



**LRTを導入したまちづくり  
フランス・ストラスブール市の事例**  
2015年10月24日 「LRT 都市サミット鹿児島」

ヴァンソン藤井・由実

学芸出版社「ストラスブールのまちづくり」  
2012年度土木学会出版文化賞  
原書房「ほんとうのフランスがわかる本」  
在日フランス大使館推薦書



LRTを導入したまちづくり  
フランス・ストラスブール市の事例

事例紹介内容のプログラム

1. フランスの28都市にLRT 導入
2. にぎわう環境都市・  
ストラスブール市
3. 総合的な都市交通政策
4. LRT運営の仕組みと財源
5. 役所の総力戦 合意形成
6. 都市計画との整合性





LRTを導入したまちづくり  
フランス・ストラスブール市の事例

1. フランスはクルマ社会だが、  
**公共交通を都心に導入して、市街地活性化に成功した**

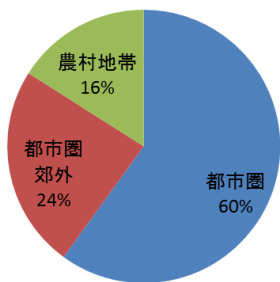
© Fujii Intercultural



## 1. フランスの28都市にLRT 導入

### フランス人とクルマ

フランス人の住居エリア



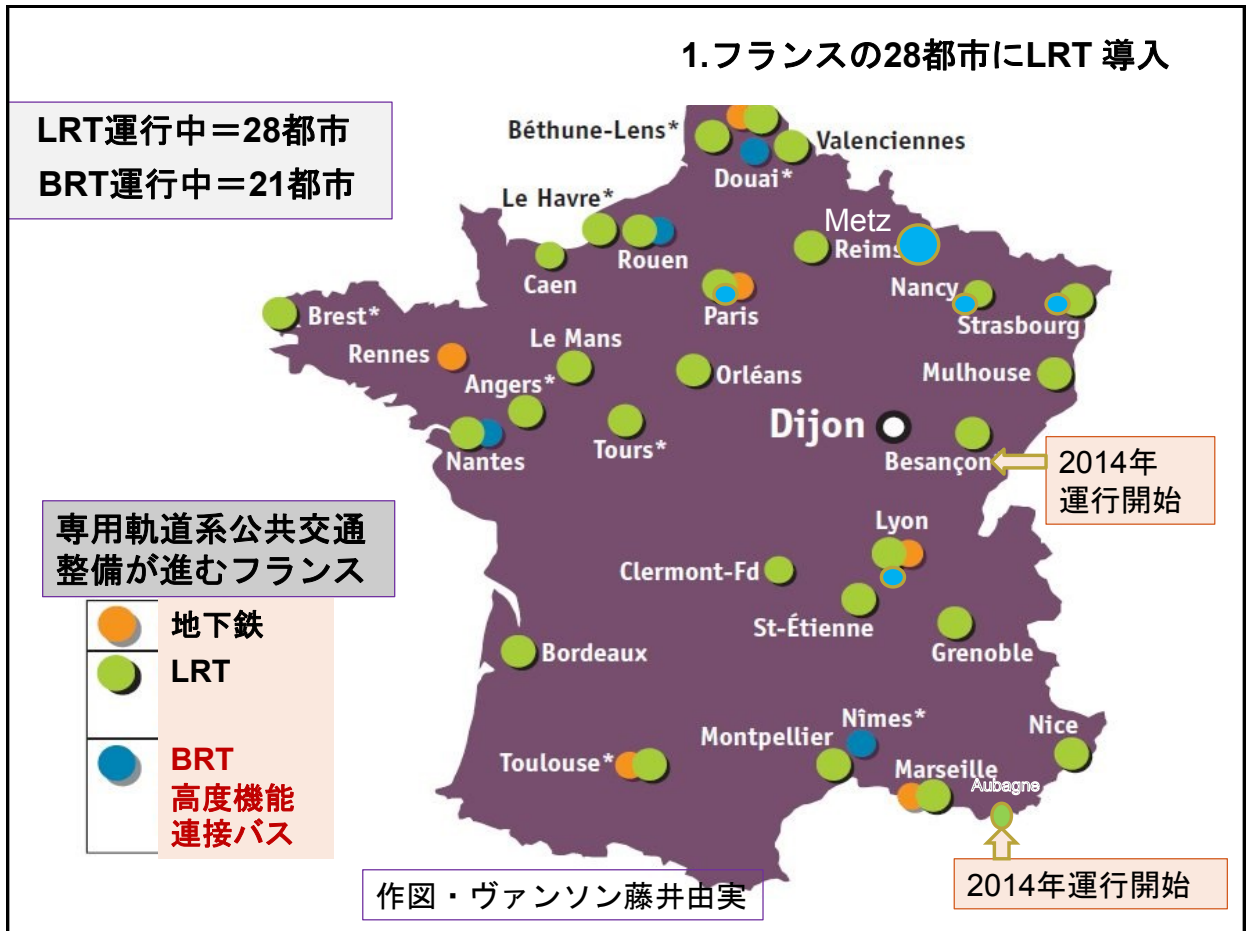
フランス人が一日に移動に費やす時間は56分(25Km)

