

豊中駅前地区交通社会実験の概要

1. 目的

中心市街地の活性化

豊中駅前地区のまちづくりの目標である「安全で快適な歩行者空間の確保」を実現、まちを訪れる人々を増やす。

自動車と他の交通手段との適正な役割分担

駅前地区の「交通混雑の解消」のため、自動車交通量を減らし、公共交通の利用促進策を進める。

地元参加

行政と住民の両方が主体的に実験を実施することにより、まちづくり構想の実現のための協働の取り組みを一步進める。

2. 実施時期

平成12(2000)年4月27日(木)から4月30日(日)まで
正午から午後7時まで <4日間×7時間/日>

3. 実施体制

豊中駅前地区交通調査委員会(委員長:立命館大学 塚口博司教授)

豊中市、建設省、豊中駅前まちづくり協議会

運輸省、大阪府、大阪府警察

銀座商店街振興組合、豊中駅前一番街商店街振興組合、豊中新開地市場事業協同組合

阪急バス(株)、阪急タクシー(株)

4. 実施エリア

豊中駅前東口地区一帯

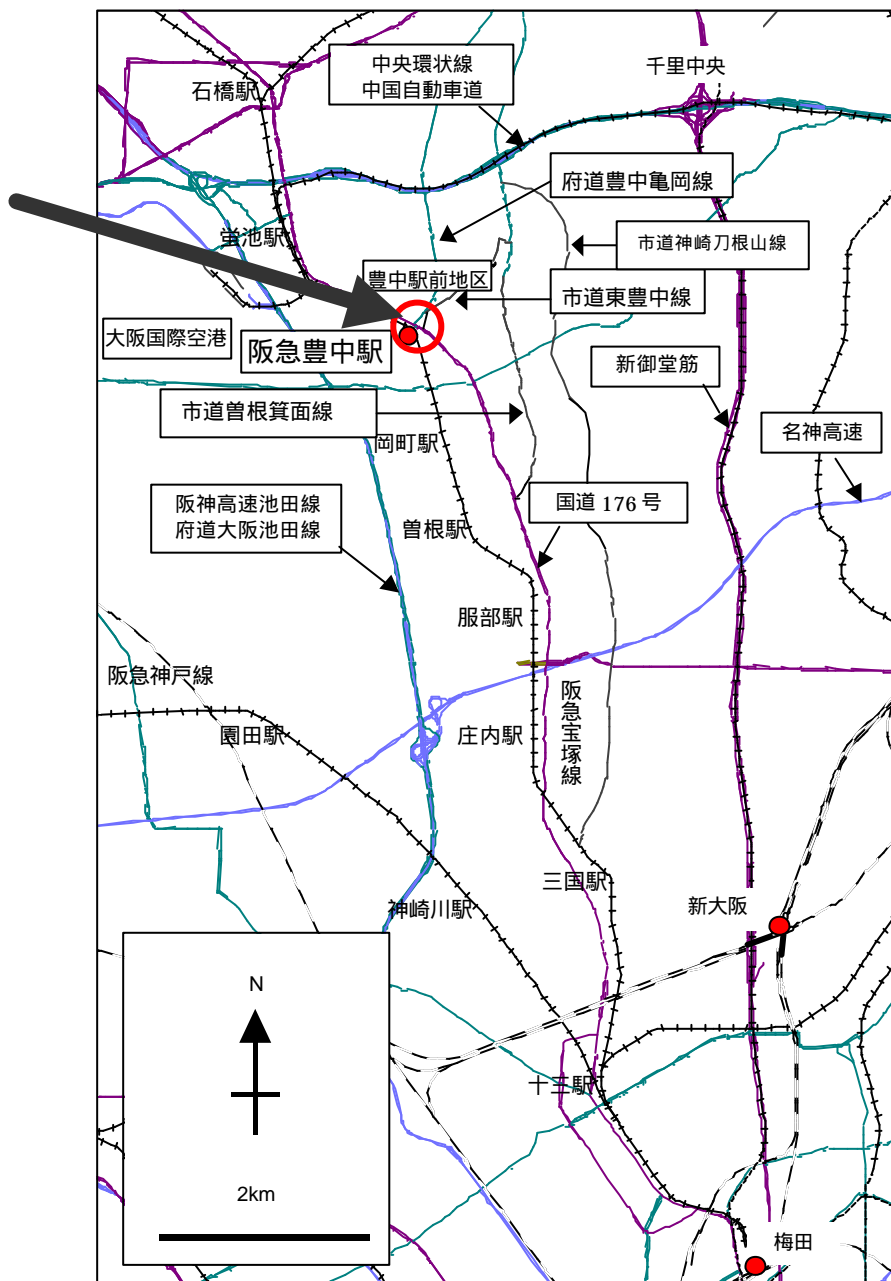


図1 豊中駅前地区周辺の広域道路網

5. 主な実験施策 : 多様な合計 16 の実験施策

表 1 実験で取り組んだ施策概要

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 ノーマイカー通勤の徹底
	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 違法駐車の影響と駐車場への誘導	
