

# 都市と交通

通巻72号

巻頭言：都市交通の充実・再生による

安全・安心なまちづくり

～秋田市長 佐竹敬久 …………… 1

特集1：平成20年度街路事業関係予算について…… 2

特集2：地区交通対策

1. 総論 ～地区交通計画の理論と実践～ …………… 5

2. 長野市中心市街地の交通対策

～表参道ふれ愛通り（中央通り歩行者優先道路）～ … 8

3. 南塚口地区居住環境整備事業の今～尼崎市～ ……… 10

4. フランスにおける地区交通施策の概要 …………… 12

社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市・地域整備局街路課



▲車道幅員縮小の社会実験（長野市表参道ふれ愛通り社会実験／蛇行によって生じた歩道拡幅部には防滑性ビニール床材を敷設 本文P.8）



▲◀区画街路との交差点をマウントアップさせ、歩道の段差を無くするとともに、自動車の速度を落とすスムーズ歩道（左は側面から見たもの／オックスフォード・英）



▲中心市街地の区画街路への自動車の進入を制限するライジングボラード（リヨン・仏 本文P.14）



▼許可車両が遠隔操作により進入する様子（オックスフォード・英）



# 巻頭言

## 都市交通の充実・再生による 安全・安心なまちづくり



秋田市長  
佐竹 敬久

昨年の9月、秋田市を中心に開催された第62回国民体育大会「秋田わか杉国体」および全国障害者スポーツ大会「秋田わか杉大会」は、おかげさまで滞りなく終了しました。その際、多くの選手や関係者の皆様にご来県いただき、競技のみならず秋田のさまざまな風物にも触れていただくよい機会になったと大変喜んでおります。

本市では、この国体にあわせて、JR秋田駅東西を地下で結ぶ都市計画道路「秋田中央道路」が開通し、都心部と秋田自動車道や秋田空港へのアクセス性向上による交流拡大や、都心部の慢性的な渋滞の緩和などに、大いに効果を発揮しているところであり、本道路の施行にあたりご指導・ご支援を賜りました国土交通省はじめ関係機関のみなさまに、心から感謝申し上げます。

さて、本市は、他の地方都市と同様、県内都市との距離が長く、自動車交通への依存が高いにもかかわらず、道路整備が立ち遅れている状況にあります。道路は、市民生活や経済・社会活動を支える最も基本的な社会基盤であり、その整備をより一層推進することは、活力ある地域社会や安全で快適な市民生活を実現するうえで必要不可欠となっております。特に、陸（秋田駅）、海（秋田港）、空（秋田空港）、すべての交通結節点を有する本市にとって、それらと高速交通体系を結ぶアクセス道路の整備は、地域の活性化にとって喫緊の課題となっています。また、救急医療や災害対応、冬期間における道路交通対策などは、市民はもとより周辺市町村の住民にとってもセーフティネットであるといえます。

このように、地域の活性化、安全の確保のために必要な道路整備を計画的に進めることは、国全体としても極めて重要な課題であり、その解決のためにも、暫定税率を含めた現行制度を維持し、受益者負担という

道路特定財源制度の趣旨に鑑み一般財源化することなく、必要な道路整備財源が十分に確保されることが必要であると考えております。

そのようななか、政府が国の道路特定財源である揮発油税の四分の一を地方に配分している地方道路整備臨時交付金の交付率アップを検討されていると伺っており、本市のような地方都市にとって朗報になるものと大いに期待をしております。

もう一つの本市における大きな課題は、高齢社会において、行政コストを抑え、車を運転できない人にとっても、安心・快適に生活できるコンパクトなまちづくりを推進するため、本市の都市交通をいかに再構築するかであります。

具体的には、秋田市が目指す都市像の実現を図るための都市交通のあり方を明らかにするとともに、各種交通モードに対応する道路整備の方針を明確にするため、交通施策に係る関係者が相互に協力し、交通事業とまちづくり、地域づくりが一体となって戦略的に取り組む「秋田市総合交通戦略」を平成20年度に策定することとしております。特に、本市の公共交通機能の中核を担っているバスについては、利用者の減少に歯止めがかからず、郊外部の不採算路線の見直しをはじめ、移動需要と輸送モードとの関係を適正化することにより、コストを抑えつつ市民の移動手段を確保することが喫緊の課題となっていることから、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「秋田市公共交通政策ビジョン（仮称）」を平成20年度末を目標に協議・作成する予定であり、これを総合交通戦略の一部として位置づけることとしております。

都市交通問題を一挙に解決する“魔法の杖”はなかなか見あたりませんが、今後、「秋田市総合交通戦略」が策定され、これに基づく各種施策を関係者間の適切な責任分担のもとで推進することにより、持続可能なまちづくりを実現できるものと考えております。

最後に、昨年6月、はからずも全国市長会会長に選任され、国・地方ともに財政難、少子高齢社会など多くの難題に直面している大変な時期での会長職であり、重責を感じているところでありますが、都市自治の発展のため全力を尽くす決意でありますので、何とぞよろしくお力添えを賜りますようお願い申し上げます。



秋田中央道路～駅東出入口

# 平成20年度 街路事業関係予算について

国土交通省 都市・地域整備局 街路課

平成20年度の街路事業関係予算について紹介します。  
なお、予算全体の詳細は、平成20年度街路課関係予算概要（青パン）を御覧ください。

## 1. 平成20年度街路事業関係予算のポイント

### (1) 総合的な都市交通の戦略の推進

徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担を図り、都市・地域の魅力ある将来像と安全で円滑な交通を実現するため、総合的な都市交通の戦略の策定を進め、これに基づく施策・事業を実施するとともに、戦略的なモビリティ・マネジメントを推進します。

- 都市交通システム整備事業を拡充し、総合的な都市交通の戦略を一層推進するため、地区要件を緩和 **新規**
- 先導的都市環境形成促進事業を創設し、交通行動転換等のための計画策定、コーディネート、社会実験・実証実験等に対して支援 **新規**

### (2) 都市内公共交通機関への支援

都市内交通の円滑化の促進や、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>排出等環境負荷の軽減のため、自動車交通から公共交通へ利用者の転換がなされるよう、都市内の公共交通機関の整備に対して支援を行います。

### (3) 都市の骨格となる幹線道路の整備

都市圏の交通の円滑化のため、都市内の放射・環状道路、地域高規格道路、都市高速道路等都市の骨格となる幹線道路の整備を推進します。

### (4) 連続立体交差事業等の踏切対策の推進

「開かずの踏切」等による交通渋滞や踏切事故を解消するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化等を図るため、連続立体交差事業等による踏切の除却対策と歩道拡幅等による踏切交通の安全対策を緊急かつ重点的に推進します。

- 鉄道線路の高架化を効率的・効果的に進めるため、工期短縮に向けた高架化技術の検討等を実施 **新規**

### (5) 交通結節点、駐車場等の整備

異なる交通手段の円滑なつなぎによる移動の連続性の確保を図るため、バリアフリーに対応した駅前広場、自由通路、駐車場・自転車駐車場、総合都市情報システム等の整備を推進します。

- 交通結節点改善事業を拡充し、交通結節点近傍の道路区域外に設置される自転車駐車場に対して支援 **新規**

### (6) 歩行者空間等快適な街路空間の整備

都市環境の向上や歴史的街並みの保存等を推進するため、地区レベルの街路の再整備、歩行者空間の整備、無電柱化、沿道のまちづくりと一体となった街路整備等、快適な街路空間の整備を推進します。

- 都市交通システム整備事業を拡充し、地区要件に国の認定を受けた歴史的風致維持向上計画（仮称）の重点区域の区域を追加 **新規**（再掲）

### (7) 地球環境等の保全への対応

地球環境の保全に対応するため、環境負荷削減を目的とした都市交通施策に基づく都市の交通システムの整備や、都市開発と一体的となった環境負荷を削減する施設の整備を推進します。また、都市の生活環境を保全するため、沿道環境対策を推進します。

- 先導的都市環境形成促進事業を創設し、公民が一体となった先導的な都市環境対策を強力に支援するため、計画策定、コーディネート、社会実験・実証実験等に対して支援 **新規**（再掲）
- 都市交通システム整備事業を拡充し、地区要件に先導的都市環境形成計画に位置付けられた区域を追加 **新規**（再掲）