#### 車保有率/1000人

(数字・フランス大使館提供)

|                          |        |       |
|--------------------------|--------|-------|
| <input type="checkbox"/> | USA    | 797 台 |
| <input type="checkbox"/> | FRANCE | 578   |
| <input type="checkbox"/> | JAPAN  | 591   |

- 82%所帯少なくとも車1台  
保有一日平均移動時間56分
- パリ郊外車保有率 = 63%
- パリ市内車保有率 = 45%  
一日平均移動時間82分 4





LRTを導入したまちづくり  
フランス・ストラスブール市の事例

2. 賑わう環境都市ストラスブール  
クルマ社会の弊害に悩んでいた同市は  
なぜLRTを導入したか？





## 2. にぎわう環境都市・ストラスブール

1989年 都心の幹線道路にクルマ4車線



1960年 路面電車を廃止  
1989年 市長選挙でLRTと地下鉄導入が争点  
1991年 LRT導入計画決定

写真・ストラスブール都市共同体提供

## 2. にぎわう環境都市・ストラスブール

1994年 LRT第1路線 (9.8Km)が開通

ストラスブール市(人口約27万人・広域自治体人口48万人)  
1994年にバリアフリー完全低床車両を持つLRTを、  
総合的な都市交通計画の一環として導入



写真・ストラスブール都市共同体提供

8





## 2. にぎわう環境都市・ストラスブール

### ストラスブール都市共同体の交通路線

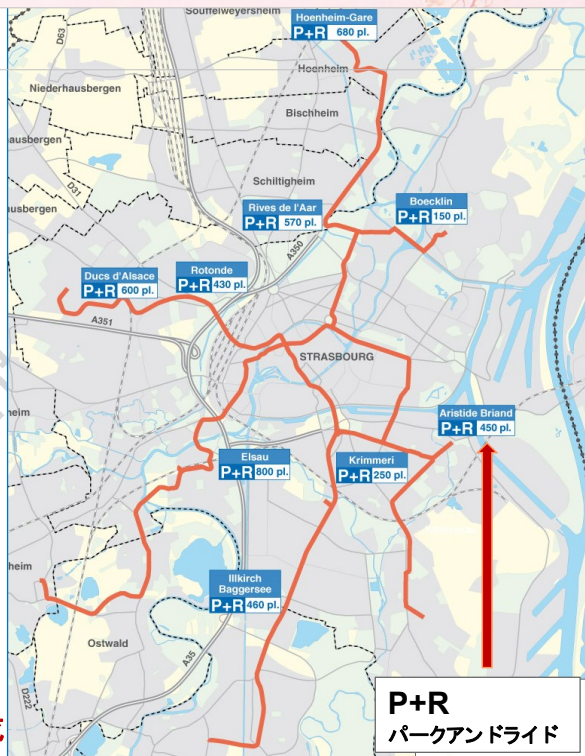
- 2015年のトラム路線
  - 軌道距離：40.2Km
  - 走行距離：507万Km
  - 駅数：72

