

7. 商店への影響について

7-1 商店への影響

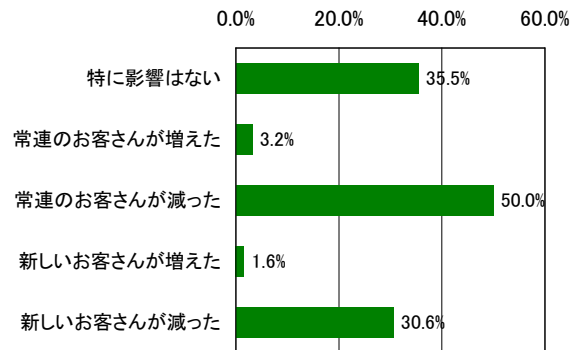
(1) 商店街への来店者数動向

- ① 商店街周辺の歩行者・自転車利用者通行量からみると、社会実験時に大きな減少は生じていない。
- ② ただし、バス停の移設により天神通側へ 700 人/12h 程度の流動変化は生じており、阪急長岡天神駅北側の商店街への人の流れが減少していることになる。
- ③ 利用者である歩行者等へのアンケートからみると、商店への立寄りが 20%から 30%減ったとの回答になっている。また、商店経営者へのアンケートからみると、約 50%が「常連が減った」と回答していることから、社会実験期間中に来店者が減少していると判断できる。
- ④ また、駐車場の駐車台数からみると、利用台数の多い大型小売店舗での台数の減少が著しい。その他の小規模な駐車場の台数は大きな変化はないことから、社会実験期間中に車での買物を控えた人がいたことがうかがえる。

《平日》

	全体	
	回答数	構成比
1 特に影響はない	22	35.5%
2 常連のお客さんが増えた	2	3.2%
3 常連のお客さんが減った	31	50.0%
4 新しいお客さんが増えた	1	1.6%
5 新しいお客さんが減った	19	30.6%
回答母数	62	100.0%

注) 商店経営者へのアンケート



《休日》

	全体	
	回答数	構成比
1 特に影響はない	20	32.3%
2 常連のお客さんが増えた	1	1.6%
3 常連のお客さんが減った	31	50.0%
4 新しいお客さんが増えた	1	1.6%
5 新しいお客さんが減った	18	29.0%
回答母数	62	100.0%

注) 商店経営者へのアンケート

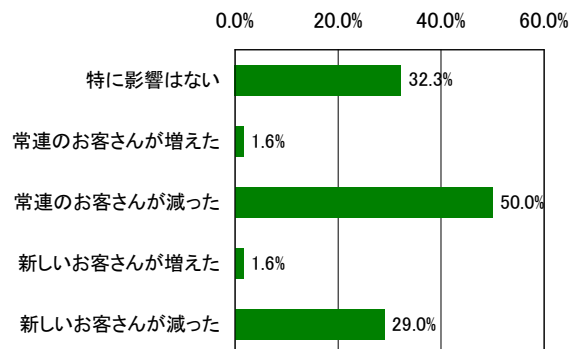
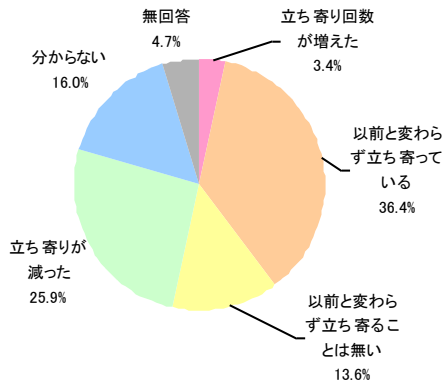


