

# フランス事例調査に基づくLRTプロジェクトと公共空間デザインの分析\*

## Survey and Analysis of French LRT Projects and Urban Interiors\*

ペリー史子\*\*・波床正敏\*\*\*

By Fumiko PERRY\*\*・Masatoshi HATOKO\*\*\*

### 1. はじめに

日本においてLRTプロジェクトが取り上げられる場合、次世代型の環境に優しい公共交通としての側面、市街地活性化のためのLRT導入に関わる様々な手法やLRTを核とした交通施策<sup>1),2)</sup>、路線計画や土地利用<sup>3)</sup>、個々の車体そのものや停留所のユニークなデザインであることが多い。しかしながら、LRTプロジェクトの真の魅力はそれらに留まらず、LRT導入に伴って創出されるその周辺の公共歩行者空間環境にもあると考えられる。LRTが導入されれば、その軌道敷や停留所、LRT車輛のデザインによって、新しい都市景観が生み出され、周囲には歩行者のための公共空間が生み出されるからである。特に都心においては歩行者のための質の高い空間、アーバン・インテリア<sup>4)</sup>が創り出され、それがアメニティの高いまちづくりや魅力的な都市景観につながっていくと考えられる。

そこで、本稿では、昨年9月に実施したフランス諸都市におけるLRT及びその周辺デザインに関する現地調査に基づいて、景観に着目した魅力的都市空間創出という観点からの、LRTプロジェクトとそれに関連する公共空間デザインの分析、考察を試みる。

### 2. LRTプロジェクトのデザイン的特徴

#### (1) デザインと都市の景観的要素

LRTも持つ景観的要素としては、青山らは、「LRTの車輛」「LRTの電停」、「LRTの架線・軌道」の3要素をあげている<sup>4)</sup>。ここでは、これらに「沿線」を加え、車体、停留所、軌道等、沿線の4要素について、その形状や色彩等デザインを細かく分類し、都市毎にその特徴を見出すこととする。対象とするのは、フランスのボルドー、リヨン、ナント、モンペリエ、ルマン、クレルモン・フェラン、マルセイユ、ニースの諸都市である。表-1は、これらの特徴をまとめたものである。

\*キーワード：LRT、歩行者空間デザイン、都市景観

\*\*非会員、MS、大阪産業大学工学部建築・環境デザイン学科

(大阪府大東市中垣内3-1-1 TEL:03-3355-3441、

E-mail:perry@edd.osaka-sandai.ac.jp)

\*\*\*正員、博士(工学)、大阪産業大学工学部都市創造工学科

#### (2) 都市別デザインの特徴

##### a) ボルドー

LRT車体の外観はスレートブルーとライトグレイであり、ライトグレイは内装にも用いられている。停留所のシェルターは透明性が非常に高く、個性的な照明ポールも含めて統一的にデザインされ、全体的に、車体と合わせたブルーグレイでまとめられている。車体のスレートブルーは、歴史的建築物の屋根の色に似通っており、街並みに溶け込んで見える一つの理由を思われる。一部架線の無いエリアもあり、すっきりとした景観を保っている。世界遺産に登録されているまちでもあり、歴史的建造物等を背景としたLRTは、絵はがきにも多々登場する。

##### b) リヨン

他都市とは異なる個性的なフロントデザインが注目を浴びるリヨンのLRTであるが、その車体の外装には、白地に、青、黄による模様が入っており、内装でもアクセントとして、青、黄が用いられ、同じ配色パレットに基づいていることがわかる。また、停留所のシェルターのフレームはモノトーンであり、サイドやバックのパネルは透明で、視界を遮らない。並木に沿って走行する場所では並木の間には架線支柱は配置され目につきにくなっている。このような並木と芝生軌道によってつくられる緑のトンネルはきれいな景色を生み出している。

##### c) ナント

LRTの車体自体は特に派手ではないが、シルバーの未来的なデザインと、三角屋根が個性的なデザインの2つのタイプの停留所を配置している。特に三角屋根のあるデザインでは、フレームの中に車体に使われている緑が細いラインとして取り入れている。サンカント・オタージュ地区では、LRT軌道と歩行者空間との境界は特にないが、車道との境界にはオブジェのようなボラードが置かれて、このボラードの形や多くのオブジェが一体となって独自の雰囲気を作り出している。

