

- 京阪萱島駅周辺地区交通バリアフリー基本構想策定 -
 < 第 2 回連絡会議資料 >

< 重点整備地区及び特定経路の検討資料 >

目 次

第 1 章 京阪萱島駅周辺地区をとりまく現況と動向	1
1 - 1 . 寝屋川市の概況	1
1 - 1 - 1 . 寝屋川市の位置及び面積	1
1 - 1 - 2 . 人口・世帯数	1
1 - 1 - 3 . 高齢者・身体障害者等	2
1 - 1 - 4 . 市内の公共交通	3
1 - 1 - 5 . 市民の利用する主要な施設	7
1 - 2 . 京阪萱島駅周辺地区の概況	8
1 - 2 - 1 . 地区の概況	8
1 - 2 - 2 . 地区の道路網	9
第 2 章 京阪萱島駅周辺地区における交通バリアフリー推進の必要性と意義	11
2 - 1 . 京阪萱島駅及び周辺道路のバリアフリー化の状況	11
2 - 2 . 京阪萱島駅周辺地区における交通バリアフリー推進の必要性	15
2 - 3 . 京阪萱島駅周辺地区の将来方向と交通バリアフリー推進の意義	15
第 3 章 重点整備地区及び特定経路の検討	17
3 - 1 . 重点整備地区設定の基本的な要件	17
3 - 2 . 特定旅客施設、特定経路の検討	22

2004 年 11 月 24 日

寝 屋 川 市

第1章 京阪萱島駅周辺地区をとりまく現況と動向

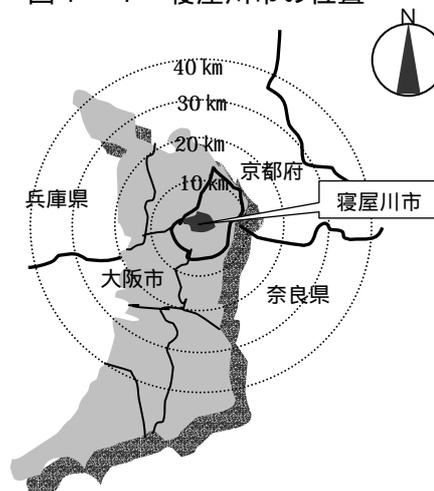
1-1 寝屋川市の概況

1-1-1 寝屋川市の位置及び面積

本市は、大阪府の東北部、淀川左岸にあり、大阪市の中心部まで約15km、鉄道で約20分～30分のところに位置した面積2,473haの都市です。

市の東部は、生駒山系が緑豊かな自然環境を、市の西部は、淀川が水と緑のアメニティ豊かな環境を形成しています。

図1-1 寝屋川市の位置



1-1-2 人口・世帯数

(1) 人口・世帯数の推移

本市は昭和26年(1951年)5月に人口31,061人の都市として市制を施行し、平成13年(2001年)には市制施行50周年を迎えました。

市制施行当時は、市内のいたるところに田や畑が広がるのどかな風景も多くみられました。

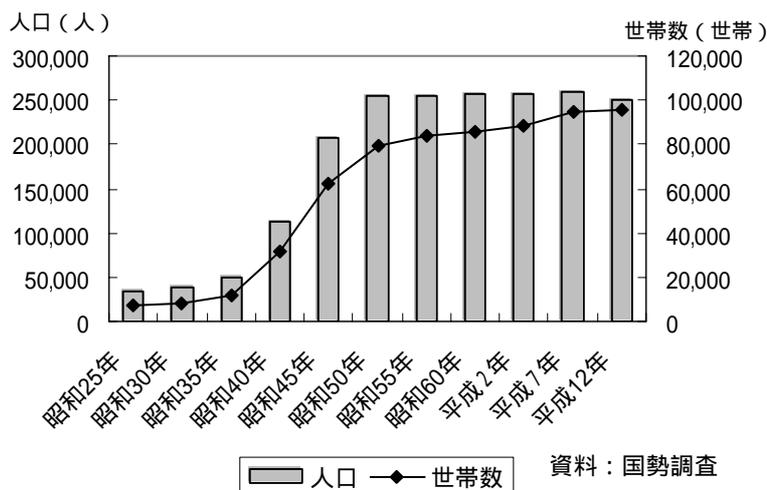
しかし、その後、昭和30年代後半から40年代の高度経済成長期に大阪市の衛星都市として、みるみるうちに市街化が進み、昭和35年(1960年)の国勢調査では約5万人、1万2千世帯でしたが、昭和45年(1970年)には約20万6千人、6万2千世帯となり、実にこの10年間に人口は約4倍、世帯数は約5倍になりました。

