

都市と交通

Vol.3 No.1

Viewpoint	1
Fundamentals 平成17年度街路事業関係予算	
1. 街路事業関係予算のポイント	2
2. 街路事業関係予算総括	7
LRT Report	
フランスのLRT支援の沿革と法制度	9
Topics	
駐車場関係施策の動向について	15
第17回街路事業コンクールについて	15

社団法人 日本交通計画協会
編集協力 国土交通省都市・地域整備局街路課

鯉城通を快走する「グリーンムーバーMAX」～広島市 本文 View point 参照



路面電車からLRTへ

広島電鉄株式会社常務取締役
電車カンパニープレジデント
(全国路面軌道連絡協議会 専務理事)

中尾 正俊



かねてより開発を進めていた国産初の完全超低床車両(LRV)が完成し、いよいよ来る3月30日から営業開始することになった。

名前は「グリーンムーバーMax(マックス)」。諸元;全長30m、幅員2.45m、定員149名、最高設計速度80km/h。軌間1435mm、登坂能力70パーミル。

三菱重工株式会社が国産初の完全超低床用台車部門を、近畿車輛株式会社が車体部門を、東洋電機製造株式会社がモーター及び制御装置部門を、運転関係ノウハウを広島電鉄株式会社が担当し、4社で共同開発した形となっている。

今回の開発のきっかけになったのは、国土交通省から国産の超低床車両はできないのかと車両メーカーに話があったが、問題は超低床台車で特に狭軌用(軌間1067mm)の開発ができれば広軌用(1435mm)は問題ないので、狭軌用の超低床台車を研究開発しようということになり、車両・電機・台車各メーカー8社が「超低床エルアールブイ台車技術研究組合」を設立し、国土交通省から平成13・14・15年度開発研究補助金を受けて3タイプ開発し、そのうちのひとつを今回実用化したものである。国産のメリットは車両メンテナンスの面で、トラブルがあっても国内メーカーは対応時間が早く高価な車両を車庫で長い間眠らせておくこともなく、また部品等も早く安く入手できる点である。

現在、乗務員の習熟運転中であるが運転士達の評判は、視界が広くまた加減速もスムーズで運転しやすいとのことであるのでひとまず安心ということである。車内でも大きな改善が出来た。通路幅が広くなり車椅子の通行がとて楽になったことである。中間台車の部分の通路幅が830mmから1120mmへ、駆動台車部分が830mmから880mmへ、また、運転台横の運賃箱がある通路は750mmから880mmへと大幅に広くなり車椅子の通行ができるようになった。また、グリーンムーバーでは車椅子やベビーカー用の留置スペースも今まで車椅子利用者が無い時は座席として座り、車椅子利用者があるときはその座席を跳ね上げて譲るようにしていたが、なかなか座っているお客様に立ってこれというのはいきにくいこともあって、このMaxでは最初から3席分の座席を取り払い、車椅子・ベビーカー専用とするなど徹底したバリアフリー化を目指したものである。しかしながら車椅子等の利用者がいない時は腰掛にもなる設計として健常者にも最小のサービスを提供できるように配慮したつもりである。

また、外観デザインを決める際、大きなポイントがあっ

た。それは国土交通省がLRTを「都市の装置」と呼ばれていることもあって、都市環境にマッチするデザインとすることが重要なテーマとなった。また「人と環境に優しい」とのキャッチフレーズのイメージを壊さず優しさも感じるデザインにすることも求められるなど、機能とデザインの両面で苦労したが、近畿車輛のデザイナーが人にも都市にも環境にも優しいモデルとしてデザインしてくれたものである。カラーは清純・平和を表すピースホワイトをベースに、窓枠高さ位置の幅に当社の企業カラーであるグリーン系を使った、希望・自然を表したジョイフルグリーンによる、明るくすっきりした配色は、ひろしまの街並みにも映え、夕暮れや夜間の視認性を高める効果もある。

国産の完全超低床車両はわが国では初めてであり今後各地での導入が期待される場所であるが、全長30mは長すぎる都市もあり、今後は18~20m程度の車両が求められることが多くなると思われるので、メーカーには次の開発テーマとしてお願いしている場所である。技術的にはようやく欧米メーカーに追いついたと思うがやはり約20年間の空白は大きく、接続部やブレーキ装置には苦労したようである。価格は1編成3億2千万円で、先に導入したドイツ・シーメンス社製のグリーンムーバーより2千万円安くなっているが、はっきり言って高いと思った。いろいろ経緯を聞いて見ると開発費用に7億円かかったとのこと。正直そんなに掛かるものかと驚いた。注文が相当数あればまだ安くできるとのことであるが、現状では他の都市で期待できそうにもない。このため、向こう3年間で9編成購入することにして合計10編成とすることにした価格設定となっている。今までに導入したグリーンムーバー12編成と合わせ3年後には22編成となり路面電車からLRTへの道筋が見えてきたように思うが、車両整備と合わせその他には車椅子使用も安全に使用できる幅広の電停整備や、速達性・定時制を確保できる電車優先信号化や平和大通り線・駅前大橋線など短絡路線新設の促進、運賃収受の時間短縮に効果のあるICカード化の導入など「LRT新交通システム」にしていくにはまだ課題が沢山ある。幸い広島は県・市・警察など関係機関の深いご理解と温かいご支援をいただいで、こんにちを迎えられていることもあって心より深く感謝申し上げますとともに、引き続き今後ともバリアフリーで経済的で利便性に富んだ「LRT新交通システム」の構築に向けて一層のご支援を賜りながら、LRTが「ひろしまの顔」となれるよう頑張っていきたいと思っている。

1 街路事業関係予算のポイント

国土交通省都市・地域整備局街路課

1. 基本方針

都市再生・地域再生といった昨今の国家的政策的課題に積極的に対応するとともに、持続可能な経済・社会の構築、安全安心かつ豊かで快適な暮らしの実現を図るため、都市内の交通円滑化や地域の活性化に資する施策で、特に国として応援すべき分野の事業について、効果の高いものに絞り込み、重点的な展開を図ります。

(1) より使いやすく成果が上がる街路事業の実施に向けた制度改革

街路課では、より効果的、効率的かつ透明性の高い行政運営に向けて、成果志向の街路事業に取り組んでおり、都市計画道路整備プログラムの策定・公表(2.(1)に詳述)

「完了期間宣言路線」等に対する積極的な支援(2.(2)に詳述)

土地収用の活用による適切な事業進行管理の徹底(2.(3)に詳述)

等の施策を重点的に進め、適切な事業施行期間の厳守と、効果を早期に発現する効率的な投資をめざします。

また、地方道路整備臨時交付金を中心に、より使いやすく、かつ活性化に資する等地域への効果がより高いものとなるような制度改革を引き続き進めます。(3.に詳述)

(2) 特に国として重点的に支援する分野

踏切対策を総合的に推進する事業

社会問題化している「開かずの踏切」等に対応するため、都市・地域整備局、道路局、鉄道局が連携して、踏

切スムーズ総合事業を進めます。従来から重点的に進めていた連続立体交差事業、単独立体交差事業など、踏切を解消する事業を「抜本対策」と位置づけ、引き続き重点的に支援するとともに、新たに踏切の遮断時間を短縮する施策、踏切内の通行を円滑にする踏切拡幅等の施策を「速効対策」として取り組むことにしました。街路課では、これら踏切対策を推進する事業については、優先的に事業費を確保して推進します。また、平成17年度に新たに改正する制度は以下の通りです。

