

3 敷津長吉線〔住之江公園～喜連瓜破〕

(1) 路線の概要

敷津長吉線（住之江公園～喜連瓜破）の概要を、以下のとおりに示す。

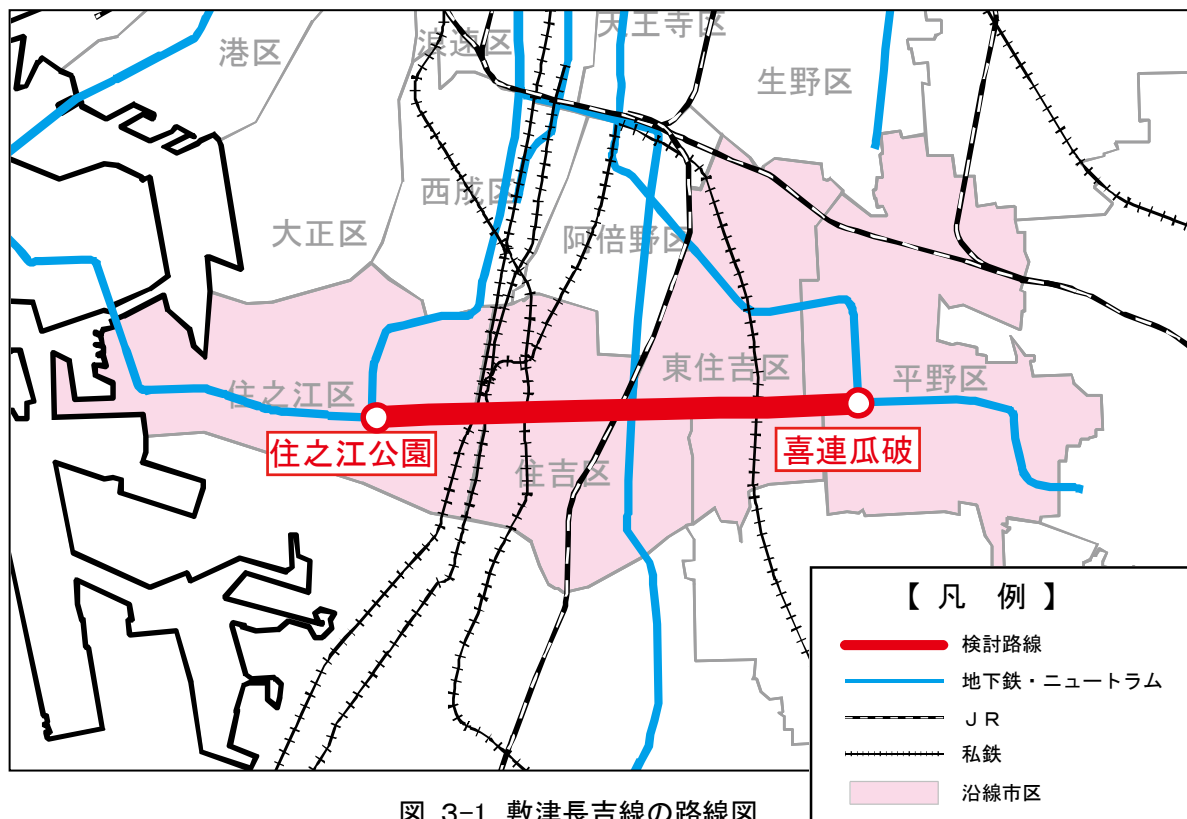


図 3-1 敷津長吉線の路線図

表 3-1 敷津長吉線の延伸の概要

諸元	区間	住之江公園～喜連瓜破
	延長	建設区間：6.9km 営業区間：6.9km
	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：4分～5分、タラッシュ：5分、昼間：10分
	工法	全線地下式
	車庫	新設（長居公園の地下を想定）

※ 8号線と同程度として想定する

表 3-2 敷津長吉線の延伸の概要(続き)

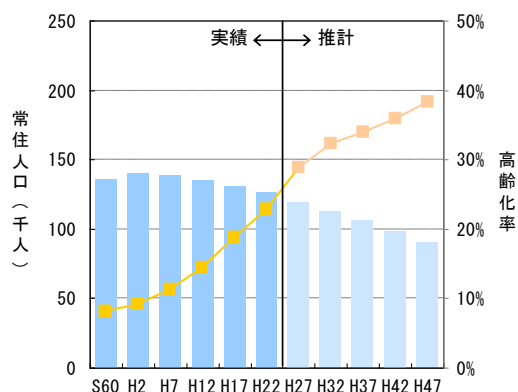
経緯		昭和 57 年の「大阪を中心とする鉄道網整備網構想について」において、構想路線に位置づけ。 平成元年に「大阪市交通事業の設置等に関する条例」に位置づけ。
国の答申 における 位置づけ	運輸政策審 議会答申第 10 号 (平成元年 5 月)	今後整備について検討すべき路線 (ランク C) ・大阪市南部地域における東西方向の需要の動向、テクノポート大阪計画の整備状況、当該整備に伴う新規需要の規模等を総合的に勘案して、路線整備の必要性を検討。
	近畿地方交 通審議会答 申第 8 号 (平成 16 年 10 月)	(検討対象路線として審議) 答申されず
市会での主な議論 (新たな提案に関する こと)		・鉄道網だけではなく、交通網として現行のバスのスムーズな運行も検討 ・ 8 号線と敷津長吉線を接続し環状線化
沿線の状 況	道路幅員	道路幅員 25m (片側 2 車線) 住之江公園前交差点～湯里六交差点 道路幅員 30m (片側 3 車線) 湯里六交差点～瓜破交差点
	沿線 4 区の合計 (平成 22 年)	
	常住人口	約 61.4 (万人)
	就業人口	約 25.6 (万人)
	従業人口	約 23.4 (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 17.7 (万人)
	高齢化率	約 24.5 (%)
	人口密度	約 15.4 (千人/km ²)
	従業人口	約 5.4 (万人)

