

【交通量予測調査の実施】

■調査の趣旨

- ・新今宮駅北側で進む宿泊施設等の建設・開業に伴う将来交通量の変化と対策を検討するため、自動車、歩行者・自転車の交通量調査を実施しました。

■調査結果のまとめ

■自動車交通量

- ・現況の自動車交通量については、調査対象としたいずれの交差点でも、交通処理に余裕のある状態であることが確認できました。また、宿泊施設等の建設・開業が進んだ時点においても、交通処理に余裕のある状態は変わらないことが確認できました。

■歩行者・自転車交通量

- ・現況の交通量については、調査対象としたいずれの道路でも、歩行者が自由に歩くことができる水準（サービス水準A）を確保できることが確認できました。また、宿泊施設等の建設・開業が進んだ時点においても、同様に歩行者が自由に歩くことができる水準（サービス水準A）を確保できることが確認できました。

■調査概要

（1）現況交通量調査の実施

○調査日時

平日：令和元年7月23日（火）7：00～19：00

休日：令和元年7月28日（日）7：00～19：00

○調査箇所

自動車：右図に示す3交差点

歩行者・自転車：右図に示す10カ所の道路



(2) 現況の交通量及び需給バランス

自動車交通

○交通量

- ・検討対象範囲の自動車交通量は、12h最大で2.5千台/12h（平日）
- ・平日の交通量が休日の交通量より多い

＜自動車交通量（断面）＞

方向	断面	交通量(台/12H)		平休比 (休日/平日)
		平日	休日	
東西	NO.1 西	2,420	1,252	0.52
	NO.1 東	2,564	1,371	0.53
	NO.2 西	2,273	1,242	0.55
	NO.2 東	2,520	1,473	0.58
	NO.3 西	2,217	1,423	0.64
	NO.3 東	5,146	4,553	0.88
南北	NO.1 北	615	435	0.71
	NO.2 北	447	240	0.54
	NO.2 南	896	491	0.55
	NO.3 北	10,260	8,747	0.85
	NO.3 南	10,245	8,101	0.79

○交差点の需給バランス

- ・交差点の需給バランスは、いずれも交通容量を大きく下回り、交通処理に余裕のある状態

	NO.1	NO.2	NO.3
種別	無信号交差点	無信号交差点	信号交差点
需給 バランス	交通容量比 ^{※1} 最大0.054 (平日)	交通容量比 ^{※1} 最大0.027 (平日)	交差点需要率 ^{※2} 平日0.303 休日0.268

※1評価基準1.0 ※2評価基準0.9

歩行者・自転車交通

○交通量

- ・歩行者・自転車の交通量は、多くの地点で休日の方が平日より多く、新今宮駅近傍の交通量が多い

＜歩行者・自転車交通量（断面）＞

方向	断面	平日		休日		平休比	
		歩行者 (人/12H)	自転車 (台/12H)	歩行者 (人/12H)	自転車 (台/12H)	歩行者	自転車
東西	断面①	428	744	243	655	0.57	0.88
	断面⑩	1,087	1,614	1,330	1,449	1.22	0.90
	断面②	601	543	515	550	0.86	1.01
	断面⑪	1,119	886	1,259	867	1.13	0.98
	断面④	602	546	722	475	1.20	0.87
	断面⑥	1,930	1,953	2,296	1,850	1.19	0.95
	断面③	1,056	1,352	1,225	1,224	1.16	0.91
	断面⑨	1,100	1,294	1,270	1,280	1.15	0.99
	断面⑧	2,609	1,935	2,790	1,926	1.07	1.00
	断面⑤	972	1,025	882	1,243	0.91	1.21
南北	断面⑦	1,381	3,264	1,469	3,564	1.06	1.09
	断面⑫	4,340	1,406	6,371	1,419	1.47	1.01

