

資料 1 4 (p 4 関連) 海外のトランジットモール事例

トランジットモールとは次のような内容で説明されます。

歩行者と公共交通機関のみが通行可能な道路であり、これによって都心部などで公共交通機関へのアクセスを容易にしている。世界各地で多くの事例が見られますが、公共交通機関の通行スペースと歩行者空間を共有する場合と、両者を区分して設ける場合があります。公共交通機関の利便性向上とともに、良好な歩行者空間を確保し、都心部での商業施設の活性化を図る目的で導入される場合が多くあります。わが国ではこうした道路形態は法制度上位置づけられておらず、まだ試行の段階に留まっている。(「まちづくりのための交通戦略」P51, 学芸出版社)

(1) フライブルク (ドイツ)

都心部のデパートや商店が並ぶメインストリートはトランジットモールとして整備した(1973年)。整備前に都心を走行していた約3万台の自動車は都心を通行できなくなった(ただし、許可車両は除く)。

都心部のトランジットモールによる自動車乗り入れ規制に合わせて、地域の周辺駐車場を整備した。これはフリンジ・パーキング・システムと呼ばれ、自動車利用者が、公共交通機関への乗り継ぎや徒歩との組み合わせ通勤を行うために、都心外周部や環状道路周辺部に設けられる。

また、商業施策として、露天商に対して市が補助金を出し、その振興を図っている。さらに、郊外部での大規模店舗では、法律により販売できる品目を日用品以外に限定している。また、都心部の駐車料金を周辺より高くすることで、不要不急の車の乗り入れを抑制している。

(2) ストラスブール (フランス)

都心部への歩行者専用ゾーンの導入は、まちづくりと Tram (LRT) の建設、バス路線の再編を掲げた市長の当選により始まった。

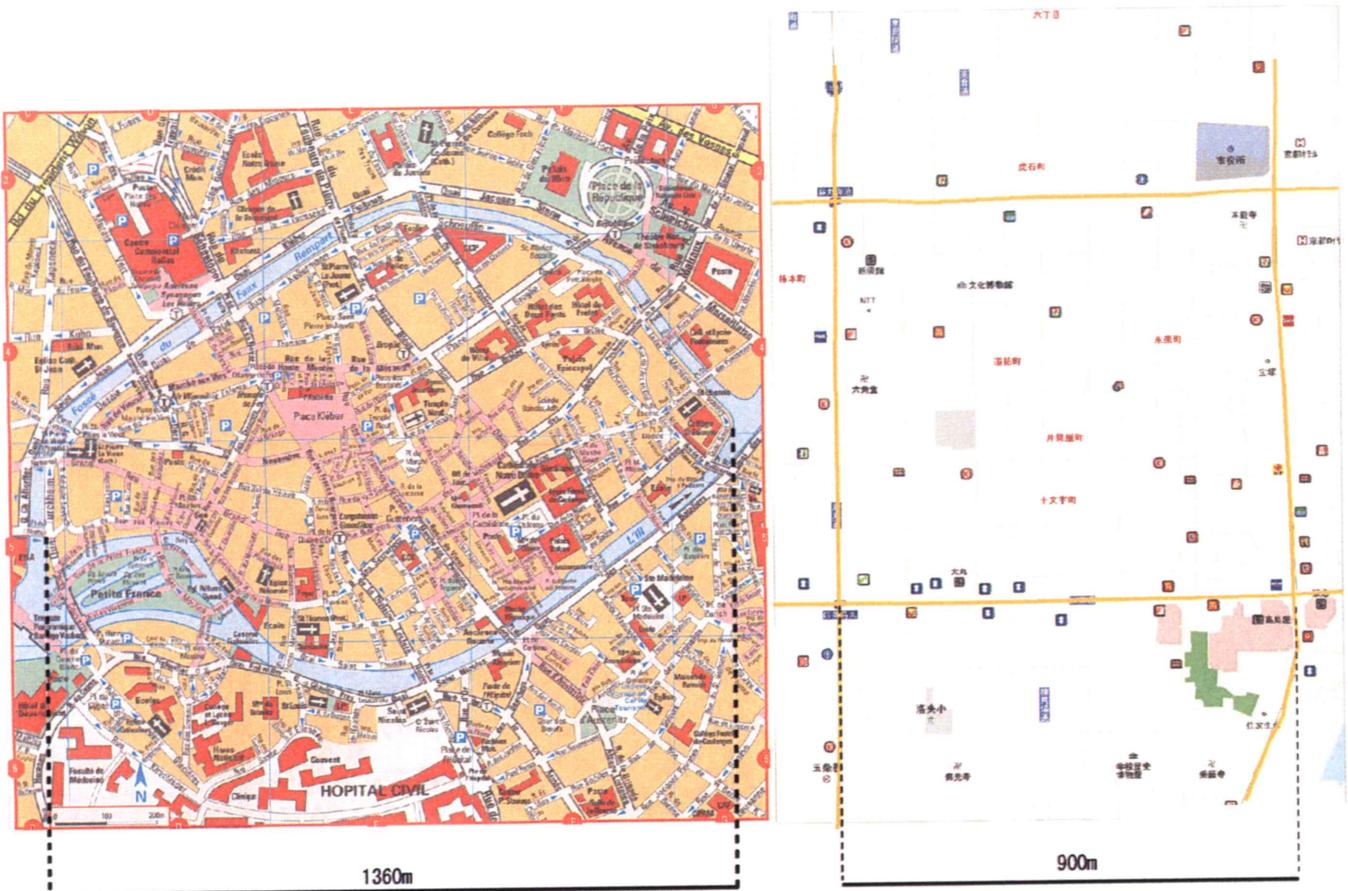
特に、Tram 整備にはフランス国内の先進都市の主要人物を招き、まちづくりを中心とした Tram 整備(公共交通整備)と都心部の通過交通の抑制を実現したことで、最も魅力的な先進事例都市といえる。

