

民の経営する小売店舗に変わって平面駐車場とチェーン店や金融業者が増加しており、コミュニティの崩壊に伴う歴史や文化の喪失により、どこにでもある都市空間が形成されている。

また、IT技術の劇的な発展普及による情報インフラの社会的拡大と成熟化により、人々は居住地にとらわれず同じ情報、製品、食材を入手し、地域性に縁のない毎日を過ごすようになってきている。こうした価値観および暮らしの平準化は、地域に根付く歴史・文化、地場産業、地元小売業等を衰退させるとともに、まちの個性を喪失させ、人々のコミュニティへの誇りや帰属意識を低下させる一因となっている。



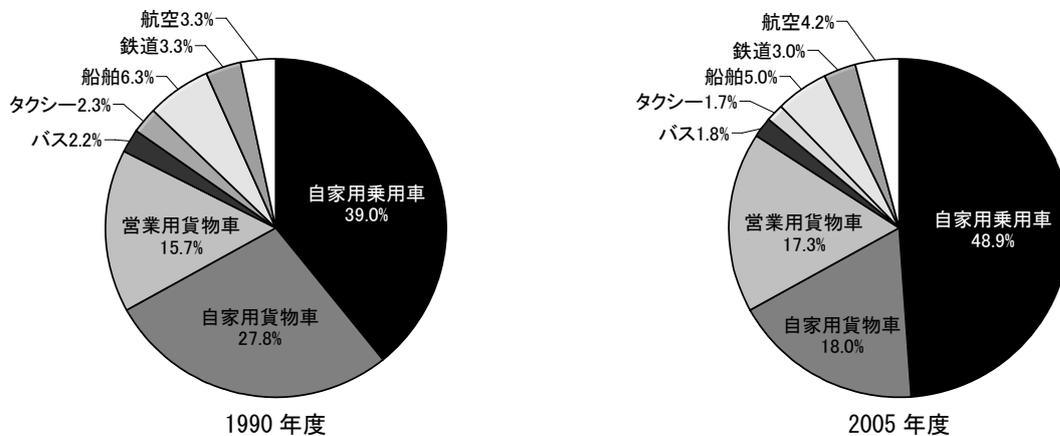
図表 I - 19 郊外景観



図表 I - 20 衰退都心景観

5) 都市生態系の変化や地球温暖化等による環境問題の深刻化

需要追従型のインフラ整備、無秩序な郊外化の拡大による都市機能の拡散・散在等、自然生態系への考慮を欠く高度経済成長以降の都市づくりは、都市生態系に過度な負担を強いた結果、大気汚染、土壌汚染、水質汚染、ヒートアイランド現象など、様々な都市問題を引き起こしてきた。また公共交通の衰退と自動車利用の増加、自動車による移動距離の増加などは、二酸化炭素の主要な排出源として、主要な地球温暖化の要因となっている。国内の二酸化炭素排出量のうち、運輸部門が2割以上を占め、そのうち約半分が自家用車に起因している。1997年12月に採択された京都議定書には、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出量を、2008年から2012年のあいだに1990年比より6%削減することが定められており、二酸化炭素排出量の抑制は、都市交通分野の抱える重要課題の一つとされている。



図表 I - 21
1990年度と2005年度の各輸送機関の排出量割合
出典：国土交通省ホームページ 運輸部門の地球温暖化対策について

2. 世界の都市づくりの潮流

1) 20世紀の都市づくりに対する評価・反省

都市に対する過度の人口集中、行き過ぎた経済合理性と効率の追求による人間性の喪失、地域性の喪失と都市文化の衰退、都市環境の劣化、過度な車社会の進行による移動手段の限定などは、20世紀の都市づくりがもたらした世界共通の課題として認識されている。

こうした様々な課題に対応するため、ヨーロッパやアメリカでは「コンパクトシティ」「ニューアーバニズム」「アーバンビレッジ」など、新しい都市づくりのパラダイムが提唱され、反省に立った都市づくりが展開されている。

