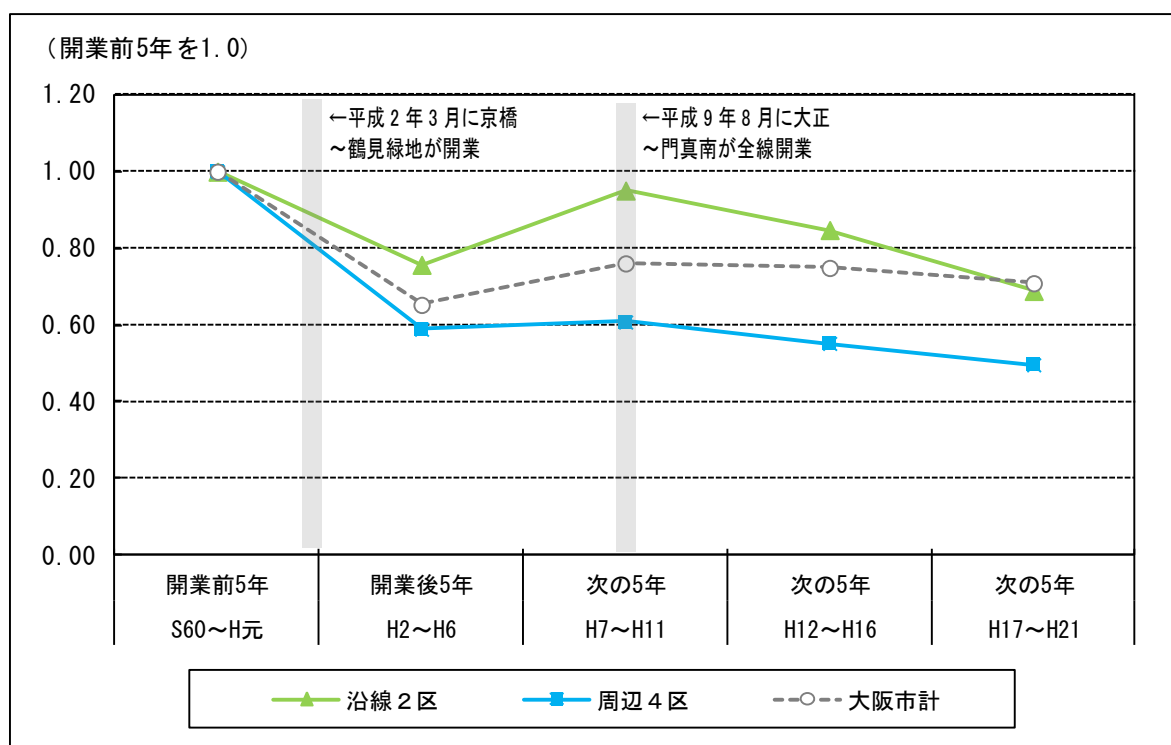




### (a) 新設住宅戸数の増加

新設の住宅戸数は、開業後5年の沿線2区は、周辺4区や大阪市計と比べて減少幅が小さく、その後も周辺4区や大阪市計と比べて高い値を維持していることから、長堀鶴見緑地線の整備が、開業後の沿線の宅地開発の促進に、長期的な影響を及ぼしていると考えられる。



沿線2区：城東区・鶴見区

周辺4区：都島区・旭区・東成区・生野区

注) 新設住宅戸数は年度毎の増減の影響が大きいため、5年間で集計してグラフ化している

図 5-2 新設住宅戸数の推移(5年間集計による開業前5年比)

## (b) 沿線人口の増加

沿線 2 区の人口は、長堀鶴見緑地線の開業前後はしばらく横ばいであるものの、その後大きく増加傾向にあり、周辺 4 区や大阪市計と比較して、その増加傾向は顕著であることから長堀鶴見緑地線の整備が、沿線人口の増加に大きく寄与しているものと考えられる。

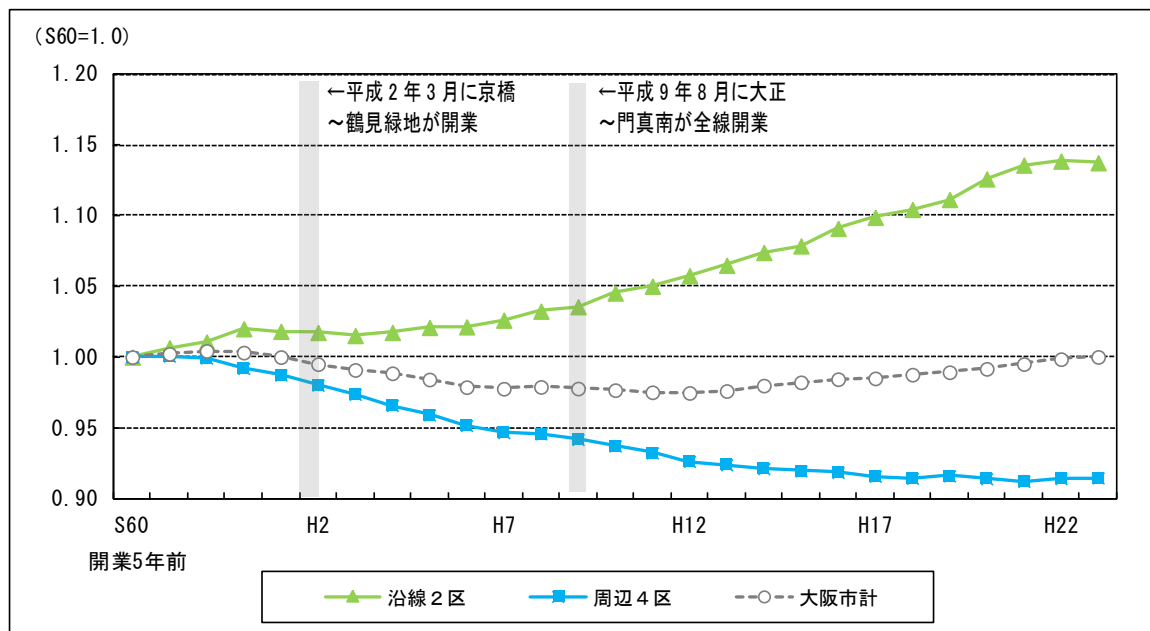


図 5-3 住民基本台帳人口の推移

特に、長堀鶴見緑地線の駅周辺の 500m 圏のみを対象として常住人口の変化をみると、平成 7 年から平成 22 年の間、3 駅計では増加の一途であり、約 9% の増加となっている。

