

日本におけるトランジットモールの現状と課題*

Present Situation and Problems of Transit Mall in Japan

中西賢也**

By Kenya NAKANISHI**

1. はじめに

2006年、都市計画法の改正による大型店の立地規制の強化と中心市街地活性化法の改正による意欲のある市町村の中心市街地への支援強化を柱とする、いわゆるまちづくり三法の見直しが行われた。都市機能を集中させる集約型都市の考え方が反映されており、特に、地方都市において深刻な中心市街地の空洞化に歯止めをかけることが期待されている。中心市街地活性化のための取り組みは、これまでも各地で様々行われているが、中心市街地を安全で質の高い空間とする、歩行者・自転車優先の道路利用に転換することが、その1つ方法として考えられている。

また、高齢化の進展や地球温暖化問題の顕在化に伴い、また、集約型都市における交通手段として、公共交通の重要性が認識されつつある。しかし、公共交通に対する支援は様々行われてきたものの、交通における公共交通分担率は大きく低下している。そのため、新たな公共交通活性化・再生の方向として、社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会中間とりまとめ(2006.6)においては、ハード・ソフト施策をパッケージとして総合的・一体的に適用するなど、まちづくりと一体となった取り組みの必要性が述べられている。

トランジットモールは、欧米において公共交通の活性化や中心市街地の活性化に効果を挙げている例が紹介され、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会中間とりまとめ(2006.12)においても、歩行者、公共交通優先のまちづくりの観点からはトランジットモールの導入が選択肢の1つとして考えられる、と述べられているなど、近年、注目されている。国土交通省道路局では、平成14年以降、トランジットモールを重点施策と位置づけ、社会実験に対して支援を行うなど積極的な取り組みを進めているが、今後も一層の取り組みが求められている。

トランジットモールに関する既存研究をみると、個別

*キーワード：トランジットモール、歩行者交通計画

**正員、工修、国土交通省国土技術政策総合研究所
(茨城県つくば市立原1番地、

TEL029-864-33952、FAX029-864-6776)

事例分析が多く、複数の事例を俯瞰し、共通事項や傾向を分析したものはほとんどない。我が国におけるトランジットモールの事例が少ないことが要因の一つだと考えられるが、1997年6月の道路審議会において社会実験が提案されて以降、トランジットモールは社会実験として各地で実施され、事例が増えてきている。今後、トランジットモール導入に向けた取り組みを推進していく際に、複数の事例の共通事項や傾向を把握することは重要であると考えられることから、本稿では、我が国各地で行われたトランジットモール事例を分析し、共通事項や傾向を把握することで、現状と課題を明らかにすることを目的とする。

2. 海外における事例

トランジットモールはアメリカのミネアポリス(ミネソタ州)で1967年に導入されたのが最初の事例だとされる。その後、モータリゼーションの進展による都市交通問題や都心部の衰退が社会問題化するにつれ、また、トランジットモール導入の成功事例が増えるにつれ、欧米各地で整備されるようになった。イギリス、フランス、ドイツ、イタリア、アメリカの5カ国で42カ所において整備されている¹⁾。

欧米の事例の特徴は、

- ・人口の比較的多い都市に導入されている
 - ・延長・幅員共に日本に比べ大規模なものが多い
 - ・路面電車など軌道系のトランジットも多い
 - ・公共交通のサービス向上や都心商業地区の活性化を目的としている
 - ・30年以上の歴史がある都市も多い
- などがあげられる²⁾。

3. 実施事例

(1) 実施形態

我が国におけるトランジットモールの主な実施事例を表1に示す。欧米の事例と比較すると歴史も浅い上に事例は少なく、常時実施に至っているのは前橋市と金沢市の2事例のみである。社会実験としての試行は13事例ある。なお、那覇市の事例では、数年にわたりトランジットモールの社会実験が行われてきたが、2007年4月

