

「フランス・ストラスブール市の交通まちづくり」視察報告

池袋の路面電車とまちづくりの会

事務局 溝 口 禎 三

1. 豊島区観光協会「ストラスブール・パリ」視察ツアー

豊島区観光協会が主催し、東京商工会豊島支部と当会が共催する「ストラスブール・パリ」視察ツアーが、平成27年9月2日から9月7日の6日間の日程で举行されました。参加者22名には斉木勝好豊島区観光協会会長、高野之夫豊島区長（観光協会名誉会長）、鈴木正美東京商工会議所豊島支部会長等も含まれ、当会からは、溝口会会員3名が参加しました。

今回の豊島区観光協会のストラスブール訪問の目的は、今年2月にストラスブール市の協力を得て、池袋西口公園を中心に行われた「バレンタイン・ファンタジー池袋」のお礼と来年以降さらに協力関係を深めようというものです。

当会としては、ストラスブール市がLRTによる交通まちづくりで成功し、世界でも名だたるまちであることから、LRT・BRTとまちの関係を視察したいという希望があり、共催という形にさせていただきました。

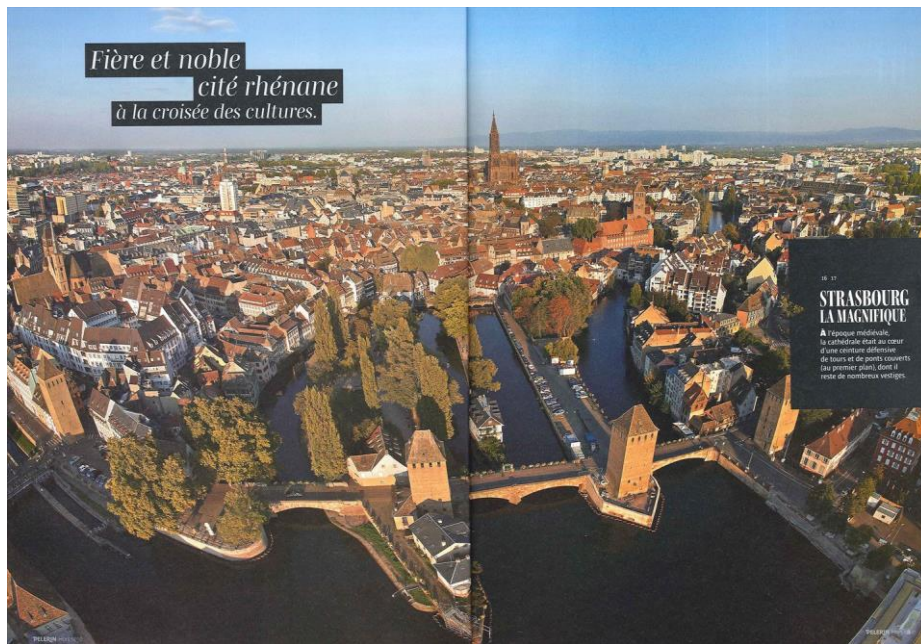
当会の目的はLRTによるまちづくりで、これは観光と重なる面があり、豊島区観光協会の活動との相性はとてもいいと感じます。たとえば、当会が発足した平成15年以降に行われた豊島区観光協会の欧州ツアーは「ドイツ・ライプツィヒ」「オーストリア・ウィーン」「スウェーデン・ファールン」そして今回の「フランス・ストラスブール」と確か4回だったと思いますが、そのどれもがLRTに関係した旅行でした。

東西ドイツが融合した後の旧東ドイツのまちライプツィヒでは、古い路面電車が市民の足となっていました。ウィーンでは地下鉄・バス・LRTを一手に管轄している市の交通局の指令室を視察し、その帰りには特別に仕立てたLRTの臨時便でホテルまで送っていただきました。また、セーフコミュニティ世界大会に参加したスウェーデンのファールン市の後に訪れたノルウェーのベルゲン市で、作曲家グリーグの記念館近くの駅からベルゲン市内まで乗ったLRTも忘れられません。

そして、今回のストラスブール市は言わずと知れた交通まちづくりで世界のさきがけとなった大成功例で知られるLRTのまちです。これらのどこの都市でも、LRTは市民の足であるとともにまちのシンボルでもあり、美しい街の景観になじんで愛される観光の目玉でもありました。

