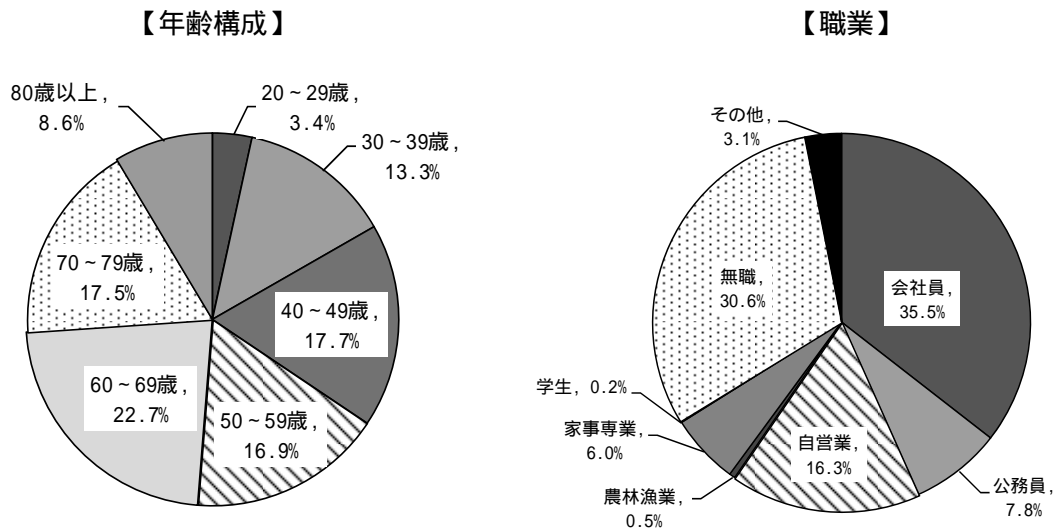


堺東駅周辺に関する調査結果のまとめ

1. 回答者の主な属性について

年齢構成は、「60～69歳(60歳代)」が22.7%で最も多く、次いで「40～49歳(40歳代)」が17.7%となっている。

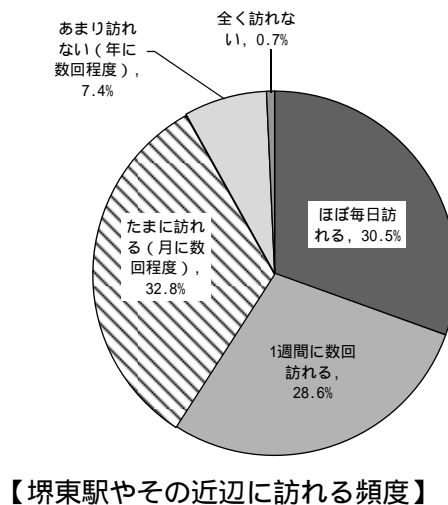
職業は、「会社員」が35.5%で最も多く、次いで「無職」30.6%となっている。



2. 南海高野線堺東駅やその周辺市街地について

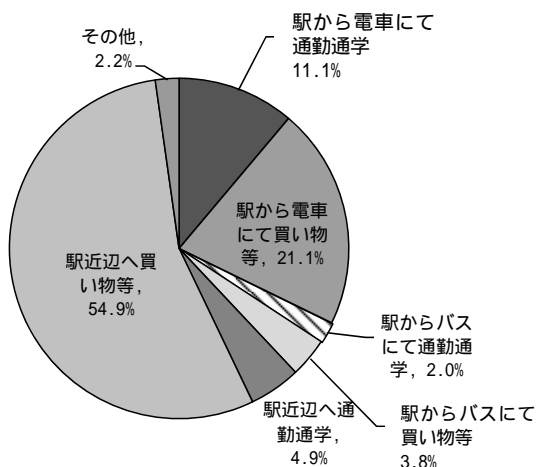
(1) 堺東駅やその近辺に訪れる頻度

「たまに訪れる(月に数回程度)」が32.8%で最も多く、次いで「ほぼ毎日訪れる」30.5%となっている。「全く訪れない」0.7%が最も少ない。



(2) 堺東駅やその近辺を訪れる目的

「駅近辺へ買い物等」が最も多く 54.9%となっており、次いで「駅から電車にて買い物等」21.1%となっている。「駅からバスにて通勤・通学」2.0%が最も少ない。

