

海外における都市内公共交通

■ストラスブールでのLRT導入事例

1) 導入の経緯

1973 地域マスタープラン策定

(都心部の歩行者専用ゾーン、通過交通の排除、LRT建設、バス路線の再編等)

1982 人権、社会政策等を重視した国内交通基本法 (LOTI 法) 制定

1989 LRT推進を公約とした市長が当選、ストラスブール市が『LRT』導入を決定

1995 A線 全線開業、以降、計4路線 約25kmを整備

2) LRT導入の背景にある都市交通課題

1988年時点の通勤時の手段分担率

自動車73%、公共交通11%

(当時のフランス内でも公共交通の利用率が低い部類)

通過交通の都心部への進入

(約5万台/日、うち40%が通過交通)

慢性的な渋滞等による都心部での

大気汚染、騒音など環境悪化

1991.11 新たな交通システム全体像を公表

都心部のトラフィックゾーンシステムの導入

(都心部を迂回する高速道路の完成を契機)

歩行者空間の拡大 (トランジットモール)

LRT導入と公共交通の拡大

自転車利用の促進

都心部の駐車スペースの削減と、P & R等の駐車対策



・約5万台/日
・40%が通過交通

ストラスブール都心部の通過ルート

資料：まちづくりのための交通戦略
(山中・小谷・新田 学芸出版社)
都市と路面公共交通
(西村幸格・服部重敬 学芸出版社)

ストラスブールのLRT

部分的な地下化(国鉄と結節)



LRTとバスの同一ホーム乗り換え



停留場、車両のデザイン化



歩行者で賑わうトラム・ットモール



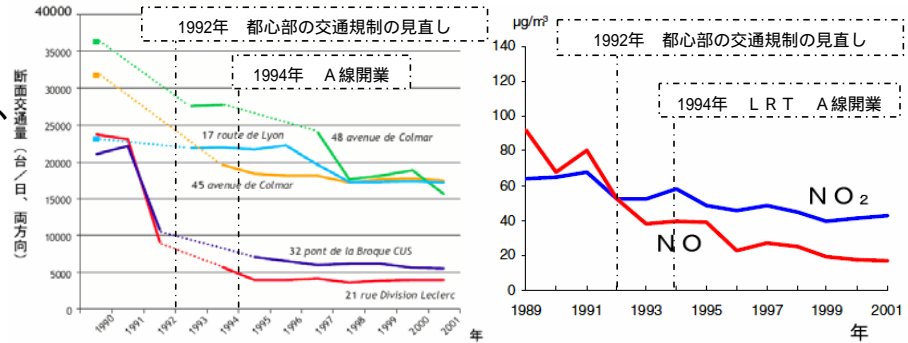
パークアンドライド



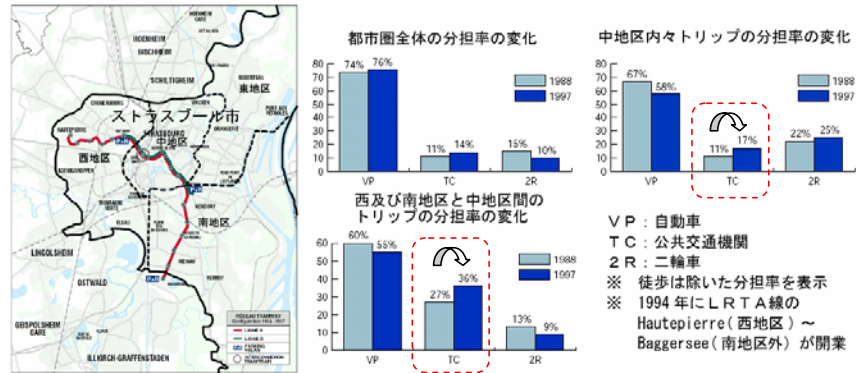
資料：まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス(国土交通省 都市地域整備局 都市計画課 都市交通調査室)

3) LRT整備後の効果、評価

都心部周辺における
自動車交通量の減少と、
都心環境の向上



LRT沿線における
公共交通分担率の向上



中心市街地の活性化

・1988→1997年における住民の買物行動の変化 (LRTは1994年開業)

①住民の移動全体に占める買物目的移動の割合	88年 10% → 97年 12%
②買物回数	50%増加 (対88年比)
③買物目的の中心部への移動回数	33%増加 (対88年比)

出典: 家庭交通調査 (ストラスブール広域共同体 1997年)

資料: まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス (国土交通省 都市地域整備局 都市計画課 都市交通調査室)

海外における都市内公共交通の基本理念と優先分野

	フランス	ドイツ	イギリス
経緯	‘82年:「国内交通基本法 (LOTI法)」制定 (交通権として国民全ての移動の自由を基本的人権の一つとして認める)	‘71年:「自治体交通財政法 (CVFG)」制定 (自治体が行う都市内公共交通のインフラ整備に連邦政府が助成)	’85年: 交通法制定 (ロンドン以外の地域について、域内バスの規制緩和) ’98年: 交通白書「交通・新政策」発表 (地方交通計画の策定、政府補助金申請のベース) ‘00年: 交通法 (地方自治体に強力な権能を付与し、地方交通計画を通じて交通予算を大幅増額)
都市交通の基本理念	基本的人権として 交通権を規定 し、公共交通によって漸進的に実現する	都市内公共交通サービスを提供することは 生活配慮 (行政サービス) の一環	渋滞や環境汚染の問題に取り組むため、 公共交通の改善により持続可能な交通を実現
根拠法令等	国内交通基本法第2条	例えば連邦地域化法第1条	1998年交通白書前書き (プレスコット副首相兼環境・地域・交通担当大臣)
公共交通施策の優先順位付け	公共旅客輸送の利用促進を優先的課題とする	環境保護、都市計画、予想される交通需要を踏まえた上で、 都市内公共交通機関が優先 されるべき	交通手段の統合化と公共交通 (鉄道、都市内公共交通) に重点投資 [2001年 ~ 2010年]
根拠法令等	国内交通基本法第4条	例えばノルトライン・ヴェストファーレン州公共近距離旅客交通法第2条	交通10箇年計画2000

