

(2) 路面電車軌道の整備方針

路面電車軌道の整備方針に関する記述内容	出 典
■広場と一体感のあるLRT軌道部とする ・LRT軌道部と広場を分断する柵などの施設は極力設けず、出来るだけオープンで広場と一体感のある軌道敷とする。 ・植栽やストリートファニチャなどにより軌道への進入横断抑制し、歩行者の安全を確保する。	第6回富山駅周辺デザイン検討委員会 資料2（平成20年7月4日）
■LRT軌道部の考え方(1) ・軌道に対し、フェンスなどの抑止物は出来るだけ設けず、一体的な広場空間とすることを目指す。 ○広範囲横断型(幅15～20m程度) 広場中央部に広い横断部をつくり、広場に一体感を持たせる。 市中を5mピッチ程度に建て、文字表示、音、照明などで安全性を図る。 夏場には横断部に噴水を出すなどの演出も考えられる。 ※横断方法そのもので富山駅前広場に独自性と話題性を持たせる。 ○横断部以外の抑止方法 横断部以外は芝生を基本とし、フットライトを設け、夜間の安全性を確保すると共に、演出照明としても機能する。横断部は広場と同様の舗装材で仕上げる。 ○一般的な踏切横断部(5m程度) 横断者に対し、光(信号)と音による横断規制を行う。 道路の横断歩道に近い考え方。装置はシンプルな形状とする。 ○境界明示のバリエーション フラワーポットにより境界を明示。 ○境界明示のバリエーション フットライトを高さのあるものとしてデザインし、境界をよりはっきり明示。 ■LRT軌道部の考え方(2) ○代替案(柵を設置した場合) 一般的な踏切横断部(5m程度) + 横断防止柵のイメージ ○一般的な踏切横断部のデザイン 横断者に対し、光(信号)と音による横断規制を行う。道路の横断歩道に近い考え方。装置はシンプルな形状でよい。 ※詳細は添付資料参照	第6回富山駅周辺デザイン検討委員会 資料3（平成20年7月4日）
■駅南北を結ぶ我が国初のトランジットモールの計画検討 トランジットモール区間(幅約37.5～60m、延長約250m)	第1回富山駅周辺整備事業推進協議会 資料－4（平成18年10月25日）

■広場内での軌道と歩行者の安全性の確保 (基本方針) ○広場内では、路面電車の軌道内への不用意な立ち入りを回避するため、簡易なポールやボラードの設置により歩行者の安全性確保を図るものとする。 ○但し、広場内のうち高架下付近については、基本的に歩行者の横断ができないような柵(視認性の良いもの)を設けるものとする。 ○東西自由通路部では安全性を確保するため、車両の走行速度を低速度に制限するとともに、時間式の歩行者専用信号を設けるものとする。 ○広場内の軌道横断通路では、スムーズな電車通行により、定時性確保を図るため、感应式の歩行者専用信号を設けるものとする。 ※詳細は添付資料参照	第4回富山駅周辺整備事業推進協議会 資料－3（平成20年3月14日）
■富山駅の駅前広場＝交通結節機能＋まちなか広場機能 ○LRT軌道を中心とした「まちなか広場」 ○LRT軌道周辺のしつらえ ①芝生軌道 ・LRTを引き立たせることに加え、環境面での効果も期待できる。(導入に際しては、芝の生育等について検証し、それを基に導入に向けた具体的検討が必要) ②花壇 ・LRT軌道と歩行者空間とを分けつつも、あまり離隔感を与えず、LRTと周辺とを一体的に魅せる。 ③LRT横断部 ・音と光で電車の接近を警告し、安全性を確保。 ・景観に配慮した施設デザイン (例) ボラードにLED発光部を設ける 横断部の足下に発光部を設ける ○花壇 ・LRTを引き立てる線路沿いの花や低木を植えるスペース ・LRT軌道内への立ち入りを防止する効果もある ・遠方やLRTからも眺めやすいよう幅 150cm、高さ 40cm程度の畝状に植栽 ※詳細は添付資料参照	第5回富山駅周辺整備事業推進協議会 資料－4（平成20年6月24日）

協議会等での関連意見

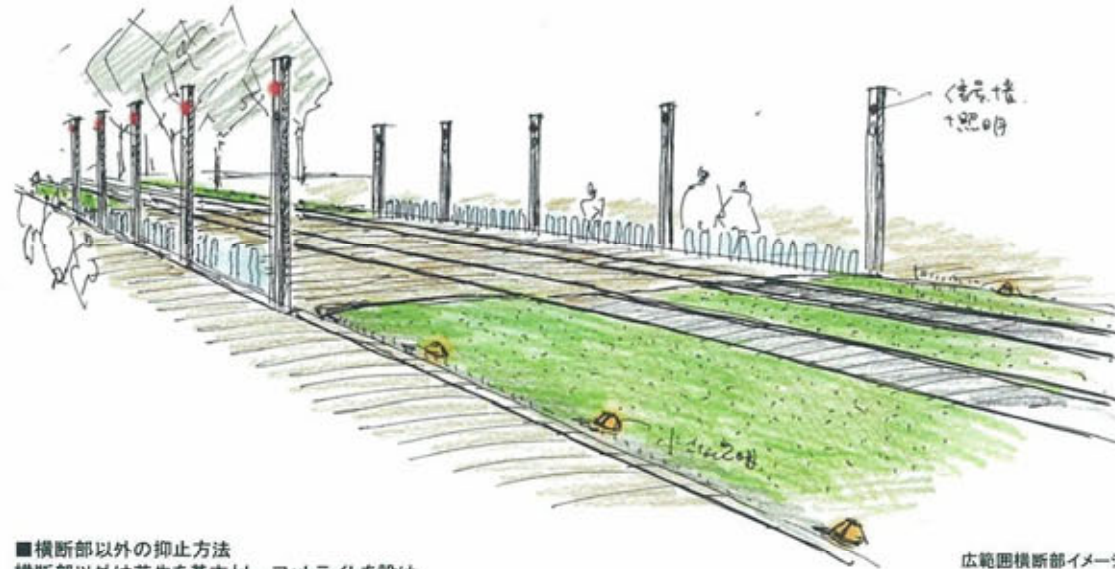
駅前広場トランジットモール		
長谷委員 (市民代表)	LRT 整備にはトランジットモール整備がつきものである。	第1回富山駅周辺整備協議会
杉岡委員 (JR 西日本)	資料4の18ページで、トランジットモールの処理の仕方が難しいと思われるが景観に配慮しながらの処理を考えなければならない。	第1回富山駅周辺整備事業推進協議会
開口委員 (タクシー協会)	トランジットモールについて、賑わいの創出を考えるのであれば、街の連続性が必要であり、駅前だけの短い距離だけでなく、中心市街地へ歩行者が自由に行き来できるような道路環境を検討して欲しい。	第2回富山駅周辺整備事業推進協議会
事務局	路面電車の南北接続は今から約9年後になる。今回の図に関しては市の想定で描いており、将来的にどのような系統になるのか不明確な状況で検討している。横断箇所についても南北あわせて5箇所を想定しているが、警察と十分に協議していない状況であり、動線だけをみて判断したものである。これらの横断箇所や横断方法については、今後、警察と協議しながら検討していきたい。指摘のとおりシンプルでわかりやすいものにしていきたい。	第4回富山駅周辺整備事業推進協議会
森委員 (金沢大教授)	広場内の軌道敷については、安全性も重要だが、ヨーロッパなどのように、できるだけ広場空間と一体的・連続的になるよう検討した方が良いと考える。	第4回富山駅周辺整備事業推進協議会
山口委員 (警察)	路面電車について、駅前広場内で自由に横断させるのは非常に危険と感じている。駅という特別な場所であり、急いでいる人は信号等を守らないことも想定され、安全対策について今後考えていきたい。	第4回富山駅周辺整備事業推進協議会
金山委員 (機構)	また6頁にある北口では、オーバードホールのイベント来場者が大量に行き来する際に、LRT 軌道をどのように横断するかといった広場周辺との関係も整理したほうが良いのでは。	第5回富山駅周辺整備事業推進協議会
川岸委員 (地鉄)	今の意見にあったが、隣接街区があいまいなまま LRT の横断箇所を決めるのはよいのかという思いがある。	第5回富山駅周辺整備事業推進協議会

■LRT軌道部の考え方(1)

・軌道に対し、フェンスなどの抑止物は出来るだけ設けず、一体的な広場空間とすることを旨とする。

■広範囲横断型(幅15~20m程度)

広場中央部に広い横断部をつくり、広場に一体感を持たせる。
支柱を5mピッチ程度に建て、文字表示、音、照明などで安全性を図る。
夏場には横断部に噴水を出すなどの演出も考えられる。
※横断方法そのもので富山駅前広場に独自性と話題性を持たせる。

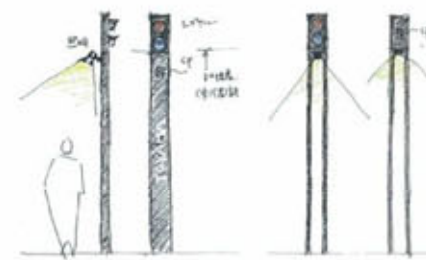


■横断部以外の抑止方法

横断部以外は芝生を基本とし、フットライトを設け、夜間の安全性を確保すると共に演出照明としても機能する。
横断部は広場と同様の舗装材料で仕上げる。

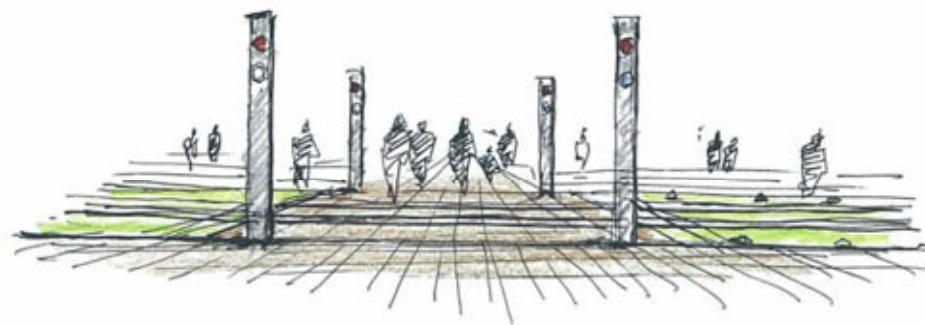


滑走路灯のイメージ

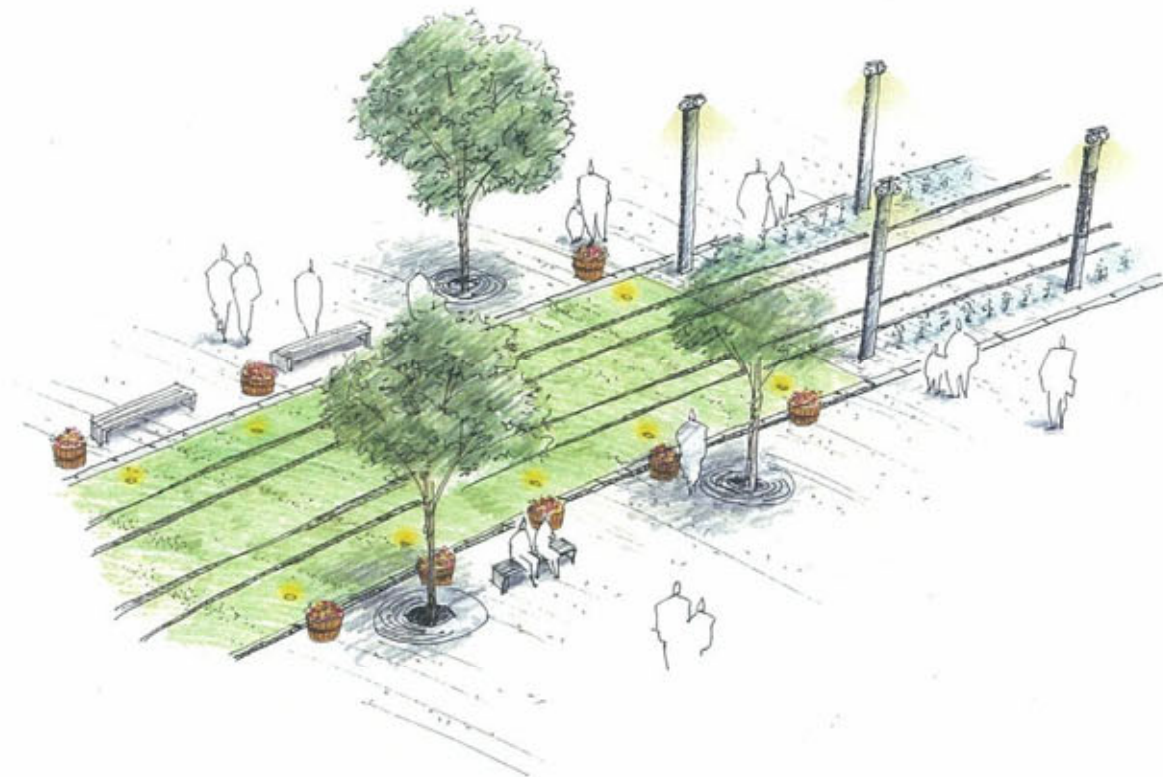


■一般的な踏切横断部(5m程度)

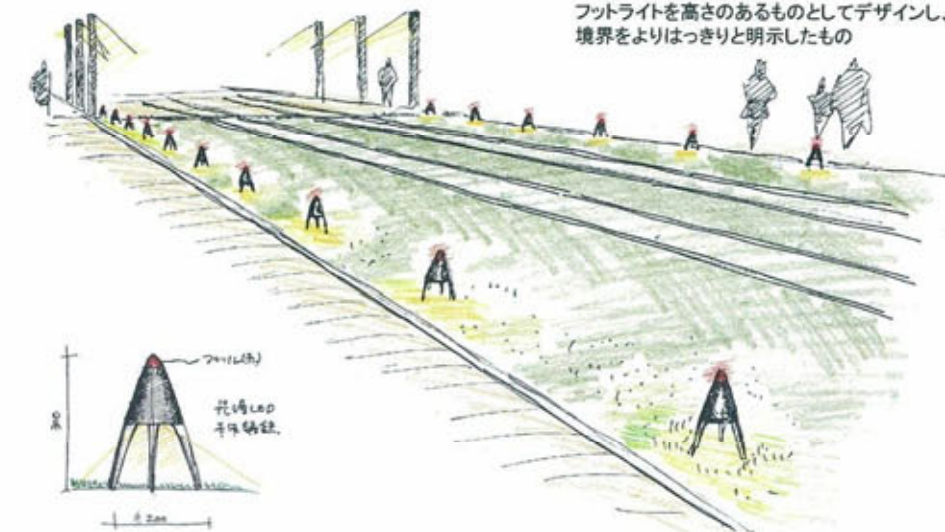
横断者に対し、光(信号)と音による横断規制を行う。
道路の横断歩道に近い考え方。装置はシンプルな形状とする。



■境界明示のバリエーション フラワーポットにより境界を明示したもの



■境界明示のバリエーション フットライトを高さのあるものとしてデザインし、境界をよりはっきりと明示したもの



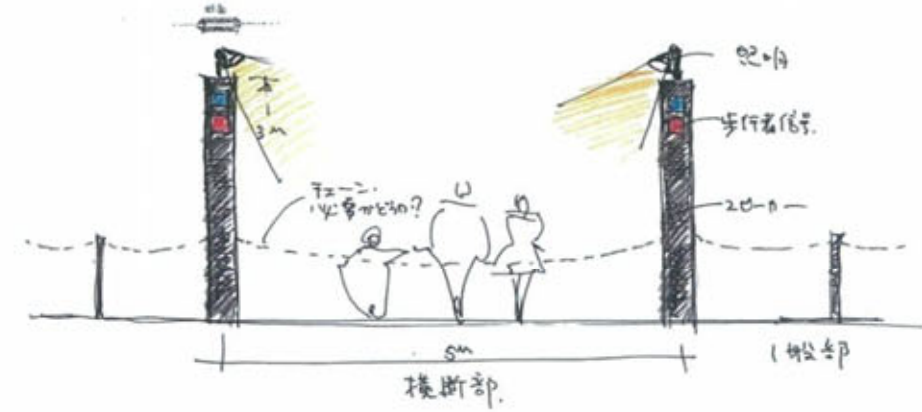
※本書は検討資料であり、図や写真はイメージの一例である。

■LRT軌道部の考え方(2)

