

フランスにおけるLRTプロジェクトと公共空間 に関する考察

—ディジョン, ブレスト, トゥールーズ, トゥール, モンペリエ—

ペリー 史子¹

¹非会員 大阪産業大学教授 デザイン工学部建築・環境デザイン学科 (大阪府大東市中垣内3-1-1)

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

早い段階からLRTに着目し、都市の新しいイメージとしてその導入を図ってきたフランスでは、現在もその展開が進んでいる。2012年にはブレスト、ディジョンが、2013年にはトゥールがLRTを開業し、第5路線が進行中のモンペリエでは、アーティストによる独特の車両がデザインされ、街並みを背景として地上走行するLRTの車体や関連交通施設は都市独自の景観・公共空間を作り上げている。そこで本研究では、2013年実施のディジョン、ブレスト、トゥールーズ、トゥール、モンペリエでの現地実態調査に基づいて、LRT車体・停留所・軌道等のデザイン、沿線公共空間や都市景観との関わりの特徴を、アーバン・ランドスケープという観点から分析・考察した。そして、都市景観エレメントとなるこれらのデザインの特徴やその傾向、公共空間や都市景観に関わる新しいデザイン手法等を明らかにした。

Key Words : *LRT project, design elements, urban interiors, urban scenery, urban landscape,*

1 はじめに

1994年開通のストラスブールのLRTが話題になって以降、フランスでは着々と様々な都市でLRTが導入され、ここ数年を取り上げて、2011年にフランスのアンジェやランスで、2012年にブレスト、ディジョンで、2013年にはトゥールでLRTが開業した。また、トゥールーズでは一応延伸が完了し、モンペリエでは今も更なる延伸が進められている。そして、LRTは公共交通としての役割だけではなく、まちの新しい顔となり、豊かな歩行者空間、アーバン・インテリアや緑あふれる公共空間を創出し、新しい都市景観を作り出している。

しかしながら、LRTが日本で話題になるのは、人や環境に優しい公共交通機関であることや海外での一部の斬新な車体デザイン、LRTの技術面や市街地活性化に関わる交通施策やLRTと人の動きに関わる安全性に関する側面¹⁾²⁾³⁾⁴⁾であること等が多い。LRT導入によって生み出される新しい都市の生活環境イメージや都市景観を対象とする研究は進められているとは言い難い。

そこで、公共交通計画としてのLRTではなく、沿線の公共空間の有様を含めた都市空間を構成する要素としてLRTを取り上げ、デザイン的分析を試みることにした。著者を含むLRT研究グループは、2009年よりヨーロッパ

のLRT導入諸都市における現地実態調査を進めてきており、それらの調査結果は、例えばLRTプロジェクトと公共空間デザインの分析⁵⁾⁶⁾等としてまとめてきている。

本稿では、2013年9月に実施したフランスでの現地実態調査に基づいて、景観に着目した魅力的都市公共空間創出という観点から、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の特徴

(1) LRTプロジェクトのデザインと都市景観的要素

LRTの持つ景観的要素としては、「LRTの車輛」、 「LRTの停留所」、 「LRTの架線・軌道」の3要素⁷⁾に都市景観的アプローチからの「LRT沿線の公共空間」、 「景観(沿線の風景、街並み)」を加え、これら5要素に着目することとした。対象とするのは、フランスのディジョン、ブレスト、トゥールーズ、トゥール、モンペリエの5都市である。いずれも2012年以降にLRTが開通、あるいは、現在でも延伸を続けている都市である。都市景観的要素に基づいて、都市ごとの形状や色彩、機能等を分類し、特徴をまとめたものが表-1であり、写真-1には、その特徴的な様子を載せている。

