

⑥ ブランド店の出店

- 大阪市の中心部にふさわしい広々とした眺めと並木に彩られた歩道は、豊富な品揃えと同時に思い通りの店舗デザインが可能な大型路面店に適している。
- また、近接する心斎橋地区は、ファッション先進地として知られたエリアで、集客効果が期待できる。
- 長年ビジネス街として機能してきたため、一帯には生活臭がなく、独自の店舗づくりを通して、高級・豪華なイメージを演出する事が期待できた。
- これらの条件が、有名ブランド企業が御堂筋に出店した理由であると考えられる。

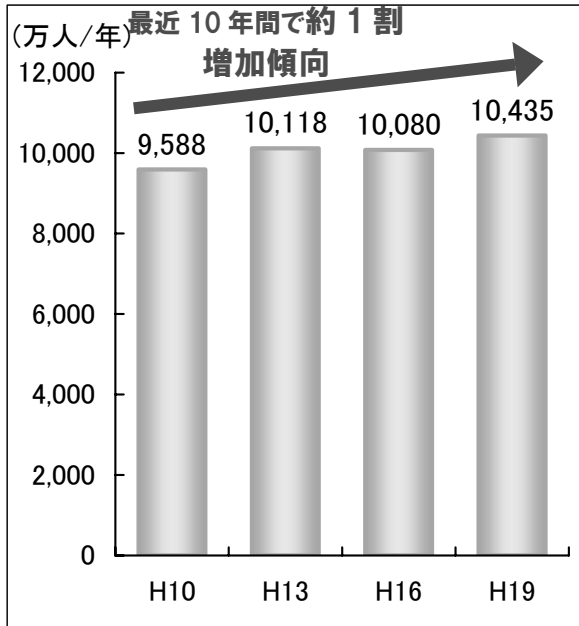
※「元氣UP関西 No.56 (2007.9)」から引用



⑦ 観光客数の推移

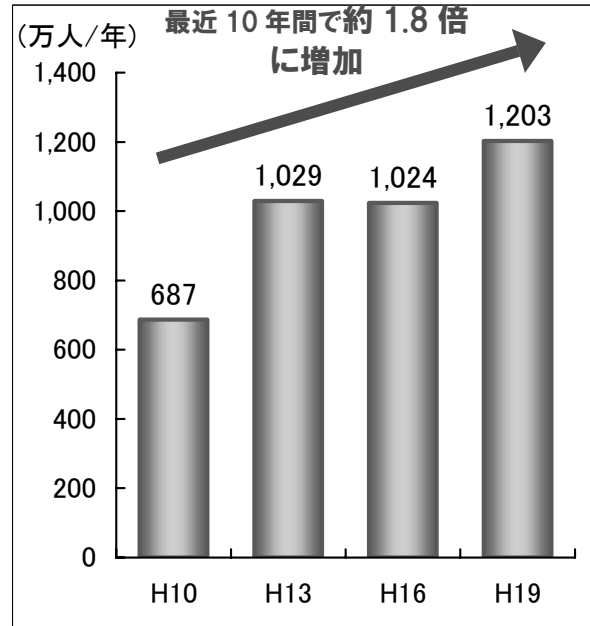
- 大阪市の観光客数は増加傾向であり、外国人観光客も増加している。
- 宿泊を伴う観光客数も増加傾向であり、「大阪市芸術文化創造・観光振興行動計画」で目標としていた1,200万人を達成した。
- 宿泊を伴う観光客数が増加することにより、滞在期間が長くなり、地域活性化に繋がることが考えられる。

図 大阪市の入込観光客数の推移



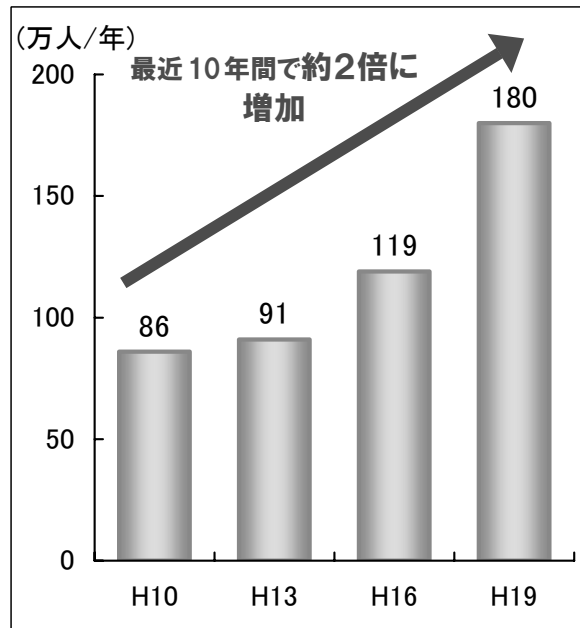
資料：大阪市の観光動向調査

図 大阪市の宿泊観光客数の推移



資料：大阪市の観光動向調査

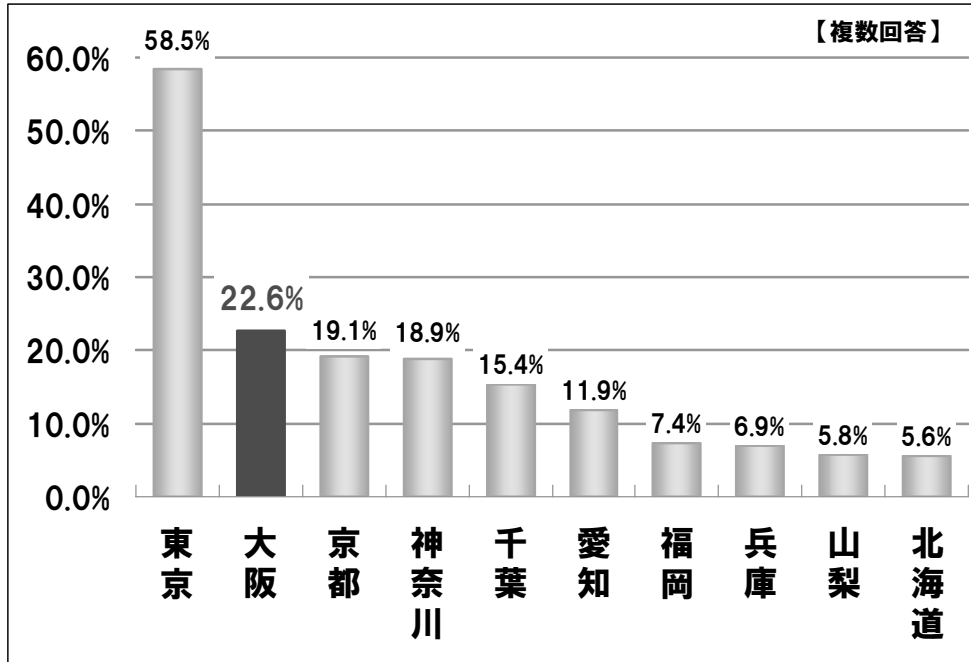
図 大阪市の外国人観光客数の推移



資料：大阪市の観光動向調査

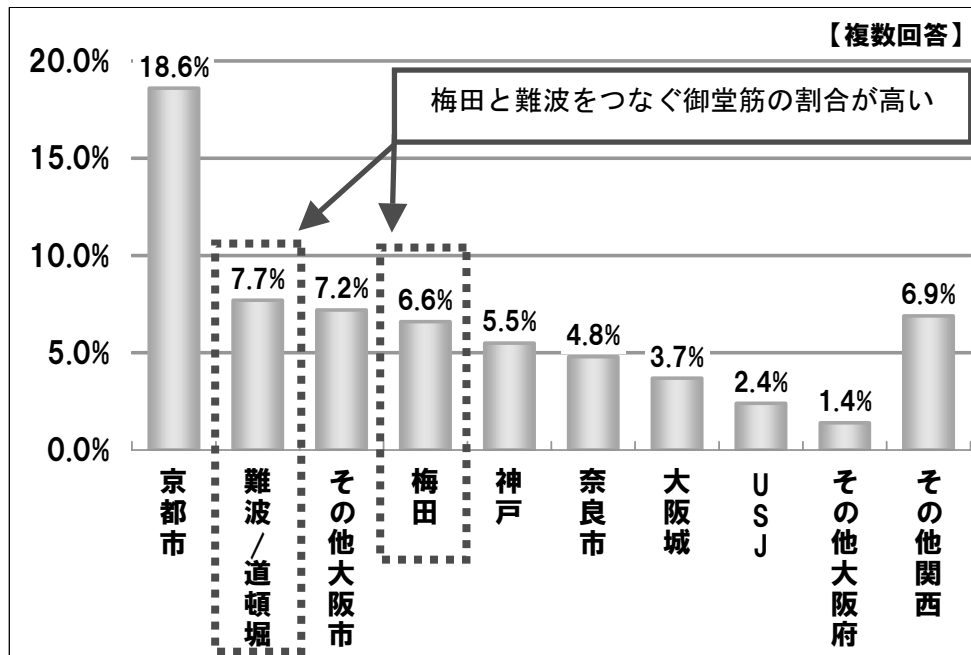
- 外国人観光客の都道府県別訪問先は、東京が最も多く、次いで大阪となっている。
- 訪問地では、難波や梅田をつなぐ御堂筋といった大阪市内での都市観光の割合が高くなっている。

図 都道府県別観光客の訪問率 (TOP10)



資料: JNTO 日本の国際観光統計 2006

図 外国人の関西訪問地ランキング (TOP10)



