

6. 細街路への影響

6-1 細街路自動車交通量の変化

細街路の自動車交通量の変化を平日と休日、12時間、9時台、16時台について、主な断面交通量を示す。

<増加している路線、方向>

- ・ 平日と休日ですれ異なるものの、阪急線路西側では、北向きの交通量、東側では、南向きの交通量の増加が著しい。
- ・ 地区全体で見ると、一方通行化により、細街路を抜け道として右周りの交通量が増加したことになる。
- ・ 増加台数は、幅があるが概ね1時間で20台から60台程度であり、通常時の台数から見ると、線路の西側では平日、休日とも概ね1.2倍~2倍（方向③、⑩）、東側では、1.5倍から2.1倍程度となる（方向⑥、⑧）
- ・ アゼリア通りの交通量が概ね400/時程度であるから、増加した交通量は、それらの約1割程度に相当する。
- ・ 大型小売店店舗関連の自動車交通量は、今回の観測から見ると店舗の東側の交通量が増加している。

表 6-1-1 細街路自動車交通量の変化

位置番号	平日 12時間交通量(台/12h)			平日 朝9時台(台/時)			平日 夕方16時台(台/時)		
	実験時	平常時	増減	実験時	平常時	増減	実験時	平常時	増減
	①	991	993	-2	81	103	-22	97	76
②	762	884	-122	57	75	-18	71	72	-1
③	770	345	425	57	37	20	75	12	63
④	208	295	-87	15	29	-14	22	36	-14
⑤	627	534	93	61	38	23	52	55	-3
⑥	850	534	316	52	46	6	73	50	23
⑦	514	411	103	63	27	36	53	50	3
⑧	690	328	362	58	27	31	69	28	41
⑨	558	614	-56	64	34	30	53	65	-12
⑩	521	489	32	42	34	8	67	62	5
⑪	561	443	118	52	29	23	54	37	17
⑫	272	385	-113	14	33	-19	28	29	-1
⑬	1438	1130	308	72	65	7	167	116	51
⑭	535	633	-98	38	47	-9	54	68	-14
⑮	517	281	236	28	19	9	60	38	22
⑯	1275	858	417	41	21	20	156	93	63

位置番号	休日 12時間交通量			休日 朝9時台			休日 夕方16時台		
	実験時	平常時	増減	実験時	平常時	増減	実験時	平常時	増減
	①	1,130	1,110	20	30	72	-42	97	76
②	723	957	-234	57	47	10	71	112	-41
③	843	425	418	55	20	35	86	41	45
④	240	371	-131	36	31	5	17	45	-28
⑤	375	560	-185	20	42	-22	40	55	-15
⑥	733	477	256	62	17	45	58	47	11
⑦	472	404	68	25	18	7	52	52	0
⑧	629	364	265	51	28	23	64	43	21
⑨	640	1,310	-670	25	34	-9	66	157	-91
⑩	451	483	-32	33	26	7	41	51	-10
⑪	675	497	178	45	45	0	75	42	33
⑫	325	483	-158	28	36	-8	36	59	-23
⑬	1,456	1,148	308	115	79	36	177	105	72
⑭	355	497	-142	33	28	5	33	52	-19
⑮	439	292	147	30	16	14	45	29	16
⑯	1,589	1,206	383	48	34	14	200	118	82