駅前交通情報の提供	16 渋滞情報の提供	

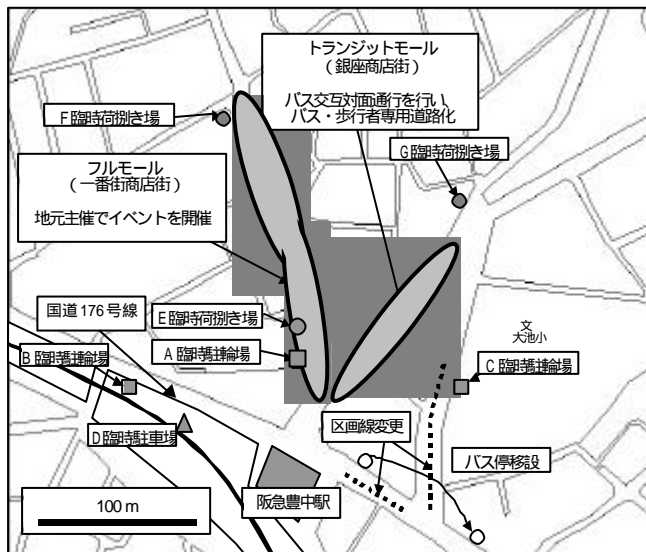


図 2 豊中駅前地区の実験施策

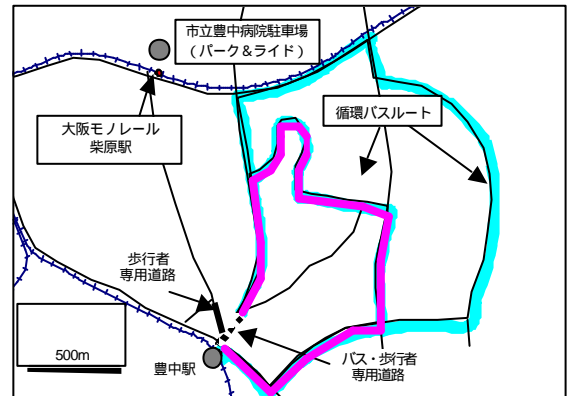


図 3 無料循環バスの運行ルートとパーク&ライド駐車場所所在地

豊中駅前地区交通社会実験の結果

・ 交通社会実験の結果と評価

- 1 . 中心市街地の活性化について

銀座商店街でトランジットモール、一番街商店街でフルモールを実施。
まちのにぎわいづくり。



まちを訪れる人々が増加し、安全で快適な歩行者空間を実現。

- 1 - 1 . 銀座商店街・一番街商店街とも、歩行者通行量が増加。

特に一番街商店街の休日は、普段の2倍以上の人々で賑わった。

- ・ 実験中、銀座商店街で、一般の自動車を通行止めにし、バスのみ通行可能とするトランジットモール化を実施。一番街商店街では、一般の自動車は通行止めとして歩行者専用とするフルモール化を実施。
- ・ 実験前と実験中の歩行者通行量を計測した結果、トランジットモールの銀座商店街では、実験中、平日11%、休日22%増加。フルモールの一番街商店街では、実験中、平日87%、休日126%増加。
- ・ 一番街商店街では、地元主催のイベントも開催され、多くの人々で賑わった。
- ・ 商業者の意識では、普段より来街者が減ったという印象があり、実際の数字とずれがある。

