

泉佐野

データブック

20
25

2025年 株式会社情報都市 編

発行日
2025年11月

発行元
株式会社 情報都市

監修
吉田 良夫

統括
河島 光佑
福元 貴美子

調査・編集・デザイン
小森 貴登
綿田 章乃

スペシャルアドバイザー
薮日向

情報
都市



HP

note

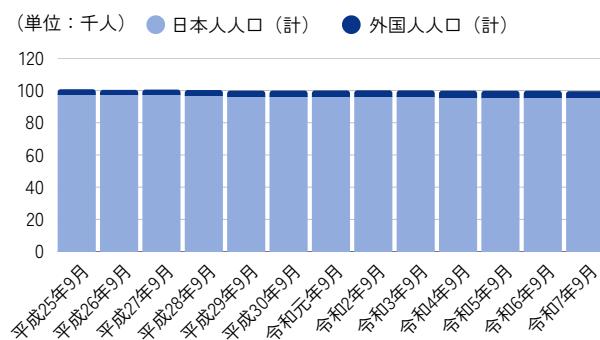
Instagram

まえがき

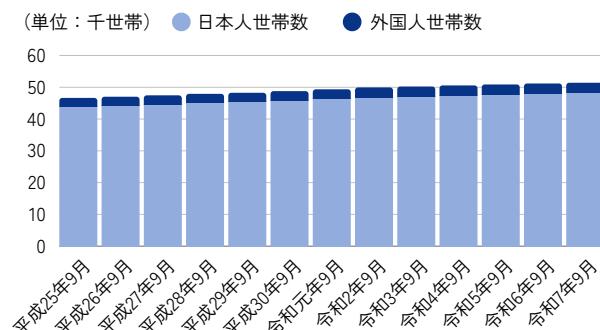
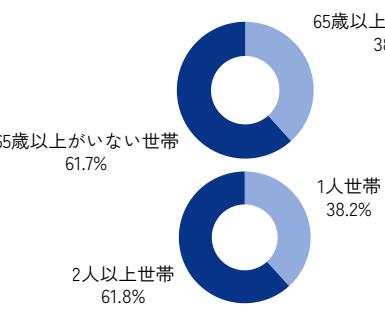
本データブックは、泉佐野市の不動産会社である株式会社情報都市が企画立案いたしました。主な事業地である泉佐野市に焦点を当て、机上及び実地調査に基づき様々な情報を数値化・体系化することで、この地域の立ち位置を深く、客観的に捉えなおすことを目的としています。泉佐野市で事業をされている方、お住まいの方、そしてその他の方々すべてにとって、本データブックが、この地域への理解を深める貴重なきっかけとなることを心より願っております。

泉佐野市の数値データ

●人口	99,585 人
内 日本人	95,365 人
外国人	4,220 人
●面積	56.51 km ²
●人口密度	1,762.25 人 / km ²
●世帯数	51,418 世帯
内 日本人世帯数	48,270 世帯
外国人世带数	3,148 世帯



引用元：泉佐野市住民基本台帳



引用元：2020年国勢調査

●産業別就業者数	全産業 52,394人
他市と比較し、大きな割合を占める3つの産業	

「運輸業・郵便業」(15.5%)

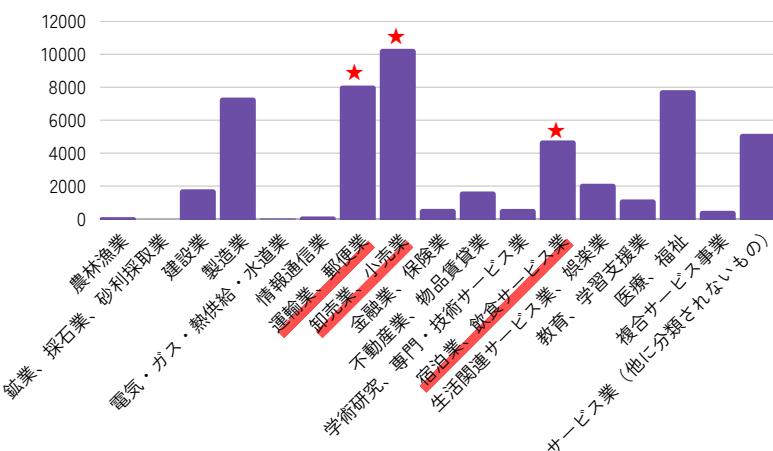
「卸売業・小売業」(19.7%)

「宿泊業・飲食サービス業」(9.1%)

空港関連ビジネス、観光客・

ビジネス客を対象とした

商業活動が活発とみられる。



引用元：2021年経済センサス活動調査一産業（大分類）別民営事業所数及び男女別従業者数

泉佐野市が持つ「3つの顔」

3つの顔が織りなすまち、泉佐野市

泉佐野市は、1つの言葉では語り尽くせない、実に多様な顔を持っています。それは地理的・歴史的背景から育まれた、それぞれに異なる魅力と役割を持つ顔です。本調査では、泉佐野市の複雑な構造を理解するため、その特徴を「国際交流・ビジネス」「居住・生活」「歴史・観光」という三つの側面から分析をしました。この多角的な視点から、市内の経済・社会活動を立体的に捉えることを試みます。



国際交流・ビジネスの顔

西日本の玄関口、関西国際空港を対岸に臨むりんくうタウン。ここは、高層ビルが立ち並び、国際会議や大規模イベントが開催されるなど、グローバルな活気に満ちています。また、食品コンビナートをはじめとする産業集積地です。国内外のビジネスパーソンが行き交う、まさに泉佐野市の経済を牽引するエリアです。

生活・居住の顔

南海電鉄とJR阪和線が市内を貫き、大阪都心部へのスムーズなアクセスを提供しています。泉佐野駅や日根野駅といった主要駅を中心広がる住宅地には、スーパー・マーケットや病院、学校といった生活基盤が整い、約10万人の市民の穏やかな日常が営まれています。通勤・通学の拠点であると同時に、地域コミュニティが息づく、暮らしの中心地です。

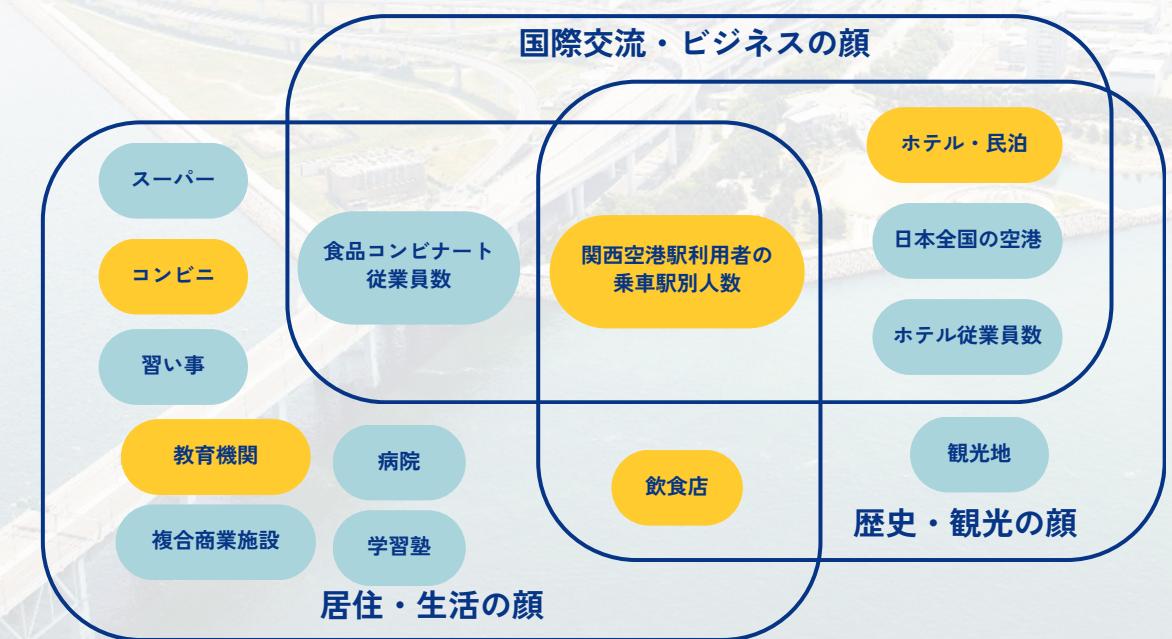


歴史・観光の顔

市の南部には豊かな自然と歴史が調和する、静かで趣のある空間が広がります。日本遺産に認定された中世の荘園「日根荘」の歴史を今に伝え、葛城山系の麓にある犬鳴山温泉郷は、訪れる人々に癒しと安らぎを与えます。都会の喧騒から離れ、ゆったりとした時間を過ごせる、市のもう一つの魅力的な顔です。

調査項目

- 1 関西空港駅利用者の動向分析-----4
- 2 ホテル・民泊の収容数調査-----8
- 3 飲食店の実地調査-----12
- 4 コンビニエンスストアの立地調査-----16
- 5 子育て世代の視点で見る教育機関-----20



1 関西空港駅利用者の動向分析

国際交流・ビジネスの顔

生活・居住の顔

歴史・観光の顔

1

データで読み解く、関西空港への玄関口

泉佐野市にとって、関西国際空港は単なる近隣施設ではなく、経済や市民生活に深く結びついて存在しています。特に近年、関西国際空港は国際線エリアの大幅拡張など、盛り上がりを見せています。この関西国際空港で働く人々は、一体どこから通っているのでしょうか？その疑問を解き明かすため、「令和3年近畿圏パーソントリップ調査」のデータを使用し、データ分析を通じて迫りました。「近畿圏パーソントリップ調査」とは、京阪神都市圏交通計画協議会が10年ごとに実施しているもので、地域別・交通手段別に交通実態を把握することを目的としています。今回は「乗降駅データ」に着目し、関西空港駅で降車している人がどの駅から乗車しているかを地図に可視化しました。図1に示す赤い円に書かれた数字は、関西空港駅で降車した人の乗車駅別の人数を表しています。

※表示されている人数は、調査結果から統計的に推計された母集団ベースの数値であり、実際の利用者数そのものではありません。乗車人数が記載されていない駅でも実際には関西空港駅利用者が存在する可能性があります。

泉佐野市内的主要出発駅トップ3

図1より、泉佐野市内から関西国際空港へ向かう人々が多く乗車している駅が読み取れます。

①泉佐野駅（601人/日）：市の中心、乗り換えの拠点

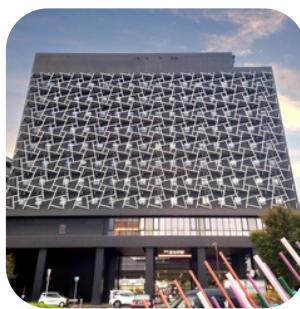
特急停車駅でもある泉佐野駅が最多なのは、市の中心駅としての役割を明確に示しています。広範囲の住宅地から人々が集まり、空港線へ乗り換える、まさに「ハブ駅」としての機能がうかがえます。

