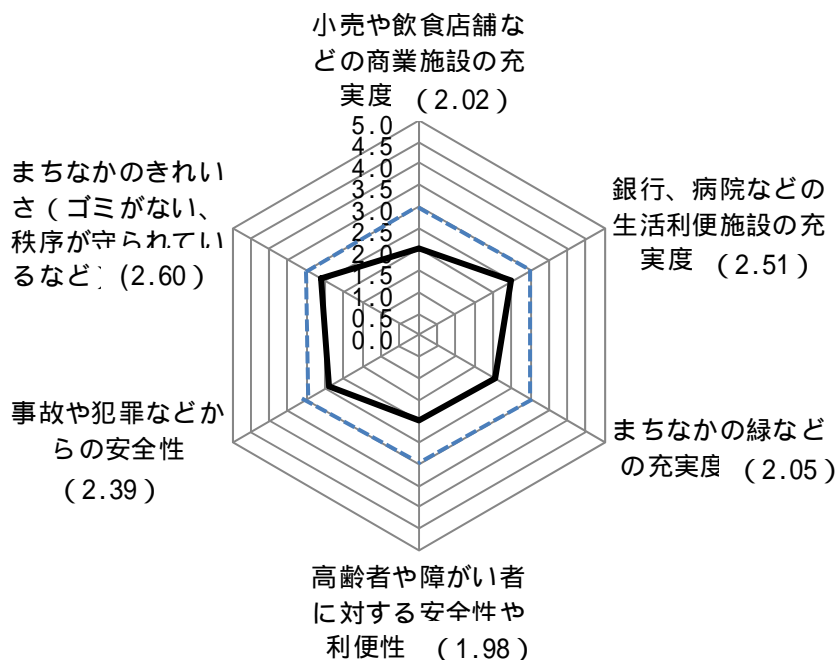
「徒歩」45.2%が最も多く、次いで「自転車」37.1%である。「その他」を除いて「バス」「タクシー」0.6%が最も少ない。



【訪れる際に最もよく利用する交通手段】

(4) 浅香山駅や駅周辺のまちのイメージ

6項目全てで「ふつう」3.00以下の評価となっている。「まちなかのきれいさ(ゴミがない、秩序が守られているなど)」(2.60)が最も高く、次いで「銀行、病院などの生活利便施設の充実度」(2.51)などとなっている。



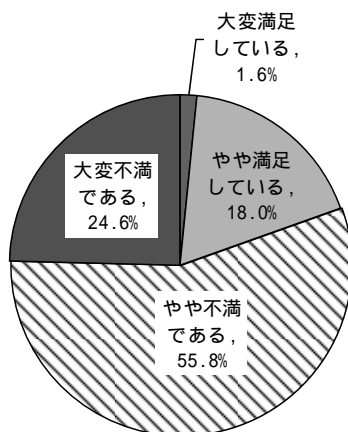
【浅香山駅や駅周辺のまちのイメージ】

項目		非常に良い	概ね良い	ふつう	あまり良くない	非常に良くない	評価
浅香山駅周辺地区	イ. 小売や飲食店舗などの商業施設の充実度	0.5%	2.2%	18.3%	44.6%	22.5%	2.02
	ロ. 銀行、病院などの生活利便施設の充実度	2.1%	10.0%	31.0%	32.1%	12.6%	2.51
	ハ. まちなかの緑などの充実度	0.6%	1.5%	20.5%	42.9%	21.5%	2.05
	ニ. 高齢者や障がい者に対する安全性や利便性	0.4%	1.7%	18.9%	42.0%	25.0%	1.98
	ホ. 事故や犯罪などからの安全性	0.5%	4.0%	36.4%	34.3%	12.1%	2.39
	ヘ. まちなかのきれいさ(ゴミがない、秩序が守られているなど)	1.4%	6.2%	44.1%	27.6%	8.3%	2.60

評価算定方法：まちのイメージを「非常に良くない」;1.00、「あまり良くない」;2.00、「ふつう」;3.00、「概ね良い」;4.00、「非常によい」;5.00とし、全回答平均点を算定することで、まちの評価を点数化した。

