

項目	駐車場機器会社	建設会社	リース会社A	リース会社B	駐車場運営会社
考えられる導入可能施設 ※具体的な事業提案ではない	○周辺業種、店舗や事業対象地周辺の渋滞の問題を考慮し、住宅（マンション）という考えはありえないか？ ➢ 住宅も考えることができる。 ➢ 用地取得価格を考慮すると、難しいと考える。	○道の駅（をイメージしていた。）		○ホテル等の観光施設	
市場性		○「ノバティながの」の空床があるのであれば、新築の商業施設の必要性は低い。		○宿泊施設が少ない。（市長方針でもビジネスホテル） ○金剛山、高野山への中点である。 ○ラグビーW杯、万博誘致等、今後を見通し、観光ニーズ、ホテルをといるのがあるのではないか。 ○インバウンド需要により、ホテルが足りていない。	
事業スキーム			○具体的な条件等が提示されれば、企業間が連携し事業スキームを構築し、いろいろと提案できる。	○同左	
課題と考えるところ		○制約、条件が多く、特に現状の駐車場機能の維持は難題である。	○起爆剤的な施設を誘致すると、本町交差点付近の渋滞が悪化する可能性がある。		
参入の意欲		○条件、制約が厳しく、民間企業は参入しにくい。			○運営に加わらないと、参入しにくい。
企業が求める公募条件		○現状の駐車場の機能の維持という条件がなければ、道の駅や商業施設等を提案できると思う。 ○既存施設とのバッティングを避けるとあるが、方向性等を具体的に示すべき。 ○送迎用のバスの駐停車にあたり、配置の条件はあるか？ ➢ 配置条件はなく、機能維持が必須である。	○第3セクターに運営権を持たせた場合、建築費用の採算がとれない。		○運営主体となる第3セクターの下に加わることは可能である。
実績事例	○駐車場建設専門企業である。 ○実績は、ららぽーと、物流センター、病院など	○スポーツ関連施設と複合 +商業施設 +温浴施設	○兵庫県内で複合商業施設 ・プロボーザルで立体駐車場と商業施設 ・100円ショップ、カフェ、スーパー、ドラッグストア、コミュニティスペース		○駐車場専門企業のため、実績が少ない。

項 目	駐車場機器会社	建設会社	リース会社A	リース会社B	駐車場運営会社
現状確認	<p>○学校、企業等の送迎利用は、駐車場売上のうちに含まれているか？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 含まれていない。</li> </ul> <p>○関西空港リムジンバスの発着場は、どこに位置するのか？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 河内長野駅前ロータリー内である。</li> </ul>	<p>○現状の駐車場の利用率は？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 収容台数は、170 台</li> <li>➢ 回転率は、4.5～5 回転（平日、休日を通して）</li> </ul>	<p>○建設にあたり資材搬入出のための工事用車両の通行は、現状の市道長野駅前 1 号線（W=7.2～7.7m）で対応可能である。</p> <p>○現状の駐車場の売上状況は？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 第 1P（約 200 台）、第 2P（約 170 台）、第 3P（約 70 台）</li> <li>➢ 売上約 120,000 千円/年⇒約 10,000 千円/月</li> </ul> <p>○学校、企業等の送迎車両の駐車時、一般車の利用はどのようになっているのか？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 24 時間の駐車場であるが、夜間の利用はほとんど無い。</li> <li>➢ 周辺商業施設は概ね 10 時開店であるため、早朝の時間帯の利用は少ない。</li> <li>➢ 送迎用のバスが停車している状態でも、一般車両の駐車に支障はない。</li> </ul> <p>○ノバティながの等の駐車料優待の割合は？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 約 6～7 割</li> <li>➢ 約 3 割は P&amp;R やオフィス等の営業利用</li> </ul> <p>○大規模小売店舗立地法の制約はあるか？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ ノバティながの建設当時は、440 台が必要となっていた。</li> <li>➢ 現在の用途のままである場合は、同数の 440 台となる。</li> <li>➢ 状況によっては緩和措置等もあるが、そこまで検討していない。</li> </ul> <p>○現状の駐車場の進入口は、交差点に近いように思えるが？</p>		
事業実施に向け求めるところ		<p>○市で、テーマの絞り込み、ターゲットングが必要である。</p> <p>○ターゲットングは、市で定めてほしい。</p> <p>○“にぎわい”とあるが、何を求めるのか曖昧である。</p> <p>○コンセプト等があったほうが、提案しやすい。</p>	<p>○売却の可能性はあるか？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 基本的には定期借地で考えている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢</li> </ul>	

# 業務概況

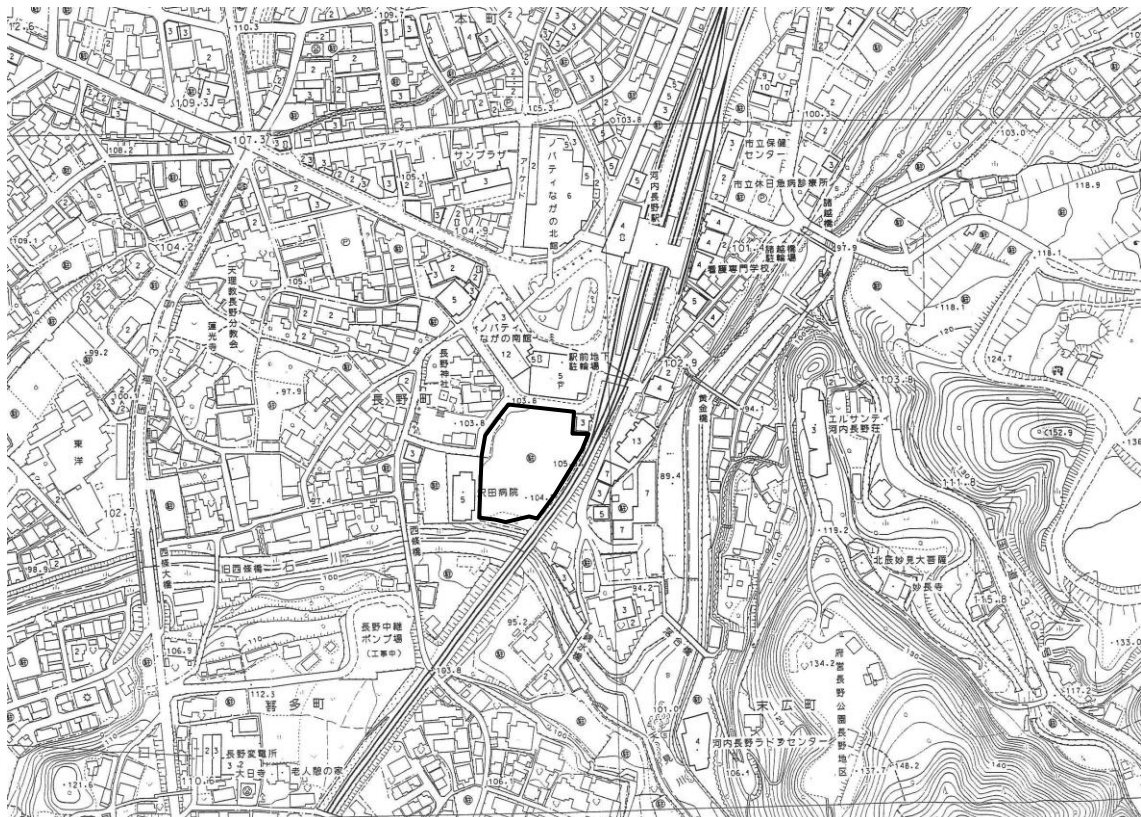
## 業務の目的

本業務は、対象地の立地条件、潜在力を分析し、駅前の活性化及び公有財産の有効活用に貢献する活用方策について、その事業性、採算性を検証すると共に、事業化に向けた諸条件を整理することを目的とする。