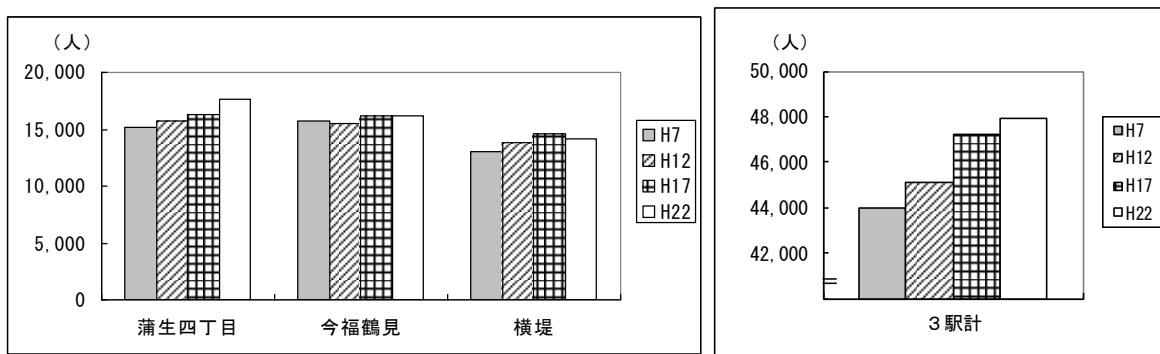
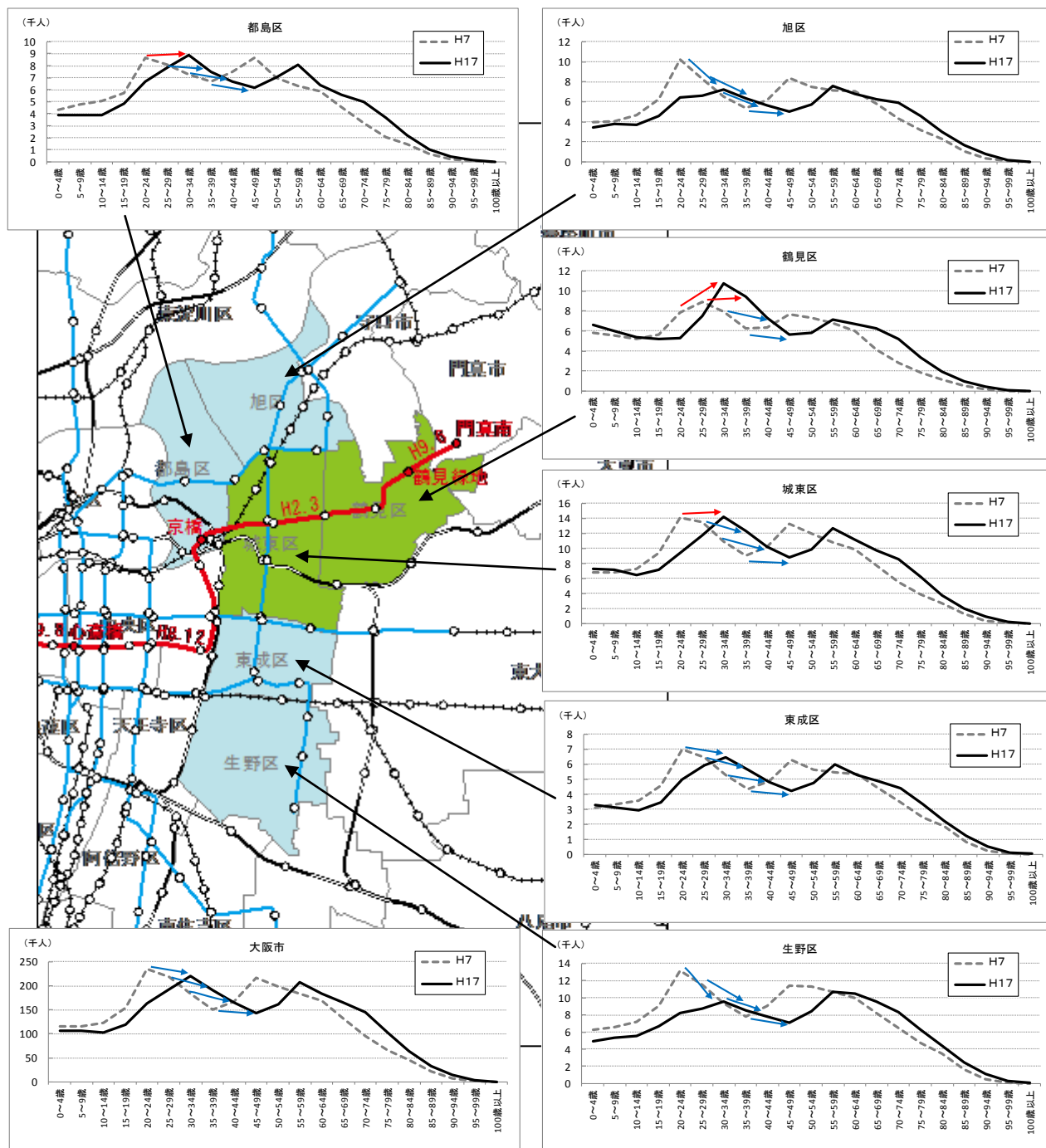


図 5-4 既設地下鉄の 500m 圏常住人口の推移

### (c) 20～30 歳代の人口の増加

沿線 2 区の人口増加が大きい平成 7 年から平成 17 年において、年齢階層別での人口を見ると、子育て層である 20 歳代～30 歳代の人口は大阪市合計で減少している一方で、鶴見区では平成 7 年時点の 20～24 歳・25～29 歳が、城東区・都島区では平成 7 年時点の 20～24 歳が増加しており、この 10 年間の間での、子育て層の転入が進んだものと考えられる。



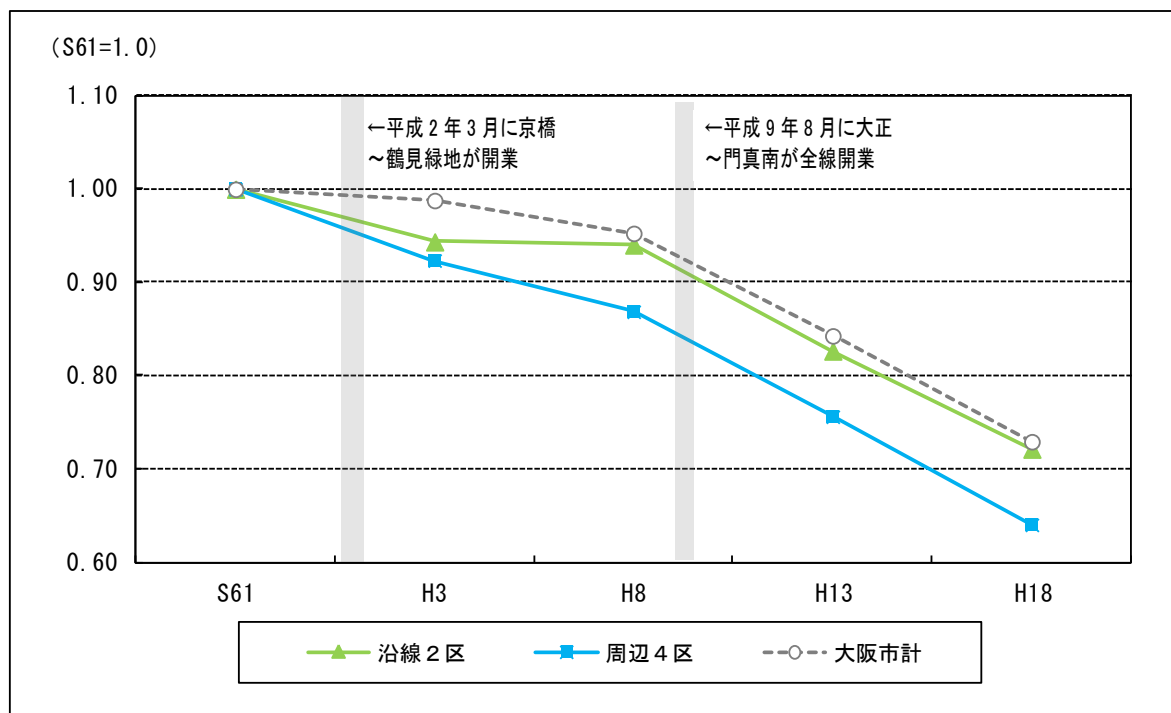
注：矢印はH7年時点での20～30代人口がH17年までの10年間でどう変化したかを示したものである。  
(赤は増加、青は減少)

図 5-5 年齢階層別の人口比較(平成 7 年→平成 17 年)

#### (d) 事業所立地への影響

事業所・企業統計調査による事業所数は、昭和 61 年以降、大阪市計で減少傾向にある。

沿線 2 区の減少は、周辺 4 区の減少と比較して小さく、また、長堀鶴見緑地線の開業直後の平成 3 年から平成 8 年にかけては、大阪市計が減少するのに対し、沿線 2 区はほぼ横ばいとなっており、長堀鶴見緑地線の整備が、事業所の立地に若干ながら影響を及ぼしていることが考えられる。