2) 新しい都市づくりのパラダイムの模索

「コンパクトシティ」「ニューアーバニズム」「アーバンビレッジ」等の目標は、生活の質の向上と持続可能な地域コミュニティの実現であり、過度な自動車依存を反省し、単なる移動手段としての歩行を再評価するとともに、都市における人間性の回復、コミュニティの復権、地域文化の醸成、環境の回復に向けたライフスタイルの変革を目指している。その中心となる都市づくりのテーマは「歩くまちづくり」である。

①コンパクトシティ

コンパクトシティとは、サステイナブルな都市の空間形態として提起され、EU 諸国で推進されている都市政策モデルであり、無秩序な都市の郊外化やスプロールを抑制し、市街地のスケールを小さく保ち、歩いていける範囲を生活圏と捉え、コミュニティの再生や暮らしやすいまちづくりを目指す都市コンセプトである。

1970年代にも同様のコンセプトが提案されているが、都市への集中を招くとして批判されていた。しかしながら1990年代、都市の持続可能な発展が社会の主要課題となり、欧米を中心に再び持続可能な都市像として議論されている。

提案者によってその内容は異なるが、共通する概念は以下の通りである。

コンパクトシティの共通概念

- ①過度な車依存による環境問題や都心空洞化の解決策
- ②高い居住密度
- ③用途や居住者の多様性
- ④車より歩行者を優先するヒューマンスケールな都市空間
- ⑤地域の自然や歴史・文化を生かした都市固有の魅力
- ⑥環境との共生
- ⑦地域に密着した経済
- ⑧自動車より公共交通、歩行者、自転車に焦点を当てた交通体系

②ニューアーバニズム

米国において、都市の郊外化によってもたらされた新たな課題を解決し、よりヒューマンで快適な都市コミュニティを実現しようとする、1990年代の都市づくりのコンセプトである。

この新しい都市づくりの考え方は、1991年秋、ヨセミテ国立公園内のホテル「アワニー」において、専門家や地方自治体の幹部を集めて開催されたニューアーバニズム会議の中で、6

人の専門家により規定・提唱された『アワニー原則』に表現されている。

『アワニー原則』では、米国の抱える社会問題は、コミュニティの崩壊によってもたらされたものであり、このコミュニティ崩壊の原因は、自動車に過度に依存したエネルギー大量消費型の都市づくりに起因するとしている。彼らはその解決策として、自動車への過度な依存を減らし、生態系に配慮し、そして何よりも人々が生活するコミュニティに対する強い帰属意識と誇りが持てるような都市の創造を提案している。

『アワニー原則』は、このような持続可能な都市を実現する上で遵守すべき原則を記したものである。「ニューアーバニズム」のコンセプトの特徴は以下の通りである。

ニューアーバニズムの特徴

- ①過度な成長の抑制とバランスの取れた発展
- ②地区内におけるバランスのとれた就住の融合
- ③多様なニーズに応えた住宅タイプの供給
- ④多様な交流機会と豊かなパブリックライフ
- ⑤歩行圏内での適度な用途の複合
- ⑥車より歩行者を優先するヒューマンスケールのまち
- ⑦まちのアクティビティ空間としての街路
- ⑧環境にやさしい公共交通システム
- ⑨自然環境の保護と生態系の保全

③アーバンビレッジ

都市の再生に対する持続可能な都市像を示したコンセプトである。

米国においてはミネソタ州セントポール市の中心市街地の再生の都市像、ワシントン州のシアトル市マスタープランにおける都市を構成する地区のコンセプトとして用いられている。

近年は英国における都市の再生イメージを示すコンセプトとして広く用いられている。そのコンセプトの特徴は以下の通りである。

アーバンビレッジの特徴

- ①複合用途による開発
- ②地区内における就住のバランス
- ③地区の広さ約 4, 0ha (600m×600m)
- ④地区内のどこにいくにも歩いて 10 分程度
- ⑤地区内の多様な活動や施設を支えるのに十分な人工規模 (3, 000～5, 000 人)
- ⑥歩行者に優しい環境