②りんくうタウン駅（405人/日）：ビジネスと観光の玄関口

利用者は、周辺の住民よりも、駅直結の商業施設やホテル、国際会議場などを訪れるビジネス客や観光客が中心と考えられます。市の「国際交流・ビジネスの顔」を象徴すると言えるでしょう。

③井原里駅（209人/日）：暮らしの中から世界へ

3位の井原里駅は、急行や特急が停車しない小さな駅です。井原里駅周辺は古くからの住宅密集地であり、市民の日々の暮らしの中から空港へ向かう姿がこの数字に表れています。



泉佐野駅
(南海本線)



りんくうタウン駅
(南海本線・JR阪和線)



井原里駅
(南海本線)

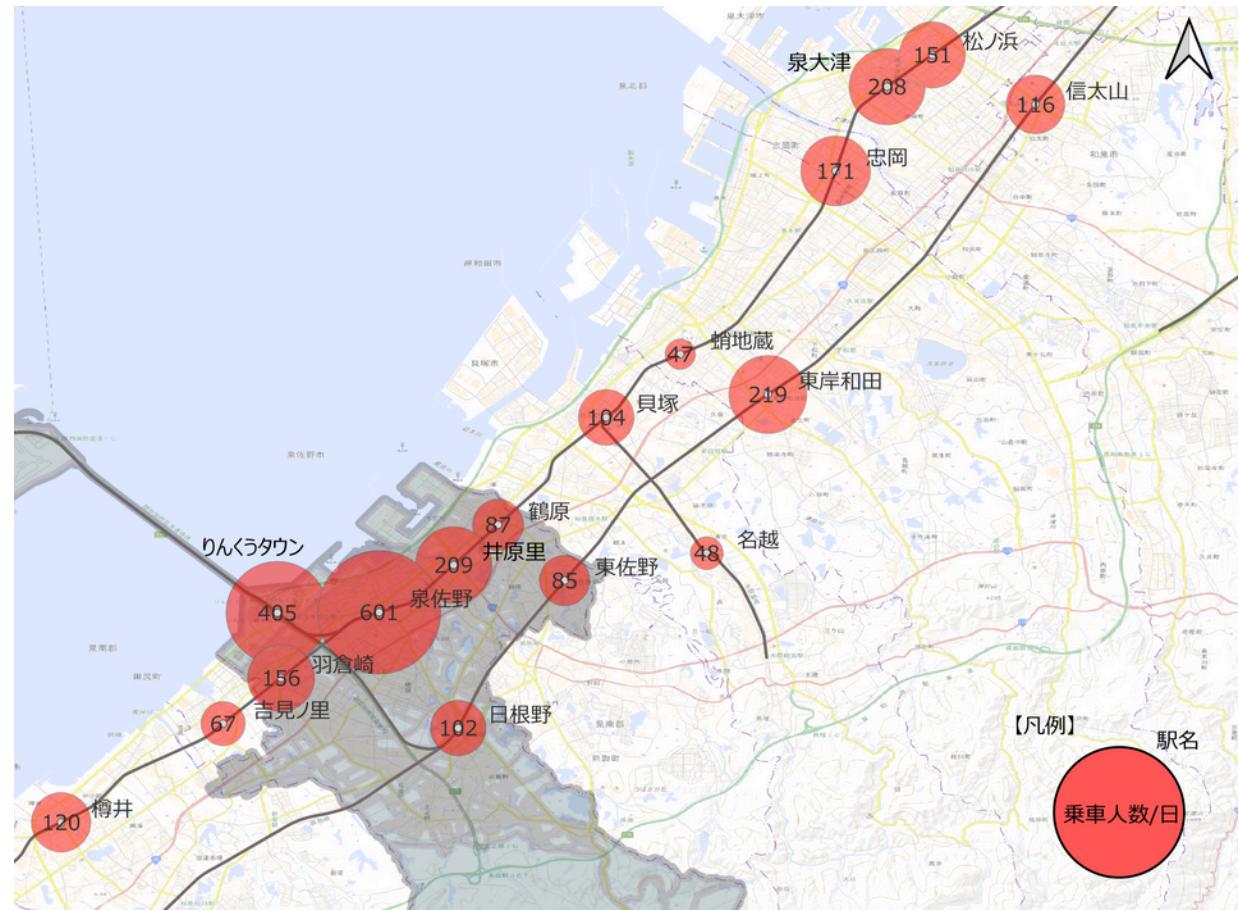


図1 関西空港駅利用者の乗車駅別人数データ（松ノ浜駅以南）

なぜ南海沿線からの乗車人数が多いのか

関西空港駅の利用者のうち、南海電鉄の駅から乗車する人が、JR西日本の駅から乗車する人より三倍以上多いということがわかりました。関西空港駅は南海電鉄とJR西日本の共同使用駅で、どちらの沿線からも空港へのアクセスに大きな差はありません。それにもかかわらず、なぜこれほど大きな差が生まれるのでしょうか。その答えは、次のページで示す「沿線の人口分布」に理由がありそうです。



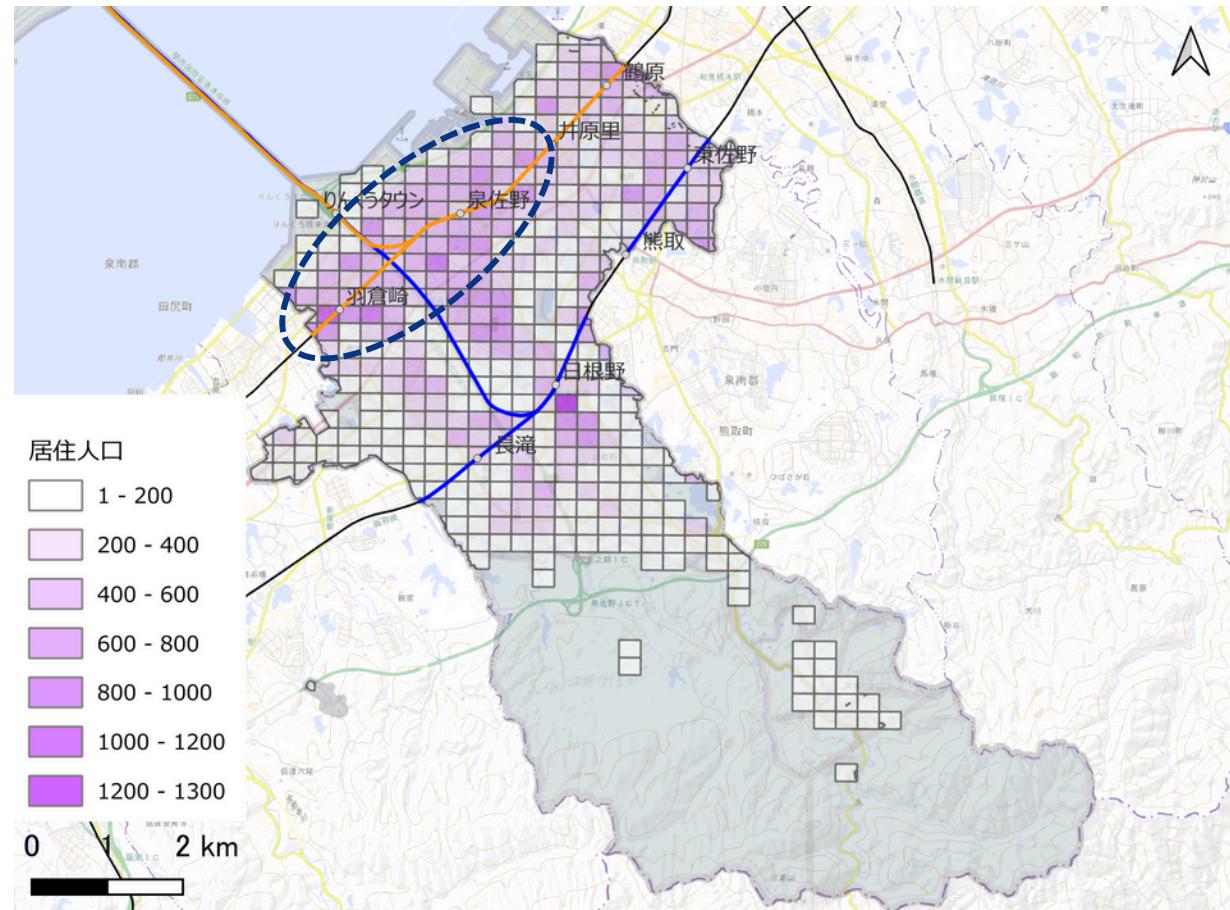


図2 泉佐野市内の居住人口分布図（全世代）

地図が語る「鉄道利用の偏り」の理由

この地図は、泉佐野市の夜間人口分布と鉄道路線を重ね合わせたものです。オレンジ色の線は泉佐野市内の南海線、青色は泉佐野市内のJR線を表しています（泉佐野市外はいずれも黒線）。一目見てわかるように、人口は市の西側、すなわち南海本線沿線に帯状に集中しています。これは、古くから漁業や商業で栄えた歴史を背景に、南海電鉄の開通とともに市街地が形成されてきた、まちの成り立ちそのものを表しています。

一方で、JR阪和線沿線は、比較的穏やかな人口密度となっています。この人口分布の明確な偏りこそが、関西空港駅への鉄道利用において南海電鉄が圧倒的に多くなる最大の要因なのです。市民の多くが南海沿線に住んでいるため、空港へ向かう際に自然と南海電鉄を選択するのは、ごく当然の結果と言えるでしょう。

情報
都市

2 ホテル・民宿の宿泊容量調査

関西国際空港の「お膝元」である泉佐野市において、宿泊産業は市の「国際交流・ビジネスの顔」を支える重要な要素です。インバウンド需要の高まりとともに、多様な携帯の宿泊施設が生まれており、宿泊施設の数と、実際に人々を収容できる部屋の数の両面から、その実態を分析しました。

宿泊施設の分布に見る二極化

泉佐野市内の宿泊施設（ホテル・貸別荘・ゲストハウス・旅館など）の分布を見ると、宿泊施設は南海電鉄沿線、特に泉佐野駅周辺に集中していることがわかります。

中でも「貸別荘・ゲストハウス」の数が際立って多く、これは関西空港を利用する団体客やファミリー層の利用が多いこと、また、既存の住宅を活用した民泊が、南海沿線の住宅地に多く存在する実態を反映しています。