豊島区を区民はもちろん来街者からも好かれ愛される街にすることは当会の目標でもありますから、今後とも微力ながら、豊島区観光協会とは互いに協力して豊島区の発展に尽くしたいと考えています。

2. ストラスブール



(出典：PELERIN)

ストラスブール市はフランスの北東部・アルザス地方にある約2千年の歴史を持つ古い街で、地名の由来は「街道（ストラス）のまち（ブール）」。

ライン川に近く、古くから交通の要衝として栄えた街で、ライン河を挟んでドイツと接する国境の町でもあります。第二次世界大戦前はドイツとフランスの間で行ったり来たりと所属する国が変わるという複雑な歴史があり、当地の人の意識としてはアルザス人との意識が強いようです。現在のフランス領となったのは1944年からです。

独仏に限らず、千年近くも隣国同士の争いを繰り返してきた欧州の人たちは、とりあえず、欧州の中央に位置する大国同士のフランスとドイツが仲良くなれば、平和の実現に近づくのではないかと考えたといえます。そして、両国の境界にあり争いの象徴であったこのアルザスのストラスブール市に、第二次世界大戦後の欧州統一の象徴として、1949年に欧州評議会を設置し、その後、欧州人権裁判所、EUの欧州議会などユーロの主要な機関がこのまちに設置されています。

確かにここは国際都市で、市の中心部の「鉄の男」広場に立ってLRTを見ていると、老若男女だけでなく、さまざまな肌の色の多様な人種が行き交っていました。そして、平和を願う欧州の人々の夢は、日々ライン河を自由に渡って働き、買い物をしている両国の人々の生活の中に実現していました。この平和が長く続くシステムの構築は欧州の人たちの強い意志の賜物です。



(出典：PELERIN)

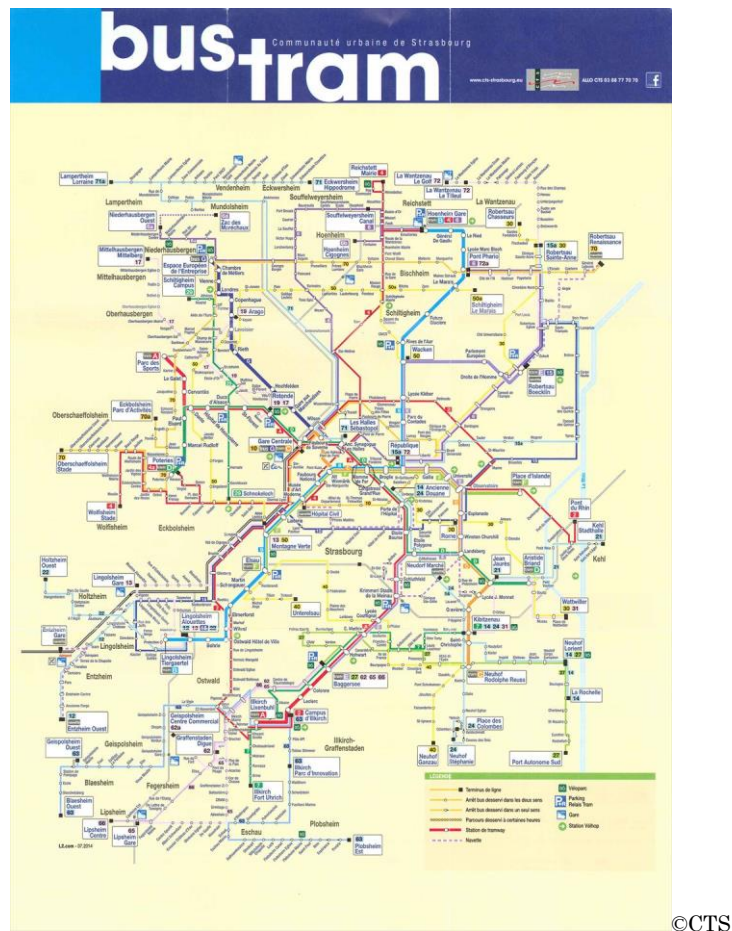
ストラスブール市の旧市街はライン川の支流イル川の周囲2キロほどの中洲にあり、ここにはノートルダム大聖堂やプティット・フランスなどの観光スポットが集中する歴史地区となっていて、ユネスコの世界遺産に登録されています。われわれが訪れた日も大勢の観光客でにぎわっていましたが、日本人や中国人の姿は見かけず、欧米系の人が多く訪れていて、ディープなヨーロッパという感じがしました。