都心部の交通システム(1991年)の要点は以下の通り。

- ・ 主要幹線道路の遮断による都心部でのトラフィックゾーンシステムの導入。これは、交通サーキュレーション方式と言われ、都心部に流入しようとしても通過はできず、概ね流入した位置に出してしまうような、道路の一方通行規制を活用した手法である。
- ・ トランジットモールの導入による歩行者空間の拡大

- ・ Tram の導入と公共交通の拡大
- ・ 280kmの自転車レーン設置による自転車利用の促進
- ・ 都心部の駐車スペースの削減と外周道路へのパーク&ライド施設の整備による
駐車対策
- ・ 駐車場に関する管理政策

また、新しい都市交通システムを整備・導入するにあたっては、大規模な広報、数百回の市民レベルとの意見交換を実施し、合意形成を図った。



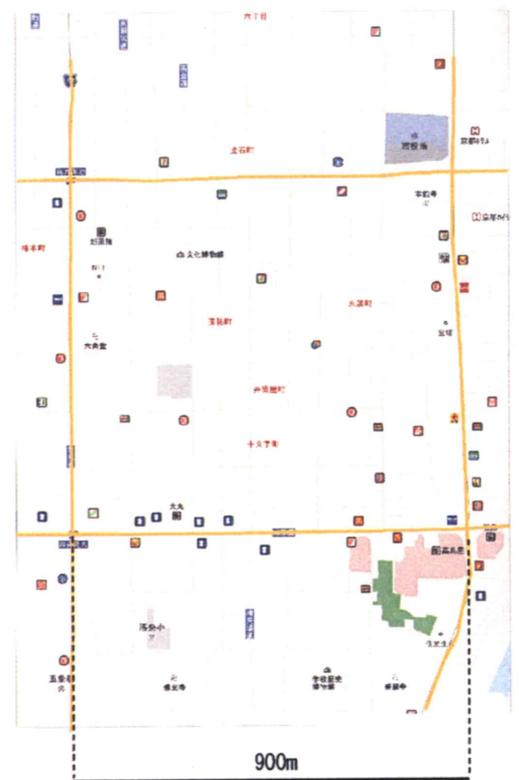
都市の中心部の比較(ストラスブール市中心部と京都市・都心)