(5) 浅香山駅や駅周辺の満足度

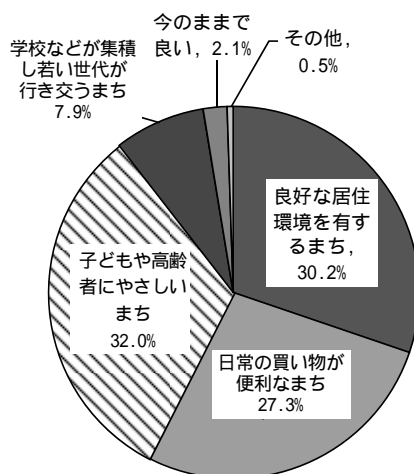
「やや不満である」が55.8%と最も多く、次いで「大変不満である」24.6%となっている。「大変不満である」と「やや不満である」を合わせると約8割となっている。また、「大変満足している」、「やや満足している」を合わせると約2割となっている。



【浅香山駅や駅周辺の満足度】

(6) 浅香山駅や駅周辺の将来像

「子どもや高齢者にやさしいまち」32.0%が最も多く、次いで「良好な居住環境を有するまち」30.2%、「日常の買い物が便利なまち」27.3%となっている。「その他」を除いて、「今のままで良い」2.1%が最も少ない。

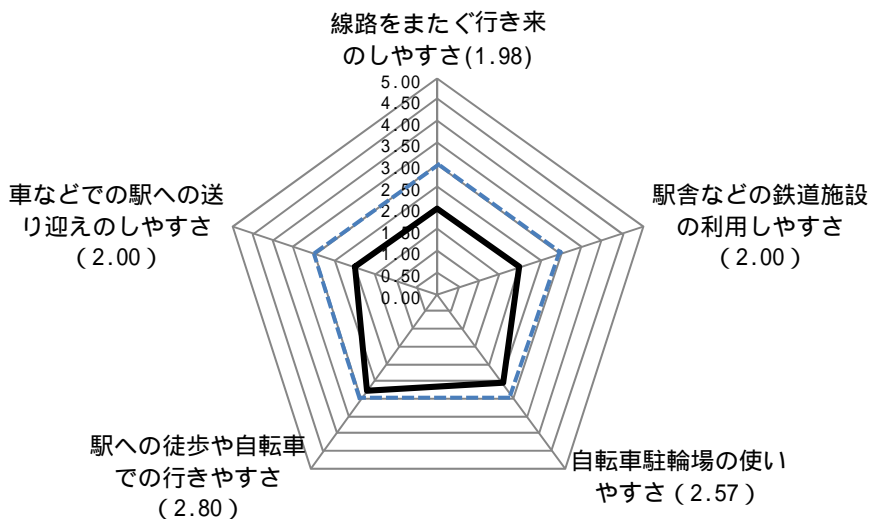


【浅香山駅や駅周辺の将来像】

3. 道路や駅前について

(1) 浅香山駅周辺の道路や駅前などの利用のしやすさ

5項目全てで「ふつう」3.00以下の評価となっている。「駅への徒歩や自転車での行きやすさ」(2.80)が最も評価が高く、次いで「自転車駐輪場の使いやすさ」(2.57)となっており、「線路をまたぐ行き来のしやすさ」(1.98)が最も低い。



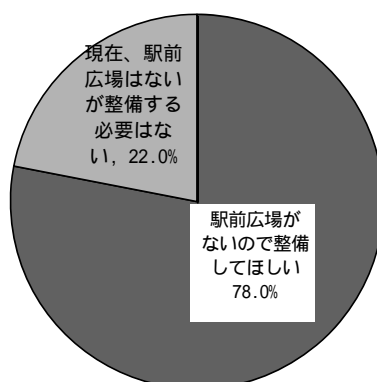
【浅香山駅周辺の道路や駅前などの利用のしやすさ】

項目		非常に良い	概ね良い	ふつう	あまり良くない	非常に良くない	評価
浅香山駅周辺地区	イ．線路をまたぐ行き来のしやすさ	0.8%	2.4%	23.3%	40.8%	32.7%	1.98
	ロ．駅舎などの鉄道施設の利用しやすさ（バリアフリーや案内のわかりやすさなども含めた利用しやすさ）	0.4%	2.1%	23.9%	43.9%	29.6%	2.00
	ハ．自転車駐輪場の使いやすさ	2.3%	7.8%	44.8%	34.3%	10.8%	2.57
	ニ．駅への徒歩や自転車での行きやすさ	2.6%	13.1%	52.9%	24.2%	7.2%	2.80
	ホ．車などでの駅への送り迎えのしやすさ	0.7%	2.9%	23.6%	41.5%	31.4%	2.00

