

第3章 公共施設調査

訪問調査の移動日を活用して、今回の調査対象国（都市）から比較的短時間で移動でき、かつ地域交通の取組みに先進的である2都市を訪問し、街並みや交通事情、公共交通機関の現況について調査を実施した。

1 ストラスブール（フランス）



訪問日時 2011年10月19日（水）10:00～13:00

（1）ストラスブール市の概要

都市名	ストラスブール (Strasbourg)		
人口 (2011年1月)	約28万人	面積	78.27 km ²
位置 (緯度・経度)	北緯48度34分54秒 東経7度45分1秒	人口密度	3,577.36人/km ²
都市の概要	<p>フランス北東部・アルザス地域圏の首府である都市。ライン川沿いにフランス最大の河川港を抱え、古くから交通の要衝としても発展。ドイツとフランスの間で領土争いの現場となった。1944年以降はフランス領。</p> <p>旅客の中心がライン川から鉄道や高速道路にとって代わった今もなお、交通の要衝として、フランスの東の玄関口の役割を果たしている。</p>		
都市の位置	 <p>A map of France highlighting the city of Strasbourg. The city is located in the Alsace region, which is part of the Grand Est administrative region. It is situated along the Rhine River, with Germany (Deutschland) to the east. Other major cities shown include Paris, Lyon, and Marseille. The map also includes the names of several rivers and lakes.</p>		