資料: JNTO 訪日外客訪問地調査 2007-2008

- ※ 回答割合は複数回答可でインタビュー形式によるサンプル調査であるため 100%とならない
- ※ 関西以外の訪問地については表示していない

⑧ 大阪の観光ガイドブックにおける御堂筋の取り扱い

- 観光ガイドブック等において、御堂筋を取り上げている事例は少ない。

表 観光ガイドブックに取り上げられる御堂筋の事例

雑誌名	御堂筋に関する頁	題名	内容
歩く地図⑭	P45	淀屋橋※ ₁	財産没収になった淀屋が架けた橋
	P51	船場センタービル	小売OKの店も多い繊維問屋街
	P52	クリスタ長堀	8つの広場があるショッピングモール
大阪ベストスポット (まっぷる) 06-07	P38	ディオール心斎橋	関西最大級。天井高4mのゆったりしたスタイリッシュな空間。
	P38	フェンディ大阪店※ ₂	豪華なインテリアと多彩なアイテム
	P38	ショーメ大阪心斎橋店	伝統とモダンが息づく老舗のジュエラー
	P39	東宝南街ビル (マルイ)	ミナミ初のシネコンと大阪初出展のマルイ
まっぷる大阪2007	P14	マルイ	〃
大阪ベストガイド2007	P87	新歌舞伎座	大スターが講演する豪華な劇場
	P111	日本銀行大阪支店	明治時代に建てられた石造りのレトロな会館
大阪ベストスポット (まっぷる) 2009	P63	ヤバフォ※ ₃	日本初のビル壁面フリーフォール
	P76	ショッピングクルーズ	ファッションやインテリアなどの高感度ショップの紹介
るるぶ大阪07	P69	エリアのランドマーク (そごう・高島屋) ※ ₄	ミナミの大御所百貨店
	P74	ミナミ最前線	オープンラッシュ。新しいお店の紹介
大阪人⑩2008vol. 62	P32	新阪急八番街	ビル地下の民芸そば“しのぶ庵”の紹介
	P56	梅田セントラルビル地下	不思議な本屋の新戦略“清風堂書店”
	P58	大阪駅前ビル地下	身も心も蕩ける甘き濃厚“仏蘭西料理ネスパ”

※1

淀屋橋 | よどやばし | MAP.46B3 ★

財産没収、所払いになった淀屋が架けた橋

土佐堀川に架かる御堂筋の橋。豊臣秀吉から淀川築堤を請け負い、財を成した淀屋常安の2代目个庵が私費で架けたのが最初。淀屋は5代辰五郎の時に全財産を没収され、所払いになったと伝わり、南詰に「淀屋の碑」が立っている。

交通 地下鉄淀屋橋駅6口から徒歩すぐ

※2

フェンディ大阪店
フェンディお洒落かてん

MAP別冊16D-2

本店があるロームをテーマとする店内に、西日本最大級の品揃えを誇る大阪店。地下1階には匠級のフーヤシューユニットにはセルフ入系のハンダやアクリルカラーがある。



1階裏側のエレベーターホールに、日本最初の「なにない百貨店」のフロアを再現した展示スペースがある。
1階ガラス面には、コロッセオと似た大規模な壁画

※3

まるでラスベガス!? アトラクション、飲食店などあり「日本最高の」
日本初のビル壁面フリーフォール

マハツオ

2007年12月にオープンした、日本初のビル壁面フリーフォール。ビルの5階から搭乗し、そこから地上74mまで上昇。景色をしばらく楽しんだら、御堂筋へ一気に急降下。DJ風やバスガイド風など、搭乗中に流れる6種類のアナウンスがテンションを高めてくれる。夜はLEDライトがきらめいて、幻想的な雰囲気。

TEL 別冊 21C-2
06-6213-8840
〒545-0051 大阪市東区難波1-8-16
namBa HIP5SF
10:00~24:00
無休
各線なんば駅15-B番出口から徒歩1分 1000円

ライド46人乗り、上段と下段はメッシュ製で、風を感じられる設計。

搭乗前に記念撮影。その写真は、カメラにて1枚1000円で購入できる。産座の前に設置されたCCDカメラが撮影した瞬間の映像を、携帯電話に転送してくれるサービスも有り(別途有料) 1回500円



※4

2005年リニューアル!
「なにない百貨店」
そごう心斎橋本店
そごうさんさいばしほんてん

老舗百貨店の本店が活に当たり、種々な商品が揃った「お洒落にお買い物」に、ショッピングにプラスアルファの楽しみをもたらすマルチな百貨店。

P75

御堂筋ドン突き。ミナミの大御所百貨店
大阪高島屋

お洒落かたかしまや

ミナミのミスターミナミ。なんば駅直結。2009年に向け新館建築。新年を計画し、老舗の趣に安住しない、最新のファッションに注目。

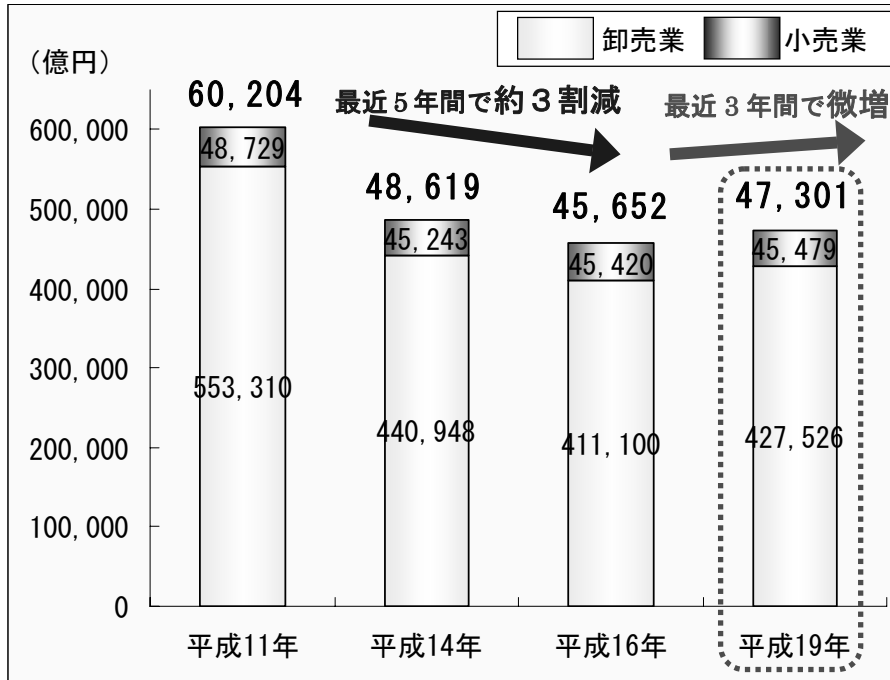
06-6631-1101 大阪市中央区難波5-1-5 地下鉄御堂筋線なんば駅10番出口から徒歩すぐ 10時~20時 不定休 240台(有料) map別冊P14D4



⑨ 売上額の推移

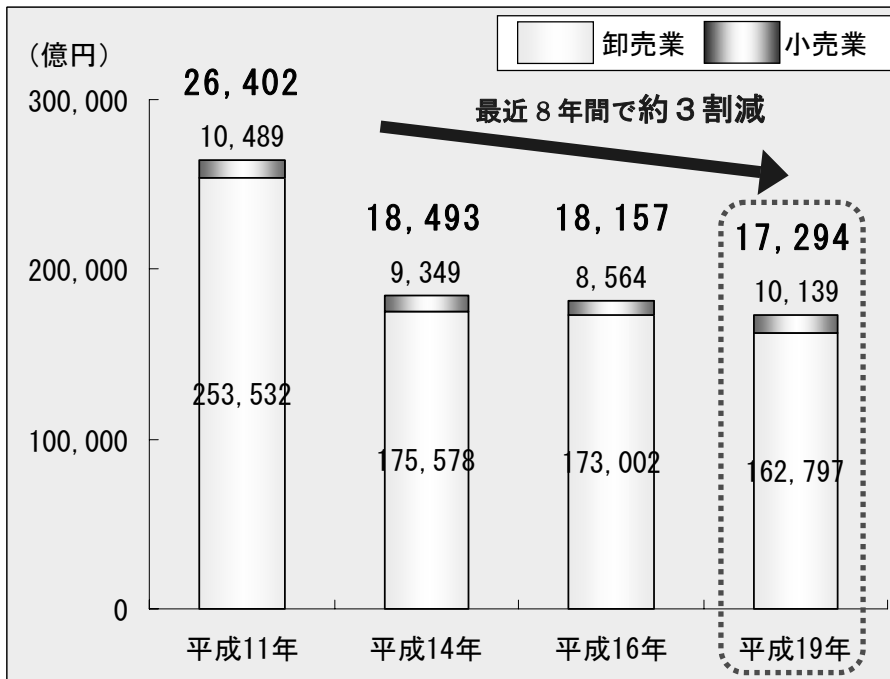
- 年間商品販売額に着目すると、大阪市、中央区ともに減少傾向である。
- 平成19年で見ると、中央区の年間商品販売額は大阪市の約4割を占める。

