

第四章 富田地区の現状

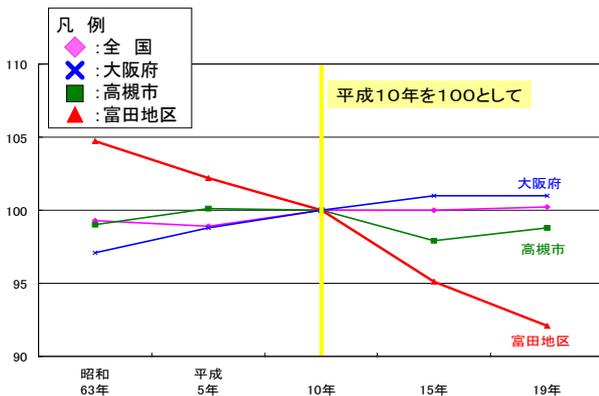
1 人口の動向

人口は、全国・大阪府・高槻市は平成10年と比較してほぼ横ばいですが、富田地区は減少傾向となっています。

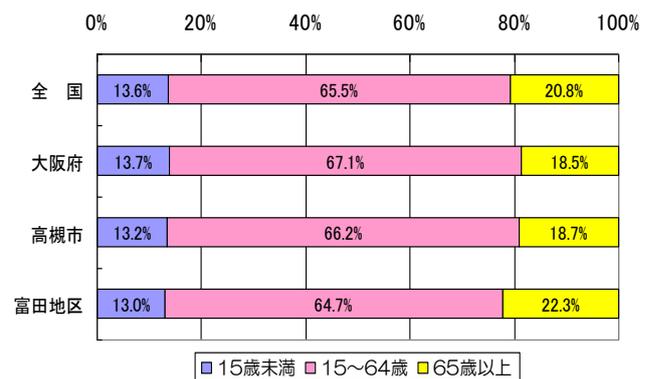
また、富田地区は年齢構成として、65歳以上の割合が22.3%となっています。この割合は、全国、大阪府、高槻市と比較すると、富田地区が最も多くなっています。

今後、高槻市では全国や大阪府よりも人口減少が大きく進展し、平成32年には高齢化率が32.7%となり、府下No. 2になると推計され、富田地区においても今後、高齢化がさらに進むことが予想されます。