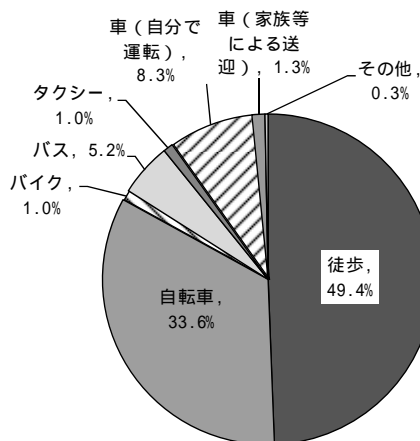


【堺東駅やその近辺を訪れる目的】

駅から電車にて通勤通学：堺東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：堺東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）
駅からバスにて通勤通学：堺東駅からバスに乗って他地区へ行くため（通勤・通学）
駅からバスにて買い物等：堺東駅からバスに乗って他地区へ行くため（買い物・飲食・レジャー・通院など）
駅近辺へ通勤通学：堺東駅近辺への通勤や通学のため
駅近辺へ買い物等：堺東駅近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

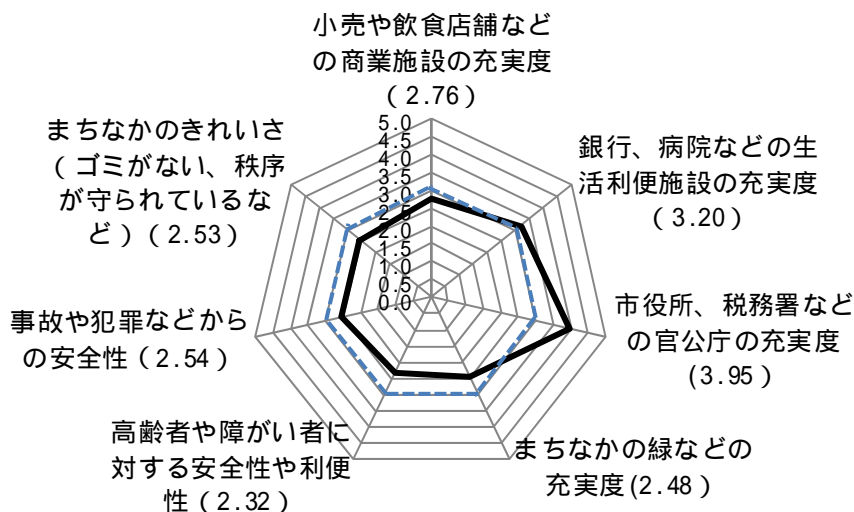
「徒歩」が 49.4%と最も多く、次いで「自転車」33.6%となっている。「その他」を除いて「タクシー」「バイク」が1.0%と最も少ない。



【訪れる際に最もよく利用する交通手段】

(4) 堺東駅や駅周辺のまちのイメージ

「市役所、税務署などの官公庁の充実度」の評価が3.95と最も高く、次いで「銀行、病院などの生活利便施設の充実度」3.20であり、それ以外は概ね3.00以下となっている。



