

## ▶▶ パリで進む道路空間再配分、自転車道を拡大

地域  
論壇

# 日本でも実務レベルで動き、車道削減は可能か

都市・交通ジャーナリスト 市川 嘉一

フランスの首都パリは長年、クルマ社会にどっぷり浸かった都市と揶揄されてきたが、その姿がいま大きく変わり始めている。市長の強力なリーダーシップの下、自転車道や自転車レーンを設ける「道路空間の再配分」に力を入れている。日本でも国が音頭を取り自転車が通行しやすい道路整備が実務レベルで始まろうとしているが、新たな空間を生み出すのに必要な削減対象は植樹帯や路肩などで、車道本体に切り込むまでには至っていない。幅員の狭い生活道路が多いという日本特有の事情はあるにせよ、世界の流れである脱・クルマ偏重の道路空間実現を目指すのなら、最終的にはパリのような政治主導による車道削減という選択肢も避けて通れないだろう。

### 「オスマン以来の都市改造」

パリは今、都市として予想した以上に大きく変貌しつつある。長年、パリのまちはクルマに占拠されてきたが、近年、市内の道路からクルマが追いつき出され始めている。セーヌ河畔や幹線道路から通過交通を排除するため車道が削られ、自転車の専用走行空間に次々と置き換えられていっているのだ。昨年（2023年）、春と秋の2回、自転車政策の動向を調べにパリを訪れる機会があったが、とりわけ街なかの道路では自転車の専用空間が充実しているのに驚かされた。

元自動車雑誌の編集長で、今もクルマやファッションを中心にした評論活動を続けるジャーナリストの鈴木正文氏も取材で久々に訪れたパリの変貌ぶりについて、連載中の自動車雑誌（「カーグラフィック（CG）」2023年12月号）のコラムに以下のように書いている。

「主要街路の主役はもはや自転車と歩行者に移りつつあり、路線バスやエッセンシャルワークの



セーヌ河畔左岸にある双方向・2車線の自転車道＝2023年11月1日

ためのもろもろの働く自動車とタクシーが準主役を務め、プライベート・カーは脇道に回っているように見えた。……パリは、19世紀後半のセーヌ県知事、ジョルジュ・オスマンが主導しておこなった都市大改造以来の大変革のまっただなかにあった。3年半ぶりのパリ行きは、クルマがパリ（＝都市）の景観を構成しない時代にリアリティを感じさせる、ひとつのセンチメンタル・ジャーニーだった」

オスマンによるパリの都市大改造は第2帝政期のナポレオン3世（在位1852～1870年）統治下に行われたもので、街路や広場、上下水道など都市インフラ全体を造り変え、現在のパリの都市景観を形づくったが、現在進められている都市改造はそれに次ぐものだというのだ。



いちかわ・かいち 1960年生まれ。博士（学術）。日本経済新聞社入社。経済解説部記者、「日経グローバル」主任研究員などを経て2018年退社。立飛総合研究所（東京都立川市）で理事を務める。埼玉大学工学部非常勤講師。近著の『交通崩壊』（新潮新書）で2023年度（第49回）交通図書賞を受賞

### 爽快感もたらず切れ目ない自転車道ネットワーク

昨年秋のパリ滞在中、セーヌ河畔の道を当地での代表的なシェアサイクル・サービスである「ヴェリブ」(Vélib')の自転車に乗り、約1時間半かけてセーヌ川沿いの道を中心にパリ市内をほぼ半周したが、その爽快感は格別なものだった。何がそういう気持ちにさせるのか。断言できるのは、自転車専用の走行空間が文字通りネットワークとしてほぼ切れ目なく、しかもその多くの幅員が広いなど安全な形で整備されていることである。

セーヌ川沿いや幹線道路には双方向2車線の自転車道(車道との物理的な境界を設けた走行空間)が整備されている。それ以外のところでも幅員は狭いものの1車線の自転車道や、自転車専用通行帯(=路面に帯状表示をした自転車レーン)がしっかりと設けられている。交差点付近でも自転車の進むべきルートが路面表示されているから、どこを走ればよいのか迷うこともほとんどない。

