

(4) 正雀地区

正雀地区は「正雀駅前商店街」、「正雀本町商店街」、「正雀中通」で形成された地区である。

商店街内は4 m程度の幅員道路が東西に通っており、一部一方通行規制であるが自動車の通行が可能となっている。

正雀地区の歩行者数の経年変化をみると、過去10年、増加減少を繰り返しており、増減幅が他地区と比較すると大きくなっている。

正雀地区の各商店街にはアーケードが設置されておらず、今回調査が荒天であったため、天候に左右される状況であり、また駐車場が整備されていないため、荒天での来街を敬遠したものと思われる。

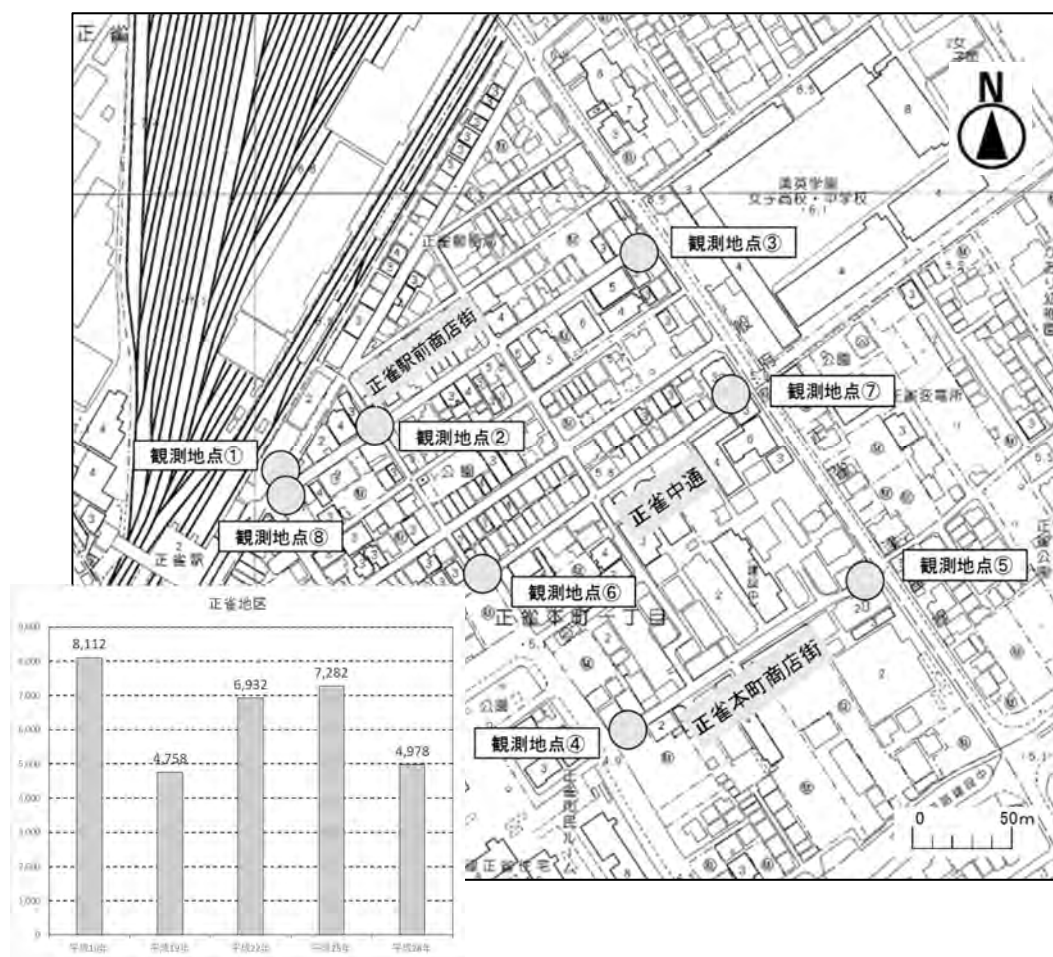


図 2-21 正雀地区位置図と通行量経年変化

①正雀駅前商店街

「正雀駅前商店街」は（府）正雀一津屋線と阪急正雀駅前を結ぶ商店街であり、商店街内には4m程度的一方通行規制の道路が通っている。

●経年変化（調査結果）

「正雀駅前商店街」の歩行者の経年変化をみると、今回調査と平成19年を除いて通行量が2000人を超えている。

今回調査と平成19年は調査時に荒天であったため、駅や商店街利用者の利用が控えられたと推測されるが、ほぼ一定の歩行者が利用していると思われる。

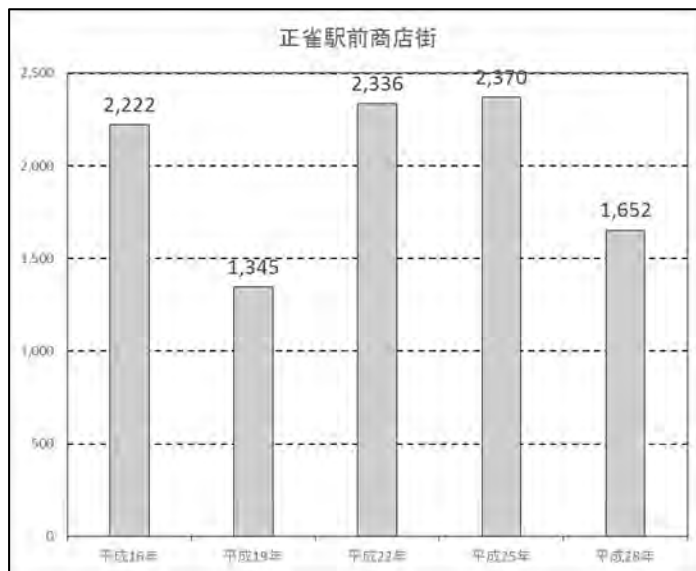


図 2-22 正雀駅前商店街 通行量経年変化



写真 正雀駅前商店街（阪急正雀駅東口から）

②正雀本町商店街

「正雀本町商店街」は正雀本町1丁目内の（府）正雀一津屋線と市立正雀市民ルームを結ぶ商店街であり、商店街内には正雀駅前商店街同様に4m程度の一方通行規制の道路が通っている。