その後も人口・世帯数は増加し、昭和60年(1985年)の国勢調査では、人口約25万8千人、世帯数8万5千世帯となりました。

その後、世帯数は増加していますが、最近では人口が減少する傾向にあり、平成7年の国勢調査で258,443人であった人口が、平成12年では250,806人となり、この5年間で7,637人減少しています。

なお、世帯数は平成7年では94,345世帯でしたが、平成12年では95,313世帯となり、968世帯増加しています。

図1-2 人口及び世帯数の推移



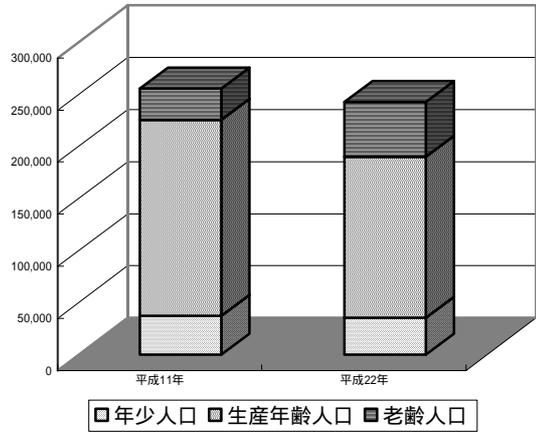
(2) 将来の人口

本市の将来人口について、「第四次寝屋川市総合計画」では、下表、右図に示すように推計*しています。

この推計結果では、平成 11 年現在の総人口 255,357 人に対して、平成 22 年では、現在(平成 11 年)よりも約 1 万 3 千人減少し、総人口 242,397 人になると推計しています。

*平成 5 年と 10 年の各 10 月 1 日現在の住民基本台帳記録人口をもとに算出した推計値

図 1 - 3 年齢 3 区分別将来人口の推計



資料：第四次寝屋川市総合計画より

表 1 - 1 寝屋川市の年齢 3 区分別将来人口の推計 (第四次寝屋川市総合計画より)

	平成 11 年 (実績)		平成 22 年 (推計)	
	男性	女性	男性	女性
年少人口 (0 ~ 14 歳)	19,060 人	18,088 人	18,263 人	17,360 人
	37,148 人 (14.5%)		35,623 人 (14.7%)	
生産年齢人口 (15 ~ 64 歳)	95,120 人	93,073 人	77,708 人	76,961 人
	188,193 人 (73.7%)		154,669 人 (63.8%)	
高齢人口 (65 歳以上)	12,879 人	17,137 人	22,907 人	29,198 人
	30,016 人 (11.8%)		52,105 人 (21.5%)	
総人口	127,059 人	128,298 人	118,878 人	123,519 人
	255,357 人 (100.0%)		242,397 人 (100.0%)	

1 - 1 - 3 . 高齢者・身体障害者等

(1) 高齢者

本市の将来の高齢者人口について、前述した「第四次寝屋川市総合計画」において推計した結果からみると、平成 11 年現在の総人口 255,357 人、高齢(65 歳以上)人口 30,016 人に対して、平成 22 年では、総人口 242,397 人、高齢(65 歳以上)人口 52,105 人になると推計しています。

このように、概ね 10 年後の平成 22 年の高齢人口は、現在(平成 11 年)よりも約 2 万 2 千人増加し、総人口に占める 65 歳以上の高齢人口の割合は、現在(平成 11 年)の 11.8% から 21.5% と約 10% 増加すると推計しています。

