

1. トランジットモールは どこにあるか？

2016年 第53回土木計画学研究発表会

「Transit Mallを含む市街地における自動車交通処理に関する研究」より



Kassel (独)



Frankfurt (独)



Karlsruhe (独)

1.1 はじめに … この章の背景 & 目的

★ なぜ？ 今さら歩行者街路網の自動車処理問題？

- ✓ LRT整備…基礎情報がまだ不足
- ✓ 「TransitMall = 歩行者+公共交通」は知られている
 - ✓ TransitMallの街路網における役割は？
 - ✓ 歩行者優先街路網の中心か？
 - ✓ ゾーンシステムにおける「壁」か？
 - ✓ 実際にはクルマをよく見かけるのはなぜ？

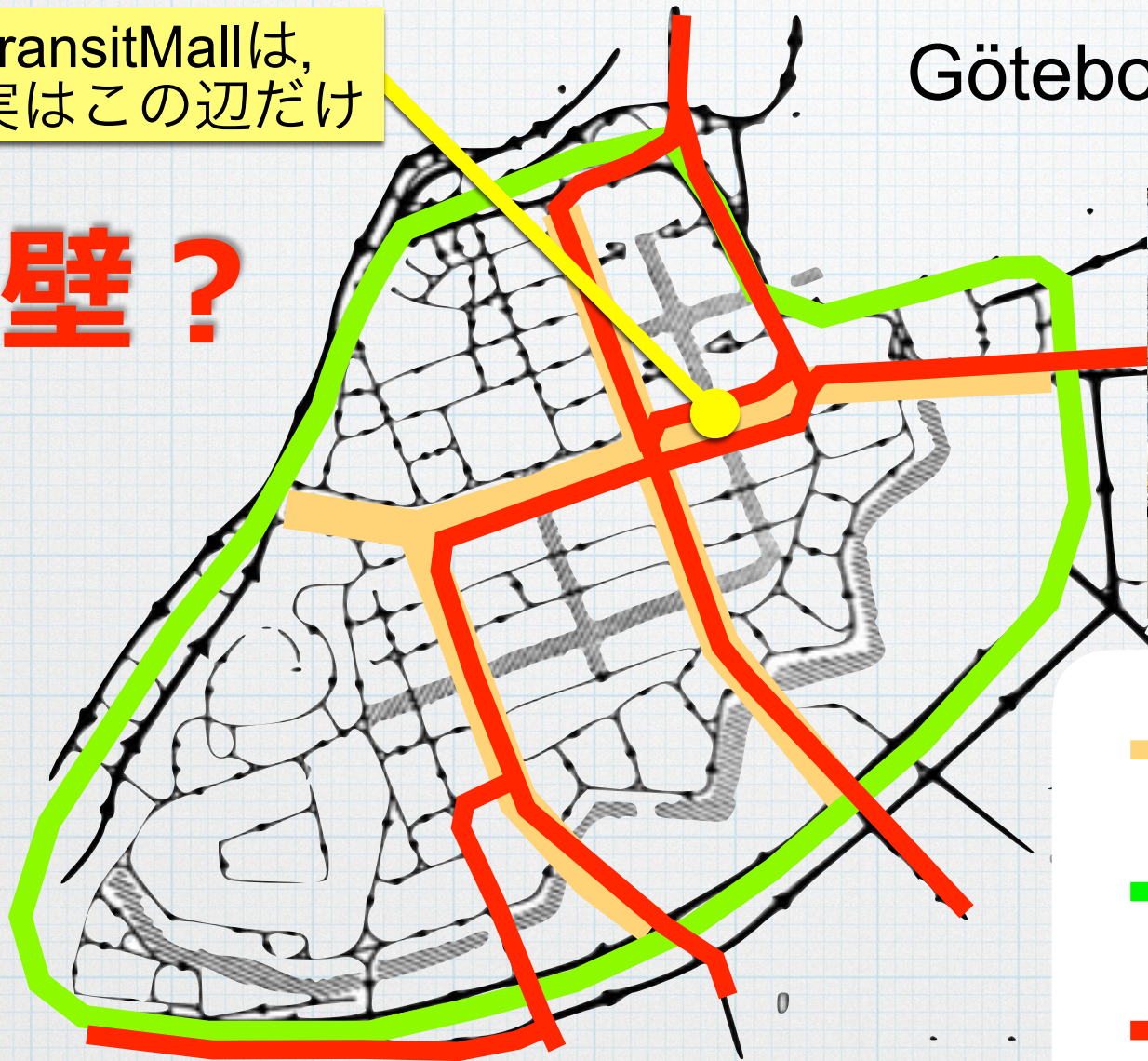
➡ TransitMallの役割を実際に調べてみよう

1.2 中心街の街路構造とTransitMallのとらえられ方

TransitMallは、
実はこの辺だけ

Göteborg (エーテボリ)