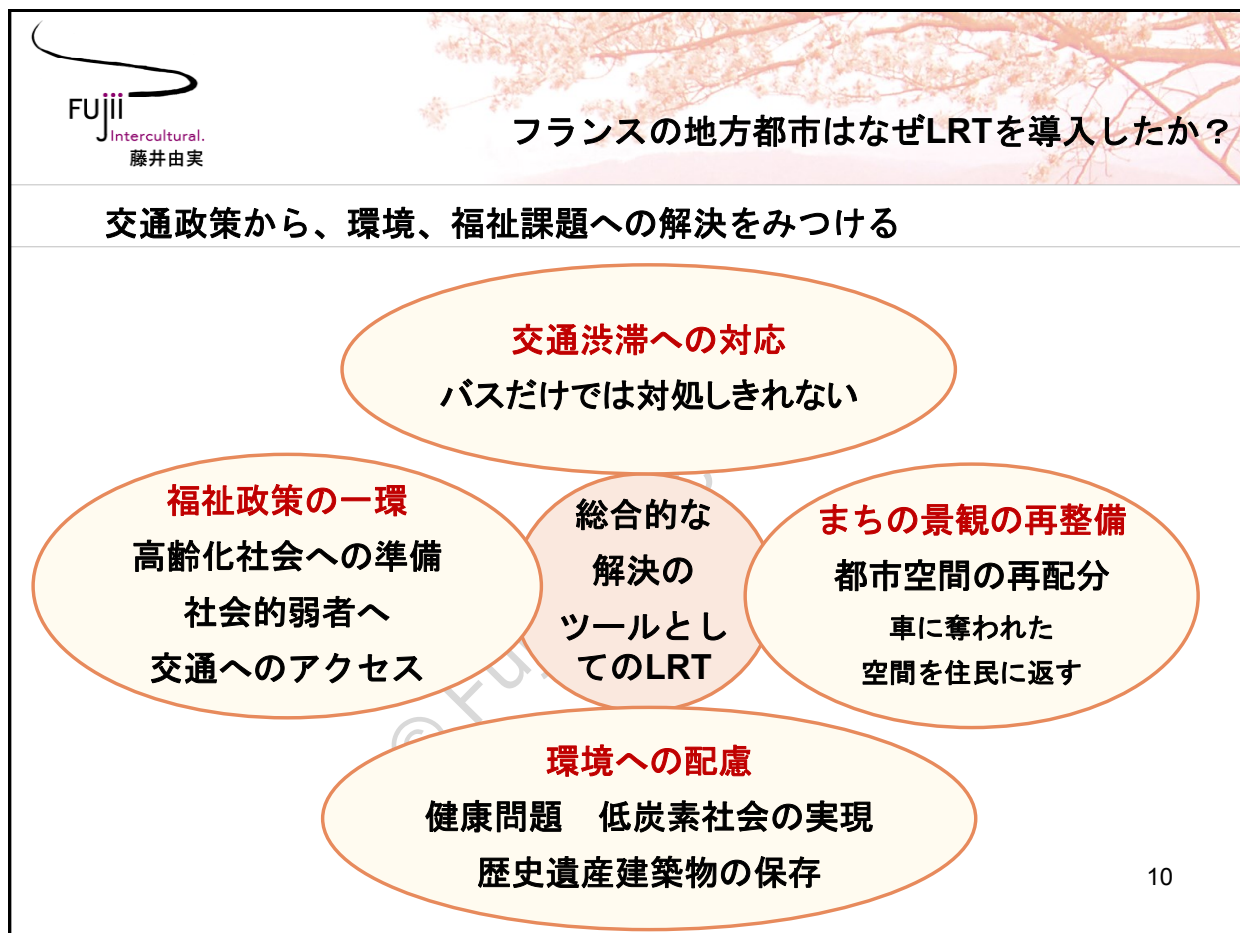
1日の公共交通利用・40万トリップ

- バスサービス
  - 全長：335Km
  - 走行距離：1100万Km

住民の1/3が公共交通定期券利用

地域を支える生活幹線ネットワークの形成







LRTを導入したまちづくり  
フランス・ストラスブール市の事例

3. 公共交通利用促進のためには、  
都市との一体性に配慮した総合的な都市交通政策が不可欠



ストラスブール市のBRT



### 3. 総合的な都市交通計画(パッケージ政策)

#### ① 利用者の便宜をはかった交通体系



他の交通機関との結節点の整合性  
すべての都市交通運賃の一元化



完全バリアフリー車両  
改札が無い信用乗車方式  
全扉からの乗降  
速達性・定時性の確保





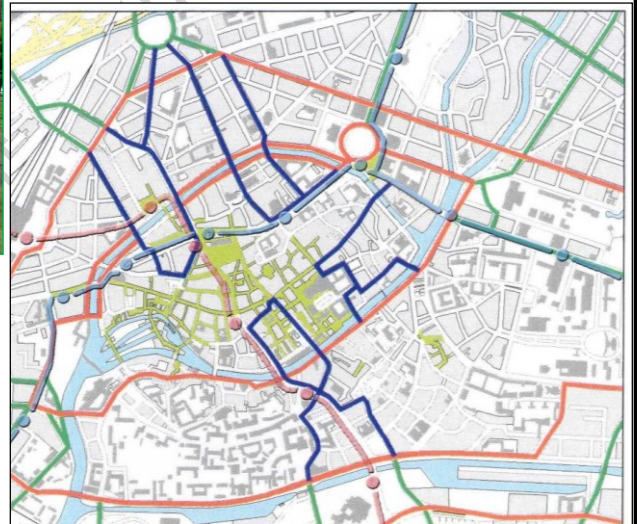


### 3. 総合的な都市交通計画(パッケージ政策)

#### ②車との共存



写真と図 ・ストラスブール都市共同体提供



↑  
P+R ・パークアンドライド  
総合的な駐車政策

都心の自動車迂回と通行制御 →



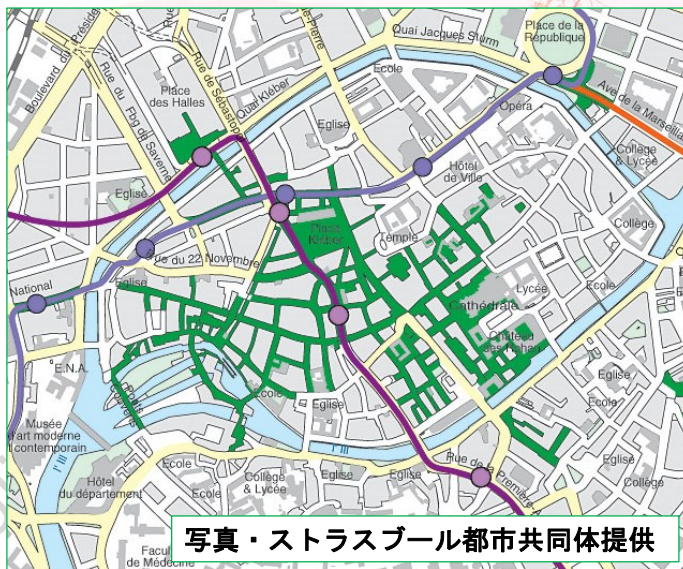
増える自動車徐行空間



中心街のほとんどが  
歩行者専用道路



③ 回遊性の高い『歩いて楽しいまちづくり』



写真・ストラスブール都市共同体提供



『歩行者憲章』を地方条例化  
公共交通予算の1%を歩行者対策に



### 3. 総合的な都市交通計画(パッケージ政策)

#### ④ 都市景観の再整備 軌道沿岸の景観づくり



フランスでは合意形成で  
≪BRTでは芝生軌道を敷設できない≪  
という市民の意見が聞かれる

15

### 3. 総合的な都市交通計画(パッケージ政策)

#### ④ 都市景観の再整備 ストリートファーマニチャーの統一



多くの自治体が、都市のアニメティ  