●経年変化（調査結果）

「正雀本町商店街」の歩行者の経年変化をみると、今回調査と平成19年を除いて通行量が3000人を超えている。

今回調査と平成19年は調査時に荒天であったため、「正雀駅前商店街」同様に商店街利用者の利用が控えられたと推測される。

しかし、平成16年調査時には約4600人の歩行者がいたが、以降は減少傾向となっている。

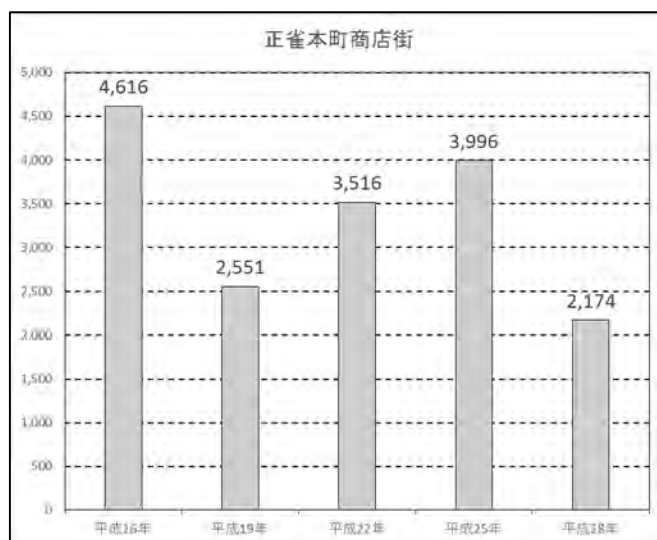


図 2-23 正雀本町商店街 通行量経年変化



写真 正雀本町商店街（正雀市民ルーム前から）

③正雀中通

正雀中通は正雀本町1丁目内の（府）正雀一津屋線正雀交差点から西へ伸びる道路であり、「正雀本町商店街」同様に4m程度の道路が通っている。

狭小幅員であるが他の商店街のような一方通行規制は掛かっていない。

●経年変化（調査結果）

正雀中通歩行者数は、1000人前後で増減の繰り返しをしているものの、各商店街と比較すると歩行者数としては少ないが一定数の歩行者が利用している。

今回の調査結果は、比較的高い数値となっているが、調査日に正雀交差点に近接する高校の説明会が開催されていたため、その影響を少なからず受けているものと思われる。

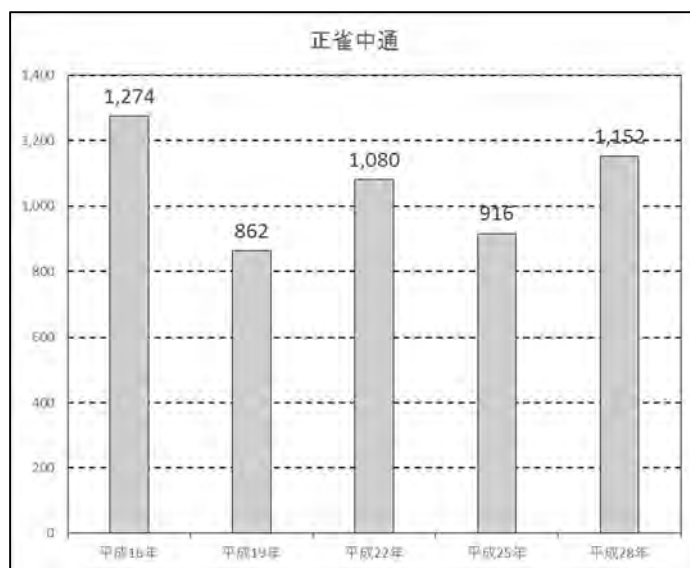


図 2-24 正雀中通 通行量経年変化



写真 正雀中通（正雀交差点から）

④正雀地区の人の流れ

●予備調査（通行流動簡易把握）結果

1) 阪急正雀駅（西）から東方向を目指す人の流れ

正雀地区内を西から東方向を目指す人の流れを図 2-25 に示す。

阪急正雀駅前（観測地点①⑧）では約 900 人の歩行者が東を目指すが、半数以上の歩行者が線路沿いにそのまま東進し、（府）正雀一津屋線の東側に広がる住宅地を目指すものと推測される。

阪急正雀駅から観測地点②に向かう歩行者の 3 割は南進するが、残りの歩行者は観測地点③を目指す流れとなる。

正雀地区全体で見ると、「正雀本町商店街」の歩行者数が多くっており、阪急京都線に近づくに連れて歩行者数が少なくなっていることがわかる。

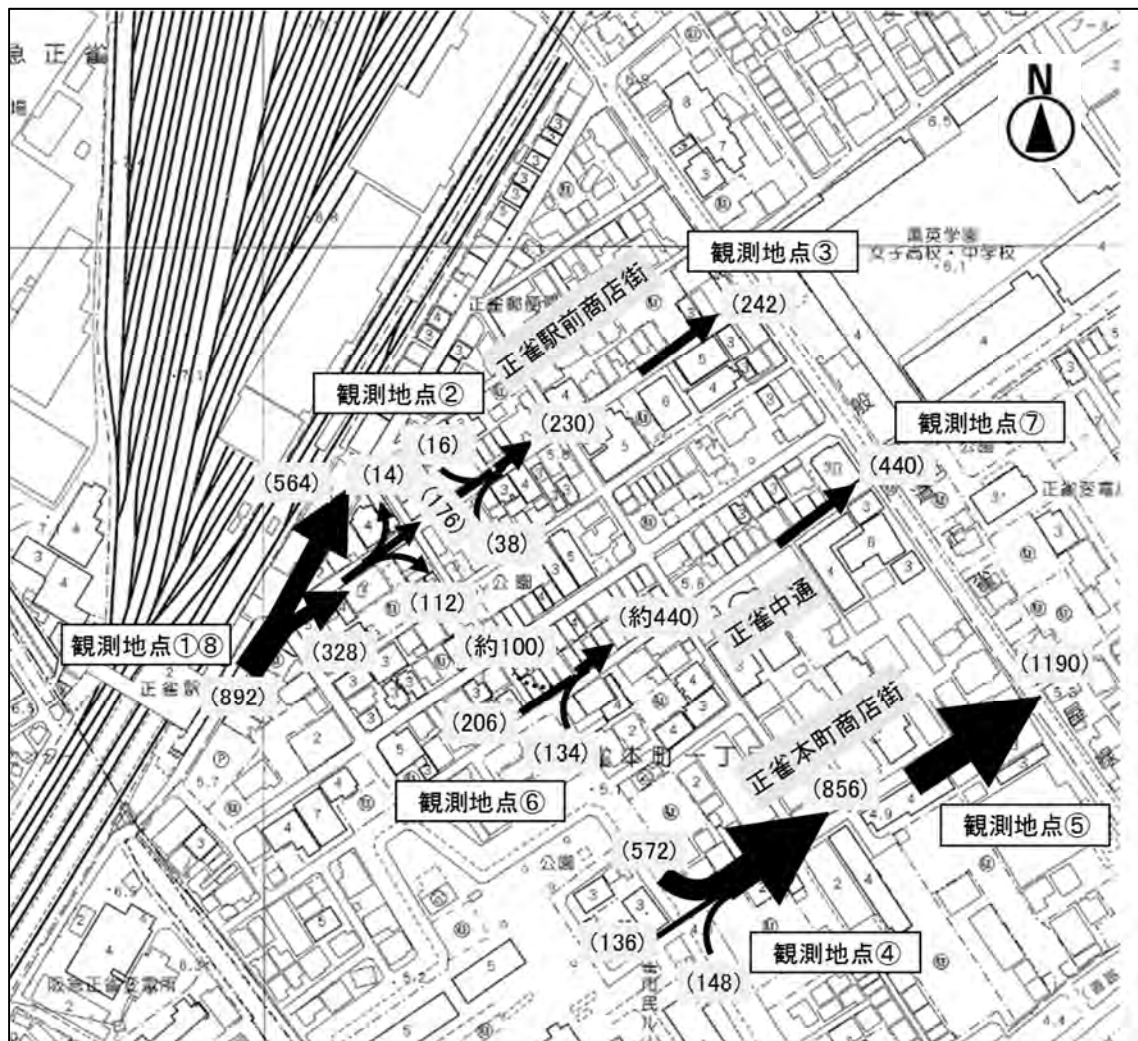


図 2-25 正雀地区(西⇒東) 流動図

正雀地区内を東から西方向を目指す人の流れを図 2-26 に示す。

阪急正雀駅(観測地点①⑧)に集まる歩行者が 1156 人と阪急正雀駅を起点とする歩行者 892 人に比べて 3 割程度多くなっている。

これは調査時間が 10 時から 18 時となっており、午後までに阪急正雀駅を利用して移動する人が調査時間内(18 時)までに目的地から戻ってくる時間が調査時間外になるためと推測される。