壁？

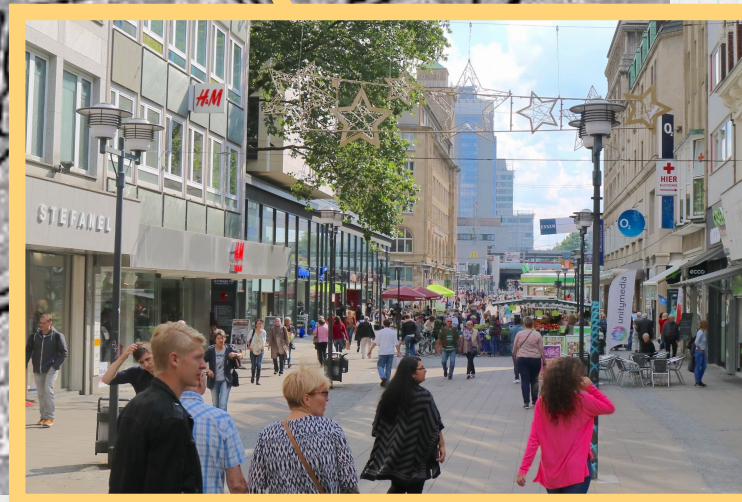
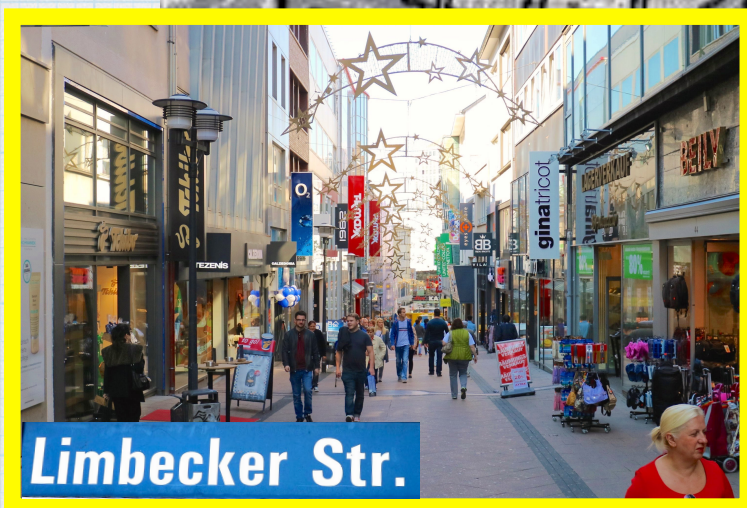


- ゾーン境界
- 外周道路
- 路面電車

1.2 中心街の街路構造とTransitMallのとらえられ方

この歩行者街路にトラムが走るようなもの？

駅へ



Essen

1.2 中心街の街路構造とTransitMallのとらえられ方



これらの自動車は交通違反なのか？

1.3 規制方法の例


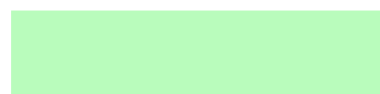
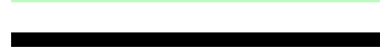











時間帯を指定して歩行者専用指定





1.4 実際の交通サーキュレーション

【凡例】

-  軌道の敷設された街路
-  事実上のトランジットモール
-  街路（進入制限無し，双方向）
-  街路（進入制限無し，一方通行）
-  街路（進入制限内，双方向）
-  街路（進入制限内，一方通行）
-  歩行者のみ通行可能な構造
-  両端に進入制限のある区間
-  ボラードやゲートによる進入制限
-  標識等による進入制限
-  交差点（制限無く到達可能）
-  交差点（進入制限内）
-  交差点（自動車は到達不能）
-  行き止まり

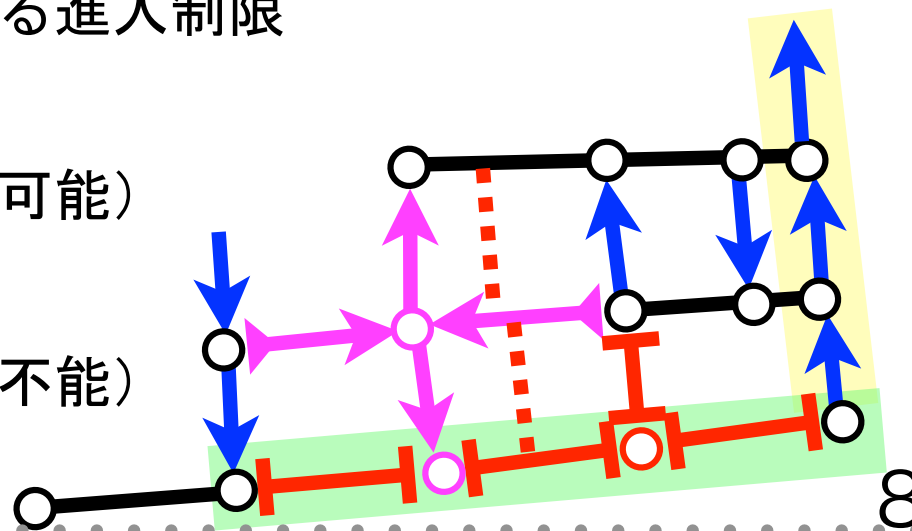
都市名 (国名)