■代替案(柵を設置した場合)
一般的な踏切横断部(5m程度) + 横断抑止柵のイメージ



■一般的な踏切横断部のデザイン
横断者に対し、光(信号)と音による横断規制を行う。道路の横断歩道に近い考え方。
装置はシンプルな形状でよい。



※本書は検討資料であり、図や写真はイメージの一例である。

■LRT軌道の事例



芝生軌道と歩道の隣接している事例(Paris)



(左、左下)
広場内にフラットな軌道が通されている事例
(Clermont-Ferrand)



(下)
軌道部を横断する人びと(Lyon)



3. 3 広場内での軌道と歩行者の安全性の確保

(基本方針)

- 広場内では、路面電車の軌道内への不用意な立ち入りを回避するため、簡易なポールやボラードの設置により歩行者の安全性確保を図るものとする。
- 但し、広場内のうち高架下付近については、基本的に歩行者の横断ができないような柵（視認性の良いもの）を設けるものとする。
- 東西自由通路部では安全性確保を図るため、車両の走行速度を低速度に制限するとともに、時間式の歩行者専用信号を設けるものとする。
- 広場内の軌道横断通路では、スムーズな電車通行により、定時性確保を図るため、感应式の歩行者専用信号を設けるものとする。

① 広場内（東西自由通路部を除く）

富山ライトレール（株）の富山駅北～牛島新町の一部区間（ブルーパール）では、軌道と歩道が近接している。当該区間では、歩道と軌道との境界にチェーン付きボラードが設けられ、歩行者の安全性確保が図られている。広場内では、この事例を参考に、簡易なポールやボラードの設置により、歩行者の安全性確保を図るとともに、横断通路部では感应式の歩行者専用信号を設けるものとする。



② 東西自由通路部

東西自由通路部は電停乗降客（地鉄930人/時、TLR410人/時〔ピーク時〕：5者会議資料）に加え、西側の一般乗降場・駐車場・駐輪場と駅改札口間を往来する歩行者の通行が見込まれる。これら多数の歩行者を安全に横断させ、かつ、路面電車の運行ダイヤの乱れを回避するための対応として、時間式の歩行者専用信号を設けるものとする。

【参考】電荒川線大塚駅 注意喚起の標識のみが設置



【参考】

(併用軌道における保安装置等の規定)

軌道建設規程第3条

「道路上其ノ他公衆ノ通行スル場所ニ敷設スル軌道ヲ併用軌道ト謂ヒ其ノ他ノ軌道ヲ新設軌道ト謂フ」

軌道建設規程第20条の2

「新設軌道ノ踏切道ニハ歩行人ノ注意ヲ惹クヘキ警標ヲ設ケ交通頻繁ナル箇所ニハ門扉其ノ他相当ノ保安装置ヲ為スヘシ」

軌道建設規程第21条の4

「新設軌道ニ於テハ人ノ線路ニ踏入ル虞アル場所及保安上必要ナル場所ニハ堤塘、柵垣又ハ溝渠ヲ設クルコトヲ要ス」

→併用軌道においては、踏切保安装置や線路内への進入防止柵等の設置義務はない。

(併用軌道における軌道敷の位置付け)

道路交通法第2条

この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

八 車両 自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバスをいう。

十三 路面電車 レールにより運転する車をいう。

道路交通法第8条

歩行者又は車両等は、道路標識等によりその通行を禁止されている道路又はその部分を通行してはならない。

2 車両は、警察署長が政令で定めるやむを得ない理由があると認めて許可をしたときは、前項の規定にかかわらず、道路標識等によりその通行を禁止されている道路又はその部分を通行することができる。

→福井市におけるトランジットモールの社会実験の際の取扱いによると、路面電車は車両ではないため歩道を通行することができない。このため、軌道敷は車道として残され、歩行者用道路からは除外されている。（道路交通法第8条、8条の2）

(歩行者の通行方法)

道路交通法第10条の2

歩行者は、歩道等と車道の区別のある道路においては、次の各号に掲げる場合を除き、歩道等を通行しなければならない。

一 車道を横断するとき。

二 道路工事等のため歩道等を通行することができないとき、その他やむを得ないとき。

道路交通法第38条

車両等は、横断歩道又は自転車横断帯（以下この条において「横断歩道等」という。）に接近する場合には、当該横断歩道等を通過する際に当該横断歩道等によりその進路の前方を横断しようとする歩行者又は自転車（以下この条において「歩行者等」という。）がないことが明らかな場合を除き、当該横断歩道等の直前（道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前。以下この項において同じ。）で停止することができるような速度で進行しなければならない。この場合において、横断歩道等によりその進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない。

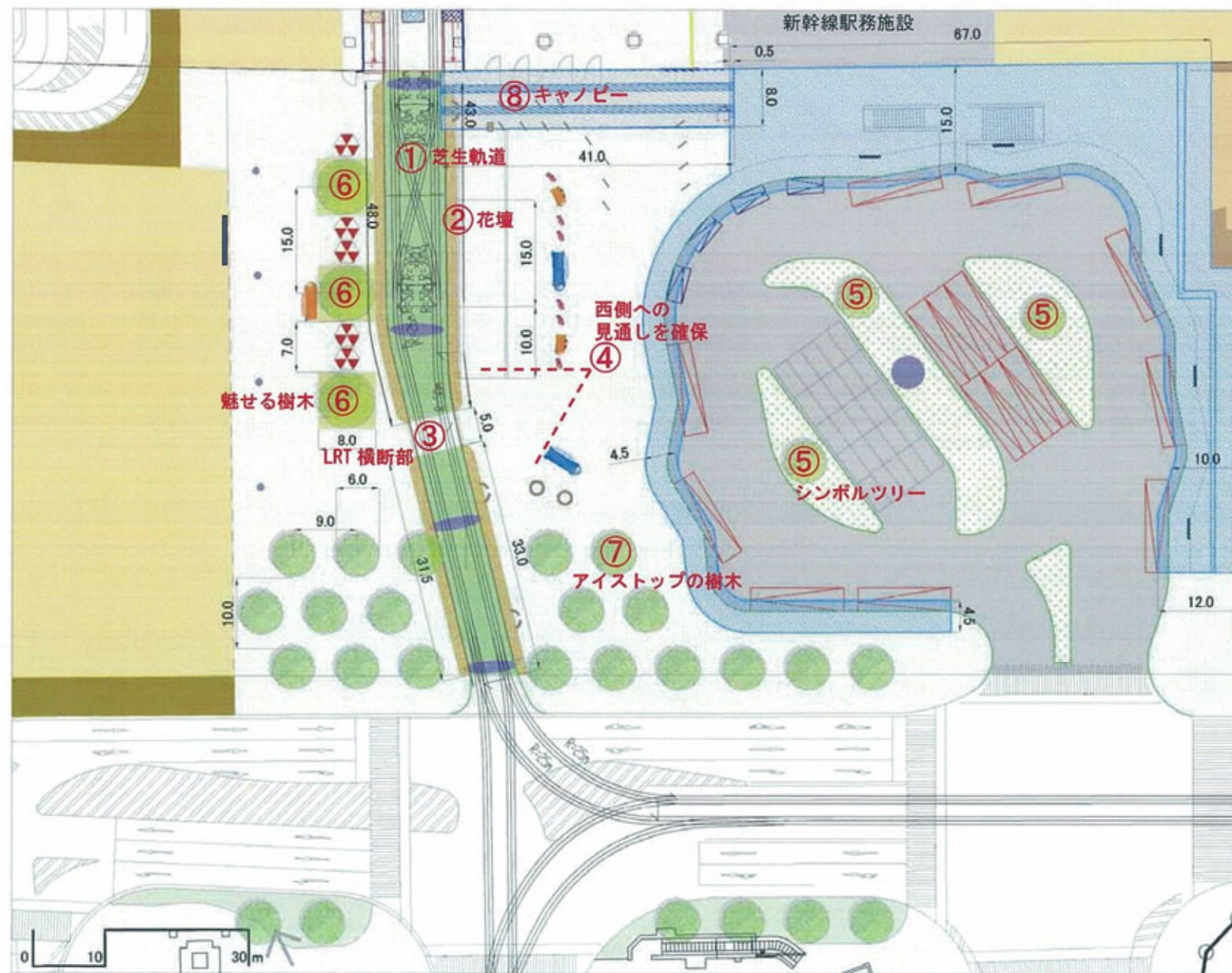
道路交通法第38条の2

車両等は、交差点又はその直前で横断歩道の設けられていない場所において歩行者が道路を横断しているときは、その歩行者の通行を妨げてはならない。

→歩道と車道の区別のある道路において、歩行者は基本的に歩道を通行する義務があることから、歩行者が軌道敷へ自由に侵入することはできない（道路交通法第10条、10条の2）。

2. 2. 4 駅前広場の景観

1) 魅せる(見せる)駅前広場(南口)



【LRT軌道周囲のしつらえ】

①芝生軌道

- ・ LRTを引き立たせることに加え、環境面での効果も期待できる(導入に際しては、芝の生育等について検証し、それを基に導入に向けた具体的検討が必要)

②花壇

- ・ LRT軌道と歩行者空間とを区別しつつも、あまり隔離感を与えず、LRTと周辺を一体的に魅せる

③LRT横断部

- ・ 音と光で電車の接近を警告し、安全性を確保
- ・ 景観に配慮した施設デザイン
(例) ボードにLED発光部を設ける
横断部の足下に発光部を設ける



芝生軌道と花壇(鹿見島中央駅)



LRT横断部のイメージ



LED付きボード
(スペイン:ビルバオ)

【④西側への見通しを確保】

- ・ 中高木等の視界を遮るものは配置しないオープンな空間

【魅せる樹木】

⑤シンボルツリー

- ・ 広場ロータリー内の植栽スペースにシンボルツリーを設置(シンボルツリーには、雪吊りが映えるよう、クロマツ等の樹木が望ましい)



雪吊り

⑥魅せる樹木

- ・ 修景のためのツールとして活用(イルミネーションや雪吊り等)

⑦アイストップの樹木

- ・ アイストップとしての効果に加え、修景のためのツールとして活用(イルミネーション等)



イルミネーション
(ハウステンボス)

【⑧キャノピー】

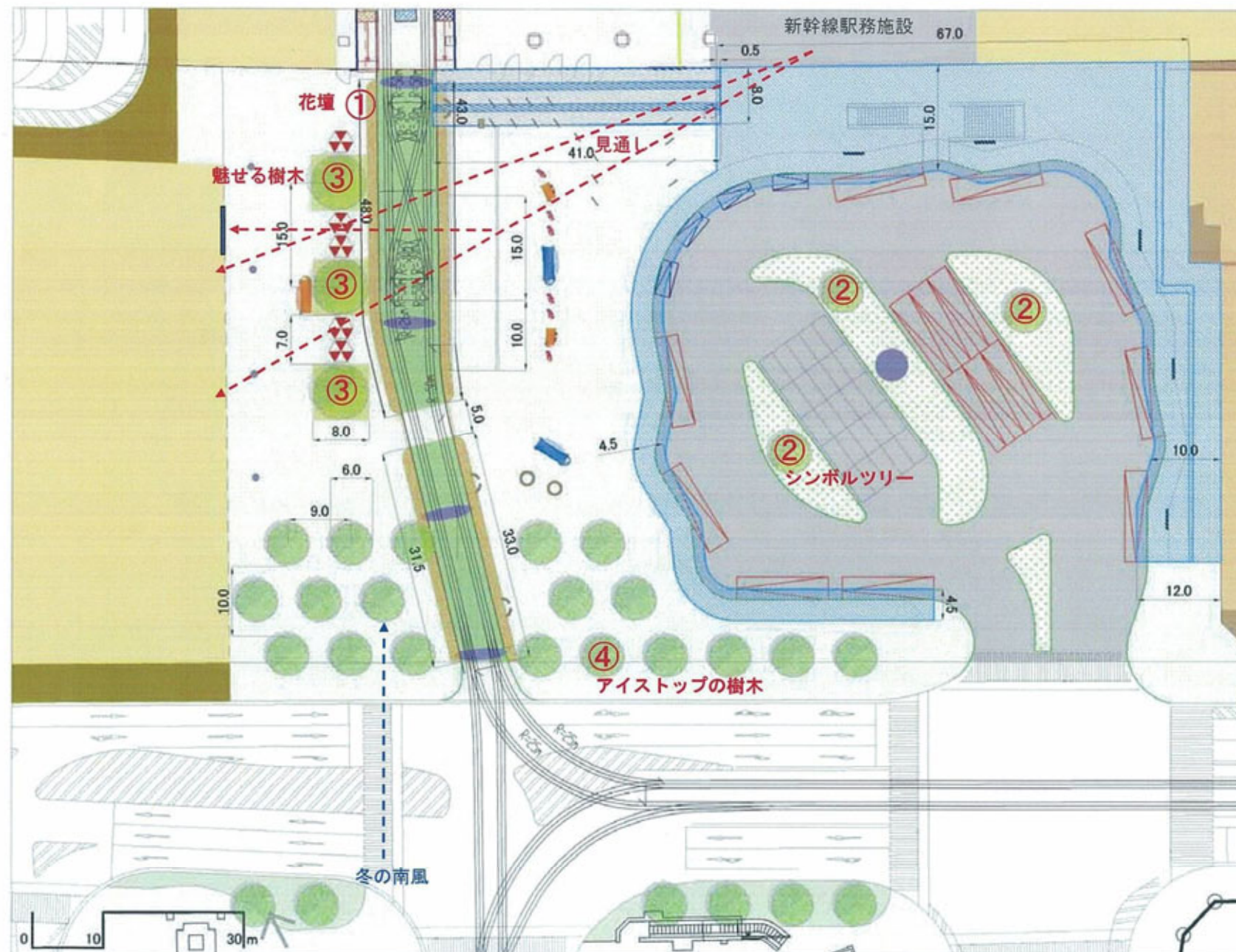
- ・ 駅舎の正面性を強調するよう、シェルターとは異なる素材・色で仕上げる



キャノピーのイメージ

2. 4 植栽について

南口広場



①花壇

- ・ LRTを引き立てる線路沿いの花や低木を植えるスペース
- ・ LRT軌道内への立ち入りを防止する効果もある
- ・ 遠方やLRTからも眺めやすいよう幅 150cm、高さ 40cm 程度の畝状に植栽



LRT 横断部のイメージ

②シンボルツリー

- ・ 新幹線ホームから見え、かつロータリー内の見通しを確保できる位置に配置
- ・ 雪吊りが映えるよう、クロマツ等の樹木が望ましい



雪吊り

③魅せる樹木

- ・ 駅舎やステージ付近から、西側の開発可能街区への見通しが確保できる配置
- ・ 高さ 7 m 程度の樹木を整備時より植栽 (雪吊りやイルミネーションが映えるよう、ケヤキ等の樹木が望ましい)
- ・ 雪吊りが可能なよう、根元は植栽ますとする



イルミネーション

④アイストップの樹木

- ・ 駅南側の「受け」としての効果を高め、また冬の南風を遮る (常緑樹を千鳥状に配置)
- ・ 樹木はシンボリックな円錐形の樹木 (イチイやスギ等) を植栽



イルミネーション (カヌチャペイ)