一方、JR沿線や市の内陸部、山間部の歴史観光エリアには、比較的施設数が少ないという二極化の傾向が見られます。

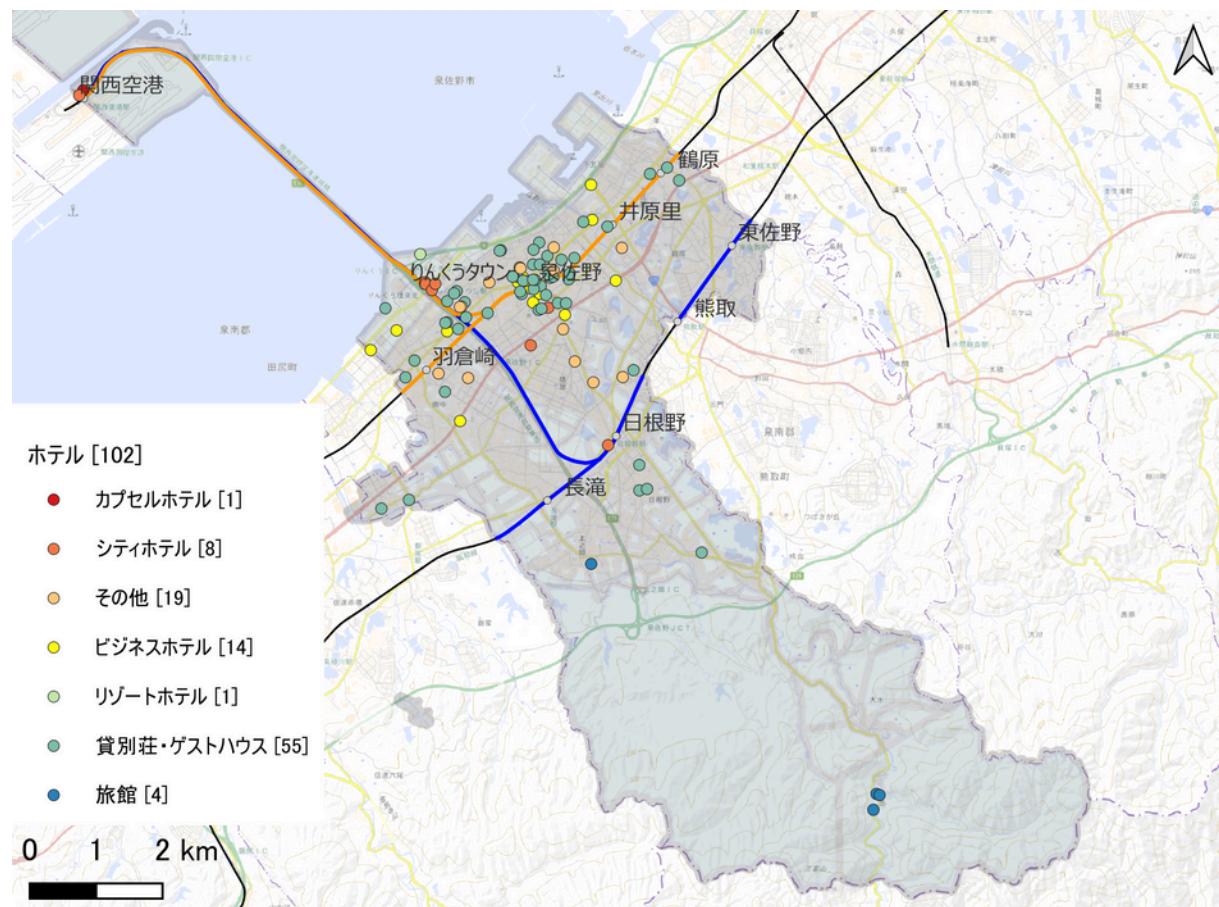


図3 泉佐野市内の宿泊施設位置図

- 国際交流・ビジネスの顔
- 歴史・観光の顔

2

宿泊容量の分析：大型施設が担う国際交流の拠点

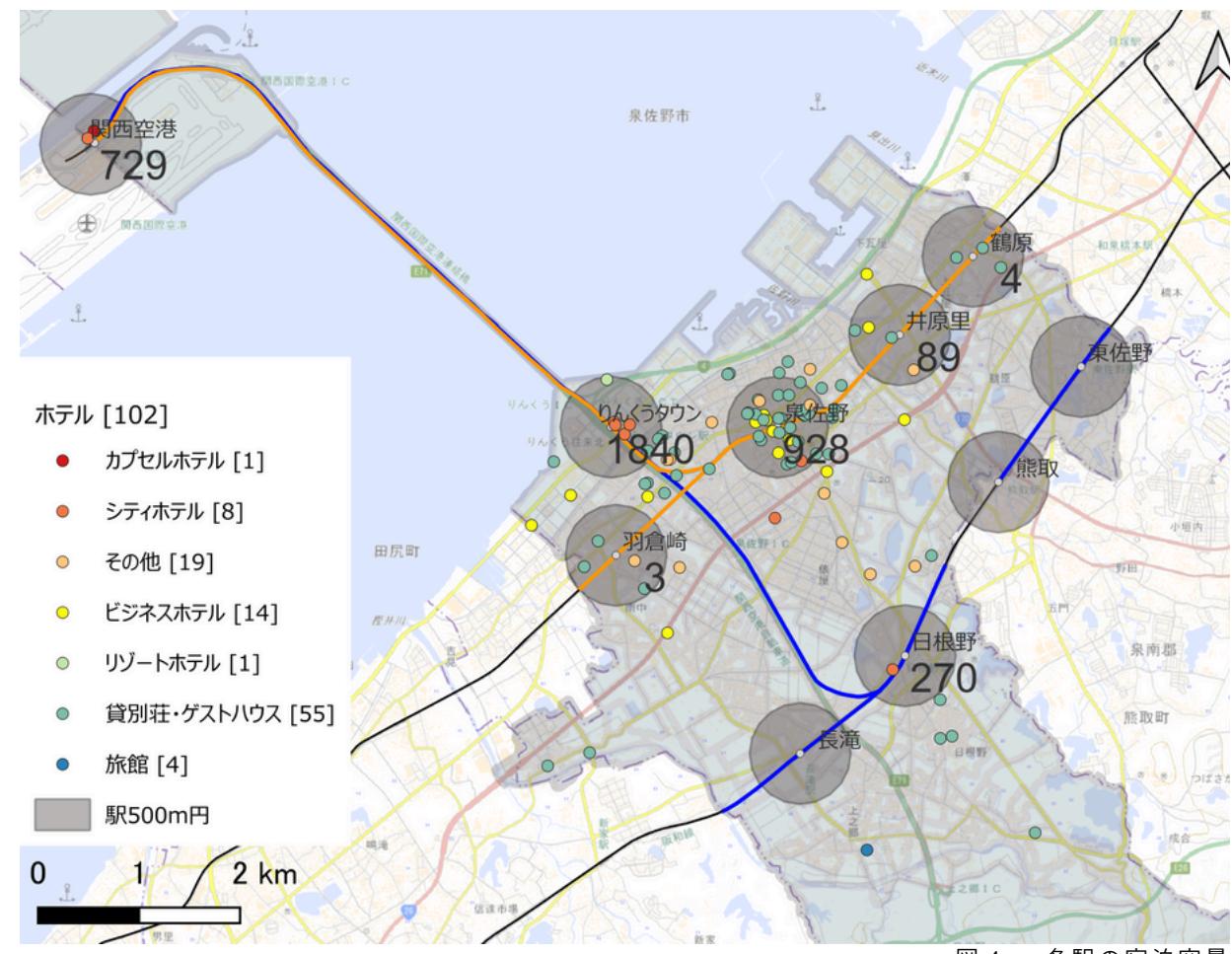


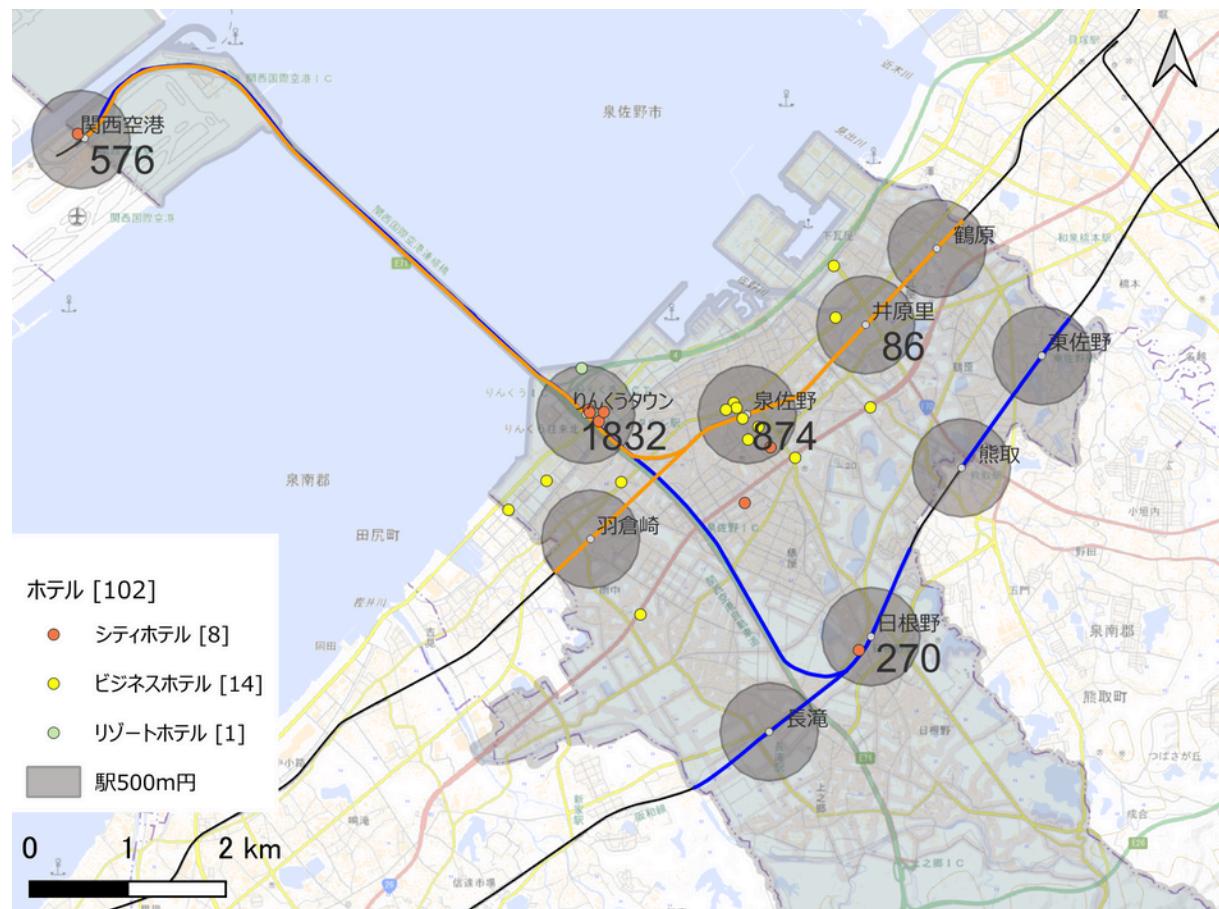
図4 各駅の宿泊容量

駅名	宿泊容量	特徴的な施設
りんくうタウン駅	1,840室	OMO関西空港 by 星野リゾート、関西エアポートワシントンホテル
泉佐野駅	928室	貸別荘・ゲストハウスを含む多様な施設が集積
関西空港駅	729室	駅直結の大型ホテル
日根野駅	270室	大阪関西エアポートホテルなど

