

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～*

A Review on a Transport Social Experiment Introducing TDM Package Schemes for Town Center Area Toyonaka Station Area Transport Package Demonstration Project-*

木内 徹**・土井 勉***・塚口博司****・小谷通泰*****・山中英生*****・吉田信博*****
By Toru Kiuchi**・Tsutomu Doi***・Hiroshi Tsukaguchi****・Michiyasu Odani*****・Hideo Yamanaka*****
・Nobuhiro Yoshida*****

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)～3)}。本来、実験には検証すべき仮説があり、具体的な実験を通じた検証により問題点を明確にすることが必要であると考えられる。また、交通社会実験の場合、対象は多くの人々が行っている交通現象であり、関係する人々の参加なくしては実現が不可能である。

今回、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「豊中方式」で知られる豊中市の阪急豊中駅前地区⁴⁾で、交通社会実験を実施した。この交通社会実験は、検証すべき仮説を明確にし、地元の多様な人々の参画を得て実施したものであり、実験メニューも「パッケージ化」を意図した多様なものである。本論文の目的は、商店街が形成されている大都市周辺部の鉄道駅前地区を対象として、まちづくりの推進を目的にTDM施策パッケージを導入して実施した交通社会実験事例の内容を示すことにより、他都市におけるTDM施策の推進、ならびに交通社会実験に基づいたTDM施策導入に関する今後の研究に示唆を与えることである。

2 豊中駅前地区のまちづくりと交通社会実験

豊中市の都心ゾーンと位置づけられる豊中駅前地区では、近年の駅前型商業のポテンシャル低下や阪急宝塚

*キーワード：市民参加、TDM、地区交通計画

**正員、工修、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)

****正員、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)

*****正員、工博、徳島大学

(徳島市南常三島町 2-1

TEL : 088-656-7350、FAX : 088-656-7579)

*****工修、国土交通省

(東京都千代田区霞が関 2-1-3

TEL : 03-5253-8211)

線の高架事業等が契機となり、1993年に地元の商業者、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た。また、行政側にもまちづくり支援室が設置され、まちづくりの初動期から住民を支援する体制が整備され、地元と行政との間で対話を重ね、まちづくりの基本方針を策定してきた。(表1)

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

97年にまとめられた豊中駅前地区のまちづくりについての基本方針では、①交通混雑の解消、②安全で快適な歩行空間の確保、③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、①②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いえる。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、まちづくりの基本方針の具体化が急務となっている。

まちづくりの基本方針の中では、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網整備が不可欠である。そのため、まちづくり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たが、その具体化が進んでいないのが実情である。

今回の交通社会実験の目的は、

A モーダル化による中心市街地活性化の効果の検証

交通社会実験によって、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が中心市街地活性化に

効果的であることを検証するとともに、歩行者中心のまちづくりを進めていくというメッセージを発信し、その効果を街を利用する市民に実感してもらい、まちづくり基本方針実現に向けた原動力とする。

B TDM 施策によるまちづくり基本方針実現の検証

道路網整備完了までは中長期の取組みが必要とされることから、自動車交通量を削減し他の交通手段利用を促進する交通需要マネジメント (TDM) 施策によって、道路網整備完了までの間にも、豊中駅前地区におけるまちづくりの基本方針が短期的に実現可能か探る。

C 地元参加による交通問題検討の促進

交通問題を自分達の手の届かない問題と考えがちな地元に対して、交通問題に取組む具体的なきっかけを作り、地元による交通問題検討を促進する。

D 豊中駅前地区道路整備の検討促進

まちづくりの基本方針にうたわれていながらも、現時点では具体的な検討が進んでいない市内都市計画道路網再編をはじめとする豊中駅前地区の道路整備の検討を促進する。

の4点である。

なお、こうした駅前型商店街が形成されている、大都市周辺部の鉄道駅前地区は、同様の交通問題を抱えているところが多くあると考えられる。実験中には類似の問題を抱えた多くの都市からの見学が絶えず、実験後も問い合わせなどが続いており、こうした豊中市の交通実験の取組の経験は他の他都市にとっても意味が多いものとなっていると考えられる。

3 交通社会実験実施までのプロセス

(1) 検討体制

豊中駅前地区交通調査委員会を設置し、交通社会実験の内容についての企画・検討を行った。委員会は、学識経験者、行政、警察、交通事業者、地元商業団体、住民など幅広い関係者 29 人で構成した。委員会は平成 11 年