評価算定方法：まちのイメージを「非常に良くない」;1.00、「あまり良くない」;2.00、「ふつう」;3.00、「概ね良い」;4.00、「非常によい」;5.00とし、全回答平均点を算定することで、まちの評価を点数化した。

(2) 浅香山駅の駅前広場の必要性

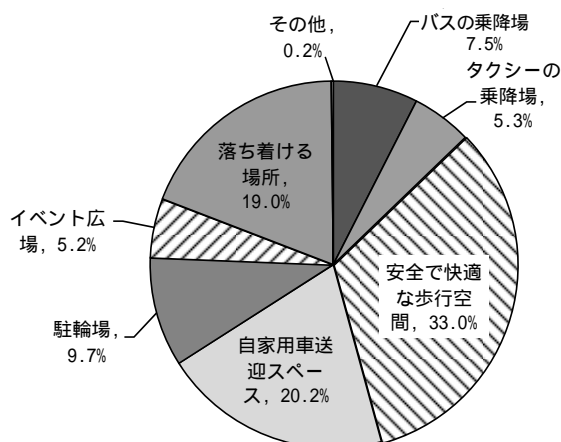
「駅前広場がないので整備してほしい」が78.0%、「現在、駅前広場はないが整備する必要はない」が22.0%となっている。



【浅香山駅の駅前広場の必要性】

(3) 浅香山駅の駅前広場での重点整備

「安全で快適な歩行空間」が33.0%と最も多く、次いで「自家用車送迎スペース」が20.2%、「落ち着ける場所」19.0%となっている。「その他」を除いて最も少ないのは「イベント広場」5.2%である。



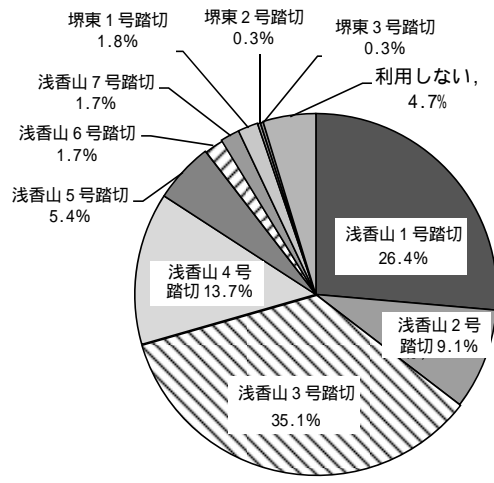
【浅香山駅の駅前広場での重点整備】

自家用車送迎スペース：車で送り迎えが出来る場所
駐輪場：自転車を駐輪できる場所
イベント広場：人が集まり、イベントができるような場所
落ち着ける場所：植栽やベンチがあり落ちつける場所

4. 鉄道や踏切の状況について

(1) 踏切の通行

「浅香山3号踏切」35.1%が最も多く、次いで「浅香山1号踏切」26.4%となっている。「堺東2号踏切」「堺東3号踏切」0.3%が最も少ない。また、「利用しない」も4.7%となっている。