施設の数ではなく、各駅周辺（半径500m圏内）の総部屋数（宿泊容量）を比較すると宿泊産業の構造がより明確になります。りんくうタウン駅が1,840室と圧倒的な宿泊容量を持ち、泉佐野市の宿泊産業の中心地であることがわかります。ここは、OMO関西空港by星野リゾートやスターゲイトホテル関西エアポートなど、大型シティホテルが集中しているエリアであり、「国際交流・ビジネスの顔」としての機能の核を担っています。また、日根野駅は施設の数は少ないものの、大型ホテルである大阪関西エアポートホテル（270室）の存在により、総部屋数では市内4位にランクしています。

シティ・ビジネスホテルの戦略的な配置

貸別荘・ゲストハウスをのぞきシティホテル、ビジネスホテル、リゾートホテルといった本格的なホテル群のみに着目すると、その立地はさらに戦略的な意図が見えてきます。



情報
都市

大型シティホテルはりんくうタウン駅や関西空港駅といった国際交流の最前線に集中する一方で、ビジネスホテルは国道沿いや湾岸沿いなど、車でのアクセスが良いロードサイドにも多く立地しています。これは、空港利用者だけでなく、沿岸部の工業地帯やビジネスエリアで働く人々あるいは、車で移動する通過交通の需要をターゲットにしていることが読み取れます。



3 飲食店の実地調査

泉佐野駅前エリアの「時間差」社会

泉佐野駅は、南海電鉄の特急停車駅であり、関西国際空港への乗り換え拠点でもあることから、朝から深夜まで多様な人々が行き交います。まさに泉佐野市の「国際交流・ビジネス」と「居住・生活」の機能が交差する結節点と言えます。そのため、駅周辺の飲食店街は、時間帯によってその「顔」を大きく変え、多様な人々の需要にきめ細かく対応しています。

ここでは、泉佐野駅から半径400m圏内（徒歩約5分）にある飲食店を分析し、一日の時間の流れと共に駅前エリアの風景がどのように変化するのかを詳細に読み解きます。

営業時間帯の推移と立地の傾向

泉佐野駅から半径400m圏内にある飲食店は全183店舗で、最も店舗が集中しているのは101m～200mのエリアです（84店舗）。これは、駅舎やロータリーといった構造物が占める0～100mのエリアを避け、人々が駅から足を伸ばしやすい、駅に近接した「グルメ回廊」を形成していることを示しています。

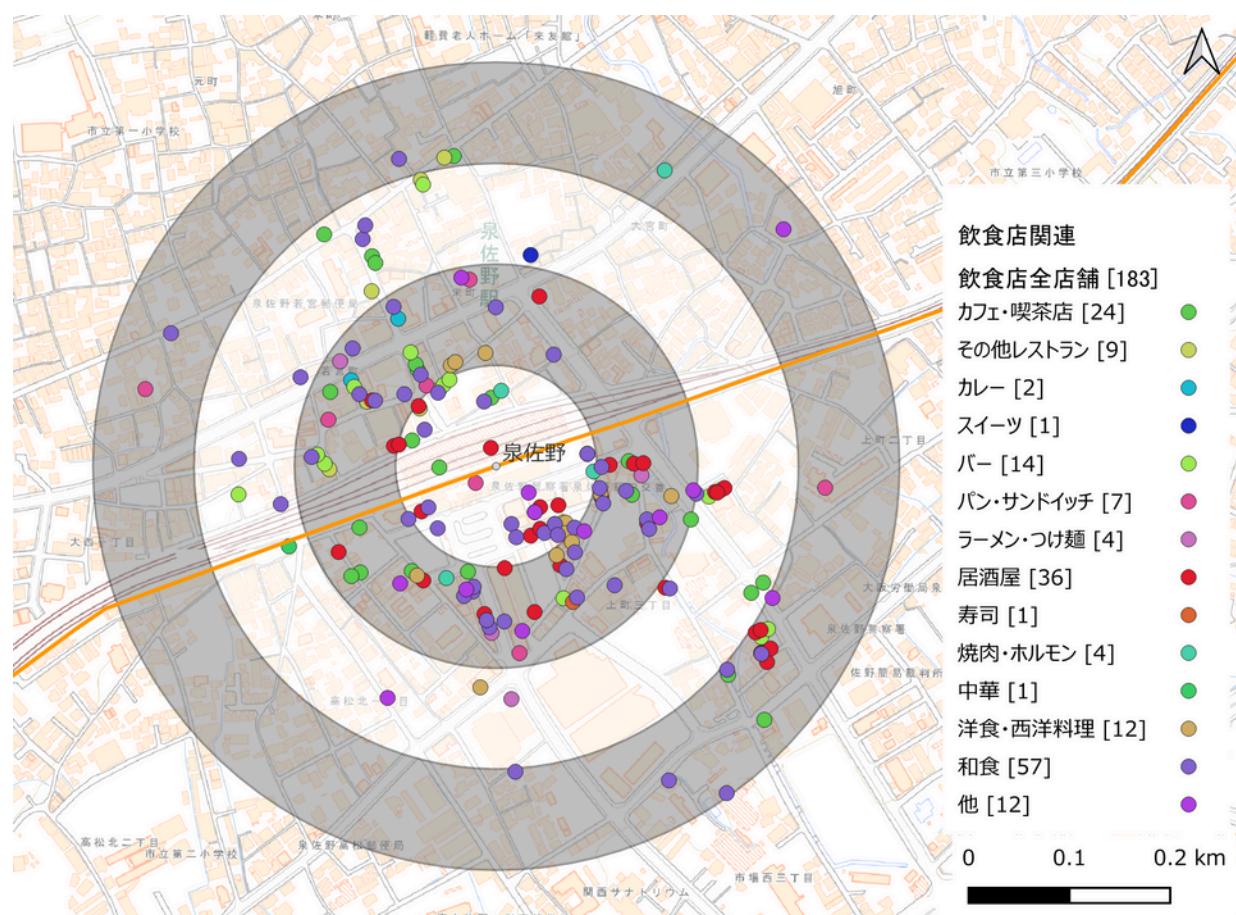
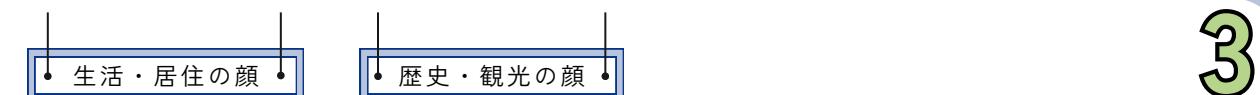


図6 泉佐野駅から半径400m圏内にある飲食店



朝の顔：通勤・通学の動線に沿った需要

朝の時間帯に営業している店舗は主に、通勤・通学客の「クイックな飲食」の需要に答える形で立地しています。

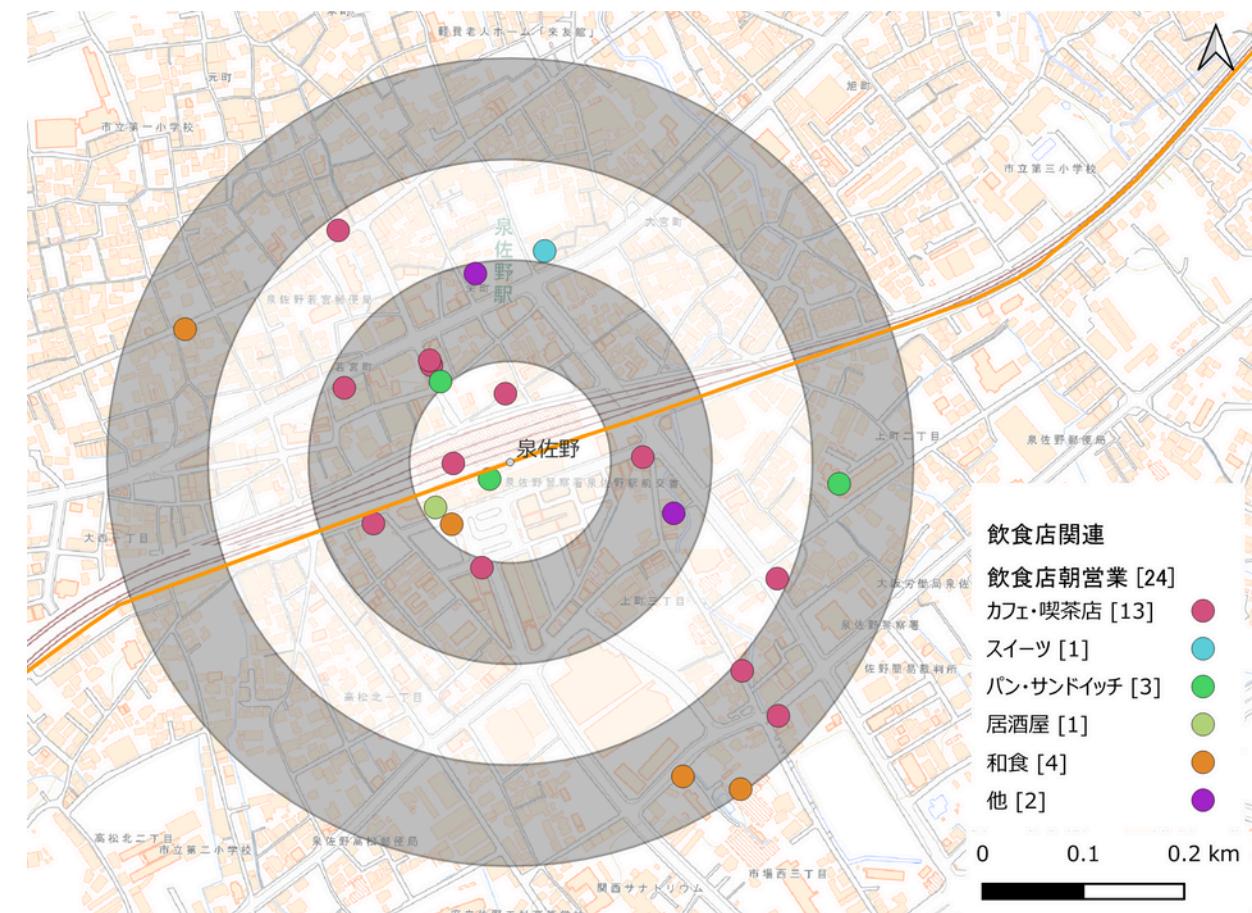


図7 泉佐野駅から半径400m圏内にある飲食店（朝営業）

「カフェ・喫茶店」や「パン・サンドイッチ」といった軽食を提供する業態の店舗に顕著な地域差が見られます。特に駅の南西側には朝営業している店舗がほとんどありません。この偏りは、朝の駅利用者の主要な動線と深く関連しています。駅の東側にはバスロータリーがあり、バス利用者や東側の住宅地からの歩行者が多く通るため、朝の利用者が使用している「主要な動線上」に集中していると考えられます。



