

"人と多様なモビリティが共生する安全で心ときめくまちづくり"調査
第3回 アドバイザー会議 議事要旨

日 時：令和5年3月3日（金）10:00～11:45

場 所：運輸総合研究所2階会議室（対面）

出席者：座 長 石田 東生 筑波大学 名誉教授
齋藤 喬 国土交通省 総合政策局 モビリティサービス推進課長
谷口 守 筑波大学システム情報系 教授
田宮 佳代子 国土交通省 道路局 環境安全・防災課 道路交通安全対策
室長
服部 卓也 国土交通省 都市局 街路交通施設課長
牧村 和彦 一般財団法人計量計画研究所 業務執行理事
桃田 健史 自動車ジャーナリスト、永平寺町エボリューション大使
森 雅志 富山大学 客員教授、前 富山市長

随行者 松岡 里奈 都市局 街路交通施設課 駅まちづくり係長
本田 卓 道路局企画課評価室 企画専門官
嶋田 博文 道路局環境安全・防災課 沿道環境専門官

傍聴者 小山 健一 一般財団法人日本みち研究所 研究理事

事務局 運輸総合研究所
調査協力 日本交通計画協会

議題

- (1) フランス調査結果の整理・分析についてのアドバイス
- (2) 日本での展開に向けたアドバイス

(1) フランス調査結果の整理・分析についてのアドバイス

***資料1(フランスで学んだビルアペゼの考え方)、資料2(フランスでの低速化の手法について)の質疑応答**

(ビルアペゼについて)

- ・ビルアペゼ「穏やかになったまち」はずっと直訳のままか？日本語でストーンと落ちる言葉が結局ないとなると、それはいかななものか。
- ・背景がしっかりわかる資料になっているので、ビルアペゼはフランス語のままでも良いかもしれない。

(コロナの前後について)

- ・セミナー等で議論するときには、コロナが収束してどうなのか？といった話にどうしてもなると考えている。2014年のALUR法策定により、都市計画と一体的な整備が可能となってから10年程経った。コロナ前後のこのコンセプトを取り巻く整備や変化に関して、もし何かご存知のことや補足があれば教えてほしい。

(パリの市民投票について)

- ・電動キックボードのシェアリングサービスの継続について、イダルゴ市長の提案で4月2日にパリで市民投票が実施される。結果がどうであれ、おそらく賛否両論になるはずだ。日本で7月1日の改正道路交通法の施行により新しいタイプの電動キックボードが世の中に出てくるときに、これを受けて4月2日以降様々な報道がなされるだろう。

(2014年ALUR法の制定について)

- ・ALUR法で一体どういうことが可能になったのか。アクティブモビリティの分担の割合、要はこのエリアのベストミックスといった話とこの法律がどうリンクしているのか。また、この分担率はどういう考え方で、30%とか12%とかになっているのか。非常に興味がある。
- ・都市計画、交通計画、地方自治の考え方、フランスと日本は相当違うので、これをそのまま適用することはできない。どの辺から攻めていけるのかという考え方だと思う。
- ・こういったまちづくりは、こういう社会に変えていこうというコンセンサスがもしできたら、それを関係の行政当局が実現すれば良だけの話だ。国や地域が目指す方向に進めていくために、法律や制度を変えることが一つのきっかけになるという面があるため、その意味でもう少しALUR法についてクリアにしておく方が良い。
- ・法律をいきなり変えることはなかなか難しい。しかし、どういう社会課題を解決しているか、社会的価値を実現しているか。フランスに学んでこういうことをやると、事故はこれくら

い減り、カーボンはこれぐらい減るなど、簡単で良いので心に響く指標を計算することは極めて大切だ。

- ・やはり道路だけでなく街の構造とセットで変えないと駄目だ。都市局は立地適正化計画で駅周りの拠点を考えているが、自動車型の地方の拠点のようなものも考えた方が良く。幹線道路沿道型ではなく、このビルアペゼ型のローカルなタウンで、きちんと駐車場に車を停めて、そこで1日歩いて街を楽しめるような設計でやるとCO2は減るのではないかと。

- ・ナント地区は公共交通やいろいろな交通手段・インフラが既に充実しているので需要側で全てコントロールすることによってこれを実現しようとしているのか、あるいは道路インフラ側の手当や通るための空間や停めるための空間の整備を行いながら、全体として分担率を上げようとしているのか、そのあたりの背景等がわかれば教えてほしい。

(アクセス規制について)

- ・車のクリーン度(Crit'air)について。例えばストラスブールでは、EVなどエミッションが0だと6時~11時半までまち中まで入れ、1~3は6時~10時半まで等、クリーン度に応じた交通マネジメントをしている。表に貨物車を敢えて入れるかどうかは議論があるが、貨物車にきちんと配慮している点は明記した方が良く。