5. 3 他都市参考事例の調査

本節では、国内における路面電車の整備状況やトランジットモールの社会実験の実施状況及び海外におけるトランジットモールの整備状況について、国内、海外から参考事例をとりまとめた結果を示す。

<調査対象事例>

国内参考事例

- 社会実験：①福井市、②浜松市、③宇都宮市、④長野市、⑤岐阜市、⑥京都市、⑦那覇市、⑧八戸市

海外参考事例

- 整備事例：①フライブルグ（独）、②カールスルーエ（独）、③アムステルダム（蘭）、④チューリッヒ（瑞）、⑤ベルン（瑞）、⑥グルノーブル（仏）、⑦ストラスブール（仏）、⑧ポートランド（米）、⑨デンバー（米）、⑩ダラス（米）

＜福井市：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験＞

施策名：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験

取り組みの背景

背景1：福井市の中心市街地は、JR福井駅を中心に栄えてきたが、自動車社会の到来に伴い自動車交通量の増大が進み、中心市街地への流入部における渋滞や駐車場不足によるアクセス性の低下が進んでいる。

背景2：市道中央1－330号線(通称：駅前電車通り)には、福井鉄道の郊外型電車が乗入れているが、大型の鉄道車両で運用されているため、ステップが高く乗降しにくいことや騒音・振動も大きく、市内電車としての特性が生かされていない。

目的・ねらい

●目的・ねらい：①歩行者ネットワークの検証(トランジットモール空間の創出によって、滞留空間としての可能性や新たな道路空間の可能性について検証する。)

②公共交通機関アクセス体系の整備(福井鉄道沿線に駐車場を確保し、パーク＆ライドを実施する。路面軌道を利用し、小型車両によるシャトル運行を行なうことで、新たな短距離交通手段としての可能性を検証する。)

③市民参加による賑わいのまちづくりの推進

●対象交通：中央1丁目地区に流出入する自家用車の出入制限と自動車利用者の公共交通機関への

取り組みの経緯

平成11年度に中心市街地活性化基本計画を策定し、平成12年度から「賑わいの道づくり事業」を実施する。(国の補助を受けながら、中央1丁目地区における市道のコミュニティ道路化、バリアフリー化、電線類の地中化、舗装のグレードアップに着手する(～平成16年度))。

平成12年11月に、学識経験者、地元商店街代表、民間団体代表、一般市民代表、交通事業者、国・県・市の関係機関等27名で構成する、ふくいトランジットモール社会実験協議会を設置し、実施計画を策定した。

平成13年に中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験を行い、協議会で実験結果の検証による方針案の策定を行なった。

主体・広報・費用

●実施主体：ふくいトランジットモール社会実験協議会

●検討組織：学識経験者、民間団体(NPO、地元商店街)の代表、一般公募代表、交通事業者(福井鉄道、県バス協会、県タクシー協会)、国土交通省、福井県、福井市

●広報：平成13年9月から実験期間にかけてテレビ・ラジオ、新聞、市政広報、地方雑誌においてPRを行ない、公共交通機関、公共施設において随時でチラシ等を配布した。実験期間中には駐車場に誘導のため、実験PR用の看板を設置し、記念フォーラムを開催した。

●費用負担：事業主体は福井市で、一部国の委託(平成13年度国土交通省社会実験地域の指定)を受け、実験を実施した。

実施概要

●対象地域：福井市中央1丁目地区及び福井鉄道沿線

●実施日時：平成13年10月12日(金)～11月4日(日)

●施策内容：

・路面電車を利用して市道中央1－330号線(通称：電車通り)を次の2つのパターンにより実施する。(①トランジットモール：歩行者専用道路に、路面電車、バス等の公共交通機関のみの通行を認めた道路空間。②セミモール：一般の自動車通過も認めた上で、歩道幅員を拡幅し、バリアフリー化を行なった道路空間。)

・福井鉄道4駅を対象に、パーク＆ライドを実施する。

・路面電車専用車両を30分間隔で運行する(運賃：1乗車100円)

効果測定内容

●効果測定内容：歩行者交通量、来街者アンケート調査(滞在時間、トランジットモールの評価、駅前電車通りの整備意向、道路空間に関する感想)、商店街アンケート調査(駅前電車通りの整備意向、売上の増減)、パーク＆ライド利用者アンケート調査(実験による感想、実現時の利用意向)

●効果把握結果：

来街者の増加(実験期間中約10%増加)、

来街者のトランジットモールへの評価(非常に良い…27%、良い…50%)、

商店街による駅前電車通りの整備意向(全ての交通手段が通行できる空間…39.0%、トランジットモール…6%、セミモール…6.7%)

＜福井市：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験＞

取組上の課題

課題1: 道路交通法等の法制度

課題2: 福井鉄道の車両の低床化

課題3: 地元商店街を中心とした合意形成

その他特記事項

歩行者が歩きやすい空間を実現したことで、来街者の増加や賑わいの創出などに効果がみられ、来街者の多くがトランジットモールに好印象を持っているのに対し、商店街では、全ての交通手段が通行できる道路整備を望んでいる。

当面は、地元商店街等、関係機関との協議を進めながら自動車のアクセスを確保した歩行者の回遊空間として整備する。トランジットモールについては周辺の大規模工事が完成する平成19年を目途に実現化の検討を進める予定。

以上

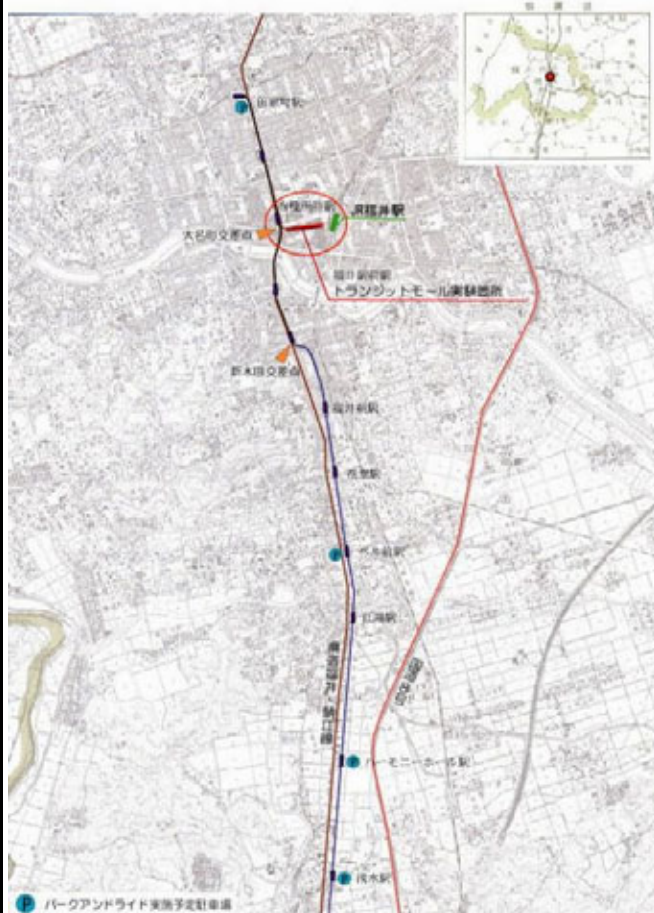
都道府縣市名：福井県福井市

担当部局名：都市政策部都市整備推進室

＜福井市：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験＞

施策名：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験

実験箇所



出典：福井市HP
<https://www.city.fukui.lg.jp/d360/compact/tran/gaiyo.html>

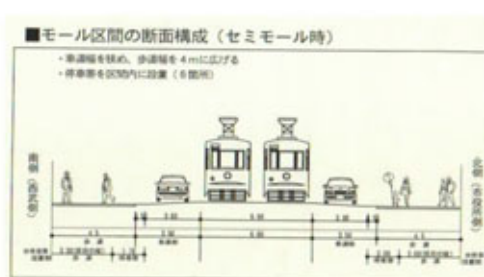
出典：福井市HP <https://www.city.fukui.lg.jp/d360/compact/tran/kasyo.html>

福井駅前電車通り（トランジットモール実験箇所）



出典：福井市HP <https://www.city.fukui.lg.jp/d360/compact/tran/tramtop.html>

モール区間の断面構成



出典：福井市HP <https://www.city.fukui.lg.jp/d360/compact/tran/tran.html>

<福井市:中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験>

実験の様子



出典: 福井市HP <https://www.city.fukui.lg.jp/d360/compact/tran/index.html>

＜福井市：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験＞

施策名：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験

アンケート結果

③アンケート調査回収結果

アンケート種類	種別	配布数	回収数	回収率	集計票数
1) 来街者アンケート調査	トランジットモール用	3,200	676	21.1%	676
	セミモール用	1,600	243	15.2%	243
2) 来街者ヒアリング調査	トランジットモール用		631		631
	セミモール用	—	266		266
3) 商店街事前アンケート		390	137	35.1%	137
4) 商店街事後アンケート		390	130	33.3%	130
5) 買い物客アンケート調査			357		357
6) 小中学生アンケート調査		2000	209	10.5%	209
7) 電車利用者アンケート調査	すまいるトラム用	1,381	540	39.1%	540
	郊外電車用	2,497	542	21.7%	542
8) すまいるバスアンケート調査		841	120	14.3%	120
9) パークアンドライドアンケート調査	モニターアンケート		47		47
	利用者ヒアリング		186		186
10) 関係者調査		18	18	100.0%	18

出典：『中心市街地の活性化に向けたトランジットモール等社会実験報告書』P35、平成14年3月、福井市

②新しい道路利用形態であるトランジットモールに対する評価

1) 交通規制による影響

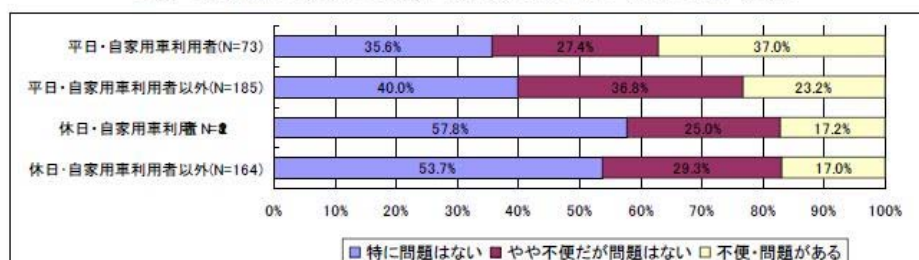
● 自家用車

自家用車の交通規制に対しては、来街した自家用車利用者の過半数が問題ないとしているが、一方で、交通規制により実際以上に自家用車で来街しづらくなったと感じさせたことにより、自家用車による来街者が減少したという報告もあり、交通規制の方法やPRの仕方などを、今後検討していく必要がある。

根拠

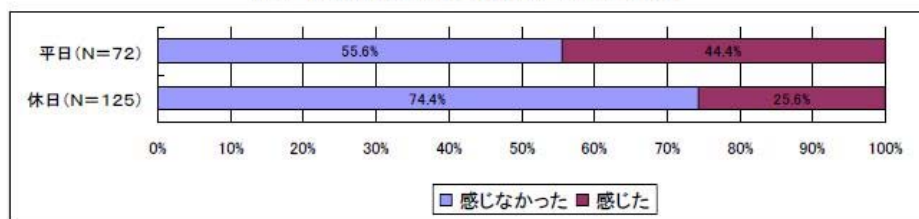
- 駅前電車通りへの乗り入れ規制については、自家用車利用者でも平日で63%、休日で83%が問題ないとしている（図①）。
- 交通規制については、平日で55%、休日で74%の来街者が不便を感じなかった（図②）としている。
- 駅前電車通りに近接する民間駐車場では、実験期間中の利用率が大幅に低下したと報告されている。

図① 駅前電車通り内に自家用車を乗り入れさせない場合どう思いますか



出典：来街者アンケート調査

図② 社会実験に伴う交通規制で不便を感じたか



出典：来街者アンケート調査

出典：『中心市街地の活性化に向けたトランジットモール等社会実験報告書』P43、平成14年3月、福井市

＜福井市：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験＞

施策名：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験

アンケート結果

● 自転車

自転車については、駅前電車通り内への乗車を禁止し、道路空間上に指定臨時駐輪場の設置を行った。（乗車は期間途中で解除）

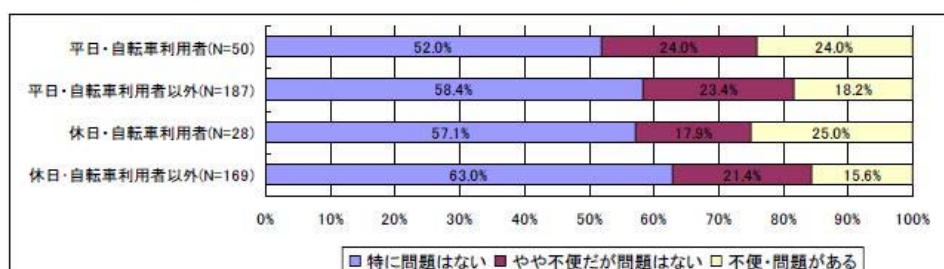
乗車については、問題ないという意見が多かった。今後、歩行者の安全性確保の視点から乗車について検討する必要がある。

また、指定臨時駐輪場の台数を確保することで、歩道上に置く違法駐輪がほとんどなくなる状況がみられた。今後整備位置を景観面・安全面の配慮から検討していく必要がある。（写真）

根拠

- 自転車の駅前電車通り内への乗車規制については、自転車利用者の平日で76%、休日で75%が問題ないとしている。（図④）
- 駐輪場の位置については、来街者、関係者の一部から、景観面、安全面で問題と指摘する意見が寄せられている。
- 商店街でも60%が駐輪場は「道路上でなく周辺敷地に確保すべき」としている。
- 指定駐輪場により台数を確保（現在の路上駐輪台数実態による）することで、違法駐輪はほとんどなくなる傾向がある。（写真）

図④ 駅前電車通り内に自転車を乗り入れさせない場合どう思いますか



出典：来街者アンケート調査

●写真。トランジットモール時

●写真。セミモール時



出典：『中心市街地の活性化に向けたトランジットモール等社会実験報告書』P44-45、平成14年3月、福井市

＜福井市：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験＞

施策名：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験

アンケート結果

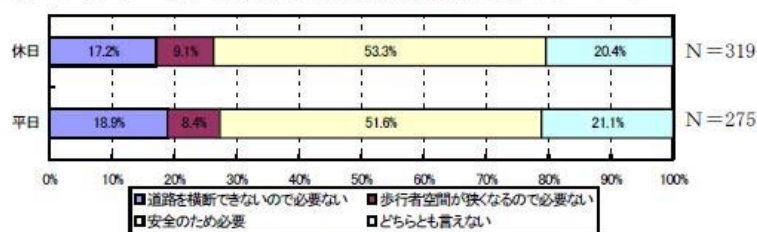
2) 歩行空間のあり方

- トランジットモールにおける軌道敷きと歩行者空間の分離について、来街者の約半数が安全のため必要としており、歩行者の回遊性を確保するために必要ないとする意見より多い。このことから、道路整備にあたっては、歩行者の安全性を重視した計画が必要であると考えられる。
また、プランターなどの緑については、来街者の多数が必要と考えている。

根拠

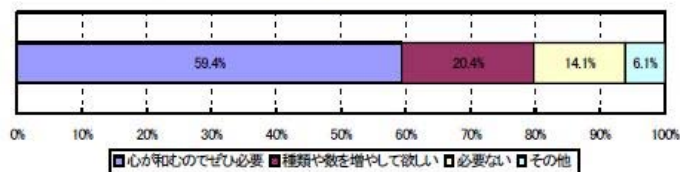
- 来街者の50%が軌道敷きと歩行者空間をロープやプランターで分離することを「安全のため必要」と答えている。(図⑥)
- また、植栽については、来街者の約60%が「こころが和むので」必要と答えている。(図⑦)