人口は豊島区よりも若干少ない約27万人ですが、周辺27の自治体との広域行政組織を束ねるストラスブール都市共同体の人口は約47万人となります。面積は豊島区の約6倍の78.26キロ㎡なので、BRTで郊外に行くと奥に畑が広がる風景も目にすることができました。

ストラスブール市には今回2泊して視察、観光しましたが、この地に産する砂岩を使った石づくりの歴史ある美しい建物群と広い公園の緑に圧倒されました。また、街の中心部を流れるイル川には交通機関としても使える観光船が大勢の観光客を乗せて走っていました。驚くことに、市の中心部にはパナマ運河やスエズ運河のような閘門があって、3メートルくらいの水位差があるところを上下して運行していました。ここはベニスやバンコクとはまた異なる趣のある水のまちでもあります。

日本からの交通としては、ドイツの近くの空港から入る方法もありますが、今回の視察旅行では、羽田からパリのシャルル・ドゴール空港に入り、隣接している鉄道駅から、フランスの誇る高速鉄道・TGVで、ほぼ真東に約450キロを2時間20分で到着。しかし、TGVは高速運転時には新幹線よりも早い時速320キロで走っていて、来年には、パリーストラスブール間が1時間50分弱で結ばれることになるということです。

3. ストラスブールのLRTとBRT



LRTはストラスブールでは「トラム」と呼ばれ、欧州議会などがある欧州の中心にあるトラムということで「ユーロトラム」の愛称が定着しています。

市内にはトラムが6路線走っていて、それこそひっきりなしという感じです。写真で見るように車両は窓が大きくデザイン性に優れ、人にやさしいユニバーサルデザインの低床式で、大体500メートル間隔で停留所があり、市の中心部の移動にはこれが一番効率的です。実際に今回、市内の移動は徒歩とトラム、それに船とBRTだけでした。もうちょっと旅慣れた人であれば、レンタバイクを借りて、自由に自転車でまちを見て歩くのも楽しいかもしれません。



<265.MOV><268.MOV>

ヨーロッパ人の感性なのでしょうが、トラム、停留場、BRT、レンタバイク、それから切符などの付属物まで含めてのトータルデザインがあって、すっきりして美しく街に溶け込んでいました。なんといえいいのか、この溶け込んでいるという感じは神経に触らない、優しい感じで、池袋のLRTのときにもぜひ真似したいと思いました。

日本人の感覚と違うといえば、切符に関して改札がなく信用乗車であること、線路と歩道の間にも特に仕切りはないということがあります。日本人の感覚では、きちんと払っているのか、事故が起こったらどうするのだろうなどと、つい後ろ向きなこと

を考えてしまいますが、基本的に人間を信頼する姿勢がいいし、経済的にも合理的で美観の面からもすっきりしており、うまく機能しているようです。

トラムはまち中では高速運転はしないし、ブレーキ性能もいいし、人々にもトラムを丸ごと受け入れる自己責任という考え方が徹底していると思いました。そういえば、郊外を走る高速鉄道のTGVも、日本の新幹線のように特に壁で囲われているわけでもなく、牛などが入り込まないようにするための区切りのようなものはありましたが、人が入ろうとすればすぐに入れるようなものでした。池袋のLRTの場合、人ごみの中にLRTが乗り入れる場合に道路管理者は大いに心配するかもしれませんが、ストラスブールのこうした事例は大いに参考にしていきたいと思います。

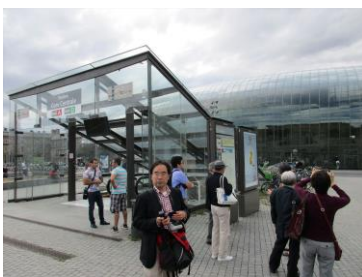


<12.MOV>

また、旧市街では自動車の侵入が制限されているようで、歩いている最中、車のことはほとんど気になりませんでした。市内には店が並んでいて、その荷捌きが気になる場所ですが、朝と夜の一定時間には荷捌きの車が入ることが許されているそうです。朝、徒歩で移動しているときに、こうした運搬車が広場や歩道に止まって荷降ろしをしているところに遭遇しましたが、人が少ないので特に気になりません。池袋でもうまく時間帯をずらせば解決の道がありそうです。