### 「公共空間を歩行者・自転車に取り戻す」

自転車に対するパリ市の本気度はかなりのものだ。コロナウイルス禍前から自転車の走行空間の整備に注力してきた。

市内における自転車の走行空間は1995年にはわずか5kmだったが、21年には1,094kmに達した(図1)。毎年、着実に増え続けてきたが、とりわけアンヌ・イダルゴ市長が就任した14年から21年の間に新たに300kmの自転車道を新設したほか、コロナ禍の20年には公共交通の混雑解消を目

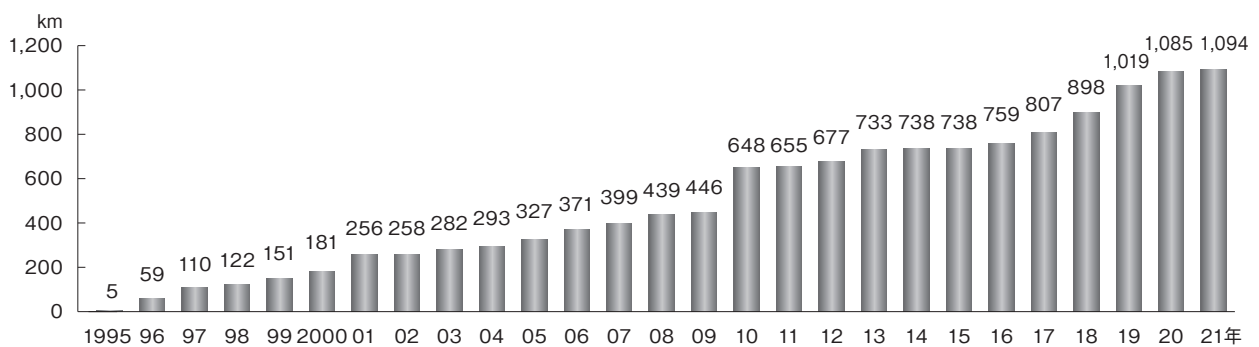
的にわずか数週間で「コロナ・ピスト」(“coronapiste”)と呼ばれる臨時・暫定的な専用走行空間(自転車レーンなど)をメトロ(地下鉄)のルートなどに沿って52km整備した。

パリ市がそこまで自転車の走行空間にこだわるのは、「街の空気をきれいにする」、つまりはクルマ社会がもたらす排気ガスによる大気汚染と気候変動から市民の健康と気候を守るためという。そのためには「クルマに占領された公共空間(道路)のスペースを歩行者や自転車利用者の側に取り戻すことを通して、都市での移動のあり方を変革しなければならない」(イダルゴ市長)というのだ。具体的な取り組みとしては中心部では車道を削減し、その分自転車道や自転車通行帯など自転車専用の走行空間を広げようとしているのである。こうした道路空間の再配分を通じて、CO<sub>2</sub>排出や騒音、道路渋滞などをもたらすクルマ社会に真っ向から挑戦しようとしている。

移動手段としての自転車はこれまで都市交通政策においては脱クルマ社会に向けた公共交通との連携などいわば「補助線」の役割を担ってきた。だが、パリの取り組みはそうした微温的な役割から大きく抜け出しており、都市改造のための「大ナタ」の役割を担っていると言えるかもしれない。国の制度改正によりパリ市警が所管してきた生活安全分野に関するパリ市長の権限が強化されたことも、こうした力強い政策の背景にあるようだ。