沿線 2 区：城東区・鶴見区

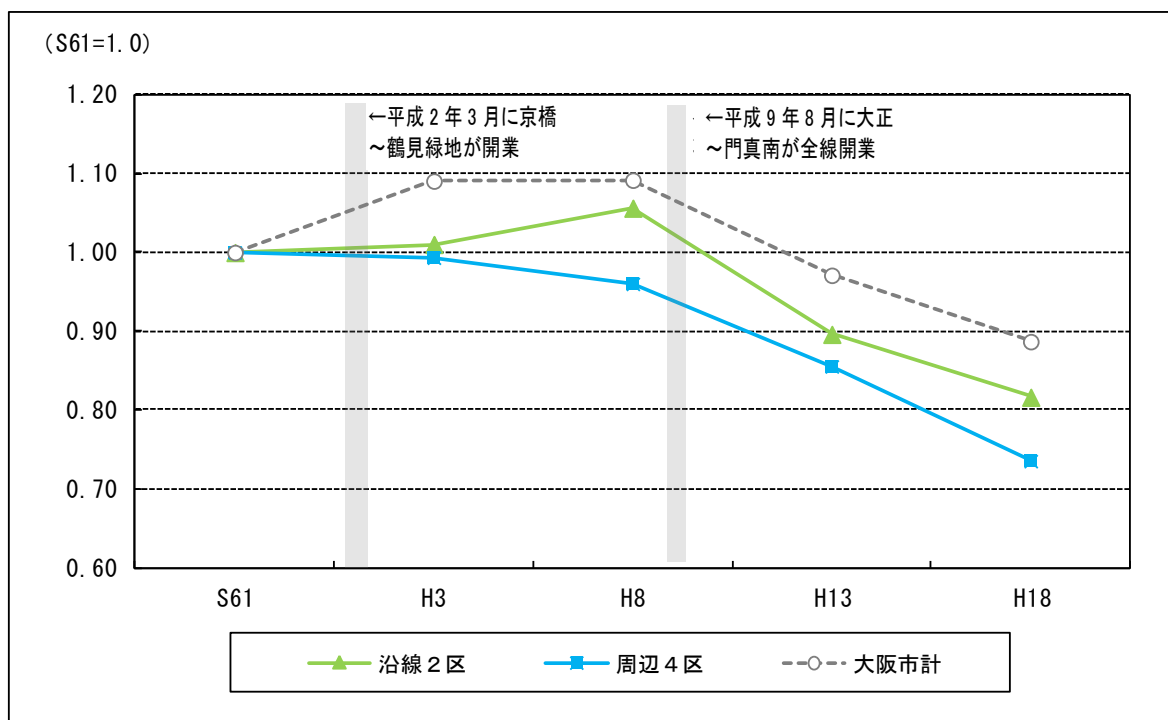
周辺 4 区：都島区・旭区・東成区・生野区

注) 数値は事業所・企業統計調査結果による

図 5-6 事業所数の推移

### (e) 従業者数の増加

事業所・企業統計調査による従業者数は、周辺４区では昭和６１年以降減少傾向にあるが、沿線２区では平成８年まで増加傾向にあり、長堀鶴見緑地線の整備が、沿線の従業人口増加に影響を及ぼしていることが考えられる。



沿線２区：城東区・鶴見区

周辺４区：都島区・旭区・東成区・生野区

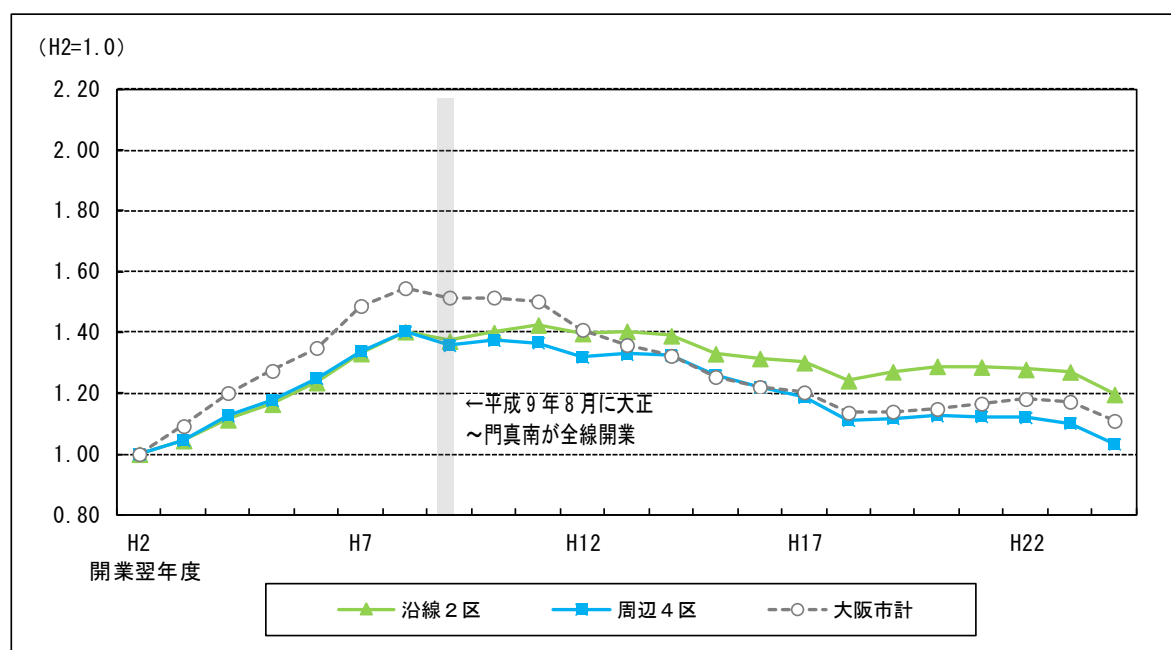
注）数値は事業所・企業統計調査結果による

図 5-7 従業者数の推移

# (f) 税収（固定資産税・都市計画税）の増加

固定資産税および都市計画税の税収の推移は、大阪市計では平成 8 年度をピークとした推移となっている。

沿線 2 区の税収（固定資産税・都市計画税）は、開業翌年度を基準としたときに、平成 8 年頃までは概ね同じ伸びを示しているが、平成 9 年度以降で徐々にその差が現れ、平成 13 年には、その伸びで大阪市計とも逆転している。これは、固定資産税等には新築住宅等への一定期間の減税措置があることから、人口増加の効果よりも、効果が遅れて発現している状況にあるものと考えられる。