図 大阪市の年間商品販売額の推移



資料：商業統計

図 中央区の年間商品販売額の推移

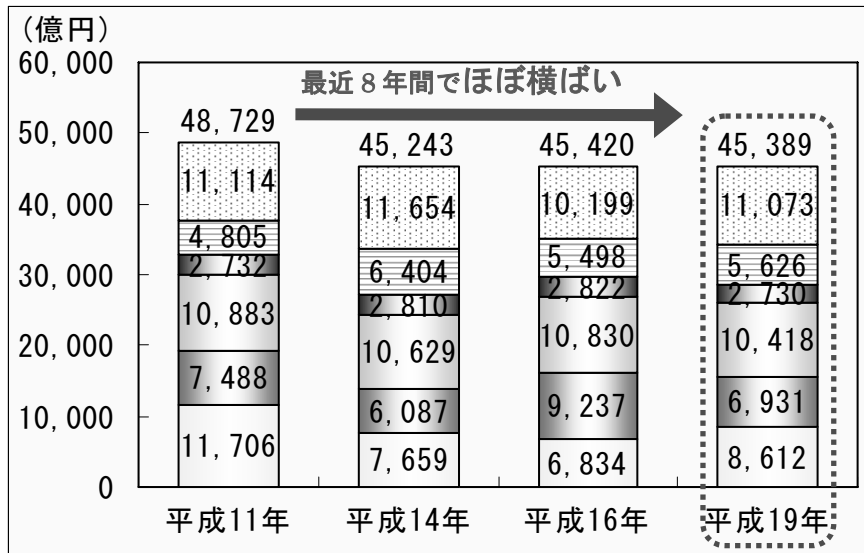


資料：商業統計



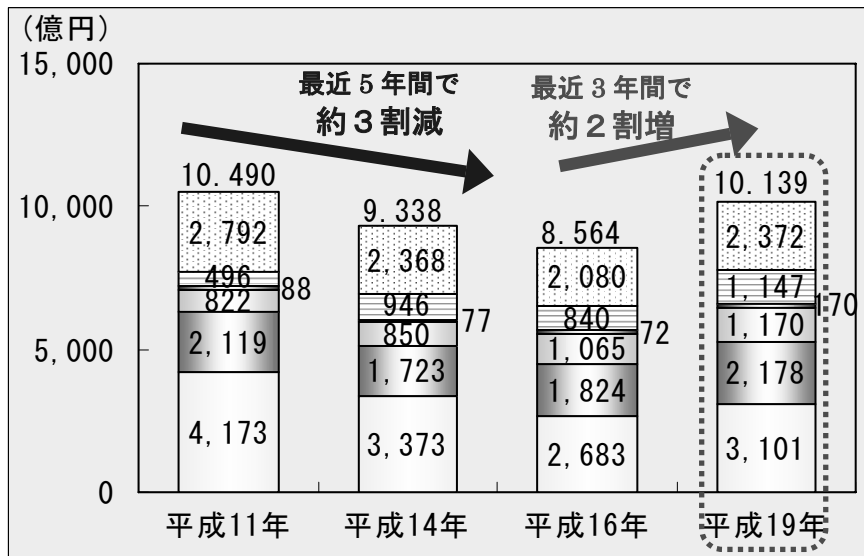
- 小売業に着目すると、大阪市はほぼ横ばいであるが、中央区は平成16年から約2割増加傾向である。
- 平成19年で見ると、中央区の小売業の年間商品販売額は大阪市の約2割を占める。

図 大阪市の小売業年間商品販売額の推移



資料：商業統計

図 中央区の小売業年間商品販売額の推移



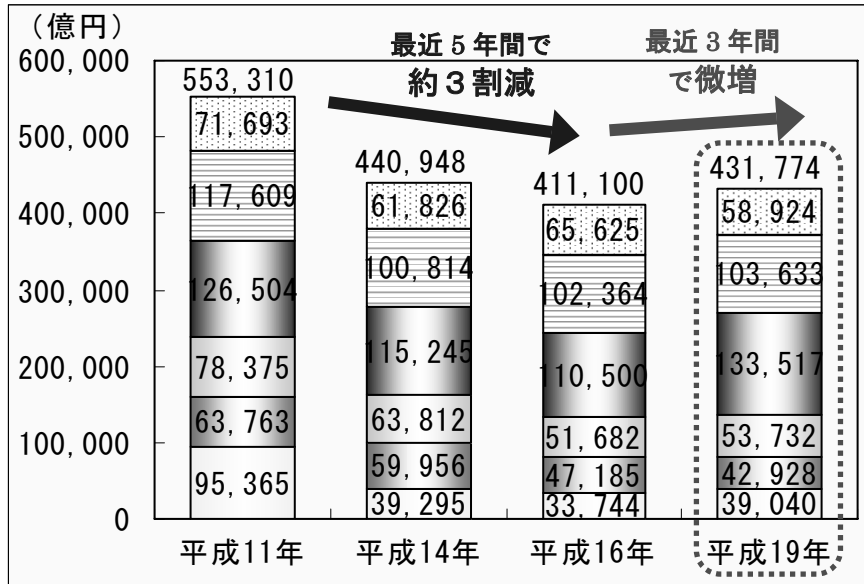
資料：商業統計

大阪市の約2割

	各種商品		織物・衣服・身の回り品
	飲食良品		自動車・自転車
	家具・じゅう器・機械器具		その他

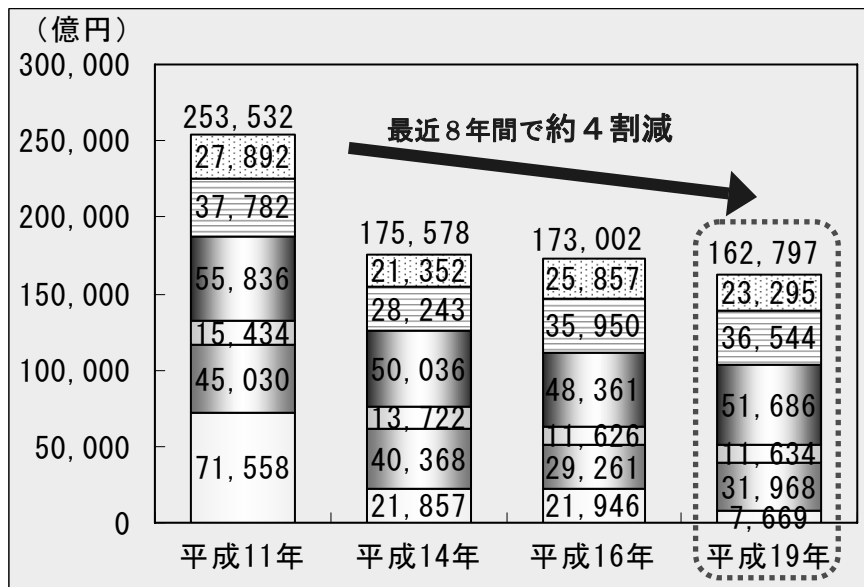
- 卸売業に着目すると、大阪市、中央区ともにほぼ減少傾向である。
- 平成19年で見ると、中央区の卸売業の年間商品販売額は大阪市の約4割を占める。

図 大阪市の卸売業年間商品販売額の推移



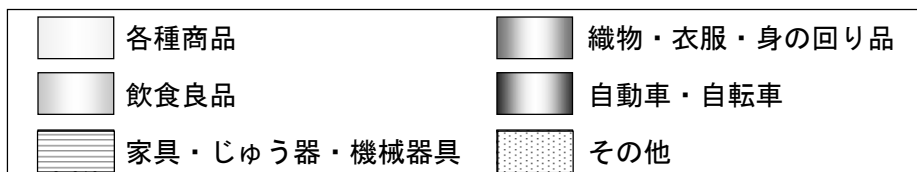
資料：商業統計

図 中央区の卸売業年間商品販売額の推移



資料：商業統計

大阪市の約4割



3 御堂筋の交通

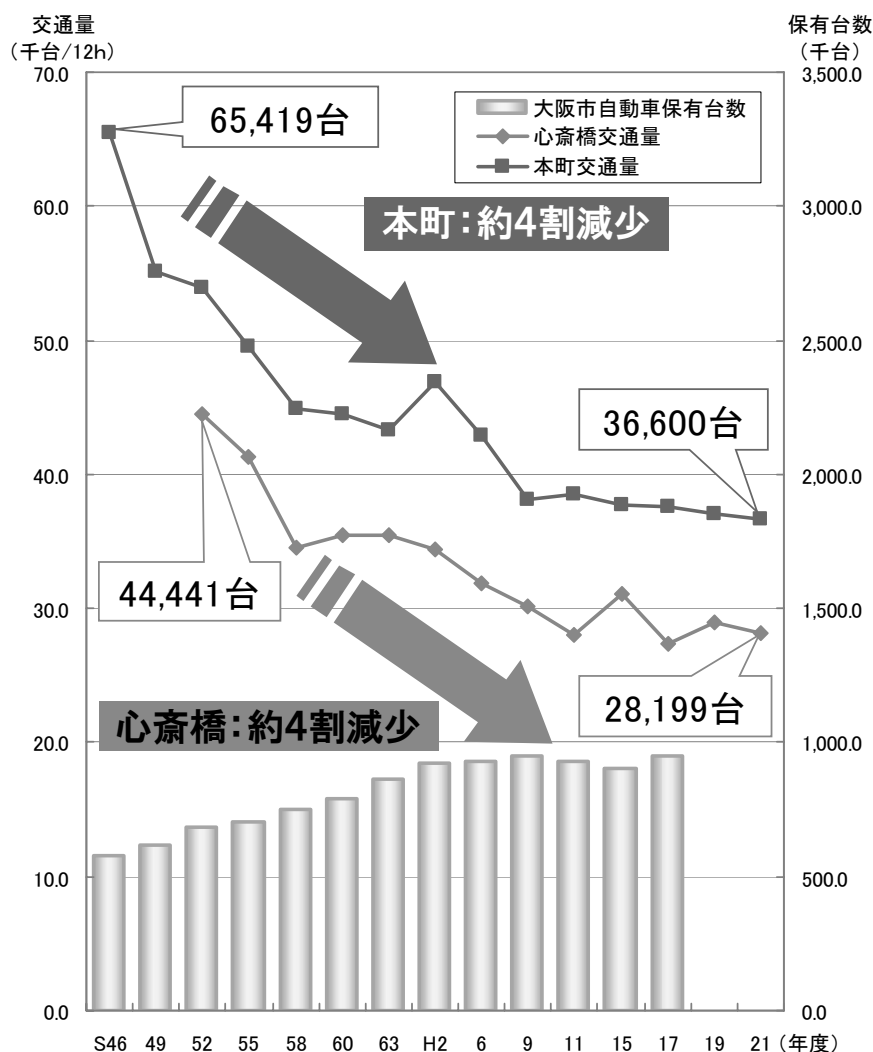
(1) 自動車交通

- ・ 御堂筋の自動車交通量は、約 40 年前から約 4 割減少している。
- ・ 本線では、ほとんど渋滞は発生していないが、東側の緩速車線では大きく渋滞が伸びる時間帯がある。
- ・ 本線の平均旅行速度は大阪市に比べて高く、緩速車線も大阪市の平均旅行速度と同程度である。

① 自動車交通の変遷

- ・ 大阪市の自動車保有台数は増加傾向であるが、御堂筋の自動車交通に着目すると、昭和 46 年から減少傾向が続いており、心齋橋、本町ともに約 4 割の減少となっている。