表-1 対象都市の特徴

| 都市名 | | ディジョン | プレスト | トゥールーズ | トゥール | モンペリエ | |
|---------------------|-------------|---|---|--|---|--|-------------------------------------|
| 人口 ^{注1)} | | 約15.3万人 | 約14.2万人 | 約44.5万人 | 約14万人 | 約25万人 | |
| 路線総長 ^{注2)} | | 18km | 14.3km | 13.9km | 14.8km | 54.4km | |
| 系統数 ^{注2)} | | 2系統 | 1系統 | 1系統 | 1系統 | 4系統 | |
| 車体 | 外観 | 形状(正面) | 丸味あり | 丸味あり | 丸味あり | 高さ方向強調の長方形 | 角張り/丸味あり |
| | | 色 | チェリーピンク+黒+シルバー | 黄緑+黒+シルバー | 白、黒、細い曲線(黄、青、) | シルバー、黒 ストライプ(白、黒) | 青:ツバメ/ 黄オレンジ:花/ペズリー/ 海洋生物/ |
| | | 窓 | 暗い、凹凸パターン | 暗い、凹凸パターン | 暗い、1列 | 暗い、1列 | 暗い、凹凸パターン |
| | | ロゴ表示 | 有(DIVIA) | 有(bibus) | 有(tisseo) | 有(filblue) | 有(tam) |
| | 内装 | 形状 | 角張り、曲線有 | 角張り、曲線有 | 角張り、曲線有 | 角張り、曲線有 | 曲線 |
| | | 色 | グレイ、ダークパープル、シルバー | ダークグレイ、白、シルバー | 白、ダークグレイ、すみれ色 | グレイ、白、赤、黄緑 | 水色/オレンジ/青 但し、握り棒(薄い黄緑)、つり革(黒)は同じ |
| 座席 | | 黄緑、チェリーピンク | 青、黄緑、チェリーピンク | 青(薄く花柄) | 木、グレイ、白 | 黒/赤/黄緑/ブラム | |
| 停留所 | シェルター | フレーム | ダークグレイ | ライトグレイ | ダークグレイ | ダークグレイ | 薄いグレイ |
| | | ルーフ | 不透明 | 透明(パターン入り) | 透明(パターン入り) | 透明 | 半透明 |
| | | バック | 透明 | 透明(パターン入り) | 透明(パターン入り) | 透明(パターン入り) | 透明(パターン入り) |
| | | サイド | 透明 | 透明(パターン入り) | 透明(パターン入り) | 透明(パターン入り) | 透明(パターン入り) |
| | 装置 | デジタル案内 | 有 | 有 | 有 | 有 | 有 |
| | | 券売機、(色) | 有 | 有 | 有 | 有 | 有 |
| | | ベンチ | (メタル) フレーム一体型 | (木)フレーム一体型 | (メタル) フレーム一体型 | (木)フレーム一体型 | 一体/床固定 |
| | | 路線マップ | 有 | 有 | 有 | 有 | 有 |
| | | 広告パネル | 有 | 有 | 有 | 有 | 有 |
| | | 時計 | 有(デジタル) | 有(デジタル) | 有 | 有(デジタル) | — |
| | | デザインされたゴミ箱 | 有 | — | 有 | 有 | — |
| | 配色 | ダークグレイ、シルバー、チェリーピンク | ライトグレイ、黄緑 | ダークグレイ、青/シルバー | ダークグレイ、白と黒のストライプ、赤、シルバー | ライトグレイ、青/ライトグレイ、オレンジ | |
| | デザインされた独立照明 | — | 有 | — | 有 | 有 | |
| | 全体的特徴 | 車体同様の配色計画。 | 高いオブジェの照明ポールが停留所前後に立っている。 | | 高いオブジェの照明ポールが停留所中央に立っている。停留所舗装面にもストライプが入り、ポールのストライプと繋がっている。 | 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。シェルターのガラス固定具がハート型。シェルター透明パネルは車体外観デザインと共通。 | |
| 軌道/架線 | 芝生軌道 | 有 | 有 | 有 | 有 | 有 | |
| | 架線レスのエリア | — | — | — | 有 | — | |
| | 架線支柱 | ダークグレイ | グレイ | ダークグレイ | ダークグレイ | ライトグレイ | |
| 沿線空間 | 一体化した中心的広場 | 有(ダルシ広場、リバブリック広場) | 有 | 有 | 有 | 有(コメディ広場) | |
| | 都心広場・公園 | 有 | 有 | 有 | 有 | 有(シャン・ド・マルス庭園) | |
| | 連続的な街灯 | — | — | — | 有 | — | |
| 景観や他の特徴 | | <ul style="list-style-type: none"> ・車体の天井と座席のパターンは同じ。 ・ドアの開閉によって、天井脇のライトの色が変わる。 ・座席窓側に丸いトレイ有り。 ・沿線にはいくつもの公園、広場がある。 ・都心広場を通る。 | <ul style="list-style-type: none"> ・沿線に7つの環境アートワークが展示。 ・車体ドア内側天井に丸い照明有り。 ・公園的長いトランジットモール有。緑地・公園も沿線に多数有り。 ・細い道ではシェルター無し。 ・中心部に港に向かって坂道の一直線の軸を表現。 ・都心広場を通る。 ・絵はがき多数有り。 | <ul style="list-style-type: none"> ・車体の天井と、車体外観に同じパターンラインが応用。 ・地下鉄との乗り換え場所は広い広場。 | <ul style="list-style-type: none"> ・車体正面両脇に赤いライトの細いライン有り。 ・公園、遊歩道的空間幾つも有り。 ・公園的長いトランジットモール有。 ・黒白のストライプの高いポールが夜には目立つ照明灯になる。 ・中心部に一直線の軸を表現。 ・都心広場を通る。 ・車体のストライプに合わせて、停留所にもストライプが配置されている。 | <ul style="list-style-type: none"> ・路線毎に停留所とLRT内装デザインに共通点有。 ・沿線にLRT車体デザインと同じ花模様の建物有。 ・ツバメ柄、花柄、ペズリー柄、海洋生物柄が各々の路線を走行。 ・工事中の路線を走る車体は新しいデザイン。 ・路線に沿って幅広い緑地、湯歩道有り。 ・都心広場を通る。 ・終点停留所には、大屋根のシェルター。 | |