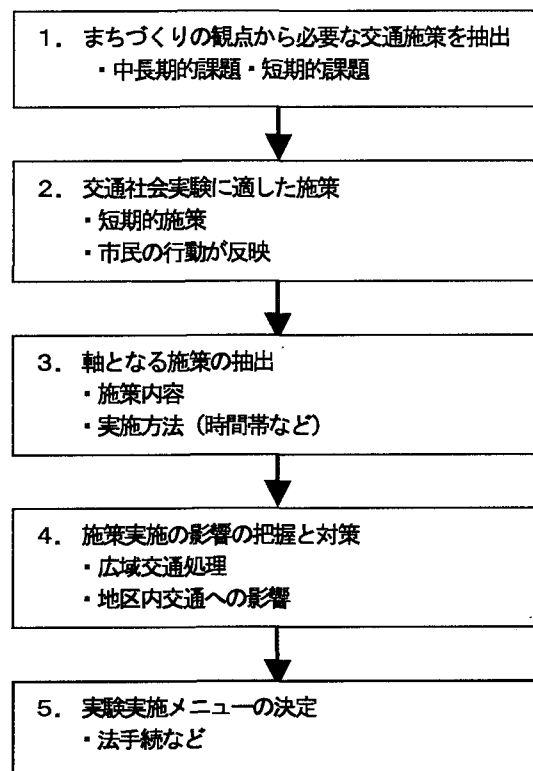


図1 実験の検討フロー

秋から平成 12 年夏まで計 4 回開催した。また、その間にもワーキンググループによる検討を行った。実験メニューを決定するまでの検討フローを図 1 に示す。

なお、本論文の筆者は委員会構成メンバーである学識経験者と行政担当者、及び委員会の事務局として今回の社会実験の企画運営を担当し、これまでも豊中駅前のまちづくりに関わってきたコンサルタントである。

(2) 地元の参画

今回の実験では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。

①実験企画への取組：交通調査委員会にまちづくり協議

表2 実験の告知媒体

告知媒体	数量	内容	実施期間・時期	実施方法・対象範囲等
市広報	180,000	実験告知	3月末配布	市内全戸配布の市広報4月号に記事掲載 (A4 1/4ページ)
チラシ	100,000	実験告知・施策PR	広報折込は3月末 その他随時	A4両面 (表裏)。市広報に挟み込み市北部の6,2万戸に配布。関係機関で配布。駅前地区周辺自治会での回覧、市内企業へのノーマイカーデー協力要請にも使用。
B2ポスター	550	実験告知・施策PR	4/3より随時	行政の施設、駅・商業施設等の集客施設に掲出。
B3ポスター	750	実験告知・施策PR	4/3より随時	バスの車内、自治会掲示板等に掲出。
商店街共同チラシ	30,000	実験告知・施策PR	4月中旬	新聞折りこみの販促チラシの裏面を活用。商店街の商圏 (ほぼ駅徒歩・自転車圏) で配布。
阪急電鉄・バスチラシ	30,000	実験告知・施策PR	約3週間	PR施策は地元主導で実施したもの (買物客へのバス乗車券補助、イベント等) バス・鉄道乗継利用者に対する特典についての告知。
阪急電鉄ポスター	100	実験告知・施策PR	約3週間	PR施策は鉄道・バス乗継顧客への特典が中心。駅・バス車内中心に配布。バス・鉄道乗継利用者に対する特典についての告知。
捨て看板	100	実験告知	4/3設置	PR施策は鉄道・バス乗継顧客への特典が中心。市内主要駅に掲示。
横断幕	10	実験告知	4/3設置	主要道路沿道に設置。
広報看板	3	実験告知・施策PR	約2週間	豊中駅前地区の歩道橋やモール化した道路区間の入り口上部等に設置。
豊中市ホームページ		実験告知・施策PR	約3週間	豊中駅前や市役所等の人の集まるところに広報看板を設置。
CATV		実験告知・施策PR		豊中市のホームページに実験に関するページを設置。
無料循環バス停路面表示	16	施策PR	約1週間	豊中市からのお知らせの時間に交通社会実験をPR。
無料循環バスルート看板	100	施策PR	約1週間	仮設の無料循環バス バス停の路面にマーキング。
駐車場案内等看板	15	施策PR	実験中	無料循環バスルートの路側にA4ポスターを掲出。
渋滞情報等看板	4	その他	実験中	駐車場・駐輪場の位置等を案内する看板を設置。
				実験地区に自動車が入り込んでくるルート上に渋滞情報を提供する看板を設置。

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。

②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。

③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。

④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まちづくり協議会が開催し、その結果を機関誌で広報した。

(3) 実験の告知

実験内容の詳細が定まったのは3月末第3回の豊中駅前地区交通調査委員会であり、約1ヶ月後の実験までに表2に整理したような各種の媒体を通じた告知に取組んだ。これは実験時の混乱を回避し、実験を成功に導くためには、一般の住民や商業者、来街者に対して、実験目的や期間・内容に関する認知を高めることが重要と考えられたからである。また、行政だけでなく地元商業者や交通事業者等も独自の方法で実験に関する告知を行った。

実験実施前及び実験実施中には、交通社会実験が実施されることが新聞・テレビ等のマスコミで報じられ、これも結果的に実験の告知につながったものと考えられる。

4 交通社会実験の実施内容

図1に示す検討フローにもとづきトランジットモール、フルモールを軸となる施策として、2で示した実験の目的を達成するため、16に及ぶTDM施策パッケージを以下のように組み立てた。

