

トランジットモールの普及方策に関する考察*

A Study on Application of Transit Mall in Japan

中西賢也**

By Kenya NAKANISHI**

1. はじめに

現在、我が国の都市は、モータリゼーションの進展に起因する中心市街地の衰退、都心部の交通渋滞、大気汚染や騒音など多くの課題を抱えている。また、地球温暖化が顕在化する中で運輸部門のCO2排出量抑制対策は遅れていること、人口の高齢化により自動車が利用できない人が今後増加することが見込まれることなどから、公共交通の利用促進も大きな課題となっている。これらの課題は、これからのまちづくりにおいて自動車に過度に依存している現在の状況を変えていく必要性を示していると言える。

トランジットモールは、その導入目的が

- ①公共交通の円滑な運行の確保
- ②快適な歩行者空間の確保
- ③都心商業地区の活性化

とされており、現在の都市が抱える上記の課題に対する解決策の一つとして考えられている。最近では、まちづくりに関わる市民団体などからも、欧米において公共交通や中心市街地の活性化に効果を挙げているトランジットモールの事例が紹介され、導入が提案されるなど、認知度も高まっている。

しかし、我が国における導入事例はわずかであり、既存の研究も多くはない。既存研究の多くは社会実験等の個別事例の分析であり、複数の事例を俯瞰したもの、実際の導入事例を分析したものは少ない。そこで、本稿では、国内における導入事例を分析するとともにこれらの事例の共通項目を探ることにより、トランジットモールを普及させるための方策について考察を加える。

2. 国における取り組み

トランジットモールに対する国の取り組みはいつ頃から始まったのかを調べるため、審議会の答申状況等を表1の通りまとめた。1)は建設省時代の都市計画中央審議会の15年以上前の答申であるが、既にトランジッ

表1. トランジットモールの記載状況

1) 「経済社会の変化に対応した都市交通施設整備のあり方とその整備推進方策は、いかにあるべきか」についての第二次答申（平成4年6月15日、都市計画中央審議会）
中心市街地活性化のため、交通セル方式の活用等により、駐車場の整備と相まった歩行者空間を形成し、快適なショッピングモールやトランジットモールの整備を図る。
2) 「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。」についての第二次答申（平成19年7月20日、社会資本整備審議会）
歩行者空間にLRTやバス等の公共交通が調和して導入されるトランジットモールの整備も図る。
3) 「品格ある国土と快適な生活の実現に向けた道路政策～使いやすさを追求して～」(平成19年6月14日、社会資本整備審議会道路分科会建議)
中心部においては人の歩きやすい環境づくりを進める観点からも、地区内の荷さばきの状況にも配慮しつつ乗用車の乗り入れ規制を組み合わせたトランジットモールの導入に向けた社会実験等の取り組みの成果を参考にしながら、面的な歩行者空間の形成を進めていくべきである。
4) 「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して」(平成19年7月5日、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会報告書)
歩行者、自転車及び公共交通優先のまちづくりを図る上でも、トランジットモールやロードプライシング等の導入が選択肢の一つとして考えられる。

トモールの整備を図ることについて記載されている。その後の答申においてもトランジットモールの整備についての記載が続いており、昨年出された2)の答申でも記載されている。最近では、自動車に依存したまちづくりを転換させる動きが進んでいるため、その一つの方策としてトランジットモールに対する関心は高まっており、3)や4)のように道路や交通の分野の審議会の報告等においても記載されている。特に、昨年は3つの審議会の報告等でトランジットモールが述べられており、関心が高まっているのが分かる。トランジットモールを導入・普及させるため、国土交通省では平成11年度から社会実験を支援する制度を導入し、平成14年からはトランジットモールを重点施策と位置づけて取り組んでいるが、国内の事例は限られている。

*キーワード：トランジットモール、歩行者・自転車交通計画

**正員、工修、国土交通省中部地方整備局建政部
(愛知県名古屋市中区三の丸2-5-1、
TEL052-953-8573、FAX052-953-8605)

3. 地方自治体における取り組み

トランジットモールに対する地方自治体の取り組みはいつ頃から始まったのかを調べるため、都市交通マスタープランを作成するもととなる都市圏パーソントリップ調査の報告書を調べた。対象とした報告書は、1985～2004年に実施された47都市圏59パーソントリップ調査報告書である。調査対象期間の20年を前半と後半に分けて表示した結果は表2のとおりである。

表2. パーソントリップ調査報告書におけるトランジットモール記載状況

PT実施年	1985～1994	1995～2004
記載	15	19
無記載	15	10
総数	30	29

多くの都市において20年以上前から都市交通マスタープランの検討の際にトランジットモールが検討されていたことがわかる。公共交通活性化や歩行空間の整備が大きな課題となっている後半の10年は前半の10年よりも検討する都市圏の割合が増えていることも読み取れる。