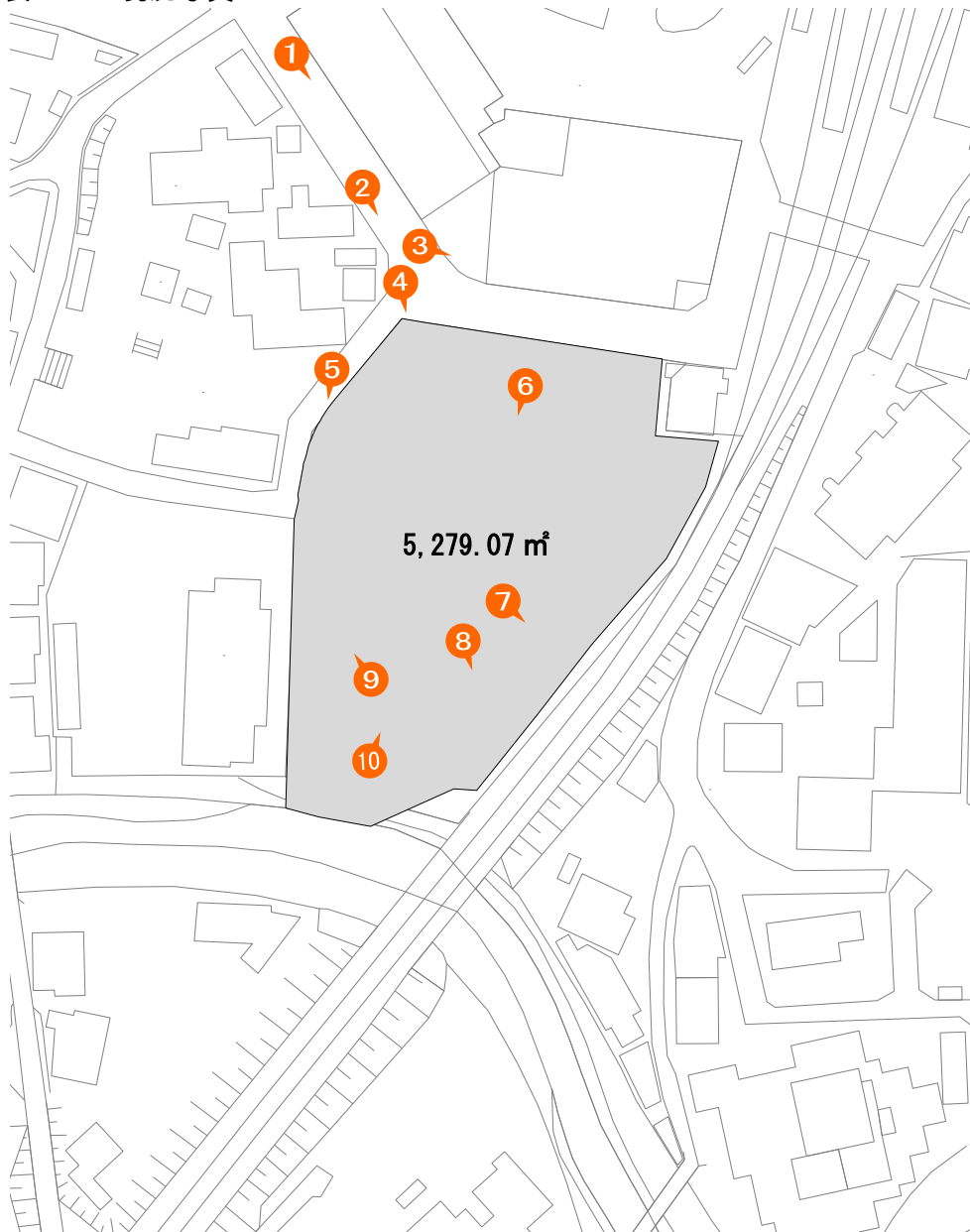
## 対象地

- 所在地(番地) : 河内長野市長野町170-5
- 面積(m<sup>2</sup>) : 5,279.07
- 現況 : ノバティながの第2平面駐車場
- 所有者 : 河内長野市
- 借地者 : 河内長野都市開発株式会社