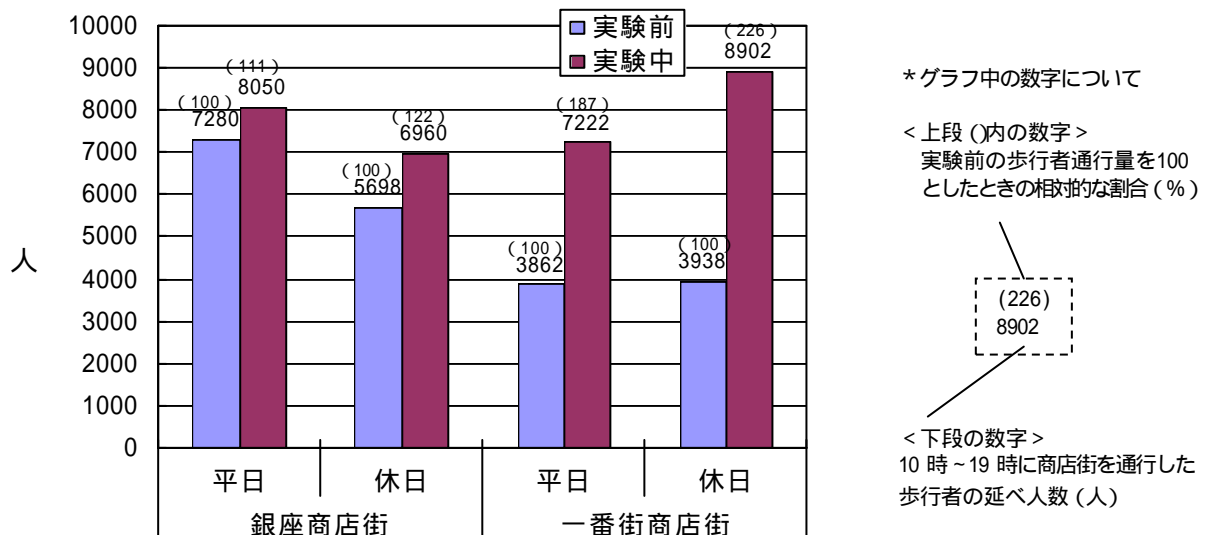


図4 商店街歩行者通行量 (10時~19時)

- 1 - 2 . 実験中の商店街は「歩きやすくなった」と多くの人々が評価。

特に一番街商店街のフルモールの評価が高かった。

- ・ 実験中に銀座商店街・一番街商店街を訪れた人々にヒアリングした結果、銀座商店街については、7割近くの人々が「歩きやすくなった」と評価。
- ・ 特に一番街商店街のフルモールについては、8割の人々が「歩きやすくなった」と回答し、高く評価された。