LINCバンは、近隣駅を中心に半径1.2~1.6kmをサービス範囲として、それぞれの近隣地区を巡回サービスする。

近隣地区相互を繋ぐLINCのルートは、市内における住民の移動を容易にするとともに、広域的な交通システムとも連結される。

図表 I - 2 2 アーバン・ビレッジの LINC プログラム
出典：新しい交通まちづくりの思想

3. 新しい都市政策

1) ヨーロッパにおける人の交通権と公共交通政策の推進

ヨーロッパでは、早い時期から車社会の弊害に気付き、人や自転車、公共交通を優先するまちづくりが進められてきた。

1970年代、ドイツを中心に、都心部における自動車交通の弊害を深刻に受け止め、歩行専用空間の拡大が図られた（ゾーンシステム・セルシステム等）。

またオランダでは、住宅地への通過交通の進入による弊害（交通事故、騒音、排気ガス等）を背景に、住環境の保全を目指した「ボンエルフ（歩車共存道路）」が急速に広まった。

1982年には、フランスにおいてLOTI（フランスの国内交通基本法：国内交通の方向付けの法律）が制定され、世界で初めて交通権を明記し「人の交通権」を保証した。また自動車優先から歩行者・自転車・公共交通を優先する交通政策への転換が示され、一定の生活圏を有する都市圏を対象に、土地利用と連動する都市交通計画の策定（PDU）が義務づけられた。

1988年には「歩行者の権利に関する欧州憲章（公共交通の利用者も含む）」が欧州議会において採択され、「人の交通権」が国際レベルで合意されている。

1990年代に入ると、「人の交通権」や公共交通政策の推進が共通認識となり、欧州各地で都心部での「ゾーン30（交通安全と交通環境改善のために地区内の自動車走行速度を30km/hに制限）」の適応やトラムの復活がみられるようになる。またオランダ、ドイツ、デンマークなどでは、歩くまちづくりに加え、自転車によるまちづくりが展開されている。

さらに2003年ロンドン市では、誰もが歩いて楽しめるまちの実現を目指し、ウォーキングプランが策定された。人や都市の健康といった観点から歩くこと（公共交通を含む）を再評価し、2015年を目標年次とする取り組みが始まっている。

コペンハーゲン市は、1962年に市中心部にあるメインストリートを、車を排除した歩行者専用プロムナードと広場へ変換したのを始めとして、以後40年超に渡り、車中心から市民生活中心のまちへの移行とそのための環境改善を持続的に行い、大きな成果を上げている。

歩行者に優しいまちへ移行する過程で、車交通に代わる移動手段として自転車を再評価し、市中心部の駐車場は歩行空間や自転車レーンへと変換されていった。市民が歩いて暮らせる場所は、市の中心部だけでなく周辺へも次第に拡大され、1962年から2005年の間に、その面積は6倍強に増加している。