(生活環境の快適性) 向上のために、  
まちの小物デザインを統一している。

まちと一体化したタールデザインの  
トラム軌道とバス専用レーン  
電停、線路、敷石色の調和  
雨よけ屋根  
外灯  
切符販売機  
切符キャンセル  
トラム路線案内版  
ゴミ箱から灰皿までコーディーネート

BRTバス停のランドマークになっている赤い球





### 3. 総合的な都市交通計画(パッケージ政策)

#### ⑤ LRTを補完する交通政策 自転車利用の促進

自転車専用道路 (600Km)の整備



レンタサイクルの推進

1ヶ月から1年間までレンタルできる自転車



17

写真・ストラスブール都市共同体提供



### 3. 総合的な都市交通計画(パッケージ政策)

#### ⑤ LRTを補完する交通政策 BRTの併用運行



Picture@VINCENT-FUJII

フランスの各都市で進む、  
LRT・BRTの活用  
交通需要による使い分け

← ストラスブールのBRT内部

メッスのBRT外観



Picture@VINCENT-FUJII





### 3. 総合的な都市交通計画(パッケージ政策)

## フランスのBRT

「バリアフリー車両」【車輛】

「軌道の少なくとも70%が専用レーン/快適性のある電停」【インフラ】

「定時性に優れた高い運行頻度と優先信号」【運行】

「信用乗車とICTを駆使した運行状況情報提供システム搭載」【乗客の利便性】







### 3. 総合的な都市交通計画(パッケージ政策)

#### ⑥ 多様化するクルマの利用法 カーシェアリングとカープーリング

クルマを所有しない新しい世代のモビリティー

- ① カーシェアリング・会員式 レンタカーシステム  
保険費やメンテ、車検の心配なく利用したい時のみ利用  
『便利・安い・環境に優しい』がキーワード
- ② カープーリング・欧州で進む「ぶらぶらカー」  
ネット上で同じ旅程を走る人を検索し、クルマ走行費用を  
シェアするシステム