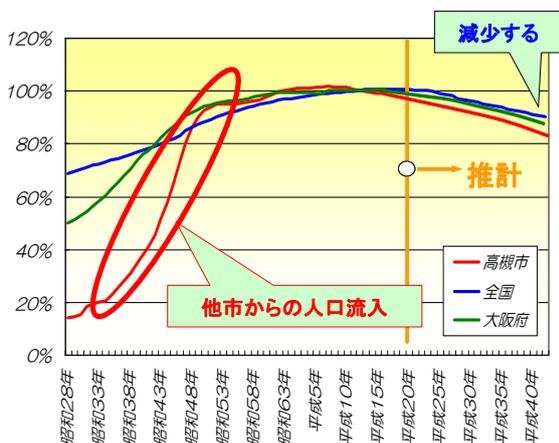
人口3区分割合（平成17年度）



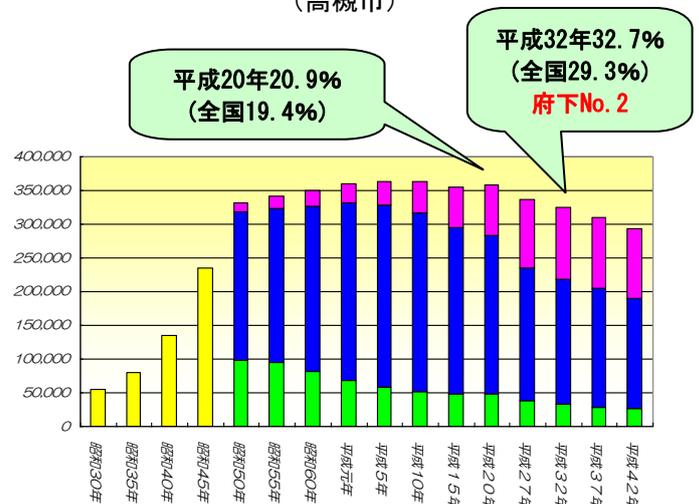
人口の推移



人口の推移と将来推計の比較
（高槻市・大阪府・全国）



年齢3区分人口の推移
（高槻市）



平成20年までは市データ。平成20年以降は国立社会保障・人口問題研究所の推計値。

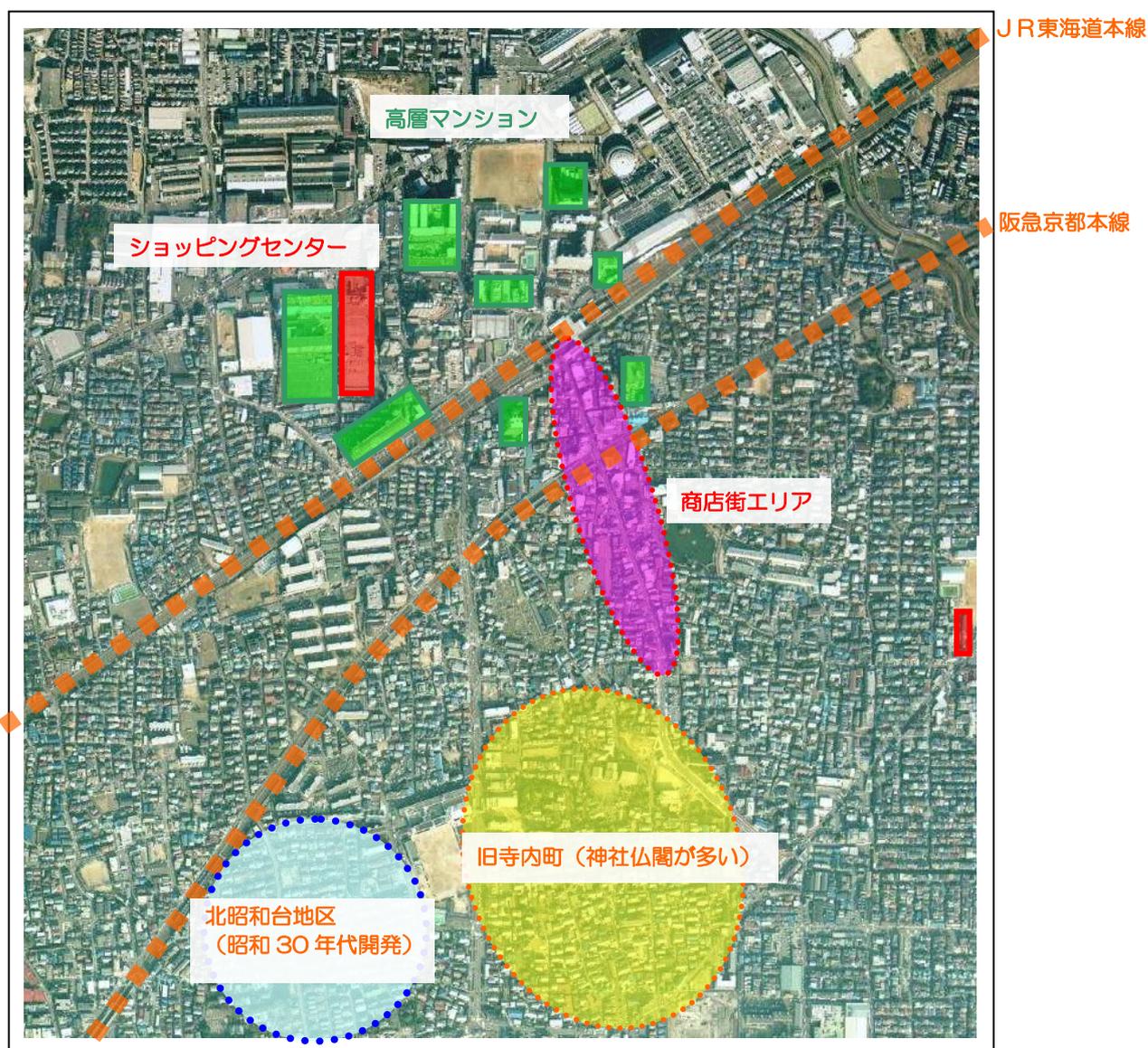
2 土地利用

J R摂津富田駅の北側では、工場の跡地などでマンション等が建設されています。また、大型のショッピングセンターも立地しており、街なみが大きく変わってきています。

J R摂津富田駅と阪急富田駅間については、駅間の近さから、賑わいを創出しており、商店街が南北に形成されています。