##### d) モンペリエ

青地に白いツバメが飛ぶツバメ柄、オレンジ系の花柄の2タイプの外観のLRT車体を持つ。青系の車体は、その沿線に公園・広場を多く持ち、爽やかな印象をもたらしている。オレンジ系の車体はベージュ系の外観を持つ建築物のエリアを走行するのであるが、そのアースカラーを

表-1 LRTプロジェクトの特徴

都市名	ボルドー	リヨン	ナント	モンペリエ	ルマン	クレルモン・フェラン	マルセイユ	ニース	
人口 <sup>(注)</sup>	23万人	47万人	28万人	24万人	14万人	14万人	82万人	35万人	
路線総長 <sup>(注)</sup>	39.6km	39.6km	39.4km	34.3km	15.4km	14.2km	10.4km	8.7km	
系統数 <sup>(注)</sup>	3系統	3系統	3系統	2系統	2系統	1系統	2系統	1系統	
車体	形状(正面)	丸味あり	丸味あり	角張っている	角張り/丸味あり	丸味あり	丸味あり	角張っている	丸味あり
	色	スレートブルー+ライトグレー	白+パターン	白、緑	青:ツバメ/黄オレンジ:花	朱色	ワインレッド	白、一部茶	メタリックグレー、広告
	窓	青く暗い、1列	暗い、凹凸パターン	暗い、凹凸パターン	暗い、凹凸パターン	暗い、1列パターン	暗い、凹凸パターン	暗い、1列パターン	暗い、凹凸パターン
	ロゴ表示	—	—	有(tan)	有(tam)	—	—	有(RTM)	—
	形状	丸味有り	丸味有り	角張っている	曲線	丸味有り	丸味有り	角張っている	丸味有り
	色	グレー	青、アクセント:黄	白、天井と床はダークグレー	水色/オレンジ但し、握り棒(薄い黄緑)、つり革(黒)は同じ	白、アクセント:朱色、天井には茶色系の絵	白、黒、アクセント:赤	青、明るい茶(背もたれの木の色)	グレー
	座席	黒にグレーの水玉	青	青に緑枠	黒/赤	朱色	赤	青	オレンジ
	シェルター	フレーム	ライトグレー	ダークグレー	ダークグレー+細い緑ライン/シルバー	薄いグレー	ダークグレー+細い朱色のライン	ダークグレー	グレー
	ルーフ	半透明	乳白色	透明/不透明、シルバー	半透明	透明	透明+木	ダークグレー、	グレー
	バック	透明	透明	透明	透明	透明	透明	透明	透明
停留所	サイド	透明	透明	透明	透明	透明	透明	透明	透明
	デジタル案内	—	有	—	有	有	—	—	有
	券売機、(色)	有	有	有	有	有(アクセント:赤)	有、(アクセント:赤)	有(アクセント:白)	有
	ベンチ	(木)床固定	(木)フレーム一体型	(木)フレーム一体型	一体/床固定	フレーム一体型	床固定	フレーム一体型	フレーム一体型
	路線マップ	有	有	有	有	有	有	有	有
	広告パネル	—	—	有	有	有	有	有	有
	時計	—	有	有	—	—	有	—	—
	デザインされたゴミ箱	有	—	—	—	有	有	—	—
	使用素材	ガラス、メタル、木、	ガラス、メタル、木	ガラス、メタル、木	ガラス、メタル	ガラス、メタル、	ガラス、木、メタル	ガラス、メタル	ガラス、メタル
	配色	ライトグレー	ダークグレー、明るい茶	ダークグレー、こげ茶、緑/シルバー	ライトグレー、青/ライトグレー、オレンジ	ダークグレー、朱色	ダークグレー、明るい茶、赤	ダークグレー、白	—
デザインされた独立照明	有	—	—	—	有	—	—	—	
全体的特徴	ポール照明がきれい、開放的で、シンプルなデザイン	高いポールが立ち、時計やトラムのサインがついている。	サンカント・オタージュではシルバーの、その他では時計のある三角屋根の形が独特	LRTインテリアと同様の独特の曲線が停留所ベンチに使われる。シェルターのガス固定具がハート型。独特の車輪デザインと合わせてかわいい。	透明感が高いが、フレームも目立つ。	ルーフより高い時計塔が目立つ。下からもトップが透明なので見える。	シンプルなデザイン、透明性が高い	シンプルなデザイン、広告が多い	
軌道	芝生軌道	有	有	有	有	有	—	有	
	架線	一部無し	有	有	有	有	有	一部無し	
	架線支柱	グレー	グレー	ダークグレー	薄いグレー	ダークグレー	ライトグレー	ダークグレー	ダークグレー
沿線	一体化した中心的広場	カンコンス広場 ブルス広場 ヴィクトワール広場	—	サンカント・オタージュ(運河と)	コメディ広場	レビュブリック広場	ジョード広場	—	マセナ広場
	都心広場・公園	有	有	有	シャン・ド・マルス庭園	有	Pl. de la Poterne	ロンシャン宮	有
	連続的な街灯	—	—	—	—	LTR車体と同様の朱色が沿道に続く	—	ダークグレー:一定区間に連続。	—
駐輪場	—	—	—	一部横に有	シェルター同様のデザイン 停留所に隣接	—	—	—	
他の特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体のスレートブルーは、歴史的建物の屋根のスレートブルーの色にも通じる</li> <li>沿線の景観が変化に富む</li> <li>夜景がきれい</li> <li>中心部では特に公園、広場が多くある</li> <li>絵はがきにも多々登場</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>架線支柱が並木に混ざって目立たなくなっている</li> <li>大学内を走行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サンカント・オタージュ地区での総合的デザイン</li> <li>歩行空間と車道に間のポラードの独特のデザイン</li> <li>ドアが開くとLRTに内蔵されている延長板が出てくる。</li> <li>運河が見える</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>停留所ベンチとLRTインテリアのデザインが共通</li> <li>沿線にLRT車体デザインと同じ花模様の建物有</li> <li>1系統をツバメ柄、もう1系統を花柄が走行。</li> <li>終点停留所には、大屋根のシェルター</li> <li>LRT車体外観デザインと同様のマグカップ、ノートPCが宣伝されている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>LRT車体に名前あり</li> <li>P&amp;Rの建物外壁の一部朱色の配色</li> <li>沿線の街灯の色が車体同様の朱色で連続性が見える</li> <li>広場でも、暗い朱色が少量使われる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>起伏のある都市部からは時計台が目立って効果的</li> <li>車道はアルファルトであるがLRT軌道は歩行者空間と同じ</li> <li>シェルターの木の色は町並みの屋根の色にも通じる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>LRT車体によっては、広告で覆われている</li> <li>マセナ広場の中心を突っ切る</li> </ul>		

