

(7)トランジットモール社会実験先進事例調査

① 八戸市都心再生にぎわいトランジットモール社会実験 青森県八戸市 H17.9.25～9.30

1. 実験内容

メインストリートのモール化。交通規制は各 11 時～19 時

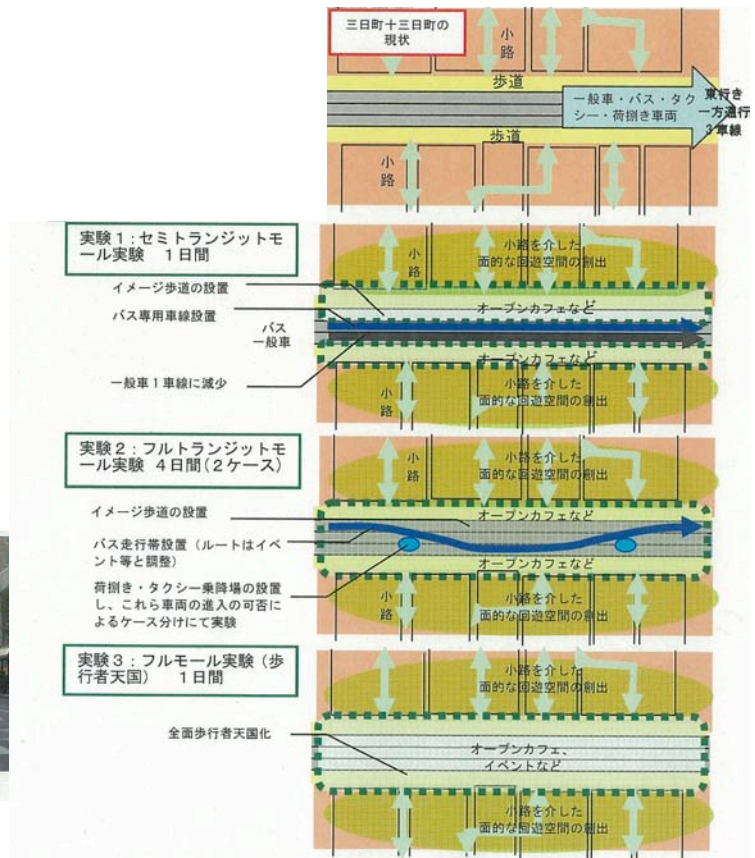
- ①フルモール : 歩行者天国の実施(バスの進入も不可)
- ②セミトランジットモール: 車線: 3 車線→2 車線 歩道: 1 車線分拡幅 バス: 優先車線を設置
- ③フルトランジットモール: 一般車両進入不可 歩道: 2 車線分拡幅 バス: 専用車線を設置  
荷捌きスペース、タクシー乗降場の設置

2. 実験概要

平成 17 年 9 月 25 日(日)  
 ～30 日(金): 6 日間  
 フルモール: 1 日間  
 セミトランジット: 1 日間  
 フルトランジット: 4 日間



現地写真 (三日町十三日町)



3. 目的

- ①対象地区をトランジットモールとする交通規制を実施し、これに伴う交通環境の変化を把握
- ②大きく 3 つのパターンで実験し、交通規制による影響・効果等を比較し、最適なパターンを模索

4. その他施策

- ・オープンカフェ
- ・大道芸

5. 現状と課題

- ・中心市街地のメインストリート
- ・東北新幹線八戸駅開業を契機に観光客が増大
- ・大型店舗の郊外流出や撤退による商業機能の空洞化
- ・歩行者の回遊性に乏しく、賑わいが欠如
- ・幹線道路の通貨交通による渋滞、それに伴うバスの利便性低下

6. 実験結果

- ・フルモールは平常時の 2 倍の歩行者量となった。歩行空間の増大は肯定的に評価されている
- ・フルトラにて周辺に交通渋滞が発生
- ・セミトラ、フルトラにおいてバスの走行時間・利便性に改善が見られた
- ・来街者は 4 割がトランジットモールに肯定的
- ・商業者は、マイナスの影響もあったが、実験自体は有意義な取り組みと評価

7. 今後の展開

- ・導入に向け検討
- ・段階的にトランジットモール化を進める

## ② 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 福井県福井市 H13.10.12～11.4

### 1. 実験内容

路面電車を活用した「駅前電車通り」のモール化

#### ① トランジットモール

約 200m の区間を車両通行止めとし、路面電車とコミュニティバスのみ通行を許可する  
10 時～20 時：交通規制（荷捌き車両も進入不可、自転車は乗り入れ禁止）