イダルゴ市長は昨年8月、電動キックボードに関して歩行者などとの接触事故の多発や、歩道

図1 パリの自転車走行空間の延長距離(km)の推移



出所:パリ市資料

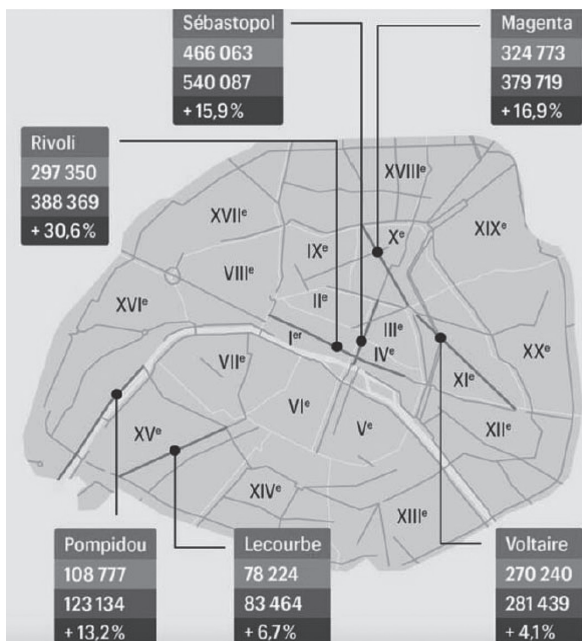
での乗り捨てなど不適切な駐輪を問題視し、住民投票により民間事業者のシェアリングサービスの廃止に踏み切った。「自由、平等、博愛」を旗印に掲げた市民革命を世界に先駆けて断行した国だけに、脱クルマ社会の取り組みも急進的ということだろうか。

都市内の移動手段の要の役割を自転車に担わせる施策を推進していることにより、市民の自転車利用は大幅に広がっている。イル・ド・フランス自転車連盟の調査によると、10年から21年の10年あまりの間のパリ都市圏の平日1日当たりの自転車通行量は60%増加し、100万人を超えた。また、パリ市内の主要な通りでの自転車通行量の22年9月と23年9月の変化では、目抜き通りのリヴォリ通りの30.6%増をはじめ、どの通りでも自転車の通行量が増えている（図2）。オー・ド・セヌ県全体でも14%増加した。パリでは元々は自転車を利用する市民は少なく、自転車の交通分担率（＝移動手段に占める利用率）は2%に過ぎなかったが、現在では5%程度に増えている。

市民の利用増大という形で施策が効果を発揮し

**図2** パリ市内の主要な通りでの自転車通行量の増加率（2023年9月の前年同月比）

（上から通りの名前、2022年9月の通行量、23年9月の通行量、増加率）



出所：イル・ド・フランス自転車連盟の資料

ている背景にはパリの市街地がおおむね半径5kmとコンパクトであるという地理的な要因も指摘されている。パリ市内での市民の1回当たりの移動距離は「平均で4.7km。このうち、65%は3km以内」（市当局）で、「5km以内での移動なら、自転車が最も早い乗り物とみなされている」。

### 新計画で130kmの専用道新設や2車線化推進

14年に市長に就任したイダルゴ氏は20年1月の2期目の市長選に、新たな都市計画のビジョンとして、誰もがクルマを使わず、歩行か自転車を使えば15分以内で職場や学校、買い物の場にアクセスできる都市を目指す「15分都市構想」を表明。このビジョンをもとに、当選後、新たな5カ年の自転車計画「自転車計画2021-2026」（Plan vélo 2021-2026）を策定した。それまでの5カ年計画をさらに発展させたものだ。

新たな計画書の表紙に掲げられたキャッチコピーは「パリを100%自転車（サイクリング）のまちに」（Paris 100% cyclable）である。「100%サイクリング都市」とは何か。イダルゴ市長の言葉を借りれば、「危険を感じることなく、どこでもすべての通りで自転車に乗ることができる都市」（「新自転車計画」の序言）である。

この計画に基づいて、走行空間や駐輪場など新たなインフラ整備に前回の5カ年計画の2倍以上の額に当たる2億5000万ユーロを投じることが採択された。これによって、まずは2026年までに新たな走行空間として130kmの自転車道を整備、



コンコルド広場とバスティーユ広場を結ぶパリの東西を貫く目抜き通りのリヴォリ通り。片側の車道をつぶして造った双方向・2車線の自転車道路には平日では朝から自転車で通勤する人たちがあふれる＝2023年4月28日