実際にどのように施策に反映されているのかについて、我が国でのトランジットモールの主な実施事例を表3に示す。定期的な導入に至っているのは前橋市、金沢市、那覇市の3事例のみで、残りの20事例は社会実験である。一方で、導入や実施が中止、廃止された事例もあり、かつてトランジットモールが導入されていた萩市のコミュニティバス、まあーるバスでは、より収入が見込まれ

るルートへ路線変更となったためトランジットモールが廃止されたし、岐阜市の路面電車を対象としたトランジットモールは岐阜市内の路面電車の廃線により、実現が不可能となっている。

また、国土交通省が平成17年に実施した調査¹⁾では、表3記載以外に名古屋市等でトランジットモールの導入を具体的に検討していることが明らかになった一方で、福山市等においては社会実験は行ったが現在は中止している都市もあることが明らかになった。

4. 社会実験の効果

我が国でトランジットモールを実施した際の効果については、筆者は既存の社会実験の事例を調査し、その効果を分析した。それによると、来街者数は増加する、来街者の評価は高い、などの効果がある一方で、地元商店街の売り上げは伸びず、地元商店街の反対が多い傾向があることがわかる²⁾。しかしながら、社会実験は期間を限定した試行であるので、イベントの実施や天候等により効果は左右されるため、正確な評価というのは困難である。そこで、トランジットモールの導入から一定の期間が経過した前橋市と金沢市の事例を対象に、その状況について調査した。

5. 事例分析

前橋市と金沢市におけるトランジットモール導入効果を、中心市街地活性化と公共交通活性化の観点から調査した。

(1) 前橋市・銀座通り

前橋市におけるトランジットモールは、市内を走るコ

表3. 日本におけるトランジットモールの主な実施事例一覧

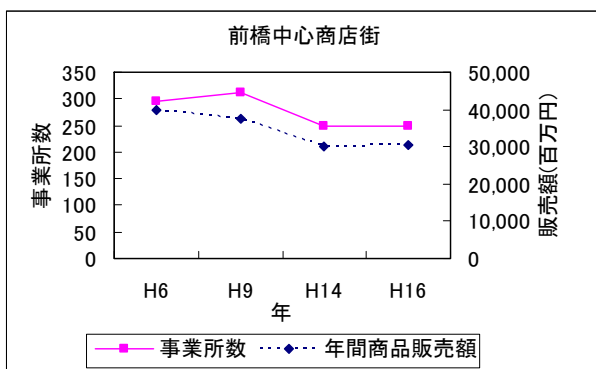
都府県	都市名	人口(万人)	実施箇所	実施時期			実施形態	延長(m)	公共交通		幅員(m)
				年	月	延日数			バス	路面電車	
群馬県	前橋市	32.0	銀座通り	H14.6以降			常時実施	約400	○		8.0
石川県	金沢市	44.1	横安江町商店街区間	H11.3以降			常時実施	約300	○		9.5
沖縄県	那覇市	31.2	国際通り	H19.4以降			日曜実施	約1600	○		18
青森県	八戸市	24.9	三日町・十三日町	H17	9	4	社会実験	約340	○		16.5
岩手県	盛岡市	29.4	大通り	H16	10	18	社会実験	約580	○		12.8
福島県	郡山市	33.5	駅前大通り	H18	10,11	6	社会実験	約200	○		30
栃木県	宇都宮市	45.3	大通り	H18	11	2	社会実験	約500	○		33
千葉県	柏市	37.8	駅前通り	H12.14	3	3	社会実験	約230	○		13.5
東京都	目黒区	24.9	自由が丘駅前	H16	11	2	社会実験	約320	○		6
長野県	長野市	37.9	中央通り	H16.17	5	5	社会実験	約350(約800)	○		16.5
静岡県	浜松市	78.7	鍛冶町通り	H11	3	14	社会実験	約270	○		27～36
岐阜県	岐阜市	41.3	神田町通り	H15	11	3	社会実験	約900	○	○	26.8
福井県	福井市	26.7	駅前電車通り	H13	10	17	社会実験	約200	○	○	22
京都府	京都市	139.3	長辻通り	H14	11	1	社会実験	約700	○		11
			四条通り	H19	10	3	社会実験	約850	○		24.5
大阪府	豊中市	38.8	銀座商店街区間	H12	4	4	社会実験	約115	○		12
奈良県	奈良市	36.9	三条通り	H10	9	1	社会実験	約850	○		8
和歌山県	高野町	0.4	国道480	H19	9	4	社会実験	約300	○		13
岡山県	岡山市	66.0	県庁通り	H11	11	1	社会実験	約600	○		14
			西川緑道沿い道路	H10	11	1	社会実験	約200	○		6～10
広島県	福山市	46.3	宮通り	H11	11	3	社会実験	約250	○		6
島根県	津和野町	1.0	本町通り、殿町通り	H15.16	11	3	社会実験	約560	○		6.6
愛媛県	松山市	51.4	ロープウェイ通り	H16	10,11	5	社会実験	約500	○		12