#### ② セミモール

基本的には現行の交通規制。歩道幅員を拡幅。（一方通行及び進入禁止箇所あり）

### 2. 実験概要

① トランジットモール : 平成 13 年 10 月 12 日(金) ～28 日(日) : 17 日間

② セミトランジットモール : 平成 13 年 10 月 29 日(月) ～11 月 4 日(日) : 1 週間



### 3. 目的

- ① トランジットモール空間の創出当を通した歩行者ネットワークの効果や課題の検証
- ② トランジットモールやセミモールが自動車交通に与える効果、影響の検証
- ③ 公共交通アクセスの向上効果、課題の検証
- ④ 中心市街地活性化と路面電車の活用に向けた合意形成の過程の検証

### 4. その他施策

- ・路面電車の 4 駅に P&R 駐車場を設置
- ・シャトル便の運行
- ・歩行者専用道路の設置

### 5. 現状と課題

- ・ J R 福井駅の西側に位置する地区最大の商店街
- ・ 市街地、商業施設の郊外化に伴う、公共交通利用者の減少、人口や商業力の低下
- ・ 市街地の交通渋滞悪化
- ・ H12 より「賑わいの道づくり事業」による歩行空間ネットワークの整備を進めている

### 6. 実験結果

- ・ 平日、休日ともに来街者が 2000 人程度増加し、賑わいは向上  
来街者の 6 割がトランジットモールに対し肯定的
- ・ 4 割の商店で売上げが下がったと回答、マイナスの影響があったとする店主は 6 割と多い
- ・ 公共交通による来街者割合が、平日 6%、休日 15%増加した

### ③ ゆとりモール(トランジットモール)社会実験 静岡県浜松市 H11.3.15~3.28

#### 1. 実験内容

中心市街地のメインストリートである「鍛冶通り」のトランジットモール化

- ① 7時～12時：バス優先規制(荷捌き車両・地区内車両通行許可)
- ② 12時～19時：トランジットモール規制(路線バス以外の車両は進入不可)
- ③ 19時～7時：夜間規制(一般車両の通行を許可)

#### 2. 実験概要

平成11年3月15日(月)～3月28日(日)：2週間

##### ■ 交通規制内容

・鍛冶町通りの交通特性を踏まえて3つの時間帯に分けた交通規制を実施

【7：00～12：00】バス優先規制

・朝の通勤・通学時間帯におけるバスの円滑な通行を確保するため、区間内は路線バス専用道路とする。ただし枝道からの荷捌き車両と地区内住民の車両は通行可とする。

【12：00～19：00】トランジットモール規制

・午後の歩行者が増える時間帯における歩行者の安全性と快適性を確保するため、区間内は歩行者専用道路とし、路線バス以外の車両は全て進入不可とする。

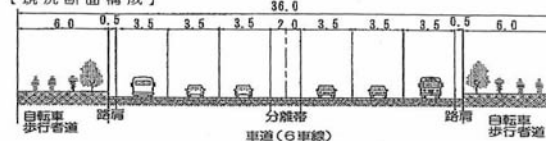
【19：00～7：00】夜間規制

・夜間は歩行者が少ないため、区間内への一般車両の進入を可とする。

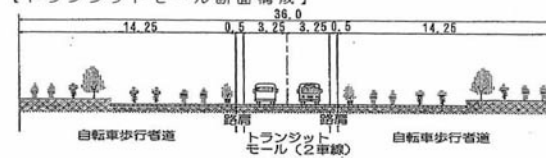
【トランジットモール規制(12時～19時)】



【現況断面構成】



【トランジットモール断面構成】



#### 3. 目的

- ① トランジットモールを実際に体験してもらい、市民および関係機関の周知と理解を得る
- ② 実験結果を踏まえ、導入に向けての課題や改善点を明らかにする

#### 5. 現状と課題

- ・JR浜松駅から西に向かって百貨店などの商業機能が集積した通り
- ・商業施設集積度は大
- ・中心市街地の商業活シエア減少
- ・休日の歩行量の減少
- ・中心部の交通渋滞悪化
- ・歩行空間の悪化

#### 6. 実験結果

- ・実験初日の大雨に伴う周辺道路の大渋滞
- ・バスの通行量が多すぎて、トランジットモールにしても自由に横断できなかった
- ・中心商業者など地元は大反発
- ・郊外や市外から訪れた人の4割が、トランジットモールは必要と回答  
地元住民、商業者らの半数以上が必要ないと回答

#### 7. 今後の展開

- ・実験を振り返り、改めて市民・事業者・行政が意見を共有化するためにフォローアップ活動を開始
- ・ワークショップなどを開催し、市民案をまとめた整備計画案を作成した