52kmの臨時コロナ・ピストを常設の自転車レーンに格上げするとともに、双方向の2車線自転車道を新たに390km整備（整備済みの60kmを含めると、計画期間中に計450kmに達する）する計画を打ち出している。2030年には現在5%程度であるパリの交通分担率を19%から28%に引き上げるという高い目標も掲げている。

ちなみに、自転車専用空間の整備はフランス全体に広がっている。フランス政府は23年5月、23年から27年までの自転車利用促進計画を発表。自転車レーンなどに毎年2億5000万ユーロを予算化。5万7000km（22年末時点）の専用空間を30年までに10万kmに延ばす計画を打ち出した。

### 日本でも道路空間再配分の動き

パリなどフランスと日本では行政文化が異なるとはいえ、日本でも自転車政策のサイドから世界の流れであるクルマに占拠された道路空間を見直そうという動きが出てきているのは注目してよいだろう。国土交通省と警察庁が今年6月に公表した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、「ガイドライン」）の再改定版がそれである。

ガイドラインは12年に初めて策定され、その後、16年に自転車通行空間のネットワーク構築を自治体に促すための改定版がつくられており、今回で2度目の改定となった。

最初の改定版を出した翌年（17年）に自転車活用推進法が施行されたことや、23年に閣議決定した同法に基づく第2次自転車活用推進計画で「自転車通行空間の計画的な整備の推進」が目標に掲げられたのを踏まえ、車道通行を原則とした自転車ネットワークの形成の一層の推進を自治体に促すことが再改定版策定の狙いだ。内容に関し具体的な柱はいくつか示されているが、最大のポイントはガイドラインの概要版に「質の高い自転車通行空間の整備促進」と掲げられているように、自転車の専用通行空間をどれだけ構築できるかどうかである。

これに関して、再改定版では欧米のように「道

路空間の再配分推進」を強調するとともに、そのための詳細な実務的説明が加えられているのは注目される。

さらに注意したいのは既設道路にも「将来的には完成形態での整備を目指すことが基本」だとして、自転車専用通行帯など自転車の専用走行空間の設置を求めていることである。無電柱化や道路排水設備や植栽の更新など歩車道境界の一時撤去・再構築工事の際には機会を逃さず、道路の断面構成を見直すよう求めている。

これは、前回改定のガイドラインでは面的な自転車ネットワーク路線の整備を急ぐあまり、車道混在での矢羽根表示に代表される「車道通行を基本とした暫定形態の積極活用」を掲げたために、結果的に「暫定形態での整備」を助長してしまったことが背景にある。前回の改定版では最初のガイドラインで打ち出した「自歩道（＝自転車歩行者道。「自転車通行可」の標示などがある広幅員の歩道）の活用」という文言は削除したが、矢羽根表示など車道混在型の整備がその後、自治体の自転車政策の大きな流れになってしまったことに対する忸怩たる思いが国側にはある（22年度末現在で車道混在型が国内で整備済みの自転車通行空間5917kmの85.3%を占める）。

今回のガイドラインはこうした理念の提示だけに終わらずに、全国の自治体や警察の担当者らにその気になってもらうように道路空間の再配分による自転車通行空間の整備に関して詳細な技術的な説明を施したのは地味ながら有用だろう。

### 設計例の平面図、特例規定も新たに示す

再改定版はまずは道路（路線）ごとに異なる通行量などを踏まえて、車と分離した自転車の通行空間として自転車道（整備の目安は車の速度が時速50km超）、自転車専用通行帯（＝自転車レーン。自転車道と車道混在の中間）、矢羽根表示の車道混在（車の速度が時速40km以下、かつ車の交通量が1日当たり4,000台以下）のいずれかの整備形態の選定を自治体側に促す。

そのうえで、都市部に比較的多い計5種類の幅

員（16m、22m、25m、30m、40m）の各道路について、道路構造令の特例規定を紹介しながら道路空間再配分により自転車専用通行帯などを確保するための設計例を平面図として示している。ちなみに、この特例規定は再改定版で新たに示された。