(2) 障害者

平成 16 年 8 月 1 日現在の本市の身体障害者手帳所持者は 7,313 人となっています。

なお、平成 16 年 8 月 1 日現在の住民基本台帳人口は 248,647 人で身体障害者手帳所持者は人口の約 3% となっています。

身体障害者手帳所持者のうち 29.0%が 1 級、19.0%が 2 級の所持者となっており、重度の身体障害者の比率が高くなっています。

表 1 - 2 身体障害者手帳所持者数（平成 16 年 8 月 1 日現在）

	1 級	2 級	3 級	4 級	5 級	6 級	計
視覚	17	30	9	11	15	8	90
視覚障害	173	152	37	41	52	49	504
音声*言語	1	-	2	6			9
音声*言語*そしゃく	2	6	45	24			77
聴覚	92	196	82	107	2	220	699
肢体不自由	159	170	54	46	25	21	475
下肢	95	197	295	722	211	76	1,596
上肢	335	336	184	176	100	90	1,221
体幹	108	222	165	9	78	1	583
脳原生移動	20	12	4	2		1	39
脳原生上肢	6	3	4	2			15
平衡機能			1		3		4
片麻痺	15	39	45	1	11		111
心臓	486	13	194	211			904
腎臓	526	2	16	2	-	-	546
呼吸器	87	2	58	30	-	-	177
ぼうこう		1	8	59	-	-	68
小腸	3	1	1	8	-	-	13
直腸			11	165			176
内部障害		4	1				5
不明		1					1
合計	2,125 (29.0%)	1,387 (19.0%)	1,216 (16.6%)	1,622 (22.2%)	497 (6.8%)	466 (6.4%)	7,313 (100.0%)

1 - 1 - 4 . 市内の公共交通

本市の主要な公共交通は、市内中央部を南北に通過する京阪電車と東部を南北に通過する JR 片町線などの鉄道と鉄道の駅を中心にサービスしている乗合バスです。

(1) 鉄 道

鉄道は、市内に京阪電車の「香里園」「寝屋川市」「萱島」の 3 駅と JR 片町線の「東寝屋川」駅があります。

これら鉄道駅の乗降客について、平成 10 年と平成 14 年の推移をみると次表のようになっています。京阪電車、JR の各駅ともに乗降客は減少しています。京阪萱島駅の平成 14 年の乗降客は 1 日平均 29,640 人 / 日となっています。

図 1 - 4 寝屋川市及び周辺の主要な交通網と鉄道駅

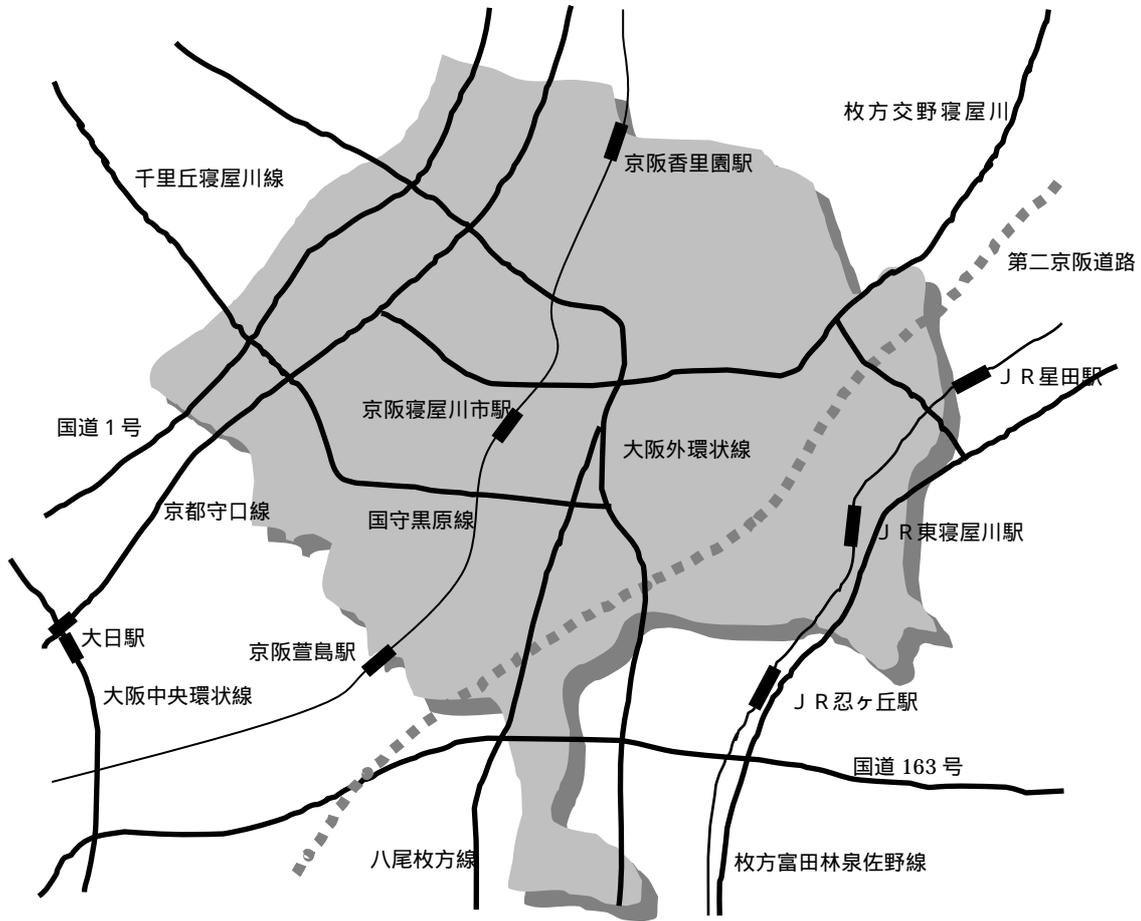


表 1 - 3 市内鉄道各駅の 1 日当たり乗降客数 (人/日)