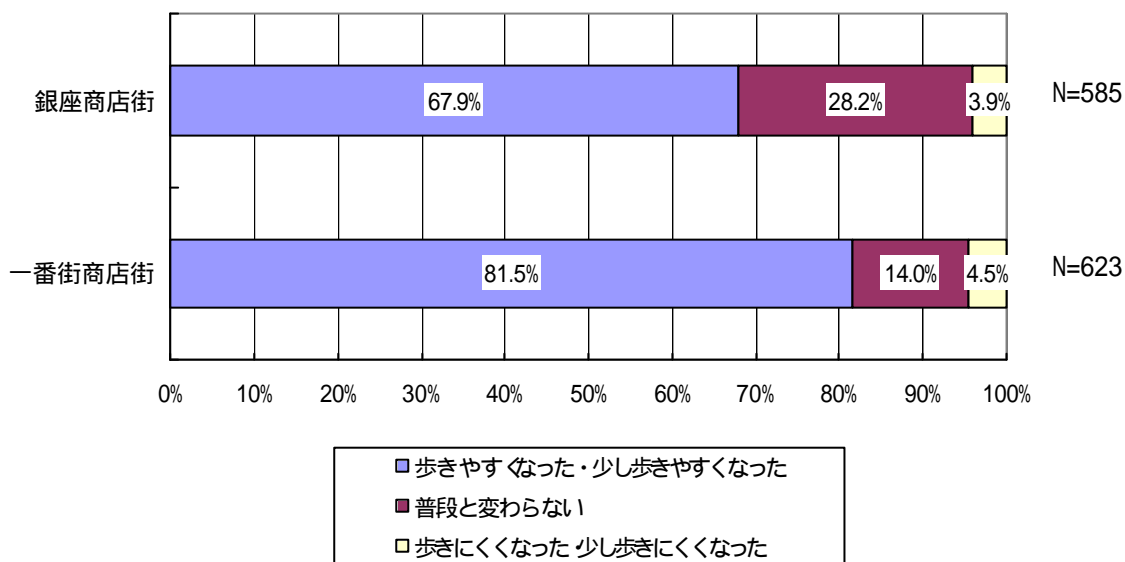


図5 実験当日の商店街の歩きやすさ（来街者へのヒアリング調査）

- 2 . 自動車と他の交通手段との適正な役割分担について

商店街モール化による自動車の交通規制と併せて、公共交通の利用促進策を実施。



地区内へ流入する自動車交通は減少。
バス利用が増加し、公共交通の利用促進が進んだ。

- 2 - 1 . 豊中駅前地区内へ流入する自動車交通量は、3割減少。

国道176号に若干影響が現れたが、大きな混乱は発生せず。

- ・ 北部方面から豊中駅前地区内へ流入する自動車交通量は、実験中、平日28%減少（図7：北部方面の断面交通量参照）、休日35%減少。
- ・ 交通規制の影響が予想された府道豊中亀岡線・大池小学校前南行きでは、自動車交通量が67%増加（図7：府道豊中亀岡参照）したが、特に大きな渋滞は生じなかった。商店街モール化と併せて、道路区画線の変更（右・左折レーンの実験的設置）を行った効果と考えられる。

