

交通社会実験の具体的な実施内容を以降に示す。

○駅周辺道路の一部を一方通行化

駅周辺道路の交通運用を変更し、JR茨木駅前ビルの東側と西側道路の一方通行化（東側：南行き、西側：北行き）およびJR茨木駅前ビル北側道路の東行き一方通行化を行った。

また、対象地域周辺の信号において信号現示および隣接交差点間のオフセットが変更された。これは、一方通行化によって駅周辺の交通流動が変化することに対応するため警察の判断で実施された。

図2に、交通運用の変更の概要を示す。

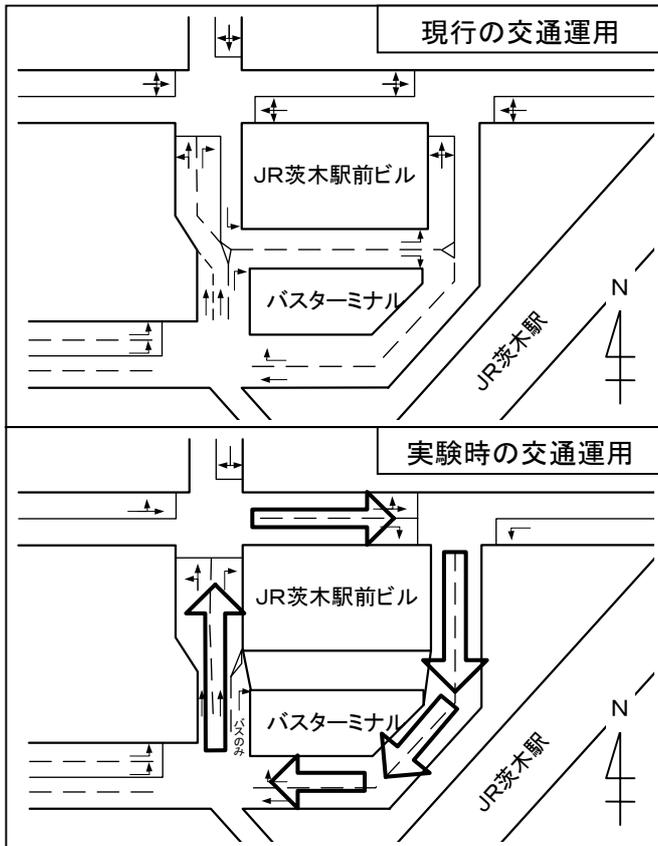


図2 交通運用の変更

○駅前広場等のバス専用ターミナル化

JR茨木駅前ビル南側広場および道路のバス専用ターミナル化を行い、広場等への一般車の流入を制限した。

○バスターミナルへの安全な通行空間の確保

JR茨木駅前ビル南側広場および道路のバス専用ターミナル化に伴い生まれる空間に、バスターミナルと駅ビルとを連絡する歩道を設置した。その際、経路上に生じる段差には車いす利用者等にも配慮したスロープを設置し、歩行者の移動円滑化を図った。

さらに、通行空間には地元小学生らによってプランターを配置し、賑わい空間としての演出を行った。

○バスターミナルと駅との間の乱横断防止対策

バスターミナルと駅との間の乱横断防止のため、車道横断禁止および陸橋利用等を訴える看板を設置して横断防止柵開口部を閉鎖した。

○無信号交差点への仮設歩行者信号の設置

駅前広場南西角の無信号交差点に仮設の歩行者用信号を設置した。（2月20日（金）7時30分～8時30分、および、17時～18時のみ実施）

3. 実態調査の概要

交通社会実験の効果把握および住民等の実験に対する意向の把握のために、下記の調査を行った。

(1) 交通実態調査

- ・駅前広場および周辺交差点における交通量調査
- ・歩行者交通量調査
- ・旅行速度調査

交通量調査は実験期間中における日別の自動車交通量の変化、特に平日と休日の違いを把握するため、平日3日間、休日2日間の計5日間にわたり実施した。調査は、一日を除き時間帯を限定して実施した。

(2) 意識調査の概要

- ・一般ドライバー調査
- ・バス・タクシードライバー調査
- ・歩行者調査
- ・商店調査

意識調査はアンケート方式で行った。調査対象は駅前広場の主たる利用者、関係者を対象とした。アンケートでは、「一方通行化の効果および問題点」、「歩行者施設整備の効果および問題点」等について質問項目を設定した。それぞれの調査の回収率は15%～20%であった。

