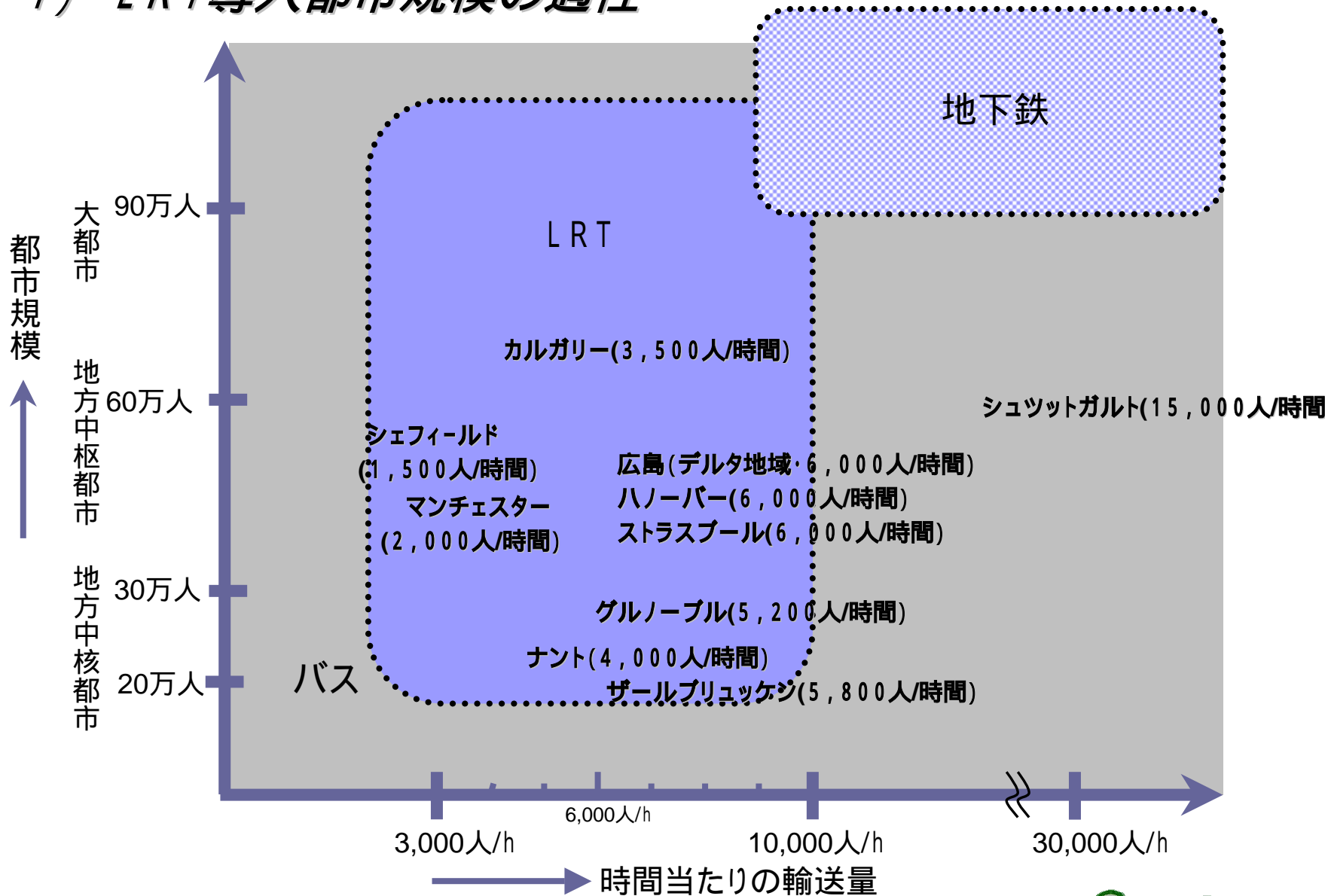


「わが国へのLRTの導入は可能か？」

へのコメント

広島電鉄株式会社代表取締役  
大田 哲哉

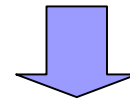
# 1) LRT導入都市規模の適性



## 2) ストラスブール

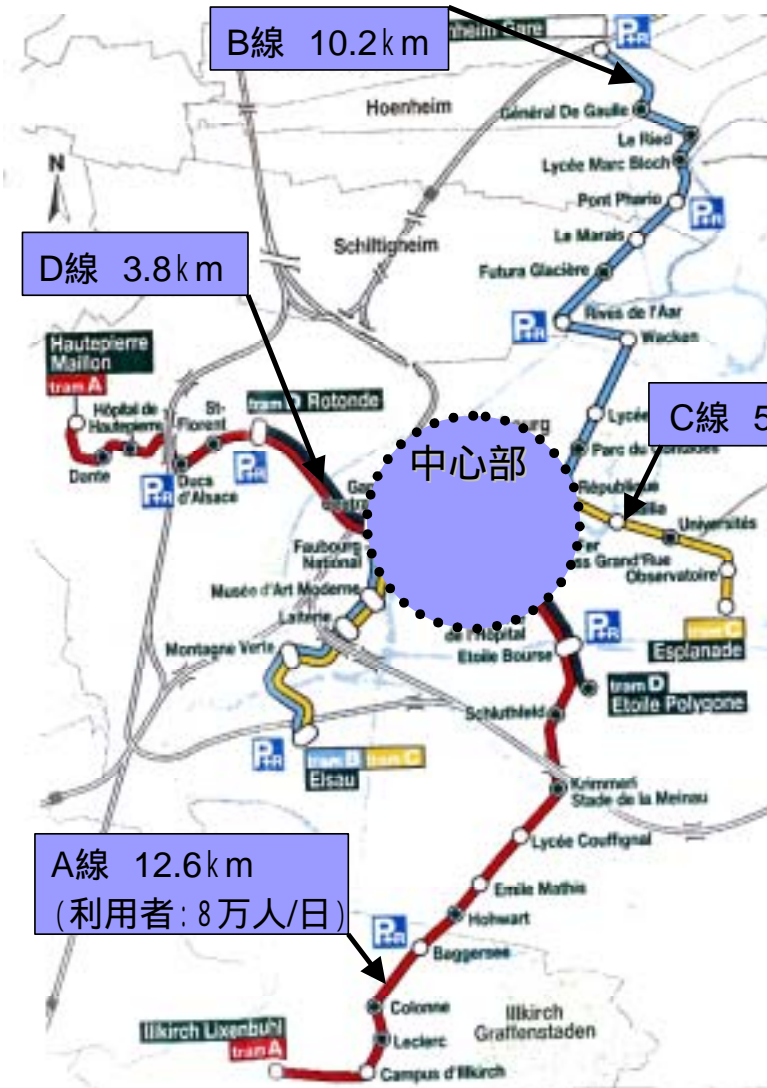
(人口:25万人 都市圏人口:45万人)

中量輸送システムのネックはラッシュ時対策  
(ラッシュ時は「押し合いへしあい」状態)



### 《対策》

- 運行間隔を3分とする.
  - 車両の長大化
    - 1編成33mの車両(36編成)
    - 1編成44m車両(17編成導入)
    - (今後は45m車両)
- 車両価格:260万ユーロ(3.3億円)/1編成