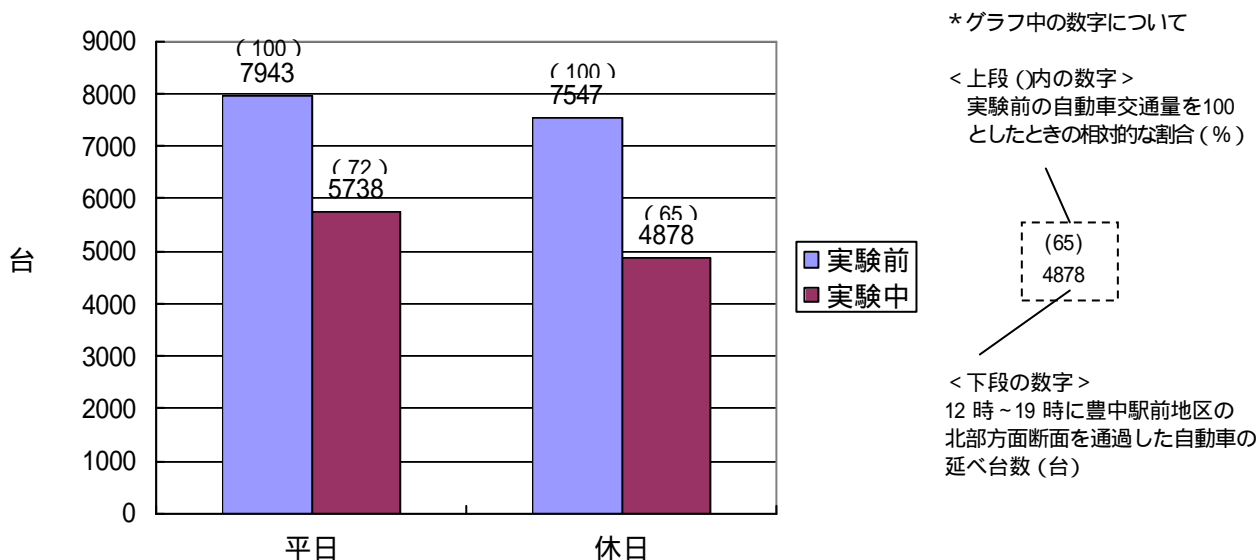
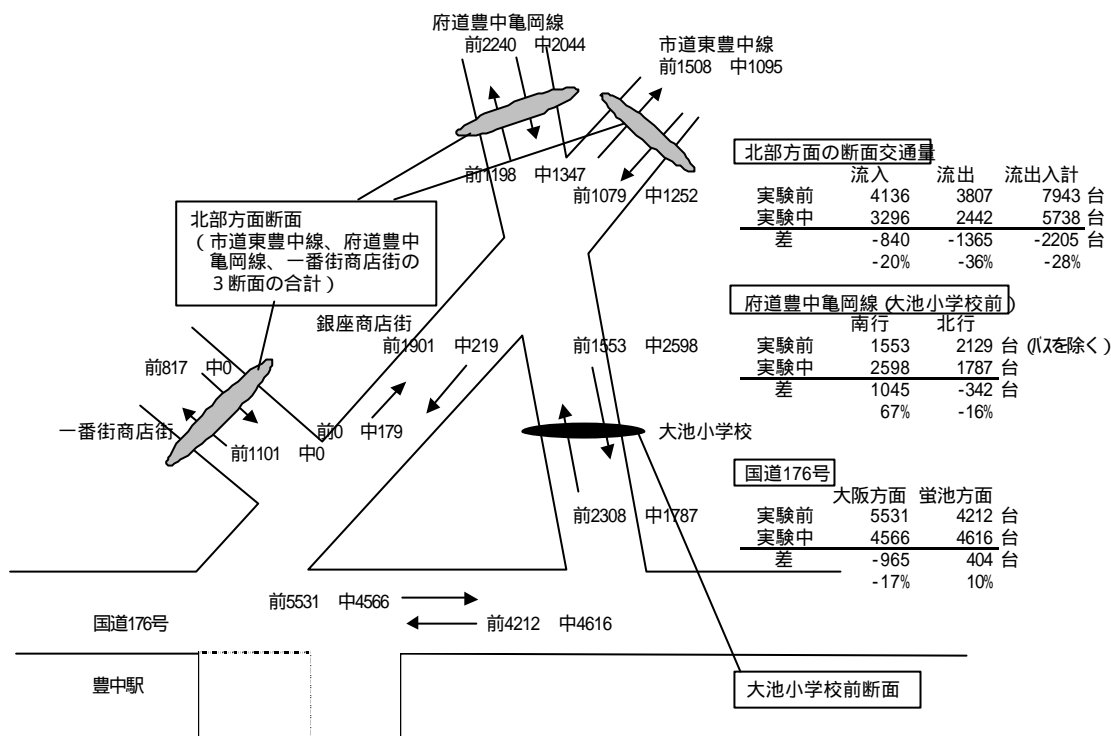


図6 自動車交通量：平日と休日の北部方面からの豊中駅前地区への流入交通量（12時～19時）



* 図中の数字について

実験前 4月21日(金)12時~19時の自動車交通量の延べ台数(台) 実験中 4月28日(金)12時~19時の自動車交通量の延べ台数(台)

前2240 中2044

図7 主要断面における交通量の変化(平日)

