

令和8年6月熊取町議会定例会 請願文書表

請願第1号	主要地方道大阪和泉泉南線（都市計画道路 大阪岸和田南海線）の接合地点および一部線形の変更並びに大阪外環状線4車線化を一体とした都市機能の早期整備に関する請願
受理番号	R08熊議第000120号
受理年月日	令和8年5月25日
請願の要旨	<p>1. 主要地方道大阪和泉泉南線（都市計画道路 大阪岸和田南海線）と大阪外環状線（国道170号線）との接合部を、紺屋北交差点とすること。</p> <p>2. 接合部から東側の熊取町内における大阪外環状線（国道170号線）4車線化を、都市計画道路大阪岸和田南海線と一体的に整備すること。</p> <p>3. 以上2点につきまして、熊取町議会においてご審議のうえ、大阪府議会へ見直しを求めている。</p>
請願者の住所 及び氏名	<p>熊取町大久保東1-10-8 中川 寛</p> <p>熊取町大久保中3-13-4 衣川 幸一</p>
紹介議員氏名	<p>石井 一彰 長田 健太郎</p>
付託委員会	事業厚生常任委員会



2026年5月25日

主要地方道大阪和泉泉南線（都市計画道路 大阪岸和田南海線）の接合地点
および一部線形の変更並びに大阪外環状線4車線化を一体とした都市機能の
早期整備に関する請願

【紹介議員】

石井 一彰

長岡 健太郎

2026年5月25日


熊取町議会議長

文野 慎治 殿

主要地方道大阪和泉泉南線（都市計画道路 大阪岸和田南海線）の接合地点
および一部線形の変更並びに大阪外環状線4車線化を一体とした都市機能の
早期整備に関する請願


【請願代表者】

住所 大阪府泉南郡熊取町大久保東1-10-8

氏名 中川 寛 

住所 大阪府泉南郡熊取町大久保中3-13-4

氏名 夜川 幸一 

【請願者】 26名 

【署名者】 合計8,461名 

【請願事項】

1. 主要地方道大阪和泉泉南線（都市計画道路 大阪岸和田南海線）と大阪外環状線（国道170号線）との接合部を、紺屋北交差点とすること。
2. 接合部から東側の熊取町内における大阪外環状線（国道170号線）4車線化を、都市計画道路 大阪岸和田南海線と一体的に整備すること。
3. 以上2点につきまして、熊取町議会においてご審議のうえ、大阪府議会へ見直しを求めている。

【趣旨】

現在、大阪府は都市計画道路「大阪岸和田南海線」の第二期工事として、紺屋地区および大久保地区における用地買収を順次進めています。

しかし、この都市計画道路は、熊取町住民が日常的に利用している商業施設「じゃんぼストア熊取」（スーパーマーケット万代、ココカラファイン、セリア、エディオン等が

営業中)の平面駐車場中央を通過する計画となっています。そのため、施設内の平面駐車場 163 台のうち約 62%にあたる約 100 台分の駐車区画が失われる見込みです。さらに、施設への進入経路が複雑化することで、周辺道路における局所的な渋滞や交通事故増加のリスクが高まり、現状のように安全かつ円滑に利用できなくなることが懸念されます。

商業施設における駐車場容量や進入経路は売上と強い相関関係があり、これらの減少や複雑化は売上低下の大きな要因となります。これは商業施設開発における一般的な通念であり、すでに施設内の食品スーパーマーケット事業者からは、経営状況の大幅な悪化が予測されるため、計画どおり道路整備が進めば撤退の可能性も否定できないとの通知を受けています。

また、熊取町内の大阪外環状線(国道 170 号線)は片側 1 車線であり、熊取西交差点および熊取交差点を中心に、朝夕を中心とした慢性的な交通渋滞が発生しています。一方、大阪岸和田南海線は片側 2 車線道路として計画されており、当該道路が現行の外環状線の渋滞区間に接続された場合、交通流の集中により既存渋滞がさらに悪化することが懸念されます。

