

3. 「歩く」ライフスタイル形成に関する事例と効果

(1) 「歩く」ライフスタイル形成に関する事例

「歩く」ライフスタイルの形成に関する国内外の事例を収集・整理した。

1. 歩行者空間の整備 暮らしのみちゾーン
2. バス輸送システム
3. 総合的な市街地の自動車の抑制
4. LRT を中心とした総合交通体系整備
5. 条例による自動車交通抑制
6. 官民共同による自動車交通抑制
7. 都市構造の変革を含めた自動車交通抑制
8. 成長管理を伴う自動車交通抑制
9. 公共交通中心の総合交通体系整備
10. 自転車利用促進
11. 土地利用施策を伴う公共交通利用促進策
12. 自転車道の整備
13. 自転車駐車場の整備
14. LRT (Light Rail Transit) 富山ライトレール
15. BRT (Bus Rapid Transit)
16. ロードプライシング
18. トランジットモール
19. カーシェアリング
20. コミュニティバス
21. レンタサイクル
22. P&R 金沢ダイナミックパーク・アンド・ライド
23. P&R 金沢パーク・アンド・ライド (K.Park)
24. 情報提供 This 伊豆ナビ (伊豆地域総合観光情報提供サイト)
25. 総合交通情報提供 TransportDirect
26. 市民参加 ITS 広島市民参加による ITS (草の根ワークショップ、安佐南地区)
27. インターネット及び携帯電話による情報提供 九州のりもの info.com
28. インターネットによるバス案内 バス案内 Web
29. 公共バス路線の情報提供 どこでもバス.NET
30. 公共交通乗り換え案内 乗換え案内
31. 環境負荷軽減を目的とした ITS 環境 ITS
32. PDS (Parking Deposit System 駐車デポジット制度)
33. 交通エコポイント 交通エコボン

34. IC カードを利用した P&R FeliCa を使った IC 乗車券システム「PiTaPa」を使った P&R の実証実験
35. IC カードを利用した利用者の利便性向上 マイスタイル
36. 携帯電話での情報提供（プローブデータの活用） 全力案内
37. 定期券を利用したサービス 環境定期券制度
38. ETC の有効活用（ETC 車載器機器番号の活用） 駐車場 ETC

(1) 「歩く」ライフスタイル形成に関する事例

分類	歩行者空間の整備
名称	くらしのみちゾーン
実施主体	自治体
地域	全国
実施時期	

【背景】

昭和 40 年代：都市総合交通規制（生活ゾーン規制、スクールゾーン等）
 昭和 50 年代：コミュニティ道路、ロードピア構想、居住環境整備事業 等
 平成 8 年：コミュニティ・ゾーン（交通安全事業）

（特徴）

対象範囲を面的に捉えて対策を行う
 ソフト手法及びハード手法を適切に組み合わせる
 住民や関係機関を含めた総合的な体制で取り組む
 道路利用者・居住者に対する総合的な視点（バリアフリー、環境、まちづくり等）に配慮