- ・ 実験中のドライバーへのアンケート調査から、実験中は普段利用している豊中駅前地区内の道路を利用せず、地区外の道路に迂回した交通もあることが分かった。
- ・ 国道176号の豊中本町交差点・大阪方面行きで、実験中平日に、普段より大きな滞留長(交差点での信号待ち自動車の列の長さ)が見られた。実験の交通規制により、国道176号への影響が部分的に生じたものと考えられるが、この影響は日が進むにつれて沈静化し、大きな渋滞や混乱は生じなかった。

- 2 - 2 . 無料循環バスは、4 日間で 2 7 0 0 人以上が利用。既存バス利用も増加。

- ・ 既存バス路線がなかったルートで、循環バスとミニバスを無料で運行した。
- ・ 計 4 台のバスで 1 日 7 時間の運行を 4 日間行ったところ、2700 人以上が乗降した。
- ・ バス 1 便が循環ルートを一周したときの平均乗降人員は、循環バスで 1 7 人、ミニバスで 1 4 人となり、定員 9 人のミニバスは、ほぼ満員状態であった。
- ・ 豊中駅前地区へ既存バスを利用して来る人々も、平日 1 5 %、休日 4 5 % 増加。
- ・ 無料循環バスが、既存バスの利用客を奪うのではなく、バスでまちへ来る人々全体を増やし、新たなバス需要を掘り起こした。
- ・ 路線バスの定時性が確保された。

表 2 循環バスの乗降人員

	利用総数	備考
無料循環バス 乗降人員	1550 人	16.8 人/便
無料循環ミニバス 乗降人員 (*27日降車除)	1184 人	13.6 人/便

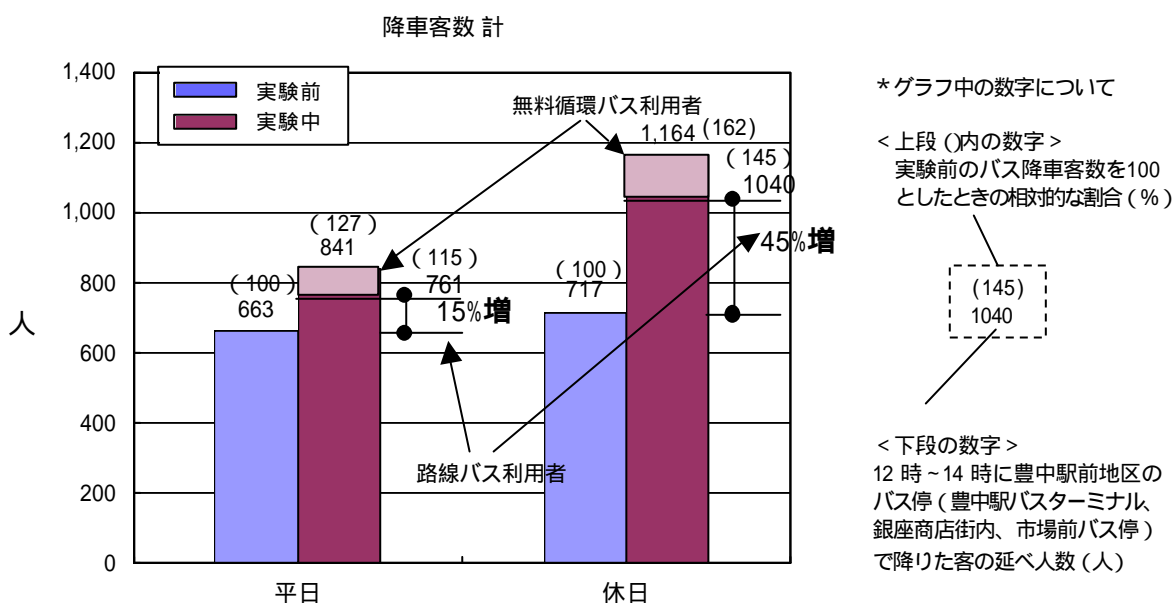


図 8 駅前地区におけるバス降車数調査 (12 時～14 時)

(豊中駅バスターミナル、銀座商店街内、市場前バス停の合計降車数)