注) 三浦幹男ほか:「世界のLRT」、キャンブックス、から抜粋。



ボルドー、ブルス広場を囲う建物とLRT



ボルドー、ブルス広場の夜景



ボルドー、停留所シェルター



クレルモン、



リヨン、芝生軌道と並木のトンネル



モンペリエ、終点の停留所と青系のLRT



モンペリエのLRT車体内装



モンペリエ、停留所シェルター



停留所シェルターのガラス固定具



ナント、芝生軌道



ナント、停留所



停留所シェルターの詳細



ルマン、レビュリック広場



ルマン、P&R建物とLRT



ルマン、停留所での駐輪場シェルター



ニース、マセナ広場



モンペリエ、コメディ広場、手前に軌道敷



クレルモン、ジョード広場

背景として、沿線にある種の華やかさをもたらしめていると言えよう。停留所には、LRT車体内装と同じ華やかな曲線のデザインが用いられ、青系の路線では青を基調、オレンジ系のまた、路線ではオレンジを基調とした停留所が配置されている。いずれも、シェルターのバック、サイドは透明なパネルで、周囲の視界を遮らないようになっている。ただし、終点等人の移動の多い停留所は、大屋根のシェルターが配置されている。

#### e) ルマン

独特の朱色の車体を持つが、この朱色は、沿線にあるパーク&ライドの建物の外観、停留所シェルターや停留所に設置している駐輪場シェルターのフレームにも細いラインとして用いられている。また、沿線の街灯の傘や支柱、公園のプランターボックスの一部にも同じ朱色が用いられ、少量ずつLRT車体と同様の色を配置することによって、統一感をもたらしめている。ルマンの町並みは、ベージュ系の建物が多く、新しいシンボルカラーを持ち込んでいると言えよう。