調査 年/月/日

100m

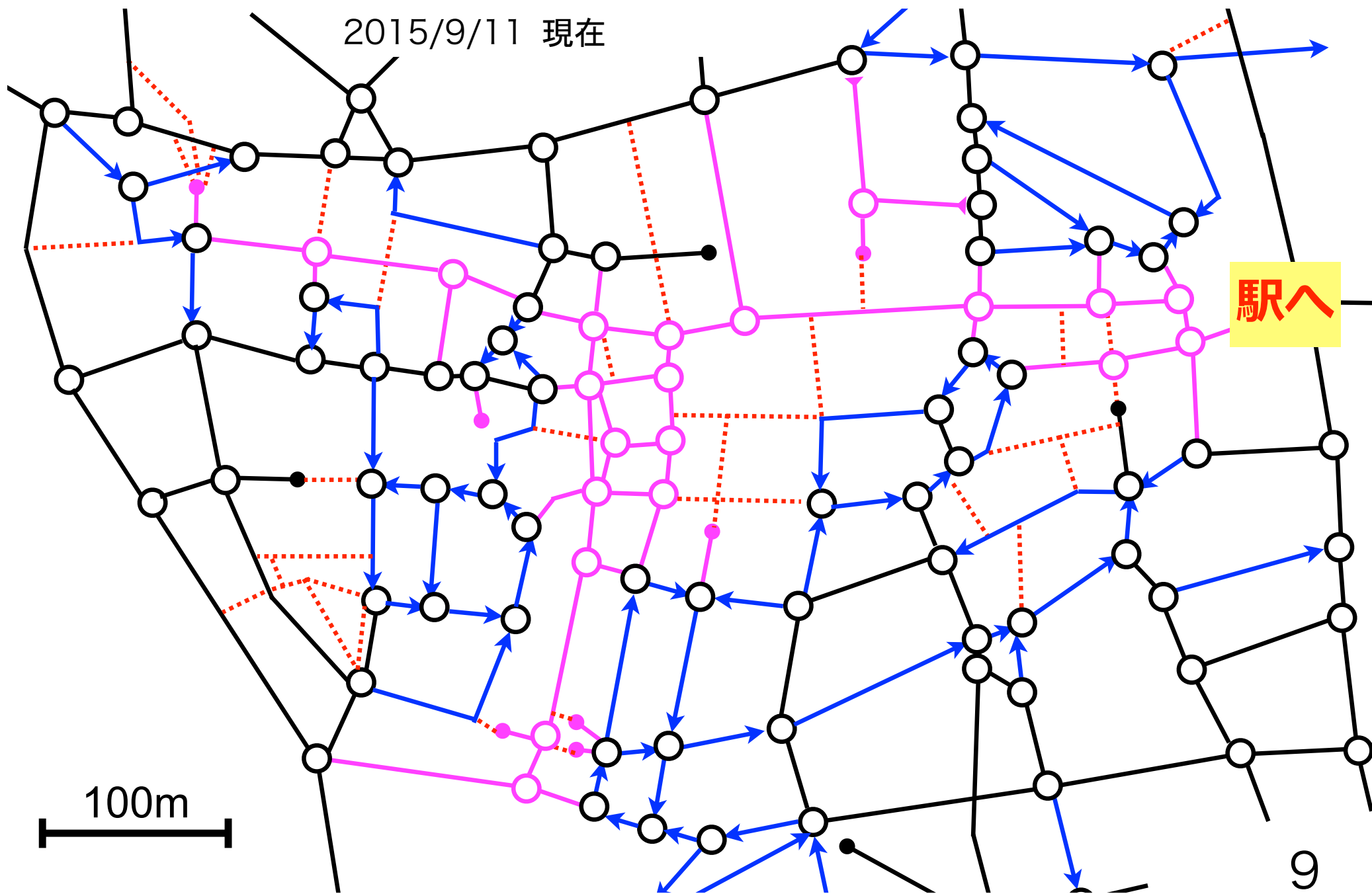


スケール



Essen (Germany)