交通社会実験は平成12年4月27日(木)から30日

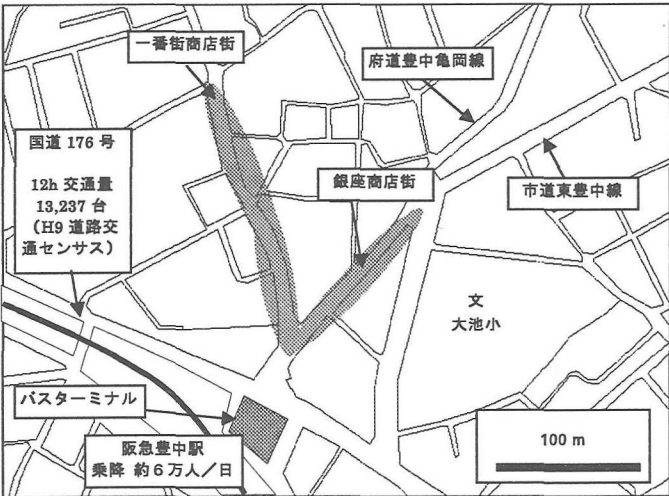


図3 豊中駅前地区周辺の道路

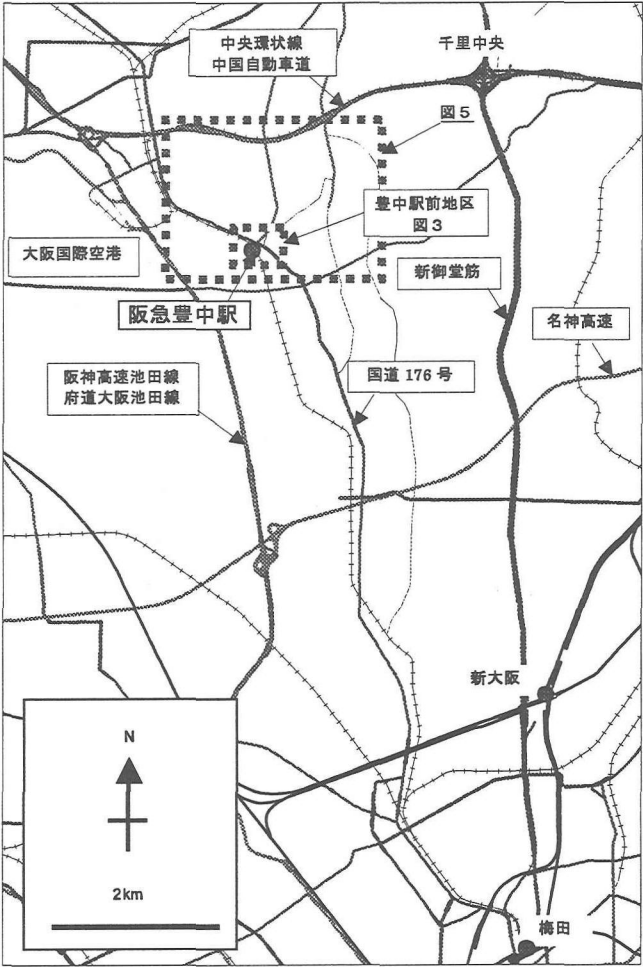


図2 豊中駅前地区周辺の広域道路網

(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正午から午後7時とした。

○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

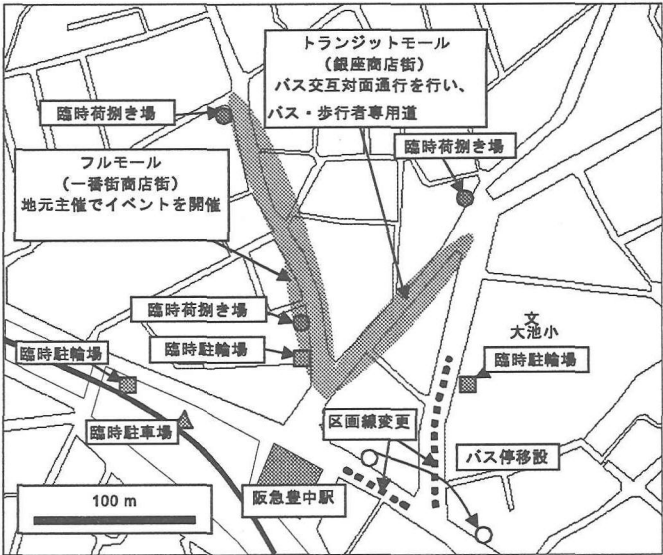


図4 豊中駅前地区の実験実施内容

表3 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
	9 企画乗車券の広報
ノーマイカー通勤の徹底	10 ノーマイカー運動の徹底
モノレールの利用促進	11 パーク&ライド
	12 モノレール乗車券の提供
自転車・徒歩利用の促進	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
	15 違法駐車の啓発と駐車場への誘導
駅前交通情報の提供	16 渋滞情報の提供

ンジットモール（歩行者とバスのみ通行可能）、一番街商店街をフルモールとした。こうした歩行者空間拡充のため既存の自動車交通を捌くために、道路区画線の一部変更や商店街に共同荷捌き場の設置を行った。

○自動車交通量の抑制と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
- ・バス環境定期券の試行（定期券所有者の同行者に対する運賃割引）
- ・2日間市内バス路線乗り放題券の発行
- ・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）
- ・駅前地区商店街買物客に対するバス乗車券の交付
- ・CATVによるバス運行状況に関する情報提供
- ・2日間乗り放題券や環境定期券などの広報
- ・ノーマイカーデー運動（実験期間中のマイカー通勤自

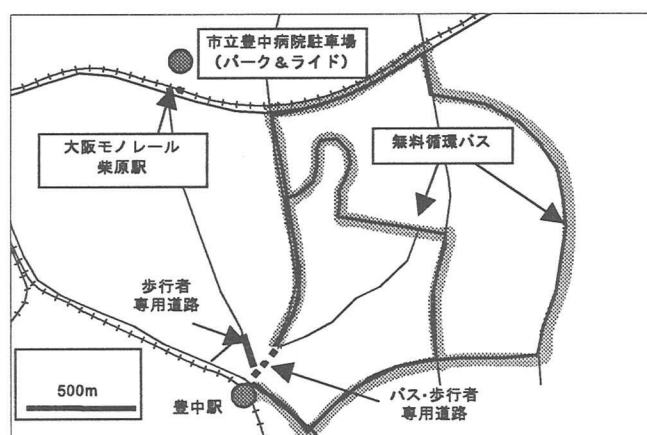


図5 無料循環バスの運行ルートとパーク&ライド駐車場所在地

車を商工会議所経由で市内事業所に依頼)