- エコまちネットワーク整備事業を拡充し、地区要件に先導的都市環境形成計画に位置付けられた区域を追加するとともに、補助対象施設を追加 **新規**

### (8) 安全で安心な市街地の形成に資する街路整備

地震時に大きな被害（特に大火）が生じる可能性の高い密集市街地において災害時の被害を軽減するとともに、大規模災害による被災地の早期復興を図るため、防災環境軸の核となる都市計画道路や地区公共施設等の整備を推進します。

- 都市防災総合推進事業を拡充し、大規模地震に備えた事前対策及び被災後の早期復興対策の両面から、地区要件を緩和するとともに補助対象施設を追加 **新規**

### (9) 時間管理概念の徹底と整備効果を踏まえた都市計画道路整備

限られた財源を有効に活用し、かつ効果的・効率的な事業の実施によって事業効果の早期発現を図るため、時間管理概念の徹底と整備効果を踏まえた都市計画道路整備を進めます。

## (10) 地域の道路整備への多様な支援

地方の自主性・裁量性による地域の道路整備や個性あふれるまちづくりを推進するため、交付金等により多様な支援を実施します。

- 地方道路整備臨時交付金について、平成20年度以降10箇年間継続した上で、交付対象に都府県等が実施する一般国道を追加するとともに、地方公共団体の財政力に応じて国費割合を引き上げ **新規**
- 平成20年度以降5年間、地方公共団体が、直轄事業、補助事業及び地方道路交付金事業に伴い負担する額の一部に対して、無利子の貸付を実施（償還金は国債整理基金特別会計へ繰入れ） **新規**

## 2. 道路特定財源の見直し

### (1) 道路特定財源の見直しについて

道路特定財源の見直しについては、平成19年12月7日に政府・与党合意がとりまとめられたところであり、関連する法案を平成20年の通常国会に提出し、その成立を図ります。

#### 道路特定財源の見直しについて（平成19年12月7日政府・与党）

昨年末の「道路特定財源の見直しに関する具体策」に基づき、以下の措置を講じることとし、関連法案を次期通常国会に提出する。

#### 1. 真に必要な道路整備の計画的な推進

##### 1) 中期計画の策定及び推進

- ①国際競争力の強化、地域の活性化、安全・安心の確保、環境の保全と豊かな生活環境の創造といった政策課題に対応するため、今後10年間を見据えた道路の中期計画を策定し、真に必要な道路整備は計画的に進める。
- ②計画の推進に当たっては、厳格な事業評価や徹底したコスト縮減により重点化、効率化を図るとともに、道路に関連する施策の実施や高速道路料金の引下げ等を効果的に活用する。
- ③中期計画の事業量は、59兆円を上回らないものとする。
- ④中期計画は、今後の社会経済情勢の変化や財政事情等を勘案しつつ、5年後を目処として、必要に応じ、所要の見直しを行う。

##### 2) 地域の道路整備の促進

地域間格差への対応や生活者重視の視点から、地方の自主性にも配慮しつつ、地域のニーズを踏まえた、真に必要な道路整備を促進する。特に、

- ①地方道路整備臨時交付金の制度改善（対象の拡大及び財政状況に応じた交付率の引き上げ）
- ②道路整備に関する地方の財政負担の軽減を図るための臨時措置（5年間、総額5000億円規模）として、無利子貸付制度の創設（償還時に国債整理基金特別会計に繰り入れ）を行う。

#### 2. 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応する観点から、高速道路料金の引下げ、スマートIC（インターチェンジ）の増設など既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化策を推進する。

このため、地方公共団体との連携を図るとともに、道路関係四公団民営化の趣旨を踏まえ、高速道路会社においてコスト縮減など更なる経営合理化に取り組むことによる追加的な措置の実施と併せて、国の道路特定財源を活用して2.5兆円の範囲内で債務を国が承継する。

#### 3. 道路特定財源制度の見直し

揮発油税の税収等の全額を、毎年度の予算において道路整備に充てることを義務付けている道路整備費の財源等の特例に関する法律第3条の規定を改める。

また、毎年度の予算において、道路歳出を上回る税収については、環境対策等の政策課題への対応も考慮して、納税者の理解の得られる歳出の範囲内で、一般財源として活用する。

なお、厳しい財政事情を勘案し、平成20年度予算において、納税者の理解の得られる歳出の範囲内で、平成19年度を上回る額を一般財源として活用する。

#### 4. 税率水準の維持

国及び地方の道路特定財源については、上記措置を着実に進める必要性及び、厳しい財政事情や環境面への影響にも配慮し、20年度以降10年間、暫定税率による上乗せ分を含め、現行の税率水準を維持する。

なお、1.1) ④の見直しを踏まえ、道路整備の状況等を勘案し、必要に応じ、所要の検討を加えることとする。

また、自動車関係諸税については、税制の簡素化が必要との指摘もあり、今後の抜本的な税制改革にあわせ、道路の整備状況、環境に与える影響、厳しい財政状況等も踏まえつつ、暫定税率を含め、そのあり方を総合的に検討する。

### (2) 中期計画の策定及び推進について

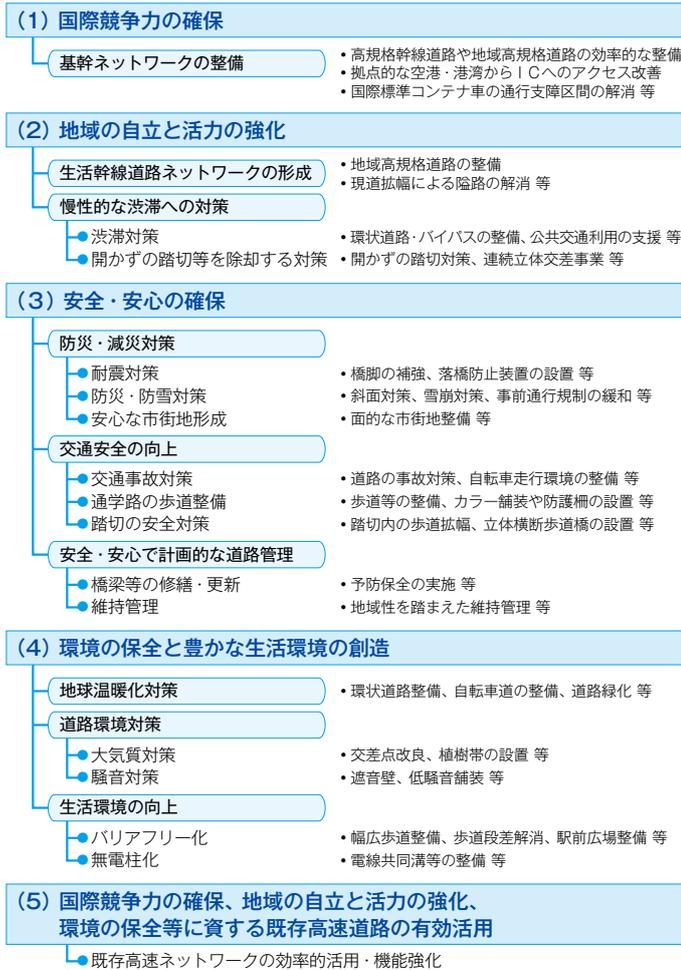
平成19年12月7日に政府・与党で合意した「道路特定財源の見直しについて」では、今後10年間を見据えた計画を策定することや、その事業量は、59兆円を上回らないものとする、5年後を目処に必要な見直しを行うこと等の中期計画の骨格が示されました。