● 抜本対策として

連続立体交差事業の施行者は従来、都道府県・政令市に限られていましたが、県庁所在都市、人口20万人以上の都市、特別区を追加し、取り組みのペースアップを図ります。

● 速効対策として

踏切の遮断時間を短縮する「賢い踏切」を導入し効果計測を行うこととし、踏切制御システムをさらに高度化するための技術開発を支援します。

交通結節点を整備する事業

駅前広場、自由通路等の交通結節点を整備する事業は、公共交通の活性化、中心市街地の再生、市町村合併にあたってのまちの玄関口の整備など近年ニーズが高まっており、街路課としても重点的に取り組んでいます。その事業制度としては

● 街路事業(地方道路交付金事業を含む)(道路特会)

駅前広場、自由通路、駅前広場に接続する道路等を整備する基幹的な事業

● 道路交通環境改善促進事業(道路特会)

道路と接続し一体的に機能する通路等が整備可能。

表 平成17年度連続立体交差新規着工準備箇所

路線名	所在地	施行者	備考
東武鉄道伊勢崎線・野田線	埼玉県春日部市	埼玉県	
近鉄名古屋線	三重県四日市市	三重県	
西鉄天神大牟田線	福岡県福岡市	福岡市	
JR指宿枕崎線	鹿児島県鹿児島市	鹿児島市	施行者拡大対象事業

- 都市再生交通拠点事業（一般会計）
自由通路や歩行者デッキ等の公共的空間を整備する事業で、民間事業者等が事業主体となる間接補助方式も可能。交通バリアフリー法の基本構想が定められている地区であれば、バリアフリー交通施設（エスカレーター、エレベータ等）の単独整備も可能。

- まちづくり交付金事業
都市再生整備計画に基づいて街路を含む様々な施設を面的に整備することが可能であり、かつ提案事業として自由な事業を一定割合で実施可能。

等があり、これらを適切に選択し、あるいは組み合わせで整備することができます。交通結節点に関する街路の事業費は予算編成の中でも優先的に確保するとともに、事業の組み合わせなどの進め方についても積極的に相談にのるなど、重点的な推進を図っています。

平成17年度に新たに設けた制度としては、「駅まち協働事業」があります。

鉄道駅等の交通結節点整備は、都市再生の推進や中心市街地の活性化に重要な役割を果たす事業ですが、その実施にあたっては、鉄道事業者、地方自治体など複数の事業者がよく協力して、利用者の利便性を最優先して進めなければならないことは言うまでもありません。事業者間の連携強化を図り、利用者の視点に立った計画に基づいた整備を進めることを目的として、「駅まち協働事業」を創設しました。

駅まち協働事業では、

- 都道府県、市町村、鉄道事業者等が連携し協議会を設置するなど、協力して最適な計画を作ります。
- これに基づいて、現行の補助制度で算定される施設整備費を上限として鉄道施設等の移設・改築も補助の対象とできるようになりました。
- また、協議会が補助金を受けて事業を行うこともできるようになりました。

なお、踏切対策や結節点整備等については、次号以降に特集として詳しく掲載する予定です。

2. 成果志向の街路事業の展開

(1) 都市計画道路整備プログラムの策定

都市計画道路整備プログラムは、事業化の必要性を検討し、整備時期を公表することにより、行政の透明性、公平性等を確保する

用地確保等の関連施策を円滑に進め、効率的・効果的な道路整備を実現する。

ために、きわめて重要なものであり、各地方公共団体で、積極的な策定公表が望まれます。

平成16年10月現在で、全国の232の市町村でプログラムを策定し、うち58市町村で公表済みです。

表 都市計画道路整備プログラムを策定、公表した市町村

策定市町村数	公表市町村数
232	58

(2) 完了期間宣言路線の公表

残りわずかな用地買収が事業進捗の隘路となっている路線等を、一定期間内（例えば3年以内）に完了させる路線（「完了期間宣言路線」）として公表する取り組みを、平成13年度から進めています。

この「完了期間宣言路線」については、行政の透明性確保の点で重要であることに加え、

目標を定めて、スケジュールを適切に管理し、予算確保等必要な措置を行いやすいこと。

市街地の生活・経済活動との関連が深い都市計画道路の供用時期が明示されることで、沿道への立地が誘発されるなど都市経済上有用であること。

等の効果が期待できます。

完了期間を宣言した路線については、用地買収・整備を重点実施することとし、国も当該公表の路線の整備については、所要事業費を他よりも優先して確保するなど、重点的に支援しています。

完了期間宣言路線の取り組みは全国に広がっており、国土交通省で把握している完了期間宣言を行った地方公共団体は表のとおりですが、それぞれ特に重要で供用が待たれている路線を中心に、重点化して取り組んでいます。また、平成13年度に最初の完了期間宣言路線として公表した28路線35箇所のうち、平成15年度末までに完了を宣言した13路線15箇所が期間内、あるいは前倒しして、供用しており、取り組みの効果が現れています。

表 完了期間宣言を行った自治体

東京23区、横浜市、大阪市、青森市、宇都宮市、群馬県、山梨県、韮崎市、川崎市、石川県、岐阜市、岐阜県、大垣市、関市、中津川市、静岡市、静岡県、愛知県、豊田市、西尾市、倉敷市、松山市、愛媛県、徳島県、熊本県、中津市、大分県、沖縄県、千葉県
--

（平成17年3月現在で把握している自治体）

表 東京都が完了期間宣言した路線の進捗状況の例

路線名	完了予定年度	完了年度
環状3号線(木場)	平成14年	平成14年
環状4号線(西早稲田)	平成14年	平成14年
放射17号線(荻中)	平成16年	平成15年
補助62号線(方南通り)	平成16年	
放射21号線(札の辻)	平成18年	
放射21号線(桜田通り)	平成16年	平成14年
放射25号線(後楽)	平成17年	
環状5の1号線(広尾1)	平成16年	平成14年
環状5の1号線(広尾5)	平成16年	
補助26号線(笹塚)	平成16年	
補助26号線(二葉)	平成15年	平成15年
補助136号線	平成17年	

(3) 土地収用の活用について

総合規制改革会議による「規制改革推進3か年計画」(平成15年3月28日閣議決定)において、「都市計画事業を含め、事業の進行管理の適正化の観点から、用地取得率80%または、幅杭打設後3年のいずれか早い時期を経過するまでに土地収用手続きに移行すべきというルールが守られることが重要である。」との提言を受け、その徹底を図るよう、平成15年11月に、都市計画事業を対象として、土地収用制度の活用を視野に入れた事業認可機関の適切な設定等について、地方公共団体に周知徹底を行いました。

(4) 適切な都市計画事業認可期間の設定

都市計画事業は、その認可の基準が都市計画法第61条一に「事業の内容が都市計画に適合し、かつ、事業施行期間が適切であること。」と定められているように、事業施行期間が適切であることが重要です。