図 自動車交通量の変遷

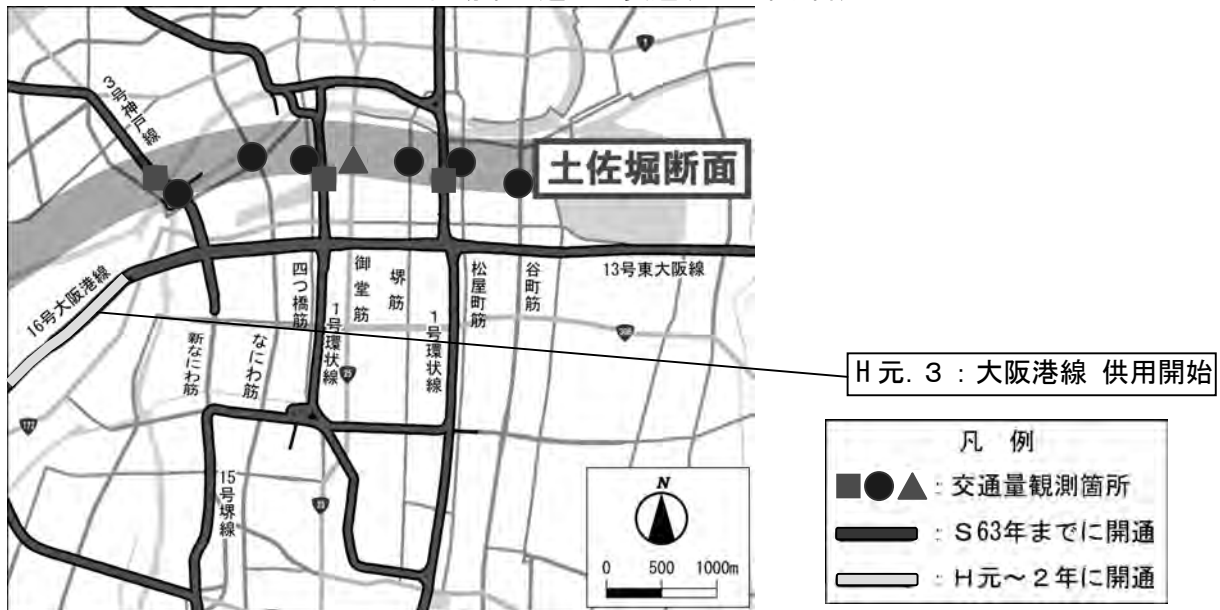


資料：各年度の道路交通センサス【 H15 年度、H19 年度、H21 年度は大阪国道事務所調査 】

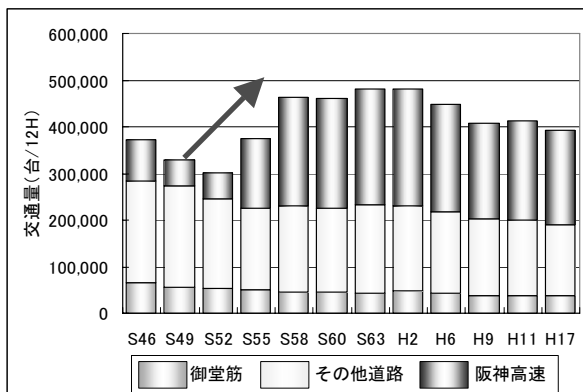
自動車保有台数は大阪府 HP

- 大阪市域の自動車保有台数は昭和46年～平成2年までは増加傾向であり、近年は横ばいである。
- また、阪神高速の道路交通ネットワークが形成されるに従い、土佐堀断面における阪神高速の利用割合が高くなり、御堂筋及び一般道の利用割合が減少する傾向が見られる。
- 御堂筋の交通量は、減少傾向にあり、平成2年で一度、増加傾向に転じたが平成2年をピークに再び減少傾向が続いている。

図 自動車交通量の変遷(S56年以降)

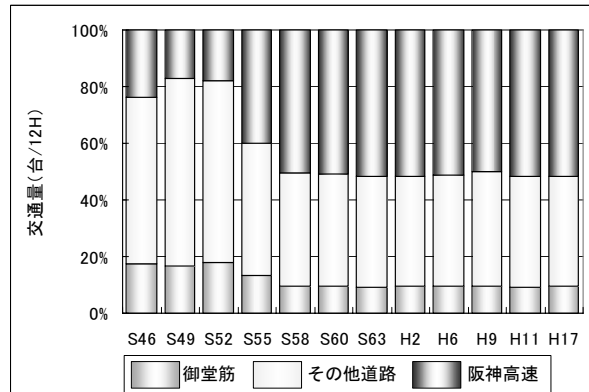


土佐堀断面における自動車交通量の推移



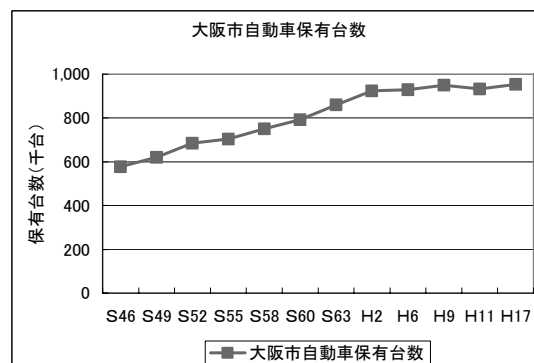
資料：道路交通センサ

土佐堀断面における自動車交通量の構成比



資料：道路交通センサ

大阪市域の自動車保有台数の推移

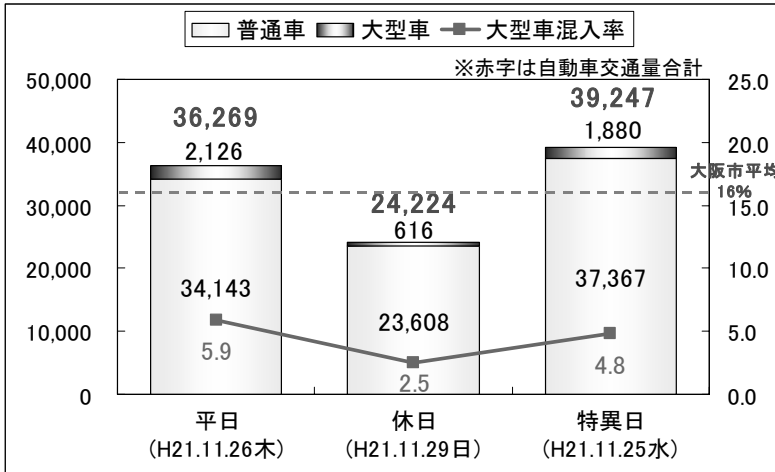


資料：大阪府 HP

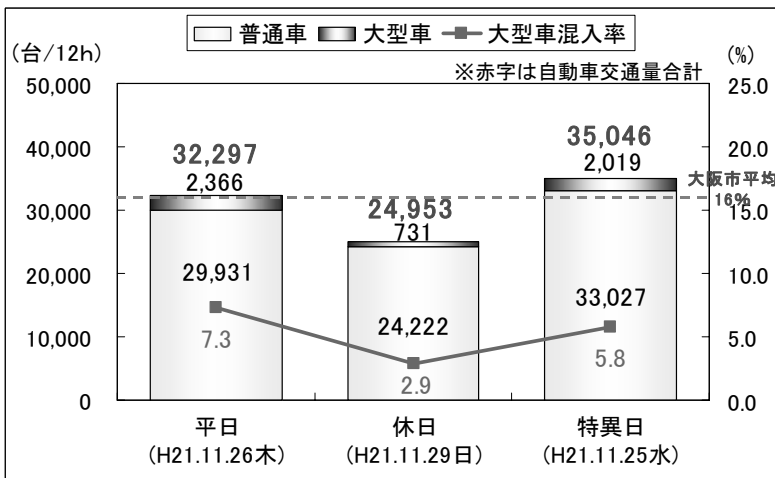
② 平日、休日、五十日の交通量

- 御堂筋の自動車交通量は、3交差点とも特異日が最も交通量が多く、次いで平日、休日となっている。
- 平日の淀屋橋交差点では約4万台/12時間、船場中央3交差点では約3万台/12時間、新橋交差点では約2.5万台/12時間となっており、北から南へ行くに連れて減少している。
- 大型車混入率は平日で約4～7%と大阪市内平均（16%）と比べて少ない。

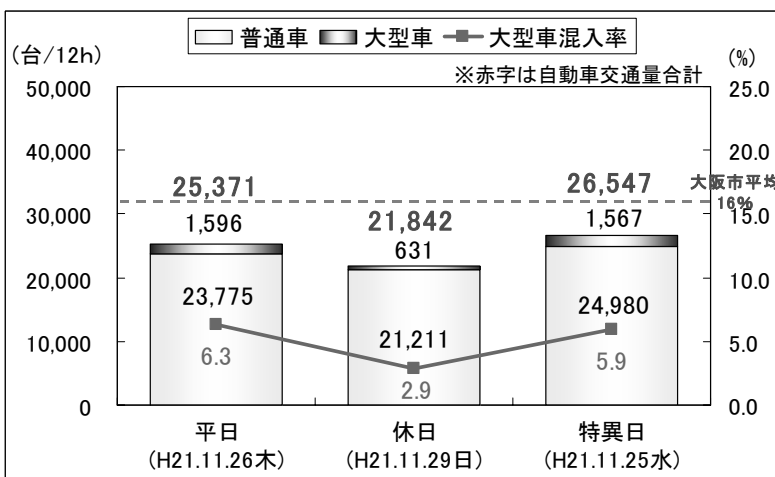
図 御堂筋（本線・緩速車線計）の普通自動車と大型自動車の交通量



<淀屋橋交差点南側>



<船場中央3交差点北側>



<新橋交差点北側>

資料：大阪国道事務所独自調査(H21)