昼の顔：ビジネスと生活の需要の交差点

昼の時間帯に営業する飲食店は、朝に比べて大きく増加し、その種類も多様になります。
(全店舗の約40%が営業)

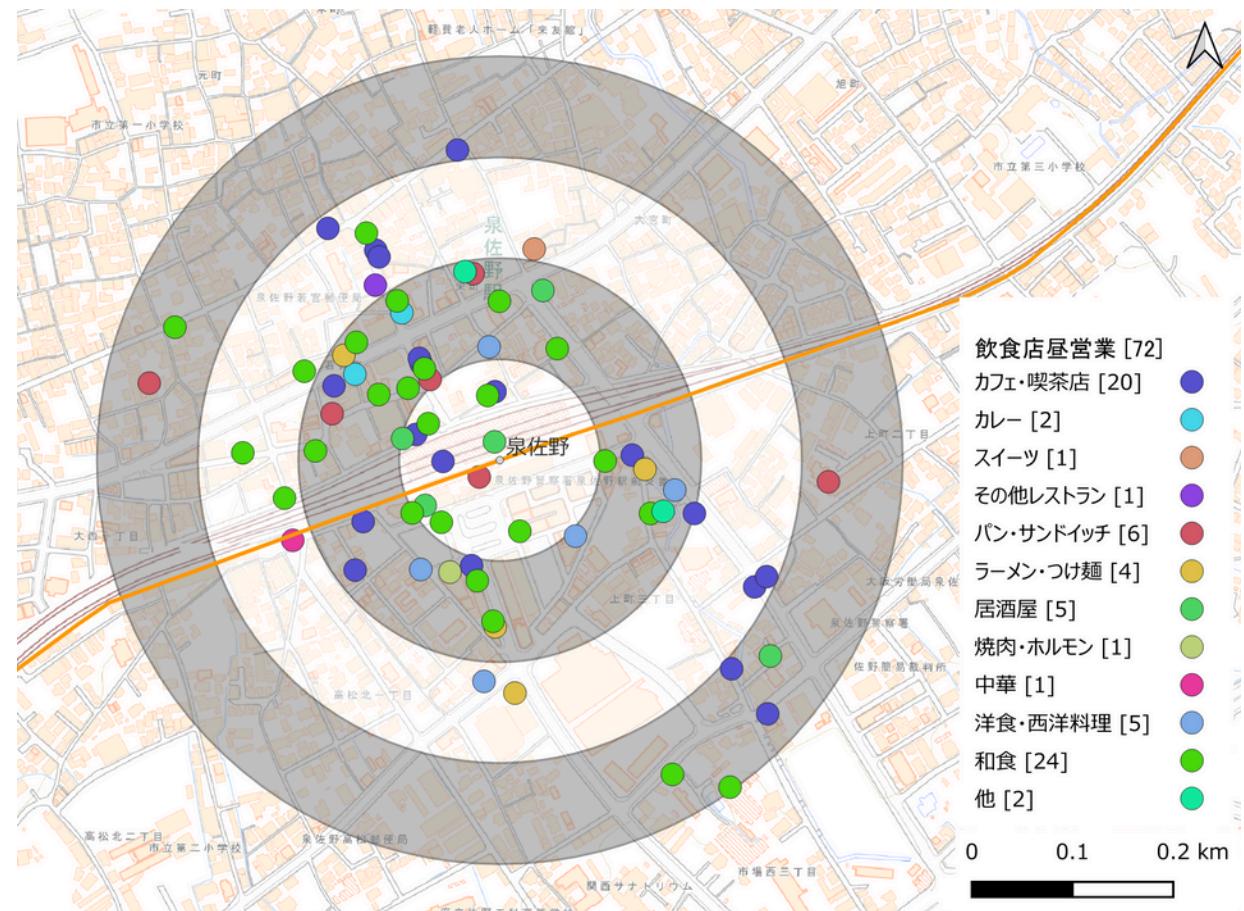


図8 泉佐野駅から半径400m圏内にある飲食店（昼営業）

店舗は駅に近接したエリアに加え、北西方向および南東方向といった、駅から少し離れたエリアにも多く存在しています。これは、駅利用者だけでなく、周辺のオフィスや商業施設に勤める人々のビジネスランチ需要や、駅周辺の住宅地から来る地元住民の生活需要といった、複数の需要層が交差するエリアへと商圈が拡大していることを示しています。多様な客層が交わる昼食時は、泉佐野駅前の商業的な活気がもっとも高まる時間帯です。

夜の顔：居酒屋が集積する社交の場

夜の営業（全店舗の約75%が営業）は昼よりもさらに店舗数が増加します。特に居酒屋やバーの営業が増えることで、駅周辺は仕事終わりの人々や宿泊客の社交の場へと一変します。

