

## TDM施策パッケージを導入した豊中駅前交通社会実験結果に関する考察 A Study on Social Experiment in Transportation by TDM Package at Toyonaka Station Area

木内 徹<sup>\*</sup>、土井 勉<sup>\*\*</sup>、塚口博司<sup>\*\*\*</sup>、小谷通泰<sup>\*\*\*\*</sup>、山中英生<sup>\*\*\*\*\*</sup>、吉田信博<sup>\*\*\*\*\*</sup>、高橋多美男<sup>\*\*\*\*\*</sup>  
By Toru Kiuchi, Tsutomu Doi, Hiroshi Tsukaguchi, Michiyasu Odani, Hideo Yamanaka, Nobuhiro Yoshida,  
and Tamio Takahashi

### 1 はじめに

近年、各地で交通問題解決を図るため、交通社会実験に取り組む事例が増加している<sup>1)~3)</sup>。特に、個別のTDM施策、中でもコミュニティバスの運行やパーク&ライドなどについては、その取り組み事例が非常に多くなってきている。しかし、多様なTDM施策を組み合わせ、TDM施策パッケージを導入した事例は未だ少ない。

今回、大阪市の郊外で住宅都市として発展してきた豊中市の阪急豊中駅前地区で、TDM施策パッケージを導入した交通社会実験を平成12年4月27日(木)から30日(日)の正午から午後7時に実施した。この実験の結果について報告する。

### 2 実験の概要

実験の対象地区は、豊中市の都心ゾーンと位置づけられる豊中駅前地区である。本地区は住民主体のまちづくりの先進的取組の見られる地区として知られており、今回の交通社会実験は、地元住民と行政

が協働で策定した豊中駅前地区のまちづくり基本方針<sup>4)</sup>の実現に向けた具体的な動きとして位置付けられるものである。本実験では、中心市街地の活性化、自動車と他の交通手段との適正な役割分担の推進、都市計画道路網再編の検討促進、地元参加による交通問題検討の促進の4つが目的として設定された。

以上を踏まえて、本社会実験では、TDM施策パッケージを以下のように組み立てた。

#### ○歩行者空間の拡充

まちづくり基本方針で打ち出されている、「安全で快適な歩行者空間の確保」を図るため、銀座商店街をトランジットモール、一番街商店街をフルモールとした。

#### ○代替交通手段の確保

まちづくり基本方針で打ち出されている、「交通混雑の解消」を図るため、自動車交通量を抑制し、その受け皿となる公共交通や自転車の利用促進を目的として、以下の施策を実施した。

- ・既存の路線バスの利用が困難な地域から駅前地区への無料循環バスの運行
- ・駅前地区商店街での買物客に対するバス乗車券の交付
- ・バス・鉄道の乗継ぎ利用者への割引(プリペイドカード利用乗継ぎ客に対する事後割引)
- ・環境定期券の試行
- ・2日間市内バス路線乗り放題券の発行
- ・CATVによるバス運行状況に関する情報提供
- ・市立病院の駐車場とモノレールを活用したパーク&ライド
- ・臨時駐輪場の設置