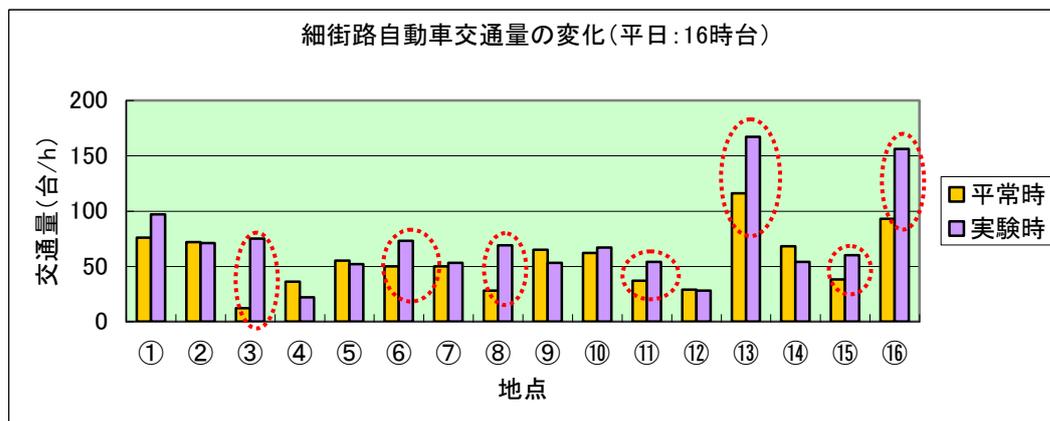
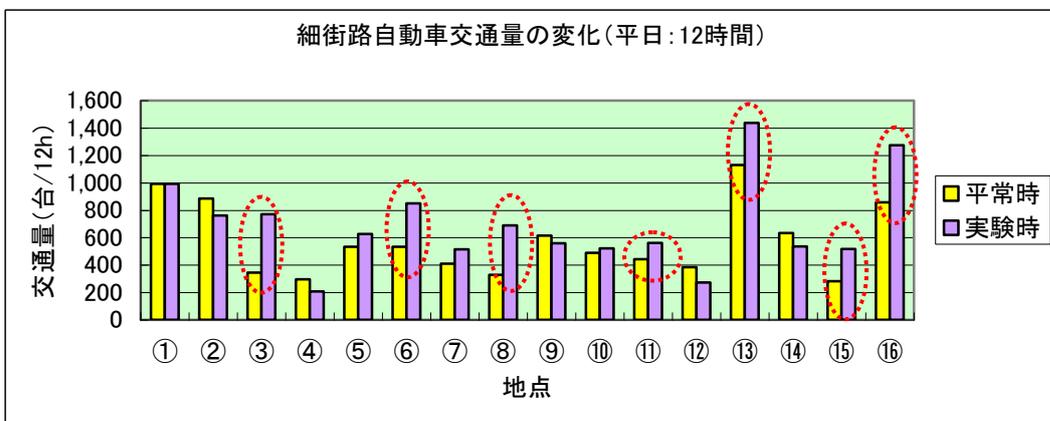
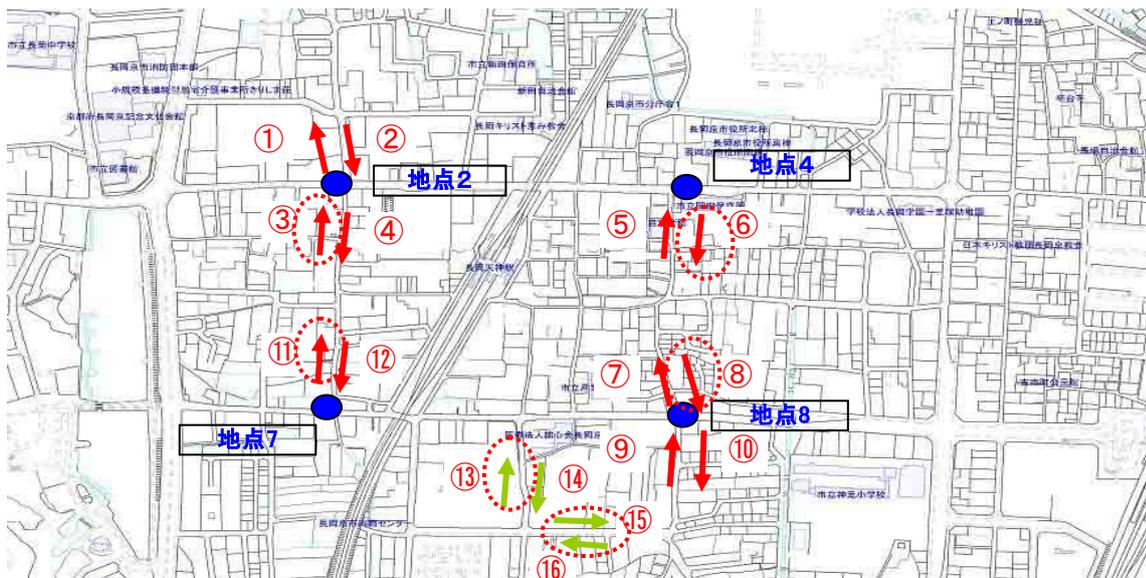


