

IV-94

トランジットモールの計画に関する基礎的研究

立命館大学 理工学部 学生員 荒川欣也

立命館大学 理工学部 正員 塚口博司

日本総合研究所 正員 香川裕一

立命館大学大学院 学生員 小西秀治

1. はじめに

交通混雑は都心の商業環境を著しく悪化させているが、都心商業地区において、街路空間の運用方法を工夫し、新しい機能を与えることによって、魅力ある商業地区を創出することができると思われる。

このような観点から本研究は、実際に欧米諸国で数多く導入され、街の活性化に大きく貢献しているトランジットモールに着目し、1994年に第1回の意識調査を行った。この調査で明らかになったトランジットモール導入時の問題点を解決し、わが国に適したトランジットモールの形態を提示するため1995年に第2回アンケート調査を行った。このアンケート調査は、第1回の調査結果を踏まえて、「トランジットモールを検討したことのある都市」「トランジットモールを検討したことのない都市」を対象に詳細な設問を行った。

2. トランジットモールの導入意識とその問題

都市計画課に対する第1回アンケート調査から18.9%の都市において過去にトランジットモールの導入が検討されていることがわかった。また、商工会議所に対するアンケート調査では72.5%の都市が「トランジットモールに魅力を感じる」との回答を得た。このようにトランジットモールの導入は多くの都市で期待され、徐々に検討されつつあるが、現段階ではまだ実現に至っていない。トランジットモールの導入を妨げる問題点として、図-1に示すように「道路幅員の不足」「交通処理の困難」「自動車利用の不便」という意見が多く挙げられた。また、トランジットモール導入の際、同時に整備すべき事項とは、図-2に示すように「駐車場の整備」「公共交通の充実」「街路整備」という指摘が多かった。

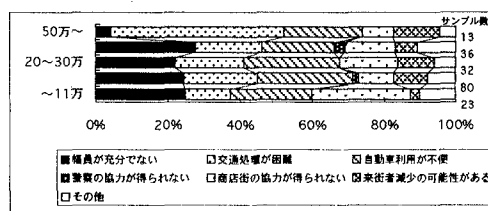


図-1 都市規模別にみた導入時の問題点

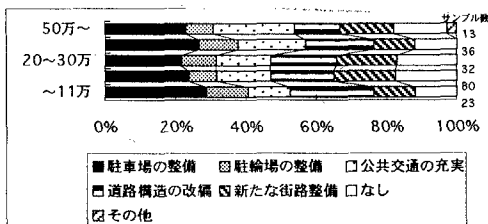


図-2 都市規模別にみた同時に整備を要する事項

3. トランジットモール導入に関する問題の対応策

第2回アンケート調査では、先に述べたトランジットモールの導入に関する検討を妨げている3つの問題点についてその対応策の詳細を尋ねた。

1) 「道路幅員の不足」についてどの程度の幅員があれば導入が可能であると考えているかを尋ねたところ、片側1車線では12～15m、片側2車線では16～18m程度あれば導入できると考えられている。

2) 「交通処理の困難」については、トランジットモールを導入した場合、モールの出入口付近の混雑が予測されるため、広範囲な自動車誘導や交通規制が必要となってくる。そこで、トランジットモール導入と同時に導入すべき交通処理方策として、図-3に示すように「特定時間帯の通行車両規制」「一方通行規制」「信号系統の見直し」が挙げられた。このことから、交通処理の困難に対する対応策としては、既存の交通施設を利用した交通管理方策を導入することによって対応できると

考えられている。

3)「自動車利用の不便」については、トランジットモールが受け入れられるためには自動車の利便性を確保することが必要と考えられる。その方策としては、図-4に示すように現在でも多くみられる「駐車場案内システム」による既存駐車場の有効利用を指摘している都市が最も多く、次に「地下駐車場の建設」が多い。また、自動車規制によりモールへのアクセスが低下するのを防ぐため「パーク・アンド・ライドの導入」「シャトルバスによる都心部との連絡強化」「フリッジパーキングの導入」等が挙げられており、公共交通の充実が必要になるとと思われる。