2015/9/11 現在

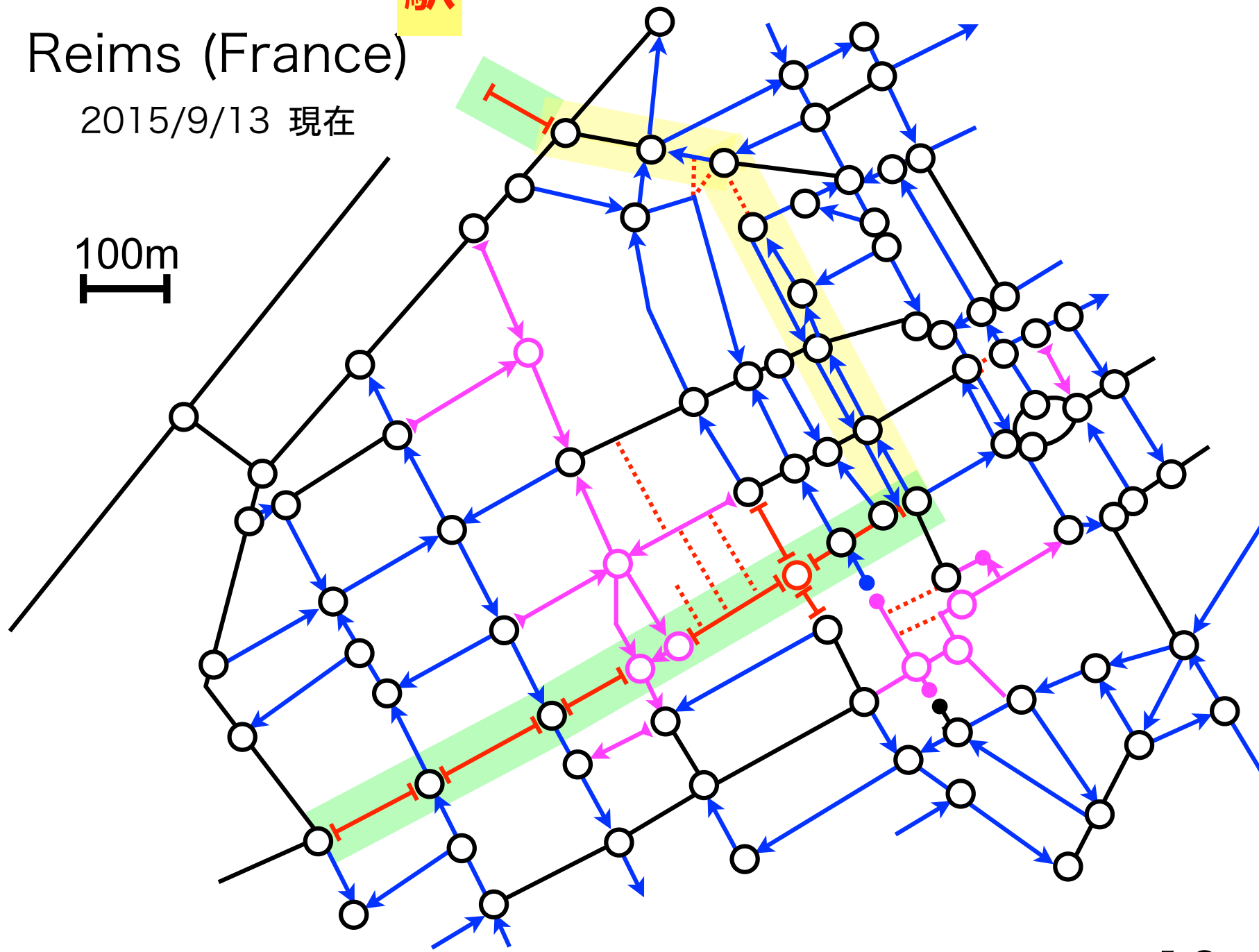


駅

Reims (France)

