

多様な施策パッケージによる交通社会実験の取組～豊中駅前地区の経験と課題*～

A Review on a Transport Social Experiment by the various TDM Package
- The Experience and Subject in Toyonaka Station Area - *

土井 勉**
By Tsutomu Doi**

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¹⁾。交通社会実験の対象は多くの人々が行う交通現象であり、これに関係する多様な人々の参加なくしては実験の実施が不可能である。既に筆者らは地元と行政が協働でまちづくりに取り組む先進的な事例として阪急豊中駅前地区²⁾における交通社会実験を取り上げ、まちづくりの推進を目的にTDM施策パッケージの導入に関する研究をとりまとめている³⁾。

ここでは、この実験の施策組立や実験がまちづくりに与えた効果、実験後の取組などを紹介することにより、交通社会実験取組の評価と効果に関する議論を深めるための素材を提供したい。

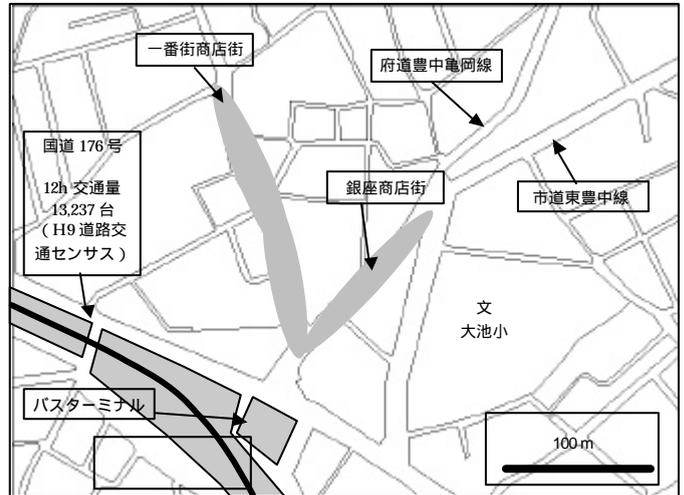


図1 豊中駅前地区

2 交通社会実験に至る背景

阪急電鉄宝塚線豊中駅は、大阪市内のターミナルである阪急梅田駅から10.5km、12? 14分で到達できる優等電車停車駅である。駅前には北摂地域の幹線道路である国道176号が通るとともに、駅から周辺地域に向かって放射状に道路網が形成され交通の要衝となっている。

豊中市の都心ゾーンとして位置づけられる豊中駅前地区では駅前型商業のポテンシャル低下や阪急宝塚線の高架事業等が契機となり、地元の商業者、企業、住民で構成された豊中駅前まちづくり協議会が結成され地元と行政との間で対話を重ね、まちづくりの基本方針(以下、基本方針と略記)が策定された(表1)。この基本方針では、交通混雑の解消、安全で快適な歩行空間の確保、災害に強いまち・住環境の確立、の3つが挙げられているが、は交通に関わる問題である。その背景として、当地区を通過する自動車交通量が多いにも関わらず、道路整備が十分でなく、歩行空間も不足していることがあり、交通問題は当地区のまちづくりにおける最重要課題となっている。さらに、当地区では、阪急電鉄の連続立体交差化事業が進捗しており、豊中駅西側地区では再開発ビルも平成12年秋に竣工する等、環境が著しく変化しており基本方

表1 まちづくりの歩み

年	動き
86年	まちづくり研究会設立(豊中駅前青年協議会)
92年	まちづくり支援室設置(市) 豊中都心ゾーン形成のための基本方向(市)
93年	豊中駅前まちづくり協議会設立 まちづくり条例制定(市)
95年	豊中駅前まちづくり構想(まちづくり協議会)
96年	豊中駅前まちづくり構想実現に向けた提案(市)
97年	豊中駅前のまちづくりについて(基本方針)(市)
98年	阪急電鉄 高架線供用開始
00年	豊中駅西口再開発事業竣工
02年	阪急電鉄連続立体交差化事業完了予定

針の具体化が急務となっている。

3 実験施策の組立

基本方針の中では、中心市街地活性化のため歩行者中心のまちづくりを進めるという方向性と具体的な施策(商店街の歩行者専用道化)がうたわれているが、それには現状でも混雑している自動車交通を捌くための道路整備が不可欠である。そのため、基本方針においても、交通混雑解消に向けての具体的な道路整備(地区内の交差点改良、都市計画道路の延伸等都市計画道路網の再編)を進めることが必要とされているが、その具体化が進んでいないのが実情であった。