(2) 沿線区の概況

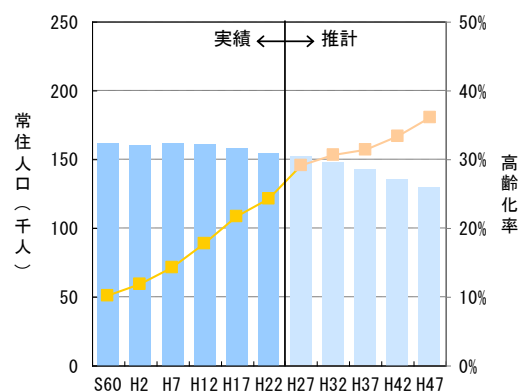
① 常住人口の推移

住之江区及び住吉区、東住吉区では、常住人口は平成 22 年以前に減少傾向に転じており、高齢化率は大阪市を大きく上回り、高齢化が急速に進んでいる。

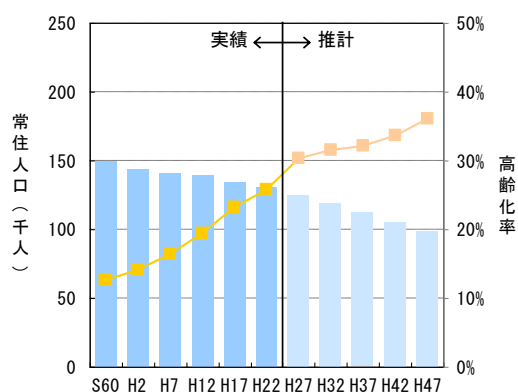
<住之江区>



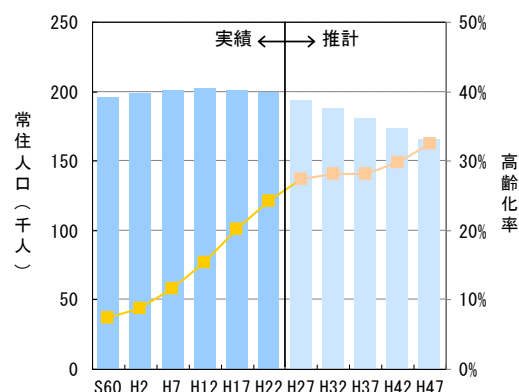
<住吉区>



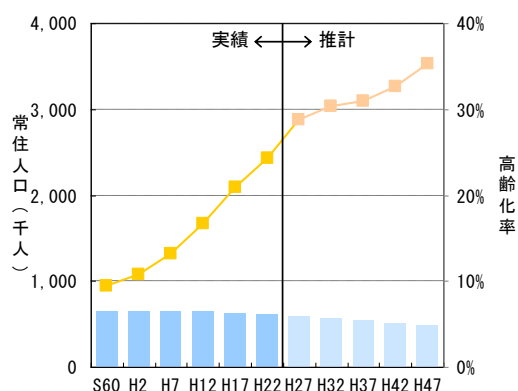
<東住吉区>



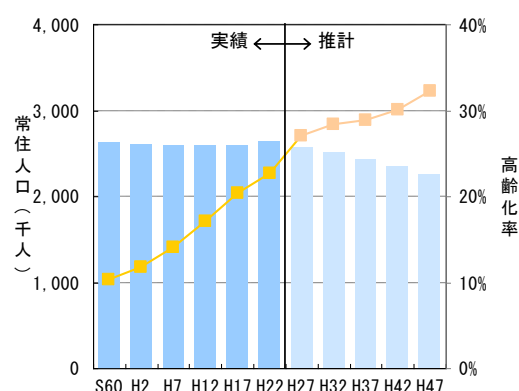
<平野区>



≪ 4 区計 ≫



≪ 大阪市 ≫



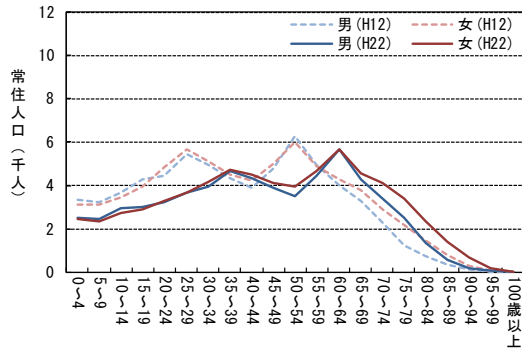
■ 常住人口 ■ 高齢化率

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 3-2 常住人口及び高齢化率の推移

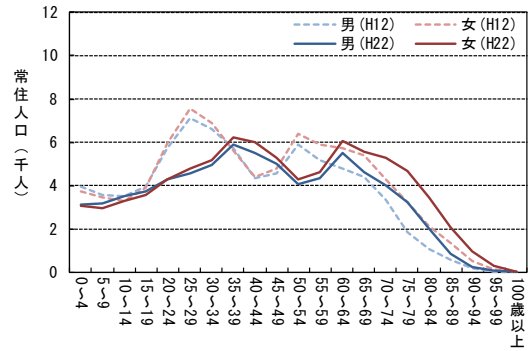
② 人口分布

すべての沿線区において、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。

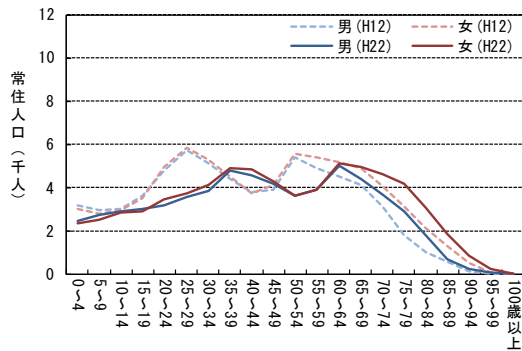
<住之江区>



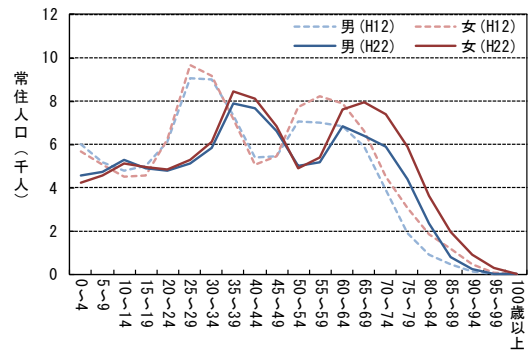
<住吉区>