(2) 調査の行程

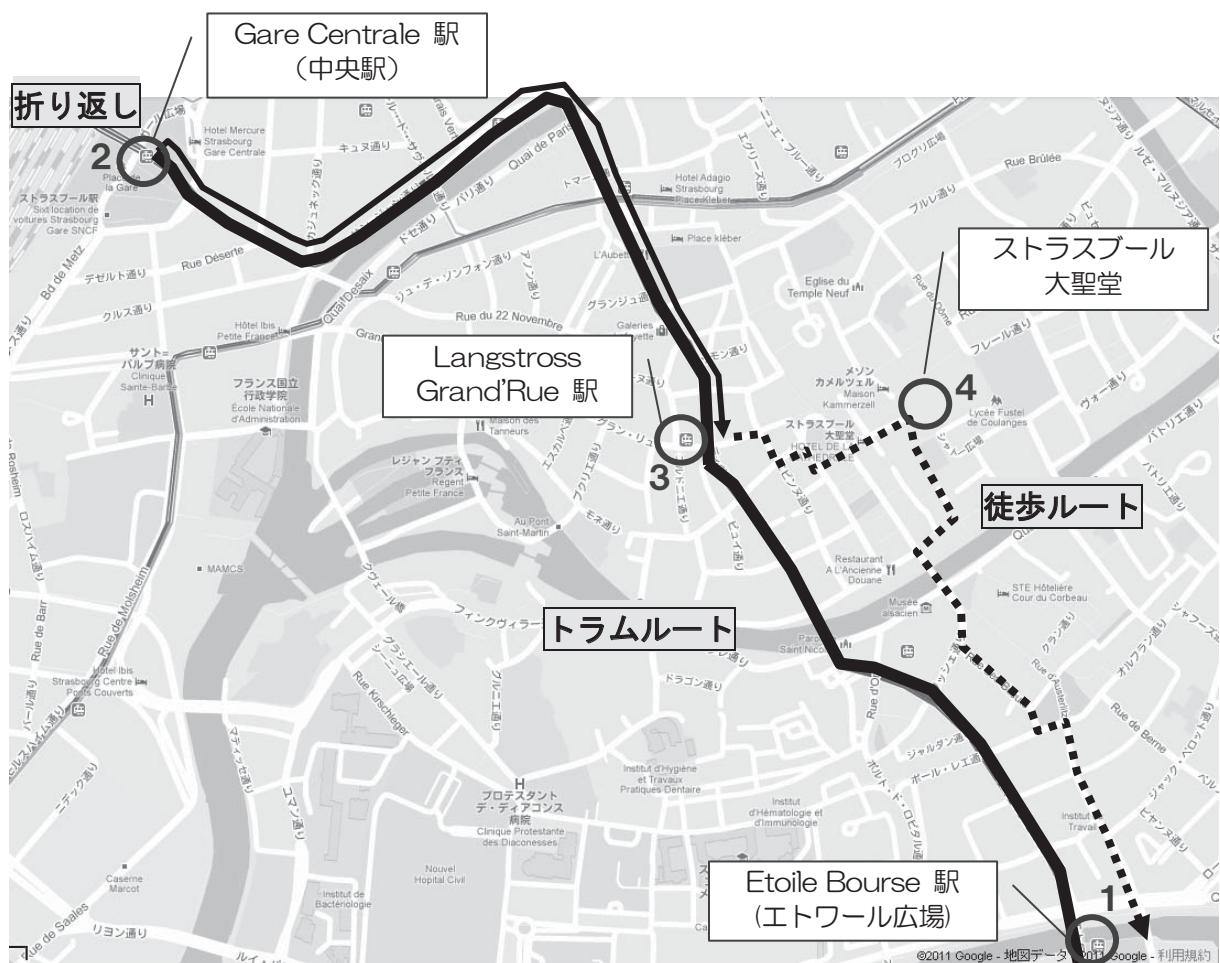
ストラスブール市内では、トラムと徒歩により、次のルートで市内を移動した。

① トラム移動ルート

ドイツ国境（ライン川）を越えてすぐのバス乗降場（エトワール広場）にてバスを下車、乗降場近くの Etoile Bourse 駅（地図内表示 1）からトラム A 線に乗車し、Gare Centrale 駅（ストラスブール中央駅・地図内 2）で下車。中央駅を視察し、再び中央駅地下ホームからトラムに乗車して折り返し、Langstross Grand' Rue 駅で下車（地図内 3）。

② 徒歩移動ルート

Langstross Grand' Rue 駅から、グーテンベルグ広場を通って、ストラスブル大聖堂（地図内 4）へ。周辺を視察後、マロカン通りを経て運河を渡り、アウスターイッツ広場を抜けて、バス乗降場（エトワール広場）へ戻った。



ストラスブル市内の行程

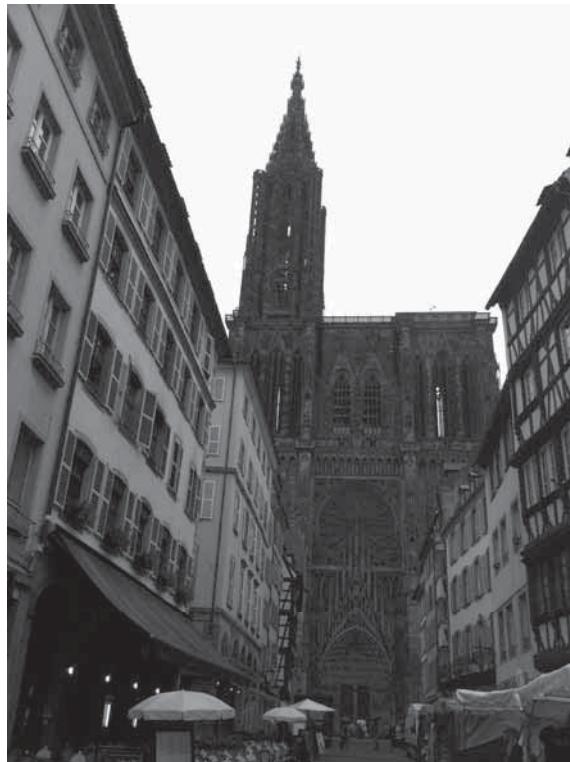
(3) 自動車流入規制の現状

ストラスブールは、中心部を流れるイル川の中洲にある周囲 2 km ほどの島に旧市街があり、大聖堂や伝統家屋が立ち並ぶプチ＝フランス地区は世界遺産に登録されているなど、観光地としても名高い。この中洲の中に対しては、厳しい自動車流入規制があり、進入禁止の地域や、通り抜けできないようなゾーン分けが設定されている。規制をかけることで解放された空間は、歩行者や自転車のために使われている。我々が貸切バスからトラムに乗り換えたエトワール広場は、観光などの大型バスによるアクセスが制限されている場所である。

しかし、中洲の中は、完全に自動車が締め出されているわけではないため、路上駐車がいたるところに見られ、そこを何とか通り抜けている車などもあった。訪問時の天候も要因のひとつかもしれないが、市街地を通る車の数は、都市の規模にしては少ないように思われ、調査団のメンバーからは、空気が清浄であるようじられた、との意見もあった。また、流入車両が少ないからか、大聖堂周辺などのいわゆる観光スポットでも、日中から観光客お構いなしの工事が実施されている光景も目にした。現地ガイドの説明によると、日本でよくみられる夜間工事はめったにないこと。国民性の違いかもしれない。