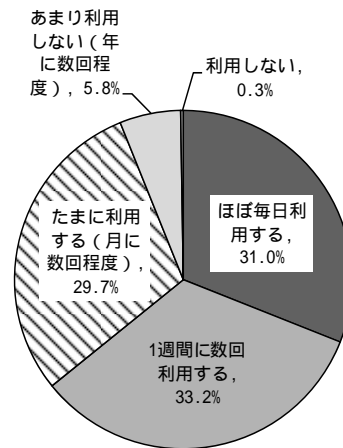
【踏切の通行】



【踏切位置図】

(2) 踏切の利用頻度

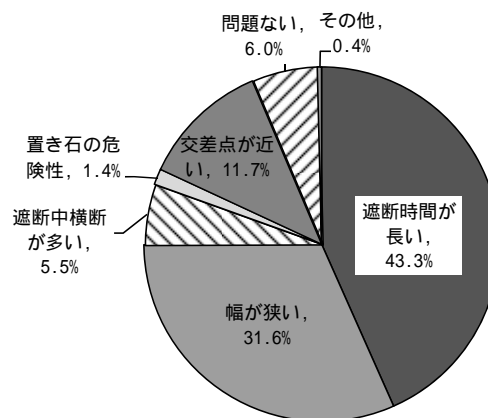
「1週間に数回利用する」が33.2%と最も多く、次いで「ほぼ毎日利用する」31.0%、「たまに利用する（月に数回程度）」29.7%となっている。「ほぼ毎日利用する」「1週間に数回利用する」「たまに利用する（月に数回程度）」で約9割となっている。



【踏切の利用頻度】

(3) 踏切の課題

「遮断時間が長い」43.3%が最も多く、次いで「幅が狭い」31.6%、「交差点が近い」11.7%となっている。



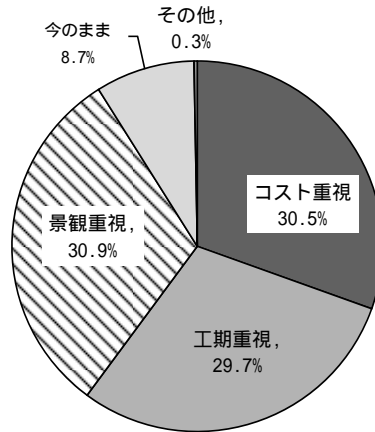
【踏切の課題】

遮断時間が長い : 踏切の遮断機が下りている時間が長く不便である
幅が狭い : 踏切の幅が狭く、危険で渡りにくい
遮断中横断が多い : 遮断機が下りているときでも、横断している人が多く危険である
置き石の危険性 : 置き石などの危険性がある
交差点が近い : 踏切と鉄道沿いの道路の交差点が近いので危険である

5. 南海高野線の鉄道立体化について

(1) 鉄道立体化の進め方

「景観重視」が30.9%と最も多く、「コスト重視」30.5%、「工期重視」29.7%となっている。「景観重視」「コスト重視」「工期重視」を合計して約9割、「今のままでよい」と「その他」を合計すると約1割となっている。

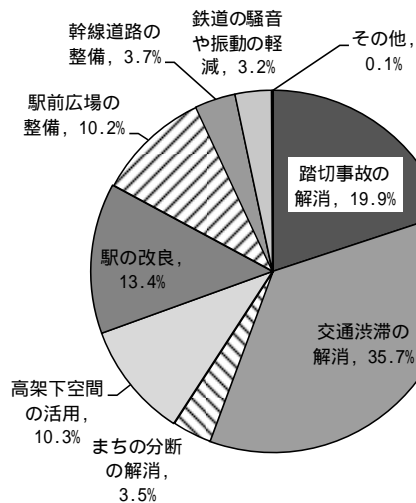


【鉄道立体化の進め方】

コスト重視：鉄道立体化にともなう事業費用を比較検討し、コストに重点をおいた整備をすすめて欲しい
工期重視：鉄道立体化の工事の方法を比較検討し、工事期間に重点をおいた整備をすすめて欲しい
景観重視：周辺市街地への影響を配慮し、景観に重点をおいた整備をすすめて欲しい
今のまま：今のままで良い（鉄道立体化しなくてもよい）

(2) 鉄道立体化の効果

「交通渋滞の解消」35.7%が最も多く、次いで「踏切事故の解消」19.9%、「駅の改良」13.4%となっている。「その他」を除いて「騒音振動の軽減」3.2%が最も少ない。



【鉄道立体化の効果】

6. 自由意見について

南海高野線の鉄道立体化や駅周辺まちづくりに関して、期待することについて広く意見を伺いたいことから、鉄道の立体化と駅周辺まちづくりに分類して自由意見を求めた。

(1) 鉄道の立体化

立体化に対する賛成意見・要望については、「賛成・早急に行ってほしい」との意見が190と最も多い。続いて「事業費が心配・安いコストで行うべき」が29となっている。

立体化に対する期待意見については、「立体化により渋滞が解消される」といった意見が126と最も多く、続いて「バリアフリー対策になる」75となっている。

立体化に対する慎重意見としては、「反対、現在のままでよい」と言った意見が28、続いて「電車の騒音、鉄道で暗くなる、覗かれる、立ち退きになるなどが心配である」といった意見が25となっている。