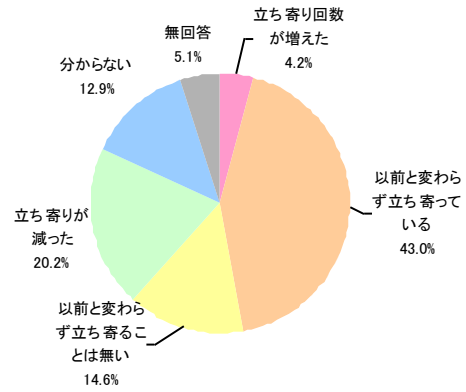
図 7-1-1 商店経営者へのアンケートからみた来客数への影響

(2) アンケートからみた商店の立寄り変化

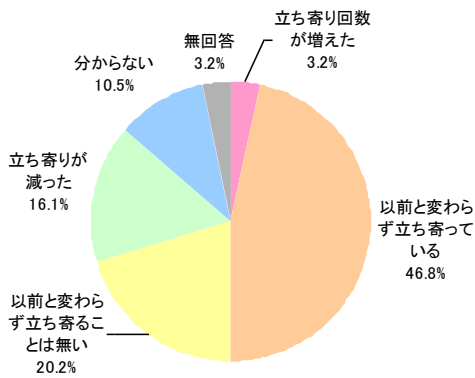
1) アンケート種別ごとの回答



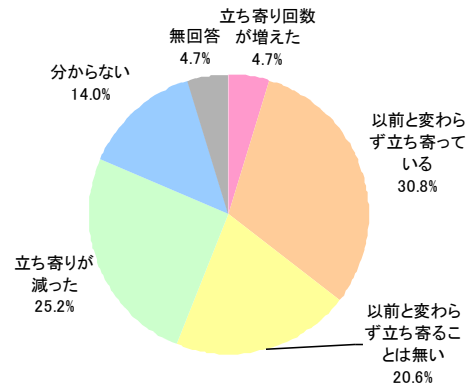
歩行者・自転車利用者（平日）



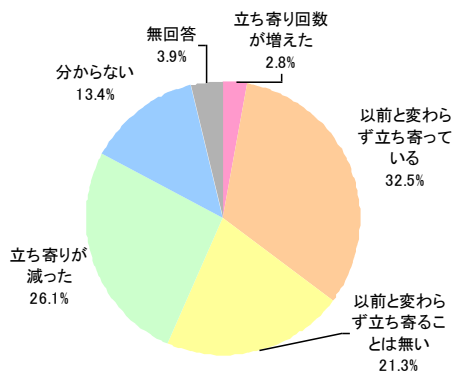
歩行者・自転車利用者（休日）



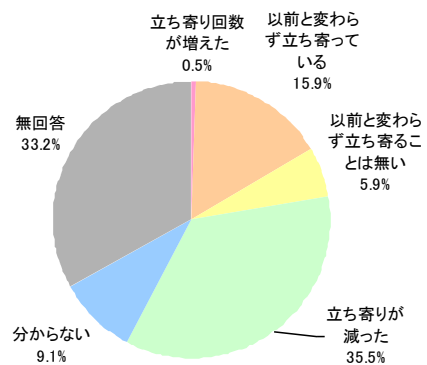
地元居住者（車以外の利用）



地元居住者（車利用者）



鉄道利用者



バス利用者（休日）

図 7-1-2 アンケート種別ごとの回答

2) 利用交通機関別にみた商店街への立寄り

バス利用者の中で、長岡天神から長岡天神南、開田に変更した人を対象に集計すると、長岡天神南利用者の方が、「立寄りが減った」の比率は高いが、全体として約4割が立寄りを減らしている。

鉄道利用者の端末手段別にみると、バス、自動車利用の人が立寄りを減らした傾向にある。徒歩については、以前と変わらない人が5割近くあり、自転車利用者は、「変わらない」と「減った」が概ね同程度である。