4. 社会実験の実施結果

(1) 交通運用改善効果

a) 自動車交通量の変化

社会実験中における駅ビル北側の府道枚方茨木線

区間に流入する交通量を見ると、実験前と実験中で比較しても交通量に大きな差はなく、また、実験期間中においても大きな変化はなかった。

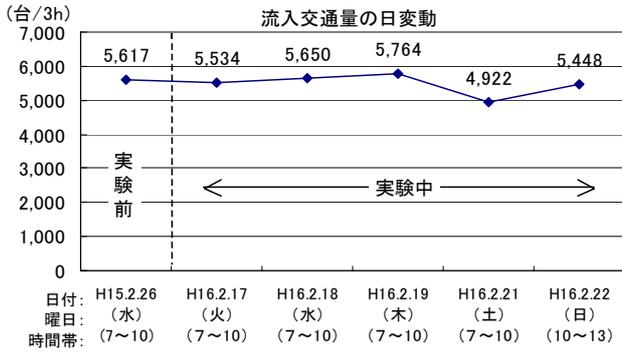


図3 府道枚方茨木線区間への流入交通量

b) 旅行速度の上昇

駅周辺交通の主流動である東西方向の旅行速度調査結果を表1に示す。西行きのルート1（地点③→地点①）、東行きのルート2（地点①→地点③）ともに平均旅行速度は上昇している。特に東行きでは旅行速度が大幅に上昇している。これは、交通整序化によって交差点における青時間を東西方向により多く割り当てることができたためである。

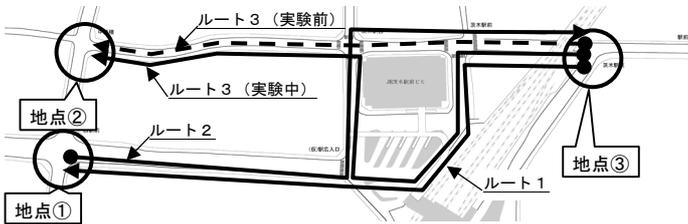


図4 旅行速度調査ルート
(破線はルート3の実験前調査ルート)

表1 平均旅行速度の変化（その1）

ルート	時刻帯・時期	旅行速度	所要時間
1 地点③→ 地点①	朝	実験前	7.9 km/h 4.5 分
		実験中	9.8 km/h 3.6 分
	夕	実験前	8.7 km/h 4.1 分
		実験中	9.4 km/h 3.8 分
2 地点①→ 地点③	朝	実験前	14.2 km/h 3.1 分
		実験中	17.8 km/h 2.5 分
	夕	実験前	4.8 km/h 9.2 分
		実験中	11.9 km/h 3.7 分

また、実験時の交通運用により迂回が必要となるルート3（地点③→地点②）においても、夕方では旅行速度が上昇しており、迂回することによる影響はさほど大きくないと判断できる。

表2 平均旅行速度の変化（その2）

ルート	時刻帯・時期	旅行速度	所要時間
3 地点③→ 地点②	朝	実験前	10.3 km/h 3.5 分
		実験中	8.8 km/h 5.1 分
	夕	実験前	5.7 km/h 6.2 分
		実験中	7.8 km/h 5.7 分

さらに、多くのバスが行き来している府道枚方茨木線のJR茨木駅と阪急茨木市駅の区間（約1.5km）における、路線バスの旅行速度を実験前後で比較した結果、実験後よりも実験中の旅行速度が高い（1.4分～5.7分短縮された）ことが確認されている。

c) 歩行者の安全性向上

JR茨木駅とバスターミナル間の乱横断歩行者交通量をみると、実験前の967人/2時間から実験中の112人/2時間（7時～9時）に、約860人/2時間減少しており、乱横断防止対策として大きな効果が確認できた。

また、無信号交差点における歩行者の安全性向上をねらいとして仮設信号を設置した場合でも、設置していない時と比較して自動車の滞留状況に大きな差がなかったことから、信号の設置が自動車交通処理に与える影響は小さいと言える。

(2) 駅前広場利用者の意識

a) 実験の効果

実験の効果について、ドライバーからの回答では、流れがスムーズになったこと等、交通の円滑化をあげる割合が大きい。これは、バス・タクシードライバーでその傾向が高く、半数以上が回答している。