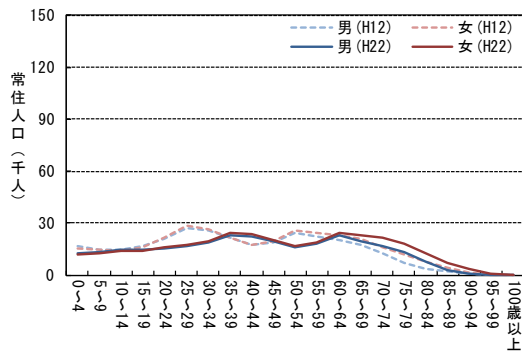
<東住吉区>



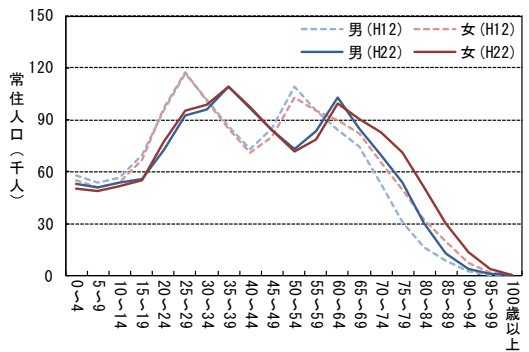
<平野区>



《 4 区計 》



《 大阪市 》



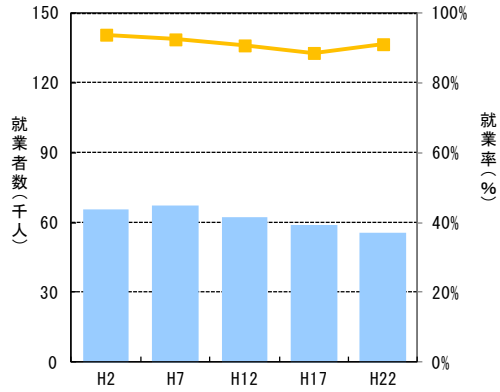
資料：国勢調査

図 3-3 人口ピラミッド

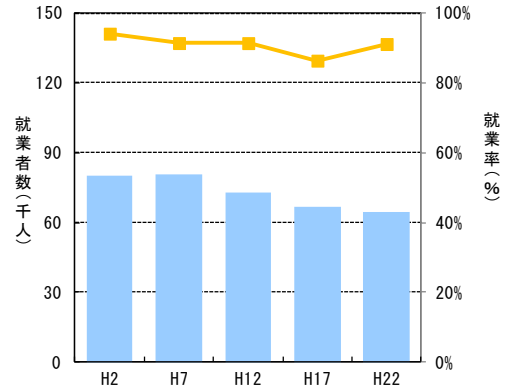
③ 就業人口の推移

すべての沿線区において、大阪市同様、平成2年以降減少傾向にある。

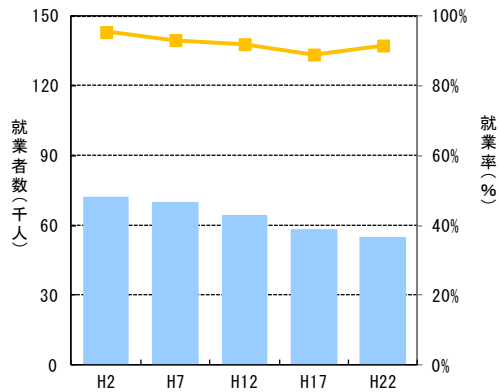
<住之江区>



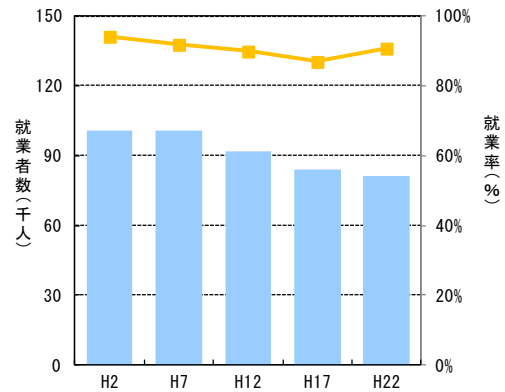
<住吉区>



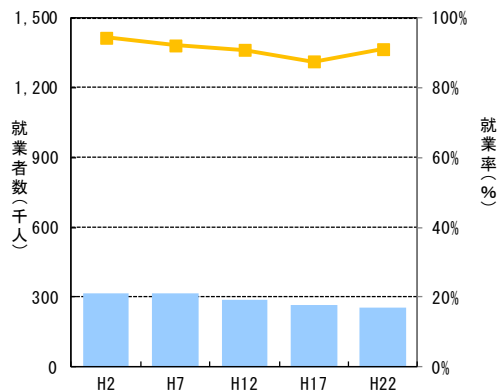
<東住吉区>



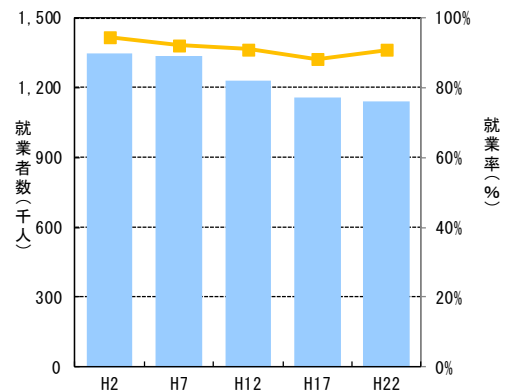
<平野区>



《4区計》



《大阪市》



■ 就業者数 ■ 就業率

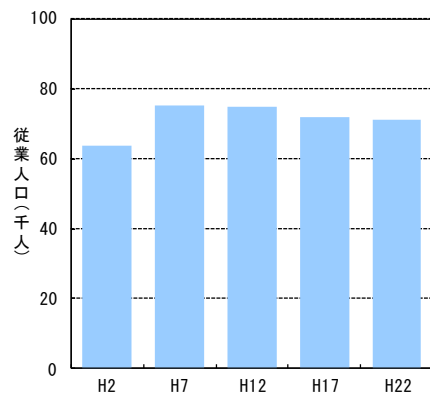
資料：国勢調査

図 3-4 就業人口の推移

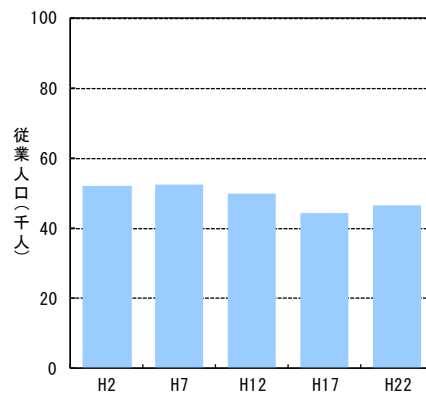
④ 従業人口の推移

東住吉区では、平成2年以降減少傾向にある。一方、住之江区では平成2年から平成7年に増加した後、減少傾向にある。

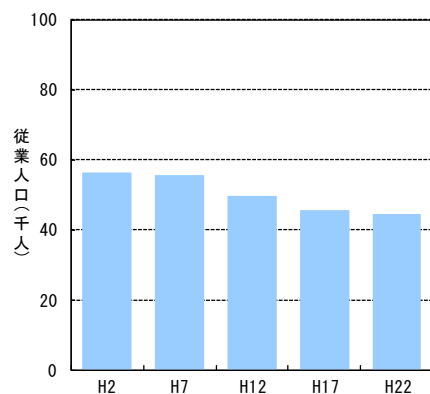
<住之江区>