（対策）

通過交通の排除、走行速度の抑制、路上駐車 of 適正化、交通弱者への配慮、自転車利用者への配慮、環境面・景観面での配慮、住民参加とコミュニティ再生・活性化



平成 12 年：交通バリアフリー法

多様なニーズへの対応、全ての人のための歩行空間づくり

バリアフリー基本構想

平成 15 年：あんしん歩行エリア（点／線／面の組み合わせ）

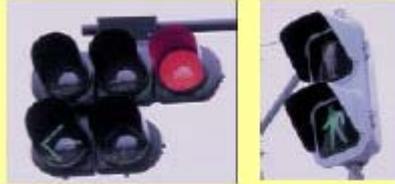
■歩行空間の整備

- 路側帯の拡幅
- 歩道、自転車道、幅の広い歩道、歩車共存道路の整備
- 段差・勾配の解消、電線類の地中化



■信号機等の整備

- 交通量等の情報を基に、信号機を制御
- LED式信号灯器、バリアフリー対応型信号機を設置
- 高輝度・自発光式道路標識等の設置



■交差点の改良

- 右折車線の設置
- 変形交差点の改良
- 駐車スペースの確保
- 違法駐車取締り

■歩行者・自転車を優先するゾーンの形成

- 最高速度規制
- ハンブの設置
- 歩行者自転車用道路の規制

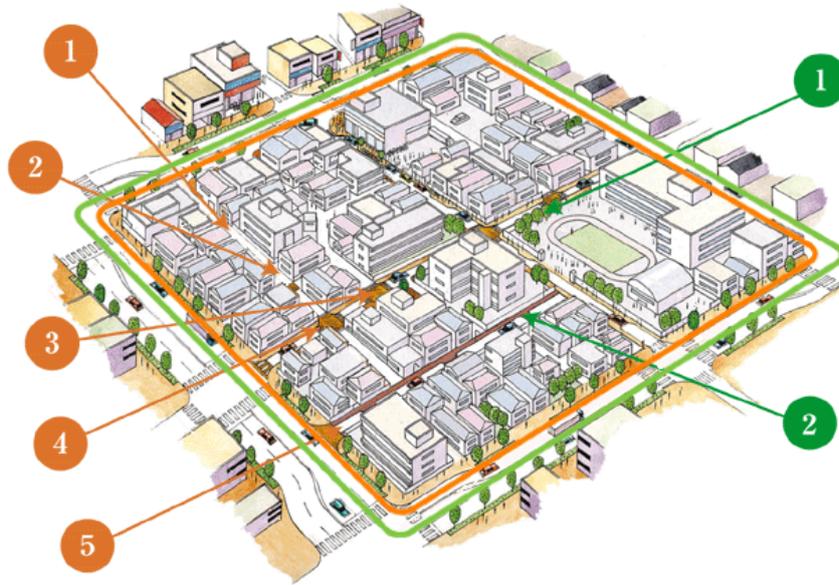


平成 15 年：くらしのみちゾーン（快適性 / 地区環境へも配慮）

対象：自ら実践しようとする地区の市民団体、市町村等

支援制度：専門家の派遣等による技術的支援、くらしのみちゾーン実験設備レンタル制度

身近な道路から通過交通を排除し、「くらしのみちゾーン」を実現します。



安全な交通環境

身近な道路から通過交通を排除し、「クルマ」中心から「ひと」中心へ

① 一方通行

交通の円滑化が目的ですが、扶輪員の道路で通行方向を限定することにより、歩道等のスペースを確保できます。



② 速度規制

ゾーンの入口・出口に標識を設置し、ゾーン内での車の最高速度規制を行うとともに、ゾーン境界を明示します。



③ クランク

車の通行部分をジグザグにしたり蛇行させたりして、ドライバーに左右のハンドル操作を強いることで車のスピードを抑えます。



④ ハンプ

道路を凸型に舗装し、事前にこれを見たドライバーがスピードを落とすことを狙います。



⑤ 歩行空間のバリアフリー化

広い歩行空間や平坦性を確保するなど、歩行空間のバリアフリー化を進めます。



美しい景観と環境への配慮

① ゆとりや美しい街並みを創出

植栽やベンチを設置し、立ち話やひとやすみができるような憩いの場を創出します。また、地上にはりめぐらされた電線類を道路の下に収め、美しい街並みを形成します。さらには、道路管理者による植樹や住民の協力などにより、沿道の緑化を図り、美しい街並みを形成します。



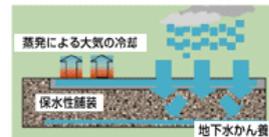
無電柱化・緑化等



たまりスペース

② 保水性舗装によりヒートアイランド現象を緩和

ヒートアイランド現象の緩和に向けて、道路の表面温度が上がるのを抑えるためには保水性舗装が有効です。これは、雨の日などに吸収した水分を晴れた日に蒸発させ、気化熱を奪うことにより、道路の表面温度を低下させるものです。このように、ヒートアイランド対策として保水性舗装を推進し、快適な生活空間を形成します。



分 類	バス輸送システム
名 称	
実施主体	
地 域	クリチバ-ブラジル
実施時期	
<p>【背景】 クリチバ市:人口 160 万人。面積 432km²、人口密度 3703 人/km² ・環境思考型の都市であり、リサイクル運動(ゴミの分別収集)や、若年層における環境教育を実施 都市構造の変革に伴う、路面電車の全面撤廃 財政難</p> <p>【都市計画、交通計画の基本的な考え】 都市計画の基本的概念 都市計画を専門的かつ独立的に取り扱い、行政権にも発言件のある研究組織の設置 ・市の開発に対する、プロジェクトの実施、各種提案の実施、地域レベル、国レベルなど上位計画との調整を実施 マスタープランのモニタリング ・長期的な計画に対して、状況の変化を考慮して計画を見直す マスタープランの基本方針の保持 都市計画の基本方針 一極集中型の構造から線形都市への誘導 中心地区の混雑緩和と伝統的建造物地区の保全促進 スプロール化の防止 都市開発への経済的な支援 社会施設、余暇施設の整備 ・以上の基本方針に基づき、土地利用とバス輸送システムの関係を密接にした都市づくりを進めている。基本的に市内の 5 つの都市軸を中心にバスシステムを導入し、各軸の中心には商業施設を立地させている。また、軸の中心にある商業施設に沿って高密度な住宅地が立地している。このため都市軸を中心に高密度な都市空間が作りだされている。 交通計画の基本方針 都市内の移動の確保を目的として「統合的バス輸送システム」(RIT)を導入 ・バス輸送システムにおける各路線は、その役割が明確に区分されており、バスの色、大きさも路線ごとに設定されている。(表、図 1、2 参照)</p> <p>【バス輸送システム】 バス輸送システムは、基本的に 5 つの種類で構成されている。 ・幹線バス:都市軸上の場専用路線を走行。幹線バス路線上には、その他の路線をつなぐバスターミナルが設置されている。 ・支線バス:バスターミナルから幹線バスの地域に含まれない地域へ延びるバス路線 ・環状軸間バス:幹線バス路線を結ぶ。 ・都市循環バス:都市内を循環するバス ・直行バス:需要の確保とは別に、一般乗用車に対するサービス劣化防止策として、従来のバスの走行速度よりも早いバス路線を設定。 バス停のほとんどは、図 3 のようなチューブ型のバス停である。このバス停には、係員がいて料金の支払いは、バス停で行われる。バス停は、バスの床と同じ高さであり、乗降はスムー</p>	

スである。逆にバス停には、リフトが着いており、ベピーカーや高齢者の上り下りが楽である。また、チューブ型のバス停は、まちのシンボルにもなっている。

表 クリチバ市のバス輸送体系

運営区分	名称	車体の特色	
都市交通局管轄下	R I T	幹線バス	赤色の接続型バス(例外有)
		支線バス	橙色の通常の大きさのバス
		軸間バス	緑色の //
		直行バス	銀色の // で左ドア
		都心バス	白色の小型バス
	他	在来バス	黄色の通常の大きさのバス
	通学バス	薄い緑色のバス	
同管轄外	主に市内と市外を結ぶ路線等		



図1 クリチバ市のバスの段階構成図

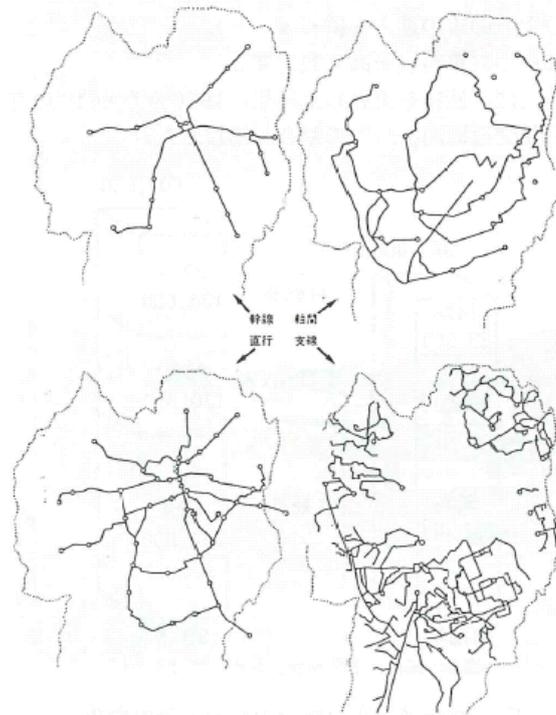


図2 クリチバ市のバス路線網の段階構成概念図



図3 チューブ状のバス停

分 類	総合的な市街地の自動車の抑制
名 称	
実施主体	
地 域	フライブルク ドイツ
実施時期	

【背景】

住民の相違を受けて、市内の交通の主力を自動車から環境負荷の小さい市電やバス、自転車に移行させる政策を進めている。

フライブルク市:人口 19 万人(佐賀市とほぼ同規模)

