

L R Tによるトランジットモールとまちのにぎわい

1．中心市街地を活性化する公共交通

中心市街地の空洞化が既に 30 年前に深刻な問題となった欧米では，自動車社会の行き詰まりを反省し，中心市街地活性化を成功させるための手法として，公共交通を活用したトランジットモールを中心とした，魅力あるにぎわいの場の創造，集客を図るための歩いて楽しい歩行者空間の創出と都市の装置（水平エレベータ機能）としての公共交通の整備の組合せが主流となっている。

特に，公共交通機関のなかで中心市街地の活性化に寄与するものとしては，路面を走行し歩行者の移動を補完する機能を持つ L R T，バス，コミュニティバスなどが考えられ，都市の規模や特性などにより適切な交通機関を選択しなければならない。

中心市街地の活性化に寄与する公共交通の特性

	L R T	バ ス	コミュニティバス
輸送能力(人/時)	15,000～24,000	～3,000	1,000
表定速度(km/時)	18～40	10～15	9.6
駅間隔(m)	400～800	300～500	100～300
福祉対応			
環境対応		×	

2．トランジットモールの整備 - 公共交通を活かした中心市街地活性化のツール

(1) トランジットモール

トランジットモールは，中心市街地の活性化，道路交通環境の改善，公共交通サービスの向上を目的に，歩行者専用のショッピングモールに L R T やバスなど路面を走行する公共交通を導入した都市の商業空間である。

特に，トランジットモールは，公共交通が水平に動くエレベータの役割を果たし，モール全体が一つの建物のように機能して一体感が生まれることから，クルマ社会の象徴である郊外型大規模ショッピングセンターに対抗して中心市街地の活性化を図るために有効な方法とされ，欧米では数多くの成功事例が報告されている。

世界で最初にトランジットモールが整備されたのは，1967 年のミネアポリス（米国）の「ニコレットモール」である。なお，欧米では，トランジットモール化する商店街は，中心市街地のほか，駅前やバスターミナル前などの交通ターミナルを核とする商店街に導入されるケースが多い。

一方，わが国では，残念ながらトランジットモールを本格導入した事例はなく，浜松市（バス：平成 11 年 3 月），岡山市（バス：平成 10 年 11 月・平成 11 年 3 月・同 6 月・同 10 月），金沢市（バス：平成 12 年 10 月），福井市（路面電車：平成 13 年 10 月）などにおいて，交通社会実験として短期間実施するにとどまっている。

また，わが国における本格導入への課題は，道路交通法上でトランジットモールが位置づけられていないため警察が許可しない，自動車を排除することに対する地元商店街の反対が非常に強い，

自己責任の意識が極めて弱い場合接触事故等が発生した場合の交通事業者側の加害者責任が大き
く問われるなどが挙げられ、現実的にはトランジットモールの本格導入への道筋は険しい。

欧米における主なトランジットモール

国名	都市名	公共交通
米 国	ミネアポリス	バ ス
	ポートランド	バ ス
	デンバー	バ ス
	サンノゼ	LRT
	パッサロウ	LRT
	ダラス	LRT
カナダ	バンクーバー	バ ス
	カルガリー	LRT・バス
ドイツ	デュッセルドルフ	LRT
	ハノーバー	LRT
	ブレーメン	LRT
	マンハイム	LRT
	カールスルーエ	LRT
	フライブルク	LRT・バス
フランス	リヨン	LRT・バス
	ストラスブール	LRT・バス
	グルノーブル	LRT
	モンペリエ	LRT
スイス	オルレアン	LRT
	ジュネーブ	LRT・バス
	ベルン	LRT
	チューリッヒ	LRT
オーストリア	ウィーン	LRT
イギリス	オックスフォード	バ ス
オランダ	アムステルダム	LRT

写真は左下，*ダラス（米国），右上から，
*リヨン（仏），ストラスブール（仏），*オルレアン
（仏），*アムステルダム（蘭）

〔*印 写真提供：服部重敬氏〕



(2) トランジットモールの種類

トランジットモールは通行する公共交通の種類によって、LRT（軌道）型、バス型、混合型の3つに分類される。

トランジットモールの種類

種類	手法	都市例
LRT型	路面電車の走行する街路をモール化	ドイツ・スイスなどの都市
	新たなLRTの導入と同時にモール化	北米及びフランスなどの都市
バス型	路線バスを導入してモール化	ほとんどの都市
	専用バスを導入してモール化	デンバー等
混合型	LRT・バスともに導入	カルガリー、フライブルク等