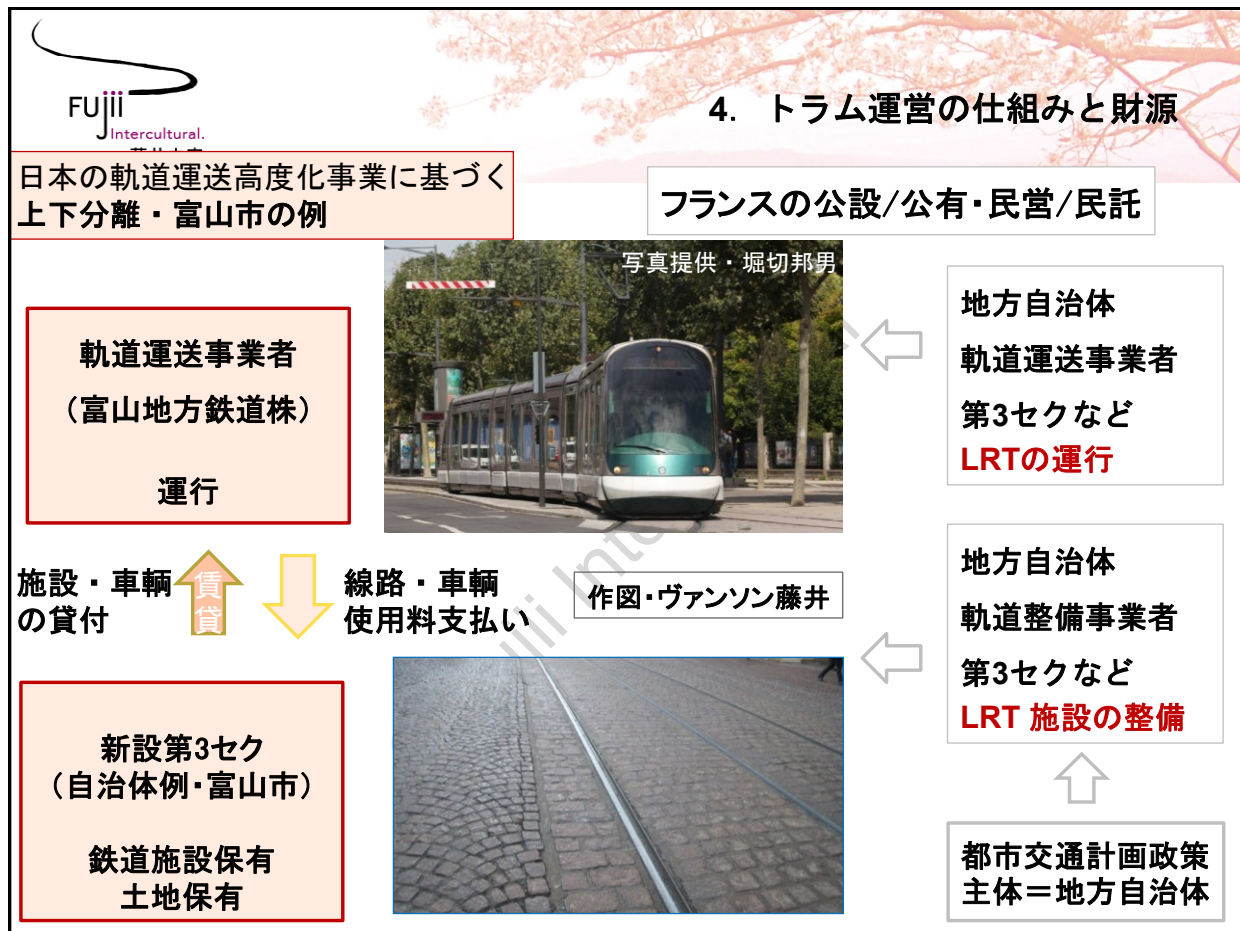
ストラスブールでは  
乗り捨て式ワンウェイ  
自動車YEAも登場



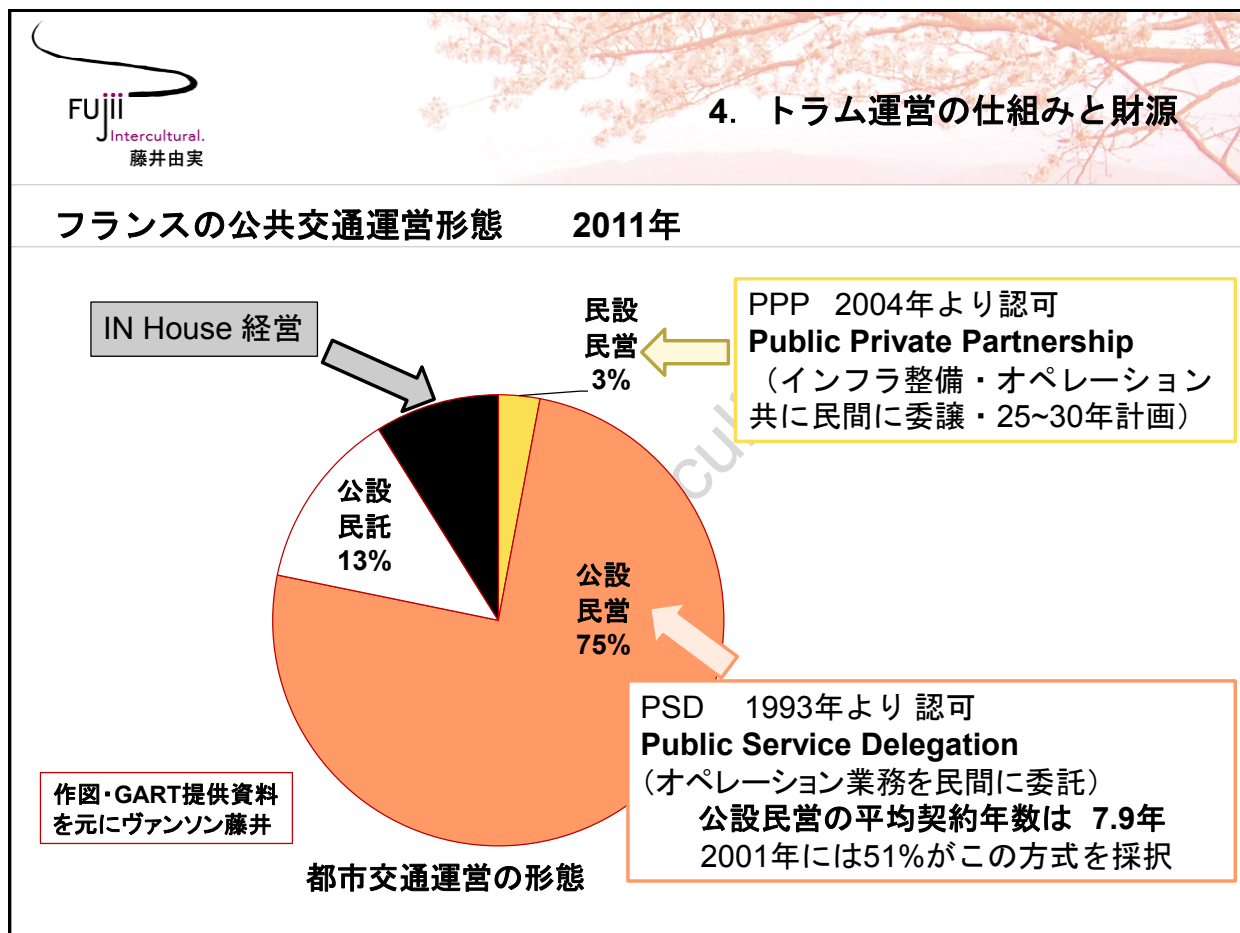


LRTを導入したまちづくり  
フランス・ストラスブール市の事例

4. フランスでは都市交通運営に、  
**公設型上下分離と社会運賃制度**が適用された。  
国も福祉・環境・雇用対策を期して  
専用軌道を持った都市交通導入を支援してきた。







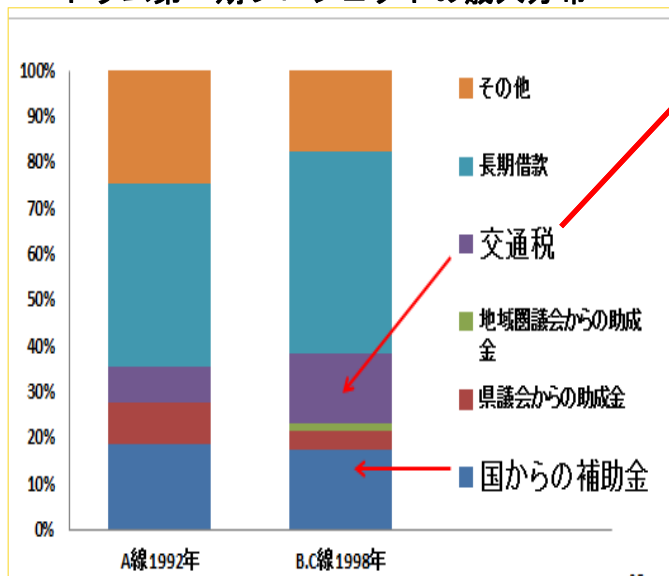


#### 4. ترام運輸の仕組みと財源

### トラムの財源と投資コスト

**LRT 2500万€ /1Km  
 景観整備を含む（約33億円）**

トラム第一期プロジェクトの歳入分布



**交通税とは？ 1973年に導入**

- 従業員が9人以上の企業の雇用主に対して課税
- 従業員の給与総額に一定の税率をかけて自治体が徴収する、自治体の独立課税財源
- ストラスブール市では、2011年から2% 課税（上限）
