

平成２８年度 地域づくり海外調査研究事業調査報告書

まちづくりと公共交通施策について

調査地：フランス・ストラスブール市

調査日：平成２８年６月８日～６月１６日

一般財団法人 地域活性化センター

総務企画部 企画コンサルタント業務課人口・地域経済研究室

大年 博之

日程表

日 数	月 日	曜	都 市 名	摘 要
1	平成 28 年 6 月 8 日	水	東京（羽田） 発 ロンドン 着	●移動
2	6 月 9 日	木	ロンドン 発 コベントリー 着	●英国ファームステイ協会訪問 ●農家民宿訪問、宿泊
3	6 月 10 日	金	コベントリー 発 ロンドン 着	●農家民宿訪問、宿泊
4	6 月 11 日	土	ロンドン 発 パリ 着	●移動 ●クレアパリ事務所職員との意見交換
5	6 月 12 日	日	パリ 発 ストラスブール 着	●移動
6	6 月 13 日	月	ストラスブール	●ストラスブール市訪問
7	6 月 14 日	火	ストラスブール	●ストラスブール市公共交通実態調査
8	6 月 15 日	水	ストラスブール 発 ブリュッセル 着 ブリュッセル 発	●移動
9	6 月 16 日	木	東京（成田） 着	●移動

目 次

1	はじめに	P3
2	ストラスブールの取組	P3
	(1) ストラスブール市の概要	P3
	(2) モーターゼーションから公共交通へ	P3
	(3) ترامとまちづくり	P4
	(4) 運営と財源	P7
	(5) ストラスブール市周辺都市との交通とより小規模地域（集落）への交通	P7
3	日本への適用	P8
	(1) 日本とフランスの比較	P8
	(2) 中枢拠点都市、広域行政の可能性	P8
4	県ができることの検討	P9
	(1) 県内自治体の情報共有化の促進	P9
	(2) 交流人口の増加と、公共交通の維持	P9
5	おわりに	P9

1 はじめに

広島県内には、1つの政令指定都市、2つの中核市が存在する一方、23市町のうち19市町が中山間地域を有する。また、県北部は山間地が多く、県南部は海に面するなど、多様性に富んだ地域である。交通に関しても、主に都市部での交通渋滞、中山間地域や地域間での公共交通路線の減便、廃止等、課題はさまざまである。

本調査では、モータリーゼーションからトラム交通への転換をきっかけに、まちそのものを活性化させたストラスブール市の交通施策及び周辺都市との交通の状況を調査し、今後の公共交通のあり方を考察したい。

2 ストラスブール市の取組

(1) ストラスブール市概要

ストラスブール市（フランス語：Strasbourg）はフランス共和国北東部のアルザス地方にある、人口約27万人の基礎自治体（コミューン）である。東部に流れるライン川を挟み、ドイツ連邦共和国に接している。欧州評議会や欧州人権裁判所、EUの欧州議会本会議場があることから、EUの象徴的な都市の一つとなっている。周辺27のコミューンとともに、ストラスブール都市共同体を形成している。



(2) モータリーゼーションから公共交通へ

ストラスブール市においても、1970年代は、日本と同様、車中心の都市計画が進められており、多数の自動車が生内を通行し、より多くの駐車場が生内に必要とされていた。しかし、駐車場を増やし自動車の利便性を確保すれば、市民の自動車保有台数が増え、より多くの駐車場が必要となるなど、慢性的な駐車場不足と路上駐車に悩まされていた。また、排気ガスによる環境への負担が大きいなど、フランス全土でモータリーゼーションから公共交通への転換が図られていた。

そうした中、地下鉄、トラムどちらを導入するかを争点に市長選が実施され、トラム整備をきっかけに都市整備（まちづくり）を行うことを主張したトロットマン女史が当選し、トラム交通へ転換することとなった。

(3) トラムとまちづくり

今回、トラムを中心とした公共交通整備の先進地であるストラスブール市を訪問し、交通計画責任者を務める Gilles Blochard 氏から、同市の交通整備とまちづくりの基本方針について話を伺った。

