

欧州諸都市の都心大改造

～ 歩行者と公共交通を中心とした交通まちづくり～

Reconstructions of City Centers for Pedestrians and Public Transports in European Cities

及川 潤* 中嶋 康博* 牧村 和彦*

By Jun OIKAWA, Yasuhiro NAKAJIMA and Kazuhiko MAKIMURA

1 . はじめに

欧州の各都市の多くは、自動車の過度な依存による渋滞の悪化、都心部の賑わいの喪失、大気環境の悪化といった問題に対応するため、歩行空間の創出や公共交通を軸とした交通まちづくりが進められ、近年その成果が現れてきている。

著者らは2006年10月に欧州の都市をいくつか訪問し、その状況を視察、ヒアリングする機会を得た。本稿ではその概要を紹介する。



写真 - 1 歩行者モールに大改造された中心市街地のメインストリート(走行しているのはTVR)

2 . 各都市におけるトラム・バス運用の概要

(1) ナンシー (Nancy)

フランスでは、1982年のLOTI法(国内交通基本法)にて「誰もが容易に、低コストで、快適に、同時に社会コストを増加させないで移動する権利(交通権)」の精神が唱われている。そこで、フランスの各都市ではその権利に基づいた交通施策が展開されている。ナンシー(フランス北東部、市の人口は約10万人(都市圏人口は約24万人))は、意欲的な数多くの取り組みを進めている都市の一つである。交通施策の代表的な取り組みとしての一つは、2003年に1系統開業したTVRである。TVRはトラムに似た外観であるが、レールが1本(走行ガイドとして機能)でゴムタイヤ駆動の「ガイド付きトロリーバス」である。郊外部ではガイドウェイから外れ、通常のトロリーバスとして運行されている。

また、都心の商店街はTVRと緊急車両以外は通行できないトランジットモールとして整備されている(写真-1)。同時に都心部の駐車場は量を抑制し、買い物客の一時駐車と住民の駐車を優遇して通勤者



写真 - 2 都心部を走行するユーロトラム

の利用を抑制する料金施策をとっている。

以上のような施策は全てPDU(Plan de Déplacements Urbains:都市圏総合交通戦略)により予算確保、計画策定、施行、事後評価が一体的に進められている(PDUについては、交通工学2007年新年号にて詳細に紹介しています)。

(2) ストラスブール (Strasbourg)

ストラスブールはドイツとの国境に接するフラン

* 交通研究室



写真 - 3 フリンジ部のパークアンドライド駐車場
(写真手前が駐車場、奥がトラムの停留所)



写真 - 5 トラムに対する優先信号現示
(左側がトラムに対する進行現示、
右側は自動車に対する停止現示)



写真 - 4 トラムとバスが共存する
トランジットモール



写真 - 6 トランジットモール(バーンホフ通り)
を走行するトラム

ス北東部の都市で、市の人口は約 26 万人である。

1994 年に「ユーロトラム」の名称でトラムが開業し、同時に環状道路を整備、都心部では歩行者とトラムを優先する大改造を行った(写真 - 2)。

現在トラムは 4 系統あり、全ての車両が車内の段差が一切ない 100% 低床車となっている。

また、フリンジ部や郊外にはパークアンドライド駐車場を計画的に配置している(写真 - 3)。

(3) バーゼル (Basel)

バーゼルはフランス、ドイツと国境を接するスイス北西部の都市で、人口は約 17 万人である。

トラムの運行系統は 14 あり、非常に密なネットワークが整備されている。都心部は自動車を排除したトランジットモールとなっているが、トラムの軌道上をバスが走行する区間(写真 - 4)があり、停留所では両者を区別しないで到着までのカウントダウン表示等を行っている。

主要な交差点部ではトラムに対して青信号を自動車より数秒～十秒程度先に示す優先制御が行われて

いる(写真 - 5)。これにより、トラムの定時性の確保ばかりではなくトラムに乗降する人の道路横断の安全の確保も図っている。

(4) チューリッヒ (Zürich)

チューリッヒはスイス北部に位置するスイス最大の都市で、人口は約 37 万人である。

トラムは 13 系統あり、バーゼルと同様の密なネットワークを形成している。

中央駅を起点とするメインストリート(バーンホフ通り)はトラムのみが走行できるトランジットモールとなっている(写真 - 6)。

また、トラム間、及びトラムと他の交通機関との結節点では平面接続が考慮されており、平面移動だけで別系統のトラム、バス、近郊鉄道に乗り換えることが可能となっている(写真 - 7)。

(5) エジンバラ (Edinburgh)

エジンバラはイギリス北部、スコットランドの首



写真 - 7 トラムと近郊鉄道の平面乗り継ぎ



写真 - 9 ロンドン都心部のバス停留所の例



写真 - 8 ガイドウェイを走行するバス

都であり、人口は約 44 万人である。

エンジンバスの公共交通はバスが主であるが、一部が郊外でガイドウェイ区間を通過する。ガイドウェイは交通量の多い交差道路を連続してオーバークロスし、定時性の確保を図っている（写真 - 8）。



パリ(フランス)
バス停留所

ロンドン(イギリス)
バス停留所

ナンシー(フランス)
TVR停留所

ストラスブール(フランス)
トラム停留所

バーゼル(スイス)
トラム・バス停留所
(34系統のみバス)

フライブルク(ドイツ)
トラム停留所

写真 - 10 停留所におけるカウントダウン表示板

3 . トラム・バス停留所の運用状況

今回訪問した都市では、いずれもトラム・バスの乗車前にチケットを購入する方式であり、停留所には自動券売機とベンチ、屋根等が整備されている(写真 - 9)。また、都心部では「系統番号」「行き先」「到着までの残り時間」を表示するカウントダウン表示板が整備され、乗りたい系統があと何分で来るのかが一目で分かるように配慮されている(写真 - 10)。これらバス停留所での配慮は、バス待ちの際の安心感や、遠くからバス停を探す際に非常にわかり易く、日本でも広く普及・展開が望まれる施策である。

4 . おわりに

我が国においても、特に地方都市において自動車

の過度な依存による都心の空洞化、渋滞の悪化が深刻となっており、対策が急がれている。今回訪問した各都市ではいずれも、明確な目標と実効性の高いマスタープランや総合交通戦略が存在し、その結果、計画的なまちづくりが進められてきた経緯がある。

我が国の都市における都市交通戦略を実効性のあるものにしていく上で、今回訪問した都市の取り組みはおおいに参考となるであろう。

謝辞

本稿を取りまとめるにあたり、ヒアリングに協力いただいたナンシー都市連合(Grand Nancy)のCUNHA氏及びDIDIER女史に感謝の意を表す。