- ・市立病院駐車場とモノレールを利用したパーク&ライド
- ・上記パーク&ライド利用者に対するモノレール乗車券の配布
- ・臨時駐輪場の設置

○交通処理能力の向上



写真1 銀座商店街の状況（通常）

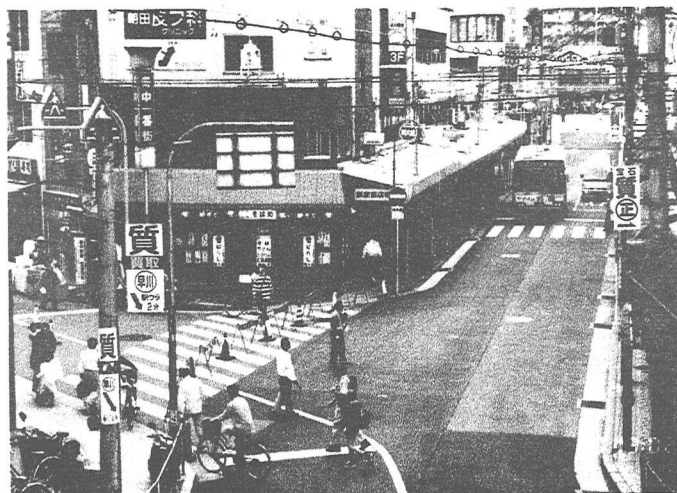


写真2 銀座商店街の状況（実験時）

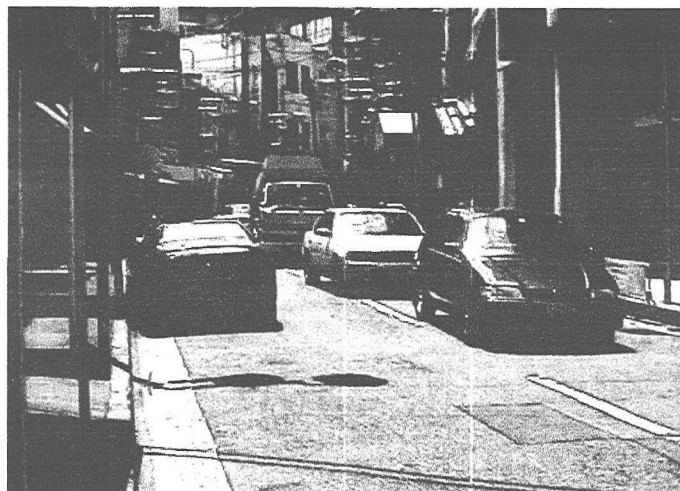


写真3 一番街商店街の状況(通常)

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。

5 実験の実施結果

通常は渋滞が著しく歩行者の横断も困難な状況にある商店街内も、実験実施中はスムーズに歩行者の横断が可能な状況であった（写真1～4）。

以下、実験についての評価を行うために実施した交通
実態調査ならびに意識調査の結果を述べる。

(1) 交通実態

a) 自動車交通量

実験期間中は初日に若干の交通混乱が見られた他は



図6 信号滞留長観測点(本町1丁目交差点先頭)



写真4 一番街商店街の状況（実験時）

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（図 6～8）。要因としては、実験の告知が十分なされていたため、ドライバーが自動車の利用時間帯をシフ

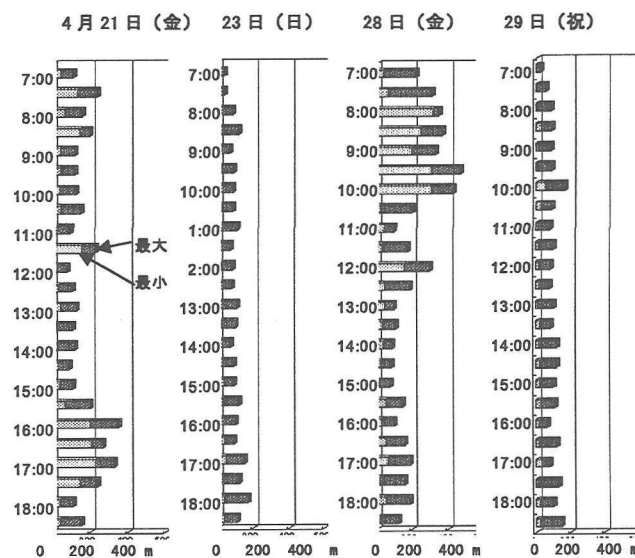


図7 信号滞留長の変化(本町1丁目交差点豊中亀岡線)