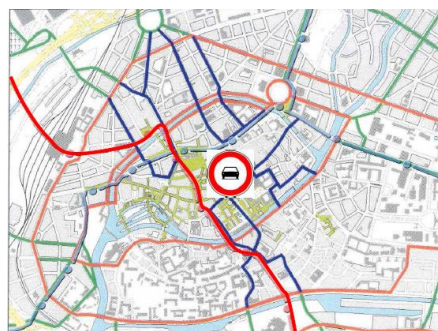
(a) トラムの交通網の整備

トラムは、主にストラスブールの市街地に 7 路線が整備されており、市街地の主要な交通手段となっている。運賃は 1 回 1.6 ユーロ (200 円程度)、1 か月定期では、19 歳から 25 歳が 22 ユーロ (2,464 円程度)、26 歳～64 歳が 44 ユーロ (4,928 円程度) と低廉で、気軽に使うことができる。まちの景観を損なわないよう車体や軌道などのデザインが配慮されている。



(b) 自動車の市内通行の抑制

ストラスブール市の特徴的な政策としてトラムの導入と併せて実施されたのが、市街地での自動車交通の抑制である。市内に進入するための道路は、市内に入ってきた方角と同じ方角にしか出ることができない迂回道路となっている。つまり、自動車は市内を通り抜けることができないことになっている。これにより、市内に流入する自動車の数を抑制している。



(c) パークアンドライドの推進

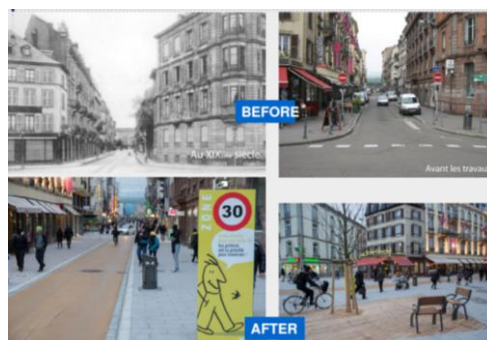
自動車利用者が、市街地に来るためには、途中でトラムに乗り換える必要がある。そのため、トラムの主要な停留所には、駐車場が併設されており、便利に乗り換えができるようになっている。なお、この駐車場は、市の中心部に近いものほど、使用料金が高く設定され、なるべく郊外からトラムを利用してもらえる戦略が取られている。



なお、中心部から遠く、多くの利用者が見込めない地域については、トラムやバスではなく、最寄りの国鉄 (TER) の駅に無料の駐車場を設置して、国鉄 (TER) を利用できるように配慮していた。

(d) 歩行者天国の拡充

これまで自動車が占めていたスペースは、これらの取組により、空きスペースとなった。この空いたスペースは、歩行者天国や、おしゃれなカフェ、イベントスペースとして有効活用されている。



(e) バス路線網の整備

トラムだけでまちの公共交通をカバーするには、膨大な整備・運用コストが必要となる。同市では、住民が少ないなど利用者数が望めない地域には、まちの中心部や主要なトラムの停留所からバス路線を整備することで対応している。また、トラムとバスのチケットを兼用とし、トラムから同じチケットを利用して乗り換えることができる。

(f) 自転車利用の普及

自動車やトラムに代わる交通手段として、自転車の利用を促進する取組も実施されている。同市ではレンタサイクルが整備され、短時間の利用以外に、年間でレンタルする長期利用も可能となっている。



区分	料金（ユーロ）	料金（円）※
1 時間	1	120
1 日	5	600
1 週間	15	1,700
1 か月	29	3,300
1 年間	151	17,300

※2016 年 6 月時点のレートによる概算

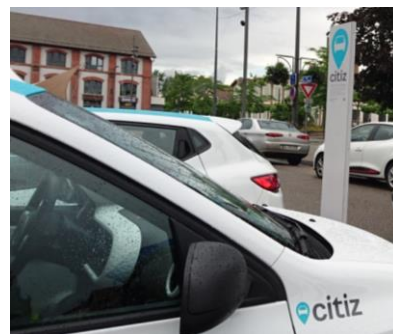
また、並行して、自転車専用道の整備も進んでおり、1980 年時点で 15 km だった整備延長は 2013 年時点では 600 km に拡充されている。なお、これらの整備延長には、歩行者天国と同様、かつての自動車用道路の敷地が利用されている。



(g) シェアカーの普及

市から委託を受けている民間会社 CITIZ により、シェアカーが運営されている。

インターネットで事前に予約すれば、1 時間 10 ユーロで使用が可能。使用後は借りた場所に返す必要があるが、今後は携帯アプリを活用し、返す場所が選択できるフリーフローティングシステムを導入する予定とのことであった。