図⑥ プランターや柵で軌道敷きと歩行者空間を分離したことについて



出典：来街者アンケート調査

図⑦ 植栽についてどう思いますか (N=623)



出典：来街者アンケート調査

出典：『中心市街地の活性化に向けたトランジットモール等社会実験報告書』P46-47、平成14年3月、福井市

3) トランジットモールに対する評価・印象

●来街者

駅前電車通りについては、好印象を持つ来街者が多く、特に「歩きやすい空間」が創出できたことに高い評価が得られた。

また、今回は駅前電車通りに小型の電車を乗り入れさせ、自動車の通行を規制した上で歩行者空間を提案する実験であったが、それでも「魅力ある空間」とする来街者が6人に1人程度いる結果となった。

根拠

- 来街者のトランジットモールに対する印象では、平日より休日の方が「非常によい」、「よい」とする意見が多く、70%以上の人が好印象を持っている。(図①)
- トランジットモールの感想では、来街者の54%が「安心して歩ける」としているが、「魅力ある空間」(16%)、「楽しそうな空間」(21%)といった意見も見られた。(図②)
- トランジットモールの不便なところについては、来街者の約50%が「特になし」を選択しており、「自動車が入れない」ことを指摘した来街者は24%程度であった。(図③)

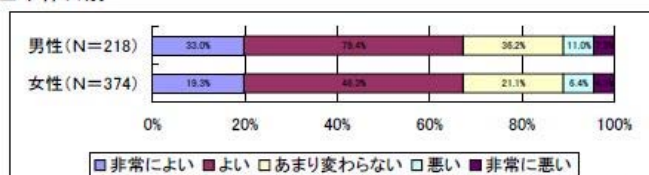
＜福井市：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験＞

施策名：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験

アンケート結果

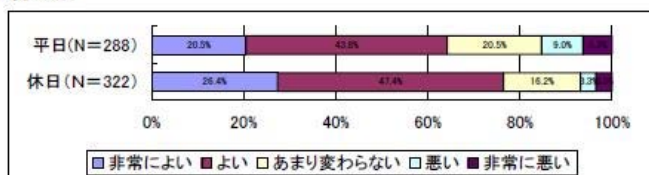
図① 来街者属性別のトランジットモールに対する印象

■ 平休日別



出典：来街者アンケート調査

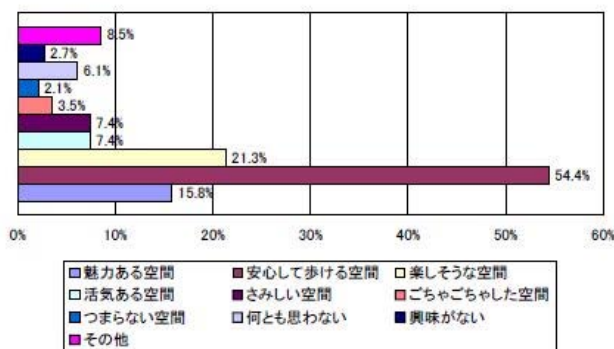
■ 男女別



出典：来街者アンケート調査

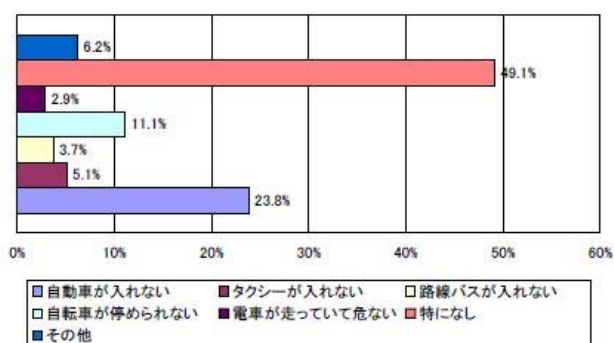
出典：来街者アンケート調査

図② トランジットモールを見てどう思われましたか（複数回答 N=621）



出典：来街者ヒアリング調査

図③ トランジットモールの中で最も不便と思ったところ、改善してほしいと思ったところはどこですか（複数回答 N=593）



出典：来街者ヒアリング調査

出典：『中心市街地の活性化に向けたトランジットモール等社会実験報告書』P48-49、平成14年3月、福井市

＜福井市：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験＞

施策名：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験

アンケート結果

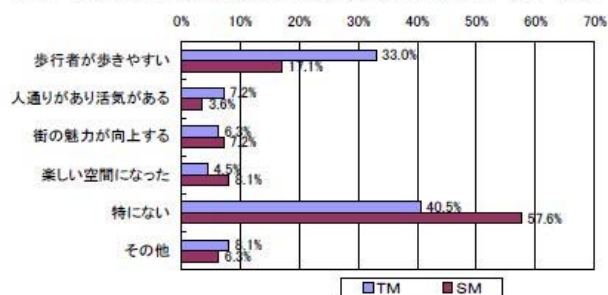
● 地元商店街

トランジットモールに対する評価は、周辺の環境が整ってからという意見が多く、自動車で来街しにくい点を不便とする意見が多かった。このことは、電車通り沿いの商店街の多くの店舗が自動車依存型の商売を展開しているため、自動車のモール内乗り入れ規制に不安を持っていることなどが反映されたと結果と考えられる。

根拠

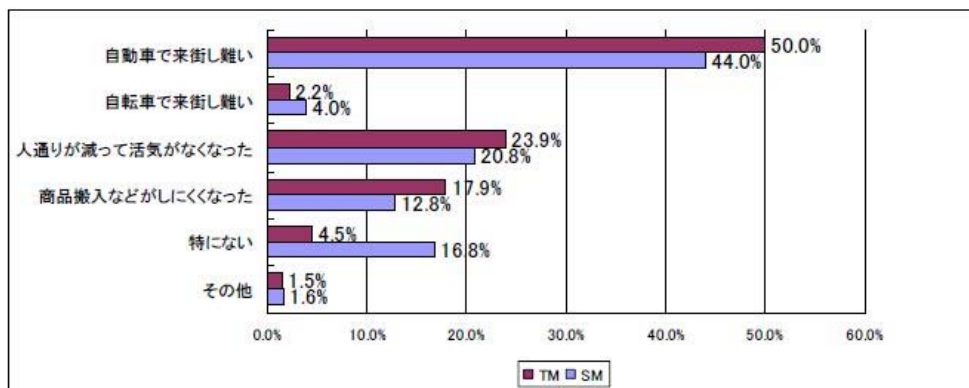
- a) 商店街のトランジットモールに対する感想では、よい点では「特になし」が40%、悪い点では「自動車で来街し難い」が50%となっている。（図④）

図④ それぞれの良い点はどんな点だと思いましたか（N=130）



出典：商店街事後アンケート調査

図⑤ それぞれの不満な点はどんな点だと思いましたか（N=130）



出典：商店街事後アンケート調査

出典：『中心市街地の活性化に向けたトランジットモール等社会実験報告書』P50、平成14年3月、福井市

4) トランジットモールとセミモールの評価の相違

●来街者のセミモールに対する印象・評価は、トランジットモールと比べやや低く、普段よりやや歩きやすくなった程度の道路空間として受け取られているものと考えられる。このため、セミモールが道路空間の印象を大きく変える新たな空間を創出するという効果はあまり期待できないと考えられる。

根拠

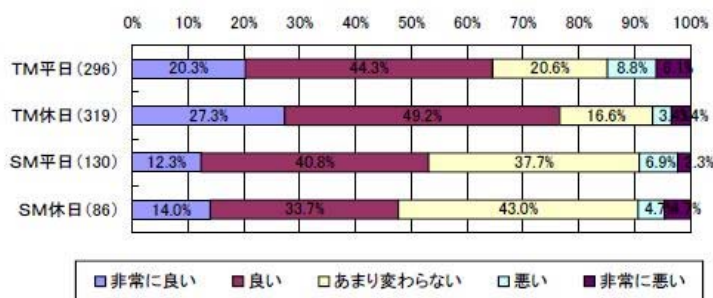
- a) 来街者の道路の空間形態についての印象については、トランジットモールの方が、平日で60%以上、休日で70%以上の人々が好印象を持っているのに対して、セミモールでは、平日で50%以上、休日については50%程度となっている。（図①）
- b) 道路空間に対する評価では、セミモールでは、「安心して歩ける」が53.6%→39.1%と減少し、「何とも思わない」が6.0%→12.0%に増えている。（図②）

＜福井市：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験＞

施策名：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験

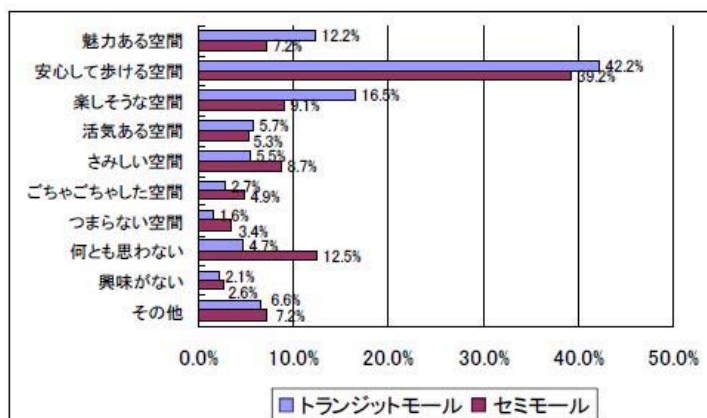
アンケート結果

図① トランジットモールとセミモールの印象の違い



出典：来街者アンケート調査

図② 道路空間整備に対する感想



出典：来街者ヒアリング調査

出典：『中心市街地の活性化に向けたトランジットモール等社会実験報告書』P51、平成14年3月、福井市

③商店街に与える効果と影響

●来街者自体は増加したが増加した来街者には鉄道ファンや視察者、目的を持たない街歩きも含まれ、買い物客はさほど増加しなかったと考えられる。

商店街の売上げが多くのお店で減少したとされる要因には、来街者の来街形態が自家用車から公共交通に転換したなかで、自家用車層に中心を置く商売を展開している商店が顧客離れを起こしたことや、新たな来街者を呼び込む対応ができなかったことが考えられる。

根拠

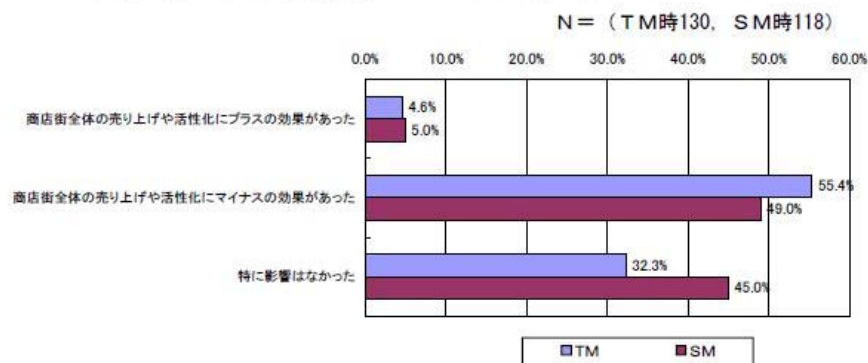
- 商店街アンケートの結果、「社会実験により売上げが減少した」と回答した商店主が55%となっている。(図①)
- 今回の社会実験の影響として「自動車で来街する人が減少し売上げが減った」と回答している商店主が43%となっている。(図②)
- 来街者アンケートと歩行者交通量調査の結果から、自動車利用による買い物客の増減を推計した結果、平日、休日ともに減少という結果となっている。(図③)

＜福井市：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験＞

施策名：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験

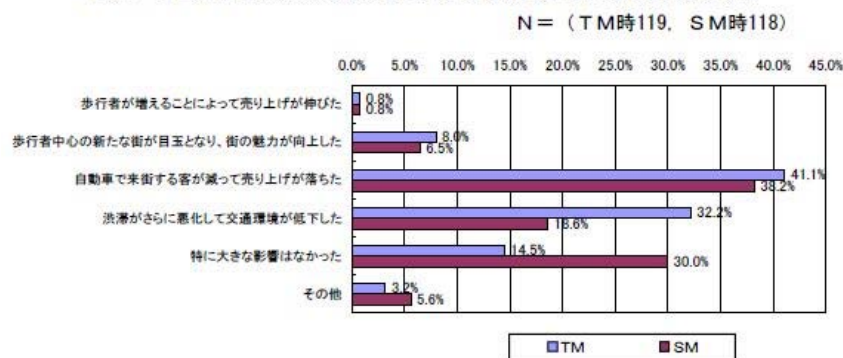
アンケート結果

図① 今回の社会実験を実施してどのような効果があったとお考えですか



出典：商店街事後アンケート調査

図② 今回の社会実験を実施してどのような点に影響が出たと思いますか



出典：商店街事後アンケート調査

出典：『中心市街地の活性化に向けたトランジットモール等社会実験報告書』P52-53、平成14年3月、福井市

②市民意識の変化

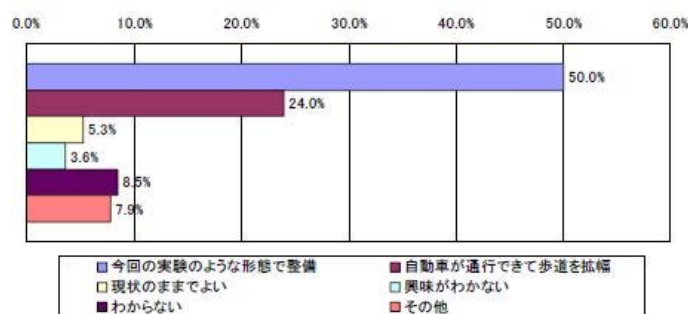
●駅前電車通りの整備形態については、来街者と商店街とで対称的である。

根拠

- 駅前電車通りの将来の整備形態については、来街者の50%がトランジットモールの整備を希望しているのに対し、商店街では8%となっている。(図②)
- 逆に何らかの形で自動車が通行できる整備を望む意見は、来街者が30%、商店街が85%となっている。

図② 駅前電車通りの整備意向

■ 来街者 (N=632)

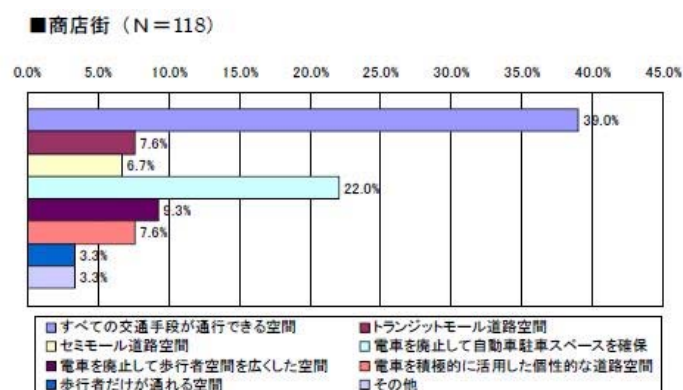


出典：来街者アンケート調査 (TM)

＜福井市：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験＞

施策名：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験

アンケート結果



出典：商店街アンケート調査

出典：『中心市街地の活性化に向けたトランジットモール等社会実験報告書』P71、平成14年3月、福井市

<浜松市:トランジットモール実証実験>

施策名:トランジットモール実証実験

取り組みの背景

背景1:昭和50年代から都心部の活力が低下
 背景2:中心商業地が鍛冶町通り(幅員36m)で分断され回遊がスポイルされている
 背景3:鍛冶町通りの自動車の約90%が通過交通
 背景4:主要な公共交通であるバスの利用者が年々減少

目的・ねらい

●目的・ねらい:都心部(約37ha)を歩行者優先の地域に位置づけ、市民が回遊を楽しめる空間とする。

↓
 中心市街地の活性化
 都心交通の整流化
 公共交通への利用転換(環境への影響も)