阪急富田駅以南では、旧寺内町を中心とした神社仏閣が残る地域があり、その周辺には、昭和30年代に開発されたゆとりある住宅地があります。

これらより、J R摂津富田駅の北側と南側では、まちなみが大きく違ってきています。



3 公共施設

JR 撰津富田駅より、南側には色々な公共施設、公園があります。

ひかり診療所



青少年交流センター



富田ふれあい文化センター



富田公民館



小寺池図書館



小寺池



筒井池



筒井池公園

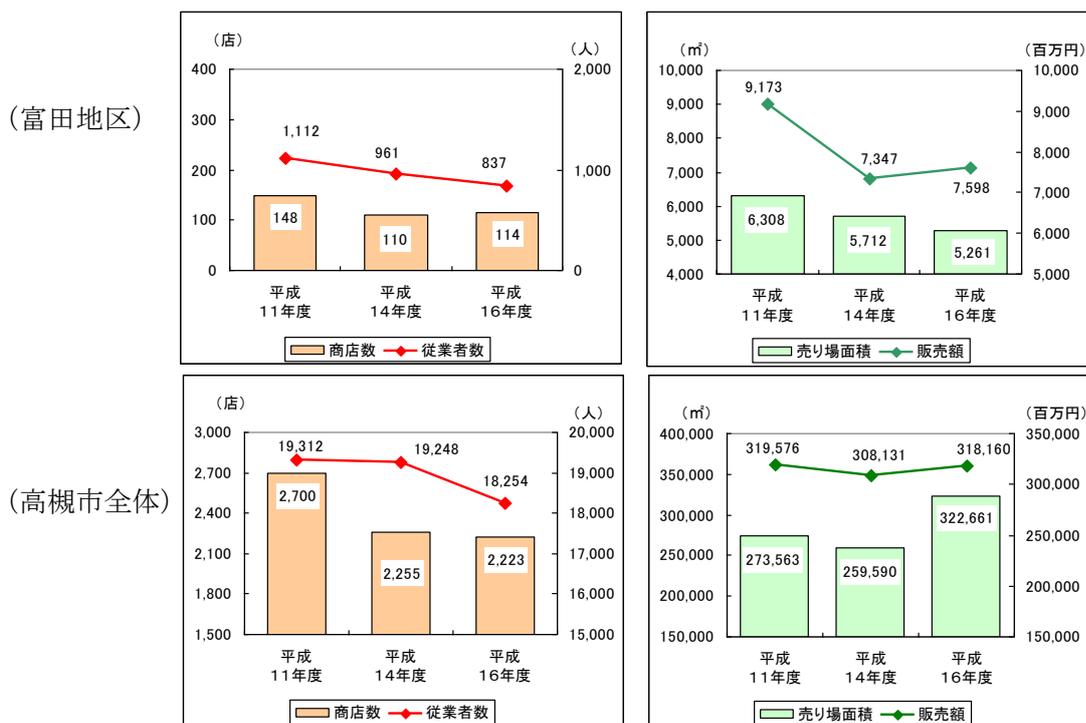


4 商業

富田地区では、商店数・従業者数・売り場面積・販売額ともに減少傾向が見られます。高槻市全体でも富田地区と同様に商店数・従業者数が減少していますが、一方では、売り場面積は増加しており、販売額はほぼ横ばいとなっています。

