

## 「人と地球にやさしい交通まちづくり」

～総合的な都市交通施策の推進と、その織り成す景観～

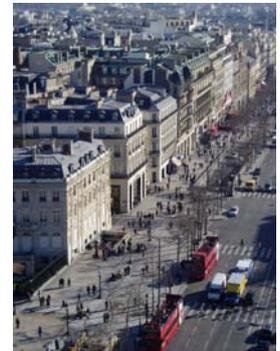
国土交通省 都市・地域整備局 街路交通施設課  
街路事業調整官 神田昌幸



現在、街路事業は転換期にあります。この講演では「総合交通戦略」つまり交通を道路、駅前広場、LRT、それぞれ単体で見るのではなく、総体として都市交通をどうすべきか、また都市のあり方や住まい方などのビジョンに、密接に関係する「コンパクトシティ（集約型都市構造）」を進めるうえで、拠点となるまちづくりや再整備をどのように構築すべきか、さらに公共交通を中心としたネットワークをどう組んでいくのかを、改めてみなさん

にお伝えしながら、景観の話も交え進めていきたいと思っております。

凱旋門の上からパリのシャンゼリゼ通りを見ると素晴らしい景観ですが、フランスそのものが景観規制に厳しく、斜線制限も用いて高い建物の規制を行っているからです。シャンゼリゼ通りでは地下に駐車場を配し、地下鉄とバスが走り、赤いバスも景観の典型としてまちなみとの調和を保っています。



最近、パリでは交通網の改革が起きており、一般車両レーンと区別する形で、バス専用として2車線、同じ車線をタクシーと自転車が走るという公共交通専用の車線が設けられています。自転車がバスを待つという日常的な風景がありますし、家族連れの自転車にバスがゆっくりついて行くという光景も見られます。

今、パリで流行のヴェリブ（自転車レンタサイクルシステム）ですが、お洒落な車両になっていますし、手前には自転車の専用レーンが設けられています。このシステムで、自転車利用が盛んになっている要因の一つに、駐輪場がまちなみと調和し整然と並んでいることが挙げられます。



戦争の舞台となったフランス・アルザス地方のストラスブール市には、円形屋根の駐車場があるトランジットモール（公共交通機関に開放されている歩車共存道路）があり、ハンザ同盟の中心都市の一つのブレーメン市では、世界遺産の旧市庁舎の間を縫うようにLRTが走っています。

フランスは路面電車を廃止していたのですが、ナント市はLRTの復活第一号となった都市です。新しい公共交通の手法として富山市にも例がありますが、LRTの専用レーンが設けにくい所や採算性があわない所はBRTで公共交通ネットワークを補うという、フランスにおいて公共交通を活性化させた代表的な事例です。円形の交差点であるランダーバードの階段を下りると運河があり、水上バスにも乗れて、LRT、BRT、水上バス全てが同じキップで乗車でき、距離制で計算された料金設定になっています。



BRTのターミナルにあるパークアンドライド駐車場の入口に設けられた青いモニュメントのよ  
うに見える美しいサイン施設は、フランス地方では同じデザインでシンプルに統一されており、  
空き台数の表示もあり、駐車場が利用しやすいよう工夫されています。

ナント市も策定しているフランスの総合交通戦略を、  
「PDU（都市圏交通計画）」と呼んでいます、  
1982年に制定された都市交通基本法（LOTI法）が  
根拠法となっています。日本でも交通基本法の制定に向  
け、昨日、検討会議が開催されまして、そのモデルとな  
ったのがこのPDUです。ナント市の3本のLRTと  
1本のBRTには、至るところにパークアンドライド駐  
車場が配置されており、終点近くの同駐車場と繋ぐ形で  
高速道路が走りインターチェンジもあり、効率的な運用形態になっています。ナント市は公共交  
通ばかりでなく、自転車道のネットワークも優れ、さらに中心市街地の歩行空間も確保されてお  
り、コミュニティサイクルも利用されています。

**ナントにおける総合交通施策**

・ナントでは鉄道、LRT、BRT、バス、自転車、徒歩に関するPDUが作成され、LRTにつ  
いては、欧州でも早期に開業（1985年）するとともに、自転車道ネットワークや中心  
市街地での面的な歩行空間が整備されるなど総合交通施策が推進されている。

**OLRT・BRTのネットワーク**

2号線 (LRT) 1500 (利用客数約500人/日)  
3号線 (LRT) 71,200 (利用客数約71,200人/日)  
1号線 (LRT) 110,600 (利用客数約110,600人/日)  
4号線 (BRT) 4,600 (利用客数約4,600人/日)