コミュニティバス「マイバス」の導入に伴い、平成14年6月より市内中心部の銀座通りに導入された。銀座通り周辺部の前橋中心商店街は、以前は前橋市の代表的な商店街として栄えていたが、大型店が次々と撤退するとともに周辺部に大型SCが開店するなどしたため活力の低下が目立っていた。そのため、地元商店街の危機意識は高く、阿部ら³⁾による報告にも見られるように、地元主導によるワークショップや各種調査を積み重ね、約3年の検討期間を経てトランジットモールの導入がなされた。

a) 沿線商店街活性化の効果

沿線商店街活性化の効果として、前橋中心商店街の事業所数、販売額の推移⁴⁾を表4に示す。

表4. 前橋中心商店街の事業所数・販売額



トランジットモールが導入された平成14年を境に事業所数・販売額の減少傾向には歯止めがかかったものの、大きな効果が出ているわけではない。また、トランジットモール導入後も、LIVIN(平成16年)、WALK(平成18年)等の大型店舗が次々と閉店しており、地元の実感としては歯止めがかかったとの意識は小さい。

b) 公共交通活性化の効果

ヒアリングによるとマイバスの利用者数の伸びは、平成14年の導入後2年間は増加傾向にあったが、それ以後は横ばいか微減の状況である。ぐんま信用金庫が行ったアンケート⁵⁾によると、前橋中心商店街に来る人のアクセス手段としてマイバスを用いていた人はわずか1.2%であり、アクセス手段として便利な市民の足として利用されているとは言えない状況である。

c) 商店街歩行者数

銀座通り(スズラン本館前)の歩行者数は平成12年の7,686人から平成16年の5,964人へと22.4%減少している⁶⁾。

(2) 金沢市・横安江町商店街区間

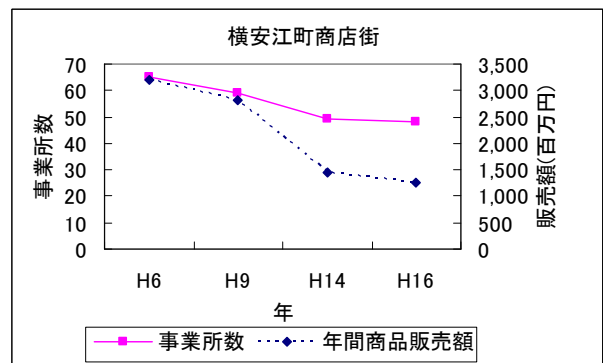
金沢市におけるトランジットモールは市内を走るコミュニティバス「ふらっとバス」の導入に伴い、平成11年3月より横安江町商店街区間に導入された。金沢市の

代表的な商業集積地は香林坊周辺であるが、横安江町商店街は香林坊に次ぐ商業集積地である武蔵商店街に隣接し、雨や雪の心配のいらぬ全蓋式アーケードのある商店街として賑わいを見せていたが、近年は活力の低下が目立っていた。地元商店街の危機意識は高く、トランジットモールの導入や街路整備事業による道路整備(アーケードの撤去)による活性化を図っている。

a) 沿線商店街活性化の効果

沿線商店街活性化の効果として、横安江町商店街の事業所数、販売額の推移⁴⁾を表5に示す。

表5. 横安江町商店街の事業所数・販売額



平成11年度にトランジットモールが導入されたが、事業所数・販売額の減少傾向には歯止めがかかっておらず、大きな効果は現れていない。

b) 公共交通活性化の効果

ふらっとバス(此花ルート)の利用者数は、平成12年以降約25万人程度で横ばいで推移しており、路線バスが毎年約100万人近く利用者を減らしている中、よく利用されていると言える⁷⁾。

c) 商店街歩行者数

横安江町商店街区間の歩行者数は、平成9年の3,820人から平成15年の2,050人へと46%減少している⁷⁾。

(3) 共通点

前橋市銀座通りと金沢市横安江町商店街区間の共通点は次のとおりと考えられる。

a) 都市規模や抱える課題は同じ

前橋市、金沢市ともに県庁所在都市であり、人口もそれぞれ32万人、44万人と一定規模がある。また、都市内の導入箇所も昔からの中心的な商店街沿いである。さらに、マイバス導入の主な目的は、公共交通活性化、高齢者等の交通弱者対策、中心市街地活性化であり、ふらっとバス導入の主な導入目的と同様である。これは抱える都市の課題が共通であることを示している