- 2 - 3 . 実験中は、徒歩でまちへ来る人々が増加。自動車が増加。

- ・ 実験中にまちを訪れた人々へのヒアリング調査から、徒歩での来街が増加、自動車利用が減少し、実験により交通手段の転換が行われたことが分かった。

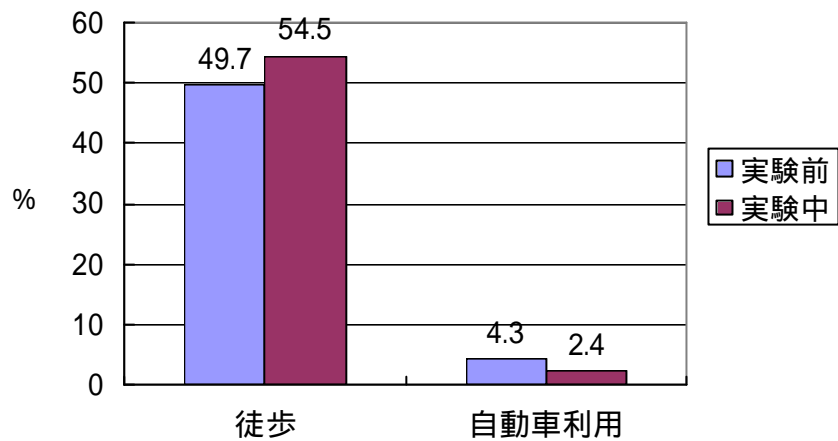


図9 来街者ヒアリングにみる来街交通手段の変化

- 2 - 4 . 多くの人々が駅周辺での公共交通を優先する政策を支持。

- ・ いろいろな立場の人々に、今回の実験のような駅周辺での公共交通を優先する政策を推進すべきかどうかについて、アンケート調査を行った。
- ・ 実験中にまちを訪れた人々やバス利用者では、「推進すべき」との回答が7割を超えた。
- ・ 商店街の商業者では反応が分かれた。
- ・ 自動車のドライバーでは「推進すべき」との回答が6割となった。実験の交通規制を受けた利害関係者でも「推進すべき」と考える人々がかなりいることが分かった。