#### ○交通処理能力の向上

銀座商店街内は通常、南行き一方通行であるが、実験中バスを対面通行させることにより、リリーフ道路の交通負荷削減を図った。また、一部区画線と

キーワード：TDM、地区交通計画、交通手段選択

\*正会員、工修、(財)千里国際情報事業財団(豊中市新千里東町1-4-2)  
TEL:06-6873-2008、FAX:06-6873-2009

\*\*正会員、工博、(財)千里国際情報事業財団(豊中市新千里東町1-4-2)  
TEL:06-6873-2008、FAX:06-6873-2009

\*\*\*正会員、工博、立命館大学(草津市野路東1-1-1)  
TEL:077-561-2735、FAX:077-561-2667

\*\*\*\*正会員、工博、神戸商船大学(神戸市東灘区深江南町5-1-1)  
TEL:078-431-6260、FAX:078-431-6365

\*\*\*\*\*正会員、工博、徳島大学(徳島市南常三島町2-1)  
TEL:088-656-7350、FAX:088-656-7341

\*\*\*\*\*工修、建設省近畿地方建設局(大阪市中央区大手前1-5-44)  
TEL:06-6941-1141、FAX:06-6942-7463

\*\*\*\*\*豊中市政策推進部(豊中市中桜塚3-1-1)  
TEL:06-6858-2196、FAX:06-6853-1215

信号制御を変更し、容量カットされる実験区域内南行き車両の交通処理能力の向上を図った。

### ○荷捌き空間の確保

実験時間帯の商品搬出入に対応するため、臨時の共同荷捌き場を設置した。

## 3 実験の調査内容

### (1) 交通実態調査

以下の項目について調査を実施した。

- ・自動車交通量の変化
- ・滞留長の変化
- ・ナンバープレート調査（自動車の流動ルートと実験エリア通過に要する時間の変化）
- ・歩行者交通量の変化（常時観測及び手動計測）
- ・バス利用者数の変化

### (2) 意識調査

実験期間中の来街者、バス利用者、市民、ドライバー（実験前日の駅前地区駐停車車両もしくは通過車両、および実験当日の駅前地区駐停車車両）、商業者、物流業者に対して、実験期間中の交通行動や豊中駅前地区の歩行環境に対する評価等についての意識調査を行った。

## 4 実施結果

実験結果については現在解析中であるため、その一部を紹介する。

### (1) 交通実態

実験期間中は初日に若干の交通混乱が見られた他は大きな混乱は見られなかった。また、実験中は実験区域内の南行き道路の容量が大きくカットされたが、そのことに起因すると考えられる顕著な交通渋滞は発生しなかった。

#### ① 自動車交通量

北部から地区内に流入する自動車交通量は、平日で 22%、休日で 16% 減少した。また、モール化によって容量がカットされた断面の南行き車両についても、平日で 18%、休日で 28% の交通量の減少が

見られた。

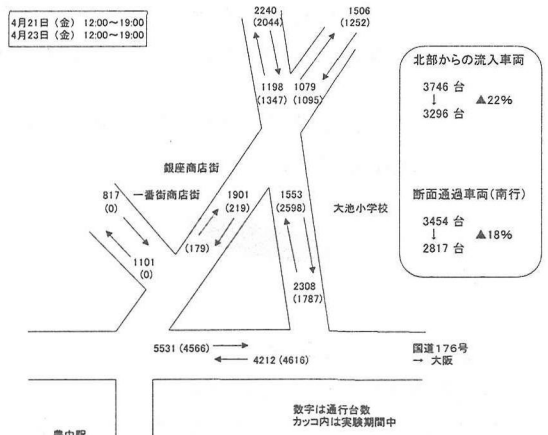


図1 通行車両数の変化(平日)

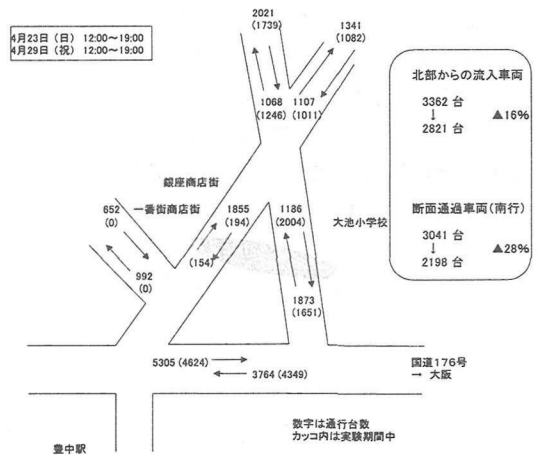


図2 通行車両数の変化(休日)

#### ② 歩行者数

実験期間中、銀座商店街の実験時間帯の歩行者数は通常より 20% 増加した。また、バス利用者数も大幅に増加した。

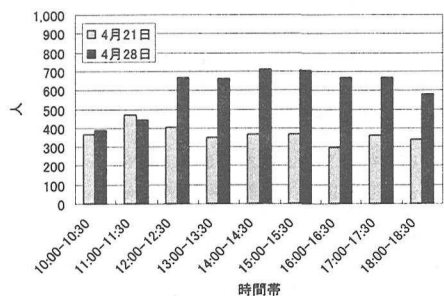


図3 一番街商店街歩行者数(平日)