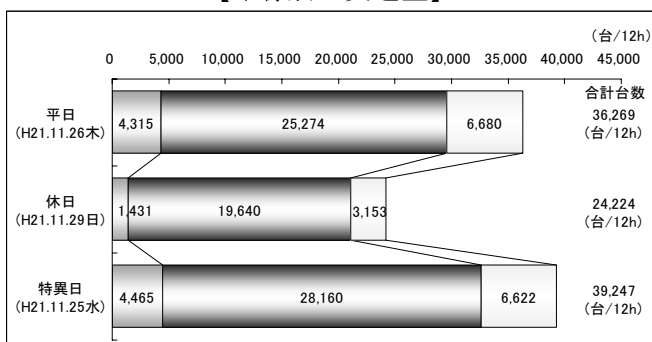
③ 本線と緩速車線の交通分担割合

- 本線と緩速車線における自動車交通量の分担割合について、全体的な傾向としては、本線：緩速が約 8 : 2 の分担割合となっている。
- ただし、平日及び特異日の淀屋橋交差点、平日の船場中央 3 交差点では、本線：緩速が約 7 : 3 の分担割合となっており、緩速車線の利用が多いことが分かる。
- 淀屋橋～船場中央 3 交差点間に比べ、船場中央 3～新橋交差点間は、御堂筋の東側の心斎橋筋にアーケードがかかっており、歩行者交通量が多いため、緩速車線からの左折車が少ないと考えられる。
- 東西の緩速車線の内訳としては、淀屋橋交差点及び船場中央 3 交差点では東側の利用が多く、新橋交差点ではほぼ同じ傾向にある。

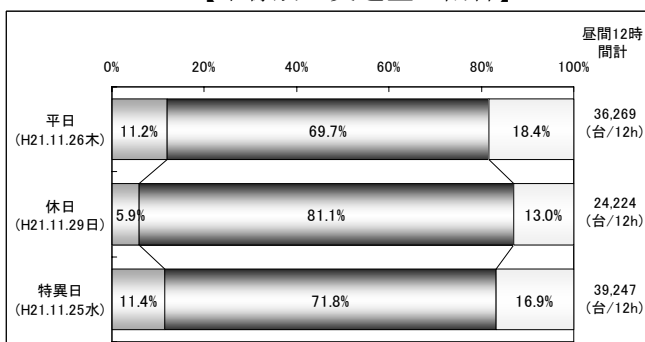
図 御堂筋本線・緩速車線における自動車交通量の分担割合

< 淀屋橋交差点南側 >

【車線別の交通量】

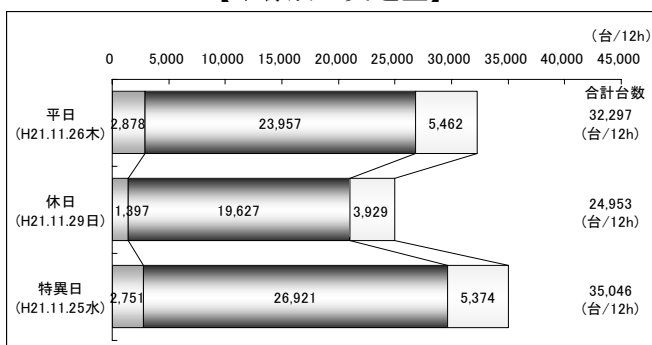


【車線別の交通量の割合】

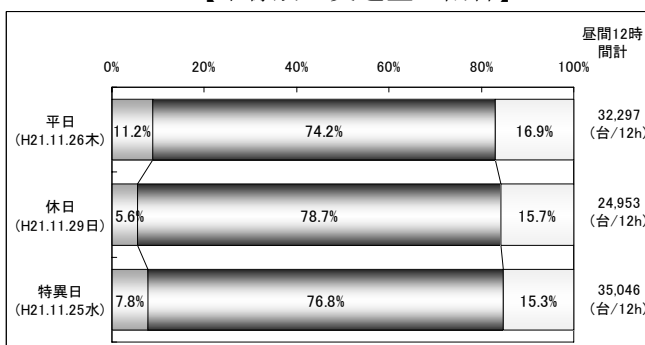


< 船場中央 3 交差点北側 >

【車線別の交通量】

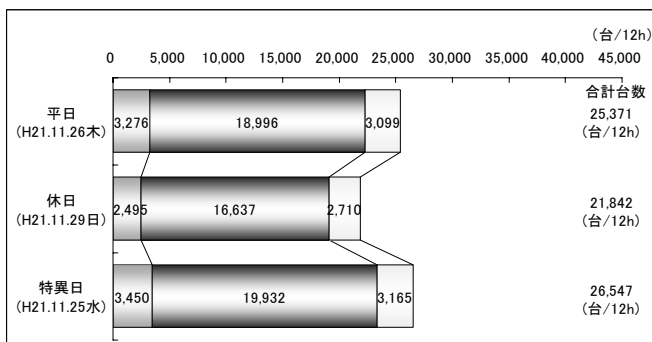


【車線別の交通量の割合】

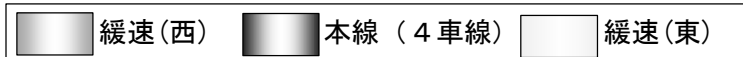
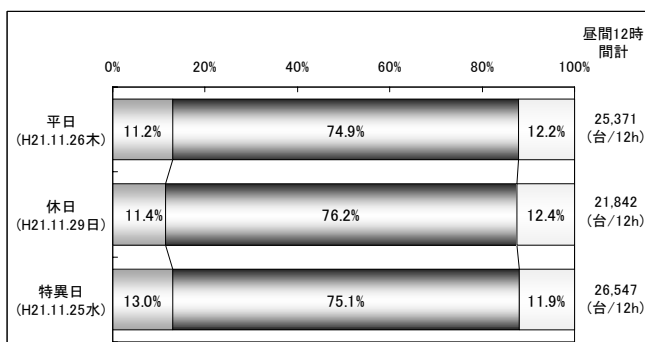


< 新橋交差点北側 >

【車線別の交通量】



【車線別の交通量の割合】

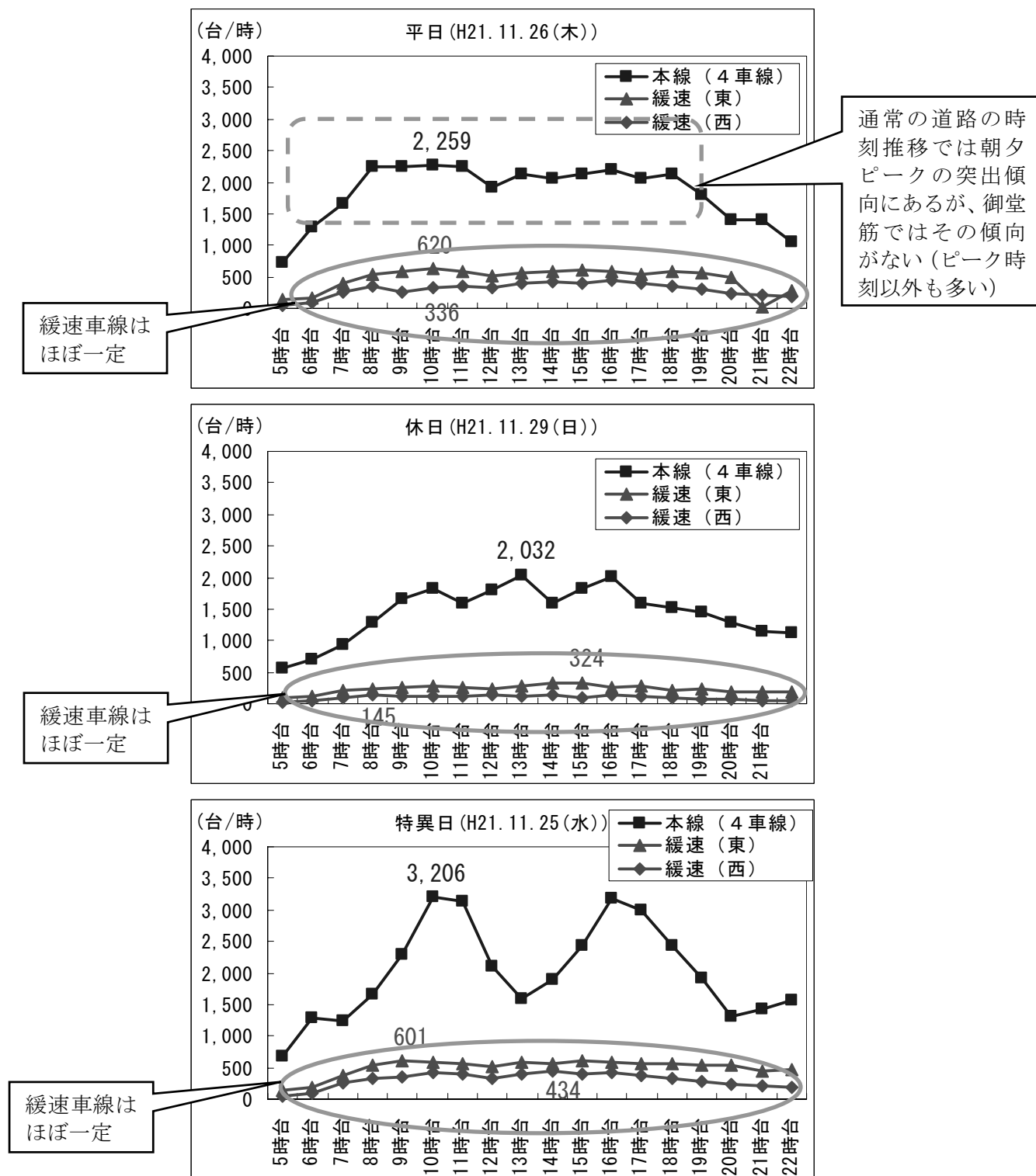


資料：大阪国道事務所独自調査 (H21)

④ 時間交通量

- 淀屋橋交差点（南側断面）の本線における自動車交通量の時刻帯推移を見ると、平日は10時台にピーク（2,259台/時）となるが、8～18時台にかけて約2,000台/時の交通量があることが分かる。
- 一方、休日はピークである13時台でも2,000台/時以下の交通量である。