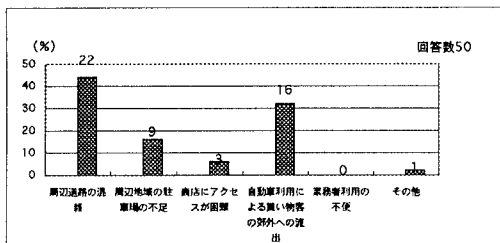


図-3 導入時に同時に整備すべき交通処理方策

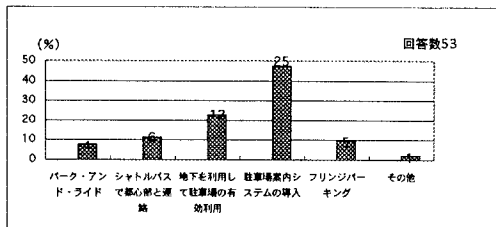


図-4 駐車場を有効利用するのに可能な方策

3. トランジットモールの導入を検討した都市

の実態

ここでは、実際にトランジットモールを検討したことのある20都市に対する調査結果について述べる。これらの都市に対しては、その計画の詳細について尋ねた。また、現在までに計画を断念した都市については、その理由を尋ねた。これを表1にまとめた。

表-1 トランジットモールの検討事例の整理

モール形態	・直線型が最も多く、その他では、十字型やフルモルを組み合わせた形などがある
モールを検討している場所	・商業地区または業務地区であり駅付近に立地するものが多い

現段階の検討状況	・検討を断念した都市：9都市 ・検討中の都市：11都市
代表的な幅員構成	・実際に検討した区間の代表幅員は、10m～35mとかなり幅があり、区間の延長は400m～1500mとその区間の特徴によってさまざまである
検討する契機となった地区の問題	・トランジットモール検討の契機となった当該地区の問題点は、「公共交通の運行が確保できない」「歩行者空間が確保できない」が多く挙げられている ・「来街者が減少傾向にある」「郊外の大規模店舗に押されて衰退傾向にある」という意見も見られた。
トランジットモールを通行できる交通手段	・トランジットモールを通行できる交通手段として検討されているものは、バスが最も多く、次にタクシーとなっている ・豊橋市、熊本市、函館市のように路面電車が現在でも残っている都市においては、それと関連した計画になっているが路面電車だけ通行できるという案はほとんどなかった
トランジットモール導入の検討の経緯	・都心部の活性化、公共交通の強化などに関する都心部再開発、幹線道路整備事業等の実施に伴って検討することになった都市が多い。 ・少数ではあるが、トラフィックゾーンシステムの導入を目的として検討している中でトランジットモールを組み合わせる整備計画を検討した例もみられた
トランジットモール導入の実現化に向けて行ったこと	・トランジットモール導入を検討した都市において実施されたことは、「トランジットモールを導入する地区の交通量調査」「商店街等関係者の意識調査」「関連事業計画に関する調査」が多く挙げられている
導入が実現に至らなかった理由	・「来街者減少の不安から地元商店街の反対」「利害関係者の合意が得られない」「関係者とのコンセンサスが得られない」ということが最も大きな理由であった

4. おわりに

トランジットモールの導入には様々な問題点がある。しかし、既存の交通施設の有効利用や地域の関係者とのコンセンサスを得ることでトランジットモールの導入の可能性は高まってくると考えられる。また、かなりの段階までトランジットモールの検討が行われている都市も存在することから、今後はそれらの都市を対象、具体的な問題にどのように対応していけばよいか検討する必要があると考えられる。

参考文献

- 1) 国際交通安全学会トランジットモール研究会：トランジットモールの計画，1989，技報堂出版
- 2) 土木学会関西支部，1995，IV-12-1