正雀地区全体で見ると、「正雀本町商店街」を通行する歩行者が多くなっており、観測地点⑤をみると、(府)正雀一津屋線南方向から、正雀中通の観測地点⑦は(府)正雀一津屋線東側からの流入が多いことが分る。

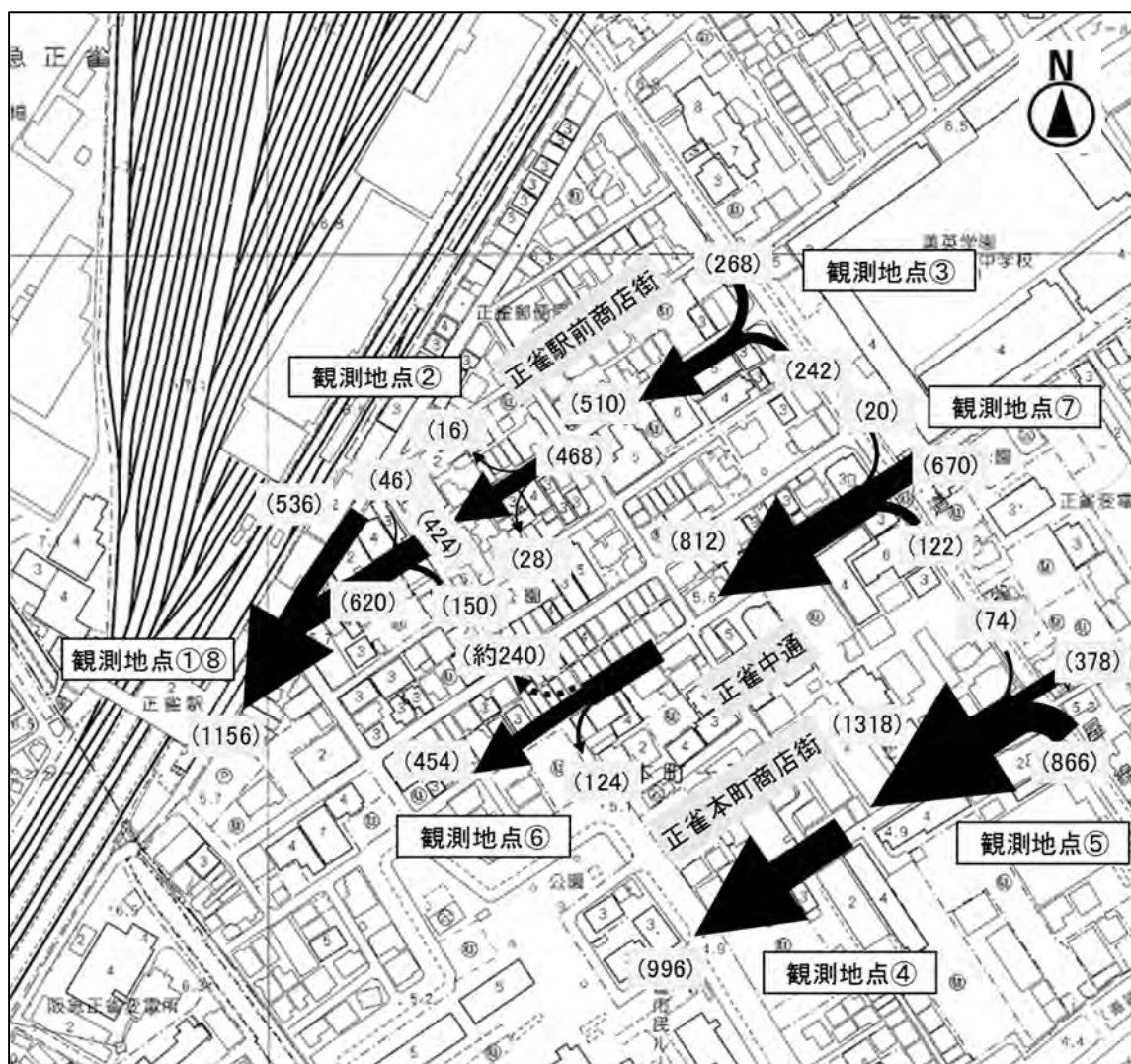


図 2-26 正雀地区(東⇒西) 流動図

3) 正雀地区の人の流れ

正雀地区の人の流れを図 2-27 に示す。

この図から「正雀本町商店街」と阪急正雀駅に歩行者が集中していることがわかる。

「正雀本町商店街」は東方向と西方向の歩行者数に約 650 人の差異が発生しており、阪急正雀駅へ向かう近道や他の施設などへ接続する道路がないことから、商店街内で滞留していることが推測できる。

阪急正雀駅へのアクセスは「正雀駅前商店街」の北側(線路沿い道路)が最も多くなっており、主に(府)正雀一津屋線の東側に広がる住宅地から「正雀駅前商店街」(北側)の利用が主となっていることが推測できる。