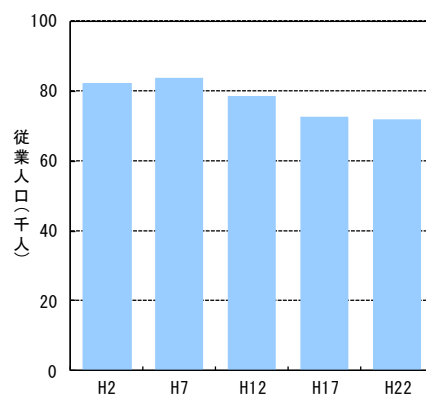
<住吉区>



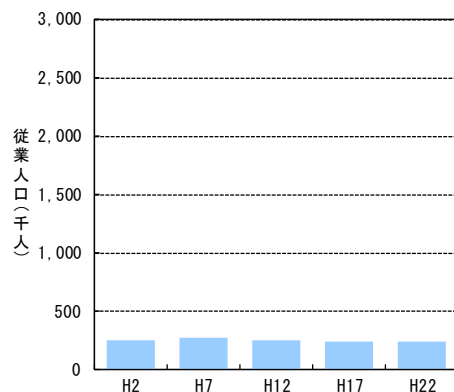
<東住吉区>



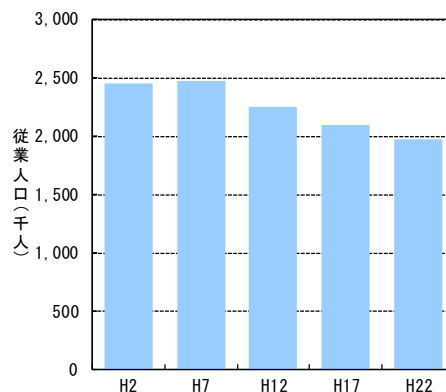
<平野区>



《4区計》



《大阪市》



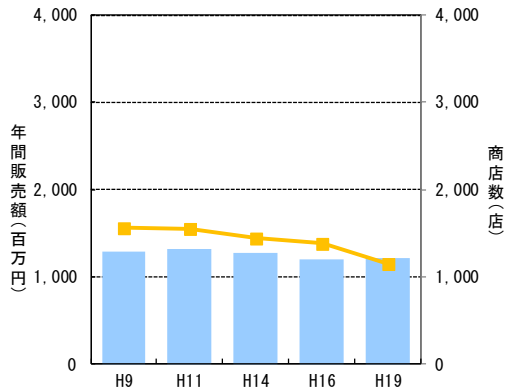
資料：国勢調査

図 3-5 従業人口の推移

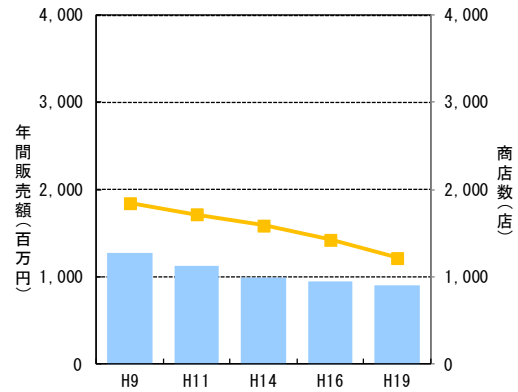
⑤ 小売業販売額

年間販売額は、住吉区及び東住吉区において減少傾向にある。

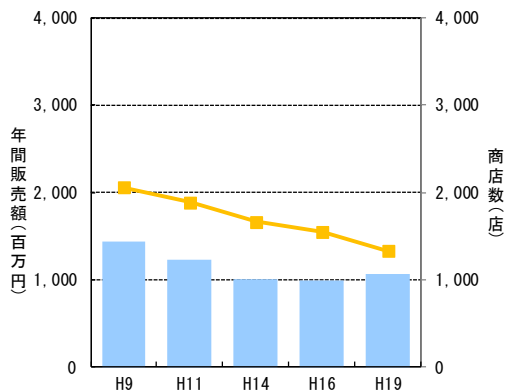
<住之江区>



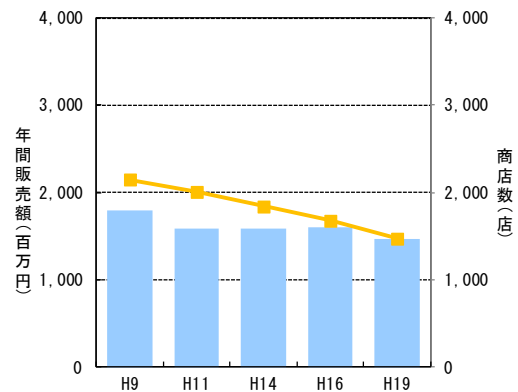
<住吉区>



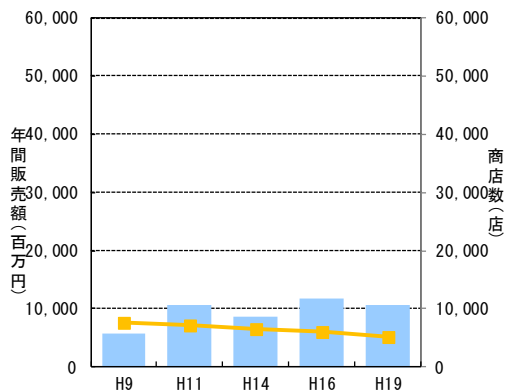
<東住吉区>



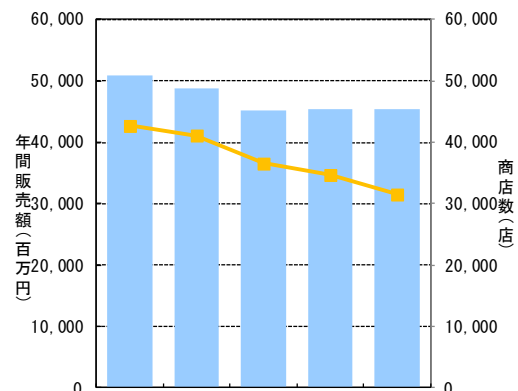
<平野区>



《4区計》



《大阪市》



■ 年間販売額 ■ 商店数

資料：商業統計調査

図 3-6 小売業販売額の推移

① 都市計画（用途地域・都市施設）

浜口南港線・国道 479 号
全線に渡り、沿道は商業地
域、沿道を外れると住居地域



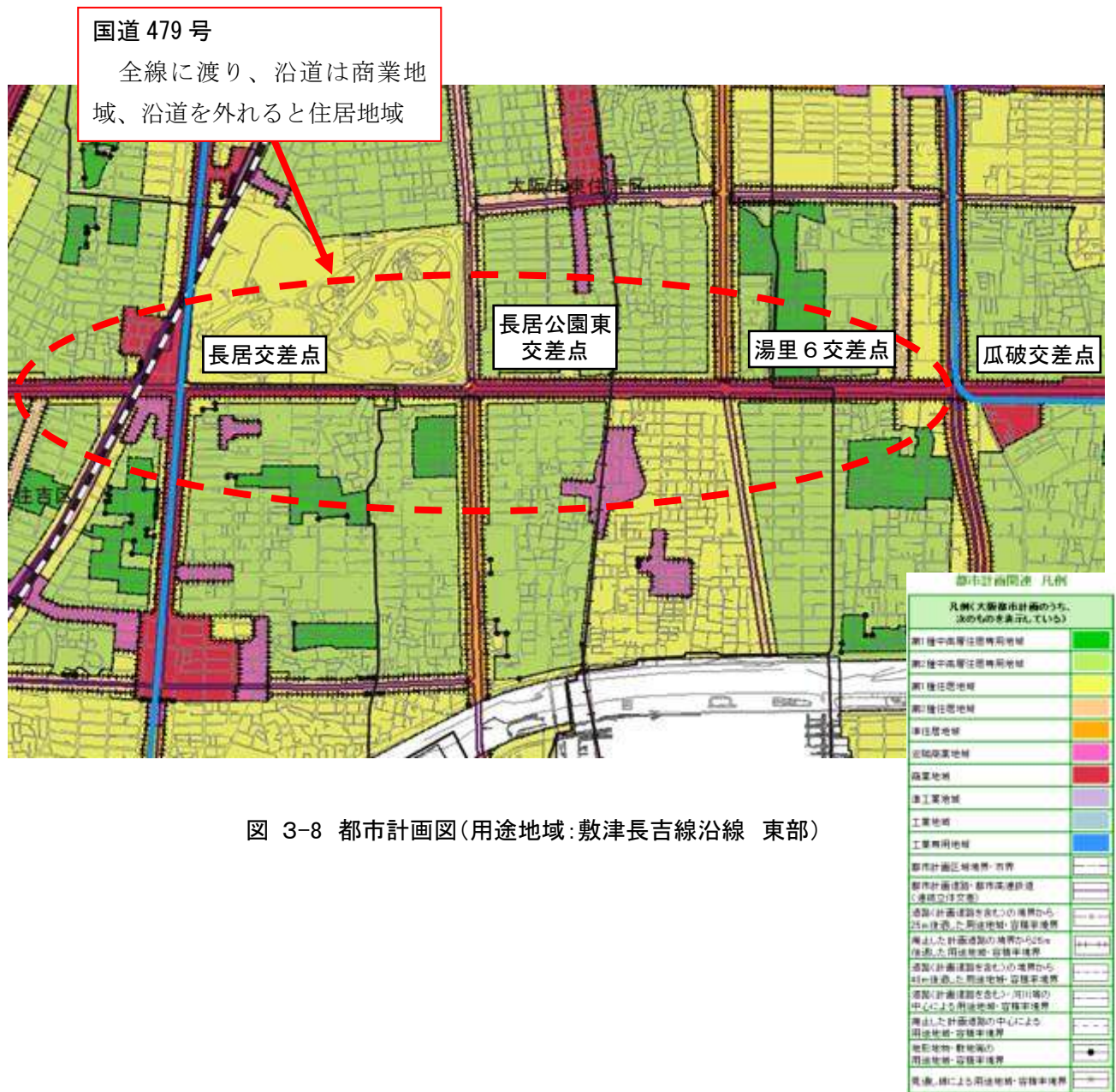


図 3-8 都市計画図(用途地域:敷津長吉線沿線 東部)