(3) ミュンヘン (ドイツ)

ミュンヘン市は、人口は約 130 万人、200 km²で京都市の人口と市街地面積と近い都市と言える。ミュンヘンでは、郊外電車（都心では地下を走る S パーン）、地下鉄（8路線）、LRT、バスと高密度な公共交通ネットワークが実現し、これらが共通のチケットで利用できる。さらに、周辺には高速道路網が整備されている。さらに、郊外部の駅には、大規模なダイナミックP&R（周辺の国にも行ける高速バスのターミナル機能も有する）なども整備されている。

ミュンヘンは中心市街地において世界で最初にモール（歩行者だけが利用できる）を実現した都市である。これには、強い行政の力（ミュンヘン市役所）があったと言われている。モールの最初は、わずか 800m の一つの商店街から始まった。現在は 15km もの延長になっている。当初は、商店街からの強い反発があったが、行政が強力に実施して実現した。来訪者が増えて売り上げが増加するとともに、隣接する商店街などからモール化の要望がでてくるという好循環が生まれた。

ミュンヘンのモールは歩行者最優先であることから自転車の通行もできない区間が多く、自転車は別のルート（空間）を利用する。あたかも自動車のようにカラー舗装と花を植えたブロックにより仕切りされて、歩行者の安全を確保している。このように、自転車は車両として明確に位置づけられている。



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

(4) チューリヒ (スイス)

チューリヒは人口約 34 万人のスイス第1の都市である。チューリッ湖を中心として市街地は多くの歴史的建造物が整然と街並みを構成、活気ある商業都市、国際的な金融都市でもある。

チューリヒ中央駅前の Bahnhof 通りは、チューリヒの中心部に向かうメインストリートである。その約 1.2km はトランジットモールであり、幅員は 22~25m で、沿道の近代的な商店やビルが建ち並び、歴史的な建造物も混在している。

