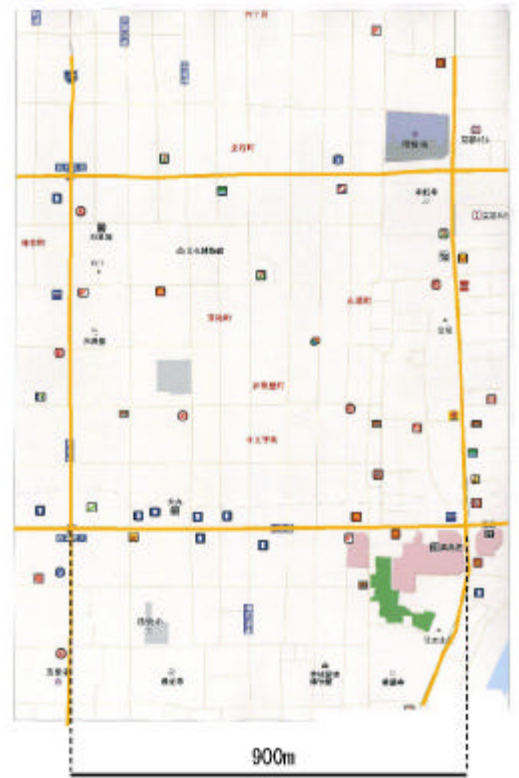


### 第3 海外における取組

- ・ 海外の多くの歴史都市では、トランジットモールの導入をはじめ、都心部を歩行者と公共交通中心とする総合的な交通政策を進めています。
- ・ 歩行者にとって魅力的な都心部の創造は、来訪者の増大や商店の売上げの増加、景観の向上やにぎわいの復活などの効果を生んでいます。

#### 1 ミュンヘン（人口約 130 万人）の事例

- ・ ミュンヘンはドイツ第 3 の都市で、中世中期に置かれた修道院を起源とし、宮廷都市として栄えました。その中心市街地において世界で最初に（1972 年）、モールを実現しました。当初は 800m から始まり、来訪者の増加とこれに伴う売上げの増加に従い、隣接する商店街からモール化要望が出てくるという循環になり、現在では 15 km の延長になっています。
- ・ その他、以下の交通政策が併せて実施されています。
  - 都心部周辺における高速道路の整備
  - 郊外部の駅におけるパーク＆ライド駐車場の整備
  - 周辺の国にも行ける高速バスのターミナル機能を有した大規模な「ダイナミック P & R」も存在する。
  - 都心部における歩行者移動を支援する高密度な公共交通の整備
  - 郊外電車（都心では地下を走る S パーン）、地下鉄（8 路線）、L R T、バスが存在する。
  - 自転車と歩行者の分離
  - 自転車を車両として明確に位置付け、自動車、歩行者と分離した専用レーンを整備している。



都市の中心部の比較 (ミュンヘン市中心部と京都市 都心)