【政策における 5 つのコンセプト】

自動車の削減

環境に良い交通機関公共交通(電車、バス、自転車など)を増やす

各交通機関の乗り換えをしやすいにする

住宅地における大量の車の進入を防ぐ

駐車場を減らしかつ駐車料金を高く設定する

- ・以上のコンセプトのもとに、施策を実施した結果、車が減少し、公共交通機関、バスの割合が増加した。

【自動車を抑制する具体的な施策】

パーク・アンド・ライド:市内に 7 箇所、約 2,500 台分の駐車場を設置し、市電に乗り換えることが明らかな場合は、駐車料金は無料である。

地球環境定期券:市内だけでなく隣接する 2 つの郡に及ぶ 14 交通事業者の 90 路線、2,369km が乗り放題。他人への貸し借りが可能で使いやすい。

駐車規制:市内に駐車できるのは、住民だけである。

停車中のエンジン停止:赤信号で停車した場合は、エンジンを停止させるよう合図が出て、また信号が青になる少し前にエンジンスタートの合図が出る。

自転車道の整備:公共交通機関よりも手軽な自転車の利用を促進するため、専用レーン 150km を含む、自転車道 400km が整備されている。



分類	LRT を中心とした総合交通体系整備
名称	
実施主体	
地域	ストラスブール-フランス-
実施時期	
<p>【背景】</p> <p>1950 年代～1970 年代、自動車の増加とともに路面電車が撤去され、自動車中心の交通は、都心部の交通混雑と環境汚染を引き起こした。</p> <p>これら問題の対応策として、LRT を中心とした総合交通プロジェクトが開始された。</p> <p>LRT を導入した理由は、低コスト、歩行者、自転車を優先とする公共空間の利用とこれに伴う「生活の質」と環境の向上、の 2 点が挙げられる。</p> <p>ストラスブール:人口 25 万人</p> <p>【LRT 導入に伴う整備と施策】</p> <p>公共交通機関のイメージアップ:</p> <ul style="list-style-type: none"> ・快適性の重視(エアコン導入等)、交差点での優先信号の設置(平均運行速度:22km/h) 自動車の都心通過交通の抑制 ・道路に歩行者ゾーンを設置、地下自動車道により都心通過交通を迂回させる 公共交通の提供と併せた駐車施策(パーク.アンド.ライド): ・駐車料金(15 フラン)と引き替えに LRT の往復チケット交付 ・短時間駐車優先策(長時間駐車の高料金の設定) 違法駐車対策(歩行者、自転車のための空間確保): ・高額な罰金(駐車メーター切れ:75 フラン、歩道上の違法駐車:230 フラン) 自動車利用削減策: ・パーク.アンド.ライドの整備に併せて、路上駐車スペースを削減 自転車利用促進策: ・自転車の利用に対するイメージを変えるために、「自転車は車を持っていない人の乗り物ではなく、健康にも環境にもいい乗り物」というような PR がされている。 ・また、自転車は車両への持ち込みが認められている。 <p>【LRT の整備と運営】</p> <p>LRT の建設および車両の費用は、雇用者から徴収する「交通税」により賄われる。</p> <p>運営費の約 60%は、料金収入によりカバーされている。</p> <p>【LRT の導入効果】</p> <p>都心中心部での歩行者交通量が増加</p> <p>ビジネスの売り上げ値が上昇</p> <p>高級店の進出</p> <p>フランスにおいて自転車の利用が最も高くなる(全交通機関中、自転車の利用は 12%を占める)</p> <p>こうした結果は、当初、LRT の導入に反対であった商店主から大きな評価を得ることができた。</p>	

分類	条例による自動車交通抑制
名称	
実施主体	カリフォルニア州
地域	ロサンゼルス地域 - アメリカ -
実施時期	

【背景】

大気汚染の深刻化

連邦「大気保全法」、カリフォルニア州「大気浄化法」の改正

- ・ CO、NO₂、PM₁₀、オゾンの削減基準

【施策の基本的考え方】

自動車大気汚染物質削減のための通勤自家用車の削減

【具体的施策の内容】

レギュレーション (通勤自動車削減条例)

州法に基づく「南岸大気保全局」が運営管理している

地区特性に応じて定められた通勤での自動車利用台数の目標値を達成するための計画(通勤自動車削減計画)の策定を事業所に義務づけている

- ・ AVR (平日の 6:00 ~ 10:00 に出勤する従業者数 / 通勤用自家用車数) の目標値を地域別に設定する
- ・ AVR は、ロサンゼルス都心部:1.75、周辺地区:1.5、その他:1.3 となっている
- ・ 企業に最低 1 人の「交通コーディネータ」(専門スタッフ)の雇用と、南岸大気保全局の講習受講を義務づけている
- ・ 企業は毎年「通勤自動車削減計画」(事後評価報告書)を提出しなければならない
- ・ 計画書提出、計画実施を怠った場合には、最大 1 日あたり 25,000 ドルの罰金、もしくは 1 年の懲役の罰則が課せられる

各企業での実施状況

主な具体的施策

各企業で実施されている主な施策 (出所: SCAQMD 資料)