沿線 2 区：城東区・鶴見区

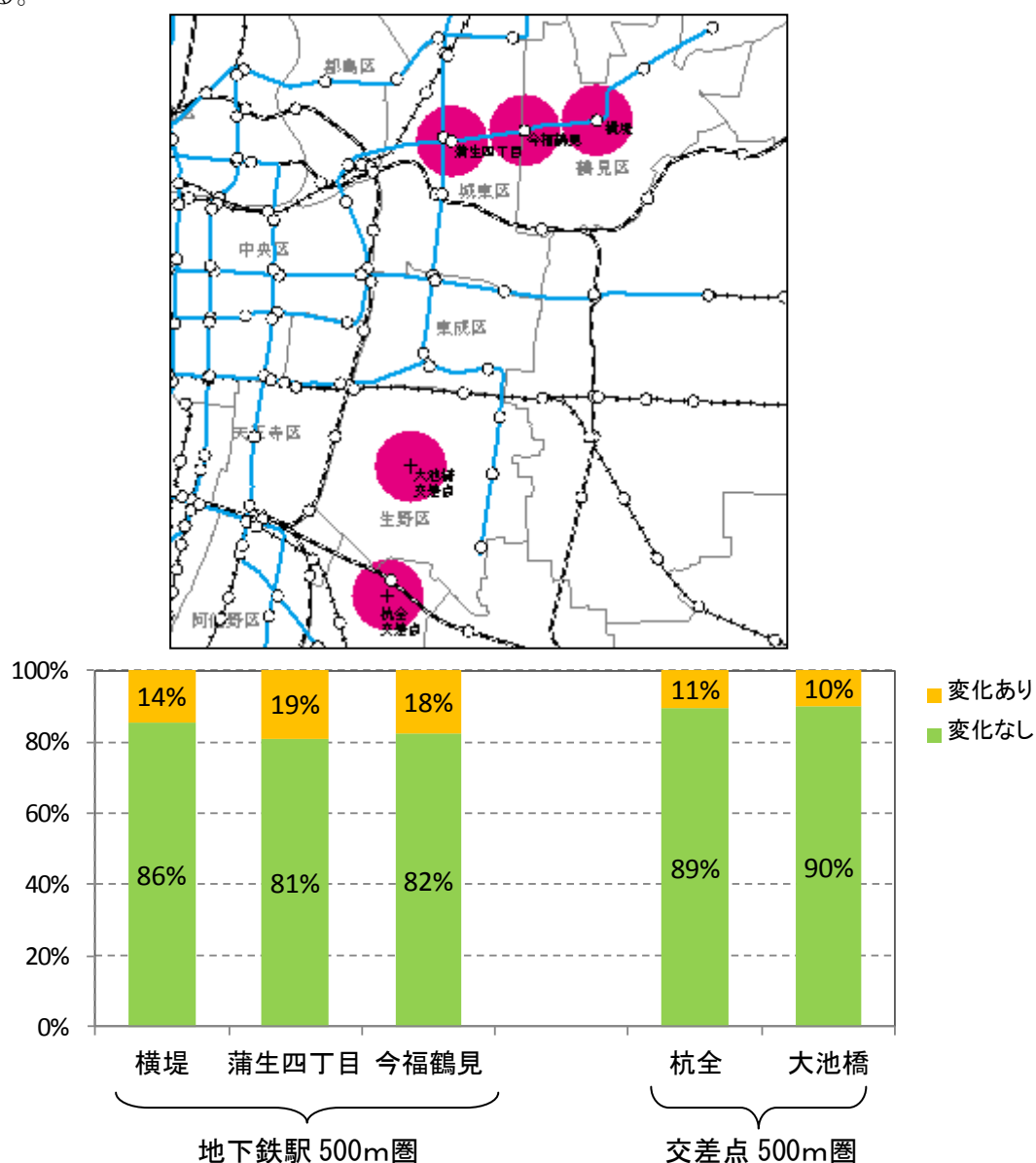
周辺 4 区：都島区・旭区・東成区・生野区

注) 数値は市税決算書による固定資産税および都市計画税の合計額の変化

図 5-8 税収(固定資産税・都市計画税)の推移

# (g) 鉄道駅周辺の土地利用の変化

平成2年に開業した地下鉄駅（横堤・蒲生四丁目・今福鶴見）の各駅 500m圏内の過去15年間の土地利用の変化と、地下鉄駅が存在しない杭全交差点・大池橋交差点の 500m圏内の同一期間の土地利用の変化を比較すると、地下鉄の駅 500m圏内では土地利用の変化が大きいことから、地下鉄の整備により、駅周辺の土地利用が活性化しているものと考えられる。

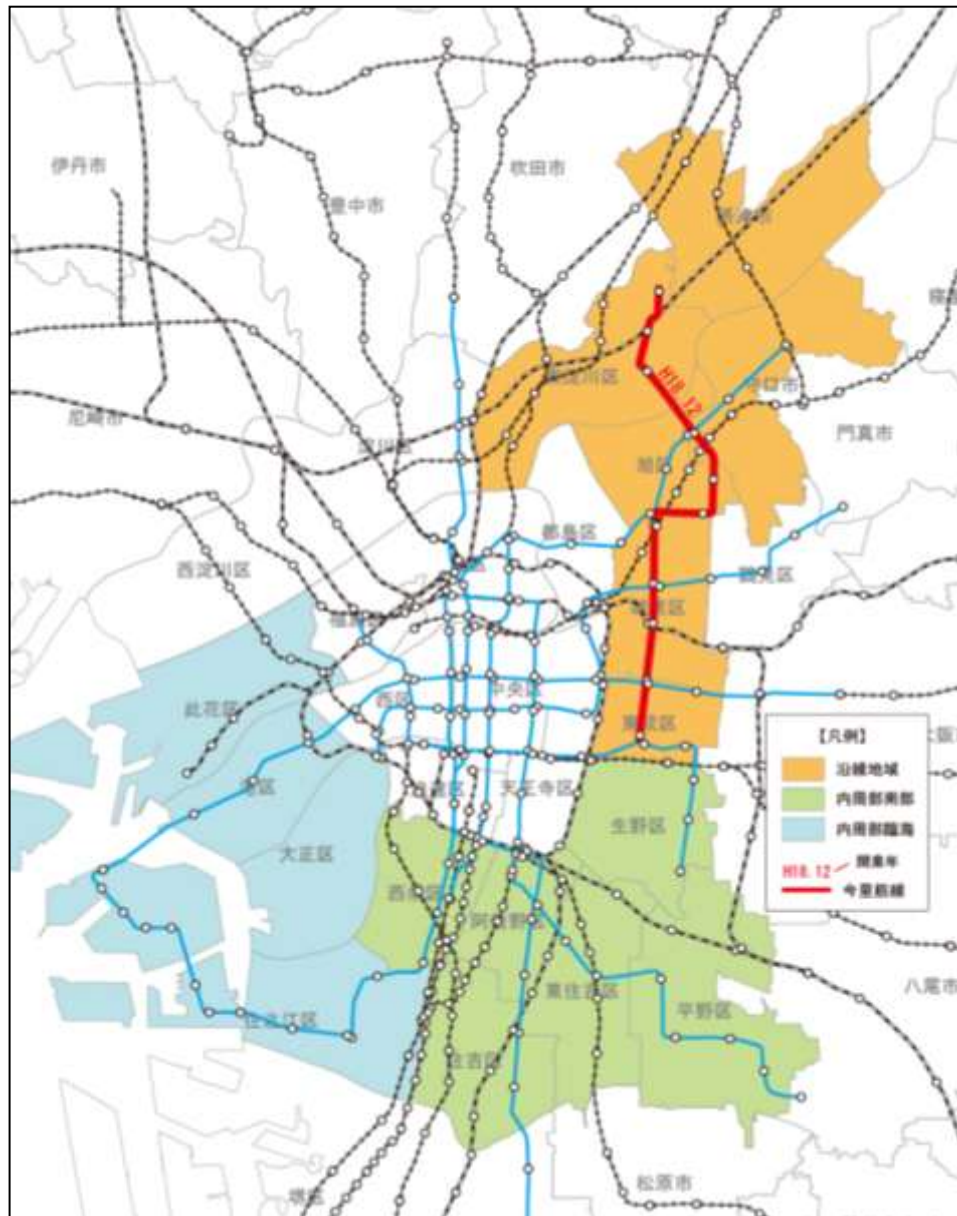


注) 平成8年～平成23年の土地利用の変化（大阪市による調査）

図 5-9 地下鉄駅および交差点 500m圏の土地利用の変化（15年前との比較）

## ② 今里筋線の整備効果

今里筋線について、沿線の4区2市と、沿線以外で同質の地域と考えられる他の大阪内周部の地域との比較により、地下鉄整備による効果を整理する。



沿線地域：東淀川区・旭区・城東区・東成区

内周部南部：生野区・西成区・阿倍野区・住吉区・東住吉区・平野区

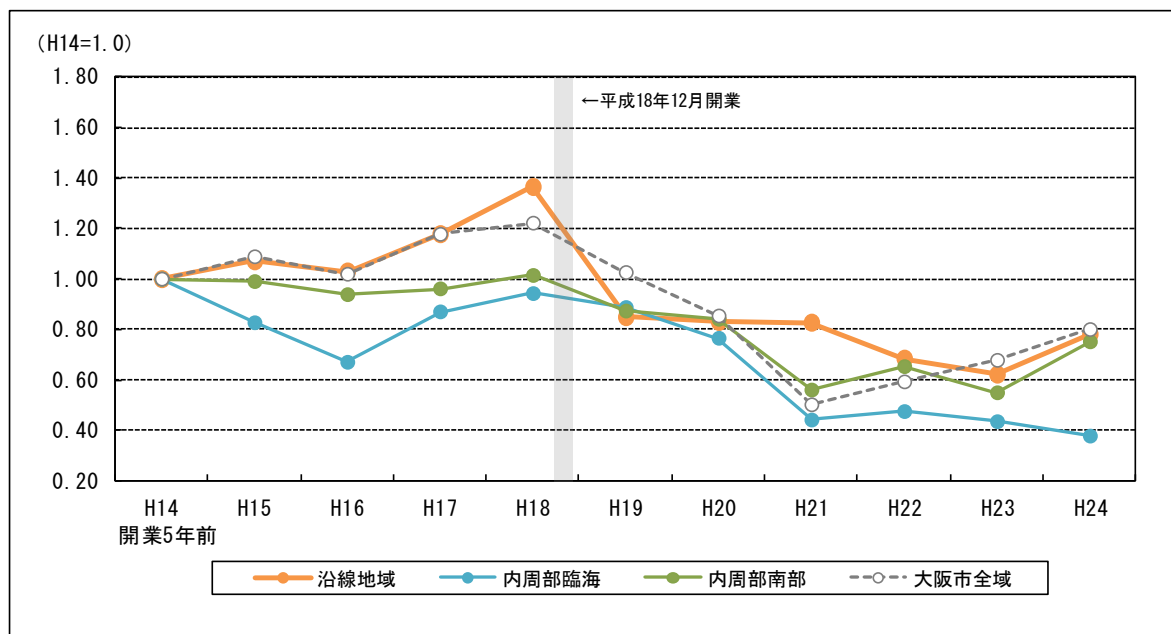
内周部臨海：此花区・港区・大正区・住之江区

注) 鶴見区は沿線500m圏内に一部が含まれるが、前述のとおり地下鉄第7号線の整備効果が含まれることから除いて集計した。

図 5-10 今里筋線の整備時期と分析対象の地域区分

### (a) 新設住宅戸数の増加

新設の住宅戸数は、今里筋線の沿線で、開業時に合わせて大きく伸びており、その後も、大阪内周部の他の地区と比べて高い位置で推移しており、今里筋線の整備が、沿線の宅地開発の促進に影響を及ぼしていると考えられる。

