

2 第7号線（長堀鶴見緑地線）の延伸〔鶴町～大正〕

(1) 路線の概要

第7号線の延伸（鶴町～大正）の概要を、以下のとおりに示す。

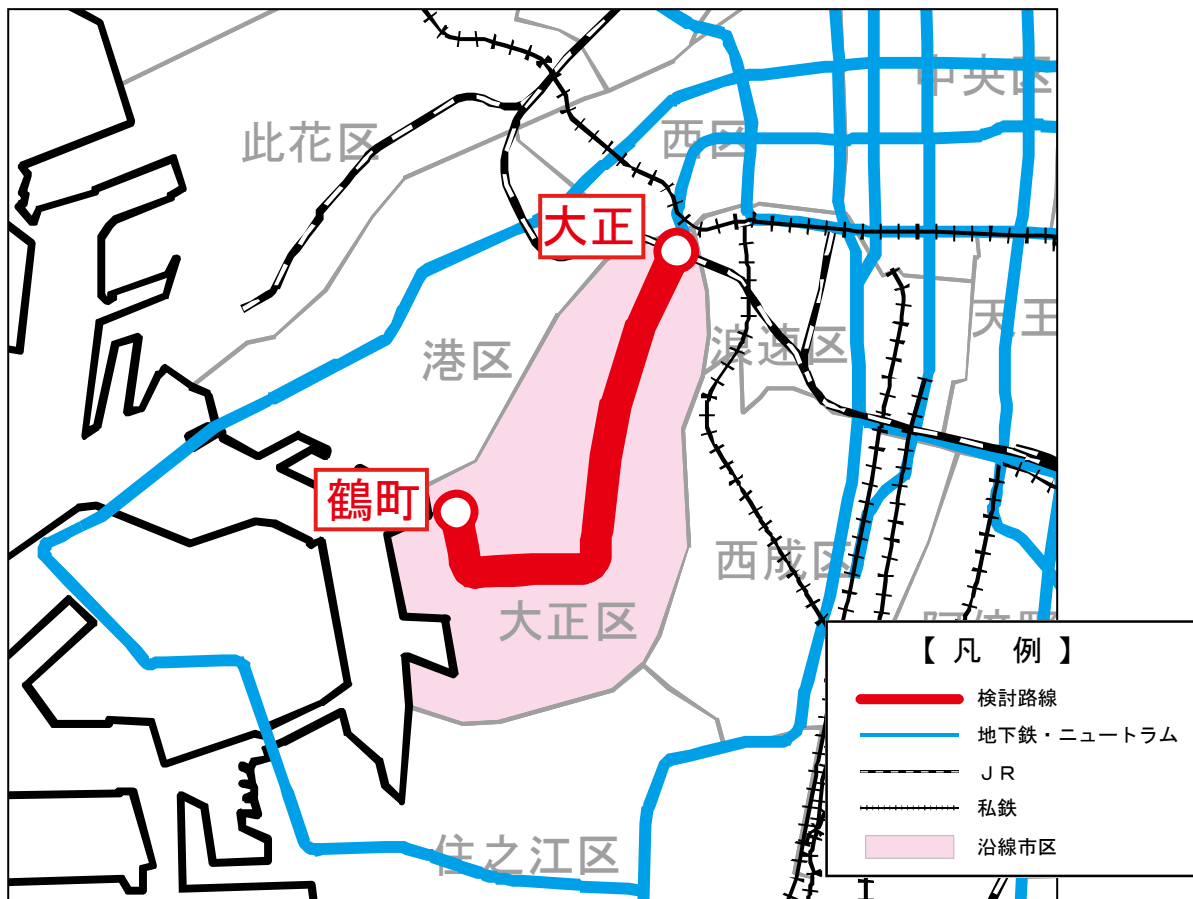


図 2-1 第7号線延伸区間の路線図

表 2-1 第7号線の延伸の概要

諸元	区間	鶴町～大正
	延長	建設区間：5.3km 営業区間：5.5km
	車両	リニアモーター駆動式中量規模地下鉄
	車両編成	4両
	運転	ワンマン運転
	運転間隔	運転間隔 朝ラッシュ：3分～3分40秒 タラッシュ：3分30秒 昼間：7分 ※長堀鶴見緑地線の既設区間と同程度を想定
	工法	全線地下式
	車庫	新設（鶴浜地区用地を確保済み）

表 2-2 第 7 号線の延伸の概要(続き)

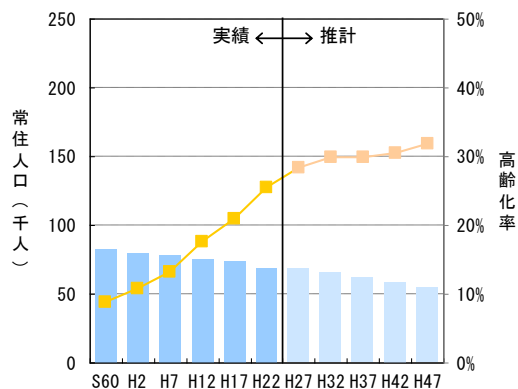
経緯		昭和 57 年の「大阪を中心とする鉄道網整備網構想について」において、構想路線に位置づけ。 昭和 60 年に「大阪市交通事業の設置等に関する条例」に位置づけ。
国の答申 における 位置づけ	運輸政策審 議会答申第 10 号 (平成元年 5 月)	目標年次までに整備に着手することが適当である路線 (ランク B) ・ JR 片町線と京阪本線とに挟まれた大阪市北東部、OBP、茨田、鶴浜等の再開発に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、都心部におけるネットワークを強化するために必要な路線であり、中量規模の輸送力を持つ地下鉄として整備する路線である。 ・ 鶴町～大正間の整備については、鶴浜地区の再開発の進捗状況に合わせて着手する。
	近畿地方交 通審議会答 申第 8 号 (平成 16 年 10 月)	中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線 ・ 大阪湾ベイエリア開発に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、現在バス輸送に委ねている大正区全域の輸送環境改善に資する路線である。
市会での主な議論 (新たな提案に関する こと)		・ まずは大正区役所まで延伸 ・ LRT も含め研究するべき ・ 鶴町から南港まで延伸
沿線の状 況	道路幅員	道路幅員 40m (片側 3 車線) 大正橋交差点～大運橋交差点 道路幅員 30m (片側 2 車線) 大運橋交差点～なみはや大橋東詰交差点
	大正区 (平成 22 年)	
	常住人口	約 7.0 (万人)
	就業人口	約 3.0 (万人)
	従業人口	約 3.3 (万人)
	沿線から 500m にかかる町丁の合計 (平成 22 年) ※従業人口のみ平成 21 年	
	常住人口	約 7.9 (万人)
	高齢化率	約 23.6 (%)
	人口密度	約 9.3 (千人/km ²)
	従業人口	約 4.6 (万人)