○交差点の需給バランス

- ・ピーク時において歩道1mを歩く1分当たりの交通量は最大で9.0人/m・分で、自由歩行が可能なサービス水準にある

	平日	休日
サービス水準	0.5～4.0人/m・分	2.5～9.0人/m・分

※自転車交通量は研究論文を参考に、1台を歩行者2.56人に換算している
※歩道の幅員は有効幅員とし、自転車が路上を占有している③、⑥、⑨は有効幅員1mとしている

【歩行空間のサービス水準】

A：自由歩行 27人/m分以下 D：困難 71～87人/m分
B：やや制約 27～51人/m分 E：ほとんど不可能 87～100人/m分
C：やや困難 51～71人/m分

(3) 交通量予測の前提

○対象とするプロジェクト・開発規模

◆星野リゾートOMO7大阪新今宮

予測上の建物用途：ホテル

予測上の延床面積：3.3ha※

※容積不算入となる駐車場等の部分を除く延床面積

◆YOLO BASE

予測上の建物用途：オフィス※

予測上の延床面積：0.3ha

※就労トレーニングが主用途であることを踏まえ、オフィスとして予測する

◆恵美公園の拡張整備

予測上の建物用途：商業施設を想定※¹

予測上の延床面積：0.2ha※²

※¹ 恵美公園の拡張整備で賑わい創出を狙いとした建物が建設されるものとし、その建物用途は教養施設、便益施設を併設する建物を想定し、主用途を商業として予測する

※² 旧恵美小学校校舎を取り壊す場合を想定し、P-PF制度を活用した場合の最大建ぺい率で平屋建の施設として予測する

○交通量予測の方法・条件

① 新規立地施設の発生集中交通量

- ・「大規模開発地区関連交通計画マニュアル(改訂版)」により予測する

② 交通量の伸び

- ・エリアの主要アクセス駅3駅の乗降客数のこの10年間の伸びから、10年後の交通量は1.1倍の伸びを見込む
- ・但し、自動車については、エリア周辺の交通量が減少傾向にあるため、伸びは見込まない

(4) 新規立地施設の発生集中交通量

単位：人TE/ha・日

単位：人TE/日

平 休	施設	発生集中 原単位
平 日	OMO7	1,900
	YOLOBASE	3,500
	恵美公園拡張整備	20,600
休 日	OMO7	1,900
	YOLOBASE	3,500
	恵美公園拡張整備	21,800

代表交
通手段
分担率

平 休	施設	用途	鉄道	バス	自動車	バイク	自転車	徒歩	その他	合計
平 日	OMO7	ホテル	4,536	0	630	0	0	1,134	0	6,300
	YOLOBASE	オフィス	385	33	297	0	176	209	0	1,100
	恵美公園拡張整備	商業	1,517	41	410	41	1,230	861	0	4,100
休 日	OMO7	ホテル	4,536	0	630	0	0	1,134	0	6,300
	YOLOBASE	オフィス	385	33	297	0	176	209	0	1,100
	恵美公園拡張整備	商業	1,628	44	440	44	1,320	924	0	4,400

自動車の評価対象交通量

歩行者・自転車の評価対象交通量

交通量の変化予測と影響

自動車交通

(1) 交通量

- 検討対象範囲の自動車交通量は、12h最大で2.5千台/12h（平日）
- 平日の交通量が休日の交通量より多い

	自動車の発生集中交通量
OMO7	420台TE/日
YOLO BASE	229台TE/日
恵美小学校跡地	274台TE/日

(2) 交差点の需給バランス

- 自動車の増加交通量を経路配分し、現況交通量に上乗せて、将来交通量を予測
- 新規施設による交通量の増加があっても、交通処理には余裕がある

	NO.1	NO.2	NO.3
種別	無信号交差点	無信号交差点	信号交差点
需給バランス	交通容量比 最大0.07	交通容量比 最大0.027	交差点需要率 最大0.308