	主 な 施 策
相 乗 り 促 進 策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 相乗り調整とマッチング ・ 相乗りに対する財政補助 ・ 相乗りへの優先駐車場政策 ・ 帰宅保証制度 ・ 懸賞制度など
公 共 交 通 利 用 促 進 策	<ul style="list-style-type: none"> ・ チケットの割引 ・ 通勤手当の補助 ・ 鉄道や駐車場からのシャトルバスサービス ・ 循環バスサービス ・ 直行通勤バスやバンのサービスなど
そ の 他 施 策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 勤務スケジュールの変更や調整 (時差通勤、フレックスタイム、圧縮勤務) ・ 託児所の設置 ・ 自転車通勤者の施設整備など (ロッカー、シャワールームの設置)

企業が負担する費用は年間約 11,000 円 / 1 人

「通勤用・コンピュータ」

相乗り斡旋会社(非営利団体)がカープール、バンプールの相乗りの組み合わせの斡旋を行っている

分類	官民共同による自動車交通抑制
名称	
実施主体	
地域	カリフォルニア、ボルチモア、ワシントン周辺の諸都市等多数の地域
実施時期	

【背景】

- 郊外における交通渋滞の増加
- オフィス、企業の都心から郊外への移転
- 通勤流の変化
- ・郊外から都心方向への移動 都心方向から郊外、郊外間の環状の移動

【具体的内容】

- 交通管理組合
- 民間企業、ディベロッパー、交通事業者、公共団体などにより構成される通勤交通削減を目指す組織
- 設立の経緯は多様
- ・交通渋滞が産業に与える影響を危惧し、地元企業が設立するケース
- ・スプロール的に立地した企業群が様々な交通問題に対応するために自治体等と協同で設立するケース
- ・交通削減条例に対応して設立するケース
- ・開発許可条件として設立するケース
- 施策の内容
- ・様々な施策の組み合わせにより施策の効果を上げる方策がとられる場合が多い(パッケージアプローチ)

あまり一般的でない施策		交通管理組合が一般的に実施している施策	
施設名	実施率 (%)	施設名	実施率 (%)
■財政的なインセンティブ政策		■情報提供やサービス	
・相乗りに対する懸賞制度	44	・カープール、バンプールのマッチング	96
・バンプールの補助	40	・公共交通のルート情報提供	83
・公共交通の補助	35	・コンピュータによるマッチングサービス	83
・カープールの補助	33	・公共交通のスケジュール情報提供	77
・相乗り者に対する駐車料金割引	21	・個人へのマッチングサービス	73
・バンプーラに対する駐車料金割引	19	・専門の交通コーディネータ採用	67
・1人乗りマイカー通勤者に対する駐車料金有料化	13	・New hire Orientation meeting	54
■施設整備の改善		■計画・運用	
・公共交通施設関連整備	33	・帰宅保証制度	71
・自転車関連整備	33	・バンプールプログラム	63
・道路関連整備	31	・バスプールプログラム	38
・歩行者関連整備	27	・Fleet-pool プログラム	19
・高速道路関連整備	23	■勤務スケジュールの調整	
■テレコミュニケーション		・フレックスタイム制導入	56
・テレコミュニティンク(在宅勤務)	33	・時差出勤制度導入	52
・テレビ会議	17	・相乗り者に対する勤務時間調整	46
・テレショッピング	17	・圧縮勤務制	46
■敷地内のサービス改善		■インセンティブ政策	
・託児施設	19	・相乗り者に対する優先駐車	58
・レストラン/カフェテリア	15	・公共交通チケット割引	50
・キャッシングスペンサー	10	・昼間のシャトルバスサービス	46
・クリーニング施設	8	・昼間のFleet車サービス	29

分類	都市構造の変革を含めた自動車交通抑制
名称	
実施主体	
地域	シアトル - アメリカワシントン州 -
実施時期	

【基本的考え方】

自動車依存型の都市構造から環境負荷の小さい公共交通利用型の都市構造への転換

【具体的内容】

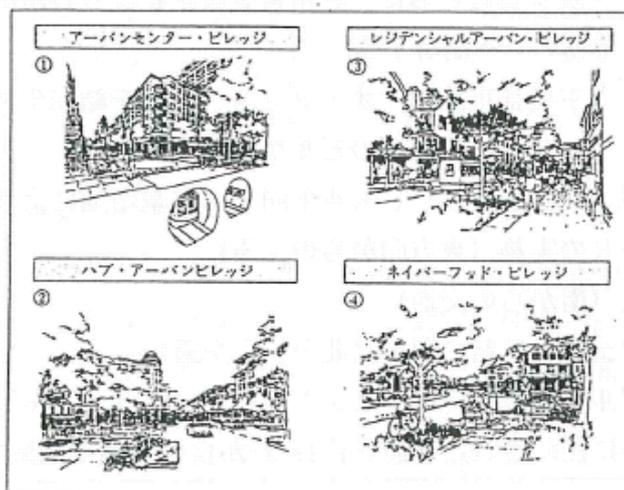
アーバンビレッジ構想

ワシントン州の「成長管理条例」を受け、「持続可能」をキーワードに総合計画を策定

自動車交通を増加させずに人口増加を受け入れるため、高密度でコンパクトな職住近接型の核形成を図り、核を公共交通ネットワークにより有機的に結ぶ

都市構造と交通体系

- ・アーバンビレッジのタイプ（都市構造）



- ・公共交通のタイプ（交通体系）

名称	内容
URBAN CENTER VILLAGES (UCV)	都心部にある高密度でコンパクトな複合的な地区(5地区) 15~30戸/エーカー以上の住戸密度 50人/エーカーの従業密度
HUB URBAN VILLAGES (HUV)	アーバンセンタービレッジと有機的に公共交通で結ばれる高密度でコンパクトな複合的な地区(6地区) 中心地区で15~20戸/エーカーの住戸密度 25~50人/エーカーの従業密度 周辺で8~12戸/エーカーの住戸密度
RESIDENTIAL URBAN VILLAGES (RUV)	住居系地区であるが地区の従業の場が中心に確保されている(9地区) アーバンセンター・ビレッジやハブ・アーバンビレッジと公共交通で結ばれる 10~15戸/エーカーの住戸密度
NEIGHBORHOOD VILLAGES (NV)	環境を保全し、開発を抑制する近隣住区的な地区であり、いくつかの商業施設が中心部に立地する(22地区) ハブ・アーバンビレッジやレジデンタル・アーバンビレッジと公共交通で結ばれる 8~10戸/エーカーの住戸密度