シェアカーは、あくまで公共交通の補完的機能として導入しているため、利便性が高くなり過ぎないように調整しているとのことであった。

以上のように、同市では、多様な交通手段を有機的に連携させ、市民がストレスなく公共交通を利用し、また、まち歩きを楽しめるように仕掛け、空いたスペースを有効活用することで、まちそのものを活性化させている。

《同市の取組のポイント》

- ・単に、トラムを導入するだけでなく、トラムの整備に合わせて、(b) 自動車の市内通行の抑制や (d) 歩行者天国の拡充をセットで実施することで、自動車交通の渋滞に影響されない安定したダイヤ、景観の向上、余剰スペースの有効活用につなげている。
- ・郊外へはバス路線を整備し、バスと国鉄（TGV や TER）との乗り換えの利便性を高めることで、効率的に公共交通網を整備している。
- ・公共交通を補完するものとして、(f) 自転車利用の普及や (g) シェアカーの普及を民間事業者に委託している。



(車両で溢れかえっている道と、歩行者天国やオープンカフェとして開放された道)

(4) 運営と財源

フランスでは、法律により国民の「交通権」が保障されている。このため、公共交通の大半が民営化されている日本とは、運営や財源が大きく異なる。

(a) 運営

フランスでは、広域行政組織が発達しており、飲料水の供給、家庭ごみの処理などは、共同体が実施している。ストラスブール市においても、先に述べた都市共同体（CUS）があり、交通計画の策定についても、同共同体が事業決定者である。

一方、運営は、ストラスブール交通公社（CTS）（※）が担当している。

※ストラスブール都市共同体（CUS）などの公的機関が 80%以上を出資し、社長は、ストラスブール市長である。

(b) 財源

トラム等の利用料は低額に設定されているため、切符収入は運営予算（約 17,500 万ユーロ：2011 年度）の 23%にしか満たない。不足する分は、都市共同体（CUS）の出資金（予算の 31%）と、交通税（※）（予算の 46%）で賄っている。税金を投入してでも国民の交通権を保障しようという考えが根底にある。

※従業員が 9 人以上の企業の事業主に義務として課される。特定財源。

(c) 合意形成

フランスでは、都市計画法典において、地域の都市交通や都市計画の大型プロジェクトに対し、住民を対象としたコンサルタシオン（※）を義務付けており、コンサルタシオンなしでは、事業は実施できない。

また、コンサルタシオンを行った後も、行政裁判所が、建築家、一般市民、大学関係者などから審査員を任命し、十分に住民の意思を汲み取っているか審査を行う。

※利害が相反する関係者たちが、互いの見解を披露し、意見を交換する対立の場

以上に見られるように、フランスでは、国民の自由な移動を「交通権」として保障し、そのために、公的機関が責任を持って計画を策定し、税金を財源に、住民との十分な対話を経て公共交通を整備・維持する仕組みとなっている。

(5) ストラスブール市周辺都市との交通とより小規模地域（集落）への交通

ストラスブール市への視察翌日、都市間の交通やより小規模地域（集落）への交通状況調査のため、近隣都市であるコルマール市（フランス語：Colmar）とそ



の近郊の村であるリクヴィール村（フランス語：Riquewihir）に公共交通により移動した。

フランスでは、主要都市間の交通は、国鉄（TGV や TER）が担っており、20 分間隔と運行本数も多いため、コルマル市へは比較的容易に移動が可能であった。

リクヴィール村は人口約 1200 人と日本の小さな集落ほどの規模しかいないため、運行本数が非常に少ないものと心配していたが、同村と同規模の他の村を結ぶバス路線が整備されており、日に 8 本～12 本（学校がある日は、増便される。）運行されていた。

3 日本への適用

（１） 日本とフランスの比較

日本と、フランスの交通に関する主な相違を表にしてみると次のとおりである。

項目	フランス	日本
交通権	国内交通基本法により、権利として保障	交通政策基本法により、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保を規定 ただし、基本的人権としての位置づけ無し
交通税	一般企業に対し法律で義務づけ 特定財源	制度なし
合意形成	事前説明が法律により義務付けられている	地域公共交通活性化再生法により、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民等の連携と協働を図る旨規定
事業計画決定者	広域行政組織（CUS）	民間事業者 ただし、法定協議会で協議が整った事項については、結果を尊重しなければならない。協議会の主催は地方自治体。

