

● ストラスブール市交通政策 「トラム・パークアンドライドシステム」

団員 若江 進

ストラスブールは、東西、南北に道路が交差しライン川沿いに位置する交通の要衝で、本市の姉妹都市であるフライブルクから約88kmの距離にあるドイツ国境に近いフランスの都市で、パリの東約480kmに位置している。

過去幾度も戦禍に見舞われ、そうした戦争の歴史の反省やドイツ、スイス国境に近いことなどから、イギリスのチャーチル元首相の提案による欧州議会や48カ国が参加している欧州評議会、欧州人権裁判所などの国際機関が置かれ、ヨーロッパの首都とも言われている都市で、人口は約28万人であるが、28市町村からなるストラスブール広域都市圏は人口約46万5,000人であり、その中心都市となっている。

また、旧市街地はユネスコの世界遺産に登録されており、1176年から1439年に建造されたストラスブール大聖堂は、荘厳で街の中心的存在であり、独特な美しい街並みが残り、その周りに新市街地が広がる新旧がうまく融和したフランス有数の観光都市である。

1870年代には馬車鉄道が開通し、大いににぎわったが1950年代には路線バスや自動車の普及により、1960年に路面電車は全線廃止となった。

しかし、車の排気ガスによる環境悪化や交通渋滞により1980年代に公共交通政策が見直され、自動車に代わる新たな交通網として1990年にト

ラム（路面電車）導入計画を決定し、1994年に第1路線10kmが開通し、現在6路線となっている。建設費は10%が国からの補助で、90%が市の予算であり、建設費は1km当り1,800万ユーロ（日本円で約24億円）である。



（ブルノー・ジェンセン交通局長からの説明）

まず、行政において交通政策やトラム建設の計画を立案し決定したが、当初トラム導入には、多くの市民が反対であった。線路の開通地にある樹木につか



(年間延べ1億2千万人の利用があるトラム) の苦勞は想像以上であり、大変困難な説得であっただろうと感じる。

まり「この木は切らせないぞ」といった激しい反対運動なども起こった。

そこで、行政はまず市民と協議の中で徹底的に話し合いを行い、トラム導入の目的や意義、効果について周知を図った。反対の中での担当者

なお、最初のトラム導入に際しては、事業期間中を通じて合計約500回もの協議が行われ、その結果、最終的には反対派の8割以上が賛成に転じ、今では、トラムの延伸を希望する地区が殺到している。

以前は、歩行者道を自転車が通行していたが、トラム導入により旧市街地は、自転車専用道が整備され、道路の優先順位は歩行者、自転車、車（時速20km制限）となっており、現在、トラム路線65km、自転車専用道600kmが整備され、健康のため自転車を使用する必要があると医者が証明すれば、市から無料で自転車を借りることができる。



(歩道に併設された自転車専用道)

また、トラムの線路は、いたる所で芝生化され、古い建物に配慮した景観にも努めている。



(民間に運営委託されている貸自転車)

なお、トラムは独立採算制ではなく、運賃収入が30%で残りの70%は市が負担している。

また、自転車と歩行者の衝突等の事故は年間約800件あり、年1件程度

の死亡事故も起きている。自転車の事故を防止するため、警察による指導も行われており、危険な自転車の運転に対する罰金は17ユーロである。

パークアンドライドシステムは、車でストラスブールにやってきた際、中心街までの車の乗り入れを制限し、トラムを利用し中心街に入る方法である。

そのため、郊外に巨大な駐車場を数か所設置するとともに、中心部の駐車場を廃止し、駐車料金は郊外は低く、中心街は高く設定し、自動車道をトラムの線路や自転車専用道に変更しながら一方通行を増やし、徹底的に中心街は自動車に不便なまちとした。

20年前まで完全な車社会だったが、当時の市長の英断によりエコシティ・コンパクトシティへと生まれ変わった。大きな変革を行うには、何にしても、行政の熱意とアイデア、市民の理解が欠かせないものと改めて感じたところである。