図表 1-1 対象地位置図



図表 1-2 現況写真



1



2



3



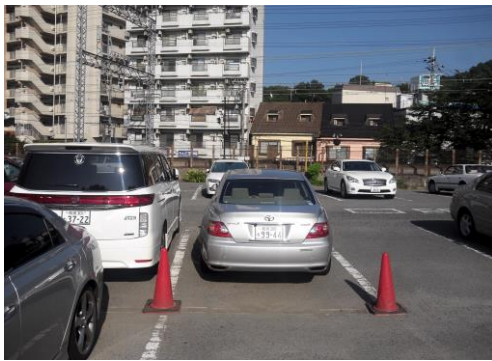
4



5



6



7



8



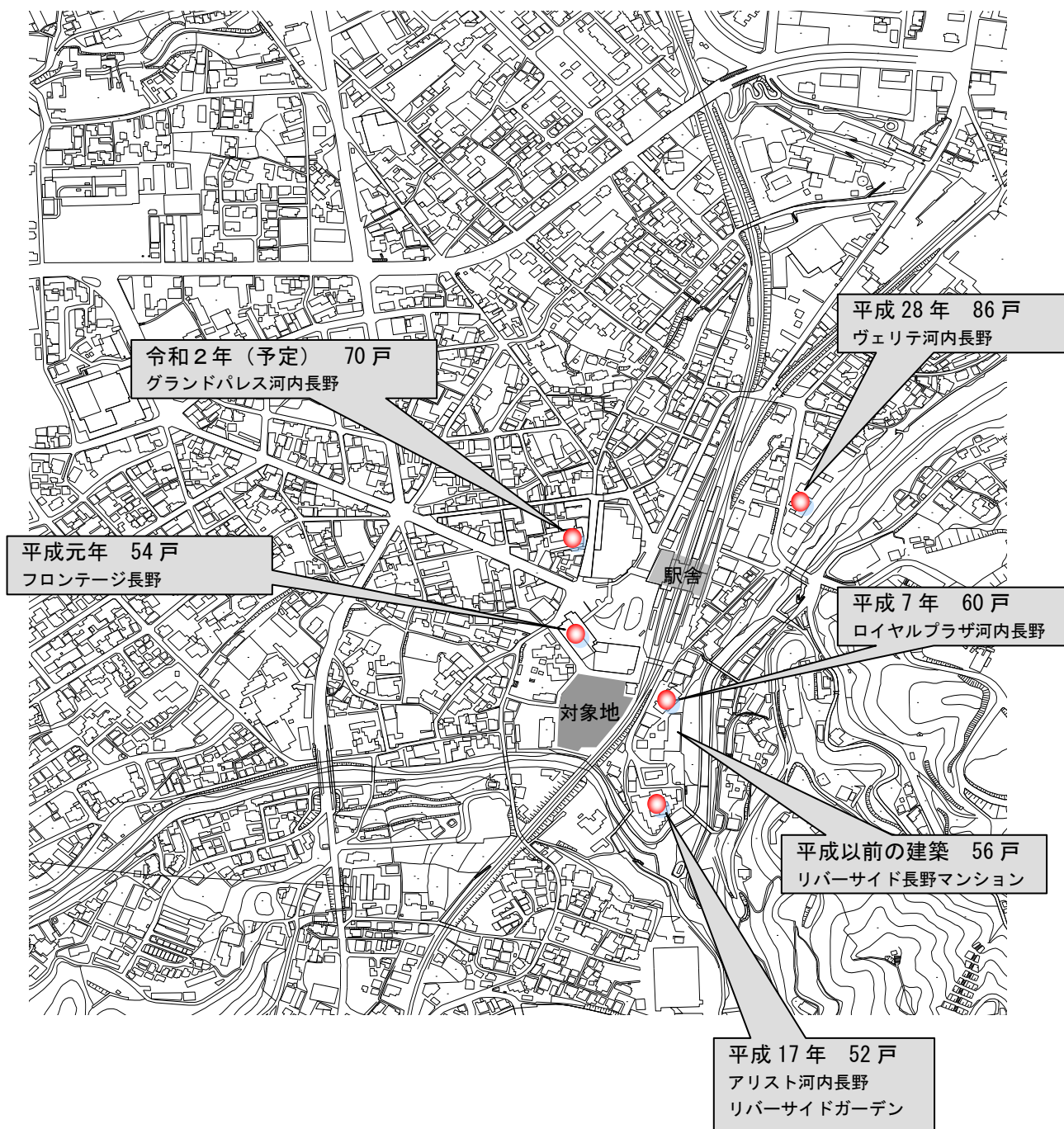
9



10

## 近隣マンション開発

図表 エラー! 指定したスタイルは使われていません。-1 マンション開発状況位置図



## 駅利用者状況

■河内長野駅の1日平均乗降客は約4.5万人で、約7割が南海高野線の乗降客である。南海高野線、近鉄長野線とともに減少が続いている。

■北野田駅を境に南では1日平均乗降客が減少している。

- ・河内長野駅の南海高野線と近鉄長野線をあわせた1日平均乗降客（図表 2-1）は、約4.5万人で、そのうちの約7割(67.2%)を南海高野線の乗降客が占めている。
- ・南海高野線の平成23年の堺東駅以南の1日平均乗降客（図表 2-2）は、堺東駅が約6万人で1位、金剛駅が約3.7万人で2位、北野田駅が約3.4万人で3位となっており、河内長野駅は約3万人で4位となっている。
- ・各駅の1日乗降客を5年前と比較すると、中百舌鳥が約5%増加しているのに対し、千代田駅が約10%、狭山駅が約8%、河内長野駅が約6%、金剛駅が約5%減少している。
- ・南海高野線の10年間の年間乗降客（図表 2-3）は、約8%減少し平成22年で1,084万人、近鉄長野線も約13%減少し平成22年で534万人となっている。
- ・南海高野線及び近鉄長野線の定期乗降客は、10年間でそれぞれ約6%、12%減少している。
- ・南海高野線の定期外乗降客は平成15年に一旦増加しているものの、その後減少を続け10年間で約12%減少、近鉄長野線の定期外乗降客は約15%減少している。

図表 2-1 平成22年市内鉄道駅の一日常乗降客

河内長野駅の1日平均乗降客 約44,592人（うち定期 約29,973人/日）			
内 訳	南海高野線		
	・千代田	15,960人/日	（うち定期 9,922人/日）
	・河内長野	29,968人/日	（うち定期 19,713人/日）
	・三日市町	18,028人/日	（うち定期 13,298人/日）
	・美加の台	5,074人/日	（うち定期 3,986人/日）
	・千早口	353人/日	（うち定期 200人/日）
	・天見	409人/日	（うち定期 250人/日）
	近鉄長野線		
	・河内長野	約14,624人/日	（うち定期 約10,260人/日）
	・汐ノ宮	約2,214人/日	（うち定期 約1,288人/日）