●対象交通:自動車…ゾーン区域の通過を規制(整備した外周道路で対応)
 タクシー…ゾーン区域の通過を規制(整備した外周道路で対応)
 物流車…特定時間内に荷捌きバースで対応
 バス…トランジットモール区間は速度を10km/h 規制
 歩行者…区域内

取り組みの経緯

S56～…計画検討(中心市街地交通管理計画)
 S60…計画策定
 S61…一部道路でモール規制の実験(3回)→本格実施
 S61～…中心市街地交通権利計画推進懇談会にて段階的な実施を決定
 外周道路(4～6車線)の整備
 区域内道路のコミュニティ道路化・モール化
 景観形成事業の実施
 H09～…「中心市街地交通管理計画推進協議会」にて実験の検討
 H10…「トランジットモール試行」

主体・広報・費用

●実施主体:浜松市
 ●検討組織:中心市街地交通管理計画推進協議会(実験)懇談会(実施)
 県、市、警察、交通事業者、商店街、学識経験者、商工会議所
 自治会連合会、婦人団体協議会、青年会議所、鉄道事業者、タクシー協会
 ●広報:H11.1 から地元説明会(約30回)広報誌(2回)ポスター(3000枚)
 地元新聞掲載・店舗でのチラシ配布・ニュース特番(SATV)
 ●費用負担:約6,000万円
 (一部事業で国土交通省都市局及び自動車交通局の補助有り)

実施概要

●対象地域:浜松市都心部(鍛冶町通り周辺)
 ●実施日時:H11.3.15～H11.3.28(2週間)
 ●施策内容:鍛冶町通りのトランジットモール化
 周辺道路の交通規制の変更(通過交通を制限)
 郊外部におけるP&R及びP&BRも同時に実施

効果測定内容

●効果測定内容:交通量・渋滞長の測定
 大気の測定
 歩行者量の測定
 地元商業者&事業の意識調査
 市民の意識調査
 ●効果把握結果:交通の整流については一部箇所をのぞいて実現の目処
 大気測定結果は良好
 歩行者は実験期間内は減少
 地元からは大反対を受けたが、来街者からは好評価を受けた

< 浜松市：トランジットモール実証実験 >

取組上の課題

課題1: 市民(特に地元関係者)の合意形成
課題2: 交通をさばききれなかった箇所の改良
課題3: トランジットモール化で発生した大きな歩道空間の活用方法
課題4: 警察組織との合意形成
課題5: 対象道路の管理体制及び方法

その他特記事項

現在は市民主導型の計画修正を行っている
H12～…「鍛冶町通りを考えるオープンサロン」5回開催(実験の反省・評価)
H13～…「鍛冶町ワークショップ」12回開催(市民による実施案の検討)
H15.3…市民案(4案)の発表

以上

都道府縣市名 : 静岡県浜松市
担当部局名 : 都市計画部交通政策課

<浜松市:トランジットモール実証実験>

施策名:トランジットモール実証実験

周辺地図



【トランジットモール規制（12時～19時）】



出典: its-mo-Navi

／http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/dbps_data/_material/_localhost/sougouseisaku/kotsuseisaku/nigiwai/nigi_siryou_07.pdf

ゾーンシステムの概略図



出典: 浜松市HP <http://www.city.hamamatsu.shizuoka.jp/lifeindex/life/traffic/omunibasu/jirei1.htm>

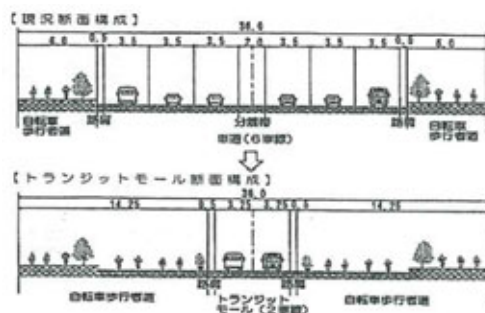
中心市街地交通管理計画(ゾーンシステム)



出典: 浜松市HP <http://www.city.hamamatsu.shizuoka.jp/lifeindex/participation/city/dokidoki/stage/hakobu/zonesystem.htm>

<浜松市:トランジットモール実証実験>

断面図



出典: http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/dbps_data/_material/_localhost/sougouseisaku/kotsuseisaku/nigiwai/nigi_siryou_07.pdf

実験風景



浜松駅のすぐ北、旭町交差点
鍛冶町通り、路線バス以外通行不可の案内の表示



トランジットモール内のオムニバス



トランジットモール内のバス走行風景
片側三車線の道路が一車線ずつに規制されその中をバスが走る。歩行者は、どこでも自由に横断できる。



鍛冶町バス停(元西武前)
仮設のバス停のため屋根はない

出典: 山口智司氏 <http://www.mimpei.com/toyohashi/omakepage/007.htm>

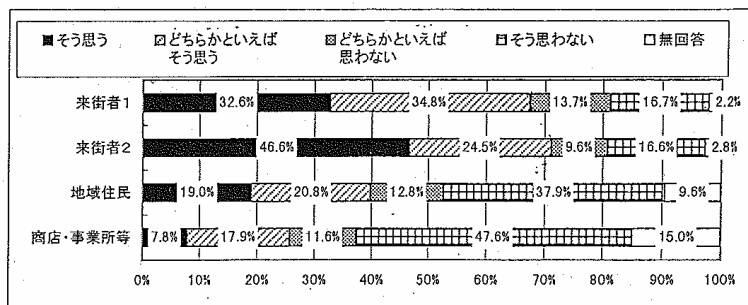
＜浜松市:トランジットモール実証実験＞

施策名:トランジットモール実証実験

アンケート結果

◆トランジットモールの空間利用の仕方についての評価

- 植木について（歩道と車道の間に植木が置かれていてよかった）



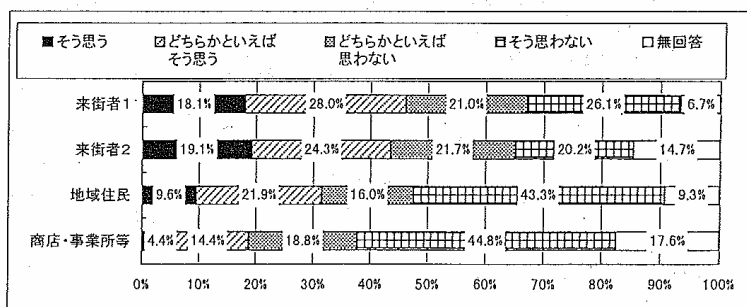
n=371

n=470

n=721

n=319

- イベントの開催について（イベントが行われていてよかった）



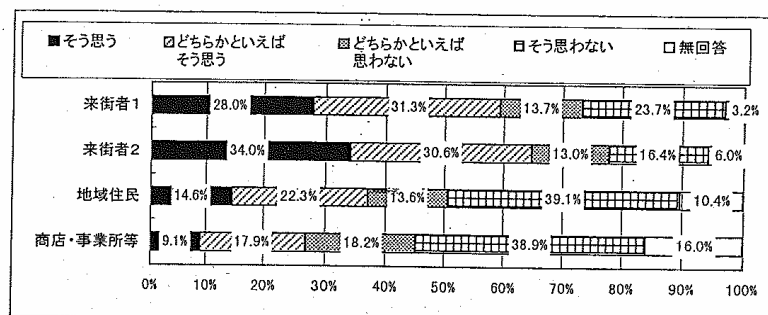
n=371

n=470

n=721

n=319

- 休憩スペースについて（腰かけたり休んだりできる場所ができていてよかった）



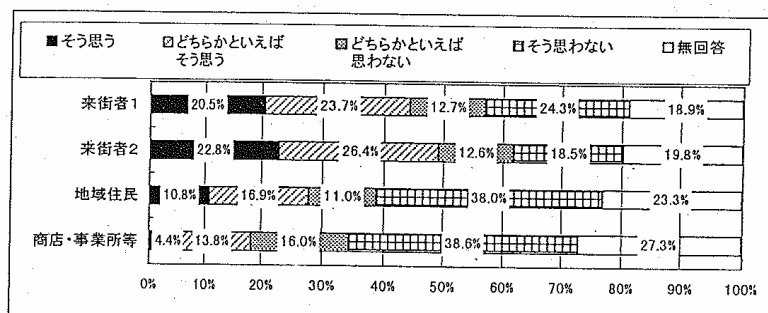
n=371

n=470

n=721

n=319

- 駐輪スペースについて（駐輪スペースが確保されていてよかった）



n=371

n=470

n=721

n=319

出典:浜松市提供資料 P9-10

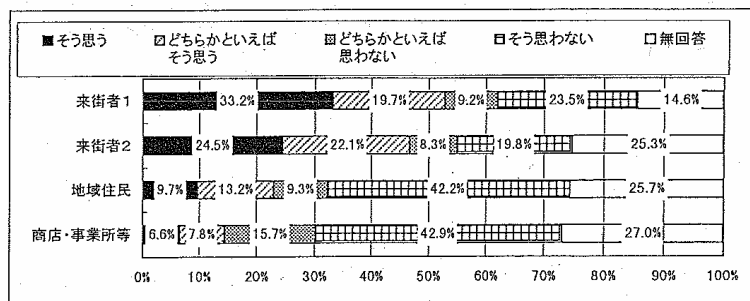
<浜松市:トランジットモール実証実験>

施策名:トランジットモール実証実験

アンケート結果

◆交通規制についての評価

●バスの利用について（バスを普段とおり利用できてよかった）



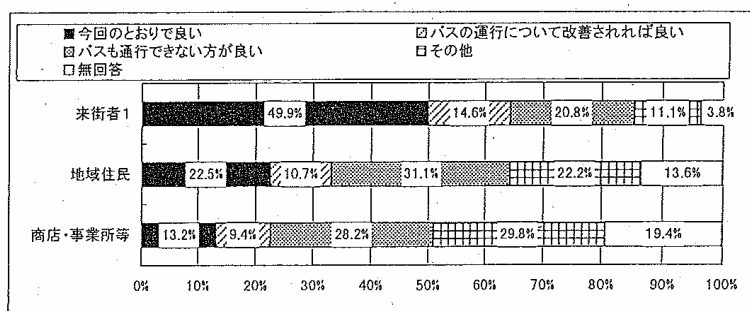
n=371

n=470

n=721

n=319

●バスのみが通行する交通規制について

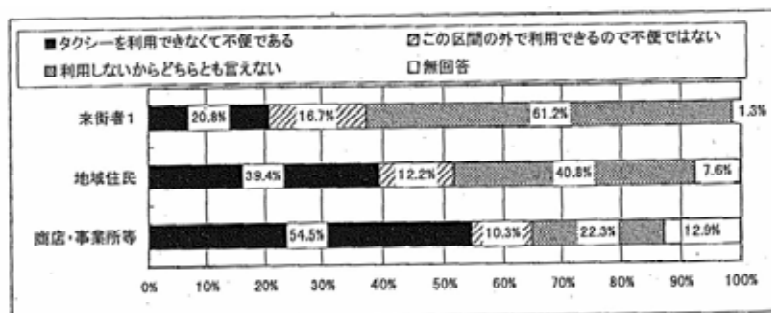


n=371

n=721

n=319

●タクシーの通行が規制されることについて

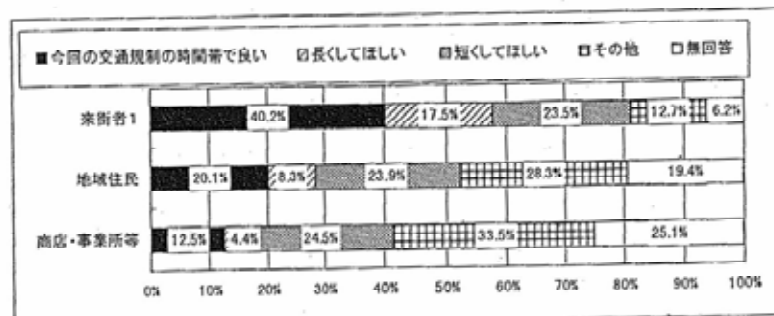


n=371

n=721

n=319

●ゆとりモールの規制時間について



n=371

n=721

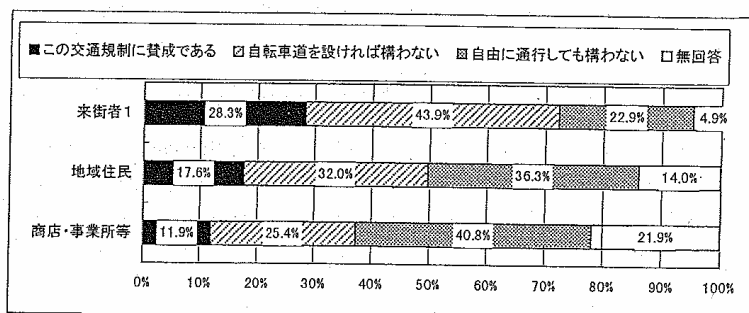
n=319

＜浜松市：トランジットモール実証実験＞

施策名：トランジットモール実証実験

アンケート結果

●自転車の通行のしかたについて



n=371

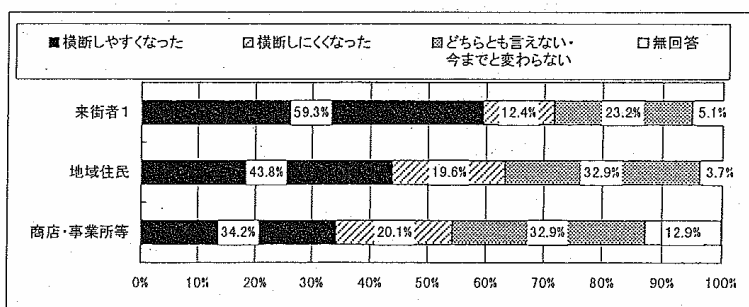
n=721

n=319

出典：浜松市提供資料 P11-13

◆トランジットモールによって鍛冶町通りの歩行環境は改善されたか？

●横断しやすさについて

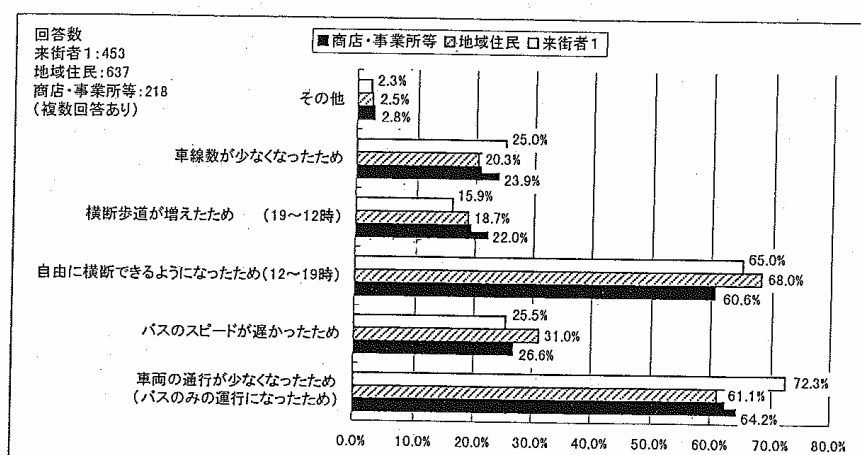


n=371

n=721

n=319

●横断しやすくなった理由について

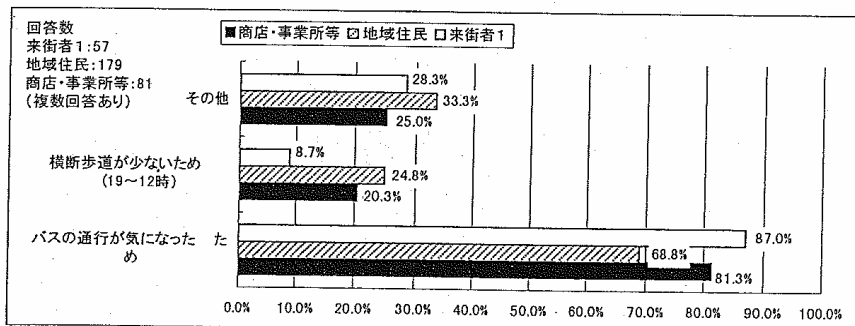


<浜松市:トランジットモール実証実験>

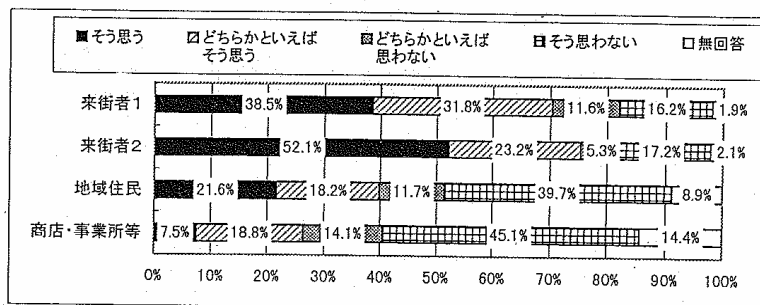
施策名:トランジットモール実証実験

アンケート結果

●横断しにくくなった理由について



●ゆとりモールの評価 (歩道が広々としていて良かった)



