

PIARC TC2.1（世界道路協会 技術委員会 2.1） ティミショアラ・フェズ・シャンベリー会議

PIARC (World Road Association) Technical Committee 2.1: Timisoara, Fez, Chambéry Meeting

萩原 剛¹

Go HAGIHARA

1 はじめに

世界道路協会（World Road Association、通称 PIARC (Permanent International Association for Road Congressesの略)）は、世界全体の道路技術・道路交通政策の向上を目的として1909年に設立された国際機関である。PIARCは4年間を1つの活動期間として、戦略計画 (Strategic Plan) に定められた4つの戦略テーマ (Strategic Theme) に基づき、世界各国から集まる道路関係の技術者・研究者が、それぞれの専門分野に応じた技術委員会 (Technical Committee: TC) を組織して調査・研究活動を行っている^{1) 2)}。日本からも多くの道路関係者がPIARCの様々な活動に参加しており、当研究所もTCメンバーとしての参加や国土交通省道路局・都市局等の活動支援など、様々な形で日本の活動を支援してきた。

本稿では、2023年プラハ大会で承認された2024～2027年の戦略計画に基づき、2024年より戦略テーマ2「道路モビリティ」に取り組む技術委員会の一つである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」の2025年度の活動について報告する。併せて、技術委員会が開催された都市について紹介する。

2 TC2.1における議論

(1) 概要

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」は、以下3つのトピックについて4年をかけて議論を行い、成果を取りまとめることとされている。

- 1) 都市部及び都市周辺部における交通モード間の連携
- 2) 都市部における車両進入規制 (UVARs)
- 3) 渋滞する街路や利用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

TC2.1には世界各国から学識者や行政官、技術者などが参画しており、我が国からも筆者を含め4名が参加している。

PIARCの技術委員会における都市交通分野の検討はこれまでも継続して行われており、我が国から参加したメンバーが検討・取りまとめに貢献している。2016～2019年度の活動期間では「都市圏の持続可能なマルチモーダリティ」と題した検討を行っており、都市部における交通の課題に対応するための「マルチモーダルな都市交通政策と戦略」「交通結節点での対応」「BRTやシェアドモビリティの活用」「TODによる土地利用と都市開発」などについて好事例を収集し、技術革新やシェアリング経済の進展が都市交通施策に与える影響を分析することの重要性を提起するレポートとして取りまとめた。2020～2023年度には、交通結節点や道路空間の活用、徒歩・自転車環境など、マルチモーダルなアプローチによって道路網を最適化する事例を収集した事例集を作成した。この事例集では、交通結節点、モビリティハブ事例のさらなる収集（地理的な偏りの解消）、施策による効果を定量的に把握した事例の収集などをさらに進めることが課題とされた。

以上のような経緯のもと、2024年から2027年までの4年計画で、上述した3つのトピックについて検討・議論が行われている。2025年度においては、3回の対面会議が世界各国で開催され、その前後ではWEB会議による活発な議論が行われている。開催都市の詳細については③で述べることにし、ここでは上述した3つのテーマに関するワーキンググループ (WG) での議論の経過を示す。

(2) 都市部及び都市周辺部における交通モード間の連携 (WG1)

WG1では、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な交通結節点デザイン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部の公平性を確保するこ

¹ 交通・社会経済部門 グループマネジャー 博士（工学）

とをねらいとして検討・議論を進めている。

WG1では、このテーマに関して論文やウェブサイトなどから、トピックに関する研究や各国の施策・事例の動向、語句の定義などを調査し、おおまかな動向やケーススタディの対象とする事例のスコープなどを定める「文献レビュー」を実施した。文献レビューでは、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点が指摘されるとともに、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アプローチが必要であることを指摘した。この文献レビューはまもなく公表される見込みとなっている。

文献レビューを踏まえ、WG1では技術委員会のメンバーに依頼し、各国における当該トピックの事例を収集する「ケーススタディ」の作成にとりかかっている。このケーススタディでは、「モビリティハブやマルチモーダルな交通拠点」と「道路空間再配分」についての事例を収集する予定となっており、2026年5月に事例提供がメンバーに呼びかけられた。事例収集は調査の方針検討や調査票の設計などについて我が国メンバーが積極的に関与しており、今後も調査事例の回収や取りまとめなどを支援する方針としている。