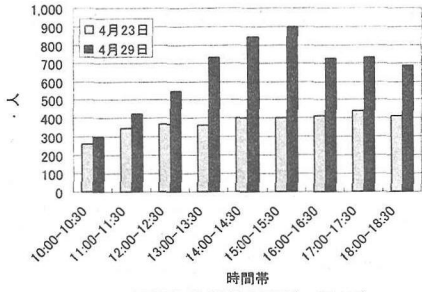


図4 一番街商店街通行者数(休日)

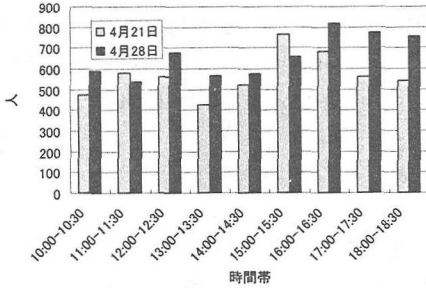


図5 銀座商店街通行者数(平日)

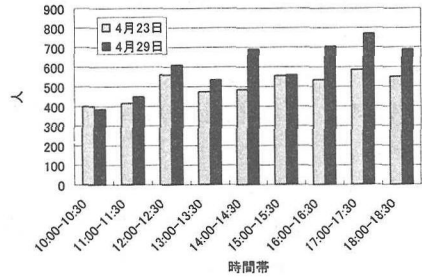


図6 銀座商店街通行者数(休日)

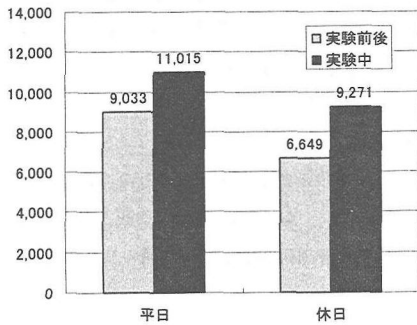


図7 銀座商店街通行者数(実験時間帯・常時観測調査)  
常時観測: 商店街のアーケードに赤外線センサーを設置し、通行者数を常時観測した。観測期間は4/11~5/24で、上記結果では土曜日の計測値は除外している。

### ③ バス利用者数

豊中駅前地区のバス停での降車客数は実験期間中大きく増加した。特に、既存のバス路線の利用が困難な地区を中心にルート設定した無料循環バスは意識調査で高い評価を得ていた。

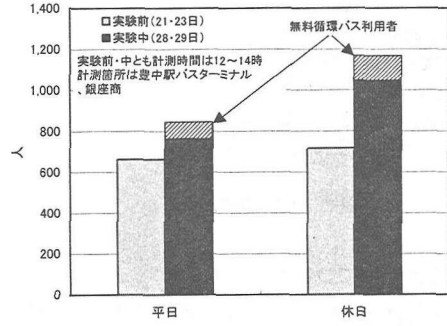


図8 一番街商店街通行者数(休日)