注1) 地球の歩き方 フランス '13-'14, ダイアモンド社, ダイアモンド・ビッグ社 (但しプレストを除く)

注2) urbanrailnet. FRANCE, <http://www.urbanrailnet.eu/fr/france.htm>から抜粋。(但しプレストの人口も含む)



ディジョン、広場端を通る



ディジョン、幅広い芝生軌道と緑道



ディジョン、天井脇の色の変わる光の帯



プレスト、沿線の集合住宅



プレスト、沿線の大型オブジェ



プレスト、シェルター無しの停留所



トゥールーズ、車体に移管



トゥールーズ、車体内装



トゥールーズ、大型開発進行中の沿線



トゥール、光るデザインの車体正面



トゥール、車体内装



トゥール、車体からつながるストライプ



トゥール、芝生軌道と緑道



トゥール、ロータリーと柱のオブジェ



モンペリエ、バス停とのリンク



モンペリエ、海生物柄とツバメ柄



モンペリエ、停留所のパネルの柄



モンペリエ、海生物柄車体の内装

写真-1 現地調査に基づく各都市の特徴等

(2) 都市別デザインの特徴

a) ディジョン

ブルゴーニュ地域圏の首府、コート=ドール県の県庁所在地であるディジョンは、最盛期には現在のベルギー、オランダを領地としたブルゴーニュ公国の首都として栄えた都市であり、壮麗なブルゴーニュ大公宮殿などがある。また、ブルゴーニュワインや、マスタードでも有名であり、美食の街としても知られている。現在、人口は約15.3万人、都市圏人口は約34万人である。

LRTは2012年9月にT 1が、同年12月にT 2が開通し、総延長18km、34の停留所がある。フランス国鉄駅から旧市街地への入り口となるダルシ広場を通り、旧市街地には入らずに、北、南、東方向へと延びる2系統を持つ。沿線には、大規模集合住宅やオーディトリウム等が建ち並び、郊外では広い畑（ひまわり畑）も見られる。

LRT車体の外観は窓の周囲は黒、車体下部にはチェリーピンクの帯、車体上部には、シルバーの帯が入っている。内装にはライトグレイ、ダークパープルが基調に使われ、外観と同じチェリーピンクと薄い黄緑の座席が配置されている。窓際には丸いトレイが置かれ、天井は一部鏡面仕上げになっていて、周囲の映り込みが見られる。天井脇にある光のラインは、ドアの開閉によってその色がチェリーピンクと白とに変化する。

停留所シェルターはダークグレイのフレームに透明なバック/サイドパネル、照明パネルの入った不透明なルーフとで構成され、券売機ユニットには車体と同じチェリーピンクがアクセントカラーとして用いられている。