ドイツの都市交通施策実施の権限は州政府にあり、優先分野は州が規定

海外における都市内公共交通に関する自治体の役割・機能

		フランス	ドイツ	イギリス
都市内公共交通における自治体の役割		国、 地方自治体、地方自治体の連合 が定期公共旅客輸送を 組織 する 1	地方自治体 が 計画策定、組織編成、資金調達 を行う	地方自治体又は旅客交通局 (交通に関する自治体の連合)が 安全で統合化された効率的で経済的な交通施設・サービス提供の促進に関する政策の策定と実施 を行う
	根拠法令等	国内交通基本法第7条第2項	例えばノルトライン・ヴェストファーレン州 公共近距離旅客交通法第3条 *2	2000年交通法第108条
都市内公共交通の運営主体		定期公共旅客輸送サービスは、 公営企業又は権限を有する当局 (国、地方自治体、自治体の連合)と 期限付き契約を締結した企業 が実施する	(法規定はないが、 公営企業が多く、実質自治体のコントロール下 にある場合が多い)	(法規定はない)
	根拠法令等	国内交通基本法第7条第2項	-	-
	運営主体の状況	民間企業72% 、三セク17%、自治体直営又は公営企業等11%	民間企業20%、三セク18%、 公営企業62%	ロンドン以外の80%のバス路線は 民間企業が商業採算性ベースで運営 (ロンドンは市交通局が契約で企業に運行を委託)

1 フランス首都圏の都市内公共交通は例外的に国が組織している

2 ドイツの都市交通施策実施の権限は州政府にあり、州法で役割分担を規定

2 ドイツの都市交通施策実施の権限は州政府にあり、州法で役割分担を規定

交通政策と公共交通利用者の推移

事例：イングランドにおけるバス乗客数の推移

1985年交通法

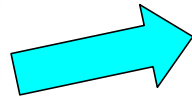
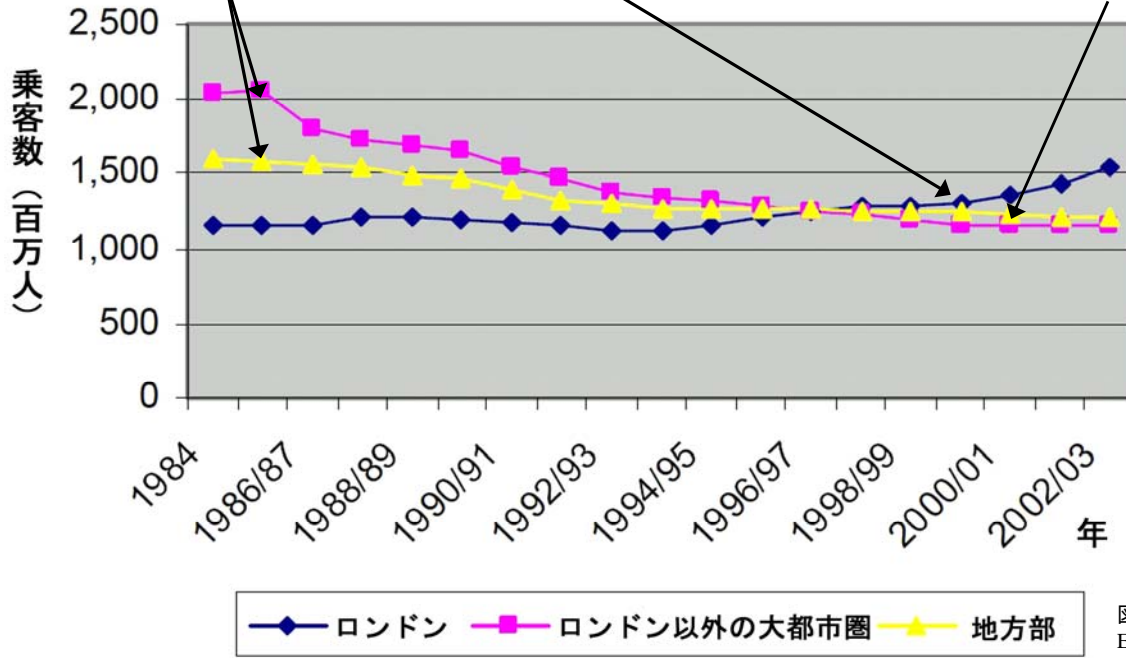
ロンドン以外のバス交通を自由化(免許制を廃止)

ロンドン市交通局設立

増額予算をベースに、専用レーン設置、増便、モード間統合化(ターミナル設置等)を推進

2000年交通法 + 交通10箇年計画

ロンドン以外の自治体に強力な交通政策実施権能と予算を付与(地方交通計画、バス品質協定・契約、連携及び通し乗車券制度)



目標(交通10箇年計画)
2010年に2000年比で**10%乗客数増**

図の出典 “THE BUS INDUSTRY: ENCOURAGING LOCAL DELIVERY”, Commission for Integrated Transport, June 2004