## (2) 意識調査

### ① 実験の認知状況

実験の認知度は70~80%と、極めて高い。

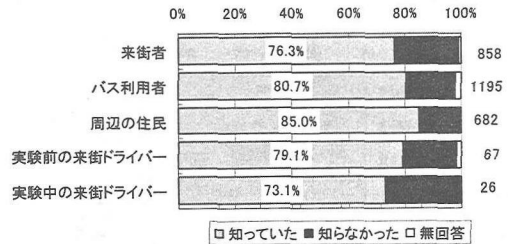


図9 実験の認知状況

### ② 歩行環境の評価

銀座商店街では70%、一番街商店街では80%の人が「歩きやすくなった」「少し歩きやすくなった」と評価している。

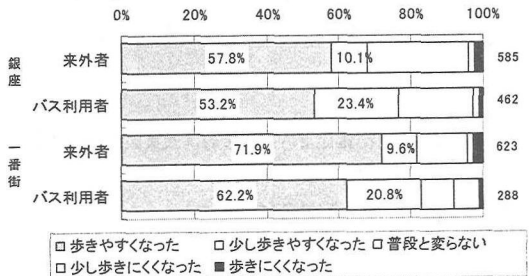


図10 歩行環境の評価

### ③ バスの走行性

2/3の人が改善されたと評価している。

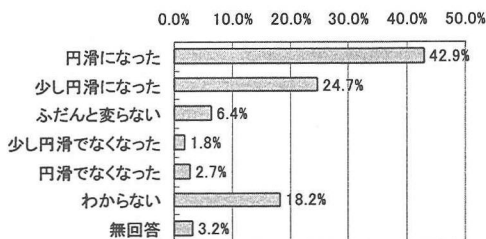


図 11 バスの走行性

### ④ 政策の方向性について

自動車利用を抑制し、公共交通を優先する政策に対して、来街者は80%が賛成しており、市民も75%が賛成している。反面、ドライバーでは賛成する人の割合は低い。ただし、実験期間中に自動車で来街した人の中には、次回の実験には協力したいと回答した人が20%見られた。

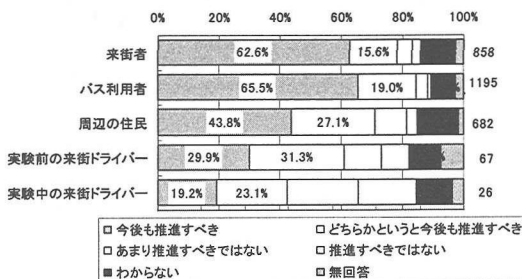


図 12 政策の方向性について

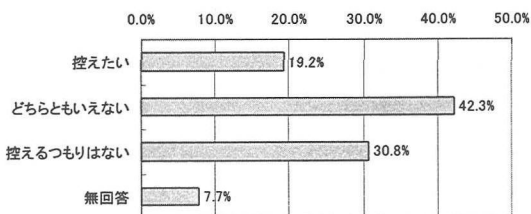


図 13 実験当日の車による来街者の次回実験への協力意向

### ⑤ 今回の交通社会実験について

来街者やバス利用者では70%以上が「好ましい」と回答し、「特に問題はない」をあわせると約90%に達する。また、公共交通を優先する政策に対して否定的な意見の比較的多かったドライバーについて

も、「好ましい」とする人は20~40%前後であるが、「特に問題はない」人をあわせるとほぼ2/3に達する。

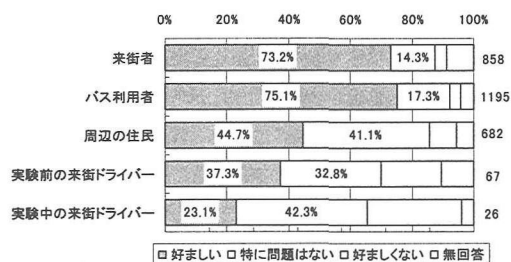


図 14 今回の交通社会実験について

## 5 まとめ

今回の豊中駅前地区の交通社会実験では、非常に多くの関係者間でスムーズな合意形成が図れ、多くの施策を組み合わせさせたTDM施策パッケージの導入が図れた。また、事前のPRが十分であったため、本実験実施に対する認知度も高く、施策パッケージが有効に作用し、自動車交通量の削減が図れたものと考えられる。

交通社会実験に対する評価は主体によって変化しているが、概ね好意的であり、まちづくり基本方針にうたわれている「歩行者中心のまちづくり」というメッセージをさまざまな主体に伝えていくという、本実験の目的は十分果たすことができた。今後、調査結果の解析を進め、まちづくり基本方針の実現へ向けての一助としたいと考えている。

## 参考文献

- 伊豆原浩二, 川本義海: 我が国の社会実験の動向, 交通工学, Vol. 34, No. 5, pp43-50, 1999.
- 埼玉大学設計計画研究室: 都市交通の社会実験に関する全国調査, 1999  
<http://www.dp.civil.saitama.ac.jp/activity/data/data.shtml>.
- 小谷通泰: 交通計画に対する住民参加型社会実験の有効性(その2) 6. 京阪神都市圏における社会実験の実施状況, 土木計画学研究・講演集, No. 22, pp667-668, 1999.
- 豊中市: 豊中駅前のまちづくりについて 基本方針, 1997.