図 6-1-1 細街路自動車交通量の変化(平日、12 時間と 16 時台)

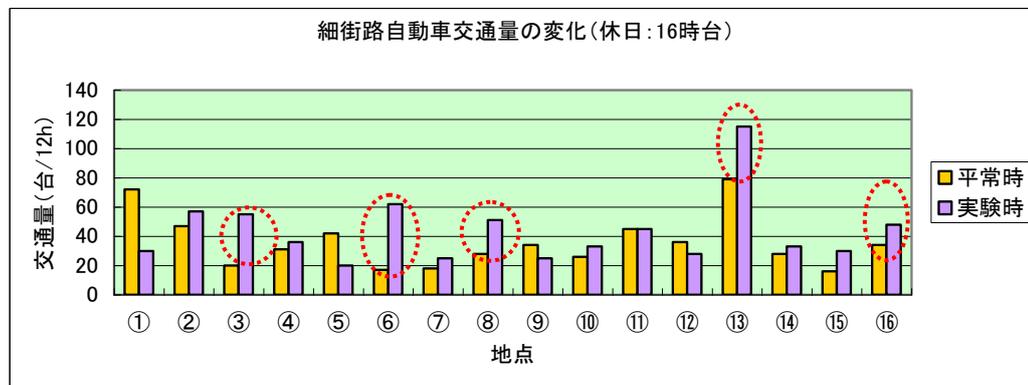
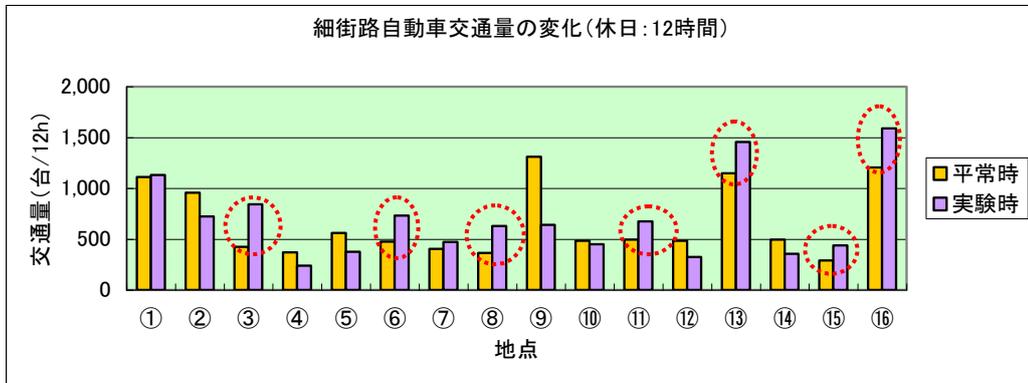
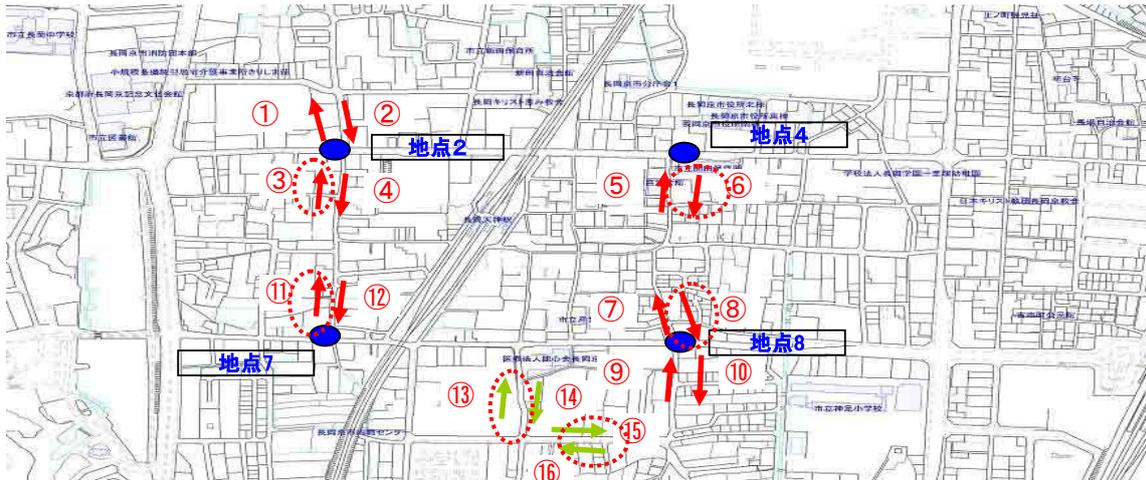