(3) トランジットモールと中心市街地活性化（＝まちのにぎわい）

トランジットモールを整備することにより、中心市街地が活性化される理由は、次のように整理される。

歩行者が安心して歩けるようになることによって、中心市街地の商店街がイメージアップし、都市の魅力が創出されて来街者が増加する。

トランジットモールが導入された商店街は、公共交通が水平に動くエレベータの役割を果たし、あたかもモール全体が一つの大規模店舗のように機能することから、集積の魅力による来街者が増加する。

快適な歩行者環境と乗ってみたいくなる公共交通が来街者の回遊距離と滞留時間を増加させるため、商店街のにぎわいと一人あたり消費額の増加をもたらす。

中心市街地と交通ターミナルをトランジットモールで結ぶことによって、交通ターミナルからの来街者の誘導導線をつくることことができる。

中心市街地から一般車両を排除することにより公共交通の専用道路が確保されるため、公共交通サービスの向上が図られることから、従来の自動車利用者が公共交通に転換して中心市街地を訪れるようになる。

3. LRTによるトランジットモールの海外事例

公共交通の整備によって中心市街地活性化を成功させている欧米の事例のうち、ヨーロッパのいくつかの都市におけるLRTを中心としたトランジットモールの事例について紹介する。

(1) ウィーン市 - 人口約 170 万人

ウィーン市内は、地下鉄、LRT、バスが縦横無尽に走っている。特に、LRTのネットワークは総延長 237km（路線数 33 / 駅数 1,147）と世界一を誇っている。

ウィーンでは、旧市街地（リンク）内にはトランジットモールはないが、リンクの外縁部の環状線を走るLRT各駅からリンク内の商店街までは 500m 程度となっていることから、実質的にはトランジットモールに近い状態にある。

また、近年中心市街地の外縁部にあるロイマン広場にも小さなトランジットモールがつけられ、商

店街をL R Tの路線が通過する一部を自動車の乗り入れを禁止している。この商店街は、当初トランジットモールに反対したが、市民の声に押されて実施に踏み切った結果、郊外の商店街よりも人が集まるようになり、店舗の業種も日用品から高級品を扱う店舗が増えた。

ウィーンでは、1970年代までは夜間はほとんど人出がなかったが、トランジットモールで人が賑わうようになってからは、夜間でも人出が絶えない。

(2) カールスルーエ市 - 人口約30万人

カールスルーエ市は、L R TのDB(ドイツ鉄道)への直通乗り入れ運転をしていることで有名な都市である。

カールスルーエ中央駅からL R Tと自動車共存するエトリンガー通りを北上すると、マルクト広場のところでカイゼル通り(Kaiser-strasse:幅員約23m)に至るが、東西方向のこの通りが市の中心部における長さ約1kmにわたるトランジットモールとなっており、昼間から非常にぎわいを呈している。

カイゼル通りには、多数のデパート、専門店、銀行、レストラン、映画館、役所やその他の行政機関が集中しており、L R T総乗客の60%程度がこの通りに集中する。カイゼル通りに乗り入れているL R Tは、ドイツ鉄道への乗り入れ系統も含め、6系統144本/時にも上っており、時間帯によっては歩行者の通行が困難になるほどのL R Tが走行しているため、近年は楽しい歩行者空間を創出する本来のトランジットモールとしての機能が失われつつある。



カールスルーエ(ドイツ)



フライブルク(ドイツ)

(3) フライブルク市 - 人口約20万人

1) トランジットモールのにぎわい

環境首都として名高いフライブルク市は、もともとは環境重視の交通政策から中心市街地のトランジットモール化を行った。フライブルク市内中心部では、歩行者専用道路が中心市街地の広範囲に設定され、この区域ではL R Tによるトランジットモールが導入されている。一部のトランジットモールにはバスも走行しており、人口20万人の地方都市規模とは思えないほどのにぎわいを見せている。

現在、L R T路線の延伸とともに、自動車の通行を規制し駅前までの区間を更にトランジットモール化する計画が進められている。

実は、今でこそにぎわっているフライブルクのトランジットモールも、25年前までは自動車が中心

市街地に乗り入れができる状態であった。トランジットモールの導入に対して、当初店主たちは強く反対したが、導入後は中心市街地ににぎわいが戻ったため、誰も反対しなくなった。ほとんどの店主は市内に住んでいるが、中心市街地に住んでいる割合は少なく、L R Tに乗ってやってくる。