(2) 沿線区の概況

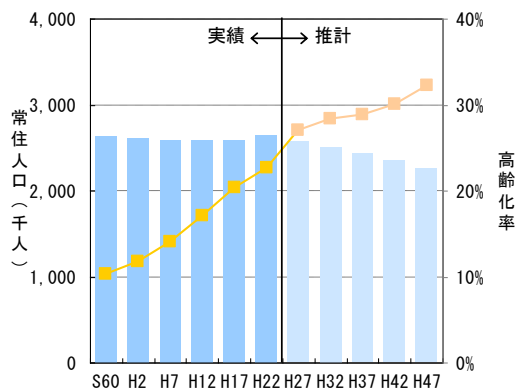
① 常住人口の推移

常住人口は昭和 60 年以降減少傾向にあり、高齢化率は大阪市の高齢化率を平成 12 年以降上回っている。

<大正区>



《大阪市》



■ 常住人口 ■ 高齢化率

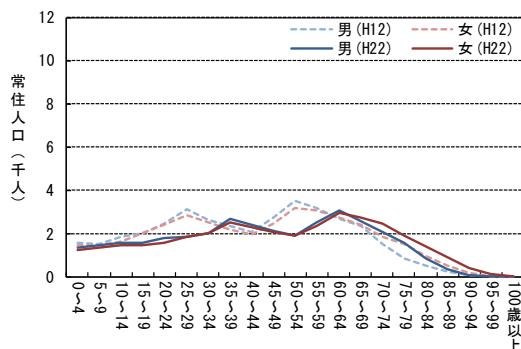
資料：(実績) 国勢調査、(推計) 国立社会保障・人口問題研究所資料

図 2-2 常住人口及び高齢化率の推移

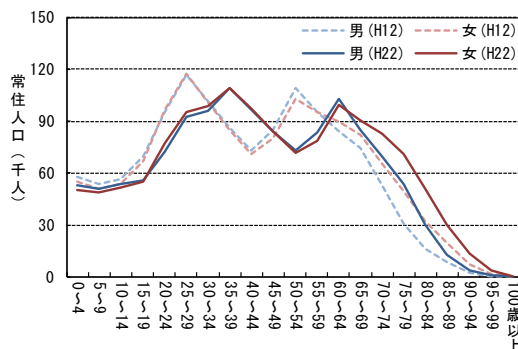
② 人口分布

平成 12 年の 25～29 歳及び 50～54 歳の 2 つのピークが、平成 22 年に 35～39 歳及び 60～64 歳へ移行している。また、平成 22 年の生産年齢人口は、平成 12 年より減少しており、人口流出が進んでいる。

