

4 ストラスブール（人口約 26 万人）の事例

- ・ フランスの歴史都市（世界遺産でもあります。）ストラスブールでは，都心部において歩行者専用ゾーンが採用されています。
- ・ まちづくりと Tram（LRT）の建設，バス路線の再編を掲げた市長の当選により取組が始められました。
- ・ 歩行者空間の拡大によって街路に活気が甦り，市民の憩いの場となっており，最も魅力的な先進都市事例といえます。
- ・ その他，以下の交通政策が併せて採用されています。

トラフィックゾーンシステムの導入

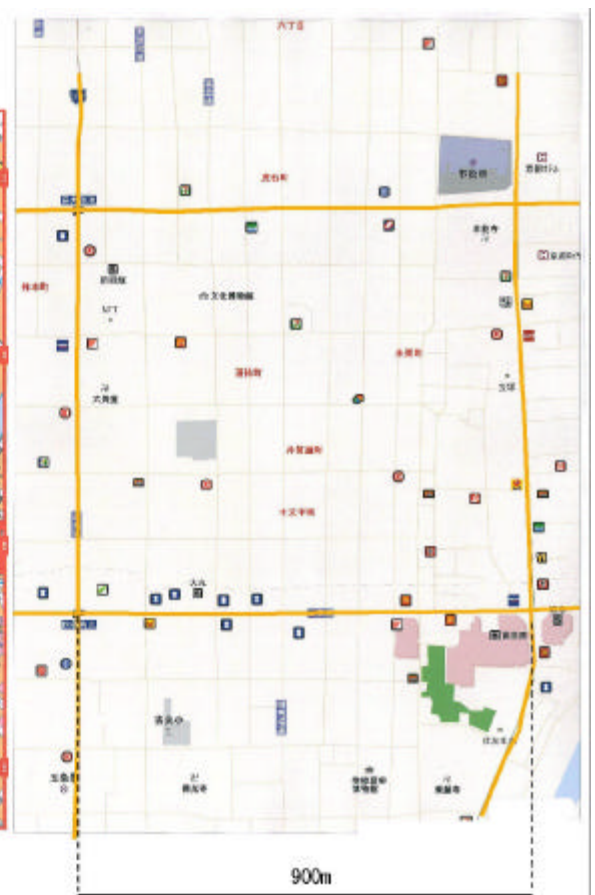
都心部に流入しても通過できず，概ね流入した位置に戻ってしまうように一方通行規制を設定する。交通サーキュレーション方式とも呼ばれる。

歩行者を支援する公共交通（Tram）の整備

自転車道の整備

都心部の駐車スペースの削減と外周道路へのパーク＆ライド施設の整備による駐車対策

駐車場に関する管理政策



都市の中心部の比較（ストラスブール市中心部と京都市 都心）

5 ソウル（人口約 1,030 万人）の事例

- ・ 韓国の首都ソウルでは，2004 年 7 月に，公共交通であるバスについて以下の総合的かつ抜本的な改革を実施し，利便性の向上を図り，公共交通の利用者数の増加と，満足度の向上につなげています。

路線体系の改変

幹線，支線バス，広域急行バス，地域循環バスの 4 種類に区分し，色分けをして分かりやすさを向上させた。

バス運行管理システムの導入

GPS 車載により車両の運行状況を集中管理する。

中央バス専用車線の導入

道路中央に専用路線を導入した。

交通カードの導入

前払い，後払いなど様々な形の交通カードを導入した。

通行距離比例制運賃の導入

乗替回数に関係なく，距離に応じた運賃制度を導入した。

- ・ また，併せて，乗用車削減政策として，以下の交通政策を実施しています。

清溪川の復旧

高速道路を撤去し，清溪川を復活させた。これにより，一日当たり 12 万 5 千台の自動車交通量が減少した。

ソウル広場の改善

歩行者広場として，2004 年 5 月にオープンさせ，交通流量を抑制した。



ソウルのバスの車体デザイン