平成24年河内長野市統計書

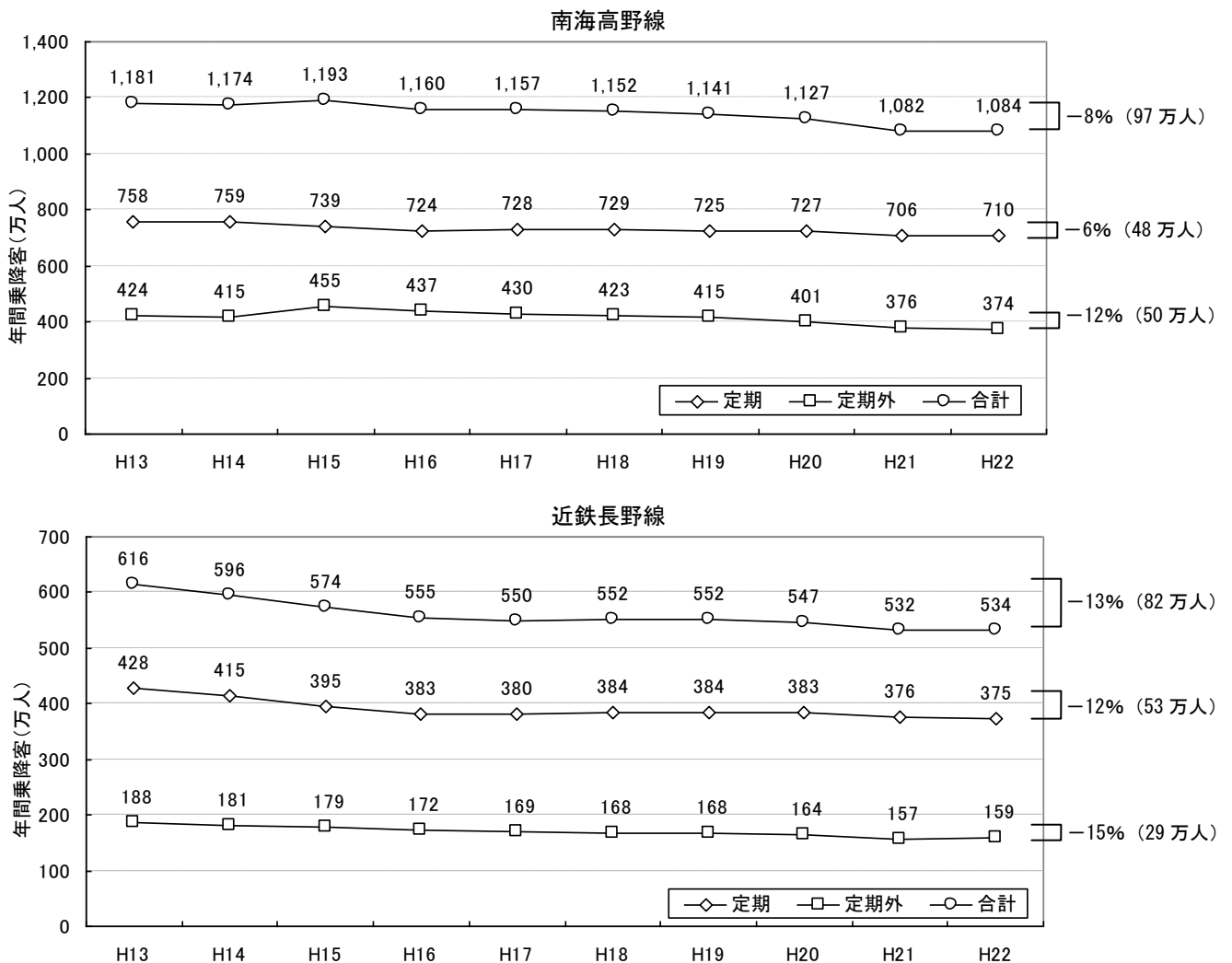
注) 近鉄の乗降客は、公表値の乗客数と概ね同数の降客数があると想定して、乗客数の2倍で算出した。

図表 2-2 南海高野線堺東駅以南の各駅の1日平均乗降客

	H22 (人/日)		H23 (人/日)		変動率		
		順位		順位	前年比	人数増減	5年前比
堺東	59,366	1位	59,343	1位	-0.04%	-23人	1.2%
中百舌鳥	22,743	5位	22,532	5位	-0.93%	-211人	4.7%
北野田	33,514	3位	34,450	3位	2.79%	936人	1.6%
狭山	5,748	8位	5,688	8位	-1.04%	-60人	-7.5%
大阪狭山市	8,766	7位	8,923	7位	1.79%	157人	-1.1%
金剛	36,912	2位	36,254	2位	-1.78%	-658人	-4.7%
千代田	15,960	6位	15,554	6位	-2.54%	-406人	-9.5%
河内長野	29,968	4位	29,554	4位	-1.38%	-414人	-6.2%

平成24年度大阪府統計年鑑

図表 2-3 河内長野駅の年間乗降客数推移



注) 近鉄の乗客数(公表値)から乗降客数の概数を把握するため、乗客数(乗車数)のほぼ同数が降車数と想定し算定する。

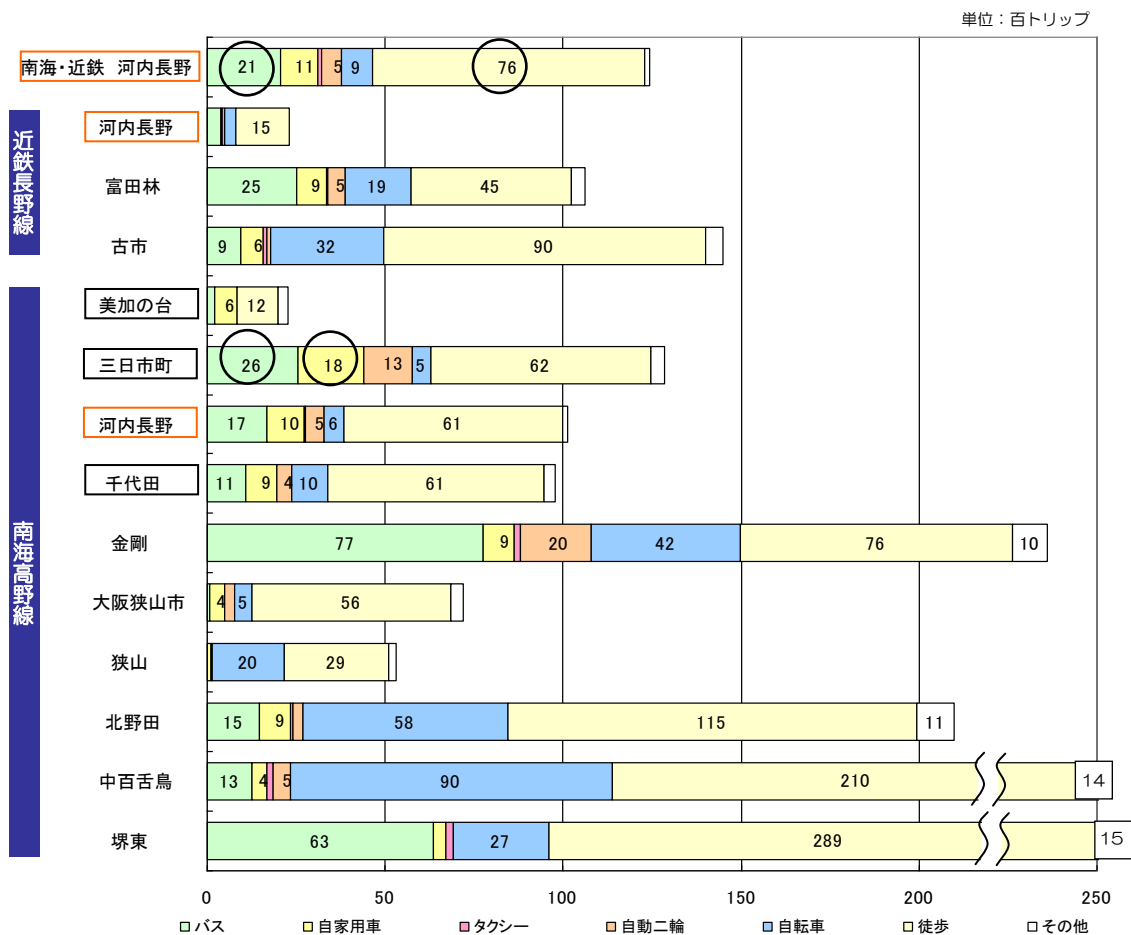


## 駅までの交通手段

■河内長野駅までの交通手段は、徒歩が最も多く、次いでバスが多い。河内長野駅は自家用車の利用も多いが、バスや自家用車の利用は三日市町駅と比べると少ない。

- ・ 河内長野駅までの交通手段は、徒歩が最も多く 76 百トリップ (62%)、次いでバスが 21 百トリップ (17%) となっている。
- ・ 河内長野駅と三日市町駅を比べると、バスは三日市町駅が 26 百トリップ (20%) で多く、また自家用車についても、三日市町駅が 18 百トリップ (14%) で多い。
- ・ 駅前交通広場が整備された三日市町駅では徒歩に続いてバス・自家用車が多く、パーク&ライド、キッス&ライドなどで利用する人が多いと考えられる。