【商店数・従業者数】

【売り場面積・販売額】

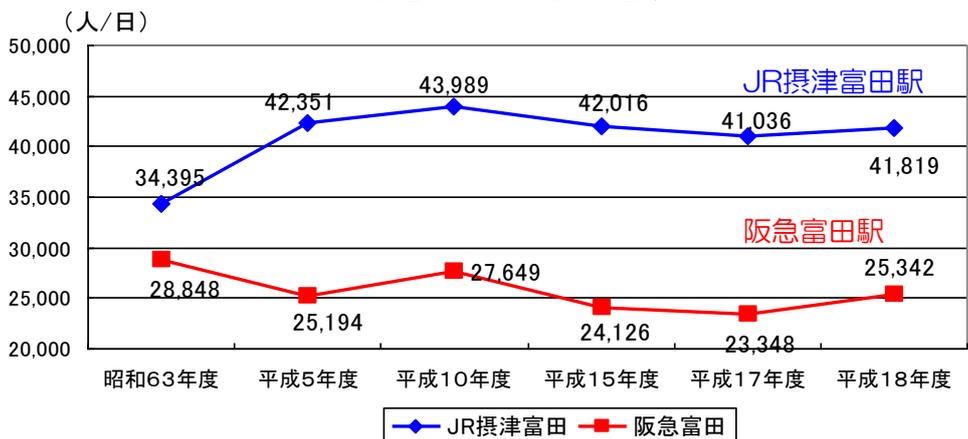


5 鉄道

JR摂津富田駅の利用者数は平成17年度まで減少してきましたが、平成18年度には微増傾向になっています。

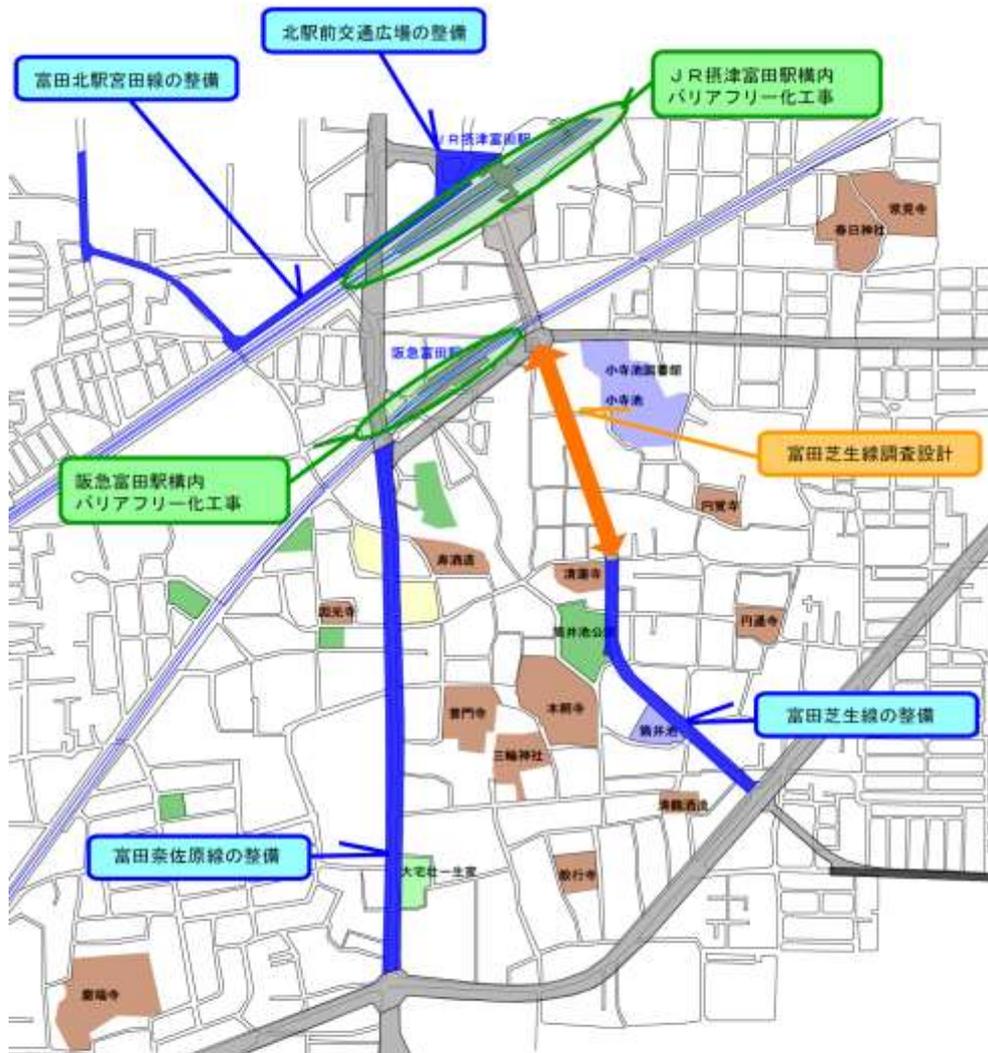
阪急富田駅の利用者数もJRと同様で平成18年度には微増傾向になっています。

JR・阪急の1日平均乗降客数



6 道路

富田駅周辺の都市計画道路等の整備状況については下図のとおりです。



(1) 都市計画道路の経緯

- 富田芝生線の整備
(清蓮寺から府道まで、H16.8完了)
H19 調査設計を実施(阪急富田駅以南から清蓮寺)
- 富田奈佐原線の整備
(富田西踏切以南まで、H元年までに完了)
- JR摂津富田駅 北駅前交通広場の整備 (H12.2完了)
- 富田北駅宮田線の整備 (H12.2完了)