	平成 10 年			平成 14 年		
	総数	定期	定期外	総数	定期	定期外
京阪香里園駅	70,407	45,252	25,155	64,781	37,617	27,164
京阪寝屋川市駅	81,140	51,840	29,300	76,921	46,608	30,313
京阪萱島駅	34,717	22,520	12,197	29,640	17,832	11,808
J R 東寝屋川駅	10,696	7,502	3,194	10,000	6,996	3,004

資料：京阪電気鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社

また、市内各駅の定期券旅客について、初乗り（市内の居住地から市外の通勤・通学先へ）及び最終降車（市外の居住地から市内の就業地・学校へ）客の端末交通手段をみると次表のようになっています。

京阪萱島駅では、初乗りでは、5 割強が徒歩で、4 割弱が自転車で駅へ行っています。最終降車では、約 9 割が徒歩で、1 割弱が自転車で駅から駅周辺の目的地に行っています。

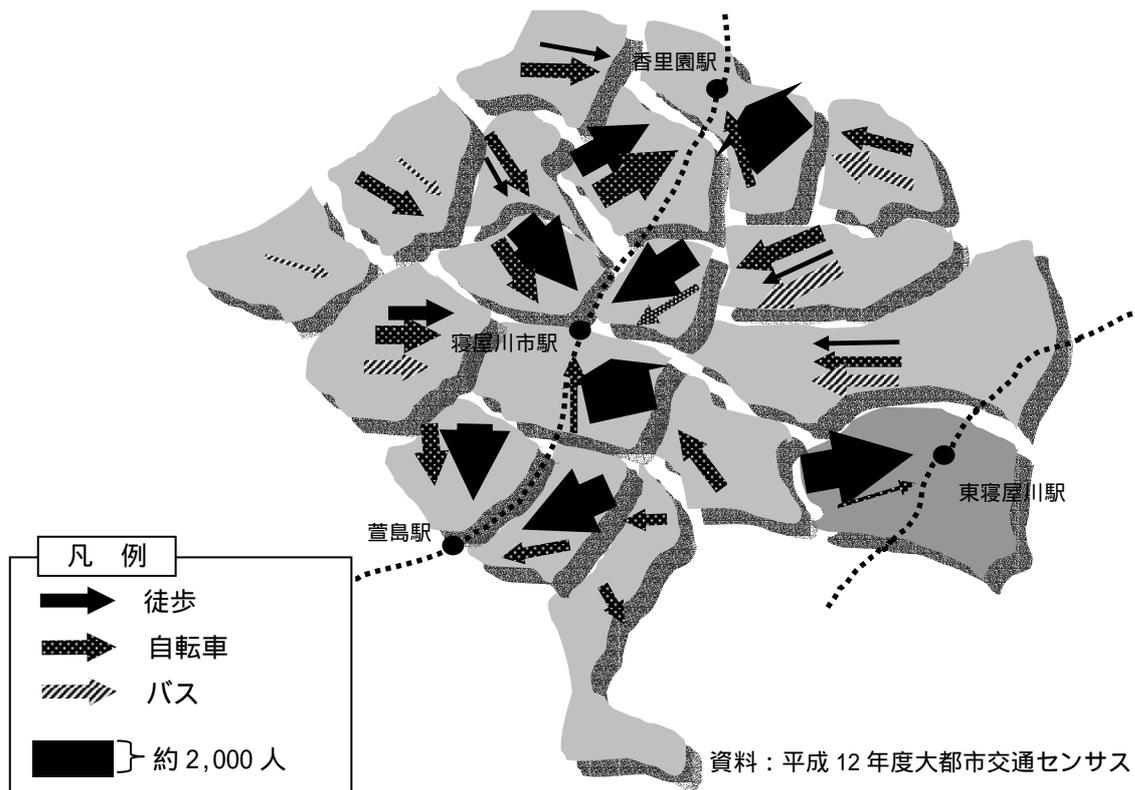
表 1 - 4 市内各駅の定期旅客の端末交通手段

上段：人 下段：%

		合計	徒歩	自転車	バイク	車 (送迎)	車(そ その他)	送迎 バス	バス	タクシ ー	その他	不明
香里園	初乗り	19,611 100.0%	8,953 45.7%	4,060 20.7%	574 2.9%	296 1.5%	90 0.5%	-	5,463 27.9%	13 0.1%	0 0.0%	162 0.8%
	最終降車	4,657 100.0%	3,943 84.7%	207 4.4%	15 0.3%	0 0.0%		13 0.3%	353 7.6%	0 0.0%	0 0.0%	126 2.7%
寝屋川	初乗り	19,810 100.0%	7,144 36.1%	7,536 38.0%	736 3.7%	391 2.0%	36 0.2%	-	3,742 18.9%	24 0.1%	23 0.1%	178 0.9%
	最終降車	15,037 100.0%	9,848 65.5%	2,684 17.8%	98 0.7%	0 0.0%		200 1.3%	1,851 12.3%	13 0.1%	13 0.1%	330 2.2%
萱島	初乗り	10,844 100.0%	5,769 53.0%	4,214 38.7%	206 1.9%	96 0.9%	40 0.4%	-	304 2.8%	0 0.0%	0 0.0%	255 2.3%
	最終降車	2,089 100.0%	1,855 88.8%	127 6.1%	0 0.0%	0 0.0%		0 0.0%	25 1.2%	0 0.0%	16 0.8%	66 3.2%
東寝屋川	初乗り	2,348 100.0%	1,885 80.3%	297 12.6%	34 1.4%	35 1.5%	46 2.0%	-	33 1.4%	0 0.0%	0 0.0%	18 0.8%
	最終降車	356 100.0%	323 90.7%	33 9.3%	0 0.0%	0 0.0%		0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%

資料：平成 12 年度大都市交通センサス

図 1 - 5 市内各地からの利用鉄道駅と駅までの主要な交通手段



なお、京阪萱島駅の定期券利用者について、市別の内訳をみると、下表のように寝屋川市が約 58%、門真市が約 25%、その他が約 16%となっており、寝屋川市からの利用者や寝屋川市域への利用者が、約 6 割と最も多くなっています。