b) 導入前から自動車通行規制

トランジットモール導入前より、銀座通りは毎日午前

10～午後8時までは一般車両の通行は規制されていた。また、横安江通りにおいても終日車両通行止めの歩行者専用道路であった。そのため、通行規制に伴う地元の強固な反対や周辺の渋滞のおそれもなく、地元の合意形成や警察協議に大きな障害がなかった。

c) 地元の危機意識が高い

活力低下に対する地元商店街の危機感が相当高く、前橋中心商店街では活性化のためのワークショップや各種調査を重ねた結果のトランジットモール導入であったし、横安江商店街でも開放的な空間を実現するために多額の自己負担をした上でのアーケード撤去やトランジットモール導入などを行うことにより活性化に取り組んでいる。これらの取り組みには反対意見もあったが、地元の危機意識が取り組みの推進へとつながったと考えられる。

d) 大きな効果は出ていない

前橋市でも金沢市でも地元合意の困難さ等で難しいと言われるトランジットモールの導入には成功したが、事前に期待したとおりの効果は必ずしも現れておらず、活性化のトリガーとしてのトランジットモールのあり方にはまだまだ問題点は少なくないといえる。

6. トランジットモールの導入方策の考察

現在、定常的に日本でトランジットモールが実現しているのは、前橋市銀座通り、金沢市横安江商店街区間、那覇市国際通りの3箇所しかない。トランジットモールの検討は20年以上前から多くの自治体において行われているにもかかわらず、導入例がわずかであることは、我が国における導入の難しさを示している。そこで、導入に必要な要件について、事例分析の結果をふまえながら考察した。

a) 都市規模と導入箇所

前橋市、金沢市、那覇市の人口は表3のとおり、それぞれ32万人、44万人、31万人と一定規模以上の県庁所在都市であり、導入箇所も中心的な市街地である。欧米のトランジットモール導入都市（カールスルーエ、チューリッヒ、ポートランド等）を見ても人口、都市の位置づけ、導入箇所が同様の傾向がある。したがって、導入がある程度期待できる都市としては、人口規模が一定規模以上存在し、その地域の中心的な都市の中心市街地であることが考えられる。

b) 自動車の通行規制

トランジットモールの導入に当たって大きな障害となるのが合意形成である。特に地元商店街は、来店者の減少や荷さばきの不便さを懸念し、自動車通行規制には反対するケースが多い。前橋市、金沢市の例では、もともと自動車の通行規制が行われていたし、那覇市の例でもイベントや社会実験のため、頻繁に規制がされていたこ

ともあり、地元商店街がある程度規制に慣れており、反対が大多数ではなかった。このことから、導入に当たっては、始めは定期的な歩行者天国等を実施することにより、地元商店街が自動車通行規制とその結果生じる影響に慣れてもらうことが必要であると考えられる。

c) 官民協働

長年の商店街の活力低下に悩んでいたため地元商店街の危機感が高く、それゆえ自動車の通行規制を伴うトランジットモールの導入に際しても前向きであったことと、こうした地元商店街の問題意識に対し行政も同じ意識を共有し、トランジットモール以外にも中心市街地活性化や公共交通活性化に対して様々な支援を行ってきたことが導入につながったと考えられる。欧米の導入事例を見ても様々な施策の一環としてトランジットモールが導入されていることが多いため、このことも導入に必要な要素であると考えられる。

7. おわりに

日本でトランジットモールの大きな成功例がないことも普及を妨げている一因である。トランジットモールの導入により沿線商店街の売り上げが増え、来街者が増加し、中心市街地や公共交通の活性化につながった事例として紹介されるのはすべて欧米のケースであり、日本の事例として期待通りに成果を上げたことが明らかな事例は今のところない。こうしたことから、日本ではトランジットモールは無理、との見方もあり、このことがさらにトランジットモール実現への障害になっていると思われる。しかし、本稿で分析した以外でも、他都市において導入するためのチャレンジが続いている。今後の各都市における取り組みを踏まえ、継続的に導入にむけた検討を続けていくことが必要である。

参考文献

- 1) 国土交通省 都市・地域整備局：都市交通に関する先導的取り組み事例集, 2005
- 2) 中西賢也：日本におけるトランジットモールの現状と課題, 土木計画学研究・講演集 Vo135, 2007
- 3) 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 Vo126, 2002
- 4) 経済産業省経済産業政策局調査統計部：商業統計 立地環境特性別統計編
- 5) ぐんま信用金庫：前橋市中心商店街消費者アンケート調査報告書, 2006
- 6) まちづくりにぎわい再生計画プロジェクトチーム：前橋市まちづくりにぎわい再生計画報告書, 2005
- 7) 金沢市：中心市街地活性化基本計画, 2007