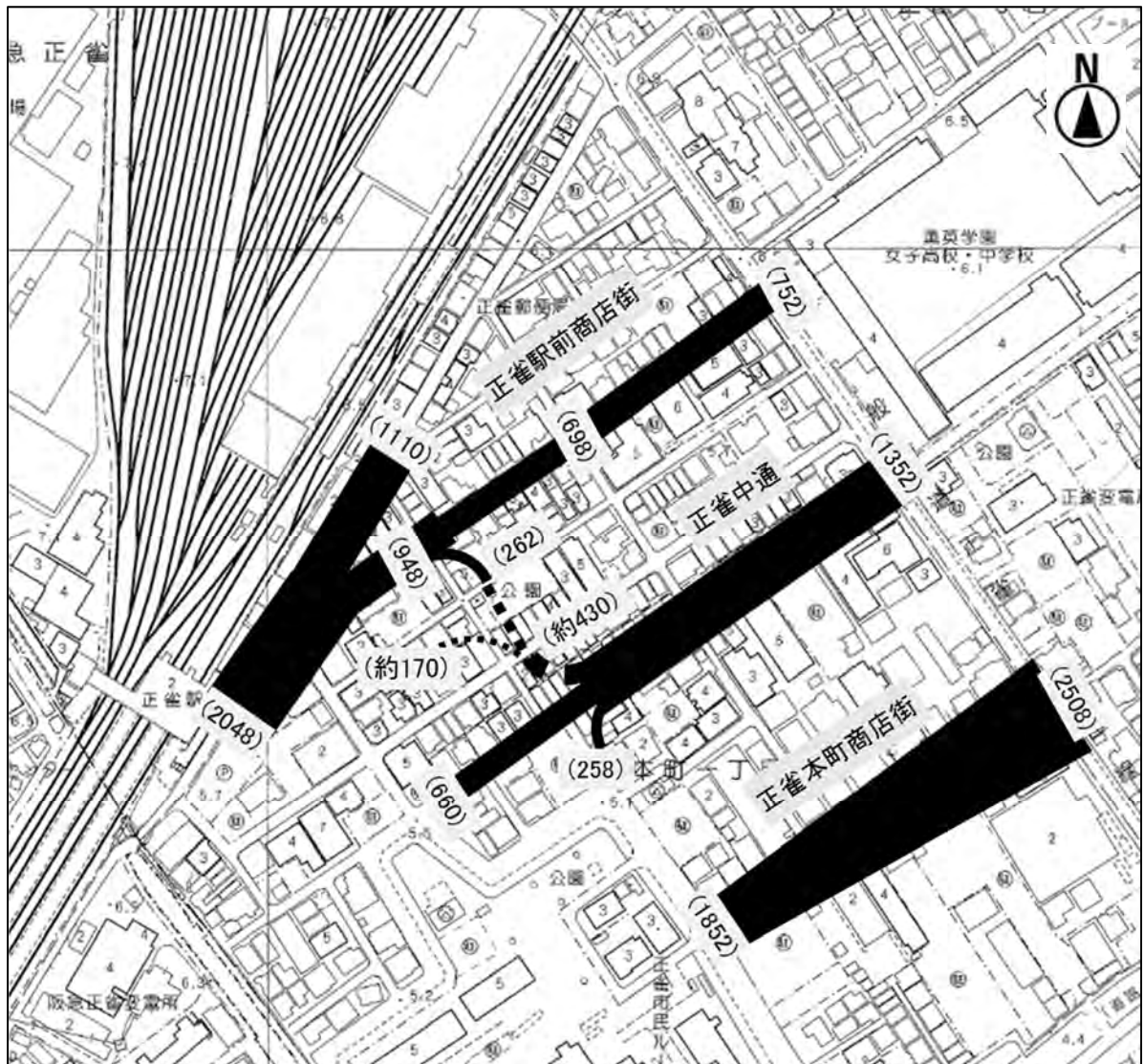


図 2-27 正雀地区 歩行者の流れ

4) 正雀地区を通行する自動車交通量

正雀地区の各商店街は、道路幅員が4m程度と狭い1車線道路であるが自動車の通行は可能である。

このうち、「正雀駅前商店街」と「正雀本町商店街」は一方通行規制が掛けられている。

自動車交通量を見ると、「正雀駅前商店街」を通行する車は、双方共に1400台以上と多くなっている。

これは、阪急正雀駅付近から阪急京都線をアンダーパスで越えることが可能であり、(府)正雀一津屋線の踏切を避けるためと推測できる。

阪急正雀駅のアンダーパスから遠ざかるにつれ、交通量は少なくなり、「正雀本町商店街」は約160台と「正雀駅前商店街」の交通量と比較すると9分の1と少なくなっている。

交通量に反して、「正雀本町商店街」は歩行者が多くなっており、(府)正雀一津屋線南方向から阪急正雀駅のアンダーパスを利用するドライバーは、「正雀本町商店街」に歩行者が多いことを認識し、歩行者が少ない「正雀駅前商店街」へ迂回しているものと推測される。

平成22年度に国が実施した道路交通センサスによると、(府)正雀一津屋線は正雀本町2丁目で小型車の12時間交通量が8930台、(府)正雀停車場線の阪急京都線踏切(北)付近で推計値となるが、小型車の12時間交通量が6168台となっており、(府)大阪高槻京都線を利用する交通を考慮する必要もあるが、その差異は約3000台となっており、今回調査(10時間)の阪急正雀駅アンダーパスを利用したと推測される交通量約2900台と似通っており、今回の調査と道路交通センサスの調査結果を加味すると、(府)正雀一津屋線を通行する車の約3割が阪急正雀駅アンダーパスを利用しているものと仮定でき、「正雀駅前商店街」については、抜け道的な利用がされていると推測できる。



写真 (府)正雀停車場線から正雀駅前商店街に侵入する車両

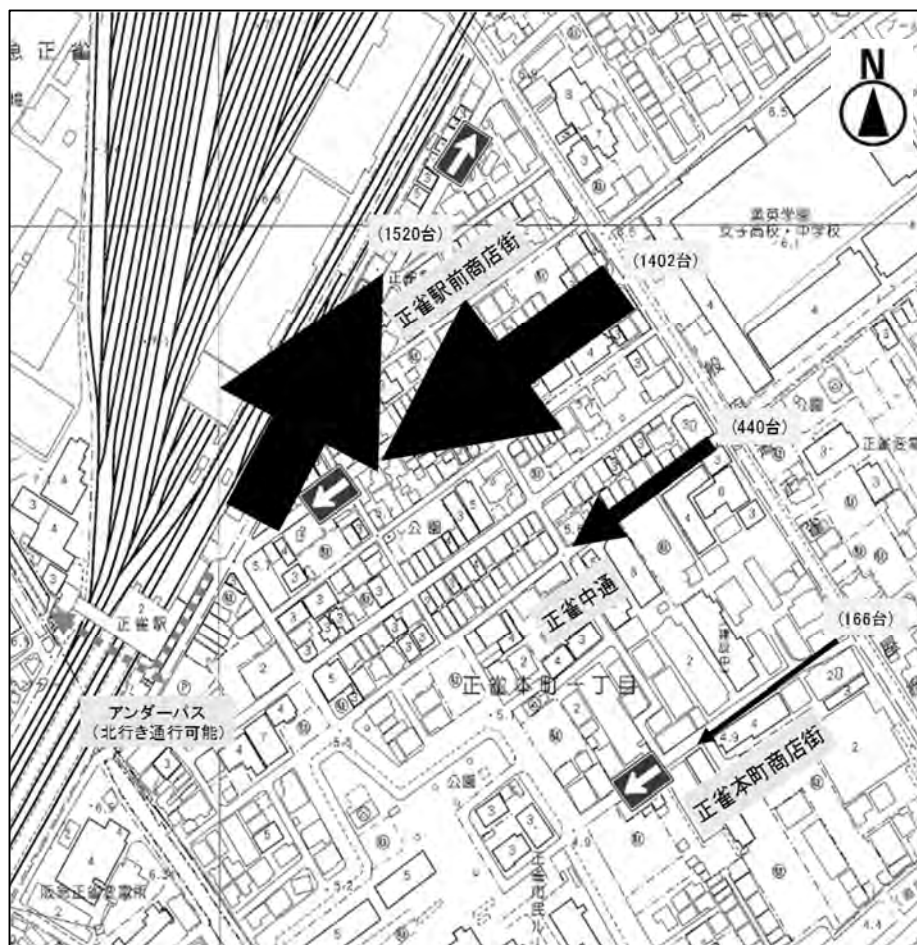


図 2-28 正雀地区 自動車通行量



図 2-29 道路交通センサス調査地点

(5) 別府地区

別府地区は図 2-30 に示す東別府 5 丁目付近の地区である。

通行量調査は前回平成 25 年からのため、前回調査との比較となるが、前回調査と比較すると約 1000 人、歩行者数が減少している。

調査当日は荒天で、観測地点①に近い商業施設では朝から商業施設の駐車場が満車、若しくは満車に近い状況であったことから、徒歩や自転車の利用を控え、車に転化したものと推測される。



図 2-30 別府地区位置図と通行量経年変化



写真 東別府 5 丁目付近((府)正雀一津屋線)