歩行者でにぎわうミュンヘン・モール



ブロックとカラー舗装で  
明確に区切られた自転車走行空間



歩行者と自転車の空間確保

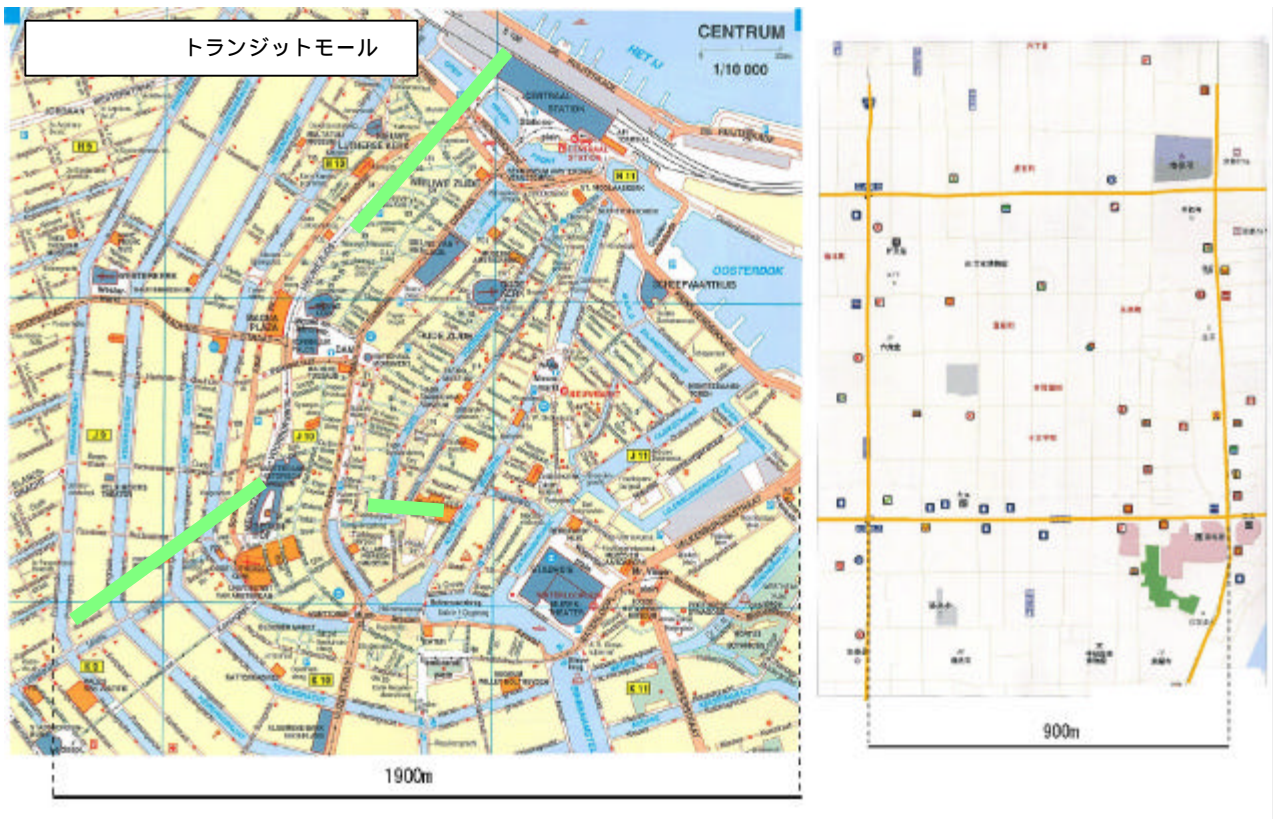
## 2 アムステルダム（人口約 72 万人）の事例

- ・ オランダの首都であり、「北のベニス」と呼ばれる水の都であるアムステルダムの旧市街も、トランジットモールの区間が少なくありません。
- ・ かつては、中央に路面電車の軌道，両側に 2 車線の車道があり，歩道幅員が狭く，建物もくすみ沈滞していた空間がありましたが，90 年代以降，自動車に占有された公共空間を市民の手に取り戻すプロジェクトにより，片側の車線を無くし，自転車と歩行者に開放しています。これにより，建物のファサードが明るくなり，にぎわいが取り戻されています。
- ・ その他，以下の交通政策が併せて採用されています。
  - 歩行者移動を支援する公共交通（Sneltram（高規格路面電車））の整備  
路面電車と地下鉄車両が路線を共有する。
  - 自転車道の整備  
オランダは自転車の国と呼ばれる。旧市街地には路面電車と自転車以外の乗入れ禁止区域も存在する。
  - 歩行空間を生み出す努力  
路面電車の複線区間の一部を単線にしたり，電停を複線になる運河の橋上に持つてくるなどの工夫により，歩行者空間の創出に努めている。



道路空間の再配分

（歩行者，自転車，クルマ，路面電車がそれぞれ走行空間を確保している）



都市の中心部の比較（アムステルダム市中心部と京都市・都心）



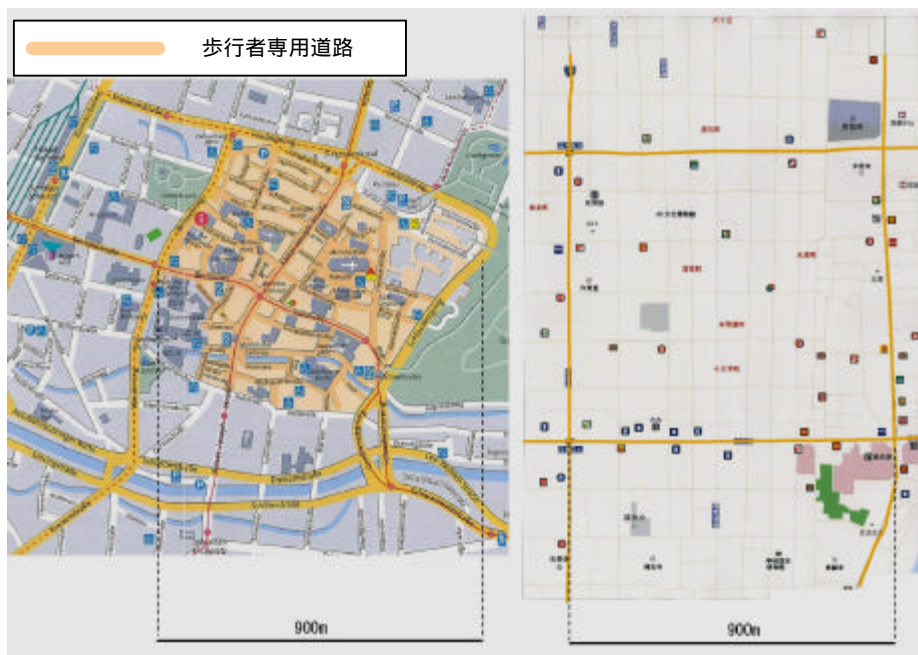
歩行者でにぎわうトランジットモール（奥に路面電車が見えます）  
（路面電車は手前が複線区間，奥が単線区間）

### 3 フライブルク（人口約 20 万人）の事例

- ・ ドイツのフライブルクでは、自動車交通から公共交通、自転車及び徒歩への転換を交通政策の目標として、都心部において歩行者専用道路が採用されています。
- ・ 車が走行しない都心部では、通りの反対側を歩く人の会話が聞こえる落ち着いた空間が実現されています。
- ・ ドイツの環境首都で、有数の大学都市であり、文化都市でもあり気候も温暖であり、「住みたい町」として人気があります。
- ・ その他、以下の交通政策が併せて採用されています。
  - 交通静穏化政策（速度規制の実施（ゾーン 30）など）  
1990 年から全市域の住宅地区で 30 キロの速度制限を実施している。ドイツで最初である。
  - 自転車道の整備（延長は郊外部を含めて約 410 km）
  - 駐輪場の整備
  - 近距離公共交通の充実（市電、バス）
  - 交通連合システムの導入（レギオカルテ（環境定期券））



フライブルク中心部のトランジットモール（クルマが走らない空間では通りの反対側を歩く人の会話が聞こえる）



都市の中心部の公共空間のデザイン（ドイツフライブルク市中心部と京都市・都心の比較）