沿線は、住之江公園や住吉大社、長居公園などの大規模な公園施設が充実している。



図 3-9 都市計画図(都市施設:敷津長吉線沿線 西部)

国道 479 号

長居公園などの、大規模な公園等
が立地。

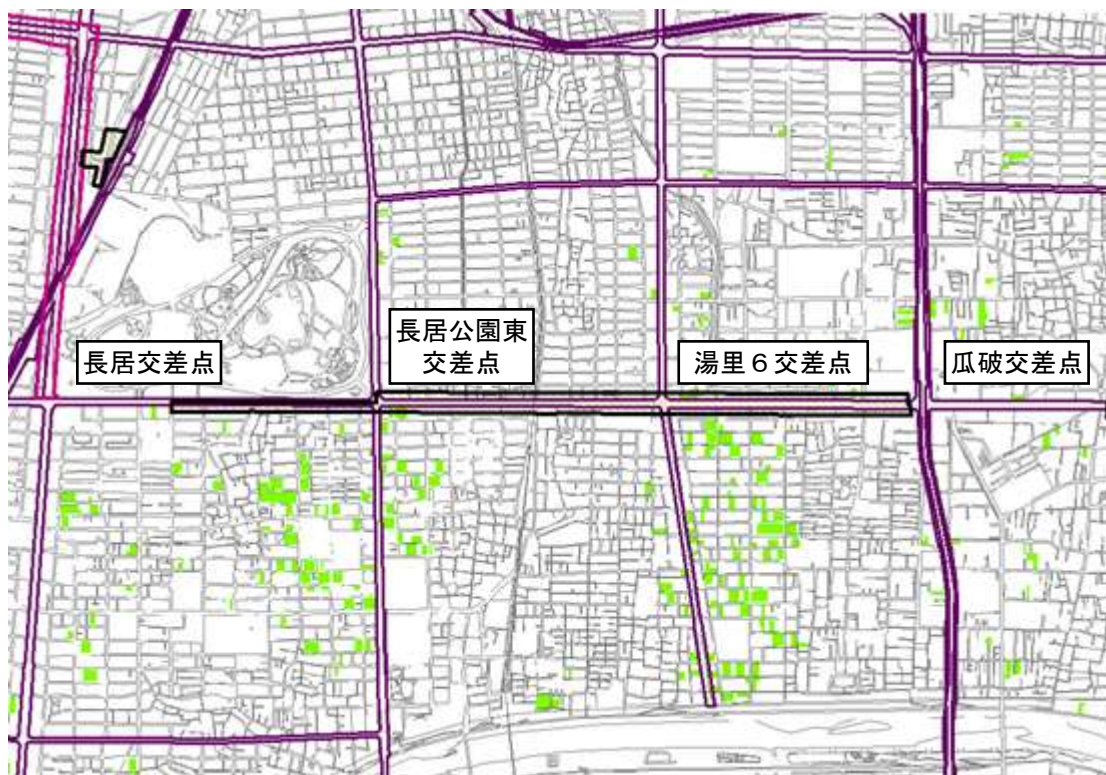


図 3-10 都市計画図(都市施設:敷津長吉線沿線 東部)

参考) 生産緑地分布状況



出典：マップナビおおさか

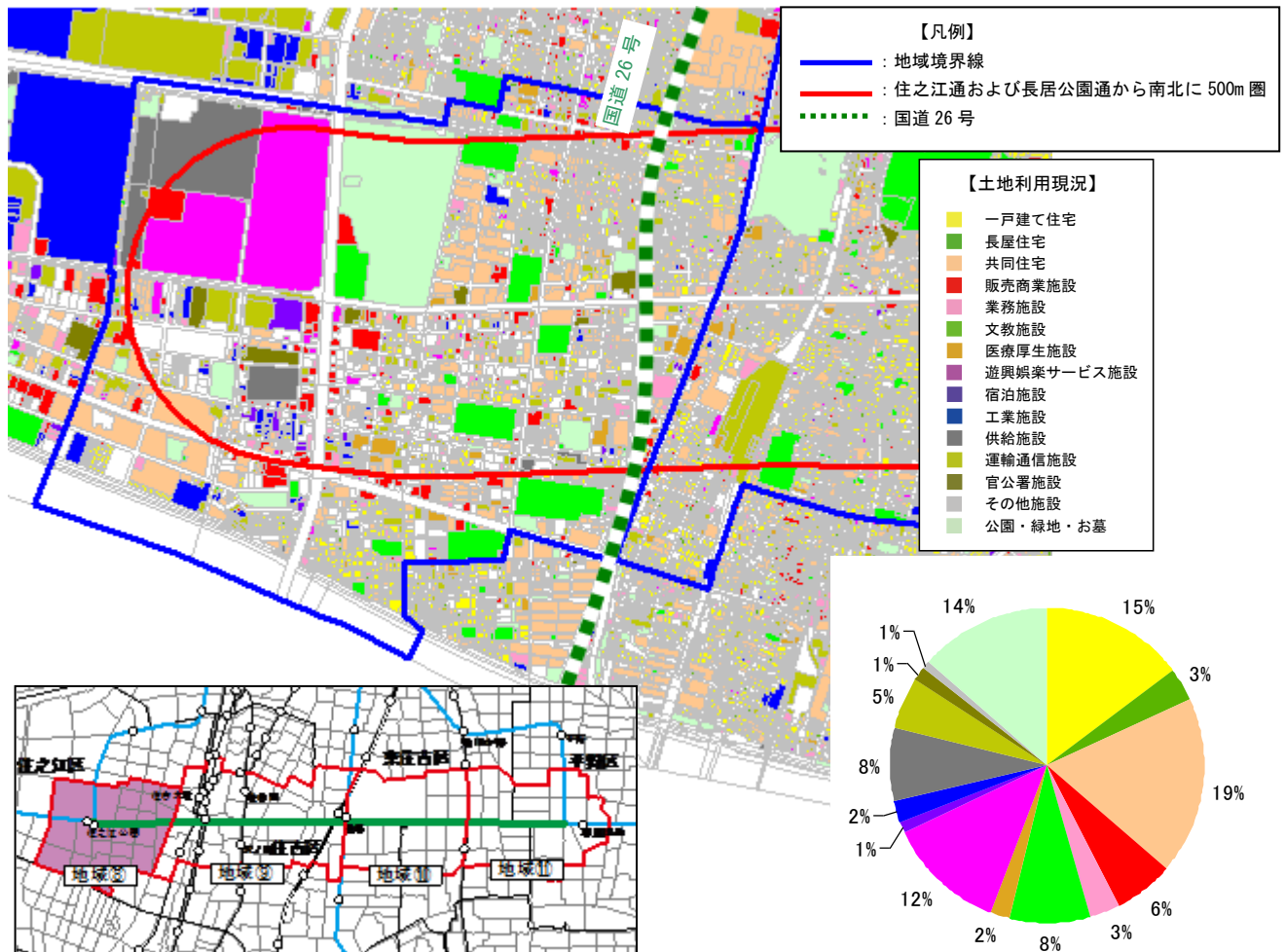


出典：マップナビおおさか

② 土地利用現況

●地域⑧（「国道 26 号」以西）

沿線は、住之江公園などの公園と、住之江競艇場やゴルフ場などの広大な業務施設、下水処理場などの供給施設が立地するため、これらの面積が大きい。住宅系については、共同住宅の割合が高いことから、公園などの広大な土地利用がありながら、約 33 千人が常住している。