表 1 - 5 京阪萱島駅の市別・流出入別・端末交通手段別・定期旅客数（人／日・片道）

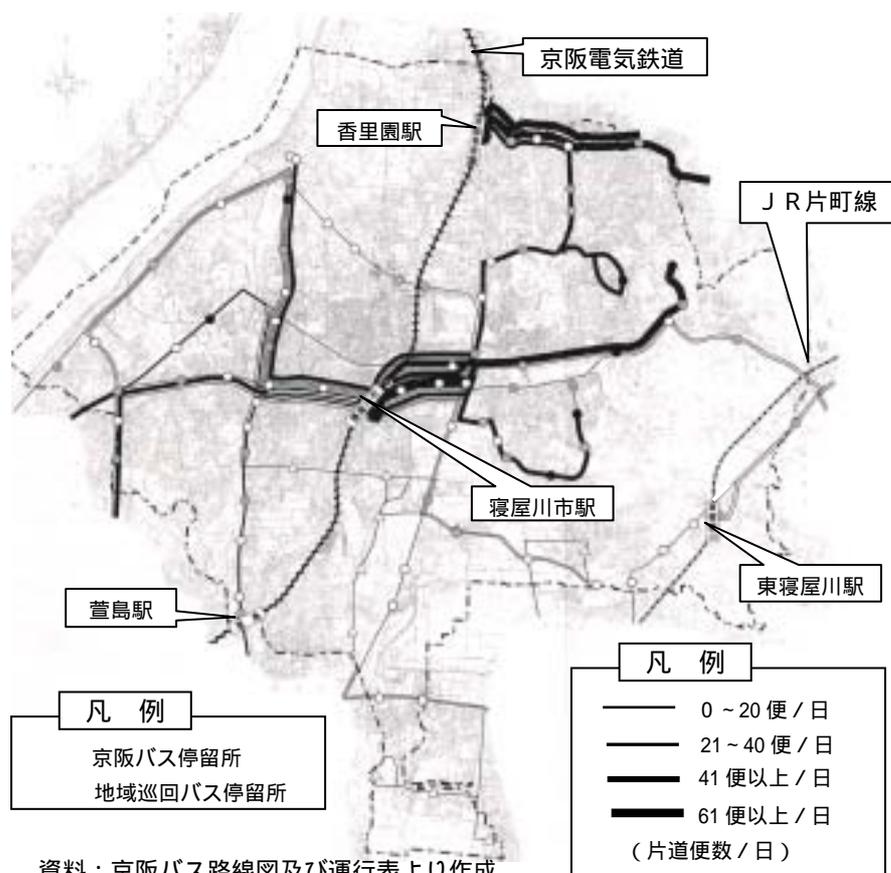
居住地	流出入の別	合計	交通手段別								
			徒歩	自転車	バイク	車（送迎）	車（他）	バス	タクシー	その他	不明
寝屋川市	（市内 市外）	6,817	3,957	2,432	73	35	28	136	0	0	156
	（市外 市内）	678	598	52	0	0	0	0	0	16	12
	計	7,495	4,555	2,484	73	35	28	136	0	16	168
	割合	57.8%	35.1%	19.1%	0.6%	0.3%	0.2%	1.0%	0.0%	0.1%	1.3%
門真市	（市内 市外）	2,980	1,376	1,225	121	50	0	120	0	0	88
	（市外 市内）	229	167	62	0	0	0	0	0	0	0
	計	3,209	1,543	1,287	121	50	0	120	0	0	88
	割合	24.7%	11.9%	9.9%	0.9%	0.4%	0.0%	0.9%	0.0%	0.0%	0.7%
その他	（市内 市外）	951	338	519	12	11	12	48	0	0	11
	（市外 市内）	1,068	994	13	0	0	25	0	0	0	36
	計	2,019	1,332	532	12	11	37	48	0	0	47
	割合	15.6%	10.3%	4.1%	0.1%	0.1%	0.3%	0.4%	0.0%	0.0%	0.4%
不明	（市内 市外）	136	98	38	0	0	0	0	0	0	0
	（市外 市内）	114	96	0	0	0	0	0	0	0	18
	計	250	194	38	0	0	0	0	0	0	18
	割合	1.9%	1.5%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
合計	（市内 市外）	10,884	5,769	4,214	206	96	40	304	0	0	255
