

交通、緑に関する現状と課題

公共交通と都市活動

海外の事例に見る「交通まちづくり」

なぜ、便利な(利用者本位の)公共交通機関の整備が可能なのだろうか

■ ストラスブール(仏)人口25万

- ・LRT導入による自動車交通の抑制を達成
都心歩行者優先、駐車管理、自転車重視、公共交通管理

■ フライブルク(独)人口20万

- ・都心歩行者とLRT,中央駅再建
- ・1984年自動車乗入規制と同時にレギオカルテ(地域環境定期券)導入、1991改定)
- ・公共交通機関がほぼ乗り放題(月額500ユーロ)

例) ストラスブール(フランス)交通政策

■ストラスブールでのLRT導入事例

1) 導入の経緯

1973 地域マスタープラン策定

(都心部の歩行者専用ゾーン、通過交通の排除、LRT建設、バス路線の再編等)

1982 人権、社会政策等を重視した国内交通基本法(LOTI法)制定

1989 LRT推進を公約とした市長が当選、ストラスブール市が『LRT』導入を決定

1995 A線 全線開業、以降、計4路線 約25kmを整備

2) LRT導入の背景にある都市交通課題

○1988年時点の通勤時の手段分担率

自動車73%、公共交通11%

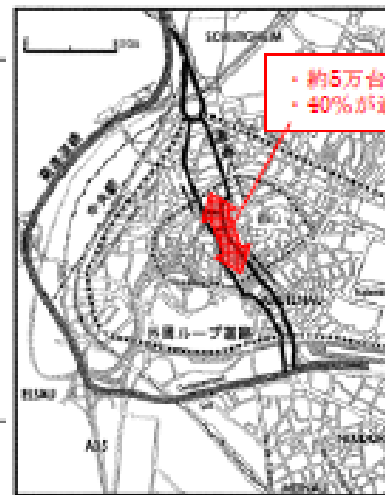
(当時のフランス内でも公共交通の利用率が低い部類)

○通過交通の都心部への進入

(約5万台/日、うち40%が通過交通)

○慢性的な渋滞等による都心部での

大気汚染、騒音など環境悪化



ストラスブール都心部の通過ルート

1991.11 新たな交通システム全体像を公表

①都心部のトラフィックゾーンシステムの導入

(都心部を迂回する高速道路の完成を契機)

②歩行者空間の拡大(トランジットモール)

③LRT導入と公共交通の拡大

④自転車利用の促進

⑤都心部の駐車スペースの削減と、P&R等の駐車対策

資料: まちづくりのための交通戦略

(山中・小谷・新田 学芸出版社)

都市と路面公共交通

(西村幸格・服部重敬 学芸出版社)

ストラスブールのLRT

部分的な地下化(国鉄と結節)



停留場、車両のデザイン化



歩行者で賑わうトラムホーム



LRTとバスの同一ホーム乗り換え



パークアンドライド



市中心部に自動車利用制限(黄ゾーン)



出典: 国土交通省 都市地域整備局 都市計画課 都市交通調査室

都市内公共交通制度の各国比較 概要

	日本	フランス	ドイツ
理念と根拠	<p>明確な法令なし</p> <p>「交通基本法」のH23制定に向けて検討中</p>	<p>基本的人権として交通権を規定し、公共交通によって漸進的に実現する</p> <p>⇒公共旅客輸送の利用促進を優先的課題とする</p> <p>‘82年「国内交通基本法」</p>	<p>※都市交通施策実施の権限を州政府がもつ。</p> <p>⇒都市内公共交通サービスを提供することは生活配慮(行政サービス)の一貫</p>
交通事業者	<p>路線開設は許可、廃止は届出</p> <p>(算入・退出が自由)</p>	<p>審査を受け、国に登録した事業者</p> <p>※定期交通旅客輸送は公営企業等と契約締結した企業に限定</p>	<p>州政府が指定する官庁から許認可を受けた事業者</p>
自治体の役割	<p>法の規定はないが、バス運行への公的支援などの役割を果す</p>	<p>国、地方自治体及び地方自治体の連合が定期公共旅客輸送を組織する</p> <p>国内交通基本法第7条第1項</p>	<p>地方自治体が計画策定、組織編成、資金調達を行う</p>
財源・税制	<p>運賃収入での独立採算が基本</p>	<p>交通税</p> <p>・公共交通サービスの設備運営のための目的税</p>	<p>「自治体交通財政法」</p> <p>商業採算が原則だが、採算割れは自治体が公益事業として運営費を補助(財源はガソリン税)</p>
運営費の運賃カバー率	<p>バス事業者約250社全体では約93%</p>	<p>約32%</p>	<p>約71%</p>