こうした局面を一步進めることを目指して交通社会実験を次の4つの課題を検証するため取り組むことになった。

*キーワード：交通社会実験、TDM、住民参加

**正員、工博、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)

- A モール化による中心市街地活性化の効果の検証
- B TDM 施策によるまちづくり基本方針実現の検証
- C 地元参加による交通問題検討の促進
- D 豊中駅前地区道路整備の検討促進

この中でも A のモール化（銀座商店街）について、大量の自動車交通が通過するこの地区で実際に可能どうかを検証することが最も重要な課題であった。

幅員 11m（歩道幅員は両側共約 2m）の銀座商店街の現況は路線バスを含めて南行一方通行である。ここをモール化すると路線バスの行き先がなくなる。そのため歩行空間を確保し、路線バスのみ通行可能な「トランジット・モール」とすることにした。また駅前直前で銀座商店街と合流する一番街商店街についても銀座商店街のトランジット・モールを実現するためフル・モールとした

これら 2本の道路のモール化によって従来これらを通行していた自動車交通は通行する道路がなくなり、周辺にある代替機能を持つ道路や細街路に集中するために駅前地区並びに周辺道路でこれまで以上の混

雑や渋滞が生じることが懸念された。このため、実験前から周辺住民に対して広報活動を行い、豊中駅前地区を通過する自動車については他のルートに広域的な迂回を、駅前地区へ行く自動車交通についてはバスなどへの手段転換を呼びかけるとともに、実験当日は交通手段転換を促す各種のバス利用促進策、自動車交通量の削減を目指した「ノーマイカー通勤」の広報、モノレールとの P&R、自転車利用の促進、広域的な渋滞情報の提供など合計 16 本の TDM 施策パッケージを組み立てることになった（表-2）

また実験実施の時間帯についても朝のラッシュ時を外すことにした。実験は平成 12 年 4 月 27 日（木）から 30 日（日）の 4 日間にわたり実施した。実験時間帯は商店街の人出が多くモール化の効果が大きいと考えられる正午から午後 7 時とした。

4 実験結果の概要

1) モール化による歩行者数

銀座商店街	現行の交通対策	対応する施策群
モール化	路線バス	トランジット・モール
	荷捌き停車	共同荷捌き場
	駅前交差点の混雑	1 番街商店街のフル・モール
	リリーフ道路の混雑	銀座商店街：バスの一方通行から両面通行 交差点：区画線
	駅前地区への自転車	公共交通への転換：バス施策群 モノレールの利用促進 ノーマイカーのアピール 自転車・徒歩の促進
	通過自動車	迂回：渋滞情報の提供

図 2 モール化に向けた実験施策の組立

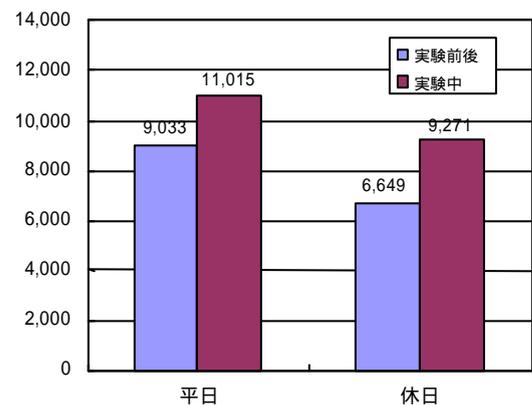


図 3 銀座商店街通行者数（実験時間帯・常時観測調査）
常時観測：商店街のアーケードに赤外線センサーを設置し、通行者数を常時観測。観測期間は 4/11～5/24 で、上記結果では土曜日の計測値は除外している。

表 2 実験で取り組んだ 16 の施策

施策	内容
トランジットモールフルモール	1 銀座商店街のトランジットモール化 一般の自動車は通行止め、バスのみ通行可能とする併せて、荷捌き対策、道路区画線変更を実施
	2 一番街商店街のフルモール化 一般の自動車は通行止めとして歩行者専用にする地元主催でイベントを開催併せて、荷捌き対策を実施
バス利用の促進	3 循環バスの運行（循環バス・循環ミニバスの 2 種類）
	4 環境定期券の試行（土曜・日曜）
	5 1 日乗車券のサービス内容の強化
	6 バス・鉄道の乗継利用促進
	7 お買い物客へのバス乗車券の提供
	8 バス運行に関する情報提供
ノーマイカー通勤の徹底 モノレールの利用促進	9 企画乗車券の広報
	10 ノーマイカー通勤の徹底
	11 パーク&ライド
自転車・徒歩利用の促進	12 モノレール乗車券の提供
	13 臨時・買物客用自転車置場の確保
	14 放置自転車の撤去強化
駅前交通情報の提供	15 違法駐車等の啓発と駐車場への誘導
	16 渋滞情報の提供