2015/9/13 現在

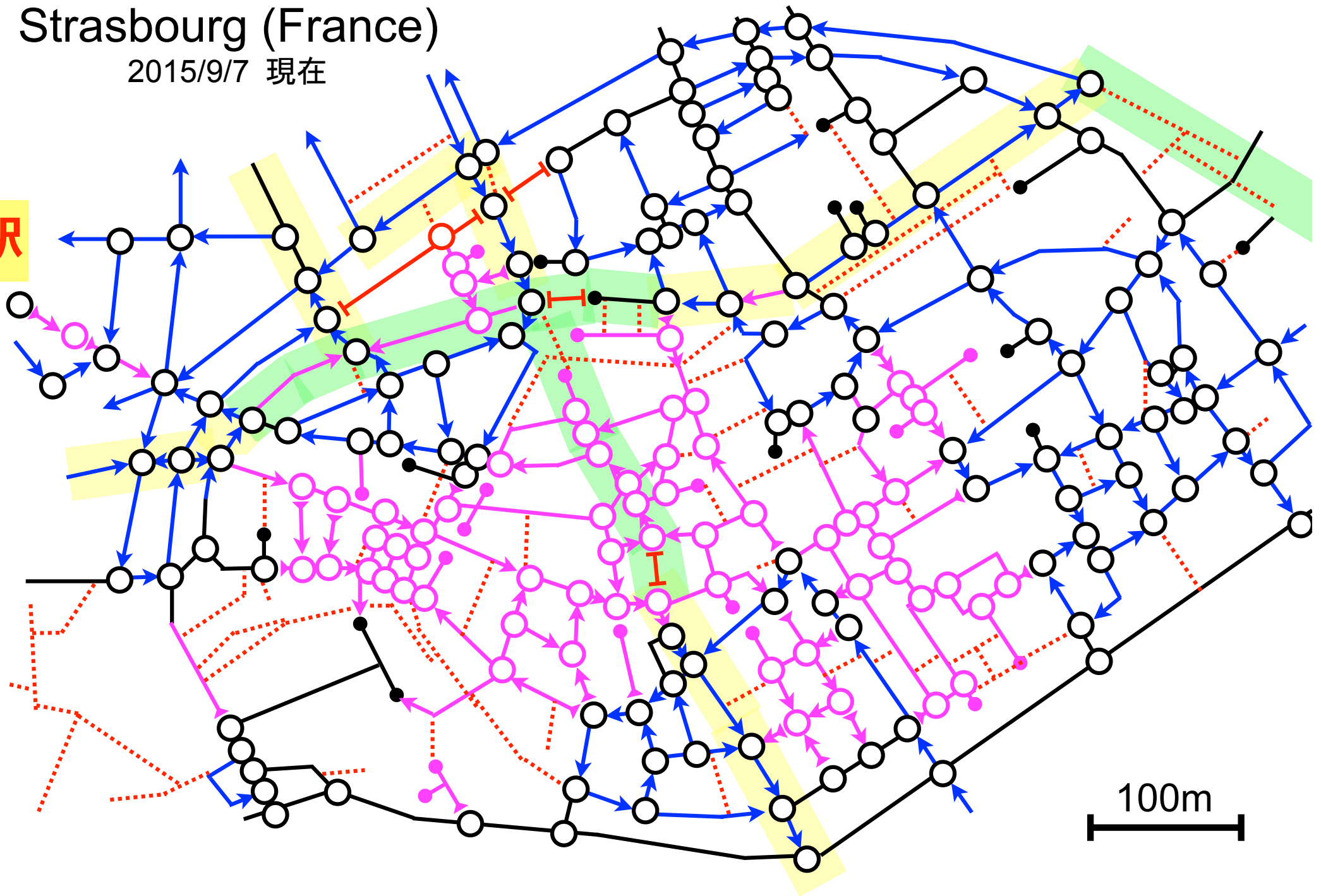
100m
┌───┐
└───┘



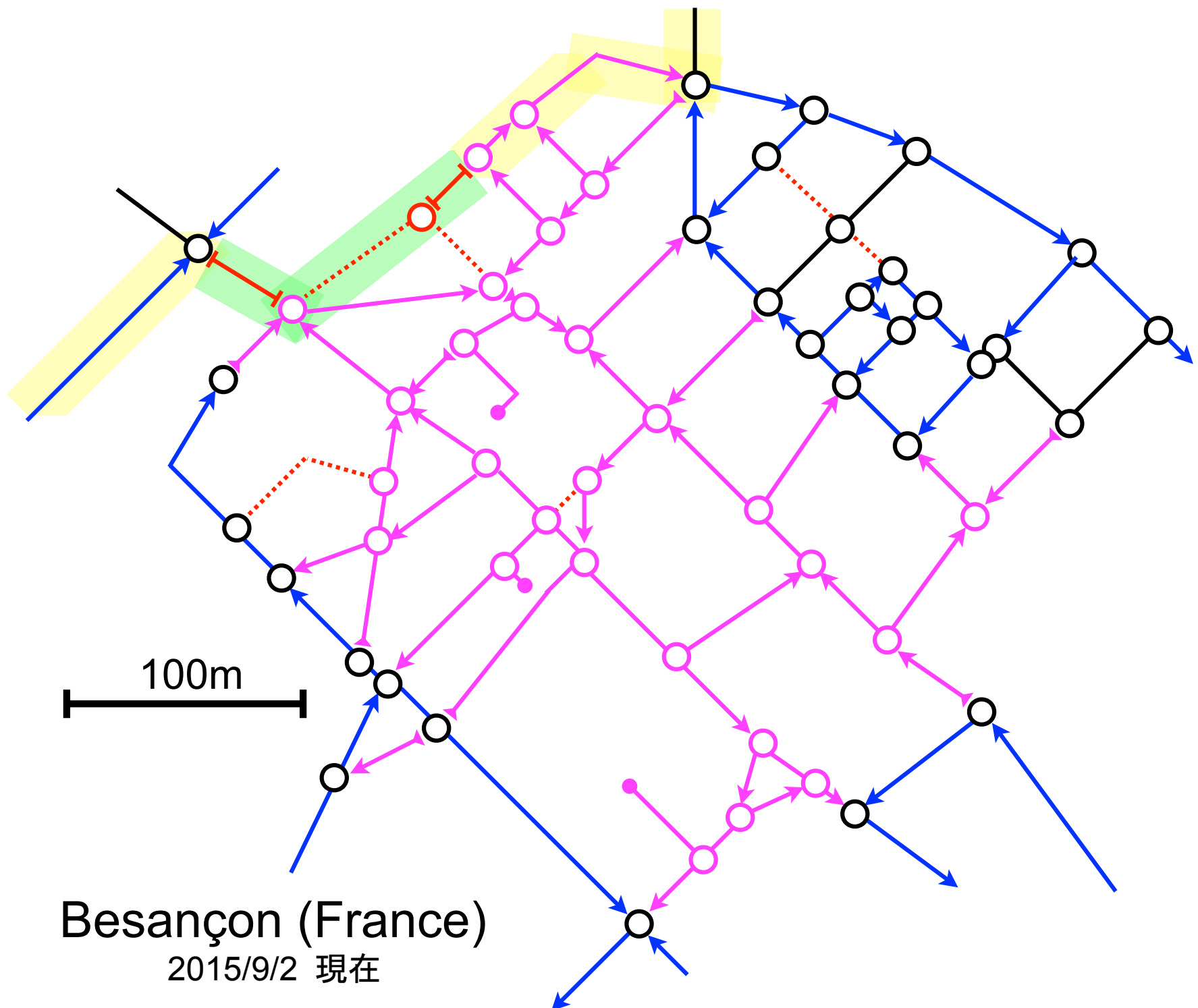
Strasbourg (France)

