【地区別状況】

|  |  |
| --- | --- |
| ①地区名 | JR三国ケ丘駅・南海高野線三国ヶ丘駅周辺地区 |
| ②基本構想策定時期 | 平成14年度（2002年度） |
| ③地区選定理由 | （１）交通バリアフリー基本構想策定にあたっての第１次抽出の視点  ①通勤・通学の利用が多い、あるいは商業施設の集積が高い地区で、バリアフリー化を今後とも進める必要がある地区  ②高齢化の進展、障害者の利用が多いと考えられ、その移動ニーズヘの対応が急務である地区  ③主要な公共公益施設が立地または計画されている地区  ④駅の改良・新設および駅周辺地区の開発・整備が計画されている地区  （２）平成14年度基本構想策定地区の絞込み理由  ○交通結節点となる駅を有する地区 |
| ④基礎情報 | 【1日平均乗降客数】  JR三国ケ丘駅（平成11年度）38,878人⇒（平成30年度）48,108人  【地区特性（策定当時）】  ・本地区は6つの支所区域のうち、「堺地域」、「北地域」にまたがる、都心に隣接した地区である。近年、商業・住宅施設が集積しており、今後とも、地減の核としての充実をめざしている。  ・仁徳天皇陵をはじめとする百舌鳥古墳群エリアのほぼ中央に位置している。  ・三国ヶ丘駅は、」R阪和線と南海高野線の乗換駅で、バス交通との結節点である。  【令和元年度の特定道路指定延長の状況】  2.25㎞（うち、未整備区間1.45㎞） |
| ⑤基本構想策定当時の課題 | ○鉄道駅  ・2つの駅ともに、駅構内のエレベーター等が未整備である。  ・トイレ等利便施設についても、」R三国ヶ丘駅で未整備であるなど、その機能が不充分である。  ・駅の改良については、地形上、スペース上の制約条件などがある。  ○駅前広場  ・駅周辺における駐輪施設整備による、放置自転車削減による利便性向上が必要である。  ○道路  ・地区内の歩道は2.0M程度の幅員が多く、駅周辺での二輪車・自動車、看板などの障害物の撤去等による有効幅員の確保。  ・段差解消・舗装面の改良。  ○信号・交差点  ・特定経路における音響信号機等の設置・改良など視覚障害者の横断の安全性の確保の検討。 |
| ⑥特記事項・備考 | ・平成25（2013）年　南海高野線駅舎が橋上化し、JR駅舎と分離。これに伴い、南海高野線とJRとの乗り換え改札口が廃止 |