(6) 南摂津地区

南摂津地区は図 2-31 に示すモノレール南摂津駅付近の地区である。

過去 10 年の通行量を見ると、今回調査時と平成 19 年調査時は荒天であったため、通行量が他と比較すると大きく減少している。

経年変化で見ると、平成 16 年をピークに大幅な減少となっているが、荒天時の歩行者の減少を除いて近年は 1100 人前後で推移している。

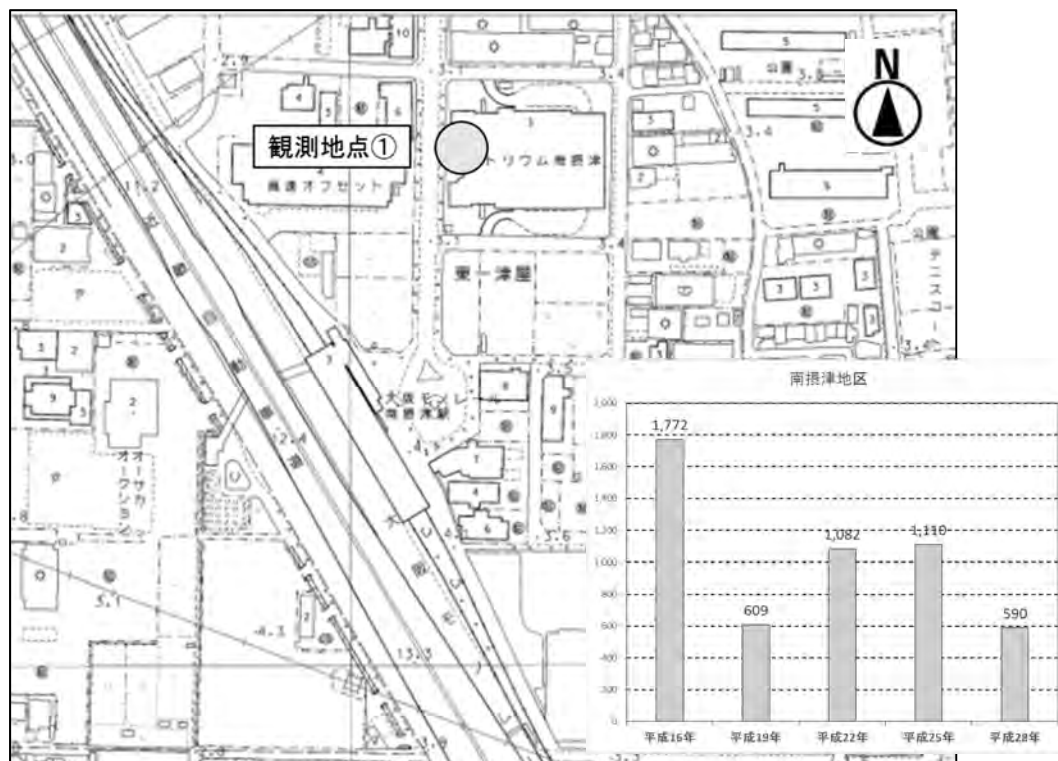


図 2-31 南摂津地区位置図と通行量経年変化

●方向別歩行者通行量結果

南摂津地区に立地するアトリウム南摂津前を断面として歩行者数をカウントした。

調査の結果、アトリウム正面口を通行する歩行者は合計 590 人となっており、その内アトリウム南摂津に入店した人は 96 人と歩行者計の約 2 割と低くなっている。

今回の調査では、正面口のみでの調査であったが、実際にはアトリウム南摂津の南北に出入口があり、南北の出入口には自転車駐輪場が整備され、利用が多くなっており、今回の調査では補足しきれていない。

また、アトリウム南摂津正面口の道路を南北に通行する人(入店をしない人)を過年度でみると、今回と同様の天候であった平成 19 年調査の歩行者も少なくなっており、天候の影響を受けていると考えられる。