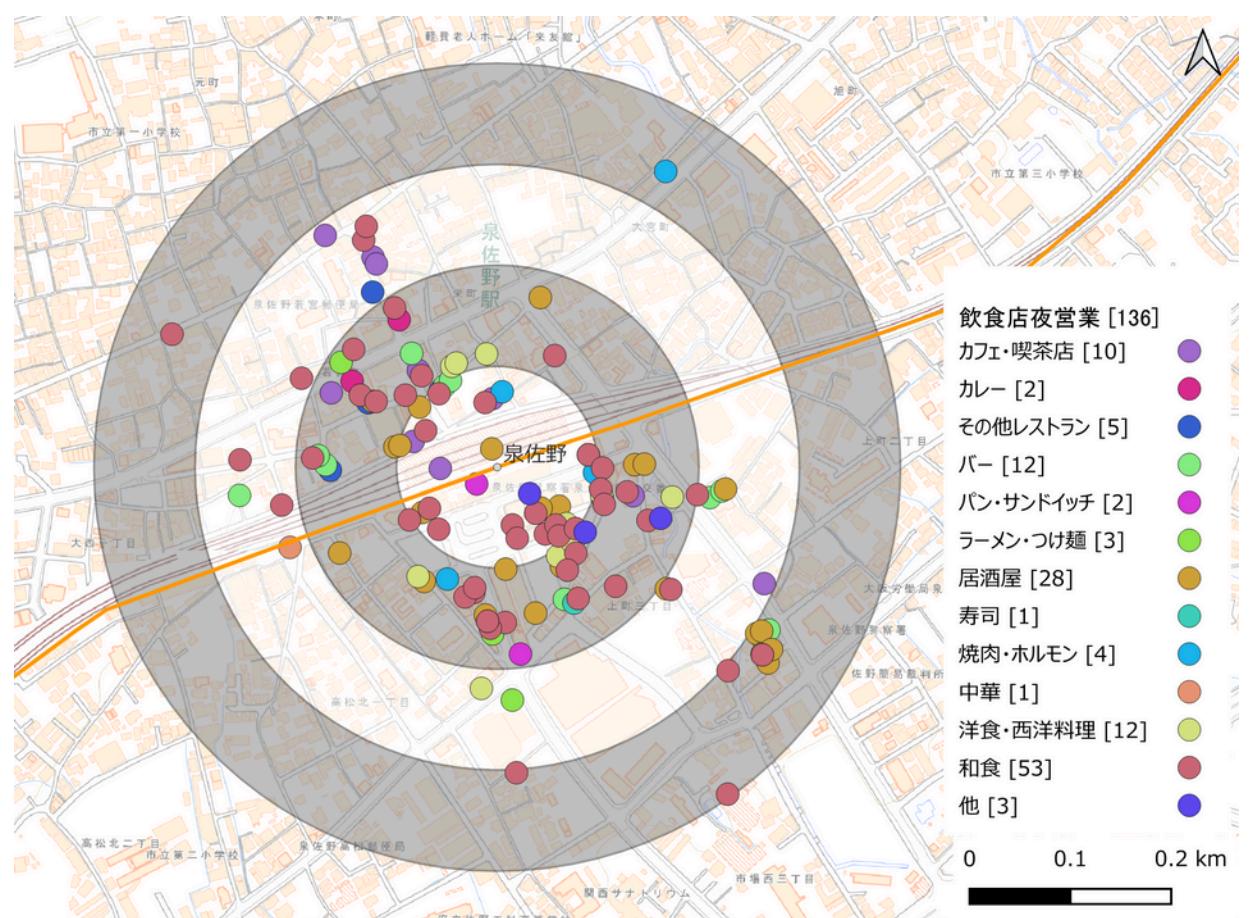


図9 泉佐野駅から半径400m圏内にある飲食店（夜営業）

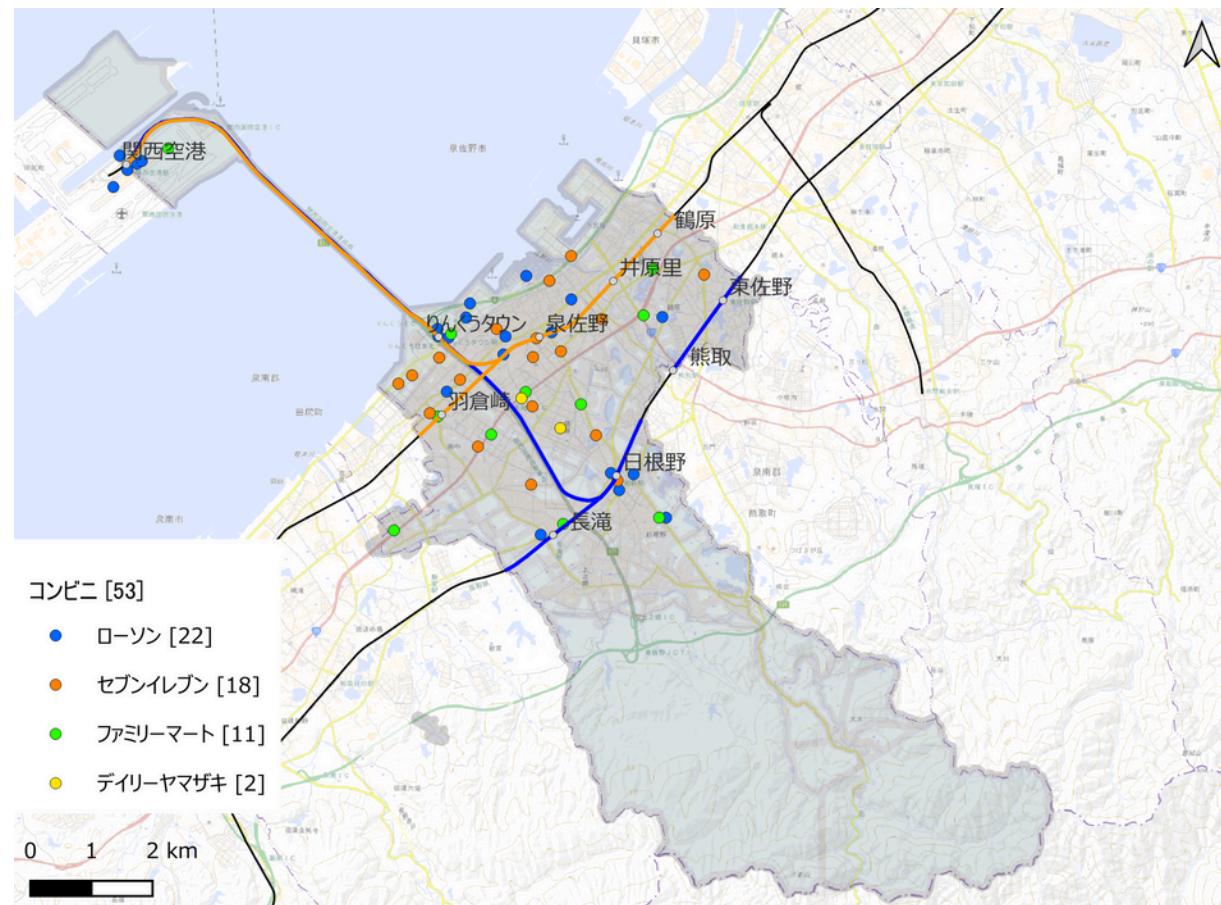
夜の立地の傾向は、昼間の動線を引き継ぎつつ、北西および南東方向に広く店舗が分散しています。これは、夜間多くの人々が駅を利用して帰宅・宿泊し、それに伴って飲食の需要も広範囲にわたって発生していることを示しています。泉佐野駅周辺に点在するビジネスホテルや貸別荘の宿泊客が、周辺の和食、洋食、居酒屋などを利用することで夜間も活発な経済活動が生まれています。



4 コンビニエンスストア立地調査

今や私たちの生活に欠かせないコンビニエンスストア（以下、「コンビニ」とする）。買い物だけでなく、宅配便の発送や公共料金の支払いなど、その役割は多岐にわたり、まさに「社会インフラ」の一部となっています。そんなコンビニ業界で最も重要視されるのが「立地戦略」です。

「なぜここに、このコンビニが？」その疑問を解き明かすため、泉佐野市内における大手3社の出店傾向を人口や経済のデータと重ね合わせ、1社ずつ詳細に分析しました。次ページからの分析をご覧ください。



・生活・居住の顔

4

ローソン：ターゲットは「働く人」

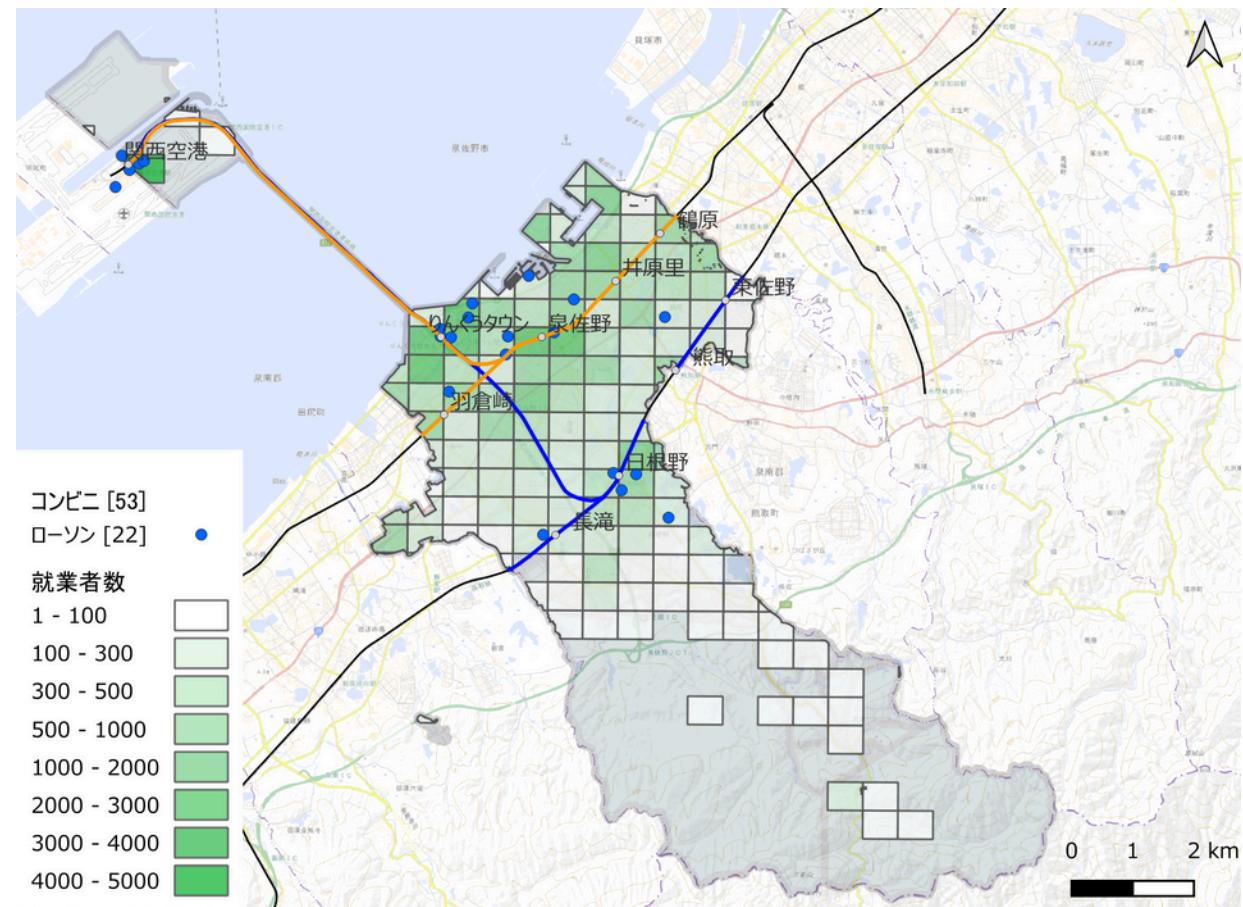


図 11 2021年経済センサス活動調査とローソンの位置図

市内コンビニの分布を俯瞰すると、ローソンが特定のエリアに集中していることがわかります。この偏りの理由を探るため、「平日のランチ需要を狙っているのでは？」という仮説を立て、2021年の経済センサス活動調査のデータ（事業所ごとの従業員数）と重ね合わせてみました。

地図が示す通り、ローソンの店舗位置と従業員数が多いエリア（緑色が濃い部分）は見事に一致しています。特に、沿岸部の工業地域や関西国際空港、りんくうタウンといった、泉佐野市の「国際交流・ビジネスの顔」を象徴するエリアに店舗が集中しています。

これらのエリアは、居住者（夜間人口）は少ないものの、日中は多くの人が働きに来る場所、すなわち「昼間人口」が多い地域です。例えば、りんくうタウンには企業のオフィスや大規模な商業施設が、沿岸部には食品コンビナートをはじめとする数多くの工場が立地しており、昼間は多くのビジネスパーソンや従業員で賑わいます。

ローソンは、こうした人々の昼食や休憩時間、仕事終わりの買い物といった需要を的確に捉える「一点集中型」の戦略をとっていると考えられます。特定の顧客層にターゲットを絞り、その活動エリアに集中的に出店することで、効率的な店舗運営を目指している姿がデータから浮かび上がります。



セブン-イレブン：ターゲットは「暮らす人」

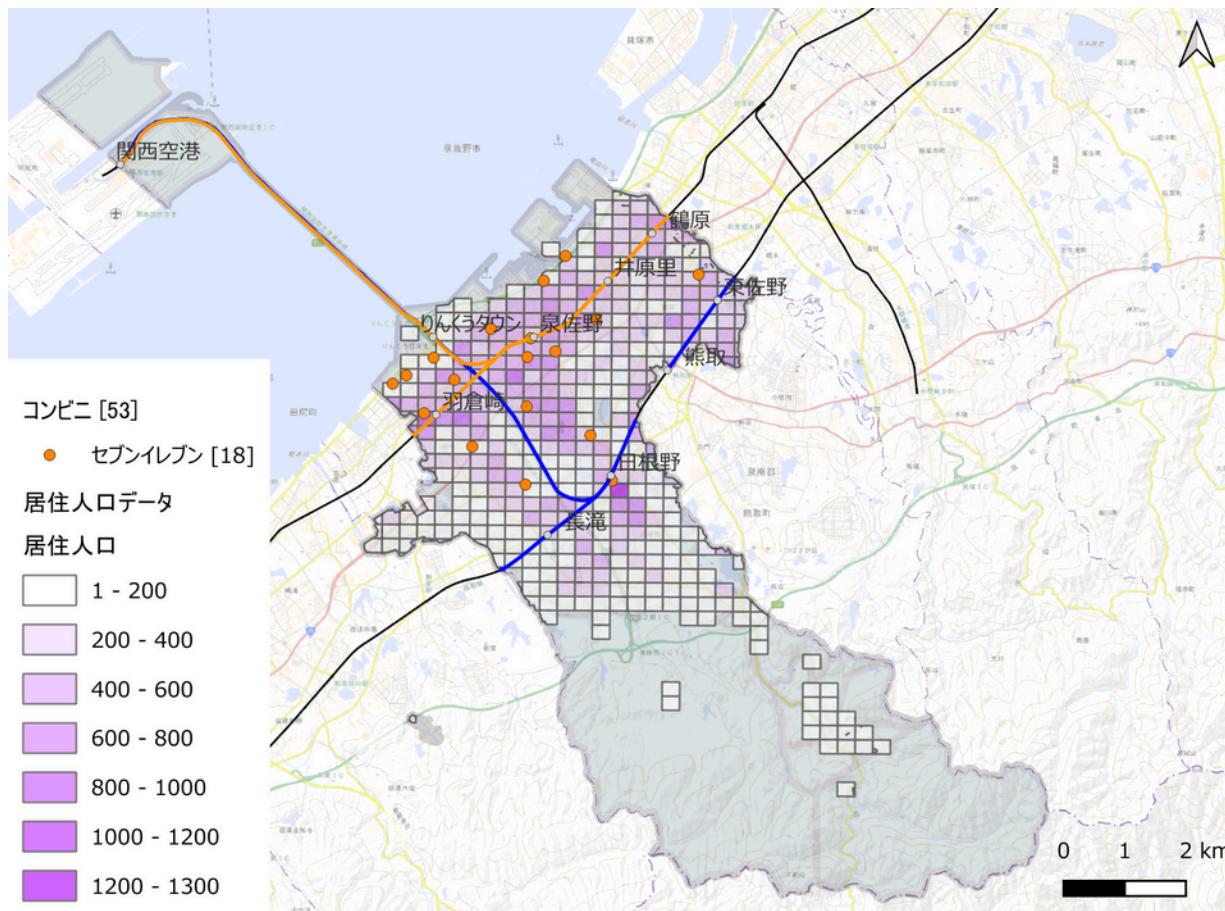


図 12 2020年国勢調査とセブンイレブンの位置図

次に、セブン-イレブンの戦略です。ローソンとは対照的に、セブン-イレブンの店舗は市内の住宅地に広く分散して立地しています。この傾向を検証するため、今度は「夜間人口」、つまりその地域に住んでいる人々の数に着目しました。

