

IV-284

トランジットモールの日本への導入の可能性に関する研究

東京大学大学院 学生会員 ○松田健志
 東京大学工学部 正 会 員 中村文彦
 東京大学工学部 正 会 員 太田勝敏

はじめに

トランジットモールは、歩行者専用空間であるフルモールに路面公共交通機関（トランジット）を導入したものであり、その目的は、

- ①都心商業地の活性化
- ②導入街路交通混雑の解消
- ③公共交通の活性化

の3点に要約でき、欧米の多数の都市で効果をあげている。しかし、日本国内においてはその計画事例は存在するが、導入に至った事例は未だない。この研究の目的は、トランジットモールという施策を日本に導入しようとする際の問題点・課題を探り、その対策を見出すことにある。

（注：トランジットの導入が「消極的」というのは、本当はフルモール化が望ましいのだが、当該街路にもともとトランジットが存在し、その撤去が困難なためにそれを存続させた、という意味である。）

1-2 分類軸の組み合わせ

これらの分類軸はそれぞれが全く独立なのではなく、互いに関連しあっている部分が多い。そういった部分に着目した分類軸の項目の組み合わせには、下のような典型例が考えられる。

A：シャトル便型－歩車融合型－積極的導入型

B：アクセス型－歩車明確分離型－積極的導入型

C：アクセス型－歩車融合型－消極的導入型

実際の欧米の事例をこれらのタイプにあてはめたのが、表1である。

表1 欧米におけるトランジットモールの事例

都市名	トランジットの種類	トランジットの役割	歩車分離の形態	トランジットの導入	タイプ
デンバー	バス	シャトル便型	融合型	積極的	A
バッファロー	路面電車 (LRT)	シャトル便型、アクセス型の中間	融合型	積極的	AとBの中間
チューリッヒ	路面電車	アクセス型	融合型	積極的	AとBの中間
ミネアポリス	バス	アクセス型	明確分離型	積極的	B
アムステルダム	路面電車	アクセス型	融合型	消極的	C

1 欧米のトランジットモールの事例の分類と評価

1-1 分類軸の設定

ここではトランジットモールの特質に対する理解を助けるために、欧米の事例を分類し、分類されたグループごとに評価する。その際基準とすべき分類軸を次のように設定する。

- ◇トランジットの種類：バス、路面電車（LRT）等
- ◇トランジットの役割：内外型（アクセス型）、
内々型（シャトル便型）
- ◇トランジットの導入：積極的、消極的
- ◇歩車分離の形態：明確分離型、融合型

1-3 3つの導入目的から見た評価

前述の導入の目的ごとに、これらのタイプのトランジットモールを評価する。まず、商店街活性化という観点からは、来街者の回遊性を高め、街路内を自由に歩行できるAタイプが、公共交通の活性化という観点からはトランジットの円滑な運行が可能なBタイプが望ましいことは明らかである。導入街路からは一般車が排除されるため、交通混雑解消にはどのタイプでも対応できるが、導入街路以外の道路に影響が及ぶ場合があるので、周辺地区全体で総合的な交通管理計画が必要である。

2 欧米と比較した際に見出される日本の都市およびトランジットモール計画の特徴

2-1 トランジットモール導入の背景

日本の都市では中心商店街の魅力の一つである商業集積が欧米に比べて不足している。また、街路の整備度も欧米より低く、特にそれは環状道路において顕著である。これは、モール導入により中心街から排除された自動車交通の代替道路が不足していることを意味する。

一方公共交通の運営に注目すると、欧米では運営費に占める公的補助の割合がかなり高いのに比べ、日本では公共交通の運営が比較的安定しているために独立採算性であり、自治体による交通政策の緊急性が低く、市民の理解も得にくい。

2-2 トランジットモールの計画事例の特徴

欧米においては前述のA～Cタイプ以外にもさまざまな事例が存在するが、日本の計画事例はほとんどBタイプである。これは日本での公共交通機関の交通量が欧米のそれと比較して多く、歩車分離の必要性が高いことが大きな理由の一つであると予想される。

車両交通量と歩車分離形態との関係について、TESTによる歩車共存空間についてのレポート「SPACE SHARING」では、歩車共存の成否を決定する重要な要因の一つとして車両交通量をあげており（表2）、それを考慮すると、日本での計画は、歩車明確分離型のBタイプにならざるを得ない、とい

トランジットモールの導入計画があるX市に対するヒアリングや、何冊かの参考文献における記述から、日本の商店街の店主の間には商店前面への来客・荷捌き用自動車の直接アクセスの確保に対する要望が強くあるということが分かった。

3-2 自治体の認識

日本の自治体はトランジットモールという施策を、その理念をあまりよく理解せずに形態だけ欧米のものをそっくりそのまま取り入れたがる傾向があると思われる。前章で述べたように欧米と日本の都市の間には多数の相違点があり、適したモールの形態も違うはずだ。それを無視して導入しようとするれば、例えば導入街路から排除された通過交通の処理等に大きな問題が生じることが考えられ、地区全体として好ましくない。

3-3 まとめ

日本でトランジットモールの導入事例がないという事実には、上で述べた2つの特徴が重なりあって地元のコンセンサスが得られない、ということも大きな原因の一つになっていると思われる。なぜなら、欧米で導入されている形態は商店前面への自動車によるアクセスを犠牲にしたものであり、そういった形態をむりやりに導入しようとするれば店主が強く反発するであろうことは当然予想されるからである。そこで日本にトランジットモールを導入するためには、その理念に留意しつつ、日本の都市に適した形態を考案することが必要であると言える。

表2 歩車共存街路における車両交通量と歩行者の行動パターンの相関（TEST による）

事例（都市名）	車両交通量（台／時）	歩行者の行動パターン
Sheffield	320	歩道部分に極在化
Slough	30	街路全体に拡散
X市（日本）	227	歩道部分に極在化するであろう→歩車明確分離の必要性

うことが分かる。

3 日本の都市を観察した際に見出されるトランジットモール導入に対する問題点

3-1 店主の認識

《参考文献》

- 1) (財) 国際交通安全学会トランジットモール研究会（1988）、「トランジットモールの計画」、技報堂
- 2) トランジットモールに関する各自治体報告書
- 3) TEST（1990、1991）、「SPACE SHARING」