また、トラムはストラスブール中央駅付近では地下にもぐっていますが、これは景観維持とスペースの確保のためということです。ストラスブール中央駅は古い石造りの壮麗な建物を保存するためにその外側をデザイン性の高いシルエットの透明なアクリル様のもので覆った、現代的というか未来的ともいえるような優雅なランドマークです。こうした保存方法があるのかと感心しました。



トラムはまち中では石畳の道路の上を走っていますが、専用軌道になるとその線路の大部分は芝生となります。緑の芝生の上を走る自動車はあり得ないので、環境に優しいトラムの特徴が際立ちます。こうした取り組みや大気の質、廃棄物リサイクル率、住民一人当たりの二酸化炭素排出量、自転車専用道路、時速30キロメートル以下に規制された道路の設定、公共交通の充実度などの基準をクリアしている数値的なこともあって、ストラスブールは「環境先進都市」としても世界的に有名な都市ともなっています。



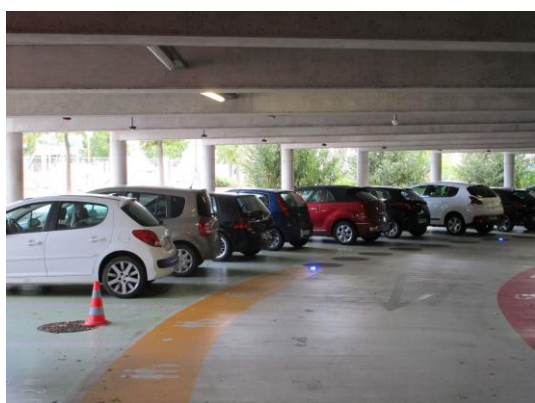
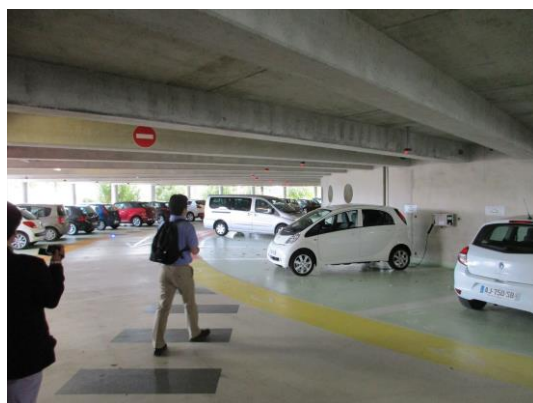
<32..MOV>

またトラムを補完する郊外の交通機関としてBRTを採用されていました。BRTはトラムの3分の1の予算で実現できるといいます。ストラスブールのBRTは一部アスファルト敷きの一般車両との併用軌道があるものの、ほとんどはコンクリート敷きの専用軌道を走っていました。トラムとBRTを比較すると、定時性と乗り心地ではトラムが勝り、経済性ではBRTに強みがあります。都市全体の交通計画を考えると、トラムとBRTの組み合わせは合理的なものと思えます。



<347.MOV><348.MOV>

また、都心に自動車の乗り入れを少なくする工夫として、郊外の停留所に隣接してパーク&ライドの駐車場を作り、駐車券にトラム等の乗車券をつけて販売する工夫もしていました。もちろん市内でも車の入れるところは車できてもいいということですが、直接入りにくくしたり、規制を多くしたりして、車の持ち主が自然に公共交通を選択するように促しているということでした。





こうした交通の取り組みの結果、ストラスブールは歩いて楽しい、見て美しい、人にやさしいまちになっていると感じました。しかし、ストラスブールが昔からこうした輝かしい町であったのかというと、まったくそうではなかったというから驚きます。昔は他の都市と同じく、町の中心部を自動車に占領され、それは例えば、いま人であふれている大聖堂周囲の広場や中央駅前広場、クレベール広場なども自動車の駐車場と化しているような、単なるフランス北東部の輝きのないくすんだ田舎町だったといえます。それは今現在だけを知るものからすれば、逆に驚きです。

4. 黒い町から白い町へ

（この項については直接の見聞以外の部分については、今回お会いしてお話しをお聞きしたヴァンソン藤井由実さんの著書「ストラスブールのまちづくり」からほとんどの情報を抜粋して書いていることをお断りします）