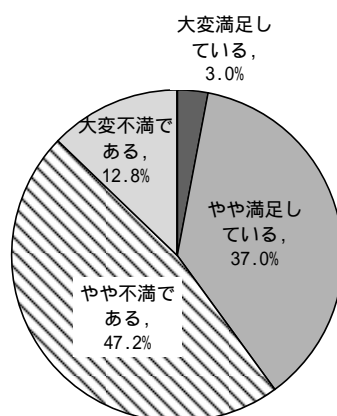
【堺東駅や駅周辺のまちのイメージ】

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
堺東駅周辺地区	イ．小売や飲食店舗などの商業施設の充実度	3.2%	17.7%	37.9%	34.0%	7.1%	2.76
	ロ．銀行、病院などの生活利便施設の充実度	8.0%	28.0%	43.0%	18.0%	3.0%	3.20
	ハ．市役所、税務署などの官公庁の充実度	30.6%	38.2%	27.5%	3.2%	0.5%	3.95
	ニ．まちなかの緑などの充実度	1.7%	10.1%	34.4%	41.8%	12.0%	2.48
	ホ．高齢者や障がい者に対する安全性や利便性	0.7%	5.0%	35.6%	43.4%	15.4%	2.32
	ヘ．事故や犯罪などからの安全性	0.9%	7.0%	47.0%	35.2%	9.9%	2.54
	ト．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%	10.0%	40.5%	36.1%	11.9%	2.53

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) 堺東駅や駅周辺の満足度

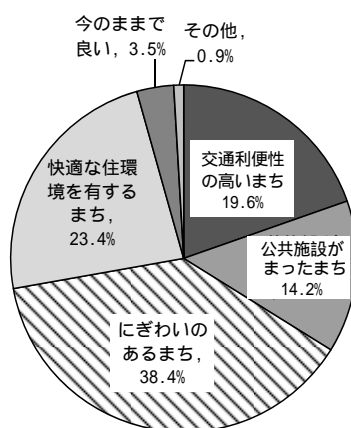
「やや不満である」が47.2%と最も多く、次いで「やや満足している」が37.0%となっている。「やや不満である」と「大変不満である」を合わせると約6割となった。また、「大変満足している」、「やや満足している」を合わせると約4割となっている。



【堺東駅や駅周辺の満足度】

(6) 堺東駅や駅周辺の将来像

「にぎわいのあるまち」が38.4%と最も多く、次いで「快適な住環境を有するまち」が23.4%、「交通利便性の高いまち」が19.6%となっている。「その他」を除いて、「今のままで良い」が3.5%と最も少ない。



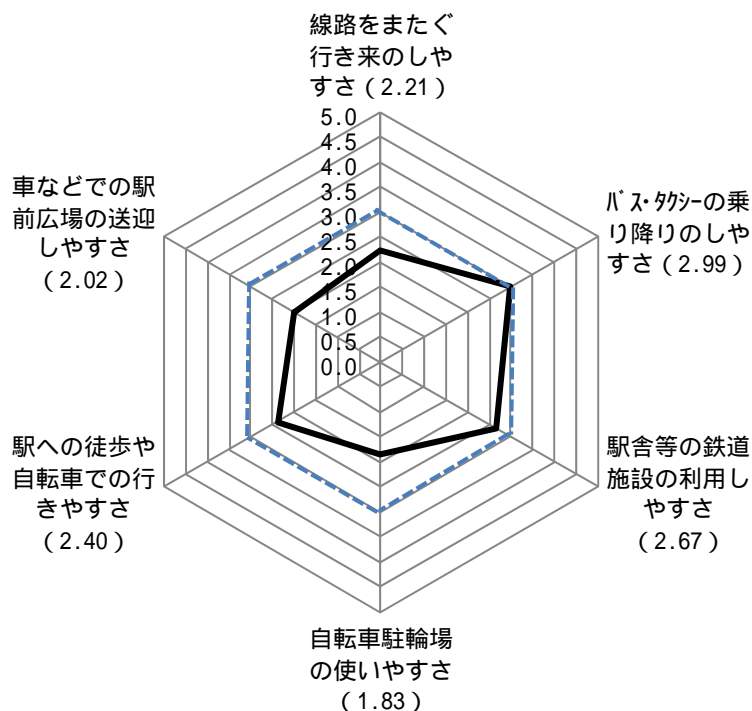
【堺東駅や駅周辺の将来像】

交通利便性の高いまち	: 鉄道、バスなどの乗り換えなど、交通利便性の高いまち
公共施設が集まったまち	: 市役所などの公共施設が集まったまち
にぎわいのあるまち	: 既存の商店街などが活性化し、デパート、スーパーなどの大規模店舗が集まったにぎわいのあるまち
快適な住環境を有するまち	: 歴史がかある緑豊かで快適な住環境を有するまち