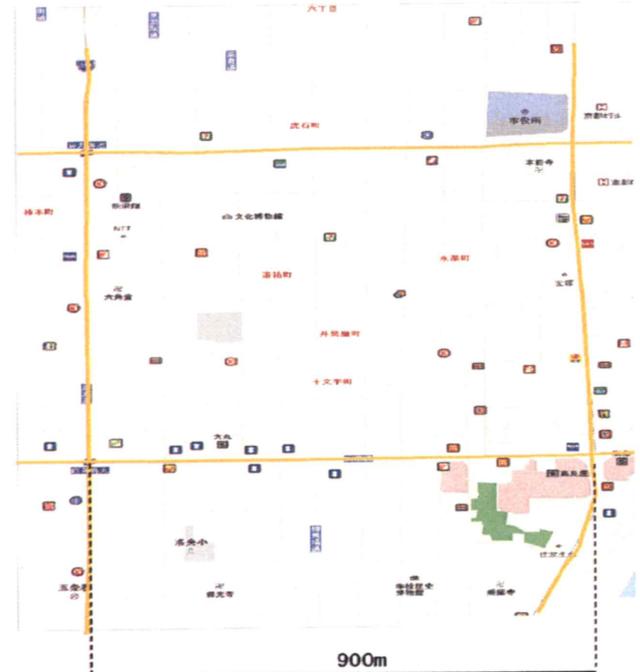
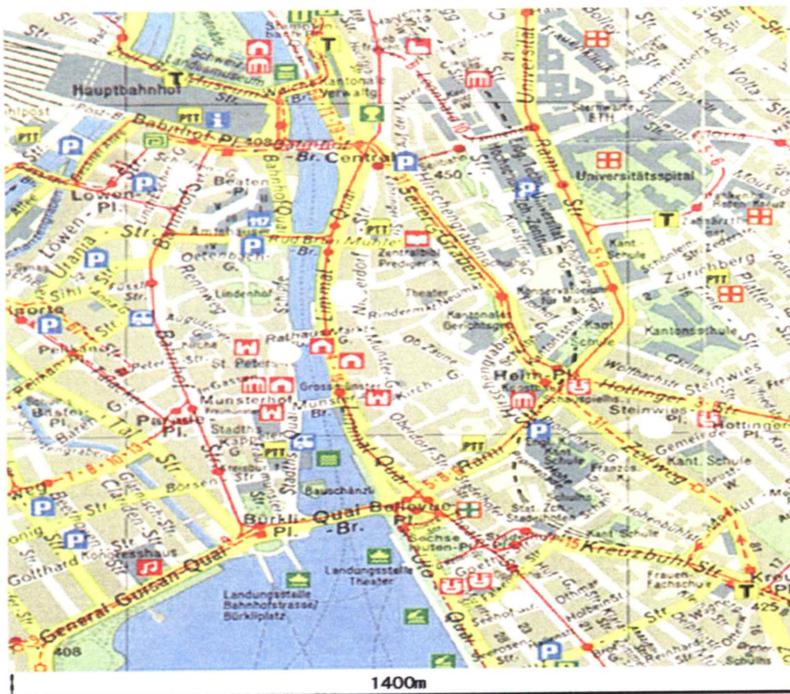
チューリヒの公共交通分担率は、ヨーロッパの先進的な諸都市の中で最も高く、公

公共交通ネットワークが最も充実した都市という評価を得ている。

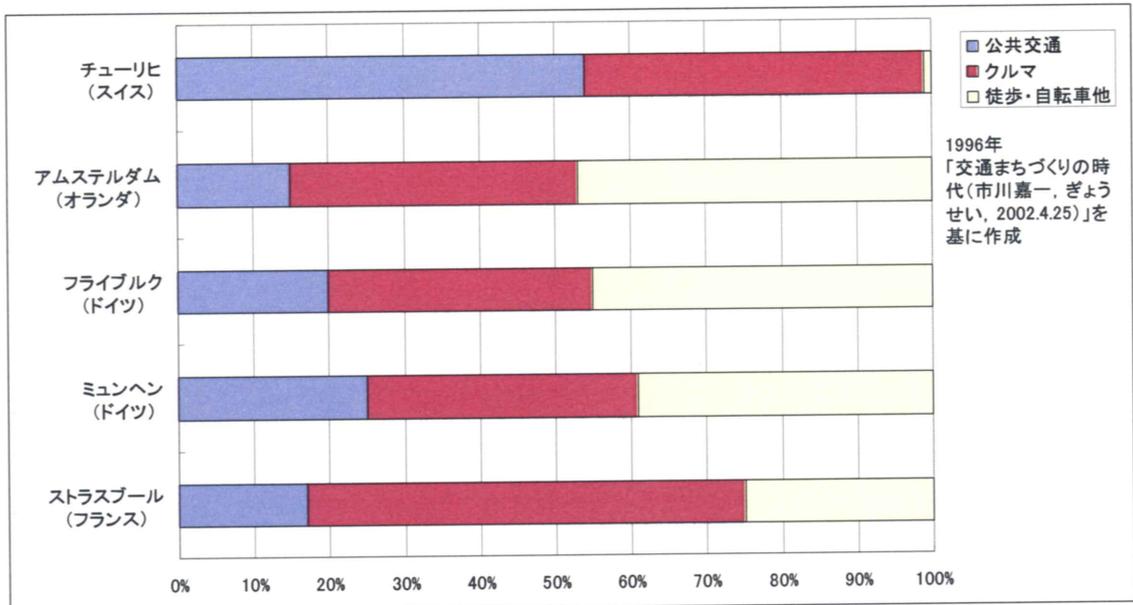
チューリヒの都市交通政策の5本柱は、次のとおりである。

- ・ クルマから公共交通，環境にやさしい交通への転換促進
- ・ 閑静な住居エリアをつくるため自動車交通に努力を払う
- ・ 駐車容量の拡大ではなく，駐車容量の削減（特に通勤者のための駐車場）
- ・ 都市の自動車交通を削減する
- ・ グリーンな交通機関（自転車，徒歩）の保護