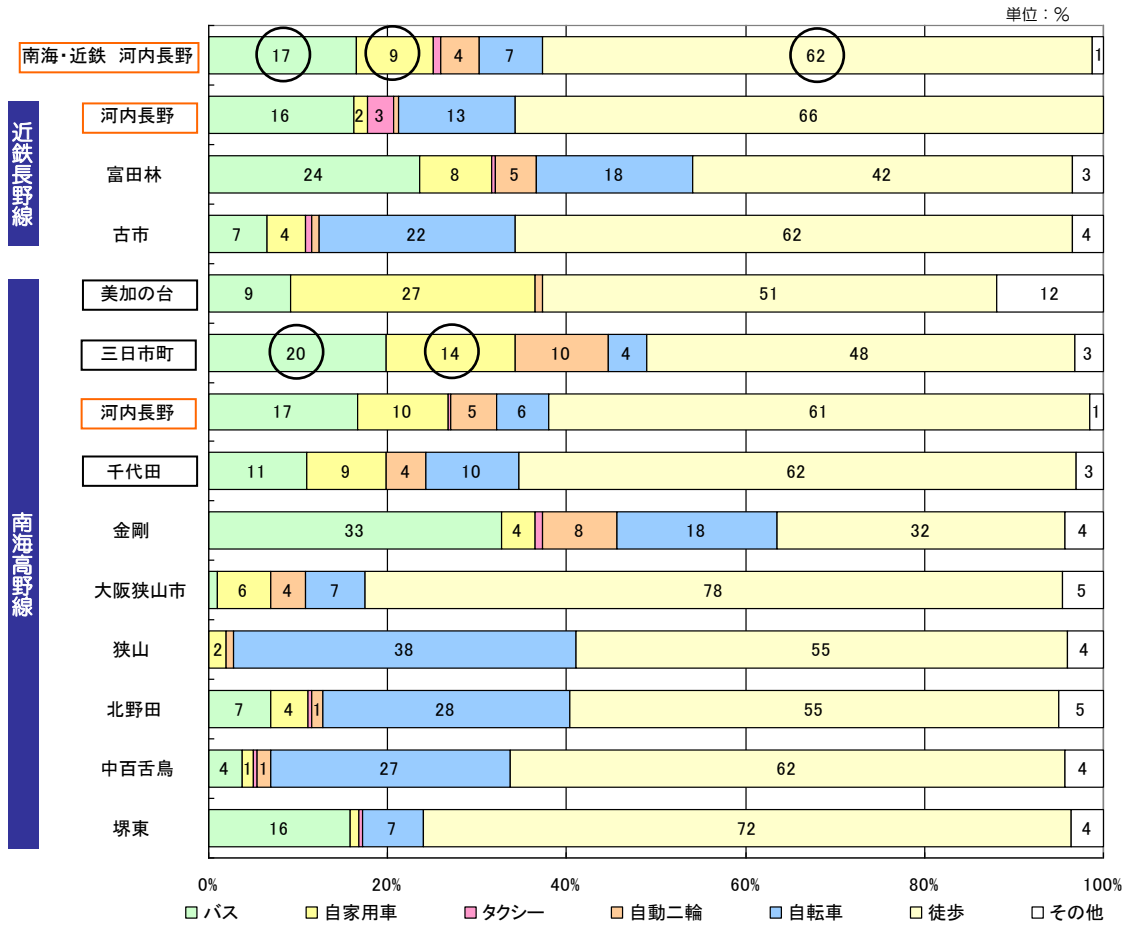
図表 2-4 鉄道端末交通手段の比較



※トリップ：人がある目的である地点からある地点まで移動すること。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合、1つのトリップと数える。

第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年実施）

図表 2-5 鉄道末端交通手段の構成比の比較



第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年実施）

## 対象地をとりまく状況のまとめ

### 現況調査

#### ・ 人口等

- 河内長野駅周辺地区の定住人口は減少傾向。長野町のマンション開発により人口減少が抑制された。
- 長野町は、生産年齢人口が本町と同じ約 500 人。年少人口の割合も本町、菊水町と比べて高い。

#### ・ 土地利用

- 対象地の北は河内長野駅前の商業地に隣接するとともに、西は住宅市街地に隣接した一般市街地。

#### ・ 公共公益施設

- 交通施設、公共施設、公益施設（病院・診療所）等の都市的サービス機能が集積。

#### ・ 開発状況

- 河内長野駅周辺地区は、平成元年に市街地再開発事業が完了。駅前交通広場や駅ビルが立地する中心的開発が行われた。
- 再開発ビル「ノバティながの」は、平成 21 年に核店舗の退店。同年 11 月にニューアルオープン。平成 24 年 10 月には北館 5 階に子ども・子育て総合センター（あいっく）がオープン。
- 過去に長野町で分譲マンションの開発は行われたが、過去 5 年間の開発はない。

#### ・ 駅利用者

- 河内長野駅の 1 日乗降客は 4.5 万人で、7 割が南海高野線の乗降客。南海高野線・近鉄長野線とも減少傾向が継続。
- 河内長野駅までの交通手段は、徒歩、バスが多い。河内長野駅は自家用車利用も多いが、バスや自家用車の利用は三日市町駅と比べると少ない。

### 上位計画・関連計画等

#### ・ 総合計画

- 主要駅周辺市街地はまちの「顔」として活性化を図り、整備方針を検討する。魅力ある中心市街地の整備を推進する。

#### ・ 都市計画マスタープラン

- 「商業地のにぎわい」「中心市街地の人口回復」「歴史的なまちなみの活用・活性化」を中心市街地のまちづくりの方針とし、居住機能、商業機能、子育て機能、文化機能、医療・福祉機能、及び交通施設の機能集積・強化を図る。

### 市民意向

- 河内長野駅周辺に不足しているのは「百貨店・総合スーパーマーケット」が最も多い。活性化に取り組むべきこととしては、「魅力ある店舗を増やす」に並んで「駐車しやすい環境整備を行う」というハード整備を求める意見が多い。
- 店舗の種類としては、「レストラン・喫茶店などの飲食店」を求める意見が多い。
- ノバティながのは、主に近隣住民の買物や通勤等の寄り道、また市外来訪者が立寄っている。交通手段は平日は徒歩が多く、休日は自家用車が多い。