2015/9/7 現在

駅

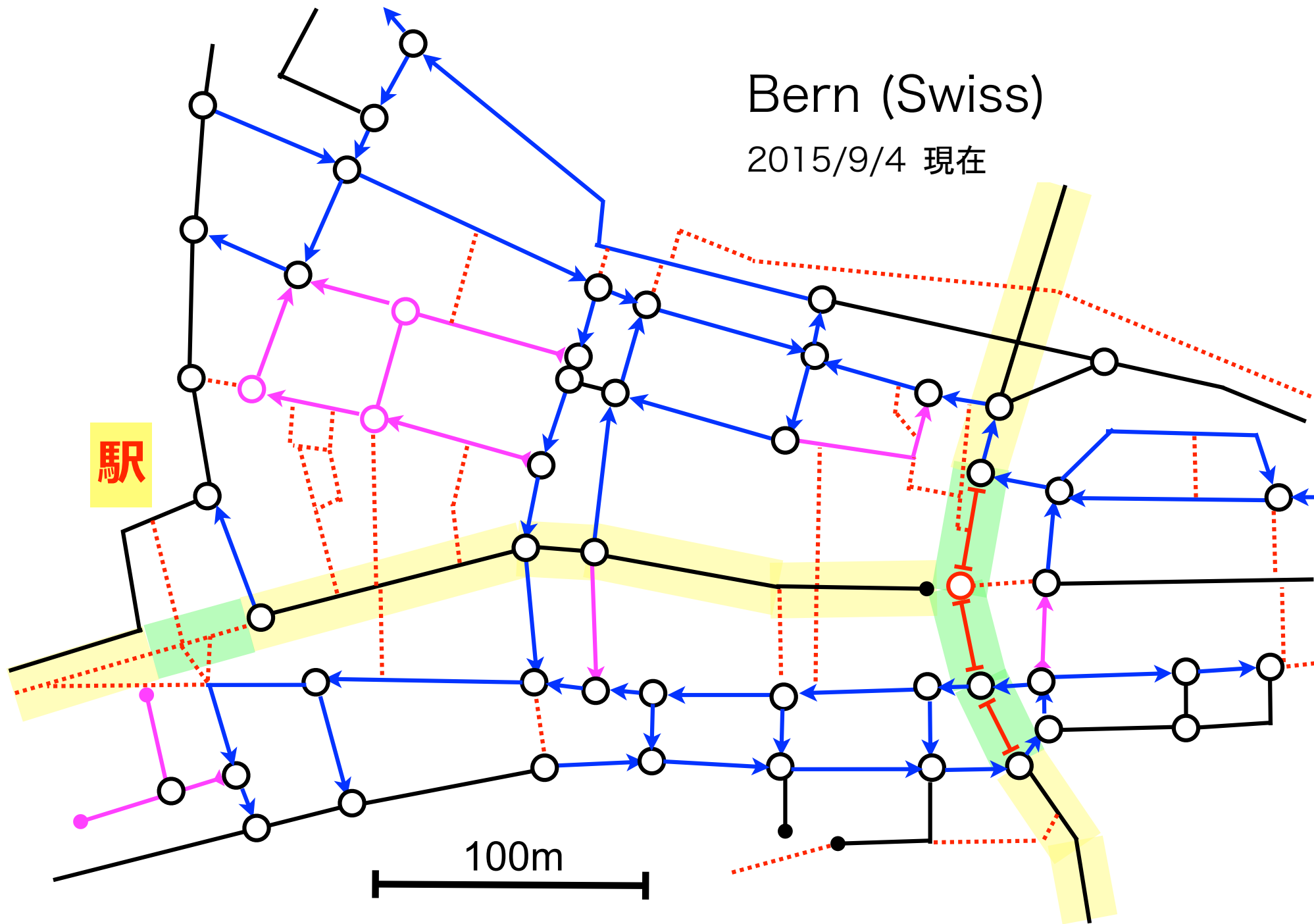