チューリヒの高い公共交通分担率を支えているのは，バス専用レーンの確保，公共交通の“待ち時間ゼロ”を確保する交通信号のコントロール，公共交通運転者への正確な運行を実現するためのオペレーションシステムの導入である。



都市の中心部の比較(チューリヒ市中心部と京都市・都心)



各都市の交通手段分担率

(チューリヒの公共交通分担率はヨーロッパ先進都市の中でも特に高い)

(5) アムステルダム (オランダ)

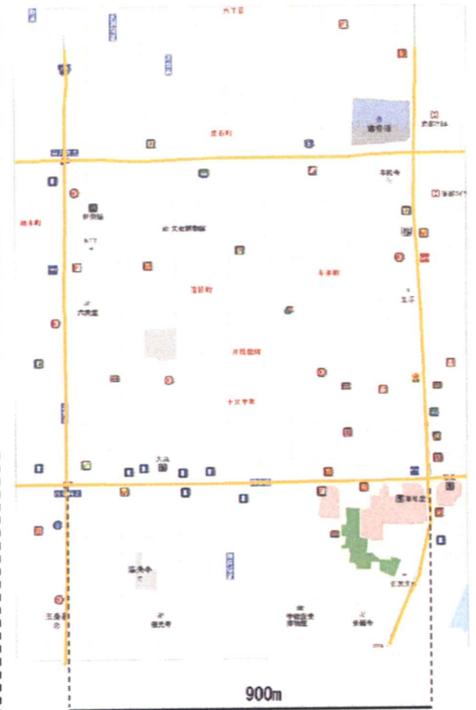
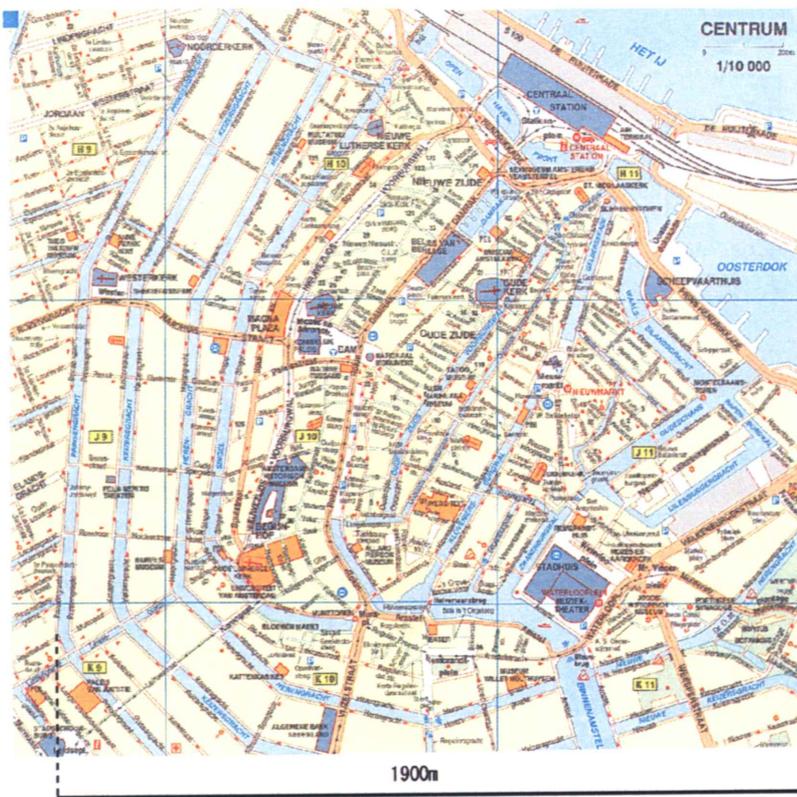
アムステルダムは、人口約 72 万人、オランダの首都である。100 を越す運河が市内を巡り「北のベニス」と呼ばれる水の都でもある。