事業の期間中は、たえずその進捗状況を勘案して、事業施行期間が適切であるかを確認しておかなければならないのは基本ですが、特に

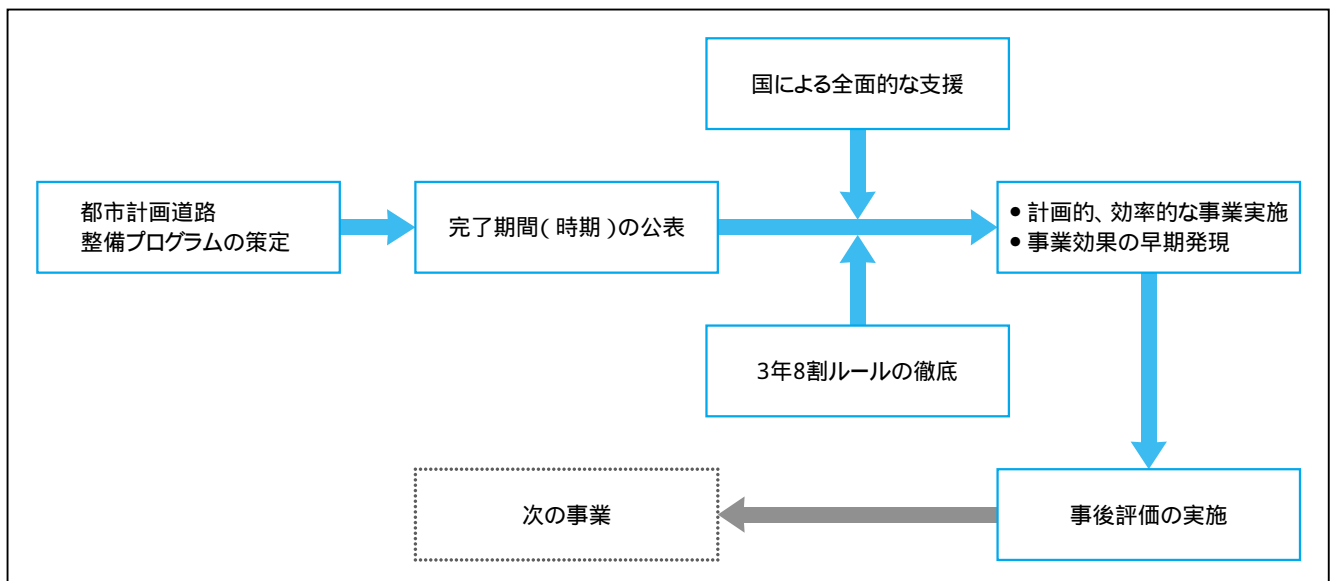
- 事業効果を早期に発現する観点から当初の事業施行期間を設定する
- 用地買収の進捗状況を確認し、事業施行期間の残りの期間を勘案して、必要な時期には収用等に移行する、など、事業施行期間内に事業が完了するように、スケジュールを管理することが重要です。

また、事業施行期間が切れる間際に延長する事態にならないように、用地取得のめどが立った時点等において、残る事業施行期間が適切であるか再検討し、工事行程を早める等の工夫を行うとともに、必要であれば適切な事業期間に変更することも考えられます。

(5) 事後評価の実施と公表

国土交通省では、成果重視の考え方に立った行政マネジメントへの転換について、全省的に取り組みを行っていますが、街路事業においても、事業効果の把握と公表について、平成16年度から本格的な取り組みを行っています。具体的には、事業完了路線について、自動車交通量、旅行速度、歩行者交通量等について測定を行い、事業による変化を把握するほか、事業箇所毎に特徴的な項目の効果を分析し、これを公表するよう、地方公共団体に働きかけています。

図 成果志向の街路事業の展開



平成17年度からは、事後評価について、次年度の予算配分に反映させることに取り組むほか、全国の街路事業における優秀な取り組み等について、情報を共有し次の事業に反映させるため、事後完了箇所について事後評価を実施し、その結果を元に街路事業の年次報告を作成し公表することとしています。

3. 地方道路整備交付金事業の運用改善について

地方道路整備交付金は、一定の地域において、地域の課題に対応し、複数一体となって行われる事業に対して交付金を交付することにより、地方の創意・工夫を引き出すことを目的としたものです。通常補助事業に比較して採択基準等も自由であり、例えば、都市計画道路に関連するその他の道路の整備や道路附属物等にも活用が可能になっています。

近年は道路の補助制度の中での役割も大きくなっており、これを受けて、地方の要望等も反映しながら、平成16年度から特に、地方にとってより使い勝手がよく、かつ高い成果を上げられる制度への改善をすすめています。

臨時道路整備交付金制度は、従来はパッケージの中の個別路線について、それぞれ国費と地方費を（55対45の比率で）組み合わせることを原則的に運用してきました。これを、都道府県全体で、国費で行う事業と、地方費で行う事業をそれぞれ合計して、55対45の割合となるように運用することにしたのが大きな考え方の変化です。この考え方に基づいて、個別事業ごとの国費の割合に変化をつけたり、年度間で国費を調整できるようにしました。また、地方費で実施する部分については、より要件を自由に考えることも可能になりました。具体的には、平成15年以降順次要望等に応じて運用改善を図ってきましたので、ここでまとめてお知らせします。

(1) 平成15年7月の改正（事業毎の国費の割合の柔軟化）

パッケージごと、地方公共団体ごと、個別事業ごとの国費の割合については、関係する事業者間で協議により定められるようになりました。特定政策を目的とする事業の国費の率を相対的に高めたり（例えば、震災対策については国費率を0.6とし、他は0.50とする等）財政状況に応じた配慮なども工夫できるようになりました。

(2) 平成16年度の改正

パッケージの設定

パッケージは、地域の課題にあわせて、関係する道路管理者が協議して設定し、その設定範囲等に制約はなく、1つのエリアに複数のパッケージを重ねて設定することも可能です。

事業規模要件から目標達成型への移行

事業規模要件を満たす個別事業に対して配分する従来の方法から、パッケージ毎に設定された目標に対して配分を行う目標達成型に移行していきます。なお、目標達成型については、採択基準を設けていないので事業執行の自由度が大きく高まっています。

手続きの簡素化

個別事業ごとの経費の配分については記述をさらに簡素化し、原則的にパッケージ内の流用の場合は交付申請の変更手続きが不要になりました。

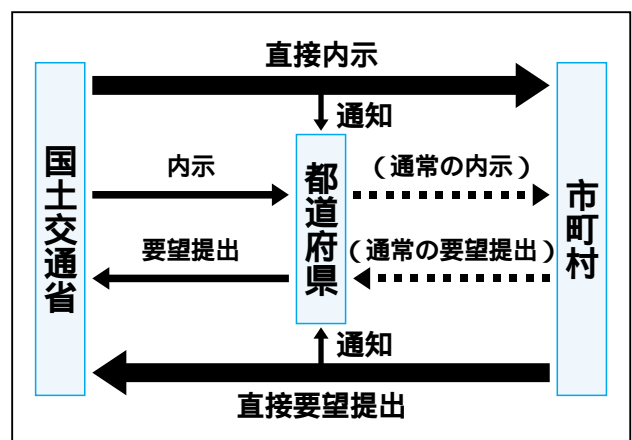
(3) 平成17年度からの主な改正点

市町村からの直接要望・直接内示

意欲のある市町村が、自らの目標達成戦略を反映したパッケージを設定することで、より効果の高い投資ができるように、市町村からの国への直接要望、直接内示手続きを平成17年度から導入しました。これは、多くの市町村長の方々から要望いただいたものを実現したものです。