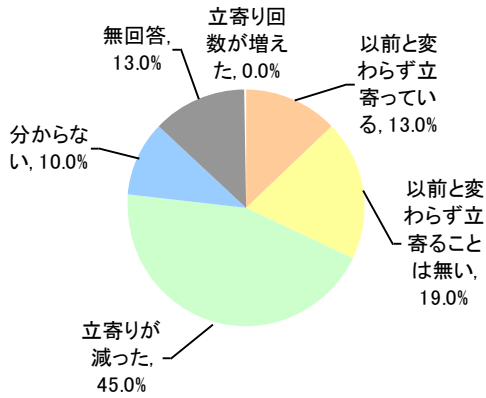


図 7-1-3 実験期間中に長岡天神南に変更した人の商店街への立寄りの変化

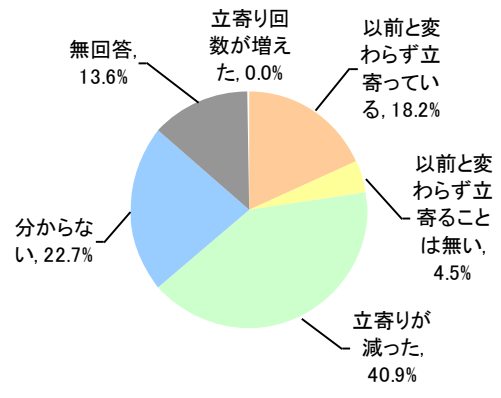
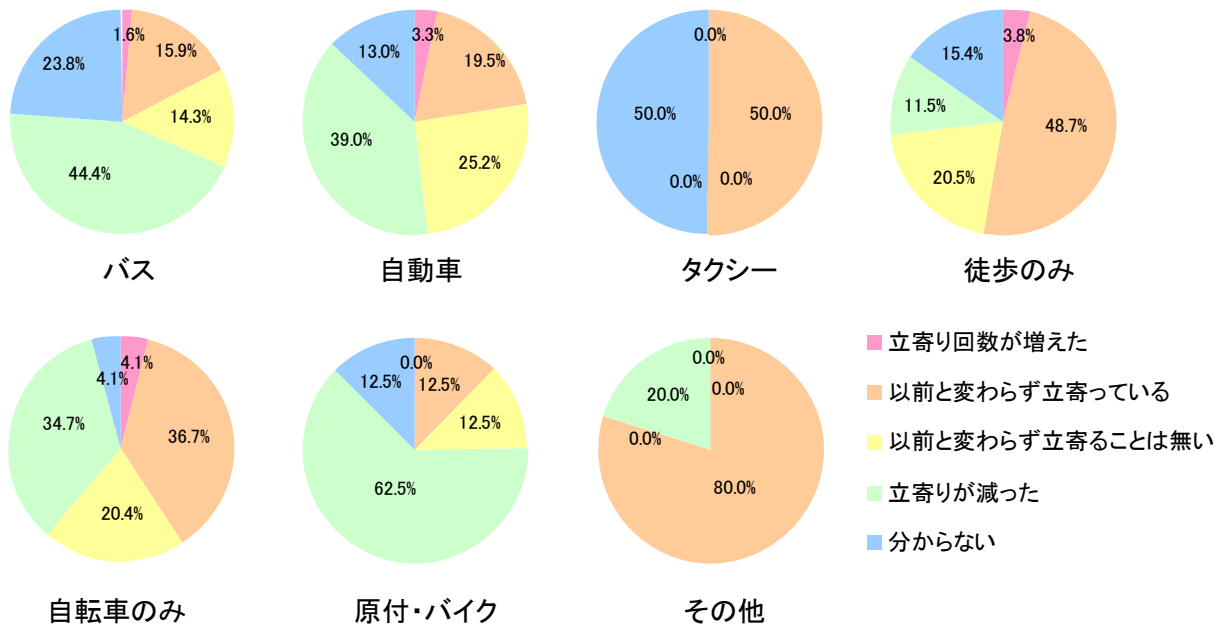


図 7-1-4 実験期間中に開田に変更した人の商店街への立寄りの変化



注) 上記の図は、無回答を除いた比率

図 7-1-5 鉄道利用者アンケートによる立寄りの変化

3) 駐車場利用台数の変化

一方通行化で店舗への自動車利用ルートの変更、渋滞による所要時間の増加が、来店者数に影響を与えたと考えられる。ただし、実験期間最後では、大型小売店舗駐車台数も平常並みになったことから、実験期間が1週間から1ヶ月程度と長かった場合には、来店者数なども平常に近づくと考えられる。