旧市街は、中央駅を中心に 4km 四方に広がり、扇状に張り巡らされている運河に沿って、半円形の道路と放射状の道路が組み合わされている。街路は狭隘なため公共交通優先となっており、トランジットモールの区間も少なくない。

都市の交通は、地下鉄建設が進められたが、環境保全や用地買収などの問題で十分に進められず、路面電車と地下鉄車両が路線を共有する Sneltram (高規格路面電車) が整備され市民の移動を担っている。

また、オランダは自転車の国と言われているように、アムステルダムでも自転車道が整備されているほか、旧市街地には路面電車と自転車以外の乗り入れ禁止地区があるなど自転車交通政策が進んでいる。

アムステルダムの中心部は、幅員の狭い道路に路面電車を工夫して通し、歩行者空間を生み出している。例えば、路面電車の複線区間の一部を単線にしたり、電停は複線になる運河の橋上に持ってきている。また、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、歩道の幅員は狭く、建物もくすみ沈滞していた空間があったが、90 年代以降、自動車に占有されていた公共空間を市民の手に取り戻すプロジェクトによって、片側の車線を無くし、自転車と歩行者に開放した。それによって、建物のファサードも明るくなり、活気が蘇っている。



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)



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)

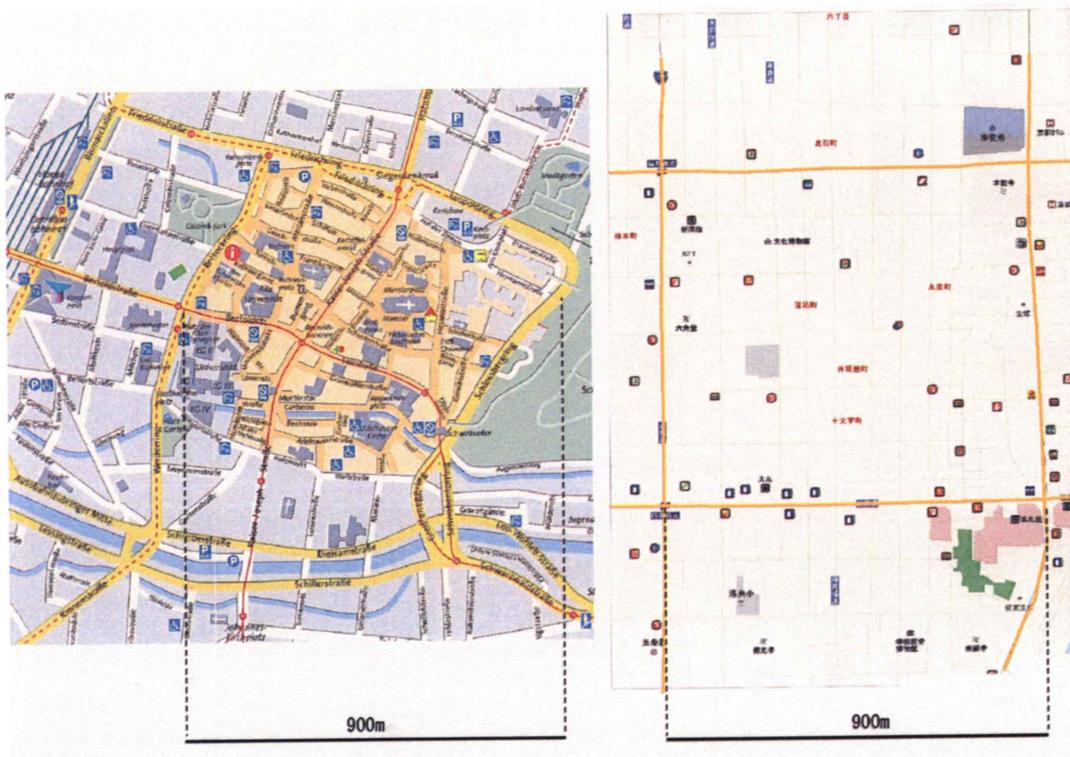
ロフライブルグの事例(詳細)～環境首都における交通政策～

(1) 都市の概要

- ・ 市域面積 153km²
- ・ 人口約 20 万人 (都市圏人口 50 万人)
- ・ 人口密度 1288 人/km²
- ・ ドイツの環境首都 (先進的な環境共生型のまちづくりに積極的で、住民の環境への意識が高い。ドイツで最初に環境首都になった都市。)
- ・ ドイツ有数の大学都市 (学生人口は人口 7 分の 1 ; 3 万人)
- ・ 文化都市であり、気候も温暖で「住みたい町」として人気がある。



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)

(2) 交通政策の経緯

1950年 路面電車の路線の廃止

1962年 路面電車の路線の廃止