例えば、自転車専用通行帯の設置が求められている幅員25m道路

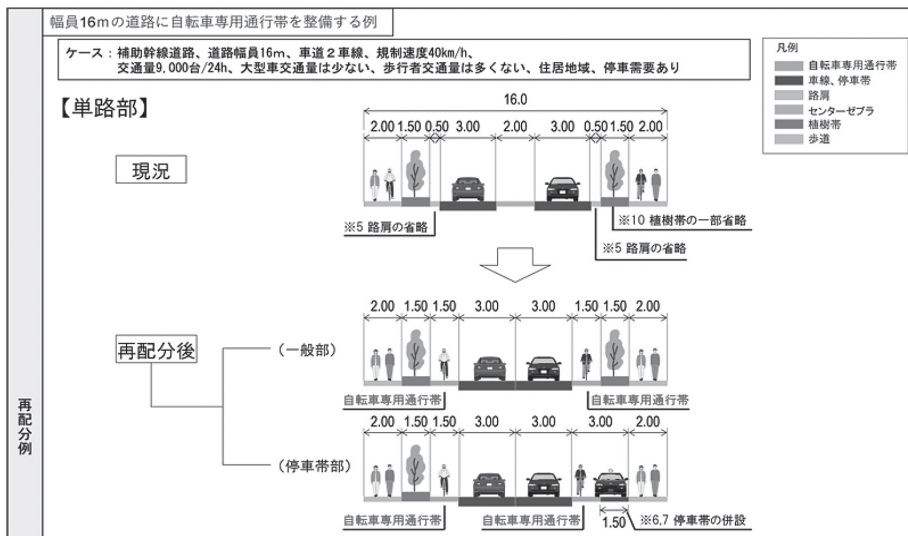
（車道4車線の幹線道路、規制速度50km/h）の単路部。特例規定に基づき、道路左右の車道などに接続する路肩（幅員は各0.5m）と中央帯（同1m）をすべて削除。植樹帯（同1.5m）の片側部分も取り除き、さらに車線の幅員（同3.25m）は車線ごとに0.25m縮小、これまで自転車の通行が認められた歩道（＝自歩道）の幅員（同3m）も1m削ることで、新たに幅員1.5mの自転車専用通行帯を道路両側に設置できるとともに、停車帯（同2.5m）の空間も生み出せるとしている。

住宅地域に多い幅員16mの道路（補助幹線道路、車道2車線）の場合は、両側の路肩とセンターゼブラの部分を削り、横幅3mの空間を生み出すことで、1.5mの自転車専用通行帯を整備できることを示している（図3）。

### 交通需要マネジメントの視点も

今回の再改定版では、車道を含めたトータルな交通需要マネジメント（TDM）の視点も加えられている。TDMにより実現する「自動車交通の転換が可能な道路」について、車線数の削減や一方通行規制により道路空間を生み出し、それを自転車の専用走行空間に活用する可能性を説いている。これまでになく踏み込んだ表現と言っているだろう。

図3 道路空間再配分の設計例



出所：国土交通省道路局・警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」再改定版（2024年6月）

速度規制を条件に「シェアードスペース」の考え方も打ち出している。街なかなどにある、中央線などで対面通行が明示されていない生活道路など一般道路（幅員5.5m程度）では規制速度の引き下げを前提に自転車とクルマの同一路面空間の「共用」を促している。

これまで述べてきた自転車専用通行空間の導入拡大と一見矛盾しそうだが、そうではないようだ。幅員の狭い生活道路ではむしろ専用通行帯を無理してつくるのではなく、車道混在型を完成形態として積極的に位置付けている。これは、警察庁が今年5月に生活道路に関し、制限速度を現行の時速60kmから30kmに引き下げる方針を決めたことと歩調を合わせたとみられる（制限速度の引き下げは道路交通法施行令などの改正により、2026年9月に施行予定）。

また、幹線道路では欧米の都市のようにバスと自転車の専用共用レーンの実現に向けた検討も促しているのも目を引く。

### 矢羽根や自歩道活用の自治体には戸惑い

今回の再改定版を現場の自治体担当者らはどう見ているのだろうか。国や自治体、有識者など自転車政策の関係者が年1回集う「自転車利用環境向上会議」がこの10月初旬の2日間、福井県敦賀