地図を見ると、セブン-イレブンの店舗が、人口が多いエリア（紫色が濃い部分）を網羅するように配置されていることがわかります。特に人口が密集する南海本線沿線の井原里駅西側から羽倉崎駅にかけてのエリアや、近年住宅開発が進む南海泉佐野駅からJR日根野駅にかけてのエリアに多く立地しています。

これは、地域住民の日常的な利用を想定した、地域密着型の出店戦略と推測されます。仕事帰りや休日のちょっとした買い物、公共料金の支払いなど、日々の暮らしのニーズに応える「便利な冷蔵庫」としての役割を担っています。

特定のエリアに集中するのではなく、市内の人口分布に合わせて広くきめ細かく店舗を配置することで、商圏を最大化する「エリアカバー型」の戦略と言えるでしょう。市民の暮らしに寄り添い、地域コミュニティのハブとなることを目指す姿勢がうかがえます。

ファミリーマートのターゲットは「移動する人」

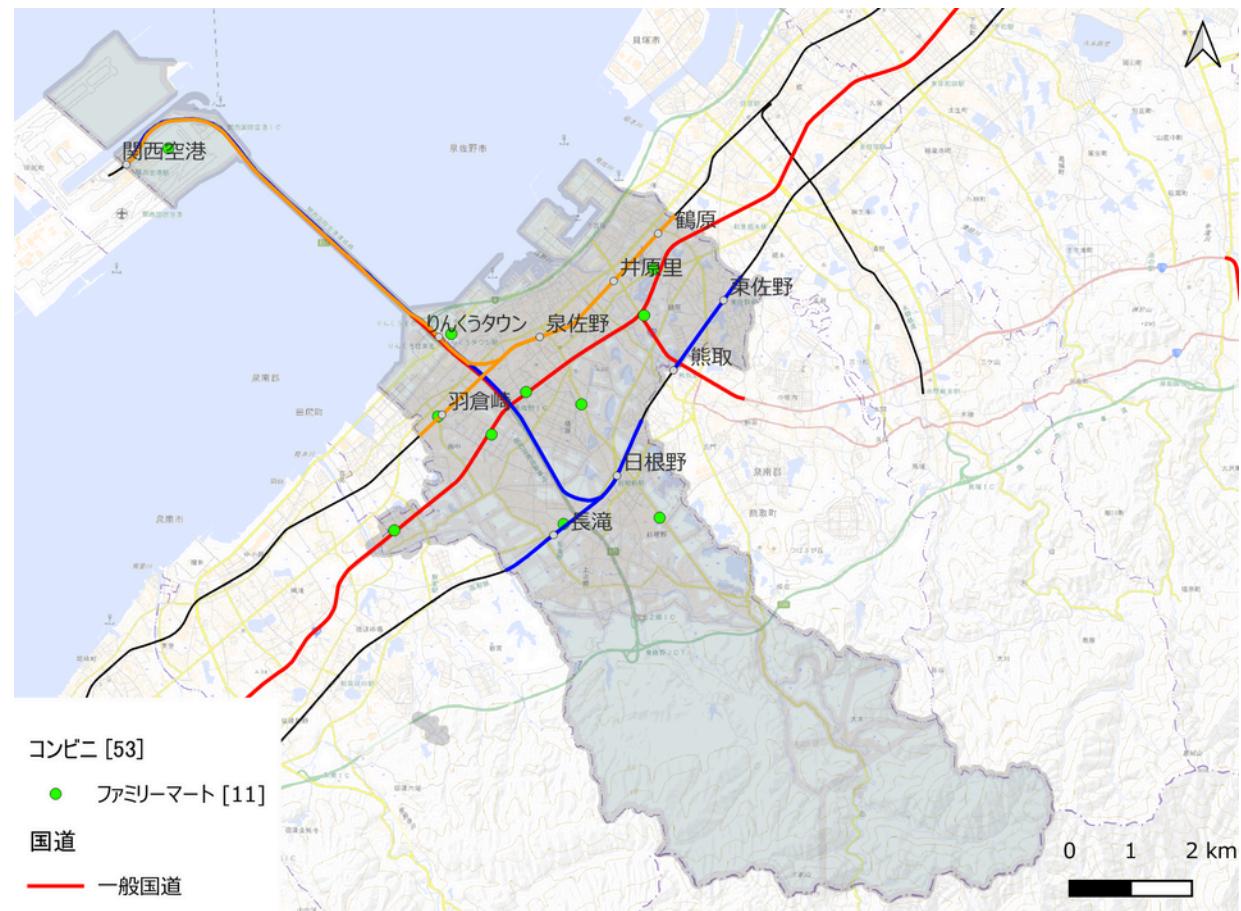


図 13 第二阪和国道とファミリーマートの位置図

最後にファミリーマートです。その最大の特徴は「ロードサイド」、つまり幹線道路沿いへの出店になります。泉佐野市を南北に貫く主要幹線道路である第二阪和国道（国道26号線）は、関西空港へ向かう車や、和歌山と大阪を結ぶ物流の動線として、昼夜を問わず多くの車両が通行します。

地図が示す通り、市内に11店舗あるファミリーマートのうち、実に5店舗がこの国道26号線沿いに集中しています。これは、トラックドライバーやマイカー通勤者、休日のレジャー客といった、自動車で移動する人々（通過交通）の需要を明確に意識した出店戦略です。

車で立ち寄りやすいように広い駐車場を完備した店舗が多いのも、この戦略を裏付けています。他の2社が、市内に“滞在”する「働く人」や「暮らす人」を主なターゲットにしているのに対し、ファミリーマートはまちを“通過”していく人々も重要な顧客層と捉えているのが際立った特徴です。この戦略の違いが、同じ市内でありながら各社の店舗配置に明確な差を生み出しているのです。



5 子育て世代の視点で見る教育機関

ファミリー世帯にとって、住まい選びの最重要チェックポイントの一つが「教育環境」です。学校教育の質はもちろんのこと、「家からの通いやすさ」は日々の暮らしに直結する大切な要素です。ここでは「教育施設の立地」をデータから読み解きながら、泉佐野市の子育て環境のリアルな姿を探ります。

未就学児の教育機関：浮かび上がる『空白地帯』

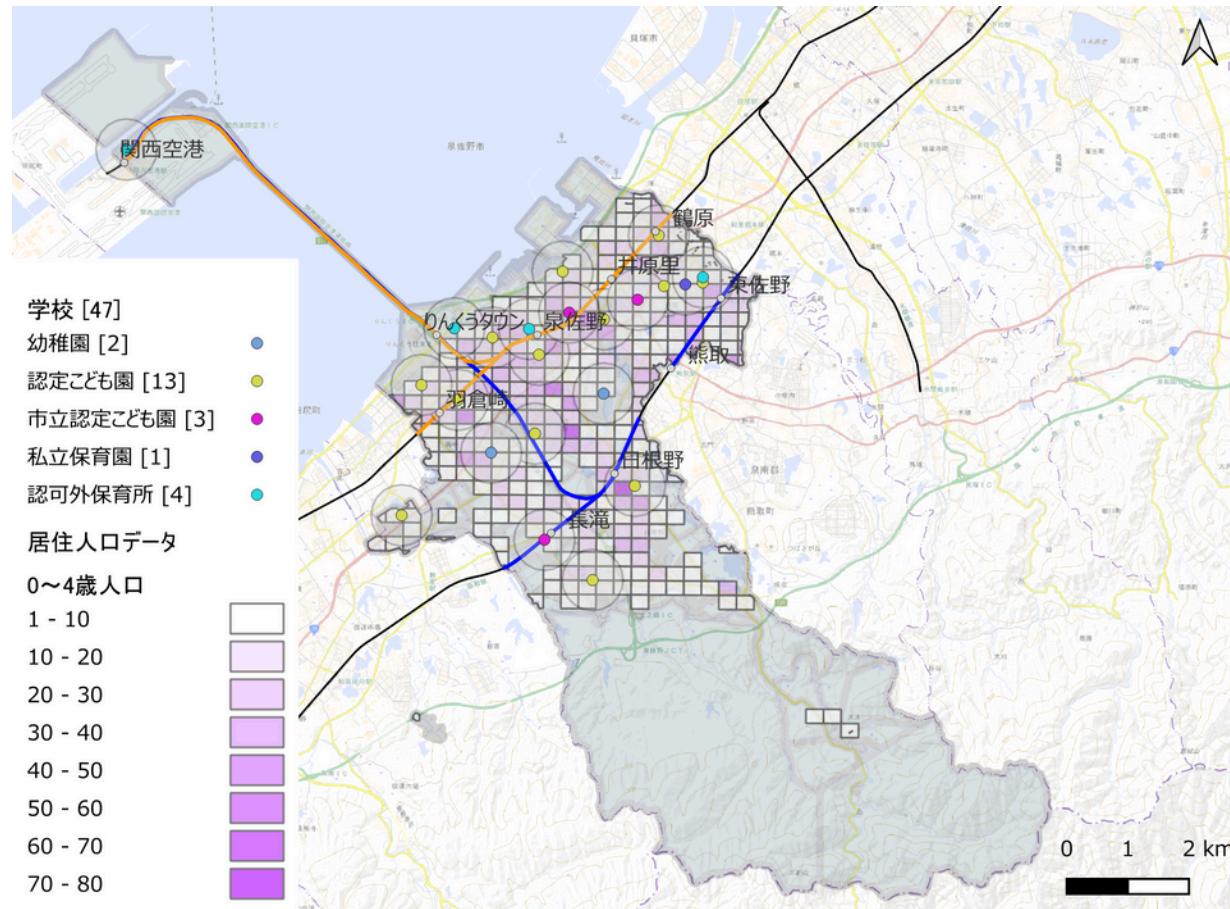


図 14 2020年国勢調査と泉佐野市内の未就学児教育機関

まず、市内の未就学児の教育機関（幼稚園・保育所等）の分布を見ると、JR沿線よりも南海沿線に多く、特に南海井原里駅からJR東佐野駅の間に集中しています。しかし、これを0~4歳人口の分布と重ね合わせると、子どもが多いエリアと教育機関が多いエリアが必ずしも一致していないという実態が見えてきました。共働き世帯にとって、保育園や幼稚園はできるだけ自宅の近くにあってほしいもの。そこで、各施設から半径500m（徒歩6~7分圏内）の円を描き、どこまでカバーできているかを可視化したのが、上の地図です。