<新規施設への自動車出入動線>

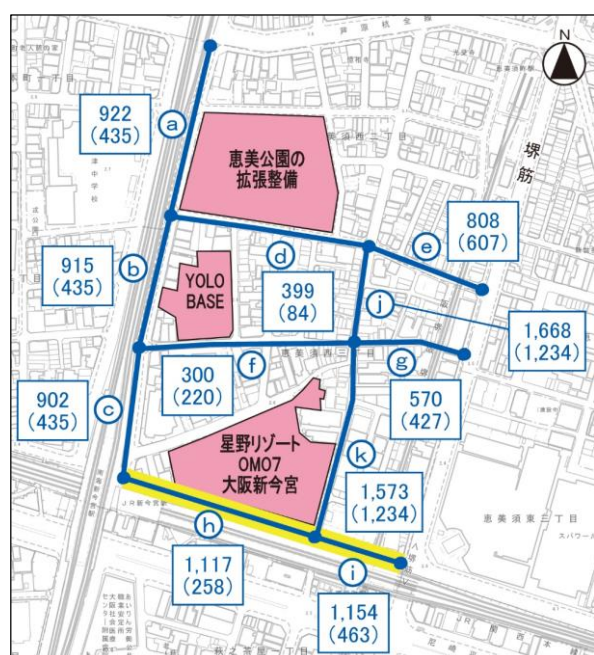


歩行者・自転車交通

- 歩行者・自転車の増加交通量を経路配分し、将来交通量を予測
- 交通量の増加があっても、全ての区間でサービス水準は自由歩行可能と評価される

区間	歩道幅員		サービス水準 (歩行者のみ)			サービス水準 (歩行者自転車)		
	幅員 (m)	有効幅員 (m)	分あたり 通行量 (人/分)	サービス 水準 (人/分)	判定	分あたり 通行量 (人/分)	サービス 水準 (人/分)	判定
a	4.00	3.00	7.0	2.3	A	16.0	5.3	A
b	4.00	3.00	7.0	2.3	A	16.0	5.3	A
c	4.00	3.00	7.0	2.3	A	16.0	5.3	A
d	3.00	2.00	2.0	1.0	A	7.0	3.5	A
e	3.00	2.00	5.0	2.5	A	14.0	7.0	A
f			2.0			5.0		
g			4.0			10.0		
h	3.50	1.00	16.0	16.0	A	19.0	19.0	A
i	3.50	1.00	13.0	13.0	A	20.0	20.0	A
j			6.0			28.0		
k			5.0			27.0		

<歩行者・自転車の増加交通量>



※数字は将来ピーク時歩行者・自転車通行量(人/h)
()内は現況
※自転車は歩行者に換算した通行量

【歩行空間のサービス水準】
A: 自由歩行 27人/m分以下
B: やや制約 27~51人/m分
C: やや困難 51~71人/m分
D: 困難 71~87人/m分
E: ほとんど不可能 87~100人/m分

(2) まちの課題

【地域・居住環境の状況】

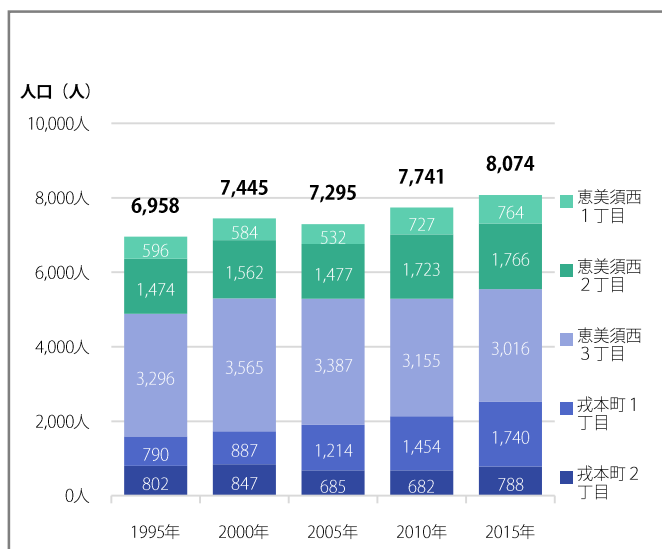
単身世帯の割合が極めて高く、子育て世帯が少ない (世帯数の約8割が単身居住)