- ・ モータリゼーションの進展により、交通機関としての役割の低下が原因
- ・ 15km弱の路線規模に縮小される

1969年 交通計画（以後10年毎に立てられる）

- ・ 60年代の人口増大と経済成長により、円滑に自動車交通を処理できる道路整備が最優先課題になるが、自動車台数は更に増加し、都心の渋滞はひどくなる
- ・ 酸性雨による黒い森の森林被害が深刻な問題になる
- ・ ライン川ほとりの町への原子力発電所建設反対運動を契機に、市民の環境への意識が盛り上がる

以後、環境重視の交通計画が進められるようにな

ポイント

- ・ 路面電車の存続と延伸により公共交通の利便性を向上させる
- ・ 自転車道路網を整備して自転車利用を促進
- ・ 旧市街地への自動車乗り入れを規制して自動車依存を減らす

1972年 市議会

- ・ 路面電車を撤去するか否かの議論が起きる
- ・ 縮小され、15km足らずの路面電車であったが、都市環境の保全に対する声の高まりの中で存続が決定する

1973年 歩行者道路網の誕生

- ・ ゴシック様式のミュンスター（大聖堂）を中心に、約42haに及ぶ旧市街地一帯の整備が行なわれた
- ・ 整備前に都心を走っていた約3万台の自動車が都心を通行できなくなる（許可を受けた車以外）
- ・ デパートや商店が並ぶメインストリートにはトランジットモールを整備

1979年 交通計画

- ・ 自動車交通の増加により、まちが窒息状態になったため、計画の見直しと新たな目標が掲げられる

↓

その後、この計画を受け継ぎ、環境改善に寄与する政策が実施される

- ・ 路面電車の敷設
- ・ 環境保護定期券の発行（1984年）
- ・ 都心からの通過交通の排除
- ・ 歩行者や自転車などの交通弱者への配慮

1989年 総合的な交通計画

- 私的交通手段としての自動車の役割は保ちながら、環境を破壊し、都市生活の質を低下させている自動車への依存度を減らす

《総合的な交通計画に基づく交通対策の推進》

● 公共交通機関の整備拡充

- ・ 路面電車の路線延長（1996年時点で23kmまで延伸）
- ・ 車両の低床化（低床バス導入と合わせてバリアフリーを進める）
- ・ 郊外部の専用軌道では、芝生が植えられ緑化が進む（騒音、振動の緩和と地下水保護、景観の向上）
- ・ 交差点には、路面電車のための優先信号機を設置（通行時間の短縮化）
- ・ 環境保護定期券の導入を地域的に拡大した地域環境定期券の発行（1991年）（地域内のあらゆる種類の公共交通機関をきわめて低廉に利用できる）