表 7-1-1 全駐車場計時間別駐車台数(台)

時間	平日 平常時	平日 実験時	増減台数	増減率	時間	休日 平常時	休日 実験時	増減台数	増減率
10時	566	445	-121	-21.4%	10時	666	612	-54	-8.1%
12時	628	472	-156	-24.8%	12時	863	640	-223	-25.8%
15時	591	537	-54	-9.1%	15時	1,083	748	-335	-30.9%
17時	580	615	35	6.0%	17時	1,024	641	-383	-37.4%
19時	331	421	90	27.2%	19時	522	240	-282	-54.0%

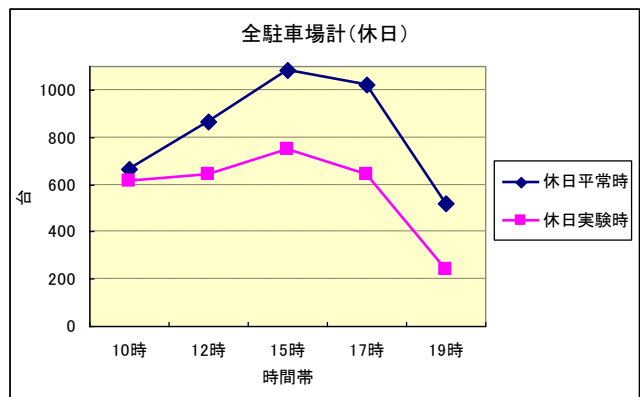
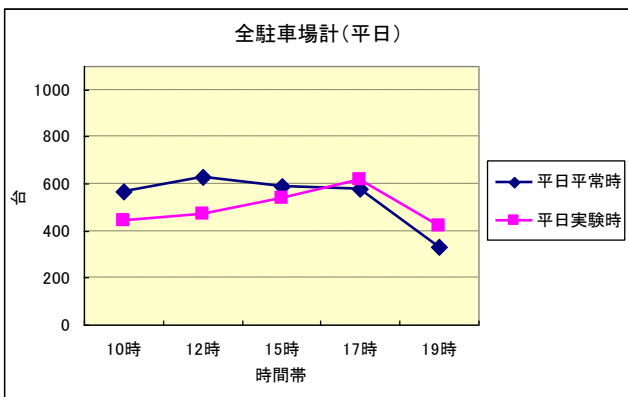


図 7-1-6 全駐車場計時間別駐車台数

表 7-1-2 大型小売店舗(I社、S社)駐車台数

時間	平日 平常時	平日 実験時	増減台数	増減率	時間	休日 平常時	休日 実験時	増減台数	増減率
10時	319	177	-142	-44.5%	10時	419	316	-103	-24.6%
12時	317	163	-154	-48.6%	12時	527	353	-174	-33.0%
15時	278	243	-35	-12.6%	15時	687	380	-307	-44.7%
17時	272	317	45	16.5%	17時	705	330	-375	-53.2%
19時	103	202	99	96.1%	19時	311	80	-231	-74.3%

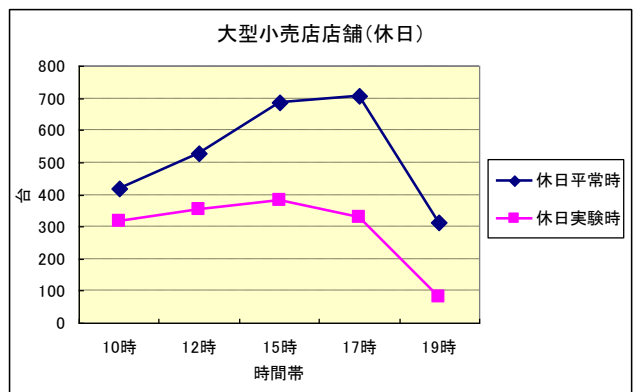
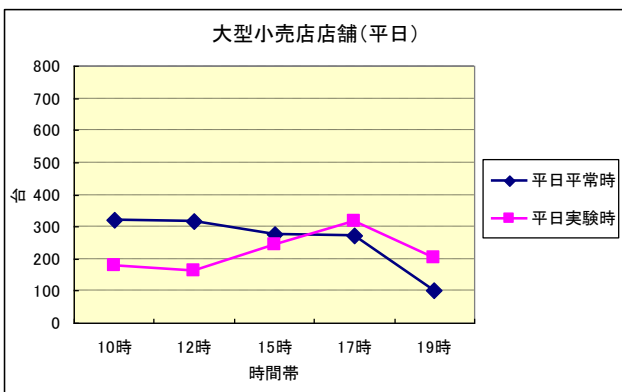