- 財源は公共交通インフラ投資と、運営にのみ適用

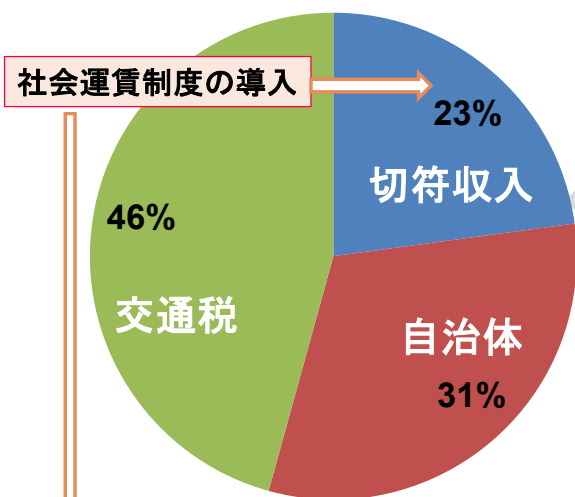
トロットマン氏事務所提供の資料を元に藤井が作成



#### 4. ترام運輸の仕組みと財源

**運営コスト**・なぜフランスのトラム運輸は赤字でも、受け入れられるのか？

公共交通運輸コストの負担割合



ストラスブール公共交通運輸主体CTS  
2012年度運営コスト約200億円



ただし、自治体の負担分には  
トラム建設資金借款の返却分も含む

CTS提供資料を元にヴァンソン藤井作図

初乗り1,6€・1ヶ月定期券額平均26,7€ (すべての公共交通で利用可)



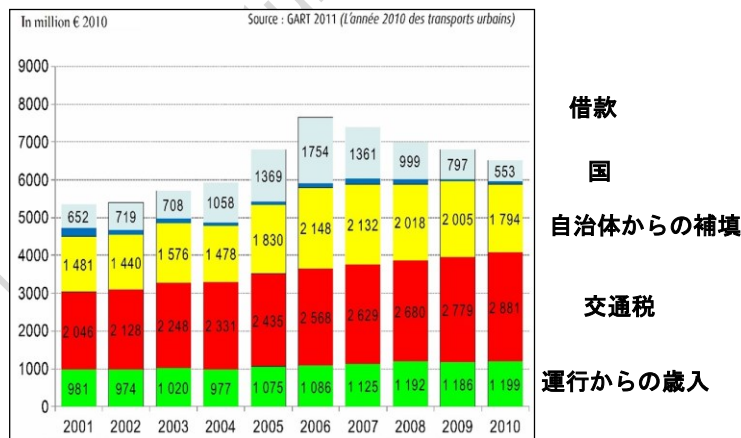
#### 4. ترام運営の仕組みと財源

**運営コスト**・なぜフランスの都市交通運営は赤字でも、受け入れられるのか？

**公共サービス  
 の一環としての  
 地域交通**

**公共交通に  
 税金を投入する  
 社会的コンセンサ  
 スがある**

フランスにおける都市交通の運営資金源  
 (資料提供・フランス大使館)