表-1 日本におけるトランジットモールの主な実施事例一覧

都府県	都市名	人口 (万人)	実施箇所	実施時期			実施形態	トランジット		延長 (m)	幅員 (m)
				年	月	延日数		バス	路面電車		
群馬県	前橋市	32.0	銀座通り	2002.6以降			常時実施	○		400	6
石川県	金沢市	44.1	横安江町通り	1999.3以降			常時実施	○		350	9.5
青森県	八戸市	24.9	三日町・十三日町	2005	9	5	社会実験	○		340	16.5
岩手県	盛岡市	29.4	大通り	2004	10	18	社会実験	○		580	13
東京都	目黒区	24.9	自由が丘駅前	2004	11	2	社会実験	○		320	6
長野県	長野市	37.9	中央通り	2004.5	5	5	社会実験	○		350(800)	16.5
静岡県	浜松市	78.7	鍛冶町通り	1999	3	14	社会実験	○		270	27~36
岐阜県	岐阜市	41.3	神田町通り	2003	11	3	社会実験	○	○	900	22
福井県	福井市	26.7	駅前電車通り	2001	10	17	社会実験	○	○	200	22
大阪府	豊中市	38.8	銀座商店街	2000	4	4	社会実験	○		115	12
岡山県	岡山市	66.0	県庁通り	1999	11	1	社会実験	○		600	14
			西川緑道沿い道路	1998	11	1	社会実験	○		200	6~10
島根県	津和野町	1.0	本町通り、殿町通り	2003.4	11	3	社会実験	○		560	11
愛媛県	松山市	51.4	ローブウェイ通り	2004	10,11	5	社会実験	○		500	12
沖縄県	那覇市	31.2	国際通り	2001~5	1,2,3,8,9,11	19	社会実験	○		1300	18

* 長野市は2カ年で延長を変えて実施

より毎週日曜日限定ではあるが、トランジットモールの定期的な実施に至っている。

(2) 都市規模・実施箇所・実施目的

津和野町の事例を除けば、人口20万人以上の比較的大規模な県庁所在地クラスの都市で実施されており、多くの実施箇所は中心部の主要な商店街沿いである。トランジットモール実施の主目的を見ると、津和野町の事例は観光振興が主目的となっているが、それ以外の都市は中心市街地活性化が主目的となっている。都市規模や実施目的においては欧米の事例と似ていると言える。

(3) トランジット

路面電車のある岐阜市と福井市の2事例は路面電車とバスを、それ以外の都市はバスをトランジットとして用いており、バスをトランジットとする事例が多い。路面電車等の軌道系をトランジットとする事例は欧米の事例と比較すると少ないが、富山市ではLRTの延伸構想の中にトランジットモール化が含まれているし、熊本市では市電・バスの乗降客の多い地区におけるトランジットモールの構想があるなど、今後、検討も含めた事例が広がる可能性がある。

(4) 延長

約115m~約1,300mまで様々で、平均すると約500mである。欧米では1kmを超える大規模なケースも見られるが、日本では1kmを超えるのは那覇市のみである。

(5) 幅員

欧米では、概ね25m以上の広い幅員であるのに対し、日本で25mを超えているのは浜松市の事例のみであり、ほとんどが20m未満の狭い幅員である。中には6mという極めて狭い幅員の事例もある。

4. 導入の効果

導入効果については各種の報告書や論文等で報告されており、以下に導入効果についてまとめる^{3)~7)}。

(1) 来街者数

来街者数について報告のある11事例における結果を以下に示す。

増加 : 10事例

減少 : 1事例

来街者が増加する傾向であることがわかる。「減少」は浜松市の事例であったが、平日調査では増加しており、休日調査において減少した。ただし、調査日の天候が、雨天、低温、強風の悪条件であったため来街者数が減ったとされており、晴天であれば増加するとの試算がされている。一方、社会実験時にあわせて行われることがあるオープンカフェ等のイベントについて、トランジットモールによる都心来訪頻度はイベントの有無により大きく影響されるとの報告⁸⁾もあり、社会実験時にはイベントを行うことが多いことを考えると、イベントの有無を考慮した来街者数の評価も重要であると考えられる。

(2) 滞留時間

滞留時間について報告のある6事例における結果を以下に示す。

増加 : 4事例

不変 : 2事例

「不変」の2事例は、アンケートにおいて「不変」と回答した割合が一番多かった浜松市、松山市の事例であるが、「短くなった」と回答しているのは浜松市の事例:7.7%、松山市の事例:3.1%であり、「長くなった」と回答している割合(それぞれ、9.8%、17.6%)よりは少ないことから、滞留時間は増加する傾向にあることがわかる。

(3) トランジットモールの評価

トランジットモールの評価について報告のある9事例における結果を表2に示す。

来街者は賛成を、地元住民・商店街は反対を示す傾向が読み取れる。来街者の「反対」は目黒区の事例であ

表-2 トランジットモールの評価

	賛成	どちらでもない	反対
来街者	8	0	1
地元住民・商店街	2	1	6

*条件付き賛成は賛成とした

り、通常は歩行者専用道路となっている幅員6mの道路においてバスの運行を行ったため、バスの運行により歩行者の自由な歩行が妨げられ「歩行者が安心できない」とする意見が多く出た結果である。地元住民・商店街の「どちらでもない」は岡山市の県庁通りの事例であるが、「どちらでもない」の次に多かった回答は「反対」であり、反対の傾向が強い。地元住民・商店街の「賛成」は那覇市と松山市2事例であり、那覇市の事例では、上記の通り、定期的な実施に至っている。