この政府・与党合意を踏まえ、今後、道路の中期計画を策定し、厳格な事業評価や徹底したコスト縮減により重点化、効率化を図り、真に必要な道路整備を計画的に進めます。

#### (参考)「道路の中期計画（素案）」について

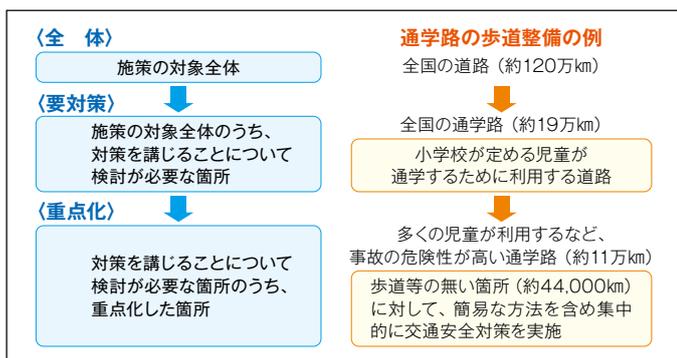
政府・与党合意に先立ち、平成19年4月以降、2回にわたり問いかけを行い、その意見等を踏まえて平成19年11月に「道路の中期計画（素案）」をとりまとめました。

## ①計画において取り組む主な政策課題と講じる施策の例



## ②選択と集中による効果的な事業実施に向けた取り組み

選択と集中による効果的な事業を実施するため、重点化する過程を明確にした重点方針を、政策課題毎に示しています。



### 【重点方針】

## (3) 地域の道路整備の促進

### 1) 地方道路整備臨時交付金の制度改善

地方道路整備臨時交付金について、平成20年度以降10年間継続した上で、交付対象に都府県等が実施する一般国道を追加するとともに、財政力の弱い地域での道路整備の着実な推進を図るため、地方公共団体の財政力に

じて国費割合を引き上げます。

- 国費割合：現行55%→最大70%

### 2) 地方道路整備臨時貸付制度の創設

地方公共団体の現下の厳しい財政状況の中で、中期計画に沿って計画的に道路整備を進めるため、平成20年度以降5年間、地方公共団体が、直轄事業、補助事業及び地方道路交付金事業に伴い負担する額の一部に対して、無利子の貸付を行います。

- 貸付期間20年以内（5年以内の据置期間含む）
- 総額5,000億円規模

### (4) 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応する観点から、高速道路料金の引下げ、スマートインターチェンジの増設など既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化策を推進することとし、このため、国の道路特定財源を活用して2.5兆円の範囲内で債務を国が承継することとします。

### (5) 道路特定財源諸税の税率水準の維持

国及び地方の道路特定財源については、「道路特定財源の見直しについて」（平成19年12月7日 政府・与党）に沿って、真に必要な道路整備の計画的な推進や既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化等の措置を着実に進める必要性及び、厳しい財政事情や環境面への影響にも配慮し、20年度以降10年間、暫定税率による上乗せ分を含め、現行の税率水準を維持します。

なお、道路の中期計画の見直しを踏まえ、道路整備の状況等を勘案し、必要に応じ、所要の検討を加えることとします。

また、自動車関係諸税については、税制の簡素化が必要との指摘もあり、今後の抜本的な税制改革にあわせ、道路の整備状況、環境に与える影響、厳しい財政状況等も踏まつつ、暫定税率を含め、そのあり方を総合的に検討します。

## 道路特定財源諸税一覧

税目	税率	税収（平成20年度）		
		うち暫定税率上乗せ分		
国	揮発油税	48.6円 [24.3円]/ℓ	27,685億円	13,843億円
	石油ガス税	17.5円/kg	140億円	—
	自動車重量税	[例：自家用乗用] 6,300円 [2,500円]/0.5t年	5,541億円	3,097億円
	計		33,366億円	16,940億円
地方	地方道路譲与税	5.2円 [4.4円]/ℓ	2,998億円	461億円
	石油ガス譲与税	石油ガス税を参照	140億円	—
	自動車重量譲与税	自動車重量税を参照	3,601億円	2,013億円
	軽油引取税	32.1円 [15.0円]/ℓ	9,914億円	5,281億円
	自動車取得税	自家用は取得価額の5% [3%]	4,024億円	1,309億円
計		20,677億円	9,064億円	
合計		54,043億円	26,004億円	

注) 1. □は暫定税率（[ ]内は本則税率）  
2. 暫定税率の適用期限は、平成20年3月31日（自動車重量税のみ平成20年4月30日）  
3. 石油ガス税については、暫定税率は設定されていない  
4. 税収は平成20年度当初予算（案）による（決算調整額を除く）  
5. 暫定税率上乗せ分は試算値  
6. 四捨五入の関係で各計数の合計が一致しないことがある

## 1

## 総論

## ～地区交通計画の理論と実践～

埼玉大学工学部 教授 久保田 尚

## 1. 地区交通計画の現在

地区交通計画に、また新たな光が当てられようとしています。ここ数年の動きで言うと、バリアフリー、生活道路問題、自転車など、地区交通計画に深く関連するキーワードが相次いで社会の耳目を集めたことが記憶に新しい。また、20年以上前に計画された環状道路等のインフラ整備に一定の目途がたち、いよいよその内部の交通すなわち地区交通を具体的に検討する段階に至った都市がいくつかあることも注目を集める理由のひとつとして指摘できるでしょう。

地区交通計画とは、ひとことで言えば、クルマ社会において、人とクルマの共生の道を探るための計画技術です。

どの国でも、モータリゼーションが本格化して安全面などの問題が顕在化した時期に、本格的な地区交通の取り組みに着手しています。すなわち、1920年代のアメリカで生まれた近隣住区論、1960年代初頭のブキャナンレポートやゾーンシステムの普及、そして、1970年代のわが国の様々な取り組みなどです。

クルマ社会における市街地の基本的な構造については、これらの検討の中ですでにほぼ確定済みであるといえます。すなわち、市街地を、自動車の走行のための骨格的道路（ブキャナンレポートでいう「都市の廊下」）と、それらに囲まれ、通過交通が入ってこない人優先の空間（同じく「都市の部屋」）に明確に区分することにより、所期の目的を達成しようという考え方です。

その後、1970年代のボンエルフをきっかけとして道路空間のデザインに注目が集まり、その中からランプや狭さくなどの物理的デバイスの導入が定着するとともに、それらを面的に展開したゾーン30が普及して現在に至っています。また、LRT等の公共交通の新展開と連動したトランジットモール等の歩行空間整備の進展も欧州を中心に目を見張るものがあります。

地区交通計画の進展段階や方向性は国や地域によってかなり多様ですが、わが国に関して言えば、冒頭で述べたような状況によって、以前は視察に行き羨望のため息をつくだけの対象だった欧州の背中が少し見えてきた、という段階に至っているように思います。

また、ワークショップによる議論や交通シミュレーショ

ンによる事前評価、さらには社会実験の実施という一連のプロセスが確立されつつあることは、世界的に見ても十分誇りうる成果といえます。

とはいえ、理想の地区交通を実現するための課題はまだたくさんあります。ここでは、そのうちの都心部の地区交通計画を対象として、そのほんの一部の課題について、欧州の例を見ながら考えてみましょう。

## 2. 地区交通計画の展開にむけて

まず、図-1をご覧ください。ドイツのインゴルシュタット（Ingolstadt）の都心部のモールです。平日月曜日11時半頃に撮影されました。これが、人口約10万人に過ぎない小都市の日常の風景なのです。もちろん、ライフスタイルの違いなど、直接の比較が難しいのは承知の上ですが、わが国との差はなお埋めがたいものがあると感じます。インゴルシュタットは、城壁跡を活用した環状道路によって完成度の高いゾーンシステムを作り上げており、その成果として活気のある都心部を維持するのに成功しています。

図-1 インゴルシュタット（ドイツ）のモール



この事例で忘れてはならないのは、この道路が、わが国で言うところの歩行者専用道路であることです。休日などに限定したいわゆる歩行者天国では、通常時の一般車の通行を前提にしなければならないから、植樹や街路灯の位置やデザインが大幅に制約を受けます。そもそも、

センターラインや「止まれ」標示のある車道を「天国」というには無理があると思われます。本当の意味での「歩行者天国」を実現するには、わが国ではまだまだ事例が限られる歩行者専用道路の積極的な導入が欠かせないでしょう。

次に、あまりにも言い古された言い方ではありますが、「総合的な」地区交通計画が重要であることを改めて述べたいと思います。

図-2は、ケンブリッジの都心部です。

都心環状道路が当然のように完備されており、通過交通の流入は基本的に抑制されています。しかも、非常に特徴的なことに、内部の道路の3箇所にはライジング・ボラード（図-3）が設置されていて、バスやタクシー以外の車両は通行できません（通行できるのは、それ以外に、