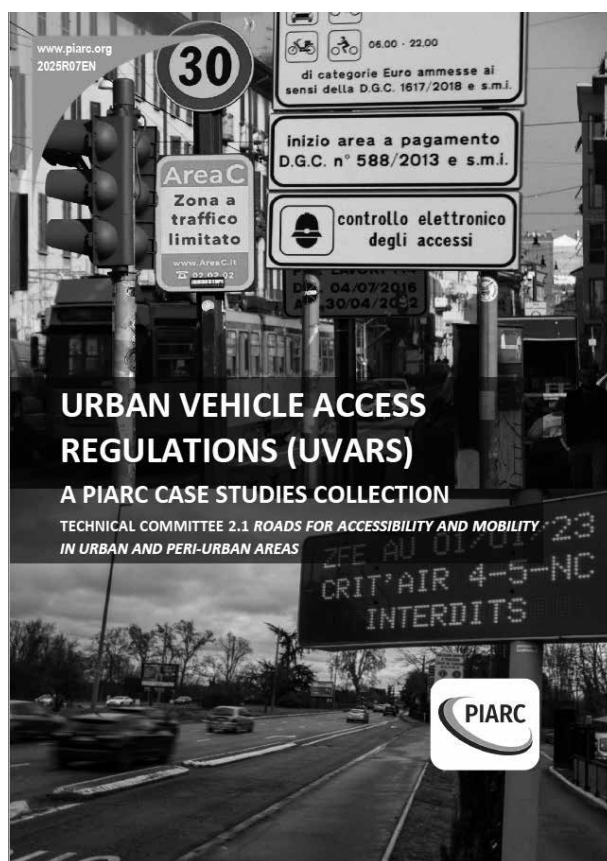
(3) 都市部における車両進入規制 (UVARs) (WG2)

WG2では、ロードプライシングや歩行者専用ゾーン、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、都市における様々な車両通行規制 (UVARs: Urban Vehicle Access Regulations) の有効性について検討を進めている。

WG2では2024年にこれらの事例に関するケーススタディを行い、2025年に事例集として取りまとめた³⁾。この事例集では、世界各国より収集した29の事例とともに、規制手法の類型化などを行っている。我が国からは首都高速道路湾岸線・川崎線における「環境ロードプライシング」の事例⁴⁾を提供している。

(4) 渋滞する街路や利用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 (WG3)

WG3では、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 (イベント時の群衆管理、マイクロモビリティ利用者の安全) に焦点を当てて検討している。2025年度には、



図ー1 都市部における車両進入規制のケーススタディ集³⁾

世界各国で過去に発生した群衆事故の文献調査が行われ、107の事例が収集された。

3 会議開催地について

ここでは、2025年度に3回開催された対面会議の開催地について示す。

(1) ティミショアラ (ルーマニア)

2025年4月に、3回目となるTC2.1の対面会議がルーマニア・ティミショアラのティミショアラ工科大学で開催された。

ティミショアラ市内の中心部は自動車の進入が抑制されており、路面電車と歩行者が行き交う街路空間が形成されていた。また、路面電車の停留場には、行き先と到着見込み時間 (あと〇分) を示す旧型の電光掲示板と、バスなどを含む市内公共交通ネットワークの路線図などが示された新型のデジタルサイネージが併設されていた。

(2) フェズ (モロッコ)

第4回のTC2.1対面会議は、2025年10月にモロッコ・フェズのUniversité Privée de Fès (フェズ私立大学)



写真-1 ティミショアラ市内中心部の様子

(執筆者撮影)



写真-2 フェズ駅

(執筆者撮影)



写真-3 PIARC TC2.1 フェズ会議の様子

(執筆者撮影)

で開催された。

モロッコ・カサブランカ空港から国鉄を乗りついで約4時間かけてフェズ駅に到着した。座席はコンパートメント

型の座席で、現地の方々と向かい合っただけの旅となった。

フェズ市内の主な公共交通はバスとタクシーで、タクシーに乗る際は自分でドアを開けて運転手と交渉し、同じ方向の乗客は乗り合って目的地へ向かう方式となっていたことが印象的であった。

(3) シャンペリー (フランス)

第5回のTC2.1会議は、4年に1回開催されるPIARC冬季大会(冬期サービスとレジリエンス、脱炭素化に関する世界大会)⁵⁾にあわせて、2026年3月にフランス・シャンペリー市内のホテルにて行われた。