路線はダルシ広場やリパブリック広場を通り、郊外に出ると幅広く芝生が敷かれた軌道が見られる。

b) ブレスト

フランス西部のブルターニュ半島西端にある港湾都市であり、フランス最大の軍港でもあるブレストは、人口約14.2万人であり、2012年に1系統のLRTが開通した。

ブレストのLRT車体自体は前述のディジョンと同様であるが、配色やディテールは異なっている。車体外観では下部の帯には黄緑が用いられ、内装はモノトーンを基調に黄緑、青、チェリーピンクの座が配されている。

停留所シェルターはライトグレイのフレームにパターン入り透明パネルが入り、フレームと一体化されたベンチがついている。狭い街路ではシェルターは無く、券売機ユニットや停留所標識と共に、目を引くようなオブジェのベンチが置かれている。

総長14.3kmの軌道沿いには、7つのオブジェ（環境アート）が点在し、緑地や広場、遊歩道が多く設けられている。都心部はトランジットモール化され、幅広い歩行者空間だけではなく、いつもの水盤やプランターボックス、ベンチ等が置かれている。水盤は、その横を通るLRT車体や風景を映し出し、モールは夜にはライトアッ

プされ、港につながる橋に向けて一直線の軸をつくり、独特の風景を生み出している。また、沿線には全面的に立て替えられたものも含め、集合住宅が多く建ち並ぶ。

観光絵はがきにも、しばしばLRTが登場している。

c) トゥールーズ

フランス南西部に位置する人口約44.5万人のトゥールーズは、すみれの町、パステルの町、バラの町として有名であり、エアバスの本社がある。

LRT車体外観は全体的に白く、青、すみれ色、黄の細い曲線のラインが流れるように入っている。内装はグレイの床以外は白く、握り棒にすみれ色、座面にスマイレ花模様が薄く入った青いファブリックが使われ、天井には外観と同じ色調・曲線のラインが描かれている。

停留所シェルターはダークグレイのフレームにランダムなストライプパターンが入った透明パネルで構成されている。停留所や交差点、急カーブのある所以外は全て芝生軌道となっている。

トゥールーズには街中心部から東西・南北へと地下鉄が伸びており、LRTはそれを補完するためのものである。2010年にメトロAから郊外に向けて開通した後、延伸されて2013年12月にメトロBにもリンクされて、地下鉄の2系統双方に繋がっている。さらに将来的には、LRT路線の途中から、その西側に位置する空港にも延伸させる計画も作られている。

d) トゥール

人口約14.5万人、フランス中部のアンドレ=エ=ロワール圏の県庁所在地であるトゥールは、パリからTGVで約1時間15分である。古くより商業・政治の中心地として繁栄した町で、一時フランスの首都が置かれていた。

LRTは調査直前の2013年8月31日に開通してばかりであり、街全体に開通祝賀ムードが漂っていた。LRT車体外観は今までの車体形状・配色・パターンによるデザインとは大きく異なり、正面両脇に光の帯が入り、昼夜を問わず光らせている。外観の配色はシルバーを基調にドア部分には黒白の縦ストライプが入っている。内装はグレイと白を基調に、黄緑、赤がアクセント的に用いられ、座のバックパネル等に木材が一部使われている。

停留所シェルターはダークグレイのフレームの波形パターン入りの透明パネルで構成されている。停留所中央には高いオブジェ的照明ポールが建ち、また、停留所舗装面にはドア位置に合わせてストライプが描かれている。LRTが停車した時には、車体ドアのストライプ模様が停留所の舗装面につけられたストライプに繋がりに、さらにその内の1カ所は、この照明ポールにつけられたストライプにも繋がるようになっている。券売機ユニットには、内装と同じ赤がアクセントに使われている。

都心部はベンチや植栽、カフェのあるトランジットモール（平均幅員約25m）となり、ここを中心に鉄道駅に

隣接しているGare Toursからロワール川に架かるウィルソン橋を越えてMi-coteまで、おおよそ6 kmに渡って架線レスになっている。沿線には5カ所のパーク・アンド・ライド（P&R）が設けられ、市庁舎や博物館、学校、集合住宅、公園・緑地等も多く作られている。

e) モンペリエ

モンペリエは、人口約26万人のフランス南部の都市であり、ラングドッグ／ルシヨン地域圏の首府、エロー県の県庁所在地である。中世からの大学都市、地中海気候のバカンスの町として有名である。2000年に初めてLRTが開通して以来、順次路線を増やし続けている。