### 河内長野駅周辺地区に求められているもの

- まちなか居住のための住宅供給  
多くの人が集まり住む中心市街地を形成するため、単身者、高齢者、ファミリー世帯など多様な居住ニーズに合わせた住宅の供給
- 商業業務サービス機能等の集積  
中心的市街地として多くの人が集まる商業地に隣接した敷地として、商業地の活性化に寄与する商業業務サービスの供給
- 交通拠点としての交通機能の強化  
市外への買物・旅行、家族・知り合いや事業所・学校などへの送迎、観光地への乗り継ぎ・待合わせ等の交通をスムーズに快適に処理し、より多くの人が行き交う交通拠点の整備

# 対象地の現況

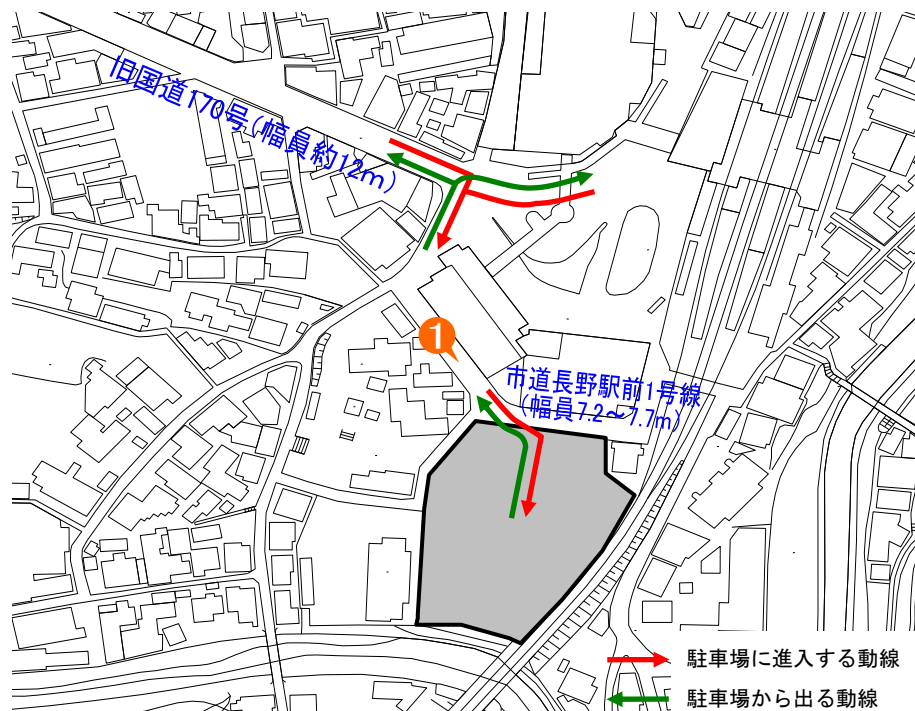
## 動線の検討

### 車両動線

■市道長野駅前1号線は、駅前メイン道路である旧国道170号（幅員約12m）から街区に入り込む約7m幅員の道路で、駐車車両も多くスムーズな通行ができない

- ・ 対象地への車両動線は、駅前メイン道路である旧国道170号（幅員約12m）から街区に入り込む市道長野駅前1号線であり、幅員が7.2～7.7mと狭くなる。
- ・ 市道長野駅前1号線は、駐車車両があればスムーズな通行ができない状況となる。

図表 3-1 駐車場利用者の主な車両動線

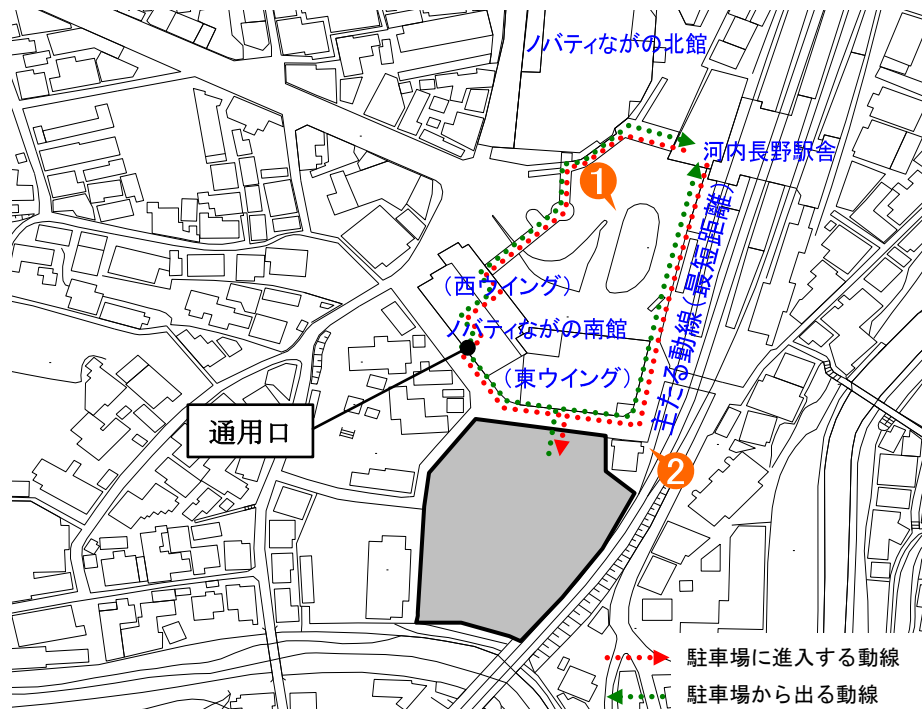


① 市道長野駅前1号線(幅員7.2~7.7m)

## 歩行動線

- 対象地から駅前へのスムーズな動線がなく、駅前ビルの裏手というイメージ。
- 鉄道や商店街を利用する場合も、ノバティながのを迂回するか、通用口から横断する必要がある。
- 市道長野駅前1号線は、朝は学校・企業関係者、昼はノバティ施設利用者が横断することが多く、横断歩道を設置した。

図表 3-2 鉄道利用者の歩行者動線



① ペDESTリアンデッキより



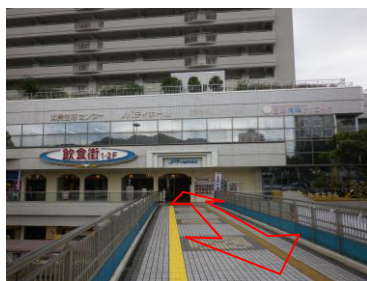
動線(平日8:00)

② ノバティながの南館(東ウイング)

図表 3-3 商店街・ノバティながの利用者の歩行者動線



① ノバティながの北館



② ノバティながの南館(西ウイング)



③ 駅前広場交差点

## 市道長野駅前1号線の横断歩道設置について

市道長野駅前1号線は、対象地とノバティ南館の間の路線である。朝は学校・企業関係者の送迎バス利用者が、また昼にはノバティ施設利用者が、ノバティ南館と平面駐車場（対象地）を横断することが多いため、横断歩道を設置した。