手続きのフローは下図のとおりですが、例えば駅周辺整備や中心市街地活性化など、市町村で、スケジュールを立てて、集中的に投資し、効果を発揮させようというような場合に、必要な投資をタイムリーに行う方策として有効と考えます。

図 市町村の直接要望



年度間の国費割合の考え方

当初計画	当年度	次年度
総事業費	100	100
国費	55	55
国費による事業の割合	0.55	0.55



変更計画	当年度	次年度
総事業費	80	120
国費	55	55
国費による事業の割合	0.69	0.46

年度間の国費の割合の柔軟化

年度途中で事業執行の予定が変更になっても、交付された交付金を翌年度の交付金で調整できるようにしました。事業実施の都合で当該年度の事業費を減額して次年度にその分を執行したい場合、これまでは国費も当該年度分を減額して、翌年度に再度要求する必要がありましたが、平成17年度からは次年度も含めて国費率が調整できることとし、変更の手間を省けるようにしました。

(4) 実施に関する計画の考え方

交付金の交付を受ける際には、実施に関する計画を作成して、国土交通大臣に提出していただくことになっています。前述のように、パッケージ内での予算執行の自由度を高めている中で、予算配分にあたっては、各路線ごとよりも、パッケージの重要性、期待される効果、目標を判断することになっています。

このため、パッケージの構成にあたっては、

- 重要な政策との関係
 - 期待される効果
 - 集中投資が必要なのか、あるいは執行の自由度や柔軟性が必要なのか
- 等の観点明らかにできるように、例えば、踏切対策とし

て早急に推進することが必要な事業のパッケージ、結節点関係など集中的に投資すべき事業のパッケージ等は、そのねらいが明確になるように構成することが必要と考えています。

4. 事業執行にかかわる協議の簡素化

これまで国庫補助事業の基準等との調整を円滑に行い、また、必要な時期に所要の予算をあらかじめ確保しておく等の観点から、

- 大規模な補償物件
 - 橋梁等大規模な構造物の設計
- 等については、事前の協議をお願いしていました。

しかしながら、採択基準や予算執行の自由度が増し、その必要性が薄れてきていることに加え、事業者の裁量や自主責任に委ねる観点からも、これらの協議については原則として廃止することとし、平成17年2月14日に「街路課長から各整備局建設部長等あて」でご連絡しました。

ただし、必要と思われる場合は国としても事前に相談していただけるようにいたします。

information

第26回 日本道路会議

道路、交通、都市計画の分野に携わる人たちが産業、行政、学術の分野を問わず全国から一堂に。時代の変革に応じた広範囲な問題に関わる論文発表や情報交換を通じて次の研究展開やビジネスに拓ける注目の2日間です。

日程：平成17年10月27日（木）～28日（金）
会場：都市センタ - ホテル（日本都市センター会館内）
東京都千代田区平河町2 4 1
TEL.03 3265 8211

開催行事：特別講演 / 国際部講演 / グループ別基調報告 / パネルディスカッション / グループ別特定課題セッション / 一般論文発表セッション

論文募集中

申込締切：平成17年5月13日（金）
論文締切：平成17年6月15日（水）
詳しくは日本道路会議ホームページをご覧ください。

お問い合わせは下記アドレス宛、メールにてお願いいたします。

E-Mail 26kaigi@road.or.jp

〒100 8955

東京都千代田区霞が関3 3 1 尚友会館7階
社団法人日本道路協会 第26回日本道路会議事務局
TEL. 03 3581 2211

URL <http://www.road.or.jp/conference/>

2 街路事業関係予算総括

平成17年度街路事業関係予算総括表

(1) 道路整備特別会計

(単位：百万円)

区 分	17 年 度 (A)		前 年 度 (B)		倍 率 (A / B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
街 路 事 業	916,406	504,346	980,436	534,248	0.93	0.94
街 路	668,286	366,391	714,733	386,970	0.94	0.95
区 画 整 理	205,028	114,430	220,879	123,112	0.93	0.93
再 開 発	39,927	22,008	41,820	22,828	0.95	0.96
街 路 交 通 調 査	3,165	1,517	3,004	1,338	1.05	1.13

- (注) 1. 各区分の計数には、地方道路整備臨時交付金分(見込値)を含む。
2. 本表のほかに、結節点環境改善(事業費5,110百万円(前年度4,532百万円)、国費2,555百万円(前年度2,266百万円))及び都市再生事業資金貸付金(事業費400百万円(前年度2,000百万円)、国費200百万円(前年度1,000百万円))がある。
3. 本表のほかに、NTT-A型(前年度に事業費1,024百万円、国費512百万円)及びNTT-B事業償還時補助(前年度予算額(国費)25,785百万円)がある。
4. 本表のほかに、情報システムを活用した道路交通の円滑化経費(踏切システムの高度化)(17年度一般会計、国費800百万円)がある。
5. 本表のほかに、道路特定財源を活用した街路整備関連予算として、まちづくり交付金(一般会計、国費550億円(前年度300億円))がある。

(2) 一般会計

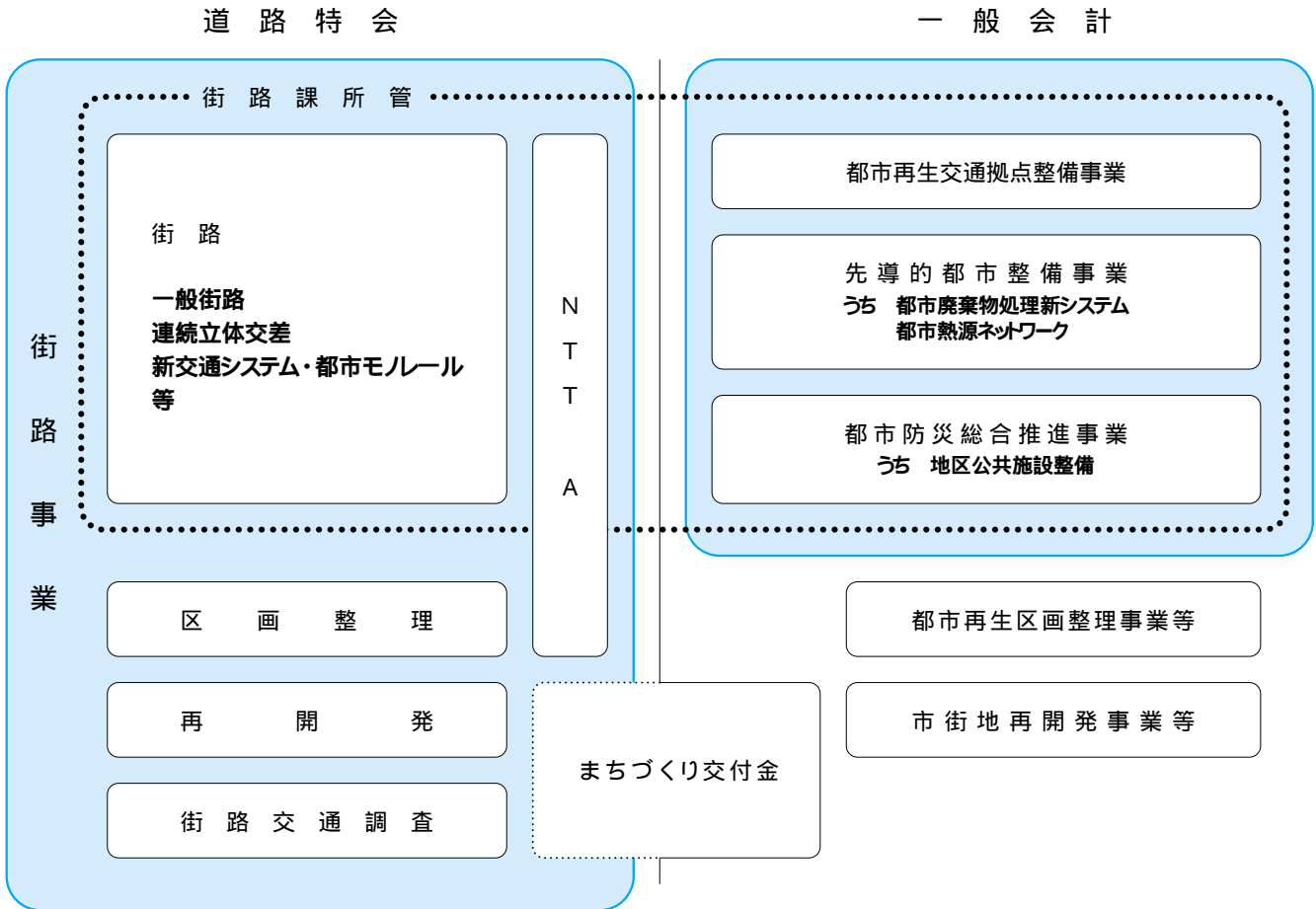
(単位：百万円)