ただし、アトリウム南摂津正面口の歩行者は他地区と比較しても歩行者数が少なくなっており、多少の増減でも大きな差異として認識してしまう傾向にある。

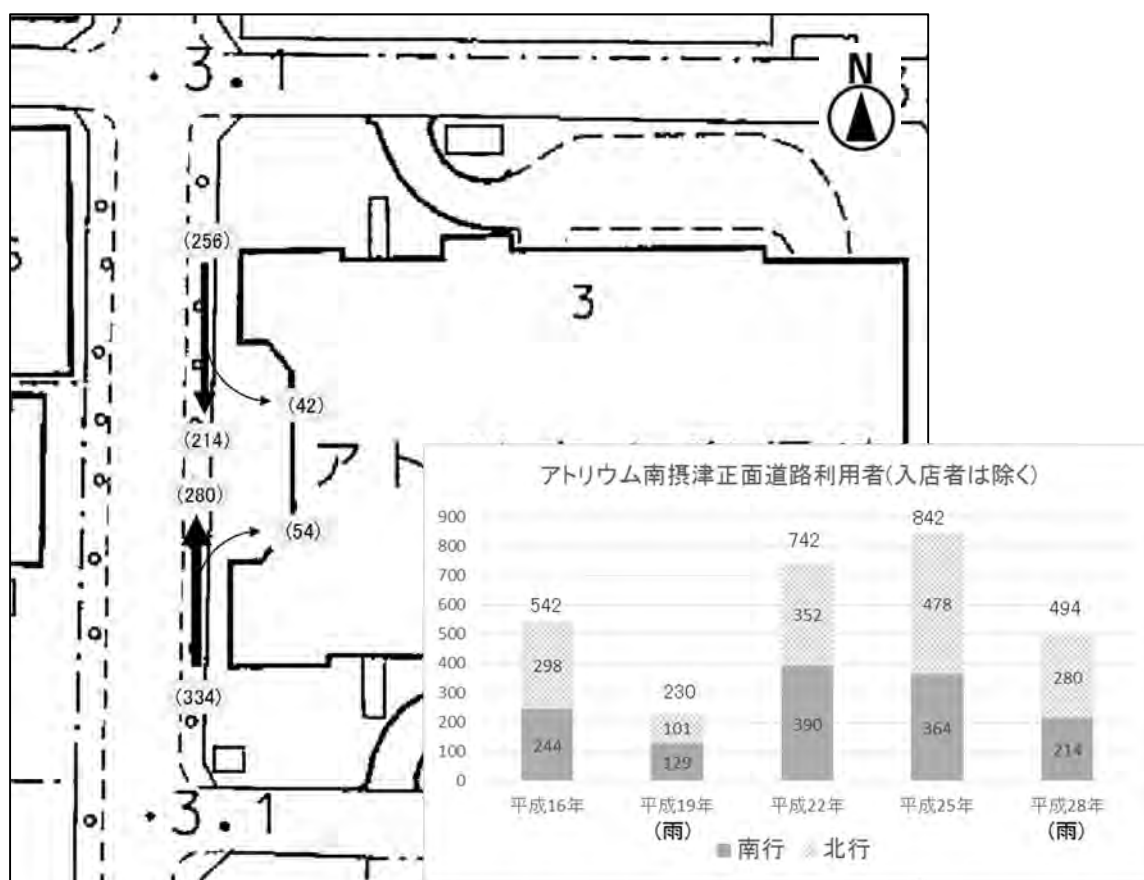


図 2-32 アトリウム南摂津正面口方向別通行量と通行量経年変化

(7) 鳥飼地区

鳥飼地区は図 2-33 に示す「とりかい商店街」を中心とした地区である。

「とりかい商店街」内に立地していた商業施設が(府)大阪高槻線沿道に移転したため、新たに観測地点④を設け、地区内の通行状況の把握に努めた。

●経年変化（調査結果）

過去 10 年の通行量を見ると、平成 19 年調査時は荒天であったため、通行量が他と比較すると大幅に減少している。

今回調査は、調査地点の追加があり、同一条件での経年変化で見ることが出来ないが、参考値として比較すると約 300 人の減少となっている。

これは、商業施設が(府)大阪高槻線沿道に移転し、車でのアクセスが容易になった影響と荒天であった天候の影響によるものと考えられる。

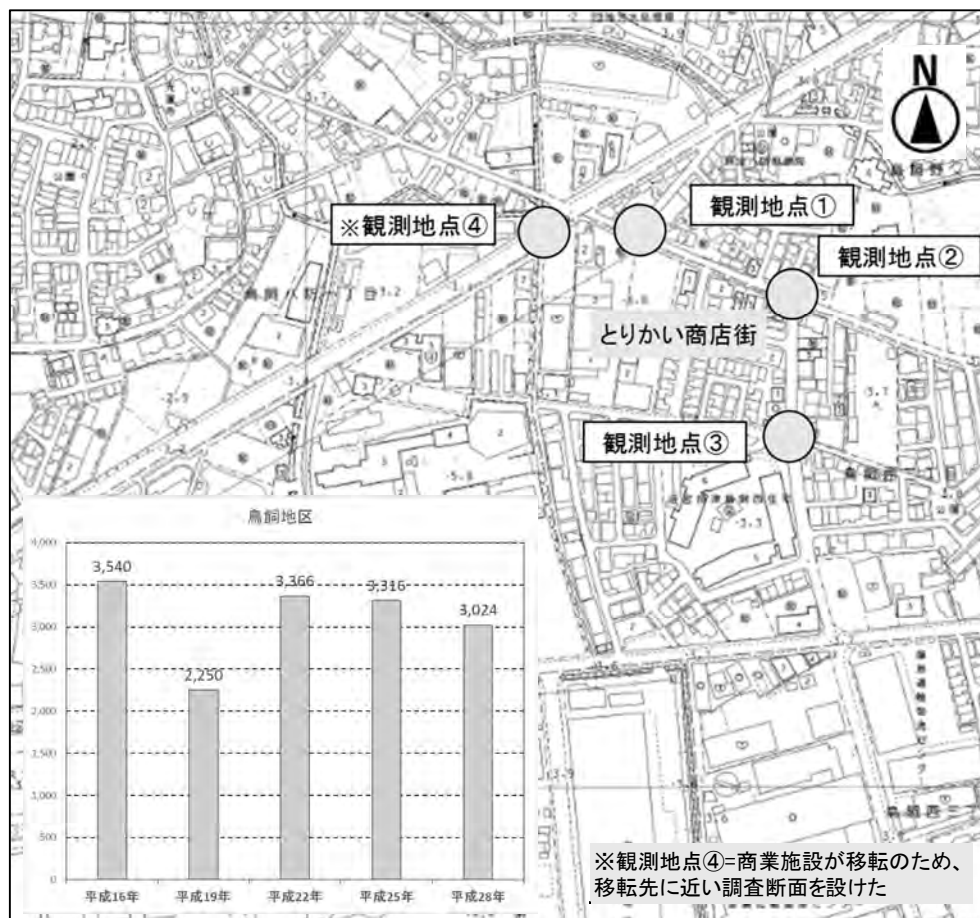


図 2-33 鳥飼地区位置図と通行量経年変化

●予備調査（通行流動簡易把握）結果

1) 府道大阪高槻線から東方向を目指す人の流れ

「とりかい商店街」を(府)大阪高槻線（西）から東方向を目指す人の流れを図 2-34 に示す。

観測地点①では、「とりかい商店街」には「鳥飼八防交差点」方向からの流入が多くっており、観測地点②をそのまま東方向に広がる住宅地を目指す歩行者が半数以上を占めている。