欧州の交通分野における取組が成功した背景

国内の交通環境政策の統一性を確保しつつ、地域が主体となって交通・環境の取組を促進する制度の存在がある。

○国による総合的な交通政策の基本法制度や指針の制定

例：仏)国内交通基本法

○地方への計画作成・実施権限の委譲

○地方自治体の財源確保

例：仏)交通税、独)自治体交通財政法

その他、

○政策の企画・立案・実施に関する市民参画の機会の確保

○環境問題に対する市民の関心の高さ

など

都市の活動に公共交通

- 自転車からの乗り継ぎ: 各駅に駐輪場を設置＝サイクル・アンド・ライド(C&R)の推進
- 自動車と乗り継ぎ: 動物公園駅・荒井駅への大規模な駐車場の設置
＝パーク・アンド・ライド(P&R)も可能になります。キス・アンド・ライド(K&R)も有効な手段として可能
- 鉄道との乗り換え
仙台駅での、南北線の駅やJR線の交通との結節機能も考慮
- バスとの乗り継ぎ
動物公園駅・薬師堂駅・荒井駅での駅前広場整備＝バスの乗り継ぎをやすくバス路線の再編成を行う



「杜の都」の緑のあり方

重点的に行う低炭素施策が目指すものとは

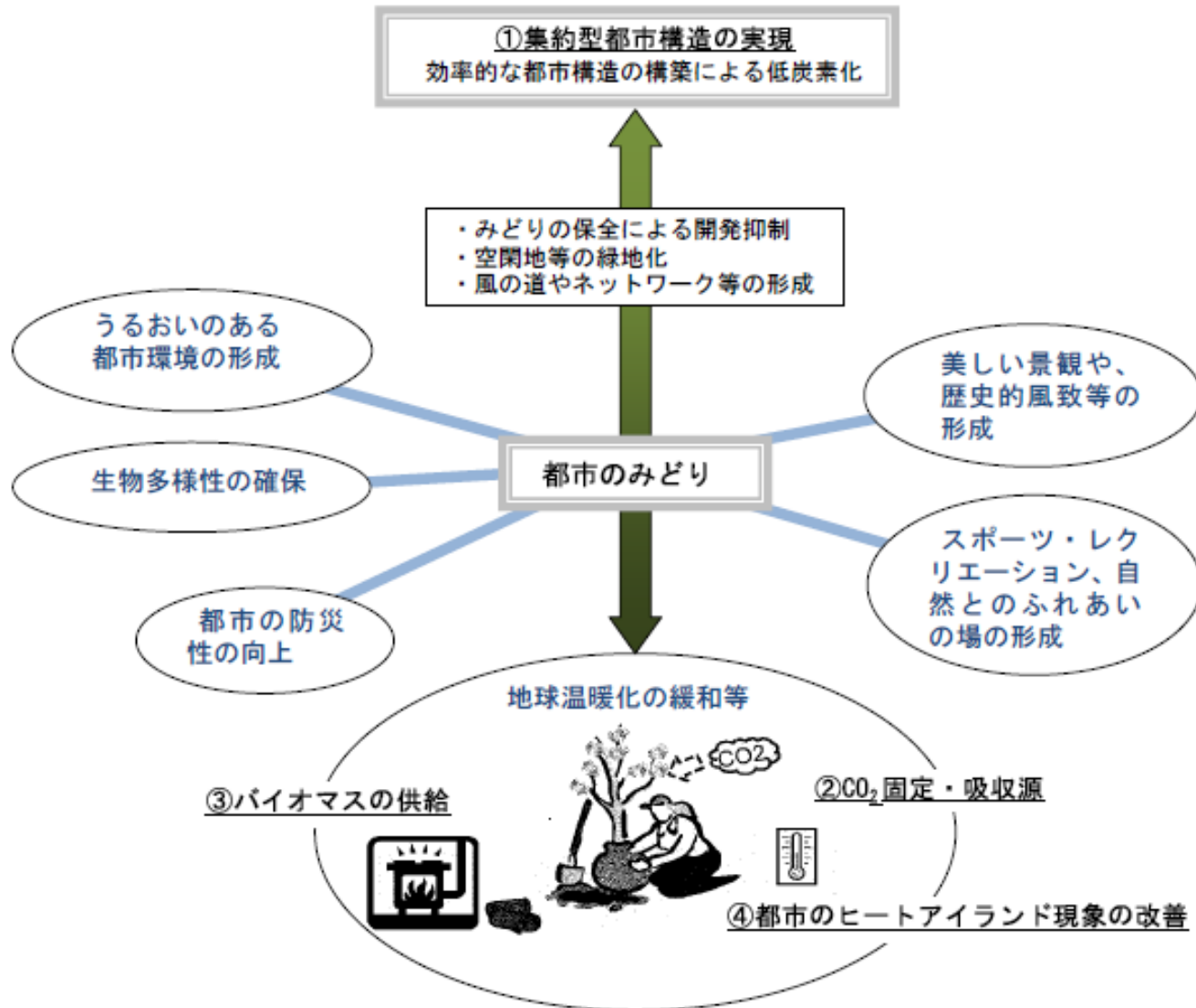


図 都市のみどりの役割

仙台にとって「緑」とは

「緑」＝「杜の都」の由縁。自然、歴史、伝統ある風土を象徴するもので環境の保全・創造において不可欠なもの

仙台市環境基本条例(第15条)に定める杜の都の緑豊かな環境とは