図 7-1-7 大型小売店舗(I社、S社)駐車台数

7-2 荷捌きへの影響

一方通行化により、路上駐車の影響がどの程度あるかを確認するため、朝の通勤時間帯と夕方の帰宅時間帯を対象に、荷捌きや車の送迎状況を観測した。駅周辺には店舗や事務所が多いことと、駅利用者の送迎が集中することから、アゼリア通りの130mとセブン通りの80mを調査対象とした（対象区間は下図参照。）。

調査の結果、駐停車車両の大半は通勤・通学時のキス・アンド・ライド車両で、荷捌き車両台数は平常時で1台～7台であり、一方通行化による大きな影響は無かったと考えられる。台数は平常時よりも若干少なくなっており、アゼリア通りの荷捌き車両台数は夕方に減少している一方でセブン通りが増加していることから、社会実験期間中にアゼリア通りが使いにくくなったなどの要因で、一部の車両がセブン通りを一時的に利用したと考えられる。

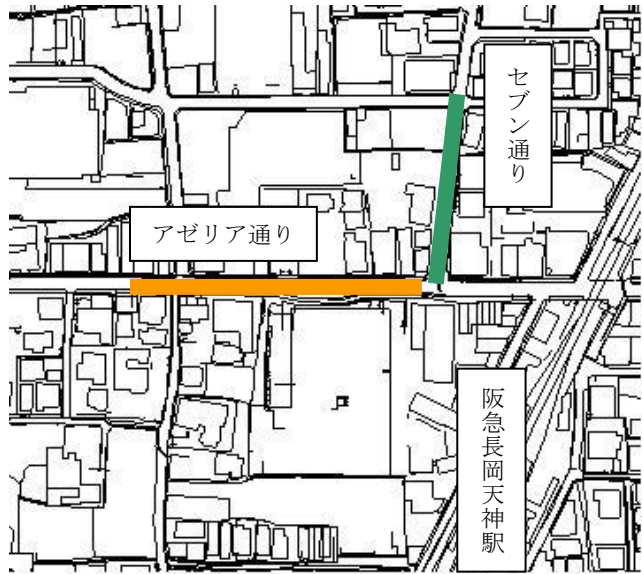


図 7-2-1 荷捌き等路上駐車調査区間

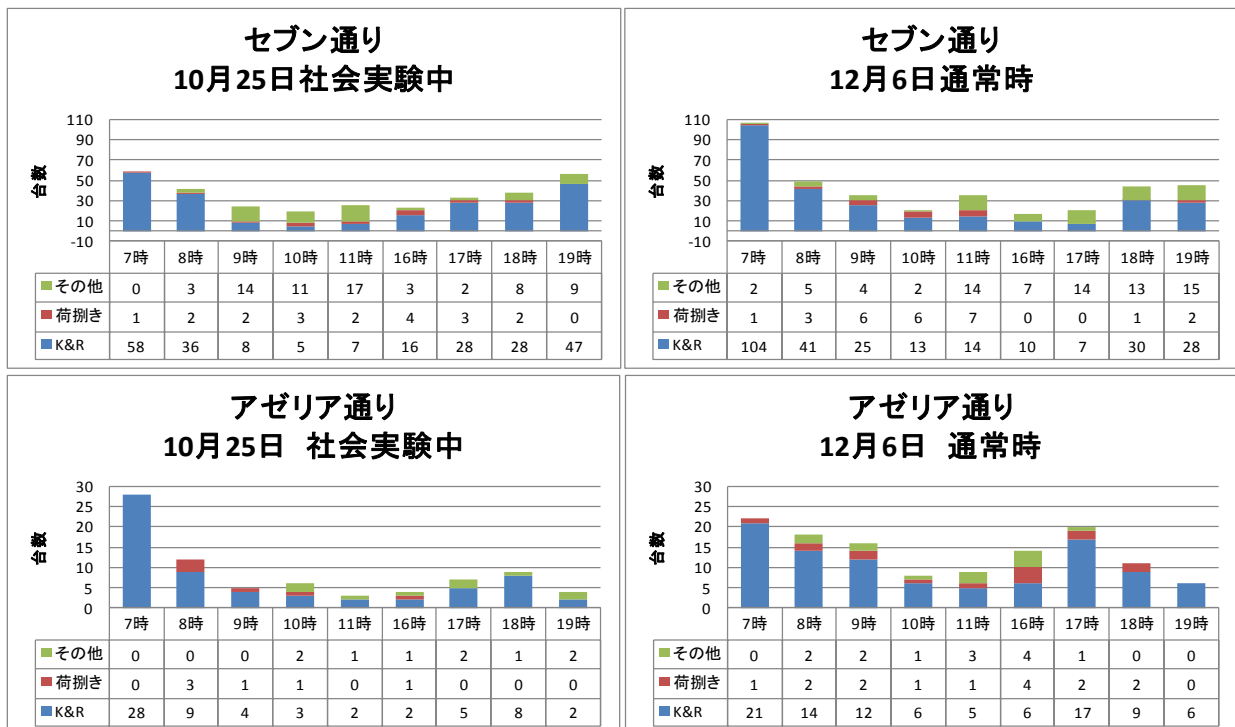


図 7-2-2 実験中及び通常時の荷捌き等路上駐車台数

7-3 今後の検討課題

【社会実験の結果の要約】**① 社会実験期間中で商店への立寄り、来店者数が減少したと考えられる。**

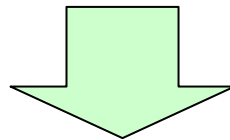
社会実験そのもので外出を控えるという心理的な影響と地区内の自動車、バスの利便性低下などが影響して、商店への来店者は減少したと考えられる。歩行者の通行量が休日でも大きな変化はないことから、その減少幅は大きなものでないと考えられる。