国勢調査を元に当地域（恵美須西1～3丁目、戎本町1,2丁目）の人口動態を見ると、人口は1995年から2015年にかけて約1.2倍に増加しています。

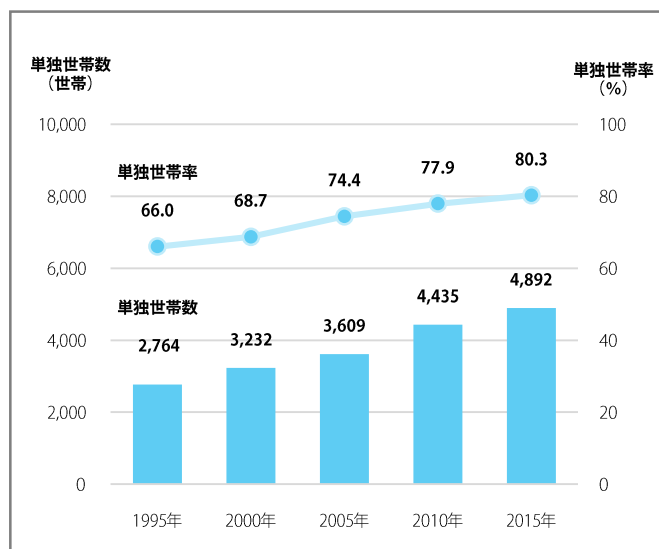
一方、世帯構成に着目すると、当地域は単独世帯の割合が多く、1995年から2015年にかけて約1.8倍に増加しており、2015年時点では世帯数の約8割が単身居住となっています。大阪市全域における単独世帯の割合は約5割、浪速区全域における単独世帯の割合は約7割であり、他地域と比較しても単独居住の割合が極めて高いと言えます。