- ・公園その他の公共的施設の整備その他の人と自然との豊かな触れ合いを確保するための事業の推進及び水、緑等に包まれた魅力ある都市空間の形成

「杜の都の環境をつくる条例」(第2条)における「緑」

- ・樹林地、水辺地等動植物の生息若しくは生育の基盤となる土地若しくは空間で良好な自然的環境を形成しているもの又は樹木、草花その他の植物をいう。

【さまざまな緑のイメージ】

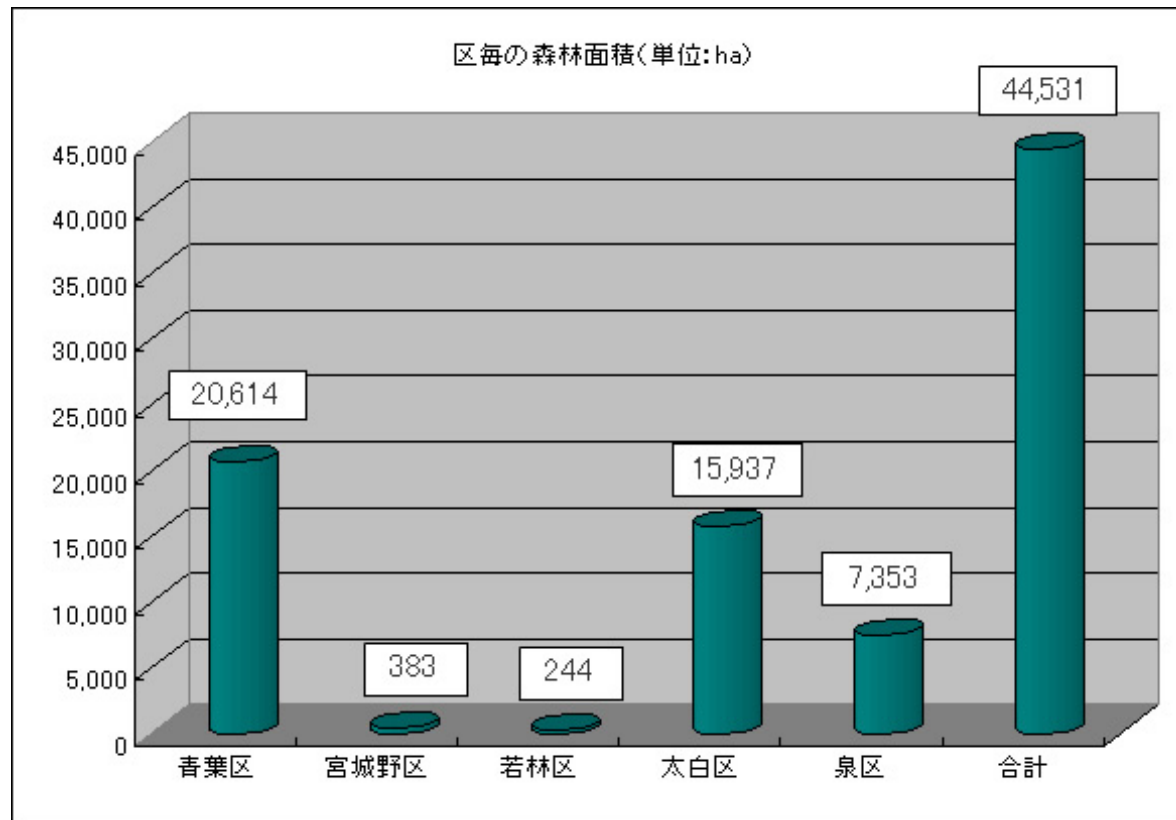


仙台市内の森林の現状

仙台市域の約57%は森林(44,531ha)である。

⇒青葉区、太白区及び泉区の西部にまとまった森林が広がる。

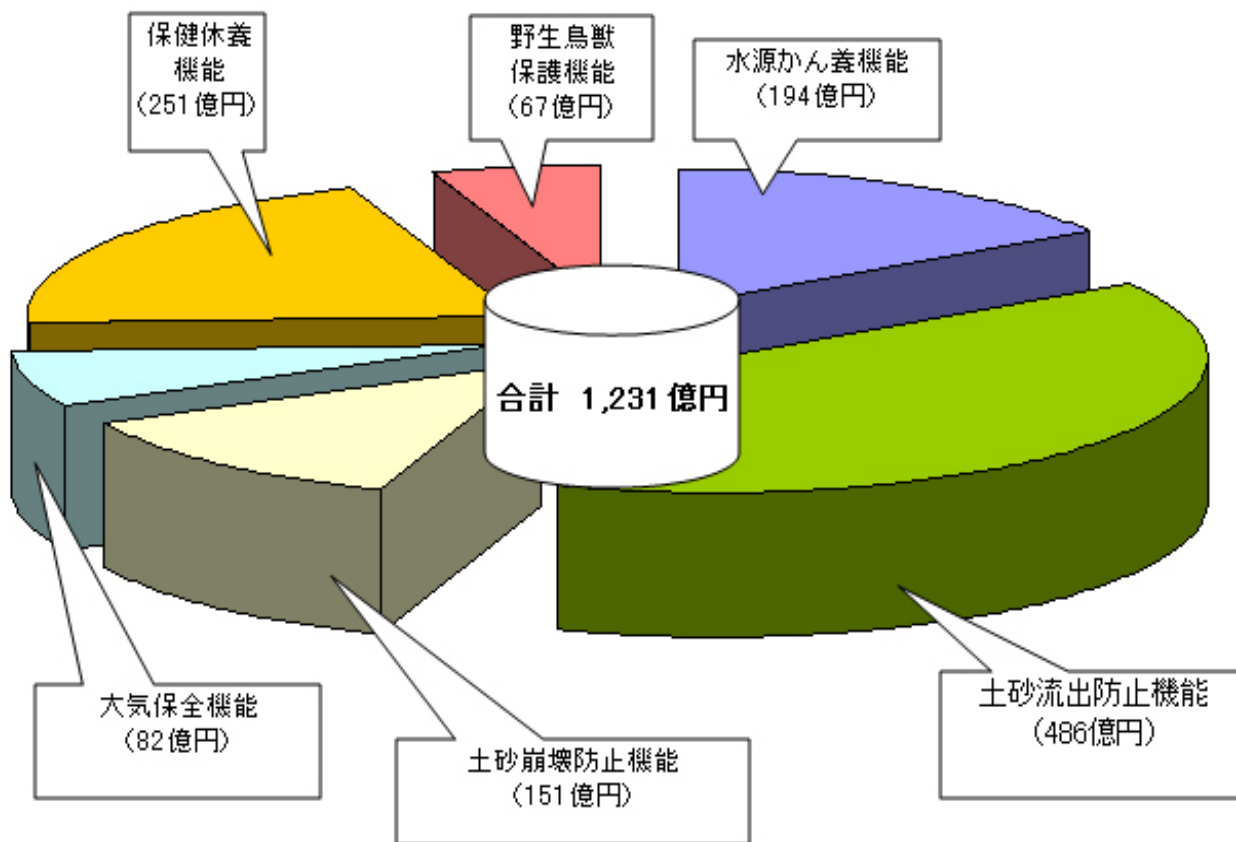