区 分	17 年 度 (A)		前 年 度 (B)		倍 率 (A / B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
都 市 再 生 推 進 事 業	5,282	1,726	6,670	2,172	0.79	0.79
都 市 再 生 交 通 拠 点 整 備 事 業	4,713	1,571	5,850	1,950	0.81	0.81
先 導 的 都 市 整 備 事 業	569	155	820	222	0.69	0.70
都市再生機構(防災環境軸整備分)	1,900	1,900	1,600	1,600	1.19	1.19

- (注) 1. 本表のほかに、都市防災総合推進事業の要素事業として実施する地区公共施設整備(事業費1,724百万円(前年度1,771百万円)、国費810百万円(前年度852百万円)の内数)がある。
2. 都市再生機構(防災環境軸整備分)は、住宅局との共管である。

〔参考〕街路事業関係予算とは

街路事業関係予算



道路特会事業 都市計画事業として行う都市内道路整備

●街路事業 以下の事業の総称

- 1) 街路 直接買収方式により行う都市計画道路整備、連続立体交差等
- 2) 区画整理 土地区画整理事業による都市計画道路整備
- 3) 再開発 市街地再開発事業による都市計画道路整備
- 4) 街路交通調査 パーソントリップ調査等

一般会計事業 新たなニーズに対応した様々な都市施設整備

- 1) 都市再生交通拠点整備事業
駅前広場整備等と連携して鉄道施設上空や地下街、民間ビルにおいて公共的空間を整備し、交通機能の向上、都市拠点の形成を推進
- 2) 先導的都市整備事業
次世代の市民生活の質の向上や地球環境対策推進の観点から廃棄物処理、未利用熱源の有効活用を図るための新たなインフラを整備
- 3) 都市防災総合推進事業（地区公共施設整備）
災害時に危険な密集市街地の解消の緊急性に鑑み、地区スケールで防災性の向上のための避難路・避難地を整備
- 4) まちづくり交付金
市町村が作成した都市再生整備計画に基づき街路、公園、下水道等のハード整備とソフト施策を連携して実施

第②回

フランスのLRT支援の沿革と法制度

秋村 成一郎

(姫路市技術管理監)

はじめに

フランスでは1981年にミッテランが大統領に就任するとともに、社会党が政権を握りました。その翌年制定された『国内交通基本法(LOTI)』が、同党が強力に推し進めた地方分権化政策と相俟って、1985年のナントに始まるLRTの整備に結びついて行くこととなりました。

LRTに直接間接に関連する法令の整備はその後も続き、それに付随する形でLRT整備への国庫補助制度も充実されてきました。以下概説します。

1. フランスのLRT支援関連法令の変遷

1982年に制定された国内交通基本法(LOTI)がフランスにおけるLRTをはじめとする公共交通支援のために制定された最初の法律です。

この年には『地方分権法』も制定されていることからわかるとおり、ミッテラン大統領の下、社会党内閣による地方分権改革の嵐が吹き荒れた時期です。この一連の流れの中で、都市交通に関する権限は市町村に全て移譲されています。それ以降のLRT支援関連法を列挙すると次のとおりです。

1973年 戦前に63路線あったLRTが3路線まで減少(日本では82 → 19)。

1982年 国内交通基本法(LOTI): 人の交通権の保有、公共交通の強化、公共空間の公共交通等への重点配分、都市交通圏(PTU)・都市交通計画(PDU)策定の法定化、実行機関として都市圏交通広域行政体(AO)の位置付け、交通税(VT)の導入など。具体的には、

- 人の交通権: いかなる経済的、肉体的条件にもかかわらず都市を移動する権利を保有。
- 公共交通の強化: 公共交通を重視し強化。
- 徒歩、自転車、公共交通重視: 様々な交通手段を自由に選択する権利があり、車に占拠された

都市空間を徒歩、自転車、公共交通へ配分。

- 都市交通計画(PDU)の策定: 複数の市町村にまたがっている場合、生活圏として一体的な圏域を構成する都市交通圏(PTU)を設定し、PDUを策定。

1985年 官民の役割見直し法(MOP): 事前の徹底した議論/事前協議の義務付け(法定のコンサルタシオン)。

1991年 都市基本法(LOV): 多様な社会階層が混在する社会の達成が目的。このため土地政策を強化。

1996年 大気・エネルギーの合理的利用法: 都市交通計画(PDU)策定の義務化(人口10万人以上の都市)。

2000年 連帯・都市再生法(SRU): 都心の環境・快適性改善。企業・行政交通計画(PDE, PDA)に基づく定期券と公共交通利用の促進。都市マスタープラン(SCOT)、地区都市計画(PLU)を併せて創設(従来のSD、POSをそれぞれ改定)。

2003年 地方分権化のための憲法改正法、都市計画・居住法(UH)、都市プログラム・都市再生基本法

LOTIを手始めにLRT整備への国庫補助制度を創設し拡充してきたのが社会党内閣であるのに対し、パリ首都圏を除く地方都市への国庫補助制度を打ち切ったのは保守政権で、2005年から新規事業採択を打ち切りました。これはEUが設けた各国の財政赤字削減策の一環として行われたもので、シラク大統領政権下の保守政権は、地方都市の公共交通支援に低いプライオリティを付けたということが出来ます(LRT支援関連法の沿革とその時々の大統領・首相との関係は表-1参照)。