<大正区>



《大阪市》



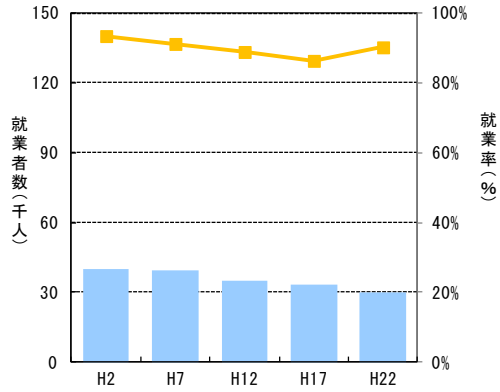
資料：国勢調査

図 2-3 人口ピラミッド

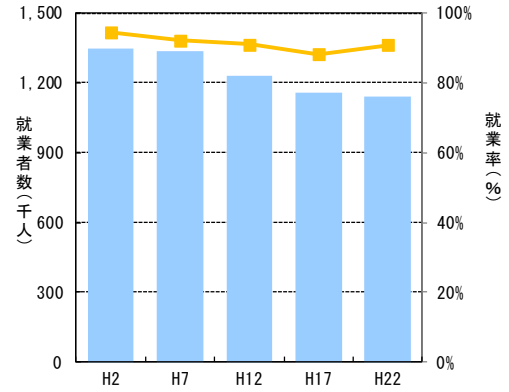
③ 就業人口の推移

大阪市同様、平成2年以降減少傾向にある。

<大正区>



《大阪市》



■ 就業者数 ■ 就業率

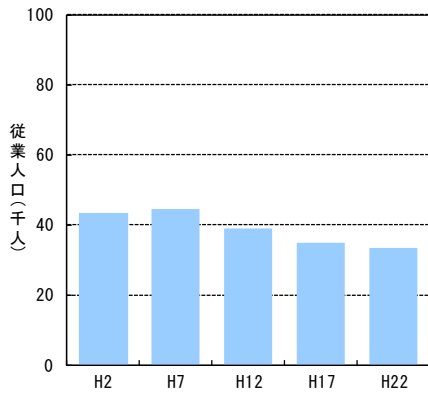
資料：国勢調査

図 2-4 就業人口の推移

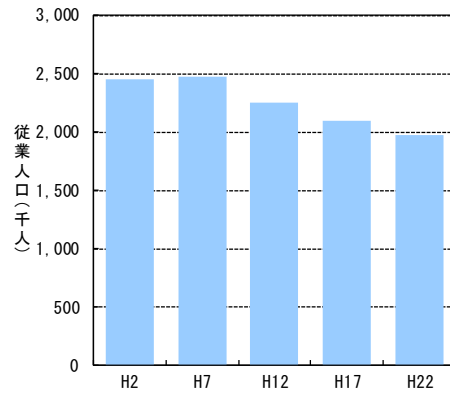
④ 従業人口の推移

大阪市と同様、平成7年をピークに減少傾向に転じる。

<大正区>



《大阪市》



資料：国勢調査

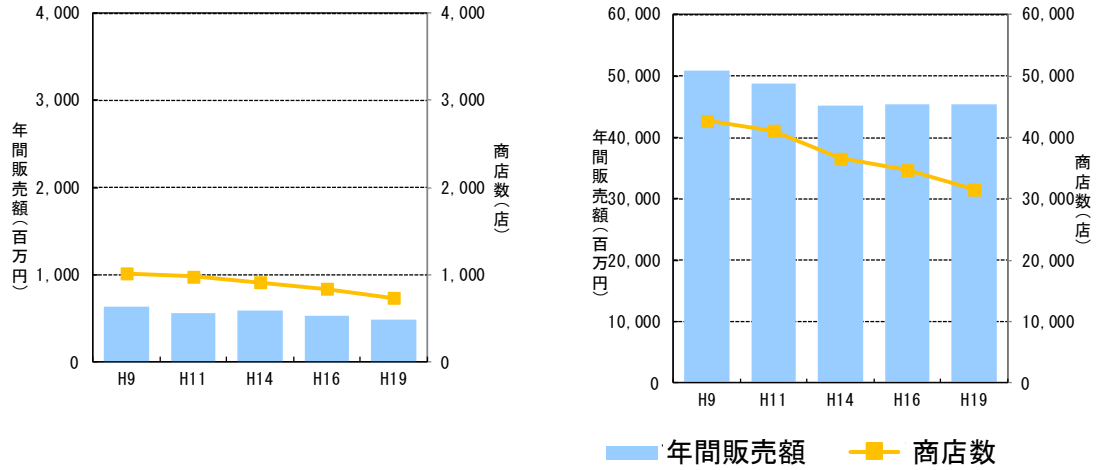
図 2-5 従業人口の推移

⑤ 小売業販売額

年間販売額は、平成 14 年には増加に転じたものの、それ以降は減少傾向にある。

<大正区>

《大阪市》



資料：商業統計調査

図 2-6 小売業販売額の推移

(3) 沿線の概況

① 都市計画 (用途地域・都市施設)

第7号線の沿線の用途地域は、北側では商業地域や住居系の地域が主であるが、南部へ行くほど工業系が中心となる。

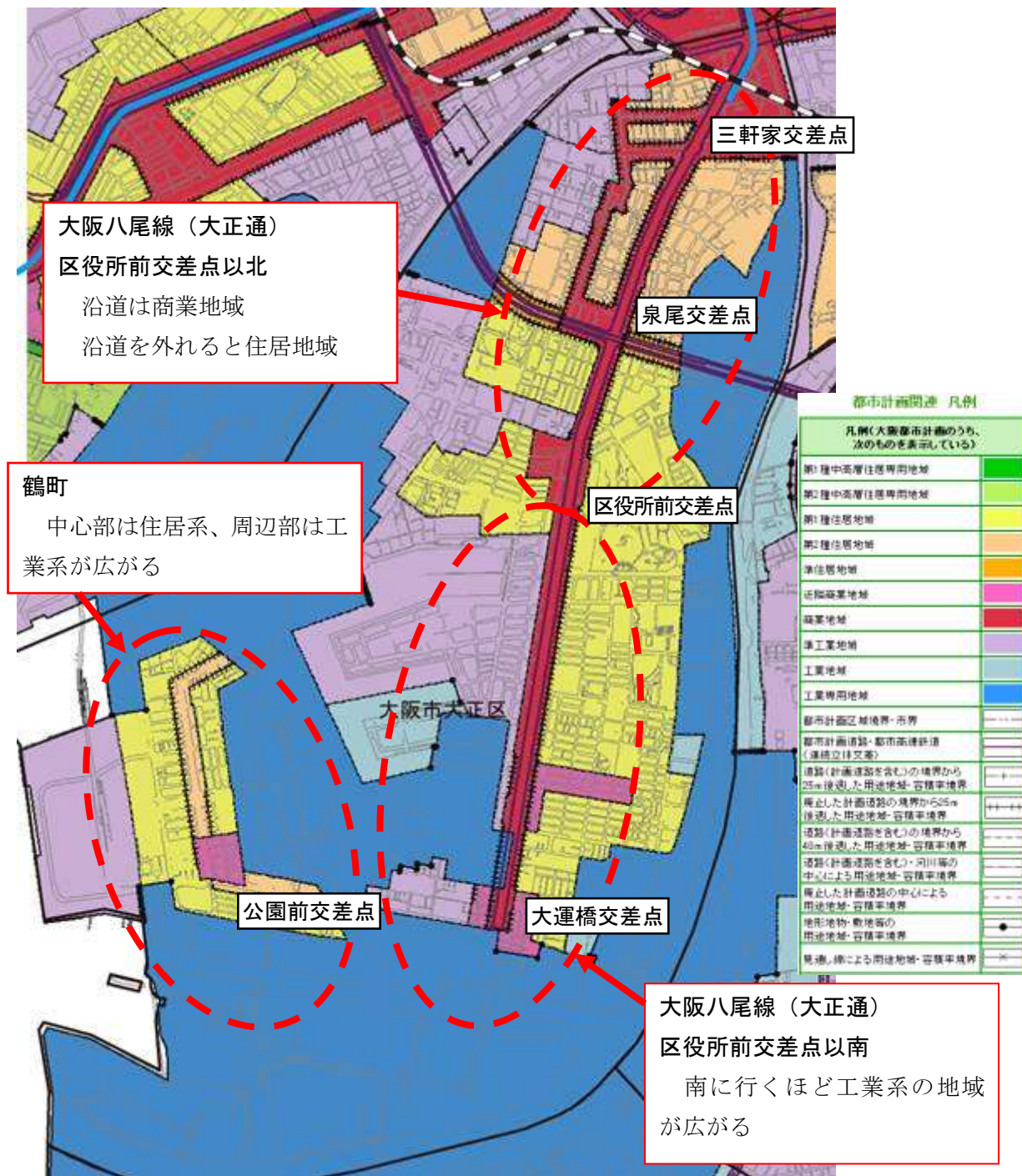


図 2-7 都市計画図(用途地域:第7号線延伸部)