(2) バリアフリー化工事

- JR摂津富田駅
H18から工事着手 (H20.8にホーム内のエレベータは完了)
- 阪急富田駅
H18から工事着手 (H20.3に梅田行きホーム、南側施設外のエレベータは完了)

1) 富田奈佐原線と富田西踏切の状況

①富田西踏切による遮断時間、横断交通量等

ア) 遮断時間

- ・ピーク時1時間のうち38分と遮断時間が長い
(平成16年の国の踏切総点検ではピーク時遮断時間40分以上となる踏切を「開かずの踏切」という)

イ) 横断交通量

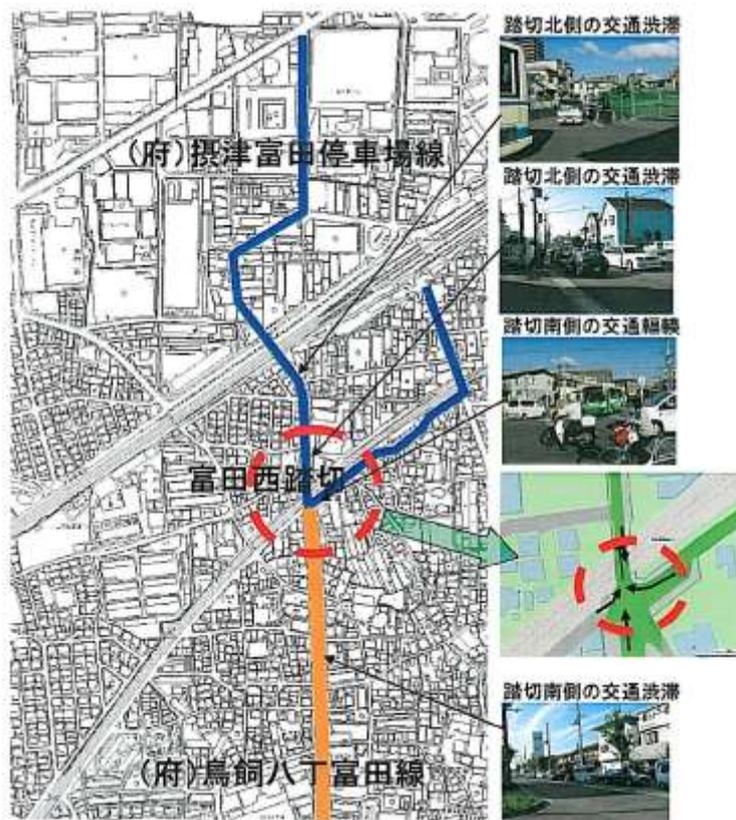
- ・自動車交通が多い、歩行者類(歩行者、自転車、原付二輪車)は少ない
- ・国の基準では「自動車のボトルネック踏切」[☆](遮断交通量50,000台時/日)に該当する。
(富田西踏切:55,000台時/日)
- ・近年、自動車交通量はやや減少の傾向にある(富田西踏切:8,123台/12時間)