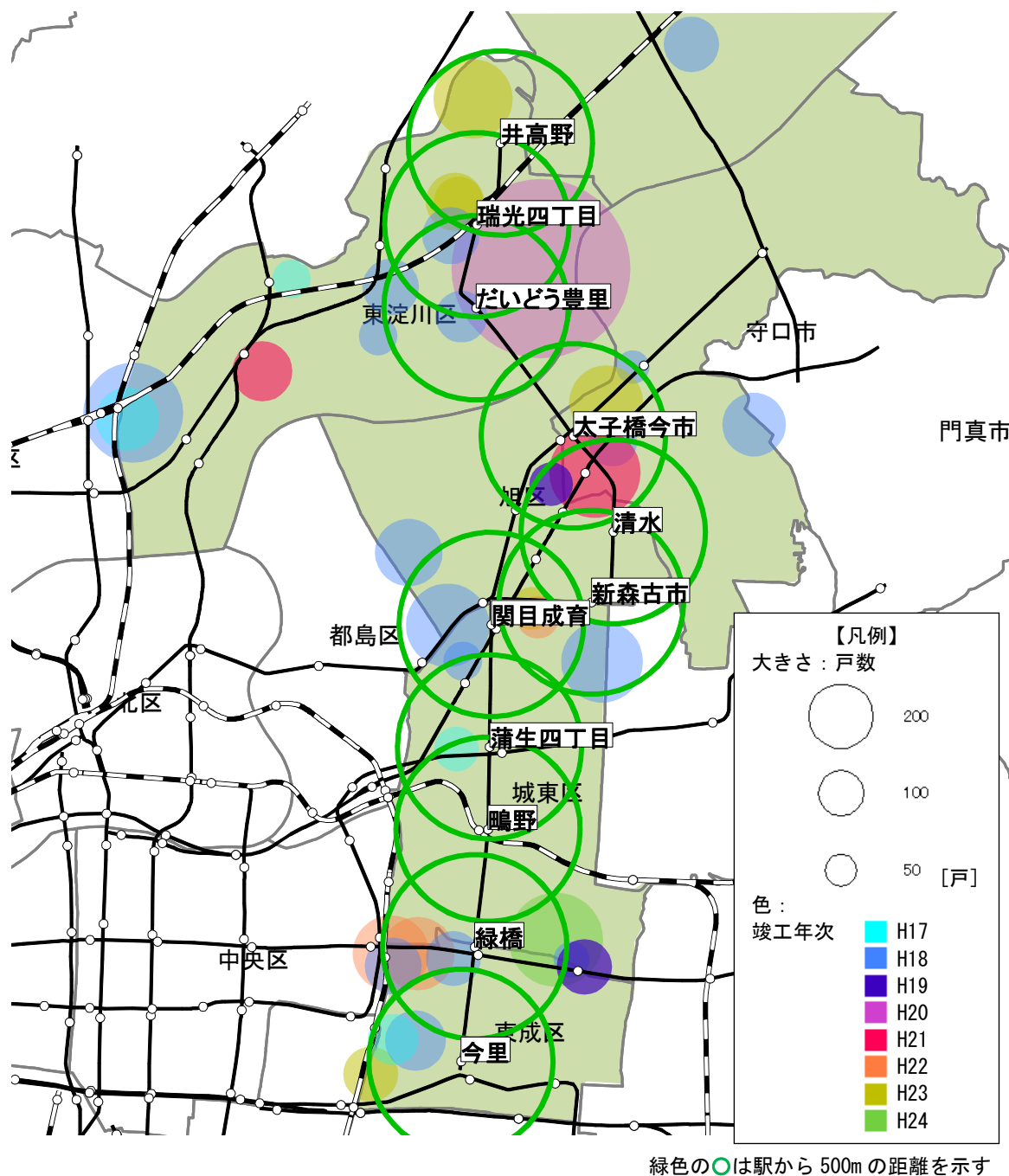


資料) 大阪市統計書・大阪府統計年鑑

図 5-11 新設住宅戸数の推移

(b) 沿線へのマンションの新設

沿線では、今里筋線が開業した平成 18 年に竣工されたマンションが最も多く、また、開業後も、マンションの新設が進んでいる。

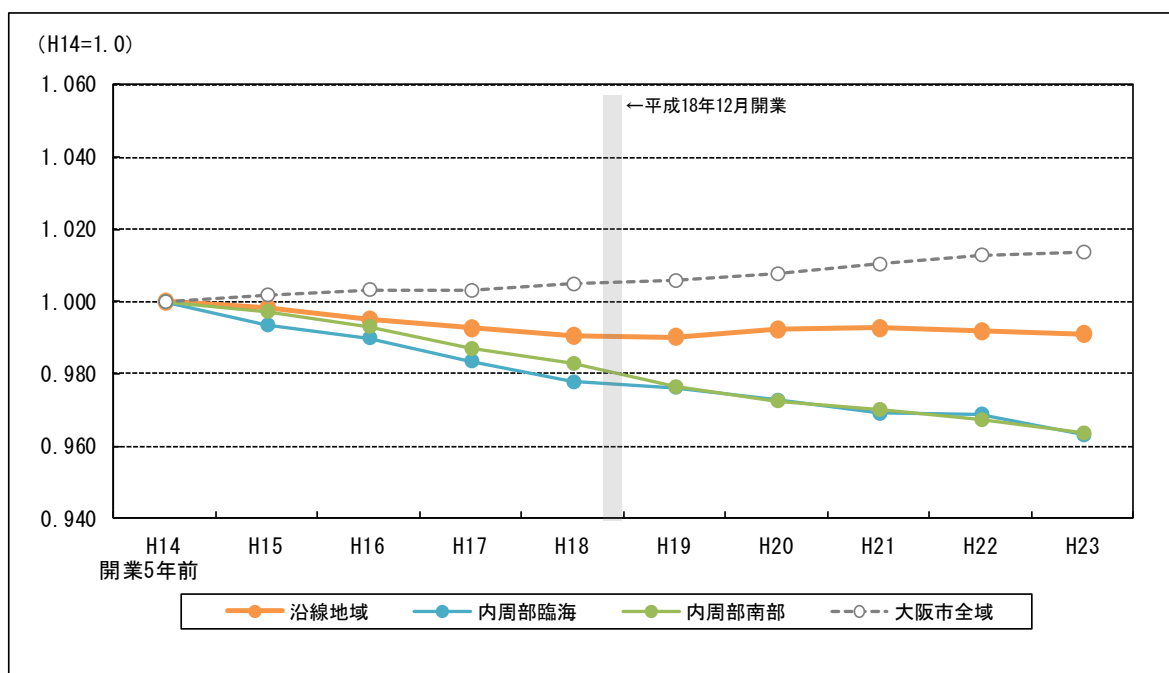


注) 全国マンション市場動向調査より、沿線 5 区 2 市を対象地域として地域内に平成 17～24 年に竣工した物件を図示

図 5-12 新設住宅戸数分布(全国マンション市場動向調査)

### (c) 沿線人口の増加

沿線の人口は、今里筋線の開業前は減少傾向にあったが、開業後には一時的ではあるが増加に転じている。またその後も内周部臨海・内周部南部と比較して高い位置で推移しており、今里筋線の整備が、沿線人口の増加に寄与しているものと考えられる。

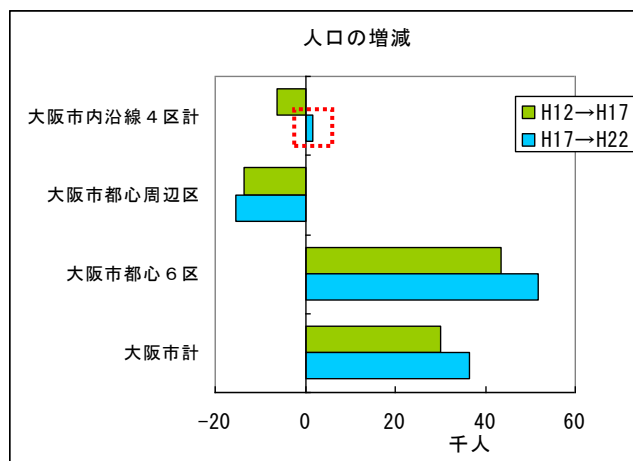


資料) 住民基本台帳人口・各年3月末時点

図 5-13 常住人口の推移

#### (d) 駅周辺の人口の増加

大阪市の人口は、平成 12～17 年、平成 17～22 年にかけて増加しているが、これは都心 6 区の人口の増加が大きいためであり、都心 6 区を除いた地域では、むしろ減少しており、一方で、今里筋線の沿線 4 区においては、平成 12 年から平成 17 年にかけて減少であったが、平成 17 年から平成 22 年にかけては増加に転じている。