**【ナントにおけるPDU策定方針】**  
主ビリティマネジメントや公共交通機関の連携  
を重視

**【PDUの目標】**  
① 自然と人々のためのモビリティの発展を促進  
交通機関の質を向上  
② 全ての市民のためのアクセシビリティを確保  
③ 自動車と公共交通を統合し、公共交通を優先する  
の割合を向上させる  
④ モビリティの統合的マネジメント運動の展開  
をすべての交通関係者の連携を図る

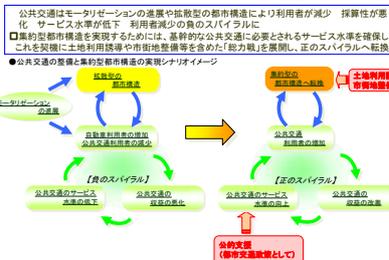
**【行動目標】**  
① 自動車に代わる移動手段の確保を推進  
交通機関の質を向上  
② 新しい渡河方法を創出し、河川路線を試導入  
③ 移動における安全性とアクセシビリティを改善  
④ 交通抑制ツールとして駐車場を使用  
⑤ 交通のあらゆる可能性について情報を提供する  
⑥ PDUをフォローアップする

OLRT (全長: 43 km)      BRT (全長: 7 km)      ターミナル (LRT/BRT/水上/バス)

TCSF: Transport Collectif en Site Propre

このような都市づくりを可能にするためにも、日本に合ったコンパクトシティ（集約型都市構  
造）を考える必要があります。最近ではエコも加えた「エコ・コンパクトシティ」を目指しています。  
戦前は、路面電車やバスなどの公共交通沿線に住宅が密集するコンパクトな街でしたが、戦後、  
モータリゼーションの進展とともに、低密度の市街地が拡張してきたことで、少子高齢化社会に  
対応した集約型都市構造が必要となってきました。一局に集めるのではなく拠点拠点毎に、「歩い  
て暮らせるまちをつくり、公共交通で結ぶ」ということを考えています。

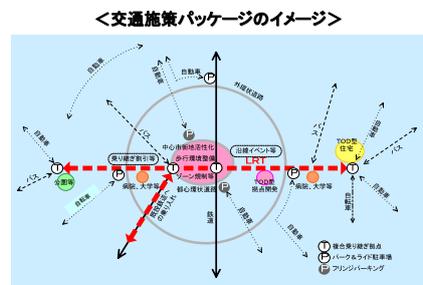
**1-2 集約型都市構造の実現に向けた公共交通整備の考え方**



地方で導入が進んでいるコミュニティバスの利用が伸び  
ない原因は、「拡散型都市構造」では、自動車の利用が増え  
公共交通を利用しないという「負のスパイラル（連鎖的な  
変動）」が発生しているためで、これを「正のスパイラル」  
に転換するためには、「公共交通はやっていけるという形を  
作ること」、「まちの中に住む手当てをすること」の2つを  
実行することが必要だと考えています。

そうすれば公共交通を中心としたまちの構造がつくられ、公共交通も健全な形になっていくと思  
います。つまり、「都市の構造と公共交通のあり方は密接不可分である」ということです。

国土交通省が進めている「都市・地域総合交通戦略」では、  
基幹的となる駅を中心にLRTやBRT、路線バスがあり、  
要所をコミュニティバスで結び、自転車を利用するための駐  
輪場ではコミュニティサイクルを利用するという考えも考  
えています。中心市街地には車が入らず、通過交通は迂回して  
もらい、賑わいのある歩行者空間をまちなかにつくる、  
つまり人を中心とした気持ちの良い都市空間を築くとい  
うことです。先進都市のストラスブール市でもLRT導入時には商店街の反対があったと聞きますが  
（現在は90%以上が賛成）車がウィンドウショッピングをするのではなく、人が買い物をする  
わけですから、「車は手前で止まり、人がまちを歩いてこそ賑わいが生まれる」と思っています。



それに加え、最近重要視されているのが、モビリティマネジメントです。「出来るだけ自転車で、また歩いて、行こうじゃないか」と、人の意識を変えることで、歩くことの意義、価値、健康面のメリットもあり、世界的に注目を集めています。

都市のあり方、公共交通のあり方、自転車、歩行空間のあり方に、人々の意識改革などソフト施策を合わせることで、都市の将来像であるエコ・コンパクトシティが実現でき、持続可能な公共交通優先のまちづくりも実現できると思っています。