緊急車両や大学教授の車両のみで、物流車両も規制されます)。ライジング・ボラードは、すでにご存知の方も多いと思いますが、自動昇降するボラードであり、許可車両だけを選択的に通過させるものです。ケンブリッジの場合は、路車間通信により、許可車両が接近するとボラードが地面に格納される仕組みになっています。

ライジング・ボラードの意義や用途について、かなりの可能性を感じており、安全面などの懸念を克服して、ぜひわが国での導入も検討して頂きたいと考えていますが、ケンブリッジの例について言えば、公共交通の絶対的優先を、誰の目にもはっきりわかる形で示すという大きな意味があると思います。

ケンブリッジの例でもうひとつ重要なのは駐車政策との連携です。環状道路内部はCPZ（Controlled Parking

図-2 ケンブリッジ（英国）都心部

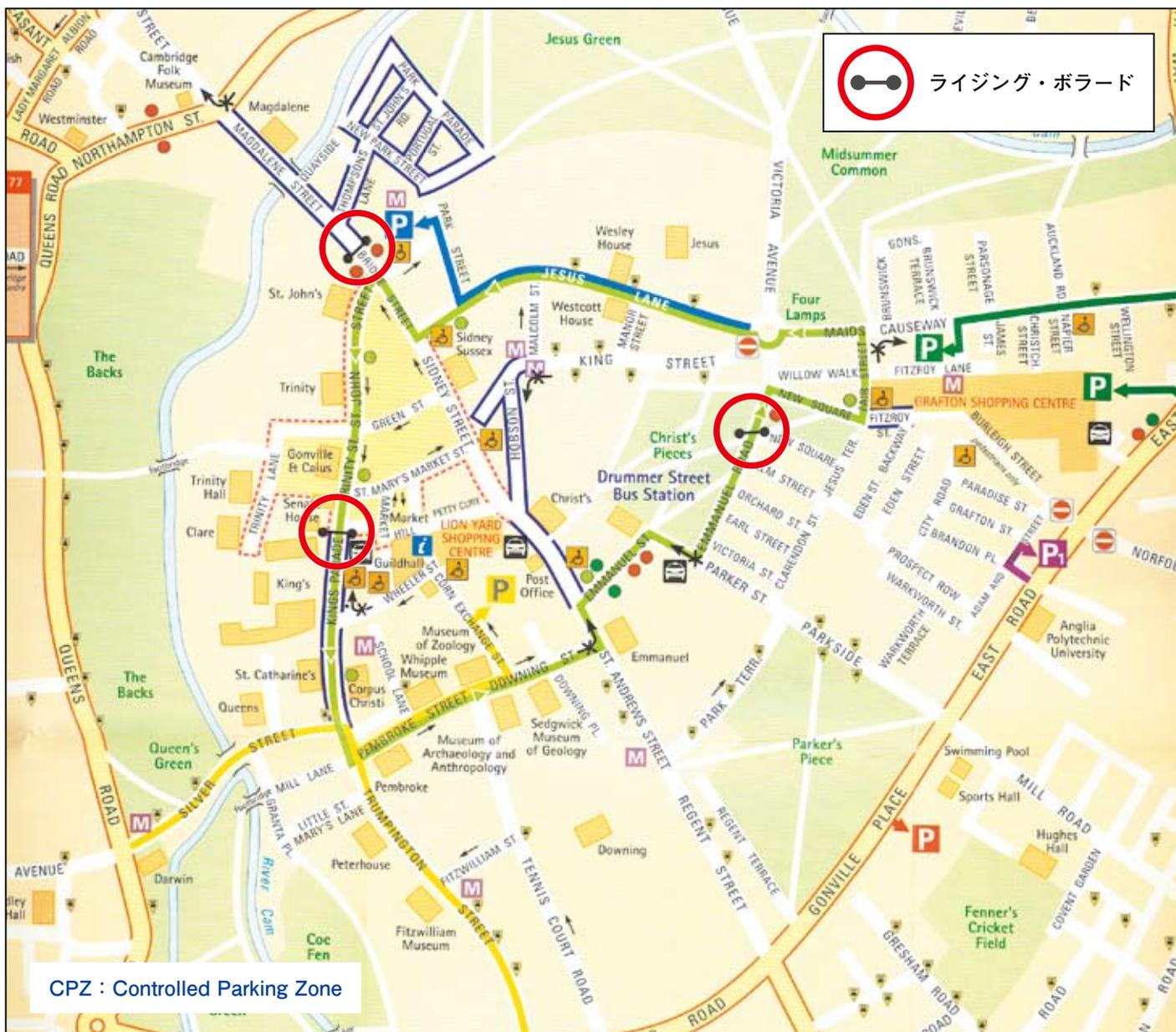


図-3 ケンブリッジ都心部のライジング・ボラード



Zone)に指定されており、路外・路上の駐車場や駐車が総合的に管理されています。例えば、ゾーン内にはいわば逆付置義務規制がかかっており、建物の建築に伴ってゾーン内に駐車場を設置することは認められていません。その代わりに、ゾーン内の建築主体が、郊外のパークアンドライド駐車場整備に負担金を供出する、という仕組みです。

フリンジパーキングやパークアンドライドがわが国に紹介されて久しいですが、いまだに本格的に定着するに至っていません。その理由はケンブリッジとの比較において明らかです。わが国の場合は、駐車場を作らせるための制度はあっても、駐車場の立地をコントロールしたり、場合によっては抑制したりする制度が存在しません。従って、都心部への自動車の流入をいくら抑制したいと思っても、あるいはフリンジパーキングを設置したとしても、誰かが都心部の真ん中に駐車場を立地させてしまえば、それらの有効性ははなはだ小さいものになってしまうのが道理です。

駐車場政策がまさに総合的に機能しているケンブリッジでは、パークアンドライド駐車場はその結果として無料となり、マイカー通勤者は、パークアンドバスライドで都心部に到達し、ライジング・ボラードを通り抜けて都心のオフィスに通うわけです。

このように、公共重視策や車両コントロールを総合的に行うことにより、都心部の歩行環境も向上し、大学街にふさわしい静かな散策路がそこそこに展開しています。

そろそろ、わが国でも、たんに「総合的」と唱えるだけにとどまるのではなく、どの施策とどの施策をどのように総合化することが有益なのか、はっきりさせた上で、必要な制度設計を行うべきだと思います。

### 3. 駅からはじまるまちづくりと地区交通計画

最後に、日本の良い面に注目します。図-2をもう一度見てください。この図の中に、日本であればほぼ必ず含まれるものが描かれていません。それが何だかおわかりでしょうか？

答えは「駅」です。

ケンブリッジ駅は、都心部から約2kmほど南東に位置しており、この図には現れません。

例外はあるにせよ、鉄道以前に市街化していた欧州の街では駅が都心部に入ることができませんでした。結果的に、ミュンヘンにしても、ストラスブールにしても、ゾーンシステムで有名なほとんどの都市では、鉄道駅はゾーンの外側に位置しています。

一方、わが国の場合は、昭和のはじめの阪急百貨店くらい、駅を中心とするまちづくりが大いに発展しました。人の流れをうまく利用した、世界に誇るべき妙案というべきでしょう。

ところが、残念なことに、わが国の地区交通計画はこうした「駅からのまちづくり」を担保する制度になっていません。

第一に、それを検討する場が一般的には存在しません。例えば、市町村マスタープランにおいて検討される地区別構想は、ほとんどの場合町丁目境界によって範囲設定されていますが、線路や駅が境界に位置することが多いため、駅周辺が複数の地区に分割されてしまう結果になることが多いのです。そのため、駅を中心とするまちづくりの全体構想を描くのが困難になっています<sup>1)</sup>。

第二に、さきほどの総合性の問題です。公共交通がアクセスする駅だからこそ、バスやタクシーそれに鉄道といった公共交通の扱いが鍵になります。それに加えて、駐車場政策やまちづくりとの連携がどうしても必要です。一部の都市ですでに試みられているような、こうした総合的な取り組みが制度的に担保されることにより、たんなる地区道路計画から、真の地区交通計画へと飛躍することが初めて可能になるはずで