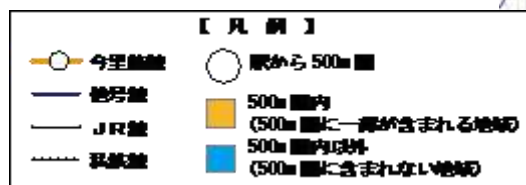
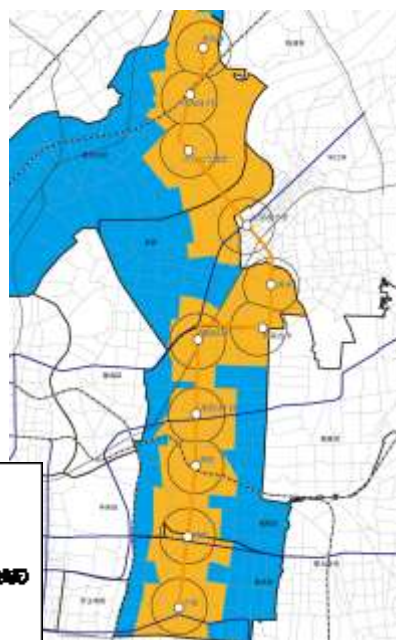
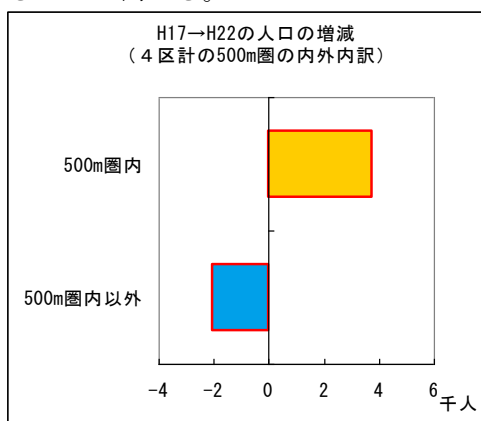


注. 大阪市内沿線 4 区…今里筋線沿線の 4 区（東淀川区、東成区、旭区、城東区）  
 大阪市都心周辺区…大阪市沿線 4 区と大阪市都心 6 区を除く 14 区  
 大阪市都心 6 区……中央区、北区、天王寺区、福島区、西区、浪速区

資料：国勢調査

図 5-14 人口の増減

さらに、平成 17～22 年の大阪市沿線 4 区の増加についても、駅から 500m 圏内では増加している一方で、500m 圏内以外では人口は減少しており、今里筋線が駅周辺への人口定着に寄与していることが伺える。

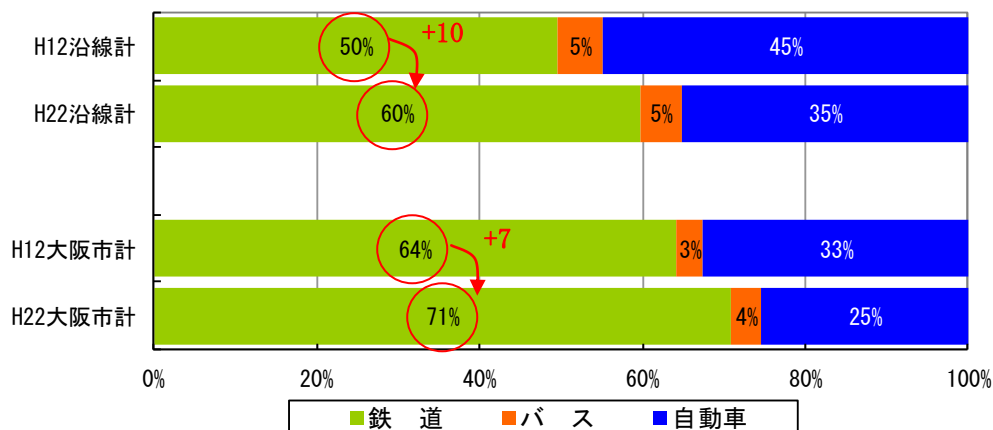


資料：国勢調査

図 5-15 沿線 500m 圏内外の人口の増減

(e) 今里筋線沿線の交通手段の変化

大阪市内の鉄道分担率は、平成 12～22 年にかけて約 7%の増加を示しているが、今里筋線の沿線においては約 10%の増加を示している。



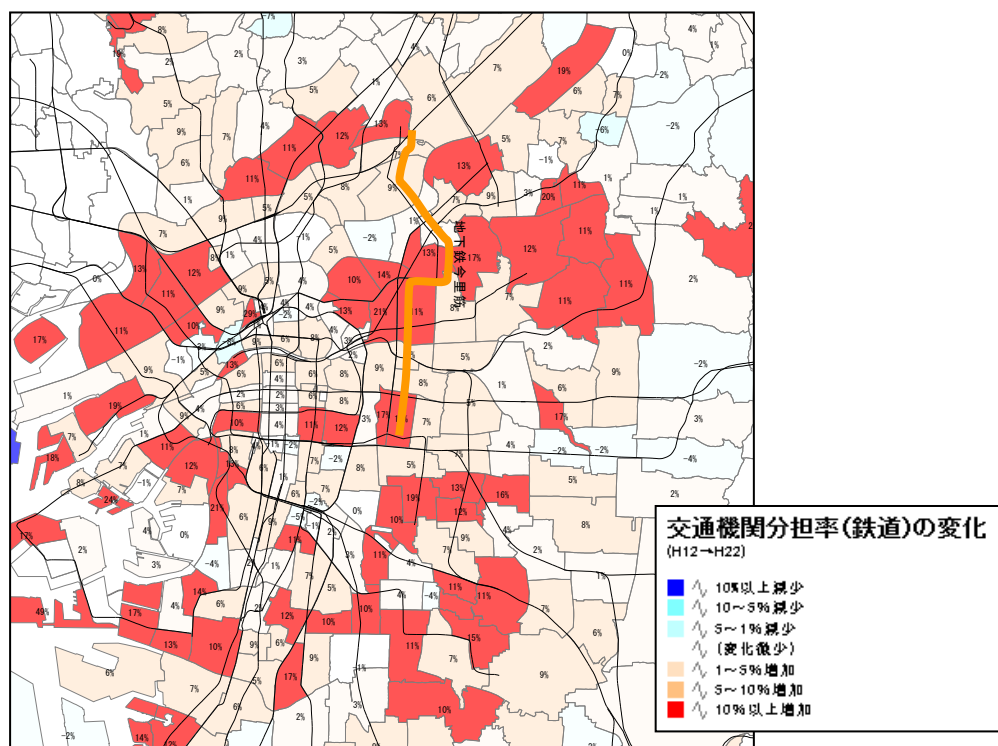
資料：H12 は、「第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査」

H22 は、「第 5 回近畿圏パーソントリップ調査」(いずれも、京阪神都市圏交通計画協議会)

(鉄道・バス・自動車を代替性のある交通機関として、これらの各分担率を集計している)

沿線計は、H22PT から今里筋線の利用圏域を分析し、その範囲を沿線としている

図 5-16 今里筋線沿線の交通機関分担率の変化(H12→H22)