(4) ストラスブールのトラム

トラムは 10 分程度の間隔で運行していて、電車のような定時性を保ちながら、バスのように様々な場所から気軽に乗ることができます。低床で窓の大きな車両が採用されており、乗車中も徒歩の目線とほぼ同じで、街中を歩いているような感覚で乗車することができた。また、車両だけでなく、車内の停車メロディー、停



ストラスブール大聖堂（写真中央奥）

留所等、随所に歴史的な街並みとも調和した、落ち着いて洗練されたデザイン性が感じられた。奇抜な配色や車内広告なども見られなかった。あまりにも街並みに調和しているため、電光掲示板の表示や行き先を確かめないと、観光客は乗り間違いをしてしまうのではないかと思うほどであるが、トラム内の路線図は、アルファベットと色分けでわかりやすい表示が施されている。



ストラスブールのトラム（写真左）と、車両内にあったスタンド状の手すり（写真右）。手すりには、こどもや背の低い人も利用しやすいユニバーサルデザインの考えが見られる。

（5）ストラスブール中央駅

市街地では地上を走るトラムが、ストラスブール中央駅に近づくと、路線は地下に乗り入れる。地下からエスカレーターを登ると、旧来の駅舎がガラスの大屋根で覆われたロビー空間に出る。そのため、トラムを降りた乗客は、外の空気に触れることなく、中央駅を発着するフランス国鉄の各路線、パリやスイス方面に向かうTGVなどのホームに移動し、乗り換えることができる。

中央駅の地下部分には、トラム駅の機能だけでなく、レンタサイクルの貸し出



ストラスブール中央駅のガラスの大屋根と銃を持って警戒に当たる兵士

しスポットや駐輪場のほか、軽食スタンドや売店など、いわゆる駅ナカとしての機能も充実している。このほか市内では、街並みが古く、地上にスペースがない中洲部分にも地下駐車場が設けられているなど、地下を活用した機能の集約が図られている様子を見ることができた。

(6) 大胆な街のリニューアル

大聖堂からエトワール広場に戻る途中のアウスターイッツ広場周辺では、バスターミナルだったところを公園にする大規模な工事が行われていた。歴史的な街並みを保存する空間と、その周囲に新たに設けられていく自動車の流入規制対策や、自転車・歩行者のための空間が巧みに配置されるよう、数々の事業が進められているようである。



左：バス停跡を公園にする工事中のアウスターイッツ広場
右：アウスターイッツ広場近くにあった工事の完成イメージを知らせる看板

参考文献等

- ・片野優「ここが違う、ヨーロッパの交通政策」（白水社）
- ・ストラスブル市HP 「Strasbourg Today」 <http://www.strasbourg.eu/>

2 チューリッヒ（スイス）

訪問日時：2011年10月19日（水）16:00～19:00



（1）チューリッヒ市の概要

都市名	チューリッヒ (Zurich)		
人口 (2009年12月31日)	約36万人	面積	99.88 km ²
位置 (緯度・経度)	北緯47度22分38秒 東経8度32分24秒	人口密度	3,604.33人/km ²
都市の概要	<p>北部にあるチューリッヒ州の州都。チューリッヒ湖から流れ出するリマト川沿いにあるスイス最大の都市で、100万人を超える都市圏を形成している。ヨーロッパでは、ロンドンに次ぐ世界的な金融都市として発展している。</p> <p>スイスはEUに加盟しておらず、通貨は独自通貨のスイスフランが流通。ユーロ紙幣が使用可能な店舗でも、つり銭はスイスフランで返却されるという。</p>		
都市の位置	A map showing the location of Zurich in Switzerland. The city is marked with a black dot and labeled 'チューリッヒ'. Neighboring regions are labeled 'フランス' (France), 'ベルン' (Bern), 'ローザンヌ' (Lausanne), 'ジュネーブ' (Geneva), and 'ドイツ' (Germany). The map also shows the Lake Zurich and the Limmat River.		