ウ) 交通渋滞

- ・交通渋滞が多発、最大滞留長は踏切南側で420m、北側で270m
- ・近年、交通渋滞はやや緩和の傾向にある

エ) 交通輻輳

- ・踏切南側では南北交通の他、東西の道路からの車の流出入で交通が輻輳する



☆ボトルネック踏切は、ピーク1時間あたりの遮断時間が40分以上の踏切、または、踏切交通遮断量(自動車(二輪のものを除く)1日当たりの交通量×1日当たりの踏切遮断時間)が5万台時/日以上 of 踏切であり、踏切交通に大きな影響を与えます。

～国土交通省道路局 HP 踏切の現状と対策より抜粋～

2) 富田芝生線と富田東踏切の状況

①富田東踏切による遮断時間、横断交通量等

ア) 遮断時間

- ・ピーク時1時間のうち32分と遮断時間が長い

イ) 横断交通量

- ・歩行者類（歩行者、自転車、原付二輪車）の交通量が多く、自動車類（乗用車、バス、小型貨物車、普通貨物車）は少ない

（歩行者類：12時間で約11,000人、自動車類：12時間で約1,800台）

- ・国の基準では「歩行者等のボトルネック踏切」（遮断交通量：歩行者類＋自動車類が50,000台時／日以上、歩行者類が20,000人時／日以上）に該当（歩行者類71,000人時／日）

ウ) 交通幅転

- ・歩行者、自転車、自動車が踏切とその前後で交通幅転

②踏切前後の道路と交通の状況

富田東踏切の前後の道路はJR摂津富田駅、阪急富田駅へのアクセス道路となっている

ア) 北側の道路：府道摂津富田停車場線

- ・幅員9m程度で、歩車道分離されていない
- ・沿道は商店街が形成

イ) 南側の道路：市道富田南駅前線

- ・踏切に近い所は幅員9m程度で、歩車道分離されていない
- ・沿道は商店街が形成
- ・清蓮寺以南は（都）富田芝生線として幅員18mで整備されている

③近接する踏切

- ・桜ヶ丘踏切はピーク時30分程度の遮断時間



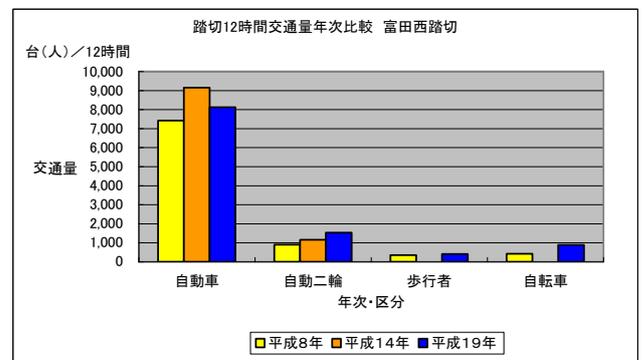
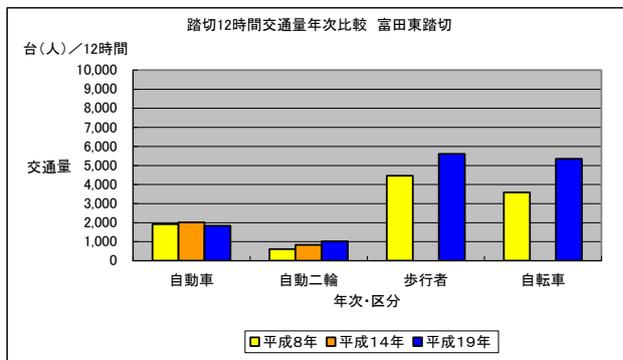
3) 富田東踏切・富田西踏切の12時間交通量の経年変化