資料：H12 は、「第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査」

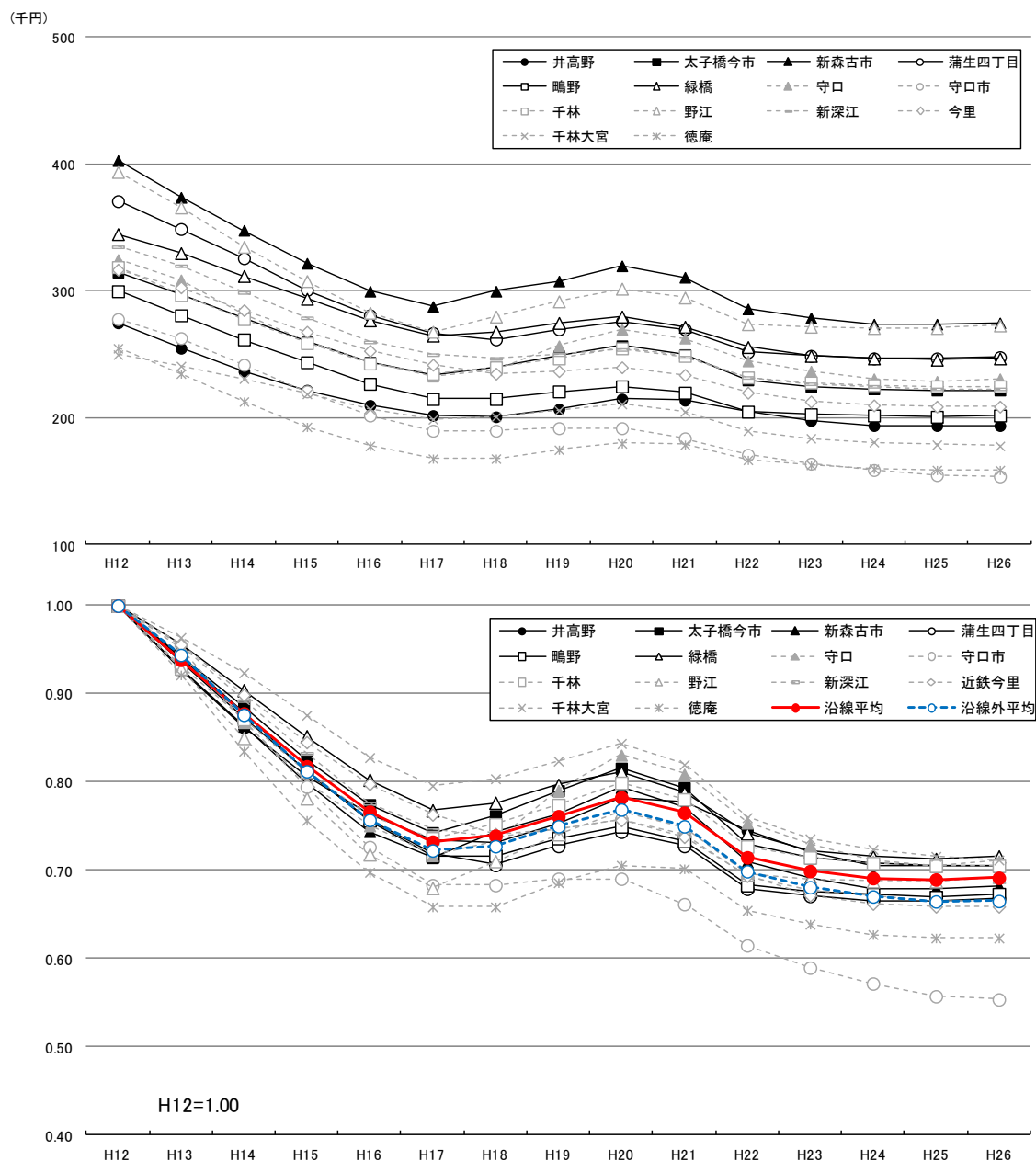
H22 は、「第 5 回近畿圏パーソントリップ調査」(いずれも、京阪神都市圏交通計画協議会)

(鉄道・バス・自動車を代替性のある交通機関として、これらを集計し、鉄道分担率を算出)

図 5-17 今里筋線周辺の鉄道分担率の変化(H12→H22)

(f) 今里筋線沿線の地価の上昇

沿線およびその周辺では、平成 18 年～20 年を除いては概ね減少傾向にある。現時点では顕著な結果にはなっていないが、沿線と周辺の沿線外の駅近辺の地価平均の推移を見ると、沿線外に比べて沿線は高い位置で推移しており、今里筋線の整備が地価への影響を及ぼしていると考えられる。



沿線：最寄り駅が今里筋線の各駅となる地価公示地点のうち、経年データが取得できる地点を整理した  
 沿線外：今里筋線と接続する路線の隣接駅のうち、以下の箇所を除いて整理した  
 （公示地点が都心 6 区内、長堀鶴見緑地線沿線、おおさか東線沿線）  
 資料：国土交通省 各年の地価公示

図 5-18 駅近辺の地価の推移(㊤実数の推移／㊦H12 からの伸び率)