図 6-1-2 細街路自動車交通量の変化(休日、12 時間と 16 時台)

(実験前の予測結果):細街路を通り抜ける自動車交通量の予測

一方通行規制の導入後には、生活道路の交通量は、現状と同規模の交通量に、ショッピングセンター(SC) 買い物客が近道として通る分が加わり、現状よりやや増加すると見込まれる。

ショッピングセンター(SC) 買い物客のうち、近道とする利用者は、駐車場収容台数が 400 台前後で、西側方面の買い物客が 1/2 とすると、 $400 \text{台} \times 0.5$ (1 時間利用率を想定) ^{*1)} $\times 1/2 = \text{約 } 100 \text{台/時}$ と見込まれる。

この近道分を加えると、一方通行の生活道路交通量は、現状に対して約 2 倍に増加することもあると見込まれる。但し、平日においてはショッピングセンター(SC) 買い物客は少ないため、2 倍以下と見込まれる。

休日には、地元発生集中交通量は減るが、ショッピングセンター(SC) 買い物客が増えるため、抜け道交通量が目立つ可能性がある。

*1)駐車場の回転率3回転、ピーク率を0.15とすると駐車台数に対する1時間利用率は、約0.5となる。(3×0.15=0.45≒0.5)

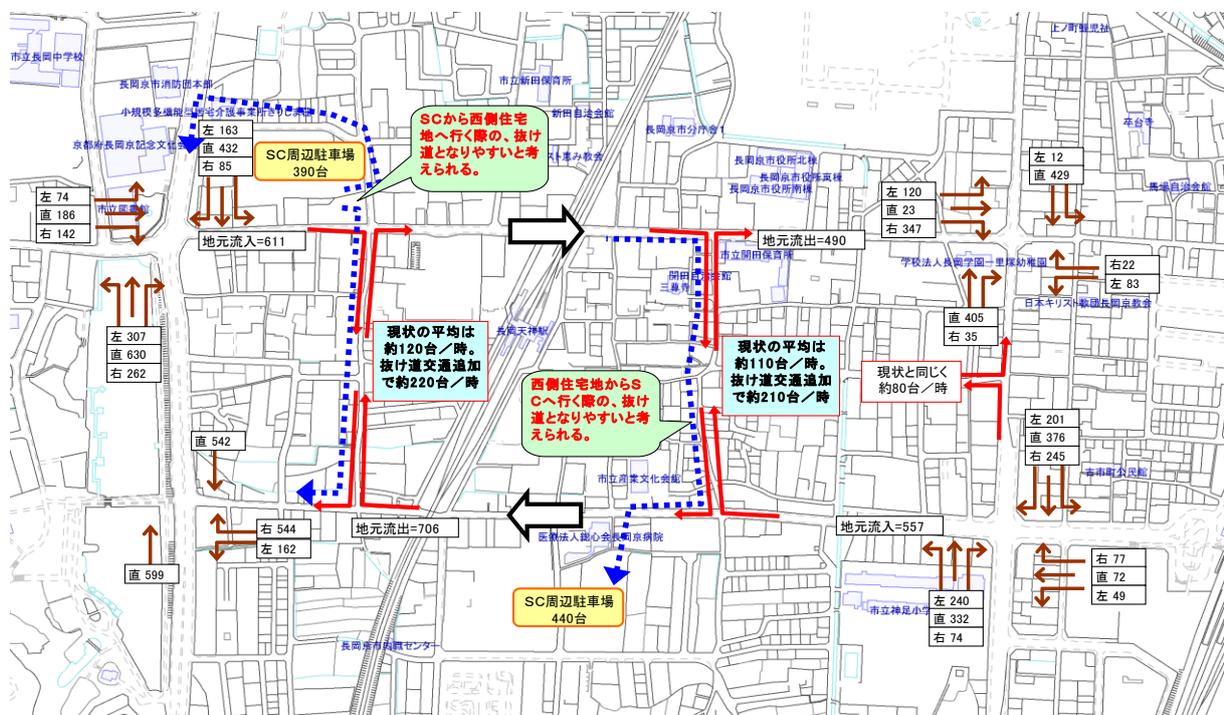


図 6-1-3 一方通行化による細街路迂回交通量の変化の予測(事前)

(参考)当初の予測結果との比較単位:台/時

	線路西側		線路東側	
予測結果		平常：100 台 増加：120 台 計：220 台		平常：110 台 増加：100 台 計：210 台
実験結果	平常：48 台 増加：49 台 計：97 台 (方向③と④の計)	平常：101 台 増加：16 台 計：121 台 (方向⑪と⑫の計)	平常：105 台 増加：20 台 計：125 台 (方向⑤と⑥の計)	平常：78 台 増加：44 台 計：122 台 (方向⑦と⑧の計)

6-2 アンケート結果

- ① 地元住民へのアンケートから、細街路が「危険になった」、「やや危険になった」はあわせて約 60% であり、その理由の 90%以上が、自動車交通の増加である。
- ② 細街路への流入交通は、1.3 倍～2 倍程度の増加、1 時間当たり 20 台から 60 台の増加であり、混雑は生じていなかったが、通行車両増加に対する住民の危険性への危惧が高まっていたことが分かる。
- ③ 地元車利用者へのアンケートでは、約 70%が「不便になった」と回答。