② 自動車利用者への影響が比較的大きかったと考えられる。

一方通行化で店舗への自動車利用ルートの変更、渋滞による所要時間の増加が、来店者数に影響を与えたと考えられる。ただし、実験期間最後では、大型小売店舗駐車台数も平常並みになったことから、実験期間が1週間から1ヶ月程度と長かった場合には、来店者数なども平常に近づくと考えられる。

③ 荷捌き・搬出入車両台数変化は小さいが場所の変更などが生じた

実験期間中の荷捌き車両台数は、平常時に比べて若干の減少であったが、アゼリア通りを避けて、セブン通りへの変更した傾向にある。

**【今後の検討課題】****① アゼリア通り、天神通りの走行円滑化の確保**

来店者が少なくなった要因のひとつが、アゼリア通りの滞留による自動車、バスなど利便性低下と考えられ、仮に一方通行化実施をする場合には、滞留を生じさせない対策の検討が必要となる。

② 市民に対するバリアフリー化の必要性に対する理解の浸透

バリアフリー化に対する市民の賛意は得られている一方で、市民生活に影響する自動車の渋滞などが来店行動に影響したと考えられる。また、短期間の実験であったために、外出控えなども来店に影響を与えていると考え、今後も市民に対する歩行者を大事にした道路整備への理解の浸透などの対策も必要と考えられる。

③ 地元との連携によるより安全、安心、賑わいのある地区の醸成

中長期的には、歩行者優先かにより安全、安心な道路の整備とあわせて、賑わいのある地区を形成するための地元との協働によるまちづくりをすすめるための検討、市民自らが考えるための方策の検討が引き続き必要と考えられる。