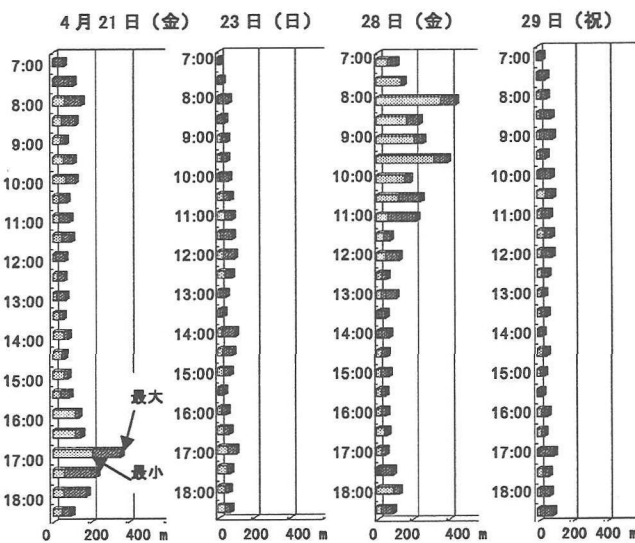


図8 信号滞留長の変化(本町1丁目交差点東豊中線)

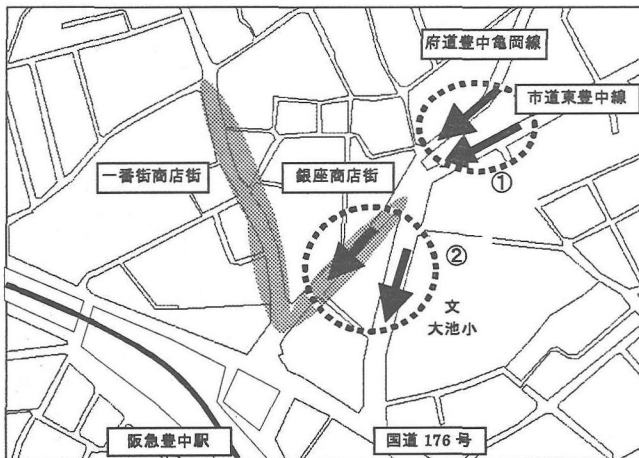


図 9 通行車両数の変化(12:00~19:00)

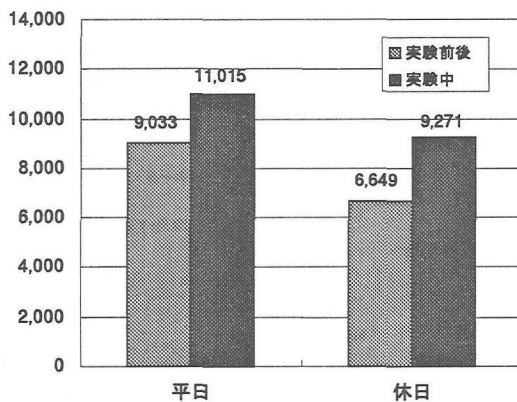
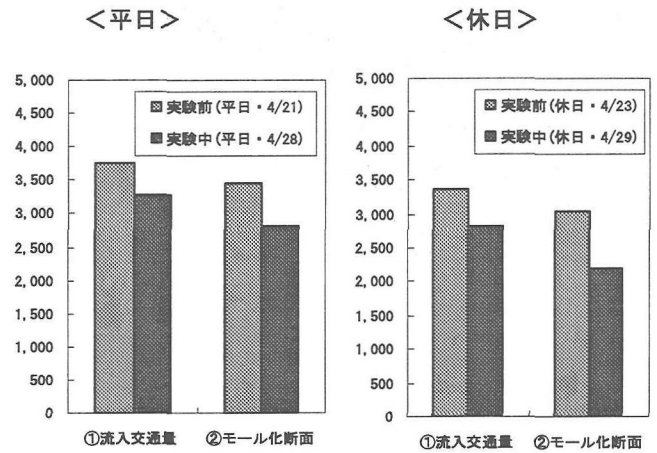


図 10 銀座商店街通行者数 (実験時間帯・常時観測調査)
常時観測：商店街のアーケードに赤外線センサーを設置し、通行者数を常時観測。観測期間は4/11~5/24で、上記結果では土曜日の計測値は除外している。

トさせたり、実験エリアが目的地ではない自動車が実験エリア通過を回避したこと、また南行き道路の信号制御を一部変更し処理能力向上を図ったことが挙げられる。

実際に、北部から地区内に流入する自動車交通量や、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の交通量はともに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 9)。

b) 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、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 10)。また、一番街商店街の歩行者数も実験期間中の測定値は、実験前の測定値を大幅に上回っている (図 11)。なお、銀座商店街に設置した自動計測装置による歩行者数の変化を見ると、ゴールデンウィーク後半 4 日間 (5/3~5、7) の歩行者数の平均値は 6,060 人と実験期間中より低水準であり、この結果は連休の効果によるものではないと考えられる。