都市施設は、住居系が多く見られる北部では、千島公園や泉尾公園などの総合公園・地区公園規模の公園も立地する。

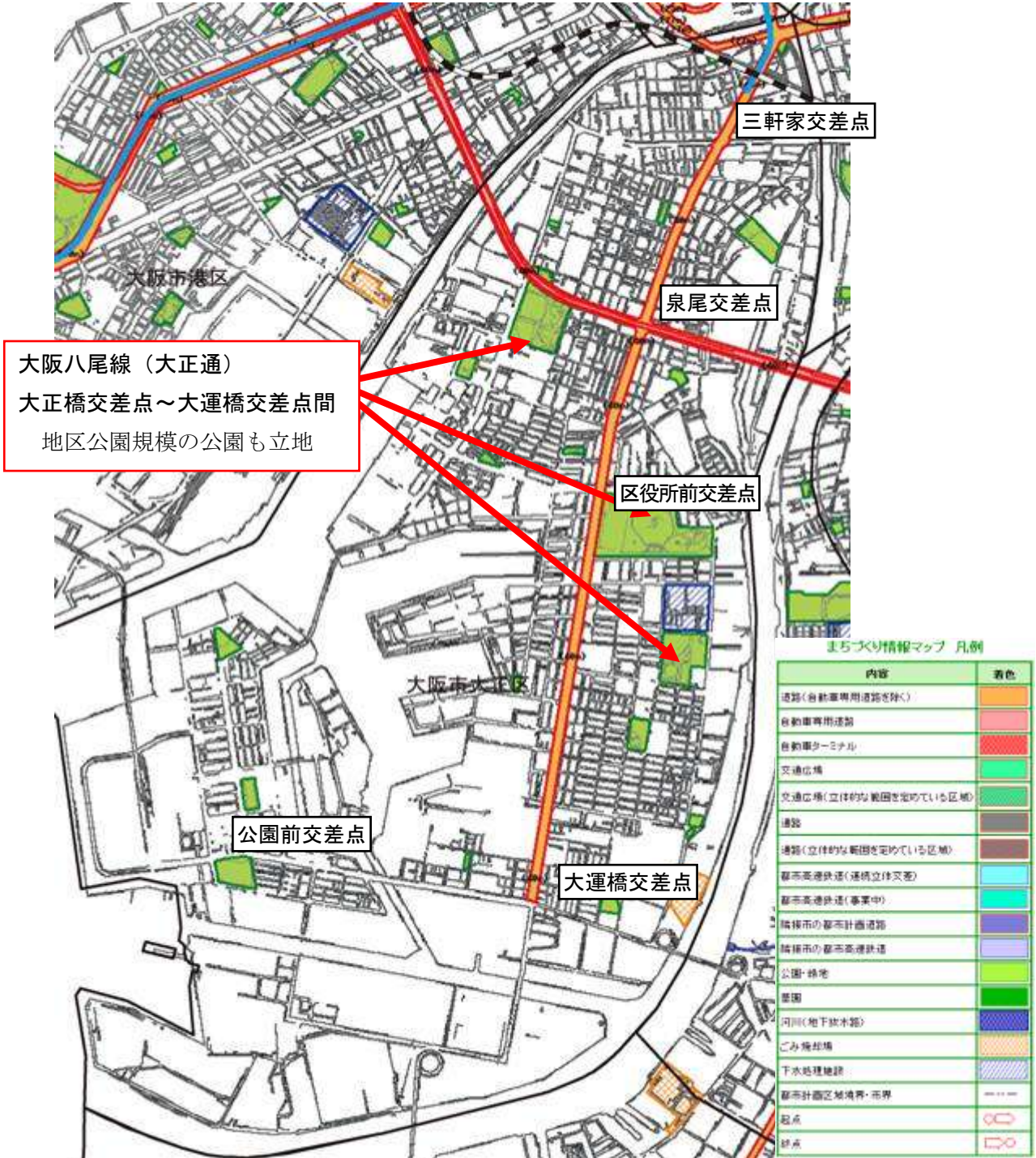
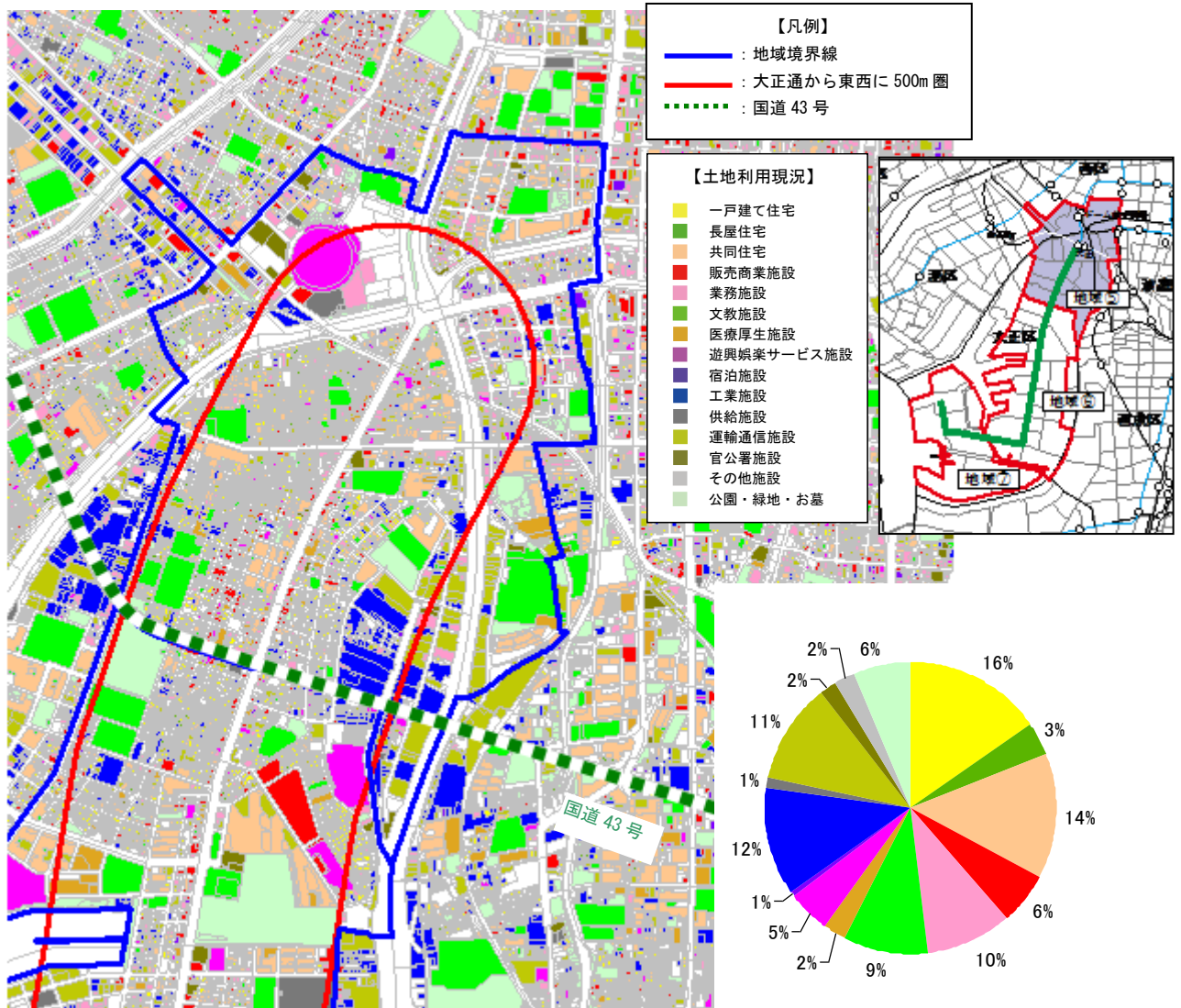