$n=371$

$n=470$

$n=721$

$n=319$

出典:浜松市提供資料 P19-21

<宇都宮市:宇都宮市大通りにぎわいまつり(トランジットモール社会実験)>

施策名:宇都宮市大通りにぎわいまつり(トランジットモール社会実験)

取り組みの背景

背景1:宇都宮市の中心市街地は、人口の郊外への転出やこれに伴う大規模小売店舗や商業施設・各種公益施設の郊外立地化が展開されるなど、都市機能が郊外に分散化している。

中心市街地の商店街においては、相対的な活力の低下が見られる。市では様々な助成や事業をおこなってきたが、個々の商業集積、商店街における努力では解決が困難な課題が多く見られる。

背景2:中心市街地の交通特性は、朝夕ラッシュ時における交通混雑が発生するなど、車でのアクセスが困難なことが中心市街地の活性化が思うように進展しないことの一因となっている。同時に、高齢社会や地球環境問題への対応など持続可能な都市づくりに向け、交通手段の確保や環境負荷が少ない交通体系の確立が急務である。

市では、抜本的な市街地活性化施策の一つとして、市中心部を東西に結ぶ基幹公共交通としてLRTの導入検討を進めている。

目的・ねらい

●目的

宇都宮市の中心市街地のまちづくりについて、公共交通の観点から具体的に検証するため、宇都宮市のセンターコアである二荒山神社周辺地区の「大通り」においてトランジットモールを実施し、次の点について検証することを目的とする。

- ①道路空間を活用した中心市街地の賑わい創出
- ②トランジットモール化(車線規制)による自動車交通や商店街への影響
- ③歩行者・自転車・公共交通を中心とした交通体系形成に関する課題

取り組みの経緯

商店街・大規模店舗、自治会代表、学識経験者、関係団体、交通事業者、行政機関から構成される「大通りにぎわい交通まちづくり実行委員会」を設立し、実施計画の検討や準備、運営等に関わってもらうとともに、栃木県警察、宇都宮土木事務所をオブザーバー、施行通政策課が事務局となって、社会実験実施に向けた調整・協議などを行った。

また、より具体的な検討や円滑な進捗を目的に、実行委員会の専門部会として、道路空間活用部会、交通規制・公共交通活用部会を設置し、より具体的な検討などを行った。

主体・広報・費用

●実施主体

大通りにぎわい交通まちづくり実行委員会、宇都宮市

実施概要

●実験時期

H18.11.4(土)～5(日)の11:00～15:00<2日間>
(交通規制は10:00～16:00)

●実験内容

(1)トランジットモール

「大通りにぎわいまつり」に合わせて、一般車両を通行規制し、歩行者と公共交通のための道路空間を創出。

[現在]片側3車線(一般車両・バス)

↓

[規制後]

片側2車線(歩行者・イベント)

片側1車線(バス専用)

(2)サイクル&バスライド

(3)無料シャトルバス

(4)レンタサイクル無料利用

＜宇都宮市：宇都宮市大通りにぎわいまつり(トランジットモール社会実験)＞

効果測定内容

- ・期間中の来街者数は予想以上の9 万人(11.4(土)は4 万人、11.5(日)は5 万人)。
- ・来街者アンケートによると、来街者の85%がイベントに対して肯定的。
- ・複数の迂回路を設けたことによって、渋滞に関する苦情や問い合わせ等は特になし。
- ・経済効果は業種によって異なり、飲食店は販売店に比べて経済効果が大きい。
- ・現在、市ではLRT 導入に向けて具体的な検討を進めているが、バス事業者や一般市民からLRT 導入に対する賛否の意見が上がってきている。

取組上の課題

●検討事項

- ・交通環境・交通誘導への取り組み
- ・公共交通の利用促進への取り組み
- ・歩行空間の利用促進への取り組み
- ・中心市街地の魅力づくりへの取り組み

その他特記事項

- ・今後は、都心環状線など中心市街地の骨格となる道路ネットワークの整備に積極的に取り組みながら、ハード施策・ソフト施策あわせた交通流の円滑化整備の検討。
- ・曜日や時間を限定したトランジットモール化やセミトランジットモール化などの検討。
- ・社会実験の対象区間を変更した場合など、様々な視点からの導入可能性の検討。

以上

都道府県市名：栃木県宇都宮市

担当部局名：総合政策部 交通政策課 交通計画グループ

<宇都宮市:宇都宮市大通りにぎわいまつり(トランジットモール社会実験)>

施策名:宇都宮市大通りにぎわいまつり(トランジットモール社会実験)

実施イメージ図



出典: 宇都宮市大通りにぎわいまつり(トランジットモール社会実験)調査報告書〔概要版〕第1章P2、平成19年3月

二荒山神社方面から西側の会場

実施イメージ図



出典: 宇都宮市HP <http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kotsu/buskotsu/nigiwai/>

二荒山神社方面から西側の会場



出典: 宇都宮市HP <http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kotsu/buskotsu/nigiwai/004772.html>

規制区間の様子



出典: 宇都宮市HP <http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kotsu/buskotsu/nigiwai/004772.html>

<宇都宮市:宇都宮市大通りにぎわいまつり(トランジットモール社会実験)>

休憩・飲食スペース



▲パルコ前



▲本部前

出典: 宇都宮市HP <http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kotsu/buskotsu/nigiwai/004772.html>

宇都宮商工会議所青年部の「宇都宮の食エリア」



出典: 宇都宮市HP <http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kotsu/buskotsu/nigiwai/004772.html>

規制区間の始点



▲大通り1丁目交差点



▲本町交差点

出典: 宇都宮市HP <http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kotsu/buskotsu/nigiwai/004772.html>

規制区間手前の状況



▲案内看板



▲誘導表示

出典: 宇都宮市HP <http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kotsu/buskotsu/nigiwai/004772.html>

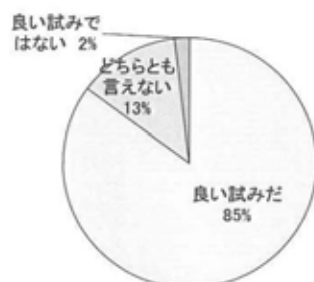
<宇都宮市:宇都宮市大通りにぎわいまつり(トランジットモール社会実験)>

施策名:宇都宮市大通りにぎわいまつり(トランジットモール社会実験)

アンケート結果

●「大通りにぎわいまつり」の印象

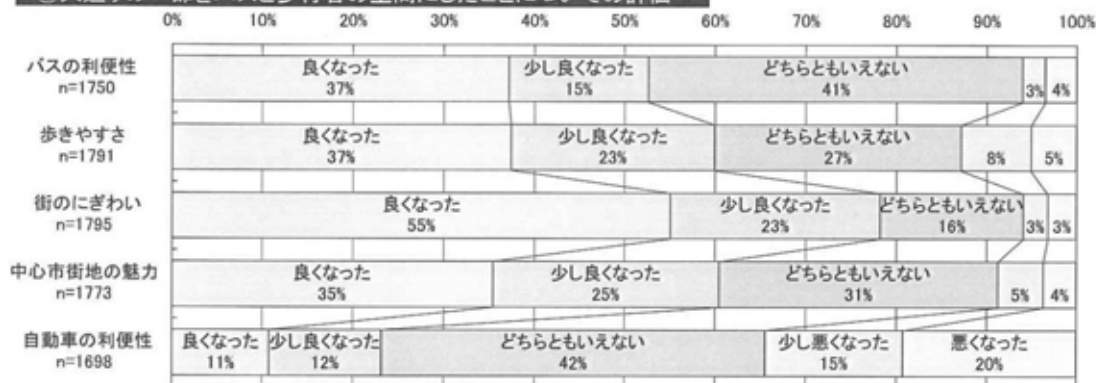
③大通りにぎわいまつりの印象 : n=1,855



出典:『宇都宮市大通りにぎわいまつり(トランジットモール社会実験)調査報告書』P25、平成19年3月
大通りにぎわい交通まちづくり実行委員会・宇都宮市

●大通りの一部をバスと歩行者の空間にしたことについての評価

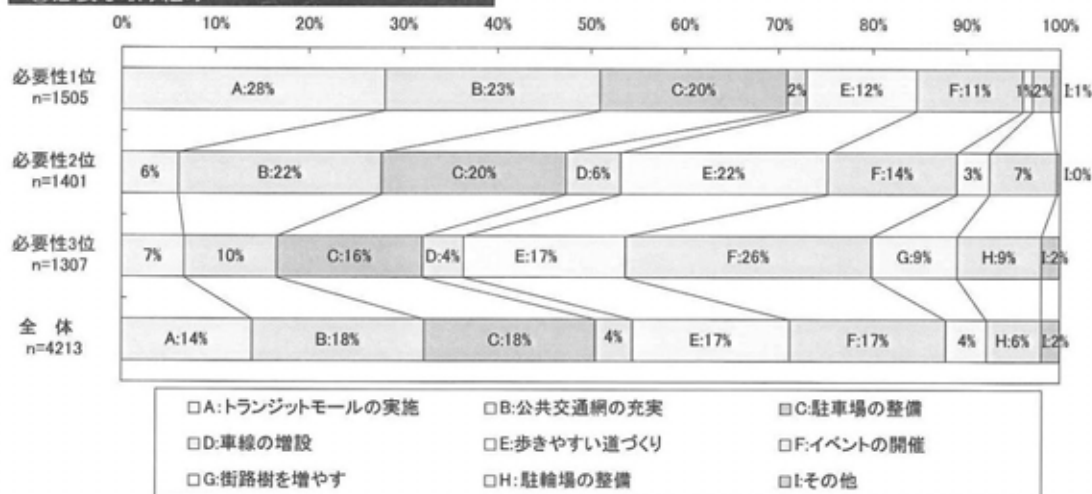
④大通りの一部をバスと歩行者の空間にしたことについての評価



出典:『宇都宮市大通りにぎわいまつり(トランジットモール社会実験)調査報告書』P25、平成19年3月
大通りにぎわい交通まちづくり実行委員会・宇都宮市

●今後の中心市街地の魅力づくりに必要だと思う取り組み

②必要な取り組み



出典:『宇都宮市大通りにぎわいまつり(トランジットモール社会実験)調査報告書』P27平成19年3月
大通りにぎわい交通まちづくり実行委員会・宇都宮市

<長野市:中央通り歩行者優先道路化事業>

施策名:中央通り歩行者優先道路化事業

取り組みの背景

長野市の中心市街地は、長野都市圏の商業・経済・行政の中心地で、中央通りはそのメインストリート、善光寺表参道である。しかし、モータリゼーション、住宅の郊外化、中心市街地大型店の撤退、郊外型大型店の立地等から、定住人口の減少、商業の停滞が進行し、中心市街地の魅力低下し、かつてのような求心力が失いつつある。

目的・ねらい

中心市街地商店街の衰退に対し、来街者の回遊性を高め、沿道商店街などの求心力を取り戻す。

取り組みの経緯

平成14年度から、社会実験の実施について地元商店街を中心に、市民と月1回程度のワークショップを開催

(平成16年度と平成17年度の春の連休に社会実験を行い、平成18年度においては秋も加え年2回の社会実験を行った。)

主体・広報・費用

表参道ふれ愛通り実行委員会

実施概要

●実験時期

H16.5.2(日)～3(祝)<2日間>

H17.5.2(月)～4(祝)<3日間>

H18.5.3(祝)～5(祝)<3日間>

H18.11.19(日)<1日間>

H19.5.3(祝)～5(祝)<3日間>

H19.10.27(土)～11.25(日)<30日間>

H20.5.3(祝)～5(祝)<3日間>

●実験内容

(1)トランジットモール

- ・一般車両を排除し、バス等の公共交通のみを通行させ、道路空間を開放。
- ・屋台やオープンカフェを実施。
- ・これまでに7回の社会実験(H16・H17・H20)

効果測定内容

- ・実験中の歩行者・自転車通行量が大幅に増加(地点により約3割から9割)。
- ・歩行者アンケート調査結果において、歩行者優先化の形態への賛同意見あり。
- ・社会実験を重ねる毎に、市民や商店街の理解が得られるようになってきている。
- ・利用者の8割弱が、共通駐車場券を利用したいと回答。

取組上の課題

●平成18年の課題

1. 中央通りの将来イメージと活用方策
2. 歩行者空間の充実
3. 自動車アクセス(寄り付き)の確保
4. 通過交通の抑制
5. 公共交通によるアクセスの向上

●平成19年の課題

1. ふれ愛通りがなぜ必要か(目的・意義)を分かりやすく解き、戦略的な周知方法を考える
2. 車でくる人への情報提供や駐車場への入りやすさを考える
3. 表参道ふれ愛通りの道路空間のあり方を考える

<長野市:中央通り歩行者優先道路化事業>

その他特記事項

・実験規模(区間・期間)を段階的に拡大。約1km×約0.4km の範囲に交通セルの導入を計画。長野オリンピックを契機に、セル環状道路(約2.8km)整備完了。
・さらに本格的な実施に向けて、平成18年度に善光寺表参道に面する商店街やまちづくり団体に行政が加わり、「表参道ふれ愛通り(歩行者優先道路)計画策定検討委員会」を組織し、具体的な検討を行いながら、早期の事業実現に向け取り組むこととしている。

以上

都道府県市名 : 長野県長野市

担当部局名 : 都市整備部 まちづくり推進課

<長野市:中央通り歩行者優先道路化事業>

施策名:中央通り歩行者優先道路化事業

周辺地図



出典: its-mo-Navi

駐車場案内MAP

▲歩行者優先型道路実験中

出典: まちづくり交付金情報システム まち交ネット http://www.machikou-net.org/public/machikou_taisyuu/h18/pdf/03.pdf

＜長野市：中央通り歩行者優先道路化事業＞

駐車場案内MAP



出典：長野市HP <http://www.hanakairou.jp/access/parking.pdf>

表参道ふれ愛通り 2007 春 実施状況



出典：『表参道ふれ愛通り 中央通り(歩行者優先道路)の活用試行 2007年5月春・10月～11月秋実施 まとめ・資料集』
P21-28、2008年3月、表参道ふれ愛通り実行委員会

<長野市:中央通り歩行者優先道路化事業>



出典:『表参道ふれ愛通り 中央通り(歩行者優先道路)の活用試行 2007年5月春・10月～11月秋実施 まとめ・資料集』
P21-28、2008年3月、表参道ふれ愛通り実行委員会

ながの花フェスタ2008「善光寺花回廊」



http://www.city.nagano.nagano.jp/pcp_portal/PortalServlet?DISPLAY_ID=DIRECT&NEXT_DISPLAY_ID=U000004&CONTENTS_ID=13904