c) 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

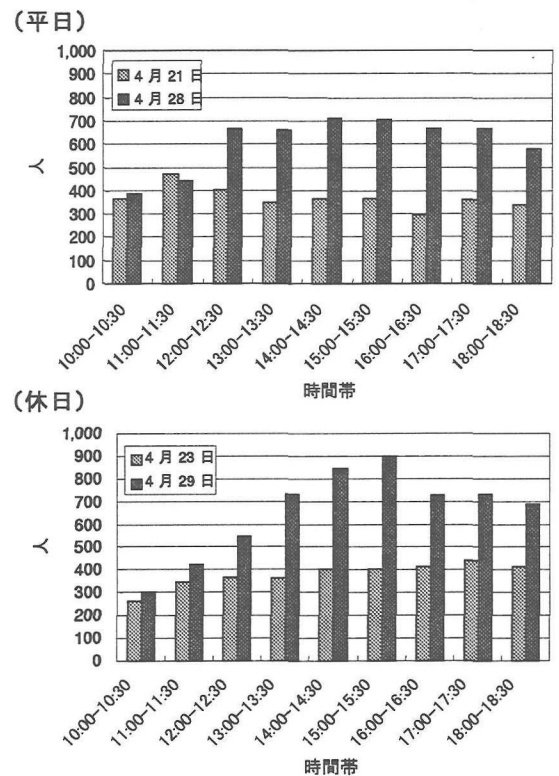


図 11 一番街商店街通行者数

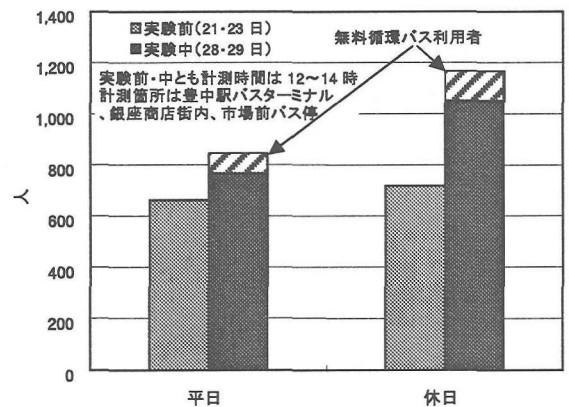


図 12 バス利用者数

表 4 実施した意識調査

対象	時期	方法	配布	有効回答数	回収率
来街者 広域住民	実験中 (4/27～30) 実験後	商店街内で来街者にヒヤリング 豊中駅前地区以北の豊中市域約3.8万世帯から無作為抽出した世帯にポスティング。郵送回収。	2,000	858 682	34.1%
近隣住民 バス利用者	実験後 実験中 (4/27～30)	まちづくり協議会経由で配布。郵送回収。 豊中駅前地区内でバス降客客全数に調査票を配布。郵送回収。	200 5,407	33 1,195	16.5% 22.1%
パーク＆ライド利用者	実験中 (4/27～30)	パーク＆ライド利用者に調査票配布し、その場で記入・回収。		30	
ドライバー（実験前日に駅前地区通過）	実験前日 (4/26)	豊中駅前地区の路上で信号待ち車両のドライバーに調査票とPRチラシを配布。郵送回収。	762	67	8.8%
ドライバー（実験当日に自動車であ来街）	実験中 (4/27～30)	駅前地区駐車車両のドライバーに調査票を配布。郵送回収	309	26	8.4%
商業者	実験後	まちづくり協議会経由で配布。郵送回収。	100	22	22.0%
運送業者	実験中 (4/27～30)	臨時荷捌き場で配布。郵送回収。	50	8	16.0%

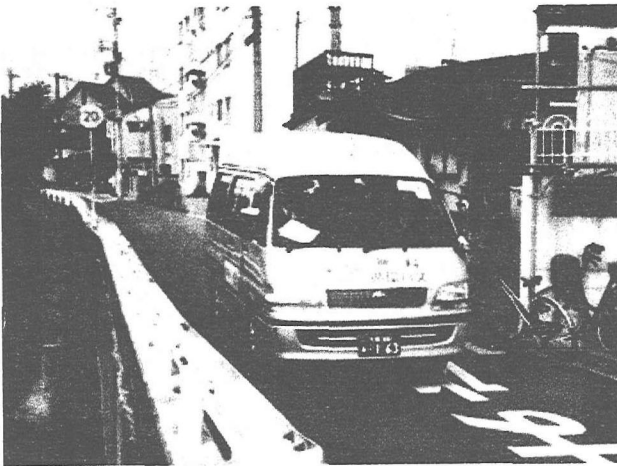


写真 5 無料循環バス（ミニバス）

く増加した（図 12）。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小型の無料循環バス（写真 5）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 人と利用率が非常に高く、意識調査でも高い評価を得ていた。

(2) 意識調査

実験に関する評価や意識を把握するために、実験中の来街者・バス利用者・周辺住民・実験前に来街したドライバーや実験中に自動車であ来街したドライバーなどにヒヤリング調査やアンケート調査を実施した（表 4）。

a) 実験に関する認知状況と認知媒体

実験の認知度は、最も低かった「実験中に自動車であ来街したドライバー」でも 73%であり、全般的に極めて高いと考えられる（図 13）。

このように実験に関して高い認知が得られているが、いかなる告知媒体を通して実験を知ったのかについても意識調査を行った（表 5）。

これより、来街者ではチラシ、バス利用者はポスター、周辺の住民では市広報、ドライバーは看板・横断幕を通して実験を知ったという回答が上位を占めている。また上位 3 位の告知媒体を取り上げると、チラシ、市広報は各属性の人々に共通して認知効果が高いとされ、次いで

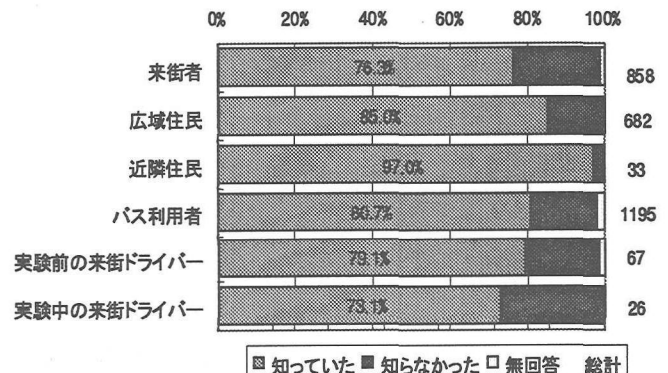


図 13 実験の認知状況

表 5 実験を認知した媒体（上位 3 位まで）

対象	順位		
	1	2	3
実験中の来街者	チラシ	市広報	看板・横断幕
バス利用者	ポスター	チラシ	市広報
広域市民	市広報	看板・横断幕	チラシ
ドライバー (実験前日に駅前地区を通過)	看板・横断幕	市広報	チラシ
ドライバー (実験当日に自動車であ来街)	看板・横断幕	チラシ	市広報