「ストラスブールはトロットマン市長の時代に黒から白のイメージに変わった」と市民は言うそうです。黒のイメージとは、寒くて空が暗くて、汚染され、何も起こらない、眠ったような地方都市のイメージ、白とは交通まちづくりに成功し、環境先進都市として世界中から人を呼び込む知的で明るい輝かしい都市のイメージです。

その黒から白の転換点にいて舵を取ったカトリーヌ・トロットマン氏は1989年から1997年と2000年から2001年までの間、市長の職にありました。途中市長の職を離れたのは、1997年から2000年まで社会党ジョスパン内閣で文化・通信大臣を務めたためです。

彼女はもともと野党の市議会議員として障害者や高齢者などの社会的弱者のための公共交通手段の確保に取り組んでいて、その時に市民にとって、公共交通手段の選択肢が非常に乏しい事実気がつきます。都心から離れた人ほどバス料金が高いなど、雇用や生活空間へのアクセスが高齢者や貧困者ほど困難な状況で、都市機能の利用性の平等が保証されていなかったのです。彼女はこの問題を解消するキーとして、公共交通の充実を伴った都市整備に注目したということです。そこには大気汚染や交通渋

滞の問題も並行してありました。

1989年の市長選挙で、彼女は無人運転地下鉄を推す現職市長に対して、トラムを社会的な不平等と環境問題を同時に解決する手段として、誰もが乗りたくなる、窓の大きい透明感のある、「走る回廊」のようなトラムの導入を主張して当選します。確かにトラムから街の風景を見ることができれば外が見えない地下鉄よりもずっと価値があります。

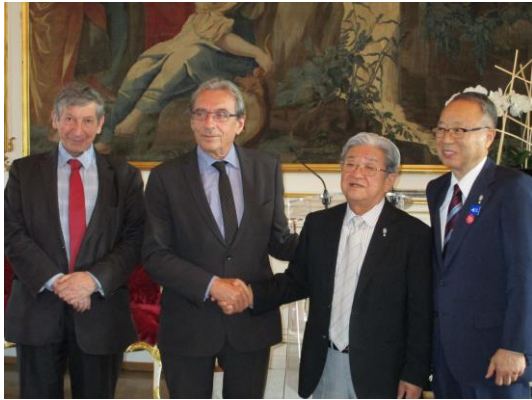
市長としてすぐにトラム導入の陣頭指揮にあたったトロットマン氏の動きと巻き起こる問題を羅列すると以下のようです。

- ・当時としては画期的な低床式、開放的なイメージのトラムのデザインを決定
- ・車両製造で国際入札をかけて製造会社を決定するも倒産の波乱あり
- ・「ユーロトラム」を都市交通整備の手段としてとらえる
- ・都市中心部の空洞化阻止のために「都市空間の共有」のコンセプトを打ち出す
- ・工事エリアの商店の反対運動に会い、補填金を支払う
- ・「賠償委員会」を立ち上げ、ほとんど示談で解決
- ・1994年にトラムが走るとみんなが乗りたがり大成功を収める
- ・トラム導入と同時にまちの景観整備を行い、景観美のクオリティを高める
- ・トラム工事や軌道決定に際しては地区ごとの集会をこまめに開催
- ・情報を適時に自発的に発信
- ・市役所の中にエキスパートを集めた機能性の高いトラム軍団を作る
- ・インフラ整備の資金繰りは国の補助金が約30%、県からの若干の補助と市民税及び借款
- ・住民税を少し上げたが、公共サービスを提供しながら街を活性化できるというパフォーマンスの実例を見せ乗り切る

こうした歴史を経て今があるわけですが、当時からトロットマン氏の右腕として彼女を支え、現在市長として活躍しているローラン・リース氏に現在のトラムの事を伺ったところ、「トラムが成功しすぎたために各地からトラムを導入、延伸してくれという要望が相次いでいる。効率の観点からすべての道路に引けるわけではなく、少し困っている」と笑いながら話してくれました。

5. クリスマス・マーケットとバレンタイン・ファンタジー

ところで、池袋のまちとストラスブール市をつなぐことになった「バレンタイン・ファンタジー」ですが、ストラスブール市では交通によるまちづくりの一環で、当然に経済の活性化にも力を入れており、今回の視察ではその一端を垣間見ることができました。