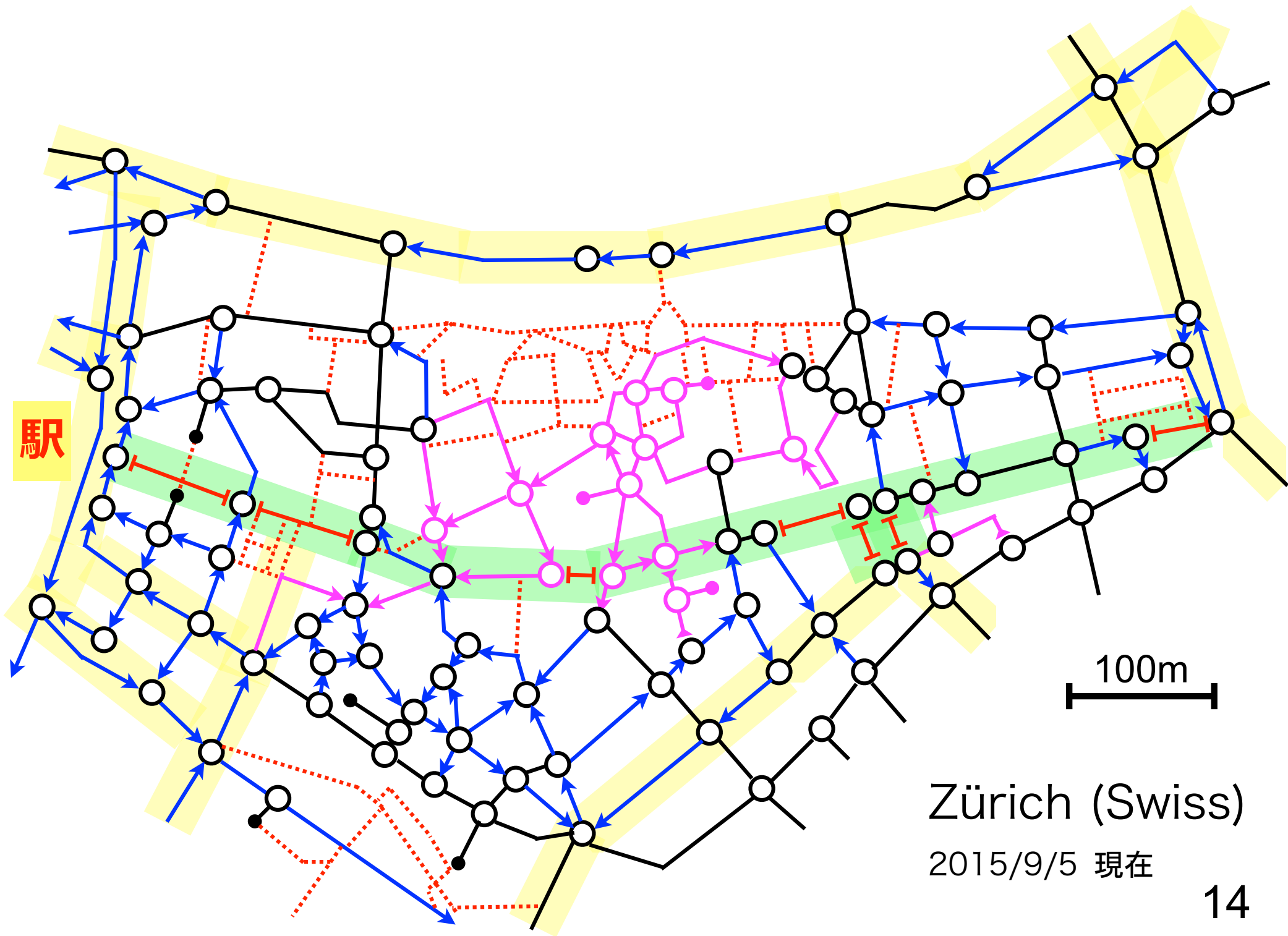
100m



Bern (Swiss)