フランスのナント市に次いでLRTが復活したグルノーブル市では、人々の間を縫ってゆっくりと路面電車が動くので、安心して歩ける賑わい空間（トランジットモール）が生まれていますし、自転車の利用が増えてきたストラスブール市では歩道上に駐輪場が設けられており、日本でも道路法の政令改正が行われましたので、このようなケースが認められるようになりました。アムステルダムでは、LRTの軌道と並行し歩道との間に自転車道が設けられるなど、自転車と歩行者の区分を明確にしており、道路上の自転車走行レーンや自転車専用信号、幹線道路下の自転車専用アンダー

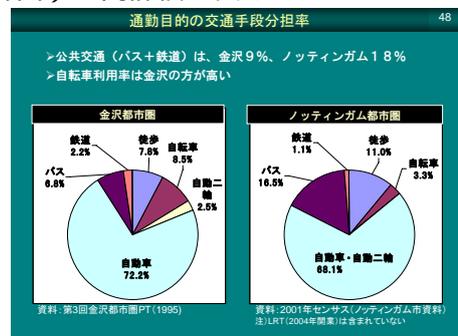
パスもあります。



先ほど説明したパリ市のヴェリブの駐輪場（サイクルポート）は 1,451 か所あり、自転車所有数は約 20,000 台あり、このビジネスモデルをパリ市と落札した広告代理店が運営しています。

公共交通との乗り継ぎも大切であると考えていまして、ナント市やストラスブール市のトランジットセンターでは、LRTとバスの停留所が向かい合わせで、乗り継ぎが容易になっています。都市内公共交通の体系については、輸送能力と速度に違いがあることから、都市や人口規模に応じて選択する必要があります。日本では、都市モノレールが 15 路線、174 km で運行されており、国土交通省と警察が連携しLRTプロジェクトを進め、整備支援も行っています。

ここで、総合交通戦略の展開ということで、具体例として、ロビンフッド活躍の舞台となり、LTP（ローカルトランスポートプラン：英国の地方交通計画）で高評価を受けているノッティンガム市と金沢市を比較してみましょう。人口・都市圏規模、環状道路の整備は同等レベルですが、交通手段分担率を見ますと、自動車がどちらも約 70% となっているのに対し、日本の中でも公共交通や歩行者優先のまちづくりを進めている金沢市であっても、バスの比率がノッティンガム市 16.5% に比べ金沢市 6.8% となっていますし、徒歩についても 1.5 倍の差があります。まさに、LRT 有無の差がこの数値に表れている訳です。さらにノッティンガム市では、歩行者優先空間の中にクリアゾーン（タクシーも含めた車両進入制限区域）を設けたり、内環状道路の一部に公共交通優先化ゾーンを設け、車が走行できないといった施策を行っています。パークアンドライドについても、工夫をしながら大型ショッピングセンターを中心に借り上げしている金沢市に比べ、LRT に接





51 続く形で 1,000 台規模の専用駐車場を設けているノッティンガム市とは歴然とした差が感じられます。またノッティンガム市の L T P の予算については、成績が良ければ評価ボーナス分が加算され、成績が悪いと国から指導者を派遣して計画を練り直させるような措置がとられることとなっており、個別の道路でなく全体として国が評価する仕組みは、これからの日本のあり方を示す参考事例になると考えています。

最後に、ノッティンガム市の環状道路における公共交通の優先化について説明します。公共交通優先の区域では自家用車の代わりにバスが走っていきまして、交通混雑もなくバスが次から次へと停留所に到着するので、バスが利用しやすい仕組みになっています。そこがポイントで、車よりバスの方が便利になることで、歩行者と公共交通優先のまちづくりが進んでいくということです。



63 頑張っている日本の地方都市と世界の先進国を比べ、この違いは何なのかを考えることが大切です。全国的にも、これからは、歩行者優先の良質な空間の創出を考えるにあたり、総合的に交通戦略を練り直す必要があると感じています。

「人が歩いてこそ、まちに賑わいが生まれる」そして「景観にも寄与する」ということを、改めて考えながら、今後とも質の高いまちづくりを進めていかなばならないと思っています。

平成 21 年 11 月 12 日 (木) ホテル日航金沢にて

L R T : Light Rail Transit (ライト・レール・トランジット)

低床式車両 (LRV) の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代型路面電車システム

斜線制限 : 高層建築による都市環境 (日照、採光、通風、美観) の損失を防ぐため、建物の高さを前面道路の反対側の境界線などから引いた一定の斜線以内に制限するもの

パリ市においては、特に、フュゾー規制という景観規制が設けられている

B R T : Bus Rapid Transit (バス・ラピッド・トランジット)

輸送力の大きなノンステップの接続バス、バス専用レーン、公共交通優先システムなどを組み合わせたバス高速輸送システム