また、LRT車体には個別地域の名称が記されていて、これも市民が親近感を得やすい工夫と思われる。

#### f) クレルモン・フェラン

LRT車体はきれいな濃いワインレッドであり、ナントや、ルマンと同様に、停留所シェルターのフレームの細いラインとしても、この色は用いられている。停留所には、シェルターのトップよりも高く抜き出す時計塔がある。沿線にそって配される停留所毎にこの時計塔があり、町のシンボルともなっている。起伏に富む街の高台にある歴史的エリアから街並を見下ろすと、オレンジ色の屋根が広がるのがよくわかるが、シェルターのトップに一部使われている木のオレンジがかかった明るい茶色は、この屋根の色と似通っている。シェルターに木をとり入れることによる、景観との調和が見られる。

#### g) マルセイユ

LRT車体の外観、内装に、一部明るい茶色が使われている。停留所もシンプルなデザインであり、車体の角張ったユニークなカタチが目立つ。LRT軌道は歩行者空間と同様の舗装仕上げであり、路線に沿ってオープンカフェがある。

#### h) ニース

ニースのシンボリックなマゼナ広場は赤みがかかったサーモンピンク系の建物が囲まれ、その周囲も同様の街並みである。色味を抑えたグレーベージュの丸いLRT車体外観は落ち着いていて景観的にも街並みに調和する。また、内装にはオレンジの座があり、華やかさもある。しかし、一面に広告が入っている車体もあり、広告の色によって元々の車体イメージが変わっている事も否めない。停留所はグレーのフレームと透明ガラスを中心としたシンプルなものであるが、中には広告の占める面積が非常に大

きいものもある。そのような停留所は、統一感が薄れ、透明なガラスを多用した視界が遮られないものに比べて、景観的にも他から遮断された雑な感がある。

### (3) 全体的特徴

全体的な特徴として次のようにまとめられる。

- ・比較的目標立つ、華やかな外観のLRTが走る街並みは、その多くが、ベージュやグレーを中心とするアースカラーであり、それらを背景として走ることで、アクセントカラーとしての役割を担っている。

- ・車体のフロント、サイドの半分以上は、日中は外からは暗く見えるガラス窓であり、特に朱色やワインレッドの車体では窓面積が大きくとられている。窓は車体外観の色面積を分割し、色の見え方にも影響するため、外観デザインにおいて重要な要因と言える。このような中で、ニースの一部見られるような、大きく宣伝の描かれた車体は、落ち着いたシンプルな車体のイメージからは離れていく。

- ・沿線上に特徴的な停留所が配置されることにより、沿線の景観の統一感が幾分図られている。

- ・ゴムタイヤで走るクレルモン・フェランを除き、各都市では芝生軌道が取り入れられている。LRTが走行するのは一時的な時であり、ほとんどの時間は緑の帯として視界に入る芝生軌道は、見た目にも都市景観に大きな変化をもたらす。芝生軌道の周囲に並木が立ち並んで緑のトンネルをつくりだしているところもあり、きれいな風景をつくりだしている。

- ・シェルターのバックやサイド、トップのパネルが透明な停留所は、視界を遮らないことで、周囲の景観に溶け込みやすい。また、シェルターのフレームの色にはグレーが多いが、その中にLRT車体のもつ色が細いラインとして使われることで、車体との関連づけが行われている。

- ・LRT車体に代表される色味は、停留所だけではなく、P&R建物、街灯等にも用いられることもあり、プロジェクトの統一性やネットワーク性が強調されたりもする。

- ・停留所には、一体化した設備としての路線マップや券売機等が設置させている。また、ベンチは、シェルターフレームと一体のもの、床固定のもの双方があるが、いずれもシェルターと統一的にデザインされている。

