

TC2.1 都市部と郊外部のアクセシビリティ とモビリティのための道路

委員 : 遠藤 玲 (日本大学理工学部理工学研究所上席研究員)
委員 : 高柳 百合子 (富山大学学術研究部都市デザイン学系准教授)
連絡委員 : 矢島 隆 (東日本旅客鉄道会社顧問)
連絡委員 : 鳥澤 秀夫 (都市局街路交通施設課街路交通施設企画室長)
若手技術者 : 萩原 剛 (計量計画研究所交通・社会経済部門)
本省窓口 : 鳥澤 秀夫 (都市局街路交通施設課街路交通施設企画室長)

TCチェア(イタリア)	: Andrea SIMONE
TCセクレタリ(南アフリカ)	: Izak VAN DER LINDE
TCセクレタリ(フランス)	: Sandrine ROUSIC
TCセクレタリ(スペイン)	: José DEL CERRO GRAU

TC2.1の活動の概要

■ 2024年2月のキックオフ(パリ)以降、3回の対面会議を開催

- 2024年10月 スイス・ベルン
- 2025年4月 ルーマニア・ティミショアラ
- 2025年10月 モロッコ・フェズ
- 今後、2026年3月にフランス・シャンベリーで開催予定、
以降年2回ペースで開催予定

■ 3つのテーマごとにWGを設置して検討を進めている

WG1 都市部と郊外部における交通モード間の連携

WG2 都市部車両進入規制(UVARs)（今ターム新規テーマ）

WG3 混雑する街路や利用者が多い交通インフラにおける交通弱者の
モビリティ確保（今ターム新規テーマ）

WG1 都市部と郊外部における交通モード間の連携

- 交通モード間のよりよい連携と道路空間やマルチモーダル交通センターに関する新しいパラダイムを通じて、自動車交通、渋滞、温室効果ガス排出を削減するとともに都市と郊外の公平性を確保する。
- 今タームで作成するのは「1. 文献レビュー報告書」「2. ケーススタディ」「3. ブリーフィングノート」の3種。
- 1. 2025年4月会議でほぼ完成し、STコーディネーターのレビュー済み（ほどなく出版されると予想）
- 2. は2025年10月会議で新WGリーダーが引き継ぎ、方針が議論された。対象としてモビリティハブやマルチモーダルな交通拠点（日本）と、道路空間再配分（ベルギー、フランス）の二つの意見があり、会議後も議論を継続中。TORを前提として両方を対象とする案を日本側から提案中。
- 3. は文献レビューとケーススタディに基づいて作成するため未着手。

WG2 都市部車両進入規制(UVARs) (混雑課金ゾーン(road pricing)、歩行者専用ゾーン等)

- 低排出ガスゾーン、歩行者専用ゾーン、混雑課金ゾーンなど、都市における車両通行規制の様々な解決策について検討する。
- 今タームで作成するのは「1. ケーススタディ」「2. ブリーフィングノート」の2種。2. の執筆のため、文献レビューも実施。
- 1. はほぼ完成。日本からは首都高環境ロードプライシング(川崎地域)の事例が採択。
- 2. は、第4章「Lessons from UVARs」を分担して執筆中。下記5つのサブチャプターで構成。
 - ガバナンスと政策のデザイン
 - 社会受容性とコミュニケーション
 - インフラと道路のマネジメント【日本チーム主担当】
 - 技術・法規制
 - モニタリング・評価・影響の計測

WG3 混雑する街路や利用者が多い交通インフラにおける 交通弱者のモビリティ確保

- 通行頻度の高いインフラの交通・群衆管理について、都市部における安全性の具体的な側面を扱った2点に焦点を当てて検討する。(イベント前の交通・群集管理、道路インフラ(優先レーン、自転車道、歩道)との関係におけるマイクロモビリティ利用者の交通安全)
- 公共交通機関(バス、路面電車など)、大型輸送機関、自動車輸送機関に直面する交通弱者(新たな移動手段を含む)を対象として、安全な道路インフラを改善する新しい方法と新しいガイドラインを、いくつかの特定の条件下で評価する。
- 成果物は文献レビューのみで、2025年10月に素案が示された。

日本のミッション

- 多様な交通手段との密接な連携の効果を、自動車交通の削減による渋滞緩和と人口密度によるモビリティ・アクセシビリティ格差の改善の両面から検討する。

WG1 都市部と郊外部における交通モード間の連携

➤ 日本のミッション及び我が国で今後進めるべき道路施策と親和性が高いWGであり、最も重視して検討に専念している
道路施策のキーワード

- 自動運転やMaaSに対応した新しい都市交通システム
- 公共交通や自転車、歩行等のベストミックスによる低炭素道路交通システム
- 低炭素な移動手段への転換を促進
- モビリティハブ、交通手段のシームレスな利用、集約型ターミナル
- 道路空間の再配分

WG1 都市部と郊外部における交通モード間の連携

文献レビューの結論：

- ・ 都市部と郊外部における交通モード間の連携は持続可能な都市モビリティの基礎である。
- ・ 効果的な連携を成し遂げるためには利用者ニーズ、技術進歩、公正な政策、回復力の高いインフラを統合する全体論的アプローチが必要。
- ・ 現存する課題に目を向け、顕在化する機会を活用することにより、都市は現在および将来の都市や郊外の住民の多様な移動ニーズに応える効率的で利用しやすく持続可能な交通システムを実現することができる。

WG1 都市部と郊外部における交通モード間の連携

文献レビューで重要とされた道路インフラに関する施策

- 快適な乗り換え環境を含む利用者中心のインフラデザイン
- 交通モード間のスムーズな乗り換えと利用者に優しい利便施設を提供する良いデザインの交通結節施設
- 既存ネットワークを補完する柔軟で費用対効果の高い端末移動問題解決策を提供する新移動サービスと従来型公共交通との統合
- 良好な歩行環境、専用自転車移動空間、安全な駐輪場の確保、到達可能な交通結節点を含むアクティブ交通手段(徒歩、自転車等)を重視したインフラデザイン

WG2 都市部車両進入規制(UVARs)

(混雑課金ゾーン(road pricing)、歩行者専用ゾーン等)

- 日本のミッションと重なるWG1及び今後の道路施策に關係することから積極的に取り組む

道路施策のキーワード

- 都市内の通過交通の排除
- 道路交通の適正化
- 生活空間と幹線道路との適切な機能分化

現在、ブリーフィングノートを執筆中であり、公表可能な結論的知見はまだ存在しない。

WG3 混雑する街路や利用者が多い交通インフラにおける 交通弱者のモビリティ確保

➤ 文献レビューのチェック等で関与する方針。

道路施策のキーワード

- 快適な歩行空間の整備
- まちの中心となる道路を人を中心の空間として再生
- 道路ネットワークの空間再配分

現在、文献レビューを執筆中であり、公表可能な結論的知見はまだ存在しない。

日本の強みと弱み

- WG1の活動については国内事例やこれまでのPIARC活動における実績と信頼があることから積極的に取り組む。
- WG2(新テーマ)については国内事例が少なく、知見の蓄積も少ないがWG1に関係することから積極的に取り組む。
- WG3(新テーマ)については日本においては道路行政とは距離があることから、各国の事例を検討し、道路行政に有用な事例があれば、紹介していく。

狙っていくべきアウトプット

- 新たなモビリティを考慮したマルチモーダル施策のガイドラインの検討(地域特性に応じた検討、特に郊外部)
- 海外における街路上のハード・ソフト両面からの車両進入規制の事例収集