1 エーカー (acre) = 4 050 m²

分類	成長管理を伴う自動車交通抑制
名称	
実施主体	
地域	サンフランシスコ - アメリカ -
実施時期	

【背景】

都心のスペースが限られ、高密度な土地利用が行われている
 都市が半島に位置し、周辺からのアクセスルートが限られている（北の「ゴールデンゲートブリッジ」、東の「ベイブリッジ」）
 主な公共交通として、郊外とを繋ぐ地下鉄（バート）、市内路面電車（ムニメトロ）、市バス（ムニ）が整備されている

【交通施策】

トランジット・ファースト・ポリシー（公共交通を重視し都市への自動車の流入を抑制する）
 高速道路の容量を現状以上に増やさない
 都心の駐車場容量を制限するとともに、利用料金設定により長時間利用型（通勤等）から短時間利用型（商業・業務等）へ誘導する
 公共交通ターミナルと主要都市施設、オープンスペースを結ぶ歩道ネットワークを整備する

- ・整備コストの一部をネットワーク沿道のビルが負担する
 交通需要の増加分は公共交通のサービス水準向上、容量増加により受け持つ
- ・バートにおけるP & Rの実施（東方向からの交通）
- ・2階建て電車を導入（南からの交通）
- ・通勤にも対応するフェリー航路の利用（北からの交通）

都心とその周辺のビルを対象に交通システム管理プログラムを実施し需要をコントロールする

- ・各ビル、オフィス毎に任命された交通コーディネーターが自動車通勤削減方策推進のサービスを行う

【成長管理施策】

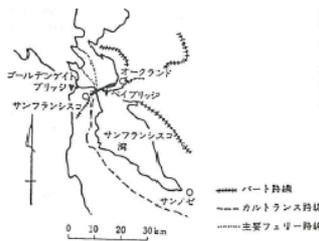
ダウントウンプラン（ダウンゾーニング）
 都心の景観保持、雇用市場の急激な変化の防止、都市規模に応じた都市施設の整備を目標とする
 市内の年間建設オフィス許可面積を制限する（プロポジションM）

- ・プロポジションMは住民投票により可決されている

その他、他都市でおこなわれている成長管理施策の内容
 住宅地建設の抑制
 ディベロッパーへの道路等基盤施設整備の義務づけ
 都市と周辺緑地の境界の明確化

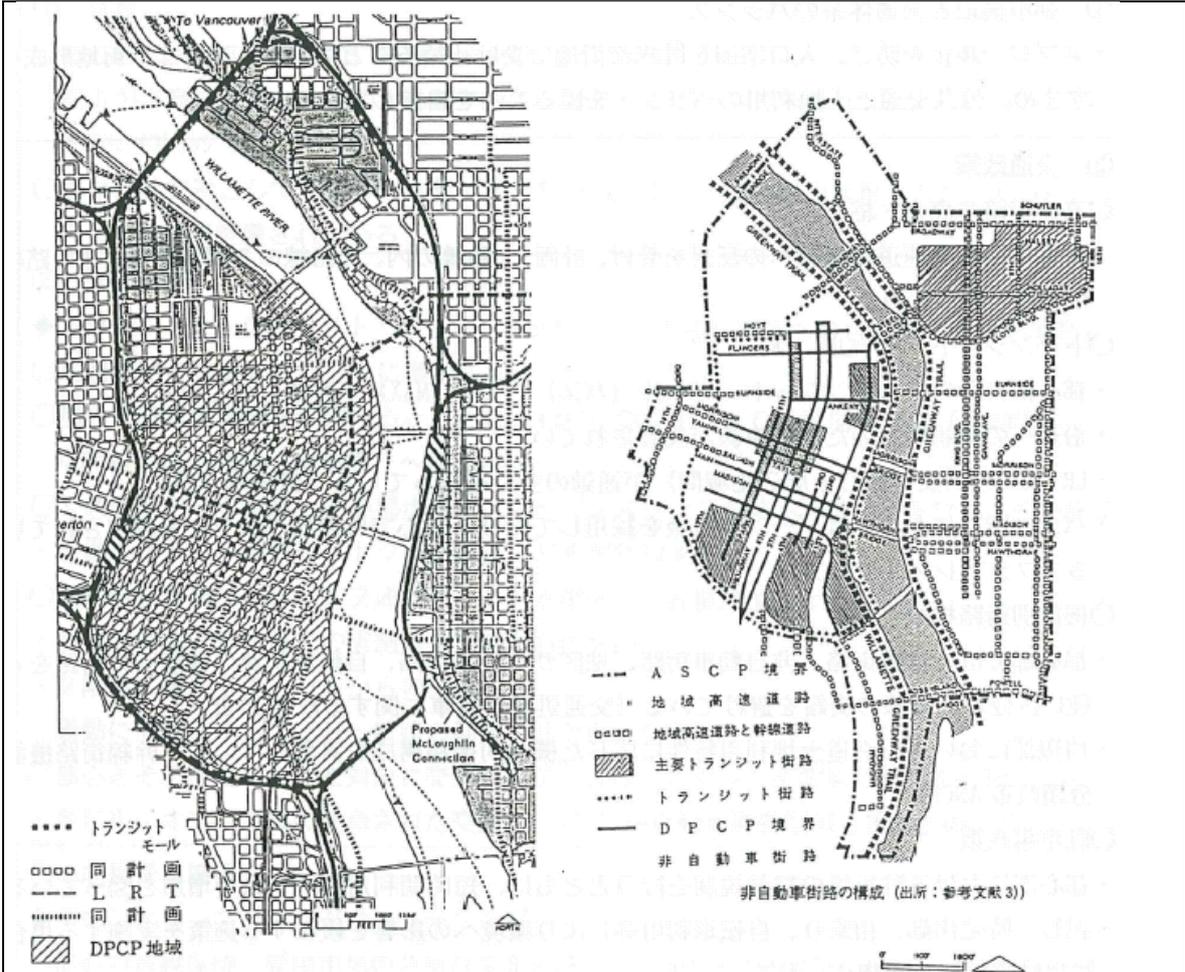


ダウントウンとグレーター・ダウントウン
 (出所：サンフランシスコ市資料)