また、子育て世帯についても当地域は大阪市全域、浪速区全域と比較して低い割合となっています。

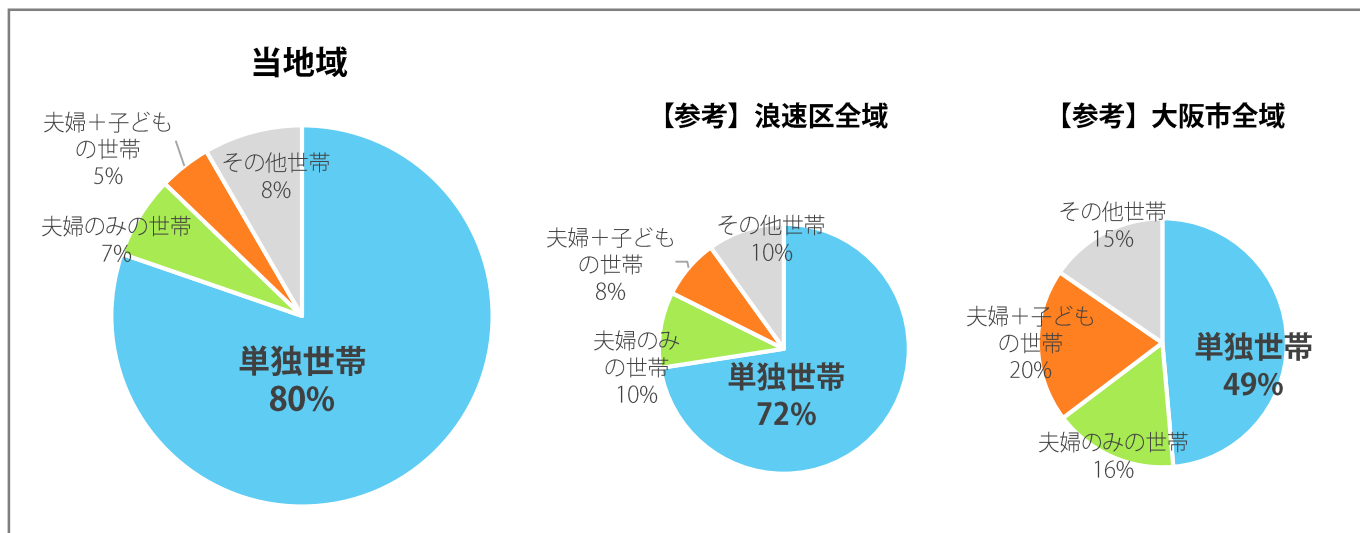
■当地域の人口推移（町丁目毎）



■当地域の単独世帯数・単独世帯率の推移



■当地域・浪速区・大阪市の世帯割合の比較（2015年）



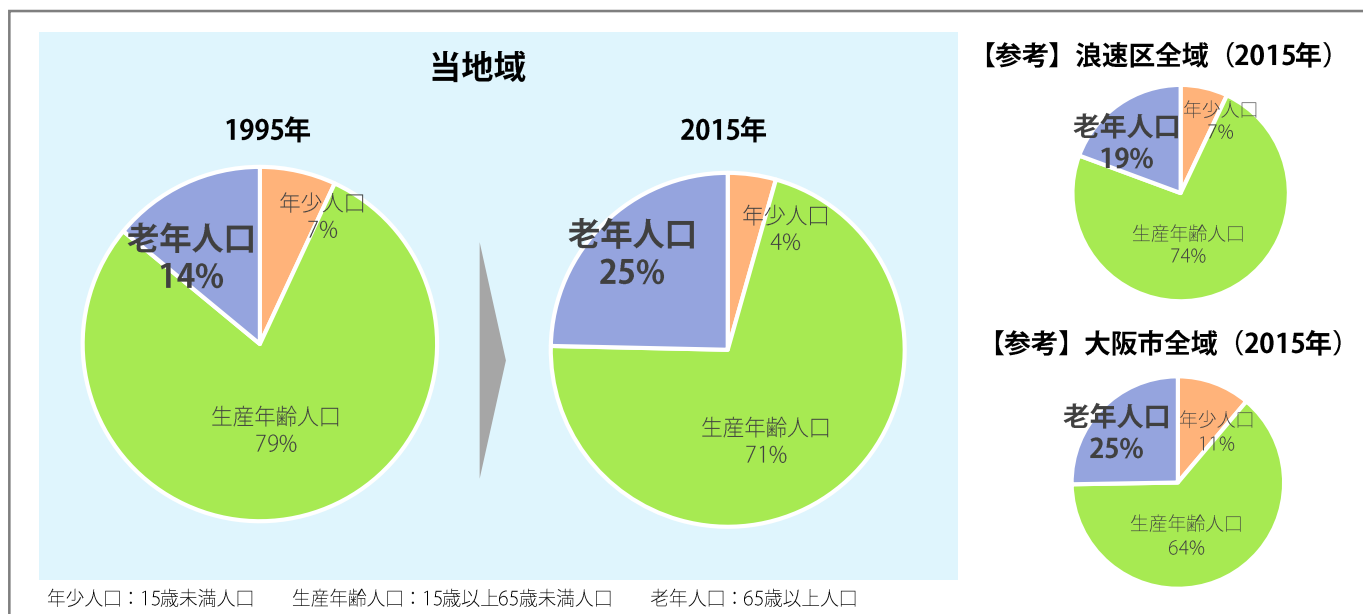
※上図は全て国勢調査を基に作成

高齢化が進行

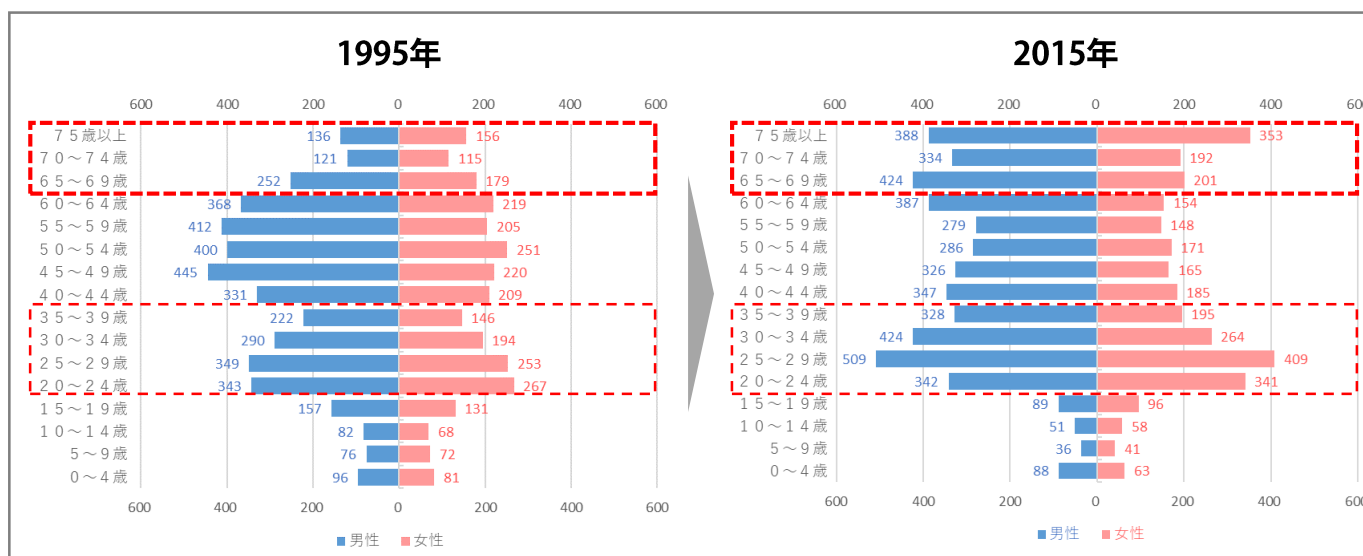
人口構成の変化に着目すると、当地域では年少人口・生産年齢人口の割合が減少する一方、老年人口の割合が増加しています。1995年から2015年にかけて老年人口の割合は約11%増加しており、高齢化が進行しています。老年人口の割合は浪速区全域と比較しても高く、大阪市全域と同等の割合となっています。

人口ピラミッドに着目すると、65歳以上の人口が増加する一方、20～39歳の人口も増加しています。前ページで見たように当地域の約8割が単身居住であること、また0～19歳の人口は減少していることから、大半は単身居住者であると想定されます。

■当地域の人口構成（3階級）の推移／浪速区・大阪市との比較



■当地域の人口構成（人口ピラミッド）の推移



※上図は全て国勢調査を基に作成

【駅及び駅周辺の状況】

歩道沿いのフェンスが歩行者の通行を妨げている

南海新今宮駅およびJR新今宮駅の周辺には、ごみの不法投棄などの環境対策のため歩道沿いにフェンスが設置されている箇所が見受けられます。また、JR新今宮駅北側の道路（東西道路）上には、駅周辺の放置自転車対策として駐輪場がありますが、歩道上にフェンスが設置されているため、十分な歩行者空間が確保できていない状況です。



高架沿いにフェンスが設置され、歩行者空間が一部閉鎖されている。



西側（鉄道側）は環境対策のためフェンスが設置され、植樹帯として閉鎖されている。



駐輪場が設置されている歩道上にフェンスが設置されており、十分な歩行者空間が確保されていない。