若林区と宮城野区では、海岸付近にクロマツを主とした保安林が存在。



資料: 経済局農林部農政企画課

仙台市の森林の公益的機能の価値

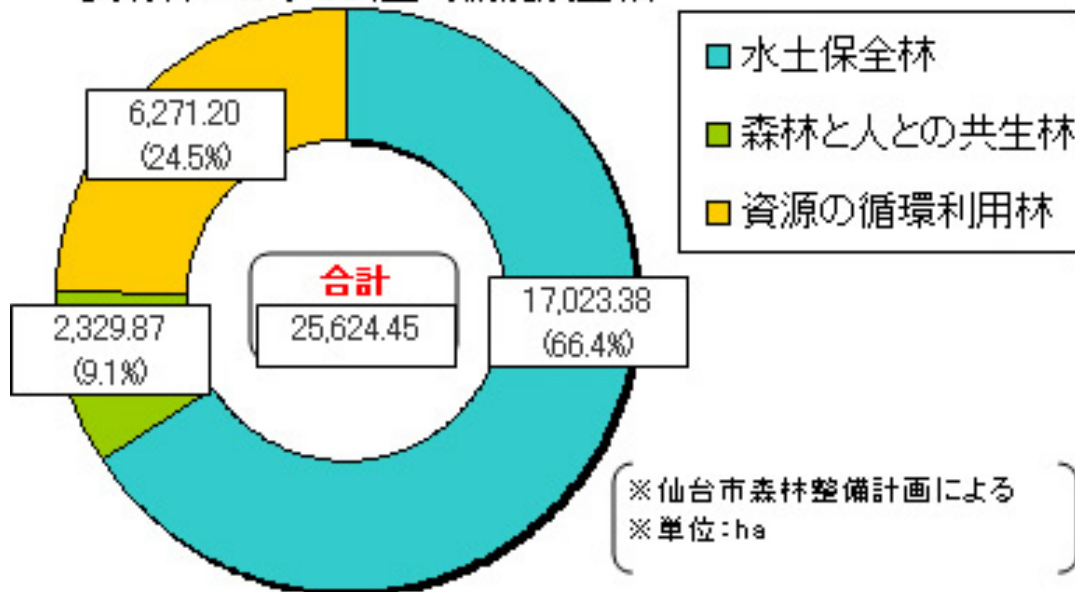
本市の予算規模(約4,400億円)との比較では、約30%近くとなる。



仙台市の森林整備計画

それぞれの機能を生かす森林づくりを目指し、仙台市森林整備計画を策定。

民有林における公益的機能別面積



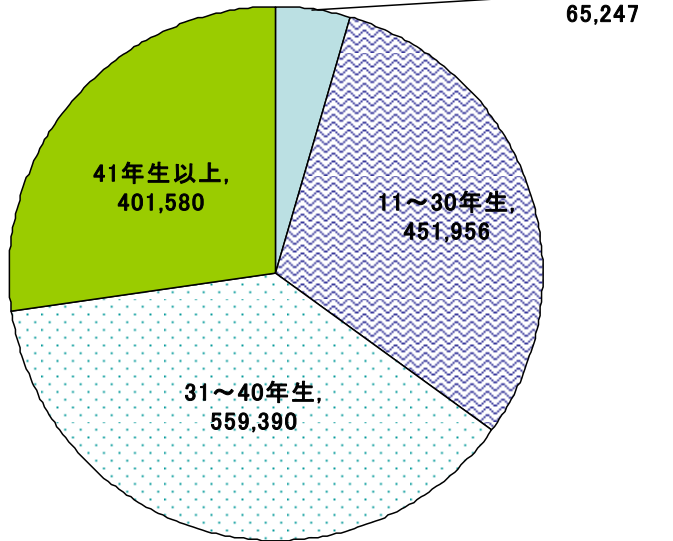
平成13年の森林法等の改正に伴い、市森林整備計画を策定。それぞれの機能を生かす森林づくりをすすめている。

- ・水土保全林: 水源かん養、土砂流出・崩壊の防備等を重視した森林