各路線にそれぞれ異なる外観デザインを持つ車体を走らせている。車体自体をキャンバスに見立ててツバメ、花、海洋生物、ペイズリー模様を描いたような独特のデザインであり、内装には、車体外観の配色が応用されている。第5路線にはアーティストMiss Ticによるモノクロのイラストが描かれた車体が走る予定である。

停留所シェルターの基本的構成は全路線ほぼ同じであるが、透明パネルにその路線を走る車体デザインと同様のモチーフが描かれ、路線が判別し易くなっている。

路線沿線には大型集合住宅や大型商業施設が立ち並んでいるエリアがある一方、これから開発が進められるであろう空地のエリアも見られる。都心部ではトランジットモールがあり、その一端にあたるコメディ広場ではライトアップが行われる。郊外では、軌道に沿って幅広い植栽のある歩行者道が設けられ、P&Rも充実している。

(3) 全体的特徴

全体的な特徴としてまとめると、次のようである。

- ・LRT車体外観のデザインは、モンペリエのように、車体全体をキャンバスとして描かれた絵画のようなタイプと、ディジョン等多く都市に見られるようなシンプルに単色、あるいは複数を配置するタイプに分類できる。
- ・車体デザインの新しい傾向として、トゥールやディジョンのような光（照明）の使い方をあげることができる。
- ・車体の外観・内装、及び停留所のアクセントカラーには、共通の配色を用いられている。
- ・停留所シェルターは、グレイ系のフレームと透明パネルによる構成で透明度が高く、拠点的停留所を除くと、スケールのにも一般的なヒューマンスケールである。
- ・停留所での高さのある照明ポールは、夜景も含めて新しいシンボルとしての役目を果たしている。
- ・車体デザインと連続した停留所舗装面や照明ポールのデザイン・配置は、車体と停留所とが一体化された、新しいデザイン手法としてあげることができる。
- ・芝生軌道や軌道周囲の緑道は、街に緑の帯を作り出している。架線レスが見られたのはトゥールだけであるが、

上部が解放された、美しい都市景観を創出している。

- ・沿道には大規模集合住宅や公共施設、商業施設がみられると同時に、開発途中や開発計画中の空地も見られる。
- ・軌道は都心部の主要広場の中央や端、トランジットモールの中を走り、周囲のオープンカフェやベンチの人からはLRTの姿が目に入り、視覚的にもLRTの走る街の風景を意識させるような仕組みが作り出されている。

3 LRTプロジェクトと公共空間

(1) 沿線公共空間の様子

表-2に沿線公共空間の様子を示す。LRTの路線沿線には広場や公園、幅の広い遊歩道等の公共歩行者空間が隣接し、それらは大きな噴水や水盤、オープンカフェやベンチ、植栽や街路樹等を伴っている。軌道と広場等歩行者空間との境界は舗装面の素材やそのパターンの違いといった平面的な処理で作られていることが多く、視界の広がりや遮るものがないため広場の一体感は損なわれない。芝生軌道に加えて沿道の植栽や並木は都市の緑の量を増やし、都市に視覚的・感覚的な潤いをもたらしている。また、沿線に点在・配置されている大きなオブジェは沿線公共空間をギャラリー化しているとも言える。

(2) 他交通施設との連続性

公共交通としてのLRTの機能面を考えると、鉄道や地下鉄、バス等他交通機関と繋がっていることが都心公共交通の利便性を高めるためにも重要である。今回の調査でも、ほとんどの場合、LRT停留所と鉄道や地下鉄、バス等の他交通機関とは隣接し、それらは一つの広場や停留所等を共有するかたちで作られていることが見いだされた。また、自動車との乗り換え拠点となるP&Rも適宜設けられている。

(3) 広場・公園との連続性

LRT軌道が都心広場の中を通るだけでなく、停留所空間がそのまま公園や広場につながっている場合も様々に見られ、そこでも、軌道と広場等の境界が平面的で緩やかであるため、都市空間の広がりが維持されている。また、軌道と軌道の間には植栽・ベンチの置かれた遊歩道が設けられている場合もあり、停留所を降りるとそのまま公園・広場・遊歩道、市場というような連続的な空間構成は歩行者に楽しい空間を演出・提供してると言える。