（2）調査の行程

チューリッヒの前の視察地であったストラスブルから、この日の移動に使用していた貸切バスで市内に入り、チューリッヒ中央駅近くのバーンホーフ橋でバスを降車して市内の視察を開始。中央駅を視察したのち、徒歩でリマト川沿いを進み、聖母教会で折り返して、中央駅に戻るルートを移動した。戻るルートはメ

ンバーが自由に選択できることでしたが、主にバーンホフ通りが選択された。中央駅で再集合した後は再び貸切バスに乗車して、次の訪問国であるイタリアへ移動するためチューリッヒ国際空港に向かった。

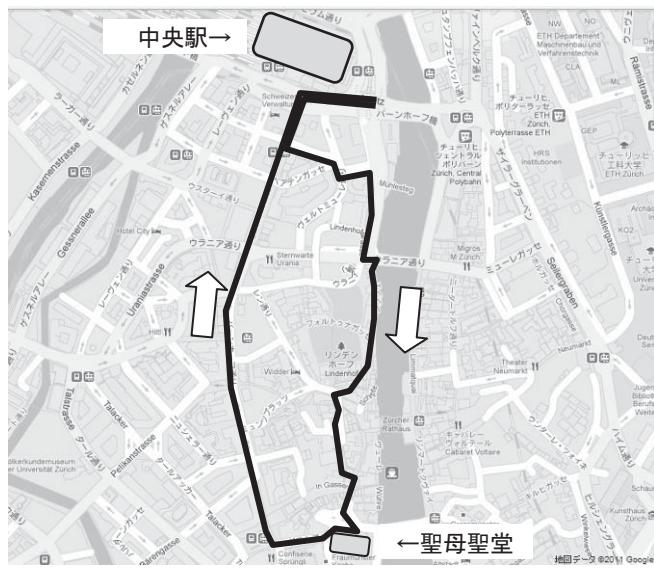
(3) 公共交通優先の交通政策

チューリッヒは、公共交通を中心とする交通政策が、「チューリッヒモデル」という名称で世界的に知られている。公共交通機関の運行の合間に縫って自動車が走っているような区間が所々で見られ、公共交通が伝統的に都市の交通の中核的存在であることがうかがわれる。市民や旅行者がショッピングを楽しむことができる中心部のバーンホフ通りは、自動車の乗り入れが大幅に規制されており、通り全体が大きなトランジットモールになっている。

また、世界有数のトロリーバスのまちともいわれるチューリッヒでは、路線バスとして各所で走行している様子が見られた。トロリーバスは、路線バスよりコストがかかるがトラムを導入するよりも安くつく、という経費的な問題から、トロリーバスの導入は、環境負荷を考えたうえでの将来的な投資であるともいわれている。

交差点では、公共交通の車両接近と信号の制御が連動しているシステムが導入されている。横断歩道の中間に島状の滞留エリアが設置されているためか、横断可能な表示になって数秒で点滅が始まる信号もあり、歩行者が横断できる時間が非常に短く感じられた。

なお、チューリッヒでは、公共交通網の整備が優先されるあまり、かつては自転車交通が隅に追いやられているとの評価も一部に見られたが、現在は、公共



チューリッヒ市内での徒歩移動ルート（太線）



市内を走る3連節トロリーバス

交通・歩行者・自転車を優先して整備が進められるべきとされ、自転車レーンの整備も随所で進められているようである。

(4) チューリッヒ中央駅

国内外の主要都市を結び、スイスの鉄道旅客の要ともいえる中央駅の駅構内は、鉄道のターミナル駅としてだけではなく、ホームと同じ高さのグランドレベルにはイベントホール機能、地下には飲食、物販を中心とした大規模なショッピングモールが広がり、都市の拠点としての充実が図られていた。訪れた時間帯が夕方ということもあり、駅周辺は日本の通勤ラッシュ時のように、にぎわいというよりむしろ人波という言葉がふさわしいほどの往来が見られた。



道路の中央にある自転車レーン

(5) メリハリの効いた街並みの整備

わずかな時間の滞在だったが、チューリッヒでは、公共交通を中核とし、それを徹底的に優先する都市整備が進められる様子を感じた。しかし、一方では、古い街並みを残そうとしているためか、大きな通りからわずかに横道に入るだけで、起伏があって複雑な道が続く区間もあり、中心市街地に近い場所を市民が自家用車で移動する様子もみられた。必要な場所に必要な手を加えていく整備手法にメリハリが効いている印象を受け、歴史的な価値と新しいものを融合させるヨーロッパのセンスの一端さえ垣間見える光景があった。



チューリッヒ中央駅のホーム
(床面の白い線は誘導サイン)

参考文献等

- ・ swissworld.org (スイスの公式情報) <http://www.swissworld.org/>
- ・ 菊池悦朗 「市電の魅力、チューリッヒ環境にやさしい公共交通優先の姿」
("運輸と経済" 第62巻第2号)