＜長野市：中央通り歩行者優先道路化事業＞

施策名：中央通り歩行者優先道路化事業

アンケート結果

●H16.05.02～03

歩行者優先型交通計画導入策に対する評価

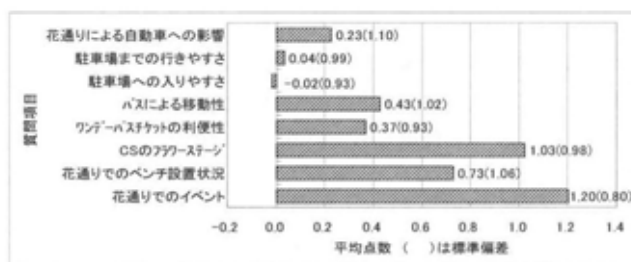


図 1-3 導入策に対する評価

出典：『ふれ愛花通り(2004.5/2・3)－中央通り(歩行者優先型道路)の活用試行－まとめ・資料編』
P37、2005.3、ふれ愛通り実行委員会

P&BR(パーク・アンド・バスライド)の導入賛否

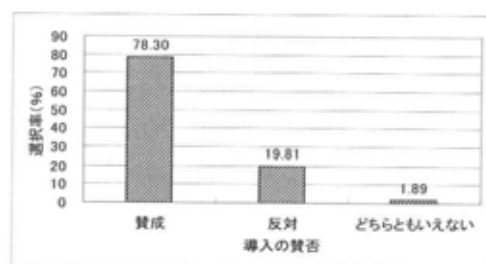


図 2-19 P & B R導入の賛否

歩行空間およびその周辺がどのように整備されれば、
さらにに歩行空間が魅力的となって、市街地の活性化に寄与すると思うか

(複数回答可)

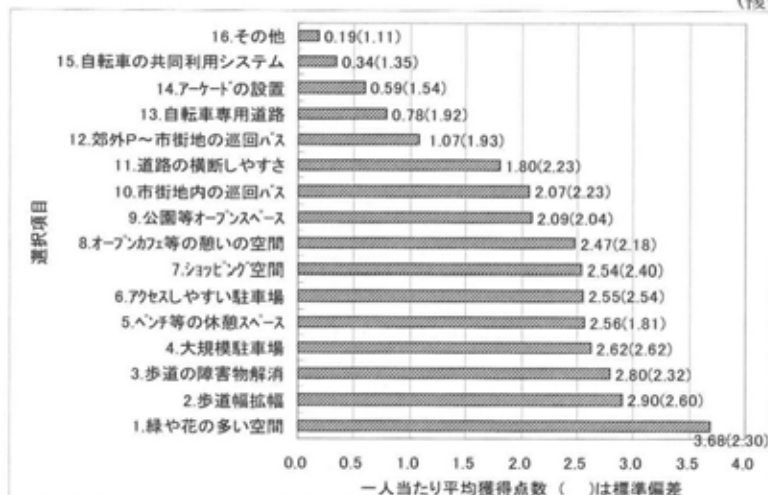


図 2-20 整備されるべき歩行空間項目

出典：『ふれ愛花通り(2004.5/2・3)－中央通り(歩行者優先型道路)の活用試行－まとめ・資料編』
P49、2005.3、ふれ愛通り実行委員会

＜長野市：中央通り歩行者優先道路化事業＞

施策名：中央通り歩行者優先道路化事業

アンケート結果

●H17.05.02～03

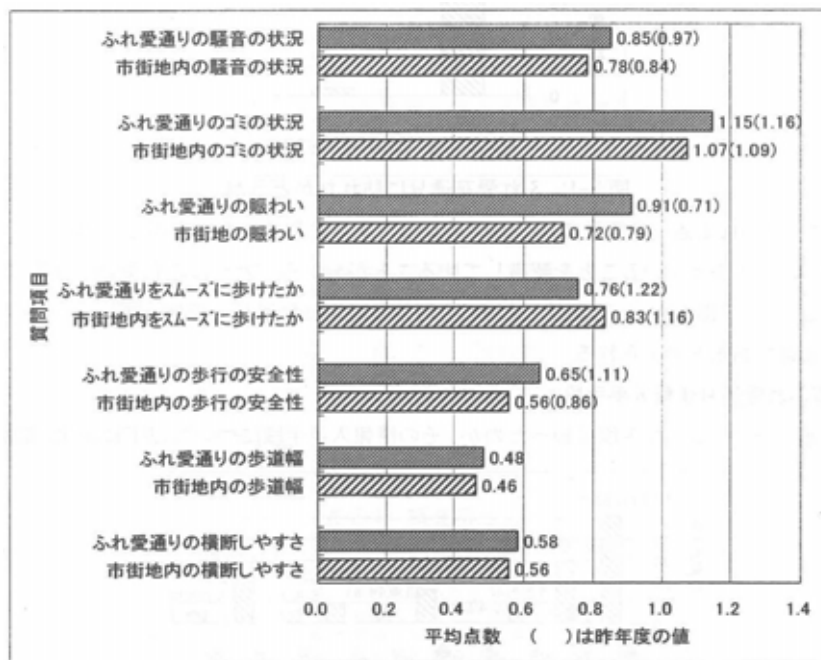


図 3-3 ふれ愛花通りと他地区との比較

※「よい」または「全く支障なし」2点、「どちらかと言えばよい」または「支障ない」1点、「どちらともいえない」0点、「どちらかといえば悪い」または「支障あり」を-1点、「悪い」「かなり支障あり」を-2点とする5段階評価

出典：『表参道ふれ愛花通りー中央通り(歩行者優先型道路)の活用試行 2005年5月2日～4日実施 まとめ・資料編』

歩行者優先型交通計画導入策に対する評価

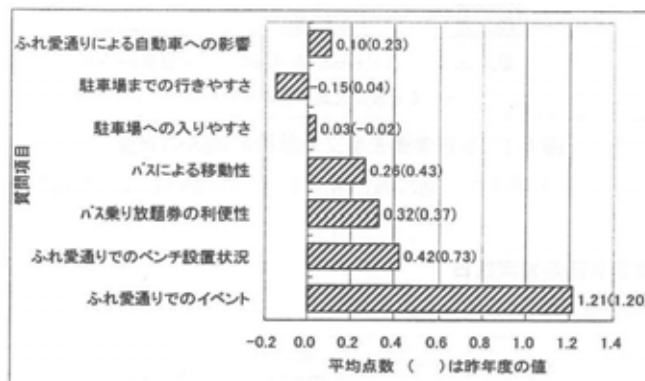


図 3-4 導入策に対する評価

出典：同上 P63

歩行者優先型交通計画導入の賛否

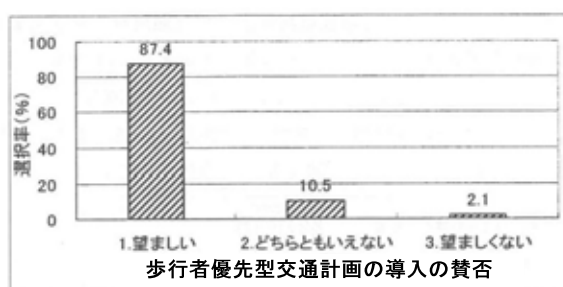


図 4-1 歩行者優先型交通計画の導入の賛否

出典：同上 P64

<長野市:中央通り歩行者優先道路化事業>

施策名:中央通り歩行者優先道路化事業

アンケート結果

歩行者優先型交通計画の交通規制方法

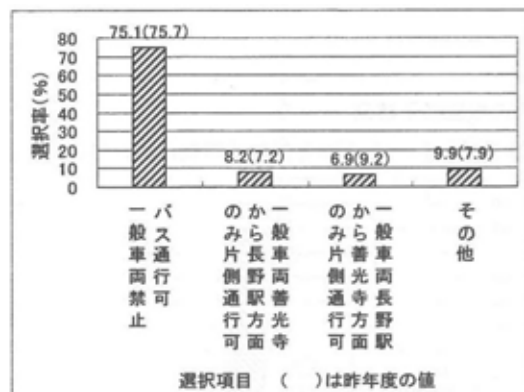


図 4-6 歩行者優先型交通計画の交通規制方法

出典:『表参道ふれ愛花通りー中央通り(歩行者優先型道路)の活用試行 2005年5月2日～4日実施 まとめ・資料編』

望ましい駐車料金割引がされた場合、市中心市街地内へ来街しやすくなるか

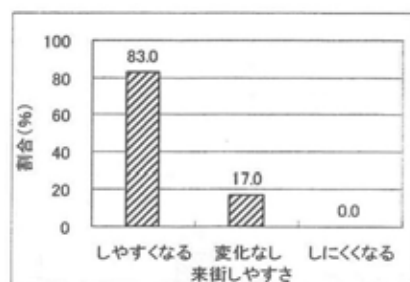


図 5-3 「来街しやすさ」

望ましい駐車料金割引がされた場合の、市中心市街地内での滞在時間

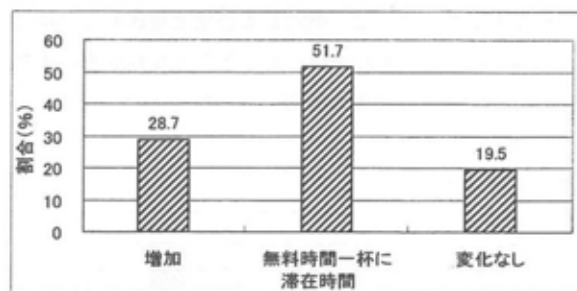


図 5-4 「滞在時間」

※注 滞在時間軸について
「増加」は、割引券の無料時間以上に滞在時間が増加すると回答した割合
「無料時間一杯まで」は、割引券による無料時間一杯に滞在すると回答した割合
「変化なし」は、割引券が発行されても滞在時間は変化しないと回答した割合

出典:同上 P69

<長野市:中央通り歩行者優先道路化事業>

施策名:中央通り歩行者優先道路化事業

アンケート結果

●H18.05.03～05

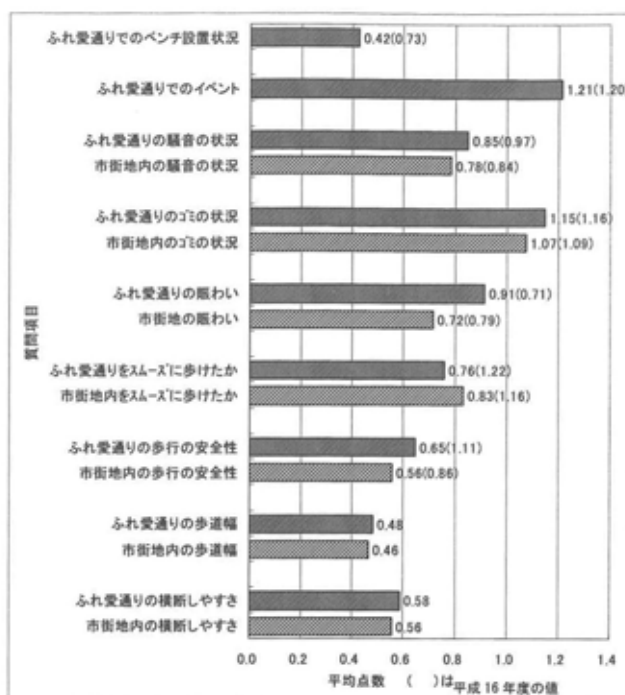


図3-1 ふれ愛通りと他地区の歩行環境満足度評価の比較

※「よい」または「全く支障なし」2点、「どちらかと言えばよい」または「支障ない」1点、「どちらともいえない」0点、「どちらかと言えば悪い」または「支障あり」を-1点、「悪い」「かなり支障あり」を-2点とする5段階評価

出典:『表参道ふれ愛花通りー中央通り(歩行者優先型道路)の活用試行 2005年5月2日～4日実施 まとめ・資料編』

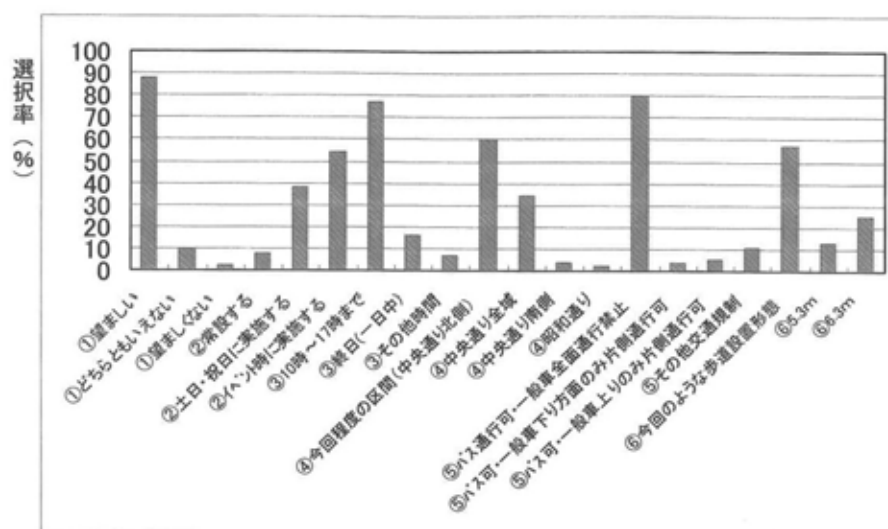


図3-3 ふれ愛通りの導入条件選択意識

出典: 同上 P80

<岐阜市:トランジットモール実証実験>

施策名: 交通社会実験
取り組みの背景 ・岐阜市の中心市街地は、都市の郊外化の進展とともに、特に小売り商業が低迷しており、再開発等による再活性化が大きな課題となっている。 ・岐阜市都心部の道路は、車が中心の交通体系となっており、歩行者にとって安全で移動しやすい環境が十分に整備されておらず、市民や来訪者はゆっくりとまち歩きを楽しむことができない。 ・市民や来訪者が安心してゆっくり楽しく快適に回遊できる歩行者空間や公共交通の整備が必要。
目的・ねらい 1. 合理的な選択となるベストミックスな交通環境を実験的につくり出し、施策実施区間への影響、施策実験後の効果を実験を通じて見極める。 2. 岐阜を訪れた人々や岐阜市民が中心市街地を訪れ、まちなか歩きを楽しみ、中心市街地に活気とにぎわいを回復させていくために新たな公共交通優先型に都市をイメージしてもらうことを目的とする。 3. 多数の市民、観光客、事業者等が実験的につくり出した交通環境を体験することによって、交通政策転換に必要な市民の合意形成を得ることを目的とする。 4. 総合交通体系の実験により、市民の合意形成を
取り組みの経緯 社会実験に向けて、市民と一体となった以下の組織を設立する。 社会実験実行委員会設立連絡会(仮称): 行政の事務連絡会 社会実験実行委員会(仮称): 民間、任意団体、行政等の協議組織 社会実験委員会(仮称): 学識者、民間代表、行政等の検討組織 NPO組織「岐阜の路面電車をみんなで考えるプロジェクトG」により積極的に活動が行われてきている。 平成15年10月～11月の2ヶ月間にわたって社会実験を行う予定であり、現在申請中。
主体・広報・費用 ●取組実施組織・団体 岐阜市、岐阜市総合型交通社会実験実施事務局
実施概要 ●実験時期 H15.11.1(土)～3日(祝) 10:00～17:00<3日間> ●実験内容 (1)トランジットモール ・長良橋通りの一部でトランジットモールを実施。 ・裏通り3か所の駐車場の一部に荷捌きスペースを確保。 (2)まちなか歩きゾーン ・一般車両などの軌道敷内乗入規制を実施し、2つの電停に仮設の安全島を設置。 ・岐阜駅前と柳ヶ瀬地区を結ぶエリアにおいて歩行者・自転車を優先した「まちなか歩きゾーン」を設定。 (3)バス優先レーン (4)レンタサイクル ・3ヶ所のステーションに約90台の自
効果測定内容 ・トランジットモール区間の歩行者交通量は10%の増加。 ・市民アンケートでは37%、事業所アンケートでは59%が賛成。 ・路面電車やバス等の公共交通の定時性、利便性の向上等を図ることができ、周辺交通への影響は少なかった。 ・レンタサイクルについて、今後の継続を望む意見多数。
取組上の課題
その他特記事項