#### 4. ترام運営の仕組みと財源

##### なぜフランスの都市交通運営は赤字でも、受け入れられるのか？

憲法で  
守られた  
「交通権」

1982年『国内交通基本法』で制定

1996年 LAURE法で、人口10万人以上の都市に交通権を  
保障する都市交通計画(PDU)策定を義務付けた

2010年『交通法典』で再定義・すべての利用者の「移動す  
る権利、交通手段を選択する自由」を国民に保障

日本では2013年11月『交通政策基本法』が成立

2014年『地方公共交通活性化および再生法』の見直し

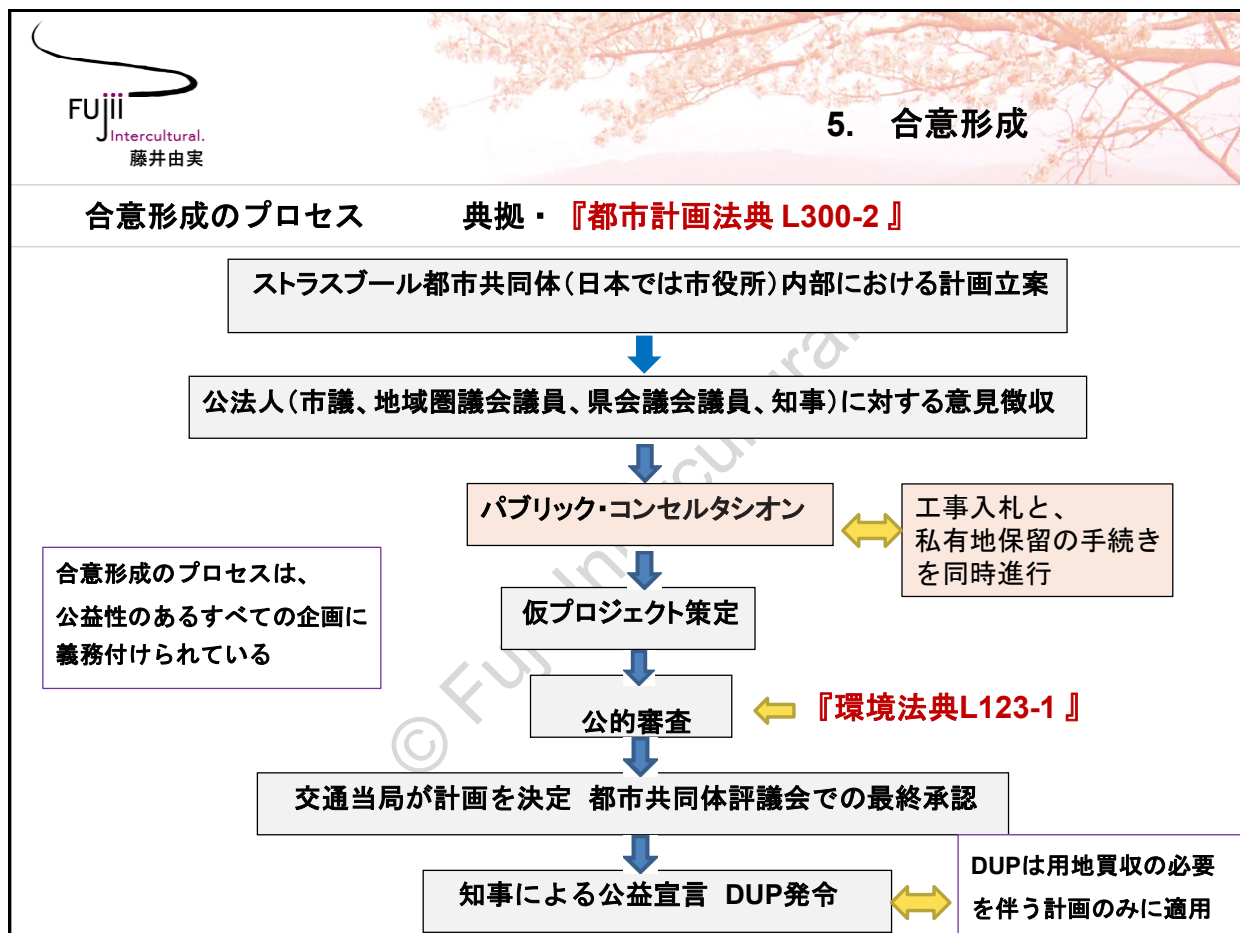




LRTを導入したまちづくり  
フランス・ストラスブール市の事例

5. 自治体が総力戦で行う合意形成





**Info  
コール  
センター**

**03 88 60 98 60**

**工事のお知らせ  
ニュースレター  
【4ヶ月に1度】  
交通迂回が有る場合は各戸配布**

**Strasbourg.eu**  
Action transports

**Le journal n°2  
de la ligne A**  
Travaux de l'extension  
vers Hautepierre

**Les travaux  
progressent  
dans vos  
quartiers !**

Depuis le lancement des travaux en novembre 2013, les équipes continuent dans les quartiers de Hautepierre et des Petites. Le tracé du tram continue à peine à être bouclé, concentrons nous sur le bus et le vélo.

**édito**

**Construire la ville et la vie qui va avec !**

**特に工事中の迂回道路などを丁寧に説明  
工事の進捗状況も詳細に報告**

**沿岸住民対象工事進捗状況説明会**

**市長のコメントがある**

**(写真提供・CUS)**



## 5. 合意形成

商店の反対への対応・工事中も情報開示を惜しまない



写真提供・CUS

議員と役所のスタッフが地域をまわり、  
商店への賠償システムを説明する

- ・ 工事前に3年間の営業実績があることが賠償金申請の条件

インフォメーション・  
パネルの設置 4X3m



2





LRTを導入したまちづくり  
フランス・ストラスブール市の事例

## 6. 都市計画との整合性

### 元気な地方都市を支えるフランスの交通まちづくり



Picture@VINCENT-FUJII



## 6. 都市計画との整合性

### 交通マスタープラン PDU2025 に見るストラスブール市の将来の方向性

1. 新PDUの核心となる「徒歩」と「自転車」
2. 市民の啓蒙・ 公衆衛生にプラスになるアクティブモード  
モビリティ改善への啓発 【ハードからソフトへ】
3. 自動車対策・ **より合理的な駐車と物流の戦略構築**  