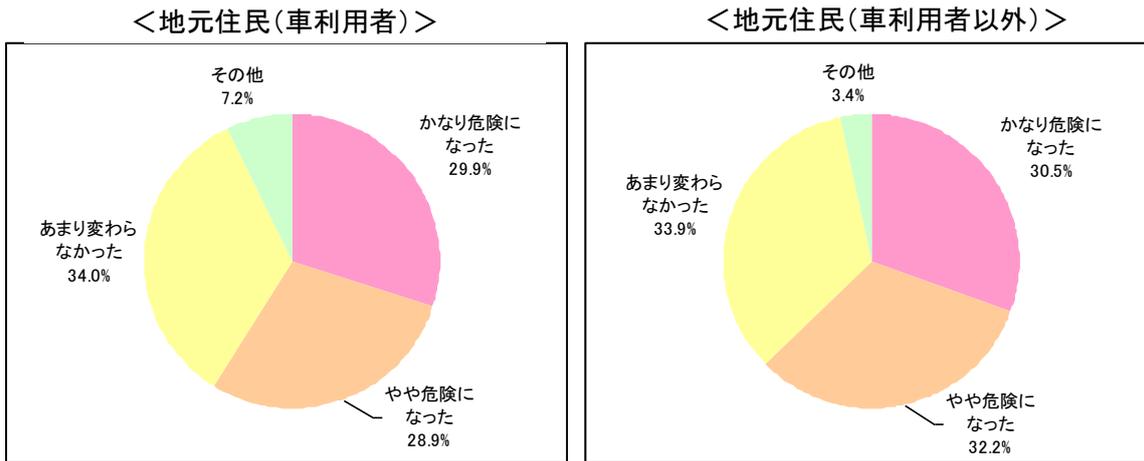


図 6-2-1 細街路の安全性について

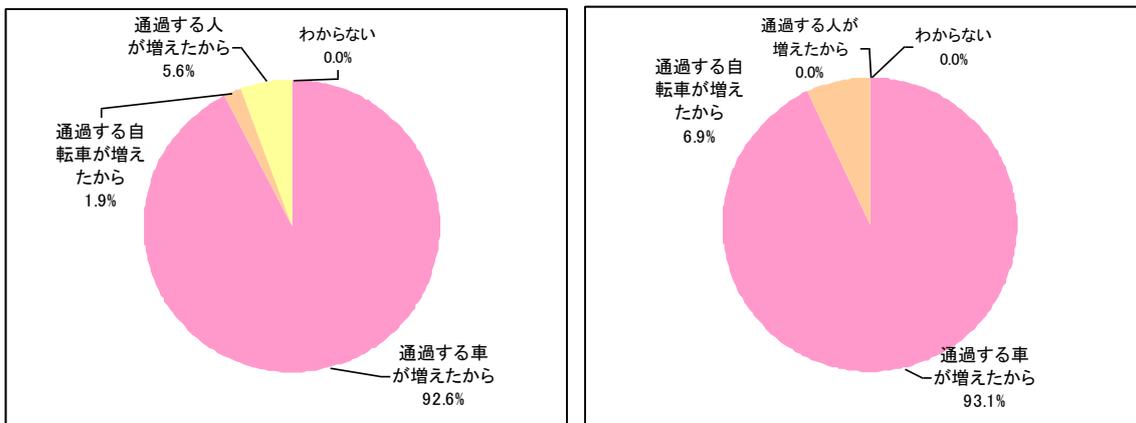


図 6-2-2 細街路が危険になった理由

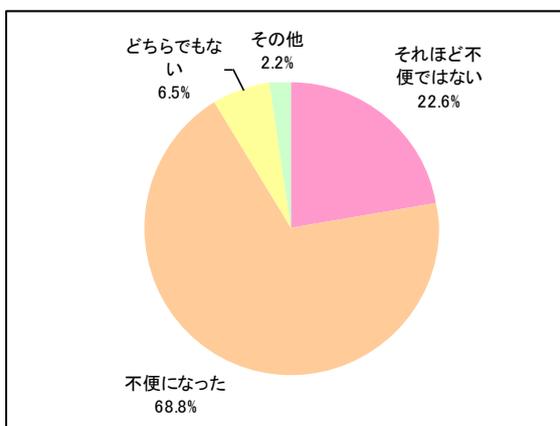
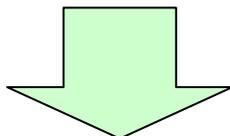


図 6-2-3 一方通行への評価(地元・車利用者)
注) 上記の図は、無回答を除いた比率

【社会実験の結果の要約】

- ① 一方通行化により細街路を通過する車両が1.3倍～2倍に増加。
時間当たり20～60台程度であり、混雑は生じていなかった。
- ② 地元住民の危険性に対する危惧が生じた。予想を下回る交通量の増加であったが、道路自体が狭く、見通しの悪い箇所もあることから、地元住民への心理的な負担が生じたと考えられる。



【今後の検討課題】

① 細街路の安全性向上のための改善

安全性向上のために、歩行者通行空間の舗装面の着色、拡幅可能な箇所における道路整備などの検討が必要と考えられる。

② 細街路への不要な車両の進入を抑制するための交通規制の検討

社会実験では細街路への流入に対して交通規制は実施しなかったが、地区内の住民の安全性を確保するために、交通規制対策の検討が必要と考えられる。

③ 安全・安心、賑わいのある地区形成のための検討

長期的には、住宅地地区における誰もが安全に移動できる地区の形成、駅周辺における安全でにぎわいある地区の形成に向けた検討が必要と考えられる。