通常は自動車による渋滞が著しく歩行者の横断も困難な状況にある銀座商店街では、トランジット・モールとすることにより実験実施中はスムーズに歩行者の横断が可能な状況とすることができた。しかも歩行者数は、実験前後の約1.5ヶ月間の平均値より、平日は22%、休日は39%増加した(図3)。また、フル・モールとした一番街商店街の歩行者数も実験期間中は、実験前の測定値を大幅に上回るようになった。

2) 自動車交通量への影響

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。実験期間中の初日に駅前地区周辺で若干の混乱や部分的な渋滞が見られたが、実験の日程が進むとともに混乱も沈静化していった。

大きな混乱が見られなかった要因として、実験実施の告知が十分なされていたこと、実験実施日のマスコミの報道などにより、ドライバーが自動車の利用時間帯をシフトさせたり、駅前地区を通過する自動車が迂回したと考えられる。さらに実験の体験や口コミなどの情報から、駅前地区を通過していた自動車交通が日を追って迂回するようになったとことが推測される。

モール化によって最も大きな影響を受ける北部から地区内への流入自動車交通量や、モール化によって

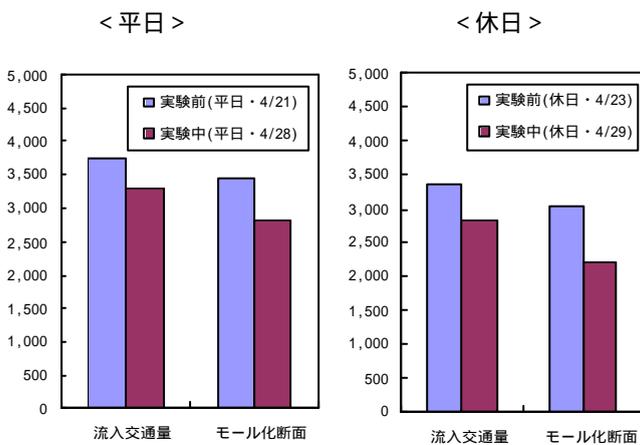


図4 地区南行通行車両数の変化 (12:00 ~ 19:00)

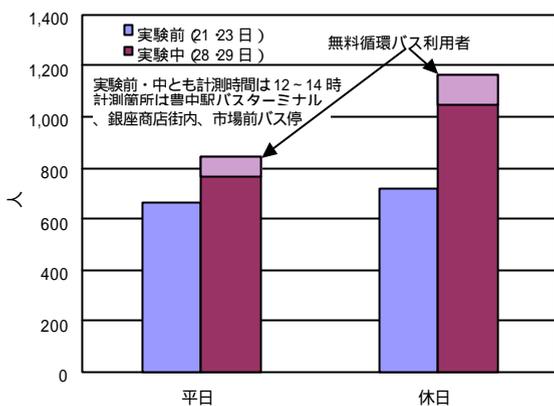


図5 バス利用者数の変化

南行き車両の容量がカットされた断面(モール化断面)の交通量は実験中の観測値の方が、実験前の観測値よりも小さなものになっている(図4)。実験期間中の駅前地区関連の自動車交通量は減少したのである。

3) バス利用者数への影響

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(図5)。特に、既存のバス路線の設置が困難な地区を中心に今回ルート設定した小型の無料循環バスは、乗車定員9人に対して平均乗車人員(豊中駅前乗車時調査値)が8.6人と非常に高い利用率であった。

自動車利用から転換して無料循環バスを利用した人は多くはなかったが、これまでバス路線がなかったエリアに対して新たに運行を行うなど公共交通利用促進策が周辺住民などにも目に見える形でアピールできた。こうした「分かり易さ」が支持されたのか無料循環バスについては意識調査でも高い評価を得ることができた。



写真1 無料循環バス(ミニバス)

5 実験の効果

実験施策に関して、その施策に関係する人々を対象として、複数のアンケート調査(意識調査)を行った。以下にその概要を示す。

歩行環境については、銀座商店街では来街者の68%、バス利用者の77%が、一番街商店街では来街者の82%、バス利用者の83%が「歩きやすくなった」「少し歩きやすくなった」と評価(図6)している。今回の実験ではフル・モールの方がトランジット・モールよりも歩きやすさの点で評価が高くなっている。

実験そのものの評価である「今回の交通社会実験全体についてどのように感じられましたか?」という設問に対し、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」を合わせると約90%に達する(図7)。その一方で、商業者や近隣住民では、今回の社会実験に対して厳しい評価をして