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）
（住之江通および長居公園通から南北に 500m 以内に町丁の一部が範囲となる地域を対象とした）

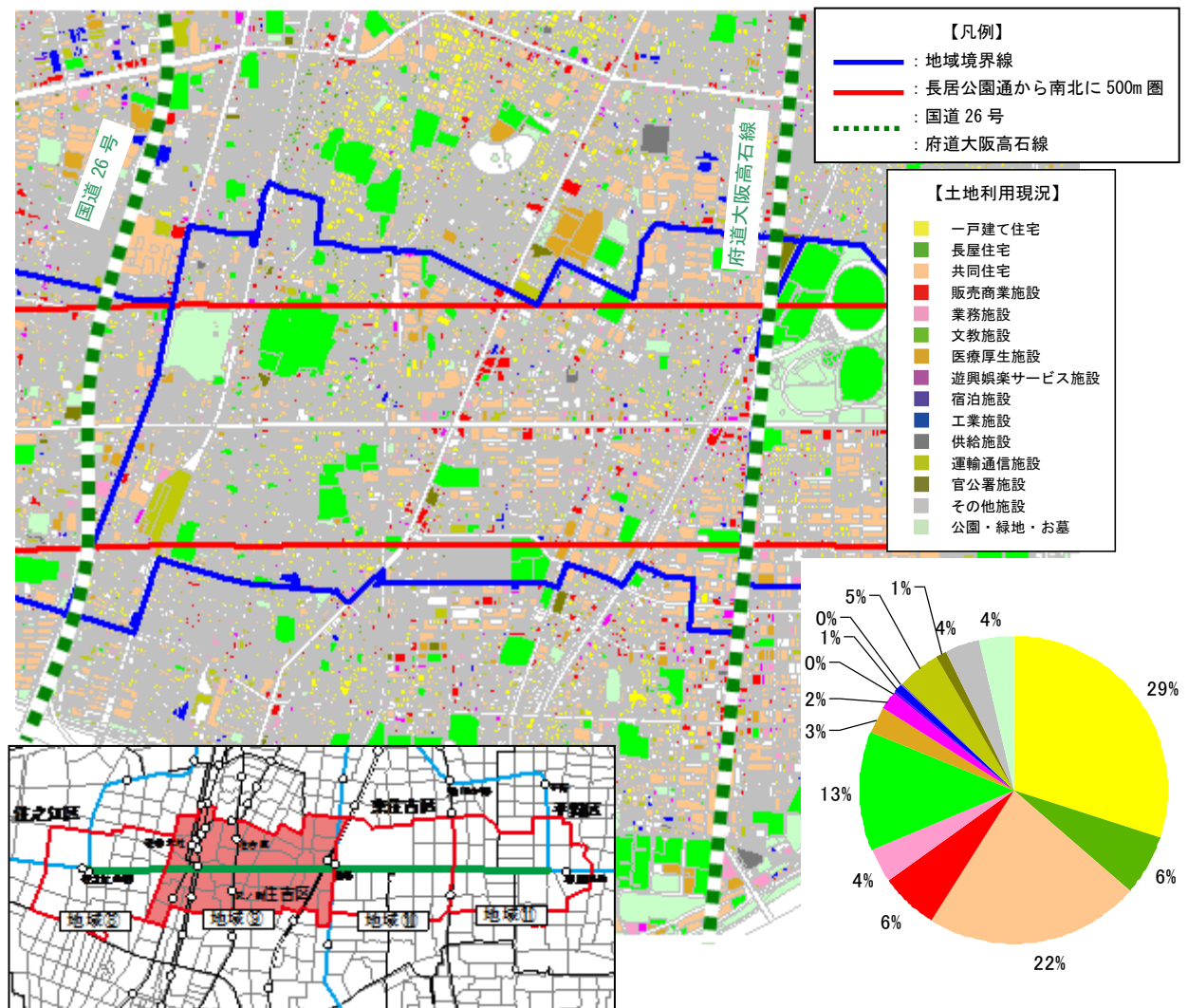
図 3-11 地域⑧の土地利用状況

表 3-3 地域⑧の主要指標

人口	32,627 人（H22 国勢調査）
高齢化率	21.6%（H22 国勢調査）
人口密度	12.91 千人/k m ² （H22 国勢調査）
従業人口	12,589 人（H21 経済センサス）

●地域⑨（「国道 26 号」以東～「府道大阪高石線」以西）

沿線の国道 26 号以東、大阪高石線以西では、一戸建て住宅と共同住宅の割合が高く、これらで半数を占め、約 68 千人が常住する住宅地である。



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）
（長居公園通から南北に 500m 以内に町丁の一部が範囲となる地域を対象とした）

図 3-12 地域⑨の土地利用状況

表 3-4 地域⑨の主要指標

人口	68,479 人（H22 国勢調査）
高齢化率	24.7%（H22 国勢調査）
人口密度	18.63 千人/k m ² （H22 国勢調査）
従業人口	21,024 人（H21 経済センサス）