フランスは、交通権が基本的人権として保障されているため、交通税や合意形成手法が法律で規定されている。したがって、採算を重視せずに、公共交通を維持する方針となっている。また、事業主体が広域行政組織となっているため、まちづくりと連携した交通計画が策定される。

一方で、日本には、交通権は権利として規定されておらず、公共交通の主な事業主体は民間事業者である。したがって、採算が取れない路線は、減便、廃止となることが多く、必ずしもまちづくりと連携していない。近年、地方自治体が主催する法定協議会により協働して計画を策定されるようになったが、公共交通は、複数の自治体を跨るものも多く、より広域的視点に立って計画を策定する必要がある。

（２） 中枢拠点都市、広域行政の可能性

近年、地方自治法の改正により、中枢拠点都市による広域行政の可能性が広がっている。この制度を公共交通の計画策定に活用できるのではないかと期待される。

広島県内でも、福山市を中心とした備後圏域連携中枢都市圏（岡山県井原市，同笠岡市，広島県神石高原町，同世羅町，同府中市，同福山市，同尾道市，同三原市）が形成されており、備後圏域で公共交通を考えていく動向がみられる。

4 県ができることの検討

（１） 県内自治体の情報共有化の促進

まちづくりの主役は基礎的自治体である市町であり、県が直接計画に関わることは困難である。しかし、各自治体間で関連する事項について、横の連携のため情報提供し、共有化させることは可能であると考えられる。県内の各法定協議会には、県がオブザーバーとして参加するため、協議の際に、参考として情報を提供していくことは可能と考えられる。

（２） 交流人口の増加と、公共交通の維持

高山市、白川村に行った際、観光客の多さと両都市間の運行バスの乗客の多さに驚いたことがある。調査に行った職員が、白川村職員に聞いたところ、「インバウンドを含む観光客が観光バスでなく地域の公共交通を利用することで、地元の交通業者が儲かり、その利益により、採算が取れない生活交通網も維持してもらっている。」との話があった。

人口減少社会においては、「利用客＝住民」では、採算が取れなくなるのは当然である、「利用客＝住民＋観光客などの交流者」とすることで、二次交通と生活交通を合わせたトータルで収益を確保してもらい、交通網を維持することが必要になってくるのではないかな。

また、こういった二次交通と生活交通を連携・一体化させることができれば、より効果的に公共交通網を維持できる可能性が高まるものと考えられる。

従って、交流人口の増加のため観光に力を入れること、生活交通を連携・一体化した二次交通を計画することにより、地域の公共交通の維持に貢献できるものと考えられる。

5 おわりに

この研修を通じて、公共交通がそれ単体で考えるものではなく、まちづくりと一体的に考えることが必要であることを学ぶことができた。行政は縦割りとなりがちであるが、今後は、行政内の各部門、近接行政機関同士、各事業者、自治組織等の各団体との連携・協働が必要であることが改めて実感できた。

最後に、今回の調査研究にあたり、快く視察を受け入れていただいた Gilles Blochard 氏をはじめ、対応いただいた皆様に心より感謝申し上げ、本報告書の結びとさせていただきます。

【参考文献・資料】

・『ストラスブールのまちづくり』ヴァンソン藤井由実著

6月11日((一財)自治体国際化協会パリ事務所の活動状況を聴取)

(一財)自治体国際化協会パリ事務所職員 夏秋健佑氏(佐賀県)、小勝負百合子(広島県)

(一財)自治体国際化協会パリ事務所は地方自治体への情報提供や調査研究、地方自治体職員が海外視察する際の通訳紹介、アポイントメントの取得などを行っている。最近は、観光博覧会、産業展示会等の経済活動の分野にも力を入れている。

夏秋氏は佐賀の日本酒が置かれている酒屋と良好な関係を築く仕事や有田焼創業 400 年事業のアテンド等の仕事も行ったということだった。

小勝負氏は今年の 4 月からパリ事務所に赴任し、ようやくパリでの生活に慣れてきた様子だった。7 月には JAPAN Expo というイベントがあり、広島ブースのスタッフとして、PR 活動に従事するとのことだった。

パリにおける自転車の活用についても伺った。

①パリ市内では自転車のシェアリング

<http://jp.france.fr/ja/information/24124>



②パリでは自転車で市内をまわるツアー

<http://www.veltra.com/jp/europe/france/paris/a/10893>