● 乗り換え利便性の向上

・ 中央駅

ドイツ鉄道と路面電車の路線が立体交差して、プラットホームの直上に路面電車の停留所が設けられる。このため、エレベーターやエスカレーターで乗換えが容易。

・ 路面電車終着駅

ターミナルが設けられ、バスへの乗換えが短距離で済ませられる。

● 都心部への車の乗り入れ規制

[フリンジ・パーキングシステムの採用（沿線に8箇所、合計1,750台）]

(※ フリンジ・パーキングシステムとは、自動車利用者が、公共交通機関への乗り継ぎや徒歩との組み合わせ通勤を行うために、都心外周部や環状道路周辺部に設ける駐車場のこと)

- ・ 都心部は歩行者専用地区であるため、車の乗り入れ禁止
- ・ 中心市街地における自動車車線の縮小
- ・ 歩行者専用地区を取り囲む内環状道路に沿って駐車場を配置

[パーク&ライド]

都心部からの車の締め出し

- ・ 郊外部の大規模商業施設へアクセスする自動車を増加させ、中心市街地の停滞を招きかねない

《中心部の歩行者専用地区等》

- ・ 露天商に対して市が補助金を出し、その振興を図る
- ・ 郊外部での大規模店舗では、法律により販売できる品目を日用品以外に限定する

● 駐車政策

- ・ 都心部には、障害者用の無料駐車場を除いて、基本的に駐車場を減らす
- ・ 既存の駐車場は短期間利用に限定する（路上駐車場は料金制か道路沿道の住民のみの使用に限る、メーター式の箇所は料金を引き上げる）
- ・ 都心部の駐車料金を 4 マルク/h（当時 300～350 円/h）に値上げ
- ・ 住民のための駐車優先権制度導入

● 歩行者・自転車対策

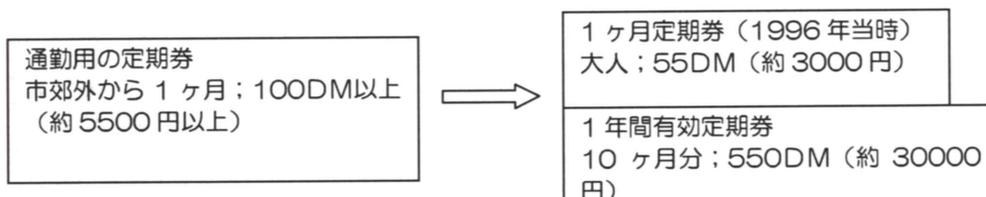
- ・ 1990 年 ドイツで最初に全市域の住宅地区で 30 km/時の速度規制の実施（ゾーン 30）
- ・ 自転車道路網や駐輪場の整備（自転車道の延長は郊外部を含めて約 410 km）



道路空間の配分（歩行者，自転車，バス（専用），自動車）

● 地域環境定期券

- ・ 目的 公共交通機関の運賃を安くし自動車よりも利用しやすくしてその転換を促す
- ・ 取組み主体 ドイツ鉄道・南西ドイツ交通・フライブルグ交通などの公営，民営の地域内の交通企業の連合により実現
- ・ 対象 鉄道路線，バス路線，市内路面電車の約 90 路線が対象で，総延長距離は 2369 km
- ・ 料金 非常に安価（一ヶ月通勤定期代が約半額になる）



- ・ 無記名の持参人方式なので，貸し借り自由（学生用，26 歳以下対象のジュニア用などの割引があるが，それは貸し借りできない）
- ・ 日曜，祝日には定期 1 枚で大人 1 人と子ども 4 人（と犬一匹）までが一緒に乗れる
- ・ 住民に非常に好評であるため，保有率は大人 45%，通学用 50%と高い