2. 国庫補助金の仕組み

国のLRT支援の主要なメニューとしては、LRTのインフラ整備への補助金の交付と交通税(VT)があります。

前者については、前提条件として、都市交通圏(PTU)を

表-1 LRT支援関連法の沿革と歴代大統領・首相（ミッテラン大統領就任以降）

年次	成立した地域・交通関連法	LRT開業都市(当初)	大統領・首相の選出経緯			
			大統領	首相	備考	
1981(S56)			ミッテラン(左)	モロワ(左)		
1982(S57)	地方分権法、国内交通基本法(LOTI)					
1983(S58)						
1984(S59)					ファビウス(左)	
1985(S60)	官民の役割見直し法(MOP)	Nantes				
1986(S61)					シラク(右)	第1次保革共存
1987(S62)		Grenoble				
1988(S63)			ミッテラン(左) 再選	ロカール(左)		
1989(H1)						
1990(H2)						
1991(H3)	都市基本法(LOV)				クレッソン(左)	
1992(H4)		Paris(T1)			ペレゴヴォワ(左)	
1993(H5)					バラデュール(右)	第2次保革共存
1994(H6)		Rouen, Strasbourg				
1995(H7)			シラク(右)	ジュベ(右)		
1996(H8)	大気・エネルギーの合理的利用法、LOTI一部改正	Paris(T2)				
1997(H9)					ジョスパン(左)	第3次保革共存
1998(H10)						
1999(H11)						
2000(H12)	連帯・都市再生法(SRU)	Lyon, Montpellier, Nancy, Orléans				
2001(H13)						
2002(H14)		Caen	シラク(右) 再選	ラファラン(右)		
2003(H15)	地方分権化のための憲法改正法、都市計画・居住法(UH)、都市プログラム・都市再生基本法	Bordeaux				
2004(H16)						
2005(H17)						

(注)表中、「左」「右」はそれぞれ左派政党、右派政党の所属を示す。

© Copyright: 2005- Seiichiro Akimura

定めた上で都市交通計画(PDU)を策定することがあります。その上で、『専用軌道を持つ公共交通(TCSP)』を整備する場合に限り、そのインフラ整備の費用の一部を国が補助金として支給するものです。この場合、LRTのみならず、バスの専用レーンの整備も国庫補助の対象となります。補助率は最大20%で、設備省(METLTM)陸上交通部(DTT)の認可事項となっています。なお、車両購入費や開業後の地方都市への運営費への国庫補助制度はありません。なお国庫補助金の総額は、2003年度で1億ユーロでした。

前回事述べたとおり、国庫補助対象路線については、地方分権化以降、事前に国と地方政府が長期計画の契約を締結して定めることとしています。

3. 交通税(VT)の枠組みと現状

VT(Versement Transport)は直訳すると『交通負担金』ですが、事実上の交通目的税と捉えるのが妥当です。このVTが、LRT等の公共交通機関開業後のAOの主要な財源のひとつになっています。設備省の資料によれば、首都圏とそれ以外で、AOの予算の平均それぞれ35%(合計26億ユーロ、2004年値)、40%(合計18.6億ユーロ、2002年値)をVTで賄っています(収入と支出の平均的構成については表-2を参照)。

この制度の創設はそもそも1971年のパリに遡ります。当時、通勤定期『カルト・オランジュ(Carte Orange)』の導入

表-2 公共交通関係予算

(1) パリ首都圏(2004年)

収 入			支 出		
内 訳	百万ユーロ	シ ャ ア	内 訳	百万ユーロ	シ ャ ア
運 賃 収 入	2,614	35%	運 行	6,257	84%
V T (交通税)	2,602	35%			
公 的 補 助 金	1,401	19%			
起債・自己資金	750	10%	投 資	1,196	16%
罰 金 ¹⁾	86	1%			
合 計	7,453	100%	合 計	7,453	100%

1) 不正乗車者への罰金など

資料: 設備省(METLTM)陸上交通部(DTT)

(2) パリ首都圏以外(2002年)

収 入			支 出		
内 訳	百万ユーロ	シ ャ ア	内 訳	百万ユーロ	シ ャ ア
運 賃 収 入	837	18%	運 行	3,053	65%
V T (交通税)	1,864	40%			
国 庫 補 助 金	112	2%	投 資	1,659	35%
地元予算・起債	1,899	40%			
合 計	4,712	100%	合 計	4,712	100%

資料: 設備省(METLTM)陸上交通部(DTT)

に際し、その財源を法人税のように企業から直接徴収するもので、実際、社会保険料と一緒に公的機関が徴収しています。日本では通勤手当が企業から従業員に支給されますが、VTはそれに代わるものとして、企業に定期代の一部を負担してもらうものです。

2002年の都市規模別の交通税率の上限は前回述べたとおりで、従業員9人以上の事業所の給与総額に毎年課税されます。また税率は設備省(METLTM)陸上交通部(DTT)の認可事項となっています。

2001年と2002年の首都圏を除く主要都市圏の実際の税率と税収をまとめると表-3のとおりです。

le Rhone et l'Agglomeration Lyonnaise): ローヌ・リヨン大都市圏交通混成組合

- 意思決定理事会の構成: 20名(ローヌ県から10名、地元72市町村から10名)

(3) 公共交通ネットワークの現状

- 地下鉄: 4路線、27.2 km、178両
- トローリーバス: 8路線、7 km、114台
- ミニバス: 6路線、26 km、31台
- バス: 84路線、1,100 km、777台
- ケーブルカー: 2路線、1.2 km、6両
- LRT: 2路線、18.7 km、39編成

(4) 公共交通関連収支: 表-4、5のとおり。

(5) 公共交通の運行受託の概要

- 受託事業者: SLTC(KEOLISグループの子会社)
- 受託業務内容: (3)の公共交通機関を運行し、SYTRALに報告; また、SYTRALの公共交通網整備プロジェクトを支援。
- 契約期間: 6年間(1999-2004); 3年毎の売上げ目標を設定。