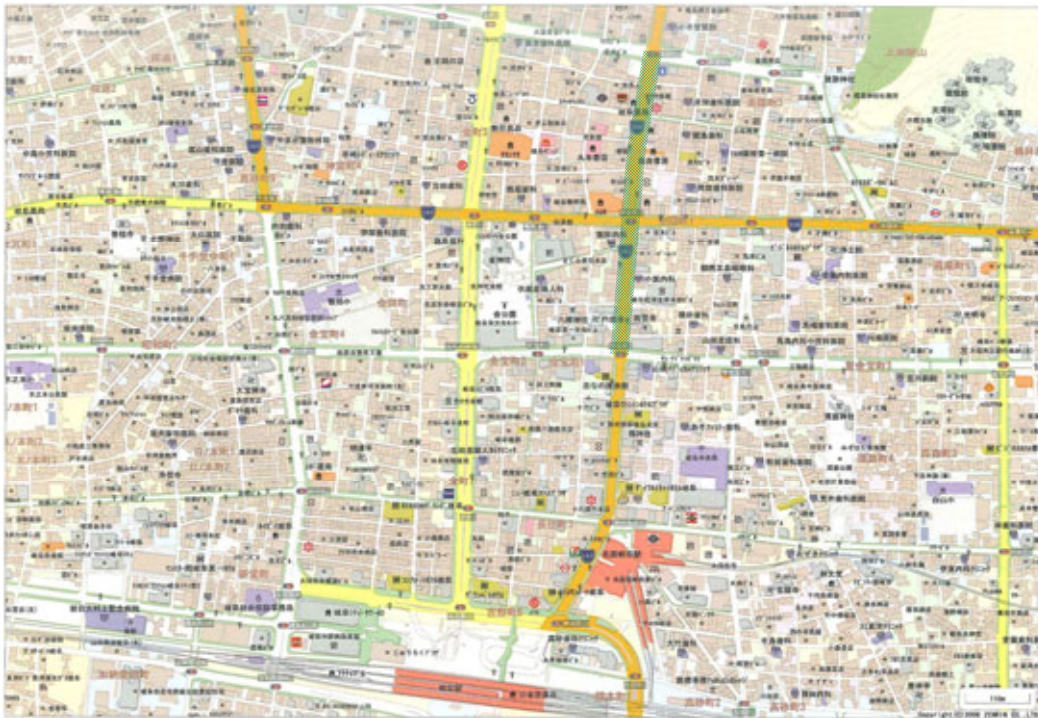
以上

都道府県市名: 岐阜県岐阜市
担当部局名:

<岐阜市:トランジットモール実証実験>

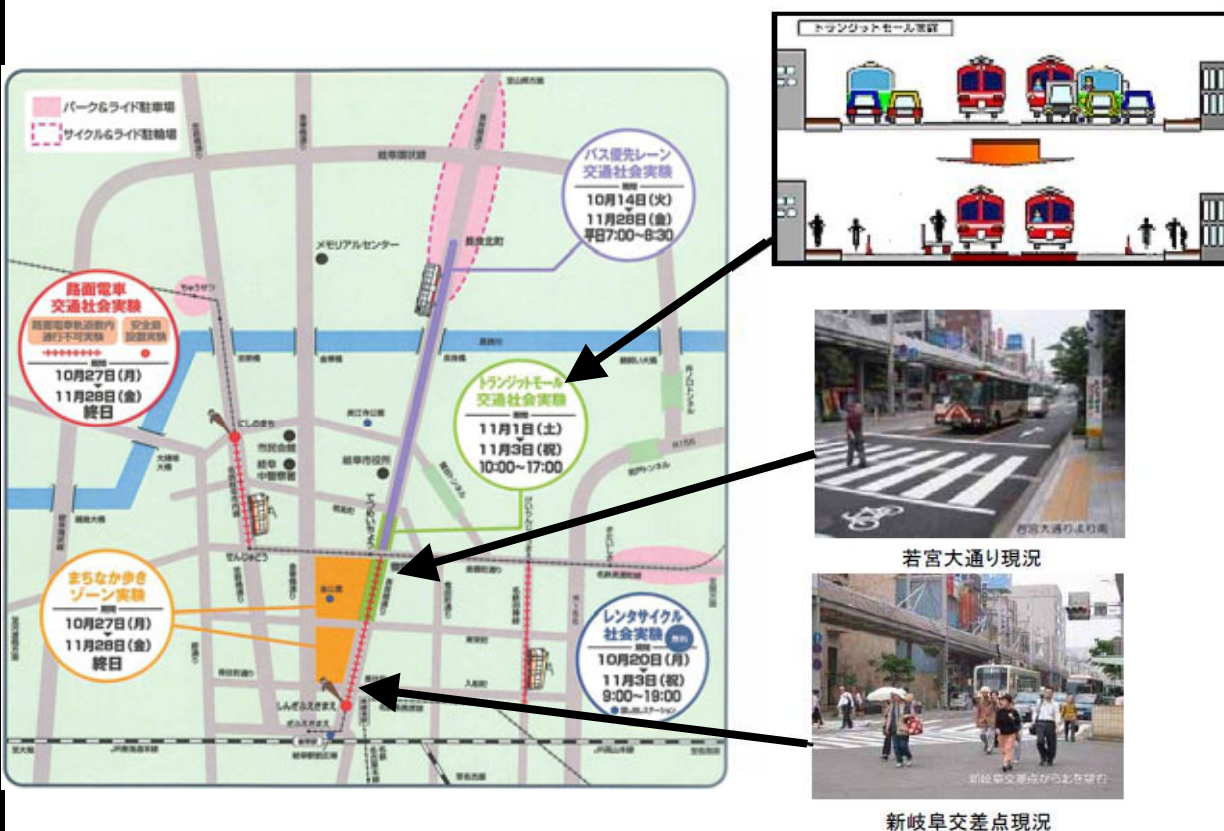
施策名: 交通社会実験

周辺地図



出典: its-mo-Navi

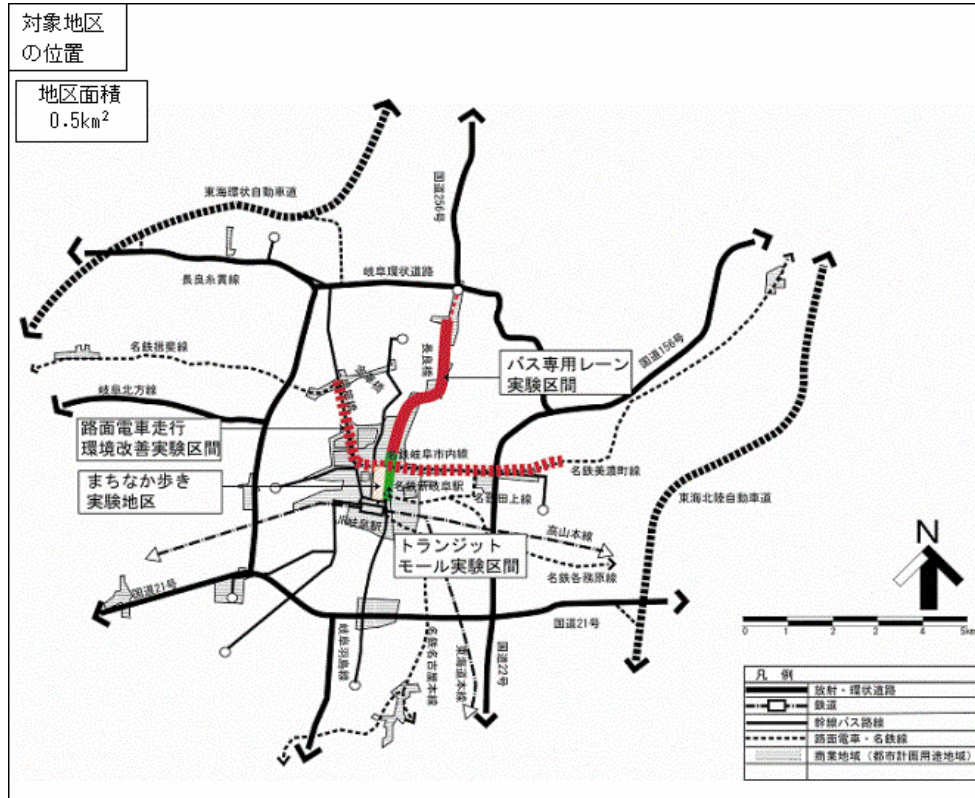
社会実験案内パンフレット



出典: 国土交通省HP <http://www.mlit.go.jp/road/press/press03/20031014-2/bt2.pdf>

<岐阜市:トランジットモール実証実験>

対象地区の位置



出典: 国土交通省HP http://www.mlit.go.jp/road/road/yusen/chiku_gaiyo/22/

取り組みのイメージ

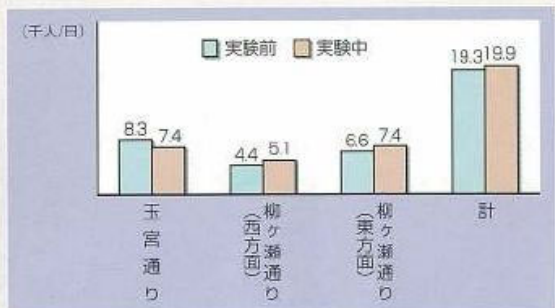


出典: 国土交通省HP http://www.mlit.go.jp/road/road/yusen/chiku_gaiyo/22/

◆トランジットモール実験

柳ヶ瀬地区来街者の変化

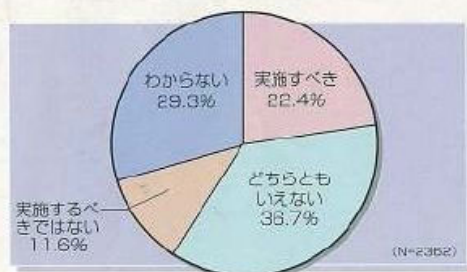
実験日（11月3日（月）祭日、天候 雨ときどき曇り）は天候不順のため、自転車も含めた来街者は減少した。しかし歩行者数が微増であり、トランジットモール化による来街者数の増加が期待できる状況となった。



トランジットモール施策に関するアンケート

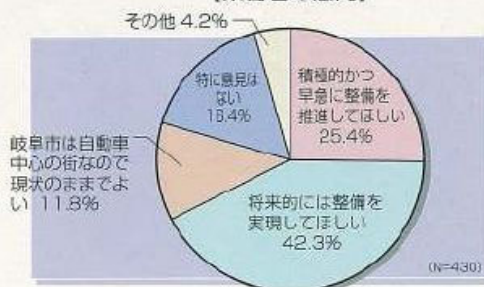
設問 トランジットモール化を今後とも引き続き恒常的に実施してほしいと思いますか。

【市民の意向】



設問 今後、自動車を特定の地区で排除するトランジットモールを実施するとしたら、あなたはどのように思いますか

【来街者の意向】



結果

□来街者の増加

- ・柳ヶ瀬地区の流入は、実験前と比較して約3%微増した。
- ・地元商店街アンケートでは、約61%が変わらなかったと答え、約33%が減少したと答えた。
- ・来街者のアンケートでは、わずか約3%しか街が賑やかになったと感じなかった。

□商店街の参加

- ・実験時に軒先に商品を陳列したのは約6%、商店街主催の各種イベント支援・参加したのは約9%にとどまり、参加意欲が低かった。

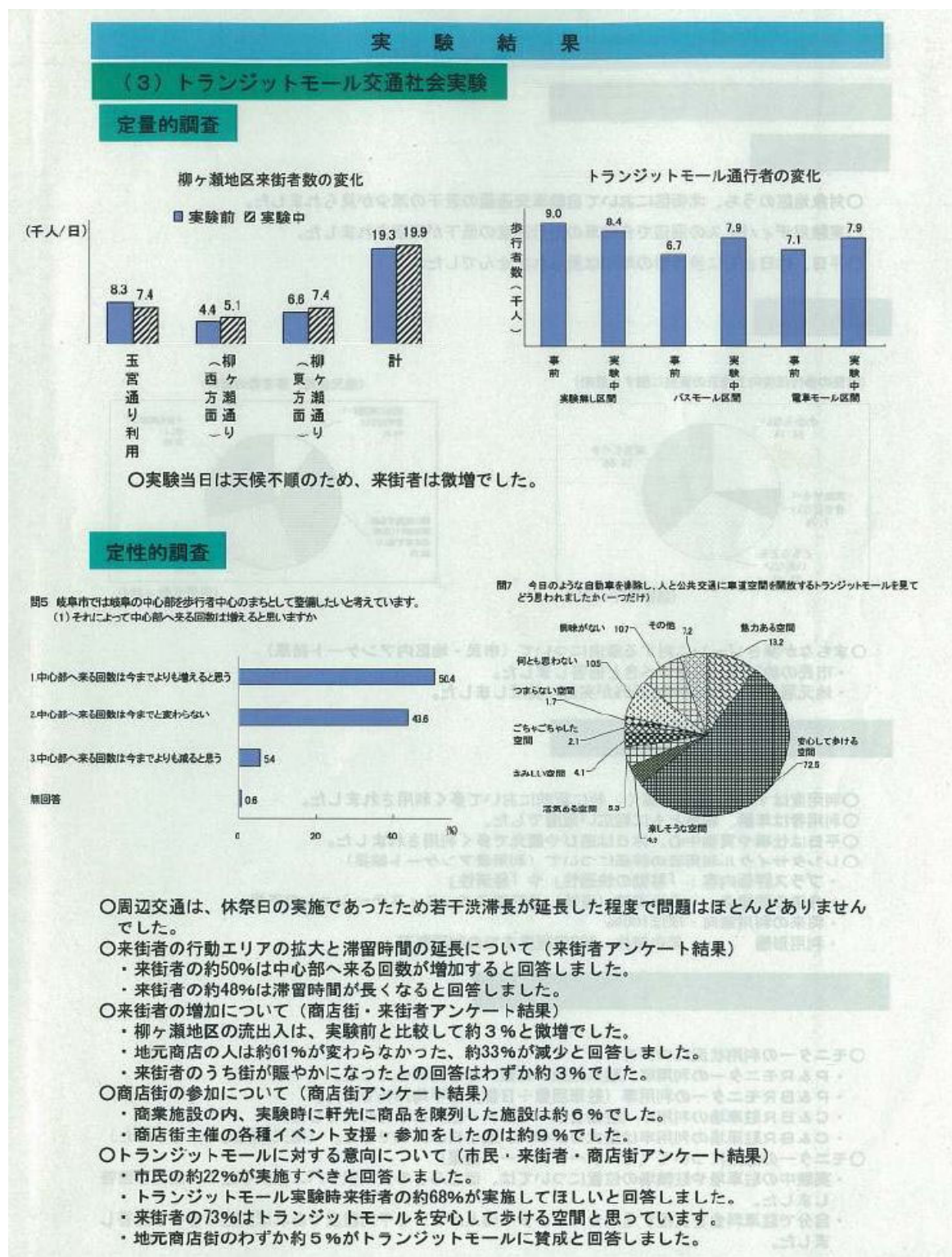
□市民等の意向

- ・市民アンケートでは、約22%が実施すべきと回答。
- ・トランジットモール実験時来街者アンケートでは、約68%が実施してほしいと回答。
- ・地元商店街アンケートでは、トランジットモールに賛成であったのはわずか約5%であった。

＜岐阜市：トランジットモール実証実験＞

施策名：交通社会実験

アンケート結果



出典：『交通政策の転換に向けた岐阜市総合型交通社会実験』
P11、平成16年3月、岐阜市総合型交通社会実験実施事務局