一方、トランジットモール内での交通事故に関しては、L R Tが速度を落として運行していること、市民がL R Tに慣れていることから、現状ではほとんどないとのことである。

2) 郊外型S Cへの制限

フライブルク市にも、郊外型の大規模S C（ショッピングセンター）はあるが、市では厳しい立地の制限をかけており、数多くの郊外型S Cは立地させない方針になっている。また、郊外型S Cでは、食料品などの日用品は売っていいことにはなっているが、商品の数を制限しているうえに、日用品以外の商品は中心部の商店街でしか買えないような仕組みになっている。

フライブルク市では、地域ごとに土地利用が厳しく決められており、商業施設についても例外ではなく、建設プランや規模までが厳重に決められている。また、商業施設は、面積だけでなく、商品の種類などに至るまで、市に許可を得る必要があるというように、市に大きな権限が与えられており、中心市街地の商業施設を守ろうとする意思が働いている。

(4) ストラスブール市 - 人口約 25 万人

L R Tの導入に伴って、都心部では歩行者専用空間が大幅に拡大され、交通規制による幹線道路の遮断によって、中心市街地のクレベール広場周辺では、50,000台/日の自動車交通が削減され、平面駐車場として使われていたクレベール広場や幹線道路はトランジットモールとして整備された。現在では、広場は歩行者専用空間として再生されて、野外市や各種催し、展示会などの特別イベントが開催され、広場の地下は自動車と自転車の駐車場となっている。



ストラスブール（フランス）



* グルノーブル（フランス）（*写真提供：服部重敬氏）

この結果、クレベール広場を中心とする都心部には、一日中多くの人が集まり、たいへんなにぎわいとなっており、L R T導入後に商店街のうち近代化された割合は50%を占め、沿道の住宅の30%が改築された。これらにより、この地区では不動産価格が上昇している。大手資本が進出してきたため、個人が都心部で店を持つのがむずかしくなってきたが、これに対しては、行政から店舗に対する援助金を補填することも始められた。また、新たに開通したB線沿線では用地の先行取得も見受けられ、既に開店している新しい店舗も、業種的に高級ブティックやファーストフードの店が進出し、

古い店は消えつつある。B線開通後は、これまでも増してにぎわいが生まれ、LRTは高頻度運行されているにもかかわらず利用者であふれ、定時性が確保できないなどサービス水準が下がっており、新たな問題を生みだしている。

なお、商店が立ち並ぶ道路は、午前中（午前6：00～午前11：30）のみ許可車（荷捌き用車両や居住者、緊急車等）が通行でき、午前11：30からは歩行者専用空間とする交通規制に変更している。

（5）グルノーブル市 - 人口約16万人

グルノーブル市でも、中心市街地をLRTによるトランジットモール化しているが、市民アンケートによると、LRT導入前の1985年に賛成は市民の55%だったが、導入後の1992年には賛成が91%にまで上昇している。また、「車利用への不便が生じても続けるべき」という意見が77%もある。

【参考文献】

- 1) 「街は要りますか？ - 地方都市中心市街地再生政策研究会のねらい - 」:地域開発 98年5月
- 2) 「Q & Aわかりやすい中心市街地活性化対策の実務」:通商産業省編/ぎょうせい
- 3) 「建設白書」(平成10年度版)
- 4) 「小売り店舗等に関する世論調査」(平成9年6月)/総理府
- 5) 「中心市街地活性化のあり方」戸所隆/道路 1998年3月
- 6) 「地方都市における交通のあり方」:地域レポート Vol.14(1998.3)/日本開発銀行編
- 7) 「中心市街地活性化戦略」:中心市街地活性化研究会編
- 8) 「運輸白書」(平成10年度版)
- 9) 「トランジットモールの計画」:(財)国際交通安全学会/技報堂出版
- 10) 「ひょうごLRT整備基本構想調査報告書」(平成12年3月)/兵庫県

文責：本田 豊（兵庫県県土整備部企画調整局交通政策課）
E-Mail：wanpaku.honda@nifty.com
URL：http://homepage1.nifty.com/wanpaku/papa_home.htm