1) 相澤裕美、久保田尚：鉄道駅を中心とする交通まちづくりの制度と実態、土木計画学・論文集Vol.24, No.4, pp.731-738, 2007

## 2

# 長野市中心市街地の交通対策

## ～表参道ふれ愛通り（中央通り歩行者優先道路）～

長野市都市整備部都市計画課

### 1. はじめに

長野市は、北アルプスに源を発する犀川の扇状地と全国一の流路延長を誇る千曲川（信濃川）の沖積層によって形成された肥沃な長野盆地に位置し、「三国一の霊場」国宝善光寺の門前町として平安の昔から日本全国に知られ、親しまれてきました。

明治になってからは県庁が置かれ、明治30年の長野県内最初の市制施行により、政治・経済・文化及び交通の要衝として急速に発展しました。

その後の合併により市域が拡大され、道路・鉄道の整備や産業の発展と相まって、近代的な都市としての礎が築かれてきました。

こうした中で、平成9年には市制100周年を迎え、第18回オリンピック冬季競技大会（平成10年2月）、第7回パラリンピック冬季競技大会（平成10年3月）を開催し、NAGANOを全世界に発信しました。

そして、平成11年に中核市となり、平成17年には近隣の1町3村を編入合併して、人口38万人余、面積738km<sup>2</sup>の地方中核都市として躍進を続けています。

### 2. 中心市街地の概要

本市の中心市街地は、JR長野駅から善光寺に至る南北軸の善光寺表参道（中央通り）と、そのほぼ中間点の県庁と市役所を結ぶ東西軸である国道19号（昭和通り）を中心として広がっています。

善光寺表参道は、全長約1.8km、高低差約40mの歴史ある参道であり、沿線には物販、飲食などの店舗が連なり、古くから市民や観光客はもちろんのこと、近隣市町村からも大勢の人々が訪れて賑わってきました。

しかし、全国の地方都市と同様に、近年の車社会の進展に伴い、大規模店舗の郊外立地や核家族化などによる住宅開発によって市街地が郊外へ拡散し、中心市街地の求心力は急速に低下しています。

そのため、平成11年度に策定した中心市街地活性化基本計画で、中央通りを「善光寺表参道遊歩モール」と位置づけ、市街地再開発事業など沿道の拠点形成と一体的に、回遊性向上に向けたまちづくりを実施してきました。

図-1 表参道位置図

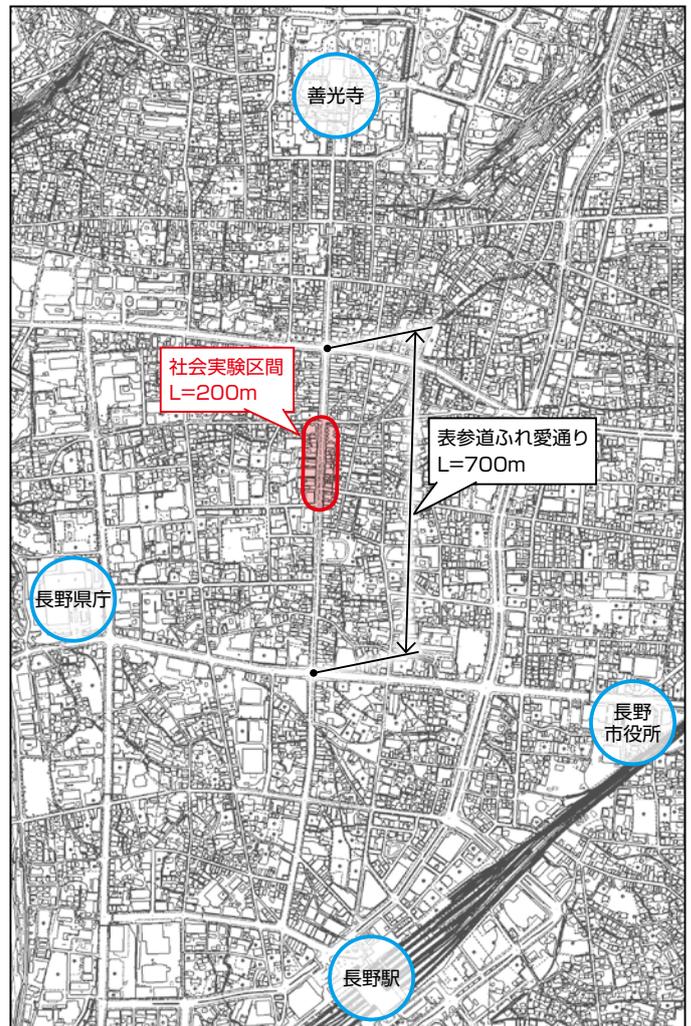


図-2 イメージ図



そして、平成19年5月に内閣総理大臣認定を受けた新中心市街地活性化基本計画でも、「まちなかの回遊（快遊）性と魅力ある歩行者環境が充実した歩きたくなるまち」を目標の一つに掲げ、善光寺表参道を軸としたまちづくりを進めていくこととしています。

### 3. 歩行者優先道路化社会実験について

このような中、平成14年から地元商店会や住民と行政が協働して、楽しく安全な賑わいのある中心市街地を実現するため、まちの課題の洗い出しや活性化への具体的な目標づくり、今後の方向性や取り組みについて検討を始めました。

平成16年からは、春のゴールデンウィークに開催される「善光寺花回廊」のイベントに合わせ、歩行者優先道路化へ向けての社会実験を本年まで実施してきました。歩道を拡幅してオープンカフェやワゴンセールなどに利用したり、車道はバス・タクシーなど公共交通のみの通行に制限するなど、歩行空間の拡大と通過交通の抑制を中心に企画・実施し、その検証を行いました。

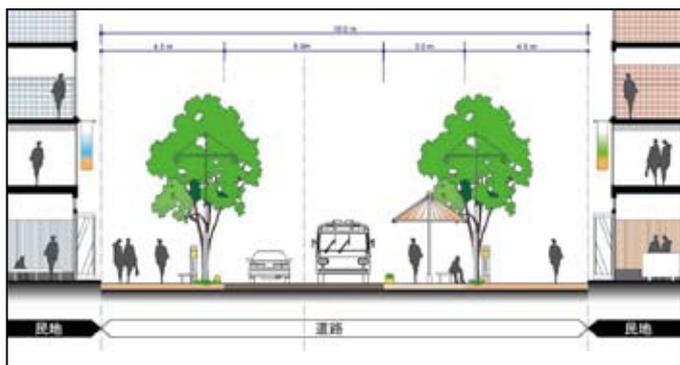
そして平成19年の秋には、これまでの結果と経験を踏まえて、歩道を拡幅してオープンスペースを設置し、その快適さや利活用の方策を検証し、併せて、車道を狭めたことによる通行車両への影響等の調査など、将来を見据えた形態で下記のとおり社会実験を実施しました。

1. 期間 平成19年10月27日(土)から  
11月25日(日)までの30日間
2. 場所 長野市東後町・西後町の中央通り200m区間
3. 内容
  - 歩道を広くし、樹木やベンチを配置して、歩き易さや使い易さ等を検証
  - 車道を狭くし緩く蛇行させ、速度抑制効果や荷捌きスペースの配置と利用状況等を検証



実験区間状況

図-3 横断面図



今回の実験では、特別な交通規制や交通整理員を配置せず、24時間同一の形態で実施しましたが、事故もなく無事終了することができました。

期間中には、①自転車・歩行者の通行量、②歩行者・バス事業者へのアンケート、③実験区間の車両速度の計測など、その実態や効果について各種の調査を実施しましたが、ただいま集計・分析を行っており、纏まるまでにはまだ時間がかかりますので、これまでに集計できた結果について記載させていただきます。

- ①実験前と実験中の歩行者通行量の比較は、天候との関係もあると思いますが、特にイベント等を行わずに通常の状態で行ったため、平日についてはほとんど変わりがなく、休日では若干増えている結果となりました。
- ②通行者へのアンケート調査では、歩道を広げ、樹木やベンチを配置したことについては、「人が集まり易くなる」「歩き易い」「休めてよい」など78%の方々から肯定的な意見をいただき、「運転しづらい」「車が停車できない」「ベンチは車道に近く排気ガスが気になる」などの否定的な意見は14%でありました。
- ③車両速度の抑制効果については、バスは速度を落としての走行をお願いしていたので、通常より約15km/h程の減速となりましたが、一般車については、緩い蛇行で幅員も6mあり余裕があったせいか、3～4km/hの減速にとどまりました。