- ・ほとんどの場合に、都心に、LRT路線と一体化した中心的広場を有し、また、どの都市においても、沿線上にはいくつかの広場や公園が見られる。

### 3. LRTプロジェクトと都心広場

#### (1) LRTと都心広場

2. から、LRTの沿線には広場、公園が多く見られる事がわかり、なかでも多くの都心部において、LRT軌道

表-2 都心部の広場とLRT

都市名		ポルドー		ナント	モンペリエ	ルマン	クレルモン・フェラン	ニース	
広場等名称		カンコンス広場	ブルス広場	サンカント・オタージュ (運河と)	コメディ広場	レビュブリック広場	ジョード広場	マセナ広場	
歩行者空間演出 エレメント	オープンカフェ	○	—	—	○	○	○	○	
	噴水、水場	○	○	○	○	○	○	○	
	花壇、ベンチ等	○	○	○	○	○	○	○	
	オブジェ、アート	—	○	○	○	○	○	○	
	樹木	○	○	○	○	○	○	○	
	メリーゴーランド	近くにあり	—	—	○	○	—	○	
空間区分設定	広場とLRT	LRT軌道の配置	広場中央横断	広場に沿う。LRT軌道等をはさんで、向かいに公園	運河沿の遊歩道、自転車道に沿う。	広場中央横断	広場中央横断	長手方向にやや端を横断	広場中央横断
		LRT軌道数との区別	同じ色味、異なる素材	若干異なる石の色味、夜になると光る停留所軌道敷の舗装面	並ぶ街灯、少しの段差	特になし	特になし	同じ色味、素材だが異なるパターン	並ぶ街灯、異なる舗装パターン
	広場と車道	車道の配置	端	広場の横のLRT軌道に沿って。	LRTをはさんで公園の反対側	無し	無し	短方向に蛇行して横断	一部端に。
		車道との区別	異なる色、仕上げの舗装面	舗装面の違い、ボラード	異なる色、仕上げの舗装面			異なる色、仕上げの舗装面、黒のボラード	異なる色、仕上げの舗装面、黒のボラード
その他の特徴			停留所にシェルターなし、夜には停留所軌道敷が光る。						

を取り込んだ広場がある事がわかった。そこで、LRTと一体化されたような都心広場を取り上げ、広場における歩行者空間・LRT軌道・車道の空間領域の設定方法、歩行者空間演出エレメントを調べる事とする。歩行者空間演出エレメントとしては、賑わいを生み出すオープンカフェや噴水、花壇、メリーゴーランド等の有無、広場の中の空間領域設定に関しては、広場の中での配置・位置や区別の方法等を個別に調べ、都心広場でのLRTの扱い方やLRTが広場に与える影響について分析する。ナントのサンカント・オタージュはいわゆる広場ではないが、LRTを導入したアーバン・デザイン・プロジェクトであるため、取り上げることとする。表-2は、これらの特徴をまとめたものである。

(2) 歩行者空間演出エレメント

日本では見られないがヨーロッパではよく目にするものに、メリーゴーランドがある。今回の調査でも、ニースのマセナ広場、モンペリエのコメディ広場、ルマンのレビュブリック広場等で見られた。噴水や水場、花壇・ベンチ、オブジェやアート、樹木はどの広場にも見られる。特に水の存在は広場において重要な要因と考えられ、どの広場も大きな噴水か広い面積の水場が設けられ、歩行者達の遊ぶ姿も見られる。また、ほとんどの広場で、パラソルを伴うオープンカフェが広場に広がって

いる。オープンカフェは、広場に憩いの場を提供し、活気をもたらしていると思われる。ポルドーのブルス広場ではオープンカフェは見られなかったが、すぐ近くにまた広場があり、そこでは多くのオープンカフェがある。

(3) 都心広場と交通空間

a) LRT軌道

広場の中でのLRT軌道の位置を見ると、広場中央を大きく横断するものがほとんどであり、その中央に停留所がある。

また、広場全体と軌道数との区別に関しては、同じ色味・素材を用いながら異なるパターンの舗装仕上げにすることで緩やかな区別をつけているか、モンペリエのコメディ広場、ルマンのレビュブリック広場のように、特に何も無いかである。LRT軌道敷は、歩行者空間の一部を認識されている様子が伺われる。

b) 車道

車道は見あたらないか、広場の一部端にあるかであり、広場端部に車道が通っているクレルモン・フェランのジョード広場では、蛇行するかたちを取っている。

広場と車道の区別は明らかな色や素材の違いをつけ、また、黒のボラードでもその違いを示している。車道は車の空間であり、広場は歩行者のための空間であるという明確な違いがつけられている。