なお、リヨン都市圏における公共交通強化路線は13頁、他の都市圏との運賃比較は14頁の図-1をご覧ください。

4. 公共交通の事例 — リヨン都市圏

リヨン都市圏を事例として、公共交通の状況と、国による公共交通支援の2001年現在の状況を見てみることにします。

(1) リヨン都市圏の概要

- 人口: 約135万人(フランス第2位)
- 面積: 606 km²
- 都市圏内市町村数: 72
- 主要河川: ローヌ川、ソーヌ川

(2) 都市圏交通広域行政体(AO)の概要

- 名称: SYTRAL(Syndicat Mixte des Transports pour

表-3 主要都市圏における交通税率と税収額（首都圏を除く）

（アルファベット順）

都市圏交通広域行政体(AO)の所在都市	人口(人)	税率(%)		税額(千ユーロ)		税額/人 (ユーロ、2002)
		2002	2001	2002	2001	
Bordeaux(ボルドー)	671,875	1.40	1.40	78,354.63	73,690.40	116.62
Caen(カーン)	202,876	1.75	1.70	35,211.28	32,766.59	173.56
Clermont-Ferrand(クレモン・フェラン)	264,000	1.60	1.00	25,964.36	23,455.16	98.35
Fort-de-France(フォー・ドゥ・フランス)	167,463	1.50	0.55	6,640.73	3,048.98	39.65
Grenoble(グルノーブル)	380,645	1.75	1.75	62,332.00	59,752.98	163.75
Lille(リール)	1,107,560	1.80	1.80	146,786.54	144,745.07	132.53
Lyon(リヨン)	1,216,938	1.63	1.63	178,099.11	170,075.80	146.35
Mans(Le ヌル・マン)	188,852	1.70	1.05	19,171.48	16,881.40	101.52
Marseille(マルセイユ)	984,314	1.80	1.80	101,121.00	90,035.00	102.73
Maubeuge(モーボージュ)	126,333	1.40	1.40	8,972.86	7,810.34	71.03
Montpellier(モンペリエ)	412,891	1.75	1.75	48,453.00	42,044.00	117.35
Mulhouse(ミュールーズ)	217,765	1.60	1.45	25,551.98	22,645.00	117.34
Nancy(Grand ヌ大ナンシー)	264,657	1.60	1.40	33,669.00	30,400.00	127.22
Nantes(ナントウ)	568,517	1.63	1.63	76,753.16	70,745.02	135.01
Nice(ニース)	491,479	1.20	1.20	24,618.35	22,267.69	50.09
Orleans(オルレアン)	273,781	1.75	1.75	43,701.49	42,290.21	159.62
Rennes(レンヌ)	375,569	1.75	1.75	62,175.82	57,436.07	165.55
Rouen(ルーアン)	398,001	1.80	1.75	54,743.10	52,850.33	137.55
Saint-Denis-de-la-Reunion (サン・ドゥニ・ドゥ・ラ・レユニオン)	177,535	1.80	1.80	20,574.46	18,535.57	115.89
Saint-Etienne(サン・テティエンヌ)	359,930	1.50	1.50	29,211.00	28,700.20	81.16
Strasbourg(ストラスブール)	451,240	1.75	1.75	68,739.00	66,664.00	152.33
Toulon(トゥーロン)	403,700	1.75	1.45	29,098.00	23,663.35	72.08
Toulouse(トゥールーズ)	757,948	1.75	1.75	123,231.65	111,326.47	162.59
Valenciennes(ヴァレンシエンヌ)	342,750	1.75	1.75	29,869.76	28,773.70	87.15

資料：“Le Versement Transport en 2002”, GART

表-4 リヨン大都市圏の公共交通関係予算(2001年)

収 入			支 出		
内 訳	百万ユーロ	シェア	内 訳	百万ユーロ	シェア
運賃収入	103	19%	運 行	271	51%
VT(交通税)	171	32%			
地元予算	129	24%			
起 債	109	21%	償 還	127	24%
国庫補助	19	4%	投 資	133	25%
合 計	531	100%	合 計	531	100%

資料：設備省(METLTM)陸上交通部(DTT)

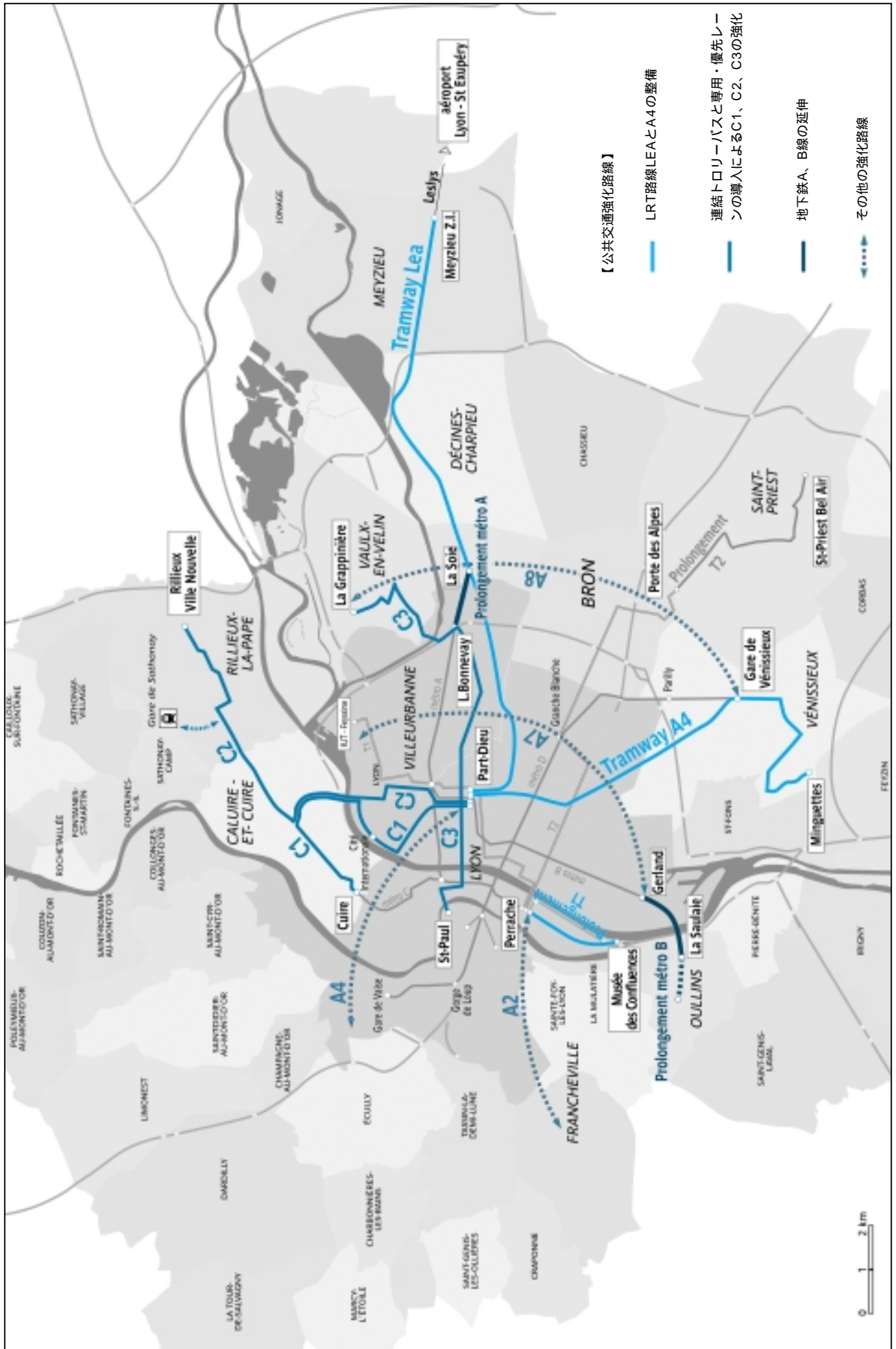
おわりに

前述のとおり、現保守政権は、イル・ド・フランス首都圏を除く地方都市への国庫補助制度を打ち切りました。しかし、野党である社会党が勢力を盛り返す傾向が見られ、近

い将来、政権交代が起きた場合には、公共交通への国庫補助が復活することも予想されます。

今回は、フランスのLRT整備の事例と導入効果について言及する予定です。

陸上公共交通網の強化(2002 ~ 2007年度)



資料：“ PDU - Les axes strategiques de la revision ”; SYTRAL

表-5 リヨンSYTRALの収支決算概要(1997～2003年度)