### 3) ストラスブールではどのようにしてLRTを導入したか

自動車の排気ガスでローマ時代の歴史的建造物の汚れが問題となる。

- ➡ 1971年 国が自動車以外の交通手段を検討するよう指示する。
- ➡ 1975年から地下鉄かトラムかの議論が続く。

1989年 トラム派のカトリーヌ・トロットマンが市長となる。

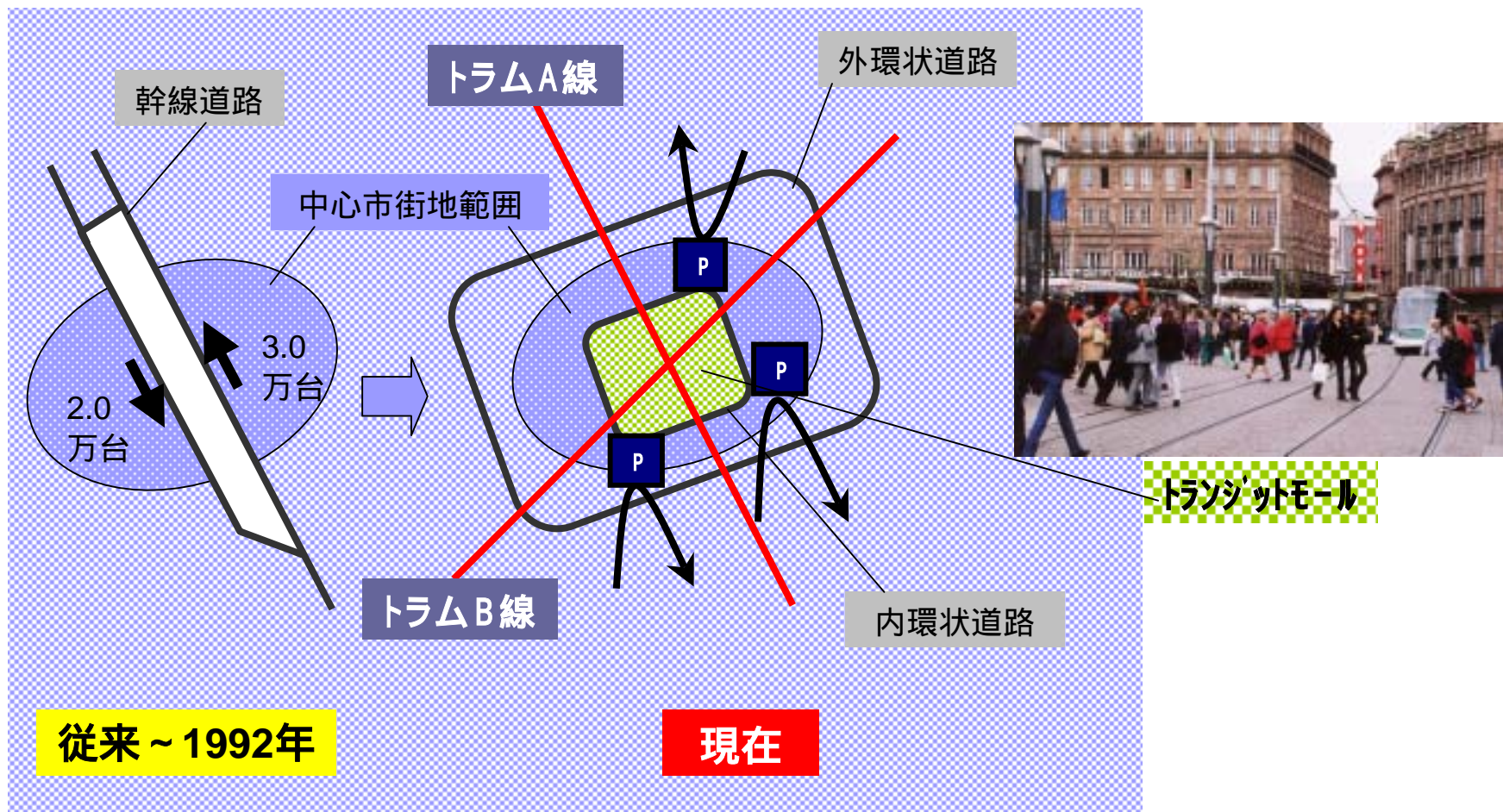
結果

トラムを中心とした新しい街に作り直す計画

都市計画の基本は、車を都市の中心には入れない

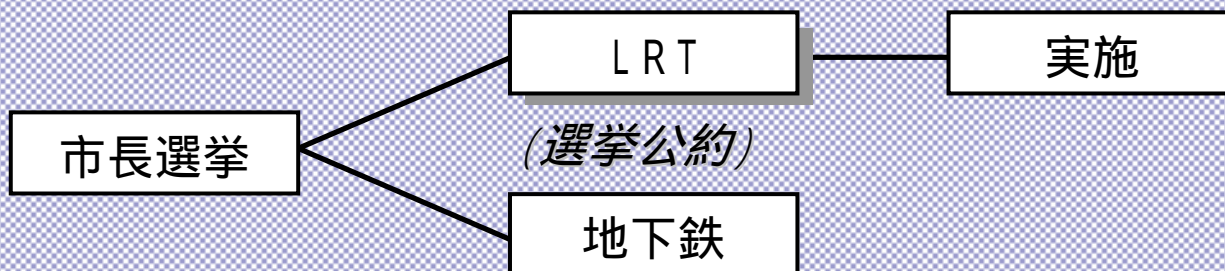
歩行者天国とトラムのランジットモール

# ストラスブール中心市街地の概念図

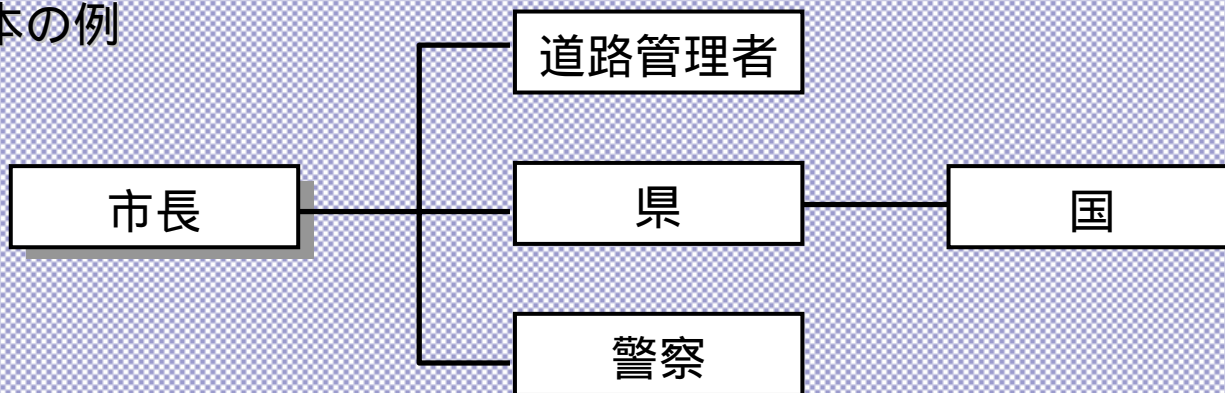


## 4) 地方自治体への権限委譲の必要性

海外の例(フランス・ストラスブール)



日本の例



## 5) ストラスブールでトラムが成功した理由

### 使いやすいIP & R 安い運賃



写真 ストラスブールP & R

#### 使いやすいIP & R

- 駐車料金2.6ユーロ(330円)支払うと人数分のLRT乗車券がもらえる.
- 高速道路のそばへのP & Rを整備

#### 安い運賃

- 安い運賃. 乗り換え自由で1.5ユーロ(180円)