図 2-8 都市計画図(都市施設:第7号線延伸部)

② 土地利用現況

●地域⑤（「国道43号」以北）

沿線の国道43号以北では、一戸建て住宅の割合が低く、工業施設や運輸通信施設など、様々な土地利用が混在した地域である。



資料：平成19年土地利用現況調査（大阪市内のみを対象とした調査）
（大正通から東西に500m以内に町丁の一部が範囲となる地域を対象とした）

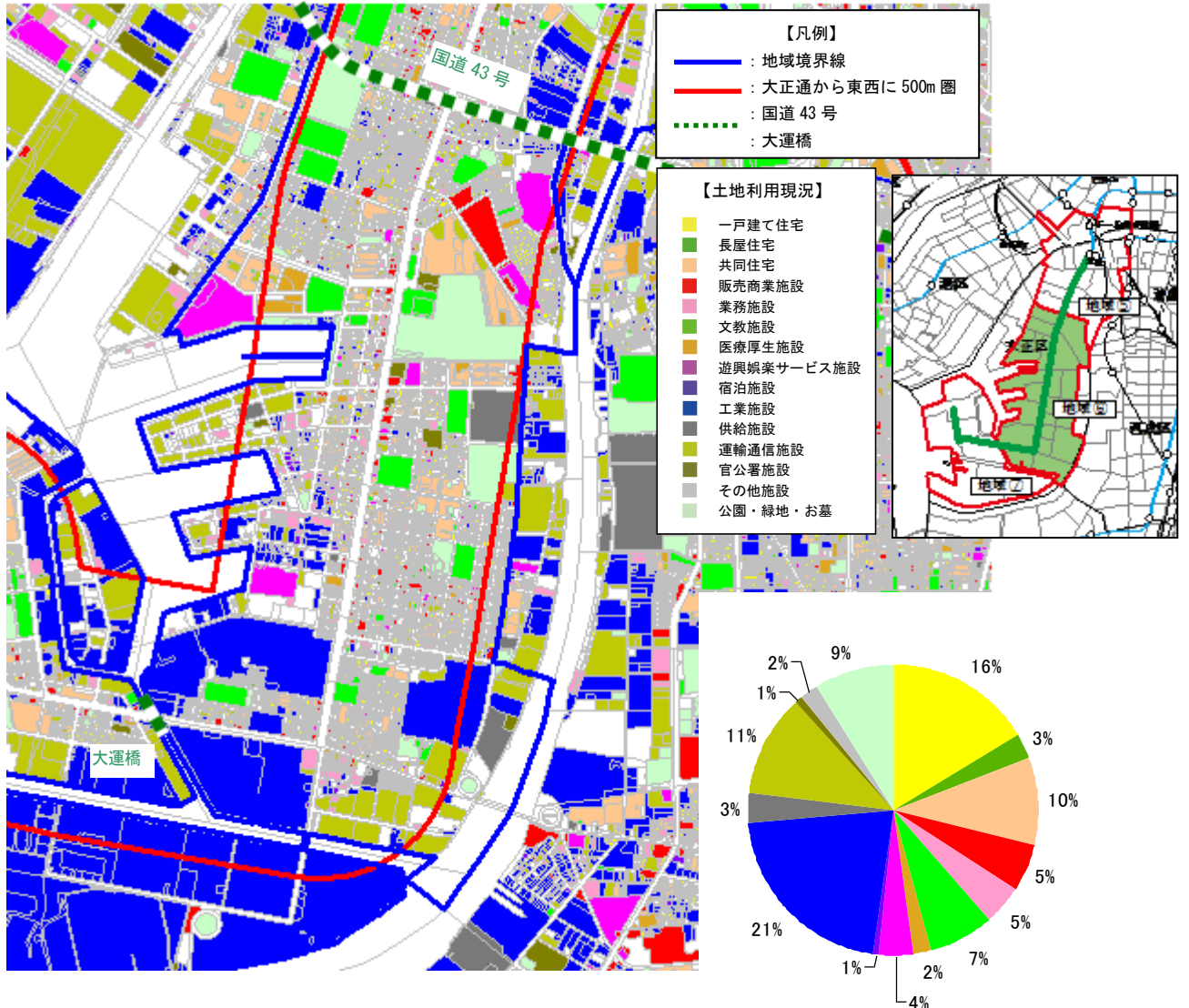
図 2-9 地域⑤の土地利用状況

表 2-3 地域⑤の主要指標

人口	35,834人（H22 国勢調査）
高齢化率	20.0%（H22 国勢調査）
人口密度	13.52千人/k㎡（H22 国勢調査）
従業人口	24,251人（H21 経済センサス）