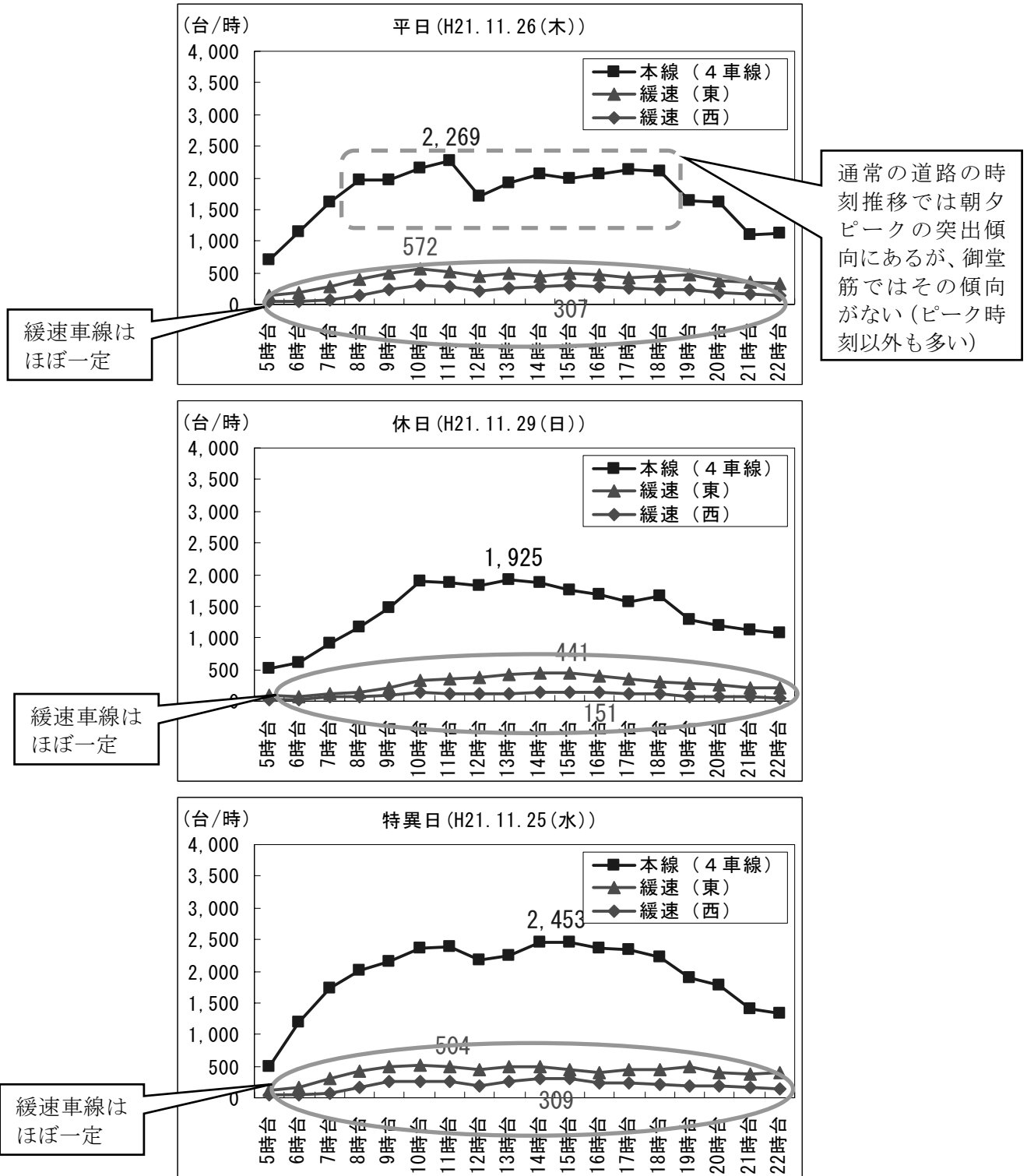
図 淀屋橋交差点南側における自動車交通量の時刻帯推移



資料：大阪国道事務所独自調査(H21)

- 船場中央3交差点（北側断面）の本線における自動車交通量の時刻帯推移を見ると、平日は11時台にピーク（2,269台/時）となるが、8～18時台にかけて約2,000台/時の交通量があることが分かる。
- 一方、休日はピークである13時台でも2,000台/時以下の交通量である。

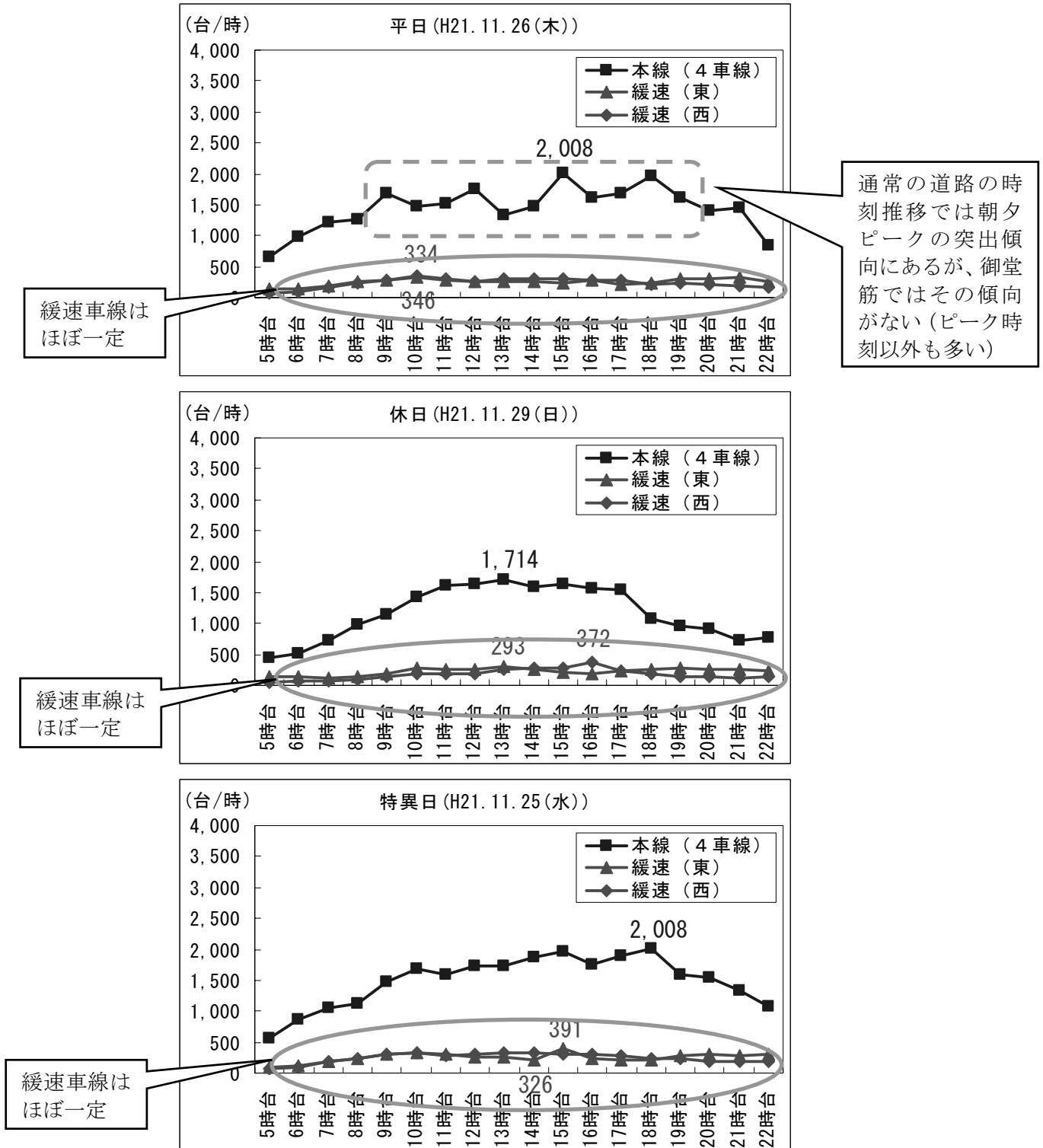
図 船場中央3交差点北側における自動車交通量の時刻帯推移



資料：大阪国道事務所独自調査(H21)

- 新橋交差点（北側断面）の本線における自動車交通量の時刻帯推移を見ると、平日は15時台にピーク（2,008台/時）となるが、9～19時台にかけて約2,000台/時の交通量があることが分かる。
- 一方、休日はピークである13時台でも2,000台/時以下の交通量である。

図 新橋交差点北側における自動車交通量の時刻帯推移



資料：大阪国道事務所独自調査(H21)

⑤ 本線と緩速車線の走行速度

- 本線の走行速度を見ると、平日・休日ともに 30km/h 前後で走行できていることが分かる。
- 本線の淀屋橋～難波交差点間における信号待ち回数は、平均的に 3 回となっている。
- 一方で、緩速車線を見ると、平日・休日ではばらつきはあるものの、10km/h 台前半～20km/h 台前半と、本線と比較して低い走行速度になっている。東西の緩速車線を比較すると、東側の方が低い速度となっていることが分かる。
- 緩速車線の淀屋橋～難波交差点間における信号待ち回数は、3～5 回となっており、本線よりも多い。
- 平日と休日の信号待ち回数を比べると、休日の方が少ない。
- 本線と比べて緩速車線の走行速度が低い要因としては、緩速車線が東西道路への右左折交通を受け持っていること、また右左折時に横断歩行者が多く、待ち時間が生じること、更に緩速車線上での路上駐停車や自動車交通の錯綜といったことが考えられる。