4 都市景観

都市景観に大きく影響を及ぼすLRTプロジェクトに関わる要因としては、グリーンベルト（緑の帯）、街並みの

表-2 沿線公共空間の様子と景観的特徴

| 都市名 | ディジョン | プレスト | トゥールーズ | トゥール | モンペリエ | |
|--------|--------------------|--|--|-------------------------------------|--|--|
| 沿線公共空間 | オープンカフェ | 有 | 有 | 有 | 有 | |
| | 緑地帯 | 有 | 有 | 有 | 有 | |
| | 広場・公園 | 有、噴水有 | 有、噴水・水盤有 | 有 | 有、噴水有 | |
| | 広い歩道 | 有 | 有 | 有 | 有 | |
| | 隣接他交通機関 | 有 | 有 | 有 | 有 | |
| | 大きなオブジェ | — | 有 | — | 有 | |
| 景観 | 芝生軌道・緑の帯 | 有 | 有 | 有 | 有 | |
| | 歩道と軌道の区別 | 素材・パターン | 素材・パターン | 素材・パターン、植栽 | 素材・パターン | 素材・パターン、並木 |
| | 架線レスエリア | — | — | — | 有 | — |
| | 街並みベースカラー | アイボリー、パステル | アイボリー、パステル | アイボリー、パステル、 | アイボリー、パステル、 | アイボリー、パステル、アースカラー |
| | LRTプロジェクト 配色共通項 | 有 | 有 | 有 | 有 | 有 |
| | 一般的な事柄 | 都心広場には大きな噴水、彫刻が有る。 | トランジットモールを中心として、街のライトアップがあり、LRTも加わって美しい夜景を演出している。 | 大きな窓を通して向こうの景色が見える。 | トランジットモールを中心として、街のライトアップがあり、LRTも加わって美しい夜景を演出している。 | 都心広場を中心として、街のライトアップがあり、LRTも加わって美しい夜景を演出している。 |
| | | 都心広場を中心として、街のライトアップがあり、LRTも加わって美しい夜景を演出している。 | 幅広いトランジットモールは都心部を港湾に向けて一直線の軸を演出し、その中央を走るLRTは直線軸を強調。 | 夜には、LRT車体の内部照明が大きな窓から外にもれ、内の様子が見える。 | 幅広いトランジットモールは都心から、ウィルソン橋に向けて一直線の軸を演出し、その中央を走るLRTは直線軸を強調。 | 都心広場には古典的噴水、彫刻がある。 |
| | | 夜には、LRT車体の内部照明が大きな窓から外にもれ、内の様子が見える。 | トランジットモールは坂道になっており、軸の都心部の丘の方からは、港湾部が見え、またより見えるようにオブジェ風階段を設置。 | 地下鉄との接続部には大きな広場がある。 | 沿線に7つの大きなオブジェ(環境アート)を設置。 | 夜には、LRT車体の内部照明が大きな窓から外にもれ、内の様子が見える。 |
| | | フランス国鉄駅前からダルシ広場に向けて一直線のトランジットモールを設置。 | 夜には、LRT車体の内部照明が大きな窓から外にもれ、内の様子が見える。 | | 夜には、LRT車体の内部照明が大きな窓から外にもれ、内の様子が見える。 | フランス国鉄駅前からコメディ広場に向けて一直線のトランジットモールを設置。 |



写真-2 沿線公共空間の様子と街の景観

色との調和，視界の広がり，と繋がりがあげられる。(表-2, 写真-2参照)

調査対象都市では、芝生軌道によるグリーンベルトのみならず、軌道の間やその横に様々なデザインの緑地や緑化された歩行者空間が作られ、緑による視覚的な潤いや安らぎと共に、緑が繋がっていることによる街並みの統一感をも生み出している。

街並みの色彩に関しては、建物ファサードの色合いはアイボリー、パステルカラー、アースカラーがほとんどである。これらを背景として、共通する配色を持つ停留所が一定間隔に配置されていくことは、都市景観にある種のリズムを作り出していると言える。また、モンペリエのようなカラフルな大胆な車体デザインであっても、車体は1地点に留まらず移動するため、街全体がギャラリ

一であり車体自体がアートである、独特な楽しさを演出していると言える。モンペリエでは、目立つ車体に比較して停留所デザインはおとなしい。単に図柄や色彩だけではなく、「その場の固定されるもの」、「移動するもの」に分けて考えることが必要であると言える。