●地域⑥（「国道43号」以南～「大運橋」以東）

沿線は、南部で工業地域が多く、土地利用では工業地域の割合が最も高いが、常住人口も約34千人が常住する地域となっている。



資料：平成19年土地利用現況調査(大阪市内のみを対象とした調査)
(大正通から東西に500m以内に町丁の一部が範囲となる地域を対象とした)

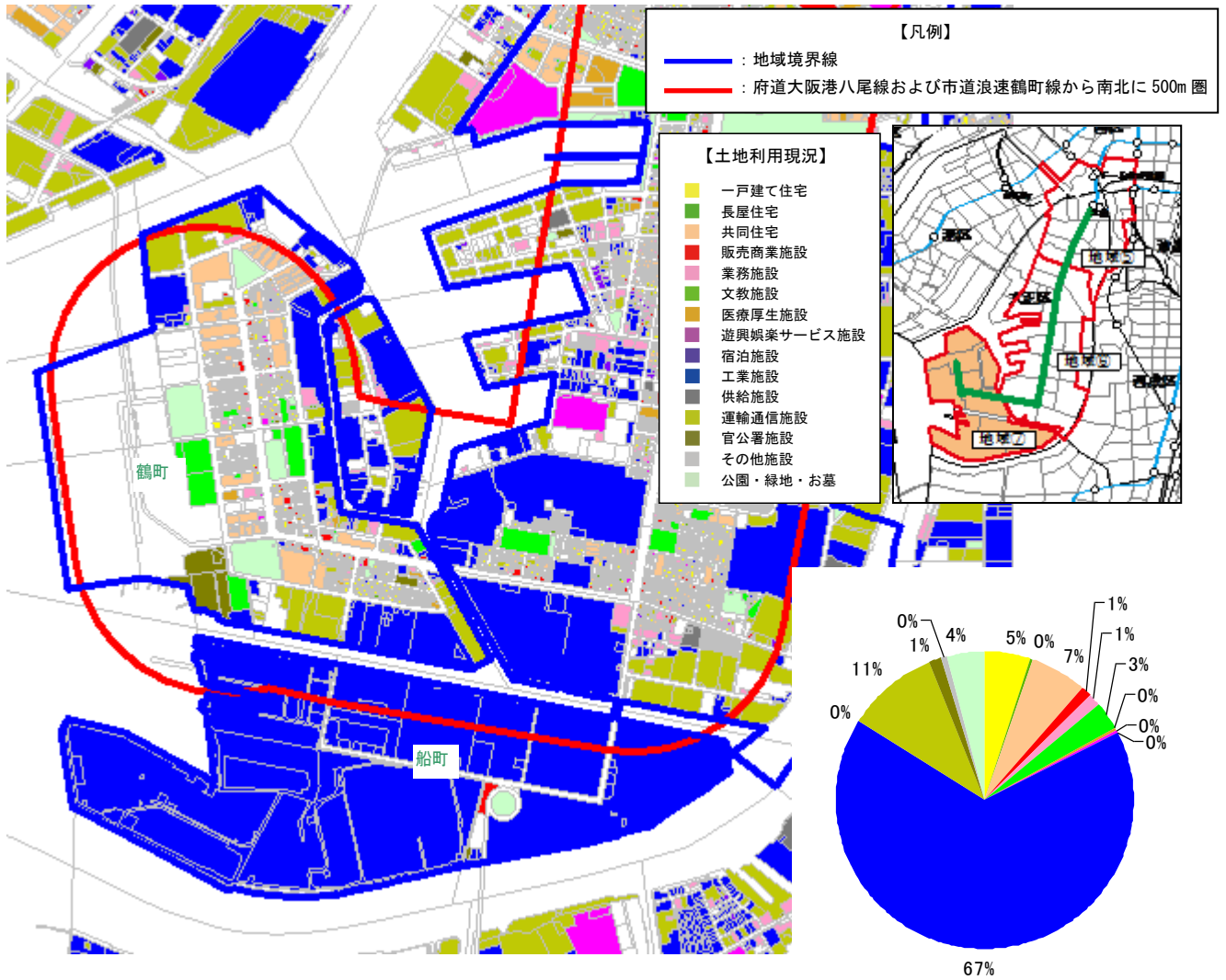
図 2-10 地域⑥の土地利用状況

表 2-4 地域⑥の主要指標

人口	34,380人 (H22 国勢調査)
高齢化率	25.4% (H22 国勢調査)
人口密度	10.23千人/k㎡ (H22 国勢調査)
従業人口	16,040人 (H21 経済センサス)

●地域⑦（「鶴町・船町」）

沿線の土地利用は約3分の2が工業施設であり、常住人口も約8千人であり、高齢化率は30%超と高齢化が進展している。



資料：平成19年土地利用現況調査(大阪市内のみを対象とした調査)
(府道大阪港八尾線および市道浪速鶴町線から500m以内に町丁の一部が範囲となる地域を対象とした)

図 2-11 地域⑦の土地利用状況

表 2-5 地域⑦の主要指標

人口	8,490人 (H22 国勢調査)
高齢化率	31.2% (H22 国勢調査)
人口密度	3.42千人/k m ² (H22 国勢調査)
従業人口	5,527人 (H21 経済センサス)