歩道拡幅部の植栽とベンチ等



通過車輛への安全対策

### 4. おわりに

今回の社会実験については、マスコミでも幾度か報道され、アンケート調査だけではなく、多くの方々からご意見をいただきました。特に実験区間沿線の方々からは、「荷物の積み降ろしができない」「お客が停車できない」「歩道にベンチがあると車での来客の支障になる」など、自動車利用に関するご意見を多数いただいております。今後、調査結果とこれらのご意見について十分検証するとともに、「表参道ふれ愛通り（中央通り歩行者優先道路）計画策定検討委員会」で議論を重ね、また国土交通省など関係諸機関からのご助言・ご協力をいただきながら、来年度以降の整備方針等を検討していきたいと考えています。

# 3

## 南塚口地区居住環境整備事業の今

尼崎市都市整備局土木部道路整備担当 来馬重則

### 1. はじめに

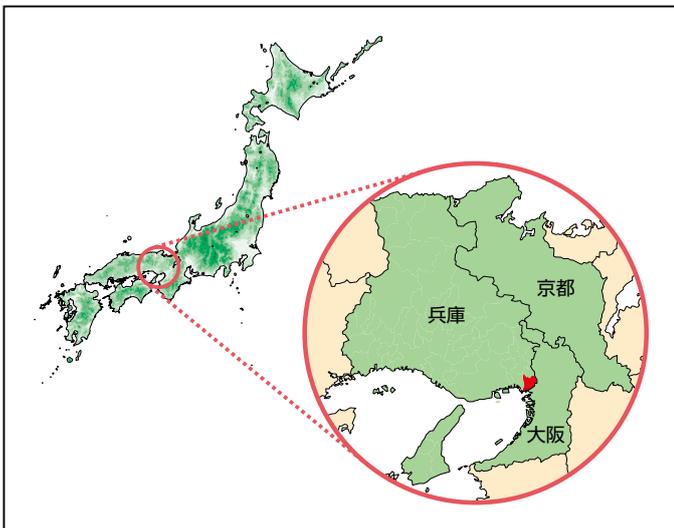
現在、わが国では約8,000万台もの自動車が保有され、まさに現代生活に必要な交通手段となっています。しかし、自動車が利用する道路の整備はまだ充分ではありません。特に都市内の住宅地域においては、幹線道路の混雑をさけるための通過交通が、閑静であるべき住宅地の生活道路に混入し、騒音、排気ガス、振動等の自動車公害や交通事故等の発生原因となるなど、居住環境が阻害されている地区が各地に見受けられます。このような地区の居住環境を改善するため、尼崎市では昭和50年度から居住環境整備事業に取り組んできました。

### 2. 計画の概要

南塚口地区は、阪急電鉄神戸線・塚口駅の南に位置し、戦前からの良好な住宅地ですが、周囲を幹線道路に囲まれており、通過交通の多い地区でもあります。そこで、県道等の幹線道路に囲まれた82haを対象に居住環境整備事業を実施しました。

事業計画は、通過交通を処理する外周幹線道路1路線、地区内の骨格となる補助幹線道路2路線、各道路の有機的な連携を図るための区画道路9路線、安全な歩行者空間を確保するための歩行者系道路2路線の合計14路線、総延長にして約7kmを都市計画決定しました。

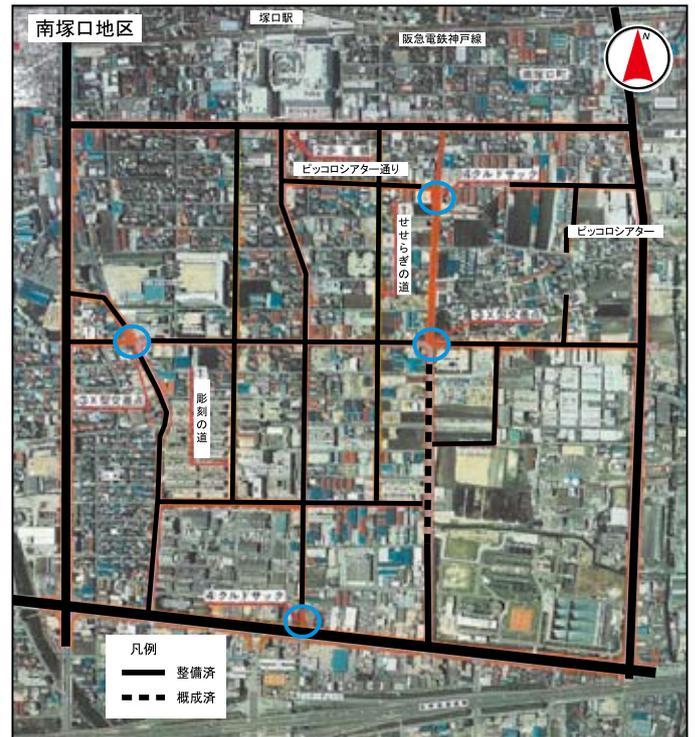
図-1 位置図



### 3. 事業の内容

居住環境整備区域内の通過交通を排除するために、原則として区域内にU字型集散道路（X型交差点）やT字型ネットワーク道路、袋小路道路（クルドサック）等の配置を行い、道路形態に工夫しています。また、それらと併せて、交差点形態の改良、右左折禁止、一方通行等の交通規制も効果的に行います。この制度の特色は、環境整備に必要な道路の改良事業だけでなく、それらと併せて整備する公園整備事業等も含めて、相互に調整しながら一括して事業を進めることができ、人と車の共存するうるおいのある居住環境を形成することができます。

図-2 航空写真



### 4. 南塚口地区の今

現在、南塚口地区は、幹線道路や歩行者系道路の整備が完了しており、X型交差点や交通規制などにより、通過交通は大幅に減少しています。また、歩行者系道路は、自動車交通の減少に伴い、安全で快適な歩行者空間が創出され、地区の新しいコミュニティの場ともなっています。

### ○彫刻の道（写真-1）

地区内の西に位置する「彫刻の道」では、石の彫刻を配したうらおいのある道路として整備しています。歩道に設置されたかたつむりの彫刻は、誰にでもなじみやすく親近感の持てるものとなるよう配慮し、通りに文化的な香りを漂わせています。

### ○ピッコロシアター通り（写真-2）

兵庫県立尼崎青少年創造劇場であるピッコロシアターへの誘導路にちなんで、「ピッコロシアター通り」として整備しています。この道路は、車道を蛇行させるとともに、

写真-1



写真-2



写真-3



交差点にはイメージハンプを設けるなど、車の速度を抑える工夫をしています。石畳風の車道舗装とアーチ型の照明灯などにより、個性的な道路空間を演出しています。

### ○せせらぎの道（写真-3）

地区内のほぼ中央に位置する「せせらぎの道」は、修景水路を取り入れた子供達の遊べる道として整備しています。隣接する公園の石のモニュメントから湧き出た水がせせらぎとなって飛石の間を流れ、通りにうらおいとやすらぎを与えています。

## 5. 地区の課題と今後の取組み

計画当時、住民意識調査では、細街路の自動車の乗入規制や通学路対策など交通環境の改善を望む声が多く出ていました。加えて、地区内の自動車保有率は、駅に近い立地条件もあり約30%と他地区に比べ非常に少なかったことなど、当該事業が地元を受け入れられた背景があります。

ところが、事業着手から30数年が経過するなか、地区内の土地利用の変化や自動車交通に対する住民意識の変化などから、再び地元との調整が必要となっており、一部のX型交差点やクルドサックの整備などが未整備のままとなっています。これは、事業の長期化に起因するところが大きく、最近の街路事業における時間管理概念の徹底と事業効果の早期発現が求められるなかには、本市の反省すべき点でもあります。