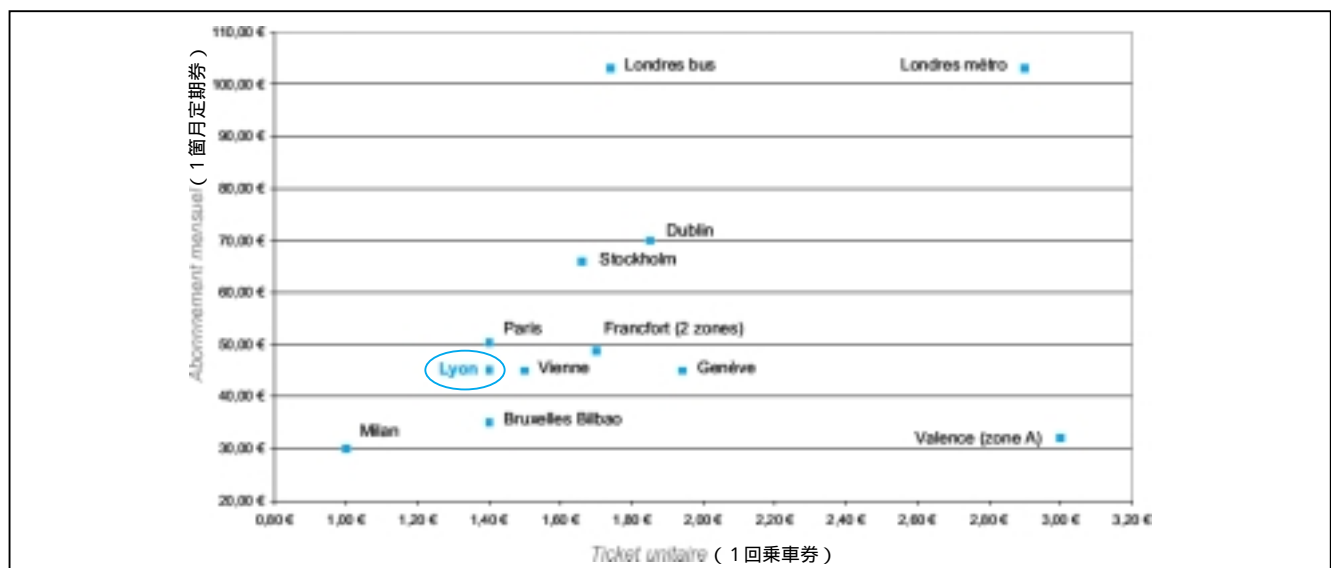
(百万ユーロ)

内 訳	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
. 運 行(営業)							
ローヌ県議会の分担金	59	60	15	15	16	16	16
リヨンの分担金	59	60	105	104	105	107	109
地方分権化総合交付金	7	7	8	7	9	8	9
交通税(VT)	144	147	152	161	168	180	192
公共交通関連収入	96	98	97	102	104	102	115
その他	7	13	5	8	42	18	16
運行(営業)収入小計	372	385	382	397	444	431	457
負債利子払い	62	56	54	65	59	59	51
管理費	5	5	5	5	5	5	6
公共交通関連支出	216	226	225	242	256	252	273
その他	1	1	0	1	32	3	5
運行(営業)支出小計	284	288	284	313	352	319	335
減 価 償 却 費	49	56	68	63	76	74	84
運行(営業)収支合計(A)	39	41	30	21	16	38	38
. 整 備							
補助金、その他の収入	14	7	52	27	59	16	9
起 債	40	38	126	217	92	51	50
その他	6	4	6	8	10	7	9
整 備 収 入 小 計	60	49	184	252	161	74	68
投 資(施設整備事業費)	97	77	213	265	124	105	105
その他	12	2	2	3	40	14	14
整 備 支 出 小 計	109	79	215	268	164	119	119
整 備 収 支 合 計 (B)	49	30	31	16	3	45	51
(C) = (A) + (B)	10	11	1	5	13	6	13
前年度繰越額 (D)	5	5	6	5	10	23	17
総 計 (C) + (D)	5	6	5	10	23	17	4
毎年度末(12月31日)負債残高	1,039	1,026	1,088	1,253	1,271	1,259	1,231

資料：“Rapport Financier 2002, 2003”；SYTRAL

図-1 ヨーロッパ主要大都市圏における公共交通料金比較

(2005年2月現在)



出典：“Communique de Press”；SYTRAL, 2005年3月11日

TOPICS

駐車場関係施策の動向について

国土交通省都市・地域整備局街路課

駐車場関係の施策としては、平成17年度の単年度予算で、駐車場利用効率の向上を図るため、駐車場利用促進に資するサービスの提供に関するシステム構築及び実証実験に対して支援を行うほか、平成16年度に附置義務制度、出入口設置規制等についての改善を行いましたので、以下にまとめて紹介します。

・附置義務制度の運用改善(標準駐車場条例の改正)： 平成16年7月

附置義務制度については、一律の数値基準の適用や従来の建築物又は敷地内での附置を原則とするのではなく、必要に応じていわゆるローカルルールを採用し、規制・誘導の合理化・適正化を図るべきと考え、「標準駐車場条例」の改正を行いました。

・出入口設置規制の緩和(駐車場法施行令の改正)： 平成16年7月

路外駐車場の出入口については、交差点等への自動車の出入口の設置が国土交通大臣の認定により可能となりました。個々の案件ごとに国が交通への影響を評価し、交差点等に出入口を設置することにより交通への影響が抑制され円滑な交通処理ができることを確認した場合に限定して認定するものです。

また、大規模な路外駐車場については、前面道路が中央分離帯等により物理的に往復の方向別に分離されている場合は、出口と入口とを10m以上分離する必要がないこととしました。

・駐車場管理の適正化の推進 (駐車場管理規程例の策定)：平成17年1月

駐車場における長期滞留車に対応するため、駐車場管理者が「駐車場管理規程」を定める場合のひな型である「駐車場管理規程例」を策定しました。

第17回街路事業コンクールについて

全国街路事業促進協議会

街路事業コンクールは、望ましい街路事業の推進と整備基準及び技術水準の向上を図ることを目的に、全国街路事業促進協議会が主催して、街路整備に優れた業績をあげている地方公共団体等、または民間の団体、個人を毎年表彰しております。これまではその年度に完成した事業を翌年度の初めに表彰していましたが、完成後の効果等を事後に評価し、真に役立つ街路事業を表彰することが重要であるという観点から、平成16年度に完成する事業からは、完成後1年間の評価の期間をおくことにしました。

・目的

街路事業コンクールは、都市基盤施設としての街路を整備することにより地域経済の発展と住民福祉の向上を図るため、街路整備に優れた業績をあげている地方公共団体等、または民間の団体、個人を表彰することで望ましい街路事業の推進と整備基準及び技術水準の向上を図ることを目的として平成元年度から毎年度実施されています。

・主催、後援

全国街路事業促進協議会が主催し、国土交通省が後援しています。

・対象事業

地方公共団体、公社及び公団等が施行した街路事業（連続立体交差事業、新交通システム等を含み、土地区画整理事業及び都市再開発事業によるものは除く。）です。

第17回コンクールは、特別企画として、第1回から第16回までのコンクールの対象となった過去16年間（昭和63年度から平成15年度まで）に完成した上記事業を応募の対象としています。

・募集

募集は平成17年3月17日まで募集を行いました。現在、応募書類の整理をすすめているところです。今後は、全国街路事業促進協議会に設置される「全国街路事業コンクール審査委員会」において審査し、同委員会の報告に基づいて、全国街路事業促進協議会の役員会で受賞者を決定します。

・表彰

国土交通大臣賞、全国街路事業促進協議会会長賞、優秀賞のほか、必要に応じ特別賞を設けます。受賞者の方々には、全国街路事業促進協議会の総会において表彰式を行う予定です。