王立デンマーク芸術アカデミーによる、生活環境改善の継続的な記録を以下に示す。

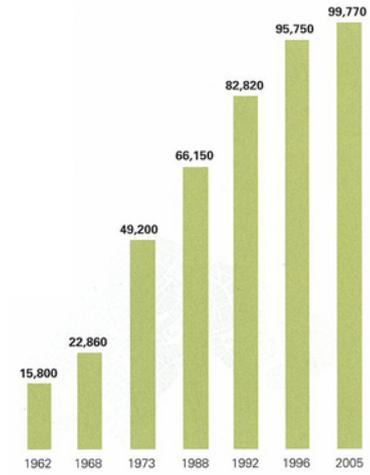


図表 I - 2 3 コペンハーゲン市の中心部歩行空間拡大推移図

出典：NEW CITY LIFE 著 J・ゲール他



図表 I-24
賑わいの再生した歩行空間
出典：NEW CITY LIFE 著 J・ゲール他

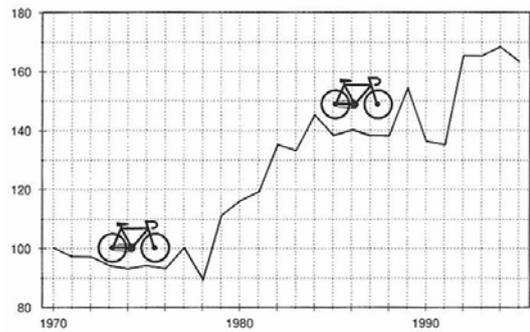


図表 I-25
コペンハーゲンの歩行空間の拡大
1996-2005

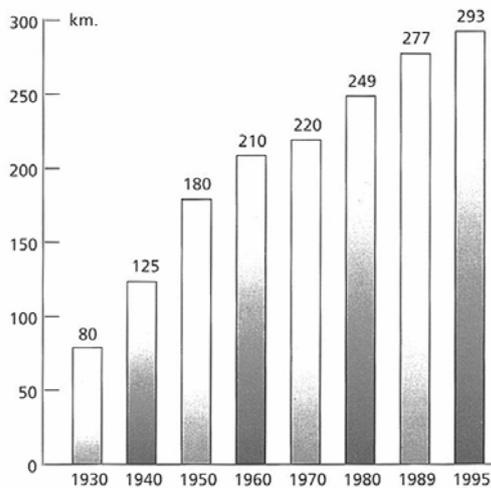


図表 I-26
レンタサイクル駐輪場
出典：NEW CITY LIFE 著 J・ゲール他

Bicycling as a mode of transport to and from the city center has increased by some 65% since 1970 (100). The data shown are corrected for weather conditions on the various September days used for counting.



図表 I-27
市中心部を往来する自転車台数(1970 年来 65%増加)
出典：NEW CITY LIFE 著 J・ゲール他



図表 I-28
コペンハーゲン市自転車ネットワーク拡大状況
1930~1995
出典：NEW CITY LIFE 著 J・ゲール他



図表 I-29
自転車レーン・システム
(フレデリクバーグ市~コペンハーゲン市)
出典：NEW CITY LIFE 著 J・ゲール他

資料：歩行者の権利に関する欧州憲章 ※1988年10月「欧州議会」にて採択

第1条

歩行者は、健康的な環境で生活を営み、かつ身体的・精神的な安寧が適切に保障された公共空間がもたらす快適さを、満喫する権利を有する。

第2条

歩行者は、自動車のためでなく人間の必要のために整備された、都市または集落に居住し、歩行や自転車による移動距離内で、生活の利便性を享受する権利を有する。

第3条

子ども、高齢者、および障害者は、都市において容易に社会参加の機会が得られ、彼らの有する不利（弱点）を増大する場でないように求める権利を有する。

第4条

障害者は、その自由意志に基づく移動、すなわち公共空間、歩行あるいは移動する交通路、および公共交通における整備面での配慮（誘導ライン、警告標識、音響信号、利用可能なバス、路面電車、列車）を最大化するような施策を求める権利を有する。

第5条

歩行者は、都市の計画と利用と調和し、かつ不合理な迂回を要せずに、安全に結ばれた経路から構成される歩行者の専用空間を、特定の限定空間にとどまらず、できるだけ広範囲にわたって、積極的に設けるように求める権利を有する。

第6条

歩行者は、特に以下の事項を求める権利を有する。すなわち一

1. 自動車から発生する汚染物質と騒音が、科学者が許容限度と認めた限度を守っていること。
2. 汚染物質や騒音を発生しない車両を用いた公共交通を利用できること。
3. 植樹など、緑の空間を創出すること。
4. 速度制限を適切に定め、道路と交差点の構造を、歩行者と自転車交通の安全を効果的に守れるように改善すること。
5. 不適切、かつ危険な自動車の使用法を促す広告を禁止すること。
6. 視覚および聴覚障害者の必要も考慮した、効果的な道路標識・道路標示の方法を提供すること。
7. 運転者と歩行者が、自由に動き回り、かつ必要な場合にそこに留まることもできるように、車道と歩道に容易に出入りできるような設備を設けること。（滑りにくい歩道処理、段差の解消等）
8. 自動車の最も外側（寸法的）にあたる部分の形状を滑らかにするように、車体や装備品を改善すること、また自動車の標識類をより効果的にすること。
9. 危険を発生させる者が、その経済的影響を負担するような、負担責任の原則を（例えば、1985年以降フランスで実施されているように）導入すること。
10. 道路上において、歩行者や軽車両等に配慮した運転が適切に促されるように、運転者の教育課程を構成すること。