①富田東踏切

- ・自動車交通量はほぼ横ばい
- ・歩行者＋自転車交通量は平成8年から平成19年にかけて3割強増加

②富田西踏切

- ・自動車交通量は平成14年をピークに現在は減少傾向
- ・歩行者＋自転車交通量は微増



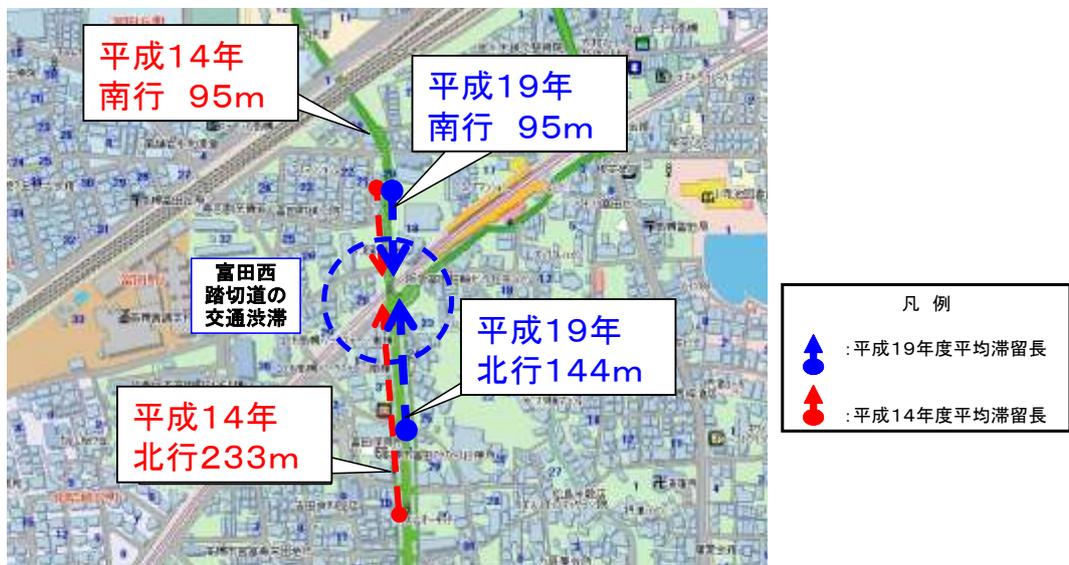
4) 滞留長の経年変化（平成19年と14年調査の比較）

①南行き滞留長

- ・平成14年と平成19年は横ばい

②北行き滞留長

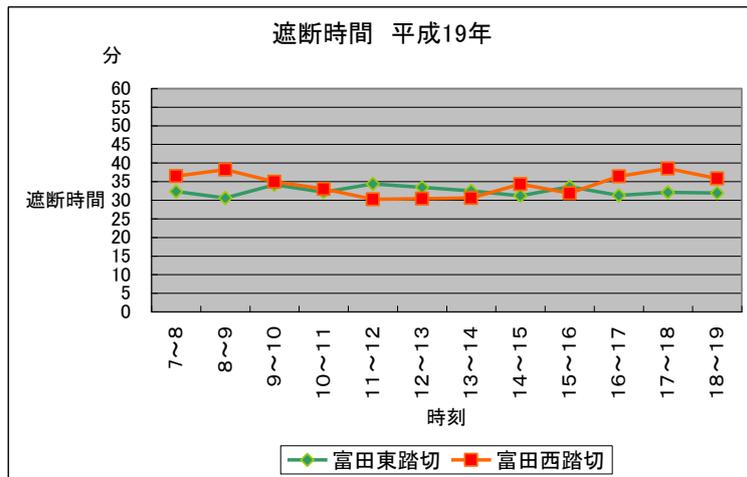
- ・平成14年と平成19年を比較すると改善傾向



5) 踏切遮断時間

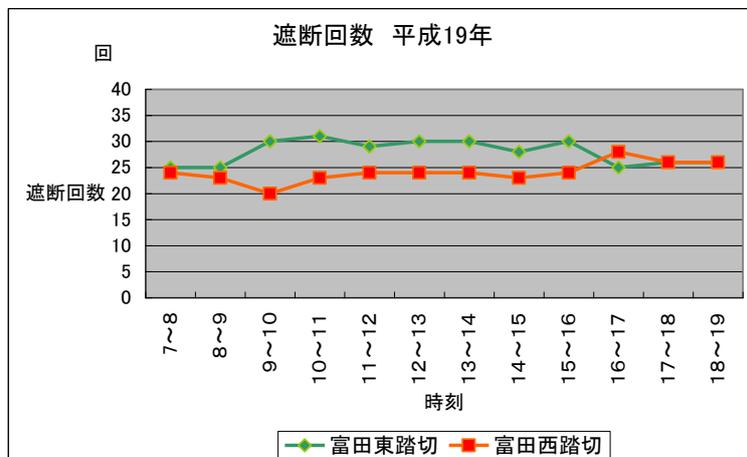
①遮断時間

- ・ 富田東踏切の各 1 時間の遮断時間は 30～34 分の間で推移し、12 時間の遮断時間累計は 6 時間 30 分である。
- ・ 富田西踏切の各 1 時間の遮断時間は 30～39 分の間で推移し、12 時間の遮断時間累計は 6 時間 51 分であり、富田東踏切より遮断時間が長い。
- ・ 19 年の調査では、富田東踏切、富田西踏切ともに、遮断時間だけで見ると国の基準の「開かずの踏切」（ピーク時 1 時間の遮断時間が 40 分以上）とはなっていない。



②遮断回数

- ・ 富田東踏切の各 1 時間の遮断回数は 25～31 回で、12 時間の累計は 335 回となる。
- ・ 富田西踏切の各 1 時間の遮断回数は 20～28 回で、12 時間の累計は 289 回となる。