(4) 地元商店街売り上げ

地元商店街売り上げについて報告のある7事例における結果を以下に示す。

- 増加 : 2事例
- 不変 : 4事例
- 減少 : 1事例

トランジットモールの導入が必ずしも売り上げの増加にはつながらないことがわかる。増加の2事例では、両事例ともトランジットモール実施時に地元住民・商店街の積極的な活動がなされている。

(5) 交通渋滞

交通渋滞について報告のある9事例における結果を以下に示す。

- 発生した : 4カ所
- 発生しない : 5カ所

どの事例でもトランジットモールを実施する通りの周辺の交通対策は十分な事前検討がされていると思われるが、渋滞の発生する箇所と発生しない箇所が分かれた。

(6) 社会実験後の取り組み

社会実験を行った事例においては、評価が良い場合も悪い場合もほとんどすべての事例において常時実施には至らず、今後の検討課題とされている。報告されている結果を見ると、トランジットモールは交通量の多い中心部のメインストリートの交通を規制するため、周辺交通への影響が大きいし、地元住民・商店街との合意形成も十分ではないなど、今すぐにトランジットモールを円滑に常時実施できる状況にはないようである。上記のとおり、定期的な実施に至った那覇市の事例は、数年にわたり合意形成を図ってきたため来街者はもちろん、地元住民・商店街も賛成していること、商店街の売り上げも伸びていること、周辺の交通渋滞も発生していないことなど、良好な結果が出ていたためであると考えられる。

ただし、平日も含めた常時実施については、周辺道路網や交通体系が不十分であることより、交通への影響が懸念されることから見送られている。

5. 導入に当たっての課題

(1) 地元との合意

トランジットモール実施に対する評価として共通に見られる傾向は、来街者の評価が高く、地元住民・商店街の評価が低いということである。したがって、地元住民・商店街の合意を得ることがトランジットモール導入に向けた大きな鍵となる。

福井市の事例では来街者の約8割がトランジットモールに肯定的であったのに、地元商店街の約6割は売り上げの減少を訴えるなど否定的な回答をしている。多くの場合、地元商店街は交通規制により車で買い物に来る来街者が減ってしまうことや荷捌きが不便になることを懸念している。常時実施に至っている前橋市と金沢市の両事例ともトランジットモール導入以前より車両進入を規制していた箇所であり、交通規制が大きな問題になっていない。自動車による来街者の減少の心配を減らすには、地元商店街の意識の転換と自動車中心の生活行動様式を改めていく努力が必要である。

例えば、欧米における事例は、中心市街地における自動車規制が有効になり得ることを示している。日本でも有名なストラスブール（フランス）では、5つの施策を一体的に行うパッケージ戦略をとったことで、歩行者や公共交通優先のまちづくりに成功したと言われている⁹⁾。こうしたやり方は、都市交通・市街地整備小委員会の中間とりまとめでも触れられており、単にトランジットモールの実施だけを訴えるのではなく、都市構造の再編や公共交通活性化策、駐車場施策など総合的な交通対策の一環として位置づけることが、地元住民・商店街不安や心配を緩和することに有効ではないかと考えられる。

浜松市の事例では、トランジットモール試行の決定から実施まで1カ月半しかなく、地元住民・商店街との合意形成の時間が不十分であったため、地元住民・商店街から大きな反発を受け、社会実験後の取り組みが5年にわたり進まなくなった。常時実施に至った前橋市の事例では約3年、那覇市の事例では約6年の期間を合意形成に費やしており、合意形成には継続的な取り組みとそれなりの時間が必要であることがわかる。

(2) 地元住民・商店街の参加

トランジットモール実施に当たって、「地元商店街がイベント等のなんらかの取り組みを行ったか」については、盛岡市の事例で約8割が、岐阜市の事例では約9割が行っていないと回答している。事前の合意形成が不十分だったためかどうかは不明であるが、両事例とも地

元住民・商店街の反対が多かった事例である。地元住民・商店街が積極的に参加した津和野町の事例や那覇市の事例は両地区とも地元商店街の売り上げ増加に結びつき、良い結果が出ていることと対照的である。地元資本ではないフランチャイズ店は商店街活動に積極的ではない傾向があるとされ、こうしたフランチャイズ店が多い場合、商店街として一体的な取り組みが困難となるケースもあるが、上記の事例は、地元住民・商店街の参加がトランジットモールの実施を成功させるためには重要であることを示している。