- ・一番上に人、アクティブモードがあって、一番下に自動車があるアメリカの逆三角形の概念図がある。貨物車も緊急自動車もきちんと位置づけられているので、参考にすると良い。

(人中心のまちづくりの効果について)

- ・国土交通省都市局においても、まさに人中心のまちづくりを進めているため、大変参考になる。思想だけではなく、こういうことをやると数字的にこんな良い効果があるというのがわかればぜひ参考にしたいと、また、そういうツールは絶対必要と認識しているので、我々も今後整理していきたいと思っている。

(まちづくりの現場について)

- ・最初から全て100点満点の答えを用意して始めようという議論だと、いずれ前へ行かなくなる。誰かの責任においてGOサインを出し、一定程度の範囲の合意を取り付けて、あちこちで行っていく運動として広めていけば良いという気がする。

(2) 日本での展開に向けたアドバイス

*資料3 (日本でのゆっくりに軸とした地区づくりの推進に向けて) の質疑応答

(日本における導入エリアについて)

- ・日本とフランスでは法制度が違うため、日本をフランスのようにアジャストすることは難しいと思うが、日本でも別のアプローチからでもできているエリアがあれば、参考になるのではないか。
- ・立地適正化計画エリアに無理やり合わせる必要はないと思っている。ラ・ロシェルも人口7万人程の地方都市であり、場所を選べば十分入ると思う。立地適正化計画エリアと他のところで分けた考え方という可能性もあるのではないか。
- ・中山間地のあるゾーンは皆が一斉にシニアカーで暮らすというモデルを考えてみるのも一つだ。反対があってもやる必要があるし、中山間地は求めていると思う。

(日本での展開方法について)

- ・この数年間に、MaaS、自動運転などの事例がある中で、それを踏まえて現実的にここならはまる、はまるはずだということを、仮定でも突っ込んでいく必要がある。
- ・共生という点では、特に電動キックボードの案件が社会問題になっている。道交法改正の7月1日には更に大きくなる。この時期だからこそ、共生することの重要性を分かってもらうために、モデル地区のようなものを粘り強くやるべき。
- ・メディア的な観点では、人気になるか否か、メディアが注目してくれるか否かである。中山間地の他、川越や秩父のような観光地も良い。インスタ映えや、〇〇ゆっくり地区などネーミングにインパクトを持たせることを考える等、やれるところから思い切りやってみることが重要であると思う。
- ・ニューヨーク市の前交通局長のサディク氏やパリ市長のアンヌ氏は、文化的なアピールをしている。メディアをうまく使った文化運動みたいなのところに、どう働きかけていくかが大事である。
- ・今イギリスでは、low traffic neighborhood が一大ブームになっており、近隣住居はゆっくりとしたライフスタイルを取り戻そうということである。また、ブリュッセルが街中を2019年にゾーン30としており、去年の夏頃にはさらに歩行者中心の街にし、それぞれの都市での効果も沢山出てきている。やはり効果を一緒に出していくことが大事な部分である。
- ・自動運転も厳しい状況である。だからこそ、まち作りやライフスタイルなどと一緒にやらなければ、そういうユースケースが出てこないことを強くアピールできると良い。
- ・日本でもゾーン30などをやっているが場当たりのだ。それを踏まえ、ヨーロッパの紹介をどうするかを考えていかなければならない。

(心ときめくまちづくりと低速モビリティ導入のつながりについて)

- ・全体的な印象として「心ときめく」「ゆっくりした」「フランス良い」という話と、「低速モビリティを入れる」という話がずれている感がある。
- ・ときめきと低速モビリティにどうシナリオ化していくのかはもう少し議論が必要。歩行エリアを広げながら、街じゅうでスローなグリーンモビリティを活かし、合わせ技でより回遊性を高めていくことで、公共交通ネットワークの強さを上げることをうまくやっている。

(日本人のときめき感度について)

- ・フランスではコロナ禍で選択肢としてオンラインの生活ができるようになったことで、15分都市圏や郊外で生活でき、生活にゆとりが生まれて良いという話がある。国交省都市局の都市計画調査室が実施したコロナにおける3回目の行動調査では、出社とオンラインを併用の人の勤務時間は、ずっとオンライン、ずっと出社の人にくらべ長い。明らかにときめきとは逆方向にコロナでなっている。速度の管理や道路の構造という話とは異なるが、ビルアペゼのような言葉が日本語にないのは結構本質的な問題である。とりあえずその言葉がいいからとやっても、一時の流行で終わってしまうのではないかと心配している。調査のしようがないが、街を楽しむ精神のようなものについての議論は避けて通れないと思った。

(来年度の調査継続について)

- ・来年度も調査を継続して行う。したがって、今年度の調査の中でできるだけ議論を整理し、来年度は議論を先に進めるための調査にステージを上げていきたいと思っている。