3. 道路や駅前広場について

(1) 堺東駅周辺の道路や駅前広場などの利用のしやすさ

「バス・タクシーの乗り降りのしやすさ」(2.99)、「駅舎等の鉄道施設の利用しやすさ」(2.67)の評価が比較的高く、「駐輪場の使いやすさ」(1.83)が最も評価が低い。



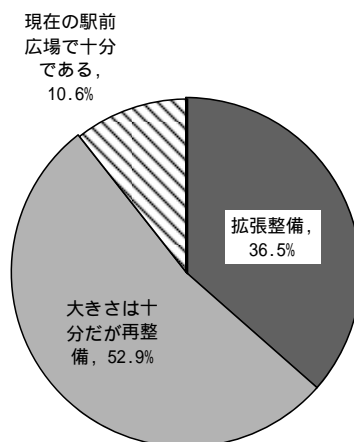
【堺東駅周辺の道路や駅前広場などの利用のしやすさ】

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
堺東駅周辺地区	イ．線路をまたぐ行き来のしやすさ	1.2%	5.0%	30.0%	41.2%	22.6%	2.21
	ロ．バス・タクシーの乗り降りのしやすさ	3.3%	18.5%	55.6%	19.1%	3.6%	2.99
	ハ．駅舎等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）	1.1%	9.9%	49.4%	33.5%	6.1%	2.67
	ニ．自転車駐輪場の使いやすさ	0.8%	2.5%	17.0%	38.6%	41.1%	1.83
	ホ．駅への徒歩や自転車での行きやすさ	2.2%	8.8%	35.3%	33.8%	19.9%	2.40
	ヘ．車などでの駅前広場の送迎しやすさ	0.6%	2.7%	22.9%	45.3%	28.4%	2.02

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) 堺東駅の駅前広場の拡張等の必要性

「大きさは十分だが再整備」が52.9%、次いで「拡張整備」が36.5%、「現在の駅前広場で十分である」が10.6%となっている。「大きさは十分だが再整備」と「拡張整備」の2つを合わせると、約9割となっている。

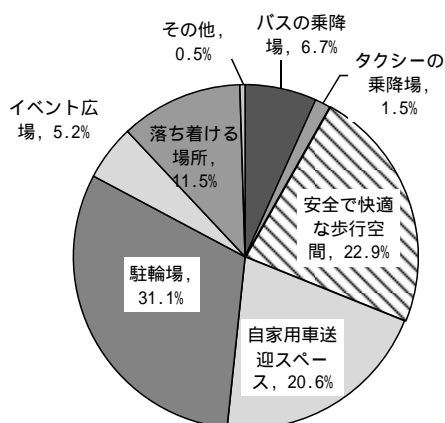


【堺東駅の駅前広場の拡張等の必要性】

拡張整備 : 駅前広場が狭いので、今よりも大きく広げ整備して欲しい
 大きさは十分だが再整備 : 現在の駅前広場で大きさは十分だが、利用のしやすさを考えて再整備してほしい

(3) 堺東駅の駅前広場での重点整備

「駐輪場」が31.1%と最も多く、次いで「安全で快適な歩行空間」が22.9%、「自家用車送迎スペース」が20.6%、最も低いのは「その他」を除いて「タクシーの乗降場」1.5%となっている。