2015/9/4 現在



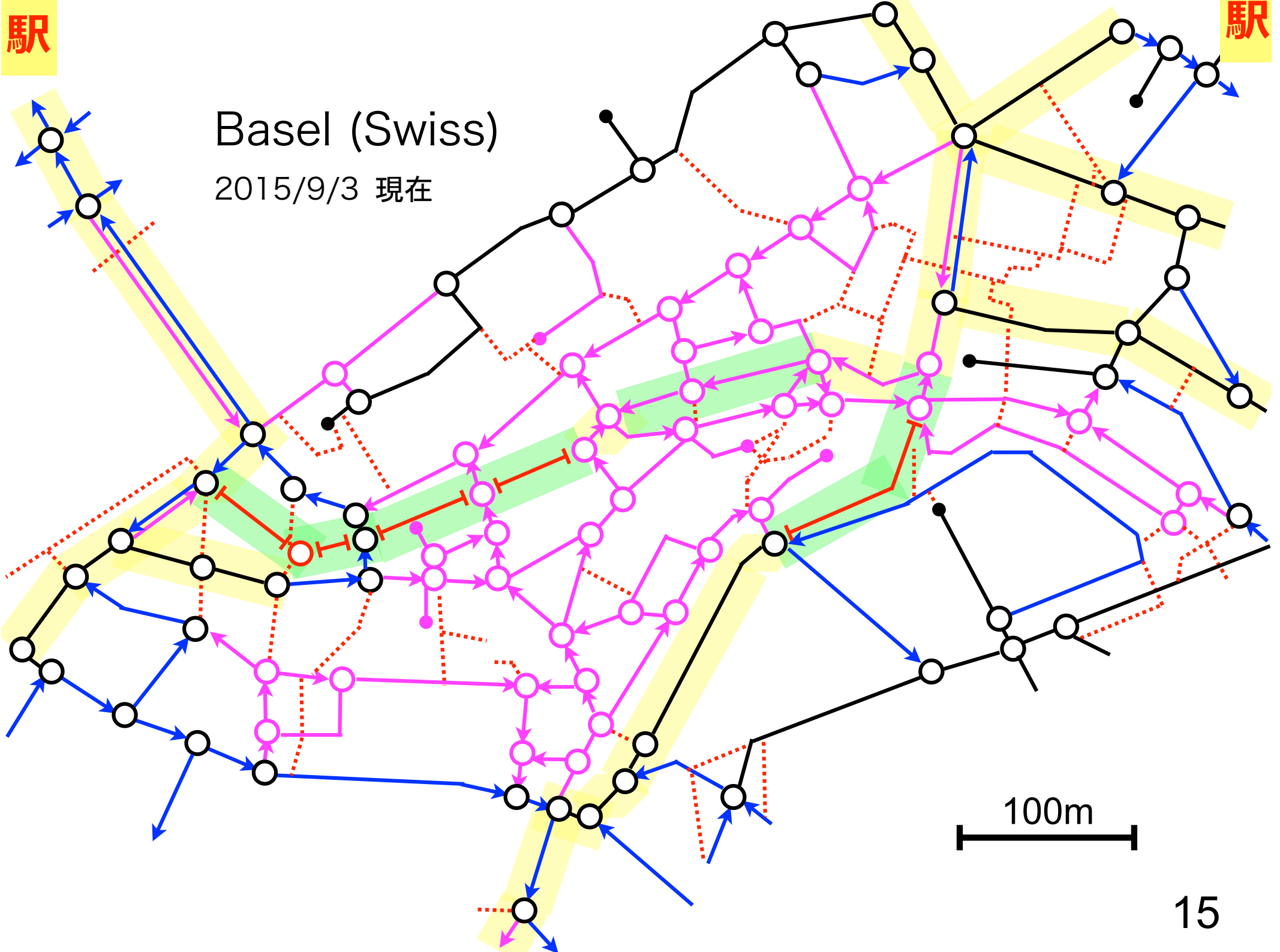


駅

駅

Basel (Swiss)

2015/9/3 現在



100m

1.5 この章のまとめ

★ 街路網の中での役割は？

- ✓ 歩行者街路網の一部ではある

★ 歩行者優先街路網の中心か？

- ✓ むしろ近傍の街路網が歩行者ゾーンの中心

★ ゾーンシステムにおける「壁」か？

- ✓ 必ずしもゾーン境界ではない
- ✓ ゾーン境界の場合も「穴」が開いている

★ 実際にはクルマをよく見かけるのはなぜ？

- ✓ 制限された歩行者ゾーンへの進入経路の一部

★ その他

- ✓ 外周道路 ☞ 一方通行街路網 ☞ 進入制限 ☞ TransitMall
- ✓ 歩行者の安全確保 & 自動車アクセス の両立