第7条

歩行者は、複数の交通手段を合わせて使用することによって、困難なく移動の容易さが享受できるように、特に以下の事項を求める権利を有する。すなわち一

1. 環境を破壊せず、広範囲かつ設備的にすぐれ、すべての市民のニーズに適合し、障害者に合うように物理的に配慮された、公共交通のサービスが提供されること。
2. 都市の各所に、自転車のための設備を設けること。
3. 歩行者の通行を妨げず、ビル街や商店街での散策の楽しみに影響を与えないように、駐車場の位置が考慮されること。

第8条

構成国（欧州議会の）は、歩行者の権利および、環境を破壊しない交通体系への代替に関する十分な情報が、適切な手段を通じて社会的に周知されるように、また子どもの初等教育への最初の就学の時点から、それが利用される（教えられる）ように、保障しなければならない。

※第8条を除き主語は「歩行者」はとなっているが、公共交通の利用者を同義に扱っている。

参考：交通権憲章-21世紀の豊かな交通への提言-

2) アメリカにおける交通政策の転換

アメリカでは、多様な交通手段による移動の実現を目指した交通政策への転換が1990年代初頭より本格的に始動している。

取り組みの背景には、1991年に制定されたISTE法（総合陸上交通効率化法）と、その枠組みを継承した1998年のTEA-21法（21世紀交通公正法）の制定がある。

ISTE法の制定後、連邦議会の命令により、全米自転車・歩行者調査が実施された。これらの調査の目的は以下の通りであった。

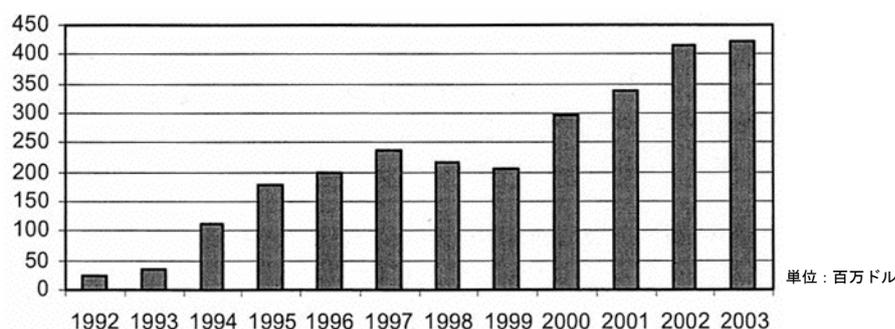
全米自転車・歩行者調査の目的

- 自転車と歩行の実態とこれらの交通手段が利用されていない理由を明らかにする
- 交通手段としての自転車と歩行の増加と自転車と歩行の安全性を強化するための計画策定と、その計画を実施し、成果を修めるために必要な資金を明らかにする
- 都市部、郊外部において自転車の利用と歩行を促進するための費用と便益を明らかにする
- 連邦交通省が実効性のあるプログラムを実施するために世界中の取り組みの成功事例を検証・評価する
- 自転車と歩行を推進するための連邦政府の交通政策を実施するために、スケジュールと

1994年に全米自転車・歩行者調査の最終報告がされている。この調査報告書では、この政策を進めるにあたって、以下の2つの全体目標が述べられている。

全米自転車・歩行者調査を踏まえた目標

- 全米における歩行と自転車の移動手段の分担率を全交通の7.9%から15.8%へ2倍にする



図表 I - 30 自転車・歩行者環境改善のための米国連邦支出の推移
出典：全米自転車・歩行者調査

これらの法律は、自動車への過度の依存から脱却し「経済的に効率的で、環境的に健全な全国的総合交通システム」の構築を目指すものであり、地域の主体性を重んじ、地域で立案された交通政策を資金的、制度的にバックアップする姿勢を示している。

また、これらの法律では、問題発生の現場に近い地域での交通政策が重視され、地域の政策次第では、これまで自動車のための道路整備にしか使われてこなかった財源を、歩行者や