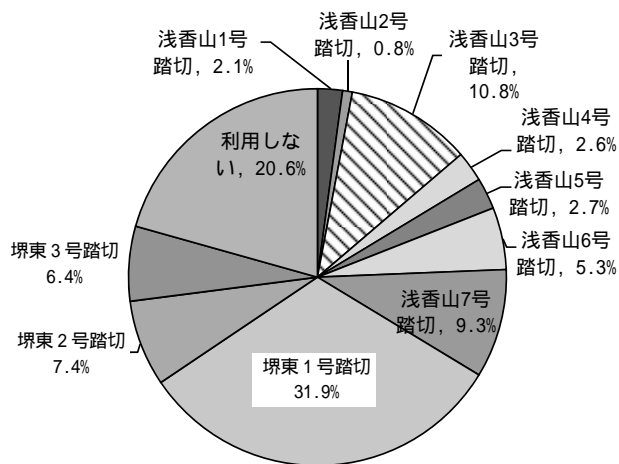
【堺東駅の駅前広場での重点整備】

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

堺東駅南側にある「堺東1号踏切」が31.9%と最も多く、次いで「浅香山3号踏切」が10.8%となっている。「浅香山2号踏切」0.8%が最も少ない。また、「利用しない」も20.6%となっている。



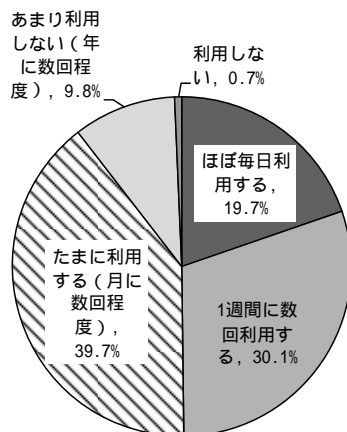
【踏切の通行】



【踏切位置図】

(2) 踏切の利用頻度

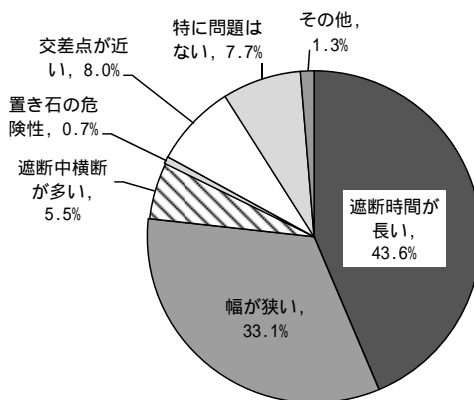
「たまに利用する(月に数回程度)」が39.7%と最も多く、次いで「1週間に数回利用する」30.1%となっている。「ほぼ毎日利用する」「1週間に数回利用する」「たまに利用する(月に数回程度)」の合計で約9割となっている。



【踏切の利用頻度】

(3) 踏切の課題

「遮断時間が長い」43.6%が最も多く、次いで「幅が狭い」33.1%、「交差点が近い」8.0%となっている。



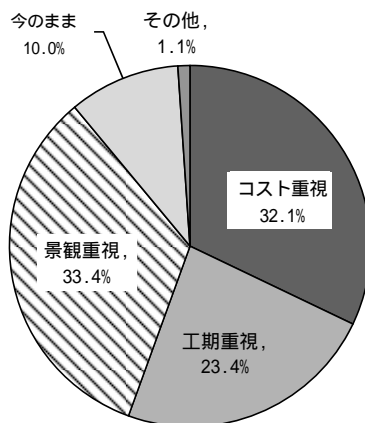
【踏切の課題】

- | | |
|----------|---------------------------------|
| 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33.4%と最も多いが、「コスト重視」32.1%、「工期重視」23.4%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。