地図を見ると、南海泉佐野駅とJR日根野駅の間のエリアは、0~4歳の子どもが多く住んでいるにもかかわらず、どの施設からも500m以上離れた「空白地帯」となっていることがわかります。このエリアは近年住宅開発が進み、若いファミリー層が増加している地域でもあります。今後は住宅開発の進行にも変化がある可能性もありますが、現状の立地を見直す余地がありそうです。

生活・居住の顔

5

小学校：均等配置の中に見える“通いやすさの差”

次に、義務教育の基礎となる小学校の配置を見ていきましょう。小学校は、未就学児の施設ほど大きな偏りではなく、市内に均等に分布しているように見えます。しかし、これを5~9歳人口の分布と重ね、通学距離の目安である半径500m（徒歩約10分）の円を描くと、地域による“通いやすさの差”という、新たな側面が見えてきます。

下の地図を見ると、同じ市内でも地域によって通学環境が大きく異なることがわかります。例えば、JR阪和線の主要駅である日根野駅南側には、5~9歳の子どもが多く住んでいるにもかかわらず、小学校まで徒歩10分以上かかるエリアが存在します。その一方で、南海電鉄の主要駅である泉佐野駅北側は、小学校の数が多く、500m圏が互いに重なり合っています。これは、小学校までの通学距離が比較的短いエリアであることを意味します。このように、小学校は市内に均等に配置されているように見えても、人口分布と照らし合わせることで、子育て世帯が実際に感じる利便性には差があることが分かります。

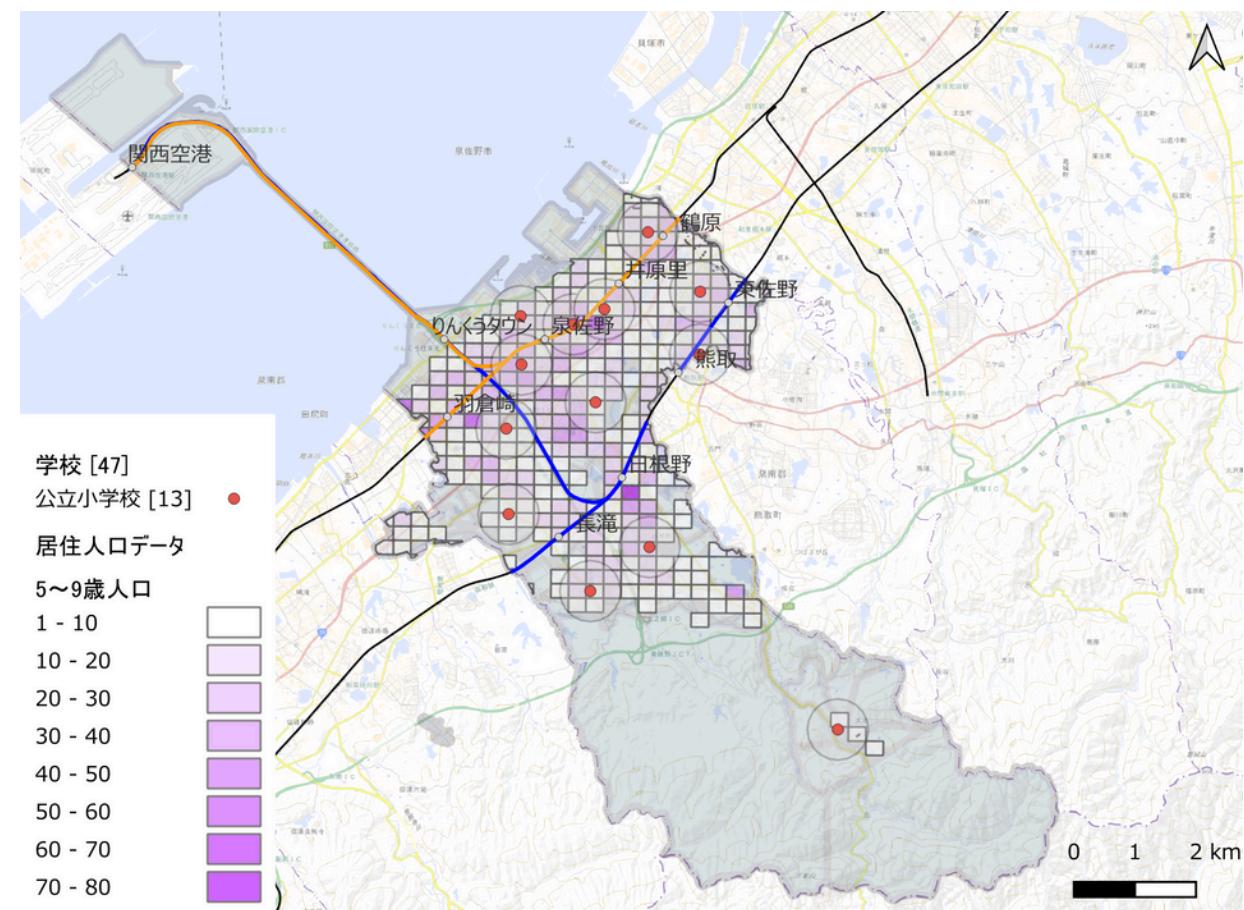


図 15 2020年国勢調査と泉佐野市内の小学校

中学校：人口集積地と学校の“遠い距離”

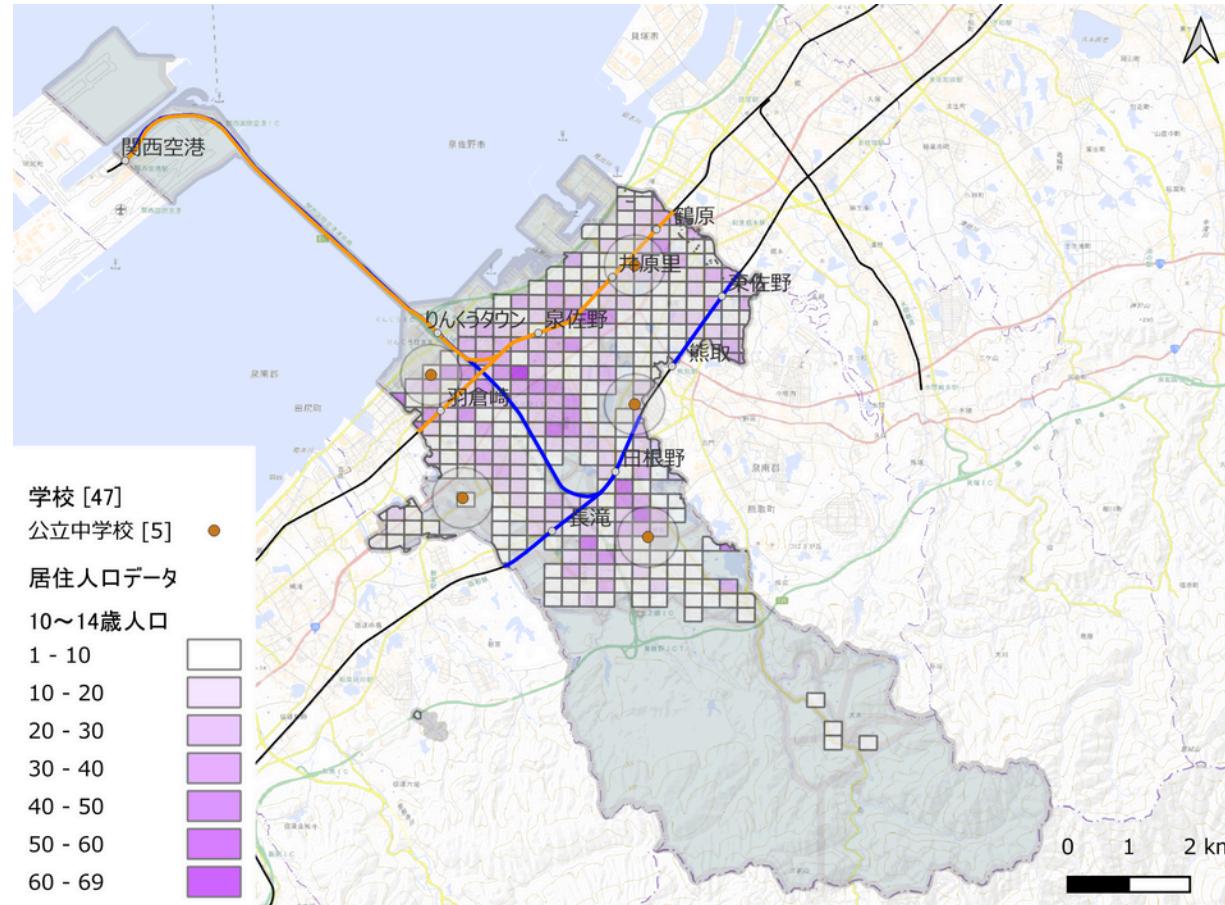


図 16 2020年国勢調査と泉佐野市内の中学校

最後に中学校です。校区が広がる中学校は、小学校と同様に市内へ均等に配置されています。しか

し、人口分布との関係を見ると、より深刻な課題が浮かび上がります。

上の地図が示すように、10~14歳人口が最も集中しているのは、南海泉佐野駅南側からJR日根野駅北側にかけてのエリアです。しかし、この人口集積地の大部分が、最寄りの中学校まで直線距離で1km以上離れているのです。

これは、**市内で最も多くの中学生が暮らす地域の生徒たちが、長い距離の通学を強いられていること**を意味します。1kmという距離は、徒歩で15分以上、自転車でも5分以上かかります。これが毎日のこととなり、さらに部活動などで下校が遅くなることを考えると、生徒の身体的負担だけでなく、夜道の安全面など、保護者の心配も大きいのではないでしょうか。人口構造の変化に対応した、将来的な学校配置の議論が必要であることを、このデータは示唆しています。

情報
都市

※今回の分析には地理院地図を使用しています。

※宿泊施設・飲食店・コンビニエンスストア・教育機関の数および位置は2025年9月時点、当社調べです。実際とは多少異なる可能性があります。



中古住宅買取再販 宅地開発・分譲 事業用不動産販売 ビル経営

フリーダイヤルまたはWEBからお問い合わせいただけます。

📞 0120-315-104

WEBでのお問合せはこちら



公式サイト :  情報都市

受付時間 9:00 ~ 18:00 (定休日: 水曜日)

〒598-0001 泉佐野市上瓦屋910-1