## 交通量調査結果

人	5,804 人/日
車	2,112 台/日
バイク	320 台/日
自転車	272 台/日

河内長野市まちづくり推進室調べ(H24.4)

## 現行の法令に基づく敷地条件

### 敷地の条件

位置：長野町 170-5 （南海高野線河内長野駅南方 100m）

道路：北側に市道長野駅前 1 号線（W=7.2～7.7m）

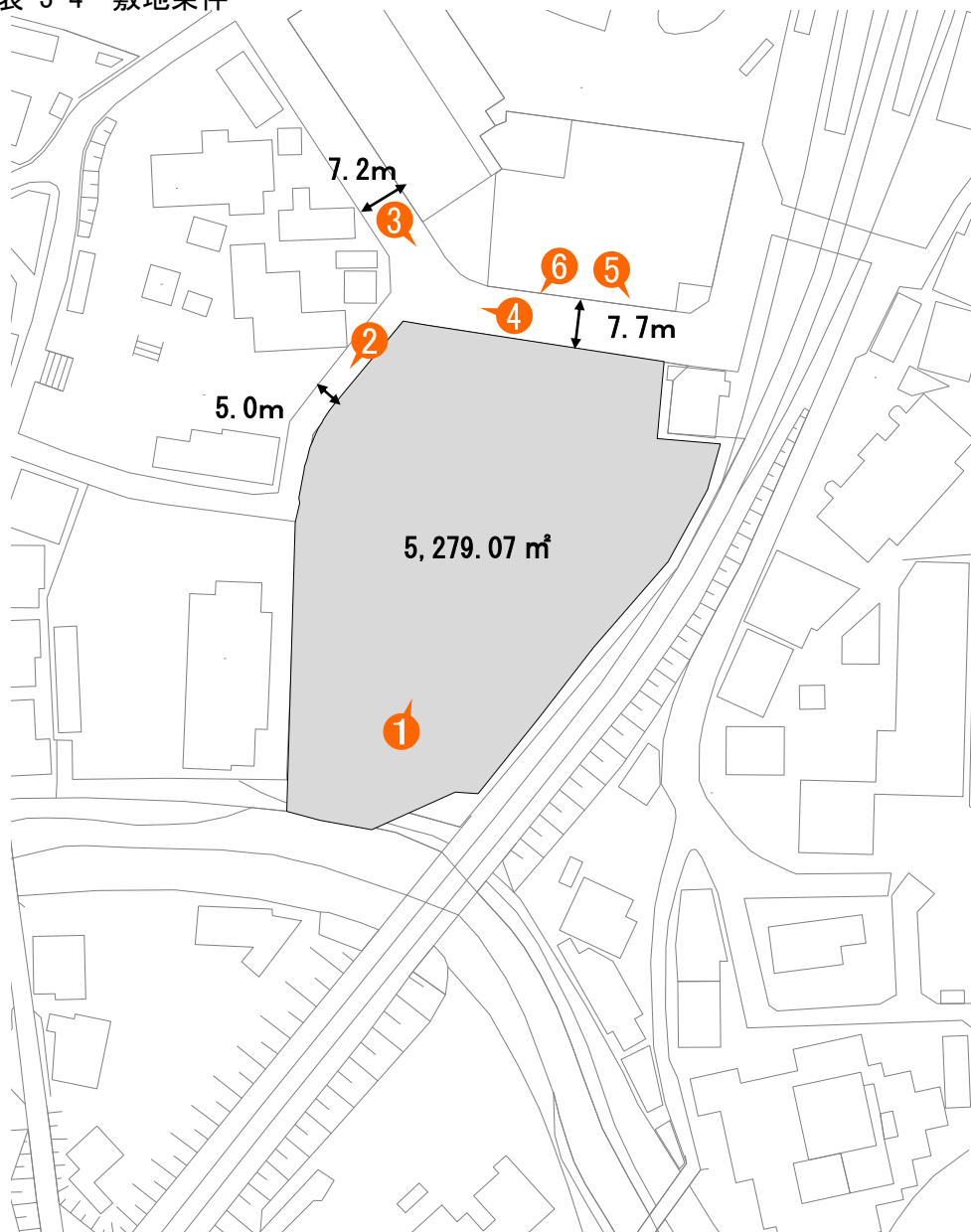
都市計画：市街化区域、商業地域、準防火地域

建築規制：建ぺい率 80%、容積率 400%

その他規制：河川保全区域

面積：5,279.07 m<sup>2</sup>

図表 3-4 敷地条件







1



2



3



4



5



6

## 平面駐車場の利用状況

---

### 駐車場利用状況

#### ①年間利用状況

■対象地の平面駐車場の年間利用台数約 27 万台。ノバティながのの第 1～第 3 駐車場の中でも第 2 駐車場は最も回転率が高く、よく利用されている。

■利用は、月別では 12 月が多く、時間帯では午前 10 時～午後 3 時が多く利用率は概ね 70% となる。最も利用が多いこの時間帯は、2 時間未満の駐車が多く一時利用者が多い。

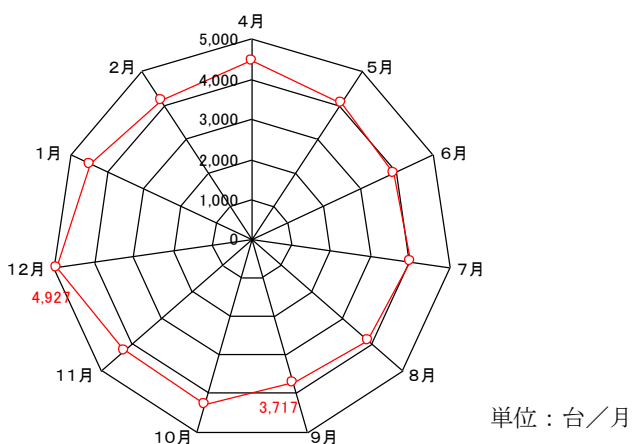
- ・ノバティながのには駐車場が 3 つあり、第 1 駐車場はノバティながの南館(東ウイング)の立体駐車場、第 2 駐車場は対象地、第 3 駐車場は駅から 200m ほど離れた旧国道 170 号沿道の平面駐車場となる。
- ・第 2 駐車場の駐車ブースは 161 台、第 1 駐車場(立体)の駐車ブースは 186 台。
- ・第 2 駐車場の年間利用台数は約 27 万台(図表 4-1)、第 1 駐車場の年間利用台数は約 22 万台であり、第 2 駐車場の方が年間約 5 万台多く利用されている。
- ・1 日駐車台数を駐車ブースで割った 1 日当たり回転率では、第 2 駐車場(平面)が最も多く 4.68 (4.68 台/日・1 ブース) 回転となっており、第 1、第 2、第 3 駐車場の中でも最も利用率が高い駐車場となっている。
- ・利用ピークは、月別では祭事が集まる 12 月がピーク(図表 4-2)を迎え、時間別利用台数/月では 10 時～11 時(図表 4-3)が最も利用が多い時間となっている。
- ・平成 25 年 2 月の平日の時間別駐車場利用状況(図表 4-4)では、ピーク時間は午前 10 時過ぎから急激に増え午後 3 時ごろまで多いが、調査日のピーク時としては午後 2 時となっており、駐車台数は 131 台となっている。平成 25 年現在駐車ブースは 167 台となっており、ピーク時の利用率は 78.4% (空き台数 36 台) となっている。なお、午前 10 時過ぎから午後 3 時ごろまでの利用率は概ね 70% となる。
- ・平成 25 年 2 月の平日の第 2 駐車場の時間別駐車時間の分布状況(図表 4-5)では、午前 9 時までの利用が少なく、午後 10 時以降が多くなっている。午前 10 時以降については、駐車車両のほとんどが駐車時間 2 時間未満に集中しており、一時駐車ニーズが高いことが伺える。