運賃収入: 52%, 運営補助: 48%

欧米では, 公共交通機関の建設費負担だけでなく運営費補助にまで補填されているところが日本と大きく異なる点である.



## 6) 諸外国との運賃比較

### 運賃比較

都市名	利用条件	金額
フランス ストラスブール	PARKING + TRAM	2.6ユーロ (約330円)
	TRAM	1.5ユーロ (約180円)
ドイツ マンハイム	1回乗車券	3.4DM (約61円)
東京 地下鉄	初乗り運賃 (区間運賃)	160円 +
広島 路面電車	市内均一 ( + 鉄道 : 区間運賃 )	150円 +

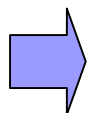
ドイツ、フランスなどでは、輸送サービスを1つのネットワークに統合する運賃制度となっており、目的地まで異なった事業者間を自由に選択でき、かつ決められた時間内は乗り換えも自由にでき利用しやすく割安な運賃体系となっている。



## 7) LRT軌道工事に対する優遇制度

● ストラスブールではトラムA線を工事する際、商店街に営業補償をおこなっている。

- A線 総工事費：3億ユーロ(360億円 Km当たり約30億円)
- 最高で50万ユーロ(6,500万円)の補償



日本の場合は、工事に対する補償金等を原則出していない。