視界の広がりでは、都市景観に影響を及ぼすのはまず架線である。トゥールでの約6kmにも及ぶ架線レスのエリアは、空に広がるスカイラインを生み出すと共に、大胆な都市軸の演出に大きく貢献している。停留所シェルターの透明パネルも視界を遮ぎらず、シェルターを通して街並みが見えてくるという点で、都市の見え方に広がりをもたらしている。また、LRT軌道に広場や公園・緑地帯、オープンカフェが隣接していることから、車窓からは公園・広場等の開けた空間の様子が視界に入り、広がりのある都市空間を感じることができる。そして、公園・広場側からはLRTが通っていない時には軌道を越えて広場空間全てを視界におさめることができ、都市空間の広がりを感じさせることに大きく役立っている。

5. おわりに

2012、2013年に開通したLRTの車輛や軌道、停留所のデザインを、周囲の公共空間を含めて魅力的な公共空間の創出という視点から分析することによって、都市空間構成要素としてのLRTプロジェクトの、デザインの特徴、都市風景に関わる特徴、デザインの新しい傾向を探る事ができた。まとめると以下のようなものである。

- ・LRTの車体デザインには、キャンバスに描かれた絵のタイプとシンプルな色彩配置のタイプとに分類できる。
- ・都市毎に、車体・停留所に共通する基本配色やパターンを持ち、効果的な独自のデザインを演出している。
- ・停留所に配置されている高い照明ポールは遠くから目立つだけでなく、都市の夜景を創出している。
- ・新しい車体デザインの傾向として、デザインの一環としての光の使い方や見せ方、ドアの開閉や人の行為によって照明の色が変わる仕組み等がある。
- ・プロジェクト自体の新しいとらえ方から、LRT車体と停留所が一体化したデザインが生まれ、また、沿線や街全体をギャラリーと捉えたような取り組みも見られる。
- ・軌道と沿線の広場・公園は平面的な緩やかな境界で分けられ、広場空間としての一体感は保たれたままである。
- ・芝生軌道や沿線の緑道や植栽空間は、都市に緑の空間を増加させると共に街並みの統一感も生み出している。

・軌道間に設けられた広場的遊歩道、緑化された歩行者道は、新しいタイプの歩行者空間デザインと言える。

また、沿線には広場や公園が複数存在し、噴水やベンチ、オープンカフェ等も設けられ、人々の視界に車体が映り、車窓からはこれらの街の風景が目に入る。LRTプロジェクトでは、その持つ定時性、他交通機関とのネットワーク等便利な公共交通手段としてだけではなく、グリーンベルトの構築やゆとりある歩行者空間の創出、そして、これらによって生み出される楽しい都市風景がさらに重要なことと見えよう。

謝辞：本研究は科研基盤研究C（課題番号24560772）の助成を受けたものである。

参考文献

- 1) 松中亮治：文献調査に基づくLRT導入の影響とその評価に関する研究—ストラスブール・ミュールーズを対象として—、都市計画論文集Vol. 43No. 3, pp811-816, 日本都市計画学会, 2008
- 2) LRT導入が中心市街地活性化に及ぼす影響分析：名古屋市への統合型交通需要予測モデルの適用にて 金森亮他 都市計画45(3), 847-852, 日本都市計画学会 2010
- 3) 伊藤雅ほか：LRTプロジェクトの成立要件に関する事例考察、日本都市計画学会論文集Vol. 48No. 3, pp189-194, 日本都市計画学会 2013
- 4) 波床正敏ほか：トランジットモールにおける歩行者のLRT軌道横断に関する分析、都市計画論文集Vol. 48No. 3, pp411-416, 日本都市計画学会 2013
- 5) ペリー史子：「スペイン事例調査に基づくLRTと公共空間デザインの分析」第45回土木計画学研究梗概集, 2012
- 6) ペリー史子：「ヨーロッパ事例調査に基づくLRTと公共空間デザインの分析 その2」第43回土木計画学研究梗概集, 2013
- 7) 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。そして、LRT停留所空間やその周囲に広がる歩行者空間などはアーバン・インテリアの一部として捉えられる。

(2014. 4. 25 受付)

A Study of LRT Projects and Urban Interiors at French Local Cities

Fumiko Perry