立体化に対する賛成意見・要望	意見数
賛成、早急に行ってほしい等	190
事業費・財政が心配、安いコストで行うべき等	29
工事期間を住民に配慮して短くしてほしい等	6
地下化にすべき	6
立体化に対する期待意見	意見数
立体化により渋滞が解消される等	126
バリアフリー対策になる	75
立体化により踏切事故が減る等	67
高架下の活用に期待（店舗、公園、駐輪場）等	49
踏切の閉鎖時間が長い等	38
東西地域の分断解消となる	7
踏切事故が多く、立体化によりその対策となる	7
立体化に対する慎重意見	意見数
反対、現在のままでよい等	28
電車の騒音、鉄道で暗くなる、覗かれる、立ち退きになるなどが心配である	25
本区間以外も立体化すべき、他区間の方が優先すべき等	8

(2) 駅周辺のまちづくり

浅香山駅

自動車交通等関連では、「道路・踏切が狭く危険である」が55と最も多く、次いで「駅前広場が必要である」27となっている。

地域活性化・まちなみ関連では、「まちの活性化、賑わい、人が集まるようなまち」が164と最も多く、次いで「大学が出来たため、若者の街として期待」19となっている。

自動車交通等に対する意見・要望	意見数
道路・踏切が狭く危険である	55
駅前広場が必要である	27
道路整備が必要	18
駐輪場が必要である	14
バスを増やすべき	9
このままでよい	7
駐車場が必要である	5
地域活性化・まちなみに対する意見・要望	意見数
まちの活性化、賑わい、人が集まるようなまち	164
大学が出来たため、若者の街として期待	19
まちをきれいに整備すべき	16

堺東駅

自動車交通等関連では、「駐車場が必要」が21で最も多く、次いで「駅前広場の再整備をすべき（バス停やタクシー乗り場の乗り降りしやすさ、自家用車スペースの整備など）」13となっている。

歩行者・自転車交通関連では、「駐輪場が必要である、駐輪場が使いづらい等」が101で最も多く、次いで「自転車が危険」14となっている。

地域活性化・まちなみ関連では「まちの活性化、賑わい、人が集まるようなまち」が41と最も多く、次いで「店舗を誘致、増やすべき、おしゃれな店を増やす等」30となっている。

自動車交通等に対する意見・要望	意見数
駐車場が必要である	21
駅前広場の再整備をすべき(バス停やタクシー乗り場の乗り降りしやすさ、自家用車スペースの整備など)	13
違法駐車、タクシーの客待ちが多く邪魔	12
東西交通、LRTが必要である	7
歩行者・自転車交通に対する意見・要望	意見数
駐輪場が必要である、駐輪場が使いづらい等	101
自転車が危険	14
歩道が狭く、歩行者が安全に歩きやすい環境に	7
地域活性化・まちなみに対する意見・要望	意見数
まちの活性化、賑わい、人が集まるようなまち	41
店舗を誘致、増やすべき、おしゃれな店を増やす等	30

(3) その他

堺東駅関連では「まちが雑然としている、きれいにしていくべき」35が最も多く、次いで「このままでよい」32となっている。浅香山駅関連では「バリアフリー対策を進めるべき」120が最も多く、次いで「暗い、治安が悪い」46となっている。

堺東駅に対する意見・要望	意見数
まちが雑然としている、きれいにしていくべき	35
このままでよい	32
バリアフリー対策を進めるべき	12
緑をふやすべき	8
暗い、治安が悪い	6
風俗店の多い歓楽街になりつつある、治安上心配	5
浅香山駅に対する意見・要望	意見数
バリアフリー対策を行うべき	120
暗い、治安が悪い	46
緑をふやすべき	27
ごみが多く汚い、美化を進めるべき	9
景観への配慮が必要	6
急行が止まる駅にしてほしい	5