たとえば、2月に池袋にいらしたストラスブール市の観光局総裁のジャン・ジャック・クゼル氏、そして観光局局長のジェニー氏（男性）という方がいます。クゼルさんの本業は弁護士ということですが、この方はストラスブールに1570年からある一都市のクリスマスイベントを、1991年から始めた「マルシェ・ド・ノエル（クリスマス・マーケット）」にグレードアップして11月末から12月末の一大年末イベントに仕立て上げたといいます。ノートルダム大聖堂前の広場など11か所を使って400件の店を出し、この1カ月間、ヨーロッパ各地から大勢の観光客を引き付け、店舗、ホテル、レストランなど、その期間の売上が300億円にも上る一大イベントに仕上げたといいます。冬場の商店やホテルの稼働率の下がる時期に、市が主導してこうしたイベントが生まれるのは凄い。市民も喜び、住民税も上がるわけです。



出典：観光ガイドブック「ストラスブール」©Kraichgau Verlag

また、現在ジェニー局長が手掛ける「バレンタイン・ファンタジー」は4年前から始めたばかりで、2月の暗く寒い時期に10日間、アルザスの紋章であるハートの形を利用してイベントを仕掛け、街を活性化させようというイベントです。池袋に注目したのは、池袋西口公園がヨーロッパ風の広場に似ているということはもちろんですが、イベントの輸出で外部を巻き込み活性化させるという意味もあるのでしょう。

エステル・ミケルさんという2月にも日本に来て、今回のストラスブールでもずっとついてアテンドしてくださった方は、こうした企画は、ショップと力強いイベントと一緒に開催しないと成功しないと言っていました。イベントがないと人が集まらないし、集まってもショップがないと買えないということです。

ヴァンソン藤井由実さんの本にはストラスブール市の交通予算とか、文化予算の全体に占める割合が書いてありました。たとえば文化予算の割合がストラスブール市の予算の約24%、交通予算がストラスブール都市共同体予算の約20%とあります。日本とフランスでは行政単位と、その権限が明確に違うようで、たとえば、福祉と医療保険等は国の直轄で、市と都市共同体とは別の行政単位ということです。どちらがいいとは単純には判断できませんが、でも、街で見るトラムの様子やクゼル氏やジェニー氏の活躍を想うと、狭い範囲ながらも人や地域の裁量権限の大きい方が、地方活

性化には役立つような気がします。

いずれにせよ、市長が変わり、それまで黒い町だったものが、1989年から十数年で見違えるような白い町に変わったということは素晴らしい。でも考えてみれば、わが豊島区も高野区長が1999年に就任して以来の区が目覚ましい変化を見ると、内部では同じようなことが起こっているわけです。日本の中ではだいぶ話題となっていますが、これを世界に知られる豊島区のまちづくりにしてゆくためには、もうちょっと何かが必要で、それを考えたいと思います。

6. 豊島区をLRTの街に

今回の旅行は当会にとって実り多いものだったと思います。高野区長はじめ街の有力な方々と実際に交通まちづくりの成功例を見て、体験し、歩いて楽しむ街の素晴らしさを体験したことは、何物にも代えがたい経験だったと思います。

ローラン・リース市長は池袋・豊島区とのさらなる結びつきのために、来年の2月には来日し、LRTのことで講演してくださると約束してくださいましたし、ストラスブール日本領事館の総領事も支援を約束してくださいました。観光局の総裁は富士山にぜひ登ってみたいと言っているし、ヴァンソン藤井由実さんからはLRT早期実現に向けて具体的なアドバイスもいただきました。

豊島区では今年5月に豊島区新庁舎ができ、ここにアクセスするために何かが必要だという区民の意識も徐々に統一に向かっている感じもあります。さらに東京オリンピックの年に環5ノ1道路が完成して駅前の明治通りの道が使えるようになるという大きな変化もあります。

われわれの池袋東口LRT回遊線計画は、さまざまな紆余曲折の中でたたかれ、当初の「豊島区をLRTの街に」という夢からはだいぶ小さなものになっていますが、ストラスブールのトロットマン市長の鉄の意思を見ならい、最初に回遊線を大成功させ、その後にさらに関係者の説得を重ねながら、最終的な夢に近づいていければとあらためて思った次第です。

今回の旅行では、斉木観光協会会長、高野区長、鈴木会長をはじめ同行のみなさまに大変お世話になりました。また、ツアーガイドの高山礼子氏には終始ご面倒をおかけしながらも、その都度超人的な働きで助けていただきました。この場を借りてお礼申し上げます。