いる人が多数を占めている。これは、近隣住民については、実験中に自動車利用の利便性が低下したこと、商業者については、特にフル・モールを実施した一番街商店街では歩行者が大幅に増加し、歩行環境についても高く評価されたのに対し、トランジット・モールを実施した銀座商店街ではバスが双方向で走行し、バスの通行量が増加したことから歩行者数は増加したが、歩行環境はフル・モールに比べると低い評価になったことによると考えられる。

今回の交通社会実験の効果として最も大きかったものとして、当初は実施が困難と考えられていた銀座商店街のトランジット・モールについて多様な施策を組み合わせる工夫によって実現することができたことがあげられる。しかも大きなトラブルも全くなし成功裏に実験を完結することができた。このことで地元自治体や地元関係者にとって基本方針の具体化に向けた自信を獲得することができたことも実験の効果であると言える。

さらに今回の実験実施を取り組むにあたって駅前地区の交通に関わる警察・交通事業者・行政・地元商

業者など多様な主体が初めて一同に会して意見交換を行なったことも今後のまちづくりを進めるために大きな効果があったと考えられる。

6 実験後の取り組み

(1) 地元の取り組み

今回の実験では企画段階から地元が積極的に実験に参画した点が大きな特徴である。以下にまちづくり協議会を中心とする地元の参画内容を示す。

実験企画への取組：交通調査委員会にまちづくり協議会から2名、商業者団体から3名、自治会から1名が委員として参加し、積極的な発言を行った。

実験準備への取組：商店街の販促チラシの裏面を実験の広報に提供すると共に、商店街に出入りする物流事業者に対して集配協力要請等を行った。

実験時の取組：商店街利用者に対するバス乗車券補助や、共同荷捌き場・臨時駐輪場の運営、さらにフルモールを活用したイベントや出店等を行った。

実験後の取組：「社会実験どうやった」と題した公開討論会を計3回開催し、その結果をとりまとめた機関誌「じゃすとナウとよなか」で紹介した。

さらに実験時における近傍の人々から出された問題点への対応を図るために、実験以後、地元のまちづくり会社による買物客を対象にした駐輪場経営や、銀座商店街による「物流荷捌き研究会」の設置等の活動が行われている。

(2) 豊中市の取り組み

豊中市にとっては地実験結果を受け、地元から要望があった都市計画道路の計画推進を行なうことにより、「銀座商店街のモール化」というより豊かな歩行者空間が形成のための計画調査を進めることになった。さらに駅前地区で不足している自転車駐輪場整備なども進めることになった。

参考文献

- 1) 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.
- 2) 豊中市: 豊中駅前のみちづくりについて 基本方針, 1997.
- 3) 木内徹他: TDM 施策パッケージを導入した中心市街地の交通社会実験とその評価? 豊中駅前交通社会実験?, 土木計画学研究・論文集 No.18, pp.859? 868, 2001.

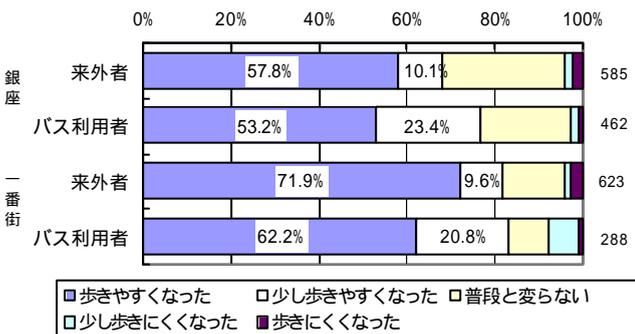


図6 歩行環境の評価
阪急豊中駅

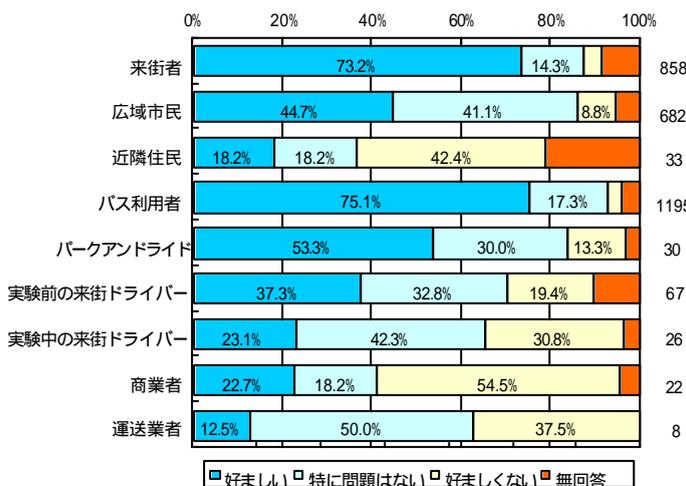


図7 今回の交通社会実験について