	（市外 市内）	2,089	1,855	127	0	0	25	0	0	16	66
	計	12,973	7,624	4,341	206	96	65	304	0	16	321
	割合	100.0%	58.8%	33.5%	1.6%	0.7%	0.5%	2.3%	0.0%	0.1%	2.5%

(2) 乗合バス

鉄道を補完する市内の公共交通として乗合バスが、右図に示すように市内を縦横に走っています。特に、これら乗合バスの路線は、京阪香里園駅や寝屋川市駅を中心に編成されています。

京阪萱島駅では、駅から少し離れた府道木屋門真線にバス停留所があり、京阪バスが高柳と寝屋川市駅方面を、近鉄バスがJ住道駅方面と荒本駅方面を連絡するバスが運行しています。

図 1 - 6 乗合バスルート（サービス頻度）図



資料：京阪バス路線図及び運行表より作成

1 - 1 - 5 . 市民の利用する主要な施設

市内の公共施設や商業施設など市民が利用する主要な施設をみると下図のようになります。市民の利用する多くの施設は市の中心となっています寝屋川市駅の周辺に集積しています。その他、各鉄道駅周辺にも多くの市民が利用する施設が立地しています。

図 1 - 7 市内の主要な市民利用施設分布図



1 - 2 . 京阪萱島駅周辺地区の概況

1 - 2 - 1 . 地区の概況

京阪萱島駅周辺地区は、寝屋川市の南西に位置し、門真市や守口市と隣接しています。駅周辺は、昭和 40 年代の高度経済成長期に建設された木造共同賃貸住宅などが密集する地域です。

京阪萱島駅から周辺 1 km の範囲に立地する寝屋川市内の公共施設や福祉関連施設をみると、駅の東側地域では、萱島自治会館、寝屋川市民体育館、南地区公民館、南コミュニティセンター、からくる公園などが、駅の北西側地域では老人憩いの家、下神田公民館、友呂岐緑地、市立西南公民館などがあります。

また、駅を中心に東側地区では、萱島中央商店街や萱島一番街、京阪トップ商店街、萱島銀座商店街などの商店街やスーパーなどがあり、周辺住民の日常の買い物の場となっています。