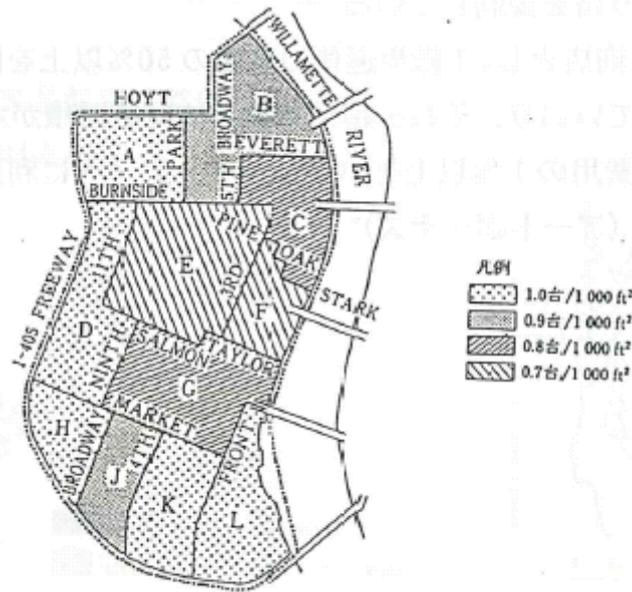


サンフランシスコ都市圏の成り立ち

分類	公共交通中心の総合交通体系整備
名称	
実施主体	
地域	ポートランド - アメリカオレゴン州 -
実施時期	
<p>【都市構造と交通体系のバランス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スプロール化を防ぎ、人口増加を既成市街地で受け止めることにより、高密な市街地形成をすすめ、公共交通と土地利用のバランスを図ることを目指している <p>【交通政策】</p> <p>高速道路の廃止・縮小</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民による高速道路建設への反対を受け、計画 16 路線の内、3 路線のみが実現し、他の路線は廃止・縮小された <p>トランジット・モール、LRT</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心部においてトランジット・モール（バス）と LRT（MAX）が整備されている ・沿道への荷物搬入のための車線が設置されている ・LRT（都心内及び都心と周辺地域間）が通勤の多くを担っている（分担率 40%） ・バス、LRT においてはゾーン制料金を採用しており、都心では無料ブロックも設定されている（フェアレススクエア） <p>機能別街路構成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心部では、幹線街路、非自動車街路、地区サービス街路、自転車街路の機能別に街路を 4 種に区分し、動線の交錯を避けている（交通処理と駐車に関する政策 DPCP） ・周辺部においても沿道土地利用特性に応じた機能別街路構成を実現している（幹線街路機能分類政策 ASCP） <p>駐車場政策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心部における駐車場の総量規制を行うとともに、短時間利用スペースの増加を図っている ・但し、時差出勤、相乗り、自転車利用等により環境への影響を緩和する施策を実施する場合には駐車場建設が認められる ・景観上好ましくない青空駐車場は建設が抑制されている <p>【歩行者空間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な歩道と公園を連結する歩行者ネットワークを指定し、歩道が車庫への出入り路で分断されないよう出入り路を規制している ・床面積の 50%以上を商店とし、1 階歩道側の壁面の 50%以上を開放的なウィンドウとするよう開発規制が行われており、それを超える場合には床面積がボーナスされる ・建築物の建設、改良費用の 1%以上をパブリック・アートに利用した場合には、床面積の増加がボーナスされる（アートボーナス） 	

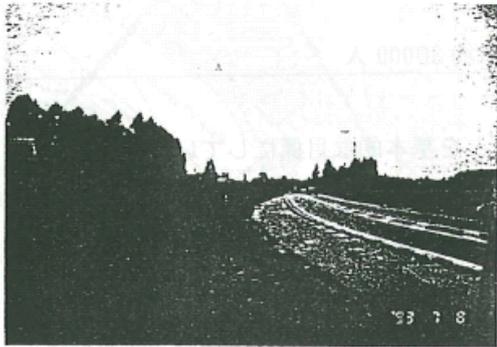


都心部の交通計画 (出所: ポートランド市資料より著者作成)

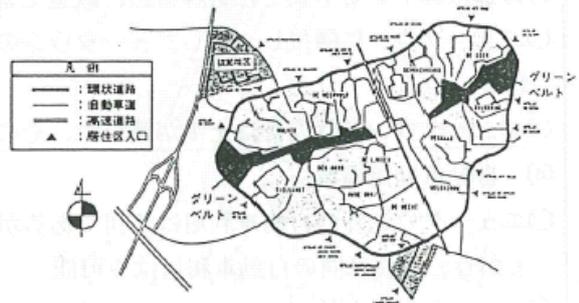


DPCP のオフィスの駐車場最大許容量 (出所: 参考文献 3)