表 御堂筋（淀屋橋～難波）旅行速度の概要

日付	到達時間			平均旅行速度		信号停止回数	
			本線との差		本線との差		本線との差
9月30日(水)	本線	約 6 分30秒 (10時台)	緩速車線は本線の	26.0km/h	緩速車線の速度は	2 回	3 回
	東側緩速	約12分33秒 (10時台)	約 2 倍時間がかかる	13.5km/h	本線の約 5 割程度	5 回	
	本線	約 6 分57秒 (13時台)	緩速車線は本線の	24.3km/h	緩速車線の速度は	3 回	1 回
	西側緩速	約10分46秒 (13時台)	約1.5倍時間がかかる	15.7km/h	本線の約 6 割程度	4 回	
10月4日(日)	本線	約 6 分 2 秒 (11時台)	緩速車線は本線の	28.0km/h	緩速車線の速度は	2 回	1 回
	東側緩速	約10分 3 秒 (11時台)	約1.6倍時間がかかる	16.8km/h	本線の約 6 割程度	3 回	
	本線	約 6 分 0 秒 (10時台)	緩速車線は本線の	28.2km/h	緩速車線の速度は	2 回	1 回
	西側緩速	約 7 分49秒 (10時台)	約1.3倍時間がかかる	21.6km/h	本線の約 8 割程度	3 回	
10月14日(水)	本線	約 6 分31秒 (10時台)	緩速車線は本線の	26.0km/h	緩速車線の速度は	2 回	3 回
	東側緩速	約13分13秒 (10時台)	約 2 倍時間がかかる	12.8km/h	本線の約 5 割程度	5 回	
	本線	約 7 分31秒 (14時台)	緩速車線は本線の	22.5km/h	緩速車線の速度は	3 回	1 回
	西側緩速	約10分48秒 (14時台)	約1.4倍時間がかかる	15.7km/h	本線の約 7 割程度	4 回	

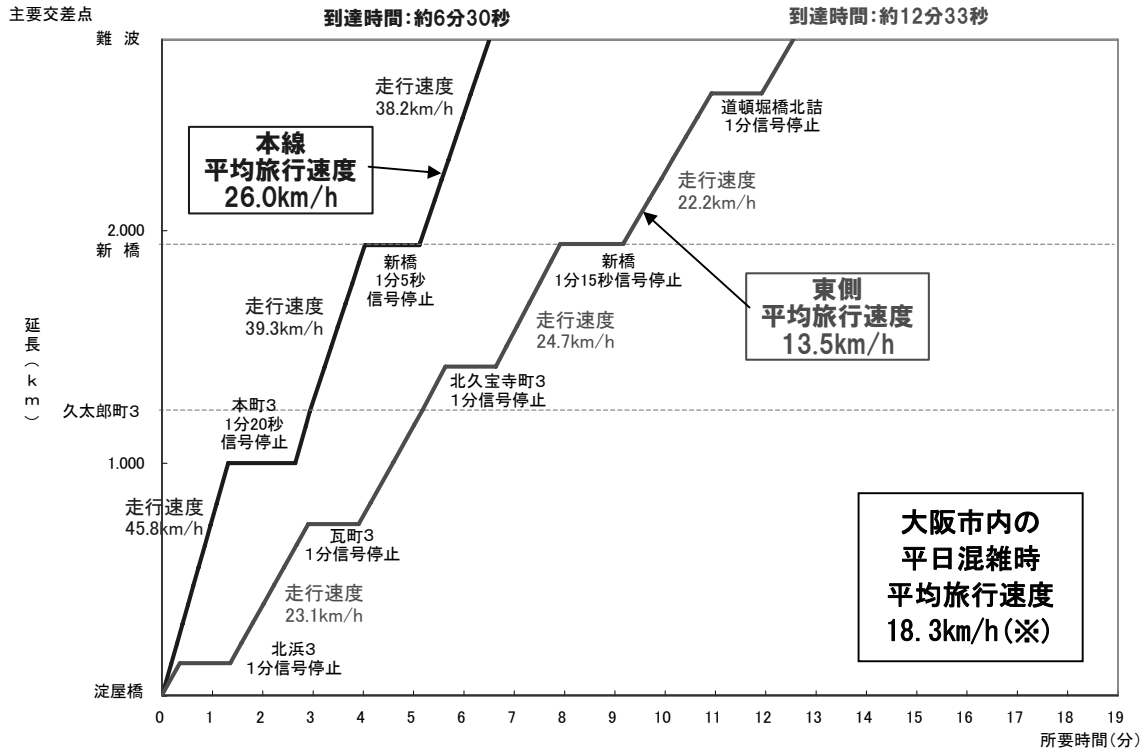
本線では、ほとんど渋滞は発生していない

平均旅行速度は緩速車線の方が低い

注) 平均旅行速度には、信号待ち時間を含む

資料：大阪国道事務所独自調査(H21)

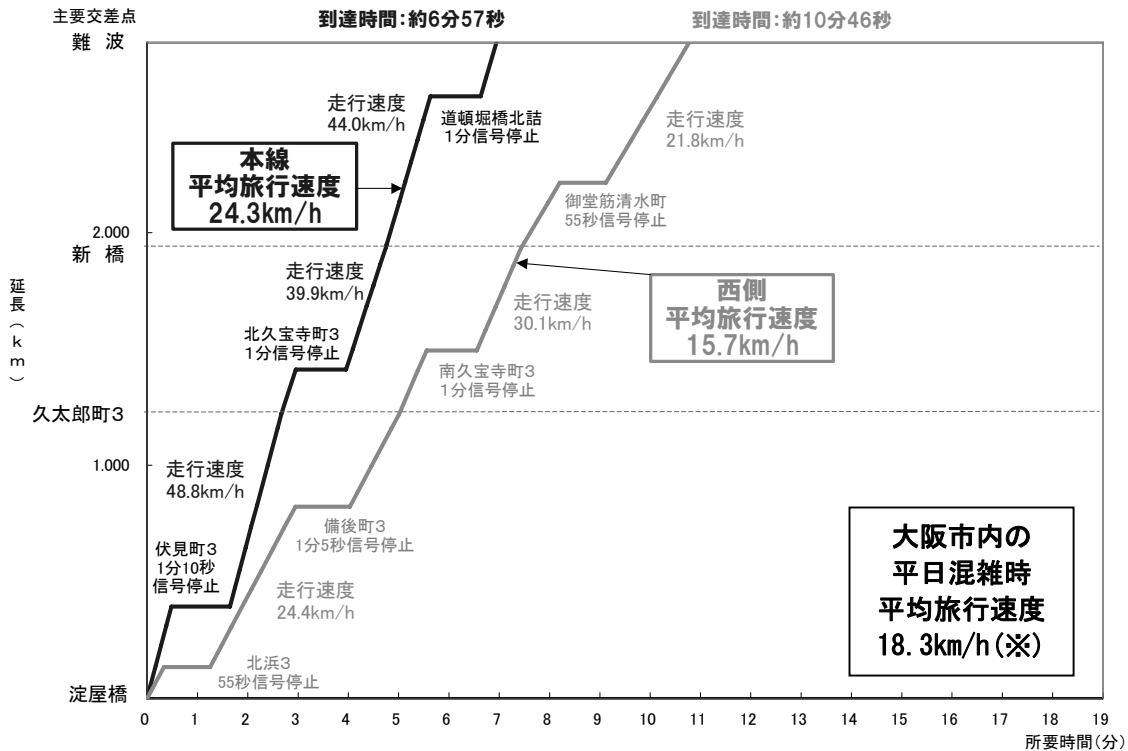
図 御堂筋（淀屋橋～難波）旅行速度（9月30日（水）10時台／本線＋東側緩速）



※) 平成 17 年道路交通センサスの大阪市内の一般国道、主要地方道、一般都道府県道、指定市の一般市道の平日混雑時平均旅行速度の平均値

注) 平均旅行速度には、信号待ち時間を含む
走行速度には、信号待ち時間を含まない
資料：大阪国道事務所独自調査(H21)

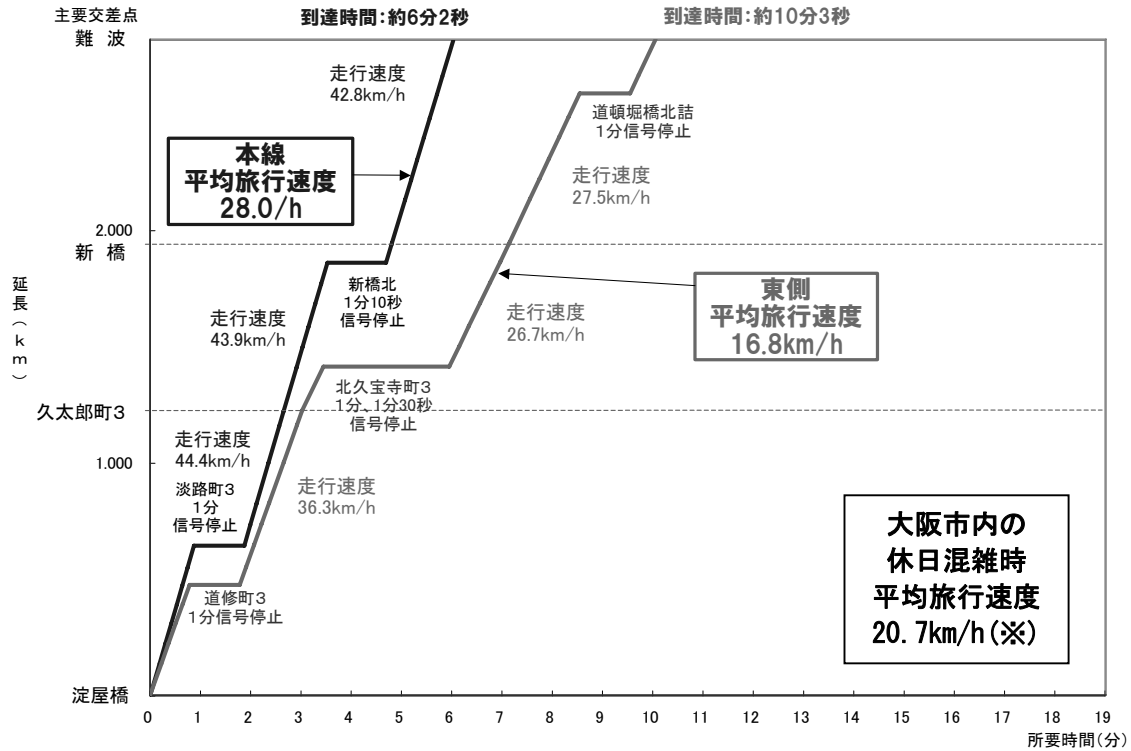
図 御堂筋（淀屋橋～難波）旅行速度（9月30日（水）13時台／本線＋西側緩速）



※) 平成 17 年道路交通センサスの大阪市内の一般国道、主要地方道、一般都道府県道、指定市の一般市道の平日混雑時平均旅行速度の平均値

注) 平均旅行速度には、信号待ち時間を含む
走行速度には、信号待ち時間を含まない
資料：大阪国道事務所独自調査(H21)