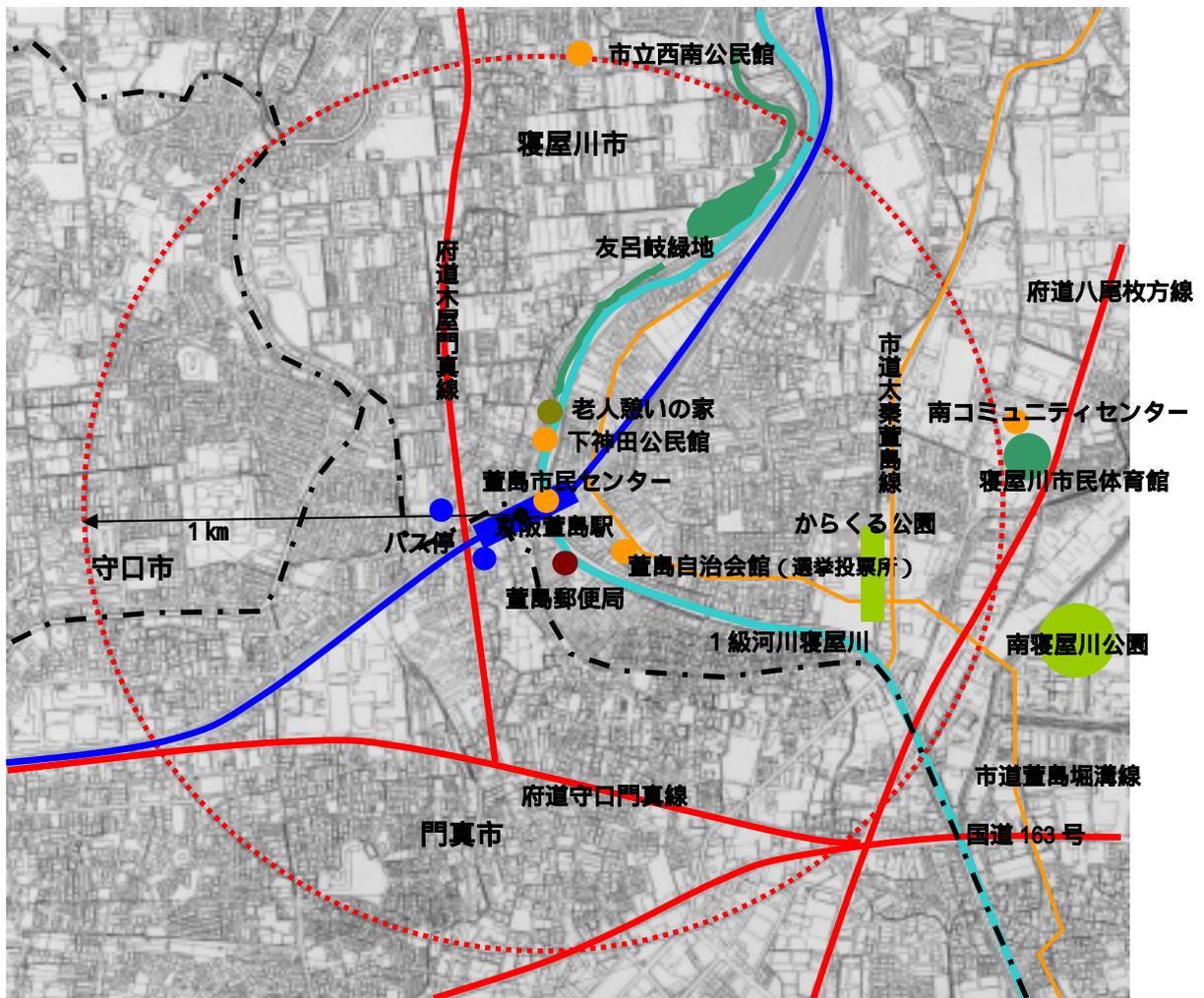
京阪萱島駅東側の地域については、昭和 59 年 4 月に大臣承認を得ている「密集住宅市街地整備促進事業（過密住宅地区整備要綱）」の整備計画などにしがたい、近年は、木造共同賃貸住宅などの建て替えが進み、住環境が整備されつつあります。

また、京阪萱島駅東側の地域については、平成 16 年 5 月に「都市再生特別措置法」において、次の地域整備方針にしたがい整備を推進する「都市再生緊急整備地域」に指定されています。

都市再生緊急整備地域の地域整備方針（整備の目標）

高度成長期の大阪への人口集中等に対応するため、長屋建てなどの木造賃貸住宅密集市街地として形成された京阪萱島駅東地域において、老朽住宅の共同化、協調化等による更新を進め、良好な住環境の確保と災害に強い住宅市街地を形成していく。