自家用車に代わる交通様態を促進する都市開発  
**乗り合い自動車、カーシェアリング等の普及化**  
**マルチモーダルな交通体系にあわせた道路ネットワーク**
4. より利便性の高い公共交通サービスの提供  
**環境、健康、安全を尊重する交通手段の促進**



## 6. 都市計画との整合性

### ドイツへのLRT D線延長工事が進む



ここでも「行政の見える化」  
市役所玄関に計画模型を展示

Person Tripの予測 2017年開通  
11300人から20000人まで

(図提供・ストラスブール都市共同体)







## 6. 都市計画との整合性

### ドイツへのD線延長工事が進む

Picture@VINCENT-FUJII



2つの架橋工事 (幅15,40m)  
LRT軌道 7,45m  
自転車専用道路と歩行者専用道路のみ

路線距離 2.8Km  
総工費 約98億円  
(税抜き)  
フランス負担 約72億円  
ドイツ負担 約26億円



## 6. 都市計画との整合性



ストラスブールでも始まった  
都市交通導入 + 住宅誘致政策

←  
↓  
まだ未完成のLRT新駅の付近  
で進むマンション建設

福祉、環境、景観づくり政策の  
一貫としての都市交通から  
まちづくり発展のツールとしての  
LRT 導入へと





## 6. 都市計画との整合性

### 都市計画マスタープラン PLU 2030

#### PLUとは

- 将来の都市プロジェクトをまとめたドキュメント
- 都市空間、農地など土地利用を規定する規制を課すツールを含む
  - 地域全体の土地利用の意義を定める

#### ストラスブールの都市としての方向性

- ライン川を中心として魅力的で影響力を持つ欧州都市
- 移動が簡単で職住が近接したコンパクトなまちづくり
- 持続可能な発展が望めるまちづくり



## 6. 都市計画との整合性

### 公共交通導入で蘇るかつての都心の賑わい

#### みんなが暮らしやすい『コンパクトシティ』とは？

- 町中心部に人口や都市機能を集める街づくり
- 中心市街地の空洞化を止める
- 歩いて楽しい回遊性の高いまち
- 「移動手段を選択できる」社会

中規模の交通輸送システムのLRTは  
中小都市のまちづくりに合う



都市空間の再配分



Picture@VINCENT-FUJII



統括・郷土のまちづくりをささえるもの

まちづくりの行政 フランスの場合



- 「首長のリーダーシップ」
- 「計画遂行を支える自治体のビジネスフレームとしての組織づくり」
- 「交通まちづくりへの税金投与を認める市民のコンセンサス」
- 「まちのあり方の哲学を支える交通法典」

それらが相乗効果を生み出し、フランスは斬新な大型プロジェクトを伴った「交通まちづくり」をダイナミックに進めてきた





ご清聴ありがとうございました

さらなる情報は [www.fujii.fr/blog](http://www.fujii.fr/blog) を。

資料の転写、転載はお控えください。  
資料のご利用は [yumi@fujii.fr](mailto:yumi@fujii.fr) にご連絡を。



2