●地域⑩（「府道大阪高石線」以東～「近鉄南大阪線」以西）

長居公園が立地する当該地域では、公園や文教施設が多くを占めるが、約 30 千人が常住する住宅地でもある。

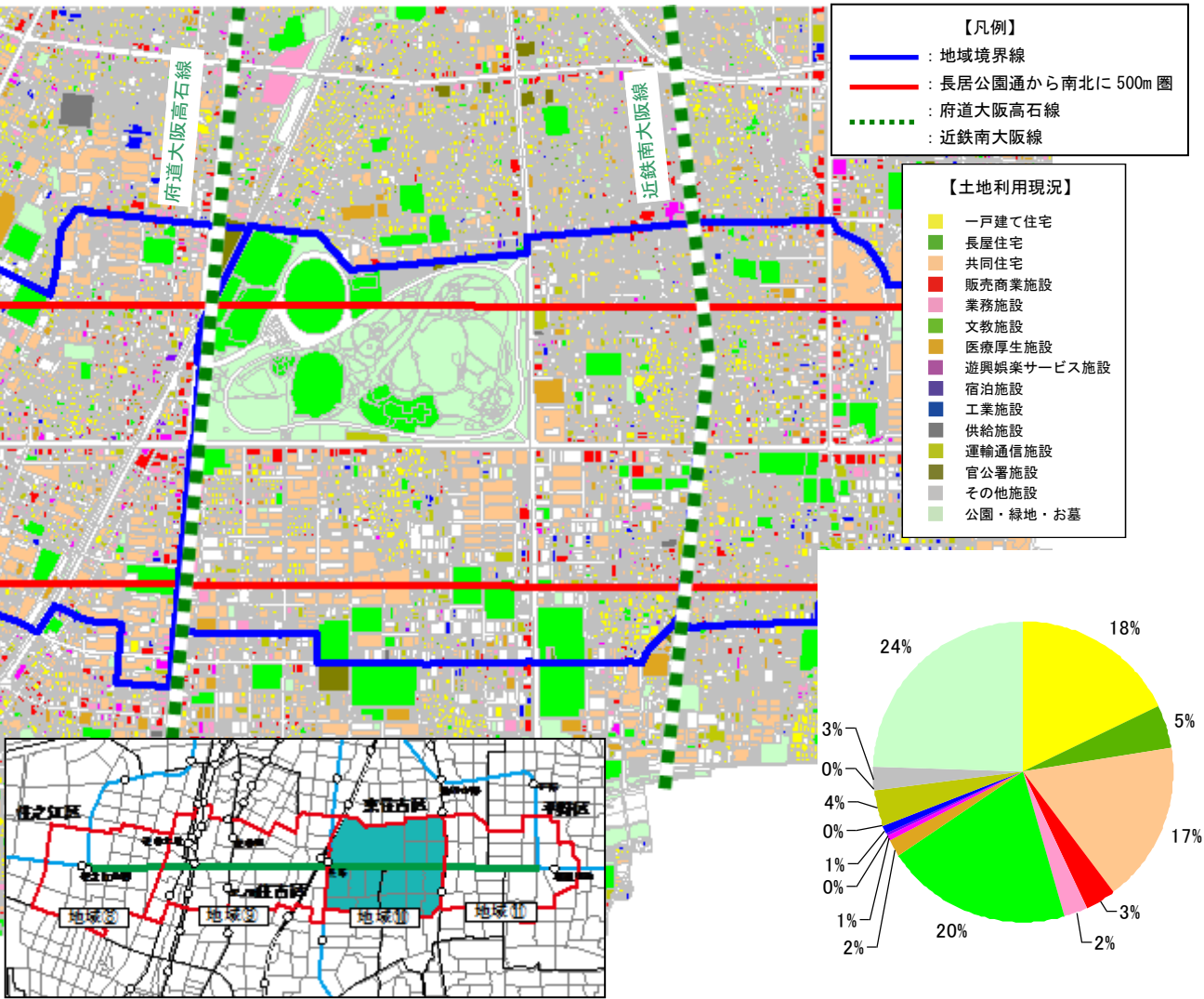


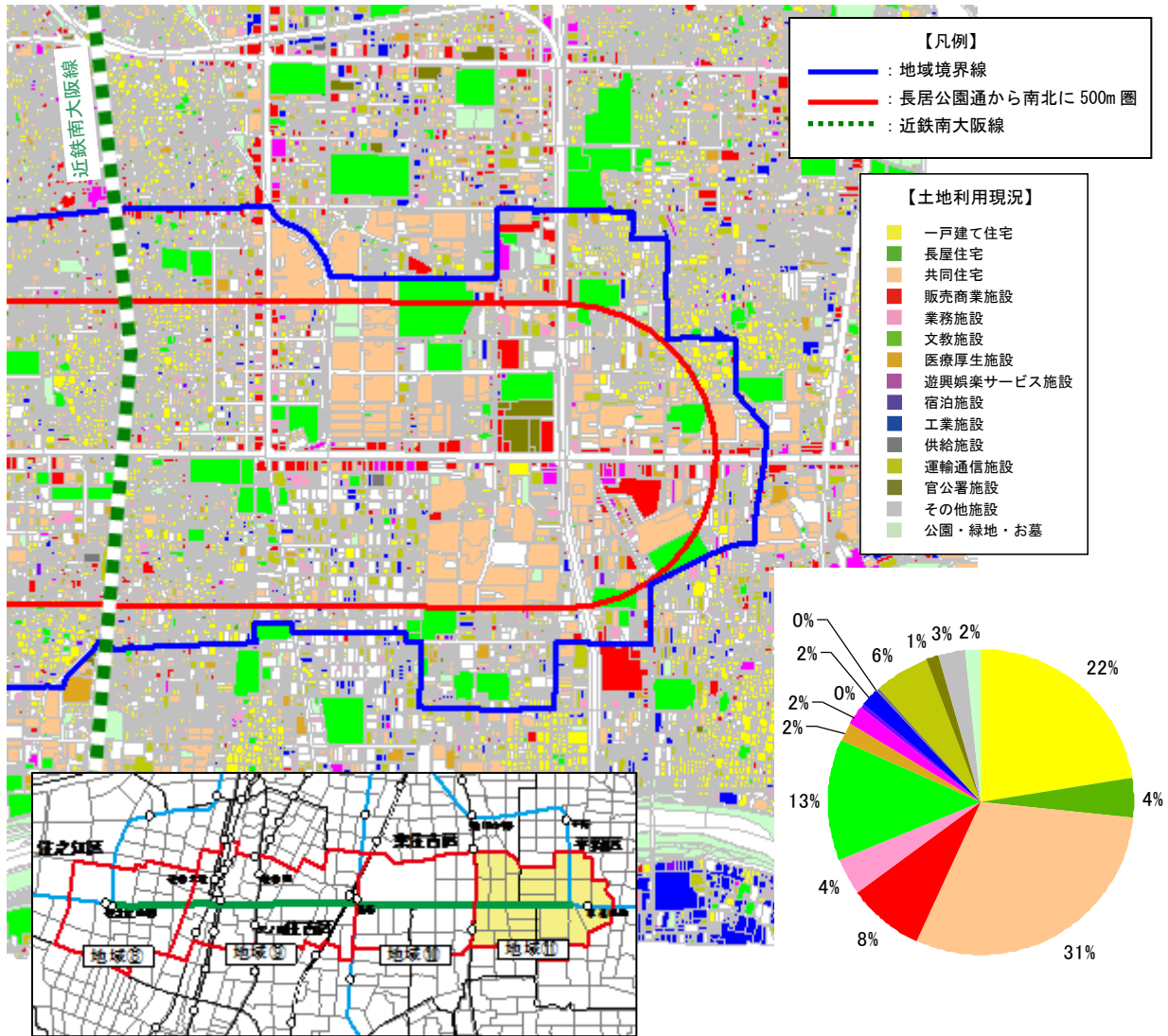
図 3-13 地域⑩の土地利用状況

表 3-5 地域⑩の主要指標

人口	29,988 人（H22 国勢調査）
高齢化率	25.6%（H22 国勢調査）
人口密度	11.54 千人/k㎡（H22 国勢調査）
従業人口	6,648 人（H21 経済センサス）

●地域⑪（「近鉄南大阪線」以東）

沿線の近鉄南大阪線以東では、共同住宅の割合が高く、人口密度も他の地域と比較して高い。



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）
（長居公園通から南北に 500m 以内に町丁の一部が範囲となる地域を対象とした）

図 3-14 地域⑪の土地利用状況

表 3-6 地域⑪の主要指標

人口	45, 538 人（H22 国勢調査）
高齢化率	25. 4%（H22 国勢調査）
人口密度	17. 12 千人/k m ² （H22 国勢調査）
従業人口	13, 835 人（H21 経済センサス）