図表 4-1 年間駐車台数及び1日当り回転率

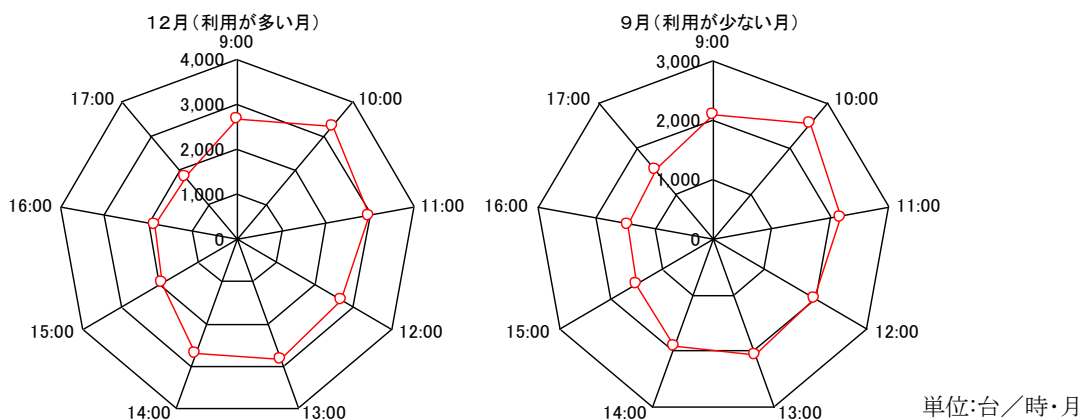
		第1駐車場 (立体)	第2駐車場 (平面)	第3駐車場 (平面)
a. 駐車台数(台)		186	161	41
b. 年間利用台数(台/年)	平成22年度	224,000	274,000	45,000
	平成23年度	217,000	275,000	46,000
c. 延べ利用台数(台/日) b÷365	平成22年度	614	751	123
	平成23年度	594	753	126
d. 1日当り回転率 c÷a	平成22年度	3.30	4.66	3.00
	平成23年度	3.19	4.68	3.07

年間利用台数：河内長野都市開発㈱

図表 4-2 月別利用台数



図表 4-3 9月及び12月の時間別利用台数



※3月は未集計

河内長野都市開発㈱

図表 4-4 平日の時間別駐車場利用状況

調査時間	第1駐車場(自走式立体)			第2駐車場(平面):対象地			第3駐車場(平面)			合計
	駐車ブース	186台		駐車ブース	167台		駐車ブース	44台		
	駐車台数	利用率	時間別 駐車割合	駐車台数	利用率	時間別 駐車割合	駐車台数	利用率	時間別 駐車割合	
7時	9台	4.8%	1.0%	12台	7.2%	1.2%	2台	4.5%	0.9%	23台
8時	13台	7.0%	1.5%	20台	12.0%	2.0%	2台	4.5%	0.9%	35台
9時	20台	10.8%	2.2%	39台	23.4%	3.9%	9台	20.5%	3.9%	68台
10時	62台	33.3%	6.9%	87台	52.1%	8.7%	20台	45.5%	8.8%	169台
11時	106台	57.0%	11.8%	<b>119台</b>	<b>71.3%</b>	<b>11.9%</b>	28台	63.6%	12.3%	253台
12時	113台	60.8%	12.6%	<b>113台</b>	<b>67.7%</b>	<b>11.3%</b>	30台	68.2%	13.2%	256台
13時	92台	49.5%	10.3%	<b>122台</b>	<b>73.1%</b>	<b>12.2%</b>	26台	59.1%	11.4%	240台
14時	<b>119台</b>	<b>64.0%</b>	<b>13.3%</b>	<b>131台</b>	<b>78.4%</b>	<b>13.1%</b>	28台	63.6%	12.3%	<b>278台</b>
15時	109台	58.6%	12.2%	<b>113台</b>	<b>67.7%</b>	<b>11.3%</b>	<b>31台</b>	<b>70.5%</b>	<b>13.6%</b>	253台
16時	91台	48.9%	10.2%	100台	59.9%	10.0%	22台	50.0%	9.6%	213台
17時	84台	45.2%	9.4%	78台	46.7%	7.8%	20台	45.5%	8.8%	182台
18時	78台	41.9%	8.7%	69台	41.3%	6.9%	10台	22.7%	4.4%	157台

グレー塗り:ピーク時 ※送迎バス等は駐車台数に含まない 平成25年2月14日(木)定時調査(7:00~18:00)

図表 4-5 平日の第2駐車場の時間別駐車時間分布状況

調査時間 (駐車開始時間)	駐車台数	駐車時間(台)											
		1時間未満	2時間未満	3時間未満	4時間未満	5時間未満	6時間未満	7時間未満	8時間未満	9時間未満	10時間未満	11時間未満	11時間以上
合計 駐車時間がわかるもの	425台	267	100	24	6	8	9	6	3	0	1	1	—
7時	12台		1	2		1	1				1	1	5
8時	20台					1	1	1	1			4	10時間以上
9時	39台	5	8				3	1	1		2	9時間以上	
10時	87台	31	12	4	1	2	2	2	1				
11時	119台	40	14	7	3	1	1	2	3	7時間以上			
12時	113台	37	6	1		1	1	1	6時間以上				
13時	122台	41	17	3		2	3	5時間以上					
14時	131台	41	15	5	2	2	4時間以上						
15時	113台	28	18	2	2	3時間以上							
16時	100台	23	9	6	2時間以上								
17時	78台	21	9	1時間以上									
18時	69台	32	駐車時間不明										

平成25年2月14日(木)定点調査(7:00~18:00)

※調査は7:00、8:00・・・の定時のため、調査時に駐車していなかった駐車時間1時間未満の車両は捕捉していない。

また、7:00~18:00の12時間の定時調査のため、19:00以降の駐車は駐車時間不明として扱う。

駐車時間不明69  
(出発時間が不明)  
※5時間以上は18台