公共交通など多様なプロジェクトに使えるようになった。

さらに、州政府や都市圏計画組織による長期交通計画策定において、歩行者交通ニーズの提起を義務づけた。さらに自動車以外の交通手段の利用を促進するため、州の交通局に、自転車と歩行者に関するコーディネーターのポジション設置を義務化した。以上のような政策を受け、多くの州政府、市町村、広域圏において、歩行者と自転車のマスタープランが策定されている。代表的なマスタープランは以下の通りである。

図表 I-31 代表的な歩行者・自転車マスタープラン

歩行者マスタープラン	歩行者・自転車マスタープラン
ウォスコンシン州	オレゴン州
フロリダ州	バーモント州
オレゴン州ポートランド市	ニュージャージー州
カリフォルニア州オークランド市	シアトル都市圏
マサチューセッツ州ケンブリッジ市	カナダ・オンタリオ州ヨーク市
ウォスコンシン州マディソン市	カリフォルニア州サクラメント市
カナダ・ブリティッシュコロンビア州カムプール市	コロラド州ボルダー市
カリフォルニア州サンフランシスコ市	ユタ州ソルトレイク市
コロラド州デンバー市・群	メイン州ブランズウィック町
フェニックス都市圏	アリゾナ州メサ市

連邦政府は、1999年と2004年に全米自転車・歩行者調査の実施状況と成果を明らかにした現況報告書を提出している。

全米には、歩行と自転車の利用を促進することを目的とする、NPO等の民間組織が数多く存在し、活動を展開している。1977年に創設された全米自転車・歩行センター(National Center for Bicycling and Walking)はその代表的なもので、毎年歩行と自転車をテーマとする会議を開催している。

3) アジアにおける交通政策の展開

韓国では、1980年代半ば以降のモータリゼーションの進行とその弊害を背景に、都市・交通・環境問題の専門家達と交通問題に関心をもった市民が、グリーンな交通の実現のために連帯して『緑色交通運動』を展開した。

『緑色交通運動』が掲げるスローガンは『人のための交通、環境に配慮した交通』であり、「歩行権伸張のための市民大行進(1993年)」や、「交通弱者・障害者の移動確保のための市民大行進(1994年/障害者の劣悪な移動環境を体験する運動)」などにより、歩行権および交通弱者の権利実現を主張した。こうした運動を背景に、1997年、ソウル特別市において『歩行権条例』が制定されている。

また「生活道路安全確保運動(1995年)」や「交通安全関連法改正運動(1997年)」などは、道路交通法に歩行者専用道路の概念を新設させるなどの成果を上げている。

2000年以降のソウル特別市では、強い市長のイニシアチブのもと、都市の美しい景観の回復、車から公共交通・歩行者交通への転換、沿道住環境・産業環境改善に向けて、世界的に競争力のある都市を目指した取り組みを推進している。

2003年、李明博（イ・ミュンパク）氏の市長就任にあわせてスタートした『清溪川復元事業』では、老朽化した高架高速道路の撤去にともない、暗渠となっていた河川を復元して、歩行者空間を創出したほか、バス路線と運営体系の全面的な改編を実現した。

バス路線については、これまで民間事業者が統制なく行っていた市内バスサービスを、市長直下の事業に再編し、階層的路線網システムへの移行、バス専用走行路の確保、ITSを活用した運行管理等を取り入れ、公共交通利用を促進している。

また同時に、駐車場設置の上制限の拡充、都市部の駐車料金の値上げと市外のパークアンドライド駐車場の値下げ、都心部の不法駐車の計画的取締り、都心駐車場の計画的削減等駐車場政策を推進し、車の通行量減少を図っている。

2007年には呉世勲（オ・セフン）市長のもと「ソウル道路ルネサンス10年計画」が策定され、2017年を目標に、歩道の90%以上を安全で快適なものへ改善するとしたほか、実現に向けたガイドラインを提示している。加えて2010年を目標に、自転車専用道路ネットワークを構築するほか、公共レンタル自転車制度（パリ市が導入している制度で、最寄りの無人自転車レンタルセンターで自転車を借り、目的地近くのレンタルセンターに返却できるシステム）の導入、道路交通法などの関係法令における自転車の地位を強化するとしている。