一方、本市においては、バブル崩壊以降、市税収入や収益事業収入などの減少により、慢性的な収支不足をきたし、厳しい財政状況にあります。現在、本市では、「あまがさき」行財政構造改革推進プラン」の策定を進めており、財政の健全化に取り組んでいます。

こうした状況のなか、残る整備についても、地元調整を十分に図りながら、本市の財政状況を勘案し、事業完了に向けた取組みを進めてまいります。

## 6. おわりに

南塚口地区は、全国に先駆けて居住環境整備事業に取り組んできました。当時としては、自動車交通が激増する社会のなかで、車優先から人優先へと大きく転換する画期的な事業であったと思います。当該事業により、南塚口地区の居住環境は飛躍的に改善されています。

今後も、このような画期的な事業が創設され、交通環境と居住環境の共存が図られるすばらしい「まちづくり」が展開されることを望むしだいで。

## 1. 背景・基本理念と地区交通施策の基本

1970年代後半のフランスは、高度経済成長による所得の向上に伴って自動車保有が急激に増加したこともあって、都市政策は自動車交通を基本とし、都心に自動車を呼び込むまちづくりが主体でした。

しかし、ミッテラン大統領の登場により国民の移動を保障する「交通権」の理念の下に国内交通法（LOTI法）が1982年に制定され、公共交通を国や地方自治体が提供する義務が規定されてLRTやバス等の公共交通網が整備されてきました。

その後、1988年に欧州議会での「歩行者の権利に関する欧州憲章」の採択、1996年の「大気およびエネルギーの合理的利用に関する1996年法（LAURE法）」、2000年の「都市連携再生法（SRU法）」によって、自動車交通の抑制と公共交通・自転車・徒歩の優先性が推進され、都市計画と都市交通計画の一体化・総合化が促進されました。

これらに基づいてフランスの各都市においては都市圏交通計画（PDU）が策定され、事業が推進されています。それは、都市計画との調整のもとに総合都市交通計画が策定され、その一部として地区交通施策が計画・実施されることとなり、その基本は次の4点です。

- ・誰でも移動可能な公共交通の提供（低料金、適正な運行頻度、ネットワークの形成）
- ・自動車利用の抑制、自動車交通を円滑化するための放射環状道路の整備
- ・自動車交通に煩わされない面的な歩行者空間の形成
- ・これらを推進するためのハード及びソフトな施策

## 2. 計画策定と事業実施

都市圏交通計画（PDU）の策定と事業実施については国内交通法（LOTI法）に規定され、その特長は次のようなものです。

国内交通法（LOTI法）による都市圏交通計画（PDU）の特長

## ①都市圏交通計画（PDU）の策定

人口10万人以上の都市圏では対象都市圏としての都市交通圏（PTU）を設定し、都市圏交通計画（PDU）を策定する。

## ②住民参加

次の2段階で多様な関係者が参加して計画策定、事業決定する。

## a. コンセルタシオン

多様な関係者が参加して計画を策定し、素案は説明会、公聴会、意見書提出等を経て策定される。

## b. 民意調査

計画・事業の公益宣言（わが国の都市計画決定・事業認可に該当）時には民意調査委員会によって事業の是非等を判定して公表する。

## ③交通税（VT）

公共交通の財源として企業から交通税（VT）を徴収して充当

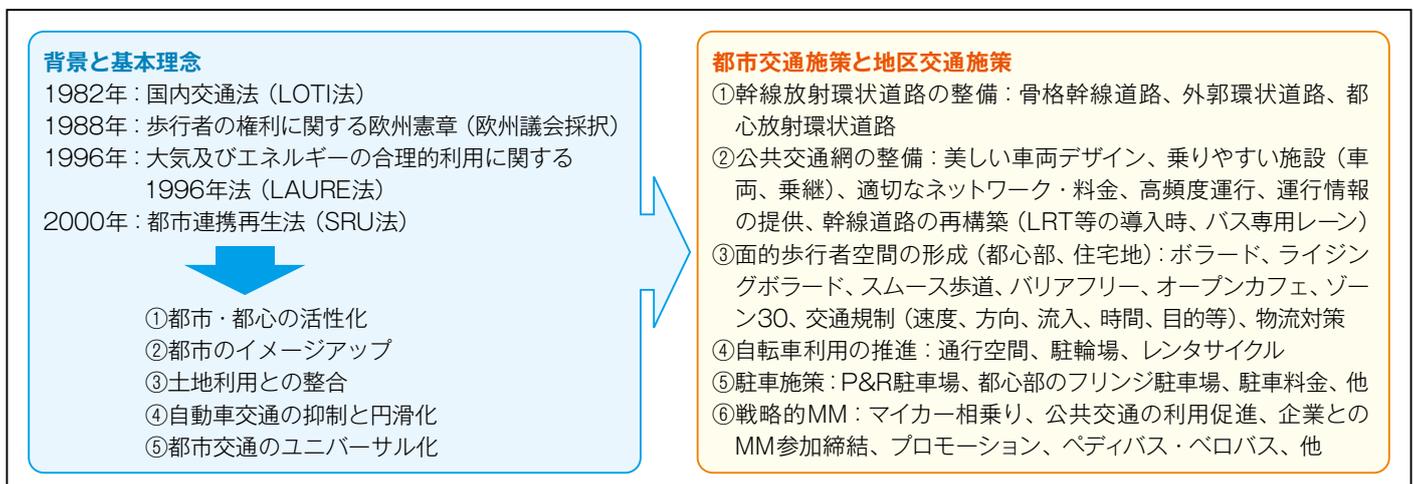
## ④経済社会評価の実施

公共交通機関の決定（ルート、機種等）には定性的・定量的な経済社会的評価を実施し、公表する。

## ⑤事後評価と計画の改訂

都市圏交通計画（PDU）策定5年後には事後評価を行い、結果を公表し、経済社会等の変化を含めて計画を改定する（PDCAの実施）。

図-1 フランスにおける地区交通施策の基本



### 3. ナントの事例

ナントはフランス西部のロワール川が大西洋に注ぐ河口に位置し、多様な産業が立地する、ロワールおよびブルターニュ地域の中心都市でフランスで8番目の人口規模(27万人)を有する都市です。

フランスが国の交通施策として自動車を主体としていた70年代後半から、ナントでは自動車交通の弊害を認識して公共交通重視の政策を推進してきました。その結果、フランスで初めての新型LRTを1985年に導入して以来、3路線のLRT、1路線のBRT、2路線の水上バス、51系統のバス(一般バス、クロノバス、リニアエクスプレス、デマンドバス等の多様な運行形態を提供)などの多様な公共交通が整備され、誰でも移動可能な都市を目指してきた。

これらは、周辺都市の24市町村から構成する都市交通圏(PTU)を構成し(人口57万人)、都市圏交通計画(PDU)を策定して事業を推進してきたもので、現在は2000年～2010年を計画期間とする都市圏交通計画(PDU)です。

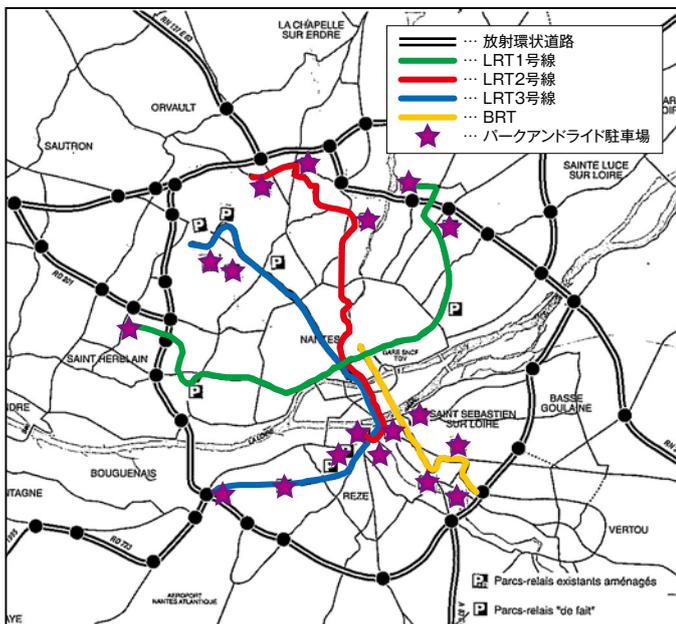
#### (1) 幹線放射環状道路とLRT・BRTのネットワーク形成

ナント市はロワール河口を中心発達しましたが、それを中心として半径約6kmの高速道路による放射環状道路が形成されています。その内部には一般道路による都心環状道路と放射道路が整備されています。