- ・森林と人との共生林: 貴重な自然環境の保全、市民と自然とのふれあいの場となる森林
- ・資源の循環利用林: 木材等林産物の計画的・安定的生産を重視した森林

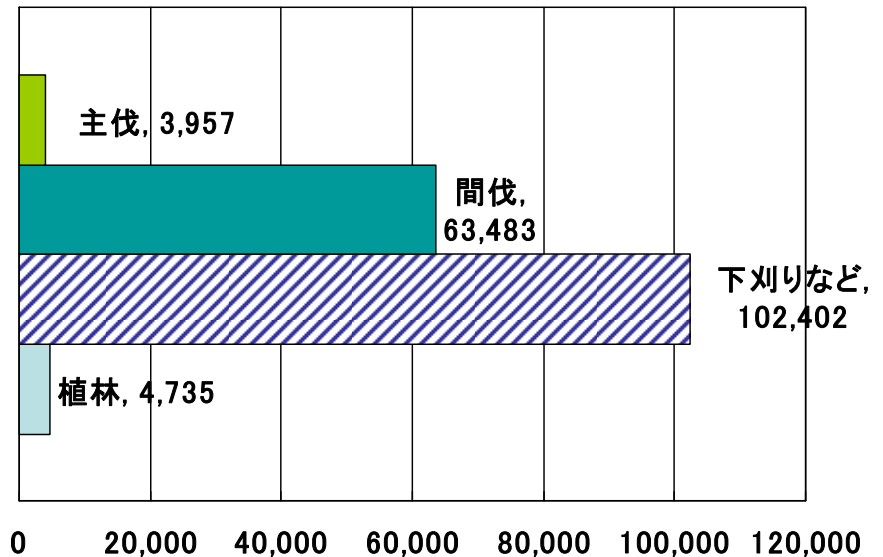
進まない伐採・間伐

本市では、主伐に適した林齢の木材の伐採が進んでいない他、間伐についても進んでいない。

人工林齢級別面積(単位:a)
2005年現在総面積1,478,173a



2005年仙台市内山林作業面積(単位:a)



重点的に行う低炭素施策が目指すものとは

自然と調和し、賑わいと潤いのある都市

地球温暖化に伴う気候変動緩和と並行して適応策(予防的なものを含む)も行う