※ 回答の煩わしさの軽減を目的として、選択肢数を絞り込んだため、表 2 の告知媒体とは必ずしも一対一で対応しない。

看板・横断幕によって実験を知ったという回答が多い。実際には、単一の媒体が突出して、認知度が高いという現象は見られず、複数媒体を回答した被験者も多く見られたことから、これらの告知媒体単独で認知効果を高めたというよりも、短期間に集中した複数の告知を行ったことにより、実験そのものの認知が高くなったと考えられる。また実験施策が多様であったことから、施策の対象となる人々が多かったことも実験の事前認知が高くなった要因であると考えられる。

b) 歩行環境の評価

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」と評価され（図 14）、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

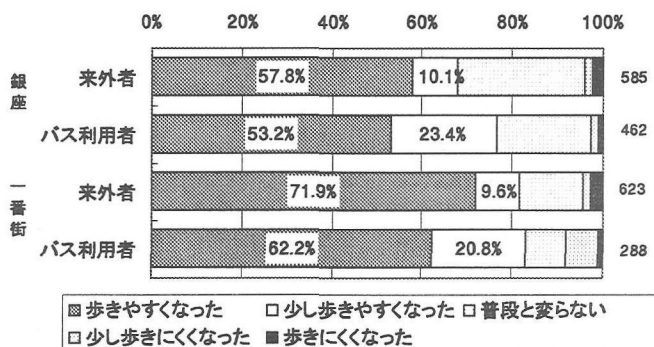


図 14 歩行環境の評価

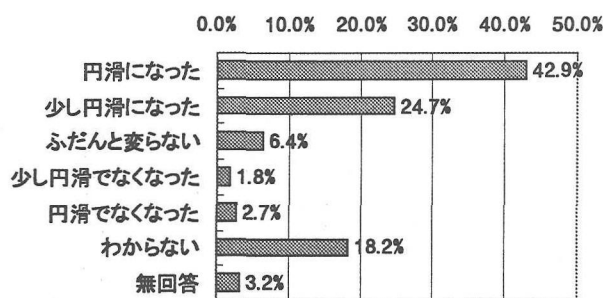


図 15 バスの走行性

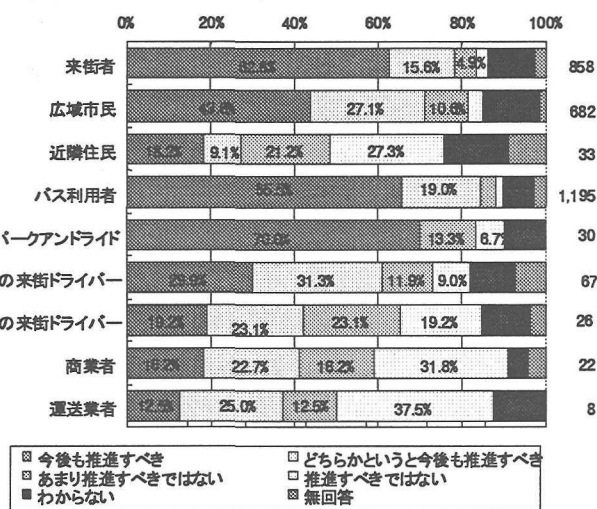


図 16 政策の方向性について

で評価が高くなっている。

c) バスの走行性

バス利用者を対象に行ったアンケート調査（有効回答者数 1,195 人）では、銀座商店街のトランジットモール化とバス対面通行によるバスの運行状況の印象について、ほぼ 2/3 の人が「円滑になった」「少し円滑になった」と評価しており、「少し円滑でなくなった」「円滑でなくなった」と回答した人は 5% に満たない（図 15）。

d) 政策の方向性について

「今回のように自動車を規制し、歩行者や公共交通を優先する政策に対してどのように考えられますか？」という設問に対して、「今後も推進すべき」「どちらかというとも推進すべき」をあわせると、来街者は約 78% が賛成しており、広域市民も約 71% が賛成している。反面、実験によって交通行動や荷捌き等にデメリットを被