- ・ 富田西踏切より富田東踏切の方が、遮断回数が多く、短時間で遮断機の開閉をしている。
- ・ 富田東踏切の平均遮断時間は 70 秒/回、踏切の開いている時間は 59 秒/回であるのに対し、富田西踏切の平均遮断時間は 85 秒/回、踏切の開いている時間は 64 秒/回である。



③遮断交通量

- ・ 1日あたりの踏切遮断時間に、踏切を横断する一日交通量を掛けた値が、遮断交通量である。
- ・ 富田東踏切は、12時間交通量の遮断交通量においても、国の基準の「歩行者等のボトルネック踏切」に該当する。

※歩行者等のボトルネック踏切

1日あたりの踏切自動車遮断交通量と踏切歩行者等交通遮断量の和が50,000以上かつ、1日あたり踏切歩行者等遮断交通量が20,000以上になる踏切

自動車の12時間遮断交通量 $6.5 \times 1,833 = 11,915$

歩行者等の12時間遮断交通量 $6.5 \times 10,939 = 71,104 > 20,000$

自動車と歩行者等の遮断交通量 $11,915 + 71,104 = 83,019 > 50,000$

- ・ 富田西踏切は、12時間交通量の遮断交通量においても国の基準の「(自動車の) ボトルネック踏切」に該当する。

※(自動車の) ボトルネック踏切

1日あたりの踏切自動車遮断交通量が50,000以上になる踏切

自動車の12時間遮断交通量 $6.85 \times 8,123 = 55,643 > 50,000$