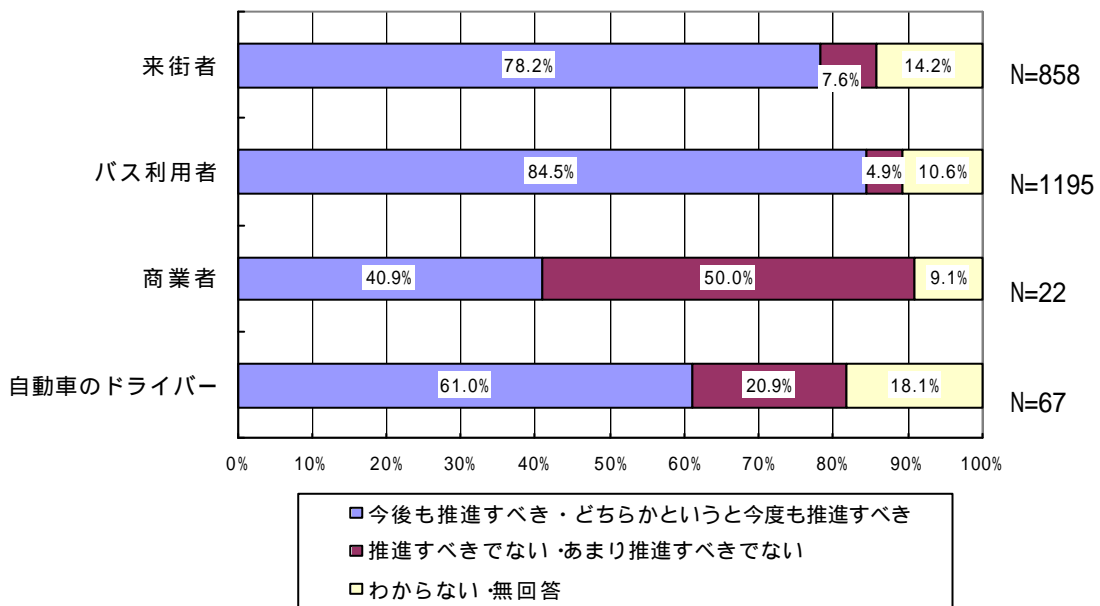


図 10 今後の公共交通を優先する施策について

来 街 者：商店街内 6ヶ所で歩行者を対象にヒアリング調査を実施

バス利用者：豊中駅前地区周辺のバス停 7ヶ所にて既存バス、無料循環バス利用者を対象にアンケート調査を実施

商 業 者：商店街内の商業者を対象にアンケート調査を実施

自動車のドライバー：豊中駅前地区の路上で信号待ちのドライバーを対象にアンケート調査を実施

- 3 . 地元参加について

実験の企画段階から地元が参加し、主体的に商店街でのイベント開催や荷捌き対策に取り組んだ。



実験をきっかけに、まちづくり協議会、地元商店街において新たな取り組み。

- 3 - 1 . 企画段階から地元が主体的に参画

- ・ 実験の企画段階から、まちづくり協議会・商店街振興組合などが参画し、実験実施主体となった。
- ・ 一番街商店街で集客イベント「豊中駅前 ゆっくりホコ天」を実施。

- 3 - 2 . 共同荷捌きを実施し、円滑に運用。

- ・ 銀座商店街のトランジットモール化、一番街商店街のフルモール化を実施するため、地元主体で、荷捌きの時間制限を行い、民間駐車場の利用による臨時共同荷捌き場を3ヶ所設置した。
- ・ 臨時共同荷捌き場は、平日を中心に計121台の運送車両が利用し、平均利用時間は20分であった。臨時荷捌き場から運送車両が溢れて混雑する状況は見られず、円滑な運用が行われた。

- 3 - 3 . 実験をきっかけに、まちづくり協議会・地元商店街でも新たな取り組み。

- ・ 実験をきっかけとして、銀座商店街では荷捌き・物流委員会(*1)を設置した。
- ・ 豊中駅前まちづくり協議会(*2)では、討論会「交通社会実験どうやった」をこれまでに3回開催し、実験をふまえた今後のまちづくりについて積極的な議論が行われている。

(*1)荷捌き・物流委員会

銀座商店街の商業者を主体として、今後の商店街の荷捌き・物流のあり方を検討するために、実験後、設置された委員会。

(*2)豊中駅前まちづくり協議会

地元住民を主体として、豊中駅前地区の将来のまちづくりに向けた取組みを、豊中市と協働して進めている協議会。

・課題

- 1 . 今後のまちづくりの課題について

今回の実験は、交通と沿道まちづくりが一体となった施策を実施することで、中心市街地が活性化する可能性を示唆した。

この実験の結果を踏まえ、今後、中心市街地の活性化や今後の交通のあり方について、行政と住民が一体となって検討を進める必要がある。

- 1 - 1 . 中心市街地の活性化

- ・ 今回の実験では、「安全で快適な歩行者空間」の実現のため、商店街のモール化と公共交通の利用促進策等を実施した結果、来街者が増加した。
- ・ 今後は、来街者の増加を、商業・まちづくりの活性化に生かすことについて、行政と住民が一体となって検討を進める必要がある。

- 1 - 2 . 今後の交通のあり方

- ・ 今回の実験では、商店街のモール化及び自動車の交通規制により、豊中駅前地区内へ流出入する自動車交通量は減少し、駅前周辺では大きな渋滞や混乱は生じなかったが、広域的にみると幹線道路においては一部滞留長がのびる等の現象があった。
- ・ 今後、中心市街地活性化のための交通まちづくりを検討するにあわせ、広域的交通に悪影響が及ばないような方策を検討する必要がある。(例えば、新たな街路整備等)

以上