③ 主要施設等（未利用地等）の立地状況

第7号線延伸の沿線の主要施設としては、イケア鶴浜が鶴浜にあり、週末などに多くの来客がある。

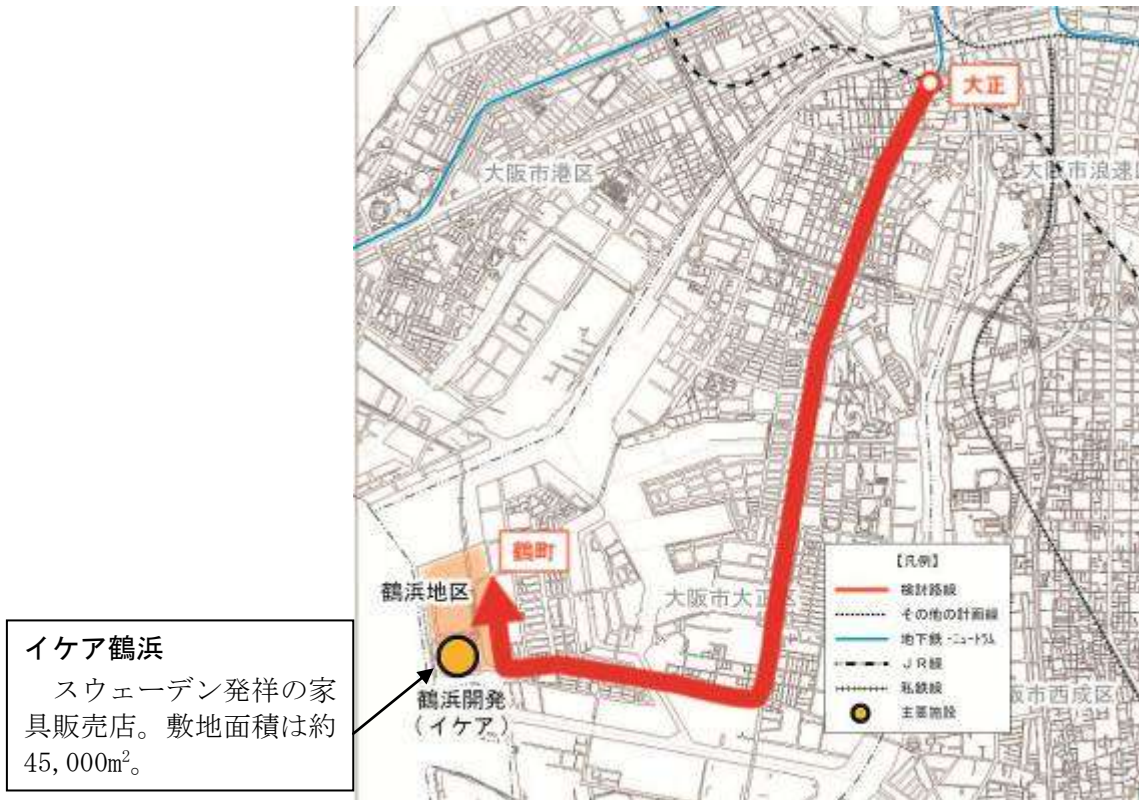


図 2-12 沿線の主要施設等

鶴浜地区

鶴浜地区では、住宅地に近く、海に面した特性を活かして、防災性の向上を図るとともに、魅力ある商業・住宅を導入する複合開発をめざすため、次のとおり整備目標と整備方針を定めています。

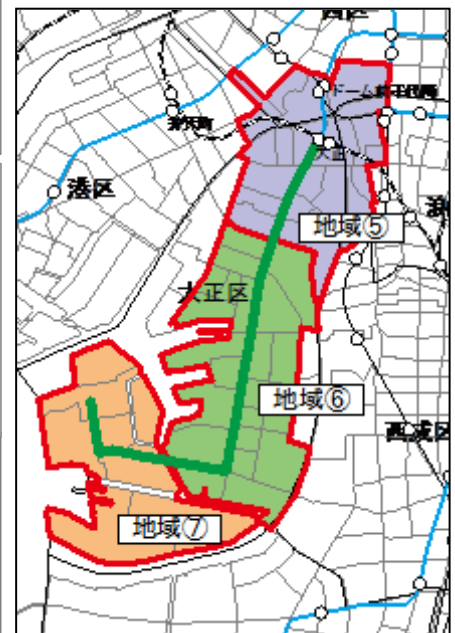
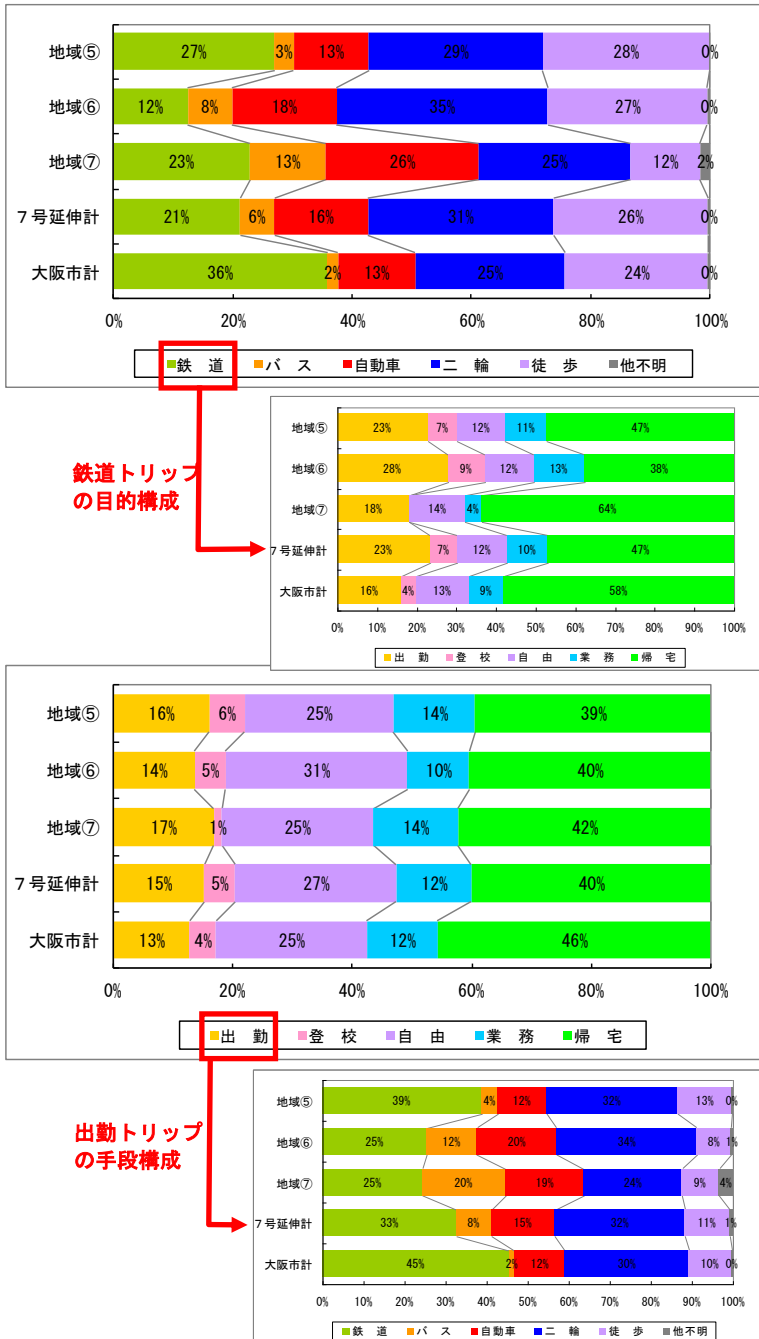