シャンペリー都市圏のウェブサイトによれば、シャンペリーは長年自転車施策を積極的に推進している都市で、自転車走行空間や駐輪場などの整備、レンタサイクルや利用促進のためのコミュニケーション施策などを進めている。シャンペリー中央駅のすぐ近くには大規模な駐輪施設が整備されており、自転車の駐輪やロッカーの貸出、電動自転車を含む様々なタイプの自転車の貸出サービスを提供していた。施設の入口付近には電動式のタイヤ空気入れや自転車修理用工具が自由に使えるよう備え置かれていた。

全長約57km・9つの主要な自転車ネットワークを「ブルー・トラックス (Pistes Bleues)」と名付け、路面に誘導の舗装を施したり、路側に看板を設置したりするなどによって自転車の利用を促している。3月で朝は冷え込むものの昼間はコートなしでも過ごせる気候だったこともあり、ブルー・トラックスを利用するサイクリストが多く見られた。



写真-4 シャンペリー駅に隣接する大規模自転車駐輪場

(執筆者撮影)

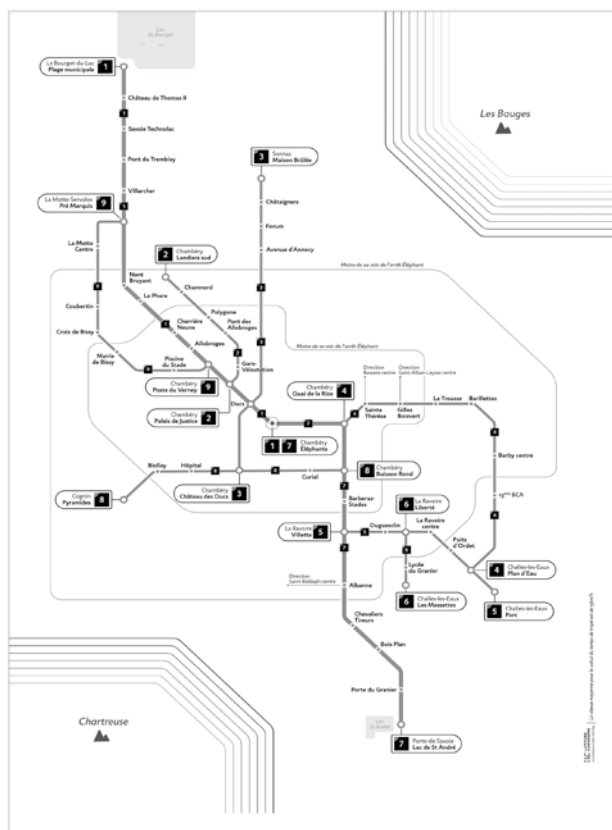


図-2 シャンベリーの自転車ネットワーク
「ブルー・トラックス (Pistes Bleues)」⁶⁾



写真-5 シャンベリー中心部の自転車専用空間
(執筆者撮影)



写真－6 PIARC TC2.1 シャンペリー会議の様子
(執筆者撮影)

参考文献

- 1) 萩原・西村・粕谷：PIARC（世界道路協会）技術委員会 キックオフミーティング, IBS Annual Report 2024, p.85, 2024.
- 2) 萩原剛：PIARC TC2.1（世界道路協会 技術委員会 2.1）ベルン会議, IBS Annual Report 2025, p.65, 2025.
- 3) PIARC : Urban Vehicle Access Regulations (UVARS) - A PIARC Case Studies Collection, [https://www.piarc.org/en/order-library/47648-en-UrbanVehicle%20Access%20Regulations%20\(UVARs\) %20-%C2%A0A %20PIARC%20Case%20Studies%20Collection](https://www.piarc.org/en/order-library/47648-en-UrbanVehicle%20Access%20Regulations%20(UVARs)%20-%C2%A0A%20PIARC%20Case%20Studies%20Collection,), 2025.
- 4) 首都高速株式会社：環境ロードプライシングの取組, <https://www.shutoko.co.jp/efforts/environment/roadpricing/>
- 5) 村上・西村・粕谷・萩原：第17回冬期サービスとレジリエンス、脱炭素化に関する世界大会（PIARC：シャンベリー冬期大会）IBS Annual Report 2026, pp.85-86, 2026.
- 6) シャンベリー市ウェブサイト, <https://synchro.grandchambery.fr/les-pistes-bleues/>