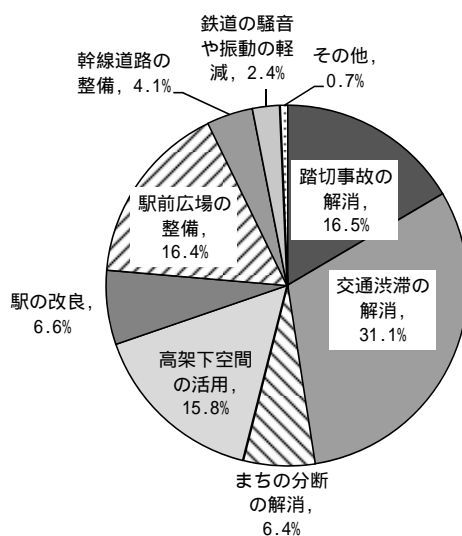


【鉄道立体化の進め方】

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」31.1%が最も多く、次いで「踏切事故の解消」16.5%となっている。「その他」を除いて「鉄道の騒音や振動の軽減」が2.4%と最も少ない。



【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などに関して、期待することなど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307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41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86と最も多く、続いて「高架下の活用に期待(店舗、公園、駐輪場)」に関して61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69、続いて「本区間以外も立体化してほしい」といった意見が41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	307
事業費・財政が心配、安いコストで行うべき等	41
住民の意見を聞き、メリットデメリットを検討して計画を検討すべき等	39
地下化にすべき	15
工事期間を短くするなど住民に配慮してほしい等	14
耐震対策をおこなうべき	5
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	86
高架下の活用に期待(店舗、公園、駐輪場)等	61
踏切の閉鎖時間が長いので解消してほしい等	55
駅舎等にバリアフリー対策を行ってほしい等	41
立体化により踏切事故が減る等	41
東西地域の分断解消となる等	26
立体化により道路・歩道が安全になる等	24
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	69
本区間以外も立体化してほしい等	41
高架下が暗くなり、治安悪化の原因等	14
景観が悪くなる、景観への配慮を行うべき等	10

(2) 駅周辺のまちづくり

駅前広場については、バス停やタクシー乗り場等の再整備など「駅前広場を再整備すべき」が41と最も多い。

地域活性化・まちなみに関連する事項については、「店舗を誘致、増やすべき、おしゃれな店を増やす」といった意見が113と最も多く、続いて「まちの活性化、賑わい、人が集まるようなまち」が80となっている。

道路・自転車交通関連については、「駐輪場が必要である、駐輪場が使いづらい」といった意見が62と最も多く、続いて「自転車がなくて危険、放置自転車が邪魔」などが41となっている。

駅前広場に対する意見・要望	意見数
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)	41
バスやタクシー、鉄道などの交通利便性を高くすべき	16
ペDESTリアンデッキの活用、拡大など	5
地域活性化・まちなみに対する意見・要望	意見数
店舗を誘致、増やすべき、おしゃれな店を増やす等	113
まちの活性化、賑わい、人が集まるようなまち	80
駅周辺の開発を進めるべき	56
街全体が雑然としており開発が必要	50
堺市の顔、政令指定都市の顔として開発必要	32
歴史・文化を活用したまちづくりを進めるべき	25
きれいなまちに整備していくべき	23
文化施設が必要である	11
道路・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	62
自転車がなくて危険、放置自転車が邪魔など	41
歩道が狭く、歩行者が安全に歩きやすい環境に	35
駐車場が必要である	30
道路が狭いため整備していくべき	20
違法駐車、タクシーの客待ちが多く邪魔	17
東西交通、L R Tが必要である	13

(3) その他

その他の意見としては、「緑をふやすべき」が72と最も多く、続いて「まち全体が寂れている、さみしい」が44となっている。

意見	意見数
緑をふやすべき	72
まち全体が寂れている、さみしい	44
治安が悪い、怖い	43
バリアフリー対策を進めるべき	36
サラ金の看板が目立ちすぎる、看板を規制すべき	26
ごみが多く汚い、美化を進めるべき	21
雰囲気が暗い	19
風俗店の多い歓楽街になりつつある、治安上心配	17
建物が古く景観が良くない	13
病院誘致、病院の利便性を高める	7
景観に配慮すべき	7
禁煙にすべき	6
このままでよい	6
イベントを行うことによる活性化	6