③ 主要施設等（未利用地等）の立地状況

沿線は大規模な公園が立地し、生産緑地も多く分布している地域でもある。また、阪和線の連立事業等による未利用地が残されている。



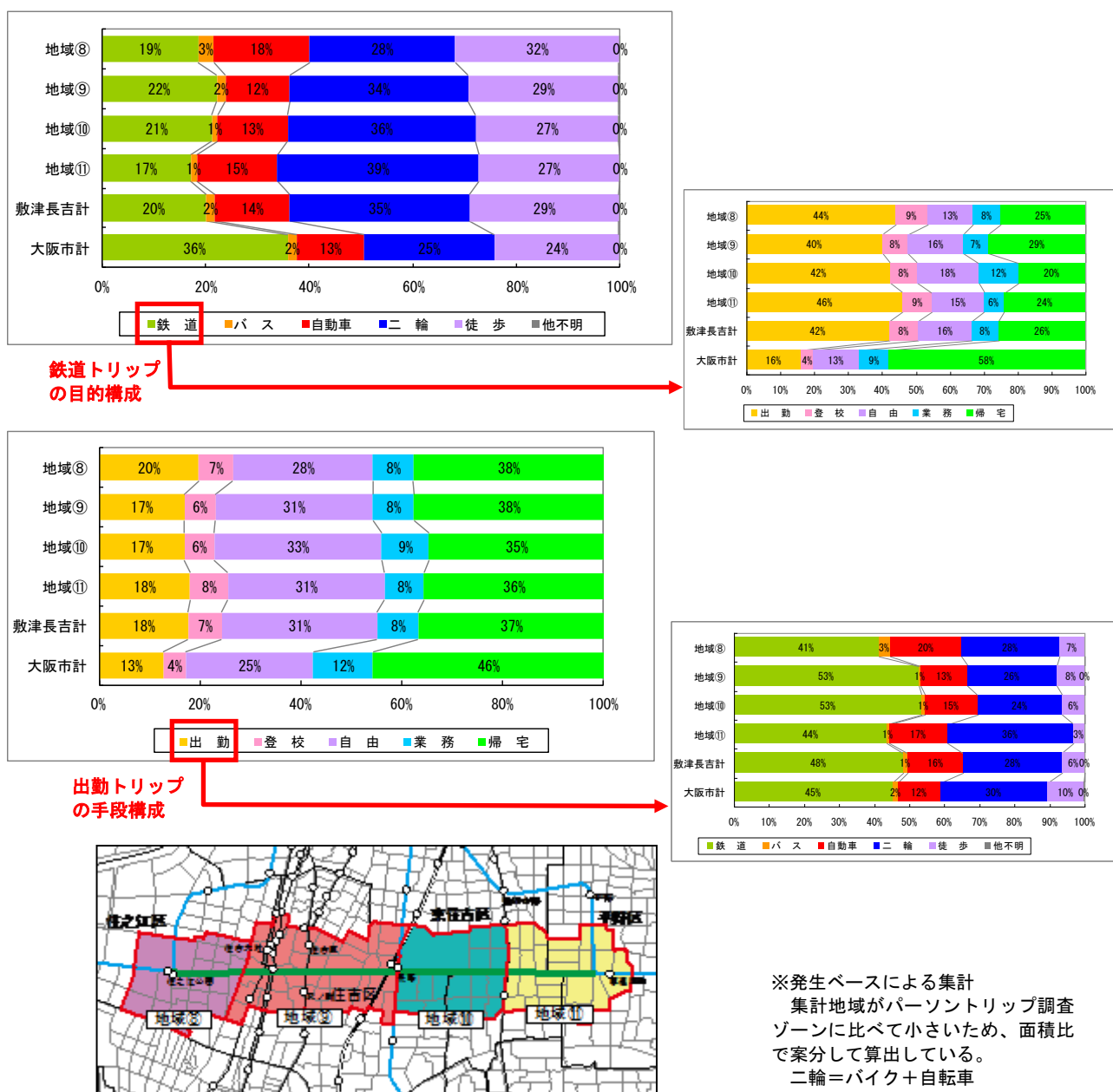
図 3-15 沿線の主要施設等

(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）

沿線は、大阪市全体と比較して、鉄道の分担率が低く、代わって二輪の分担率が高くなっている。

特に沿線では、東側の地域で二輪の分担率が高い。



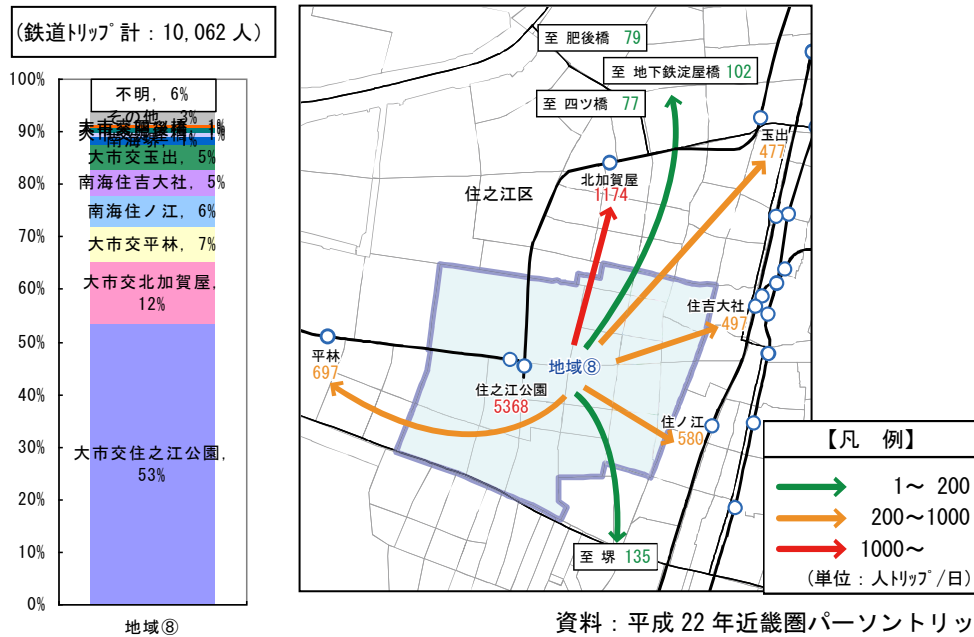
資料：平成22年近畿圏パーソントリップ調査

図 3-16 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

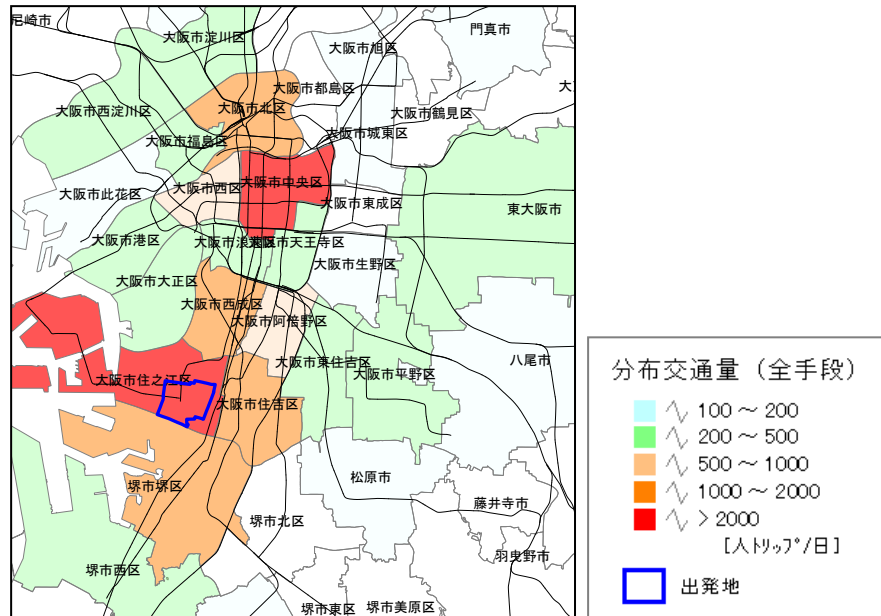
<地域⑧>

多くのトリップが近隣駅である住之江公園駅を利用している。目的地としては、周辺地区の他、中央区へ向かう長トリップが多くみられる。



資料: 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査
(地域⑧からの鉄道トリップの初乗駅上位 10 駅を图示)

図 3-17 沿線地域からの初乗駅構成比と初乗駅分布<地域⑧>



資料: 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

図 3-18 沿線の地域別目的地分布・全交通手段トリップ<地域⑧>