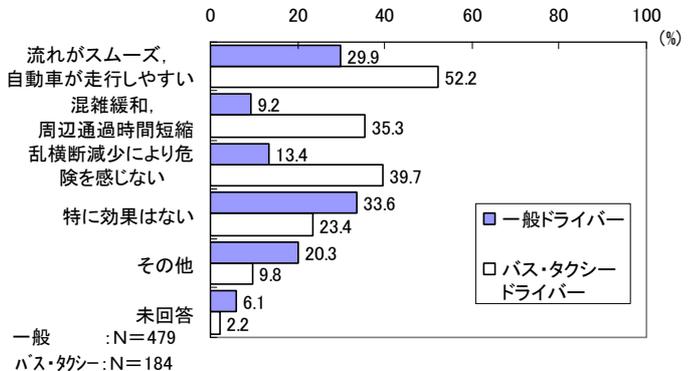


図5 実験の効果（一般、バス・タクシードライバー）

歩行者からの回答では、バスターミナルとの移動について、安全に行けるようになったことや、エレ

ベータを利用して行けるようになったことをあげる割合が大きく、安全性および快適性の向上を評価している。

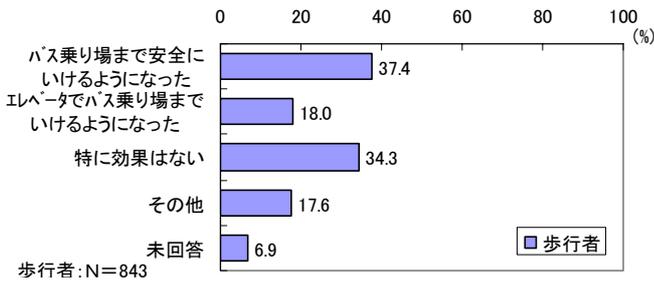


図6 実験の効果（歩行者）

b) 実験の問題点

実験の問題点については、ドライバー、歩行者ともに迂回の問題を指摘する割合が多い。自動車の迂回については、迂回による問題はさほど大きくないことを周知し、ドライバーに理解を求めていく必要がある。歩行者の迂回は乱横断を防止したために生じた迂回である。この点について今後、駅前広場内での安全かつ円滑な歩行者動線の確保に向けて対応を検討していくことが必要である。

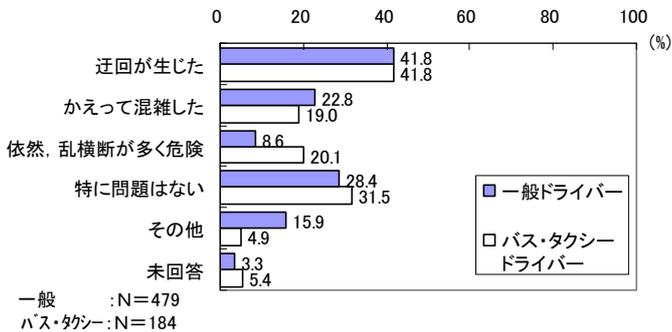


図7 実験の問題点

一方、商店からの回答では、迂回することや混雑に関する問題を指摘している。また、実験中の来店客の減少や、搬入の不便さを指摘する声もあった。これらについては今後の検討の中で解決すべき課題として捉えている。

c) 今後の交通運用

「実験時の運用を続けるべき」および「実験時の

運用を改善して続けるべき」という回答が商店を除き6～7割程度を占めており、多くの方から実験を支持する内容の回答を得ることができた。

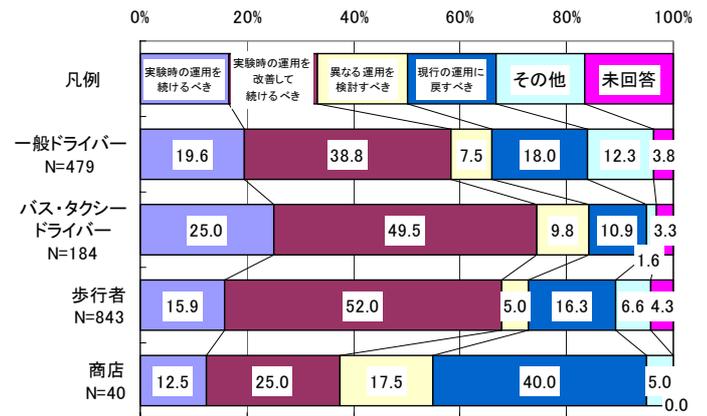


図8 今後の交通運用

d) 歩行空間活用の方向

JR茨木駅前ビルとバスターミナルを連絡する歩行者空間の活用の方向としては、歩行者の約半数が「公園として整備」をあげている。

5. まとめ

今回の実験で明らかになった事項をまとめる。

- ① 自動車交通については、駅周辺道路の一方通行化により、駅周辺の交通量を減少させることなく、旅行速度の向上等、走行性を改善することができた。
- ② 実験の効果についてのドライバーや歩行者の評価は、流れがスムーズになったことや歩行空間の安全性が向上したことを評価している。
- ③ 商店の評価としては、来客が減少したことや搬入が不便になったという意見もあり、今後の検討を進める上でも対応が必要である。
- ④ 今後の交通運用については、「実験時の運用続ける」、「改善して続ける」という実験を支持する割合が多く、今回の実験に対する支持が得られたものと判断できる。

現在、茨木市では、走行性の改善効果が得られた実験時の交通運用である一方通行化をベースに、地元住民をはじめ、関係機関と協議を行い、駅周辺整備計画の検討を進めている。