以上のことから、道路交通の円滑化と地域生活機能の維持の両立を図るため、大阪岸和田南海線と大阪外環状線との接合部を、慢性的な渋滞の起点となっている熊取交差点から少しでも距離が取れる紺屋北交差点へ変更するとともに、貝塚市境付近より接合部までの大阪外環状線 4 車線化を一体として早期整備していただくよう、熊取町から大阪府へ申し入れていただくことをお願いいたします。

【理由】

① 商業施設再開の経緯

約 14 年前の 2012 年、当該地にあった商業施設「じゃんぼスクエア熊取」は、核テナントであったマイカル(旧ニチイ)の破綻や施設設備の老朽化、さらに近隣地域への大型商業施設の相次ぐ進出を受け、事業者は施設閉鎖を決定し順次テナント契約終了に向けた交渉を進めていました。

しかし、その状況を受け、熊取町役場から「住民が買い物難民になる」「熊取町の活気が失われる」「熊取町のまちづくりのためにも必要」として、食品スーパーマーケットを核とした施設再建の要請がありました。さらに、当時の町長から直接強い要望を受けたことにより、事業者は施設再建を受け入れました。

施設再開後は、安全性と利便性が大幅に向上し、現在では熊取町住民の生活インフラとして欠かせない存在となっています。

② 都市計画道路による駐車場容量の減少とアクセス悪化

大阪岸和田南海線は、施設の平面駐車場中央を分断する形で計画されています。これにより、分断箇所だけでなく東側区画の駐車区画も利用困難となり、現在 162 台ある駐車台数は約 100 台減少する見込みです。さらに、現在北側および東側にある 2 カ所の進入出経路も利用できなくなることから、施設の利便性および安全性は著しく低下し、「出入りしやすく、止めやすい施設」という基本的な利便性が大きく損なわれることとなります。

③ 商業施設撤退への懸念

駐車場容量の減少やアクセスの複雑化は、売上低下の大きな要因となります。道路工事が着工された時点で、売上は約 30% から 40% 減少すると予想されており、これにより食品スーパーマーケット撤退の可能性が高まることが懸念されています。

さらに、スーパーマーケットの集客に依存している他テナントについても連鎖的な撤退が生じる可能性があり、商業施設全体の存続が困難になることが強く危惧されます。これに対し、「現スーパーマーケットが撤退しても別のスーパーマーケットが出店する」との意見もありますが、施設環境の悪化を理由に撤退した施設への後継スーパーマーケット誘致は容易ではありません。加えて、都市計画道路が予定どおり整備された場合、開発対象用地や立地法上必要となる駐車場台数も大幅に減少し、施設改良や再整備に必要な条件を満たせなくなります。

以上のことから、施設事業者が事業収支面から施設運営の継続が困難となることは明白な事実です。

④ 町民生活への影響

調査によると、本施設のスーパーマーケット利用者の約 73% は熊取町住民であり、施設が閉鎖された場合、特に高齢者をはじめとする買い物弱者にとって、日常の買物環境が著しく悪化することが懸念されます。その結果、「買物難民」という重大な社会問題が発生する恐れがあります。

もともと熊取町内のスーパーマーケット数は限られており、町外への消費流出にも歯止めがかかっていない状況の中で、日常利便性の高い施設の閉鎖は地域経済の縮小を加速させ、町全体の生活利便性低下を招く重大な要因となります。

さらに、施設で働く約 200 人の町民の雇用喪失や、法人町民税・固定資産税等の税収減少も、将来的な町民生活に大きな影響と負担を強いることが予想されます。

⑤ 熊取町住民の要望

本請願は、大阪岸和田南海線の整備そのものに反対するものではありません。住民生活への影響を最小限に抑えつつ、住みやすい町づくりに向けた都市基盤整備を進めていただきたいという要望です。この施設が失われれば、最も大きな影響を受けるのは事業者や行政ではなく、地域に暮らす住民自身です。

都市基盤整備と地域経済・住民生活の維持は対立するものではなく、両立を図るべき重要な政策課題です。本都市計画道路は大阪府が進める事業ではありますが、56年前の計画決定時から大きく変化した熊取町の実情を踏まえ、町民にとって最善となる政策判断を熊取町が主体的に講じていただくことを強く要望いたします。

以上