観測地点①と②間で、130 人の差異が発生しており、この 130 人は地点間にある道路を南進し、府営住宅や南側に広がる住宅地を目指しているものと推測される。

(府)大阪高槻線の状況を見ると北側を通行する歩行者が 100 人程度多くなっている。

これは、今回の調査では、自転車、ミニバイクを歩行者としてカウントしており、自転車が道路交通法の改正で自転車の通行が車道左側通行となった影響が考えられる。

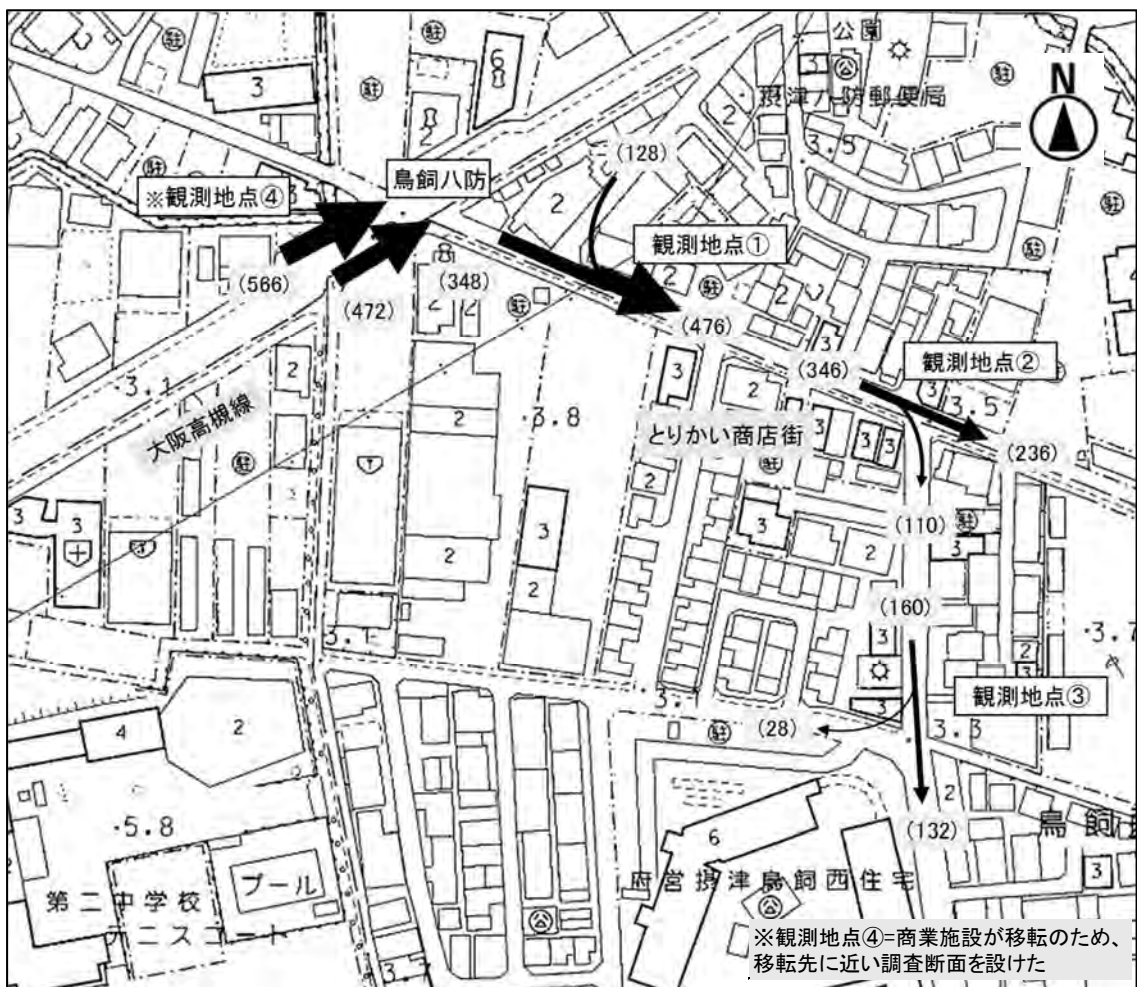


図 2-34 とりかい商店街(西⇒東) 流動図

2) 府道大阪高槻線を目指す人の流れ

「鳥飼八防交差点」方向（西方向）を目指す人の流れを図 2-35 に示す。

「鳥飼八防交差点」手前の観測地点①に 422 人の歩行者が通っているが、3 分の 2 が「鳥飼八防交差点」を目指している。

東方向を目指す歩行者の流れと違い観測地点②では東側の住宅地からの流入が少なくなっている。

観測地点①と②の地点間で東向き通行と同様に約 130 人の差異が発生しており、地点間にある道路からの流入があると考えられる。

観測地点②と③の地点間では、共に観測地点③の歩行者が多くなっており、地点間に他の道路へ接続する道路が存在しないことから、地点間の差異（約 40 人）は商店等での滞留と考えられる。