分 類	自転車利用促進
名 称	
実施主体	
地 域	ハウテン - オランダ -
実施時期	
<p>【町の概況】 大都市圏内にあり、母都市ユトレヒト（人口 23 万人）から 7km に位置する、田園地帯に創られたニュータウン 東西 3.2km、南北 1.9km、面積 420ha で、人口約 30000 人</p> <p>【交通の基本的考え方】 自転車・歩行者中心の交通体系を実現することを基本的な目標にしている ニュータウン建設当初より、交通計画に基本的考え方が定まっていたため、都市構造が物理的に自転車・歩行者優先を支援するものとなっている</p> <p>【都市構造】 母都市ユトレヒトまでは幹線道路、鉄道で繋がっている ニュータウンに隣接し（但しニュータウンの外側）業務地区が形成され、75%がそこに勤務している ニュータウンの外周には土手が築かれ、その外側に外周道路が整備されている</p> <p>【自動車利用環境】 ニュータウン外の自動車利用は便利であるが、ニュータウン内は 10 以上の居住区に分けられており、居住区間の自動車利用は不可能 ニュータウン内外の出入りは、外周道路を通じて行うことになるが、各居住区毎に決まったゲートが設置されている 居住区間の移動は、いったん外周道路に出て行う必要がある</p> <p>【道路構成】 ニュータウン内道路は 3 段階の機能構成となっている ・（レベル 1）ゲート入口付近では自動車の自由な走行が可能となっている ・（レベル 2）T 字路、L 字路の組み合わせにより減速が必要で、住民用駐車場はまとめて交差点に配置されている ・（レベル 3）歩車区分が無く、ポールにより自動車走行が不可能な区間が設けられている</p> <p>【自転車の利用環境】 幹線、細街路まで自転車道、歩行者道は体系的に整備されている 幹線は緑地帯と一体的に整備され、走行・歩行環境に配慮されている 自転車道、歩行者道の中央部に、鉄道駅、ショッピングセンター、市役所、教会等の公共施設が配置されており、学校等もこれら沿道にあり、利便性は高い 外周道路への出入口は自動車用道路以外にも設置され、環状道路と立体交差する自転車専用道も設けられており、広域的な自転車利用の利便性も高い</p>	



外周道路とニュータウンを取り囲む土手。土手がニュータウン内へのむやみな自動車の流入を防ぐ

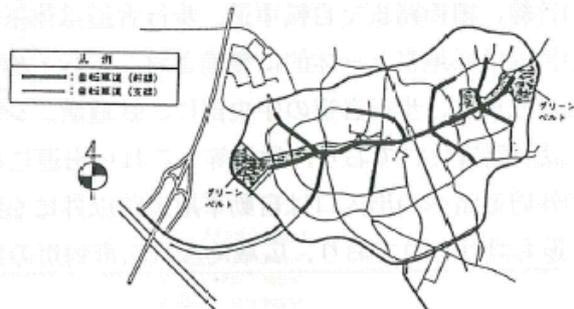


ハウテン市のニュータウンの構成

(出所：ハウテン市資料より IBS 作成)



ニュータウンを貫く幹線自転車・歩行者道。緑地帯と一体的に整備され、快適な移動環境が実現している



ニュータウン内の自転車・歩行者道の構成

(出所：ハウテン市資料より IBS 作成)

分類	土地利用施策を伴う公共交通利用促進策
名称	
実施主体	
地域	ハーグ - オランダ -
実施時期	

【背景】

- ・日本に比べ非常にきめ細やかな用途指定による土地利用規制が可能な制度体系を有している
- ・公共交通機関のほとんどが公営で、公共交通と土地利用の統合が図りやすい

【オランダにおける交通施策の基本的考え方】

国の交通施策の方針として「第2次総合交通計画（SVV）」が策定されている。SVVは交通・公共事業省と、住宅・都市計画・環境省が共同で策定している。環境とアメニティ、アクセシビリティの観点から、これらのバランスを図る。SVVでは、その目指す社会のコンセプトとして「持続可能な社会」を挙げている。持続可能な社会とは、「現在の世代の人のニーズを満たすために将来の人のニーズを犠牲にしない」という考え方とされており、その実現方策の基本方向として以下が示されている。

- ・職住近接化の促進など交通面から見て効率的な機能立地の誘導、農地や緑地等の保全に配慮した土地利用の適正化
- ・都市における自動車利用の適切なコントロールを図るモビリティの管理
公共交通の水準向上と自動車交通の抑制
- ・5km以上の通勤交通については、公共交通による移動時間を自動車利用の1.5倍未満とすることを目標としている

- ・公共交通・自転車への転換、相乗り促進、通勤自動車利用抑制への働きかけ、テレコミューティング、ガソリン税の値上げ、ピーク時の自動車への課金、ガソリン税の大幅な値下げ、事業所の交通削減の義務づけ等により、自動車交通の伸びを1.35倍まで落とすことを目標としている

交通地域計画の設定

- ・交通計画地域（全国30地域）を設定し、土地利用と交通が統合した総合的なマスタープランの策定を推進しており、アムステルダム、ハーグ等の主要10都市圏で計画策定が進められている

	番号	施策
Policy category 1 : 発生源対策	1	大気汚染の削減
	2	化石燃料の使用の削減
	3	騒音の低減
	4	道路の安全性の向上
	5	田圃の環境政策の抑制
	6	交通安全施設
Policy category 2 : 交通管理	7	施設立地の集積
	8	駐車政策（ABCポリシー）
	9	都市構造の改訂（Urban remodelling schemes）
	10	テレコミューティング
	11	生活時間の変更
	12	プライシング
Policy category 3 : 交通施設整備	13	公共交通の整備
	14	道路交通（旅客交通）
	15	自転車交通対策
	16	自動車相乗り促進策
	17	乗換施設整備
	18	交通情報の提供
	19	道路輸送（物流）
	20	鉄道貨物
	21	水上貨物
	22	複数手段間の積み替え（Combined transport）
	23	貨物輸送における交通情報
	24	港湾交通対策
	25	空港交通対策
Policy category 4 : 計画の支援施策	26	啓蒙活動による生活パターンの変更
	27	ヨーロッパの交通政策の確立
	28	計画単位としての交通地域の確立
	29	計画実施のための組織の確立
	30	事業所の通勤交通計画の支援
	31	交通インフラへの投資
	32	交通に関する規制
	33	交通インフラに関する研究
	34	交通政策の雇用
	35	政策の更新

【具体的施策】

ABC ポリシー（事業所の立地規制）

業態・業種により事業所の新規立地場所を、施設に発生集中する交通と交通施設の整備水準のバランスを考慮して指定し、その他の地域への立地を制限する

交通の発生密度と業務活動の自動車への依存度により、ABC の 3 地区が設定されている各地区毎に駐車場の制限をしている（ハーグでは、A:1 台/従業員 10 人、B: 同 2 台、C:同 5 台）

各地区に立地することが望ましい企業の類型	
A 地区	自動車依存の低いオフィス、官公庁、公共施設
B 地区	貿易系企業、自動車依存の高いオフィス、高密度な工場、社会サービス業、娯楽施設
C 地区	低密度な工場、農業系企業、運輸・通信業