#### c) ボルドーの場合

世界遺産に登録されているボルドーでは、LRT軌道がいくつかの中心部の広場を通っているが、なかでもブルス広場での景観に関する配慮が注目すべきものがある。広場での停留所にはシェルターがなく、ブルス広場からガロンヌ川に向かって視界を遮る構築物無く、見通せるようになっている。そして、夜には、停留所の部分の軌道敷が光る仕掛けがなされている。また、ブルス広場からLRT軌道と車道をはさんで河岸川には水の鏡（水を薄くはったエリア）があり、河岸から広場をみると、風景が水の鏡に映り込み、すばらしい景観がつくられている。この中をLRTが走っているシーンが絵はがきにもある。

#### (4) 全体的特徴

広場には、噴水や水場、花壇、ベンチ、オブジェが設けられ、広い空間をヒューマン・スケールにスケール・ダウンしている。広場周囲は、ほとんどの場合、建物外壁に囲まれているのであるが、樹木の緑や、オープンカフェの parasol の色は、空間に彩を添える。また、オープン・カフェは、そこに居る人々の姿と相俟って、広場に活気をもたらしていると言えよう。

広場の中での交通空間を見ると、LRT軌道敷と車道は明らかに異なる扱いがなされている。

広場は歩行者のための空間であるが、その中を貫通するLRT軌道敷には、特に明確な境界を設定して区別することもなく、床仕上げのパターンの違い等による緩やかな区別がつけられている程度である。そのため、景観的にも広場の一体感は損なわれることなく、広場全体の自由な歩行も妨げられていない。

広場の端に車道が設けられているものもあるが、車道は、明らかに異なる舗装面や、ボラードの設置、蛇行形状等により、広場からは明確に区別されている。しかし用いられているボラードも高さは低く、全体としての景観的考慮がなされていると考えられる。

#### 4. おわりに

街並と、LRTの車体や軌道敷だけではなくLRTプロジェクトによって生み出されたに合せて公共空間のデザインとを全体的に見ることによって、景観的観点からの、街並みとLRTも含めた公共空間デザインとの関わりを見出すことができた。それらは次のようにまとめることができる。

・LRT車体の色は、街並みの色味と関係があり、街並みがグレイやベージュであればシンボルとしての色味を取

り入れても、街並みとの調和を図ることができる。

・車体の色味は、車体デザインにとどまるだけではなく、停留所のシェルターや、駐輪場・パーク&ライド等の周辺の関連施設、バス等のリンクされているたの公共交通機関の車輛にも少量ずつ用いられることで、LRTプロジェクトのネットワークを表現することができ、また、街並みとしての調和も図ることができる。

・停留所のシェルターは透明性の高いデザインにすることで、周囲にとけこむことができる。

・LRT軌道敷は、都市の中に長く続く帯を設置することであり、芝生軌道は緑の帯を創り出し、周囲に並木があれば、緑のトンネルをも創り出す事ができる。都市の景観としても、大きく景観を変える重要な要因と言える。

・LRTが都心広場を貫通するときも、LRT軌道敷は歩行者空間の一部として広場に溶け込んでいる。人のための広場空間の雰囲気が損なわれることなく、LRTは導入されている。

・LRT車体、停留所、都市によってはパーク&ライドの建物や街灯も含めて、統一的なデザイン・コンセプトが見られた。まちの景観に貢献していると言えよう。

これらより、LRTと都市公共歩行者空間との関係、景観的観点からのLRTプロジェクトに関連する公共空間のデザインへのヒントが得られたと考えられる。

#### 参考文献

- 1) 坂井清志：「イギリス、フランス及び日本のトラ区の現状と課題に関する分析」日本都市計画学会都市計画論文集、No. 41-3, pp. 19-24, 2006
- 2) 野口健幸：「フランスにおける都市鉄道計画の策定プロセス - イルドフランス地域における事例 -」2000年度第35回日本都市計画学会学術研究論文集、pp. 601-606
- 3) 田部井隆通ほか：「リヨンにおけるLRTの路線計画と土地利用二関する考察」日本建築学会大会学術講演梗概集、pp. 251-252, 2004年8月
- 4) 青山吉隆ほか：「LRTと持続可能なまちづくり」学芸出版社、2008年

#### 補注

(1) アーバン・インテリアとは、筆者らが「都市的機能を有するインテリア空間、あるいはインテリアのような空間」と規定している空間である。都心の、建物に囲まれた広場的な空間は囲まれることによって内部性を有し、アーバン・インテリアに該当する。