(3) 交通処理

我が国におけるトランジットモールは、交通量の多い都市の中心市街地の道路で実施される傾向にあることから、周辺の交通渋滞への対応が必要となる。既存市街地であることから、周辺道路の新設・拡幅など道路ネットワークや道路構造の大幅変更による対応は、空間上の制約や近年の財政上の制約から容易ではなく、駐車場の設置やパークアンドライド等の対策が短期的には現実的である。同時に、交通渋滞を発生させないような、場所、時間、交通規制方法、トランジットの走行位置等を選ぶことも重要となる。

(4) 警察との合意

我が国の事例では通常、警察庁所管の道路交通法に基づき車両規制を行い、既設の道路を歩行者専用道路として扱うことでトランジットモールを実施する。そのため、歩行者の安全を重視する警察と自由で快適な歩行者空間を目指すトランジットモール実施主体との円滑な調整も課題となる。前橋市の事例では、バス接近の注意喚起のためのチャイム（オルゴール等）を鳴らす、等警察から要求された12の項目を遵守する必要があった¹⁰。警察が詳細な指示を出す根拠は、交通安全を目的とする道路交通法であり、歩行者の安全確保が厳格に求められる。道路交通法第9条では、車両の通行規制がなされている道路を許可車両が通行するときは、「特に歩行者に注意して徐行しなければならない」と規定しており、既存の事例を見るとトランジットモール内のバスの速度は、通常、10km/h以下の低速で徐行することが求められる。また、社会実験の事例では、歩車分離のカラーコーンやプランターの設置が求められ、自由な歩行の障害となるケースもある。こうした歩行者重視の対応は、自由で快適な歩行空間の実現や公共交通へのアクセス性の向上、公共交通の円滑な走行などのトランジットモールの持つメリットを損なうことになっている。さらに、「歩行者専用道路に電車は入れない」との警察の見解や事故発生時の責任の所在のありかたなどの課題がある。したがって、トランジットモール化に対応した新しいルール作りは今後の検討課題になっている。

(5) トランジットモール空間のデザイン

最近では住民の側からトランジットモールの実施が提案される例もでてきている。しかし、我が国の事例では、道路延長や幅員は欧米に比べて小規模であり、また、空間制約等から大規模化も容易ではないことから、外国の事例から住民がおそらく想定するような開放感あふれるトランジットモール空間は我が国では困難である。そのため、快適な歩行空間を形成するためには、視覚的な効果や心理的な効果を活かしたデザインや構成の工夫が必要となる。

6. おわりに

我が国のトランジットモール実施事例を分析し、現状と課題を明らかにすることが出来た。我が国におけるトランジットモールの導入には様々な課題があり、なかなか進んでいない。しかし、まちづくりの1つの方策として検討する都市も増えてきていることから、本稿にて明らかにした課題の解決策を探っていく必要がある。

参考文献

- 1) 財団法人 計量計画研究所：データで見る国際比較交通関連データ集, 2000.
- 2) (財) 国際交通安全学会トランジットモール研究会編：トランジットモールの計画 都心商店街の活性化と公共交通, 技報堂出版, 1988.
- 3) 国土交通省HP： <http://www.mlit.go.jp/>
- 4) 柳沢吉保, 高山純一, 轟直希：中心市街地回遊トリップ特性に着目したトランジットモールの導入効果に関する評価分析 -長野市中心市街地中央通りの交通社会実験を事例として-, 日本都市計画学会 都市計画論文集, No. 41-3, 2006.
- 5) 浜松市：平成10年度浜松市中心市街地交通管理計画推進調査報告書, 1999.
- 6) 阿部宏史, 牧野浩志, 栗井睦夫, 波多野吉紀：岡山市都心部におけるトランジットモール社会実験と住民の評価, 土木計画学研究・講演集 Vol. 23-2巻, 2000.
- 7) 松山市：平成15年度～ロープウェイ通り～歩いて楽しむモール社会実験報告書, 2004.
- 8) 波多野吉紀, 栗井睦夫, 阿部宏史, 具国鎮：岡山市都心部におけるトランジットモール社会実験の実施と評価, 土木学会 中国支部研究発表会プログラム Vol. 52巻, 2000.
- 9) 山中英夫, 小谷通泰, 新田保次：まちづくりのための交通戦略パッケージ・アプローチのすすめ-, 学芸出版社, 2000.
- 10) 阿部浩之, 湯沢昭：前橋市コミュニティバスの導入までの経緯報告, 土木計画学研究・講演集 Vol. 26, 2002