(2) 地下鉄以外および他都市の整備効果

① JRおおさか東線

(a) 沿線地価の上昇

JRおおさか東線南区間の沿線の地価の変化を、開業した平成20年3月の前後で見ると、JR河内永和駅周辺で、高い地価上昇が見られる。

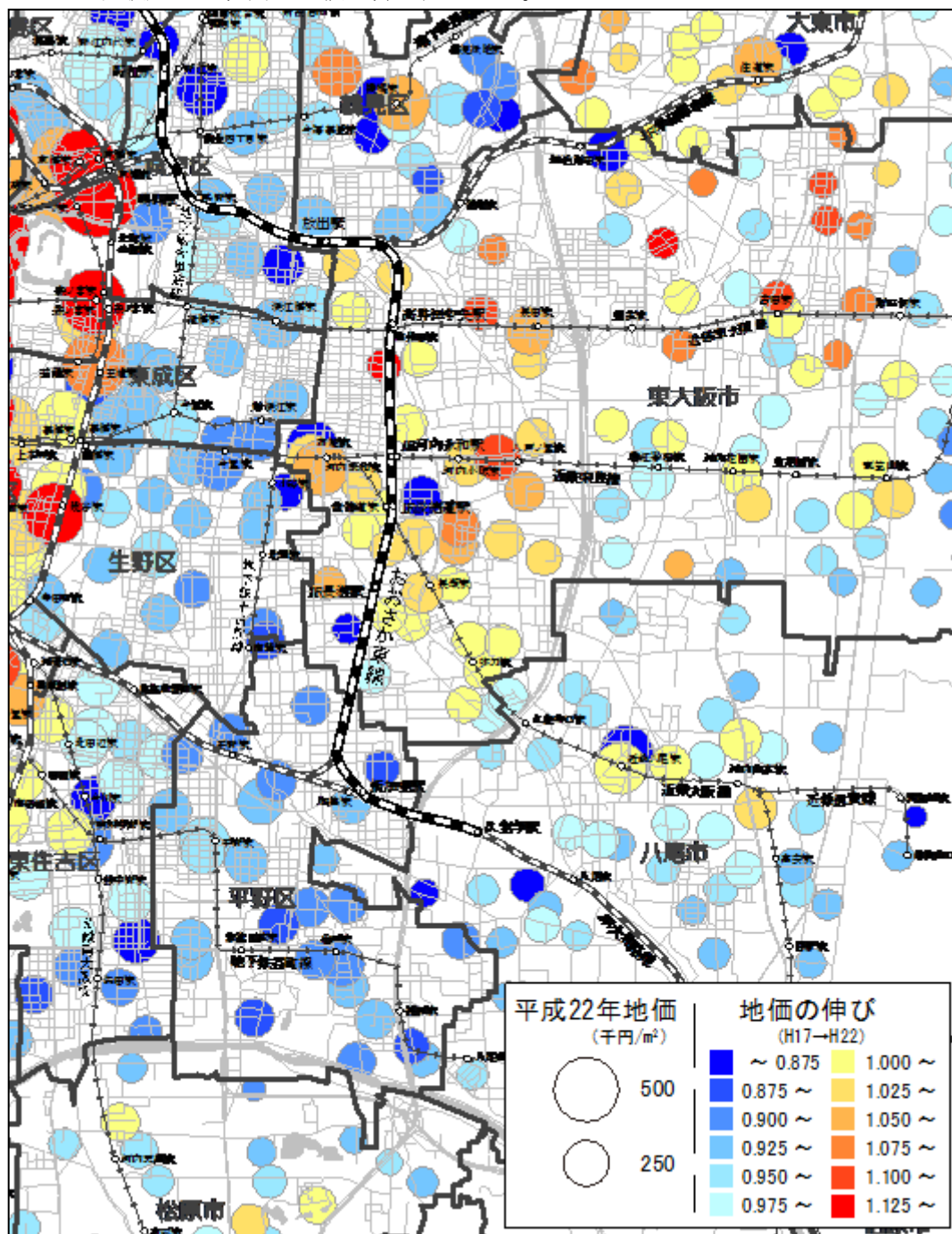


図 5-19 地価の分布

資料：地価公示

平成 12 年以降、平成 18 年まで地価の下落が続いたが、J R おおさか東線南区間沿線の地価は近鉄八尾駅近辺など周辺他路線に比べ下落率は小さい傾向にある。

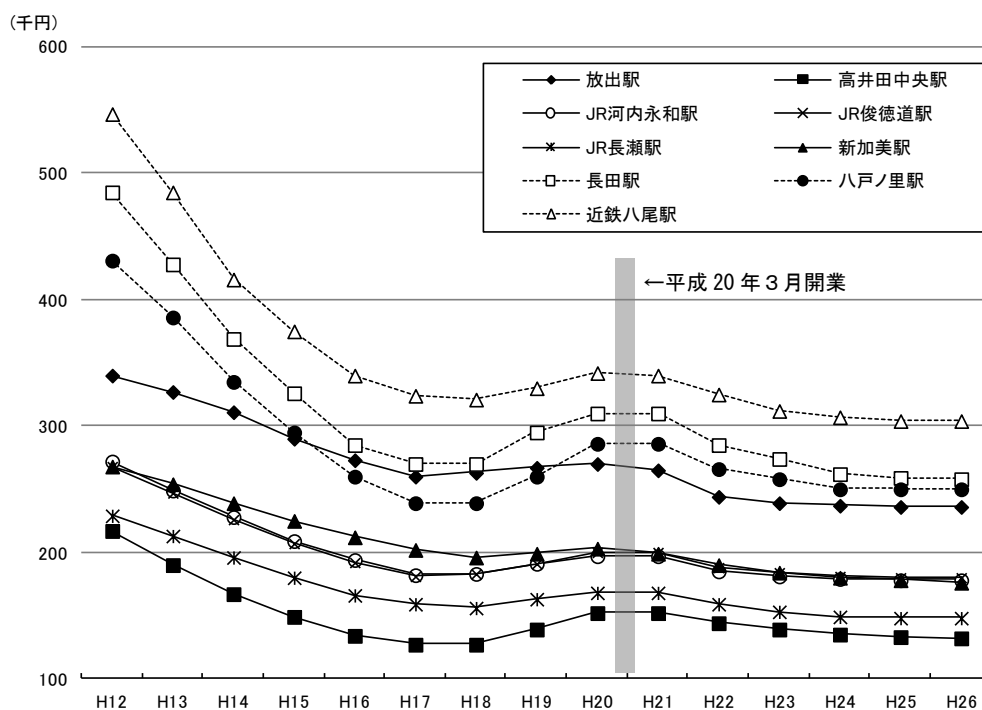


図 5-20 駅近辺の地価の推移

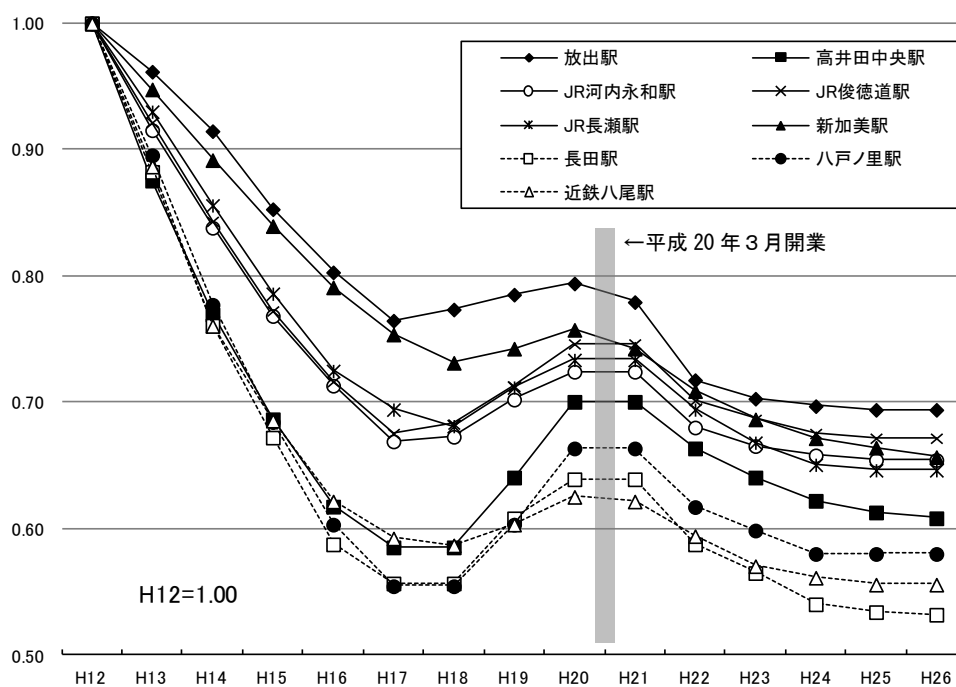
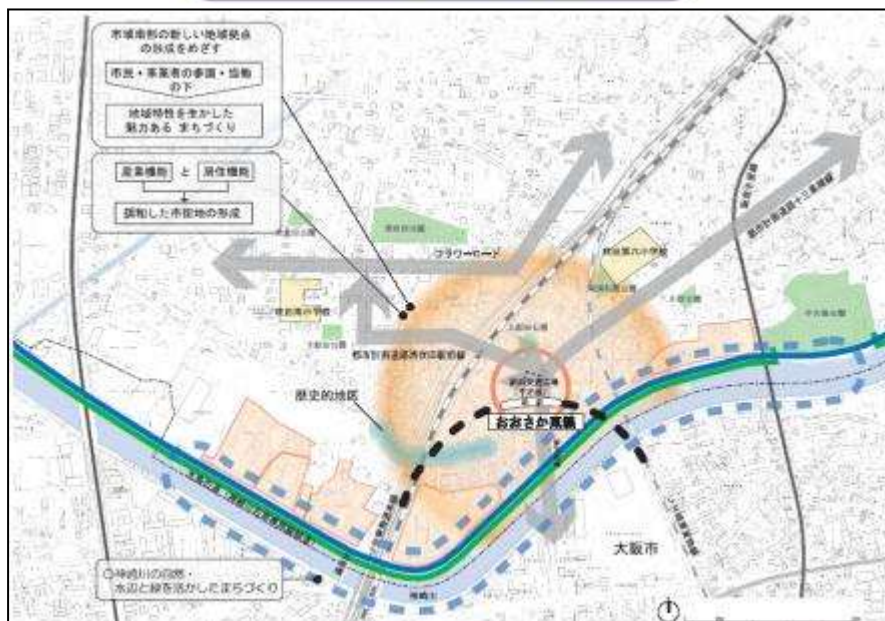


図 5-21 駅近辺の地価の推移(H12 からの伸び率)

## (b) 南吹田地域まちづくり基本計画

吹田市域においては、ＪＲおおさか東線整備による新駅設置を見据え、駅を中心とした地域を対象地域とする「南吹田地域のまちづくり基本計画」が平成 21 年 3 月に策定され、その後「南吹田駅まちづくり推進市民協議会」が発足し住民主導で新駅周辺のまちづくりの機運が高まっている。基本計画において、新駅の整備や駅前交通広場の整備に取り組むものとしている。

| 地域とともにつくる、魅力ある吹田の南の玄関口       |                         |
|------------------------------|-------------------------|
| まちの方向性                       | まちづくり方策                 |
| 人の行き来がしやすいまち                 | ①おおさか東線及び新駅の整備促進への取り組み  |
|                              | ②駅と近隣地域とをつなぐ道路計画        |
| 住んでいる人、働いている人が安心して、便利に暮らせるまち | ③駅前交通広場の整備              |
|                              | ④地域と周辺のまちをつなぐ道路の整備      |
| 花や緑がいっぱい美しいまち                | ⑤みんなが安心して歩けるまちづくり       |
|                              | ⑥駅前広場の自転車・歩行者の整備計画      |
| 地域の風土に親しむまち                  | ⑦周辺のまちとつながる道路バスの導入      |
|                              | ⑧子どもから高齢者まで誰もが使いやすい公園整備 |
| ふれあい・憩う・楽しむまち                | ⑨緑地に囲まれた商業施設、公共施設等の整備   |
|                              | ⑩安全・安心なまちづくりのためのルールづくり  |
| 働く場もある活力あふれるまち               | ⑪憩いのあるまちにするための歩道の整備     |
|                              | ⑫憩いのあるまちにするための歩道の整備     |



資料：吹田市HP（南吹田のまちづくり）（<http://www.city.suita.osaka.jp/>）

図 5-22 南吹田地域のまちづくり基本計画①と計画対象区域の上位計画・関連計画②