図1 - 8 京阪萱島駅周辺地区の概況図

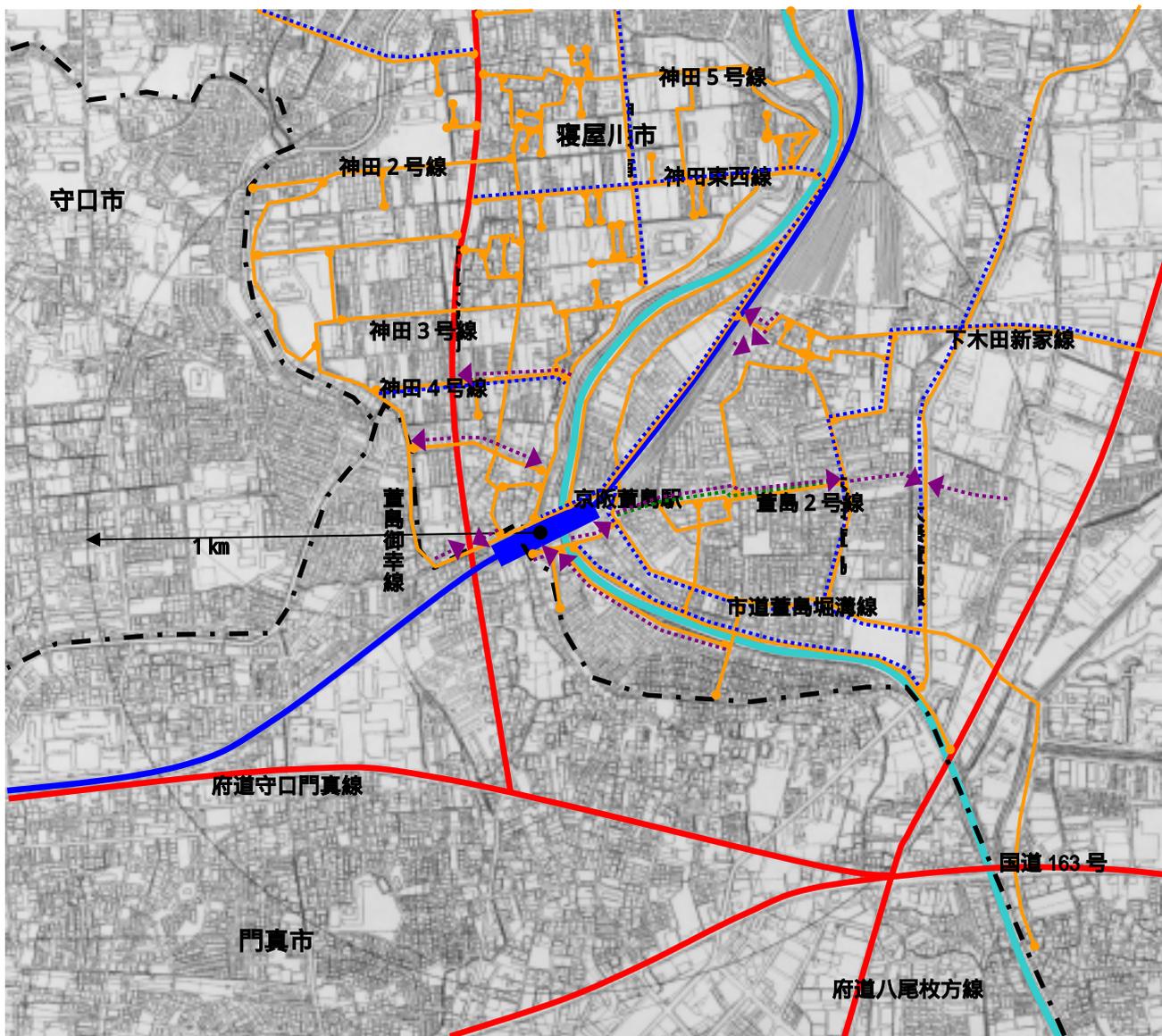


1 - 2 - 2 . 地区の道路網

京阪萱島駅周辺地区は、府道八尾枚方線や府道木屋門真線などを中心に、市道萱島堀溝線や市道太秦萱島線などにより主要な道路網が形成されています。

また、京阪萱島駅周辺地区では、私道も多く、公道とともに道路網が形成されていますが、全体的に道路幅員が狭く、車輛の通行も一部道路で規制されています。

図 1 - 9 京阪萱島駅周辺の道路網及び交通規制現況図



凡 例		交通規制	
	国道及び府道		車輛の通行禁止（時間規制） * 7 - 9 & 15 - 17
	市道		大型自動車等の通行禁止
			車輛の一方通行 （矢印の方向のみ通行可）