(出所：参考文獻 2) より IBS 作成)

	交通条件		立地すべき事業所の特性
	利用交通手段	地区指定位置	
A 地区	公共交通を中心に利用する	都市圏の中心駅の周辺	従業員密度、来訪者密度が高い 貨物、業務用自動車の出入りが少ない
B 地区	公共交通と自動車の両方を利用する	地域の中心的鉄道路線周辺かつ高速道路 IC 周辺	従業員密度、来訪者密度が中程度 貨物、業務用自動車の出入りが中程度
C 地区	自動車を主に業務に利用する	高速道路 IC 周辺	従業員密度、来訪者密度が低い 貨物、業務用自動車の出入りが多い

(出所：参考文獻 2) より IBS 作成)

住宅の立地規制

都市地域（およそ都心から 5～10km）を指定し、住宅開発は都市地域内の鉄道、トラムの沿線で行うこと、歩道や自転車道のネットワークを考慮し、都心まで自転車道で結ばれるようにすることを推奨している

このように、事業所と住宅の立地両方で交通基盤の整備水準とのバランスを図ることにより、自動車利用を抑制しようとしている

公共交通機関の整備

ハーグでは鉄道とトラムにより公共交通網が形成され、今後のトラムの高速度化、ネットワークの拡大も目指している

自転車交通マスタープラン

オランダの自転車保有台数は 1400 万台 / 総人口 1500 万人で、ほぼ 1 人 1 台と高く、全交通の 30%、鉄道端末交通の 30% が自転車利用となっている

自転車利用促進のマスタープランが策定され、2010 年までにさらに 30% の自転車利用の増加を目指している

国のマスタープランでは 5km 以下の移動が自転車に適した距離とされている

TDM

アメリカを参考とし、自動車相乗り促進策、公共交通利用への補助等の TDM も検討されている

加えて、自転車利用促進のため、事業所の駐輪場の設置、自転車利用者のためのシャワーの設置も検討されている

政府は、通勤自動車利用割合に応じた税の減免措置、高速道路における相乗り専用レーンの設置等を検討している

SVV では燃料税の値上げ、ランドシュタット（オランダ経済の中心地）におけるロードプライシングを提案している

ABC ポリシー以外でも、駐車場立地制限、削減を計画している

分類	自転車道の整備
名称	
実施主体	
地域	日本
実施時期	

【自転車走行空間の整備パターン】

車道側の自転車走行空間

構造分離

自転車道の整備



(例: 岡山県岡山市)



視覚的分離

自転車レーンの設置



(例: 東京都渋谷区)



自転車歩行者道における
自転車走行位置の明示



(例: 広島市西区)

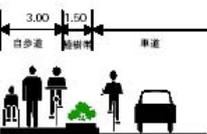


【路肩等を活用した自転車道の整備】

■ 自転車道の整備(国道53号: 岡山県岡山市)

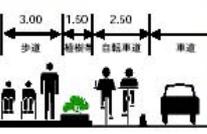
■ 自転車道の整備(国道14号: 東京都江東区)

整備前




路肩等を活用して整備

整備後

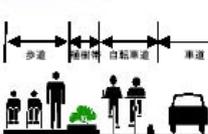



整備前




幅の広い路肩を活用して整備

整備後




【自転車レーンの整備、通行位置の明示】

■自転車歩行者道における通行位置の明示

- 幅の広い自転車歩行者道において、自転車通行部分を指定し、自転車の通行位置を明示

整備前

整備後

自転車歩行者道の一部を活用して整備

■自転車レーンの整備

- 幅の広い路肩や停車帯を活用して、自転車レーンを整備

整備前

整備後

幅の広い路肩を活用して整備

分類	自転車駐車場の整備
名称	
実施主体	
地域	日本
実施時期	

【路上駐輪場整備制度の拡充】

整備・管理主体		路外駐輪場	路上駐輪場
公共	道路管理者	道路附属物	道路附属物 (H17.4~)
	道路管理者以外	整備可能	整備可能 (H19.1~)
民間事業者等		整備可能	整備可能 (H19.1~)

路上自転車・自動二輪車等
駐輪場設置指針を策定
(H19.1)

路上駐輪場の設置例



※イメージ図

歩道橋下の路上駐輪場の例



3

【歩道のデッドスペースの活用例】



分類	LRT (Light Rail Transit)
名称	富山ライトレール
実施主体	
地域	
実施時期	

【LRT 導入の目的】

道路空間の一部を使って都市圏内の輸送を担う、次世代型路面電車
バリアフリー、高い定時性、環境にやさしいまちづくりへの貢献

【富山 LRT の概要】

路線距離（営業キロ）：全長 7.6 km（路面部 1.1 km）

駅数：13 駅（起終点駅含む）

ラッシュ時は 10 分間隔、昼間 15 分間隔、深夜 30 分間隔

運賃は均一制で大人 200 円、IC カードシステムを導入

バス路線を、LRT を軸とした運行体系に再編、駅周辺の住宅促進や散策路の整備などの総合的な沿線のまちづくり

【導入の効果】

公共交通サービスの質の向上（定時性、速達性、乗りやすさ等）

柔軟性に富んだ走行性と利便性

ユニバーサルデザイン（超低床車両によるスムーズな乗降等）

環境負荷の軽減

都市のイメージ向上

【導入にあたっての一般的な課題と留意事項】

事業主体・財源

自動車抑制施策やまちづくり施策との連携

導入エリアや路線

既存鉄道との連携



分 類	BRT (Bus Rapid Transit)
名 称	
実施主体	
地 域	
実施時期	

【BRTの概要】

専用レーンを設け、高速かつ高い定時性を確保する、環境にもやさしいインテリジェント高機能バスシステム

【BRTの導入効果】

公共交通サービスの質の向上（定時性、速達性、乗りやすさ等）

環境負荷の軽減

都市のイメージ向上

【導入にあたっての一般的な課題と留意事項】

自動車抑制施策やまちづくり施策との連携

導入エリアや路線

事業主体・財源

