



ストラスブールについて

- ・かつてのストラスブールの路面電車は、市民の利用が減少し、1960年に一度廃線
- ・その後、モータリゼーションの進展に伴い中心部が衰退（空洞化とシャッター通り化）
- ・大気汚染等の課題解決のため、1989年からLRTを軸としたまちづくりに着手
- ・自動車依存から脱却し、まちの活性化にも成功

都市政策を学ぼうと世界中から多くの人々が視察に訪れ、「都市公共交通政策のパイオニア」と称される

⇒ 路面電車を再導入し、まちづくりに成功した参考となるケース

■ストラスブール

- ・パリから東へ400km、ドイツとの国境部に位置
- ・人口は約29万人（2021年現在）
- ・ヨーロッパの首都とも呼ばれる国際都市

■LRTについて

- ・1994年開業
- ・現在6系統が運行（延長40km超）



【出典：国土交通省HP】

LRT整備の経緯

1878年（明治11年）路面電車開通

1960年（昭和35年）路面電車廃止

1980年代

大気汚染や渋滞が深刻化

郊外に大型ショッピングセンターが相次いで建設

中心市街地が衰退

対策として「LRT」と「地下鉄」の2案を検討

1989年（平成元年）「LRT派」市長が当選、整備着手

1992年（平成4年）中心部への自動車流入規制

1994年（平成6年）LRT(9.8km)開通

その後も、路線の新設や延伸を進め、現在では6系統が供用中
また、2013年には、BRTも運行を開始

都市・交通政策

■パークアンドライド

- ・LRT駅周辺には10箇所のパークアンドライド用駐車場を整備
- ・駐車料金(約700円/日)には、乗車人数分(7名まで)の往復乗車券が含まれるなどインセンティブを付与 ※通常の往復乗車券(約600円)

⇒ 駐車料金を気にして急ぐ必要がなくなり、商店の売上げがUP
※1ユーロ170円として計算

■LRTの整備と併せたまちづくりの推進

- ・1994年の開業に併せて中心部の一部で一般車両を規制し、歩行空間をトランジットモール化
- ・沿線では、図書館やコミュニティセンター等を整備

⇒ トランジットモールでは店舗が増加するなどまちの賑わいを創出（歩いて楽しめるまち）

■まちの景観との調和

- ・車両や駅のデザインを沿道や広場の修景事業と一体化

⇒ LRTが都市のシンボル化

■信用乗車方式の採用

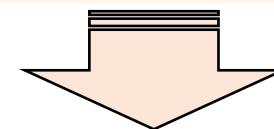
- ・カードリーダーの運賃収受により、全ての扉から乗り降りが可能

⇒ 駅停車時間が短くなり、速達性・定時性が向上

■優先信号の導入

- ・運転席から道路信号の操作を可能とし、停車は駅のみ
- ・郊外から中心部への所要時間を自動車より短縮化

⇒ 自動車からLRTへの乗り換えを促進



- ・公共交通利用者は2015年は約33万人で、1995年の約15万人と比較し、2倍に
- ・LRT沿線では不動産投資が活性化して地価が上昇するとともに、有名店が進出するなど都市が活性化し、シャッター通りが解消

「公共交通サービスの向上」と「都市圏の発展」の好循環