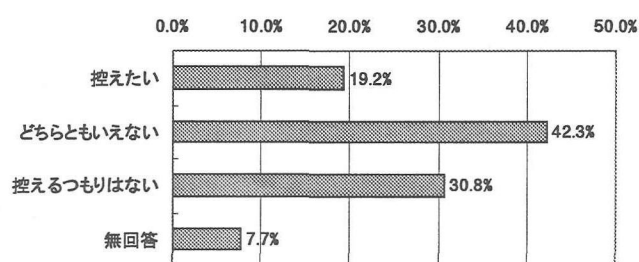


図 17 実験当日の車による来街者の次回実験への協力意向

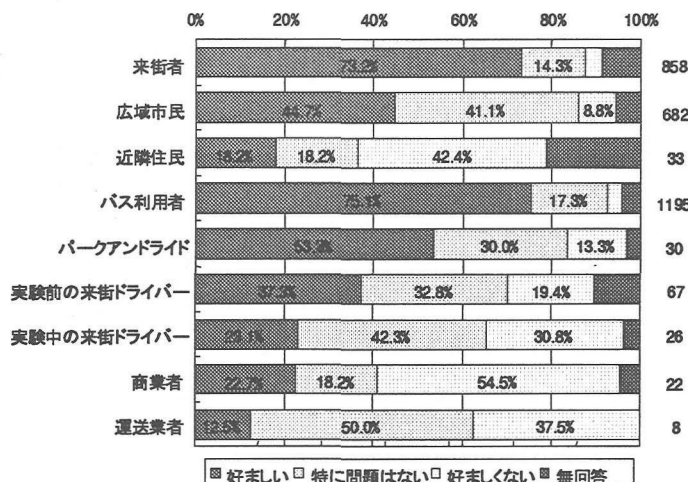


図 18 今回の交通社会実験について

ったドライバー、近隣住民や商業者では賛成する人の割合は低い（図 16）。

しかしその一方で、実験期間中に自動車由来街した人の中には、「次回の交通社会実験の際に、自動車利用を控えるつもりはありますか？」という設問に対し、「控えたい」と回答した人も 20% 見られた（図 17）。

e) 今回の交通社会実験について

「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」をあわせると約 90% に達する（図 18）。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。しかし、その一方で、商業者や近隣住民については、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（図 14）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たため、バスの通行量が増加したこと等から、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。

f) 施策効果と課題

16に及ぶ施策を実施したが、軸となるトランジットモール、フルモールについては歩行者数の増加や歩行環境についても「歩きやすくなった」と評価されている。また事前の告知の周知などにより自動車交通も実験期間中は減少しており、実験時にも大きな混乱がなかった。更に無料循環バスを始めバス利用者についても実験時は増加していることから、公共交通についても今回のような多様な施策を実施することが公共交通の利用促進につながる事が確認できた。

一方、実験対象地区近傍の人々を中心に実験に対して「好ましくない」と評価され、自動車の流入制限などで不便をする人々に対しては問題が残った。

7 実験目的の達成状況と今後の課題

2で挙げた実験目的のうち、Aの「モール化による中心市街地活性化の効果の検証」については、歩行者通行量の増加や歩行者の歩行空間に対する評価から実験メニューの有効性と、まちづくりの基本方針に示されたまちづくりの方向性が効果的であることが確認できた。Bの「TDM施策によるまちづくり基本方針実現の検証」については、公共交通利用者が増加し、自動車交通量が削減でき、大きな交通混乱を生じずにモール化を実現できたこと等から実験メニューの有効性が確認できた。

また、目的のCの「地元参加による交通問題検討の促進」については、3の(2)で述べたように多様な取組が行われた。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、銀座商店街の「物流・荷捌き研究会」の立ち上げ等の動きが行われている。さらに、Dの「豊中駅前地区道路整備の検討促進」については、行政課題として取組を行う機運づくりに貢献し、具体的に計画策定のための調査業務の実施が予定されている。

以上のように、今回の交通社会実験では、当初の実験目的をほぼ達成することができたと考えている。

一方、課題としては、今回の実験を恒久的に実施していくに際しての費用負担や、商業者の理解がより得られる施策の実施形態の検討等が挙げられる。

8 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図23に示すように主体によって異なるが、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、実験結果を活用することにより、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

- 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) 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.saitamau.ac.jp/activity/data/data.shtml>.
- 3) 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.
- 4) 豊中市: 豊中駅前のまちづくりについて 基本方針, 1997.
- 5) 芦田英機: 参加型まちづくりによる駅周辺におけるモビリティ向上の取組, 都市問題第90巻第11号, pp.27~41, 1999年11月.

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～*

木内 徹**・土井 勉***・塚口 博司****・小谷 通泰*****・山中 英生*****・吉田 信博*****

商業・公共施設の郊外移転等を背景に、中心市街地の活力の低下が大きな問題となっている。今回、豊中駅前地区において、中心市街地の活性化と交通手段分担の適正化等を目的として、TDM 施策パッケージを導入した交通社会実験を実施した。この交通社会実験は豊中駅前地区のまちづくりの基本方針の具体化をねらいとしたもので、実験の企画立案から運営までまちづくり協議会を中心とする地元が積極的に協力したことが大きな特徴である。実験は十分なPRの結果、高い認知度を得て実施することができ、公共交通利用者数の増加と自動車交通量の削減、歩行者交通量の増加が見られた他、来街者をはじめとして高い評価を得ることができた。

A Review on a Transport Social Experiment Introducing TDM Package Schemes for Town Center Area – Toyonaka Station Area Transport Package Demonstration Project -*

Toru Kicuhi** • Tsutomu Doi*** • Hiroshi Tukaguchi**** • Michiyasu Odani***** • Hideo Yamanaka*****
• Nobuhiro Yoshida*****

This paper presents a review of the process and results of a transport social experiment introducing TDM package schemes for town center area in Toyonaka city. This experiment aims at finding the effects of TDM packages and getting public agreement of town center enhancement policy, which is proposed by residents group. In this experiment, a reduction of traffic volume, increase of bus users coming to the district, and increase of pedestrian volume were achieved. And over 70% of pedestrians evaluated the improvement of street environment for walkers.