(4) 沿線の交通状況

① 沿線地域の交通特性 (交通手段・交通目的)

沿線地域は大阪市と比較して鉄道分担率が低く、代わってバス・自動車・二輪の分担率が高い。

特に、鶴浜方面に向かうにつれて、バスおよび自動車の分担率が高い状況にある。



※発生ベースによる集計
集計地域がパーソントリップ調査ゾーンに比べて小さいため、面積比で案分して算出している。
二輪=バイク+自転車

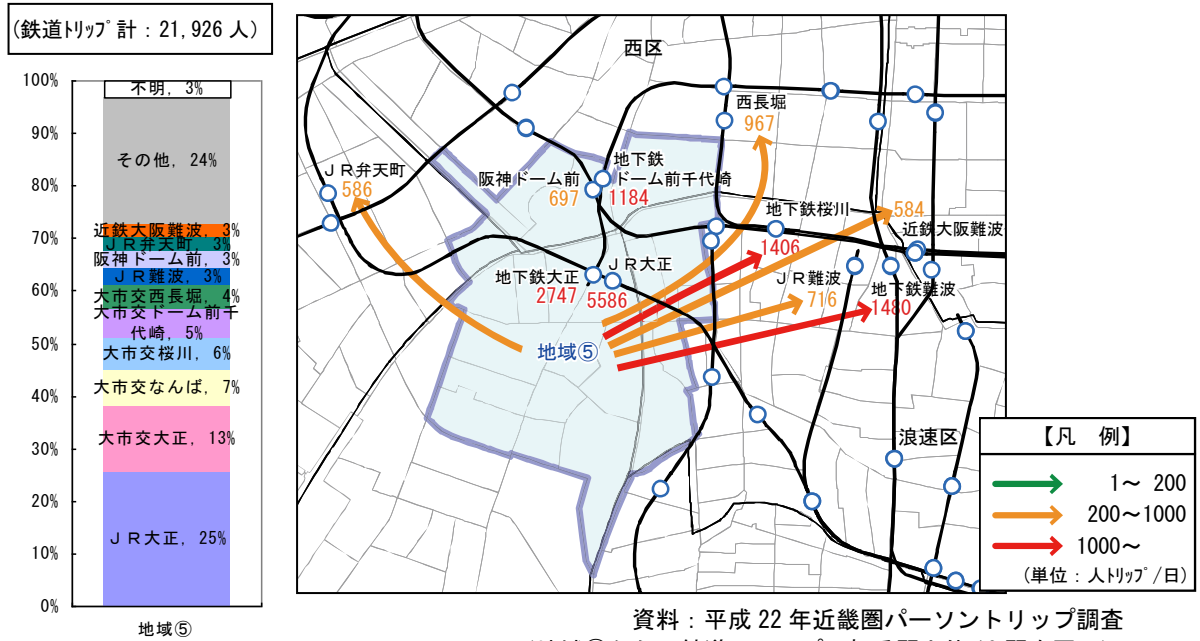
資料：平成22年近畿圏パーソントリップ調査

図 2-13 沿線の交通手段割合と交通目的割合

② 沿線地域からの鉄道利用駅及びトリップの目的地分布

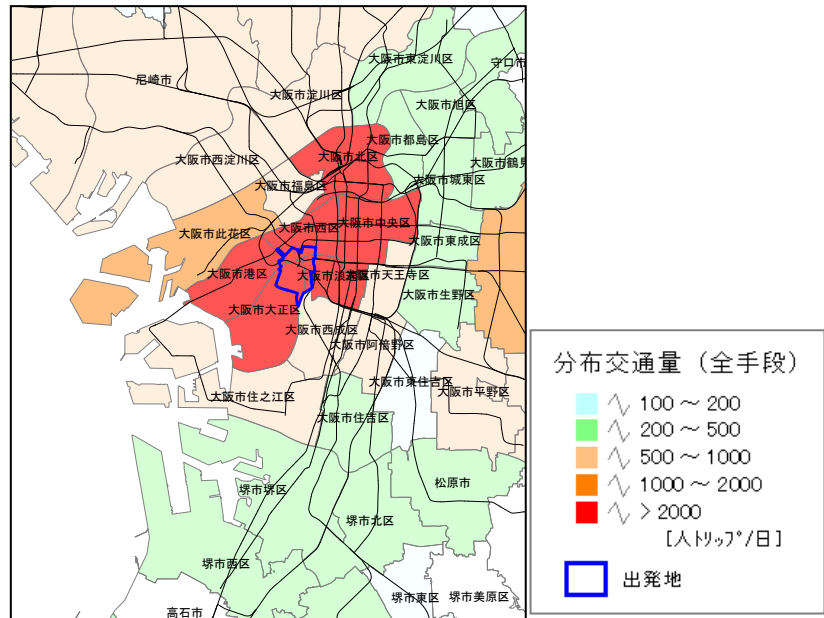
<地域⑤>

初乗駅の分布では、約 25%のトリップが J R 大正駅を利用してはいる。目的地の分布では、北区へ向かう比較的長距離なトリップも多くみられる。



資料：平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査 (地域⑤からの鉄道トリップの初乗駅上位 10 駅を图示)

図 2-14 沿線地域からの初乗駅構成比と初乗駅分布<地域⑤>



資料：平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

図 2-15 沿線の地域別目的地分布・全交通手段トリップ<地域⑤>