（府）大阪高槻線の通行状況は、南側の通行量が多くなっており、自転車、ミニバイクを歩行者としてカウントしていることが影響していると考えられる。

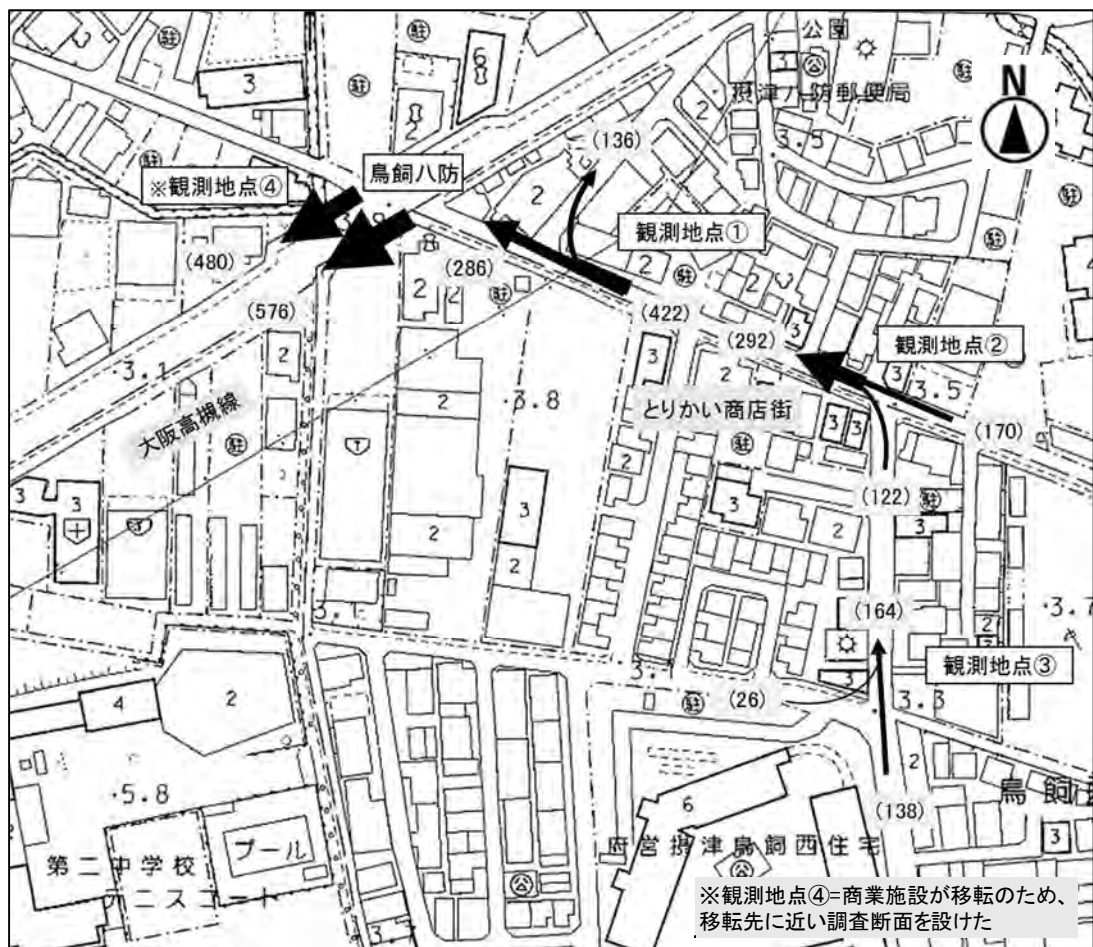


図 2-35 とりかい商店街(東⇒西) 流動図

「とりかい商店街」の人の流れを図 2-36 に示す。

この図から観測地点①に歩行者が集中していることがわかる。

観測地点①と②の地点間の道路に 260 人程度の歩行者の流出入があると推測できる。

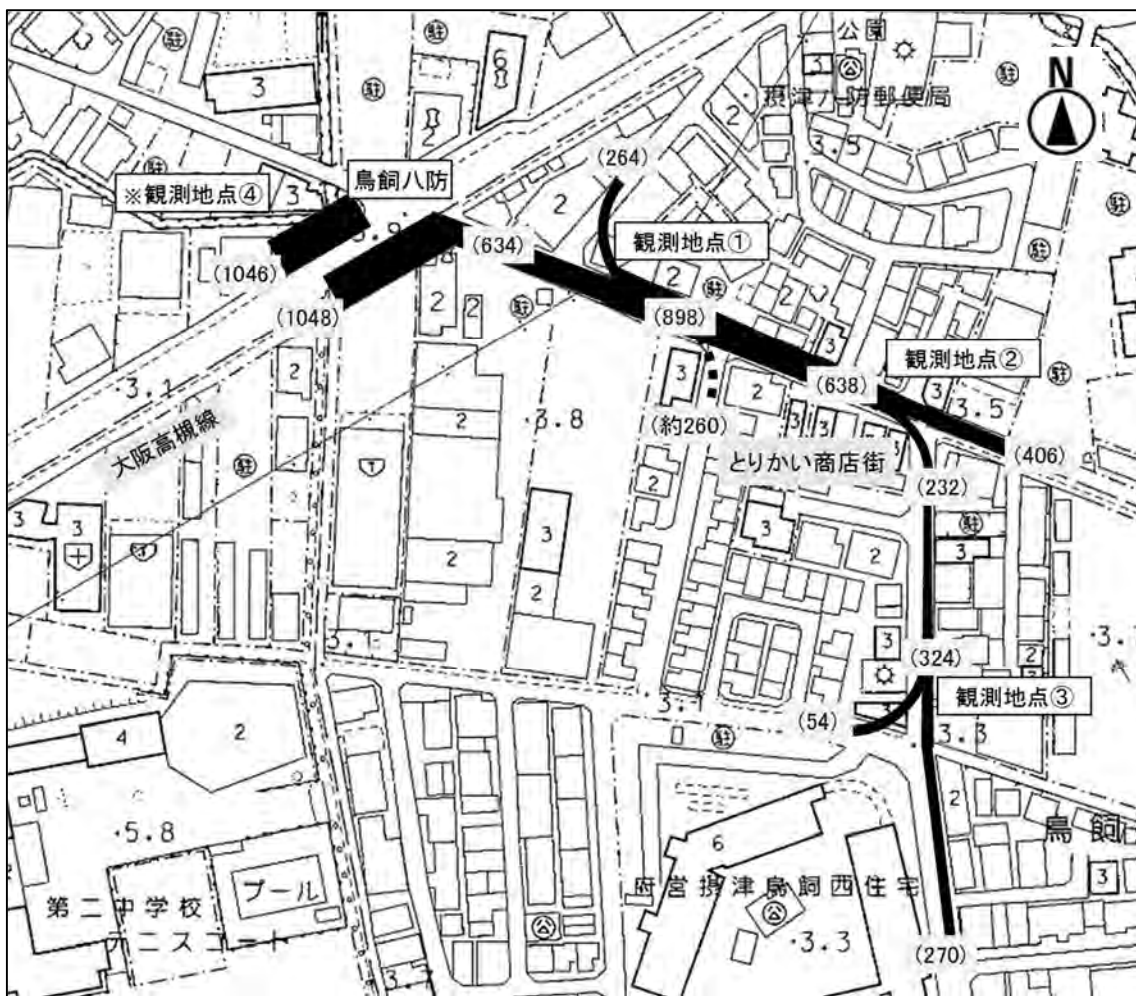


図 2-36 とりかい商店街 歩行者の流れ

2-2 商業地区総通行量

本市の商業地区周辺の通行量調査結果は、「2-1 地区別通行量調査結果」の通りであり、商業地区の総通行量の推移をまとめたものを図 2-37 に示す。

今回調査と平成 19 年調査時は天候が荒天であり、総通行量も前回調査と比較して減少しており、外出を控えた市民の方が多かったと推測される。

千里丘地区(西口、東口)は平成 22 年まで増加傾向にあったが、平成 25 年に微増、若しくは減少となり、今回調査では大幅な減少となっている。

千里丘地区(西口、東口)と新たに追加となった地区を除くと平成 16 年調査以降、減少傾向となっており、特に南摂津地区の減少率が最大 66.7%となっている。これは、南摂津地区の結果でも述べた通り、アトリウム南摂津の南北出入口での調査を実施していないこと、また近年は自転車利用が非常に増えており、自転車利用の駐輪場も南北出入口に直結していることが影響していると考えられる。

南摂津地区を除くと平成 16 年と比較すると大幅な減少となっているが、総交通量でも述べた通り、荒天による影響が大きかったと推測される。



写真 調査実施時の状況（荒天）

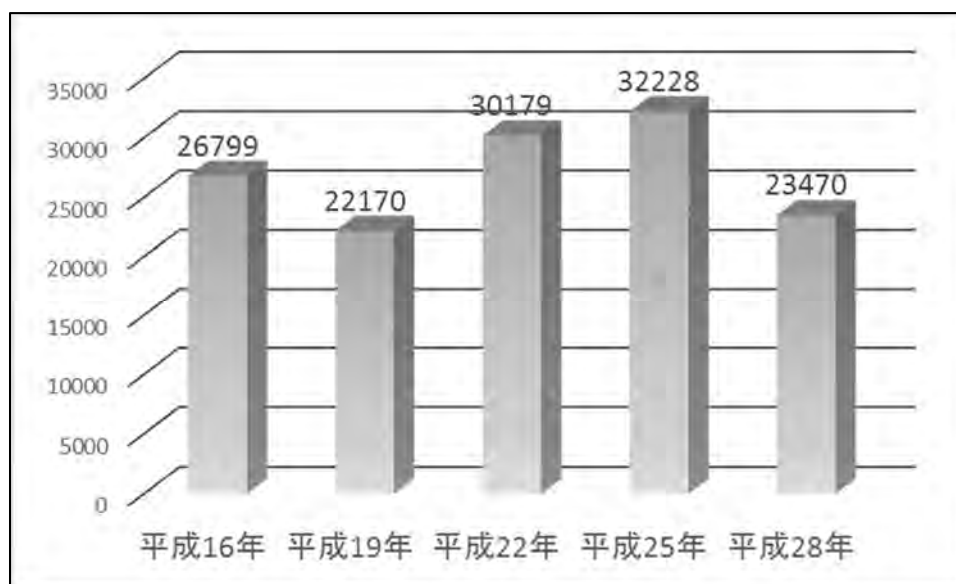


図 2-37 商業地区総通行量の推移

表 2-1 商業地区毎の平成 16 年基準増減率の推移

調査年 \ 地区	千里丘西口	千里丘東口	南千里丘	正雀	別府	南摂津	鳥飼
平成19年	-6.2%	12.6%		-41.3%		-65.6%	-36.4%
平成22年	11.0%	11.5%		-14.5%		-38.9%	-4.9%
平成25年	-9.0%	0.3%	34.4%	-10.2%		-37.4%	-6.3%
平成28年	-24.6%	-19.2%	-20.7%	-38.6%	-46.7%	-66.7%	-14.6%

2-3 通行量調査から見える商業地区の問題点(考察)

今回実施の通行量調査は生憎な天候の中で実施され、天候に左右されるかの如く全商業地区で前回調査の通行量の減少と言う結果となったが、天候だけが通行量減少の原因とは言えない。

例えば、千里丘西口地区の「ことぶき商店街」では、商店街南北を通過する人が少なく、商店街中ほどで程近い府道に進路を変更している。

正雀地区では阪急正雀駅にあるアンダーパスがあり、踏切を避けた迂回交通が商店街にも関わらず非常に多くの車が進入している。

「正雀駅前商店街」では車の通行を避けた歩行者が他の道路に分散していることなどがわかった。

逆に車の進入が少ない「正雀本町商店街」では多くの人が商店街内で滞留しており、他の商店街では見られない結果となっている。

これらに共通して言えることは、道路の幅員が狭く、特に「ことぶき商店街」の一部では車の通行があるため、歩行者が商店の軒先などに避ける必要があり、「正雀駅前商店街」では多くの車の往来がありと、人と車が錯綜する状況にある。

最近では自転車の通行方法も人との分離を目的に道路交通法が改正され、原則車道を走ることとなっており、これらの商店街においても人と車の分離が必要になると考えられる。

これまでの調査は、過年度との比較を目的としており、調査地点を弾力的に変更することが難しかったことを考慮し、今回調査では調査地点は変えずにおおまかな人の流れが把握できることを目指した。

今後は弾力的に調査地点の追加などを行い、商業地区毎の人・車などの流れの把握を行い、各商店街において、通行しやすい通行空間を整備して行くことが望ましいと思われる。