



風力発電の電気を一部使用して走行する電車(マルメ、スウェーデン)

## 海外トピックス

のみで、その内容についても十分に考慮されたものではなく、都市建設は常に民間投資家に丸投げされていた。そのため、市の交通整備はうまくなされず、交通渋滞問題は深刻化している。さらに、市の巨額の財政資金は不透明な用途に消え、経常的支出や企業への出資・補助金等が財政全体に占める割合は大きく、汚職も問題視されていた。ルシコフは、18年以上モスクワ市長を務めたが、汚職疑惑などが取りざたされ、信頼を失墜したとして、メドヴェージェフ大統領によって解任された。

ソビヤニン市長は、以前チュメニ州知事を務めた経験があり、チュメニ市およびその他都市の交通を含む都市計画を作成し、州財政が道路を含めたインフラ建設・改修への支出を増額するなかで、財政の効率性を高めた。

ソビヤニン市長がモスクワ市長として就任してからおよそ半年後の2011年4月1日、ロシア交通省、モスクワ市、モスクワ州は、メドヴェージェフ大統領とプーチン首相による法令を受け、3者共同で「2020年までのモスクワ交通整備構想」を策定した。同構想では、モスクワの市民および企業の旅客・貨物輸送ニーズの保障、モスクワ交通の優先的整備、交通と土地利用の統合ビジョンによる開発、公共交通指向型開発、官民連携の導入が打ち出されている。同構想の具現化として、モスクワ市ではまず、「2012～2016年のモスクワ市交通整備計画」を策定したのである。

## モスクワの交通整備計画の概要

い い だ ま き よ  
飯 田 牧 代 調査研究センター副主任研究員

### はじめに

2011年8月30日、「2012～2016年のモスクワ市交通整備計画」が承認された。モスクワ市は、他の多くの諸外国の大都市同様、交通渋滞や大気汚染の問題を抱えており、以前からその改善が重要視されてきた。そのため、ソビヤニン市長のもと、市は公共交通の輸送量を全体の40%にするなど、公共交通網整備を重視した目標を立て、その実現に向け、地下鉄新線・新駅の建設、バス・路面電車専用レーンの建設、路面電車車両の改修等の施策を講ずる構えである。本稿では、ロシア交通省ウェブサイト、モスクワ市ウェブサイト、各種報道等をもとに、モスクワ市の交通整備計画の概要について紹介する。

### 1. モスクワ市交通整備計画の背景

モスクワ市は、ロシアの最西部に位置し、1,091km<sup>2</sup>の面積に1,151万人の人口を要するロシアの首都である。モスクワ市は、ロシアのその他都市と異なり、州や地方などと並び単独で連邦構成主体(行政区画)を形成している。一方、モスクワ州は、モスクワ市を取り巻く形で位置するモスクワ市とはまた別の連邦構成主体である。

ソビヤニン市長は、2010年10月21日に、ルシコフ前市長の後任として就任した。ルシコフ前市長のもとでは、都市計画が策定されたのは就任初期

### 2. 2012～2016年のモスクワ市交通整備計画

計画の目的は、モスクワ市民の快適な生活を、安定的な首都機能の発展や経済効率性、全市民にとって魅力的で利便性の高い旅客輸送体系の構築によって確保するというものである。ソビヤニン市長は、同計画をモスクワ市の交通問題解決のために重要な計画の一つと位置付けている。

計画にある主な優先事項は、①公共交通によるサービス水準の向上、②地下鉄新線・新駅の建設、③バス輸送の改善・編成、④路面電車の線路の再建、⑤郊外における交通の改善、⑥T II Y (パー

ク&ライド可能な交通結節点)・バスターミナルの整備、⑦公共交通車両の大規模な刷新、⑧駐車場の建設である。同計画策定にあたっては、公聴会も開催されており、市によると、そこで挙がった50の提案は全て考慮されているとのことである。計画実行のための公的資金拠出額は2兆2,000億ルーブル、うち1兆6,000億ルーブルがモスクワ市から拠出される予定である(1ルーブル=2.54円、2012年2月6日時点)。

主な期待成果として、下記の項目が掲げられている。

- 公共交通輸送量をモスクワ市全輸送量の40%に増加
- 公共交通整備により、混雑率15%減少
- 自宅から職場までの通勤時間を15～20%短縮
- ГУП「Мосгортранс」(モスクワ市のバス、トロリーバス、および路面電車の運営会社)運営のНГПТ(公共交通専用レーン)上のラッシュ時の平均運行間隔を現行8分から5分に短縮
- ラッシュ時の公共交通の速度を現行11km/hから18km/hに増加、さらに公共交通専用レーンでは現行25km/hから30km/hに増加
- 32.8kmの歩行者専用レーンの建設
- 移動制約者に適応する新型車両導入による利便性の向上
- МКМЖД(モスクワ環状鉄道)上およびモスクワ川に沿った旅客鉄道輸送の開始
- 地下鉄サービスのない市民の割合を22%から13%に低下
- 87.9kmの地下鉄新線の建設
- 地下鉄2,266車両のリニューアルもしくは交換
- 32カ所にТПУを設置
- ТПУにおける交通機関相互の乗換え時間を現行15分から4～9分に短縮
- 新しく6箇所に長距離バスターミナルを設置
- 未認可のバス停留所の閉鎖
- МКАД(モスクワ環状道路)の一部改良および474kmの新道路建設
- 都市中心部への自動車流入制限のため、約150万台分の駐車スペースを確保
- モスクワ通過の貨物輸送を20～25%減少

このほか、ロシア議会上院は、2012年7月1日より、モスクワ市とモスクワ州の一部の合併、つまり、モスクワ市に隣接する南西部の1,440km<sup>2</sup>の敷地をモスクワ州からモスクワ市に移管し、現在1,091km<sup>2</sup>であるモスクワ市の面積を約2.4倍の2,510km<sup>2</sup>に拡大する決定をした。新たに拡大される敷地内には、住宅地区や商業地区が開発され、国際金融センターやイノベーションセンター、市中心部から移転する省庁のビルが建設される予定である。また、歩行者や自転車のための専用レーンの建設も計画されているが、詳細については明らかにされていない。

## おわりに

本稿で紹介したとおり、モスクワ市では、自動車への依存を軽減する代替公共交通整備を重視した交通政策を進めている。欧米でも、首都圏の交通整備として、公共交通指向型の開発だけでなく、都市中心部への自動車の流入制限、ゾーン30に見られるような最高速度を30km/h以下に抑える速度制限等の道路政策を実施している。また、バスや鉄道といった公共交通機関の整備は、採算性の視点よりも、利用者の利便性や環境改善・中心市街地活性化などの視点から重視されている。そうした点では、欧米に比して、モスクワ首都圏における交通整備にさほど目新しさは見られない。

しかし、前述のとおり、モスクワ市では、ルシコフ前市長のもとでの都市計画がうまくなされず、交通渋滞は深刻化した。それゆえ、ソビヤニン市長のもとで策定された交通整備計画の意義は大きく、市の合併による土地の有効活用も、公共交通整備にとって重要なファクターである。

一方で、モスクワ市の財政は逼迫しており、計画どおりの予算が確保できるかという問題がある。また、施設建設のための私有地買収により、強制移転させられるのではないかという市民の声もあり、計画が市民の必要に答えるものでなく、産業・企業の便宜を優先したものであるとの不満もあがっている。