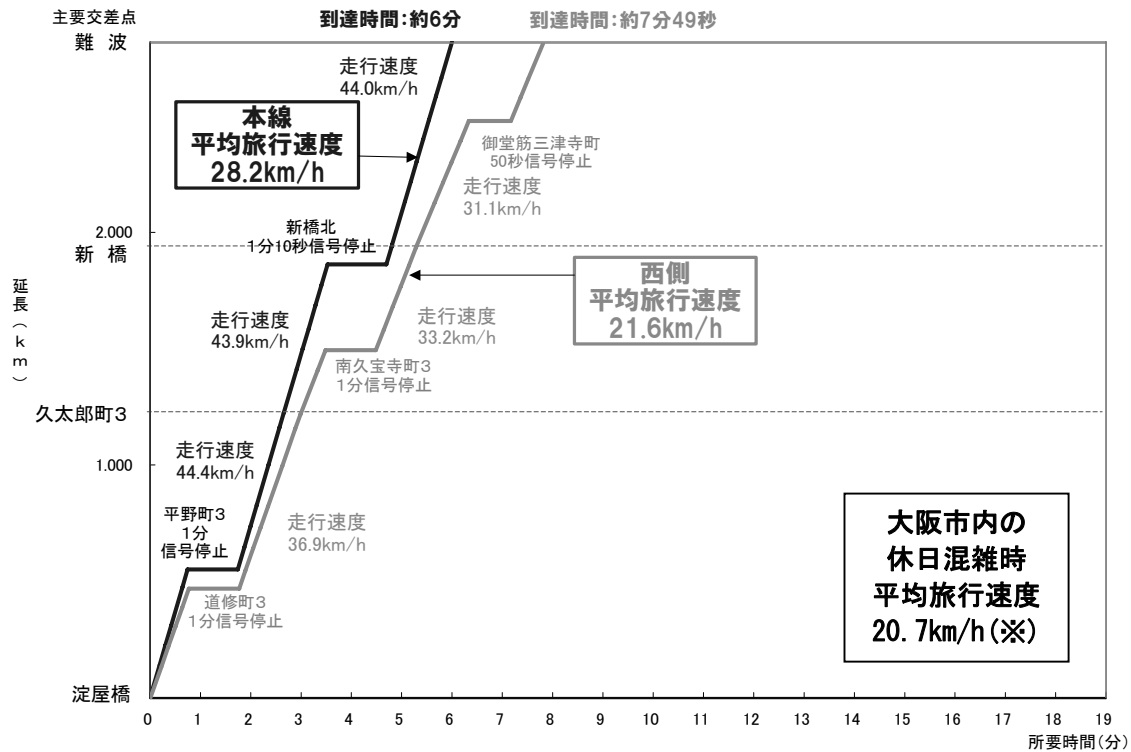
図 御堂筋（淀屋橋～難波）旅行速度（10月4日（日）11時台／本線＋東側緩速）



※) 平成 17 年道路交通センサスの大阪市内の一般国道、主要地方道、一般都道府県道、指定市の一般市道の休日混雑時平均旅行速度の平均値

注) 平均旅行速度には、信号待ち時間を含む
 走行速度には、信号待ち時間を含まない
 資料：大阪国道事務所独自調査(H21)

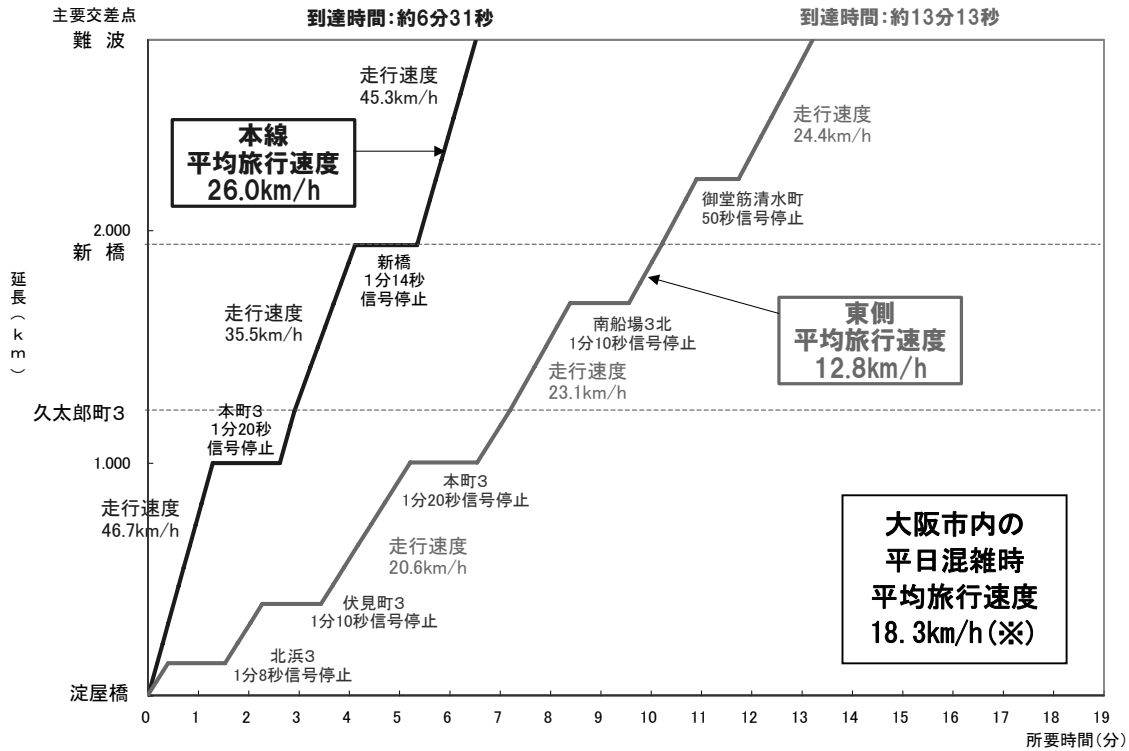
図 御堂筋（淀屋橋～難波）旅行速度（10月4日（日）10時台／本線＋西側緩速）



※) 平成 17 年道路交通センサスの大阪市内の一般国道、主要地方道、一般都道府県道、指定市の一般市道の休日混雑時平均旅行速度の平均値

注) 平均旅行速度には、信号待ち時間を含む
 走行速度には、信号待ち時間を含まない
 資料：大阪国道事務所独自調査(H21)

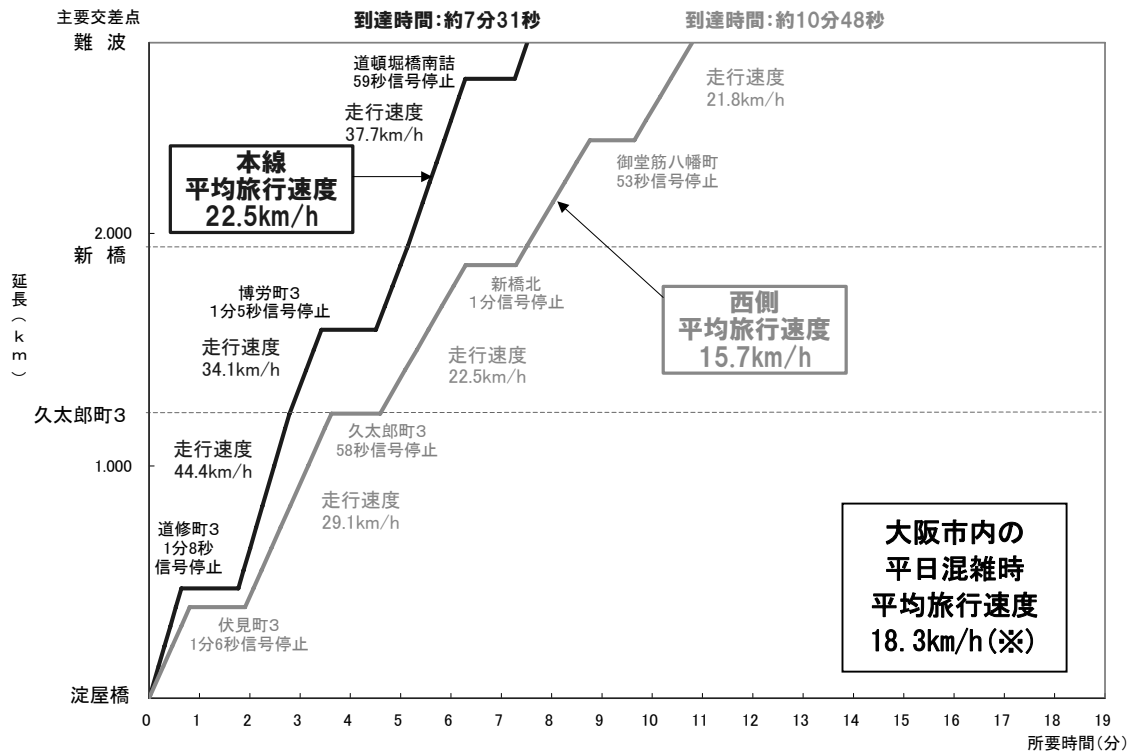
図 御堂筋（淀屋橋～難波）旅行速度（10月14日（水）10時台／本線＋東側緩速）



※) 平成 17 年道路交通センサスの大阪市内の一般国道、主要地方道、一般都道府県道、指定市の一般市道の平日混雑時平均旅行速度の平均値

注) 平均旅行速度には、信号待ち時間を含む
走行速度には、信号待ち時間を含まない
資料：大阪国道事務所独自調査(H21)

図 御堂筋（淀屋橋～難波）旅行速度（10月14日（水）14時台／本線＋西側緩速）



※) 平成 17 年道路交通センサスの大阪市内の一般国道、主要地方道、一般都道府県道、指定市の一般市道の平日混雑時平均旅行速度の平均値

注) 平均旅行速度には、信号待ち時間を含む
走行速度には、信号待ち時間を含まない
資料：大阪国道事務所独自調査(H21)