ここでは次のような施策によって公共交通を主体とした新たな都市構造の再編を推進しています。

- 放射道路に3路線のLRT、1路線のBRT、2路線の水上バスを整備
- 周辺部には無料のP & R駐車場(19箇所、5,100台整備済、2010年には6,000台整備計画)と駐輪場を整備

図-3 放射環状道路とLRT/BRT及びP&R駐車場



- 駅ではバスと連携
- LRT等の整備時には導入道路の再構築(フランスで初めてのBRT路線では「従来:往復6車線→再構築:(1車線+BRT+自転車道)×2(往復)」に再構築
- 沿線土地利用の開発等(LRT 3号線北部では大規模な住宅と商業を開発



都心部ではトランジットモールで賑わいの空間となっている



LRTの郊外部ではP&R駐車場を併設し、無料である。満空情報とLRTの駅到着時刻の情報も提供している



LRT3号線の沿線では大型商業施設と住宅地が開発され、土地利用と一体的整備がなされている(都市計画との一体化)



#### (2) 自転車

自動車交通の抑制策の一つとして自転車の利用促進を行っており、846kmの自転車道路網が計画され、そのうち335kmが整備済み(39.6%)です。これらは幹線自転車道と補完自転車道から構成され、多様な走行空間を整備しています。

また駐輪場も576箇所、4,500台が整備中で、2004年7月からレンタサイクルサービスを開始しましたが、その利用は増加しています。



交差点では車の車線と同じように、方向別に自転車の空間を確保している



郊外の住宅開発地では快適な自転車道を整備



狭い道路でも駐車と自転車の走行空間を確保してネットワークを形成している



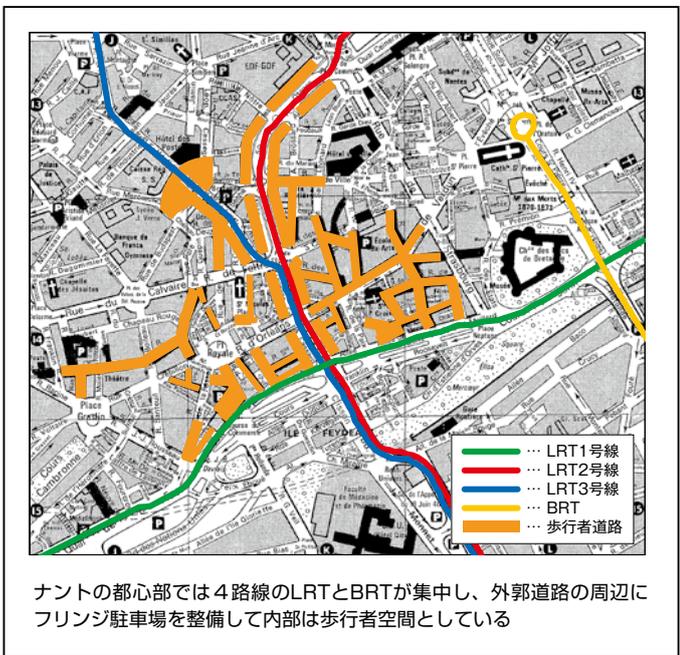
<他都市事例>サンティエンヌ市内: 狭い道路を一方通行として停車と自転車の通行空間を確保

### (3) 都心放射環状道路と面的歩行者空間の形成

都心部の放射環状道路には3路線のLRTと1路線のBRTが整備されて、自動車に依存しないで郊外から都心へのアクセスが可能な交通体系となっています。

また、都心環状道路の周辺にはフリッジ駐車場を整備し、その内部は面的な歩行者空間を形成しています。ここではさらに、地区道路を歩行者空間等に再構築したり、企業に貸出していた通勤用駐車場料金の増額等の駐車施策（この結果2,000台の駐車場が返還されてマイカー通勤が削減された）、ポラード、ライジングポラード、交通規制（一方通行、進入禁止、時間規制、車種規制、物流車対策、他）などの多様な施策をあわせて実施して、より実効的な面的な歩行者空間を形成しています。

図-4 都心部のLRT・BRTとフリッジ駐車場・歩行者道路



歩行者道路でも貨物の搬出入車両の通行は可能だが、時間と速度が制限される（最高15km/h）



歩行者空間の入口にはライジングポラードが活用されている



歩行者空間はオープンカフェにも利用されている



歩行者道路は駐車や植栽スペースにも活用されている



＜他都市事例＞サンティエヌ市内：欧州の都市では、幹線道路と区画道路の交差点はスムーズ歩道が一般的で、歩行者優先のみちづくりとなっている



＜他都市事例＞リヨン：2005年5月に開始したレンタルサイクルで、ほぼ無料で利用可能で、市民に大好評（写真はリヨン駅のサイクルポート）



＜他都市事例＞トゥール：LRTではなく、バスによる公共交通を提供している。それはバスレーンを道路中央部に配置したり、写真のようにバス専用道路に対応している。



＜他都市の事例＞リヨン：旧市街地はもとより都心部では面的・線的な歩行者空間が整備され、賑わい空間となっている



＜他都市事例＞アンジェ：歴史的地区内は居住者の車両しか入れず、かつ駐車禁止と15km/h以下の速度規制となっている



＜他都市事例＞トゥール郊外：郊外部集落地内の幹線道路で、極短区間の自転車帯を設けて、自動車の速度ダウンをしている



＜他都市事例＞トゥール郊外：集落地内では駐車や植栽スペースで車道を屈曲して速度抑制をしている

(4) 戦略的なモビリティマネジメント

郊外から中心市街地への通勤交通のマイカーを他の交通手段に転換することを目的として次のような戦略的なモビリティマネジメントを実施しています。

表-1 戦略的モビリティマネジメントの内容

SMMの手法	具体的施策
マイカーの相乗り促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>相乗りサイトの創設</li> </ul>  <p>マイカー通勤から公共交通、自転車、徒歩交通への転換を推進している</p>
公共交通機関の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>どこでもバスの発行</li> <li>モビリティプランの検討企業への支援（検討費用の70%補助）</li> <li>どこでもバスの購入補助（15%補助）</li> <li>MMを企業と締結</li> </ul>  <p><b>【どこでもバス】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ナント都市圏内は地方都市列車も利用可</li> <li>自宅～職場以外の経路も利用可</li> <li>土日祝には同伴者1名は無料で乗車可</li> </ul>
自転車・徒歩の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>ペディバスの推進</li> <li>ペロバスの推進</li> </ul>  <p><b>【ペディバス、ペロバス】</b> フランスでは児童・生徒は保護者とともに登下校するが、マイカーで送迎するのが一般的である。このため、学校前は著しい交通混雑を生じ(左写真)、環境的にも問題であることから、保護者と一緒に徒歩や自転車で集団登下校する運動がなされている。</p>
駐車場の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>P&amp;R駐車場の無料化</li> <li>都心公共駐車場の料金をアップ</li> </ul>
情報提供、プロモーション	<ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞情報の提供</li> <li>車内・駅・駐車場でLRT等の運行情報の提供</li> <li>モビリティウィークの実施</li> <li>都心部の主要企業主に対する説明会</li> <li>ダイレクトな販促活動</li> </ul>



<他都市事例>  
 英国・レディング：一般車は一方通行、バス専用レーンは往復通行で自転車も通行可。カメラ監視による罰金制度のため専用レーンに一般車は1台も走行していない。



<他都市事例>  
 英国・レディング：2006年9月に交通規制・運用の権限が警察から地方自治体に移管され、市役所最上階で市内の交通コントロールと違反車等の監視、交通情報の提供等を行っている。

4. おわりに

本稿は、昨年度実施した現地調査・ヒアリングの成果

をもとに、フランスの事例をあらためて要約したものです。より詳細な情報については、研究レポートが頒布される予定ですのでご参照いただければ、と思います。

(執筆：専門研究員 松原 悟朗)