市で開かれ、最終日にあった「走行環境」分科会で再改定版の運用が議論された。

再改定版策定作業当時、まとめ役の国の自転車活用推進本部事務局に自治体から出向中だった楠村幸正氏（現・大阪府道路整備課グループ長）がまずガイドライン改正のポイントなどについて説明。「（暫定形態の活用を呼びかけた前回のガイドラインにより）自転車道や自転車専用通行帯を整備すべきところも矢羽根が進んでしまった」と述べ、今後は安易な暫定形態の活用は認めないとの国の方針を紹介した。

これに対し、参加した自治体の担当者らの間からは戸惑いの声も上がった。京都市で自転車政策に携わる担当者は「自転車専用通行帯ができようが、これまですべて矢羽根表示の車道混在型で自転車通行空間を整備してきた。単なる道路混在ではなく、キープ・レフト（車線左側通行）のルールを市民に知ってもらうためだった。それだけに、国がガイドライン改定により方針を変更したため、どうしたらよいか悩んでいる」と発言。さらに植樹帯の省略についても「京都市は『道路の森づくり』を推進しており、中央分離帯を含めて徹底的に街路樹を植えてきた」と語った。

私はいわゆる環境至上主義者ではないが、一般論として植栽という緑の喪失を自転車通行空間の整備の代償にしても、住民の反発は予想されないのかと会場から質問したが、「それは地域ごとの事情に応じた判断によるだろう」（楠村氏）との答えが返ってきた。

自歩道の扱いに関する質問も出された。名古屋市の担当者は「警察庁は22年に幅員4 m以上の歩道なら自転車通行は問題ないとの通知を出しており、どう対応すればよいのか困っている」と国としての統一的な見解を求めた。これに関連して、国の現場担当者からも「地方部では相対的に自転車や歩行者の通行量が少ないので、どうしても自歩道の活用になってしまう」（国交省北九州国道事務所）との意見が出された。

これに対し、楠村氏は「確かに構造令は整備の目安をうたっているが、あくまでも目安であり、

通行量は『多い』としか書かれていない。自転車・歩行者の通行量が多いと判断した場合には自転車通行空間の整備を考えてほしい」と自歩道の活用を認めない方針を改めて示した。

また、「自転車通行空間の整備を都市部だけではなく、地方部の市町村にも広げるべきかどうか」（兵庫県の担当者）と地方部での整備の必要性を問う声も上がった。これについても「前回までのガイドラインには街なかを対象にしていたが、今回の改定版は都市部に限定していない。地方部にも複数の鉄道駅間を結ぶ自転車ネットワークなど課題があり、地方部での整備は大変かもしれないが、都市部に準じてほしい」と都市部・地方部を問わず自転車通行空間を整備する必要性に理解を求めた。

### 道路空間再配分の契機に

「道路空間の再配分」を掲げる以上、車線削減や一方通行化の議論は避けられず、それに真正面に向き合うべきだろう。私はそのことに関しても質問をしたが、残念ながら「今回のガイドラインは自転車の通行空間の話」（楠村氏）とそっけない返答だった。

車道の削減など大胆なクルマいじめを通して道路空間を再配分するパリのような取り組みは、自治体首長による強力なリーダーシップがあるからこそ可能になる。これに対し、日本での取り組みは依然、霞ヶ関の世界での実務的なレベルの域を出ない。とはいえ、今回の再改定版が、道路空間の再配分という日本の交通政策にとって未踏の大きな問題解決に向けた取り組みが自転車通行空間という切り口から始まる契機になるのではないかと期待はある。

「日本型」という呼び方は個人的に好まないが、欧米のように政治の強いリーダーシップにより、街なかにおける道路空間においてはクルマより歩行者・自転車を優先させる施策が残念ながら望みにくい中、日本らしく国と自治体が地道な取り組みを継続的に続けていくしかないとしても、しばらくその動向を注視する必要はあるだろう。 **G**